مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو والطريق البري
اسم الكاتب: أ.م.د. ناهض حسن الساهوكي، م.د. سارة شكر أحمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9605
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 13:46 +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 جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Journal of Anbar University for Law and Political Sciences
مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية
P. ISSN: 2706-5804 E.ISSN: 2075-2024
Volume 14 - Issue 2- December 2024 | كانون الاول ٢٠٢٤ ـ العدد ٢ـ المجلد ١٤

The strategic importance of Al-Faw port and the land route

[1] Asst. Prof. Dr. Nahed Hassan Sahuki [2] Asst. Dr. Sara Shukr Ahmed
[1] Anbar University/ College of Education Al-Qaim [٢] Al-Nahrain University/ College of Political Science/ Department of Strategy

Abstract:

Maritime transport at the present time is one of the most important basic pillars in the economy, as it is one of the tributaries of sustainable development, as it is one of the financial returns that generate profits for companies and countries, and it has become a very effective economic sector in the service of internal and external international trade of the countries of the world, as it generates huge funds to the economies of countries, As far as Iraq is concerned, the ports represent a strategic importance for the Iraqi economy related to the problem of limited sea view in the Iraq, which makes the development and construction of new ports an important factor for the Iraqi economy, and in this context comes the project to establish the large port of Faw and the land road as one of the large projects in the Iraq directly affecting In the possibility of advancing Iraqi society economically and politically and making Iraq within the circle of international attention..

1: Email:
dr.nahidalsahokei@gmail.com
2: Email:
Sarah.Shukr@nahrainuniv.edu.iq

DOI
https://doi.org/10.37651/aujlps.2024.152916.1338

Submitted: 15/8/2024
Accepted: 18/8/2024
Published: 11/9/2024

Keywords:
Strategic importance
Al-Faw Grand Port
Iraqi Maritime Navigation
Iraqi Ports.

©Authors, 2024, College of Law University of Anbar. This is an open-access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو والطريق البري

[١] ا.م.د. ناهض حسن الساهوكي [٢] م.د. سارة شكر احمد
[١] جامعة الانبار/ كلية تربية القائم [٢] جامعة النهرين/ كلية العلوم السياسية/ قسم الاستراتيجية

المستخلص

يعد النقل البحري منذ اكثر من قرن من أهم المرتكزات الأساسية في الاقتصاد فهو احد روافد التنمية المستدامة اذ يعد من المردودات المالية التي تدر ارباحا بالنسبة للشركات والدول، كما أنه بات قطاعاً اقتصادياً فعالاً جداً في خدمة التجارة الداخلية والخارجية لدول العالم فهو يدر أموالاً طائلة إلى اقتصادات الدول، وبقدر تعلق الامر بالعراق تمثل الموانئ للاقتصاد العراقي أهمية استراتيجية مرتبطة بإشكالية محدودية الاطلالة البحرية في العراق، ما يجعل تطوير وبناء موانئ جديدة عاملاً مهماً للاقتصاد العراقي، وفي هذا السياق يأتي مشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير والطريق البري بوصفه من المشروعات الكبيرة في العراق المؤثرة بشكل مباشر في امكانية النهوض بالمجتمع العراقي اقتصاديا وسياسيا وجعل العراق ضمن دائرة الاهتمام الدولي.

الكلمات المفتاحية: الأهمية الاستراتيجية، ميناء الفاو الكبير، الملاحة البحرية العراقية، الموانئ العراقية.

المقدمة

لميناء الفاو الكبير أهمية كبيرة في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية العراقية، وأثره على نشاط النقل البحري ومردوده الاقتصادي، وهنا تكمن اهمية البحث على وضع ميناء الفاو الكبير ودوره في تحقيق المطالب المكانية محلياً وإقليمياً ودولياً في حال اكتمال إنشائه من خلال تأثيره في اتجاهات النقل الدولي؛ لكونه جسراً أرضياً بين الشرق والغرب فضلاً عن المزايا الاقتصادية الكبيرة التي سيحققها الميناء للاقتصاد العراقي وزيادة حركة النشاط التجاري والترانزيت، لذا فإن مشروع ميناء الفاو الكبير سيوفر للاقتصاد العالمي أيصال تجارة دول آسيا إلى أوروبا وبالعكس عبر الأراضي العراقية بأقل وقت وأكثر أماناً وهذا سيؤدي إلى تعزيز مكانة العراق الاقتصادية تجاه العالم، لقد تناول البحث عدة فقرات تتضمن المراحل التاريخية التي مر بها ميناء الفاو الكبير والمقومات الجيوبوليتيكية التي تساهم في تطوير وإنشاء ميناء الفاو الكبير وأهمية إنشاء الميناء ودوره في الملاحة البحرية العراقية كذلك التأثيرات الاقتصادية المحتملة لهذا الميناء.

أولاً: اشكالية البحث:

على الرغم من ان ميناء الفاو مشروع اقتصادي ضخم وله اهميته الكبيرة في دعم الاقتصاد العراقي وتسهيل نقل البضائع والخدمات بين دول اسيا واوروبا، الا ان الميناء لا

يمكن ان يحقق تلك الاهمية من دون اتمام مشروع طريق التنمية والذي سيواجه عقبات في الداخل العراقي والداخل التركي وربما سيخضع لترتيبات اقليمية.

ثانياً: فرضية البحث:

ينطلق البحث من فرضية مفادها (إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سوف يؤثر على خريطة الملاحة البحرية العالمية وسيجعل من العراق حلقة من حلقات الربط بين الشرق بالغرب، وما لذلك من تأثيرات ايجابية على الاوضاع العامة في العراق).

ثالثاً: هيكلية البحث:

ينقسم البحث الى تمهيد ومبحثين فضلا عن مقدمة وخاتمة هما:

- المبحث الاول: الاهمية الاستراتيجية والجيوبولتيكية والسياسية.
- المبحث الثاني الاهمية الاقتصادية والاجتماعية.

تمهيد:

يعد طريق التنمية إحياء لمشروع "البصرة-برلين" الذي كان قد اتفق عليه الإمبراطور الألماني فيلهلم الثاني والسلطان العثماني عبد الحميد الثاني قبل أكثر من قرن من الزمان، بهدف ربط الشرق الأوسط بالقارة الأوروبية[١].

فعند العودة الى تاريخ المشاريع المماثلة فأن خطط مد الالمان سكة حديدية (بغداد - برلين) طولها ألف وستمئة كيلومتر، تربط إسطنبول ببغداد ومنها إلى البصرة، ما يعني ربط الشرق الأوسط بالقارة الأوروبية، وبالتالي وصول الألمان إلى بغداد والخليج وإلى درة التاج البريطاني (الهند)، وقد استغرق بناؤه ٣٧ عاماً، أن خط برلين-بغداد امتياز عثماني أعطي لألمانيا وأفادها سياسياً واقتصادياً، بالرغم من أنها محاولة لإسطنبول لتدمير صلات بريطانيا وفرنسا مع مستعمراتها في الهند والسويس، عن طريق خلق خط مواصلات برّي موازٍ وأقل تكلفة، ودفع الإنكليز والفرنسيين إلى محاولة عرقلة المشروع.

وقد اعيدت فكرة إنشاء الميناء عام ١٩٨٥ في موقعه الذي يعد أفضل المواقع في الشرق الأوسط بعد قناة السويس، إذ إنه يختصر الزمن ما بين الشرق والغرب وله أبعاد وأهمية استراتيجية كبيرة وضخامة البعد التجاري المهم كما أنه يوفر فرص العمل ويحول المنطقة إلى مركز اقتصادي مهم على الصعيدين الاقليمي والدولي[٢].

يعد موقع ميناء الفاو الكبير من أفضل المواقع كونه يتصل مع مشروع الطريق البري العراقي، فإنه سيقلص الزمن في التجارة بين شرق وغرب آسيا وشرق إفريقيا وأوروبا من

---

(١) نقلاً عن: أميمة الشاذلي، "الطريق البري: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب بي بي سي"، القاهرة، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٦/٢٠، الموقع الالكتروني: https://carnegieendowment.org

(٢) ظلال جواد كاظم، "ميناء الفاو العراقي"، *مجلة ابن خلدون، جامعة الكوفة*، المجلد الاول، العدد (٣)، الجزء (٢)، (٢٠٢١): ص١٣٢٦.

(٣٠) يوما إلى (١١) يوما كما أنه سيغير جزء من خريطة التجارة العالمية لكون النقل عن طريق الميناء سيكون أسرع من النقل عن طريق قناة السويس نسبياً[١].

لذا يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً استراتيجياً مهماً للعراق، إذ ما تم إكمال إنشائه وتشغيله وسيواكب تطورات الموانئ العالمية لاسيما وأن الميناء يتمتع بمقومات عديدة منها[٢]:

١- إن ميناء الفاو هو الميناء العراقي الوحيد على البحر المفتوح، إذ يقع في مدخل خور عبد الله من جهة الخليج العربي بينما بقية الموانئ العراقية تقع على الأنهار والقنوات الداخلية.

٢- ارتباط الميناء بخطوط نقل وسكك حديد، يتضمن الميناء خدمة التجارة العالمية الترانزيت بين آسيا وأوروبا وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن سنويا قابلة للزيادة لتصل إلى (٤٥) مليون طن سنويا .

