

ميناء الفاو العراقي: دراسة في الجغرافية السياسية

The Iraqi port of FAO: a study in political geography

أ.م.د. ظلال جواد كاظم: كلية الآلات، جامعة الكوفة، العراق

Assistant Professor Dr. dhilal Jawad Kadhim Yassin: President Department of
Geograph, Faculty of Education for woman, University of Kufa, Iraq

dhilalj.kadhim@uokufa.edu.iq

المخلص:

يهدف البحث الى تسليط الضوء على مشروع ميناء الفاو الكبير واثره على الاقتصاد العراقي وكذلك على اثاره الجيوستراتيجي والامني متطرقا لاهم مايمكن ان لا يحققه هذا المشروع لو دخل حيز العمل وما هي اهم التحديات التي تواجه داخليا وخارجيا.

توصل البحث الى مجموعة من النتائج اهمها:

1. الاثار والاضرار البيئية التي تلحقها عمليات الانشاء والحواجز والسواثر الكونكريتية تتسبب في القضاء على الثروة السمكية في المياه الاقليمية العراقية.
2. يعد بمثابة خنق المياه في دجلة من قبل الكويت وبالتالي يتسبب في انخفاض شديد لمناسيب المياه في ام قصر.
3. تتسبب في اثار ضخمة جدا على الاقتصاد العراقي كونه يقطع التعاملات التجارية مع الدول وبالتالي فقدان الكثير من الايدي العاملة للعمل وكذلك زيادة التكاليف على البضائع المستوردة والمصدرة في ان واحد وهذا ما يثقل كاهل العراق من الناحية الاقتصادية.

الكلمات المفتاحية: ميناء الفاو- الجغرافية- السياسية

Abstract:

The research aims to shed light on the project of the great port of FAO and its impact on the Iraqi economy as well as its geostrategic and security impact, touching on the most important what this project could not achieve if it entered the work and what are the most important challenges facing internally and externally.

The most important of which are:

1. The environmental impacts and damages caused by construction operations, barriers and concrete mounds cause the destruction of fisheries in Iraqi territorial waters.

2. It is considered as suffocating the water in the Tigris by Kuwait and thus causes a severe drop in the water levels in Umm Qasr.

3. It causes very huge effects on the Iraqi economy, as it cuts off commercial dealings with countries and thus loses a lot of manpower to work, as well as increasing costs on imported and exported goods at the same time, and this is what weighs on Iraq from an economic point of view.

Keywords: The port of Al-FAO- geopolitical- implications

المقدمة:

في ظل التطور المتعدد الوسائط لأنظمة النقل في الوقت الحاضر وظهور الاجيال الجديدة من الموانئ برزت الموانئ المتطورة ذات الوظائف المتعددة لمواكبة الاجيال الجديدة والكبيرة من السفن ذات التكاليف المنخفضة والانتاجية العالية اذ يعد النقل قلب المنظومة اللوجستية اذ كان لظهور انظمة النقل المتطورة والثورة المعلوماتية دورا كبيرا في تنامي الحلقات المكونة للمنظومة اللوجستية ادى ذلك الى انشاء وتطور الموانئ العراقية لمواكبة النشاط البحري العالمي وتطبيق اقتصاديات الحجم الكبير فدعت الحاجة لانشاء ميناء الفاو الكبير لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ العراقية ليستوعب السفن العملاقة.

تتمثل مشكلة البحث في: (هل لميناء الفاو اثر في الجوانب الاقتصادية والامنية والجيوستراتيجية؟ ما الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير وما اثره في حجم التبادل التجاري بين العراق والدول الاخرى؟ ما اهم التحديات التي يواجهها مشروع ميناء الفاو الكبير؟). وتتمثل فرضية البحث (لميناء الفاو اثر كبير على جميع الجوانب الاقتصادية والامنية والاستراتيجية العراقية لاسيما وانه اداة ربط لخط النقل والبضائع والسلع ما بين الشرق والغرب وبالتالي خفض تكاليف الاسعار بشكل كبير جدا وسرعة في النقل وتوفير الامان للحركة البحرية).

المبحث الأول: نبذة تاريخية للعلاقات بين العراق والكويت.

أولاً: البعد التاريخي للمشاكل العالقة بين العراق والكويت.

للجغرافية السياسية الأثر الكبير في تحديد العلاقات السياسية والاجتماعية ما بين الدولتين وذلك بحكم الجوار ما بينهما، إذ أن العلاقة بين دول الجوار حتمية وبذلك لا توجد دول جوار دون علاقات وأن العلاقة بين الكويت والعراق شهدت نوعاً من الخصوصية على مختلف الأصعدة إذ كانت تشوبها الحذر الشديد والتناقضات والتهديدات فيما بينهم في أغلب الأحيان حتى وصلت إلى التهديد العسكري⁽¹⁾.

إذ أن منذ العهد العثماني والعلاقات العراقية الكويتية تشهد توترات سياسية عده حيث كانت الكويت قضاءً تابعاً لولاية البصرة، وكان حاكم الكويت يلقب بالقائمقام تابع لولاية قضاء البصرة، وكانت بريطانيا هي الدولة الأوروبية المسيطرة على الخليج العربي، وفي عام 1861 م عقدت اتفاقات حماية مع جميع المشايخ في الخليج يستثنى من ذلك دولتي الكويت وقطر إلا أن التفاوض مع الباب العالي عن طريق النفوذ الروسي والألماني في الخليج دفعها إلى كسب ولاء شيوخ الكويت والتعاون معهم مقابل مكافأة مالية بلغت (15.000) جنيه استرليني كما أن حاكم الكويت قد طلب وعداً من بريطانيا لقاء التعاون معها بحماية الكويت ونتج عن ذلك التزام حاكم الكويت بعدم تاجير أراضي ولاية دولة أخرى إلا بعد أخذ موافقة بريطانيا مقابل حمايتها للكويت من العدوان وكان ذلك وفق توقيع معاهدة بين الطرفين. وقد حشدت الدولة العثمانية قواتها في البصرة معترضة على هذه المعاهدة فأرسلت بريطانيا سرباً آخر إلى الكويت لحمايتها ودارت مفاوضات بين بريطانيا والدولة العثمانية خرجت باتفاق سري يتضمن بقاء الوضع الكويتي كما هو من دون الإقرار العلني بالاتفاق البريطاني الكويتي⁽²⁾.

وفي عام 1913 م تم الاتفاق بين بريطانيا والدولة العثمانية لتحديد مناطق النفوذ في شرق الجزيرة العربية وفيه عدت الكويت قضاءً تابعاً للإمبراطورية العثمانية لكنه ذا حكم ذاتي، وقد رفض العراق هذا الاتفاق بالكامل، إذ تنص الاتفاقية على أن يكون تبادل تصديق المعاهدة في لندن ويكون

(1) قاسم محمد الجنابي، ربا صاحب عبد، إشكالية ترسيم الحدود العراقية الكويتية والخروج من أحكام البند السابع، مجلة كلية التربية الأساسية، جامعة بابل، العدد 12، حزيران 2013، ص 335.

(2) قاسم محمد عبيد، الموقع الجغرافي البحري العراقي (دراسة جيوبوليتيكية)، مجلة المؤتمر العلمي لجامعة واسط، العدد 3، 2010، ص 55.

خلال مدة ثلاثة أشهر من توقيعها على أقصى تقدير وأصدر (حقي باشا) ممثل الدولة العثمانية في إن الاتفاقية لن تفعل طالما إن الحكومة البريطانية متمسكة بالتحفظات التي قدمتها والتي أعلنت موافقتها على هذه الاتفاقية مقابل إن تقوم الدولة العثمانية ببعض الإصلاحات الضريبية وتوقيعها على اتفاقية السكك الحديدية، إن التصديق لم يتم بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى⁽¹⁾ فضلا عن تحديد (31 تشرين الأول/أكتوبر 1914م) موعدا لتبادل وتصديق المعاهدة، إذ عدت بريطانيا هذا التحديد هو بمثابة حدود للكويت وتم إقراره عام 1922 وبذلك عد الطرفان اتفاقية 1913 بمثابة أساس للعلاقات بين الدولتين فضلا عن عدم تصديق الاتفاق ولم يكن هنالك اتفاق مصدق بين الدولتين حول مسألة الحدود، وبذلك فإن قضية تحديد الحدود بين العراق والكويت تعد مشكلة قانونية بالدرجة الأساس فهذه الحدود لم تحدد باتفاقية ثنائية بينهم كما حدث بين العراق وإيران كمعاهدة (زهاب)⁽²⁾ ومعاهدة الجزائر 1975⁽³⁾ لتحديد خط العمق (التالوك) في شط العرب، ومن ثم يتوجب على حكومة العراق إن تلجأ إلى خبراء القانون الدولي للخروج من هذه الازمة⁽⁴⁾، وبعد تأسيس دولة العراق الحديثة في عام 1921 لم نشهد الاستقرار في العلاقات العراقية الكويتية ويعود ذلك إلى تبعية الكويت لولاية البصرة كونه يمثل قضاء من هذه الولاية في زمن الدولة العثمانية، والخلافات الحدودية بين الطرفين ومشكلات الحقول النفطية المشتركة وغيرها، وظهرت الكثير من الازمات بين الطرفين لاسيما في مسألة ترسيم الحدود، وفي عام 1961 ألغت بريطانيا معاهدة الحماية التي عقدتها مع الكويت منذ عام 1899 وبعد ستة أيام من إعلان الاستقلال طالب العراق بعائديه الكويت لاراضيه في عهد الزعيم عبد الكريم قاسم (1958-1963)، وفي عام 1963 اعترف العراق باستقلال الكويت على أمل التفاوض فيما بينهم لضمان المنفذ البحري للعراق على الخليج العربي، واستمر العراق في السبعينيات

