



الابعاد الجيوبوليتيكية للمشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة وتحدياتها المحتملة

م. د فاضل جويد عداي الجوذري
مديرية تربية محافظة القادسية

Fadelaljubouri994@gmail.com

المستخلص

تعد الموانئ وخطوط النقل الاستراتيجية السريعة والامنة ، سواء اكانت البحرية منها ام البرية ، من المرتكزات الفعالة لقوة الدولة الشاملة ، بسبب ما تنطوي عليه من ابعاد جيوبوليتيكية غاية في الاهمية ، فهي من خلالها تستطيع الدولة زيادة مساهمتها في التجارة الدولية ، وزيادة فرصها بالاندماج في الاقتصاد العالمي ، والتنوع في مصادر الاقتصاد ، فضلا عن ماتوفرة من ابعاد جيوسياسية وامنية واجتماعية ، فعن طريقها تستطيع الدولة تحقيق مصالحها في هذه المجالات على الساحتين الاقليمية والدولية . اسهمت اتفاقية خو عبد الله المقعة بين العراق والكويت عام 2011 في انتهاء الخلافات الحدودية بينهما ، والتي تضمنت ابقاء القناة مفتوحة للدولتين ، ولا يحق لاحد اجراء الاعمال في داخلها بما تؤدي الى غلق القناة واعاقه حركة الملاحة فيها ، وان تكون المشاريع التي يروم اي طرف تنفيذها داخل اراضيه بعيدا عن مياه القناة . لقد جاء هذا البحث ليهتم بدراسة الابعاد الجيوبوليتيكية للمشاريع التنموية العراقية الجديدة ، التي يباشر العراق بالعمل بها خلال العقد الاخير وما زال العمل جاريا فيها ، نتيجة لحاجة العراق الماسة لها في الوقت الراهن ، فهي توفر له المزايا الجيواقتصادية والجيوسياسية ، لذلك وضعت الحكومات العراقية الخطط اللازمة لانشاء ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية المستدام ، وهو ماتضمنه المبحث الاول . الامر الذي اثار حفيظة الكويت وتخوفها من ان يصبح ميناء الفاو ميناء دوليا بسبب طاقته الاستيعابية وبعد ربطة بالقناة الجافة ، لذلك اعلنت الكويت عن نيتها انشاء ميناء مبارك الكبير عند مدخل قناة خور عبد الله ، وهو ماعده العراق مخالفا لقانون اعالي البحار وتجاوزا على بنود اتفاقية الحدود الموقعة بينهما ، وهو ماتضمنه المبحث الثاني . وقد حصل العراق على الدعم الاقليمي لمشاريعه الاستراتيجية الجديدة ، بعد ان تيقنت دول المنطقة بانها سوف تعود عليها بفوائد كبيرة بكافة المجالات ، على الرغم من ان الساحتين المحلية والاقليمية لاتخلو من التحديات المحتملة التي قد تعرقل اتمام المشاريع التنموية ، وهذا ماتضمنه المبحث الثالث .

الكلمات المفتاحية : الابعاد الجيوبوليتيكية ، التنمية ، الاستراتيجية ، العراقية الجديدة ، تحدياتها المحتملة

The Geopolitical Dimensions of New Iraqi Strategic - Development Projects and Their Potential Challenges

L. Dr. Fadel Jawaid Aday Al-Jawthari

Directorate of Education in Al-Qadisiyah Governorate

Fadelaljubouri994@gmail.com

Abstract

Ports and strategic, fast, and secure transportation lines, whether maritime or land, are effective pillars of a state's comprehensive strength, due to their extremely important geopolitical dimensions. Through them, a state can increase its contribution to international trade, enhance its opportunities for integration into the global economy, and diversify its economic resources. In addition, they provide geopolitical, security, and social dimensions. Through them, a state can achieve its interests in these areas on the regional and international arenas. The 2011 Khaw Abdullah Agreement between Iraq and Kuwait contributed to resolving the border disputes between them. The agreement stipulated that the



canal would remain open to both countries. No one has the right to conduct any activity within it that would lead to the closure of the canal or impede navigation. Projects intended for implementation by either party must be carried out within their own territory, away from the canal's waters. This research examines the geopolitical dimensions of Iraq's new development projects, which Iraq has begun implementing over the past decade and are still underway. This is due to Iraq's urgent need for these projects at the present time, as they offer geoeconomic and geopolitical advantages. Therefore, the Iraqi government has developed the necessary plans to establish the Grand Faw Port and a sustainable development path, as discussed in the first section. This raised Kuwait's ire and fear that the port of Faw would become an international port due to its capacity and its connection to the dry canal. Therefore, Kuwait announced its intention to establish Mubarak Al-Kabeer Port at the entrance to the Khor Abdullah Canal, which Iraq considered a violation of the law of the high seas and an infringement of the terms of the border agreement signed between them, which is included in the second section. Iraq obtained regional support for its new strategic projects, after the countries of the region were certain that they would bring them benefits.

Keywords: (geopolitical dimensions, development, strategy, new Iraq, its potential challenges).

المقدمة

ان السنوات العجاف السابقة التي تعرض لها العراق منذ حرب الخليج الاولى في ثمانينيات القرن الماضي ، مروراً بحرب الخليج الثانية (1990-1991)، وسنوات الحصار الاقتصادي الجائر خلال عقد التسعينيات ، وصولاً الى احتلال العراق عام 2003، ومرافقه من فوضى وتدمير للبنى التحتية ومؤسسات الدولة ، كل ذلك ادى الى تاخير تنفيذ خطط التنمية في كافة المجالات ، لاسيما المشاريع التنموية الاستراتيجية ، تلك المشاريع التي تشكل اهمية كبيرة لاي دولة ، فهي تعد احد المقومات الاساسية لقوتها الشاملة ، بسبب ما تنطوي عليه من ابعاد اقتصادية وسياسية وامنية واجتماعية تسهم في تقدم الدولة . وقد باشر العراق بانشاء ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية المستدام خلال السنوات القليلة الماضية ، التي تعد من المشاريع التنموية الاستراتيجية ، التي لاقت قبولا من جميع ابناء الشعب العراقي ، على الرغم من الشكوك والتخوف الذي اظهره البعض من صعوبة اكمال هذه المشاريع ونجاحها ، بسبب التحديات التي قد تبرز وتحول دون اكمال انجازها ، فضلا عن غموض اهدافها ، لاسيما طريق التنمية ، لذلك فهي تعد فرصة امام الحكومات العراقية لطماننة المشككين بها ، وذلك بان توخي الحكومات العراقية شفافية قصوى في التعامل مع هذه المشاريع ، وان تولي اهمية كبيرة لها ، ومتابعة الاعمال المنجزة منها خلال مراحلها الزمنية المعدة لها ، فضلا عن استقدام شركات معروفة بخبرتها للمساهمة في ادارة هذه المشاريع وتشغيلها بعد اكمال انجازها .

مشكلة البحث

تمثلت مشكلة البحث بالتسؤلات الاتية :-



1- ماهي طبيعة المشاريع التنموية الاستراتيجية التي اعلنت عنها الحكومات العراقية خلال السنوات القليلة الماضية ، وباشرت بالعمل في انجازها؟ وماهي الابعاد الجيوبوليتيكية التي سوف تترتب عليها في المستقبل؟

2- ماهي نصوص اتفاقية الحدود الموقعة بين العراق والكويت عام 2011، لاسيما فيما يتعلق منها بقناة خور عبد الله؟ وماهي الاستراتيجيات الكويتية التي اعلنت عنها بهدف التأثير على المشاريع التنموية العراقية؟ وماهي الاثار الجيوبوليتيكية التي ستولدها على العراق في حالة انشائها؟

3- هل حصل العراق على دعم اقليمي ودولي لمشاريعه التنموية؟ وهل توجد تحديات محتملة من شأنها ان تعرقل انجاز هذه المشاريع ونجاحها في المستقبل؟

فرضية البحث

تنطلق فرضية البحث من خلال الاجابات المبدئية على تساؤلات البحث وكما يأتي :-

1- وضعت الحكومات العراقية خلال السنوات القليلة الماضية الحجر الاساس من اجل الشروع في انشاء ميناء الفاو الكبير ومشروع طريق التنمية المستدام ، بسبب حاجة العراق الماسه لها في الوقت الحالي ، فهي ستنتطوي على ابعاد جيوبوليتيكية في كافة المجالات سوف تسهم في دعم قوة الدولة الشاملة .

2- نصت اتفاقية الحدود الموقعة بين العراق والكويت عام 2011 ، بعدم غلق قناة خور عبد الله وعرقلة حركة التجارة فيها من اي طرف ، ويجب ان تبقى مفتوحة للطرفين وعدم استخدامها لاي غرض من اي طرف ، ولكن ثمة دوافع حقيقية تكمن وراء اعلان الكويت عن انشاء ميناء مبارك في مدخل القناة ، الذي سوف تتولد عنه اثار جيوبوليتيكية سوف تنعكس بالسلب على المصالح العراقية في حالة اكمال انشاءه .

