

الاثار التنموية المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات إنشاء ميناء مبارك

م. محمد حسن عودة
جامعة البصرة / كلية الادارة والاقتصاد
mm4599360@gmail.com

المستخلص:

ان انشاء ميناء مبارك سوف يؤثر سلباً في الاقتصاد العراقي كونه يشترك مع موقع ميناء الفاو الكبير المزمع انجازه ضمن ممر بحري ضيق وهو خور عبد الله ، والذي يؤدي ايضاً الى ميناء أم قصر القائم منذ سبعين عاماً . أذ سيفقد ميناء الفاو وكحسب الدراسات الاولى 60% من القيمة الاقتصادية للعراق ، فضلاً عن انخفاض منسوب المياه في أم قصر مما يجعل مياه ميناء أم قصر ضحلة جداً لا تستقبل سوى السفن الصغيرة . لذلك يعد ميناء مبارك الذي ستقيمته دولة الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير ، التحدي الاكبر للقوى السياسية العراقية والاقتصاد العراقي، بوصفه إشكالية تواجه العلاقات بين العراق والكويت، وتؤدي الى نتائج خطيرة على المستويين الاقليمي والدولي ، لذلك على دولة الكويت مراعاة المبادئ والمعايير الدولية المتمثلة في الاتفاقيات الدولية والمبادئ العامة وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة بمشروع إنشاء ميناء مبارك، والأضرار التي تلحق بالاقتصاد العراقي من جراء إنشاء هذا الميناء، وعليه يجب البحث عن الحلول الملائمة بين الدولتين من أجل إنهاء هذا النزاع بينهما بالطرق السلمية.

المقدمة : Introduction

ترجع جذور مشكلات الكويت والعراق الى بداية نشوئها، اذ انفصلت هذه الإمارة الصغيرة عملياً عن قضاء البصرة العراقي مع نهايات القرن التاسع عشر، وحاولت مراراً وتكراراً أن تمد حدودها على حساب العراق، عبر استغلالها لظروفه السياسية والاقتصادية خاصة خلال فترتي الانتداب البريطاني والحرب العراقية الإيرانية وأعقابها ، وشكل دخول القوات العراقية الى الكويت في 1990/8/2 انعطافه جذرية في تأريخ العلاقات المشتركة ما بين الدولتين وتركت هذه المرحلة وخزه مرة عند شعبي كلا الدولتين. وشاركت الكويت الولايات المتحدة الأمريكية وحلفاءها في غزو العراق سنة 2003، وأسهمت بهذا الغزو عن طريق فتح إقليمها البري والجوي والبحري لقوات الاحتلال الأجنبي المنتهكة لقواعد القانون الدولي التي تمنع استخدام القوة المسلحة أو التهديد بها في العلاقات الدولية، ولم يقف دورها التأمري عند هذا الحد، بل امتدت يد الدولة الصغيرة لتحاول التلاعب باقتصاد العراق وتحاول سد منفذه البحري الوحيد المؤدي الى الخليج العربي وتحوله إلى دولة حبيسة، عبر إقدامها على تشييد ميناء مبارك في خاصرة مدينة الفاو العراقية، ولعل إشكاليه ميناء مبارك الكبير الذي شرعت الكويت بإنشائه في نيسان 2011، أي بعد عام من قيام العراق بوضع حجر الأساس لميناء الفاو الكبير، أحد أهم هذه العوائق الرئيسة التي تحول دون بناء علاقات طبيعية بين البلدين.

أهمية البحث : Significance of Study

جاءت أهمية البحث بوصفه بحثاً يستقرى ويبحث الأبعاد الاستراتيجية، لما قد تسفر عليه الأحداث في حال إتمام المراحل النهائية لميناء مبارك، ومدى تأثير ذلك في الموانئ

العراقية، بوصفة مشروعاً موظفاً أساساً ليكون عنصراً ضاعطاً وفاعلاً على مستقبل العراق الاقتصادي.

مشكلة البحث : Problem of the study

لما كان الإطار العام لهذا البحث يختص بمفهوم آثار ميناء مبارك في الاقتصاد العراقي ، فهناك مجموعة من الأسئلة والإشكاليات التي برزت في مضامين هذا البحث يتمثل أهمها في الدوافع والأسباب الحقيقية التي كانت وراء شروع الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير، ومدى تأثير ذلك في العراق، ولاسيما أن السياسة الكويتية تجاه العراق محدودة الأفق وغالباً ما تبنت مواقف سلبية تحول دون عودة العراق إلى المحيط الدولي والإقليمي ليكون عنصراً فاعلاً ومؤثراً في مجريات الأحداث الدولية والإقليمية.

فرضية البحث : Hypothesis of the study

ان لإنشاء ميناء الفاو الكبير اثار تنموية ايجابية على الاقتصاد العراقي، في حين يعكس اختيار الحكومة الكويتية لموقع ميناء مبارك الكويتي قرب الحدود العراقية أحد أهم عوائق تطوير العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق والكويت .

هدف البحث : Objective of the Study

يهدف البحث إلى تحقيق الغايات الآتية:

- 1- التركيز على الأثر الاقتصادي الذي سيلحق بالعراق في حالة تنفيذ ميناء مبارك الكويتي
- 2- تقديم رؤية شاملة لما قد يسفر عن الأحداث في حالة إصرار دولة الكويت على ميناء مبارك وتجاهلها مصالح العراق ومطالبه المشروعة في بناء ميناء الفاو الكبير .
- 3- محاولة طرح الحلول المناسبة التي من الممكن أن تسهم في حل الأزمة وتجنب مضاعفاتها، مع تقديم المصلحة العراقية أولاً وقبل كل شيء.

منهجية البحث : Methodology

يعتمد البحث على منهجية علمية لاستقراء واقع العلاقات العراقية الكويتية لاستنتاج دوافع السياسة الكويتية في بناء ميناء مبارك الكويتي ومحاولة التنبؤ بالأحداث المستقبلية وتأثيرها الاستراتيجي في مستقبل العلاقات بين العراق والكويت من جهة، وتأثير ذلك على العلاقات الإقليمية والدولية للعراق من جهة أخرى.

هيكلية البحث : Layout of the study

- جاء البحث ضمن ست محاور أساسية وهي كالآتي.
- المحور الأول: الحدود البحرية بين العراق والكويت.
 - المحور الثاني: أسباب إنشاء ميناء مبارك الكويتي.
 - المحور الثالث: الأثر الاستراتيجي لميناء مبارك في العراق سياسياً واقتصادياً.
 - المحور الرابع: الآثار الاقتصادية لميناء مبارك الكويتي.
 - المحور الخامس : مزايا ومنافع إنشاء ميناء الفاو الكبير.
 - المحور السادس : تحديات إنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة.

المحور الأول: الحدود البحرية بين العراق والكويت

The first axis: Maritime borders between Iraq and Kuwait

يعود أول ظهور لمشكلة الحدود بين العراق والكويت إلى مطلع ثلاثينات القرن الماضي عندما طلبت بريطانيا من العراق ترسيم الحدود مع الكويت ليتسنى لها الحصول

على استقلاله والانضمام إلى عصبة الأمم المتحدة في عام 1932 وفي حينها بعث رئيس الوزراء العراقي آنذاك نوري سعيد برسالة إلى السلطات البريطانية في 21 تموز عام 1932 تضمنت وصفاً تفصيلياً للحدود البرية بين البلدين ولم يتم حسمها في وقتها وبقيت المشكلة معلقة (احمد، 1993: 77).

أولاً : واقع تخطيط الحدود البحرية لغاية 1990

First : the reality of maritime borders demarcation til 1990

تقع الكويت عند أقصى الطرف الشمالي الغربي للخليج العربي، بين خطي عرض (28) و(30) شمالاً وخطي الطول (46) و (48) شرقاً (الاعظمي، 1991: 121) أن الكويت كانت جزءاً من ولاية البصرة العراقية ، ومن زاوية القانون الدولي أزاء دولة مستقلة تمتلك كل مقومات الدولة القانونية واعتراف العراق بها اعترافاً قانونياً كاملاً منذ سنة 1963 ، ويتبادل معها علاقات دبلوماسية كاملة . لقد بدأت الكويت بالانفصال التدريجي عن ولاية البصرة والدولة العثمانية منذ سنة 1899 ، أي بعد توقيع شيخ الكويت اتفاقية حماية مع بريطانيا ، الأمر الذي رفضته السلطات العثمانية في وقتها ، لأسباب تتعلق بعدم صلاحية شيخ الكويت لإبرام مثل هذه الاتفاقية (القصاب ، 2011: 236).

وأبرمت الحكومة البريطانية مع الإمبراطورية العثمانية سنة 1813 اتفاقاً تعترف به الحكومة العثمانية للكويت بحق الحكم الذاتي داخل الإمبراطورية العثمانية ، وتعد الاتفاقية الانكليزية – العثمانية في سنة 1913 أول وثيقة رسمية مكتوبة تبين الحدود الفاصلة بين العراق والكويت بوصفه قضاءً مستقلاً عن البصرة ، وأشارت هذه الحدود بخط أخضر يمتد من الساحل عند مصب خور الزبير نحو الشمال الغربي ويمر إلى الجنوب مباشرة باتجاه أم قصر وصفوان وجبل سنام إلى الباطن، ومن ثم جنوب غرب إلى الباطن ، واحتوت الوثيقة خطأً آخر بلون أحمر ينزل إلى خور عبد الله وتعد المنطقة المحصورة بين الخطين بمثابة حدود لدولة الكويت، إلا إن هذا الاتفاق لم يستوف شكله النهائي لوقوع الحرب العالمية الأولى من جهة وتفكك الدولة العثمانية من جهة أخرى (احمد، 1993: 14).

وفي سنة 1923 أقترح المندوب السامي البريطاني (برسي كوكس) في رسائل متبادلة مع حاكم الكويت ومعتد بريطانيا في الكويت، على بدء مرحلة وصف فعلي وتثبيت للحدود على الأرض مما يتفق والخطوط المؤشرة في اتفاقية عام 1913 (الحمداني، 1990: 33)، ويمثل تعيين هذه الحدود بمثابة هبة بريطانية للكويت بوصفها مكافأة على مساندة بريطانيا في الحرب العالمية الأولى، وتم تأشير الحدود على وفق رغبات الكويت كما جاء في الوثيقة، وهي البداية الحقيقية لعملية استئصال الكويت من الجسد العراقي وبشرط بريطاني وفي سنة 1923 وضع المعتمد السامي البريطاني أول لافتة مادية تؤشر الحدود بين العراق والكويت، وقدمت الحكومة البريطانية في أواخر الثلاثينات مخططاً للحدود العراقية – الكويتية مستنداً إلى خريطة مغلوبة فقد كانت حسابات المواقع غير صحيحة، وفي ظل المساومة على دخول العراق في عصبة الأمم المتحدة تم تبادل رسائل بين حكومة مملكة العراق والكويت في سنة 1932 تتضمن الرغبة في إعادة تخطيط الحدود بين الدولتين (الخطابي، 2011: 183). وحدث إشكال آخر في تخطيط الحدود سنة 1939 عندما أقدمت الحكومة العراقية على إلغاء هذه الحدود من جديد، وجذور الإلغاء هذا لا يعود إلى عدم اعتراف العراق بالكويت فقط ومحاولات الملك غازي استعادتها وضمها إلى العراق، بل ترجع في أصلها أيضاً إلى عدم الرضا بمديات هذه الحدود ، وما تتركه من تأثيرات في

الاقتصاد العراقي وحقوقه السيادية، وفي سنة 1955 اقترح العراق إعادة تعيين الحدود على وفق خريطة اقترحها العراق وقدمها إلى السفير الكويتي في بغداد، وتضمنت الخريطة تقديم الحدود العراقية بنحو أربعة كيلو مترات، ولم توافق الكويت هذه المرة على المقترح العراقي (الخطابي، 2011 : 183). وفي 4/ تشرين الاول / 1963 وقع العراق والكويت محضر اتفاق تعيين الحدود والاعتراف المتبادل بين الدولتين بوصفهما دولتين مستقلتين ذاتي سيادة ، وتم توقيع المحضر المشترك بين الوفد العراقي برئاسة احمد حسن البكر رئيس الوزراء آنذاك وصالح مهدي عماش وزير الدفاع والخارجية وكالة ومحمود الحمصي وزير التجارة ومحمد عيدان وكيل وزير الخارجية ، والوفد الكويتي برئاسة الشيخ صباح سالم الصباح ولي العهد رئيس مجلس الوزراء والشيخ سعد عبد الله السالم الصباح وخليفة الغنيم وزير التجارة والسفير عبد الرحمن العتيقي وكيل وزارة الخارجية ، واتفق الطرفان على ما يلي ((تعترف الجمهورية العراقية باستقلال دولة الكويت وسيادته التامة بحدودها المبينة بكتاب رئيس وزراء العراق بتاريخ 21/ تموز / 1932 والذي وافق عليه حاكم الكويت بكتابة المؤرخ في 10/ آب / 1932)) (الخطابي ، 2011 : 184) ، وتم إيداع هذا المحضر لدى منظمة الأمم المتحدة. ولم يتبع هذا المحضر بأي إجراءات فعلية لتخطيط الحدود ولا حتى أية خرائط تبين هذه الحدود والتي بقيت حبراً على ورق حتى 2 / 9 / 1990، وهذا يرجع إلى العلاقات المتميزة التي ربطت الدولتين منذ 1963 والتي تطورت كثيراً في أثناء الحرب العراقية – الإيرانية في ثمانينات القرن الماضي (جعفر، 2013 : 5) ، والتي أسهمت الكويت بتمويلها واستمرارها ثم عادت بعد انتهائها تطالب بما صرفته من أموال.