٣- تمكن الدول المجاورة من نقل البضائع مباشرة إلى الميناء ومن ثم عبر مشروع الطريق البري إلى أوربا ودول البحر الأبيض المتوسط وبالعكس، مما يقلل تكلفة النقل ويقصر الوقت.

٤- يساهم الميناء في إعطاء ميزة تنافسية كبيرة لصالح الموانئ العراقية مقارنة بموانئ الدول المجاورة.

وعلى هذا الاساس أحرزت تركيا والعراق تقدما في المباحثات بشأن الطريق البري الذي يتضمن سكة حديد وطرق سريعة تربط ميناء الفاو الكبير في مدينة البصرة بالحدود التركية الجنوبية، وقد وصفه رئيس الوزراء العراقي بأنه "الخيار الأفضل والأقل تكلفة" لربط الشرق الأوسط بأوروبا، بينما صرح أردوغان بأن مشروع الطريق البري يمثل أولوية لتركيا، وأن هناك نية لاستكمال المفاوضات بشأنه ومن المتوقع -حسب الباحث بيلكاي دومان -الذي يعمل منسقا لأبحاث العراق بمركز الشرق الأوسط للدراسات في أنقرة- الانتهاء من المرحلة الأولى لإنشاء المشروع بحلول ٢٠٢٨، وبمجرد استكمال بنائه، سيصبح ميناء الفاو الكبير من بين أكبر الموانئ في الشرق الأوسط بمساحة ٥٤ كيلومترا مربعا قادرة على استيعاب سفن الشحن الأكبر حجما، وإن الدعم الدولي والإقليمي لهذا المشروع واضح منذ بدايته اذ تقدمت قطر والإمارات لدعم هذا المشروع، وهناك مقترحات وافكار لدول الخليج للربط السككي، فإذا تكامل المشروعان البري والبحري معا فإن حركة النقل ستكون أسهل حسب رأي دومان[٣].

---

(١) محمد حسن عودة، "الاثار التنموية المتوقعة لأنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات انشاء ميناء مبارك"، *مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية*، العدد (٧٣)، (٢٠١٨): ص٢٤٢.

(٢) الهام خزعل عاشور واخرون، "ميناء الفاو الكبير ركيزة اساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق"، *وقائع مؤتمر الفاو الكبير، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة*، (٢٠٢١): ص١٥٧.

(٣) المصدر السابق.

خارطة رقم (١) توضح: مسار محطات مشروع طريق التنمية



المصدر: الموقع الالكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء: https://Cabinet.iq

I. المبحث الأول

الاهمية الاستراتيجية والجيوبولتيكية والسياسية لمشروع ميناء الفاو والطريق البري:

I.أ. المطلب الأول

الاهمية الجيوبولتيكية والاستراتيجية والسياسية

أولا: الاهمية الجيوبولتيكية:

للعراق أهمية جيوبولتيكية وإستراتيجية كبرى، ومكانه بين دول متنافسة ومتطلعة إلى النفوذ الإقليمي، ولتعدد الاطياف فيه وتباين علاقات القوة التي سادت وحكمته منذ تأسيس الدولة العراقية وحتى اليم، فضلا عن ثرواته الطبيعية وتمثيله عقدة جيوبولتيكية تربط الدول العربية بالقوى غير العربية الفاعلة مثلَ إيران وتركيا، وهي الأشد تأثيرًا في إقليم الشرق الأوسط.

فالأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير والطريق البري تبرز من خلال استثمار موقع العراق الجيوبولتيكي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محلياً وإقليمياً ودولياً وذلك بتأثيره

على اتجاهات النقل الدولية مستقبلا، لكونه يمثل جسراً أرضياً بين الشرق والغرب وذلك باختزاله للمسافة والوقت، مقارنة بقناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح(١).

وهنالك ثلاثة أبعاد جيوبولتيكية للمشروع(٢):

١- البعد الدولي المتمثل في دائرة الدول التي ستتأثر تجارتها بالمشروع وإمكانية تقليل الوقت والجهد وبما ينعكس على تحقيق فرص نمو أعلى.

٢- البعد الإقليمي ودائرته تتشكل من الدول المتأثرة بالمشروع التي تقع على طرفيه أو المتشاطئة على الخليج العربي.

٣- البعد الداخلي وتنحصر دائرة الاهتمام هنا بالعراق من خلال الفرص المتاحة والمتوقعة للمشروع ليس ببعدها الاقتصادي فحسب بل بالبعد الجيوبولتيكي والاستراتيجي والسياسي.

١- الاهمية الاستراتيجية:

يمثل الموقع الاستراتيجي ميزة سياسية واقتصادية وعسكرية للدولة، وأن القيمة الاستراتيجية لأي موقع تختلف من زمان لآخر، كما تختلف باختلاف ميزان القوى ومستوى التطور التكنولوجي، وتنافس القوى الكبرى. ويكون موقع الدولة ذا أهمية استراتيجية إذا امتلكت الدولة سلعة استراتيجية مهمة كالنفط أو الغاز الطبيعي أو المعادن أو غيرها من مصادر السلع الاستراتيجية في السوق العالمية، وأن يكون لموقع الدولة أهمية استراتيجية في إطار التنافس الدولي بين القوى العظمى وأن يمنحها تفوقاً عسكرياً يهدد أهداف استراتيجية(٣).

وبفضل موقع العراق على رأس الخليج العربي الطريق الأقصر لربط المحيط الهندي بالبحر المتوسط، كما تُعد بغداد مركزاً لإلتقاء الطرق لمنطقة الشرق الأوسط(٤)، يدخل العراق حسب تلك النظرية ضمن منطقة الهلال الداخلي الذي يشمل سواحل أوروبا والجزيرة العربية وسواحل جنوب شرق اسيا والهند وقسماً كبيراً من البر الصيني المحيط بمنطقة الارتكاز. وبما أن العراق يقع في نهاية الهلال الداخلي من جهة الشرق في قلب العالم بين القارات الثلاث القديمة، فإن موقع العراق ذو أهمية استراتيجية كبيرة بسبب تحكمه في الطرق التي تربط بين تلك القارات(٥).

وعليه لأبد من دراسة الموقع بنوع من الديناميكية لصناع القرار كونه عاملاً متغيراً وليس ثابتاً فلا يمكن معرفة أهمية الموقع كونه رقعة من الأرض إلا من خلال علاقاته ونظامه

---

(١) سلام جبار شهاب، "القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية"، *مجلة العلوم الاقتصادية والادارية*، مجلد (٢٣)، العدد (١٠٠)، (٢٠١٧): ٣٧٢_ ٣٩٢.

(٢) خلف عياش الدليمي، "الأهمية الاستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق"، (رسالة ماجستير، العراق، كلية الآداب الجامعة العراقية، ٢٠١٩)، ص٢٠.

(٣) بيان احمد محمد، "الأبعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق تحليل جغرافي سياسي"، *بحث منشور في مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد*، مج (٦)، (٢٠١٥): ص ١٦١.

(٤) خطاب صحار العاني، ونوري خليل البرازي، *جغرافية العراق*، (بغداد: دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٧٩)، ص ١٢.

(٥) عبد الرحمن حماد صالح نجم، "الامتدادات الجغرافية للقناة الجافة وتأثيراتها الجيواقتصادية ـ حولية كلية الآداب"، *جامعة بني سويف* ـ. مج :١٤ج٣، (٢٠٢٣): ص٢٣.

السياسي وعلى مدى تفاعله مع الرقعة الجغرافية المجاورة ونظامها السياسي وذلك ما تحاول الولايات المتحدة استغلاله لصالحها نتيجة لنفوذها في العراق بعد الغزو في عام ٢٠٠٣.

وعليه تبرز الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق من خلال ان قضية المورد الاستراتيجي للعراق وهو النفط ويجب ان يتم توظيفها لخدمة قضية التنمية المستدامة في العراق وذلك لان مستقبل النفط اوشك على نهايته. اذ شارك العراق في المؤتمر الثامن والعشرون للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، في مدينة دبي في الإمارات العربية المتحدة عام ٢٠٢٣، واشتمل جدول أعمال المؤتمر عدّة بنود تهدف لتحفيز العمل على عدّة جبهات من أجل معالجة التحدّيات الطارئة التي تطرحها أزمة المناخ. كما شارك العراق بانعقاد مؤتمر الأطراف السادس والعشرين COP26، وتعزيز التزامه بالحد من الانبعاثات لغازات الاحتباس الحراري. ويتخذ العراق خطوات للتحول نحو اقتصاد أكثر خضرة، عن طريق تعزيز الاستثمار في الغازات الطبيعية، وتخصيص (١٢) كيكا واط من الطاقة المتجددة، وقد قامت حكومة العراق وبدعم من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بالانتهاء من تقرير المساهمات المحددة وطنياً (NDC) الذي يتناول ويعالج التخفيف من تأثيرات تغير المناخ وسبل التكيف معها. وفي إطار المساهمات المحددة وطنياً (NDC سياسة مظلة العمل لتغير المناخ في البلاد) سيخفض العراق وبشكل طوعي (١-٢٪) من انبعاثات مكافئ ثاني أكسيد الكربون من الصناعة، وسيقوم بفتح نافذة لاستثمار (١٠٠) مليار دولار أمريكي في الاقتصاد الأخضر لكلا القطاعين الخاص والعام على مدى السنوات العشر القادمة. وفي مؤتمر الأطراف السادس والعشرين COP26 ركز العراق في المساهمات المحددة وطنيًا (NDC)، لتعزيز التنمية المستدامة وضمان السلامة والشفافية البيئية، ونظرا لاحتمال حدوث موجات الحرّ الموسميّة غير المسبوقة هذه بوتيرة أعلى ولمدد اطول، تبرز مخاوف فعليّة من الدول الأعضاء لم تعد قادرة على الالتزام بهدف اتفاق باريس المتمثّل في إبقاء الارتفاع في الحرارة دون (١.٥) درجة مئوية ولا ترتبط هذه المخاوف فقط بمستويات الحرّ الشديدة، بل أيضا بما يرافقها من آثار مناخيّة مثل الفيضانات، وظواهر الطقس المتطرّفة، وموجات الجفاف[١].

