مجلة دراسات دوليّة

اسم المقال: العلاقات العراقية – الكويتية وإشكالية ميناء مبارك
اسم الكاتب: م.د. مالك دحام الجميلي، م.د. لمياء محسن الكناني.
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/7001
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 23:54 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة دراسات دوليّة جامعة بغداد ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

العلاقات العراقية ـ الكويتية وإشكالية ميناء مبارك

المدرس الدكتور
المدرس الدكتورة
مالك دحام الجميلي (*)
لمياء محسن الكناني(**)

الملخص

تمثل العلاقات (العراقية–الكويتية) إشكالية معقدة في مجال العلاقات (العربية– العربية) وتتميز هذه العلاقات بخصوصية محددة لما تشتمل عليه من توترات منذ قيام هذه العلاقات والى وقت قريب ، وهناك عوامل عدة تحول دون تحقيق الطموح في مجال تطوير العلاقات بين العراق والكويت، وهذه العوامل داخلية وأخرى خارجية أكثر حدة وتأثير اً تسبب إشكالية شبه مستعصية لعودة العلاقات الطبيعية بين البلدين، ولعل إشكالية ميناء مبارك الكبير الذي شرعت الكويت بإنشائه في نيسان 2011، أي بعد عام من قيام العراق بوضع حجر الأساس لميناء مشروع الفاو الكبير، إحدى أهم هذه العوائق الرئيسة التي تحول دون بناء علاقات طبيعية بين البلدين.

شهدت العلاقات العراقية الكويتية توترات سياسية منذ العهد العثماني فقد كانت الكويت قضاءً تابعاً لولاية البصرة، وحتى بعد تأسيس الدولة العراقية الحديثة عام 1921 لم تشهد علاقة العراق مع الكويت الاستقرار. منذ عام 2003 والعراق يحاول إعادة بناء علاقته مع الكويت إلا أن الأخيرة في كل مرة تثير مشكلات تؤدي الى توتر العلاقات مرة أخرى وتقضي على اي امل بتطوير العلاقات بين الطرفين فتارة تعويضات وتارة ديون واخرى حقول نفط مشتركة، والاصرار على عدم خروج العراق من طائلة البند السابع وتوجت هذا كله بإنشاء ميناء مبارك في موقع استفزازي يوقع الضرر بالعراق سياسيا واقتصادياً وهذ ما انعكس على تطوير العلاقات بين الطرفين. وإن مستقبل علاقات العراق مع الكويت لا يمكن أن تأخذ منحاً ايجابيا ما لم تحل القضايا المعلقة

بين البلدين ولعل أهم تلك القضايا التي تتمثل بـ(التعويضات والديون ومسألة الحدود وحقول النفط المشتركة).

لما كانت الموانئ البحرية تعد من أهم المزايا الإستراتيجية للدول التي تعزز من أهمية موقعها الجغرافي وقوتها الاقتصادية، فقد كان ميلاد ميناء مبارك الكبير مصحوباً بأزمة مركبة سياسية واقتصادية، أعادت إلى الأذهان السلوك الكويتي المستهدف لمصالح العراق الإستراتيجية والاقتصادية. دواعي الازمة متأتية من أن العراق كان قد أعلن منذ العام 2005 عن عزمه على إنشاء ميناء الفاو الكبير، والكويت لديها سواحل بديلة ممكن انجاز الميناء عليها من دون التأثير على العراق واقل كلفة وممكن أن تخدم الكويت بشكل أفضل لاسيما وان الموقع الحالي للميناء هو بعيد عن مركز الكويت وفي منطقة تكاد تكون شبه خالية من السكان،إلا أن إصرار الكويت على إقامة الميناء في نقطة محددة على جزيرة بوبيان تغلق الممر المؤدي الى أم قصر وتواجه مباشرة مشروع ميناء الفاو يوضح أن الهدف هو نسف مشروع ميناء الفاو العراقي ، ومحاولة اعاقة العراق عن استعادة دوره البارز في المنطقة العربية لاسيما الخليجية منها،واستغلال موقع العراق الجغرافي ليكون قناة جافة لصالحها من اجل الانفتاح على أوربا . والتأثيرات السياسية والاقتصادية على العراق قد تكون كارثية، حيث نرى أن الكويت بشروعها بناء ميناء مبارك قرب السواحل العراقية أساساً، يع د مخالفاً للقرار الدولي (833)، حيث سيكون الممر المائي العراقي ضمن الميناء الكويتي الذي تصل حدوده المائية العراقية، وستجعل العراق دولة مغلقة بحرياً، علماً إن الكويت ستتجاوز المساعدات الملاحية المخصصة للسفن، مما يشير إلى إنتهاك سافر لمبادئ القانون البحري الدولي، وإنتهاك للحدود البحرية العراقية. وإن الصعوبات التي سيضعها ميناء مبارك ستكون حائلاً دون تصدير النفط العراقي مستقبلاً، لذا فإن البحث يرى أن العلاقات العراقية الكويتية وتأسيساً على ما تقدم لن تشهد استقراراً وتعاوناً حقيقياً في المستقبل القريب على الرغم من اعلان الطرفين في اكثر من مناسبة عن استعدادهما لتطوير العلاقات ، ويجب أن ترسم أستراتيجية السياسة الخارجية العراقية في هذا الإطار .

المقدمة

تمثل العلاقات (العراقية–الكويتية) إشكالية معقدة في مجال العلاقات (العربية– العربية) وتتميز هذه العلاقات بخصوصية محددة لما تشتمل عليه من توترات منذ قيام هذه العلاقات والى وقت قريب، وهناك عوامل عدة تحول دون تحقيق الطموح في مجال تطوير العلاقات بين العراق والكويت، وهذ هالعوامل داخلية وأخرى خارجية أكثر حدة وتأثير اً تسبب إشكالية شبه مستعصية لعودة العلاقات الطبيعية بين البلدين، ولعل إشكالية ميناء مبارك الكبير الذي شرعت الكويت بإنشائه في نيسان 2011، أي بعد عام من قيام العراق بوضع حجر الأساس لميناء مشروع الفاو الكبير، إحدى أهم هذه العوائق الرئيسة التي تحول دون بناء علاقات طبيعية بين البلدين.

أهمية البحث:

جاءت أهمية البحث بوصفه بحثاً يستقرء ويبحث الأبعاد الإستراتيجية، لما قد تسفر عليه الأحداث في حالة إتمام المراحل النهائية لميناء مبارك، ومدى تأثير ذلك على الموانئ العراقية، بوصفه مشروعاً موظفاً أساساً ليكون عنصراً ضاغطاً وفاعلاً على مستقبل العراق الاقتصادي.

إشكالية البحث :

لما كان الإطار العام لهذا البحث يختص بتحديد مفهوم الأثر الإستراتيجي لميناء مبارك على 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 على العراق، لاسيما وأن السياسة الكويتية تجاه العراق محدودة الأفق وغالباً ما تتبنى مواقف سلبية تحول دون عودة العراق الى المحيط الدولي والإقليمي ليكون عنصراً فاعلاً ومؤثراً في مجريات الأحداث الدولية والإقليمية .

فرضية البحث :

يعكس اختيار الحكومة الكويتية لموقع ميناء مبارك الكويتي قرب الحدود العراقية أحد أهم معوقات تطوير العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق والكويت .

هدف البحث : يهدف البحث إلى تحقيق الغايات الآتية :–

- التركيز على الأثر الاقتصادي الذي سيلحق بالعراق في حالة تنفيذ ميناء مبارك الكويتي .
- تقديم رؤية شاملة لما قد تسفر عنه الأحداث في حالة إصرار دولة الكويت على بناء ميناء مبارك وتجاهلها مصالح العراق ومطالبه المشروعة في بناء ميناء الفاو الكبير.
- محاولة طرح الحلول المناسبة التي من الممكن أن تساهم في حل الأزمة وتجنب مضاعفاتها ، مع تقديم المصلحة العراقية أولا وقبل كل شيء.
- تقييم العلاقات العراقية الكويتية في ظل المتغيرات السياسية في العراق بعد عام 2003.

منهج البحث :

سيعتمد البحث على منهجية علمية لإستقراء واقع العلاقات العراقية الكويتية لاستنتاج دوافع السياسة الكويتية في بناء ميناء مبارك الكويتي ومحاولة التنبوء بالأحداث المستقبلية وتأثيرها الإستراتيجي على مستقبل العلاقات بين العراق والكويت من جهة، وتأثير ذلك على العلاقات الإقليمية والدولية للعراق من جهة اخرى ، وسنحاول الاستعانة بالمنهج التأريخي للوقوف على خلفية العلاقات العراقية الكويتية وتطوراتها كما سيتم اعتماد الأسلوب الوصفي للمتغيرات المتوقعة على مستقبل العراق.

المبحث الاول

الموقع الجغرافي لمنطقة الخليج العربي

يعد الجيولوجيون الخليج العربي بقايا البحر القديم الذي كان يحيط بالجزيرة العربية من الشرق والشمال ليتصل بالبحر الأبيض المتوسط، وكان له دور مهم في التجارة العالمية وبقيت أهمية منطقة الخليج العربي كمنطقة إستراتيجية حتى فتحت قناة السويس [1] ففقد الكثير من أهميته، ثم عاد للظهور مرة أخرى كأحد الممرات المائية العالمية المهمة بعد اكتشاف النفط.

