

المشاريع الجيواقتصادية لدول مجلس التعاون الخليجي وانعكاساتها على العراق

أ.د. لطيف كامل كليوي

الباحث: عبد الكريم محمد عبد الحسين

كلية التربية للعلوم الإنسانية / جامعة المثنى

Goeconomic Projects of the Gulf Cooperation Council Countries and Their Impact on Iraq

Prof. Dr. Latif Kamel Klewi

m.geo.abdelkareem@mu.edu.iq

Researcher. Abdul Karim Muhammad Abdul Hussein

aljabri3000@mu.edu.iq

College of Education for Humanities\ Al-Muthanna University

Abstract

The Arabian Gulf region enjoys great geo-economic importance due to its distinct geographical characteristics and the huge energy resources it contains, such as oil and natural gas, which are the primary source of energy resources. Dominance over this region and its resources has become one of the most important pillars of the international powers active in the international system. Therefore, the region has become a focal point for several regional and international countries competing over it, as they view it as part of their vital sphere that cannot be relinquished. Therefore, gas pipelines and their geographical routes in the Arabian Gulf region have become the focus of regional and international competition until the end of the research period and one of its most important tools. Accordingly, the oil and gas factor has created a state of intense competition that rises to a state of conflict between countries and major international companies, in order to achieve their interests as well as control and dominate the policies of other countries. This competition will continue to acquire and control the most important resource in the world.

Key words: Geoeconomics, Mubarak Port Project, Salman Canal, Nabucco.

الملخص

تحتل منطقة الخليج العربي بأهمية جيواقتصادية كبيرة ناجمة عن خصائصها الجغرافية المتميزة وما تحتويه من موارد ضخمة من مصادر الطاقة كالنفط والغاز الطبيعي، التي تعد المصدر الأول لموارد الطاقة وباتت الهيمنة على هذه المنطقة ومواردها أحد أهم الركائز الأساسية للقوى الدولية الفاعلة في النظام الدولي، لذلك أصبحت المنطقة بؤرة استقطاب تتنافس عليها عدة دول إقليمية أو دولية فهي تنظر له على أنه جزء من مجالها الحيوي الذي لا يمكن التفريط به، لذلك أصبحت أنابيب نقل الغاز ومساراتها الجغرافية في منطقة الخليج العربي محور التنافس الإقليمي والدولي حتى نهاية مدة البحث وإحدى أهم أدواته، وعليه فقد أوجد عامل النفط والغاز حالة منافسة شديدة ترتقي إلى حالة من الصراع بين الدول والشركات العالمية الكبرى، من أجل تحقيق مصالحها وكذلك السيطرة والتحكم في سياسات غيرها من الدول وسوف تستمر هذه المنافسة للاستحواذ والسيطرة على أهم مورد في

العالم.

الكلمات المفتاحية: الجيواقتصادية، مشروع ميناء مبارك، قناة سلمان، نابوكو.

المقدمة

ثمة منافسة جيواقتصادية وجيوسياسية كبيرة على مشاريع الترابط التجاري الإقليمي، إذ تسعى دول مجلس التعاون الخليجي إلى مسك خيوط التفاعل الجيواقتصادي في منطقة الخليج العربي لتكون الأكثر جذباً للاستثمارات الأجنبية وليس ادل على ذلك من الكويت التي تعارض مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية أو تظل غير داعمة له، كونها تخطط لتصبح مركزاً تجارياً ولوجستياً من خلال مشروعها الاستراتيجي (ميناء مبارك)، في حين يسعى العراق أيضاً إلى الخروج من المأزق الجيوسياسي والتحول إلى مركز ترانزيت إقليمي ودولي من خلال تطوير ميناء الفاو الكبير وتفعيل ممر طريق التنمية، فالكويت تعد المشروع تهديداً رئيساً لمصالحها، كذلك تعمل المملكة العربية السعودية على انشاء قناة مائية صناعية في صحراء الربع الخالي لغرض ربط الخليج العربي ببحر العرب، إذ تحاول الابتعاد بصداراتها عن التهديدات الإيرانية المستمرة بأغلاق مضيق هرمز، علاوة على رغبة قطر في أداء دور قيادي في المنطقة من خلال انشاء خط الغاز القطري _ الأوربي وتحرير القارة الاوربية من الهيمنة الروسية في الاعتماد على الغاز الروسي في ظل الحرب الروسية الأوكرانية.

١ _ مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث بالتساؤل الآتي: ما الانعكاسات الجيواقتصادية لمشاريع دول مجلس التعاون الخليجي على العراق؟ وما الآثار الجيواقتصادية المترتبة عليها؟

٢ _ فرضية البحث:

يعتمد البحث على فرضية مفادها ان المشاريع الجيواقتصادية لدول مجلس التعاون الخليجي لها انعكاسات جيواقتصادية سلبية على العراق، إذ ان تنفيذ هذه الدول لمشاريعها الجيواقتصادية في منطقة الخليج العربي لا يمر عبر أراضي الدولة مما يقلل من أهمية موقع العراق في مشاريع الربط التجاري ومسارات نقل الطاقة.

٣ _ هدف البحث:

يهدف البحث إلى الكشف عن ماهية المشاريع الجيواقتصادية لدول مجلس التعاون الخليجي وبيان تأثيراتها على العراق بوصفه جزءاً رئيساً من المنطقة وفاعلاً مهماً في تفاعلاتها الجيواقتصادية.

٤ _ أهمية البحث:

تأتي أهمية البحث من كونه يتناول وبمنهج علمي رصين حراك الفواعل الإقليمية لدول مجلس التعاون الخليجي المتنافسة جيواقتصادياً في منطقة الخليج العربي، واستعراض مشروعاتها وابعادها، ومدى تأثير ذلك على الواقع الجيواقتصادي العراقي، ناهيك عن قلة الدراسات الجيواقتصادية في المكتبات الجغرافية.

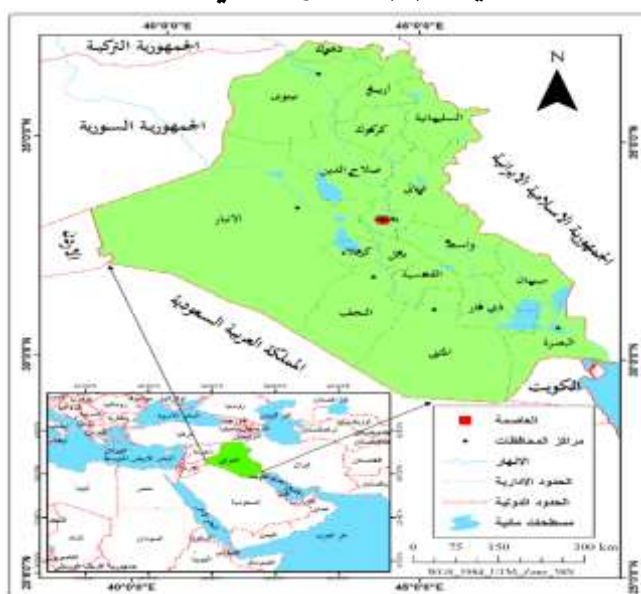
٥ _ حدود البحث:

تمثل الحدود المكانية للبحث بدولة العراق التي تقع في الجزء الجنوبي الغربي من قارة آسيا والجزء الشمالي الشرقي من الوطن العربي، إذ تطل على الخليج العربي بساحل طوله (٦٥) كم، يحدها من جهة الشمال تركيا ومن جهة الشرق ايران اما من جهة الجنوب دولتي الكويت والمملكة العربية السعودية وجهة الغرب دولتي سوريا والاردن، إذ تقع بين دائرتي عرض (٦° ٢٩' _ ٣٧° ٢٧') شمالاً، وبين خطي طول (٣٩° ٣٨' _ ٤٨° ٣٦') شرقاً، وبمساحة كلية تبلغ (٤٣٥٠٥٢) كم^٢، الخريطة (١)، فيما تمتد حدودها الزمانية إلى المدة الواقعة بين (٢٠٠٣ _ ٢٠٢٣) مع التطرق لبعض الأحداث التاريخية التي تخدم توجهات البحث وأهدافه.

٦ _ منهج البحث:

اعتمد الباحث على استخدام المنهج التاريخي، علاوة على استخدام منهج تحليل القوة في تفسير التوجهات الجيواقتصادية لدول مجلس التعاون الخليجي، فضلاً عن استخدام المنهج الوظيفي للكشف عن دور صانع القرار العراقي في التعاطي مع الدور الجيواقتصادي لدول مجلس التعاون الخليجي.

الخريطة (١) الموقع الفلكي للعراق



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على ابراهيم حلمي الغوري، أطلس العراق والوطن العربي، دار الشرق الأوسط العربي،

بيروت، ٢٠١٦، ص ١٣.

