

استراتيجية التنافس المستقبلية للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك - دراسة حالة

م.د. مصطفى عبدالرسول احمد

مديرية تربية محافظة بابل

alkafajimustafa8@gmail.com

مستخلص البحث:

ان لمنطقة الخليج العربي اهمية خاصة لدى الدول الكبرى, وتشكل محورا في الصراع الدولي حيث تمثل منطقة التقاء الطرق بين قارات العالم القديم (اسيا, افريقيا, اوروبا), وممرًا يسيطر على اهم المضائق الدولية التي تتحكم بنقل النفط وهو مضيق هرمز الذي يرتبط بخليج عدن ثم البحر العربي الذي يلتقي بالمحيط الهندي شرقا, لذا يعد الخليج العربي البوابة الوحيدة للموانئ العراقية التي يطل عبرها للعالم, والمنفذ المباشر لتجارته الخارجية مع السوق العالمية, لذلك جاء هذا البحث الى بيان اهمية موقع الموانئ العراقية لاسيما ميناء الفاو الكبير والدور الاقتصادي والاستراتيجي فضلا عن بيان موقع ميناء مبارك الكويتي والذي يشكل مشكلة كبيرة للملاحة العراقية, ومعرفة تأثير هذا المشروع على موانئ العراق المقامة على خور عبدالله, وعلى اهم الخطط الاستراتيجية للموانئ العراقية المتمثلة بمشروع ميناء الفاو الكبير اذ سيشكل مشكلة اخرى لأنه يهدد حقوق العراق الملاحية ومصالحه الاقتصادية. تألف البحث من ثلاثة مباحث حيث جاء في المبحث الاول الاهمية الجغرافية لموقع مينائي الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي في الخليج العربي, اما المبحث الثاني يوضح الاهمية الاستراتيجية لمينائي الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي, في حين المبحث الثالث يبين صراع الموانئ في الخليج العربي واهمية ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي في هذا الصراع.

كلمات مفتاحية: (استراتيجية, تنافس, الملاحة, الخليج العربي, ميناء الفاو الكبير, ميناء مبارك)

المقدمة : Introdection

تشغل منطقة الخليج العربي اهمية كبيرة في الميزان السياسي الدولي, وتأتي هذه الاهمية من استراتيجية الموقع الجغرافي, والذي يتوسط منطقة العالم القديم مما أدى الى تنافس الدول العظمى للسيطرة عليه منذ فترة مبكرة من التاريخ كما تتميز المنطقة بأهمية الاستراتيجية كونها تضم اكبر نسبة من احتياط النفط العالمي تقدر بـ (٥٦٢) مليار برميل سنة ٢٠٢٠, كما وتعد منطقة الخليج العربي سوقا مهما لمنتوج الدول الصناعية, ومجالا لاستثماراتها لغرض تحقيق الارباح, لذلك برزت اهمية المنطقة منذ القرن الخامس عشر كونها طريق تجاري مهم للسفن التجارية التي تسلك في ابصارها لنقل البضائع من الشرق الاقصى عن طريق بحر الصين مرورا بالهند في المحيط الهندي ثم بحر العرب, فالخليج العربي حتى رأسه الشمالي جنوب العراق, ومن هنا ومن هناك تنقل الحمولات عبر العراق الى سوريا لموانئ البحر المتوسط ليتم نقلها الى اوروبا, لذلك استمرت المنافسة من قبل القوى الدولية على منطقة الخليج العربي, حيث شهدت المنطقة الكثير من الاحداث والتطورات الاستراتيجية لاسيما في العقدين الاول والثاني من القرن الحادي والعشرين, اذ بدأت تظهر صراعات من نوع جديد بين الدول المطلة على الخليج العربي, وهو صراع الهيمنة على الملاحة البحرية التجارية, لاسيما بعد ما اعلنت دولة الصين

مشروعها الاستراتيجي " الحزام والطريق " جعلت كل دولة تعد عدتها للتنافس المستقبلي على الملاحة في الخليج العربي، ومن هذه الدول العراق، ودولة الكويت متمثلة بميناء الفاو الكبير، وميناء مبارك وهما محور البحث كدراسة حالة.

مشكلة البحث : Research Problematic

تأتي مشكلة البحث من خلال السؤال الآتي:

هل هناك تنافس استراتيجي لمستقبل الملاحة في الخليج العربي بين دولتي العراق والكويت من خلال إنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي؟

فرضية البحث :Hypothesis of Research

هناك تنافس استراتيجي لمستقبل الملاحة في الخليج العربي بين دولتي العراق والكويت من خلال إنشاء مشروع ميناءي الفاو الكبير وميناء مبارك لأجل الاتصال بمشروع الصين الكبير (الحزام والطريق) عن طريق الربط السككي بالقناة الجافة عبر الأراضي العراقية وصولاً إلى أوروبا .

منهجية البحث : Research Methodology

اعتمد البحث على أكثر من منهج في دراسة الموضوع إذ استخدم المنهج التحليلي الوصفي للمعرفة الدقيقة التفصيلية للمشكلة أو الظاهرة الجغرافية وتحليلها من خلال وصف أهمية موقع ميناءي الفاو الكبير وميناء مبارك وتحليل استراتيجي لمستقبل المنافسة حول الملاحة في الخليج العربي ، واعتمد أيضاً منهج تحليل القوة من خلال تحديد إمكانية كل دولة وقدرتها للمنافسة عن طريق انجاز مشاريعها وفق المواصفات العالمية والاندماج ضمن مبادرة الحزام والطريق.

أهمية البحث :Importance of Research

تأتي أهمية البحث من خلال تسليط الضوء على موضوع مهم له أبعاده الاستراتيجية للتنافس المستقبلي للملاحة في الخليج العربي (ميناء الفاو الكبير ،ميناء مبارك) وبيان أهمية ذلك التنافس لما يحققه من مكاسب سياسية واقتصادية في المنطقة.

هدف البحث :Search objective

يهدف البحث إلى إبراز أهمية الموقع الجغرافي لميناءي الفاو الكبير وميناء مبارك ودوره المهم في تحقيق المطالب المكانية محلياً وإقليمياً ودولياً من خلال تأثيره في اتجاهات النقل الدولي كونه جسراً أرضياً بين الشرق والغرب.

