

## 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

### المستخلص:

تُعد المنافذ البحرية قنوات أساسية للتواصل بين الدول والعالم الخارجي، إذ ترتبط المكانة الجيوستراتيجية 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 مشروعاً استراتيجياً يتجاوز في أثره حدود العراق ليغدو ركناً محورياً 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 يساهم في خفض التكاليف اللوجستية وتسريع حركة التبادل التجاري فضلاً عن تعزيز أمن الملاحة البحرية، يسعى بحثنا إلى مقارنة الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير في سياق التوازنات الإقليمية والدولية، عبر تتبع خلفيته التاريخية وتفسير دوافع إنشائه، فضلاً عن استكشاف أبعاده الاقتصادية والسياسية والأمنية، ولاسيما ارتباطه بمشروعات كبرى مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية ومشروع 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 اختزاله في كونه مشروعاً اقتصادياً فحسب، بل هو رافعة جيوسراتيجية لإعادة رسم خريطة التوازنات الإقليمية، وتعزيز موقع العراق كحلقة وصل محورية في النظام التجاري العالمي، بما يضعه أمام فرص وتحديات استراتيجية ستسهم في تحديد معالم 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](mailto: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 احد أبرز المشاريع الاستراتيجية التي يطمح العراق من خلالها إلى استعادة موقعه الجغرافي كممر محوري للتجارة العالمية بين الشرق والغرب، فالميناء لا يُختزل بوصفه مشروعاً إنشائياً أو اقتصادياً، بل يمثل مشروعاً ذات ابعاد سيادية وجيوسياسية في آن واحد، نظراً لما ينطوي عليه من إمكانات لإعادة صياغة التوازنات الإقليمية والدولية وتزداد أهمية الميناء في ظل التحولات التي يشهدها النظام الدولي ولا سيما بروز التنافس الأمريكي-الصيني في الشرق الأوسط، وما يرافقه من محاولات إقليمية لتكريس ممرات بديلة ملاحية وأخرى برية هدفها تقليص فرص العراق في استثمار موقعه الجغرافي، ما يجعل دراسة الأبعاد الجيوسراتيجية 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 المحتمل في النظام الاقتصادي العالمي.

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

**أهمية البحث:** تكمن أهمية البحث في أنه يتناول مشروعاً مهماً لم يحظى بدراسة معمقة وشاملة في بعده الجيوسراتيجي، إذ غالباً ما يُنظر إلى ميناء الفاو من زاوية اقتصادية بحتة، في حين أنه يُجسد نقطة التقاء لمشاريع دولية كبرى مثل مبادرة الحزام والطريق ومشروع التنمية العراقي، وبذلك فإن بحثنا هذا 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 الاساسية.

**هدف البحث:** تقديم تحليل شامل للأهمية الجيوسراتيجية لميناء الفاو الكبير، عبر إبراز أبعاده الاقتصادية والسياسية والأمنية، وتوضيح دوره في إعادة تموضع 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 الاجابة عنه ابرز جوانب الموضوع:

إلى أي مدى يمكن لميناء الفاو الكبير أن يساهم في تعزيز الموقع الجيوسراتيجي للعراق في ظل التوازنات الإقليمية والدولية المتغيرة؟، وما هي أبرز التحديات التي قد تواجه تحقيق هذا الدور؟.

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

**منهجية البحث:** نظراً لطبيعة موضوع البحث ومتطلباته فقد ارتأينا ضرورة الاخذ بالمنهج الاستنباطي فضلاً عن الاعتماد على مقتربات عدة بالشكل الذي يتناسب مع اشكالية الدراسة ومنها: المقرب التاريخي من خلال التطرق للتطور التاريخي للميناء موضوع بحثنا ومراحل انشاءه، فضلاً عن توظيف المقرب التحليلي-الوصفي لتوضيح الاهمية الجيوستراتيجية، الاقتصادية، السياسية والامنية، إضافة إلى الاستعانة بالمنهج المقارن لمقارنة ميناء الفاو مع مشاريع اخرى ربما تكون منافسة له كميناء مبارك وقناة السويس ومشروع الربط السككي مع إيران.

### هيكلية البحث: انتظم البحث في ثلاث محاور فضلاً عن المقدمة والخاتمة:

المحور الاول: التطور التاريخي لميناء الفاو الكبير

المحور الثاني: اسباب انشاء ميناء الفاو الكبير واهميته.

