ARID Journals

ARID International Journal of Social Sciences and Humanities (AIJSSH)

Journal home page: <http://arid.my/j/aijssh>

مجلة أريد الدولية للعلوم الإنسانية والاجتماعية

المجلد الثاني، العدد الخاص، آب 2020 م

**Regional economic integration as gateway to peace and region's crises
resolving**

Dry Canal Project and regional railway connection as a model

التكامل الاقتصادي الإقليمي مدخلاً للسلام وحل أزمات المنطقة
مشروع القناة الجافة العراقية والربط السككي الإقليمي انموذجاً

أستاذ مساعد بسملة خليل الأوقاتي
كلية العلوم السياسية-جامعة بغداد- العراق

basma.auqaty@gmail.com

[arid .my/0002-1407](http://arid.my/0002-1407)

<https://doi.org/10.36772/arid.aijssh.2020.s.2110>

ARTICLE INFO

Article history:

Received 21/03/2020

Received in revised form 18/04/2020

Accepted 25/05/2020

Available online 15/08/2020

<https://doi.org/10.36772/arid.aijssh.2020.s.2110>

ABSTRACT

Competition intensified and conflicts intensified in our region and at various levels and a large part of them was a chronic tooth in which blood was flowing and money and wealth were lost and drawing a bleak horizon threatening the future of the nation and its rising generations with the arrival of its devastating destructive effects aspects of education and information and the employment of youth forces, where energies were disrupted and some of them even turned Strong sabotage as a result of hopelessness and blocking the hope for a better life.

The paper is trying to shed light on the importance of launching joint economic projects at the regional international level, with Iraq as its center and axis, by benefiting from its central semi-continental (non-marine) geographical situation, which may have formed in the past and for a long time a geo-economic and strategic geo imbalance in the initial primitive accounts, Building and sustaining peace in our country and the countries of the region and reducing the level of negative competition between them is not easy and requires effort, ideas and constructive projects, and the joint economic projects that the region lacks are a necessary need to build and sustain peace in them.

The study deals with the importance and pivotal of the Iraqi dry channel project for the Iraqi railway connection between the north and the south as well as between the east and the west (linking the Grand Faw port project to Europe via Turkey and linking Iraq to the Mediterranean via Syria) and it is based on the assumption that conflicts escalate and intensify between countries when weak and the absence of economic relations and trade Between them, on the contrary, the slide towards conflicts and wars is less, weaker and slower in the case of strong, large and effective common interests and structures.

Keywords: dry_chanel, Al-Faw_grand_port, Peace_economics, railway_linking, economic_projects.

المخلص

تعاطم التنافس واشتدت الصراعات في منطقتنا وعلى مختلف المستويات وكان جانب كبيراً منها ضرورياً مزمناً سالت فيه الدماء وضاعت فيه الأموال والثروات، ورسم افقاً قاتماً يهدد مستقبل الأمة وأجيالها الصاعدة مع وصول آثارها التخريبية المدمرة جوانب التربية والتعليم والإعلام وتوظيف القوى الشبابية حيث تعطلت الطاقات بل وتحول قسم منها إلى قوى تخريب نتيجة اليأس وانسداد أفق الأمل بالحياة الأفضل.

الورقة نحاول تسليط الضوء على أهمية إطلاق مشاريع إقتصادية مشتركة على المستوى الدولي الإقليمي يكون العراق مركزها ومحورها، وذلك بالاستفادة من وضعه الجغرافي شبه القاري (غير البحري) المركزي والذي ربما كان قد شكل فيما مضى ولأمد طويل خللاً جيو اقتصادي وجيو استراتيجي في الحسابات البدائية الأولية.

إن بناء وإدامة السلام في بلدنا وبين دول المنطقة وخفض مستوى التنافس السلبي بينها ليس بالأمر اليسير وبحاجة إلى جهد وأفكار ومشاريع بناءة، وأن المشاريع الاقتصادية المشتركة التي تفتقر إليها المنطقة تعد حاجة ضرورية لبناء وإدامة السلام فيها.

الدراسة تتناول أهمية ومحورية مشروع القناة الجافة العراقية للربط السككي العراقي بين الشمال والجنوب وأيضاً بين الشرق والغرب (ربط مشروع ميناء الفاو الكبير بأوروبا عبر تركيا وربط العراق بالمتوسط عبر سوريا) وهي تنطلق من فرضية إن الصراعات تتصاعد وتشتد بين الدول عند ضعف وغياب العلاقات الاقتصادية والتبادل التجاري بينها وعلى العكس من ذلك يكون الإنزلاق نحو الصراعات والحروب أقل وأضعف وأبطأ في حالة وجود مصالح وبنى اقتصادية مشتركة قوية وكبيرة وفعالة.

كلمات مفتاحية: القناة الجافة، ميناء الفاو الكبير، اقتصاد السلام، الربط السككي، مشاريع اقتصادية

مقدمة

يدخل الناس خلال قيامهم بعملية الإنتاج الاجتماعي في علاقات محددة لا يمكن الاستغناء عنها ومستقلة عن إرادتهم. وعلاقات الإنتاج (Relations of Production) هذه تتوافق مع المرحلة المحددة لتطور القوى المادية للإنتاج (Material Productive Forces) ويشكل المجموع الكلي لعلاقات الإنتاج هذه البنية الاقتصادية للمجتمع (Economic Structure of Society)، وهو الأساس الذي تقوم عليه البنية الفوقية السياسية والقانونية والتي تتوافق معها أشكال محددة للوعي الاجتماعي.

كارل ماركس - مقدمة في نقد الاقتصاد السياسي

السياسة والعلاقات الدولية عملية تقوم على المصالح (National Interest) هدفاً ومنطلقاً للتحرك وعنصراً وأداةً دافعة تعمل أحياناً بشكل آلي خفي وأحياناً بشكل توظيفي ذكي بارز كجزرة يتم التلويح بتأمينها أو بمبادلتها من قبل طرف لدفع أطراف أخرى باتجاه معين ونحو هدف وغاية مطلوبة وهنا تبرز استراتيجيات تشبيك المصالح وبناء المصالح المشتركة مدخلاً للحلاف وأيضاً لبناء السلام والاستقرار على أسس واقعية رصينة. هذه الحقيقة والبدية التي تم إدراكها مبكراً وكانت محوراً للدراسة في مجال العلوم السياسية وأساساً للتحرك لأصحاب القرار والفعل في هذا الميدان تصلح أن تكون أساساً لمشاريع واقعية فعالة ومنتجة لإحلال السلام والاستقرار ولإدامته (إلى جانب خصوصية هذه الأهداف إنسانياً وأخلاقياً وأولويتها وأهميتها الذاتية) إن على المستوى المحلي أو على المستوى الإقليمي وكذلك العالمي .. ومن هنا كانت فكرة تنظيم التجارة بموازاة تحريرها مفيدة في مجال السلام العالمي وفي ازدهار البشرية فيما كان اشتداد التنافس وفقدان التعاون ولو على مستوى تنظيم هذا التنافس كحد أدنى مؤذناً بانطلاق شرارة الحروب في أي لحظة.