المبحث الأول

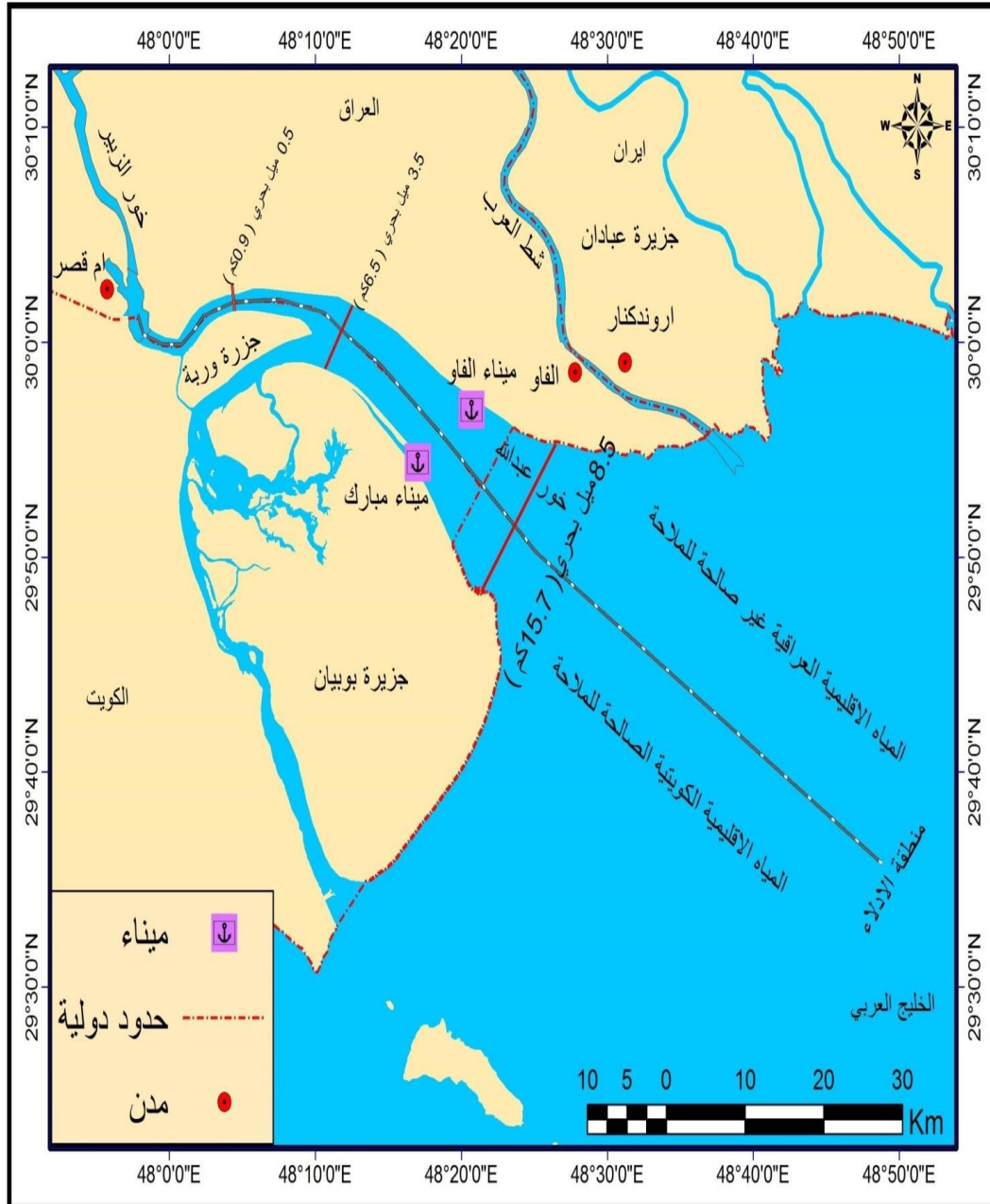
الأهمية الجغرافية لموقع ميناءي الفاو الكبير وميناء مبارك :

The geographical importance of the location of the great port of Faw and the port of Mubarak

يمثل الموقع القاري والبحري للوحدة السياسية من المواقع الجغرافية المهمة التي تبنى طبيعة العلاقات والمصالح السياسية والاقتصادية والتجارية بين الدول ، إذ إن موقع الاطلالة البحرية للعراق على الخليج العربي يبدأ من رأس البيشة وحتى ميناء ام قصر بساحل لا يتجاوز طوله (٣٦) ميل بحري أي ما يعادل (٥٨) كم (العبودي، الخريطة ودورها في تحليل المشكلات السياسية (الحدود المائية للعراق حالة دراسية)، ٢٠١٥، صفحة ٤٨) ، لذا يعد العراق من الدول شبه الحبيسة ، مقارنة بمجاله البري البالغ (٤٣٥،٥٢) كم^٢، بينما دولة مثل الكويت بلغت إطلالتها البحرية بساحل طوله (٤٩٩) كم رغم مجالها البري (١٧،٦٢٠) كم^٢ (العبودي، الخريطة ودورها في تحليل المشكلات

السياسية (الحدود المائية للعراق حالة دراسية)، ٢٠١٥، (صفحة ٤٨)، وبهذا هي دولة بحرية، ومع ذلك تزاحم العراق وتنافسه في اطلالته البحرية لاسيما بعد انشاءها مشروع ميناء مبارك قبالة ميناء الفاو الكبير تماماً إذ يقع الميناءين وفق الاحداثيات الفلكية على دائرتي عرض (٢٩,٥١° و ٣٠,٦٠°) شمالاً وخطي طول (٤٨,١٠° و ٢٥,٤٨°) شرقاً ينظر خريطة (١).

خريطة (1) الموقع الجغرافي لمينائي الفاو الكبير العراقي ومبارك الكويتي



المصدر: مصطفى كاظم ابراهيم التميمي، العلاقات المكانية للبيئة البحرية بالامن الوطني العراقي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٨، ص ١٢٩.

يقع الاول في الجزء الجنوبي الشرقي للعراق , في حين يقع الثاني في الجزء الشمالي الشرقي للكويت , والذي اعطى لهما اهمية جغرافية من حيث الموقع على الخليج العربي وكما يأتي :

أولاً : الاهمية الجغرافية لميناء الفاو الكبير في الخليج العربي :

The geographical importance of the great port of Faw on the Arabian Gulf

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 , وفقاً لوثائق وزارة النقل العراقية الى سنة ١٩٨٦ حينما تم اختيار الموقع في رأس البيشة من قبل بريطانيا لإنشاء منطقة تجارية بديلة لهونغ كونغ كونها تسلم الى الصين , وتشمل المخططات على انشاء ميناء عالي يحوي (١٠٠) رصيف مع مدينة تستوعب (٤٠٠٠٠٠) شخص , الا إن انشغال العراق في الحرب العراقية الايرانية آنذاك تم تأجيل المشروع بعد اكمال الدراسات الخاصة به , الا ان الواقع التجاري والاقتصادي الحالي للعراق جعل من تنفيذ المشروع ضرورة رئيسة , و ذلك للأسباب الآتية (الشمري و الحسيني، ٢٠١١، صفحة ١٧):

١- ان موانئ العراق الحالية لم تعد ملائمة للتعامل مع السفن الكبيرة سواء من حيث خصائصها , او سعة او اعماق الممرات الملاحية المؤدية اليها , وان تعاملها مع السفن الصغيرة سوف يرفع تكاليفها ويقلل من انتاجيتها , مما يضعف قدرتها على منافسة الموانئ المجاورة والقريبة .

٢- تزايد حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية لاسيما بعد متطلبات إعادة الاعمار والاستثمارات الاجنبية المباشرة سيما قطاع الطاقة من المعدات الثقيلة , والمستلزمات المستوردة , الامر الذي جعلها عاجزة امام تلك المتطلبات.

٣- تزايد الطلب على الخط التجاري عبر العراق لتجارة الترانزيت , اذ يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية , وبهذا تطلب انشاء ميناء كبير مفتوح على مياه الخليج العربي , مما يجعله اكثر قرباً للمنافذ البحرية الدولية , وتكون الاعماق في القناة الموصلة اليه , وعند الارصفة لا تقل عن (١٧,٥) متراً حتى تسمح له باستقبال السفن العملاقة التي ستؤدي الى انخفاض كلف النقل بحدود (١٠٠) دولار لكل طن على ان تطبق فيه كافة معايير النقل البحري , ويكون قادر على التعامل مع السفن الكبيرة بكفاءة عالية , وذلك لغرض تحقيق الهدف في تقليص الفجوة التراكمية في قدرة الموانئ العراقية التنافسية مع الموانئ القريبة المجاورة (الشمري و الحسيني، ٢٠١١، صفحة ١٨) .

أن موقع ميناء الفاو الكبير يعد من افضل المواقع المهمة في العالم , لاسيما اذا ما تم اتصاله مع القناة الجافة للعراق فانه سيقطع الزمن في التجارة والنقل بين الشرق وغرب آسيا وشرق افريقيا واوروبا من (٣٠) الى (١١) يوم , كما انه سيغير خريطة التجارة العالمية لان النقل عن طريق الميناء سيكون اسرع من النقل عن طريق قناة السويس (الجميل و الكنانى، ٢٠١٢، صفحة ١٥١) , ينظر خريطة (٢) .