من الناحية الجغرافية الخليج العربي ضيق نسبياً وضحل، يبلغ طوله في خط مستقيم من مصب شط العرب وساحل عمان 800كم أما عرضه فيتراوح ما بين 228كم وهو أقصى عرض له شرقي شبه جزيرة قطر و46كم في مضيق هرمز.ومن ناحية العمق لا يتجاوز أعمق أجزائه100م

أحياناً ويتضمن مناطق واسعة لا يزيد عمقها عن40مترا،وإن الأعماق الكبيرة في الخليج تتراوح بين 70-90م وهي على مقربة من ساحل الهضبة الإيرانية من جهة ومضيق هرمز من جهة أخرى، أما أقل أجزائه عمقاً فتوجد في الشمال الشرقي حيث يمتد مستعرضاً حاجزاً طينياً ضخماً وهو حاجز الفاو ولا يكاد عمق الماء فوقه وقت الجزر يتجاوز ثلاثة أمتار أما في أوقات المد فقد يصل عمق الماء إلى ستة أمتار ويزيد عمق الماء في الأوقات التي يتفق فيها هبوب رياح قوية من جهة الجنوب الشرقي.وللخليج العربي ثلاثة سواحل:

1-الساحل الجنوبي : وهو أطولها. وهو ساحل عربي، وهو أوسع سواحل الخليج وأعرضها وأكثرها انخفاضاً ويتضمن عدداً من المستنقعات الساحلية، ويوجد أمامه عدد كبير من الجزر الصغيرة. وبسبب تكوينه الرملي وضحالة مياه شواطئه تندر فيه الأماكن الصالحة لاستقبال السفن الكبيرة.

2-الساحل الشرقي : وهو ضيق ويوجد أمامه عدد من الجزر أكبر من تلك الموجودة أمام الشاطئ العربي ومعظم سكان هذه الجزر من قبائل عربية.

3-الساحل الشمالي: وتتقاسمه إيران، العراق والكويت، ومن جهة أخرى يبلغ ما تملكه كل من الدول المشاطئة للخليج من الشواطئ المطلة على الخليج بالميل البحري (إيران 625 ،الإمارات العربية المتحدة 425،المملكة العربية السعودية 294، قطر 204، الكويت 115، البحرين68، عمان51، العراق 30)[1].

ويعد الخليج العربي المنفذ البحري الوحيد للدول العربية الآتية (العراق، الكويت، قطر، البحرين، الإمارات العربية المتحدة)، وهو الممر الإجباري الذي يجب أن تجتازه صادرات هذه البلدان من النفط وارداتها من المواد الغذائية والصناعية.

الخصائص الجغرافية لموقع العراق

يتوسط العراق خمسة بحار تتمثل ببحر قزوين في الشمال الشرقي والبحر الأسود في الشمال والبحر المتوسط في الغرب والبحر الأحمر في الجنوب الغربي والخليج العربي والبحر العربي في الجنوب ألا أن أهمية تلك البحار أما أن تكون معدومة بسبب البعد الجغرافي أو وجود الحواجز الصحراوية كالبحر الأحمر وبحر قزوين والبحر والأسود، إلا أن تأثير البحر المتوسط يظهر جليا من خلال

انفتاحه من دون عوائق ، أما الخليج العربي فانه يعد المنفذ البحري الوحيد للعراق وبإطلالة متواضعة بساحل يبلغ طوله55كم. في حين يجاور العراق ستة دول هي (تركيا ، ايران، الكويت، السعودية ، الاردن، سوريا) بحدود يبلغ طولها (3433)كم وكما هو موضح في الجدول رقم (1) ، ولقد جعل هذا الموقع من العراق دولة قارية او شبه قارية تتأثر سياساتها بطبيعة علاقاتها مع كل دولة من دول الجوار السياسي العراقي وفرض الكثير من التحديات والمساومات (Đ).

جدول (رقم1) أطوال الحدود العراقية مع دول الجوار

الدولة	طول الحدود(كم)	النسبة المئوية
ايران	1150	33,5
السعودية	925	27
سوريا	599	17,4
تركيا	336	9,8
الكويت	242	7
الأردن	181	5,3
المجموع	3433	%100

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ،المجموعة الإحصائية السنوية2009، ص7.

المبحث الثاني

تطور العلاقات العراقية الكويتية

شهدت العلاقات العراقية الكويتية توترات سياسية منذ العهد العثماني فقد كانت الكويت قضاءً تابعاً لولاية البصرة ، كان حاكم الكويت يحمل لقب قائمقام تابع لولاية قضاء البصرة،وكانت بريطانيا هي الدولة الأوربية الوحيدة المسيطرة في الخليج العربي ، وفي عام 1861 عقدت اتفاقات حماية مع جميع المشيخات في الخليج بإستثناء الكويت وقطر إلا أن ظهور النفوذ الروسي والألماني في الخليج عن طريق التفاوض مع الباب العالي دفعها الى كسب ولاء شيوخ الكويت والتعاون معهم لقاء مكافأة مالية أقصاها (15.000)جنيه إسترليني الا أن حاكم الكويت طلب بدلاً عن ذلك وعداً من بريطانيا بحماية الكويت لقاء التعاون معها ونتج عن ذلك توقيع

معاهدة بين الطرفين التزم بها حاكم الكويت بعدم تأجير أراضيه لأية دولة أخرى إلا بعد اخذ موافقة بريطانيا مقابل حماية الاخيرة للكويت من أي عدوان عليها . وفي المقابل اعترضت الدولة العثمانية على هذا الاتفاق وحشدت قواتها في البصرة فأرسلت بريطانيا سرب اً بحرياً الى الكويت لحمايتها ودارت مفاوضات بين الجانبين البريطاني والعثماني نتج عنه اتفاق سري تضمن ابقاء الوضع الكويتي على ماهو عليه من دون الإقرار العلني بالاتفاق البريطاني الكويتي[Ñ] .

وفي عام 1913 اتفقت بريطانيا مع الدولة العثمانية على تحديد مناطق النفوذ في شرق الجزيرة العربية وعدت الكويت (قضاء ذا حكم) ذاتي تابع للإمبراطورية العثمانية[Ò]الا أن العراق رفض هذا الاتفاق جملة وتفصيلا،ونصت الاتفاقية على ان يتم تبادل التصديق على المعاهدة في لندن حالما يتسنى ذلك على ان يكون في غضون ثلاثة اشهر من توقيعها على أقصى تقدير كما اصدر ممثل الدولة العثمانية (حقي باشا) في يوم عقد الاتفاقية أن الاتفاقية لن تصبح سارية المفعول مادامت الحكومة البريطانية متمسكة بالتحفظات التي كانت قد تقدمت بها والتي أعلنت موافقتها على الاتفاقية مقابل قيام الدولة العثمانية ببعض الإصلاحات الضريبية وتوقيعها على اتفاقية السكك الحديدية،ورغم تحديد يوم 31 من تشرين الاول1914 تاريخاً لتبادل وثائق تصديق المعاهدة الا أن التصديق لم يتم بسبب اندلا ع الحرب العالمية الاولى [Ó] ، وعدت بريطانيا ذلك التحديد هو بمثابة حدود الكويت وأقرته في عام 1922 وعدّ الطرفان أن اتفاقية 1913 هي اساس العلاقات بين الدولتين[Ô] على الر غم من أن الاتفاق لم يتم التصديق علية ولم يكن هناك حتى هذه اللحظة اتفاق مصدق بين العراق والكويت حول مسألة الحدود ، أذن قضية تحديد الحدود العراقية الكويتية هي مشكلة قانونية بالدرجة الأساس فهذه الحدود لم تحدد باتفاقية ثنائية كما حدث بين العراق وإيران على سبيل المثال في معاهدة (زهاب) ومعاهدة الجزائر 1975 حول تحديد خط العمق (التالوك) في شط العرب ومن ثم على الحكومة العراقية أن تلجأ إلى المشرعين وخبراء القانون الدولي للخروج من الأزمة[Õ].

وبعد تأسيس الدولة العراقية الحديثة عام 1921 لم تشهد علاقة العراق مع الكويت الاستقرار، وأسباب عدم الاستقرار لهذه العلاقة كثيرة منها: تبعية الكويت لولاية البصرة كونها قضاءً من هذه الولاية في زمن الدولة العثمانية، والخلافات الحدودية بين الطرفين ومشكلات الحقول

النفطية المشتركة وغيرها، وظهرت الكثير من الأزمات 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 بعائدية الكويت لأراضيه في عهد الزعيم عبد الكريم قاسم(1958–1963). وفي عام 1963 اعترف العراق باستقلال الكويت على أمل التفاوض معها من اجل ضمان منفذ بحري للعراق على الخليج العربي (Ö)، واستمر العراق في سبعينيات القرن العشرين في محاولاته لإقناع الكويت بتسوية الحدود بين البلدين إلا أن الكويت رفضت كل المقترحات العراقية بهذا الشأن ، وكانت الكويت قد استغلت انشغال العراق في الحرب الإيرانية للزحف باتجاه الشمال لأكثر من 70 كم وأقامت المخافر والمنشات العسكرية ومزارع ومنشئات نفطية لتثبيت أمر واقع على العراق(ÎÍ).

على الرغم مما تقدم فقد أخذت العلاقات العراقية الكويتية منحاً إيجابياً أبان الحرب العراقية . الإيرانية (1980–1988) لما قدمته الكويت من دعم مالي للعراق في تلك الفترة خشية من امتداد النفوذ الايراني الى دول الخليج العربي ، لاسيما وأن 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 إنخفاض في قيمة النفط ليصل سعر البرميل إلى (12) دولار، وأثر ذلك سلباً على الاقتصاد العراقي المنهك أساساً مما زاد من خسائره لتصل إلى ما يقدر (7) مليار دولار سنوياً، وأدى ذلك الى المواجهة بين العراق والكويت، التي نتج عنها اجتياح الكويت في 2 آب 1990، وبعد ستة أشهر أخرجت القوات العراقية من الكويت، بواسطة تحالف دولي قادته الولايات المتحدة الأمريكية، وفي عام 1994 فرضت الأمم المتحدة ترسيم الحدود بين العراق والكويت، لكن العلاقات لم يتم تطبيعها(ÎÎ).