لقد تعاضم التنافس واشتدت الصراعات في منطقتنا وعلى مختلف المستويات وكان جانب كبيراً منها ضروساً مزمناً سالت فيه الدماء وضاعت فيه الأموال والثروات ورسم أفقاً لمستقبل قاتم مما يهدد مستقبل الأمة وأجيالها الصاعدة بعد وصول آثارها التخريبية المدمرة جوانب التربية والتعليم والإعلام وتوظيف الشباب حيث تعطلت الطاقات بل وتحول قسم منها إلى قوى تخريب نتيجة اليأس وانسداد أفق الأمل بالحياة الأفضل. ولما كان البعض منا من المختصين المعنيين سياسياً وعلمياً وأكاديمياً بالتعاطي بهذه الأمور وبوضع الحلول لها والعمل على معالجتها وجدنا أن من الواجب علينا المساهمة والإدلاء بدلونا في هذا الجانب من خلال هذه الورقة الأكاديمية التي نحاول عبرها تسليط الضوء على أهمية إطلاق مشاريع إقتصادية مشتركة على المستوى الدولي الإقليمي يكون العراق مركزها ومحورها وذلك بالاستفادة من وضعه الجغرافي شبه القاري (غير البحري) المركزي والذي ربما كان قد شكل فيما مضى ولأمد طويل خللاً جيو اقتصادي وجيو استراتيجي في الحسابات البدائية الأولية

دفعت (بجانب عوامل أخرى) بعض صناعات القرار نحو خيارات غير بناءة وغير سليمة مما أذكى الصراع والتباعد بين قوى المنطقة.

تبرز أهمية موضوع الدراسة من خلال حجم الأضرار الكارثية الواسعة التي شاعت وتشيع بفعل التنافس والصراع في حدوده القصوى بين القوى الإقليمية وغياب أي أساس مادي قوي يوقف ويخفف من تصاعد هذه الحالة ويكون أساساً قوياً لقلب مسارها إيجابياً باتجاه التفاهم والسلام والتعاون بما يشكل كابحاً ومانعاً لأي تطور للخلافات والمنافسة باتجاه الصراع والصراع العنيف بمستويات ووسائل وأساليب مختلفة.

تنتقل ورقتنا في طرحها ومناقشتها لأهمية ومحورية مشروع القناة الجافة العراقية للربط السككي العراقي بين الشمال والجنوب وأيضاً بين الشرق والغرب (ربط مشروع ميناء الفاو الكبير بأوروبا عبر تركيا وربط العراق بالمتوسط عبر سوريا) من فرضية إن الصراعات تتصاعد وتشتد بين الدول عند ضعف وغياب العلاقات الاقتصادية والتبادل التجاري بينها وعلى العكس من ذلك يكون الانزلاق نحو الصراعات والحروب أقل وأضعف وأبطأ في حالة وجود مصالح وبنى اقتصادية مشتركة قوية وكبيرة وفعالة حيث يمكننا تناول واستعراض أمثلة لذلك.

تتناول الورقة في جانب منها حجم الفوائد الاقتصادية عبر مراحل تناميها المختلفة وعبر مضي الزمن ومقدار استفادة الدول المستفيدة من منظومة النقل السككي الاستراتيجي الواسع هذه، وما يمكن أن يقام على أساسها من مشاريع مشتركة تستجلب قوى عالمية كبرى باعتبارها مسارا هاما في خط التجارة الدولية حيث تعد عاملاً هاماً ومؤثراً في خطة الصين المعروفة بـ (الحزام والطريق) كذلك عاملاً مؤثراً في استقرار المنطقة التي تحتوي على ثروات طبيعية أولية ومنبعاً من منابع الطاقة العالمية والتي ستؤدي التنمية الاقتصادية فيها إلى توظيف قدرات الشباب المعطلة واستجلاب الاستثمارات العالمية بعدما توضع في بؤرة النشاط الاقتصادي الكوني الأمر الذي سيمتص الكثير من الطاقات السلبية لصالح إفساح المجال للطاقات الإيجابية وتوابعها.

تنتقل الورقة من إشكالية أن بناء وإدامة السلام في بلدنا وبين دول المنطقة وخفض مستوى التنافس السلبي بينها ليس بالأمر اليسير وبحاجة إلى جهد وأفكار ومشاريع بناءة وأن المشاريع الاقتصادية المشتركة التي تقتدر إليها المنطقة تعد حاجة ضرورية لبناء وإدامة السلام فيها.

تقوم الدراسة في تناول موضوع المشروع الاقتصادي المحلي الاستراتيجي الكبير المتمثل بـ (مشروع القناة الجافة) وتفصيله وإبعاده وتأثيراته الإقليمية بالانطلاق من فرضية: إن مشروع النقل الاستراتيجي هذا يمكن أن يشكل أساساً مادياً

مناسباً وفعالاً لجهة حماية العراق من أن يكون ساحة صراع مزمن إقليمي ودولي وإمكانية إدارة دفة الأوضاع وتحويله إلى قاعدة وميدان للتعاون والتنمية وبالتالي تشبيك المصالح مما يعيق أي جهود سلبية تخريبية ضارة.

تعتمد الدراسة منهجاً استقرائياً وتحليلياً للمعطيات الجغرافية المادية والاقتصادية لبلادنا وللمنطقة ومدى وجود أو غياب المشاريع الاقتصادية المشتركة فيها للتعرف جيداً وعبر هذا الجانب على أحد العوامل المادية الهامة التي نرى في ضعفها بل وغيابها سبباً مهماً من أسباب سهولة انزلاقها في الصراعات وطول أمد تلك الصراعات وصعوبة علاجها.

لقد أصبح واضحاً وبصورة جلية حد البدهة أن العامل المادي الاقتصادي عنصراً محورياً وفي غاية الأهمية لتحريك الأحداث وبلورة السياسات والتوجهات في عالمنا، وأن الاهتمام والعناية به لابد أن تأخذ حيزاً كبيراً وأكبر من كل ما سبق حيث إن هذا العامل سيدخل في المراحل القادمة أداة رئيسية من أدوات الحرب والصراع إلى جانب كونه الدافع والهدف والمحرك في كل المراحل. نأمل أن تكون الدراسة مساهمة مفيدة في إحداث مستوى جديد من الوعي ونواة لبلورة أفاق من التطلع والتحرك باتجاه صياغة ظروف وطنية وإقليمية تنتشلنا من واقع الأزمات التي مرت وتمر ويمكن أن تمر بنا والله ولي التوفيق.

القسم الأول: الاقتصاد أداة لبناء السلام (Peace Economics)

إن العناية بالأسس المادية والاقتصادية لاندلاع الصراعات والاهتمام بها ومعالجة الخلافات الناشئة عنها وإبداء التعاطي معها وتوظيفها كأداة جاذبة لبناء وتعميق وإدامة السلام لم تكن مقدماتها وجذورها الفكرية وليدة العقود القريبة الماضية أو القرن الماضي بل أن جذورها تضرب في عمق التاريخ بدءاً من الفكر الفلسفي والسياسي لمفكري الأغريق وما تلا ذلك من مساهمات لمفكرين آخرين، ولاشك أن المنهج الفكري الواقعي الذي اتبعه نيقولا ميكافيلي في نشاطاته السياسية والفكرية في القرون الوسطى والذي برز جلياً في كتابه (الأمير) الصادر في القرن الخامس عشر بعد انتقالة وتحول هام في مناهج التفكير السياسي السائدة في ذلك الحين والتي كانت تنطلق حينها في تناول ومعالجة القضايا من التركيز على الجوانب النظرية وتقديمها على الجوانب العملية الواقعية .. إن تقديم الواقعية السياسية والبراغماتية والعملية والسياسي الزمني الذي تم فيه ذلك الأمر (إرهاصات ومقدمات عصر التنوير) وما صاحب ذلك من نجاح عملي وعوائد مفيدة على الأخذ به .. لا شك إن كل ذلك له الأثر في استعادة المنهج المادي للتفكير السياسي وبالتالي إلى تقدم مفكرين من أمثال توماس هوبز ولودفيغ فيورباخ ولاحقاً كارل ماركس ممن ركزوا على أهمية العناية بالعوامل المادية والاقتصادية في السياسة سواء لجهة التحليل ومحاولة فهم تطور الأحداث أو لجهة بناء الاستراتيجيات الواقعية الفعالة. [1]