ثانياً : مجلس الأمن وتخطيط الحدود البحرية

Second: Security Council and Maritime Borders demarcation

إن حقيقة اختصاص مجلس الأمن في تسوية النزاعات الدولية واحتكار استخدام القوة المسلحة في غير حالات الدفاع الشرعي عن النفس ، هي حقيقة لا جدال عليها في فقه القانون الدولي فمجلس الأمن له الصلاحيات القانونية ما يخوله للتدخل في أي منطقة من العالم لأجل استتباب السلم والأمن الدوليين وإعادتهما إلى نصابهما عند حدوث أية حالة من حالات تهديد السلم أو الإخلال به أو حدوث أي عمل من أعمال العدوان (ابو مجارة ، 2005 : 67) . لكن هذه القواعد القانونية تحركها مصالح سياسية ، فتحرك القواعد القانونية في الفصل السابع لا يتم بصورة تلقائية أو على وفق آليات قانونية تحركها وقائع على الأرض، فمجلس الأمن لا يتحرك ما لم تتفق الدول دائمة العضوية فيه ، وهذا يعكس عمق المحتوى السياسي لميثاق الأمم المتحدة والذي من خلاله تحقق الدول الكبرى مصالحها ، وعندما نعود إلى السؤال الذي يقول هل يمتلك مجلس الأمن الاختصاص بتخطيط الحدود بين العراق والكويت، إن ميثاق الأمم المتحدة لا يتضمن هذا الاختصاص بشكل صريح ولا يمتلك التدخل في هذه المسائل ما لم تطلب الدول ذات الشأن من الأمم المتحدة هذا التدخل لإجراء مثل هذا التخطيط بوصفه وسيلة من وسائل تسوية المنازعات سلمياً ، وعند مراجعة الحالة بين العراق والكويت في قضية تخطيط الحدود نجد أن القرار (687) قد نص على تدخل الأمم المتحدة لتخطيط الحدود بين الدولتين وتحت متطلبات الفصل السابع (ابو مجارة ،

2005 : 67)، وبذلك ربط مجلس الأمن الدولي وعلى نحو غير مسبوق بين مسألة تخطيط الحدود والسلم والأمن الدوليين، هذه الحدود التي لم تعين مادياً منذ نشأة الكويت ولم تحدث أي خلافات جدية بين العراق والكويت حتى عام 1991، وحتى جذور نزاع عام 1991 هي اقتصادية وليست حدودية .

(النجار والبكاء ، 1991 : 137) .

أن تفعيل الفصل السابع من الميثاق في الحالة بين العراق والكويت جاء بضغط من الولايات المتحدة الأمريكية ، فقد وجدت الولايات المتحدة نفسها بعد انهيار الاتحاد السوفيتي القطب الأوحده والقادر على تحريك المنظمات الدولية مما يتفق ومصالح الامبريالية ، وهكذا تدخل مجلس الأمن الدولي لإخراج العراق من الكويت ، وكان هذا التدخل تأكيداً للتغيرات القانونية التي حفل بها ميثاق الأمم المتحدة والتي قصدها واصفو الميثاق ليملاها رجال السياسة بما يتفق ومصالح الدول دائمة العضوية (الجومرد ، 1997 : 132). وبالرجوع إلى قرارات مجلس الأمن ذات الصلة بمعالجة الحالة بين العراق والكويت ، ابتداءً بالقرار ذي الرقم (660) في 2 / 8 / 1990 وحتى القرار (686) في 2 / 3 / 1991 ، نجد خلو هذه القرارات من أية إشارات إلى مسألة تخطيط الحدود والتي ابتدأت مع القرار ذي الرقم (687) في 3 / 4 / 1991 إذ أشارت الفقرة (2) إلى التزام واحترام الحدود ما بين الدولتين ، ونصت الفقرة (3) على أن يعمل الأمين العام للأمم المتحدة وبمعية العراق والكويت على تخطيط الحدود استناداً إلى محضر عام 1963 والذي اعترف بحدود وجزر الكويت في ضوء ما ورد في رسالة رئيس الوزراء نوري سعيد في سنة 1932 (الخطابي، 2011 : 190). إن مجلس الأمن ربط بين تخطيط الحدود بين العراق والكويت والفصل السابع وبذلك يعمل هذا الالتزام المتبادل باحترام الحدود بمثابة (قاعدة قانونية) تلزم كلا الطرفين ، وتفعيلاً للفقرة (3) من القرار (687) بادر الأمين العام للأمم المتحدة بتشكيل لجنة خاصة مهمتها الأساسية بتخطيط الحدود بين الدولتين (حافظ ، 2012 : 173)، وضمت اللجنة في عضويتها ثلاثة أعضاء مستقلين وممثلين عن العراق والكويت ، تتخذ قراراتها بالأغلبية وأنشأت اللجنة نظاماً داخلياً لها وانتخبت رئيساً من بين أعضائها هو الدكتور مختار كوسوما أتمادجا وزير خارجية أندونيسيا سابقاً والعلامة في قانون البحار ، وعلى وفق قرارات مجلس الأمن الدولي ولما أعلنته اللجنة ذاتها فإن عملها ذو طبيعة فنية وليس سياسية ، إذ أن جوهر عمل اللجنة يركز على التخطيط المادي للحدود وليس إعادة توزيع الأراضي بين الدولتين ، وما تتخذه اللجنة من قرارات سيكون نهائياً وملزماً لكلا الدولتين ، وعند انتهاء أعمال اللجنة قدمت تقريراً إلى الأمين العام للأمم المتحدة بينت فيه ما توصلت إليه في تخطيط الحدود (حافظ ، 2012 : 174) .

المحور الثاني : أسباب إنشاء ميناء مبارك الكويتي

The second axis: Reason of establishing The Kuwaiti Mubarak seaport

يرتكز نشاط الكويت التجاري على عدة موانئ تجارية ونفطية تعد من بين أفضل موانئ حوض الخليج العربي والتي تتمثل بموانئ الدوحة والشبية والكويت والأحمدي

وغيرها من المراسي والمرافئ الثانوية المنتشرة على طول الساحل البحري الكويتي العميق، والذي يمتد لأكثر من (500) كيلو متر، وتنفوق هذه الموانئ في طاقتها الاستيعابية حاجة الكويت الآنية والمستقبلية (المشهداني، 2009 : 58).

لذا فإن الدوافع الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك ممكن تفسيرها بإدراك الكويت لتحقيق هدفين هما (الحسيني والشمري ، 2011 : 13):

1- إدراك الكويت لعودة موقع العراق الجغرافي للصدارة في خريطة التجارة العالمية، ولاسيما التجارة المتنامية بين الشرق والغرب، وذلك بعد أن شهدت أهميته تراجعاً بحفر قناة السويس عام 1869 وان محدودية سواحل العراق البحرية يجعل من إمكانية التوسع في موانئ العراق بما يكفي بالكاد لسد حاجة التجارة الخارجية للعراق مع قدرة محدودة لنقل تجارة الترانزيت، في حين يبقى الطلب الكامن على نقل تجارة الترانزيت عبر العراق ، والذي يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية خارج حدود طاقة موانئ العراق الاستيعابية، وتطمح الكويت بإنشائها ميناء مبارك لاقتناص هذه الفرصة بتغطيتها لجزء مهم من هذا الطلب واستغلال المنافع المصاحبة لهذه العملية في دعم تنميتها الاقتصادية. ومن الجدير بالذكر أن سبب التراجع في الأهمية التجارية لموقع العراق الجغرافي يعود إلى تخلف الأساليب والمعدات المتداولة في الموانئ، وكذلك تخلف وتسهيلات النقل البري ، الأمر الذي جعل من الخطوط التجارية البرية - كالخط التجاري عبر العراق خياراً غير اقتصادي، وفي ظل أساليب الإنتاج والتجارة السائدة آنذاك أصبح الطريق الملاحي المتصل عبر قناة السويس هو الأجدى اقتصادياً بلا منازع.

2- إدراك الكويت لما أفرزه تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير على صناعة السفن والذي أثبت نجاحه الباهر في تحقيق وفورات اقتصادية ويمكن إجمالها بأمرين :

الأمر الأول: إن انعكاس إيجابيات الحجم الكبير بشكل مناظر له في الموانئ والمتمثلة بالارتفاع في الإنتاجية والانخفاض في التكاليف قد جعل من إمكانية التعامل مع هذا الحجم من السفن أحد أبرز محددات القدرة التنافسية للموانئ ، وقد يكون أحد الشروط الضرورية لاستمرارها في الخدمة بجدوى اقتصادية مستقبلاً في ظل النزعة الشديدة عالمياً للاستمرار بزيادة حجم السفن لذا سارعت الكويت بتهيئة المتطلبات اللازمة للتعامل مع الواقع الجديد . الأمر الثاني أن التوسع المستمر في أحجام السفن أضطر الأحجام الكبيرة منها للعودة إلى إتباع الخط الملاحي المطول حول رأس الرجاء الصالح لنقل التجارة بين الشرق والغرب، بسبب تجاوز أحجامها السقف المسموح به للمرور عبر قناة السويس، لذا وفي ضوء ذلك أصبح الخط التجاري عبر العراق خياراً اقتصادياً راجحاً لنقل التجارة كبديل للملاحة حول رأس الرجاء الصالح، وتسعى الكويت بإنشائها هذا الميناء ليكون البوابة الرئيسية لهذا الخط

أولاً : العلاقات الاقتصادية الكويتية - العراقية قبل الغزو

Firstly: The Iraqi-Kuwaiti economic relationship before invasion

بموجب اتفاق أكتوبر عام 1963 الذي تضمن اعتراف العراق باستقلال الكويت ، أكد الجانبان الكويتي والعراقي- على ضرورة توطيد العلاقات على مختلف المستويات الاقتصادية والتجارية والثقافية (الرشيدي، 1993 : 62)، ومنذ ذلك الحين أخذت العلاقات الاقتصادية الكويتية العراقية عدة أبعاد منها:

1- الأطر القانونية والمؤسسية للعلاقات الاقتصادية بين البلدين .

Legal and institutional frameworks for economic relations between the two countries.

وهي الاتفاقات التي تنظم التعامل بينهما في مختلف المجالات الاقتصادية، وكذلك اللجان والأجهزة والمؤسسات المشتركة التي تتولى مهام التنسيق والتنفيذ والمتابعة لهذه الاتفاقيات، إذ تم توقيع العشرات من الاتفاقيات والبروتوكولات والمحاضر بين البلدين، كما تم تشكيل العديد من اللجان الفنية وغير الفنية المشتركة بقصد القيام بمهام التنفيذ والمتابعة، مثل اللجنة الخاصة بتوصيل مياه شط العرب إلى الكويت، واللجنة الخاصة لتوصيل الكهرباء من الكويت إلى جنوب العراق، واللجنة الخاصة لمد شبكة خطوط سكك حديدية تربط بين العراق والكويت. ومن خلال رصد هذه الاتفاقيات واللجان المشتركة بين البلدين على أرض الواقع يتضح إنها كانت أقل بكثير مما هو موجود على الورق إذ لم يتم تنفيذها وبقيت على الادراج (جعفر، 2013 : 10).

2 – التبادل التجاري . Trade exchange

أسم التبادل التجاري بين البلدين بالضعف خلال المدة (1984- 1989) إذ أن الكويت كانت تستورد من العراق الغاز الطبيعي بنسبة 40.1% من إجمالي الواردات ومواد البناء بنسبة 25.8% والمواشي بنسبة 15.2% من إجمالي الواردات التي تشمل على أنواع أخرى من البضائع مثل الأعلاف الحيوانية والمواد الغذائية . ولم تكن تشكل تجارة الكويت مع العراق (حتى الغزو العراقي عام 1990) إلا نسبة ضئيلة تراوحت ما بين 1- 3% من إجمالي تجارتها الخارجية مع دول العالم كافة. (الامانة العامة لجامعة الدول العربية، 2004 : 16).

3 – المساعدات والقروض الكويتية للعراق . Kuwaiti aid and loans to Iraq

أن أهم ما يميز العلاقات الاقتصادية الكويتية العراقية هو ما قدمته حكومة الكويت للعراق من مساعدات مالية على شكل منح وقروض بدون فوائد، وخاصة خلال الحرب العراقية – الإيرانية (1980- 1988) إذ بلغت حوالي (13.2) مليار دولار أمريكي (جعفر، 2013 : 11). فقد أخذت العلاقات العراقية الكويتية منحى إيجابياً أبان الحرب العراقية الإيرانية (1980 – 1988) حيث إن العراق كان يقود تلك الحرب بالنيابة عن دول المنطقة، لكن سرعان ما تدهورت هذه العلاقة لتعود إلى سابق عهدها، ولذلك أسباب عدة منها الخلافات الحدودية ومطالبة الكويت لديونها بعد انتهاء الحرب العراقية الإيرانية وسياستها النفطية التي أدت إلى انخفاض في قيمة النفط ليصل سعر البرميل إلى (12) دولار (الجميل والكناني، 2012 : 140)، وأثر سلباً في الاقتصاد العراقي المنهك أساساً مما زاد من خسائره لتصل إلى ما يقدر بـ (7) مليارات دولار سنوياً، وأدى ذلك إلى المواجهة بين العراق والكويت، التي نتج عنها اجتياح العراق للكويت في 2/ آب/ 1990 (الجميل والكناني، 2012 : 141)، وبعد ستة أشهر أخرجت القوات العراقية من الكويت بواسطة تحالف دولي قاده الولايات المتحدة الأمريكية .

ثانياً : الدوافع الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك

Second: The economic motivation for establishing Mubarak seaport.

يعد مشروع ميناء مبارك الكبير البحري من أهم وأكبر مشروعات الخطة التنموية التي تقوم بها وزارة الأشغال العامة في الكويت ، لتشكيل محور نظام إقليمي في المنطقة يدعم خطط الكويت للتنمية (السماك ، 2011 : ta31- topas/com.cooi.)، ويكون بمثابة البنية الأساسية لتطوير جزيرة بوبيان والذي سيبدأ من خلاله النشاط الحيوي للجزيرة، وسيجعل الكويت مركزاً مالياً وتجارياً على المستوى الإقليمي والعالمي، أعلنت الكويت المباشرة بإنشاء ميناء مبارك الكبير في مطلع العام 2005 (البادلي، 2010: 200)، في شرق جزيرة بوبيان الواقعة في أقصى شمال – غرب الخليج العربي، والتي تعدّها ثاني أكبر جزيرة في الخليج بعد جزيرة قشم الإيرانية (احلام ، 2014: 52)، وأكبر جزيرة تواجه الساحل الكويتي يفصلها عن الأرض خور الصبية وهو خور ضيق وضحل .

تتداخل عدة عوامل اقتصادية وسياسية دفعت إلى إنشاء ميناء مبارك في هذا الموقع وهذا التوقيت بالذات، على الرغم من أن الكويت تمتلك خطوطاً ساحلية مفتوحة على البحر يزيد طولها على (499 كم) ولها موانئ تخصصية واسعة في الشعبية والأحمدي والدوحة والشيوخ والقلعة وعندها مجموعته كبيرة من المرافق والمراسي العميقة (احلام، 2014: 54)، وفي مقابل امتلاك العراق لساحل ضيق وموانئ تجارية محدودة وممرات ملاحية غير صالحة لإبحار البواخر العملاقة والسفن ذات الغاطس الكبير وذلك لعدة أسباب يمكن إجمالها بما يلي

1 – سارعت الكويت إلى طرح مشروعها في بداية عام 2004 دون الرجوع إلى مجلس الأمن الكويتي وذلك بعد أن أشارت تصريحات (مضر شوكت) من المؤتمر الوطني العراقي تأجير جزيرتي وربة وبوبيان لتكون منفذاً بحرياً أوسع للعراق، مما أثار موجة من السخط في الكويت على كل المستويات ، وهكذا سعت الكويت إلى تنفيذ المشروع في ظل الظروف السياسية غير المستقرة (احلام ، 2014 : 54).