المطلب الأول _ مشاريع الكويت الجيواقتصادية في منطقة الخليج العربي:

كانت العلاقات التجارية والاقتصادية بين العراق والكويت قبل حكم النظام البائد، متينة وقوية، إذ كان العراق يُعد سلة غذاء الكويت، ازدهرت التجارة البرية والبحرية، فضلاً عن تجارة الترانزيت، ولكن بعد اجتياح القوات العراقية للكويت في عام ١٩٩٠، تدهورت العلاقات وتقلص حجم التبادل التجاري بين الدولتين، ومع سقوط النظام

البائد في عام ٢٠٠٣، بدأت العلاقات تتحسن مجدداً وشهدت تطوراً ملحوظاً في مختلف المجالات الاقتصادية، وذلك بفضل الموقع الجغرافي للكويت القريب من العراق، فضلاً عن تأسيس نظام سياسي جديد يضمن حقوق الجوار والأخوة والاحترام المتبادل المبني على المصالح الاقتصادية المشتركة، إلا أن الكويت مازالت متأثرة بغزو العراق لها، وتسعى للسيطرة على الموانئ العراقية وخنق وصول العراق البحري في ظل وجود قوات أجنبية على أراضيها، مما يؤثر سلباً على استقرار العراق الأمني والاقتصادي، ومن ثم تبرز هذه الظروف كفرصة للكويت لتطوير مشاريع استراتيجية مهمة تؤثر على الاقتصاد العراقي وتعود بالنفع على اقتصادها الخاص^(١). ولأجل الإحاطة بالموضوع سيتم تناوله بالشكل الآتي:

أولاً - مشروع ميناء مبارك:

يعد من أكبر الموانئ الكويتية ويقع في بداية الخليج العربي من جهة الشمال، إذ اختارت الكويت المياه الإقليمية في جزيرة بوبيان والمقابلة لسواحل العراق في مدينة الفاو موقعاً جغرافياً لبناء ميناء مبارك، الخريطة (٢) ويتخذ الميناء موقعاً في خاصرة مدينة الفاو^(٢). أي الجانب الملاصق للممر المائي لخور عبد الله الذي يمثل منتصفه بمثابة الحد الفاصل للحدود البحرية الإقليمية بين العراق والكويت ويفصل الممر المائي خور عبد الله بين البر العراقي شبه جزيرة الفاو والبر الكويتي جزيرتي وربة وبوبيان فتقسم مياه الخور على نصفين، النصف الشرقي يمثل المياه الإقليمية العراقية والنصف الغربي يمثل المياه الإقليمية الكويتية، إذ يتسع الخور في النهاية الجنوبية الفاصلة بين شبه جزيرة الفاو وجزيرة بوبيان بحدود (٢٠) كم^٢، أي باتجاه الخليج العربي ولكنه يضيق كلما اتجهنا شمالاً ليصبح عرضه عند ميناء مبارك بحدود (٨) كم^٢، ويصبح أكثر ضيقاً عندما يجتاز جزيرة وربة الكويتية، ويصل إلى ميناء أم قصر العراقي^(٣) تبلغ مساحة الميناء الكلية (٢) مليون م^٢ وبكلفة (٣٢٨ مليون و١٣ ألف دينار كويتي، وقد صممت المنشآت المينائية بالكامل على المسطحات المائية وليس على اليابسة ويرتبط بينهما طريق يمتد لمسافة (١٨٠٠) متراً، مما يزيد من ضيق المسافة العرضية للقناة، وتبعد الواجهة الأمامية لميناء مبارك عن عوامة (١٧) بمسافة (١,٢٠٠) كم، من ضمنها عرض القناة البالغ (٢٥٠) متراً وعرض السفينة الراسية على الرصيف، وإن قطر دوران الباخرة عند المناورة قد يصل إلى أربعة أضعاف طولها في الظروف الاعتيادية^(٤). وتماشياً مع هدف البحث سيتم تناوله بالصيغة الآتية:

الخريطة (٢) مشروع ميناء مبارك الكويتي



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جعفر عبد الامير الحسيني، هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، الجامعة المستنصرية، العدد ٣٠، ٢٠١١، ص ١٥.

١ _ مراحل إنجاز ميناء مبارك:

تخطط الكويت إلى تنفيذ الميناء على أربع مراحل ليصل عدد الأرصفة عند انتهاء المرحلة الأخيرة منه إلى (٦٠) رصيفاً، ويتضمن المشروع خطة لجعل الممر المائي للميناء الأعرق في الخليج العربي ليصل إلى (٢٠) متراً، في حين أن معظم الممرات الملاحية الموجودة حالياً لا تتجاوز أعماقها (١٦) متراً، والهدف من زيادة الأعماق هو التهيئة لممر أكبر السفن العالمية^(٥). ويمكن إيجاز أبرز الأهداف الكمية لمراحل الميناء الأربعة بالآتي:

أ _ المرحلة الأولى: بدأت هذه المرحلة لاستكمال التصاميم والبنى التحتية وإنجاز وتشغيل (٤) أرصفة للحاويات بطاقة (١٨٠٠٠٠٠) حاوية سنوياً، وكان من المقرر الانتهاء منذ العام ٢٠١٥، من خلال تصميم وإنشاء طريق سريع بطول (٣١) كم، وسكة حديد بنفس الطول لربط جزيرة بوبيان باتجاه الكويت عبر خور الصبية، وإنشاء (٤) أرصفة بطول (١٦٠٠) متر وبعمق (١٦) متر، وكذلك تعميق المسار الملاحي لتمكين السفن الكبيرة من الرسو على أرصفة الميناء، فضلاً عن إنشاء المباني والمرافق الخدمية وإنشاء ساحة الميناء تشمل (المنطقة الحرة، منطقة الصناعات الخفيفة والمنطقة الحكومية)^(٦).

ب _ المرحلة الثانية: تتضمن هذه المرحلة إنشاء (١٢) رصيفاً ليبلغ العدد الاجمالي للأرصفة (١٦) رصيفاً كما تتضمن هذه المرحلة أعمال الدراسات وتجميع البيانات عن فحوصات تربة قاع البحر وأرض الميناء والتقييم

البيني^(٧).

ج _ المرحلة الثالثة: تتضمن هذه المرحلة إنشاء ثمانية أرصفة، ليرتفع عددها الإجمالي إلى (٢٤) رصيفاً لتصل الطاقة الاستيعابية للحاويات إلى (٢,٥) مليون حاوية سنوياً.

د _ المرحلة الرابعة: تتضمن هذه المرحلة إنشاء (٣٦) رصيفاً، ليصبح إجمالي الأرصفة (٦٠) رصيفاً، وإذا ما استكملت الكويت المرحلة الرابعة من بناء ميناء مبارك فإن ذلك سيؤثر على العراق اقتصادياً، إذ إن توسعة الميناء في المرحلة الرابعة ستشمل كامل القناة الملاحية، فضلاً عن أن الموانئ العراقية ستتوقف تماماً مثل (أم قصر وخور الزبير) لأنها تقع في عمق الأراضي العراقية، وعلى الرغم من أن الكويت تمتلك ساحلاً يزيد طوله على (٥٠٠) كم، إلا أنها أصرت على بناء ميناء مبارك في هذه النقطة المواجهة للعراق، وتجدر الإشارة إلى أن الحكومة الكويتية علقت مشروع ميناء مبارك الكبير لحين إجراء مزيد من دراسات الجدوى الإضافية نظراً للتحديات البيئية والاقتصادية المرتبطة بالموقع^(٨). وكذلك بسبب الأزمات السياسية المتلاحقة لم تنجح الكويت في استكمال خطة تطوير ميناء مبارك، إذ لم يتقدم مشروع تطوير الميناء سوى (٥٢%) من المرحلة الأولى حتى نهاية مدة البحث^(٩).

٢ _ الأبعاد الجيواقتصادية لإنشاء الميناء:

يرتكز نشاط الكويت التجاري على عدة موانئ تجارية ونفطية تعد من بين أفضل موانئ حوض الخليج العربي التي تتمثل بموانئ الشعبية والكويت والأحمدي وغيرها من المراسي والمرافئ الثانوية المنتشرة على طول الساحل البحري الكويتي العميق الذي يمتد لأكثر من (٥٠٠) كم، وتغوق هذه الموانئ في طاقتها الاستيعابية حاجة الكويت الآنية والمستقبلية، لذا فإن الدوافع الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك يمكن تفسيرها لعدة أهداف منها إدراك الكويت لما أفرزه تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير على صناعة السفن الذي أثبت نجاحه الباهر في تحقيق وفورات اقتصادية^(١٠). ويمكن إجماله بأمرين^(١١). الأمر الأول: إن انعكاس إيجابيات الحجم الكبير للسفن بشكل مناظر له في الموانئ والمتمثلة بالارتفاع في الإنتاجية والانخفاض في التكاليف قد جعل من إمكانية التعامل مع هذا الحجم من السفن أحد أبرز محددات القدرة التنافسية للموانئ، وقد يكون أحد الشروط الضرورية لاستمرارها في الخدمة بجدوى اقتصادية مستقبلاً في ظل النزعة الشديدة عالمياً للاستمرار بزيادة حجم السفن، لذا سارعت الكويت بتهيئة المتطلبات اللازمة للتعامل مع الواقع الجديد، الأمر الثاني إن التوسع المستمر في أحجام السفن اضطر السفن الكبيرة إلى أن تتجه نحو العودة إلى اتباع المسار الطويل حول رأس الرجاء الصالح لنقل التجارة بين الشرق والغرب، وذلك بسبب تجاوز أحجامها الحدود المسموح بها للعبور عبر قناة السويس، وفي هذا السياق أصبح الخط التجاري عبر العراق خياراً اقتصادياً مفضلاً لنقل تلك التجارة بوصفها بديلاً للملاحة حول رأس الرجاء الصالح، تسعى الكويت من خلال إنشاء هذا الميناء إلى جعله البوابة الرئيسة لهذا الخط، مما يجعل مشروع ميناء مبارك

واحداً من أهم مشاريع خطط التنمية وأكبرها التي تقوم بها الكويت، والتي تهدف إلى تشكيل محور لنظام نقل إقليمي في المنطقة يدعم خططها التنموية، سيساهم هذا المشروع في فتح أبواب الكويت على العالم من الناحية التجارية والاقتصادية، وتحويلها إلى مركز تجاري ومالي عالمي، وبعد الانتهاء من المشروع سيتم إنشاء مدينة للصناعات الخفيفة لدعم الميناء، فضلاً عن بعض المباني الحكومية وإنشاء بحيرة صناعية ومنتجعات سياحية، فضلاً عن مناطق سكنية وتجارية في المستقبل.

أضف إلى ذلك فإن ميناء مبارك الكبير يخلق أزمة اقتصادية ظاهرة ومفتعلة من قبل الكويت للتأثير على تطور مسار العلاقات العراقية _ الكويتية، وقد بدأت الحكومة الكويتية في الوقت نفسه ببناء ميناء مبارك الكبير عندما بدأ العراق بإنشاء ميناء الفاو الكبير في محافظة البصرة، مما أدى إلى توتر بين الدولتين وخاصة أن مشروع ميناء مبارك الكبير يهدف إلى تضيق الممرات البحرية العراقية المؤدية إلى الموانئ العراقية، في وقت أصرت فيه دولة الكويت على استكمال بناء مينائها كونه ضمن أراضيها، وعلى وفق ما جاء في قرار الأمم المتحدة رقم (٨٣٣*) الخاص بترسيم الحدود^(١٢).

