

الاهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير في التوازنات الاقليمية والدولية

م.م. عذراء محمد جابر

رئاسة جامعة النهرين

<https://orcid.org/0009-0005-1905-4708>

athraa.m@nahrainuniv.edu.iq

10.65441/umisa.2025.01118

المستخلاص:

تعد المنافذ البحرية قنوات أساسية للتواصل بين الدول والعالم الخارجي، إذ ترتبط المكانة الجيوسياسية والاقتصادية للدول بقدرتها على امتلاك مثل هذه المنافذ وتوظيفها في تعزيز حضورها الإقليمي والدولي، وفي ظل التحولات العالمية المتسارعة وتشابك المصالح على المستويات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، يبرز ميناء الفاو الكبير بوصفه مشروعًا استراتيجيًّا يتجاوز في أثره حدود العراق ليغدو ركيناً محوريًّا في منظومة التجارة الدولية وخارطة الطاقة العالمية، فالميناء لا يمثل مجرد منفذ بحري بل يُعد أداة جيوسياسية قادرة على ربط خطوط الإمداد والبضائع بين الشرق والغرب، بما يسهم في خفض التكاليف اللوجستية وتسريع حركة التبادل التجاري فضلًا عن تعزيز أمن الملاحة البحرية، يسعى بحثنا إلى مقاربة الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير في سياق التوازنات الإقليمية والدولية، عبر تتبع خلفيته التاريخية وتفسير دوافع إنشائه، فضلًا عن استكشاف أبعاده الاقتصادية والسياسية والأمنية، ولاسيما ارتباطه بمشروعات كبرى مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية ومشروع استكشاف التنمية العراقي، الأمر الذي يمنحه موقعاً مركزياً في معادلة التنافس الدولي، كما يتضمن البحث التحديات الداخلية المتمثلة في محدودية التمويل وتعثر التزامات الشركات المنفذة، إلى جانب التحديات الخارجية التي تفرضها مشاريع موازية كميناء مبارك الكويتي، والدور الاستراتيجي المتواصل لقناة السويس، ومشاريع الربط السككي الإقليمي إضافة إلى انعكاسات التنافس الأمريكي-الصيني على منطقة الخليج العربي.

وتخلص الدراسة إلى أن ميناء الفاو الكبير لا يمكن احتزاليه في كونه مشروعًا اقتصادياً فحسب، بل هو رافعة جيوستراتيجية لإعادة رسم خريطة التوازنات الإقليمية، وتعزيز موقع العراق كحلقة وصل محورية في النظام التجاري العالمي، بما يضعه أمام فرص وتحديات استراتيجية ستسمح في تحديد معايير دوره الإقليمي والدولي خلال العقود المقبلة.

الكلمات المفتاحية: (ميناء الفاو الكبير-مبادرة الحزام والطريق- مشروع التنمية- ميناء مبارك).

The geostrategic importance of the Grand AL-Faw port in Regional and International Balances

Presidency of al-nahrain university

Asst.Lect.Athraa Mohammed Jaber

<https://orcid.org/0009-0005-1905-4708>

athraa.m@nahrainuniv.edu.iq

10.65441/umisa.2025.01118

Abstract:

Maritime outlets represent essential channels of communication between nations and the outside world, as the geopolitical and economic standing of states is closely linked to their ability to possess and utilize such outlets in strengthening their regional and international presence. Amid the accelerating global transformations and the growing interdependence of strategic, political, and economic interests, the Grand Al-Faw Port emerges as a strategic project whose impact extends beyond Iraq's borders, positioning it as a pivotal hub within the global trade network and the world energy map. The port is not merely a maritime outlet; it constitutes a geopolitical instrument capable of connecting supply chains and trade routes between East and West, thereby reducing logistical costs, accelerating trade exchanges, and enhancing maritime security.

This research seeks to explore the geostrategic significance of the Grand Al-Faw Port within the framework of regional and international balances, by tracing its historical background and analyzing the underlying motivations behind its establishment. It also examines the economic, political, and security dimensions of the project—particularly its linkage to major initiatives such as China's Belt and Road Initiative and Iraq's Development Road Project—which together grant it a central position in the equation of global competition. Furthermore, the study discusses the internal challenges, including limited financing and delays in contractors' commitments, alongside external challenges posed by parallel projects such as Kuwait's Mubarak Port, the enduring strategic role of the Suez Canal, regional railway connection projects, and the implications of U.S.–China rivalry in the Arabian Gulf region.

The study concludes that the Grand Al-Faw Port cannot be confined to its economic function alone; rather, it represents a geostrategic lever for reshaping regional power dynamics and reinforcing Iraq's role as a pivotal linkage in the global trade system. This, in turn, places Iraq before strategic opportunities and challenges that will shape the contours of its regional and international role in the coming decades.

Keywords: Grand Al-Faw Port , Belt and Road Initiative ,Development Road Project , Mubarak Port.

المقدمة:

يُمثل ميناء الفاو الكبير أحد أبرز المشاريع الاستراتيجية التي يطمح العراق من خلالها إلى استعادة موقعه الجغرافي كممر محوري للتجارة العالمية بين الشرق والغرب، فالميناء لا يُخترل بوصفه مشروعًا إنشائيًا أو اقتصاديًا، بل يمثل مشروعًا ذات ابعاد سيادية وجيوبوليسية في آن واحد، نظرًا لما ينطوي عليه من إمكانات لإعادة صياغة التوازنات الإقليمية والدولية وتزداد أهمية الميناء في ظل التحولات التي يشهدها النظام الدولي ولا سيما بروز التناقض الأمريكي-الصيني في الشرق الأوسط، وما يرافقه من محاولات إقليمية لتكريس ممرات بديلة ملاحية و أخرى برية هدفها تقليل فرص العراق في استثمار موقعه الجغرافي، مما يجعل دراسة الأبعاد الجيوستراتيجية لهذا المشروع ضرورة ملحة لفهم رهاناته المستقبلية وتداعياته على العراق بشكل خاص والمنطقة بشكل عام، كما أن الميناء يُطرح في سياق أوسع من رهانات الأمن الاقتصادي والسيادة الوطنية، حيث يمثل اختباراً لقدرة الدولة العراقية على تحويل الثروة الجغرافية إلى قوة استراتيجية فاعلة، بما يفرض إعادة قراءة التوازنات الإقليمية والدولية من زاوية موقع العراق الجديد المحتل في النظام الاقتصادي العالمي.

لذلك فإن دراسة الأبعاد الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير لا تقتصر على بيان مردوده الاقتصادي فحسب، بل تمثل بمدى قدرته على إعادة صياغة موقع العراق في معادلة التفاعلات الإقليمية والدولية ورسم مسارات جديدة للتكامل أو التناقض في المنطقة.

أهمية البحث: تكمن أهمية البحث في أنه يتناول مشروعًا مهماً لم يحظى بدراسة معمقة وشاملة في بعده الجيوستراتيجي، إذ غالباً ما يُنظر إلى ميناء الفاو من زاوية اقتصادية بحتة، في حين أنه يُجسد نقطة التقاء لمشاريع دولة كبرى مثل مبادرة الحزام والطريق ومشروع التنمية العراقي، وبذلك فإن بحثاً هنا يسعى إلى سد فجوة معرفية تتعلق بكيفية تفاعل المشروع مع التوازنات الإقليمية والدولية، والانعكاسات الأمنية والسياسية والاقتصادية المترتبة عليه، فضلاً عن تسليط الضوء على التحديات الداخلية والخارجية التي قد تحول دون تحقيق أهدافه الأساسية.

هدف البحث: تقديم تحليل شامل للأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير، عبر إبراز أبعاده الاقتصادية والسياسية والأمنية، وتوضيح دوره في إعادة تمويض العراق في خارطة الممرات الدولية للتجارة والطاقة، فضلاً عن استكشاف انعكاسات المنافسة الإقليمية والدولية على مستقبل هذا المشروع الحيوي.

إشكالية البحث: تتمحور إشكالية البحث بتساؤل جوهري تمثل الإجابة عنه أبرز جوانب الموضوع: إلى أي مدى يمكن لميناء الفاو الكبير أن يسهم في تعزيز الموقع الجيوستراتيجي للعراق في ظل التوازنات الإقليمية والدولية المتغيرة؟، وما هي أبرز التحديات التي قد تواجه تحقيق هذا الدور؟.

فرضية البحث: ينطلق البحث من فرضية مفادها إذا كان ميناء الفاو الكبير يشكل مشروعًا حيوياً قادراً على إعادة مكانة العراق في معادلات التوازن الإقليمي والدولي، فإن قدرته على أداء هذا الدور الاستراتيجي يبقى مشروطًا بتجاوز التحديات الداخلية وبنهاي قدرته على التعامل مع الضغوط والمنافسة الإقليمية والدولية المحيطة بالمشروع.

منهجية البحث: نظراً لطبيعة موضوع البحث ومتطلباته فقد ارتأينا ضرورة الأخذ بالمنهج الاستباطي فضلاً عن الاعتماد على مقتربات عدة بالشكل الذي يتاسب مع اشكالية الدراسة ومنها: المقرب التاريخي من خلال التطرق للتطور التاريخي لميناء موضوع بحثنا ومراحل انشاءه، فضلاً عن توظيف المقرب التحليي-الوصفي لتوضيح الأهمية الجيوستراتيجية، الاقتصادية، السياسية والأمنية، إضافة إلى الاستعانة بالمنهج المقارن لمقارنة ميناء الفاو مع مشاريع أخرى ربما تكون منافسة له كميناء مبارك وقناة السويس ومشروع الربط السككي مع إيران.

هيكلية البحث: انتظم البحث في ثلات محاور فضلاً عن المقدمة والخاتمة:

المحور الأول: التطور التاريخي لميناء الفاو الكبير

المحور الثاني: اسباب انشاء ميناء الفاو الكبير واهميته.

