



2026/7/26

من أزمة هرمز إلى الهيكل العالمي للطاقة تحليل جيوسياسي واستراتيجي لخط أنابيب البصرة-جيهان

الكاتب: Doç.Dr. Anıl Çağlar ERKAN
ترجمة: د. يوسف علاء عباس

● ترجمات

من أزمة هرمز إلى الهيكل العالمي للطاقة: تحليل جيوسياسي واستراتيجي لخط أنابيب البصرة-جيهان

سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الأبحاث / قسم الترجمة والتحرير

الإصدار / ترجمات

الموضوع / الاقتصاد والتنمية، شؤون إقليمية ودولية

الكاتب: Doç.Dr. Anıl Çağlar ERKAN

ترجمة: د. يوسف علاء عباس

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزُ مستقلٌ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -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 رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2026

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

تفكيك الهشاشة: الضرورة الاستراتيجية الممتدة من هرمز إلى جيهان
يجب النظر إلى المقترح الذي طرحه رئيس الوكالة الدولية للطاقة (IEA)، فاتح بيرول، في أبريل/نيسان 2026 بشأن إنشاء خط أنابيب البصرة-جيهان، بوصفه نتاجاً لهشاشة بنوية تراكمت على مدى عقود، وليس باعتباره استجابةً سياسيةً آتيةً أو ردّ فعلٍ ظرفياً. فعلى الرغم من أن إعادة فتح مضيق هرمز بصورة مؤقتة قد وفّرت قدراً من الارتياح على المدى القصير، فإن النقطة الجوهرية التي شدّد عليها بيرول تتمثل في أن خطر إغلاق هذا المضيق قد أصبح عنصراً دائماً ومتجذراً في حسابات أمن الطاقة العالمي. ولا تعكس هذه الخلاصة مجرد رؤية استشرافية لقائد أو مؤسسة بعينها، بل تمثل تأكيداً على ظاهرةٍ نوقشت على امتداد عقود في أدبيات أمن الطاقة، وقد وصلت اليوم إلى أكثر مراحلها حساسيةً واقترباً من نقطة التحول الحرجة.

وعند توضيح حجم الاختناق الجغرافي الذي تتمركز فيه تجارة الطاقة العالمية من خلال البيانات والإحصاءات، تتجلى صورة بالغة الدلالة. فوفقاً لبيانات الوكالة الدولية للطاقة (IEA)، تدقّق عبر مضيق هرمز خلال عام 2025 ما يقارب 15 مليون برميل من النفط الخام يومياً، وهو ما يعادل نحو 34% من إجمالي تجارة النفط الخام العالمية. وعند احتساب النفط الخام إلى جانب المشتقات والمنتجات النفطية، يرتفع هذا الرقم إلى أكثر من 20 مليون برميل يومياً، بما يمثل 27% من إجمالي تجارة النفط المنقولة بحراً على مستوى العالم. ومن ناحية أخرى، فإن دولة قطر، التي تُعد ثاني أكبر مصدر للغاز

الطبيعي المسال (LNG) في العالم، تمر نحو 90% من صادراتها عبر هذا المضيق، الأمر الذي يجعل ما يقارب 20% من تجارة الغاز الطبيعي المسال العالمية معتمداً على نقطة جغرافية واحدة. وتُبرز هذه الأرقام بوضوح المكانة الاستثنائية التي يحتلها مضيق هرمز باعتباره أهم معبر لشبكات الطاقة في تاريخ البشرية، كما تكشف أن أي انقطاع في حركة الملاحة عبر هذا الممر لن يقتصر أثره على أسواق المواد الخام فحسب، بل سيمتد بصورة مباشرة إلى سلاسل الإنتاج العالمية، والأمن الغذائي، والديناميكيات المرتبطة بالتضخم الاقتصادي.

