



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

أنبوب البصرة - العقبة

د. مصطفى الناجي



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا معقدة تهمّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملاحظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2022

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

أنبوب البصرة - العقبة

د. مصطفى الناجي *

الملخص التنفيذي

يحتلُّ مد أنبوب النفط (البصرة - العقبة) أهميةً استثنائيةً في الحوارات الجارية بين النخب السياسية والاقتصادية والاجتماعية، وكَثُرَ الجدل حول جدواه وأهدافه للعراق، ولهذا السبب يُعدُّ البحث عن ماهية هذا المشروع وآثاره إحدى المهام الضرورية أمام الرأي العام أولاً، ولإحاطة القيادات والنخب السياسية بحقيقة هذا المشروع وآثاره وجدواه ثانياً.

المقدمة

شهدت علاقات العراق الخارجية نشاطاً ملحوظاً بعد العام 2003 جرّاء الانفتاح على محيطه الإقليمي والدولي، وسعى عن طريقها إلى لعب دور أكبر بما يمتلكه من إمكانيات اقتصادية وبشرية من جهة، وما يواجهه من تحديات أمنية من جهة أخرى، فضلاً عن دوافع سياسية داخلية وخارجية كالتحالفات والتكتلات الإقليمية لتحقيق أهداف تنموية وسياسية وأمنية وغيرها، وعلى هذا الأساس عقد و ما زال يعقد العراق اتفاقيات ومعاهدات ومذكرات تعاون وتفاهم في هذا المجال مع عديدٍ من دول العالم، كما هو الحال مع مشروع (الأنبوب النفطي البصرة - بغداد) وغيره من المشاريع.

ماهية المشروع

تعود فكرة المشروع إلى ثمانينيات القرن الماضي حينما بدأ العراق في البحث عن طرق لمنفذ ثانٍ لتصدير النفط، وحاول العراق تحقيق تقدُّم ملحوظ في فكرة إنشاء أنبوب نفطي يمتد من الأراضي العراقية إلى الأراضي الأردنية، ليصل إلى هدفه الأساسي في ميناء العقبة، لكن العقبات التي واجهت الحكومات العراقية كانت مختلفة، أولها العقوبات الدولية والحصار الاقتصادي وكلفة المشروع العالية، ثم أُعيدَ طرح تنفيذ المشروع في العام 2013 بوصفه جزءاً من فكرة التعاون المشترك بين العراق والأردن ومصر، حينما وقَّع العراق والأردن في نيسان من ذلك العام اتفاقاً لمشروع مد أنبوب بطول (1700) كلم لنقل النفط العراقي إلى الأردن بكلفة تقارب نحو (18) مليار دولار،

* باحث وأكاديمي.

وسعة مليون برميل يومياً، وكان من المفترض الانتهاء من تنفيذ المشروع في عام 2017. وتأجل تنفيذه بسبب هجوم تنظيم (داعش) الإرهابي واحتلاله لثلاث محافظات عراقية¹. وكذلك أخذ المشروع حيزاً كبيراً من الدراسة بسبب كلفته العالية (18 مليار دولار) وجدواها الاقتصادية (كلفة نقل البرميل الواحد إلى 6 دولارات، في حين ينقل العراق نفطاً للخليج العربي بكلفة لا تزيد عن 60 سنت)².

أمّا دخول مصر إلى التفاهات المشتركة فتعود إلى العام 2016 بزيارة وزير النفط المصري طارق الملا لبحث (أسس التعاون المشترك وتبادل الخبرات في مختلف الصناعات البترولية)³، وأكد الوفد المصري في حينها رغبة مصر في أن يصل مشروع خط الأنابيب النفطي من البصرة- العقبة إلى مصر، مستفيداً من رغبة مصر بتصدير الغاز إلى الأردن والعراق⁴.

وطرح المشروع على جدول الزيارة التي قام بها رئيس الجمهورية برهم صالح إلى الأردن في تشرين الثاني عام 2018، ثم في زيارة رئيس الوزراء الأردني عمر الرزاز إلى بغداد في كانون الأول من العام نفسه، وبعد شهر من هذه الزيارة توجه الملك الأردني عبدالله الثاني بزيارة رسمية إلى بغداد عام 2019. وكان الملف الاقتصادي من قبل الجانب الأردني هو المحرك الأساس في تلك الزيارات، يقابله ملفات عدّة من جانب العراق تتعلّق بتسليم المطلوبين للقضاء العراقي في الأردن، وملف مكافحة الإرهاب وتسهيل دخول العراقيين إلى الأردن، وغيرها من الملفات تحت بند (التعاون الإستراتيجي المشترك).

ثم طرح المشروع على جدول الأعمال أثناء القمة الرسمية التي جمعت الرئيس المصري عبدالفتاح السيسي والملك الأردني عبدالله الثاني ورئيس الوزراء العراقي السابق عادل عبدالمهدي في القاهرة بتاريخ 24 آذار 2019 لبحث سبل التعاون والتنسيق والتكامل بين البلدان الثلاثة، والاستفادة من الإمكانيات التي يتيحها تواصلها الجغرافي وتكامل مصالحها الإستراتيجية والاقتصادية، وضرورة تعزيز المناطق الصناعية المشتركة وتطويرها، والتعاون في قطاعات الطاقة والبنية التحتية وإعادة الإعمار وغيرها من قطاعات التعاون التنموي⁵.

1. <https://www.google.com/amp/s/arabic.sputniknews.com/amp/arab>

2. sharq.com/article/24/03/2019/

3. sputnik

4. <https://m.arabi21.com/Story/1198841>

5. <https://www.ina.iq/83905>

وفيما بعد أُدرج تنفيذ المشروع على جدول أعمال القمة الثلاثية في عمّان بتاريخ 25 آب 2020 بين ملك الأردن عبدالله الثاني والرئيس المصري عبدالفتاح السيسي ورئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي في إطار آلية التنسيق الثلاثي على الصُّعد الاقتصادية والإنمائية والسياسية والأمنية والثقافية وغيرها؛ واستناداً إلى مخرجات القمم السابقة. أكّدت القمة أهمية تعزيز التعاون، وخصوصاً في الجانبين الاقتصادي والحيوي، ومنها مشروع تنفيذ مد أنبوب النفط من البصرة إلى العقبة والربط الكهربائي ومشاريع الطاقة والمنطقة الاقتصادية المشتركة.

