



مجلة التربية للعلوم الإنسانية

مجلة علمية فصلية محكمة، تصدر عن كلية التربية للعلوم الإنسانية / جامعة الموصل



الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية عام 2011

عمار يوسف عبدالله²

محمد سالم احمد¹

جامعة الموصل / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم التاريخ / الموصل - العراق^{1, 2}

المخلص

معلومات الارشفة

شكل ميناء مبارك الكويتي الكبير بموقعه الاستراتيجي الواقع في شمال الخليج العربي على مقربة من الحدود العراقية، تحدياً اقتصادياً للغاية على العراق كونه يهدف الى تقليص اعتماد العراق على موانئه وحركته التجارية عبر تقليل حصته من ممرات النقل الدولية ، لا سيما مع تداخل الحدود الملاحية وخلق منافسة مباشرة لميناء الفاو الكبير او كما سمي بميناء البصرة الكبير المرتقب انجازه، مما قد يخسر العراق جزءاً كبيراً من ايراداته الاقتصادية ويقوض طموحاته كمركز استراتيجي اقليمي خاصة مع ارتباط ميناء مبارك بمبادرات عالمية كالحزام والطريق، علاوة على ان ميناء مبارك شكل وجوده تقليص الساحل العراقي ويمنع العراق من ان يكون له منفذ بحري ويؤثر على استثمارات العراق في المنطقة، وكذلك يهدد جدوى ميناء الفاو ويضعف قدرته التنافسية

تاريخ الاستلام : 2025/10/25

تاريخ المراجعة : 2026/1/15

تاريخ القبول : 2026/1/15

تاريخ النشر : 2026/6/22

الكلمات المفتاحية :

ميناء مبارك الكبير، ميناء الفاو الكبير، التحدي الاقتصادي، الحدود الملاحية، المنافسة الاستراتيجية

معلومات الاتصال

محمد سالم

mohmad1974@uomosul.edu.iq

DOI: *****,, ©Authors, 2025, College of Education for Humanities University of Mosul.

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



Journal of Education for Humanities

A peer-reviewed quarterly scientific journal issued by College of Education for Humanities / University of Mosul



The economic and political impact of the Grand Mubarak Port project in Kuwait on Iraqi-Kuwaiti relations in 2011

Mohammed Salem Ahmed ¹ Ammar Yousef Abdullah ²

University of Mosul / College of Education for Humanities / Department of History / Mosul - Iraq ^{1,2}

Article information

Received : 25/10/2025

Revised 15/1/2026

Accepted : 15/1/2026

Published 22/6/2026

Keywords:

Mubarak Al-Kabeer Port,
Al-Faw Grand Port,
Economic Challenge,
Maritime Borders, Strategic
Competition

Correspondence:

Mohammed Salem
mohmad1974@uomosul.edu.iq

Abstract

The large Kuwaiti Mubarak Port, with its strategic location in the northern Arabian Gulf near the Iraqi border, poses a significant economic challenge to Iraq. It aims to reduce Iraq's dependence on its ports and trade by decreasing its share of international shipping lanes, especially with the overlapping of maritime borders and the creation of direct competition for the Grand Faw Port, also known as the Grand Basra Port, which is expected to be completed. This could cause Iraq to lose a large part of its economic revenues and undermine its ambitions as a regional strategic hub, especially with the Mubarak Port's connection to global initiatives such as the Belt and Road Initiative. Moreover, the Mubarak Port's existence has reduced the Iraqi coastline, prevented Iraq from having a sea outlet, affected Iraqi investments in the region, and threatened the viability of the Faw Port and weakened its competitiveness.

DOI: *****, ©Authors, 2025, College of Education for Humanities University of Mosul.

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

المقدمة:

تميزت العلاقات العراقية الكويتية كونها واحدة من العلاقات التي يشوبها التوتر بين الفينة والآخرى لا سيما بعد عام 1958 ، إذ اخذت طابع عدم الاستقرار مع اعلان استقلال الكويت عام 1961 ومطالب العراق بضم الكويت الى الاراضي العراقية بحسب الاتفاقيات والمواثيق الدولية في ترسيم الحدود بين البلدين، واستمر التوتر بين البلدين في ظل الرفض الكويتي لتلك المطالب العراقية، لكنها لم تصل الى مرحلة الصراع، نتيجة التطورات السياسية الداخلية التي شهدتها العراق خلال الستينيات، فضلاً عن التطورات السياسية التي شهدتها منطقة الخليج العربي بعد الانسحاب البريطاني عام 1971، وتساعد النفوذ العسكري الامريكي في منطقة الخليج العربي.

ولم تشهد العلاقات بين العراق والكويت تطورات سياسية أكثر تعقيداً بسبب وقوع الحرب العراقية الايرانية للمدة 1980-1988، وبعد عام 1989 كان اجتياح القوات العراق للكويت في اب/اغسطس 1990 وحدوث حرب وازمة الخليج الثانية وما ترتب عليها من عقوبات دولية ضد العراق كانت قد صعبت من تلك الخلافات. ولكن يبدو ان الكويت في اعقاب الغزو والاحتلال الامريكي للعراق عام 2003 ثم انسحابه عسكرياً من الاراضي العراقية عام 2011، سعت الى خنق العراق اقتصادياً بعدم السماح له بالحصول على منفذ بحري يحقق له مكاسب اقتصادية كبيرة، فكان مشروع بناء مبارك الكويتي الكبير قد سبب اثر سلبي على مشروع الفاو العراقي وعانقاً امام انشائه، وهذه الورقة الدراسية تسلط الضوء على دراسة المسار التاريخي لأبرز القضايا العالقة في العلاقات بين البلدين، ثم الإطار لموقع لميناء مبارك الكويتي، وهم دوافع الكويت في إنشاء هذا الميناء، وأخيراً الآثار المترتبة للمشروع على الاقتصاد العراقي وانعكاساته على العلاقات بين الدولتين .

المبحث الأول:-

المسار التاريخي لأبرز القضايا العالقة في العلاقات العراقية-الكويتية

وصفت مراحل تاريخ العلاقات العراقية-الكويتية ومنذ عقود سابقة كونها مرت بأزمات معلنة تارة ومكتومة تارة أخرى، بالرغم من اختلاف الحكومات وأنظمة الحكم المتعاقبة في العراق بدءاً من النظام الملكي ونظام الجمهورية منذ عام 1958 وحتى دخول القوات العراقية للأراضي الكويتية في 2 آب/ اغسطس 1990، فقد ظلت حالة المد والجزر السمة المميزة للعلاقات بين البلدين حتى بعد الإطاحة بالنظام العراقي في 9 نيسان/ابريل 2003 على يد القوات الأمريكية والقوات البريطانية، إذ وصفت العلاقات الثنائية بين العراق والكويت بكونها باردة تارة ويشوبها التوتر تارة أخرى. وتتمثل أهم القضايا العالقة في مسار العلاقات بين العراق والكويت في القضايا المتعلقة بترسيم الحدود، والتعويضات، والديون، والأسرى، والشهداء، وإعادة الممتلكات،

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

التي برزت بعد عام 1991، حيث تشكل التعويضات والديون، العقبة الأساسية في تسوية بقية القضايا البينية (عيد:2011).

وكان الجانبان العراقي والكويتي قد شرعا بتشكيل لجان مشتركة لحل المشاكل القائمة بينهما ولا سيما مشكلة تعويضات حرب الخليج الثانية عام 1991، فمنذ خروج القوات العراقية من الاراضي الكويتية عام 1991، طالبت دولة الكويت العراق بتعويضات مالية عن الاحتلال والحرب التي نجمت عنها والتي أثرت بشكل كبير على دولة الكويت، إذ بلغت التعويضات التي طالبت بها دولة الكويت 177.6 مليار دولار أمريكي، إلا أن الأمم المتحدة رفضت هذه المطالبات وحجمت المبلغ بنحو 37.2 مليار دولار، وفرضت على العراق تسديد هذا المبلغ لدولة الكويت كشرط لرفع العقوبات التي فرضها عليه مجلس الأمن نتيجة الاجتياح العراقي لدولة عام 1990 (الزبيدي:2011، ص 22).

إذ تقدر قيمة التعويضات الناجمة عن الاجتياح العراقي للكويت عام 1990 بنحو 177,6 مليار دولار أمريكي نصيب القطاع الأهلي (افراد - وقطاع خاص) منها نحو 17,2 مليار دولار - والباقي نحو 142,8 مليار دولار للقطاع العام، ونحو 17,6 مليار دولار للبيئة. وقد أقرت الأمم المتحدة منه 37,2 مليار دولار استلمت الكويت منها نحو 9,3 مليار دولار كان نصيب القطاع الأهلي منها نحو 3,7 مليارات دولار للأفراد ونحو 2,8 مليار دولار لشركات القطاع الخاص، ونحو 2,8 مليار دولار للقطاع العام وما زالت البقية الهائلة مستحقة السداد (عيد:2011). وتعد قضية التعويضات من أهم القضايا الاقتصادية المطروحة على الساحة الآن بين الجانبين العراقي والكويتي والقضية الأخرى التي لا تقل أهمية عنها هي قضية الديون الكويتية على العراق، ومن هنا فإن أي حكومة عراقية جديدة لا بد أن يكون كاهلها مثقلاً اقتصادياً بسبب ديون العراق الخارجية التي تقدر بحوالي 450 مليار -دولار، وبتكاليف إعادة أعمار العراق التي اختلفت التقديرات بشأنها، ما بين 50-56 مليار دولار غير أن العراق ينتظره مستقبل اقتصادي واعد على المدى البعيد، لكونه يمتلك ثاني أضخم احتياطي نفطي في العالم، ويمتلك موارد مائية هائلة كفيلة بدعم قاعدة زراعية قوية، هذا إلى جانب الطاقة البشرية الكافية لتلبية احتياجاته من الزراعة والصناعة، ولكن بشرط استقراره سياسياً (محمد: 2004)

وقد تسلمت دولة الكويت من هذه التعويضات خلال الفترة السابقة لسقوط النظام العراقي حوالي 9,3 مليار دولار فقط، كان نصيب القطاع الأهلي منها 6,5 مليار دولار 3,7 مليار دولار للأفراد ونحو 2,7 مليار دولار لشركات القطاع الخاص، ونحو 2,6 مليار دولار للقطاع العام (المطيري:2003، ص32).

وبالرغم من إلغاء مجلس الأمن ثلاث قرارات فيما يخص "المسألة العراقية" ليضع حد للعقوبات المفروضة على العراق، إلا أن هذه القرارات لم تلغ التعويضات التي يدفعها العراق لدولة الكويت، مما دعا ذلك الامم المتحدة الى الاعلان بأنها ستترفع عن العراق عند تسوية قضايا الحدود ودفع التعويضات لدولة الكويت وظلت دولة الكويت بعد الاحتلال الأمريكي للعراق وانهيار النظام العراقي، متمسكة بمسألة التعويضات على الرغم من

الدعوات العربية والدولية التي طالبت الدول المدينة للعراق بإسقاط الديون المترتبة عليه، وبالفعل قامت العديد من الدول العربية والأجنبية بإسقاط الديون، إلا أن دولة الكويت رفضت إسقاط الديون، والتي اعتبرتها من حق الشعب الكويتي (العكدي:2009،ص76)

وقد أظهرت دولة الكويت الكثير من المرونة في عملية السداد عندما رحبت بقرار مجلس الامن الدولي عام 2003 الذي خفض إلى 5 % نسبة ما يستقطع من مبيعات النفط العراقي لصندوق التعويضات للدول المتضررة من الغزو العراقي لدولة الكويت بعد أن كان 25% ورغم أن ذلك سيقص ويطيّل المدة الزمنية لسداد التعويضات المستحقة على العراق لدولة الكويت إلا أنها لم تعترض على القرار ما دام يضمن للأجيال الكويتية القادمة حصولها على كامل التعويضات المطلوبة حتى لو طالّت فترة السداد(الشايحي:2005،ص ص 3-4). ويشار هنا إلى أن قضية التعويضات العراقية لدولة الكويت هي من أبرز أسباب استمرار خضوع العراق للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، وقد كانت دولة الكويت من أبرز المطالبين باستمرار وضع العراق تحت أحكام الفصل السابع، كون القضايا الخلافية بين البلدين والتي من أهمها قضية التعويضات لا زالت غير محسومة، وأن العراق لم يفِ بالتزاماته تجاهها، وفي حالة خروج العراق من أحكام الفصل السابع، فإنه من الصعب إلزامه بتسوية هذه القضايا إلا باللجوء إلى المحاكم الدولية (عطوان:2012،ص155).

وتقدر الديون المستحقة لدولة الكويت على العراق بنحو 16 مليار دولار يمثل الدين قروضاً كويتية للعراق خلال عهد النظام العراقي السابق، وقد جاء معظمها خلال الحرب العراقية- الإيرانية بين عامي 1980-1988 حيث طالب العراق بإعفائه أو إطالة فترة التسديد، أو إعادة جدولتها وإعفاء قسم منها. أما دولة الكويت، فتفرض إعفاء العراق من ديونه أو إعادة جدولتها، أو حتى تخفيضها. وثمة توافق رسمي وشعبي داخل دولة الكويت إلي حد كبير بشأن ما يتعلق بهذا الموضوع، لكن هناك بعض التيارات الداخلية الكويتية التي تسير ضد التيار، وتطالب بإعادة النظر في مسألة الديون، بل وفي العلاقات مع العراق من منظور مختلف (عز العرب:2011،ص126).