وفي هذا السياق، فإن الأهمية الاستراتيجية للمسار الذي اقترحه بيروت، والمتمثل في خط أنابيب البصرة-جيهان، تتجاوز بكثير كونه مجرد مشروع تقليدي للبنية التحتية. فالمقترح المطروح يمثل، في جوهره، رؤيةً لتدخلٍ هيكلي يجب مناقشته في إطار إعادة بناء منظومة أمن الطاقة العالمية. وانطلاقاً من ذلك، تهدف هذه الدراسة إلى تناول هذا المقترح من منظور تحليلي يراعي عمقه التاريخي، ويضعه في سياق التحولات الجيوسياسية الراهنة، بما يسمح بفهم أبعاده الاستراتيجية وانعكاساته المحتملة على مستقبل أمن الطاقة الدولي.

اقتصاد النفط العراقي والاعتماد على الصادرات: قيدٌ بنيوي

لكي تُناقش مسألة خط أنابيب البصرة-جيهان على أسس علمية ومنهجية سليمة، لا بد أولاً من استيعاب الموقع البنيوي الذي

يشغله العراق في اقتصاد الطاقة. فالعراق يُعد، بعد المملكة العربية السعودية، ثاني أكبر منتج للنفط الخام داخل منظمة البلدان المصدرة للنفط (أوبك)، كما يحتل المرتبة السادسة عالمياً من حيث إجمالي إنتاج السوائل النفطية. وتبلغ احتياطياته المؤكدة من النفط الخام نحو 145 مليار برميل، وهو ما يعثل حوالي 17% من إجمالي الاحتياطيات المؤكدة في الشرق الأوسط، ونحو 8% من الاحتياطيات العالمية. وتتركز الغالبية العظمى من هذه الاحتياطيات الضخمة في حوض البصرة جنوب البلاد، في حين توجد كميات أقل في منطقة ديالى شرق بغداد، وفي منطقة كركوك شمال العراق.

غير أن هذه الثروة النفطية، عندما تقتزن ببنية تحتية شديدة الهشاشة لتصدير النفط، تُفضي إلى نشوء ثغرة أمنية خطيرة. إذ تتجاوز حصة عائدات صادرات النفط من إجمالي الإيرادات الحكومية العراقية 95% الأمر الذي يعني أن أي اضطراب يصيب مسارات التصدير يمكن أن يتحول سريعاً إلى انهيار مالي شامل من شأنه أن يشل مختلف وظائف الدولة ومؤسساتها العامة. واعتباراً من منتصف عام 2024، بلغت الطاقة التصديرية عبر الموانئ الجنوبية نحو 3.4 ملايين برميل يومياً، إلا أن هذه الطاقة نفسها لم يكن بالإمكان استغلالها بصورة كاملة بسبب الاختناقات البنيوية التي تعاني منها البنية التحتية. وفي إطار الجهود الرامية إلى رفع هذه القدرة التصديرية، وافق مجلس الوزراء العراقي عام 2023 على تنفيذ مشروع **الخط البحري الثالث**، الذي يستهدف تحقيق زيادة إضافية في الطاقة التصديرية تبلغ 300 ألف برميل يومياً، من خلال إدخال محطات ضغط جديدة إلى الخدمة. ومع

ذلك، ما تزال المحددات المادية للبنية التحتية تشكل عائقاً رئيسياً يحول دون تحقيق هذه الأهداف.

أما البعد الأكثر أهمية، فيتمثل في الجغرافيا التصديرية للعراق. فتكاد جميع صادرات النفط القادمة من جنوب البلاد تتجه عبر الخليج العربي نحو مضيق هرمز، مما يجعل العراق شديد الاعتماد على هذا الممر البحري الحيوي. وفي المقابل، فإن المسار الشمالي، الذي كان يؤدي تاريخياً دوراً مهماً، والمتمثل في خط أنابيب كركوك-جيهان، وصل فعلياً إلى مرحلة التوقف بعد صدور حكم من محكمة التحكيم الدولية في مارس/آذار 2023، إثر الدعوى التي رفعتها الحكومة العراقية الاتحادية، والذي قضى بإلزام تركيا بدفع 1.5 مليار دولار أمريكي تعويضاً عن صادرات نفطية جرت من دون موافقة الحكومة المركزية العراقية. ورغم أن الخط استعاد جزءاً من نشاطه في سبتمبر/أيلول 2025، فإن طاقته التشغيلية الأولية لم تتجاوز 250 ألف برميل يومياً. وعلى الرغم من أن الطاقة التصميمية لهذا الخط، الذي يمتد لمسافة 970 كيلومتراً ويربط كركوك بميناء جيهان التركي، تبلغ 1.6 مليون برميل يومياً، فإن قدرته الفعلية القابلة للاستخدام، في ضوء ما تعرض له من تقادم فني وتدهور في بنيته، لا تتجاوز في الواقع نحو 300 ألف برميل يومياً. وتُظهر هذه المعطيات بوضوح أن القدرة التصديرية للعراق عبر المسار الشمالي ما تزال تعاني من قصور بنيوي، وأن الاعتماد المفرط للبلاد على طريق مضيق هرمز لم يُعالج بصورة حقيقية أو مستدامة حتى الآن.