وأخيراً أُعيد التأكيد على مشروع أنبوب البصرة- العقبة في القمة الثلاثية الرابعة بين العراق ومصر والأردن بتاريخ 27 حزيران 2021، إذ نصّ البيان الختامي على (ضرورة تعزيز مشروع الربط الكهربائي وتبادل الطاقة الكهربائية بين الدول الثلاث وربط شبكات نقل الغاز بين العراق ومصر عبر الأردن وإتاحة منفذ لتصدير النفط العراقي عبر الأردن ومصر عن طريق المضي باستكمال خط الغاز العربي وإنشاء خط نقل النفط الخام (البصرة-العقبة).

ويتضمن الاتفاق مد أنبوب غاز بموازة أنبوب النفط لنقل (100 مليون متر مكعب) يومياً من الغاز إلى الأردن⁶، وسيجّهز بمحطات للضخ (كل 100 متر محطة) سينقل نحو مليون برميل من النفط ومنها 150 ألف برميل يومياً للاستخدام الأردني المحلي لتكريرها في مصفاة البترول في مدينة الزرقاء، فيما ستُنقل الكميات المتبقية من العقبة بالبواخر إلى مصر وقسم آخر لدول تملك عقوداً مع العراق⁷.

من جانب آخر، يحظى المشروع بتأييد أمريكي، ففي 8 آذار عام 2018 أصدر معهد الطاقة الأمريكي ورقةً بحثيةً أعدّها السفير الأمريكي السابق في العراق (جيمس جيفري)، وخبر مشاريع الطاقة (مايكل نايتس) تحت عنوان: (مستقبل الطاقة العراقي)⁸، وقد خلصوا فيه إلى ضرورة أن تضع الولايات المتحدة ثقلها خلف ممر للطاقة بين الشمال والجنوب يمكن العراق أن يعمل كمحور للطاقة بين دول الخليج وتركيا وفي نهاية المطاف تشكيل جسر تصدير إلى أوروبا ويجب على واشنطن أيضاً دعم مشروع خط العقبة لجلب الغاز والنفط العراقي إلى الأردن، إذ سيؤدّي هذا المشروع إلى تقليل اعتماد بغداد المفرط على تصدير النفط عبر مضيق هرمز، إذ يمكن لإيران

6. <https://alrai.com/article/578700.html>

7. <https://memr.gov.jo/Ar/NewsDetails>

8. <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/iraqs-energy-future-lies-north>

الاحتفاظ بالمضيق كرهينة. وأخيراً، يمكن أن تؤدّي بغداد دوراً مريحاً كمحور للطاقة بين الخليج وأوروبا وبلاد الشام.

آلية المشروع



يبلغ طول الأنبوب (1700 كلم) بكلفة تقارب نحو (18) مليار دولار، وسعة مليون برميل يومياً، ويتضمن المشروع أيضاً تنفيذ خط لنقل الغاز الطبيعي تبلغ طاقته التصميمية (358) مليون متر مكعب يومياً⁹.

يبدأ الجزء الأول من الأنبوب من البصرة مروراً بمدينة النجف وبمحاذاة الحدود السعودية إلى مدينة حديثة، والجزء الثاني من حديثة إلى ميناء العقبة مع خط إضافي شمال شرق الأردن وتحديدًا إلى مدينة الزرقاء لتكرير (150) ألف برميل يومياً للاستهلاك المحلي الأردني. ستكون ملكية الأنبوب في جزئه الذي يمر بالأردن وفق العقد عائدة للدولة الأردنية، والعراق هو الذي يدفع تكاليف تشييده، وعائدات النفط والغاز للأنبوب ستكون أرباحاً للشركات الاستثمارية المنفذة لمدة 20-50 عاماً. كما سيوفر المشروع للأردن ملكية الجزء المار فيه ورسوم عبور النفط وبدلات استئجار الأراضي ووصول النفط لهم بأسعار تفضيلية، وذهاب (150) ألف برميل منها يومياً إلى تشغيل مصفاة الزرقاء في الأردن، فضلاً عن إنشاء مستودعات تخزين في ميناء العقبة

9. <https://www.independentarabia.com/node/237811>

تكون ملكيتها للشركات أو الجانب الأردني. وستكفل الحكومة العراقية بمد الأنبوب من البصرة إلى العقبة على نفقتها بالكامل¹⁰، سيُنشئ الأنبوب ومنشآته ووفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T)¹¹ لمدة تمتد من 15 - 20 عاماً ثم تعود ملكية الأنبوب إلى البلدين¹².

وفيما يخص الشركات المنفذة للمشروع، فالجزء الأول من البصرة إلى مدينة حديثة سيُنقذ من ائتلاف (كونسورتيوم) للاستثمار (شركات صينية وأجنبية)¹³، أمّا الجزء المار بالأردن من المشروع سيُنقذ كاستثمار كامل من قبل شركة «ماس» العراقية القابضة الدولية التي يملكها رجل الأعمال العراقي أحمد محمود إسماعيل نانكلي والتي تضم سلسلة شركات مملوكة له أيضاً، وهي (كار) و(إيكسلاري بور)¹⁴.

أمّا عملية نقل النفط عبر الصحاري والموانئ في الأردن فمن مسؤولية وزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية عملية النقل عبر إحالته إلى شركة (برج الحياة)¹⁵ المملوكة لرجل الأعمال نائل الذبيات¹⁶.

