

مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Studies and Planning



تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير

علي نجات





تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير
سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الابحاث / الدراسات السياسية
الاصدار / ورقة بحثية

الموضوع / السياسة الداخلية والخارجية، شؤون إقليمية ودولية
علي نجات / كاتب وباحث أكاديمي، متخصص في شؤون الشرق الأوسط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلُّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخص العراق بنحو خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلول عملية جيئةً لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبّر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2024

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

المقدمة

تحمل الموانئ أهمية كبرى لأي بلد يريد حجز مكانة على خريطة العالم، لأنها تشكل منفذاً ومتنافساً لذلك البلد، ويمنع عنه العزلة الجغرافية والارتهان للتوازنات المحيطة عبر حرية تصريف بضائعه واستيراد مسلتزماته دون أي تعقيدات أخرى. وهذا الحال ينطبق على الدولة العراقية التي تتمتع بساحل صغير. وعلى مدى العقدين الماضيين، انعكست مصطلحات كحرب الممرات وحرب الموانئ على نطاق واسع في الخطابات السياسية والاقتصادية. والآن، تتنافس العديد من دول المنطقة مع بعضها البعض لتصبح مراكز ترانزيت ومراكز ممرات إقليمية ودولية. ومنذ نيسان/أبريل 2010، بدأ العراق مشروع ميناء الفاو الكبير الذي قدرت تكلفته بنحو 4.6 مليار دولار، وكان من المفترض أن يكتمل خلال خمس سنوات، لكن كثافة الأزمات السياسية والظروف الأمنية المحددة في العراق تسببت في تأخير هذا المشروع. ومع ذلك، فقد تم إحراز تقدم كبير في هذا المشروع خلال العامين الماضيين، حيث أعلنت وزارة النقل العراقية العام الماضي عزمها تشغيل ميناء الفاو الكبير بنهاية عام 2025.

ويتضمن مشروع ميناء الفاو الكبير الذي نفذته شركة دايو الكورية في المرحلة الأولى، خمسة عقود لبناء خمس منصات بعمق 19 متراً، وحفر القناة المائية داخل الميناء، وحفر السد قناة مائية خارج الميناء، وحفر القناة التي تربط ميناء الفاو بميناء خور الزبير، وإنشاء الطريق السريع بين ميناء الفاو وميناء أم قصر. وبناءً على تصميم الشركة الإيطالية أيضاً، تقدر سعة الميناء قيد الإنشاء بـ 99 مليون طن سنوياً ليصبح أحد أكبر الموانئ في المنطقة والميناء العاشر على مستوى العالم. لذلك، يمكن لميناء الفاو أن يحول العراق بسهولة إلى وجهة للتجارة والنقل العالمية؛ لأن المسافة القصيرة نسبياً التي تربط العراق بموانئ البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط كقناة جافة ضخمة يمكنها نقل جزء كبير من التجارة العالمية. وسيكون ميناء الفاو الكبير، الذي يمتلك أطول كاسر أمواج في العالم، من أكبر الموانئ في العالم بعد تشغيله، ومن المفترض أن يرتبط بتركيا، ومن هناك إلى أوروبا عبر مشروع طريق التنمية.

وتعد منطقة إنشاء ميناء الفاو من أخرج المناطق الساحلية في العالم، إذ إنها تقع في منطقة متوسطة بين الجارتين إيران والكويت. لذا تسعى هذه الورقة البحثية إلى تحليل تصورات، ووجهات نظر واستراتيجيات الجارتين الكويت وإيران، فيما يتعلق بمشروع ميناء الفاو الكبير. ولذلك، وبعد الإشارة إلى الأهمية الإستراتيجية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو، سيتم مناقشة وجهات نظر البلدين بشأن هذا المشروع الكبير.



الأهمية الإستراتيجية والجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير

تمتلك شبه جزيرة الفاو موقعاً متميزاً بين إقليمين مختلفين من حيث الخصائص الجغرافية، وتمثل البصرة البوابة الجنوبية للعراق نحو العالم، من خلال اتصالها بالبحر، وبهذا فهي تنفرد بين محافظات العراق الأخرى بتركز الموانئ فيها، وهي الطريق البحري الوحيد. تعتبر محافظة البصرة بحكم موقعها الجغرافي، أهم المدن العراقية من حيث امتلاكها للواجهة البحرية الوحيدة التي تربط العراق مع العالم الخارجي، ومع ما تمتلكه من ثروات نفطية أصبحت البوابة التي يستطيع من خلالها العراق أن يطور علاقاته الاقتصادية والسياسية والاجتماعية مع دول العالم.¹

ويمتلك العراق أربعة موانئ رئيسية أخرى في محافظة البصرة، بالإضافة إلى ميناء الفاو الكبير، بما في ذلك أبوفلوس وخور الزبير والمعقل وأم قصر، إلا أن أعماق المياه وطوال أرصفتها محدودة، ولا يمكنها استيعاب صادرات كبيرة، ما يجعل الفاو مهماً؛ لأنه قادر على استضافة سفن عملاقة.²

ويقع ميناء الفاو الكبير في منطقة رأس البيشة في شبه جزيرة الفاو في محافظة البصرة جنوبي العراق، ويعود تاريخ طرح هذا المشروع إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية، ثم أعيد تقديمه في السبعينيات، وبدأت أولى خطوات التنفيذ الجادة والتشغيلية في الثمانينيات، لكن بعد اندلاع الحرب العراقية الإيرانية، توقف العمل بالمشروع إلى ما بعد 2003 وسقوط النظام السابق، عندها توجهت شركات استثمارية عالمية كبيرة إلى العراق لإعادة طرح تنفيذ المشروع. إلا أن اقتراح شركة «تكنيتال» الهندسية الإيطالية، أعطى لتنفيذ المشروع شكلاً أكثر جدية، حيث تضمن اقتراحها خطة نقل شاملة، تبدأ من إنشاء الميناء لتشمل بناء جميع مرافق النقل الأخرى.

وتبلغ تكلفة المشروع حوالي 4.6 مليار دولار، وتقدر طاقة الميناء المخطط إنشاؤه بحسب التصاميم التي وضعتها شركة استشارية إيطالية بـ 99 مليون طن سنوياً، ليكون أحد أكبر الموانئ في المنطقة والعاشر على مستوى العالم،

1. محمد مونس، «الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير»، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، 2014، ص 65.
2. Bilgay Duman, "Basra, Irak'ın Kaderini Değiştirir mi?", 31 Aralık 2022, <https://www.milliyet.com.tr/yazarlar/dusunenlerin-dusuncesi/basra-irakin-kaderini-deg-istirir-mi-6880671>



وتم وضع حجر الأساس لهذا المشروع في نيسان/ أبريل 2010. وكان من المفترض أن تنتهي مرحلة البناء، والبدء بالتشغيل بحلول عام 2038. لكن إجراء وزارة النقل العراقية لتغييرات تصميمية كبيرة، إضافة لمشاكل تتعلق بالتمويل ومشاكل تقنية، ومشاكل سياسية داخلية وخارجية، أخرت كثيراً إنجاز المرحلة الأولى من المشروع.