لقد بنى كثير من الساسة والدبلوماسيين مبادرات عديدة في مجال العلاقات الدولية لصياغة حلول سياسية لأزمات وصراعات قائمة ومزمنة .. حلول تقوم على مشاريع اقتصادية .. ولا أدل على ذلك من مبادرة الاتحاد الأوروبي التي وضعت وصيغت في بادئ الأمر كسوق اقتصادية أوروبية مشتركة قامت على مشروع دعم اقتصادي أمريكي مثل سبيل علاج صراعات مزمنة أطلقت حربين عالميتين في سنوات قليلة وعقب سلسلة قلاقل وحروب طويلة شهدتها أوروبا. وحين إنهار ما عرف بالمعسكر الشرقي وتفكك عقب تفكك الاتحاد السوفياتي السابق وسقوط جدار برلين كان الاقتصاد سببا وراء ذلك وقد أطلق الاتحاد الأوروبي ضوءاً أخضر للتوسع باتجاه الشرق وقبول عضوية دول ذلك المعسكر للانضمام اليه. [2]

اليوم وإذا تطلق الصين مشروعها الاقتصادي العالمي وتطلق تطويرا لخطوط نقل برية وبحرية كأذرع لذلك المشروع فإن الفرصة تبدو مواتية للعراق للدخول في صلب هذا المشروع والاستفادة من ذلك على صعيد رفع القيمة الجيوبوليتيكية لموقعه وبالتالي توظيف ما سيتحصل عليه في المناورة والمفاوضة على صعيد العلاقات الدولية كذلك إطلاق روابط ومشاريع إقتصادية مشتركة في المنطقة كأداة لبناء سلام مستدام فيها.

القسم الثاني: المقارنة والمفاضلة بين الطرق البرية والبحرية

لقد بات من الواضح اليوم أن النقل التجاري البحري يتمتع بميزات عديدة على ما سواه من طرق النقل التجاري الأخرى (برية وجوية) ولذلك ظل هذا الأمر نصب أعين كثير من مفكري الجيوبولتيك والاستراتيجيا العالميين وكان وراء سعي الدول للسيطرة على الموانئ وبناء الأساطيل .. لكن هذا الأمر ربما لن يبقى على هذه الصورة في المستقبل القريب أو البعيد حيث هناك تطورات تقنية مرتقبة لوسائل النقل البري (السكك الحديدية) لجهة اختصار وقت وتكاليف النقل فيه بما يمكن أن قدرات منافسة وميزات تفوق وجاذبية. [3]

"القناة الجافة" مصطلح لإنشاء خطوط سكة حديد حديثة ومتطورة من ميناء أم قصر في البصرة الى الحدود التركية، بمسافة 1000 كيلومتر، حيث تربط شرق العالم بغربه، وتقوم بنقل عشرات الآلاف من الأطنان من البضائع بأسعار بسيطة بالمقارنة مع الطائرات والسفن. يمكن طرح هذا المشروع للاستثمار، حيث يمكنه من تشغيل الآلاف من الأيدي العاملة، وتوفير موارد هائلة لخزينة الدولة كبدايل عن النفط وتقلبات أسعاره، وإمكانية توفير الطاقة البديلة عن النفط التي ستجعل منه في المستقبل سلعة كاسدة.

في مصر هنالك قناة السويس وهي ممر مائي اصطناعي ازدواحي المرور في مصر، يبلغ طولها 193 كم وتصل بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، وتنقسم طولياً إلى قسمين شمال وجنوب البحيرات المرة، وعرضياً إلى ممرين في أغلب

أجزائها لتسمح بعبور السفن في اتجاهين في نفس الوقت بين كل من أوروبا وآسيا، وتعتبر أسرع ممر بحري بين القارتين وتوفر نحو 15 يوماً في المتوسط من وقت الرحلة عبر طريق رأس الرجاء الصالح. [4] وقد وفرت عائد مالي مقداره (5,6) مليار دولار لعام 2017.

وقناة بنما ممر مائي يعبر برزخ بنما، ويصل ما بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ. وتُعد هذه القناة من أعظم الإنجازات الهندسية في العالم. عملت القناة بعد الانتهاء من شقها عام 1914م على تقصير مسافة رحلة السفن ما بين مدينة نيويورك وسان فرانسيسكو إلى أقل من 8,370 كم. وفي الفترة التي سبقت شق هذه القناة، كان على السفن التي تقوم بمثل تلك الرحلة، أن تبحر حول أمريكا الجنوبية قاطعة نحو 20,900 كم، وقد ارتفعت حركة المرور السنوي من حوالي 1000 سفينة خلال الأيام المبكرة لإنشائها إلى 14702 سفينة في عام 2008. حسب الخبراء الاقتصاديين، تحقق قناة بنما في أمريكا اللاتينية سنوياً ما يزيد على 51 مليار دولار. [3]

القسم الثالث: السكك الحديدية العراقية ومشروع القناة الجافة

خريطة سكة حديد العراق 1930 يتمتع العراق بميزة جغرافية لتحويلها إلى مركز لنقل البضائع من ميناء أم قصر إلى تركيا وسوريا والأردن. ترتبط كل من خطوط السكك الحديدية التركية والسورية بنظام السكك الحديدية العراقية عبر الأراضي الكردية. وهذا يعطي كردستان العراق ميزة كبيرة للتعامل مع حكومات العراق وسوريا وتركيا. خطوط السكك الحديدية نفسها في حالة جيدة وقد شهد العراق مشغلين لتشغيل القطارات. الشاحنات أكثر كفاءة مع النقل لمسافات قصيرة والقطارات أكثر كفاءة مع المسافات الطويلة.

يعتبر العراق رائداً في المنطقة في استخدام خطوط السكك الحديدية للنقل. تم تشغيل أول قطار في يونيو 1914 وشبكة سكك حديدية واسعة تغطي أجزاء واسعة من البلاد اليوم. في وقت مبكر، كانت شبكة السكك الحديدية تستخدم بكثرة في نقل الركاب والبضائع. ومع ذلك، مع نمو شبكة الطرق، انتقلت نسبة كبيرة من النقل بالسكك الحديدية إلى النقل البري، وخاصة البضائع. امتلك العراق خطين منفصلين للسكك الحديدية عند الاستقلال، مقياس قياسي [SG] ومقياس متر واحد [M.G.] خط القياس القياسي امتد شمالاً من بغداد عبر الموصل إلى الحدود السورية وإلى اتصال نهائي مع نظام السكك الحديدية التركية، وخط قياس العداد امتد جنوباً من بغداد إلى البصرة. ولأن النظامين كانا غير متوافقين، كان يتعين حتى الستينيات من القرن الماضي أن يتم إعادة تحميل الحمولات في بغداد من خط إلى آخر ليتم نقلها بين نصفي البلد. [6]

