



مجلة دراسات دولية

اسم المقال: العلاقات العراقية - الكويتية وإشكالية ميناء مبارك

اسم الكاتب: م.د. مالك دحام الجميلي، م.د. لمياء محسن الكناني.

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/7001>

تاريخ الاسترداد: 2025/04/22 04:12 +03

الموسوعة السياسية هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناءمجموعات 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 السياسية – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

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

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة دراسات دولية جامعة بغداد ورفده في مكتبة الموسوعة السياسية مستوفياً
شروط حقوق الملكية الفكرية ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي يتضمن المقال تحتها.



{ العلاقات العراقية - الكويتية وإشكالية ميناء
مبارك }

المدرس الدكتور

المدرس الدكتورة

(*) مالك دحام الجميلي

(**) لمياء محسن الكناني

الملخص

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

شهدت العلاقات العراقية الكويتية توترات سياسية منذ العهد العثماني فقد كانت الكويت قضاءً تابعاً لولاية البصرة، وحتى بعد تأسيس الدولة العراقية الحديثة عام 1921 لم تشهد علاقة العراق مع الكويت الاستقرار. منذ عام 2003 وال伊拉克 يحاول إعادة بناء علاقته مع الكويت إلا أن الأخيرة في كل مرة تثير مشكلات تؤدي إلى توتر العلاقات مرة أخرى وتفضي على أي امل بتطوير العلاقات بين الطرفين فتارة تعويضات وتأيرة ديون وآخرى حقوق نفط مشتركة، والاصرار على عدم خروج العراق من طائلة البند السابع وتوجت هذا كله بإنشاء ميناء مبارك في موقع استفزازي يقع الضرب بالعراق سياسياً واقتصادياً وهذا ما انعكس على تطوير العلاقات بين الطرفين. وإن مستقبل علاقات العراق مع الكويت لا يمكن أن تأخذ منحاً ايجابياً ما لم تحل القضايا المعلقة

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

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

المقدمة

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

أهمية البحث:

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

إشكالية البحث :

لما كان الإطار العام لهذا البحث يختص بتحديد مفهوم الأثر الإستراتيجي لميناء مبارك على الاقتصاد العراقي، فهناك مجموعة من الأسئلة والإشكاليات التي برزت في مضامين هذا البحث يتمثل أحدها في الدوافع والأسباب الحقيقية، التي كانت وراء شروع الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير، ومدى تأثير ذلك على العراق، لاسيما وأن السياسة الكويتية تجاه العراق محدودة الأفق وغالباً ما تتبنى مواقف سلبية تحول دون عودة العراق إلى المحيط الدولي والإقليمي ليكون عنصراً فاعلاً ومؤثراً في مجريات الأحداث الدولية والإقليمية .

فرضية البحث :

يعكس اختيار الحكومة الكويتية موقع ميناء مبارك الكويتي قرب الحدود العراقية أحد أهم معوقات تطوير العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق والكويت .
هدف البحث : يهدف البحث إلى تحقيق الغايات الآتية :-

- التركيز على الأثر الاقتصادي الذي سيلحق بالعراق في حالة تنفيذ ميناء مبارك الكوبيتي .

تقديم رؤية شاملة لما قد تسفر عنه الأحداث في حالة إصرار دولة الكويت على بناء ميناء مبارك وتجاهلها مصالح العراق ومطالبه المشروعة في بناء ميناء الفاو الكبير.

- محاولة طرح الحلول المناسبة التي من الممكن أن تساهم في حل الأزمة وتجنب مضاعفاتها ، مع تقديم المصلحة العراقية أولاً وقبل كل شيء.

- تقييم العلاقات العراقية الكويتية في ظل المتغيرات السياسية في العراق بعد عام

.2003

منهج البحث :

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

المبحث الأول

الموقع الجغرافي لمنطقة الخليج العربي

بعد الجيولوجيون الخليج العربي بقايا البحر القديم الذي كان يحيط بالجزيرة العربية من الشرق والشمال ليتصل بالبحر الأبيض المتوسط ، وكان له دور مهم في التجارة العالمية وبقيت أهمية منطقة الخليج العربي كمنطقة إستراتيجية حتى فتحت قناة السويس ^(١) فقد الكثير من أهميته، ثم عاد للظهور مرة أخرى كأحد المرات المائية العالمية المهمة بعد اكتشاف النفط.

من الناحية الجغرافية الخليج العربي ضيق نسبياً وضحل ، يبلغ طوله في خط مستقيم من مصب شط العرب وساحل عمان 800 كم أما عرضه فيتراوح ما بين 228 كم وهو أقصى عرض له شرقي شبه جزيرة قطر و46 كم في مضيق هرمز. ومن ناحية العمق لا يتجاوز أعمق أجزائه 100 م

أحياناً يتضمن مناطق واسعة لا يزيد عمقها عن 40 متر، وإن الأعمق الكبيرة في الخليج تتراوح بين 70-90 م وهي على مقربة من ساحل المضبة الإيرانية من جهة مضيق هرمز من جهة أخرى، أما أقل أجزائه عمقاً فتتوحد في الشمال الشرقي حيث يمتد مستعرضاً حاجزاً طيبيناً ضخماً وهو حاجز الفاو ولا يكاد عمق الماء فوقه وقت الجزر يتجاوز ثلاثة أمتار أما في أوقات المد فقد يصل عمق الماء إلى ستة أمتار ويزيد عمق الماء في الأوقات التي يتتفق فيها هبوب رياح قوية من جهة الجنوب الشرقي. وللخليج العربي ثلاثة سواحل:

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

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

3- الساحل الشمالي : وتتقاسم إيران، العراق والكويت، ومن جهة أخرى يبلغ ما تملكه كل من الدول المشاطئة للخليج من الشواطئ المطلة على الخليج بالليل البحري (إيران 625، الإمارات العربية المتحدة 425، المملكة العربية السعودية 294، قطر 204، الكويت 115، البحرين 68، عمان 51، العراق 30) (١).

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

الخصائص الجغرافية لموقع العراق

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

افتتاحه من دون عائق ، أما الخليج العربي فانه يعد المنفذ البحري الوحيد للعراق وباطلالة متواضعة بساحل يبلغ طوله 55 كم. في حين يجاور العراق ستة دول هي (تركيا ، ايران، الكويت، السعودية ،الأردن، سوريا) بحدود يبلغ طولها (3433) كم وكما هو موضح في الجدول رقم (١) ، ولقد جعل هذا الموقع من العراق دولة قارية او شبه قارية تتأثر سياساتها بطبيعة علاقتها مع كل دولة من دول الجوار السياسي العراقي وفرض الكثير من التحديات والمساومات^(٤).