وتهدف تغييرات الوزارة إلى توسيع حجم المشروع من 12 إلى 54 كيلومتراً مربعاً، وإنشاء حوالي 100 رصيف لتفريغ وتحميل أنواع مختلفة من البضائع، وإنشاء محطات توليد الكهرباء، ومحطات تحلية المياه، وإنشاء منطقة حاويات بمساحة تزيد عن مليون متر مربع، ومساحة متعددة الأغراض بمساحة 600 كيلومتر مربع. كما أضيف إليه بناء مصافي للمشتقات النفطية، ومصنع بتروكيماويات، وأيضاً مطار ومحطة سكك حديدية.³

وقع العراق عقداً مع شركة دايو الكورية الجنوبية التي نفذت بنجاح كاسر الأمواج الغربي للميناء ينص على تنفيذ خمسة مشاريع بمبلغ إجمالي قيمته ملياران و370 مليون دولار، وبمدة تنفيذ تصل إلى ثلاث سنوات. أما المشاريع الخمسة فهي: خمسة أرصفة للحاويات مع مخزن كبير للحاويات، وحفر القناة الملاحية الداخلية، وتجهيز القناة الملاحية الخارجية، ونفق قناة خور الزبير، والطريق السريع الرابط بين ميناء الفاو وميناء أم قصر.

وفي نيسان/ أبريل العام 2010 أعلنت الحكومة العراقية عن وضع حجر الأساس لبناء مشروع ميناء الفاو. وهذا الإعلان جاء تعبيراً عن طموح العراق لأن يكون بديلاً فعالاً عن مسارات عبور البضائع الأخرى بين آسيا وأوروبا.⁴ ومنذ ذلك الوقت تعمل وزارة النقل العراقية بالتعاون مع القطاع الخاص، لتسريع إنجاز المشروع لما يشكّله من أهمية استراتيجية واقتصادية للعراق. وأعلنت الشركة العامة لموانئ العراق، في عام 2023 عن موعد استلام المرحلة الأولى من مشروع ميناء الفاو الكبير بمحافظة البصرة وموعد إكماله بشكل نهائي. وقال مدير الشركة، فرحان الفرطوسي في تصريح صحفي: إن استلام المرحلة الأولى من مشروع ميناء الفاو الكبير سيكون في العام المقبل، ليكون المشروع حلقة وصل مهمة تربط بين الشرق الأوسط وأوروبا.

3. «العراق يعلن قرب بدء إنشاء ميناء الفاو الكبير.. وهذه أهميته»، الجزيرة نت، 16 أغسطس 2020، على الرابط:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2020/8/16>

4. «ميناء الفاو الكبير: طريق الحرير العراقي»، The Cradle بالعربي، 31 يناير 2023، على الرابط:

<https://thecradle.co/arabic/articles-id/10730>



وأوضح أن مشروع الأرصفة الخمسة في الميناء سينتهي في حزيران/ يونيو 2024، فيما سيكون اكتمال جميع مشاريعه في آب/ أغسطس 2025. وتابع أن الأرصفة الخمسة تبلغ طاقتها الأولية مناولة ثلاثة ملايين حاوية، مشيراً إلى أن تشغيل الميناء سيكون قبل موعده المحدد. وأضاف أن الشركة ستسلم المرحلة الأولى، التي تضم البنى التحتية للقناة الملاحية والأرصفة، واستقبال البواخر، على أن تسبقها مرحلة التجهيز للميناء.5

تصورات، مواقف، واستراتيجيات الكويت تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير

تعد منطقة إنشاء ميناء الفاو من أخرج المناطق الساحلية في العالم، إذ إنها تقع في منطقة متوسطة بين الجارتين إيران والكويت، آخذين بنظر الاعتبار جميع المشاكل الجيوسياسية المتمثلة في إشكاليات ترسيم الحدود التي لم يحسم أمرها لغاية الآن، رغم تدخل الأمم المتحدة التي أصدرت القرار المرقم 833 لسنة 1993 الخاص بترسيم الحدود العراقية الكويتية واتفاقية خور عبدالله.6 يضاف إلى ذلك إشكالية إنشاء ميناء مبارك الكويتي في مسافة لا تبعد سوى 27 كم عن الموانئ العراقية، وهو مخالف لقانون البحار، لما له من آثار سلبية على المدخل للموانئ العراقية.

تمتلك الكويت خمسة موانئ، ويعتبر ميناء مبارك الكبير الذي يقع في جزيرة بويان شمالي الكويت، مشروعاً استراتيجياً ذا أهمية بالغة للدولة، حيث أعلن عنه في نيسان/ أبريل 2011، بهدف تحويل البلاد إلى مركز إقليمي للنقل والخدمات اللوجستية، مما يعزز التجارة البحرية، ويزيد من فرص الاستثمار والتنمية الاقتصادية. وعلى الرغم من الطموحات الكبيرة المرتبطة بميناء مبارك، فقد توقف العمل فيه بعد فترة وجيزة من انطلاقه؛ بسبب مجموعة من التحديات، بما في ذلك التوترات السياسية مع العراق، والقيود الاقتصادية والفنية.7

5. «العراق: يونيو المقبل اكتمال المرحلة الأولى لميناء الفاو الكبير» قنا، 21 مارس 2023، على الرابط:

<https://www.qna.org.qa/ar-QA/News-Area/News/2023-03/21/0110>

6. "UNSC Resolution 833 (1993)", 27 May 1993, http://unscr.com/en/resolutions/833#google_vi- gnette

7. طه العاني، «الكويت تستعين بالصين لإحيائه.. ما أهمية ميناء مبارك الكبير؟»، الخليج أونلاين، 6 يونيو 2024، على الرابط:

<https://khaleej.online/BxxMqj>



وسبق أن تسبب المشروع بتشنج العلاقة بين العراق والكويت، خاصة بعد أن طلبت بغداد التوقف مؤقتاً عن تنفيذ بناء الميناء إلى حين التأكد من خلو المشروع العملاق من أي أضرار ملاحية أو بيئية أو اقتصادية، حيث يخشى العراق من أن يتسبب المشروع في تضيق المسطح المائي في خور عبدالله، الذي تعد مياهه مشتركة بين البلدين. وفي المقابل تشدد الكويت على أن قرار إنشاء الميناء أمر سيادي يخص الكويت وحدها، ولا يحق للعراق التدخل فيه، لا سيما أنه بعيد عن خط التماس البحري، ولن يؤثر في الملاحة البحرية العراقية.⁸

وقد بدأت شرارة الأزمة حول ميناء مبارك الكبير بعد طلب بغداد رسمياً من الكويت التوقف مؤقتاً عن تنفيذ بناء الميناء. وتصاعدت حدة الأزمة مع وجود تراشق إعلامي وتصعيد نيابي بين الجانبين العراقي والكويتي. وترى وجهة النظر العراقية أن إنشاء الكويت لهذا الميناء يمثل خطورة على مستقبل الملاحة العراقية، وستكون له تأثيراته السلبية على إطلالة العراق البحرية، ويستند العراق في ذلك إلى مجموعة من الأسباب تتمثل في التالي:

سوف يؤدي إنشاء ميناء مبارك الكبير إلى تضيق المسطح المائي في خور عبد الله، الذي يعد مياهاً مشتركة بين الكويت والعراق، مما سيؤدي بدوره إلى تقليل أهمية الموانئ العراقية لاسيما مينائي أم قصر والزبير مما سيؤثر في القدرات الاقتصادية للعراق.