٣ _ الآثار الجيواقتصادية لميناء مبارك الكويتي على العراق كما يلي^(١٣).

أ _ إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، مما يؤدي إلى فقدان موانئ العراق لتعاملاتها التجارية المعتادة مع خطوط الشحن البحرية العالمية، وفقدان آلاف العمال اللذين يعملون في تلك الموانئ.

ب _ إن التمددات الناتجة عن أرصفة هذا الميناء الاستقرازي، وفقاً لمراحل المشروع ستلحق ضرراً مؤكداً بالمساحة البحرية العراقية التي لم يتم تحديدها أو الاتفاق عليها حتى انتهاء فترة البحث.

ج _ إمكانية أن تقوم الحكومة الكويتية في المستقبل بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى موانئ العراق.

د _ اجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير، وجذب الاستثمارات والأموال العربية والأجنبية إلى جزيرة بوبيان، حتى لا تتعرض مصالحها للخطر في حال طالب العراق مستقبلاً بعودة الجزيرة إليه.

هـ _ اضرار العراق من خلال جعل تجارته الخارجية في منطقة الخليج العربي تعتمد على الكويت، التي تُعد دولة صغيرة مقارنة بالعراق من حيث الوزن التاريخي والاستراتيجي والسياسي.

و _ لا تحتاج الكويت من الناحية الاقتصادية إلى تحويل أكبر جزرها إلى ميناء، إذ تمتلك موانئ تجارية كبيرة مثل الشويخ والشعيبة والجليعة والأحمدي، وتمتد سواحلها لنحو (٥٠٠) كم، لكنها قررت تنفيذ المشروع بدافع الإضرار بالعراق، إذ إن مشروع ميناء مبارك الكبير المزمع إنشاؤه في جزيرة بوبيان غير المأهولة بالسكان يبعد نحو كيلومتر واحد عن الفاو، مما سيقطع الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى مينائي أم قصر وخور

الزبير.

ز _ ستتجنب السفن الدخول في عمق خور عبد الله، إذ إن المسطحات المائية عميقة بنسبة (٩٠%) في الحدود الكويتية، فضلاً عن أن ميناء البصرة الكبير سيفقد وفق الدراسات الأولية (٦٠%) من قيمته الاقتصادية للعراق.

ح _ سيؤدي ميناء مبارك إلى امتداد الساحل الكويتي لمسافة (٥٠٠) كم، بينما سينحصر الساحل العراقي في (٥٠) كم، مما قد يتسبب في أزمة سياسية جديدة بين الدولتين الجارتين، إذ سيؤدي إلى خنق المنفذ البحري الوحيد للعراق.

ط _ إن بناء ميناء مبارك له تبعات اقتصادية وسياسية وبيئية على العراق، إذ يعد قرار الكويت ببناء الميناء قرب السواحل العراقية مخالفاً للقرار الدولي الصادر عن مجلس الأمن رقم (٨٣٣)، إذ سيكون الممر المائي العراقي ضمن الميناء الكويتي، مما سيقول من أهمية الموانئ العراقية ويقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبد الله المؤدية إلى مينائي أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة، مما يضمن بقاء موانئ الكويت نشطة كما كانت في زمن النظام البائد.

٤ _ التحديات التي تواجه المشروع الكويتي:

يواجه المشروع عدداً من التحديات، تشمل الجوانب البيئية، السياسية، والاقتصادية، فالتحديات البيئية تشمل التأثير على النظام البيئي البحري، تقع جزيرة بوبيان في منطقة حساسة بيئياً وهي موطن للعديد من الطيور المهاجرة والكائنات البحرية، مما يستلزم دراسات بيئية مكثفة لضمان الحد من الأضرار، والتغيرات في تدفق المياه التيارات البحرية لإنشاء ميناء ضخم قد يؤثر على تدفق المياه في المنطقة، مما قد يؤدي إلى تغيرات بيئية غير متوقعة وكذلك المخاوف بشأن ارتفاع منسوب البحر فمع التغير المناخي هناك مخاوف من تأثير ارتفاع مستوى سطح البحر على البنية التحتية للميناء^(١٤). زد على ذلك التحديات السياسية والإقليمية وخاصة التوترات مع العراق، إذ إن هناك اعتراضات عراقية على المشروع، فيرى العراق أنه قد يؤثر على الممرات الملاحية المؤدية إلى ميناء الفاو العراقي، وقد أدى ذلك إلى خلافات سياسية بين الدولتين، ومع تزايد المنافسة الإقليمية بين موانئ الخليج، بما في ذلك موانئ الإمارات وقطر والسعودية، فإن نجاح ميناء مبارك يعتمد على القدرة على جذب الاستثمارات والشحنات التجارية، فضلاً عن تكلفة المشروع، إذ يُعد الميناء مشروعاً ضخماً بتكاليف مرتفعة تتطلب استثمارات كبيرة من الحكومة الكويتية أو من الشراكات مع القطاع الخاص^(١٥). وقد أدى توقيع مذكرة تفاهم رباعية بين العراق وقطر والإمارات وتركيا في بغداد من خلال زيارة الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى العراق، لإنشاء مشروع طريق التنمية إلى إحداث صدمة نيابية في الكويت، فارتفعت الأصوات معبرة عن استيائها من التقاعس الكويتي في إنجاز مشروع ميناء مبارك الحيوي والمهم للدولة، وتوجهت اتهامات هؤلاء النواب صوب السلطة التنفيذية

والحكومات المتعاقبة وصولاً إلى الحكومة الحالية بالمسؤولية عن الإضرار بمصالح الدولة وإهدار فرصها التنموية^(١٦).

استناداً إلى ما تقدم تسعى الكويت لاستغلال الأوضاع الداخلية التي يعيشها العراق من أزمات داخلية بعد عام ٢٠٠٣، وتغيير النظام السياسي، من خلال تنفيذ مشروع ميناء مبارك الذي يعد ضرباً صريحاً لاقتصاد العراق، كون إنشائه ليس اقتصادياً كما زعمت الكويت لأنه من غير المقنع استنزاف أموال طائلة على المشروع في الوقت الذي تمتلك فيه الكويت موانئ عدة، وكان من الأفضل اختيار موقع أفضل على طول الساحل البحري الكويتي الواسع.

ثانياً _ الربط السككي الكويتي _ الإيراني وأبعاده الجيواقتصادية:

طرح فكره الربط السككي أول مره عام ٢٠٠٧، إذ تعمل الكويت على ترويج هذا المشروع عبر قنواتها الرسمية مع العراق وإيران وضمه لمشروع الرؤية الكويتية لعام ٢٠٣٥، جوهر المشروع هو مد خط لسكك الحديد من الكويت إلى البصرة ثم إيران لنقل البضائع، إذ تم التخطيط لعملية شحن بري ضخمة للبضائع التي ستصل إلى ميناء مبارك الكويتي وتنتقل لاحقاً إلى العراق مقابل دفع رسوم معينة للعراق عن مرور الخط إلى الأراضي العراقية تحت مبرر رئيس هو أن موانئ العراق الحالية لا تستطيع استقبال الناقلات البحرية العملاقة بسبب انخفاض عمقها الذي لا يتجاوز (١٢) متراً، فضلاً عن صعوبة الإبحار في خور عبد الله، هذا الربط السككي يمكن أن يكون جزءاً من مشروع دولي للنقل التجاري من الصين إلى أوروبا عبر الأراضي العراقية، وهذا ما تحاول الكويت الترويج له مدعومة ببعض المساندين لهذه الفكرة من العراقيين سواء كانوا يمثلون صفة رسمية أم شخصيات سياسية وإعلامية وأكاديمية معينة^(١٧).

اما ابعاد المشروع الجيواقتصادية فتتمثل بالفوائد الاقتصادية الكبيرة التي ستحققها الكويت من هذا المشروع متمثلة بتحولها إلى مركز شحن وتصدير إقليمي ودولي من جهة مقابل حرمان العراق من النهوض اقتصادياً والتحول إلى مركز إقليمي للترانزيت والشحن والتنمية والاستثمار الذي يعني حرمان القوى المنافسة الأخرى من القيام بهذا الدور، يدعم الكويت في تحركها هذا أغلب دول الخليج العربي اللذين يخشون من تأثير المشاريع العراقية على مكانتهم الاقتصادية، وكذلك تدعم إيران هذا المشروع، إذ يمكن من خلاله استخدامه للأغراض التجارية، فضلاً عن رغبتها في أن تكون مركزاً للربط الدولي تجارياً بين الصين والاتحاد الأوروبي مروراً بالعراق، اما بالنسبة للأثار الجيواقتصادية على العراق سيؤثر المشروع سلباً على نشاط الموانئ العراقية التي تعد محدودة الأعماق، إذ لا تتجاوز (١٢) متراً كحد أقصى، فيما تمتلك الكويت وإيران موانئ عميقة مطلة على الخليج وهذا سيؤدي إلى شبه إخراج للموانئ البحرية العراقية من الخدمة والمنافسة ما يؤدي إلى حرمانها من أجور عوائد السفن والوكالات والخدمات البحرية^(١٨) زد على ذلك في حال تم تمرير الربط السككي الكويتي _ الإيراني سيكون هناك توافق

إيراني كويتي كبير في موضوع إبقاء القرار العراقي تابعاً والوضع الداخلي هشاً لتسهيل إدارة الشأن العراقي الداخلي من قبل الدولتين، غير أن هناك مبررات معينة تتبناها شخصيات سياسية واقتصادية عراقية وبعض القوى التي لا ترى مشكلة في الربط السككي محاولين تمرير فكرة غير منصفة ولا تمتاز بأدنى معايير المنطقية الاقتصادية مفادها أن الربط السككي يمنح العراق ورقة مساومة مع الكويت وإيران مستقبلاً عبر ربط مصالحهم الاقتصادية بالعراق والتحكم بطرق المرور^(١٩).

