

The role of Faw port In Regional and local Security

Assist. Prof.Dr. Na'ama Al-Ibud :
Iraqi Center for Studies and Research
University of Basra

Abstract :

Geography remain one of the big challenges that cannot be overcome in power and weakness in spite of any important properties and factors which any country owns that effects in its national and local ocean ,the isolation and the US's oceans provided immunity towards military challenges, while isolation tired a lot of countries and made them bow to smaller countries. Iraq has strategically located in relation to the three continents ,but this important location has a diminished influence because of the narrow and limited sea and no sea coast commensurate with its size ,location ,and economic needs .Since oil is the basic commodity which Iraqi economy depends on, and relies heavily on the marine ports exporting ,so a search for new option to expand the area of mobility and activity became an urgent need .The port of Faw is one project and a strategic necessity exceed in its economical and security impact the Iraqi borders ,so it is supposed to be a connecting line of goods, commodity and maritime transportation by turning Iraq into a dry channel related in its upper ports with Mediterranean sea via Turkey and Syria and its lower ports with Arabian Gulf and Indian ocean.It is a mechanism contributing to cut prices significantly and accelerate the movement of goods and provide a great safety for marine traffic. This port will produce a geopolitical support and add an impressive balance in the power struggle of Arabian Gulf ,and expands opportunities options leading to diminish blackmail and pressure which make the West and East interest in sponsoring and provide security to maintain it.

دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي
مدير المركز العراقي للبحوث والدراسات

المخلص:

على الرغم من أهمية جملة العوامل والخصائص التي تملكها دولة ما في مكانتها، وتأثيرها في محيطها الإقليمي والدولي، تبقى الجغرافية التحدي الأكبر الذي لا يمكن تجاوزه في حالتها القوة والضعف، فقد وفرت العزلة وطوق المحيطات للولايات المتحدة الأمريكية حصانة أمام الكثير من التحديات الحربية، لكن العزلة ومحدودية المنافذ أتعبت الكثير من المنافذ من الدول وجعلتها ترضخ لتنازلات وتبترها دول أصغر حجماً منها.

فالعراق مثلاً يملك موقعاً إستراتيجياً بالنسبة إلى القارات الثلاث إلا أن هذا الموقع المهم منقوص التأثير بسبب اللسان البحري الضيق والمحدود، فلا يملك ساحلاً بحرياً يتناسب وحجمه وموقعه وحاجاته الإقتصادية.

وبما أن النفط هو السلعة الأساس التي يعتمد عليها الإقتصاد العراقي، والنفط يعتمد بشكل كبير في تصديره على المنافذ البحرية، لذا أصبح البحث عن خيارات جديدة لتوسيع منطقة حراكه ونشاطه البحري ضرورة ملحة.

إن ميناء الفاو الكبير مشروع واحد، وضرورة إستراتيجية تتعدى في أثرها الإقتصادي والأمني حدود العراق، فالمفروض بحسب ما يوصف به هذا الميناء أنه سوف يكون أداة رابط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين الشرق والغرب، وذلك من خلال تحويل العراق إلى قناة جافة يتصل طرفها العلوي بموانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا، وطرفها السفلي يتصل بالخليج والمحيط الهندي، وهي آلية تسهم في خفض الأسعار إلى مناسيب كبيرة جداً، وتعمل في حركة البضائع، وتوفر أماناً كبيراً للحركة البحرية.

إن هذا المنفذ سيقدم دعامة جيولوجية تضيف توازناً مؤثراً في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج، ويوسع الخيارات لأطراف عدة مما يقلل فرص الإبتزاز والضغط، ويحقق مصلحة تجعل الغرب والشرق مهتما برعايتها وتوفير الأمن لإنسيابها.

المقدمة:

يعتبر الموقع البحري للدولة من أهم العوامل الجغرافية الأساسية لقوة الدولة إلى جانب العوامل الاقتصادية والعسكرية والسياسية، ومن جانب آخر تشكل السيادة الوطنية على البحر عنصراً مهماً لضمان الاستقرار والأمن. وفي واقع العراق حيث شكل تأمين السيادة على المنافذ البحرية عاملاً أساسياً في إعادة هيكلة الاستقرارين السياسي والاقتصادي وبنائهما، فقد ازدادت أهمية المنافذ البحرية العراقية مع قصر الساحل البحري له وضيقه وتزاحم موانئه على شريطه الساحلي، كما أن المنفذ البحري الوحيد للعراق ما يزال يواجه صعوبات كبيرة لاسيما مع الدول المتشاطئة وإياه (إيران والكويت)، فمشكلة الحدود البحرية للعراق وهاتين الدولتين لم تحسم بعد، كما أن اتفاقيات ترسيم الحدود مع الكويت وإيران قد حرمت العراق من امتلاك سواحل بحرية كبيرة، حتى ذهب بعضهم إلى وصف المنفذ البحري للعراق بأنه (لا ينطبق عليه وصف البحر الإقليمي)، لاسيما مع تداخل مياهه الإقليمية مع الكويت وإيران في وقت مثل هذا المنفذ وسيلة رئيسة لتأمين احتياجات العراق من السلع المستوردة القادمة عبر البحر، والسماح له بتصدير النفط الخام الذي يعد عماد الاقتصاد العراقي .

إنّ ميناء الفاو الكبير مشروع استراتيجي سيغير أوضاع الجيوبولتيك العراقي، بشكل جوهري، فلم يعد في ظله العراق مخنوقاً بحرياً، بل سينفتح على الفضاء الرحب، ويتحول العراق إلى (أفضل قناة جافة في العالم واهمها).

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

إنّ الموقع الاستراتيجي للعراق المتوسط بين الغرب والشرق، وحلقة الوصل بين أوروبا وآسيا وأفريقيا، أي بين الموارد والمعامل وأسواق الاستهلاك، الذي كبله المنفذ البحري المحدود، سيعاد تشكيله في ظل هذا الميناء ليصبح المحطة الأهم والأنجح للنقل في العالم.

إن هذا المشروع الطموح بحسب التصاميم والتقديرات ودراسات الجدوى، سينهي أزمة الملاحة العراقية، ويعيد إلى الموقع الجغرافي العراقي الاستراتيجي مكانته الصحيحة في خارطة الأهميات العالمية، ويكون مورداً اقتصادياً مميزاً ينافس المورد النفطي، وقد يتغلب عليه في المستقبل .

إن هذه المعطيات والمكاسب لها أثرها الفاعل في أمن العراق واستقراره، كما أنها ستعطي ثقلًا كبيراً لصانع القرار السياسي وتزيد القوة الناعمة العراقية، فتؤهل الحكومة العراقية لإقامة علاقات ثنائية وأحلاف واتفاقات على أساس المصلحة المتبادلة ويكون فيها الطرف العراقي صاحب اليد العليا.

ولا يتوقف أثر هذا الميناء عند مقولة الأمن المحلي، ولكنه يخلق مصالح دولية في المنطقة تدفع الإرادة الدولية ودول العالم المستفيدة إلى تكثيف اهتمامها واعتنائها بالمنطقة وأمنها، وستتعامل مع المشكلات فيها بمزيد من النفعية والعقلانية الغائية على قاعدة المصلحة المتبادلة.

إن عصرًا من النقل في العالم يمكن أن يبدأ به هذا الميناء الحيوي، كما أن واقعاً جديداً سيكون في الخليج وعموم الملاحة فيه، وإن نظرة مختلفة لأصحاب المصالح الكبرى، ستكون باتجاه العراق وأهميته.

فقد تواجه تحديات فنية ومالية ومواقف دولية وإقليمية تنفيذ هذا المشروع، كما أن خارطة المصالح ستتغير في ظلّه، ولكن الأکید أن إنجازهُ سيكون عاملاً لاستقرار وأمان للعراق والمنطقة، ومصدر للتنمية والرفاه وإسعاد العراقيين.

ما هي علاقة الأمن بالجيولتق؟ وكيف يؤثر ميناء الفاو الكبير في الجيولتق؟ وما هو مستقبل النقل العراقي عموماً والبحري خصوصاً في ظلّه؟ وما هي المصالح الاقتصادية والأمنية والسياسية التي يولدها هذا المشروع؟ كيف تتعاوى المنطقة معه، وما هي مصالحها في إنشائه من عدمه؟ وكيف سيعيد التوازن في إقليمنا؛ بل في العالم؟ هذه الأسئلة وغيرها مما يتصل بالموضوع ستعالجها دراستنا الموجزة، وسنحاول فيها التركيز على الجانب العملي الذي يؤهلها لأن تكون أنموذجاً ((لأوراق السياسات العامة))، التي نتأمل أنها تعين صاحب القرار العراقي على اتخاذ ما يلزم بصدد هذا المشروع المهم.

مقتربات نظرية:

الأمن: يتعدى مفهوم الأمن المشار إليه في هذه الدراسة، المعنى البوليسي الضيق أو الأمن المتعلق بجانب من الجوانب دون غيره، لذلك فإنه يعني الأمن الإنساني بمعناه الجديد.

برز مفهوم الأمن الإنساني في النصف الثاني من عقد التسعينيات من القرن العشرين كنتاج لمجموعة التحولات التي شهدتها مرحلة ما بعد الحرب الباردة فيما يتعلق بطبيعة مفهوم الأمن، ونطاق دراسات الأمن، إذ أثبتت خبرة الحرب الباردة أن المنظور السائد للأمن -وهو المنظور الواقعي- لم يعد كافياً للتعامل مع طبيعة القضايا الأمنية ومصادر التهديد مرحلة ما بعد الحرب

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

الباردة، والحاجة لتوسيع منظور الأمن ليعكس طبيعة مصادر التهديد مرحلة ما بعد الحرب الباردة. وكان مفهوم الأمن لدى أنصار الاتجاه الواقعي في العلاقات الدولية يقتصر على حدود أمن الدولة القومية باعتبارها الفاعل الرئيس (إن لم يكن الوحيد) في العلاقات الدولية، وذلك ضد أي تهديد عسكري خارجي يهددها، أو يهدد تكاملها الإقليمي، أو سيادتها، أو استقرار نظامها السياسي، أو يمس إحدى مصالحها القومية. وفي سبيل حماية تلك المصالح فإن استخدام القوة العسكرية يُعد أداة أساسية لتحقيق الأمن، وتتحول العلاقة بالآخرين لمباراة صفرية لا بد فيها من مهزوم ومنتصر، والتعاون الدولي الطويل الأجل محض وهم لا يمكن تحقيقه.

