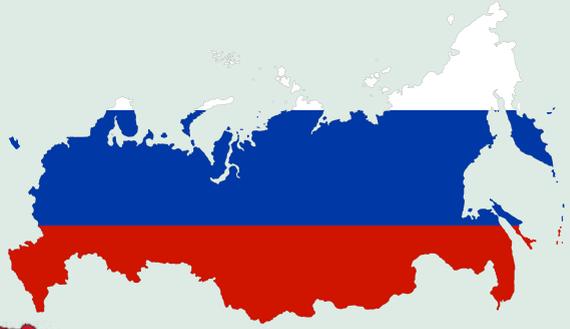




مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

حرب طرق المواصلات الدولية وموقع العراق فيها

د. زهير جمعة المالكي



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌ، غيرٌ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقّدة تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملاحظة:

الآراء الواردة في المقال لا تعبر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2020

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

حرب طرق المواصلات الدولية وموقع العراق فيها

د. زهير جمعة المالكي *

المقدمة

أدت الجغرافيا منذ آلاف السنين دوراً ريادياً في تحديد نمط سلوك الوحدات السياسية، وتصورات القادة والمجتمعات للدور الذي ينبغي أن تضطلع به «دولتهم»، والمكانة التي ينبغي أن يأخذها مجتمعهم في علاقته ببقية الوحدات السياسية والمجتمعات، سواء في زمن الحرب أو في أوقات السلام¹.

وقد ذكر جوزيف ناي في كتابه «مفارقة القوة الأمريكية» لم تحل الجغرافيا الاقتصادية محل الجغرافيا السياسية، رغم أن مطلع القرن الحادي والعشرين قد شهد بوضوح نحو الحدود التقليدية بين الاثنين، ذلك أن تجاهل دور القوة المركزية والشؤون الأمنية سيكون كتجاهل الأكسجين، ففي الظروف الاعتيادية يوجد الأكسجين بكثرة، فلا نعيه اهتماماً يذكر، ولكن ما أن تتغير هذه الظروف، ونبدأ في افتقاد الأكسجين حتى نعجز عن التركيز على أي شيء آخر². وهذا ما أكده نيكولاس سبيكمان بالقول: «الجغرافيا لا تُجادل، فهي ما هي عليه ببساطة... الجغرافيا هي العامل الأكثر أهمية في السياسة الخارجية للدول، لأنها أكثر العوامل ديمومة، يأتي الوزراء ويذهبون، وحتى الطغاة يموتون، لكن السلاسل الجبلية تظل راسخة في مكانها»³.

1. جيرار ديسوا، دراسة في العلاقات الدولية، ترجمة قاسم مقداد، دار نينوى للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2015، الجزء الثاني: النظريات البيدولالية، ص 95.
2. جوزيف. س. ناي. مفارقة القوة الأمريكية. ترجمة: محمد توفيق البحيري. الطبعة الأولى، مكتبة العبيكان، الرياض، 2003. ص 36.
3. روبرت كابلان، انتقام الجغرافيا: ما الذي نُخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضدّ المصير؟ ترجمة إيهاب عبد الرحيم علي، سلسلة عالم المعرفة، الطبعة الأولى، يناير 2015، الكويت، ص 50.

* أستاذ القانون العام في كلية الحقوق - المملكة الأردنية.

هناك خمسة أسس تعد عناصر رئيسة للجيوسياسية، يجب أخذها بالحسبان عند دراسة أي دولة من الناحية الجيوسياسية يأتي في مقدمتها: الموقع الجغرافي للدولة من الناحية الفلكية، والجغرافية، والسياسية. فضلاً عن شكل الدولة وإطلالها على المياه، ووقوعها على طرق تجارية، والمناخ، والسكان، والموارد الطبيعية.

في عالم اليوم هناك تنافس بين ثلاث دول كبرى، دولة بحرية (الولايات المتحدة)، ودولة برية (روسيا)، وبينهم دولة مزدوجة (الصين) على النفوذ والسيطرة، ليس فقط في منطقة الحافة، بل أيضاً في «القلب العالمي»، وأخيراً أفريقيا. بالنسبة لعلماء الجيوبولتيك يتم التعامل مع الدولة باعتبارها كائناً حياً تدفعه الضرورة للنمو بالحصول على الأعضاء التي تعوزه، حتى ولو دفعه هذا إلى استخدام القوة؛ بناءً على هذه النظرة وضعت القوانين السبعة للنمو الأرضي للدولة وهي:

1. إن رقعة الدولة تنمو بنمو الحضارة الخاصة بالدولة، فكلما انتشر السكان وحملوا معهم طابعاً خاصاً للحضارة فإن الأرض الجديدة التي يحتلها هؤلاء تزيد مساحة الدولة.
2. إن نمو الدولة عملية لاحقة لمختلف المظاهر الخاصة بنمو السكان ذلك النمو الذي يجب أن يتم قبل أن تبدأ الدولة بالتوسع، وهو بهذا يسلم بصحة نظرية أن علم الدولة يتبع التوسع التجاري.
3. يستمر نمو الدولة حتى يصل إلى مرحلة الضم وذلك بإضافة وحدات صغرى إليها.
4. إن حدود أي دولة هي العضو الحي المغلف لها والذي يحميها، فالحدود لا توضح سلامة الدولة فحسب، بل إنها أيضاً توضح مراحل نموها.
5. تسعى الدولة في نموها إلى امتصاص الأقاليم ذات القيمة السياسية، بمعنى أن هذه الأقسام إما أن تكون سهولاً أو مناطق ساحلية أو مناطق تعدينية أو ذات قيمة في إنتاج الغذاء.

6. إن الدافع الأول للتوسع يأتي للدولة البدائية من الخارج، معنى هذا أن الدولة الكبرى ذات الحضارة تحمل أفكارها إلى الجماعات البدائية التي تدفعها زيادة عدد السكان إلى الشعور بالحاجة إلى التوسع.

7. إن الميل العام للتوسع والضم ينتقل من دولة إلى أخرى ثم يتزايد ويشدد، فتاريخ التوسع يدل على أن الشهية تزداد نتيجة لتناول الطعام.

انطلاقاً من تلك القوانين السبعة فقد سعت كل دولة من الدول الكبرى الى وضع استراتيجية خاصة بها اعتماداً على موقعها الجغرافي وقدراتها والأهداف التي تسعى لتحقيقها . وستتناول أولاً الاستراتيجيات التي اعتمدها القوى الكبرى في العالم واسلوب القوى الإقليمية في التعامل مع تلك الاستراتيجيات.

استراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية

نتيجة للموقع الفريد للولايات المتحدة الأمريكية بعيداً عن (البر الرئيس) للعالم القديم فقد تأثرت استراتيجياتها بنظرية الأدميرال الفرد ثاير ماهان المسماة «مبدأ استراتيجية القوة البحرية العسكرية» التي أوردتها في كتابه «أثر القوة البحرية على التاريخ» عام 1890؛ ونتيجة لهذا التأثير قامت الولايات المتحدة بشراء ولاية ألاسكا من روسيا وضم جزر هاواي، وما زال هذا التأثير مستمراً في السياسات العامة للولايات المتحدة والتي تقوم على ضمان انقسام منطقة أوراسيا سياسياً وأشعال الخلافات بين روسيا والصين والهند، وأن تتم مواجهة التحركات الصينية في منطقة المحيط الهندي، ومواجهة توسع إيران في الشرق الأوسط.

تركز الولايات المتحدة على دور قواتها البحرية في دعم سيطرتها العالمية، حيث إن الغرض من هذه الاستراتيجية هو تأمين القدرة على التدخل ما وراء البحار، لغرض التحكم بالبحار

والتجارة العالمية و تطويق عملاقي أوراسيا الصين وروسيا تسعى الولايات المتحدة اليوم لتشكيل ما بات يعرف ب(القوات البحرية المعومة) بقيادة الولايات المتحدة. التي تهدف إلى بناء أسطول من ألف بارجة للتحكم بالمياه الدولية وتطويق مراكز القدرة الآسيوية المتمثلة بالصين وروسيا وربما الهند؛ وهذا ما يهدد تزود الصين بالطاقة، كما يهدد التجارة الدولية بين أفريقيا وأوراسيا عبر المحيط الهندي. وإن الاستراتيجية الأمريكية تأخذ بالحسبان أن لمضيقي تايوان وملقا أهمية جيوسراتيجية حيوية لنقل النفط وغيره من الموارد إلى الصين. فمن يتحكم بهذين المضيقين يتحكم بتزود الصين بالطاقة. وطالما كانت البحرية الأمريكية هي التي تتحكم اليوم بهذه الطرق البحرية. وطالما أن الصين لا تمتلك وسيلة أكيدة للحصول على الطاقة بطريق لا تتحكم بها الولايات المتحدة ستبقى في موقع ضعف أمام البحرية الأمريكية.

لتحقيق أهدافها تعمل الولايات المتحدة على تقوية التعاون مع حلفائها كأستراليا، اليابان، نيوزلندا، كوريا الجنوبية وتايلاند، كما تسعى لإقامة شراكات جديدة مع دول أخرى في المنطقة مثل بنغلاديش، بروناي، الهند، إندونيسيا، ماليزيا، سنغافورة، وفيتنام. هذا يعني أن الولايات المتحدة ستحكم الطوق حول القوات البحرية الصينية في بحر الصين الجنوبي؛ وبالتالي تمنع تحركاتها في المجال العملياتي الأوسع، كالمحيط الهندي الذي يشكّل منطقة أخرى للمواجهة الجيوسياسية بين الولايات المتحدة والصين، فضلاً عن فرض سيطرتها على منطقة مصالح الصين، مع التركيز على تأمين حضور مؤثر في منطقة بحر الصين الجنوبي؛ حيث الخلاف على ملكية عدد من الجزر والمناطق البحرية بين كل من ماليزيا وتايوان وفيتنام وبروناي والفلبين والصين، لذلك قامت الولايات المتحدة باستعمال موانئ «بيرث»، و«داروين»، و«بريسبان» كقواعد بحرية لإيواء حاملات الطائرات الأمريكية المجهزة بالسلح النووي، لغلغ المنافذ البحرية أمام الصين، فضلاً عن تعديل الاتفاق مع الفلبين لاستخدام 5 قواعد عسكرية بغرض حماية الاستقرار في بحر الصين الجنوبي، وحدير بالذكر أنه تتمركز في اليابان وكوريا الجنوبية وأستراليا وسنغافورة العشرات من القواعد العسكرية، وبعضها

يحتوي على أسلحة نووية منذ الحرب الباردة. لقد نجحت الولايات المتحدة الأمريكية حتى اليوم في تضيق حلقة الحصار حول الصين بحيث ان الغالبية العظمى من صادرات وواردات الصين أصبحت تمر من خلال مناطق السيطرة الأمريكية ولم يتبق سوى حلقة واحدة الاكتمال الطوق حول الصين وهي حلقة «إيران».

الاستراتيجية الروسية

من الناحية الجيوبوليتيكية فإن روسيا تعد نفسها قوة برية، والهدف الأساس لاستراتيجية الروسية يركز في الوصول إلى منطقة الحافة التي تعرف باسم (الريم لاند) والوصول إلى المياه الدافئة؛ ولهذا الهدف -وبعد إعادة تعريف روسيا لنفسها باعتبارها قوة عالمية إثر غزوها لجورجيا عام 2008- بدأت تنشط من جديد التوجهات الجيوبوليتيكية الروسية الرامية إلى إعادة تعريف نفسها بوصفها القوة المسيطرة في أوراسيا.

تقوم الاستراتيجية الروسية الحديثة على أفكار البروفسور الكسندر دوغين التي فصلها عام 1997 في كتابه أسس الجيوبوليتيكا: «مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي»، حيث اعتمد أفكار كل من هالفورد ماكيندر وكارل هوشوفر في اعتبار أوراسيا قلب العالم وروسيا قلب لها؛ من أجل تفسير أساس رؤيته الجيوبوليتيكية المتمثلة في ضرورة التكامل الأورآسي الذي لن يتحقق إلا باستعادة الإمبراطورية كمهمة روسية بالأساس نظراً لموقعها الاستراتيجي، وإمكانية سيطرتها على المحور الجغرافي للتأريخ الأورآسي القائم على الإيمان بقدرة البرّ الروسي (التيلوروكراتيا) وقوته على مواجهة قوى البحر الغربية المناوئة (التالاسوكراتيا/ثمّ قوى الجو والفضاء لاحقاً: الأيروكراتيا والأثيروكراتيا)، وهزيمتها في معركة السيطرة العالمية. يطلق على أفكار دوغين اسم «العقيدة الأورآسية الجديدة» وتدعو إلى إيجاد مراكز متعدّدة للقوة، لا ينبغي أن تكون مرتبطة بالولايات المتحدة وعولمتها، وأن ترى فيها مركزاً، ولكن عليها خلق شبكة من التحالفات بين دول متعددة. يعدّ دوغين إيران حجر

الزاوية لتحالفات أوراسيا وأكثر حلفاء روسيا أهمية.

سياسات التوسع الروسي الجيوبوليتيكي وفرضياتها هذه تتمحور في عدة نقاط يمكن تلخيصها في:

1. إن هناك توازن رعب عالمي مفاده عدم إمكانية إقامة حرب عالمية مباشرة بين الدول الكبرى النووية.