المحور الثالث: التحديات التي تواجهه مشروع ميناء الفاو الكبير

المحور الأول: التطور التاريخي لميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو الكبير في جنوب محافظة البصرة بمنطقة رأس البيشة في نهاية الجرف القاري للعراق ضمن جزيرة تُعرف بإسم (شبة جزيرة الفاو)، والتي تبعد مسافة 100 كم عن مركز المحافظة (البصرة)، يحد الجزيرة من جهة الشرق سط العرب ومن الغرب خور عبدالله المحاذى للكويت، تبلغ مساحتها حوالي 3775 كم مربع وقد تم اختيارها لأنشاء الميناء بسبب اطلالتها الواسعة على الخليج العربي (عاصم، 2012: 6)، تعود فكرة انشاء الميناء الى القرن التاسع عشر بعد احتلال بريطانيا للعراق وقيامها بإجراء مسوحات عديدة لمنطقة سط العرب من ابرزها المسح الذي كلفت به العقيد روكي O.Roke colonel في عام 1919 والذي قدم تقريراً مفصلاً بعنوان (حفر سدة الفاو) والذي بلغ تكلفته 93.000.000 روبي الا انه لم يحظ باهتمام الحكومة البريطانية بسبب عدم ثقتها بالحكومة الفارسية آنذاك جراء رفضها معااهدة التحالف التي كان من المقرر توقيعها بين الطرفين، وبذلك توقف تنفيذ المشاريع البريطانية في العراق نتيجة اندلاع ثورة العشرين(الغريب،2013: 109-113)، التي اعترضت سبيل تنفيذ مشروع الميناء وبرغم ذلك بقيت الفكرة قائمة لدى الحكومات المتولدة كون ان مثبت الفاو يمثل موقع استراتيجي مهم يربط الشرق بالغرب، في عام 1954 بدأ العمل في حفر قناة سدة الفاو بعمق بلغ 762 متر وبمساعدة ادارة ميناء المعقل نتيجة رفض مجلس الاعمار منح قرض لإدارة ميناء الفاو بقيمة 500 الف دينار عراقي(الغريب،2013: 113)، وفي عام 1958 عقدت وزارة النقل والاتصالات العراقية العيد من الندوات وورش العمل لغرض استكمال المشروع ولكن الحرب العراقية - الإيرانية التي اندلعت في الثمانينيات حالت دون ذلك، وبرغم ذلك اجريت العديد من المحادثات الخاصة بالمشروع اقامته واهمها محادثات عام 1986 التي تم بموجبها اختيار موقع المشروع في منطقة رأس البيشة ولكن توقف تنفيذها بسبب اندلاع الحرب وضعف التمويل(الجميلي ومحسن، 2017: 18)، وفي عام 1996 وبعد تفاصي اتفاقية النفط مقابل الغذاء التي عقدتها الامم المتحدة مع العراق سمح وزارة النقل العراقية للشركات الروسية بالحصول على مناقصة تنفيذ ميناء الفاو ولكن طبيعة الوضاع التي شهدتها البلاد وتهاون الشركة المكلفة بالمشروع قد حال دون استكماله ايضاً (مركز البيت العراقي، 2021)، وفي عام 1997 تمت مناقشة العديد من الخطط الجديدة والمشاريع المقدمة لوزارة النقل والمواصلات ولكن الظروف السياسية والاقتصادية وقفت حاجزاً امام عملية التنفيذ(الجزائري، 2017: 20-21)، بعد عام 2003 ونتيجة تغير النظام السياسي تمت مناشدة وزارة النقل والاتصالات من قبل الشركة العامة للموانئ العراقية بضرورة البدء بتنفيذ المشروع لما له من اهمية اقتصادية فضلاً عن دوره في توفير متطلبات العراق التجارية ودوره في عمليتي الاستيراد والتصدير والالهم من ذلك تحويل محافظة البصرة الى منطقة تجارة حرة وتوجيه الانظار الى الموانئ العراقية وجعلها في مقدمة الموانئ

العالمية، وبالرغم من الحصول على الموافقة المبدئية وتخصيص المبالغ المالية لاغراض التنفيذ الا انه لم يتم البدء ايضا به، قدمت مجموعة من الشركات عروضاً مهمة لتبني هذا المشروع من ابرزها(الجميلي ومحسن، 2017: 20):

1. مجموعة شركات ساندي العراقية-الأمريكية مسجلة في العراق
 2. شركة مشرف للتجارة والمقاولات الكويتية
 3. شركة kg2 الكويتية
 4. شركة هنا الشيخ -اماراتية

طرح رجل الاعمال العراقي جوزيف حنا الشيخ عرضاً لتبني مخطط الفاو تضمن انشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيميائيات ومصفى لتكثير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للألمنيوم ومجمعات سكنية اخرى للعاملين في الميناء وارصدة مؤهلة لاستقبال السفن العملاقة، رفضت وزارة النقل العراقية هذا العرض بسبب شروطه التي تنص على الزام الحكومة بدفع تكاليف المشروع بدفعات يومية قد تصل الى 2.4 مليون برميل نفط خام يومياً وعلى مدار 20 سنة فضلاً عن تداخل الموانئ النفطية مع التجارية الامر الذي يؤدي الى أرباك العمليات المينائية برمتها (زيidan, 2020)، في عام 2008 قامت 9 شركات ايطالية بتقديم منحة بقيمة 46.5 مليون يورو لدعم الموانئ العراقية وحتى سبتمبر من العام 2009 صادق مجلس الوزراء على الدراسة المقدمة من قبل الشركة الائنة الذكر والتي قدمت المخطط الاول للمشروع والمتضمن انشاء: 100 رصيف و 300 الف فرصة عمل وبتكلفة تقدر حوالي 4.4 مليار يورو وبطاقة سنوية بنحو 99 مليون طن، وفي اب من عام 2010 تم توقيع عقد مع شركة ايطالية لوضع تصاميم المشروع، فحصلت موافقة الحكومة على التصميم المقدم في عام 2012 للميناء الجديد على ان يتم البناء وفق مرحلتين منفصلتين (الجميلي - محسن، 2017: 21):

المرحلة الأولى : تتجز في عام 2014 وتتضمن انشاء (11) رصيفاً للحاويات بطاقة استيعابية 3.000.000 حاوية / سنة وبكلفة 1795 مليون دولار وانشاء ممرات ملاحية واعمال حفر لقنوات وموانئ الميناء.

المرحلة الثانية : تجز في عام 2019 وتتضمن انشاء 9 ارصفة للحاويات ليصبح المجموع 20 رصيفا وبطاقة استيعابية 55,000 حاوية/ سنة وبكلفة (1295) دولار.

وضع حجر الاساس للمشروع بتاريخ 5/4/2010 من قبل وزارة النقل العراقية(المبرقع، 2021)، وفي عام 2013 تم التعاقد مع شركة دايو للهندسة والانشاءات الكورية الجنوبية لوضع سور الميناء ولكن توقفت عملية التنفيذ في تلك الحقبة، وفي العام 2014 (نتيجة الاوضاع التي شهدتها البلاد من وجود تنظيم داعش الارهابي) وبسبب الظروف المالية الصعبة الناتجة عن انخفاض اسعار النفط العالمية وعجز الموازنة العامة للدولة وزاد ذلك نقشى جائحة كورونا خلال المدة 2019-2020 هذه الظروف برمتها عرقلة عملية استكمال الجزء الكبير من المشروع ، وبتاريخ 30/12/2020 قامت الشركة العامة لموانئ العراق بالتعاقد مرة اخرى مع شركة دايو الكورية بقيمة 2.625 مليار دولار امريكي نص الاتفاق على بناء نفق ومحطة حاويات وطريقا برية للميناء(الزيبيدي، 2021)، وفي تموز 2025 أعلنت وزارة النقل العراقية أن العمل في ميناء الفاو الكبير يسير ضمن الجدول الزمني المحدد لإنجازه خلال العام الحالي وأن النموذج المالي والاقتصادي لمشروع طريق التقىمية* ، ايضا بات في مراحله النهائية، مؤكدة على التقدم في تنفيذ النفق المغوم بعد غمر القطعة الخرسانية الرابعة ليصل إجمالي ما تم إنجازه من طوله إلى 693 مترًا ويعد هذا النفق أول مشروع من نوعه في الشرق الأوسط يتم إنشاؤه بتقنية القطع الخرسانية المغمورة تحت قاع البحر فضلاً على استكمال الأرصفة الخمسة وطريق النقل البري بطول 62 كم بنسبة 100%، إضافة إلى تقدم العمل في ساحة الحاويات بنسبة 95%، والقناة الملاحية بنسبة 94% اذ تم وضع مخطط لإقامة مدن صناعية وسياحية على طول الممر ضمن رؤية اقتصادية متكاملة تعزز من فرص الاستثمار وتدعم الاقتصاد الوطني العراقي

كون أن المشروع يتضمن إنشاء مدينة متكاملة داخل الحرم المينائي ويضم مناطق سكنية صناعية و أخرى خدمية، بما يضمن بيئة حضرية مستدامة تمهدًا لانطلاق المرحلة الاستثمارية الدولية في العراق (RT Arabic, 2025)

شكل رقم (1) ميناء الفاو الكبير



متح على الرابط: <https://linksshortcut.com/rxksu>

المحور الثاني: أسباب انشاء ميناء الفاو الكبير و أهميته

ان فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير هي نتاج حاجة العراق إلى منفذ بحري متطور يعزز مكانته في التجارة الدولية و يواكب المتغيرات الاقتصادية العالمية، اذ جاء المشروع المذكور كوسيلة لسعى العراق الى تقليل اعتماده على الموانئ الإقليمية، وربط اقتصاده بشبكات النقل العالمية، بينما تكمن أهميته في كونه حلقة وصل أساسية بين الشرق والغرب من خلال مشروع طريق التنمية ومبادرة الحزام والطريق، إضافةً إلى دوره في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز الأمن البحري للعراق، يتناول المحور اسباب انشاء ميناء الفاو والوقوف على اهميته وكما يلي:

اولاً_ اسباب انشاء ميناء الفاو الكبير: دفعت مجموعة من الاسباب والتي عُدت كمبررات لإنشاء ميناء الفاو، والتي سنسلط الضوء عليها (الحجاج وهاشم، 2021: 18):

1-تطوير ساحل رأس البيشة: اذ يسهم الساحل المذكور في منح المنطقة اهمية حضارية وتجارية و بذلك تكون النتيجة جعل شبة جزيرة الفاو مؤهلة للتبادل التجاري وقادرة على استقبال السفن ذات الغطاس الكبير وتحويلها الى منطقة حرة للتبادل التجاري تسهم في تسهيل الحركة التجارية مع دول العالم وتسهيل عملية نقل البضائع.

