الانعكاسات الجيوبولتيكية لموقع العراق البحري على سياسته الخارجية تجاه الكويت

The geopolitical implications of Iraq's maritime location on its foreign policy toward Kuwait

حسين علي عران الجبوري
مدرس مساعد
د. أحمد حامد علي العبيدي
أستاذ مساعد
جامعة الموصل – كلية التربية للعلوم الانسانية – قسم الجغرافية

Hussein Ali Aran Al-jobory
Assistant teacher
Dr. Ahmed Hamed Ali AL-Obaidy
Assistant professor
University of Mosul - College of Education for Humanities- Department of Geography

Huseen.ali@uomosul.edu.iq
Dr.ahmed.h.ali@uomosul.edu.iq

تاريخ الاستلام ٢٠٢٢/٦/٢٧ تاريخ القبول ٢٠٢٢/٧/١٨

الكلمات المفتاحية: الموقع البحري. السياسة الخارجية. الجيوبولتيك. العراق. الكويت

Keywords: maritime location. foreign policy. geopolitics. Iraq. Kuwait

الملخص

يهدف البحث إلى تحديد الانعكاسات الجيوبولتيكية لموقع العراق البحري على سياسته الخارجية تجاه الكويت. اذ تتميز العلاقة العراقية الكويتية بخصوصية معقدة تحمل بين ثناياها عوامل عدة تحول دون تحقيق التطور والتعاون الايجابي بين الدولتين بسبب اشكاليات الواقع الجغرافي الذي فرض على العراق قبل وبعد عام ٢٠٠٣. ولعل اخرها اشكالية ميناء مبارك الكويتي الذي شرعت بإنشائه عام ٢٠١١ بعد ان وضع العراق حجر الاساس لمشروع ميناء الفاو الكبير الذي سيعزز من اهمية موقع العراق البحري ويحقق المطالب المكانية له محليا واقليميا ودوليا. لتأثيره على شبكات النقل البحرية الدولية واتجاهاتها في المستقبل. كون العراق جسرا ارضيا بين الشرق والغرب عن طريق القناة الجافة مقارنة بقناة السويس وراس الرجاء الصالح.

Abstract

The research aims to determine the geopolitical repercussions of Iraq's maritime location on its foreign policy towards Kuwait. as the Iraqi-Kuwaiti relationship is characterized by a complex specificity that carries within it several factors that prevent the achievement of development and positive cooperation between the two countries due to the problems of the geographical reality imposed on Iraq before and after 2003. and perhaps the last of which is The problem of the Kuwaiti port of Mubarak. which I started to establish in 2011 after Iraq laid the cornerstone for the project of the great port of Faw. which will enhance the importance of Iraq's maritime location and achieve its spatial demands locally. regionally and internationally. due to its impact on international shipping networks and their trends in the future. as Iraq represents a land bridge between East and West through the Dry Canal compared to the Suez Canal and the Ras of Good Hope Road.

المقدمة

كان وما زال وسيبقى معطى الجغرافية السياسية حاضرا في تشكيل ملامح سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت. اذ يعد الموقع البحري للعراق والذي يطل من خلاله على الخليج العربي ومن ثم على العالم الخارجي لا يتناسب واهمية العراق وما يمتلكه من طاقات موردية طبيعية وبشرية. ولحاجة العراق الى استثمار مزايا الموقع الجغرافي شرع بأنشاء ميناء الفاو الكبير الذي يعد نقلة نوعية تعزز من مرتكزات القوة الجيوبولتيكية وتحقق المطالب المكانية له محليا واقليميا ودوليا كونه سيغير من خارطة النقل البحرية الدولية واتجاهاتها. لان العراق جسرا ارضيا يربط الشرق بالغرب عن طريق ما يسمى بالقناة الجافة. وبالتالي تدعيم قدرة العراق على مستوى سياسته الخارجية تجاه الدول المتشاطئة على الخليج العربي لاسيما الكويت بشكل خاص. وان يرفع مستوى التفاوض والمساومة السياسية في اطار علاقاته الخارجية مع محيطه الاقليمي والدولي كونه جزءا رئيسا في شبكات النقل الدولية في المستقبل.

أهمية البحث

جاءت اهمية البحث بوصفه بحثا يستقرء موضوع الانعكاسات الجيوبولتيكية لموقع العراق البحري على سياسته الخارجية تجاه الكويت كونه ابرز اشكاليات الواقع الجغرافي العالقة بين الدولتين بسبب الغبن الذي لحق بالعراق من حيث محدودية اطلالته البحرية على الخليج العربي مقارنة بالكويت. كما ان انشاء ميناء مبارك عند مدخل خور عبدالله وقبالة موقع ميناء الفاو الكبير ليضيف مشكلة اخرى في مستقبل العلاقات العراقية الكويتية السياسية والاقتصادية.

هدف البحث

يهدف البحث الى تحديد خصائص الجبهة البحرية للعراق مقارنة بدول الجوار عامة والكويت خاصة في ظل المشاريع الاستراتيجية المزمع انشاؤها وهي ميناء مبارك الكويتي وميناء الفاو الكبير العراقي. بغية الوقوف عند الانعكاسات الجيوبولتيكية التي يفرضها الموقع البحري على سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت. لاسيما ان الموقع البحري يعد اهم المزايا الاستراتيجية للدول وتعزز من موقعها البحري وعناصر قوتها الجيوبولتيكية على الساحة الاقليمية والدولية. ولذلك يجب ان يتم رسم وصياغة سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت ضمن هذا الاطار بمعنى تقديم مصلحة العراق واهدافه الاستراتيجية قبل كل شيء.

مشكلة البحث

يعد العراق من الدول التي تحظى بإطلالة بحرية محدودة ٥٨كم والتي لا تتناسب واهمية العراق ووزنة السياسي والاقتصادي والجيوبولتيكي، فضلا عن قيام الكويت بسلوك سياسي ذي ابعاد جيوبولتيكية خطيرة على العراق من خلال انشاء ميناء مبارك بغية خنق العراق استراتيجيا وحبسه داخل حدوده البري وتجريده من مرتكزات القوة الجيوبولتيكية بشكل يحول دون عودة العراق بشكل فاعل ومؤثر في مجريات الاحداث السياسية الاقليمية والدولية.

فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية علمية مفادها ان استكمال ميناء الفاو الكبير له دور كبير في تحقيق المطالب المكانية للعراق ويعزز من اهمية موقعه البحري على المستوى المحلي والاقليمي والدولي كونه سيغير من خارطة النقل البحرية الدولية واتجاهاتها ويسهم في تعزيز مكانة العراق الجيوستراتيجية وانعكاسات ذلك على سياسته الخارجية تجاه محيطه الاقليمي والدولي.

منهج البحث

تطلب البحث استخدام منهج تحليل القوة منهجا رئيسا. بغية تحديد الاهداف الاستراتيجية التي يسعى لتحقيقها كل من العراق والكويت. وبالتالي استشراف المستقبل في علاقات الدولتين.

هيكلية البحث

بغية الوصول إلى هدف البحث والتحقق من فرضياته فقد انساب البحث في اربعة محاور ناقش الأول خصائص الموقع البحري للعراق واختص الثاني بواقع الموانئ العراقية وطاقاتها الاستيعابية وتطرق الثالث الى سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت بعد عام ٢٠٠٣. واختص الرابع بوضع رؤية مستقبلية لسياسة العراق الخارجية تجاه الكويت.

١ – خصائص الموقع البحري للعراق

يحتل التقييم الجيوبولتيكي دورا رئيسا في رسم سياسة الدولة وتحديد مكانتها وعناصر قوتها وبلورة استراتيجيتها العامة وفي امكانية قيام دور اقليمي ودولي يتناسب مع ذلك. والموقع البحري المتمثل بإطلالة الدولة البحرية يحتل اهمية خاصة في رسم وصياغة تلك السياسة(١)؛ لان الموقع البحري يكسب الدولة شخصية مميزة ويوجه سياستها نحو اتجاهات معينة وفقا لما يخدم مصالحها ويعزز مكانتها الاقتصادية والسياسية(٢).والأمنية والاستراتيجية ومتخذا حيزا واسعا في صناعة القرار السياسي وهذا ما دعا اليه ماهان في نظرية القوى البحرية عندما حدد عوامل رئيسة مؤثرة على القوة البحرية منها موقع ومساحة الدولة وظهيرها وطبيعة الساحل والنظام السياسي(٣).