جدول (رقم ١) أطوال الحدود العراقية مع دول الجوار

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

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ،المجموعة الإحصائية السنوية 2009، ص.7.

المبحث الثاني

تطور العلاقات العراقية الكويتية

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

معاهدة بين الطرفين التزم بها حاكم الكويت بعدم تأجير أراضيه لأية دولة أخرى إلا بعد اخذ موافقة بريطانيا مقابل حماية الاخيرة للكويت من أي عدوان عليها . وفي المقابل اعترضت الدولة العثمانية على هذا الاتفاق وحشدت قواها في البصرة فأرسلت بريطانيا سرباً بحريّاً إلى الكويت لحمايتها ودارت مفاوضات بين الجانبين البريطاني والعثماني نتج عنه اتفاق سري تضمن ابقاء الوضع الكويتي على ما هو عليه من دون الإقرار العلني بالاتفاق البريطاني الكويتي^(٦) .

وفي عام 1913 اتفقت بريطانيا مع الدولة العثمانية على تحديد مناطق النفوذ في شرق الجزيرة العربية وعدت الكويت (قضاء ذا حكم) ذاتي تابع للإمبراطورية العثمانية^(٧) الا أن العراق رفض هذا الاتفاق جملة وتفصيلاً، ونصلت الاتفاقية على ان يتم تبادل التصديق على المعاهدة في لندن حالما يتسمى ذلك على ان يكون في غضون ثلاثة اشهر من توقيعها على أقصى تقدير كما اصدر مثل الدولة العثمانية (حقي باشا) في يوم عقد الاتفاقية أن الاتفاقية لن تصبح سارية المفعول مادامت الحكومة البريطانية متمسكة بالتحفظات التي كانت قد تقدمت بها والتي أعلنت موافقتها على الاتفاقية مقابل قيام الدولة العثمانية بعض الإصلاحات الضريبية وتوقيعها على اتفاقية السكك الحديدية، ورغم تحديد يوم 31 من تشرين الاول 1914 تاريخاً لتبادل وثائق تصديق المعاهدة الا أن التصديق لم يتم بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى^(٨) ، وعدت بريطانيا ذلك التحديد هو بمثابة حدود الكويت وأقرته في عام 1922 وعدّ الطرفان أن اتفاقية 1913 هي اساس العلاقات بين الدولتين^(٩) على الرغم من أن الاتفاق لم يتم التصديق عليه ولم يكن هناك حتى هذه اللحظة اتفاق مصدق بين العراق والكويت حول مسألة الحدود ، أذن قضية تحديد الحدود العراقية الكويتية هي مشكلة قانونية بالدرجة الأساس فهذه الحدود لم تحدد باتفاقية ثنائية كما حدث بين العراق وإيران على سبيل المثال في معاهدة (زهاب) ومعاهدة الجزائر 1975 حول تحديد خط العمق (التالوك) في شط العرب ومن ثم على الحكومة العراقية أن تلجأ إلى المشرعين وبخبراء القانون الدولي للخروج من الأزمة^(١٠) .

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

النفطية المشتركة وغيرها، وظهرت الكثير من الأزمات بين الطرفين لاسيما في مسألة ترسيم الحدود ، وفي عام 1961 ألغت بريطانيا معايدة الحماية التي عقدتها مع الكويت منذ عام 1899 وبعد ستة أيام من إعلان الاستقلال طالب العراق بعائدية الكويت لأراضيه في عهد الرعيم عبد الكريم قاسم(1958-1963). وفي عام 1963 اعترف العراق باستقلال الكويت على أمل التفاوض معها من أجل ضمان منفذ بحري للعراق على الخليج العربي^(٦) ، واستمر العراق في سبعينيات القرن العشرين في محاولاته لإقناع الكويت بتسوية الحدود بين البلدين إلا أن الكويت رفضت كل المقترنات العراقية بهذا الشأن ، وكانت الكويت قد استغلت انشغال العراق في الحرب الإيرانية للرمح باتجاه الشمال لأكثر من 70 كم وأقامت المحافر والمنشآت العسكرية ومزارع ومنشآت نفطية لتشويش أمر واقع على العراق^(٧).

على الرغم مما تقدم فقد أخذت العلاقات العراقية الكويتية منحاً إيجابياً أبان الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988) لما قدمته الكويت من دعم مالي للعراق في تلك الفترة خشية من امتداد النفوذ الإيراني إلى دول الخليج العربي ، لاسيما وأن العراق كان يقود تلك الحرب بالنيابة عن دول المنطقة ، لكن سرعان ما تدهورت هذه العلاقة لتعود إلى سابق عهدها، ولذلك أسباب عدة منها الخلافات الحدودية ومطالبة الكويت لديونها بعد انتهاء الحرب العراقية . الإيرانية، وسياساتها النفطية التي أدت إلى انخفاض في قيمة النفط ليصل سعر البرميل إلى (12) دولار، وأثر ذلك سلباً على الاقتصاد العراقي منهك أساساً مما زاد من خسائره لتصل إلى ما يقدر (7) مليار دولار سنوياً، وأدى ذلك إلى المواجهة بين العراق والكويت، التي نتج عنها احتياج الكويت في 2 آب 1990، وبعد ستة أشهر أخرجت القوات العراقية من الكويت، بواسطة تحالف دولي قادته الولايات المتحدة الأمريكية، وفي عام 1994 فرضت الأمم المتحدة ترسيم الحدود بين العراق والكويت، لكن العلاقات لم يتم تطبيعها^(٨).

استمرت الكويت في إغلال العدوان في العراق بشتى الصور وأثناء الاعداد للعدوان الأميركي على العراق أعلنت استعدادها لاستقبال (62) ألف جندي أمريكي استعداداً لدخولهم إلى العراق بعدما أمنتت تركيا وهي الدولة التي استعمرت الأمة العربية قرونًا طوال والعضو في الحلف الأطلسي، عن استقبالهم وكان من المخطط أن يتم دخولهم عبر تركيا ومن ثم عبر شمال العراق^(٩).