خريطة (2) مسار السفن عن طريق ميناء الفاو الكبير وقناة السويس



المصدر : مالك دحام الجميلي ، لمياء محسن الكناني ، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك ، مجلة دراسات دولية ، جامعة بغداد ، العدد ٥٢ ، ٢٠١٢ ، ص ١٤٣ .

قدمت الشركات الايطالية المنافسة دراسة لاختيار موقع الميناء وهو الذي يقع قرب خور عبدالله في الجهة المقابلة لجزيرة بوبيان ، لأنه الموقع الانسب من بين المواقع المقترحة ، وذلك لقربه من الساحل ولسهولة الوصول اليه ، وسهولة حمايته ، وقصر طريق المواصلات البرية المؤدية اليه ، وبعده عن مواقع انابيب النفط ، وكذلك الخطوط الملاحية لنقلات النفط ، ولاستخدامه القناة الملاحية نفسها المؤدية الى ميناء ام قصر ، وخور الزبير ، كما ان هذا الموقع يكون في منطقة عراقية بالكامل ولا يحتاج الامر الى اية موافقات او تفاهات مع دول الجوار وكما يتطلب مشروع الميناء مساحات شاسعة للتحميل والتفريغ والخزن والخدمات الارضية ، وتستلم الانواع المختلفة من البضائع التي تمر خلاله وهكذا يفضل ان يكون الموقع على مقربة من ارض جافة وشبكات طرق وسكك حديد وكما يتطلب انشاء الميناء مياه عميقة لتواكب السفن العملاقة من الجيل الجديد ، مثال ذلك ، سفن البضائع الجافة (panamax) ، وسفن الحاويات (المرسومي و الجزائري، ٢٠١٩، صفحة ١٨)، ينظر جدول (١) .

جدول (١)

انواع وابعاد السفن التي يتوقع وصولها لموانئ العراق عند تشغيل ميناء الفاو الكبير

نوع السفينة	الحمولة الساكنة	طول السفينة	عرض السفينة	غاطس السفينة	عمق المياه عن الارصفة	عمق المياه على امتداد القناة
حاويات مغذيات - ١٠٠٠ - ٢٥٠٠	٣٣٠٠٠	٢٢٠	٣٠	١١,٥	١٥,٥	١٦,٥
حاويات بانمكس ٤,٣٠٠٠	٦٠٠٠٠	٣٠٠	٣٢,٢	١٣,٥		
حاويات بانمكس ١٠٠٠	١٢٠٠٠٠	٣٥٠	٤٣,٥	١٤,٥		

المصدر : نبيل جعفر المرسومي , حسين حيدر محمد الجزائري , ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات , مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي , ٢٠١٩ , ص ١٨, ١٩ .

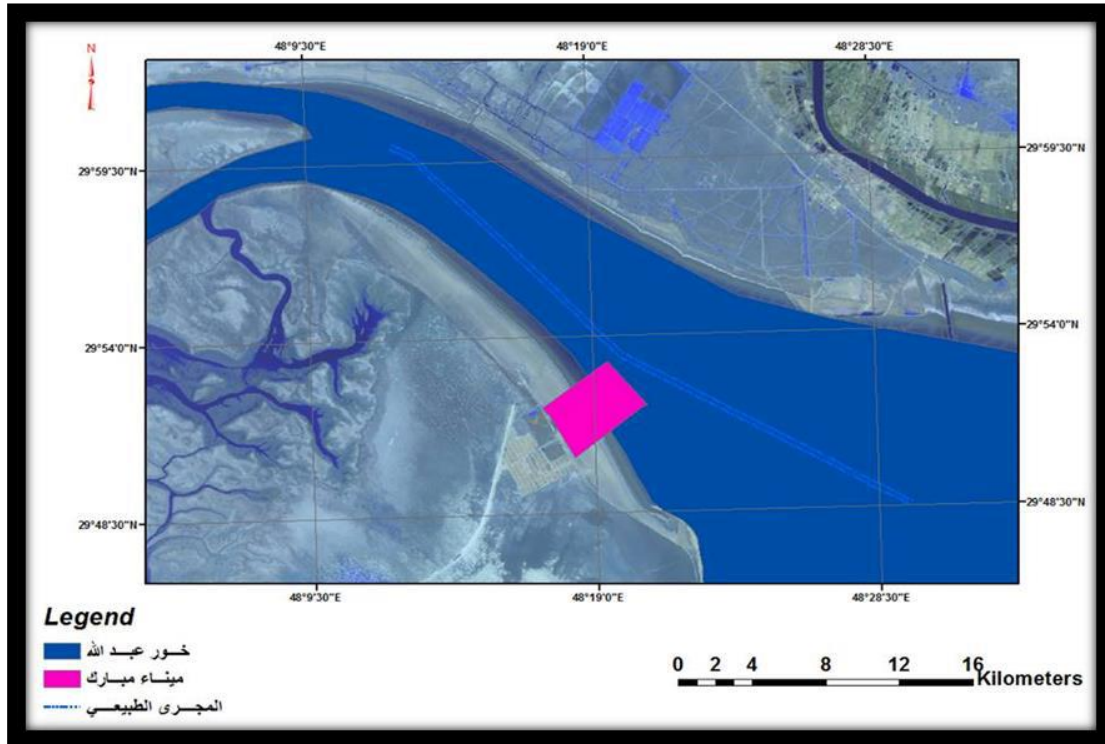
يبين الجدول انواع السفن المتوقعة وصولها الى الموانئ العراقية خلال الفترة المتوقعة التي تم عدها في التخطيط لميناء الفاو الكبير , اذ يلاحظ بأن السفن المتوقعة رسوها هي سفن حاويات التغذية ذات الاحجام الكبيرة التي تصل من ١٠٠٠-٢٥٠٠ حاوية, وسفن البانمكس للبضائع والصب , وبناء على ذلك سيكون العمق المطلوب للمياه الذي يتناسب مع غاطس تلك السفن في القناة (١٦,٥) م وعلى امتداد الممر الملاحي وعند الارصفة (١٥,٥) م.

ثانياً : الاهمية الجغرافية لميناء مبارك في الخليج العربي :

The geographical importance of Port Mubarak in the Arabian Gulf

يقع ميناء مبارك على الطرف الشرقي لجزيرة بوبيان الواقعة شمال دولة الكويت في الجزء الشمالي الغربي للخليج العربي , بين دائرتي عرض (٢٩,٣٤° و ٢٩,٥٩°) شمالاً وخطي طول (٤٨,٢٥° و ٤٨°) شرقاً , حيث يبلغ طول الجزيرة (٤٢) كم , وبعرض (٢٥) كم بمساحة (٨٩٠) كم^٢ (عبدالرضا و جاسم, ٢٠١٣, صفحة ٥٠) , يحدها من الشمال خور بوبيان الكويتي , الذي يقصل بينها وبين جزيرة وربة , ينظر خريطة (٣) , وهناك خلاف على ملكية جزيرة بوبيان , فضلاً عن جزيرة وربة بين العراق والكويت (عبدالرضا و جاسم, ٢٠١٣, صفحة ٥٠) .

خريطة (3) الموقع الجغرافي لميناء مبارك



المصدر: جواد صالح مهدي النعماني , تقييم جغرافي لاستراتيجية الامن القومي العراقي للعام 2007-2010, رسالة ماجستير (غير منشورة), كلية التربية للعلوم الانسانية , جامعة كربلاء , 2015 , ص 47.

