مجلة العلوم السياسيّة

اسم المقال: الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)
اسم الكاتب: أ.م.د سعد عبيد السعيدي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/405
تاريخ الاسترداد: 2026/11/22 18:00 +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 العلوم السياسيّة جامعة بغداد ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)

ا.م.د. سعد عبيد السعيدي

كلية العلوم السياسية/ جامعة بغداد

saadsaiedy@gmail.com

الملخص:

يعمل صناع القرار في كل بلد على تحديد قائمة المصالح والاهداف والتهديدات الداخلية والخارجية لدولهم تبعا لطبيعة ادراكهم لهذه المصالح والاهداف والتهديدات.

ومن هنا فأن العراق لا يشذ عن هذه القاعدة وتخضع عملية تقييم مصالحه واهداف سياسته الخارجية لنمط ادراك صناع القرار والقوى المؤثرة في تحديد مصالحه الاساسية والتي غالبا ما تشهد نوع من الاختلاف في تحديدها وتقييم مدى اهميتها وتحديد حجم التهديدات التي تواجهها , ومن بين هذه المصالح والتهديدات التي شهدت اختلاف في تقدير اهميتها او خطورتها هي الربط السككي مع الكويت او الدول الاخرى ومنها ايران , ففي الوقت الذي ترى بعض القوى السياسية وبعض الشخصيات اهمية الربط السككي للعراق يرى اخرون ومعهم اغلبية الشعب العراقي خطورة هذا الربط على مصالح العراق وبالأخص اثره السلبي على استكمال بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة اللذان يعدان مشاريع وطنية كبرى يعول عليهما في احداث قفزة تنموية تخفف من الاثر الريعي للاقتصاد وتسهم في تنويع الاقتصاد الوطني لا سيما عند النجاح في الربط مع مشاريع التجارة الدولية ومنها مشروع الحزام والطريق الصيني الذي سيمنح العراق ميزة اقتصادية –استراتيجية مهمة وهذا جوهر ما سيناقشه البحث .

الكلمات المفتاحية: الربط السككي، ميناء الفاو الكبير، القناة الجافة، مبادرة الحزام والطريق.

The economic dimensions of the railway link between Iraq and Kuwait and the role of national alternatives (Faw port and the dry canal as a model)

Assistant Prof.Dr. saad A. alwan alsaiedy

College of Political Sciences / University of Baghdad.

email: saadsaiedy@gmail.com

Abstract:

Decision-makers in each country work to define a list of internal and external interests, goals and threats to their countries according to the nature of their awareness of these interests, goals and threats.

Hence, Iraq is not an exception to this rule, and the process of evaluating its interests and the objectives of its foreign policy is subject to the pattern of awareness of decision-makers and the influencing forces in defining its basic interests, which often witness some kind of difference in defining them, evaluating their importance and determining the size of the threats they face. And among these interests and threats that have witnessed a difference in the assessment of their importance or danger is the railway connection with Kuwait or other countries, including Iran,

At a time when some political forces and some personalities see the importance of the railway connection to Iraq, others, and with them the majority of the Iraqi people, see the danger of this connection to the interests of Iraq. In particular, its negative impact on the completion of the construction of the Grand Port of Faw and the dry canal, which are considered major national projects on which they are relied upon in creating a major development leap that mitigates the impact of the rentier impact of the economy and contributes to diversifying the national economy Especially when it is successful in linking with international trade projects, including the Chinese Belt and Road project, which will give Iraq an important economic-strategic advantage.

Key words: Railway connection, Faw Port, Dry canal, Belt and Road Initiative.

المقدمة:

عرفت الدولة على انها كيان اعتباري يحقق مصالحه عبر صناع القرار الذين يتحكمون بتحديد اولوية المصالح وطبيعة الاهداف السياسية الخارجية تبعا لأدراكهم , ومن هنا فأن العراق لا يشذ عن هذه القاعدة وتخضع عملية تقييم مصالحه واهداف سياسته الخارجية لنمط ادراك صناع القرار والقوى المؤثرة في تحديد مصالحه الاساسية والتي غالبا ما تشهد نوع من الاختلاف في تحديدها وتقييم مدى اهميتها وتحديد حجم التهديدات التي تواجهها , ومن بين هذه المصالح والتهديدات التي شهدت اختلاف في تقدير اهميتها او خطورتها هي الربط السككي مع الكويت او الدول الاخرى ومنها ايران , ففي الوقت الذي ترى بعض القوى السياسية وبعض الشخصيات اهمية الربط السككي للعراق يرى اخرون ومعهم اغلبية الشعب العراقي خطورة هذا الربط على مصالح العراق وبالأخص اثره السلبي على استكمال بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة اللذان يعدان مشاريع وطنية كبرى يعول عليهما في احداث قفزة تنموية كبيرة تساهم في التقليل من دور النفط وتخفف من اثر الاقتصاد الريعي وتسهم في تنويع الاقتصاد الوطني لا سيما في حال النجاح في الربط مع المشاريع التجارية الدولية الكبرى وفي مقدمتها مشروع الحزام والطريق الصيني الذي سيمنح العراق ميزة استراتيجية مهمة وهذا جوهر ما سيناقشه البحث .

اشكالية البحث: تقوم مشكلة البحث على اساس سؤال مركب قوامه (ماهي الاثار الاقتصادية لاحتمالية الربط السككي بين العراق والكويت او دول الجوار الاخرى ؟ وهل هناك بدائل عن هذا الربط ؟ وما مدى فاعليتها في دعم الاقتصاد العراقي ؟)

فرضية البحث: وللإجابة على هذه المشكلة البحثية فأن فرضية البحث تقوم على الاساس الاتي (هناك اثار سلبية للربط السككي بين العراق والكويت او الدول الاخرى تتمثل في الدفع نحو الاستعاضة بها عن استكمال ميناء الفاو من جهة وتحويل

المكاسب الاقتصادية الاساسية الى الكويت او ايران من جهة اخرى , ولا يمكن تحقيق المكاسب الاقتصادية الكبرى المتوقعة الا عبر استكمال ميناء الفاو وربطه بالقناة الجافة الذي سيجلب الفرص الاقتصادية الكبرى ومنها الربط مع مشروع الحزام والطريق الصيني)

منهج البحث: يستعين البحث بمنهج رئيس هو المنهج الاستقرائي الذي يعمم الاثار والفرص الاقتصادية المتعلقة بحالة معينة هي الربط السككي مع دول الجوار والبدائل المحلية للوصول الى حالة عامة تتمثل في استطلاع مدى امكانية تحقيق الفرص الاقتصادية الوطنية المتمثلة بتحقيق فورة تنموية متقدمة اساسها تحول ميناء الفاو والقناة الجافة الى قوة دفع اقتصادي عام موازي لاقتصاديات الطاقة.

هيكلية البحث: يتكون البحث من خمس مباحث اساسية تفرعت بدورها الى مطالب فقد تطرق المبحث الاول الى مشروع الربط السككي مع الكويت, بينما تطرق الثاني الى البدائل الوطنية المتمثلة بدور ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع المشاريع الدولية الكبرى, وذهب المبحث الثالث الى دراسة ربط ميناء الفاو والقناة الجافة بمبادرة الحزام والطريق والمشاريع الاخرى, وناقش المبحث الرابع مقدار المكاسب والخسائر العراقية من المشروع او فشله , واخيرا تطرق المبحث الخامس الى المواقف المعارضة لدور ميناء الفاو وسبل تفنيدها.

المبحث الاول: مشروع الربط السككي مع الكويت

المطلب الاول: بدايات فكرة مشروع الربط السككي

طرحت فكرة الربط السككي بين العراق والكويت اول مرة عام ٢٠٠٧ عبر الوسيط الامريكي الذي كلفته الكويت للتوسط مع العراق انطلاقا من اعتقادها بفاعلية الدور الامريكي في العراق آنذاك ثم تم اعادة طرح الفكرة بين فترة واخرى ولحد الان مستمرة وبقوة حيث تعمل الكويت على ترويج هذا المشروع عبر قنواتها الرسمية مع العراق او الشخصية مع بعض الشخصيات العراقية النافذة [١].

محاولات الكويت توظيف علاقاتها القوية مع الجانب الامريكي لأقناع العراق بجدوى الربط السككي .

وعلى الرغم من ان العراق حينذاك لم يرحب بالفكرة الا انه لم يبدي معارضة صلبة الامر الذي شجع الجانب الكويتي على الاحتفاظ بجوهر المشروع وضمه لمشروع الرؤية الكويتية لعام ٢٠٣٥[٢] .

العراق رفض مشروع الربط السككي مع الكويت بشكل اولي عبر وزير النقل الاسبق عامر عبد الجبار الذي ابدى تحفظه على الربط بعد ان احيل له كامل الملف من رئاسة الوزراء [٣] الا ان الكويت لم تعتبر الموضوع منتهي واستمرت بمحاولاتها المتعلقة بالربط خصوصا انها كانت تعلم ان الموقف العراقي هذا ممكن ان يتغير لمصلحتها اذا ما واصلت الضغط على العراق بطرق مختلفة والتنسيق مع القوى السياسية العراقية الفاعلة لتمرير المشروع .

جوهر المشروع هو مد خط لسكك الحديد من الكويت الى البصرة لنقل البضائع الى العراق حيث 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 ١٢ متر فضلا عن صعوبة الابحار في خور عبدالله [٤],

اضافة الى ان هذا الربط السككي يمكن ان يكون جزء من مشروع دولي للنقل التجاري من الصين الى اوربا عبر الاراضي العراقية , وهذا ما تحاول الكويت الترويج له مدعومة ببعض المساندين لهذه الفكرة من العراقيين سواء كانوا يمثلون صفة رسمية ام شخصيات سياسية و اعلامية واكاديمية معينة .