2- إن الجانب الكويتي كلف شركة (دروري) للاستثمارات بدراسة الجدوى لمشروع ميناء مبارك وقد أخذت الدراسات الأولية للمشروع بنظر الاعتبار كلف النقل إلى الميناء إذ أكدت أنها ستكون أسعار تنافسية وأقل بنسبة 5% من الموانئ الأخرى وهي على وجه الخصوص الموانئ البديلة للموانئ العراقية كميناء العقبة في الأردن ، ومينائي طرطوس واللاذقية في سوريا، إذ تفترض الدراسة إن الميناء الجديد سيسعى لنقل البضائع إلى العراق (العامري، 2012: 288)، مما يؤدي إلى تحييد الموانئ العراقية وممارسة الضغط عليها.

أن بناء الميناء سيؤدي إلى خلق المنفذ البحري الوحيد للعراق، لأنه سيتسبب في جعل الساحل الكويتي ممتداً على مسافة 500 كيلو متر. في حين يكون الساحل العراقي محصوراً في مساحة 50 كيلو متراً، وهذا بالحقيقة يثير مخاوف ويؤجج مواقع ويذكر بمواضع حساسة بين العراق والكويت بعد أن شهدت العلاقات بين بغداد والكويت تحسناً ملموساً في السنوات القليلة الماضية.

المحور الثالث : الأثر الاستراتيجي لميناء مبارك في العراق سياسياً واقتصادياً

The third axis :the strategic impact of Mubarak seaport on Iraq; politically and economically

عندما أعلن العراق بنية إقامة ميناء الفاو الكبير كانت كثير من دول الجوار، قد أنتابها شعور مشوب بالرغبة والحذر وقد تكون قد خسرت ورقة ضاغطة تجاه العراق، ولعل الكويت كانت في مقدمة هذه الدول، ولديها إمكانية التحرك تجاه العراق في الظرف الحالي مستغلة بذلك أوضاع العراق الداخلية من جهة، وعلاقاته المتعثرة مع دول الجوار والعالم من جهة ثانية (الجميلي والكناني، 2012 : 143)، ولما كان مشروع ميناء الفاو سينقذها صفة التميز على العراق بحرياً، سعت جاهدة للعمل على وأد تنفيذ المشروع، ولا سيما أنها أدركت أنه إذا تم إكماله ، فإنه سيكون منظومة للربط السككي باتجاه أوروبا (هو ما يسمى بالقناة الجافة) بدلاً من قناة السويس لما يتميز به من ناحية السرعة، وبذلك سوف يغير ميناء الفاو الكبير خريطة النقل البحري العالمية، كونه سينقل البضائع من اليابان والصين وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق (ميناء الفاو، 2012: صحيفة المستقبل العربي)، وسيكون من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي، سيحول العراق إلى نقطة محورية تستقطب الشركات العالمية ، وبذلك سيعزز العراق اقتصادياً بشكل كبير.

من هنا كان تحرك الكويت تجاه عملية بناء ميناء الفاو تحركاً دراماتيكياً مصحوباً بعملية اتخاذ القرار وعدم صحته معتمدين بذلك على جمعهم وقوة تأثيرهم وتأثيرها في دول مجلس التعاون الخليجي وشعبهم وارتباط مصالحهم بمصالح الولايات المتحدة الامريكية، التي ارتضت لهم وساعدتهم على الشروع ببناء ميناء مبارك الكبير لتجعل منه ورقة ضاغطة تجاه مصالحهم المتعثرة في العراق بسبب النفوذ الإيراني، لذلك فأن الأثر الاستراتيجي لميناء مبارك الكويتي في العراق سياسياً واقتصادياً كبير جداً (الجميلي والكناني، 2012 : 124)، فهو يلبي الطموحات السياسية والاقتصادية للحكومة الكويتية في امتلاك ورقة ضغط استراتيجية على العراق ، خاصة بعد التحسن الذي شهدته الموانئ العراقية من خلال زيادة إيراداتها في السنوات الثلاثة الأخيرة، بعد أن أصبح ميناء الفاو نقطة جاذبة للسفن التجارية الضخمة.

إن التأثيرات السياسية والاقتصادية في العراق قد تكون كارثية، إذ إن الكويت بشروعها ببناء ميناء مبارك قرب السواحل العراقية أساساً، يعد مخالفاً للقرار الدولي (833)، إذ سيكون الممر المائي العراقي ضمن الميناء الكويتي الذي تصل حدوده المائية العراقية (الخطابي، 2011: 198)، وسيجعل العراق دولة مغلقة بحرياً، علماً إن الكويت ستتجاوز المساعدات الملاحية المخصصة للسفن العراقية، مما يشير إلى انتهاك سافر لمبادئ القانون البحري الدولي وانتهاك للحدود البحرية العراقية. إن أثار ميناء مبارك الضارة التي ستلحق بالعراق من خلال إعاقه خطوط الملاحة البحرية العراقية، وتقليل أهمية الموانئ العراقية، وتقييد الملاحة البحرية في مينائي أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة، وسيجعل من الشريحة البحرية الصغيرة التي تركت للعراق بعد نشوء دولة الكويت، أشبه بمستتقع بحري ضحل ومحاصر لا تصلح لأي مشروع (الحمامي، 2011 : ara/org.nasiviah.www)، أما العنق الملاحي العراقي البالغ عرضة الآن (4) كيلو متر، فسيصبح عرضه بعد إنجاز ميناء

مبارك كيلو متراً واحداً، ويجد خبراء الملاحة البحرية في العراق إن الكويت اختارت إن تنفيذ مشروعاتها الجديد في أضيق الأماكن ، ساحل الفاو المنفذ البحري الوحيد الذي يتنفس منه العراق في هذا المكان الحساس ، الذي يعترض خطوط السفن المتوجهة إلى الموانئ العراقية ، وتصر على فرض واقع جيوسياسي استقرازي في منطقة تعد من أخرج المناطق الملاحية في العالم ، وكأنها تريد غلق آخر ما تبقى من بوابات الموانئ العراقية ومن ثم حرمان العراق من منفذه البحري الوحيد وتحويله إلى دولة شبه حبيسة ، تتحكم الكويت الدولة الصغيرة بتجارته الخارجية (الخطابي ، 2011 : 198) ، وبذلك يتحول العراق إلى دولة يصدق وصف المتضررة جغرافياً بحسب اتفاقية قانون البحار لسنة 1992 ، ويلخص الخبراء الاقتصاديون والملاحيون الآثار السلبية لميناء مبارك في العراق بالأمور التالية (الجبار ، 2011 : www.albauaba.com) :

1 - إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع ، ومن ثم فقدان موانئ العراق لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية ، وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها .
2 - إن الامتدادات الناجمة عن أرصفة هذا الميناء الاستقرازي حسب مراحل المشروع ، سوف تلحق الضرر الأكبر بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه لحد الآن .

3 - إمكانية قيام الحكومة الكويتية مستقبلاً بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية .

4 - إجهاد مشروع ميناء العراق الكبير ، وجلب استثمارات وأموال عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلاً بعائديه الجزيرة له .

5 - إضرار العراق اقتصادياً وجعل تجارته الخارجية في منطقة الخليج العربي من خلال الكويت الدولة الصغيرة بالمقارنة مع العراق سواء بثقله التاريخي أم الاستراتيجي أم السياسي

6- ان الهدف من انشاء ميناء مبارك هو افشال ميناء الفاو الكبير وحرمان العراق من أي اطلالة على البحار والمحيطات ، اي ان هذا الميناء سيقطع الممر الملاحي المؤدي الى مينائي ام قصر وخور الزبير ، اي ان هذا الميناء سيؤدي الى خنق الموانئ العراقية ومن ثم انخفاض صادرات وواردات هذه الموانئ خلال السنوات القادمة .

7- ان انشاء ميناء مبارك سوف يؤدي الى ضيق القناة الملاحية مما يؤدي الى اصطدام البواخر المبحرة باتجاه الموانئ العراقية ، كما أن من الصعوبة استيعاب البواخر الداخلة والخارجة من الموانئ العراقية واليها في آن واحد نتيجة لضيق القناة الملاحية ، اذ ان ميناء مبارك سيقطع كمية كبيرة من المياه عن ميناء ام قصر ومن ثم سيؤدي الى انخفاض منسوبه بشكل حاد اي ان ميناء مبارك سوف يعيق حركة الملاحة للدخول الى الموانئ العراقية ، وعليه فان حركة البواخر الكثيفة في المنطقة سوف تؤخر وصول البواخر الى الموانئ العراقية ، اذ ستزداد فترات الانتظار بشكل كبير ، وتترتب على ذلك تأثيرات اقتصادية سلبية في كل من شركات الملاحة البحرية والميناء ، والذي يؤدي بدوره الى

انخفاض انتاجية السفينة وزيادة تكاليف الرحلة والاختلال بمواعيد المغادرة والوصول ومن ثم الاساءة لسمعة الشركة وكل هذا ينعكس على انتاجية الميناء وكفاءة ادائه .

8- ميناء الفاو الكبير في حالة انشائه سيعزز قدرة العراق الاقتصادية بنسبة (45%) عن القيمة الاقتصادية التي تجنيها الموانئ العراقية في الوقت الحالي، وان عدم بناء ميناء الفاو الكبير يعني ان العراق سيفقد مكانته المائية في الجنوب بسبب تمسك الكويت ببناء ميناء مبارك ، وعلية يمكن القول ان انشاء ميناء مبارك سوف يؤدي الى شلل الموانئ العراقية ومن ثم خلق أزمة سياسية بين البلدين.

إن الدوافع الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك يمكن تفسيرها بإدراك الكويت لحقيقتين مهمتين هما (الحسيني والشمري، 2011: 14):

1 – إن انعكاس إيجابيات الحجم الكبير للسفن بشكل مناظر له في الموانئ والمتمثلة بالارتفاع في الإنتاجية والانخفاض في التكاليف قد جعل من إمكانية التعامل مع هذا الحجم من السفن أحد أبرز محددات القدرة التنافسية للموانئ ، وقد يكون أحد الشروط الضرورية لاستمرارها في الخدمة بجدوى اقتصادية مستفيداً في ظل النزعة الشديدة عالمياً للاستمرار بزيادة حجم السفن ، لذا سارعت الكويت بتهيئة المتطلبات اللازمة للتعامل مع الواقع الجديد

2 – إن التوسع المستمر في أحجام السفن أضطر الأحجام الكبيرة منها العودة إلى إتباع الخط الملاحي المطول حول رأس الرجاء الصالح، لنقل التجارة بين الشرق والغرب، بسبب تجاوز أحجامها السقف المسموح به للمرور عبر قناة السويس، لذا وفي ضوء ذلك أصبح الخط التجاري عبر العراق خياراً اقتصادياً راجحاً لنقل تلك التجارة كبديل للملاحة حول رأس الرجاء الصالح، وتسعى الكويت بإنشائها هذا الميناء ليكون البوابة الرئيسة لهذا الخط. إن ميناء مبارك الذي ستقيمها الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير ، يعد التحدي الأكبر للقوى السياسية العراقية ، والدور الذي تمارسه بعض القوى الوطنية سعيًا للنيل من الأخرى على حساب المصلحة الوطنية هو التحدي الأبرز الذي يواجهه الاقتصاد الوطني ومن أهم هذه الآثار عند بناء ميناء مبارك الكويتي يمكن إجمالها بالآتي (الحافظ، news.dkwww.iraqal):

1 – الكويت ليست بحاجة من الناحية الاقتصادية إلى تحويل أكبر جزرها إلى ميناء نظراً لامتلاكها موانئ تجارية كبيرة أبرزها الشويخ، والشعيبة، والجليعة، والأحمدي، وتمتد سواحلها إلى نحو 500 كم لكنها قررت تنفيذ المشروع بدافع إلحاق الأذى بالعراق، مشروع مبارك الكبير المقرر إنشاؤه في جزيرة بوبيان الكويتية غير الأهلة بالسكان لا يبعد سوى نحو كيلو متر واحد عن الفاو – المشروع الكويتي يهدف إلى إفشال مشروع ميناء الفاو الكبير.

2 – شرعت الكويت بإنشاء ميناء مبارك الكبير، وعلى أثر ذلك ولدت أزمة اقتصادية سياسية بين العراق والكويت، تصاعدت على أثرها التصريحات عبر وسائل الإعلام من قبل السياسيين والمعنيين بالشأن الاقتصادي والملاحي محذرة من مخاطر هذا الميناء على مستقبل الاقتصاد العراقي الكلي، تعدت تلك التصريحات حدود التحذيرات لتتذر بأزمة محتملة قد تطيح بمستقبل العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين، وشرعت الكويت ببناء هذا الميناء الذي وصفه مسؤول في الحكومة المحلية في البصرة بأنه ((مشروع استفزازي بامتياز)) بعد سنة تماماً من إعلان وضع وزارة النقل العراقية حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير .

3 - ميناء مبارك سيكتسح الموانئ التجارية العراقية ويجعلها مغلقة أمام حركة النقل البحرية ، إذ أن الكويت شرعت بإنشاء السدود الكونكريتية والسواثر الخرسانية وتضمنت تلك الأعمال ردم أطراف القناة الملاحية التي يفترض أن تكون حرة ومفتوحة أمام الحركة الملاحية.

4 - إن البواخر ستمتنع من الدخول في عمق خور عبد الله بوصف المسطحات المائية عميقة بنسبة 90% في الحدود الإدارية الكويتية، فضلاً عن إن ميناء البصرة الكبير سيفقد حسب الدراسات الأولية 60% من القيمة الاقتصادية.

5 - إن دول إقليمية عديدة تعمل على إعاقة تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، وسعت جاهدة للعمل على عدم تنفيذ المشروع لكونه سيؤثر في مصالحها الاقتصادية، إذا ما تم إكمال منظومة الربط السككي باتجاه أوروبا.

6 - تبعات بناء ميناء مبارك الكويتي على الحياة الاقتصادية العراقية منها والسياسية والبيئية أيضاً إذ أن هذه التبعات حسب قرار الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير قرب السواحل العراقية يعد مخالفاً للقرار الدولي الصادر في مجلس الأمن المرقم 833، إذ إن الممر المائي سيكون ضمن الميناء الكويتي وسيقلل من أهمية الموانئ العراقية، وتقييد الملاحة البحرية في قناة عبد الله المؤدية إلى مينائي أم قصر وخور الزبير.

7 - في حالة بناء ميناء مبارك الكويتي دون أن يوازي انتهاء بناء ميناء الفاو الكبير فأن ذلك يؤدي إلى خنق الموانئ التجارية العراقية وبالتالي إلى انخفاض صادرات وواردات هذه الموانئ مستقبلاً .

