

الابعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي)

د. فيان احمد محمد

جامعة بغداد - كلية التربية للبنات - قسم الجغرافية

المخلص:

تمثل العلاقات (العراقية-الكويتية) اشكالية معقد في مجال العلاقة (العربية -العربية) وتتميز هذه العلاقات بخصوصية لما تشمل عليه من توترات منذ قيام دولة الكويت والى وقت قريب. وهناك عوامل عدة تحول دون تحقيق الطموح في مجال تطوير العلاقات بين الدولتين ومنها عوامل داخلية , واخرى خارجية اكثر حده وتأثيرا تسبب اشكالية شبه المستعصية لعودة العلاقة الطبيعية بين البلدين. ولعل اهمها بالوقت الحاضر اشكالية ميناء مبارك الكبير الذي شرعت الكويت بإنشائه في العام ٢٠١١, اي بعد عام من قيام دولة العراق بوضع حجر الاساس لمشروع ميناء الفاو الكبير. وهذا يعتبر احد اهم العوائق امام بناء علاقات المستقرة مع الجارة الكويت ومن هنا تأتي أهمية موضوع البحث الذي يحاول ان يوضح الآثار الجيوبوليتيكية من انشاء الميناء .

The Strategic Effects of Mubarak Great Port on Iraq

Dr. Vian Ahmed

University of Baghdad - College of Education for Women – Geography Dept.

Abstract

The Iraqi-Kuwaiti relations represent a great issue for the Arab-Arab relations. This relation is characterized by specificity for the tension since the foundation of the State of Kuwait until late. There are many factors that prevented the fulfillment of the aspiration towards the development of the relations, perhaps the most important of which is the issue of Mubarak Great Port which is a difficult issue as far as the relation between the two states is concerned. One year after Iraq put the cornerstone of the Great Faw Port. This is considered as the most important hurdle in front of constructing the relations with the neighbor Kuwait

المقدمة :

تعد الموانئ البحرية من اهم المزايا الاستراتيجية للدول التي تعزز من اهمية موقعها الجغرافي وقوتها الاقتصادية ، فقد كان لا نشاء ميناء مبارك الكويتي مصحوباً بأزمة مركبة سياسية واقتصادية اعادت الى الازهان السلوك الكويتي المستهدف لمصالح العراق الاستراتيجية والاقتصادية ، وان دواعي الازمة متأية من ان العراق قد اعلن منذ عام ٢٠٠٥ عن عزمه بإنشاء ميناء الفاو الكبير الذي تم وضع حجر الاساس له في عام ٢٠١٠ . والكويت لديها سواحل بديلة ممكن انجاز ميناء مبارك عليها من دون التأثير على العراق وبكلفة اقل ، ويمكن ان تخدم الكويت بشكل افضل ، فضلاً عن ان الموقع الحالي لميناء الكويت بعيداً عن المركز وفي منطقة تكاد تكون شبه خالية من السكان الا ان اصرار الكويت على اقامة الميناء في نقطة محدودة على جزيرة بوبيان تغلق الممر المؤدي الى ميناء ام قصر وتواجه مشروع ميناء الفاو الكبير ، ويوضح هذا ان الهدف الاساس من ذلك هو عرقلة مشروع ميناء الفاو الكبير العراقي ، واعاقه العراق من استعادة دوره البارز في المنطقة العربية لاسيما الخليجية منها ، واستغلال موقع العراق الجغرافي ليكون قناة جافة لصالحها من اجل الانفتاح نحو اوربا ، وان التأثيرات الاقتصادية والسياسية قد تكون كارثية في المستقبل ، إذ ان شروع الكويت بإنشاء الميناء قبالة السواحل العراقية يعد مخالفاً للقرار الدولي رقم (٨٣٣) حيث سيكون الممر العراقي واقعاً ضمن المياه الاقليمية الكويتية الذي تصل حدوده المائية العراقية وتجعل من العراق دولة قارية مغلقة تماماً وهذا يعد انتهاكاً للحدود البحرية العراقية ومن الصعوبات التي سيضعها ميناء مبارك الكويتي سيكون حائلاً دون تصدير النفط العراقي ، لذا فإن البحث يعرض الآثار الناجمة من انشاء ميناء مبارك الكويتي على عراقنا الحبيب .

مشكلة البحث :

ان انشاء ميناء مبارك ، هو سلوك سياسي ذو ابعاد مستقبلية خطيرة على العراق ، الهدف الاساسي منه احتواء العراق وحبسها داخل حدوده البرية وتجريد كل مقوماته الاقتصادية التي يتمتع بها ، لاسيما النفط ومسألة انخفاض اسعار النفط التي

الهدف الاساس منها اضعاف العراق اقتصادياً واثقاله بالديون والعجز المستمر بالميزانية بالإضافة الى الفساد المالي بالدولة

أهمية البحث :

تأتي أهمية البحث من دراسة مدى تأثير ميناء مبارك الكويتي على الحياة الاقتصادية العراقية والسياسية المستقبلية

فرضية البحث :

١. ان هناك دوافع جيوسياسية وجيو اقتصادية من انشاء ميناء مبارك للتأثير جيوبوليتيكياً على القدرات العراقية .

٢. موقع العراق الاستراتيجي وتوسطه مناطق رئيسة لانتاج النفط والغاز وقربه من اهم المسطحات المائية .

منهج البحث :

اعتمد البحث على المنهج التحليلي و التاريخي لدراسة تطور التاريخ السياسي لترسيم الحدود بين الدولتين ، فضلاً عن الاعتماد على الخرائط والجداول ، وتوضيح الاسباب الحقيقية لإنشاء الميناء .

هيكلية البحث : جاء البحث ضمن ثمان محاور اساسية وهي كالآتي :

المحور الاول : اهمية الموقع البحري من منظور الجغرافية السياسية .

المحور الثاني : موقع العراق الاستراتيجي .

المحور الثالث : الاهمية الاستراتيجية لموقع الكويت .

المحور الرابع : المراحل التاريخية لمشكلة الحدود العراقية –الكويتية (١٩١٣-٢٠١١)

المحور الخامس : المياه الإقليمية العراقية / الكويتية ومشكلاتها

المحور السادس : النطاق المكاني للنزاع بشأن ميناء مبارك.

المحور الثامن : الاثار السياسية والاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على العراق

المحور الأول

أهمية الموقع البحري من منظور الجغرافية السياسية

لاشك إن التقييم الجيوبوليتيكي يحتل دوراً رئيساً في رسم سياسة الدولة ومكانتها الإقليمية والدولية ، وفي تحديد عناصر قوتها الشاملة وبلورة إستراتيجيتها العامة وفي إمكانية قيام دور إقليمي ودولي يتناسب مع ذلك ، فضلاً عن العوامل الجغرافية والاقتصادية الأخرى والجزء البحري من مساحة الدولة (إطلالتها البحرية) له أهمية خاصة في رسم وصياغة سياسة الدولة تجاه الإقليم الذي تقع فيه، وذلك تكون البحار والمحيطات بمثابة شرايين تصل بين أنحاء العالم ، وبدأت أهمية الطرق البحرية تتزايد ، مما حفز الدول الأوروبية ضرورة السيطرة على بعض المواقع الإستراتيجية على طول الطرق البحرية لحراستها ، لتصريف فائض إنتاجها من السلع المصنوعة وبهدف الحصول على مواد الخام^(١) .

وبذلك ازدادت أهمية البحر في العصر الحديث وأصبحت لها دلالات تفوق ما كان عليه البحر في السابق ، إذ احتلت الجوانب الإستراتيجية والأمنية والاقتصادية الحيز الواسع في صناعة القرار السياسي وهذا ما دعا إليه (ماهان) في نظريته (القوى البحرية) وأصبحت بين التجارة والسياسة علاقة متشابكة وكأنه ينادي بالسيطرة على تجارة العالم من خلال التحكم بالبحار ، وقد حدد عدة عوامل رئيسة تؤثر على القوة البحرية هي : (الموقع الجغرافي ، مساحة الدولة ، وظهيرها من حيث الفقر والغنى الذي يساعد على المتاجرة ، وطبيعة الساحل ، طبيعة الشعب ، النظام السياسي للدولة)^(٢) ، ورغم الانتقادات التي واجهت نظرية ماهان إلا إن العوامل التي ذكرها بقيت تؤثر سلباً أو إيجاباً في بناء القوة البحرية للدولة ، وحقياً إن الدولة البحرية تتأثر بأمرين هامين هما (الفائض بالإنتاج ووسائل لنقل ذلك الفائض) ، وتحددت قوتها العسكرية في قدرتها بالسيطرة على البحار وعلى الحركة عبرها وما وراء تلك البحار من يابس ومناطق الإنتاج^(٣) .

المحور الثاني

موقع العراق الاستراتيجي

إن الموقع الاستراتيجي هو الموقع الذي يمنح الدولة التي تسيطر عليه ميزة سياسية أو عسكرية أو اقتصادية في مواجهة الدول الأخرى ويكون موقع الدولة ذا قيمة إستراتيجية مكتملة الجوانب في حال توفر عدة خصائص هي^(٤) :

١. امتلاك الدولة سلعة مهمة كالنفط (له قيمة إستراتيجية على مستوى السوق العالمي)

٢. إن يكون لموقع الدولة دور في إستراتيجية التنافس بين القوى الكبرى على مستوى العالم (قيمة سياسية)

٣. إن يمنح الموقع للدولة تفوقاً عسكرياً ، عن طريق بناء القواعد العسكرية في مواضع تهدد أهدافاً إستراتيجية .

ويلاحظ إن القيمة الإستراتيجية لأي موقع تختلف باختلاف ميزان القوى ومستوى التطور والتقدم التكنولوجي وهذا يعني : إن القيمة الإستراتيجية تختلف من زمان لآخر وبذلك يجب دراسة التفاعل ما بين الزمان والمكان لأنه محور وأساس تحليل دراسة الموقع الاستراتيجي ، كما أن دراسة هذا الموقع لا تتم إلا في إطار النظرة الشمولية للعالم وفي ضوء تنافس القوى الكبرى لموقع الدولة وقيمتها بالنسبة لها من الناحية السياسية والعسكرية والاقتصادية وبالنظر إلى الخصائص السابقة يتضح لنا أنه تحقق في موقع دولة العراق من خلال ثلاثة جوانب هما

أ-الأهمية الاقتصادية :

تأتي أهمية موقع العراق على الصعيد الاقتصادي من مصادر الطاقة (النفط - الغاز) بوصفها سلع إستراتيجية تمنح العراق موقعا إستراتيجيا مميزا على الساحة الدولية ، وذلك لقرب موقعه من المناطق الرئيسية لإنتاج النفط في الشرق الأوسط وتحديدا (الخليج العربي) ووسط آسيا (قزوين) إضافة لوجود كميات كبيرة في أرضية وهذا يعني إن موقع العراق يمنح من يسيطر عليه ميزة اقتصادية .

من منظور الجغرافي السياسي ، وهي القدرة على التحكم في احتياطي النفط والغاز بمنطقة الشرق الأوسط ووسط آسيا ينظر الجدول (١) وينظر خريطة (١) .

جدول (١) موقع العراق الاستراتيجي وتوسطه مناطق رئيسة لانتاج النفط والغاز

| المنطقة | نفط (مليار) | النسبة % | الغاز مليار م ^٣ | النسبة % |
|-----------------|-------------|----------|----------------------------|----------|
| العراق | ١١٢ | ١٢ | ٣١١٥ | ١,٧ |
| منطقة الخليج | ٦١٨,٧ | ٥٣,٦ | ٦٨٦٩٣ | ٣٨,١ |
| منطقة بحر قزوين | ٣٣,٥ | ٣ | ٦٤٤٥,٧ | ٣,٦ |
| اجمالي | ٧٦,٢ | ٦٨,٦ | ٧٨٢٥٣,٧ | ٤٣,٤ |

المصدر : رضا محمد السيد سليم ، الجغرافية السياسية للعراق ، رسالة ماجستير (منشورة) جامعة الزقازيق، ٢٠٠٨ ، ص ٤٠٢ .



خريطة (١) الموقع الاستراتيجي للعراق متحكماً في نفط الخليج العربي وبحر قزوين

المصدر: رضا محمد السيد سليم ، الجغرافيا السياسية للعراق ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة الزقازيق ، ٢٠٠٨ ، ص ٤٠٣ .

وهذا يعني :

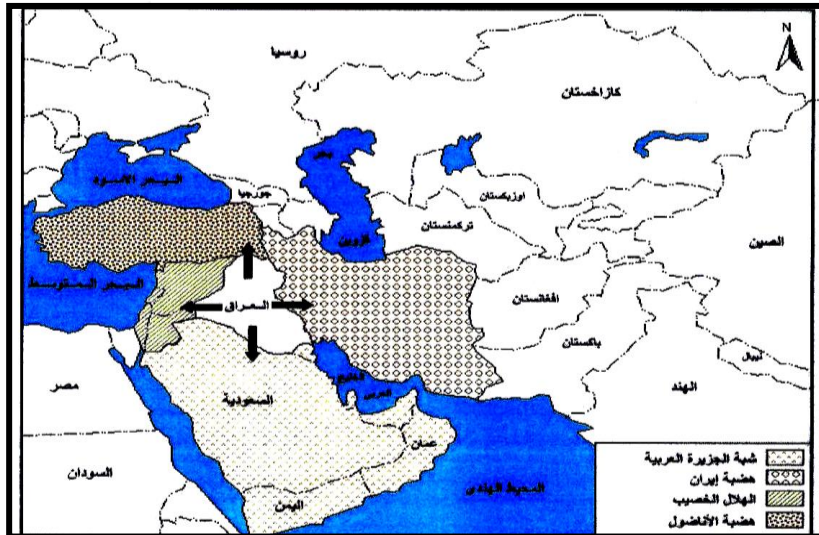
١. التحكم في الاحتياطي المؤكد العراقي من النفط الذي يقدر ١١٢ مليار برميل أي نسبة ١٢% من الاحتياطي العالمي بجانب التحكم المؤكد من الغاز الطبيعي المقدر (٣١١٥) مليار م^٣ أي بنسبة (١,٧%) من احتياطي العالم.
 ٢. التحكم في احتياطي النفط لدول الخليج الذي يقدر بحوالي (٦١٨,٧) مليار برميل أي بنسبة ٥٣,٦% من العالم واحتياطي الغاز الطبيعي الذي يقدر ٦٨٦٩٣ مليار م^٣ أي بنسبة ٣٨,١%
 ٣. التحكم في الاحتياطي النفطي المؤكد لبحر قزوين ، والذي يبلغ متوسطه ٣٣,٥ مليار برميل أي ٣% من العالم واحتياطي الغاز الطبيعي ٦٤٤٥,٧ مليار م^٣ أي ٣,٦% من العالم .
- وبناء على ما سبق يتضح إن الموقع الاستراتيجي للعراق ، يتيح السيطرة على أكثر من ٦٨,٨% من الاحتياطي العالمي من اجمالي النفط في العالم ، وأكثر من ٤٣,٤% من الاحتياطي العالمي من اجمالي الغاز الطبيعي في العالم ، أي إن موقع العراق يجعل بترول منطقة بحر قزوين ، يؤدي دوراً مكملاً للنفط الخليج في السيطرة على أسواق النفط العالمي (إنتاجاً وتصديراً) وقد أدركت الولايات المتحدة القيمة الاقتصادية لموقع العراق الاستراتيجي ومدى تحكمه في مصادر الطاقة العالمي خصوصاً النفط ، الذي احتل موقع حيوي في الإستراتيجية الأمريكية في التعامل مع العراق إذ كان احد الأسباب الرئيسية لغزو العراق (٢٠٠٣م) ، لأن السيطرة على العراق تحقق مكاسب اقتصادية للولايات المتحدة الأمريكية منها .