ولكون العراق يطل على الخليج العربي فهو يتميز بموقع بحري ذي جبهة واحدة تسمح له الاتصال بالعالم الخارجي. وبذلك يعد العراق دولة شبه حبيسة تغلب فيها الحدود البرية على الحدود البحرية طبقا لبيانات الجدول (١) خصائص الموقع البحري للعراق مقارنة بدول الجوار. ويمكن تلمس الحاسة السياسية المكانية لموقع العراق البحري مقارنة بدول الجوار مما يأتي :

١ – وجود تفاوت كبير بين كل من المجال البحري ٩٢٤ كم٢ والمجال البري ٤٣٤١٢٨ كم٢ في العراق. اذ تبلغ نسبة المجال البري الى المجال البحري ٤٧٠:١ وهذا يعني ان كل كيلو متر مربع من المجال البحري للعراق يقابل ويخدم ٤٧٠ كم٢ من المجال البري للدولة وبذلك تتأكد صفة القارية على موقع العراق بالنسبة لليابس والماء.

٢ – يبلغ طول الحدود البحرية للساحل العراقي ٥٨ كم وفي حالة المقارنة قياسا الى مساحة الدولة العراقية يتضح ان نسبة طول الساحل الى مساحة الدولة تبلغ ٧٥٠٠:١. وهذا يعني ان كل كيلو متر واحد من خط الساحل البحري يقابله ٧٥٠٠ كم٢ من مساحة الدولة. وبهذا يعد طول الساحل لدولة العراق محدوداً جداً قياساً الى دول الجوار الجغرافي اذ تصل قيمة المؤشر في تركيا ١٠٧:١ وإيران ٦٢٨:١ والكويت ٣٦:١ وهكذا مع بقية دول الجوار التي تتفوق

---

(١) فيان احمد محمد، الابعاد الجيوبولتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي)، مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، العدد ٢٦، ٢٠١٥، ص ١٥٨.

(٢) كريم رقولي، السياسة الخارجية العراقية تجاه تركيا ٢٠٠٣–٢٠١٣، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، ٢٠١٧، ص ٤١.

(٣) محمد محمود ابراهيم الديب، الجغرافية السياسية منظور معاصر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٧٩٧–٧٩٨.

عليه. ومن ثم الجزء الاكبر من مساحة العراق لا يتمتع بميزة القرب من البحر وهذا يرجع الى ان العراق ذو جبهة بحرية واحدة ومحدودة.

٣ – تبلغ المساحة الاجمالية للمجال البحري العراقي ضمن حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة ٩٢٤ كم٢. وعند قياس المجال البحري الى طول الساحل يتضح ان نسبة طول الشاطئ الى مساحة المجال البحري تبلغ ١٦:١. بمعنى اَخر كل كيلو متر واحد من طول الساحل يقابله ١٦ كم٢ من المجال البحري. وبهذا نستدل ايضا على ان المجال البحري للعراق محدود المساحة. ومن ثم صعوبة الانفتاح العراقي نحو البحار المفتوحة في مجالات الصيد والملاحة والتجارة الدولية. سيما عند المقارنة مع دول الجوار التي تتفوق عليه في هذا المجال ففي تركيا تبلغ قيمة المؤشر ٣٣:١ وإيران ٦٤:١ والسعودية ٧٠:١ وهكذا مع بقية دول الجوار.

٤ – بلغت قيمة مؤشر درجة البحرية ٠,٠٠٢ وهي قيمة محدودة جدا. وطبقا لمؤشرات الموقع البحري او خصائص الجبهة البحرية احتل العراق المرتبة الاخيرة ترتيبا الى دول الجوار. وبمقارنة قيمة مؤشر درجة البحرية مع الدول المتشاطئة على الخليج العربي كالكويت نجد ان قيمة المؤشر تصل الى ٠,٦٦٦ بمعنى اَخر ضعف المؤشر البحري للعراق بمقدار ٣٣٠ مرة. وكذلك الحال عند المقارنة مع ايران ٠,١٠١ اي الضعف بمقدار ٥١ مرة وكذلك السعودية ٠,٠٨٥ اي ضعف حالة العراق بمقدار ٤٣ مرة. وهذا يعبر عن حالة انحدار جيوبولتيكي مع دول الجوار الجغرافي التي تتمتع بمزايا بحرية افضل بكثير من العراق لا سيما القوى الاقليمية المتنافسة كإيران والسعودية وتركيا وحتى دول الجوار الصغيرة الكويت.

الجدول (١)

خصائص الموقع البحري للعراق مقارنة بدول الجوار

الدولة	المساحة كم٢	مساحة المنطقة البحرية كم٢	طول الساحل كم	النطاق البحري لكل كم من الساحل(*)	النطاق البري لكل كم من الساحل(**)	مؤشر درجة البحرية(***)	التسلسل المرتبي
العراق	٤٣٥,٠٥٢	٩٢٤	٥٨	١٦:١	٧٥٠٠:١	٠,٠٠٢	٧
تركيا	٧٧٠,٠٠٠	٢٣٦,٦٠٠	٧٢٠٠	٣٣:١	١٠٧:١	٠,٣٠٨	٢
ايران	١,٥٣١,٥٩٥	١٥٥,٧٠٠	٢٤٤٠	٦٤:١	٦٢٨:١	٠,١٠١	٣
الكويت	١٧,٨١٨	١٢,٠٠٠	٤٩٩	٢٤:١	٣٦:١	٠,٦٦٦	١
السعودية	٢,١٤٩,٩٦٠	١٨٦,٢٠٠	٢٦٤٠	٧٠:١	٨١٤:١	٠,٠٨٥	٤
الاردن	٨٨,٨٠٢	٧٠٠	٢٦	٢٦:١	٣٤١٥:١	٠,٠٠٧	٦
سوريا	١٨٥,٨٨٧	١٠,٣٠٠	١٩٣	٥٣:١	٩٦٣:١	٠,٠٥٥	٥

المصدر بالاعتماد على:

1 - The World Fact Book . Office of public Affairs . Central Intelligence Agency . Washington . 2021 .

٢ – فتحي محمد مصلحي. خريطة القوى السياسية وتخطيط الامن القومي بالشرق الاوسط والمنطقة العربية. بدون مكان طبع. القاهرة . الطبعة الاولى. ١٩٩٢. ص ٢١ .

٣ – جمهورية العراق. وزارة التخطيط. الجهاز المركزي للإحصاء. المجموعة الاحصائية السنوية. ٢٠١٩. ص ٥.

ورغم ادراك قلة اتساع المنفذ البحري الوحيد الذي يصل طوله الى ٥٨ كم فان الظروف البيئية الساحلية تحد ايضا من كفاءة هذه النافذة البحرية. وهذا يرتبط بكميات الرواسب الملقاة في شط العرب والتي تتراكم بدورها عند رأس الخليج. هذا ويعد عمق المجال البحري ضحلا اذ يبلغ متوسط عمقه نحو ٣٥م وتقل كثيرا بالقرب من الساحل. مما يترتب عليه تعذر الملاحة البحرية على مقربة من الشاطئ وصعوبة انشاء موانئ بحرية كبيرة على

---

* النطاق البحري لكل كم من الساحل = مساحة المنطقة البحرية كم٢/ طول الساحل كم.

** النطاق البري لكل كم من الساحل = المساحة كم٢ / طول الساحل كم.

*** مؤشر درجة البحرية او معامل البحرية = النطاق البحري لكل كم من الساحل / النطاق البري لكل كم من الساحل .

ينظر: فتحي محمد مصلحي. مصدر سابق. ص ٢١ – ٣٨ .

الساحل العراقي لاستقبال السفن المحيطية وناقلات النفط العملاقة. وللتغلب على عقبات البيئة الساحلية السيئة قام العراق بإنشاء ميناءين عائمين البكر وخور العمية في المياه المفتوحة لخدمة الناقلات العملاقة. كما توسعت في استخدام خور الزبير وشط العرب كامتداد طبيعي للجبهة البحرية العراقية وذلك بإقامة اربعة موانئ هي البصرة والفاو وخور الزبير وام قصر. فضلا عن شق قناة البصرة بطول ٣٥ كم وعمق ١٠ م لتربط بين شط العرب وخور الزبير بهدف ايجاد مخرج بديل لشط العرب في حال تعطل الملاحة فيه لأي سبب كما حدث في الحرب العراقية الايرانية(١).

