

Economic effects For the Establishment of the Kuwaiti Port “Mubarak” on Iraqi Ports

Lecturer. Mohamed Radhi Ja'afar
Basra and Arab gulf Studies Center
Basra University

Abstract:

Trade and economic relations between Iraq and Kuwait before the rule of the former regime was strong and solid Iraq was the breadbasket of Kuwait, trade land ,sea transportand , Transit trade flourished until 1959,and after Iraqi forces invaded Kuwait in 1990,relations became weak in trade between the two countries,after the fall of the former regime ,the Kuwaiti economic relations have evolved a lot in various economic fields due to the geographical location of Kuwait,which makes it the main gate for Iraq reconstruction and this is linked to the political stability in Iraq,formation of a democratic Iraqi government believes in the right of neighborliness and brotherhood and respect based on common economic interests between the two countries,but Kuwait still influenced by Iraq invasion and looking for control and strangling Iraqi ports in the presence of foreign troops, s othis weakens the security stability And hence it is an opportunity for Kuwait to set up the important strategic projects that bring benefit for the Kuwaiti economy.

الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية

م.محمد راضي جعفر

مركز دراسات البصرة والخليج العربي / جامعة البصرة

المخلص

كانت العلاقات التجارية والاقتصادية بين العراق والكويت قبل حكم النظام البائد قوية ومتينة ، والعراق كان يعتبر سلة الغذاء للكويت كما ازدهرت تجارة النقل البري والبحري وتجارة الترانزيت حتى عام 1959م وبعد اجتياح القوات العراقية للكويت في عام 1990م اتسمت العلاقات بالضعف والضآلة في حجم التبادل التجاري بين البلدين، وبعد السقوط اصبحت العلاقات الاقتصادية الكويتية-العراقية في تطور كبير في المجالات الاقتصادية المختلفة وذلك يرجع لموقع الكويت الجغرافي الذي يجعلها البوابة الرئيسية لاعمار العراق، وهذا مرتبط بعودة الاستقرار السياسي في العراق، وبتشكيل حكومة عراقية ديمقراطية تؤمن بحق الجوار والاخوة والاحترام المتبادل القائم على المصالح الاقتصادية المشتركة بين البلدين. إلا ان الكويت مازالت متأثرة بغزو العراق لها وتبحث عن السيطرة وخنق موانئ العراق في ظل وجود قوات أجنبية على أرض ه وهذا يضعف من استقراره الأمني والاقتصادي، وبالتالي تعد فرصة للكويت لإنشاء ما يمكن إنشاءه من المشاريع الإستراتيجية المهمة والمؤثرة على الاقتصاد العراقي التي تجلب النفع والفائدة للاقتصاد الكويتي.

شهدت العلاقات الكويتية العراقية تحسناً واضحاً من الناحية السياسية بعد اعتراف العراق باستقلال الكويت عام 1963 لكن هذا الاعتراف لم يرافقه تثبيت الحدود بين الدولتين التي ظلت عالقة لسنوات طويلة بل تحولت إلى ورقة ضغط من قبل الجانب العراقي لاسيما انه ثبت حدوده مع كافة دول المنطقة باستثناء الكويت التي ظلت تعاني من عدم الاستقرار والوضوح، منذ تولي حزب البعث السلطة وهو يتعامل مع ملف الكويت بوجهي الأول يتعلق بتوثيق العلاقات السياسية والاقتصادية والثقافية بين العراق والكويت عبر الاعتراف باستقلال الكويت وسيادتها في حين يختلف الوجه الثاني من التعامل عن سابقه لأنه وجه يخطط له ويدار عبر الكواليس التي كانت تعمل بشكل دؤوب على وضع الخطط المستقبلية لضم الكويت إلى العراق، وذلك بات واضحاً من خلال دخول العراق إلى الكويت عام 1990، فالكويت مازالت تبحث عن سيطرتها الكاملة على الموانئ المطلة والمؤثرة على الموانئ العراقية وخاصة ميناء الفاو الكبير، بحيث يؤدي ذلك إلى خنق موانئ العراق التجارية ومن ثم التأثير المباشر على الاقتصاد العراقي وخلخلته.

أهمية الدراسة

تبرز أهمية الدراسة من أهمية إنشاء ميناء مبارك الكويتي ذو الأثر المباشر على موانئ العراق التجارية وبالتالي تطول الاقتصاد العراقي

مشكلة البحث:

تزداد أهمية إنشاء ميناء مبارك الكويتي وماله من آثار اقتصادية كبيرة على الاقتصاد العراقي وتضييق الخناق على موانئه التجارية المطلة على الخليج العربي بالدرجة الأساس.



فرضية البحث:

يعتمد البحث على فرضية مفادها (أن إنشاء ميناء مبارك الكويتي ذو اثر كبير على الموانئ العراقية)

هدف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى ما يلي:

- 1-الإطار المفاهيمي للميناء
- 2-أسباب قيام الكويت بإنشاء ميناء مبارك
- 3-الآثار المترتبة من جراء إنشاء ميناء مبارك على الاقتصاد العراقي