تم اختيار موقع الميناء على منطقة البحر الاقليمي المقابلة لسواحل العراق ليتخذ الميناء موقعا في خاصرة مدينة الفاو , إذ سارعت الكويت لطرح المشروع بعد ان اثارت تصريحات بعض الساسة العراقيين بشأن تأجير جزيرة وربة او بوبيان لتكون منفذ بحريا للعراق , حيث تم طرح مشروع ميناء مبارك سنة ٢٠٠٤ , والذي تنفذه شركة (Hyundai) الكورية الجنوبية وبذلك رحب رجال السياسة والاقتصاد بفكرة المشروع وعلى رأسها نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية و وزير التنمية الكويتي احمد الفهد , الى ان المشروع ينضوي على اهداف كبيرة ويحقق تطلعات وآمال الشعب الكويتي وسيحول الكويت الى مركز مالي وتجاري على المستويين الاقليمي والعالمي , ويكون بمثابة جسر الاساس لتطوير جزيرة بوبيان والذي سيبدأ من خلاله النشاط الحيوي للجزيرة , وتحاول الكويت وفق مخطط المشروع الى ربط سكي مع العراق , وايران وتركيا .

ان الكويت تشيد ميناءها داخل ممر بحري ضيق يؤثر على ميناء الفاو الكبير وميناء ام قصر فقد اختارت الكويت موقع الميناء في اخطر واضيق نقطة في خور عبدالله , وبهذه الاشكالية فان قيام المشروع على مساحة كبيرة , من الخور وبطول (٤٢٠٠) م , وعرض (٢٨٥٠) م (النعماني, ٢٠١٥ , صفحة ٤٤) , يؤدي الى انحسار القناة الملاحية داخل الخور , والذي سيؤدي مستقبلا الى تزامم الناقلات البحرية في منطقة عنق ملاحي تعد من اخرج واطر المناطق الملاحية في العالم , وهذا يعني ان وجود ممر ملاحي واحد في قناة خور عبدالله ان كلاً من السفن المتجهة لموانئ العراق ولميناء مبارك ستسير في الممر نفسه , وسيحدث تزامم واحتكاك مباشر بينهما مما يسبب تأخير في حركة الملاحة للسفن القادمة

والمغادرة للموانئ العراقية والكويتية ، ولا يمكن للقناة استيعابه لذا يتوجب على العراق ان يطالب بحقه لتقسيم المياه المشتركة على اساس مبدأ خط المسار الأعرق (خط التالوك) وليس على أساس مبدأ خط الوسط ، الجزء العراقي من الممر الملاحي في الخور شديد الضحالة إذ تبدأ الأعماق بالتدني واصلة متر واحد في بعض اجزائه ، وهي غير صالحة للملاحة البحرية (النعمان، ٢٠١٥، صفحة ٤٤) ، يعمل ميناء مبارك على عرقلة الملاحة للموانئ العراقية وسيقلل من قدرتها التنافسية على المدى القريب والبعيد في ظل استمرار توجهات نشاط النقل البحري العالمي نحو تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وسعيها المستمر لرفع الانتاجية وتخفيض التكلفة .

المبحث الثاني

الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير وميناء مبارك

The strategic importance of the great port of Faw and the port of Mubarak

يعد قطاع النقل البحري من الركائز الاساسية في الاقتصاد القومي ، وله الدور الكبير في نقل الحضارات والتأثير في الحياة البشرية ، إذ كانت ولا زالت الموانئ البحرية من المزايا الاستراتيجية للدول معززة من اهمية موقعها الجغرافي وقوتها الاقتصادية وعلاقاتها السياسية لذلك تحاول دول الخليج العربي من ابراز اهمية موقعها بالاطلالة البحرية والاتصال بالدول ذات الاقتصاد الكبير ، ولهذا حرصت على انشاء موانئ بحرية متطورة وذات كفاءة ادارية عالية ، وهنا نتبين الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير العراقي وميناء مبارك الكويتي لكلا الدولتين عبر مراحل الانشاء والاهمية الاستراتيجية لكل ميناء .

أولاً : الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير :

The strategic importance of the Great Port of Faw

يملك ميناء الفاو اهمية استراتيجية من حيث الموقع والمكانة الاقتصادية ليس للعراق فحسب وانما لاقتصاديات النقل العالمي ، لأنه يربط بين اوروبا وافريقيا من جانب وشرق وجنوب اسيا من جانب آخر . لذلك سيكون الميناء الرئيسي في العراق ، وعليه يجب أن يأخذ بعين الاعتبار الحاضر والتطورات المستقبلية المتوقعة في النقل البحري .

تم اعتماد تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير على مرحلتين ليتلائم مع تدرج الزيادة في حجم تداول البضائع ، وان المخطط العام للمشروع مصمم على مرحلتين (المرسومي و الجزائري، ٢٠١٩، الصفحات ٢٣-٢٤):

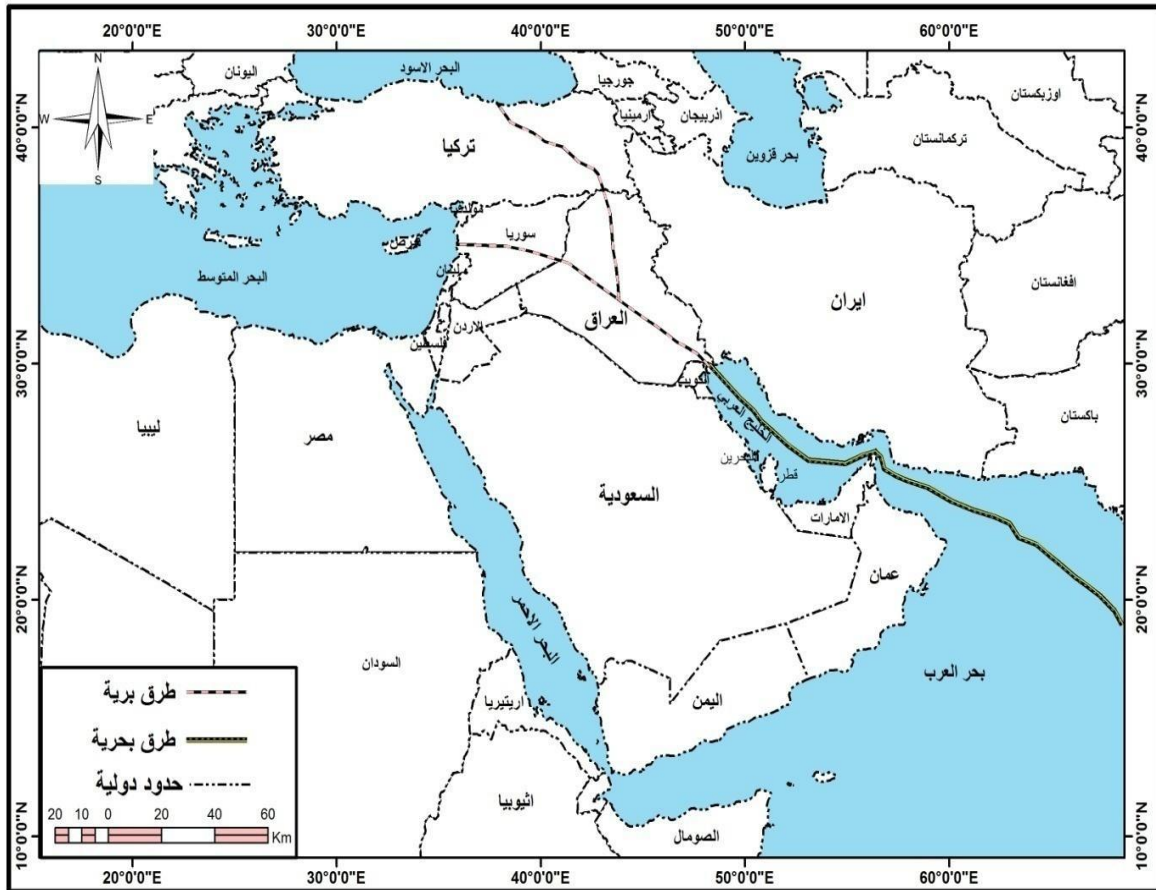
١- المرحلة الاولى: ان تنفيذ هذه المرحلة سيلبي المتطلبات حتى عام ٢٠٢٨م لسعة (٣٦-٤٠) مليون طن من الحاويات و(٢٢-٢٥) مليون طن من المواد النقل والتي تتطلب أرصفة بطول (٣٩٠٠م) للحاويات ، أرصفة بطول (٢٠٠٠) م للعمولات العادية ، (١,٢٠٠,٠٠٠) م^٢ ساحة للحاويات ، وبمساحة (٤٠٠,٠٠٠) م^٢ ، ساحة للحمولات العادية ، ومساحة مبلطة لطرق السيارات والسكك والابنية والخدمات بمساحة (٦٠٠,٠٠٠) م^٢ ، وسالوات لخزن الحبوب بحجم (١٥٠,٠٠٠) م^٣.

