



2026/3/29

استراتيجية عاجلة ومتوسطة لتنويع منافذ تصدير النفط الخام العراقي في ظل أزمة مضيق هرمز

د. يحيى حمود حسن البوعلي

● ورقة سياسات



استراتيجية عاجلة ومتوسطة لتنويع منافذ تصدير النفط الخام العراقي في ظل أزمة مضيق هرمز

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

الاصدار / ورقة سياسات

الموضوع / الاقتصاد والتنمية، شؤون إقليمية ودولية

د. يحيى حمود حسن البوعلي / جامعة البصرة – كلية الادارة والاقتصاد

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌ، غير ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسية -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصُّ العراق بنحو خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍّ، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2026

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

المخلص:

- سترتب على العراق خسائر شهرية في الظروف الاعتيادية تبلغ 7.3 مليار دولار شهرياً، إضافة إلى كلفة الاستفادة من منافع صعود أسعار النفط التي تجاوزت 100 دولار للبرميل الواحد، والاستفادة من الوصول إلى السعر المتوقع 140 دولاراً للبرميل إذا ما استمر إغلاق المضيق.
- يُتوقع أن يقوم العراق باللجوء إلى الاقتراض أو الإصدار النقدي الجديد أو السحب من الاحتياطي، وهي خيارات صعبة وغير ناجحة.
- يحتاج العراق إلى حلول عاجلة تتمثل في:
 - رفع القدرة التصديرية لخط كركوك - جيهان: يتطلب إعادة تشغيل الخط العراقي القديم كركوك - جيهان (الأصلي الذي لا يمر بالإقليم)، وإمكانية تحقيق تصدير بطاقة قصوى تصل إلى 500-600 ألف برميل يومياً.
 - زيادة الإنتاج من الخط الكردي الجديد: فبعد عام 2013، قامت حكومة إقليم كردستان بإنشاء خط خاص بها ينقل النفط من حقول الإقليم إلى الحدود التركية. هذا الخط سمح للإقليم بتصدير النفط بشكل شبه مستقل عن بغداد. عليه، يتطلب زيادة التنسيق ما بين الحكومة العراقية وحكومة إقليم كردستان لزيادة عمليات التصدير النفطية بالتنسيق الكامل مع وزارة النفط الاتحادية، وإنهاء العقبات الفنية والإدارية المتعلقة بآليات التصدير. وبالإمكان التفاوض مع الإقليم بخصوص المستحقات المالية للشركات الأخرى والأمور العالقة بين بغداد وأربيل مستقبلاً.

- التفاوض مع إيران حول السماح للسفن العراقية بتصدير نبطها عبر مضيق هرمز، خاصةً أن موقف العراق هو مساند لإيران ورافض للحرب ضده. ويمكن الاستعانة بالسفن الصينية لنقل النفط العراقي، وهذا قد يكون حلاً سريعاً، لكنه يحتاج إلى ترتيبات مع الجانب الإيراني للحصول على (استثناء خاص). وقد يكون الاعتماد على الناقلات الصينية حلاً مناسباً، خاصةً أنها المشتري الأكبر للنفط في المنطقة، والعراق بالذات، وأن العراق يمتلك حسابات باليوان الصيني لتمويل التجارة مع الصين بدءاً من عام 2023. إلا أن هناك عقبات متعددة، منها ارتفاع تكاليف التأمين التي فرضتها شركات التأمين بسبب ظروف الحرب، وخطورة الوضع العسكري، وضغوط البنك الفيدرالي الأمريكي.
- استخدام سلك الحديد لنقل النفط إلى شمال العراق من الحقول الجنوبية والوسطى إلى موانئ تركيا وسوريا والأردن لتعويض النقص في التصدير، كذلك الاعتماد على الحوضيات (الصهاريج) التي تقطع الطريق البري. فالعراق يُصدّر إلى الأردن بحدود 10 آلاف برميل يومياً عبر الشاحنات، مع إمكانية زيادة هذه الكمية لتصل إلى 20-30 ألف برميل يومياً لتصديرها إلى ميناء العقبة في الأردن وميناء بانياس في سوريا. إلا أن هذا الأسلوب مكلف جداً بالمقارنة بالنقل بالأنابيب، وأن كمية التعويض قليلة.
- الحلول متوسطة الأجل:
- الخط العراقي عبر البحر الأبيض المتوسط: إعادة تشغيل هذا الخط الذي يصل الخط الاستراتيجي بخط يمر عبر الأراضي الأردنية، ثم يُقسّم إلى قسمين: الأول يذهب إلى ميناء بانياس

السوري، والثاني إلى ميناء طرابلس اللبناني. وتبلغ طاقته التصنيعية 700 ألف برميل في اليوم، وهو قابل للتوسع لتصبح طاقته 1.4 مليون برميل يومياً.