خلاصة القول: الربط السككي الكويتي _ الإيراني، إذا تم تنفيذه قد يحمل عدة آثار سلبية على العراق من النواحي الاقتصادية والسياسية والأمنية، إذ سيسهم في العزلة الاقتصادية للعراق، ومنافسة مشروع طريق التنمية وميناء الفاو الكبير، وقد تستخدم هذه الدول هذا الربط لزيادة نفوذها الاقتصادي في المنطقة، مما قد يزيد الضغوط على العراق ليكون تابعاً أكثر لسياساتهما.

المطلب الثاني _ المشروع السعودي لربط الخليج العربي ببحر العرب:

تمتاز المملكة العربية السعودية بثلاث سمات فريدة نادرًا ما تتواجد في أي دولة أخرى، وهي: البعد الإسلامي، الموقع الاستراتيجي، والثروة النفطية، إذ تحتل المملكة مكانة دينية لا تضاهيها أي دولة إسلامية، فهي مهد الرسالة الإسلامية ومركز أول خلافة، وتحتضن أهم المعالم المقدسة لدى المسلمين مثل الكعبة المشرفة والمسجد النبوي الشريف، فضلاً عن مواقع ذات قيمة إسلامية كبيرة، هذه الأهمية الدينية جعلتها محور اهتمام الدول الإسلامية والعالم بأسره، مما منح المملكة القدرة على أداء دور محوري في قضايا العرب والمسلمين، أما بالنسبة لموقعها، فتتمتع المملكة بموقع جغرافي استراتيجي له تأثير كبير على الصعيدين الإقليمي والدولي، كما أن المملكة غنية بالموارد الطبيعية، وأبرزها النفط، إذ تُعد من أكبر الدول المصدرة للنفط على مستوى العالم، وتحتوي على احتياطات ضخمة من هذه الثروة، هذه الخصائص الثلاث هي التي جعلت المملكة العربية السعودية محط اهتمام دولي، وجعلتها واحدة من المحاور الأساسية في السياسات الخارجية العالمية^(٢٠). وللكشف عن ماهية المشروع السعودي سيتم تناوله على النحو الآتي:

أولاً _ طبيعة القناة السعودية المقترحة:

تكافح المملكة العربية السعودية منذ فترة طويلة للوصول إلى بحر العرب عبر اليمن، إذ إنها مقيدة بمضيق هرمز وباب المندب، وتفتقر إلى القدرة على الوصول إلى البحار المفتوحة، على إن الموقع الجغرافي للمملكة وإطلالتها البحرية ينحصران في البحر الأحمر والخليج العربي اللذين لا منفذ لهما إلى البحار المفتوحة إلا من خلال مضائق سهلة الإغلاق، وهو ما يجعل الحاجة ملحة لإيجاد منفذ مائي للمملكة على بحر مفتوح مثل بحر العرب عبر سلطنة عمان أو اليمن، خاصة مع التطورات على المستويين الإقليمي والدولي والمخاطر المحيطة بها^(٢١).

ومن خلال ذلك أطلق ولي العهد السعودي مشروع القناة المائية وحلم قناة سلمان المقترح ما بات يعرف بـ (قناة سلمان) التي سميت تيمناً باسم الملك السعودي (سلمان بن عبد العزيز) أو قناة العرب لربط الخليج العربي ببحر العرب، وتعتمد هذه القناة المائية على مسار رئيسي ومسارين احتياطيّين، فالقناة في الخطة الرئيسية تبدأ من الخليج العربي في الجزء التابع للسعودية على (خور العديد)^(٢٢). ويكون مسار هذه القناة عبر صحراء الربع الخالي الذي يمر ما بين قطر والإمارات في الأراضي التي اقتطعتها السعودية من الدولتين وتمر بصحراء الربع الخالي في جزئها الجنوبي مروراً بصحراء شبوة وحضرموت حتى البحر العربي^(٢٣). وبطول إجمالي قدره (٩٥٠) كم، وتمتد في الأراضي السعودية بطول (٦٣٠) وفي الأراضي اليمنية (٣٢٠) كم، ويبلغ عرض القناة المقترحة (١٥٠) كم وعمقها (٢٥) متراً^(٢٤). الخريطة (٣)، وسيختصر المسافة إلى النصف التي تسلكها السفن حالياً عبر مضيق هرمز، وفي المعلومات الأولية حول القناة، يلحظ أنه تمّ التطرّق إلى مسارين احتياطيّين للقناة فجاءت عمان بدلاً عن اليمن بحسب الخطة إذا استمرت الأوضاع الأمنية على ما هي عليه في تلك الدولة، أمّا على صعيد إعطاء مهل معيّنة للبدء بتنفيذ المشروع والانتهاؤه منه لم يعط تواريخ محدّدة، على أن يتمّ الانتهاء من الحفر خلال خمس سنوات نظراً إلى أنّ العديد من الشركات السعودية على وشك أن تنهي مشاريعها وتحضيراتها البشرية والتقنية، وترغب أن ينجز المشروع برمته خلال فترة حكم الملك سلمان^(٢٥). إن جزءاً مهماً من الطاقة يتم نقله عبر البحار وهذا يجعل المضائق الاستراتيجية أكثر قيمة من أي وقت سابق وأهم هذه المضائق هو مضيق هرمز^(٢٦). ويأتي مشروع القناة المائية المقترحة للانتفاف حول هذا المضيق، ويمكن المملكة من نقل نفطها عبر هذه القناة المائية الصناعية التي تعد الأكبر في تاريخ القنوات

الخريطة (٣) المشروع السعودي لربط الخليج العربي ببحر العرب المائية الصناعية الكبرى في العالم، وإن القناة المائية غير الحقيقية هي الصورة الخلفية لمشروع أنبوب النفط الذي تحلم السعودية بتمريره من أراضي المهرة المنبسطة والمناسبة للمشروع^(٢٧).



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الموقع الإلكتروني <https://2u.pw/2Kjjo>

ان بناء أنبوب لنقل النفط السعودي إلى بحر العرب، كونه يمثل مشروعاً استراتيجياً مهماً للمملكة، إذ إنه سيتيح لها إمكانية نقل مشتقاتها النفطية إلى بحر العرب مباشرة دون المرور بمضيق هرمز الذي يمر عبره نحو (٩٠%) من نفط المنطقة في طريق التصدير إلى دول معروفة باعتمادها العالي على مصادر الطاقة مثل الصين واليابان، وكوريا الجنوبية والهند وسنغافورة، وفي حال نجحت السعودية من تنفيذ مشروع الأنبوب النفطي وميناء الزيت الخاص بها في المهرة، فإنها ستمتلك بذلك أهم ميناء نفطي استراتيجي لها، قد يتجاوز بالأهمية موانئ السعودية التجارية والنفطية الواقعة على الخليج العربي (شمال شرق المملكة، أو على البحر الأحمر غرباً)، خصوصاً إذا ما أغلق مضيق هرمز، ومن ثم فإن مشروع إنشاء ميناء نفطي سعودي في المهرة اليمنية لضخ النفط السعودي إليه عبر أنبوب خاص من السعودية حتى بحر العرب يمثل خياراً استراتيجياً بديلاً للسعودية لا غنى عنه، فضلاً عن كونه خياراً بديلاً لعبور السفن السعودية عبر مضيق هرمز، سيعمل أيضاً على اختصار مسافة النقل بشكل كبير، من ميناء رأس التنورة بالخليج العربي حتى بحر العرب^(٢٨).

ثانياً _ الأبعاد الجيواقتصادية لمشروع القناة السعودية:

تسعى المملكة العربية السعودية من خلال هذا المشروع إلى تقليل الاعتماد على التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز، في ظل التوترات الجيوسياسية القائمة بين إيران والمحور الصهيوني _ أمريكي، إذ يقع المضيق في الخليج العربي، يفصل بين مياه الخليج ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي، ويعد المدخل والمخرج الرئيس للخليج العربي، وهو المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت والبحرين وقطر، تحده إيران من الشمال وسلطنة عمان من الجنوب، ويعبر عبره حوالي (٩٠%) من نفط المنطقة، بينما تصدر قطر نحو (٣٥) مليون طن من الغاز المسال عبر هذا المضيق، تمنح معاهدة جنيف التي وقعتها إيران الدول المطلة على المضيق الحق في إغلاقه مؤقتاً أو دائماً إذا شعرت بتهديد يمس سيادتها نتيجة عبور السفن التجارية أو العسكرية، وتعد إيران سيطرتها على المضيق جزءاً من قوتها القومية، التي تسعى لاستغلالها لتحقيق أهداف سياستها الخارجية^(٢٩). تجدر الإشارة إلى أن معظم حقول النفط في الدول الخليجية تقع داخل الخليج العربي، مما يجعلها قريبة من مدى الصواريخ الإيرانية، ومن ثم فإن الجمهورية الإسلامية الإيرانية قادرة على عرقلة تدفق النفط من مصادره دون الحاجة لإغلاق مضيق هرمز، وفي هذا السياق تمتلك السعودية ميناء رأس تنورة النفطي، الذي يقع في الجهة الشمالية الشرقية لمدينة القطيف، ويعد أكبر ميناء لشحن النفط في العالم، إذ يستخدم لشحن أكثر من (٩٠%) من صادرات المملكة من النفط الخام والمنتجات المكررة، وبشكل خاص إلى دول شرق آسيا عبر مضيق هرمز، وفي الضفة الأخرى المقابلة إلى الغرب يوجد ميناءان سعوديان مهمان هما ميناء ينبع التجاري على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وميناء الملك فهد الصناعي، إلى الغرب من المملكة الذي يُعد الميناء الأكبر في تحميل الزيت الخام والمنتجات المكررة والبتروكيماويات على البحر الأحمر، إلى جانب تصدير النفط الخام ومشتقاته المكررة إلى دول أوروبا