سوف يقلص الميناء الجديد من مساحة السواحل العراقية ليحصرها فيما لا يتجاوز الـ 50 كيلومتراً، بينما ستتسع مساحة السواحل الكويتية لتصل إلى نحو 500 كيلومتر.

سيزيد الميناء الجديد من الترسيمات الطينية في القنوات الملاحية مما سيعرقل حركة الملاحة في الموانئ العراقية، ويرتب آثاراً بيئية خطيرة.

سيجعل ميناء مبارك الكبير في حال استكمال إنشائه، مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة، وهو الميناء الذي يراهن العراق على أن يكون أحد أكبر الموانئ في المنطقة، ويسعى لأن يصبح بموجبه نقطة محورية للتجارة الإقليمية والعالمية، عبر ربط الميناء بربطاً بطرق وسكك حديد بأوروبا، مروراً بتركيا فيما يُعرف بالقناة الجافة.

8. يوسف حمود، «تعتبر إنجازة.. ميناء مبارك الكويتي يعود للواجهة مع طريق التنمية»، الخليج أونلاين، 24 أبريل 2024، على الرابط:



عموماً ترى بغداد مشروع ميناء مبارك الكبير يخالف قرار مجلس الأمن الدولي رقم (833) لسنة 1993 بشأن ترسيم الحدود بين العراق والكويت. وفي المقابل، ترى الكويت أن الميناء يقام على أراضٍ كويتية؛ ومن ثم فإن قرار إنشائه أمر سيادي يخص الكويت وحدها، وليس من حق العراق التدخل فيه، لا سيما أنه بعيد عن خط التماس البحري مع العراق، ولن يؤثر في الملاحة البحرية العراقية.⁹

ولعدة أسباب، لدى الكويت نظرة سلبية تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير وممر طريق التنمية. حيث تعود جذور الخلافات بين الكويت والعراق إلى طريقة ترسيم حدود البلدين والتنافس الاقتصادي بين الجانبين لبناء ميناءين مهمين سيصبحان الطريق الاقتصادي والعبور السريع للشرق الأوسط. ولم تركز السلطات العراقية كثيراً على تطوير ميناء الفاو في العقود الماضية، فقد أتاح ذلك فرصة جيدة لدولة الكويت لبدء التخطيط لجذب رؤوس الأموال لتطوير ميناء مبارك اعتباراً من عام 2007 بهدف طموح يتمثل في تحويله إلى ميناء كبير. وفي عام 2010، وضعت الحكومة العراقية تطوير ميناء الفاو على جدول أعمالها. كما احتجت الكويت على الفور على هذا الإجراء العراقي، وبعد عام بدأت في تطوير ميناء مبارك بطريقة جديدة. ومن ناحية أخرى، رافق تطوير ميناء مبارك في الكويت أيضاً احتجاج الحكومة العراقية آنذاك. وأدرك نوري المالكي، رئيس الوزراء وهادي العامري، وزير النقل العراقي في ذلك الوقت، أن استكمال مشروع مبارك يمكن أن يحرم العراق تماماً من الفوائد الاقتصادية.¹⁰

وفي السنوات الأخيرة، وضع الكويتيون مرة أخرى تطوير ميناء مبارك على جدول أعمالهم، مما دفع العراق إلى تقديم شكوى إلى مجلس الأمن الدولي عام 2019 ضد الكويت؛ بسبب ما أسماه انتهاك اتفاقية الحدود لعام 2013 بناءً على قرار مجلس الأمن الدولي رقم 833.

ومن ناحية أخرى، وبسبب الأزمات السياسية المتلاحقة، لم تنجح الكويت في استكمال خطة تطوير ميناء مبارك. بحيث لم يتقدم مشروع تطوير ميناء مبارك سوى 52% بعد 17 عاماً. في غضون ذلك، أعلن وزير النقل العراقي، في تصريحه الأخير، عن الانتهاء من مشروع ميناء الفاو بنهاية عام 2025.

9. محمد بدري عيد، «ميناء مبارك الكبير: تحد جديد للعلاقات الكويتية العراقية»، مركز الجزيرة للدراسات، 14 أغسطس 2011، على الرابط:

<https://studies.aljazeera.net /ar/reports/2011/2011921162524937424.html>

10. علي نجات، «رويبرد كويت در قبال كرى دور عراق و توسعه بندر فاو»، (موقف الكويت من الممر العراقي وتطوير ميناء الفاو)، مؤسسة الدراسات المستقبلية في العالم الإسلامي، 24 يوليو 2024، على الرابط:

<https://iiwfs.com>



وبحسب التصريحات الواردة على ألسنة المسؤولين العراقيين، فإن ميناء الفاو سيمنح العراق من أن يكون الأول في المنطقة في مجال الموانئ، ومن دون ميناء الفاو لن يستطيع العراق أن يتموقع في المكانة الصحيحة في المنطقة مستقبلاً. ويأتي الخطر الأول والأكبر من ميناء مبارك الكبير في الكويت الذي باشرت الكويت بناءه في العام 2010 بقيمة 1.1 مليار دولار قبالة السواحل العراقية على جزيرة بوبيان.¹¹



المشروع وكما اختارت الكويت تنفيذه، يقع على بعد كيلومترات قليلة من مشروع الفاو الكبير، وتعد أخرج منطقة ملاحية في العالم، كونها تفرض واقعاً جغرافياً سياسياً على العراق من حيث إنها تغلق الرئة البحرية الوحيدة للعراق الذي لا يملك منفذاً بحرياً غيرها، وتحرم العراق من ارتباطاته البحرية مع البلدان الأخرى، فضلاً عن أن المشروع ينوي مد خطوط سكك حديدية باتجاه أم قصر الميناء العراقي ما سيؤدي إلى تبعات على تجارة العراق البرية. علماً أن دراسة جدوى المشروع أقرت أن ميناء مبارك سيتماد على التجارة الكويتية العراقية بشكل كبير، إذ سيتماد على الحركة التجارية العراقية بشكل كبير، من باب الاعتماد على الاستهلاك الذي تتركز أعلى نسبة له في العراق بنسبة 68%.