جدول (1)

مجموع حركة النقل (استيراد وتصدير) في الموانئ العراقية لعام 2010

الميناء	الحمولة (مليون طن)	السعة (مليون طن)
ام قصر	8.2	11.2
خور الزبير	5.3	8.6
المعقل	0.3	4.6
ابو فلوس	0.8	0.1
المجموع	14.6	24.5

المصدر: وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة ،سجلات القسم، العراق، البصرة، 2011.

هذا هو حال حركة النقل (الاستيراد، التصدير) لموانئ العراق عام 2010 ، فكيف إذا تم إنجاز مشروع ميناء مبارك الكويتي بالكامل في السنوات اللاحقة ليباشر بالعمل بحركة النقل (استيراد وتصدير) ذات الأثر المباشر في موانئ العراق التجارية دون اكتمال العمل بميناء الفاو الكبير، إن ذلك حتماً سيؤدي إلى انخفاض حركة النقل (استيراد والتصدير) في الموانئ العراقية المبينة في الجدول المذكور آنفاً.

المحور الرابع : الآثار الاقتصادية لميناء مبارك الكويتي

fourth Axis :The economic effects of Mubarak seaport

إن لإنشاء ميناء مبارك مؤثرات اقتصادية خطيرة على الاقتصاد العراقي منها (محمد،

(Uobaghdad,eduwww.mracpc)

- 1- إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع ، ومن ثم فقدان الموانئ العراقية لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها .
 - 2- السيطرة التامة مستقبلاً على حقل السيبية الغازي (وهو أحد 6 حقول غازية في العراق) والذي يعد من أكبر حقول الغاز بالمنطقة والذي يقدر مخزونه الغازي ب (1.1) مليار قدم مكعب والذي تصل إمداداته إلى المنطقة الواقعة تحت الرقعة الجغرافية التي بني عليها ميناء مبارك، والذي سبق أن الحكومة العراقية أحالت عقد الاستثمار إلى شركة Kuwait energy الكويتية عام 2005 وهي السنة نفسها التي بدأت الحكومة الكويتية بوضع مخططات الميناء علماً إن عقد الاستثمار ينتهي عام 2031 مما يمهّد الطريق للكويت للاستيلاء وسرقة خزين الحقل الغازي والذي أولى به الشعب العراقي مع معاناته لسنين طوال مع أزمة الطاقة الكهربائية.
 - 3- المضايقات التي قامت بها الزوارق الدولية الكويتية ضد السفن المارة في خور عبد الله والمتوجهة إلى الموانئ العراقية تدل على نية الحكومة الكويتية بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية .
- أولاً : إشكالية ميناء مبارك الكويتي**

Firstly : Problematic aspects of the Kuwaiti Mubarak Seaport

لما كانت الموانئ البحرية تعد من أهم المزايا الاستراتيجية للدول التي تعزز من أهمية موقعها الجغرافي وموقعها الاقتصادي ، فقد كان ميلاد ميناء مبارك الكبير مصحوباً بأزمة مركبة سياسية واقتصادية أعادت إلى الأذهان السلوك الكويتي المستهدف لمصالح العراق الاستراتيجية والاقتصادية ، دواعي الأزمة متأتية من إن العراق كان قد أعلن منذ عام 2005 عن عزمه عن إنشاء ميناء الفاو الكبير ، وللوقوف على حجم الكارثة التي ستحل بالاقتصاد العراقي في حالة إصرار الكويت على إكمال الميناء (الجميلي والكناني، 2012 : 143).

ثانياً: ميناء الفاو الكبير: Secondly :The Grand Faw seaport

إن تاريخ ظهور الموانئ في العراق قديم جداً، منذ عصر الحضارات السومرية والبابلية واشتهر حينذاك عدد من الموانئ منها لارسا، اديسن، اور، اريدو، لكشن وكلرة، إلا إن انحسار مياه الخليج العربي عن بعض هذه الموانئ وعدم استقرار الأوضاع السياسية آنذاك أدى إلى اضمحلال دور هذه الموانئ (الناصر، <http://www.mawtani.com/>). وتعود فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير إلى عام 1938 حينما قرر العراق بناء ميناء مساند لميناء البصرة ومنذ ذلك الوقت كانت هناك جهود دبلوماسية مكثفة من جهة العراق من أجل الاتفاق مع الكويت حول جزيرتي وربة وبوبيان إلا أن الكويت رفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال، وفي عام 1985 قدمت وزارة النقل والمواصلات مشروع إنشاء (ميناء البصرة الكبير) بيد إن الحرب العراقية الإيرانية آنذاك حالت دون البدء بتنفيذه (الجميلي والكناني، 2012 : 144) وضعت الحكومة العراقية إنشاء ميناء الفاو في أولويات مشروعاتها الاستراتيجية ، ويعد ميناء الفاو عاشر أكبر ميناء وثاني عشر أحدث وأفضل ميناء من ناحية الموقع الجغرافي في العالم، ويربط بين آسيا والخليج العربي، وسيكون النقل عن طريق الميناء أسرع من النقل عن طريق قناة السويس (الكولي: www.sutur.com)، ويحتل العراق مكانة متميزة في مجال النفط من حيث الاحتياطي

والإنتاج ، لكن أنابيب النفط والمحطات النفطية البعيدة عن الشاطئ قديمة وتعمل بطاقتها القصوى ، يسعى العراق إلى زيادة صادراته ، وفي الوقت نفسه حجم التجارة الدولية يتجه نحو النمو ولا يوجد في منطقة الخليج الشمالية ميناء قادر على استيعاب صادرات وواردات العراق المستقبلية ، لذا فإن العراق بحاجة ماسة لتطوير البنية التحتية من أجل ضمان خطة التنمية التي شرع العراق في تنفيذها من أجل البناء الداخلي ، وقد كانت الخطة الاستراتيجية لميناء الفاو تتمثل في أن يكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي ، إذ يساعد في زيادة صادرات واستيرادات العراق فضلاً عن زيادة قدرة العراق على تصدير النفط الخام وخلق فرص جديدة للاستثمار من الثروات الطبيعية غير المستثمرة (جريدة الانباء ، 2010: 11). ويلخص الاقتصاديون والملاحيون الآثار السلبية لميناء مبارك في العراق بالأمور التالية (الخطابي ، 2011 : 200) .

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

2 – إن الامتدادات الناجمة عن أرصفة هذا الميناء الاستقزازي حسب مراحل المشروع، سوف تلحق الضرر الأكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه إلى حد الآن .

3 – إمكانية قيام الحكومة الكويتية مستقبلاً بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية .

4 – إجهاض مشروع ميناء العراق الكبير، وجلب استثمارات وأموال عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلاً بعائديه الجزيرة له .

ثالثاً: الأهمية الاستراتيجية لميناء مبارك الكويتي

Third: The strategic importance of Kuwaiti Mubarak Seaport

إن مشروع (ميناء مبارك) البحري من أهم وأكبر مشروعات خطة التنمية التي تقوم بها الكويت لتشكيل محور نظام نقل إقليمي في المنطقة يدعم خطط الكويت التنموية وسيسهم المشروع في انفتاح الكويت على العالم تجارياً واقتصادياً وتحويلها إلى مركز تجاري ومالي عالمي، وبعد انتهاء المشروع سيتم إنشاء مدينة للصناعات الخفيفة لدعم الميناء فضلاً عن بعض المباني الحكومية (الحسيني والشمري، 2011: 15).

وتم تنفيذ المرحلة الأولى للمشروع بعقد تصميم وتنفيذ بلغت مدتها 30 شهراً، وتضمنت أيضاً إعداد وتهيئة المخططات الهندسية الأولية والتفصيلية للتصميم، والمواصفات الفنية وقد تم رصد ميزانية تقديرية لتنفيذ المرحلة الأولى بكلفة تبلغ 305 ملايين دينار كويتي فضلاً عن 110 ملايين دينار كويتي لتغطية تكاليف مشروع للسكك الحديدية في المنطقة (الخطابي، 2011 : 199). وميناء مبارك من أكبر الموانئ الكويتية، ويقع في بداية الخليج العربي من جهة الشمال، وبموقعه المقترح سيخزن العراق بحرياً ، ويلغي تماماً دور الموانئ العراقية في المستقبل وسيكون حائلاً دون وصول السفن العالمية إلى الموانئ العراقية ، وبذلك سوف يبتلع الممر المائي الوحيد المؤدي إلى العراق بأكمله، وسيشكل جداراً عازلاً يقطع الطريق على أية سفينة أو باخرة قادمة إلى العراق (الجميلي والكناني، 2012 : 7)، ويبدو أن الكويت قد اختارت هذا الموقع وتصر عليه لتفرض على العراق

واقعاً جيوبوليتيكاً في منطقة تعد من أخرج المناطق الملاحية في العالم، معتمدة على القرارات الجائرة التي فرضها مجلس الأمن الدولي في مرحلة حرجة من تأريخ العراق ومنها قرار (833)، الذي صدر في 27 آذار 1993، والذي تم بموجبه ترسيم الحدود الملاحية بالقوة، واستقطعت بموجبه أراض عراقية من ناحية صفوان ومنطقة ام قصر وتم تقليص مساحة مياه العراق الإقليمية، ووضع العراق تحت طائلة الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة.

وقد باشرت الكويت ببناء مشروعها (ميناء مبارك الكبير) بعد سنة من وضع حجر الأساس لميناء الفاو الكبير العراقي، مما يعني وجود تنسيق مسبق ونية مبيتة مع قوى خارجية للتأثير في دور العراق في تحديد دورة الاستراتيجية في مجمل الأحداث في المنطقة، للضغط عليه في التراجع عن بناء ثوابته الاستراتيجية (جعفر، 2013: 7). وبما يتفق مع المصالح الغربية والأمريكية، ويضع ذلك الكويت في واجهة الأحداث التي تتبنى هذه المشروعات، وعن التمعن في المراحل والمواصفات الفنية لبناء ميناء مبارك الكبير (عيسى، 2014: 53). أن للعراق مصالح حيوية عليا وليست أطماع تجاه الكويت وهو يدرك تماماً الآن، وبعد كل الذي جرى أن الكويت خط أحمر لا يمكن تجاوزه. أن السبب الأكثر أهمية لاختيار جزيرة بوبيان لإنشاء ميناء مبارك عليها هو كمية النفط والغاز الطبيعي الهائلة غير المستثمرة في السببية وجزيرة حجام التي تمثل مدخل خور الزبير، وقد اختير هذا الموقع بعناية فائقة من أجل سحب كميات الغاز من ناحية السببية، التي يوجد فيها حقل نفط (السببية) الذي يعد واحداً من تسعة حقول مهمة في محافظة البصرة، غير إن هذا الحقل لم يتم استثماره، ويحتوي على كميات من الغاز الطبيعي في تكوينات (أرطاوي) و (سببية) تعود للزمن الجيولوجي الثاني والثالث وهذا الحقل منتج للغاز الذي يعرف باسم (sweet gas) (حمدان، 1997: 11). لقد رفض العراق حكومة وشعباً قيام ميناء مبارك الكبير وبدأت المظاهرات المطالبة بإيقاف إنشاء الميناء، نظراً لما سيؤول إليه قيام الميناء من إضرار على العراق وسيجعل العراق دولة مغلقة بحرياً، وقد قام العراق بتشكيل لجنة لدراسة أثر إنشاء ميناء مبارك في العراق وخرجت اللجنة بتوصيات على إن الموانئ ام قصر وخور الزبير هي موانئ العراق الوحيدة وهي لذلك ذات أهمية استراتيجية للدول وأن الوصول إليها يتم عبر قناة ام قصر الملاحية الممتدة عبر خور عبد الله شمال غرب الخليج العربي (ابراهيم، 2016: 118). وتقرير اللجنة حذر أنه في حالة مضي الكويت بالتطوير الشامل لميناء مبارك الكبير يشمل المراحل الأربع مما في ذلك تحويل مسار قناة ام قصر فإن الاعتقاد السائد هو ظهور مشهد جديد لخور عبد الله عند مقترباته السفلى يكون مضطراً وغير مستقر من ناحية حركة الكتل المائية ودورانها وهذا سيضر الثروة السمكية للعراق كما يؤدي إلى حدوث تأثيرات سلبية كبيرة جداً في الساحل العراقي.

المحور الخامس : مزايا ومنافع إنشاء ميناء الفاو الكبير

The fifth axis :Advantages and benefits of establishing the Grand Faw seaport

اولاً : الغاية من انشاء مشروع ميناء الفاو الكبير

Firstly : The purpose of establishing the Grand Faw seaport

ان الغاية من انشاء هذا المشروع هو زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية للحمولات المختلفة التي يستوردها العراق حالياً

وتوقعات المستقبل نتيجة النمو السنوي في حجم الاستيرادات المختلفة الى العراق. اخذين بنظر الاعتبار موقع الفاو الاستراتيجي. لكي يكون هذا الميناء اكبر محطه ترانسييت تربط موانئ جنوب شرق اسيا بأوروبا والحمولات المتوقعة نقلها الى أوروبا عبر هذا المنفذ. اما من الجانب الاستراتيجي فإن انشاء هذا المشروع سيستوعب النمو السريع الى الاستيرادات ، وينهي حالة الاعتماد على الموانئ البديلة في المنطقة التي تستنزف العراق بتكاليف اضافية ضخمة ، وان موقع شبه جزيرة الفاو والعمق العراقي يؤهل المنطقة ان تكون اكبر محطة ترانسييت وتبادل تجاري في الشرق الاوسط لتربط موانئ جنوب شرق اسيا بأوروبا بفارق زمني وفارق سعري بحدود 35% لكليهما في حين ستبقى موانئ الخليج الاخرى غير قادرة على احتلال هذا الموقع بسبب دورة النقل البري غير الاقتصادية للمسافة الاكبر من تلك الموانئ الى أوروبا (سلمان ، 2019 : 2). وسيبقى السبب الاهم استراتيجياً هو تطوير هذا الموقع لماله علاقة بالسيادة العراقية لأنه يمثل الواجهة المطلقة على الخليج العربي والتي بموجبها تثبت الحدود الثابتة للمياه الإقليمية العراقية ، وعليه يمكن القول ان انشاء ميناء البصرة الكبير (الفاو) سيسهم في تحقيق الايجابيات التالية (سلمان ، 2019 : 3) :

- ❖ تخفيف الضغط على الموانئ والمساهمة في التجارة الخارجية للعراق إذ يصل إلى (40) مليون طن في سنة 2015 إستناداً الى مؤشرات التجارة الخارجية.
 - ❖ يمكن لميناء الفاو ان يكون منطلقاً لتجارة (الترانزيت) بين اسيا و أوروبا وبطاقة ابتدائية (20) مليون قابلة للزيادة لتصل الى (45) طن مليون سنوياً .
 - ❖ تشغيل الايدي العاملة الفنية وغير الفنية بنسبة كبيرة للعمالة الفنية.
 - ❖ يسهم الميناء في تطوير العراق والمنطقة اقتصادياً .
 - ❖ يسهم الميناء في تحسين الخط السامي ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل .
- وتجدر الإشارة إلى ان هذا المشروع لا يلغي دور الموانئ العراقية في عملية التجارة الداخلية.

