

الدبلوماسية الاقتصادية بين العراق والسعودية: آفاق التنافس على موانئ الخليج وتأثير الربط البري-البحري الإقليمي

م.م. مصطفى سرعد السراي

كلية التربية للعلوم الصرفة / ابن الهيثم / جامعة بغداد

mostafa.raad1201a@copolicy.uobaghdad.edu.iq

الدبلوماسية الاقتصادية بين العراق والسعودية إفاق التنافس على موانئ الخليج وتأثير الربط البري-البحري الإقليمي

م.م. مصطفى رعد السراي

كلية التربية للعلوم الصرفة / ابن الهيثم / جامعة بغداد

ostafa.raad1201a@copolicy.uobaghdad.edu.iq

يقدم البحث قراءة تحليلية معمقة لمسار الدبلوماسية الاقتصادية بين العراق والسعودية منذ مرحلة الانفتاح بعد عام ٢٠١٧، ويركز على التفاعل بين مشاريع الربط البري-البحري في البلدين وتأثيرها في موازين القوة اللوجستية في الخليج. يعرض البحث مشروع طريق التنمية العراقي وميناء الفاو الكبير بوصفهما محورا طموحا لإعادة تموضع العراق في شبكة التجارة بين آسيا وأوروبا، ويقابلها الممر الاقتصادي السعودي الذي يستند إلى موانئ البحر الأحمر ورؤية ٢٠٣٠. ويكشف التحليل عن مسار اقتصادي تتداخل فيه عناصر التنافس مع فرص التكامل، خصوصاً في مجالات الموانئ والطاقة والاستثمار والبنية التحتية. يناقش البحث آليات تطوير الشراكة عبر الدبلوماسية الاقتصادية، بما يشمل الربط الكهربائي، والاستثمارات السعودية، وإمكان دمج المسارات اللوجستية في رؤية إقليمية مشتركة. ويخلص إلى أن مستقبل العلاقة يعتمد على إدارة المصالح المتشابهة، وتطوير البنى التحتية العراقية، وتعزيز الحوار الاستراتيجي لضمان تكامل يعزز الاستقرار والتنمية في المنطقة.

الكلمات المفتاحية: الدبلوماسية الاقتصادية، طريق التنمية، الممر الاقتصادي، التنافس اللوجستي الإقليمي، موانئ الخليج.

Economic Diplomacy between Iraq and Saudi Arabia: Prospects of Competition over Gulf Ports and the Impact of Regional Land–Sea Connectivity

Mustafa Raad Al-Sarraï

College of Education for Pure Sciences / Ibn Al-

Haytham, University of Baghdad

mostafa.raad1201a@copolicy.uobaghdad.edu.iq

This study provides an in-depth analytical reading of the trajectory of economic diplomacy between Iraq and Saudi Arabia since the post-2017 rapprochement. It focuses on the interaction between land–sea connectivity projects in both countries and their influence on the balance of logistical power in the Gulf region. The research examines Iraq's Development Road project and the Grand Faw Port as an ambitious axis for repositioning Iraq within Asia–Europe trade networks, contrasted with Saudi Arabia's Economic Corridor, which is anchored in Red Sea ports and Vision 2030. The analysis reveals an economic landscape where elements of competition intersect with opportunities for integration, particularly in the domains of ports, energy, investment, and infrastructure. The study discusses mechanisms for enhancing bilateral partnership through economic diplomacy, including electrical interconnection, Saudi investments, and the potential for aligning logistical routes within a unified regional framework. It concludes that the future of bilateral relations hinges on managing intertwined interests,

advancing Iraq's infrastructure, and strengthening strategic dialogue to foster an integrated environment that promotes regional stability and development.

Keywords: Economic diplomacy, Development Road, Economic Corridor, regional logistical competition, Gulf ports.

المقدمة

تشهد منطقة الشرق الأوسط تحولات جيوسياسية واقتصادية كبيرة وعميقة، تعيد رسم خارطة المنطقة على المستوى الاستراتيجي والتكاملي، في قلب هذه التحولات، تبرز العلاقة بين جمهورية العراق والمملكة العربية السعودية كعلاقة محورية، تجسدت في انتقالها من القطيعة التي دامت لعقود إلى مرحلة الانفتاح الحذر منذ عام ٢٠١٧. لم يعد محور هذه العلاقة مقتصرًا على الشؤون السياسية أو الأمنية التقليدية، بل امتد ليشمل مجالًا حيويًا أصبح ساحة للتنافس والتعاون في آن واحد: الاقتصاد والدبلوماسية المرتبطة به.

في هذا الإطار، تطفو على السطح مشاريع عملاقة تهدف إلى إعادة تعريف الخريطة اللوجستية والتجارية الإقليمية، بين الطريف، يُقدم العراق بمشروعه الطموح "طريق التنمية" وميناء الفاو الكبير، الذي يهدف إلى تحويل البلاد إلى جسر بري يربط الخليج العربي بتركيا وأوروبا، في المقابل تدفع السعودية بمشروعها "الممر الاقتصادي" ضمن رؤية ٢٠٣٠، ساعيةً لتعزيز موقعها كمنصة لوجستية عالمية تربط الهند بأوروبا عبر موانئها المتطورة على البحر الأحمر. هذا التقاطع في الطموحات والمسارات يضع العلاقة الثنائية على محك التنافس الجيواقتصادي، إذ تسعى كل دولة لتعزيز موقعها في شبكات التجارة والنقل الدولية، مما يطرح تساؤلات جوهرية بشأن طبيعة هذه العلاقة المستقبلية: أي علاقة تكامل يمكن أن تخدم استقرار المنطقة وازدهارها، أم هي علاقة تنافسية صفرية يحسمها الأقوى اقتصادياً وتقنياً؟

بناءً على ذلك، يأتي هذا البحث لتحليل هذه الديناميكية المعقدة، مستكشفًا أبعاد الدبلوماسية الاقتصادية بين البلدين، وآفاق التنافس على موانئ الخليج، وتأثير مشاريع الربط البري-البحري الإقليمية على ميزان القوى الاقتصادي بين العراق والسعودية بعد العام ٢٠١٧.

أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث في أنه يعالج البحث فراغًا تحليليًا بشأن طبيعة العلاقة الاقتصادية العراقية-السعودية في مرحلة ما بعد ٢٠١٧، والتي تتسم بالديناميكية والتعقيد، مع التركيز على بعد جديد هو التنافس على الموانئ والربط اللوجستي، الذي لم يحظَ بدراسة كافية على الرغم من آثاره الاستراتيجية المستقبلية على العلاقة الثنائية بين البلدين وعلى المستوى الإقليمي، في الوقت نفسه يسلط البحث الضوء على كيفية تأثير المشاريع الوطنية الكبرى (كطريق التنمية والممر



الاقتصادي) على هندسة التكامل الإقليمي، واستقرار أسواق الطاقة، وتوزيع النفوذ الاقتصادي في منطقة الخليج والشرق الأوسط.