الهشاشة البنيوية لمضيق هرمز وترسخ المخاطر الأمنية

يتضمن المقترح الذي طرحه فاتح بيرول، في جوهره، منطق نقل المخاطر؛ فإذا كان الخطر المرتبط بمضيق هرمز قد أصبح خطراً بنيوياً ودائماً، فإن الوسيلة الأكثر فاعلية لإدارته تتمثل في إنشاء مسارات بديلة لنقل الطاقة. وللتحقق من صحة هذه الفرضية، يكفي النظر إلى مواطن الهشاشة البنيوية التي يتسم بها مضيق هرمز. فالمضيق، الواقع بين إيران وسلطنة عُمان، لا يتجاوز عرضه 33 كيلومتراً، ولا يضم سوى ممرين ملاحيين تجاريين، يبلغ عرض كل منهما ميلين بحريين في كل اتجاه. وقد أدى هذا الضيق الجغرافي إلى تحويل هذا الممر المائي، الذي تعبره يومياً مئات ناقلات النفط، إلى إحدى أكثر نقاط الضعف الاستراتيجية حساسيةً في أسواق النفط العالمية.

وتُظهر بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية (EIA) الخاصة بالربع الأول من عام 2025 أن 22% من النفط الخام الذي يعبر مضيق هرمز يعود إلى العراق، في حين تستحوذ المملكة العربية السعودية على الحصة الأكبر، والتي تبلغ 37%. كما أن خمس دول فقط، هي المملكة العربية السعودية، والعراق، والإمارات العربية المتحدة، وإيران، والكويت، تشكل مجتمعة 93% من إجمالي تدفقات النفط عبر المضيق. ويعني هذا المستوى المرتفع من التركيز الجغرافي أن أي انقطاع ناجم عن عوامل سياسية أو عسكرية يمكن أن ينتقل بسرعة وبشدة إلى أسواق الطاقة العالمية، بما يضاعف من حجم الاضطرابات في الإمدادات والأسعار. وكما أكد بيرول، فإن إصلاح الأضرار التي

قد تلحق بالمصافي ومنشآت الغاز الطبيعي المسال في المنطقة سيتطلب فترةً زمنيةً طويلة، الأمر الذي سيحوّل أي انقطاع محتمل في الإمدادات من أزمة مؤقتة إلى صدمة عرض طويلة الأمد.

وفضلاً عن ذلك، فإن السياق الجيوسياسي الراهن يزيد من صعوبة إدارة هذه المخاطر. إذ إن الإنتاج العالمي من النفط الخام يقترب فعلياً من بلوغ حدوده القصوى، وهو ما أدّى إلى تراجع كبير في مرونة جانب العرض وقدرته على تعويض أي نقص مفاجئ في الإمدادات. وكما أوضح بيرويل، لا يتوافر في المدى القصير سوى خيارين رئيسيين: الإبقاء على مضيق هرمز مفتوحاً أمام حركة الملاحة، أو ضخ كميات إضافية من الاحتياطات النفطية الاستراتيجية في الأسواق. غير أن هذه الاحتياطات تبقى محدودة بطبيعتها، ولا يمكنها أن تشكل بديلاً دائماً عن الحلول البنيوية طويلة الأجل. وقد عززت التحذيرات الصادرة حتى أواخر مايو/أيار 2026 هذا التقييم، إذ أشارت إلى أنه، في حال استمرار التوترات، فمن المرجح أن تشهد أسعار النفط ارتفاعات حادة، وأن تظهر اختناقات كبيرة في إمدادات المنتجات النفطية المكررة، ولا سيما وقود الطائرات ووقود الديزل، فضلاً عن تعرض سلاسل توريد الأسمدة والمنتجات البتروكيميائية لاضطرابات واسعة، وهو ما يجسد بصورة ملموسة حجم الهشاشة البنيوية التي باتت تميز هذا العصر البحري الاستراتيجي.

