



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

### غانم العنّاز\*: خط انبوب النفط الاستراتيجي العراقي وخفاياه

#### خطوط انابيب تصدير النفط العراقي عبر سوريا الى البحر الابيض المتوسط

لقد تم مد خطوط انابيب تصدير نفوط حقول العراق الشمالية كركوك وباي حسن وجمبور وعين زالة من قبل شركة نفط العراق المحدودة خلال فترة عملياتها منذ اكتشاف حقل كركوك في عام 1927 الى تاريخ تأميمها في 1 حزيران 1972 والتي ندرج مواصفاتها في الجدول ادناه. كما ان هذه الخطوط استمرت بأدائها الجيد الى ما بعد التأميم حتى تم اغلاقها نهائيا ولحد الآن من قبل الحكومة السورية في عام 1984.

#### جدول خطوط انابيب التصدير

خط الانابيب	من	الى	القطر عقدة	الطول كم	الطاقة برميل باليوم	سنة المد
					1000	
حيفا	كركوك	حيفا	12	992	40	*1934
طرابلس	كركوك	طرابلس	12	928	40	1934
حيفا	كركوك	حيفا	16	992	90	**1948
طرابلس	كركوك	طرابلس	16	928	90	1948
بانياس	كركوك	بانياس	32/30	888	650	1952
طرابلس	كركوك	طرابلس	32/30	928	650	1965
عين زالة	عين زالة	محطة كي 2	12	216	35	***1953

\* ترك الجزء ما بين محطة ك/3 قرب مدينة حديثة على الفرات وحيفا من هذا الخط في عام 1948 بسبب الاحداث في فلسطين.

\*\* توقف العمل بمد هذا الخط ما بين محطة ك/3 وحيفا في عام 1948 بسبب الاحداث في فلسطين.

\*\*\* تم الاستفادة من خط طرابلس 12 عقدة ما بين محطة ضخ ك/2 قرب بيجي وطرابلس لتصدير نفط عين زالة في عام 1953.

ملاحظة - بلغ مجموع الطاقة التصديرية لهذه الخطوط في منتصف السبعينيات من القرن الماضي 1.4 مليون برميل باليوم وذلك بعد ان قامت الشركة العراقية للعمليات النفطية (نفط



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

الشمال حالياً)، بعد التأميم برفع الطاقة الانتاجية والتصديرية لحقول كركوك من مليون واحد الى 1.4 مليون برميل باليوم.

### خطوط الانابيب والسياسات العقيمة

لقد مرت هذه الخطوط خلال عمرها بمراحل مختلفة منها السياسية والاقتصادية والمالية والتعاقدية والفنية والتشغيلية والادارية وغيرها التي يطول شرحها والتي تم تفصيلها في كتابنا (العراق وصناعة النفط والغاز الصادر عن جامعة نوتنكهام البريطانية في أيار 2012).

فقد قامت تلك الخطوط بواجبها من الناحية الفنية والتشغيلية في عمليات تصدير تلك النفوط بصورة جيدة عبر السنين دون صعوبات تذكر. الا ان تلك الخطوط اصبحت مع مرور الزمن مصدر خلافات ونزاعات تعاقدية وسياسية واقتصادية ومالية مريرة بين الحكومة السورية وشركة نفط العراق المحدودة من جهة وبين الحكومة العراقية والحكومة السورية من جهة اخرى ادت في بعض الاحيان الى اغلاقها وتوقف تصدير النفط العراقي عبرها لفترات قصيرة الى ان تم اغلاقها نهائياً من قبل الحكومة السورية في عام 1984 لتقع تحت التراب معرضة للتآكسد والتآكل حتى يومنا هذا.

### نفط العراق رهينة بأيدي الحكومات السورية

لقد أصبح تصدير النفط العراقي عبر سورية الى البحر الابيض المتوسط مع مرور الزمن رهينة بيد الحكومات السورية المتعاقبة كما هو واضح من الاحداث التالية:

1 - قيام الحكومة السورية بنسف منشآت ضخ النفط في محطات الضخ السورية خاصة محطة (تي/4) في 2 تشرين الثاني 1956 وذلك احتجاجاً على حرب السويس مما ادى الى توقف ضخ النفط العراقي تماماً. لم تسمح الحكومة السورية للشركة بالقيام بإعمال فحص الاضرار التي لحقت بوحدات ضخ النفط الا بعد مرور عدة اسابيع عندما وجدت الشركة بان معدات الضخ في المحطات مدمرة تماماً وتحتاج الى وقت طويل لإعادة تأهيلها. الا انها وجدت خطوط الانابيب الاحتياطية العابرة لتلك المحطات والمصممة للاستعمال عند توقف وحدات الضخ في اي محطة من المحطات ولأي سبب كان لم تصب بأية اضرار تذكر. فقامت الشركة على إثر ذلك في 11 نيسان 1957 بالمباشرة بضخ النفط بمعدلات منخفضة جداً من محطة (تي/2) في العراق، مستفيدة من اقصى ضغط متوفر هناك، عبر تلك الانابيب العابرة للمحطات السورية.