إشكالية البحث

على الرغم من الجهود الثنائية التي يبذلها كل من العراق والسعودية لإعادة ترميم العلاقات ولاسيما في الجانب الأمني والاقتصادي، وتحديداً بعد عام ٢٠١٧، وهذا ما تبينه الممارسات الثنائية إلا إن هذه العلاقة لم تتحول الى شكل واضح مثل علاقة شراكة، أم تعاون، ان تكامل بين الطرفين يستطيع كل طرف تحديد الأولويات والأهداف بوضوح للتعامل معها، يتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسة مجموعة من التساؤلات الفرعية:

١. كيف تطورت الدبلوماسية الاقتصادية بين البلدين بعد عام ٢٠١٧، وما العوامل المحركة لها؟
٢. إلى أي درجة يمثل مشروعاً "طريق التنمية" و"الممر الاقتصادي" نقطة تنافس أم تكامل؟
٣. ما عناصر القوة والضعف في الموانئ العراقية مقارنة بنظيراتها السعودية؟
٤. كيف يمكن للدبلوماسية الاقتصادية أن تعيد توجيه هذا التنافس نحو مسارات تكاملية؟

أهداف البحث

يسعى هذا البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

١. تقديم تحليل التطور التاريخي للعلاقات العراقية - السعودية مع التركيز على التحول في السياسات الاقتصادية بعد عام ٢٠١٧.
٢. دراسة المشاريع اللوجستية الاستراتيجية لكلا البلدين (طريق التنمية العراقي والممر الاقتصادي السعودي) ومقارنة إمكاناتهما وتحدياتهما.
٣. تقويم التنافس اللوجستي عبر مقارنة وضع الموانئ في كلا البلدين من حيث الموقع، والطاقة الاستيعابية، والبنية التحتية، والاستقرار.
٤. استشراف آفاق المستقبل للعلاقة الثنائية بوساطة آليات الدبلوماسية الاقتصادية، وطرح سيناريوهات محتملة للتعاون والتكامل.

منهج البحث

اعتمد هذا البحث على مجموعة من المناهج والأدوات لتحقيق أهدافه والإجابة عن تساؤلاته، منها المنهج التحليلي - الوصفي، لوصف واقع العلاقات الثنائية والمشاريع القائمة، وتحليل دوافعها وانعكاساتها، والمنهج المقارن، باستخدام الجداول والمؤشرات لمقارنة المشاريع والموانئ من حيث التكلفة والطول والطاقة الاستيعابية والمزايا النسبية.

أولاً: مدخل مفاهيمي: علاقات التموضع الجيو-اقتصادي

تتخذ العلاقات ما بين الدول، في المشاريع الاستراتيجية الكبرى على المستوى الوطني أو الإقليمي مستويات وأشكال عديدة، منها التنافس ومنها الصراع ومنها التكامل، وفي هذا الإطار تدخل الدبلوماسية الاقتصادية بأنها الإدارة التي تعبر عن نمط هذه العلاقات وتعمل على خروج هذه العلاقات بإطار وشكل معين.

تشهد العلاقات الاقتصادية بين العراق والمملكة العربية السعودية تحولات متسارعة منذ عام ٢٠١٥، على خلفية التغيرات السياسية الإقليمية والتحولات في السياسات الاقتصادية لكلا البلدين. ومع إطلاق مشروع "طريق التنمية" العراقي عام ٢٠٢٣، برزت تساؤلات عميقة بشأن مستقبل العلاقة بين بغداد والرياض، ولاسيما في ظل تقاطع المصالح اللوجستية ومشاريع البنية التحتية، وتحديدًا ما يتعلق بموانئ الخليج ومسارات الربط البري-البحري.

تُظهر هذه المرحلة ما يُمكن تسميته بـ"التموضع الجيواقتصادي" الذي تسعى فيه كل من العراق والسعودية إلى تعزيز موقعها كمركز إقليمي للنقل والطاقة والربط التجاري. غير أن طبيعة هذه العلاقة لا تبدو حتى الآن متكاملة بقدر ما تتطوي على جوانب تنافسية واضحة، ولاسيما في ما يتعلق بربط الموانئ بالخليج العربي وخطط الربط مع كل من الأردن، مصر، وإيران. إزاء ذلك، تأتي أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على أبعاد هذا التنافس، وتحليل أثره على موانئ العراق، ولاسيما ميناء الفاو الكبير، وعلى فرص العراق في التحول إلى محور لوجستي إقليمي.

يرتكز هذا البحث على نظرية الاعتماد المتبادل المعقد التي طرحها "روبرت كيوهان" و"جوزيف ناي"، والتي تفترض أن العلاقات بين الدول لا تُبنى فقط على القوة العسكرية، بل على تشابك المصالح الاقتصادية والسياسية والاجتماعية. تنطبق هذه النظرية على العلاقة بين العراق والسعودية، إذ تُظهر العلاقات الاقتصادية وجهاً مزدوجاً من التعاون والتنافس في آنٍ واحد^(١).

إلى جانب ذلك، يعتمد البحث على مفاهيم الجيو-اقتصاد السياسي الذي يدمج الاقتصاد في أدوات النفوذ الإقليمي، وهو ما يفسر السلوك الاقتصادي السعودي في الخليج والعراق. كما أن مشاريع الربط البري والبحري أصبحت أدوات استراتيجية تمارس عبرها الدول تأثيرها وتوسع نفوذها^(٢).

ثانياً: العراق والسعودية من الانقطاع الى التوسع

لم تقترب العلاقات حتى عام ٢٠٠٩ عندما تم افتتاح السفارة العراقية بالرياض وتعين (غانم الجميلي) سفيراً للعراق في السعودية و في عام ٢٠١٢ قد عينت السعودية (فهد الزيد) سفيرها بالأردن سفيراً غير مقيم في العراق والذي رحبت الحكومة العراقية بذلك بحرارة آنذاك^(٣)، زاد الاهتمام بالعراق بعد تولي زمام القيادة في السعودية ولي العهد (محمد بن سلمان) الذي حاول التعامل مع العراق وفق القنوات الدبلوماسية عبر اتجاهين، وهما^(٤) :

١- تفعيل دور السفارة السعودية في العراق والتعامل مع الحكومة العراقية بشكل مباشر من دون الحاجة الى وساطة من بعض القوى النسية.

٢- دبلوماسية المسار الثاني وهي الاقتراب من الشخصيات الشيعية العراقية المؤثرة كما حدث مع زيارة الشخصية الشيعية السيد (عمار الحكيم)، وكذلك الشخصية الشيعية السيد (مقتدى الصدر).

