



❁ سياسة العراق الخارجية أوجه دولة الكويت: دراسة في ازمتي ميناء مبارك الكويتي والفاو الكبير ❁

سياسة العراق الخارجية أوجه دولة الكويت: دراسة في ازمتي ميناء مبارك الكويتي والفاو الكبير

عدنان خلف حميد

كلية العلوم السياسية، جامعة الموصل

dr-adnanalparany1963@uomosul.edu.iq

إسماعيل خليل إسماعيل

كلية العلوم السياسية، جامعة الموصل

asmaylaljrsva@gmail.com

الكلمات المفتاحية: السياسة الخارجية العراقية، الكويت، ميناء مبارك، ميناء الفاو الكبير.

كيفية اقتباس البحث

إسماعيل ، إسماعيل خليل ، عدنان خلف حميد، سياسة العراق الخارجية أوجه دولة الكويت: دراسة في ازمتي ميناء مبارك الكويتي والفاو الكبير، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية، تشرين الثاني ٢٠٢٥، المجلد: ١٥، العدد: ٦ .

هذا البحث من نوع الوصول المفتوح مرخص بموجب رخصة المشاع الإبداعي لحقوق التأليف والنشر (Creative Commons Attribution) تتيح فقط للآخرين تحميل البحث ومشاركته مع الآخرين بشرط نسب العمل الأصلي للمؤلف، ودون القيام بأي تعديل أو استخدامه لأغراض تجارية.

Registered في مسجلة في

ROAD

Indexed في مفهرسة في

IASJ

The Iraq's Foreign Policy towards Kuwait: A Study in the Crises of Mubarak Port and Al-Faw Port

Ismail Khalil Ismail

College of political Sciences/ University
Mosul

Adnan Khalaf Hamid

College of political Sciences/ University
Mosul

Keywords : Iraqi foreign policy, Kuwait, Mubarak Port, Al-Faw Grand Port.

How To Cite This Article

Ismail, Ismail Khalil , Adnan Khalaf Hamid , The Iraq's Foreign Policy towards Kuwait: A Study in the Crises of Mubarak Port and Al-Faw Port ,Journal Of Babylon Center For Humanities Studies, November 2025, Volume:15, Issue 6.

This is an open access article under the CC BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

[This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

ABSTRACT

The topic of the research is of great importance to specialists in Iraqi political affairs, as well as to the foreign decision-maker, especially since Iraqi foreign policy towards Kuwait has changed its directions after 2003 and is moving towards achieving goals consistent with developments in the Iraqi national interest, but there are some issues of the relationship between the two countries The issue of Mubarak Port, which is still standing, has not been resolved, as the establishment of this port has great and serious damage to Iraqi ports in general and the great port of Faw in particular. Therefore, a solution must be developed for this crisis between the two countries. The research aims to identify Mubarak Port and explain its effects. The negativity of Al-Faw as well as identifying the great port of Al-Faw and explaining the importance and advantages of the Iraqi state in all fields, and the research was divided into two axes.

The issue of Mubarak Port remains open. The construction of this port will cause a number of negative impacts, including the narrowing of the navigation channel in Khor Abdullah leading to the Grand Faw Port



project. Therefore, it will weaken the project because it will cause restrictions on large ships in particular, and this will have a negative impact on the Grand Faw Port project and all other Iraqi ports. These negative impacts are due to the narrowness of the Khor Abdullah channel and its containing only one navigation channel, as it will lead to a reduction in productivity and an increase in costs, which will lead to a weakening of its competitiveness and the reluctance of shipping companies to deal with the Grand Faw Port, and it will lose the economic feasibility of its construction.

المخلص

يعد موضوع البحث ذو أهمية كبيرة لدى المختصين بالشأن السياسي العراقي، وكذلك لدى صانع القرار الخارجي لاسيما أن السياسة الخارجية العراقية أتجاه الكويت قد تغيرت توجهاتها بعد عام ٢٠٠٣ وأصبحت تسير نحو تحقيق أهداف تتسجم مع مستجدات المصلحة الوطنية العراقية، إلا أن هناك بعض القضايا العلاقة بين البلدين لم تحل منها قضية ميناء مبارك التي لا تزال قائمة، إذ إن إنشاء هذا الميناء له أضرار كبيرة وخطيرة على الموانئ العراقية بصورة عامة وميناء الفاو الكبير بصورة خاصة، لهذا لا بد من وضع حل لهذه الأزمة بين البلدين، ويهدف البحث إلى التعرف على ميناء مبارك وبيان أثاره السلبية على الفاو فضلاً عن التعرف على ميناء الفاو الكبير وبيان أهميته ومميزاته للدولة العراقية في جميع المجالات، وقسم البحث إلى محورين، تطرق المحور الأول إلى ماهية ميناء مبارك، فضلاً عن المحور الثاني ميناء الفاو الكبير.

أن قضية ميناء مبارك بقيت قائمة، إن إنشاء هذا الميناء يتسبب في مجموعة من التأثيرات السلبية منها تضيق الممر الملاحي في خور عبدالله المؤدي إلى مشروع ميناء الفاو الكبير، لذلك سيكون بمثابة إضعاف للمشروع لأنه سوف يتسبب في التضيق على السفن الكبيرة بصورة خاصة وهذا انعكاس سلبي على مشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير وسائر موانئ العراق الأخرى وتعود هذه التأثيرات السلبية إلى ضيق قناة خور عبدالله واحتواءها ممر ملاحي واحد، إذ أنه يتسبب بخفض الإنتاجية وارتفاع التكاليف مما يؤدي إلى أضعاف قدرته التنافسية وعزوف الشركات الملاحية عن التعامل مع ميناء الفاو الكبير وسوف يفقد الجدوى الاقتصادية لإنشائه.

المقدمة :

ان توجهات السياسة الخارجية العراقية إتجاه الكويت بعد عام ٢٠٠٣ شهدت تقدما و تحسنا تدريجيا نتيجة وصول حكام جدد للعراق تم اعتبارهم من أصدقاء دولة الكويت واصبحت تسير نحو تحقيق اهداف ومنافع تتسجم لكلا الدولتين ، الا ان ذلك لم يستمر وجاءت قمة التأم



عام ٢٠١١ مع اعلان دولة الكويت اقامة ميناء مبارك الكويتي الذي رأى فيه الجانب العراقي اعتداء على مصالحه في الممرات البحرية المؤدية للموانئ العراقية ، فضلا عن الانعكاسات والاثار السلبية الكبيرة على اقامة مشروع الفاو الكبير واعاقة تنفيذه ، وطلبت الوزارة الخارجية العراقية وقف العمل بهذا الميناء الان ان الدولة الكويتية أصرت على اكمال المشروع باعتبار ان الميناء يدخل الاراضي الكويتية ولا يسمح للعراق بالتدخل في السيادة الكويتية على أراضيها.

اهمية البحث:

تكمن اهمية موضوع البحث لدى المختصين بالشأن السياسي العراقي وكذلك لدى صانع القرار السياسي ان ازمة ميناء مبارك الكويتي له اثار وانعكاسات على مشروع ميناء الفاو الكبير ، ولا بد من العمل على وضع معالجات وحلول لهذه الازمة .