كذلك سمحت الكويت للقوات الغازية باستخدام القاعدتين الجويتين العسكريتين (علي السالم وأحمد الجابر)، وتم فتح جميع موانئها البحرية لخلف الناتو، ويدرك تقرير للكونغرس الأمريكي إن الكويت قدمت ما قيمته (206) مليون دولار مباشرة للقوات الغازية، فضلاً عن (60) مليون دينار كدعم عيني يشمل الغذاء والوقود ، كما قامت الكويت بمنع قاعدتين بريتين كمركز قيادة للقوات الأمريكية في شمال خميم الدوحة، وفي الجنوب مخيم عريفجان، وتقدير أمريكي للدور الكويتي الواضح والقوى في دعم الكويت للعمليات العسكرية التي دمرت العراق قامت إدارة الرئيس بوش الصغير في نيسان 2004 بتصنيف الكويت حليفاً رئيساً (خارج حلف الناتو)، وهي الصفة المعطاة لمملكة البحرين ولم يحصل على هذه الصفة إلا القليل من دول العالم^(١) . إن مستقبل علاقات العراق مع الكويت لا يمكن أن تأخذ منحاً ايجابياً ما لم تحل القضايا المعلقة بين البلدين ولعل أهم تلك القضايا تمثل بما يأتي:

١. **التعويضات :** بعد الاحتلال الأمريكي للعراق تلقى صندوق التعويضات التابع للأمم المتحدة طلبات للتعويض قدرها 368 مليار دولار، الا انه اقر 52 مليار دولار فقط بينها 39 ملياري للكويت، وذلك استناداً الى ارقام من الكويت ومن الصندوق^(٢).
٢. **الديون :** تقدر ديون الكويت على العراق بـ(13.2) مليار دولار بدون الفوائد المالية .
٣. **مسألة الحدود :** تم تحديد الحدود في عام 1994 من دون موافقة العراق وقد أصاب العراق حيفاً كبيراً من خلال التجاوز على مساحات لا يستهان بها من الأرض العراقية واجبر عليها العراق في حينها مرغماً على هذا الترسيم نتيجة الظروف التي رسمت بها الحدود .
٤. **حقول النفط المشتركة :** هناك عدد من الحقول المشتركة بين العراق والكويت وهناك حقل مهم يمتد في أراضي البلدين من الشمال إلى الجنوب ويقع إلى الغرب من منفذ صفوان . العبدلي يسمى من قبل الكويت الرتقه فيما يطلق عليه العراق اسم الرميلة، ومشكلة الحقول المشتركة تتركز في هذا الحقل، إذ تقوم الكويت في استغلاله عن طريق الحفر الأفقي تحت الأرض.

المبحث الثالث

إشكالية ميناء مبارك الكويتي

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

والقسم الثاني ستتناول فيه تفاصيل ميناء مبارك الكويتي وأثره على الاقتصاد العراقي .

1-ميناء الفاو الكبير :

إن تاريخ ظهور الموانئ في العراق قد يمتد جدأً ، منذ عهد الحضارات السومرية والبابلية وانتشرت حينذاك عدد من الموانئ منها لارسا ، اديسن ، اور ، اريدو ، لكش وكلدة ، الا ان الخسار مياه الخليج العربي عن بعض هذه الموانئ وعدم استقرار الأوضاع السياسية انذاك أدى الى اضمحلال دور هذه الموانئ. وفي عهد الدولة الاسلامية تطور عمل الموانئ العراقية وازدهر ميناء الابلة في البصرة وعاد التدهور في عهد الحكم العثماني، وبعد أن وصل الحكم البريطاني للعراق ازدهر عمل الموانئ من جديد لاسيما مع اتخاذ الجيش البريطاني ميناء البصرة قاعدة له وانيطة مهمة ادارة الميناء للسلطة المدنية البريطانية ، وبعد قيام دولة العراق في عام 1921 تسلمت وزارة التجارة الميناء للسلطة المدنية البريطانية ، وبعد انتقال ادارة الميناء الى وزارة المالية التي اسست بدورها العراقية مهمة ادارة الميناء وفي عام 1922 انتقلت ادارة الميناء الى وزارة المالية التي اسست بدورها مديرية الموانئ وفي عام 1939 تسلمت وزارة المواصلات والأشغال العامة حينذاك ادارة الميناء^(١). وتعود فكرة إنشاء ميناء الفاو الى عام 1938 حينما قرر العراق بناء ميناء مساند لميناء البصرة ومنذ ذلك الوقت كانت هناك جهود دبلوماسية مكثفة من جهة العراق من اجل الاتفاق مع الكويت حول جزيرتي ورية وبوبيان إلا أن الكويت رفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال^(٢). وفي عام 1985 قدمت وزارة النقل والمواصلات مشروع انشاء (ميناء البصرة الكبير) بيد ان الحرب العراقية الإيرانية آنذاك حالت دون البدء بتنفيذ^(٣)

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



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

وضعت الحكومة العراقية إنشاء ميناء الفاو في أولويات منشاريعها الإستراتيجية، وبعد إنشاء الفاو عشر أكبر ميناء وثاني عشر أحدث وأفضل ميناء من ناحية الموقع الجغرافي في العالم ، ويربط بين آسيا والخليج وأوروبا ، وسيكون النقل عن طريق الميناء أسرع من النقل عن طريق قناة السويس (O).

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

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



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

طرح جوزيف حنا الشيخ رجل الاعمال العراقي مشروعه لتخليص العراق من اثار ميناء مبارك الكويتي ، مؤكداً ان الحل الوحيد الذي يضمن للعراق ان يتخلص من اثار ميناء مبارك الكويتي، هو اعتماد خطة سابقة لطمpering بحري بمحالين الصخور وإنشاء ساحل صناعي يمتد كيلومترات عده داخل البحر قبالة الفاو ^(II)، وتضمن المشروع إنشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيماويات ومصفى لتكثير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للالمنيوم فضلا عن الجموعات السكنية للعاملين في الميناء ومؤسساته وعدد من الارصفة لارسال البواخر، الا أن وزارة النقل العراقية رفضت التعاقد مع شركة حنا الشيخ لأنها وضعت شروط ^أ تعاقدية صعبة لانجاز الميناء من ضمنها إلزام الحكومة العراقية بدفع تكاليف المشروع على شكل دفعات يومية تصل الى 2,4 مليون برميل من النفط الخام يوميا وعلى مدى 20 عاما ^(III)، وكانت هناك أسباب فنية اخرى ادت الى رفض مشروع حنا الشيخ من ضمنها تداخل الموانئ النفطية مع الموانئ التجارية الامر الذي يؤدي الى إرباك في العمليات المينائية ^(ID).