(1) مالك دحام الجميلي، لمياء محسن الكنان، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية، العدد الثاني والخمسون، ص 8.

(4) انتهت هذه المعاهدة الحرب العثمانية الصفوية التي استمرت بين الجانبين مائة وخمسين عاماً في عهد السلطان مراد الرابع العثماني، في نهاية حملته لتحرير بغداد من الاحتلال الفارسي. وقد استغرقت المفاوضات 13 يوماً حتى تم توقيعها في 17 مايو 1639. وعينت هذه المعاهدة الحدود بين الجانبين، بطول 2185 كم، على أساس الوضع الراهن، آنذاك. فأعطت يريفان (أرمينيا حالياً) وأخالت سيخه (جورجيا حالياً) للدولة الصفوية والعراق (بغداد والبصرة وشهريزور) للدولة العثمانية.

(5) معاهدة الجزائر هي المعاهدة وقعت بين العراق وإيران في 6 آذار/مارس عام 1975 بين نائب الرئيس العراقي آنذاك صدام حسين وشاه إيران محمد رضا بهلوي وبإشراف رئيس الجزائر آنذاك هواري بومدين. شكلت حدود العراق مع إيران أحد المسائل التي تسببت في إثارة الكثير من النزاعات في تاريخ العراق.

(4) علاء ناصر الكولي، العلاقات العراقية الكويتية، أزمة الحضور السياسي وغياب السياسة، www.sutuur.com

بمحاولات عدة لاقناع الكويت بتسوية الحدود بين الدولتين الا انها رفضت كل المقترحات العراقية بذلك، كما انها استغلت انشغال العراق في الحرب الايرانية بالزحف نحو الشمال قرابة 70 كم كما قد اقامت هنالك المخافر والمنشآت العسكرية ومنشآت نفطية ومزارع لتثبيت وجودها كامر واقع على العراق.

الا ان الكويت وفي الحرب العراقية الايرانية (1980-1988) قدمت دعم مالي للعراق خشية من امتداد النفوذ الايراني الى دول الخليج العربي وبذلك قد اخذت العلاقات العراقية الكويتية منحاً ايجابيا في تلك المدة، سيما وان العراق كان يقود تلك الحرب بالنيابة عن دول منطقة الخليج العربي، ثم تدهورت هذه العلاقة لتعود الى الخلاف، وذلك لعدة اسباب متمثلة بالخلافات الحدودية ومطالبة الكويت لديونها ابان انتهاء الحرب العراقية الايرانية، وسياستها النفطية التي ادت الى انخفاض في قيمة النفط ليصل سعر البرميل الى (12) دولار، واثّر ذلك سلباً على الاقتصاد العراقي المنهك والمتدهور جراء الحرب مما تسبب في زيادة الخسائر حتى وصلت الى ما يقدر بسبعة مليارات دولار في السنة، وادى ذلك الى نشوب الغزو بين العراق والكويت، التي نتج عنها دخول العراق للكويت في 2 اب 1990، التي استمرت لستة اشهر اذ خرجت القوات العراقية من الكويت، بواسطة تحالف دولي بقيادة الولايات المتحدة الامريكية، وفي عام 1994 فرضت الامم المتحدة ترسيم الحدود بين العراق والكويت، لكن العلاقات لم يتم تطبيعها⁽¹⁾.

بقيت الكويت مستمرة في افعال العدوان في العراق بشتى الطرق وعندما امتنعت تركيا عن مساعدة العدوان الامريكي في الدخول الى العراق اعلنت الكويت استعدادها لاستقبال (62) الف جندي اميركي تمهيدا لدخولهم الى العراق وكان من المخطط ان يتم دخولهم عبر تركيا ومن ثم عبر الشمال العراقي، كذلك سمحت الكويت للقوات باستخدام القاعدتين الجويتين العسكريتين (علي السالم واحمد الجابر)، وتم فتح جميع موانئها البحرية لحلف الناتو، كما قامت الكويت بمنح قاعدتين بريتين كمركز قيادة للقوات الاميركية في عمال مخيم الدوحة، وفي الجنوب مخيم عرفيجان، وكثيدير امريكي للدور الكويتي الواضح والقوي في دعم الكويت للعمليات العسكرية التي دمرت العراق قامت ادارة الرئيس بوش الصغير في نيسان 2004 بتصنيف الكويت حليفاً رئيساً (خارج حلف الناتو)، وهي الصفة المعطاة لمملكة البحرين ولم يحصل على هذه الصفة الا القليل من دول العالم. ان مستقبل علاقات العراق مع الكويت لا يمكن ان تاخذ منحاً ايجابياً ما لم تحل القضايا المعلقة بين البلدين منها التعويضات

(1) قاسم محمد عبيد، مشكلة الحدود العراقية الكويتية (دراسة جيوبوليتيكية) نشرة شؤون عراقية، العدد الخامس، بغداد، مركز دراسات النهريين/جامعة النهريين، كانون الثاني 2008، ص 14-20.

وقضية النفط والموانئ⁽¹⁾، كما وقد عانت دول الخليج العربي من النزاعات على الحدود في مختلف الأزمنة وقد تجلّى ذلك الوصف على السان أحد الكبار المسؤولين قائلًا (أنه لم يعد بالامكان أن تستمر الخلافات على الحدود على مشاكل العشب والماء)⁽²⁾ مما تطلب العمل الجاد لحل لذلك لكن مازالت مستمره تؤثر على أمن الخليج العربي منها حل المشاكل الواقعة على الحدود بين أبو ظبي والسعودية حول جزيرة البريمي والمشاكل الحدودية بين البحرين وقطر وقضية الاحتلال الإيراني للجزر العربية وتدخلها بشؤون العراق، وأخرها ميناء مبارك وتهديداته للمستقبل الاقتصادي في العراق⁽³⁾.

ثانياً: الموقع الجغرافي لمنطقة الخليج العربي:

يتمتع العراق بموقع استراتيجي في الجزء الجنوبي الغربي من قاره اسيا وفي الجزء الشمالي الشرقي من الوطن العربي وبذلك فهو يحتل موقعا مركزيا في التجارة العالمية اذ ينحصر بين دائرتي عرض 29°_37° شمالا وخطي طول 38°_48° شرقا وهو يقع جنوب المنطقة المعتدلة الشمالية وكذلك يمثل منطقة انتقالية بين المنطقة المعتدلة الباردة وبين الاقاليم المدارية في الجنوب⁽⁴⁾.

كما ويعد الجيولوجيون الخليج العربي بقايا البحر القاتم الذي كان يحيط بالجزيرة العربية من الشرق والشمال ليتصل بالبحر الابيض المتوسط⁽⁵⁾، وكان له دور مهم في التجارة العالمية وبقيت اهمية منطقة الخليج العربي كم منطقة استراتيجية حتى فتحت قناة السويس ففقد الكثير من اهميته، ثم عاد الظهور مرة اخرى كاحد الممرات المائية العالمية المهمة بعد اكتشاف النفط. الناحية الجغرافية الخليج العربي ضيق نسبيا وضحل، يبلغ طوله في خط مستقيم من مصب شط العرب وساحل عمان 800 كم اما عرضه فيتراوح ما بين 228 كم وهو اقصى عرض له شرقي شبه جزيرة قطر و46 كم في مضيق هرمز. ومن ناحية العمق لا يتجاوز اعماق اجزائه 100 م احيانا ويتضمن مناطق واسعة

(1) مالك دحام الجميلي، لمياء محسن الكناني، مصدر سابق، ص 9.