وقد ساد هذا المنظور الواقعي للأمن منذ صلح وستاليا ونشأة الدولة القومية عام ١٦٤٨، أي لمدة ثلاثة قرون ونصف القرن، إلا أن مفهوم الأمن قد حظي بمزيد من التمحيص من دارسي العلاقات الدولية مرحلة ما بعد الحرب الباردة؛ وهو ما أثمر ظهور مفاهيم أخرى أبرزها مفهوم الأمن الإنساني.

تحولات المشهد الدولي وتغير المفاهيم:

يعد التحول في مفهوم الأمن نتيجة منطقية لتغير المشهد الدولي بشكل نوعي؛ وهو ما أدى لإعادة النظر في الافتراضات الأساسية كافة للمعادلة الأمنية في العلاقات الدولية.

فمن ناحية لم يعد الفعل والتأثير في العلاقات الدولية حكرًا على الدولة القومية؛ إذ أصبح هناك فاعلون دوليون من غير الدول كالمنظمات الحكومية الإقليمية والدولية، والمنظمات الدولية غير الحكومية.

ومن ناحية أخرى حدث تحول في طبيعة مصادر التهديد للدولة القومية؛ إذ لم يصبح التهديد العسكري الخارجي هو مصدر التهديد الوحيد لأمن الدولة (كما يفترض أنصار المنظور الواقعي). فالدولة أصبحت الآن تواجه بأنماط عدة من مصادر التهديد، وهي ليست بالضرورة مصادر عسكرية، ومنها تجارة المخدرات عبر الحدود، والجريمة المنظمة، وانتشار الإرهاب الدولي، وانتشار الأمراض والأوبئة كالإيدز، وانتشار الفقر، والتلوث البيئي... إلخ. وعجز المنظور التقليدي للأمن عن التعامل مع تلك القضايا؛ إذ إن التهديد في معظم الأحيان غير مرئي أو واضح. كما أن القوة العسكرية لا تصلح كأداة لمواجهة تلك الأنماط من مصادر التهديد الذي قد تفوق آثاره المدمرة آثار التهديد العسكري المباشر، إذ تشير الإحصاءات إلى أنه خلال العقد الماضي جرى إنفاق ٢٤٠ بليون دولار على علاج الإيدز في العالم، وهناك ٢٤ شخصاً يموتون جوعاً كل دقيقة. والأخطر من ذلك أنه لا يمكن لأي دولة أن تغلق حدودها أو أن تستخدم القوة العسكرية للحيلولة دون انتشارها. والخلل الاقتصادي أو السياسي في أي مجتمع لم يعد يقتصر على المواطنين فقط بل تمتد آثاره إلى خارج الحدود في صورة تلوث، وأمراض وأوبئة، وإرهاب، ولاجئين. ومن ثم يتطلب التعامل معها تعاوناً على المستوى العالمي وبأدوات مختلفة.

وكان لزاماً أن يؤدي ذلك إلى تغيير أجندة العلاقات الدولية، فشهدت العقود الأخيرة مزيداً من التركيز على مجموعة من القضايا، ومنها قضايا تلوث البيئة، والانفجار السكاني، وقضايا اللاجئين، وقضايا الأمن البحري، وغيرها من القضايا العالمية. ولم يصبح بمقدور دولة واحدة السعي لتحقيق أمنها منفردة، فلم

تمتع القوة النووية التي كان يملكها الاتحاد السوفيتي - وكانت تكفي لتدمير العالم عشرات المرات- من تهويله. وعلى جانب آخر حدث تحول في طبيعة الصراعات نفسها؛ إذ أصبحت معظم الصراعات داخلية بين الجماعات والأفراد وليست بين الدول، فتشير الإحصاءات إلى أنه من بين ٦١ صراعاً شهدتها عقد التسعينيات من القرن العشرين كان ٥٨ منها صراعاً داخلياً - أي بنسبة ٩٥% تقريباً - و ٩٠% من ضحايا تلك الصراعات من المدنيين وليسوا عسكريين ومعظمهم من النساء والأطفال. فالصراعات أصبحت بين جماعات وليست بين الدول والضحايا فيها من المدنيين. ومصادر التهديد الأساسية للدول لم تعد مصادر خارجية فحسب، بل أصبحت من داخل حدود الدولة القومية نفسها، والنزاعات المسلحة في أفريقيا من الصومال إلى رواندا إلى ليبيريا مثال واضح^(١).

ويتسم هذا النمط من الصراعات الداخلية بشدة التعقيد والتشابك وارتباطها بخلفيات وجذور ممتدة وغاية في التعقيد، فضلاً عن الاستخدام المتزايد للعنف، والانتهاك الشديد لحقوق الإنسان.

وعلى الرغم من أن مكونات الأمن الإنساني ومصادر تهديده موجودة تاريخياً فإن بروز المفهوم مؤخراً ارتبط بعملية العولمة التي جعلت مصائرنا مشتركة؛ وذلك نظراً لما تقوم عليه عملية العولمة من فتح للحدود بين الدول لانتقال السلع والخدمات والتحرير الاقتصادي العالمي. فقد أكدت دراسات الاقتصاد الدولي على أن التحرير الاقتصادي العالمي له مخاطر عدة منها انتشار أنظمة غير مستقرة لا يمكن التحكم فيها خاصة في الأسواق المالية. فضلاً عما أكدت عليه تلك الدراسات من تأثيرات سلبية قد تصيب الاقتصاد

العالمي التي يمكن أن يكون لها تأثيرها السلبي على قضايا البيئة، والاستقرار السياسي.

ففي تقرير صدر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي عام ١٩٩٩ بعنوان "عولمة ذات وجه إنساني Globalization with a Human Face" أكد التقرير على أنه على الرغم مما تقدمه العولمة من فرص هائلة للتقدم البشري في المجالات كافة نظراً لسرعة انتقال المعرفة وانتقال التكنولوجيا الحديثة وحرية انتقال السلع والخدمات، فإنها في المقابل تفرض مخاطر هائلة على الأمن البشري في القرن الحادي والعشرين، وهذه المخاطر ستصيب الأفراد في الدول الغنية والفقيرة على حد سواء. وقد حدد التقرير سبع تحديات أساسية تهدد الأمن الإنساني في عصر العولمة تتمثل في:

أ. عدم الاستقرار المالي: والمثال البارز على ذلك الأزمة المالية في جنوب شرقي آسيا منتصف عام ١٩٩٧. إذ أكد التقرير على أنه في عصر العولمة والتدفق السريع للسلع والخدمات ورأس المال فإن أزمات مالية مماثلة يتوقع لها أن تحدث.

ب. غياب الأمان الوظيفي وعدم استقرار الدخل: إذ دفعت سياسة المنافسة العالمية بالحكومات والموظفين إلى إتباع سياسات وظيفية أكثر مرونة تتسم بغياب أي عقود أو ضمانات وظيفية؛ وهو ما يترتب عليه غياب الاستقرار الوظيفي.

ج. غياب الأمان الصحي: فسهولة الانتقال وحرية الحركة ارتبطت بسهولة انتقال الأمراض وانتشارها كالإيدز ويشير التقرير إلى أنه في عام ١٩٩٨ بلغ عدد

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

- المصابين بالإيدز في مختلف أنحاء العالم حوالي ٣٣ مليون فرد، منهم ٦ ملايين فرد انتقلت إليهم العدوى في عام ١٩٩٨ وحده.
- د. غياب الأمان الثقافي: إذ تقوم عملية العولمة على امتزاج الثقافات وانتقال الأفكار والمعرفة عبر وسائل الإعلام والأفكار الصناعية. وقد أكد التقرير على أن انتقال المعرفة وامتزاج الثقافات يحدث بطريقة غير متكافئة، تقوم على انتقال المعرفة والأفكار من الدول الغنية إلى الدول الفقيرة، وفي أحيان كثيرة تفرض الأفكار والثقافات الوافدة تهديداً على القيم الثقافية المحلية.
- هـ. غياب الأمان الشخصي: ويتمثل في انتشار الجريمة المنظمة التي أصبحت تستخدم أحدث التكنولوجيا الحديثة.
- و. غياب الأمان البيئي: وينبع هذا الخطر من الاختراعات الحديثة التي لها تأثيرات جانبية بالغة الخطورة على البيئة.
- ز. غياب الأمان السياسي والمجتمعي: حيث أضفت العولمة طابعاً جديداً على النزاعات تمثلت في سهولة انتقال الأسلحة عبر الحدود؛ وهو ما أضفى عليها تعقيداً وخطورة شديدين، كما انتعش دور شركات الأسلحة التي أصبحت في بعض الأحيان تقوم بتقديم تدريب للحكومات نفسها؛ وهو ما يمثل تهديداً خطيراً للأمن الإنساني^(٢).
- وقد شهدت مرحلة ما بعد الحرب الباردة اهتماماً بقدرات الدولة الاقتصادية - بجانب قوتها العسكرية- في توفير الحماية الأمنية على المستويات آنف الذكر كافة. فالاتجاه المتزايد نحو التكامل الاقتصادي سهل خلق روابط بين دول تنتمي لنظم وخلفيات سياسية واقتصادية واجتماعية مختلفة؛ وهو ما أسهم في خلق مناخ ملائم لإنشاء عدد من المبادرات الأمنية وتطويرها.

وإذا كان التحليل التقليدي للأمن قد ركز على دور الترتيبات الحكومية والاتفاقات الدولية في تنظيم مجمل أنماط العلاقات الدولية فإن وجود تلك القواعد لا يعني بالضرورة التزام الدول بتنفيذ تعهداتها في إطارها. ومنها قضايا اللاجئين؛ إذ يوجد عدد كبير من القواعد والاتفاقات الدولية لتنظيم مجمل أوضاع اللاجئين، إلا أن ما تشهده حالياً هو اتجاه متزايد من الدول لعدم تنفيذ التزاماتها الدولية فيما يتعلق بمعاملة اللاجئين؛ وهو ما جعلنا نبدأ القرن الحادي والعشرين وبين مواطني العالم حوالي ١٥ مليون لاجئ بالإضافة إلى حوالي ٢٧ مليون نازح داخلي. فما تشهده حالياً هو اتجاه الدول نحو عدم الالتزام بتنفيذ تعهداتها الدولية. لذا انصب الاهتمام على كيفية التوصل لإطار يمكن من خلاله الدفاع عن القواعد والأعراف الدولية بغية مساعدة الجماعات المختلفة خاصة في أوقات الأزمات.