في الستينيات، حولت خطط التطوير السكك الحديدية المترية إلى خطوط السكك الحديدية القياسية. ساعد الاتحاد السوفياتي في مد نظام القياس القياسي إلى البصرة، وبحلول عام 1977 تم قطع 1119 كيلومترًا من 1589 كيلومترًا من سكك الحديد العراقية كمعيار قياسي. في السبعينيات والثمانينيات، تضمنت خطط التنمية الوطنية إنشاء عدد من خطوط السكك الحديدية عالية الجودة مثل مشروع بغداد - القائم - عكاشات لربط مركز إنتاج الفوسفات والأسمدة بالموانئ العراقية في البصرة. مشروع كركوك - بيجي - حديثة؛ وجزء من خط قوس المسيب - كربلاء - النجف - السماوة. كما شهدت هذه الفترة استيراد عدد كبير من القاطرات وقطارات الركاب وقطارات الشحن. كما تضمنت خطط التطوير إعداد التصميمات للمشاريع الضخمة الإستراتيجية مثل خط سكة حديد بغداد - كوت - عمارة - البصرة، خط سكة حديد بغداد - بعقوبة - كركوك - أربيل - الموصل، خط المسيب - كربلاء - النجف - السماوة. خط سكة حديد الموصل - زاخو وغيرها. [7]

بحلول عام 1985، تم تمديد الطول الإجمالي لخطوط السكك الحديدية إلى 2029 كيلومترًا، منها 1.496 كيلومترًا مقياس قياسي. في عام 1985، كانت السكك الحديدية تسير عبر 440 قاطرة ذات مقياس قياسي نقلت 1.25 مليار طن من الشحن لكل كيلومتر. تم الانتهاء من خط بطول 252 كيلومتر يربط كركوك والحديثة من قبل مقالين من جمهورية كوريا (كوريا الجنوبية) في عام 1987 بعد خمس سنوات من العمل. تم بناء الخط بتكلفة 855 مليون دولار أمريكي، وتم تصميمه لنقل أكثر من مليون راكب وأكثر من 3 ملايين طن من الشحن سنويًا. تضمن النظام مراكز صيانة وتحكم وأكثر من ثلاثين جسرًا تعبر نهري دجلة والفرات. بحلول نهاية القرن العشرين، كان العراق يخطط لزيادة قدرة الركاب على الخط ثلاث مرات ومضاعفة سعة الشحن. كما تم افتتاح خط طوله 550 كيلومترًا، بناه شركة برازيلية ويمتد من بغداد إلى القصيبة على الحدود السورية، في العام نفسه. [8]

في عام 1987، كان المقاولون الهنود يهون العمل على خط بين المسيب وسامراء. كما دعت الخطط العراقية إلى استبدال كامل خط السكك الحديدية بين الموصل والبصرة بمسار حديث عالي السرعة، وتغذية جميع الخطوط التي تدخل بغداد في حلقة طولها 112 كيلومترًا حول المدينة، وتحسين الجسور ومحطات الشحن ومحطات الركاب. بالإضافة إلى ذلك، أجرى العراق مفاوضات متقطعة على مر السنين مع تركيا والكويت والمملكة العربية السعودية بشأن إنشاء خطوط سكك حديدية لإكمال خط سكة حديد مستمر بين أوروبا والخليج الفارسي.

في السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي، كانت سكك حديد الجمهورية العراقية مكونًا رئيسيًا في الاقتصاد العراقي، حيث نقلت كميات هائلة من النفط والحبوب والأسمدة والصلب. ومع ذلك، فإن الحرب مع إيران، وعقوبات الأمم المتحدة، والغزو الأمريكي قد ألحقت خسائر فادحة بالسكك الحديدية. ربما كان تدمير مصنع إصلاح سكك حديدية عراقية

(هجوم استراتيجي) خلال حرب الخليج الثانية 1991 قد منع العراقيين من التحريك السريع لفرقتين عسكريتين على سكة حديد جنوبية نحو الكويت في أكتوبر 1994. ولكن في 2003 خططت الولايات المتحدة وقوات التحالف عن عمد تجنب تدمير شبكة السكك الحديدية العراقية للتأكد من أنها ستكون جاهزة للاستخدام بعد الأعمال العدائية. [9]

خريطة سكة حديد العراق 2002: إن إنشاء خط السكة الحديد العراقي وتشغيله بعد الإطاحة بنظام صدام حسين لم يسمح فقط بتوزيع بعض الإمدادات العسكرية، ولكن الأهم من ذلك توزيع إمدادات الإغاثة الإنسانية. بحلول عام 2003، مزقت خطوط السكك الحديدية العراقية عقوداً من الإهمال والعنف الطائفي الأخير. مع الجسور والإشارات

في السنوات الأخيرة صار يتردد كثيراً الحديث عن مشروع ما يسمى بـ «القناة الجافة» لربط الموانئ في الخليج العربي بدول القارة الأوروبية. على التوازي من ذلك كانت هناك تحركات نشطة حثيثة لبناء ربط سككي مع إيران يلتقي مع مشروع هذه القناة. لقد تم فعلاً ومنذ ثلاث سنوات الموافقة على منح إيران حق الربط، إضافة إلى منح الكويت أيضاً ربطاً سككياً بالقناة. هذه النشاطات التي انطلقت من منطلق تبادل المنافع الاقتصادية بين بلدان متجاورة كان يدعمها سعي من طهران لإيصال بضائعها إلى دول حوض البحر المتوسط عبر أراضي العراق وسورية وصولاً إلى لبنان وكل الموانئ على البحر المتوسط. المشاريع بدأ تنفيذها بعد تحرير الأراضي العراقية من سيطرة (داعش)، حيث وقعت طهران اتفاقات مع كل من العراق وسوريا لإنشاء طريق عبور سريع بطول 1700 كيلومتر، يبدأ العمل به خلال سنتين ليمر بعواصم الدول الثلاث. [10]

وسط هذه التفاهات، يأتي السؤال: هل كان غياب السكك الحديدية العراقية عن قطاع النقل في البلاد أمر عفوي؟ السكك الحديدية العراقية تم تحويلها إلى جثث من المعدن تنتشر فوق الأرض من البصرة وحتى الموصل في الشمال، علماً أن العراق من أولى الدول في الشرق الأوسط التي أقامت خطوطاً لسكك الحديد وكان قد تم تشكيل أول إدارة لها في العام 1916. إن دول العالم اليوم تعتبرها خطوطاً إستراتيجية يمكنها ربط الشرق بالغرب بسهولة ويسر وأمان، فلم يعد الارتباطان الجوي والبحري كافيين لنقل السلع والبضائع والأشخاص بسرعة وتكاليف رخيصة. إذ لا بد من ربط دول الخليج العربي ببقية بلدان العالم العربي وبلدان العالم الأخرى عبر قناة جافة وبأقصر مسافة ممكنة. وهذا ما تتمتع به خطوط السكك الحديدية العراقية؛ حيث المسافة القصيرة من حدود العراق الجنوبية وحتى الحدود التركية تبلغ حوالي (1000 كلم)، والتي يمكن قطعها في أمان وبمدة وجيزة وبأبخس الأثمان. [11]

الحكومة العراقية مدعوة اليوم وبشدة للالتفات إلى أهمية مشاريع الموانئ وخطوط النقل ومنها خطوط سكك الحديد فهي من البدائل المثلى لواردات النفط وتستطيع توفير عشرات آلاف من فرص العمل التي من شأنها أن تدفع بعجلة الاقتصاد