هدف البحث:

يهدف البحث الى تحقيق مجموعة من الاهداف من اهمها:

- ١- التعرف على ميناء مبارك الكويتي وبيان تأثيراته السلبية على ميناء الفاو الكبير .
- ٢- التعرف على ميناء الفاو الكبير .
- ٣- بيان اهمية ميناء الفاو الكبير للدولة العراقية في جميع الجوانب .

مشكلة البحث:

تتعلق مشكلة البحث تمثل مصالح العراق الخارجية عبر أهداف سياسته الخارجية التي تعد الوسيلة الاساسية التي يستطيع من خلالها التعبير عن مبادئه وتطلعاته الاستراتيجية ، وعند تعميق النظر في توجهات السياسة الخارجية العراقية اتجاه الكويت يتضح ظهور أزمة ميناء مبارك التي استعصى حلها على صانع القرار العراقي نتيجة وجود قيود داخلية وخارجية تحدد التحرك المرن لصانع القرار في توجهاته اتجاه الكويت.

وبناءً على ذلك يمكن صياغة مشكلة البحث في السؤال الرئيس الاتي:

ما غاية الكويت من انشاء ميناء مبارك في منطقة خور عبدالله بالذات ؟

ويتفرع عن السؤال الرئيس الاسئلة الفرعية الاتية:

- ١- ما هي الاثار والانعكاسات السلبية عند انشاء ميناء مبارك الكويتي على ميناء الفاو الكبير ؟
- ٢- ما هي السياسة التي اتخذها العراق اتجاه الكويت في معالجة ازمة ميناء مبارك ؟

فرضية البحث:

ان انشاء ميناء مبارك الكويتي في موقعه الحالي على قناة خور عبدالله سيعيق ويحول دون وصول السفن الى ميناء مبارك الكبير المزمع انشاءه مما سيتسبب في اجهاضه وسيكون ذلك بمثابة غلق للمنفذ الوحيد للعراق.

منهجية البحث :

تم الاعتماد على المنهج الوصفي لوصف ميناء مبارك الكويتي والفاو الكبير فضلا عن استخدام المنهج التحليلي النظمي لعرض وتحليل اثار قيام ميناء مبارك وانعكاساته على ميناء الفاو العراقي الكبير.

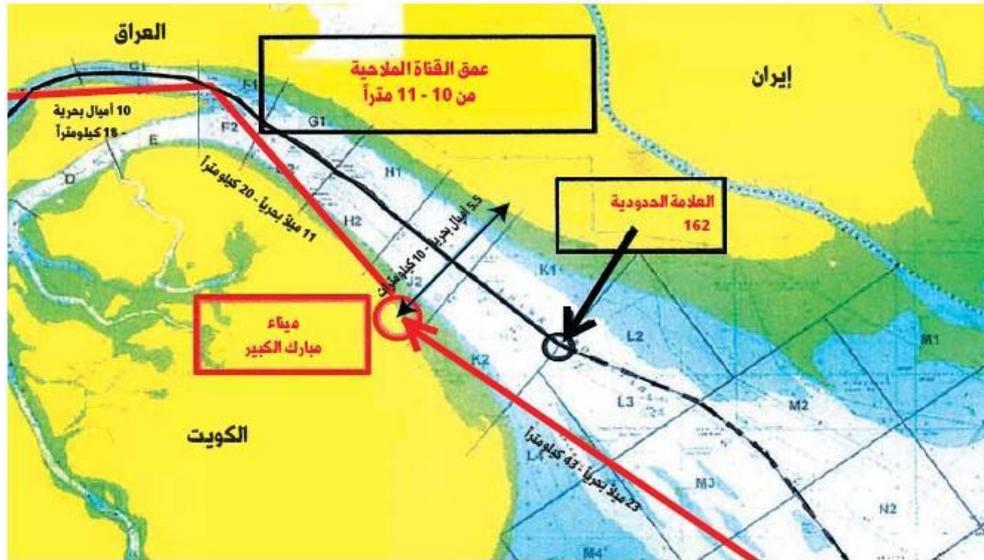
تقسيم البحث :

تم تقسيم البحث الى محورين فضلا عن المقدمة والخاتمة التي ذكر فيها اهم الاستنتاجات وأهم المقترحات ، تضمن المحور الاول ميناء مبارك الكويتي ، في حين تطرق الثاني الى ميناء الفاو الكبير.

المحور الاول : قضية ميناء مبارك الكويتي

جاء انشاء ميناء مبارك في موقعه الحالي، ليضيف قضية أخرى للمشكلات القائمة بين العراق والكويت. وهي ليست بحاجة اقتصادية لأنشاءه، فليها موانئ عدة تزيد عن حاجتها، كما لها ساحل بحري طويل. وأن انشاء ميناء مبارك سيؤدي إلى اجهاض ميناء الفاو الكبير أو التأثير عليه بصورة كبيرة، فضلا على انه سيقفل العرض المائي لخور عبد الله، ويزيد من زحام البواخر، ويؤثر سلبا على الموانئ العراقية القائمة "أم قصر، خور الزبير، ميناء الفاو" (حافظ، ٢٠١٢)، ينظر خريطة رقم "٦" توضح ميناء مبارك الكويتي

الشكل (1) خارطة توضح ميناء مبارك الكبير الكويتي



المصدر: ١- موسوعة المعرفة، منشورة في شبكة المعلومات العالمية "الانترنت"، وصل له بتاريخ

<https://www.marefa.org>، متاح على الرابط الآتي: ٢٠٢٢/١٢/٢٩

ان ادراك صانع القرار العراقي بمخاطر ميناء مبارك كون العراق دولة شبه حبيسة، إذ تبلغ مساحتها (٤٠٥٩ الف كم ٢) ولا يزيد طول ساحلها البحري عن (٥٧ كم) بينما تبلغ مساحة الكويت ما يقارب (١٧٨١٨ الف كم ٢) ولديها ساحل بحري طوله (٥٠٠ كم) لهذا يعتبر انشاء ذو مخاطر كبيرة على الدولة العراقية (التوبي، ٢٠١٥)

لقد شرعت وزارة النقل الكويتية بإنشاء ميناء مبارك في ٦/ نيسان/ ٢٠١١ بعد سنة من إعلان وزارة النقل العراقية وضع حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير، وأشار وزير التنمية الكويتي الأسبق أحمد الفهد إلى أنّ المشروع الذي تعاقبت على إنشائه شركة هيونداي الكورية، يندرج على أهداف كبيرة ويحقق آمال وتطلعات الشعب الكويتي (النداوي، ٢٠١١). وأنّ ميناء مبارك هو ميناء قيد الإنشاء يقع في شرق جزيرة بوبيان الواقعة في أقصى شمال غرب الخليج العربي بالقرب من مصب نهر شط العرب ويحد الجزيرة من الغرب خور عبدالله ومن الشرق خور الصبية ومن الشمال وربة (جعفر، ٢٠١٣)، وأهم الآثار الاقتصادية لميناء مبارك الكويتي على العراق:

يعد ميناء مبارك الذي ستقيمته الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير التحدي الأكبر للقوى السياسية العراقية، لأنّه سيعرض الاقتصاد العراقي للمزيد من الاختناقات في ظل حالة الصراع على الممر المائي العراقي. ويات من المؤكد أن الدور الذي تمارسه بعض القوى السياسية العراقية سعياً للذيل من الأخرى على حساب المصلحة الوطنية هو التحدي الأبرز الذي يواجه الاقتصاد العراقي، ومن أهم الآثار الاقتصادية المترتبة على إنشاء ميناء مبارك الكويتي على العراق هي:

١- ان بناء ميناء مبارك الكويتي قرب السواحل العراقية يؤثر على الحياة الاقتصادية و السياسية والبيئية العراقية أيضاً، وذلك يعدّ مخالفه للقرار الدولي الصادر عن مجلس الأمن المرقم (٨٣٣)، إذ إنّ الممر المائي العراقي سيكون ضمن الميناء الكويتي، وبناء الميناء يصل إلى الحدود المائية التي رسمها القرار وإتّه سوف يقلل 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 ويخنق الموانئ العراقية ويؤدي إلى قتل الحياة في تلك الموانئ لكي تبقى موانئ الكويت عامرة بالنشاط والحيوية كما كانت في زمن النظام السابق في ظل الحصار الذي كان مفروض عليه، بعد أن شعرت الكويت في السنوات الأخيرة بتدهور موانئها وانخفاض إيراداتها حسب





إحصائيات الموقع الالكتروني للموانئ الكويتية الذي يؤشر ذلك (الكناني والجميلي، ٢٠١٢: ٢٠). وسيحول ميناء مبارك الجديد محافظة البصرة إلى محافظة فقيرة لأنّ الميناء سيطل على المياه الإقليمية العراقية ويحرم سكان المحافظات الجنوبية من فرص العمل التي يوفرها ميناء الفاو الكبير. وأنّ العراق وضع خطة واعدة لإنتاج النفط بحدود ١٠ مليون برميل/يومياً خلال العشر سنوات القادمة" التراخيص النفطية" إن مثل هذه الصعوبات تخلق صعوبات ومتاعب لتصدير النفط العراقي إلى العالم (محمد، ٢٠١٥)

٢- سيجعل من الشريحة البحرية الصغيرة التي تركت للعراق بعد قيام دولة الكويت، أشبه بمستنقع بحري ضحل ومحاصر لا يصلح لأي مشروع، أما العنق الملاحي العراقي البالغ عرضه الآن (٤ كم)، فسيصبح عرضه بعد إنجاز ميناء مبارك كم واحد فقط. ومن هنا فإن اعتراض العراق ينطلق من أساس أن الكويت اختارت أضيق الأماكن لتنفيذ المشروع، وهو ساحل الفاو الذي يعد المنفذ البحري الوحيد للعراق (السبحان، ٢٠١٣)

٣- إنّ الكويت تحاول من خلال ميناء مبارك اجهاض مشروع ميناء الفاو وتعمل على ان يمر طريق الحرير او مبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال مينائها بدلا من ميناء الفاو، وجلب الاستثمارات والأموال الأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحتها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلاً بعائديه الجزيرة له، وبالتالي مواجهة تلك المطالب (جعفر، ٢٠١٣).

٤- إنّ المضايقات التي تقوم بها الزوارق الدورية الكويتية ضد السفن المارة في خور عبدالله والمتوجهة إلى الموانئ العراقية تدل على أنّ الحكومة الكويتية تقوم بفرض رسوم على مرور السفن المتجهة إلى الموانئ العراقية (جعفر، ٢٠١٣).

٥- إنّ ميناء مبارك سيكتسح الموانئ العراقية ويجعلها مغلقة أمام حركة النقل البحرية، إذ إن الكويت شرعت بإنشاء السدود الكونكريتية والسواتر الخرسانية في خور عبدالله تضمنت تلك الاعمال ردم أطراف القناة الملاحية التي يفترض أن تكون حرة ومفتوحة أمام الحركة الملاحية (عبيد، ٢٠١٩).

ان اعتراض العراق اعلنه وزير النقل العراقي الأسبق "هادي العامري" في ٢٥ / ٥ / ٢٠١١ على شروع الكويت ببناء ميناء مبارك في جزيرة بوبيان القريبة من السواحل العراقية ينظر شكل رقم (١) يوضح ميناء مبارك الكويتي،

الشكل (٢) يوضح انشاء ميناء مبارك الكبير الكويتي



المصدر: ١- موسوعة المعرفة، منشورة في شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، وصل له بتاريخ

<https://www.marefa.org>، متاح على الرابط الآتي: ٢٠٢٢/١٢/٣٠

وقال في مؤتمر صحفي عقده في مقر شركة الموانئ في البصرة "بأنّ قرار الكويت ببناء ميناء مبارك قرب السواحل العراقية يعتبر مخالفا لقرار مجلس الأمن وأنّ ميناء مبارك في هذه النقطة يعود بالضرر الكبير على العراق وسيدمر الموانئ العراقية ويدمر حتى الأجواء البيئية في المنطقة داعيا السلطات الكويتية إلى ضرورة تبديل مكان بناء الميناء، وأكد نحترم سيادة الكويت ومن حقهم أن يقيموا الميناء على أراضيهم ولكن بالشكل الذي لا يضر بمصالح العراق" (النداوي، ٢٠١١)

وبتاريخ ٩/ ٦/ ٢٠١١ شكل العراق لجنة لدراسة موضوع ميناء مبارك الكويتي ومدى تأثيره على حقوق العراق الملاحية (العامري، ٢٠١٢)، وفي آب/ ٢٠١١ صرح رئيس الوزراء الأسبق (نوري المالكي) بأنّ العراق طلب رسميا من دولة الكويت أيقاف العمل بميناء مبارك إلى حين التأكد من عدم اضراره بالملاحة العراقية، إلّا أنّ الجانب الكويتي لم يرد رسميا على هذا الطلب، وطلب المالكي باللجوء إلى الأمم المتحدة وإقامة دعوى قضائية لوقف عمل المشروع لأنه يسبب ضرراً للعراق (الكناني و الجميلي، ٢٠١٢). وخلال المدة ١٤-١٩/ آب/ ٢٠١١ أرسل السيد (نوري المالكي) رئيس هيئة المستشارين بمجلس الوزراء العراقي المستشار (ثامر الغضبان) على راس لجنة فنية من الخبراء والمستشارين إلى الكويت وبتنسيق مباشر مع رئيس الحكومة الكويتية للاطلاع ميدانياً على مشروع ميناء مبارك الكويتي، وقد صرح بعد عودته من الكويت "أنّ اللجنة الفنية انجزت مهامها وأعدت تقريرها النهائي الذي سيناقش في مجلس الوزراء وأنّ قضية مهمة كهذه يجب أن تناقش بشكل جدي، وبتاريخ ٢٢/ ٨/ ٢٠١١ رفضت الكويت مقترح العراق في بناء الميناء على سبيل الاستثمار ٥٠% من أجل اثبات حسن النوايا ولكي يكون فائدة مشتركة لكلا البلدين، وبتاريخ ٦/ ٩/ ٢٠١١ أعلن وزير النقل هادي العامري بأنّ العراق سيلجأ إلى إغلاق



منفذ سفوان من أجل الضغط على الكويت لتغيير مكان ميناء مبارك المضر بالاقتصاد العراقي (صحيفة الانباء الكويتية، ٢٠١١)