مقومات مفهوم الأمن الإنساني وتطوره :

ويرتكز مفهوم الأمن الإنساني بالأساس على صون الكرامة البشرية وكرامة الإنسان، وكذلك تلبية احتياجاته المعنوية بجانب احتياجاته المادية، والاقتراب الرئيس هنا هو أن الأمن يمكن تحقيقه من خلال إتباع سياسات تنموية رشيدة، وأن التهديد العسكري ليس الخطر الوحيد، لكن يمكن أن يأخذ التهديد شكل الحرمان الاقتصادي، وانتقاص المساواة المقبولة في الحياة، وعدم وجود ضمانات كافية لحقوق الإنسان الأساسية. فتحقيق الأمن الإنساني يتطلب تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، وصون حقوق الإنسان وحرياته، والحكم الرشيد، والمساواة الاجتماعية، وسيادة القانون^(٣).

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

وعلى الرغم من أن الأفكار التي تشكل أساس أو دعامة مفهوم الأمن الإنساني تركز على الفرد كوحدة تحليل فإنها أيضاً تدخل في اعتبارها ما وراء الدولة وتتفق مع الاقترايات الحديثة في دراسات الأمن والسلم الدوليين التي تقوم على أن أمن أي دولة وسلمها يعتمد على أمن الدول الأخرى وسلامتها؛ فأمن الدولة رغم أهميته لا يعدو أن يكون جزءاً من أجزاء البناء الأمني المتكامل. بمعنى أن أي نظام عالمي آمن ومستقر يبني أمنياً من أسفل (الأفراد) إلى أعلى (العالم). ومن ثم، فإن أمن الدولة مجرد مساحة وسيطة.

ويمكن تتبع جذور مفهوم الأمن الإنساني في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام ١٩٤٥ الذي كان تركيزه منصب على إرساء بعض القواعد الكفيلة بحماية حقوق الإنسان، من ثم تحقيق الأمن الإنساني. تلي ذلك بعض المبادرات المحدودة لطرح مفهوم الأمن الإنساني، إلا أنه لم يكن لها صدى كبير ودور مؤثر في طرح المفهوم على أجندة العلاقات الدولية. ففي عام ١٩٦٦ ظهرت نظرية سيكولوجية كندية باسم "الأمن الفردي Individual Security"، ومع بداية السبعينيات بدأت تظهر مجموعة من التقارير لبعض اللجان ومنها جماعة نادي روما، واللجنة المستقلة للتنمية الدولية، واللجنة المستقلة لنزع السلاح والقضايا الأمنية. وقد أكدت تلك اللجان في تقاريرها على أهمية تحقيق أمن الفرد. وركزت على ما يعاني منه الأفراد في أنحاء العالم كافة من فقر وتلوث، وغياب للأمن الوظيفي في سوق العمل، ومن ثم ضرورة دفع الاهتمام نحو مشاكل الأفراد.

إلا أن المساهمة الحقيقية لدفع المفهوم جاءت من خلال تقرير التنمية البشرية لعام ١٩٩٤ الصادر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي؛ إذ تناول

التقرير في الفصل الثاني "الأبعاد الجديدة للأمن الإنساني"، وتتنبأ التقرير بأن تؤدي فكرة الأمن الإنساني رغم بساطتها الى ثورة في إدارة المجتمعات في القرن الحادي والعشرين.

وقد حدد التقرير أربع خصائص أساسية للأمن الإنساني هي:

١. الأمن الإنساني شامل عالمي؛ فهو حق للإنسان في كل مكان.
٢. مكونات الأمن الإنساني متكاملة يتوقف كل منها على الآخر.
٣. الأمن الإنساني ممكن من خلال الوقاية المبكرة، وهي أسهل من التدخل اللاحق.

٤. الأمن الإنساني محوره الإنسان ويتعلق بنوعية حياة الناس في كل مكان.

وقد حدد التقرير مكونات الأمن الإنساني في شقين؛ الأول هو الحرية من الحاجة، والثاني هو الحرية من الخوف. (وهو ما يتفق مع مفهوم الأمن الاجتماعي القرآني)^(٤).

إن هذا السرد المفصل للتغيرات الجوهرية على مفهوم الأمن وأسبابها ونضج المفهوم ووعي الدراسات المختصة إلى مفهوم جديد للأمن يستوعب التهديدات والحاجات الداخلية والخارجية للدولة ويعتني بكرامة الإنسان ووجوده ويجعله هو المحور الأساس الذي ينبغي أن تدور حوله التشريعات الأمنية والسياسات الإجرائية، لم يكن ذلك استطرادا زائدا وإنما هو ضرورة معرفية أردنا من خلالها أن نبلور المفهوم الأكمل المنشود اليوم.

الجيوبولتيك: يعد كيلين أول من استخدم لفظ الجيوبولتيك. وقصد به دراسة البيئة الطبيعية والمسرح الذي تقوم عليه الدولة. ولم يضع في حسابه التحوير الفكري

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

في الهدف من هذا الاسم، الذي أستخدمه الألمان وبخاصة بعد إنشاء معهد الجيوبولتيك في ألمانيا عام ١٩٢٤، وعني لفظ (Geopolitic) علم السياسة الطبيعية. أي دراسة العوامل الجغرافية والاقتصادية والبشرية (كثافة السكان وتوزيعهم)، في سياسة الدولة الخارجية بخاصة^(٥).

وقام هاوسهوفر بتجميع الدراسات الجغرافية وقدم تفسيرها لهتلر، وتحت إشراف المعهد أصبحت الجغرافيا وبالتحديد جغرافية الحرب محل اهتمام قومي وشغلت الرأي العام الألماني خلال مرحلة ما بعد الحرب العالمية الأولى.

وعرّف هاوسهوفر وأتباعه الجغرافية السياسية بأنها ((علم العلاقات الأرضية وأثرها في التطورات السياسية)) وهنا يكمن التفريق بين الجيوبولتيك (Geopolitik) والجغرافية السياسية. إذ أن الجغرافية السياسية تدرس الدولة من وجهة نظر المساحة، أما الجيوبولتيك فتدرس الدولة من وجهة نظر الدولة^(٦).

وتهتم الجيوبولتيك بالمتطلبات المساحية للدولة في حين أن الجغرافية السياسية تهتم بدراسة الظروف المساحية للدولة. وعندما نضع الجغرافية في خدمة السياسة المساحية، نجد أن الجيوبولتيك تتبنى الإجابة عن الأسئلة المتعلقة بالمستقبل أي: هل تحققت المتطلبات المساحية للدولة؟ وإن لم تكن قد تحققت فكيف يكون الحصول عليها بما يتناسب وظروفها الجغرافية؟ وفي أي اتجاه يجب أن يحدث التغيير؟

وازدهرت الجيوبولتيك معتمدة على بعض الأسس مثل: نظرية راتزل (إنّ الدولة كائن حي)، والتعديلات التي أضافها كيلين والأفكار المتعلقة بالمجال الحيوي (Lebensraum) والحدود الديناميكية باعتبارها منطقة متغيرة

للاستيعاب . نظرية ماكيندر (Machinder) عن ((قلب العالم)) (Heart land) التي أبرزت بعض النقاط المتعلقة بالإستراتيجية العالمية وهي^(٧) :

- من يحكم أوروبا الشرقية يتحكم في قلب العالم .
- من يحكم قلب العالم يتحكم في جزيرة العالم .
- من يحكم جزيرة العالم يتحكم في العالم كله.

أوجدت قوانين راتزل حول كون الدولة كائناً حياً تبريراً علمياً وطبيعياً لبعض المسائل مثل: تشيكوسلوفاكيا وبولندا، وعلى ذلك فإن الحدود المساحية التي فرضت على ألمانيا من خلال ما سميّ بسلام باريس اعتبرت حدوداً غير طبيعية وغير منطقية، ويجب على ألمانيا أن توسع حدودها بما يتناسب وعدد سكانها. وأعتقد هاوسهوفر ومدرسته أنه ينبغي تعليم رجل الشارع أن يفكر جغرافياً وتعليم قادة ألمانيا أن يفكروا جيئوليتيكياً^(٨).

وأيدَّ القادة الألمان تجميع القوى المكوّنة من ألمانيا والاتحاد السوفيتي واليابان والصين والهند وتوحيدها تحت قيادة ألمانيا، وجعلوا الاختراق السلمي لقلب أوروبا عن طريق الاتفاقيات التجارية والعسكرية إلاّ أنهم عارضوا غزو الاتحاد السوفيتي إذ أن الدولة التي تمثل سدس مساحة العالم مع مرور الزمن سوف تقدم المساحة مقابل الوقت، فضلاً عن ذلك فإن الغزو الفرنسي الفاشل لروسيا تحت قيادة نابليون قد وُضِعَ في الاعتبار، وعلى هذا الأساس تم رفض غزو روسيا عام ١٩٤١.

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

وأصبحت الجغرافيا السياسية، بعد ذلك مقترنة بالسياسات النازية حتى بات محتملاً ومتوقفاً أن تشهد تدهوراً كاملاً بعد هزيمة ألمانيا في الحرب العالمية الثانية. وأن مناقشة النظرية العضوية للدولة والحمية القومية والجيوبوليتك في مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية في ألمانيا تداعت بنقد المفهوم الضمني لنظرية الدولة ككائن حي. ولقد أُفِرَّ مبدأً أن الدولة ليست كائناً واعياً وذا سلوك هادف^(٩).

إن نظرية الاختيار الطبيعي التي قدمها دارون، تنطبق على الكائنات الحية ولكن عند تطبيق نظرية دارون على الدولة، كما أوضحها هربرت سبنسر (Herbert Spencer) تصبح غير منطقية وهذه المقارنة لها تداعيات خطيرة، إذ أنها تفرض شروطاً منافسة وقوة تؤدي إلى نشر النزعة العدائية كأمر طبيعي في علاقة الدول بعضها ببعضها الآخر.