(2) عامر محسن العامري، ميناء مبارك والامن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الاساسية، العدد الخامس والسبعون، 2012، ص 284.

(3) حسين حافظ، العلاقات التركية - الاسرائيلية واثرها على الامن القومي العربي للفترة من عام 1980-1996، اطروحة دكتوراه (غير منشوره)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، 2001، ص 147.

(4) محمد زباري مونس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، العدد 18، 2014، ص

(5) Adnan A.M.Aqraw•Implication of Sea Level Fluctuation•Sedimentation and Neotectonic for The Evolution Of Marshlands of Southern Mesopotemia•Quaternary Proceedings، No.3،1993، P21-31.

لا يزيد عمقها عن 400 مترا، وان الاعماق الكبيرة في الخليج تتراوح بين 70-90 وهي على مقربة من ساحل الهضبة الايرانية من جهة ومضيق هرمز من جهة اخرى، اما اقل اجزائه عمقا فتوجد في الشمال الشرقي حيث يمتد مستعرضا حاجزا طينيا ضخما وهو حاجز الفاو ولا يكاد عمق الماء فوقه وقت الجزر يتجاوز ثلاثة امتار اما في اوقات المد فقد يصل عمق الماء الى ستة امتار ويزيد عمق الماء في الاوقات التي يتفق فيها هبوب رياح قوية من جهة الجنوب الشرقي، وللخليج العربي ثلاثة سواحل (1):

1- الساحل الجنوبي وهو اطولها يبلغ حوالي (3490 كم)، وهو ساحل عربي، وهو اوسع سواحل الخليج واعرضها واكثرها انخفاضاً ويتضمن عددا من المستنقعات الساحلية، ويوجد امامه عدد كبير من الجزر الصغيرة، وبسبب تكوينه الرمي وضحالة مياه شواطئه تندر فيه الاماكن الصالحة لاستقبال السفن.

2 – الساحل الشرقي: يبلغ حوالي (860 كم)، وهو ضيق ويوجد امامه عدد من الجزر اكبر من تلك الموجودة امام الشاطئ العربي ومعظم سكان هذه الجزر من قبائل عربية.

3- الساحل الشمالي: يبلغ حوالي (1357 كم)، وتتقاسمه ايران، العراق والكويت، ومن جهة اخرى يبلغ ما تملكه كل من الدول المشاطئة للخليج من الشواطئ المطلّة على الخليج بالميل البحري (ايران 625، الامارات العربية المتحدة 425، المملكة العربية السعودية 294، قطر 204، الكويت 115، البحرين 68، عمان 51، العراق 30 (2) ويعد الخليج العربي المنفذ البحري الوحيد للدول العربية الاتية (العراق، الكويت، قطر، البحرين، الامارات العربية المتحدة)، وهو الممر الاجباري الذي يجب ان تختاره صادرات هذه الدول من النفط ووارداتها من المواد الغذائية والصناعية.

ثالثاً: أهمية موقع العراق:

1- الخصائص الجغرافية لموقع العراق

يعد العراق ممرا للتجارة القادمة من الهند واسيا وشرق افريقيا بحرا والى دول البحر المتوسط واوروبا شمالا وبذلك يمثل موقعه جسرا ارضيا رابطا مابين مسطحين مائيين متمثل بالبحر المتوسط

(1) لمياء محمد الكناني، مالك دحام الجميلي، العلاقات العراقية- الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، العدد الثاني والخمسون، 4-5.

(2) حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية (دراسة)، اتحاد الكتاب العرب، 1999، ص 15-16.

في الشمال والخليج العربي في الجنوب وتتباين الأهمية الموقعية البحرية للعراق ما بين الجانب السلبي والإيجابي وذلك تبعاً لطبيعة المتغيرات التي تطرأ على تغيير مراكز القوة والحضارة عبر المراحل التاريخية، ازدادت أهمية موقع الجغرافي للعراق بعد تحول عاصمة الدولة الإسلامية من دمشق إلى بغداد لاسيما خلال الخلافة العباسية أدى إلى اعتماد الخلافة العباسية على الخليج العربي كمنفذ تجاري مهم يربطها مع الهند عن طريق البحر، وشرق آسيا وأفريقيا، ثم تدهورت أهمية موقع العراق بعد سقوط الدولة العباسية (656 هـ) (١٢٥٨ م)، إذ سيطرت الدولة العثمانية على مقاليد الأمور في العراق والوطن العربي و تحول مركز التجارة من بغداد إلى إسطنبول، وبذلك ابتعد موقع العراق عن طرق التجارة الدولية البحرية بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام 1497م. ثم تحولت طرق التجارة البحرية من رأس الرجاء الصالح إلى البحر الأحمر وقناة السويس ثم البحر المتوسط عند افتتاح قناة السويس عام 1869م، إذ قللت هذه القناة المسافة من (3437 ميل إلى 3488 ميل)⁽¹⁾ وبذلك افتقد العراق أهميته كممر بري لطرق التجارة العالمية القادمة من الهند إلى البحر المتوسط وتحولت طرق التجارة بعيداً بحوالي ٢٥٠٠٠٠ كم، كما أن أراضيها تبتعد لمسافة ١٠٠٠ كم عن البحر المتوسط وبعد المتغيرات الإقليمية والدولية التي حدثت ولاسيما بعد سقوط الاتحاد السوفيتي السابق عام 1991، وأحداث 11 أيلول 2001 وغزو أفغانستان، وكذلك احتلال الولايات المتحدة الأمريكية العراق، وانفتاحه على دول العالم الأخرى، ومحاولة الولايات المتحدة الأمريكية تحقيق نجاحات فيه من خلال استراتيجيتها في نشر ما يسمى بالديمقراطية واعتباره القاعدة التي تنطلق منها لتغيير الجغرافية السياسية لمنطقة الشرق الأوسط.

ونتيجة للخصائص الطبيعية والبشرية التي يمتلكها العراق ولا اتصاله المباشر مع تركيا التي تمثل واجهة حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي مع الدول الإسلامية. فإن موقع العراق سوف يحتل موقع الصدارة ليكون المنافس الجديد للاتصال مع أوروبا براً وليكون جسراً أرضياً بين شرق آسيا وأوروبا عبر دولتي تركيا وسوريا إذ لا تزيد المسافة على 1200 كم بين الأراضي التركية والموانئ العراقية في شمال الخليج العربي وبذلك سيفعل خط سكة حديد بغداد - برلين الذي أوشك على النفاذ في بداية قرن العشرين لولا قيام الحرب العالمية الثانية وبذلك تصبح الموانئ العراقية أهم

(15) محمد الشافعي، محمد يوسف، قناة السويس: ملحمة شعب.. تاريخ أمة (القاهرة: الهيئة العامة لقصور الثقافة،

الموانئ الاستراتيجية التي تعمل على تغيير خارطة النقل البحرية العالمية وترفع من أهمية العراق (1).

2- الحدود العراقية - الكويتية

هو الشريط الحدودي بين العراق والكويت ويبلغ طوله 254 كم (158 ميل) ويمتد من النقطة الثلاثية مع السعودية في الغرب حتى ساحل الخليج العربي في الشرق اذ تم تشييد جدار فاصل من قبل مجلس الامن التابع للامم المتحدة لغرض وقف اعادة غزو العراق للكويت وبذلك فهي تبدأ من العمود الحدودي (1) على مثلث الحدود العراقية الكويتية السعودية مع تقاطع وادي الباطن مع وادي العوجة ثم باتجاه الشمال على طول الباطن الى النقطة التي تقع جنوبي خط عرض صفوان، ثم باتجاه الشرق مروراً بجنوبي ابار صفوان (الرميلة) وجبل سنام وام قصر حتى التقاء خور عبدالله بخور الزبير، اما جزر ورية وبوبيان ومسكان اومشجان وفيلكا وعوهه وفارورة وام المردام فانها تابعة لدولة الكويت. وقد رسم هذا الخط في هذه المنطقة بموجب خريطة اعدت من قبل المساحة العسكرية في المملكة المتحدة، ويتبع ادنى خط انحسار المياه حتى الموضع المقابل مباشرة لتقاطع خور الزبير وخور عبد الله. وبذلك يبلغ طول خط الحدود العراقي الكويتي حوالي (242 كم) اذ يشكل نسبة (7%) من مجموع اطوال الحدود العراقية مع دول الجوار البالغة (3433 كم) (2). هذا الوصف الجغرافي للحدود هو تابع لقرار مجلس الامن 833 لسنة 1993 والذي بموجبه تمت المصادقة على القرار الذي اعتمد من قبل لجنة ترسيم الحدود بموجب الفقرة الثالثة من قرار مجلس الامن المرقم 687 لسنة 1991 (3)، ولا يوجد لخط الحدود اي ترسيم على الارض او اعتراف دولي او عراقي قبل ذلك التاريخ. خريطة (1) وخريطة (2).

