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

2026/5/13

تحديات النقل البحري في العراق في ظل الاضطرابات في سلاسل النقل البحرية (الواقع، الحلول، والتحديات)

د. حسين حيدر محمد الجزائري

● ورقة سياسات

سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

تحديات النقل البحري في العراق في ظل الاضطرابات في سلاسل النقل البحرية (الواقع، الحلول، والتحديات)

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

الاصدار / ورقة سياسات

الموضوع / الاقتصاد والتنمية

د. حسين حيدر محمد الجزائري/ دكتوراه في اقتصاديات النقل البحري

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 خاص، 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 © 2026

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org
Since 2014

التوصيات التنفيذية

- توجه الحكومة العراقية نحو شراء ناقلات نفط خام مستعملة بعمر تشغيلي لا يتجاوز (5) سنوات، نوع (VLCC) سعتها تصل إلى أكثر من مليونين برميل، وناقلات نوع (Supermax) سعتها تصل إلى أكثر من مليون برميل، وأسعار هذه الناقلات بحدود (140) مليون دولار و(95) مليون دولار لكل منهما، إذ إن عملية الشراء لا تحتاج إلى وقت طويل لتنفيذها. وحسب جدول التحميل الشهري الذي تعلنه شركة تسويق النفط (سومو)، فإن عدد الناقلات التي تنقل النفط العراقي حوالي (85) ناقلة شهرياً، لذلك من غير المعقول أن يبقى العراق تحت رحمة شركات الشحن الأجنبية، من دون أن يمتلك ولا ناقلة نفط خام.
- التفاوض مع إيران للسماح للناقلات العراقية بتصدير نفطها عبر المضيق، خاصة وأن موقف العراق داعم للجمهورية الإسلامية ورافض للحرب ضدها، على الرغم من أن إيران صرّحت مراراً بعدم التعرض لناقلات تحمل العلم العراقي.
- زيادة الطاقة التصديرية لخط ميناء جيهان التركي واستغلال كامل طاقته الاستيعابية البالغة بحدود (1,100,000) برميل يومياً، فضلاً عن الاستعجال بصيانة وإعادة تشغيل خط جيهان الثاني الذي يمر خارج حدود الإقليم بطاقته التصديرية البالغة (500) ألف برميل يومياً.

المقدمة

يُعدّ النقل البحري للنفط في العراق الشريان الحيوي والاقتصادي الأهم، فهو النافذة الرئيسة التي يطل منها على الأسواق العالمية. ومن خلال الموانئ النفطية في الجنوب، يتم تصدير النفط الخام والمنتجات النفطية والمكثفات عبر الخليج العربي، مروراً بمضيق هرمز، ومن ثم إلى أسواق العالم المختلفة، لتأمين أكثر من 90% من إيرادات الموازنة العامة للدولة، مما يجعل لهذا القطاع أولوية قصوى في رفد الاقتصاد ومواكبة الطلب العالمي المتزايد على النفط الخام، خاصة في ظل الحرب الصهيو-أمريكية ضد الجمهورية الإسلامية الإيرانية. لذلك فإن إغلاق المضيق يسبب تدهوراً كبيراً في توقف إنتاج وتصدير النفط الخام العراقي، نتيجة لاعتماد العراق على شركات الشحن الأجنبية في نقل نفطه الخام ومنتجاته، وعدم امتلاكه أسطولاً من الناقلات المتخصصة لنقل النفط الخام.

أولاً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

يُعدّ مضيق هرمز المدخل البحري الوحيد للخليج العربي، إذ يُعدّ المنفذ البحري الوحيد لكل من (قطر، العراق، الكويت، البحرين)، أما (السعودية، إيران، الإمارات، سلطنة عُمان) فهي تمتلك منافذ بحرية أخرى خارج مياه الخليج العربي. وبما أن هذه الدول منتجة للنفط، فإن معظم صادراتها النفطية تمر عبر المضيق، إذ تبلغ بحدود (16) مليون برميل يومياً. أضف إلى ذلك صادرات الغاز من الإمارات وقطر والتي بلغت (130) مليار متر مكعب خلال عام 2024.