علاقة الأمن بالجيوبوليتك:

يتبادل الموقع الجغرافي للدولة والخصوصيات الديمغرافية بناء على (الفهم الجيوبوليتكي)، علاقة جدلية مع الأمن، فالجيوبوليتك يوطد دعائم الأمن، لكن الأمن مهما كان أداؤه طيباً وناجحاً لا يمكن أن يضيف للجيوبوليتك قوة دائمة. فقد يتمكن من ذلك لمدة وجيزة أو مرحلة ما إلا أنه لا يكون فاعلاً بشكل دائم^(١٠). ويمكن ملاحظة ذلك من مثاليين، أولهما، الولايات المتحدة، التي كانت طبيعة تكوينها الجيوبوليتكي مثالية مما أبعد عنها كل عدوان خارجي، مما وطم الأمن وأشاع الاستقرار، وثانيهما العراق، الذي ظلمته الجغرافيا بأكثر من مكان فهو محاصر من الصحراء من الجنوب والغرب ومطوق بدولتين أجنبيتين كانتا عبر القرون السابقة إمبراطوريتين تعاقبتا على احتلاله، ولا تحملان له وداً،

فضلاً عن أنه لا يملك إطلالة كافية على البحر ويكاد أن يكون دولة قارية. ولذلك إن أي إجراءات أمنية مهما كانت دقيقة وصائبة وقاسية ستضعف أو تنكسر أمام التحديات الجيوبولتيكية.

تتضافر مجموعة عوامل في قوة الدولة وضعفها، ويلعب الموقع الجغرافي بصورة عامة والمنافذ والحدود بصورة خاصة دوراً مهماً في مكانة الدولة وقدراتها واستقرارها، ولعل الجغرافيا تحدد مصير مجموعة سكانية ما وتضبط تصرفهم وخياراتهم بحسب مواصفاتها، ويمكن ملاحظة ذلك بالنسبة إلى الأكراد في منطقة الشرق الأدنى (أكراد العراق، وتركيا، وسوريا، وإيران).

إن المنافذ البحرية المميزة لا يتوقف دورها عند المردود الاقتصادي، بل إنها تنعكس على الخيارات الإستراتيجية للدولة (في الحرب والسلام)، كما إنها تنعكس على التكوينات البشرية على إقليمها ويمتد أثر الانفتاح والتواصل إلى البناء الثقافي والاجتماعي للسكان، وتنعكس هذه الأخيرة بشكل فاعل على (أمن الأفراد والمجتمع والدولة).

نظرة موجزة إلى واقع النقل البحري في العراق والموانئ العراقية:

إن النقل بجميع تشكيلاته في دول العالم جميعاً يُعدُّ الشريان الأساس في حركة الدول وتنميتها الاقتصادية، وتعدُّ الواجهة الحضارية لها من خلال معابرها الحدودية سواء الجوية أو البحرية أو البرية منها. يتميز العراق بموقع جغرافي متفرد من حيث ارتباطه ببيئات جغرافية مختلفة ودول متنوعة، وقد أعتبر موقعه منذ قديم الزمان الجسر الرابط بين الشرق والغرب، ومركز الحراك الحضاري، وتؤكد معظم الاكتشافات العلمية، أن حضارة وادي الرافدين هي أقدم الحضارات الإنسانية .

يضاف إلى هذا التميز بالموقع فإن العراق غني بالثروات الطبيعية والبشرية، فهو يملك أكبر احتياطي نفطي في العالم، والأطول عمراً بحسب أدق التقديرات، فضلاً عن الثروات المهمة الأخرى، التي مازال العالم المتقدم والمتخلف يحتاج إليها بالبحاح.

تكمن المشكلة الجغرافية في العراق في منافذه الحدودية، فقد أنشأت الدول الاستعمارية بعد الحرب العالمية الأولى إطاراً من نظام معين لدول الشرق الأوسط. وأولها أن بريطانيا فرضت حدوداً جعلت العراق مطوقاً برياً، محاطاً بستة بلدان، ما من واحدة منها حليفة طبيعية للعراق إذ تركيا وإيران، غير عربيتين، وهما أكثر سكاناً وقوة وسوريا منافسة حادة أما السعودية والكويت والأردن فأنها لم تكن ودودة، ولا معادية، ولا هي كلها معادلة للعراق من حيث القوة والسكان.

الحقيقة القاسية والواقع القائم هو أن حدود العراق تتركه ضعيفاً معرضاً إلى حد بعيد. وفي الوقت نفسه فهو غني بموارد طبيعية مرغوبة، بما في ذلك النفط، فضلاً عن الأراضي الزراعية الخصبة لهذا السبب يواجه العراق العديد من الأعباء المتشابكة للحفاظ على سلامته الإقليمية . دبلوماسية، وبقطة عسكرية على حدوده، وكلفة مالية لتأمين تلك اليقظة وقضاء حاجاته الاقتصادية^(١١).

يكون شط العرب المدخل الرئيس من الساحل الشمالي للخليج العربي إلى سهل العراق وامتداده في المناطق الأخرى في الأراضي السورية^(١٢)، ومن هنا نستطيع القول أنه إذا كان من الثابت لمنطقة الخليج ذلك الموقع الاستراتيجي المتميز كأهم منفذ من منافذ العالم العربي في شرقه إلى البحار، وإذا كانت منطقة الخليج محور الصراع الدولي في الشرق الأوسط، فإن جزءاً كبيراً من تلك

الأهمية يمكن أن ينعكس على شط العرب، خاصة إذا علمنا أن هناك مدخلين آخرين في شمال الخليج، أحدهما على الضفة الغربية من الشط على بعد عشرين كيلو متراً تقريباً وهو مدخل بهمانشير الممتد بموازاة الشط على الساحل الإيراني من الخليج، والآخر هو مدخل خور عبد الله على الساحل العراقي من الخليج، وإن كلا المدخلين يتعذر ولوجهما إلى العراق أو إلى إيران^(١٣).

ومن ناحية ثانية فإن أهمية شط العرب كمدخل إلى العراق تبدو بالغة إذا لاحظنا أن هور الحمار يكون مساحة شاسعة من الماء ويمتد بين حافة الصحراء الغربية وبين الضفة اليمنى للشط وبذلك يعزل منطقة البصرة عن داخل العراق^(١٤).

انعكست المشاكل السياسية وسوء إدارة الدولة التي تعاقبت على العراق لتلزمه باتفاقيات بغیضة فقد بسببها الكثير من امتيازاته البحرية والجيوبوليتيكية ومن أهمها اتفاقية الجزائر لعام ١٩٧٥ التي خسر بسببها نصف شط العرب، وما كان لذلك من تداعيات أخرى، ثم جاءت صفقة غزو الكويت عام ١٩٩٠ وما ترتب على أثرها من التزامات أوصلت الخط الحدودي الكويتي إلى واجهة الموانئ العراقية.

يُعدُّ العراق الأفقر في مظهره على الخليج والأصغر ساحلاً حتى يشكك البعض في توصيفه دولة خليجية، فالأرقام تشير إلى أن البحرين وهي أصغر دولة عربية ومساحتها أصغر من مساحة هور الحمار، صارت تملك ثلاث أضعاف الساحل العراقي. فالكويت تملك شريطاً ساحلياً يزيد على ٤٩٩ كيلومتر، وللسعودية امتدادات ساحلية تبلغ ٢٥١٠ كم على البحر الأحمر والخليج العربي،

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

والبحرين ١٦١ كم، وتملك قطر نحو ٧٠٠ كم، ولسلطنة عمان سواحل مترامية على الخليج وخليج عمان والبحر العربي تقدر بنحو ٣١٦٥ كم، أما إيران فتطل على الساحل الشرقي للخليج العربي من شماله إلى جنوبه، ويضاف إليها مجموع السواحل المحيطة بأكثر من ١٣٠ جزيرة إيرانية، فيصبح الطول الكلي أكثر من ٣٢٠٠ كم، مقابل هذه الأرقام لا يتجاوز الساحل العراقي أكثر من ٦٠ كم .

تتزامن (٦) موانئ عراقية في هذا الساحل الضيق، والموقع الأقل عمقاً في مياه الخليج حيث يبلغ أعلى عمق لمياه الخليج ٧٠ - ٩٠ متر، وهي على مقربة من ساحل الهضبة الإيرانية من جهة ومضيق هرمز من جهة أخرى، أما أقل أجزائه عمقاً فتوجد في الشمال الشرقي حيث يمتد مستعرضاً حاجزاً طينياً ضخماً يعرف باسم حاجز الفاو ولا يكاد عمق الماء فوقه وقت الجزر يتجاوز ثلاثة أمتار^(١٥).

جدول بالموانئ العراقية

اسم الميناء	نوعه	عدد الأرصفة	نوع الحمولات
خور الزبير	صناعي	١١	نفتي . حمولات حاويات
خور العمية	نفتي	٤	نפט
أبو فلوس	عام	٣	عامة
أم قصر	عام	١٠	عام . حاويات
ميناء البصرة	نفتي	٤	نפט
المعقل	عام	١٥	حمولات عامة

تعاني القنوات الموصلة إلى الموانئ العراقية، من السفن الغارقة، وهي من مخلفات الحرب العراقية الإيرانية ١٩٨٠-١٩٨٨، بالإضافة إلى ما تركته مرحلة الحصار والحروب المتعاقبة على العراق، لذلك إن هذه القنوات لا تتجاوز عمق ١١ متراً، فلا يسعها إلا استقبال السفن المتوسطة في أحسن الأحوال، كما أن الأرصفة مستقرة على عمق ١٢ متراً في أفضل أوضاعها وهو أمر الذي يمنع تعميق القنوات أكثر من ١٢ متراً إلا بإعادة بناء أرصفة جديدة.

أما إدارة الموانئ، فأنها تعاني من الارتباك واللامهنية في غالب الأحيان، وتعتمد على نمط إداري متخلف لا يواكب النموذج الحديث لإدارة الموانئ، فضلاً عن تضارب الصلاحيات على أرض الميناء بين أكثر من جهة، مما جعل الموانئ العراقية طارده للزبائن بكل ما تحمله الكلمة من معنى.

وختاماً لأبد من الإشارة إلى الحماية الأمنية للموانئ والممرات العراقية على الرغم من تعدد جهاتها وكثرتها، إلا أنها في الغالب لا تفقه أسلوب حماية الموانئ على الأسس الصحيحة، وتعتمد على مظاهر العسكرية، ولذلك إنها غير مطابقة لشروط المدونة الدولية لحماية الموانئ والملاحة، مما يعطي سمعة سيئة عن موانئنا وأوضاعها، ويقف حائلاً أمام حركة السفن منها وإليها.