11. حمدية الإيدامي وأمجد الزاهدي، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق، مركز الرافيدين للحوار، الطبعة الأولى، بيروت، 2023، ص 91.

ومن المتوقع أن 80% من السوق العراقية ستتتحرك عبر ميناء مبارك الكبير في بوبيان؛ لأن الموانئ العراقية لا تحمل سعة كبيرة للحاويات كما سيحمله ميناء مبارك. المشروع بحسب التقارير الكثيرة التي وردت بشأنه أقرت بالأضرار الجسمية التي ستلحق بالاقتصاد العراقي بشكل مباشر، حيث ستصاب الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، كما سيلحق امتدادات الميناء بتقليص مساحة الجرف القاري للعراق، وإنشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سيلحق ضرراً جسيماً بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية. وكما تشير أحد التقارير، فإن المشروع مدعوم من قبل الولايات المتحدة، ويسهم في احتواء نفوذ إيران على الكويت وإخماد مخاوف الكويت؛ مما تعتبره تهديد الجار المستمر لاستقلالها. فضلاً عن خطة لتحويل الكويت إلى مركز إقليمي، تطمح فيها الكويت أن تصبح منطقة أساسية للتجارة الحرة تربط آسيا بأوروبا من خلال بناء مدينة تبلغ قيمتها 90 مليار دولار وبناء سكك حديدية وشبكة مترو تخدم الميناء.12



12 . فريق التحرير، «منطقة الفاو الاقتصادية أمل العراق نحو العالمية»، نون بوست، 28 يوليو 2016، على الرابط:

وظهرت موجة من ردود الأفعال الغاضبة شهدتها الكويت، بعد توقيع مذكرة تفاهم رباعية بين العراق وقطر والإمارات وتركيا، في بغداد، على هامش زيارة الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى العراق، لإنشاء مشروع طريق التنمية. كما أن الخطوة الرباعية الإقليمية أحدثت صدمة نيابية في الكويت، فارتفعت الأصوات معبرة عن استيائها من التقاعس الكويتي في إنجاز مشروع حيوي ومهم للبلاد، وتوجهت اتهامات هؤلاء النواب رأساً صوب السلطة التنفيذية والحكومات المتعاقبة وصولاً إلى الحكومة الحالية، بالمسؤولية عن الإضرار بمصالح البلاد وإهدار فرصها التنموية.¹³

أغلب ردود الفعل الكويتية الغاضبة، سببه انطلاق المشروع من ميناء الفاو المحاذي لميناء مبارك الكويتي، وسط تعثر إنجاز الأخير، ما اعتبره تهديداً لمصالح البلاد القومية والاقتصادية والتجارية. وحينها أكثر من ثلث أعضاء مجلس الأمة الكويتي السابق، البالغ عددهم 50 عضواً، علقوا على توقيع مشروع طريق التنمية في بغداد، واعتبروه في ظل تعثر إنجاز مشروع ميناء مبارك، فشلاً لسياسات الحكومة الكويتية في موضوعات التنمية وتطوير الموانئ، وطالبوها باتخاذ خطوات جادة نحو المضي بإنجازه، أهمها استكمال العمل في الميناء على الفور، وتشكيل لجان تحقيق حول أسباب التأخر ومدى تأثر مصالح دولة الكويت بعد توقيع مذكرة تفاهم المشروع، كما تواصلت التعليقات الغاضبة من قبل العديد من الناشطين السياسيين والاقتصاديين وغيرهم، إلى جانب رواد مواقع التواصل الاجتماعي، وآخرين، كون مشروع طريق التنمية الذي ينطلق من ميناء الفاو، والمحاذي لميناء مبارك على خور عبد الله بين البلدين، يُهدد المصالح الكويتية بشكل مباشر، ما يستدعي تحرك الحكومة نحو الدفاع عن مصلحة البلاد الوطنية، بحسب رأيهم.¹⁴

وقال الناشط السياسي الكويتي بدر النجار، إن ميناء مبارك يعكس فشل فلسفة الدولة في إدارة المشاريع الكبرى من جهة، وضعفها في إدارة العلاقات الدولية والإقليمية من جهة، ويُضيف: «تكمن أهمية المسألة في جانبين، أولهما أنه إذا افترضنا فشلها في إدارة المشاريع الكبرى، فهذا يعني أن لدينا حكومة غير جادة في زيادة موارد الدولة، وليس لديها أصلاً تصورات لفكرة الاقتصاد واستدامة الدولة والتنمية، أما الآخر فيتعلق بالعلاقات الدولية والإقليمية».

13. يوسف حمود، «تعثر إنجاز.. ميناء مبارك الكويتي يعود للواجهة مع طريق التنمية»، الخليج أونلاين، 24 أبريل 2024، على الرابط:

<https://khaleej.online /3DoAx3>

14. «الكويت غاضبة من مذكرة طريق عراقي وتعتبره تهديداً للمصالح القومية»، بغداد اليوم، 25 أبريل 2024، على الرابط:

<https://baghdadtoday.news /247897>



فهو انعكاس لمشكلة في الحكومة حول قدرتها على التفاوض من أجل هذه المشروعات الاقتصادية، وقدرتها على إيجاد حلفاء أكبر وحلفاء أكثر»، وتابع: «مسألة ميناء مبارك ليست حديثة، فلقد بدأ النقاش فيها منذ عام 2007 على الأقل بشكل جدّي». وشدد على أنه «خلال نحو 20 عاماً تقريباً المسألة تراكمت ووصلنا إلى نقطة فاصلة؛ حيث إن دولاً أخرى بدأت تنشئ مشروعاً آخر قريباً منّا، بمعنى أن الانتهاء من مشروع ميناء الفاو هو انتهاء لمشروع ميناء مبارك».

أما الخبير الاقتصادي الكويتي محمد رمضان، فقال إنه «لو كان عندها ميناء وتجهيزات لوجستية كافية لأصبحت جزءاً مهماً من هذا المشروع، ومن الممكن أن تنطلق السكك الحديدية من الكويت إلى العراق، وإلى تركيا وهكذا، ولكن بسبب عدم وجود أي بنى تحتية أو لوجستية جاهزة يمكن استخدامها لمثل هذه المشروعات، وبالتالي تم الاتجاه إلى العراق بطبيعة الحال. من جهته، علّق عضو الجمعية الاقتصادية الكويتية، عبد المحسن الفكر، قائلاً: «بعيداً عن الجدوى الاقتصادية المعلومة للجميع، فإن الدول لا تصبح عظيمة من دون مشروعات عملاقة تعمل كل يوم على تحقيقها، فالدولة التي لا تُحدد أهدافها لن تدوم، وأكثر ما أخشاه هو أنه حتى الدولة الصديقة ستبحث عن مصالحها بعيداً عنك ودون التفكير بك».¹⁵