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لميناء مبارك الكويتي

تعود الخلافات بين العراق والكويت على الحدود إلى مطلع ثلاثينيات القرن الماضي عندما طلبت بريطانيا من العراق ترسيم الحدود مع الكويت ليتسنى له الحصول على استقلاله والانضمام إلى عصبة الأمم في عام 1932، فبعث رئيس الوزراء العراقي آنذاك نوري السعيد برسالة إلى السلطات البريطانية في 21 تموز 1932 تتضمن وصفاً تفصيلياً للحدود البرية بين البلدين⁽¹⁾ وخلال المباحثات التي جرت بين العراق والأردن عام 1958 لتشكل "الاتحاد الهاشمي" اقترح نوري السعيد على بريطانيا منح الاستقلال للكويت ليتسنى لها الدخول في الاتحاد كدولة مستقلة. لكن بريطانيا رفضت هذا الاقتراح وبقيت الكويت محمية بريطانية. وفي عام 1961 قررت بريطانيا منح الاستقلال للكويت، لكن خلال المؤتمر الصحفي الذي عقده الزعيم عبد الكريم قاسم في وزارة الدفاع يوم



الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية

25 حزيران 1961 طالب بضم الكويت إلى العراق على أساس إنها كانت قضاء عثمانياً تابعا لولاية البصرة في العهد العثماني. فباعته هذه المحاولة بالفشل عندما قامت بريطانيا بإنزال قواتها في الخليج للدفاع عن الكويت. وبقي العراق معارضاً لانضمام الكويت للأمم المتحدة حتى انقلاب 8 شباط 1963 حيث دعت الحكومة العراقية الجديدة إلى حل النزاع بالطرق السلمية. واثر ذلك وصل وفد كويتي برئاسة صباح السالم الصباح ولي العهد إلى العاصمة بغداد واجتمع بوفد عراقي برئاسة احمد حسن البكر رئيس الوزراء في ذلك الوقت. وتمخض الاجتماع عن توقيع محضر مشترك صدر في 4 تشرين الثاني 1963 تم بموجبه الاعتراف باستقلال دولة الكويت وسيادتها على أراضيها وحدودها⁽²⁾. وبالرغم من كل ما جرى من مداوالات ومشاورات بشأن الحدود العراقية الكويتية، بقيت مسألة الحدود بالنسبة للجانب العراقي مرسومة على الورق فقط، في الوقت الذي تطورت فيه العلاقات السياسية والاقتصادية والاجتماعية بين البلدين ولم تظهر أية مشكلة بهذا الشأن حتى عام 1989 بعد أن تعززت العلاقات بين البلدين أكثر خلال الحرب العراقية-الإيرانية، إذ قدمت الكويت للعراق دعماً مالياً واقتصادياً وإعلامياً لا يمكن التقليل من شأنه بدأ منذ بداية الحرب وحتى توقفها في 8/8/1988 وطوال هذه المدة بقيت قضية ترسيم الحدود بين البلدين بعيدة عن المداولة والنقاش على ارض الواقع، وبعد انتهاء الحرب العراقية-الإيرانية بدأت بوادر أزمة ترسيم الحدود بين البلدين تلوح في الأفق نتيجة لأسباب عدة أبرزها:⁽³⁾

1- قيام العراق بعقد معاهدات وتسوية مشاكله مع الأردن والسعودية كل على حدة في الوقت الذي اجل اتخاذ إجراءات مماثلة مع الكويت إلى وقت آخر وهو ما يفسر كأسلوب من أساليب الضغط على الكويت أو ورقة سياسية يمكن اللجوء إليها عند الحاجة.

2- مطالبة صدام لدولة الكويت بالتنازل عن ديونها للعراق واعتبارها منحاً ومساعدات قدمتها الكويت للعراق ليدافع عن استقلالها ووجودها أمام المد الإيراني. وكانت هذه محاولة من النظام البائد لمواجهة الدمار الاقتصادي الذي لحق بالعراق بعد انتهاء حربه مع إيران.

الغزو العراقي للكويت: (4)

ادعى النظام البائد في تموز 1990 استيلاء الكويت على أراضٍ وحقول نفطية عراقية، تذرع بها النظام العراقي لغزو الكويت في 2 آب 1990، هذه الخطوة أدت إلى فرض المجتمع الدولي عقوبات صارمة على العراق وتحالفات دولية مساندة للكويت والوقوف بوجه الجيش العراقي مما أدى في 28 شباط 1991 إلى وقف إطلاق النار بعد انسحاب الجيش العراقي من الكويت وترسيم الحدود بالقرار 833 التي يبلغ طولها 216 كم عبر تشكيل لجنة دولية لترسيم الحدود، إلا أن النظام البائد رفض القرار ووافق عليه رسمياً أواخر عام 1994 هذا القرار أدى إلى استقطاع أراضٍ عراقية من ناحيتي صفوان وأم قصر الحدوديتين، فضلاً عن تقليص مساحة المياه الإقليمية العراقية. وبعد سقوط النظام البائد عام 2003 دعا مسئولون عراقيون إلى إعادة النظر بترسيم الحدود مع الكويت، وقد ثبتت الدعامات الحدودية أواخر عام 2010 مع الكويت في إشارة عدت اعترافاً من نظامه الجديد بالحدود التي اجتازت قسماً من أراضيه.