مسار البصرة-جيهان: الخلفية التاريخية والتكامل مع مشروع طريق التنمية

إن فكرة إنشاء خط أنابيب البصرة-جيهان ليست، في واقع الأمر، رؤية جديدة عند النظر إليها في سياق الاستمرارية التاريخية للعلاقات العراقية-التركية في مجال الطاقة، بل تمثل امتداداً حقيقياً يقوم على توسيع البنية التحتية القائمة باتجاه الجنوب. فقد وُقعت الاتفاقية التي أُرست الأساس لخط أنابيب كركوك-جيهان عام 1973، ودخلت حيز التنفيذ عام 1975، ثم جرى توسيع نطاقها من خلال عدد من البروتوكولات، لتشمل، على مدى نصف قرن، العمود الفقري للعلاقات الثنائية في قطاع الطاقة. وفي 21 يوليو/تموز 2025، أعلنت تركيا انسحابها من هذه الاتفاقية بصورة أحادية، موضحةً أنها ستفقد سريانها اعتباراً من 27 يوليو/تموز 2026. وفي المقابل، طرحت أنقرة هدف التوصل إلى اتفاقية إطار جديدة ذات نطاق أوسع، لا تقتصر على النفط الخام، وإنما تشمل أيضاً الغاز الطبيعي، والصناعات البتروكيميائية، وقطاع الكهرباء. وفي هذا السياق، أكد وزير الطاقة والموارد الطبيعية التركي ألب أرسلان بيرقدار أن الطاقة التصميمية لخط كركوك-جيهان تبلغ 1.5 مليون برميل يومياً، إلا أن الخط لم يصل إلى هذا المستوى في أي مرحلة من مراحل تشغيله، مشدداً على ضرورة تضمين الاتفاقية الجديدة آليات تضمن تشغيل الخط بكامل طاقته التصميمية.

ويكتسب هذا السياق التاريخي أهمية أكبر مع إطلاق مشروع طريق التنمية العراقي، الذي يمتد لمسافة تقارب 1,300 كيلومتر. ويهدف هذا المشروع إلى ربط ميناء الفاو الكبير، الذي أنجزت نسبة كبيرة من أعماله الإنشائية، بالحدود التركية، ولا يقتصر على إنشاء شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية، بل يشمل أيضاً مدّ خطوط جديدة لنقل النفط والغاز الطبيعي تمتد من البصرة إلى منطقة سيلوبي على الحدود التركية. ومن شأن دمج خط أنابيب البصرة- جيهان ضمن مشروع طريق التنمية أن يحول تركيا من مجرد دولة عبور للنفط الخام إلى مركز محوري لممر طاقة متعدد الوسائط يمتد من البصرة إلى الأسواق الأوروبية. وإذا ما تحقق هذا التصور الاستراتيجي، فسيتمكن العراق من تنويع منافذ تصدير موارده النفطية وتعزيز استقرار إيراداته، في حين ستعزز تركيا مكانتها الجيوسياسية من خلال توظيف موقعها الجغرافي في دعم نفوذها الاقتصادي والسياسي.

