

الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته

أ.م.د. امير نجم عبود

جامعة الكوفة - كلية العلوم السياسية

ameern.khader@uokufa.edu.iq

The geostrategic importance of the Grand Port of Faw and its challenges

Assis. Prof. Dr. AMEER NAJM ABBOOD

Kufa University - College of Political Science

Abstract:

The grand port of Faw is characterized by a set of characteristics that make it acquire geostrategic importance. Perhaps the most prominent of these characteristics is its geographical location, which overlooks the northern Arabian Gulf, and its economic benefit that accrues not only to Iraq, but also to other countries in the continents of Asia and Europe, which is reflected in the strengthening Iraq's political and security situation, as a result of the interdependence of benefit between Iraq and these international units. One of the outcomes of that is the entry of the port project within the policies of the active countries at the international and regional levels, as it is an integrated project that links the continent of Asia with Europe through the Iraqi dry canal, and through Turkey and Syria. The port project, if it is operated, will contribute to the Iraqi economy effectively. Although there are internal and external challenges facing the completion of the port project in the time specified for it according to the announced official

الملخص:

يتميز ميناء الفاو الكبير بمجموعة من الخصائص تجعله يكتسب أهمية جيواستراتيجية، لعل أبرز هذه المميزات، تتمثل بموقعه الجغرافي الذي يطل على شمال الخليج العربي، وفائدته الاقتصادية التي لا تعود على العراق فحسب، وإنما على دولاً أخرى في قارتي آسيا وأوروبا، ما يعكس ذلك على تعزيز موقف العراق سياسياً وأمنياً، نتيجة للترابط في المنفعة ما بينه مع هذه الوحدات الدولية. ومن مخرجات ذلك دخول مشروع الميناء ضمن سياسات الدول الفاعلة على المستوى الدولي والإقليمي، كونه مشروع متكامل يربط قارة آسيا بأوروبا بواسطة القناة الجافة العراقية، وعبر تركيا وسوريا، وسيساهم مشروع الميناء في حال تشغيله في الاقتصاد العراقي بشكل فاعل. وعلى الرغم من وجود تحديات داخلية وخارجية تواجه اتمام مشروع الميناء في التوقيتات المحددة له وفقاً للدراسات الرسمية المعلنة، إلا أن مستقبل الميناء يظهر بشكل واعد، بسبب ضرورته المحلية والدولية.

الكلمات المفتاحية: (ميناء؛ الفاو؛ جيواستراتيجية؛ الأمن؛ الاقتصاد؛ السياسة).

studies, the port's future appears promising, due to its local and international necessity.

Keywords: (port; Faw; geostrategy; security; economy; politics).

المقدمة

أولاً: أهمية البحث

أحد مقومات القوة التي تتمتع بها الدول، هو أهمية موقعها الجغرافي، وبعض الدول تعمل على استعمال هذا المقوم بما ينعكس على تحقيق مصالحها، وبالتالي ينتج عن ذلك قدرة التأثير اقليمياً ودولياً، ويتضح أن ميناء الفاو الكبير، سيزيد من قوة وأهمية العراق السياسية والأمنية والاقتصادية، فضلاً عن جعله قادر على التأثير، وعامل أساس في التوازنات الإقليمية والدولية، فالعراق ومشروع ميناءه، يجعل منه عقدة مهمة في مشاريع دولية وإقليمية لا غنى عنها.

ثانياً: إشكالية البحث

تبرز الإشكالية البحثية للموضوع في: (كيف يمكن تحديد أهمية ميناء الفاو الكبير الجيوإستراتيجية؟ وما هي التحديات التي تواجهه؟ وما هو مستقبله؟).

ثالثاً: فرضية البحث

يعزز ميناء الفاو الكبير أهمية العراق وعلى المستويات كافة (السياسية والأمنية والاقتصادية)، وسيكون كعامل تتشابه عليه المصالح المحلية والدولية، رغم التحديات الداخلية والخارجية التي تؤثر فيه.

رابعاً: منهج البحث

سيتم اعتماد المنهج الاستقرائي لمعالجة إشكالية الموضوع، وتتبعه علمياً بواسطة مدخل التحليل النظامي.

خامساً: هيكلية البحث

يحتوي البحث على مقدمة وخاتمة، وما بينهما مبحثين، ووفقاً للآتي: المبحث الأول: الأهمية الجيوإستراتيجية لميناء الفاو الكبير؛ المبحث الثاني: تحديات ميناء الفاو الكبير ومستقبله.

المبحث الأول

الأهمية الجيواستراتيجية لميناء الفاو الكبير

إن معرفة الأهمية الجيواستراتيجية لميناء الفاو الكبير، تتم عبر مستويات عدة، لذا سيقسم هذا المبحث إلى مطلبين، فالمطلب الأول سيختص بالأهمية الجغرافية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير، أما المطلب الثاني سيعالج الأهمية السياسية والأمنية لميناء الفاو الكبير.

المطلب الأول

الأهمية الجغرافية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير

سيتوزع هذا المطلب على الآتي: أولاً: الأهمية الجغرافية لميناء الفاو الكبير؛ ثانياً: الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير.

أولاً: الأهمية الجغرافية لميناء الفاو الكبير

تبلغ مساحة العراق الجغرافية (٤٣٥٠٥٢) كم^(١)، إذ يفصل بين قوس مرتفعات جبال طوروس التركية وسلسلة جبال (عربستان) الإيرانية وبين الخليج العربي جنوباً، فضلاً عن الحدود البرية مع سوريا والأردن والكويت والسعودية^(٢)، وهو بذلك يتمتع بموقع جغرافي متميز، ويعد حلقة وصل بين الدول العربية مع الدول الآسيوية^(٣)، فضلاً عن كونه ممراً مهماً من قارة آسيا اتجاه القارة الأوروبية.

يقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو الممتدة داخل شط العرب جنوب شرق العراق على بعد حوالي (١٠) كم عن مصب شط العرب في الخليج العربي عند رأس البيشة، ويبعد حوالي (٩٠) كم جنوب شرق محافظة البصرة، عند نهاية الجرف القاري للعراق. تعود فكرة انشاء مشروع ميناء الفاو الكبير، بموجب وثائق وزارة النقل العراقية إلى عام ١٩٨٦، حينما تم اختيار الموقع في رأس البيشة من قبل بريطانيا لإنشاء منطقة تجارية بديلة لـ (هونغ كونغ)، لغرض تسليم الأخيرة إلى الصين، وتحوي المخططات على انشاء ميناء بحوي (١٠٠) رصيف مع مدينة تستوعب (٤٠٠٠٠٠) شخص، لكن كان العراق منشغل في الحرب العراقية - الإيرانية آنذاك، فتم تأجيل المشروع بعد اكمال الدراسات الخاصة به، إلا أن الواقع التجاري والاقتصادي الحالي للعراق جعل من تنفيذ المشروع ضرورة رئيسية، و ذلك إن موانئ العراق الحالية لم تعد ملائمة للتعامل مع السفن الكبيرة سواء من حيث خصائصها أم سعة وأعماق الممرات الملاحية المؤدية إليها، ما يضعف قدرتها على منافسة الموانئ المجاورة والقريبة. فضلاً عن تزايد الطلب على الخط التجاري الدولي عبر العراق لتجارة (الترانزيت)، إذ يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية، وبهذا تطلب انشاء ميناء كبير مفتوح على مياه الخليج العربي، بموقع يجعله أكثر قرباً للمنافذ البحرية الدولية، وتكون الاعماق في القناة الموصلة إليه مناسبة لاستقبال السفن العملاقة، ويكون قادر على التعامل معها بكفاءة عالية. في الوقت نفسه إن موقع ميناء الفاو الكبير يعد من افضل المواقع المهمة في العالم، لاسيما اذا ما تم اتصاله مع القناة الجافة للعراق فانه سيفصل الزمن في التجارة والنقل بين الشرق وغرب آسيا وشرق افريقيا وأوروبا من (٣٠) يوم

إلى (١١) يوم ، كما أنه سيغير خريطة التجارة العالمية، لان النقل عن طريق الميناء سيكون اسرع من النقل عن طريق قناة السويس^(٤). وخارطة رقم (١) توضح ذلك. خارطة (١): طريق التجارة الدولية عبر ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وطريق قناة السويس



المصدر: د. محمد زباري مونس، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العدد (١٨)، البصرة، ٢٠١٤، ص ٧٢.

عليه، يقع ميناء الفاو الكبير ضمن الحدود البحرية العراقية والمطلّة على الخليج العربي بشكل مباشر، ووضعت تصاميم الميناء من قبل شركات ايطالية، إذ تم توقيع عقد التصاميم والخدمات الاستشارية بين وزارة النقل العراقية ومجموعة الشركات الايطالية في ١٤/١/٢٠١٠، وتبلغ أعداد الأرصفة للميناء (٧٠) رصيفاً، منها (٤٨) رصيف للحاويات، أما قناته من المخطط أن تمتد من المياه الضحلة قرب ميناء الفاو الكبير باتجاه البحر المفتوح الأكثر عمقاً^(٥). ويدعم الأهمية الجغرافية للميناء قربها من حقول جنوب العراق، وأهم حقول هذا الحوض هي حقول مجنون والرميلة والزبير، وكذلك تشمل حقول محافظة ميسان إلى الشرق من نهر دجلة وأهمها أبو غراب والفكة وبزركان^(٦). وخارطة رقم (٢) توضح موقع ميناء الفاو الكبير.

خارطة (٢): موقع ميناء الفاو الكبير في المياه الإقليمية العراقية

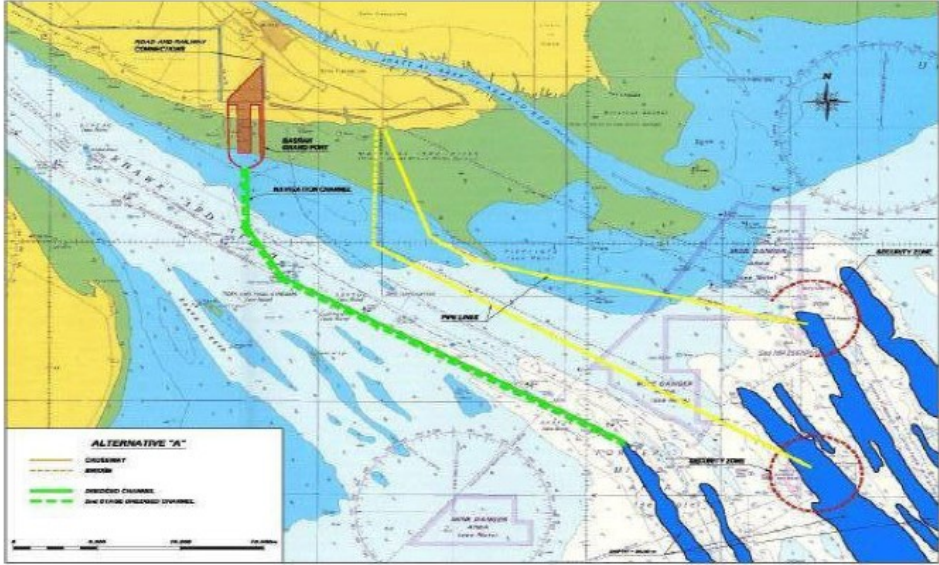


Fig. 10 - Preliminary port locations – Alternative A

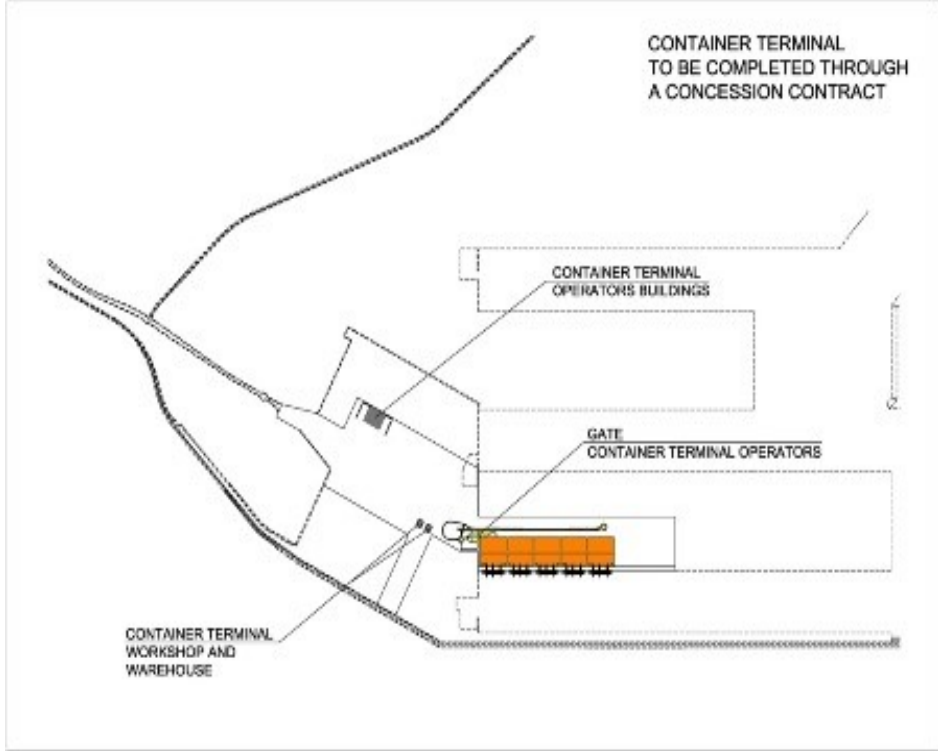
الموقع (A)

المصدر: خلود موسى عمران ومريم خير الله خلف, واقع الموانئ العراقية وأفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير أنموذجاً), مجلة دراسات البصرة, جامعة البصرة, العدد (١٣), البصرة, ٢٠١٢, ص ٢٥٢.

تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير من المخطط أن ينجز على مرحلتين. وإن المخطط العام للمشروع مصمم لكي يجعل تشغيل المرحلة الأولى لا يتأثر بأعمال انشاء المرحلة الثانية ويمكن ايجازها بالآتي:

المرحلة الأولى: بحسب قول المدير العام لشركة الموانئ العراقية، إن: "استلام المرحلة الأولى من مشروع ميناء الفاو الكبير سيكون في العام المقبل، وسيكون حلقة وصل مهمة تربط بين الشرق الأوسط وأوروبا، وأوضح أن: "مشروع الأرصفة الخمسة في الميناء سينتهي في أيلول/سبتمبر ٢٠٢٤، فيما سيكون أكمال جميع مشاريعه في آب/أغسطس ٢٠٢٥". وأن: "الأرصفة الخمسة تبلغ طاقتها الاولية مناولة (٣) ملايين حاوية، وسيتم استلام المرحلة الأولى من البنى التحتية من حيث القناة الملاحية والأرصفة واستقباله البواخر، ويسبقها مرحلة التجهيز للميناء"، شكل رقم (١) يوضح كيف تكون أرصفة الحاويات^(٧).

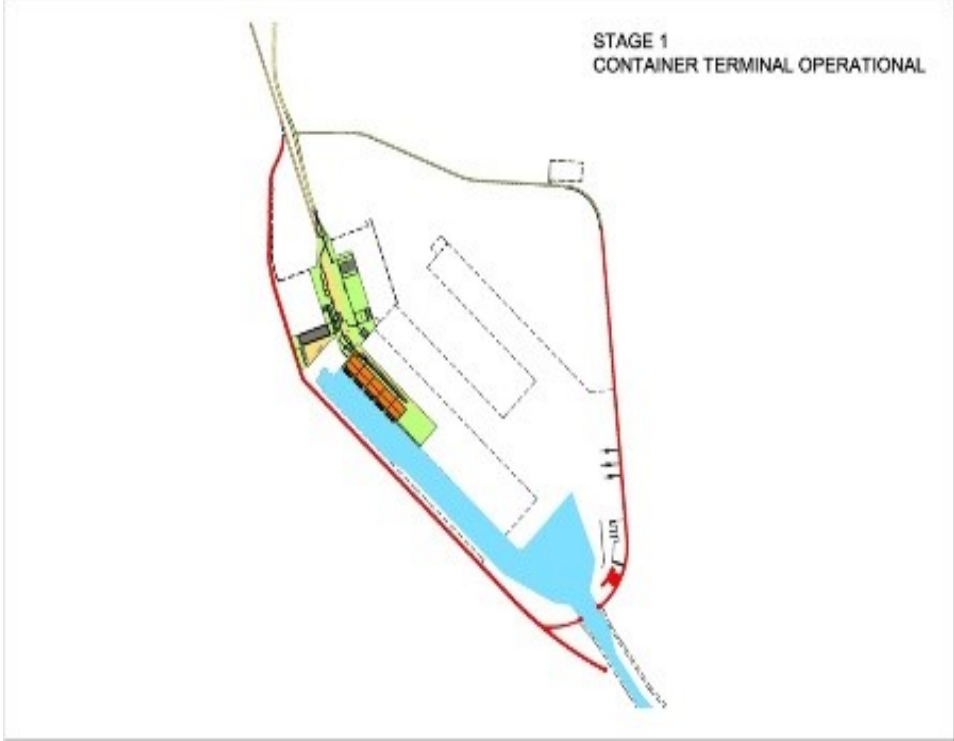
شكل (١) : أرصفة الحاويات



المصدر: ميناء الفاو الكبير (فعاليات الموقع والزيارات الميدانية), الشركة العامة لموانئ العراق, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٥, الرابط: ["https://www.scp.gov.iq/index.php?name=sendmail"](https://www.scp.gov.iq/index.php?name=sendmail)

المرحلة الثانية: بعد الانتهاء من المرحلة الأولى, يتطلب أن يكون بناء للبنى التحتية الاضافية, وتتمثل في انجاز ارصفتها اضافية بطول (٣/١) كم للحاويات بسبب كبر حجم التجارة عبر الميناء, وفق متطلبات السوق العراقية والتجارة الدولية, زيادة على ذلك, انجاز ارصفتها بطول (١,٥) كم للحمولات العادية, وتخصيص ساحة للحاويات بمساحة (٨٠٠,٠٠٠) م^٢, وأخرى للحمولات العادية بمساحة (٢٠٠,٠٠٠) م^٢, وتجهيز مساحة معبده للطرق والسكك الحديدية والأبنية والخدمات بمساحة (٤٠٠,٠٠٠) م^٢. ومخازن لخزن الحبوب بحجم (٥٠٠,٠٠٠) م^٢(^٨).

شكل (٢): كفاءة تشغيل أرصفة الحاويات لميناء الفاو الكبير



المصدر: ميناء الفاو الكبير (فعاليات الموقع والزيارات الميدانية), الشركة العامة لموانئ العراق, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٥, الرابط: ["https://www.scp.gov.iq/index.php?name=sendmail"](https://www.scp.gov.iq/index.php?name=sendmail)

تأسيساً على ذلك, يتمتع ميناء الفاو الكبير بأهمية جغرافية, كونه سيربط شرق العالم بغربه, وتشمل هذه الأهمية حجم هذا المشروع الكبير, الذي سيؤهله لاستيعاب كميات ضخمة من البضائع والاحتفاظ بها بواسطة مساحات تخزين واسعة, لغرض نقلها إلى دولاً متعددة, فضلاً عن أن موقع الميناء لا يسمح بالتدخلات الحدودية البحرية لدول الجوار من التأثير عليه, إذ يقع ضمن الحدود والسيادة العراقية الكاملة, ذلك يعود الفضل إلى موقع العراق الاستراتيجي أولاً, ثم موقع شبه جزيرة الفاو في محافظة البصرة ثانياً, من حيث امتداد مساحتها اليابسة نحو الخليج العربي.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير

يمكن اجمالاً مميزات ومنافع إقامة ميناء الفاو الكبير بالآتي^(٩):

١. المساعدة الفورية للحكومة العراقية في مجال معالجة البطالة، إذ كشفت وزارة النقل متمثلة بمدير عام الشركة العامة للموانئ المهندس (فرحان الفرطوسي) في شهر أيار ٢٠٢٣، عن نسبة العمالة العراقية في مشروع ميناء الفاو الكبير، مبيناً أنها تبلغ (٧٠) %.

٢. إيجاد وخلق فرص استثمارية من أجل استغلال ثروات العراق الطبيعية غير المستغلة.

٣. استغلال الخط الساحلي للعراق وأراضيه، وموقعه الاستراتيجي المهم في المنطقة.

٤. يسهم بناء المشروع في تطور الصناعات البحرية، وصناعة الخدمات، ما يشجع على التطور الاقتصادي على المستوى الوطني والإقليمي، ويساعد بناء الميناء في تطور التجارة المدنية من خدمات ومباني المرافق المجتمعية والتي تشمل الاستعمالات الترفيهية واستعمالات المكاتب، والنمو في الصناعات الخفيفة والصناعات الخدمية، وإنشاء مناطق سكنية لذوي الدخل المحدود والدخل العالي، وفنادق ومراكز ومعارض تجارية ومرافق اجتماعية وحكومية.

٥. يساعد بناء هذا الميناء في تطور الصناعات البتر وكيميائية ومشتقاتها، التي بدورها سوف تساعد على تشجيع وتحفيز النمو السريع في قطاع الهندسة والمقاولات. لذا سيكون الميناء داعماً كبيراً لخزينة الدولة وتعزيز الاقتصاد الوطني، إلى جانب النفط.

٦. زيادة القدرة التصديرية النفطية للعراق لتلبية الطلبات المستقبلية كافة على منتجات النفط، وزيادة إنتاج النفط العراقي إلى (٦.٥) ملايين برميل يومياً في عام ٢٠٢٥، وإلى (٧) ملايين برميل يومياً مع حلول عام ٢٠٣٥، وإلى (٨.٥) ملايين برميل يومياً في عام ٢٠٥٥، الأمر الذي يجعل من العراق واحد من الدول الرائدة المنتجة والمصدرة للنفط.

٧. من المتوقع أن تزيد طاقة التكرير النفطية إلى (١.٩) مليون برميل يومياً، بعدما كانت (٠.٩) مليون برميل يومياً عام 2010.

٨. تحسين وتطوير الرعاية والوضع العام من خلال المساكن الحديثة، والمرافق التعليمية والطبية والتي ستعود بفائدة على السكان.

٩. يؤدي بناء هذا الميناء إلى توسعة شبكة الطرق الاقليمية في المنطقة، إذ يتم توفير خطوط نقل رئيسية بين المراكز الرئيسية، فضلاً عن افتتاح مناطق مدنية.

يحتاج العراق إلى استثمارات مالية كثيرة في مجال الصناعات النفطية، لا سيما في الصناعات التحويلية، فالمقارنة ما بين العراق ودول مجلس التعاون الخليجي في مجال الصناعات التحويلية، نجد أن دول المجلس شهدت نمواً في مجالات التوزيع والتكرير والتجارة والقطاعات المالية، والسبب في ذلك، يعود إلى كمية الأموال التي انفقت في هذه القطاعات^(١٠).