● إعادة بناء خطوط أنابيب جديدة مع سوريا، ضمنها خط أنابيب لنقل النفط الخام الثقيل بطاقة 1.5 مليون برميل يومياً، وخط آخر لنقل الخام الخفيف تُقدَّر قدرته بـ 1.25 مليون برميل يومياً.

● الخط العراقي - السعودي (زبير 2 - المعجز): تبلغ طاقته التصديرية 1.65 مليون برميل يومياً، وهذا الأنبوب قادر على إيصال النفط العراقي إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر، ويتطلب من الحكومة العراقية وضع خطة واستخدام كافة الجهود الدبلوماسية والسياسية لإعادة فتح هذا الخط.

● الحكومة العراقية بحاجة إلى وضع خطة متوسطة الأجل لزيادة صادرات العراق النفطية لتصل إلى 6.5 مليون برميل يومياً عبر الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وكالاتي: 2.8 مليون برميل يومياً عبر الخليج، و1.65 مليون برميل يومياً عبر السعودية، و1.6 مليون برميل يومياً عبر تركيا، و500 ألف برميل يومياً عبر الأردن وسوريا.

– على المستويين البعيد، يحتاج العراق إلى:

● بذل جهود سياسية وقانونية وفنية واقتصادية كبيرة لإصلاح قطاع النفط العراقي، والاقتصاد العراقي ككل.

● إلغاء الحماية الأمريكية للسيطرة على الإيرادات النفطية العراقية من تحكّم الاحتياطي الفيدرالي الأمريكي.

- إنشاء صندوق الاستقرار المالي بالاعتماد على الإيرادات النفطية الفائضة واستخدامها في أوقات الأزمات.
- تنويع منافذ تصدير النفط العراقي.
- تطوير القدرات التخزينية للنفط.
- إعادة النظر في بعض عقود جولات التراخيص النفطية.
- بناء أسطول لنقل النفط.
- تطوير مصافي تكرير النفط الخام وتقليل نسبة النفط الأسود في المصافي.

توطئة

لقد شهدت أسواق النفط العالمية حالة من التوتر وعدم الاستقرار نتيجة الحرب الأمريكية الإسرائيلية على الجمهورية الإسلامية الإيرانية، مما أدى إلى ارتفاع أسعار النفط الخام لتقارب 100 دولار للبرميل، فضلاً عن مخاوف عدم استقرار الإمدادات. لكن الحدث الأكثر أهمية بالنسبة لأسواق النفط العالمية هو إغلاق حركة الملاحة في مضيق هرمز، الذي يعد أحد أهم الممرات الاستراتيجية لنقل النفط في العالم، وتمر من خلاله نحو 20% من إمدادات النفط العالمية، مما أثر بشكل مباشر على تدفقات النفط إلى الأسواق العالمية. وتزداد خطورة الأمر كلما طال أمد الحرب وزادت أيام التعطيل واتسع نطاق المواجهات الإقليمية، واحتمال دخول دول أخرى في الحرب. ومن المعروف مدى اعتماد الاقتصاد العراقي على الإيرادات النفطية، فهي العمود الفقري لاقتصاده. إذ يبلغ إنتاج العراق من

النفط الخام حوالي 4.5 مليون برميل يومياً، وهو ثاني أكبر منتج للنفط في أوبك وخامس أكبر منتج في العالم، يتجه معظمه بنسبة 80 % نحو التصدير إلى الأسواق الدولية، و20 % نحو الاستهلاك المحلي، بمعنى أن النسبة الأكبر مخصصة للتصدير، أي تبلغ صادرات العراق من النفط الخام نحو 3.478 مليون برميل يومياً. ومعظم تلك الكميات تُصدر بواسطة ناقلات بحرية من خلال مينائي البصرة (البكر سابقاً) والعمية العائمين، وهما يقعان في المياه الإقليمية العراقية، في حين تُصدر الكميات المنتجة من الحقول الشمالية إلى ميناء جيهان التركي المطل على البحر المتوسط عبر أنبوب ناقل بكمية تبلغ 208 آلاف برميل يومياً، والكميات المتبقية تُصدر إلى الأردن باستخدام ناقلات حوضية. ومن ثم، فإن عدم قدرة العراق على تصدير نفطه عبر الخليج العربي يضع البلد في واحدة من أصعب التحديات النفطية والاقتصادية، فضلاً عن أن الإغلاق الجزئي للحقول النفطية، إذ تم إيقاف الإنتاج بالكامل في حقول الرميلة الجنوبية، وانخفاض الإنتاج في حقل غرب القرنة 2 وحقل مجنون وغيرها، وانسحاب الشركات الأجنبية العاملة في الحقول النفطية، يجعل هذا الوضع العراق في أزمة مالية حادة في توفير الرواتب وتمويل الموازنة، وتوقف المشاريع الاستثمارية حتى البسيطة منها، وخسائر مالية كبيرة تُقدَّر بـ 7 مليارات دولار شهرياً (صادرات 3.4 مليون برميل يومياً \times 70 دولاراً للبرميل \times 30 يوماً = 7.2 مليار دولار شهرياً)، مع احتمال اللجوء إلى الاقتراض أو الإصدار النقدي الجديد أو السحب من الاحتياطي، وهي خيارات صعبة وغير ناجحة. ولتوضيح خطورة هذا الأمر، لا بد من توضيح الآتي:

أولاً: منافذ صادرات العراق النفطية

تتجه الصادرات النفطية في العراق تتجه من خلال المنافذ الآتية:

1. عن طريق الخليج العربي: الذي يعد ميناء التصدير الرئيسي وأهم أجزاء منظومة التصدير النفط العراقي وخاصة من الحقول الجنوبية إلى الخليج العربي وهو المنفذ البحري الوحيد للعراق، ويصدر عن طريقه أغلب صادرات النفط العراقية، إذ يتجه نحو 94 % من إجمالي الصادرات العراقية بشكل يومي عن طريق موانئ التصدير البحرية في الخليج؛ بواقع 3.26 مليون برميل يومياً كما توضح بيانات جدول رقم (1) إلى مختلف دول العالم في الشرق الأقصى (وخاصة الهند والصين وكوريا الجنوبية) وإلى الولايات المتحدة الأمريكية، وأوروبا. وتأتي إليه ناقلات من جميع أنحاء العالم، ومن ثم تشكل هذه الموانئ الجزء الحيوي للاقتصاد التي يجب أن تبقى مفتوحاً بشكل يومي للتواصل الاقتصادي العراقي مع العالم الخارجي⁽¹⁾.

وهناك ميناء التصدير النفطي هما:

أ- ميناء البصرة النفطي (ميناء البكر سابقاً): هو محطة عائمة تقع عند مدخل الخليج العربي على بعد نحو 50 كيلومتراً تقريباً من المنطقة الجنوبية الشرقية لشبه جزيرة الفاو في الخليج العربي، وحوالي 160 كم جنوب مدينة البصرة في خور الخفجة القريب من المياه الإقليمية الكويتية. وكان يعرف الميناء باسم (البكر العميق)، وقادر على استقبال ناقلات النفط الضخمة التي

1- Spc. Darryl L. Montgomery, Al Basrah Oil Terminal is vital to Iraq, America's North Shore Journal, Thursday - 12. July 2012, <http://northshorejournal.org>

تصل حمولتها إلى 350 ألف طن. تبلغ القدرة التصديرية الإجمالية له نحو 1.8 مليون برميل يومياً⁽²⁾. وتم تطوير قدرته إلى 3 مليون برميل يومياً.

ب- ميناء خور العميق النفطي (مرفأ خور العمية): يعد هذا الميناء ثاني الموانئ العميقة يبعد حوالي 46 كم جنوب مدينة الفاو في خور عبد الله شمال الخليج العربي، نحو 145 كم جنوب مدينة البصرة ضمن المياه الإقليمية العراقية وعلى مقربة من المياه الإقليمية الإيرانية، ويمكن الاطلاع على شكل (1)، وهو يمثل جزيرة صناعية طولية (طولها 390 متراً) الشكل مثبتة على ركائز مغمورة في البحر، يهدف إلى تحميل النفط الخام في المياه العميقة في الخليج على ناقلات ذات الاحجام الصغيرة والمتوسطة، تتراوح طاقته الفعلية ما بين 4-8 الف برميل يومياً، وتقدر الطاقة التصديرية له نحو 1.4 مليون برميل يومياً⁽³⁾.

جدول (1) صادرات العراق من النفط الخام عبر منافذ التصدير لعام

2025

منافذ التصدير	الكمية	النسبة
موانئ الخليج العربي	3.26 مليون برميل يومياً	94%
عبر ميناء جيهان التركي	208 الف برميل يومياً	5.9%
عبر الشاحنات الى الاردن	10 الاف برميل يومياً	0.1%
الإجمالي	3.478 مليون برميل يومياً	100%

المصدر: وزارة النفط العراقية، دليل الموانئ النفطية، 2025.