وفي هذا الإطار، فإن استئناف تشغيل خط كركوك-جيهان في سبتمبر/أيلول 2025، بطاقة أولية بلغت 250 ألف برميل يومياً، قد عزز بصورة عملية الأساس الذي تستند إليه هذه التوجهات الاستراتيجية. كما أن التصريحات الصادرة عن وزارة النفط العراقية في مارس/آذار 2026، والتي أكدت جاهزية المسار الشمالي للتصدير في حال تعرض مسار الجنوب عبر مضيق هرمز لأي اضطرابات، تعكس بوضوح تزايد أهمية هذا الخيار. وتمثل هذه التطورات مؤشراً عملياً على تنامي الشعور بضرورة الإسراع في توسيع شبكة الأنابيب جنوباً عبر إنشاء مسار البصرة-جيهان، باعتباره أحد أهم البدائل الاستراتيجية لتعزيز أمن صادرات النفط العراقية وتقليل الاعتماد على الممرات البحرية المعرضة للمخاطر الجيوسياسية.

التموضع الاستراتيجي لتركيا: من ممر للطاقة إلى رؤية مركز إقليمي للطاقة

يتضمن المقترح الذي طرحه فاتح بيرول إتاحة فرصتين استراتيجيتين رئيسيتين لتركيا. تتمثل الأولى في إعادة تموضع مدينة إسطنبول بوصفها مركزاً مالياً إقليمياً بديلاً لدبي، أما الثانية، وهي الأكثر أهمية وتأثيراً، فتتمثل في تعزيز الرؤية الاستراتيجية لممر الطاقة الذي يتمحور حول ميناء جيهان. وقد أوضح بيرول بصورة جلية أن تحقيق هاتين الفرستين يتطلب توافر مجموعة من الشروط الأساسية، من أبرزها اعتماد نظام ضريبي مبسط، وتقديم حوافز مالية قادرة على تعزيز القدرة التنافسية، وتحقيق استقرار اقتصادي كلي مستدام. أما

على صعيد قطاع الطاقة، فإن نجاح هذا التصور يستلزم التوصل إلى توافق سياسي بين تركيا والعراق، إلى جانب توفير ضمانات تمويلية كافية للمشروعات الاستثمارية الكبرى.

ولا تقتصر الميزة التي تتمتع بها تركيا في هذه المعادلة على العوائد التي تأتي من موقعها الجغرافي بوصفها دولة عبور للطاقة، بل تتجاوز ذلك إلى ما تمتلكه من بنية تحتية متقدمة. فالبنية التحتية القائمة في ميناء جيهان تمتلك بالفعل القدرة على استقبال ومعالجة النفط القادم عبر خط أنابيب باكو-تبليسي-جيهان (BTC)، الذي ينقل نفط بحر قزوين إلى الأسواق العالمية. ومن شأن تشغيل خط أنابيب البصرة-جيهان أن يتيح استخدام هذه المنشآت بطاقة أعلى وبكفاءة اقتصادية أكبر، بما يعزز من مردودها التجاري والاستراتيجي. وفي الوقت نفسه، عززت تركيا مكانتها بوصفها ممرًا إقليمياً للغاز الطبيعي من خلال تنفيذ مشروعات استراتيجية، مثل خط أنابيب ترك ستريم (TurkStream) وخط الأناضول للغاز الطبيعي (TANAP). كما شرعت، خلال السنوات الأخيرة، في إنشاء منشآت كبيرة لتخزين الغاز الطبيعي المسال (LNG)، الأمر الذي مكنها من الاضطلاع تدريجياً بدور يشبه بنكاً إقليمياً للطاقة يخدم الأسواق الأوروبية ودول المنطقة. وإذا ما أُضيف النفط الخام القادم من البصرة إلى هذه المنظومة، فإن ذلك من شأنه أن يحول تركيا من مجرد دولة تمر عبرها خطوط الأنابيب إلى مركز متكامل للطاقة تُجرى فيه عمليات التسعير والتخزين وإعادة التصدير والتوزيع، بما يعزز مكانتها بوصفها إحدى العقد الرئيسة في سوق الطاقة الإقليمية والدولية.