وعلى ضوء ذلك، يُعدّ مضيق هرمز الشريان الاستراتيجي للطاقة العالمية، إذ يمثل حوالي (25–30%) من الصادرات النفطية المنقولة بحراً، كما يشكّل نسبة (20%) من تجارة الغاز المسال عالمياً.

ثانياً: بعض النقاط المهمة المتعلقة بمضيق هرمز

وجهة الصادرات الأساسية عبر المضيق: تذهب أكثر من 85% من هذه الصادرات إلى الأسواق الآسيوية، وتتصدر الصين قائمة المستوردين بنسبة تزيد عن 37%، تليها الهند واليابان وكوريا الجنوبية.

1. موقع المضيق الجيوستراتيجي: إن أي اضطراب في هذا الممر يؤثر فوراً على أسعار الطاقة العالمية، نظراً لضخامة الكميات وصعوبة إيجاد بدائل برية كافية لاستيعاب كامل الإنتاج النفطي في دول الخليج والعراق، وهذا ما يحصل حالياً، إذ تأثرت أسواق النفط والغاز الدولية بسبب نقص الإمدادات عبر هذا المضيق.
2. الوضع الراهن للمضيق: بعد أن شهد المضيق توقفاً شبه تام لمرور الناقلات وتكدس أكثر من (2000) سفينة على جانبي المضيق نتيجة التوترات الجيوسياسية وإعلان القوات الإيرانية ضرب أي ناقلة تحمل علم دولة حليفة لأمريكا وإسرائيل، مما دفع بعض الدول إلى زيادة الاعتماد على خطوط الأنابيب البديلة مثل (خط شرق-غرب السعودي)، وفي العراق (خط كركوك-جيهان)، و(خط حبشان-الفجيرة) في الإمارات.

ثالثاً: أضرار العراق الاقتصادية نتيجة لإغلاق المضيق

1- أدت عملية أغلاق مضيق هرمز إلى توقف معظم الحقول المنتجة للنفط نتيجة لامتلاء الخزانات النفطية وعدم القدرة على التصدير.
2- مغادرة بعض الشركات الأجنبية المستثمرة في القطاع النفطي مثل شركة (بتروناس الماليزية، شلمبرجر، هاليبرتون، ايني الإيطالية) فضلاً عن الشركات العاملة في الإقليم التي تعرضت للهجمات الصاروخية من قبل القوات الإيرانية.
3- توقف صادرات النفط الخام لأكثر من (3,200) ملايين برميل يومياً منذ تاريخ 3/اَذار2026.
4- توقف صادرات المنتجات النفطية لأكثر من (9000) طن يومياً من زيت الوقود والنفثا ونفط خام القيارة أي ما يعادل (65,000) برميل يومياً منذ تاريخ 14/آذار 2026.

رابعاً: الخسائر المالية لقطاع النقل البحري النفطي في العراق نتيجة إغلاق المضيق

1. فقدان عوائد صادرات النفط الخام والتي تُقدّر بحدود (320) مليون دولار يومياً، فضلاً عن عدم الاستفادة من فرصة ارتفاع أسعار النفط.
2. فقدان عوائد صادرات المنتجات النفطية، والتي تُقدّر بحدود (5,850,000) دولار يومياً.
3. فقدان عوائد وأجور الموانئ النفطية التي تبلغ (1.8) دولار/

GRT، ويمكن تقديرها بحدود (290,000) دولار لكل ناقلة نوع (VLCC).

4. فقدان عوائد وأجور مينائي خور الزبير وأم قصر البالغة بحدود (8) دولار/طن، ويمكن تقديرها بحدود (72,000) دولار يومياً.
5. فقدان شركة ناقلات النفط العراقية لعوائدها نتيجة توقف نشاط ناقلاتها المملوكة، ويمكن تقديرها بحدود (220,000) دولار يومياً.
6. فقدان شركة النقل البحري لعوائدها من نشاط نقل زيت الوقود، والتي تُقدّر بحدود (53,000) دولار يومياً.
7. إجمالي المبالغ المالية المفقودة بحدود (326,485,000) دولار يومياً، أي حوالي (10) مليارات دولار شهرياً.