2-التصدي للنمو السريع في حجم البضائع والمنتجات النفطية المستوردة والمصدرة من وإلى العراق.

3- قرار مجلس الأمن المرقم ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣: المتعلق بترسيم الحدود بين العراق والكويت والذي نتج عنه اضرار عديدة للعراق، اذ عانت الموانئ العراقية من الإطلاة الضيقية على المياه الدولية وتجاوز دول الجوار على حدودها الجغرافية.

4-ضعف الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية: اذ ان انشاء ميناء على المياه العميقة يسمح له باستقبال السفن العملاقة التي لا تستطيع الوصول الى الموانئ الحالية بعيدة عن سواحل الخليج العربي ومن هذه الموانئ: ميناء أم قصر الذي يتراوح عمقه بين

(12-3) متر)، الذي لا يمكنه استقبال السفن أو الناقلات التي تزيد حمولتها عن (500 طن) وتحتاج إلى أكثر من 12 متر عمق (موسوس، 2014: 61).

5- السعي لمواجهة المتطلبات الآتية والاحتياجات المستقبلية الضرورية: اذ ان ميناء الفاو سيكون اداة ربط خط للبضائع والسلع والنقل البحري بمعنى تهيئة العراق ليكون جسراً برياً يتصل بموانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا من جهة والخليج والمحيط الهندي من جهة اخرى، هذه العملية ستكون باقل تكلفة واقصر وقت، اي انه سيفتح الطريق امام اندماج العراق بالأسواق العالمية ومن ثم الاثار الايجابية التي سيتركها على التجارة الدولية وعلى الاقتصاد العراقي بشكل عام فضلاً عن توفير فرص عمل للعديد من الايادي العاطلة عن العمل.

6- حاجة العراق إلى ميناء يرسم الحدود الساحلية: من جهة الشرق (ایران) والغرب (الکویت) ويعالج اشكاليات ترسيم الحدود بين البلدان المتشاطئة للخليج اذ سيعمل ميناء الفاو على تطوير الواجهة المائية للعراق وجعل المنطقة مُزدهرة فضلاً عن تحسين البنية التحتية من خلال اقامة الطرق والجسور والسكك الحديدية وتحسين الخط الساحلي ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل (عبدالرضا والجزائري، 2016: 122).

ثانياً_أهمية ميناء الفاو الكبير: تبرز أهمية ميناء الفاو فيما يلي:

1_الأهمية الجيوستراتيجية: تبع الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير من موقعه الحيوي على رأس الخليج العربي، بما يجعله حلقة وصل رئيسة بين دول العالم ويضعه ضمن مسارات اكبر المبادرات الدولية مثل مبادرة الحزام والطريق ومشروع التنمية ، وهذا ما سيتم توضيحه بشيء من الايجاز :

أ-مبادرة الحزام والطريق: تم طرح فكرة مبادرة الحزام والطريق من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في عام 2013 اثناء الجولة التي اجرتها في اسيا الوسطى وجنوب شرق اسيا اذ ادركت الصين بعد انهيار الاتحاد السوفيتي عام 1991، أنها الهدف الثاني للغرب لذلك قام الرئيس الصيني المذكور بجولته لإيجاد طرق بديلة لكسر أي طوق يمكن أن يضرب حصاراً عليها وبذلك شن حرب السيطرة على الموانئ وقيامه بإنشاء قواعد عسكرية على البحار، وبضوء ذلك طرحت الصين إستراتيجية أطلق عليها (خط واحد حزام واحد) ليتحول الصراع من حرب عسكرية باردة بين الولايات المتحدة الاميركية والاتحاد السوفيتي سابقاً إلى حرب (اقتصادية- سياسية) باردة بين الولايات المتحدة الاميركية والصين، فمبادرة الحزام والطريق هي المبادرة التي عرفت بمشروع القرن الاقتصادي في العالم والتي ولدت تخوفاً لدى العديد من الدول كونها تمثل اكبر مشروع عالمي للبني التحتية الاقتصادية التي سيشهدها العالم في القرن الحادي والعشرين، عرفت ايضاً بإسم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وهي استراتيجية ائمائية تبنته الحكومة الصينية تنص على تطوير البنية التحتية والاستثمارية للبلدان المنظمة لها، كونها وسيلة لتعزيز التعاون والاتصال فيما بين المناطق وقد بلغت كلفة هذه المبادرة تريليون دولار وقد ضمت اكثر من 65 دولة من القارات الثلاثة فضلاً عن استقطاب ما يقارب 35% من التجارة العالمية واكثر من 31% من الناتج المحلي الاجمالي العالمي، تتضمن المبادرة الصينية شبكة واسعة من خطوط النقل والانترنت ومشاريع البنية التحتية في المطارات والموانئ والسكك الحديد والطرق والجسور المرتبطة بمرات التنمية الاقتصادية، اذ يمتد الحزام من المحيط الهادئ إلى بحر البلطيق، وحسب وصف الرئيس الصيني مستidiما بذلك من طريق الحرير القديم * ترتبط اهداف المبادرة بأهداف التنمية المستدامة الـ 17 (الزاهدي ومسلم، 2022: 159)، ان طريق الحرير الدولي وهو الطريق الذي وضعت أُسسُه الصين والتي اختارت العراق ومدينة الفاو تحديداً لتكون احد المفاتيح الرئيسية في هذا المشروع والذي تسعى من خلاله إلى ربط الشرق بالغرب بما يسمى بالقناة الجافة (مشروع التنمية) (الهاشمي، 2025)، اذ يعتبر ميناء الفاو الكبير البوابة الرئيسية لطريق الحرير الجديد المختص بنقل البضائع من الصين إلى ميناء جوادر في باكستان عبر السكك الحديدية ومنها إلى ميناء الفاو عن طريق البحر وبعدها تُنقل بخطط السكك الحديد من البصرة إلى سوريا وتركيا ثم إلى أوروبا مما يساهم بتنقيص وقت

نقل البضائع من الصين الى اوروبا وخفض اسعار البضائع الصينية بنسبة 35% من الكلفة الحالية، كما ان الاتحاد الأوروبي ي حاجة ايضا لامداد انشاء الميناء كونه سيسمح في نقل البضائع الاوروبية الى الدول الآسيوية والخليج لكون الطريق الحالي لنقل البضائع الصينية طويلا جداً، اقليمياً ان المشروع يؤدي إلى تكامل اقتصادي بحري إقليمي ويهدف الى تحويل منطقة شمال الخليج ومحافظة البصرة الى منطقة ازدهار اقتصادي مليئة بالاستثمارات الدولية (Zaed, 2020)، دولياً من المتوقع أن يحقق المشروع قيمة على مستوى النقل البحري بين الشرق والغرب في حال إنجازه وربطه بخطوط سكك الحديد التي تستخدمن في شحن البضائع الآسيوية إلى أوروبا مروراً بتركيا، بمعنى ان فكرة ربط طريق الحرير بميناء الفاو تقوم على انشاء شبكة قطارات سريعة تقطع ما يقارب (2000) كم وتوفر وصول البضائع والسلع من موانئ بحر العرب والخليج نحو الأرض اليابسة في البصرة وصولاً لتركيا ومنها إلى أوروبا، ويتوقع أن يجني العراق مليارات الدولارات بعد انتهاء المشروع ومد سكك الحديدية، لذلك تضع الصين في أعلى سلم أولوياتها العراق كجغرافية وموانئ وطرق بري كونه يمثل فرص اقتصادية متعددة (Zaed, 2020).