وتطوير البلاد بصورة ثورية. ويبلغ مجموع أطوال شبكة السكك الحديدية العراقية اليوم حوالي الـ 2500 كم، وتعتبر منطقة ميناء أم قصر نقطة البداية لهذه السكك حيث تعتبر هذه النقطة الكيلو صفر مع إرتباطها بميناء خور الزبير والمعامل الصناعية في البصرة. [12]

لا شك أن لا عذر لمن يريد أن يعلق أسباب إهمال هكذا مشاريع إقتصادية أساسية على شناعة الفوضى التي حدثت بعد سقوط النظام السابق، وإنما هناك إهمال وإهمال فضيع قد حدث، فقد كانت البضائع تنقل من ميناء أم قصر إلى أنحاء العراق بواسطة القطارات منذ أمد بعيد، لكن مافيات كبيرة أخذت تتدخل بصورة مباشرة في تعطيل ذلك لحساب سيارات الحمل الكبيرة. أيضاً يدخل في الأمر الفساد الإداري والمالي الذي يمر به البلد، مع وجود رجال متنفذين يقومون بتأسيس شركات نقل ويشتررون الشاحنات الكبيرة ويحملونها أحمالاً بأكثر من الحمل الطبيعي للحصول على أرباح أكبر؛ وهذا ما ينتج عنه تدمير للطرق الرئيسية في العراق.

مدير عام شركة سكك الحديد الإيرانية السيد عبد العلي محمدي، سبق له أن أعلن عن مشروع إنشاء خط سكك حديد (كرمان شاه- خسروي- خانقين- بغداد) الذي يربط إيران بالعراق ومنه إلى سورية. كذلك وزير النقل العراقي الأسبق باقر الزبيدي، كان قد أعلن أن الإتفاق الذي تم إبرامه مع الطرف الإيراني، بهدف ربط خطوط سكك الحديد بين البلدين، يتضمن إنشاء خط يصل بين البصرة والشلالمة (منفذ حدودي بين العراق وإيران)، بمسافة تصل إلى 32.5 كيلومتر. السيد الزبيدي نبّه إلى أن أهمية مشاريع الربط السككي لا تنحصر فقط بتسهيل نقل المسافرين والبضائع، وإنما تستهدف أيضاً ربط العراق بالكثير من الدول، وذلك كنوع من الامتداد لطريق الحرير القديم، الذي كان يربط شرق آسيا بغربها، ويمر عبر الكثير من الدول الآسيوية ومنها العراق وإيران. [13]

الأردن كان له خطه هو الآخر في هذا المجال حيث سبق له أن وقّع مع العراق مذكرة تفاهم منذ العام 2012 تضمنت بناء خط للسكك الحديدية بين ميناء العقبة والعاصمة بغداد، لكن هذا المشروع تعثر تنفيذه بسبب مشكلة تأمين التمويل اللازم له رغم فوائده الاقتصادية الجمة وجاذبيته للإستثمار.

مديرية سكك الحديد العراقية أعلنت القيام بأولى الخطوات الخاصة بإصلاح الخط الرابط بين بغداد والموصل؛ تمهيداً لمشاريع لاحقة تستهدف مد ذلك الخط وربطه بتركيا. أيضاً فإن لدى وزارة النقل العراقية من جانبها خطاً سابقة بعيدة المدى لربط العراق مع تركيا ومع الأردن وإيران. وسيتم إصلاح خط بغداد- القائم؛ في محافظة الأنبار غرب البلاد؛ لربطه بالأردن. [14]

العراق واقع في عقدة مركزية تجمع عدة خطوط مواصلات دولية، فكل طرق التجارة البرية بين الشرق والغرب تمرّ

حنماً

من خلاله، وإن خطوط الغاز المستقبلية سواء أكانت ضمن مشروع الخط الروسي التركي «بلو ستريم / Blue

«Stream

أو مشروع الخط التركي الأوروبي المدعوم أمريكياً «نابوكو / Nabucco» تمرّ خلاله.

كذلك فإن خطوط نقل الغاز القطرية من الخليج العربي إلى أوروبا عبر تركيا في صيغتها الاقتصادية الأكثر فائدة وسرعة وكفاءة لابد لها من المرور عبر العراق، بحيث إن الاستثمار الصحيح لهذا الموقع الجغرافي المركزي يمكن أن يحول البلاد إلى واحدة من أهم بقاع العالم، فالاستثمار القائم على أسس علمية يمكن أن يغيّر من خريطة النقل البحري العالمية؛ لأنه سينقل البضائع من جنوب شرقي آسيا إلى أوروبا عبر العراق بالاستثمار في إنشاء القناة الجافة. [16]

(خارطة توضح طريق النقل البري من ميناء الفاو)

إن جور السياسات الدولية قبل وبعد الحرب العالمية الأولى على العراق (بولاياته الثلاث بغداد والبصرة والموصل أيام الدولة العثمانية) والتي انتزعت منه كثير الأجزاء الهامة جنوباً وشرقاً وشمالاً وأضعفت من وضعه على الصعيد الجيواقتصادي والجيوسياسي فواقع الموانئ العراقية مقارنة بالموانئ المحيطة بالمنطقة يشير جلياً إلى فقرها وضعفها المتعمدين، حيث يمتلك العراق في البصرة موانئ بحرية تجارية وصناعية عدة تطل على الخليج العربي مثل: أم قصر، وخور الزبير، وأبو فلوس، والمعقل وجميعها لا يتجاوز عمقها الـ 13 متراً، أي إن أعماقها كلها متوسطة إن لم تكن صغيرة. وتضم البصرة أيضاً أربعة موانئ أخرى على شط العرب فضلاً عن مينائي المعقل والفاو، ففي عام 1965 أنشئ ميناء أم قصر،

وشهد عام 1989 إنجاز مشروع بناء ميناء خور الزبير الذي يحتوي على أرصفة صناعية ومخازن لخامات الحديد والفوسفات وسماد اليوريا، وكان قد أنشئ قبل ذلك وفي العام 1976 ميناء أبو فلوس على الضفة الغربية لشط العرب ضمن قضاء أبي الخصيب، وبعداً حالياً واحد من الموانئ التجارية النشطة على الرغم من ضيق مساحته وعدم قدرته على استيعاب البواخر الكبيرة ذات الغاطس العميق. [16]

لكن العراق ومن خلال دراستنا لخرائط خطوط التجارة الدولية فإننا نجد أن موقعه يقع في عقدة تتوسط خطوط مواصلات دولية عدة في غاية النشاط والأهمية، فكل طرق التجارة البرية بين الشرق والغرب تمرّ حتماً من خلاله، وأن خطوط الغاز المستقبلية يمكن ربطها عبره، بجانب أن مد خطوط الغاز القطرية إلى أوروبا عبر تركيا لا بد أن يمر من خلاله. إن الاستثمار لهذا الموقع القائم على أسس علمية يمكن أن يغيّر من خارطة النقل البحري العالمية؛ حيث سينقل البضائع من جنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق بالاستثمار في إنشاء القناة الجافة التي يمكن أن تتكون من شبكة من خطوط السكك الحديدية، ومن طرق مواصلات برية سريعة (Highways) لنقل البضائع بدلاً عن قناة السويس، بحيث يتم الربط السككي بين الموانئ الإيرانية والموانئ العراقية بجانب الربط بالحدود السورية في ربيعة، ليمرّ في الأراضي السورية وصولاً إلى الرابط بالمنفذ الحدودي التركي مع سورية، بطول متباين يتجاوز الـ 1120 كيلومتراً؛ وبذلك فإن الهدف على المستوى الاقتصادي كبير وتكاملي ليتعزز الربط مع شبكة الخطوط العالمية لسكك الحديد داخل الحدود التركية.