ويعد العراق من البلدان النفطية الغنية، وهو يمتلك احتياطاً نفطياً مؤكداً ومعلن عنه بنحو (١١٥) مليار برميل، وتقع معظم هذه الكمية النفطية في جنوب العراق بنحو (٦٥%)، في الوقت نفسه هنالك توقعات تشير إلى زيادة نسبة هذا الاحتياط، لأن (٩٠%) من مساحة هذه الدولة لم يتم مسحها منذ سنوات، فالبعض من هذه التخمينات -وكما أشار (مركز دراسات الطاقة العالمية)- تشير إلى أن الاحتياطي النفطي في العراق قد يصل إلى (٢١٥) مليار برميل بعد التنقيب في الصحراء الغربية^(١١)، ففي المستقبل سيكون العراق واحداً من اللابعين الكبار في عالم النفط^(١٢)، وبالتالي هذه الكمية الضخمة من الموارد سيساعد ميناء الفاو الكبير على تسريع الخطى في استثمارها، من حيث الإنتاج والتكرير والتصدير، من خلال ذلك ستتحقق المصالح المشتركة العراقية - الدولية. فهناك قوى دولية عدة لها مصالح اقتصادية في العراق، لعل أبرزها الصين. أصبحت الصين تمثل ثاني أكبر اقتصاد بالعالم بحجم (١٣) ترليون دولار، ويتوقع أن يصل إلى (٤٥) ترليون دولار بعد عام ٢٠٤٠، أي أنه سيكون أكبر اقتصاد عالمي، وستكون الهند بالمرتبة الثالثة بعد الولايات المتحدة، وهذا الحجم المتنامي للاقتصاد الصيني كي يستمر، هو بحاجة إلى زيادة طاقة التصدير إلى الأسواق العالمية الواعدة وبخاصة إلى طرق منخفضة التكاليف وأمنة ومستدامة، في حين يذكر أن تكاليف نقل المنتجات الصينية إلى العالم، لا سيما أوروبا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا عن طريق البحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح مرتفعة جداً، يأتي سبب هذا الارتفاع هو بعد المسافة بين أقرب نقطة في حدودها وبين مياه منطقة الشرق الأوسط والبحر المتوسط، إذ تقدر بحدود (٨٢٠٠) كم عبر البحر الأحمر، وأكثر من ضعف هذه المسافة عبر الرجاء الصالح، ناهيك عن حجم المخاطر الناجمة عن القرصنة في بحر العرب وسواحل الصومال، وارتفاع كلفة التأمين التي باتت تفرضها الشركات، والتي تضغط جميعها على نسب أرباح المنتجين الصينيين وغيرهم، وقد استشعرت الصين حجم المنافسة الاقتصادية، لا سيما من قبل بعض القوى الإقليمية المنافسة لها كالهند واليابان وأستراليا، فضلاً عن بعض القوى الآسيوية: كفيتنام وكوريا الجنوبية واندونيسيا وتايوان، التي تشتبك جميعاً بهاجس الخوف من تعاضم القوة الصينية وتغولها على الإقليم الآسيوي، يدعمها في هذا الهاجس، الولايات المتحدة الأمريكية من الدور الصيني العالمي، والسعي إلى محاصرته أو السيطرة على نشاطه، وكل هذا يعزز وجهة نظر الصين بضرورة الاستعداد للتحدي الكبير، والتخطيط لمد أذرعها الاقتصادية بعيداً عن مجالها الحيوي القريب وبيئتها الإقليمية المضطربة، لزيادة التحوط ومعالجة هذه المخاطر وتنويع الخيارات والبدائل^(١٣).

كانت بدائل الصين الاستراتيجية بالتنسيق مع باكستان لبناء ميناء غوادر قرب مدخل الخليج العربي، ولا يبعد إلا أقل من (٣٠٠٠) آلاف كم عن ميناء الفاو الكبير، كما لا تبعد سواحل الهند عن الفاو إلا (٥٠٠٠) كم فقط. حيث بدأت الصين مشروعها عبر استثمار ميناء غوادر الباكستاني لمدة (٤٠) عام، الذي كان معطل سابقاً، ورصدت له مبلغاً استثمارياً يقدر بحدود (٤٥) مليار دولار لتنفيذ مشروع الحزام البري من إقليم شنجيانج الصيني، مروراً عبر الأراضي الباكستانية وصولاً إلى ميناء غوادر من جهة، وإلى بعض دول وسط آسيا من جهة أخرى، ثم تبدأ مرحلة الطريق البحري عبر ميناء غوادر نحو الوجهات النهائية، فيعد ميناء الفاو الكبير

الوجهة الافضل لنقل التجارة بين الشرق والغرب, إذا ما تم استكمال متطلبات الانجاز واستكمال القناة الجافة. وبما أن الهند, تعد المنافس الاقليمي الاكبر للصين فقد وجدت في المشاريع التجارية الصينية خطر حقيقي, يهدد مكانتها وتطلعاتها, ويمنح الصين فرصة كبيرة للهيمنة الاقتصادية عبر بناء شركات اقتصادية استراتيجية مع الدول الأخرى في الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وصولاً إلى أوروبا, لذلك شرعت بالاتفاق مع ايران للاستثمار في ميناء جابهار الايراني والذي لا يبعد أكثر من (١٦٨) كم عن ميناء غوادر^(١٤).

التقت المصالح العراقية-الصينية في الاستفادة من مواردهما واحتياجاتهما لإقامة علاقة اقتصادية دولية, أساسها المتاجرة في واحدة من أهم السلع للدولتين, وهو النفط الخام, الذي يمثل للصين أهم مصدر من مصادر الطاقة, في حين يعني للعراق المورد المالي الرئيس لتمويل الانفاق الاستهلاكي والاستثماري, ما دفع بالجانبين العراقي والصيني بعقد اتفاقية في أيلول ٢٠١٩, التي تؤسس إلى علاقة استراتيجية بين العراق والصين في المجالات المختلفة, هذه الاتفاقية ستدعم تنفيذ طريق الحرير الجديد, الذي يعد العراق الحلقة الأساسية فيه لربط تجارة الصين بأوروبا, وتوسع الصين من خلال هذا المشروع -الحزام والطريق- إلى ربط الدول الواقعة ضمن مسار الحزام والطريق براً وبحراً, وجعلها عبارة عن حزام اقتصادي واحد, فمسار طريق الحرير الجديد, يمر عبر العراق, من خلال مرور تجارة دول آسيا, وأهمها تجارة الصين, عن طريق ميناء الفاو الكبير -الذي يتم إنشائه حالياً- إلى دول أوروبا عبر تركيا وسوريا, من خلال القناة الجافة (الطريق البري والسكك الحديدية), ويعد هذا الطريق الأقرب والأسرع, إذ أنه سيوفر للشركات الشاحنة والناقلة المزيد من الإيرادات نتيجة لانخفاض تكاليف النقل, ما سيغير خارطة النقل العالمية, ويتوقع من ميناء الفاو الكبير أن يحقق إيرادات تقدر بحدود (٧٦٤ و ٨٦٢) مليون دولار عند عامي ٢٠٢٤ و ٢٠٢٧ على التوالي, ومن المتوقع أن تزداد الإيرادات لتصل إلى (١.٧٧٨) مليار دولار بحلول العام ٢٠٣٤, عليه, إن الشركة العامة لموانئ العراق ستحقق زيادة في إيراداتها بمعدل نمو (٦%)، ومن ثم فإن ميناء الفاو الكبير سيحقق إيرادات هائلة تضاف إلى الإيرادات المستحصلة من الموانئ الحالية في حال تشغيله, تذهب نسبة من أرباحها الصافية إلى وزارة المالية, ما يؤدي إلى تنوع مصادر الدخل وزيادة في الإيرادات التي تحصل عليها الدولة, بشكل يعكس ايجابياً على قدرتها في تغطية نفقاتها على القطاعات الاقتصادية المختلفة, فضلاً عن إيجاد سوق صينية مستمرة لشراء النفط العراقي المتاح للتصدير, لا سيما وأن العراق يسعى لزيادة الإنتاج النفطي عبر شركات جولات التراخيص المستثمرة في آبار النفط في العراق^(١٥).

خارطة (٣): موقع ميناء الفاو الكبير والعراق في مبادرة الحزام والطريق



المصدر: د. محمود علي الداود, مشروع بناء الطريق والحزام – المبادرة الصينية التي ستغير وجه العالم, محاضرة اقامها قسم الدراسات السياسية والاستراتيجية/ بيت الحكمة, بتاريخ: ٢٠١٩/٢/٢٧, بغداد, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٦, الرابط: http://www.baytalhikma.iq/News_Print.php?ID=952

يتضح مما تقدم حجم الجدوى الاقتصادية التي يتمتع بها ميناء الفاو الكبير عند تشغيله, سواء على المستوى المحلي أم المستوى الدولي, فمحلياً ستكون هناك انعكاسات ايجابية على الاقتصاد العراقي, من حيث تشغيل الايدي العاملة, ونمو تجارته (استيراداً وتصديراً), وسيحقق للعراق استقلال في مجال استقبال السفن العملاقة, فالموانئ العراقية الحالية محدودة الأعماق, ولا تستوعب هذه السفن وحمولاتها الكبيرة, فتضطر إلى الرسو في موانئ اقليمية, ثم تنقل الحمولات للعراق على مراحل, وهذا الأمر يزيد تكاليف النقل, ويجعل من الاقتصاد العراقي تحت تأثير هذه الدول. أما فيما يتعلق بالأهمية الاقتصادية الدولية لميناء الفاو الكبير, تتمثل بانخفاض تكاليف النقل الدولي عند مرور البضائع عن طريق هذا الميناء, وهذا الأمر في غاية من الأهمية في مجال التجارة الدولية, لأنه ينعكس على الأسعار والمصدرين والمنافسين والمستهلكين.

المطلب الثاني

الأهمية السياسية والأمنية لميناء الفاو الكبير

هناك انعكاسات سياسية وأمنية مهمة عند اكتمال مشروع الميناء، لذا سيقسم هذا المطلب إلى: أولاً: الأهمية السياسية لميناء الفاو الكبير؛ ثانياً: الأهمية الأمنية لميناء الفاو الكبير.

أولاً: الأهمية السياسية لميناء الفاو الكبير

عملت القوى الفاعلة منذ أمد بعيد إلى ممارسة نفوذها لتحقيق مصالحها الإستراتيجية في الشرق الأوسط، ومنذ اكتشاف النفط في الخليج العربي في بداية القرن العشرين، تنامي ارتباط هذه القوى بالمنطقة، الأمر الذي انعكس على الواقع السياسي للأنظمة السياسية فيها، من حيث الاستقرار أو عدمه وحتى طبيعة وشكل تلك الأنظمة والعلاقات البينية لها^(١٦).

ضمن التنافس الدولي على الموانئ والممرات المائية، أدركت الصين بعد انهيار الاتحاد السوفيتي السابق عام ١٩٩١، أنها الهدف الثاني للغرب، بأثر ذلك قام الرئيس الصيني بجولة في داخل آسيا الوسطى عام ١٩٩٤، لإيجاد طرق بديلة لكسر أي طوق يمكن أن يضرب حصاراً عليها، مما أشعل حرب السيطرة على الموانئ، وإنشاء قواعد بحرية عسكرية، تتداخل فيها المصالح، وبضوء ذلك طرحت الصين إستراتيجية أطلق عليها (خط واحد حزام واحد)، من قبل الرئيس الصيني (تشي جين بينغ) عام ٢٠١٣، ليتحول الصراع من حرب عسكرية باردة بين الولايات المتحدة الأميركية والاتحاد السوفيتي سابقاً إلى حرب (اقتصادية-سياسية) باردة بين الولايات المتحدة الأميركية والصين، لذلك تضع الصين في أعلى سلم أولوياتها العراق كجغرافية وموانئ وطرق برية، فضلاً عن كونه فرص اقتصادية متنوعة، لاسيما وان الشركات النفطية الصينية تعمل داخل العراق، وهناك علاقات عراقية صينية متينة ولم تتغير عبر تاريخها. أما بالنسبة للفاعل الدولي الآخر (الولايات المتحدة الأميركية)، فهي أيضاً معنية بالعراق ومنذ عام ٢٠٠٣ ولديها وجود عسكري ودبلوماسي كبير، وهي بصدد إعادة تنظيم علاقاتها مع العراق، منذ أن جرت مباحثات بين الطرفين، والتي بدأت في ٢٠٢٠/٦/١٠، وربما تكون هي الفرصة الأكبر للعراق باستثمار ميناء الفاو والقناة الجافة. وهناك رؤية عراقية نحو تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ومعوقاتهما، إذ يرى الكثير من الأكاديميين والاقتصاديين وبعض السياسيين العراقيين، أن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، هو "حلم للعراقيين" في تغيير واقعهم، والانطلاق نحو التعاون الإقليمي والدولي، وعلى أساس الاحترام المتبادل في الخيارات السياسية والاقتصادية^(١٧).