خريطة رقم (2) اهمية مبادرة الحزام والطريق للعراق



المصدر: المركز العربي الوطني، اهمية مبادرة الحزام وطريق الحرير للعراق ، متاح على الرابط:

<https://linksshortcut.com/MkDpl>

بـ مشروع طريق التنمية: أستضاف العراق في 27 أيار 2023 مؤتمراً لمناقشة مشروع طريق التنمية الاستراتيجي، وهو المشروع الذي يمتد من ميناء الفاو في محافظة البصرة مروراً بمحافظات العراق الشمالية وصولاً إلى المثلث العراقي - التركي - السوري في منطقة فيشخابور، ومن تركيا إلى أوروبا وحتى القوقاز، عقد المؤتمر بمشاركة وزراء النقل وممثلين عن دول الجوار وهم: (السعودية، الكويت، الإمارات، قطر، سلطنة عمان، إيران، تركيا، سوريا، الأردن)، إلى جانب ممثلين عن الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي، تم الإعلان عن المشروع في إطار سعي العراق لإعادة مركزة على خريطة التجارة والنقل العالمية وسعيه لممارسة دور إقليمي فعال، يتكون المشروع من 15 محطة قطار على طول الطريق، بما في ذلك المدن الرئيسية مثل البصرة، بغداد، الموصل، وحتى الحدود التركية، ليصبح العراق بذلك مركزاً رئيساً للتجارة والنقل بين آسيا وأوروبا (السلمي، 2021: 198)، يبلغ طول المشروع 1176 كم وبتكلفة أولية تقدر حوالي 17 مليار دولار يتضمن المشروع إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطين الصناعة وحداث تحول حقيقي في اقتصاد البلاد، تم تصميمه من قبل شركة الاستشارات الإيطالية PEG، أما عملية التنفيذ تبنته العديد من الشركات العراقية والصينية والإيطالية، من أهم ركائز المشروع هو: إكمال مراحل إنشاء ميناء الفاو الكبير، إنشاء مدينة صناعية ذكية، أحداث تنمية مكانية كون الطريق يمر في الحدود الإدارية لأحدى عشرة محافظة عراقية بالإضافة إلى عدد من المدن الرئيسية، إن

طريق التنمية لن يخرج عن مبادرة الحزام والطريق الصينية والتي عدت خطة طموحة تهدف إلى إعادة تشكيل التجارة العالمية كما ذكرنا، فالحزام يهدف إلى ربط التجارة والإنتاج الصيني بأوروبا عبر آسيا الوسطى، أما الطريق فانه سيحسن التجارة البحرية الصينية عبر جنوب شرق آسيا والقرن الأفريقي وأوروبا (شنشول وحسين، 2024: 3-4). أما طريق التنمية يربط كل هذه المناطق المهمة بعض وتبعد مكانته من خلال اختصاره لوقت بنسبة 50%， إذ تشير التقديرات إلى أنه يستغرق 15 يوماً فقط في حالة النقل من ميناء شنغي الصينية إلى ميناء الفاو العراقي (المشaque، 2014: 377)، ويتوفر المشروع أيضاً حوالي 100 الف فرصة عمل بالمرحلة الأولى و مليون فرصة عمل بعد اكتمال إنجازه، أما عملية تمويله فتعتمد على الاستثمار المباشر من قبل عدة دول (الإمارات وال السعودية وقطر وتركيا)، أما حجم الإيرادات المتوقعة لنقل البضائع ستصل بحدود 4 مليار دولار سنوياً والمسافرين مليون دولار سنوياً، ومن المخطط أن تنتهي المرحلة الأولى للمشروع بحلول العام 2028 على أن تنتهي المرحلة الثانية بعد عشر سنوات، إذ ستزداد الطاقة الاستيعابية للنقل إلى 400 ألف حاوية وصولاً إلى المرحلة النهائية المقررة في العام 2050 (حسين، 2024: 145-146)، لذلك فإن مشروع طريق التنمية غايتها تحقيق الاستقرار بشقيه السياسي والاقتصادي للعراق وتقليل الاعتماد على الاقتصاد الريعي، حظي بدعم إقليمي و دولي، إذ ان تركيا تعتبر من أبرز داعميه بعد استبعادها من مشاريع منافسة مثل الممر الاقتصادي الهندي المدعوم أمريكاً، بينما تعهدت قطر باستثمار 10 مليارات دولار في مشاريع البنية التحتية الخاصة به، بما يعزز تنويع استثماراتها ونقل الغاز القطري إلى أوروبا في ظل سعي الاتحاد الأوروبي للاستغناء عن الغاز الروسي، اقتصادياً: يشكل تطوير البنية التحتية للطرق عاملأً أساسياً للنمو المستدام وتشييف التبادل التجاري، بما يسهم في اختصار زمن نقل البضائع واستحداث فرص عمل ومصادر دخل جديدة للعراق، أمنياً: يعكس المشروع التحول في مفهوم الأمان من التركيز على البعد العسكري إلى الأمان الاقتصادي وأمن الطاقة باعتبار حماية الموارد والثروات تشكل الأساس للاستقرار القومي (عبدالله، 2025: 178-179).

خريطة رقم (3) مشروع طريقة التنمية



المصدر: تحديات اطلاق مشروع طريق التنمية الاستراتيجية في العراق، متاح على الرابط:

<https://linksshortcut.com/LdJFr>

لذلك يمكننا القول ان ميناء الفاو الكبير سيسهم في منح العراق فرصة الدخول في اتفاقيات استراتيجية و أخرى اقتصادية و تمويلية وحياته على منع مالية دولية متعددة فضلاً عن ارتباط المصالح الدولية بالعراق باعتبار ان التكتلات العالمية و برامج العمل الدولية و المراكز الاقتصادية تتيح امكانية ربط العراق بالخريطة الدولية والعالمية (الفاو الكبير...الميناء الذي تقف عدة دول ضد بنائه، 2025).

2 الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير: من المتوقع ان يكون لميناء الفاو الكبير تأثير اقتصادي في مجال التجارة الدولية بمستوى موازي لتأثير قناة السويس وقناه بنما على الاقتصاد العالمي يمكن ايجازها بما يلي:

أ-مساعدة الحكومة العراقية في معالجة مشكلة البطالة اذ كشفت وزارة النقل في ايار 2023 عن نسبة العمالة العراقية في مشروع ميناء الفاو اذ انها تبلغ 70% (عبد، 2023: 71). بمعنى ان الميناء يسهم في توفير فرص عمل متعددة سواء كانت فنية ام ادارية(الموسي وكاظم، 2021: 785).

ب-خلق فرص استثمارية مهمة تسهم في استغلال ثروات العراق الطبيعية غير المستغلة فضلاً عن استغلال الخط الساحلي للعراق واراضية وتوجيه الانظار نحو موقعه الاستراتيجي المهم في المنطقة.

ج-تطوير الصناعات البحرية وصناعة الخدمات مما يشجع على التطور الاقتصادي على المستوى الوطني والإقليمي ويساعد بناء الميناء في تطوير التجارة المدنية ايضاً من خدمات ومباني المرافق المجتمعية والنمو في الصناعات الخفيفة والخدمية وانشاء مناطق سكنية لذوي الدخل المحدود والعلالي يساعد ايضاً في تطور الصناعات البتروكيميائية ومشتقاتها، التي بدورها تساعد على تحفيز النمو السريع في قطاع الهندسة والمقاولات لذا سيكون الميناء داعماً كبيراً لخزينة الدولة وتعزيز الاقتصاد الوطني .

د-زيادة القدرة التصديرية للعراق لتلبية الطلبات المستقبلية على منتجات النفط، وزيادة انتاج النفط العراقي إلى (5) ملايين برميل يومياً في عام 2025 و (7) ملايين برميل يومياً بحلول عام 2035 و (8.5) ملايين برميل يومياً في عام 2055، ومن المتوقع أن تزيد طاقة التكرير النفطية إلى (1.9) مليون برميل يومياً بعدها كانت (0.9) مليون برميل يومياً عام 2010 (عبد، 2023: 71).

جدول رقم 1 الاميرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير

3.07	2024
3.23	2025
3.48	2026
3.60	2027
3.69	2028
3.42	2029
4.6	2030
4.34	2031
4.71	2032
5.00	2033
5.32	2034
5.67	2035
6.03	2036
6.81	2037
6.82	2038
6.87	2039
6.90	2040

المصدر: نقلأً عن عبد الوهاب محمد جواد-سوسن جواد كاظم، ميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي، مجلة الغربي للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد 20، العدد 2، 2021.

جدول رقم (1) بوضوح حجم الاميرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير بدءاً من عام 2024 وحتى العام 2040

