ورقة بحثية

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

اقتصادٌ على حافة المضيق
العراق ومحنةُ التصدير النفطي في زمن التهديدات البحرية

د. علي احمد عبد مرزوك

سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

اقتصادُ على حافة المضيق: العراق ومحنةُ التصدير النفطي في زمن التهديدات البحرية

سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الابحاث / الدراسات الاقتصادية

الاصدار / ورقة بحثية

الموضوع / شؤون إقليمية ودولية/ الاقتصاد والتنمية/ الامن والدفاع

د. علي احمد عبد مرزوك/ باحث عراقي متخصص بالسياسات الأمنية والعسكرية

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه 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 تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا معقدة تهمُّ الحقليْنِ السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنّما تعبّر عن رأي كتابِها.

حقوق النشر محفوظة © 2025

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

الملخص:

- العراق يواجه مفارقة استراتيجية، لأن الوفرة النفطية العالية لا تترجم إلى قدرة على المناورة في شبكة التصدير، سواء باتجاه الشرق أو الغرب.
- مستقبل صادرات العراق من النفط سيظل مرهوناً بإعادة بناء شبكة وطنية متكاملة، تربط الجنوب بالشمال، وتؤمن مرونة فنية وسياسية، وتنقل القرار النفطي من ضيق الممرات إلى رحابة الخيارات.
- العراق مدرك لخطر التمركز النفطي، وأن شبكة البدائل التي يجري الحديث عنها لا تزال حبيسة التصاميم والمخاطبات السياسية دون أن تنتقل إلى مرحلة التشغيل الفعلي، ولعل أبرز هذه المشاريع البديلة هو مشروع أنبوب البصرة-العقبة
- مشروع بصرة-حديثة، بالرغم من أهميته في إيصال النفط إلى غرب العراق ومن هناك إلى موانئ سوريا على البحر المتوسط، إلا أن المشروع لا يزال يواجه تحديات ميدانية ذات طابع أمني، خصوصاً في ظل هشاشة الوضع في المناطق الغربية، وتردد المستثمرين في الدخول إلى بيئة بنيوية غير محمية استثمارياً.
- بالرغم من أن العراق يمتلك أكثر من خط ناقل للنفط إلى الدول المجاورة وإلى وجهات جغرافية متعددة، إلا أن النتيجة الجوهرية لهذا الواقع هي أن العراق فعلياً لا يمتلك اليوم سوى منفذ واحد رئيسي لتصدير نفطه، وهو منافذ البصرة.
- من نتائج فقدان تنويع وجهات نقل النفط أن تمارس بعض الدول إجراءات تدخلية في قطاع الطاقة المحلي، ما يتيح لها مساحة للتأثير على استراتيجية الطاقة في البلاد، وبالتالي على التنمية ككل، وهذا ما تقوم به تركيا التي أقرت تشريعاً ينهي اتفاقية نقل النفط من خط كركوك-جيهان عبر الأراضي التركية، ومن المتوقع أن تمارس تركيا سياسات ضغط وتأثير على العراق من خلال التشريع الجديد.
- تبرز الحاجة إلى مراجعة عقود الخدمة الفنية لجولات التراخيص، والتي تمنح رسوماً مقطوعة تتراوح بين 1.5 و5.5 دولار عن كل برميل نفط منتج، دون مراعاة لأسعار النفط في السوق العالمي.
- لا تشتمل عقود الخدمة على بنود حماية مالية تسمح بتعليق الدفع أو إعادة التفاوض عند انخفاض سعر النفط إلى مستويات معينة أو عند تعذر التصدير، بل تظل الدولة ملزمة بدفع الأجور حتى وإن لم تحقق أي إيراد فعلي.

- ضرورة مراجعة عقود التراخيص، وألا تُختزل بـ «نسب الأرباح»، بل بإعادة صياغة فلسفة التعاقد نفسها، من عقود خدمة ذات تكلفة ثابتة إلى نماذج قائمة على تقاسم المخاطرة والعائد (Profit-Sharing)، أو النماذج الهجينة التكيفية المرتبطة بأسعار السوق والظروف الإقليمية، وبغير ذلك فإن كل برميل نفط يُنتج خارج إطار التصدير سيُصبح - في لحظة الاختناق - فاتورة إضافية على الدولة، لا تملك لها مخرجاً ولا سنداً سيادياً حقيقياً.
- من بين خيارات التنويع، قيام العراق بتأجير ناقلات نفط ضخمة وتحويلها إلى خزانات عائمة ترسو في المياه الدولية أو في مرافئ مؤقتة قريبة، لاستيعاب النفط المنتج الذي يتعذر تصديره حالياً، وبالرغم من أن هذا الخيار يُعد آمناً وقت الأزمات، إلا أنه مكلف من الناحية العملية.
- خيار بناء أسطول بري لا يُعول عليه من الناحية الاستراتيجية، لكن يمكن التعامل معه كجزء من حزمة الطوارئ، بشرط أن يُدار بحذر وتُرصد له موازنات خاصة، مع ضرورة مرافقة الناقلين بخطة لوجستية وأمنية عالية الكفاءة.
- إن الاستثمار في المصافي، ولا سيما في المحافظات النفطية كالبصرة وميسان وذي قار، يجب أن يرتقي من مستوى توفير الخدمات إلى مستوى توفير «الردع الاقتصادي»، فالمصفاة ليست مجرد منشأة صناعية، بل هي سلاح دفاعي في زمن حصار الطاقة، تحفظ الاستهلاك المحلي وتوفر منتجات قابلة للتسويق البري في حال تعذر التصدير البحري.
- بناء منظومة تكرير قوية تمهد لانطلاق الصناعات البتروكيمياوية والاستراتيجية، وتحول برميل النفط من مورد إلى منتج، ومن هامش إلى قيمة مضافة.
- تُتيح حقول مثل كركوك، والنجف، والسماوة مساحات أرضية مناسبة لإنشاء خزانات تحت الأرض أو على السطح، تتراوح سعتها التصميمية، بحسب الدراسات، ما بين 10 إلى 20 مليون برميل في المرحلة الأولى، ويمكن الاستفادة منها وقت الأزمات أو لتأجيل التصدير.
- الشروع بتأسيس مجلس الطاقة الوطني ككيان سيادي عابر للوزارات، تكون مهمته التفكير في المستقبل، ووضع الخيارات والخطط، وتمكين الأدوات غير البيروقراطية في إدارة قطاع الطاقة.

مقدمة

شكل الثالث عشر من حزيران/يونيو 2025 نقطة تحول استراتيجية فارقة، دفعت المنطقة إلى انزلاق غير مسبوق في ميزان القوى، مع اندلاع مواجهةٍ عسكريةٍ مباشرةٍ بين إيران وإسرائيل، أنهت فعلياً نمط الاشتباك غير المباشر، وفتحت الباب على مصراعيه أمام صراعٍ مكشوف السمات وواسع النطاق. وخلال ساعاتٍ قليلة، انهمرت الطائراتُ المُسيرةُ والصواريخ الذكية على أهدافٍ حيويةٍ للطرفين، في ضرباتٍ مُركزة، رافقتها هجماتٌ سيبرانيةٌ عاليةُ التعقيد، اخترقت البُنى التحتية الحيوية واقتربت من نُظم تشغيل المُفاعلات النووية الإيرانية، بما يعكس تحولاً جوهرياً ليس في التكتيك فحسب؛ بل في طبيعة الردع الإقليمي ذاته، إيذاناً بمرحلةٍ جديدةٍ تتجاوز الحسابات التقليدية للصراع.

غير أن خطورة هذه المواجهة لا تنحصرُ في بُعدها القتالي، بقدر ما تتبدى في ارتداداتها الجيوسياسية العميقة، والتي امتدت على طول جغرافيا الشرق الأوسط، لتطال منظومة الطاقة الدولية برمتها، وتُهدد بُنية الأمن الاقتصادي للدول المجاورة، وفي طليعتها العراق. فالعراق، الذي لم يكن طرفاً مباشراً في هذا النزاع، وجد نفسه – موضوعياً – على تخوم مسرح العمليات، وتحت وطأة التأثير الاستراتيجي المباشر، في ظل اعتمادٍ شبه مُطلقٍ على عوائد النفط، وشبكة تصديرٍ أحادية الاتجاه، تنكشفُ عند أول اضطرابٍ في مضيق هرمز.

وإذ لا يمكن فصل هذا المشهد عن حقيقة أن مضيق هرمز – على ضيقه الجغرافي – قد أصبح في الحسابات الاستراتيجية سلاحاً بيد أطراف لا تضع المصلحة العراقية في سلم أولوياتها، فإن أي تصعيد – ولو كان محدوداً – قد يكون كافياً لإشعال أزمة مالية شاملة في العراق، تعيد رسم ملامح المشهد الاقتصادي والسياسي للدولة، ليس بوصفها متأثرة بالأحداث، بل بوصفها رهينة لها. وهكذا، فإن كل تصعيد في وتيرة المواجهة الإسرائيلية – الإيرانية لا يعد تهديداً أمنياً في بعده المجرد فحسب، بل يمثل في جوهره اختباراً صريحاً لقدرة العراق على حماية شريانه الاقتصادي الحيوي، وتحقيق الشرط السيادي في واحدة من أكثر مناطق العالم اشتعالاً. ولعل السؤال الجوهري الذي تفرضه هذه اللحظة الحرجة هو: هل يملك العراق بدائل استراتيجية فاعلة – وذات كلفة محتملة – لتصدير نفطه خارج قبضة مضيق هرمز؟ أم أن افتقاره إلى شبكة تصدير سيادية يجعله يقف على حدود الخطر عند كل اضطراب إقليمي؟

أولاً: الواقع المالي والاعتماد المُطلق على صادرات النفط

يمثل الاقتصاد العراقي نموذجاً جلياً للاقتصاد الريعي، حيث يرتكز البنيان المالي للدولة بصورة شبه مطلقة على عوائد النفط، التي تشكل – على نحو منتظم – ما لا يقل عن ٨٥٪ إلى ٩١٪ من مجموع الإيرادات العامة. وعلى سبيل المثال لا الحصر، أفادت وزارة المالية العراقية بأن إجمالي الإيرادات المحققة خلال عام ٢٠٢٤ قد تجاوز ١٤٠.٧٧٤ تريليون دينار، كان منها ١٢٧.٥٣٦ تريليون دينار ناتجةً من بيع النفط، مقابل ١٣.٢٣٧ تريليون دينار فقط من المصادر غير النفطية، أي أن الريع النفطي وحده شكل ما يقرب من ٩٠.٧٪ من الإيرادات الكلية.