وبعد هذه التصريحات والانتقادات الواسعة في الكويت، وضعت هذه الدولة استراتيجية تسريع تطوير ميناء مبارك على جدول الأعمال مرة أخرى. وذكرت صحيفة «القبس» الكويتية أن الصين تسلمت جميع مخططات مشروع ميناء مبارك الكبير، لإجراء دراسات تتعلق بتنفيذ المشروع وتطويره، لافتة إلى أن الكويت طلبت من بكين الإسراع بتنفيذ هذه الدراسات. وقالت الصحيفة، إن الوفد الصيني الذي زار البلاد مؤخراً، لبحث ووضع آليات تطوير وإنشاء مشروع ميناء مبارك الكبير، تسلم كل مخططات الميناء لبحثها والتوصل إلى قرار توافقي لوضع اللمسات الأخيرة والوصول إلى مرحلة تحديد المسار التي ستعتمد بين البلدين لبدء إنجاز المشروع. كما أضافت القبس أن مصدراً حكومياً كشف أن «الكويت تنتظر الدراسات الصينية للمشروع التي ستعتمد، والتي طلبت الصين فترة 6 أشهر لانتهاء منها»، لافتاً إلى أن «الحكومة أوصت بأن تنجز تلك الدراسات في فترة أقل». وبيّن المصدر أن «هناك عدة مقترحات جرت مناقشتها،

15. المصدر السابق.



وهي قيد الدراسة لتنفيذ المشروع، أبرزها: شراكة استراتيجية وتشغيل الميناء، أو بناء المشروع، وأن يكون المشغل طرفاً ثالثاً.» كما أشار المصدر إلى أن «الكويت حرصت على دخول أطراف عالمية لها ثقل ولديها خبرات كبيرة في المشروع، وهناك توصيات عليا بأن تُزال أي عوائق لإنجاز المشروع وأهدافه»¹⁶.

وذكرت وكالة «بلومبيرغ» الأمريكية أن الكويت أعادت التعاون مع الصين لإحياء مشروع ميناء مبارك الكبير، بعد نحو 10 سنوات من توقف البناء. حيث سافر وفد صيني إلى الدولة الخليجية الغنية بالنفط، واجتمع مع مسؤولين كويتيين لإجراء مناقشات فنية وميدانية معمقة حول بناء ميناء مبارك الكبير وغيره من المشاريع. وفي هذا الصدد قالت الباحثة كريستين سميث ديوان: «من الواضح أنه إذا لم تتحرك الكويت إلى الأمام، فستتخلف عن الركب. وهذا يحدث بالفعل». وقالت ديوان: «تركز الكويت تخطيطها الاستراتيجي على مشروع الميناء والمدينة في الشمال، والذي من شأنه تشجيع التنمية بقيادة التجارة. تأمل الكويت في ترسيخ ريادةها في شمال الخليج، وهذا سيكون مستحيلاً إذا لم تحل المشكلة البحرية مع العراق»¹⁷.

تصورات، مواقف، واستراتيجيات إيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير

تعكس الممرات والموانئ بشكل عام المنافسة الجيوستراتيجية، بالإضافة إلى المصالح التجارية بين جميع البلدان. ومع ذلك، كان رد فعل إيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير وممر طريق التنمية أكثر اعتدالاً من رد فعل الكويت. فعلى سبيل المثال كتبت جريدة «الجريدة» الكويتية في هذا الصدد، بقيت ردود الفعل في إيران على المشروع العراقي إيجابية، رغم أنه ينافس طريقها إلى البحر المتوسط، وهي ترى في الخطوة العراقية إمكانات لمتين التقارب مع السعودية، عبر تحويل العراق إلى نقطة ربط.¹⁸

16 . حمد السلامة، «الكويت للصين: تسريع دراسة ميناء مبارك»، صحيفة القبس، 22 يونيو 2024، على الرابط: <https://www.alqabas.com/article/5931175>

17 . Fiona MacDonald, "Kuwait Reengages With China to Revive Gulf Port Project", May 31, 2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-31/kuwait-reengages-with-china-to-revive-gulf-port-project>

18 . شربل بركات، «واشنطن مهتمة بالمشاركة في «طريق التنمية» وتدعو بغداد إلى الشفافية»، الجريدة، 22 يونيو 2023، على الرابط:

<https://www.aljarida.com/article/28826>



وأظهرت إيران اهتماماً بميناء الفاو الكبير، وهذا ما يبرر الضوء الأخضر المعطى للحكومة العراقية لإنشاء الميناء رداً على ميناء مبارك الكبير وكون الميناء يقع في منطقة قريبة من الحدود الإيرانية وإتاحته لتطوير فرص التجارة لإيران، حيث أعربت إيران في وقت سابق عن اهتمامها بربط السكك الحديدية الإيرانية بالقناة الجافة التي ستربط سكك الحديد العراقية بأوروبا، مروراً بتركيا وهي مرحلة من مراحل بناء المشروع الكبير.19

في الواقع، تنظر إيران إلى مشروع تطوير ميناء الفاو كمنافس لمشاريعها المستقبلية، على عكس الكويت التي ترى فيه تهديداً كبيراً. لهذا السبب عرضت إيران على الحكومة العراقية، المشاركة في طريق التنمية الاستراتيجية. وجاء ذلك خلال لقاء جمع رئيس مجلس الوزراء محمد شياع السوداني، مع وزير الخارجية الإيراني بالإنبابة علي باقري والوفد المرافق له.20 ويعد العراق شريكاً قيماً من الناحية الاقتصادية لظهران، فهو سوق مهم لصادرات السلع والكهرباء والغاز الإيرانية؛ كما يُعتبر بيئة جاذبة للاستثمارات الإيرانية. وأصبح العراق حبل نجاة لإيران على الصعيد الاقتصادي بعد أن فرضت الإدارة الأمريكية في عهد الرئيس السابق دونالد ترامب عقوبات مالية واقتصادية شديدة على إيران. ويسهم هذا الاعتماد الاقتصادي المتبادل بشكل كبير في الإطار التعاوني القائم بين البلدين.21

لكن ملف الممرات كان دائماً حساساً ومهماً بالنسبة لإيران؛ بسبب موقعها الجغرافي الفريد. ولذلك، أثرت هذه القضية دائماً في تصريحات المسؤولين في جمهورية إيران الإسلامية. فعلى سبيل المثال، قال المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية الإيرانية ناصر كنعاني بشأن مذكرة التفاهم بين العراق وقطر والإمارات وتركيا: في مناقشة ممرات الترانزيت في المنطقة كنا نتابع هذه القضايا بعناية وإيران؛ نظراً لموقعها المميز والإستراتيجي في المنطقة ترحب بأي مبادرة تهدف إلى استخدام القدرات الاقتصادية ولدينا المبادرة فيما يتعلق بالمعابر في المنطقة.22