2. رفض الهيمنة الأميركية على العالم بما فيها ثقافة الليبرالية.

3. الهمجية التي ظهرت بها الحروب العسكرية التي قادتها أميركا، جعل الروس يظنون أنهم أكثر قبولاً من غيرهم عند دول العالم.

4. البحث عن أدوات سياسية معرفية جديدة تستطيع تجاوز عقدة الهيمنة الليبرالية ومن خلفها نظام العولمة أحادي القطب.

5. العودة إلى مفهوم التوسع الإمبراطوري من خلال عودة السيطرة على مثلث القوى العالمي الكلاسيكي وعدم الاكتفاء بالتقنيات الحديثة: السيطرة على الممرات البحرية وعقد اتصالها المائية، والوصول البري إلى المياه الدافئة.

6. أياً كان فالعالم من الممكن أن يحكم بالقوانين الاقتصادية وبالأخلاق الكونية لحقوق الإنسان.

الاستراتيجية الصينية

تتألف الاستراتيجية الصينية من عنصرين متكاملين، بحري ينصب، في الدرجة الأولى، على تحقيق الهيمنة على بحر الصين الجنوبي، وبرّي من شعبتين. هدف الأولى تعزيز النفوذ الصيني في قلب العالم، والثانية تأسيس ربط وعلاقات قوية مع بقية الدول الواقعة في منطقة الحافة. وتنطلق تلك الاستراتيجية من فلسفة سياسية تضع مصلحة الصين الذاتية فوق كل شيء، وأنها ترفع شعار

«اشتراكية بخصائص صينية» كحزمة أفكار وخطة عمل لنظام مميز في إدارة الحكم والاقتصاد والعلاقات الدولية والتنمية المجتمعية. ويمكن القول أن تلك الخطة تقوم على ثمانية مبادئ أساسية تشكل في مجموعها استراتيجية متكاملة تشمل كافة المجالات الحيوية:

1. تكون الأولوية للحفاظ على الاستقرار السياسي وتحقيق التنمية المجتمعية الشاملة.
2. مركزية الحكم والقيادة الجماعية والتكتم على القرارات والخلافات الداخلية.
3. هبة السلطة وإعطاء الأولوية لأمن الأمة على حرية الفرد وأمنه.
4. إخضاع السياسة للاقتصاد، وإخضاع المبادئ للمصالح.
5. عدم الخوض في قضايا دولية لا تؤثر مباشرة على أمن الصين ومصالحها الاقتصادية.
6. تجنب الدخول في نزاع سياسي أو اقتصادي مع أمريكا.
7. اعتماد مبدأ «إدارة الصراع وليس حله».

1. طرق المواصلات ودورها في الصراع الاستراتيجي.

يعد الأسطول البحري الأمريكي أقوى أدوات الولايات المتحدة الأمريكية العسكرية الضاغطة في صراعها الجيوبولتيكي، إذ يسيطر ذلك الأسطول على المجاري المائية في العالم وعلى أهم الدول الاستراتيجية المجاورة لروسيا الاتحادية، والصين. وتعمل الأساطيل العسكرية الأمريكية أيضاً على حراسة مسارات أنابيب النفط والغاز ومسارات ناقلات النفط التي تعبر دول الخليج العربي وقد عززت هذا التفوق بنشر قواعد عسكرية في عقد طرق المواصلات كافة. حيث تنوزع القيادات العسكرية الأمريكية حسب مناطق العالم فهناك قيادة أوروبا، وتختص بقيادة القوات والعمليات في أوروبا ومقرها في ألمانيا في شتوتجارت. وقيادة أفريقيا وتختص بكل أفريقيا ما عدا مصر ومقرها في

شتوتجارت في ألمانيا. والقيادة المركزية وتختص بالقيادة في مصر والخليج العربي، وإيران، وأفغانستان، وباكستان، ووسط آسيا ومقرها في فلوريدا. والقيادة الشمالية وتختص بأمريكا الشمالية ومقرها في كلورادو. والقيادة الجنوبية وتختص بأمريكا الجنوبية ومقرها فلوريدا. وقيادة المحيط الهادئ وتختص بأستراليا، وجنوب آسيا وشرقها، والقارة القطبية الجنوبية ومقرها هاواي.

وتتوزع الأساطيل الأمريكية كذلك حسب مناطق عملياتها، فالأسطول الخامس ومقر قيادته في البحرين ويختص بالخليج العربي، والبحر الأحمر، وبحر العرب. والأسطول السادس ومقر قيادته في نابولي إيطاليا ويعمل في البحر المتوسط، وبحر الشمال، والبلطيق، وقزوين، والبحر الأسود، والنصف الشرقي من المحيط الأطلسي، وجنوب قارة أفريقيا. والأسطول السابع ويعمل في نصف المحيط الهادئ المحاور لآسيا وأستراليا، فضلاً عن المحيط الهندي، ومياه جنوب شرق آسيا ويقع مقره قيادته في اليابان. والأسطول الثالث ويختص بنصف المحيط الهادئ المحاور للأمريكيتين، ويقع مقر قيادته في كاليفورنيا، ويمثل مع الأسطول السابع أسطول المحيط الهادئ. والأسطول الرابع ويختص بالعمل في المياه الواقعة في نطاق القيادة الجنوبية ويقع مقر قيادته في فلوريدا.

وتمتلك الولايات المتحدة الأمريكية قواعد عسكرية أهمها:

1. موانئ مدن بريسبان، وبيرت، وداروين، كقواعد بحرية لإيواء حاملات الطائرات الأمريكية المجهزة بالسلاح النووي لغلق المنافذ البحرية أمام الصين.
2. قواعد باغرام، وقندهار، وخوست، ولورا، ومزار شريف، وبولي في أفغانستان .
3. القواعد الموجودة في جورجيا فازياني، وفرجستان، وماناس.
4. القاعدة الموجودة في أوزباكستان قريش خانديباد.