وكما أكد بيروت، فإن قرارات الاستثمار في قطاع الطاقة لم تعد تُبنى على اعتبارات التكلفة والجدوى التكنولوجية وحدها، بل أصبحت تتأثر بصورة متزايدة بما يُعرف بفاتورة مخاطر أمن الطاقة، أي الكلفة الإضافية التي بات المستثمرون والمستهلكون على استعداد لتحملها مقابل ضمان أمن الإمدادات واستقرارها. وفي ضوء هذه المعايير الجديدة، يتزايد عدد الدول المستعدة لدفع تكاليف أعلى مقابل الاعتماد على مسارات نقل أكثر موثوقية واستقراراً من الناحية الجيوسياسية. وانطلاقاً من هذا الواقع، تمتلك تركيا، بفضل موقعها الجغرافي الفريد وبنيتها التحتية المتطورة، مقومات الاستجابة لهذا الطلب المتنامي، الأمر الذي يضعها أمام فرصة تاريخية لتعزيز مكانتها بوصفها فاعلاً محورياً لا غنى عنه في البنية العالمية لأمن الطاقة، والانتقال من دور الممر الجغرافي إلى دور المركز الاستراتيجي لإدارة تدفقات الطاقة الإقليمية والدولية.

أهمية المشروع لأمن الطاقة الأوروبي وأبعاده التمويلية

إن الإشارة التي قدمها فاتح بيروت إلى إمكانية تمويل المشروع من قبل جهات أوروبية تؤكد أن خط أنابيب البصرة-جيهان لا يمثل مجرد قضية ثنائية بين تركيا والعراق، بل يشكل مبادرة متعددة الأبعاد يجب إدراجها ضمن النقاشات المتعلقة بإعادة تشكيل البنية العالمية لأمن الطاقة. فمنذ اندلاع الحرب الروسية-الأوكرانية، وجدت أوروبا نفسها مضطرة إلى تقليص اعتمادها على مصادر الطاقة الروسية بصورة متسارعة، وهو ما دفعها إلى منح أولوية استراتيجية كبرى لتنويع

مصادر الإمداد وإنشاء مسارات بديلة لنقل الطاقة. وفي هذا السياق، أصبح خط أنابيب الغاز الطبيعي العابر للأناضول (TANAP)، الذي ينقل غاز منطقة بحر قزوين إلى أوروبا عبر الأراضي التركية، يعمل عند مستويات مرتفعة نتيجة تزايد الطلب الأوروبي. ومن ثم، يُنظر إلى مسار البصرة-جيهان بوصفه مشروعاً قادراً، على نحو مماثل، على تلبية حاجة أوروبا إلى الوصول الآمن والمستدام إلى النفط الخام القادم من الشرق الأوسط ومنطقة الخليج.

ومع ذلك، لا يجب التقليل من حجم هذا المشروع أو من كلفته الاستثمارية. فوفقاً لبيانات الوكالة الدولية للطاقة (IEA) لعام 2025، فإن تحويل حتى جزء محدود من صادرات العراق، التي تجاوزت ثلاثة ملايين برميل يومياً عبر مضيق هرمز، إلى مسار جيهان، سيتطلب استثمارات تُقدَّر بمليارات الدولارات. وفي هذا الإطار، يمكن أن تؤدي المؤسسات المالية الأوروبية، مثل بنك الاستثمار الأوروبي والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، إلى جانب شركات الطاقة الدولية الكبرى، دوراً محورياً في توفير التمويل اللازم لتطوير البنية التحتية للمشروع. غير أن **توفير هذا التمويل يظل مشروطاً** بتوافر إطار سياسي شامل بين تركيا والعراق، يستند إلى ضمانات قانونية دولية واضحة، ويتضمن التزامات طويلة الأجل تتعلق بشراء النفط ونقله، بما يحقق الاستقرار والثقة اللازمين للمستثمرين.