وقد ايقنت السعودية أخيراً ان لابد من إعادة العلاقات السعودية مع العراق بشكل رسمي وعلمي والتي انقطعت اكثر من ٢٥ عاما ماضية عبر اعادة افتتاح سفارتها في عام ٢٠١٥ وبداية الجهود المشتركة في القضاء الإرهاب وخاصة بعد شن تنظيم داعش هجوماً على منفذ طريبيل الحدودي مع السعودية و وصول افراد تنظيم داعش الى محافظة الأنبار العراقية وهي محاذية لأطراف السعودية الشمالية وأيضاً ظهور الحشد الشعبي لمقاتله داعش والتي كانت أغلب فصائله مواليه لإيران وتقيم على تمويله وتدريبه ورفع بعضهم شعارات ضد السعودية ولاسيما بعد قتل الشيخ الشيعي في السعودية (نمر النمر)^(٥).

لذا بدء التفكير بالشكل الجدي في بداية عام ٢٠١٧ ولاسيما مع وصول الرئيس الامريكي (ترامب) الى رئاسة والذي حاول ارجاع العلاقة السعودية العراقية من أجل احتواء ايران ومنافستها في العراق وارجاع الدور الايراني من العراق الى الخلف، وليس طردها بأنها عملية صعبة بسبب العمق التاريخي والثقافي والحضاري ما بين الاثنين، وكذلك لابد أن يوجد عمق عربي في العراق يرجع علاقته مع عمقه العربي ومكانته العربية السابقة، لذا بدا التنسيق من أجل انشاء (المجلس التنسيقي لتطوير العلاقة بين العراق والسعودية) والذي شكل اشبه وثيقة الارتباط بين السعودية والعراق من جديد من أجل توطيد العلاقة بين البلدين من عدة نواحي و سياسات مشتركة بين البلدين من ناحية الحدود والتجارة و الأعمار و مكافحة الارهاب و تصدير النفط. وفي تصريح لوزير الخارجية السعودي (عادل الجبير) أنه هناك جهود مبذولة لإعادة فتح المعابر البرية بين المملكة والعراق بما يخدم الحركة التجارية وحركة المسافرين مما ادى الى إعادة فتح منفذ عرعر

الحدودي مع السعودية وإعادة فتح الطيران الجوي بين العراق والسعودية، وعرضت السعودية عن ربط شبكات كهربائية أقل من اسعار التي تربطها مع إيران^(٦)، شهدت العلاقات الاقتصادية بين العراق والسعودية نمواً ملحوظاً بعد عام ٢٠١٧، إذ افتتحت المنافذ الحدودية (جديدة عرعر)، وأنشئت لجان مشتركة لتنمية التجارة والاستثمار. إذ بلغ التبادل التجاري بين السعودية والعراق في عام ٢٠١٨ ما يقارب (٦٥٠) مليون دولار امريكي^(٧) كما ارتفعت التبادلات التجارية من أقل من مليار دولار عام ٢٠١٦ إلى نحو ٤.٥ مليار دولار في ٢٠٢٣.

كذلك تم إعادة فتح خط الأنابيب الاستراتيجي الناقل النفط العراقي الى البحر الأحمر والذي يعدّ من أهم الناقلات النفطية الذي نشأ بأموال عراقية وخطوط عراقية تمرّ عبر منابع عراقية وصولاً الى موانئ ينبع السعودية^(٨).

وأعلن وزير الخارجية السعودي عن تخصيص ما يقارب (١.٥) مليار دولار لمشاريع لإعادة الإعمار في العراق وذلك عبر (الصندوق السعودي للتنمية) ستوفر مليار و (٥٠٠) مليون لتمويل الصادرات، وكذلك تبرعت السعودية ببناء ملعب رياضي للعراق واستثمار ملايين الهكتارات من الأراضي الزراعية.

بالرغم من ذلك، ما تزال العلاقة تُدار بحذر، نتيجة الإرث السياسي للعقود الماضية، وغياب رؤية تكاملية واضحة. فالسعودية تنتظر للعراق كسوق استهلاكية واعدة، لكنها في الوقت نفسه تسعى لتحجيم أي دور يمكن أن يلعبه العراق كمنافس لوجستي لموانئها. ويلاحظ أنّ التوغل السعودي في مشاريع الطاقة والزراعة العراقية ما يزال محدوداً، إذ يواجه عراقيل سياسية وأمنية، بالرغم من الدعم المعلن لعدد من مشاريع الاستثمار.

ثالثاً: مشاريع الربط البري-البحري بين العراق والسعودية

تسعى كل من السعودية والعراق إلى لعب دور مركزي في شبكات النقل الإقليمي، لكنهما يتبعان رؤيتين مختلفتين. فالسعودية تركّز على مشروع "الممر الاقتصادي" عبر الربط البري مع الأردن ومصر، وصولاً إلى موانئ البحر الأحمر، وقال محمد بن سلمان المشروع "سوف يسهم هذا المشروع في تطوير البنى التحتية التي تشمل السكك الحديد و ربط الموانئ وزيادة مرور السلع والخدمات وتعزيز التبادل التجاري بين الأطراف المعنية ومد خطوط الأنابيب لتصدير واستيراد الكهرباء والهيدروجين لتعزيز إمدادات الطاقة العالمية^(٩).

يتفرع الممر إلى طريقتين (الخريطة رقم ١) : الأولى، شرقي يبدأ بالدولة الهندية الصاعدة اقتصادياً، والمعدودة عالمياً ضمن أوائل زبائن النفط الخليجي، ثم يربطها بمنطقة الخليج العربي، الغنية بالنفط والصاعدة على الخريطة الاقتصادية والسياسية الدولية بحكم مقدراتها الاقتصادية



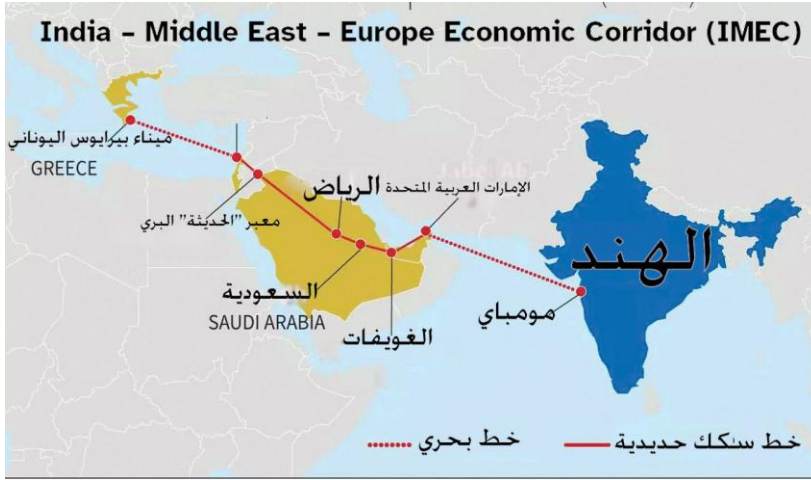
الهائلة مع توافر عنصر الإدراك لقياداتها، والثاني، شمالي يربط منطقة الخليج العربي بالدول الأوروبية المتقدمة صناعياً وتكنولوجياً واقتصادياً، وباتت في حاجة ماسة إلى بدائل تجارية في ظل التداعيات المتصاعدة للتحويلات الدولية في مجال الطاقة والموارد المهمة، ولا سيّما تأثيرات الحرب الروسية-الأوكرانية والتحويلات الطارئة في إفريقيا.