أما على الصعيد الدولي، فتؤكد بيانات البنك الدولي أن النفط يشكل ما يقرب من ٩٩٪ من مجمل صادرات العراق، ويمول نحو ٨٥٪ من الموازنة الحكومية، فيما يساهم بنسبة تصل إلى ٤٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي. وهذا الواقع يكشف – من دون مواربة – عن هشاشة بنيوية في النظام المالي والسيادي للدولة، إذ تصبح الخزينة العامة رهينة مباشرة لتقلبات أسعار برميل النفط في الأسواق العالمية، لا سيما في ظل غياب بدائل اقتصادية وطنية مستقرة.

وما يعمق هشاشة البنية المالية في العراق، أن اعتماد الدولة على الإيرادات النفطية لم يعد مقتصراً على تمويل الموازنة العامة فحسب، بل أصبح محركاً أساسياً لتفاقم العجز السنوي نتيجة التضخم المتواصل في الإنفاق الجاري، لا سيما في بندي الأجور ومشتريات الطاقة. ومنذ سبعينيات القرن الماضي، وعلى الرغم مما أتاحته العوائد النفطية من تحسينات ملحوظة في البنى التحتية ومستويات المعيشة، فإنها جاءت على حساب استنزاف عميق لرأس المال الحقيقي، بفعل اختلال الروابط بين القطاع النفطي وبقية القطاعات الإنتاجية، وخصوصاً الزراعة والصناعة. وقد ساهم هذا الضعف البنيوي في تعميق الفجوات الاقتصادية، وتبديد فرص تنموية واعدة كان من الممكن أن تؤدي إلى بناء قاعدة إنتاجية مستدامة.[1]

وبدلاً من أن تكون الإيرادات النفطية رافعة للتنمية المتوازنة، تحولت إلى أداة للاستهلاك الرأسمالي، ومصدر هشاشة هيكلية مزمنة في صلب الاقتصاد العراقي. وفي هذا السياق، قدر صندوق النقد الدولي أن العجز المالي للعراق في عام 2024 بلغ نحو 4.2% من الناتج المحلي الإجمالي، مقارنة بنسبة لم تتجاوز 1.1% في عام 2023، وذلك بفعل الارتفاع الكبير في مستويات الإنفاق، وتراجع كفاءة القاعدة الضريبية غير النفطية، وتزايد المتأخرات المالية،

1 - Atif A. Kubursi, “Oil and the Iraqi Economy,” Arab Studies Quarterly, Vol. 10, No. 3 (1988), p. 283.

لا سيما في قطاعي الطاقة والمشاريع الرأسمالية. ويُعد هذا التدهور المالي، وفقاً لتقديرات خبراء الصندوق، مؤشراً خطيراً على انكشاف السياسة المالية أمام تقلبات الأسواق العالمية، وتآكل قدرة الدولة على صياغة استجابات اقتصادية فعالة، في ظل منظومة مالية لا تزال رهينة للريع، وعاجزة عن تطوير أدوات تمويل وطنية مستدامة.[2] وما يُضاعف أثر هذه المعادلة المختلة، أن أكثر من ٤٠٪ من الإنفاق العام يُوجه إلى الرواتب والتقاعد، بما يعادل نحو ٩٠ تريليون دينار سنوياً. وهذا يعني - منطقياً - أن أي صدمة في سوق النفط العالمي، أو تعثر في التصدير، سيؤدي حتماً إلى أزمة اجتماعية_ سياسية قد تُربك كيان الدولة ذاتها.[3]

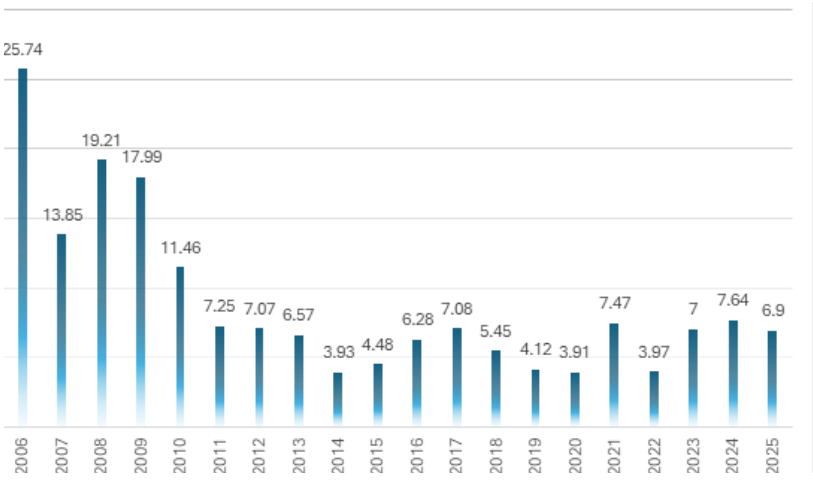
وفي هذا الإطار، تُعد الإيرادات غير النفطية أحد أبرز المؤشرات على هشاشة الهيكل المالي العراقي، إذ تُظهر البيانات الرسمية المستقاة من صندوق النقد الدولي أن مساهمة الإيرادات غير النفطية في الناتج المحلي غير النفطي لم تتجاوز 6.9% في عام 2025، وهي نسبة منخفضة للغاية تعكس ضيق القاعدة الضريبية وقلة تنوع مصادر الدخل العام. وقد بلغ هذا المؤشر أدنى مستوياته في عدد من السنوات، مثل عام 2022، حيث تراجع إلى 3.97% فقط، ما يؤكد عمق الاختلال في هيكلية الإيراد الوطني، ويجسد فشلاً مستمراً في تطوير آليات بديلة ومستدامة للتمويل العام، رغم التوصيات المتكررة الصادرة عن المؤسسات المالية الدولية.[4] ويُوضح الشكل (1) أن الإيرادات العراقية غير النفطية بقيت في مستويات متدنية نسبياً خلال العقدين الماضيين، وشهدت تذبذباً حاداً يعكس غياب رؤية استراتيجية لبناء منظومة ضريبية فاعلة، وضعف القدرة على تعبئة الموارد المحلية، وهو ما فاقم اعتماد الدولة على النفط كمصدر شبه وحيد للإيرادات، وأضعف مناعتها المالية في مواجهة الأزمات الخارجية.

2 - International Monetary Fund, Iraq: Staff Concluding Statement of the 2025 Article IV Mission, International Monetary Fund, United States of America, 2025. Accessed on June 20, 2025, at: https://www.imf.org/en/News/Articles/2025/05/15/pr24165-iraq-staff-concluding-statement-of-the-2025-article-iv-mission

3 - Ibid.

4 - International Monetary Fund, Non-oil Revenue for General Government for Iraq (IRQGGRX-OGDPXOPT), Middle East and Central Asia Regional Economic Outlook, International Monetary Fund, United States, 2024. Accessed on June 22, 2025, at: https://fred.stlouisfed.org/series/IRQGGRXOGDPXOPT

الشكل (1) نسبة الإيرادات غير النفطية إلى الناتج المحلي غير النفطي في العراق (2004–2025)



Source: International Monetary Fund, Non-oil Revenue for General Government for Iraq (IRQGGRXOGDPXOPT), Middle East and Central Asia Regional Economic Outlook, International Monetary Fund, United States, 2024. Accessed on June 22, 2025, at: https://fred.stlouisfed.org/series/IRQGGRXOGDPXOPT

تُفرض المؤشرات حقيقةً لا تقبل الجدل بأن العراق يعيش فعلياً تحت وطأة سيطرة نفطية كبيرة؛ إذ تُبنى الموازنة السنوية للدولة على صادرات نفطية تعبر بحاراً ومضائق لا يمتلك العراق أدوات التحكم بأمنها أو ضمان استمرارها. وتُعد هذه المعضلة الجيو-اقتصادية أكثر تعقيداً من أن تُختزل بوصفها أزمة مالية أو ظرفاً اقتصادياً طارئاً؛ بل تعبر عن خلل بنيوي عميق في الرؤية الاستراتيجية لإدارة المورد النفطي، الذي تحول من فرصة للسيادة المالية والتنمية المستدامة إلى قيد جيوسياسي يُكبل القرار الاقتصادي الوطني ويُرهن مستقبل الدولة بأزمات الخارج وتقلبات الأسواق.

ثانياً: شبكة تصدير النفط العراقي ومصيرها الجغرافي

تُجسد شبكة تصدير النفط العراقي العمود الفقري للمنظومة المالية العامة؛ إلا أن هذا العمود مشيد على بنية أحادية الاتجاه، تُعاني من فقرٍ جغرافي في المنافذ، وضيقٍ استراتيجي في البدائل، ما يجعلها عرضة للاهتزاز تحت وطأة المتغيرات الجيوسياسية والأمنية في الإقليم، وتتركز هذه الشبكة بصورة شبه مطلقة في الجنوب، وتحديداً في محافظة البصرة، التي باتت المنفذ الوحيد تقريباً لصادرات البلاد النفطية، وتضم هذه البنية محطتين رئيسيتين للتصدير: الأولى: محطة الفاو البرية (Onshore Export Facility)، المعتمدة على شبكة أنابيب تربط الحقول بالمنفذ، والثانية: منصات التحميل العائمة (SPMs) في المياه الإقليمية، والتي تشمل ميناء البصرة النفطي ومرفأ خور العمية، بإجمالي قدرة نظرية تتراوح بين 3.3 و3.5 مليون برميل يومياً، موزعة على نحو 2.25 مليون من المرافئ البحرية، و1.25 مليون من المنظومة البرية.[5]

لكن هذه القدرة النظرية لا تُعبر بدقة عن الواقع العملي؛ إذ إن تقادم البنية التحتية، وتحديداً شبكة الأنابيب وخزانات التصدير، أدى إلى انخفاض فعلي في القدرة التشغيلية، نتيجة لمجموعة من التحديات «الموروثة» التي تعيق تطوير شبكة التصدير العراقية، أبرزها محدودية الطاقة الاستيعابية للموانئ، والتقادم التكنولوجي في أنظمة الضخ والنقل، وغياب التنسيق بين البنية التحتية البرية والبحرية، كما تُعاني البنية اللوجستية المساندة، مثل الطرق وسكك الحديد، من ضعفٍ شديد في الأداء، نتيجة أضرار الحروب والعقوبات الطويلة[6]، ما ينعكس على قدرة العراق في تصدير إنتاجه النفطي بكفاءة، وتقلصت الطاقة التصديرية من 3.7 مليون برميل إلى ما بين 3.3 و3.5 مليون فقط، ورغم محاولات التحديث التي تمثلت في تركيب وحدات ضخ جديدة خلال عام 2024[7]، فإن العراق يظل ملتزماً - بموجب اتفاق «أوبك+» - بسقف تصدير يبلغ 3.3 مليون برميل يومياً.