ويضاف الى محدودية اطلالة العراق البحرية التي تربطه بشبكات النقل التجارية الدولية وعدم صلاحية الملاحة بالمياه الاقليمية لا سيما بالقرب من الساحل. مشكلة استراتيجية اخرى وهي اقامة ميناء مبارك الكويتي في الجزء الشرقي من جزيرة بوبيان والذي سيؤدي الى اعاقة الملاحة في الموانئ العراقية. لا سيما ان الكويت تجاوزت اتفاقية الامم المتحدة لأعالي البحار عام ١٩٨٢ والتي عدت العراق من الدول المتضررة جغرافيا لامتلاكها ساحل بحري محدود. الامر الذي ادى الى تكديس الموانئ العراقية في منطقة واحدة لان خور عبدالله في الجانب العراقي حامل لترسبات كثيرة. والعكس من ذلك حين يكون الخور اكثر عمقا وخالياً من الترسبات وصالحاً للملاحة في الجانب الكويتي. فضلا عن ذلك ان قرار مجلس الامن ٨٣٣ لعام ١٩٩٣ حول انشاء المشاريع الملاحية في البلدان المتشاطئة اكد شريطة ان لا تسبب خلخلة الواقع الاقتصادي. وهذا ما اتفق عليه العراق والكويت في اللجنة المشتركة(٢).

(١) رضا محمد السيد سليم، الجغرافيا السياسية للعراق، دراسة في المحددات المكانية لوظائف الدولة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٨، ص ٨٢-٨٣.

(٢) احلام احمد عيسى، ميناء مبارك وانعكاساته على العلاقات العراقية-الكويتية (دراسة في الجغرافية السياسية)، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، الجامعة المستنصرية، العدد ٤٧ ، ٢٠١٤، ص ٥٦-٥٧.

٢ – واقع الموانئ العراقية وطاقتها الاستيعابية

تبرز اهمية النقل البحري من خلال اطلالة العراق على الخليج العربي كونه يتميز بجبهة بحرية واحدة تمثل المنفذ نحو العالم الخارجي. وعلى الرغم من ضيق الجبهة البحرية الممتدة من راس البيشة حتى ميناء ام قصر لمسافة ٥٨ كم. والتي تم مناقشة خصائص الجبهة البحرية ضمن الموقع البحري طبقا لمؤشرات القياس الكمي مقارنة مع دول الجوار. الا ان العراق قد استثمر هذه الجبهة البحرية كونها أداته الاقتصادية الرئيسة في تامين احتياجاته من الواردات ومنفذه الرئيس لتصدير النفط الخام. وعليه فإن العراق يمتلك اربعة موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط. وهي كالآتي[١]:

أ- ميناء أم قصر: يقع جنوب مدينة البصرة بمسافة ٥٧ كم في قضاء الزبير. ضمن ناحية أم قصر الواقعة على الحدود العراقية- الكويتية. يرجع تاريخ انشائه لسنة ١٩٦٥م. وينقسم الميناء على الشمالي والجنوبي. ويقع على مدخل قناة خور الزبير. ويعد من اهم الموانئ العراقية التجارية إذ يتمتع بنحو ٢١ رصيفاً وبطاقة استيعابية ٩,٧٥ مليون طن/ سنوياً عام ٢٠١٧. ويعد من الموانئ البحرية.

ب- ميناء المعقل: وهو من أقدم الموانئ في العراق. تم إنشاؤه في عام ١٩١٦م على نهر شط العرب شرق مدينة البصرة. يبعد عن مدينة الفاو المطلة على الخليج العربي نحو ١٠٤ كم. يتكون من ٩ أرصفة. وتبلغ طاقته الاستيعابية قرابة ٢,٢٥٠ مليون طن/سنوياً ويعد من الموانئ النهرية في العراق.

ج- ميناء أبو فلوس: يقع هذا الميناء جنوب شرق البصرة بمسافة ٢٧ كم ضمن قضاء أبي الخصيب على شط العرب. ويعد من الموانئ النهرية. تم إنشاؤه عام ١٩٧٦. ويمتلك ميناء أبو فلوس ثلاثة أرصفة وتبلغ طاقتهُ الاستيعابية للبضائع ٠,٥ مليون طن/ سنوياً.

د- مينا خور الزبير الصناعي: يقع شمال ميناء أم قصر التجاري وجنوب مدينة البصرة بمسافة ٤٢ كم. وبدأ دخوله للخدمة عام ١٩٧٩م. ويمتلك من الارصفة ١٢ رصيفا. تبلغ طاقته الاستيعابية قرابة ٦,٤ مليون طن/ سنوياً ويعد من الموانئ البحرية.

يمتلك العراق أيضاً بعض المنصات البحرية في الخليج العربي ومنها منصات العمية النفطية، وهي ثلاث منصات بحرية لغرض تصدير النفط. ومنصات البصرة ويتكون من خمس منصات. تم دخولهم للخدمة سنة ١٩٨٠م. ينظر الجدول (٢) والخريطة (١).

---

(١) عبد المحسن احمد ابراهيم، المرتكزات الجغرافية الرئيسة المؤثرة في تحديد شخصية العراق الاقليمية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة الموصل، ٢٠٢٠، ص ١٥١.

الخارطة (١)

الموانئ والمنصات البحرية العراقية

المصدر بالاعتماد على: عبد المحسن احمد ابراهيم، المرتكزات الجغرافية الرئيسة المؤثرة في تحديد شخصية العراق الاقليمية، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة الموصل، ٢٠٢٠، ص ٢٢٢.

الجدول (٢)

الموانئ والمنصات البحرية العراقية

اسم الميناء	عدد الأرصفة والمنصات	الطاقة الاستيعابية مليون طن/ سنة	الصنف	الدخول للخدمة
أم قصر (عام)	٢٢	٩,٧٥	بحري	١٩٦٥
خور الزبير (صناعي)	١٢	٦,٤	بحري	١٩٧٩
أبو فلوس (عام)	٣	٠,٥	نهري	١٩٧٦
المعقل (عام)	٩	٢,٢٥٠	نهري	١٩١٦
العمية (نفطي)	٣ منصات	–	بحري	١٩٨٠
البصرة (نفطي) البكر سابقاً	٥ منصات	–	بحري	١٩٨٠
المجموع	٥٤	١٦,٦٥٠	–	–

المصدر بالاعتماد على: جمهورية العراق. وزارة التخطيط. خطة التنمية الوطنية ٢٠١٣-٢٠١٧. بغداد. ٢٠١٣. ص ٩٣.

ويضاف الى ذلك ميناء الفاو الكبير الذي يعد من الموانئ قيد الانشاء والمنافسة لدول الجوار المتشاطئة على الخليج العربي. ولقد حظي هذا الميناء بالاهتمام الدولي وعرض على العراق مشروعا استثماريا لإنشاء المنطقة الاقتصادية الحرة في الفاو لكن رفض المشروع بسبب الحرب العراقية الايرانية. ويعود هذا الاهتمام الى ان مثلث الفاو يمثل موقعا فريدا ووسطا بين وسط وشمال اوربا وجنوب شرق اسيا وان انشاء الميناء والقناة الجافة له تأثير مباشر على شبكات النقل الدولي واتجاهاته من ناحية وعلى الكلفة والوقت المستغرق من ناحية اخرى(١).

اذ ان انشاء الميناء والقناة الجافة عبر العراق وسوريا وتركيا يختصر المسافات الاتية:

١ – تزيد المسافة التي تقطعها تجارة اليابان الى اوربا بالملاحة البحرية عبر المحيط الهادي–قناة بنما–المحيط الاطلسي عن ٥٠٠٠كم مقارنة بتلك المقطوعة عبر الخليج العربي ومن ثم اعتماد ميناء الفاو والقناة الجافة والابحار عبر المتوسط الى اوربا.

(١) محمد زباري مونس، الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، السنة ٩، العدد ١٨، ٢٠١٤، ص ٧١.

٢ – المسافة البحرية بين مينائي نيويورك واللاذقية عبر المتوسط تصل الى ٩٥٠٠كم تقطعها السفن في ١٨ يوما وفي غضون ٣ ايام تنقل البضائع الى موانئ الخليج العربي في حين تستغرق ٣٤ يوما عبر راس الرجاء الصالح ما بين ميناء نيويورك وموانئ الخليج العربي.