يبدأ مسار الممر الاقتصادي بحرياً من الهند، ذات الشريط الساحلي الطويل على المحيط الهندي وبحر العرب، وتحديدًا من مواني مدينة مومباي، مروراً ببحر العرب إلى ميناء دبي الإماراتي، ثم يبدأ مسار خط السكك الحديد من منطقة الغويفات الإماراتية، مروراً بالأراضي السعودية نحو جنوب الأردن، ثم إلى مدينة حيفا الساحلية بإسرائيل، ثم يعود من جديد المسار عبر البحر من حيفا بالبحر المتوسط إلى ميناء بيرايوس اليوناني، ثم يعود مجدداً المسار البري من اليونان إلى داخل أوروبا^(١٠).

ومن شأن هذا الممر أن يحقق العديد من النتائج المتعلقة التبادل التجاري، وتعزيز العلاقات الاقتصادية، وكذلك في سوق الطاقة العالمي، ولاسيما الطاقة النظيفة، عبر تقليص انبعاثات الغاز لمصلحة تحسين المناخ، وهذا يتناغم مع أهداف عديد من الدول الواقعة في نطاق المشروع، ومنها السعودية، الراغبة في التحول إلى أكبر منتج للهيدروجين الأخضر في العالم بحلول عام ٢٠٢٦م، وذلك بإنتاج يصل إلى نحو ١.٢ مليون طن من الأمونيا الخضراء سنوياً، بما يعادل ٦٠٠ طن من الهيدروجين الأخضر يومياً مع تصديره إلى الأسواق العالمية، لذلك تتماشى تلك المسارات مع أولويات رؤية ٢٠٣٠م السعودية^(١١).

وبذلك تحقق السعودية رؤيتها في الممر الاقتصادي بالطرق البرية عن الربط السككي مع الأردن، وعبر تعزيز جهود الموانئ السعودية التي ستقوم بالمهمة المرجوة لها في الممر الاقتصادي، عملت السعودية على تطوير شبكة الربط مع الأردن من جهة، ومصر من جهة أخرى، عبر مشروع "نيوم" و"جسر الملك سلمان"، ما يشير ربما إلى سعيها لتقليص أهمية الموانئ العراقية^(١٢).

خريطة رقم (١): خريطة مسارات وطرق ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا



بينما المشروع العراقي "طريق التنمية" على جعل ميناء الفاو نقطة انطلاق نحو تركيا وأوروبا^(١٣)، ويمكن القول إن مشروع طريق التنمية، الذي يمر عبر ١٠ محافظات عراقية، والمشروع عبارة عن طريق وخط سكك حديد يصل الدول الخليجية بالحدود التركية بطول ١٢٠٠ كيلومتر، يطمح العراق عن طريقه للتحويل إلى خط أساسي لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا، يتضمن المشروع خطاً برياً وآخر للسكك الحديدية، إذ يهدف المشروع إلى نقل البضائع من موانئ العراق في البصرة، إلى تركيا، مروراً بمحافظات البصرة ثم ذي قار والقادسية، وواسط ثم باتجاه العاصمة بغداد، ومنها إلى صلاح الدين وكركوك ونيوى وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري من جهة منطقة فيشخابور، علاوةً على أن المشروع سيتضمن بناء حوالي ١٥ محطة قطار على طول الطريق، بما في ذلك المدن الرئيسية في البصرة وبغداد والموصل، وحتى الحدود مع تركيا، ومن ثم إلى أوروبا ومنطقة القوقاز، ليتحول بذلك العراق عبر المشروع إلى محطة رئيسة للتجارة ومحطة نقل بين آسيا وأوروبا^(١٤)، أي سيكون بمثابة أداة لربط تجارة شرق العالم بغربه. إذ يتوقع أن يقلل زمن الشحن من آسيا إلى أوروبا إلى أقل من ١٥ يوماً، مقابل ٢٢ يوماً عبر قناة السويس^(١٥).

خريطة رقم (٢) طريق العراق للتنمية



هذا المشروع يشكّل تهديداً مباشراً للموانئ السعودية، هو أكبر تحدٍ للموانئ السعودية مثل الدمام وجدة، لاسيما ميناء الدمام الذي يعدّ مركزاً حيوياً للتجارة الخليجية. من هنا، تبدو ملامح التنافس واضحة، إذ إن نجاح العراق في تشغيل هذا الميناء بكفاءة يعني استقطاب جزء كبير من حركة الشحن الآسيوية نحو العراق بدلاً من الخليج^(١٦).

وقد ردت السعودية بتوسيع ميناء الملك عبد الله ودمج شبكات السكك مع مناطق اللوجستيات الخاصة، في محاولة لزيادة كفاءتها وتقصير وقت الوصول إلى أوروبا^(١٧).

جدول رقم (١) المقارنة الاقتصادية بين الممر الاقتصادي وطريق التنمية

الممر الاقتصادي	طريق التنمية	المؤشر
أكثر من ٣٠٠٠ كم	١٢٠٠ كم تقريباً	الطول الكلي
٢٠ - ٢٥ مليار دولار	١٧ مليار دولار	التكلفة المتوقعة
السعودية، الهند، الإمارات، إسرائيل، أوروبا	العراق، تركيا، الإمارات (أوروبا محتمل)	الدول المشاركة
١٨ - ٢٢ يوماً	١٢ - ١٥ يوماً	مدة الشحن

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على الأرقام المذكورة آنفاً.

رابعاً: أبعاد التنافس اللوجستي بين العراق والسعودية

تتخذ العلاقة الاقتصادية بين العراق والسعودية طابعاً تنافسياً استراتيجياً في مجال الربط اللوجستي، لاسيما أنّ كلا المشروعين للسعودية والعراق يعتمدان بشكل أساسي على الموانئ البحرية والطرق البرية لاسيما السكك الحديدية لتحقيق الأهداف الاستراتيجية لهما، فالعراق يسعى لاستعادة دوره التاريخي كجسر بري بين الخليج وأوروبا، بينما ترى السعودية أن استثماراتها في "نيوم"، و"طريق الحرير" الصيني، لا يمكن أن يهدده عراق غير مستقر سياسياً^(١٨).