10. <https://memr.gov.jo/Ar/NewsDetails>

11. نظام البناء والتشغيل والتحويل أو البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T) أو التشييد والتشغيل ونقل الملكية مضمونه هو تولي مستثمر من القطاع الخاص بعد الترخيص له من الدولة أو الجهة الحكومية المختصة بتشديد وبناء أي من مشروعات البنية الأساسية كإنشاء مطار أو محطة لتوليد الكهرباء من موارده الخاصة على أن يتولى تشغيله وإدارته بعد الانتهاء منه لمدة امتياز معينة تتراوح عادة ما بين 30 أو 40 سنة وخلاها يتولى تشغيل المشروع بحيث يحصل عن طريقه على التكاليف التي تحملها، فضلاً عن تحقيق أرباح عن طريق العوائد والرسوم التي يدفعها مستخدمو هذا المشروع وبعد انتهاء مدة الامتياز يُنقل المشروع بعناصره إلى الدولة ومن ثم فإن نظام B.O.T يعني وجود آلية تمويلية لإنشاء البنى الأساسية في مجتمع ما بعيداً عن موارد الدولة.

12. <https://memr.gov.jo/Ar/NewsDetails>

13. <https://memr.gov.jo/Ar/NewsDetails>

14. <https://al-aalem.com/news/57740>

15. وهذه الشركة هي نفسها التي ما تزال تنقل النفط الخام العراقي بموجب مذكرة التفاهم الموقعة بين الأردن والعراق بداية شباط 2019، التي بموجبها يقوم الجانب الأردني بشراء النفط الخام العراقي (نفط خام كركوك) من العراق لتلبية جزء من احتياجاته السنوية من النفط الخام وبما لا يزيد على (10) آلاف برميل في اليوم تشكّل 7% من استخدامات المملكة على أساس معدل سعر خام برنت الشهري، بحسب فرق كلف النقل وفرق المواصفات ومقدارها (16) دولاراً للبرميل الواحد، من يجني في العراق إلى مصفاة البترول في الزرقاء ومقدارها نصف مليون طن (3.7 مليون برميل) عبر الصحاري (وعندها 500 صهرج، نصفها أردني والنصف الآخر عراقي) إذ تصل كلفة النقل من العراق إلى الأردن للمدة من أيلول إلى تشرين الأول 2021 بلغت نحو (2.88) مليون دينار، مقابل نقل نحو (600) ألف برميل من النفط للمدة نفسها، وبمعدل (10) آلاف برميل ترتفع إلى (15) ألف برميل، لتزيد إلى (30) ألف برميل، فضلاً عن (1000) طن من الوقود الثقيل.

16. <https://www.google.com/amp/s/alghad.com258A>

الجدوى والأثر الاقتصادي

لا يختلف اثنان على جدوى المشروع للجانبين الأردني والمصري، ويمكن نقطة الخلاف بما يخص جدواه الاقتصادية للعراق في:

أهمية المشروع للجانب الأردني

يستورد الأردن حالياً أكثر من (93%) من مجمل إمداداته من الطاقة بتكلفة سنوية تُقدَّر بنحو (2.5) مليار دينار أردني (3.5 مليار دولار)، وتشكّل نحو (8%) من الناتج المحلي، وبدأ الأردن منذ العام الماضي الاستجابة لضغوط صندوق النقد الدولي بشأن رفع أسعار الكهرباء، لخفض خسائر شركة الكهرباء الوطنية المملوكة للحكومة، وهو ما أسفر عنه دعوات تظاهر من قبل المواطنين الأردنيين. وسبق للأردن أن شهد في أيار عام 2018 اندلاع موجة احتجاجات واسعة ضد رفع أسعار المحروقات وزيادة الضرائب، انتهت بإقالة الحكومة، والتراجع عن قرار رفع الأسعار، وإقرار قانون جديد لضريبة الدخل.

ترى عمّان في المشروع خياراً إستراتيجياً؛ لأنّ عمره المتوقع طويل، ومن ثمّ فإنّه سيكون له أثر إيجابي طويل على الاقتصاد الأردني؛ لأنّه سيوفّر فرص عمل جديدة. وسيقتاضى الأردن أجوراً عن مرور النفط في أراضيه، وسيمكنه من الحصول على كميات بأسعار تفضيلية وبكلفة أقل، وسيتيح منفعة عن طريق قيام عديدٍ من الأنشطة الموازية، مثل المقاولات والنقل وتشغيل الأيدي العاملة، و«الاستفادة التي ستجنّيها المجتمعات في مناطق مرور الخط»¹⁷، إذ سيحصل الأردن عن كل برميل (30) سنتاً¹⁸، وسيوفّر حوالي (3000) فرصة عمل لأردنيين بين مهندس وعامل، يمكنه تحويل الأردن إلى مصدر توزيع عالمي لتوزيع النفط العراقي، ومستقبلاً توزيع الغاز كما في تركيا الآن¹⁹. فضلاً عن منحه (150) ألف برميل يومياً بأسعار تفضيلية لتكريرها في مصفى الزرقاء، وهو ما سيساعد على حل أزمة الوقود المزمنة في الأردن.

17. <https://www.rawfednews.com/news/107324>

18. <https://www.independentarabia.com/node/237811>

19. <http://www.massgroupholding.com/Gallery.aspx>

الجدوى بما يخص الجانب العراقي



مع كثرة الانتقادات لهذا المشروع تجاهلت الحكومة العراقية كل الانتقادات والاعتراضات، وعدت إنشاء الأنابيب خطوة مهمة لتعزيز التعاون الاقتصادي، وتعزيز خيارات العراق في إيجاد منافذ جديدة لتصدير نفطه تُضاف إلى منصاته على الخليج العربي وتركيا، ومن هنا كان لا بد من البحث عن الجدوى الاقتصادية التي يحققها المشروع والبحث بالقدر نفسه عن أهم الانتقادات التي وجهها المختصين له.

ينطلق الرأي المساند لمد أنبوب النفط إلى الأردن من ضرورة اقتصادية تقتضي توسيع منافذ التصدير، وكانت أولى تلك المحاولات عن طريق مشروع خط أنبوب نقل النفط العراقي من كركوك إلى حيفا عام 1948 الذي أغلقته الحكومة السورية عام 1956 خلال حرب السويس²⁰

20 . قامت الحكومة السورية في شهر نيسان 1982 بغلق خطوط الأنابيب المارة عبر أراضيها إلى بانياس وطرابلس.