وقامت الكويت بالرد على مذكرات الجانب العراقي بتاريخ ٥ / ٢٠١٧ / ٩ و ١٢ / ٩ / ٢٠١٨ والتي طالب الجانب العراقي فيها بالتريث في إنشاء المنصة لحين استكمال الحدود البحرية بعد (النقطة ١٦٢) * اجابت الكويت بمذكرتين موجهتين من سفارتها في بغداد إلى وزارة الخارجية بتاريخ ٢٦ / ٦ / ٢٠١٧ و ٢٦ / ٩ / ٢٠١٨ بالتأكيد على أنّ بناء المنصة من الأمور السيادية لدولة الكويت * (النداوي، ٢٠١١)

وفي آب / ٢٠١٩، وجّه العراق رسالة (شكوى رسمية) إلى الأمم المتحدة اعترض فيها على إنشاء الكويت منصة بحرية في فشت العيج، وهي مساحة من الأرض تقع بعد النقطة ١٦٢ تعد الكويت أن فشت العيج واقعة ضمن سيادتها، فيما يرى العراق أن خطوة الكويت تُحدث تغييراً في الحدود البحرية قبل التوصل إلى اتفاق. وما يزيد الأمور تعقيداً أن الطرفين عاجزان عن الاتفاق بشأن الوضع الجغرافي لمنطقة فشت العيج، ولقد عمل العراق على تدويل الخلاف (السيف، ٢٠٢١).

وفي ٤ / ٩ / ٢٠١٩ أيضاً أتهم وزير النقل الأسبق "عامر عبد الجبار" الكويت باستغلال اتفاقية خور عبدالله، مبيناً أنّها اصطنعت جزيرة للضغط على البحر الإقليمي للعراق وقال في تصريح صحفي إنَّ "الكويت بدأت في عام ٢٠١٢ بتسيير بوآخر محملة بأحجار وقذفها في منطقة فيشت العيج*"، لكي تصبح جزيرة تابعة للكويت وبالتالي ستوسع المياه الإقليمية للكويت على المياه الإقليمية البحرية للكويت وثم بناء المنصة لأغراض الملاحة البحرية في خور عبدالله، فضلاً عن تلبية الاحتياجات الامنية لهذه المنطقة وهي تعتبر أيضاً ذات الأعماق القليلة لتكون آخر نقطة مائية لها مع الجانب العراقي التي ستتسبب بالضغط على بحرنا الإقليمي"، وأشار وزير النقل الأسبق إلى أنّ "الكويت لم تتوقف عند هذا الحد بل قامت بتسجيلها في المنظمة البحرية الدولية منذ عام ٢٠١٤ وثبتتها كجزيرة على الخرائط"، موضحاً أنّ "هدفهم هو أن تكون

* العلامة الحدودية ١٦٢: ويقصد بها البحر الإقليمي الذي لا يزال غير مرسم بين البلدين حيث اراد العراق إن يثبت ويوثق موقفه من هذه النقطة وأن المنطقة مازالت غير مرسمة بين الدولتين.

* فيشت العيج هي مساحة من الأرض متكونة طبيعياً فوق سطح البحر حين يكون الجزر منخفضاً وتقع في المياه الإقليمية الكويتية القريبة من حدود العراق قرب خور عبد الله بعد النقطة ١٦٢ ٨ / ٢ / ٢٠١٧. للمزيد ينظر: الكويت تصعد خلافها مع العراق: منصة فيشت العيج البحرية حق سيادي، مقال منشور في شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) ٤ / ٩ / ٢٠١٩، وصل له بتاريخ ٨ / ١ / ٢٠٢٣، متاح على الرابط

الآتي: <http://www.mc-doualiya.com/articles/20190904>

هذه الجزيرة آخر نقطة لهم مع العراق في حال المباشرة بتنفيذ اتفاقية خور عبد الله". ووصف عبد الجبار إجراءات وزارة الخارجية العراقية بـ "الاعتيادية التي تأتي لحل المشاكل والخلافات عبر القنوات الدبلوماسية" لافتاً إلى أنّ وزارة الخارجية يجب ان تقدم شكوى على موقع ميناء مبارك الذي يخالف قانون البحار ويخالف قرار مجلس الأمن المرقم ٨٣٣ (عبد الجبار، ٢٠١٩).

ووصف النائب السابق عن البصرة القاضي (وائل عبد اللطيف) في، إن "ميناء مبارك الكويتي يخالف كل اتفاقيات البحار والبلدان المتشاطئة"، وسبق وان طلب مجموعة من النواب العراقيين من رئيس الوزراء (مصطفى الكاظمي) لعام ٢٠٢٠، رفع دعاوى قضائية في المحاكم الدولية ضد الكويت لتجاوزها على حدود العراق البرية والبحرية ونهب ثرواته وحذرو من قيام الكويت بإنشاء ميناء مبارك الذي تهدف من خلاله إلى تدمير اقتصاد العراق. وتم جمع تواريخ ١٠٠ من النواب لغرض إلغاء اتفاقية خور عبدالله، كونها تلحق أضراراً بالغة بالعراق (العبيدي، ٢٠٢٠). وتجدر الإشارة الى ان الحكومة الكويتية علقت مشروع ميناء مبارك الكبير لحين اجراء مزيد من دراسات الجدوى، وعليه يمكن القول في حالة اكمال انشاء ميناء مبارك سيكون لهذا المشروع تأثيراً سلبياً على الملاحة في خور عبد الله، ويؤثر ذلك سلباً على عمل الموانئ العراقية وبالتالي سيكون لهذا تداعيات كثيرة على العراق وسيؤثر ذلك سلبياً في تطوير العلاقات العراقية - الكويتية (الكعبي، ٢٠٢٢).

ولغرض ايجاد حل لهذه القضية يمكن اتباع الاجراءات الآتية (السيف، ٢٠٢١).

اولاً: اتباع إجراءات بناء الثقة ولكن ليست على حساب المصلحة الوطنية العراقية في تنظيم كيفية تعامل الطرفين مع بعضهما البعض وبإمكانها أيضاً المساهمة في وضع التدابير اللازمة للتخفيف من وطأة أي خلاف محتمل. فعلى سبيل المثال، لو تمّ وضع آلية بين الكويت والعراق للحؤول دون اندلاع مواجهة علنية حول فشت العيج، لما وجّهت بغداد شكوى خطية إلى الأمم المتحدة حول هذه المسألة. لكن مثل هذه الآليات لا يمكن تطبيقها إلا عندما يثق الطرفان ببعضهما البعض.

ثانياً: ان إحراز تقدّم في العلاقات يتمثل في تشديد العراق والكويت على فكرة أن حدودهما البحرية يمكن أن تقدّم لهما منافع مشتركة، بدلاً من أن تمثل حالة غالب ومغلوب يكون فيها ربح أحد البلدين خسارة للآخر. وتشجّع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ومبدأ خط الوسط في ترسيم الحدود البحرية، على التنسيق حول المجاري المائية المشتركة. ويمكن تحقيق أفضل النتائج من خلال تبني العراق والكويت نهجاً يركّز على الاستفادة من تعاونهما على أفضل وجه.



ويمكن أن يشمل ذلك وضع إجراءات واضحة لتحسين إدارة خور عبد الله، على أن يليها توقيع اتفاق حول حدودهما البحرية وحماية مصالحهما. ويهدف إحراز تقدّم في المفاوضات بين العراق والكويت، لا بدّ من إقناع شعبيهما بفوائدها، من خلال الاستعانة بوسائل الإعلام والتعليم لتقويض السرديات العدائية المتبادلة. فتسليط الضوء على فوائد بناء علاقة ثنائية سلمية ومثمرة سيسهّل مهمة الدبلوماسيين ويفيد البلدين في المستقبل.