لذا يأتي مشروعي العراق الاستراتيجيين: الطريق البري وميناء الفاو الكبير خطوة الانطلاق الأوسع في إطار رحلة التنمية المستدامة، نحو المستقبل الذي نصبو إليه كبلد متطور في جميع أبعاد التنمية اقتصادياً، سياسياً ثقافياً، وبيئياً، وهي خطط تنموية تركز على التزام العراق برؤية النمو الساعية إلى تضميد ورأب الصدع وتحقيقاً للاستقرار والرفاهية. تسترشد خطة مشروع الطريق البري بمجموعة من السياسات والاستراتيجيات القطاعية التي تستند بالأساس على رأس المال البشري واقتصاد ذو مسؤولية اجتماعية، وتسعى لحشد أمثل وتخصيص أكفأ للموارد لتحسين جودة الحياة في بيئة آمنة مستقرة مستدامة. وبناءاً عليه فأن هذا المشروع الاستراتيجي يمهد الطريق لبناء دولة المستقبل التي يستحقها ويتطلع إليها العراقيين، إنها تمثل التزاماً حكومياً بتحقيق تطلعات أبنائها. ويهدف المشروع إلى تحريك

(١) حسين أحمد السرحان، "العراق واجتماعات أطراف اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ"، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، ٢٠٢٣/١٢/١١، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٢، على الموقع الالكتروني: https://kerbalacss.uokerbala.edu.iq

المسار لبناء اقتصاد متطور ومجتمع معافى، كما يتيح فرصاً جديدة للنمو ولاسيما مع استمرار الدعم الدولي والإقليمي للعراق.

ومن هذا تبرز مواقف مختلفة تجاه هذا المشروع منها:-

أ- ايران

بالنسبة لايران من المتفق عليه في أوساط القيادات الإيرانية أنه على إيران أن تمتلك دورًا في المنطقة، فهم يرون أن تاريخها وموقعها الجغرافي ومواردها ورأسمالها البشري يجعل منها قوة إقليمية مهمة يجب عليها ممارسة دور في تشكيل البيئة الإقليمية الشرق أوسطية؛ لكون هذه البيئة غير مستقرة نتيجة استقطاب القوى الخارجية، ومن شأن ذلك أن ينعكس على إيران داخليًّا، لذا فإن إيران تدرك أهمية العراق وتعدّه تحديًا لأمنها القومي، لتداخله معها في السكّان والحدود القابلة للاختراق، ولذا فالعراق وفق الإستراتيجية الإيرانية يُعدّ أولًا؛ هو مخزون نفطي هائل يضاف إلى مخزونها النفطي، وثانيًا؛ تعد العراق عمقًا طبيعيًّا لها وخط الدفاع ضد القوى العدوانية التي تحاول تغيير نظامها أو احتواءها، أما أخيرًا؛ فهو ورقة سياسية في المساومات على الساحة الدولية ولا سيما فيما يخص برنامجها النووي. [١] لذا وقعت ايران مع روسيا في ٢٠٢٣/٥/١٧ على اتفاقاً لتمويل وانشاء خط للسكك الحديدية بين مدينتي (رشت-استارا) شمال ايران والذي سيكون جزءاً من (ممر نقل دولي) يربط بين (الهند-ايران-روسيا-اذربيجان) ودول اخرى اذ سيساعد في ربط الموانئ الروسية على بحر البلطيق بالموانئ الايرانية المطلة على المحيط الهندي والخليج العربي[٢].

وكذلك وقعت اتفاقية تبادل الغاز بينها وبين تركمانستان، بعد مفاوضات مكثفة في ٣ تموز ٢٠٢٤، نصت الاتفاقية على توريد ١٠ مليارات متر مكعب من الغاز سنويًا من تركمانستان إلى العراق عبر المقايضة مع إيران [٣]، فالغاز الايراني يمثل نسبة كبيرة من الغاز العالمي وان أقصر الطرق ستمر عبر العراق هذا ما سيعزز العلاقات ويساهم في دعم استقرار المنطقة.

من جهة اخرى من المتوقع مستقبلا بأن التكامل مع المشروع الايراني في مد سكة حديد من البصرة الى منفذ الشلامجة بطول ٣٣ كم مخصصة لنقل المسافرين يمكن استخدامها للأغراض التجارية، اذ تخطط ايران في ان تكون هي مركز الربط الدولي تجاريا بين الصين والاتحاد الاوربي مرورا بالعراق قد يرجع بفائدة للبلدين [٤].

---

(١) يونس الدباغ، "العراق في قلب الاستراتيجية لكل القوى الباحثة عن نفوذ في المنطقة (الجزيرة)"، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١١، https://www.aljazeera.net/politics/2024/5/19

(٢) عماد جاسم محمد، "الطريق البري وتداعياته على التوازنات الاقليمية في المنطقة، كراسة استراتيجية"، العدد (٢٠)، حزيران، (٢٠٢٣): ص٧.

(٣) يوسف بنده، "نقلًا إلى العراق.. اتفاقية لمقايضة الغاز بين إيران وتركمانستان العراق يشتري غاز تركمانستان عبر إيران"، ٤ تموز، ٢٠٢٤، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٥، على الموقع الالكتروني: https://roayahnews.com

(٤) روميو موسى، "الربط السككي حلم ايران نحو البحر المتوسط على حساب العراق وسوريا"، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٥، https://www.akhbaralaan.net/news/special-reports

ب- تركيا

تسعى تركيا إلى تنظيم علاقتها مع العراق بسبب مشروع الطريق البري الذي يضم تركيا والإمارات والعراق، والذي توليه تركيا أهمية قصوى إذ سيغير مسار التجارة البحرية العالمية، لذلك تتحرّك تركيا حاليا باتجاه عملية عسكرية برية طويلة الأجل للقضاء على حزب العمال الكردستاني، ولتؤمن أيضًا أعمال الإنشاءات الخاصة بالمشروع العراقي، وهناك مخاوف إيرانية من المشروع الذي من شأنه تعزيز استقلال العراق اقتصاديا رغم إمكانية الاستفادة منه على المدى المتوسط والبعيد، وجعل تركيا لاعبًا مهمًّا جدًّا في طريق التجارة البحرية العالمي[١].

وفضلا عن تنويع الاقتصاد العراقي وتشكيل خط لوجستي عالمي جديد، فإن الطريق البري سيساهم أيضا في تعزيز العلاقات بين تركيا والعراق، حتى أن الموقع الجيوسياسي لتركيا سوف يتعزز نتيجة لاستثمارات العراق، أما دمج الطريق البري مع خط سكة الحديد المنتظر إنشاؤه في منطقة الخليج، سيمهد الطريق لزيادة نفوذ تركيا على المستوى الإقليمي وسيكون له تأثير إيجابي على حجم التجارة هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى لم يتم إدراج تركيا والعراق بشكل مباشر في ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا (IMEC) الذي تم الإعلان عنه في اجتماعات مجموعة العشرين.[٢] إلّا أن المشروع حتى لو تم تنفيذه فمن المتوقع أن يكون مكمل لميناء الفاو وذلك لان حجم التجارة الدولية في توسع وتنامي الامر الذي سيجعل ميناء الفاو بمحدوديته الاستيعابية غير قادر على تلبية كافة طلبات النقل بين الشرق والغرب، من ناحية أخرى فان مشروع الهندي (الممر الاقتصادي) يتكون من ممرين الممر الشرقي يربط ميناء موندرا الهندي على الساحل الغربي بميناء الفجيرة ثم يستخدم السكة الحديدية عبر السعودية والاردن لنقل البضائع عبر حاويات موحدة الى ميناء حيفاء الاسرائيلي، اما الممر الغربي سيربط من ميناء حيفا الى موانئ مختلفة مثل مرسيليا في فرنسا وموانئ اخرى في ايطاليا واليونان.