المحور الثالث: التحديات التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير

المحور الاول: التطور التاريخي لميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو الكبير في جنوب محافظة البصرة بمنطقة رأس البيشة في نهاية الجرف القاري للعراق ضمن جزيرة تُعرف باسم (شبة جزيرة الفاو)، والتي تبعد مسافة 100 كم عن مركز المحافظة (البصرة)، يحد الجزيرة من جهة الشرق شط العرب ومن الغرب خور عبدالله المحاذي للكويت، تبلغ مساحتها حوالي 3775 كم مربع وقد تم اختيارها لأثناء الميناء بسبب اطلالها الواسعة على الخليج العربي (عاصم، 2012: 6)، تعود فكرة انشاء الميناء الى القرن التاسع عشر بعد احتلال بريطانيا للعراق وقيامها بإجراء مسوحات عديدة لمنطقة شط 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 روبى الا انه لم يحظ باهتمام الحكومة البريطانية بسبب عدم ثقتها بالحكومة الفارسية آنذاك جراء رفضها معاهدة 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 المتوالية كون ان مثلث 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 العديد من الندوات وورش العمل لغرض استكمال المشروع ولكن الحرب العراقية - الايرانية التي اندلعت في الثمانينيات حالت دون ذلك، وبرغم ذلك اجريت العديد من المحادثات الخاصة بالمشروع المقرر اقامته واهمها محادثات عام 1986 التي تم بموجبها اختيار موقع المشروع في منطقة رأس البيشة ولكن توقف تنفيذها بسبب اندلاع الحرب وضعف التمويل (الجميل ومحسن، 2017: 18)، وفي عام 1996 وبعد تنفيذ اتفاقية النفط مقابل الغذاء التي عقدتها الامم المتحدة مع العراق سمحت وزارة النقل العراقية للشركات الروسية بالحصول على مناقصة تنفيذ ميناء الفاو ولكن طبيعة الاوضاع التي شهدتها البلاد وتهاون الشركة المكلفة بالمشروع قد حال دون استكمالها 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 وزارتي 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 والاهم 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 لأغراض التنفيذ إلا أنه لم يتم البدء أيضاً به، قدمت مجموعة من الشركات عروضاً مهمة لتبني هذا المشروع من أبرزها (الجميلي ومحسن، 2017: 20):

#### 1. مجموعه شركات ساندي العراقية-الامريكية مسجلة في العراق

#### 2. شركة مشرف للتجارة والمقاولات الكويتية

#### 3. شركة kg2 الكويتية

#### 4. شركة حنا الشيخ -اماراتية

طرح رجل الاعمال العراقي جوزيف حنا الشيخ عرضاً لتبني مخطط الفاو تضمن انشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيماويات ومصفى لتكرير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للألمنيوم ومجمعات سكنية أخرى للعاملين في الميناء وارصفة مؤهلة لاستقبال السفن العملاقة، رفضت وزارة النقل العراقية هذا العرض بسبب شروطه التي تنص على إلزام الحكومة العراقية بدفع تكاليف المشروع بدفعات يومية قد تصل الى 2.4 مليون برميل نفط خام يوميا وعلى مدار 20 سنة فضلاً عن تداخل الموانئ النفطية مع التجارة الامر الذي يؤدي الى أرباك العمليات المينائية برمتها (زيدان، 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 الأنفة 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 الاولى :** تنجز 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 :** تنجز في عام 2019 وتتضمن انشاء 9 ارسفة للحاويات ليصبح المجموع 20 رصيفاً وبطاقة استيعابية 55,000,000 حاوية/ سنة وبكلفة (1295) دولار .

وضع حجر الاساس للمشروع بتاريخ 2010/4/5 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 الموازنه العامة للدولة وزاد ذلك نقشي جائحة كورونا خلال المدة 2019-2020 هذه الظروف برمتها عرقلت عملية استكمال الجزء الكبير من المشروع ، وبتاريخ 2020/12/30 قامت الشركة العامة لموانئ العراق بالتعاقد مرة أخرى مع شركة دايو الكورية بقيمة 2.625 مليار دولار امريكي نص الاتفاق على بناء نفق ومحطة حاويات وطرقاً برية للميناء (الزبيدي، 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 التنمية\*، أيضاً بات في مراحله النهائية، مؤكدة على التقدم في تنفيذ النفق المغمور بعد غمر القطعة الخرسانية الرابعة ليصل إجمالي ما تم إنجازه من طوله إلى 693 متراً 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 ذكية متكاملة داخل الحرم المينائي ويضم مناطق سكنية صناعية واخرى خدمية، بما يضمن بيئة حضرية مستدامة تمهيداً لانطلاق المرحلة الاستثمارية الدولية في العراق (RT Arabic,2025)