ثم أنشئ أنبوب نقل النفط من حقول كركوك إلى ميناء جيهان التركي عام 1976 بطاقة تصميمية بلغت (1.6) مليون برميل، ومن ثمّ دفعت ظروف الحرب العراقية الإيرانية وانعكاسها على استقرار الأوضاع الأمنية في مياه الخليج العربي للبحث عن منفذ تصديري آخر خصوصاً بعد نهاية الحرب وبداية الخلافات السياسية مع الكويت والسعودية ولضمان عدم خنق العراق اقتصادياً، طُرِح مشروع مد أنبوب لنقل النفط إلى ميناء العقبة في الأردن، ولكن كلفة الإنشاء الباهظة وتداعيات العقوبات الاقتصادية الدولية على العراق جرّاء الحصار الاقتصادي حال دون تنفيذه، وأدّى إلى تأجيله، ثم عيّد طرحه بقوة بعد العام 2003 خصوصاً بعد انخفاض طاقة أنبوب كركوك-جيهان إلى (600) ألف برميل في أفضل الحالات، نتيجة قدمه وتضرر أجزاء واسعة منه بسبب الهجمات الإرهابية التي استهدفته بالعبوات الناسفة منذ عام 2003.

من جهة أخرى، يرى بعض الاقتصاديين أنّ الجدوى الاقتصادية التي سيجنها العراق من زيادة منافذه التصديرية تكمن في حتمية استمرار الطلب العالمي على النفط لسنوات طويلة، لا سيّما أنّ إمدادات النفط في أفريقيا وآسيا في طور النضوب، ومع الكلفة المرتفعة لإنشاء الأنابيب النفطية إلا أنّه سيحقّق عائدات كبيرة للعراق على المدى البعيد، ما سينعكس على زيادة موارده المالية. خصوصاً أنّه سيقرب العراق من زيادة قدراته التصديرية إلى سبعة ملايين برميل يومياً في عام

2025». لا سيَّما أنَّ الأردن من البلدان المستقرة أمنياً بصورة كبيرة. فضلاً عن أنَّ الزيادة المتوقعة لقدرة العراق التصديرية سترفع إيرادات العراق المالية إلى نحو (15) مليار دولار سنوياً، وسيقلِّل من المخاطر الأمنية في حال حدوث أي طارئ في مضيق هرمز.

من جهة أخرى، تبرز أهمية هذا المشروع -أيضاً- في وصول موانئ البصرة إلى طاقتها القصوى بحوالي (4) ونصف مليون برميل، وتقدم أنبوب كركوك - جيهان وتعرُّضه لعددٍ من عمليات التخريب الإرهابية، فضلاً عن مصادرة السعودية للأنبوب العراقي عام 1991 المار عبر أراضيها إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر²¹، كلُّ ذلك حتمَّ على العراق البحث عن منافذ أخرى عبر الأردن، زيادةً على كل ما تقدَّم فسيكون المشروع فرصة استثمارية جيدة للعراق؛ لأنَّه يتضمَّن إنشاء مخازن نفطية كبيرة في العقبة، ومحطة كهرباء كبيرة ليصبح هناك ربط كهربائي بين الدولتين في

21*. اتفق العراق والسعودية في منتصف الثمانينيات من القرن الماضي على مد خط أنبوب نفطي عراقي تُقدَّر طاقته بنحو (1.65) مليون برميل يومياً يمر عبر الأراضي السعودية. يربط منشآت النفط العراقية في الجنوب بمصبٍّ قريبٍ من ميناء ينبع السعودي على البحر الأحمر، وفعلاً استُكمل هذا الأنبوب بأموال عراقية بدءاً من منابع النفط العراقية وصولاً إلى موانئ ينبع السعودية على البحر الأحمر، فضلاً عن إنشاء خزانات عملاقة على الميناء هي أيضاً عائدة للعراق وفق وصلات سداد مبالغ الإنشاء. وبدأ تصدير النفط العراقي منه في أيلول العام 1989، ونتيجة للغزو العراقي للكويت عام 1990 وتطبيق العقوبات الاقتصادية على العراق أوقفت السعودية تشغيل الأنبوب، وبقي النفط العراقي الواصل للسعودية محجوزاً فيها، ثم وليجمد الأنبوب تماماً كسائر أموال وممتلكات العراق في الخارج. وفي الرابع من حزيران عام 2001 أعلنت السعودية أنَّها وضعت يدها على خط أنبوب النفط العراقي الذي يمر بأراضيها، وذلك في أعقاب ما وصفته بتهديدات وأعمال عدوانية من جانب العراق متهمَةً العراق بشن سلسلة من الاعتداءات على نقط مراقبة الحدود السعودية. في حين قالت الحكومة العراقية في 12 حزيران 2001.. أنَّها تحتفظ بحقها في استرداد الأنبوب بكل الوسائل القانونية المتاحة. وأكَّد العراق أنَّ إعلان السعودية مصادرة الأنبوب أداة ضغط سياسية، وردَّت السعودية على الموقف العراقي في رسالتها إلى الأمم المتحدة: بأنَّ بإمكان العراق أن يخضع مستحقات أي أضرار ناجمة عن إغلاق الخط من المستحقات التي تطالب بها السعودية العراق نتيجة الأضرار التي لحقت بها جرَّاء غزو الكويت. وقال السفير السعودي لدى الأمم المتحدة فوزي الشبكشي في رسالته إلى الأمين العام للأمم المتحدة كوفي عنان بتاريخ 14 حزيران 2001 إنَّه "بعد التهديدات بالعدوان العراقي. لم يعد هناك أي سبب للإبقاء على هذا الأنبوب" وأنَّ "الأنبوب بما فيه القساطل، ومحطات الضخ، ومستودعات التخزين، والمصب البحري، ونظام الاتصال، ومعدات الشحن، ستعود بكاملها إلى الحكومة السعودية ابتداءً من تاريخ هذه الرسالة" وعدَّ السفير السعودي أنَّ "التعويض العادل المستحق للحكومة العراقية بعد هذه المصادرة سيكون خفض قيمة المطالب السعودية لإصلاح الأضرار الناجمة عن العدوان" العراقي على الكويت. ظلت الحالة على ما هي عليه، فلا يستطيع العراق تقديم شكوى إلى الأمم المتحدة على السعودية أو غيرها لأنَّ العراق كان تحت طائلة الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة ومحظور عليه أي تحرك دولي جدير بالذكر أنَّ المملكة استخدمت خط الأنابيب العراقي عبر الأراضي السعودية، لنقل الغاز إلى محطات الكهرباء في غرب البلاد لأعوام، قبل أن تختبر فتحه في عام 2012 بما يمنح الرياض مجالاً لتصدير المزيد من نفطها إذا حاولت إيران إغلاق مضيق هرمز. انظر:

https://kitabab.com/2019/08/14https://www.google.com/amp/s/arabic.rt.com/middle_east/893244

المستقبل القريب²².