ويعيد بناء علاقات العراق الخارجية، ومكانة العراق فيها على أساس واقع جديد من المصالح المتبادلة، وتغيير طريقة النظرة للتعامل معه، حتى يصبح الطرف المهم في لعبة المصالح^(١٨)، ربما سيسهم ذلك في تحقيق الاستقرار السياسي اقليمياً، ويكون العراق محوره، على أساس تعزيز العلاقات البينية لدول الإقليم لإيجاد مكانة دولية لها، وسينعكس ذلك على

علاقة هذه الدول مع الفاعلين الدوليين في النظام السياسي الدولي، بما يحقق مصالح شعوبها. من جانب آخر، سيدفع المشروع نحو تعزيز الوحدة الوطنية العراقية، بسبب ارتباط مصالح مناطق العراق كافة في نجاحه، ما يساعد على عدم اختراق السيادة العراقية، لأنه سيكون ورقة رابحة بيد متخذي القرار العراقيين إزاء التفاعل السياسي مع الدول الأجنبية.

ثانياً: الأهمية الأمنية لميناء الفاو الكبير

يؤثر مشروع ميناء الفاو الكبير على أمن الدولة العراقية من خلال مكاسبه، فهو سيعزز الموقع العراقي الذي يعاني من إشكالية ضيق اللسان البحري، ومحدودية السواحل العراقية، وتزاحم الموانئ فيه، وهو أمر يجبر الخلل الذي يعاني منه موقع العراق الاستراتيجي^(١٩). ويمنح المشروع العراق اطلالة جديدة على مياه الخليج ومنها إلى الموانئ العالمية، ويسهم عند انجازه في اخراج الموانئ العراقية من الخانق المتمثل في القنوات الملاحية الدولية الرابطة بين الخليج وميناء ام قصر وخور الزبير، فضلاً عن الانتهاء من مشاكل خط (التالوك) والمعاهدات الحدودية بين العراق ودول الجوار، إذا ما تم انجاز المشروع ستنمخض عنه فوائد استراتيجية كبيرة ليس للعراق فحسب بل للكثير من دول العالم، فالعراق له اهمية جيوسراتيجية كبيرة بين الدول في المنطقة، قد تنافس قناة السويس. عليه، سيساعد الميناء في استقرار العراق أمنياً، وذلك لأن خدمات الميناء تمتد إلى نواحي عدة من الاقتصاد العالمي، مما يجعل معظم دول العالم تسعى لدعم وضع العراق الأمني. وبالتالي إن استقرار الوضع الأمني في العراق بشكل نهائي يجعل مشروع ميناء الفاو الكبير، وقناة العراق الجافة، أكثر أمناً من الخط الملاحي عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر، لوجود اعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، ما يعزز من اهميته الجيوستراتيجية^(٢٠).

في الوقت نفسه، سيصبح أمن العراق في ظل هذا المشروع مسؤولية دولية وليست محلية فحسب، لوجود مصالح مهمة وحيوية إضافية لدول فيه، فمن المنطقي أن تقوم هذه الدول برعاية الطرق والمحطات التي تمر منها تجارتها وبضائعها، وتبذل الجهود الحثيثة لغرض الحفاظ على أمنها وسلامتها، الأمر الذي سيدفع إلى اندماج العراق بالأسواق العالمية، والمشاركة الفاعلة في التجارة الدولية، ويسرع من انضمامه إلى منظمة التجارة العالمية والتحالفات الاقتصادية المهمة، وهو أمر له معطيات سياسية واقتصادية مهمة تنعكس على الأمن والاستقرار. وسيكون مفتاحاً لإنشاء المزيد من الصناعات المحلية والتجميعة، التي ستسهم في الأمن الصناعي والغذائي. من جانب آخر، يدفع مشروع ميناء الفاو الكبير أي ابتزاز سياسي أو عسكري أو اقتصادي، بسبب مشكلة منافذ العراق البحرية، وينقله إلى موقع الصدارة باعتباره محطة (ترانزيت) دولية مهمة، لهذا ستكون يد العراق هي العليا في المعاملات كلها التي تتصل بهذا الجانب^(٢١).

من جهة أخرى، يمثل الواقع الجغرافي أرضاً تبنى عليها المصالح والتطلعات المشتركة أو تقرب ذلك، وحيثما يمثل الأمن عامل لصون هذه المصالح والتطلعات، فإن أمن الخليج يغدو من القضايا المصيرية لشعوب المنطقة، وانطلاقاً من هذه المعطيات، يبرز دور ميناء الفاو الكبير

في ذلك، عبر إيجاد فرص كبيرة للتعاون والتكامل. حتى مع القول بأن بعض المصالح الخليجية الاقتصادية ستتأثر بهذا الميناء، فإن لدول الخليج مصالح أكبر، وهم أحرص عليها من تلك التي ستفقد بسبب الواقع الجديد لحركة النقل في الخليج، وهذه المصالح تتمثل في مزيد من الحماية الدولية والرعاية الدولية لمنطقة الخليج، والتي تعدها دول الخليج الضمانة الأساس أمام التحديات التي تواجهها المنطقة، وعلى افتراض أن هذا المشروع لا يرقى إلى انبثاق إطار أمني تكاملي في الإقليم بين تركيا والعراق وسوريا وإيران ودول مجلس التعاون الخليجي، فإنه سيخلق أجواء أفضل من الطمأنينة والاستقرار في المنطقة، وتكون المصالح الدولية لأوروبا وآسيا وأفريقيا والعرب ودول أخرى مجتمعة في هذه المنطقة، التي سيرتفع شأنها أكثر مما كانت عليه، ويزيد حصانتها وأمنها واستقرارها^(٢٢).

يمكن القول: إن الامتداد الجغرافي للميناء في الخليج العربي، سينعكس على أمن العراق، إذ سيوفر له تواجد أمني وعسكري مكثف في الخليج العربي، لا سيما أن الميناء في تصاميمه، يحتوي على قاعدة عسكرية، وحتماً ستتنتشر القوات المسلحة العراقية هناك، لغرض حماية الميناء والعمليات التي تتم فيه، والسفن الراسية، والتي في طريقها إليه، وحماية الحدود البحرية، هذا التواجد الأمني سيمنح العراق فرصة كبيرة للقضاء على عمليات التهريب، ومكافحة تجارة الممنوعات، وبطبيعة الحال هذه المشاكل هي ليست محلية فحسب، وإنما اقليمية ودولية، ومن هنا تأتي أهمية الميناء الأمنية الدولية، فالقوى الفاعلة الدولية، سيكون من مصلحتها دعم العراق في مجال تمكينه من فرض سيادته الأمنية على ميناء الفاو الكبير وحدوده البحرية.

المبحث الثاني

تحديات ميناء الفاو الكبير ومستقبله

يواجه ميناء الفاو الكبير تحديات عدة تؤثر فيه، وفي الوقت نفسه، يتمتع الميناء بأهمية مستقبلية، بناءً على ذلك سيقسم هذا الموضوع إلى: المطلب الأول: تحديات ميناء الفاو الكبير؛ المطلب الثاني: الأهمية المستقبلية لميناء الفاو الكبير.

المطلب الأول

تحديات ميناء الفاو الكبير

يتوزع هذا المطلب على الآتي: أولاً: التحديات المحلية؛ ثانياً: التحديات الخارجية.

أولاً: التحديات المحلية

أدى احتلال الولايات المتحدة الأمريكية للعراق عام ٢٠٠٣ إلى مزيد من العنف وتعقيد الوضع السياسي العراقي^(٢٣)، وتكونت الطبقة السياسية العراقية من أشخاص وأحزاب وحركات وتيارات فكرية متعددة ومتنوعة^(٢٤)، أدى ذلك إلى تعدد أهداف وبرامج هذه القوى، فضلاً عن معاناة العراق من الإرهاب، والمشاكل المالية والإدارية، الأمر الذي أدى إلى نتائج سلبية على مجمل المشروعات الاستراتيجية العراقية، ومنها ميناء الفاو الكبير. ويمكن اجمال التحديات الداخلية بالآتي:

١. التحديات الطبيعية والأمنية والمالية والإدارية:

سيتم ادراج هذه التحديات بحسب أهميتها تتابعياً وبالآتي^(٢٥):

أ- التحديات الطبيعية: وتظهر من خلال ضيق السواحل العراقية وتداخلها مع دول الجوار.

ب- التحديات الأمنية: شهدت الشركة الكورية عمليات تسليب للشاحنات والزوارق التي تنقل المواد الأولية من ميناء أم قصر إلى ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن عمليات الخطف لمنتسبيها، وعدم وجود ارادة موحدة واهتمام موحد لتنفيذ المشروع على المستوى المحلي.

ج- التحديات المالية: تعتمد الموازنة على الإيرادات النفطية بنسبة تصل إلى ما يقرب (٩٠%)، فإن انخفاض أسعار النفط يؤدي إلى قلة الإيرادات، مما ينعكس ذلك على قلة التخصيصات، ثم التأخر في تنفيذ المشروعات الاستثمارية كافة وهذا ما حصل مع ميناء الفاو الكبير، وفي بعض الأحيان يكون هناك عدم انتظام بدفع مستحقات الشركة الكورية (المنفذة لمشروع الميناء).

د- التحديات الإدارية: تعد مشكلة (الفيزة) مشكلة كبيرة تواجهها الشركة الكورية، بسبب الروتين الإداري لدى وزارة الداخلية، إذ لا يفرقون بين العاملين الأجانب في الشركات الاستثمارية، وبين العاملين الأجانب في المطاعم والفنادق، فعندما تطلب الشركة المنفذة عاملين أجانب، فإن عملية الحصول على (الفيزة) تستغرق مدة زمنية طويلة تصل إلى ستة أشهر وحتى سنة، فضلاً عن ذلك في حالة انتهاء (الفيزة)، ومن ثم تجديدها أيضاً تستغرق ثلاثة أشهر، وتعد هذه من العوائق الكبيرة التي تواجهها الشركة الكورية.

إن المضي بمشروع ميناء الفاو الكبير وأكماله، يحتاج إلى حلول واقعية وسريعة للقضاء على التحديات أعلاه، ويبدو أن مسألة التداخل البحري الحدودي مع كل من الكويت وإيران تمثل تحدياً كبيراً، تحتاج إلى تنشيط الدبلوماسية العراقية للوصول إلى اتفاقيات حدودية مع هاتين الدولتين تضمن المصالح العراقية، وتالياً عدم التأثير سلباً على اكمال الميناء، في الوقت نفسه توفير أمن منطقة الميناء والعاملين فيها، إذ هذا الأمر لا يقبل التأخير، فضلاً عن ايجاد حلول مستدامة في مجال التمويل المستمر للمشروع، لغرض عدم توقفه وانجازه بالتوقيتات المحددة، وتقليل الروتين الإداري.

٢. التلكؤ في تنفيذ المشروع: إن الحكومات المتعاقبة على العراق قبل وبعد عام ٢٠٠٣، لديها بعض القصور في تفعيل دور العراق الجيوبوليتيكي المؤثر في المشهد الإقليمي والعالمي، ويعد مشروع ميناء الفاو الكبير من المشاريع القديمة التي تقدمت لاستثمارها الكثير من الدول الكبرى، إذ تقدمت بريطانيا في ثمانينيات القرن العشرين إلى العراق وبمشاركة أوروبية وأميركية، وعرضت المجموعة المفاوضة على الحكومة العراقية تمويل المشروع (١٠٠%) من قبلها، وبمدة امتياز تصل إلى (٥٠) عام، لكن العراق في حينها رفض المشروع كونه يخوض حرباً مع إيران، وعدم تكبير العراق بقيود طويلة الأمد. أثير موضوع إنشاء ميناء الفاو مجدداً من قبل شركة إماراتية عام ١٩٩٢، وبالتنسيق مع المجموعة الدولية ذاتها، التي تقدمت من قبل، ولكنه

جوبه بالرفض مجدداً كون العراق كان في وضع سياسي واقتصادي سيء وتحت الحصار، ولم يقم ساسة العراق باستثمار ذلك من أجل فك عزلته الاقتصادية والسياسية الدولية. وتم طرح موضوع الميناء بعد تغيير النظام السياسي عام ٢٠٠٣، ولكن ارتباك المشهد السياسي والأمني في حينها، أدى إلى عدم تنفيذه، وحتى عام ٢٠١٢، بادرت الحكومة العراقية وبضغط من فعاليات مؤثرة، من بينها مجلس محافظة البصرة، والذي تقدم إلى الحكومة الاتحادية عام ٢٠٠٥ لغرض تنفيذه، ولكن تم تأجيله لمرات متعددة، حتى تم عرضه على شركات عالمية لغرض وضع مخططات لميناء الفاو الكبير، وبدء العمل بعد ذلك على إنشاء كاسر الأمواج، وظل المشروع متأخراً وغير منجز حتى عام ٢٠٢٠، إذ أعلن عن انجاز المرحلة الأولى، وهي كاسر الأمواج وطرق في الميناء^(٢٦). لكن بعد ذلك تم استئناف العمل في الميناء، إذ أعلن المدير العام لشركة الموانئ العراقية المهندس (فرحان الفرطوسي) في نيسان ٢٠٢٣ أن نسب الانجاز في المشاريع الخاصة بالميناء وصلت إلى (٥٠%)، وهي: الأرصفة الخمسة، وساحة المناولة وطريق التنمية والقناة الملاحية^(٢٧).