### شكل رقم (1) ميناء الفاو الكبير



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

### المحور الثاني: اسباب انشاء ميناء الفاو الكبير واهميته

ان فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير هي نتاج حاجة العراق إلى منفذ بحري متطور يعزز مكانته في التجارة الدولية ويواكب المتغيرات الاقتصادية العالمية، إذ جاء المشروع المذكور كوسيلة لسعي 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، إضافة 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 (عبدالحجاج وهاشم، 2021: 18):

1- تطوير ساحل رأس البيشة: إذ يسهم الساحل المذكور في منح المنطقة اهمية حضارية وتجارية وبذلك 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، إذ عانت الموانئ العراقية من الإطالة الضيقة على المياه الدولية وتجاوز دول الجوار على حدودها الجغرافية.

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

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

5- السعي لمواجهة المتطلبات الآتية والاحتياجات المستقبلية: إذ 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 الآثار الايجابية التي ستركها على التجارة الدولية وعلى الاقتصاد العراقي بشكل عام فضلاً عن توفير فرص عمل للعديد من الايدي العاملة عن العمل.

6- حاجة العراق الى ميناء يرسم الحدود الساحلية: من جهة الشرق (ايران) والغرب (الكويت) ويعالج اشكاليات ترسيم الحدود بين البلدان المتشاطئة للخليج اذ سيعمل ميناء الفاو على تطوير الواجهة المائية للعراق وجعل المنطقة مزدهرة 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\_اهمية ميناء الفاو الكبير: تبرز اهمية ميناء الفاو فيما يلي:

1\_ **الاهمية الجيوستراتيجية:** تتبع 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 اجراها في اسيا الوسطى وجنوب شرق اسيا اذ أدركت 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 الأميركية والصين، فمبادرة الحزام والطريق هي المبادرة التي عرفت بمشروع القرن الاقتصادي في العالم والتي ولدت خوفاً لدى العديد من الدول كونها تمثل اكبر مشروع عالمي للبنى التحتية الاقتصادية التي يشهدها العالم في القرن الحادي والعشرين، عرفت ايضاً بإسم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وهي استراتيجية انمائية تبنتها الحكومة الصينية تنص على تطوير البنية التحتية والاستثمارية للبلدان المنظمة لها، كونها وسيلة لتعزيز التعاون والاتصال فيما بين المناطق وقد بلغت كلفة هذه المبادرة ترليون 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 البنى التحتية في المطارات والموانئ والسكك الحديد والطرق والجسور المرتبطة بممرات التنمية الاقتصادية، اذ يمتد الحزام من المحيط الهادي الى بحر البلطيق، وحسب وصف الرئيس الصيني مستقيداً 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 أسسه الصين والتي اختارت العراق ومدينة الفاو تحديداً لتكون احد المفاتيح الرئيسية في هذا المشروع والذي تسعى من خلاله الى ربط الشرق بالغرب عبر العراق بما يسمى بالقناة الجافة (مشروع التنمية) (الهاشمي، 2025)، اذ يعتبر ميناء الفاو الكبير البوابة الرئيسية لطريق الحرير الجديد المختص بنقل البضائع من الصين الى ميناء جوار في باكستان عبر السكك الحديدية ومنها الى ميناء الفاو عن طريق البحر وبعدها تُنقل بخط السكك الحديد من البصرة الى سوريا وتركيا ثم الى اوروبا مما يساهم بتقليص وقت



نقل البضائع من الصين الى أوروبا وخفض اسعار البضائع الصينية بنسبة 35% من الكلفة الحالية، كما ان الاتحاد الاوروبي بحاجة ايضا لاكمال انشاء الميناء كونه سيسهم في نقل البضائع الاوروبية الى الدول الاسيوية والخليج لكون الطريق الحالي لنقل البضائع الصينية طويل 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 قفزة على مستوى النقل البحري بين الشرق والغرب في حال إنجازه وربطه بخطوط سكك الحديد التي تستخدم 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 وتؤمن 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 سكه الحديدية، لذلك تضع الصين في اعلى سلم أولوياتها العراق كجغرافية وموانئ وطرق بري كونه يمثل فرص اقتصادية متنوعة (Zaed,2020).