المطلب الثاني : مبررات المشروع و اسباب موقف الكويت الحازم من المشروع :

الكويت تبرر جدوى واهمية مشروع الربط السككي مع العراق بان موانئ العراق الحالية غير مستعدة لاستقبال الكم الكبير من المنتجات لا سيما اذا ما قرر العراق ان يكون طريق تجاري للوصل بين الشرق والغرب وميناء الفاو لايزال غير مكتمل ويحتاج وقت وتكاليف كبيرة للوصول الى مستوى ما مخطط له –. بنفس الوقت هناك تبرير عراقي شبه رسمي من قبل بعض القوى السياسية معللة ذلك بالفائدة الاقتصادية للعراق عن طريق دفع رسوم مرور و تشغيل عدد مهم من العمالة وسرعة وصول المنتجات وعدم جاهزية البديل المناسب لهذا المشروع المتمثل بميناء الفاو.

اولا : اهم التحركات الكويتية لتمرير المشروع وموقف العراق منها فتتمثل بالاتي

١ – تبدوا الكويت مستميتة سياسيا واقتصاديا لتمرير هذا المشروع عبر تحركاتها المتمثلة بالتواصل مع الجهات الرسمية والشعبية العراقية لأقناعهم بجدوى مشروع الربط السككي .

٢ – استخدمت كافة اوراقها لإجبار العراق او إقناعه على الموافقة, من بينها توظيفها لورقة امكانية منح قروض للعراق في وسط ازمة مالية عراقية كبيرة , ودعم بعض الشخصيات السياسية ماليا مقابل المساهمة في ابطاء انجاز ميناء الفاو لكي لا يتناسب من التوقيتات والحسابات الزمنية الصينية المتعلقة بمشروع الحزام والطريق .

٣ – 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[٥] .

٤ – ما يشجع الكويت ودول الجوار الاخرى على استمرار المحاولات هي التنازلات العراقية السابقة في ترسيم الحدود البرية وخور عبدالله وشط العرب والوهن السياسي والضعف والتشتت والتناحر الداخلي وتعدد مصادر القرار العراقي.

ثانيا: اسباب موقف الكويت الضاغط لتمرير المشروع فيتمثل بالاتي

١ – التأثير على القرار العراقي والضغط على السياسة الخارجية العراقية بشكل عام عبر الخنق الاقتصادي ولهذه الغاية اسباب كثيرة من بين اهمها التناقضات السياسية التاريخية بين الطرفين, والخشية من استعادة العراق لدورة الاقليمي ومحاولة استرجاع حقوقه المتمثلة بخور عبدالله وبعض الاراضي المحاذية لمنطقة ام قصر وصولا الى منطقة المطلاع .

٢ – الفوائد الاقتصادية الكبيرة التي ستحققها الكويت من هذا المشروع متمثلة بتحولها الى مركز شحن وتصدير اقليمي ودولي من جهة مقابل حرمان العراق من النهوض اقتصاديا والتحول الى مركز اقليمي للترانزيت والشحن والتنمية والاستثمار والذي يعني حرمان القوى المنافسة الاخرى من القيام بهذا الدور [٦].

٣ – يدعم الكويت في تحركها هذا اغلب دول الخليج الذين يخشون من تأثير المشاريع العراقية على مكانتهم الاقتصادية بمن فيهم ايران التي تريد هي الاخرى مد سكة حديد من البصرة الى منفذ الشلامجة بطول ٣٣ كم مخصصة لنقل المسافرين لكن يمكن استخدامها للأغراض التجارية [٧]حيث تخطط ايران ان تنافس الاخرين في ان تكون هي مركز الربط الدولي تجاريا بين الصين والاتحاد الاوربي مرورا بالعراق .

المطلب الثالث : **الانعكاسات السلبية لمشروع الربط السككي على العراق**

ويمكن اجمال بعض هذه الانعكاسات بالنقاط الاتية:

١ – سيقلص الجهود الوطنية الخاصة باستكمال ميناء الفاو حيث لن يعد حينذاك جدوى من إكماله .

٢ – سيفقد العراق المكانة التي يحلم بها في مجال الاقتصاد الدولي والاقليمي باعتباره نافذة وقناة اساسية للنقل التجاري الدولي ومركز اقليمي للنقل والتجارة والخدمات اللوجستية في حال فشل مشروع ميناء الفاو .

٣ – الخسائر الاقتصادية والسياسية الهائلة والفرص التنموية المهدورة التي سيسببها المشروع لو تم التخلي عن ميناء الفاو والتي سنبينها لاحقا.

٤ – تأثير الكويت الى حد كبير بالاقتصاد العراقي عبر التحكم بالتدفق التجاري عبر موانئها وتحول العراق الى الحلقة الاضعف بالمنطقة بعد ان يتحول على المستوى الاستراتيجي الى دولة حبيسة تعتمد في نشاطها التجاري الخارجي على منشئات دول الجوار [٨].

٥ – في حال تم تمرير الربط السككي الكويتي والايراني سيكون هناك توافق ايراني – كويتي كبير في موضوع ابقاء القرار العراقي تابع والوضع الداخلي هش لتسهيل ادارة الشأن العراقي الداخلي من قبل الدولتين[٩] , وهناك بوادر واضحة للتنسيق الكويتي الايراني في مجال ترسيم الحدود البحرية مقابل استبعاد العراق من هذه التفاهمات .

غير ان هناك مبررات معينة تتبناها شخصيات سياسية واقتصادية عراقية وبعض القوى التي لا ترى مشكلة في الربط السككي مع الكويت او ايران و يحاولون تمرير فكرة تعد بالنسبة لنا غير منصفة ولا تمتاز بأدنى معايير المنطقية الاقتصادية ومحاولة اقناع الشعب العراقي بها وهي ان الربط السككي مع ايران يمنح العراق ورقة مساومة مع الكويت وايران مستقبلا عبر ربط مصالحهم الاقتصادية بالعراق والتحكم بطرق المرور مثلما تفعل مثلا تركيا مع روسيا والاتحاد الاوربي او مع دول القوقاز والاتحاد الاوربي , لدفع ايران الى اعادة حقوق العراق في شط العرب ودفع الكويت لإعادة بعض حقوق العراق في خور عبدالله والحدود البرية [١٠] , ولكن بالحقيقة هذا الموضوع مستحيل وغير قابل لمجرد الطرح من قبل ايران والكويت .

فهل يمكن تخيل قبول دول بالتنازل عن مكتسب قاتلت من اجله سنوات كثيرة ودفعت دماء وثمن باهض مقابل مكاسب اقتصادية بسيطة .

وقد غاب عن حساب هؤلاء المرحبين بالمشروع الرفض الامريكي ودوره في عرقله تطور المشروع الاقتصادي الايراني عبر العراق لا سيما اذا ما كان جزء من مشروع صيني عالمي يحاول ان ينافس الولايات المتحدة في الشرق الاوسط والاتحاد الاوربي او يقصيها تماما, فهل من المعقول ان تمنح ايران شط العرب كاملا للعراق مقابل مزايا ضيقة غير مضمونة وهي الدولة المعروفة بصلابة موقفها الخارجي .

المبحث الثاني: **البدائل الوطنية** (**دور ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع المشاريع الدولية الكبرى)**

قد يتصور البعض ان فكرة انشاء ميناء الفاو فكرة حديثة انطلاقا من حداثة تداولها بكثرة في وسائل الاعلام والصحافة غير ان الحقيقة هي ان هذه الفكرة بدأت منذ فترة العهد الملكي وتحديدا عام ١٩٥٧ في اروقة مجلس الاعمار العراقي الا انها لم تنفذ بعد ان اطيح بالحكم الملكي ثم عاودت الظهور بقوة في عام ١٩٨٥ عندما بدأ العراق بوضع المخططات والتصاميم للبدء بالمشروع الا ان ظروف الحرب آنذاك ودخول العراق تحت طائلة العقوبات الدولية والحصار الاقتصادي بعد عام ١٩٩٠ حال دون تنفيذ المشروع [١١].

بدأت الفكرة بالظهور من جديد بعد عام ٢٠٠٣ وتم اتخاذ بعض الخطوات والاجراءات في هذا الموضوع لكنها بطيئة جدا ولا تتواكب مع اهمية وضخامة المشروع ولم تبدأ الاعمال فعلا الا في عام ٢٠١٠ [١٢]. وخلال هذه الفترة حاول رجل الاعمال العراقي البصري جوزيف حنا الشيخ تقديم حلول وطنية لمواجهة الاثار الكارثية لميناء مبارك الكويتي على الملاحة العراقية وقدم رؤيته الخاصة ومخططات مكتملة للبدء بطمر مساحات واسعة قبالة سواحل الفاو وانشاء مدينة صناعية متكاملة وميناء عملاق لكن

دون ان يجد استجابة كافية من الحكومات العراقية المتعاقبة ومات دون ان يحقق طموحه المتعلق بتقديم منجز لمدينته .

خريطة رقم (١) مخطط اولي لميناء الفاو قدمه جوزيف حنا الشيخ



المصدر [١٣] : الشركة العامة للموانئ العراقية www .scp. gov.iq
ووكالة المسلة :https://almasalah.com/ar/news/93206

الفترة المخططة لإكمال المشروع مخيبة للآمال حيث يقدرها البعض بأن نهاية اكمال جميع تفاصيل الميناء تمتد الى عقد الثلاثينيات مع العلم ان انشاء موانئ بعض الدول في المنطقة ومنها موانئ الامارات والسعودية استغرقت بحدود ٦ سنوات كمتوسط زمني.