ت- الصين

يشكل العراق في المدرك الإستراتيجي الصيني مخزونًا احتياطيًّا للطاقة وموقعًا إستراتيجيًّا على الخليج العربي ومضيق هرمز، وأهمية جيوإستراتيجية لخط المواصلات الصيني إلى أوروبا عبر إيران والعراق وتركيا عبر استراتيجية الحزام والطريق الصيني. بدأت الصين تعزيز وجودها في العراق منذ عام ٢٠٠٧ عبر استثمارات في قطاع الطاقة، فالعراق أصبح ثالث مورد نفطي للصين عام ٢٠٢٠، ولها فيه حصة في توليد الطاقة الكهربائية، ثم إن الصين عملت على توطيد وجودها بصورة أكثر فاعلية في ظل استراتيجية الحزام والطريق لعام ٢٠١٣ التي سعت فيها لجذب العراق لها، وما مشروع الطريق البري، إلا فرصة استراتيجية استغلها العراق لتفعيل دوره في هذه الإستراتيجية، عبر إنشاء خط سككي وخط بري سريع ومحطات اقتصادية متكاملة. وفي تشرين الأول ٢٠١٩ وقّع عادل عبد المهدي رئيس وزراء العراق اتفاقية مع الصين، فعّلت برنامج "النفط مقابل إعادة

(١) يونس الدباغ، مصدر سبق ذكره.

(٢) فيض الله تونا، "الطريق البري: رؤية العراق المستقبلية"، مركز دراسات الشرق الاوسط، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٧، الموقع الالكتروني: https://www.orsam.org.tr

الإعمار"، تعهّدت بموجبها عشرات الشركات الصينية بالعمل في البنى التحتية العراقية مقابل تلقي الصين ١٠٠ ألف برميل نفط يوميًّا، وفي عام ٢٠٢١ قدمت الصين للعراق أكثر من ١٠ مليار دولار لتمويل محطات النفط والطاقة وجاء ذلك في إطار تعزيز القوة الناعمة الصينية في العراق في سياق التنافس مع الولايات المتحدة[١].

فالصين تسعى لتكوين طرق سريعة تختصر المسافات والزمن وتقلل المخاطر، وبالتالي يعد العراق البلد المحوري في هذا الموضوع، ويوجد صراع بين أميركا والصين على العراق، وسعت الصين لجذب العراق للمشاركة في طريق الحرير، خصوصا أن ميناء الفاو الكبير هو المفصل الرئيس في هذا المشروع، ان هدف بكين الرئيس في العراق هو محاولة ضمه لمبادرة الحزام والطريق لأن النفط ممكن أن تحصل عليه الصين من أي دولة أخرى، بينما مشروع الحزام والطريق سيقلل الكلف كثيرا على النقل وينعكس إيجابيا على السلع الصينية المصدرة إلى أوروبا وتكون المنافسة واقعية، أنه إذا ما تم طريق الحرير فإن البواخر الصينية تأتي إلى ميناء الفاو وتفرغ حمولتها وتنقل عن طريق السكك الحديدية الذي يسمى الميناء الجاف إلى اوروبا، وهناك تنافس كبير بين الدول لجني ثمار هذا المشروع[٢]. ومن المتوقع بان عائدات المشروع كبيرة، وهذا بالتأكيد سيرفع من قيمة الاقتصاد العراقي ويوفر فرص عمل ويخفف من البطالة والفقر، مستدركا بأن المشروع يحتاج إلى سنوات وخطط عمل واسعة وأموال طائلة[٣].

ثانيا: الاهمية السياسية

إن مشروع ميناء الفاو الكبير والطريق البري مشروع واعد تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، بحسب ما يوصف به الميناء من أنه سيكون أداة لربط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين شرق العالم وغربه، وهو آلية تسهم في خفض تكاليف النقل إلى مناسيب كبيرة جداً، وتعجل في حركة البضائع وتوفر أماناً كبيراً للحركة البحرية، إذ إن هذا المنفذ سيقدم دعامة جيوبوليتيكة تضيف للعراق القدرة اللازمة لإحداث توازن استراتيجي في المنطقة، والتنافس على شواطئ الخليج وثرواته المختلفة النفطية والمائية والإحيائية ويوسع خيارات العراق السياسية التي تقلل من تعرضه للابتزاز والضغوط الدولية، كما إنه يزيد من أهمية العراق الجيوبولتيكية بالنسبة لمصالح الدول الغربية التي ستسعى لتحقيق أمنه واستقراره السياسي والاقتصادي والاجتماعي، ويكون هذا المنفذ البحري (ميناء الفاو الكبير) مورداً اقتصادياً مميزاً، وربما يمكنه منافسة الموارد النفطية وقد يتغلب عليها في المستقبل[٤].

إن الواقع الجديد للنقل البحري يحتم على موانئ العراق التعامل مع السفن الكبيرة، فالخيار السياسي الوحيد لتعزيز قدرتها التنافسية يمكن أن يتم عبر تنفيذ هذا المشروع، فتزايد حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية، وتزايد الطلب على

---

(١) يونس الدباغ، مصدر سبق ذكره.

(٢) طه العاني، "استثمارات ضخمة ومشاريع إستراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟"، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٧، على الموقع الالكتروني: https://www.aljazeera.net

(٣) المصدر نفسه.

(٤) نعمة محمد حبيب العبادي ، "دور ميناء الفاو الكبير في االمن المحلي والاقليمي"، *مجلة الخليج العربي ، جامعة البصرة* ، المجلد (٤١)، العدد (٤-٣)، (٢٠١٣): ص١٣٩.

الخط التجاري عبر العراق لتجارة الترانزيت يتطلب إنشاء ميناء كبير يكون مفتوحاً على مياه الخليج، مما يجعله أكثر قرباً للمنافذ البحرية الدولية، وذلك لغرض تقليص الفجوة التراكمية في قدرة موانئ العراق التنافسية مع الموانئ المجاورة والقريبة وإحداث طفرة كمية ونوعية في نشاطاتها، لذلك إن إنجاز ميناء الفاو على وفق التطلعات والمكاسب السياسية المرجوة منه يمثل بحق علاقة فارقة في العراق الجديد ونقلة نوعية مهمة[١].

وفي ظل الواقع الجديد بقيت أهمية موقع العراق بالنسبة لدول الجوار بإنعكاساتها على الجانب السياسي، كونه استطاع أن يبقى عنصر توازن في المنطقة بين دول تعيش حالة تمايز في القوة السياسية والعسكرية ومن الممكن ان يكون عامل توازن بين ايران ودول الخليج العربي ذات الاختلاف الأيديولوجي والثقافي والسياسي[٢].

والاهمية السياسية لميناء الفاو والطريق البري بينت لنا مواقف دول اخرى من المشروع كالكويت، اذ يهدف صانع القرار الكويتي للربط السككي بين العراق والكويت وجوهر المشروع هو مد خط لسكك الحديد من الكويت الى البصرة لنقل البضائع الى العراق اذ تم التخطيط لعملية شحن بري ضخمة للبضائع التي ستصل الى ميناء مبارك الكويتي وتنقل لاحقا الى العراق مقابل دفع رسوم معينة للعراق عن مرور الخط الى الاراضي العراقية (واردات) تحت مبرر رئيس هو ان موانئ العراق الحالية لا تستطيع استقبال الناقلات البحرية العملاقة بسبب انخفاض عمقها الذي لا يتجاوز ١٢متر فضلا عن صعوبة الابحار في خور عبدالله، زيادة على ذلك، يمكن لهذا الربط السككي ان يكون جزء من مشروع دولي للنقل التجاري من الصين الى اوروبا عبر الاراضي العراقية، وهذا ما تحاول الكويت الترويج له مدعومة ببعض المساندين لهذه الفكرة من العراقيين سواء كانوا يمثلون صفة رسمية ام شخصيات سياسية. [٣] فهناك تبرير عراقي شبه رسمي من قبل بعض القوى السياسية معللة ذلك بالفائدة الاقتصادية للعراق عن طريق دفع رسوم مرور وتشغيل عدد مهم من العمالة وسرعة وصول المنتجات وعدم جاهزية البديل المناسب لهذا المشروع المتمثل بميناء الفاو.[٤]

ويمكن توضيح اهم التحركات الكويتية لتمرير المشروع وموقف العراق منها بالاتي:[٥]

- محاولة الكويت سياسيا لتمرير هذا المشروع عبر تحركاتها المتمثلة بالتواصل مع الجهات الرسمية والشعبية العراقية لأقناعهم بجدوى مشروع الربط السككي.
- التأثير على القرار العراقي والضغط على السياسة الخارجية العراقية بشكل عام عبر الضغوطات الاقتصادية ولعدة اسباب اهمها التناقضات السياسية التاريخية بين الطرفين، والخشية من استعادة العراق لدورة الاقليمي.

---

(١) مصطفى كاظم ابراهيم التميمي، "العلاقة المكانية للبيئة البحرية بالأمن الوطني العراقي"، (رسالة ماجستير، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٨)، ص٢٤٩.

(٢) مصطفى علوي، "المكانة الاستراتيجية للعراق - القوة الشاملة للعراق في ضوء التطورات الراهنة"، *مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، القاهرة*، ع (١٧٩)، (٢٠٠٩): ص ٨٦.

(٣) سعد عبيد السعيدي، "الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا"، *مجلة العلوم السياسية*- العدد (٦١)، (٢٠٢١): ص٩٣.

(٤) سعد عبيد السعيدي، مصدر سبق ذكره، ص٩٣.