5. قاعدة أوكيناوا في اليابان.
6. القواعد الموجودة في الفلبين، وجزر أوهاو، وهواما.
7. قواعد بويدز وكريزيسني الجوية في بولندا.
8. قاعدة ميهايل كوغالينسينو، ومنطقة التدريب في باباداج، ومرفأ البحر الأسود كونستانزا في رومانيا.
9. وفي بلغاريا بيزمير غراف إغناتيفو، ومطار سارافوفو العسكري، ومناطق التدريب في نوفو سيلو، ومرفأ أي أجييا وبورغاس.
10. ميناء مومباس البحري، وقاعدة ناينوك الجوية في كينيا.
11. قاعدة ألبروك-فيلد، وقاعدة فورت-كليتون، وقاعدة جوارد-فيلد في بنما.
12. جوانتنامو في كوبا.
13. قواعد سان لورينسو، وماك-ديل، وأهواكات، وكوكوياهو، ولا سييا وأماستران، وبورتوريكو، وسان-بيدرو، وسول، وبالميرولا، وسولولتيك، وبورتو. ليمبيرا في هندوراس.
41. أنشئت 6 قواعد عسكرية أمريكية على أراضي كندا (نورت-بي، ولازماكازا، وباغتوفيل، وتشاتيم، وكوموكو، والدور). يوجد على جزيرة نيوفاونديلند 3 قواعد جوية كبيرة مستأجرة من قبل أمريكا لمدة 50 سنة: هارمون فيلد، وماك-إيندور، وأرجينتيا.
15. أنشأت الولايات المتحدة الأمريكية في أستراليا مجعاً قاعدياً ضخماً يضم أكثر من 40 قاعدة عسكرية أمريكية ومنشأة، وأغلب هذه القواعد يتمتع بأهمية استراتيجية. منها:

قاعدة الاتصالات اللاسلكية للقوات البحرية الأمريكية نورت-ويست كيب، والمركز العسكري للاستطلاع الإلكتروني، ومركز للاتصالات الفضائية في نورنهارى.

16. القاعدة العسكرية الأمريكية في جيبوتي والتي تسمى معسكر ليمونير.

17. قاعدة العديد الجوية الأمريكية في قطر.

18. قاعدة الإسكان الجوية الأمريكية في مدينة الرياض وقاعدة الأمير سلطان الجوية في السعودية.

19. قاعدة الظفرة الجوية في أبو ظبي وقاعدة الفجيرة البحرية في الإمارات.

20. قاعدة عريفان وقاعدة علي السالم الجوية، وقاعدة بيورينج في الكويت.

21. قاعدة الشيخ عيسى الجوية وقاعدة المحرق الجوية البحرية في البحرين .

22. قاعدة مصيرة الجوية التي تقع في المطار العسكري لجزيرة مصيرة العُمانية.

23. قاعدة موفق السلطي قاعدة الأزرق، وقاعدتا الرويشد، ووادي المربع في الأردن.

24. قاعدة جوية «قاعدة القاهرة الغربية، وقاعدة قنا، وقاعدة رأس نباس على ساحل البحر الأحمر في مصر.

إن هذا الانتشار الواسع لمناطق النفوذ الأمريكي ولاسيما السيطرة على عقد المواصلات البحرية يمثل مشكلة كبيرة لكل من روسيا والصين، حيث إن أنابيب الغاز الروسية المتجهة إلى أوروبا لا بد لها من المرور في مناطق النفوذ الأمريكية، وإن الصين باعتبارها اقتصاداً صناعياً يعتمد على الإنتاج الكمي بحاجة إلى استيراد احتياجاتها من الطاقة والمواد الأولية، وكذلك تصدير منتجاتها

بتكاليف تنافسية؛ وكل هذا يمر من خلال مناطق نفوذ أمريكية. وفي محاولة لمواجهة السيطرة الأمريكية على عقد الطرق البرية، والبحرية، والجوية حاولت كل من الصين وروسيا نشر قواعد عسكرية في مختلف أرجاء العالم، ومنها:

1. القاعدة العسكرية الصينية في جيوتوي.

2. القواعد العسكرية الروسية في سوريا، وتشمل قاعدة حميميم الجوية، وقاعدة طرطوس البحرية، وقاعدة الشعيرات الجوية، وقاعدة تدمر، وقاعدة مطار كوبرس.

في محاولة للتخلص من الكماشة الأمريكية فقد عملت روسيا على إنشاء عدة محاور وكما يأتي:

1. المحور الغربي موسكو - برلين.

2. المحور الشرقي موسكو - طوكيو.

3. المحور الجنوبي موسكو - طهران.

أما على الاتجاه البحري فقد استولت روسيا على شبه جزيرة القرم التي كانت تابعة لأوكرانيا لتأمين الطريق البحري من ميناء سيفاستوبول - طرطوس؛ ولذلك ركزت السياسة الروسية على إبقاء الطريق البري موسكو - طهران - بغداد - دمشق - قاعدة حميميم.

لكن جهود الصين في نشر قواعد عسكرية تعطلت؛ بسبب الضغوط الأمريكية؛ مما دفع الصين إلى محاولة تأمين احتياجاتها من النفط الخام ومد خطوط لنقل الغاز من تركمانستان. وكذلك إطلاق مشروع «قوة سيبيريا» لضخ 38 مليار متر مكعب من الغاز سنوياً من روسيا إلى الصين. وللمحافظة على استمرار خطوط التجارة استيراداً وتصديراً فقد عمدت الصين إلى خلق وجود لها في عدة موانئ حول العالم بأسلوب يعرف باسم «خط اللؤلؤ»، وهو يمتد من جزيرة هاينان في بحر

الصين عبر قناة كرا ولاي مشابانغ بتايلاند، وموانئ للتجارة البحرية في بورما سيتوي، وكوكو، وهيانغي، وميرغوي، وكذا ميناء شيتاغونغ ببنغلادش، فضلاً عن ميناء هامبانتوتا في سريلانكا الذي يتضمن ميناء للحاويات، ومصفاة لتكرير النفط. وميناء جوادر في الباكستان، ومروراً بميناء بندر خميني في بحر العرب، وينتهي في القاعدة العسكرية في جيبوتي.

إن 90 % من تجارة الصين تتم عبر البحار؛ لذا فإن ثلاثة مضائق بحرية تعدها الصين استراتيجية لمصالحها الحيوية هي مضيق ملقا الذي تمر به معظم تجارة الصين، وأكثر من 80 % وارداتها النفطية، و30 % وارداتها من الغاز، ثم مضيق هرمز الذي تمر فيه أكثر من نصف واردات الصين النفطية وربع وارداتها من الغاز الطبيعي المسال، ونحو 5% من إجمالي الصادرات الصينية، وأخيراً باب المندب مروراً بقناة السويس، وتعبه نحو 20% من إجمالي تجارة الصين الخارجية معظمها مع أوروبا، فضلاً عن نحو 300 ألف برميل من النفط آتية من دول مثل ليبيا والجزائر والسودان؛ لذلك طُرحت فكرة قناتين جديدتين هما: «قناة نيكاراغوا» بين المحيط الأطلسي والهادي بدلاً عن قناة بنما ويبلغ طولها أكثر من 270 كيلومتراً، وقناة «كرا إيشموس» في جنوبي تايلاند، وتصل مباشرةً بين بحر الصين والمحيط الهندي؛ لتكون طريقاً بديلاً ومختصراً لمضيق ملقا، ويبلغ طول المشروع حوالي 44 كيلومتراً، عند أنحف نقطة فيه.