وقد وضعت خطط انشاء الميناء على اساس مرحلتين اساسيتين ليلائم عملية التدرج في زيادة حجم تبادل البضائع , المرحلة الاولى تشمل استكمال القدرة على بناء البنى التحتية بما فيها الارصفة لتكون قادرة على مناولة بحدود ٤٠ مليون طن من الحاويات

وبحدود ٢٥ مليون طن من المواد الفل وهذه المرحلة تنتهي قبل عام ٢٠٢٨ لتبدئ المرحلة الثانية بعدها من بناء الارصفة والسايلوات وطرق النقل وغيرها من البنى التحتية المكملة والتي من المفترض انها ستصل بالميناء الى طاقته الاستيعابية القصوى والتي تكفي لمناولة ما مجمله ١٠٠ مليون طن [١٤]. على ان لا تأثر الاعمال الجارية في الميناء على عمله وقدرته على المناولة والشحن والتفريغ الاعتيادية .

لم ينجز العراق لحد الان الا كاسر الامواج الشرقي والغربي الذي يعد من بين الاكبر في العالم , وعلى الرغم من ان بعض التقديرات ترجح امكانية انشاء قسم من الارصفة وتشغيل الميناء خلال اربع سنوات قادمة بطاقة جزئية الا ان اكتمال كامل الميناء كما مخطط له يحتاج الى فترة طويلة قياسا الى نسبة الانجاز الحالية [١٥].

خريطة رقم (٢) تبين صورة لكاسر الامواج لميناء الفاو الكبير مأخوذة عبر الاقمار الصناعية.



المصدر[١٦] **: جمهورية العراق , وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة ' بغداد ' ٢٠١٤.**

يعلل المسؤولين العراقيين هذا التكاسل بقلة التخصيصات المالية التي لا تتجاوز مئات الملايين وهذا امر ممكن حله لو توفرت النوايا الحقيقية عبر الاستثمار الاجنبي

والشراكة مع القطاع الخاص كما سيتم تفصيله لاحقا , لكن بالحقيقة هناك محددات سياسية وفنية تعيق انجاز الميناء سنناقشها في موضع اخر من البحث .

المطلب الاول: **مواصفات ميناء الفاو**

يعد هذا الميناء من بين الموانئ الكبرى في العالم وينافس ميناء جبل علي الاماراتي في الكثير من المزايا يقع في منطقة تسمى رأس البيشة في قضاء الفاو التابع لمحافظة البصرة. موقعه يمتاز بخاصية ملاحة وشحن ورسو ومناورة استراتيجية حيث يقع في نتوء يغلب عليه الطبيعة الصخرية ويمثل انفتاح باتجاه المياه العميقة التي تزيد عن عمق ٤٠ متر

ومخطط ان يكون عمقه لا يقل عن ١٩ متر او اكثر مما يؤهله لاستقبال اكبر انواع السفن والناقلات البحرية.تكلفة اكمال بناءه النهائية تتراوح ما بين ٧- ٩ مليار دولار ,و يحتوي على ١٠٠ رصيف وقدرته تصل الى استقبال ١٠٠ مليون طن سنويا [١٧].

يحتوي على بنية تحتية متكاملة لمدينة سكنية وصناعية حديثة منها مجمع سكني حديث ومصانع بتروكيمياويات ومصفاة نفطية ومرافق دعم لوجستي متنوعة ومحطة كبيرة لتحلية مياه الخليج المالحة ونقلها للبصرة فضلا عن مرافق خدمية مختلفة [١٨], هذه المواصفات والمرفقات هي ما وردت في المخططات الاصلية لكنها تبقى عرضة لإمكانية التلاعب والتغيير تبعا للنوايا السياسية والامكانيات التمويلية والمعايير الفنية المطلوبة فعلا . يتوقع انه سيوفر ما يزيد عن ١٠٠ الف فرصة عمل متنوعة عدى ما ستوفره عملية ربطة بالقناة الجافة التي سنوضحها لاحقا. وعوائده المتوقعة بعد إكماله تصل الى اكثر من ٨ مليار دولار سنويا [١٩].

خريطة رقم (٣) تبين صورة المخطط شبه النهائي لميناء الفاو الكبير .

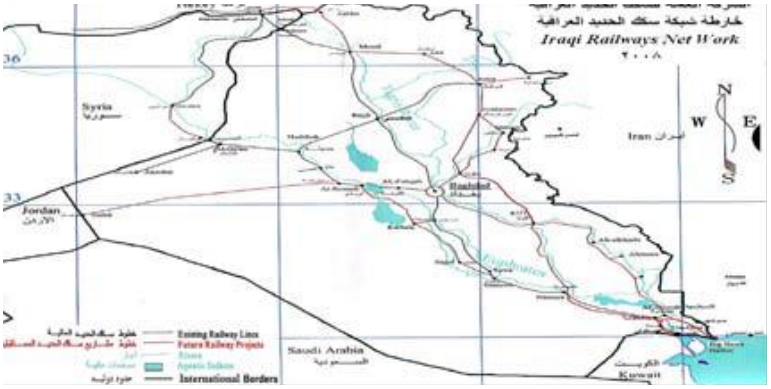


المصدر [٢٠] : رؤية استراتيجية للموانئ العراقية :https://www.google.com/search?q

المطلب الثاني: دور القناة الجافة في هذا المشروع :

تتكون القناة الجافة من جانبين اساسيين هما سكك الحديد والطرق البرية السريعة. الجانب الاول يشمل سكة الحديد والتي يتوقع انها ستبلغ ٨٠٠٠ كم تبدأ من ميناء الفاو باتجاه البصرة وتمتد وسط العراق وصولا الى الغرب حيث تتفرع الى جانبين اساسيين احدهما باتجاه القائم ثم باتجاه سوريا وميناء اللاذقية على البحر المتوسط والثاني باتجاه تركيا وميناء مدينة مرسين [٢١].

خريطة رقم (٤) تبين خطوط سكك الحديد الموجودة والمقترحة لاستكمال القناة الجافة



المصدر [٢٢]: جمهورية العراق , وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة , بغداد , ٢٠١٢ .

وهذا الجانب رغم اهميته الاقتصادية التي تمتاز بأبعاد استراتيجية لما تمثله من تدنية لتكاليف النقل مقابل سعة حمولة اكبر وتخفيف الضغط على الطرق البرية السريعة والاعتيادية غير ان سكك الحديد العراقية باتت تعاني ومنذ فترة طويلة من اهمال وتأكل كبيرين وهي على الاغلب غير صالحة لتأدية هذه الوظيفة الا اذا ما شملت بإعادة تأهيل شاملة قد تتضمن بناء خطوط جديدة بالإضافة الى اصلاح الخطوط القديمة وهذا يستدعي اشراك الاستثمار الاجنبي المباشر نظرا لخبرته وامكانياته المالية والتكنولوجية في هذا المجال , وقد تكون الصين هي المستثمر الاجنبي الاكثر اندفاعا وتحمسا واستفادة للنهوض بهذا الدور لا سيما ان الصين هي صاحبة مشروع دولي طموح يهدف الى ربط اسواق الغرب بمصانعها الكبرى عبر العراق , وقد يمثل اندفاع الصين للاستثمار في هذه المشاريع عامل جذب مضاعف للقوى الاقتصادية المنافسة لا سيما القوى الاسيوية للدخول الى السوق العراقي متجاهلة المخاوف النفسية الناجمة عن الصورة السلبية عن الوضع الامني العراقي خصوصا اذا ما نجح العراق في ارسال اشارات تطمين للقوى الاستثمارية الدولية عبر زيادة نسبة فرض الامن والاستقرار وتحسين البيئة التشريعية و اداء المؤسسات المختلفة.

اما الطرق البرية فهي عبارة عن طرق جديدة وكذلك صيانة للطرق الحالية المتوفرة ومنها الطريق الدولي السريع والتي يجب ان تتحمل طاقة مرور اكثر من ٨٠٠٠ شاحنة يوميا اي بحدود ٤ ملايين سيارة او اكثر سنويا [٢٣] وهو امر يعتمد على مقدار الاستثمارات الاجنبية والانفاق الحكومي لإنشاء تلك الطرق .

وظيفة هذه القناة الجافة هي تحويل العراق الى عقدة وصل اقليمية ودولية لطرق التجارة لا سيما بين الشرق والغرب ذهابا وايابا وليس كما يعتقد البعض انها معدة لتصدير منتجات الشرق لأروبا فقط . وهنا يكمن دور ميناء الفاو الذي سيكون رأس النفيضة في كل هذا النشاط التجاري.

يتوقع ان توفر هذه القناة اذا ما تم انشائها وفقا لما يخطط لها على المستوى الشعبي وعلى مستوى الطروحات الاقتصادية الاولية فرص عمل لما يقرب من ٧٠ الف فرصة بما فيها عملية النقل عبر الشاحنات وتوفر للعراق ما يقرب من ٧ مليار دولار سنويا [٢٤].

بمعنى ان عوائد ميناء الفاو والقناة الجافة ستصل الى ١٥ مليار دولار سنويا وهي تعادل ما يقارب من ثلث عوائد النفط. عدى ما ستحققه من نشاط تنموي موازي يضخ مليارات الدولارات في الاقتصاد العراقي.

كما ان ميناء الفاو سيخفف العبء عن باقي الموانئ العراقية الداخلية الواقعة على خور عبدالله التي تعاني من الاهمال ويمنح الدولة فرصة لصيانتها وتطويرها.

المبحث الثالث: **ربط ميناء الفاو والقناة الجافة بمبادرة الحزام والطريق والمشاريع الاخرى**

من المعروف ان قدرة الانتاج الاقتصادي العالمي قد شهدت في السنوات الاخيرة تحولا كبيرة لمصلحة الشرق لا سيما الصين والهند فضلا عن دول اخرى [٢٥], و اقتصادات هذه الدول قائمة بالدرجة الاساس على اسلوب الانتاج من اجل التصدير للأسواق الاستهلاكية وتبحث دائما عن اسواق جديدة وواسعة نظرا لمحدودية استهلاكها الداخلي وطبيعة مجتمعاتها التي تفضل الادخار على الاستهلاك وبالتالي هي مضطرة للبحث عن اسواق دولية تكون بمثابة محرك للنمو المحلي عن طريق التجارة الخارجية [٢٦].