3- طالما ان المشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة سوف تخدم دول المنطقة ككل ، نتيجة للتاثير الذي سوف يترتب عليها بزيادة مساهمة هذه الدول في التجارة الدولية ، والتقليل من اعتماد اقتصادياتها على واردات الطاقة ، لذلك فهي حضية باهتمام اقليمي ورغبة اقليمية ودولية بضرورة اكمالها ، على الرغم من بعض التحديات التي قد تبرز وتعرقل انجازها وتؤثر سلبا في عملية نجاحها في المستقبل .

هدف البحث

يهدف البحث الى ماياتي :-

1- دراسة المشاريع التنموية الاستراتيجية التي اعلنت عنها الحكومات العراقية خلال العدين الاخرين ، والتعرف على مراحل الانجاز التي وصلت اليها ، ودراسة الابعاد الجيوبوليتيكية التي ستنتطوي عليها في حالة اكمال انجازها .

2- دراسة مضامين اتفاقية خور عبد الله الموقعة بين العراق والكويت عام 2011، ودورها في انتهاء الخلافات الحدودية البحرية بينهما ، ومعرفة الدوافع الحقيقية التي تكمن وراء سعي الكويت لانشاء ميناء مبارك الكبير في مدخل قناة خور عبد الله التي تعد المنفذ البحري الوحيد للعراق ، وتوضيح الاثار الجيوبوليتية له على الدولة العراقية في حالة اكمال انشاءه .

3- دراسة المواقف الاقليمية من المشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة ، والتعرف على طبيعة الدعم الاقليمي والدولي لها ، فضلا عن دراسة التحديات المحتملة التي قد تبرز وتعرقل انجازها ونجاحها في المستقبل .

المبحث الاول : المشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة وابعادها الجيوسياسية



تشكل المشاريع التنموية الاستراتيجية اهمية كبيرة لاي دولة ، فهي سوف تدخل كعناصر مهمه ضمن مجموعة مقومات قوتها الشاملة ، بسبب ماتنطوي عليه من ابعاد اقتصادية واجتماعية وسياسية وامنية تدعم قوتها .

يشهد العراق في الوقت الراهن ، وتحديدا بعد تسلم رئيس الوزراء الحالي (السيد محمد شياع السوداني) سدة الحكم، تحولا نحو الاهتمام بالمشاريع الاستراتيجية ، ونحو التجارة الدولية العابرة للحدود ، واكثر ميلا نحو الاسواق الحرة المفتوحة ، واخذت موضوعات التنمية المستدامة تأخذ حيزا مهما في النقاشات والندوات التي تعقد لها الغرض ، واصبح الاتجاه نحو دعم فكرة تنويع مصادر الاقتصاد وعدم الاعتماد على عائدات النفط فقط ، وتطوير قطاع الخدمات المختلفة ، والعمل على دمج الاقتصاد العراقي بالاقتصادات العالمية⁽¹⁾ .

وقد اعلن العراق عن وضع الحجر الاساس لبعض المشاريع التنموية الاستراتيجية ، وباشر بالعمل بها خلال السنوات القليلة الماضية ، وهي تعد فرصة امام الحكومات العراقية لطماننة المشككين بصعوبة اكمال هذا المشاريع في ظل التحديات التي سوف تواجهها ، لاسيما الفساد المستشري داخل مفاصل الدولة ، وان توخي شفافية قصوى في ادارتها بعيدا عن شبهات الفساد من اجل نجاحها في تحقيق الاهداف المبتغاة عنها .

اولا : ميناء الفاو الكبير

تعد محافظة البصرة بانها بوابة العراق الجنوبية ، وذلك من خلال اطلالها على البحر ، التي جعلت منها الواجهة البحرية الوحيدة للعراق للاتصال بالعالم ،

فضلا عن امتلاكها للثروات النفطية والغازية الهائلة ، لذلك فهي تعد البوابة التي من خلالها يستطيع العراق ان يطور علاقاته السياسية والاجتماعية والاقتصادية مع العالم .

يمتلك العراق خط ساحل على الخليج يبلغ طوله (59 كم) ، وقد اقام عليه اربعة موانئ رئيسة قبل ميناء الفاو الكبير ، وهي (المعقل وام قصر وخور الزبير وابو فلس) ، وهذه الموانئ معروفة بقلّة اعماق المياه بجوارها ، ومحدودية ارضيتها ، ولايمكنها استيعاب السفن الكبيرة ، وبالتالي محدودية حركة التجارة من خلالها⁽²⁾ . لذلك فالعراق بحاجة ماسة لميناء كبير يعمل على تعزيز النشاط التجاري ، ويزيد من ارتباط الاقتصاد العراقي بالاقتصادات الاقليمية والدولية .

اهتمت الحكومات العراقية التي تعاقبت بعد عام 2003 بانشاء ميناء دولي كبير على الخليج ، يكون بعد اكتماله بصورة نهائية من الموانئ الكبيرة في الشرق الاوسط ، لكي يعيد اهمية العراق كحلقة وصل بين اوربا من جهة وجنوب وشرق اسيا وجنوب غربها والمحيطين الهندي والهادي من جهة اخرى .

لقد تم وضع حجر الاساس لميناء الفاو الكبير من قبل وزارة النقل العراقية في نيسان من عام 2010 ، ومن المفترض ان يكتمل العمل به بصورة نهائية عند حلول عام 2028 ، بعد ان اختارت موقعه في شبة جزيرة الفاو جنوب شرق محافظة البصرة ، في المنطقة التي تسمى براس البيشة ، على قناة خور عبد الله قبالة جزيرة بوبيان الكويتية ، خريطة (1) ، وبحسب ماتم عرضه من تصاميم الميناء انه سيصبح بعد اكتمال انشاءه من اكبر الموانئ في الشرق الاوسط ، فضلا عن ان الخطة الاستراتيجية الموضوعية له سيصبح ميناء دوليا ، وذلك عن طريق ربطه بطريق بري واخر لسكك الحديد (القناة الجافة) في الاراضي العراقية ، التي سوف تتصل بالطرق التركية الواصلة الى الحدود الشمالية العراقية وصولا الى اوربا⁽³⁾ .



في كانون الاول عام 2020 وقعت الحكومة العراقية عقدا مع شركة (technittal) الايطالية يتضمن قيام الشركة بدراسة الجدوى الاقتصادية لمشروع الميناء ، واختيار الموقع الجغرافي الانسب له ، وقد اعلنت الشركة ان تكلفة انشاء الميناء بصورة نهائية قدرت ب(7.2 مليار دولار)⁽⁴⁾ . بعد ذلك باشرت الحكومة العراقية بالاعمال الفعلية للمشروع بعد ان تعاقدت مع شركة (دايبو) من كوريا الجنوبية ، يتضمن قيام الشركة بانجاز المرحلة الاولى من الميناء ، وكانت قيمة العقد قد بلغت (2.6 مليار دولار) ، وقد اعلنت الحكومة العراقية في نهاية عام 2024 عن ان اعمال القسم الاول من المرحلة الاولى قد تم انجازها بالكامل بحسب المدة الزمنية المحددة لها ، التي تضمنت مايتي :-⁽⁵⁾

- 1- انشاء البنى التحتية الخاصة بالميناء
 - 2- انشاء كاسر الامواج الغربي للميناء بطول (15 كم) ، وكاسر الامواج الشرقي بطول (8 كم) الخاصة بحماية السفن .
 - 3- حفر القناة الملاحية الداخلية بطول (23كم) ، وعرض (200م) ، وعمق (19.8م)
 - 4- تطوير وتجهيز القناة الملاحية الخارجية
- خريطة (1) الموقع الجغرافي لميناء الفاو الكبير جنوب العراق



المصدر : جمهورية العراق ، وزارة النقل ، خريطة الموقع الجغرافي لميناء الفاو الكبير ، 2008

- 5- انشاء نفق خور الزبير بطول (2444م) ، وعرض (3 مسارات) لكل اتجاه ، وعمق (28م)



6- انجاز الطريق السريع الرابط بين مينائي ام قصر والفاو

بعد ذلك اعلنت وزارة النقل العراقية ان الاعمال المقررة ضمن القسم الثاني من المرحلة الاولى لمشروع الميناء ، تتضمن التعامل مع (36-40 مليون طن) من الحاويات ، و(22-25 مليون طن) من الصب الجاف ، والاعمال بها مستمرة في الوقت الحاضر ، وهي مخطط لها ان ينتهي العمل بها خلال عام 2025، وهي تتضمن انجاز الارصفة والمساحات والابنية المختلفة ، جدول (1) .