ومن وجهة نظر الباحث ان الكويت تسعى الى ربط طريق الحرير الجديد الذي اعلنت عنه الصين عام ٢٠١٣ بميناء مبارك بدلا من ميناء الفاو الذي عن طريقه سيتم ربط الشرق بالغرب عن طريق القناة الجافة اي من العراق الى تركيا والى اوربا وتريد ان تحصل الكويت على منافع اقتصادية كبيرة في حالة عدم اكمال ميناء الفاو وانجازها لميناء مبارك ولهذا السبب على الحكومة العراقية العمل بكل الوسائل والطرق وان تلجأ الى الامم المتحدة والقوانين الدولية من اجل ايقاف هذا المشروع الذي يؤثر على العراق بكافة المجالات السياسية والاقتصادية والامنية.

المحور الثاني : قضية ميناء الفاو الكبير

أ- أهمية ميناء الفاو الكبير وتحديات انشائه

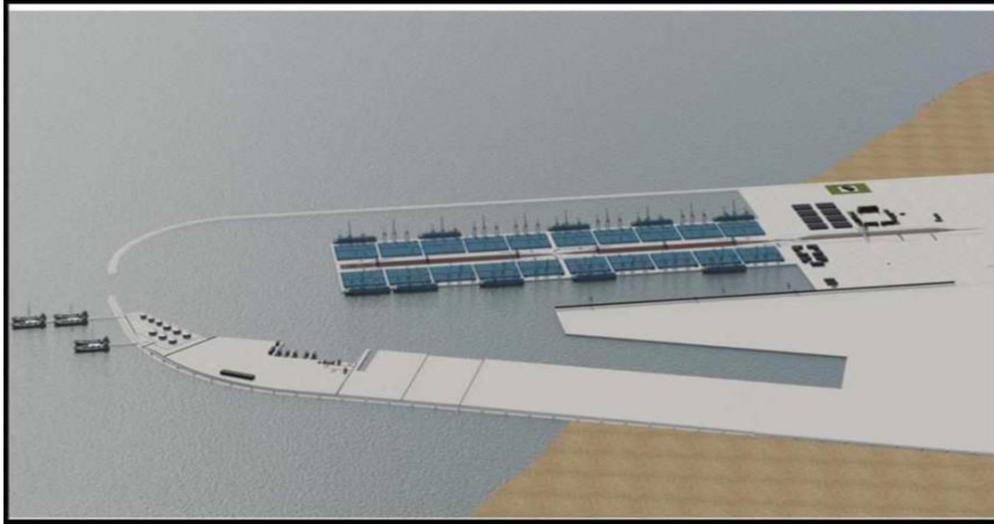
هو ميناء عراقي تحت الانشاء في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة، يقع الميناء في منطقة تعرف ب رأس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق، ويعد نقلة نوعية في الأهمية الجيوسياسية لربط العراق بالعالم من خلال الموقع الرابط بين الشرق والغرب، وإن إنشائه سوف يغير خريطة النقل البحرية العالمية، وعند اكتماله سوف يصبح أحد أكبر موانئ الخليج العربي حيث تتراوح طاقته الإنتاجية الابتدائية بين (٢٠ - ٤٥) مليون طن سنويا، ويعد مشروعاً استراتيجياً يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا وبأكبر كاسر امواج في العالم بطول (١٦ كم) والذي دخل موسوعة غينيس للأرقام القياسية والذي تم انجازه بالكامل عام ٢٠٢١، وسيحول مدينة الفاو إلى مدينة تجارية واقتصادية ضخمة مع العلم ان هذا المشروع الهائل محارب من قبل الدول التي سوف لن تستفيد من اقامة هذا المشروع مثل الكويت والإمارات وإيران ومصر وغيرها (سالم، ٢٠٢١).

بعيدا عن الزيارات والمجاملات الدبلوماسية بين مسؤولي العراق والكويت، يدور سباق محموم بين البلدين للسيطرة على منطقة شمال الخليج العربي ذات الأهمية الاستراتيجية البالغة، وسط



ضجيج البناء المتسارع لمينائي الفاو العراقي ومبارك الكويتي (العبادي، ٢٠١٣) ينظر شكل رقم (٣) مخطط يوضح بناء ميناء الفاو الكبير.

الشكل (٣) يوضح بناء ميناء الفاو الكبير



المصدر: ندا، م. ش. (٢٠١٩) التقييم الجغرافي لترسيم الحدود بين العراق والكويت واثارها الجيوبولتيكية المحتملة، (رسالة ماجستير غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الإنسانية قسم الجغرافية، جامعة تكريت، ص ٨٤.

١- الأهمية الاستراتيجية للميناء بما يأتي:

سيكون للميناء الأثر الكبير في تغيير موقع العراق على مستوى التجارة العالمية كونه يمثل طريقاً مختصراً بتكاليف نقل أقل كلفة وهنا تقع أهمية الجدوى الاقتصادية لذلك المشروع، وبهذا فان موقع العراق سوف يحتل موقع الصدارة ليكون اول مشروعاً خدمياً للعراق بالدرجة الاولى كونه الخيار الاوحد الذي لا يبدل عنه، ويكون طريقاً للاتصال مع أوروبا، اذا ماتوفرت الامكانيات لذلك، وسيكون العراق جسراً أرضياً بين شرق آسيا و أوروبا، عبر تركيا وسوريا بما يسمى القناة الجافة (خميس، ٢٠٢١) (أن مشروع القناة الجافة الذي ينقل عبر البر البضائع القادمة الى الموانئ العراقية، واستراليا، وشرق اوربا وآسيا المتجهة نحو تركيا وسوريا ثم اوربا وكلفة الشحن بحوالي النصف، لذلك فأن مشروع القناة الجافة سيعطي مردودا ماليا كبيرا للعراق، أذ انه سيحول ميناء الفاو الكبير وام قصر الى محطة طرفية تستقبل البضائع الواردة لحساب الموانئ التركية ومينائي اللاذقية السوري والعقبة الاردني حيث يتم الغاء تكاليف المرور بقناة السويس وتكاليف الشحن من الموانئ الخليجية (الاقوات، ٢٠٢٠) ينظر خريطة (٧) توضح ميناء الفاو الكبير.

الشكل (٤) ميناء الفاو الكبير





المصدر: ١- ابراهيم حلمي الغوري، **اطلس العالم**، الطبعة السادسة، (سوريا، دار المشرق العربي للطباعة والنشر والتوزيع، ٢٠٠٦)، ص ٤٢.

٢- **الاهمية الاقتصادية للميناء بما يلي (خميس، ٢٠٢١)**

١- القدرة على استيعاب السفن العملاقة التي تزيد حمولتها عن ١٠٠ ألف طن، مما يخفف اعتماد العراق على الدول المجاورة في الاستيراد.

٢- تخفيض اعتماد الموازنة على العائدات النفطية بنسبة الثلث. وسيكون للمشروع مردودات مالية كبيرة للخزينة، يقدرها الخبراء بنحو ١٥ مليار دينار شهرياً ويوفر فرص عمل كبيرة.