19. فريق التحرير، «منطقة الفاو الاقتصادية أمل العراق نحو العالمية»، نون بوست، 28 يوليو 2016، على الرابط:

<https://www.noonpost.com/13091/>

20. «إيران تعرض على العراق المساهمة في طريق التنمية»، شفق نيوز، 13 مايو 2024، على الرابط: <https://shafaq.com/ar/>

21. Muhanad Seloom, "From Rivals to Allies: Iran's Evolving Role in Iraq's Geopolitics", April 19, 2024, https://mecouncil.org/publication_chapters/from-rivals-to-allies-irans-evolving-role-in-iraqs-geopolitics

22. «واكنش إيران به پروژه «جاده توسعه» عراق»، (رد فعل إيران على مشروع «طريق التنمية» العراقي)، مبدل إيست نيوز، 27 مايو 2024، على الرابط:



ويعتقد علي حسيني، رئيس لجنة النقل والخدمات اللوجستية في غرفة التجارة الإيرانية، أن ميناء الفاو سيصبح منافساً رئيسياً لإيران في المستقبل، الأمر الذي من المحتمل أن يكون له تأثير سلبي على طريق العبور من إيران إلى تركيا. بمعنى آخر، يمثل المشروع الكبير لميناء الفاو العراقي تحدياً مهماً لجهود إيران لتطوير ميناء تشابهار وترسيخ مكانته كمركز عبور إقليمي. ويعتبر أن أفضل طريق للوصول المباشر لتركيا إلى دول مجلس التعاون هو عبر إيران؛ وقد استبدل هذا الممر العراق بإيران، مما يعني تجاوز إيران وتزويد تركيا بحضور أكبر في المنطقة. وسيركز أيضاً على دور إيران المحدود في العبور والتجارة الدولية؛ بسبب موقعها المركزي وموقعها في الممرات الشرقية والغربية والشمالية والجنوبية. 23

عموماً، هناك وجهتا نظر في وسائل الإعلام الإيرانية بشأن مشروع ميناء الفاو الكبير. تعتقد بعض وسائل الإعلام تتوافق هذه الخطة مع مصالح إيران، مما قد يؤدي إلى فرص لإيران. على سبيل المثال، تعتقد بعض الصحف أن نظرة الحكومة الإيرانية للعراق تختلف عن الدول الأخرى في المنطقة؛ لأن هاتين الدولتين المتجاورتين تربطهما العديد من الروابط المشتركة مع بعضهما البعض. ويمكن أن تكون المزايا الجيوسياسية للعراق جسراً لتحقيق أهداف الجمهورية الإسلامية الإيرانية. في غضون ذلك، يمكن اعتبار تفعيل ربط ميناء الفاو بسوريا أحد هذه الأهداف، ويحقق نوايا إيران بشكل مختلف. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يحقق ميناء الفاو إنجازات مهمة لإيران في مجال العبور وتسهيل تصدير البضائع إلى إيران أو تصدير البضائع من إيران. على سبيل المثال، إذا اكتمل خط السكة الحديد من تشابهار إلى زاهدان، فيمكنه أيضاً استكمال خط السكة الحديد بين الشرق والغرب في إيران، والذي يمكن ربطه بخط السكة الحديد الشلامجة - البصرة. وعلى هذا الأساس سيتم إنشاء شبكة سكك حديدية واسعة تربط شرق آسيا عبر إيران بالعراق، ومن هناك إلى أوروبا. يمكن لهذا المشروع أن يكمل مشروع الممر الجنوبي الشمالي لإيران، والذي سيربط ميناء تشابهار وبندر عباس بأستارا في شمال غرب إيران وعشق آباد في شمال شرق إيران. وفي الوقت نفسه، كما قيل، تتوقع إيران أن يقبل العراق ممر طريق البصرة وخط السكك الحديدية إلى حدود سوريا،

<https://mdeast.news/2024/05/27/>

Umud Shokri, "Iran-Iraq competition in regional maritime and overland transit corri- . 23 dors", April 11, 2023, <https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-corridors>



بحيث يتم بهذه الطريقة أيضاً ربط خط السكك الحديدية الإيراني بموانئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا ولبنان. ويمكن لطهران الاستفادة من طريق التنمية العراقي في حال تنفيذه، فمثلاً يمكن تصدير النفط الإيراني من ميناء البصرة إلى تركيا في هذا الإطار، وربما تعزيز التعاون بين طهران وبغداد وأنقرة في هذا المجال.

إلا أن قسماً من وسائل الإعلام الإيرانية تعتبر مشروع ميناء الفاو، مشروعاً منافساً لخطط إيران، وإن تطويرها وتنفيذها سيكون له تحديات وخسائر لإيران. فبسبب عنق الزجاجة الجيوسياسي، يبحث العراق عن بناء ميناء الفاو الكبير ليصبح ممراً دولياً مهماً. يبدأ هذا الممر من ميناء الفاو، ويصل إلى الدول الأوروبية مروراً بتركيا وهو قادر على تغطية أسواق شرق البحر الأبيض المتوسط من غرب العراق. فإن إنجاز مثل هذا المشروع يمكن أن يدخل العراق في سياق المعادلات الدولية والإقليمية، ويزيد من الثقل الجيوسياسي لهذا البلد. وتحاول جمهورية إيران الإسلامية، كجميع دول العالم، توسيع تجارتها عبر العراق وتعزيز مكانتها كمركز للعبور التجاري ونقل الركاب والبضائع. كما تسعى هذه الدولة إلى تسريع خط السكة الحديدية بين الشلامجة - البصرة إلى الحكومة العراقية. ومن ناحية أخرى، تعطي إيران الأولوية لموانئها. ولهذا السبب، هناك اعتقاد بأن إيران غير مهتمة بنجاح مشروع ميناء الفاو، وتعتبره تهديداً لموانئها. وبشكل عام، فإن إنشاء ميناء الفاو كميناء محوري في جوار إيران، فضلاً عن إمكانية استكمال مبادرة طريق التنمية، سيكون له عواقب على الجمهورية الإسلامية الإيرانية. 24 ويعتبر بعض الخبراء في إيران أن ميناء الفاو منافس لميناء خرمشهر أو غيره من الموانئ الإيرانية. وفي هذا السياق، يرى مدير الموانئ والشؤون البحرية في عبادان، مالكي زاده أن وجود ميناء الفاو يشكل تهديداً وفرصة لموانئنا. 25 ويعتقد مصطفى موسوي، رئيس غرفة خرمشهر، أن ميناء الفاو فرصة وتهديداً لإيران في نفس الوقت. 26

في الحقيقة إحدى مخاوف إيران هو الجانب الأمني. حيث تعتقد بعض وسائل الإعلام الإيرانية أنه مع إدخال ميناء الفاو وكثافة السفن التجارية (وأحياناً التجسسية)، فإن احتمال الاضطرابات في هذه المنطقة ستزداد. ويمكن لأعداء إيران الإقليميين، بما في ذلك الولايات المتحدة وإسرائيل،

24 . اميررضا مقومي، (سرمایه‌گذارى در جاده «توسعه عراق» منهای ایران)، «الاستثمار في طريق تنمية العراقي ما عدا إيران» صحيفة فرهیختگان، 2 مارس 2024، ص 8.