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



المصدر : وكالة نون الخبرية ، المصدر السابق .

وكانت ثلاث شركات أجنبية متخصصة قد طلبت الحصول على فرصة استثمار في الميناء وأعلنت ان لديها افكاراً تصميمية ستلغي اهمية بناء ميناء مبارك الكويتي وهذا الأمر دفع الكويت إلى التفاوض مع بعض تلك الشركات لسحب طلباتها المقدمة للحكومة العراقية بعد ان تسرت ملفات المشروع المقدمة من قبل تلك الشركات إلى الكويت، وفي شهر آب من عام 2010، قامت وزارة النقل العراقية بتوقيع عقد مع شركة تكتيل الإيطالية لوضع التصاميم لمشروع ميناء الفاو الكبير بكلفة بلغت ستة مليارات دولار (٦).

وتم الاتفاق مع مجموعة شركات ايطالية من اجل وضع التصاميم الخاصة بالميناء بعد أن تم اختيار موقع الميناء من بين ثمان مواقع مقترحة (انظر خارطة رقم 4) وتم اختيار الموقع الحالي بعد المفاضلة بين الموقع من حيث الكلف والأمان والقرب من الساحل وقلة الترببات الطينية وتحسب التداخل مع الأنابيب النفطية.الميناء الجديد ستكون له قدرة تصل الى (99) مليون طن سنوياً، وسيكون قادرأً على استيعاب الحاويات والسفن الكبيرة . ومن المقرر أن يتم بنا ؤه في مرحلتين منفصلتين، في تكلفة كليلة قدرت ب (4.3) بليون يورو، أي ما يعادل (6) مليار دولار (٦).
(انظر جدول رقم 2)

خارطة رقم (4)الموقع التي اقرتها الشركة الايطالية لاقامة ميناء الفاو



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

جدول رقم(2) كلفة إنشاء ميناء الفاو

الكلفة(مليون يورو)	أعداد	آلة	نفحة	حاويات	نفحة أردنية	تصانع اعتمادية	أموال	معدان حاويات	معدان حاويات	ساحة ملاحية	ساحات	جسر استثمار	نحو جسر	نحو	مجموعة كائن المشروع	
4391	159	1480	14	265	810	104	100	456	1480	159	14	265	368	162	220	4391

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

وقدمت الشركات الإيطالية تصاميم تضمنت إنشاء الميناء على مرحلتين :

المرحلة الأولى تنجز في عام 2014 وفيها إنشاء(11) رصيف للحاويات بطاقة

(3000000) حاوية/سنة وبكلفة(1795) مليون دولار بضمنها إنشاء ممرات ملاحية وأعمال

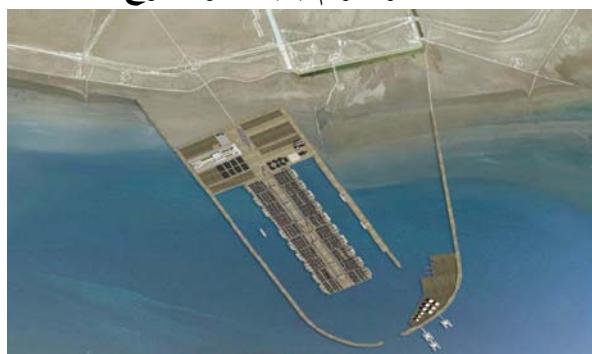
حفر القنوات وأحواض الميناء .

المرحلة الثانية تنجز في عام 2019 وتتضمن إنشاء (9) رصيف للحاويات ليصبح مجموع

الأرصفة (20) رصيفاً وبطاقة (55000000) حاوية/سنة ، وكلفة المرحلة الثانية (1295) مليون دولار .

إن إنشاء الميناء يتطلب تطوير الطرق البرية وسكك الحديد التي تربط الميناء مع الموانئ الأخرى والطرق السريعة لاستيعاب مرور (5-4) مليون شاحنة/سنة أي ما يعادل (8000-6000) سيارة/يوم و (90-80) عربة قطار مزدوجة يومياً ⁽¹⁾ . وتم بدء العمل في المشروع منذ العام الماضي (2011) وحالياً يجري العمل بتاهيطة الطرق المخصصة للميناء وإنشاء كاسر الأمواج water breaker وقد تم رصد مبلغ (200) مليار دينار عراقي لغرض إنشاء كاسر الأمواج وحفر القناة الملاحية وحوض الميناء والرصيف الخدمي ⁽¹⁾ ، وتم دعوة الشركات العالمية لانشاء كاسر الأمواج الشرقي والارصفة الخدمية كمرحلة اولى في المشروع وقدمت أكثر من (72) شركة عالمية عروضها للمساهمة في المشروع ⁽¹⁾ .

خارطة رقم (5) كاسر الأمواج

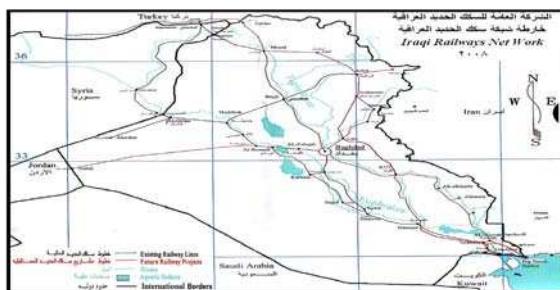


← كاسر الأمواج

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

وطرحت وزارة النقل مشاريع عدة للاستثمار في حقل السكك الحديدية من اجل تسهيل حركة النقل بين مختلف مناطق العراق ولعل أهم مشروع هو مشروع خط سكة حديد(بغداد - كوت - عمارة - بصرة) وبعد هذا المشروع جزءاً من حلقة الربط السككي للعراق بدول آسيا وأوروبا عبر الموانئ العراقية وستكون سكة مزدوجة بطول (910) كم وبكلفة (13.5) مليار دولار 6 وتم اقتراح شركة وبارسون البريطانية لتنفيذ تصاميم المشروع ، وسيتم إكمال المشروع خلال سنوات وبقدرة استيعابية (15) مليون مسافر و (110) مليون طن من البضائع ^(٦) ، وأن اكتمال مشاريع سكك الحديد العراقية سيؤدي إلى تذليل الكثير من الصعوبات التي تواجه حركة النقل سواء داخل العراق أو عبر العراق إلى الخارج وسيكون العراق قناة حافة لميناء الفاو الكبير العراقي بدلاً من أن يكون قناة حافة لميناء مبارك الكويتي ، وكما نلاحظ في الخارطة رقم (6).