استمرت الكويت في إيغال العدوان في العراق بشتى الصور وأثناء الاعداد للعدوان الاميركي على العراق أعلنت استعدادها لاستقبال(62) ألف جندي أميركي استعداداً لدخولهم الى العراق بعدما أمتنعت تركيا وهي الدولة التي استعمرت الأمة العربية قروناً طوال والعضو في الحلف الأطلسي، عن استقبالهم وكان من المخطط أن يتم دخولهم عبر تركيا ومن ثم عبر شمال العراق (ÎÏ).

كذلك سمحت الكويت للقوات الغازية باستخدام القاعدتين الجويتين العسكريتين (علي السالم وأحمد الجابر)، وتم فتح جميع موانئها البحرية لحلف الناتو، ويذكر تقرير للكونغرس الأمريكي إن الكويت قدمت ما قيمتهُ (206) مليون دولار مباشرة للقوات الغازية، فضلاً عن (60) مليون دينار كدعم عيني يشمل الغذاء والوقود ، كما قامت الكويت بمنح قاعدتين بريتين كمركز قيادة للقوات الأميركية في شمال مخيم الدوحة، وفي الجنوب مخيم عرفيجان، وكتقدير أمريكي للدور الكويتي الواضح والقوي في دعم الكويت للعمليات العسكرية التي دمرت العراق قامت إدارة الرئيس بوش الصغير في نيسان 2004 بتصنيف الكويت حليفاً رئيساً (خارج حلف الناتو)، وهي الصفة المعطاة لمملكة البحرين ولم يحصل على هذه الصفة إلا القليل من دول العالم [ÎÐ] . إن مستقبل علاقات العراق مع الكويت لا يمكن أن تأخذ منحاً ايجابيا ما لم تحل القضايا المعلقة بين البلدين ولعل أهم تلك القضايا تتمثل بما يأتي: [ÎÑ]

١. **التعويضات** : بعد الاحتلال الاميركي للعراق تلقى صندوق التعويضات التابع للامم المتحدة طلبات للتعويض قدرها 368 مليار دولار، الا انه اقر 52 مليار دولار فقط بينها 39 مليارا للكويت، وذلك استنادا الى ارقام من الكويت ومن الصندوق[ÎÒ].

٢. **الديون** : تقدر ديون الكويت على العراق بـ(13.2) مليار دولار بدون الفوائد المالية .

٣. **مسألة الحدود** : تم تحديد الحدود في عام 1994 من دون موافقة العراق وقد أصاب العراق حيفاً كبيراً من خلال التجاوز على مساحات لا يستهان بها من الأرض العراقية واجبر عليها العراق في حينها مرغما على هذا الترسيم نتيجة الظروف التي رسمت بها الحدود .

٤. **حقول النفط المشتركة** : هناك عدد من الحقول المشتركة بين العراق والكويت وهناك حقل مهم يمتد في أراضي البلدين من الشمال إلى الجنوب ويقع إلى الغرب من منفذ صفوان . العبدلي يسمى من قبل الكويت الرتقه فيما يطلق عليه العراق اسم الرميلة، ومشكلة الحقول المشتركة تتركز في هذا الحقل، إذ تقوم الكويت في استغلاله عن طريق الحفر الأفقي تحت الأرض.

المبحث الثالث

إشكالية ميناء مبارك الكويتي

لما كانت الموانئ البحرية تعد من أهم المزايا الإستراتيجية للدول التي تعزز من أهمية موقعها الجغرافي وقوتها الاقتصادية، فقد كان ميلاد ميناء مبارك الكبير مصحوباً بأزمة مركبة سياسية واقتصادية، أعادت إلى الأذهان السلوك الكويتي المستهدف لمصالح العراق الإستراتيجية والاقتصادية. دواعي الازمة متأتية من أن العراق كان قد أعلن منذ العام 2005 عن عزمه على إنشاء ميناء الفاو الكبير. وللوقوف على حجم الكارثة التي ستحل بالاقتصاد العراقي في حالة إصرار الكويت على إكمال الميناء سنحاول تقسيم هذا المبحث الى قسمين: القسم الاول سنعرض فيه تفاصيل ميناء الفاو الكبير العراقي من الجذور وحتى كتابة هذا البحث لان هذا الميناء هو الذي دفع الكويت الى بناء ميناء مبارك .

والقسم الثاني سنتناول فيه تفاصيل ميناء مبارك الكويتي واثره على الاقتصاد العراقي .

1-ميناء الفاو الكبير :

إن تاريخ ظهور الموانئ في العراق قديم جداً ، منذ عهد الحضارات السومرية والبابلية واشتهرت حينذاك عدد من الموانئ منها لارسا ، اديسن ، اور ، اريدو ، لكش وكلدة ، الا ان انحسار مياه الخليج العربي عن بعض هذه الموانئ وعدم استقرار الأوضاع السياسية انذاك أدى الى اضمحلال دور هذه الموانئ. وفي عهد الدولة الاسلامية تطور عمل الموانئ العراقية وازدهر ميناء الابلة في البصرة وعاد التدهور في عهد الحكم العثماني، وبعد أن وصل الحكم البريطاني للعراق ازدهر عمل الموانئ من جديد لاسيما مع اتخاذ الجيش البريطاني ميناء البصرة قاعدة له وانيطت مهمة ادارة الميناء للسلطة المدنية البريطانية ، وبعد قيام دولة العراق في عام 1921 تسلمت وزارة التجارة العراقية مهمة ادارة الميناء وفي عام 1922 انتقلت ادارة الميناء الى وزارة المالية التي اسست بدورها مديرية الموانئ وفي عام 1939 تسلمت وزارة المواصلات والاشغال العامة حينذاك ادارة الميناء[ÎÓ].

وتعود فكرة إنشاء ميناء الفاو الى عام 1938 حينما قرر العراق بناء ميناء مساند لميناء البصرة ومنذ ذلك الوقت كانت هناك جهود دبلوماسية مكثفة من جهة العراق من اجل الاتفاق مع الكويت حول جزيرتي وربة وبوبيان إلا أن الكويت رفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال[ÎÔ].وفي عام 1985 قدمت وزارة النقل والمواصلات مشروع انشاء (ميناء البصرة الكبير) بيد ان الحرب العراقية الإيرانية آنذاك حالت دون البدء بتنفيذه[ÎÕ]

خارطة رقم(1) صورة جوية توضح مواقع الموانئ العراقية وموقع ميناء الفاو الكبير



المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

وضعت الحكومة العراقية إنشاء ميناء الفاو في أولويات مشاريعها الإستراتيجية، ويعد ميناء الفاو عاشر أكبر ميناء وثاني عشر أحدث وأفضل ميناء من ناحية الموقع الجغرافي في العالم ، ويربط بين آسيا والخليج وأوربا ، وسيكون النقل عن طريق الميناء أسرع من النقل عن طريق قناة السويس(ÎÖ).

يحتل العراق مكانة مميزة في مجال النفط من حيث الاحتياطي والانتاج ، لكن أنابيب النفط والمحطات النفطية البعيدة عن الشاطئ قديمة وتعمل بطاقتها القصوى، يسعى العراق الى زيادة صادراته النفطية ، في الوقت نفسه حجم التجارة الدولية تتجه نحو النمو ولا يوجد في منطقة الخليج الشمالية ميناء قادر على استيعاب صادرات وواردات العراق المستقبلية لذا ف إن العراق بحاجة ماسة لتطوير بناه التحتية من اجل ضمان خطة التنمية التي شرع العراق في تنفيذها من اجل إعادة البناء الداخلي(ÏÍ) .

خارطة رقم (2)مسار السفن عن طريق ميناء الفاو وقناة السويس



المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

وطرح جوزيف حنا الشيخ رجل الاعمال العراقي مشروعه لتخليص العراق من اثار ميناء مبارك الكويتي ، مؤكداً ان الحل الوحيد الذي يضمن للعراق ان يتخلص من اثار ميناء مبارك الكويتي، هو اعتماد خطة سابقة لطمر البحر بملايين الصخور وإنشاء ساحل صناعي يمتد كيلومترات عدة داخل البحر قبالة الفاو [ÏÎ]، وتضمن المشروع إنشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيمياويات ومصفى لتكرير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للالمنيوم فضلا عن المجمعات السكنية للعاملين في الميناء ومؤسساته وعدد من الارصفة لارساء البواخر، الا أن وزارة النقل العراقية رفضت التعاقد مع شركة حنا الشيخ لأنها وضعت شروط اً تعاقدية صعبة لانجاز الميناء من ضمنها إلزام الحكومة العراقية بدفع تكاليف المشروع على شكل دفعات يومية تصل الى 2,4 مليون برميل من النفط الخام يوميا وعلى مدى 20 عاما[ÏÏ] ، وكانت هناك أسباب فنية اخرى ادت الى رفض مشروع حنا الشيخ من ضمنها تداخل الموانئ النفطية مع الموانئ التجارية الامر الذي يؤدي الى إرباك في العمليات المينائية[ÏÐ].

خارطة رقم (3)المخطط الملغى لشركة حنا الشيخ لميناء الفاو الكبير



المصدر : وكالة نون الخبرية ، المصدر السابق .