2- وزارة النفط العراقية، شركة نفط الجنوب، دليل الموانئ النفطية، البصرة، 2007، ص2.

3- المصدر نفسه، ص3

2. الخط العراقي - التركي (خط كركوك - جيهان)

يقوم هذا الخط بنقل النفط من الحقول الشمالية إلى البحر المتوسط عبر أنبوب يمر بالأراضي التركية وصولاً إلى ميناء جيهان التركي. يُعد خط أنابيب كركوك - جيهان المزدوج هو الأطول في العراق لنقل النفط الخام، حيث يبلغ طوله 1876 كم (انظر شكل رقم 2). إذ يتألف من خطين للأنابيب هما:

- **الخط الأول:** يمثل هذا الخط أنبوباً ذو قطر 40 إنشاً، ويمتد طوله 345 كم داخل العراق و641 كم داخل تركيا. تبلغ طاقته التشغيلية القصوى 1.1 مليون برميل يومياً، لكن المعروف أنه كان ينقل حوالي 900 ألف برميل يومياً قبل الحرب عام 2003.

- **الخط الموازي الثاني:** ذو قطر 46 بوصة، ويمتد طوله 234 كم داخل العراق و656 كم داخل تركيا. تبلغ طاقته التشغيلية القصوى 500 ألف برميل يومياً، وقد صُمم لنقل صادرات نفط البصرة بشكل منتظم. وبعمل الخطين معاً، تبلغ طاقتهما القصوى حوالي 1.6 مليون برميل يومياً.

إلا أن هذا الخط قد تعرض لهجمات متكررة، وبالأخص في منطقة بيجي - الفتحة، مما أدى إلى تقليل التصدير من الحقول الشمالية عبر هذا الخط إلى حد كبير، حيث لا تتعدى طاقته 208 آلاف برميل يومياً في عام 2025، كما توضح بيانات جدول رقم (1)، في حين كانت طاقته 600 ألف برميل يومياً في عام 2007. فضلاً عن المشكلات الإدارية والفنية في محطات الضخ الثانوية. في الحقيقة، إن تصدير النفط العراقي عبر ميناء جيهان بكميات قليلة لا يسد احتياجات العراق، ويلحق خسائر كبيرة بالاقتصاد.

3. التصدير الى الأردن

يتم التصدير برياً عبر الشاحنات، بموجب مذكرة تفاهم وبأسعار تفضيلية، وهي كمية قليلة نسبياً تبلغ 10 آلاف برميل يومياً. ومن المعروف أن التصدير باستخدام الشاحنات الحوضية باهظ الكلفة، حيث يُقدَّر بأنه أغلى بحوالي 20 ضعفاً مقارنة بالنقل عبر الأنابيب. وعليه، فقد اتخذت الحكومة إجراءات طارئة للحفاظ على استقرار الصادرات النفطية العراقية بعد انخفاض حجم الشحنات المارة عبر الخليج العربي، وذلك لدعم الموازنة العامة، وتقليل الخسائر الاقتصادية، وتعزيز استقرار الإيرادات العامة في ظل الاضطرابات الجيوسياسية الحالية في المنطقة، فضلاً عن تعزيز موثوقية العراق باعتباره مصدراً رئيسياً للنفط في الأسواق العالمية. كما يمنح هذا العراق فرصة لتعويض جزء من خسائره إذا تمكن من زيادة الصادرات بسرعة، الأمر الذي يتطلب تطوير منافذ التصدير بالتزامن مع تطوير مستوى الإنتاج.

ثانياً: منافذ الصادرات البديلة لتصدير النفط العراقي

في ظل ظروف الحرب وغلق مضيق هرمز وعدم قدرة العراق على تصدير النفط، أصبح من الضروري إيجاد منفذ أو حل لهذه الأزمة. بالطبع، كان هذا الاحتمال متوقعاً منذ زمن طويل، وكان يفترض العمل عليه منذ فترة طويلة، إلا أنه لم تُتخذ إجراءات فاعلة لإيجاد منافذ مهمة لتجاوز هذه الأزمة. ويمكن طرح أهم الحلول التي يتبعها العراق لمعالجة الأمر، وهي:

• الحلول سريعة الاجل

أ- رفع قدرة خط كركوك - جيهان: لرفع الطاقة التصديرية، يتطلب تحرك حكومي جاد ومكثف وسريع لإعادة تصدير النفط، لتعزيز الإيرادات النفطية وتعويض التراجع الحاصل في صادرات النفط العراقية وزيادة الصادرات عبر ميناء جيهان التركي. الأمر يتطلب إعادة تشغيل الخط العراقي القديم، كركوك - جيهان (الأصلي الذي لا يمر بالإقليم)، حيث كان هذا الخط يمثل شريان التصدير الرئيسي لنفط شمال العراق لعقود طويلة. لكن هذا الخط متوقف منذ عام 2023 بعد نزاع قانوني بين بغداد وأنقرة بسبب تصدير نفط إقليم كردستان دون موافقة الحكومة الاتحادية. وبعد صدور حكم دولي ضد تركيا، تم إيقاف ضخ النفط بالكامل عبر هذا المسار، مما يتطلب إعادة التفاوض مع الجانب التركي لإعادة تشغيله، مع إمكانية تصدير نفط يتراوح من 200 إلى 500 ألف برميل يومياً.

فضلاً عن زيادة الإنتاج من الخط الكردي الجديد، فقد قامت حكومة إقليم كردستان بعد عام 2013 بإنشاء خط خاص بها ينقل النفط من حقول الإقليم إلى الحدود التركية، ثم يربطه بالأنبوب الذاهب إلى ميناء جيهان. سمح هذا الخط للإقليم بتصدير النفط بشكل شبه مستقل عن بغداد. وعليه، يتطلب زيادة التنسيق بين الحكومة العراقية وحكومة إقليم كردستان لزيادة عمليات التصدير النفطية بالتنسيق الكامل مع وزارة النفط الاتحادية، وإنهاء العقبات الفنية والإدارية المتعلقة بآليات التصدير.

إلا أن موافقة كردستان للسماح بزيادة الكمية المصدرة اشتراطت بعض الأمور، أهمها: رفع القيود التجارية والمالية، وبخاصة نظام الرقابة الكمركية الإلكترونية الجديد (أسيكودا) الذي عرقل دخول بعض السلع إلى الإقليم، ودفع رواتب موظفي الإقليم وجميع المستحقات المالية دون تأخير، ودفع مستحقات الشركات النفطية العاملة في الإقليم والتي سبق أن تعاقدت معها حكومة الإقليم دون الرجوع إلى وزارة النفط المركزية. إلا أن هذه الشروط يمكن التفاوض بشأنها مقابل السماح للعراق بتصدير مزيد من النفط عبر ميناء جيهان، مع إعادة صيانة وتشغيل محطات الضخ والأنابيب، أو إمكانية تأجيل شروط الإقليم حالياً لتجاوز الأزمة الاقتصادية التي تمر بها البلاد بشكل عام. يمنح خط الأنابيب الممتد من حقول كركوك وإقليم كردستان إلى ميناء جيهان العراق منفذاً تصديرياً بديلاً بعيداً عن الخليج العربي. فالخطة الحكومية التي تبدأ بضخ 300 ألف برميل يومياً قابلة للارتفاع تدريجياً لتصل إلى 600 ألف برميل يومياً تمثل المرحلة الأولى لإعادة تنويع منافذ التصدير، وتقليل الاعتماد على المسارات الجنوبية المطلية على الخليج، وتقليل الاعتماد على مسار واحد، وتعزيز مرونة صادرات العراق النفطية.

ب- التفاوض مع إيران: يتعلق الأمر بالسماح للسفن العراقية بتصدير نفطها عبر مضيق هرمز، خاصة وأن موقف العراق داعم لإيران ورافض للحرب ضدها. ويمكن الاستعانة بالسفن الصينية لنقل النفط العراقي، وهذا قد يكون حلاً سريعاً، لكنه يحتاج إلى ترتيبات مع الجانب الإيراني للحصول على استثناء خاص. وقد

اشتترطت إيران لذلك مجموعة من الشروط للسماح بمرور السفن عبر المضيق، أهمها: الكشف عن هوية الناقلات وأسمائها واسماء مالكيها، ووجهة التصدير، بحيث لا يُسمح بتصدير النفط إلى دول معادية لإيران. كما رفضت إيران مرور السفن التابعة للشركات الأمريكية والبريطانية والإسرائيلية، بالإضافة إلى أن الدفع يجب أن يكون باليوان الصيني للسماح بمرور السفن عبر مضيق هرمز. قد يكون الاعتماد على الناقلات الصينية حلاً مناسباً، خاصة وأن الصين هي أكبر مشتري للنفط في المنطقة والعراق بالذات، ويمتلك العراق حسابات باليوان الصيني لتمويل التجارة مع الصين منذ عام 2023. إلا أن هناك عقبات متعددة، منها ارتفاع تكاليف التأمين التي فرضتها شركات التأمين بسبب ظروف الحرب وخطورة الوضع العسكري، وضغوط البنك الفيدرالي الأمريكي الذي ما زال يسيطر على إيرادات النفط العراقية ويحتفظ بها كجزء من العقوبات الأمريكية على العراق، وبالتالي يراقب حركة الأموال العراقية بدقة. واتخاذ هذه الخطوة قد يُفسّر على أنه خرق للعقوبات، مما قد يعرض أموال العراق المودعة في أمريكا للخطر. ومن ثم، من الصعب اعتماد خيار استخدام اليوان الصيني في الوقت الحالي.