إذ يُعد ميناء الفاو الكبير في محافظة البصرة مشروعاً استراتيجياً للعراق، إذ تسعى بغداد لجعله بوابة لتجارة آسيا نحو أوروبا، مما قد يعيد رسم الخريطة الاقتصادية للمنطقة، تبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء المخطط له أكثر من ٣.٥ ملايين حاوية سنوياً، وقد خُصصت له استثمارات تتجاوز ٥ مليارات دولار حتى الآن^(١٩).

يمثل ميناء الفاو الكبير العمود الفقري لطريق التنمية العراقي، وتم تصميمه ليكون أكبر ميناء على الخليج، إذ تبلغ المساحة 54 : كيلومتراً مربعاً، وبطاقة استيعابية تزيد عن ٩٠ مليون طن سنوياً عند اكتماله، متجاوز قدرات ميناء ام قصر التقليدي، ويعول العراق على هذا الميناء كمر بديل لقناة السويس، ما يعزز من موقعه كمركز لوجستي عالمي، ويسهم في تنويع اقتصاده بعيداً عن النفط. في الوقت نفسه العراق يسعى لاستقطاب شركات آسيوية وأوروبية لتشغيل ميناء الفاو، مع تطلعات لدور لوجستي مستقل عن الخليج.

في هذا السياق، تستثمر السعودية في موانئ بديلة على البحر الأحمر لتعويض أي نفوذ محتمل للعراق في الخليج، فهي تعمل بكثافة على تطوير موانئها ضمن رؤية ٢٠٣٠، لاسيما ميناء الملك عبدالله، وميناء جدة الإسلامي، بالإضافة الى موانئ آخر، مثل ميناء الملك عبدالعزيز في الدمام، وميناء فهد الصناعي ببنبع، وميناء جازان، كما تعزز المملكة من قدراتها كحلقة رئيسة في الممر الاقتصادي الهندي الأوروبي، وهو ما يمنح الموانئ السعودية دوراً محورياً في نقل الحاويات والطاقة، وذلك تحاول السعودية الى أن تتحول الى منصة لوجستية عالمية تنافس موانئ الامارات والعراق ومصر، مستفيدة من:

١- موقعها الجغرافي على البحر الأحمر، الذي يخدم التجارة بين أوروبا وآسيا وأفريقيا.

٢- التقنيات اللوجستية: تستخدم تقنيات حديثة في إدارة العمليات وأنظمة الكترونية متطورة في إدارة الموانئ.

٣- الطاقة الاستيعابية: الموانئ السعودية مثل ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد الله تتمتع بطاقة استيعابية أكبر مقارنة بميناء الفاو.

جدول رقم (٢) تفاصيل الموانئ السعودية

ت	اسم الميناء	الموقع	المساحة	الطاقة الاستيعابية
١	ميناء جدة الاسلامي	يحتل المرتبة الأولى بين موانئ البحر الأحمر، يتميز موقع ميناء جدة الإسلامي بتمركزه على خط الملاحة العالمية، مما يمكنه من الربط بين القارات الثلاث، ليكون الميناء الأول على ساحل البحر الأحمر	12.5 كم ²	130 مليون طن
٢	ميناء الملك عبدالله	في قلب أحد أهم مسارات التجارة العالمية التي تربط ثلاث قارات ببعضها بعضاً، يقع ميناء الملك عبدالله على ساحل البحر الأحمر	17,4 كم ²	20 مليون حاوية سنوياً عند اكتمال



جميع مراحل.				
١٥٥ مليون طن	١٩ كم ^٢	هو الميناء الرئيس للمملكة على الخليج العربي، ويرتبط مع الميناء الجاف بالرياض بسكة حديد	ميناء الملك عبدالعزیز الذمام	٣
٢١٠ مليون طن	٦.٨ كم ^٢	هو أحد أهم الموانئ في المملكة؛ لأنه الأكبر في تحميل الزيت الخام والمنتجات المكررة والبتروكيماويات على ساحل البحر الأحمر، كما يتوسط الخط التجاري بين أمريكا وأوروبا عبر قناة السويس والشرق الأقصى عبر باب المندب	ميناء الملك فهد الصناعي بنبع	٤
٥ مليون طن	٤.٢ كم ^٢	و ثالث موانئ المملكة من حيث الطاقة التصميمية على ساحل البحر الأحمر، وأكبر الموانئ السعودية في استقبال الماشية من دول القرن الأفريقي، ويبعد عن مضيق باب المندب نحو ٢٦٦ ميلاً، تميز بموقعه القريب من طرق التجارة البحرية الشرقية والغربية بين أوروبا والشرق الأقصى والخليج العربي وشرق أفريقيا.	ميناء جازان	٥

المصدر: من إعداد الكاتب بالاعتماد على، الهيئة العامة للموانئ، والمملكة العربية السعودية، تفاصيل

الموانئ، للمزيد ينظر الرابط الاتي: <https://mawani.gov.sa/ports>

وعلى أساس ذاك يحتدم التنافس ما بين البلدين، ولاسيما في ظل وجود مشروعين في خطين منفصلين على اقل تقدير في الوقت الحاضر، لذا يحاول كلا الطرفين لجذب الاستثمارات الاوربية والاسيوية، فبينما يقدم طريق التنمية اختصارا برياً زمنياً وكلفة اقل للبضائع القادمة من اسيا الى أوروبا، يعتمد الممر الاقتصادي السعودي على مزيج من النقل البحري والبري والسكك الحديد عبر موانئ عديدة.

ولفهم عمق التنافس بين الموانئ السعودية والعراقية، لابد من تحليل عناصر القوة والضعف لدى كل منها، من حيث الموقع الجغرافي، والطاقة الاستيعابية، والتكامل مع شبكات النقل الإقليمية والدولية، فالموانئ العراقية تمتاز بموقعها القريب من الأسواق التركية والأوروبية عبر اليابسة/ ما يمنحها ميزة تنافسية في خفض كلفة الشحن للبضائع الاسيوية الموجهة الى أوروبا، لكنها تعاني من مجموعة من التحديات؛ أهمها تتعلق بالبنية التحتية المتقادمة في بعضها مثل ميناء ام قصر، وضعف الإدارة والبيروقراطية في انجاز الاعمال، فضلا عن التحديات الأمنية والتدخلات الدولية.