المبحث الثاني: واقع الموانئ العراقية:

تعد موانئ العراق من اقوى جسور العالم اذ تعد ملتقى للمسالك البحرية والبرية القادمة من قارات عدة اسيا افريقيا واوروبا، وبذلك استطاعت البصرة تاسيس كيان مستقل وبالعلاقات وطيدة مع

(1) محمد زباري مونس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة. العدد 18. 2014. ص 58_61.

(2) قاسم محمد الجنابي، ربا صاحب عبد، مصدر سابق، ص336.

(3) محمد عبدالله خالد العبد القادر ، الحدود الكويتية العراقية (دراسة في الجغرافية السياسية)، مركز البحوث و الدراسات الكويتية، ط 1، الكويت، ص244.

مختلف القارات التي تربطهما المصالح المشتركة مع بعض، فضلا عن هيمنتها كدلتا جنوبي العراق وسيطرتها على طرق الملاحة البحرية في الخليج العربي وبالتالي تأمين موردا اقتصاديا عن طريق التوسع في التجارة برا وبحرا حتى أصبحت جسرا مائيا ذو اهمية للتبادل التجاري ما بين قارة اوربا والهند والشرق الاقصى وافريقيا عن طريق الموانئ فيها⁽¹⁾.

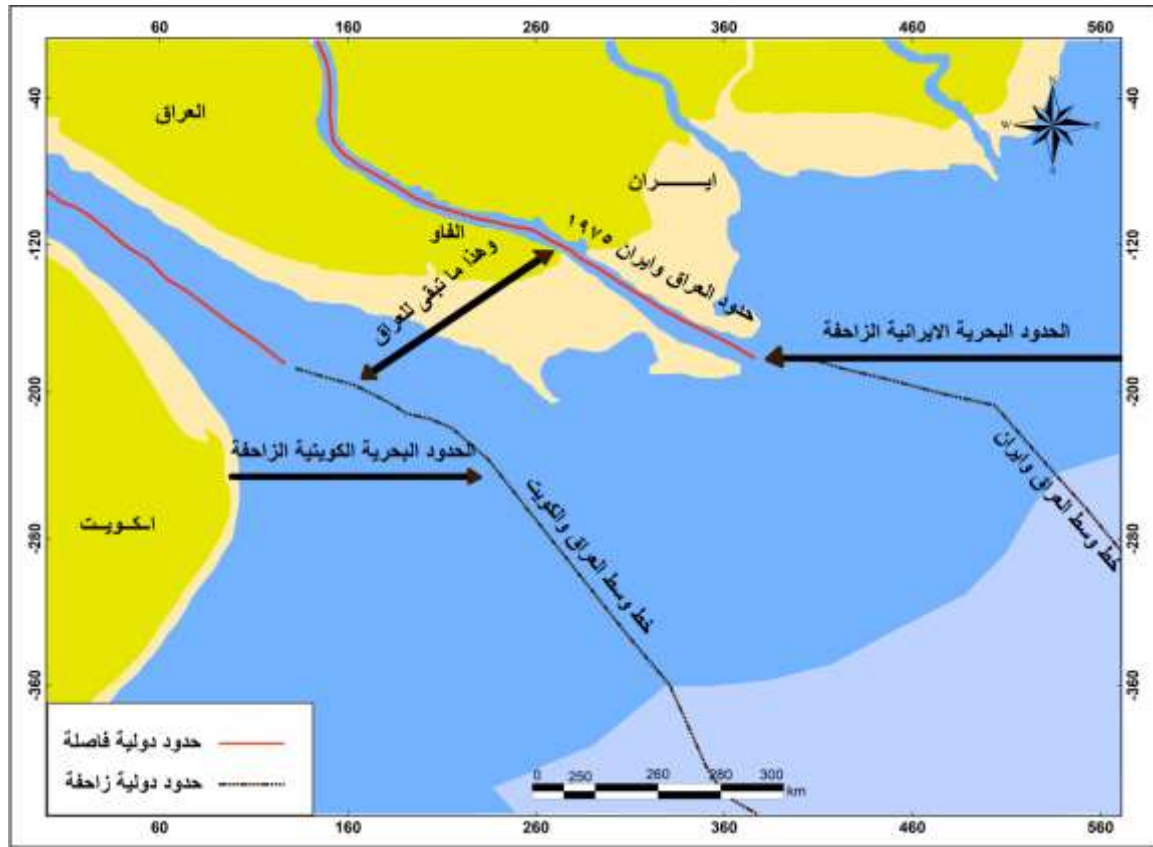
الخريطة (1) الحدود العراقية مع دول الجوار



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على مديرية الموانئ العراقية – البصرة ، خريطة المناطق البحرية العراقية – الكويتية – الايرانية بمقياس 1:300000 ، 1 ، 2016.

(1) كاظم فنجان الحمادي، صفحات مينائية مضيئة في تاريخ العراق، دمشق للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، 2014، ص8.

الخريطة (2) تخطيط الحدود العراقية - الكويتية



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على مديرية الموانئ العراقية – البصرة ، خريطة المناطق البحرية العراقية – الكويتية – الايرانية بمقياس 1:300000 ، 1 ، 2016.

اولاً: ميناء الفاو:

تعود فكرة انشاء هذا الميناء الى 1985 بديلا عن ميناء هونغ كونغ، في موقعه الحالي على الطرف الجنوبي من خور عبدالله الذي يعد افضل المواقع العالمية المتاحة اذ انه يقلص الوقت مابين الشرق والغرب وله ابعاد واهمية جيوسراتيجية كبيرة وضخامة البعد التجاري المهم، كما انه يوفر فرص العمل ويحول المنطقة الى مركز اقتصادي مهم على الصعيد المحلي والعالمي⁽¹⁾.

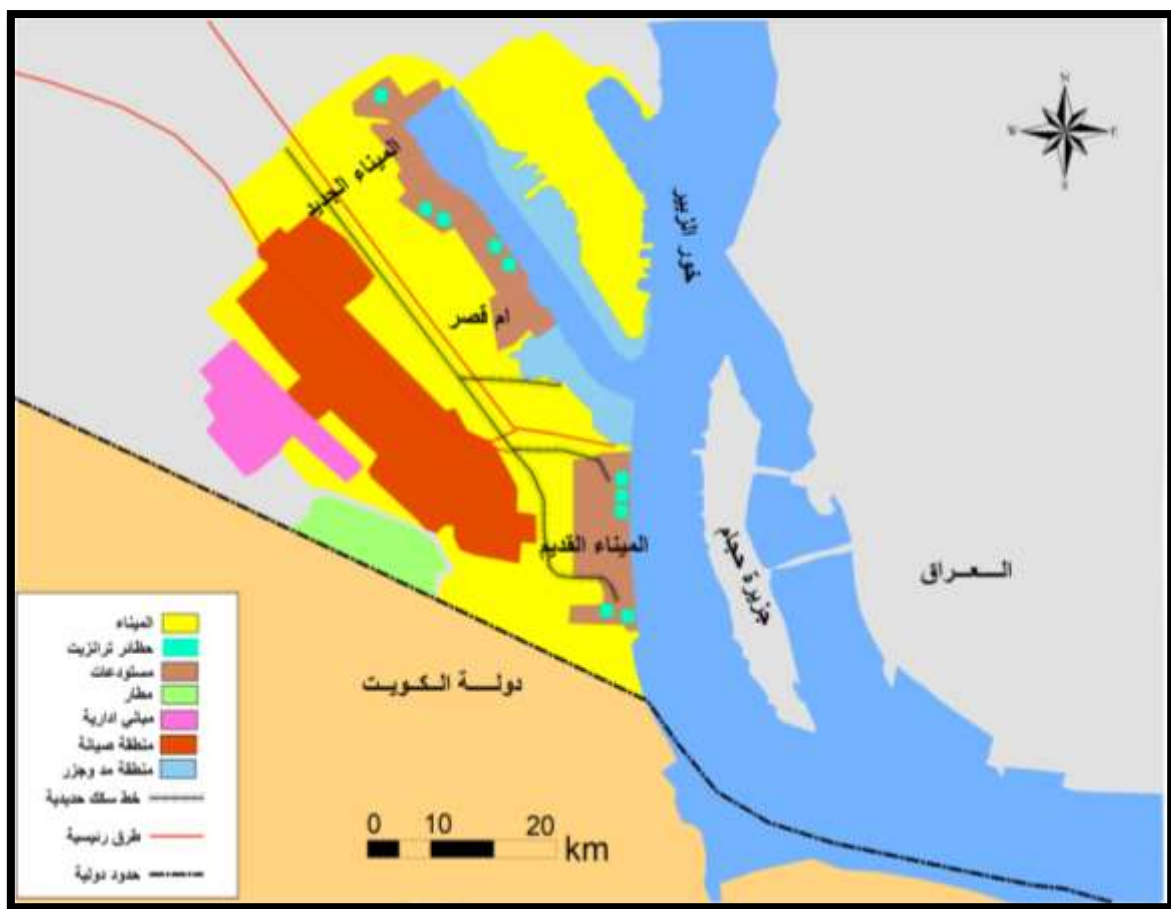
مراحل انشاء ميناء الفاو الكبير من التخطيطات المحتملة للميناء ان يشمل (35) رصيف وبطاقة استيعابية سنوية تبلغ (91) مليون طن، (22) رصيف منها للحاويات بطاقة (7.5) مليون حاوية مكافئة