٣ – المسافة البحرية بين مينائي بومبي ومرسيليا عبر راس الرجاء الصالح تصل الى ١٨٥٨٤كم تقطعها السفن في ٢٨ يوما في حين تقطع في ١٣ يوما لمسافة ١٢٨٨٠كم عبر الخليج العربي والمرور بالقناة الجافة للأبحار عبر المتوسط.

ولذا تقليص المسافات البحرية يعني تدني كلف النقل مما ينعكس على اسعار البضائع والسلع. وان الطريق الاقصر للقناة الجافة وهو ذلك الرابط ما بين الموانئ السورية طرطوس واللاذقية وموانئ الخليج العربي عبر العراق لا سيما اذا ما تم اعتماد السكك الحديد(١).

ولقد ازدادت اهمية الموقع الجغرافي للعراق مع ازدياد اهمية مشروع القناة الجافة وهو المشروع المكمل لميناء الفاو الكبير. لذا فهو من اهم المشاريع الاستراتيجية التي يتطلع العراق الى انجازها كونه مشروعا استراتيجيا له انعكاساته على حركة النقل الاقليمي والدولي عن طريق الربط السككي مع اوربا عبر سوريا وتركيا وبذلك يتحقق للعراق ان يكون حلقة الوصل بين الخليج العربي والبحر المتوسط باوربا عبر طريق بري يعد الاقصر والاقل تكلفة.

والقناة الجافة عبارة عن خطوط السكك الحديد الرابطة بين موانئ العراق حتى الحدود السورية في منطقة ربيعة بطول ١١٢٠ كم وعبر الاراضي السورية حتى المنفذ الحدودي التركي نصيبين مع سورية بطول ٨٣ كم ثم الربط مع الشبكة العالمية للسكك داخل تركيا. ويمكن اطلاق تسمية القناة الجافة على جميع الطرق البرية التي تربط الموانئ العراقية مع دول الجوار والتي يمكن ان تكون رديفا لقناة السويس(٢). ولقد قدم العراق دراسة عن طريق وزارة النقل عام ٢٠١٧ قد يتم تنفيذها بالتعاون مع الصين لربط العراق من الشرق بدول اسيا الوسطى والصين عبر ايران ومن الغرب بالدول العربية المجاورة وتركيا من خلال خمسة مسارات ينظر الخارطة(٢) وهي كالاتي:

(١) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية ودراساتها التطبيقية–الاقتصادية، مطبعة بغداد، الطبعة الاولى، ٢٠١٢، ص ١٩١–١٩٢.

(٢) نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، بغداد، ٢٠١٩، ص ٣٠.

أ – المسار الاول خط سكة حديد الشلامجة–زاخو يمتد من منطقة الشلامجة في ايران ويدخل العراق عبر البصرة وصولا الى زاخو ومنها الى تركيا بطول ١٢٠٠ كم. اذ يساهم هذا المسار في تنشيط حركة التجارة في القناة الجافة وتوسيع التبادل التجاري مع دول الجوار.

ب – المسار الثاني خط سكة حديد كرمنشاه–الكوت–ميناء العقبة ويمر من بدرة وجصان ثم بغداد وحتى مفرق الرمادي ثم طريبيل ومن الحدود الاردنية الى العقبة بطول ١٢٢٣ كم.

ج – المسار الثالث خط سكة حديد كرمنشاه–مهران–بدرة في محافظة واسط والى ميناء اللاذقية في سورية. وهو الخط الاكثر كفاءة من خط واسط العقبة لان الطريق السوري يختصر المسافة نحو البحر المتوسط بطول ١٢١٨ كم من واسط الى اللاذقية.

د – المسار الرابع خط سكة حديد كرمنشاه–خانقين–ميناء اللاذقية ويمكن الربط مع خط بغداد–بعقوبة–كركوك–اربيل–الموصل. ويبلغ طول الخط من خانقين الى اللاذقية ١٢٥٠ كم ويمكن ربط هذا الخط مع الخط المقترح كركوك–السليمانية.

هـ– المسار الخامس خط سكة حديد كرمنشاه–منفذ بدرة الحدودي بطول ٣٦٠ كم داخل ايران مرورا بكربلاء عبر منفذ عرعر على الحدود العراقية السعودية وصولا الى ميناء ضباء السعودي بطول ١٤٣٧ كم ليصبح طول الخط ١٧٩٧ كم ويخدم هذا الخط طريق الحج البري ويساعد على نشوء المستوطنات البشرية ومشاريع استغلال الموارد الطبيعية في المنطقة. وهو الخط الاسهل للتنفيذ نظرا للقدرات المالية السعودية لتمويل هذا المشروع داخل اراضيها[١].

(١) خلف عياش احمد، الاهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب ، الجامعة العراقية، ٢٠١٩، ص ١١٠–١١٤.

الخارطة (٢)

خطوط سكك الحديد المقترحة مع دول الجوار

المصدر بالاعتماد على: خلف عياش احمد، الاهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب ، الجامعة العراقية، ٢٠١٩، ص ١١٠-١١٤.

وبخصوص اجراءات العراق في مجال الربط السككي مع دول الجوار عن طريق القناة الجافة وكذلك امكانية الربط مع مشروع الحزام والطريق تم تكليف وزارة الخارجية العراقية عام ٢٠١٧ بوضع خارطة طريق سياسية للخطوات الواجب اتخاذها من قبل العراق وعبر التفاهم مع الصين وتركيا. كما اصدر قرار مجلس الوزراء رقم ١٠ عام ٢٠٢٠ الخاص باستملاك الدولة لأراضي انشاء السكك الحديد بين الفاو والبصرة كجزء من القناة الجافة. كما تم استئناف العمل بطريقة اكثر جدية في مشروع ميناء الفاو الكبير منذ شهر اب ٢٠٢٠ عبر شركة دايو الكورية بعد ضغط الراي العام العراقي المطالب بسرعة انجاز هذا المشروع[١].

ومن الجدير بالذكر ان دول الجوار ومنها الكويت وايران وتركيا مهتمة بهذا المشروع لاسيما الكويت وايران التي تهدف الى الربط السككي مع العراق عن طريق موانئهما بالبصرة

(١) سعد عبد السعيدي، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية(ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا)، مجلة العلوم السياسية، جامعة بغداد، العدد ٦١، ٢٠٢١، ص ١٠٦-١٠٧.

مقابل دفع رسوم معينة للعراق. وهي بذلك تحاول جعل المشروع في مصلحتها وتواصل الضغط على القوى السياسية العراقية لتمرير هذا المشروع على حساب مشروع ميناء الفاو الكبير. ومن ثم تحول العراق الى الحلقة الاضعف بالمنطقة بعد ان يتحول على المستوى الاستراتيجي الى دولة حبيسة تعتمد في نشاطها التجاري على موانئ دول الجوار كالكويت او ايران التي تهدف الى مد سكة حديد من البصرة الى الشلامجة وتحاول هي الاخرى ان تكون مركز الربط الدولي بين الصين والاتحاد الاوربي مرورا بالعراق(١).

نستنتج مما تقدم ان الموقع الجغرافي للعراق يتيح امكانية الربط السككي مع دول محيطه الاقليمي والدولي. وبذلك يكون العراق جزءا مهما في شبكات النقل التجارية الدولية والمنطقة الرابطة بين وسط اسيا وشرقها لا سيما الصين عن طريق تركيا الى اوربا والدول العربية على الخليج العربي والبحر المتوسط. وبذلك يكون مركزا مهما لملتقى الطرق البرية الدولية في الشرق الاوسط. وبالتالي دمج الاقتصاد العراقي بالاقتصاد العالمي وبشكل يخفف حدة التبعية الاقتصادية والسياسية ويعزز من قدرة العراق على مستوى سياسته الخارجية ان يرفع مستوى التفاوض والمساومة في اطار علاقاته الخارجية كونه جزءا رئيسا في شبكات النقل الدولية.

وعليه يتجسد اثر الموقع الجغرافي للعراق على اتجاهات النقل الدولية. بسبب الاهمية الجيوبولتيكية لمشروع الفاو الكبير والقناة الجافة التي بموجبها يتحول العراق من دولة شبه حبيسة الى دولة بحرية. وبالتالي هذا المشروع دعامة جيوبولتيكية تضيف وزنا للعراق في المنطقة ويعيد الموقع الجغرافي الاستراتيجي الى مكانته الصحيحة كونه موردا اقتصاديا ينافس المورد النفطي في المستقبل. هذه المعطيات لها اثرها الفاعل في امن العراق واستقراره. كما انها ستعطي ثقلا كبيرا لصانع القرار السياسي وتزيد القوة الناعمة لسياسة العراق الخارجية لإقامة علاقات ثنائية واحلاف واتفاقات على اساس المصلحة المتبادلة ويكون فيها صانع القرار العراقي السياسي صاحب اليد العليا(٢).