يلاحظ من الجدول (2) ان حركة الملاحة المتوقعة أن يبتدئ بها ميناء الفاو الكبير هي 24 مليون طن عام 2018 ثم ازداد الى (40) مليون طن عام 2028 وبمعدل نمو موجب (67%)، وأزداد لعام 2038 الى (70) مليون طن وبمعدل نمو موجب (75%)، في حين ان حمولات القناة الجافة أبتدأ من (24) مليون طن عام 2018 وأزداد الى (32) مليون طن عام 2028 وبمعدل نمو موجب (33%) ومن ثم أزداد الى (44) مليون طن عام 2038 وبمعدل نمو موجب (38%)، وهذه الزيادات الكبيرة وبمعدلات نمو موجبة شجعت الحكومة العراقية بإنشاء ميناء الفاو الكبير.

جدول (2)

توقعات حركة الملاحة بالنسبة لنوع المناولة وحسب الاعوام

السنة	الحاوية (مليون طن)	معدل النمو %	الحمولات الجافة (مليون طن)	معدل النمو %
2018	24		24	
2028	40	67	32	33
2038	70	75	44	38

المصدر : وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم العمليات ، الإحصاءات ، البصرة

كما ان الذي شجع الحكومة العراقية على انشاء ميناء الفاو الكبير هو زيادة طاقات الميناء المتوقعة إذ يلاحظ من الجدول (3) ان طاقات أرصفة الحاويات في ميناء الفاو الكبير تصل الى (22) رصيفاً عام 2038 مقارنةً بـ (10-11) رصيفاً عام 2018. وأن يستقبل الميناء (7) ملايين حاوية عام 2038 بعد أن كانت (3) ملايين حاوية عام 2018 بمعدل نمو موجب (133%) ، وتجدر الإشارة إلى جميع طاقات الموانئ العراقية الحالية تستطيع أن تستقبل (2896) سفينة وبطاقة تصل الى (4) ملايين طن ، في حين يلاحظ من الجدول (3) ان ميناء الفاو الكبير يستقبل (1200) سفينة عام 2018 ويزداد ليصل الى (1880) سفينة عام 2038 . كل هذه المعطيات شجعت الحكومة العراقية على انشاء ميناء الفاو الكبير لما له من دور كبير في حركة التبادل التجاري وأثره في تنمية ورفاهية الاقتصاد العراقي .

جدول (3)

طاقات ميناء الفاو الكبير

أرصفة الحاويات	2018	2038
حاوية / سنة	3000000	7000000
سفينة / سنة	1200	1880
الأرصفة	10-11	22

المصدر : وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة للموانئ العراق ، قسم التخطيط والمتابعة ، 2010.

ثانياً : عوائق انشاء مشروع ميناء الفاو الكبير

Obstacles of establishing the Grand Faw seaport project

يتضمن المشروع تنفيذ كاسر الامواج الشرقي ورصيف الخدمات إذ تم انجاز معظم الكاسر فيما عدا الجزء الواقع ضمن الكيلومتر الحرج (2700-3700) حيث يتكرر فيه الهبوط وقد قدم المقاول خطة لإصلاحه ، وهي حالياً تقييم الاستشاري والتي تتلخص في إعطاء الوقت الكافي لاستقرار كل طبقة قبل البدء بفرش الطبقة التي تليها في حين العمل مستمر في اكمال رصيف الخدمات ، كما يشمل المشروع القيام بواجبات المهندس المقيم والاشراف على تنفيذ كاسر الامواج .

بيانات المشروع

❖ الكلفة الكلية 477120 مليون يورو

❖ سنة الادراج 2010

❖ مدة المشروع 5 سنوات

❖ تاريخ المباشرة للمشروع 2010

❖ التخصيص السنوي لعام 2015 (200) مليون يورو

❖ التخصيص السنوي لعام 2016 (1400) مليون يورو

❖ نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع (97,9%)

❖ نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع (79%)

ويتضمن ايضاً انشاء كاسر الامواج الغربي لميناء الفاو الكبير بطول (15,8) كم، وهو من ضمن المراحل الاولى في المشروع. إن إنشاء ميناء الفاو سيغير خريطة النقل البحري العالمية لأنه سينقل البضائع من جنوب شرق اسيا (الصين واليابان) إلى أوروبا عبر العراق (الترانزيت) وبالعكس بدلاً من قناة السويس، كما يسهم في كسر الحصار المائي الاقليمي على العراق وفي حالة إتمام انشائه سيغير قدرة العراق الاقتصادية بنسبة (45%) من القيمة الاقتصادية كما ان جميع الموانئ العراقية الحالية تمثل (10%) من طاقة الميناء اذا ما اكتمل، هذا فضلاً عن عدم مقدرة توسع الموانئ الاخرى لتصل الى نصف هذا الحجم والطاقة الاستيعابية.

بيانات المشروع

❖ الكلفة الكلية 951000 مليون يورو

❖ تاريخ المباشرة للمشروع 2015

❖ مدة المشروع 4 سنوات

❖ التخصيص السنوي لعام 2015 (260000) مليون يورو

❖ التخصيص السنوي لعام 2016 (7600) مليون يورو

❖ نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع (23%)

❖ نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع (11,4%)

تم اكمال تصاميم المشروع (ميناء الفاو) ككل ولكن الضائقة المالية قيدت الاعلان عن تنفيذ باقي المراحل من المشروع خاصة مرحلة حفر حوض الميناء والبنى التحتية . حيث ان كلفة المرحلة هذه (1880) مليون يورو ويتطلب تخصيصات سنوية بمقدار (500) مليون يورو. اذ ان مدة تنفيذها تقدر بأربع سنوات الامر الذي لا تستطيع ميزانية الدولة العراقية تحمل هذه الكلفة حالياً، مما دعا الامر الى طرح الميناء وباقي مراحلها الى الإستثمار، وبين مدير المشروع بأن عده أسئلة تم طرحها من قبل بعض الشركات العالمية والتي تتعذر الاجابة عنها كون ان مسألة تنفيذه ووجودها غير متوافرة حالياً ، وكانت أهم هذه الاسئلة هي من سيكون المسؤول عن حفر حوض الميناء والقنوات المائية وما المساهمة التي ستقدمها الحكومة في الاستثمار في البنى التحتية. وكان الالم هو ان طريقة الوصول الى الميناء ستكون عن طريق السكك الحديد أو الطرق، وهي غير متوافرة حالياً فمتى ستتوافر هذه الوسائل فضلاً عن اسئلة استثمارية مهمة مثل فترة الامتياز لرصيف الحاويات وعن حرية السياسة التجارية للمشغل للميناء وعن إمكانية اتخاذ (100%) من الأسهم في العرض للشركات الأجنبية وغيرها من الاسئلة التي تبين ان الشركات التي ستقدم لتنفيذ وتشغيل الميناء عن طريق الاستثمار ستحتكره اقتصادياً أو إنها لن تقدم لاستثماره أصلاً لعدم توفير اجوبه وتعهدات عن بعض الأمور غير المتوافرة وغير المنفذه أصلاً.

وتجدر الاشارة إلى ان تحقيق وانجاز تطوير وتشيد الميناء سوف يتطلب من الحكومة توفير الالتزام المالي من أجل تزويد أجزاء من البنية التحتية تسهيلات

للقطاع الخاص أو شركات التضامن من أجل تسليم البنية التحتية والمساكن وخلق جو استثماري مشجع لجذب الاستثمارات الأجنبية من خلال تقديم حوافز حكومية ووسائل أخرى (وزارة النقل العراقية www.motars.gov.q) (والشركة العامة للموانئ العراقية www.scp.gov.iq)
ثالثاً : مزايا ومنافع ميناء الفاو الكبير

Third: Advantages and benefits of the Grand Faw seaport

يمكن اجمال مزايا ومنافع اقامة ميناء الفاو الكبير بالنقاط التالية (وزارة النقل العراقية www.motars.gov.q) (والشركة العامة للموانئ العراقية www.scp.gov.iq):

- 1-زيادة قدرة تصدير نفط العراق لمواجهة الطلبات المستقبلية كافة على منتجات النفط.
- 2-مواجهة الاحتياجات الفورية للحكومة وسكان العراق التوظيف والأمن.
- 3-ايجاد وخلق فرص استثمارية من أجل استغلال ثروات العراق الطبيعية على المستغلة.
- 4-استخدام الخط الساحلي للعراق وأراضيه وحضوره الاستراتيجي المهم في المنطقة .
- 5-يسهم بناء المشروع على تطور الصناعات البحرية وصناعة الخدمات وتطوير مرافق الميناء والصناعات المرتبطة به ، مما يسهم في نهاية المطاف على تشجيع التطور الاقتصادي والطبيعي على المستوى الوطني والإقليمي.
- 6-يسهم بناء هذا الميناء في تطور الصناعات البتروكيمياوية ومشتقاتها والتي بدورها سوف تساعد هذه الصناعات على تشجيع وتحفيز النمو السريع في قطاع الهندسة والمقاولات.

7-زيادة انتاج النفط العراقي من 4.5 ملايين برميل يومياً الى 6.5 ملايين برميل يومياً مع حلول عام 2025 والى 7 ملايين برميل يومياً مع حلول عام 2035 والى 8.5 ملايين برميل يومياً مع حلول عام 2055 وبذلك يصبح العراق واحداً من الدول الرائدة المنتجة للنفط.

8-من المتوقع ان تزيد طاقة التكرير العراقية الى 1.9 مليون برميل من مكررات النفط يومياً بعدما كانت 0.6 مليون برميل يومياً عام 2004 و 0.9 مليون برميل يومياً عام 2010 .

9-يسهم بناء هذا الميناء في زيادة عدد الوظائف على المدى القصير والطويل والتي تؤدي الى حالة اكثر اماناً ، وتحسين وتطوير الرعاية والوضع العام من خلال المساكن الحديثة ، والمرافق التعليمية والطبية والتي ستعود بفائدة على السكان.

10- تكون عملية حماية انابيب النفط داخل مجمع الميناء أكثر سهولة من انابيب النفط في قاع البحر.

11- يسهم بناء الميناء في تطور التجارة المدنية من خدمات ومباني المرافق المجتمعية والتي تشمل الاستخدامات الترفيهية واستخدامات المكاتب، الصناعات الخفيفة والصناعات الخدمية، ومناطق سكنية لذوي الدخل المحدود والدخل العالي، فنادق ومراكز ومعارض تجارية ومرافق اجتماعية، مدارس، مراكز ترفيهية ورياضية، مساجد، عيادات، مستشفيات ، مرافق سياحية ، الوكالات العامة والحكومية.

12- يؤدي بناء هذا الميناء الى توسعة شبكة الطرق الاقليمية الى المنطقة والسكة الحديد بحيث يتم توفير خطوط نقل رئيسه بين المراكز الرئيسه فضلاً عن افتتاح مناطق مدنية

خلف الخط الساحلي من أجل التطوير ، ويشمل التطوير أيضاً إقامة محطة للطاقة ومطار والذي سوف يعمل كمحطة للشحن وزيادة الجذب على الاستثمار في المنطقة.

13- سوف يقدم الميناء الفرصة لخلق وإيجاد منطقة تجارة حرة للواردات المعفاة من الجمارك وبضائع إعادة التصدير ، حيث ان الهدف من ذلك هو جذب استثمارات اجنبية، تحسين معايير الانتاج، تقديم تكنولوجيا حديثة، توفير وظائف، وتشجيع التطوير الاقتصادي الاقليمي.

14- بناء هذا الميناء سوف يؤدي الى ظهور مجتمع أكثر تطوراً وحيوية في حكومة البصرة وهذا سوف يؤدي بدوره الى زيادة الوعي والاعتزاز الوطني .

لقد اعطت الحكومة الكويتية الضوء الاخضر للبدء في إنشاء ميناء جزيرة بوبيان . اذا واجه أي من الميناءين تأخر أو مدة اطول في البرنامج الزمني للإنشاء فسوف يكون لذلك تأثير ، بكسب الزبائن في المرحلة الاولى للمشروع. هل بمقدورنا بناء ميناء الفاو الكبير في وقت أسرع لكي نكسب الزبائن، وحسب دراسة الجدوى الاقتصادية التي قامت بها وزارة النقل والمواصلات أي الشركة العامة للموانئ العراقية عام 2010 ان كلفة انشاء مشروع ميناء الفاو الكبير تقدر ب(4391) مليون يورو كملبغ اجمالي لبناء الارصفة والبالغ (1480) ملايين يورو، في حين نالت معدات الحاويات المرتبة التي تلي بناء الارصفة بكلفة (810) ملايين يورو كما موضح في الجدول (4) .

جدول (4)

كلف الإنشاء لميناء الفاو الكبير

العنصر	كلفة(مليون يورو)
أملاءات	١٥٩
أرصفة	١٤٨٠
تقوية أرصفة حاويات	٤٥٦
أرصفة بضائع اعتيادية	١٠٠
مصدات أمواج	١٠٤
معدات حاويات	٨١٠
قناة ملاحية	٢٦٥
ساحات	١٤
حوض استدارة	٣٦٨
معدات حبوب	١٦٢
ربط مع الساحل	٢٢٠
مجموع الكلف للمشروع	٤٣٩١

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للموانئ العراقية، 2010 .

من المقارنة بين الكلف والايرادات التي يحققها الميناء من الميزات الرئيسة لميناء الفاو الكبير كما هو موضح في الجدول (5) الذي يوضح الميزات الرئيسة لميناء الفاو الكبير نجد ان مشروع ميناء الفاو الكبير سيسهم في تطوير قطاع النقل ودعم وتنمية ورفاهية الاقتصاد العراقي وخروج العراق من مصطلح الدولة الريعية التي تعتمد بالدرجة الأساسية على المورد النفطي .