في الوقت نفسه حققت الموانئ السعودية ولاسيما ميناء جدة والملك عبد الله تقدماً كبيرة في البنية التحتية والتقنيات الرقمية، كما انها تقع على البحر الأحمر، الذي يعد من انشط ممرات الشحن في العالم، ولكنها تعد أيضاً أكثر بعداً عن الأسواق الاوربية من الموانئ العراقية، ما يجعل المسار أكثر طولاً.

جدول رقم (٣) مقارنة بين الموانئ العراقية والسعودية

ت	الفقرة	الموانئ العراقية (ام قصر / الفاو)	الموانئ السعودية (جدة / الملك عبدالله)
١	الموقع الجغرافي	قريب من اوروبا عبر اليابسة	على البحر الأحمر بعيد عن اوروبا برية
٢	الطاقة الاستيعابية المتوقعة	اكثر ٩٩ مليون طن عند اكمال ميناء الفاو	ما يقارب ١٥٠ مليون طن
٣	البنية التحتية	قيد التطوير (ميناء الفاو) قديمة (ميناء ام قصر)	متطورة وحديثة
٤	الاستقرار السياسي والامني	متذبذب	مستقر نسبيا
٥	التكامل مع شبكات طرق	طريق التنمية قيد التنفيذ	مرتبط جزئياً بالممر الاقتصادي
٦	الدعم الدولي	تركي، امارتي (صيني، اوريبي محتمل)	امريكي، هندي، اوريبي (مباشر)

المصدر: من اعداد الكاتب.

خامساً: من التنافس الى التكامل كيف تطور الدبلوماسية الاقتصادية ذلك

تلعب الدبلوماسية الاقتصادية دوراً محورياً في تحويل التنافس بين الدول إلى تكامل وتعاون اقتصادي، وذلك عبر آليات متعددة تعرّف المصالح المشتركة وتقلل من حدة الصراعات، ومنها:

١. تعزيز المصالح الاقتصادية المشتركة.
٢. إدارة النزاعات عبر الحوار الاقتصادي.
٣. التكامل الإقليمي عبر المشاريع المشتركة.
٤. الدبلوماسية الناعمة والشراكات التكنولوجية.
٥. موازنة القوى عبر الاعتماد المتبادل.

وعند النظر الى المبادئ والاليات المشار اليها، نجد أن كل من العراق والسعودية أمام فرصة لإعادة استثمار الدبلوماسية الاقتصادية بذلك، يرتبط العراق بمجموعة من المصالح الاقتصادية المشتركة مع السعودية، أهمها القطاع النفطي بالتنسيق النفطي بين الطرفين، ولاسيما ضمن منظمة أوبك واوبك الذي تعد السعودية اللاعب الأبرز فيهما من الدول العربية، كما حدث في عام ٢٠١٦، الذي سمي اتفاق ٢٠١٦، فبعد انخفاض أسعار النفط نتيجة الأحداث العالمية والإقليمية ٢٠١٤، قررت الأوبك وبالتعاون مع مجموعة دول أخرى مثل روسيا والمكسيك على خفض متوازن لكمية النفط المنتج والمصدر لغرض السيطرة على الأسواق والحد من الفائض الموجود وزيادة الأسعار وتم بالاتفاق ما بين أهم الدول الموجودة في الأوبك على رأسهم السعودية والعراق^(٢٠)، لذا التوافق السعودي والعراقي في مراعاة المصالح المشتركة يعد من القضايا بالغة الأهمية للطرفين، لا سيما أن العراق يحاول حثّ دول الأوبك بلس الى إعادة النظر في الحصة

العراقية من تصدير الخام، وهذا يتطلب توافق عراقي - سعودي وقبول سعودي بذلك، لذا مراعاة المصالح المشتركة يعد بالغ الأهمية للحفاظ على الاستقرار في أسواق النفط وتحويل عملية التنافس على السيطرة على السوق النفطية بين العراق والسعودية الى تكامل أدوار، عبر تفعيل الدبلوماسية الاقتصادية.

تشهد العلاقات الثنائية بين المملكة العربية السعودية وجمهورية العراق مرحلة تاريخية من التعاون الاستراتيجي، تهدف إلى تحقيق التكامل الاقتصادي وتعزيز أواصر الاستقرار الإقليمي. ويبرز في هذا الإطار محوران حيويان هما: مشروع الربط الكهربائي وحزمة الاستثمارات السعودية الكبرى، واللذان يمثلان نقلة نوعية في طبيعة الشراكة بين البلدين.

يُعد مشروع الربط الكهربائي بين السعودية والعراق أحد أبرز مشاريع البنية التحتية التي تخدم مصلحة البلدين. وبموجب العقد الموقع، ستقوم المملكة العربية السعودية بتجهيز العراق بكمية كهرباء تصل ذروتها إلى ١٠٠٠ ميغاواط في مرحلته الأولى. على الرغم من أن هذه الكمية تمثل نحو ٢.٥% من إجمالي حاجة العراق من الطاقة الكهربائية وفقاً لتقديرات عام ٢٠٢٤، إلا أن قيمتها الاستراتيجية تتجاوز هذه النسبة، فهي ممكن أن تساعد على سد للفجوة الموسمية، وتعزيز لاستقرار الشبكة، ويمكن أن تكون نواة لتكامل إقليمي أوسع^(٢١).

أعلن صندوق الثروة السيادي السعودي في شهر نيسان/أبريل ٢٠٢٤ عن إنشاء برنامج خاص للاستثمار في ٥ دول عربية، وإنشاء شركة استثمارية مخصصة في كل منها. خصص الصندوق للشركة السعودية للاستثمار في العراق مبلغاً ضخماً قدره يتجاوز مليار دولار أمريكي، من المخطط أن تستهدف هذه الاستثمارات تنفيذ ٣٠ مشروعاً في قطاعات حيوية ومتنوعة، تشمل:

١. البنية التحتية: بناء الطرق، الجسور، والموانئ.
٢. استخراج وتصنيع المعادن لتعظيم القيمة المضافة من الثروات الطبيعية العراقية.
٣. الزراعة: تطوير القطاع الزراعي وزيادة الإنتاجية.
٤. التطوير العقاري: بناء المجمعات السكنية والتجارية الحديثة.
٥. الخدمات المالية: دعم القطاع المصرفي والتأميني.

لضمان نجاح هذه الاستثمارات الضخمة وانتقالها إلى حيز التنفيذ الفعلي، برزت الحاجة الملحة إلى وجود بيئة تشريعية آمنة وجاذبة. إذ تتطلب المذكرة الموقعة بين البلدين أن يصدر العراق قانوناً خاصاً لحماية الاستثمار السعودي. استجابةً لهذا المتطلب، باشرت الحكومة العراقية

منذ شهر تموز/يوليو ٢٠٢٤ بصياغة المسودة الأولية لهذا القانون، ويُتوقع أن ينص القانون على ضمانات وحوافز للمستثمرين السعوديين^(٢٢)، تشمل:

- أ. حماية الاستثمارات من المخاطر غير التجارية (كالتأميم أو المصادرة).
- ب. تسهيلات في نقل الأرباح ورأس المال.
- ت. آلية واضحة لتسوية المنازعات.