25 . «تهديد و فرصت بندر فاو برای بنادر ایران»، (تهديدات وفرص ميناء الفاو للموانئ الإيرانية)، وكالة أنباء الطلبة الإيرانية، 29 ديسمبر 2022، على الرابط:

<https://www.isna.ir/news/1401100804501/>

26 . «فعال شدن بندر فاو عراق، بنادر خوزستان را تهدید می‌کند»، (تفعيل ميناء الفاو العراقي يهدد موانئ خوزستان)، غرفة إيران، 4 سبتمبر 2023، على الرابط:

<https://otaghiranonline.ir/news/67710/>



استخدام هذه القضية لعزل إيران وتشكيل تحالفات بحرية، فضلاً عن زعزعة استقرار البيئة المحيطة بإيران. كما أن مثل هذا الأمر يجعل من الصعب على البحرية التابعة للحرس الثوري الإيراني مراقبة المنطقة.²⁷ وبصرف النظر عن ذلك، تعتقد بعض وسائل الإعلام الإيرانية أن لا ينبغي تجاهل العواقب البيئية لبناء ميناء الفاو الكبير. ومع إنشاء ميناء الفاو الجديد وأنشطة التجريف، فضلاً عن مرور العديد من السفن التجارية في هذه المنطقة، قد تزيد المخاطر البيئية، ويزداد اقتصاد السكان الأصليين لهذه المنطقة الذين يكسبون عيشهم من صيد الأسماك.

ولدى إيران عدد من المخاوف الرئيسية بشأن طموحات العراق بالعبور وتعاونها مع الصين، من الضعف المحتمل لموقفها في تجارة الترانزيت إلى حقيقة أن ميناء خرمشهر الإيراني القريب لا يتمتع بنفس الموقع الجيوسياسي مثل الفاو. كل ذلك يؤكد عزلة إيران الدولية وتأثير العقوبات. تشعر إيران بالقلق بشكل خاص من احتمال أن يتفوق عليها العراق كلاعب إقليمي في النقل البحري. تعتقد طهران أن الموانئ الإيرانية لا ينبغي أن يكون لها نصيب أقل من حركة الترانزيت الإقليمية من تلك الموجودة في العراق.²⁸

وأخيراً بدأت الحكومة الإيرانية الاهتمام بموانئها الجنوبية، في إطار تزايد المنافسة على مسارات التجارة والترانزيت بالمنطقة. وتواجه إيران منافسة جديدة في المنطقة، بسبب إمكانية الوصول من هذه المنطقة نحو شرق البحر المتوسط، أو الوصول إلى تركيا ومنطقة أوروبا، لذلك تدخل الموانئ الإيرانية في منافسة مع نظيرتها العراقية والكويتية في هذه المنطقة.

وأعلنت إيران بدء إنشاء مينائها الكبير، في محافظة خوزستان المجاورة للحدود العراقية والكويتية، وحسب ما أوردته وكالة مهر، قال المدير العام لموانئ خوزستان، بهروز آقائي، إنه مع الأخذ بعين الاعتبار بدء إنشاء ميناء، بجوار ميناء الإمام الخميني، قد تشهد خريطة تجارة البضائع العابرة (الترانزيت) في الشرق الأوسط تغييراً لصالح طهران.

وأشار المسؤول الإيراني إلى أن المراحل الأولية لإنشاء الميناء اكتملت، وبدأت مرحلة الحصول على التراخيص اللازمة لتشغيله، موضحاً أن الحكومة خصصت أرضاً بمساحة أكثر من 4 آلاف هكتار لإنشاء البنى التحتية، وبناء مراكز الإنتاج، بتوظيف رؤوس أموال القطاعين العام والحكومي.²⁹

27. اميررضا مقومي، المصدر السابق.

28. Umud Shokri, "Iran-Iraq competition in regional maritime and overland transit corridors", April 11, 2023, <https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-corridors>

29. يوسف بنده، «هل تنشئ إيران ميناء الخليج الكبير لمنافسة الفاو العراقي؟»، رؤية نيوز، 16 فبراير 2023، على الرابط:

<https://www.roayahnews.com>



الخاتمة

هناك منافسة جيواقتصادية، وجيوسياسية كبيرة على مشاريع الترابط التجاري الإقليمي، إذ إن بعض الدول تعارض مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية، أو تظل غير داعمة له. ومن خلال المشروع الاستراتيجي لتطوير حرير وميناء مبارك، تخطط الكويت لتصبح مركزاً تجارياً ولوجستياً. ويسعى العراق أيضاً إلى الخروج من المأزق الجيوسياسي والتحول إلى مركز ترازيت إقليمي ودولي من خلال تطوير ميناء الفاو الكبير وتفعيل ممر طريق التنمية. كما تعتبر إيران مشروع تطوير ميناء الفاو منافساً لمشاريعها المستقبلية، على عكس الكويت التي تعتبره تهديداً رئيسياً لمصالحها.

تعتبر الموانئ العراقية بصفتها الحالية موانئ لا تفي بالغرض المطلوب، بسبب ما تعرضت له من دمار لبنيتها التحتية، وعرقلة الملاحة في قنواتها الملاحية؛ بسبب الإرساب النهري والغوارق الناتجة عن الحروب المدمرة التي خاضها العراق منذ عام 1980 وحتى عام 2033، ولحاجة العراق لتنفيذ برامج التنمية، فضلاً عن أن استثمار مزايا الموقع الجغرافي العالمي للعراق الذي يعد جوهرة مركزية للعالم طبقاً لأهميته الموقعة المتغيرة يقود إلى تغير اتجاهات النقل والتجارة العالمية، لذا يعد مشروع ميناء الفاو الكبير نقلة نوعية في أهميته الجيوبولتيكية لربط العراق بالعالم من خلال إعادته لأهميته الموقعة الرابط بين الشرق والغرب، وإن إنشائه سوف يغير خارطة النقل البحرية العالمية، والمشروع عند إكماله يصبح أحد أكبر الموانئ في الشرق الأوسط، ويعد مشروعاً إستراتيجياً يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا عبر مشروع طريق التنمية.

وفي كل الأحوال، فإن اكتمال مشروع ميناء الفاو الكبير يخلص العراق من همومه الجيوستراتيجية، لأن العراق دولة حبيسة من وجهة نظر الجغرافية السياسية، وأن هذا المشروع سوف يخرج العراق من عنق الزجاجة، ويجعله مركزاً للتجارة العالمية. ومن خلال تقليل اعتماد العراق على موانئ دول الجوار، سيحقق مشروع ميناء الفاو الكبير مكاسب اقتصادية ويحول العراق إلى ممر عالمي للتجارة الدولية.³⁰

30 . علي نجات، «موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 7 مايو 2024، ص 3.