جدول (5)

الميزات الرئيسية لميناء الفاو الكبير

المرحلة	الطاقة الانتاجية السنوية الكلية (مليون طن)	نوع المناولة	الطاقة السنوية الانتاجية (مليون طن) (4.5-4.0)	معدل حجم الحزمة	عدد السفن/السنة	عدد الرافعات/الرصيف	عدد الارصفة	رصيف الميناء/الطول (م)	المساحة (م2)
لغاية 2028-2030	58	الحاويات	36 (4.5-4.0)	3.000 سفينة/TEUS	1600-1670	3-2	12	3900	1200000
		الحمولات	22	125.000/سفينة	720-900	1	8	2000	4500000
التشكيل النهائي	99	الحاويات	66 (7.5-6.0)	4.000 سفينة/TEUS	1720-1880	4-2	22+21	7000	2600000
		الحمولات	33	130.000/سفينة	800-1200	2-1	13	3500	7000000
مساحات خدمة المشروع	-	-	-	-	-	-	-	-	3700000
المجموع	-	-	99	-	3000	-	35	-	14300000

المصدر : وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، 2010 .
 يبين من الجدول (6) القيم التقديرية للايرادات المتوقعة بعد تشغيل ميناء الفاو الكبير وحسب مراحل الانجاز . فبعد أن كانت الايرادات المتوقعة لعام 2018 بنحو (1.99) مليار دولار ، وتستمر في الزيادة الى أن تصل الى (3.60) مليارات دولار عام 2027 ، وهي المدة المحددة لانتهاء المرحلة الاولى من تشغيل الميناء . إذ تبدأ بعدها المرحلة الثانية وهو ما يجعل ايرادات الميناء تزداد من (4.16) مليارات دولار عام 2030 عن العام السابق والذي يبلغ (3.92) مليارات دولار وبمعدل نمو موجب (6.3 %) ثم تزداد لتصل الى (6.9) مليارات دولار عام 2040 ، أي ان الايرادات المتوقعة أزدادت بمعدل نمو مركب موجب لميناء الفاو الكبير اذ بلغ (4.8%) خلال المدة (2018- 2040) ، وعليه عند اكمال مراحل انجاز الميناء والعمل به بكامل طاقته وبكفاءة عالية فان الايرادات المتوقعة تكون أكبر من ذلك مما ينعكس ذلك ايجابياً على قيمة الناتج المحلي الاجمالي .

الجدول (6)

الايرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير للمدة (2018- 2040) مليار دولار

السنة	الايرادات	السنة	الايرادات	السنة	الايرادات
2018	1.99	2026	3.48	2034	5.32
2019	2.07	2027	3.60	2035	5.67
2020	2.40	2028	3.69	2036	6.03
2021	2.56	2029	3.92	2037	6.42
2022	2.72	2030	4.16	2038	6.83
2023	2.89	2031	4.43	2039	6.87
2024	3.07	2032	4.71	2040	6.90
2025	3.23	2033	5.00		

المصدر : حسين حيدر محمد الجزائري ، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، البصرة ، جامعة البصرة ، 2017 ، ص104 .

المحور السادس : تحديات انشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة

Challenges of establishing the Grand Faw Seaport and dry canal

يمتلك العراق أربعة موانئ تجارية (ام قصر، خور الزبير، ابو فلوس، المعقل) وميناءين نفطيين وأربع منصات رحوية لتصدير النفط . وتبلغ أرصفة الموانئ العراقية التجارية الحالية (48) رصيفاً بطاقة تصميمية (17.5) مليون طن ، وارتفعت الحمولات المستوردة والمصدرة من الموانئ في عام 2015 الى (17.0013) مليون طن سنوياً بعد أن كانت (15.205) مليون طن سنوياً في عام 2013 .

وتجدر الإشارة إلى ان هذا المستوى دون طموح الاقتصاد العراقي لذلك يجب الوصول الى هدفين أولهما رفع طاقة الموانئ العراقية الحالية وممراتها الملاحية لتصبح (23) مليون طن سنوياً، وثانيهما اكمال البنى الأولية والمباشرة بإنشاء ميناء الفاو الكبير (وزارة التخطيط ، 2018 : 160-161).

أولاً : التحديات التي تواجه انشاء ميناء الفاو الكبير .

Firstly :Challenges of establishing the Grand Faw seaport

يعتري هذا المشروع مجموعة من التحديات الداخلية والخارجية .

1- التحديات الداخلية وتتمثل بالنقاط التالية (الموسومي والجزائري، 2019: 36-39) (العبادي، 2011: 81).

❖ التحديات الطبيعية: وتتمثل بضيق السواحل العراقية وتداخلها مع دول الجوار، وزحف الحدود الايرانية نحو المياه الاقليمية بفعل عامل النحت والارساب . فضلاً عن سوء الاحوال الجوية التي تعوق حركة الملاحة البحرية فكثيراً ما يتوقف ضخ النفط العراقي بسبب ذلك لعدة أيام .

❖ قلة التمويل : ان قلة التخصيصات المالية لوزارة النقل ستؤثر سلباً في توفير التمويل اللازم لاكمال مراحل تنفيذ الميناء . اذ يلاحظ بأن التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل بلغت (98.800 مليون دولار لعام 2016، وكون الموازنة تعتمد على الايرادات النفطية بنسبة تصل الى (90%) . فان انخفاض أسعار النفط يؤدي الى قلة الايرادات مما ينعكس ذلك على قلة التخصيصات ومن ثم تلكؤ المشروعات الاستثمارية كافة وهذا ما حصل مع ميناء الفاو الكبير .

❖ عملية دفع المستحقات: تقوم الشركة العامة لموانئ العراق بدفع المستحقات الى شركة دايو الكورية وحسب مراحل الانجاز . في حين ما يحصل غير ذلك، فعلى سبيل المثال عند اكمال 10% من نسبة الانجاز تحصل الشركة الكورية على 3% من مستحقاتها بدلاً من 10% من المستحقات، وفي حال وصلت نسبة الانجاز الى 20% حصلت على 10% من مستحقاتها، ومن ثم فان ذلك يسبب تراكم المستحقات على الشركة العامة لموانئ العراق، وفي الوقت نفسه فان الشركة الكورية تحتاج تلك المستحقات لغرض تمويل مراحل العمل، وإلا فإنها ستواجه مشكلات مادية ومن ثم تلكؤ وتأخير في مراحل العمل .

❖ سوء الإدارة: تواجه الشركة المنفذة لكاسر الامواج الغربي مشكلات ادارية عدة، تتمثل هذه المشكلات بوجود شخص واحد تتعامل معه الشركة المنفذة وهو مدير ميناء الفاو الكبير، فعلى سبيل المثال عند حصول مشكلة قانونية أو ادارية أو مالية أو مشكلة تخص الحسابات يتم التفاوض مع مدير الميناء ، وهذه مشكلة اخرى تعاني منها الشركة الكورية في التعامل

مع الشركة العامة لموانئ العراق ، اذ أن حصر التعاملات مع مدير ميناء الفاو الكبير تعد مشكلة تواجهها الشركة المنفذة للكاسر الغربي .

❖ دخول العاملين الاجانب : تعد مشكلة الفيزا مشكلة كبيرة تواجهها الشركة الكورية ، بسبب الروتين الاداري لدى وزارة الداخلية – مكتب الجوازات ، اذ لا يفرقون بين العاملين الاجانب في الشركات الاستثمارية وبين العاملين الاجانب في المطاعم والفنادق ، فعندما تطلب الشركة المنفذة عاملين أجانب فان عملية الحصول على الفيزا تستغرق مدة زمنية طويلة تصل إلى ستة أشهر وحتى سنة ، فضلاً عن ذلك في حالة انتهاء الفيزا ومن ثم تجديدها أيضاً تستغرق ثلاثة أشهر ، وتعد هذه من العوائق الكبيرة التي تواجهها الشركة الكورية .

❖ التظاهرات : والتي تحدث بين الحين والآخر من قبل أهالي منطقة الفاو وقطعهم للطريق أمام الشاحنات المحملة بالمواد الاولية التي تحتاجها الشركة بداعي الحصول على فرصة عمل ، ومن ثم فانها تسبب توقف في العمل لعدة أيام ، اذ ان هذه التوقيفات تعد تكاليف اضافية تتحملها الشركة ، وان تكلفة التوقف لليوم الواحد تصل الى 700 ألف دولار، وعلية فان الشركة اذا قامت بتشغيل الايدي العاملة (غير الماهرة) من منطقة الفاو فانها تكون مجبرة مما يشكل عبئاً اضافياً وتكلفة على الشركة .

❖ الضرائب والرسوم : تقوم الشركة العامة لموانئ العراق باستقطاع ضرائب ورسوم من الشركات العاملة في الميناء ومن ضمنها شركة دايو الكورية ، اذ بلغت قيمة رسوم الموانئ التي قامت شركة دايو الكورية بتسديدها (1,518,913) مليون دولار، في حين قرر مجلس الوزراء رقم (356) في جلسته الاعتيادية السابعة والثلاثين في عام 2013 والذي نص على اعفاء الشركات الاجنبية العاملة بتنفيذ ميناء الفاو الكبير من الضرائب والرسوم كونه من المشروعات التنموية .

❖ احتياج الميناء الى بنية تحتية متكاملة من الماء والكهرباء وخطوط سكك الحديد والطرق وبقية الخدمات الاخرى .

❖ انعدام البيئة الامنية والقانونية اللازمة لانجاحه اذ شهدت الشركة الكورية عمليات تسليب للشاحنات والزوارق التي تنقل المواد الاولية من ميناء ام قصر الى ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن عمليات الخطف لمنتسبيها .

❖ عدم وجود شبكة نقل كفوءة تتناسب مع حجم الميناء.

❖ تواطؤ بعض المتنفذين في الحكومة مع دول الجوار للضغط على الحكومة العراقية بعدم تنفيذ الميناء أو عرقلة تنفيذه، وذلك نتيجة لشعور الدول المجاورة بأهمية ميناء الفاو الكبير الذي سيكون حلقة وصل بين آسيا وأفريقيا وأوروبا، ولما له من أهمية كبيرة على التجارة الدولية، اذ سيققل كلفة النقل الدولي لانه الطريق الاقرب والأسرع والأكثر أماناً، ومن ثم سيكون ميناء الفاو الكبير محط أنظار الشركات الاجنبية المستثمرة.

❖ عدم وجود ارادة موحدة لتنفيذ المشروع على المستوى المحلي .

2- التحديات الخارجية : وتتمثل بالاتي (مونس ، 2014 : 73).

- ❖ الوضع السياسي المضطرب في المنطقة .
- ❖ احساس دول الجوار بالضرر وخاصة مصر والإمارات والكويت وإيران .
- ❖ عدم وجود ثقة بالمنظومة الوطنية العراقية مما يدفع الشركات بالتردد للاستثمار فيه .
- ❖ ان انشاء ميناء مبارك الكويتي يعد التحدي الاكبر الذي يواجه ميناء الفاو الكبير .

ثانياً : القناة الجافة Dry Canal

القناة الجافة ممكن ان تكون عنصراً مهماً وفعالاً في تطوير مستقبل العراق، فأن تطبيق مشروع القناة الملاحية يجب ان يتجاوز ليس فقط الصعوبات غير المعلقة به، وان يكون مرتبطاً ليس فقط بالمبلغ والإمكانات الاقتصادية المتاحة (حوالي 7 مليارات دولار امريكي) ، بل يجب ان يكون مرتبطاً ايضاً باستقرار الوضع السياسي والامني ، ويتطلب ايضاً تحرير التجارة والاقتصاد ، بشكل جوهري وأساسي والاهم من ذلك كله ، هو التنسيق والتعاون ما بين الدول المشاركة، مع الاخذ بنظر الاعتبار اذا طرأ أي تداخل على مخطط شبكة السكك الحديد العراقية .

فأن البنية التحتية المخصصة ستنفذ في الدول المجاورة (تركيا وسوريا) ، ويعرف مشروع القناة الجافة بأنه عبارة عن خط السكك الحديدية الواصل من موانئ العراق في الجنوب الى الحدود السورية في ربيعة وبطول (1120) كم، مخترقاً الاراضي السورية حتى المنفذ الحدودي التركي (نصيبين) مع سوريا وبطول (83) كم ، ثم يرتبط هذا الخط مع الشبكة العالمية للسكك داخل الاراضي التركية ، ويمكن تقسيم القناة الجافة الى نوعين اولهما النقل بالسكك الحديد.

وتبرز أهميته من خلال نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة ، وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى ويخطط للقناة الجافة ان ينفذ خط سكك حديد مزدوج بطول أجمالي (1510) كم منها (920) كم في العراق، وهو يمثل نسبة (61%) من الطول الأجمالي لها ، كما يخطط أن تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو الى البحر الأبيض المتوسط نحو (54) مليون طن سنوياً كمرحلة أولى لغاية 2028 ، ثم تزداد في المرحلة الثانية الى (70) مليون طن لغاية 3038 .

ثانيهما النقل البري بالسيارات، ويعد النقل البري بالسيارات من أكثر أنماط النقل استخداماً لسعة أراضي العراق وضيق الجبهة البحرية ومحدودية الاتصالات عبر السكك ، لذلك يتطلب الأمر تحسين اداء الطرق التي تربط العراق بالدول المجاورة ونصب محطات الوزن عند المنافذ الحدودية، كما أن الامر يتطلب تكثيف الجهود لتعزيز محاور الطرق للشبكة الداخلية لربط المنافذ الحدودية فيما بينها والاهتمام بالطرق الدولية الحولية لضمان عدم دخول المرور النافذ وخاصة الشاحنات الى المدن (مصطفى ، 2011 : 19).

وتبرز أهمية القناة الجافة من خلال تقليص المسافات البحرية وتخفيض كلفة النقل، أي يمكن للعراق أن يعمل على ربط القناة الجافة بميناء الفاو الكبير بسكك حديد وإعادة تأهيل سكك الحديد، وإدخال قطارات حديثة وسريعة ورفع التجاوزات عن الاراضي والخطوط التابعة للسكك، حيث أن ذلك سيعزز الاقتصاد العراقي ويحول العراق الى معبر بين الشرق والغرب، كما سيؤدي الى تطوير الجانب السياحي والثقافي والأثري والتي تعمل على جذب السواح من كافة انحاء العالم وكذلك فأن هذه القناة سوف تؤدي الى توسيع حجم

المبادلات التجارية والسلعية وتوفير مئات الآلاف من الوظائف (الحجاج، 2017: <https://al-aalem.com>).

ان فكرة القناة الجافة هي عملية ربط عبر الطرق البرية والسكك الحديدية بين ميناء في جنوب العراق مع موانئ البحر الابيض المتوسط ، واذا اخذنا بالحساب الطاقة الاحتمالية لحركة مرور السفن في عام 2010 يعني 247 مليون طن واثنان من فرضيات النسبة المئوية المرجحة : الحد الأدنى: 15% التوقع الحقيقي: 25%، عند الاطنان التي بإمكانها استخدم القناة الجافة تتراوح ما بين 35 و 60 مليون / طن ، سنة وهكذا حتى 200 قطار/ يوم (300 يوم عمل في السنة وبعدها 1,000 طن للقطار الواحد)، أي يمكن القول أن موقع العراق الاستراتيجي مؤهل لعملية ربط الشرق الاقصى مع أوروبا وأن أهم عنصر في عملية النقل يؤخذ بنظر الاعتبار الكلفة (مصطفى ، 2011 : 30).