خامساً: الحلول البديلة المتبعة حالياً لتصدير النفط الخام ومنتجاته في العراق

في ظل توقف مرور الناقلات عبر مضيق هرمز اتبعت الحكومة العراقية طريقين بريين للتصدير وهما (النقل البري بواسطة الانابيب) و(النقل البري بواسطة الصهاريج) لتعويض جزء من الخسائر المالية التي تتعرض لها الموازنة العامة، وكالآتي:

1- النقل البري بواسطة الانابيب: ويتم من خلال:

- التصدير عبر خط أنبوب (كركوك – جيهان) بواقع 200 – 250 ألف برميل يومياً.
- تقوم وزارة النفط العراقية بصيانة وتأهيل الانبوب الثاني

لمسار كركوك – جيهان بطاقة تصديرية تصل إلى 200 ألف برميل يومياً.

- فضلاً عن فتح باب النقاش حول مشروع مد أنبوب من موانئ الجنوب إلى ميناء بانياس السوري، ومشروع أنبوب البصرة – العقبة المشروع لضمان منفذ ثابت على البحر المتوسط والبحر الأحمر.

2- النقل البري بواسطة الصهاريج:

- الخط السوري: تسيير قوافل من الصهاريج تصل بحدود (500 - 750) صهريج يومياً لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية إلى ميناء بانياس ومنه إلى الأسواق العالمية، بواقع (100 – 150) ألف برميل يومياً قابلاً للزيادة.
- الخط الاردني: يتم التصدير برياً بواسطة الصهاريج بموجب مذكرات تفاهم وبأسعار مخفضة وبكميات قليلة بحدود (10) الاف برميل يومياً.

سادساً: التحديات التي تواجه الحلول البديلة المذكورة:

تواجه الحلول المتبعة من قبل الحكومة العراقية لتصدير النفط الخام ومشتقاته تحديات عدة ويمكن تفصيلها كالآتي:

1- **التحديات التي تواجه النقل بالأنابيب**

- أن النقل بالأنابيب وان كان له جدوى اقتصادية في تنويع منافذ تصدير النفط إلا أنه يتضمن تكلفة مرور عالية أيضا تقدر بحدود (10-12) دولار لكل برميل مقارنة بتكلفة النقل البحري

بواسطة الناقلات البالغة بحدود (2,5 – 3) دولار للبرميل.

- الصيانة الدورية والمستمرة لمحطات الضخ ومتابعة ومراقبة الانابيب وتوفير نقاط الحماية لمسافات طويلة جداً مما يزيد من تكلفة نقل البرميل الواحد.
- يؤدي النقل بالأنابيب إلى تعطيل كميات كبيرة من النفط الخام داخل الانبوب عند الضخ ويمكن تقدير قيمتها بحدود (1,875,000) دولار، ومن وجهة النظر الاقتصادية فأن هذه الأموال تعد اموالاً معطلة.
- احياناً يتوقف التصدير بسبب الخلافات الفنية والقانونية بين الإقليم وحكومة المركز.
- أن النقل بالأنابيب يسمح بمرور كميات قليلة مقارنة بالإنتاج النفطي الكبير في العراق.

-2 التحديات التي تواجه النقل بالصهاريج: إن التصدير باستخدام الصهاريج يكون باهظ الكلفة بحدود (110) دولار/طن، وتتراوح حمولة الصهريج الواحد بحدود (30) طن، ما يعادل تقريباً (200) برميل، مما يعني أن كلفة نقل البرميل تتراوح من (16–17) دولار للبرميل.

لا يمكن للشاحنات نقل كميات النفط الخام الضخمة، إذ إن الشاحنة الواحدة تبلغ حمولتها بحدود (200) برميل، مما يعني أن ناقلة النفط الخام الواحدة تحتاج إلى 10,000 شاحنة لتعويضها، ومن ثم صعوبة توفر هذا الحجم الكبير من الشاحنات.