5 - U.S. Energy Information Administration (EIA), Iraq Country Analysis Brief, U.S. Department of Energy, United States, February 2024. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.eia.gov/international/analysis/country/IRQ

6 - Tahseen Al-Saadi, Alexey Cherepovitsyn, and Tatyana Semenova, "Iraq Oil Industry Infrastructure Development in the Conditions of the Global Economy Turbulence," Energies, Vol. 15, No. 17 (2022), Article No. 6239. Accessed on June 22, 2025, at: https://doi.org/10.3390/en15176239

7 - Faleh Al-Khayat, Iraq Increases Crude Export Capacity at Southern Gulf Terminals with New Pumping Units, S&P Global Commodity Insights, United States, July 25, 2024. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/072524-iraq-increases-crude-export-capacity-at-southern-gulf-terminals

صحيح أن العراق قادر على زيادة الصادرات بهوامش محدودة، إلا أن زيادة صادرات النفط العراقية تخضع لقيود مركبة: تقنية، واقتصادية، وسياسية، بعضها تمليه اتفاقات دولية، وأخرى تفرضها اعتبارات ميدانية وواقعية في محيط متقلب.[8]

تُعمق التطورات الأخيرة في ملف تصدير النفط العراقي من الجنوب هشاشة هذه المنظومة، لاسيما بعد توقف صادرات الشمال عبر خط كركوك-جيهان في آذار/مارس 2023، عقب قرار التحكيم الدولي الذي أيد مطالب الحكومة الاتحادية ضد تركيا بشأن استقبال نفط إقليم كردستان، وقد أدى هذا التوقف إلى انعدام أي بديل بري فاعل للتصدير.[9] وجعل العراق يعتمد بنسبة تفوق 89% على الموانئ الجنوبية. هذا التمركز الحاد في الجنوب لم يعد مسألة تشغيلية فحسب؛ بل تحول إلى مأزق جيو-قانوني، إذ أصبح أي نزاع دولي أو طارئ سياسي - كما في ملف أربيل وأنقرة - كفيلاً بقطع رافد كامل من روافد التصدير، ما يُلزم الدولة بإعادة التفكير العاجل في بنية القرار السيادي النفطي وأدواته التنفيذية. يُضاف إلى ذلك قيد جديد يتمثل في تشريع تركيا قانوناً يُنهي اتفاقية مرور النفط العراقي عبر الأراضي التركية الموقعة سنة 1973، والمزمع دخوله حيز التنفيذ في تموز/يوليو 2026، مما يعني - من الناحية الافتراضية، ووفقاً للمتغيرات الدولية والإقليمية، وحاجة تركيا إلى النفط - أن أنقرة ستسعى لفرض قيود على صادرات النفط العراقي تتيح لها الحصول على امتيازات تفضيلية من خلال:

- الاستثمار في الموقع.
- توسيع نطاق العبور ليشمل ليس فقط نفط كركوك، بل كامل الصادرات النفطية العراقية، وصولاً إلى أقصى الجنوب في البصرة.
- ربط المكاسب الاقتصادية بمنافع النقل، خصوصاً في ظل امتلاك تركيا اليد العليا في تشغيل «طريق التنمية» العراقي.
- تحميل أجور إضافية لأجور النقل النفط العراقي عبر الأراضي التركية، كما يتوقع أن تمارس تركيا دوراً كناقل ومحور في نقل النفط العراقي.

8 - U.S. Energy Information Administration, Country Analysis Brief: Iraq, United States of America, 2024, p. 4.

9 - Final Award in The Republic of Iraq v. The Republic of Turkey, ICC Case No. 20273/AGF/ZF/AYZ/ELU, International Court of Arbitration of the International Chamber of Commerce, Paris, France, February 13, 2023. Accessed on June 22, 2025, at: https://jusmundi.com/en/document/decision/en-the-republic-of-iraq-v-the-republic-of-turkey-final-award-tuesday-13th-february-2023

من زاوية الأسواق، فإن بنية التصدير العراقي لا تواجه تحدياتٍ بنيويةً فحسب؛ بل تعاني أيضاً من ضغطٍ متنامٍ على صعيد التنافس الجغرافي، فبينما كانت آسيا – وتحديداً الهند والصين وكوريا الجنوبية – تُشكل الوجهة التقليدية لصادرات العراق، فإن تدفق الخام الروسي بأسعارٍ تفضيلية بعد الحرب في أوكرانيا، أدى إلى تقليص حصة العراق في السوق الآسيوية تدريجياً.[10] ورغم محاولات بغداد اختراق السوق الأوروبية عبر خفض أسعار نفطها في 2022[11]، إلا أن غياب البنية التحتية التصديرية الرصينة في الشمال، والاعتماد الكلي على الموانئ الجنوبية، أضعف من مرونة التحول الجغرافي للأسواق، وبهذا المعنى فإن العراق يواجه مفارقة استراتيجية: فوفرته النفطية العالية لا تقابلها قدرة على المناورة في شبكة التصدير، سواء باتجاه الشرق أو الغرب.

تعاني مشاريع التحديث في الجنوب – رغم مبادراتٍ مشهودة كخط «سيلاين 3» وخطط مد خطوط الأنابيب البحرية الجديدة – من بطءٍ في التنفيذ وتآكلٍ هيكلي، ورغم رفع الطاقة التشغيلية في البصرة إلى نحو 3.4 مليون برميل يومياً بحلول سبتمبر 2023، فإن هذه القدرة تبقى دون مستوى الطموح الوطني، ولا تلبي احتياجات المرونة التصديرية في ظل التوترات الإقليمية. كما أن خطوط الأنابيب البحرية القديمة، التي يسعى العراق لاستبدالها ضمن المشروعين البحريين 4 و5، لا تزال تُشكل نقطة ضعفٍ استراتيجية قد تعرقل تدفقات الصادرات في أي أزمة طارئة. وإلى جانب ذلك، فإن تصدير كمياتٍ محدودة براً إلى الأردن، أو عبر المقايضة مع إيران، لا يمثل بديلاً حقيقياً أو استراتيجياً. [12] لذا، فإن مستقبل العراق التصديري سيظل مرهوناً بإعادة بناء شبكة وطنية متكاملة، تربط الجنوب بالشمال، وتؤمن مرونةً فنيةً وسياسية، وتنقل القرار النفطي من ضيق الممرات إلى رحابة الخيارات.

رغم إدراك العراق المبكر لمخاطر التمركز الجغرافي في تصدير نفطه الخام، فإن شبكة البدائل التي جرى الحديث عنها منذ أكثر من عقد لا تزال حبيسة التصاميم والمخاطبات

10 - Nidhi Verma, Russia Replaces Iraq as Top Oil Supplier to India in Nov, Reuters News Agency, United Kingdom, 2022. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.reuters.com/business/energy/russia-replaces-iraq-top-oil-supplier-india-nov-2022-12-14/

11 - Iraq Slashes Crude Oil Prices to Europe, Middle East Economic Survey, Cyprus, 2022. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.mees.com/2022/6/17/oil-gas/iraq-slashes-crude-oil-prices-to-europe

12 - Jordan Announces Resumption of Iraqi Crude Oil Imports, Reuters News Agency, United Kingdom, 2023. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.reuters.com/article/jordan-iraq-oil-idUSL8N37J2GA

السياسية، دون أن تنتقل إلى مرحلة التشغيل الفعلي. ولعل أبرز هذه المشاريع البديلة هو مشروع أنبوب البصرة–العقبة (Basrah–Aqaba)، الذي يمتد على طول 1,680 كيلومتراً، بتكلفة تُقدر بنحو 18 مليار دولار، وبطاقة تصديرية نظرية تبلغ 3 ملايين برميل يومياً، لنقل النفط العراقي من الجنوب إلى ميناء العقبة على البحر الأحمر عبر الأراضي الأردنية. غير أن هذا المشروع، الذي كان من المفترض أن يُنهي اعتماد العراق الكامل على منفذ الخليج العربي، لا يزال معلقاً منذ عام 2014، نتيجة تعقيدات أمنية وسياسية داخلية وخارجية، فضلاً عن اعتراضات شعبية عراقية تتعلق بشفافية العقود واتجاهات التصدير الجغرافي.[13]

وفي السياق ذاته، أعلنت الحكومة العراقية في أواخر عام 2024 المصادقة على مشروع أنبوب البصرة–حديثة، بتكلفة تقترب من 4.6 مليار دولار وسعة تصميمية تبلغ 2.25 مليون برميل يومياً، على أن يتم إنجازه خلال عامين، ويهدف هذا المشروع إلى ربط الحقول الجنوبية بالمخازن والمصافي الغربية، ومن ثم التهيئة لمخارج تصديرية جديدة، سواء باتجاه سوريا أو عبر المنافذ الغربية باتجاه المتوسط[14]، ومع ذلك، فإن المشروع لا يزال يواجه تحديات ميدانية ذات طابع أمني، خصوصاً في ظل هشاشة الوضع في المناطق الغربية، وتردد المستثمرين في الدخول إلى بيئة بنيوية غير محمية استثمارياً.[15]

13 Daniel Onyango, Iraq's Basra–Aqaba Oil Pipeline Project Faces Political Turmoil, Pipeline Technology Journal, Germany, 2024. Accessed on June 22, 2025, at: https://pipeline-journal.net/news/iraqs-basra-aqaba-oil-pipeline-project-faces-political-turmoil

14 Muayad Hameed, Iraqi Cabinet Approves $4.6 Billion Basrah–Haditha Oil Pipeline Project, Reuters News Agency, United Kingdom, 2024. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.reuters.com/world/middle-east/iraqi-cabinet-approves-46-billion-basrah-haditha-oil-pipeline-project-2024-12-30/

15 Global Energy Monitor, Basra–Aqaba Oil Pipeline Project Profile, Global Energy Monitor, United States, 2025. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.gem.wiki/Basra-Aqaba_Oil_Pipeline

aجدول 1. الوضع التشغيلي لأنابيب النفط العراقية وتصنيفها

ت	اسم الأنبوب		الأسباب
1	كركوك – حيفا (فلسطين) Kirkuk – Haifa Pipeline		الصراع العربي – الإسرائيلي، توقف منذ عام 1948
2	كركوك – طرابلس (لبنان) Kirkuk – Tripoli Pipeline		نزاعات إقليمية، تأميم، تخريب، غياب الإرادة السياسية، توقف منذ عام 1982
3	كركوك – بانياس (سوريا) Kirkuk – Banias Pipeline		نزاعات، تخريب، غياب الإرادة السياسية، توقف منذ عام 1982
4	كركوك – جيهان (الخط الأول) (Kirkuk – Ceyhan (IT-1		نزاعات قانونية، حكم تحكيمي دولي، توقف منذ مارس 2023
5	كركوك – جيهان (الخط الثاني) (Kirkuk – Ceyhan (IT-2		الحظر الدولي، النزاع مع أنقرة، توقف منذ عام 2003
6	خط العراق – السعودية (IPSA) (Iraq–Saudi Arabia Pipeline (IPSA		غزو الكويت، الحظر الأممي، توقف منذ عام 1990
7	خط تصدير إقليم كردستان – تركيا KRG Main Export Pipeline		ناقل رئيسي من إقليم كردستان إلى جيهان التركي
8	خط- تاوك إلى تركيا DNO–Tawke Pipeline		ينقل النفط من حقل تاوك إلى فيشخابور ثم إلى جيهان
9	الخط الستراتيجي (البصرة – حديثة) (Strategic Pipeline (Basra–Haditha	(قيد	
10	البصرة – محطة المنصة البحرية PS1 – Al-Basra Oil Terminal Pipeline (PS1 (ABOT		خط التصدير البحري الرئيسي من جنوب العراق إلى الخليج

Source: Naji Abi-Aad, Petroleum Pipeline Security in the Middle East: Key Takeaways, Issam Fares Institute for Public Policy and International Affairs, American University of Beirut, Lebanon, 2021, p. 4.