ومن افضل الاسواق لمنتجات هذه الدول هي اسواق أوربا و الولايات المتحدة ودول الشرق الاوسط لذلك تحتاج هذه الدول المنتجة الى طرق حديثة ومختصرة لتقليل وقت ايصال المنتجات الى الوجهات النهائية وتدنية كلفة نقلها , فكلما كانت الطرق التجارية اقصر كلما قلت تكاليف النقل وزادت الارباح بالنسبة للمنتجين وقلت تكاليف الشحن وانخفضت الاسعار بالنسبة للمستهلكين , ومن اقصر الطرق الدولية الممكنة والمحتملة

هو العراق باتجاه تركيا وسوريا صولا الى أوربا[٢٧] , وهنا يأتي دور ميناء الفاو والقناة الجافة كما سنوضحه.

ومن اهم المشاريع في هذا المجال هو مبادرة الحزام والطريق الصيني.

المطلب الاول: **مشاريع الصين ودور ميناء الفاو فيها**

اصبحت الصين تمثل ثاني اكبر اقتصاد بالعالم بحجم (١٣) ترليون دولار حاليا ويتوقع ان يصل الى ٤٥ ترليون دولار بعد عام ٢٠٤٠ أي انه سيكون اكبر اقتصاد عالمي وستكون الهند بالمرتبة الثالثة بعد الولايات المتحدة[٢٨] .

وهذا الحجم المتنامي للاقتصاد الصيني بحاجة كي يستمر الى زيادة طاقة التصدير الى الاسواق العالمية الواعدة وبحاجة الى طرق منخفضة التكاليف وأمنة ومستدامة في حين ان تكاليف نقل المنتجات الصينية الى العالم لا سيما اوربا والشرق الاوسط وشمال افريقيا عن طريق البحر الاحمر ورأس الرجاء الصالح في الوقت الحالي مرتفعة جدا.

سبب هذا الارتفاع هو بعد المسافة بين اقرب نقطة في حدودها وبين مياه منطقة الشرق الاوسط والبحر المتوسط حيث تقدر بحدود ٨٢٠٠ كم عبر البحر الاحمر واكثر من ضعف هذه المسافة عبر الرجاء الصالح (حول افريقيا) [٢٩] ناهيك عن حجم المخاطر الناجمة عن القرصنة في بحر العرب وسواحل الصومال وارتفاع كلفة التأمين التي باتت تفرضها الشركات والتي تضغط جميعها على نسب ارباح المنتجين الصينيين وغيرهم .

وقد استشعرت الصين حجم المنافسة الاقتصادية لا سيما من قبل بعض القوى الاقليمية المنافسة لها كالهند واليابان واستراليا فضلا عن بعض القوى الاسيوية كفيتنام وكوريا الجنوبية واندونيسيا وتايوان التي تشترك جميعا بهاجس الخوف من تعاظم القوة الصينية وتغولها على الاقليم الاسيوي , يدعمها في هذه الرؤية تخوف الدول الكبرى وفي مقدمتها الولايات المتحدة من الدور الصيني العالمي والسعي الى محاصرته او السيطرة على نشاطه [٣٠], وكل هذا يعزز وجهة نظر الصين بضرورة الاستعداد للتحدي الكبير

والتخطيط لمد اذرعها الاقتصادية بعيدا عن مجالها الحيوي القريب وبيئتها الاقليمية المضطربة لزيادة التحوط وتدنية المخاطر وتنويع الخيارات والبدائل .

هذا فضلا عن مخاطر التوتر المستمر في بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا وصولا الى خليج البنغال بين الصين والقوى المنافسة واحتمال التوتر العسكري البحري مع الهند والولايات المتحدة وتايوان واليابان والذي قد يصل وفقا لاحتمالات مستقبلية معينة الى حد فرض نوع من الحصار البحري او رفع مستوى التهديد البحري في هذه المنطقة [٣١]. وهذا الموضوع رغم انه يبدوا نوع من الوهم او الخيارات المستبعدة نظرا لتعاظم القوة العسكرية الصينية لا سيما في مجال الاسلحة البحرية مما يمنح الصين القدرة الكافية على الردع الا ان الصين بطبيعتها الواقعية لا تتجاهل كل الاحتمالات الواردة وتضع تصوراتها الكافية للتحوط موضع تنفيذ .من اجل كل هذا شرعت الصين لزيادة خياراتها وبدائلها الاستراتيجية بالتنسيق مع باكستان لبناء ميناء غوادر قرب مدخل الخليج العربي ولا يبعد الا اقل من ٣٠٠٠ الاف كم عن ميناء الفاو كما لا تبعد سواحل الهند عن الفاو الا ٥٠٠٠ كم فقط [٣٢].

حيث بدأت الصين مشروعها عبر استئجار ميناء غوادر الباكستاني لمدة ٤٠ عام الذي كان معطل سابقا ورصدت له مبلغا استثماريا يقدر بحدود ٤٥ مليار دولار لتنفذ مشروع الحزام البري من اقليم شنجيانج الصيني مرورا عبر الاراضي الباكستانية وصولا الى ميناء غوادر من جهة والى بعض دول وسط اسيا من جهة اخرى ثم تبدأ مرحلة الطريق البحري عبر ميناء غوادر نحو الوجهات النهائية [٣٣]

وبهذا فأن ميناء الفاو يعد الوجهة الافضل لنقل التجارة بين الشرق والغرب لو تم استكمال متطلبات الانجاز واستكمال القناة الجافة.

خريطة رقم (٥) تبين احد مسارات الحزام والطريق المقترحة والتي تمر عبر الاراضي العراقية



المصدر [٣٤] : مشاريع الصين الدولية . https://www.google.com/search?q

وبما ان الهند تعد المنافس الاقليمي الاكبر للصين فقد وجدت في المشاريع التجارية الصينية خطر حقيقي يهدد مكانتها وتطلعاتها ويمنح الصين فرصة كبيرة للهيمنة الاقتصادية عبر بناء شراكات اقتصادية استراتيجية مع الدول الاخرى في الشرق الاوسط واسيا الوسطى وصولا الى اوربا لذلك شرعت الهند بالاتفاق مع ايران للاستثمار في ميناء جابهار الايراني والذي لا يبعد اكثر من ١٦٨ كم عن ميناء غوادر الباكستاني واكثر قربا الى موانئ الخليج والعراق استعدادا لمنافسة الصين في هذا النشاط التجاري .

خريطة رقم (٦) تبين موقع ميناء جابهار الذي تشيده الهند في ايران بالقرب من ميناء غوادر الذي تشيده الصين في باكستان



المصدر [٣٥]: ناجي الدهان , ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العراب , http://www.umayya.org/articles/umayya_articles/17931

المطلب الثاني : **اجراءات العراق لحد الان في هذا المجال فتتلخص بالاتي [٣٦]** :

١ – تم تكليف ممثل وزارة الخارجية العراقية عام ٢٠١٧ لوضع خارطة طريق سياسية للخطوات الواجب اتخاذها لانضمام العراق الى هذا المشروع عبر التفاهم مع الصين وتركيا.

٢ – تم تكليف شركة الموانئ العراقية بأعداد دراسة مفصلة لمهمة الربط عبر القناة الجافة.

٣ – صدار امر ديواني رقم ٧٠ يخص تشكيل لجنة في وزارة النقل العراقية بالتعاون مع جهات اخرى لمفاتحة الصين والتنسيق معها في هذا الاطار.

٤ – قرار مجلس الوزراء رقم ١٠ في كانون الثاني ٢٠٢٠ خاص باستملاك الدولة لأراضي انشاء سكة حديد بين الفاو والبصرة كجزء من القناة الجافة .

٥ – استئناف العمل بالميناء بطريقة اكثر جدية ابتداء من شهر اب ٢٠٢٠ عبر شركة دايو الكورية المنفذة بعد توقف مؤقت وبمتابعة من رئاسة الوزراء واشراف وزارة النقل بعد ضغط الرأي العام العراقي المطالب بسرعة انجاز هذا المشروع الوطني.

كل هذه الخطوات العراقية تعد متواضعة جدا بالمقارنة مع حجم التحدي واهمية الموضوع ودورة في استراتيجية التنمية الاقتصادية الوطنية وحجم الخسارة الفادحة التي يمكن ان تلحق بالعراق لو خسر رهان الفوز بهذا المشروع.

المبحث الرابع : **مقدار المكاسب والخسائر العراقية من المشروع او فشله** :

المطلب الاول : **حجم المكاسب العراقية من المشروع** :

١ – ادماج الاقتصاد العراقي بالاقتصاد الاقليمي والدولي دمجا ايجابيا بعيدا عن التبعية الاقتصادية.

٢ – المكاسب الاقتصادية المباشرة المتمثلة بفرص العمل الهائلة بحدود ١٧٠ الف فرصة عمل والايرادات الكبيرة التي ستصل الى ١٥ مليار سنويا.[٣٧]

٣ – المكاسب الاقتصادية غير المباشرة المتمثلة بتحسين بيئة الاعمال وتشجيع الاستثمار الاجنبي بعد تحسين البنى التحتية , وتحويل قطاع النقل والمواصلات الى قطاع قائد الى جانب قطاع الطاقة , نقل التكنولوجيا وتوطينها, زيادة مستوى تنافسية الاقتصاد, وغيرها الكثير من المزايا الاقتصادية.