ميناء الفاو العراقي وتصاميمه الأساسية: (5)

وضع في نيسان عام 2010، الحجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير الذي يقع في خور عبد الله مقابل جزيرة بوبيان الكويتية الذي يحتوي بحسب تصاميمه الأساسية :

الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية

- رصيف للحاويات بطول 39000 متر، ورصيف آخر طول 2000 متر، فضلاً عن ساحة للحاويات تبلغ مساحتها أكثر من مليون م²، وساحة أخرى متعددة الأغراض بمساحة 600 ألف م²
- وتبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء 99 مليون طن سنوياً،
- الكلفة الإجمالية لإنشائه تبلغ أربعة مليارات و400 مليون يورو

الخطة الإستراتيجية: (6)

- أن يكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي. إذ يساعد في زيادة صادرات واستيرادات العراق التجارية، فضلاً عن زيادة قدرة العراق على تصدير النفط الخام وخلق فرص جديدة للاستثمار من الثروات الطبيعية غير المستثمرة
- يتم المباشرة بالعمل فيه مطلع عام 2012 على مرحلتين، كل مرحلة تستغرق عامين.
- ربط الميناء برياً عبر طرق وسكك الحديد بكل من تركيا وأوروبا التي تعرف بالقناة اليابسة بديلاً عن قناة السويس للميزات من ناحية الوقت (السرعة) والكلفة

ميناء مبارك الكويتي (7)

شرعت وزارة النقل الكويتية بإنشاء ميناء مبارك الكبير، بعد سنة تماماً من إعلان وضع وزارة النقل العراقية حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير العراقي، أشار نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية ووزير التنمية الكويتي أحمد الفهد إلى أن المشروع الذي تعاقبت على إنشائه شركة هيونداي الكورية، ينطوي على أهداف كبيرة، ويحقق آمال الشعب الكويتي وتطلعاته، ومن شأنه أن يحول الكويت إلى مركز مالي وتجاري على المستويين الإقليمي والعالمية.



ميناء مبارك الكبير (انظر الشكل 1 الملاحق) هو ميناء قيد الإنشاء يقع في شرق جزيرة بوبيان^(*) الواقعة في أقصى شمال غرب الخليج العربي بالقرب من مصب نهر شط العرب، يحد الجزيرة من الغرب خور عبد الله ومن الشرق خور الصبية ومن الشمال وربة^١، تعد جزيرة بوبيان (انظر الشكل 2 الملاحق) أكبر جزيرة كويتية وثاني أكبر جزيرة في الخليج العربي بعد جزيرة قشم. إذ تبلغ مساحتها 5% من المساحة الكلية للكويت وهي 890 كم² - وتقع في الشمال الشرقي من مدينة الكويت وترتبط بجسر حديدي مع اليابسة ، 60% من الجزيرة مناطق محمية ، ويمر إنشاء الميناء بأربع مراحل تتجزأ المرحلة الأولى في عام 2015 بـ 4 أرصفة مخصصة للحاويات يمكنها استقبال ما يعادل مليون طن و 800 من مختلف البضائع مع وجود مخطط هيكلي مستقبلي يصل إلى ستين رصيفا ليكون واحداً من أكبر الموانئ في الخليج العربي .

ويرتبط الميناء مع البر الرئيسي في الصبية ومدينة الحرير بثلاثة جسور وطرق سريعة ومن المقرر أن يرتبط مع سكة القطار الخليجي التي تخدم الميناء وهناك أفكار وخطط لمد السكة إلى العراق وإيران وتركيا . كما يتم تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء لتمكين السفن ذات الأحجام الكبيرة من الوصول والرسو

* هي جزيرة رملية فارغة وغير مأهولة بالسكان شبة مستوية على سطح البحر يغرق ثلثها عند أعلى مد وهي حارة ومالحة ورطبة فيصعب العيش والزراعة فيها (لم تسكن من قبل أبداً على العكس من جزيرة فليكا التي كانت مأهولة ومزروعة حتى أواخر التسعينيات) ، ولأجل استصلاح الأرض وجعلها صالحة للبناء والسكن والزراعة وشق الطرق ومدّها بالماء والكهرباء والاتصالات تحتاج 10 مليار دولار لبعدها الهائل عن مصانع الاسمنت والطابوق والإسفلت ولصعوبة الوصول للجزيرة من اليابسة فما بالك ببناء ميناء متكامل وعلى مستوى عالمي (يتوقع له أن تصل كلفة الفاتورة ومدة البناء إلى 20 مليار دولار بـ 20 سنة إذا بقي الوضع الحالي للكويت على ما هو عليه)



بأمان على أرصفة الميناء فضلا عن تصميم المباني وأنشائها والخدمات الرئيسية الضرورية لبدء أعمال التشغيل في الميناء⁽⁸⁾.

المبحث الثاني

أسباب إنشاء ميناء مبارك الكويتي

أولاً: واقع الاقتصاد العراقي كالاتي⁽⁹⁾

- 1-المساحة الكلية : 430820 ألف كيلو متر مربع.
- 2-السكان : حوالي 24.7 مليون نسمة.
- 3-الثروات الطبيعية- :

-النفط⁽¹⁰⁾:

يمتلك العراق ثاني أكبر احتياطي نفطي في العالم بعد السعودية إذ يقدر مركز دراسات الطاقة العالمية في لندن أن العراق يمتلك 112.5 مليار برميل من النفط في باطن الأرض لم يتم استغلالها حيث تشكل 11% من الاحتياطي العالمي ، ويتوقع أن يرتفع هذا الرقم إلى الضعف إذا ما تم إعادة الكشف والتقيب عن البترول الذي توقف منذ عام 1980 . ويتميز النفط العراقي بانخفاض كلفة إنتاجه إذ لا تزيد على 1.5 دولار مقارنة بـ 2.5 دولار في السعودية وهي أدنى التكاليف العالمية على الإطلاق إذ تصل إلى أكثر من 6 دولارات في مناطق أخرى من العالم مثل (روسيا ومنطقة حوض بحر قزوين) . إذ لا يتجاوز حجم صادرات النفط المليون و350 ألف برميل يومياً عام 2003 يأتي معظمه من الحقول النفطية الجنوبية، اما حقول المنطقة الشمالية فمساهمتها قليلة لاسباب امنية