خارطة رقم (6) شبكة سكك الحديد العراقية



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

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

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

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



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

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

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



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

ميناء الفاو والنفط

يُعد العراق من الدول الغربية نفطياً ويعتمد الاقتصاد العراقي على النفط بشكل أساس وهذا ما يجعله يتأثر بعدم ثبات سعر النفط العالمي . وبدأ العراق خطوة طموحة لتطوير حقول النفط وزيادة إنتاجها بين عامي 2008 و2010، ووّقعت وزارة النفط اثنى عشر عقداً بعيد المدى مع شركات نفط عالمية لتطوير أربعة عشر حقلًا نفطيًا . وضمن المرحلة الأولى، عرضت الشركات تطوير ستة حقول نفط عملاقة وعقود المرحلة الثانية وقعت لتطوير حقول النفط المكتشفة حديثاً وبحلول عام 2017 سيصبح العراق قادرًا على إنتاج 12 مليون برميل يومياً ، وتواجه هذه الطموحات تحديات عده لعل أهمها رداءه البني التحتية، وبعد الحقول النفطية عن الشاطئ فضلاً عن المشاكل الفنية التي تعاني منها الأنابيب النفطية نتيجة الحروب وتراتكيمات العقوبات الاقتصادية التي كان لها آثار سلبية على القطاع النفطي بمحمله. أغلبية صادرات العراق النفطية تنقل إلى المصافي في آسيا، خصوصاً إلى الصين، اليابان، الهند، وكوريا الجنوبيّة، عن طريق الموانئ والبقيّة تصدر عن طريق خط أنابيب العراق تركياً . وإن اكتمال ميناء الفاو مع البني التحتية المساعدة سيساعد العراق على تقوية اقتصاده بشكل كبير وسيصبح منافساً قوياً في الاقتصاد العالمي، وسيكون ميناء الفاو عاملاً أساساً في ازدهار مكانة العراق المستقبلية في الأسواق العالمية، وسيساعد العراق على التحكم بعمليات الشحن بشكل كفؤ وموثوق وبتكلفة معقولة .^(١) وهذا يعني عودة العراق قوة فاعلة في الخليج العربي وهذا ما لا يصب في مصالح دول الخليج لاسيما الكويت التي أدركـت هذه الحقيقة فسارعت محاولة وأدـها عبر ميناء مبارك الكبير للحيلولة دون عودة العراق قوة فاعلة في المنطقة .

الأهمية الإستراتيجية لميناء مبارك الكويتي :

يُعد ميناء مبارك الكويتي من أكبر الموانئ الكويتية، ويقع في بداية الخليج العربي من جهة الشمال، وموقعه المقترن سيختنق العراق بحرياً، وي Luigi تماماً أي دور للموانئ العراقية في المستقبل وسيكون حائلاً دون وصول السفن العالمية إلى الموانئ العراقية، وبذلك سوف يتطلع الممر المائي الوحيد المؤدي إلى العراق بأكمله، وسيشكل جداراً عازلاً يقطع الطريق على أية سفن وبواخر قادمة إلى العراق^(١).

ويبدو أن الكويت قد اختارت هذا الموقع (انظر الخريطة رقم 9) وتصر عليه لتفرض على العراق واقعًا جيوسياسيًا في منطقة تُعد من أحرج المناطق الملاحية في العالم، معتمدة على القرارات الجائرة التي فرضها مجلس الأمن الدولي في مرحلة حرجة من تاريخ العراق ومنها القرار (833)، الذي صدر في 27 آذار 1993، الذي تم بموجبه ترسيم الحدود بين العراق والكويت، والذي لم يوافق عليه العراق إلا بعد ضغوط دولية، لأن عمليه الترسيم للحدود بما فيها الحدود الملاحية تم بالقوة، واستقطع بموجبه أراضي عراقية من ناحية صفوان ومنطقة أم قصر، وتم تقليص مساحة مياه العراق الإقليمية^(٢)، ووضع العراق تحت طائلة الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة.

وقد باشرت الكويت ببناء مشروعها (ميناء مبارك الكبير) بعد سنة من وضع حجر الأساس لميناء الفاو الكبير العراقي، مما يعني وجود تنسيق مسبق ونية مبيتة مع قوى خارجية للتأثير على دور العراق في تحديد دوره الإستراتيجي في جمل الأحداث في المنطقة، للضغط عليه في التراجع عن بناء ثوابته الإستراتيجية، و بما يتفق مع المصالح الغربية والأمريكية، ويضع ذلك الكويت في واجهة الأحداث التي تبني هذه المشاريع، وعند التمعن في المراحل والمواصفات الفنية لبناء ميناء مبارك الكبير، نرى تصاعداً في وتيرة الأضرار المقصودة على العراق، ويأتي ذلك من خلال مراحل بناء الميناء وكالآتي:

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

خارطة رقم (9) موقع ميناء مبارك على جزيرة بوبيان



www.google.map.com

خارطة رقم (10) صورة تخمينية لميناء مبارك في المستقبل



المصدر: www.google.com

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

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

الجزء الثالث: يشمل:- عمال تعقيم المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء .
-إنشاء ساحة الميناء التي تشمل تصميم وإنشاء ساحة الميناء، والمباني وتجهيز المعدات.

-إنشاء الطريق الرئيس وصيانةه، بما في ذلك سكة الحديد والجسور .
-إنشاء محطة لتوليد الطاقة الكهربائية .

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

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

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

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

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

الأثر الإستراتيجي لميناء مبارك على العراق سياسياً واقتصادياً :

عندما أعلن العراق عن نيته إقامة ميناء الفاو الكبير كانت كثيرة من دول الجوار، قد أنتابها شعور مشوب بالريبة والخذل، وقد تكون قد خسرت ورقة ضاغطة تجاه العراق، ولعل الكويت كانت في مقدمة هذه الدول، ولديها إمكانية التحرك تجاه العراق في الظرف الحالي مستغلة بذلك أوضاع العراق الداخلية من جهة، وعلاقاته المتغيرة مع دول الجوار والعالم من جهة ثانية، ولما كان مشروع ميناء الفاو الكبير سيفقد لها صفة التمييز على العراق بجزءاً، سعت جاهدة للعمل على وأد تنفيذ المشروع، لاسيما وأنها أدركت أنه إذا ما تم إكماله، فإنه سيكون منظومة للربط السككي بإتجاه أوروبا (وهو ما يسمى بالقناة الحافة) بدلاً عن قناة السويس لما يتميز به من ناحية السرعة، وبذلك سوف يغير ميناء الفاو الكبير خارطة النقل البحري العالمية، كونه سينقل البضائع من اليابان والصين وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق^(E)، وسيكون من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي، وسيحول العراق إلى نقطة محورية تستقطب الشركات العالمية، وبذلك سيعزز قدرة العراق الاقتصادية بشكل كبير.