إذ أن الديون الخارجية على العراق عقب انهيار النظام العراقي عام 2003 تقدر بنحو 450 مليار دولار، منها 320 مليار دولار تعويضات من جراء حرب الخليج الأولى والثانية، 130 مليار دولار الدين الخارجي ومنها فوائد بقيمة 47 مليار دولار 450 مليار دولار إجمالي الديون العراقية الخارجية. وتقدر ديون الكويت منها بحوالي 13,2 مليار دولار أمريكي بدون الفوائد المالية المستحقة على هذه الديون من تاريخ اقتراضها(جعفر:2013،ص12). وقد كان الحاكم الأمريكي المدني للعراق بول بريمر بعد الاحتلال مباشرة قد طلب من دولة الكويت والمملكة العربية السعودية إعادة النظر في الديون السابقة للبلدين على العراق وكذلك التعويضات عن أضرار غزوه لدولة الكويت، وذلك قبيل مؤتمر الدول المانحة الذي عقد في مدريد يومي 23 و24 تشرين الاول/اكتوبر 2003 للحصول على دعم للخطط الأمريكية في العراق، واستندت مطالبات بريمر إلى تحليلات اقتصادية بأن عدم

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

مطالبة الدائنين باسترجاع جزء من أموالهم من العراق، أي عدم المساس بالعوائد العراقية، من شأنه أن يقوي الموقف العراقي في أية مفاوضات رسمية في نادي باريس ولندن الائتماني، وقد تسمح للعراق بأن يتبرأ من ديونه القديمة ويطلب مع هذا المزيد من القروض (جعفر: 2013، ص13).

ومن هنا ظلت دولة الكويت خلال السنوات اللاحقة لاحتلال العراق تتجاهل المطالب التي تطالبها بإسقاط هذه الديون، ولم تتعامل معها بأي جدية، حتى إنها لم تعلق على هذه المطالب بشكل رسمي بل اعتبرت هذا الشأن من اختصاص وتقدير مجلس الأمة الكويتي صاحب القرار الأول بالشؤون المالية للدولة. ومع استقرار الأوضاع السياسية في العراق، وتشكيل حكومة عراقية دائمة، وإنهاء الحكم المدني الأمريكي على العراق، بدأت القيادات العراقية الجديدة وخصوصاً رئيس الوزراء العراقي نوري المالكي بتوجيه دعوات جدية لدولة الكويت وغيرها من الدول الدائنة للعراق لإسقاط ديونها ودعم الحكومة الشرعية الجديدة من خلال هذا الإجراء. ففي زيارته لدولة الكويت في 5 تموز/ يوليو 2006 قال المالكي خلال لقائه رؤساء تحرير الصحف الكويتية "إن الدول الأوروبية أسقطت 80% من الديون، ونتمنى من أشقائنا مساعدتنا في هذا الشأن، وأن على الأخوة الكويتيين تقديم يد المساعدة في مسألة الديون، كما أكد تلقيه وعوداً إيجابية في مسألة الديون من دولة الكويت والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة (الدواس: 2003).

وفي نهاية أكتوبر 2006 طالب نائب رئيس الوزراء العراقي السابق برهم صالح المجتمع الدولي ودول الخليج العربية بالذات بإسقاط الديون عن العراق ودعمه سياسياً واقتصادياً، وذلك ضمن أعمال المجموعة التحضيرية لـ "العقد الدولي مع العراق" التي عقدت في العاصمة الكويتية. وجاء الرد الكويتي من جانب رئيس مجلس الوزراء وزير الخارجية الكويتي محمد الصباح الذي أكد عزم بلاده مساعدة العراق على النهوض من وضعه الحالي وإعانتته على الخروج من أزمته عن طريق تعهدات مالية سبق أن قدمتها ومن شأنها أن تساهم في دعم البنية التحتية صحياً وتعليمياً، أما مسألة إسقاط الديون الكويتية عن العراق فهي تخضع للقنوات الدستورية ويجب أن تمر عبر مجلس الأمة (صحيفة القيس: 9 تموز 2006).

أما بالنسبة لموقف مجلس الأمة، فقد طالب الكثير من أعضائه بالألّا تلغي الحكومة الكويتية الديون العراقية وطالبوا بتسديدها، وقال النواب إن الشعب الكويتي أولى من العراقيين بتسديد ديونه. فالكويتيون يعانون من تراكم الديون عليهم وخصوصاً الأقساط الاستهلاكية، ولذلك فإن على مجلس الأمة أن يهتم بالشعب الكويتي، والعراق دولة غنية ولديها نفط أكثر من دولة الكويت وفيها من الخيرات الكثير وعليها أن تسدد ديونها، وأكدا أنهم لن يسمحوا للحكومة أن تلغي الديون عنها لأنها من أموال الشعب (صحيفة الشرق الأوسط: 1 تشرين الاول 2006)

وشهد عام 2008 بعض التطور بأزمة الديون العراقية لدولة الكويت، عندما بدأت دولة الكويت تعيد النظر بإحياء مشروع قديم سبق أن وافقت على إقامته مع العراق لتزويدها بالمياه من شط العرب، وجاءت هذه

الخطوة في أعقاب صدور تصريحات إيجابية كشفت عنها صحيفة الوطن الكويتية، ومفادها أن بعض نواب مجلس الأمة عقدوا مفاوضات غير رسمية مع عدد من المسؤولين في العراق، تناولت إمكانية حصول موافقة مجلس الأمة على قيام العراق بتزويد دولة الكويت بمياه الشرب عن طريق الأهوار كبديل عن الديون الكويتية على العراق (صحيفة الوسط الكويتية: 26 تشرين الثاني 2007) .

تعد قضية تسوية الحدود بين دولة الكويت والعراق من المشاكل المعقدة والمستمرة في تاريخ العلاقات بين البلدين، إذ كانت هذه القضية السبب الرئيسي المعلن في الاجتياح العراقي لدولة الكويت عام 1990 واحتلاله، كما سبق أن كانت محور الأزمة بين البلدين عام 1961 عندما حاول الرئيس العراقي عبد الكريم قاسم آنذاك احتلال دولة الكويت إلا أن الموقف الإقليمي والدولي، والمعارضة الشديدة التي واجهته أدت إلى انتهاء الأزمة بسلام (العباسي: 2009، صص 78-82).

فمنذ الإعلان عن استقلال دولة الكويت عام 1961 بالحدود المعروفة لها، شعر العراق بأنه فقد حدوده على البحر باستثناء إطلالة صغيرة للغاية، ورغم مساعي الدولتين في السبعينات والثمانينات من القرن العشرين لحل معضلة الحدود، إلا أنها لم تتوصل لحل نهائي، ولا تزال هذه الخلافات قائمة بشأن ترسيم الحدود المشتركة التي حددها قرار مجلس الأمن رقم 833 في عام 1993 (محسن: 2011، ص 163). والبالغ طولها 216 كيلو متر. ورغم استعداد العراق للاعتراف بحدود دولة الكويت البرية، فإنه يعتبر أن ترسيم الحدود البحرية يعطل منفذه على الخليج والذي يعتبر مجالاً حيويًا للاقتصاد العراقي (اسيري: 1993، ص 40).

وقد دفعت هذه الأحداث الطرفين العراقي والكويتي إلى إجراء مباحثات بشأن قضية الحدود بينهما، لاسيما وان إجراءات الترسيم لم تستكمل بشكل نهائي سابقا، وخلال المباحثات التي أجراها وكيل وزير الخارجية العراقي محمد الحاج حمود مع نظيره الكويتي خالد الجار الله توصل الطرفان الى اتفاق في 21 تشرين الثاني/نوفمبر 2006 يتيح لدولة الكويت استكمال بناء سياج حديدي على طول الحدود بين البلدين ودفع تعويضات للمزارعين العراقيين المتضررين (عز العرب: 2011، ص 126).

وبعد قيام السلطات الكويتية بحجز زوارق صيد عراقية، و اعتقال صيادين عراقيين لدخولهم المياه الإقليمية بصورة غير قانونية عام 2010، أعلنت الحكومة العراقية في تشرين الثاني من العام نفسه عن الاتفاق مع دولة الكويت لإنشاء منطقة عازلة بعرض 200 متر على كل من جانبي الحدود بينهما، على أن تكون المنطقة خالية بشكل تام من أي أنشطة باستثناء شرطة الحدود، وكذلك نقل مزارعين عراقيين إلى منازل جديدة تدفع ثمنها دولة الكويت كتعويض لهم (صحيفة الشرق الأوسط: 21 تشرين الاول 2011).

وقد قامت كل من دولة الكويت والعراق بإنشاء مجلس العلاقات الكويتية العراقية الذي عقد دورته الأخيرة في الثامن من آذار/مارس 2011 في دولة الكويت، ويعمل لمدة خمس سنوات وهدفه تشجيع المستثمرين الكويتيين للعمل في العراق والبحث عن الممتلكات الكويتية المفقودة في العراق منذ الغزو العراقي عام 1990 ومحاولة

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

جذب الاستثمار الكويتي للعراق، وحل المشاكل الاقتصادية والسياسية القائمة بين البلدين ويضم المجلس شخصيات سياسية وبرلمانية واقتصادية ورجال أعمال (عز العرب: 2011، ص 126).

المبحث الثاني :-

مشروع بناء ميناء مبارك الكبير والعلاقات العراقية - الكويتية

اولا: الموقع الجغرافي لميناء مبارك الكبير

بالرغم من التحسن الحاصل في العلاقات الاقتصادية بين العراق والكويت بعد عام 2003، الا ان موضوع الحدود البحرية العراقية- الكويتية كان احد ابرز الازمات التي انضمت الى مثيلاتها من المواضيع المهمة والتي تقتضي الإشارة إليها، فهناك مفارقات قبل البدء بالحديث حول الحدود البحرية لا بد أن ننوه لها وهي أن الكويت في السابق كانت تعطي حرية الملاحة في قناة خور الصبية للقوة البحرية العراقية كما ان العراق ومنذ الأزل يقوم بصيانة القناة بالحفر والقيام بالتعليم الملاحي والدلالة ولم يكن هناك أي تواجد يذكر لقوات كويتية إلا بعد عام 2003 أي بعد الاحتلال مباشرة (الزبيدي: 2011، ص 23) .

ففي 6 نيسان/ابريل 2011 وضع حاكم الكويت الشيخ صباح الأحمد حجر الأساس لميناء اسماه الكويتيون باسم ميناء مبارك الكبير وهذا الميناء في الحقيقة هو صناعي قيد الانشاء يقع شرق جزيرة بوبيان الواقعه شمال الكويت، بأقصى شمال غرب الخليج العربي، وتبلغ كلفة إنشائه بحدود (1,1) مليار دولار، ويضم الميناء في مرحلته الأولى، التي يُتوقع إنجازها عام 2016، أربعة أرصفة مع وجود مخطط هيكلية مستقبلي يصل إلى(60) رصيفاً. ويذكر نائب مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية ووزير التنمية الكويتي احمد الفهد ان حكومة الكويت تعاقبت مع شركة هيونداي الكورية لبنائه، في أيار/مايس 2010، من شأنه ان يحول الكويت مركزا مالي وتجاري على المستويين الإقليمي والدولي (الكواز: 2011، ص 2) . ويمر انشاء الميناء باربعة مراحل تتجز المرحلة الاولى في عام 2015 باربعة ارصفة مع وجود مخطط هيكلية مستقبلي يصل الى 60 رصيف ليكون واحدا من اكبر الموانئ في الخليج العربي . ويرتبط الميناء مع البر الرئيسي في الصبية ومدينة الحرير بثلاث جسور وطرق سريعة ومن المقرر ان يرتبط مع سكة القطار الخليجي التي تخدم الميناء وهناك افكار وخطط لمد السكة الى العراق وايران وتركيا :

المرحلة الاولى : من المقرر ان يتم الانتهاء من المرحلة الاولى على ثلاثة اجزاء في 2015 وسيتم البدء في تشغيل الميناء باربعة ارصفة مخصص للحاويات يمكنها استقبال مايعادل مليون و 800 الف حاوية سنويا ، وسيتم انجاز المرحلة على ثلاثة اجزاء :

1. بدأت اعمال الجزء الاول من المرحلة الاولى في شهر اب من عام 2007 والتي شملت على تصميم وانشاء طريق سريع مزدوج باتجاهين بطول 31 كيلوا متر ورصيف للسكك الحديدية يمر عبر الجزيرة والارض الرئيسية في الكويت .

2. يشمل الجزء الثاني القيام باعمال التصميم والتي يتضمن 16 مرسى بالاضافة الى تصميم اعمال تعميق القناة الملاحية بعمق 14.5 متر واحواض المياه بعمق 16 متر , كذلك انشاء اربعة مراس بطول 1.600 متر وعمق 16 متر .

3. الجزء الثالث يشمل اعمال تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء لتمكين السفن ذات الاحجام الكبيرة والخدمات الرئيسية الضرورية لبدء اعمال التشغيل في الميناء .

المرحلة الثانية : تتضمن انشاء 12 مرسى اضافي لتبلغ سعة الميناء الاجمالية 16 مرسى .

المرحلة الثالثة : تتضمن انشاء 8 مراس ترتفع فيها سعة الميناء الاجمالية الى 24 مرسى .

المرحلة الرابعة : تتضمن انشاء 36 مرسى ليصبح عدد المراسي الاجمالية 60 مرسى .