### خريطة رقم (2) اهمية مبادرة الحزام والطريق للعراق



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

<https://linksshortcut.com/MkDpl>

بـ مشروع طريق التنمية: أستاذ 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 الى 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 اولية تقدر حوالي 17 مليار دولار يتضمن المشروع انشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال اعادة توظيف الصناعة واحداث تحول حقيقي في اقتصاد البلاد، تم تصميمه من قبل شركة الاستشارات الايطالية PEG، اما عملية التنفيذ تبنتها العديد من الشركات العراقية والصينية والايطالية، من اهم ركائز المشروع هو: إكمال مراحل ميناء الفاو الكبير، إنشاء مدينة صناعية ذكية، أحداث تنمية مكانية كون الطريق يمر في الحدود الإدارية لإحدى عشرة محافظة عراقية بالإضافة الى 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 اسيا الوسطى، اما الطريق فانه سيحسن التجارة البحرية الصينية عبر جنوب شرق اسيا والقرن الأفريقي وأوروبا (شنشول وحسين، 2024: 3-4). اما طريق التنمية يربط كل هذه المناطق المهمة ببعض وتبرز مكانته من خلال اختصاره للوقت بنسبة 50٪، إذ تشير التقديرات الى أنه يستغرق 15 يوماً فقط في حالة النقل من ميناء شنغهاي الصينية إلى ميناء الفاو العراقي (المشاقبة، 2014: 377)، ويوفر المشروع أيضاً حوالي 100 ألف فرصة عمل بالمرحلة الاولى ومليون فرصة عمل بعد اكتمال إنجازها، اما عملية تمويله فتعتمد على الاستثمار المباشر من قبل عدة دول (الإمارات والسعودية وقطر وتركيا)، اما 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 الى 400 ألف حاوية وصولاً إلى المرحلة النهائية المقررة في العام 2050 (حسين، 2024: 145-146)، لذلك فإن مشروع طريق التنمية غايته تحقيق الاستقرار بشقيه السياسي والاقتصادي للعراق وتقليل الاعتماد على الاقتصاد الريعي، حظي بدعم إقليمي ودولي، إذ ان تركيا تعتبر من أبرز داعميه بعد استبعادها من مشاريع منافسة مثل الممر الاقتصادي الهندي المدعوم أمريكياً، بينما تعهدت قطر باستثمار 10 مليارات دولار في مشاريع البنى 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 عاملاً أساسياً للنمو المستدام وتنشيط التبادل التجاري، بما يساهم في اختصار زمن نقل البضائع واستحداث فرص عمل ومصادر دخل جديدة للعراق، أمنياً: يعكس المشروع التحول في مفهوم الأمن من التركيز على البعد العسكري إلى الأمن 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 سيساهم في منح العراق فرصة الدخول في اتفاقيات استراتيجية واخرى اقتصادية وتنموية وحيازته على منح مالية دولية متعددة فضلاً عن ارتباط المصالح الدولية بالعراق باعتبار ان التكتلات العالمية وبرامج العمل الدولية والمراكز الاقتصادية تتيح امكانية ربط العراق بالخريطة الدولية والعالمية (الفاو الكبير... الميناء الذي تقف عدة دول ضد بنائه، 2025).

2\_ الاهمية 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% (عبود، 2023: 71). بمعنى ان الميناء يسهم في توفير فرص عمل متنوعة سواء كانت فنية ام ادارية(الموسوي وكاظم، 2021: 785).

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

ج-تطوير الصناعات البحرية وصناعة الخدمات مما يشجع على التطور الاقتصادي على المستوى الوطني والاقليمي ويساعد بناء الميناء في تطوير التجارة المدنية ايضا من خدمات ومباني المرافق المجتمعية والنمو في الصناعات الخفيفة والخدمية وانشاء مناطق سكنية لذوي الدخل المحدود والعالي يساعد ايضا في تطور الصناعات البتروكيمياوية 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 النفطية للعراق لتلبية الطلبات المستقبلية على منتجات النفط، وزيادة انتاج النفط العراقي إلى(5) ملايين برميل يوميا في عام 2025 و(7)ملايين برميل يوميا بحلول عام 2035 و (8.5) ملايين برميل يوميا في عام 2055، ومن المتوقع أن تزيد طاقة التكرير النفطية إلى (1.9) مليون برميل يوميا بعدما كانت (0.9) مليون برميل يوميا عام 2010 (عبود، 2023: 71).