في عام 2013 طرحت الصين مبادرة طريق واحد حزام واحد (طريق الحرير الجديد) ويتضمن المشروع فرعين رئيسيين وهما: «حزام طريق الحرير الاقتصادي البري»، و«طريق الحرير البحري». وتقضي المبادرة بإقامة حزام بري من سكك الحديد والطرق عبر آسيا الوسطى، وروسيا، وطريقاً بحرياً يسمح للصين بالوصول إلى أفريقيا، وأوروبا، عبر بحر الصين، والمحيط الهندي. يعتمد طريق الحرير البحري على استراتيجية اللؤلؤ التي أشرنا إليها سابقاً، وبنحو كبير على ميناء جوادر وصولاً إلى شمال الخليج عند جنوب العراق. أما طريق الحرير الاقتصادي البري فيتضمن ستة ممرات

اقتصادية أساسية هي:

1. الجسر القاري الأورآسي الجديد. ويمتد الجسر المقترح من مدينتي يانيونغانغ، وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا؛ وذلك لربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي. ويمر خط السكك الحديدية، وطوله 10800 كيلو متر، في كازاخستان، وروسيا، وبياروس، وبولندا، وألمانيا.
2. ممر الصين-منغوليا-روسيا. ويشمل هذا الممر مسارين رئيسيين: أحدهما من منطقة بكين وتيانجين وهبي في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشيتا الروسية.
3. ممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا. ويغطي هذا الممر الاقتصادي طريق الحرير القديم، حيث يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية. ويبدأ الممر من شينجيانغ في الصين ويعبر وسط آسيا، ثم يصل إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية. ويمر في خمس دول بوسط آسيا وهي: كازاخستان، وقيرغيزستان، وطاجيكستان، وأوزبكستان، وتركمانستان، و17 دولة ومنطقة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها المملكة العربية السعودية، وتركيا وإيران.
4. ممر الصين شبه الجزيرة الهندية. ويهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب بطول طريق نانتشونغ-غوانغان السريع وخط نانينغ-غوانزو للسكك الحديدية السريعة عبر نانينغ وبينغشيانغ إلى هانوي وسنغافورة. ويربط هذا الجسر البري بين الصين وبين شبه الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، ولاوس، وكمبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا.
5. ممر الصين باكستان. يبدأ هذا الممر -الذي يبلغ طوله 3000 كيلو متر- من مدينة قشغر

في الصين وينتهي في مدينة جوادر في باكستان؛ وبذلك يربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب.

6. ممر بنغلاديش الصين الهند ميانمار. يبدأ هذا الممر من مدينة كومنغ الصينية في إقليم يونان، ويهدف إلى الربط بين كلكتا في إقليم بنغال الغربية في الهند، وبين بنغلادش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية، والممرات المائية، والجسور الجوية.

على الرغم من هذه المشاريع والطرق لكن ما تزال هناك عقد مواصلات يجب تأمينها؛ لضمان نجاح الاستراتيجيات التي وضعتها الدول الثلاث، وهنا يبرز دور القوى الإقليمية؛ فقد نجحت الولايات المتحدة في استغلال الأوضاع السياسية في فرض سيطرتها على القوس المحيط بكل من روسيا والصين عدا حلقة إيران التي يستقتل كل من روسيا والصين لإبقائها بعيداً عن السيطرة الأمريكية تحت شعار «الطريق إلى بكين يبدأ من طرطوس».

القوى الإقليمية ودورها في الصراع الاستراتيجي

تعد إيران آخر حلقة مفتوحة في الطوق الذي تضربه حول كل من روسيا والصين؛ لذلك تسعى كل من الدولتين للاستفادة من الامتداد الجغرافي الذي تتمتع به إيران في منطقة الشرق الأوسط والذي يفرض على موسكو استغلال الموقع الإيراني في إطار الصراع مع واشنطن وصولاً لقواعدها في المياه الدافئة. أما بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية الطرف المنافس لنفوذ روسيا الاتحادية في منطقة الشرق الوسط، فإنها لم تقم علاقات دبلوماسية مباشرة مع إيران منذ أن قطعت في العام 1979. وتشكّل سلسلة العقوبات على طهران استمراراً لسياسة التطويق التي تنتهجها الولايات المتحدة الأمريكية ضد روسيا الاتحادية عبر وجودها في العديد من الأماكن كأفغانستان، والعراق.

الا أن طريق طهران-دمشق يعاني من مشكلة الاتصال الجغرافي بين البلدين؛ ومن هنا تبرز أهمية موقع العراق لتحقيق التواصل الجغرافي والمحافظة على الطريق مفتوحاً. فالطريق البري بين روسيا وسوريا عبر إيران يبدأ من الموانئ الروسية على بحر قزوين حيث وُقِّعت اتفاقية مع الدول الأخرى المطلة عليه تتضمن الأطر والمبادئ التي تنظم الملاحة في بحر قزوين. يعد ميناء بندر خازار الميناء الأكثر أهمية في هذا الطريق، إذ يربط بحر قزوين بالأراضي الإيرانية حتى حدود العراق بشبكة من الطرق السريعة والسكك الحديدية. ويمتد الطريق البري من أقرب ميناء إيراني وحتى اللاذقية على مسافة تقارب 1500 كيلومتر، حوالي 400 منها في إيران، و 400 في العراق، والمتبقي في سوريا. ويقع طريق بغداد التنف تحت سيطرة القاعدة الأمريكية في منطقة التنف، وطريق بغداد-الرمادي-البوكمال، ومن البوكمال وحتى حمص أو دمشق غير آمن بسبب وجود بقايا داعش في المنطقة الصحراوية التي تتطلب السيطرة عليها جهداً كبيراً؛ يبقى إذن الطريق من كرمينشاه-الموصل-اليعربية في سوريا، ويمر هذا الطريق جنوب مدينة القامشلي التي أنشأت فيها روسيا قاعدة عسكرية، ويستمر حتى يصل منطقة عين عيسى ومنبج والباب وصولاً لحلب، وعند مدينة حلب يبدأ طريق يستمر حتى دمشق ويصل حتى اللاذقية.

بالنسبة لتركيا فهي تحتل موقعاً مركزياً في الاستراتيجية الأمريكية نظراً للرقعة الجغرافية التي تتمدد عليها في قلب المنطقة الأوراسية ومركز دائرتها؛ وبهذا يمكن للولايات المتحدة إيقاف التمدد الروسي البحري عبر الممرات البحرية في البوسفور والدردينيل. تقع تركيا في قلب المجال الجغرافي المصطلح على تسميته أوراسيا، وتعد نقطة تقاطع قارات العالم القديم الثلاث (آسيا-أوروبا-أفريقيا)، ومعبراً استراتيجياً ذا اتجاهات متعددة، يقع على الجانب الغربي منه الكتلة الأوروبية، وعلى الجانب الشرقي منه الكتلة الآسيوية، وعلى الجانب الجنوبي منه الكتلة الأفريقية، وهي بمنزلة البوابة الشمالية للمنطقة العربية للعبور إلى القارة الأوروبية، وتمر من خلال الجسر والمعبر والبوابة العلاقات السياسية الدولية والإقليمية.