(١) سعد عبد السعيدي، مصدر سابق، ص ٩٥-٩٦.

(٢) نعمه محمد حبيب، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مجلة الخليج العربي، جامعة البصرة، المجلد ٤١، العدد ٣-٤، ٢٠١٣، ص ١٤١.

٣ – سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت بعد عام ٢٠٠٣

عندما يتم الحديث عن مسار سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت فان لأهمية الموقع الاستراتيجي للكويت دورا مهما في رسم تلك السياسة بحكم اطلالتها على الخليج العربي. لذا فالعلاقات العراقية الكويتية لم تكن على طبيعتها منذ العهد العثماني عندما كانت الكويت قضاءً تابعا لولاية البصرة. وان المطالبة بالكويت بدأ منذ العهد الملكي عام ١٩٣٧ بعد تسنم الملك غازي العرش بعد وفاة والده الملك فيصل عام ١٩٣٣. وتبعها اعلان النظام الجمهوري في العراق عام ١٩٥٨ وازدياد هواجس الكويتيين من تكرار المطالبة بضم الكويت. فأخذت الاخيرة تسعى للاستقلال وتم ذلك عام ١٩٦١ مقابل رفض العراق. وعليه سياسة العراق تجاه الكويت افضت الى حالة عدم الاستقرار في المنطقة بسبب دخول القوات العراقية للكويت وما ترتب عليها من تداعيات داخلية سياسية واقتصادية واجتماعية فضلا عن التداعيات الاقليمية والدولية(١).

وعلى الرغم من صغر حجم الكويت لكن اهميتها الجيوستراتيجية تتعدى كونها دولة صغيرة لأنها تمثل رأس الحربة لدول الخليج العربي ومحاذية لثلاث قوى اقليمية العراق وايران والسعودية. وهي تبحث عن مصالحها وتسعى الى تحقيقها لا سيما انها ارتبطت بعلاقات سياسية سلبية مع العراق قبل عام ٢٠٠٣. الذي طالب بضمها نتيجة عوامل متعددة منها الرؤية السياسية الخارجية للعراق لطبيعة العلاقات التاريخية العراقية الكويتية والتحول الحاصل في جغرافية العراق بعد استقلال الكويت التي تتميز بموقع استراتيجي على الخليج العربي. ما يمكن العراق من تعزيز مكانته الجيوبولتيكية والجيوستراتيجية. فكانت النتيجة احداث عام ١٩٩٠ وما تلاها من تداعيات انتهت بتسوية أممية لقضية الحدود والتعويضات والعقوبات الاقتصادية التي فرضها مجلس الامن الدولي رغم الشعور لدى العراق بالغبن الذي لحقه جراء تحديد حدوده الجنوبية مع الكويت والتي مهدت لاحتلال العراق عام ٢٠٠٣.

ان التحول الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣ وما اعقب ذلك من تأسيس نظام سياسي ديمقراطي جديد بمؤسساته وتوجهاته الخارجية ساهم في اعادة صياغة العلاقات الثنائية بين العراق والكويت. والتي اتسمت بالتعاون والحذر قبل عام ٢٠١٠ في محاولة للعمل على تسوية القضايا الخلافية والعمل على بناء سياسات التعاون ونسيان الماضي وتحقيق المصالح المشتركة(٢).

---

(١) حميدة عبدالحسين محمد، تحليل جغرافي سياسي لعلاقات العراق مع دول الجوار العربي، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠١٦، ص ١٥٦–١٥٨.

(٢) صدام عبدالستار رشيد، السياسة الخارجية الكويتية تجاه العراق، دراسة تحليلية مستقبلية، مجلة تكريت للعلوم السياسية، جامعة تكريت، المجلد ٣، العدد ١٠، ٢٠١٩، ص ١٦٠.

فمنذ عام ٢٠٠٣ وسياسة العراق الخارجية تحاول اعادة بناء علاقته مع الكويت الا ان الاخيرة في كل مره تثير مشكلات تؤدي الى توتر العلاقات. فتارة تعويضات وديون وتارة اسرى ومفقودين واخرى حقول نفطية حدودية والاصرار على عدم خروج العراق من طائلة الفصل السابع وتوجت هذا بإنشاء ميناء مبارك في موقع يضر بمصالح العراق الاستراتيجية سياسيا واقتصاديا وجيوبولتيكيا بعد ان وضع العراق حجر الاساس لميناء الفاو الكبير[١].

وكمبادرة لحسن نية سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت في محاولة لنسيان الماضي. سعى العراق الى حل القضايا العالقة بين الدولتين والمتمثلة بالحدود والديون وتراكمات المرحلة الماضية. لكن سرعان ما دخلت قضية الحدود سببا في تعكير صورة العلاقة بين الدولتين. فعلى اثر انفلات الوضع الامني في العراق وعدم قدرة الولايات المتحدة من التحكم في ايقاع الاحداث تجاوزت الكويت في عام ٢٠٠٥ على الحدود العراقية لمسافة ١كم. فضلا عن التجاوز على المياه العميقة في ام قصر والتي تصل الى ٦ متر. واقامت حاجزا حديديا بحجة الحيلولة دون انتقال العنف الذي يشهده العراق اليها. وقد اثار هذا التجاوز ردود فعل عراقية على المستوى الشعبي والرسمي وصلت الى حد مطالبة بعض اعضاء مجلس النواب العراقي بإعادة ترسيم الحدود واعادة النظر بالاتفاقيات والترسيم الذي اقر بعد عام ١٩٩٠[٢].

وعلى الرغم من ذلك سعت سياسة العراق الخارجية لتعزيز العلاقة مع الكويت واعادة الاجواء الودية. اذ تم تقديم اوراق اعتماد محمد حسين بحر العلوم عام ٢٠١٠ كأول سفير للعراق في الكويت بعد عام ١٩٩٠. وبعدها زار رئيس الوزراء الاسبق نوري المالكي الكويت عام ٢٠١١ على رأس وفد تضمن وزراء الخارجية والنقل وحقوق الانسان وشؤون النواب والامن الوطني وتم مناقشة العلاقة الثنائية بما فيها الملفات العالقة. وشهدت العلاقات العراقية الكويتية تطورا ملموسا في السنوات الاخيرة لاسيما عقب المساعي الحثيثة التي بذلتها الدولتان لتجاوز خلافات الماضي. وهو الامر الذي تحقق حينما تم اخراج العراق من طائلة الفصل السابع. بعدما اوفى العراق بكافة التزاماته تجاه الكويت. فضلا عن تكثيف الزيارات الرسمية بين الدولتين بهدف خلق مرحلة جديدة من العلاقات المبنية على حسن الجوار على الرغم من

(١) مالك دحام الجميلي، لمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد ٥٢، ٢٠١٢، ص ١٣٣-١٣٤.

(٢) حميدة عبدالحسين محمد، مصدر سابق، ص ١٦٠.

وجود ملفات عالقة كالحدود البرية والبحرية والاسرى والمفقودين والارشيف الاميري ومسالة الحقول النفطية الحدودية (الرميلة وصفوان والزبير). فضلا عن ازمة ميناء مبارك الكويتي[١].

لذا برزت ازمة جديدة في العلاقات العراقية الكويتية عام ٢٠١١ وهي ميناء مبارك. اذ ان الكويت بموقعها الاستراتيجي البحري على الخليج العربي. وارتباطها بعدة جزر من جهة خور عبدالله الى خور الزبير. فسر هذا المشروع من الجانب العراقي الرسمي والشعبي بانه يعرقل حركة الملاحة ويؤثر سلبا على الموانئ العراقية. ومن ثم تحول ميناء مبارك الى قضية سياسية اكثر مما هو اقتصادية. ويبدو من هذه الازمة ان عامل الجغرافيا كان له تأثير كبير على العراق. وان وجود خور عبدالله المنفذ البحري مع قرار العراق انشاء ميناء الفاو الكبير على ضفته في محاولة لتوسيع منافذه البحرية يبدو ان مشكلة الحدود البحرية ستبقى قائمة بين العراق والكويت[٢]. لان شروع الكويت ببناء ميناء مبارك هو ورقة استراتيجية ضاغطة تجاه العراق بسبب الاثار السلبية لهذا المشروع على العراق. ومن ثم في مستقبل العلاقات العراقية الكويتية.