3 الأهمية السياسية والامنية: إن مشروع ميناء الفاو الكبير يمثل ضرورة استراتيجية من خلال توفيره دعامة جيوبوليتيكية تمنح العراق القدرة اللازمة لإحداث توازن استراتيجي في صراعه مع دول المنطقة وعلى شواطئ الخليج وثرواته المختلفة، النفطية والمائية والإحيائية وكذلك يوسع خيارات العراق الاستراتيجية التي تقلل من تعرضه لابتزاز والضغوطات الدولية، كما إنه يزيد من أهمية العراق الجغرافية بالنسبة لدول الغرب كون ان مصالحها ستكون مرتبطة بالعراق وبذلك سيعق على عائقها مهمة حفظ امنه واستقراره السياسي والاقتصادي والاجتماعي (الامارة، 2022: 618-619). إذ يرى الكثير من الأكاديميين والسياسيين العراقيين، أن تتفيز مشروع ميناء الفاو الكبير هو "حلم لل العراقيين" في تغيير واقعهم والانطلاق نحو تعزيز التعاون الإقليمي والدولي (السويدi وآخرون، 2006: 11)، ويعيد بناء علاقات العراق الخارجية ومكانة العراق فيها على أساس واقع جديد من المصالح المتبادلة، وتغيير طريقة النظرة للتعامل معه حتى يصبح الطرف المهم في قواعد لعبة المصالح (العبيدي، 2020: 168)، ربما سيسهم ذلك في تحقيق الاستقرار السياسي ايضاً من الناحية الإقليمية، ويكون العراق محور مهم لتعزيز العلاقات الثنائية لدول الإقليم لإيجاد مكانة دولية لها، وسيعكس ذلك على علاقة هذه الدول مع الفاعلين الدوليين في النظام السياسي الدولي بما يحقق مصالح شعوبها، من جانب آخر سيدفع المشروع نحو تعزيز الوحدة الوطنية العراقية بسبب ارتباط مصالح مناطق العراق كافة في نجاحه ما يساعد على عدم اختراق السيادة العراقية باعتباره سيكون ورقة رابحة بيد صناع القرار العراقيين (العبيدي، 2013: 163). يؤثر مشروع ميناء الفاو الكبير ايضاً على أمن الدولة العراقية من خلال الفرص والمكاسب الإيجابية التي سيحققها، اذ انه سيعزز موقع العراق الذي يعاني من إشكالية ضيق اللسان البحري، ومحدودية السواحل العراقية وتزاحم الموانئ فيه، وينجح العراق اطلاقاً جديدة على مياه الخليج ومنها إلى الموانئ العالمية والتخلص من مشاكل خط (التالوك) والمعاهدات الخاصة بالحدود بين العراق ودول الجوار، لذلك فإن انجاز هذا المشروع سيساعد في استقرار العراق أمنياً لأن خدمات الميناء تمتد إلى نواحي عدة من الاقتصاد العالمي، مما يجعل معظم دول العالم تسعى لدعم وضع العراق (العبيدي، 2013: 164)، بمعنى اخر سيصبح امن العراق في ظل هذا المشروع مسؤولية دولية وليس محلية لوجود مصالح مهمة وحيوية إضافية لدول اخرى فيه، فمن المنطقي أن تقوم هذه الدول برعاية الطرق والمحطات التي تمر منها تجارتها وبضائعها وتبذل الجهد الحثيث لفرض الحفاظ على أمنها وسلامتها الأمر الذي سيدفع إلى اندماج العراق بالأسواق العالمية ومشاركته في التجارة الدولية، ومن ثم انضمامه إلى منظمة التجارة العالمية والكتلتين الاقتصادية والسياسية، وهو أمر له معطيات سياسية واقتصادية مهمة تتعكس على الأمن والاستقرار (سالم، 2023: 116)، من جهة أخرى، يمثل الموقع الجغرافي أرضاً ترتكز عليها المصالح والتطبيعات المشتركة أو تقرب ذلك، اذ يمثل الأمن عامل لحماية هذه المصالح ، لذلك فإن أمن الخليج أصبح من القضايا المصيرية لشعوب المنطقة، وانطلاقاً من هذه المعطيات ييرز دور ميناء الفاو الكبير في ذلك من خلال إيجاد فرص للتعاون والتكميل، وحتى في حال تأثر المصالح الخليجية الاقتصادية بهذا الميناء، فإن لدول الخليج مصالح اهم تتمثل في حاجتها لمزيد من الحماية الدولية لمنطقة الخليج، والتي تعدّها الضمانة الأساسية أمام التحديات التي تواجهها المنطقة على افتراض أن هذا المشروع لا يرقى إلى خلق إطار امني متكامل في الإقليم يجمع كل من تركيا والعراق وسوريا وإيران مع دول مجلس التعاون الخليجي، فإنه سيخلق أجواء أفضل من الطمأنينة والاستقرار وتكون الغلبة لمصالح دول أوروبا وأسيا وأفريقيا إلى جانب الدول العربية ودول أخرى مجتمعة في هذه المنطقة، التي سيرتفع شأنها أكثر مما كانت عليه، ويزيد حصانتها وأمنها واستقرارها (العبيدي، 2013: 164).

المحور الثالث: التحديات التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير

يعتري مشروع الفاو الكبير العديد من التحديات التي قد تعيق تحقيق أهدافه الاستراتيجية، اذ يعاني من عقبات فنية ومالية مرتبطة بتمويل مشاريعه الضخمة واستكمال بنيته التحتية إضافة إلى ذلك، يطرح الوضع السياسي والأمني في العراق تحديات جدية تؤثر في استقرار المشروع واستدامته، الى جانب الضغوطات الإقليمية والاتفاق الدولي على طرق التجارة البحرية، وكما يلي:

التحديات الداخلية: يمكن ايجازها بال نقاط التالية:- اولا

1- **التحديات الطبيعية:** تمثل في ضيق السواحل العراقية وتدخلها مع دول الجوار وزحف الحدود الإيرانية نحو المياه الإقليمية بفعل عامل النحت والارسال فضلاً عن سوء الاحوال الجوية التي تعيق حركة الملاحة البحرية.

2- **قلة التمويل وعدم دفع استحقاق الشركات المنفذة:** ان قلة التخصيص المالي لوزارة النقل سيؤثر سلباً في توفير التمويل اللازم لاكتمال الميناء (عوده، 2021: 248-249)، اذ ان تمويل ميناء الفاو الكبير يقع ضمن اطار الخطط الاستثمارية لوزارة النقل، وطالما ان الموازنة العامة تعتمد على الإيرادات النفطية بنسبة تصل إلى ٩٠٪، فأن انخفاض أسعار النفط يؤدي إلى قلة الإيرادات مما يؤدي ذلك إلى قلة التخصيصات ومن ثم تكثف المشاريع الاستثمارية كافة وهذا ما يحصل مع ميناء الفاو الكبير، أن تتفيد كاسر الأمواج الشرقي^{*} شهد تحديات عده كونه أطول من الكاسر الغربي ومن ثم يتطلب جهوداً مكثفة للعمل به ويعود سبب التأخير هذا إلى عدة عوامل منها عدم دفع مستحقات الشركة الكورية المنفذة في الوقت المتفق عليه من قبل الشركة العامة لموانئ العراق نتيجة لعدم توفر التمويل الكافي اذ تقوم الشركة العامة لموانئ العراق بدفع المستحقات إلى شركة دايو الكورية وحسب مراحل الانجاز فمثلاً عند اكمال 10٪ من الانجاز تحصل الشركة الكورية على 3٪ من المستحقات بدلاً من 10٪ وفي حال وصلت نسبة الانجاز إلى 20٪ تحصل على 10٪ من مستحقاتها وهذا يسبب تراكم في المستحقات على الشركة العامة لموانئ العراق وكذلك فإن الشركة الكورية تحتاج أيضاً لتلك المستحقات لفرض تمويل مراحل العمل (عوده، 2021: 248)، بالرغم من ان شروط العقد الذي أبرم لتفيذ الكاسر نص على فتح رسالة اعتماد بكمال مبلغ العقد وتقسيمهها وفق مراحلتين من قبل الشركة العامة لموانئ العراق، يتم تسديد نسبة 50٪ في المرحلة الأولى والجزء المتبقى سيكون ضمن أجراء تمديد رسالة الاعتماد أو فتح رسالة اعتماد أخرى الا ان الشركة العامة لموانئ العراق لم تلتزم بهذه الشرط إذ انها لم تقم باجراء تمديد رسالة الاعتماد او فتح رسالة اعتماد ثانية على اقل تقدير وذلك لعجزها في توفير التمويل اللازم (عبدالرضا والجزائري، 2016: 36-37).

3- **سوء الادارة:** تواجه الشركة المنفذة للكاسر الامواج الغربي^{*} مشكلات ادارية تمثل بوجود جهة واحدة تتعامل معها الشركة المنفذة وهذه الجهة تتمثل بشخص مدير ميناء الفاو الكبير (عوده، 2023: 78).

4- **مشكلة العمالة الأجنبية:** ان مشكلة الفيزة هي احدى المشكلات التي تواجهها الشركة الكورية المنفذة، بسبب السياقات الادارية المتبعة من لدن وزارة الداخلية - مكتب الجوازات ، اذ يواجهون مشكلة في التعرف على العاملين الاجانب في الشركات الاستثمارية وتميزهم عن العمالة الاجنبية في المطاعم والفنادق، فان عملية الحصول على الفيزة تستغرق فترة زمنية طويلة تتراوح بين 6 أشهر الى سنة، كذلك في حال التجديد أيضاً تستغرق العملية حوالي 3 أشهر وتعود هذه من العوائق الكبيرة التي تواجهها الشركة الكورية (عبدالرضا والجزائري، 2016: 37).

5-الظاهرات: والتي تحدث بين الحين والأخر من قبل أهالي منطقة الفاو وقائمهم بقطع الطرق أمام الشاحنات المحملة بالمواد الأولية التي تحتاجها الشركة لغرض الحصول على فرصة عمل، ومن ثم فانها تسبب توقف الاستمرار في انجاز المشروع لعدة أيام اذ ان هذه التوقفات تمثل تكاليف اضافية تتحملها الشركة اذ ان تكالفة التوقف لليوم الواحد تصل الى 700 ألف دولار.

6-فرض الضرائب والرسوم: تقوم الشركة العامة لموانئ العراق بفرض ضرائب ورسوم على الشركات المنفذة ومن ضمنها شركة دايو الكورية اذ بلغت نسبة رسوم الموانئ التي قامت شركة دايو الكورية بتسديدها (1,518,913) مليون دولار، وهذا مخالف لقرار مجلس الوزراء المرقم (356) لعام 2013 والذي نص على اعفاء الشركات الاجنبية العاملة بتغيف ميناء الفاو الكبير من الضرائب والرسوم كونه من المشروعات التنموية (عده، 2021: 248).

7-حاجة الميناء الى بنية تحتية متكاملة تتضمن الماء والكهرباء وخطوط سكك الحديد والطرق وبقية الخدمات الأخرى فضلاً عن ضعف البيئة الامنية والقانونية الالزمة في شبة جزيرة الفاو اذ تعرضت الشركة الكورية الى 8 عمليات تسليب للشاحنات التي تنقل المواد الأولية من ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن عمليات الخطف لمنسيتها.

8-تواطؤ بعض الجهات مع الدول المجاورة لغرض عدم تنفيذ المشروع او عرقلة تنفيذه، وذلك نتيجة شعور هذه الدول بالتخوف من تنفيذ هذا المشروع العملاق والذي سيكون حلقة وصل بين آسيا وأفريقيا وأوروبا، ولما له من مردود كبير على التجارة الدولية (العلي، 2019).