وضمن المشكلات المثارة أيضاً غياب التنسيق مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) و منظمة العمل الدولية (ILO) ومنظمة الجمارك الدولية (WCO) في مجال تطبيق المدونة واتفاقية (SOLAS) استناداً إلى القرارات الصادرة بهذا الشأن عن المنظمة البحرية الدولية في كانون الأول ديسمبر من العام ٢٠٠٢، يضاف إلى ذلك غياب المواصفات الفنية المجمع عليها لأجهزة الاتصالات

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

(Automatic identification system – AIS) الخاصة بالتعرف على هوية السفن في البحر الذي طبق أخيراً على جميع السفن وجهاز استقبال إنذارات السفن (SSAS)^(١٦).

مشروع ميناء الفاو الكبير ومعطياته الاقتصادية والإستراتيجية

حركة النقل البحري الدولي من مناطق شمال أوربا ووسطها وجنوبها تسلك المسار البحري ابتداءً من بحر البلطيق، فالمحيط الأطلسي، عبوراً لجبل طارق عبر المضيق، فالبحر الأبيض المتوسط، فقناة السويس، باتجاه البحر الأحمر والبحر العربي، فالمحيط الهندي، إلى المحيط الهادي، وصولاً إلى مقاصدها النهائية في شرق آسيا وجنوبها وبالعكس^(١٧).

وضعت بعض الدراسات الأولية والمقترحات التي تطرح فكرة ذات طابع وأثر إستراتيجي في اقتصاديات النقل البحري والدولي على حد سواء. إذ يتوقع أن تكون هذه الفكرة ذات تأثير هائل على العراق في القرن الحادي والعشرين بمستوى تأثير قناة السويس على الاقتصاد المصري والعالمي، وقد تفوق مردوداتها المالية والاقتصادية والاجتماعية على العراق مردودات قناة السويس على مصر.

جوهر هذه الإنتقالة المهمة في النقل البحري والدولي، أن يُختصر الطريق المشار إليه في مفتح الفقرة، من خلال الوصول المباشر من البحر الأبيض المتوسط إلى موانئ تركيا، وقد يكون عبر سوريا لاحقاً، إلى ميناء الفاو الكبير، وذلك بتحول العراق إلى (أفضل وأهم قناة جافة في العالم)، ومنه تكمل السفن طريقها إلى الخليج فالمحيط الهندي، مستمرة إلى نهاية مقاصدها، وبالعكس.

المشروع المقترح أن يكون مثلث الفاو الواقع في أقصى جنوب العراق، وهو يمثل واحداً من المواقع الإستراتيجية والمهمة في شبكة النقل البحري والنقل البري ليس للعراق فقط، وإنما لاقتصاد النقل الدولي عموماً، لأنه موقع متوسط بين أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق وجنوب شرق آسيا من جانب آخر، يصبح ميناءً كبيراً ومحطة للترانزيت العالمي، فضلاً عن الخدمات الأخرى الموجودة في مقترحات هذا المشروع العملاق.

إن أهمية الموقع تعود إلى أن التقديرات الأولية تشير إلى أن المشروع وموقعه يوفر على وجه التقريب ٣٥ - ٤٥% من كلفة النقل، و ٣٥ - ٤٠% من وقت النقل، على شركات ومؤسسات النقل التي تعمل على هذا المسار، مما يجعل المشروع عند تحقيقه ذا جاذبية شديدة سواء للناقلين أو المستثمرين وتنعكس نتائجه بصورة مباشرة على الاقتصاد العراقي عموماً والمنطقة الجنوبية خاصة^(١٨).

توجد عدة مقترحات تتعلق بإنشاء المشروع، منها ما يرجع إلى الحقبة السابقة إذ بدأ التفكير بهذا المشروع منذ عام ١٩٨٦، ومنها ما هو حديث بعد التغيير، ومع اختلاف المشاريع المطروحة والتسميات المتعددة مثل، ميناء الفاو الكبير أو ميناء العراق الكبير أو منطقة الفاو الاقتصادية الحرة، وقد تفاوتت هذه المشاريع في تصوراتها للميناء وحجمه وسعته ومنطقة إنشائه، وعلى الرغم من التقديرات كلها فإنّ الميناء وبأدنى مستويات العروض المقدمة بصدده، فضلاً عما هو أوسع، يحقق منافع مهمة للاقتصاد القومي العراقي ندرجها بالآتي:-

١. تحقيق إيرادات من العملات الأجنبية تؤدي إلى تحسين ميزان المدفوعات للدولة.
 ٢. تساعد في دعم الاستقلالين الاقتصادي والسياسي وتوكيدها .
 ٣. خفض تكاليف البضائع المستوردة والسلع الاستهلاكية والمواد الخام .
 ٤. تزيد القدرة التنافسية لصادراتنا العراقية.
 ٥. تطوير المناطق المجاورة للميناء (زراعية وصناعية وتجارية) وتميبتها.
 ٦. تعد مورداً للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتمويل برامج التنمية ومصدراً لها.
 ٧. إنه منفذ لتجارة الدولة الخارجية (الصادرات والواردات).
 ٨. يدعم اقتصاد الدولة عن طريق تحصيل الرسوم الكمركية والعوائد والأجور المينائية.
 ٩. تشجيع قيام بعض الصناعات وقيام تجارة جديدة.
 ١٠. تعد الموانئ من مشروعات رأس المال الاجتماعي .
 ١١. تشغيل العمالة الوطنية وتدريبها، واستيعاب أعداد كبيرة من البطالة التي يواجهها العراق اليوم .
 ١٢. يسهم في دعم الصناعات الخفيفة، والغذائية، والصناعات التحويلية، وتطوير صناعة النفط والغاز، وإتاحة فرصة مميزة للقطاع الخاص العراقي، لإقامة صناعات محلية وطنية وتجميعية في المنطقة الحرة .
- إن هذه المعطيات هي الأبرز، وهناك مزيد لأن مشروعاً بحجم هذا الميناء سيولد نقلة مميزة في الاقتصاد والنقل والخدمات العراقية؛ بل تتعدى آثاره إلى

الثقافة والبنية المجتمعية، خصوصاً مع تحويل العراق إلى قناة جافة دائبة الحركة بالبضائع والمستثمرين والشركات، ذهاباً وإياباً من الشمال إلى الجنوب وبالعكس.

أثر الميناء على الأمن المحلي:

قدمنا في الفقرة الأولى من هذه الدراسة، وفي تعريف مفهوم الأمن المراد هنا بأنه أوسع من المفهوم البوليسي الضيق، أو ما يتصل بالحصانة من الاعتداءات الخارجية. فهو ينحل إلى مجموعة مطالب تتعلق بـ (الأمن النفسي والجسدي والاقتصادي والاجتماعي والسياسي والبيئي والعسكري والصناعي، ... الخ)، للعراق وأبنائه. وكل واحد من هذه المفردات له استحقاقاته الخاصة وضروراته وشروط توفره، كما أن الإخلال به أو نقصه أو خرقه له تأثيراته البالغة على الدولة والأفراد.

يولد مشروع الميناء كماً هائلاً من المكاسب والمعطيات في الجوانب شتى، وهو أمر الذي يجعله داعماً حقيقياً للأمن المحلي والإقليمي والدولي. ولغرض إعطاء الموضوع الاهتمام المناسب، نشير في فقرتين منفصلتين، إلى معطياته وآثاره على الدولة أولاً، ثم على الأفراد ثانياً.

يؤثر مشروع ميناء الفاو الكبير على أمن الدولة العراقية من خلال مكاسبه بالآتي:

١. يعزز الجيوبولتك العراقي الذي يعاني من إشكالية ضيق اللسان البحري ومحدودية السواحل العراقية، وتزاحم الموانئ فيه، وهو أمرٌ يجبر الخلل الذي يعاني منه موقع العراق الاستراتيجي.

٢. يؤمن للاقتصاد موارد كبيرة تسهم في إعانة ميزانية الدولة، وتنعكس بشكل فاعل ومؤثر على الخطط التنموية، وعملية الاعمار والبناء.
٣. يدفع أي ابتزاز سياسي أو عسكري أو اقتصادي، كان العراق يعاني منه نظراً لمشكلة منافذه البحرية، وينقل العراق من الموقع الضعيف في هذا الجانب، إلى موقع الصدارة باعتباره محطة ترانزيت دولية مهمة، تخفض الكلفة والطريق على الناقلين والبضائع، (دولاً ومستثمرين وشركات وأفراداً)، إلى مستوى النصف، لهذا ستكون يد العراق هي العليا في المعاملات كلها التي تتصل بهذا الجانب.
٤. تتحول في ظله مسؤولية أمن العراق من الحدود المحلية إلى المسؤولية الدولية، لوجود مصالح مهمة وحيوية إضافية لدول فيه؛ فمن المنطقي أن تقوم الدول برعاية الطرق والمحطات التي تمر منها تجارتها وبضائعها وتبذل الجهود الحثيثة لغرض الحفاظ على أمنها وسلامتها.
٥. يفتح الطريق واسعاً أمام اندماج العراق بالأسواق العالمية، والمشاركة الفاعلة في التجارة الدولية، ويسرع من انضمامه إلى منظمة التجارة العالمية والتحالفات الاقتصادية المهمة، وهو أمرٌ له معطيات سياسية واقتصادية مهمة تنعكس على الأمن والاستقرار.
٦. يعيد بناء علاقات العراق الخارجية، ومكانة العراق فيها على أساس واقع جديد من المصالح المتبادلة، وتتغير طريقة النظرة للتعامل معه، حتى يصبح الطرف المهم في لعبة المصالح.
٧. يكون مفتاحاً لإنشاء المزيد من الصناعات المحلية والتجميعة التي تعني توفيراً للأمن الصناعي والغذائي والاستقرار الاقتصادي .

٨. يمثل ورقة ضغط كبيرة، يمكن لصانع القرار العراقي إذا ما أحسن استعمالها أن يجلب من خلالها المزيد من الموارد والمكاسب الايجابية وكل ما يعزز السيادة الوطنية.
٩. إن الرفاه الاقتصادي والمكانة العالمية للدول، تؤثر على تعميق المواطنة وتقوي الشعور بالانتماء وتسهم في بناء اللحمة الوطنية بين مكونات الشعب، كما أنها تخلق مصالح كبرى يتمحور حولها الجميع، وتدفعهم للاشتراك فيها بغض النظر عن الاختلافات الجانبية.
١٠. إن المورد المميز للميناء والحاجة المستمرة له تجعله مثل الضمانة والحصانة للعراق من أي هزة مالية أو اقتصادية، خصوصاً فيما يتعلق بإنخفاض أسعار النفط والنفط يعد العامل الأساس في الاقتصاد العراقي.