زد على ذلك ان لمشروع ميناء مبارك ساحة تشمل تصميم وانشاء مباني وتجهيز المعدات وهي المرحلة التي تمر في طور الاعداد لعملية تأهيل تبلغ كلفتها التقديرية 361 مليون و736 الف دينار حيث تقام هذه الساحة على مساحة 11 الف و900 متر مربع وتشمل المنطقة الحرة ومنطقة الصناعات الخفيفة والمنطقة الحكومية . فضلا عن انشاء محطة لتوليد الطاقة الكهربائية بكلفة تقديرية تبلغ 23 مليون دينار اذ ان هذه المحطة ستكون مسؤولة عن توليد الطاقة اللازمة لتشغيل المرحلة 1 و2 من الجزء الثالثة وتطوير جزيرة بوبيان حيث اشارت المصادر الى ان هذه المرحلة تمر في طور الاعداد لها وكذلك يشمل المشروع تصميم وانجاز وانشاء وصيانة الطريق الرئيسي وخطة السكة الحديد والجسور ومعالجة التربة بقيمة تقديرية 117 مليون و700 الف دينار وتشمل هذا المرحلة على انشاء الطريق الرئيسي بطول 26 كيلوا متر والجسر 1.42 كيلو متر وخط للسكة الحديد بطول 21 كيلوا متر مع جسر للسكة الحديد بطول 4.24 كيلو متر (عيد:2011).

وتعود فكرة بناء الميناء إلى عام 2004 عندما سارعت الحكومة الكويتية لطرح فكرة بناء هذا الميناء

في منطقة جزيرة بوبيان بعد أن ظهرت عدة تصريحات عراقية تطالب دولة الكويت بتأجير جزيرة وربة وجزيرة بوبيان للعراق ليتم توسيع المنافذ البحرية العراقية على الخليج العربي(محسن:2011، ص ص155-156)

وقد كان نائب رئيس المؤتمر الوطني العراقي "مضر شوكت" قد طالب في شهر كانون الثاني /يناير 2004 باستئجار جزيرتي " وربة وبوبيان الكويتيتين "حين قال: "إن المشاكل الكويتية العراقية خلقت من قبل البريطانيين عند تخطيط الحدود حين تم حرمان العراق من منفذ بحري مهم على الخليج العربي، وكل استراتيجي وسياسي عندما يفكر ينطلق حتماً من مصلحة بلده، ومصلحة العراق أولاً وأخيراً تدفعنا إلى المطالبة بأن يكون له هذا الممر المائي على الخليج العربي". وهو الذي عدته الكويت تهديداً وتكراراً

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية(محمد سالم و عمار يوسف)

لسياسات الانظمة السابقة للعراق ووصف مضر شوكت، والمؤتمر الوطني العراقي الذي يرأسه أحمد الجليبي، بأعداء الكويت المركز(الخطابي:2012،ص198) .

كما اشارت مصادر اخرى ان مشروع بناء ميناء مبارك كان قد شرعت حكومة الكويت في التخطيط له منذ عام 2005 ، وقد تم رصد ميزانية تقديرية لتنفيذ المرحلة الاولى تبلغ 305 مليون دينار كويتي اضافة الى 110 مليون دينار كويتي لتغطية تكاليف المشروع للسكة الحديد في المنطقة وبهذا الصدد ان الكويت تحاول احياء المشروع للسكة الحديد الذي يربط بين مدينة الكويت وبغداد وميناء ام قصر الذي كانت قد وقعت بشأنه اتفاق مع العراق منذ عام 1978 ضمن مشروع اقليمي متكامل يربط عدد من دول المنطقة مع شبكة السكك الحديدية الاوربية لاحقا وسيكلف الكويت 413 مليون دولار . ومن الملاحظ ان هذا المشروع يوضح حقيقة الرغبات الكويتية الرامية الى الاستحواذ على كافة نشاطات النقل بشرقي البحري والبري بهدف تسهيل عمليات النقل والترانزيت في الكويت الى جانب المردودات الكبيرة للكويت كونها تقع وسط المثلث التجاري للنقل مع العراق وايران وقد وضحت المرحلة الثانية من اعمال بناء الميناء زيادة عدد المراسي وزيادة مساحة محطة الحاويات بقدرات استيعابية تصل لغاية مليون ونصف المليون حاوية سنويا والمرحلة الثالثة للمشروع التي بدأت منذ عام 2013 وتنتهي عام 2016 فإنها تهدف الى تنفيذ اعمال توسعية من اجل زيادة الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات لتستوعب 2.5 مليون حاوية سنويا ، وقد اخذت الدراسات الاولية للمشروع بنظر الاعتبار كلفة النقل الى الميناء ، اذ ستكون الاسعار تنافسية جدا واقل 50% من الموانئ الاخرى وقد بررت الكويت انشاء لهذا المشروع من خلال ما جاء على لسان مارك بيج ممثل شركه دروري للاستشارات وهي الشركة التي كلفتها الكويت لدراسة الجدوة لمشروع ميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان الكويتية حيث اكد على ان الدراسات اظهرت ان نشاطات ميناء مبارك الكبير ستقتصر على خدمة التجارة الكويتية والعراقية اعتماد على البعد البشري العراقي الذي تتركز نسبة 68% منه في المنطقة الواقعة جنوب بغداد ويعتقد ان حركة الميناء ونشاطه ستعتمد على العراق بنسبة عالية وبينت الدراسة التي اظهرتها او عرضتها الشركة على العوامل المؤيدة لبناء الميناء وميزات الموقع والمنافسة مع الموانئ الاخرى والرسوم المقترحة . اما بالنسبة للعراق فقد قدرت الدراسة ان نسبة 80% من السوق العراقية ستتحرك عبر ميناء مبارك لا سيما ان الموانئ العراقية مثل ام قصر وخور الزبير يمكن ان تستوعب 500 الف حاوية فقط سنويا . ووضحت الدراسة من الناحية الاستراتيجية ان ميناء مبارك سيتميز بتوفير خدمات النقل لجنوب العراق ووسطه عند مقارنتها بالموانئ الخليجية الجنوبية او المداخل البديلة على البحر الاحمر او على البحر المتوسط(المركز الدبلوماسي:2016).

وفي الواقع ان حكومة الكويت كانت تبغي من اقامة مشروع ميناء مبارك تحقيق اهداف

منها:(الحمامي:2011)

- 1- ان المشروع يلبي طموحات سياسية واقتصادية للحكومة الكويتية، في امتلاك ورقة ضغط إستراتيجية على العراق.
- 2- تجعل الطبقة الحاكمة في الكويت بحاجة لعلاقات دائمة التشنج مع الجوار الجغرافي مثل العراق وإيران .
- 3- التهديد الديموغرافي الناتج عن تنامي أعداد البدون والعمالة الوافدة إلي الكويت.
- 4-الاختلافات المذهبية التي تشكل قنبلة موقوتة قي المرحلة الحالية في الخليج وخصوصا الكويت.
- 5-الأزمات الاقتصادية المحتملة، والتي لا يستطيع المواطن الكويتي، الاستهلاكي، والذي اعتاد مستوى عال من الرفاهية.
- 6-خلق متاعب سياسية واقتصادية للحكومة العراقية على اعتبار أنها حكومة الطائفة الشيعية في العراق وان نجاح هذه الحكومة له تأثير كبير في منطقة الخليج ومنها الكويت.
- 7- الموقع الاستراتيجي للعراق والتخطيط لمشروع إنشاء القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، هي مؤشرا جاذبان لمنطقة واعدة بالتنمية والاقتصاد .
- 8- حسن العمل الذي شهدته الموانئ العراقية أخيرا من خلال زيادة إيراداتها زيادة كبيرة خلال السنوات الثلاث الأخيرة مما دعا الكويت إلى السعي لاختيار موقع ميناء (مبارك) في وسط القناة الملاحية لخور عبد الله لقطع الطريق الملاحي الوحيد لموانئ أم قصر وخور الزبير .

ثانياً:- ازمة ميناء مبارك الكبير وانعكاسات تأثيراتها في الاقتصاد العراقي

شكلت ازمة ميناء مبارك الكبير اختراق واضح في سير تطور العلاقات العراقية الكويتية ، وبدأت هذا الأزمة عندما قررت دولة الكويت بأن تقيم ميناء جديد لها على جزيرة بوبيان التي لا تبعد عن الحدود العراقية سوى 1950 م فقط وبالقرب من المنطقة التي كانت وزارة النفط العراقية قد اختارتها لبناء ميناء الفاو الكبير في محافظة البصرة مما ادى الى توتر العلاقات بين البلدين على اساس ان هذا المشروع يضيق من الممرات البحرية المؤدية الى الموانئ العراقية الا ان دولة الكويت اصرت على اكمال المشروع باعتبار ان الميناء يدخل ضمن الاراضي الكويتية وانه ينسجم مع قرار الامم المتحدة رقم 838 بشأن ترسيم الحدود بين البلدين ، ومما زاد من حجم المشكلة حدة الخلاف بين البلدين هو كثرة التصريحات الحكومية والبرلمانية والحملات الاعلامية المتبادلة بينهما . إذ يعد ميناء مبارك الذي ستقيمها الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير، التحدي الأكبر للقوى السياسية العراقية، إذ سيتعرض الاقتصاد الوطني للمزيد من الاختناقات في ظل حالة الصراع .حتى بات من

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

المؤكد أن الدور الذي تمارسه بعض القوى السياسية سعياً للنيل من الأخرى على حساب المصلحة الوطنية هو التحدي الأبرز الذي يواجهه الاقتصاد الوطني (الاسدي:2010).

وميناء مبارك الكبير من ناحية الموقع يقع في مدخل المنفذ البحري العراقي ، أما من النواحي الخفية فإن السبب الرئيسي لاختيار هذا الموقع فهو كمية الغاز الهائلة التي يصل فيها الضغط إلى 850 في ناحية السببية التابعة لمحافظة البصرة و"جزيرة حجام التي تعتبر فم خور الزبير لما لهذا المخزون من كمية غير مستثمرة يمكن سحبها بسهولة فموقع هذا الميناء قد اختير بعناية فائقة من أجل سحب كميات الغاز من ناحية السببية الغنية بمخزونها الغازي والنفطي، علماً بأن الشركة المستثمرة في غاز السببية هي الشركة الكويتية للطاقة - **Kuwait Energy-KEC** والتي تم تأسيسها في آب/أغسطس 2005 وهو نفس العام الذي بدأ العمل والتخطيط فيه لإنشاء ميناء مبارك الكبير والتي سينتهي عقدها مع الحكومة العراقية في حزيران/يونيو 2031 وعملية السحب هذه التي ستتم والمخطط لها ستكون بواسطة مضخات أفقية تقام في الميناء الصناعي والتي سيموه لها في داخل موقع الميناء باسم "المنطقة الصناعية" والربط بالقناة الجافة (وهو المشروع الاقتصادي الآسيوي - الأوربي الذي يبدأ من شمال الخليج إلى أوروبا) وأدارتها لنقل البضائع ،ان الكويت تقلق وتخاف كثيراً من مد اي لسان ارضي او بحري في قناة خور عبدالله فكيف يمكن ان تبني ميناء وتعبد طرق وتنشئ السكك الحديدية الوهمية طبعاً وهي تعلم بأن هذا الميناء سيقابل بالرفض في العمل البحري، ولكن يبقى الجانب الصناعي الذي نوهنا عنه حول سحب الغاز والنفط العراقي هو الخيار الخفي لهذا المشروع (الاسدي:2010).

فمن المثير في موضوع مخطط ميناء مبارك الكبير هو تعمد الكويت إلى إرساء أسس هذا المشروع الاستفزازي في الجانب المعزول من جزيرة بوبيان وهو موقع رخو ومتروك وغير مسكون تغطيه الأملاح وتجتاحه موجات المد البحري مرتين في اليوم. ويمكن وصف توجهات السياسة الخارجية الكويتية بأنها خطوة مقصودة لاستفزاز العراق الذي يحاول بذل مساع حثيثة من أجل تطبيع علاقاته مع حكومة الكويت ، في الوقت الذي تحاول فيه الأخيرة بذل مساع مضادة في عرقلة ولحد كبير خروج العراق من طائلة العقوبات الدولية بموجب الفصل السابع، ولتقويض الاقتصاد العراقي (الاسدي:2010).

وموقع ميناء مبارك الكبير بصراحة يثير الشكوك والغرابية ويؤكد على المعلومات الخاصة بموضوع سرقة الغاز والنفط العراقي في ناحية السببية في العراق، في الوقت الذي نرى أن هذا الموقع لا يعود بأي نفع إلى الكويت، لان الأخيرة تمتلك سواحل طويلة على الخليج العربي يبلغ طولها نحو (500) كم مقارنة بسواحل العراق التي لا تتجاوز (50) كم، ليست بحاجة من الناحية الاقتصادية إلى تحويل اكبر جزرها إلى ميناء لامتلاكها موانئ تجارية وبنفطية كبيرة على الخليج العربي أبرزها الشويخ والشعبية والجليعة والأحمدي والدوحة وميناء الكويت المنتشرة على طول الساحل البحري العميق والذي يمتد لأكثر من خمسمائة كيلومتر، ومشروعها ببناء ميناء جديد على جزيرة غير أهلة بالسكان الذي لا يبعد سوى كيلو متر واحد عن قضاء الفاو العراقي ما هو

إلا محاولة إلحاق الضرر بالاقتصاد العراقي ، ويهدف إلى إفضال مشروع بناء ميناء الفاو الكبير المقرر الشروع بإنشائه في عام 2011. وبالتالي فإن اختيار الكويت لهذا الموقع يحقق هدفين مهمين أولهما سرقة الغاز والنفط العراقي من ناحية السببية والهدف الثاني هو خنق الموانئ العراقية وغلق منافذ العراق وتدمير مشاريعه المستقبلية البحرية بإجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير، وحرمان العراق من أية إطلالة له على منافذ البحار والمحيطات ،لان الميناء الكويتي سيقطع الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى مينائي أم قصر وخور الزبير، علماً أن العمل بإنشاء ميناء الفاو العراقي لانجاز ميناء بحري يتم تنفيذه على احدث المستويات العالمية، ويكون بمثابة اللبنة الأساسية لتطوير جزيرة الفاو. وقد أقدمت حكومة الكويت على تنفيذ هذه المرحلة مستفيدة منها بعد أن استغلت فرصة فقدان العراق مساحات واسعة من مياهه الإقليمية، وانكشفت حدوده البحرية بسبب التنازلات التي قدمتها الحكومات العراقية المتعاقبة، بحيث أن سواحل العراق تقلصت إلى 57كم في حين أن الكويت أضحت حدودها الساحلية تمتد بنحو 150كم، وهكذا فإن مشروع إقامة الميناء الكويتي سيلحق الضرر بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه ، وجعل ميناء الفاو الكبير غير ذي جدوى ، فضلاً عن أرباك حركة الملاحة العراقية في الخليج العربي(النداوي:2009،ص20).