تؤدي وسطية موقع تركيا بين قارات العالم القديم، وقربها من مناطق المصالح الحيوية والاستراتيجية العالمية إلى زيادة درجة الاهتمام الاستراتيجي للقوى العظمى والدول الكبرى بها، بوصفها نقطة ارتكاز رئيسة، وقاعدة انطلاق إلى مناطق جيوسراتيجية أخرى من العالم. ولهذا، تركز تلك الدول على أن يكون لها علاقات تعاون استراتيجي عسكري وأمني مع تركيا، وأن يكون لها وجود مسبق، بل ودائم داخلها؛ تحسباً للحاجة إلى إدارة القضايا والأزمات الدولية والإقليمية في محيطها الجغرافي.

تشكل البحار والمضايق البحرية الدولية المطلة عليها تركيا أهمية استراتيجية، تعتمد عليها حركة المواصلات البحرية الدولية والإقليمية للانتقال بين البحرين الأسود والمتوسط، ومنهما إلى المحيط الأطلسي غرباً، وإلى المحيط الهندي جنوباً.

بالنسبة للصين فإن الوصول إلى تركيا يتطلب المرور عبر الأراضي العراقية انطلاقاً من ميناء جوادر الباكستاني.

العراق وطرق المواصلات

جغرافياً يحتل العراق موقعاً متميزاً في أقصى غرب قارة آسيا، بين ست دول آسيوية، هي تركيا من الشمال، وإيران من الشرق، والكويت من الجنوب، والسعودية من الجنوب الغربي، والأردن من الغرب، وسوريا من الشمال الغربي.

يعد العراق في رأي (هالفورد ماكندر) جزءاً من الجسر الذي يربط بين القلب الشمالي «الرقعة الجغرافية الممتدة بين الفولغا حتى شرق سيبيريا» والقلب الجنوبي «أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى»، وأنه يدخل ضمن الهلال الداخلي الذي يشمل سواحل أوروبا، وشبه الجزيرة العربية، وسواحل جنوب شرقي آسيا، والهند، وقسماً كبيراً من البر الصيني المحيط بمنطقة الارتكاز التي تشمل نطاق الاستبس من التركستان الروسية حتى جنوب شرقي أوروبا، وبما أن العراق يقع في نهاية الهلال

الداخلي من جهة الشرق في قلب جزيرة العالم بين القارات الثلاث القديمة؛ لذا فإن موقعه الجغرافي ذو أهمية استراتيجية عالية وكبيرة؛ بسبب تحكمه بالطريق الذي يربط بين تلك القارات⁴. أما ما يخص نظرية سبيكمان ، فإن العراق يقع ضمن الإطار أرضي (رملاند) ذات الأهمية الاستراتيجية الذي يشكل هلالاً يحيط بالقلب الروسي الذي أعطاه العالم «ماكندر» أهمية، وتنبأ به منذ عام 1804⁵، ومن ثم فإن هذه الأهمية ما تزال موجودة وتعمل الدول الكبرى على الاستفادة منها للولوج إلى عوالم المصالح المتداخلة والمتشابكة وفي نظرية القوة الجوية مفتاح للبقاء لسفرسكي، فإن العراق يقع ضمن منطقة المصير، وهي أهم المناطق من الناحية الاستراتيجية التي تعني السيطرة عليها والسيطرة على الأجزاء الأخرى من العالم⁶.

تتمثل أهمية الموقع الجغرافي للعراق كونه ملتقى طرق المواصلات التي تربط قارات العالم القديم، وفي كونه الجسر الأرضي المؤدي إلى طرق المواصلات البحرية المهمة في شرقه وغربه، والمتمثل في البحر العربي، والمحيط الهندي والبحر المتوسط، وبفضل هذا الموقع أصبح للعراق مكانه مهمة في العالم من الناحيتين: العسكرية والدولية، وتتضح هذه الأهمية من النواحي الآتية⁷:

1. يقع العراق على رأس الخليج العربي وهو الطريق الأقصر الذي يربط البحر المتوسط بالمحيط الهندي.

2. يشكل الخليج العربي ووادي الفرات طريقاً سوقياً مهماً بامتداده إلى موانئ البحر المتوسط.

4. عمر كامل حسن، النظام الشرق أوسطي وتأثيره على الأمن المائي العربي «دراسة في الجغرافية السياسية» رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة الانبار، 2002م، ص 88.

5. عراك تركي حمادي، الموقع الجغرافي للعراق وسوريا والكيان الصهيوني، ندوة الخصائص الجغرافية للعراق وسوريا والكيان الصهيوني وإثرها في الصراع العربي- الصهيوني، جامعة البكر للدراسات العسكرية العليا، 2001م، ص 8

6. محمد عبد المجيد عبد الباقي، الأهمية الجيوسياسية للعراق وإثرها في بناء قوته الدولية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، 1983م، ص 39.

7. سيف الدين عبد القادر، جغرافية العراق العسكرية، مطبعة شفيق، بغداد، 1970، ص 16 ص 17

3. يقع العراق على أقصر الطرق الجوية التي تربط بين غرب أوروبا، وجنوبها من جهة وجنوب شرق آسيا، وأستراليا من جهة أخرى.

4. تعد بغداد مركزاً مهماً لملتقى الطرق البرية في الشرق الأوسط.

يرتبط العراق بالأردن وسوريا والمملكة العربية السعودية بعقدة المواصلات البرية المعروف (بالطريق الدولي السريع رقم 1)، وهو طريق استراتيجي طويل ومعقد ينطلق من أقصى جنوب العراق حيث الموانئ في البصرة، وينتهي بنقطة التبادل التجاري مع الأردن «طربيل-الرويشد»، مع خطوط فرعية تصل إلى مدينة القائم العراقية كنقطة عبور مشتركة مع سوريا، وأخرى مع المملكة العربية السعودية جنوباً إلى (معبّر عرعر). ينقسم الطريق الدولي على تسعة ممرات تجارية سريعة، ويبلغ طوله الكلي داخل العراق 1200 كيلومتر، ويمر بنحو أربع محافظات وتسع مدن، ويقطع أراضي محافظة الأنبار الصحراوية الشاسعة، ويصل إلى بغداد عبر طريق الفلوجة-عامرية، والفلوجة-أبو غريب. يتصل بالطريق الدولي الاستراتيجي الجنوبي الواصل إلى الموانئ البحرية في البصرة، عند عقدة مواصلات (جنوب غرب العاصمة بغداد-شمال غرب محافظة بابل).