١. سد الاحتياجات النفطية الأمريكية ، فمن المعلوم إن الولايات المتحدة الأمريكية تستهلك لوحدها ٢٥% من النفط وتستورد ما يقرب ثلثي النفط المستهلك القادم من الشرق الأوسط ، الأمر الذي وضع العراق في بؤرة اهتمام السياسة الخارجية الأمريكية ، خصوصا وان الولايات المتحدة تحرص على تأمين مصادر مستقرة لوارداتها من النفط الخام في ظل توقعات تراجع الإنتاج المحلي بنسبة ٧١% لعام ٢٠٣٠م سبب نزوب الكثير من حقول النفط وازدياد استهلاك النفط بنسبة ٥٠% وبناء عليه تظل القيمة الاقتصادية لموقع العراق الاستراتيجي هدفا استراتيجيا للولايات المتحدة الأمريكية لما توفره من السيطرة على النفط بالشرق الأوسط عامة ومنطقة الخليج العربي بصورة خاصة .
٢. التحكم بأسعار النفط ، بهدف الحد من سيطرة دول أوبك ومنها إيران في تحديد الأسعار ، خصوصا بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ، وانتهاء بالعقوبات الاقتصادية المفروضة على إيران جراء برنامجها النووي^(٥) .
٣. التحكم في الإمدادات النفطية القادمة من منطقة الخليج العربي والمتجهة صوب الدول الاقتصادية الكبرى .

ب- الأهمية السياسية والعسكرية للعراق

يحتل العراق موقعا استراتيجيا مميذا من الناحية السياسية والعسكرية فهو يقع في قلب إقليم الشرق الأوسط ، إضافة إلى موقعه يمثل نقطة التقاء حيوية تعد بمثابة المحور التكتيكي بالسيطرة على المربع الاستراتيجي ينظر خريطة (٢) البالغ الأهمية والذي يضم :

١. شبه الجزيرة العربية (الخليج العربي والبحر الأحمر)
٢. الهضبة الإيرانية (آسيا الوسطى وبحر قزوين)
٣. هضبة الأناضول (البيفور - الدردنيل - ايجة - شرق أوربا)
٤. هلال الخصيب (سوريا - إسرائيل)



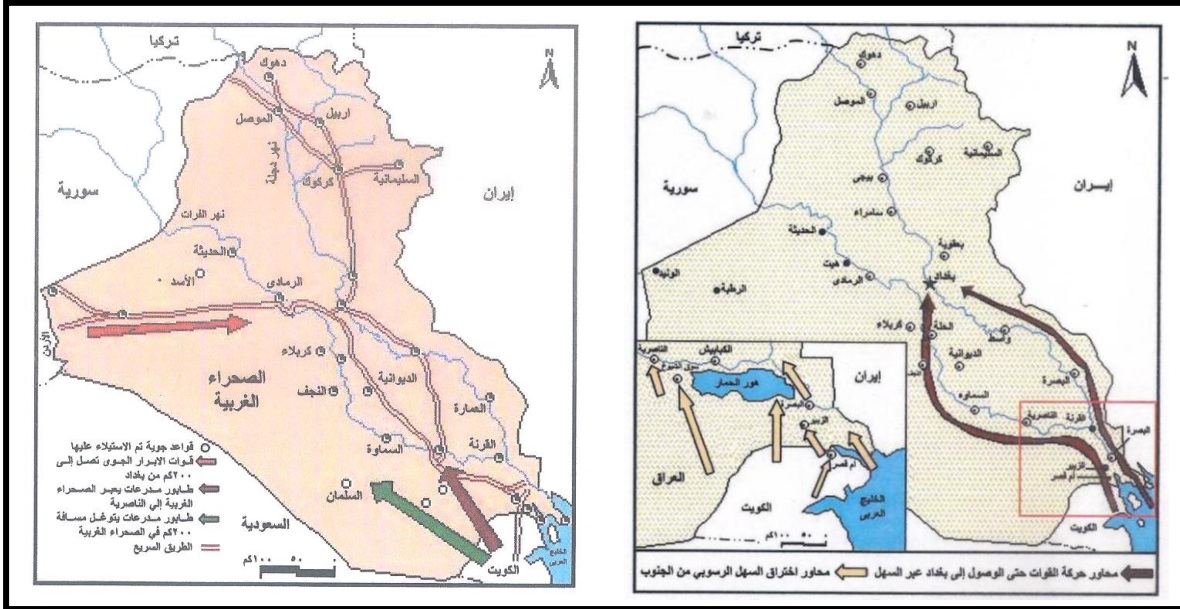
خريطة (٢) العراق محور السيطرة على المربع الاستراتيجي

المصدر: رضا محمد السيد سليم، الجغرافيا السياسية للعراق ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة الزقازيق ، ٢٠٠٨، ص ٤٠٣

وعليه تمتلك دولة العراق موقعا له أبعاد إستراتيجية في توازن القوى في الشرق الأوسط فهو محور السيطرة والهيمنة على تلك المناطق وكأنه يشكل قلب المناطق المذكورة سابقا .
وتظل القيمة السياسية لموقع العراق في إستراتيجية الهيمنة على الشرق الأوسط وقيادة النظام الإقليمي في منطقة الخليج العربي الأمر الذي دفع بالعراق لامتلاك القوة العسكرية (١٩٧٩ - ١٩٩١) وهذا ما يتعارض مع مصالح القوة الإقليمية في النظام الخليجي منها إيران ونتج عنها حرب الثمان سنوات تلا ذلك دخول العراق إلى الكويت وفرض الحصار الاقتصادي عليه ، مما أدى إلى تقييد حدود الدولة وتقيدها بالداخل ، بهدف الحد من تطوراتها لاستثمار موقعها الاستراتيجي سياسيا وعسكريا في فرض هيمنتها وسيطرتها على النظام الخليجي ، وانتهى الأمر بتغيير النظام بالعراق واحتلاله من قبل قوات التحالف وهذا يمثل إعادة ترتيب الأوضاع في المنطقة العربية استنادا إلى فكرة احتلال العراق وإقامة نظام حكم ديمقراطي علماني فيها ، سيكون مقدما لتغيير في أنظمة الدول العربية ككل وفق نظرية الدومينو (السقوط المتتابع) وهذا ما حدث فعلا في (مصر وليبيا وتونس واليمن) ومحمتمل الحدوث في الأردن وسوريا والكويت والبحرين والسعودية والجزائر .
أي إن التغيير في العراق سيكون دافعا للتغيير لباقي دول المنطقة فتغيير نظام الحكم بالعراق مثل تهديدا لكل الأنظمة العربية القائمة والشرق أوسطية التي باتت تهدد مصالح الولايات المتحدة الأمريكية ، إضافة إلى إن هذا المشروع يعمل على ازدياد عدد الدول التي يمثل حلفا لأمريكا بالمنطقة العربية والشرق الأوسط حيث إن كلا المنطقتين تكملان الآخر .
كما إن أمريكا تحاول الاستفادة من أهمية موقع العراق الاستراتيجي من أجل التغلب على نقطة الضعف الأساسية والتي كانت تعاني منها أمريكا وهي : إن العراق كان يمثل فراغ ضمن حزام القواعد العسكرية الأمريكية التي كانت منتشرة

بالخليج العربي والتي من خلالها تم ضرب العراق بحرب الخليج الثانية لعام ١٩٩١م وانطلاق الجند لاحتلاله من خلال شط العرب ، بالإضافة للقواعد العسكرية المنتشرة بالخليج العربي ، ومحاولة أمريكا إحكام السيطرة على العراق بتواجدها العسكري فيه جعل منها في مواجهة الدولة المعادية وغير الصديقة لها منها (سوريا وإيران) ينظر خريطة (٣) و(٤).

فالوجود العسكري الأمريكي حقق مصالح الإستراتيجية قصوى لإسرائيل عن طريق القضاء على قوات الردع العراقية التي تهدد امن إسرائيل ، إضافة إلى إن أمريكا تحاول إن تحقق نظام موالي لها بالعراق وإقامة علاقات بين هذا النظام والدول الحليفة لأمريكا (كإسرائيل) وهذا يعني إعادة تعديل دائرة الصراع بين العرب وإسرائيل وإخراج العراق من هذه المعادلة وإضعاف دوره بالمنطقة^(١).



خريطة (٣) و (٤) توغل القوات الامريكية نحو العراق في عام ٢٠٠٣

المصدر: رضا محمد السيد سليم ،الجغرافيا السياسية للعراق ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة الزقازيق ، ٢٠٠٨، ص ١١٧ و١٢١.

ج خصائص الجبهة البحرية للعراق :

نظراً لكون العراق يطل على الخليج ، فهو يتمتع بموقع بحري ذي جبهة واحدة ، تسمح لها بالاتصال بالبحار المفتوحة . ويمكن دراسة خصائص هذه الجبهة البحرية من منظور جغرافي سياسي من خلال بيانات الجدول (٢) وهي كما يأتي

-:

١. يبلغ الطول الاجمالي لساحل دولة العراق نحو (٥٨ كم) وفي حالة قياسه بالنسبة لمساحة المجال البري للدولة يتضح ان نسبة طول الساحل الى مساحة المجال البري للدولة تبلغ حوالي (١ : ٧٥٣٥) وهذا يعني ان كل واحد كيلو متر من الساحل يقابله نحو ٢م٧٥٣٥ من المجال البري وبمقارنته بالمعدل العام لدول الجوار الذي يبلغ (١ : ٣٦٣،٣) يتضح ان طول الساحل لدولة العراق محدود وصغير جداً بالنسبة لمجالها البري ، وهو ما يجعل الغالبية العظمى من انحاء منطقة الدولة لا تتمتع بميزة القرب من البحر وهذا امر ليس بغريب على دولة ليس لها مثل هذه الجبهة البحرية الضيقة
٢. تبلغ المساحة الاجمالية للمجال البحري العراقي في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة نحو ٧٠٠ كم ، وبقياس طول الشاطئ العراقي بالنسبة لها كما يتضح ان نسبة طول الشاطئ الى مساحة المجال البحري تبلغ حوالي (١ : ١٢) كم اي ان كل واحد كم من الشاطئ يقابله نحو ١٢ كم من المجال البحري ، وبمقارنته بالمعدل العام لدول الجوار والذي يبلغ (١ : ٤٦،٣) نجد ان المجال البحري العراقي محدود المساحة مما يدل على محدودية درجة الانتفاع العراقي بالبحار في مجالات الملاحة والصيد وغيرها .
٣. يوجد تفاوت هائل بين مساحة كل من المجال البحري والمجال البري للعراق ، اذا تبلغ نسبة الاول الى الثاني حوالي (١ : ٦٢٤) ويعني ذلك ان كل واحد كيلو متر مربع من المجال البحري العراقي يقابل ويخدم نحو ٦٢٤ كم من المجال البري للدولة وبمقارنة ذلك بالمعدل العام لدول الجوار والذي يبلغ نحو (١ : ٧،٩) تتأكد غلبة الصفة القارية على موقع العراق بالنسبة لليابس والماء وبالتالي محدودية درجة المنفعة البحرية له بسبب قلة تداخل اليابس والماء في منطقة الدولة العراقية .
٤. تبلغ قيمة مؤشر البحرية لدولة العراق نحو (٠،٠٠١٦) وهي قيمة صغيرة للغاية ، جعلت الدولة تحتل المركز الاخير مقارنة بدول الجوار والتي تبلغ قيمة متوسط مؤشر البحرية بها حوالي (٠،١١٣٦) وبمقارنة قيمة المؤشر العراقي مع الدول الشاطئية للعراق في الخليج العربي (الكويت) ومن خلال المؤشر يتضح بان الكويت بلغ (٠،٦٧٣٤) اي ضعف

المؤشر البحري العراقي بمقدار ٤٥٠ مره اما في حال مقارنة المؤشر بدولة ايران (القوة الاقليمية التقليدية المنافسة في منطقة الخليج العربي) قد بلغ نحو (٠.٠٩٤٤) اي ضعف حالة العراق بمقدار ٩٥ مره وهذا يعني ان هذه الدولة تتمتع بمزايا بحريه افضل بكثير من العراق .

ويتبين مما سبق ضعف مدى ضعف اتصال العراق بالبحر مقارنة بدول الجوار التي تتمتع في غالبيتها بخصائص بحرية افضل من العراق ، ويرجع هذا الى صغر طول الشاطئ العراقي والذي ترتبه عليه قلة اتساع المجال البحري الذي يخضع لسيادة العراق الاقليمية ونتيجة لتعدد الدول المشاركة له في الخليج العربي الذي يشرف عليه .