أما فيما يتعلق بمعطياته بخصوص أمن الأفراد:

١. إن فرص العمل الكبيرة والمصالح المتعددة التي يوفرها الميناء، تسهم بشكل حيوي وفاعل في معالجة البطالة والفقر، وتتيح للعراقيين في المحافظات جميعاً فرصة مميزة للعمل والكسب الجيد.
٢. إن الموانئ والمطارات تمثل منفذاً ومحطة لتبادل الثقافات والأفكار والعادات والتقاليد، لما توفره الحركة الدائبة فيها للأجانب بمختلف جنسياتهم وثقافتهم، وهو ما يكون مثل نافذة للأطلاع على العالم وتبادل الخبرات والعلوم والأفكار والعادات، ويزيد الثقافة المحلية ويطورها.

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

٣. يسهل على الأفراد الوصول إلى حاجاتهم وسلعهم ونقلها وإرسالها، ويخفض أسعار المواد الاستهلاكية، ويتيح المجال للحصول على حاجات بنوعيات وصناعات جيدة، مما يعني استقراراً للعائلة والفرد.

٤. إن البلاد ذات الشأن الاقتصادي المتميز، ترعاها المصالح الدولية وتحافظ على استقرارها، مما يحولها إلى بيئة جاذبة للسياح ويرفع مستوى الحياة لأفرادها، ويجعل العيش فيها مستقراً وآمناً، وهو ما يحصل في دبي مثلاً والكثير من المناطق التجارية العالمية، لذلك إن الميناء يسهم في عودة المهاجرين والمهجرين إلى بلدهم، ويعزز الأمن المحلي للأفراد والجماعات على حد سواء.

تأثير الميناء على الأمن الإقليمي:

إزداد التعاون الإقليمي في مجال الاقتصاد والسياسة والأمن باطراد منذ انتهاء الحرب الباردة. وقد جرى إخفاء الطابع الرسمي على جزء من هذا التعاون ضمن أطر قانونية ومؤسسية، وفي حالات أخرى، كان التعاون غير رسمي وخاص. خلال الحرب الباردة، كان في وسع الدول الصغيرة توفير الأمن والدعم الاقتصادي من خلال تشكيل تحالفات مع إحدى الدول العظمى. وعندما انتهت الحرب الباردة، تراجعت أهمية الدول الصغيرة بالنسبة إلى المنظومة العالمية، وكان لابد من السعي إلى تحقيق الأمن من خلال التعاون والتجارة والاتفاقيات الأمنية الإقليمية. ومع نهاية الحرب الباردة والأقول التدريجي لهيمنة الولايات المتحدة، أصبحت القوة، وخصوصاً القوة الاقتصادية أكثر لا مركزية. كما أصبح لأوروبا وروسيا والصين والقوى الناشئة، ومناطق مثل جنوب شرق آسيا، وأفريقية

الجنوبية، وأمريكا الجنوبية ثقلاً الاقتصادي الخاص وشبكات علاقاتها الإقليمية^(١٩).

لعب الاقتصاد دوراً في زيادة التعاون الإقليمي حول العالم. ((إن ارتفاع حصة التجارة في الناتج المحلي الإجمالي والتسارع في عملية التكامل العالمي الأوسع نطاقاً، من خلال الاستثمار وحركة الأشخاص وزيادة الاتصالات بجميع أنواعها، يعني فرصاً أكبر للتصدير وزيادة المنافسة الدولية))^(٢٠). وهذا الواقع حث صانعي القرار حول العالم على تعزيز المزايا النسبية لدولهم وحمايتها من خلال اتفاقيات التجارة الإقليمية، والأمر الملفت أن إنشاء منظمة التجارة العالمية في العام ١٩٩٥ أدى إلى تسارع هذا الاتجاه نحو التعاون الاقتصادي الإقليمي، كما استمر الاتجاه على الرغم من حالة الجمود في مفاوضات جولة الدوحة للعام ٢٠٠٨ لتحرير التجارة العالمية.

لقد تكاثرت الأطر الإقليمية منتجة خليطاً عالمياً غنياً ومتداخلاً بمجموعة متنوعة من الترتيبات الأمنية والسياسية والاقتصادية. بعض هذه الأطر محدود ولا يتجاوز عقد مؤتمرات بين الفينة والأخرى. فيما وصلت أخرى إلى حالة المؤسسة الكاملة، بأمانات دائمة، وهيئات سياسية، ومؤسسات قطاعية. معظم البلدان أعضاء في العديد من هذه الأطر، ما يعكس الشبكات المعقدة من مصالح الدولة في عالم اليوم. وهكذا أصبحت الأطر الإقليمية عنصراً ضرورياً من لا مركزية النظام العالمي .

في أوروبا، بدأت عملية الطابع الإقليمي في المجال الاقتصادي . المجموعة الأوروبية للفحم والصلب (ECSC) في العام ١٩٥١، لكنها أصبحت في نهاية

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

المطاف سياسية. وبحلول العام ٢٠٠٠، أقامت أوروبا سوقاً اقتصادية مشتركة وطرحت عملة مشتركة. فضلاً عن ذلك، أنشأت أوروبا برلماناً مشتركاً، وللاتحاد الأوروبي الآن رئيس ووزير خارجية، وفي أمريكا الجنوبية، تشجع منظمة (ميركوسو) (Mercosur) على التعاون الاقتصادي بين الأرجنتين والبرازيل وباراغواي، وأورغواي، فيما تنظم منظمة (مجموعة دول الانديز) (Andean Community) أمور التعاون الاقتصادي بين بوليفيا وكولومبيا والإكوادور والبيرو. وقد أدت (رابطة دول جنوب آسيا) (ASEAN) دوراً مهماً في تعزيز الأمن والتنمية والتعاون الاقتصادي بين اندونيسيا وتايلاند وسنغافورة والفلبين، وست من الدول الإقليمية المجاورة الأخرى، وتشمل المنظمات المهمة في أفريقيا (مجموعة تنمية الجنوب الأفريقي) (SADC)، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، و(الهيئة الحكومية للتنمية) (IGAD)، و(منظمة الوحدة الأفريقية) (OAU). جرى إطلاق (منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود) في عام ١٩٩٢، من تركيا واليونان وروسيا ورومانيا وأوكرانيا، وبلدان أخرى، لتعزيز التعاون والتكامل الإقليميين. وبلغ عدد أعضائها الآن اثني عشر عضواً، وثمة العشرات من مثل هذه الأطر الأمنية والمناطق الاقتصادية، والترتيبات الإقليمية في أنحاء العالم كافة.

مع ذلك لم يظهر في الجزء الشرقي من منطقة الشرق الأوسط بين تركيا وإيران والعراق ودول الخليج، أي إطار للتعاون الإقليمي. صحيح أن التواصل السياسي والاقتصادي ينمو بين تركيا والبلدان العربية وبين تركيا وإيران، وبين إيران وعدد من الدول العربية، لكن في الوقت نفسه، تستمر التوترات، وتتصاعد في بعض الأحيان. ويمكن لإطار تعاوني إقليمي إدارة هذه العلاقات، فيعزز

الآثار الايجابية ويخفف الآثار السلبية. وأي إطار إقليمي جديد لن يحل محل الأطر القائمة مثل الجامعة العربية ومجلس التعاون الخليجي، ومجموعة الدول النامية الثماني (D-8)، والتجمعات الأخرى، لكن من شأنه أن يضيف العمق اللازم لإدارة مجموعة معينة من المصالح والعلاقات المتبادلة ويولد مسؤولية أمنية مشتركة وتكافلية.

ويعد هذه المقدمة يأتي السؤال المهم؛ هل يمكن أن يكون مشروع الفاو الكبير أرضية لهذا الإطار الإقليمي والأمني والاقتصادي، أو على الأقل يدفع باتجاه الإسراع بانجازه؟

قبل الإجابة عن السؤال لابد من الإشارة إلى أن درجة تعقيد الديناميات التي تؤثر في كل من التطورات الداخلية والإقليمية التي تؤثر بدورها في السياسات الخارجية لإيران والعراق وتركيا تفرز بيئة سياسية غير مستقرة. ومن الواضح أن الدول الثلاث جميعها تعتبر الخليج العربي على وجه التحديد منطقة مهمة استراتيجياً من وجهة النظر السياسية والأمنية والاقتصادية، بالرغم من ذلك، يبدو أن سياسات هذه الدول فيما يتعلق بتفاعلاتها مع دول الخليج تخضع للعديد من العوامل الداخلية والإقليمية المتغيرة. فضلاً عن ذلك، تخلق اهتمامات المجتمع الدولي بالوضع الاستراتيجي للطاقة في الخليج بعداً إضافياً ينبغي على دول الإقليم التفاعل معه. وي طرح هذا التعقيد تهديداً لعملية تحديد إطار عمل قابل للحياة والنمو من شأنه أن يؤسس لنظام أمني في الشرق الأدنى والخليج العربي^(٢١).

ليس هناك خلاف على أن الدوافع والعوامل الاقتصادية تلعب دوراً مهماً وأحياناً دوراً حاسماً في العلاقات الدولية. فدارسو العلاقات الدولية يقرّون بأهمية القيود والفرص الاقتصادية في السياسة الخارجية لدولة ما. ويعترف دعاة الواقعية السياسية على سبيل المثال بأنه يجب أن تكون للقوة قاعدة اقتصادية وأنه لا يمكن التمييز بين السعي وراء الثروة والسعي وراء القوة. وكما عبّر عن ذلك أحد الكتاب الواقعيين ((التمييز بين الأسباب السياسية والاقتصادية للحرب غير حقيقي. ولا يمكن التعبير عن الدوافع السياسية العاملة، إلا من خلال الاقتصاد. فكل صراع هو صراع على القوة، والقوة تتوقف على الموارد. والسكان أنفسهم كمية اقتصادية، تحكم الشروط الاقتصادية نموهم وحركتهم)). وكثيراً ما تركزت في الواقع الصراعات السياسية بين الدول طول التاريخ على السيطرة على الأراضي الخصبة والموارد المادية والطرق التجارية^(٢٢).