(٥) المصدر نفسه، ص٩٤.

- استخدمت اوراقها لإجبار العراق او إقناعه على الموافقة، من بينها توظيفها لورقة امكانية منح قروض للعراق في وسط ازمة مالية عراقية كبيرة، ويشاع هناك انها قد دعمت بعض الشخصيات السياسية ماليا مقابل المساهمة في ابطاء انجاز ميناء الفاو لكي لا يتناسب من التوقيتات والحسابات الزمنية الصينية المتعلقة بمشروع الحزام والطريق .
- الاستمرار منذ عام ٢٠١٠ بالتوسع في ميناء مبارك لتضييق الخناق على العراق، بالتزامن مع اقناع الجهات المنفذة لميناء الفاو بعدم جدوى المشروع بمن فيهم صناع القرار بالعراق. وقد حققت بعض الخروقات في هذا المجال غير ان الضغط الشعبي العراقي ومساندة بعض الشخصيات السياسية والجماهيرية حال دون تمرير رؤية الجهات العراقية التي تدعم الربط السككي على حساب مهمة استكمال ميناء الفاو الكبير[١].
- ما يشجع الكويت ودول الجوار الاخرى على استمرار المحاولات هي التنازلات العراقية السابقة في ترسيم الحدود البرية والبحرية والوهن السياسي والضعف والتشتت والتناحر الداخلي وتعدد مصادر القرار السياسي العراقي.
- الفوائد الاقتصادية الكبيرة التي ستحققها الكويت من هذا المشروع متمثلة بتحولها الى مركز شحن وتصدير اقليمي ودولي[٢].

على ماتقدم يمكن القول، انه بدلاً من التنافس والتضاد الذي يطرحه الاعلام العراقي والكويتي في الوقت الحاضر بين ميناء الفاو وميناء مبارك فعلى المدى المتوسط والبعيد يمكن ان يكون هناك تكامل بين الميناءين اذ ان ميناء الفاو سيصل الى طاقته الاستيعابية القصوى الامر الذي يفرض ان يكون ميناء مبارك مرحلة لاحقة ومكملة لهدف ميناء الفاو في استيعاب حجم النقل البحري المتنامي عبر الطريق العراقي، اذ ان هذه المصالح ستفرض التعاون الكويتي العراقي في المرحلة اللاحقة، لذا من المتوقع مستقبلا ان يكون هناك تعاون وتكامل يخدم البلدين لو تم الإنصات إلى المصالح الاقتصادية فقط وتغليبها على الشعارات السياسية، وإن إنشاء منطقة تجارة حرة تجمع البلدين سيكون الخيار المثالي، وان تطوير منشآت موانئ استراتيجية في أقصى شمال الخليج يمكن أن يخلق شريانا تجاريا عالميا يربط الشرق بالغرب من خلال شبكات طرق وسكك حديد تنقل البضائع بين الدول الآسيوية والأوروبية عبر تركيا وربما سوريا أيضا، لذا يكمل الميناء ويكون داعم له مما يعزز العلاقات بين البلدين.

وبقدر تعلق الامر بالوضع السياسي الداخلي في العراق فان لمشروع الفاو دور بالتاثير على الوضع السياسي العراقي اذ يمكن ان يدعم استقرار النظام الديمقراطي والمؤسسي في العراق الذي بدوره ينعكس على نجاح المشروع، يتضح ذلك بكلمة الرئيس أردوغان أمام الدورة الثامنة والسبعين للجمعية العامة للأمم المتحدة: "إننا نتصرف في إطار

(١) محمد راشد ناصر النعيمي، "مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي"، (رسالة ماجستير، كلية العلوم القانونية، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا- عمان، ٢٠١٠)، ص٣٣.

(٢) العراق يغلق ملف الربط السككي مع الكويت، https://www.nasnews.com/view.php?cat=4773

فهم يعزز وحدة العراق السياسية ووحدة أراضيه وجهود إعادة الإعمار، دون تمييز بين المكونات التي تشكل العراق ونأمل أن نواصل تعزيز التكامل الإقليمي من خلال مشروع الطريق البري الذي سننفذه نحن والعراق ودول المنطقة"[١].

I.ب. المطلب الثاني

الاهمية الاقتصادية والاجتماعية:

أولا: الاهمية الاقتصادية

يعد إنشاء مشروع ميناء الفاو والطريق البري، واستكمال البنية التحتية للنقل لهذين المشروعين، من الركائز الأساسية لدعم الاقتصاد العراقي من خلال توسيع برامج الاستيراد والتصدير الوطنية على المدى الطويل، وسيؤدي ذلك إلى تشجيع وجذب جزء كبير من تجارة الترانزيت عبر العراق من خلال تحويل حركة النقل البحري من شمال ووسط وجنوب أوروبا إلى العراق ومنطقة الخليج العربي والهند ودول اسيوية اخرى، ويؤدي ميناء الفاو والطريق البري إلى تنمية المناطق التي تمر بها بالدرجة الاولى من العراق، وبالتالي تقليل من حجم البطالة، وتطوير البنية التحتية لقطاع النقل[٢].

وقد كشف العراق عن خطة طموحة لتطوير بنيته التحتية للسكك الحديدية والطرق ليصبح مركز نقل إقليمي يربط بين أوروبا والخليج، ممكن ان يشهد المشروع مشاركة (١٠) دول إقليمية، وهي: السعودية وتركيا وسوريا والأردن والكويت والبحرين وقطر والإمارات وإيران، وسيكون حجر الزاوية لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويساهم في التكامل الإقليمي[٣].

إلى جانب الانتعاش التجاري سيوفر هذا الطريق آلاف من فرص العمل، لاسيما بعد أن تتحول الفاو ومناطق أخرى يمر بها الطريق البري داخل العراق إلى مدن صناعية كبيرة قد تُنقل إليها بعض المصانع الدولية، "فالصين أبدت استعدادها مرارا لنقل جزء من معاملها إلى مدينة الفاو، مستفيدة من قِصَر المسافة وتوافر المواد الأولية والأيدي العاملة"، كما سيصب المشروع الضخم كذلك في مصلحة قطاع المياه في العراق، حيث يتضمن خطة لتحلية مياه البحر، في الوقت الذي يشهد فيه العراق أزمة شملت مياه الشرب[٤].

تمثل الموانئ العراقية أهمية استراتيجية لاقتصاد البلاد وأن إنعاش الموانئ الحالية أو بناء موانئ جديدة سيكون عاملاً مهماً للاقتصاد العراقي ، لذا عمد العراق إلى إنشاء ميناء الفاو الكبير فهو يمتلك أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية ليس للعراق فحسب وإنما

---

(١) فيض الله تونا، الطريق البري، مصدر سبق ذكره.

(2)Dr. Manahil Mustafa. Investment mechanisms required for the great port of Al Faw and the Dry Canal and their economic implications in Iraq. Prof.Eurasian Journal of History, Geography and Economics. 15 December 2022.p35.

(٣) أميمة الشاذلي، مصدر سبق ذكره.

(٤) مصطفى عبد الرسول احمد، "استراتيجية التنافس للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك– دراسة حالة"، *مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية*، العدد (٧٧)، (٢٠١٨): ص١٤٩.

لاقتصاديات النقل العالمي؛ لأنه يربط أوروبا وشرق وجنوب آسيا، لذلك سيكون الميناء الرئيس في العراق[١].

وتبلغ كلفة مشروع ميناء الفاو الكبير نحو (١٧) مليار دولار حسب التقديرات الاولية، وبطاقة استيعابية تبلغ (٢) مليون حاوية سنوياً عند اكتمال جميع مراحله[٢].

وعليه فأن المضي في انجاح المشروع يعكس للعراق استثمارات ضخمة على جانبي الطريق، مثل بناء المصانع وتطوير المشاريع الزراعية والمدن السكنية، وفي السياق ذاته انها تتوقع أيضا تحسنا في الخدمات التي سيقدمها المشروع في مجالات النقل والسياحة والتجارة، ولن يقتصر الامر على اقامة شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية، بل ستنشئ مدناً صناعية ومنشآت خدمية على طول مسار الطريق الذي اختير له ان يسير خارج مراكز المدن عبر الصحراء اولاً: للاستفادة من سهولة التضاريس وغياب المناطق الوعرة وانتفاء الحاجة للانفاق المكلفة، وثانياً: لتحفيز هجرة سكانية خارج المناطق الحضرية الحالية وانشاء مراكز حضارية جديدة، بسبب ما سيخلق من فرص عمل مرتبطة بالمشروع مما يعمل على تقليل البطالة ومن ثم ينخفض الطلب على الوظائف في القطاع العام ليقل الضغط على الحكومة اذ ان كبريات الشركات تنشأ في العراق وتسعى لتقديم الخدمات ولتطوير كوادر من ابناء البلد، لذا فعلى الحكومة العراقية ان تطرح (مشروع ميناء الفاو والطريق البري) بوصفه مشروعا تنموياً متعدد الابعاد، ستكون له اثاراً كبيرة في الواقع الاقتصادي العراقي، اذ تم اختيار مسارات المشروع بشكل لا يتعدى على الأراضي المملوكة للأفراد أو المؤسسات الحكومية، لضمان عدم وجود عوائق إدارية أو قانونية قد تؤخر تنفيذه[٣] .