وفي هذا السياق، لا يمكن إغفال الإرث الذي خلفته الخلافات القانونية التي شهدتها عام 2025. فقد أدى توقف خط أنابيب كركوك-جيهان خلال الفترة الممتدة من مارس/آذار 2023 إلى سبتمبر/أيلول 2025، أي لما يقارب عامين ونصف العام، إلى تداعيات اقتصادية وجيوسياسية جسيمة. وتشير التقديرات إلى أن العراق تكبد خلال تلك الفترة خسائر في الإيرادات بلغت نحو 25 مليار دولار أمريكي. وتبرز هذه التجربة بوضوح أهمية أن تستند أي ترتيبات مستقبلية إلى أساس قانوني راسخ، بما يضمن استدامة المشروع ويحول دون تكرار الأزمات السابقة. ومن ثم، يبدو من الضروري أن تتضمن الاتفاقيات المستقبلية آليات واضحة لتسوية المنازعات، ونماذج شفافة لتقاسم الإيرادات، وبروتوكولات فنية دقيقة للرقابة والإشراف، على أن يتم الاتفاق عليها مسبقاً بصورة صريحة وملزمة لجميع الأطراف، بما يعزز الثقة ويضمن استقرار المشروع على المدى الطويل.

الخاتمة: التحليل الاستراتيجي لفرصة تاريخية

لا يجب النظر إلى مقترح فاتح بيرول بشأن خط أنابيب البصرة-جيهان باعتباره مجرد مشروع لإنشاء خط أنابيب جديد، بل يجب فهمه بوصفه إحدى الحلقات الرئيسية في عملية إعادة تشكيل البنية العالمية لأمن الطاقة في مرحلة ما بعد الاعتماد الأحادي على مضيق هرمز. فامتلاك العراق احتياطات حقيقية تبلغ 145 مليار برميل من النفط الخام، مقروناً باعتماده المفرط على مضيق هرمز في تصدير نفطه، إلى جانب امتلاك تركيا يمر جيهان، وما يوفره مشروع طريق التنمية من فرص للتكامل الإقليمي، فضلاً عن تنامي احتياجات أوروبا إلى تعزيز أمنها في مجال الطاقة في ظل مساعيها إلى تقليص اعتمادها على مصادر الطاقة الروسية، وما أفرزته أزمات التحكيم الدولي من دروس قانونية ومؤسسية، كلها عوامل تجعل من هذا المشروع فرصة هيكلية نادرة يمكن أن تحقق مكاسب متزامنة لمجموعة واسعة من الأطراف ذات المصالح المختلفة.

ومع ذلك، فإن تحويل هذه الفرصة إلى واقع ملموس لا يمكن أن يُترك للظروف أو للصدفة. وكما أكد فاتح بيرول، فإن استعادة الثقة تصبح عملية شديدة الصعوبة بمجرد تعرضها للاهتزاز. ومن ثم، فإن المهمة الأكثر إلحاحاً أمام كل من تركيا والعراق لا تقتصر على تسريع الدراسات الفنية وتأمين الموارد المالية اللازمة، بل تشمل أيضاً بناء إطار متكامل يقوم على تعزيز الثقة المتبادلة، وإزالة أوجه الغموض القانوني، ووضع اتفاقية شاملة تكفل استدامة المشروع من الناحيتين

السياسية والتجارية، وتوفر الضمانات القانونية والمؤسسية اللازمة لجميع الأطراف المعنية.

وفي ظل التحولات المتسارعة التي يشهدها النظام العالمي للطاقة، فإن النوافذ الاستراتيجية التي تتيحها الجغرافيا والظروف الجيوسياسية لا تبقى مفتوحة إلى ما لا نهاية. فمثل هذه الفرص التاريخية غالباً ما تكون محدودة زمنياً، ويتوقف أثرها على قدرة الدول على اغتنامها في الوقت المناسب. ومن هذا المنطلق، فإن التاريخ لا يقيس مكانة الدول بما تمتلكه من موارد أو إمكانيات فحسب، وإنما بقدرتها على إدراك اللحظات المفصلية وتحويل الفرص البنيوية إلى سياسات ومشروعات استراتيجية تعيد رسم موقعها في النظامين الإقليمي والدولي.



المصدر

Hürmüz Krizinden Küresel Enerji Mimarisine :Basra-Ceyhan Boru Hattının Jeopolitik ve Stratejik Analizi | Stratejik Araştırmalar Merkezi - STRASAM.ORG®



لِدَوْلِيَّةٍ فَاعِلَةٍ وَمَجْتَمَعٍ مُشَارِكٍ

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org