وقد تضمنت الخطة الاستراتيجية للميناء انجاز المرحلة الثانية له ، التي ستعمل على التعامل مع نحو (26 مليون طن) من الحاويات ، ونحو (10 مليون طن)

جدول (1) اعمال المرحلة الاولى من مشروع ميناء الفاو الكبير

ت	المساحة	التفاصيل	الملاحظات
1	3900م	ارصفة	مخصصة للحاويات
2	2000م	ارصفة	مخصصة للمواد الفل (السوائب)
3	1200000م ²	ساحة	مخصصة للحاويات
4	400000م ²	ساحة	مخصصة للمواد الفل (السوائب)
5	600000م ²	مناطق	للطرق الداخلية والمباني والخدمات
6	150000م ³	سايلو	لخزن الحبوب

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة النقل ، دائرة التخطيط والمتابعة ، مشروع ميناء الفاو الكبير ، خلاصة الجدوى الاقتصادية ، 2008

من الصب الجاف ، التي من المتوقع اكتمال انجازها بحلول عام 2028 ، وهي تضمنت انجاز اعمال اضافية وتوسعات لمنشآت الميناء ، جدول (2) .

جدول (2) الاعمال المدرجة ضمن المرحلة الثانية لمشروع ميناء الفاو الكبير

ت	المساحة	التفاصيل	الملاحظات
1	3100م	ارصفة	مخصصة للحاويات
2	1500م	ارصفة	مخصصة للمواد الفل (السوائب)
3	800000م ²	ساحة	مخصصة للحاويات
4	200000م ²	ساحة	مخصصة للمواد الفل (السوائب)
5	400000م ²	مناطق	للطرق والمباني والخدمات
6	50000م ³	سايلو	لخزن الحبوب

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة النقل ، دائرة التخطيط والمتابعة ، مشروع ميناء الفاو الكبير ، خلاصة الجدوى الاقتصادية ، 2008

وبالتالي فان الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير بعد اكتمال انجاز مراحلها ، تتضمن التعامل مع (66 مليون طن) من الحاويات ، و(33 مليون طن) من

الصب الجاف ، ومن المفترض ان تصبح حجوم منشآته ومساحاته النهائية كما موضح في جدول (3)

من المتوقع ان يوفر ميناء الفاو الكبير ابعادا جيوبوليتيكية غاية في الاهمية في كافة المجالات بعد تشغيله ، التي سوف تتحقق للدولة العراقية في المستقبل القريب والبعيد ومنها :-⁽⁶⁾

1- سوف يسهم بتدارك العجز الذي اصاب الموانئ العراقية القديمة ، كونها موانئ



جدول (3) الحجم النهائية لمنشآت ومساحات ميناء الفاو الكبير وطاقتها الاستيعابية بعد اكتمال انجازها

ت	التفاصيل	المساحة	العدد	الملاحظات	الطاقة الاستيعابية السنوية
1	ارصفة	7000م	70 رصيف	مخصصة للحاويات	66 مليون طن
2	ارصفة	3500م	15 رصيف	مخصصة للمواد الفل(السوائب)	33 مليون طن
3	ساحة	2000000م ²	/	مخصصة للحاويات	/
4	ساحة	600000م ²	/	مخصصة للمواد الفل(السوائب)	/
5	مناطق	1000000م ²	/	للطرق والمباني والخدمات	/
6	سايلو	200000م ³	/	لخزن الحبوب	/
7	رصيف رو-رو	/	1	خاص للسيارات	400000 سيارة سنويا
8	ارصفة المشتقات النفطية	/	6	للمشتقات النفطية	230000 برميل/يوم

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة النقل ، دائرة التخطيط والمتابعة ، مشروع ميناء الفاو الكبير ، خلاصة الجدوى الاقتصادية ، 2008

صغيرة الحجم ، ولاتملك المنشآت والمساحات والخدمات المتطورة التي تستطيع مواكبة التطور في حجم التجارة الدولية ، والقدرة التنافسية مع موانئ المنطقة .

2- سوف يوفر فرص العمل لاعداد كبيرة من الايدي العاملة العراقية في منشآته المختلفة ، فقد كشفت الشركة العامة للموانئ العراقية ان نسبة الايدي العاملة العراقية ستزيد عن (70%) من مجموع العمالة في مشروع الميناء .

3- سوف يسهم بتحسين الخط الساحلي للعراق ، من خلال ايقاف عمليات التعرية في قناة خور عبد الله ، فضلا عن اهميته في تثبيت الحدود البحرية للعراق .

4- يعد الميناء الاول للعراق الذي يقع على المياه العميقة في راس الخليج ، وبالتالي سيوفر القدرة على استقبال السفن الكبيرة الحجم ، بالمقارنة مع الموانئ العراقية القديمة التي تبتعد مواقعها عن المياه العميقة .

5- سوف يسهم في زيادة انتاج العراق من النفط الخام ، فمن المتوقع ان يرتفع انتاج العراق الى (4.5 مليون برميل / يوم) في عام 2025، والى (7 مليون برميل / يوم) في عام 2035، والى (8.5 مليون برميل / يوم) في عام 2055، فضلا عن ماسوف يوفرة من زيادة القدرة التصديرية للعراق من النفط الخام⁽⁷⁾ .

6- ان الخطة الاستراتيجية الموضوعية للميناء توضح انه سوف يكون من اكبر الموانئ في الشرق الاوسط ، فضلا عن كونه سيصبح ميناء دوليا تنتقل عبره السلع والبضائع المختلفة بين الشرق والغرب ، مما سيسهم في زيادة مساهمة العراق في التجارة الدولية ، وتنويع مصادر اقتصاده ومدخولاته ، التي يمكن ان يستفاد منها في تطوير مشروعات التنمية المستدامة .

ثانيا : مدينة الفاو الاقتصادية

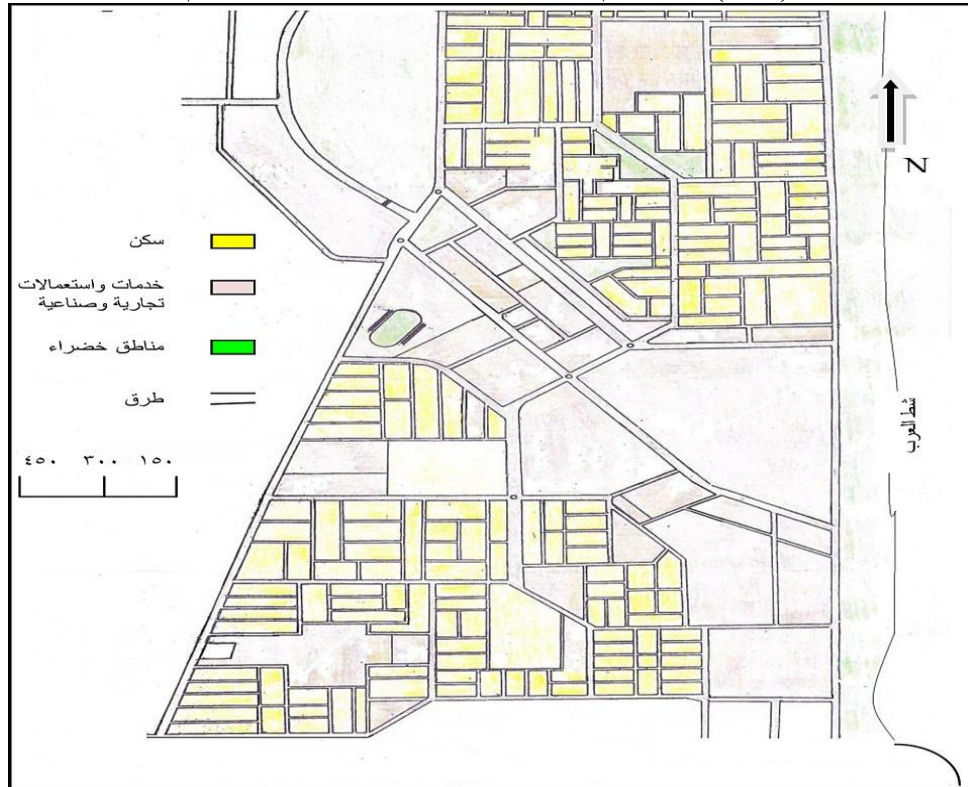
ان مايميز ميناء الفاو الكبير عن الموانئ العراقية القديمة هو انشاء وتطوير مناطق الظهر للميناء ، من اجل زيادة قدرته التنافسية واهميته الجيوبوليتيكية ليكون الميناء الالهم والاكبر في المنطقة ، اذ الحق بالميناء مشروع المدينة الصناعية والتجارية ، ونتيجة لذلك تغيرت مساحة الميناء ، فبعد ان كانت بحدود (12 كم²) في التصميم الاساس الاولي ، اصبحت (54 كم²)⁽⁸⁾ .

اختير موقع مدينة الفاو الاقتصادية شمال غرب ميناء الفاو ، التي سوف تكون مدينة صناعية وتجارية متكاملة ، بمساحة قدرت بنحو (10000 هكتار) ، خريطة ، تربطها بالموانئ العراقية شبكة من طرق النقل المعبدة وسكك الحديد ، فضلا عن ربطها بالقناة الجافة بالطرق المتطورة . وتضم هذه المدينة مشروعات تجارية ومناطق صناعية متكاملة ، وبنى تحتية متطورة ، من ضمنها مطار متطور ، ومصفى للنفط الخام ، ومصنع للبتروكيماويات ، واخر لتدوير النفايات ، ومصانع للحديد والصلب ، ومصانع للاسمت والاسمدة ، ومصانع للتعبئة والتغليف ، ومحطة ضخمة للكهرباء ، ومحطات لتحلية المياه ، فضلا عن انها تحتوي على منطقة سكنية تضم مختلف الفعاليات والانشطة السكنية والخدمات ، التي سوف تستوعب نحو (350000 نسمة)⁽⁹⁾ .