تمثل اتفاقيتا الربط الكهربائي وحزمة الاستثمارات السعودية نقلة نوعية في علاقات البلدين، من إطار الدبلوماسية السياسية إلى شراكة اقتصادية استراتيجية شاملة. نجاح هذه المشاريع لن يعود بالنفع على الجانبين الاقتصادي فحسب، بل سيسهم في ترسيخ دعائم الاستقرار والازدهار في المنطقة بأكملها، مما يجعل من التعاون السعودي العراقي نموذجاً يُحتذى به للتكامل العربي. فضلاً عن ذلك يمكن لكلا الطرفين العمل على التكامل الإقليمي ولاسيما في خطوط النقل، والممرات الدولية، التي تثير المنافسة بين الطرفين الى فرصة، عبر طرح رؤية عراقية - سعودية مشتركة لتحقيق عملية التكامل والتناغم ما بين المشروعين، وتحديد رؤية موحدة ومشتركة، تحديداً وان السعودية الآن لديها توجه إقليمي تحاول الحفاظ عليه، وهو الملف السوري، والذي ربما تتكامل مع تركيا في هذا الملف، لذا يمكن للعراق العمل على التكامل عبر الملف السوري أيضاً ومحاولات دمج السعودية وسوريا في طريق التنمية، كي تتحول عملية المنافسة الى مشروع إقليمي لا يهدد المصالح السعودية بقدر ما يجعلها طرف يراعي مصالحه ضمن المشروع.

على الرغم من فرص التكامل والتعاون المشترك بين الطرفين، إلا أن حالة التنافس لم تغب عنهم كثيراً، ينعكس التنافس بين العراق والسعودية على مستقبل موانئ الخليج العربي، إذ إن ميناء الفاو يمثل محور جذب استراتيجي يمكن أن يقلص من الاعتماد الإقليمي على الموانئ السعودية^(٢٣)، فعلى سبيل المثال، تشير تقديرات البنك الدولي إلى أن اكتمال مشروع الفاو وربطه بالسكك الحديدية التركية يمكن أن يقلل مرور البضائع عبر السعودية بنسبة تصل إلى ٢٣% في مرحلة أولى، ولكن واقعياً، يواجه العراق تحديات لوجستية وسياسية، منها الأمن، وضعف البنية التحتية في بعض مناطق الربط، إضافة إلى تأثير النفوذ الإيراني على قرارات النقل والطاقة، ما يجعل السعودية في موقع أكثر استقراراً من حيث الجاذبية اللوجستية.

كما أن موانئ مثل الجبيل وينبع أصبحت مزودة بمناطق صناعية لوجستية كاملة، مما يُعزز من قدرتها على الاحتفاظ بالكتلة التجارية الخليجية، ويزيد من صعوبة استقطاب العراق لها^(٢٤). عبر تحليل الوقائع والسياسات، يمكن استخلاص نتائج عديدة أولية:

١. العلاقة بين العراق والسعودية في مجال البنية التحتية ذات طابع تنافسي أكثر من تكاملي، بالرغم من الخطاب الرسمي الذي يتحدث عن التعاون.
٢. ميناء الفاو يمثل نقطة تحول في معادلة الخليج اللوجستية، لكنه لا يزال مشروعاً ناشئاً يواجه تحديات التمويل والتشغيل.
٣. السعودية تنتظر للعراق من زاوية أمنية وتجارية في آنٍ معاً، ولا تزال تستثمر فيه بحذر، في ظل علاقة غير مستقرة سياسياً.
٤. غياب الربط السياسي بين اللجان الاقتصادية، وعدم التنسيق في مشاريع كبرى (كالموانئ والسكك)، يعمق من فجوة التكامل المفترض.

الخاتمة

يشكل كل من العراق والسعودية قوة إقليمية صاعدة يحاول كل طرف أن يوظف عناصر القوة الداخلية والخارجية لتحقيق هذا الهدف، إلا أن فارق القدرات والإمكانات في التطوير ما بين الطرفين، يحول هذه النظرة الى محاولات تنافس أو تصارع على هذه المكانة الإقليمية، ولا سيما في قطاع النفط والممرات الدولية، التي تعد الموانئ الشريان الحيوي لها لارتباطها المباشر عبره، وهذا ما اظهرته الرؤية السعودية والعراقية، لمشاريع طرق النقل لكل، وعن طريق ذلك استنتاج مجموعة من النقاط:

- ١- إنَّ العلاقة الاقتصادية بين السعودية والعراق مبينه على الربية من طموح التوسع الإقليمي، التي تلعب السعودية دور بارزة في تحقيقه كقوة إقليمية صاعدة.
- ٢- بذل كل من العراق والسعودية مساعي الى عمليات تكامل اقتصادي وشراكة اقتصادية عبر مرحلة الانفتاح العربي التي اقام بها العراق بعد ٢٠١٧.
- ٣- شهدت العلاقات العراقية - السعودية بعد ٢٠١٧، تحول كبير من مرحلة النزاع الى مرحلة التكامل والشراكة المحدودة الحذرة، نتيجة لاعتبارات سياسية وأمنية.
- ٤- تحاول السعودية توظيف العراق لما يخدم مصالحها الإقليمية على صعيد المنطقة مثل التقارب العراقي - السوري.
- ٥- يشكل طريق التنمية مرحلة قلقه للسعودية لما ينطوي عليه المشروع من ابعاد استراتيجية واقتصادية على الصعيد الإقليمي قد تتقاطع مع مصالح السعودية الإقليمية والدولية ضمن مشروع الممر الهندي.

٦- تمتلك السعودية مجموعة من الموانئ المتقدمة من النواحي التكنولوجية والتتقية والطاقة الاستيعابية التي تؤهلها الى أن تكون القوة المؤثرة الأكبر من معادلة الممرات الدولية البحرية.

٧- يحاول العراق أن يكون قوة اقتصادية صاعدة على المستوى الإقليمي وأن يكون طريق التنمية بتنوعه البحري والبري الطريقة الأمثل لهذا الصعود الإقليمي من دون أن تكون هناك عمليات معارضة إقليمية.

٨- لا تزال السعودية تنظر بنظرة غير واثقة من نتائج طريقة التنمية أو إمكانية الاستثمار فيه والدخول فيه، على أساس معادلة توازن المصالح، بين الممر الهندي الذي تتبنى، وهي جزء منه وبين طريق التنمية.