اليوم وبعد سنوات التحول السياسي في العراق وطموحات إيران النووية، وحراك خليجي لبناء منظومة للأمن القومي، أصبح مطروحاً بشكل ملح التفكير الجاد، والعمل من أجل إعادة بناء هيكل الأمن الخليجي الشامل، في ضوء المتغيرات التي تشهدها هذه المنطقة الحساسة التي تمثل رئة العالم النفطية والإستراتيجية كما تصفها الأدبيات الأجنبية. فالمنطقة في مقدمة أهم المناطق على الكرة الأرضية لجغرافيتها المميزة والنواحي الاقتصادية والسياسية والبشرية والسكانية والعسكرية وقد زاد النفط من سخونة أهميتها، فدول المجلس وحدها يبلغ احتياطيها حوالي ٤٨٣ مليار برميل، وبإضافة إيران والعراق فإن الاحتياطي النفطي يقفز إلى حوالي ٧٣٠ مليار برميل.

ومن هنا فإن التهديدات التي تواجه هذه المنطقة الحساسة تأخذ طابع الخطورة، لأنها لا تقتصر على التهديدات الخارجية من الدول الكبرى التي لديها مصالح حيوية في المنطقة وعلى رأسها الولايات المتحدة، وإنما تتبع من المنطقة نفسها، وهذا يضيف طابع الحساسية، ويؤثر تأثيراً مباشراً في الاستقرار لبيئة الأمن الخليجي الشامل.

ومن الوضع في العراق إلى البرنامج النووي الإيراني، وصولاً إلى مؤشرات الإنفاق العسكري المتنامية وسباق التسلح في المنطقة، تبدو بيئة الأمن في الخليج على درجة كبيرة من السيولة، إذ يتزايد المؤثرون الأساسيون يوماً تلو آخر، لكن من دون أن تعثر على معطى يحقق لها قدرًا من التوازن الجلي في تعقده بدا أن العرب غابوا عن ممارسة دورهم الطبيعي أو المفترض، وأنهم دفعوا تالياً ثمن هذا الغياب^(٢٣).

وعلى الرغم من ذلك، لا يمكن النظر إلى الأمن العراقي خارج سياق الأمن الخليجي، وما يختزله من تطلعات وتحديات، إذ معطيات الجغرافيا والتاريخ ووحدة الإطار الثقافي والنمط الكثيف من التفاعلات الاجتماعية والاقتصادية تجعل الأمن العراقي جزءاً أصيلاً من الأمن الخليجي، على أنه لا يجوز النظر إلى العلاقة بين الأمنين باعتبارها ذات مرتكزات جامدة وموروثة، ففي ذلك استعراق في التاريخ وقفز على الواقع وحركيته، بيد أن الحذر في التوصيف لا يلغي بحال من الأحوال حقيقة أن علاقة العراق بمحيطة هي علاقة انتماء وهوية ووحدة مصير.

ويمثل المعطى الجغرافي بعداً بنيوياً في علاقة العراق بمحيطه الخليجي، لأنه حيثما تمثل وحدة الخيار الجغرافي أرضاً تبنى عليها المصالح والتطلعات المشتركة أو تقارب ذلك، وحيثما يمثل الأمن شرطاً لصون هذه المصالح والتطلعات، فإن أمن الخليج يغدو من القضايا المصيرية لشعوب المنطقة^(٢٤). انطلاقاً من الحقائق المشار إليها يمكن مناقشة واقعية هذا الإطار الإقليمي وضرورته، ودور ميناء الفاو الكبير في ذلك.

إن صورة نرسمها لحدود المصالح الاقتصادية بعد إنشاء هذا الميناء، تبدأ بتحول مسار التجارة العالمية التي كانت تمر عبر قناة السويس، بالإضافة إلى حركتها التجارية التقليدية إلى موانئ تركيا، وما هي المنافع والمردودات الاقتصادية التي يحققها هذا المشروع لهم؟؟ ومن المؤكد فإن هذا السيل الضخم من البضائع سيفيض خيره إلى الموانئ السورية المجاورة التي تنتعش وتزداد الحركة فيها. أما إيران، وبالرغم من أن المشروع قد يظهر للوهلة الأولى منافساً لموانئها وتجارها وموقعها الاستراتيجي، لكن التعمق بالحقائق يكشف خلاف ذلك، فإذا كانت المصالح الدولية في الخليج وأثر دول مجلس التعاون، في الوقوف بوجه حرب ضد إيران في المنطقة يمكن أن يأتي شرها على الجميع، فإن المصالح الدولية الجديدة، والنظرة الخليجية ستكون أقوى وأكثر مدافعة لإقامة حالة من السلام والاستقرار في المنطقة، وأن القوى الكبرى ستتعامل بعقلانية وفعالية أكبر مع القضايا كلها التي ترتبط بأمن الخليج والمنطقة، ومن جهة أخرى يمكن أن تتطور العلاقات بين العراق وإيران على أثر هذا الميناء فيكون عامل تحفيز ودعم للاقتصاد الإيراني، وليس معوقاً، وذلك عبر تبادل تجاري مباشر

إلى إيران عبر العراق بأقصر الطرق وأقل الكلف، ويمكن إيجاد فرص كبيرة للتعاون والتكامل.

حتى مع القول بأن بعض المصالح الخليجية الاقتصادية ستتأثر بهذا الميناء، فإن لدول الخليج مصالح أكبر وهم أحرص عليها من تلك التي ستفقد بسبب الواقع الجديد لحركة النقل في الخليج، وهذه المصالح تتمثل في مزيد من الحماية الدولية والرعاية الدولية لمنطقة الخليج والتي تعتبرها دول الخليج الضمانة الأساس أمام التحديات التي تواجهها المنطقة.

وعلى افتراض أن هذا المشروع لا يرقى إلى انبثاق إطار أمني تكاملي في الإقليم بين (تركيا والعراق وسوريا وإيران ودول مجلس التعاون)، فإنه سيخلق أجواء أفضل من الطمأنينة والاستقرار في المنطقة، وتكون المصالح الدولية لأوروبا وآسيا وأفريقيا والعرب ودول أخرى مجتمعة في هذه المنطقة التي سيرتفع شأنها أكثر مما كانت عليه، ويزيد حصانتها وأمنها واستقرارها.

تحديات الانجاز:

يواجه انجاز هذا المشروع المهم والاستراتيجي تحديات كبيرة لا بد من التغلب عليها من أجل الوصول إلى تحقيقه، وتنقسم هذه التحديات على داخلية محلية وأخرجية. فالتحديات المحلية يمكن إجمالها بالآتي:

١. توفر إرادة سياسية حازمة تشكل وفاقاً وطنياً على أهمية المشروع وضرورة الإسراع بانجازه، إذ تشير السنوات السابقة الى وجود تدافع في إرادات مختلفة، انعكست على التهيئة للمشروع، والشكل والمكان الذي ينبغي أن يكون فيه، وانتهاءً بالتنفيذ.

٢. تخصيص مالي يتناسب وحجم المشروع وخطورته .
٣. تهيئة البيئة الأمنية والفنية اللازمة لانجازه على أكمل وجه، فيُسند إنجاز بنائه إلى الشركات المميزة في هذا المجال، لبنائه بأحسن المواصفات.
٤. إنهاء المشكلات المتعلقة بالنقل البحري مثل السفن الغارقة وصيانة القنوات وتنظيم شؤون الحماية الأمنية، طبقاً للمواصفات العالمية وتوافقاً مع المدونة الدولية لحماية أمن الملاحة والسفن.
٥. الإدارة الحازمة والكفوءة التي تتابع انجازه والإشراف عليه، بعيداً عن مشكلات الفساد المالي والإداري، لأنه مشروع عملاق ويحتاج إلى مدة طويلة لتنفيذه.
٦. إيجاد شبكة نقل كفوءة تمتد من الشمال إلى الجنوب مهيأة لاستيعاب الحركة العالمية التي ستكون عقب إنشاء الميناء.
٧. تطوير التشريعات والقوانين والتعليمات وتهيئة البيئة المناسبة التي تتوافق والحركة الضخمة للنقل الدولي التي يحدثها الميناء، حتى يكون الميناء والعراق عامة جاذباً للزبائن، وأفضل خيار لهم لنقل تجارتهم وبضائعهم.

التحديات الإقليمية والدولية ويمكن إجمالها بالآتي:-

١. قد تظهر بعض الدول التي ترى في المشروع ضرراً لمصالحها الاقتصادية مثل (الكويت)، التي تعكف الآن على بناء ميناء ضخم في جزيرة بوبيان يمتد على ثلاث مراحل نهايتها في عام ٢٠٢٥، بحيث يستوعب ٢,٥ مليون حاوية سنوياً، و(مصر) التي تعتمد بشكل كبير على قناة السويس والمردودات المالية المهمة التي تعتمد عليها، فقد أشار اللواء البحري شريف حسن رئيس قطاع النقل البحري في مصر سابقاً في ورقة بحثية قدمها في

مناقشات المنتدى الدولي لقناة السويس التي أقيمت تحت عنوان ((قناة السويس والمتغيرات العالمية)): بأن هناك عدداً من المشروعات العملاقة الدولية سيكون لها أثر سلبي على قناة السويس منها مشروع قطار ترانس سيبيريا، والمشروع الروسي للنقل عبر سيبيريا لربط القارات، ومشروع روسي آخر لربط الصين بشمال أوروبا من خلال سكك حديدية من الصين إلى ميناء ارخانجلسك على البحر الأبيض ومنه للعالم، والمشروع الانجليزي من بكين إلى لندن، والمشروع العراقي لبناء مدينة الفاو وربطها بالأراضي التركية عبر خط من سكك الحديد. كما أن الإمارات العربية يمكن أن يكون لها رغبة سلبية باتجاه المشروع، بوصفها ناقل لأكبر نسبة من البضائع إلى العراق ويعتمد عليها كثيراً في تجارته.

2. مازال العالم يشكك في القدرات العراقية في مجال ضبط الأمن والسيطرة الكاملة، ويظهر هذا التشكيك أكبر فيما يتعلق بتأمين حركة البضائع والتجارة داخل العراق وعلى موانئه وسواحل، وهذا ينعكس سلباً على الدعم العالمي للمشروع والتفاعل مع معطيائه.