- الغاز الطبيعي : تقدر احتياطات العراق من الغاز بنحو 110 تريليونات قدم



- مكعب أي ما يعادل 2% من الاحتياطي العالمي (11).
- 4- الناتج القومي: تراجع من 75.5 مليار دولار عام 1989م إلى 26 مليار دولار عام 2003م.
- 5- مستوى دخل الفرد السنوي : تراجع من 3500 دولار أمريكي في عام 1989م إلى 320 دولار عام 2003
- 6- ارتفعت نسبة الإنفاق العسكري حيث بلغت 371% من الناتج القومي الإجمالي في عام 2002 .
- 7- الإنفاق على الصحة والتعليم انخفض إلى 1% فقط من الناتج القومي الإجمالي من العام نفسه.
- 8- معدلات البطالة وصلت إلى 70% في عام 2003.
- 9- تراجع ترتيب العراق وفقاً لدليل التنمية البشرية بين دول العالم من المرتبة الـ 55 عام 1990م إلى المرتبة الـ 127 عام 2003.
- 10- ازدادت حدة مشكلة الديون العراقية حيث بلغت حوالي 450 مليار دولار في عام 2003 ، أي حوالي الـ 18 ضعفاً من إجمالي ناتج العراق القومي سنوياً (12).

ثانياً: العلاقات الاقتصادية الكويتية العراقية قبل الغزو (13)

بموجب اتفاق أكتوبر عام 1963م الذي تضمن اعتراف العراق باستقلال الكويت، أكد الجانبان -الكويتي والعراقي- على ضرورة توطيد العلاقات على مختلف المستويات الاقتصادية والتجارية والثقافية، ومنذ ذلك الحين أخذت العلاقات الاقتصادية الكويتية العراقية عدة أبعاد منها :-

الأطر القانونية والمؤسسية للعلاقات الاقتصادية بين البلدين (14)

وهي الاتفاقيات التي تنظم التعامل بينهما في مختلف المجالات الاقتصادية ، وكذلك اللجان والأجهزة والمؤسسات المشتركة التي تتولى مهام التنسيق والتنفيذ والمتابعة لهذه الاتفاقيات . إذ تم توقيع العشرات من الاتفاقيات والبروتوكولات والمحاضر بين البلدين، كما تم تشكيل العديد من اللجان الفنية وغير الفنية المشتركة بقصد القيام بمهام التنفيذ والمتابعة، مثل اللجنة الخاصة بتوصيل مياه شط العرب للكويت، واللجنة الخاصة لتوصيل الكهرباء من الكويت إلى جنوب العراق ، واللجنة الخاصة لإقامة مشاريع اقتصادية وزراعية مشتركة ، واللجنة الخاصة لمد شبكة خطوط سكك حديدية تربط بين العراق والكويت ، واللجنة الخاصة لتزويد الكويت بالغاز الطبيعي من العراق.

ولكن من خلال رصد هذه الاتفاقيات واللجان المشتركة بين البلدين على أرض الواقع يتضح أنها كانت أقل بكثير مما هو موجود على الورق حيث لم يتم تنفيذها وبقيت في الادراج

- التبادل التجاري (15)

اتسم التبادل التجاري بين البلدين بالضعف خلال المدة (1984-1989) إذ أن الكويت كانت تستورد من العراق الغاز الطبيعي بنسبة 40.1% من إجمالي الواردات ومواد البناء بنسبة 25.8% والمواشي بنسبة 15.2% من إجمالي الواردات التي تشتمل على أنواع أخرى من البضائع مثل الأعلاف الحيوانية والمواد الغذائية . ولم تكن تشكل تجارة دولة الكويت مع العراق (حتى الغزو العراقي عام 1990) سوى نسبة ضئيلة تراوحت ما بين 1-3% من إجمالي تجارتها الخارجية مع كافة دول العالم .

- المساعدات والقروض الكويتية للعراق (16)

أهم ما ميز العلاقات الاقتصادية الكويتية العراقية هو ما قدمته حكومة



الكويت للعراق من مساعدات مالية على شكل منح وقروض بدون فوائد ، وخاصة خلال الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988م) ، حيث بلغت حوالي (13.2) مليار دولار أمريكي.

ثالثاً: مستقبل العلاقات الاقتصادية الكويتية - العراقية (بعد تحرير العراق) (17)
يرتبط مستقبل العلاقات الاقتصادية الكويتية العراقية بعد تحرير العراق من النظام البائد (الذي أوجد شرخاً كبيراً في العلاقات الكويتية العراقية باجتياحه الكويت عام 1990 ، وما ترتب على ذلك الغزو من آثار اقتصادية واجتماعية وسياسية شديدة على الجانب الكويتي) بما سوف تسفر عنه الجهود المبذولة عالمياً وإقليمياً وعربياً في سبيل حل العديد من المشكلات العالقة بين البلدين.

وتعد قضية التعويضات من أهم القضايا الاقتصادية المطروحة على الساحة الآن بين الجانبين الكويتي والعراقي والقضية الأخرى التي لا تقل أهمية عنها هي قضية الديون الكويتية على العراق ، ومن هنا فإن أي حكومة عراقية جديدة لا بد أن يكون كاهلها مثقلاً اقتصادياً بسبب ديون العراق الخارجية التي تقدر بحوالي (450 مليار دولار) ، وبتكاليف إعادة أعمار العراق التي اختلفت التقديرات بشأنها ، ما بين (50-56) (18) مليار دولار.