توجد عشرة خطوط رئيسية تختلف من حيث الوظيفة والتوزيع الجغرافي والحالة التشغيلية، من بين هذه الخطوط تُعد ثلاثة فقط مفعلة حالياً، وهي: خط تصدير إقليم كردستان إلى ميناء جيهان التركي، وخط DNO–Tawke الذي يُعد امتداداً فرعياً نحو تركيا، وخط PS-1 الذي ينقل النفط الخام من حقول الجنوب إلى منصات التصدير البحرية في الفاو (ABOT) في المقابل، تبرز ستة خطوط متوقفة كلياً أو جزئياً، أبرزها خط كركوك–جيهان (بفرعيه الأول والثاني)، وخط كركوك–طرابلس، وخط كركوك–بانياس، وخط كركوك–حيفا، إضافة إلى خط IPSA المتجه نحو الموانئ السعودية، والمتوقف منذ عام 1990 دون أي تقدم فعلي نحو إعادة تشغيله.[16] كما يُضاف إلى هذه المنظومة مشروع «الخط الاستراتيجي» الرابط بين البصرة وحديثة، والذي لا يزال قيد التنفيذ ويهدف إلى تعزيز مرونة شبكة النقل الوطني بطاقة تصميمية تصل إلى 2.25 مليون برميل يومياً.[17]

وتكمن النتيجة الجوهرية لهذا الواقع في أن العراق – عدا إقليم كردستان – لا يمتلك فعلياً اليوم سوى منفذ واحد رئيسي لتصدير نفطه، يتمثل في مرافئ البصرة ومحطاتها العائمة. فشبكة الأنابيب الشمالية مغلقة أو متعثرة، والمنافذ الغربية والجنوبية البديلة مؤجلة إلى أجل غير معلوم، أو رهينة لمعادلات إقليمية مركبة. وهذا يعني أن أي تصعيد عسكري في الخليج، أو إغلاق محتمل لمضيق هرمز – سواء بفعل قرار إيراني أو نتيجة أحداث بحرية معقدة – قد يؤدي إلى توقف فوري لتدفق النفط العراقي نحو الأسواق العالمية، بما يترتب عليه من خسائر مالية مباشرة تُقدر بمئات ملايين الدولارات يومياً، وانهيار فوري في تغذية الموازنة العامة، بما يعادل ضربة وجودية للاقتصاد الوطني.

16 - John V. Bowlus, Pipeline Partners: Expanding and Securing Iraq's Future Oil Exports, Global Relations Forum – Young Academics Program, Policy Paper Series No. 2, Turkey, 2015, p. 14.

17 - Naji Abi-Aad, Petroleum Pipeline Security in the Middle East: Key Takeaways, Issam Fares Institute for Public Policy and International Affairs, American University of Beirut, Lebanon, 2021, p. 4.

ثالثاً: سيناريو إغلاق المضيق وواقع الأمن القومي العراقي

يتموضع مضيق هرمز في البقعة الجغرافية التي تفصل الخليج العربي عن خليج عُمان، ويُعد – من منظور الجيوبوليتيكا الطاقوية – أحد أكثر الممرات البحرية ضيقاً وتأثيراً في بنية الاقتصاد العالمي. فعلى الرغم من أن عرضه الإجمالي لا يتجاوز ثلاثة وثلاثين كيلومتراً، فإن الممرات الملاحية الآمنة فيه لا تزيد على ثلاث كيلومترات في كل اتجاه، ما يجعله فعلياً عنق زجاجة مائي دقيق التكوين وبالغ الأهمية.

رغم أن الموقع الجغرافي يعتبر عاملاً موضوعياً في تحديد مكانته، فإن تداخل ذلك مع الهشاشة الأمنية الإقليمية وكثافة التوترات الجيوسياسية المحيطة به رفع من حساسيته الاستراتيجية إلى أقصى الدرجات. وأي اضطراب بسيط في هذا الممر – سواء بفعل تصعيد عسكري أو نتيجة خطأ تكتيكي – كفيل بأن يُربك خطوط الإمداد الدولية، ويُشعل أسواق الطاقة، ويهدد الاستقرار الملاحي العالمي برمته.[18]

في هذا السياق، يتجلى الدور المحوري لمضيق هرمز في تدفقات الطاقة العالمية، إذ تُشير الإحصاءات الحديثة الصادرة عن إدارة معلومات الطاقة الأمريكية (EIA) للفترة 2024–2025 إلى أن المضيق شهد مرور نحو 20.3 مليون برميل من النفط يومياً، فضلاً عما يقارب 290 مليون متر مكعب من الغاز الطبيعي المسال يومياً. وقد ذهبت النسبة الأكبر من هذه التدفقات إلى آسيا، بواقع نحو 84 ٪ من النفط و83 ٪ من الغاز، فيما استحوذت الأسواق الكبرى في الصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية على نحو 69 ٪ من إجمالي صادرات النفط الخام.[19] ولا يقتصر نفوذ المضيق على أرقام الطاقة فحسب؛ بل يمتد إلى تأثيره المباشر على استقرار الأسواق العالمية، إذ إن أي اضطراب – حتى لو كان قصير الأمد – يفضي فوراً إلى ارتفاع ملحوظ في أسعار النفط. فعلى سبيل المثال، بعد الضربات الأمريكية والإسرائيلية في يونيو/حزيران 2025

18 - Pacinte Abdel-Fattah and Mostafa Ahmed, What If: Iran Closed the Strait of Hormuz?, Al Habtoor Research Centre, Egypt, June 19, 2025. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.habtoorresearch.com/what-if-iran-closed-the-strait-of-hormuz

19 - Candace Dunn and Justine Barden, The Strait of Hormuz is the World's Most Important Oil Transit Chokepoint, U.S. Energy Information Administration, United States, 2025, page not specified. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61182

ارتفع سعر خام برنت من نحو 69 دولاراً إلى 74 دولاراً للبرميل خلال يوم واحد فقط، رغم عدم حدوث إغلاق فعلي للمضيق، وهو ما يُعد دليلاً واضحاً على حساسية الأسواق العالمية للتوترات البحرية في هذه النقطة الاستراتيجية.[20]

إن هذا الاعتماد للمضيق من قبل دول إنتاج النفط والغاز – ولا سيما قطر والعراق ودول الخليج – لا يُبرر بوصفه خياراً تقنياً أو تخطيطاً لوجستياً فحسب؛ إنما يمثل حالة من الارتهان الجغرافي والاقتصادي البالغ؛ إذ تتحول سيادة هذه الدول إلى رهينةٍ في وجه أي استهدافٍ محتمل، وعند البحث عن البدائل نجد أن بعض دول الخليج – كالسعودية والإمارات – شرعت في تفعيل خطوط أنابيب بديلة (خط شرق-غرب السعودي يسع نحو 7 ملايين برميل يومياً[21]، وخط الفجيرة – 1.8 مليون برميل يومياً[22])، إلا أن هذه البدائل لا تزال أضعف بكثير من حجم الاعتماد الكلي، ولا تغطي إلا نحو 2.6 مليون برميل يومياً فقط من أصل 5.5 مليون تمر عبر المضيق، أما العراق فلا يزال يفتقرُ فعلياً إلى خط استراتيجي بديلٍ يعملُ بكفاءةٍ توازي التحديات المقبلة، وفي المقابل، تمتلك إيران ورقةً مزدوجةً في هذا المضيق: موقعاً جغرافياً محورياً، وقدرةً على تهديد الملاحة عند اللزوم، بما يجعلها تُوظفه كأداةٍ ضغطٍ لا في الحروب فقط، بل في جولات التفاوض مع الغرب أيضاً.

وبالتالي، فإن أي اضطراب – ولو جزئي – في مضيق هرمز يُعد صدمة بنيوية، إذ يُفعل مباشرةً آلية ارتفاع قياسي في الأسعار، يعقبه انهيار في موازنات الدول المنتجة، مما يُبرز هشاشة اقتصادات تعتمد بالأساس على تدفقات تمر عبر عنق زجاجة جغرافي دقيق يصعب السيطرة عليه. ومن هنا يتأكد أن مضيق هرمز ليس مجرد ممر بحري فحسب، بل هو شريان وجودي لاقتصادات دولية ترزح تحت إرث اعتماد هيكلي عابر للأمن والسياسة، وفي طليعتها العراق.