وبذلك سيتمكن العراق من ربط أسواق الهند وشرق آسيا، المعروفة بإنتاجها للسلع الاستهلاكية المتنوعة مع تركيا وأوربا، حيث الطلب مرتفع على هذه السلع، وكذلك فإن هذا التطور سيمكن من نقل البضائع من شغنهاي الى ميناء جوادر الباكستاني ثم الى ميناء الفاو الكبير ومنه عبر الطريق البري الى موانئ البحر الابيض المتوسط في تركيا ومن ثم الى ميناء روتردام، وكذلك من الدول الأوروبية في الاتجاه المعاكس، مما يلبي الاحتياجات الاستهلاكية لدول الخليج، لكن جوهر الأمر يكمن في تصاعد المنافسة الدولية على مشاريع البنية التحتية في العراق منذ كشف الحكومة العراقية عن دورها الاستراتيجي في المرحلة المقبلة، وفي الوقت الحالي تعد وتركيا وقطر والمملكة العربية السعودية في طليعة الدول التي تسعى للمساهمة والاستثمار في دور العراق الطموح في هذه الأثناء تنتظر إيران الوقت الكافي قبل إصدار حكمها على المشروع العراقي الجديد، فرغم أن لديه القدرة على تسهيل التجارة الإيرانية مع بقية العالم، فإنه سيتنافس أيضاً مع مشروع إيراني له أهداف مماثلة تم التطرق له.

---

(١) مها شاكر جبر الامارة، "الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية"، *مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة*، ملحق العدد (٤٥) السنة السابعة عشر، (٢٠٢٢): ص ٦٠٥.

(٢) بشير هادي عودة واخرون، "الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي"، *وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر، مركز دراسات البصرة والخليج العربي* ، (٢٠٢١): ص٤٠.

(٣) علي عبد الكريم، *الطريق البري الاستراتيجي وأثره على الاقتصاد العراقي*، ط١، (كراسة استراتيجية: مركز حمورابي، حزيران ٢٠٢٣)، ص٣٤.

وعليه فأن المشروع يأتي كجزء من التنافس المستمر بين الشرق والغرب من اجل تصدر صفحة القيادة في العالم المستقبلي الجديد عبر بناء قاعدة اقتصادية مستدامة للأجيال وعدم اقتصار دور العراق بكونه ممراً للدول الناشطة ليس للتجارة فحسب، بل يجب تقديم فرص استثمارية حقيقية محليا للدول الناشطة في هذا الأطار. ان الطريق البري واحد من المشاريع والفرص المهمة للعراق والمنطقة، وبما ان العراق يشكل واحدة من الحلقات المهمة لهذا الطريق، فعليه استغلال الفرصة بأفضل الطرق عبر إقامة نشاطات اقتصادية مختلفة، وعدم الاقتصار على عملية النقل فقط لأنه بهذه يعيق الفرصة الكبيرة للخطة الأستراتيجية التي انشأ من اجلها المشروع.[١]

وفي الاطار ذاته هناك الكثير من الدول التي بدأت تبحث عن إقامة مناطق صناعية وتبادل تجاري مثل السعودية والأردن وتركيا والصين، وعلى العراق استغلال تلك الفرص والانتقال إلى مرحلة جديدة من الاقتصاد المنّوع، وإكمال المشاريع المكملة للطريق البري من جوانب مختلفة، فعلى سبيل المثال يجب تحديث خارطة الري والسدود وتحسين الواقع الزراعي والانتاج الحيواني، وتحسين الصناعات التحويلية عبر الاستفادة من التجارب التي طرحت في السياق ذاته ومنها التجارب الصينية، وتفعيل قوانين أفضل للاستثمار جاذبة لرؤوس الأموال، فبذلك تزداد تطلعات الدول مع الحكومة العراقية للتعاون بشأن هذه المشاريع، في مقدمتها تركيا الشريك الرئيس في المشروع، فضلاً عن اهتمام الإمارات العربية المتحدة وقطر.

يمكن ان يكون للطريق البري مجموعة من السياسات والاستراتيجيات القطاعية التي تستند بالأساس على رأس المال البشري واقتصاد ذو مسؤولية اجتماعية، وتسعى لحشد أمثل وتخصيص أكفأ للموارد لتحسين جودة الحياة في بيئة آمنة مستقرة ومستدامة، وبناءاً عليه فهذا المشروع الاستراتيجي يمهد الطريق لبناء دولة المستقبل التي يستحقها ويتطلع إليها العراقيون إنها تمثل التزاماً حكومياً بتحقيق تطلعات أبنائها، ويهدف المشروع إلى تحريك المسار لبناء اقتصاد متطور ومجتمع معافى متماسك يحتضن الجميع، كما يتيح فرصاً جديدة للنمو ولاسيما مع استمرار الدعم الدولي والإقليمي للعراق، ومن المتوقع أن تتضمن السنوات القادمة صعوبات مع استمرار التحديات وعدم اليقين في الاقتصاد العالمي، ومع التوقعات بتذبذب أسعار النفط الخام ضمن معدلاته الحالية واستمرار المخاطر المحدقة لجهود الاستقرار في الجبهة الداخلية في بيئة إقليمية غير مستقرة، على صعيد آخر هناك حاجة إلى مزيد من العزم لمواجهة الفساد وتعزيز الانتاجية لدفع النمو الاقتصادي، وترصين الوضع المالي مع ضمان التمويل العام الكافي المستجيب للزيادة في النمو السكاني وبما يجعل الهبة الديمغرافية للعراق على أعتابها نقطة تحول ايجابي[٢].

(١) مناهل مصطفى واخرون، "متطلبات رفع الكفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة"، *مجلة العلوم الاقتصادية والادارية*، مجلد ٣٥، العدد ١١١، (٢٠١٩).

(٢) عبد الرحمن حماد صالح نجم، مصدر سبق ذكره، ص٣-٤.

ثانيا: الاهمية الاجتماعية

يعد العراق بلد التنوع والتعدد في أعراقه وأديانه وموارده وطاقاته المادية والبشرية وقوى الجذب التي يمتلكها العراق يمكن أن تجعله نموذجاً تنموياً مميزاً، فهو يمثل فرصة تاريخية يمكن أن تتحول إلى قصة نجاح استثنائية، وقد أظهرت تجارب الأمم والشعوب بصورة جلية في العقود الأخيرة على وجه الخصوص، أن الأزمات يمكن أن تصنع التغيير إن لم نقل المعجزات بما تمثله من ديناميات محفزة للنهوض بمثل مشروعي العراق الاستراتيجيين: الطريق البري وميناء الفاو الكبير، خطوة الانطلاق الأوسع في اطار رحلة التنمية المستدامة نحو المستقبل الذي نصبو إليه كبلد متطور في جميع أبعاد التنمية اقتصادياً، سياسياً، ثقافياً، وبيئياً، وهي خطط تنموية تركز على التزام العراق برؤية النمو الساعية إلى تضميد ورأب الصدع وتحقيقاً للاستقرار والرفاهية بالاستناد على الإرث الحضاري والرصيد القيمي، حيث يتقاسم الجميع فرص بناء مجتمع ناهض متكافل.

اما الطريق البري يعد فرصة جدية للاستثمارات وضمان المصالح المشتركة والشراكات الاقتصادية والسياسية والتعاون في مجال الطاقة وايضاً مواجهة تحديات البيئة والجفاف والأمن الغذائي، فضلا عن الفضاء الاستراتيجي العراقي الاقتصادي للتكامل والتعاون، وتحقيق طموح أن يتحول العراق إلى طريق او مربط تجاري حيوي لتجارة ونقل البضائع والسلع المختلفة بين بلدان الشرق الأوسط والخليج العربي ودول الاتحاد الاوربي، وتطوير التجارة الإقليمية والدولية للبلاد بجانب الاستثمار في مشاريع الطاقة المتجددة، وإنشاء مدن صناعية ومدن سكنية تحيطً بالطريق الذي تمر من خلاله شركات أجنبية ومحلية ستقوم بالاستثمار والإسهام في تشغيل الأيدي العاملة، ستستفيد منها اغلب المحافظات العراقية من جنوبها إلى شمالها[١]. وذلك الأمر سيسهم في استقرار الاوضاع الامنية والاجتماعية ايضاً، لا سيما مع وجود مردود اقتصادي متاح للجميع، مثل هذا المشروع بحاجة إلى تخطيط ودراسة دقيقة تأخذ بنظر الاعتبار الرؤية والفائدة المستقبلية، فالمزايا والفوائد الاقتصادية والأمنية والعمرانية والجيوسياسية من خلال مرور آلاف الشاحنات القادمة من ٢٥ دولة أوروبية ذهابا وايابا عبر المدن العراقية، من خلال هذا الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير ودول أوروبا، من أقصى الجنوب إلى اقصى الشمال العراقي[٢]، اي سيكون عدد وسعة المنشآت الخدمية التي سترافق وجود مثل هذا الطريق ومدى الاستيعاب لعشرات الآلاف من الايادي العاملة التي تحتوي ذلك، عندما تقدم الدولة العراقية على تنفيذ مشاريع عملاقة، فهي بالتالي تقلل من حجم المعضلات الاقتصادية التي تثقل المجتمع، وبذلك يكون هنالك متنفسا جديدا بديلا عن مصدر دخل واحد يتعرض بين مدة وأخرى إلى هزات السوق العالمية للأسعار، اذا تم بالفعل القضاء على جميع التحديات التي تحيط بالمشروع اهمها وابرزها الأمنية فضلا عن السياسة الداخلية والإقليمية[٣].