وكانت ثلاث شركات أجنبية متخصصة قد طلبت الحصول على فرصة استثمار في الميناء وأعلنت ان لديها افكاراً تصميمية ستلغي اهمية بناء ميناء مبارك الكويتي وهذا الأمر دفع الكويت إلى التفاوض مع بعض تلك الشركات لسحب طلباتها المقدمة للحكومة العراقية بعد ان تسربت ملفات المشروع المقدمة من قبل تلك الشركات إلى الكويت، وفي شهر آب من عام 2010، قامت وزارة النقل العراقية بتوقيع عقد مع شركة تكنتل الإيطالية لوضع التصاميم لمشروع ميناء الفاو الكبير بكلفة بلغت ستة مليارات دولار[ÏÑ].

وتم الاتفاق مع مجموعة شركات ايطالية من اجل وضع التصاميم الخاصة بالميناء بعد أن تم اختيار موقع الميناء من بين ثمان مواقع مقترحة (انظر خارطة رقم 4) وتم اختيار الموقع الحالي بعد المفاضلة بين المواقع من حيث الكلف والأمان والقرب من الساحل وقلة الترسبات الطينية وتجنب التداخل مع الأنابيب النفطية.الميناء الجديد ستكون له قدرة تصل الى(99) مليون طنٍ سنوياً، وسيكون قادراً على استيعاب الحاويات والسفن الكبيرة . ومن المقرر أن يتم بنا ؤه في مرحلتين منفصلتينِ، في تكلفة كليةٍ قدرت ب(4.3) بليون يورو، أي ما يعادل (6) مليار دولار [ÏÒ]. (انظر جدول رقم 2)

خارطة رقم (4)المواقع التي اقترحتها الشركة الايطالية لاقامة ميناء الفاو



المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

جدول رقم(2) كلفة أنشاء ميناء الفاو

العنصر	املاءات	أرصفة	تقوية أرضية حاويات	أرصفة بضائع اعتيادية	مصدات أمواج	معدات حاويات	قناة ملاحية	ساحات	حوض استدارة	معدات حبوب	ربط مع الساحل	مجموع كلف المشروع
الكلفة(مليون يورو)	159	1480	456	100	104	810	265	14	368	162	220	4391

المصدر: جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

وقدمت الشركات الايطالية تصاميم تضمنت إنشاء الميناء على مرحلتين :

المرحلة الأولى تنجز في عام 2014 وفيها إنشاء(11) رصيفاً للحاويات بطاقة (3000000) حاوية/سنة وبكلفة(1795) مليون دولار بضمنها إنشاء ممرات ملاحية وأعمال حفر القنوات وأحواض الميناء .

المرحلة الثانية تنجز في عام 2019 وتتضمن إنشاء (9) أرصفة للحاويات ليصبح مجموع الأرصفة (20) رصيفاً وبطاقة (55000000)حاوية/سنة ، وكلفة المرحلة الثانية(1295) مليون دولار .

إن إنشاء الميناء سيتطلب تطوير الطرق البرية وسكك الحديد التي تربط الميناء مع الموانئ الأخرى والطرق السريعة لاستيعاب مرور (4-5) مليون شاحنة/سنة أي ما يعادل(6000-8000) سيارة/يوم و(80-90) عربة قطار مزدوجة يومياً [ÏÓ]. وتم بدء العمل في المشروع منذ العام الماضي (2011) وحالياً يجري العمل بتهيئة الطرق المخصصة للميناء وإنشاء كاسر الأمواج(*water breaker*) وقد تم رصد مبلغ (200) مليار دينار عراقي لغرض إنشاء كاسر الأمواج وحفر القناة الملاحية وحوض الميناء والرصيف الخدمي [ÏÔ]، وتم دعوة الشركات العالمية لانشاء كاسر الامواج الشرقي والارصفة الخدمية كمرحلة اولى في المشروع وقدمت أكثر من (72) شركة عالمية عروضها للمساهمة في المشروع[ÏÕ] .

خارطة رقم (5) كاسر الأمواج

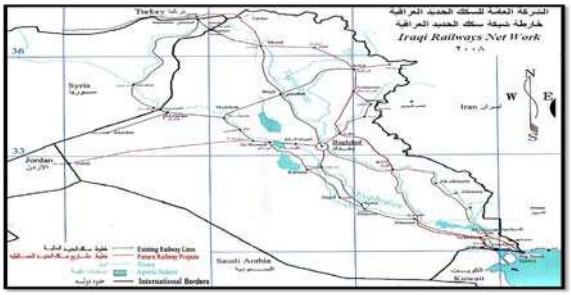


كاسر الأمواج ←

المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

وطرحت وزارة النقل مشاريع عدة للاستثمار في حقل السكك الحديدية من اجل تسهيل حركة النقل بين مختلف مناطق العراق ولعل أهم مشروع هو مشروع خط سكة حديد(بغداد – كوت – عمارة – بصرة) ويعد هذا المشروع جزء اً من حلقة الربط السككي للعراق بدول آسيا وأوربا عبر الموانئ العراقية وستكون سكة مزدوجة بطول (910) كم وبكلفة (13.5)مليار دولار وتم اقتراح شركة وبارسون البريطانية لتنفيذ تصاميم المشروع ، وسيتم إكمال المشروع خلال 6 سنوات وبقدرة استيعابية (15)مليون مسافر و(110) مليون طن من البضائع [ÏÖ] ، وأن اكتمال مشاريع سكك الحديد العراقية سيؤدي الى تذليل الكثير من الصعوبات التي تواجه حركة النقل سواء داخل العراق أو عبر العراق الى الخارج وسيكون العراق قناة جافة لميناء الفاو الكبير العراقي بدلا من أن يكون قناة جافة لميناء مبارك الكويتي ، وكما نلاحظ في الخارطة رقم(6).

خارطة رقم (6) شبكة سكك الحديد العراقية

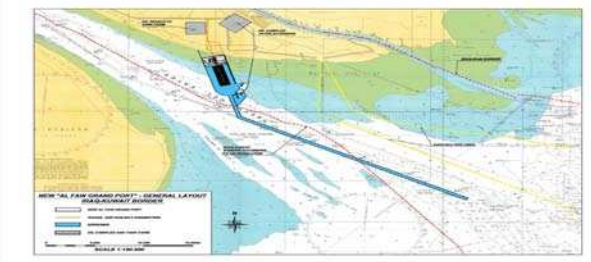


المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

واجه ميناء الفاو عوائق وتحديات كثيرة داخلية وخارجية ولم يكن من اليسير اختيار موقع الميناء،إلا أن مسار قناة الميناء الملاحية كما يظهر في الخارطة رقم(7) سيثير مشكلات مستقبلية

للعراق لاسيما مع اضطرار السفن القادمة الى ميناء الفاو الى المرور بالمياه الإقليمية الكويتية ، خشية أن تستغل الكويت هذه النقطة في محاولة عرقلة عمل الميناء .

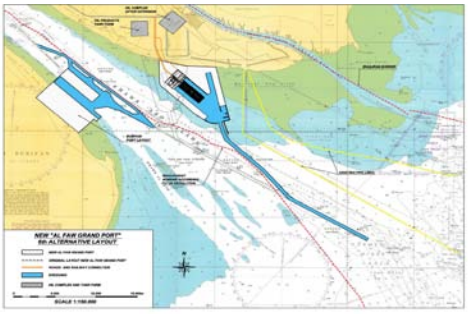
خارطة رقم (7) موقع ميناء الفاو والحدود المرتسمة مع الكويت حسب اتفاقية عام 2008



المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

إلا أن العراق حدد هذه المشكلة ووضع التدابير الكفيلة بتجنب المشكلات التي قد تنجم عن هذا الأمر مستقبلاً ، إذ تم الاتفاق على تغيير مسار القناة الملاحية لميناء الفاو الكبير وجعلها ضمن المياه الإقليمية العراقية لتجنب المشكلات المستقبلية والضغوطات التي من المحتمل أن تنجم عند المرور في الجانب الكويتي ، وإن كلف هذا الأمر الكثير من الأموال والوقت الإضافيين وسيصبح مسار القناة الملاحية للميناء كما موضح في الخارطة رقم(8) مع الأخذ بالحسبان عدم تداخلها مع الأنابيب النفطية القريبة منها .

خارطة رقم (8) ميناء الفاو بعد تغيير مسار القناة الملاحية



المصدر:جمهورية العراق : وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، بغداد 2012.

ميناء الفاو والنفط

يُعد العراق من الدول الغنية نفطياً ويعتمد الاقتصاد العراقي على النفط بشكل أساس وهذا ما يجعله يتأثر بعدم ثبات سعر النفط العالمي . وبدأ العراق خطة طموحة لتَطوير حقولِ النفط وزيادة إنتاجها بين عامي 2008 و2010، ووقعت وزارة النفطَ اثني عشرَ عقداً بعيد المدى مع شركاتِ نفط عالمية لتطوير أربعة عشر حقلاً نفطي اً. وضمن المرحلةِ الأولى، عرضت الشركات تطوير ستة حقول نفط عملاقة وعقود المرحلةِ الثانية وقعت لتطوير حقول النفط المكتشفة حديثاً وبحلول عام 2017 سيصبح العراق قادراً على إنتاج 12 مليون برميل يومياً ، وتواجه هذه الطموحات تحديات عدة لعل أهمها رداءه البنى التحتية، وبُعد الحقول النفطية عن الشاطئ فضلاً عن المشاكل الفنية التي تعاني منها الأنابيب النفطية نتيجة الحروب وتراكمات العقوبات الاقتصادية التي كان لها آثار سلبية على القطاع النفطي بمجمله. أغلبية صادرات العراق النفطية تنقل الى المصافي في آسيا، خصوصاً إلى الصين، اليابان، الهند، وكوريا الجنوبية، عن طريق الموانئ والبقيةِ تصدر عن طريق خطِ أنابيب العراق تركيا. وإن اكتمال ميناء الفاو مع البنى التحتية المساندة سيساعد العراق على تقوية اقتصاده بشكل كبير وسيصبح منافس اً قوياً في الاقتصاد العالمي، وسيكون ميناء الفاو عاملاً أساس اً في ازدهار مكانة العراق المستقبلية في الأسواقِ العالميةِ، وسيساعد العراق على التحكم بعمليات الشحن بشكل كفوء وموثوق وبكلفة معقولة. (ÐÍ)، وهذا يعني عودة العراق قوة فاعلة في الخليج العربي وهذا ما لا يصب في مصالح دول الخليج لاسيما الكويت التي أدركت هذه الحقيقة فسارعت محاولة وأدها عبر ميناء مبارك الكبير للحيلولة دون عودة العراق قوة فاعلة في المنطقة .