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

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

فضلاً عما تقدم، فإن التأثيرات السياسية والاقتصادية على العراق قد تكون كارثية، إذ نرى أن الكويت بشروعها بناء ميناء مبارك قرب السواحل العراقية أساساً⁽⁸³⁾ بعد مخالفتها للقرار الدولي العراقي^(B)، حيث سيكون الممر المائي العراقي ضمن الميناء الكويتي الذي تصل حدوده المائية المخصصة للسفن، مما يشير إلى انتهاك سافر لمبادئ القانون البحري الدولي، و انتهاك للحدود البحرية العراقية.

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

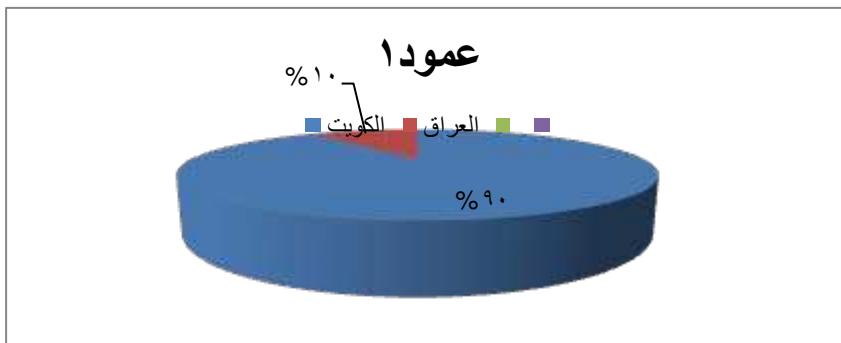
ثم فقدان موانئ العراق لتعاملاًها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية ، وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها . وإن الامتدادات الناجمة عن أرصفة هذا الميناء الاستفزازي حسب مراحل المشروع سوف تلحق الضرر الأكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه لحد الآن ، فضلاً عن أن المضايقات التي قامت بها زوارق الدورية الكويتية ضد السفن الماحرة في خور عبد الله المتوجهة إلى الموانئ العراقية تدل على نية الحكومة الكويتية بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتوجهة إلى الموانئ العراقية . وإن عمليات الحفر والردم ، وإنشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سوف تلحق الضرر بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية، والتي تع د مصدر رزق آلاف العراقيين من سكان المناطق الجنوبية، ومن الواضح أن الكويت تحاول من خلال ميناء مبارك إجهاض مشروع ميناء العراق الكبير، وجلب استثمارات وأموال عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلاً بعائدية الجزيرة له، و من ثم مواجهة تلك المطالب. وأن الأضرار التي ستلحق بالبيئة من حراء الفضلات الناجمة عن المشروع والسفن الراسية فيه، أو من المشاريع الخدمية المرمع إلهاقاً بالميناء، مثل مصنع الألمنيوم الذي طرح في مؤتمر (عربيال للألمنيوم) الذي عقد في صيف عام 2005 في دبي، بطاقة تتجاوز المليون طن، وقال (محمد علي النقبي)، الأمين العام للسكرتارية الدائمة لمؤتمر الألمنيوم للدول العربية (عربيال)، إنه يعتقد أن أنساب موقع للمصنع المقترن هو جزيرة بوبيان. لأن هذا الإنتاج يحتاج إلى الكثير من الماء والطاقة ، ويحتاج لمكان مخصص لتصرف الفضلات الناجمة عن التصنيع، وكل هذه العوامل متوفرة في جزيرة بوبيان . أن هذا المشروع سيشعل فتيل مشكلة جديدة مفتعلة بين العراق والكويت، هذا TQBw UK الأضرار البيئية، التي ستخرج عن المشروع^(٤).

بالرغم من أن الكويت تملك خطوطاً ساحلية تبلغ مساحتها أضعاف ما يمتلكه العراق، انظر الشكل رقم(١) ، وهي مفتوحة على البحر، ولها موانئ عدة ويصل طول ساحلها إلى (500 كم) مقابل(55 كم) للعراق ، وان الساحل العراقي محصور بين إيران وجزيرة بوبيان، فان الكويت أصرت على إقامة هذا المشروع في الجانب الضحل من جزيرة بوبيان ، في منطقة نائية ومعزولة غير مأهولة بالسكان تغطيها الأملاح وتكتسحها موجات المد البحري بمعدل مرتين باليوم ، لا تعود بالنفع

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

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

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



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

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

يستفاد الجانب الكويتي من عمليات الترسيب على ساحله فضلاً عن زيادة الصعوبات والتحديات الملاحية أمام السفن المتوجهة والعائدة من موانئ أم قصر وخور الزبير (乃)
إن انحصار ميناء مبارك الكويتي براحله المنافق عليهما يُعد تجاوزاً واضحاً على العراق وحقوقه الوطنية على أرضه ومياهه الإقليمية، فقد التهم هذا الميناء العمق المائي العراقي، وأصبح العراق على مياه ضحلة لا تكفي للسفن الكبيرة، علماً أنه أساساً على مياه إقليمية متباينة عليها، وفي حالة إنمازه فإن الكويت سوف تقطع الطريق المؤدي إلى العراق، وسيشهد ميلاد ميناء مبارك الموت الفعلى للموانئ العراقية إذا لم يتم الإسراع في انحصار ميناء الفاو العراقي. وخطورة بناء الميناء تحمل وجوده عدة سياسة واقتصادية واجتماعية ، لاسيما وان هناك عدد أ من القضايا التي لا ينطلي عالقة بين العراق والكويت منها قضية الحدود والديون والأسرى ومن المرجح أن تستغل الكويت بناء الميناء من أجل الضغط على العراق ومساومته على القضايا الخلافية العالقة بينهما. ويدخل العامل الدولي ممثلاً بالولايات المتحدة الأمريكية، ومتطلبات مصالحها الإستراتيجية وتوازنات المنطقة لاعباً مهماً في الخلاف الكويتي العراقي، مع الفرض إن الكويت كان تصرفها مبنياً على المواقف الخليجية التي دفعت بهذا الاتجاه، مستندة إلى الدعم الأمريكي الذي أفقد العراق كل مقومات القوة والقدرة في التأثير على الساحتين الإقليمية والدولية، وما زال حكام الكويت يحاولون تصعيد الأزمات مع العراق، وتفعيلها دولياً مع محاولة التلاعب بمقدراته الاقتصادية والسياسية للتأثير عليه إقليمياً ودولياً، مستغلين ظرفه الحالي الذي يتطلب إعادة ترتيب أوراقه والعودة إلى المحيط الدولي اللائق للعراق كبلد مؤثر في المتغيرات الدولية .