يبدو في المقابل أنّ كلّ ما دُكر من فوائد لمد الأنبوب النفطي إلى العقبة لم تكن بالقدر الكافي والمقنع لفريق الرافضين لهذا المشروع. ويمكن إيجاز أهم تلك الاعتراضات بالنقط الآتية:

أولاً: التكلفة العالية للمشروع

تتجاوز تكلفة المشروع (12) مليار دولار، من دون كلف التشغيل السنوية وفق كتاب وزارة التخطيط العراقية في كانون الأول 2021. كذلك تحفظت الوزارة على نوع العقد نظام (عقود الهندسة والمشتريات والبناء والتمويل) المعروف اختصاراً بنظام ECPF²³ وفق رأي دائرة تخطيط القطاعات في وزارة التخطيط التي ذكرت بأنّ هذه العقود تُبنى على أساس المخاطر.

من جانب آخر، يرى بعض المتخصصين في مجال النفط أنّ كلفة إنشاء أنبوب نفط «بصرة – عقبة» ستبلغ نحو (26) ملياراً عن طريق الاستثمار من قبل شركات خاصة، وأنّ كلفة المشروع لن تُردّ إلا بعد (50) سنة، وفق صيغة العقد المقترح لإنشائه²⁴، ما يعني أنّ كلفة مرور برميل النفط الواحد ستبلغ من تسع دولارات، في المقابل فإنّ كلفة تصديره من الخليج عبر موانئ البصرة هي (60) سنتاً، أي ما يقارب (450) ضعفاً وهذا المال سيدخل إلى الخزينة الأردنية.

ثانياً: الإرهاب

يرى عديد من الباحثين في مجال النفط والطاقة أنّ كلفة إنشاء المشروع مرتفعة جداً، وقد يتعرّض لمخاطر كبيرة؛ لأنّه يمرّ في أراضٍ ما تزال تشهد نشاطاً لتنظيم (داعش). ولعل تجربة أبراج نقل الطاقة الكهربائية وخطوطها شاهد على استنزاف الاقتصاد العراقي من جرّاء هذه الخطوات غير

22. <https://www.rawfednews.com/news/107324>

23. تعد عقود الهندسة والمشتريات والبناء (ECPF) هي الشكل الأكثر شيوعاً للعقد المستخدم في إجراء أعمال البناء من قبل القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية الكبيرة والمعقدة. وبموجب ذلك العقد، يلتزم المستثمر (المقاول بتسليم منشأة كاملة إلى الدولة أو المطورين لا يحتاج إلا إلى تشغيل مفتاح لبدء تشغيل المرفق، وبالتالي فإنّها تسمى في بعض الأحيان عقود البناء الجاهزة. ويتميز هذا العقد، بقباليته قابلة للتطبيق على العقود المستخدمة في جميع القطاعات، وخاصة البنية التحتية في الطاقة و مشاريع المياه. ففي مناح تفتقر فيه الجهة المالكة للمشروع (الحكومات غالباً في دول العالم الثالث) عن قدرتها على تدبير التمويل للمشروعات الضخمة في وقت أقل وبشروط أقل، يظهر المستثمر (المقاول) و يستخدم قدرته في الوصول إلى أسواق المال العالمية وثقة أسواق التمويل العالمية، في توفير التمويل اللازم لمشاريع البنية التحتية حتى الانتهاء منها، ثم يسترد تلك التكلفة والربح من الجهة المالكة للمشروع، من أجل تحقيق عائد استثماري كبير. وبالتالي فإنّها تسمى في بعض الأحيان عقود البناء الجاهزة.

24. <https://www.independentarabia.com/node/237811>

المدروسة، إذ يمرُّ الأنبوب بوادي حوران عبر الصحراء التي يملك فيها (داعش) نفوذاً، ومن الصعب حماية العاملين بالأنبوب النفطي أثناء إنشائه أو بعد المباشرة بعملية التصدير». سيؤدّي إلى خسائر العراق نتيجة تسرّب عشرات آلاف براميل النفط، ووقت تصليحه الذي قد يستغرق عشرة أيام، فضلاً عن صعوبة تأمين الحماية لفرق الصيانة في تلك المنطقة²⁵.

ومن المخاطر أيضاً أنّ تصاميم إنشاء الأنبوب تتضمن تمريره في مناطق تمتد قريباً من سيطرة الكيان الصهيوني وتحكّمه، وهو ما يشكل خطراً كبيراً على هذا المشروع من جهة أو أنّه يوفرّ فرصة نفع لذلك الكيان عن طريق دخوله في تفاهات مع دول أطراف المشروع الأخرى التي تربطها علاقات دبلوماسية وتطبيع منذ عشرات السنين (مصر، والأردن).

ثالثاً: الطاقة البديلة

ومن ضمن أسباب الرفض أو التحدّض على مشروع الأنبوب تستند إلى التوجه العالمي نحو الطاقة النظيفة والبديلة الذي سيؤدّي إلى قلة الاعتماد على النفط»، وعلى فرض أنّ الأنبوب النفطي وإن كان ضرورة في مدة زمنية معينة لتنويع مصادر التصدير لكن بعد عام 2030 سيكون الطلب على النفط بمقدار النصف نتيجة الإقبال على الطاقة البديلة. وعلى المدى البعيد لن تكون له جدوى اقتصادية تُذكر. كما تكمن خطورة المشروع بأنّ العراق لن يجني أي فائدة اقتصادية من هذا الأنبوب، خصوصاً ستكون أسعار النفط دون السعر العالمي.