اضافة الى قلة اتساع النافذة البحرية الوحيدة للعراق (٥٨ كم) فأن الظروف البيئية الساحلية تحد من كفاءة هذه النافذة وترتبط هذه الظروف بضخامة كميات الرواسب التي يلقي بها نهرا الكارون والكرخة في شط العرب التي تتراكم عند راس الخليج على حساب تراجع البحر كما ان الرواسب تفوق تصريف مياه نهري دجلة والفرات في مجراها مشتركة وتجبرهما على الفيضان قبل المصب مما يسبب بتشكيل المستنقعات والبحيرات الهلالية ويمكن عد هذه الظاهرة عقيه امام توسع في استخدام الجبهة البحرية من قبل دولة العراق ، هذا ويعتبر عمق المجال البحري العراقي عمقاً ضحلاً اذ يبلغ متوسط عمقه ٣٥ كم مما ترتب عليه تعذر الملاحة البحرية على مقربة من الشاطئ وصعوبة انشاء موانئ بحرية كبيرة على الساحل العراقي لاستقبال السفن المحيطية وناقلات النفط ، ولتغلب على تلك العقبات (ضيق الاتساع - البيئة الساحلية السيئة - ضحالة العمق) قامت دولة العراق بالاتي :

- ١- انشاء ميناءين عائمين (البكر وخور العمية) في المياه المفتوحة لخدمة الناقلات العملاقة والسفن المحيطية بهدف تسهيل نقل النفط وتصديره .
- ٢- توسعت في استخدام خور الزبير وشط العرب ، كامتداد طبيعي للجبهة البحرية العراقية ، اذ قامت بإنشاء اربع موانئ هي (البصرة ، الفاو ، خور الزبير ، ام قصر)
- ٣- شق قناة البصرة بطول ٣٥.٤ كم وعمق ١٠ م ، لترتبط بين شط العرب وخور الزبير بهدف ايجاد مخرج بديل لشط العرب في حالة تعطل الملاحة فيه لأي سبب كما حدث خلال الحرب العراقية الايرانية
- ٤- محاولة العراق استئجار جزيرتي وره وبوبيان من الكويت ولمدة ٩٩ سنة بهدف التخلص من العزلة البرية ، والتي قابلها رفض الجانب الكويتي .

كما يقع العراق بالقرب عدد من المسطحات المائية المهمة (بحر قزوين ، الخليج العربي ، البحر الاحمر ، البحر الاسود ، والبحر المتوسط) والتي تعتبر بحار شبه مغلقة باستثناء قزوين الذي يكون مغلق تماماً ، وعليه فان حركة نقل التجارة عبر هذه المسطحات المائية تحكمها نقاط اختناق ، ففي جهة الشمال الغربي المضائق التركية (البسفور والدرنديل) اذ يبرز الدور التركي المتحكم بحركة الملاحة عبر البحر الاسود ، والاتصال باليابس الاوربي ، وفي الغرب تقف قناة السويس متحكمة في حركة نقل النفط العراقي _ المنقول بالأنابيب السعودية عبر البحر الاحمر لأسواق واربا والأميركتين وفي الجنوب الغربي يقف مضيق باب المندب متحكماً في الملاحة بين البحر الاحمر والمحيط الهندي واذا ما ارادت ناقلات النفط المرور والدوران عبر رأس الرجاء الصالح تقادياً قناة السويس سوف تواجه مضيق هرمز كضابط رئيس في النافذة البحرية الوحيدة للعراق على الخليج العربي والتي تسمح له بالاتصال مباشرة بالبحار المفتوحة ، لكن هذا المرور يكون مقيداً من وجهه النظر الجيوبوليتيكية لكون المضيق يقع تحت سيادة الدول المطلة عليه .

جدول (٢) خصائص الجبهة البحرية في دولة العراق مقارنة بدول الجوار

| الدولة | المساحة (كم ٢) | المجال البحري كم ٢ | طول الساحل كم | مؤشر* البحرية | الترتيب |
|----------|------------------|-----------------------|---------------|------------------|---------|
| العراق | ٤٣٧٣٩٣ | ٧٠٠ | ٥٨ | ٠.٠٠١٦ | ٧ |
| تركيا | ٧٧٠٧٦٠ | ٢٣٦٦٠٠ | ٧٢٠٠ | ٠.٣٠٣٠ | ٢ |
| سوريا | ١٨٤٠٥٠ | ١٠٣٠٠ | ١٩٣ | ٠.٠٥٥٦ | ٥ |
| الاردن | ٩١٩٧١ | ٧٠٠ | ٢٦ | ٠.٠٠٧٦ | ٦ |
| السعودية | ١٩٦٠٥٨٢ | ١٨٦٢٠٠ | ٢٦٤٠ | ٠.٠٩٥٠ | ٣ |
| الكويت | ١٧٨٢ | ١٢٠٠٠ | ٤٩٩ | ٠.٦٧٣٤ | ١ |
| ايران | ١٦٣٦٠٠٠ | ١٥٥٧٠٠ | ٢٤٤٠ | ٠.٠٩٤٤ | ٤ |
| الاجمالي | ٤٢٣٩٢٤٧ | ٦٠٢٢٠٠ | ١٣٠٥٦ | ١.٢٣٠٦ | |

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على مساحة الدول ومساحة اطلالها البحرية .
*مؤشر البحرية = المجال البحري لكل كم من الساحل \المجال البري لكل كم من الساحل .

المحور الثالث

الأهمية الإستراتيجية لموقع الكويت

تمتاز الكويت بموقع استراتيجي هام من حيث إطلالها على الخليج العربي، تتبع الكويت العديد من الجزر المهمة منها (بوبيان - ورية - فيلكا وأخرى أقل أهمية عوثة ومسكان وعكازة وقاروة وكبر وأم المرادم . لوقوع الكويت في الزاوية الشمالية الغربية للخليج العربي جعلها تمتلك موقعا استراتيجيا مهما ، حيث إطلالها البحرية الواسعة والجزر المتصلة بها وما يرتبط بخور عبد الله وامتداداته إلى خور الزبير مواقع منيعة لموانئ تجارية وقواعد عسكرية، كما جعلها على اتصال وثيق بدول الجوار الإقليمي وتتصل بالعالم الخارجي . كل ذلك شجع العراق وعبر سنوات المطالبة بضم الكويت له ، بعدها جزءا من الأراضي العراقية ، بهدف حصوله على إطلالة بحرية واسعة على العالم خصوصا وان الساحل العراقي لا يتعدى ٥٨ كم بينما الساحل الكويتي يبلغ ٥٠٠ كم.

بالإضافة إلى اكتشاف النفط بالمنطقة (الخليج العربي) والكويت ضمنها ليضيف بعدا آخر في الأهمية الإستراتيجية العسكرية والاقتصادية بالمنطقة ككل والكويت ضمنها ، وقد حظيت الكويت بأهمية استثنائية من قبل البريطانيين منذ القرن الثامن عشر عندما أصبحت بريطانيا منتدبة على جميع دول الخليج العربي ومحاوله منها بجعل الخليج العربي بحيرة بريطانية بسبب غناها بالنفط والغاز الطبيعي ، وجعل الكويت تحت الوصايا البريطانية حتى إعلان استقلالها في عام ١٩٦١م^(٧) ، وما نراه حتى الآن من وقوف الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا بجانب حليفها الكويت لأجل تضيق الخناق على العراق .

وان مشروع ميناء مبارك لم يكن فكرة تبنتها الكويت دون تدخل القوى الكبرى في دعمها بمشروعها هذا ، بهدف جعل العراق معبرا لحركة التجارة من الخليج إلى أوروبا عبر العراق والموانئ المقامة على البحر المتوسط ، وإعادة فكرة خط بغداد - برلين وهذا في حقيقة الأمر يجعل من العراق تحت يد هذه الدول المتحكمة بحركة التجارة العالمية وتضيق تجارته عبر الخليج العربي لضيق إطلالته البحرية . وتعود أهمية الكويت الى عدة عوامل ، هي :

١. **عامل اقتصادي** : توفر احتياطي نفطي كبير ، حيث يوجد في الكويت مخزون كبير من النفط والغاز الطبيعي والذان يعدان مصدر الدخل القومي للكويت ، إذ تحتل المرتبة السادسة في العالم بين الدول المنتجة للنفط إذ تنتج ٢,٣ مليون برميل يوميا وبنسبة ١١,٦٧% وهي تمتلك احتياطي نفطي هائل والذي يقدر بـ (٩٦,٥ مليار برميل) أي بنسبة ١٧% من الاحتياطي العالمي كما يقدر إجمالي احتياطي الغاز الطبيعي (١٢٩٧ مليار م^٣) .
٢. **العامل الخارجي** : ويتمثل بالتدخل البريطاني في شؤون الكويت منذ العهد العثماني حتى حصولها على الاستقلال ١٩٦١ وصولا إلى التدخل الأمريكي عند دخول العراق إلى الكويت وحتى الوقت الحالي اعطى للكويت أهمية إستراتيجية واقتصادية باعتبارها حليف لهذه الدول والتي برأي وراء مشروع ميناء مبارك لأجل الحد من الدور الإقليمي العراقي .
٣. **العامل الجغرافي** : والذي يتمثل باشرافها بساحل (٥٠٠ كم) على الخليج العربي ، أي لها إطلالة بحرية واسعة جعلها لا تعاني من العزلة كما يعانيها العراق .
٤. **عامل سياسي** : ويتمثل ذلك بطبيعة العلاقات القائمة بين الدول والنهج الذي سارت عليه السلطة الحاكمة الموالية للغرب والمتعاونة مع دول الجوار الإقليمي عدا العراق^(٨) ، كما اعتبرت الكويت قاعدة عسكرية أمريكية تمكنت من خلالها اجتياح العراق في العام ٢٠٠٣ .

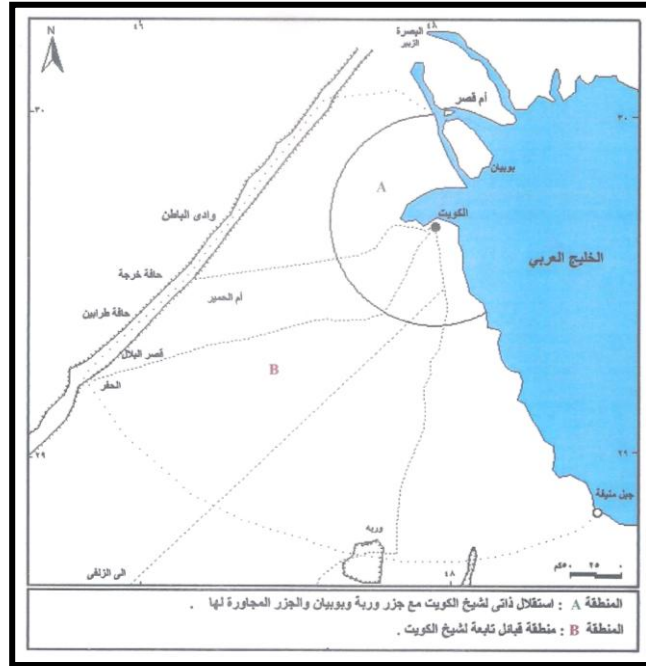
المحور الرابع

التطور التاريخي لمشكلة الحدود العراقية الكويتية (١٩١٣ - ٢٠١١)

تجاور الكويت العراق من الجنوب الشرقي بحدود يقدر طولها بنحو ٢٤٠ كم وبمسافة تبلغ حوالي ١٧٨٢٠ كم^٢ ، وبعدد سكاني يقدر بنحو ٢.٥ مليون نسمة حسب تقديرات عام ٢٠٠٣م وتدل القراءة الجغرافية السياسية التاريخية للعلاقات بين العراق والكويت على أنها علاقات مضطربة طغى عليها دائما التوتر وعدم الاستقرار ويرجع ذلك الى مجموعه من العوامل والمحددات أهمها ما يخص المنفذ البحري العراقي ، خصوصا بعد استقلال العراق عام ١٩٣٢م وذلك لان فكرة توسيع الساحل العراقي والتخفيف من حدة الحصار البحري هي الفكرة المسيطرة على ثقافة الجغرافية للنخبة السياسية في العراق على مدى تاريخها ، وهذا ما ادى الى المطالبة العراق بضم الكويت او جزء منها في مناسبات عدة أهمها :

١. المرحلة الاولى (١٩٣٨)

تم ترسيم الحدود بين البلدين تبدأ من وادي العوجة بالتقائه مع الباطن شرقا إلى الجنوب صفوان وجبل سنام وام قصر والسواحل لجزيرتي وربة وبوبيان وعلى طول الحدود الساحلية الحالية للكويت تاركة كل من الجزر التالية تحت السيادة العثمانية (فيلكا وعوثة وكبر وقارورة ومسكان)^(٩) ينظر خريطة (٥) .



خريطة (٥) ترسيم الحدود العراقية - الكويتية وفق الاتفاقية العثمانية البريطانية عام ١٩١٣

المصدر: رضا محمد السيد سليم، الجغرافيا السياسية للعراق، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٨، ص ٣٤١.

٢. المرحلة الثانية (١٩٥٢)

قدم العراق اقتراح إقامة ميناء في جزيرتي وربة وبوبيان التابعتين للكويت، وربط هذا الميناء بالعراق عن طريق سكة حديد يمر عبر الكويت على أن يتحمل العراق كافة تكاليف ونفقات المشروع، وتقديم اية تعويضات تطلبها الكويت مقابل التسهيلات التي تقدمها لإقامة ذلك الميناء المقترح مع وضع المشروع تحت إشراف الكويت لكن الكويت رفضت ذلك (١٠)

وفي عام ١٩٥٨م وقع اتحاد الهاشمي بين العراق والأردن، وطلب نوري سعيد الكويت للانضمام لهذا الاتحاد، نظراً لأهمية موقع الكويت الاقتصادية على دعم هذا الاتحاد، إلا إن قيام ثورة تموز ١٩٥٨ حال دون تحقق الاتحاد. وفي ١٩ حزيران ١٩٦١ تم الاتفاق بين الكويت وبريطانيا على استقلال الكويت، ولم يمض أسبوع على استقلال الكويت حتى أعلن عبد الكريم قاسم إن الكويت جزء لا يتجزأ من العراق (١١)

٣. المرحلة الثالثة (١٩٦١)

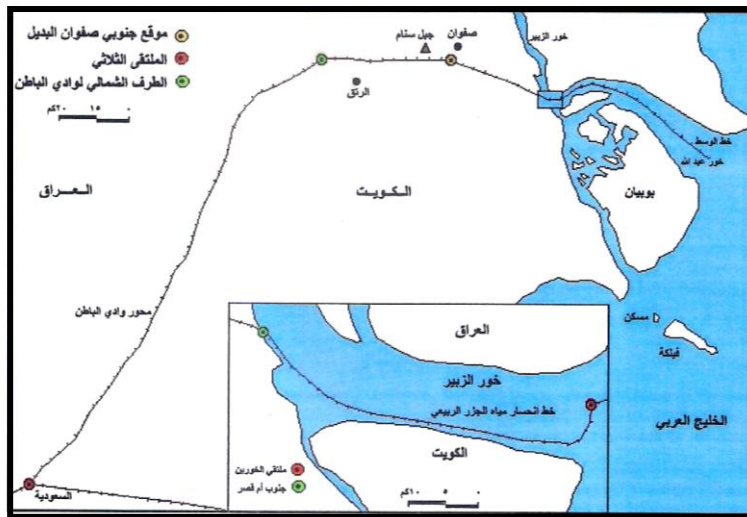
أعلن رئيس الحكومة العراقية "عبد الكريم قاسم" عزم العراق على ضم الكويت إلى مجالها الأرضي باعتبارها، مقاطعة تابعة للبصرة، وتشكل جزءاً متكاملاً مع العراق وإذاع أن الحدود العراقية تمتد حتى جنوب الكويت، وأنه ليس بين العراق والكويت حدود لكن الكويت رفضت ذلك وما يزيد من تعقيد المشكلة إن شط العرب ضحل لا يكاد يسمح بالوصول السهل إلى ميناء البصرة على بعد (١٥٠ كم) من المصب، إضافة لكونه ممر مائي متنازع عليه بين إيران والعراق (١٢). ولادراك حجم وتعقيد المشكلة العراقية بخصوص الشقة البحرية، ندرك إن العراق هو الدولة الخليجية الوحيدة التي لا تصدر سوى (١٠%) من بترولها عبر مينائي البكر والبصرة وأما ميناء أم قصر يستعمل كقاعدة عسكرية سابقاً ولا يعمل لتصدير النفط، لذلك كانت أنظار العراق تتجه دائماً إلى الجزر القريبة من سواحلها خاصة جزيرتي وربة وبوبيان اللتان تقعان أقصى شمال غرب الخليج العربي قبالة السواحل العراقية - الكويتية فجزيرة وربة لا تبعد سوى ميل واحد (أي ١٨٥٠ م) عن السواحل العراقية و (٢) ميل بحري أي (٣٧٠٠ م) عن السواحل الكويتية، أما بوبيان فتقع على بعد ميل بحري واحد من السواحل الكويتية وخمسة أميال بحرية عن السواحل العراقية.