الأهمية الإستراتيجية لميناء مبارك الكويتي :

يُعد ميناء مبارك الكويتي من أكبر الموانئ الكويتية، ويقع في بداية الخليج العربي من جهة الشمال، وبموقعه المقترح سيخنق العراق بحرياً، ويلغي تماماً أي دور للموانئ 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 سفن وبواخر قادمة إلى العراق[ÐÎ] .

ويبدو أن الكويت قد اختارت هذا الموقع (انظر الخارطة رقم 9) وتصر عليه لتفرض على العراق واقعاً جيوبولتيكياً في منطقة تعُد من أحرج المناطق الملاحية في العالم، معتمدة على القرارات الجائرة التي فرضها مجلس الأمن الدولي في مرحلة حرجة من تاريخ العراق ومنها القرار (833)، الذي صدر في 27 آذار 1993، الذي تم بموجبه ترسيم الحدود بين العراق والكويت، والذي لم يوافق عليه العراق إلا بعد ضغوط دولية، لأن عمليه الترسيم للحدود بما فيها الحدود الملاحية تم بالقوة، واستقطع بموجبه أراضي عراقية من ناحية صفوان ومنطقة أم قصر، وتم تقليص مساحة مياه العراق الإقليمية [ÐÏ]، 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 على دور العراق في تحديد دوره الإستراتيجي في مجمل الأحداث في المنطقة، للضغط عليه في التراجع عن بناء ثوابته الإستراتيجية، وبما يتفق مع المصالح الغربية والأمريكية، ويضع ذلك الكويت في واجهة الأحداث التي تتبنى هذه المشاريع، وعند التمعن في المراحل والمواصفات الفنية لبناء ميناء مبارك الكبير، نرى تصاعداً في وتيرة الأضرار المقصودة على العراق، ويأتي ذلك من خلال مراحل بناء الميناء وكالآتي:

المرحلة الأولى : بدأ تشغيل الميناء بأربعة أرصفة مخصصة للحاويات، يمكنها استقبال مليون وثمان مائة حاوية سنوياً، ينتهي العمل بها عام 2015 وتكون على ثلاث أجزاء .

خارطة رقم (9) موقع ميناء مبارك على جزيرة بوبيان



www.google.map.com

خارطة رقم (10) صورة تخمينية لميناء مبارك في المستقبل



المصدر: . *www.google.com*

الجزء الأول: تشمل تصميم وإنشاء طريق سريع مزدوج بإتجاهين بطول (31) كم، ورصيف للسكك الحديد، يمر عبر الجزيرة والأراضي الرئيسة في الكويت .

الجزء الثاني : تتضمن تصميم (16) مرسى مع تعميق القناة الملاحية بعمق (14.5)، وأحواض المياه بعمق (16) متراً، مع إنشاء أربع مراسٍ بطول (16.00) متر وعمق (16) متراً.

الجزء الثالث: يشمل:-عمال تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء .

-إنشاء ساحة الميناء التي تشمل تصميم وإنشاء ساحة الميناء، والمباني وتجهيز المعدات.

-إنشاء الطريق الرئيس وصيانته، بما في ذلك سكة الحديد والجسور .

-إنشاء محطة لتوليد الطاقة الكهربائية .

المرحلة الثانية : تتضمن هذه المرحلة إنشاء (12) مرسى، لتكون سعة الميناء الإجمالية (16) مرسى، وستكون هذه المرحلة جاهزة في عام 2012، ويستغرق العمل بها عام واحدة وستكون القدرة الاستيعابية (مليون ونصف) حاوية سنوياً .

المرحلة الثالثة : تتضمن هذه المرحلة إنشاء (8) مرسى، ترتفع فيها سعة الميناء الإجمالية إلى (24) مرسى، وسيبدأ العمل بها عام 2013 وتنتهي عام 2016، وستصل مساحة محطات الحاويات الإستيعابية لتصل إلى (2.5) مليون حاوية سنوياً .

المرحلة الرابعة: تتضمن هذه المرحلة إنشاء (36) مرسى ليصبح عدد المراسي الإجمالية (60) مرسى.

في الوقت ذاته، نشرت الصحف والتحليلات الكويتية تصريحات استفزازية .فقد اخبر رئيس مركز الدراسات الإستراتيجية الكويتي قناة الجزيرة بأن العراق غير قادر على بناء ميناء في المياه العميقة و لذلك على الكويت أن تكون هي منفذ تجهيز البضائع الذاهبة إلى العراق .وتابع قائلا إن السبب الوحيد الذي يجعل العراق يشتكي من ميناء مبارك هو انه يحابي إيران، وان طهران تريد أن تسبب المتاعب للمنطقة، حتى انه قال أن ميناء مبارك هو أكثر أمانا لأنه بعيد عن مدى المدفعية الإيرانية، بينما الفاو يقع ضمن مداها، كما قامت صحيفة كويتية بمقابلة احد المحللين الذي قال إن طهران تسيطر على العراق وان إيران ستلحق جنوب العراق بها، لذا فان الإيرانيين هم وراء كل المشاكل الدائرة حول الموانئ. في الواقع أن العراق هو الملام في هذه المشكلة لانه كان يتحدث عن بناء ميناء الفاو منذ عام 2003 إلا انه لم يحصل شيء لغاية نيسان 2009 عندما وقع العراق عقد التصميم مع شركة تكنيتال، وفي شباط 2010 قال وزير النقل إن حجر الأساس سيوضع في ميناء الفاو خلال أسابيع إلا أن ذلك لم يحصل حتى نيسان2011،وفي نيسان 2010جرت مراسيم في البصرة للإعلان عن أن البناء سيبدأ في ذلك الشهر ولم يحصل شيء، وأن شركة تكنيتال أنتهت من التصميم في نهاية 2011 ، ومن المفروض أن يبدأ العمل في 2012كما أن الحكومة حتى الآن ليس لديها الأموال اللازمة لبناء الميناء كما تأخرالبرلمان في رصد الأموال المطلوبة،ومثل الكثير من المشاريع في العراق، فان الحديث عن ميناء الفاو قد كثر لكن مع القليل من الإجراءات.حاول الكثيرون توضيح سبب تأخر العراق في المباشرة بميناء الفاو، فمن جهة

ألقى رئيس لجنة التطوير الاقتصادي في مجلس محافظة البصرة اللوم على وزارة النقل لعدم رصدها الأموال اللازمة للمشروع ، بينما قال آخرون إن أفرادا ودولا أخرى كانت ترشي المسؤولين لإيقاف العمل في المشروع ،عامل آخر هو التأخير الطويل في تشكيل حكومة جديدة بعد انتخابات آذار 2010مع هذه العوامل،فان العراق قد خضع لإدارة أميركية ومرت به أربع حكومات منذ مناقشة ميناء الفاو الكبير للمرة الأولى، وكل ما تحقق هو توقيع عقد تصميم ووضع حجر الأساس[ÐÐ]. حتى جاءت الوقفة المشرفة لوزير النقل هادي العامري الذي ادرك خطورة تأخير المشروع وأشرف بنفسه على الاجراءات المتعلقة كافة بالميناء حتى تم الشروع بالخطوات الأولى لتنفيذه .

الأثر الإستراتيجي لميناء مبارك على العراق سياسياً واقتصادياً :

عندما أعلن العراق عن نيته إقامة ميناء الفاو الكبير كانت كثير من دول الجوار، قد أنتابها شعور مشوب بالريبة 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، ولما كان مشروع ميناء الفاو الكبير سيفقدها صفة التميز على العراق بحرياً، سعت جاهدة للعمل على وأد تنفيذ المشروع، لاسيما وأنها أدركت أنه إذا ما تم إكماله، فأنه سيكون منظومة للربط السككي بإتجاه أوروبا (وهو ما يسمى بالقناة الجافة) بدلاً عن قناة السويس لما يتميز به من ناحية السرعة، وبذلك سوف يغير ميناء الفاو الكبير خارطة النقل البحري العالمية، كونه سينقل البضائع من اليابان والصين وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق[ÐÑ]، وسيكون من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي، وسيحول العراق إلى نقطة محورية تستقطب الشركات العالمية، وبذلك سيعزز قدرة العراق الاقتصادية بشكل كبير.