(١) منى حسين عبيد، العلاقات العراقية–الكويتية بعد عام ٢٠٠٣، مجلة كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، المجلد ٢٧، العدد ٤، ٢٠١٦، ص ١٢٥٥–١٢٥٦.

(٢) مفيد كاصد الزيدي، العلاقات العراقية–الكويتية (٢٠١٤–٢٠١٨م) مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة، العدد ٥٢، ٢٠٢١، ص ٢٧٩–٢٨٠.

٤ – الملامح المستقبلية لسياسة العراق الخارجية تجاه الكويت

كان وما زال وسيبقى معطى الجغرافية السياسية حاضرة في تشكيل ملامح السياسة الخارجية للعراق تجاه الكويت. ولا يمكن الهروب من حتمية المعطى جغرافيا واقتصاديا وسياسيا وحتى اجتماعيا وتاريخيا. فعلى طول عمر العلاقة بين العراق والكويت تكرر الالتباس وسوء الفهم بينهما مما جعل القوى المتنفذة تستغل هذا الشيء لتكون العلاقة بينهما ولادة للكثير من المشاكل بل الحروب التي ادخلت المنطقة في مرحلة مفصلية جعلتها تحت السيطرة الرسمية للولايات المتحدة الامريكية منذ عام ١٩٩٠ وحتى الوقت الحاضر(١).

وكما هو معلوم شهدت العلاقات السياسية العراقية الكويتية تطورا ملموسا بعد عام ٢٠٠٣ وقد توجت تلك العلاقات بخروج العراق من طائلة الفصل السابع حينما خرج العراق من ذلك الفصل بعدما اوفى بجميع التزاماته المفروضة عليه تجاه الكويت. الامر الذي انعكس ايجابا في تعزيز العلاقات السياسية والاقتصادية والاجتماعية بين الدولتين. على الرغم من عدم تجاوز الكثير من القضايا والاشكاليات العالقة والتي لم يتم تسويتها حتى الان.

وعليه يمكن الاشارة الى ان مستقبل سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت تحكمه ثلاث عقد رئيسة تتمثل اولا بالعقدة النفسية او السيكولوجية التي ترتبت على دخول القوات العراقية الى الكويت عام ١٩٩٠ والتي جعلت من الكويت صناع القرار والشعب يتربى على ثقافة الادراك بان العراق قد احتل الاراضي الكويتية. وهذا ما يدفعهم الى التحذير منه مما قد يؤثر على الرؤية الكويتية الرسمية لأي علاقات مستقبلية مع العراق. اما العقدة الثانية فهي افتقار العراق لإطلالة بحرية تتناسب والوزن الجيوبولتيكي للعراق لا سيما ان العراق مقبل على بناء قوة اقتصادية واعدة بحكم الطاقات الموردية الطبيعية والبشرية التي يحظى بها. اما العقدة الثالثة تتمثل بالملفات العالقة التي لم يتم تسويتها حتى اللحظة لا سيما مشكلة ترسيم الحدود والحقول النفطية الحدودية في الجانب الكويتي والعراقي وميناء مبارك الذي يمثل العنصر الرئيس في هذه العقدة(٢).

وتأسيسا على ما تقدم ان مستقبل سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت يتقبل احتمالات ما بين تطور ايجابي وآخر سلبي لوجود اشكاليات عالقة حالية ومستقبلية قد تسمح لتدخلات خارجية اقليمية ودولية. وعليه ان الجغرافية السياسية تشكل عامل ضغط يفرض نفسه وبشكل كبير نحو اعادة النظر في نمط العلاقات السياسية. اذ ليس بمقدور العراق

---

(١) حميدة عبدالحسين محمد، مصدر سابق، ص ٢٣٦.

(٢) رابعة فلاح سند، العلاقات الكويتية العراقية، الواقع ورؤية مستقبلية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب والعلوم، جامعة الشرق الاوسط، ٢٠١٣، ص ٦٥.

والكويت تجاوز وتغيير الجغرافيا بحكم حتمية الجوار الجغرافي وهذه الحتمية لا مفر من مواجهتها الا بتفكير استراتيجي يضمن مصالح الدولتين على اقل تقدير.

ولذا تبقى اشكالية ترسيم الحدود بين العراق والكويت من اصعب الاشكاليات التي ما زالت مستمرة لغاية الان. اذ تم ترسيم الحدود تم بموجب القرار الاممي ٨٣٣ وعدم موافقة العراق عليه الا بعد ممارسة الضغوط الدولية. فضلا عن سعي الكويت الى الاستفادة من هذا الترسيم بعد عام ٢٠٠٣ اذ بدأت المشاكل الحدودية بالظهور من قبل الجانب الكويتي مستغلة حالة الوهن الجيوبولتيكي للعراق فقامت عام ٢٠٠٥ ببناء سياج حدودي على طول الحدود داخل الاراضي العراقية بمئات الامتار ووفقا لذلك خسر العراق مساحات واسعة من اراضيه(١).

وان الحدود العراقية تحتوي على حقول نفطية مع دول الجوار لا سيما الكويت وايران وتقسم هذه الحقول التي يبلغ عددها ٢٣ حقلا الى نوعين حقول مستغلة واخرى تنتظر الاستغلال. وقد شكلت هذه الحقول محاور ازمات سرعان ما تفجرت على شكل حروب. فحقل الرميلة الجنوبي وحقل الزبير من الحقول العملاقة التي تقع قرب الحدود الكويتية. وان حساسية هذه الاشكالية وما يشكله حرص المواطن العراقي على ثروة وسيادة وطنه وما قد تثيره من مشاعر تجاه دول الجوار ومنها الكويت تدفعنا الى معالجتها وذلك بالتحرك السريع حفاظا على ثروة العراق ودفعا لأي إشكال يمكن ان يحدث في المستقبل. لا سيما ان هذه القضية اصبحت ميسرة مع عوامل التكنولوجيا الحديثة في المساحة وهندسة الحقول النفطية والاخطر من ذلك ان حقول المنطقة الغربية من العراق على الحدود السورية مثل حقل غاز عكاز لم تستكشف كليا(٢).

ومن الجدير ذكره ان بناء ميناء مبارك يؤثر مستقبلا على حقل سيبة الغازي وهو احد اهم الحقول الغازية العراقية اذ يقدر مخزونه بـ ١,١ مليار م٣ من الغاز وله امتداداته الى المنطقة الواقعة تحت الرقعة الجغرافية التي بني عليها ميناء مبارك(٣).

وفي السياق نفسه يعد اعلان الكويت عن مشروع ميناء مبارك بعد ان وضع العراق حجر الاساس لميناء الفاو الكبير. ان المشروع جاء بنية مبيته بعد ادراك صانع القرار

---

(١) وسناء محمد ابراهيم، العلاقات العراقية الكويتية بعد عام ٢٠٠٣(الحدود والوجود)، مجلة قضايا سياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، العدد ٤٣-٤٤، ٢٠١٦، ص ١١٦.

(٢) غانم علوان الجميلي، السياسة الخارجية، مطبعة كركري، بيروت، لبنان، ٢٠١٣، ص ١٠٧-١٠٨.

(٣) زيد علي حسين، المرتكزات الجغرافية للإستراتيجية الامريكية في العراق، اطروحة دكتوراه غر منشورة، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، ٢٠١٤، ص ٧٢.

السياسي الكويتي ان ميناء الفاو في حال تنفيذه سيكون منظومة للربط السككي باتجاه اوربا وهو ما يسمى بالقانة الجافة. وبذلك سيغير ميناء الفاو الكبير خارطة النقل البحري العالمية اذ سيتم نقل البضائع من اليابان والصين وجنوب شرق اسيا الى اوربا عبر العراق ومن هناء جاء التحرك الكويتي لقطع الطريق على المشروع العراقي(١).