20 - U.S. Energy Information Administration, Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint, Today in Energy, United States, June 16, 2025. Accessed on June 22, 2025, at: https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504

21 - Dayan Abou Tine, Giga-Projects Power 6.4% Jump in Saudi Arabia's Q1 Cement Sales to 13.4m Tonnes, Arab News, United Kingdom, June 22, 2025. Accessed on June 23, 2025, at: https://arab.news/4qjry

22 - Robert Gardner, Building to Bypass the Strait of Hormuz, American Security Project, United States, June 6, 2012. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.americansecurityproject.org/building-to-bypass-the-strait-of-hormuz

حيث شكلت الحوادثُ البحرية التي شهدها مضيقُ هرمز – ولا سيما في العقد الأخير – تحولاً نوعياً في طبيعة التهديدات غير المتناظرة التي تطالُ حرية الملاحة الدولية وأمن الطاقة الإقليمي، فمنذ واقعة استهداف ناقلتي النفط Front Altair وKokuka Courageous في حزيران/يونيو 2019، بدا أن طهران قد انتقلت من مجرد التلويح بخيار الإغلاق إلى اعتماد نمط «التعطيل الذكي» الذي يُحدث الأثر دون كلفة اشتباكٍ مباشر، فقد تمت تلك العمليات عبر ألغامٍ لاصقة، أدت إلى إحداث أضرار محدودة مادياً، لكنها أثرت نفسياً على الأسواق، إذ ارتفعت أسعارُ النفط بنسبة 4% خلال أربعٍ وعشرين ساعة، دون أن تُغلق الممرات رسمياً، وجاء الرد الغربي عبر تدشين تحالفٍ دولي لحماية الملاحة، ما يؤشر إلى أن العالم تلقى الإشارة، وأن التهديد – وإن لم يكن شاملاً – كان كافياً لتحريك الاستراتيجيات، وما زاد من عمق المشهد أن إيران أسقطت، في الشهر ذاته، طائرة استطلاعٍ أمريكية (RQ-4 Global Hawk) في مياه المضيق، وهو حدثٌ غير مسبوق من حيث النوعية والدلالة، إذ حول المضيق إلى منطقة اشتباك جوي-بحري مشترك.[23]

إن هذه الوقائع، بما لها من طابع تكتيكي، كشفت أن إيران لا تحتاج إلى إعلان إغلاق كامل للمضيق لتُربك المشهد الطاقوي؛ بل تكفيها إشارات عملياتية موجهة لإحداث خلل في منظومة الإمداد. وهذا يجعل العراق – بوضعه الحالي وانكشافه التصديري الكامل على الموانئ الجنوبية – من أكثر دول الإقليم عرضةً لتداعيات هذا النوع من التهديد المتدرج.

ولا يقتصرُ التهديد الإيراني لمضيق هرمز على المستوى العسكري الصرف؛ بل يتسع ليشمل نمطاً أكثر تركيباً، يتمثل في «التعطيل القانوني والسياسي المُقنع»، والذي تجلى بوضوح في حادثتي احتجاز ناقلة كوريا الجنوبية (2021)[24]، وناقلة MSC Aries في نيسان/أبريل 2024، ففي الحادثة الأولى استندت طهران إلى ادعاءات بيئية، بينما لجأت في الثانية إلى مزاعم قانونية تتصل بالملكية والشحن، ما يُظهر بوضوح أنها بدأت توظيف أدوات القانون البحري كجزء من استراتيجيتها الردعية، حتى باتت أي سفينةٍ تمر بالمضيق مهددة بالاحتجاز

23 - Jim Garamone, Iran Shoots Down U.S. Global Hawk Operating in International Airspace, U.S. Department of Defense, United States, June 20, 2019. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.defense.gov/News/News-Stories/Article/Article/1874492/iran-shoots-down-us-global-hawk-operating-in-international-airspace/

24 - Patrick Wintour, Iran Releases South Korean Tanker Seized in January, The Guardian, United Kingdom, April 9, 2021. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.theguardian.com/world/2021/apr/09/iran-releases-south-korean-tanker-seized-in-january

لا لخللٍ في الحمولة؛ بل وفق منطق «الانتقائية السيادية» التي تُخضع القانون للقرار السياسي، هذا التغير في طبيعة التهديد يجعلُ من حركة الملاحة التجارية – بما فيها تلك الخاصة بالدول المصدرة – هدفاً مباشراً أو غير مباشر، ويمنح إيران هامشاً واسعاً للمناورة دون تكلفة دولية فورية.[25]

في منعطفٍ استثنائي من عمر الأزمة الإقليمية المتفاقمة، جاء القرار الإيراني بعد الضربات الجوية الأمريكية – الإسرائيلية في 22-13 حزيران 2025، إذ صادق البرلمان الإيراني رسمياً على مذكرة تُخول القوات البحرية اتخاذ ما وُصف بـ»الإجراءات الردعية التكتيكية»، وذلك في سياق رد مباشر على الضربات الجوية التي طالت منشآت نووية بالغة الحساسية داخل العمق الإيراني.[26]

وما يُضفي على هذه الخطوة طابعاً نوعياً ليس مضمونها العسكري فحسب، وإنما التحول في بنيتها المؤسسية؛ إذ انتقل الخطاب الإيراني من دائرة التهديدات المرسلة عبر أذرع الحرس الثوري أو الأبواق الإعلامية، إلى قرار مشروع صادر عن أعلى سلطة تشريعية، وهو ما يجسد – في جوهره – تحولاً استراتيجياً من التلويح الموارب إلى الإشهار العلني لأدوات الردع البحري، ويعكس في آن معاً سلوكاً سياسياً جديداً يقوم على التهديد المعلن لا المضمر.[27]

وفي هذا الإطار، يمكن القول إن إيران قد فتحت الباب واسعاً أمام مرحلة إقليمية محفوفة بالغموض، تُوصف بدقة بأنها مرحلة «اللاحرب – اللاحسم»، حيث لا يشكل الإغلاق الجزئي أو المؤقت للمضيق مجرد احتمال نظري أو ورقة ضغط تفاوضية، بل خيار فعلي مدرج ضمن سيناريوهات المواجهة. وهنا، تتعقد حسابات القوى المصدرة للنفط، وعلى رأسها العراق، الذي يجد نفسه معلقاً بين نارين: من جهة، الاعتماد المفرط على الموانئ الجنوبية

25 - Reuters Staff, Iran Says MSC Aries Vessel Seized for 'Violating Maritime Laws', Reuters News Agency, United Kingdom, April 15, 2024. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-says-msc-aries-vessel-seized-violating-maritime-laws-2024-04-15/

26 - Middle East Monitor Staff, Iran's Parliament Approves Closure of Hormuz Strait After US Strikes on Nuclear Sites, Middle East Monitor, United Kingdom, June 22, 2025. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.middleeastmonitor.com/20250622-irans-parliament-approves-closure-of-hormuz-strait-after-us-strikes-on-nuclear-sites/

27 - Parisa Hafezi, Phil Stewart, and Maayan Lubell, World Awaits Iranian Response After US Hits Nuclear Sites, Reuters News Agency, United Kingdom, June 23, 2025. Accessed on June 23, 2025, at: https://www.reuters.com/world/middle-east/world-awaits-iranian-response-after-us-hits-nuclear-sites-2025-06-23/

في البصرة لتصريف أكثر من 89% من صادراته النفطية؛ ومن جهة أخرى، الفراغ المؤسسي في إدارة صدمات الطاقة العابرة للحدود، نتيجة ضعف البدائل الاستراتيجية وتعثر المسارات التصديرية نحو الشمال والغرب.

وبالرغم من أن مضيق هرمز، حتى الثالث والعشرين من حزيران/يونيو 2025، لم يشهد إغلاقاً فعلياً – بل اقتصر الموقف الإيراني على إصدار قرارات رمزية وتكرار تهديدات تكتيكية – إلا أن مؤشرات التصعيد المتلاحقة تلقي بظلالها الكثيفة على مستقبل الصادرات النفطية، ليس في بُعدها الكمي فحسب، بل في مفاعيلها الهيكلية على الاقتصاد الريعي العراقي. ومن هنا، يغدو السؤال الأكثر إلحاحاً: ما حجم الخسارة المالية اليومية في حال نفذ الإغلاق؟ لا سيما في ظل هشاشة الهياكل الاقتصادية البديلة وغياب منظومة الحماية السيادية في التعامل مع سيناريو الصدمة.

رابعاً: اقتصاد الريع العراقي تحت الخنق البحري (الخسائر العراقية في سيناريو إغلاق مضيق هرمز)

تُظهر المؤشرات الطاقوية العراقية للربع الثاني من عام 2025 واقعاً بالغ الهشاشة في بنية الإيراد الريعي، إذ تشير بيانات وزارة النفط إلى أن معدل الصادرات عبر المنافذ الجنوبية، المرتبطة جيوسياسياً بمضيق هرمز، بلغ بين 3.365 و3.441 مليون برميل يومياً خلال شهري آذار/مارس ونيسان/أبريل. واستناداً إلى متوسط أسعار خام برنت المتداولة آنذاك – والتي تراوحت بين 74 و75 دولاراً للبرميل – فإن العراق يحقق إيرادات يومية تتراوح بين 249 و258 مليون دولار. هذه الأرقام، وإن بدت في ظاهرها مؤشراً على استقرار نسبي في الأداء التصديري، إلا أنها تخفي في عمقها هشاشة مفرطة، لأن تلك الإيرادات تمثل أكثر من 90% من إجمالي دخل الدولة، ما يجعل البنية المالية العراقية بأكملها قائمة على خط ملاحي ضيق، قابل للانقطاع عند أول صدمة استراتيجية.[28]

إن أي تعطيل جزئي أو كلي لحركة الملاحة في مضيق هرمز، كما هو وارد في ظل التصعيد العسكري بين إيران وإسرائيل، لا يعني فقط خسارة مالية عابرة، بل يُجسد انهياراً يومياً لركيزة الدولة الاقتصادية.

28 - السومرية نيوز، هبوط صادرات العراق من النفط في الربع الأول من عام 2025، السومرية، العراق، 18: نيسان/أبريل 2025، شوهد في 23 حزيران/يونيو 2025، في https://www.alsumaria.tv/news/اقتصاد/482123/بالأرقام-صادرات-العراق-من-النفط-تهبط-في-الربع-الأول-من2025-

فغياب إيراد يومي يُقدر بربع مليار دولار - ولو ليوم واحد - سيُفجر آثاراً متعددة الاتجاهات، منها: صدمة في سعر صرف الدينار تعادل نحو 300-320 مليار دينار يومياً؛ تآكل مباشر في احتياطات البنك المركزي؛ فجوة فورية في تغطية النفقات العامة، وعلى رأسها رواتب القطاع العام وشبكات الدعم الاجتماعي؛ وتفاقم في عجز الموازنة، خصوصاً وأن الأخيرة بُنيت على سعر افتراضي للبرميل لا يتجاوز 70 دولاراً، في حين تشير تقديرات صندوق النقد الدولي إلى أن السعر التوازني الذي تحتاجه الدولة لضمان الاستدامة المالية يتجاوز 92 دولاراً.

إن جوهر هذه المعادلة لا يكمُن في تقلب الأسعار فحسب، بقدر ارتباط العراق الأحادي المصدر بممر بحري استراتيجي مضطرب، فأي اختناقٍ فيه - ولو كان لوجستياً أو أمنياً - سيُفجر سلسلة تفاعلاتٍ داخليةٍ تتجاوز الاقتصاد إلى السياسة والاجتماع، وتطرح تساؤلاتٍ حرجةً حول قدرة الدولة على الصمود، والتمويل، والتحكم بمفاتيح القرار السيادي في لحظةٍ إقليميةٍ مضطربةٍ وعالية الكلفة.