٢- المرحلة الثانية: اما هذه المرحلة المتوقعة انجازه بعد عام ٢٠٢٨ يتطلب بنية تحتية اضافية تشمل، أرصفة بطول (٣١٠٠) م للحاويات ، وأرصفة للحمولات العادية بطول (١٥٠٠) م ، وساحة للحاويات بمساحة (٨٠٠,٠٠٠) م^٢ وساحة للحمولات العادية بمساحة

(٢٠٠,٠٠٠) م^٢ , ومساحة مبلطة للطرق المعبدة والسكك والابنية بمساحة (٤٠٠,٠٠٠) م^٢ , وسالوات لخزن الحبوب بحجم (٥٠,٠٠٠) م^٢ .

تأتي اهمية ميناء الفاو الكبير من الناحية الاستراتيجية ايضا كونه جزء مكملا لمشروع القناة الجافة , وهو من المشاريع الحيوية التي يتطلع العراق الى انجازها من خلال نقل البضائع عبر الموانئ العراقية والربط السككي بأوروبا عن طريق سوريا وتركيا , وبذلك يكون العراق حلقة الوصل بين الخليج العربي من جهة والبحر الابيض المتوسط واوروبا من جهة ثانية عبر ممر بري يعد الاقصر والاقل تكلفة والاكثر اماناً (المزروعي, ٢٠٢٠, الصفحات ٧٠٨-٧٠٩) , ويبدأ مسار القناة الجافة من جنوب العراق عبر الموانئ حتى الحدود السورية في منطقة ربيعة بطول ١١٢٠ كم وعبر الاراضي السورية حتى المنفذ الحدودي التركي نصيبين مع سوريا بطول ٨٣ كم ثم الاتصال مع الشبكة العالمية للسكك داخل الاراضي التركية . ينظر خريطة (٤) .

خريطة رقم (4) القناة الجافة



المصدر : سوزان عبد اللطيف جباره ، النقل بالحاويات في الموانئ العراقية ، رسالة ماجستير ، كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد ، 2011، ص144.

ومن خلال هذه الاهمية الاستراتيجية فأن فرص العمل ستزيد ويوفر اكثر من (٧٠,٠٠٠) فرصة عمل , ويحول البصرة الى مركز اقتصادي وتجاري عالمي , ومنطقة اقتصادية حرة ومدن سكنية , وتحقيق التنمية المستدامة لأنه يوفر جدوى اقتصادية وتنمية مهمة للدولة والى الاجيال القادمة ويفسح المجال امامها لتحقيق تقدم اقتصادي كبير (التميمي, ٢٠١٨, صفحة ٧٦). من الامور الايجابية الاخرى ان موقع الميناء لا يتأثر

بأنشاء ميناء مبارك لأنه يقع في موقع من القناة الملاحية , إذ ان الأخير سيقصر تأثيره على مينائي ام قصر وخور الزبير في خور عبدالله , وفي حال انجاز هذا الميناء فان العراق سيتحول الى اهم وافضل قناة جافة في العالم , وستنتهي ازمة الملاحة العراقية, ويعاد للموقع الجغرافي العراقي اهميته في خريطة الاهميات الاستراتيجية العالمية, وسيكون هذا الميناء مورداً اقتصادياً مميزاً , وينافس المورد النفطي , إذ ما تغلب عليه مستقبلاً . إن هذه المميزات والمكاسب سوف يكون لها الاثر الكبير والفاعل على أمن الدولة العراقية وفي استقراره , وستمنح مركز القرار السياسي مزيداً من القوة والمرونة لإقامة اتفاقيات واحلاف وعلاقات ثنائية على اساس المصالح الاقتصادية والسياسية وحتى العسكرية يكون الطرف العراقي صاحب قرارات عليا , إذ ان من النقل والتواصل الاقتصادي العالمي يمكن ان يبدأ بهذا الميناء الحيوي , كما ان واقعا جديدا سيكون في الخليج وعموم الملاحة فيه وأن وجهة مختلفة لأصحاب المصالح الكبرى ستكون باتجاه العراق وأهميته ينتج عنه مكاسب ومتطلبات في جوانب شتى , وهذا ما يجعل الميناء داعماً حقيقياً للأمن المحلي والاقليمي والدولي له الاثر البالغ للدولة وعلى سكانها (التميمي، ٢٠١٨، صفحة ٧٧) .

ثانيا : الهمية الاستراتيجية لميناء مبارك :

The strategic importance of Port Mubarak

يعد ميناء مبارك من اكبر الموانئ لدولة الكويت ويقع شرق جزيرة بوبيان شمال غرب الخليج العربي قرب مصب نهر شط العرب , شمالاً من جون الكويت . وجزيرة مسكان وجزيرة فيلكة , والتي يحدها من الغرب خور عبدالله ومن الشرق خور الصبية , ويرتبط الميناء مع البر الرئيسي في الصبية , ومدينة الحرير بثلاثة جسور , وطرق سريعة ومن المقرر ان يتصل بمد سككي " سكة القطار الخليجي " والتي تعزز من اهمية وعمل الميناء , ولاسيما ان هذا المد سككي وفق المخطط له ان يتصل بالعراق وايران وتركيا (عبد مطر، ٢٠١٢، صفحة ١٥٢) . كما يتم تعميق المسار الملاحي في الخور وحوض الميناء حتى تتمكن السفن ذات الاحجام الكبيرة من الوصول والرسو الى ارصعة الميناء وتعد جزيرة بوبيان جزيرة غير مأهولة بالسكان وهي اكبر جزر الكويت وثاني اكبر جزيرة في الخليج العربي بعد جزيرة قشم الايرانية من حيث المساحة إذ تبلغ (٨٩٠ كم^٢ , وبطول (٢٥) كم اي انها تمثل نحو (٥٪) من المساحة الاجمالية للكويت , (٦٠٪) من مساحتها عبارة عن محمية إذ تحتوي على انواع نادرة من الطيور , ويمكن استخدام (٤٠٪) من المساحة المتبقية لأغراض تجارية من خلال ارتباطها بجسر حديدي مع اليابس (التوبي، ميناء مبارك الكويتي وتأثيره على العراق، ٢٠١٥، صفحة ٥١) , وتعدده الكويت من اهم واكبر مشاريع الخطة التنموية التي تقوم بها وزارة الاشغال العامة في الكويت , لتشكيل محور نظام اقليمي في منطقة الخليج العربي بدعم خطط الكويت التنموية (عيسى، ٢٠١٤، صفحة ٥٢) , وبالرغم من امتلاك الكويت عدد من الموانئ لكنها شرعت ببناء ميناء مبارك والمخطط له ان يكون اكبر موانئ الخليج العربي باحتوائه على (٦٠) رصيف عام ٢٠٢٣م بعد اكمال المرحلة الرابعة مستقبلاً , إذ باشرت ببناء مشروعها بعد سنة من اعلان الحكومة العراقية عن نيتها بأنشاء ميناء الفاو الكبير , مما يدل على وجود تنسيق مسبق ونية مبيتة مع قوى خارجية للتأثير على العراق والضغط عليه في التراجع عن بناء ثوابته الاستراتيجية , وعند التدقيق في مراحل ومواصفات بناء