غير أن العراق ينتظره مستقبل اقتصادي واعد على المدى البعيد ، لكونه يمتلك ثاني أضخم احتياطي نفطي في العالم ، ويمتلك موارد مائية هائلة كفيلة بدعم قاعدة زراعية قوية ، هذا إلى جانب الطاقة البشرية الكافية لتلبية احتياجاته من الزراعة والصناعة ، ولكن بشرط استقراره سياسياً.
رابعاً: الالتزامات المالية على العراق (19)

لعل من أهم النتائج الاقتصادية المترتبة على تحرير العراق الالتزامات الآتية :



تقدر قيمة التعويضات الناجمة عن الغزو العراقي عام 1990 بنحو 177.6 مليار دولار أمريكي نصيب القطاع الأهلي (أفراد - وقطاع خاص) منها نحو 17.2 مليار دولار - والباقي نحو 8.142 مليار دولار للقطاع العام ، ونحو 17.6 مليار دولار للبيئة . وقد أقرت الأمم المتحدة منها 37.2 مليار دولار استلمت الكويت منها نحو 9.3 مليارات دولار كان نصيب القطاع الأهلي منها 6.5 مليارات دولار منها نحو 3.7 مليارات دولار للأفراد ونحو 2.8 مليار دولار لشركات القطاع الخاص ، ونحو 2.8 مليار دولار للقطاع العام ومازالت البقية الهائلة مستحقة السداد.

- الديون (20)

تقدر جملة الالتزامات الخارجية على العراق بعد سقوط النظام البائد بنحو 450 مليار دولار ، موزعة كالتالي:

320 مليار دولار (تعويضات من جراء حرب الخليج الأولى والثانية)

130 مليار دولار (الدين الخارجي ومنها فوائد بقيمة 47 مليار دولار)

450 مليار دولار (إجمالي الديون العراقية الخارجية)

وتقدر ديون الكويت منها بحوالي 13.2 مليار دولار أمريكي بدون الفوائد المالية المستحقة على هذه الديون من تاريخ اقتراضها.

خامساً: الدور الكويتي المتوقع في إعادة أعمار العراق

يرى كثير من الخبراء في منطقة الخليج العربي أن هناك فرصاً للشركات الخليجية - بالأخص الشركات الكويتية - للمساهمة في إعادة اعمار العراق خاصة أن الإدارة الأمريكية أعلنت أن الفرصة ستكون متاحة أمام الجميع كمقاولين من الباطن وفي هذا الحال ستكون الكويت الأكثر تأهيلاً للمنافسة . وفي هذا السياق توقع مستثمرون خليجيون أن تولد مرحلة إعادة اعمار العراق أعمالاً للشركات العاملة في المنطقة تقدر بمليارات الدولارات وذلك لتغطية الاحتياجات الداخلية للعراق .

هذا ومن المؤكد أن الشركات الأمريكية ومعها البريطانية ستحصد أغلب المشاريع الكبيرة ، حيث وقعت مجموعة " بكتيل (Bechtel) الأمريكية العملاقة للبناء والأشغال العامة عقداً قيمته 680 مليون دولار لترميم البنية التحتية في العراق . ومع ذلك سيكون للكويت دور كبير في إعادة أعمار العراق باعتبار أن السوق العراقي بحاجة إلى السلع الرئيسية والضرورية والأجهزة والتقنيات وهو ما يمكن تلبيته من السوق الكويتي وأسواق دول مجلس التعاون الخليجي التي لها مخزون كبير في شتى القطاعات التجارية . على أن تحقق الكويت استفادة كبيرة من اعمار العراق في ضوء ما يلي (21)

-ان مرحلة السلام والاستقرار في العراق بعد النظام البائد ستحمل في طياتها انفراجاً في العلاقات الاقتصادية بين البلدين وهو ما سيؤدي بدوره إلى عودة العلاقات السابقة التي كانت تربط السوقين الكويتي والعراقي قبل الغزو .

-ان قوة وحيوية القطاع الخاص الكويتي وخبرته في إعادة الأعمار والاستثمار ستجعل الكويت لها الأفضلية في إعادة اعمار العراق لعوامل الخبرة والجوار الجغرافي ، حيث وقعت العديد من الشركات في القطاع الخاص الكويتي عقود اعمار في العراق بعد أن استعرضنا علاقات البلدين (الكويت والعراق) السياسية والاقتصادية والتجارية ، فضلا عن التزامات البلدين المالية، يمكن إدراج أهم أسباب قيام الكويت ببناء ميناء مبارك وكالاتي: (22)

- إن المشروع يلبي طموحات سياسية واقتصادية للحكومة الكويتية ، في امتلاك ورقة ضغط إستراتيجية على العراق .