٣. البنية التحتية المتهاكلة: تمتاز البنية التحتية لشبكات الطرق وسكك الحديد بقدورها وتهاك بعضها، مع قلة المنشآت الخدمية، التي تربط موقع مشروع ميناء الفاو بمركز محافظة البصرة، مما أثر بشكل كبير على تأخير وقت انجاز المشروع ضمن الجدول الزمني المحدد^(٢٨).

يتبين مما تقدم، هنالك تحديات محلية عدة تواجه اتمام وتشغيل ميناء الفاو الكبير، أدى ذلك إلى عجز المؤسسات الحكومية المعنية في هذا الأمر، وعدم تمكينها لغرض الاطلاع بواجبها من قبل القوى المؤثرة في النظام السياسي العراقي، يذكر أن هذا المشروع له أهمية استراتيجية وطنية، فينبغي ادراك ذلك من قبل هذه القوى، إذ تستوجب المصلحة العامة السرعة في التنفيذ والتشغيل، وإن الخلل في الواقع الأمني المحيط بالمشروع في بعض الأحيان، سيؤثر على الذين يعملون في الميناء من شركات وأشخاص، في الوقت نفسه لم يوضع مشروع الميناء في سلم أولويات نظام الحكم في العراق، بسبب ارتباك وتعقيد الأوضاع السياسية والأمنية والاقتصادية، فضلاً عن الضعف في الرقابة الإعلامية على موضوع ميناء الفاو الكبير، وعدم خلق رأي عام وطني يضغط باتجاه سرعة تنفيذ الميناء.

ثانياً: التحديات الخارجية

إن مخرجات الاحتلال الأمريكي للعراق عام ٢٠٠٣ أخل بالنظام الأمني للمنطقة ككل، أصبحت الدول الفاعلة لها يد مباشرة فيها^(٢٩). ويمكن الإحاطة بالتحديات التي تواجه ميناء الفاو الكبير وفقاً للآتي:

١. تأثير الربط السككي

بينت دراسة لمجلس النواب العراقي أن إنشاء ميناء مبارك في الضفة الشرقية من قناة خور عبد الله، هو لغرض "خلق الموانئ العراقية"، لاسيما ميناء أم قصر والقائم منذ (٧٠) عاماً، إذ سيفقد هذا الميناء (٦٠%) تقريباً من قيمته الاقتصادية^(٣٠). ويواجه مشروع ميناء الفاو

الكبير والقناة الجافة تحديات إقليمية من قبل دول الجوار القريبة، لشعورهم بتضرر مصالحهم التجارية في حالة إنشاء مشروعات الميناء والقناة الجافة، ونتيجة للتكؤ الحكومي عمدت هذه الدول على تنفيذ مشاريع تصيق الخناق على ميناء الفاو الكبير. إذ شرعت وزارة النقل الكويتية بإنشاء ميناء مبارك بعد سنة واحدة تماماً من إعلان وزارة النقل العراقية بوضع حجر الأساس لإنشاء ميناء الفاو الكبير، وأشار نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية ووزير التنمية الكويتي (أحمد الفهد)، على أن ميناء مبارك الذي تم التعاقد مع شركة هونداي الكورية على إنشائه، يحمل أهدافاً كبيرة ويحقق آمال الشعب الكويتي وتطلعاته، ومن شأنه أن يحول الكويت إلى مركز تجاري دولي، ويقع ميناء مبارك على رأس الممر البحري لخور عبد الله، لكن موقع ميناء الفاو الكبير أقرب للمسار البحري الجنوبي لطريق الحرير والأقرب للقناة الجافة، لذلك ميناء مبارك، يعتمد بشكل أساسي على مشروع الربط السككي بالقناة الجافة، وهذا ما تسعى إليه الكويت لإجهاض نجاح مشروع ميناء الفاو الكبير، ما سينتج عنه أضرار اقتصادية بالعراق وجعل تجارته الخارجية رهونة بموانئ الدول الواقعة على الخليج العربي بواسطة تجارة (الترانزيت). من جانب آخر، عندما تم طرح فكرة مبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٣، كانت إيران من أول الدول المرحبة بهذه المبادرة، ويعد مشروع طريق الحرير الدولي منفذ كبير لتقليل الضغط عن الاقتصاد الإيراني، ويمثل إعادة الأحياء للمشروع الإيراني منذ القرن (الثامن عشر) بأن تكون محطة للطرق التجارية العالمية ومحطة رئيسة على هذا الطريق، وتكون معظم مسارات هذا الطريق من خطوط النقل المتنوعة تمر بإيران وصولاً إلى أوروبا، عبر المسار البري لطريق الحرير الذي يمتد من منطقة (تشان) في جنوب الصين ومن ثم إلى إيران ويتفرع إلى ثلاثة مسارات رئيسة وكما يأتي^(٣١):

أ. الطريق الأول، من إيران ويدخل الأراضي التركية باتجاه اسطنبول ومن ثم إلى أوروبا.

ب. الطريق الثاني، من إيران ويدخل إلى أذربيجان ومن ثم إلى موسكو وصولاً إلى أوروبا.

ت. الطريق الثالث، من إيران ويتجه إلى الأراضي العراقية ويدخل سوريا ومن ثم يصل إلى موانئ أوروبا على البحر المتوسط. عليه، سيؤثر الطريق الثالث في مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة بشكل كبير، إذا ما تمت الموافقة على مشروع الربط السككي مع إيران، الذي ترافقه أيضاً شبكة خطوط نقل الطاقة بالأنابيب للغاز الإيراني، وشبكة طرق برية للنقل بالشاحنات، إذ هذا الطريق يعد بديلاً لمشروع ميناء الفاو الكبير وتحويل ربط القناة الجافة لمصلحة الاقتصاد الإيراني، أي أن العراق سيصبح مجرد ممراً لا أكثر يتقاضى رسوم بسيطة جراء عبور السلع والبضائع عبر أراضيه.

خارطة (٤): المسارات الرئيسية لمشروع مبادرة الحزام والطريق



المصدر: حسين حيدر محمد الجزائري, طريق الحرير الجديد وآثاره الاقتصادية على العراق, مجلة البحوث والدراسات النفطية, وزارة النفط العراقية, العدد (٢٨), بغداد, ٢٠٢٠, ص ٢٣.

يسعى الجانب الإيراني إلى الربط السككي مع العراق، عن طريق الشلامجة في محافظة البصرة، ويعد بعض الباحثين أن ربط إيران سككها مع العراق عبر الشلامجة، هو لغرض تمرير بضائعها إلى أوروبا، لكن ذلك سيؤثر على عمل الموانئ العراقية، ويرى الدكتور عامر عبد الجبار (وزير النقل الأسبق) وفي أكثر من لقاء تلفازي: "إن ربط العراق بدول الجوار (الكويت وإيران) من خلال السكك الحديدية، أو طرق برية دولية، سيضعف على ميناء الفاو والقناة الجافة العراقية" (٣٢).

نظراً لمحدودية سواحل العراق البحرية، فإن قدرته على التوسع في عدد وطاقة الموانئ ستكون محدودة أيضاً، وفي حال تم الربط السككي، ذلك سيحول دون إمكانية استغلال موقع العراق الجغرافي في تجارة (الترانزيت) بين الشرق والغرب، وتالياً سيقبل وبدرجة كبيرة، من أهمية مشروع القناة الجافة العراقية التي تربط ميناء الفاو الكبير بميناءي مرسين التركي وطرطوس السوري. وتمتلك الكويت بحدود (٥٠٠) كم من السواحل البحرية المفتوحة على الخليج العربي، ومن البديهيات المعتمدة في أدبيات النقل البحري هي العلاقة الطردية بين أهمية موقع الميناء من ناحية، وقربه من خطوط الملاحة العالمية من ناحية أخرى. ويلاحظ أن جميع الاحتمالات الممكنة تشير إلى أن إنشاء ميناء مبارك في قناة خور عبد الله، سيعرقل أو يمنع

انسيابية حركة السفن من الوصول إلى موانئ العراق، وبالتالي سيتسبب بإصابة هذه الموانئ بالشلل، لا سيما أن اختيار منطقة في جزيرة بوبيان لإنشاء ميناء مبارك مقابلة لموقع مشروع ميناء الفاو الكبير، وإن إنشاء ميناء مبارك قد تم تقديمها عن أرض الجزيرة لتتوغل في مياه خور عبد الله لتصل بالقرب من (خط التالوك)، وقد استفادت الكويت من إعادة ترسيم الحدود مع العراق عام ١٩٩٣ حسب القرار الأممي ٨٣٣ والذي أصبح بموجبه (خط التالوك) ضمن الحدود المائية الكويتية، وبذلك أصبح الجانب العراقي من قناة خور عبد الله يقتصر على المياه الضحلة غير الملائمة للملاحة، إلا أن القرار ذاته ينص في المقابل على حرية الملاحة في هذه القناة ووجوب التزام البلدين بعدم التسبب في أي إعاقة لمرور السفن خلالها، ونظراً لعدم وجود منافذ بحرية بديلة للعراق، فإن ميناء مبارك سيكون البوابة الرئيسية لتجارة العراق الخارجية المتنامية، فضلاً عن تجارة (الترانزيت) التي يمكن أن تمر عبر العراق، فمشروع الربط السككي، تسعى الكويت لتحقيقه وتنفيذه منذ سبعينات القرن الماضي^(٣٣).

يذكر أن هناك أضرار جسيمة قد لحقت بالموانئ خلال الاحتلال الأمريكي للعراق، مما أضعف قدرتها على تقديم الخدمات المناسبة وأضعفت من طاقتها الإنتاجية، ومن الناحية القانونية فإن إنشاء ميناء مبارك دون الرجوع للرأي العراقي مخالفة قانونية، وبما أنه الطريق الملاحي البحري في الخليج العربي يمر في الغالب في البحر العالي أو منطقة مضائق دولية، لذا فإن هذا يكون من اختصاص القانون الدولي البحري لرسم وتحديد الممرات الملاحية في الخليج العربي، ولا يحق لدول الخليج التدخل إلا بشكل محدود فقط، وقد تم تحديد ثلاث مناطق رئيسة للملاحة هي: منطقة مضيق هرمز، منطقة جزر الطنب الكبرى والصغرى، ومنطقة رأس تنورة، أما بقية مناطق الخليج فلا تخضع للملاحة فيها لأية تحديات دولية أو اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف بين الدول الساحلية، لذا لم يكن هناك أية اتفاق بين العراق والكويت على تحديد الجرف القاري^(٣٤).

يبدو أن إنشاء ميناء مبارك، موضوعاً سياسياً، أكثر مما هو اقتصادي في تأثيراته. إذ أن إنشاء ميناء عالمي على الخليج مع القناة الجافة، سيكون عاملاً مهماً في تغيير الصفة الجيواقتصادية في المنطقة والعالم، وهناك قوى كثيرة في الاقليم والعالم ستأثر إيجاباً أو سلباً من إنشاء الميناء المذكور، فالميناء سيغير من حركة النقل عبر قناة السويس أو رأس الرجاء الصالح، وقد اتخذ إنشاء ميناء مبارك أبعاداً سياسية إقليمية، فتم مناقشة موضوعه في مؤتمر قمة مجلس التعاون لدول الخليج العربي، الذي انعقد في الرياض في كانون أول ٢٠١١، وتم اتخاذ قراراً بتأييد حق الكويت في إنشاء الميناء^(٣٥).