هنا يجدر التنبيه جيداً والإهتمام كثيراً بمشروع ميناء الفاو الكبير وبعملية تطويره من واقعه الحالي المتقيد بالعمق المحدود للمياه في المنطقة المحصورة بين سواحل شبه جزيرة الفاو والسواحل الكويتية وبمزاحمة ميناء مبارك له إلى مشروع أكبر من خلال مد لسان بري صناعي في شمال مياه الخليج العربي ليكون سلسلة من الرصيف الكبيرة والعميقة مما سيحدث ثورة في وضع السواحل والموانئ العراقية ويضغط على أدوار موانئ خليجية أخرى كميناء جبل علي الإماراتي. كذلك فإن الربط السككي مع ميناء شاهبهار الإيراني ومع ميناء جواهر الباكستاني سيوفر بديلاً برياً سريعاً ورخيصاً للنقل البحري المكلف والبطيء عبر ميناء جبل علي الإماراتي، أو ميناء حمد القطري، وحتى ميناء مبارك الكويتي، ولعلّ هذا الأمر يفسر حجم العراقيل المفتعلة التي يتم عبرها تعطيل إنشاء ميناء الفاو الكبير وتعطيل أية أعمال تطوير حقيقية له، بل إن الأمر وصل إلى محاولة الحصول على عقود استثمار للموانئ العراقية من قبل شركة موانئ دبي الذي يُخشى في حال حصوله على إصابة الموانئ العراقية بما أصيب به ميناء عدن. إن من الواضح أن هناك عدة تحديات حول مشاريع النقل الاستراتيجي العراقية ومنها مشروع القناة الجافة بسبب دافع المنافسة السلبية وغياب فكرة أية أفكار للتعاون والتنسيق. [16]

القسم الرابع: الآثار السياسية والاقتصادية للقناة الجافة العراقية

يستعد العالم في الأيام والسنوات القادمة لاصطفاف اقتصادي وتجاري جديد سيحدث هزة كبيرة على أكثر من صعيد وستكون له انعكاسات هائلة في المكانة الجيوسياسية والتكنولوجية لمجموعة من الدول خاصة تلك التي لها إطلالة جغرافية على نقاط ارتباط هذا المشروع بخطوط النقل التجاري العالمي. هذا المشروع المسمى بـ (طريق الحرير الجديد) والذي ينطلق من قلب التتين الاقتصادي الصيني ليربط الشرق بالغرب بحرياً وبرياً، يأتي في ظل عالم تحكمه ثورة المعلومات والحوسبة والذكاء

الصناعي، وسوف تكون منطقة الجزيرة العربية والخليج العربي حلقة الوصل لأطراف هذا المشروع نظراً لموقعها الجغرافي في القلب منه، إذ تعمل الصين منذ سنوات على إعادة أمجاد طريق الحرير القديم الذي كان يمتد بين المراكز التجارية في شمال شرق الصين، حيث كان حينئذ يسير في طريقين: أحدهما شمالي والآخر جنوبي بعد طريق واحد ينطلق من “جانغ - يانغ” ليعبر غرب آسيا وشرق أوروبا وشبه جزيرة القرم ويصل إلى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان، وينتهي بالبندقية، بينما كان يمر الفرع الجنوبي من تركمانستان وخراسان مروراً ببلاد النهرين والأناضول وسوريا وصولاً إلى أنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر دمشق وبلاد الشام إلى مصر وشمال أفريقيا، إذ كانت تسمية طريق الحرير تشير إلى شبكة الطرق البرية والبحرية التي ربطت بين الصين وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، بطول يتعدى 10 آلاف كيلومتر، وهو اسم أطلقه الجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن في العام 1877، ويعود سبب التسمية إلى الحضارة الصينية التي أبدعت في صناعة الحرير منذ 3000 قبل الميلاد. [18]

من المعروف إن دول البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود تنقل بضائعها إلى الخليج وشرق آسيا عبر البحر الأحمر وقناة السويس وعبر المياه العربية بما يضيف تكاليف إضافية إلى كلف إنتاج تلك البضائع ويرفع من أسعارها في الأسواق ويضعف من قدرتها على المنافسة إلى جانب تأخر زمن حضورها وعرضها في الأسواق بما يطلق فرص أكبر لأماكن الإنتاج الأقرب حيث تضطرها الطرق البحرية المعروفة لقطع مسافات طويلة إضافة إلى أن السفن التي تنقل هذه البضائع صارت في الفترة الأخيرة تتعرض لأخطار متنوعة في الممرات البحرية ومنها خطر القرصنة. كل هذا يجعل من فكرة القناة الجافة المطروحة فكرة تفرض وجودها بقوة على المشهد الاقتصادي العالمي لتكون مشروعاً حيويًا يتم بموجبه ربط الموانئ العراقية الجنوبية بجميع أنحاء أوروبا عبر تركيا وسوريا حيث يتم ربط ميناء أم قصر بالموانئ التركية وكذلك ربط ميناء أم قصر بموانئ شرق المتوسط عبر سوريا ولبنان وبذلك يكون العراق حلقة وصل للربط بين نصفي الكرة الأرضية الجنوبية والشمالية عبر

معبّر بري يعد من أقصر الطرق وأرخصها تكلفة وأكثرها أماناً ليكون هذا المشروع قفزة نوعية ستساهم في تغيير ملامح النقل وسياسات العالم الاقتصادية القادمة فهو يوازي عمل قناة السويس وعمل الموانئ الخليجية، الأمر الذي ستستفيد منه دول البحر المتوسط التي ستسلك هذه القناة لتتجنب دفع الرسوم الباهظة وتختصر الكثير من الزمن والجهد، حيث ستختصر ما يقارب 20 - 25 يوماً تقطعها البواخر والسفن في المياه العربية والبحر الأحمر لعبور قناة السويس إلى أوروبا لتفريغ و شحن البضائع، فضلاً عن نفقات تقدر بعشرات الملايين من الدولارات ستوفرها الدول وشركات النقل البحري والتجارة العالمية. إضافة إلى أن البواخر القادمة من قارة إستراليا والدول في شرق آسيا وأوروبا ستبادل شحن وتفريغ البضائع المنقولة عبر السكك الحديد أو أسطول وزارة النقل البري من العراق إلى تركيا وسوريا والأردن. [17]

وهنا لابد من الإشارة إلى المردودات والعوائد الاقتصادية الهامة والكبيرة التي ستعود على العراق من مشروع القناة الجافة هي مما يصعب حصره بالأرقام الظاهرة الطاقية على السطح اليوم، فهناك عوائد وأجور تستحصلها الموانئ وتكاليف شحن تفريغ البواخر تجنيها الشركات الأهلية المحلية المختصة بهذا العمل، ورسوم جمركية وأجور نقل البضائع للسكك الحديد والنقل البري، إضافة إلى تشغيل الأيدي العاملة العراقية والمشاريع الصناعية والتجارية التي يمكن أن تنشأ على جوانب هذه القناة. وعلى ما يبدو أن ما عملت عليه الكويت حديثاً هي عبارة عن خطط عراقية قديمة جداً كانت مطروحة للعمل بتطوير الساحل العراقي على اعتبار أن العراق وسوريا هما الدولتان الوحيدتان في مشروع طريق الحرير الجديد اللتان من الممكن أن يلتقي على أراضيها الطريقان البري والبحري لذلك المشروع الصيني الإستراتيجي الكبير، غير أن ظروف عدم الاستقرار في العراق والمنطقة منذ مطلع الثمانينات في القرن الماضي ولغاية ما حدث من اضطرابات وأزمات جراء أحداث غزو العراق للكويت ومحاصرة العراق وبروز ظاهرة الإرهاب التي أعقبها غزو العراق وتغيير نظامه السياسي وما تلا ذلك من أزمات وأخرها أزمة (أحداث داعش) التي إنتهت إجمالاً في العام 2017 عندما أنجز العراقيون بالتعاون مع دول الجوار والتحالف الدولي عملية سحق الإرهاب وتحرير الأراضي العراقية كل تلك الأحداث شكلت بأجمعها سلسلة عوائق جوهريّة بوجه المشروع.