(1) طالب حسين حافظ، ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية الكويتية، مجلة رايات دولية، جامعة بغداد، العدد الثالث والخمسون، ص181.

سنويا تعادل ماقيمته (67) مليون طن، وثلاثة عشر رصيفا مخصص للبضائع العامة، والصب بطاقة (24) مليون طن سنويا ⁽¹⁾.

ويتضمن المخطط ايضا ربطا للميناء بموانئ سوريا وتركيا الواقعة على البحر المتوسط عبر القناة الجافة المتكونة ايضا من سلسلة من خطوط للسكك الحديدية الغرض منها استيعاب الزخم الاضافي الذي يتولد من نشاطات الميناء الجديد، وكذلك لاستغلال اهمية الموقع الجغرافي للعراق بين الشرق والغرب في نقل تجارة الترانزيت خريطة (3).

الخريطة (3) المواني العراقية



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على مديرية الموانئ العراقية – البصرة ، خريطة المناطق البحرية العراقية – الكويتية – الايرانية بمقياس 1:300000 ، 2016.

(41) اصيل سلمان، مشروع ميناء الفاو الكبير...وتأثير ميناء مبارك، مجلس النواب، دائرة البحوث، كانون الثاني، 2019، ص1-7.

يخطط ان يتم انشاء الميناء في ثلاث مراحل، تشكل الاولى والثانية 60% من الحجم الاجمالي للمشروع اذ يتطلب انجازها اربعة سنوات بكلفة مقدرة (4) مليار دولار اما المرحلتين الثالثة والاخيرة فانها يتطلب انجازها ثلاث سنوات بكلفة (2.3) مليار دولار اذ انها تشكل 40% من حجم المشروع.

المرحلة الاولى: تتضمن هذه المرحلة انشاء ارسفة للحاويات ذات طول يبلغ (3500) مترا وطاقة (3) مليون حاوية سنويا تعادل (27) مليون طن سنويا كما تهيئ ساحات لشحن وتجميع وتفريغ وصيانة للحاويات بمساحة (1000000) م². مع انشاء ارسفة لبضائع الصب بطول يبلغ (1900) متر وتهيئة الساحات المخصصة لها والبالغ مساحتها (300000) م² وان هذه الارصفة ذات طاقة تبلغ (10) مليون طنا سنويا وبذلك يقدر اجمالي الطاقة المركزية في هذه المرحلة (37) مليون طن في السنة.⁽¹⁾ الخريطة (4)

الخريطة (4) موقع ميناء الفاو.



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على مديرية الموانئ العراقية – البصرة ، خريطة المناطق البحرية العراقية – الكويتية – الايرانية بمقياس 1:300000 ، 2016.

(42) نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، صفحات متفرقة.

المرحلة الثانية: يتم فيه انشاء ارصفة للحاويات بطول (5000) متر وبطاقة استيعابية (5) مليون حاوية في السنة، اي مايعادل (44) مليون طن سنويا، وتكون الساحات مهيئة بمساحة (1700000) م². بينما ارصفة بضائع الصب تكون بطول (2600) مترا ومساحتها تبلغ (450000) م². ان الطاقة الاستيعابية في هذه المرحلة تصل الى (18) مليون طن سنويا لتصل الطاقة الاجمالية المستهدفة للميناء (62) مليون طن سنويا ضمنها.

المرحلة الثالثة: بلغ طول ارصفة الحاويات في هذه المرحلة الى (7500) م وبطاقة استيعابية بلغت (7.5) مليون حاوية في السنة اذ يعادل ذلك (67) مليون طن في السنة، وتهيئ ساحات خاصة بها تبلغ مساحتها (2600000) م². وتزداد ارصفة بضائع الصب حتى يصل طولها الى (3500) م ومساحة ساحات يبلغ (600000) م²(1).

ثانيا: اهمية انشاء ميناء الفاو:

ان ميناء الفاو من المشروعات الاستراتيجية ذات الاهمية البالغة في العراق، اذ يمنحة اطلالة على الخليج العربي اذ يربط مياه الخليج وميناء خور الزبير وام قصر عبر القنوات الملاحية مع الموانئ العالية في اعالي البحار.

ان انشاء الميناء بموقعة القريب على المنافذ البحرية الدولية وباعماق لا تقل عن 17،5 مترا اذ تسمح باستقبال الموانئ العملاقة التي تتجاوز حمولتها (120) طن اذ يؤدي ذلك الى انخفاض كلف النقل حتى تصل الى (100) دولار /طن، اذ ان وبمرور الزمن فان ارصفة الموانئ الحالية ذات الطاقة التصميمية (15،90) مليون طن/سنة تكون غير قادرة على تلبية الطلب المتزايد من الاستيراد والتصدير العراقي اذ ان اعماق واجهات الارصفة فيها محدوده (6-12) مترا وبذلك فهي غير قادرة على استقبال البواخرات العملاقة ذات الحمولات والحاويات المتنوعة، كما انها تحتاج الى اعمال الصيانة المستمرة من حفر ورفع الغوارق، ويوضح جدول (1) الزيادة الكبيرة والمتواصلة من الطاقة الاستيعابية وابعاد السفن وظهور الاجيال الجديدة منها، مما يعطي اهمية كبيرة لانشاء الموانئ الجديدة (2). وبذلك دعت الحاجة الى انشاء ميناء الفاو الكبير اكثر مما لو تمت اضافة ارصفة جديدة لمينائي

(44) نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، المصدر السابق، ص5-8.

(2) جعفر عبدالامير الحسيني، هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة التاسعة، العدد30، 2011، ص5.

خور الزبير وام قصر اذ انها غير قادرة على تلبية الطلب المتزايد لا من حيث الحجم ولا في استقبال السفن العملاقة. اذ ان ميناء الفاو سيوفر مبالغ مالية نتيجة انخفاض كلف النقل اذ انه سيسهم في تخفيف الضغط على الموانئ الحالية ويلبي الاحتياجات الحالية من استيراد وتصدير كما يتضمن خدمة الترانزيت بين كل من اسيا واوروبا وتحسين خط الساحل ومنع عمليات التعرية فيه، كذلك النهوض بالعراق اقتصاديا من خلال تطوير الواجهة المائية له وتشغيل الايدي العاملة⁽¹⁾، وتخفيف الضغط الحاصل على الموانئ العراقية والمساهمة في الاستيراد التجاري، كذلك فان الميناء يتضمن على خدمة الترانزيت اي التجارة الاقليمية بين كل من اسيا واوروبا، كذلك خدمة العراق من ناحية الاستيراد والتصدير في المنطقة⁽²⁾.

الجدول (1) الاجيال المختلفة من سفن الحاويات

العرض (متر)	الطول (متر)	السعة teu	
26	180	1000	الاول
30	225	1800	الثاني
32,2	290	3000	الثالث
40	275	4300	APL C10
42,80	280	8000	OOCL
69	381	15000	ULCS

المصدر: 1- صلاح اسماعيل حسن، تسعير خدمات الموانئ البحرية، بدون ذكر الطبعة وجهة النشر، القاهرة، 2007، ص194. 2- جعفر عبدالامير الحسيني، هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة التاسعة، العدد30، 2011، ص5.