جدول رقم 1 الايرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير

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

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

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

**3\_ الأهمية السياسية والأمنية:** 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 للابتزاز والضغطات الدولية، كما إنه يزيد من أهمية العراق الجغرافية بالنسبة لدول الغرب كون ان مصالحها ستكون مرتبطة بالعراق وبذلك سيقع على عاتقها مهمة حفظ امنه واستقراره السياسي والاقتصادي والاجتماعي(الامارة، 2022: 618-619). إذ يرى الكثير من الأكاديميين والسياسيين العراقيين، أن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير هو "حلم للعراقيين" في تغيير واقعهم والانطلاقه نحو تعزيز التعاون الإقليمي والدولي(السويدي 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 ايضا من الناحية الاقليمية، ويكون العراق محور مهم لتعزيز العلاقات البينية لدول الإقليم لإيجاد مكانة دولية لها، وسينعكس 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(العبادي، 2013: 163). يؤثر مشروع ميناء الفاو الكبير ايضاً على أمن الدولة العراقية من خلال الفرص والمكاسب الايجابية التي سيحققها، اذ انه سيعزز موقع العراق الذي يعاني من إشكالية ضيق اللسان البحري، ومحدودية السواحل العراقية وتزاحم الموانئ فيه، ويمنح العراق اطلالة جديدة على مياه الخليج ومنها إلى الموانئ العالمية والتخلص من مشاكل خط (التالوك) والمعاهدات الخاصة بالحدود بين العراق ودول الجوار، لذلك فأن 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(العبادي، 2013: 164)، بمعنى اخر سيصبح امن العراق في ظل هذا المشروع مسؤولية دولية وليست محلية لوجود مصالح مهمة وحيوية إضافية لدول اخرى فيه، فمن المنطقي أن تقوم هذه الدول برعاية الطرق والمحطات التي تمر منها تجارتها وبضائعها وتبذل الجهود الحثيثة لغرض الحفاظ على أمنها وسلامتها الأمر الذي سيدفع إلى اندماج العراق بالأسواق العالمية ومشاركته في التجارة الدولية، ومن ثم انضمامه إلى منظمة التجارة العالمية والتكتلات الاقتصادية المهمة، وهو أمر له معطيات سياسية واقتصادية مهمة تنعكس على الأمن والاستقرار(سالم، 2023: 116)، من جهة أخرى، يمثل الموقع الجغرافي أرضاً ترتكز عليها المصالح والتطلعات المشتركة أو تقرب ذلك، اذ يمثل الأمن عامل لحماية هذه المصالح، لذلك فإن أمن الخليج اصبح من القضايا المصيرية لشعوب المنطقة، وانطلاقاً من هذه المعطيات يبرز دور ميناء الفاو الكبير في ذلك من خلال إيجاد فرص للتعاون والتكامل، وحتى في حال تأثر المصالح الخليجية الاقتصادية بهذا الميناء، فإن لدول الخليج مصالح اهم تتمثل في حاجتها لمزيد من الحماية الدولية لمنطقة الخليج، والتي تعدها الضمانة الأساس أمام التحديات التي تواجهها المنطقة على افتراض أن هذا المشروع لا يرقى إلى خلق إطار أمني 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 اوربا وآسيا وأفريقيا الى جانب الدول العربية ودول أخرى مجتمعة في هذه المنطقة، التي سيرتفع شأنها أكثر مما كانت عليه، ويزيد حصانتها وأمنها واستقرارها(العبادي، 2013: 164).

### المحور الثالث: التحديات التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير

يعتري مشروع الفاو الكبير العديد من التحديات التي قد تعيق تحقيق أهدافه الاستراتيجية، إذ 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 والتنافس الدولي على طرق التجارة البحرية، وكما يلي:

التحديات الداخلية: يمكن ايجازها بالنقاط التالية:- أولاً

1- **التحديات الطبيعية:** تتمثل في ضيق السواحل العراقية وتداخلها مع دول الجوار وزحف الحدود الإيرانية نحو المياه الإقليمية بفعل عامل النحت والارساب 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 لاكمال الميناء (عودة، 2021: 248-249)، إذ 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 الى قلة التخصيصات ومن ثم تلكؤ المشاريع الاستثمارية كافة وهذا ما يحصل مع ميناء الفاو الكبير، أن تنفيذ 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 إذ تقوم الشركة العامة لموانئ العراق بدفع المستحقات الى 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 الى 20% تحصل على 10% من مستحقاتها وهذا يسبب تراكم في المستحقات على الشركة العامة لموانئ العراق وكذلك فأن الشركة الكورية تحتاج ايضاً لتلك المستحقات لغرض تمويل مراحل العمل (عودة، 2021: 248)، بالرغم من ان شروط العقد الذي أبرم لتنفيذ الكاسر نص على فتح رسالة اعتماد بكامل مبلغ العقد وتقسيمها وفق مرحلتين من قبل الشركة العامة لموانئ العراق، يتم تسديد نسبة 50% في المرحلة الاولى والجزء المتبقي سيكون ضمن أجراء تمديد رسالة الاعتماد أو فتح رسالة اعتماد أخرى الا ان الشركة العامة لموانئ العراق لم تلتزم بهذا الشرط إذ انها لم تقم بأجراء 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 لكاسر الامواج الغربي\* مشكلات ادارية تتمثل بوجود جهة واحدة تتعامل معها الشركة المنفذة وهذه الجهة تتمثل بشخص مدير ميناء الفاو الكبير (عبود، 2023: 78).

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

**5-التظاهرات:** والتي تحدث بين الحين والآخر من قبل أهالي منطقة الفاو وقيامهم بقطع الطرق أمام الشاحنات المحملة بالمواد الأولية التي تحتاجها الشركة لغرض الحصول على فرصة عمل، ومن ثم فإنها تسبب توقف الاستمرار في انجاز المشروع لعدة أيام إذ ان هذه التوقعات تمثل تكاليف اضافية تتحملها الشركة إذ ان تكلفة 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 إذ 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 بتنفيذ ميناء الفاو الكبير من الضرائب والرسوم كونه من المشروعات التنموية (عودة، 2021: 248).

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

**8-تواطؤ بعض الجهات مع الدول المجاورة لغرض عدم تنفيذ المشروع أو 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 (علي، 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 أرصفة 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 أرصفة أخرى، ليصل إجمالي الأرصفة إلى 36 رصيفاً الأمر الذي يجعله واحداً من أكبر الموانئ في منطقة الخليج العربي (سلمان، 2019)، أمتاز موقع ميناء مبارك بالإستراتيجية الفعالة وان بنائه سيحقق للكويت مركزاً سياسياً ومالياً على المستويين الاقليمي والعالمي طالما ان الكويت تحتل موقعاً جغرافياً مهماً وان موقعها هذا يمنحها امكانية التأثير على مناطق مجاورة كجنوب العراق ووسط إيران وشرق السعودية الذي يحوي على غالبية النفط السعودي (عبود، 2023: 83)، وترى وجهة النظر العراقية أن إنشاء الكويت لهذا الميناء يمثل خطورة على مستقبل الموانئ العراقية بل ستكون له تداعيات سلبية على إطلالة العراق البحرية وعلى مياه الخليج ويستند العراق في ذلك إلى مجموعة من الحجج تتمثل في (بدري، 2011):

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

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

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

د- سيقبل ميناء مبارك عند استكمال إنشائه من قيمة مشروع ميناء الفاو الكبير وهو الميناء الذي يراهن العراق عليه والذي سيكون احد 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 لخلق الموانئ العراقية، وتحديد 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 للتكؤ الحكومي عمدت 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 الكبي، وقد صرح نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية ووزير التنمية الكويتي (أحمد الفهد) على أن ميناء مبارك الذي تم التعاقد مع شركة هونداي الكورية على إنشائه يحمل أهدافاً كبيرة ويحقق آمال الشعب الكويتي وتطلعاته ومن شأنه أن يحول الكويت إلى مركز تجاري دولي، وعلى الرغم من تموضع 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 يمنحه أهمية استراتيجية أكبر وبناءً على ذلك يعتمد ميناء مبارك بدرجة أساسية على مشروع الربط 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 حركته التجارية 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 ويُلاحظ أن اختيار جزيرة بوبيان كموقع للميناء جاء مقابل مشروع ميناء الفاو الكبير مع امتداد مرافقه 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 انحصرت 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 لمنافذ بحرية بديلة فإن ميناء مبارك قد يشكل منفذاً رئيساً لتجارته الخارجية وتجارة الترانزيت المارة عبر أراضي، 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 طناب الكبرى والصغرى ورأس تنورة، وهذا يفسر غياب أي اتفاق ثنائي بشأن تحديد الجرف القاري بين العراق والكويت، هذه القضية تحمل ابعاد سياسية اكثر من كونها اقتصادية إذ أن انشاء ميناء عالمي على الخليج سيكون عاملاً مهماً في تغيير الصفة الجيو اقتصادية إذ ان هناك قوى كثيرة اقليمياً وعالمياً ستتأثر ايجاباً أو سلباً من انشاء الميناء المذكور (خليل، 2020: 142).