إن العراق يمكن أن يكون البلد الأكثر أهمية في هذا المشروع الصيني (مبادرة الحزام والطريق / طريق الحرير الجديد) في حالة إتمام مشروع القناة الجافة، الذي يرتبط جوهرياً بمشروع الفاو الكبير الذي ظل يتعثّر لسنوات وسنوات. وبينما تمضي الكويت بإنشاء مينائها المنافس المسمى ميناء مبارك الكبير تبدو الخطط الكويتية أعمق غوراً، إذ لم يُدرج موقع الميناء الكويتي على الخرائط الملاحية، وهذا مؤشر لاحتمالية توسيع الميناء في المستقبل، فهذا الميناء يُبنى بوتيرة متسارعة بينما تراوح مراحل إنجاز ميناء الفاو في مكانها حيث وجود ميناء الفاو يعني لا وجود لميناء مبارك!!!، وبهذا يصدق رأي بعض

الباحثين من أن 68% من سكان العراق سيعتمدون على ميناء مبارك والمستهدفون بهذا المشروع هم سكان الوسط والجنوب، وأن نسبة 80% من حجم تجارة الميناء في بداية عمله ستكون مخصصة للعراق. [11]

ولا نستغرب محاولات دولة الكويت بالاستفادة من كل نقطة حدودية لديها أو إضاعة الفرصة على العراق التي لن تنجح حتى استكملت بناء ميناء مبارك مادام القرار العراقي في منع التعامل بالربط السككي موجود وفرض رسوم جمركية عشرات الأضعاف على البضائع الداخلة الى العراق عبر الكويت (والكويت لديها اتفاقيات ربط سككي مع الدول الخليجية) وفرض التعامل الحصري وعبور البضائع مع ميناء الفاو أو البصرة الكبير حصرا بهذه الطريقة يستفاد العراق جدا. الكل يعرف وشاهد زيارة ولي العهد الكويتي إلى الصين في 7 تموز 2018 وتوقيع اتفاقيات ثنائية وخصوصا تأجير جزيرة وربة إلى الصين لمدة 99 عام، بعد علم الكويت نية العراق برغبته بتأجير جزيرة وربة من خلال بعض السياسيين العراقيين وانتقاد الكويت لـ ترامب بأن الصين تعطي استثمارات بـ 450 مليار وأن أمريكا تطلب من الخليج 450 مليار وأن هذه الخطوة الذي خطاها أمير الكويت بـ استقدام الصين إلى قرب الحدود العراقية (جزيرة وربة) سوف تزيد من الحرب التجارية بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، خصوصا أن الولايات المتحدة موجودة في العراق ولن تتسحب وقد تتأذى الكويت بتحديدها للولايات المتحدة الأمريكية وهي تتحالف مع عدو أمريكا الاقتصادي (الصين). إن إنجاز ميناء الفاو أو البصرة الكبير وبناء جزيرة لتصدير النفط كما في (السعودية وإيران والإمارات) سوف يعطي الاقتصاد العراقي شخصية واضحة المعالم وسوف يتجه به نحو العالمية خصوصا أن العراق به نهريين عظيمين وزراعة لمحاصيل كثيرة ومتنوعة وقدرته على تصدير منتجاته الزراعية الخام أو المصنعة سواء من ميناء الفاو إلى أوروبا أو إلى روسيا التي هي في أمس الحاجة إلى المنتجات الزراعية أو من خلال القناة الجافة البرية (شاحنات أو سكة جديد أو طائرات) وتصنيع وتصدير المنتجات. هذه الحالة من قرب حقول النفط والغاز والأراضي الزراعية والمياه من طرق النقل والتصدير من آسيا إلى أوروبا وبالعكس سوف تجعل الشركات العالمية تنتبه إلى أهمية الموقع العظيم للعراق وإمكانية التصنيع والتصدير منه إلى دول العالم كافة من الشرق إلى الغرب وبالعكس، وتتوجه إلى العراق بكل ثقة ليصبح العراق المنطقة الأكثر جذبا للشركات، وحتى الكويت قد تتخلى عن موقفها المتشنج من العراق وتتجه لمزيد من التعاون الاقتصادي وربما تطلب الوحدة الاقتصادية معه لتستفاد منه ومن الشراكة الاقتصادية معه فهم من أذكى الشعوب في مجال التجارة فيما هم اليوم مستفزون جدا من موضوع الميناء وخائفون من أن يتحول العراق إلى قطب ينحي الكويت عن وضعها الحالي في عالم الاقتصاد والتجارة والمال والأعمال ربما علاجه الوحيد هو بفكرة الوحدة الاقتصادية مع العراق واستفادة الكويت من موقع العراق إذ سوف تبقى الكويت وموقعها ينقصه الكثير دون التكامل مع العراق وموقعه. هذه الرؤيا ربما تمثل النهاية الأكيدة لمشكلة الكويت مع العراق.

دول الخليج أيضا ترغب في تصدير منتجاتها إلى أوروبا أو استيراد المنتجات الزراعية أو المياه من العراق أو عبره، وهو المصير الحتمي لهذه الدول بعد زيادة عدد سكانها وانخفاض مخزوناتهما من البترول. ويمكن للعراق أن يصبح بلد كبير جدا في مجال صهر المعادن مثل الألمنيوم بالاستفادة من الغاز المصاحب فبدلا من تصديره للكويت وسعي الشركات الخليجية إلى إنشاء مصاهر للمعادن في جزيرة بوبيان الكويتية نؤسس شركات صهر المعادن مثل الألمنيوم والحديد والنحاس في العراق وضمن حقول النفط والغاز ونصبح من أعظم الدول في صهر الألمنيوم الذي تستورده دول الخليج ك خام من أستراليا وتصهره كسبائك المنيوم جاهزة للتصنيع وتكلفة صهره في العراق هي صفر تقريبا مع وجود الغاز المصاحب الذي يحرق في الهواء. [19]

فاتني أن أذكر ان مشروع ميناء البصرة أو الفاو الكبير استفز روسيا وإيران والهند وقد أسفر عن اتفاق المسمى ممر شمال جنوب لنقل السلع من الهند وإلى بندر عباس الإيراني ثم عبر الأراضي الإيرانية الجبلية إلى ميناء بندر انزلي الإيراني على بحر قزوين ثم بحرا إلى روسيا في ميناء استراخان الروسي ثم إلى أوروبا بالسكك الحديدية، يذكر أنه يمكن أن يكون ممرا مواز لميناء البصرة، لكن لن يستطيع أن يكون منافسا له، لخطورة الطريق الإيراني عبر الجبال في مقابل سهولة الطرق البرية العراقية الخالية من التضاريس الخطرة وقصر الطريق إلى أوروبا وروسيا.