أمتاز موقع ميناء مبارك بالإستراتيجية الفعالة، وإن بنائه سيحقق للكويت مركزاً سياسياً، ومالياً على المستويين الإقليمي والعالمي^(٣٦). وتحتل الكويت موقعاً جغرافياً مهماً، فموقعها هذا يتيح التأثير على مناطق مجاورة إستراتيجية مهمة، كجنوب العراق، ووسط إيران، وشرق السعودية الذي يحوي على غالبية النفط السعودي، فالكويت تقع في الطرف الشمالي للخليج العربي والبعيد عن مضيق هرمز^(٣٧).

ربما إن القضايا التي تؤثر في العلاقات العراقية – الكويتية تتمثل في: (النفط، والحدود)، إذ أن الحدود القائمة بين الدولتين جعلت من العراق دولة شبه قارية، وإن واجهته البحرية على الخليج العربي ضيقة جداً، أما فيما يتعلق بقضية النفط فتتركز في الاحتياطي النفطي العراقي في حقول الرميلة، ففي الأخيرة يقع ما يقرب (٩٠%) منه في الجانب العراقي، فضلاً عن أن ترسيم الحدود بين الطرفين وضعت كمخارجات لحرب الخليج الثانية، وفرضت على الجانب العراقي فرضاً وبقرار أممي وبواسطة لجنة تابعة إلى منظمة الأمم المتحدة، الأمر الذي يجعل منه كعامل مؤثر سلباً في مستقبل العلاقات العراقية – الكويتية^(٣٨).

٢. التأثير الإماراتي والمصري

تعد دولة الإمارات العربية نفسها الدولة الوحيدة التي يجب أن تهيمن على كل موانئ المنطقة وتبسط نفوذها في مناطق إستراتيجية، وهذا ما تخطط له في اليمن على سبيل الذكر لا الحصر، وعلى ما يبدو أن الإماراتيين كانوا قلقين جداً من إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، وتخوفهم من أن يكون خارج نفوذهم في المستقبل القريب، كون هذا الميناء سيؤدي دوراً رئيساً في تجارة خدمات (الترانزيت) على مستوى العالم، وما زاد من مخاوفهم الجانب المتعلق باستيراد العراق من السلع والبضائع التي تمر (ترانزيت)، عبر ميناء جبل علي ومن ثم إلى الموانئ العراقية على شكل مراحل، إذ أن الموانئ العراقية القائمة تقع في قنوات مائية ضحلة لا تسمح بدخول السفن التجارية العملاقة، وبالتالي فإن ميناء الفاو الكبير سيعمل على استقبال تلك السفن مباشرة دون الحاجة لخدمات (الترانزيت) لأنه يقع بمياه مفتوحة، وهذا يعني خسارة الإمارات إيرادات مالية ضخمة. أما مصر، تعد متضررة كبيرة من مبادرة الحزام والطريق الصينية بطريقها الذي يمر من خلال العراق، وذلك لأن هذا الطريق سينهي هيمنة قناة السويس على الحركة التجارية البحرية، هذا ما تحدث به خبراء الاقتصاد في مصر في أكثر من مناسبة. وكانت أعينهم منصبة على البصرة ومشروع ميناء الفاو الكبير لأنه سيكون جزءاً من مسارات تلك المبادرة وسيكون أحد أقصر الطرق البديلة عن قناة السويس^(٣٩).

٣. التأثير السعودي والأمريكي و(الإسرائيلي)

تدفع أسباباً جيوسياسية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية ومن خلفهم (إسرائيل) على ممانعتهم لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير ومحاولة ربطه بطريق الحرير الدولي، لأن الاقتصاد العراقي إن تخلص من اعتماده على المورد النفطي، وقام بتأسيس منافذ اقتصادية أخرى لإيراداته ومنها مشروع ميناء الفاو، وربطه بطريق الحرير الدولي الجديد، فذلك يعني عودة العراق دولة قوية في المنطقة. لذلك أسرعت السعودية بإنشاء مدينة (نيوم) التجارية التي تقع على البحر الأحمر في المنطقة الشرقية، إذ خصصت أكثر من (٥٠٠) مليار دولار لانجازها وبدعم كبير من الولايات المتحدة الأمريكية و(إسرائيل) لتكون منافسة قوية لميناء الفاو الكبير، ومكملة لمسارات مبادرة الحزام والطريق عبر الأراضي السعودية وصولاً إلى موانئ (إسرائيل) ومن ثم إلى أوروبا، إذ تحتوي هذه المدينة على بنية متكاملة من الموانئ والمطارات والمدن

الصناعية والتجارية، فضلاً عن وجود شبكات نقل متطورة تربط هذه المدينة عبر جسر بحري عن طريق البحر الأحمر يربطه بميناء حيفا الجديد في (إسرائيل) ومن ثم إلى أوروبا^(٤٠).

يبدو أن ميناء الفاو الكبير يواجه عوائق خارجية كبيرة تحيط به، بحكم موقعه الإستراتيجي المهم، فإذا ما تم تشغيله سيحقق للعراق استقلال اقتصادي نسبي، ويسهم في جعله عامل أساس في التوازنات الاقتصادية-السياسية الإقليمية والدولية، كما سيؤثر الميناء على دولاً عدة، وربما ستفشل مشاريعها، والأمر الذي زاد من هذه التحديات هو المشروع الصيني العالمي (مبادرة الحزام والطريق)، التي طرحت عام ٢٠١٣، وبدأت الصين تنفيذها تدريجياً، وتم رصد مئات المليارات من الدولارات لها، إذ أن هناك دولاً مجاورة للعراق وإقليمية، تسعى للاستفادة من هذا المشروع وأن تسهم فيه، ودخلت في تسابق ومنافسة شديدة حتى تكون ضمن طرق المبادرة الصينية. والأمر الآخر الذي يزيد من الضغوط الخارجية نحو مشروع ميناء الفاو الكبير هو الوضع السياسي العراقي المرتبك والغير مستقر.

المطلب الثاني

الأهمية المستقبلية لميناء الفاو الكبير

إن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، سيفضي إلى مزيد من التعاون الدولي، لاسيما وإن هذا المشروع العالمي يخدم الدول الصناعية الكبرى، فضلاً عن الشركات بشكل عام، وشركات النقل بشكل خاص، لما له من أهمية في تقليل نفقات النقل وكلف الشحن وتوفير فرص عمل جديدة على مستوى العراق، وتقليل من البطالة وتنعش الاقتصاد العراقي، ويعد الميناء هو أول إطلاقة مباشرة للعراق على الخليج العربي وبغاطس مريح للسفن العملاقة، ودون دخول الناقلات في قنوات ملاحية كما هو الحال مع الموانئ القديمة من خلال خور عبد الله، وفي حال تنفيذ القناة المرتبطة بالميناء سيوفر ذلك فرصة الربط بين جنوب العراق مع إقليم كردستان العراق، تبدو أكثر واقعية. وإن توجه العراق نحو الدول التي لها مصالح حقيقية في مشروعه (ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة)، يمكن أن يزيد من فرص نجاح هذين المشروعين، وتحولهما إلى بداية حقيقة في اقتصاد عراقي حر ومتنوع ومحمي دولياً، فمثلاً: قطر التي تبحث عن منافذ ل فك عزلتها الخليجية وتصدير الغاز المنتج لديها وبكميات هائلة، مع إمكانية تنفيذ خطوط أنابيب لنقل الغاز والنفط والمشتقات الأخرى، عبر مسارات القناة الجافة وباتجاه تركيا. فاستثمار علاقات العراق مع كل من قطر وتركيا، يمكن أن تشكل مصادر قوة ودعم لمشروع العراق، كذلك يمكن أن تكون هناك مسارات متعددة أخرى ضمن مشروع القناة الجافة، بالإضافة إلى السكك الحديدية، والطرق البرية متعددة الاستعمال، لنقل النفط والغاز العراقي إلى أوروبا عبر تركيا، فضلاً عن استعمال مسارات ضمن القناة لنصب أبراج الطاقة الكهربائية، بأحمال وسعات كبيرة، لغرض الربط الخليجي مع العراق، أو الربط الأوروبي-التركي مع الخليج، ويمكن أن يكون في مثلث الفاو محطات كبرى لإنتاج الطاقة الكهربائية، تستعمل لنقلها. إن فرصة مشاريع ميناء الفاو والقناة الجافة، والمشاريع المتعددة التي ستنشأ معها، يمكن أن تجد النور إذا ما اعتمد القائمون على الشأن التفاوضي، تقديم حوافز مهمة للدول

والشركات المستثمرة، ومن بينها الإعفاءات الضريبية، وغيرها من التسهيلات والإجراءات التنافسية المشجعة، واستقطاب الدول الكبرى لغرض الاستثمار، لتقديمها الغطاء المالي والسياسي والأمني للعراق. ويمكن تحديد المسارات المقترحة للقناة الجافة، والتي تتخذ من شرق نهر دجلة طريق مرور بالمحافظات، البصرة وميسان وواسط وشرق بغداد، وغرب بعقوبة، ثم تنفرع باتجاهين، الأول نحو حدود العراق مع تركيا شمالاً، والثاني مع حدود سوريا غرباً^(٤١).

سيواجه العراق طلب متزايد من الاستيرادات والصادرات، ومن ثم فإن الطاقات الحالية للموانئ العراقية غير قادرة على تلبية هذا الطلب، فضلاً عن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهذه الموانئ محدودة، وبالتالي هي غير قادرة على استقبال السفن العملاقة للحاويات والحمولات المتنوعة والحمولات الفل، لذا أن المرحلة المقبلة تتطلب إكمال ميناء الفاو الكبير، الذي سيكون قريباً إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون الأعماق مناسبة في القناة الموصلة إليه، والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن^(٤٢).

يذكر أن الطاقة السنوية المتاحة لموانئ العراق الحالية مجتمعة (١٦.٦٥) مليون طن، مما يعني وجود فجوة متعاطمة تبلغ أعلى مستوى لها في عام ٢٠٣٥ بنحو (٦٦.٨٥) مليون طن سنوياً، لذا إن ميناء الفاو الكبير سيعمل على ردم تلك الفجوة وتنشيط حركة التجارة والنقل لتحقيق أفضل المردودات المالية والاقتصادية، مما ينعكس ذلك على مختلف القطاعات الاقتصادية في العراق، كما سيؤدي إلى توسيع التجارة الخارجية مع دول العالم الأخرى. يفرض ذلك على أهمية الإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، لأن مسألة الوقت يمكن أن تكون حاسمة في نجاحه، وذلك لوجود العديد من المشاريع المنافسة في المنطقة، لاسيما مشروع ميناء مبارك الكويتي في جزيرة بوبيان، فضلاً عن أهميته في توفير فرص عمل لآلاف العاطلين ولاسيما في محافظة البصرة فضلاً عن المحافظات الجنوبية بشكل عام، مع إدراج مشروع ميناء الفاو الكبير ضمن المشاريع الإستراتيجية الكبرى، لأنه يندرج ضمن مشاريع وزارة النقل، واتخاذ قرار جعل حياة مستقلة تشرف على تنفيذه^(٤٣).

تباين الباحثون في تحديد المدة الزمنية المناسبة للتوقعات المستقبلية التي تخص ميناء الفاو الكبير، فمنهم من حدد هذه المدة بـ (١٠) سنوات، فيما اقترح بعضهم أن تكون المدة الزمنية المناسبة لحجم الصادرات والواردات، والتوصل إلى التوقعات المستقبلية على المدى البعيد ما بين (٣٥ - ٥٠) سنة، في حين ظهرت دراسات أخرى في مجال التنبؤات تتناول مدة زمنية ما بين (٥ - ١٥) سنة. لكن يمكن الإشارة إلى التوقعات المستقبلية للميناء، بالاعتماد على الدراسة الإيطالية المتعلقة بدراسة الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، (والتي تم اعتمادها من قبل وزارة النقل العراقية)، ففي عام ٢٠٤٠ ستبلغ الصادرات عبر الميناء بما يقرب (٩١.٧٥٧) مليون طن، وإن أغلب هذه الصادرات تنتج إلى أوروبا^(٤٤). وجدول رقم (١) يوضح الإيرادات المستقبلية المتوقعة من ميناء الفاو الكبير.