ولأهمية هاتان الجزيرتان بالنسبة للعراق لاسيما جزيرة وربة التي تقع في مدخل خور عبد الله المؤدي إلى ميناء أم قصر، حيث تتحكم الجزيرتان بحرية حركة الملاحة المتجهة صوب الموانئ العراقية.

٤. المرحلة الرابعة عام (١٩٦٥م) استمراراً لعام (١٩٩٠) قدم العراق مقترح إلى الحكومة الكويتية بشأن الجزيرتين أما أن تستأجر بوبيان لمدة (٩٩ عاماً) وتتنازل عن وربة للعراق أو تقسيم جزيرة بوبيان إلى قسمين الشرقي منها للعراق والآخر للكويت، وهذا ما رفضته الحكومة الكويتية وظلت المفاوضات قائمة بين البلدين بشأن ترسيم الحدود بينهما لاسيما البحرية قائمة حتى بداية الحرب العراقية الإيرانية، حيث اتسمت العلاقة بين العراق والكويت بالركود النسبي، وبانتهاء الحرب العراقية - الإيرانية التي دامت ثمان سنوات خاضت فيها العراق حرباً دفاعاً عن الأمة العربية ودول الخليج والحد من التوسع الإيراني باتجاه الدول الخليجية (١٣) ظهرت مشكلة الحدود بين البلدين من جديد، إلا إنها في هذه الفترة ارتبطت

بمشاكل أخرى منها ما يتعلق بمحاولة الإمارات العربية المتحدة والكويت بإغراق السوق بالنفط مما أدى إلى انخفاض سعر يرميل النفط إلى ١٢ دولار الأمر الذي كبد العراق خسائر هائلة اضافية غير الخسائر المادية التي تعرض لها خلال الحرب مع إيران ، ومنها ما يتعلق بالمساعدات التي قدمتها الكويت للعراق أثناء حربه مع إيران حيث أعتبرها العراق منح ومساعدات واعتبرتها الكويت قروض، وآخر يتعلق بحقل الرميلة ، حين اتهم العراق الكويت باستخدام طريقة الحفر المائل لسحب النفط منها . ومن الجدير بالذكر إن الكويت قامت بوضع كافة موانئها وإمكاناتها الاقتصادية تحت تصرف العراق بما فيها جزيرتي وربة وبوبيان أثناء الحرب العراقية – الإيرانية . ويلاحظ إن تركيز الكويت على مسألة الحدود خاصة بعد انتهاء الحرب العراقية – الإيرانية ناجم من تصور الحكومة الكويتية إن الوقت قد أصبح مناسباً أكثر من ذي قبل من أجل التوصل إلى اتفاقية نهائية وملزمة دولياً وقد حولت الحكومة الكويتية هذه القضية إلى قضية مصيرية وأعطتها الأولوية المطلقة . وبدأت مسألة الحدود بين البلدين من جديد تمتاز بشدة الحدة والتوتر والتي انتهت بدخول العراق إلى الكويت في عام ١٩٩٠م واستمر ستة شهور و خرج منها نتيجة ضغط مجلس الأمن الدولي ومجلس تعاون الخليج العربي وحرب ١٩٩١ وانتهى الأمر بفرض العقوبات الاقتصادية على العراق استمرت ما يقرب ١٣ سنة تدهورت فيها الحالة الاقتصادية للعراق ودمرت البنى التحتية لكافة المؤسسات الحكومية ، وإعادة ترسيم الحدود بين البلدين في عام ١٩٩٢^(١٤)، ينظر خريطة (٦).

٥. **المرحلة ما بعد صدام حسين** : قدم القادة العراقيين ضرورة سيطرة العراق على منافذ المياه العميقة و ان المشاكل العراقية الكويتية خلقتها بريطانيا التي رسمت الحدود بينهما وحرمت العراق من منفذ بحري مهم على الخليج العربي . بناءً على ما سبق على ما سبق يمكن القول ان العلاقة بين العراق والكويت تحكمتها عقد التاريخ والجغرافيا ، الا ان عقد الجغرافيا – ضيق المنفذ البحري للعراق – على وجه التحديد اقتضت العلاقة بينهما وكانت المحدد الاساسي لهذه العلاقات ، خاصاً سيع العراق بالحصول على منفذ بحري لتدعيم قدرتها البحرية كجزء من قدرتها العسكرية الشاملة ، ومن هنا كان تطلعها لضم وربة وبوبيان لاعتبارات استراتيجية .



خريطة (٦) ترسيم الحدود العراقية – الكويتية كما اقترتها لجنة الامم المتحدة عام ١٩٩٢

المصدر: رضا محمد السيد سليم ، الجغرافيا السياسية للعراق ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة الزقازيق ، ٢٠٠٨ ، ص ٣٤٤ .

المحور الخامس

المياه الاقليمية العراقية / الكويتية ومشكلاتها

يعرف البحر الاقليمي بأنه المياه الاقليمية التي تمثل الجزء الذي يمتد من البحر وراء الشاطئ والمياه الداخلية لجهة اعالي البحار ، وفي خط موازي للشاطئ المؤلف من اتصال اخر نقطة على طول الشاطئ التي تنحصر عنها المياه وقت الجزر^(١٥) .

كما يعرف البحر الاقليمي عدة تعاريف منها : انه يمثل مساحة من البحار المتاخمة لشواطئ الدولة ، وتمتد في ما وراء اقليمها البري ومياهها الداخلية او هو اخر رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة ، واعالي البحار من جهة اخرى^(١٦) .

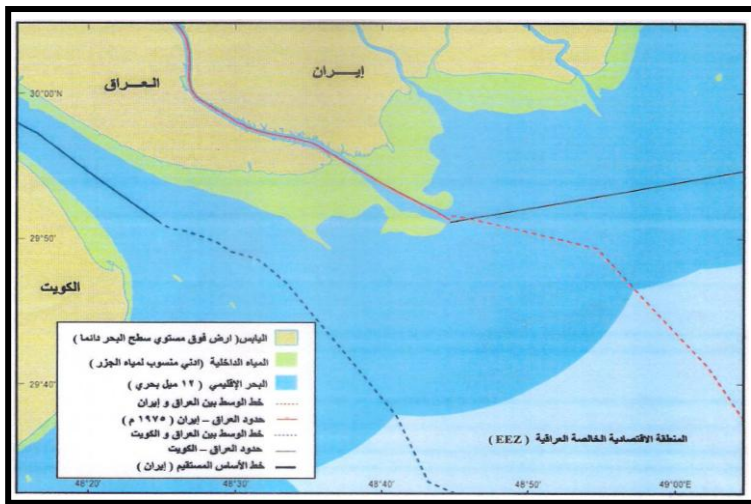
وتعد صلة المياه الاقليمية باقليم الدولة صلة وظيفية وثيقة وبذلك تكون منطقة لازمة لامن اقليم الدولة والدفاع عنها، والبحر الاقليمي يعد جزءاً من اقليم الدولة السياسي تغمره المياه وهو بذلك يخضع لسيادة الدولة الشاطئية الانفرادية الكاملة ، فالدولة تباشر سيادتها عليه وتتخذ كافة التدابير التي تضمن تطبيقها في هذا النطاق البحري الخاضع لسيادة هذه الدولة^(١٧)

١- المياه الإقليمية العراقية وكيفية تحديدها

يقع العراق بحريا في أقصى الزاوية الشمالية الغربية من الخليج العربي ويطل عليه بساحل يبلغ طوله (٥٨ كم) منها ١٨ كم تكون مقابلة للبحر أما باقي الساحل فيطل على خور عبد الله ، ويمتد الساحل العراقي من خور موسى شرقا إلى خور الصبية غربا وهذا الأخير ذراع ممتد من مدخل خليج الكويت نحو الشمال بين جزيرة بوبيان والساحل الكويتي ويتصل بخور الزبير^(١٨).

ويقذف شط العرب ترسباته إزاء الساحل العراقي وتعمل التيارات البحرية على توزيع هذه الترسبات إلى مسافة بعيدة عن الساحل العراقي والى داخل خور عبد الله ، فيفرض هذا الوضع تقيدات على الملاحة البحرية العراقية وفي الدخول والخروج من وإلى الموانئ العراقية ، كما يؤثر هذا الوضع الجغرافي في عدم وضوح خط الأساس الذي ينبغي قياس البحر الإقليمي العراقي منه ، فساحل الفاو عند مصب شط العرب وساحل رأس البيشة وساحل خور عبد الله عبارة عن مسطحات مائية واسعة تمتد من رأس البيشة لمسافة (٥٥٠،٥٥٠ كم) بين مستويات المد والجزر ، وهذه المسطحات غرينية وطينية هشة وتفيض مرة واحدة بالسنة وترتبتها شديدة الملوحة ، حيث تمتاز القيعان بترسبات أسفنجية يصعب إقامة أي منشآت عليها دون الوصول إلى المناطق الصلبة^(١٩).

كل تلك الخصائص أدت إلى عدم استغلال الساحل العراقي والمنطقة البحرية في المجالات البحرية والاقتصادية ، لذلك تم الاتجاه إلى استغلال سواحل الممرات الملاحية في خور عبد الله وخور العمية للأغراض الاقتصادية رغم سلبات استثمار تلك المناطق ، إذ ينبغي حفرها وتعميقها باستمرار بسبب انغمارها بالترسبات الغرينية . ومن جهة أخرى فإن امتداد الترسبات الطينية أمام الساحل العراقي وشدة الملوحة في التربة أدت إلى ابتعاد خط الأعماق العشرينية (٢٠م) إلى مسافة (٢٧،٧٥٠ كم) عن الساحل تاركا بحرا إقليميا عراقيا باتساع (٢٢،٢٠٠ كم) منها (٥٥٠،٥٥٠ كم-٩٠،٢٥٠ كم) عبارة عن منطقة طينية مغمورة أما الامتداد المتبقي فهو عبارة عن ضحالة لا يزيد عمقها عن (٣ - ٥م)^(٢٠) . ويعد العراق بسبب طريقة رسم حدوده الجنوبية من الدول المقيدة في حقها في البحار وحدوده تعد ضيقة ، إذ تم ترسيم الحدود البحرية العراقية - الكويتية من قبل لجنة بتكليف من الأمم المتحدة معتمدة على خطابات متبادلة بين الجانبين العراقي والكويتي عام ١٩٣٢ ومحضر اتفاق ١٩٦٣ الذي نص على إن الجزر (وربة - بوبيان - مسكان - فيلكا - عوهة - كبر - قارورة - أم المرادم) تتبع الكويت وان الحدود القائمة تقع في خور عبد الله وفي بدء الأمر اعتمدت الدول على الاعتماد ٦ أميال بحرية عرض مياهها الإقليمية ويستدل من ذلك إن الترسيم قام على أساس استعماري مبرمج هدفه إلغاء دور العراق في الخليج العربي وجعل الكويت تشعر بالتهديد المستمر من قبل العراق والأمر الذي لا تدركه الدول الخليجية إن الترسيم لا يأتي لصالح الكويت والعراق وإنما لصالح المستعمر نفسه. وقد أثر الموقع الجغرافي وطبيعة وشكل الساحل على وضع العراق القانوني كدولة بحرية حسب اتفاقية البحار لعام (١٩٨٢م) ، فموقع العراق في رأس الخليج العربي وتقع ساحله يجعل البحار الإقليمية وامتداداتها لكل من الكويت وإيران تتقاطع عند بحر الإقليمي بمنطقة ضيقة على شكل مثلث قاعدته ساحل العراق في رأس البيشة وجزء من خور عبد الله ، ينظر خريطة (٧) ورأسه في منطقة تبعد (٢٢،٢٠٠ كم) عن الساحل وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ الأمر الذي جعل المياه الإقليمية لكل من الكويت وإيران والمياه الإقليمية العراقية تكون متداخلة ، لان الجرف القاري يتداخل مع الدولتين^(٢١).



خريطة (٧) الحدود البحرية للعراق

Source : International Boundaries Research Unit Durham University March2007>WWW dur ac uk ibru .