٤ – تحسين السمعة الدولية للعراق على المستويين السياسي والاقتصادي وسينعكس ذلك على الجانب الامني , فعلى المستوى السياسي تزداد قدرة العراق على المساومة وترتفع وتيرة العلاقات الخارجية الموجبة مع العالم بعد تحسن وضعه الاقتصادي وسيكسب تعاطف وثقة دولية كونه معبر للتجارة الدولية وحرص دولي على استقراره الداخلي وعدم التدخل بشؤونه.

اما اقتصاديا فسيتحول الى مركز للأعمال والاستثمار بعد تحسن بنيته في مجال الدعم اللوجستي والنقل , كما سترتفع مكانته في مجال مؤشرات التصنيف العالمية التي تساعد على انضمام اقتصاده الى الاقتصادات الناشئة [٣٨].

٥ – كما سيساعد تحول العراق الى معبر دولي للمنتجات على انخفاض الاسعار في السوق المحلية بسبب انخفاض تكاليف النقل والرسوم ويقلل من الاحتكار والتقلبات السعرية ويحقق استقرار في تدفق البضائع والتكنولوجيا [٣٩].

٦ – ستزيد القناة الجافة من مستوى الربط بين المحافظات العراقية وتسهم في تنمية التجارة الداخلية وتخلق حالة من التضامن والحرص بين ادارات المناطق المختلفة.

٧ – سيدفع الربط مع مشروع الحزام والطريق الصين الى الانغماس في موضوع تأهيل البنى التحتية والخدمات المتعلقة بالنقل والمواصلات في العراق .

المطلب الثاني : **مخاطر التنازل عن هذا المشروع لصالح الربط السككي**:

١- هدر كل الفرص الاقتصادية التي تم ذكرها سابقا والاستعاضة عنها بحصول العراق على رسوم المرور فقط جراء الربط السككي.

٢ – خضوع القرار العراقي لشروط الكويت وايران بشكل اكبر الى الحد الذي سيخلق لوبي كويتي محلي يدافع عن مصالحها بشراسة على حساب مصالح العراق.

٣ – توقف كافة المشاريع العراقية التنموية المرتبطة بالنقل البحري والموانئ بعد انتهاء الجدوى الاقتصادية منها.

٤ – تثبيت سابقة في علاقاتنا الاقتصادية مع الكويت وايران وتحويلها الى امر واقع قوامها عدم السماح للعراق بالتراجع عن هذا الطريق والا تعرض لعقوبات جراء مطالبته مستقبلا باستعادة حقوقه المشروعة وهذا ما بدأت الكويت فعلا بتفعيله كما سنبين ادناه

المطلب الثالث: **اجراءات الكويت ودول اخرى لإجبار العراق على عدم اكمال ميناء الفاو**:

١ – المكر السياسي والمخادعة عن طريق استقراء الواقع السياسي العراقي الهش والمتناقض ومحاولة اللعب على التناقضات وكسب المؤيدين لمشاريعها عبر عدة طرق بما فيها المال السياسي.

٢ – تهديد العراق بعلاقات الكويت القوية بالولايات المتحدة وبريطانيا والسعودية بل وحتى ايران والتلويح باجترار التاريخ القريب لسجل العراق في الاعتداء على الكويت مقابل تراجع نسبي لعلاقة العراق بالولايات المتحدة بسبب رفض بعض القوى السياسية والفصائل المسلحة للسياسة الامريكية [٤٠].

٣ – استمرار الكويت في مساعيها لخنق العراق اقتصاديا عبر ميناء مبارك ومنصة (فيشت العيج) الصناعية التي تقع في مدخل خور عبدالله في مكان ضيق عمدا لتضييق دخول السفن الى الموانئ الداخلية في البصرة ومساومة العراق في جوانب

اخرى , علما ان هذه المنصة الصناعية احدثت ما يعرف بالأمر الواقع في مجال ترسيم الحدود البحرية وتغيير الطبيعة الجغرافية للممرات المائية من خلال التوسع الكويتي برا على حساب البحر الاقليمي وحيازة مياه اقليمية جديدة [٤١]

٤ – ردت الكويت على كل شكاوي العراق بخصوص ميناء مبارك بان بناء الميناء حق سيادي وان منصة (فيشت العيج) تقع في مياه الكويت الاقليمية بل واكثر من ذلك تروج الكويت انها قادرة على تعديل قرارات مجلس الامن التي تسمح للعراق بالإبحار في الجانب الكويتي من خور عبدالله [٤٢].

٥ – ربطت الكويت بين جهودها في بناء ميناء مبارك وبين جهود العراق في بناء ميناء الفاو حيث اعلنت عن استعدادها لبحث موضوع ميناء مبارك في حال توقف العراق عن بناء ميناء الفاو او اشراكنا في جهود انشائه , وهذا يعد مناورة خطرة حيث ان الكويت انجزت الميناء فعلا ولم تتبقى الا مرحلة توسع غير مهمة مقابل عدم انجاز العراق للمراحل الاولية لميناء الفاو , مع الاشارة الى ان لا دور حقيقي لميناء مبارك بعيدا عن كونه محطة للنقل المعد خصيصا للتصدير للعراق او جعله مفصل اساس من مفاصل المشاريع التجارية الدولية ومنها الصينية لنقل التجارة عبر العراق الى اوربا وفي حال فشلت الكويت في ربط مينائها عبر الربط السككي مع العراق لن يعد هناك جدوى حقيقية له .

٦ – زيادة التنسيق بين بعض الدول العربية الخليجية مثل الكويت وقطر مع ايران في مجال النقل البحري وترسيم الحدود على حساب العراق وهذا واضح من خلال ترسيم الحدود البحرية بين ايران والكويت والسعودية في المثلث الكويتي الايراني العراقي السعودي عبر استبعاد العراق وادخال السعودية كطرف في الترسيم [٤٣].

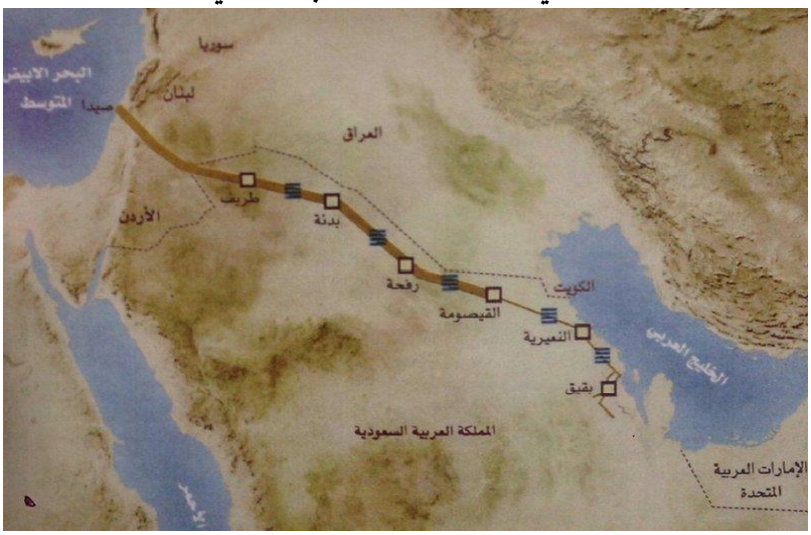
المبحث الخامس : **المواقف المعارضة لدور ميناء الفاو وسبل تفنيدها**.

المطلب الاول : **مبررات المواقف الرافضة لدور ميناء الفاو في المشاريع الدولية**:

هناك من يرى ان فرصة العراق في ان يكون هو الممر لمشروع الحزام والطريق باتجاه اوربا اضعف من فرص كل من ايران والكويت او أي دولة اقليمية اخرى , يبررون ذلك باكتمال البنية التحتية في مجال الطرق والنقل البحري لكل من ايران والكويت. فضلا عن تحقق الامن شبه المطلق في هذه الدول ,

وبقدرة الكويت على تجنب العراق ومد سككها عبر التاب لاين مع السعودية وصولا الى الاردن ثم سوريا او لبنان ثم اوربا [٤٤], فضلا عن قدرة ايران ايضا على تأدية هذا الدور الالتفافي, عبر اتفاقيات مباشرة مع الصين تحتوي على مزيد من الحوافز الاقتصادية والسياسية .

خريطة رقم (٧) توضح مرور خط التاب لاين السعودي والذي يروج البعض ان الكويت ستوظف هذا الخيار في حال رفض العراق الربط السككي معها .



المصدر [٤٥]: خط التابلاين السعودي https://www.google.com/search?q

كما ان تأثير كبير لعلاقة ايران الاستراتيجية مع الصين باعتبارهما في محور دولي واحد مناهض للولايات المتحدة بالشكل الذي يدفع الصين لمنح ايران هذا الدور[٤٦] يقابله محدودية قدرة العراق على انجاز مشاريعه المحلية في الوقت المناسب بالتزامن مع عدم اضطرار الصين انتظار استكمال هذه المشاريع.

وانطلاقا من كل هذا وغيره يبررون الربط السككي باعتباره افضل حل ولتجنب ضياع هذه الفرصة من العراق ويوظفون بتبريرهم هذا التباطؤ الحاصل في انجاز ميناء الفاو للتحشيد لفكرة الربط السككي تحت ذريعة تجنب ضياع فرصة الربط مع المشاريع الصينية عبر الربط السككي مع الكويت ..

المطلب الثاني : **تفنيد مبررات المواقف الرافضة لدور ميناء الفاو في المشاريع الدولية** :

١ – ان موضوع ميناء الفاو والقناة الجافة مشاريع وطنية تخدم التنمية الاقتصادية لا يمكن المساومة حولها بغض النظر عن دورها في مشاريع الدول الاخرى ومنها مشاريع الصين , فميناء الفاو يمنح العراق ميزات جيواستراتيجية في عملية الانفتاح على مياه الخليج العربي ويعزز من القدرة على الابحار والنقل البحري بشكل عام ويقلل من نسبة المخاطر الناجمة عن الابحار عبر مياه قناة خور عبدالله الضيقة ويدعم خطط العراق في مشروع زيادة الصادرات النفطية وتسهيل عملية الاستيراد [٤٧].