٣- ان ربط ميناء الفاو بالقناة الجافة التي هي عبارة عن سكك الحديد والقطارات وطرق النقل التي تمر بالعراق وتربط الميناء العراقي من خلال طرق النقل من العراق الى تركيا وسوريا ثم اوربا مايسمى بطريق التنمية الذي تبناه العراق ودول الجوار لنقل البضائع والمسافرين القادمين من الصين والشرق الى الخليج العربي ثم العراق والى تركيا والغرب المتمثل بأوربا وبالعكس.

ب- **تحديات انشاء ميناء الفاو الكبير**

وهناك أمام المشروع تحديات عديدة منها : (العبادي، ٢٠١٣)

١- إنَّ دول إقليمية عديدة تعمل على أعاقه تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، وسعت جاهدة للعمل إلى عدم تنفيذ المشروع لكونه سيؤثر على مصالحها الاقتصادية، إذا ما تم اكمال منظومة الربط السككي بإتجاه أوربا (القناة الجافة) الأمر الذي سيحول العراق الى نقطة محورية تستقطب

الشركات العالمية ومن خلال اهمية هذا الميناء ان العراق سوف يربط شرق العالم بغريه. ومنها العديد من الدول العربية كالكويت والإمارات ومصر (ستتضرر قناة السويس بشكل كبير).

٢- الفساد ورغبته بإطالة أمد إنجاز المشروع للحفاظ على المكاسب الشخصية، و الكلفة المادية المرتفعة للمشروع.

٣- انشاء ميناء مبارك واصرار الكويت على اكماله للضغط على الشركات العالمية للانسحاب من بناء ميناء الفاو الكبير وذلك لأنها تريد ان يكون ميناء مبارك بدلا من ميناء الفاو في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

ثالثا: ميناء الفاو ومبادرة الحزام والطريق أو ما يعرف طريق الحرير

ان موقع العراق في خارطة طريق الحرير الجديد الذي تتبناه الصين، يمثل جسراً جغرافياً رابطاً بين قارتي آسيا وأوروبا، ومنطقتي الخليج العربي وبلاد الشام، وهذا يعني أن العراق يقع في قلب مشروع الحزام والطريق، لأنه يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية، فضلاً عن أنه جارٍ لثلاثة أطراف في المبادرة الصينية، وهم (إيران، وتركيا، والمملكة العربية السعودية). ومن خلال التمعن في شبكة طرق التجارة يتضح أن موقع العراق الجغرافي يُعدُّ المركز الرئيس لطريق الحرير، والذي عن طريقه سيقول النفط والغاز والمواد الأولية والبضائع الأخرى. ويتوقع ان يقلل هذا الطريق نسبة كبيرة من تكلفة الربط التجاري بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، والذي يبدأ من الصين - أوزباكستان طاجكستان - إيران - العراق - تركيا - أوروبا، ليكون العراق المركز الاستراتيجي لطريق الحرير في الشرق الأوسط (العذاري، ٢٠٢٢).

غير ان تلك الاهمية مشروطة باكتمال ميناء الفاو الكبير الذي يشهد تلكؤاً مقصوداً في الإنجاز رغم تعاقب الحكومات وتخصيص المليارات من الدولارات لإنجاز هذا المشروع الاستراتيجي، وان الآثار الايجابية المتوقعة لانضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق والدور المحوري للعراق في التبادلات التجارية والاقتصادية المترتبة على انجاز المبادرة (الطعمة، ٢٠٢٢) ولكن العراق لحد الأن لم يدخل بمبادرة الحزام والطريق بشكل رسمي على الرغم من توقيعها للاتفاقية العراقية الصينية في ٢٣/٩/٢٠١٩ في المجال الاقتصادي تقوم على قرض ائتمان صيني بمقدار عشرة مليارات دولار يتم تسديده عن طريق وضع عائدات مئة الف برميل من صادرات النفط العراقي في احد البنوك الصينية ويسعر خمسة وخمسين دولار للبرميل ومدة الاتفاقية عشرون عام وقابلة للزيادة والتعميد اذ اراد الجانب العراقي والمشاريع المستهدفة في الاتفاقية فهي البنية التحتية من بينها المطارات والمدارس وتعبيد الطرق والسكك الحديدية ومشاريع الطاقة والبناء وغيرها (البداني، ٢٠١٦؛ الكلو، ٢٠٢٠) (الكلو، ٢٠٢٠: ١٤٢). ويتوقع ان يعزز المشروع العلاقات التي تربط





العراق مع الدول ومن ضمنها دول مجاورة للعراق كإيران والسعودية التي تقع على طريق المبادرة الصينية، ولا سيّما في المجال الاقتصادي والتجاري، لذا فإن اتمام تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير سيوفر أقصر الطرق لنقل البضائع واستمرار التجارة بأقل كلفة، إذ ستقل البواخر البضائع الصينية من الصين إلى ميناء (جوادر) في باكستان، ومنها إلى ميناء الفاو الكبير، لتفرغ حمولتها وتقل عن طريق السكك الحديدية، أو ما يسمى القناة الجاف، ليكون الوسيط لنقلها إلى ميناء طرطوس في سوريا، أو إلى تركيا، أن "المسافة بين ميناء الفاو وميناء طرطوس السوري بحدود ١٢٠٠ كم وبين ميناء الفاو ومرسين التركي ١٥٠٠ كم، وهذه أقصر مسافة وتسمى العنق أو الخصب في طريق التجارة البحرية ومنها إلى أوروبا وعليه ومن اجل اللحاق وضمان انضمام العراق الى مبادرة الحزام والطريق ينبغي العمل عليه (العذاري، ٢٠٢٢)

١- وضع خطط طويلة الأمد، لتطوير المدن الساحلية العراقية، تأخذ بعين الاعتبار المتغيرات الجيوسياسية والاقتصادية، وتركّز على الاندماج ضمن مبادرة الحزام والطريق.
٢- العمل على إنشاء برنامج بحري عراقي للمنافسة البحرية مع دول الجوار لمواجهة المشاريع المنافسة، والتي تهدف إلى إلغاء دور العراق وتهميشه في الملاحة البحرية، ولا سيّما ميناء مبارك الكبير.

٣- الإسراع في إنجاز مشروع (ميناء الفاو الكبير) ومنحه الأولوية ضمن المشاريع الأخرى،
٤- الالتزام بالاتفاقيات ومذكرات التفاهم التي وقّعت مع الصين، والعمل على تنفيذها، لأنّها تصبُّ في مصلحة العراق.
٥- على الحكومة العراقية تعديل سياستها الاقتصادية، للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق، والابتعاد عن الاقتصاد الريعي المعتمد على النفط **اعتمادا كلياً**، مع التأكيد على أنّ دخول العراق في هذه المبادرة سيفتح نافذة جديدة لتوسيع القاعدة الاقتصادية وتحقيق التنويع الاقتصادي (الخاقاني، ٢٠٢١).