يعد الطريق الدولي السريع، ذا أهمية اقتصادية واستراتيجية كبيرة جداً تربط بين سواحل الخليج، وبين منطقة ميناء العقبة في الأردن وميناء طرطوس في سوريا على البحر الأبيض المتوسط، ويمثل طريقاً استراتيجياً بين مشروعين عملاقين هما: مشروع «الكويت الجديدة 2035» الذي تبلغ قيمته 375 مليار دولار، وبين مشروع نيوم - Neum السعودي العملاق على البحر الأحمر الذي تبلغ قيمته 800 مليار دولار والذي يشمل مد طريق بري إلى مصر والذي يجعل من الطريق الدولي العراقي طريقاً دولياً استراتيجياً مهماً للطريق إلى تركيا فقد اقترحت كل من تركيا وقطر مشروعاً لنقل البضائع ينطلق من تركيا إلى ميناء أم قصر العراقي، ومنه إلى «ميناء حمد» القطري، حيث تبلغ المسافة بين الحدود التركية وحتى ميناء أم قصر نحو 1000 كلم، ومن الميناء العراقي حتى «ميناء حمد» القطري نحو 650 كلم.

العراق والصراع حول الربط السككي

من خلال ما سبق يتبين أن استراتيجيات الدول الكبرى الثلاث تعتمد على السيطرة على الطرق البحرية والبرية المارة من خلال العراق؛ حيث إن الطريق البري الاستراتيجي موسكو-اللاذقية يصبح عديم الفائدة من دون المرور من خلال العراق، وكذلك الطريق البري المعروف بطريق الحرير الجديد لا بد له من المرور من خلال الأراضي العراقية، وبالنسبة لطريق الحرير البحري-ولكي تتحقق الفائدة منه- يجب أن يمر عبر الطريق السككي من جنوب العراق. والمعضلة الأساسية في هذا الموضوع أن العراق دولة شبه مغلقة، والساحل العراقي غير تام التكوين، طيني، وضحل، ويتضمن مستنقعات تتسع مساحتها وقت الفيضان. وإن موقع العراق في رأس الخليج العربي وتقع ساحله يجعل البحار الإقليمية وامتداداتها لكل من الكويت وإيران تتقاطع عند بحره الإقليمي فتسد الطريق أمام الامتداد الطبيعي للبحر الإقليمي العراقي، وكذلك تمنعه من امتلاك مناطق اقتصادية خالصة. تتحدد المياه الإقليمية للعراق بمنطقة ضيقة على شكل مثلث قاعدته رأس البيشة وجزء من خور عبد الله، وتتداخل المياه الإقليمية العراقية والإيرانية والكويتية، ويتداخل الجرف القاري العراقي مع هاتين الدولتين.

الساحل العراقي بين رأس البيشة وخور عبد الله ضحل، وذلك يجد كثيراً من إمكانية إنشاء المباني والمنشآت البحرية ويعيق الملاحة في هذه المنطقة. يعد خور عبد الله هو المدخل الوحيد إلى موانئ أم قصر وخور الزبير وهو قناة ضيقة، وبهذا لا يمكن استخدامه مديحلاً إلى العراق إلا بالحفر المستمر للقناة التي تتوسط هذا الخور، وكذا الحال لشط العرب وذلك يحدد السفن المارة عبر هذه القناة بغاطس ضحل جداً.

الموقع الجغرافي لخور عبد الله في الاتجاه الشمالي-الغربي من رأس الخليج، والممتد بين جزيرتي وربة وبوبيان الكويتية وشبه جزيرة الفاو العراقية، يبلغ اتساع مدخله 11 ميلاً بحرياً، ويقل العمق

عند الطرف الشمالي لجزيرة وربة، تجري إلى الشمال من وربة قناة عميقة تصل خور عبد الله بخور الثعالب الذي تقع عليه أم قصر، بينما يمتد خور بوبيان من خور عبد الله جنوب وربة إلى خور الصبية، ويمتد خور عبد الله إلى داخل الأراضي العراقية مشكلاً خور الزبير، ويعد منفذاً مائياً مهماً يربط بين مصب شط العرب وجزيرة بوبيان عند رأس الخليج حتى جزيرة وربة، ويمتلك وضعاً جغرافياً مميزاً بشكله القمعي ومساره الذي يمثل الحدود الفاصلة ما بين العراق والكويت، وحلقة الوصل بين خور الزبير والخليج العربي، تحيط به من كل الجانبين مسطحات واسعة، ويرتبط جزؤه الشمالي بممر ضيق يسمى خور شيطانة لصعوبة الملاحة فيه ولسرعة تياراته المائية، وينتهي بميناء أم قصر في خور الزبير بينما يكون جزؤه الجنوبي مفتوحاً على الخليج .

في عام 1958 أصدر العراق القانون رقم 71 باسم «قانون تحديد المياه الإقليمية العراقي»، وأهم ما جاء في هذا القانون هو نص المواد (1، و2، و3، و4) إذ نصت المادة (1) على: «يكون البحر الإقليمي 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 الأخرى فيه». أما المادة (2) فقد نصت على: «يمتد البحر الإقليمي العراقي مسافة اثني عشر ميلاً بحرياً الميل البحري 1852 متراً باتجاه أعالي البحر مقاساً من أدنى حد لانحسار ماء البحر عن الساحل العراقي». المادة (3) تناولت موضوع تداخل البحر الإقليمي لدولة أخرى مع البحر الإقليمي العراقي بالقول: «في حالة تداخل بحر إقليمي لدولة أخرى مع البحر الإقليمي العراقي فتعين الحدود بين البحرين الإقليميين بالاتفاق مع الدولة صاحبة الشأن طبقاً للمبادئ المقررة في القانون الدولي أو بما يتم عليه التفاهم بينهما». أكدت المادة (4) من القانون على عدم الاخلال بالحقوق الأخرى المقررة دولياً للعراق بالقول «ليس في هذا القانون ما يخل بالحقوق الأخرى المقررة دولياً للعراق في المنطقتين البحريتين المعروفتين بالمنطقة المتاخمة Contiguous Zone والامتداد القاري Continental Shelf الواقعتين فيما يلي البحر الإقليمي العراقي

باتجاه أعالي البحر، وليس فيه ما يخل بالبيانات الرسمية التي سبق أن أصدرتها الحكومة العراقية في هذا الصدد» .

يملك العراق حالياً ستة موانئ هي:

1. ميناء أم قصر.

2. ميناء خور الزبير.

3. ميناء البصرة النفطي.

4. ميناء خور العمية.

5. ميناء أبو الفلوس.

6. ميناء المعقل.