جدول (١): العوائد المتوقعة لأرصفة الحاويات والحمولات الجافة لميناء الفاو الكبير

الحمولات الجافة			حمولات الحاويات		
اجمالي الايرادات مليون دولار	الايرادات الكلية مليون طن	اعداد الحمولات الجافة مليون طن	الايرادات الكلية مليون دولار	اعداد الحاويات مليون حاوية	السنة
٧٦٤	٢٦٠	٢٠	٥٠٤	٢٨	٢٠٢٤
٨٦٢	٢٨٦	٢٢	٥٧٦	٣٢	٢٠٢٧
٧٧٨,١	٥٧٢	٤٤	١٢٠,٦	٦٧	٢٠٣٨
%٦	معدل النمو المركب لاجمالي الايرادات				

المصدر: حسين حيدر محمد الجزائري, طريق الحرير الجديد وآثاره الاقتصادية على العراق, مجلة البحوث والدراسات النفطية, وزارة النفط العراقية, العدد (٢٨), بغداد, ٢٠٢٠, ص ٣٢.

يمكن القول: هناك أهمية مستقبلية لميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به, هذه الأهمية لا تنحصر للعراق فحسب, وإنما لقوى إقليمية ودولية, فيمكن من خلال الميناء جعل العراق ممراً عالمياً ما بين قارتي آسيا وأوروبا, وبالتالي تقع حماية أمنه وضمان استقراره السياسي والاقتصادي على عاتق هذه القوى, أو عدم الاشتراك في أية أعمال تهدد أوضاعه كافة, أو دعمه وتمكينه على أقل تقدير. لكن هذا الأمر لا يتم إلا من خلال إدراك صانعي ومتخذي القرار العراقي لحقيقة الميناء وجدواه السياسية والأمنية والاقتصادية, وبذلك سيكون الميناء كعامل قوة بيدهم بشأن علاقات العراق مع الوحدات الدولية, في الوقت نفسه, ربما بعض القوى الدولية تشعر أن الميناء يهدد مصالحها, ويمثل ذلك تحدياً كبيراً على الحكومة والقوى العراقية لتدليله.

الخاتمة

يعد ميناء الفاو الكبير مشروع ذو أهمية جيواستراتيجية, لهذا يواجه تحديات عدة, هذا الأمر تم التوصل إليه من خلال التتبع العلمي لموضوع البحث عند معالجة مشكلته, ويمكن تأشير النتائج التي تم التوصل إليها بالآتي:

١- يقع الميناء بالكامل في أرض عراقية, وبطل بشكل مباشر على المياه المفتوحة للخليج العربي, ويمثل هذا الموقع المميز مرتكزاً مهماً يبعد الميناء من التداخلات الحدودية مع دول الجوار, ومقوم قوة للعراق يضاف إلى مقوماته الأخرى.

٢- سيكون للميناء مردودات اقتصادية في مجالات: تقليل نسب البطالة, وزيادة التجارة, والتوسع في انشاء المشاريع الإستراتيجية, لا سيما مشاريع الطاقة والنفط والصناعات المختلفة, ونمو السياحة, فإذا ما تم تشغيله سيحقق للعراق استقلال اقتصادي نسبي. زيادة على ذلك في حال شغل الميناء, سيقال تكاليف النقل الدولية. ما يجعل العراق يدخل المنظومة الاقتصادية الدولية.

٣- يسهم الميناء في تعزيز قدرة العراق سياسياً على المستوى الوطني والدولي, إذ أن ستكون هناك انعكاسات ايجابية على الوحدة الوطنية العراقية من شماله حتى جنوبه, نتيجة لارتباط مصالح معظم المناطق العراقية في الميناء ومشاريعه الملحقة كالقناة الجافة والمصانع. أما دولياً, يبدو أن المصالح الدولية ستدفع نحو تحقيق الاستقرار السياسي في منطقة الخليج العربي في حال اكتمال انشاء الميناء, كونه نقطة ارتكازية تمر من خلالها تلك المصالح.

٤- سيساعد ميناء الفاو الكبير في تمكين السلطات العراقية أمنياً وفرض سيادتها على الحدود البحرية ومياهها الإقليمية, إذ سيسمح الميناء بتكثيف التواجد الأمني والعسكري, فضلاً عن ملاحقة تجارة ممنوعات والتهرب, وسيتيح للعراق زيادة التنسيق الأمني مع القوى الخليجية.

٥- تعد التحديات المحلية العراقية كمعوقات جدية تواجه اكمال مشروع الميناء لتحقيق الأهداف المرجوة منه, وتتمثل تلك المعوقات في عدم الاستقرار السياسي والأمني, الذي يعاني منه العراق قبل وبعد عام ٢٠٠٣, فضلاً عن الارتباك الاقتصادي الذي انعكس على تمويل مشروع الميناء, وبالتالي تأخر تنفيذه.

٦- لا يمكن اغفال المعوقات الخارجية التي تواجه ميناء الفاو الكبير, والتي تؤثر فيه, بسبب موقعه الإستراتيجي, فبعض الوحدات الإقليمية والدولية أيضاً لها مشاريع إستراتيجية خاصة بها, وبالتالي الميناء العراقي يؤثر على تلك المشروعات والتي تمر عبر العراق, والأمر الذي زاد هذه التحديات الإقليمية والدولية هو المشروع الصيني (طريق الحرير الجديد).

بناءً على النتائج أعلاه يمكن تقديم التوصيات الآتية:

أ- انشاء مؤسسة مستقلة خاصة, تعنى بتنفيذ المشروع وتدير الميناء في حال اكماله إلى جنبه الموائئ العراقية الأخرى, وتمكين هذه المؤسسة من خلال التشريعات والقرارات القانونية الضرورية, سواء من البرلمان أم الحكومة, ويجب أن تدار هذه المؤسسة من قبل متخصصين. وتمكين جميع المؤسسات الرسمية المعنية من الاضطلاع بدورها اتجاه ميناء الفاو الكبير.

ب- دعم ميناء الفاو الكبير بموازنة خاصة به, وعدم ادراجه ضمن موازنة وزارة النقل, ذلك للسرعة بالصرف, وضمان تنفيذ المشروع بالسرعة المطلوبة والتوقيتات المحددة, من خلال ذلك سيتم تأشير كل عمليات الصرف.

ج- ضرورة الاتفاق ما بين القوى السياسية العراقية على ابعاد ميناء الفاو الكبير عن التجاذبات والصراعات السياسية, كونه مشروعاً يمس المصالح العليا للشعب العراقي.

د- يعد الإعلام وسيلة في غاية من الأهمية لتحقيق الرقابة، فينبغي استعماله لتعزيز رقابة الرأي العام الوطني على مشروع الميناء، بما يضمن تنفيذه وتشغيله بالصورة المثلى، والتشجيع على ذلك.

الهوامش:

- (١) عبد المحسن أحمد ابراهيم طه وأحمد حامد علي العبيدي، الموقع الجغرافي للعراق وحدوده سياسياً، مجلة آداب الرافدين، جامعة الموصل، ملحق العدد (٨٦)، الموصل، ٢٠٢١، ص ٤٧٧.
- (٢) د. محمد مراد، السياسة الأمريكية تجاه الوطن العربي بين الثابت الاستراتيجي والمتغير الظرفي، دار المنهل اللبناني، بيروت، ٢٠٠٩، ص ٣٢١.
- (٣) د. ابراهيم محمد بحر العلوم، النفط والسياسة في العراق الجديد ٢٠٠٣-٢٠٠٦، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ٢٠٠٨، ص ١٧.
- (٤) د. مصطفى عبد الرسول احمد، استراتيجية التنافس المستقبلية للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك-دراسة حالة، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، الجامعة المستنصرية، المجلد (١٩)، العدد (٧٧)، بغداد، ٢٠٢٢، ص ١٤٥.
- (٥) حبيب صالح مهدي العبيدي، القناة الجافة العراقية وميناء الفاو الكبير مقدمة لتعاون اقليمي دولي، المجلة السياسية والدولية، الجامعة المستنصرية، العدد (٤٥)، بغداد، ٢٠٢٠، ص ١٦٨.
- (٦) د. فلاح جمال معروف ود. بشير ابراهيم الطيف ود. سلام فاضل علي، جغرافية العراق الطبيعية والسكانية والاقتصادية دراسة في الجغرافية الاقليمية، دار دجلة، عمان، ٢٠١٦، ص ٢٨٣.
- (٧) الموانئ العراقية تعلن عن التوقيتات الزمنية الخاصة بمشروع ميناء الفاو الكبير، وزارة النقل العراقية، تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٥، الرابط: <https://www.motrans.gov.iq/?article=٢٥٥>
- (٨) ماجد صدام سالم، التحديات الجيو سياسية لبناء ميناء الفاو الكبير، مجلة ميسان للدراسات الاكاديمية، بحث ألقى خلال وقائع المؤتمر العلمي: (الاتجاهات الحديثة والمجالات التطبيقية لعلم الجغرافيا)، جامعة ميسان، بتاريخ: (١٥-١٧ نيسان ٢٠٢١)، ص ١١٣.
- (٩) محمد حسن عودة، الآثار التنموية المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات انشاء ميناء مبارك، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، الجامعة المستنصرية، المجلد (١٨)، العدد (٧٣)، بغداد، ٢٠٢١، ص ٢٤٥؛ وزارة النقل العراقية: (٧٠%) نسبة العمالة العراقية في مشروع ميناء الفاو الكبير، وزارة النقل العراقية، تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٤، الرابط: <https://www.motrans.gov.iq/?article=٥٠٣>؛ السعداوي يصل ميناء الفاو الكبير: مشروعنا مشروعنا سيكون داعما كبيرا لخزينة الدولة.. ووجهنا بتذليل جميع العقبات، الشركة

- العامّة لموانئ العراق, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٤, السرايط:
<https://www.scp.gov.iq/index.php?name=News&file=article&sid=٥٦٩١>
- (١٠) بكر بن حمزة خشم, استعراض الطلب المتنامي على الطاقة في مجلس التعاون لدول الخليج العربية: الاتجاهات والتوقعات والطاقات البديلة, من كتاب: (المصادر المستقبلية للطاقة في الخليج العربي هيدروكربونية أم نووية أم متجددة؟), مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية, أبو ظبي, ٢٠٠٩, ص ٦٦.
- (١١) علي حسين باكير, التنافس الجيو-استراتيجي للقوى الكبرى على موارد الطاقة (ديبلوماسية الصين النفطية الأبعاد والانعكاسات), دار المنهل اللبناني, بيروت, ٢٠١٠, ص ١١٠.
- (١٢) هيرمان فرانس, مستقبل النفط العراقي في سوق الطاقة العالمية: الخيارات الاستراتيجية بعد الحرب, من كتاب: (نفط الخليج بعد الحرب على العراق استراتيجيات وسياسات), مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية, أبو ظبي, ٢٠٠٦, ص ١٤٤.
- (١٣) د. سعد عبيد السعيد, الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو القناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً), مجلة العلوم السياسية, جامعة بغداد, العدد (٦١), بغداد, ٢٠٢١, ص ١٠٣-١٠٤.
- (١٤) المصدر نفسه, ص ١٠٥.
- (١٥) حسين حيدر محمد الجزائري, طريق الحرير الجديد وآثاره الاقتصادية على العراق, مجلة البحوث والدراسات النفطية, وزارة النفط العراقية, العدد (٢٨), بغداد, ٢٠٢٠, ص ٣١-٣٢.
- (١٦) جمال سند السويدي وآخرون, المصالح الدولية في منطقة الخليج, مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية, أبو ظبي, ٢٠٠٦, ص ١١.
- (١٧) حبيب صالح مهدي العبيدي, مصدر سبق ذكره, ص ١٦٩.
- (١٨) د. نعمه محمد حبيب العبادي, دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي, مجلة الخليج العربي, جامعة البصرة, المجلد (٤١), العددان (٣-٤), البصرة, ٢٠١٣, ص ١٦٣.
- (١٩) المصدر نفسه, ص ١٦٢.
- (٢٠) ماجد صدام سالم, مصدر سبق ذكره, ص ١١١.
- (٢١) د. نعمه محمد حبيب العبادي, مصدر سبق ذكره, ص ١٦٣.
- (٢٢) المصدر نفسه, ص ١٧١-١٧٢.
- (٢٣) ظافر الحسن, قضايا عربية ساخنة, دار اللواء للصحافة والنشر, بيروت, ٢٠٠٦, ص ٢٦-٢٧.
- (٢٤) حسن العلوي, العراق الأمريكي, دار الزوراء, لندن, ٢٠٠٥, ص ٣٣.
- (٢٥) محمد حسن عودة, مصدر سبق ذكره, ص ٢٤٨-٢٤٩.
- (٢٦) حبيب صالح مهدي العبيدي, مصدر سبق ذكره, ص ١٧٠.