**2- مشاريع القنوات السعودية:** في عام 2015 اطلقت السعودية مشاريع عدة في مقدمتها انشاء قناة ملاحية تمتد من الخليج العربي إلى البحر الاحمر عبر الصحراء وبعمق 16 متر وتكلفة 50 مليار دولار، الغرض منها تحويل مسار الملاحة المتجهة الى الفاو الى: البحر الاحمر وقناة السويس او ميناء ايلات (الاسرائيلي) او ميناء العقبة الاردني، من الناحية الاقتصادية فأن هذا المشروع لا يتمتع بأي اهمية 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 الاخرى الممتدة من موانئ السعودية كميناء رأس التنورة النفطي الى خليج عمان والذي كانت غايته تحاشي مرور السفن عبر مضيق هرمز والذي تهدد ايران بين فترة واخرى بغلقه (عبدالرضا والجزائري، 2016: 32)، تُعزى ممانعة المملكة العربية السعودية لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير إلى اعتبارات جيوسياسية تتعلق بموازن القوة الإقليمية



فنجاح العراق في تنويع موارده الاقتصادية وتقليل اعتماده على النفط عبر تأسيس منافذ بديلة كالميناء وربطه بطريق الحرير 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 ومكماً لمسارات مبادرة الحزام والطريق عبر أراضيها وصولاً إلى الموانئ (الإسرائيلية) ومن ثم إلى أوروبا (عبود، 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 الأمن والحماية، وبالمقابل يوفر ميناء الفاو الكبير بديلاً 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 في ربط تجارتها مع الأسواق الآسيوية والأوروبية (عبود، 2021: 253)، لذا لا يمكن لقناة السويس أن تنافس ميناء الفاو الكبير وذلك للمسافة الطويلة التي تحتاجها السفن للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط وما تستغرقه من وقت ونفقات، إذ على السفن أن تمر عبر بحر العرب والشواطئ المقابلة للصومال، ثم إلى مضيق باب المندب والبحر الأحمر (العبيدي والعامري، 2021: 247-248)، منذ البدء بتنفيذ مشروع الفاو الكبير ادركت مصر مقدار الضرر الذي سيلحق بها من جراء احتمالية ربط مبادرة الحزام والطريق الصينية بالميناء المذكور وذلك لأن هذا الطريق سينهي هيمنة قناة السويس على الحركة التجارية البحرية، وهذا ما اكده العديد من الخبراء الاقتصاديين في مصر فكانت انظارهم منصبة حول البصرة ومشروع الميناء المقام فيها كونه سيصبح جزءاً من مسارات تلك المبادرة وسيكون أحد أقصر الطرق البديلة عن قناة السويس (عبود، 2023: 84).

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

**5-التنافس الامريكي-الصيني:** شهد النظام الدولي في السنوات الأخيرة تصاعد حالة التنافس 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 أبرزها مبادرة 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 المتنامي وفي ظل الواقع الإقليمي المعقد وصراعاته المزمنة تبدو المنطقة معرضة لمزيد من التنافس 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 التنافس 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 وتنويع 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 للشركات العاملة بما يحقق الأهداف الاستراتيجية المرجوة ويعزز موقع العراق كمركز لوجستي وإقليمي مهم وبالشكل الذي يضمن مواجهته للتحديات الخارجية الأخرى.

### النتائج: توصلت الدراسة الى مجموعة من النتائج يمكن ايجازها 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 بشرق وجنوب شرق آسيا من جهة أخرى ويتيح هذا الموقع أن يصبح ميناءً مركزياً للترانزيت العالمي، مع إمكانيات تقديم خدمات متنوعة وفق المقترحات 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 تنشيط 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.

### التوصيات: 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 السلبي 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 Riyadh 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://kitabab.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-Mubaraq, "The Dream of Generations – Al-Faw Economic City," Iraq News Network, 2021, available at: <https://anbaaiq.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./](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.