وقد تعاقدت الحكومة العراقية مع شركة (تكتنال) الايطالية لاعداد الخرائط اللازمة للمدينة الاقتصادية ، وتوزيع استعمالات الارض الصناعية ، والتجارية ، والسكنية ، والسياحية ، والخدمات المختلفة وغيرها عليها ، خريطة (2) ، بما

يضمن الاستثمار الامثل للارض . ومع بداية عام 2024 اعلنت وزارة النفط العراقية انها تعاقدت مع شركة (CNCEC) الصينية لانشاء مصنع البتروكيماويات

خريطة (2) التصميم الاساس لمدينة الفاو الاقتصادية عام 2024



المصدر : جمهورية العراق : الشركة العامة للموانئ العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، شعبة التخطيط ، خريطة التصميم الاساس لمدينة الفاو الاقتصادية ، عام



، ومصفى الفاو الكبير ، فضلا عن مصانع اخرى في المدينة الصناعية ، وان مشروع مدينة الفاو الاقتصادية سيتم تنفيذه من خلال مرحلة واحدة ، وهي مخطط لها ان يتم انشائها بالكامل قبل البدء بتشغيل ميناء الفاو الكبير ، وقد قدرت تكلفة مشروع المدينة الاقتصادية ب (675 مليون دولار)⁽¹⁰⁾ .

تأسيسا على ماتقدم سيكون لمدينة الفاو الاقتصادية ابعادا جيوبوليتيكية مهمه ، كونها سوف تؤدي الى خلق فرص استثمارية في المستقبل ، واعادة انشاء

الصناعات المهمه والمتطورة في العراق ، فقد كشفت الحكومة العراقية عن خطتها الاستراتيجية في المدينة لهذا العام ، من خلال البدء بانجاز المشاريع الصناعية العملاقة ، فضلا عن المباشرة بانجاز المشاريع السكنية والتجارية والسياحية ، التي ستحول محافظة البصرة الى مركز صناعي وتجاري محوري يعمل على ربط الشرق بالغرب ، وسيسرع من اندماج العراق بالاقتصاديات العالمية ، فضلا عن اهمية هذه المدينة المتكاملة في معالجة مشكلة البطالة في العراق ، فقد اكدت وزارة النقل العراقية عن ان الخطة الاستراتيجية لهذه المدينة ستستقطب اعدادا كبيرة من

العمالة العراقية للعمل في منشاتها المختلفة ، جدول (4) .

جدول (4) اعداد العمالة العراقية المقترحة في منشآت مدينة الفاو الاقتصادية

ت	المشاريع	اعداد اليد العاملة
1	الصناعات الثقيلة(الحديد والصلب ، مصفى النفط ، البتروكيمياويات)	3700-3400
2	الصناعات الخفيفة المختلفة	18000
3	الخدمات	9000
4	الصناعات الزراعية	1500
5	النقل والمواصلات	2000
6	خدمات اخرى	1000
7	المساحات الخضراء	350
8	مشروعات اخرى	4500
	المجموع	40050

المصدر: I.consultancy services for the AL faw peninsula Master plan final issue technitat 2019

2- جمهورية العراق : وزارة التخطيط ، قسم التخطيط والمتابعة ، الخطة المقترحة لمشروع مدينة الفاو الاقتصادية ، 2018

مما سبق نستنتج ان لمدينة الفاو الاقتصادية انعكاسات ايجابية ستتحقق على البنية الاقتصادية للعراق ، بفضل منشاتها ومصانعها وخدماتها وعلاقاتها التجارية التي سوف تخدم العراق بأكمله ، لانها ستؤدي الى تعزيز الروابط بين محافظات العراق ومناطقه المختلفة ، وهي مخطط لها بعد اكتمال انشائها ان تزيد من مساهمة العراق في التجارة الدولية ، وان تجلب مردودات مالية جيدة للعراق ، وان تصبح البصرة مدينة صناعية تجارية كبيرة في المستقبل القريب⁽¹¹⁾ . فضلا عن ابعادها السياسية ، فهي مخطط لها ستعيد مكانة العراق كدولة مؤثرة في الشرق الاوسط ، وستغير طرق النظرة للتعامل معه اقليميا ودوليا ، وستعزز العلاقات السياسية للعراق مع دول المنطقة والدول الاخرى ، عن طريق خلقها لفرص كبيرة للتكامل والتعاون مع الدول الاخرى بكافة المجالات ، واهميتها في تعزيز الوحدة الوطنية للعراق ، وذلك عن طريق ارتباط مصالح محافظات العراق ومناطقه المختلفة معها⁽¹²⁾ . ناهيك عن الابعاد الامنية التي سوف توفرها ، فان امنها سوف يكون مسؤولية اقليمية ودولية ، اذ من المنطقي ان تتجه الدول نحو حماية المحطات والطرق التي تمر بها تجارتها ، فضلا عن ان التصميم الاساس لمدينة الفاو الاقتصادية يحتوي على انشاء قاعدة عسكرية لغرض توفير الحماية لميناء الفاو والمدينة الاقتصادية ، هذا التواجد العسكري



من شأنه ان يوفر حماية لحدود العراق الجنوبية ، وسوف يوفر فرص كبيرة للقضاء على عمليات تجاوز الحدود غير الشرعية وعمليات التهريب⁽¹³⁾ .

ثالثا: مشروع طريق التنمية المستدام

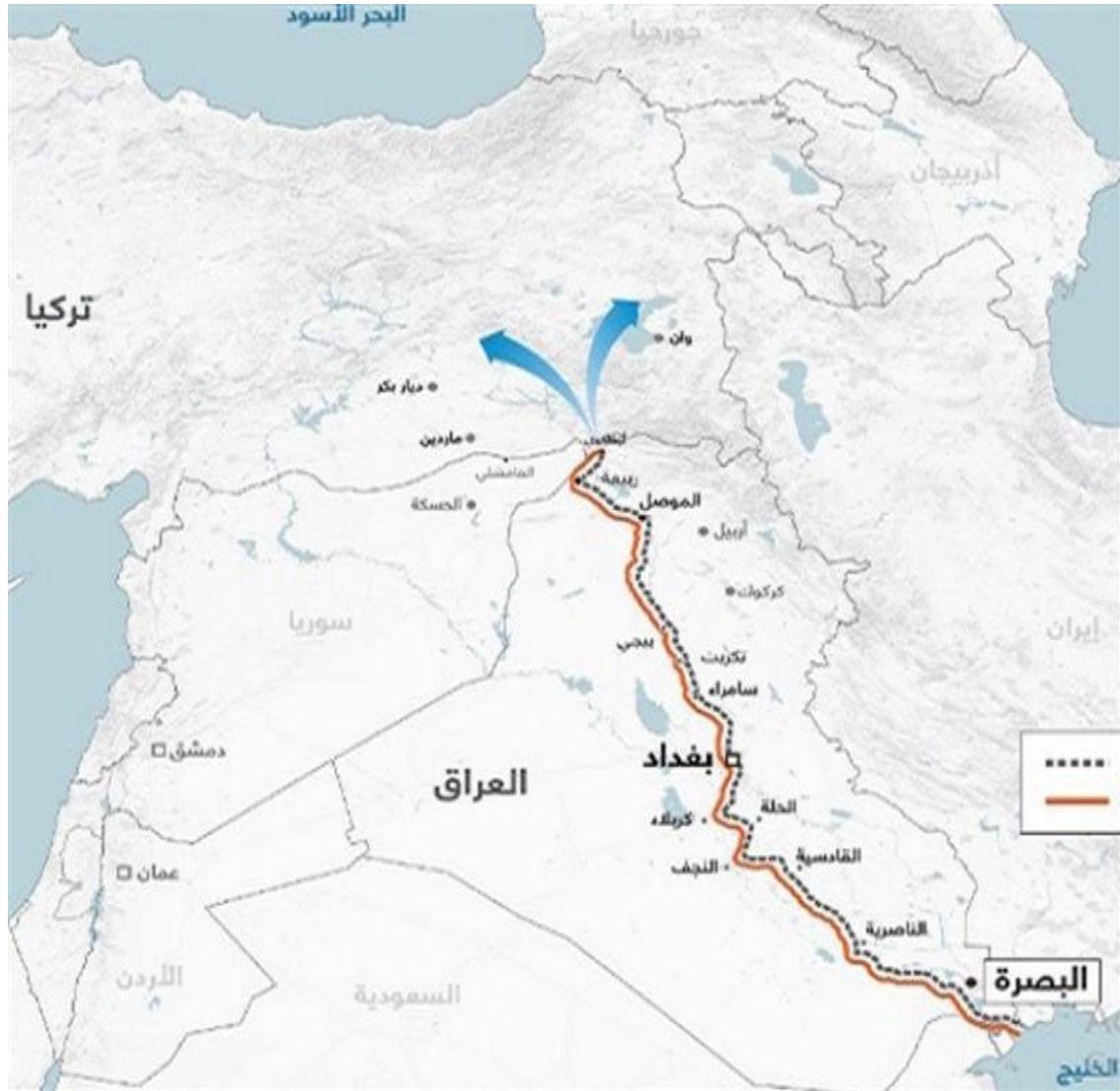
ان فكرة انشاء طريق بري يربط الشرق بالغرب عبر الاراضي العراقية تعد فكرة قديمة تعود لاربعينيات القرن الماضي ، الذي كان يعرف ب(طريق برلين) ، ولكن بدون ان تتخذ الاجراءات الجادة بانشاء .