- تجعل الطبقة الحاكمة في الكويت بحاجة لعلاقات دائمة التشنج مع الجوار الجغرافي مثل العراق وإيران، لاعتبارات عدة منها :

- 1- التهديد الديموغرافي الناتج عن تنامي أعداد البدون والعمالة الوافدة إلى الكويت.
- 2- الاختلافات المذهبية التي تشكل قنبلة موقوتة في المرحلة الحالية في الخليج وخصوصا الكويت.
- 3- ادت الأزمات الاقتصادية الى الضغط على مستوى الاستهلاك التي تعد من الصعب تخفيضها كون المواطن الكويتي اعتاد على مستوى عالي من الرفاه الاقتصادي .
- 4- خلق متاعب سياسية واقتصادية للحكومة العراقية على اعتبار أنها حكومة الطائفة الشيعية في العراق وان نجاح هذه الحكومة له تأثير كبير في منطقة الخليج ومنها الكويت.
- 5-الموقع الاستراتيجي للعراق والتخطيط لمشروع إنشاء القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، هي مؤشران جاذبان لمنطقة واعدة بالتنمية والاقتصاد
- 6- تحسن العمل الذي شهدته الموانئ العراقية أخيرا من خلال زيادة إيراداتها زيادة كبيرة خلال السنوات الثلاث الأخيرة مما دعا الكويت إلى السعي لاختيار موقع ميناء (مبارك) في وسط القناة الملاحية لخور عبد الله لقطع الطريق الملاحي الوحيد لموانئ أم قصر وخور الزبير.

المبحث الثالث

الآثار الاقتصادية لميناء مبارك الكويتي على الاقتصاد العراقي

يقال إن الخليج العربي ولغاية عام 1916 كان يطلق عليه اسم خليج البصرة ، بيد إن حدود العراق البحرية انكشفت لتصل إلى 57 كيلو متر فقط بسبب التنازلات السخية للحكومات المتعاقبة منذ تأسيس الدولة العراقية الحديثة. واليوم يحاول العراق أن يجد له ميناء كبير على الخليج العربي يستطيع من خلاله أن يعيد نشاطه التجاري ويحيي حركته الملاحية مع العالم ، إلا إن هذه الرغبة التي أعلن عنها منذ عام 2004 لم تجد طريقها إلى التطبيق بسبب دور حكومات دول المنطقة التي حاولت وبقوة منذ

ذلك التاريخ أن تمنع ظهور هذا المشروع على أرض الواقع ، لما له من تأثير كبير على حركة الملاحة والتجارة العالمية إذا ما ربط بالقناة الجافة مع أوروبا مروراً بتركيا .

ولكن يعد ميناء مبارك الذي ستقيمه الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير، التحدي الأكبر للقوى السياسية العراقية، إذ سيتعرض الاقتصاد الوطني للمزيد من الاختناقات في ظل حالة الصراع. حتى بات من المؤكد أن الدور الذي تمارسه بعض القوى السياسية سعياً للنيل من الأخرى على حساب المصلحة الوطنية هو التحدي الأبرز الذي يواجهه الاقتصاد الوطني. ومن أهم هذه الآثار عند بناء ميناء مبارك الكويتي الآتي⁽²³⁾

1- الكويت ليست بحاجة من الناحية الاقتصادية إلى تحويل أكبر جزرها إلى ميناء ، نظراً لامتلاكها موانئ تجارية كبيرة أبرزها الشويخ، والشعبية، والجليعة، الأحمدية، وتمتد سواحلها إلى نحو 500 كم لكنها قررت تنفيذ المشروع بدافع إلحاح الأذى بالعراق مشروع ميناء مبارك الكبير - المقرر إنشاؤه في جزيرة بوبيان الكويتية غير الآهلة بالسكان لا يبعد سوى نحو كم واحد عن الفاو - المشروع الكويتي يهدف إلى إفشال مشروع ميناء الفاو الكبير، وحرمان العراق من أي إطلالة له على البحار والمحيطات، إذ إن الميناء الجديد سوف يقطع الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى مينائي أم قصر وخور الزبير.

2- شرعت الكويت بإنشاء ميناء مبارك الكبير ، وعلى اثر ذلك ولدت أزمة اقتصادية سياسية بين العراق والكويت، تصاعدت على أثرها التصريحات عبر وسائل الإعلام من قبل السياسيين والمعنيين بالشأن الاقتصادي والملاحي محذرة من مخاطر هذا الميناء على مستقبل الحركة الملاحية في الموانئ العراقية وعلى مستقبل الاقتصاد العراقي الكلي ، وتعدت تلك التصريحات حدود التحذيرات لتتدر بأزمة محتملة قد تطيح بمستقبل العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين ، وشرعت الكويت ببناء هذا

الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية

الميناء الذي وصفه مسؤؤل في الحكومة المحلية في البصرة بأنه "مشروع استنقازي بامتياز" بعد سنة تماماً من إعلان وضع وزارة النقل العراقية حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير .

3- ميناء مبارك سيكتسح الموانئ التجارية العراقية ويجعلها مغلقة أمام حركة النقل البحرية، إذ أن "الكويت شرعت بإنشاء السدود الكونكريتية والسواتر الخرسانية وتضمنت تلك الأعمال ردم أطراف القناة الملاحية التي يفترض أن تكون حرة ومفتوحة أمام الحركة الملاحية.

4- إن البواخر ستمتتع من الدخول في عمق خور عبد الله (انظر الشكل 3 الملاحق) على اعتبار إن المسطحات المائية عميقة بنسبة 90% في الحدود الإدارية الكويتية ، فضلا عن إن ميناء البصرة الكبير سيفقد حسب الدراسات الأولية 60% من قيمته الاقتصادية للعراق.

5- إن دول إقليمية عديدة تعمل على إعاقاة تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير ، وسعت جاهدة للعمل على عدم تنفيذ المشروع لكونه سيؤثر على مصالحها الاقتصادية، إذا ما تم إكمال منظومة الربط السككي باتجاه أوروبا (وهو ما يسمى بالقناة الجافة) ومن المتوقع أن يغير الميناء خارطة النقل البحري العالمية كونه سينقل البضائع من اليابان والصين وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق.