وجاء تنفيذ ميناء مبارك الكويتي في الوقت الذي وضعت فيه وزارة النقل العراقية في نيسان/ابريل 2010 حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير او كما يطلق عليه أيضاً مشروع ميناء البصرة الكبير الذي تشير تصاميمه الأساسية باحتوائه على رصيف للحاويات بطول 39 ألف متر، ورصيف آخر بطول ألفي متر، فضلاً عن ساحة للحاويات تبلغ مساحتها أكثر من مليون متر مكعب، وساحة أخرى متعددة الأغراض بمساحة 600 ألف متر مربع، الطاقة الاستيعابية لهذا الميناء (99) مليون طن سنوياً، فيما تبلغ الكلفة الإجمالية لإنشائه أربعة مليارات و400 مليون يورو، ومن المؤمل أن يتصل الميناء بخط للسكة الحديدية يربط الخليج العربي عبر الموانئ العراقية بشمال أوروبا من خلال تركيا. وكانت الحكومة العراقية قد أعلنت في نيسان 2010، عن إدراج العراق ضمن منظومة الدول المشتركة بالقناة الجافة او اليابسة، وسيتم المباشرة بالعمل فيه مطلع عام 2012 على مرحلتين، كل مرحلة تستغرق عامين، كما وستكون له تأثيرات على قناة السويس لأنه سيربط القناة الجافة عبر تركيا بواسطة سكك الحديد وستكون الطاقة الإجمالية لميناء الفاو الكبير (66) مليون طن حاويات و(33) مليون طن بضائع اعتيادية عند اكتمال إنشائه لتغطية احتياجات العراق، وسيكون موقع إنشاء المشروع في منطقة رأس البيشة عند آخر حافات شط العرب وبتكلفة تقدر بحدود(6-7) مليار دولار شمالاً على الجانب الغربي من شط العرب(الكواز: 2011، ص2).

ويعد انشاء مشروع البصرة الكبير او ما يسمى بـ مشروع ميناء الفاو الكبير من اهم المشاريع الاستراتيجية المؤثرة على دور التنمية الاقتصادية والبشرية للعراق اذ تمتد خدماته الى معظم شرايين الاقتصاد العالمي وبالتالي سوف يشكل انعطافاً تاريخية واضحة لجعل العراق اكثر امننا واستقرار، فهذا الميناء يعد من

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

أكبر عشر موانئ في العالم على ساحل الخليج العربي وهو أيضا واحد من بين اثني عشر ميناء من حيث الموقع وان مثل هذا الميناء سوف يكون قادر على استيعاب أكبر البواخر والسفن للحاويات في العالم والتعامل مع 5000- 6000 سفينة، وبما ان جميع الموانئ العراقية تقع على موانئ بحرية الا ان فكرة ميناء الفاو الكبير في انشاءه كمشروع تنافسي لسيد احتياجات العراق وحسب او انما هو ميناء لنقل بضائع عبر القناة الجافة (الترانزيت) من جنوبه الى شماله لا بل هو معبر حيوي لا قصر مسافة موصلة بين دول أوروبا وتركيا ودول جمهوريات روسيا الاتحادية والهند والصين وتايوان ونيوزلندا وأستراليا واليابان والدوافع الاقتصادية كانت وراء السعي لإكماله (محسن: 2011، ص152).

وان إنشاء ميناء الفاو له تأثير ايجابي كبير ومباشر على اقتصاد النقل الدولي من ناحيتي الكلفة والوقت حيث انه يختصر مسافة سير البواخر التجارية (20-25 يوما) بالإضافة إلى تكاليف نقل البضائع عبر شبكة السكك الحديدية والطرق البرية السريعة الآمنة وهذا يعني توفير كلف سنوية تقدر بمليارات الدولارات على الاقتصاد الدولي والمحلي (كامل: د.ت).

وبطبيعة الحال أثار المشروع الكويتي القريب من المياه العراقية قلق وريبة العراق حكومةً وشعباً، فالمشروع الذي أعلنت عنه أو شرعت حكومة الكويت ببنائه جاء بعد سنة تماماً من إعلان وزارة النقل العراقية وضع حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير العراق، وأحبط حلم العراق الذي من المؤمل له أن يكون ميناء الفاو الكبير بوابة شرق آسيا على أوروبا والدول الساحلية الواقعة على البحر المتوسط، فأثار أزمة مائية جديدة أضيفت إلى أزمة الحدود البرية التي يعاني منها البلدين وما سببته من مشاكل مستمرة منذ عام 1990 (الكواز: 2011، ص3).

فلقد سعت حكومة الكويت الى تنفيذ مشروع ميناء مبارك في ظل الظروف السياسية غير مستقرة لتثبيت واقع جغرافي واخر سياسي في منطقة خور عبدالله على حساب العراق ، لاسيما ان المراقبين يميلون الى التحفظ على الجدوى الاقتصادية للمشروع ومع ذلك ان اول ما يجذب الانتباه هو الانعكاسات الخطيرة على العراق الذي اضحى يعد من البلدان الموصوفة حسب اتفاقية الامم المتحدة لأعالي البحار لانه من البلدان المتضررة جغرافيا لانه لا يمتلك ساحل جغرافي محدود للغاية بحيث لا يتجاوز طوله 29 ميل بحري أي 57 كيلو متر من راس البيشة ولغاية ام قصر ، في حين تقلصت المسافة بين الحدود الزاحفة لكل من ايران والكويت الى اقل من 18 ميل بحري الامر الذي نجم منه تكدس الموانئ العراقية من مثل الاسمدة ، النفط، الحديد الصلب، البتروكيمياويات ، البضائع العامة في منطقة واحدة محدودة وضيقة والحقيقة ان بناء مشروع في هذه الضخامة ستكون له تأثيرات سلبية ضارة بالاقتصاد العراقي بشكل مباشر ويمكن اجمالها في ما يأتي : (الحمامي: 2011)

1- اصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبدالله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع ، وبالتالي فقدان الموانئ العراقية في تعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية ، وفقدان الالف الايدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ اعمالها .

2- ان الامتدادات الناتجة عن ارسفة هذا الميناء الاستفزازي حسب مراحل المشروع سوف تلحق الضرر الاكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده او الاتفاق عليه لحد الان .

3- ان المضايقات التي قامت بها الزوارق الدورية الكويتية ضد السفن في خور عبدالله والمتوجهة الى الموانئ العراقية تدل على نية الحكومة الكويتية بفرض رسوم على مرر السفن العراقية او المتجه الى الموانئ العراقية .

4- ان عمليات الحفر والردم وانشاء السواتر الخرسانية في خور عبدالله سوف تلحق الضرر بالثروة السمكية في المياه الاقليمية العراقية والتي تعد مصدر رزق الالف العراقيين من سكان المنطقة الجنوبية .

5- اجهاض مشروع ميناء مبارك الكبير وجلب استثمارات واموال عربية واجنبية لتوضيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحتها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلا بعائدية الجزيرة لهم وبالتالي مواجهة تلك المطالب .

6- ان هذا المشروع سيشعل فتيل مشكلة جديدة مفتعلة بين الجارين الشقيقين العراق والكويت فضلا عن الاضرار البيئية التي ستنتج عن المشروع .

7- ومن الجدير بالإشارة ان الحدود الكويتية بموجب قرار مجلس الامن الدولي رقم (838) لعام 1993 الذي حدد الحدود الكويتية الجديدة كان قد اعطى للأخيرة بسط هيمنتها على مياه خور عبدالله برمتها بحيث اصبحت القناة الملاحية كلها من ضمن المياه الاقليمية الكويتية ، بمعنى ان الحدود الكويتية زحفت في غفلة من الزمن الى ساحل الفاو واستحوذت على الشريان الملاحي الوحيد الذي يغذي مياه ام قصر . ومن المثير للعجب ان لتقسيم الحدود الجديد لم يأخذ من النظر الاعتبار مسارات خط التالوك في خور عبدالله ولم يعتمد على النقاط العميقة للمجرى الملاحي المشترك بين البلدين ، فقد باتت الممرات العميقة كلها من حصة الكويت وحدها ويمكن الرجوع الى الخرائط الادميرالية الملاحية التي تؤكد صحة ذلك.

فضلاً عن تأثيرات سلبية اخرى منها: (الاسدي:2010).

1- سوف يقلل من أهمية الموانئ العراقية، ويقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبد الله المؤدية الى ميناء أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير بلا قيمة.

2- خنق الموانئ العراقية من اجل قتل الحياة في تلك الموانئ لكي تبقى موانئ الكويت عامرة بالنشاط والحياة كما كانت في زمن النظام البائد وفي ظل الحصار المفروض عليه بعد أن شعرت الكويت في السنوات الأخيرة بتدهور موانئها وانخفاض إيراداتها وحسب إحصائيات الموقع الالكتروني للموانئ الكويتية الذي يؤشر ذلك.

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية(محمد سالم و عمار يوسف)

3- إن ميناء مبارك الكويتي الجديد سيحول البصرة إلى خراب وإن جميع المحافظات الجنوبية ستتحول إلى محافظات فقيرة لأن الميناء سيطل على المياه الإقليمية العراقية ولن يكون أمام ميناء أم قصر سوى ممر لا يتجاوز أُل 1000 متر ،وحرمان سكان المناطق الجنوبية من فرص العمل الذي يوفرها ميناء الفاو الكبير وحسب المصادر الاقتصادية بحدود 200-300 ألف

4- من المعروف ان العراق وضع خطة واعدة لإنتاج النفط بحدود 10 مليون برميل/يومياً خلال العشر سنوات القادمة(التراخيص النفطية) ، إن مثل هذه الصعوبات لحرمان العراق من أهم موانئه أم قصر والفاو الكبير ، يخلق صعوبات ومتاعب لتصدير النفط العراقي .

5- ميناء الفاو الكبير في حال إنشائه، سيعزز قدرة العراق الاقتصادية بنسبة 45% عن القيمة الاقتصادية التي تجنيها الموانئ في الوقت الحاضر، عدم بناء ميناء الفاو الكبير يعني أن العراق سيفقد مكانته المائية في الجنوب بسبب تمسك الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير .

6- الكويت وإيران تعملان على استفزاز العراق بسبب تخوفهما من بناء ميناء الفاو الكبير الذي سيستقطب الشركات العالمية وسيحول العراق إلى نقطة نقل محورية.

7- عد عدم تنفيذ ميناء الفاو الكبير خيانة للعراق والأجيال القادمة.

8-أضرار بيئية سيسببها ميناء مبارك منها الصخور التي تنقلها يوميا من الإمارات كمصدات للأمواج 150 شاحنه، كذلك إبحار السفن الكبيرة في قناة ضيقة لها تأثيرات بيئية .

كما ان وجود ميناء مبارك بمحاذاة القناة عبر المناطق في خور عبدالله او على مقربة منها سيؤثر مباشرة على حركة الحفارات لإداء عملها والحد من اوقات استخدامها نتيجة لضيق الممر الملاحي بفعل وجود انشاءات داخل حوض خور عبدالله ، اذ سيؤدي الى الزيادة في الترسبات الجانبية وهذا يعني زيادة في الكميات المطلوب رفعها من القناة كما ان وجود الميناء في موقعه الحالي للجهة المواجهة لميناء الفاو الكبير يزيد من ضيق الممر الملاحي وبالتالي سيؤدي الى حالة من ارباك حركة السفن الداخلية والخارجية الى مينائي ام قصر وخور الزبير وان هذه العرقلة قد تصل الى خنق الموانئ وبذلك سوف تحد من كفاءة هذه الموانئ وذلك بعزوف شركة بواخر النقل البحري عن استخدام القناة المؤدية الي ميناء ام قصر(عبدالله:2011،ص90)

علاوة على ان ميناء مبارك سيكتسح الموانئ التجارية العراقية ويجعلها مغلقة أمام حركة النقل البحرية، إذ أن " الكويت شرعت بإنشاء السدود الكونكريتية والسواتر الخرسانية وتضمنت تلك الأعمال ردم اطراف القناة الملاحية التي يفترض أن تكون حرة ومفتوحة أمام الحركة الملاحية. حتى إن البواخر ستمتتع من الدخول في

عمق خور عبد الله، على اعتبار إن المسطحات المائية عميقة بنسبة 90% في الحدود الإدارية الكويتية ، فضلاً عن إن ميناء البصرة الكبير سيفقد 60% من قيمته الاقتصادية للعراق(الحافظ: د.ت).