ثانياً- التحديات الخارجية: يمكن ايجاز هذا النوع من التحديات بما يأتي:

1-ميناء مبارك: بتسمية أخرى "ميناء بوبيان" والذي يُعد من المشاريع الاستراتيجية قيد الإنشاء في شمال دولة الكويت، والذي يقع في شرق جزيرة بوبيان ومن المخطط أن يبدأ تشغيله في مرحلته الأولى بأربعة أرصدة مخصصة للحاويات بطاقة استيعابية تصل إلى (1.000.800) حاوية سنوياً بينما تتضمن المرحلة الثانية إنشاء 12 رصيفاً إضافياً، يعقبها في المرحلة الثالثة إنشاء 8 أرصدة أخرى، ليصل إجمالي الأرصدة إلى 36 رصيفاً الأمر الذي يجعله واحداً من أكبر الموانئ في منطقة الخليج العربي (سلمان، 2019)، أمّا موقعاً ميناء مبارك بالإستراتيجية الفعالة وان بنائه سيحقق للكويت مركزاً سياسياً ومالياً على المستويين الإقليمي والعالمي طالما ان الكويت تحل موقعاً جغرافياً مهماً وان موقعها هذا يمنحها امكانية التأثير على مناطق مجاورة كجنوب العراق ووسط إيران وشرق السعودية الذي يحوي على غالبية النفط السعودي (عهد، 2023: 83)، وترى وجهة النظر العراقية أن إنشاء الكويت لهذا الميناء يمثل خطورة على مستقبل الموانئ العراقية بل ستكون له تداعيات سلبية على إطلاعات العراق البحرية وعلى مياه الخليج ويستند العراق في ذلك إلى مجموعة من الحجج تتمثل في (بدرى، 2011):

أ- سيؤدي إنشاء ميناء مبارك إلى تضييق المسطح المائي في خور عبد الله، الذي عدت مياهه مشتركة بين العراق والكويت والذي سيؤدي إلى تقليل أهمية الموانئ العراقية وتحديداً مينائي أم قصر والزبير مما سيضعف قدرات العراق الاقتصادية.

ب- سيقلص ميناء مبارك مساحة السواحل العراقية ليحصرها فيما لا يتجاوز الـ (50 كم)، بينما ستشع مساحة السواحل الكويتية لتصل إلى نحو (500 كم).

ج- سيزيد الميناء الكويتي من الترسيبات الطينية في القوات الملاحية مما سيعرقل حركة الملاحة في الموانئ العراقية، ويرتبط آثاراً بيئية خطيرة

د- سيقل ميناء مبارك عند استكمال إنشائه من قيمة مشروع ميناء الفاو الكبير وهو الميناء الذي يراهن العراق عليه والذي سيكون أحد أكبر الموانئ المطلة على الخليج ويسعى لأن يصبح بموجبه نقطة محورية للتجارة الإقليمية والعالمية (خليل، 2020: 142).

اذ بينت دراسة تابعة لمجلس النواب العراقي أن الغاية من إنشاء ميناء مبارك في الضفة الشرقية من خور عبد الله هو لخنق الموانئ العراقية، وتحديداً ميناء أم قصر والقائم إذ سيفقد 90% تقريباً من قيمته الاقتصادية، لذلك يمكن القول ان مشروع ميناء الفاو الكبير يواجه العديد من التحديات الإقليمية من قبل دول الجوار بسبب تخوفها من تضرر مصالحها التجارية، وبسبب للتأثير الحكومي عمد هذه الدول على تنفيذ مشاريع تضيق الخناق على الميناء المذكور، إذ بدأت وزارة النقل الكويتية بإنشاء ميناء مبارك بعد سنة واحدة فقط من إعلان وزارة النقل العراقية بوضعها حجر الأساس لإنشاء ميناء الفاو الكبير، وقد صرخ نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية ووزير التنمية الكويتية (أحمد الفهد) على أن ميناء مبارك الذي تم التعاقد مع شركة هوندراي الكويتية على إنشائه يحمل أهدافاً كبيرة ويحقق آمال الشعب الكويتي وتطلعاته ومن شأنه أن يحول الكويت إلى مركز تجاري دولي، وعلى الرغم من تمويع ميناء مبارك في رأس الممر البحري لخور عبد الله فإن موقع ميناء الفاو الكبير يمتاز بقربه من المسار الجنوبي لطريق الحرير وكذلك من القناة الجافة ما يمنه أهمية استراتيجية أكبر وبناءً على ذلك يعتمد ميناء مبارك بدرجة أساسية على مشروعربط السككي بالقناة الجافة لضمان فاعليته، وهو ما تسعى الكويت إلى تحقيقه بما قد يحد من فرص نجاح ميناء الفاو الكبير ومن شأن ذلك أن ينعكس سلباً على الاقتصاد العراقي عبر تقييد حركة التجارة وجعلها أكثر ارتباطاً بموانئ دول الخليج العربي من خلال نظام تجارة الترانزيت اذ تشير المعطيات إلى أن إنشاء ميناء مبارك في قناة خور عبد الله قد يؤدي إلى عرقلة حركة الملاحة البحرية باتجاه الموانئ العراقية، مما يهدد بانعدام انسيابيتها ويلاحظ أن اختيار جزيرة بوبيان كموقع للميناء جاء مقابل مشروع ميناء الفاو الكبير مع امتداد مراقبه داخل مياه خور عبد الله وصولاً إلى خط التالوك، مستفيدة الكويت من إعادة ترسيم الحدود عام 1993 بموجب القرار الأممي 833 الذي جعل خط التالوك ضمن حدودها البحرية ونتيجة لذلك انحصر الجانب العراقي من القناة في مياه ضحلة لا تصلح للملاحة رغم أن القرار ذاته نص على ضمان حرية العبور ووجوب التزام الطرفين بعدم عرقلة مرور السفن وبالنظر إلى افتقار العراق لمنفذ بحري بديلة فإن ميناء مبارك قد يشكل منفذًا رئيساً لتجارته الخارجية وتجارة الترانزيت المارة عبر أراضيه، ومن الناحية القانونية فإن إنشاء الميناء دون التشاور مع العراق يمثل تجاوزاً على أحكام قانون البحار الذي يختص برسم الممرات الملاحية في الخليج العربي، وخاصة أن القواعد الدولية لم تضع قيوداً على حركة الملاحة في معظم مناطق الخليج باستثناء مناطق محدودة كمضيق هرمز وجزر طنب الكبرى والصغرى ورأس تنورة، وهذا يفسر غياب أي اتفاق ثنائي بشأن تحديد الجرف القاري بين العراق والكويت، هذه القضية تحمل ابعاد سياسية اكثراً من كونها اقتصادية اذ أن إنشاء ميناء عالمي على الخليج سيكون عاملاً مهماً في تغيير الصفة الجيو اقتصادية اذ ان هناك قوى كثيرة إقليمياً وعالمياً ستتأثر ايجاباً أو سلباً من إنشاء الميناء المذكور (خليل، 2020: 142).

2-مشاريع القنوات السعودية: في عام 2015 اطلقت السعودية مشاريع عددة في مقدمتها إنشاء قناة ملاحية تمتد من الخليج العربي إلى البحر الأحمر عبر الصحراء ويعمق 16 متر وبتكلفة 50 مليار دولار، الغرض منها تحويل مسار الملاحة المتوجهة إلى الفاو إلى: البحر الأحمر وقناة السويس او ميناء ايلات (الاسرائيلي) او ميناء العقبة الأردني، من الناحية الاقتصادية فإن هذا المشروع لا يتمتع بـإي أهمية بسبب اطالة طريق وتكلفة الشحن المفروضة على البضائع نتيجة المرور في قناة السويس والموانئ المختلفة والطرق الطويلة عبر (اسرائيل) او الاردن، لذا لا يملك هذا المشروع اي مؤهلات تمكنه من منافسة ميناء الفاو الكبير حتى اذا ما ظهر للنور، شأنه شأن قنوات الملاحة الأخرى الممتدة من موانئ السعودية كميناء رأس تنورة النفطي إلى خليج عمان والذي كانت غايته تحاشي مرور السفن عبر مضيق هرمز والذي تهدد ايران بين فترة واخرى بغلقه (عبدالرضا والجزيري، 2016: 32)، تُعزى ممانعة المملكة العربية السعودية لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير إلى اعتبارات جيوسياسية تتعلق بموازين القوة الإقليمية

فجاج العراق في تنويع موارده الاقتصادية وتقليل اعتماده على النفط عبر تأسيس منافذ بديلة كالميناء وربطه بطريق الحريز الجديد سيمنحه موقعاً استراتيجياً يعزز مكانته كفاعل قوي في المنطقة وفي هذا السياق سارعت السعودية إلى إطلاق مشروعها الاستثماري الضخم ليشكل منافساً مباشراً لميناء الفاو ومكملاً لمسارات مبادرة الحزام والطريق عبر أراضيها وصولاً إلى الموانئ (الإسرائيلية) ومن ثم إلى أوروبا (عبد، 2023: 84).

3- قناة السويس: يمر طريق قناة السويس عبر شبكة السكك الحديدية الممتدة في شبه جزيرة سيناء وصولاً إلى رفح، ليرتبط بخطوط النقل الحديدية في كل من لبنان وسوريا وتركيا ومنها إلى أوروبا إلا أن عملية نقل البضائع عبر قناة السويس باتجاه شمال أوروبا تستغرق أكثر من شهر عبر البحار فضلاً عن استمرارية تعرضها لمخاطر القرصنة البحرية في **منطقة القرن الإفريقي*** الأمر الذي يفرض تكاليف إضافية على شركات النقل سواء من خلال ارتفاع رسوم المرور أو زيادة أقساط التأمين ومتطلبات الأمان والحماية، وبالمقابل يوفر ميناء الفاو الكبير بدليلاً استراتيجياً أكثر كفاءة إذ لا يتجاوز زمن نقل البضائع بين الخليج العربي وأوروبا 7 أيام ما يجعله أقل كلفة وأكثر سرعة وأماناً وبذلك يمثل الميناء خياراً حيوياً لا غنى عنه لدول الخليج وإيران فيربط تجارتها مع الأسواق الآسيوية والأوروبية (عبدة، 2021: 253)، لذا لا يمكن لقناة السويس ان تنافس ميناء الفاو الكبير وذلك للمسافة الطويلة التي تحتاجها السفن للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط وما تستغرقه من وقت ونفقات، اذ على السفن أن تمر عبر بحر العرب والشواطئ المقابلة للصومال، ثم إلى مضيق باب المندب والبحر الأحمر (العيدي والعامري، 2021: 247-248)، منذ البدء بتتنفيذ مشروع الفاو الكبير ادركت مصر مقدار الضرر الذي سيلحق بها من جراء احتمالية ربط مبادرة الحزام والطريق الصينية بميناء المذكور وذلك لأن هذا الطريق سيئه هيمنة قناة السويس على الحركة التجارية البحرية، وهذا ما اكده العديد من الخبراء الاقتصاديين في مصر فكانت انتظارهم منصبة حول البصرة ومشروع الميناء المقامة فيها كونه سيصبح جزءاً من مسارات تلك المبادرة وسيكون أحد أقصر الطرق البديلة عن قناة السويس (عبد، 2023: 84).