رابعاً: شبهات الفساد

لا تخلو الاعتراضات على المشروع من إثارة موضوع نزاهة العقود المبرمة مع الشركات المنفذة له، فعلى سبيل المثال أنّ الشركة التي ستنقّذ مد الأنبوب في الجانب الأردني (شركة برج الحياة) المملوكة لرجل الأعمال العراقي أحمد إسماعيل صالح نانكلي صاحب شركة (كار) سبق أن قامت هيئة النزاهة العراقية بتاريخ 2019-06-28 بإيقاف عقد غير قانوني للشركة بقيمة مليار دولار أمريكي لإنشاء محطة كهرباء بطاقة (1500) ميكاواط على طريقة الاستثمار في منطقة بسماية²⁶، كما يثير تحقيق صحفي الشكوك حول نزاهة الشركة ونفوذها داخل الحكومة ووزارتي الكهرباء

25. <https://www.independentarabia.com/node/237811>

26. <https://www.google.com/amp/s/www.rudaw.net/arabic/business/28062019-amp>

والنفط العراقية بشأن تدخلها في تعيينات القيادات العليا في الوزارة لضمان مصالح الشركة فيها²⁷.

خامساً: السيادة النفطية

ينطلق هذا الاعتراض من نقطة مركزية تتعلق بتقديم العراق ضمانات سيادية من أجل إنشاء هذا الأنبوب، إلا أن ذلك لا يمنع من تحكّم دول المرور في الأنبوب المار عبر أراضيها، فضلاً عن خضوعه للمزاج السياسي، وأنّ مرور الخط عبر البلدان المجاورة قد يجعلها تطالب في المستقبل برسوم عبور باهظة أكثر كمحاولات الابتزاز أو التهديد بغلق خط الأنابيب لأسباب اقتصادية أو سياسية وهو ما حصل فعلاً، والتاريخ القريب خير شاهد على حوادث إغلاق الأنابيب العراقية ومصادرة كميات النفط في المستودعات مع وجود الاتفاقيات المنظمة للتصدير بين العراق وتلك الدول، كما هو الحال في إغلاق الحكومة السورية لخط أنابيب كركوك - باناس عام 1982، وإغلاق السعودية لخط أنابيب الزبير - ينبع، ويتكبّد العراق خسائر مالية جرّاء تكاليف إنشاء تلك الخطوط وعدم قدرته على إدارتها²⁸*. ومن ثم لا توجد ضمانات كافية في مشروع أنبوب النفط البصرة - العقبة

27. <https://al-aalem.com/news/57740-->

28*. النفط العراقي عبر دول الجوار سوريا - تركيا - السعودية

لقد أصبح تصدير النفط العراقي عبر الأراضي السورية إلى البحر الأبيض المتوسط مع مرور الزمن رهينة بيد الحكومات السورية المتعاقبة خصوصاً بعد قيام الحكومة العراقية بتأميم نفطها في 1 حزيران 1972 وقيام الحكومة السورية بتأميم خطوط أنابيب النفط العابرة لأراضيها حين طالبت الحكومة السورية بمضاعفة رسوم مرور النفط التي كانت تستلمها من شركة نفط العراق من (22) سنت أمريكي إلى (44) سنت للبرميل. فاتفق على أن يكون سعر رسوم المرور (41) سنت للبرميل الواحد. أصبح للعراق بعد إنجاز الخط الإستراتيجي والخط العراقي التركي الأول مرونة جيدة لتصدير نفطه عبر موانئ باناس في سوريا وطرابلس في لبنان وجيهان التركي على البحر الأبيض المتوسط، فضلاً عن مينائي البكر وخور العمية في الخليج العربي. إلا أن ذلك لم يدم طويلاً بعد قيام الحرب العراقية الإيرانية في أيلول 1980 التي نتج عنها تدمير مينائي البكر وخور العمية ليفرض الخناق على النفط الجنوبي وليجد العراق نفسه هذه المرة معتمداً على الخطوط السورية والخط العراقي التركي الأول لتصدير نفط كركوك وعين زالة فقط لتتخفّف تبعاً لذلك طاقته التصديرية انخفاضاً كبيراً. لم تستمر هذه الحالة طويلاً حين قامت الحكومة السورية في شهر نيسان 1982 بغلق خطوط الأنابيب المارة عبر أراضيها إلى باناس وطرابلس كافة، ليفرض الخناق الشديد على تصدير النفوط الشمالية والجنوبية معاً ليصبح الخط العراقي التركي الأول ذو الطاقة المحدودة المقدرة بـ (750,000) برميل باليوم المنفذ الوحيد لتصدير النفط العراقي، في حين استمرت تكاليف الحرب بالازدياد. أصبح الوضع يتطلب إيجاد منافذ جديدة لتصدير النفط العراقي بالسرعة الممكنة، إلا أن المنافذ المتاحة كانت محدودة فهناك المنفذ الأول عبر الأردن إلى خليج العقبة الذي قد يقع تحت تحديد الكيان الإسرائيلي والمنفذ الثاني الطويل والمكلف عبر المملكة العربية السعودية إلى ينبع على البحر الأحمر والمنفذ الثالث إلى جيهان في تركيا. وبذلك تقرّر تنفيذ الخط العراقي التركي الثاني بموازة الخط العراقي التركي الأول، فضلاً عن تنفيذ الخط العراقي السعودي من الزبير إلى ينبع على البحر الأحمر. أمّا الخط العراقي التركي الثاني فوقع الاتفاقية النهائية لتنفيذ المشروع بين الحكومتين العراقية والتركية في نيسان 1985. ليباشر بالأعمال الإنشائية ليُفتتح الخط رسمياً في 27 تموز 1987.