ثالثاً:- تطور الأزمة وردود الفعل بين البلدين

كان وزير النقل العراقي السابق **عامر عبد الجبار** قد أكد ومنذ مطلع العام 2008 أن دولاً إقليمية عديدة تعمل على إعاقة تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، وسعت جاهدة للعمل على عدم تنفيذ المشروع كونه سيؤثر على مصالحها الاقتصادية، إذا ما تم إكمال منظومة الربط السككي باتجاه أوروبا (وهو ما يسمى بالقناة الجافة) ومن المتوقع ان يغير الميناء خارطة النقل البحري العالمية كونه سينقل البضائع من اليابان والصين وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق (الكواز: 2011، ص8).

بدأت شرارة الأزمة حول ميناء مبارك الكبير باستمرار الكويت في مشروعها، فطلبت حكومة بغداد رسمياً من الحكومة الكويتية التوقف مؤقتاً عن تنفيذ بناء الميناء لحين تأكد الجانب العراقي من خلو المشروع من أية أضرار ملاحية أو بيئية أو اقتصادية على العراق. وبالرغم من تطمينات الحكومة الكويتية للعراق، إلا أن ذلك لم يمنع من أن مشروع بناء مبارك الكبير قد اوجد أزمة اقتصادية سياسية بين العراق والكويت تصاعدت على أثرها التصريحات عبر وسائل الإعلام من قبل السياسيين والمعنيين بالشأن الاقتصادي والملاحى العراقي محذرة من مخاطر هذا الميناء على مستقبل الحركة الملاحية في الموانئ العراقية وعلى مستقبل الاقتصاد العراقي الكلي، وتعدت تلك التصريحات حدود التحذيرات لتتذر بأزمة محتملة قد تطيح بمستقبل العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين. وتصاعدت حدة الأزمة مع وجود تراشق إعلامي وتصعيد نيابي بين الجانبين العراقي والكويتي. فقد أوضحت بعض الأطراف الصحفية العراقية بأن بناء الميناء الكويتي يُعد انتهاكاً للقانون الدولي، واجترأً على المياه الإقليمية للعراق، كما وان خبراء القانون الدولي يؤكدون أنه ليس من حق أية دولة أن تتجاوز مياهها الإقليمية على دولة أخرى ، لكن المنطقة التي يدور عنها الحديث لا تزال موضع أخذ وردّ بين العراقيين والكويتيين، لأن الأمم المتحدة تدخلت فوقيماً وحسمت موضوع الحدود البرية والبحرية بين البلدين بعد حرب الخليج الثانية، دون أخذ هواجس العراق واعتراضاته في الحسبان، وإنها المرة الأولى التي تتدخل فيها الهيئة الدولية لفرض تعديلات على حدود دولية بين دولتين في التاريخ، والعراق المحتل ليس بمقدوره الاعتراض، بذلك أعادت هذه الحالة المتأزمة نيابياً وإعلامياً في العلاقات العراقية- الكويتية حول ميناء مبارك الكبير للذاكرة الإستراتيجية للمنطقة مشاهد التوتر العراقي-الإيراني في سبعينيات القرن الماضي، حين مثل الخلاف حول مياه شط العرب هاجساً قاد في نهاية المطاف إلى نشوب حرب بين إيران والعراق في سبتمبر/أيلول من عام 1980 بعد نقض اتفاقية الجزائر التي أبرمها الجانبان لتسوية هذا النزاع عام 1975(الكواز: 2011، صص 7-8).

ويؤكد بعض الاقتصاديين، أن مشروع الفاو الكبير لو كان قد نفذ كما مخطط له لما تجرأ الجانب الكويتي على اتخاذ هذه الخطوة على اعتبار أن الأضرار بوجود ميناء على أرض الواقع يمارس نشاطه التجاري

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

مسألة غير ممكنة ، بخلاف وجود هذا الميناء على الورق بعد أن كان يدور ومنذ العام 2004 بين أدراج المسؤولين في الحكومات المتعاقبة، وبعد أن ساهمت الصراعات السياسية ورغبة بعض القوى في إفشال الآخر وما نتج عنها من أعمال عنف وخصوصاً في مدينة البصرة في تعطيل ظهور هذا الميناء على الشواطئ العراقية. وفي تصريحات أدلى بها نائب رئيس مجلس محافظة البصرة الشيخ احمد السليطي قال " أن الغرض من إنشاء الميناء الكويتي هو إجهاض مشروع الفاو الكبير، موضحاً أن المشروع الكويتي يشكل خطورة على مصالح الشعب العراقي"، مضيفاً "ان مشروع ميناء مبارك الكبير الكويتي يكشف عن أسباب تأخر إنشاء ميناء الفاو الكبير، متهماً العديد من السياسيين بأنهم "باعوا ضمائرهم، وتواطؤوا مع بعض دول الجوار، ووقفوا دون تنفيذ مشروع الميناء العراقي". (الكواز: 2011، ص8).

قد تكون الازمة العراقية الكويتية حول ميناء مبارك الكبير من اكثر القضايا التي تسيطر على الساحة الكويتية ويتميز التركيز عليها بعد التصريح العراقي الرسمي حول هذه الازمة حين طالبت حكومة بغداد الحكومة الكويتية بوقف بناء الميناء لحين تأكد الجانب العراقي من خلو المشروع من اية اضرار ملاحية على العراق اذ انه مع استمرار التصعيد الاعلامي العراقي حول هذه الازمة اوجب علينا تسليط الضوء على جميع جوانب ازمة ميناء مبارك الكبير سعياً لتوضيح ابعاد ومحددات وتداعيات هذه الازمة ففيما يخص المحدد العراقي اعترضت بغداد رسمياً على بناء الميناء وجاء الاعتراض رسمياً بعد اسابيع من الجدل والمناقشات داخل اوساط العراق بحيث توسع ليشمل كتاب سياسيين واكاديميين عراقيين مطالبتهم بإلغاء المشروع ووقف تنفيذه منها ان الكويت بهذا المشروع تهدم حلم العراقيين للوصول لأكبر قدر ممكن من البقع الجغرافية للإطالة على الخليج العربي . اما المحدد الكويتي فقد اعلن مجلس الامة الكويتي في 6 نيسان/ابريل 2011 بدء تنفيذ المرحلة الاولى من مشروع ميناء مبارك الكبير ويعد هذا المشروع احد اهم المشاريع الحيوية في خطة التنمية الكويتية المقررة وهذا المشروع كان قد عرضه كبار المسؤولين الكويتيين مع رئيس الوزراء العراقي نوري المالكي اثناء زيارته مع وفد من كبار المسؤولين العراقيين الى الكويت في شباط/فبراير 2011 واطلاعهم على هذا المشروع اضافة الى ان اجتماع اللجنة العراقية الكويتية كانت قد اتمت مناقشة المشروع وشرحه وقد صرح السفير الكويتي لدى العراق علي المؤمن بان الكويت ستستمر في تنفيذ المشروع ولن تتراجع عنه كونه يقام على اراضي كويتية ويخدم مشاريعها الحيوية مع حرص ومراعاة الكويت على حرية وسلامة ومرور السفن المتجهة العراقية مؤكدا ان ميناء مبارك الكبير لن يكون عائق على حركة الملاحة العراقية فضلاً عن الاتصال الهاتفي الذي اجراه رئيس مجلس الوزراء الكويتي الشيخ ناصر المحمد مع نظيره العراقي نوري المالكي وبحثا العلاقات الثنائية وموضوع ميناء مبارك الكبير (صحيفة الانباء الكويتية: 4آب 2011)

ونتيجة لهذه التطورات شهد عام 2011 حالة سلبية واضحة في العلاقات الكويتية العراقية نتيجة لإعلان دولة الكويت عن نيتها إنشاء ميناء مبارك الكبير، ورغم اعتراض العراق الكبير على هذا المشروع على أساس أنه

يضيق من الممرات البحرية المؤدية إلى الموانئ العراقية، إلا أن دولة الكويت أصرت على إكمال المشروع باعتبار أن الميناء يدخل ضمن الأراضي الكويتية، وأنه ينسجم مع قرار الأمم المتحدة رقم 833 بشأن ترسيم الحدود بين البلدين، وزاد من حجم المشكلة وحدة الخلاف بين البلدين، كثرة التصريحات الحكومية والبرلمانية في البلدين وكذلك الحملات الإعلامية لمتبادلة (الزبيدي:2011، ص22) .

وتؤكد دولة الكويت إن الإعداد لبناء ميناء مبارك كان مخططاً له منذ عدة سنوات ضمن مشروع مدينة الحرير الضخم ليكون معبراً لكافة أنواع التجارة البينية بين دولة الكويت ودول الخليج والعراق وتركيا، وأن فكرة بناء الميناء كانت أساساً لخدمة العراق ودولة الكويت لكن بعض الجهات في العراق رفضوا استيعاب مثل هذه الحقيقة، إذ أن وزير الخارجية العراقي هوشيار زبباري اعترف بتصريح رسمي في 5 ايلول/سبتمبر 2011 بأن التقرير الفني بخصوص ميناء مبارك الكبير بحدود العراق، وأن الموافقة سياسية وليست أمنية، إذ كان من ضمن مراحل بناء الميناء إعداده ربطه بجنوب العراق بخطوط سكة حديد، علماً أن الميناء يقع داخل حدود دولة الكويت الدولية ولا يؤثر على سير الملاحة في خور عبد الله وهو الممر المائي الذي يفصل بين البلدين، والذي وافقت دولة الكويت على مرور كافة السفن والبواخر المتجهة من وإلى العراق من خلاله داخل المياه الإقليمية الكويتية (السويدان:2011، صص27-28).

ولكن العراق يصر على أن آثار ميناء مبارك الضارة التي ستلحق بالعراق تتضح من خلال إعاقة خطوط الملاحة البحرية العراقية، وتقليل أهمية الموانئ العراقية، وتقييد الملاحة البحري في مينائي أم قصر وخور الزبير، ويجعل مشروع ميناء الفاو الكبير الذي تحاول العراق إقامته بلا قيمة، وسيجعل 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 4 كم، فسيصبح عرضاً بعد إنجاز ميناء مبارك، فقط كيلو متر واحد. ومن هنا فإن اعتراض العراق ينطلق من أساس أن الكويت اختارت أضيق الأماكن لتنفيذ المشروع، وهو ساحل الفاو الذي يعتبر المنفذ البحري الوحيد للعراق (الخطابي:2012، صص199).

وترى دولة الكويت أن المعارضة العراقية للمشروع تأتي من باب الضغط على الجانب الكويتي لتقديم التسهيلات والتنازلات في شأن القضايا العالقة بين البلدين وخصوصاً قضية التعويضات والديون، كما ترى الكويت أن بعض المعارضين للمشروع يرفضونه من باب الحقوق التاريخية المزعومة للعراق في جزيرتي وربة وبوبيان الكويتيتين، وتلك الأصوات ما هي إلا امتداد للنهج العراقي السابق في خطاباته السياسية (الباطين:2011) .

ورأت حكومة الكويت ان على العراق ان يدرك ان سبل تحسين العلاقة مع الكويت تبدأ بازالة نظرة الشك والريبة بجارتها الكويت .ولابد للعراق ان يوحد سياسته الخارجية دون ان تكون للتأثيرات الداخلية العراقية أي تأثير للمسارات العراقية مع دول الجوار، ففي تركيز الطرف العراقي على ثوابت العراق خارجية تجاه جيرانه

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية(محمد سالم و عمار يوسف)

اثر كبير في تحقيق الاستقرار الداخلي والاستقرار الأمني فيه وكلما بقي العراق في ازمتات متلاحقة خارجية فان هذا يؤثر سلبا على ازماته الداخلية ومن الضروري الاشارة على عدم صياغة سياسة الخارجية للعراق تجاه جيرانه تأتي من اسباب خارجية وداخلية وعلى العراق ان يعي ان هذا من شأنه ان يلقي على كاهله عدم تحقيق تطورات حقيقية تفيد العراق سواء على المستوى الدبلوماسي او الاقتصادي مع بقية جيرانه ولا بد ان يدرك العراق ان الثوابت والسيادة الكويتية خط احمر ، فاذا كانت هناك تخوفات ازاء هذا المشروع فلا بد من تبيانها ومناقشتها عبر قنوات دبلوماسية فالكويت لم تبدي يوما في اختلاق ازمتات ولم تتعدا او تخترق أي قوانين دولية كونها ملتزمة دوما بها ومازلت سبابة في مبادراتها لتطوير العلاقات الثنائية مع العراق لما يخدم الطرفين ويخدم المنطقة وبالتالي فلا بد ان يقدم العراق بمبادرة مماثلة لا اثبات حسن نيته واستعداده لتحسين العلاقات مع الكويت والابتعاد عن كل ما من شأنه اضعاف وتشويه تلك العلاقة ومناهضه سبل المصالحة مع الكويت(صحيفة الانباء الكويتية:4آب 2011).

وقد تطورت المواقف الرسمية الكويتية والعراقية إزاء أزمة مشروع ميناء مبارك الكبير بشكل دراماتيكي منذ شهر ايار عام 2011 إذ أعلن وزير النقل العراقي هادي العامري في 25 ايار/مايس 2011، خلال مؤتمر صحفي عقده في محافظة البصرة" بأن قرار الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير قرب السواحل العراقية يعتبر مخالفاً لقرار مجلس الأمن الدولي 833 ، إذ إن الممر المائي العراقي سيكون ضمن الميناء الكويتي مؤكداً أن بناء الميناء يصل إلى الحدود المائية التي رسمها (صحيفة السياسة الكويتية:26آب 2011).