بعد ماتم عرض التفاصيل الخاصة بميناء مبارك الخاص بالجانب الكويتي وميناء الفاو الكبير الخاص بالجانب العراقي، في الحقيقة يمكن تحويل الميناءين إلى فرصة مشتركة لتعزيز الحركة التجارية في شمال الخليج. وعلى العكس، إذا سمح الجانبان لهذين المشروعين بتقويض العلاقات الثنائية فسوف يتكبّد كلّ منهما خسائر مالية لأن ذلك سيمنع التعاون بينهما. لقد ألغت الكويت المرحلة الأخيرة من مشروعها، إذ كانت تعترّم بناء أرصفة بحرية أكثر قرباً من الجانب العراقي، فيما تعهّدت بغداد بمشاركة نتائج تقييم الأثر البيئي مع الكويت ما يعد مؤشراً واعداً عن الرغبة في التوصل إلى تفاهمات.

الخاتمة

أن السياسة الخارجية العراقية إتجاه الكويت تميزت بالتذبذب ما بين التعاون المشروط والتعقيد بين البلدين بسبب القضايا العالقة بينهما، جزء من هذه القضايا تم حلها مثل قضية الديون والتعويضات، إلا أن قضية ميناء مبارك بقيت قائمة، إن إنشاء هذا الميناء يتسبب في مجموعة من التأثيرات السلبية منها تضيق الممر الملاحي في خور عبدالله المؤدي إلى مشروع ميناء الفاو الكبير، لذلك سيكون بمثابة إضعاف للمشروع لأنه سوف يتسبب في التضيق على السفن الكبيرة بصورة خاصة وهذا انعكاس سلبي على مشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير وسائر موانئ العراق الأخرى وتعود هذه التأثيرات السلبية إلى ضيق قناة خور عبدالله واحتواءها ممر ملاحي واحد، إذ أنه يتسبب بخفض الإنتاجية وارتفاع التكاليف مما يؤدي إلى أضعاف قدرته التنافسية وعزوف الشركات الملاحية عن التعامل مع ميناء الفاو الكبير وسوف يفقد الجدوى الاقتصادية لإنشائه.

الاستنتاجات:

١- لا تحتاج دولة الكويت الى بناء ميناء تجاري جديد كونها تمتلك عدة موانئ تجارية نفطية، ويأتي بناء هذا المشروع بجوار السواحل العراقية لاعتبارات سياسية واستراتيجية مزدوجة لإدراك الكويت عدم استقرار الوضع السياسي في العراق في المرحلة الحالية ، مما يتيح لها استكمال بناء المشروع بردود فعل محدودة وغير مؤثرة في العراق ، من الناحية الاستراتيجية تستهدف الكويت قطع المطالبات العراقية المتكررة بجزيرتي وربة وبوبيان.

٢- يتسبب انشاء ميناء مبارك الكويتي في تضيق الممر الملاحي في خور عبدالله المؤدي الى موقع ميناء الفاو الكبير ، فإنه سيكون بمثابة اجهاض وشل واضعاف حركة الموانئ الحالية ، إذا ما كان التضيق على حركة السفن بصورة عامة وخاصة السفن الكبيرة.

٣- على الرغم من صعوبة ازمة ميناء مبارك الكبير ينبغي احتمال حلها يكون قائما ، حيث يمكن من الناحية العملية إيجاد حل لهذه الازمة اذ ما توفرت النوايا الصادقة من الطرفين لاسيما ان عناصر التقارب بين البلدين في كافة الميادين السياسية والاقتصادية والاجتماعية هي أكثر بكثير من عناصر التباعد.

التوصيات :

١- يجب الاسراع في بناء ميناء الفاو الكبير في الموقع المخطط له على قناة خور عبدالله ، وذلك سيساعد كثيراً في حفظ العراق لحقه في الملاحة البحرية في هذه القناة، واجهاض اي محاولة لعرقلة تلك الملاحة حسب القرار الاممي ٨٣٣ لعام ١٩٩٣.





٢- بعد ما تبين ان وجود ميناء مبارك في موقعه الحالي سيتسبب في إصابة موانئ العراق الحالية بالشلل واضعاف وتوقف الموانئ المستقبلية، فأن ذلك يحتم على العراق السعي ضرورة السعي لتغيير موقعه الحالي وبشتي الوسائل قبل ان يكمل ويصبح امراً واقعاً.

٣- السعي الحاد والمدروس لتثبيت الحدود المائئة مع الكويت والتي تعيش حالة التغيير سواء على صعيد ترسيم الحدود الوضعية أو بسبب التغييرات الجغرافية الطبيعية المستمرة وذلك بما يضمن الحفاظ على المنفذ البحري الضيق والوحيد للعراق ورفع مستوى الاهتمام بهذا الموقع وعلى كافة الاصعدة بما يتناسب مع خطورته الانية والمستقبلية.

المصادر

إذاعة مونت كارلو الدولية، (2019). سبتمبر ٤. (الكويت تصعد خلافها مع العراق: منصة فيشت العيج البحرية حق سيادي Retrieved from <https://www.mc-doualiya.com/articles/20190904> .

الاقوات، ب. خ. (2020). التكامل الاقتصادي الإقليمي مدخلاً للسلام وحل أزمت المنطقة: مشروع القناة الجافة العراقية والربط السككي الإقليمي أنموذجاً. مجلة أريد للعلوم الإنسانية والاجتماعية.

البداني، ع. ح. (2016). السياسات الكبرى للقوى الآسيوية تجاه المنطقة العربية: دراسة مقارنة لكل من اليابان والصين والهند. الاردن: الأكاديميون للنشر والتوزيع.

التوبي، ح. ه. (2015). ميناء مبارك الكويتي وتأثيراته على العراق (دراسة في الجغرافية السياسية). جامعة البصرة: [رسالة ماجستير غير منشورة]. كلية الآداب.

الخاقاني، م. ك. (2021). العراق ومبادرة الحزام والطريق: العوائد والتحديات: 6. مركز رواق للسياسات العامة.

السبحان، ر. س. (2013). العلاقات الكويتية العراقية: الواقع ورؤية مستقبلية. جامعة الشرق الأوسط: [رسالة ماجستير غير منشورة]. كلية الآداب والعلوم، قسم العلوم السياسية.

السيف، ب. (2021). توسيع نطاق المفاوضات خطوة فعالة لتسوية الخلاف البحري بين الكويت والعراق. مركز مالكوم كير-كارنيغي للشرق الأوسط . Retrieved from

<https://carnegieendowment.org/research/2021/04/think-big-why-broadening-negotiations-could-help-resolve-the-kuwaiti->

الطعمة، ح. ح. (2022). ٩ يناير. (موقع العراق في مبادرة الحزام والطريق). شبكة النبا المعلوماتية <https://www.annabaa.org/arabic/economicarticles/32083> :

العامري، ع. م. (2012). ميناء مبارك والأمن في الخليج العربي. مجلة كلية التربية الأساسية. (75) 18 , العبادي، ن. م. (2013). دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي. مجلة الخليج العربي (3-41) , 4).

العذاري، ه. (2022). أثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق: فرص وتحديات. مركز البيان للدراسات والتخطيط.