٢ – حتى في حال اختيار الصين لإيران او الكويت للربط فان ميناء الفاو والقناة الجافة ستكون فعالة ومربحة على صعيد التجارة الدولية حيث تتنافس كل من الهند واليابان واستراليا وكوريا الجنوبية والنمور الاسيوية مع الصين على الاسواق في اوربا والشرق الاوسط وسيمثل العراق فرصة هائلة امام هذه القوى.

٣ – الصين دولة براغماتية وواقعية وتريد لمشروعها الكبير ان ينجح ولذلك على الارجح لن تجعل من ايران طريقها للمرور الى اوربا نظرا لتعرض ايران الى عقوبات امريكية مشددة [٤٨] وهذا يجعل من الصين طرف خاسر في اي صفقة اقتصادية تمر عبر ايران.

٤ – حتى في حال تحسن العلاقة بين ايران والولايات المتحدة بعد فوز الديمقراطيين فان ثمن التحسن هو تقييد الحركة الصينية باتجاه اوربا فأما ان تستجيب ايران وتجعل من نفسها اداة لوقف مشاريع الصين باتجاه اوربا كجزء من صفقة مقابل التقارب مع الولايات المتحدة او الاستمرار بالعقوبات بطريقة او بأخرى[٤٩] .

٥ – ان احتمال قيام الكويت بالربط عبر التاب لاين مع الاردن ضعيف جدا وملتوي وفيه مخاطرة جيوسياسية حيث لا يتوقع ان يمر عبر سوريا ثم تركيا كما لن يمر عبر البحر الميت او ايلات او قناة السويس لأنه سيكون مكلف اكثر.

ومن هنا يمكن التعرف على حقيقة وخلفيات صعود مشروع الربط السككي للواجهة في السنوات الاخيرة الماضية واستطلاع مستقبله في ضوء جملة النشاطات والسياسات والاجراءات المتخذة من قبل الاطراف المختلفة ومدى ما تمثله البدائل الوطنية من دور استراتيجي لا غنى عنه في مجال التنمية والاستقلال الاقتصاديين فضلا عن دور هذه البدائل المتمثلة بميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق والمشاريع الاخرى في تدنية مخاطر الاقتصاد الاحادي المعتمد على النفط عبر تنويع الدخل وزيادة فرص العمل وزيادة الارتباط الايجابي مع الاقتصاد الدولي والانغماس في الطموح الاقتصادي المتمثل في تحول العراق الى منصة اقتصادية اقليمية .

الخاتمة:

ان موضوع الربط السككي مع الكويت او ايران يحمل مخاطر غير مسبوقة على الامن السياسي والاقتصادي للعراق يجب الوقوف بوجه جهود تمريره عبر تكامل الجهود الرسمية والشعبية , وبالوقت الذي تعد جهود ايقاف مشروع الربط السككي سواء مع الكويت وايران لا سيما ذلك الربط الذي يضع في مقدمة اهدافه الفوز بمهمة نقل التجارة الصينية الى اوربا عبر توظيف البر العراقي كمنطقة مرور فقط جهود مهمة للغاية غير ان الجهود المتعلقة بتفعيل البدائل الوطنية اكثر اهمية , وان مشروع استكمال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة هي مشاريع وطنية تمثل متطلبات تنموية لا غنى عنها

وبدائل استراتيجية عن الربط السككي , وهي جزأ من الامن الوطني العراقي وجانب من جوانب الدفاع عن الحقوق الاقتصادية للعراق لا تقل اهمية عن الحرب ضد الارهاب والفساد والفقر , ويجب التعامل مع كل شخص او طرف او جهة تعمل على استبدال ميناء الفاو بالربط السككي واهدار الفرص الاقتصادية والاستراتيجية المتاحة على انه مناهض للمصالح الوطنية العراقية.

الاستنتاجات

١ – تمثل مشاريع الربط السككي بالنسبة لدول الجوار مع العراق اهمية اقتصادية واستراتيجية كبيرة لا سيما بالنسبة للكويت ومن هنا نرى درجة الاهتمام الكبير لتنفيذها ومحاولة اقناع العراق بجدواها.

٢ – يعد هذا السعي للربط جزء من استراتيجية اوسع تتعلق بسعي الكويت وايران الى ان يكون كل منهما حلقة الوصل البحري الاساسية لاستكمال مشروع الحزام والطريق الصيني نحو اوربا عبر توظيف البر العراقي لنقل البضائع دون المرور بالموانئ العراقية.

٣ – على الرغم من الرفض الشعبي الكبير لتمرير اي مشروع اقليمي يمكن ان يمثل بديل عن استكمال بناء ميناء الفاو الكبير بمواصفاته المثبتة سابقا ونجاح هذا الضغط في اجبار صناع القرار على زيادة الاهتمام بالميناء غير ان هناك من المؤشرات ما يكفي لأثبات ان هناك جهات محلية لا تزال تتحين الفرصة لإفشال استكمال الميناء مدفوعة بدوافع الهيمنة على الفرص الاقتصادية تارة او تنفيذ اجندات خارجية تارة اخرى.

٤ – يمثل ميناء الفاو الكبير فرصة اقتصادية واستراتيجية كبرى بالنسبة للعراق في حال استكمال المرحلة الثانية منه والذي سيصل بطاقته القصوى الى مناولة ١٠٠ مليون طن من البضائع والمنتجات فضلا عن ما يقدمه من فرص اقتصادية هائلة متمثلة بفرص

العمل والمدن الصناعية وارتباطه بالقناة الجافة التي ستوصل العراق بكل من تركيا وسوريا نحو اوربا .

٥ – ان استكمال بنى النقل التحتية المتمثلة بميناء الفاو والقناة الجافة ستمثل عامل جذب كبير للقوى الاقتصادية الاقليمية والدولية للاستثمار في مشاريع صناعية وخدمية ولوجستية موازية مختلفة بشكل قد يفتح اوسع المجالات للشروع بتنمية اقتصادية محلية كبيرة وتحول العراق الى مركز اقتصادي ومنصة جذب اقليمي يعكس فرص صافية للربح والتوسع في الانتاج والازدهار.

٦ – من بين اهم المشاريع الاقتصادية الدولية الكبرى التي من الممكن وبشكل كبير ان يمثل ميناء الفاو عنصر جذب لها هو مشروع الحزام والطريق الصيني الذي سيجعل من العراق ومنشئاته الجديدة ممرا حيويا للوصول الى الاسواق الاوربية بسبب حافز القرب الجغرافي الذي سيقدمه واختصار للمسافات البعيدة التي تسلكها الصين في الوقت الحالي للوصول الى اوربا عبر البحر الاحمر او رأس الرجاء الصالح حول افريقيا.

٧ – على الرغم من الدعوات التي يطلقها بين الحين والاخر بعض المؤيدين لمشاريع الربط السككي مع الكويت وايران في ان الصين قد لا تفضل العراق كحلقة وصل في مشروع الحزام والطريق للوصول الى اوربا وبالتالي يجب التركيز على الربط السككي للحيلولة دون ضياع الفرص المتاحة , غير ان الحقيقة تشير الى ان فرص العراق للربط مع مشاريع الصين في حال استكمال بناه التحتية في ميناء الفاو والقناة الجافة بالوقت المناسب اكبر من فرص الدول الاخرى ,كما ان احتمال فشل الربط مع مشاريع الصين لا تعني بكل الاحوال التقليل من اهمية ميناء الفاو والقناة الجافة فهما بالنهاية مشاريع وطنية يقومان على خدمة الاهداف التنموية والاقتصادية المحلية المختلفة متمثلة بتوسيع القدرة على تصدير الطاقة والقدرة على الاستيراد المريح لتلبية متطلبات

السوق العراقية فضلا عن تحفيز الفرص الاقتصادية المتاحة وجذب القوى الاقتصادية الاخرى المنافسة للصين .

التوصيات :

١ – اطلاق مبادرة وطنية يشترك فيها القطاع العام والخاص والمواطنين لتأسيس صندوق ربحي مهمته توفير رأس المال لاستكمال ميناء الفاو والقناة الجافة بالاشتراك مع وزارة النقل والموارد المائية وهيئة الموانئ العراقية.

٢ – وضع مهمة تأمين مشروع الميناء والقناة الجافة تحت أمرة احد الاجهزة الامنية الموثوقة التي تمتلك القدرة على مقاومة الضغوط السياسية والحزبية والجهات المسلحة التي تحاول التدخل بمجريات وتفاصيل العمل وافضل من يؤدي هذه المهمة هو جهاز مكافحة الارهاب الذي سيوفر الحماية اللازمة ضد تدخل المتطفلين المحليين او المكلفين بتعطيل المشروع.

٣ – تقديم دعوة مفتوحة من قبل الحكومة العراقية وبدعم من المرجعيات الدينية والفعاليات الشعبية والمنظمات التطوعية لكل من يرغب من الشركات المحلية وافراد الشعب العراقي القادرين على العمل التطوع للعمل مجانا لفترة معينة في انجاز الميناء كمبادرة وطنية في هذا المجال. وللتقليل من تكاليف انشائه

٤ – تطبيق مبدأ الشفافية التامة امام الرأي العام والاعلام حول الاتفاقات والتفاهمات بين الحكومة العراقية والجهات المنفذة وتفاصيل العمل لإتاحة القدرة على مراقبة العمل ونسب التقدم او الاخفاقات وتقديم الدعم اللازم عند الضرورة لا سيما في مجال مواجهة ابتزاز بعض القوى السياسية للجهات المنفذة .