- يؤدي النقل بالصهاريج إلى الاكتظاظ ويتسبب بالحوادث المرورية، فضلاً عن الإهلاك الذي تسببه الصهاريج للطرق التي تمر عليها.
- عدم وجود محطات وقود ومطاعم ومحطات استراحة لسائقي الصهاريج في الطرق الحدودية مع سوريا والأردن، مما يسبب معاناة كبيرة للسائقين.
- التهديدات الأمنية التي تطال الصهاريج المحمّلة بالنفط الخام أو المنتجات النفطية.

وعلى الرغم من وجود هذه البدائل للصادرات النفطية، إلا أنها لا تشكل سوى نسبة (11%) من كميات النفط الخام التي كانت تُصدَّر عبر موانئ الجنوب في محافظة البصرة مروراً بمضيق هرمز.

سابعاً: المقترحات المستقبلية اللازمة لديمومة الصادرات النفطية في العراق

تُعد أزمة إغلاق مضيق هرمز تحدياً وجودياً يعصف بالاقتصاد العراقي الريعي الذي يعتمد على الصادرات النفطية، لذلك لا بد من أخذ العبرة من هذه الأزمة وإعادة تسليط الضوء نحو المشاريع السيادية مثل ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية.

إذ يُمثل ميناء الفاو الكبير أهم المشاريع الاستراتيجية على المستويين الإقليمي والمحلي، وقد صُمم من قبل الاستشاري الإيطالي بطاقة

سنوية تبلغ (99) مليون طن، منها (66) مليون طن لمناولة بضائع الحاويات و(30) مليون طن لمناولة البضائع السائبة، فضلاً عن إضافة منصة لتصدير النفط الخام بطاقة (240) ألف برميل يومياً. كما أن غاطس ميناء الفاو الكبير الذي يزيد عن (20) متراً يسمح باستقبال السفن والناقلات النفطية العملاقة.

كما أن موقع ميناء الفاو الكبير الاستراتيجي الذي يطل على الخليج العربي بأعماق كبيرة يمنحه مرونة أكبر من خلال الاستقلالية اللوجستية مع اكتمال مراحل متقدمة منه خلال عام 2026، ومن ثم يسعى العراق من خلاله لربط أرصفة هذا الميناء مباشرة بطريق التنمية ليكون الميناء الشريان الأساسي المغذي لقارة أوروبا بالبضائع الآسيوية عبر تركيا، دون المرور بمسافات طويلة عبر قناة السويس والطرق الأخرى.

كما أن تشغيل هذا الميناء وفق التصاميم والطاقات المخطط لها يعمل على جعل العراق مركز ترانزيت عالمي، مما يقلل من حساسية الاقتصاد العراقي لتقلبات سوق النفط العالمي أو مخاطر إغلاق القنوات والممرات المائية البحرية الدولية.

الخاتمة

على الحكومة العراقية الإفادة من أزمة إغلاق مضيق هرمز وتحديد مواطن الخلل التي عصفت بالاقتصاد العراقي نتيجة لذلك، من خلال تحويل المقترحات والمشاريع التي تم التطرق إليها من مشاريع واعدة إلى ضرورة اقتصادية ملحّة ومشاريع سيادة قومية، إذ إن هذه المشاريع تتجاوز العقد الجيوسياسية، كونها تعزز قدرة الاقتصاد العراقي على مواجهة الأزمات، فضلاً عن تنويع المسارات التي يتم من خلالها ديمومة صادراته النفطية وتجارته السلعية، عن طريق تملك أسطول متنوع من الناقلات النفطية وتوفير المسارات البرية عبر السكك الحديدية والطرق السريعة من البصرة إلى الحدود التركية ثم إلى أوروبا، مما يعني استمرار تدفق السلع في حال انقطاع الملاحة البحرية. كما توفر بدائل تصديرية للنفط الخام والمنتجات النفطية بواسطة الأنابيب أو الصهاريج والقطارات باتجاه الموانئ التركية والسورية والأردنية.

لِدولةٍ فاعلةٍ ومجتمعٍ مُشارِك

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org