(1) نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مصدر سابق، ص6.
(2) نبيل جعفر عبدالرضا، حسين حيدر محمد الجزائري، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي (دراسة حالة ميناء الفاو الكبير)، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد 30، 2016، ص 122.

ثالثا: التحديات التي تواجه ميناء الفاو: يواجه ميناء الفاو تحديات كبيرة مناخية داخلية وأخرى خارجية كونه سيشكل عبء أمام المشروعات التي تحاول إيذاء اقتصاد العراق سيما إنشاء ميناء مبارك الكويتي الذي يراد منه تضيق الحدود المائية العراقية:

التحديات الداخلية:

تتمثل التحديات الداخلية للميناء بمجموعة من العوائق أمام تنفيذه منها:

1- تعاون وتواطؤ بعض الشخصيات والمتنفذين في الحكومة العراقية مع دول الجوار بسبب التبعية لتلك الدول ويتم ذلك من خلال الضغط على الحكومة العراقية من أجل عرقلة وعدم تنفيذ الميناء نتيجة الأهمية التجارية الكبيرة المستحصلة من الميناء في المستقبل كونه حلقة وصل والطريق الأسرع ما بين دول آسيا وأفريقيا وأوروبا وبذلك يقلل من كلف النقل الدولي.

2- قلة التمويل المالي للميناء من قبل وزارة النقل كونه تابع للخطط الاستثمارية للوزارة وبذلك يؤثر سلباً على إكمال مراحل البناء للميناء، أنه من المعروف أن التخصيصات المالية معتمدة على النفط وإن أية خلل أو اضطراب فيها سوف تضرب الاستثمارات ويتركز المشروع.

أما المرحلة الأولى لتنفيذ ميناء الفاو الكبير المتمثلة في إنشاء كاسر الأمواج الشرقي الذي تبنت إنشائه الشركة اليونانية بطول يبلغ 8 كم مقابل مبلغ قدره ٦٠٠ ٣٩٧ مليون/ دولار وصلت فيه نسبة الانجاز ٩٨%، وبذلك قد شارب على الانتهاء، وكاسر الأمواج الغربي الذي تتبني تنفيذه شركة دايو الكورية مبلغ بلغت قيمته ٥٠٠ ٧٩٢ مليون دولار وبطول 16 كم، بلغت فيه نسبة الانجاز الفعلي ٢٠٪ لغاية تاريخ 2015/12/31، وقد أبرم عقد التنفيذ من قبل الشركة العامة للموانئ العراقية مع شركة دايو الكورية بتاريخ 2013/11/25، ومن هذا التاريخ وحتى منتصف عام ٢٠١٦ لم تصل نسبة الانجاز إلى 30 ٪، علماً أن العقد انتهى في أغسطس من عام ٢٠١٦.

أن تنفيذ كاسر الأمواج الشرقي قد شهد تحديات عديدة لكونه أطول من الكاسر الغربي وبذلك فإنه يتطلب جهوداً مكثفة للعمل به ويعزى هذا التأخير في الانجاز كاسر الأمواج الغربي إلى عدة أسباب منها، عدم دفع مستحقات الشركة الكورية من قبل شركة الموانئ العراقية بالمدة المتفق عليها نتيجة لعدم توفير التمويل المالي، إذا أن من ضمن شروط إبرام العقد لتنفيذ الكاسر فتح رسالة اعتماد بكامل مبلغ العقد وتكون على مرحلتين من قبل الشركة العامة للموانئ العراقية، كما تقوم بفتح رسالة اعتماد غير قابلة للرد بما يعادل 50% من الكلفة الإجمالية في

المرحلة الاولى، بينما الجزء المتبقي سيكون ضمن اجراء تمديد رسالة الاعتماد او فتح رسالة اعتماد جديده، ضمن مدة لا تتجاوز السنة والنصف من تاريخ العقد، ومن ثم فان الشركة العامة لموانئ العراق لم تلتزم بهذا الشرط، اذ انها لم تقم بفتح رسالة اعتماد ثانية وقد مر على تاريخ العقد نحو سنتين ونصف، وذلك لعجزها في توفير التمويل اللازم، علما ان شركة دايو الكورية قد طالبت بفتح اعتماد اخر للحصول على مستحقاتها ولم تتلق اية استجابة⁽¹⁾.

3- دفع المستحقات، من المتفق عليه ان تقوم الشركة العامة لموانئ العراق بدفع المستحقات الى شركة دايو الكورية وحسب مراحل الانجاز، في حين ان ما يحصل غير ذلك، فعلى سبيل المثال عند اكمال ١٠% من نسبة الانجاز تحصل الشركة الكورية على 3% من مستحقاتها بدلا من ١٠% من المستحقات وفي حال وصلت نسبة الانجاز ٢٠% حصلت على ١٠% 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، والا فانه ستواجه مشكلات مادية ومن ثم تلكؤ وتأخير في مراحل العمل.

4- سوء عملية الادارة: تواجه الشركة المنفذة لكاسر الامواج الغربي مشكلات ادارية عدة، متمثلة بوجود شخص واحد تتعامل معه الشركة المنفذة وهو مدير ميناء الفاو الكبير، اذ ان حصر التعاملات مع مدير ميناء الفاو الكبير دون وجود شخص اخر في حالة حصول طارئ تعد مشكلة تواجهها الشركة المنفذة للكاسر الغربي.

5- فيزا(السمة) الدخول للعاملين الاجانب، تعد مشكلة الفيزا من المشاكل الكبيرة التي تواجهها الشركة الكورية، وذلك بسبب الروتين الاداري لدى وزارة الداخلية – متمثلة بمكتب الجوازات، حيث انه لا يفرق بين العاملين الاجانب في الشركات الاستثمارية وبين العاملين الاجانب في المطاعم والفنادق، اذ عندما تطلب الشركة المنفذة عاملين اجانب فان عملية الحصول على الفيزا تستغرق مدة زمنية طويلة حتى تصل ستة اشهر او ربما سنة، فضلا عن ذلك في حال انتهاء الفيزا ومن ثم تجديدها ايضا تستغرق 3 اشهر، وتعد هذه عوائق كبيرة تواجهها الشركة الكورية.

(20) رائد الهاشمي، طوق النجاة الوحيد هو ميناء الفاو الكبير بتاريخ 2020/12/5، على رابط المقال: <https://www.ssrcaw.org/ar/show.art.asp?t=2&aid=701275>

على شبكة المعلومات الدولية www.ssrcaw.org/ar/show.art.asp?t=2&aid=701275

6- التظاهرات، يقوم اهالي منطقة الفاو بين الحين والآخر بتظاهرات وقطعهم طريق الشاحنات المحملة بالمواد الاولية التي تحتاجها الشركة وذلك بداعي الحصول على فرص عمل في الميناء، اذ انها تسبب توقف العمل في الميناء لعدة ايام، وهذه التوقيفات تعد تكاليف اضافية تتحملها الشركة، اذ تقدر كلفة التوقف لليوم الواحد حوالي الى 700 الف دولار، فضلا عن ذلك فان الشركة عندما تقوم بتشغيل الايدي العاملة من منطقة الفاو تكون مجبرة على ذلك وان الاعداد التي يتم تشغيلها تشكل عبئا اضافيا وتكلفة تقع على عاتق الشركة، فضلا عن تكاليف تاهيلهم وتدريبهم ومن ثم التحاقهم بالعمل اذ ان الشركة الكورية قد انشأت مركزا للتدريب وتاهيل العاملين الجدد.

7- الضرائب والرسوم، اذ جاء قرار مجلس رئاسة الوزراء رقم (٣٥٦) في جلسته الاعتيادية السابعة والثلاثين في عام ٢٠١٣، والذي ينص على اعفاء الشركات الاجنبية القائمة بتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير من دفع الضرائب والرسوم كونه من المشروعات التنموية، في حين تقوم الشركة العامة للموانئ العراقية باستقطاع ضرائب ورسوم من الشركات العاملة بالميناء ومن ضمنها شركة دايو الكورية. اذ بلغت قيمة رسوم الموانئ التي قامت شركة دايو الكورية بتسديدها (٩١٣ ١٥١٨) مليون دولار، علما ان الشركة الكورية قد طالبت الشركة العامة لموانئ العراق باسترجاع المبالغ التي دفعتها كرسوم، ولكن لم تلق استجابة منها.

8- احتياج ميناء الفاو الكبير الى بنية تحتية وخدمات ارتكازية كبيرة ومتكاملة من الماء والكهرباء وخطوط السكك الحديد والطرق وبقية الخدمات الاخرى وذلك لضخامة المشروع.