٥ – التركيز على اهمية عنصر الوقت بشكل مضاعف حيث لا يمكن التهاون بالإخفاقات غير المبررة في سرعة الانجاز وابلاغ الجهات المنفذة بإمكانية استبدالها بجهات اخرى في حال كانت هي السبب لا سيما ان العراق امام رهان استراتيجي صارم للفوز بمهمة الربط مع مشاريع الصين التجارية الكبرى نحو اوربا .

٦ – ابتكار واتاحة حزمة من الحوافز المالية والتجارية امام الجهات المساهمة بإنجاز الميناء والقناة الجافة كالإعفاءات الضريبية المؤقتة والاولوية في الفوز بالعقود والمشاريع الحكومية وتأسيس بورصة موازية خاصة بتداول اسهم الجهات المحلية المنفذة لبعض الاعمال في الميناء والقناة الجافة وغيرها من الحوافز التي تجعل من الاستثمار وفق المعايير الدولية الرصينة في هذه المشاريع امر جاذب ومربح على المدى المتوسط والبعيد .

قائمة الهوامش:

١- وائل عبد اللطيف , مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار الابعاد والنتائج ,موجز عن مؤتمر تحالف ادارة الرأي العام , بغداد , ايلول ٢٠٢٠ , ص ٤

٢- عمار الصالح , كيف ستتأثر موانئ العراق من ربط السكك الحديدية مع ايران والكويت , https://www.aljazeera.net/ebusiness/2018/11/21

٣- جمهورية العراق , وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة ' بغداد ' ٢٠١٩ .

٤- علاء اللامي : الربط السككي بين العراق والكويت ... http://www.albadeeliraq.com/ar/taxonomy/term/1274

٥- 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, ٣٣

٦ – العراق يغلق ملف الربط السككي مع الكويت , https://www.nasnews.com/view.php?cat=47735

٧- روميو موسى , الربط السككي حلم ايران نحو البحر المتوسط على حساب العراق وسوريا , https://www.akhbaralaan.net/news/special-reports/2021/02/15

٨- مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار الابعاد والنتائج ,موجز عن مؤتمر تحالف ادارة الرأي العام , بغداد , ايلول ٢٠٢٠ , ص ٥

٩- عمار الصالح , مصدر سبق ذكره . ص٩

١٠ – امجد عبد الوهاب , تهديدات البيئة الخارجية والبدائل الوطنية , الطبعة ١ , دار المحور لنشر والتوزيع , بغداد , ٢٠١٨ , ص٥٧

١١– نص التقرير المرحلي الصادر عن مكتب رئيس الوزراء ، هيئة المستشارين ، المرقم ط/ ٤٥٦– والصادر في ٧–٧–٢٠١١ www.atahreernews.com ،

١٢– لمياء محسن , تداعيات بناء ميناء مبارك , حلقة نقاشية مقدمة الى مركز دراسات النهرين – جامعة النهرين , حزيران ٢٠١١ . ص٧٦

١٣– الشركة العامة للموانئ العراقية www .scp. gov.iq

١٤ – نعمة محمد العبادي ,دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي , مجلة الخليج العربي , مجلد ٤١ ,العدد ٣٤ ,جامعة البصرة , ٢٠١٥ , ص ٥٤ .

١٥– نبيل المرسومي وحسين حيدر الجزائري , ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات , الطبعة الاولى , مركز المحور لدراسات والتخطيط الاستراتيجي , العراق , ٢٠١٩ , ص ٢١

١٦– جمهورية العراق , وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة ' بغداد ' ٢٠١٤ .

١٧– نبيل المرسومي وحسين حيدر الجزائري, ص ١٦

١٨– صباح ناهي , ميناء الفاو الكبير هل يحقق حلما عراقيا قديما , https://www.independentarabia.com/node/155586

١٩– نبيل المرسومي وحسين حيدر الجزائري , مصدر سبق ذكره , ص ٢١

٢٠– رؤية استراتيجية للموانئ العراقية : https://www.google.com/search?q

٢١– ابراهيم الشمري , استثمار القناة الجافة بديل استراتيجي لتمويل الموازنة وامتصاص البطالة , https://annabaa.org/arabic/strategicissues/23555

٢٢ – جمهورية العراق , وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة , بغداد , ٢٠١٢ .

٢٣– هشام صلاح حسن , اثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير , واقع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ العراقية المنعقد بتاريخ ٢٠١١ , ص ١٥٣ .

٢٤ – صبا سامي , ميناء الفاو الكبير يوفر ١٠٠ الف فرصة عمل , https://www.rudaw.net/arabic/business/03092020

٢٥– فيليب غالكين وأخرون , الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق , مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث والبترول , الرياض , ٢٠١٩ , ص ٩

٢٦– ويليام انجدال , القرن الاوراسي – الحزام والطريق التحول العظيم , ترجمة ولاء كمال , دار سما للنشر والتوزيع , القاهرة , ٢٠١٧ , ص ١٨

٢٧– ناصر التميمي , صعود الصين – المصالح الجوهرية لبكين والتداعيات المحتملة عربيا , مجموعة مؤلفين , العلاقات العربية – الصينية , مركز دراسات الوحدة العربية , بيروت , ص ٣٣٧

٢٨– عنود عبد الرحمن , السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية رؤيا مستقبلية , دار الخليج للنشر والتوزيع , عمان ٢٠٢١ , ص ١٢٤

٢٩– ا د ابتسام العامري , مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق , ورشة عمل في مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية , جامعة بغداد , ٢٠٢٠ , ص ٣١

٣٠– جانغ يون لينغ) محررا في مجموعة مؤلفين، في الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١ ، "، ترجمة

آية محمد الغازي ،ط ١ ، الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ، ٢٠١٧ , ص ٧٨

31 –Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019,(https://www.silkroadbriefing.com), accessed March6, 2020

٣٢ – تشاو لي , ترجمة محمد بيج وشيه يانغ , مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي , الطبعة الاولى , الجزائر , دار الامان ومنشورات ضفاف , ٢٠١٨ ,ص ٣١٥ .

٣٣– ناجي خليفة الدهان ,ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على امن المنطقة ,مركز أمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية , الدوحة , ٢٠١٩ , ص ٦٣

٣٤– مشاريع الصين الدولية . https://www.google.com/search?q

٣٥– ناجي الدهان , ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العراب , http://www.umayya.org/articles/umayya_articles/17931

٣٦- انظر كل من: مجموعة مؤلفين ,مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم , الطبعة الاولى , المركز الديمقراطي العربي , برلين , ٢٠١٩ ص ٥٩ وكذلك ابتسام العامري واخرون , مصدر سبق ذكره ص ٤٨

٣٧- اصيل سلمان , مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك , دائرة البحوث مجلس النواب العراقي , ٢٠١٩ , ص ٣

٣٨- جمهورية العراق – وزارة التخطيط , خطة التنمية الوطنية ٢٠١٨ – ٢٠٢٢ , بغداد , ٢٠١٨ , ص ٩٨

٣٩- المصدر السابق .ص ١٠٦

٤٠- حمد العازمي ,العراق وميناء مبارك تصريحات تحذيرات واليوم تهديدات , https://elaph.com/NewsPapers/669690.html

٤١- انظر كل من فؤاد حمه خورشيد –(ميناء مبارك الكويتي و المياه الإقليمية العراقية) – ٢٤ آذار/مارس ٢٠١٢

- - وكذلك جواد كاظم البكري و . قاسم محمد عبيد –(قضية ميناء مبارك وآثارها على العراق) شباط ٢٠١٢

- http://www.alnaspaper.com

٤٢- مالك دحام الجميلي ولمياء الكناني, العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء الفاو , مجلة دراسات دولية , العدد ٥٢ , جامعة النهرين , ٢٠١٩ ص ٤٨

٤٣- اتفاق ايراني كويتي سعودي على اجتماع لترسيم الحدود , مجلة الاخبار , https://al-akhbar.com/Arab/95955

٤٤- مي السكري , ندوة الحزام والطريق مكسب للكويت والعالم , جريدة القبس , https://alqabas.com/article/649221

٤٥- خط التابلاين السعودي https://www.google.com/search?q

٤٦- عبد الرؤوف الغنيمي , العلاقات الصينية – الايرانية أفاق الشراكة الاستراتيجية في عالم متغير , مجلة الدراسات الايرانية , العدد ١١ , المعهد الدولي للدراسات الايرانية , ٢٠٢٠ , ص ٩٣

٤٧- محمد زباري مؤنس , الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير , مجلة دراسات البصرة , السنة التاسعة , العدد ١٨ , جامعة البصرة , ٢٠١٤ . ص ٣٩ .

٤٨- هيبة غربي , السياسة الخارجية الايرانية ازاء امريكا عهد دونالد ترامب , مجلة مدارات ايرانية ,العدد الخامس , المركز الديمقراطي العربي , برلين , ٢٠١٩ , ص ١٠١

٤٩- ملف خاص عن مستقبل العلاقات الامريكية الايرانية خلال فترة ادارة بايدن , مركز المستقبل للدراسات ,https://futureuae.com/ar-AE/FutureFile/Item/72

قائمة المصادر والمراجع:

اولا :الكتب العربية والمترجمة

١ – امجد عبد الوهاب , تهديدات البيئة الخارجية والبدائل الوطنية , الطبعة ١ , دار المحور لنشر والتوزيع , بغداد , ٢٠١٨

٢ – جانغ يون لينغ, محررا في مجموعة مؤلفين، في الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١ ، "، ترجمةآية محمد الغازي ،ط ١ ، الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ، ٢٠١٧

٣ – تشاو لي , ترجمة محمد بيج وشيه يانغ , مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي , الطبعة الاولى , الجزائر , دار الامان ومنشورات ضفاف , ٢٠١٨

٤ – عنود عبد الرحمن , السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية رؤيا مستقبلية , دار الخليج للنشر والتوزيع , عمان ٢٠٢١

٥ – فيليب غالكين وأخرون , الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مبادرة الحزام والطريق , مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث والبترول , الرياض , ٢٠١٩

٦ – نبيل المرسومي وحسين حيدر الجزائري , ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات , الطبعة الاولى , مركز المحور لدراسات والتخطيط الاستراتيجي , العراق , ٢٠١٩

٧ – ناصر التميمي , صعود الصين – المصالح الجوهرية لبكين والتداعيات المحتملة عربيا , مجموعة مؤلفين , العلاقات العربية – الصينية , مركز دراسات الوحدة العربية , بيروت ٢٠١٨

٨ – – ناجي خليفة الدهان ,ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على امن المنطقة ,مركز أمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية , الدوحة , ٢٠١٩.