فاستراتيجيا يتضح ان ميناء مبارك يهدف الى تحقيق طموحات سياسية واقتصادية للكويت بامتلاك ورقة ضغط استراتيجية تجاه العراق بشكل يقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبدالله المؤدية الى مينائي ام قصر وخور الزبير. ناهيك عن ان ميناء مبارك سيجعل الممر المائي العراقي ضمن الميناء الكويتي وهذا مخالف للقرار الاممي المرقم ٨٣٣. مما جعل العراق يعمل على تعديل مسار ميناء الفاو الكبير وذلك بالابتعاد عن المياه الاقليمية الكويتية.

فضلا عن ذلك فان ميناء مبارك سيكون حائلا دون تصدير النفط العراقي مستقبلا، لا سيما وان العراق وضع خطة واعدة لإنتاج النفط تصل إلى ١٠ مليون برميل يوميا، علما إن نسبة صادرات النفط العراقي عبر موانئ البصرة تبلغ ٧٧% من اجمالي صادرات النفط ، أما المتبقي فيتم تصديره عبر الأنابيب الواصلة إلى ميناء جيهان التركي، وان التصاميم النهائية لميناء مبارك توضح إن هذا الميناء سيؤدي إلى إلغاء القناة الملاحية العراقية ويعطل حركة البواخر الداخلة والخارجة من وإلى الموانئ العراقية أم قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير. وان إكمال ميناء مبارك سيؤدي إلى فقدان موانئ العراق تعاملاتها العالمية مع خطوط الشحن البحري في عملية استخدام حاويات النقل، وفقدان الاف الأيدي العاملة وسيؤدي الميناء إلى إصابة الموانئ العراقية بالشلل التدريجي، لان الامتدادات الناجمة عن أرصفة الميناء بحسب مراحل المشروع سوف تلحق الضرر بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه لحد الآن، فضلا عن مضايقات زوارق الدورية الكويتية ضد السفن المارة في خور عبد الله والمتوجهة إلى الموانئ العراقية تدل على نية الكويت بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية، وان عمليات الحفر والردم وإنشاء السواتر الخراسانية في خور عبد الله تلحق الضرر بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية، والتي تعد مصدر رزق للعراقيين، ومن الواضح ان الكويت تهدف من خلال ميناء مبارك الى إجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير، وجلب استثمارات عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلا بعائديه الجزيرة له(٢).

(١) وسناء محمد ابراهيم، مصدر سابق، ص ١١٧

(٢) مالك دحام الجميلي، لمياء محسن الكناني، مصدر سابق ، ص ١٥٧.

وعليه ان ادراك صانع القرار السياسي الخارجي العراقي للأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير في خارطة شبكات النقل الدولية تظهر من خلال نمو النشاط الاقتصادي في دول اسيا ولا سيما الاسيوية الكبرى الصين واليابان والهند وكوريا وهذه الاهمية ستجعل لدول اسيا المساهمة الاكبر في حجم النشاط الاقتصادي العالمي ودول المنطقة ولا سيما العراق ودول الخليج العربي وتركيا وايران الدول التي تعد الجسر الذي يربط بين اقتصاديات اوربا واقتصاديات دول اسيا الصاعدة. وهذا يستلزم الادراك الاستراتيجي لصانع القرار السياسي الخارجي العراقي للمتغيرات الجيوستراتيجية في محاولة وضع خطط بعيدة المدى تمكن العراق من لعب الدور المطلوب في تفعيل حركة الاقتصاد العالمي(١).

وعليه طبقا للمنظور الجيوبولتيكي فان ميناء الفاو سيعزز قوة العراق الاقتصادية والسياسية في المنظور القريب والبعيد. وهنا يتوجب علينا الاشارة الى ان الكويت وكذلك ايران تدرك تماما الاهمية الاستراتيجية لهذا المشروع. ومن ثم تخوفهما من اكتمال بناء ميناء الفاو الكبير كونه سيفرض العراق بقوة على الدول المتشاطئة على الخليج العربي وسيحول العراق الى مركز استراتيجي في خارطة شبكات النقل البحري العالمية. ويؤكد ذلك سعي الكويت الى بناء ميناء مبارك في اهم منطقة حيوية بالنسبة للعراق على الرغم من امتلاكها ساحلاً بحرياً يصل طوله الى ٤٩٩ كم. اذ جاء اختيار مكان ميناء مبارك في جزيرة بوبيان القريبة من الساحل العراقي بشكل يؤثر على حرية الملاحة في خور عبدالله. ومن ثم فان بناء الميناء يعد استهدافا للمصالح الاستراتيجية والاقتصادية في المستقبل وذلك لفرض واقع جيوبولتيكي جديد يتعلق بإطلالة العراق البحرية على الخليج العربي.

ومن الموضوعية ان نشير الى ان الكويت في المستقبل المنظور تسير باتجاه استكمال بناء ميناء مبارك. وفي حالة عدم تمكن سياسة العراق الخارجية من اعتماد الطرق الدبلوماسية للوصول الى حل يضمن مصالح العراق. يبقى الخيار الاستراتيجي المتاح امام صانع القرار السياسي العراقي كورقة ضغط مهمة وهو عدم منح دول الجوار سواء الكويت او ايران ربط سككي يؤسس لمشروع القناة الجافة الذي يتضمن اتصال ميناء الفاو بخط للسكك الحديد يربط الخليج العربي عبر هذا الميناء باوربا عن طريق تركيا وسورية. وهو ما قد ينبئ في المستقبل عن تصاعد حدة التنافس بين العراق والكويت بسبب قيامهما بنشاء مينائي مبارك والفاو الكبير.

(١) غانم علوان الجميلي، مصدر سابق، ص ١١٥.

لذا لابد من ادراك صانع القرار السياسي العراقي الخارجي للأبعاد الاستراتيجية لتوجهات الدول المتشاطئة على الخليج العربي لا سيما استكمال ميناء مبارك الكويتي. وان يضع نصب عينيه تنفيذ واستكمال ميناء الفاو الكبير الذي يعد الركن الارتكازي في زيادة اهمية الموقع البحري للعراق والخروج من دائرة الخضوع للإرادات السياسية الدولية التي تدرك حالة الوهن الجيوبولتيكي للعراق. فيما يتعلق بإطلالته البحرية التي تمثل عقدة سياسة العراق الخارجية. خاصة ان هناك مشاريع جيوستراتيجية تمثل فرصة مثالية للعراق وهي مبادرة الحزام والطريق الصينية.

فالأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير تظهر من خلال تأثيره في اتجاهات النقل الدولية مقارنة براس الرجاء الصالح وقناة السويس. كون العراق جسرا ارضيا بين الشرق والغرب. وان تركيا تعد من الدول المهتمة بهذا المشروع والذي يربط العراق بتركيا ثم اوربا. ناهيك عن ان هذا المشروع يمثل منطلقا اساسيا لتوجه الدولة العراقية نحو البحر والعالم الخارجي. كما يمكن العراق من توسيع وتطوير علاقاته الاقتصادية والسياسية مع محيطه الاقليمي والدولي ويساعده في رسم سياسة خارجية فاعلة على مختلف الاصعدة بما يعزز الخروج من دائرة الضغط الاقليمي فيما يتعلق بإطلالة العراق البحرية.

ووفقا لما تقدم ونحو صياغة رؤية استراتيجية لا بد من تفعيل آليات مناسبة بين سياسات العراق والكويت باعتماد الحوار الدبلوماسي وبعيدا عن منطق القوة وباللجوء الى مجلس الامن الدولي لإعادة ترسيم الحدود اذ ان القرار الاممي ٨٣٣ استقطع الكثير من الاراضي العراقية البرية والبحرية وضمها للكويت حسب فقرات الفصل السابع التي فرضت على العراق. لان مسالة الحدود والمواقف المتصلة بها بين العراق والكويت تشكل بداية الازمة التي يمكن ان تنفجر في اية لحظة وتتصاعد الى مستوى الصراع السياسي والاقتصادي وقد تجلت مواقف الصراع السياسي من خلال مطالبة الساسة العراقيين بعد عام ٢٠٠٣ بإعادة الاراضي العراقية التي استولت عليها الكويت[١].

(١) احلام احمد عيسى، مصدر سابق، ص ٥٩.

الاستنتاجات والمقترحات

أولاً: الاستنتاجات

١. يمكن تلمس الحاسة السياسية المكانية في تحليل سياسة العراق الخارجية تجاه الكويت في ثنائية الجغرافية وقوة الدولة وبشكل خاص قبل عام ٢٠٠٣. اذ ان السلوك السياسي الخارجي للعراق يمكن تفسيره بانه كلما ازدادت قوة العراق اخذ يتطلع للكويت والعكس من ذلك بعد عام ٢٠٠٣ الذي رافقه تغير موازين القوة وحالة الضعف الجيوبولتيكي للعراق.