وأعرب وزير النقل العراقي هادي العامري ، خلال مؤتمر صحفي عقده في محافظة البصرة، وحضرته "السومرية نيوز" قائلاً: " إن "قرار الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير قرب السواحل العراقية يعتبر مخالفاً للقرار الدولي الصادر عن مجلس الأمن المرقم 833، إذ أن الممر المائي العراقي سيكون ضمن الميناء الكويتي"، مؤكداً أن "بناء الميناء يصل إلى الحدود المائية التي رسمها قرار 833 وفيه ظلم كبير على العراق". وأضاف أنه "إذا تم بناء الميناء وفق التصاميم المذكورة، سيجعل العراق في حل من قرار 833 لمجلس الأمن"، مشيراً إلى أن "العراق سيشرع ببناء ميناء الفاو وفق التصاميم الإيطالية". وتابع مؤكداً أن وزارته "تتابع هذا الموضوع وهناك لجنة ستذهب إلى موقع الميناء"، لافتاً إلى أن "العراق سيتبع كل الطرق الدبلوماسية بما فيها الذهاب إلى مجلس الأمن للدفاع عن حقوق العراق".(الكواز:2011،ص ص 10-11).

وفي اجتماع الجانبان العراقي والكويتي في وزارة خارجية دولة الكويت خلال المدة من 26-28 ايار /مايس 2011 اذ ترأس الجانب العراقي السفير زيد عز الدين محمد نوري اما الجانب الكويتي فقد تمثل بالسفير خالد محمد المغامس مدير ادارة المتابعة والتنسيق بشؤون الخارجية الكويتية فقد اوضح الجانب العراقي أن الغرض من هذه الزيارة هو الاطلاع على هذه المعلومات المتعلقة بأنشاء ميناء مبارك الكبير ومدة تأثير موقعه على حركة الملاحة البحري في خور عبدالله مؤكداً احترامه الكامل لسيادة دولة الكويت على اراضيها اما الجانب

الكويتي فانه اوضح بان الميناء يأتي ضمن الخطط المتعلقة بتطوير جزيرة بوبيان التي تعود فكرة اقامتها منذ عام 1983 واقرت في عام 1996 -وكما مبين في الملحق (1). فضلا عن ملاحظات الفنية التي ابداهها الجانب العراقي على ميناء مبارك الكويتي الذي ظهر من المخططات والكشف الموقعي فيه تأثير على السلامة الملاحية للموانئ العراقية وحركة السفن وطريقة ارسالها او اقلعها (قاسم:2011) وكما مبين في الملحق (2) .

وكان مجلس الوزراء العراقي قد أوعز يوم 9 يونيو/ حزيران 2011 بتشكيل «اللجنة الفنية المتخصصة بشأن ميناء مبارك الكويتي»، التي تعتبر الأكثر معرفة بتفاصيل هذا الملف الحساس، وأوصت اللجنة بتاريخ 7 يوليو (تموز) بإيفاد وفد رسمي يضم ممثلين عن رئاسة الوزراء ووزارة النقل ووزارة الخارجية ووزارة الدفاع ووزارة البيئة والتعليم العالي والبحث العلمي، وممثلا عن مديرية المساحة العسكرية في وزارة الدفاع العراقية ومركز علوم البحار إلى الكويت، وترأس الوفد ثامر غضبان، وهو رئيس هيئة المستشارين في مكتب رئيس الوزراء العراقي، نوري المالكي، وعادوا إلى العراق ليقدموا نتائج زيارتهم إلى الحكومة العراقية في تقرير اعلامي مفصل ، ولكن حتى الآن لم يتم نشر التقرير أو إعلان نتائجه، على الرغم من تقديمه مع التوصيات للتعاون مع الجانب الكويتي لمجلس الوزراء العراقي(قاسم،2011)

في 26آب/ أغسطس 2011 أطلقت من محافظة البصرة ثلاث صواريخ نوع غراد باتجاه الحدود العراقية-الكويتية المقابلة لجزيرة بوبيان، حيث يقام موقع مشروع ميناء مبارك الكبير، وجاء إطلاق هذه الصواريخ بعد (30) ساعة من تهديد احد اعضاء ائتلاف دولة القانون الذي يتزعمه المدعو عبدالستار العبوسي، .في ما نفى المتحدث باسم وزارة الدفاع العراقية اللواء محمد العسكري استهداف الصواريخ للأراضي الكويتية(صحيفة السياسة الكويتية: 28 آب 2011).

وقد أعقب ذلك تصاعد تصريحات المسؤولين العراقيين بشأن الاستمرار ببناء ميناء مبارك الكبير، والتي عدتها حكومة الكويت تهديدات من جانب العراق، ومنها على سبيل المثالي ما حذر به القيادي في ائتلاف دولة القانون عزت الشابندر بقوله :**"بأنه في حال أراد الكويتيون شرا فأنشر سيقع على رؤوسهم "** ، وجاء الرد الكويتي على لسان نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية الكويتي الشيخ محمد الصباح بقوله :**"إن هذه التصريحات تشكل خطرا على العراق نفسه لأنها تعيده إلى دائرة الشك بأنه ليس عراقا جديدا بل عراق تهديد الأمن الإقليمية"** (صحيفة الانباء الكويتية: 28 آب 2011).

وبالرغم من نفي حكومة الكويت أي تجاوز على الحدود المائية الإدارية العراقية، التي أكدت أن ميناء مبارك الكبير سيتم أنشاؤه على ارض كويتية وضمن المياه الإقليمية الكويتية، بحيث انه في صيف عام 2011 قَدَم سفير الكويت لدى بغداد **علي المؤمن** لوزير الخارجية العراقي **هوشيار زيباري** وثائق ومستندات قال أنها

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

دامغة تؤكد أن بناء ميناء مبارك لن يشكل أي عائق أمام حركة الملاحة في خور عبد الله حالياً ومستقبلاً، وقال المؤمن إنه أكد لزيباري في خلال الاجتماع الذي عقد ببغداد بحضور الممثل الخاص للأمين العام للأمم المتحدة آد ميلكرت، التزام الكويت التام بالقوانين البحرية والاتفاقيات الدولية وكذلك الأخذ في الاعتبار مصلحة العراق بحسب صحيفة السياسة الكويتية. ثم أضاف السفير الكويتي أن الوثائق التي قام بعرضها تؤكد أن الميناء يقام على أرض الكويت وفي مياهها الإقليمية، بالإضافة إلى تقديم مستندات تؤكد أهمية وجدوى هذا المشروع ضمن خطة التنمية الكويتية. إلا أن هذه الخطوة تُعد محاولة كويتية لغلق الخليج العربي أمام العراق خصوصاً وأن المشروع الكويتي سيمنع العراق من استخدام الذي يطل العراق من خلاله على مياه الخليج بسبب محدودية انفتاحه التي لا تتجاوز كيلو متر ولا يحتمل أي نوع من الإزاحة، فالميناء الكويتي فيه انسلاخ كبير للخارطة العراقية، وتجاوز على الكثير من القرى والأراضي العراقية. وكانت الخارجية العراقية قد أصدرت بياناً عقب اللقاء المشترك أشارت فيه، إلى أنه تم بحث الإجراءات والتسهيلات الفنية لبعثة الأمم المتحدة في العراق، كما تم بحث مشروع ميناء مبارك الكبير وجرى التشديد على ضرورة معالجة القضايا الثنائية في إطار اللجنة الوزارية العراقية - الكويتية والتواصل الإيجابي بين البلدين لتوضيح الحالة للرأي العام. ومما جاء في البيان:

"أن وقت الأزمات قد انتهى وامتنا مليئة بالأزمات وليست بحاجة إلى تكرار مآسي الماضي القريب البغيض الذي أدى إلى تردي العلاقات وقيام الحروب نحن الآن بحاجة إلى التقارب وتفهم المواقف والمخاوف والشكوك الأمر بالنسبة للكويت ربما يكون عادياً لكن بالنسبة للعراق ليس كذلك لأن خنق العراق بحرياً سيؤدي إلى انهياره، وكنا نتوقع من الشفافية والجاراة الكويت أن تتفهم الموقف العراقي والحرص الشعبي الذي يمر فيه وان لا ننسى أن هذا الموضوع أساس المشاكل فالعراق أصلاً هو ضيق النفس بحريا ولأن محاولة لقلع رتته ذلك يعني موت العراق اقتصادياً وبحرياً والجميع يعلم ان العراق يعتمد على موانئه بشكل كبير لتنمية اقتصاده من خلال صادرات النفط والتبادل التجاري بينه وبين دول العالم" (الكواز: 2011، ص6)

أعلن وزير النقل العراقي هادي العامري في 6 أيلول/سبتمبر 2011 بأن العراق سيلجأ الى الطرق الدبلوماسية، ومنها غلق منفذ صفوان من أجل الضغط على الكويتيين لتغيير مكان ميناء مبارك المضر بالاقتصاد العراقي، كما أعلن عضو لجنة الأمن والدفاع في البرلمان العراقي النائب قاسم الأعرجي: "بأن عدد النواب العراقيين الموقعين على تشكيل وفد برلماني عراقي من أكثر من 100 نائب للتوجه للأمم المتحدة للمطالبة بإلغاء قرار مجلس الأمن الدولي(833)" (النداوي: 2009، صص 38-39).

في 7 أيلول/سبتمبر 2011 أبدى رئيس الوزراء الكويتي الشيخ ناصر المحمد الأحمد الصباح خلال مكالمة هاتفية مع نظيره العراقي نوري المالكي، رغبة بلاده في حل المشاكل العالقة بين حكومتي العراق والكويت. وقال بيان صادر عن مكتب رئيس الوزراء العراقي في 8 أيلول/سبتمبر ، إن رئيس الوزراء الكويتي أجرى اتصالاً هاتفياً مع نظيره العراقي ليل أمس الثلاثاء، أبدى فيه رغبة بلاده في "زيادة التعاون والتنسيق بين

البلدين الشقيقتين، لاسيما على صعيد القوات البحرية تحاشياً لوقوع مثل هذه الحوادث مستقبلاً، في إشارة إلى حادثة اعتقال البحرية الكويتية عدد من الصيادين العراقيين أخيراً. وأضاف البيان أن الصباح جدد رغبة الحكومة الكويتية في التعاون مع نظيرتها العراقية لحل المشاكل العالقة، مؤكداً على ضرورة استمرار الحوار والمحافظة على الأجواء الإيجابية بين البلدين(الكواز: 2011، ص13)

بذلك فإن العلاقات العراقية الكويتية شابها البرود والحذر والتوتر بسبب مواصلة الحكومة الكويتية في بناء ميناء مبارك الكبير الذي يعده العراق محاولة لخنق موانئه، على اعتبار أن الميناء الكويتي بمراحله الأربعة سيغلق منفذ خور عبد الله البحري المؤدي إلى هذه الموانئ وسيلحق الضرر في مشروع بناء ميناء الفاو الكبير المزمع إنشائه، وبالتالي سينعكس سلباً على الاقتصاد العراقي.

استنتاجات البحث وتوصياته:-

من خلال ما تم عرضه، توصل الباحث في خاتمة هذا البحث إلى **الاستنتاجات الآتية:**

1- على الحكومة العراقية حل القضية دبلوماسياً مع الجانب الكويتي، وتشكيل لجان حكومية من المتخصصين ذو الكفاءة والنزاهة والوطنية من وزارة الخارجية والنقل والجهات الأخرى. وكذلك تشكيل لجان شعبية من منظمات المجتمع المدني للمراقبة للحفاظ على حقوق الشعب العراقي والأجيال القادمة وخصوصاً في مدينة البصرة المتضرر الأكبر.

2- هذه التحركات الاستفزازية ستجعل العراق دولة مغلقة بحرياً، علماً ان الكويت ستتجاوز المسارات الملاحية المخصصة للسفن، ما يشير الى انتهاك سافر لمبادئ القانون البحري الدولي، وانتهاك للحدود البحرية مع العراق.

3- أن اللجوء إلى الطرق الدبلوماسية والقانونية يعتبر الخيار الأمثل لحل الإشكالات بخصوص ميناء مبارك الكبير مع دولة الكويت.

4- ويتطلب الأمر بين الحكومتين العراقية والكويتية العمل الجاد لحسم كافة الملفات العراقية والملفات الكويتية لتعود المياه إلى مجاريها ويعيش الشعبين الشقيقتين في ود وسلام.

5- الاستناد للاتفاقات الدولية على الدول المتشاطئة احترام بعضها البعض وان لا يؤثر بناء اي مؤسسة او ميناء على اي منها ولكن ما يخص الكويت وبناء ميناء مبارك يبدو واضحاً من خلال الخرائط التي حصلنا عليها.

الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

ان بناء هذا الميناء سيحول خور عبد الله إلى نهر عديم الفائدة وكذلك سيحول ميناء ام قصر الى ميناء معطل لذا يتطلب من العراق الذهاب إلى المؤسسات الدولية لحل مثل هذه النزاعات.

6- استثمار الموقف الكويتي " إنها تسعى إلى تنظيم الملاحة البحرية في الخليج العربي مع العراق وإنها ستعزز التنسيق والتعاون بشأن مياه خور عبد الله وتنظيم الملاحة من دون أن يسبب ذلك أية مشكلات اقتصادية بين البلدين ". باقتراح من العراق بدفع موقع الميناء الى 3 كم في الجانب الاراضي الكويتية

7- هذه التحركات الاستفزازية ستجعل العراق دولة مغلقة بحريا، علما ان الكويت ستتجاوز المسارات الملاحية المخصصة للسفن، ما يشير الى انتهاك سافر لمبادئ القانون البحري الدولي، وانتهاك للحدود البحرية مع العراق.