في ايار عام 2023 تم عقد مؤتمر في بغداد خاص بمشروع طريق التنمية ، حضره وزراء النقل لدول الجوار والخليج وممثلين من بعض الشركات التجارية ، وقد طرحت الحكومة العراقية ممثلة بوزارة النقل على المدعوين مسودة المشروع ، بعد ان وصفته بانه سوف يمثل ركيزة مهمة لتطوير اقتصاديات دول المنطقة ، وعدته استراتيجية لتطوير الاقتصاد المستدام غير النفطي فيها ، ونقله مهمة لتطوير التجارة الدولية في هذه الدول . وفي ابريل عام 2024 ، عقدت كل من تركيا والعراق وقطر والامارات مذكرة تفاهم في بغداد ، للتعاون المشترك من اجل المساهمة في انشاء طريق التنمية ، وذلك خلال الزيارة التي قام بها رئيس الوزراء التركي الى العراق ، وقد قدرت تكلفة انجاز المشروع بنحو (17 مليار دولار) ، ومن المؤمل ان يكتمل انجازه بصورة النهائية في عام 2028. وعلى الفور باشرت الحكومة العراقية باعمال المشروع ، وقد اعلنت ان الاعمال فيه تسير ضمن المدة الزمنية المقررة ، وان المرحلة الاولى له ستكتمل خلال عام 2025، وهي تسير بتزامن مع الاعمال الجارية في ميناء الفاو⁽¹⁴⁾ .

يتضمن المشروع بحسب ماتم الاعلان عنه على طريق دولي بري للنقل السريع بطول (1190 كم) ، فضلا عن خط مزدوج لسكة الحديد ، وخط انابيب لنقل النفط والغاز المنتج في دول الشرق الى اوربا عبر الاراضي العراقية والتركية ، ابتداءا من ميناء الفاو الكبير جنوب العراق ليتم ربطها بالطرق السريعة التركية الواصلة الى منطقة فيشخابور على الحدود بين العراق وتركيا⁽¹⁵⁾ ، خريطة (3) .

اعلنت الحكومة العراقية ان الطاقة المقدره لمشروع طريق التنمية سوف تصل في عام 2028 الى (22 مليون طن) من السلع والبضائع المختلفة سنويا ، ثم الى

خريطة (3) مسار طريق التنمية المستدام في الاراضي العراقية



المصدر: جمهورية العراق ، وزارة النقل والمواصلات ، قسم التخطيط والمتابعة ، خريطة طريق التنمية في العراق ، 2023 ، (40 مليون طن) في عام 2050 ، وبحدود (14 مليون) مسافر سنويا ، ومن المؤمل ان يستحوذ على نحو (25%) من التجارة الدولية بين الشرق والغرب⁽¹⁶⁾. وقد اعلنت شركة (PEG) المصممة للمشروع ان اختيار مساره جاء بناء على دراسة معطيات التضاريس والتربة ، وهو لا يمر في التجمعات السكنية الكبيرة ، ويخدم جميع دول المنطقة⁽¹⁷⁾.

تعول الحكومة العراقية على مشروع طريق التنمية بانه سينطوي على ابعاد جيوبوليتيكية غاية في الاهمية ، فهو سيحدث طفرة نوعية في الاقتصاد العراقي ، ووضع العراق على سكة التجارة العالمية بين الشرق والغرب ، لانه سوف يكون من الركائز المهمة للاقتصاد العراقي المستدام والتقليل من اعتماده على عائدات البترول ، ويفتح ابواب التنمية المستدامة في محافظات العراق ومناطقه المختلفة ، فضلا عن انه سوف يزيد من اهمية التأثير الجيوسياسي والجيواقتصادي لدول المنطقة جميعا ، ناهيك عن دوره في اختزال المسافة والزمن في عملية نقل السلع والبضائع الى مايقارب (15 يوم) بدلا من (30 - 40 يوم) عبر الطريق القديم الذي يمر بقناة السويس⁽¹⁸⁾. وقد اكد العراق ان مشروع طريق التنمية لايراد منه ان يكون منافسا للطريق القديم عبر قناة السويس ، ولكن نمو التجارة العالمية ، وزيادة الطلب العالمي على البضائع والسلع والخدمات والطاقة بسبب التطور التكنولوجي وزيادة اعداد السكان ، كل ذلك يتطلب طرق جديدة لاستيعاب هذه الزيادة⁽¹⁹⁾.



المبحث الثاني : محاولات الكويت للتأثير على المشاريع التنموية العراقية

على الرغم من ان العلاقات العراقية - الكويتية تبدو طبيعية خلال مراحلها الزمنية المختلفة ، ولكن مسألة ترسيم الحدود بينهما بقيت عالقة منذ ثلاثينيات القرن الماضي ولم تحسم بشكل نهائي ، بل وادت في بعض الاوقات الى حصول ازمات سياسية بينهما⁽²⁰⁾ . وقد اتفق الطرفان الى استئناف المباحثات والنقاشات بينهما في

مراحل زمنية مختلفة ، لاسيما بين الاعوام (1963- 1990) ، من اجل التوصل الى اتفاق نهائي لترسيم الحدود بينهما ، تخللها تشكيل لجان من الطرفين ، الا ان جميع هذه المباحثات فشلت بتحقيق اهدافها⁽²¹⁾ . وفي عام 1994 شكل مجلس الامن الدولي لجنة خاصة تعمل على ترسيم الحدود بين الدولتين ، وقد انجزت اللجنة مهمتها بنفس العام دون اخذ رأي الجانب العراقي ، لذلك رفضها الجانب العراقي واستمر الخلاف على الحدود بين الجانبين .

وبعد عام 2003 استخدم النظام الجديد في العراق الطرق الدبلوماسية مع الكويت من اجل حسم ملف الحدود بشكل نهائي ، واعادة تطبيع العلاقات بينهما على كافة الاصعدة⁽²²⁾ . وفي عام 2011 استأنفت المباحثات بينهما من جديد للغرض نفسه ، التي انتهت بعقد اتفاقية بين الطرفين قسم من خلالها الممر الملاحي في قناة خور عبد الله بينهما ، وتضمنت بنودا شملت تنظيم الملاحة البحرية فيها بما يضمن مصلحة الدولتين ، وذلك بان يكون لكل منهما الحق بالملاحة البحرية فيها ، وعدم محاولة اي طرف استخدامها للتأثير على الطرف الاخر عن طريق اقامة الاعمال فيها مما يؤدي الى خنقها وعرقلة مرور السفن فيها ، ومحافظة الطرفين على سلامة البيئة البحرية فيها ، وتقع مسؤولية الاعمال المتعلقة بصيانتها مناصفة بينهما⁽²³⁾ .

وخلافا لبنود اتفاقية خور عبد الله اعلنت الكويت عام 2011 استراتيجيتها التطويرية في القناة اي بعد عام واحد من اعلان العراق انشاء ميناء الفاو الكبير ، وباشرت بالاعمال الاولية لانشاء ميناء مبارك الكبير في مدخل قناة خور عبد الله ، خريطة (1) ، الذي يبعد عن الموانئ العراقية بحدود (1500م) وهذا يعد مخالفا لقانون البحار ، وعن السواحل الكويتية بنحو (40كم)⁽²⁴⁾ . ويعد خور عبد الله بانه لسان مائي بحري يقع في الجزء الشمالي الغربي من راس الخليج ، يحده من جهته الشرقية شبة جزيرة الفاو العراقية ، ومن جهته الغربية جزيرتي رية وبوبيان الكويتيتان ، ويرتبط بخور الزبير داخل الاراضي العراقية ، وهو يمثل منطقة حدودية فاصلة بين العراق والكويت ، وله اهمية جيواستراتيجية وجيواقتصادية بالنسبة للعراق ، فهو يعد المنفذ البحري المهم للكثير من الموانئ العراقية ، كمينائي خور الزبير وام قصر ، فضلا عن ميناء الفاو الكبير⁽²⁵⁾ .