ج- استخدام سلك الحديد ونقل النفط عبر الحوضيات: يمكن استخدام سلك الحديد لنقل النفط من الحقول الجنوبية والوسطى إلى شمال العراق، ومن هناك إلى موانئ تركيا وسوريا والأردن لتعويض النقص في التصدير. كما يمكن الاعتماد على الحوضيات (الصهاريج) التي تسلك الطرق البرية، فالعراق

يصدر إلى الأردن حوالي 10 آلاف برميل يومياً عبر الشاحنات، مع إمكانية زيادة هذه الكمية لتصديرها إلى ميناء العقبة في الأردن وميناء بنياس بسوريا لتصل إلى 20 - 30 ألف برميل يومياً. إلا أن هذا الأسلوب مكلف جداً بالمقارنة بالنقل عبر الأنابيب، كما أن كمية التعويض المحققة تبقى قليلة نسبياً.

● الحلول طويلة الأجل

إن زيادة قدرة العراق على التصدير تتطلب مشاريع طويلة الأجل واستثمارات مكلفة، ومن أهم هذه المشاريع هي:

1. الخط العراقي عبر البحر الأبيض المتوسط: إعادة تشغيل هذا الخط الذي يصل الخط الاستراتيجي بخط يمر عبر الأراضي الأردنية ثم يقسم إلى قسمين الأول يذهب إلى ميناء بنياس السوري والثاني إلى ميناء طرابلس اللبناني كما يوضح الشكل رقم(3)، ويرجع تاريخ بناء هذا الأنبوب إلى عام 1931 بعد اكتشاف حقل بابا كركر، وتبلغ طاقته التصميمية 700 ألف برميل في اليوم وقابل للتوسع لتصبح طاقته 1.4 مليون برميل يومياً، توقف هذا الخط خلال الحرب العراقية الإيرانية بجانبية السوري واللبناني، لكنه أعيد بعد نهاية الحرب وقبل عام 2003 كان ينقل 200 إلى 300 ألف برميل في اليوم من نפט الجنوب إلى معامل التكرير السورية في حمص وبنياس، ثم توقف هذا الخط بعد الاحتلال الأمريكي.⁽⁴⁾

4- حسن لطيف كاظم، النفط ودوره في بناء العراق رؤية مستقبلية، دراسات اقتصادية، العدد 19، بيت الحكمة، بغداد، 2007، ص 68.

وفي الفترة الأخيرة ناقش العراق وسوريا بناء عدة خطوط أنابيب جديدة، من ضمنها خط لنقل النفط الخام الثقيل تقدر طاقته بـ 1.5 مليون برميل يومياً، وخط آخر لحمل الخام الخفيف تقدر قدرته بـ 1.25 مليون برميل يومياً. وقد أكد السيد حيان عبد الغني، وزير النفط العراقي، أن المفاوضات تمت مع الجانب السوري لتشغيل خط كركوك - بانياس، وإعادة بناء خط متكامل إلى ميناء بانياس السوري، وإعداد خطة للوضع الحالي للأنبوب ومحطات الضخ، بهدف تصدير النفط إلى ميناء بانياس.

2. الخط العراقي - السعودي (زبير 2 - المعجز): بعد تعرض الموانئ العراقية لأضرار كبيرة خلال الحرب العراقية - الإيرانية، دعت الحاجة إلى إيجاد منفذ آخر لتصدير نفط الحقول الجنوبية. وقد تم إنشاء خط عبر الأراضي السعودية (يطلق عليه (IPSA) خلال الفترة 1985 - 1989. شمل إنشاء الخط كافة منشآت التصدير، بما في ذلك مستودع زبير 2 والأنبوب الواصل إلى ميناء المعجز، وست محطات تقوية، واحدة منها داخل العراق، بطاقة تصديرية مقدارها 1.65 مليون برميل يومياً. وهدف هذا المشروع إلى تنويع منافذ تصدير العراق لنفطه إلى الأسواق العالمية، بعد تعرض ناقلات النفط العراقية والأجنبية للتهديد من الطرف الإيراني، سواء في مياه الخليج العربي أو بالقرب من أرصفة التحميل في الفاو أو الميناء العميق في خور العمية. نفذت شركتا ميتسوبيشي اليابانية وآو-تي-إن الهنغارية مشروع الأنبوب العراقي - السعودي، حيث أنجزت المرحلة الأولى في تشرين الثاني/نوفمبر 1985 بطول 1572 كم وقطر 48 بوصة،