6- إن ميناء مبارك سيجعل الساحل الكويتي يمتد على مسافة 500 كلم، بينما سينحصر الساحل العراقي في مساحة 50 كلم (انظر الشكل 4 الملاحق)، إذ إن المشروع قد يتسبب بأزمة سياسية جديدة بين البلدين الجارين على اعتبار انه سيؤدي إلى خنق المنفذ البحري الوحيد للعراق

7- تبعات بناء ميناء مبارك الكويتي على الحياة الاقتصادية العراقية منها والسياسية والبيئية أيضا إذ إن هذه التبعات حسب قرار الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير قرب السواحل العراقية يعد مخالفا للقرار الدولي الصادر عن مجلس الأمن المرقم 833. إذ ان الممر المائي العراقي سيكون ضمن الميناء الكويتي، وبناء الميناء يصل إلى الحدود المائية التي رسمها القرار 833 إذ انه سوف يقلل من أهمية الموانئ العراقية، ويقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبد الله المؤدية إلى ميناءي أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة و خنق الموانئ العراقية من اجل قتل الحياة في تلك الموانئ لكي تبقى موانئ الكويت عامرة بالنشاط والحيوية كما كانت في زمن النظام البائد وفي ظل الحصار المفروض عليه بعد أن شعرت الكويت في السنوات الأخيرة بتدهور موانئها وانخفاض إيراداتها وحسب إحصائيات الموقع الالكتروني للموانئ الكويتية الذي يؤشر ذلك. سيحول ميناء مبارك الكويتي الجديد البصرة إلى خراب وان جميع المحافظات الجنوبية ستتحول إلى محافظات فقيرة لأن الميناء سيطل على المياه الإقليمية العراقية ولن يكون أمام ميناء أم قصر سوى ممر لا يتجاوز ال 1000 متر، وحرمان سكان المناطق الجنوبية من فرص العمل التي يوفرها ميناء الفاو الكبير. من المعروف أن العراق وضع خطة واعدة لإنتاج النفط بحدود 10 مليون برميل/يومياً، خلال العشر سنوات القادمة (التراخيص النفطية) ، إن مثل هذه الصعوبات لحرمان العراق من أهم موانئه أم قصر والفاو الكبير ، يخلق صعوبات ومتاعب لتصدير النفط العراقي . إذ ان ميناء الفاو الكبير في حال إنشائه بالدقة والسرعة تزامنا مع إنشاء مبارك الكويتي، سيعزز قدرة العراق الاقتصادية بنسبة 45% عن القيمة الاقتصادية التي تجنيها الموانئ في الوقت الحاضر، وعدم بناء ميناء الفاو الكبير لأسباب عدة قد تكون سياسية أو مالية يعني أن العراق سيفقد مكانته المائية في الجنوب بسبب تمسك الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير (24)

8- في حال اكتمال بناء ميناء مبارك الكويتي دون أن يوازيه إنهاء بناء ميناء الفاو الكبير فان ذلك يؤدي إلى خنق الموانئ التجارية العراقية وبالتالي انخفاض صادرات وواردات هذه الموانئ مستقبلا خلال السنوات اللاحقة ، فالجدول التالي يوضح الاستيراد والتصدير في الموانئ العراقية لعام 2010 .

جدول (1)

مجموع حركة النقل (استيراد،تصدير)في الموانئ العراقية لعام 2010

ت	الميناء	الحمولة (مليون طن)	السعة(مليون طن)
1	أم قصر	8,2	11,2
2	خور الزبير	5,3	8,6
3	المعقل	0,3	4,6
4	أبو فلوس	0,8	0,1
	المجموع	14,6	24,5

المصدر: وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط والمتابعة ، سجلات القسم،العراق،البصرة، 2011

هذا هو حال حركة النقل(الاستيراد ،التصدير) لموانئ العراق عام 2010، فكيف إذا تم انجاز مشروع ميناء مبارك الكويتي بالكامل في السنوات اللاحقة ليباشر بالعمل بحركة النقل (استيراد وتصدير) ذو الأثر المباشر على موانئ العراق التجارية دون اكتمال العمل بميناء الفاو الكبير ، إن ذلك سيؤدي حتما إلى انخفاض حركة النقل(استيراد وتصدير) في الموانئ العراقية المبينة بالجدول أعلاه



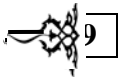
الاستنتاجات والتوصيات :

أولاً :الاستنتاجات:

- 1- إن المشروع يلبي طموحات سياسية واقتصادية للحكومة الكويتية ، في امتلاك ورقة ضغط إستراتيجية على العراق ..
- 2- خلق متاعب سياسية واقتصادية للحكومة العراقية على اعتبار ان نجاح هذه الحكومة له تأثير كبير في منطقة الخليج ومنها الكويت .
- 3-الموقع الاستراتيجي للعراق والتخطيط لمشروع إنشاء القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير ، هما مؤثران جاذبان لمنطقة واعدة بالتنمية والاقتصاد
- 4- إنشاء ميناء مبارك يقلل من أهمية الموانئ العراقية، ويقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبد الله المؤدية إلى ميناء أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة.
- 5- خنق الموانئ العراقية من اجل قتل الحياة في تلك الموانئ لكي تبقى موانئ الكويت عامرة بالنشاط والحيوية كما كانت في زمن النظام البائد وفي ظل الحصار المفروض عليه .
- 6- إن ميناء مبارك الكويتي الجديد سيحول البصرة إلى خراب وان جميع المحافظات الجنوبية ستتأثر ببناء هذا الميناء حتماً .