ولا يقتصر الأمر على التحوط المالي الناقص؛ بل تتعمق الإشكالية حين ندرك أن جولات التراخيص النفطية التي أطلقتها وزارة النفط العراقية بدءاً من عام 2009 تمثل واحدةً من أكثر التجارب التعاقدية تعقيداً في بُناها التشغيلية وانعكاساتها المالية. فقد استندت هذه الجولات إلى نموذج «عقود الخدمة الفنية" (Technical Service Contracts - TSCs)، وهو نموذج تعاقدي يقوم على مبدأ أن الدولة تحتفظ بالملكية السيادية للنفط، بينما تلزم نفسها بدفع رسوم ثابتة للشركات الدولية مقابل كل برميل منتج، بصرف النظر عن ظروف السوق أو حالة التصدير. وقد تعاقد العراق في إطار هذه الجولات مع شركات دولية كبرى، منها: BP، CNPC، Lukoil، ExxonMobil، Petronas، Gazprom وغيرها، لتطوير حقول استراتيجية مثل الرميلة، غرب القرنة، مجنون، بدرة وغيرها.[29]

وفقاً للبنود المدرجة في الجولة الخامسة والسادسة، تراوحت الرسوم التي تُدفع لكل برميل منتج بين (1.15 إلى 5.5) دولارات، اعتماداً على مستوى التحدي الفني والمخاطر التشغيلية في كل حقل. ومن أبرز الأمثلة على ذلك، أن شركة BP وCNPC تتقاضيان 2 دولار للبرميل في حقل الرميلة، بينما بلغت الرسوم في حقل بدرة، الذي تطوره شركة Lukoil

29 - Federal Iraq Oil & Gas Licenses Register, Iraqi Ministry of Oil, Iraq, June 2022, p. 5.

نحو 5.5 دولارات للبرميل، وهي الأعلى على الإطلاق. تبدو هذه الأرقام في ظاهرها كعوائد عادلة للشركات مقابل خدماتها، إلا أنها تخفي خللاً بنيوياً حاداً في توزيع المخاطرة؛ إذ تتحمل الدولة العراقية، وفقاً لهذا النموذج، كامل العبء المالي في حال حدوث انخفاض حاد في الأسعار، أو تعطل الصادرات لأي سبب كان، بما في ذلك حالات القوة القاهرة مثل إغلاق المضيق أو توقف التصدير القسري.[30]

وما يُفاقم الأزمة أن هذه العقود لا تتضمن بنوداً للحماية المالية تسمح بتعليق الدفع أو إعادة التفاوض عند انخفاض السعر عن مستويات محددة، أو عند تعذر التصدير؛ بل تظل الدولة مُلزمة بدفع الأجور، حتى في حال عدم تحقيق أي إيراد فعلي من البرميل المنتج. وهكذا يتحول النفط – ليس فقط في حالات الجفاف أو الانخفاض، بل حتى في ذروة الإنتاج – إلى بند إنفاق دائم، وليس مصدر ربح صافٍ. هذا الواقع يُغيب عن الدولة فاعلية التكيف مع الصدمات، ويُرسخ مبدأ العائد المضمون للشركات، مع تحميل المخاطرة المؤبدة على الحكومة. ويزداد المأزق تعقيداً عند إدراج ما يُسمى بـ «معامل العائد" (R-factor)، الذي يربط الربحية بنسبة التكاليف المتراكمة، لكنه في جوهره لا يغير من حقيقة أن تكلفة الاستثمار والتشغيل، بما في ذلك أتعاب المقاولين الثانويين، تُحمل في النهاية على كاهل الدولة، وليس على ديناميكية السوق.

إن أعظم ما يُفضح هشاشة البنية الريعية العراقية في ظل الأزمات الدولية، ليس فقط احتمال تعطل التصدير بسبب إغلاق مضيق هرمز، بل تلك المفارقة الكارثية التي تجعل العراق يواجه احتمال الاستمرار في دفع مستحقات الإنتاج النفطي حتى في حال عدم تصدير النفط أصلاً. فالنظام التعاقدي الحالي، القائم على رسوم ثابتة تُدفع للشركات الدولية، لا يرتبط تصاعدياً أو تنازلياً بحجم الصادرات أو مستوى التدفقات النقدية، بل يقوم على قاعدة «الإنتاج مقابل الدفع»، وهو ما يعني ببساطة أن العراق ملزم مالياً دون أن يكون له حق الاشتراط السوقي أو التكيف مع ظروف التعطيل القسري.

فإذا افترضنا – وهو احتمال آخذ في التصاعد – أن المضيق أُغلق كلياً أو جزئياً، فإن العراق لن يخسر فقط ربع مليار دولار من الإيرادات اليومية، بل سيدفع في الوقت ذاته رسوماً للشركات الأجنبية عن إنتاج لا يمكن تصديره ولا يُدر على الخزينة العامة أي عائد فعلي. والأسوأ من ذلك أن هذا الدفع لا يُعلق بقوة القانون، ولا يُعدل لمصلحة الدولة العامة، بل يستند إلى

30 - Ibid.

عقود قانونية نافذة لا تحتوي على آليات إيقاف أو مراجعة مرنة في حالات الطوارئ.

هذه المفارقة لا تقتصر على الخسارة المالية فحسب، بل تمتد لتعرية مفهوم «السيادة الطاقوية»، حيث تصبح الدولة عاجزة عن التحكم في توقيت الإنتاج، أو القرار المتعلق به، أو تكلفة تشغيله. فبدلاً من أن يتحول النفط إلى أداة نفوذ اقتصادي، يصبح عبئاً ثقيلاً يُجر الخزينة العامة نحو الاستنزاف اليومي، حتى في أوقات الصمت الملاحي أو الاختناق الجيوسياسي.

إن فشل العقود الحالية في تضمين بنود للتحوط المالي أو آليات تعديل تلقائي عند وقوع إغلاق، بالإضافة إلى عدم ربط أتعاب الشركات بمخرجات التصدير أو الإيرادات الفعلية، يجعل المنظومة التعاقدية بأكملها عبئاً لا يُحتمل في سيناريوهات الطوارئ والأزمات.

ومن هنا، يتطلب الوضع مراجعة شاملة لا تقتصر على إعادة التفاوض حول «نسب الأرباح»، بل تتجاوز ذلك إلى إعادة صياغة فلسفة التعاقد نفسها، بالانتقال من عقود الخدمة ذات التكلفة الثابتة إلى نماذج قائمة على تقاسم المخاطر والعوائد (Profit-Sharing)، أو إلى نماذج هجينة تتكيف مع أسعار السوق والظروف الإقليمية. وبدون ذلك، فإن كل برميل نفط يُنتج ولا يُصدر سيصبح، في لحظة الاختناق، فاتورة إضافية تُثقل كاهل الدولة، من دون مخرج واضح أو سند سيادي حقيقي.

خامساً: البدائل الطارئة للعراق في لحظة الإغلاق الملاحي (بين اضطرار الجغرافيا وتكلفة الإنقاذ)

منذ عام 2003 وحتى اليوم، واجه العراق عدة جولات من التصعيد الإقليمي، وصلت فيها التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز إلى ذروتها، دون أن تتحول هذه التهديدات إلى إغلاق فعلي. ومع تكرار هذه المؤشرات، ظلت الحكومة العراقية تُدير علاقتها بالجغرافيا البحرية بشكل انفعالي، دون بلورة استراتيجية تحوط حقيقية تُحصن صادراتها النفطية من الانكشاف الكلي على هذا الممر البحري الحرج. لا تزال معظم صادرات العراق النفطية تمر عبر الخليج العربي ومن خلال مضيق هرمز، في اعتماد شبه مطلق يفتقر إلى التنويع الجغرافي أو التكتيكي، مما يحيل أي سيناريو لإغلاق المضيق، ولو كان جزئياً أو ظرفياً، إلى تهديد بنيوي مباشر لعائدات الدولة وسيادتها المالية.

وعلى هذا الأساس، لا تُطرح البدائل الطارئة كرد فعل على إغلاق واقع، بل تُعتبر إجراءات استباقية تُفعل في لحظة الاشتباه الاستراتيجي. فالمقاربة الحديثة لإدارة الأزمات تفرض الانتقال من منطق الاستجابة إلى منطق الجاهزية، إذ العبرة ليست في وقوع الصدمة، بل في استعداد الدولة لها. في هذا الإطار، تتقدم ثلاث بدائل رئيسة إلى واجهة التخطيط العراقي الطارئ:

1. **إعادة تشغيل خط كركوك – جيهان**

في لحظةٍ يُعاد فيها تعريفُ الجغرافيا الاستراتيجية للطاقة بمنطق السلاح، لا تعود البدائل المجاورة خياراً تكميلياً؛ إنما تتحول إلى ضرورة رمزية واستراتيجية تكشف مدى قدرة الدولة على الصمود أمام الضغط الجيوسياسي. وبهذا المنظور، تبرز إعادة تشغيل خط كركوك – جيهان لا باعتباره حلاً جوهرياً لتعويض الصادرات؛ إنما إشارة سيادية إلى أن العراق لا يقف مكتوف الأيدي حين يُختنق المضيق، ويستدعي من أرشيفه الجغرافي خطوط الحياة المؤجلة. وبالرغم من المعوقات التي تواجه الحكومة العراقية لإعادة تشكيل الخط، تبقى الجاهزية التقنية لهذا الخط شبه مكتملة، إذ أُجريت عليه أعمال صيانة مستمرة، ولا يحتاج إلى أكثر من قرار سياسي وإداري مشترك لاستئناف التشغيل. صحيح أن طاقته القصوى لا تتجاوز 500 ألف برميل يومياً، أي أقل من 15% من حجم صادرات العراق الكلي؛ إلا أن إعادة تفعيله في سياق أزمة إقليمية خانقة يحمل أبعاداً تتجاوز الكم إلى الكيف.