الميناء نجد تصاعدا في وتيرة الاضرار المتعمد العراق , ويمكن ان يبين مراحل انجاز ميناء مبارك كالاتي (جاسم، ٢٠١٧، صفحة ٢٥) :

١- المرحلة الاولى : بدأت هذه المرحلة لاستكمال التصاميم , والبنى التحتية , ولانجاز وتشغيل (٤) ارسفة للحاويات بطاقة (١٨٠٠٠٠٠) حاوية سنويا , وكان من المقرر الانتهاء منذ العام ٢٠١٥ , من خلال تصميم وانشاء طريق سريع بطول (٣١ كم), وسكة حديد بنفس الطول لربط جزيرة بوبيان باتجاه الكويت عبر خور الصبية , وانشاء (٤) ارسفة بطول (١٦٠٠) م وبعمق (١٦) م , وكذلك تعميق المسار الملاحي لتمكين السفن الكبيرة من الرسو على ارسفة الميناء , فضلا عن انشاء المباني والمرافق الخدمية وانشاء ساحة الميناء وتشمل (المنطقة الحرة , منطقة الصناعات الخفيفة والمنطقة الحكومية) .

٢- المرحلة الثانية : تشمل انشاء (١٢) رصيف ليلبغ العدد الاجمالي للارصفة (١٦) , حيث القدرة الاستيعابية (١٥٠٠٠٠٠) حاوية سنوياً .

٣- المرحلة الثالثة : تتضمن انشاء (٨) ارسفة ليرتفع العدد الاجمالي (٢٤) رصيف , كما تشمل على تنفيذ اعمال تعميق الممر الملاحي للسفن وتعميق حوض الميناء , وكذلك استكمال المباني والانشاءات الاخرى المتعلقة بالميناء .

٤- المرحلة الرابعة : وتعد اخر مرحلة لمشروع الميناء , وتشتمل على انشاء (٣٦) رصيف لتشكل المخطط الهيكلي للميناء بوصول عدد الارصفة الى (٦٠ رصيف) .

خلال فترة العمل , بدأت الصحف والتحليلات والتصريحات الكويتية تنتقد الجانب العراقي لاسيما تصريحات رئيس مركز الدراسات الاستراتيجية الكويتي على قناة الجزيرة بأن العراق غير قادر على بناء ميناء الفاو في المياه العميقة وعلى الكويت ان تكون هي منفذ تجهيز البضائع المتجهة للعراق , كما تحدث في احدى الصحف الكويتية ان طهران تسيطر على العراق وانها ستلحق جنوب العراق بها , وان ميناء مبارك اكثر امانا على عكس ما يحدث في العراق من المشاكل السياسية والامنية (الجميل و الكنانى، ٢٠١٢، صفحة ١٥٤). لذا تطمح الكويت بمشروع الميناء لاستغلال الفرصة بتغطيتها لجزء هام من التجارة العالمية لاسيما بعد توقيعها من ضمن سبع دول عربية معاهدة طريق الحرير مع الصين (السعودية , الامارات , الكويت , قطر , عمان , الاردن ومصر) , حيث ذكر سفير الكويت لدى الصين ان التعاون مع الصين في اطار مبادرة الحزام والطريق يساعد الكويت على انجاز رؤيته عام ٢٠٣٥ للتطوير (المزروعى، ٢٠٢٠، صفحة ٧١١) .

المبحث الثالث

التنافس حول الموانئ في الخليج العربي واهمية ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك في هذا التنافس

Competition for ports in the Arabian Gulf and the importance of the great port of Faw and Port of Mubarak in the competition

تتنافس الموانئ فيما بينها لاسيما موانئ الدول المتجاورة تبعاً لما تقدمه من تسهيلات وخدمات اكثر ومما لاشك فيه ان الجغرافية توجه الاقتصاد والذي بدوره يوجه السياسة , اي ان السياسة جزء من الرغبات الاقتصادية كالإنتاج والنقل والتوزيع والاستهلاك (الطائي، ٢٠١٢، صفحة ٨٦٤). عندما اعلن العراق عن نيته اقامة ميناء الفاو الكبير انتاب كثير من الدول المجاورة شعور مشوب بالرغبة , والحذر والترقب , وقد تكون خسرت ورقة ضغط تجاه العراق , والكويت كانت في مقدمة تلك الدول اذ سعت جاهدة

على منع وإيقاف مشروع الفاو الكبير تحسباً لفقدانها صفة التمييز على العراق بحرياً , لاسيما وانها وافقت مما مخطط له ان ما تم اكماله , فانه سيكون منظومة للربط السككي باتجاه الدول الاوربية عبر القناة الجافة العراقية وبالتالي يوفر سرعة النقل متميزا على قناة السويس , كونه سينقل البضائع من شرق وجنوب شرق اسيا عبر العراق باتجاه اوروبا , وسيكون من الموانئ الكبرى المطلة على منطقة الخليج العربي , وسيعزز قدرة العراق الاقتصادية , وبهذا يعطي ميزة تنافسية لصالح الموانئ العراقية , ويضيف خبرات متطورة لاسيما في المجال الفني , والالكتروني , والاداري , بدوره يدفع اي ابتزاز سياسي وعسكري او اقتصادي , فيما تتحول في ظله مسؤولية امن العراق محلية الى مسؤولية اقليمية ودولية , كما يساعد على فتح الطريق واسعا امام اندماج العراق بالأسواق العالمية , وتمثل ورقة ضغط لصالح صانع للقرار السياسي العراقي , وهنا تكون الاهمية الجيوبوليتيكية للمشروع لان بإنجازه تحقق المطالب المكانية للعراق , ومن ذلك يتضح ان هناك من المبررات الفنية والاقتصادية والاجتماعية ما تدعو الى التوسع في مشروع الميناء والقناة الجافة , والذي سينعكس ايجابا على قدرة الموانئ التنافسية من خلال المساعدة في خفض التكاليف وتغير الخدمة وكذلك سينسجم مع المتطلبات الراهنة للاقتصاد العراقي في تنويع مصادر الثروة والتقليل من البطالة , وتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة لقطاعات الاقتصاد (جاسم, ٢٠١٧, صفحة ٢١) .