الخاتمة والتوصيات

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

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

منذ عام 2003 والعراق يحاول إعادة بناء علاقته مع الكويت إلا أن الأخيرة في كل مرة تشير مشكلات تؤدي إلى توتر العلاقات مرة أخرى وتقضى على أي امل بتطوير العلاقات بين الطرفين فتارة تعويضات وتأرة ديون وآخر حقول نفط مشتركة ، والاصرار على عدم خروج العراق من طائلة البند السابع وتوجه هذا كله بإنشاء ميناء مبارك في موقع استفزازي يوقع الضرب بالعراق سياسياً واقتصادياً وهذا ما انعكس على تطوير العلاقات بين الطرفين.

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

١. إن العلاقات العراقية الكويتية وتأسيسًا على ما تقدم لن تشهد استقراراً وتعاوناً حقيقياً في المستقبل القريب على الرغم من اعلان الطرفين في أكثر من مناسبة عن استعدادهما لتطوير العلاقات ، ويجب أن ترسم استراتيجية السياسة الخارجية العراقية في هذا الإطار .
٢. يجب أن لا يكون تطوير العلاقات العراقية الكويتية على حساب مصلحة العراق وحقوقه .
٣. إن إعطاء آلية مشروعية لميناء مبارك سيكون بمثابة توقيع صك إعدام للموانئ العراقية، لذا على الحكومة العراقية أن تقف وبقوة لإثبات حق العراق في الاعتراض على موقع الميناء الحالي ، وإلا سيكون هناك سبب آخر لإدانة الكويت في تدمير الاقتصاد العراقي كما حدث في عام 1990 ، وستحاسب على ذلك عاجلاً أم آجلاً .

٤. ضرورة أن يكون السياسيون العراقيون على قدر كبير من المسؤولية وعدم التصرّف بأي رأي من دون معرفة تامة و شاملة بأبعاد أي موضوع ممكّن أن يهدّد أمن العراق لتجنب التضارب الذي حدث في موقف السياسيين من ميناء مبارك مما انعكس على الموقف العراقي بصورة عامة .
٥. عدم الانحراف وراء بعض الأصوات التي تدعى إلى الاشتراك مع الكويت في ادارة الميناء ، لأن تاريخ الكويت كان وما زال حافلاً بالملوّقات السلبية والاستغلالية تجاه العراق .
٦. الإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو وتسخير الجهود كافة لهذا الغرض لأن إنجاز هذا المشروع هو مسألة مصيرية بالنسبة لإطلاالة العراق البحري على الخليج العربي .
٧. من الممكن أن تقوم الحكومة العراقية برفع دعاوى مضادة تعنى بصحة ومشروعية القرارات الصادرة ضد العراق ومنها القرار 833، الذي صدر في عام 1993، ولم تعترف به الحكومة العراقية في حينها، لأن ترسيم الحدود بين الكويت وال伊拉克 تم بالقوة، وأدى إلى استقطاع أراضٍ عراقية وقلص مساحة المياه الإقليمية للعراق ، ناهيك عن عدم وجود اتفاقية صريحة بين العراق والكويت ترسم الحدود بينهما وتمكن الاستعانة بالقانون الدولي في هذا الامر .
٨. على الحكومة بأن تبدأ العمل فوراً من أجل تحسين الجانب العراقي من خور عبد الله وجعله صالحًا للملاحة العراقية ، من خلال تعميق المسار الملاحي ، والاستعانة بالشركات العالمية المتخصصة في هذا الجانب ومحاولة إكمال ميناء الفاو وتسخير الجهود كافة ومهما كلف ذلك من أموال .
٩. على الحكومة العراقية أن تجد إستراتيجية وطنية متفق عليها بين الكتل السياسية كافة لا تثير الجدل بقدر ما تمثل قاعدة لمشروع وطني مشترك لاتخاذ قرار جماعي ، من حيث الأهداف والوسائل وآليات اتخاذ القرار بمحاجة الأطماع الإقليمية للدول المجاورة للعراق بما في ذلك الكويت .
١٠. على الحكومة العراقية التحرك دبلوماسياً على دول الخليج لشرح مخاطر وآثار ميناء مبارك الكبير على العراق سياسياً واقتصادياً وعسكرياً، والتأكد على حق العراق في بناء ميناء الفاو، الذي لا بدّيل عن موقعه وإمكانية إيجاد مكان مناسب لميناء مبارك الكبير في مكان لا يضر بمصالح العراق الإستراتيجية .

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

Iraqi-Kuwaiti relations and the problem of Mubarak Harbor

Instructors:

Malik Daham AL-Jumaili

Lamia Mohsen AL-kinani

Abstract

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

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

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

- (١) كانت قناة السويس تعد أهم ممر مائي في العالم تعتمد عليه التجارة بين جنوب شرق آسيا ودول الخليج العربي مع دول حوض المتوسط وإلى حد ما الأميركيتين. وقد زادت أهمية هذا الممر المائي بعد اكتشاف النفط في الخليج العربي لأن قناة السويس تختصر الطريق بين جنوب شرق آسيا والسواحل الأوروبية الغربية بحو ٤٠-٦٠٪ بالمقارنة مع الطريق المار عبر رأس الرجاء الصالح. ويوفر أيضاً في الوقت والتكاليف. للتفاصيل أنظر: حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية(دراسة)، اتحاد الكتاب العرب، ١٩٩٩، ص ١٥-١٦.
(٢) حمد سعيد الموعد ، المصدر السابق، ص ٢١-٢٣.
(٣) قاسم محمد عبيد ، الموقع الجغرافي البحري العراقي (دراسة جيوبوليتيكية)، مجلة المؤتمر العلمي لجامعة واسط ، ٢٠١٠، العدد ٣، ص ٥٩.
(٤) مارثا دوكاس ، أزمة الكويت : العلاقات الكويتية العراقية ١٩٦٣-١٩٦١، بيروت ١٩٧٣، ص ١١-١٢.
(٥) المصدر نفسه ، ص ١٢.
(٦) لبيب يونان ، قراءات على هامش حرب الخليج ، القاهرة ١٩٩٢ ، ص ٧٨-٧٩.
(٧) عبد المالك التميمي ، العلاقات العراقية الكويتية ١٩٢٠ - ١٩٩١ دراسة تأريخية ، ندوة الغزو العراقي للكويت عالم المعرفة ، ١٩٩٥ / ص ٥١ .
(٨) علاء ناصر الكولي ، العلاقات العراقية الكويتية أزمة الحضور السياسي وغياب السيادة ، www.sutuur.com.
(٩) قاسم محمد عبيد ، مشكلة الحدود العراقية الكويتية ، (دراسة جيوبوليتيكية) ، نشرة شؤون عراقية ، العدد الخامس ، بغداد ، مركز دراسات النهرين/، جامعة النهرين ، كانون الثاني ٢٠٠٨ ، ص ١٤-٢٠.

- (١٩) مصطفى عبد القادر النجار وآخرون ، العراق والكويت في الوثائق التاريخية ، بغداد ، 1990 ص 18-19.
- (٢٠) تعقيبات فنية وسياسية تعرقل تقاسم النفط بين العراق والكويت في جريدة الحياة اللبنانية، 30 / 8 . 2010
- (٢١) ظافر العاني ، مستقبل العلاقات العراقية الكويتية ، قناة الجزيرة الفضائية ، 2003/4/22.
- (٢٢) سرحان غلام حسين، ((العراق و مجلس التعاون الخليجي)) بحث مقدم الى اعمال الندوة العلمية لقسم الدراسات السياسية، بيت الحكم ، بغداد ، 2011 ، ص 129 .
- (٢٣) جريدة الحياة اللبنانية، مصدر سبق ذكره.
- (٢٤) 13,3 مليار تعويضات الكويت من العراق ، www.albawaba.com ، 23/شباط/2009.
- (٢٥) علي طالب شهاب، واقع ام قصر واهمية تتميته الاقتصادية، مجلة دراسات البصرة، مركز دراسات البصرة، جامعة البصرة.
- (٢٦) يعقوب يوسف العقيم ، الشيخ أحمد الجابر الصباح ومسألة الحدود الكويتية ، الكويت ص 52-53.
- (٢٧) فرات الناصري ، ثلاث مشاريع لإنشاء ميناء البصرة "العراق" الكبير، موقع موطنی ، <http://www.mawtani.com> .
- (٢٨) Mena-OECD investment Program Iraq Grand FAO port project (project proposal Document)), p1-2.
- (٢٩) Ibid
- (٣٠) www.non.com ، وكالة نون الخبرية ، 16/تشرين الاول 2011.
- (٣١) فرات الناصري ، المصدر السابق.
- (٣٢) مقابلة شخصية من قبل الباحثين مع رئيس المهندسين الأقدم إحسان محمد سلمان ، وزارة النقل العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة 2012/4/26.
- (٣٣) ميناء الفاو «ميت سيرياً يحكم البرلمان ، صحيفة المستقبل العراقي ، 2012/2/26 . IN
- (٣٤) Mena-OECD investment Program Iraq Grand FAO port project (project proposal Document)), p1-2.
- (٣٥) ميناء الفاو الكبير ، وزارة النقل العراقية / قسم التخطيط .
- (٣٦) مقابلة شخصية من قبل الباحثين مع رئيس المهندسين الأقدم إحسان محمد سلمان رئيس قسم التخطيط/ وزارة النقل العراقية ، في 2012/4/26 .
- (٣٧) مقابلة شخصية مع رئيس المهندسين الأقدم إحسان محمد سلمان رئيس قسم التخطيط/ وزارة النقل العراقية في 2012/6/4 .
- (٣٨) الفرص الاستثمارية لشركات وزارة النقل العراقية ، دائرة التخطيط والمتابعة /وزارة النقل .
- (٣٩) Mena-OECD, Op.Cit , 3-33.
- (٤٠) هشام صلاح حسن، أثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير، وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي وأثاره على الموانئ والبيئة العراقية، المنعقد بتاريخ 6 / 7 / 2011 ، ص 153 .

-
- (...) قرار مجلس الأمن الدولي 833، 27 آذار 1993 .
- (...) لؤي ، العراق والكويت : محاولات ترقيع العلاقة تفشل على ميناء مبارك www.almadpaper.com،
- (...) عزيز هاشم ، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، ندوة ميناء مبارك الكويتي وأثره على الموانئ ، العراقية ، وزارة النقل العراقية 6 / 7/ 2011 ص 44-48.
- (...) لمزيد من التفصيل، ينظر : هشام صلاح حسن، أثر مشروع ميناء مبارك الكبير على اقتصadiات ميناء الفاو الكبير، ورقة قدمت الى وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي وأثاره على الموانئ والبيئة العراقية، وزارة النقل العراقية، 6 / 7 / 2011، ص 153 - 165 . وكذلك في الاتجاه نفسه: د.قاسم محمد عبيد، وجاد كاظم البكري، أزمة ميناء مبارك الكويتي وأثارها على العراق، كراسة إستراتيجية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2011، ص 32.
- (...) قاسم علي قاسم ، المعلومات التي قدمها الجانب الكويتي إثناء زيارة الوفد الفني العراقي الى دولة الكويت للفترة 26-28/5/2011، ورقة قدمت الى ، وقائع مؤتمر ميناء مبارك ،المصدر السابق ،ص 53 .
- (...) قاسم محمد عبيد وجاد كاظم البكري ، المصدر السابق ، ص 39 .
- (...) المصدر نفسه ، ص 31 .
- (...) لمياء محسن ، تداعيات بناء ميناء مبارك ، حلقة نقاشية مقدمة الى مركز دراسات النهرين / جامعة النهرين ، حزيران 2010 .
- (...) ينظر : نص التقرير المرحلي الصادر عن مكتب رئيس الوزراء ، هيئة المستشارين ، المرقم ط/456 وال الصادر في 2011/7/7 www.atahreernews.com