8- من الهمية تخصيص المبالغ الكبيرة لانجاز ميناء الفاو الكبير وبسرعة تفوق سرعة الكويت وحسب المعلومات هناك شركات استثمارية تركية ترغب في المشاركة في تشيد الميناء وركز في هذا الجانب ان تكون هناك متخصصين الذين يمتازون بالكفاءة والنزاهة والوطنية وابعاد المفسدين عن هذا العمل العملاق.

9- مشاركة الولايات المتحدة الامريكية للضغط على الكويت في موضوع ميناء مبارك.

10- وفي حالة عدم فعالية الطرق الدبلوماسية والقانونية والوساطات الدولية . توجد هناك اوراق ضغط عراقية ممكن الاستفادة منها، منها عدم منح دول الجوار في الجنوب طريق سكك حديدي او ما يسمى القناة اليابسة، غلق معبر صفوان بشكل مؤقت بعد ان يدرس بشكل علمي وغيرها من الاوراق الاخرى

التوصيات :-

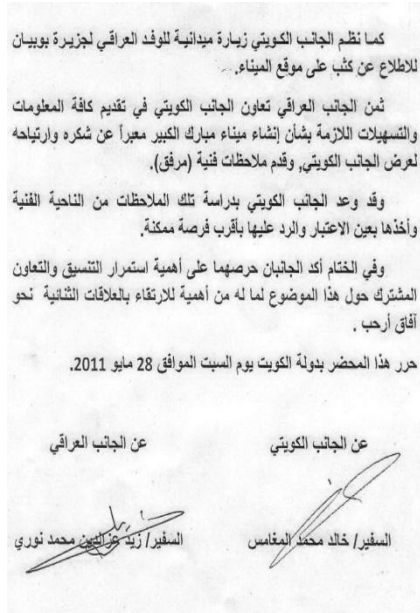
وفي ما يخص التوصيات، فيمكن ايضاحها فيما يأتي: -

1- ينبغي على حكومة الكويت واستكمالاً على مواقفها في اسقاط 80% من ديونها مع العراق ان تساهم في توثيق علاقاتها مع العراق كالإسهام في الاعمار والاستثمار والمشاركة في قطاعات ومشاريع رئيسة في مجال التجارة والاقتصاد ومشاريع مائية، فبدلاً من اقامة مشروع ميناء مبارك الكبير الذي سيعيق بناء ميناء الفاو العراقي يفضل ان يساهم الجانب الكويتي على تشجيع اقامة مشاريع تجارية مع العراق كمشروع تحويل جزيرة بوبيان الكويتية الى منطقة طاقة وتجارة حرة تكرر وتصدر النفط العراقي باعتبار ان جزيرة بوبيان تساهم في تقليص فرص النزاعات والتحديات للأمن القومي الكويتي اذ ان العراق يمثل حوافز ومصالح تجارية مشتركة .

2- طي صفحات الماضي الاليم والتخلص من عقدة التاريخ وارثه المتقل بالتجارب المخففة والاستقواء بعامل الثقة بوصفهما بلدين جارين واشقاء ويربطهما روابط دينية وقومية.

- 3- ضرورة عقد اتفاقية عراقية-كويتية في حال اصرار الكويت بالمضي بمشروعها دون تعديل وهو جعل تجارة الترانزيت الكويتية الى اوروبا واسيا تمر من والى العراق لشبكة السكك والطرق البرية العراقية لتعويض الخسائر بالاقتصاد العراقية .
- 4-مقترح انشاء شركة موانئ شمال خليج العربي تضم العراق والكويت لإدارة ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكبير مع كافة الموانئ البحرية الاخرى للدولتين لتحقيق عوائد مشتركة والغاء المنافسة .
- 5-دعوة الحكومة ومجلس النواب وجميع الكتل لاتخاذ موقف موحد لحماية مصالح العراق الحالية والمستقبلية.
- 6- الضغط على الكويت لتغيير موقع الميناء .
- 7-الاسراع في بناء ميناء الفاو وتخصيص المبالغ اللازمة واعتبار ذلك من الاولويات المهمة .
- 8-غلق منفذ صفوان امام التجارة وفتحه امام الاشخاص فقط.
- 9-اتخاذ الوسائل القانونية والسياسية كافة واللجوء الى الامم المتحدة والمنظمات الدولية لبيان مدى الضرر الذي يلحقه هذا الميناء بمصالح العراق .
- 10-الاسراع في انجاز شبكة السكك الحديدية من الفاو وحتى الحدود التركية.
- 11-ابلاغ مجلس وزراء النقل العرب بان العراق سوف لن يوافق على الربط السككي مع الكويت ما لم تراجع الكويت موقعها وتغير موقع الميناء وتزويد المجلس بجميع الوثائق التي تثبت الضرر الذي يسببه ميناء مبارك لموانئ العراق

ملحق-1-



ملحق-2-

الملاحظات الفنية التي ايدها الجانب العراقي على ميناء مبارك الكويتي

1- ظهر من المخططات والكشف الموقعي أن منشآت الميناء بكاملها قد صممت للبناء على المسطحات المائية وليست على اليابسة، ويربطها طريق بمسافة 1800م تقريبا مما يزيد من ضيق المسافة العرضية للقناة، والتي لا تبعد عن الواجهة التصميمية سوى 1200 م ، وهذا يؤدي الى حركة ملاحية حرجية وذات خطورة بالغة على سلامة السفن المستخدمة للقناة عند عوامة 17 ، والتي يتم فيها تغيير المسلك الملاحي 18 درجة بوصلية ، الامر الذي يتطلب مناورة بحرية عالية من قبل ربانة السفن.

2- أن وجود هيكل البناء وامتداده عرضيا الى داخل القناة يؤدي الى ظهور أمواج متكررة سواء الناتجة بفعل الرياح أو الأمواج المدية، والتي تتميز بالقوة الكبيرة وقابليتها على إعادة تشكيل السواحل وقدرتها على تحريك الحبيبات الرملية الخفيفة في القاع ، مما يؤدي الى أنقاع هذه الحبيبات بفعل حركة الأمواج ، وإذا ما ترسبت مرة اخرى الى القاع بفعل الجاذبية الأرضية ، فإنها سوف تستقر في مواقع غير التي كانت فيها من قبل وتؤدي تلك الحركات التي تحدث بكميات كبيرة بصفة مستمرة الى تغييرات في أشكال ومواقع الشواطئ وأعماقها في تلك المنطقة وماجاورها.

3- أن التقارب الشديد بين المرور الملاحي للسفن القاصدة للموانئ العراقية وحركة السفن وطريقة إرسائها أو إقلاعها من الميناء المذكور يؤدي الى تداخل وتزامن في المرور الملاحي لحركة السفن في هذه المنطفة، والذي يزيد من احتمالية وقوع حوادث التصادم البحري والإعاقة الملاحية والتي تؤدي غالبا الى غلق تام للقناة الملاحية وبالتالي يسبب توقفا تاما لعمل الموانئ العراقية.

4- بعد الاطلاع على المخططات الخاصة بالميناء تبين انها تخلو من احد المكونات الرئيسية والتكميلية لإنشاء اي ميناء في مثل هذه المناطق والمتمثل بكاسر الأمواج .

5- يتطلب تزويد الجانب العراقي بمخطط تفصيلي كامل يوضح مسقط الميناء في موقعه الحالي عنى الخرائط الملاحية.

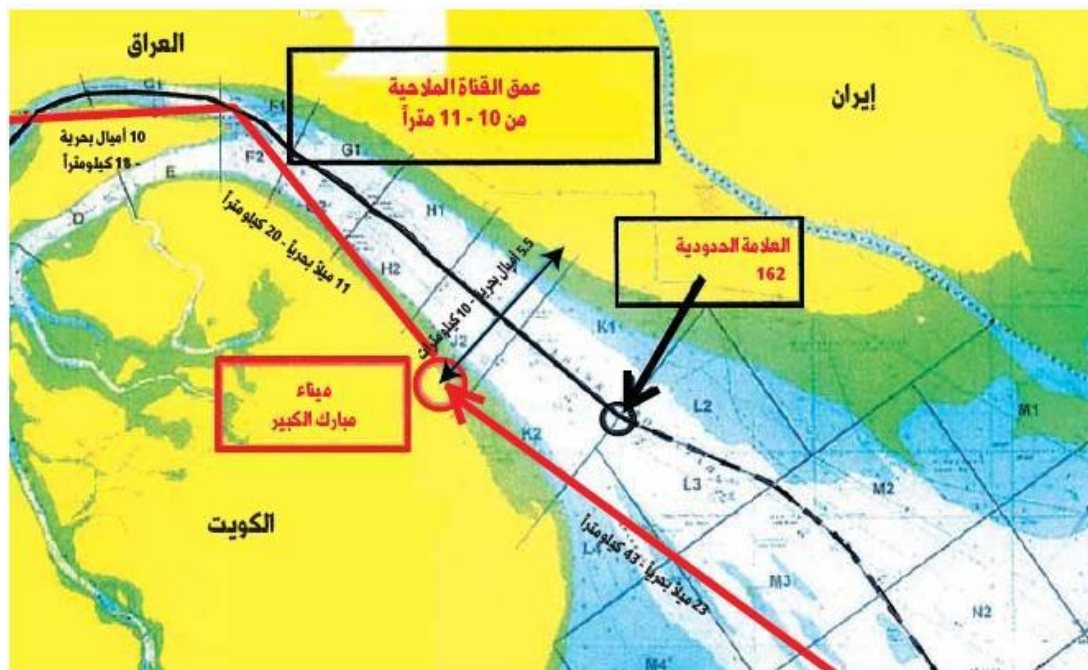
6- يرى الجانب العراقي ان هذه الملاحظات جديرة بالدراسة المعقّدة لتحقيق السلامة الملاحية .

تمت
توقيع: د. محمد يوسف

تمت
خالد محمد الشماس

الملحق-3-

خارطة توضح موقع ميناء مبارك الكويتي الكبير



الأثر الاقتصادي والسياسي لمشروع ميناء مبارك الكويتي الكبير في مسار العلاقات العراقية- الكويتية (محمد سالم و عمار يوسف)

الملحق-4-

سير السفن إلى ميناء أم قصر قبل إنشاء ميناء مبارك الكويتي



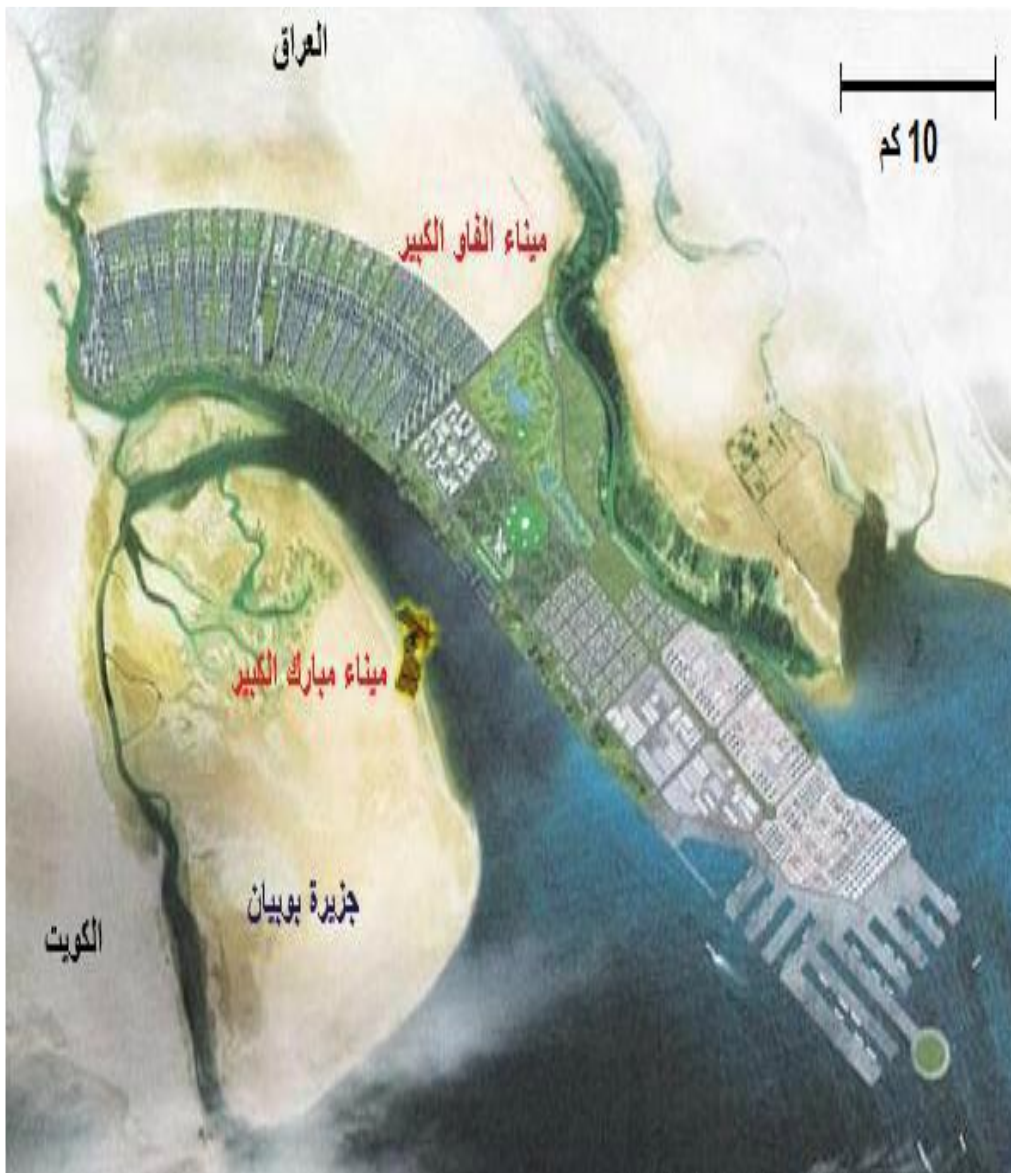
الملحق-5-

يوضح المنفذ البحري الوحيد للعراق الذي ينافس الكويت عليه



الملحق-6-

موقع ميناء الفاو الكبير العراقي



قائمة المصادر و المراجع:

- ❖ عبد الرضا أسيري(1993)، الكويت في السياسة الدولية المعاصرة، الطبعة الثالثة، جامعة الكويت، الكويت.
- ❖ عبد الله خليفة الشايجي. (2005)، نظرة استشرافية: العلاقات الكويتية - العراقية (قراءة كويتية) مركز الخليج للأبحاث، دبي.
- ❖ عمر سالم محمد(2004)، حملة إعادة الأعمار في العراق: الايجابيات والسلبيات ، ندوة الإصلاح الاقتصادي في العراق، بغداد
- ❖ نايف المطيري.(2003)، العلاقات الكويتية العراقية: الأبعاد السياسية والاقتصادية والاجتماعية، منشورات مجلس الأمة الكويتي، الكويت.
- ❖ خضر عطوان.(2012)، العراق والخروج من احكام الفصل السابع، المجلة العربية للعلوم السياسية، العدد 34(الاردن).
- ❖ خضير عباس النداوي.(2009) ،الخلافات العراقية -الكويتية :الجنور، المواقف، الخيارات، مجلة آراء حول الخليج، العدد 59.
- ❖ عبد العزيز الخطابي.(2012)، ميناء مبارك وأثره في حق العراق بالملاحة البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، بغداد(2012)، المجلد14، العدد51
- ❖ صابر السويدان(2011)،، مستقبل العلاقات العراقية -الكويتية، مجلة آراء حول الخليج، العدد 85.
- ❖ المركز الدبلوماسي للدراسات الإستراتيجية.(2006). أمن الخليج بعد حرب العراق"رؤى استشرافية"، العدد 8، الكويت
- ❖ محمد راضي جعفر(2013)، الاثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصاد الخليجي، جامعة البصرة، العدد24.
- ❖ محمد عز العرب. (2011)، ملفات تاريخية لم تحسم :القضايا العالقة في العلاقات الكويتية -العراقية، مجلة السياسة الدولية(القاهرة)، العدد 184.
- ❖ بمفيد الزيدي. (2011)، العلاقات العراقية - الكويتية :رؤى وتصورات مستقبلية، مجلة آراء حول الخليج، العدد85 .
- ❖ أحمد الدواس(2003)، تساؤلات حية في قضية إلغاء الديون العراقية، صحيفة الشرق الأوسط، لندن، العدد 90، 2003 .
- ❖ صحيفة السياسة الكويتية، العدد 45553 ،في 26 آب 2011.
- ❖ صحيفة الشرق الأوسط، لندن، العدد10200 ، في 1/11/2006

- ❖ صحيفة الشرق الأوسط، العدد 10220 في 21/10/2011
- ❖ صحيفة القبس الكويتية، العدد 6، 11886، في 9/7/2006.
- ❖ صحيفة الانباء الكويتية ، العدد 35653 في 4 اب 2011
- ❖ صحيفة الانباء الكويتية، العدد 12732، في 28 آب 2011
- ❖ صحيفة الوسط الكويتية العدد 1907 ، في 26/11/2007.
- ❖ بشار العكيدي(2009)، العلاقات العراقية-الكويتية :الواقع والطموح، أعمال مؤتمر مستقبل علاقات العراق ودول الجوار، مركز الدراسات الإقليمية، جامعة الموصل.
- ❖ ريان العباسي (2009)، الدعوة الكويتية لإحياء مشروع مياه شط العرب، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر مستقبل علاقات العراق ودول الجوار 27-28 ايار ، مركز الدراسات الإقليمية، جامعة الموصل.
- ❖ محمد سالم احمد الكواز(2011)، موقف العراق من مشروع بناء ميناء مبارك الكبير ومدى اثره على واقع الاقتصاد العراقي:رؤية تحليلية، نشرة اوراق اقليمية(مركز الدراسات الاقليمية/جامعة الموصل)،. العدد 40.
- ❖ -حسين محمد عبدالله.(2011) تأثير ميناء مبارك على القناة المؤدية الى ميناء ام قصر، ، من وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ والبيئة العراقية المنعقد في 6 تموز، وزارة النقل /دائرة التخطيط والمتابعة.
- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ -سهام كامل، عن الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مقال متاح على الرابط الاتي:
- ❖ <http://www.mracpc.uobaghdad.edu.iq/ArticleShow.aspx?ID=75>
- ❖ -عفراء احمد البابطين(2011)، واقع العلاقات الكويتية -العراقية وسبل تحسينها وتطويرها، مجلة آراء حول الخليج، العدد 85 ،:متاحة على الرابط الالكتروني الاتي:
- ❖ https://araa.sa/index.php?view=article&id=507:2014-06-21-14-06-36&Itemid=322&option=com_content
- ❖ -كاظم فنجان الحمامي.(2011) ، التأثير السلبي لميناء بوبيان على العراق ، من وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ والبيئة العراقية المنعقد في 6 تموز، وزارة النقل /دائرة التخطيط والمتابعة.
- ❖ -عدي غني الاسدي، ميناء مبارك الكويتي وتأثيراته الاقتصادية والسياسية على العراق، مقال متاح على الرابط الاتي:

- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ -قاسم علي قاسم(2011) ، المعلومات التي قدمها الجانب الكويتي اثناء زيارة الوفد الفني العراقي الى دولة الكويت للمدة 26-28/أيار ، من وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ والبيئة العراقية المنعقد في 6/7/2011 ، وزارة النقل /دائرة التخطيط والمتابعة. متاح على الرابط الاتي:
- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ -محمد بدري عيد، ميناء "مبارك الكبير": تحد جديد للعلاقات الكويتية العراقية ، مقال متاح على الرابط الآتي: <http://studies.aljazeera.net/reports/2011/08/2011815721083132.htm>
- ❖ -مهدي الحافظ، تحديات النمو والإصلاح الاقتصادي في العراق ، مقال متاح على الموقع الاتي:
- ❖ <http://www.iraqnews.dkU9T>.
- ❖ -هشام صلاح محسن(2011)، اثر مشروع ميناء مبارك الكبير الكويتي على اقتصاديات ميناء الفاو الكبير، من وقائع مؤتمر ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ والبيئة العراقية المنعقد في 6 تموز، وزارة النقل /دائرة التخطيط والمتابعة متاح على الرابط الالكتروني الاتي:
- <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>

Bibliography of Arabic References (Translated to English)

- ❖ Abdul Redha Asiri (1993), Kuwait in Contemporary International Politics, Third Edition, Kuwait University, Kuwait.
- ❖ Abdullah Khalifa Al-Shayji (2005), A Foresight Perspective: Kuwaiti-Iraqi Relations (A Kuwaiti Reading), Gulf Research Center, Dubai.
- ❖ Omar Salem Mohammed (2004), The Reconstruction Campaign in Iraq: Advantages and Disadvantages, Symposium on Economic Reform in Iraq, Baghdad.
- ❖ Nayef Al-Mutairi (2003), Kuwaiti-Iraqi Relations: Political, Economic, and Social Dimensions, Publications of the Kuwaiti National Assembly, Kuwait.
- ❖ Khader Atwan (2012), Iraq and Exiting the Provisions of Chapter VII, Arab Journal of Political Science, Issue 34 (Jordan).
- ❖ Khudair Abbas Al-Nadawi (2009), Iraqi-Kuwaiti Disputes: Roots, Positions, and Options, Opinions on the Gulf Journal, Issue 59.
- ❖ Abdul Aziz Al-Khattabi (2012), Mubarak Port and its Impact on Iraq's Right to Maritime Navigation, Al-Rafidain Journal of Law, Baghdad (2012), Volume 14, Issue 51.
- ❖ Saber Al-Suwaidan (2011), The Future of Iraqi-Kuwaiti Relations, Opinions on the Gulf Journal, Issue 85.
- ❖ Diplomatic Center for Strategic Studies (2006), Gulf Security After the Iraq War: Foresight Perspectives, Issue 8, Kuwait.
- ❖ Mohammed Radhi Jaafar (2013), The Economic Impact of Establishing Mubarak Port on Iraqi Ports, Gulf Economics Journal, University of Basra, Issue 24.
- ❖ Mohammed Ezz Al-Arab (2011), Unresolved Historical Files: Outstanding Issues in Kuwaiti-Iraqi Relations, International Politics Journal (Cairo), Issue 184.
- ❖ Mufid Al-Zidi (2011), Iraqi-Kuwaiti Relations: Future Visions and Perspectives, Opinions on the Gulf Journal, Issue 85.
- ❖ -Ahmed Al-Dawwas (2003), "Living Questions on the Issue of Canceling Iraqi Debts," -Asharq Al-Awsat Newspaper, London, Issue 90, 2003.
- ❖ -Al-Siyasa Newspaper (Kuwait), Issue 45553, August 26, 2011.
- ❖ -Asharq Al-Awsat Newspaper (London), Issue 10200, November 1, 2006.
- ❖ -Asharq Al-Awsat Newspaper, Issue 10220, October 21, 2011.
- ❖ -Al-Qabas Newspaper (Kuwait), Issue 6, 11886, July 9, 2006.
- ❖ -Al-Anbaa Newspaper (Kuwait), Issue 35653, August 4, 2011.

- ❖ -Al-Anbaa Newspaper (Kuwait), Issue 12732, August 28, 2011.
- ❖ -Al-Wasat Newspaper (Kuwait), Issue 1907, November 26, 2007.
- ❖ -Bashar Al-Akeedi (2009), Iraqi-Kuwaiti Relations: Reality and Aspirations, Proceedings of the Conference on the Future of Iraq's Relations with Neighboring Countries, Regional Studies Center, University of Mosul.
- ❖ -Rayan Al-Abbasi (2009), The Kuwaiti Call to Revive the Shatt al-Arab Water Project, Working Paper presented at the Conference on the Future of Iraq's Relations with Neighboring Countries, May 27-28, Regional Studies Center, University of Mosul.
- ❖ -Mohammed Salem Ahmed Al-Kawaz (2011), Iraq's Position on the Mubarak Al-Kabeer Port Project and its Impact on the Iraqi Economy: An Analytical Perspective, Regional Papers Bulletin (Regional Studies Center/University of Mosul), Issue 40.
- ❖ -Hussein Mohammed Abdullah (2011). The Impact of Mubarak Port on the Canal Leading to Umm Qasr Port, from the proceedings of the Kuwaiti Mubarak Port Conference and its effects on Iraqi ports and the environment, held on July 6, Ministry of Transport/Department of Planning and Follow-up.
- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ -Saham Kamel, on the economic effects of establishing the Mubarak Port in Kuwait on Iraqi ports, an article available at the following link:
- ❖ <http://www.mracpc.uobaghdad.edu.iq/ArticleShow.aspx?ID=75>
- ❖ -Afraa Ahmed Al-Babtain (2011), The reality of Kuwaiti-Iraqi relations and ways to improve and develop them, Opinions on the Gulf Journal, Issue 85, available at the following link The following:
- ❖ https://araa.sa/index.php?view=article&id=507:2014-06-21-14-06-36&Itemid=322&option=com_content
- ❖ Kadhim Finjan Al-Hamami (2011), The Negative Impact of Bubiyan Port on Iraq, from the proceedings of the Mubarak Port Conference in Kuwait and its effects on Iraqi ports and the environment, held on July 6, Ministry of Transport/Department of Planning and Follow-up
- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ Uday Ghani Al-Asadi, Mubarak Port of Kuwait and its Economic and Political Impacts on Iraq, article available at the following link:

- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ Qasim Ali Qasim (2011), Information provided by the Kuwaiti side during the visit of the Iraqi technical delegation to the State of Kuwait from May 26-28, from the proceedings of the conference on Mubarak Port of Kuwait and its impacts on Iraqi ports and the environment, held on July 6, 2011, Ministry of Transport/Department of Planning and Follow-up. Available at the following link:
- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>
- ❖ Mohammed Badri Eid, "Mubarak Al-Kabeer Port: A New Challenge for Kuwaiti-Iraqi Relations," article available at:
<http://studies.aljazeera.net/reports/2011/08/2011815721083132.htm>
- ❖ Mahdi Al-Hafiz, "Challenges of Growth and Economic Reform in Iraq," article available at: <http://www.iraqalnews.dkU9T>
- ❖ Hisham Salah Mohsen (2011), The Impact of the Kuwaiti Mubarak Al-Kabeer Port Project on the Economics of the Grand Faw Port, from the proceedings of the conference on the Kuwaiti Mubarak Port and its impact on Iraqi ports and the environment, held on July 6, Ministry of Transport / Planning and Follow-up Department. Available at the following link:
- ❖ <http://www.tellskuf.com/index.php/2010-03-12-08-07-53/2010-03-20-08-09-16-sp-1033913205/12914-aa-sp-400451280.html>