التوصيات:

١. تعزيز الحوار الاستراتيجي بين العراق والسعودية: إنشاء منصة حوار دائمة لتنسيق السياسات الاقتصادية واللوجستية، وتجنب التصادم في المشاريع التنافسية.
٢. تطوير البنية التحتية العراقية: تسريع وتيرة إكمال مشروع ميناء الفاو وطريق التنمية، مع جذب استثمارات دولية وعربية لضمان الجودة والكفاءة.
٣. تفعيل اتفاقيات الاستثمار المشتركة: الإسراع في إصدار قانون حماية الاستثمار السعودي في العراق، وتنفيذ المشاريع المشتركة في البنية التحتية والطاقة والزراعة.
٤. التكامل الإقليمي في شبكات النقل: العمل على دمج مشروع "طريق التنمية" العراقي مع "الممر الاقتصادي" السعودي عبر تنسيق المسارات وتقاسم المنافع.
٥. تعزيز الاستقرار السياسي والأمني في العراق: معالجة التحديات الأمنية والبيروقراطية التي تعيق المشاريع الكبرى، مما يعزز ثقة المستثمرين الدوليين.
٦. الاستفادة من المزايا النسبية لكل بلد: الاستفادة من موقع العراق البري القريب من أوروبا، وتقنيات السعودية اللوجستية المتطورة، لإنشاء ممرات تجارية تكميلية.
٧. تشجيع الشراكات التكنولوجية واللوجستية: تبادل الخبرات في إدارة الموانئ والتقنيات الرقمية بين البلدين، لرفع كفاءة الموانئ العراقية.
٨. تعزيز التنسيق في أوبك وأوبك+: توحيد المواقف بين البلدين في سياسات إنتاج وتسعير النفط، لتحقيق استقرار السوق العالمي وتعظيم العوائد.
٩. إشراك القطاع الخاص في المشاريع المشتركة: تشجيع الشركات السعودية على الاستثمار في القطاعات الإنتاجية والخدمية في العراق، مما يعمق الشراكة الاقتصادية.

١٠. الاستفادة من الدعم الدولي: التنسيق مع دول مثل الإمارات وتركيا والأردن لربط المشاريع الإقليمية بعضها ببعض، وتحويل المنطقة إلى مركز لوجستي عالمي.

المصادر

- (١) Robert Keohane & Joseph Nye, Power and Interdependence, Longman, 2012, p. 11.
- (٢) Friedrich Scholz, Geopolitics and Economics, Springer, 2020, p. 85.
- (٣) جريدة الشرق الأوسط، الحكومة العراقية ترحب بحرارة بقرار السعودية بتعيين سفير غير مقيم في بغداد، عدد ١٢١٣٩، ٢٢ شباط، ٢٠١٢.
- (٤) ايداع العنبر، العراق و جيرانه ونظرية اللعبة، بحث منشور في مجلة الشرق الأوسط، ٢٢ ابريل ٢٠١٩.
- (٥) الاء طالب خلف، مستقبل العلاقات العراقية السعودية ما بعد داعش التحديات والفرص، مجلة الدراسات الدولية، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة بغداد، العدد ٧٢-٧٣، ٢٠١٨، ص ٣٢٣.
- (٦) المصدر نفسه.
- (٧) لقاء مكي، السعودية في مواجهة ايران بالعراق، لمن الغلبة، مركز الجزيرة للدراسات، تقارير سياسية، ٢٦ مارس ٢٠١٩.
- (٨) جوزيف مكميلان، المملكة العربية السعودية والعراق النفط والدين تناحر طويل ومستمر، معهد السلام الأمريكي، تقرير خاص مترجم، رقم ١٥٧، كانون ٢٠٠٦، ص ٥ - ٦.
- (٩) ولي العهد السعودي: نعمل جاهدين على تنفيذ الممر الاقتصادي على أرض الواقع، مقال منشور في موقع قناة العربية، ١١ سبتمبر ٢٠٢٣، للمزيد ينظر الرابط الاتي:
- (١٠) مجموعة باحثين، الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، ٢٠٢٣، الرياض، ص ٦-٧.
- (١١) العربية، إصدار أول رخصة صناعية في أوكساجون لشركة «نيوم للهيدروجين الأخضر»، ١ فبراير ٢٠٢٣، للمزيد ينظر الرابط الاتي: <https://www.alarabiya.net/aswaq/companies/2023/08%B1>، وقت الزيارة ٢٠٢٥/٧/٢٠.
- (١٢) عبد الرحمن الراشد، الخليج بعد النفط، دار الساقى، بيروت، ٢٠٢٠، ص ١٣٣.
- (١٣) وزارة النقل العراقية، وثائق مشروع طريق التنمية، بغداد، ٢٠٢٣، ص ٩.
- (١٤) علي نجات، الممر الاقتصادي وطريق التنمية: التحديات والتنافسات، ورقة بحثية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، ٢٠٢٤، ص ١١.
- (١٥) البنك الدولي، تقرير البنية التحتية والنقل في العراق، البنك الدولي، ٢٠٢٣، ص ٤٤.
- (١٦) ناصر السعيد، مستقبل الموانئ الخليجية، مركز الخليج للدراسات، دبي، ٢٠٢٢، ص ٧٨.
- (١٧) سلمان الأنصاري، التحولات الاقتصادية في الخليج، مركز الملك فيصل، الرياض، ٢٠٢١، ص ٩٦.
- (١٨) إيداع الدليمي، التحولات الاقتصادية في الشرق الأوسط، دار الجمل، بيروت، ٢٠٢١، ص ١١٤.
- (١٩) وزارة النقل العراقية، تقرير البنية التحتية ٢٠٢٤، بغداد، ٢٠٢٤، ص ٢١.
- (٢٠) أوبك بلس " يمدد تخفيض الإنتاج حتى نهاية ٢٠٢٥، خبر منشور قناة الجزيرة، ٢٠٢٥/٦/٢، للمزيد ينظر الرابط الاتي <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2024/6/2/%D8%A3%8A-2025>، وقت الزيارة ٢٠٢٥/١٠/٣١.
- (٢١) ايناس مجبل دليان، العلاقات العراقية السعودية بعد ٢٠٠٣، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد ١٠٢، تموز ٢٠٢٥، ص ١١٣.
- (٢٢) فقار فاضل، مشروع حماية المستثمر السعودي: نواب يعتبرونه استعماراً، مقال منشور في جريد الاخبار اللبنانية، ٢٠ أيلول ٢٠٢٥، العدد ٥٥٩٦، بيروت، ص ١١.
- (٢٣) عمار الفياض، الجغرافيا الاقتصادية العراقية، دار السنهوري، بغداد، ٢٠٢٠، ص ١٠١.
- (٢٤) هيئة الموانئ السعودية، تقرير التطوير السنوي، الرياض، ٢٠٢٣، ص ٢٢.