٢. على الرغم من الانعكاسات الجيوبولتيكية السلبية لموقع العراق البحري على سياسته الخارجية. الا ان انجاز ميناء الفاو الكبير سيحقق المطالب المكانية للعراق طبقاً للمنظور الجيوبولتيكي وينقله من دولة شبه حبيسة الى دولة مركزية في شبكات النقل الدولية واتجاهاتها.

٣. ان انشاء ميناء مبارك الكويتي في منطقة تتميز بأهمية استراتيجية بالنسبة للعراق هدفه جعل الممر المائي العراقي واقعا ضمن الميناء الكويتي وهذا انتهاك لبنود قرار ٨٣٣.

٤. ثمة دوافع سياسية واقتصادية واستراتيجية من وراء بناء ميناء مبارك بالشكل الذي يحدد من خيارات صانع القرار السياسي العراقي تجاه المنطقة بشكل عام والكويت بشكل خاص. لاسيما ان الكويت شرعت ببناء الميناء بدعم اقليمي ودولي.

٥. يبدو ان طبيعة العلاقات السياسية العراقية الكويتية يكتنفها العديد من الصعوبات. فضلا عن غياب الرؤية المستقبلية في موضوع الحقوق السيادية للعراق فيما يتعلق بالحدود البحرية والبرية التي قد لا تنطبق مع منطق السياسة ومنافعها وتوجهاتها بغض النظر عن الحقوق التاريخية والجغرافية للعراق.

ثانياً: المقترحات

١. ضرورة العمل على حل جميع اشكاليات الواقع الجغرافي المتعلقة بالحدود البرية والبحرية. الامر الذي سيعزز من مستوى العلاقات السياسية والاقتصادية بين الدولتين استنادا الى قواعد القانون الدولي بغية انهائها وعدم اثارتها في المستقبل.

٢. تفعيل الوجود السياسي الخارجي للعراق على مستوى المنظمات الاقليمية والدولية بشكل يحقق مظلة سياسية للعراق ويعزز اهدافه الاستراتيجية ويضمن حقوق شعبه والمحافظة على موارده.

٣. ضرورة تعزيز العلاقات السياسية والاجتماعية بين الدولتين طبقا للمصالح المتبادلة والعمل المشترك. لاسيما الجانب الاقتصادي المتبادل اذ ان تطور العلاقات السياسية انما هي نتيجة حتمية لتطور العلاقات الاقتصادية.

٤. اعتماد آليات وبرامج مناسبة من قبل وزارة الخارجية العراقية تكفل المحافظة على موارده النفطية لاسيما الحقول النفطية الحدودية مع الكويت وبطريقة تضمن الحقوق السيادية للعراق.

٥. احد الخيارات التي يمكن طرحها بخصوص الموقع الجغرافي للعراق والتي انبثق عنها اشكاليات الحدود البحرية والبرية مع الكويت هو تبني المشروعات المشتركة بين الدولتين وتحويل المنطقة الحدودية الى منطقة ادارة مشتركة فيما يتعلق بالحدود والحقول النفطية. اذ يمكن للعراق الاستغناء عن مساحة معينة من حدوده البرية مع الكويت مقابل تنازل الكويت عن جزيرتي وربة وبوبيان لا سيما ان الكويت تحظى بساحل بحري يصل طوله الى ٤٩٩كم.

ثبت المصادر

أولاً: المصادر العربية

- الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية(ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا). سعد عبد السعيدي. مجلة العلوم السياسية. جامعة بغداد. العدد ٦١. ٢٠٢١.
- الابعاد الجيوبولتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي). فيان احمد محمد. مجلة كلية التربية للبنات. جامعة بغداد. العدد ٢٦. ٢٠١٥.
- الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير. محمد زباري مونس. مجلة دراسات البصرة. جامعة البصرة. السنة ٩. العدد ١٨. ٢٠١٤.
- الاهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق. خلف عياش احمد. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الآداب . الجامعة العراقية. ٢٠١٩.
- تحليل جغرافي سياسي لعلاقات العراق مع دول الجوار العربي. حميدة عبدالحسين محمد. اطروحة دكتوراه غير منشورة. كلية التربية للبنات. جامعة الكوفة. ٢٠١٦.
- الجغرافيا السياسية للعراق. دراسة في المحددات المكانية لوظائف الدولة. رضا محمد السيد سليم. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الآداب. جامعة الزقازيق. ٢٠٠٨.
- الجغرافية السياسية منظور معاصر. محمد محمود ابراهيم الديب. مكتبة الانجلو المصرية. القاهرة. ٢٠٠٨.
- الجغرافية ودراساتها التطبيقية–الاقتصادية. مجيد ملوك السامرائي. مطبعة بغداد. الطبعة الاولى. ٢٠١٢.
- جمهورية العراق. وزارة التخطيط. الجهاز المركزي للإحصاء. المجموعة الاحصائية السنوية. ٢٠١٩.
- جمهورية العراق. وزارة التخطيط. خطة التنمية الوطنية ٢٠١٣–٢٠١٧. بغداد. ٢٠١٣.
- خريطة القوى السياسية وتخطيط الامن القومي بالشرق الاوسط والمنطقة العربية. فتحي محمد مصلحي. بدون مكان طبع. القاهرة . الطبعة الاولى. ١٩٩٢.
- دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي. نعمه محمد حبيب. مجلة الخليج العربي. جامعة البصرة. المجلد ٤١. العدد ٣–٤. ٢٠١٣.
- السياسة الخارجية العراقية تجاه تركيا ٢٠٠٣–٢٠١٣. كريم رقولي. اطروحة دكتوراه غير منشورة. كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية. جامعة الجزائر. ٢٠١٧.
- السياسة الخارجية الكويتية تجاه العراق. دراسة تحليلية مستقبلية. صدام عبدالستار رشيد. مجلة تكريت للعلوم السياسية. جامعة تكريت. المجلد ٣. العدد ١٠. ٢٠١٩.

- السياسة الخارجية. غانم علوان الجميلي. مطبعة كركري. بيروت. لبنان. ٢٠١٣.
- العلاقات العراقية الكويتية بعد عام ٢٠٠٣(الحدود والوجود). وسناء محمد ابراهيم. مجلة قضايا سياسية. كلية العلوم السياسية. جامعة النهرين. العدد ٤٣-٤٤. ٢٠١٦.
- العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك. مالك دحام الجميلي. لمياء محسن الكناني. مجلة دراسات دولية. مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية. جامعة بغداد. العدد ٥٢. ٢٠١٢.
- العلاقات العراقية–الكويتية (٢٠١٤–٢٠١٨م). مفيد كاصد الزيدي. مجلة دراسات تاريخية. بيت الحكمة. العدد ٥٢. ٢٠٢١.
- العلاقات العراقية–الكويتية بعد عام ٢٠٠٣. منى حسين عبيد. مجلة كلية التربية للبنات. جامعة بغداد. المجلد ٢٧. العدد ٤. ٢٠١٦.
- العلاقات الكويتية العراقية. الواقع ورؤية مستقبلية. رابعة فلاح سند. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الآداب والعلوم. جامعة الشرق الاوسط. ٢٠١٣.
- المرتكزات الجغرافية الرئيسة المؤثرة في تحديد شخصية العراق الاقليمية. عبد المحسن احمد ابراهيم. اطروحة دكتوراه غير منشورة. كلية التربية للعلوم الانسانية. جامعة الموصل. ٢٠٢٠.
- المرتكزات الجغرافية للإستراتيجية الامريكية في العراق. زيد علي حسين. اطروحة دكتوراه غر منشورة. كلية التربية للبنات. جامعة الكوفة. ٢٠١٤.
- ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات. نبيل جعفر المرسومي. حسين حيدر محمد. مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي. بغداد. ٢٠١٩.
- ميناء مبارك وانعكاساته على العلاقات العراقية–الكويتية (دراسة في الجغرافية السياسية). احلام احمد عيسى. مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية. الجامعة المستنصرية. العدد ٤٧ . ٢٠١٤.

ثانياً: المصادر الأجنبية

- The World Fact Book . Office of public Affairs . Central Intelligence Agency . Washington . 2021 .