الخط العراقي السعودي

تُقدّم المشروع على مرحلتين كما يلي :

- المرحلة الأولى

- بدأ العمل بالمرحلة الأولى في بداية 1984 لئُتَجَرَّ المرحلة الأولى من المشروع في منتصف عام 1986 والذي ندرج تفاصيله أدناه :
- بلغت طاقة الخط التصديرية نصف مليون برميل يومياً.
- يبدأ الخط من الزبير ليلتقي بالخط السعودي قطر (48) عقدة الممتد بين بقيق في شرق السعودية وينبع على البحر الأحمر في محطة الضخ الخامسة بالقرب من مدينة خريص.
- بلغ قطر الخط (48) عقدة وطوله (615) كم منها (150) كم في الأراضي العراقية والباقي في الأراضي السعودية.
- شُيِّدَت ثلاث محطات ضخ توربينية الأولى في الزبير والثانية بالقرب من الحدود السعودية والثالثة داخل الأراضي السعودية. تعمل المحطتان العراقيتان بالغاز، في حين تعمل المحطة السعودية بالوقود السائل المنتج داخل المحطة بوحدة تصفية صغيرة. كما تحتوي المحطات على الخزانات ومعدات مكافحة الحرائق وغيرها، فضلاً عن المرافق السكنية والترفيهية كافة.
- يستلم النفط العراقي في حقل خزانات أُتَشِيت بالقرب من مدينة خريص ليُضخ في الخط السعودي على صورة دفعات لِيُسْتَلَم في بعض الخزانات السعودية المخصصة للنفط العراقي في ميناء ينبع استعداداً لتصديره.

- المرحلة الثانية

- أصبح مجمل الطاقة التصديرية للعراق الناتجة عن إنجاز المرحلة الأولى من الخط السعودي (1.25) مليون برميل باليوم (750,000) منها عن طريق الخط التركي الأول و(500,000) برميل باليوم عن طريق المرحلة الأولى من الخط السعودي وهي طاقة متدنية إذا ما قورنت بطاقة العراق الإنتاجية التي وصلت في ذروتها في عام 1979 إلى حوالي (3.5) مليون برميل يومياً.
- كما تطلَّبت استمرار الحرب العراقية الإيرانية ونفقاتها الباهظة الإسراع في تنفيذ المرحلة الثانية من المشروع لرفع الطاقة التصديرية للخط العراقي السعودي من نصف مليون برميل يومياً إلى (1.6) مليون برميل يومياً.
- بدأ العمل في هذه المرحلة في آذار 1987 لِيُنْجَز الخط كاملاً ويُشغَّل في كانون الثاني 1990. أمَّا أهم تفاصيل هذه المرحلة فندرجها في أدناه :

- بلغ طول الخط بين مدينة خريص وميناء ينبع (953) كم مُدَّ أول (863) كم منه باستعمال أنابيب قطر (56) عقدة و (90) كم الباقية حتى ينبع بأنابيب قطر (42) عقدة وبذلك يكون طول الخط النهائي ما بين الزبير وينبع (1568) كم.
- خطوط أنابيب تصدير النفط 1990
- شُيِّدَت أربع محطات ضخ توربينية في الجزء المحصور بين مدينة خريص وينبع تعمل بالوقود السائل المنتج بوحدة تصفية صغيرة داخل كل محطة. كما تحتوي المحطات على الخزانات ومعدات مكافحة الحرائق وغيرها، فضلاً عن المرافق السكنية والترفيهية.
- تشييد حقل خزانات لتصدير النفط العراقي في ميناء ينبع، منفصلاً عن حقل الخزانات السعودي، ويحتوي على عشر خزانات سعة كل (كم) منها مليون برميل.
- تشييد مرفأ منفصل لشحن النفط العراقي مع خطوط أنابيبه البحرية والمعدات اللازمة لذلك.
- قُصِّلَ الخط العراقي عن الخط السعودي قرب مدينة خريص بعد إكمال هذه المرحلة ليعمل الخط بصورة منفردة ما بين الزبير وميناء ينبع بطاقته الكاملة البالغة (1.6) مليون برميل يومياً.
- أُعِدَّتِ التصاميم الهندسية من قبل شركة "براون أند روت" الأمريكية وثبَّتَت أعمال المشروع داخل الأراضي العراقية من قبل شركة "سي كاباتك" الفرنسية وإعمال مد الخط داخل الأراضي السعودية من قبل شركة "سايم" الإيطالية.
- شُيِّدَ حقل الخزانات في مرفأ ينبع من قبل شركة "مسيوبيشي" اليابانية، في حين ثبَّتَت خطوط الأنابيب البحرية ومرفأ الشحن البحري من قبل شركة "هاينداي" الكورية الجنوبية.
- بلغت الكلفة الكلية للخط بمرحلتيه الأولى والثانية (2.6) مليار دولار وبذلك يُعدُّ واحداً من أكبر المشاريع النفطية العراقية وأغلاها.
- أُغْلِقَ هذا الخط باهظ التكاليف من قبل الحكومة السعودية بعد غزو العراق للكويت في شهر آب 1990 أي بعد مدَّة ثمانية

تمنع تكرار سيناريو الخطوط النفطية المذكورة، وستكون الأردن هي المستفيد الأول من إنشاء ذلك الأنبوب خلال الأحداث في فلسطين في عام 1948 التي أدت إلى توقّف الضخ وإغلاق خط أنابيب النفط قطر (12) عقدة إلى حيفا وتركه، والتوقّف عن إكمال خط أنابيب النفط (16) عقدة إلى حيفا أيضاً بعد أن أوْشك على الإنجاز، أو حين قامت الحكومة السورية بغلق خطوط الأنابيب في سنة 1956 خلال حرب السويس وغير ذلك.

ما الحل؟

مع سعي الحكومة العراقية المضي قدماً لتنفيذ مشروع مد أنبوب نقل النفط من البصرة إلى العقبة متجاهلة كل التحذيرات سواءً من الوزارات القطاعية كالتخطيط والنفط، أم من قبل المتخصصين، إلا أنّ معطيات الواقع قد تذهب باتجاه تأجيل تنفيذه، ومن هذه المعطيات مثلاً وضع العراق الذي يواجه مشكلات مالية صعبة ومعقدة تجعله غير مستعد لتحمل أعباء تمويل مشاريع كبيرة من عائدات النفط التي يستخدم أكثر من (60%) كميزانية تشغيلية في تمويل رواتب الموظفين والالتزامات الدولية الأخرى.