بناء على ما سبق فيمكن عد العراق الدولة الأكثر تضرراً في الخليج العربي حيث يعتبر دولة متضررة جغرافياً ، وذلك بسبب عدم قدرة الدولة الساحلية على مد ولايتها الوطنية في البحر وذلك لعدة أسباب منها وقوع الدولة في بحر شبه مغلق أو بسبب شكل الساحل وقعره أو عدم القدرة على مد لمنطقة الاقتصادية إلى (٧٣٠ كم) وكلها تنطبق على العراق حيث :

١. طول الساحل العراقي من رأس البيشة إلى أم قصر لا يزيد عن (٥٥٠,٥٠٠ كم) معظمه يقع داخل خور عبد الله الضيق ولا يتبقى سوى (١٨,٥٠٠ كم) مظلة على البحر .
 ٢. إن الساحل العراقي بين رأس البيشة وخور عبد الله غير تام التكوين وهو طيني ضحل تكثر فيه المستنقعات ، لذا فالأعماق ضحلة جدا مما يحد من إمكانية إنشاء المباني والمنشآت البحرية ويضيق حركة الملاحة فيها .
 ٣. يعد خور عبد الله هو المدخل الوحيد إلى موانئ أم قصر وخور الزبير ، وهو قناة ضيقة وضحلة تنتشر فيها المستنقعات وتزداد فيها الملوحة ولا يمكن استخدامه كمدخل للعراق إلا بفر القناة التي تتوسط هذا الخور .
 ٤. شكل الساحل العراقي مقعر في الخليج العربي مما يجعل شكل البحر العراقي مثلث الشكل ذو مساحة صغيرة قاعدته تستند إلى الساحل ويلتقي ضلعاها على بعد (٢٢٠,٢٠٠ كم) تتقاطع عندها البحار الإقليمية مع دول الجوار^(٢٢) .
- وقد اصدر مجلس السيادة العراقي بتاريخ ١١/٢٠/١٩٥٨ قانون تحديد المياه الإقليمية العراقي رقم ١٩٧١ لسنة ١٩٥٨ ، والذي تضمن عدة مواد هي :

المادة (١) ان يكون البحر الاقليمي للعراق والفضاء الجوي الذي فوقه وقاع البحر وما تحت القاع خاضعاً لسيادة الجمهورية العراقية مع مراعاة القواعد المقررة في القانون الدولي بشأن المرور السلمي لسفن البلاد الاخرى .

المادة (٢) امتداد البحر الاقليمي بمسافة (٢٢٠,٢٠٠ كم) باتجاه اعالي البحار مقاسه من ادنى حد لانحسار ماء البحر عن الساحل العراقي .

المادة (٣) في حال تداخل بحر اقليمي لدولة اخرى مع البحر الاقليمي العراقي فتعيين الحدود بين البحرين الاقليميين بالاتفاق مع الدولة صاحبة الشأن طبقاً للمبادئ المقررة في القانون الدولي.

المادة (٤) تضمن حقوق العراق في المنطقة المتخمة والامتداد القاري الواقعتين بعد البحر الاقليمي باتجاه اعالي البحر^(٢٣) .

لذا فالتحديات الجغرافية لا تساعد العراق على الإيفاء بمتطلباته البحرية سواء كانت اقتصادية أم عسكرية ، حيث إن موقع العراق عند رأس الخليج العربي وبعده عن أهم منفذ لحركة التجارة العالمية عامة ودول الخليج العربي خاصة إلى البحر المفتوح (مضيق هرمز) لمسافة ٧٤٠ كم ، قد جعل العراق أكثر الدول تضرراً طبقاً لإحكام لقانون البحار عام ١٩٨٢ ، إضافة إلى إن هذا الموقع جعل من الخطوط الملاحية التجارية والنفطية العراقية تمر ضمن البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخاصة لدول الخليج العربي والتي من المحتمل إن تعتبرها ذريعة للضغط وتهديد الاقتصاد العراقي والذي يعتمد بصورة رئيسية في تجارته على (النفط) .

٢-المياه الإقليمية الكويتية وكيفية تحديدها

يبلغ طول الشريط الساحلي (٣٢٥ كم) باستثناء طول الشريط الساحلي للجزر الكويتية ويبلغ طول الشريط الساحلي اجمالاً (٥٠٠ كم) تقريباً ، ويعد هذا الشريط جزءاً من المنخفض الضحل والممتد من شط العرب ، ويمكن تقسيم المنطقة الساحلية الكويتية الى منطقتين رئيسيتين شمالية وجنوبية تمتد المنطقة الشمالية من رأس الارض الى أم قصر وسواحل جزيرتي وربة وبوبيان ، وتمتد المنطقة الجنوبية من راس الارض الى النوصيب جنوباً ، كما اصدر امير الكويت بتاريخ (١٧ كانون الاول ١٩٦٧) مرسوم بشأن تحديد عرض البحر الاقليمي الذي تضمن تحديد عرض البحر الاقليمي لدولة الكويت بمسافة (٢٢٠,٢٠٠ كم) ، تبدأ من خطوط القاعدة الخاصة بالبر الرئيس والجزر الكويتية^(٢٤) . وتكون خطوط القاعدة التي يبدأ منها قياس البحر الاقليمي لدولة الكويت وفق المرسوم المذكور كما يأتي^(٢٥) :

أ- اذا كان ساحل الرئيس او ساحل جزيرة كويتية ، مواجهاً للبحر تماماً ، فإن خط القاعدة يكون خط انحسار الماء على طول الساحل .

ب- اذا كان هنالك نتوء من الارض يبرز عند الجزء المنخفض ولا يبعد عن البر الرئيس او عن جزيرة كويتية بما لا يزيد عن (٢٢٠,٢٠٠ كم) فإن الحافة الخارجية لذلك النتوء تعتبر خط القاعدة الذي تقاس منه المياه الإقليمية للبر الرئيس او للجزيرة الذي يقع امامه ذلك النتوء .

ج- اذا كان هناك ميناء على الساحل فإن ابعاد نقطة للمنشآت الثابتة للميناء تعتبر جزءاً منه .

د- فيما يتعلق بخليج الكويت الذي تعد مياهه داخلية ، فإن خط القاعدة خطوط اغلاق الخليج .

كما تم التأكيد في المرسوم على انه ليس في احكامه ما يمكن ان يؤثر على حقوق الكويت في المنطقة متاخمة لبحرها الاقليمي التي سيجري تحديدها فيما بعد .

نلخص مما تقدم ان المشرع الكويتي قد حدد امتداد مياه البحر الاقليمي لدولة الكويت بمسافة (٢٢٠,٢٠٠ كم) من شواطئ البر الرئيس وشواطئ الجزر الكويتية ، يكون خاضعاً لسيادتها مع اقرارها بمراعاة قواعد القانون الدولي .

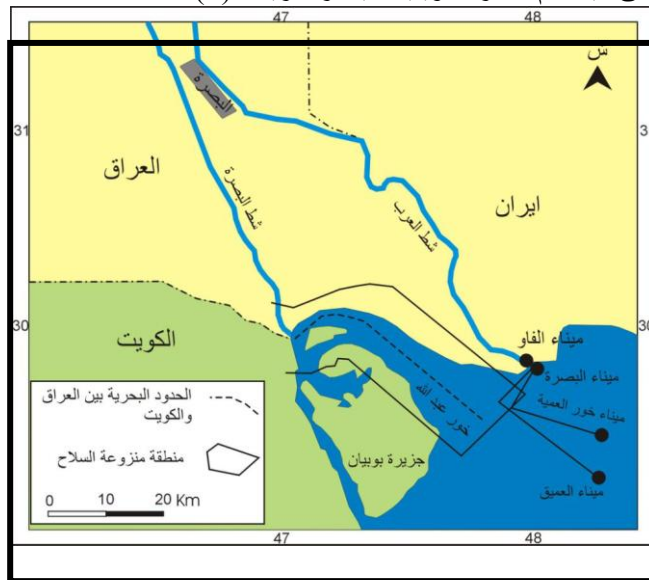
المحور السادس

النطاق المكاني للنزاع بشأن ميناء مبارك

ادى قيام دولة الكويت بإنشاء ميناء مبارك الى بروز مشكلة سياسية مع العراق ، وقد حازت اهتماماً خاصاً من قبل الدولتين لما لها من ابعاد اقتصادية وتجارية وكونها تحمل في طياتها تنافساً استراتيجياً حول دور كل منهما في المستقبل كممر للنقل البحري والبري ليس فقط في الخليج العربي ، بل في التجارة الاقليمية والدولية ، واطهرت ادراك صانع القرار العراقي بمخاطر كون العراق دولة شبه حبيسة تبلغ مساحتها ٤٣٨،٠٠٠ كم^٢ ولا يزيد طول ساحلها البحري (٥٨ كم) بينما تبلغ مساحة الكويت ما يقارب (١٨ الف كم^٢) ولديها ساحل بحري بامتداد (٥٠٠ كم) ، وعلى العكس مما في الكويت ، يرى البعض في العراق ان المشروع يحمل تأثيراً سلبياً على الموانئ العراقية التي تعد احد المنافذ البحرية الهامة ، وانه سيثقل عمل ثلاث موانئ عراقية هي (ميناء ام قصر الشمالي والجنوبي وخور الزبير) بالإضافة للتأثير في التيارات البحرية وفي عملية المد والجزر وكمية المياه المتحركة داخل قناة خور عبد الله التي تستخدمها السفن التجارية للوصول من وإلى الموانئ العراقية ، والتي يمر من خلالها نحو (٧٥%) من تجار النفط^(٢٦) موقع الميناء في جزيرة بوبيان الكويتية :

كان اختيار موقع الميناء في الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان الكويتية أي الجانب الملاصق للممر المائي لـ (خور عبد الله) الذي يمثل منتصفه الحد الفاصل للحدود البحرية الاقليمية بين العراق والكويت^(٢٧) . وتعد جزيرة بوبيان البوابة الشرقية لدولة الكويت اذ تقع في اقصى شمال غرب الخليج العربي وشمال شرق الكويت يحد الجزيرة من الغرب خور عبد الله ومن الشرق خور الصبية ومن الشمال جزيرة وربة ، تعد الجزيرة اكبر الجزر الكويتية وثاني اكبر جزيرة بعد قشم تشغل ٥% من مساحة اليابس الكويتي ويعد خور عبدالله المنطقة المستهدفة من انشاء ميناء مبارك يقع في شمال الخليج العربي ما بين جزيرتي بوبيان ووربة الكويتية وشبه جزيرة الفاو العراقية ويمتد خور عبد الله الى داخل الاراضي العراقية مشكلاً خور الزبير الذي يقع به ميناء ام قصر العراقي ، قامت الحكومة العراقية في عام ٢٠١٠م بوضع حجر الاساس لبناء ميناء الفاو الكبير على الجانب العراقي من الخور فيما بدأت الحكومة الكويتية ببناء ميناء مبارك الكبير على الجانب الكويتي في الضفة الغربية لخور عبد الله ، ويأتي العمل بميناء مبارك الكويتي كجزء من منظومة متكاملة لإنشاء المدن في شمال الكويت وتطوير الموانئ الكويتية بهدف تحويل الكويت الى مركز مالي واقتصادي شبيه بسنغافورة وسيكون في حدود احتياجات الكويت اولا واقليمياً ثانياً كما يأتي انشاء الميناء لتزايد حجم تجاره الواردات من ٣ ملايين طن لعام ١٩٩٣ الى ٣٠ مليون طن لعام ٢٠٠٩ مع زيادة سنوية قدرها ٥% الى ٧% في ظل الاقتصاد العادي .^(٢٨)

يفصل الممر المائي خور عبد الله فيما بين البر العراقي (شبه جزيرة الفاو) والبر الكويتي (جزيرتي وربة وبوبيان) وتنقسم مياه هذا الخور الى نصفين الشرقي ويمثل المياه الاقليمية العراقية والغربي ويمثل المياه الاقليمية الكويتية ، ويكون في اقصى اتساع له (مدخله) في النهاية الجنوبية الفاصلة شبه جزيرة الفاو وجزيرة بوبيان بحدود (٢٠) كم ، أي باتجاه الخليج لكنه يبدأ بالصيق كلما اتجهنا شمالاً ليصبح عرضه عند ميناء مبارك قرابة (٨ كم) ويكون اكثر ضيقاً عندما يجتاز جزيرة وربة الكويتية ويصل الى ميناء ام قصر الكويتية ، ينظر خريطة (٨) .



خريطة (٨) المنطقة البحرية المتنازع عليها بين العراق والكويت

المصدر: قاسم محمد عبيد و جواد كاظم البكري ، ازمة ميناء مبارك الكويتي واثارها على العراق ، كراسة استراتيجية ، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية ، ٢٠١١ ، ص ٢٧ .

وجاء اختيار موقع الميناء بعد دراسات مع مكاتب استشارية عالمية لمواقع ثلاث في الجزيرة التي اثبتت أن الموقع الحالي هو الافضل من الناحية البيئية والفنية ، وجغرافياً تبعد حافة رصيف ميناء مبارك عن اقرب نقطة لحافة القناة الملاحية في خور عبد الله بـ (٢٠٠، ١ كم)، كما تبعد حافة الميناء عن اقرب نقطة للحدود الدولية (٤ كم)، بمعنى ان الميناء يقع جغرافياً بالكامل فوق جزيرة بوبيان الكويتية ، أي انه يقع فوق ارض سيادية كويتية نشاطاته تنحصر فوق المياه الداخلية لدولة الكويت ولا يتداخل مع النصف الثاني من مياه خور عبد الله الذي يقع ضمن السيادة العراقية^(٢٩)

ويمر إنشاء الميناء بأربعة مراحل تنجز المرحلة الأولى في عام ٢٠١٥ م ، (بـ ٤ أرصفت) مع وجود مخطط هيكلي مستقبلي يصل إلى ستين رصيف ليكون واحد من اكبر الموانئ في الخليج العربي ويرتبط مع البر الرئيس في الصبية ومدينة الحرير بثلاث جسور وطرق سريعة ومن المقرر ان يرتبط مع سكة القطار الخليجي التي تخدم الميناء وهناك خطط وأفكار لمد السكة إلى العراق وإيران وتركيا .

يمكن لأرصفت الميناء الأربعة من استقبال (٨٠٠) ألف حاوية سنوياً وتتضمن المرحلة الثانية من المشروع انشأ (١٢) مرسى لتبلغ سعة الميناء الإجمالية ١٦ مرسى والمرحلة الثالثة تتضمن إنشاء (٨) مراسي ليصل عددها إلى (٢٤) مرسى والمرحلة الرابعة تتضمن إنشاء ٣٦ مرسى ليصبح العدد الكلي للمراسي (٦٠) مرسى. يتضمن الميناء إنشاء ساحة تصل مساحتها إلى ٩٠٠، ١ كم^(٣٠).