(ميناء الفاو)

خاتمة:

في ظل المنافسة القوية من دول الجوار للصراع على المنافذ البحرية يمكننا أن نستفيد من تطوير مشروع القناة الجافة ليسهم في خدمة الاقتصاد العراقي في جوانبه المختلفة من أجل تنويع مصادر الدخل الوطني. كما أن القناة الجافة العراقية تمتاز بقصر المسافة التي تقطعها سواء من الموانئ العراقية إلى التركية والسورية والأردنية أو الطرق البرية الموصلة إلى دول شرق وشمال أوروبا وآسيا الوسطى، بخلاف جميع دول الجوار العراقي التي تبعد عن نقاط الالتقاء بالغرب بأضعاف هذه المسافة. إذ يعد موقع العراق في عقدة خطوط المواصلات، فكل طرق التجارة البرية بين الشرق والغرب تمرّ حتماً من خلاله، وإن خطوط الغاز المستقبلية سواء كانت ضمن مشروع «نورث ستريم» الروسي أو مشروع «نابكو» الأميركي تمرّ خلاله أيضاً، وإن أنابيب الغاز القطرية إلى أوروبا عبر تركيا يجب أن تمر من العراق بحيث إن الاستثمار الصحيح لهذا الموقع يمكن أن يحول البلاد إلى أهم بقعة في العالم، فالاستثمار القائم على أسس علمية يمكن أن يغيّر من خارطة النقل البحري العالمية.

ومن أجل أن نفتح رؤية لإدراج العراق ضمن هذا المشروع الأكبر في العالم والذي سيغير وجه الاقتصاد في المنطقة والعالم يجب أن يخطو العراق الخطوات التالية للحاق بركب الأمم التي تنوي حجز موقعها في مشروع المارد الصيني والتي تتلخص بما يلي:

- 1- وضع خطط طويلة الأمد لتطوير البنى التحتية الساحلية العراقية تركز على نظرة استراتيجية تأخذ بنظر الاعتبار المتغيرات الاقتصادية والجيوسياسية الإقليمية والعالمية، على أن تضع تلك الخطط في أولى حساباتها الاندماج مع مشروع طريق الحرير الصيني.
- 2- إطلاق برنامج بحري عراقي للمنافسة مع دول الجوار لمواجهة المشاريع التي تهدف إلى تضعيف أو إلغاء دور الملاحة البحرية للعراق.
- 3- الإسراع بإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير واعتباره جزء من الأمن الوطني العراقي.
- 4- إعادة تفعيل خطط مشروع القناة الجافة المنسي وتنفيذها لربط ميناء الفاو بأوروبا لإكمال الحلقة المفقودة في خطة عبور مشروع الحرير الصيني عبر العراق وهذا سيوفر مردود مالي هائل للبلد وسوف يوفر فرص عمل لآلاف العراقيين في جنوبي العراق.

5- فتح آفاق الاستثمارات الأجنبية في قطاع تطوير الموانئ العراقية وطرح المشاريع الكبرى للقطاع الخاص

العراقي.

لاشك أن موضوع الدراسة رغم وجود خطوط وثوابت أساسية فيه صارت من البديهيات في ميدان العلوم السياسية والعلاقات الدولية وفي قضايا الأمن الجماعي والأمن الدولي وإرساء وتنمية قواعد السلام والاستقرار وفتح الآفاق أمام النمو والتطور والازدهار إلا إن إغناء جوانب وزوايا الموضوع أكاديميا وعلميا فيما يخص النموذج الذي نحن بصدد طرحه والحديث عنه (نموذج العراق والدول المجاورة) ومحاولة ربطها بخطوط الاقتصاد العالمي في المستقبل القريب والبعيد وإنشاء مشاريع مشتركة .. فإن هذه المواضيع هي مما يتطلب جهد دقيق ومعقد بما يتجاوز الأساسيات إلى تفاصيل محددة وهذا ما نأمل أن نغطيه في دراسات لاحقة تعمق وتغني ما بدأنا ونأمل أن تتظافر جهود الباحثين المختصين في هذا المجال.

قائمة المصادر والمراجع:

- [1] محمد عبد الرحمن برج، قناة السويس أهميتها السياسية والاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية، طبعة 1968، دار الكاتب العربي. ص 414.
- [2] مجيد ملوك السامرائي، صباح عثمان البياتي، القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي، مجلة جامعة تكريت للعلوم، المجلد (19)، العدد (5)، أيار 2012، ص 416-417.
- [3] مازن مغايري، موسوعة أطلس العالم، حلب، 2004.
- [4] <https://mena-monitor.org/ar/misc/view/119948>
- [5] خالد محمد الجنابي، السكك الحديدية العراقية 75 عاما من العطاء والتألق، صحيفة المثقف، العدد: 1729 السبت 2011/ 04/16، على الرابط التالي:
<http://www.almothaqaf.com/qadayaama/qadayama-09/47235>
- [6] مجيد ملوك السامرائي، صباح عثمان البياتي، القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي، مصدر سبق ذكره، ص 418.
- [7] جوزيف. س. ناي، مفارقة القوة الأمريكية، ترجمة: محمد توفيق البجيرمي، الطبعة الأولى 1، مكتبة العبيكان، الرياض، 2003، ص 36.
- [8] Majid Khadduri, Iraq; Transportation and telecommunications, Encyclopedia Britannica, 2003. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/293631/Iraq/22947/Transportation-and-telecommunications>. Last visit on 20\4\2020, 10:17PM.
- [9] Suzanne Fenton, Rejuvenating the transport sector in Iraq, MEED, Middle East Business, 2012, <http://www.meed.com/supplements/2012/iraq-projects/rejuvenating-the-transport-sector-in-iraq/3129604.article>, Last visit on 20\4\2020, 10:18 PM.
- [10] نجاح عبد الله سليمان، إستراتيجية «القناة الجافة» في العراق على الرابط التالي:
<http://kalimaiq.com/contents/view/details?id=2293>
- [11] خطاب صكار العاني، نوري خليل البرازي، جغرافية العراق، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، 1979م، ص 12.
- [12] هادي احمد مخلف، المقومات الجيوسراتيجية للوطن العربي وتأثيرها على الأمن القومي العربي، مجلة أفاق عربية، العدد الثالث، بغداد، 1985م، ص 114.
- [13] خطاب صكار العاني، نوري خليل البرازي، مصدر سبق ذكره. ص 14.
- [14] حسن خليل حسن، سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد، شبكة لالش الإعلامية، 7 مايو 2019.
lalishduhok@yahoo.com
- [15] المصدر السابق نفسه. كذلك ينظر: مجيد ملوك السامرائي، صباح عثمان البياتي، القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي، مجلة جامعة تكريت للعلوم، المجلد (19)، العدد (5)، أيار 2012، ص 416-417.
- [16] هادي احمد مخلف، المقومات الجيوسراتيجية للوطن العربي وتأثيرها على الأمن القومي العربي، مصدر سبق ذكره، ص 115.
- [17] زهير جمعة المالكي، حرب الموانئ العالمية وأثرها على العراق، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2018 نقلاً عن موقع

<https://www.bayancenter.org/2018/01/4202/>

[18] نجاح عبد الله سليمان، استراتيجيا (القناة الجافة) في العراق، 2018، نقلاً عن موقع

<http://kalimaiq.com/contents/view/details?id=2293>

[19] نبيل جعفر المرسومي و م. حسين حيدر الجزائري: ميناء الفاو الكبير، الاهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي

<http://iraqieconomists.net/ar/2019/02/16>