وأمریکا، وبفرض تنفيذ طهران تهديداتها بإغلاق مضيق هرمز لأي سبب كان فستتأثر أكثر من (٩٠%) تقريباً من صادرات السعودية للزيت الخام والمنتجات النفطية المكررة، التي يتم تصديرها عبر ميناء رأس تنورة في الخليج العربي، وفي المقابل سيكون من الصعب عليها تحويل هذه الصادرات عبر مينائها في ينبع على البحر الأحمر لتلبية طلبات دول شرق آسيا من المنتجات النفطية، بالنظر إلى ما ستضيفه عملية النقل البحري من تكاليف مالية كبيرة نتيجة طول المسافة من البحر الأحمر حتى دول شرق آسيا^(٣٠). إن مشروع القناة المائية في المملكة العربية السعودية يهدف إلى مواجهة التهديدات المتكررة في مضيق هرمز، ويعد بمثابة خطوة استراتيجية لتأمين مصالح المملكة، هذه القناة ستفتح آفاقاً واسعة لكل من السعودية واليمن، إذ يُتوقع أن تُنشئ حوالي (١٢٠٠) كم من السواحل النظيفة في منطقة الربع الخالي، ستستفيد السعودية من إنشاء مدينتين صناعيتين وثلاث مدن سكنية، فضلاً عن مشاريع استثمارية في قطاع الفنادق والمنتجات السياحية، وعلى صعيد الأمن الغذائي ستتمكن السعودية من تحقيق الاكتفاء الذاتي في تربية الأسماك، كما سيتم إطلاق مشاريع لتوليد الطاقة وتحلية المياه، وبناء نحو (٢٠) نفقاً للسيارات وممرات للمشاة، هذا المشروع سيوفر أيضاً مليون فرصة عمل للشعب اليمني، ويضيف حوالي (٧٠٠) كم من الواجهة المائية، مما سيساهم في إحياء المناطق الصحراوية، خاصة في شرق اليمن، من خلال ذلك ستصبح القناة عنصراً حيوياً في ضمان تدفق النفط الخليجي، لا سيما السعودي إلى الأسواق الصينية بعيداً عن مضيق هرمز، إذ تسعى السعودية لتقليل اعتمادها على هذا الممر المائي خوفاً من أي تهديدات من إيران، تعمل على تقويض قدرتها على تعطيل حركة الملاحة فيه^(٣١). وتجدر الإشارة إلى ان التوجه الجيواقتصادي للمملكة العربية السعودية في موضوع القناة له اثاره السلبية على دول الخليج العربي عامة والعراق وايران خاصة كون تلك القناة تعطي مرونة اقتصادية عالية للسعودية وبقيّة الدول الخليجية الحليفة لها في نقل صادراتها وواردتها، وبالتالي تضعف من أهمية مضيق هرمز الذي تُساوم ايران الحراك الجيواقتصادي الغربي من خلاله، وفي كلتا الحالتين ان العراق هو المتضرر الأكبر من ذلك الحراك الجيواقتصادي والتفاعل الجيوبولتيكي في منطقة الخليج العربي كون علاقاته التجارية البحرية مرتبطة بأطلاله البحرية الوحيدة في تلك المنطقة.

ثالثاً _ التحديات التي تواجه المشروع السعودي:

كثيرة هي التحديات التي تواجه المشروع السعودي فمنها التحكم الحوثي في اليمن وكذلك في مضيق باب المندب، إذ أصبح الوجود الحوثي في اليمن أحد مهددات الأمن النفطي السعودي*، مما أدى إلى تدهور العلاقات بينهما واتخاذ السعودية الرد العسكري^(٣٢). زد على ذلك الكلفة الكبيرة للمشروع التي تصل إلى (٨٠) مليار دولار امريكي، ووجود بعض الصعوبات الميدانية التي يمكن لها أن تعترض سير المشروع مثل الفروقات بين الدولتين في ارتفاع مناطق مختلفة عن سطح البحر فيصل الارتفاع في السعودية إلى (٣٠٠) متراً، بينما يبلغ الارتفاع في اليمن نحو (٧٠٠) متراً^(٣٣). خلاصة القول: إن المشروع السعودي يهدف إلى إيجاد منافذ مائية مرنة تبعتها عن

التجاذبات الجيواقتصادية والجيوپولتيكية في منطقة الخليج العربي من جانب وتوجيه أنظار بقية دول الخليج العربي (عدا إيران) للإفادة من هذه القناة في تفاعلاتها التجارية الخارجية بوصفها ممراً آمناً لها رديفاً لمضيق هرمز المهدد بالإغلاق بين الحين والآخر بسبب اضطرابات المنطقة، وهنا يلحظ أن المملكة العربية السعودية في حال نجاح مشروعها سيكون لها اليد الطولى في التأثير على دول الخليج العربي ومنها العراق، بيد أن الباحث يرى أن إمكانية تحقيق هذا المشروع ليس بالأمر السهل جيوپولتيكياً.

المطلب الثالث _ المشروع القطري _ الأوربي لنقل الطاقة:

قطر دولة صغيرة المساحة والسكان، إذ تبلغ مساحتها وسكانها (١١,٥٧١ ألف كم²، ٢,٦٥٦ مليون) نسمة على التوالي، تقع في منطقة غير مستقرة محاطة بجيران أكبر وأقوى، وهي المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة^(٣٤). وهي واحدة من أكبر مصدري الغاز الطبيعي المسال في العالم وتمتلك ثالث أكبر احتياطي للغاز في العالم، فضلاً عن ذلك تضع قطر نفسها مصدراً بديلاً لروسيا إلى القارة الأوروبية، وتدعم الولايات المتحدة والغرب هذا التوجه القطري لكن قطر مضطرة إلى تسهيل الغاز قبل شحنه بحراً إلى أوروبا، وهو ما يرفع تكلفة المتر المكعب من الغاز قياساً بنظيرتها الروسية، وفي الوقت نفسه تضطر السفن المحملة بالغاز إلى المرور عبر ثلاثة ممرات مائية، هي هرمز وباب المندب وقناة السويس، وكل منها يقع في مناطق مضطربة وغير مستقرة سياسياً، وهو ما يشكل نقطة ضعف لصانع القرار الأوربي، ودفعت هذه النقطة قطر إلى التفكير في إنشاء خط أنابيب لتوريد الغاز إلى أوروبا ليلتقي مع خط أنابيب نابوكو* إلى أوروبا^(٣٥). ومع تزايد خطر الصراع بين روسيا وأوروبا، ومع احتمال حدوث أزمة غاز، إذ إن روسيا هي المصدر الرئيسي للغاز إلى أوروبا أصبحت هناك حاجة إلى حلول لتغطية بعض نقص الغاز في أوروبا ويأتي حوالي (٥٢%) من إمدادات الغاز الطبيعي في أوروبا من صادرات خطوط الأنابيب الروسية التي يبلغ مجموعها (١٦٧,٧) مليار متر مكعب، قد تستخدم روسيا إمدادات الغاز سلاحاً، مما يؤثر بشكل هائل على اقتصاد أوروبا، إذ قطعت الغاز الطبيعي عن بلغاريا وبولندا حتى نهاية مدة البحث، لا توجد احتياطات كافية من الغاز القريبة لتغطية الانقطاع الكبير في الإمدادات من روسيا، لذلك بدأت الدول الأوروبية في الاستعداد من خلال تنويع إمداداتها من الطاقة لتحل محل الواردات الروسية بسبب نقص الغاز في الدول الأوروبية بسبب الصراع بين روسيا وأوروبا، ارتفعت مستويات فقر الطاقة في الدول الأوروبية، مما أدى إلى أزمة اقتصادية وقد تم اقتراح العديد من الحلول للتغلب على مشاكل نقص الغاز الطبيعي في أوروبا منها محادثات مع حكومات شمال إفريقيا وآسيا الوسطى في محاولة لتأمين إمدادات غاز إضافية في حالة انقطاع إمدادات أوروبا^(٣٦). وقد أجرى الاتحاد الأوروبي مناقشات مع بعض الدول بشأن توسيع صادرات الغاز والطبيعي المسال، ومن بين تلك الدول المذكورة دول مثل قطر ومصر وإذربيجان والولايات المتحدة وكوريا الجنوبية ونيجييريا، وتظهر المحادثات الأخيرة بين الولايات المتحدة وقطر أن قطر تبدو مرشحة محتملة لتعويض فقدان

الإمدادات إلى أوروبا، وعلى الرغم من حقيقة أن قطر هي واحدة من أكبر ثلاث دول مصدرة للغاز في العالم، فإن اتفاقياتها طويلة الأجل مع عملاء مهمين في اليابان والصين وكوريا الجنوبية تشير إلى أنها قد لا ترقى إلى مستوى تطلعات مسؤولي الاتحاد الأوروبي من حيث الاستعاضة تماماً وبشكل كامل عن الغاز الذي توفره روسيا، إلا أنها من الممكن أن تؤدي دوراً رئيساً في تزويد أوروبا بمزيد من الغاز، فهي تمتلك واحدة من أكبر قدرات تصدير الغاز الطبيعي المسال العاملة في جميع أنحاء العالم، إذ تولد (٧٧,٤) مليون طن متري سنوياً، وبالنسبة لأوروبا قد يكون الغاز القطري خياراً قابلاً للتطبيق^(٣٧). ولاستعراض ماهية المشروع سيتم تناوله بالشكل الآتي:

اولاً_ طبيعة المشروع القطري _ الأوربي لنقل الطاقة:

وهو من المشاريع المقترحة التي تهدف إلى إيصال الغاز الطبيعي القطري إلى الدول الأوروبية فهو يمتد من قطر عبر أراضي المملكة العربية السعودية إلى المملكة الأردنية ليدخل الأراضي السورية عند مدينة حمص التي يتفرع فيها الخط إلى ثلاث خطوط أنابيب الأول باتجاه مدينة اللاذقية الساحلية، والثاني باتجاه الشمال اللبناني عند مدينة طرابلس، والثالث باتجاه تركيا وتكمن الفكرة بربط خط الأنبوب القطري مع خط الأنبوب العربي في سوريا ومنها إلى تركيا ثم اتصاله مع خط نابوكو الخريطة (٤)، وتبلغ طاقة الخط الأولية (١٠) مليار م^٣/عام، وتسعى قطر إلى إيصال غازها إلى الدول الأوروبية بأقل التكاليف وأكثرها أماناً، ومحاولة الاستفادة من الوضع الذي خلفته الأزمة الروسية الأوكرانية عام ٢٠٠٨^(٣٨). ومن خلال ذلك تعد سوريا منطقة مهمة لإمدادات للغاز إلى مناطق عدة إلى أوروبا، وبعد ان تمكنت الإستراتيجية الروسية من أفشال خط نابوكو المدعوم من طرف الولايات المتحدة الأمريكية الذي أرادت من خلاله إضعاف صورة الهيمنة الروسية على أسواق الغاز الأوروبية عبر نقل الغاز من آسيا الوسطى وتميره عبر تركيا إلى أوروبا، لجأت الولايات المتحدة الأمريكية إلى استراتيجية مضادة مفادها إقحام صحاري الجزيرة العربية وتحديداً في قطر لتكون نقطة تحول في الاستعاضة عن مصادر الغاز المفقودة من وسط آسيا، ومن هنا جاءت فكرة مشروع خط الغاز القطري^(٣٩).