9- عدم توفر بيئة امنية وقانونية لانجاحه، وذلك من خلال ماتشده وتعرض له الشركة الكورية من عمليات تسليب للشاحنات والزوارق التي تنقل المواد الاولية من ميناء ام قصر الى ميناء الفاو الكبير، فضلا عن ذلك تعرض منتسبيها لعمليات الخطف، وان ذلك يعد مؤشرا على غياب السلطات الامنية والقانونية في المنطقة التي لا بد من ان تاخذ دورها في توفير الامن للشركات الاستثمارية، فضلا عن ذلك رفض بعض العاملين الاجانب العمل في العراق بداعي عدم استقرار الوضع الامني فيه وعزوف الشركات الاخرى عن الاستثمار فيه.

10- عدم وجود شبكة نقل كفوءة تتناسب مع حجم الميناء.

التحديات الخارجية:

تتمثل بالوضع السياسي المتدهور والمضطرب في الدولة واحساس دول الجوار كمصر والكويت والامارات وايران بالضرر، كذلك عدم توافر عامل الثقة بالمنظومة الوطنية في العراق مما دفع الشركات المستثمرة الى التردد والانسحاب من الاستثمار من العراق نتيجة لعدم توفر المصادقية والبيئة الامنية⁽¹⁾.

رابعاً: التأثيرات المحتملة لميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير.

يقع ميناء مبارك في شمال الكويت عند شرق جزيرة بوبيان ويمر باربعة مراحل لانشاءه انجزت المرحلة الاولى في عام 2015م باربعة ارصعة مع مخطط هيكلي ليصل لستين رصيف في المستقبل وبذلك يكون من اكبر موانئ الخليج العربي، من المقرر ان تنتهي هذه المرحلة على نحو ثلاثة اجزاء في العام نفسه، يرتبط الميناء مع البر الرئيسي في الصبية ومدينة الحرير بثلاث جسور وطرق سريعة كما انه من المقرر ربطه بسكة القطار الخليجية التي تخدم الميناء ويخطط كذلك لمد السكة نحو العراق وتركيا وايران.

سيتم تشغيل هذا الميناء باربعة ارصعة تكون مخصصة للحاويات بطاقة استقبال تقدر بمليون وثمانمائة الف حاوية في السنة، سيتم انجاز الاجزاء الثلاثة لهذه المرحلة على النحو الاتي⁽²⁾:

1- الجزء الاول: بدا العمل فيه في اغسطس عام 2007 مشتمله على انشاء طريق بطول 31 كم مزدوج الاتجاهين وكذلك رصيف للسكك الحديدية مارا بالجزيرة وارض الكويت.

2- الجزء الثاني: يشمل على تصميم 16 مرسى و 4 مراس بطول 1.600م وعمق 16م وتصاميم لتعميق القناة الملاحية لتصل بعمق 14.5م و16م لبحار المياه .

3- الجزء الثالث: يشمل هذا الجزء على الاعمال الخاصة بتعميق المسار الملاحي في البحر واحواض المياه وذلك لتمكين السفن كباره الحجم للوصول والارساء بسهوله ويسر على ارصفه الميناء فضلا عن تشكيل وانشاء المباني والخدمات ذات الالهيه الكبيره في تشغيل الميناء.

(1) محمد زباري مونس، الالهيه الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، 2014، ص73.

(2) عامر محسن العامري، ميناء مبارك والامن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الاساسية، العدد 75، 2012، ص287.

اما المرحلة الثانية للمشروع فانها كانت متضمنه انشاء اثنا عشر مرسى لتصل السعة الاجمالية للميناء ستة عشر مرسى. اما الثالثة تشمل انشاء ثمانية مراس والرابعة على ستة وثلاثون مراس ليصل الميناء الى ستون مرسى⁽¹⁾.

يشكل ميناء مبارك خلاف استراتيجي كبير ما بين العراق والكويت وقد اعترض العراق على انشاء هذا الميناء نتيجة لقرب جزيرة بوبيان من السواحل العراقية كما ان المشروع مخالف لقرار مجلس الامن الخاص بالحدود المرقم (833)، اذ انه يعرض العراق الى اخطار واضرار عده تهدد المنفذ البحري الوحيد للعراق ويغلق القناة الملاحية في خور عبدالله، اذ ان بناء ساتر كبير اسمنتي مدعم بالحجارة وتحيطه الركائز الفولاذية يتسبب بغلق القناة تمهيدا لغلق وقطع مسارات ميناء ام قصر الملاحية وبذلك يحرم العراق من الاستفادة والتمتع بصلاحيته وحقوقه في الخليج العربي. كما انه يتسبب بزيادة الترسبات الطينية في تلك القنوات الملاحية وبذلك يقلص السواحل البحرية العراقية⁽²⁾، كما ويتسبب باعاقبة طريق وصول السفن كبيرة الحجم للميناء والسماح بعبور الصغيرة فقط وهذا ما لم يكن مخطط له عند انشاء الميناء ويفقده الجدوى الاقتصادية اذ انه يتناسب طرديا بين سعته وحجم المعدات والتجهيزات له وحجم السفن الداخلة اليه اذ ان الفرق في تكاليف التشغيل وحجم السفن يكون اكبر كلما كان الميناء اكبر وتجهيزاته حديثة وبطاقه انتاجية اعلى. ويعود السبب في ذلك الى ان حجم الطاقة العاطلة يكون اكبر في الميناء الكبير والمطور اذا كان التعامل مع السفن صغيرة الحجم، ويتاثر بهذا ميناء الفاو بشكل كبير كونه مجهز لاستقبال السفن الكبيرة بينما بقية الموانئ العراقية سيكون تآثرها اقل كونها مجهزة لاستقبال السفن صغيرة الحجم. ومن رؤية اخرى قد يتسبب في قطع الطرق امام جميع السفن باحجامها الصغيرة والكبيرة من الوصول الى الميناء وذلك لقصور الاجزاء المتاحة من الخور على المياه الضحلة فقط وسيصيب ذلك الموانئ العراقية بالفشل الذريع وسيؤدي ذلك الى اضطرار العراق على استخدام الموانئ المجاورة لنقل تجارته ويحمله تكاليف اضافية لنقل الصادرات والواردات، فضلا عن فقدان الاموال وتدهور الاقتصاد وما يرتبط بالمنافع المصاحبة للموانئ كما وسيؤدي ذلك الى ثقل كاهل الاقتصاد نتيجة ارتفاع التكاليف ومن ثم ارتفاع اسعار السلع المستوردة والسلع المعدة للتصدير وبالتالي اضعاف القدرة التنافسية للمنتجات العراقية، فضلا عن تعقيدات عبور البضائع الواردة للعراق من الدول الاخرى جراء الوقت المستغرق والتكاليف الناجمة عن تعقيد الاجراءات والروتين، فضلا ذلك يؤثر على مستقبل العراق كافة اذ يمنعه

(1) خلود موسى عمران، مريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير انموذجا)، مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة، العدد 13، 2012، ص 262.

(2) ميناء مبارك الكبير. www.alwatan.com

من تقوية وتعزيز موانئه التنافسية وتراجعها المستمر، وبقائه خارج منظومة الموانئ الدولية في الوقت الذي تعمل فيه بقية الدول على تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير والانتاجية المرتفعة والتكاليف المنخفضة⁽¹⁾.

يعد الميناء هو الجهة النافسة للاقتصاد الوطني العراقي بشكل عام واقتصاد البصرة بشكل خاص فضلا عن انشاء مثل هذا الميناء يعني موت الموانئ العراقية باعتبارها احد مصادر الدخل القومي وتمثل رئة الدولة الاقتصادية وان غلقة يعني القضاء على الاقتصاد الوطني وبذلك قد يتسبب بازيمات سياسية بين الدولتين من جديد جراء خنق وبتر المنفذ العراقي البحري الوحيد⁽²⁾، اذ ان المصالح لم تراعى بين الدولتين وقد اجحفت حق العراق في انشاء هذا الميناء الذي يكون منافس شديد لميناء الفاو الكبير ولاسيما انه تمت اقامته في موقع حساس وقريب بالنسبة للعراق وان الكويت تملك سواحل اخرى مطله على البحر وبامكانها اقامة موانئ كبيره فيها دون المساس بمصالح العراق والقضاء على اقتصاده ومتنفسه الوحيد في الخليج العربي.