تبلغ مساحة الميناء الكلية ٢ مليون م^٢ وبكلفة ٣٢٨ مليون و ١٣ ألف دينار وان المنشآت المينائية قد صممت بالكامل على المسطحات المائية وليست على اليابسة ويرتبط بينها طريق يمتد لمسافة (١٨٠٠) متر مما يزيد من ضيق المسافة العرضية للقناة وان الواجهة الأمامية لميناء مبارك تبعد عن عوامة (١٧) ١، ٢٠٠ كم من ضمنها عرض القناة البالغ (٢٥٠) متر وعرض السفينة الراسية على الرصيف وان قطر دوران الباخرة عند المناورة قد يصل إلى أربعة إضعاف طولها في الظروف الاعتيادية كونها تتحرك على مانع مائي وليس على يابسة لضمان امن وسلامة الباخرة وطاقمها وحمولتها وبذلك ستكون المسافة المتبقية بحدود (١٠٠) متر ، وعليه فإن هذه المسافة ستسبب تزامم في الممر الملاحي لحركة السفن مما يزيد من احتمالية وقوع حوادث الاصطدام أو الإعاقة البحرية والتي عند حدوثها تؤدي إلى غلق القناة الملاحية بشكل تام وتوقف عمل الموانئ العراقية ، علماً بأن العوامة (١٧) يتم تغيير المسلك الملاحي من قبل البواخر إلى (١٨) درجة ، وان وجود هيكل الميناء وامتداده عرضياً باتجاه القناة يؤدي إلى ظهور أمواج متكسرة سواء ناتجة بفعل الرياح أو الأمواج المؤدية والتي تحرك الرمال في القاع وبفعل حركة الأمواج تترسب مرة أخرى في القاع وفي موقع جديد غير الذي كانت عليه .

المحور السابع

الآثار السياسية والاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي

يعد ميناء مبارك الذي ستقيمته الكويت في رأس الممر المائي لميناء الفاو الكبير ، التحدي الأكبر للقوى السياسية العراقية ، إذ سيعرض الاقتصاد العراقي لمزيد من الاختناقات وفي حال توتر مستمر ، وهو احد خمسة مشاريع كبرى في الخطة الخمسية الكويتية التي تبنتها وزارة الاشغال الكويتية وذلك لعدة اسباب هي :

- ١- تشكيل محور نظام نقل اقليمي في المنطقة .
 - ٢- تحويل الكويت الى مركز تجاري ومالي عالمي .
 - ٣- الغاء دور العراق في تجارة الخليج العربي لضرب الاقتصاد العراقي وجعله ثانوياً .
 - ٤- سد المنافذ البحرية العراقية المطلة على الخليج العربي .
 - ٥- قطع الطريق امام التحركات الايرانية المستقبلية في احتلال منافذ الخليج العربي الشمالية.
- و وقوع الميناء على جزيرة بوبيان المجاورة لجزيرة وربة مهم اذ تعد هاتان الجزيرتان العقدة التي اوجدتها بريطانيا عند رسمها الحدود بين العراق والكويت لتكون مشكلة المستقبل التي بسببها سيعود النفوذ البريطاني والولايات المتحدة الامريكية للاستحواذ على الخليج العربي ، كما تعد هاتان الجزيرتان من ادق واهم المناطق التي تم مسحها ورسمها من قبل بريطانيا و الدولة العثمانية بسبب اهميتها العسكرية والسياسية في القرن الثامن عشر اذ كان التنافس على اشده بينهما في راس الخليج العربي وقد تم وصف المنطقة وصفاً دقيقاً عام ١٨٣٠ م (خور عبدالله والجزيرتي ومدخل شط العرب و خور شتيانة وجزر فيلكا ومسكان) اذ تم وصف خطوط الطول والعرض واعماق البحر المحيط للجزر والطرق الصالحة للملاحة ، وهذا يدل على الاهتمام براس الخليج العربي .

فالكويت ليست بحاجة من الناحية الاقتصادية إلى تحويل أكبر جزرها إلى ميناء نظراً لامتلاكها موانئ تجارية ضخمة أبرزها : الشيوخ – الشعيبية – الجليعه – الأحمدى ، كما إنها تمتلك إطلالة بحرية واسعة تقدر بـ (٥٠٠ كم) ، لذا فإن تنفيذ المشروع بالأساس بدافع إلحاق الأذى والضرر الاقتصادي بالعراق ، كما أنه يهدف إلى إفشال مشروع ميناء الفاو الكبير الذي لا يبعد عن ميناء مبارك الكويتي سوى (١ كم) وحرمان العراق من أي إطلالة بحرية اذ يبلغ طول الساحل العراقي ٥٨ كم منها ١٨ كم تطل على البحر المفتوح أما المتبقي منه فيطل على قناة ضيقة هي خور عبد الله ، علماً بأن الساحل العراقي يمتد من خور موسى شرقاً إلى خور الصبية غرباً والذي يعد ذراعاً ممتداً من مدخل خليج الكويت نحو الشمال بين جزيرة بوبيان والساحل الكويتي ويتصل بخور الزبير ، وطبقاً لموقع ميناء مبارك الكويتي فإنه سيغلق الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى مينائي (أم قصر – خور الزبير)^(٣١) .

كما سيؤثر إنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ التجارية العراقية ويجعلها مغلقة أمام حركة النقل البحرية بسبب السدود الكونكريتية والسواتر الخرسانية إضافة لما تضمنته الأعمال الإنشائية من أعمال ردم لأطراف القناة الملاحية التي من المفترض ان تكون حرة ومفتوحة أمام الحركة الملاحية وبذلك فإن البواخر العملاقة لن تستطيع ان تبحر في خور عبد الله ضمن الأراضي العراقية لان المياه فيها تكون ضحلة لا تصلح لا لمرور السفن ذات غاطس (١٠م) بينما (٩٠%) من خور عبد الله الذي يصلح لمرور السفن العملاقة ذات الغاطس (٣٠ - ٤٠م) يكون ضمن الأراضي الكويتية ، وبذلك فإن إنشاء ميناء مبارك سيمنع مرور السفن العملاقة ويعرقل وصولها إلى الموانئ العراقية التجارية^(٣٢) بالإضافة إلى الأضرار الجسيمة التي لحقت بالموانئ خلال الاحتلال الأمريكي للعراق، مما أضعف قدرتها على تقديم الخدمات المناسبة وأضعفت من طاقتها الإنتاجية^(٣٣) ومن الناحية القانونية فإن إنشاء الميناء دون الرجوع إلى الرأي العراقي مخالفاً قانونياً كما ليس لها الحق في البحر العالي او المنطقة الاقتصادية وبمأنه الطريق الملاحي البحري في الخليج العربي يمر في الغالب في البحر العالي او منطقة مضائق دولية لذا فإن هذا يكون من اختصاص منظمة الامكو لرسم وتحديد الممرات الملاحية في الخليج العربي ولا يحق لدول الخليج التدخل الا بشكل محدود فقط وقد تم تحديد ثلاث مناطق رئيسة للملاحة هي : منطقته مضيق هرمز ، منطقة جزر الطنب الكبرى والصغرى و فاروه ، ومنطقة راس تنورة ، اما بقية مناطق الخليج فلا تخضع للملاحة فيها لأية تحديديات دولية او اتفاقية ثنائية او متعددة الاطراف بين الدول الساحلية لذا لم يكن هناك اية اتفاق بين العراق والكويت على تحديد الجرف القاري . ومن الابعاد التي تركها الميناء على العراق .

١ - الابعاد السياسية لإنشاء ميناء مبارك

ان مشكلة الحدود المفتعلة بين الكويت والعراق هي السند الرسمي الذي يلجاء اليه البريطانيون والامريكان للاستحواذ على راس الخليج العربي من خلال :

- شل حركة التجارة العراقية من جهة الجنوب من خلال غلق المنافذ البحرية العراقية من جهة الكويت وايران باللجوء الى الاحتكام الدولي .
- دفع التجارة العراقية نحو تركيا والشمال وعوده خط برلين بغداد ، وذلك بجعل العراق معبراً للتجارة من الخليج العربي عن طريق ميناء مبارك نحو البصرة - بغداد - اسطنبول - بلغراد - برلين .
- جعل المواجهة المستقبلية بين ايران ودول الخليج باستثناء دور العراق الذي تم الغاء دوره بالمنطقة نتيجة الاوضاع التي يعاني منها لاسيما الداخلية .
- ومن اجل وضع خط لعودة التدخل الرسمي بالمنطقة تم اضافة القرار (٨٣٣) لعام (١٩٩٣) الفقرة السادسة يمكن لدول التحالف الرئيسية اللجوء الى استخدام القوة واتخاذ تدابير تجديها ضرورية وفقاً لميثاق الامم المتحدة الذي يطبق على العراق فقط في حال انتهاك الحدود او التشكيك في اعمال اللجنة التي رسمت الحدود بين العراق والكويت بناءً على موثيق الاحتلال البريطانية ، وعلية تم الايحاء ببناء ميناء مبارك الذي يعد ورقه الخلاص من العراق كونه قد تم تقيده بالقرارات اعلاه ، اضافه الى انشغاله بحفظ امنه واستقراره من الارهاب الذي يصدر له عن طريق الدول المجاورة والاقليمية والدولية وكأنه اصبح ساحة للتنازع وتصفية الديوان ، كما ان انشاء الميناء سيعيد القوات الامريكية والبريطانية للمنطقة بحجة حماية حليفتها الكويت وبالتالي السيطرة على جنوب العراق .
- استغلال الظروف الداخلية للعراق الذي يعاني من تقويض القوة العسكرية العراقية التي سببت الخوف والشعور الدائم بالتهديد من جهة دول الخليج العربي ، وخصوصاً بعد خروج العراق من حرب دامت ثمان سنوات مع ايران وهو يملك تعداد عسكري ومجهز اكثر من الولايات المتحدة نفسها ، ومحاولة الولايات المتحدة اضعافه وفرض العقوبات الاقتصادية عليه و ثم التجهيز لفكرة تغيير وقلب نظام الحكم فيه وخلق فوضى داخلية عارمة تمثلت بالطائفية .

٢ - الابعاد الملاحية لميناء مبارك على العراق :

تواجه الموانئ العراقية منافسة قوية من قبل موانئ الدول والاقطار العربية القريبة (الامارات العربية المتحدة و قطر) ومن موانئ الدول والاقطار المجاورة (الكويت ، الأردن ، سوريا ، السعودية ، ايران) وقد حققت موانئ الاقطار العربية والدول المجاورة اعلاه تقدماً وتطوراً كبيرين خلال العقود المنصرمين في حين تراجع اداء وكفاءه الموانئ العراقية خلال نفس المدة بسبب ظروف الحصار الاقتصادي والحروب التي مر بها العراق اذ لم تشهد الموانئ العراقية أي تطور ملحوظ على الصعيد المحلي والعالمي وجميع الدول اعلاه تسعى الى ربط سكي مع العراق لتعزيز موقع موانئها في تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب وفي هذه الحالة سيكون نشاط العراق في تجارة الترانزيت ضعيفاً جداً بوجود هذه المنافسة وفي ظل امكانياتها الحالية^(٣٤)، وعندما فرضت الأمم المتحدة الحدود البحرية هذه على العراق تعمدت ذلك لكي تحجم دور العراق بمنطقة الخليج العربي بصورة خاصة والشرق الأوسط بصورة عامة ، كما ان الكويت ملزمة بمرور السفن العراقية الذاهبة إلى موانئها في شمال خور عبد الله ضمن المياه الإقليمية الكويتية ، من دون ان يلتزم العراق برفع العلم الكويتي أو دفع أية رسوم^(٣٥) . وعلى الرغم من ان ميناء مبارك واقع ضمن المياه الإقليمية الكويتية إلا أنه من حق العراق الاعتراض على إنشاء الميناء لأنه سوف يعيق مرور سفنه التجارية العملاقة إلى ميناء أم قصر الذي يقع شمال خور عبد الله وإلى الموانئ العراقية الأخرى وبذلك فإن ما سيبقى من خور عبد الله جزء ضحل لا يمكن لسفن الملاحة والإبحار فيه وهذا ما سيؤثر على جميع الموانئ العراقية وبالتالي قلة عدد السفن التي تدخل إلى الموانئ العراقية عما كانت عليه سابقاً حيث بلغ عدد السفن العملاقة الداخلة إلى الموانئ العراقية لعام ٢٠١٠ لمرور (٩١٩٠) باخرة داخلية وخارجية، وعلى اساس ما تقدم

فان تطوير الموانئ العراقية وتحويلها من موانئ ثانوية الى موانئ رئيسة قادرة على استقبال السفن العملاقة يمكن ان يعزز موقع العراق الجغرافي كحلقة للربط بين الشرق والغرب مع بقاء الحاجة الى تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية باتجاه خدمة هذا الهدف اضافة الى الاضرار الاخرى هي:-

- السيطرة التامة على حقل الصببية الغازي (مستقبلاً) الذي يعد من اكبر حقول الغاز بالمنطقة ، اذ يقدر مخزونه ب (١،١) مليار متر مكعب والذي تصل امتداده الى المنطقة الواقعة تحت الرقعة الجغرافية التي بني عليها ميناء مبارك ، والذي سبق وان عرض العراق على شركة كويتية لاستثماره عام ٢٠٠٥م وهي نفس السنة التي تم وضع مخطط انشاء الميناء .
- الركائز الكونكريتية العملاقة لميناء مبارك تقع في منتصف القناة الملاحية وبالتالي حجز كميات كبيرة من المياه وتمنع وصولها إلى ميناء أم قصر أي ان منسوب المياه في ميناء أم قصر سينخفض وهذا ما يعرف بكسر الأمواج واحتجازها مما يجعل ميناء أم قصر لا يستقبل سوى السفن الصغيرة ذات غاطس (١٠م) .
- التقارب ما بين خط المرور الملاحي العراقي نحو الموانئ العراقية وحركة السفن وطريقة إرسائها أو إقلاعها من المياه الكويتية ، يؤدي إلى تداخل وتزاحم ملاحي للسفن في هذه المنطقة (التي أنشأ فيها الميناء) ويسبب حدوث حالات الاصطدام والإعاقة الملاحية والتي ستؤثر بإغلاق القناة الملاحية تعد المنفذ الوحيد لأربع موانئ عراقية رئيسية (أم قصر – خور عبد الله – خور الزبير – الغاز السائل) وبالنتيجة نقل الصادرات والواردات في تلك الموانئ قياساً بالسنوات السابقة

٣- الأبعاد الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك .

ما لبثت ان استعادة الموانئ التجارية العراقية عافيتها وازدهارها التجاري ، خاصا بعد إعلان فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير ، والذي سيزيد من الطاقة الإنتاجية للموانئ العراقية وقد تم وضع حجر الأساس له عام ٢٠١٠م الذي يقع في خور عبد الله ، بطاقة إنتاجية قدرها ٩٩ مليون طن وبعد سنة تماماً، أعلنت الحكومة الكويتية نيتها بإنشاء ميناء مبارك ومن تبعات إنشاء هذا الميناء على الحياة الاقتصادية العراقية ، سيسبب شلل في قناة خور عبد الله المؤدية إلى مينائي أم قصر و خور الزبير وجعل من ميناء الفاو الكبير بلا قيمة، إضافة إلى خنق الموانئ العراقية بالمقابل إبقاء الموانئ الكويتية عامرة بالنشاط التجاري، ستتعرض موانئ البصرة الى اهمال ، لأن الممر المائي العراقي سيكون ضمن الميناء الكويتي أي ان الميناء سيطل على المياه الإقليمية العراقية ولن يكون أمام ميناء أم قصر سوى ممر لا يتجاوز (١كم) وحرمان سكان المناطق الجنوبية من فرص العمل التي توفرها الموانئ الجنوبية^(٣٦) مما سيؤثر على حجم الحمولة الداخلة للموانئ العراقية ، اذ بلغت الحمولة لسنة ٢٠١٠م (٤،٨ مليون طن) ففي الجدول (٣) يوضح حركة النقل بالموانئ العراقية لعام ٢٠١٠ والتي من المحتمل ان تقل فيما لو تم إكمال ميناء مبارك ، لان اغلب السفن التجارية ستتجه لميناء مبارك الذي سيكون الطريق المستقبلي للسوق العراقية اي ان العراق سيستلم البضائع التجارية من هذا الميناء ليتم تسويقها داخلياً وبالمقابل فأن البضائع العراقية ستتجه نحو الميناء أيضاً ليتم شحنها من الميناء ، اما ما يخص الموانئ العراقية التجارية التي لا تتعارض مع الموقع المكاني للميناء (مينائي البكر والعمية) اللذان يقعان في منطقة الحدود غير امنه مع ايران وفي مركز التوتر القديم والمستقبلي (شط العرب) اذ يغير هذا النهر سيره عبر السنين ويتحرك باتجاه ايران ليصبح داخل الحدود ، حيث يجب ترصيفه وايقاف الحت والبناء الطبيعي للنهر ، كما ان الميناء سيغلق المنفذ المؤدي لميناء الزبير. هذا ما يسبب قطع الطريق الملاحي على العراق في المنافذ الجنوبية حيث سيطرة كل من ايران والكويت على مجرى الملاحة ، الامر الذي سيدفع العراق لاستخدام الانابيب لنقل النفط عبر المنطقة الشمالية الى تركيا أو الى ميناء العقبة الاردني أو ميناء بانياش السوري رغم خطورتها وذلك كون معظمها غير امنه بسبب سيطرة عناصر ارهابية على الانبوب السوري وفي حال توسع الرقعة المكانية لهذه العناصر الارهابية فمن المحتمل ان تسيطر على المنطقة العربية ككل ، وتعد هذه الموانئ كظهير لتجارة العراق ومنفذ رئيس لها على البحر.

جدول (٣) مجموع حركة النقل (استيراد والتصدير) في الموانئ العراقية لعام ٢٠١٠

| الميناء | الحمولة (مليون طن) | السعة (مليون طن) |
|------------|--------------------|------------------|
| أم قصر | ٨,٢ | ١١,٢ |
| خور الزبير | ٥,٣ | ٨,٦ |
| المعقل | ٥,٣ | ٤,٦ |
| أبو فلوس | ٥,٨ | ٥,١ |
| المجموع | ١٤,٨ | ٢٤,٥ |

المصدر : وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط والمتابعة سجلات القسم ، العراق ، البصرة ، ٢٠١١ .

ان الصعوبات التي سيضعها ميناء مبارك ستكون حائلاً دون تصدير النفط والغاز الطبيعي العراقي علماً بأن نسبة ما تم تصديره حالياً (٣,٨) مليون برميل يومياً وقد وضعت خطة لزيادة من حجم الانتاج الى (١٠) مليون برميل نפט ، علماً بأن نسبة الصادرات النفطية حالياً عبر موانئ البصرة تبلغ ما يقارب (٧٧%) أي ما يقارب (٢,٩) مليون برميل من مجمل الصادرات النفطية العراقية اما المتبقي والبالغ (٩٠٠) ألف برميل فيتم تصديره عبر الانابيب الواصلة الى ميناء جيهان

التركي من شمال العراق ، كما يعتمد العراق في موازنته المالية على العائدات النفطية ، وان نسبة (٩٥%) من الموازنة المالية لعام ٢٠١١ اعتمدت على الصادرات النفطية والتي قدرت بـ (٥٤٠٤٨) مليار دولار بمستوى دخل فرد قدره (٣١٤٢٠) دولار . فضلاً عن ان نسبة البطالة بالعراق لعام ٢٠١٤ تقدر بـ (٣٠%) من اجمالي مجموع العاملين بالعراق والبالغ () اي ان عدد العاطلين يبلغ () العمل^(٣٧) . والتي من المحتمل ان تزيد بسبب تسريح العمال من الموانئ في حال توقفها و من المحتمل ان يؤثر ذلك على الحياة الاقتصادية في العراق وتشمل معظم جوانبه لاسيما المتعلقة بالتجارة ، وقد قدرت عدد البواخر الداخلة الى الموانئ العراقية لعام ٢٠٠٨ (٢٩٢) باخرة نפט لكل من ميناء البصرة النفطي (٢٧٠) والعميق (٢٢) باخرة . ينظر جدول (٤)

جدول (٤) عدد البواخر الداخلة لميناء البصرة العميق لسنة ٢٠٠٨

| الميناء | البواخر | الحمولة (طن) |
|----------------|---------|--------------|
| البصرة النفطي | ٢٧٠ | ٢٧٨٦٩٥٣٥ |
| الميناء العميق | ٢٢ | ١١٢٧٨٦٠ |
| اجمالي | ٢٩٢ | ٣٨٩٩٧٣٩٥ |

المصدر : قاسم عبد علي عذيب البهادلي ، الموانئ العراقية واثرها في قوة الدولة ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية ، ابن رشد ، الجغرافية ، ٢٠١٠ ، ص ٢١٩
 مما سبق نلاحظ بان العراق سيتأثر اقتصاديا وبذلك يعتمد على تصديره للنفط والغاز الطبيعي عبر النقل بالحاويات إلى ميناء مبارك المقام في جزيرة بوبيان لأنه يتميز من الناحية الإستراتيجية بتوفير خدمات نقل لجنوب العراق ووسطه للقرب الجغرافي ولارتباطه بالموانئ المقامة في خور عبد الله والزبير .

٤- الابعاد البيئية لأنشاء الميناء

- أ. ضحالة المياه في الممر الملاحي العراقي والذي يتكون امتدادا من شط العرب لغاية رأس البيشة ، مما يسبب حدوث اصطدامات بين البواخر المحملة بالنفط ستؤدي إلى حدوث انسكابات نفطية وحدوث كوارث بيئية .
- ب. ستكون كاسرات الأمواج والإنشاءات البحرية بمثابة نواة لتراكم الترسبات الطينية وتتفاعل مع عوامل الحث والتعرية مما يؤثر على السواحل العراقية .
- ج. قلة في الأسماك التي تعتبر مصدر غذاء أساسي ومصدر رزق الصيادين مما يزيد من حالة الفقر والبطالة في محافظة البصرة ، نتيجة قلة المياه الواصلة إلى الجانب العراقي وبالتالي منع وصول الأسماك وقد بلغ إنتاج الصيد البحري والنهري للأسماك (٢١٠٠٨ طن) ، وان عمليات الحفر والردم وإنشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سوف تلحق ضررا بالثروة السمكية .
- د. اضرار بيئية من جراء طرح الفضلات الناجمة عن بناء المشروع والسفن الراسية فيه أو من المشاريع الخدمية المزمع إلحاقها بالميناء مثل مصنع الالمنيوم المقرر انشائه على جزيرة بوبيان لتوفر المقومات اللازمة لقيامه فيها ولاحتياجه كميات كبيرة من الماء .

الاستنتاجات والتوصيات :

١. تقدم الجانب الكويتي (١كم) باتجاه الممر المائي العميق في خور عبد الله المشترك ، ترك هذا التقدم مياهه ضحلة لجانب العراقي ، اضافة الى كثرة الترسبات الطينية مما لا يسمح للسفن الكبيرة من الدخول الى المياه الاقليمية العراقية .
٢. ان انشاء هذا الميناء يتم ضمن المياه الاقليمية الكويتية إلا انه لا يجوز انشائه لانه يضر بمصلحة الدول الجارة وهي العراق ولان اعمدة بناءه تمتد الى جهة المياه الاقليمية العراقية ويحجز كميات كبيرة من المياه تسمى (كاسرة الامواج) وتؤثر ايضاً على الثروة السمكية .
٣. سيؤثر في ازدياد عدد البطالة بالعراق لاسيما العاملين بالموانئ العراقية والتي سوف تترك العمل جبراً بسبب قلة العمل وقلة الدخل ، وعدم مرور السفن في الموانئ ويبقى الاعتماد على ميناء مبارك أي اصابة الموانئ العراقية بالشلل .
٤. من المحتمل ان الغرض الاساسي من انشاء الميناء جعلها قاعدة عسكرية امريكية في قلب الخليج العربي ومنطقة الشرق الاوسط وتهديداً لايران والحد من توسعها والحد من نشاطاتها النووية والفكرية بالمنطقة ، لذلك نجد ان العامل الدولي والذي يتمثل بالولايات المتحدة الامريكية ومتطلبات مصالحها الاستراتيجية أدت دوراً أساسياً في رسم وبلورة الصراع بين البلدين .
٥. ان الكويت وحسب ما تمتلكه من مقومات ليست بذات القوة لكي تخطوا مثل هذه الخطوة دون مساندة الدول الاقليمية والدولية العظمى ساهم في ذلك الاوضاع غير المستقرة داخل العراق مما احكم القضية على العراق واشتد الخناق على الموانئ العراقية .
٦. حدد كل من العراق والكويت امتداد البحر الاقليمي العراقي بمسافة (٢٠٠،٢٢ كم) يكون خاضعاً لسيادتهما مع اقرارهما بمراعاة قواعد القانون الدولي، ولكن النطاق المكاني للنزاع المتمثل بـ خور عبد الله لا يوفر مساحة كافية لمد سيادتهما لتلك المسافة .

٧. جعل المر المائي العراقي واقعاً ضمن الميناء الكويتي وذلك لان الميناء يصل الى الحدود المائية التي وضعها قرار (٨٣٣) وهذا يعتبر انتهاكاً لبنود القرار .
٨. ان الموانئ الحالية ، بطاقتها المحدودة ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الصادرات والواردات للعراق مستقبلاً والتي تم تقديرها ب (٥٣ مليون طن) في سنة (٢٠١٨)، لكون الممرات المائية الموصلة لهذه الموانئ ذات اعماق محدودة (٦-١٠) م غي قادرة على استقبال البواخر العملاقة (للحاويات وللحمولات المتنوعة و حمولات الفل) عليه فان اضافته اضافة جديدة لموانئ ام قصر وخور الزبير سوف لا يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث امكانية وصول البواخر العملاقة .
٩. امكانية الاستفادة من موقع العراق الجغرافي كقناة جافة لنقل البضائع (الترانزيت) من شرق اسيا الى تركيا و أوروبا .

التوصيات :

١. ان المرحلة المقبلة تتمثل بالعمل على تلبية الطلب المتوقع من خلال انشاء ميناء جديد (ميناء الفاو الكبير) اقرب الى المنافذ البحرية الدولية وتكون في الاعماق الموصلة اليه وفي ارضه لا تقل عن (١٧.٥) م والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (١٢٠) الف طن والتي سوف تؤدي الى انخفاض في كلف النقل بحدود (١٠٠) دولار لكل طن ، اذ يحتوي الميناء الجديد على (٣٥) رصيفاً ، و ربط ميناء الفاو بشبكة من سكك الحديد والطرق الحديثة بين الجزء الغربي للموانئ العراقية المواجهة للكويت وجزيرتي وربة وبوبيان مع ميناء الفاو .
٢. انشاء منطقة حرة للتبادل التجاري في موقع ميناء الفاو الكبير والتعاقد مع شركات اجنبية رصينة تتبنى استثمارها .
٣. التفاوض مع الكويت حول استقطاع مساحة من الارض العراقية (في شمال غرب الكويت) وضمتها للكويت بهدف توسيع مساحة الكويت بالمقابل تنازل الكويت عن جزيرتي وربة وبوبيان ليصبح الساحل الجنوبي من الفاو الى الزبير مفتوحاً بأكمله للعراق .
٤. مراعاة كل من العراق والكويت لمبادئ القانون الدولي في حق المرور البريء للسفن وعدم تجاوزهما لمسافة الحدود الاقليمية المحددة مع مراعاة مناهضة خور عبد الله .