ثانياً_ الأبعاد الجيواقتصادية للمشروع القطري _ الأوربي:

تمتلك قطر أكبر احتياطي عربي للغاز الطبيعي يقدر ب (٢٤,٧) تريليون متر مكعب وهي أكبر دولة عربية في إنتاجه ورابع دولة عالمية في الاحتياطي، وباتت قطر في وضع تفاوضي قوي يؤهلها إلى أن تصبح أحد الموردين الرئيسيين للدول الأوروبية خلال العقد الحالي وربما في العقد القادم فموقع قطر وقربها النسبي من آسيا وأوروبا، فضلاً عن انخفاض تكاليف الإنتاج يعني أنها في وضع تنافسي مرن لتغيير وجهة إمدادات الغاز المسال بين كبار المستهلكين في أوروبا وآسيا والأهم يتوقع أن تتفق قطر مليارات الدولارات على مدى السنوات الخمس المقبلة لتوسيع قدرة

الخريطة (٤) خط الغاز القطري _ الأوربي



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، في غرب آسيا وشمال أفريقيا جداول وخرائط عدد خاص ط ١، بيروت ٢٠١٦، ص ٢٥.

الإسالة من (٧٧) مليون طن سنوياً عام ٢٠٢٠ إلى (١١٠) مليون طن سنوياً عام ٢٠٢٥ ومن ثم زيادتها إلى (١٢٦) مليون طن سنوياً بحلول عام ٢٠٢٧^(٤٠). تدعم الولايات المتحدة الأمريكية هذا المشروع بحكم علاقاتها الاستراتيجية بقطر، كما تسانده تركيا بحكم تعاونها الاستراتيجي مع قطر، خاصة في مجال الغاز سواء بتلبية احتياجات استهلاكها الداخلي، أو الاستفادة من رسوم عبوره، فضلاً عن مشاريع التعاون المشترك بين الدولتين وقد اتفقت مصالح الدول الثلاث على إسقاط نظام الأسد الذي رفض الموافقة على مد الخط منذ ٢٠٠٩^(٤١). لذلك كان التنافس على مسارات نقل الطاقة بين دول الشرق الأوسط وكذلك روسيا والولايات المتحدة من أهم أسباب الأزمة السورية^(٤٢). مما أدى إلى تدخل العديد من الدول الإقليمية والدولية في الأزمة السورية ودعم أحد أطراف النزاع كالتدخل الإيراني في سوريا وتقديم المساعدة السياسية والأمنية والعسكرية لحكومة بشار الأسد، إذ تعد إيران سقوط الأسد تهديداً لأمنها القومي^(٤٣). وكذلك روسيا لديها مصالح استراتيجية واقتصادية أكبر في سوريا، وخاصة أن سقوط نظام الأسد قد يكون ضاراً لها، مما قد يهدد مكانتها في النظام الدولي^(٤٤). والحال ذاته يسري على تركيا التي تدخلت في الأزمة السورية^(٤٥).

من خلال ذلك يتمتع المشروع بأهمية استراتيجية هائلة بمجرد تشغيله، لأنه يفتح الطريق أمام إمدادات الغاز

من الشرق الأوسط إلى أوروبا بكميات تسمح بخفض اعتماد أوروبا على الغاز الروسي، وبمجرد إنشائه سوف ينافس أسعار الغاز الروسية، مما يؤدي إلى انخفاض أسعار الغاز الروسي، كما أنه سوف يضع حداً لاحتكار روسيا شبه الكامل للغاز في أوروبا من خلال خدمة تنويع إمدادات الغاز ومن مصلحة الولايات المتحدة الاستراتيجية إضعاف جميع الدول المنافسة، بما في ذلك روسيا وبما أن نسبة كبيرة من دخل الدولة الروسية تأتي من صادرات الطاقة، وخاصة صادرات الغاز إلى أوروبا، فإن هذا الخط الذي يزود أوروبا بالغاز من الشرق الأوسط له أهمية كبيرة فيما يتصل بدخل الدولة الروسية، ومن ثم التنمية الروسية بأكملها، من الواضح أن روسيا سوف تفقد قدرتها على المساومة مع عملائها الأوروبيين بمجرد إنجاز المشروع، وسوف يصبح الوضع شبه الاحتكاري لإمدادات الغاز الروسية قضية من الماضي ولهذه الأسباب تعارض روسيا إنجاز خط الأنابيب الذي تدعّمه الولايات المتحدة إلى أوروبا.^(٤٦)

سيسهم هذا المشروع في تعزيز اقتصاد قطر الطامحة إلى أداء دور قيادي في المنطقة العربية، كذلك العائدات الضخمة من الاستثمارات الأجنبية، بالنسبة إلى وجهة تصدير الخط القطري _ الأوروبي، فقد كانت القارة الأوروبية الوجهة الرئيسة لجذب استثمارات ضخمة، إذ اتجه الطرفان نحو إبرام عقود مع الشركات الأوروبية، ومن الأمثلة البارزة على ذلك توقيع قطر اتفاقيات مع شركات مثل "توتال" الفرنسية و"شيل" الألمانية لتطوير حقولها المشترك مع إيران، وقد تجلّى أهمية الخط القطري _ الأوروبي في كونه الأقرب إلى أوروبا، فضلاً عن كونه الخيار المفضل للاتحاد الأوروبي، إذ يتيح لأوروبا استيراد الغاز من قطر بأسعار تقل بمعدل ثلاث مرات عن الغاز الروسي، وإذا ما تحقق نجاح هذا الخط سيكون كفيلاً بتحرير القارة العجوز من الاعتماد على الغاز الروسي، مما سيؤثر سلباً على الاقتصاد الروسي في ظل الأوضاع الحالية بين روسيا وأوكرانيا، ليصبح ورقة رابحة بيد الدول الأوروبية^(٤٧). ولتكون المواجهة العسكرية أكثر حدة، ولتتسع العقوبات الاقتصادية لتشمل جوانب أوسع وأطول أمداً، مما سيجعل روسيا تواجه صعوبات كبيرة في ظل تلك الظروف السلبية التي كان بإمكانها تجنبها، أما بالنسبة للخسائر التي كانت ستلحق بروسيا لو تم تفعيل الخط القطري _ الأوروبي فإن صادرات النفط والغاز تشكل ثلثي إجمالي صادراتها، ومن الممكن أن تخسر روسيا نحو مليار دولار يومياً من إيرادات الغاز، من جهة أخرى تُعد ألمانيا من أكبر مستوردي الغاز الطبيعي من روسيا، ومن ثم كانت ستفقد جزءاً كبيراً من عائداتها الناتجة عن تصدير الغاز، الذي يصل إلى حوالي (١٥٠) مليار متر مكعب سنوياً إلى الأسواق الأوروبية، وهو ما يمثل ثلث احتياجات القارة بقيمة تصل إلى (٥٠) مليار يورو، ولو أصابت هذه الخسارة الميزانية الروسية، لكانت نكسة اقتصادية كبيرة في حال مرور الخط القطري عبر سوريا إلى تركيا، لكان موقف أوروبا قوياً أمام روسيا^(٤٨). كما لا نغفل الآثار الجيواقتصادية السلبية التي يتركها ذلك المشروع على العراق كون اتجاهات المشروع تستبعد الامتداد المساحي للعراق الخريطة (٤)، لا سيما بعد اشتداد التنافس والتوجهات الجيواقتصادية العالمية

حيال العراق بعد عام ٢٠٠٣.

ثالثاً _ التحديات التي تواجه المشروع القطري _ الأوربي:

يواجه هذا المشروع الكثير من التحديات، إذ أنه لم يرَ النور بعد أن معظم المتنافسين الإقليميين والدوليين في الحرب السورية هم دول مصدرة للغاز لها مصالح في أحد مشروعي خط الأنابيب الذي يسعى إلى عبور الأراضي السورية لتوصيل الغاز القطري أو الإيراني إلى أوروبا، ففي عام (٢٠٠٩) رفض الرئيس السوري بشار الأسد اقتراح قطر لبناء خط أنابيب عبر المملكة العربية السعودية والأردن وسوريا وتركيا من الغاز الطبيعي إلى أوروبا، وكان الرئيس الأسد يأمل ظاهرياً في حماية مصالح حليفه الروسي ليبقى الاحتكار الروسي على الغاز في السوق الأوروبية، وبعد ذلك وافق الرئيس الأسد على اقتراح إيران لبناء خط أنابيب إيران والعراق وسوريا الذي من شأنه أن يضخ الغاز الإيراني إلى أوروبا، وكان الموقف السوري الراض لمشروع خط الغاز القطري أحد عوامل دعم قطر للمعارضة المسلحة السورية بعد اندلاع الصراع السوري في عام (٢٠١١) إذ أفادت التقارير أن قطر أنفقت ما يقارب (٣) مليار دولار أميركي بين عامي (٢٠١١ و ٢٠١٣) للإطاحة بنظام الأسد.^(٤٩)

زد على ذلك إن السعودية واجهت هذا المشروع بالرفض على أساس أنه سيوسع من طموحات جازها الصغير، وإن كانت قطر قد عملت على إبداء نوع من الإصلاح في علاقتها مع السعودية من أجل تهيئة الظروف المناسبة لانطلاق مشروع نقل الغاز القطري إلى أوروبا، إذ أخذت العلاقات بين الطرفين تشهد نوعاً من التعافي في آذار عام (٢٠١٠) عندما أصدر الأمير القطري عفواً، بطلب من الملك السعودي عن السعوديين المحكومين في السجون القطرية بسبب مشاركتهم في المحاولة الانقلابية الفاشلة عام (١٩٩٦) التي دعمتها السعودية لإعادة (الشيخ حمد) إلى السلطة، إلا أنه مع هذا التجاوز القطري للعقبة السعودية تبقى سوريا ضمن خريطة المشروع المقترح لنقل الغاز بمثابة العقبة الجيوستراتيجية التي يجب التعامل معها^(٥٠).