- الكعبي، ي. ك. (2022). *العلاقات العراقية-الكويتية بعد عام 1991 (دراسة في الجيوبوليتيك)*. جامعة كربلاء. (رسالة ماجستير غير منشورة) كلية التربية للعلوم الإنسانية، قسم الجغرافية التطبيقية.
- الكلو، ه. ن. (2020). *أبعاد السياسة الخارجية الصينية من منظور مبادرة الحزام والطريق تجاه دول منطقة الخليج العربي (رسالة ماجستير غير منشورة)*. جامعة الموصل: كلية العلوم السياسية.
- الكناني، ل. م. & الجميلي، م. د. (2012). *العلاقات العراقية-الكويتية وإشكالية ميناء مبارك*. مجلة الدراسات الدولية. 20 (52) ،
- النداوي، خ. ع. (2011). *ميناء مبارك الكبير وميناء الفاو الكبير: بحث في أبعاد الأزمة وتداعياتها*. مجلة آراء الخليج. 85 ،
- جعفر، م. ر. (2013). *الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية*. مجلة الاقتصادي الخليجي، مركز دراسات الخليج العربي. 22-20 (24) ،
- حافظ، ط. ح. (2012). *ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية، الكويتية*. مجلة دراسات دولية. 53 ،
- خميس، ع. ج. (2021). *الأهمية الجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو الكبير وأثرهما على الأمن الوطني العراقي بعد عام ٢٠٠٣*. [رسالة ماجستير غير منشورة] كلية الدفاع الوطني، جامعة الدفاع للدراسات العسكرية العليا .
- سالم، م. ص. (2021). *التحديات الجيوسياسية لبناء ميناء الفاو الكبير*. مجلة ميسان للدراسات الأكاديمية ، 20(40): 108.
- صحيفة الانباء الكويتية (2011، اغسطس ٢٣). *(الحكومة العراقية تناقش التقرير النهائي عن ميناء مبارك* . Retrieved from <https://www.alanba.com.kw> العدد ١٢٧٣
- عبد الجبار، ع. (2019، سبتمبر ٤). *(وزير النقل يكشف عن طبيعة التجاوزات الكويتية* . Retrieved from <https://www.iraq.shafaqna.com> شفقنا العراق
- م ح عبيد. (٢٠١٩). *العلاقات العراقية-الكويتية بعد عام ٢٠٠٣*. مجلة كلية التربية للبنات، ٢٧(٤)، ١٣٠-١٣١.
- م. العبيدي. (٣ أكتوبر، ٢٠٢٠). *خفايا حرب الموانئ بين العراق والكويت*. جريدة القدس. تم الاسترداد من <https://www.alquds.co.uk>
- محمد، ف. أ. (2015). *الأبعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق: تحليل جغرافي سياسي*. مجلة كلية التربية للبنات. 26(1) ،

Sources

- Monte Carlo International Radio. (2019, September 4). Kuwait Escalates Dispute with Iraq: Fisht Al-Aij Offshore Platform Is a Sovereign Right. Retrieved from <https://www.mc-doualiya.com/articles/20190904>
- Al-Awqat, B. Kh. (2020). Regional Economic Integration as a Gateway to Peace and Resolving Regional Crises: The Iraqi Dry Canal Project and Regional Railway Linkage as a Model. Arid Journal of Humanities and Social Sciences.



- Al-Badani, A. H. (2016). *The Major Policies of Asian Powers Towards the Arab Region: A Comparative Study of Japan, China, and India*. Jordan: Academics for Publishing and Distribution.
- Al-Tubi, H. H. (2015). *Mubarak Al-Kuwait Port and Its Impact on Iraq (A Study in Political Geography)*. University of Basra: [Unpublished Master's Thesis]. College of Arts.
- Al-Khaqani, M. K. (2021). *Iraq and the Belt and Road Initiative: Benefits and Challenges*. 6: Riwaq Center for Public Policy.
- Al-Subhan, R. S. (2013). *Kuwaiti-Iraqi Relations: Reality and Future Vision*. Middle East University: [Unpublished Master's Thesis]. College of Arts and Sciences, Department of Political Science.
- Al-Saif, B. (2021). *Broadening the Scope of Negotiations: An Effective Step to Resolve the Maritime Dispute between Kuwait and Iraq*. Malcolm H. Kerr Carnegie Middle East Center. Retrieved from <https://carnegieendowment.org/research/2021/04/think-big-why-broadening-negotiations-could-help-resolve-the-kuwaiti->
- Al-Tuma, H. H. (2022, January 9). *Iraq's Position in the Belt and Road Initiative*. Retrieved from Al-Nabaa Information Network: <https://www.annabaa.org/arabic/economicarticles/32083>
- Al-Amri, A. M. (2012). *Mubarak Port and Security in the Arabian Gulf*. *Journal of the College of Basic Education*, 18(75).
- Al-Abadi, N. M. (2013). *The Role of the Grand Faw Port in Local and Regional Security*. *Arabian Gulf Journal*, 41(3-4).
- Al-Adhari, H. (2022). *The Impact of China's Belt and Road Initiative on Iraq: Opportunities and Challenges*. Al-Bayan Center for Studies and Planning.
- Al-Kaabi, Y. K. (2022). *Iraqi-Kuwaiti Relations after 1991 (A Study in Geopolitics)*. University of Karbala: (Unpublished Master's Thesis), College of Education for Human Sciences, Department of Applied Geography.
- Al-Kalo, H. N. (2020). *Dimensions of Chinese Foreign Policy from the Perspective of the Belt and Road Initiative towards the Countries of the Arabian Gulf Region (Unpublished Master's Thesis)*. University of Mosul: College of Political Science.
- Al-Kanani, L. M., & Al-Jumaili, M. D. (2012). *Iraqi-Kuwaiti Relations and the Problem of Mubarak Port*. *Journal of International Studies*, (52) 20.
- Al-Nadawi, K. A. (2011). *Mubarak Al-Kabeer Port and the Grand Faw Port: A Study of the Dimensions and Implications of the Crisis*. *Araa Al-Khaleej Journal*, 85.
- Jaafar, M. R. (2013). *The Economic Impacts of the Establishment of Mubarak Port in Kuwait on Iraqi Ports*. *Gulf Economic Journal*, Center for Arabian Gulf Studies, (24): 20-22.
- Hafez, T. H. (2012). *Mubarak Port and the Prospects of Iraqi-Kuwaiti Relations*. *Journal of International Studies*, 53.
- Khamis, A. J. (2021). *The Geopolitical and Economic Importance of the Grand Faw Port and Their Impact on Iraqi National Security after 2003*. [Unpublished Master's Thesis] National Defense College, National Defense University for Higher Military Studies.
- Salem, M. S. (2021). *The Geopolitical Challenges of the Construction of the Grand Faw Port*. *Maysan Journal of Academic Studies*, 20(40): 108.



Al-Anbaa Newspaper, Kuwait. (2011, August 23). The Iraqi Government Discusses the Final Report on Mubarak Port. Retrieved from Issue No. 1273: <https://www.alanba.com.kw>

Abdul-Jabbar, A. (2019, September 4). Minister of Transport Reveals the Nature of Kuwaiti Violations. Retrieved from Shafaqna Iraq: <https://www.iraq.shafaqna.com>

M. H. Obaid. (2019). Iraqi-Kuwaiti Relations after 2003. Journal of the College of Education for Girls, 27(4), 130–131.

M. Al-Obaidi. (October 3, 2020). The Secrets of the Port War between Iraq and Kuwait. Al-Quds Newspaper. Retrieved from <https://www.alquds.co.uk>

Muhammad, F. A. (2015). The Geopolitical Dimensions of Mubarak Port on Iraq: A Geopolitical Analysis. Journal of the College of Education for Girls, 26(1.)