من هنا كان تحرك الكويت تجاه عملية بناء ميناء الفاو تحركاً دراماتيكياً مصحوباً بسرعة اتخاذ القرار وعدم صحته معتمدين بذلك على عمقهم وقوة تأثيرهم وتأثرهم في دول مجلس التعاون الخليجي وتنسيقهم وارتباط مصالحهم بمصالح الولايات المتحدة الأميركية، التي أرتضت لهم وساعدتهم على الشروع ببناء ميناء مبارك الكبير لتجعل منه ورقة ضاغطة تجاه مصالحهم المتعثرة في العراق بسبب النفوذ الإيراني، على الرغم من احتلالهم لهذا البلد، لذلك فإن الأثر الإستراتيجي

لميناء مبارك الكويتي على العراق سياسياً واقتصادياً كبير جداً، فهو يلبي الطموحات السياسية والاقتصادية للحكومة الكويتية في امتلاك ورقة ضغط إستراتيجية على العراق، خاصة بعد التحسن، الذي شهدته الموانئ العراقية من خلال زيادة إيراداتها في السنوات الثلاث الأخيرة،بعد أن أصبح ميناء الفاو نقطة جاذبة للسفن التجارية الضخمة.

فضلاً عما تقدم، فإن التأثيرات السياسية والاقتصادية على العراق قد تكون كارثية، إذ نرى أن الكويت بشروعها بناء ميناء مبارك قرب السواحل العراقية أساساً، يعد مخالفاً للقرار الدولي (833)، حيث سيكون الممر المائي العراقي ضمن الميناء الكويتي الذي تصل حدوده المائية العراقية[ÐÕ]، وستجعل العراق دولة مغلقة بحرياً، علماً إن الكويت ستتجاوز المساعدات الملاحية المخصصة للسفن، مما يشير إلى انتهاك سافر لمبادئ القانون البحري الدولي، و انتهاك للحدود البحرية العراقية.

وإن الصعوبات التي سيضعها ميناء مبارك ستكون حائلاً دون تصدير النفط العراقي مستقبلاً، لاسيما وأن العراق قد وضع خطة واعدة لإنتاج النفط تصل إلى (10) مليون برميل يومياً، علماً إن نسبة صادرات النفط العراقي حالياً عبر موانئ البصرة تبلغ حوالي 77% من مجمل الصادرات النفطية العراقية، أما المتبقي فيتم تصديره عبر الأنابيب الواصلة إلى ميناء جيهان التركي من شمال العراق، لاسيما وأن العراق يعتمد على العائدات النفطية في موازناته السنوية، إذ إن نسبة 95% لموازنة 2011 اعتمدت على الصادرات النفطية . و إن التصاميم النهائية لميناء مبارك توضح أن منشآت هذا الميناء ستؤدي إلى إلغاء القناة الملاحية العراقية بشكل تام مما يعطل حركة البواخر الداخلة والخارجة من والى الموانئ العراقية (أم قصر الشمالي والجنوبي ، خور الزبير ، الغاز السائل)، وسجلت هذه القناة خلال عامي (2008-2009) مرور (9190) باخرة واردة وخارجة من خلالها[ÐÖ]، وإكمال ميناء مبارك سيؤدي حتماً إلى فقدان موانئ العراق تعاملاتها العالمية، وفقدان آلاف الأيدي العاملة، أي أن الموانئ العراقية ستفقد أكثر من 60% من قيمتها الاقتصادية للعراق، وبذلك سيكون العراق خارج التعاملات الخارجية الدولية، خاصة في عملية استخدام حاويات النقل، علماً أن العراق يتمتع بقدرة كبيرة على حركة الحاويات الواردة إليه ، و سيؤدي الميناء الى اصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، و من

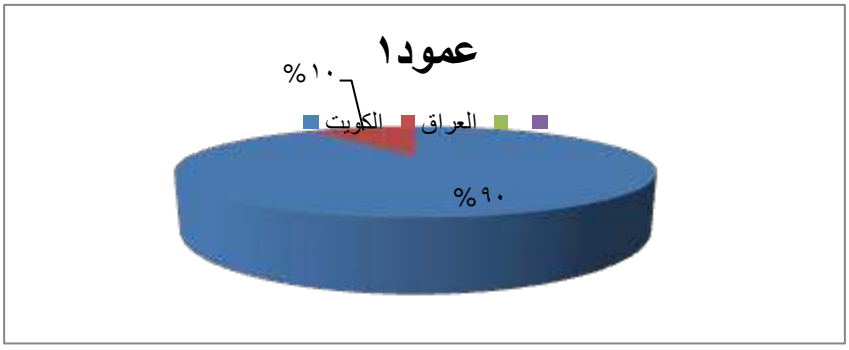
ثم فقدان موانئ العراق لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية ، وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها . وإن الامتدادات الناجمة عن أرصفة هذا الميناء الاستفزازي حسب مراحل المشروع سوف تلحق الضرر الأكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه لحد الآن ، فضلاً عن أن المضايقات التي قامت بها زوارق الدورية الكويتية ضد السفن الماخرة في خور عبد الله والمتوجهة إلى الموانئ العراقية تدل على نية الحكومة الكويتية بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية . وإن عمليات الحفر والردم ، وإنشاء السواتر الخراسانية في خور عبد الله سوف تلحق الضرر بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية، والتي تع د مصدر رزق آلاف العراقيين من سكان المناطق الجنوبية، ومن الواضح أن الكويت تحاول من خلال ميناء مبارك إجهاض مشروع ميناء العراق الكبير، وجلب استثمارات وأموال عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلا بعائدية الجزيرة له، و من ثم مواجهة تلك المطالب. وأن الأضرار التي ستلحق بالبيئة من جراء الفضلات الناجمة عن المشرو ع والسفن الراسية فيه، أو من المشاريع الخدمية المزمع إلحاقها بالميناء، مثل مصنع الألمنيوم الذي طرح في مؤتمر (عربال للألمنيوم) الذي عقد في صيف عام 2005 في دبي، بطاقة تتجاوز المليون طن، وقال (محمد علي النقي)، الأمين العام للسكرتارية الدائمة لمؤتمر الألمنيوم للدول العربية (عربال)، إنه يعتقد أن أنسب موقع للمصنع المقترح هو جزيرة بوبيان. لأن هذا الإنتاج يحتاج إلى الكثير من الماء والطاقة ، ويحتاج لمكان مخصص لتصريف الفضلات الناتجة عن التصنيع، وكل هذه العوامل متوفرة في جزيرة بوبيان . أن هذا المشروع سيشعل فتيل مشكلة جديدة مفتعلة بين العراق والكويت، هذا TQBw UK الأضرار البيئية، التي ستنجم عن المشروع[ÐÔ].

بالرغم من أن الكويت تملك خطوطاً ساحلية تبلغ مساحتها أضعاف ما يمتلكه العراق، انظر الشكل رقم(1) ، وهي مفتوحة على البحر، ولها موانئ عدة ويصل طول ساحلها الى(500كم) مقابل(55كم) للعراق ، وان الساحل العراقي محصور بين إيران وجزيرة بوبيان، فان الكويت أصرت على إقامة هذا المشروع في الجانب الضحل من جزيرة بوبيان ، في منطقة نائية ومعزولة غير مأهولة بالسكان تغطيها الأملاح وتكتسحها موجات المد البحري بمعدل مرتين باليوم ، لا تعود بالنفع

والفائدة على الاقتصاد البحري الكويتي وان من المعروف أن خور عبد الله من الجانب العراقي يحتوي على ترسبات كبيرة تعيق مرور السفن ذات الحمولات الكبيرة ، أما الخور من الجانب الكويتي فهو خالٍ من الترسبات وصالح للملاحة ومرور السفن فيه . و على وفق الحدود المرسومة من قبل مجلس الأمن بين العراق والكويت أن حدود العراق والكويت في الخليج تكون مناصفة في خور عبد الله الواقع بين الفاو وبوبيان كما أن الأمم المتحدة التي فرضت الحدود الحالية على العراق وضعت في حساباتها مشكلة الموانئ العراقية وألزمت الكويت بالسماح للعراق بمرور السفن الذاهبة إلى موانئه في شمال خور عبد الله في المياه الإقليمية الكويتية من دون إلزام العراق برفع العلم الكويتي أو دفع رسوم للكويت وبالرغم من أن الميناء يقع في المياه الإقليمية الكويتية ولكن على وفق قرار الأمم المتحدة يكون للعراق الحق بالاعتراض على إقامة هذا الميناء لأنه سوف يمنع مرور سفنه الى ميناء أم قصر الذي يقع شمال خور عبد الله والى بقية الموانئ العراقية الأخرى (ÐÖ).