خلاصة القول: ان رفض النظام السوري (قبل تغيير النظام) في عام ٢٠٠٩ لمشروع خط الغاز القطري _

الأوربي لنقل الطاقة من الخليج العربي إلى أوروبا عبر أراضي الدولة أدى إلى عمل ذلك المحور وبالتعاون مع أمريكا (إسرائيل) على إسقاطه عبر إشعال فتيل الازمة السورية في عام ٢٠١١ التي أسهمت في سقوط عدة محافظات سورية تحت سيطرة الجماعات المسلحة وداعش وامتداد ذلك إلى العراق في عام ٢٠١٤ وسقوط ثلث مساحة العراق بيد داعش.

الاستنتاجات

١. بين البحث أن مشاريع دول مجلس التعاون الخليجي لها انعكاسات جيواقتصادية سلبية على العراق، إذ أن تنفيذ هذه الدول لمشاريعها الجيواقتصادية في منطقة الخليج العربي لا يمر عبر أراضي الدولة مما يقلل من أهمية موقع العراق في مشاريع الربط التجاري ومسارات نقل الطاقة.

٢. كشف البحث أن مشروع الكويت الجيواقتصادي (ميناء مبارك) يعد ضرباً صريحاً لاقتصاد العراق، كون إنشائه ليس اقتصادياً كما تزعم الكويت لأنه من غير المقنع استنزاف أموال طائلة عليه في الوقت الذي تمتلك فيه الكويت موانئ عدة، وكان من الأفضل اختيار موقع أفضل على طول الساحل البحري الكويتي الواسع البالغ (٥٠٠) كم.

٣. أن الربط السككي الكويتي _ الإيراني، إذا تم تنفيذه قد يحمل عدة آثار سلبية على العراق من النواحي الاقتصادية والسياسية والأمنية، إذ سيسهم في العزلة الاقتصادية للعراق، ومنافسة مشروع طريق التنمية وميناء الفاو الكبير، وقد تستخدم هذه الدول هذا الربط لزيادة نفوذها الاقتصادي في المنطقة، مما قد يزيد الضغوط على العراق ليكون تابعاً أكثر لسياساتهما.

٤. اظهر البحث أن رفض النظام السوري (قبل تغيير النظام) في عام ٢٠٠٩ لمشروع خط الغاز القطري _ الأوربي لنقل الطاقة من الخليج العربي إلى أوروبا عبر أراضي الدولة أدى إلى عمل ذلك المحور وبالتعاون مع أمريكا (إسرائيل) على أسقاطه عبر إشعال فتيل الأزمة السورية في عام ٢٠١١ التي أسهمت في سقوط عدة محافظات سورية تحت سيطرة الجماعات المسلحة وداعش وامتداد ذلك إلى العراق في عام ٢٠١٤ وسقوط ثلث مساحة العراق بيد داعش.

٥. توصل البحث إلى أن المشروع السعودي المعروف بـ (قناة سلمان) يهدف إلى إيجاد منافذ مائية مرنة تبعد السعودية عن التجاذبات الجيواقتصادية والجيوولتيكية في منطقة الخليج العربي والإفادة من هذه القناة لدول المنطقة (عدا إيران) في تفاعلاتها التجارية الخارجية بوصفها ممراً آمناً يبعدها عن مضيق هرمز الواقع تحت التهديد الإيراني، وهنا يلحظ ان المملكة العربية السعودية في حال نجاح مشروعها سيكون لها اليد الطولى في التأثير على دول الخليج العربي ومنها العراق، إلا إن إمكانية تحقيق هذا المشروع ليس بالأمر السهل جيوبولتيكياً.

المقترحات

١. على الحكومة العراقية أن تعمل على الإفادة من موارد الدولة الطبيعية المتاحة، لا سيما مصادر الطاقة (النفط والغاز الطبيعي) وتوظيفهما في زيادة فاعلية الدولة الخارجية، كون هذين المصدرين لهما تأثير كبير في العلاقات الدولية بصورة عامة والاقتصادية بصورة خاصة.

٢. ضرورة قيام العراق بتعزيز علاقاته الاقتصادية والسياسية والعسكرية مع الفواعل الإقليمية في الخليج العربي التي تنعكس بدورها على واقع العراق واستقرار امنه.

٣. على الحكومة العراقية تعزيز البنية التحتية من خلال تطوير موانئ العراق لتحسين قدرته على استقبال السفن وتسهيل التجارة الدولية عبر أراضيهِ والإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير على وفق التصاميم

الأساسية التي تم تحديدها في دراسة الجدوى التي وضعتها الشركة الإيطالية، وعدم التلاعب في مستويات الأعماق للقناة المائية المقدرة بـ (١٩,٨) متراً، لكي يكون الميناء مجدياً من الناحية الاقتصادية، إذ تسمح هذه الأعماق في استقبال سفن الحاويات العملاقة التي تصل أحجام حمولاتها لأكثر من (٢٠) ألف حاوية، فضلاً عن استقبال ناقلات النفط العملاقة من ذات الحمولات الكبيرة التي تصل إلى (٢) مليون طن ساكن من النفط الخام، مما يجعل الموانئ العراقية قادرة على منافسة الموانئ الإقليمية.

٤. يتوجب على صانع القرار العراقي الإسراع بإنجاز متطلبات إكمال مشروع طريق التنمية مع تركيا الذي سينعكس بدوره على الواقع الاقتصادي العراقي وتقليل ريعيته.

المصادر

- (١) محمد راضي جعفر، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصادي الخليجي، جامعة البصرة، العدد ٢٤، ٢٠١٣، ص ١.
- (٢) عبد العزيز رمضان علي الخطابي، ميناء مبارك وأثره في حق العراق بالملاحة البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، المجلد ١٤، العدد ٥١، ٢٠١١، ص ١٩٨.
- (٣) وئام شاكر غني عطره، ميناء مبارك وتأثيراته السياسية والاقتصادية على العراق، مجلة ديالى للبحوث الإنسانية، جامعة ديالى، كلية القانون والعلوم السياسية، المجلد ١، العدد ٨٨، ٢٠٢١، ص ٧ _ ٨.
- (٤) فيان احمد محمد، الابعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي)، مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، المجلد ٢٦، العدد ١، ٢٠١٥، ص ١٦٨.
- (٥) جعفر عبد الامير الحسيني، هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، الجامعة المستنصرية، العدد ٣٠، ٢٠١١، ص ١٢.
- (٦) مصطفى عبد الرسول احمد، استراتيجية التنافس المستقبلية للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك_ دراسة حالة، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية، المجلد ١٩، العدد ٧٧، ٢٠٢٢، ص ١٥٢.
- (٧) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية وفاق التنمية المستدامة، ط١، دار اليازوري للنشر والتوزيع، ٢٠١٥، ص ٨١_٨٢.
- (8) Sultan, Omar M., and Nawal K. Ghazal. "Preview on the demarcation process of the maritime border between Iraq and Kuwait by using GIS and satellite image (landsat8)." Iraqi Journal of Science, vol. 60, No. 1, 2019, p. 184.
- (٩) علي نجات، تصورات واستراتيجية الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير، مركز البيان للدراسات والتخطيط، سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، ٢٠٢٤، ص ٨.
- (١٠) محمد حسن عودة، الآثار التنموية المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات انشاء ميناء مبارك، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولة، جامعة المستنصرية، المجلد ١٨، العدد ٧٣، ٢٠٢١، ص ٢٣١_٢٣٢.
- (١١) جعفر عبد الامير الحسيني، هاشم مرزوك الشمري، مصدر سابق، ص ١٤_١٥.
- (12) Aqrabi, manhal elham abdel. "The impact of mubarak al kabeer (grand) port project in 2011 on the iraqi-kuwaiti contemporary relationship." palarch's journal of archaeology of egypt/egyptology, vol. 17, no. 6, 2020, p. 1271.

(*) اصدر مجلس الأمن القرار ٨٣٣ بتاريخ ٢٧-٥-١٩٩٣ بشأن الحدود الدولية بين الدولتين، ونص على ما يلي: إن مجلس الأمن يعرب عن تقديره للجنة التي انشأها الأمين العام للأمم المتحدة (خافيير بيريز دي كويلار) لتخطيط الحدود التي تتكون من ثلاثة خبراء ومندوبين عن الدول صاحبة العلاقة وهم مختار كوسوما وزير خارجية أندونيسيا واباتك يروك خبير مستقل بهيئة المساحة السويدية ووليام روبولسون خبيراً مستقلاً ورياض القيسي ممثلاً عن العراق وطارق رزوقي ممثلاً عن الكويت، لما قامت به من عمل الجزء البري من الحدود وكذلك في خور عبد الله أو القطاع البحري من الحدود، ويرحب بقرارتها المتعلقة بتخطيط الحدود ويطالب العراق والكويت باحترام حرمة الحدود الدولية، وباحترام الحق في المرور الملاحي وفقاً للقانون الدولي وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة وبذلك تم ترسيم الحدود العراقية الكويتية بشكل نهائي بعد موافقة أعضاء مجلس الأمن على هذا القرار. للمزيد ينظر إلى: . رغد فلاح عبد الخرزجي، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد ٣٠، العدد ١٢، ٢٠٢٢، ص ١٠٥.