بطاقة 750 ألف برميل يومياً، فيما أُنجزت المرحلة الثانية في أوائل أيلول/سبتمبر 1989 بطول 950 كم وقطر 56 بوصة، اعتباراً من نقطة الالتقاء مع الأنبوب السعودي على الحدود الجنوبية للعراق مع السعودية، متجهاً إلى البحر الأحمر بطاقة كلية تبلغ 1.6 مليون برميل يومياً بعد أن كانت 500 ألف برميل.

وبتاريخ 19 أيلول/سبتمبر 1989، أبحرت أول ناقلة محملة بالنفط العراقي من الأنبوب العراقي – السعودي بعد إنجاز مرحلتيه بكلفة إجمالية قدرها 2.2 مليار دولار. يبدأ الخط من مستودع (الزبير 2) إلى ميناء ينبع في السعودية، كما هو موضح في الشكل رقم (4). ويعد ميناء ينبع الرئيسي على البحر الأحمر في محافظة المدينة غرب المملكة العربية السعودية، ويقع على مسافة نحو 350 كم شمال مدينة جدة، وهو ثاني ميناء في السعودية بعد ميناء جدة. تعرّضت المحطة الحدودية للدمار الشامل أثناء حرب 1991،⁵ وتوقف هذا الخط منذ عام 1990 من قبل السعودية بعد احتلال العراق للكويت. وفي حزيران/يونيو 2001، قامت الحكومة السعودية بمصادرة الخط على الرغم من حاجة العراق الماسة إليه، على الرغم من أن تمويله كان بأموال عراقية. ولا يزال الخط متوقفاً حتى الآن، ويُستخدم الجزء السعودي منه حالياً لنقل الغاز الطبيعي إلى مدينة ينبع الصناعية على البحر الأحمر. وفي هذا الوضع، يتطلب من الحكومة العراقية وضع خطة واستخدام كافة الجهود الدبلوماسية والسياسية لإعادة