وهنا تضعنا الكويت أمام تساؤلات عدة حول أسباب اختيار الكويت ذلك الموقع بالذات؟!! فالكويت لديها سواحل بديلة ممكن انجاز الميناء عليها من دون التأثير على العراق واقل كلفة وممكن أن تخدم الكويت بشكل أفضل لاسيما وان الموقع الحالي للميناء هو بعيد عن مركز الكويت وفي منطقة تكاد تكون شبه خالية من السكان،إلا أن إصرار الكويت على إقامة الميناء في نقطة محددة على جزيرة بوبيان تغلق الممر المؤدي الى أم قصر وتواجه مباشرة مشروع ميناء الفاو يوضح أن الهدف هو نسف مشروع ميناء الفاو العراقي ، ومحاولة اعاقة العراق عن استعادة دوره البارز في المنطقة العربية لاسيما الخليجية منها،واستغلال موقع العراق الجغرافي ليكون قناة جافة لصالحها من اجل الانفتاح على أوربا(ÐÖ)

شكل رقم(1) يوضح طول الساحل الكويتي مقارنة بالساحل العراقي



المصدر: الشكل من اعداد الباحثين بالاعتماد على ما تقدم من معلومات

وكان العراق قد شكل لجنة لدراسة أثر ميناء مبارك على العراق و كشف تقرير اللجنة الفنية العراقية المرقم والمشكلة برئاسة رئيس هيئة المستشارين في مكتب رئيس الوزراء وعضوية فنيين ومختصين من وزارتي الخارجية والنقل والجامعات العراقية وخبراء عراقيين واستشاريين دوليين لبيان رأي موحد بشأن ميناء مبارك ومدى تأثيره على حقوق العراق، عن حقائق تشكل تفنيدا تاما حول كون الميناء الكويتي لا يؤثر على العراق للجنة توصلت الى أن موانئ أم قصر وخور الزبير هي موانئ العراق الوحيدة وهي لذلك ذات أهمية إستراتيجية للدولة وان الوصول إليها يتم عبر قناة أم قصر الملاحية الممتدة عبر خور عبد الله شمال غرب الخليج العربية، وعليه ف إن إدامة حركة الملاحة عبر القناة يدخل ضمن اعتبارات الأمن الوطني . والتقرير يشير الى أن الكويتيين يقولون للعراقيين شيئا هو غير حقيقة ما يفعلون، فيؤكد انه لا تزال حالة من عدم اليقين لدى اللجنة تكتنف الموقع الفعلي لحافة الرصيف للمرحلة الأولى من ميناء مبارك الكبير"، موضحا ان عدم اليقين مرده اقتصار المعلومات التي وفرها الجانب الكويتي على المراحل الثلاث المخطط تشييد الميناء بموجبها في حين تظهر الخرائط التي حصلت عليها اللجنة وجود مرحلة رابعة بجز ءين يتم بموجبها توسيع ميناء مبارك الكبير. ويحذر التقرير انه "في حالة مضي الكويت بالتطوير الشامل "لميناء مبارك الكبير" ليشمل المراحل الاربع بما في ذلك تحوير مسار قناة ام قصر فإن الاعتقاد السائد هو ظهور مشهد جديد لخور عبدالله عند مقترباته السفلى يكون مضطرباً وغير مستقر من ناحية حركة الكتل المائية ودورانها وهذا سيشكل آثاراً سلبية على الحياة الطبيعية والثروة السمكية وهي مصدر مهم للعراق ، كما يؤدي الى حدوث تأثيرات سلبية كبيرة جداً على قناة أم قصر الملاحية والساحل العراقي فيما

يستفاد الجانب الكويتي من عمليات الترسيب على ساحله فضلاً عن زيادة الصعوبات والتحديات الملاحية أمام السفن المتوجهة والعائدة من موانئ أم قصر وخور الزبير (ÑÍ)

إن انجاز ميناء مبارك الكويتي بمراحله المتفق عليها يُعد تجاوزاً واضحاً على العراق وحقوقه الوطنية على أرضه ومياهه الإقليمية، فقد التهم هذا الميناء العمق المائي العراقي، وأصبح العراق على مياه ضحلة لا تكفي للسفن الكبيرة،علماً أنه أساساً على مياه إقليمية متنازع عليها، وفي حالة إنجازه فإن الكويت سوف تقطع الطريق المؤدي إلى العراق، وسيشهد ميلاد ميناء مبارك الموت الفعلي للموانئ العراقية أذا لم يتم الإسراع في انجاز ميناء الفاو العراقي. وخطورة بناء الميناء تحمل وجوه عدة سياسة واقتصادية واجتماعية ، لاسيما وان هناك عدد اً من القضايا التي لا تزال عالقة بين العراق والكويت منها قضية الحدود والديون والأسرى ومن المرجح أن تستغل الكويت بناء الميناء من أجل الضغط على العراق ومساومته على القضايا الخلافية العالقة بينهما. ويدخل العامل الدولي متمثلاً بالولايات المتحدة الأمريكية، ومتطلبات مصالحها الإستراتيجية وتوازنات المنطقة لاعباً مهماً في الخلاف الكويتي العراقي، مع الفرض إن الكويت كان تصرفها مبني اً على الموافقات الخليجية التي دفعت بهذا الاتجاه، مستندة إلى الدعم الأمريكي الذي أفقد العراق كل مقومات القوة والقدرة في التأثير على الساحتين الإقليمية والدولية، وما زال حكام الكويت يحاولون تصعيد الأزمات مع العراق، وتفعيلها دولياً مع محاولة التلاعب بمقدراته الاقتصادية والسياسية للتأثير عليه إقليمياً ودولياً، مستغلين ظرفه الحالي الذي يتطلب إعادة ترتيب أوراقه والعودة إلى المحيط الدولي اللائق للعراق كبلد مؤثر في المتغيرات الدولية .

الخاتمة والتوصيات

إن تبلور العامل الاقتصادي كمحدد مهم ومتغير فاعل في العلاقات الدولية، رسخ بطبيعة الحال دور القوة والقدرة في تحديد معالم السياسة الخارجية لأي بلد وهذا ما تبنته الكويت في تعاملها مع العراق معتمدة على العامل الدولي ممثلاً بالولايات المتحدة الأمريكية ومتطلبات مصالحها الإستراتيجية، لتكون لاعباً رئيساً في التحكم بالصراع العراقي . الكويتي، لاسيما وإن ظرف العراق الحالي غاية في الانحدار ومجرد من أية قوة للردع وخاصة القوة العسكرية مع تلك ؤ وتعثر سياسته الخارجية ، يصاحب ذلك غياب التخطيط الاستراتيجي في صنع الاختيارات للقيادة العراقية في

الوقت الحاضر، لأنها فاقدة لعنصر التحديد والتحديث الذي يجب أن يصاحب المستجدات الخارجية والداخلية، مع فقدان آليات التنسيق والتعاون والترابط المؤسساتي في الدولة .

منذ عام 2003 والعراق يحاول إعادة بناء علاقته مع الكويت إلا أن الأخيرة في كل مرة تثير مشكلات تؤدي الى توتر العلاقات مرة أخرى وتقضي على اي امل بتطوير العلاقات بين الطرفين فتارة تعويضات وتارة ديون واخرى حقول نفط مشتركة ، والاصرار على عدم خروج العراق من طائلة البند السابع وتوجت هذا كله بإنشاء ميناء مبارك في موقع استفزازي يوقع الضرر بالعراق سياسيا واقتصادياً وهذ ما انعكس على تطوير العلاقات بين الطرفين.

إضافة إلى ما تقدم عدم وجود تقييم فعّال للنتائج النهائية لمصالح العراق الإستراتيجية، لذلك نرى إن الإجراءات والتحركات الكويتية تقوم بخطوات سريعة وحازمة لقطع الطريق على العراق متخذة من الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي والمنظمات الدولية عناصر فاعلة وضاغطة على العراق لتحقيق أهدافها الإستراتيجية، وتأتي في مقدمتها إنجاز ميناء مبارك الكبير واستخدامه ورقة ضغط على العراق ، ومن ثم إبقاء العراق تحت طائلة الفصل السابع، الذي يحدد الفضاءات الإستراتيجية لتحرك العراق، ويقيد العراق ويقف حائلاً دون عودته في التأثير في الساحة الدولية. لذا نرى ما يأتي :

١. إن العلاقات العراقية الكويتية وتأسيساً على ما تقدم لن تشهد استقرار اً وتعاوناً حقيقياً في المستقبل القريب على الرغم من اعلان الطرفين في اكثر من مناسبة عن استعدادهما لتطوير العلاقات ، ويجب أن ترسم أستراتيجية السياسة الخارجية العراقية في هذا الإطار .

٢. يجب أن لا يكون تطوير العلاقات العراقية الكويتية على حساب مصلحة العراق وحقوقة .

٣. إن إعطاء أية مشروعية لميناء مبارك سيكون بمثابة توقيع صك إعدام للموانئ العراقية، لذا على الحكومة العراقية أن تقف وبقوة لإثبات حق العراق في الاعتراض على موقع الميناء الحالي ، وإلا سيكون هناك سبب آخر لإدانة الكويت في تدمير الاقتصاد العراقي كما حدث في عام 1990 ، وستحاسب على ذلك عاجلاً أم آجلاً .

٤. ضرورة أن يكون السياسيون العراقيون على قدر كبير من المسؤولية وعدم التصريح بأي رأي من دون معرفة تامة وشاملة بأبعاد أي موضوع ممكن أن يهدد أمن العراق لتجنب التضارب الذي حدث في موقف السياسيين من ميناء مبارك مما انعكس على الموقف العراقي بصورة عامة .

٥. عدم الانجرار وراء بعض الأصوات التي تدعو الى الاشتراك مع الكويت في ادارة الميناء ، لان تاريخ الكويت كان ومازال حافلاً بالمواقف السلبية والاستغلالية تجاه العراق.

٦. الإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو وتسخير الجهود كافة لهذا الغرض لان إنجاز هذا المشروع هو مسألة مصيرية بالنسبة لإطلالة العراق البحرية على الخليج العربي.

٧. من الممكن أن تقوم الحكومة العراقية برفع دعاوى مضادة تطعن بصحة ومشروعية القرارات الصادرة ضد العراق ومنها القرار 833، الذي صدر في عام 1993، ولم تعترف به الحكومة العراقية في حينها، لأن ترسيم الحدود بين الكويت والعراق تم بالقوة، وأدى إلى استقطاع أراضٍ عراقية وقلص مساحة المياه الإقليمية للعراق ، ناهيك عن عدم وجود اتفاقية صريحة بين العراق والكويت ترسم الحدود بينهما وممكن الاستعانة بالقانون الدولي في هذا الامر.