اعتبر العراق ان اندفاع الكويت لانشاء ميناء كبير جديد في مدخل قناة خور عبد الله ، هو لاغراض جيوسياسية وجيواقتصادية لها تأثيرها الكبير على العراق ، فالغاية منه هو من اجل التأثير على الدولة العراقية واضعافها ، عن طريق تحجيم مبادلاتها التجارية واضعاف اقتصادها وذلك من خلال خنق القناة وعرقلة حركة التجارة فيها والاقلال من اهمية الموانئ العراقية ، لاسيما انها تستطيع ان تنشأ موانئ في اماكن اخرى ، فهي تمتلك سواحل على الخليج تقدر بنحو (500كم) ، قياسا للعراق الذي لايملك سوى خط ساحل يقدر بنحو (59 كم)⁽²⁶⁾ . كما ويرى العراق بان الكويت ليست بحاجة الى انشاء ميناء كبير في مدخل قناة خور عبد الله بالقياس مع حجم اقتصادها وعدد سكانها ومساحتها ، وهي تمتلك موانئ في الخليج تعد كافية بالمقارنة مع حجم تبادلاتها التجارية⁽²⁷⁾ .

وقد اكد العراق ان انشاء ميناء مبارك في مدخل قناة خور عبد الله يعد مخالفا لقانون البحار ، فهو لايبعد سوى (1500م) عن الموانئ العراقية ، فضلا عن انه يعد تجاوزا على بنود اتفاقية خور عبد الله عام 2011، وقد اوضح تأثيراته السلبية على الدولة العراقية بما يأتي :-



- 1- سوف يؤدي الى تضيق قناة خور عبد الله وخنقها وعرقلة حركة التجارة فيها ، وهي تعد الممر المائي الوحيد للموانئ العراقية .
- 2- سوف يقلص مسافة الساحل البحري العراقي الى (50 كم) .
- 3- سوف يؤدي الى زيادة الترسبات الطينية في القناة الملاحية .
- 4- سيؤثر على حركة التجارة في الموانئ العراقية ، والتقليل من فعاليتها ، ومن ثم التأثير سلبا على الاقتصاد العراقي .
- 5- سوف يلحق اضرار بالثورة السمكية العراقية من جراء انشاء السواتر الخرسانية للميناء .

ونتيجة لذلك قدم العراق شكوى الى مجلس الامن الدولي عام 2019، بعد ان اوضح فيها التأثيرات السلبية لميناء مبارك على الموانئ العراقية وحركة التجارة فيها ، وعد موقع الميناء انتهاك لاتفاقية اعالي البحار التي وضعتها الامم المتحدة عام 1982، التي اعتبرت العراق من الدول المتضررة بحريا ، لذلك عليه الاستفادة من سواحله الضيقة دون منافسة جيرانه، واتفاقية الحدود الموقعة بينهما عام 2011، ونتيجة لذلك توقف العمل في ميناء مبارك بعد ان انجزت الكويت بحدود (52%) من اعمال المشروع ، بسبب ما حدثه من توترات سياسية بين العراق والكويت ، فضلا عن التحديات والقيود الاقتصادية والفنية التي واجهت العمل به⁽²⁸⁾ .

المبحث الثالث : المواقف الدولية من المشاريع التنموية العراقية والتحديات المحتملة

اولا : المواقف الدولية

1- الصين

تعد الصين بانها الشريك الاقتصادي الاهم بالنسبة للعراق ، فهي تأتي بالمركز الاول كأكبر الموردون للعراق ، فقد بلغت نسبة صادراتها للعراق (16,40 ، و 36 ، و 30,8 ، و 26,8 ، و 27,1 ، و 15,8%) من مجموع واردات العراق للاعوام (2015-2020) ، ويعد العراق احد اهم مصادر الصين بالطاقة ، وفي عام 2015 وقع العراق اتفاقية للتعاون الاقتصادي مع الصين ، التي شملت من ضمن بنودها على التعاون الاقتصادي والتكنولوجي ، والتعاون في مجال الطاقة ، فضلا عن مشاركة العراق في مبادرة الحزام والطريق الاقتصادي⁽²⁹⁾ . وقد اكدت الصين بان بؤادر الحكومة العراقية التي تهدف الى تطوير وانشاء المشاريع التنموية الاستراتيجية لاستيعاب اكبر قدر من مرور البضائع والسلع، والتقليل الى حد كبير من مدة مرورها ، والتسريع من مدة وصولها ، وبالتالي التقليل من كلف النقل والمعاملات التجارية ، تعد خطوات جبارة ويمكن ان تكون مكملة لمبادرة الحزام والطريق ، فهي تخدم الطريق البحري الجنوبي لطريق الحرير ، وبفضل هذه المشاريع سيصبح العراق مهيا بان يكون محور الطريق الجنوبي ، فهو يعد حلقة الوصل بين الطريق البحري عبر المحيط الهندي والخليج والطريق البري الذي سيصل الى تركيا ومنها الى اوروبا⁽³⁰⁾ .

2- تركيا

ابدت الحكومة التركية اهتماما كبيرا بدعم المشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة ، لاسيما مشروع طريق التنمية ، ووجهت شركاتها للاستثمار فيها ، وعدتها استراتيجية ناجحة للممر التجاري طويلة الامد بين الشرق والغرب ، وهي تراها مكملة لاهدافها الجيوستراتيجية بان تصبح الحلقة الرابطة لنقل البضائع والسلع بين اوربا واسيا وافريقيا ، لذلك وقفت الحكومة التركية بالضد من مقترح مشروع الممر الاقتصادي بين اسيا واوربا عبر شبة الجزيرة العربية لانه لا يمر في اراضيها ، ودعمت بقوة مشروع التنمية عبر الاراضي العراقية والتركية ، وابدت مساعدتها للعراق من اجل استكمال المشاريع



الاستراتيجية بسرعة الممكنة ، وطلبت من الدول الخليجية لاسيما قطر والامارات المشاركة في تمويلها⁽³¹⁾.

وترى الحكومة التركية ان لمشروع التنمية ابعادا سياسية وامنية فضلا عن ابعادة الاقتصادية تصب في صالح تركيا والعراق ودول المنطقة ، فالخسارات السياسية المتلاحقة لحزب العدالة والتنمية ، وحاجتها الى الاسواق العراقية من اجل انعاش عملتها بعد التراجع في قيمتها ، تعد عوامل مهمة اسهمت في زيادة اندفاعها لدعم المشاريع العراقية . ناهيك عن تأثيره الفعال كما تراه بالتقليل من المشاكل والعمليات العسكرية التي تقوم بها عناصر حزب العمال الكردستاني داخل الاراضي التركية ، فهي تطمح بالتعاون مع الجانب العراقي بتشكيل قوات عسكرية مشتركة لتوفير الحماية للسلع والبضائع المارة عبر طريق التنمية ، وبالتالي سوف تعمل هذه القوات على تامين الشريط الحدودي بينهما⁽³²⁾.

3- ايران

يعد العراق شريكا اقتصاديا مهما لايران ، فهو يمثل سوق مهم للسلع والبضائع الايرانية ، فضلا عن الكهرباء والغاز والاستثمارات واليد العاملة الايرانية ، على الرغم من العقوبات الاقتصادية الشديدة عليها . وقد تمثلت ردود الافعال الايرانية بالاجابية تجاه المشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة ، على الرغم من ان بعض وسائل الاعلام الايرانية اعتبرت ميناء الفاو الكبير سيكون منافسا قويا لموانئ ايران في الخليج ، ولكن اعتبرت وقوع المشاريع التنموية العراقية على مقربة من الحدود الايرانية واتصالها باوروبا عن طريق القناة الجافة وتركيا مهما لها ، فهي تمثل فرصة لتطوير تجارة ايران الدولية وتحقيق اهدافها بتنويع وجهاتها التجارية الخارجية⁽³³⁾ . لذلك اعربت عن اهتمامها بربط طرقها الواصلة الى الحدود العراقية في البصرة بالقناة الجافة العراقية ، وقد تلقت الحكومة العراقية عرضا رسميا من ايران للمشاركة والمساهمة في طريق التنمية الاستراتيجي⁽³⁴⁾.

4- دول الخليج

بعد اعلان العراق عن مشروعات التنمية الاستراتيجية ، ابدت بعض دول الخليج تحفظا عليها ، وتخوفا في ان تصبح منافسة قوية لطرقها وموانئها التجارية ، ولكن بعد دعوة الحكومة العراقية دول الخليج لمساهمة شركاتها في ادارة وتشغيل المشاريع التنموية الجديدة ، ابدت هذه الدول ارتياحا لها ، لاسيما بعد دعوة الحكومة التركية لها للمساهمة فيها ، وعدتها فرصة لتطوير وتعزيز حركة التجارة الدولية في دول الخليج والشرق الاوسط⁽³⁵⁾.