الخاتمة:

مرت المشاكل الحدودية ما بين العراق والكويت في مراحل عده فهي لم تهدا في اي وقت فهذه المشاكل لم تهدد الامن العراقي فقط وانما امن الخليج العربي اجمع، لما تشكله هذه المنطقة من شريان استراتيجي مهم ومنطقة القلب للعالم كونها منطقة خطوط تجارية عالمية ما بين الشرق والغرب.

ان اخر ما قامت به الكويت هو انشاء ميناء مبارك الكويتي على خطوط لملاحة العراقية وبذلك فانها تقطع كميات كبيره من المياه الواصلة الى ميناء ام قصر وانخفاض المناسيب فيه فهي بذلك تقوم بمصادره والاستيلاء على خط الملاحة البري الذي يشكله العراق امام جميع بلدان العالم، اذ انها تزامم العراق على هذا الممر وتضييقه امام العراق بشكل كبير لتتضمن المنطقة على ثلاثة موانئ منها ميناء الفاو الكبير اضافة لميناء مبارك العملاق وبذلك تضيق المنطقة بشكل كبير جدا ولا تسمح للسفن الكبيرة بالمرور واقتصاره على السفن الصغيرة في عبورها نحو ميناء الفاو وبهذا تشكل خنق كبير لخطوط الملاحة العراقية نتيجة اقامة ركائز كونكريتية حاجزه للمياه نحو عبورها

(1) جعفر عبدالامير الحسيني، هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة التاسعة، العدد الثلاثون، 2011م، ص20.

(2) عامر محسن العامري ميناء مبارك والامن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الاساسية، العدد 75، 2012، ص288.

نحو ميناء ام قصر وبالتالي ينخفض منسوب المياه وتكون ضحله جدا في الميناء الاخير وبهذا لايقوى على استقبال السفن العملاقة.

الاثار السلبية التي يشكلها ميناء مبارك على تحقيق الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو وتقليص مساحة الممر الملاحي العراقي باتجاه ميناء ام قصر وبالتالي ضحالة المياه وعدم القدرة على الاستيعاب سوى السفن الصغيرة الحجم.

اصابة الموانئ العراقية بالشلل التدريجي كلما توسعت مراحل الانشاء في ميناء مبارك وبالتالي تفقد الموانئ العراقية جدواها الاقتصادية وتعاملاتها مع الدول التجارية والاقتصادية وتنسحب باتجاه الكويت.

تقليص مساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتحدد لحد الان مع الكويت نتيجة الامتدادات والتوسعات في انشاء ارصفت ميناء مبارك.

تسبب في اثار ضخمة جدا على الاقتصاد العراقي كونه يقطع التعاملات التجارية مع الدول وبالتالي فقدان الكثير من الايدي العاملة للعمل وكذلك زيادة التكاليف على البضائع المستوردة والمصدرة في ان واحد وهذا ما يثقل كاهل العراق من الناحية الاقتصادية.

فقدان ميناء الفاو لجدواه الاقتصادية التي اقام من اجلها اذ انه مخصص لاستقبال السفن الكبيرة الحجم وهذا ما اثار مخاوف الكويت ودعاها لاقامه ميناء مقارب له وبضخامة اكبر من اجل قطع الطرق اما العراق وخنقه استحصال تلك الجدوى الاقتصادية.

الاثار والاضرار البيئية التي تلحقها عمليات الانشاء والحواجز والسواتر الكونكريتية تتسبب في القضاء على الثروة السمكية في المياه الاقليمية العراقية.

وبالتالي فان اقامة هذا المشروع تتسبب في القضاء على العراق في المستقبل القريب مالم تعالج تلك المشكلة مع الكويت اذ انها تملك اماكن اخرى لاقامة مثل تلك المشاريع لكنها اختارت جزيرة بوبيان بالتحديد من اجل خنق العراق لكن لم تحصل تلك المعارضات والتفاوضات من الجانب العراقي لحل هذه الازمة المتوقعة في الاقتصاد اذ انه يعد بمثابة خنق المياه في دجلة من قبل الكويت وبالتالي يتسبب في انخفاض شديد لمناسيب المياه في ام قصر.

قائمة المصادر والمراجع:

1. انتهت هذه المعاهدة الحرب العثمانية الصفوية التي استمرت بين الجانبين مائة وخمسين عاماً في عهد السلطان مراد الرابع العثماني، في نهاية حملته لتحرير بغداد من الاحتلال الفارسي. وقد استغرقت المفاوضات 13 يوماً حتى تم توقيعها في 17 مايو 1639. وعينت هذه المعاهدة الحدود بين الجانبين، بطول 2185 كم، على أساس الوضع الراهن، آنذاك. فأعطت يريفان (أرمينيا حالياً) وآخالتسيخه (جورجيا حالياً) للدولة الصفوية والعراق (بغداد والبصرة وشهريزور) للدولة العثمانية.
2. الجميلي، مالك دحام، لمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية، العدد الثاني والخمسون.
3. الجنابي، قاسم محمد، ربا صاحب عبد، 2013، اشكالية ترسيم الحدود العراقية الكويتية والخروج من احكام البند السابع، مجلة كلية التربية الاساسية، جامعة بابل، العدد 12، حزيران .
4. حافظ، حسين، 2001، العلاقات التركية – الاسرائيلية واثرها على الامن القومي العربي للفترة من عام 1980-1996، اطروحة دكتوراه (غير منشوره)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد.
5. حافظ، طالب حسين، ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية الكويتية، مجلة رايات دولية، جامعة بغداد، العدد الثالث والخمسون.
6. الحسيني، جعفر عبدالامير، هاشم مرزوك الشمري، 2011، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة التاسعة، العدد 30.
7. الحمامي، كاظم فنجان، 2014، صفحات مينائية مضيئة في تاريخ العراق، دمشق للطباعة والنشر والتوزيع، ط1.
8. رائد الهاشمي، طوق النجاة الوحيد هو ميناء الفاو الكبير بتاريخ 2020/12/5، على رابط المقال <https://www.ssrcaw.org/ar/show.art.asp?t=2&aid=701275> على شبكة المعلومات الدولية
9. سلمان، اصيل، 2019، مشروع ميناء الفاو الكبير... وتأثير ميناء مبارك، مجلس النواب، دائرة البحوث، كانون الثاني.

10. الشافعي، محمد، محمد يوسف، 2006، قناة السويس: ملحمة شعب.. تاريخ أمة، القاهرة، الهيئة العامة لقصور الثقافة.
11. العامري، عامر محسن، 2012، ميناء مبارك والامن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الاساسية، العدد الخامس والسبعون.
12. العبد القادر، محمد عبدالله خالد، 2000، الحدود الكويتية العراقية (دراسة في الجغرافية السياسية)، مركز البحوث و الدراسات الكويتية، ط 1، الكويت.
13. عبدالرضا، نبيل جعفر، حسين حيدر محمد الجزائري، 2016، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي (دراسة حالة ميناء الفاو الكبير)، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد 30، 2016.
14. عبيد، قاسم محمد، 2008، مشكلة الحدود العراقية الكويتية (دراسة جيوبوليتيكية) نشرة شؤون عراقية، العدد الخامس، بغداد، مركز دراسات النهرين/جامعة النهرين، كانون الثاني.
15. عبيد، قاسم محمد، 2010، الموقع الجغرافي البحري العراقي (دراسة جيوبوليتيكية)، مجلة المؤتمر العلمي لجامعة واسط، العدد 3.
16. عمران، خلود موسى، مريم خير الله خلف، 2012 واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير انموذجاً)، مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة، العدد 13 2012.
17. الكولي، علاء ناصر، العلاقات العراقية الكويتية، أزمة الحضور السياسي وغياب السياسة،
www.sutuur.com
18. المرسومي، نبيل جعفر، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير الالهية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، صفحات متفرقة.
19. معاهدة الجزائر هي المعاهدة وقعت بين العراق وإيران في 6 آذار/مارس عام 1975 بين نائب الرئيس العراقي آنذاك صدام حسين وشاه إيران محمد رضا بهلوي وبإشراف رئيس الجزائر آنذاك هواري بومدين. شكّلت حدود العراق مع إيران أحد المسائل التي تسببت في إثارة الكثير من النزاعات في تاريخ العراق.
20. الموعد، حمد سعيد، 1999، أمن الممرات المائية العربية (دراسة)، اتحاد الكتاب العرب.

21. مونس، محمد زباري، 2014، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، العدد 18.

22. Adnan A.M. Aqraw, Implication Of Sea Level Fluctuation, Sedimentation And Neotectonic For The Evolution Of Marshlands of Southern Mesopotemia, Quaternary Proceedings, No.3, 1993, P21-31.