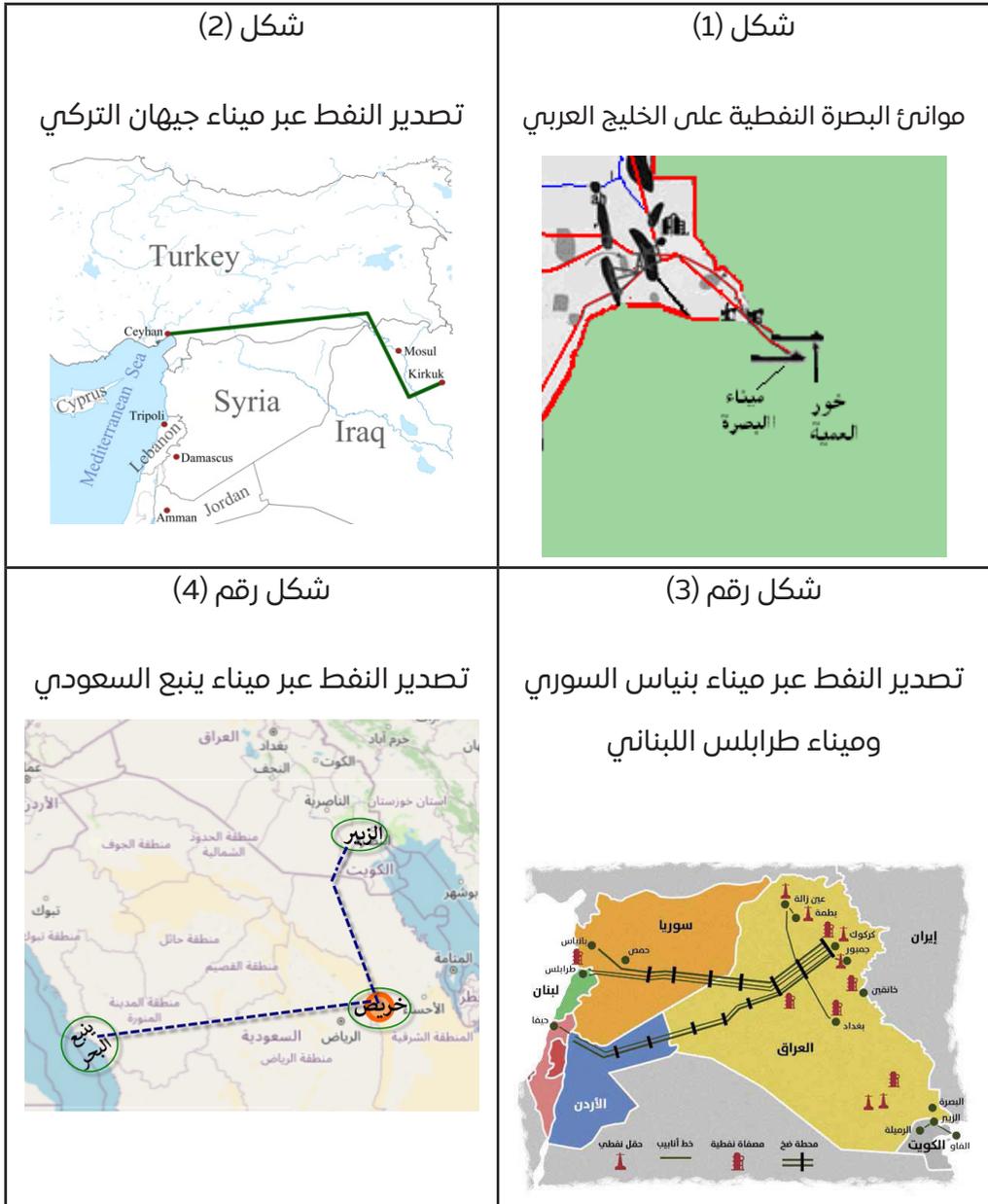
5- وزارة النفط العراقية، دائرة المكامن وتطوير الحقول قسم تطوير الحقول، دراسة محدثة لمنظومة الخزن والنقل والتحميل في المنطقة الجنوبية، شركة نفط الجنوب هيئة الحقول هندسة النفط والمكامن، البصرة، 1992، ص1.

فتح هذا الخط.

يُعد تنوع منافذ التصدير وملحقاتها (الموانئ والأنابيب والناقلات البحرية والشاحنات) العمود الفقري للإنتاج والتصدير في العراق، مما يتطلب وضع خطة طويلة الأجل لزيادة قدرة البنية التحتية الخاصة بتصدير النفط العراقي من حيث النقل والحمولة، لتصل إلى أكثر من 6.5 مليون برميل يومياً عن طريق الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وذلك على النحو التالي:

1. 2.8 مليون برميل يومياً عن طريق الخليج العربي.
2. 1.65 مليون برميل يومياً عن طريق السعودية.
3. 1.6 مليون برميل يومياً عن طريق تركيا.
4. 500 ألف برميل يومياً عن طريق الأردن وسوريا.

لكن منشآت تصدير النفط العراقية من خطوط أنابيب وموانئ ومحطات ضخ وغيرها قد أصابها أضرار جسيمة بسبب الحروب والعقوبات الاقتصادية، وانخفضت الطاقة التصديرية حتى وصلت إلى 3.5 مليون برميل يومياً عام 2025. وهذا يتطلب من الحكومة العراقية بذل أقصى الجهود لتنويع تلك المنافذ، حتى بعد انتهاء الحرب وعودة الأمور إلى طبيعتها في مضيق هرمز.



المصدر: تم تجميعها من مصادر متعددة من أرشيف وزارة النفط العراقية

الخاتمة

إن القطاع النفطي العراقي يتطلب جهوداً سياسية وقانونية وفنية واقتصادية كبيرة لإنقاذ الاقتصاد العراقي، وتشمل هذه الجهود: إلغاء الحماية الأمريكية التي تتحكم في الإيرادات النفطية العراقية من خلال الفيدرالي الأمريكي، وإنشاء صندوق الاستقرار المالي بالاعتماد على الإيرادات النفطية الفائضة لاستخدامها في أوقات الأزمات، وتنويع منافذ تصدير النفط العراقي، وتطوير القدرات التخزينية للنفط، وإعادة النظر في بعض عقود جولات التراخيص النفطية، وبناء أسطول لنقل النفط، وتطوير مصافي تكرير النفط الخام وتقليل نسبة النفط الأسود في المصافي.



لِدَوْلِيَّةِ فَاعِلِيَّةٍ وَمَجْتَمَعٍ مُشَارِكِ

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org