في بادئ الامر ابدت الامارات العربية المتحدة قلقها في ان يصبح ميناء الفاو الكبير خارج هيمنتها الادارية والتنظيمية على موانئ المنطقة ، اذ ان حجم ميناء الفاو الكبير ووقوعه على المياه العميقة تجعله يستقبل السفن الكبيرة بصورة مباشرة دون الحاجة الى تفريغ حمولتها في ميناء جبل علي الاماراتي ، ومن ثم شحن بضاعتها في السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم الى الموانئ العراقية مثل مايجري في الوقت الحاضر ، وبالتالي يفقدها امولا كبيرة كانت تجنيها من هذه العملية⁽³⁶⁾ . ولكن بعد دعوة الحكومة العراقية للاستفادة من خبرة الشركات الاماراتية للمشاركة في ادارة ميناء الفاو الكبير، وجلب الاستثمارات الاماراتية الى المشاريع التنموية العراقية الجديدة ، ابدت ارتياحا لهذه الدعوة ودعمها للمشاريع العراقية ، فهي ترغب بتعزيز حضورها الدائم في العراق ، فضلا عن مساعيها للحفاظ على موقعها الريادي في ادارة الموانئ والاشراف عليها في الشرق الاوسط والخليج⁽³⁷⁾.

ومن المرجح ان تصبح قطر الشريك الخليجي الابرز للعراق في المشاريع الاستراتيجية المقبلة ، بسبب علاقتها الاقتصادية الجيدة مع تركيا وايران ، لذلك ابدت الحكومة القطرية اهتماما ورغبة بتوقيع اتفاقيات مع الجانب العراقي تتضمن تطوير الخدمات والبنى التحتية المرتبطة بالمشاريع التنموية الجديدة ، ويبدو انها قد اخذت درسا من تجربة الحصار الخليجي المريرة التي عاشتها للمدة (2017-2021) ، وهذا العامل دفعها للبحث عن طرق اخرى للتجارة الدولية .



وعلى الرغم من مخاوف الكويت من تأثير المشاريع التنموية العراقية الجديدة على موانئها في الخليج ، ولكنها بالوقت نفسه ابدت استعدادها للوصول الى اتفاقات مع العراق ستعود بالفائدة الى الدولتين ، من خلال التنسيق والتعاون بين مشاريعها التنموية ، لاسيما فيما يتعلق الى امكانية الربط بينها، للوصول الى تعزيز وتنشيط التجارة الدولية في المنطقة . في حين ابدت السعودية اهتماما للمشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية طالما انها لا تتمر في الاراضي الايرانية ولم ترتبط بموانئها⁽³⁸⁾.

ثانيا: التحديات المحتملة للمشاريع التنموية العراقية

1- الفساد وضعف الفعالية

يعد الفساد المستشري في مفاصل الدولة العراقية احد التحديات الخطيرة التي انعكست بالسلب على ضعف فعالية مؤسسات الدولة واجهزتها ، لذلك واجهت هذه المؤسسات صعوبات كبيرة في ادارة المشاريع التنموية بالشكل المطلوب ، طالما ان المؤسسات تسيطر عليها الاحزاب المتنفذة في الحكومة ، التي همها الوحيد جني الاموال على حساب رصانة العمل ، وهذا اصبح السمة الغالبة في ادارة المشاريع بعد عام 2003، وهو ما ولد الضعف الواضح في مقدرة الحكومات العراقية المتعاقبة في فرض الرقابة على انجاز المشاريع والسيطرة عليها . ولكن مع ذلك تلقى المشاريع التنموية الاستراتيجية الجديدة اهتماما من لدن الحكومة العراقية كونها تمثل اهمية كبيرة للعراق ، ولها فوائد وابعاد استراتيجية اقتصادية وسياسية وامنية واجتماعية على المدى البعيد ، لذلك فهي تعد تحديا امام الحكومات العراقية بضرورة اكمال انجازها على اتم وجه ، وحافزا لها بادارتها بصورة جيدة بعيدا عن شبهات الفساد⁽³⁹⁾.

2- منافسة المشاريع الاقليمية

تشكل المشاريع التجارية المقترحة في الشرق الاوسط منافسة قوية للمشاريع الاستراتيجية العراقية ، بما توفرة من فوائد جيواقتصادية وجيوسياسية لبلدان المنطقة ، كمقترح مشروح الممر الاقتصادي بين اوربا وجنوب اسيا ، الذي ينطلق من عمان مروراً بشبة الجزيرة العربية والاردن وفلسطين ومنه الى اوربا ، المدعوم من الولايات المتحدة الامريكية ، ولكن معارضة تركيا الشديدة له تاخر انجازة لحد الان⁽⁴⁰⁾ ، ومقترح الطريق الذي يربط ايران باوربا عن طريق العراق وسوريا⁽⁴¹⁾، ولكن تغيير الحكم في سوريا غير الموالي لايران يمكن ان يحول دون انجاز هذا الطريق او تحويله وربطه بالقناة الجافة العراقية .

3- بعض الاحزاب السياسية العراقية المشاركة بالحكومة تعارض انشاء الطرق التجارية الاستراتيجية ، لان هذه المشاريع سوف تقلل الى حد كبير من مرور السلع والبضائع عبر المنافذ الحدودية الحالية ، وبالتالي فقدانها الى الاموال التي كانت تجنيها من مرور السلع بسبب سيطرتها وتحكمها بالمنافذ .

4- ان دعوة الحكومة العراقية الحالية لبعض دول الخليج للاستثمار والمساهمة في انشاء المشاريع التنموية العراقية ، والمشاركة في ادارتها ، قد اثار حفيظة بعض الجهات العراقية واعلان تحفظها على هذه المشاركة⁽⁴²⁾.

5- يرى البعض من الاوساط العراقية ان مشاريع التنمية العراقية الجديدة يشوبها الغموض في اهدافها ، لاسيما مشروع طريق التنمية ، و لاسيما بعد التأييد التركي والخليجي لها ، فضلا عن انها قد تنهي فرصة العراق من الدخول ضمن مشروع الحزام والطريق الصيني من خلال ممره الجنوبي ، الذي سيعود بفوائد اقتصادية كبيرة لدول المنطقة ومنها العراق ، على الرغم من تاكيد الصين ان المشاريع التنموية العراقية الجديدة سوف تكون لها اهمية كبيرة في طريق الحرير الجنوبي ، وعلى الرغم من تأكيدات الحكومة العراقية باهمية هذه المشاريع بتعزيز مكانة العراق الاقليمية ، وزيادة مساهمته في التجارة الدولية ، وانه سوف يكون مركزا محوريا لانتقال السلع والبضائع بين الشرق والغرب ، سواء اكان قد انجزت مبادرة الحزام والطريق الصينية ام لا⁽⁴³⁾.



الاستنتاجات والمقترحات

اولا : الاستنتاجات

1- اهتمت الحكومات العراقية خلال العقدین الاخرین بانشاء بعض المشاريع التنموية الاستراتيجية التي سوف تخدم العراق في المستقبل ، فضلا عن دول المنطقة ، ومنها ميناء الفاو الكبير في شبة جزيرة الفاو جنوب العراق ، الذي من المتوقع ان ينتهي العمل به عام 2028، ومن المتوقع ان تنطوي عليه ابعادا جيوبوليتيكية غاية في الاهمية بكافة امجالات ، تنعكس بالايجاب على العراق ودول المنطقة .

2- لكي يصبح ميناء الفاو الكبير ميناء دوليا ، تم التخطيط بالاهتمام بمنطقة الظهر للميناء من خلال اقامة مدينة اقتصادية متكاملة فيها ، فضلا عن مقترح ربطه بطريق بري للمرور السريع واخر لسكة الحديد (القناة الجافة) تخترق الاراضي العراقية وصولا الى الطرق التركية الواصلة الى الحدود العراقية الشمالية ، من اجل تحقيق الابعاد الجيوبوليتيكية المرجوة من هذه المشاريع ، لاسيما الابعاد الجيواقتصادية ، ومن اهمها تسريع انتقال البضائع والسلع بين الشرق والغرب ، وفتح منافذ جديدة لتعزيز حركة التجارة الدولية ، والتقليل من اعتماد الاقتصاديات الناشئة في الشرق على مصادر الطاقة ، فضلا عن ابعادها الجيوسياسية والامنية والاجتماعية التي خطط لها ان تتحقق بعد تشغيل هذه المشاريع .

3- ثبت من خلال البحث ان توجه الكويت لانشاء ميناء مبارك في مدخل قناة خور عبد الله هو لغايات سياسية واقتصادية لها تاثيرها السلبي على الدولة العراقية ، اذ ان موقعه الجغرافي عده العراق مخالفا لنصوص اتفاقية اعالي البحار الموقعة من قبل الامم المتحدة عام 1982، التي عدت العراق من الدول المتضررة بحريا ، وعليها الاستفاداة القصوى من سواحلها الضيقة وعدم منافستها عليها ، فضلا عن انه يعد تجاوز على بنود اتفاقية الحدود الموقعة بين الدولتين عام 2011، كونه يتسبب في غلق قناة خور عبد الله واعاقه حركة السفن فيها .

4- برزت عوامل عدة دفعت بالكويت للتوقف عن الاعمال في ميناء مبارك ، منها الشكوى التي قدمها العراق الى مجلس الامن الدولي عام 2019، بعد ان اوضح فيها التاثيرات السلبية لميناء مبارك على حركة التجارة في الموانئ العراقية ، وماحدثه من توترات سياسية بين العراق والكويت ، فضلا عن التحديات والقيود الاقتصادية والفنية التي رافقت العمل به .