ثانياً :التوصيات

- 1-بناء علاقات اقتصادية تجارية متينة مع دول الاتحاد الأوربي والولايات المتحدة بعدها الدول المستفيدة من البترول العراقي
- 2-جلب شركات استثمارية من دول أجنبية لها دور فعال ومؤثر في منطقة الخليج ، تقوم بمهمة تشييد وبناء ميناء الفاو الكبير



3- الإسراع بانجاز ميناء الفاو الكبير قبل أن يتم انجاز ميناء مبارك الكويتي ، يعد خطوة هامة لكسب الرهان لصالح الاقتصاد العراقي

الملاحق:

الشكل (1) موقع ميناء مبارك الكبير



المصدر: وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، قسم العمليات ، الإحصاءات ، العراق ، البصرة ، 2011



الشكل (2) سير السفن إلى ميناء أم قصر قبل إنشاء ميناء مبارك الكويتي



المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم العمليات، الإحصاءات، العراق، البصرة، 2011



الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية

الشكل (3) توضح كيف ستمنع السفن من الذهاب إلى ميناء أم قصر بعد أن يتم إنشاء ميناء مبارك الكبير



المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم العمليات، الإحصاءات، العراق، البصرة، 2011



الشكل (4) عرض المنفذ البحري الوحيد للعراق الذي ينافسه الكويت عليه



المصدر: شبكة الانترنت الدولية



- 1- بغداد، استجبنا لضغط الشارع وشكلنا لجنة للتفاوض مع الكويت حول ميناء مبارك، جريدة الشرق الأوسط، <http://aawsat.com>، انظر محمد عبدا لله العبد القادر، الحدود الكويتية العراقية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الطبعة الأولى، 1997، ص23
- 2- العامري، مشروع ميناء مبارك سيقيد الملاحة في خور عبد الله العراقي، راديو سوا، <http://www.rodosawa.com>
- 3- الكويت لاتراجع عن ميناء مبارك، المصري اليوم 14 يولي 2011 <http://www.masrawy.com>.
- 4- ميثاق خير الله جلود، مستقبل العلاقات السياسية العراقية- الخليجية، مركز الدراسات الإقليمية، قسم الدراسات السياسية والإستراتيجية، جامعة الموصل، 2011، المتاح على شبكة الانترنت الدولية.
- 5- نشرة ميديل إيست إيكونوميك، العدد 27، 2003م، نقلاً عن جريدة السياسة الكويتية 2003.
- 6- جريدة الأبناء، العدد 9802، الكويت 2010، ص11
- 7- <http://ar.wikipedia.org/w/index.php>
- 8- عبدا لله الغنيم وآخرون، الكويت وجوداً وحدوداً، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الطبعة الثانية، 2009، ص63
- 9- د. عدي علي الاسدي، ميناء مبارك الكويتي وتأثيراته الاقتصادية والسياسية على العراق، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بابل، المتاح على شبكة الانترنت الدولية <http://www.uni.ba.com>.
- 10- د. خالد المختار، دراسة حول واقع النفط العراقي، جامعة بغداد، المتاح على شبكة الانترنت الدولية، <http://oil2.htm>
- 11- <http://blogs.terrapin.com/pipeline/2012>
- 12- د. أحمد الرشيد، الكويت من الإمارة إلى الدولة " دراسة في نشأة الكويت وتطوير



- مركزها القانوني وعلاقتها الدولية ، دار سعاد الصباح للنشر ، 1993 ، ص 620
- 13- الإدارة العامة للجمارك - مكتب التدقيق العام والإحصاء والحفظ . الكويت ، 2010 ، .
- 14- الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ، وآخرون ، التقرير الاقتصادي العربي الموحد ، أبو ظبي ، الإمارات ، أيلول ، 2004 ، ص 16
- 15- غرفة تجارة وصناعة الكويت ، النشرة السنوية الإحصاءات التجارة الخارجية لدولة الكويت قيمة الصادرات لا تتضمن الصادرات من النفط الخام ومشتقاته ، 2010 ،
- 16- "Abdul- Reda Assini ، "Kuwait's-16 foreign policy" :city state in word policies (London: westview press, 1990) pp: 147 -153.
- 17- علي شاكر السلطاني ، ميناء مبارك يسبب سرقة غاز حقل السبيبة وأهداف دولية ، ندوة ، جامعة بابل ، كلية الإدارة والاقتصاد 2011
- 18- انظر لمزيد من التفاصيل ، د. عمر سالم محمد ، حملة إعادة الأعمار في العراق الايجابيات والسلبيات ، ندوة الإصلاح الاقتصادي في العراق ، بغداد ، 2004 .
- 19- <http://taghribnews.ir/vdcb9sbs.rhb95pukur.html>
- 20- وكالة أنباء التقريب (TNA) <http://taghribnews.ir>
- 21- العراق يتخذ قرارات صارمة لتخفيض التجارة مع الكويت <http://www.3raqcom.com> 2010 ، بغداد ،
- 22- عباس ألغالبى ، " دعوة تتسابق السياستين المالية والنقدية لتحقيق النمو الاقتصادي " ، الشبكة الدولية :- . <http://www.lasabaah.com>
- 23- د. مهدي الحافظ ، تحديات النمو والإصلاح الاقتصادي في العراق ، الشبكة الدولية :- www.iraqalnews.dk
- 24- <http://www.resaltona.net/resal/news...on=view>