ومن خلال الجدول رقم (7) تتبين كلفة النقل عبر القناة الجافة وقناة السويس، أن كلفة السفن الكبيرة أكبر بسبب الكلفة العامة للسفن وكلفة التشغيل ولكن بسبب كونها أكبر سعة في نقل الحاويات لذلك تكون الكلفة الكلية أقل للحاوية، حالياً كمية المناولة عن طريق قناة السويس (540) مليون طن/ سنة والقسم الآخر من التجارة العالمية عن طريق جنوب أفريقيا مما يظهر أن امكانات قناة السويس أقل من الاحتياط العالمي لمرور السفن ومن خلال خطة النقل الشامل ودراسة امكانيات الموانئ في جنوب العراق والطرق البرية والسكك يكون ميناء البصرة الكبير بحدود (90) مليون طن / سنة وهذه الطاقة أكبر من احتياجات العراق حيث من المتوقع أن يكون احتياج العراق (54) مليون طن/ سنة في المرحلة الاولى لأشياء الميناء عام 2020 وتكون الطاقة بحدود (70) مليون طن/ سنة في المرحلة اللاحقة فضلاً عن عمليات اعمار الموانئ الحالية هناك في مشروع القناة الجافة عنق الزجاجة يتطلب تطوير الربط مع سوريا والربط مع الاردن مع الزرقاء وبناء سكك جديدة مزدوجة من ميناء البصرة الى موانئ البحر الابيض المتوسط، وعلى الفرض ان الخط البري المزدوج من الخليج العربي الى البحر الابيض المتوسط بحدود (50) مليون طن/ سنة في المرحلة الاولى وزيادته ليصل الى (70) مليون طن/ سنة، ومن خلال زيادة الطلب المتوقع والاهتمام بالقناة الجافة يكون مقدار التجارة العالمية المطلوبة بحدود (170-180) مليون طن/ سنة وهذا أكبر من الطاقة الاستيعابية للمشروع ، وهناك عامل آخر يجب أن يؤخذ بنظر الاعتبار حول قناة السويس ان الزيادة في القناة من 2002 بحدود 24% للوصول الى (544) مليون طن/ سنة في عام 2003 والزيادة في المناولة بين البحر الابيض المتوسط الى اسيا من عام 2002 الى عام 2003 (6%) والمناولة من اسيا الى البحر الابيض المتوسط (19%) من عام 2002 الى عام 2003 ، كما ان طاقة القناة الجافة بصورة عامة أقل من طاقة قناة السويس ولكن طاقة قناة السويس الاستيعابية لها حدود للربط 0 بين الشرق الاقصى و أوروبا (محمد، 2011 : 63-64).

جدول (7) كلف النقل عبر القناة الجافة مقارنة مع قناة السويس

الوحدات	القناة الجافة (دولار)		قناة السويس (دولار)
	سفن صغيرة	سفن كبيرة	
كافة المناولة	60 (4) نقلة	60 (4) نقلة	30 (21) نقلة
تعريف نقل			90
كافة السلامة	1049	546	1282
كافة الانتظار في الميناء	170	114	85
صيانة القناة	172	172	
سكك حديد	135	135	
كافة تشغيل القناة	332	332	
كافة عمليات شحن	187	132	275
المجموع	2108	1492	1774

المصدر : صالح هادي محمد ، أهمية انشاء ميناء الفاو الكبير ، ندوة ميناء الفاو

الكبير، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، 2011 ، ص 63 .

هناك كثير من الشكوك بعدم مقدرة العراق على انجاز القناة الجافة مما أظهرت عدة تحديات حول مشروع القناة الجافة يمكن توضيحها بالاتي:

1- الطريق البري في اسرائيل من ايلات الى أشدود ويتم النقل عبر هذا الطريق بالحافلات ، اذ يتم نقل الحاويات في الزمن (6-12) ساعة، الا ان الشركات العامة في الشرق الاوسط لا تستخدم هذا الطريق لاعتبارات اقتصادية وسياسية (جلال ، 2013 : 9) .

2- اعلنت السعودية في 2015/12/10 عن انشاء قناة بحرية تربط الخليج العربي مع البحر الاحمر عبر الصحراء، من أجل افضال مشروع القناة الجافة، اذ تقدر تكلفة إنشائها (50) مليار دولار ويتوقع ان تصل إيرادات هذه القناة الى 48 مليار دولار سنوياً في حين ان إيرادات القناة الجافة العراقية لو نفذت ستصل إيراداتها الى 65 مليار دولار وكلفة إنشائها لا تتجاوز 18 مليار دولار أي اقل من نصف قيمة انشاء القناة السعودية البحرية وعليه لا توجد جدوى اقتصادية من انشاء القناة السعودية البحرية

(المشهداني، 2016 : 7) .

3- الجسر القاري الأورو- اسيوي: وهو ما يطلق عليه طريق الحرير الجديد نتيجة القصور في البنية الاساسية للنقل بأنواعه كافة، كذلك التشريعات التي تختلف من دولة الى أخرى والاجراءات المضيق للوقت بالنسبة للحدود السياسية بين الدول الأورو- اسيوي، ولتذليل تلك العقبات قامت الامم المتحدة بالتعاون الاقليمي من اجل تنمية روابط النقل بين اوروبا واسيا بوضع مشروع مشترك موضع التنفيذ لدعم الامم المتحدة وكانت المرحلة الاولى 2006/2002، وهذا المشروع عبارة عن سلسلة من الخطوط البرية وسكك الحديد تربط ميناء ليانينجيانج Liaynyngang الصيني الواقع على بحر الصين بالمحيط الهادي بميناء روتردام الهولندي في أوربا ، ويهدف الى تسهيل وتشجيع التجارة والسياحة في دول اسيا واوروبا، لكن يعترض تنفيذ هذا المشروع مجموعة من التحديات أهمها التكلفة الباهظة للمشروع فضلاً عن المشكلات السياسية مثل التنافس الايراني التركي حول

جمهوريةات اسيا الوسطى والصراع الهندي الباكستاني حول كشمير والكثير من المشكلات الامنية والفنية التي تتعلق بربط خطوط سكك الحديد بعضها ببعض ما بين الدول على امتداد الجسر القاري (الموسومي وزينب ، 2019 : 20-29).

4- القناة الجافة في مصر: من خلال انشاء خط سكة حديد داخل سيناء ماراً فوق قناة السويس الى رفح ليتصل بشبكة حديد اوروبا عن طريق لبنان وسوريا وتركيا، وكذلك سيكون هناك ربط سكك حديد ما بين مصر ودول المشرق العربي ودول المغرب العربي، وبما ان قناة السويس ستؤدي دوراً أساسياً في تفعيل التبادل التجاري ما بين الدول العربية، لكن نقل أي بضاعة عبر قناة السويس الى شمال اوروبا تحتاج أكثر من شهر ابحار في السفينة والمرور بمناطق القرصنة البحرية الخطرة في الصومال مما يؤدي الى دفع أجور باهظة لتعريفه المرور عبر قناة السويس، وهذا سيؤدي أيضاً الى زيادة تكلفة العبور في قناة السويس بسبب زيادة مبالغ التأمين وكذلك زيارة الحاجة الى أنظمة وأفراد امن، إذ قدرت الزيارة في التكاليف نتيجة القرصنة بين (100-115) الف دولار أمريكي لكل رحلة ، وأخيراً ان ما يميز القناة الجافة العراقية هو ان نقل البضائع من دول الخليج العربي الى اوروبا أو بالعكس فلا يستغرق أكثر من سبعة ايام وعليه سيكون النقل اسرع واقل كلفة وأكثر اماناً (الجزائري، 2017 : 97).

لذلك لا بديل لدول الخليج وإيران في نقل بضاعتها الى دول اسيا وأوروبا سوى الموانئ العراقية ومن القناة الجافة كونها أسرع وأقصر وأقل كلفة وأكثر اماناً. وخلاصة القول من خلال بيانات الجدول (8) التي تعكس تلك المؤشرات التي توضح عدد السفن القادمة الى الموانئ العراقية فقد بلغت في عام 2015 (2004) سفينة وهي محملة بالبضائع المستوردة التي بلغت (15157) الف طن، في حين بلغت عدد السفن الغادرة من الموانئ العراقية (279) سفينة وهي محملة بالبضائع المصدرة والتي بلغت (1844) الف طن لتحقيق إيرادات بلغت (336.1) مليار دينار، في حين بلغت عدد السفن القادمة الى الموانئ العراقية في عام 2018 (2044) سفينة وهي محملة بالبضائع المستوردة والتي بلغت (17898) الف طن، أما عدد السفن الغادرة للموانئ العراقية فقد بلغت (995) سفينة وهي محملة بالبضائع المصدرة والتي بلغت (10456) الف طن لتحقيق إيرادات بلغت (453.3) مليار دينار. وعيه لابد من الاسراع بإنشاء ميناء الفاو الكبير فإنه مطلب جماهيري وقومي لما له دور كبير في تنمية ورفاهية الاقتصاد العراقي .

جدول (8)

المؤشرات الرئيسة للشركة العامة للموانئ العراقية للمدة (2015 – 2018)

الفقرات	وحدة القياس	2015	2016	2017	2018
عدد السفن القادمة للموانئ العراقية (لنقل البضائع)	عدد	2044	1891	2049	2044
كمية الضائع المستوردة	الف طن	15157	16068	17029	17898
عدد السفن المغادرة من الموانئ العراقية	عدد	279	312	537	995
كمية البضائع المصدرة	الف طن	1844	2060	5200	10456
مجموع الايرادات	مليار دينار	336.1	335.2	420.2	453.3

المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء – مديرية إحصاءات النقل والاتصالات .

الاستنتاجات : Conclusions

لقد تم التوصل إلى العديد من الاستنتاجات التي تتعلق بفرضية البحث، فضلاً عن استنتاجات أخرى أهمها:

- 1 – يعد التعامل مع السفن الكبيرة ضرورياً لتعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية وتحقيق الجدوى الاقتصادية من إنشائها وتشغيلها .
- 2 – سيتسبب إنشاء ميناء مبارك في هذا الموقع، وفي كل الحالات المحتملة الممكنة، في إحداث تأثيرات سلبية في ميناء الفاو الكبير وكما يأتي:
- أ – إذا ما تسبب ميناء مبارك الكويتي في تضيق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى موقع مشروع ميناء الفاو الكبير، فإنه سيكون بمثابة إجهاض لهذا المشروع، وسواءً أنه تسبب في تضيق على السفن الكبيرة بصورة خاصة، أم على جميع أنواع السفن، كما أنه سيشل نشاط الموانئ الحالية إذا ما كان التضيق على حركة السفن بصورة عامة، وسيكون ذلك التأثير محدداً فيما لو اقتصر التضيق على السفن الكبيرة.
- ب – إذا لم يتسبب إنشاء ميناء مبارك الكويتي في تضيق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى موقع مشروع ميناء الفاو الكبير، فتكون له تأثيرات سلبية أيضاً في مشروع ميناء الفاو الكبير وسائر موانئ العراق الأخرى وسيشمل ذلك التأثير السلبي ميناء مبارك أيضاً. وتعود هذه التأثيرات السلبية إلى ضيق قناة عبد الله واحتوائها على ممر ملاحي واحد، وسيكون هذا الممر الملاحي مشتركاً بين السفن الموجودة إلى المغادرة من ميناء مبارك وموانئ العراق، فيؤدي إلى ازدحام واحتكاك مباشر بين تلك السفن، والذي يتسبب في إعاقة حركتها وتأخيرها، مما يترتب عليه الإضرار بكفاءة أدائها كانهخفاض إنتاجها وارتفاع تكاليف الرحلة واختلال مواعيد الوصول والمغادرة، وبالتالي الإساءة إلى سمعة الشركات الملاحية المنظمة لها في السوق .
- كما أن ذلك سينعكس سلباً على كفاءة أداة الميناء، إذ إنه يتسبب بخفض الإنتاجية وارتفاع التكاليف، وسيؤدي ذلك إلى إضعاف قدرته التنافسية وعزوف الشركات الملاحية حسنة السمعة عن التعامل معه وبالتالي سوف يفقد الجدوى الاقتصادية لإنشائه .
- 3 – يمكن أن يكون لإنشاء ميناء مبارك تأثيرات ايجابية في موانئ العراق بصورة خاصة ، وفي اقتصاده بصورة عامة، وتكون هذه الحالة بافتراض تغيير موقع الميناء بعيداً عن قناة خور عبد الله، وتنشأ هذه التأثيرات الايجابية من إمكانية قيام ميناء مبارك في هذه الحالة بدور المكمل لموانئ العراق، إذ أن الطلب الكامن على خدمات موانئ العراق يفوق طاقاته الاستيعابية، ولا سيما لتجارة الترانزيت وسيتيح إنشاء ميناء مبارك للعراق إمكانية استغلال موقعه الجغرافي لنقل التجارة بين الشرق والغرب.
- 4 – من خلال معطيات الواقع ومقارنتها بالبيدهيات المعقدة في أدبيات النقل البحري، يبرز تبرير وتفسير واحد لاختيار الموقع الحالي لميناء مبارك، ويتمثل بالعمل على جعله البوابة الرئيسية لتجارة العراق الخارجية المتنامية وتجارة الترانزيت كبديل (وليس مكمل) عن موانئ العراق، وسيكون مستقبل موانئ العراق إلى الزوال.
- 5- تعد صناعة النقل ومن ضمنها اقتصادات الموانئ من القطاعات الاقتصادية المهمة في مجالات التنمية الاقتصادية الشاملة كونها .

- ❖ العمود الفقري للهيكل الاقتصادي للدولة لما لها من دور فعال في زيادة وتائر التنمية الاقتصادية لجميع القطاعات.
- ❖ وسيلة لزيادة الانتاج وتحسين نوعيته وتوسيع السوق وتقليل التكاليف الانتاجية للصناعات المختلفة .
- ❖ وسيلة لنقل الثقافات المختلفة وبناء الحضارات .
- ❖ تحقيق الايرادات من العملات الاجنبية والذي ينعكس ايجابياً على ميزان المدفوعات.
- ❖ تشغيل العمالة الوطنية الفنية وغير الفنية وتدريبها .
- 6- ان انجاز مشروع الفاو الكبير سوف يعيد الاهمية الاستراتيجية للعراق كجسر ارضي يربط الشرق بالغرب، والتي افتقدها بعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح وفتح قناة السويس.
- 7- سوف يحقق انجاز مشروع الفاو الكبير مكاسب اقتصادية وسيادية للعراق من خلال تقليل اعتماده على موانئ دول الجوار.
- 8- ان خطط التنمية الحالية لم تتضمن السياسات والاستراتيجيات المطلوبة لتطوير الموانئ العراقية بمستوى التقدم التكنولوجي للموانئ العلمية المتطورة .
- 9- ان وجود القناة الجافة سيعمل على تقليل تكاليف النقل عبر موانئ العراق ويساعد على جذب المزيد من شركات الملاحة العالمية عبر تقليل رحلات العودة الفارغة، واحتماليه بدرجة كبيرة حصول السفن المغادرة على شحنات معدة للنقل وبصورة مستمرة في الموانئ العراقية، أي سيتيح للسفن القيام برحلات منتجة ذهاباً وإياباً مما يؤدي الى انتعاش الحركة التجارية في الموانئ العراقية .