5- رات بعض الدول ، لاسيما دول المنطقة ومنها تركيا وايران ودول الخليج ، ان للمشاريع التنموية الاستراتيجية العراقية الجديدة ابعادا جيواقتصادية وجيوسياسية وامنية مهمه تخدم دول المنطقة بصورة عامة ، على الرغم من التحفظات التي ابدتها عليها في بداية الاعلان عنها ، لذلك ابدت اهتمامها بها ، واعلنت عن استعدادها للمساهمة والمشاركة بها .

6- ثبت من خلال البحث ان ثمة تحديات تواجه العمل في المشاريع الاستراتيجية العراقية ، كالفساد وضعف الفعالية ، ومنافسة المشاريع الاقليمية ، ومعارضة بعض الجهات السياسية العراقية لها كونها تؤثر على مصالحها من جهة ، ولغموض الاهداف الحقيقية المبتغاة من بعضها كما تراها ، لاسيما طريق التنمية ، لذلك فهي تعد تحديا امام الحكومات العراقية من اجل اتمامها وحافزا لها من اجل انجاحها .

ثانيا : المقترحات

1- ضرورة الاهتمام باكمال المشاريع التنموية الاستراتيجية الجديدة التي باشر العراق بالعمل بها خلال العقدین الاخرین ، لاسيما مشروع طريق التنمية ، والعمل على مواجهة كل التحديات التي تقف في طريق اتمامها ، وذلك لانها المشاريع الحيوية التي ستزيد من مساهمة العراق في التجارة الدولية ، وتقلل الى حد كبير من اعتماد الاقتصاد العراقي على واردات البترول ، فضلا عن ابعادها الجيوسياسية والامنية



والاجتماعية ، ناهيك عن اهميتها بعد تشغيلها ونجاحها في طمانة المشككين باهداف هذه المشاريع بعد وضوح الابعاد الجيوبوليتيكية عنها .

2- يجب عدم التهاون في حق العراق بجعل قناة خور عبد الله مفتوحة للموانئ العراقية ، وذلك بحسب بنود اتفاقية اعالي البحار عام 1982، واتفاقية الحدود بين العراق والكويت عام 2011، وجعل بنود الاتفاقيتين كخارطة طريق عند محاولة الكويت بالتاثير السلبي على الموانئ العراقية ، لاسيما وانها تمتلك سواحل طويلة على الخليج وبامكانها اقامة موانئ فيها .

مصادر البحث :

1- حارث حسن ، العراق على مسار الازدهار ، بحث منشور على موقع مالكوم كير- كارنيغي للشرق الاوسط ، 2024، ص7، الموقع الالكتروني :-

<2024103<diwan<https://carnegieendowment.org

2- علي نجات ، تصورات واستراتيجيات الكويت وايران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير ، مركز البيان للدراسات والتخطيط ، بغداد ، 2024 ، ص 3 .

3- محمد راضي جعفر ، الاثار الاقتصادية لانشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، مجلة الاقتصاد الخليجي ، العدد 24، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، 2013، ص5.

4- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، قسم التخطيط والمتابعة ، 2021.

5- حمدية شاكر مسلم الايدامي ، وامجد راضي حسن الزاهدي ، الاهمية الاقتصادية لانشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق ، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية ، العدد 73، السنة 20، 2022، ص153.

6- حمدية شاكر مسلم الايدامي ، وامجد راضي حسن الزاهدي ، الاهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق ، ط1، مركز الرافدين للحوار ، بيروت / النجف الاشرف ، 2023، ص77.

7- امير نجم عبود ، الاهمية الجيواستراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته ، مجلة اداب الكوفة ، العدد 57، 2023، ص71.

8- جمهورية العراق ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، شعبة التخطيط ، 2019.

9- حمدية مسلم شاكر الايدامي ، وامجد راضي حسن الزاهدي ، الاهمية الاقتصادية لانشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق ، مصدر سابق ، ص158.

10- حمدية شاكر مسلم الايدامي ، وامجد راضي حسن الزاهدي ، الاهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق ، مصدر سابق ، ص100.

11- فريق التحرير ، منطقة الفاو الاقتصادية امل العراق نحو العالمية ، بحث منشور على موقع نون بوست ، ص3، الموقع الالكتروني :-

<https://www>noonpost.com.

12- امير نجم عبود ، مصدر سابق ، ص77 .



- 13- نعمة محمد حبيب العبادي ، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي ، مجلة الخليج العربي ، المجلد 41، العددان(3، 4)، جامعة البصرة ، 2013، ص163.
- 14- عمار جلو ، طريق التنمية العراقي - كيف يتداخل التعاون مع التنافس الاقليمي والدولي ، ص2، بحث منشور على الموقع الالكتروني :-
<article<https://lraseef22.net .
- 15- حارث حسن ، طريق التنمية في العراق : الشؤون الجيوسياسية ، والرعية ، والممرات الحدودية ، مركز مالكوم كير - كارنيغي للشرق الاوسط ، 2024، ص12، الموقع الالكتروني :-
<2024I05<research<https://carnegieendowment.org.
- 16- طريق التنمية في العراق هل يدخل مسار التجاذبات السياسية ؟ ، ص8 ، بحث منشور على الموقع الالكتروني: <Iraq<https://www.alhurra.com
- 17- حمدية مسلم شاكر الايدامي ، وامجد راضي حسن الزاهدي ، الاهمية الاقتصادية لانشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق ، مصدر سابق ، ص152.
- 18- عمار جلو ، مصدر سابق ، ص2.
- 19- طريق التنمية في العراق هل يدخل مسار التجاذبات السياسية؟ ، مصدر سابق ، ص9.
- 20- خضير عباس النداوي ، ميناء مبارك المبير وميناء الفاو الكبير : بحث في ابعاد الازمة وتداعياتها ، مجلة اراء حول الخليج ، العدد 85، مركز الخليج للابحاث ، الامارات العربية المتحدة ، 2011، ص8.
- 21- سمر عبد الله هويدي ، وحنان حسن فلاح ، الاثار والمعوقات على اتفاقية خور عبد الله ، مجلة الفنون والاداب وعلوم الانسانيات والاجتماع ، العدد 60 ، كلية الامارات والعلوم التربوية والنفسية ، الامارات العربية المتحدة ، 2020، ص121.
- 22- خضير عباس النداوي ، مصدر سابق ، ص8 .
- 23- سمر عبد الله هويدي ، وحنان حسن فلاح ، مصدر سابق ، ص122.
- 24- مالك دحام الجميلي ، ولمياء محسن الكناني ، العلاقات العراقية - الكويتية واشكالية ميناء مبارك ، مجلة دراسات دولية ، العدد 52، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، جامعة بغداد ، 2012، ص20.
- 25- سمر عبد الله هويدي ، وحنان حسن فلاح ، مصدر سابق ، ص119.
- 26- حارث حسن ، العراق على مسار الازدهار ، مصدر سابق ، ص7 .
- 27- مالك دحام الجميلي ، ولمياء محسن الكناني ، مصدر سابق ، ص24.
- 28- علي نجات ، مصدر سابق ، ص8 .
- 29- ابتسام محمد عبد العامري ، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق ، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، جامعة بغداد ، 2020 ، ص12-13 .
- 30- حمدية مسلم شاكر الايدامي ، وامجد راضي حسن الزاهدي ، الاهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق ، مصدر سابق ، ص128.



- 31- عمار جلو ، مصدر سابق ، ص3 .
- 32- طريق التنمية في العراق هل يدخل مسار التجاذبات السياسية؟ ، مصدر سابق، ص7.
- 33- علي نجات ، مصدر سابق ، 14 .
- 34- امير نجم عبود ، مصدر سابق ، ص80 .
- 35- حارث حسن ، طريق التنمية في العراق : الشؤون الجيوسياسية ، والرعية ، والممرات الحدودية ، مصدر سابق ، 13.
- 36- عدنان حبيب عروج الحميدي ، دور الاقتصاد الصيني في تطوير الاقتصاد العراقي (مبادرة الحزام والطريق) ، مجلة العلو الاقتصادية ، المجلد 16 ، العدد 61 ، جامعة البصرة ، 2021 ، ص168.
- 37- حارث حسن ، العراق على مسار الازدهار ، مصدر سابق، ص6.
- 38- حارث حسن ، طريق التنمية في العراق : الشؤون الجيوسياسية ، والرعية ، والممرات الحدودية ، مصدر سابق ، ص16 .
- 39- حارث حسن ، العراق على مسار الازدهار ، مصدر سابق ، ص4 .
- 40- حارث حسن ، طريق التنمية في العراق : الشؤون الجيوسياسية ، والرعية ، والممرات الحدودية ، مصدر سابق ، ص13 .
- 41- امير نجم عبود ، مصدر سابق ، ص80 .
- 42- طريق التنمية في العراق هل يدخل مسار التجاذبات السياسية؟ ، مصدر سابق، ص4.
- 43- حارث حسن ، طريق التنمية في العراق : الشؤون الجيوسياسية ، والرعية ، والممرات الحدودية ، مصدر سابق ، ص15 .