3. البيئة الأمنية غير المستقرة والمليئة بالقلق والاضطرابات في المنطقة تؤثر في سرعة انجاز المشروع، واكتماله ضمن المدد الطموحة.

4. قد تكون لدول أخرى مصالح في خطوط نقل أخرى غير ميناء الفاو الكبير، كما في محاولة إسرائيل مد خط من السكك الحديد مواز لقناة السويس، ليكون أتوستراد ضخم وممر مواز لقناة السويس بإنشاء جسر بري يربط بين إيلات وأشدود ويتضمن مد خط حديدي لنقل البضائع الآسيوية من البحر

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

الأحمر إلى البحر المتوسط ومنه إلى أوروبا، وشق قناة ملاحية عميقة ما بين ميناء إيلات على البحر الأحمر وأشدود على البحر المتوسط، وسلسلة من الطرق البرية الحديثة وإنشاء المطارات المتطورة واستقطاب مشروعات خطوط أنابيب البترول والغاز من الخليج ومن روسيا لتنتهي عند موانئ إسرائيل على البحر الأبيض المتوسط .

التوصيات:

إن إنجاح هذا المشروع العملاق والمؤثر الاستراتيجي يتطلب مراعاة الأمور الآتية:-

- ١- الوصول إلى صيغة مناسبة وواقعية وعلمية للمشروع المقترح، من خلال بحث المختصين المحليين على دراسته والاستعانة بالخبرات العالمية لانتخاب أفضل التصاميم والمواقع والكيفيات التي ينبغي أن يكون عليها المشروع.
- ٢- تشكيل هيئة عليا مشتركة بين البرلمان والحكومة التنفيذية تقوم بمهمة الإشراف على كل مراحل التخطيط والتنفيذ والإدارة لهذا المشروع المهم، وعلى أن يوكل إلى وزارة النقل إكمال المتعلقات التي يحتاج إليها المشروع ومن أبرزها السكك الحديدية الرابطة للشمال بالجنوب والخطوط البرية والمستلزمات كلها التي يتوقف عليها نجاح المشروع، والمتطلبات التي يقتضيها تحول العراق إلى قناة جافة للنقل الدولي.
- ٣- المباشرة الفورية بإعداد مؤسسة أمنية موحدة مهمتها تأمين أمن الموانئ والملاحة والسفن، على أساس مهني مطابق لشروط المدونة الدولية المتعلقة بأمن الملاحة والسفن. وكذلك إدامة الاتصال والتنسيق مع المؤسسات والهيئات والاتفاقيات الدولية التي تنظم شؤون الملاحة والنقل.

٤- إصلاح البيئة القانونية والاقتصادية والثقافية اللازمة لاحتضان المشروع وإنجاحه، بالإضافة إلى إعادة البنى التحتية وإيجاد الاحتياجات الضرورية سواء فيما يتعلق بالنظام المصرفي المرن أو شبكة الاتصالات الفعالة... الخ.

٥- تطوير الخبرات العراقية وتهيئة الكوادر اللازمة لاحتياجات الميناء على أسس علمية رصينة، وطبقاً للمواصفات والمعايير الدولية.

٦- السعي إلى حل جميع النزاعات العراقية الحدودية والوصول إلى الصيغة التي تضمن نجاح المشروع، وتكفل التعاطي الإيجابي لجيران العراق معه .

٧- القيام بحملات إعلامية محلية ودولية تعرّف بأهمية الميناء ودوره وأثره على العراق والمنطقة والعالم، لحشد التأييد المحلي والدعم العالمي، ويفضل أن يتخذ يوم افتتاحه مناسبة وطنية ويدعى لها رؤساء دول العالم لتقام قمة عالمية عن مستقبل النقل في ظل المنجز الجديد.

الخاتمة:

يعتبر التغيير في نيسان ٢٠٠٣ في حد ذاته إنجازاً استراتيجياً في مستقبل العراق، بغض النظر عن ظروف الاحتلال والمشكلات التي رافقته، لكن الأنظار المحلية والعالمية تتطلع بترقب إلى الإنجازات والآثار التي حققها التغيير .

إن المتابع المنصف يرى الكثير من المشاريع المهمة، ولكن ليس منها ما يرقى إلى مستوى المشروع الاستراتيجي والمصيري الذي ترك بصمته بقوة على الاقتصاد والتنمية العراقية، لذلك ان إنجاز ميناء الفاو الكبير على وفق التطلعات

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

والمكاسب المرجوة منه، يمثل بحق علامة فارقة في العراق الجديد، ونقله نوعية مهمة، ومشروعاً استراتيجياً حيويّاً يشابه إنشاء قناة السويس في تاريخ مصر .

المصادر و الهوامش :

١. سوزان كولن ماركس، مراقبة الريح.. حل النزاعات خلال انتقال جنوب أفريقيا إلى الديمقراطية، الدار الأهلية للنشر والتوزيع، عمان، ط٢، ٢٠٠٨، ص١٣٥.
٢. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تقرير التنمية البشرية لعام ١٩٩٩ (عولمة ذات وجه إنساني)، الطبعة العربية، ١٩٩٩ م .
٣. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تقرير التنمية البشرية لعام ١٩٩٤ (الأبعاد الجديدة للأمن الإنساني)، الطبعة العربية، ١٩٩٤ م .
٤. نعمه العبادي، مفاهيم أمنية، المواد النظرية لدورة الأمن للكادر المتقدم في الأجهزة الأمنية، مستشارية الأمن الوطني، ٢٠٠٨ .
٥. أنشئ معهد الجغرافيا السياسية geopolitics في ميونخ عام ١٩٢٤ وتولى الجنرال هاوسهوفر رئاسته وأصدرت جريدة بعنوان "مجلة الجيوبولتيكا zeitschrift fur geopolitik" بإشراف هاوسهوفر وكانت أول إعلان عن المعهد، ولقي كل من المعهد والجريدة تأييداً من الجغرافيين الألمان اللامعين في ذلك الوقت، سرعان ما أصبح المعهد أداة في يد الحكومة وجزءاً من مخططاتها .
٦. ولعل أدق تعريف للجيوبولتيكا هو الذي وضعه الجغرافي الألماني اتو مول والذي وصفه عام ١٩٣٦: تعنى الجيوبولتيك بالدولة باعتبارها كائناً حياً، وليس من خلال مفهوم ساكن، فالجيوبولتيك تبحث علاقة الدولة بالبيئة- مساحتها- ولم تحاول ان تعالج المشكلات الناتجة عن العلاقات المساحية .
٧. أعطت هذه النظرية الألمان إستراتيجية مرجوة للتوسع المساحي والسيادة الدولية. وبالنسبة لهاوسهوفر وأتباعه فان أفكار راتزل وماكيندر وفرت لهم مجموعة من الأفكار المفيدة التي تتفق وحالة ألمانيا بعد الحرب العالمية الأولى، وتلك الأفكار مجتمعه (أي أفكار راتزل وماكيندر) أدتا الى ظهور الحقائق الجيوبولتيكية الألمانية وأملت عليها

- السياسة الصحيحة تجاه العالم خاصة فيما يتعلق بهيكل الدولة وكرولوجية تمددها المساحي.
٨. على الرغم من انه لم يُنشر أي مخطط واضح لغزو العالم عن طريق اي من الجيوبولتيكين الألمان، إلا أن الموضوعات التي نشرت، عرضت الفكرة الأساسية للرايخ وتجميع الوحدات السياسية ودمجها لقلب العالم heart land لمصلحة الرايخ، أما الأهداف الثانوية فكانت التحكم في وسط أوروبا وأفريقيا، تدمير القوة البحرية البريطانية وإلغاء المملكة البريطانية كقوى عظمى بحرية.
٩. كتب باوندر في الموضوع نفسه يقول: إن الدولة بذاتها لا يمكن أن تكون لها سياسة يمكن تطبيقها بوساطة صانعي القرارات، ولا تستطيع الدولة أن تنمو أو تموت أو تولد أو تتدهور إلا من خلال القرارات التي يميلها صناع القرار فيها. وإذا كانت الدولة ليست كائنا ينشابه والكائنات الحية العضوية، فإنها على ذلك ليست مؤهلة للمنافسة على المساحة أو الموارد التي تتصف بها الكائنات الحية الطبيعية.
١٠. الكسندر دوغين، أسس الجيوبولتيك، دار الكتاب الجديد المتحدة، بيروت، ط١، ٢٠٠٤.
١١. مسلم بن علي بن مسلم، لماذا غزا صدام الكويت؟، دار الساقى، ط١، ١٩٩٥.
١٢. عباس عبود عباس، أزمة شط العرب، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت .
١٣. نفس المصدر السابق .
١٤. خالد العزي، الأطماع الفارسية في المنطقة العربية، وزارة الثقافة والإعلام، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨١.
١٥. خليل حسين، الجغرافيا السياسية، دار المنهل اللبناني، بيروت، ط١، ٢٠٠٩.
١٦. خالد أحمد حسن أبو الخير، الأمن البحري وتهديداته المعاصرة، شؤون دولية، رقم العدد ١٤٥٩، ص١٢.
١٧. حسن الموسوي، النقل في العراق.. الإستراتيجية والأهداف، ورقة مقترحات مقدمة إلى قسم البحوث والدراسات في الشركة العامة للموانئ العراقية .

أ.م.د. نعمة محمد حبيب العبادي

١٨. حسن الموسوي، الموائئ العراقية واحدة من أهم المنافذ الحدودية، ورقة رأي مقدمة إلى الأمانة العامة لمجلس الوزراء/ دائرة المتابعة والتنسيق .
١٩. بول سالم، بناء التعاون في الجزء الشرقي من الشرق الأوسط، أوراق كارنيجي، مركز كارنيجي للشرق الأوسط، العدد ٢٤، حزيران، ٢٠١٠ .
٢٠. نفس المصدر السابق .
٢١. احمد شكاره، إيران والعراق وتركيا.. الأثر الاستراتيجي في الخليج العربي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبو ظبي، ط١، ٢٠٠٣ .
٢٢. روبرت غيلين، الحرب والتغيير في السياسة العالمية، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ط١، ٢٠٠٩ .
٢٣. الخليج في عام ٢٠٠٧-٢٠٠٨، مركز الخليج للأبحاث، الإمارات العربية، ط١، ٢٠٠٨ .
٢٤. حسن علاوي خليفة، المصدر نفسه .