2. الخزن العائم والاتفاقيات المؤقتة مع شركات الطاقة

حين تضيقُ المعابر، وتنقطع سُبل التصدير التقليدي، لا يكون أمام الدولة سوى اجتراح أدوات مناورةٍ تتجاوز الجغرافيا نحو فضاءاتٍ مفتوحة بحساباتٍ مرنة، ومن بين هذه الأدوات يبرز خيار الخزن العائم بوصفه تدبيراً طارئاً لا يندرج ضمن الحلول المستقرة، بل ضمن ما يمكن تسميته بـ «التحوط البحري المؤقت»، الذي يُبقي على شريان الإنتاج نابضاً، ويمنع شلل قطاع النفط بفعل إغلاق المضيق أو عرقلة الملاحة. يقوم هذا الخيار على تأجير ناقلات نفط ضخمة وتحويلها إلى خزانات عائمة ترسو في المياه الدولية أو في مرافئ مؤقتة قريبة، لتستوعب النفط المنتج الذي يتعذر تصديره حالياً، كما يشمل التوجه نحو عقد اتفاقيات طارئة مع شركات طاقة عالمية، يتم بموجبها تسلم كميات النفط داخل الأراضي العراقية أو في موانئ قريبة، على أن تُؤجل عملية التصدير أو النقل إلى ما بعد زوال المخاطر الجيوسياسية، وهو ما يضمن – على الأقل – استمرار تدفق الإيرادات النقدية، ولو

بحدها الأدنى، ويمنع الوصول إلى نقطة «الصفر المالي".

إلا أن هذا الخيار، رغم مرونته الظاهرية، لا يخلو من تحديات مالية وتقنية جسيمة؛ فاستئجار ناقلة عائمة واحدة بسعة مليوني برميل قد يُكلف ما بين 5 إلى 8 ملايين دولار شهرياً، إضافةً إلى رسوم التأمين البحري، والتعقيدات اللوجستية المرتبطة بإدارة الخزن والضخ والتحكم بدرجات الحرارة والضغط. كما يتطلب هذا الخيار قدرةً تفاوضية عالية مع شركات عالمية مثل Vitol أو Glencore أو ENOC، لتأمين عقود بيع مرنة وموثوقة تتناسب مع طبيعة الأزمة. لكن، وعلى الرغم من التكاليف، فإن الكلفة الحقيقية تكمن في التوقف لا في التخزين؛ إذ إن تعطل الإنتاج دون قدرة على التصريف يُفضي إلى خسارة تراكمية مزدوجة: أولاً بتوقف الإيرادات، وثانياً بتحمل الدولة أجور الشركات المتعاقدة في جولات التراخيص، والتي تُحتسب عن كل برميل مُنتج غير مُباع. إن خيار الخزن العائم - مهما بدا مرهقاً مالياً - يُعد صمام أمان تكتيكياً يحول دون انهيار متسلسل في قطاع الطاقة، ويُبقي على قدرة الدولة على التفاوض والبيع المستقبلي، وبالتالي لا يعد حلاً دائماً؛ لكنه قارب نجاة عائم في لحظة اشتداد الموج الجيوسياسي ومخرج مؤقت حين تُغلق كل المنافذ.

3. النقل البري عبر الأردن أو سوريا

في لحظات الاختناق الملاحي، قد تبدو الطرق البرية مخرجاً اضطرارياً لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من صادرات الطاقة، غير أن التحول من البحر إلى اليابسة ليس مجرد تغيير مسار؛ إنما هو انتقال من استراتيجية تصدير إلى معركة مع الجغرافيا واللوجستيات والأمن. ومن هذا المنطلق، يُطرح خيار النقل البري عبر الأردن أو سوريا بوصفه أحد البدائل الطارئة التي يمكن للعراق اللجوء إليها في حال تعطل المضيق كلياً أو جزئياً. هذا الخيار، من الناحية النظرية، يقوم على نقل النفط الخام بصهاريج عبر الطرق البرية من الجنوب أو الوسط العراقي باتجاه المعابر الحدودية الغربية، ومنها إلى ميناء العقبة في الأردن أو الساحل السوري في اللاذقية أو طرطوس. وعلى الرغم من بساطة هذا الطرح في ظاهره، إلا أنه خيار مكلف وهش ومرهق لوجستياً، يصطدم بعدة عقبات حيوية، من أبرزها:

ا- من حيث التكلفة: فإن نقل برميل النفط عبر الصهاريج لمسافة تقارب 900 إلى 1200 كيلومتر يتطلب كلفة نقل تتراوح - حسب التقديرات - بين 12 إلى 18 دولاراً للبرميل الواحد، وهو رقم يُعادل أو يتجاوز أحياناً رسوم التصدير البحري، ويضع

ب- الدولة في موقع غير تنافسي في الأسواق العالمية، خاصة مع ضعف البنى التحتية الداعمة لعمليات التحميل والتخزين في الطرف المستلم.

من حيث الأمن والاعتمادية: فإن الطريق السوري ما يزال محاطاً بحالة من عدم الاستقرار، مما يجعل تأمين الخط مُكلفاً ومحفوفاً بالمخاطر، أما الطريق الأردني فرغم استقراره النسبي إلا أنه غير مهيأ حتى الآن لاستيعاب كميات ضخمة بشكل يومي، في ظل عدم اكتمال مشروع أنبوب البصرة-العقبة، الذي لم يتجاوز بعد مرحلته التمهيدية.

ت- من حيث القدرة التشغيلية واللوجستية: فإن منظومة النقل البري في العراق لم تُصمم لحمل أكثر من بضعة آلاف من البراميل يومياً، عبر مئات الصهاريج المتهالكة أو القليلة العدد، وهو ما يجعل نقل مليون برميل يومياً يتطلب أسطولاً برياً ضخماً وبنية تحتية غير متوفرة حالياً.

من هنا فإن خيار النقل البري، وإن بدا نظرياً أحد المخارج، إلا أنه في الواقع خيار استنزافي بامتياز، قد يُستخدم في الحدود الدنيا كحل موضعي لبعض الشحنات الرمزية، لكنه لا يُعول عليه كبديل استراتيجي في حالة إغلاق شامل للمضيق، ومع ذلك لا يجب إغفاله بالكامل، إنما يجب التعامل معه كجزء من «سلة أدوات الطوارئ»، بشرط أن يُدار بحذر وتُرصد له موازنات خاصة ويُرافق بخطة أمنية-لوجستية عالية الكفاءة، تُراعي دقة المرحلة وحساسية المسار.

سادساً: مسارات فك الارتهان الجغرافي (مشاريع متوسطة وبعيدة الأمد لضمان مستقبل أمن الطاقة)

اختبارُ السيادة لا يبدأ عندما يُغلق المضيق؛ بل حين تُدرك الدولة أن أمنها الطاقوي لا يجوز أن يُعلق على ممر واحد ولا على جغرافيا واحدة. لم يعُد مضيق هرمز مجرد مسار لتدفقات النفط، بل تحول – في ظل تصاعد التهديدات الإقليمية – إلى أداةٍ لإعادة صياغة موازين القرار في المنطقة. ومع كل أزمة تلوح في الخليج، تتضح الحقيقة الأكثر إيلاماً: العراق ما يزال مقيداً بخريطة تصدير أُحادية، يخوض بها صراع البقاء في سوق تتحكم بها الجغرافيا أكثر مما تحكمها العقود. إن التعامل مع هذا الواقع لا يمكن أن يستمر بمنطق إدارة الأزمة؛ بل يفرض الانتقال إلى عقيدة طاقوية جديدة، تُؤسس على إعادة هيكلة خارطة التصدير برؤية استراتيجية تُخرج العراق من موقع الانكشاف إلى فضاء التوازن. وليس المطلوب توسيع

المخارج فحسب، بل إعادة تعريفها بوصفها ركائز سيادية تُعبر عن قدرة الدولة على المناورة تحت الضغط، والتموضع في لحظة الاختناق. هذه المقاربة تقدم أربع بدائل استراتيجية متوسطة وبعيدة الأمد، تُجسد مسارات الانتقال من التهديد إلى التحصين، وهي:

1. **استكمال مشروع أنبوب البصرة – العقبة:**

ليست كل خطوط الأنابيب مجرد أنابيب؛ فبعضُها يُعادل في معناه الجيوسياسي حدوداً سياديةً مُضافة، وبعضُها الآخر يُشكل رئةً بديلة حين تضيقُ ممراتُ التنفس الملاحي، وانطلاقاً من هذا الفهم يُعد مشروع أنبوب البصرة-العقبة من أهم مشاريع فك الارتهان الجغرافي عن مضيق هرمز، كونه يُمهد للعراق منفذاً استراتيجياً نحو البحر الأحمر، يُخرجه من ضيق المضيق ويُدخله في رحابة الممرات المتوسطة والدولية، هذا المشروع ظل مؤجلاً لأسباب تمويلية وسياسية معقدة، رغم أن دراساته الفنية والبيئية قد اكتملت إلى حدٍ كبير، وإن تأخيرهُ لم يكُن بسبب تعذر التنفيذ؛ بل نتيجة تردد الدولة في اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب، وإحجامها عن تحمل الكُلفة الجيوسياسية للمضي قُدماً بممر نفطي خارج هيمنة الخليج.

يمتاز هذا الخط بموقعٍ يوفر للعراق إمكاناتٍ تصديرية نحو آسيا وأفريقيا وأوروبا دون المرور بمضيق هرمز، ولكي لا يتحول إلى خط تابعٍ لإملاءات سياسية خارجية، لا بد من صياغة شراكة إقليمية متوازنة تُراعي المخاوف السيادية وتحمي العراق من الوقوع في فخ التموضع التابع، فالمشروع ليس مجرد أنبوب؛ بل رسالة جغرافية تقول إن العراق قادرٌ على هندسة مساراته، وكتابة خريطته التصديرية من جديد، حين تشتد الأزمات وتُغلق الأبواب، ولكي يكون هذا الخط استثماراً حقيقياً في الأمن الطاقوي، يجب ألا ينفذ كخيار رديف؛ بل كاستراتيجية قائمة بذاتها تُدرج ضمن بنود المصلحة الوطنية العليا للدولة، وتحظى بتوافق وطني-سياسي شامل، يوازي أهميتها في مرحلة ما بعد الأزمة.

2. **إحياء خط العراق – السعودية (IPSA)**

ليست كل خطوط الأنابيب تموت بانتهاء الحرب، فبعضها يبقى نائماً تحت الرمال، ينتظر لحظة تحولٍ سياسي تعيد إليه المعنى والاتجاه، وهكذا يبدو مشروع خط العراق-السعودية (IPSA)، المُتوقف منذ غزو الكويت عام 1990، وكأنه أثر جغرافي مُعلق، يُطل برأسه كلما ضاقت خيارات بغداد في التصدير، واتسعت ضغوط مضيق هرمز، يمتد هذا

الخط من منطقة كركوك مروراً بالأنبار، وصولاً إلى موانئ ينبع على البحر الأحمر، وقد صُمم بسعة تصديرية تصل إلى 1.6 مليون برميل يومياً، ورغم مرور أكثر من ثلاثة عقود على تعطيله، فإن بنيته الأساسية لا تزال قائمة، ويمكن إعادة تأهيله خلال فترة زمنية معقولة نسبياً، لو توفرت الإرادة السياسية والضمانات السيادية المتبادلة.