- (٢٧) النقل تكشف تطورات العمل في ميناء الفاو الكبير: نسب الإنجاز تجاوزت ٥٠%، الشركة العامة لموانئ العراق، تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٦، الرابط: <https://www.scp.gov.iq/index.php?name=News&file=article&sid=٥٦٨٤>
- (٢٨) عدنان حبيب عروج الحميدي، دور الاقتصاد الصيني في تطوير الاقتصاد العراقي (مبادرة الحزام والطريق)، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة البصرة، المجلد (١٦)، العدد (٦١)، البصرة، ٢٠٢١، ص ١٦٦.
- (٢٩) إيمان أحمد رجب، النظام الإقليمي العربي في مرحلة ما بعد الاحتلال الأمريكي للعراق، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠١٠، ص ٢٢٥.
- (٣٠) حبيب صالح مهدي العبيدي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧١.
- (٣١) عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٧-١٦٨.
- (٣٢) نقلاً عن: حبيب صالح مهدي العبيدي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٢.
- (٣٣) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، الجامعة المستنصرية، العدد (٣٠)، بغداد، ٢٠١١، ص ٢٢-٢٣.
- (٣٤) د. فيان احمد محمد، الابعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي)، مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، المجلد (٢٦)، العدد (١)، بغداد، ٢٠١٥، ص ١٦٩.
- (٣٥) طالب حسين حافظ، ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية – الكويتية، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية (جامعة بغداد)، العدد (٥٣)، بغداد، ٢٠١٢، ص ١٨٤.
- (٣٦) د. ونام شاكر غني عطره، ميناء مبارك وتأثيراته السياسية والاقتصادية على العراق دراسة تاريخية، مجلة ديالى، جامعة ديالى، المجلد (١)، العدد (٨٨)، ديالى، ٢٠٢١، ص ٢٧٥.
- (٣٧) عاطف لافي مرزوك السعدون، مستقبل العلاقات العراقية وبلدان الطوق (دراسة في ظل بيئة دولية متغيرة)، المركز العراقي للبحوث والدراسات، النجف الاشرف، ٢٠٠٩، ص ١٣٧.
- (٣٨) د. عبد الوهاب حميد رشيد، التحول الديمقراطي في العراق (الموارث التاريخية والأسس الثقافية والمحددات الخارجية)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ٣١٠-٣١١.
- (٣٩) عدنان حبيب عروج الحميدي، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٨.
- (٤٠) المصدر نفسه، ص ١٦٨-١٦٩.
- (٤١) حبيب صالح مهدي العبيدي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٢-١٧٣.

- (٤٢) د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد الجزائري, الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي: دراسة حالة ميناء الفاو الكبير, مجلة الاقتصاد الخليجي, جامعة البصرة, العدد (٣٠), البصرة, ٢٠١٦, ص ١٣٩-١٤٠.
- (٤٣) المصدر نفسه, ص ١٤١.
- (٤٤) د. نجم الدين عبد الله الحجاج ود. ضيدان طوريش هاشم, الأبعاد الاقتصادية لمشروع الفاو الكبير, مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والادارية, جامعة الكوفة, المجلد (١٧), العدد (١), النجف الأشرف, ٢٠٢١, ص ٧٧-٧٨.

المصادر

أولاً: الكتب العربية:

- ١- د. ابراهيم محمد بحر العلوم, النفط والسياسة في العراق الجديد ٢٠٠٣-٢٠٠٦, دار ومكتبة الهلال, بيروت, ٢٠٠٨.
- ٢- إيمان أحمد رجب, النظام الإقليمي العربي في مرحلة ما بعد الاحتلال الأمريكي للعراق, مركز دراسات الوحدة العربية, بيروت, ٢٠١٠.
- ٣- بكر بن حمزة خشيم, استعراض الطلب المتنامي على الطاقة في مجلس التعاون لدول الخليج العربية: الاتجاهات والتوقعات والطاقات البديلة, من كتاب: (المصادر المستقبلية للطاقة في الخليج العربي هيدروكربونية أم نووية أم متجددة؟), مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية, أبو ظبي, ٢٠٠٩.
- ٤- جمال سند السويدي وآخرون, المصالح الدولية في منطقة الخليج, مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية, أبو ظبي, ٢٠٠٦.
- ٥- حسن العلوي, العراق الأمريكي, دار الزوراء, لندن, ٢٠٠٥.
- ٦- ظافر الحسن, قضايا عربية ساخنة, دار اللواء للصحافة والنشر, بيروت, ٢٠٠٦.
- ٧- عاطف لافي مرزوك السعدون, مستقبل العلاقات العراقية وبلدان الطوق (دراسة في ظل بيئة دولية متغيرة), المركز العراقي للبحوث والدراسات, النجف الأشرف, ٢٠٠٩.
- ٨- د. عبد الوهاب حميد رشيد, التحول الديمقراطي في العراق (الموارث التاريخية والأسس الثقافية والمحددات الخارجية), مركز دراسات الوحدة العربية, بيروت, ٢٠٠٦.
- ٩- علي حسين باكير, التنافس الجيو-استراتيجي للقوى الكبرى على موارد الطاقة (ديبلوماسية الصين النفطية الأبعاد والانعكاسات), دار المنهل اللبناني, بيروت, ٢٠١٠.
- ١٠- فلاح جمال معروف ود. بشير ابراهيم الطيف ود. سلام فاضل علي, جغرافية العراق الطبيعية والسكانية والاقتصادية دراسة في الجغرافية الاقليمية, دار دجلة, عمان, ٢٠١٦.
- ١١- د. محمد مراد, السياسة الأمريكية تجاه الوطن العربي بين الثابت الاستراتيجي والمتغير الظرفي, دار المنهل اللبناني, بيروت, ٢٠٠٩.

١٢- هيرمان فرانس، مستقبل النفط العراقي في سوق الطاقة العالمية: الخيارات الاستراتيجية بعد الحرب، من كتاب: (نفط الخليج بعد الحرب على العراق استراتيجيات وسياسات)، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي، ٢٠٠٦.

ثانياً: البحوث والمجلات:

١- جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، الجامعة المستنصرية، العدد (٣٠)، بغداد، ٢٠١١.

٢- حبيب صالح مهدي العبيدي، القناة الجافة العراقية وميناء الفاو الكبير مقدمة لتعاون اقليمي دولي، المجلة السياسية والدولية، الجامعة المستنصرية، العدد (٤٥)، بغداد، ٢٠٢٠.

٣- حسين حيدر محمد الجزائري، طريق الحرير الجديد وأثاره الاقتصادية على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، وزارة النفط العراقية، العدد (٢٨)، بغداد، ٢٠٢٠.

٤- خلود موسى عمران ومريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير أنموذجاً)، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العدد (١٣)، البصرة، ٢٠١٢.

٥- د. سعد عبيد السعدي، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو القناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)، مجلة العلوم السياسية، جامعة بغداد، العدد (٦١)، بغداد، ٢٠٢١.

٦- طالب حسين حافظ، ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية – الكويتية، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية (جامعة بغداد)، العدد (٥٣)، بغداد، ٢٠١٢.

٧- عبد المحسن أحمد ابراهيم طه وأحمد حامد علي العبيدي، الموقع الجغرافي للعراق وحدوده سياسياً، مجلة آداب الرافدين، جامعة الموصل، ملحق العدد (٨٦)، الموصل، ٢٠٢١.

٨- عدنان حبيب عروج الحميدي، دور الاقتصاد الصيني في تطوير الاقتصاد العراقي (مبادرة الحزام والطريق)، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة البصرة، المجلد (١٦)، العدد (٦١)، البصرة، ٢٠٢١.

٩- د. فيان احمد محمد، الابعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي)، مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، المجلد (٢٦)، العدد (١)، بغداد، ٢٠١٥.

١٠- محمد حسن عودة، الآثار التنموية المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات انشاء ميناء مبارك، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، الجامعة المستنصرية، المجلد (١٨)، العدد (٧٣)، بغداد، ٢٠٢١.

١١- د. محمد زباري مونس، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العدد (١٨)، البصرة، ٢٠١٤.

- ١٢- د. مصطفى عبد الرسول احمد, استراتيجية التنافس المستقبلية للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك-دراسة حالة, مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية, الجامعة المستنصرية, المجلد (١٩), العدد (٧٧), بغداد, ٢٠٢٢.
- ١٣- د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد الجزائري, الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي: دراسة حالة ميناء الفاو الكبير, مجلة الاقتصاد الخليجي, جامعة البصرة, العدد (٣٠), البصرة, ٢٠١٦.
- ١٤- د. نجم الدين عبد الله الحجاج ود. ضيدان طوريش هاشم, الأبعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير, مجلة الغزي للعلوم الاقتصادية والادارية, جامعة الكوفة, المجلد (١٧), العدد (١), النجف الأشرف, ٢٠٢١.
- ١٥- د. نعمه محمد حبيب العبادي, دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي, مجلة الخليج العربي, جامعة البصرة, المجلد (٤١), العددان (٣-٤), البصرة, ٢٠١٣.
- ١٦- د. ونام شاكر غني عطره, ميناء مبارك وتأثيراته السياسية والاقتصادية على العراق دراسة تاريخية, مجلة ديالى, جامعة ديالى, المجلد (١), العدد (٨٨), ديالى, ٢٠٢١.

ثالثاً: المؤتمرات:

- ١- ماجد صدام سالم, التحديات الجيو سياسية لبناء ميناء الفاو الكبير, مجلة ميسان للدراسات الاكاديمية, بحث ألقى خلال وقائع المؤتمر العلمي: (الاتجاهات الحديثة والمجالات التطبيقية لعلم الجغرافيا), جامعة ميسان, بتاريخ: (١٥-١٧ نيسان ٢٠٢١).
- رابعاً: الانترنت:

- ١- السعداوي يصل ميناء الفاو الكبير: مشروعنا سيكون داعماً كبيراً لخزينة الدولة.. ووجهنا بتذليل جميع العقبات, الشركة العامة لموانئ العراق, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٤, الرابط: <https://www.scp.gov.iq/index.php?name=News&file=article&sid=٥٦٩١>
- ٢- ميناء الفاو الكبير (فعاليات الموقع والزيارات الميدانية), الشركة العامة لموانئ العراق, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٥, الرابط: _____

<https://www.scp.gov.iq/index.php?name=sendmail>

- 3- الموانئ العراقية تعلن عن التوقيعات الزمنية الخاصة بمشروع ميناء الفاو الكبير, وزارة النقل, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٥, الرابط: _____

<https://www.motrans.gov.iq/?article٢٥٥>

- ٤- د. محمود علي الداود, مشروع بناء الطريق والحزام-المبادرة الصينية التي ستغير وجه العالم, محاضرة أقامها قسم الدراسات السياسية والاستراتيجية/بيت الحكمة, بتاريخ: ٢٠١٩/٢/٢٧, بغداد, تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٦, الرابط: _____

952 http://www.baytalhikma.iq/News_Print.php?ID

- ٥- النقل تكشف تطورات العمل في ميناء الفاو الكبير: نسب الإنجاز تجاوزت ٥٠%، الشركة العامة لموانئ العراق، تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٦، الرابط: <https://www.scp.gov.iq/index.php?name=News&file=article&sid=٥٦٨٤>
- ٦- وزارة النقل العراقية: (٧٠%) نسبة العمالة العراقية في مشروع ميناء الفاو الكبير، وزارة النقل العراقية، تاريخ المشاهدة: ٢٠٢٣/٥/١٤، الرابط: <https://www.motrans.gov.iq/?article=٥٠٣>