وبذلك ولدت استراتيجية الطريق البري كنمط من انماط النمو غير المتوازن اليوم في العراق والتي تحدث عنها الاقتصادي الالماني هيرشمان منذ العام ١٩٥٨ وذلك في كتابه

(١) عبير السعيدي، مصدر سبق ذكره، ص ٨.

(٢) حمدية شاكر مسلم، "الأهمية الاقتصادية لإنشاء القناة الجافة في العراق"، *المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية*، العدد (٧٥)، كانون الاول، (٢٠٢٢): ص١٢.

(٣) المصدر السابق، ص١٢.

الشهير (The Strategy of Economic Development) يوضح فيه أن استراتيجية النمو غير المتوازن هي الافضل والأنسب في كسر الحلقة المفرغة للفقر في البلدان النامية، وعلى العكس من نظرية النمو المتوازن، تؤكد هذه النظرية غير المتوازنة على الحاجة الى الاستثمار في قطاعات استراتيجية محددة بدلا من الاستثمار في جميع القطاعات في الوقت ذاته، ووفقًا لهذه النظرية فأن القطاعات الأخرى ستتطور تلقائيا بمرور الوقت.(١)

لذا يحتاج تنفيذ مشروع الطريق البري الى إيجاد بيئة سليمة ومستقرة والى إقامة نوع جديد من العلاقات الدولية تتميز بالتعاون المربح وتأسيس شراكات حوار قائمة على أسس الصداقة واحترام السيادة والكرامة والسلامة الإقليمية والمسارات التنموية والنظم الاجتماعية لجميع الدول.

اضافة الى ما تقدم فأن للسياحة اهمية كبرى للعديد من دول العالم بالرغم من قوة وتنوع اقتصادات تلك الدول لما يشكله القطاع السياحي من مردودات وعوائد اقتصادية سياحية تساهم في دعم الاقتصاد القومي وتؤثر في نمو ميزان المدفوعات والناتج المحلي الاجمالي للبلد، زيادة على تطوير العلاقات والانفتاح على الثقافات الاخرى والعمل على زيادة التواصل العلمي المتبادل بين كل دول العالم. وعلى الرغم مما يمتلكه العراق من كل المقومات السياحية المتنوعة والمنتشرة في جميع ارجائه، الا انه يعاني من الاهمال ولم يُستغل القطاع السياحي بالشكل الصحيح نتيجة السياسات الخاطئة للحكومات المتعاقبة والحروب والاوضاع الامنية الغير مستقرة، لذا فان مشروع ميناء الفاو والطريق البري قد يؤثر بشكل مباشر وايجابي على تطور القطاع السياحي في العراق، من خلال اعداد خطط سياسية تنموية ودراسة واسعة ورؤية صحيحة في مختلف المجالات من اجل النهوض في الواقع السياحي في العراق ومواكبة الدول المتقدمة سياحيًا او على الاقل دول الجوار.

الاطلاع على ثقافات المجتمعات الاخرى الشرقية والغربية التقارب الثقافي ونقل تجارب الشعوب الاخرى بالتكنلوجيا والتطور والسياحة، هذا الاندماج يطور التعليم وسهولة الوصول الى المراكز العلمية وزيادة البعثات الدراسية من والى العراق، تعزيز الهوية العراقية دوليا: بالتعرف على قيم المجتمع العراقي من قبل الدول الاخرى واندماج المجتمع العراقي المنعزل بالعالم الخارجي.

وهنالك العديد من العقبات التي واجهت المشروع وهي:

على الرغم من كل الفرص المتاحة إلّا أن هناك أيضا عقبات وتحديات مهمة أمام تنفيذ المشروع ومنها:

١- انتشار الحركات المسلحة إقليميا غير المسيطر عليها مما يجعلها بيئة غير مشجعة من اجل الاستثمار.

٢- إن إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير والطريق البري سيتطلب التعاون والتنسيق ليس بين تركيا والعراق فحسب، ولكن أيضا مع الجهات الفاعلة الإقليمية والعالمية الأخرى، كما أن تناول التحديات والمخاطر المحتملة مثل الاستدامة المالية والمظاهرات والتوترات

(١) مظهر محمد صالح، "استراتيجية الطريق البري في العراق"، شبكة الاقتصاديين العراقيين، ٢٠٢٣، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٦/٢٠، على الموقع الالكتروني: https://iraqieconomists.net

السياسية، سوف تتطلب تعاونا وبذل جهود متواصلة بين مختلف الأطراف ذات الصلة، وإشراك الجهات الفاعلة الأخرى في المشروع سيساعد في القضاء على هذه المخاطر، لذلك يجب على الجهات الفاعلة الإقليمية العمل معا لتحقيق الفوائد المحتملة لهذا المشروع وضمان نجاحه.

٣- الفساد المستشري والمشخص دوليا في مؤسسات الدولة العراقية يفرض على العراق التزامات كبيرة جدا أمام الدول المساهمة في المشروع، وستكبل الاقتصاد العراقي بالديون في حال فشل المشروع.

٤- هناك تحديات أخرى يطول شرحها ابرزها ندرة الكوادر التخصصية ذات المستوى التعليمي العالي.

الخاتمة

إن الموقع الجغرافي الاستراتيجي للعراق في غرب قارة اسيا ويحده من الشمال تركيا ومن الجنوب الخليج العربي أكسبه أهمية جيوسياسية كبيرة بسبب توسطه لطرق المواصلات العالمية بين القارات الثلاث (آسيا وافريقيا وأوروبا) ، وهذه الأهمية نابعة من أهمية الخليج العربي الذي يقع العراق عند رأسه الشمالي، ويعد ميناء الفاو الكبير من أهم المشاريع الاستراتيجية في شبكة الملاحة البحرية العالمية كونه يتوسط أوروبا من جهة ودول جنوب شرق آسيا من جهة أخرى، وفي حال إكمال بنائه سيوفر مبدأ الفرق في الكلفة والوقت لشركات النقل العالمية .

وإن تشغيل ميناء الفاو الكبير سيوفر فرص عمل أكبر مما هو مخطط له في حال تشغيله من خلال تفعيله للأنشطة الاقتصادية والخدمية الأخرى، مما سيزيد من مستوى التشغيل والدخل والحد من البطالة وسيحدث ميناء الفاو الكبير تأثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال تشغيله إذ إنه سيحقق إيرادات تعادل أضعاف إيرادات الموانئ الحالية، كذلك سيعمل على تطوير البنى الأساسية لقطاع النقل لغرض تلبية الطلب المتوقع من الحمولات، والتي قدرت بكميات كبيرة.

التوصيات:

١- العمل على تنشيط الموانئ التجارية الحالية وخصوصاً مينائي أم قصر وخور الزبير لما لها من أهمية تجارية رئيسة في الاقتصاد العراقي رافده لميناء الفاو.

٢- مواكبة الاتجاه العالمي في تطوير الأداء الوظيفي للموانئ العراقية من خلال إنشاء منظومة متكاملة داخل كل ميناء وجعل بعض الموانئ أو أجزاء منها مناطق حرة بوجه التجارة العالمية.

٣- القيام بحملات إعلامية محلية ودولية تعرف بأهمية الفاو ودوره وأثره على العراق والمنطقة والعالم لحشد التأييد المحلي والدعم العالمي، ويفضل أن يتخذ يوم افتتاحه مناسبة وطنية لما له من دور استراتيجي في بناء الاقتصاد العراقي.

٤- تطوير الخبرات العراقية وتهيئة الكوادر اللازمة لاحتياجات الميناء على أسس علمية رصينة وطبقا للمواصفات والمعايير الدولية .

٥- ولذلك خلص البحث إلى أهمية تطوير وبناء وتحديث شبكة السكك الحديدية العراقية وشبكة الطرق السريعة، وضرورة إيجاد نوع من التوازن بين مشروع ميناء الفاو الذي يتمتع بإمكانيات ومواصفات تلبي احتياجات العصر الحديث الشحن البحري، مع مشروع الطريق البري.

٦- عدم تمرير الربط السككي الكويتي والايراني في الوقت الحاضر الى حين تحقيق ميناء الفاو القدرة التنافسية للجذب الدولي والقدرة التقنية في التشيغل الأمثل، لان الربط السككي الحالي سيحقق توافق ايراني –كويتي كبير في موضوع ابقاء القرار العراقي تابع والوضع الداخلي هش لتسهيل ادارة الشأن العراقي الداخلي من قبل الدولتين.