التوصيات : Recommendations

في ضوء الاستنتاجات التي خرج فيها البحث ولغرض إيجاد الحلول لمشكلة إنشاء ميناء مبارك في قناة خور عبد الله والحد من تأثيراته السلبية في موانئ العراق نوصي بما يلي:

- 1 – السعي الجاد والمدرّوس لتثبيت الحدود المائية مع الكويت وإيران (والتي تعيش حالة التقزم سواء على صعيد ترسيم الحدود الوصفية، أو بسبب التغيرات الجغرافية الطبيعية المستمرة) بما يضمن الحفاظ على المنفذ البحري الضيق الوحيد للعراق، ورفع سقف الاهتمام بهذا الموضوع، وعلى الأصعدة كافة، بما يتناسب مع خطورته الانية والمستقبلية.
- 2 – يجب الإسراع في بناء ميناء الفاو الكبير في الموقع المخطط له على مدخل خور عبد الله ، إذ أن ذلك سيساعد كثيراً في حفظ العراق بحقه في الملاحة البحرية في هذه القناة، وإجهاض اي محاولة لعرقلة تلك الملاحة حسب القرار الأممي 833 لعام 1993. إذ تحاول الكويت من خلال إنشائها ميناء مبارك تثبيت واقع جغرافي عند حدودها المائية مع العراق ، مستغلة بذلك الوضع المشوش للعراق، ولن يشكل إنشاء العراق موانئ على قناة خور عبد الله إعاقة لحركة السفن لأي بلدان أخرى، وذلك كون الممرات الملاحية فيها تؤدي إلى موانئ العراق فقط .

- 3 – بعد أن ثبت من خلال هذه الدراسة أن وجود ميناء مبارك في موقعة الحالي سيتسبب في إصابة موانئ العراق الحالية بالشلل ، وإجهاض مشاريع الموانئ المستقبلية ، فإن ذلك يحتم على العراق السعي لتغيير موقعة الحالي وبشتى الوسائل قبل أن يكتمل ويصبح أمراً واقعاً.

4 - توعية أفراد المجتمع العراقي بشرائحه كافة، وعبر كافة وسائل الإعلام المتاحة كافة بأن المنفذ البحري للعراق، والمخاطر المترتبة على فقدانه، وكونه سيؤثر وبدرجه كبيرة على الدخل القومي ومن ثم الدخل الفردي وقوتهم اليومي دون استثناء سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كما انه سيؤثر على الفرص الآنية والمستقبلية لنهوض القطاعات الاقتصادية كافة، وبالتالي مستوى رفاهية الأفراد. إن فهم الأفراد لهذا المعنى يعد جزءاً من المسؤولية، ويشكل بحد ذاته ضغطاً على كل من صاحب القرار في العراق وكذلك في الكويت لاتخاذ القرار المناسب، كما سيعطي ذلك أي قرار حازم يتخذه بهذا الشأن زخماً أقوى وتأثيراً أكبر.

5- العمل على اعطاء أهمية كبرى للموانئ العراقية في اقتصادات التنمية من خلال التطوير والتحديث وتخصيص المبالغ المطلوبة لتنفيذ المشاريع الاستراتيجية وبضمنها انشاء مشروع ميناء الفاو الكبير.

6- توجيه وتشجيع الاستثمارات وخلق مناخ استثماري بموجب قانون الاستثمار الذي تم اقراره في مجلس النواب باتجاه بناء موانئ حديثة وانشاء ارصعة جديدة كونها تحتاج الى تخصيصات مالية عالية.

المصادر : references

- 1 - خالد يحيى احمد، الكويت ومحاولة استعادتها في التاريخ المعاصر، الطبعة الأولى، منشورات دار الحكمة للنشر، بغداد، 1993.
- 2 - وليد حمدي الاعظمي، الكويت في الوثائق البريطانية (1752 - 1960)، دار رياض الريس، لندن، 1991.
- 3 - عبد الوهاب القصاب، مجموعة المعاهدات والتعهدات والسنوات ذات العلاقة بالهند البريطانية والخليج والجزيرة العربية، بيت الحكمة، بغداد، 2001.
- 4 - خالد يحيى احمد، مصدر سابق.
- 5 - طارق نافع الحمداني، الكويت ما بين القرن السادس عشر والقرن الثامن عشر، الحقيقة التاريخية العراقية الكويتية، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1990.
- 6 - عبد العزيز رمضان علي الخطابي، ميناء مبارك وأثره في حق العراق بالملاحة البحرية، مجلة الراافدين للحقوق، المجلد (14)، العدد (51)، السنة السادسة عشر، 2011.
- 7 - نفس المصدر السابق.
- 8 - نفس المصدر السابق.
- 9 - محمد راضي جعفر، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصادية الخليجي، العدد (24)، 2013.
- 10 - اشرف عرفان ابو مجارة، ادماج قرارات مجلس الامن الصادرة طبقاً لميثاق الامم المتحدة وتنفيذها في النظم القانونية للدول الاعضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 11 - نفس المصدر السابق.
- 12 - مصطفى عبد القادر النجار و محمد البكاء، الكويت عراقية (دراسة وثائقية / تاريخية / سياسية)، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 1991.
- 13 - د. عامر عبد الفتاح الجومرد، تدخل الامم المتحدة في شؤون الدول، مجلة الراافدين للحقوق، كلية

- الحقوق / جامعة الموصل ، العدد (3) ، 1997 .
- 14 - عبد العزيز لرمضان علي الخطابي ، مصدر سابق.
- 15 - طالب حسين حافظ ، ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية الكويتية ، مجلة دراسات دولية ، جامعة بغداد ، بغداد ، العدد (53) ، 2012 .
- 16 - نفس المصدر السابق .
- 17 - بان علي حسين المشهداني ، واقع اداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون والعراق (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى كلية الادارة والاقتصاد جامعة البصرة ، بصرة ، 2009 .
- 18 - جعفر عبد الامير الحسيني وهاشم مرزوك الشمري ، تأثيرات نشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير ، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية ، جامعة المستنصرية، بغداد، العدد (30)، السنة التاسعة ، 2011 .
- 19 - د. احمد الرشدي ، الكويت من الامارة إلى الدولة، دراسة نشأة الكويت وتطوير مركزها القانوني وعلاقاتها الدولية ، دار سعاد الصباح للنشر ، الكويت، 1993.
- 20 - محمد راضي جعفر، مصدر سابق.
- 21 - الامانة العامة لجامعة الدول العربية وآخرون، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ابو ظبي، الامارات العربية المتحدة، 2004 .
- 22 - محمد راضي جعفر، مصدر سابق.
- 23 - د. مالك دحام الجميلي ود. لمياء حسن الكناني ، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد ، بغداد ، العدد (52) ، 2012 .
- 24 - نفس المصدر السابق.
- 25 - سعد السماك، الكويت تبدأ عملياً بإغلاق ممر العراق البحري ، جريدة الصباح ، 2011 / 10 / 20
- متاح على شبكة الانترنت <http://www.hadj.7.akadaryeo.com/topas31.tq>
- 26 - قاسم علي عذيب البادلي، الموانئ العراقية وأثرها في القوة الدولية ، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية التربية ابن رشد - جامعة بغداد ، بغداد ، 2010 .
- 27 - احلام احمد عيسى ، ميناء مبارك وانعكاساته على العلاقات العراقية - الكويتية ، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، بغداد ، العدد (47) 2014 .
- 28 - نفس المصدر السابق .
- 29 - نفس المصدر السابق.
- 30 - عامر محسن العامري ، ميناء مبارك والامن في الخليج العربي ، مجلة كلية التربية الاساسية، جامعة المستنصرية ، بغداد ، العدد (75) 2012 .
- 31 - د. مالك دحام الجميلي ود. لمياء حسن الكناني ، مصدر سابق .
- 32 - ميناء الفاو ميت سريراً بحكم البرلمان ، صحيفة المستقبل العراقي، 2012 / 12 / 26
- 33 - د. مالك دحام الجميلي ود. لمياء حسن الكناني ، مصدر سابق .
- 34 - عبد العزيز رمضان علي الخطابي، مصدر سابق.
- 35 - كاظم فنجان الحمامي، حافظوا على حدود العراق البحرية، متاح على شبكة الانترنت .

www.nasiviyah.ara.org

36 – عبد العزيز رمضان علي الخطابي، مصدر سابق.

37 – عامر عبد الجبار، ميناء مبارك عمل استفزازي ، متاح على شبكة الانترنت.

www.albauaba.com

38 – جعفر عبد الامير الحسيني وهاشم مرزوك الشمري ، مصدر سابق .

39-د.مهدي الحافظ، تحديات النمو الاصلاح الاقتصادي في العراق، متاح على شبكة الانترنت. www.iraqalnews.dk

40- ثائر علوان محمد، آراء الباحثين حول ميناء مبارك وأثره في السوق والاقتصاد العراقي، مركز بحوث السوق وحماية المستهلك، جامعة بغداد، بغداد، متاح على شبكة الانترنت www.mracpc.uobaghdad.edu.iq/article

show.aspx

41 – د. مالك دحام الجميلي و د. لمياء محسن الكناني، مصدر سابق.

42 – فرات الناصري ، ثلاثة مشاريع لإنشاء ميناء البصرة، العراق الكبير، متاح على شبكة الانترنت.

www.mawtani.com

43 – د. مالك دحام الجميلي و د. لمياء محسن الكناني ، مصدر سابق.

44- علاء ناصر الكولي ، العلاقات العراقية الكويتية أزمة الحضور وغياب السيادة ، متاح على شبكة الانترنت.

www.sutur.com

45 – جريدة الانباء ، العدد 9802 ، الكويت ، 2010 .

46 – عبد العزيز رمضان علي الخطابي ، مصدر سابق.

47 - جعفر عبد الامير الحسيني و هاشم مرزوك الشمري ، مصدر سابق.

48 – عبد العزيز رمضان علي الخطابي ، مصدر سابق.

49 – د. مالك دحام الجميلي و د. لمياء محسن الكناني ، مصدر سابق.

50 – محمد راضي جعفر، مصدر سابق .

51 - احلام احمد عيسى، مصدر سابق.

52 – سوسن صبيح حمدان، دراسة في جغرافية المدن – مدينة أبو الخصيب، رسالة ماجستير غير

منشورة مقدمة الى مجلس كلية الآداب – جامعة البصرة، 1997.

53 – وسناء محمد ابراهيم ، العلاقات العراقية الكويتية بعد عام 2003، مجلة قضايا سياسية ، العدد

(43 – 44) ، 2016 .

54- اصيل سلمان، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك، مجلس النواب العراقي ، دائرة البحوث

قسم البحوث، كانون الثاني 2019.

55-وزارة النقل العراقية www.motrans.gov.iq، والشركة العامة للموانئ العراقية www.scp.gov.iq

- 56-وزارة النقل العراقية www.motrans.gov.iq، والشركة العامة للموانئ العراقية www.scp.gov.iq
- 57- جمهورية العراق، وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية 2018- 2022 ،حزيران 2018.
- 58- انظر الى :
- د.نبيل جعفر الموسوي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير الالهية والموقع والتحديات ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، 2019، ص36-39، متاح على شبكة الانترنت
- [Http://iraqueconomists.net/ar/2019/02/16](http://iraqueconomists.net/ar/2019/02/16)
- نعمة العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن الاقليمي ، الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير ، جامعة البصرة، مركز دراسات الخليج العربي، 2011.
- 59- د.محمد زباري مونس، الالهية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة ، العدد18، 2014.
- 60- ثائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، وزارة النقل – الشركة العامة للموانئ العراقية، شعبة البحوث والدراسات 2011..
- 61- وسام الحجاج، القناة الجافة بين الطموح الاقتصادي والاهمال الحكومي، 2017، متاح على شبكة الانترنت <https://al-aalem.com>
- 62- ثائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، ندوة ميناء الفاو الكبير- أهميته الاستراتيجية وأفاق المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، 2011 .
- 63- صالح هادي محمد، أهميه إنشاء ميناء الفاو الكبير ، ندوة ميناء الفاو الكبير- أهميته الاستراتيجية وأفاق المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، 11 كانون الثاني 2011.
- 64- السيد حسين جلال ، أفاق التنمية لمنطقة السويس – رؤية مستقبلية ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات ، بعنوان قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ، 17-19 مارس 2013.
- 65- بان علي حسين المشهداني ، الدور المستقبلي للموانئ العراقية – حالة تشغيل ميناء الفاو الكبير ، بحث القي ضمن الندوات العلمية ، جامعة البصرة ، 2016.
- 66- د.نبيل جعفر الموسوي وزينب حسين ابراهيم ، موقع العراق على طريق الحرير الدولي التحديات والمكاسب المحتملة، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة، العراق، البصرة ، 2019.
- 67- حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة، رسالة ماجستير، غير منشورة، البصرة، جامعة البصرة، 2017.

The expected developmental impacts of the construction of the Grand faw port and the implications of establishing Mubarak Port

Mohammed Hassan Auda

Lecturer – College of Administration and Economics
University of Basrah

Abstract:

The construction of Mubarak Seaport will negatively influence on the Iraqi economy due to its associated position with the Grand Faw seaport project, which will be constructed within a narrow sea lane, namely Khour-Abdullah that is lead to Umm-Qasr seaport as an existed port since 70 years. However, The Grand Faw seaport will lose about 60 percent of its economic value to the Iraqi economy. In addition, the shallow water in Umm Qasr seaport will restrict it and let it only receives small ships.

Therefore, Mubarak seaport in Kuwait is considered a biggest challenge faced by the Iraqi economy and politicians alike. It could negatively affect the relationship between Iraq and Kuwait, and lead to serious results regionally and internationally. Hence, Kuwait must take into consideration the international principles and criteria represented by international agreements and the general principles of the International Security Council. Thus, the Iraqi economy is faced disadvantages caused by Mubarak Seaport. Based on that, this paper investigates the suitable solutions between the two countries, Iraq and Kuwait that can lead to end the conflict in a peaceful way.