ويذكر ان العراق ومن خلال ميناء الفاو الكبير يريد تحقيق الآتي (جاسم, ٢٠١٧, صفحة ٢٢):

- ١- العمل على رفع انتاج النفط الى اكثر من ٨,٥ مليون برميل يوميا في المستقبل , ومساهمة ميناء الفاو في تصدير الانتاج فضلاً عن الموانئ النفطية الأخرى في خور العميق والخففة
- ٢- تطوير المناطق المجاورة للميناء أو بالأحرى يساعد الميناء على تطويرها مستقبلاً .
- ٣- يساهم الميناء في تطوير مدينة الفاو وأم قصر ليصل عدد السكان الى (٥٠٠,٠٠٠) نسمة

٤- هناك خطط طموحة لم تنفذ بعد نتيجة للأوضاع السياسية والأمنية الصعبة التي يمر بها العراق فضلاً عن الأزمة الاقتصادية من جراء تقلبات اسعار النفط وكذلك التزامات العراق المالية لدفع مستحقات الدول والتعويضات من جراء سياسة الحكومة السابقة قبل سنة ٢٠٠٣ من هنا تحرك الكويت نحو عملية بناء ميناء الفاو الكبير تحركا مصحوبا بسرعة اتخاذ القرار معتمدين على عمقهم وقوة تأثيرهم وتأثرهم في دول مجلس التعاون الخليجي وتنسيقهم وارتباط مصالحهم مع الولايات المتحدة الامريكية , والتي ساعدتهم في بناء ميناء مبارك لتجعل منه ورقة ضاغطة على العراق , ولاسيما ان الخدمات الجيدة المتوفرة في الموانئ الكويتية ومنها ميناء مبارك سيؤدي وفق الحسابات الاقتصادية والادارية على غير ما يدور في الموانئ العراقية من تأخيرته ورتابة مع المتعاملين سينتج عنه توجه للتعامل التجاري مع ميناء مبارك الكويتي , ويسعف هذه التوجهات قرب المكان من العراق , ومنفذ سفوان الحدودي فضلا عن الربط السككي مع ايران , وهذا يعني استغلال القناة الجافة بدلا من العراق , لاسيما وصلت طموحات الكويت الى مد سكة الحديد من ميناء مبارك وصولا بالقرب من الحدود العراقية عند ام قصر من جانب الكويت , وهذا يدل على محاولة الاستيلاء على التجارة البحرية والبرية العراقية , والذي سيضيف مشكلة

جديدة جنب المشاكل القائمة بدون حل الى الآن بين الدولتين كقضية الحدود والتجاوزات بالاستيلاء على (٣٨) بئراً نفطياً عراقياً على الرغم من رفض العراق لما جاءت به لجنة ترسيم الحدود وعده متحيزاً للكويت (التوبي، ميناء مبارك الكويتي وتأثيره على العراق، ٢٠١٥، صفحة ١٥). وبالرغم من اصرار الكويت على بناء ميناء مشروع مبارك بمرحلة الثلاث الا ان المرحلة الرابعة من المحتمل الغائها بسبب رغبتهم بالربط السككي مع العراق لان الميناء بهذا الموقع , وحتى يصل الى البحر الابيض المتوسط عليه ان يمر بالعراق , واذا تحفظ العراق على المد السككي ستضطر الكويت ايقاف المشروع او الجلوس مع المفاوض العراقي للاتفاق على صيغ ترضي الطرفين , لاسيما ان ميناء الفاو هو الافضل والاوفر حظاً من حيث الميزات الجغرافية ليس من ميناء مبارك وحسب , بل حتى من ميناء جوادر الباكستاني , وجبل علي في الامارات , لذا يعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع العالمية التي تدخل ضمن الصراع العالمي لارتباطه بطريق الحرير, الذي تسعى الصين لإنجازه وإيصال صناعاتها الى اوروبا.

إذ يتمتع العراق بأهمية استراتيجية وجيوبولتيكية مهمة للصين، إذ تقدر صادرات النفط الخام العراقي اليها ما نسبها (٤٤٪) من اجمالي صادرات النفط (ذاري، ٢٠٢١، صفحة ١٢) ، فضلاً عن اهمية موقعه الذي يقع في قلب مشروع طريق الحرير الجديد (الحزام الطريق) كونه يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية وجواره الجغرافي لأربعة دول مساهمة في المبادرة الصينية (ايران ، تركيا ، السعودية ، الكويت) وبهذا الموقع الجغرافي المهم ستنتقل عن طريقه المواد النفطية والغاز والمواد الأولية والبضائع الثقيلة ، حيث أعلن رئيس الوزراء العراقي السابق (عادل عبدالمهدي) سنة ٢٠١٩ بأن العراق سينضم قريباً الى استراتيجية الحزام الطريق على خلفية لقائه مع الرئيس الصيني (شي جين) الذي أكد على ان الصين تسعى الى تقوية وارساء نقطة انطلاق جديدة لدعم الشراكة الاستراتيجية بين الصين والعراق ، وعدت هذه الزيارة من اهم الزيارات في تاريخ العلاقات العراقية الصينية ، أما في ولاية رئيس الوزراء (مصطفى الكاظمي) سنة ٢٠٢٠ أوضح ان ميناء الفاو الكبير سيكون اضخم الموانئ الاستراتيجية ضمن مبادرة الحزام والطريق لاسيما أن انجاز الميناء سيجعل العراق قادراً على استيعاب البواخر التجارية ليصنف الميناء احد النقط التي ستغير خريطة النقل البحرية للعالم مع ربطه بطرق برية تصل الفاو بمنطقة سنجار وصولاً الى تركيا وموانئ البحر المتوسط ليتضح ان ميناء الفاو الكبير ضمن شبكة طريق الحرير سيكون المنافس الاول لميناء مبارك الكويتي ويغير طرق التجارة لتصبح ضمن العراق بدلاً من دول الخليج ، وهذا قد يدفع الكويت المد الميلي البحري مع ايران لتضييق الخناق على ميناء الفاو لاسيما انها اطلقت عمليات الدفن قبالة الساحل العراقي مع انشاء جزيرة صناعية كويتية لخنق الرصيف العراقي من أجل تأخير عملية بناء الميناء بمراحله الكاملة. إذ أن ايران والكويت يعدان ميناء الفاو الكبير سيفتح الطرق التجارية من البصرة الى تركيا وهذا سيهدد مراكز التجارة في الخليج (ذاري، ٢٠٢١، صفحة ١٣). حيث أكد المحلل الاقتصادي الأمريكي (Noah Smith) إن انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير سيكون المفصل في طريق الحرير البحري وسيظهر منافسة كبيرة بين بعض دول الخليج العربي والعراق ، وإن انجازه يعني الاستحواذ على النسبة الأكبر من نشاط الموانئ في المنطقة (ذاري، ٢٠٢١، صفحة ١٤). وعليه من الممكن أن يكون العراق البلد الأكثر اهمية في المبادرة الصينية إذا ما انجزت القناة الجافة

في حين تعمل الكويت على انشاء ميناء منافس له الذي اعدته رأس مبادرة الحزام والطريق لها وان وجود ميناء الفاو الكبير يعني التقليل من أهمية ميناء مبارك لاسيما تفضيل الصين لميناء الفاو الكبير لأن الغاطس يصل الى عمق (٢٤) متر في حين غاطس ميناء مبارك لا يتجاوز (١٦) متر في أحسن حالاته ، وهذا يعيق ويمنع السفن ذات الغطس العالي من الوصول اليه ، وعليه ان هذا المشروع اذا ما تم ادارته من قبل المختصين والتعامل معه بمهنية وحرفية سيغير كثيراً من واقع الاقتصاد العراقي لأنه سيعزز العراق بموارد جديدة. من خلال ما ذكر ان التحديات التي يواجهها العراق في منطقة بيئته البحرية ناتجة عن تنوع الاهداف التجارية للدول المجاورة والمنافسة لتحقيق المكاسب الاقتصادية والسياسية ، وان حجم التهديد الامني والسياسي مع نمو ظاهرة الارهاب والتدخل الاقليمي والدولي مما سيؤثر على مشاريع التنمية وستكون خاضعة لأدوات الصراع ، لاسيما ان العراق يقع ضمن بيئة اقليمية تصارعية ، شاع فيها استخدام كافة اساليب الصراع عبر التاريخ ، لذلك لم يستثنى اي مشروع اقتصادي كمشروع ميناء الفاو الكبير او القناة الجافة من معادلة الصراع.