لكن إحياء هذا الخط لا يخضع لحسابات فنية فقط، بل لاعتبارات سياسية أعمق؛ إذ إن العلاقة بين بغداد والرياض – رغم التحسّن النسبي في السنوات الأخيرة – ما تزال تُدار بهواجس متبادلة، وتحتاج إلى معادلة شراكة استراتيجية تتجاوز البُعد التجاري إلى بناء ثقة جيوسياسية جديدة. فالعراق في هذا السياق لا يبحث عن مسار بديل فحسب، إنما يسعى إلى تحييد العوامل الإقليمية التي تضع قراره السيادي تحت ضغط الخيارات المحدودة. وإعادة تشغيل هذا الخط ليست خيارًا نفطيًا بقدر ما هي فرصة لإعادة التوازن الجيوطاقوي في المنطقة، عبر خلق ممر تصدير ثالث يخفف الضغط عن المنافذ الجنوبية، ويُعيد للعراق دوره الجغرافي الطبيعي كحلقة وصل بين الخليج والشام والجزيرة العربية. ولكي تتحقق هذه الإمكانية لا بد من تحصين هذا المشروع قانونيًا وسياديًا، عبر اتفاقٍ طويل الأمد يراعي الخصوصية السياسية لكلا البلدين، ويؤطّر المشروع ضمن منطق المصالح المتبادلة لا التبعية المُقنعة.

3. دعم المصافي وتوسيع التكرير المحلي

حين تُحاصر الدولة في ممرٍ ضيق، لا يكون المخرج في الالتفاف فحسب؛ بل في إعادة النظر فيما تُصدره، وكيف، ولمن، ومن هنا تبرز قدرات التكرير المحلي لا كخدمة صناعية مكملة؛ بل كمنظومة سيادية كاملة، تُعيد للعراق شيئاً من التوازن حين تختنق مسارات التصدير، فاستمرار الاعتماد على بيع النفط الخام وحده، يضع الدولة تحت رحمة الجغرافيا والأسواق، بينما امتلاك دورة التكرير يخلق طبقة داخلية من المناعة الاقتصادية، تُخفف من أثر الإغلاق، وتمنح بغداد أوراقاً إضافية على طاولة الأزمة.

تُشير الوقائع إلى أن العراق رغم إنتاجه النفطي الهائل، يستورد أكثر من 30% من احتياجاته من المشتقات، في مفارقةٍ تكشف أن الدولة تُصدر المادة الخام وتستورد الشكل المكتمل، هذا الواقع يُمثل اختلالاً هيكلياً يُعرض البلاد لمخاطر مضاعفة في الأزمات؛ فإذا أُغلق المضيق لن تخسر الدولة التصدير فقط، بل ستواجه أزمة في توفير الوقود، وفي دعم الأسعار، وفي تغطية الطلب الداخلي.

إن الاستثمار في المصافي - ولا سيما في المحافظات النفطية كالبصرة وميسان وذي قار - يجب أن يُرفع من خانة «الخدمات» إلى خانة «الردع الاقتصادي»، فالمصفاة ليست مجرد منشأة صناعية؛ بل هي سلاح دفاعي في زمن حصار الطاقة، تحفظ الاستهلاك المحلي وتُوفر منتجات قابلة للبيع البري في حال تعذر التصدير البحري، ولعل الأهم بناء منظومة تكرير قوية يُمهد لانطلاق صناعات بتروكيماوية واستراتيجية تابعة، تُحول برميل النفط من موردٍ إلى منتج، ومن هامشٍ إلى قيمة مضافة، ذلك هو التحول الحقيقي: من دولة تبيع ما تستخرجه، إلى دولة تُدير ما تُنتجه، وتُعيد تصديره بشكلٍ لا يخضع للابتزاز الملاحي أو المضاربات السياسية.

4. الخزن الاستراتيجي داخل الأراضي العراقية

حين يتوقف العالم على حافة ممر بحري مضطرب، وتُصبح حركة البرميل مرهونة بموجةٍ أو صاروخ، لا يعود الخروج من الأزمة مرهوناً بما تملكه الدولة من أنابيب؛ بل بما تُخزنه من براميل، وهنا تبرز أهمية إنشاء منظومة خزن استراتيجي داخل الأراضي العراقية، لا باعتبارها إجراءً احترازياً فقط؛ بل بوصفها عمقاً سيادياً يتيح للعراق أن يُدير زمنه في الأزمات، لا أن يُستدرك بلحظةٍ من العجز، فالدول التي تمتلك طاقة تخزين طويلة الأمد تستطيع أن تفصل - ولو مؤقتاً - بين الإنتاج والتصدير، وتحافظ على استمرار الإنتاج الصناعي، وتُخفف من الصدمة في الأسواق، وتمنح نفسها متسعاً من التفاوض مع الشركاء والمشترين. أما الدول التي تبيع كل ما تُنتجه لحظة إنتاجه؛ فإنها تربط مصيرها بالسوق والجغرافيا والخصم في آنٍ واحد.

تُتيح حقولٌ مثل كركوك، والنجف، والسماوة مساحات أرضية مناسبة لإنشاء خزانات تحت الأرض أو على السطح، تتراوح سعتها التصميمية، بحسب الدراسات، ما بين 10 إلى 20 مليون برميل في المرحلة الأولى، وهذه القدرة لا تُعد رفاهية؛ بل ضرورة استراتيجية يمكن عبرها امتصاص فائض الإنتاج خلال فترة الإغلاق أو تأجيل التصدير، بدلاً من وقف الضخ وتحمل تبعات العقود، وما يُميز الخزن البري عن الخزن العائم ليس الكلفة وحدها - رغم أن الفارق قد يتجاوز 60% - بل عامل الأمان، والسيطرة، والحماية من الابتزاز البحري أو التأمين التجاري الدولي، فالخزن في الداخل يُحول الجغرافيا إلى قوة تفاوضية صامتة، ويوفر أداةً للتحكم بجدول الصادرات، لا أن تبقى الدولة تحت رحمة جداول شركات الشحن أو أسواق التأمين.

إن الاستثمار في الخزن الاستراتيجي ليس قراراً فنياً بحتاً، بل قرارٌ سيادي-اقتصادي طويل الأمد، يجب أن يُدرج ضمن بنود الأمن القومي، تماماً كما يُدرج بناء القواعد العسكرية أو حماية حدود البلاد، فالحرب القادمة - كما يبدو - ليست بين إسرائيل وايران؛ بل مع الممر.

الخاتمة:

ما بين تهديدٍ بحري معلق ونموذجٍ ريعي هش، تتكشفُ حدودُ المناعة السيادية للعراق، لا بوصفها مفهومًا مجردًا، بل كواقعٍ يُختبر تحت الضغط. لقد كشفت هذه الورقة – بما أوردته من شواهد رقمية، وتحليلات استراتيجية، ونماذج محتملة – عن عمق الأزمة البنيوية التي يواجهها الاقتصاد العراقي في حال تعطلت الملاحة في مضيق هرمز، سواء عبر إغلاقٍ كلي أو اضطرابٍ متقطع. فليست الخطورة في فقدان العوائد اليومية وحدها، وإنما في افتقار الدولة إلى منظومة تحوط سيادية قادرة على التعامل مع الصدمة، وغياب استراتيجية تصديرية متعددة الاتجاهات يمكن التعويل عليها في لحظة الانقطاع.

لقد بين تحليل البدائل الطارئة أنها، وإن كانت محدودة الجدوى ومكلفة التنفيذ، تُعد خطوط مقاومةٍ أولية يجب تفعيلها، لا كرد فعل، بل كجزءٍ من عقيدة الجاهزية السيادية. وفي المقابل، كشفت البدائل الاستراتيجية متوسطة وبعيدة الأمد عن الإمكان الكامن في الجغرافيا العراقية إذا ما فُعلت الإرادة السياسية، وأعيدت صياغة فلسفة إدارة النفط بعيدًا عن الارتهان للممرات الضيقة والمصالح المتضاربة.

إن الخلاصة المركزية لهذا التقدير لا تكمن فقط في رسم حجم الخسائر المحتملة، بل في طرح سؤال الدولة ذاته: كيف يمكن لدولةٍ أن تستمر في التموضع داخل نظام تصدير هش، وتوقع عقودًا ثابتة، وتقصي البدائل، ثم تطالب بالصمود أمام أول عاصفة بحرية أو سياسية؟

إن إعادة تعريف أمن الطاقة العراقي لا تبدأ من الأنابيب، إنما من تصميم قرار وطني يضع مرونة التصدير في صلب الأمن القومي، ويحول شركة «سومو» من ذراعٍ للتسويق إلى مركزٍ استراتيجي لاتخاذ القرار، ويعيد طرح فكرة «مجلس الطاقة الوطني» كجسمٍ سيادي عابرٍ للوزارات، تكون مهمته التفكير في المستقبل قبل أن يهب علينا. فحين يُصبح النفط قيدًا بدل أن يكون سلاحًا، تُصبح السيادة معلقة بخيطٍ بحري، وتصبح المعركة – كل المعركة – مع الجغرافيا.

المصادر:

1. Abi-Aad, Naji. Petroleum Pipeline Security in the Middle East: Key Takeaways. Issam Fares Institute for Public Policy and International Affairs, American University of Beirut. Lebanon, 2021.
2. Al-Saadi, Tahseen, Alexey Cherepovitsyn, and Tatyana Semenova. "Iraq Oil Industry Infrastructure Development in the Conditions of the Global Economy Turbulence." Energies. Vol. 15, No. 17 (2022). Article No. 6239.
3. Turkey to seek new deal with Iraq on idled oil pipeline, Bloomberg, 21 July 2025, https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-07-21/turkey-says-it-will-end-iraq-oil-pipeline-agreement-in-july-2026

Bowlus, John V. Pipeline Partners: Expanding and Securing Iraq's Future Oil Exports. Global Relations Forum – Young Academics Program, Policy Paper Series No. 2. Turkey, 2015.

4. Iraqi Ministry of Oil. Federal Iraq Oil & Gas Licenses Register. Iraq: Ministry of Oil, June 2022.
5. Kubursi, Atif A. "Oil and the Iraqi Economy." Arab Studies Quarterly. Vol. 10, No. 3.(1988) .
6. Sweijs, Tim, et al. Domestic Instabilities: Resource Curses and Rentier States. In Time to Wake Up: The Geopolitics of EU 2030 Climate and Energy Policies. The Hague: Hague Centre for Strategic Studies, 2014.
7. U.S. Energy Information Administration. Country Analysis Brief: Iraq. United States of America, 2024.

لِدولةٍ فاعلةٍ ومجتمعٍ مُشارِك

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org