٨. على الحكومة بأن تبدأ العمل فوراً من اجل تحسين الجانب العراقي من خور عبد الله وجعله صالحاً للملاحة العراقية ، من خلال تعميق المسار الملاحي ، والاستعانة بالشركات العالمية المتخصصة في هذا الجانب ومحاولة إكمال ميناء الفاو وتسخير الجهود كافة ومهما كلف ذلك من أموال .

٩. على الحكومة العراقية أن تجد إستراتيجية وطنية متفق عليها بين الكتل السياسية كافة لا تثير الجدل بقدر ما تمثل قاعدة لمشروع وطني مشترك لاتخاذ قرار جماعي، من حيث الأهداف والوسائل وآليات اتخاذ القرار لمجابهة الأطماع الإقليمية للدول المجاورة للعراق بما في ذلك الكويت .

١٠. على الحكومة العراقية التحرك دبلوماسياً على دول الخليج لشرح مخاطر وآثار ميناء مبارك الكبير على العراق سياسياً واقتصادياً وعسكرياً،والتأكيد على حق العراق في بناء ميناء الفاو، الذي لا بديل عن موقعه وإمكانية إيجاد مكان مناسب لميناء مبارك الكبير في مكان لا يضر بمصالح العراق الإستراتيجية .

١١. عدم الاعتماد على الجانب الأمريكي في أي مفاوضات مع الكويت والابتعاد قدر الإمكان عن الدعم الأمريكي، لأن أي تنازلات ومساومات للطرف الأمريكي يقابلها تنازلات مضاعفة للكويت، وبذلك سيكون للطرف الأمريكي المتحكم في إدارة الأزمة وتحريك خيوطها لا لحلها بل التحكم بها وحسب مصالحه الإستراتيجية في المنطقة .

Iraqi-Kuwaiti relations and the problem of Mubarak Harbor

Instructors:
Malik Daham AL–Jumaili
Lamia Mohsen AL–kinani

Abstract

Iraqi - Kuwaiti relations represent a complex problem within the case of Arabian- Arabian relations. It is characterized as full of tensions from the beginning and until recent times. However, there are several elements that prevent the development of relations between Iraq and Kuwait. These internal and external elements increase the tension between the two countries, which consequently lead the relations to remain instable and strained all the time. Perhaps establishing Mubarak harbor in April 2011, a year after Iraq's decisions to build Faw harbor, is one of the main obstacles that prevent restarting normal relations between the two countries.

The research concludes that Iraqi-Kuwaiti relations will remain unstable and non-cooperative in the near future despite the announcement of both sides their willingness to develop relations, therefore, Iraq has to put a new strategy for its foreign policy.

(*)كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين.:Emeil m-8861@yahoo.com
(**)كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين.:Emeil Lamiaa-mmk@yahoo.com

(Î) كانت قناة السويس تعد أهم ممر مائي في العالم تعتمد عليه التجارة بين جنوب شرقي آسيا ودول الخليج العربي مع دول حوض المتوسط وإلى حد ما الأمريكيتين. وقد زادت أهمية هذا الممر المائي بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي لأن قناة السويس تختصر الطريق بين جنوب شرق آسيا والسواحل الأوروبية الغربية بنحو 40-60% بالمقارنة مع الطريق المار عبر = =رأس الرجاء الصالح. ويوفر أيضاً في الوقت والتكاليف. للتفاصيل أنظر: *حمد سعيد الموعد ،* أمن الممرات المائية العربية(دراسة) ، اتحاد الكتاب العرب ،1999، ص 15-16.

(Ï)حمد سعيد الموعد ، المصدر السابق ، *ص 21-23.*

(ð) **قاسم محمد عبيد ، الموقع الجغرافي البحري العراقي (دراسة جيوبوليتكية)، مجلة المؤتمر العلمي لجامعة واسط ،2010، العدد3،،ص59.**

(ñ) **مارثا دوكاس ، أزمة الكويت : العلاقات الكويتية العراقية 1961-1963، بيروت 1973، ص11-12.**

(ò)**المصدر نفسه ،ص12.**

(ó) **لبيب يونان ، قراءات على هامش حرب الخليج ،القاهرة 1992 ، ص78-79.**

(ô) **عبد المالك التميمي ، العلاقات العراقية الكويتية 1920 -1991 دراسة تأريخية ، ندوة الغزو العراقي للكويت عالم المعرفة ، 1995 / ص51 .**

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

(ö) **قاسم محمد عبيد ، مشكلة الحدود العراقية الكويتية ، (دراسة جيوبولتيكية) ، نشرة شؤون عراقية ، العدد الخامس ،بغداد ، مركز دراسات النهرين/، جامعة النهرين ، كانون الثاني 2008 ، ص14-20.**

(١٧) مصطفى عبد القادر النجار وآخرون ، العراق والكويت في الوثائق التأريخية ، بغداد ، 1990 ، ص18-19.

(١٨) تعقيدات فنية وسياسية تعرقل تقاسم النفط بين العراق والكويت في جريدة الحياة اللبنانية، 30 / 8 / 2010 .

(١٩) ظافر العاني ، مستقبل العلاقات العراقية الكويتية ، قناة الجزيرة الفضائية ، 2003/4/22.

(٢٠) سرحان غلام حسين، ((العراق ومجلس التعاون الخليجي)) بحث مقدم الى اعمال الندوة العلمية لقسم الدراسات السياسية، بيت الحكمة ، بغداد ، 2011، ص129 .

(٢١) جريدة الحياة اللبنانية، مصدر سبق ذكره.

(٢٢) 13,3 مليار تعويضات الكويت من العراق ، www.albawaba.com ، 23/شباط/2009.

(٢٣) علي طالب شهاب، واقع ام قصر واهمية تنميته الاقتصادية، مجلة دراسات البصرة، مركز دراسات البصرة، جامعة البصرة.

(٢٤) يعقوب يوسف الغنيم ، الشيخ أحمد الجابر الصباح ومسألة الحدود الكويتية ، الكويت ، 1999 ، ص52-53.

(٢٥) فرات الناصري ، ثلاث مشاريع لانشاء ميناء البصرة "العراق" الكبير، موقع موطني ، http://www.mawtani.com .

(19) Mena-OECD investment Program Iraq Grand FAO port project ((project proposal Document)), p1-2.

(20) *Ibid*

(٢٦) *www.non.com*، وكالة نون الخبرية ، 16/تشرين الاول 2011.

(٢٧) فرات الناصري ، المصدر السابق.

(٢٨) مقابلة شخصية من قبل الباحثين مع رئيس المهندسين الأقدم إحسان محمد سلمان ، وزارة النقل العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة 2012/4/26.

(٢٩) ميناء الفاو «ميت سريرياً بحكم البرلمان ، صحيفة المستقبل العراقي ، 2012/2/26.

(25) *Mena-OECD investment Program Iraq Grand FAO port project ((project proposal Document)), p1-2.*

(٣٠) ميناء الفاو الكبير ، وزارة النقل العراقية / قسم التخطيط .

(٣١) مقابلة شخصية من قبل الباحثين مع رئيس المهندسين الأقدم إحسان محمد سلمان رئيس قسم التخطيط/ وزارة النقل العراقية ،في 2012/4/26.

(٣٢) مقابلة شخصية مع رئيس المهندسين الأقدم إحسان محمد سلمان رئيس قسم التخطيط/ وزارة النقل العراقية في 2012/6/4.

(٣٣) الفرص الاستثمارية لشركات وزارة النقل العراقية ، دائرة التخطيط والمتابعة /وزارة النقل .

(30) *Mena-OECD, Op.Cit ,3-33.*

(٣٤) هشام صلاح حسن، أثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير، وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي وأثاره على الموانئ والبيئة العراقية، المنعقد بتاريخ 6 / 7 / 2011، ص153 .

(١٠) قرار مجلس الأمن الدولي 833، 27 آذار 1993 .

(١١) لؤي ، العراق والكويت :محاولات ترقيع العلاقة تفشل على ميناء مبارك ،www.almadpaper.com.

(١٢) عزيز هاشم ، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، ندوة ميناء مبارك الكويتي وأثره على الموانئ، العراقية ، وزارة النقل العراقية 6/7/ 2011ص ص44-48.

(١٣) لمزيد من التفصيل، ينظر : هشام صلاح حسن، أثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير، ورقة قدمت الى وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي وأثاره على الموانئ والبيئة العراقية، وزارة النقل العراقية، 6 / 7 / 2011، ص153 - 165 . وكذلك في الاتجاه نفسه: د.قاسم محمد عبيد، ود.جواد كاظم البكري، أزمة ميناء مبارك الكويتي وأثارها على العراق، كراسة إستراتيجية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2011، ص32 .

(١٤) قاسم علي قاسم ، المعلومات التي قدمها الجانب الكويتي اثناء زيارة الوفد الفني العراقي الى دولة الكويت للفترة 26-28/5/ 2011،ورقة قدمت الى، وقائع مؤتمر ميناء مبارك ،المصدر السابق ،ص53 .

(١٥) قاسم محمد عبيد وجواد كاظم البكري ، المصدر السابق، ص39 .

(١٦) المصدر نفسه ، ص31 .

(١٧) لمياء محسن ، تداعيات بناء ميناء مبارك ، حلقة نقاشية مقدمة الى مركز دراسات النهرين / جامعة النهرين ، حزيران 2010.

(١٨) ينظر : نص التقرير المرحلي الصادر عن مكتب رئيس الوزراء ، هيئة المستشارين ، المرقم ط/456 والصادر في 2011/7/7

،www.atahreernews.com