إنّ أحد أسباب إعادة إحياء فكرة المشروع هو تخطيط العراق لرفع طاقته التصديرية إلى (7) ملايين برميل يومياً، وتبلغ الطاقة التصديرية القصوى من المنافذ الجنوبية (5) ملايين فقط لكن الأمور سارت بالاتجاه المغاير تماماً، إذ تراجع تصدير العراق من (3.75) مليون يومياً إلى (2.8) مليون نتيجة لالتزام العراق مع أوبك لمواجهة تدهور أسعار النفط والتخمة العالمية في المعروض؛ وتبعاً للظروف الجديدة يبدو أنّ وزارتي النفط والتخطيط لم تعودا متحمستين للمشروع بدعوة حاجته إلى مزيد من الاستشارة والدراسة والورش التي تناقش آلية التنفيذ، فضلاً عن التزام وزارة النفط أصلاً إلى صيانة مشاريع نفطية أخرى وإكمالها منها: إكمال مد أنبوب بحري ثالث للتصدير عبر المنافذ الجنوبية، فضلاً عن مشروع مد أنبوبين آخرين رابع وخامس منصة تحميل إضافية وإنشاؤها؛ وهو ما يفترض ضمناً تراجع الوزارة عن فكرة الخط العراقي الأردني، فضلاً عن أنّ استثمار خط جيهان

أشهر فقط من إنجاز مرحلته الثانية وتشغيله بطاقته القصوى لتلك الأشهر المعدودة .

وبذلك أُسْدِل الستار على ذلك الخط الحيوي وباهظ التكاليف ليقع الجزء الممتد منه بين الزبير ومدينة خريص تحت الرمال حتى يومنا هذا تماماً كما أسدل الستار على خطوط الأنابيب العراقية السورية حتى يومنا هذا لتقع عرضة للصّداً والتآكل. انظر، غانم العتّاز، العراق وصناعة النفط والغاز في القرن العشرين الصادر باللغة الإنكليزية عن دار نشر جامعة نوتنكهام البريطانية في أيار 2012، على الرابط الإلكتروني:

<https://www.algardenia.com/maqalat/37530-2018-10-23-19-48-52.html>

سياسياً واقتصادياً مع الأترك ذو أولوية أهم من الخط الأردني؛ بسبب تناقص الأمطار، وبناء السدود على المنابع؛ ممّا يهدّد الأمن المائي للعراق.

من جانب آخر، ومع أنّ المسافة اللازمة لإيصال النفط إلى أسواقه في الدول الأوروبية ستكون أقل كلفة بكثير على المدى الطويل، إلا أنّ هذا الرأي تفنّده الوقائع ووفق وزارة التخطيط العراقية وخبراء النفط، تستحوذ السوق الآسيوية على أكثر من (60%) من النفط العراقي، فضلاً عن اتجاه نمو الطلب في السوق الآسيوية أكثر من السوق الأوروبية وفق بيانات السوق العالمية ومؤشراتها، فضلاً عن قلة فرص العراق في المنافسة مع مسوقين ومنتجين للنفط على البحر المتوسط وإفريقيا الأقرب إلى السوق الأوروبية. زيادةً على جملة الملاحظات المذكورة آنفاً، والمتعلقة بطريق مرور الأنبوب في مناطق قد لا تستطيع الحكومة تأمين الحماية اللازمة له، خصوصاً أنّ بعض مناطق المرور تشهد تصاعداً في الهجمات الإرهابية، كذلك الملاحظات الفنية المؤشّرة من قبل وزارة التخطيط حول الجدوى الاقتصادية ونوع عقد التنفيذ والذي يعني ارتفاع أسعار الخدمة، كذلك الملاحظات المتعلقة بالسيادة العراقية على الأنبوب وغيرها، لذا أضحي من الضروري اتخاذ الخطوات الآتية:

أولاً: إعادة احتساب الجدوى الاقتصادية للمشروع والمقارنة مع بدائل أخرى، منها توسيع قدرة الموانئ النفطية في البصرة والتي لا تحتاج إلى استثمار أو صرف مبالغ كبيرة.

ثانياً: استثمار الغاز المصاحب والغاز الحر وتصدير الفائض عن الحاجة المحلية لأنّ الإقبال العالمي سيكون على الطاقة النظيفة، فضلاً عن ضرورة التركيز على الاستثمار بالطاقة الشمسية وطاقة الرياح.

ثالثاً: إنّ تحديث أنابيب النفط عبر الخليج العربي وتطويرها، وإنشاء خط ل(1700) كم وما يتضمنه من تكاليف ومخاطر تتعلّق بالسيادة والثروات سيكون ذا جدوى اقتصادية وسيادية، ووفق النقاط الآتية:

- لأنّ طول الخط أقصر بكثير من طول الخط إلى البحر المتوسط.

- مرور الخط في الأراضي العراقية وبذلك يكون تحت السيطرة التامة للدولة العراقية متفادياً المشاكل التي قد تحدث مع دول المرور.

- عدم دفع أية رسوم مرور عبر دول أخرى.

رابعاً: التفاوض مع الجانب السعودي لاستعادة أنبوب البصرة - ينبع، وهي دعوة ممكنة في ظل الأوضاع الحالية التي تشهد تحسناً في العلاقات بين البلدين، وتؤكدّها أيضاً بوادر سعودية في هذا الصدد، إذ تقدّمت إحدى الشركات النفطية السعودية في أواخر العام 2015 بطلب رسمي إلى وزارة النفط العراقية، باستعدادها لإعادة فتح خط أنبوب النفط العراقي السعودي، لكن وزارة النفط العراقية لم تتخذ أي إجراء في حينها، كما أنّ وزير النفط آنذاك عادل عبدالمهدي قدّم استقالته وبقي طلب الشركة في أدرج الوزارة مهملاً.