4- ايران والربط السككي: يعاني العراق من قصور استراتيجي واضح فيما يتعلق بخطوط النقل مع دول جواره وخاصة فيما يتعلق منها بالسكك الحديدية اذ يعتمد في عمليات التبادل التجاري على المنافذ البرية بدرجة أساس والبحرية بدرجة اقل (مشروع سككي يربط العراق بأيران ،2025)، وبسبب تزايد عمليات توريد السلع والبضائع المستوردة من الدول المجاورة وبهدف تقليل كلف النقل يسعى العراق لمد خطوط سكك مع هذه الدول ومن تلك الخطوط خط "البصرة- شلامجة" الذي يربط العراق بأيران بطول 32 كيلومتر (مشروع سككي يربط العراق بأيران، 2025)، اذ تسعى ايران من خلال هذا الربط للوصول إلى ميناء اللاذقية السوري في البحر الأبيض المتوسط ولغرض إيصال تجاراتها للعراق وتحقيق ترابط مع موانئها الواقعة على الجانب الإيراني من الخليج (مشروع كبير يربط بين ايران وسوريا، 2019)، ومع كل ما توفره عملية الربط السككي بين العراق وايران من مزايا ومقاسات متمثلة بتوظيف المكان والربط بين قارتي آسيا وأفريقيا مع افتراضات الربح من عائدات مرور البضائع القادمة من الشرق إلى أوروبا وبالعكس، الا ان هناك اتجاه يحذر من مخاطر هذا الربط كون هذا المشروع سيؤدي إلى تقليل الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وتقليل الفعالية الحقيقية للميناء، فالمشروع يتضمن ربط ميناء الفاو عند اكماله بسكة حديدية بين البصرة وتركيا مروراً إلى أوروبا، وان الربط السككي يأخذ العديد من مزايا هذا الميناء ويفقد سماته الاقتصادية تدريجياً (خليل، 2021)، من جانب اخر تهدد ايران بين الحين والآخر بأغلاق مضيق هرمز في حال تصعيد التهديدات الامريكية عليها، وفي حال قيام ايران بأغلاقه ستتوقف حركة الملاحة في الخليج العربي والذي يتبعه توقف حركة نقل البضائع من والى ميناء الفاو الكبير، هذا من جهة ومن جهة أخرى فان التهديدات المتبادلة بين ايران والولايات المتحدة الامريكية ستكون على حساب الأمن والاستقرار في المنطقة والذي سينعكس سلباً على حركة الملاحة من والى ميناء الفاو (خليل، 2021).

5-التنافس الامريكي-الصيني: شهد النظام الدولي في السنوات الأخيرة تصاعد حالة التناقض بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين، والتي امتدت تداعياتها إلى منطقة الشرق الأوسط تحديداً منطقة الخليج العربي اذ تسعى الصين إلى تعزيز حضورها الإقليمي عبر أدوات متعددة من أبرزهامبادرة الحزام والطريق التي تهدف من خلالها إلى توسيع نفوذها في السياسات الإقليمية والدولية، غير أن هذا المسعى يتعارض بدرجة كبيرة مع الاستراتيجية الأمنية الأمريكية الأمر الذي يدفع الولايات المتحدة الأمريكية إلى اتخاذ خطوات للحد من النفوذ الصيني المتامن وفي ظل الواقع الإقليمي المعقد وصراعاته المزمنة تبدو المنطقة معرضة لمزيد من التناقض وربما الصراع متعدد الأبعاد بما يفتح المجال أمام التدخلات الخارجية وتشابك المصالح بين القوتين وفي هذا السياق لن يكون مشروع ميناء الفاو الكبير بمنأى عن انعكاسات هذا التناقض إذ يتوقع أن يشكل أحد ميادين المواجهة غير المباشرة بين هاتين القوتين(خليل،2021).

الخاتمة:

يمثل ميناء الفاو الكبير أحد المشاريع الوطنية الاستراتيجية ذات الأهمية الجيوستراتيجية والاقتصادية الكبرى للعراق، كونه يعزز من قدرته على الانخراط في التجارة الإقليمية والدولية ويشكل حلقة وصل حيوية بين العراق والعالم الخارجي كما يسهم في تحقيق التنمية المستدامة عبر دعم الاقتصاد الوطني وتتوسيع مصادر الدخل ويزيد من الدور السياسي والأمني للعراق على الصعيدين الإقليمي والدولي ومع ذلك، فإن نجاح هذا المشروع يتطلب معالجة للتحديات الداخلية المرتبطة بالتمويل والإدارة وضمان بيئة آمنة لشركات العاملة بما يحقق الأهداف الاستراتيجية المرجوة ويعزز موقع العراق كمركز لوجستي وإقليمي مهم وبالشكل الذي يضمن مواجهته للتحديات الخارجية الأخرى.

النتائج: توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج يمكن إيجازها بما يأتي:

- 1-يمثل الميناء نقطة استراتيجية محورية ضمن شبكة النقل البحري ليس للعراق فحسب، بل للاقتصاد الدولي أيضاً كونه يقع في موقع متوسط يربط أوروبا وأفريقيا من جهة شرق وجنوب شرق آسيا من جهة أخرى ويتتيح هذا الموقع أن يصبح ميناءً مركزياً للترانزيت العالمي، مع إمكانيات تقديم خدمات متعددة وفق المقترنات المرتبطة بالمشروع.
- 2-من المتوقع أن يسهم تشغيل الميناء في تعزيز الاقتصاد الوطني من خلال تقليل نسب البطالة، وزيادة حجم التجارة، ودعم إقامة المشاريع الاستراتيجية، إضافة إلى تشغيل قطاع السياحة كما أن تشغيل الميناء سيُسهم في خفض تكاليف النقل الدولي، ما يعزز اندماج العراق في المنظومة الاقتصادية العالمية.
- 3-يسهم الميناء في تعزيز الدور السياسي للعراق على المستويين الوطني والدولي، اذ يتوقع أن تكون له انعكاسات إيجابية على الوحدة الوطنية نتيجة ارتباط مصالح مناطق متعددة بالمشروع، أما على الصعيد الدولي فإن المصالح العالمية والإقليمية ستسعى إلى دعم الاستقرار السياسي في منطقة الخليج العربي، نظراً لأهمية الميناء كمركز حيوي تمر من خلاله تلك المصالح.
- 4-لا يمكن إغفال التحديات الخارجية التي يواجهها ميناء الفاو الكبير نتيجة موقعه الاستراتيجي إذ أن هناك مشاريع إقليمية ودولية أخرى قد تتأثر بإنشاء وتشغيل الميناء، هذا الأمر يفرض تحديات على العراق في سياق التوازنات الإقليمية والدولية ويستدعي دراسة دقيقة لإدارة تلك التحديات لضمان تحقيق الاستفادة القصوى من المشروع.

النحو: من خلال دراستنا هذه نوصي بما يأتي:

- 1-يُعد التسريع في استكمال مشروع ميناء الفاو الكبير ضمن الأطر الزمنية المحددة ضرورة استراتيجية، وذلك في ضوء وجود مشاريع منافسة في الإقليم قد تحد من جدواه إذا تأخر إنجازه.

- 2- إن ضمان بيئة آمنة لعمل الشركات المنفذة وكوادرها يمثل شرطاً أساسياً لاستمرارية المشروع، الأمر الذي يستدعي تفعيل سلطة القانون تجاه أي محاولات تستهدف تعطيل سير العمل.
- 3- تبرز الحاجة إلى إنشاء هيئة عليا متخصصة تتولى مسؤولية الإشراف على مختلف مراحل التنفيذ، بما في ذلك تذليل العقبات المالية والفنية، وضمان توفير المتطلبات الضرورية لنجاح المشروع.
- 4- يتطلب إنجاز المشروع معالجة النزاعات المحتملة بصورة استباقية عبر اعتماد آليات تسوية فعالة، بما يحول دون انعكاسها السلبية على مسارات التنفيذ.