الهوامش

- (١) محمد محمود ابراهيم الديب ، الجغرافية السياسية منظور معاصر ، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص٧٩٧ .
- (٢) عباس غالي الحديثي ، نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات ، دار اسامة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٤ ، ص١٥ - ١٦ .
- (٣) عمر الفاروق سيد رجب ، قوة الدولة دراسات جيوسراتيجية ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ١٩٩٢ ، ص ١٣٣ .
- (٤) رضا محمد السيد سليم ، الجغرافيا السياسية للعراق ، رسالة ماجستير (منشورة) ، كلية الاداب، جامعة الزقازيق ، ٢٠٠٨ ، ص٤٠١ .
- (٥) المصدر نفسه ، ص٤٠٢ .
- (٦) المصدر نفسه : ٤٠٥ - ٤١٠ .
- (٧) طالب حسين حافظ ، ميناء مبارك وفاق العلاقات العراقية - الكويتية ، مجلة دراسات دولية، العدد ٥٣ ، جامعة بغداد ، ٢٠١٢ ، ص١٦٤ - ١٦٦ .
- (٨) خالد عبد الرحمن العصيمي ، ترسيم الحدود الكويتية العراقية واثره على السياسة الخارجية الكويتية ، رسالة ماجستير (منشورة) ، الرقم الجامعي (٤٠١١٢٥٢) ، كلية الاداب والعلوم، جامعة الشرق الاوسط ، ٢٠١٢ ، ص٤٦ - ٤٩ .
- (٩) أروى هاشم عبد الحسن، مشكلة الحدود بين العراق والكويت (١٩١٣ - ٢٠٠٩) بحث مقدم الى معهد الخدمة الخارجية، وزارة الخارجية العراقية، بغداد، ٢٠١٠ ، ص١٧ - ٢٣ .
- (١٠) أروى هاشم عبد الحسن ، مصدر سابق ، ص٢٩ .
- (١١) محمود علي الداود ومصطفى عبد القادر النجار وعبد الرحمن عبد الكريم العاني ، الهوية العراقية للكويت ، دراسة تاريخية وثائقية ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ١٩٩٠ ، ص٧٣ - ٨٥ .
- (١٢) خالد عبد الرحمن العصيمي ، مصدر سابق ، ص٩٣ .
- (١٣) رضا محمد السيد سليم ، مصدر سابق ، ص٣٨٥ .
- (١٤) أروى هاشم عبد الحسن ، مصدر سابق ، ص٤٨ .
- (١٥) عمر محمد المحمودي ، قضايا معاصرة في القانون الدولي ، ط١ ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان ، مصراته ، ليبيا ، ١٩٨٩ ، ص١٧ .
- (١٦) ابراهيم محمد الدغمة ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المؤتمر الثالث واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٨ ، ص١٣٥-١٣٦ .
- (١٧) علي هادي حميد الشكرابي ، انشاء ميناء مبارك الكويتي والقانون الدولي ، مجلة جامعة بابل ، كلية القانون ، ٢٠١٢ ، ص٧ .

- (١٨) صلاح حميد الجنابي وسعدي علي غالب ، جغرافية العراق الاقليمية ، دار الكتب للطباعة والنشر ، الموصل ، ١٩٩٢ ، ص ١٢ - ١٦ .
- (١٩) المنشأة العامة للموانئ العراقية ، الساحل العراقي ، دراسة هيدروغرافية ، البصرة ، ١٩٨٦ ، ص ١٥ . وينظر ايضاً الى جميل طارش العلي وحسن خليل حسن وعدي ادريس حمود ، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحية لقناة خور عبد الله ، مجلة ابحاث البصرة ، العدد ٣٨ ، ج ٤ B ، ٢٠١٢ ، ص ٣٣ .
- (٢٠) حسن خليل حسن ، الساحل العراقي للخليج العربي - دراسة في الجغرافية الطبيعية ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٦ ، ص ١٢ .
- (٢١) باسم كريم سويدان الجنابي ، البحر الاقليمي العراقي ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، العلوم السياسية ، جامعة بغداد ، ٢٠٠١ ، ص ٣١ - ٤٠ . وينظر ايضاً الى : محمد عبد الله العبد القادر ، الحدود الكويتية العراقية دراسة في الجغرافية السياسية ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ط ١ ، الكويت ، ٢٠٠٠ ، ص ٢٢٤ .
- (٢٢) قاسم محمد عبيد وجواد كاظم البكري ، أزمة ميناء مبارك الكويتي واثارها على العراق ، كراسة استراتيجية ، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية ، ٢٠١١ ، ص ٢٤ - ٢٦ .
- (٢٣) علي هادي حميد الشكراوي ، مصدر سابق ، ص ٢٠ .
- (٢٤) محمد راشد ناصر النعيمي ، مشاكل قياس البحر الاقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم القانونية ، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا ، ٢٠١٠ ، ص ٢٩ - ٣٢ .
- (٢٥) علي هادي حميدي الشكراوي ، مصدر سابق ، ص ٢١ . وينظر : ايضاً المادة (٢) المرسوم بشأن تحديد عرض البحر الاقليمي لدولة الكويت الصادر بتاريخ ١٧ كانون الاول/ ١٩٦٧ .
- (٢٦) عادل عبد الصادق ، ميناء مبارك والتنافس الاستراتيجي بين العراق والكويت ، قضايا استراتيجية ، مؤسسة الاهرام ، متاح على الرابط الاتي : <http://www.alabram.com>
- (٢٧) انفال النفسي ، جزر الكويت فيلكا اعرقها وبوبيان اكبرها ، مجلة حماة الوطن ، العدد (٣٠٥) ، ١١ نيسان ٢٠١٢ ، مفتاح <http://www.homat-alwatan.gov.kw>
- (٢٨) ميناء بوبيان ، مفتاح <http://www.beatona.netw>
- (٢٩) فؤاد حمه خورشيد ، ميناء مبارك الكويتي والمياه الاقليمية العراقية ، ٢٤/٢٤ اذار/ ٢٠١٢ ، متاح على الرابط <http://www.m3arej.com> . وينظر ايضاً : طالب حسين حافظ ميناء مبارك وافاق العلاقات العراقية الكويتية ، مجلة دراسات دولية ، مركز دراسات دولية ، جامعة بغداد ، العدد (٥٣) ، تموز ٢٠١٢ ، ص ١٨٠ .
- (٣٠) قاسم علي قاسم ، المعلومات التي قدمها الجانب الكويتي للعراق عن ميناء مبارك ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، ٢٠١١ ، ص ٥٠ .
- (٣١) مالك دحام الجميلي ولمياء محسن الكناني ، العلاقات العراقية - الكويتية واشكالية ميناء مبارك ، مجلة دراسات دولية ، العدد ٥٢ ، ٢٠١٢ ، ص ١٥٥ - ١٥٧ . وينظر ايضاً : جواد كاظم البكري وقاسم محمد عبد ، قضية ميناء مبارك واثارها على العراق ، ٢٦/شباط/ ٢٠١٢ متاح الرابط <http://www.alnaspaper.com>
- (٣٢) جميل طارش العلي وآخرون ، مصدر سابق ، ص ٣٣ .
- (٣٣) قاسم عبد علي البهادلي ، الموانئ العراقية واثارها في قوة الدولة ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية- ابن رشد ، ٢٠١٠ ، ص ٢٠٨ .
- (٣٤) هشام صلاح محسن ، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري "ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية" مجلة كلية التربية الاساسية ، العدد الثالث والسبعون ، ٢٠١٢ ، ص ٣٥٧ .
- (٣٥) مصطفى فهد محسن ، الحدود البحرية العراقية الكويتية ، دراسة في الموقف القانوني الدولي البحري ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، وقائع مؤتمر وزارة النقل ، ميناء مبارك الكويتي واثاره على الموانئ والبيئة العراقية ، ط ١ ، ٢٠١١ ، ص ١١٦ - ١٢٦ .
- (٣٦) قاسم محمد عبيد وجواد كاظم البكري ، أزمة ميناء مبارك الكويتي واثارها على العراق ، مصدر سابق ، ص ٣٢ - ٣٩ .
- (٣٧) محمد راضي جعفر ، الاثار الاقتصادية لانشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، مجلة الاقتصاد الخليجي ، العدد (٢٤) ، ٢٠١٣ ، ص ٤ - ٦ .

المصادر

١. ابراهيم ، بلقة ، مكانة الدول العربية ضمن خارطة سوق النفط العالمية (الحاضر والمستقبل والتحديات) ، الاكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية ، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ، العدد ١٠ ، ٢٠١٠ .
٢. البهادلي ، قاسم عبد علي ، الموانئ العراقية واثارها في قوة الدولة ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية- ابن رشد ، ٢٠١٠ .
٣. جعفر ، محمد راضي ، الاثار الاقتصادية لانشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، مجلة الاقتصاد الخليجي ، العدد (٢٤) ، ٢٠١٣ .

٤. الجميلي، مالك دحام ولمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية – الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، العدد ٥٢، ٢٠١٢.
٥. الجنابي، باسم كريم سويدان، البحر الاقليمي العراقي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠٠١.
٦. الجنابي، صلاح حميد وسعدي علي غالب، جغرافية العراق الاقليمية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٩٢.
٧. جواد كاظم البكري وقاسم محمد عبد، قضية ميناء مبارك واثارها على العراق، ٢٦/شباط/٢٠١٢ متاح الرابط <http://www.alnaspaper.com>
٨. حافظ، طالب حسين، ميناء مبارك وافاق العلاقات العراقية – الكويتية، مجلة دراسات دولية، العدد ٥٣، جامعة بغداد، ٢٠١٢.
٩. الحديثي، عباس غالي، نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات، دار اسامة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤.
١٠. حسن، خليل حسن، الساحل العراقي للخليج العربي – دراسة في الجغرافية الطبيعية، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الاداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٦.
١١. خورشيد، فؤاد حمه، ميناء مبارك الكويتي والمياه الاقليمية العراقية، ٢٤/اذار/٢٠١٢، متاح على الرابط <http://www.m3arej.com>. وينظر ايضاً: طالب حسين حافظ ميناء مبارك وافاق العلاقات العراقية الكويتية، مجلة دراسات دولية، مركز دراسات دولية، جامعة بغداد، العدد (٥٣)، تموز ٢٠١٢.
١٢. الداود، محمود علي ومصطفى عبد القادر النجار وعبد الرحمن عبد الكريم العاني، الهوية العراقية للكويت، دراسة تاريخية وثائقية، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٩٠.
١٣. الدغمة، ابراهيم محمد، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
١٤. الديب، محمد محمود ابراهيم، الجغرافية السياسية منظور معاصر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٨.
١٥. رجب، عمر الفاروق سيد، قوة الدولة دراسات جيوسراتيجية، مكتبة مدبولي، القاهرة ١٩٩٢.
١٦. السرياني، محمد محمود، الحدود الدولية في الوطن العربي نشأتها وتطورها ومشكلاتها، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ط١، الرياض، ٢٠٠١.
١٧. سليم، رضا محمد السيد، الجغرافيا السياسية للعراق، رسالة ماجستير (منشورة)، كلية الاداب، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٨.
١٨. الشكراوي، علي هادي حميد، انشاء ميناء مبارك الكويتي والقانون الدولي، مجلة جامعة بابل، كلية القانون، ٢٠١٢.
١٩. العامري، عامر محسن، ميناء مبارك والامن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الاساسية، الجامعة المستنصرية، العدد، ٧٥، لسنة ٢٠١٢.
٢٠. عبد الحسن، أروى هاشم عبد، مشكلة الحدود بين العراق والكويت (١٩١٣-٢٠٠٩) بحث مقدم الى معهد الخدمة الخارجية، وزارة الخارجية العراقية، بغداد، ٢٠١٠.
٢١. عبد الصادق، عادل، ميناء مبارك والتنافس الاستراتيجي بين العراق والكويت، قضايا استراتيجية، مؤسسة الاهرام، متاح على الرابط الاتي: <http://www.alabram.com>
٢٢. عبيد، قاسم محمود جواد كاظم البكري، أزمة ميناء مبارك الكويتي واثارها على العراق، كراسة استراتيجية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، ٢٠١١.
٢٣. عثمان بن صقر، عبد العزيز، الوضع الاستراتيجي في الخليج العربي، منتدى المنامة (٨-٩ فبراير)، ٢٠٠٨.
٢٤. العصيمي، خالد عبد الرحمن، ترسيم الحدود الكويتية العراقية واثاره على السياسة الخارجية الكويتية، رسالة ماجستير (منشورة)، الرقم الجامعي (٤٠١١٢٥٢)، كلية الاداب والعلوم، جامعة الشرق الاوسط، ٢٠١٢.
٢٥. العكلة، وسام الدين، مضيق هرمز: تهديدات الايرانية ومتطلبات القانون الدولي، ١٩ كانون الثاني، ٢٠١٢. <http://www.kitabat.com>
٢٦. قاسم، علي قاسم، المعلومات التي قدمها الجانب الكويتي للعراق عن ميناء مبارك، الشركة العامة للموانئ العراقية، ٢٠١١.
٢٧. كلير مايكل، الحروب على الوارد، الجغرافية الجديدة للنزاعات العالمية، دار الكتاب العربي، بيروت، لبنان، ٢٠٠٢.

٢٨. محسن، مصطفى فهد ، الحدود البحرية العراقية الكويتية ، دراسة في الموقف القانوني الدولي البحري ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، وقائع مؤتمر وزارة النقل ، ميناء مبارك الكويتي وآثاره على الموانئ والبيئة العراقية، ط ١ ، ٢٠١١ .
٢٩. المحمودي عمر محمد ، قضايا معاصرة في القانون الدولي ، ط ١ ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان ، مصراته ، ليبيا ، ١٩٨٩ .
٣٠. المخيني ، احمد بن علي بن محمد ، التغيرات السياسية في المنطقة العربية وانعكاساتها على دول الخليج العربي ، مسقط ، سلطنة عمان ، ٢٠١٢ .
٣١. المطيري ، عبد الله فالح ، امن الخليج العربي والتحدي النووي الايراني ، رسالة ماجستير (منشورة) ، كلية الاداب والعلوم ، جامعة الشرق الاوسط ، ٢٠١١ .
٣٢. المنشأة العامة للموانئ العراقية ، الساحل العراقي ، دراسة هيدروغرافية ، البصرة ، ١٩٨٦ ، ص ١٥ . وينظر ايضاً الى جميل طارش العلي وحسن خليل حسن وعدي ادريس حمود ، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحية لقناة خور عبد الله ، مجلة ابحاث البصرة، العدد ٣٨ ، ج ٤ ، B ، 2012 .
٣٣. المنصور ، عبد العزيز شحادة ، امن الخليج العربي بعد الاحتلال الأمريكي للعراق ، دراسة في صراع الرؤى والمشروعات ، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، مجلد ٢٥ ، العدد الأول ، ٢٠٠٩ .
٣٤. النعيمي ، محمد راشد ناصر النعيمي ، مشاكل قياس البحر الاقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي، رسالة ماجستير ، كلية العلوم القانونية ، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا ، ٢٠١٠ .
٣٥. النفيسي ، انفال ، جزر الكويت فيلكا اعرقها وبويان اكبرها ، مجلة حماة الوطن ، العدد (٣٠٥) ، ١١ نيسان ٢٠١٢ ، مفتاح <http://www.homat-alwatan.gov.kw>
٣٦. هلال، علي الدين وجميل مطر ، النظام الاقليمي العربي ، دراسة في العلاقات السياسية العربية ، بدون سنة .
٣٧. الهيتي ، صبري فارس ، الخليج العربي ، دراسة في الجغرافية السياسية ، منشورات وزارة الثقافة والاعلام، دار الرشيد للنشر ، سلسلة دراسات ٢٧٢ ، الطبعة الثانية ، بغداد ، ١٩٨١ .