٩ – ويليام انجدال , القرن الاوراسي – الحزام والطريق التحول العظيم , ترجمة ولاء كمال , دار سما للنشر والتوزيع , القاهرة , ٢٠١٧

ثانيا : **الرسائل الجامعية** .

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,

ثالثا : **الدوريات** :

١ – عبد الرؤوف الغنيمي , العلاقات الصينية – الايرانية أفاق الشراكة الاستراتيجية في عالم متغير , مجلة الدراسات الايرانية , العدد ١١ , المعهد الدولي للدراسات الايرانية , ٢٠٢٠

٢ – محمد زباري مؤنس , الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير , مجلة دراسات البصرة , السنة التاسعة , العدد ١٨ , جامعة البصرة , ٢٠١٤

٣ – مالك دحام الجميلي ولمياء الكناني, العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء الفاو , مجلة دراسات دولية , العدد ٥٢ , جامعة النهرين , ٢٠١٩

٤ – – نعمة محمد العبادي ,دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي , مجلة الخليج العربي , مجلد ٤١ ,العدد ٣٤ ,جامعة البصرة , ٢٠١٥

٥ – هيبة غربي , السياسة الخارجية الايرانية ازاء امريكا عهد دونالد ترامب , مجلة مدارات ايرانية ,العدد الخامس , المركز الديمقراطي العربي , برلين , ٢٠١٩

رابعا : **الندوات والمؤتمرات والورش** .

١ – ابتسام العامري , مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق , ورشة عمل في مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية , جامعة بغداد , ٢٠٢٠

٢ – لمياء محسن , تداعيات بناء ميناء مبارك , حلقة نقاشية مقدمة الى مركز دراسات النهرين – جامعة النهرين , حزيران ٢٠١١

٣ – هشام صلاح حسن , اثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير , واقع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ العراقية المنعقد بتاريخ ٢٠١١

٤ – وائل عبد اللطيف , مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار الابعاد والنتائج ,موجز عن مؤتمر تحالف ادارة الرأي العام , بغداد , ايلول ٢٠٢٠

خامسا : **التقارير** .

١ – – جمهورية العراق , تقرير وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة ' بغداد ' ٢٠١٩

٢ – جمهورية العراق ,تقرير وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة ' بغداد ' ٢٠١٤

٣. جمهورية العراق , تقرير وزارة النقل , قسم التخطيط والمتابعة , بغداد , ٢٠١٢

سادسا : **الانترنت** .

١ – ابراهيم الشمري , استثمار القناة الجافة بديل استراتيجي لتمويل الموازنة وامتصاص البطالة , https://annabaa.org/arabic/strategicissues/23555

٢ – العراق يغلق ملف الربط السككي مع الكويت , https://www.nasnews.com/view.php?cat=47735

٣ – حمد العازمي ,العراق وميناء مبارك تصريحات تحذيرات واليوم تهديدات , https://elaph.com/NewsPapers/669690.html

٤ – – روميو موسى , الربط السككي حلم ايران نحو البحر المتوسط على حساب العراق وسوريا , https://www.akhbaralaan.net/news/special-reports/2021/02/15

٥– صباح ناهي , ميناء الفاو الكبير هل يحقق حلما عراقيا قديما , https://www.independentarabia.com/node/155586

٦ – علاء اللامي : الربط السككي بين العراق والكويت ... http://www.albadeeliraq.com/ar/taxonomy/term/1274

٧ – – نص التقرير المرحلي الصادر عن مكتب رئيس الوزراء ، هيئة المستشارين ، المرقم ط/ ٤٥٦– والصادر في ٧–٧–٢٠١١ www.atahreernews.com

List of Sources and reference:

First : books

1- Amjad Abdel Wahab, Threats to the external environment and national alternatives, 1st edition, Mehwar House for Publishing and Distribution, Baghdad, 2018

2- Zhang Yunling, Editor, Group of Authors, On the Belt and Road Transformations of Chinese Diplomacy in the 21st Century, translatedAya Muhammad Al-Ghazi, 1st Edition, Giza: Safsafa House for Publishing, Distribution and Studies, 2017

3- Zhao Li, Translated by Muhammad Begg and Xie Yang, Chinese Belt and Road Initiative from a Global Cultural Economy Perspective, First Edition, Algeria, Dar Al-Aman and Defaf Publications, 2018

4- Anoud Abdul Rahman, Chinese foreign policy towards the Arab region, a vision for the future, Gulf House for Publishing and Distribution, Amman 2021

5- Philip Galkin and others, Chinese investments in energy from the perspective of the Belt and Road Initiative, King Abdullah Center for Studies, Research and Petroleum, Riyadh, 2019

6- - Nabil Al-Marsoumi and Hussein Haidar Al-Jazaery, The Great Port of Faw, Importance, Location and Challenges, First Edition, Mehwar Center for Studies and Strategic Planning, Iraq, 2019

7- Nasser Al-Tamimi, The Rise of China - Beijing's Core Interests and Possible Implications for the Arab World, A group of authors, Arab-Chinese Relations, Center for Arab Unity Studies, Beirut 2018

8- Naji Khalifa Al Dahan, Gwadar Port and the economic conflict in the Arabian Sea and its impact on the security of the region, Umayya Center for Research and Strategic Studies, Doha, 2019

9- William Engdal, The Eurasian Century - The Belt and the Road Great Transformation, translated by Wala Kamal, Sama Publishing and Distribution House, Cairo, 2017

2ed : Theses

1 -Muhammad Rashid Nasser Al-Nuaimi - Problems of Measuring the Kuwaiti Regional Sea in Light of International Law - Master Thesis - College of Legal Sciences - Middle East University for Postgraduate Studies - Amman, 2010,

3th :journal

1- Abdul Raouf Al-Ghunaimi, Sino-Iranian Relations, Prospects for Strategic Partnership in a Changing World, Journal of Iranian Studies, Issue 11, International Institute for Iranian Studies, 2020

2- Muhammad Zubari Mu'nis, The Geopolitical Importance of the Great Port of Faw, Journal of Basra Studies, Ninth Year, Issue 18, Basra University, 2014

3- Malek Dahham Al-Jumaili and Lamia Al-Kanani, Iraqi-Kuwaiti relations and the problem of Faw Port, Journal of International Studies, Issue 52, Al-Nahrain University, 2019

4- Nima Muhammad Al-Abadi, The role of the great port of Al-Faw in local and regional security, Al-Khaleej Al-Arabi Magazine, Volume 41, Issue 34, Basra University, 2015

5- Haeba qarbi , Iranian foreign policy toward America, the era of Donald Trump, Iranian Orbits Magazine, Fifth Issue, Arab Democratic Center, Berlin, 2019

4th :Seminars and conferences

1 - Ibtisam Al-Amiri, the Chinese Belt and Road Initiative and its impact on Iraq, a workshop at the Center for Strategic and International Studies, University of Baghdad, 2020

2-Lamia Mohsen, The implications of building Mubarak Port, a seminar presented to the Center for Two Rivers Studies - Nahrain University, June 2011

3- Hisham Salah Hassan, the impact of the Mubarak Al-Kabeer Port project on the economics of the Faw Grand Port, the reality of the Mubarak Kuwaiti port conference and its effects on the Iraqi ports held on 2011

4 - Wael Abdel-Latif, The Risks of the Railway Connection Between Iraq and the Neighboring Countries, Dimensions and Results, A Summary of the Public Opinion Management Coalition Conference, Baghdad, September 2020

5th :Report

1- The Republic of Iraq, Report of the Ministry of Transport, Planning and Follow-up Section, 'Baghdad' 2019

2- The Republic of Iraq, Report of the Ministry of Transport, Planning and Follow-up Section, "Baghdad" 2014

3- 29 - Republic of Iraq, Report of the Ministry of Transport, Department of Planning and Follow-up, Baghdad, 2012

6th : Internet

1- Ibrahim Al-Shammari, Dry Canal Investment, a Strategic Alternative to Funding the Budget and Absorbing Unemployment, https://annabaa.org/arabic/strategicissues/23555

2- Iraq closes the rail link file with Kuwait, https://www.nasnews.com/view.php?cat=47735

3- Hamad Al-Azmi, Iraq and Port Mubarak, statements of warnings and today are threats, https://elaph.com/NewsPapers/669690.html

4- Romeo Moussa, the railway connection is Iran's dream towards the Mediterranean at the expense of Iraq and Syria, https://www.akhbaralaan.net/news/special-reports/2021/02/15

5- Sabah Nahi, the great port of Al-Faw, is it fulfilling an old Iraqi dream? Https://www.independentarabia.com/node/155586

6- - Alaa Al-Lami: The railway connection between Iraq and Kuwait ... http://www.albadeeliraq.com/ar/taxonomy/term/1274

7- - Text of the progress report issued by the Prime Minister's Office, the Council of Advisors, No. I / 456- issued on 7-7-2011 www.atahreernews.com

8- - Ammar Al-Saleh, How will Iraq's ports be affected by the railway connection with Iran and Kuwait, https://www.aljazeera.net/ebusiness/2018/11/21