٧- على المدى البعيد يمكن ان تكون للشراكة بين كل من العراق وايران والكويت باتجاه الربط السككي فائدة لكل الاطراف، اي ان الربط السككي مع ايران يمنح العراق ورقة مساومة مع الكويت وايران مستقبلا عبر ربط مصالحهم الاقتصادية بالعراق والتحكم بطرق المرور مثلما تفعل تركيا مع روسيا والاتحاد الاوروبي او مع دول القوقاز والاتحاد الاوروبي، يتطلب ذلك فريق مؤهل يقدر حجم المصالح السياسية والاستراتيجية للبلد.

٨- على صانع القرار العراقي عدم ادخال مشروع ميناء الفاو ضمن التنافس الصيني-الأمريكي في الشرق الأوسط لان ذلك سيدخل المشروع في حلبة صراع ممكن ان تؤدي لتضرر المشروع والتقليل من أهميته، وعليه لا ينبغي النظر الى مشروع (الممر الاقتصادي) الذي تم الأعلن عن الاتفاق في قمة العشرين التي عُقدت في نيودلهي يومي ٩ و١٠ سبتمبر/ أيلول ٢٠٢٣، وقعت على الاتفاق الولايات المتحدة والهند وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي والسعودية والإمارات، ويتكوّن المشروع من خطّي نقل بحري يربط الهند بدول الخليج العربي وحديدي يربط دول الخليج العربي بالأردن وإسرائيل بالإضافة إلى منشآتٍ للطاقة لإنتاج ونقل الهيدروجين الأخضر، وكابلات بحرية من الألياف الزجاجية لتطوير وتحسين الاتصالات الرقمية.

فاختيار الشركاء وخط السير يشيران من دون لبس إلى سعي أميركي إلى إحكام الطوق حول الصين عبر مساعدة الهند على تحسين قدراتها الصناعية كمّا ونوعا، بتحويلها إلى دولة قادرة على توطين صناعات متنوّعة ودقيقة من أجل جذب الاستثمارات، وإلى التشبيك مع دول جنوب شرق آسيا لتعزيز موقفها في مواجهة الصين، ما يجعلها بديلا مغريا للأخيرة في سلاسل التوريد إلى الدول الأوروبية والعربية، وتزويدها بالسلع والخدمات، واستثمار تطوير البنى التحتية على طول خط سير الممرّ في تعزيز النمو الاقتصادي، والمساعدة في دمج دول الشرق الأوسط وترسيخ المنطقة مركزا للنشاط الاقتصادي، فالممر الاقتصادي الجديد يتسق مع هدف واشنطن في تمكين الهند بالقدرات كي تستطيع تحجيم الصين اقتصادياً وتقوّض مبادرة "الحزام والطريق"، فالممرّ "سيغيّر قواعد اللعبة"، وفق قول الرئيس الأميركي جو

بايدن، ويخدم خطة الإدارة الأميركية التي وطّدت عزمها على الانخراط في منافسة طويلة المدى مع الصين، في عملية توازن قوى مع الصين تلعب فيها الهند دورا حاسما عبر توفير بديل للشركاء عن مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، فالهدف الأميركي من المشروع سياسي، وذلك لتعطيل مشروع "الحزام والطريق" الصيني أو التأثير عليه.

لذا على العراق ان يتبع سياسية متوازنة مع كل القوى من الصين وامريكا واوروبا وغيرها وفكرة ان يكون للعراق شركاء متعددين وليس حليف واحد.

قائمة المصادر

أولاً: الكتب

١- خطاب صحار العاني، ونوري خليل البرازي، *جغرافية العراق*، بغداد: دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٧٩.

٢- علي عبد الكريم، *الطريق البري الاستراتيجي وأثره على الاقتصاد العراقي*، ط١، كراسة استراتيجية، مركز حمورابي: حزيران ٢٠٢٣.

ثانياً: رسائل واطاريح:

١- خلف عياش الدليمي، "الأهمية الاستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق"، رسالة ماجستير، كلية الآداب، الجامعة العراقية، ٢٠١٩.

٢- محمد راشد ناصر النعيمي، "مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي"، رسالة ماجستير، كلية العلوم القانونية، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا، عمان، ٢٠١٠.

٣- مصطفى كاظم ابراهيم التميمي، "العلاقة المكانية للبيئة البحرية بالأمن الوطني العراقي"، رسالة ماجستير، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٨.

ثالثاً: الدراسات والبحوث

١- الهام خزعل عاشور واخرون، "ميناء الفاو الكبير ركيزة اساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق"، *وقائع مؤتمر الفاو الكبير، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة*، (٢٠٢١).

٢- بشير هادي عودة واخرون، "الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي"، *وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر، مركز دراسات البصرة والخليج العربي* ، (٢٠٢١).

٣- بيان احمد محمد، "الأبعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق تحليل جغرافي سياسي"، *بحث منشور في مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد*، مجلد (٦)، العدد (١)، (٢٠١٥).

٤- حسين أحمد السرحان، "العراق واجتماعات أطراف اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ"، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، ٢٠٢٣/١٢/١١، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٢، على الموقع الالكتروني: https://kerbalacss.uokerbala.edu.iq

٥- حمدية شاكر مسلم، "الأهمية الاقتصادية لإنشاء القناة الجافة في العراق"، *المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية*، العدد (٧٥)، كانون الاول، (٢٠٢٢).

٦- سعد عبيد السعيدي، "الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا"، *مجلة العلوم السياسية*- العدد (٦١)، (٢٠٢١).

٧- سلام جبار شهاب، "القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية"، *مجلة العلوم الاقتصادية والادارية*، مجلد (٢٣)، العدد (١٠٠)، (٢٠١٧).

٨- ظلال جواد كاظم، "ميناء الفاو العراقي"، *مجلة ابن خلدون، جامعة الكوفة*، المجلد الاول، العدد (٣)، الجزء (٢)، (٢٠٢١).

٩- عبد الرحمن حماد صالح نجم، "الامتدادات الجغرافية للقناة الجافة وتأثيراتها الجيواقتصادية ـ حولية كلية الاداب"، *جامعة بني سويف*، مج (١٤)، العدد (٣)، (٢٠٢٣).

١٠- عماد جاسم محمد، "الطريق البري وتداعياته على التوازنات الاقليمية في المنطقة"، كراسة استراتيجية، العدد (٢٠)، مجلة حمورابي: حزيران، (٢٠٢٣).

١١- محمد حسن عودة، "الاثار التنموية المتوقعة لأنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات انشاء ميناء مبارك"، *مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية*، العدد (٧٣)، (٢٠١٨).

١٢- مصطفى عبد الرسول احمد، "استراتيجية التنافس للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك– دراسة حالة"، *مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية*، العدد (٧٧)، (٢٠١٨).

١٣- مصطفى علوي، "المكانة الاستراتيجية للعراق ـ القوة الشاملة للعراق في ضوء التطورات الراهنة"، *مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، القاهرة*، العدد (١٧٩)، (٢٠٠٩).

١٤- مناهل مصطفى واخرون، "متطلبات رفع الكفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة"، *مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد*، مجلد (١٣)، العدد ١١١، (٢٠١٩).

١٥-مها شاكر جبر الامارة، "الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية"، *مجلة دراسات البصرة|جامعة البصرة*، ملحق العدد (٤٥) السنة السابعة عشر، (٢٠٢٢).

١٦-نعمة محمد حبيب العبادي، "دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي"، *مجلة الخليج العربي ، جامعة البصرة* ، المجلد (٤١)، العدد (٤-٣)، (٢٠١٣).

رابعاً: الموقع الالكتروني:

١- أميمة الشاذلي، الطريق البري: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب، بي بي سي – القاهرة، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٦/٢٠، الموقع الالكتروني: https://carnegieendowment.org

٢-يونس الدباغ، العراق في قلب الاستراتيجية لكل القوى الباحثة عن نفوذ في المنطقة (الجزيرة)، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١١، https://www.aljazeera.net/politics/2024/5/19

٣-يوسف بنده، نقلًا إلى العراق.. اتفاقية لمقايضة الغاز بين إيران وتركمانستان العراق يشتري غاز تركمانستان عبر إيران، ٤ تموز، ٢٠٢٤، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٥، على الموقع الالكتروني:https://roayahnews.com

٤-روميو موسى، الربط السككي حلم ايران نحو البحر المتوسط على حساب العراق وسوريا، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٥، https://www.akhbaralaan.net/news/special-reports

٥-فيض الله تونا، الطريق البري: رؤية العراق المستقبلية، مركز دراسات الشرق الاوسط، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٧، الموقع الالكتروني: https://www.orsam.org.tr

٦-العراق يغلق ملف الربط السككي مع الكويت، https://www.nasnews.com/view.php?cat=4773

٧-طه العاني، استثمارات ضخمة ومشاريع إستراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٥/١٧، موقع الجزيرة على الموقع الالكتروني: https://www.aljazeera.net

٨- مظهر محمد صالح، استراتيجية الطريق البري في العراق، شبكة الاقتصاديين العراقيين، ٢٠٢٣، تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٦/٢٠، على الموقع الالكتروني: https://iraqieconomists.net

خامساً: المصادر الاجنبية:

1- Dr. Manahil Mustafa. Investment mechanisms required for the great port of Al Faw and the Dry Canal and their economic implications in Iraq. Prof.Eurasian Journal of History, Geography and Economics. 15 December 2022.