ويعد مشروع ميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية تجر وراءها العديد من المشاريع في قطاع التنمية، ومن ثم تنشأ علاقة تشابكية بين القطاعات الأخرى، مما يحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود إلى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر. كما أن زيادة العوائد المالية الناتجة عن إنشاء ميناء الفاو الكبير يمكن أن يكمل عائدات النفط في تنويع موارد الاقتصاد العراقي، ويساعد على زيادة الناتج المحلي الإجمالي؛ مما يقلل من حدة الصدمات الاقتصادية الناجمة عن ارتفاع أو انخفاض أسعار النفط. لذلك، ضرورة الإسراع في إنشاء ميناء الفاو الكبير للاستفادة من موقع العراق الاستراتيجي الذي يربط بين الشرق والغرب، ومن أجل تنويع مصادر الدخل بما يتماشى مع رؤية أهداف التنمية المستدامة 2030 لتقليل الاعتماد على الإيرادات النفطية.³¹

31 . حمدية الايدامي وأمجد الزاهدي، المصدر السابق.



المصادر:

حمدية الايدامي وأمجد الزاهدي، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق، مركز الرافدين للحوار، الطبعة الأولى، بيروت، 2023.

علي نجات، «موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً»، سلسلة إصدارات، مركزُ البيان للدراسات والتخطيط، 7 مايو 2024.

محمد مونس، «الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير»، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، 2014، ص 65.

محمد بدري عيد، «ميناء مبارك الكبير: تحد جديد للعلاقات الكويتية العراقية»، مركز الجزيرة للدراسات، 14 أغسطس 2011، على الرابط: <https://studies.aljazeera.net /ar/ reports/2011/2011921162524937424.html>

طه العاني، «الكويت تستعين بالصين لإحيائه.. ما أهمية ميناء مبارك الكبير؟»، الخليج أونلاين، 6 يونيو 2024، على الرابط:

<https://khaleej.online /BxxMqj>

حمد السلامة، «الكويت للصين: تسريع دراسة ميناء مبارك»، صحيفة القبس، 22 يونيو 2024، على الرابط:

<https://www.alqabas.com /article/5931175>

شربل بركات، «واشنطن مهتمة بالمشاركة في «طريق التنمية» وتدعو بغداد إلى الشفافية»، الجريدة، 22 يونيو 2023، على الرابط: <https://www.aljarida.com /article/28826>

فريق التحرير، «منطقة الفاو الاقتصادية أمل العراق نحو العالمية»، نون بوست، 28 يوليو 2016، على الرابط: <https://www.noonpost.com /13091>



يوسف حمود، «تعثر إنجازها.. ميناء مبارك الكويتي يعود للواجهة مع طريق التنمية»، الخليج أونلاين، 24 أبريل 2024، على الرابط: <https://khaleej.online/3DoAx3>

يوسف بنده، «هل تنشئ إيران ميناء الخليج الكبير لمنافسة الفاو العراقي؟»، رؤية نيوز، 16 فبراير 2023، على الرابط:

[/ https://roayahnews.com](https://roayahnews.com/)

«العراق يعلن قرب بدء إنشاء ميناء الفاو الكبير.. وهذه أهميته»، الجزيرة نت، 16 أغسطس 2020، على الرابط: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2020/8/16>

«العراق: يونيو المقبل اكتمال المرحلة الأولى لميناء الفاو الكبير» قنا، 21 مارس 2023، على الرابط: <https://www.qna.org.qa/ar-QA/News-Area/News/2023-03/21/0110>

«ميناء الفاو الكبير: طريق الحرير العراقي»، The Cradle بالعربي، 31 يناير 2023، على الرابط: <https://thecradle.co/arabic/articles-id/10730>

«الكويت غاضبة من مذكرة طريق عراقي، وتعتبره تهديداً للمصالح القومية»، بغداد اليوم، 25 أبريل 2024، على الرابط:

<https://baghdadtoday.news/247897>

«إيران تعرض على العراق المساهمة في طريق التنمية»، شفق نيوز، 13 مايو 2024، على الرابط: [/https://shafaq.com/ar/](https://shafaq.com/ar/)

علي نجات، «رويكرد كويت در قبال كرى دور عراق وتوسعه بندر فاو»، (موقف الكويت من الممر العراقي وتطوير ميناء الفاو)، مؤسسة الدراسات المستقبلية في العالم الإسلامي، 24 يوليو 2024، على الرابط: <https://iiwfs.com>

اميررضا مقومي، «سرمایه‌گذاری در جاده «توسعه عراق» منهای ایران»، (الاستثمار في طريق تنمية العراق ما عدا إيران)، صحيفة فرهیختگان، 2 مارس 2024، ص 8.



«واكنش إيران به پروژہ «جاده توسعه» عراق»، (رد فعل إيران على مشروع «طريق التنمية» العراقي)، مبدل ایست نیوز، 27 مایو 2024، على الرابط: <https://mdeast.news//2024/05/27>

«تهدی و فرصت بندر فاو برای بنادر ایران»، (تهديدات وفرص ميناء الفاو للموانئ الإيرانية)، وكالة أنباء الطلبة الإيرانية، 29 ديسمبر 2022، على الرابط: <https://www.isna.ir/news/1401100804501>

«فعال شدن بندر فاو عراق، بنادر خوزستان را تهدید می کند»، (تفعيل ميناء الفاو العراقي يهدد موانئ خوزستان)، غرفة إيران، 4 سبتمبر 2023، على الرابط: <https://otaghiranon-line.ir/news/67710>

Bilgay Duman, “Basra, Irak’ın Kaderini Değiştirir mi?”, 31 Aralık 2022, <https://www.milliyet.com.tr/yazarlar/dusunenlerin-dusuncesi/basra-irakin-kaderini-degistirir-mi-6880671>

Fiona MacDonald, “Kuwait Reengages With China to Revive Gulf Port Project”, May 31, 2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-31/kuwait-reengages-with-china-to-revive-gulf-port-project>

Muhanad Seloom, “From Rivals to Allies: Iran’s Evolving Role in Iraq’s Geopolitics”, April 19, 2024, https://mecouncil.org/publication_chapters/from-rivals-to-allies-irans-evolving-role-in-iraqs-geopolitics

Umud Shokri, “Iran-Iraq competition in regional maritime and overland transit corridors”, April 11, 2023, <https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-corridors>

RESOLUTION 833 (1993)”, 27 May 1993, http://unscr.com/en/resolutions/833#google_vignette





لِدَوْلِيَّةِ فَاعِلِيَّةٍ وَمَجْتَمَعِ مُشَارِكِ

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org