List of sources and references:

First: Research and journals:

1. Ibrahim Faisal Al-Obaidi – Ibtisam Muhammad Al-Amiri, "The Grand Faw Port and the Relationship within the Framework of Iraqi–Chinese Cooperation," Proceedings of the Grand Faw Port Conference: Challenges, Strategic Importance, and Future Prospects, Basra and Arabian Gulf Studies Center, Issue 11, 2021.
2. Ahmed Abdul-Jabbar Abdullah, "The Path of Development and Competing Projects (Regional and International)," Hammurabi Journal of Studies – Hammurabi Center for Strategic Research and Studies, Issue 54, Baghdad, 2025.
3. Aseel Salman, "The Grand Port Project and the Impact of Mubarak Port?", Council of Representatives, Iraq, 2019.
4. Amjad Radhi Hassan Al-Zahidi – Hamdia Shaker Muslim, "The Economic Importance of Establishing the Grand Faw Port and its Connection to the Belt and Road Initiative," Iraqi Journal of Economic Sciences, Issue 73, Iraq, 2022.
5. Amir Najm Abboud, "The Geostrategic Importance of the Grand Faw Port and Its Challenges," Kufa Journal of Arts, Issue 57, 2023.
6. Anwar Ismail Khalil, "Qatari–Iranian Relations Under the Rule of Sheikh Hamad bin Khalifa Al Thani (1995–2012), Al-Shams Magazine, Iraq, 2020.
7. Ban Ali Hussein, "The Role of the Development Road Project in Strengthening Iraq's Position on the Global Trade Map," Al-Mayadeen Economic Magazine, University of Algiers, Issue 3, Algeria, 2024.
8. Jamal Sand Al-Suwaidi and others, "International Interests in the Gulf Region," Emirates Center for Strategic Studies and Research, Abu Dhabi, 2006.
9. Habib Saleh Mahdi Al-Obaidi, "The Iraqi Dry Canal and the Grand Faw Port: An Introduction to Regional and International Cooperation," Political and International Journal, Al-Mustansiriya University, Issue 45, Baghdad, 2020.
10. Sara Al-Zubaidi, "The Grand Faw Port – From Here the Whole Story," Buratha News Agency, Issue 974, Iraq, 2021.
11. Salam Jabbar Asim, The Geopolitics of the Grand Faw Port and Ways to Promote Maritime Transport in Iraq, Geographical Meteorology Center, Baghdad, 2012.
12. Salam Zidane, The Grand Faw Port: Will the Iraqi Popular Will Triumph?, Al-Safir Al-Arabi Magazine, Issue 426, Tunis, 2020.

13. Talib Jassim Al-Gharib, The Port of Basra: A Historical Study 1919–1968, Iraqi Ports General Company Press, Public Relations and Media, 2013.
14. Ahed Muslim Al-Mashaqbeh, The Political Dimension of Arab–Chinese Relations and Their Future Prospects, Journal of Humanities and Social Sciences, Issue 1, Jordan, 2014.
15. Abdul Wahab Muhammad Jawad–Sawsan Jawad Kazim, The Grand Faw Port and Its Role in Advancing the Iraqi Economy, Al–Ghari Journal of Economic and Administrative Sciences, Volume 20, Issue 2, 2024.
16. Majid Saddam Salem, The Geopolitical Challenges of Building a Port The Grand Faw Port, Maysan Journal of Academic Studies, research published in the proceedings of the conference on Modern Trends and Applied Fields of Geography, University of Maysan, 2021.
17. Malik Daham Al-Jumaili – Lamia Mohsen, Iraqi–Kuwaiti Relations and the Problem of Mubarak Port, Journal of International Studies, Issue 52, 2017.
18. Muhammad bin Saqr Al-Sulami, The US–China Rivalry and Its Implications for the Middle East, International Institute for Iranian Studies, Riyadh – King Fahd National Library, 2021.
19. Muhammad Hassan Awda, The Developmental Effects of the Establishment of the Grand Faw Port and the Implications of the Establishment of Mubarak Port, Al–Mustansiriya Journal of Arab and International Studies, Volume 18, Issue 73, Al–Mustansiriya University, 2021.
20. Muhammad Ziari Monis, The Geopolitical Importance of the Grand Faw Port, Journal of Basra Studies, Volume 9, Issue 18, 2014.
21. Maha Shaker Jabr Al-Amara, The Strategic Importance The Grand Faw Port and its Role in Iraqi Maritime Navigation, Basra Studies Journal, Supplement, Issue 45, 2022.
22. Nabil Jaafar Abdul–Ridha – Hussein Haider Muhammad Al–Jazairi, Iraqi Ports and Their Role in Economic Activity, A Case Study of the Grand Faw Port, Gulf Economics Journal, Issue 3, 2016.
23. Najmuddin Abdul–Hajjaj – Zidan Tuwairish Hashim, The Economic Dimensions of the Grand Faw Port Project, Al–Ghari Journal of Administrative and Economic Sciences, Volume 17, Issue 1, College of Administration and Economics, University of Basra, 2021.
24. Nisreen Riyad Shanshol – Riyam Ali Hussein, The Path of Development and Future Prospects for the Iraqi Economy, Hammurabi Center for Research and Strategic Studies, Baghdad, 2024.
25. Nimah Muhammad Habib Al–Abadi, The Role of the Grand Faw Port in Local and Regional Security, Arabian Gulf Journal, University of Basra, Volume 41, Issue 3, Basra, 2013 .

University Theses and Dissertations:

1. Hussein Haider Al–Jazaery, The Grand Faw Port and its Potential Economic Impacts, Master's Thesis, College of Administration and Economics, University of Basra, 2017.

Links and websites:

1. Adnan Abu Zeed, Daewoo Fulfills Iraq's Faw Port Despite Obstacles, Al-Monitor, 2020, available at the link: <https://linksshortcut.com/MbEDd>.
2. RT Arabic, <https://linksshortcut.com/DXZpt>, available at the link:
3. RT Arabic, A Major Project Linking Iran and Syria Through Iraqi Territory, July 2, 2019, available at the link: <https://cutt.ly/CTMbY2y>
4. The Grand Faw... The Port That Several Countries Oppose, translated and edited by Shireen Ahmed Kilo, Rudaw Digital, available at the link: <https://linksshortcut.com/DntBh>
5. Raed Al-Hashemi, The Only Lifeline Is Faw Port, Global Information Network, available at the link: <https://kitabat.com/2020/12/06>
6. Salam Zidane, Will the Iraqi Popular Will Triumph?, available at the link: <https://2h.ae/bwCd>.
7. Shaza Khalil, "Iran and the Railway Link: The Expansion Project Across Iraq and Syria to the Mediterranean," Rawabet Center for Research and Studies, available at: <https://linksshortcut.com/zsifk>
8. Ali Ziad Al-Ali, "Utilizing the Dimensions of Iraq's Geopolitical Powers in a Turbulent Regional Environment," a study published on April 21, 2019, on the Al-Nahrain Center website, available at: <https://www.alnahrain.iq/post/417>
9. Qaisar Al-Hashemi Al-Mubarqa, "The Dream of Generations – Al-Faw Economic City," Iraq News Network, 2021, available at: <https://anbaaaiq.net/15817>
10. Muhammad Badri, "Mubarak Al-Kabeer Port: A New Challenge to Kuwaiti-Iraqi Relations," a study published in 2011, available at: <https://linksshortcut.com/noKxK>.
11. Iraqi House Center, The Importance of Al-Faw Port and the Reasons for Geopolitical Conflicts Around It, 2021, available at: <https://iraqhouseinsitute.com/>
12. A Railway Project Linking Iraq to Iran... A Warning Against Killing the Grand Al-Faw Port, available at: <https://linksshortcut.com/svtvz> ,

* The Development Road Project: It is the first strategic Iraqi project aimed at changing the reality of the Iraqi economy after 2003, from dependence on oil to diversification of sources of income, in addition to being a regional project to link inter-trade between the East and the West. The project is an Iraqi idea that seeks to invest in Iraq's geographical location. On May 27, 2023, the Iraqi government launched a conference entitled "The Iraqi Development Road" in the capital, Baghdad, with the participation of 9 countries (Saudi Arabia, the Emirates, Qatar, Kuwait, the Sultanate of Oman, Syria, Jordan, Iran, and Turkey) and representatives of the World Bank and the European Union. The project consists of two land and railway lines linking the Gulf to Turkey via a road extending from Al-Faw, south of Basra Governorate, to the Fishkhabur area, north of Dohuk Governorate, at an estimated cost of approximately \$17 billion. It aims to transport goods from Asia to Europe, as it will reduce travel time by more than 50%. In addition, the project includes the establishment of integrated industrial cities to revive Iraqi industry. The project is linked to the completion of the Grand Faw

Port, of which the Iraqi government has completed approximately 85%. The project consists of three phases, the first of which ends in 2028, and the second of which ends in 2029. The first is in 2038 and the third is in 2050.

* **The Ancient Silk Road:** An ancient historical route that extended from Chang'an, the capital of China during the Han and Tang dynasties, to Europe via Central Asia and the Middle East. It was used from the 2nd century BC until the 16th century for trade and the transport of Chinese goods, most notably silk (hence its name), to the rest of the ancient world. This land route remained in use until the 16th century, when it was replaced by the sea route. The Silk Road website includes 33 different sites.

* **The Eastern Breakwater:** is a key component of the port project. Designed to act as a marine barrier extending into the Gulf waters, it protects the port basins and the shipping lane from strong waves and ocean currents. It is a rocky marine engineering structure extending approximately 8.2 kilometers in length. Completed by a Greek company in 2019, it forms, along with the Western Breakwater, an integrated system that works to calm waves and reduce the energy of ocean currents within the port, providing a safe and stable environment for ship berths and cargo handling.

* **The Western Breakwater:** It is a huge rocky marine engineering structure, constructed on the western coast of Al-Faw Port in Basra Governorate. It is approximately 16.5 kilometers long and was implemented by the South Korean company Daewoo. The breakwater was designed to be a barrier to waves and ocean currents coming from the west, providing a stable navigation environment within the port basins. The Guinness Book of World Records listed it as the longest breakwater in the world, with a length of 14.5 km upon completion.

* **The Horn of Africa:** is a geographical region located in the east of the African continent, extending like a protrusion (a tongue or arm extending from the land into the water) resembling a horn towards the southern Red Sea and the Gulf of Aden. The region includes several countries, including: Somalia, Ethiopia, Eritrea, and Djibouti. It is considered one of the most important strategic regions in the world due to its supervision of one of the most prominent international waterways, represented by the Bab al-Mandab Strait. The region is distinguished by the intertwining of its geopolitical, security, and economic dimensions, in addition to its connection to global trade and energy routes.