أهم الاستنتاجات والتوصيات :Results and Recommendation توصل البحث الى الاستنتاجات الآتية :Results

- ١- ان انشاء ميناء مبارك الكويتي في موقعه الحالي اي النقطة الضيقة في خور عبدالله تسبب بتضييق المد الملاحي المؤدي الى الموانئ العراقية ، لاسيما ميناء الفاو الكبير .
- ٢- ان انشاء ميناء الفاو الكبير يتيح للعراق امكانية استغلال موقعه الجغرافي لنقل التجارة بين الشرق والغرب عبر الربط السككي وتشغيل القناة الجافة يمكنه من الحصول على المكاسب الاقتصادية .
- ٣- تطمح الكويت للاستفادة من مشروع طريق الحرير والاستحواذ على مشروع القناة الجافة والربط مع ميناء مبارك بدلاً من ميناء الفاو الكبير .
- ٤- لدى الكويت مخاوف كبيرة من مشروع ميناء الفاو الكبير ، لأنه سيحرمها من الربط السككي عن طريق العراق الى اوروبا ، وان مشروع القناة الجافة سيتحول لصالح العراق ، وبذلك يجهض مشروع ميناء مبارك .
- ٥- يعد مشروع ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي من المشاريع العالمية التي تدخل ضمن الصراع العالمي لارتباطه بمشروع طريق الحرير الذي تسعى اليه الصين .

أهم التوصيات : Recommendation

- ١- يعد مشروع ميناء الفاو الكبير من المشاريع الاستراتيجية المهمة للعراق فضلاً عن تعزيزه للقدرة التنافسية للموانئ العراقية وتحويلها الى موانئ منافسة لدول الجوار الجغرافي مما يؤثر ايجاباً على الاقتصاد العراقي .
- ٢- العمل على توسيع القناة الملاحية في خور عبدالله وزيادة اعماقها وازالة العوائق والفوارق التي تمثل تهديد لمستقبل الملاحة في هذه القناة .
- ٣- يجب على العراق الاسراع بمشروع القناة الجافة من خلال ربط ميناء الفاو الكبير بتركيا ثم الى دول اوروبا ليكون ممر للتجارة العالمية بين قارتي اسيا واوروبا وانجازه اسرع وقت لما له من أهمية في توفير فرص العمل لآلاف العاطلين .

٤- تنشيط العمل الدبلوماسي لاسيما عمل وزارة الخارجية وتعزيز اجواء الاستقرار وبناء ثقة متبادلة بالحوار الهادف لحل مشاكله المتعلقة بين البلدين لاسيما وان مشروع ميناء مبارك صار جزء من المشاكل المتعلقة بين البلدين .

٥- تعريف الرأي العام بحجم الضرر الذي يسببه مشروع ميناء مبارك للاقتصاد العراقي عن طريق عقد الندوات الاقليمية والدولية من قلب السفارات العراقية في الخارج لخلق قاعدة عربية واقليمية ودولية يستند بها العراق مستقبلا للمفاوضات مع الجانب الكويتي.

المصادر : References

١. جواد صالح مهدي النعماني ، تقييم جغرافي لاستراتيجية الامن القومي العراقي ٢٠٠٧-٢٠٢١ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٥ .
٢. حاكم هيال جاسم التوبي ، ميناء مبارك الكويتي وتأثيره على العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة البصرة ، ٢٠١٥ .
٣. فارس هادي عبيد العبودي ، الخريطة ودورها في تحليل المشكلات السياسية (الحدود المائية للعراق حالة دراسية) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية للبنات ، جامعة الكوفة ، ٢٠١٥ .
٤. مصطفى كاظم ابراهيم التميمي ، العلاقات المكانية للبيئة البحرية بالامن الوطني العراقي ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٨ .
٥. هند عبود جاسم ، تأثير ميناء مبارك على الخطط الاستراتيجية للموانئ العراقية ، دراسة تحليلية في الشركة العامة لموانئ العراق ، بحث دبلوم عالي غير منشور ، كلية الادارة والاقتصاد ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٧ .

ثانياً : البحوث والمجلات :

١. احلام احمد عيسى ، ميناء مبارك وانعكاساته على العلاقات العراقية - الكويتية (دراسة في الجغرافية السياسية). مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، العدد ٤٧ ، المجلد ١١ ، ٢٠١٤ .
٢. اعياد عبدالرضا ، وسام عبدالله جاسم ، ميناء مبارك الكويتي وابعاده الجيوبولوتكية على العراق. مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد ٧٠ ، ٢٠١٣ .
٣. ضرغام خالد عبدالوهاب الطائي ، الآثار الجغرافية لبناء ميناء مبارك على الملاحة والموانئ العراقية ، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠١٢ .
٤. ظفر عبد مطر ، العلاقات العراقية الكويتية دراسة ازمة ميناء مبارك ، مجلة مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٢ .
٥. مالك دحام الجميلي ، لمياء محسن الكناني ، العلاقات العراقية الكويتية واشكالة ميناء مبارك ، مجلة دراسات دولية ، جامعة بغداد ، العدد ٥٢ ، ٢٠١٢ .
٦. مثنى مشعان المزروعى ، المسارات الجغرافية لعقد اللؤلؤ الصيني وانعكاساته الجيوسياسية على دول مجلس التعاون الخليجي ، مجلة كلية التربية ، جامعة واسط ، ٢٠٢٠ .
٧. نبيل جعفر المرسومي ، حسين حيدر محمد الجزائري ، ميناء الفاو الكبيرة الاهمية والموقع والتحديات ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي ، ٢٠١٩ .
٨. هديل حربي ذاري ، اثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق ، مركز البيان للدراسات والتخطيط ، بغداد ، ٢٠٢١ .

٩. هشام مرزوق الشمري، جعفر عبدالامير الحسيني، تأثير انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة التاسعة ، العدد ٣٠ ، ٢٠١١ .

A future competitive strategy for navigation in the Arabian Gulf, the Great Port of Faw and the Port of Mubarak - a case study

Dr. Mustafa Abd Al-Rasool Amed

Babil Province Education Directorate

Abstract :

The Arab Gulf region is of special importance to the major powers and constitutes a hub in the international conflict, as it represents the confluence of roads between the continents of the ancient world (Asia, Africa, Europe) and a corridor that controls the most important international straits that control the transport of oil, the Strait of Hormuz, which connects with the Gulf of Aden and then the sea. The Arab Gulf, which meets with the Indian Ocean in the east, and thus the Arabian Gulf is the best place for the Iraqi ports through which it communicates with the world and the only way for its foreign trade with global markets until this research shows the importance of the location of the great port of Faw and its strategic importance, as well as the statement of the location of the Kuwaiti port of Mubarak, which is a problem Effective for Iraqi navigation and knowing its impact on Iraq's built ports of Khor Abdullah and on the most important strategic plans for ports such as the great port of Faw. Therefore, it constitutes a problem that threatens Iraqi navigation and economic interests. The research consisted of three sections. The first topic is the geographical importance of the location of the ports of Al-Faw and Mubarak Al-Kuwaiti in the Arabian Gulf, the second topic explains the strategic importance of the ports of Al-Faw and Mubarak Al-Kuwaiti port, and the third topic shows the conflict of ports in the Arabian Gulf and the importance of the great port of Al-Faw and the port of Mubarak in this conflict.

Keywords: (strategy, competition, navigation, the Arabian Gulf, the great port of Faw, Mubarak port).