(١٣) ينظر إلى:

_ عبد العزيز رمضان علي الخطابي، مصدر سابق، ص ٢٠٠.

_ محمد راضي جعفر، مصدر سابق، ص ١٥ _ ١٧.

(14) Paris, Cody Morris, Belisa Marochi, and Simon Rubin. "Tourism development in Kuwait: examining the political-economic challenges in a unique rentier economy." International Journal of Diplomacy and Economy, vol. 3, no. 4, 2017, p. 298.

(١٥) خضير عباس الندوي، ميناء مبارك الكبير وميناء الفاو الكبير: بحث في ابعاد الازمة وتداعياتها، مجلة اراء الخليج، متوفر

على الرابط الالكتروني <https://2u.pw/xalpw6zY>

(١٦) علي نجات، مصدر سابق، ص ١١.

(١٧) سعد عبيد السعدي، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)، مجلة العلوم السياسية، جامعة بغداد، العدد ٦١، ٢٠٢١، ص ٩٢ _ ٩٣.

(١٨) عماد الشيخ دادود، هاشم عماد عبد الكريم، مشروع الربط السككي بين دول مجلس التعاون الخليجي (التنفيذ، المنافع، والعقبات، والاثر على العراق)، مركز البيان للدراسات والتخطيط، سلسلة اصدار مركز البيان، بغداد، ٢٠٢١، ص ١٢.

(١٩) سعد عبيد السعدي، مصدر سابق، ص ٩٦.

(٢٠) نهى مثنى نجم الدين، محمد ياس خضير، المكانة الجيوستراتيجية لمنطقة المشرق العربي في الادراك التركي، المجلة السياسية الدولية، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، العدد ٥٤، ٢٠٢٥، ص ٥٣٣.

(21) Koshaimah, Yahya, and Xiaolong Zou. "An analysis of Yemen's geostrategic significance and Saudi-Iranian competition for regional hegemony." Contemporary Review of the Middle East, vol. 10, no. 3, 2023, P. 11.

(٢٢) خالد احمد الأسمر العجوليين، جيو سياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي (دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب ٢٠٠٣-٢٠١٨)، ط ١، دار ورد الأردنية للطباعة والنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٢٠، ص ٢٥٦.

(٢٣) عبد العزيز صالح بن حبتور، اليمن في مواجهة عاصفة الحزم، المجلد الثاني، ط ٢، مطابع دائرة التوجيه المعنوي، صنعاء، ٢٠١٧، ص ٣٥٤.

(٢٤) خالد احمد الأسمر العجولين، مصدر سابق، ص ٢٥٦.

(٢٥) جورج عيسى، قناة سلمان عاصفة حزم اقتصادية، متوفر على الرابط الالكتروني

<https://www.annahar.com/arabic/article>

(26) Sayın, Yusuf, and Fatih Kilic. "The Strait of Hormuz and Iran's international relations." Eurasian Research Journal, vol. 2, no. 1, 2020, P. 29.

(٢٧) خالد احمد الأسمر العجولين، مصدر سابق، ص ٢٥٦.

(٢٨) عبد الحكيم هلال، الصراع السعودي _ العماني على النفوذ والسيطرة بمحافظة المهرة اليمنية، المؤسسة العربية للدراسات الاستراتيجية، ٢٠٢١، ص ١١٧-١١٩.

(٢٩) حسين وحيد عزيز الكعبي، الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، المجلد ٢١، العدد ٨٨، ٢٠١٥، ص ٤٥٨-٤٥٩.

(٣٠) عبد الحكيم هلال، مصدر سابق، ص ١١٩.

(٣١) جورج عيسى، قناة سلمان عاصفة حزم اقتصادية، متوفر على الرابط الالكتروني

<https://www.annahar.com/arabic/article>

(*) الصراع بين السعودية والحوثيين هو جزء من الحرب الأهلية اليمنية المستمرة منذ ٢٠١٤، التي تفاقمت مع التدخل العسكري الذي قاده السعوديون في مارس ٢٠١٥، إذ بدأ الصراع عندما سيطرت جماعة الحوثيين (أنصار الله) المدعومة من إيران على العاصمة صنعاء في ايلول ٢٠١٤ وأطاحت بالحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا بقيادة الرئيس (عبد ربه منصور هادي) فرّ الرئيس هادي إلى عدن ثم إلى السعودية وطلب تدخلًا عسكريًا لإعادة حكومته إلى السلطة، وفي آذار ٢٠١٥، قادت السعودية تحالفًا عسكريًا عربيًا لدعم حكومة هادي ضد الحوثيين، فالتحالف يهدف إلى منع الحوثيين من السيطرة الكاملة على اليمن، ووقف النفوذ الإيراني المتزايد في الدولة، مما أدى إلى قيام التحالف السعودي بشن غارات جوية مكثفة ضد مواقع الحوثيين ما أدى إلى خسائر بشرية كبيرة في اليمن، فالسعودية تنظر إلى الحوثيين على أنهم كذراع لإيران في شبه الجزيرة العربية، مما يهدد أمنها القومي خاصة مع الهجمات الحوثية بالصواريخ والطائرات المسيّرة على المدن السعودية والمنشآت النفطية، فإيران تدعم الحوثيين سياسيًا وعسكريًا، مما يجعل الصراع جزءًا من التنافس الإقليمي بين السعودية وإيران. للمزيد ينظر إلى: صباح محمد صالح، الحركة الحوثية في اليمن والموقف السعودي منها بعد عام ٢٠١١، مجلة الدراسات التاريخية والثقافية، المجلد ١٠، العدد ٣٧، ٢٠١٨، ص ٢٥٠ - ٢٥٥.

(٣٢) علي ياسين عبد الله، الأهمية الجيوبوليتيكية لليمن في الاستراتيجية السعودية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، جامعة تكريت، المجلد ٢٧، العدد ١١، ٢٠٢٠، ص ٢٦٧.

(٣٣) جورج عيسى، قناة سلمان عاصفة حزم اقتصادية، متوفر على الرابط الالكتروني

<https://www.annahar.com/arabic/article>

(34) al-hashimi, mohammed salam, and noor sulastr yuni ahmad. "political assessment of qatari crisis on the gcc security." journal wakana politic, vol. 8, no. 1, 2023, p. 126.

(*) نابوكو هو خط انابيب لنقل الغاز الطبيعي القادم من إذربيجان وتركمنستان وهناك احتمال بضم إيران والعراق لقائمة الدول التي تزود المشروع بالغاز، ثم يمر بتركيا ومنها إلى النمسا عبر بلغاريا وروما والمجر، والخط يجري من ارضروم في تركيا إلى باومكارتن في درمارش وهي المركز الرئيس للغاز الطبيعي في النمسا، وخط انابيب نابوكو له دور رئيس في سياسة الولايات

المتحدة الأمريكية في اوراسيا، إذ دعمت الولايات المتحدة ولسنوات عديدة إلى بناء خط انابيب لتصدير الغاز والنفط من القوقاز ودول آسيا الوسطى وبهذا تهدف الولايات المتحدة إلى تجاوز الاراضي الروسية والايرانية. للمزيد ينظر إلى: زيد علي حسين الخفاجي، اسيا سليم فليح السلطاني، مصدر سابق، ص ٢٤-٢٥.

(35) Sadiq, Salloum Feras. "The struggle for Syria in context of the gas war.", 2018, p. 28.

(36) Al-Breiki, Mohammed, and Yusuf Bicer. "Potential solutions for the short to medium-term natural gas shortage Issues of Europe: what can Qatar do?" Energies, vol. 15, no. 21, 2022, p. 5. 37 Ibid, p. 6. ()

(٣٨) غسان كاظم حنون الماجدي، تركيا ومحاور الصراع الدولي حول مسارات انابيب نقل الطاقة في غرب اسيا، رسالة ماجستير، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة واسط، ٢٠٢٢، ص ٩٠.

(٣٩) خالد احمد الأسمر العجولين، مصدر سابق، ص ٢٤٤.

(٤٠) عباس فاضل عطوان، ناصر كاظم خلف، انعكاسات الحرب الأوكرانية الروسية على منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا، مجلة الدراسات التاريخية والثقافية، المجلد ١٥، العدد ٦١/٢، ٢٠٢٤، ص ٣٥٩.

(٤١) جمال طه، اسرار حرب الغاز (لقاء المصالح وصدام التناقضات)، ط ١، دار نهضة مصر، ٢٠٢٠، ص ٨.

(42) Yakubovich, Azimov Habibullo. "The emergence of the Syrian crisis and the impact of the external forces on it." Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research, vol. 4, no. 6, 2019, p. 93.

(43) Al-Moussawi, Abdullah H. "Iran and the Syrian crisis." Journal of US-China Public Administration, vol. 14, no. 3, 2017, p. 139.

(44) Afridi, Manzoor Khan, and Ali Jibrán. "Russian Response to Syrian Crisis." Strategic Studies, vol. 38, no. 2, 2018, p. 56.

(45) Isik, Ahmet Faruk, and Zhiqiang Zou. "China-Turkey security cooperation under the background of the 'Belt and Road' and the 'Middle Corridor' initiatives." Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, vol. 13, no. 2, 2019, p. 283.

(46) Szenasi, Endre. "Syria: another dirty pipeline war." the central journal of the hungarian defence forces, vol. 145, no. 1/2017, 2017, p. 193.

(٤٧) فراس حسين علي الصفار، خط الغاز القطري التركي والاحداث في سورية، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، ٢٠٢٤.

(٤٨) ساعد جمال ساعد، ماذا كان سيحل بروسيا لو سمحت سوريا بعبور خط الغاز القطري؟، متوفر على الرابط الالكتروني

<https://www.almayadeen.net/Blog>

(49) karim, sajid, and nazmul md islam. "syrian crisis: geopolitics and implications." biiss journal, vol. 37, no. 2, 2016, p. 111.

(٥٠) عماد مؤيد المرسومي، الدور القطري _ فوضى برائحة الغاز، ط ١، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، العراق، ٢٠١٤، ص ١٨١-١٨٢.