وهذه الموانئ تنقسم ما بين نهرية وبحرية، اثنان مخصصة لتصدير النفط (العميق، والبصرة (البكر سابقاً) وتبلغ الطاقة الإنتاجية للموانئ التجارية 20 مليون طن)، وبعدها (51) رصيفاً؛ للوصول إلى هذه الموانئ يجب المرور من خلال خور عبد الله. مع بناء الكويت لميناء مبارك الكبير الذي أنفقت عليه حتى الآن ثلاثة مليارات ومئتين وخمسين مليون دولار، وتبلغ طاقة الأرصفة فيه 1.8 مليون حاوية مجهزة بشبكة سكك حديدية، فإن الطريق للوصول إلى الموانئ العراقية سيصبح مقطوعاً فيما عدا السفن العراقية، وبأحجام صغيرة. ولكن ميناء مبارك الكبير يعاني من مشكلة قد تجعله عديم الفائدة وهو أنه بحاجة إلى ربط سككي مع القناة الجافة العراقية التي يتم من خلالها نقل البضائع لمختلف أرجاء العالم عبر تركيا، وسوريا، والأردن، والسعودية، ومصر. ومن دون الربط السككي يصبح ميناء مبارك الكبير عديم الفائدة، وستكون السفن مجبرة على التوجه إلى الموانئ

العراقية لضمان تأمين نقلها للدول الأخرى.

لمعالجة موضوع ضحالة أعماق الموانئ العراقية بات من الضروري والحيوي استكمال العمل في ميناء الفاو الكبير للابتعاد عن مشكلات استخدام خور عبد الله؛ لأنه يقع في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق، في الجانب الغربي لشبه جزيرة الفاو، والذي كان مخططاً له في الحقبة التي تلت الحرب العالمية الثانية، وأعيد طرحه مرة أخرى في سبعينيات القرن الماضي، وبدأت الخطوة الأولى للعمل منذ الثمانينيات إذ أنشئ الطريق السريع باتجاه بغداد والذي كان من المقرر أن يصل إلى تركيا، إلا أن المشروع أجهض بسبب اندلاع الحرب العراقية الإيرانية.

تفيد التصاميم الأساسية للمشروع التي وضعتها شركة استشارية إيطالية، بأن يمتد الميناء بعمق 30 كم في المياه الإقليمية؛ للوصول إلى غاطس يزيد على 28 متراً، وبطاقة استيعابية قصوى 99 مليون طن في السنة، ويتكون من عشرات الأرصفة والساحات ومستودعات التخزين مع إمكان إنشاء مصفاة لإنتاج المنتجات النفطية ومصنع للبتروكيماويات ومطار للشحن الجوي. تم تصميم مشروع الفاو لاستقبال السفن التي تزيد حمولتها عن 100 ألف طن، التي تحتاج إلى أعماق مائية أكبر وأرصفة ميناء أكثر.

على المستوى المحلي سوف يقدم المشروع خدمة لقطاع النقل في العراق عبر عملية نقل البضائع داخلياً، وحصول العراق على فوائدها (الترانزيت)، ويساعد كذلك على تطوير البنى التحتية في قضاء الفاو، والبصرة، وربطهما بشبكة من الطرق البرية وسكك الحديد، ويطور الصناعات الاستراتيجية الحالية، وبناء قاعدة صناعية قريبة من الأسواق خاصة إنه يمتلك من المواد الأولية والطاقة تفعل حركة النقل البحري مثل صناعة تكرير النفط والغاز الطبيعي، فضلاً عن القضاء على البطالة ليس في البصرة وحدها بل في جنوب العراق حيث من المتوقع أن يوفر المشروع والمشاريع المرتبطة به حوالي 70 ألف فرصة عمل. وإن إنشاء الميناء سوف يوفر للعراق مبالغ مالية كبيرة يقوم

العراق بدفعها حالياً إلى الكويت لاستخدام موانئها الحالية في كل من ميناء الشويخ الرئيس، وتبلغ مساحة حوضه المائي 1.2 مليون متر ومساحته الإجمالية 3.2 ملايين متر مربع، ويوجد فيه 21 رصيفاً 14 منها بعمق 10 أمتار، ويبلغ طول أرصفة الميناء 4055 متراً، وميناء الشعبية ويبلغ عدد أرصفتها 20 رصيفاً وبطول 4068 متراً، وميناء الدوحة الساحلي الصغير، بعمق 4.3 أمتار. علماً أن تلك 50% من طاقة تلك الموانئ يشغل لصالح العراق، وقد انتعشت كثيراً بعد احتلال العراق عام 2003 .

على المستوى الدولي فإن هذا المشروع سيحول العراق إلى جسر الشرق والغرب للنقل والتجارة منه، وإليه وعبر أراضيه التي تعد المسار الرئيس للقناة الجافة، والتي ستوفر الوقت وتختزل المسافة مقارنة بطريق قناة السويس ورأس الرجاء الصالح، ومن ثم ستخفض من كلفة البضائع والسلع؛ مما سينعكس إيجاباً على التجارة الدولية، وعلى الاقتصاد العراقي، ولكن هذا المشروع على الرغم من أهميته الاقتصادية المحلية والدولية إلا أنه يواجه مجموعة من التحديات الجغرافية التي تعرقل إنجازها وأهمها: عدم وجود الإرادة الحقيقية لإكماله.

المراجع

1. جيزار ديسوا، دراسة في العلاقات الدولية، ترجمة قاسم مقداد، دار نينوى للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، 2015، الجزء الثاني: النظريات البيدولالية .
2. جوزيف. س. ناي. مفارقة القوة الأمريكية. ترجمة: محمد توفيق البجيرمي. الطبعة الأولى، مكتبة العبيكان، الرياض .
3. روبرت كابلان ، انتقام الجغرافيا: ما الذي نُخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضدّ المصير؟ ترجمة إيهاب عبد الرحيم علي، سلسلة عالم المعرفة، الطبعة الاولى، يناير 2015، الكويت .
4. عمر كامل حسن، النظام الشرق أوسطي وتأثيره على الأمن المائي العربي «دراسة في الجغرافية السياسية»، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة الانبار، 2002م.
5. عراك تركي حمادي، الموقع الجغرافي للعراق وسوريا والكيان الصهيوني، ندوة الخصائص الجغرافية للعراق وسوريا والكيان الصهيوني وإثرها في الصراع العربي- الصهيوني، جامعة البكر للدراسات العسكرية العليا، 2001م.
6. محمد عبد المجيد عبد الباقي، الأهمية الجيوستراتيجية للعراق وإثرها في بناء قوته الدولية، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد، 1983م.
7. سيف الدين عبد القادر ، جغرافية العراق العسكرية ، مطبعة شفيق ، بغداد، 1970.