لقد نتج عن ذلك توقف تصدير النفط العراقي، المصدر الرئيسي للخزينة العراقية، لمدة تزيد على الاربعة أشهر والتصدير بمعدلات منخفضة بعد ذلك. قامت الشركة بعد ذلك بإعادة تأهيل



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

محطات الضخ السورية ونصب معدات ضخ جديدة مطالبة في الوقت نفسه الحكومة السورية بكلفة اصلاح الاضرار دون جدوى.

2 - قيام الحكومة السورية الجديدة في اوائل عام 1966 بالطلب من شركة نفط العراق الدخول في مفاوضات لزيادة رسوم عبور خطوط انابيبها. استجابت الشركة لذلك لتبدأ المفاوضات في آب 1966 حيث ادعت الحكومة السورية بان عوائدها من الشركة تحتسب بطريقة خاطئة. اعربت الشركة عن استعدادها لزيادة رسوم العبور الا ان المفاوضات لم تتوصل الى نتيجة ترضي الحكومة السورية فقامت في 1 كانون الاول 1966 بإصدار مرسوم رفعت بموجبه رسوم عبور النفط بنسبة 46% ورسوم تحميل الناقلات في ميناء بانياس بنسبة 92% اضافة الى فرض ثلاثة شلنات للطن الواحد من النفط الذي تم تصديره خلال السنوات العشر الماضية للتعويض عن خسارتها خلال تلك الفترة.

طلبت الحكومة السورية بعد ذلك من الشركة التوقف عن ضخ النفط فتم ذلك في 12 كانون الاول 1966 بعد ان توقفت عمليات تحميل النفط وامتلاء كافة خزانات التصدير في بانياس نتيجة ذلك. لم تعر الشركة بالا لتوقف ضخ النفط لوجود فائض منه لديها من مصادر اخرى فأصبحت الحكومة العراقية المتضرر الاول من جراء ذلك.

قامت الحكومة العراقية على إثر ذلك بمطالبة الشركة بدفع العائدات خلال فترة توقف الضخ كالسابق مدعية بانها ليست طرفا في النزاع القائم بين الشركة والحكومة السورية فأجابت الشركة ان النزاع يقع ضمن بند (الظروف القاهرة) في اتفاقية امتيازها.

قامت الحكومة العراقية في نفس الوقت بالضغط على كل من الشركة والحكومة السورية للتوصل الى حل سريع للنزاع القائم بينهما فتم ذلك في شهر آذار 1967 والمباشرة بضخ النفط من جديد.

اما النزاع بين الحكومة العراقية والشركة فقد تم التوصل الى حل له عن طريق تقديم الشركة قرضا للحكومة بمبلغ 14 مليون باوند استرليني على ان يسدد بأقساط من عائدات الحكومة المستقبلية ليخسر العراق من جراء ذلك النزاع عائداته النفطية لتلك الفترة والذي كان بأمس الحاجة اليها.

3 - كما قامت الحكومة السورية في شباط 1971 بتوقيع اتفاقية عبور النفط السعودي مع مالكي خط انابيب (التابالين) الذي يمر عبر اراضيها الى ميناء الزهراني في لبنان برسوم مرور تفوق تلك التي تحصل عليها من شركة نفط العراق. فقامت على إثر ذلك بمفاتيحة شركة نفط العراق لرفع رسومها الى مستوى رسوم النفط السعودي فوافقت الشركة على ذلك.



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

4 - وعندما قامت الحكومة العراقية بتأميم شركة نفط العراق في 1 حزيران 1972 قامت الحكومة السورية بتأميم منشآت الشركة وخطوط انابيبها المارة عبر اراضيها. طلبت الحكومة السورية إثر ذلك من الحكومة العراقية للدخول معها في مفاوضات لتوقيع اتفاقية جديدة لمرور النفط العراقي عبر اراضيها. وافقت الحكومة العراقية على ذلك ليفاجأ وفدها المفاوض خلال الاجتماعات بطلب الوفد السوري مضاعفة رسوم المرور التي كانت تدفعها لشركة نفط العراق من 22 سنت امريكي الى 44 سنت للبرميل علما ان سعر برميل النفط في ذلك الوقت كان يقل عن ثلاثة دولارات.

لقد كانت الحكومة العراقية في موقف مالي ضعيف جدا نظرا لتوقف ضخ النفط من كركوك لعدم وجود مشتر له بعد التأميم نتيجة تهديد الشركة بأخذ المشتريين للقضاء. لم تفد كافة الوساطات للتوصل الى ايجاد حل وسط بين الحكومتين العراقية والسورية بالرغم من ان خبيرا النفط نيقولا سركيس وعبد الله الطريقي قد قدرا الزيادة المعقولة في الرسوم لا تزيد عن 2 سنت لتكون التعريفة 24 سنت للبرميل.

لم تعر الحكومة السورية بالا لذلك بل اصرت على موقفها الابتزازي لعلمها بان العراق لا خيار له الا الاذعان. وبالفعل اذعنت الحكومة العراقية في النهاية لتقوم بتوقيع الاتفاقية في كانون الثاني 1973 التي حددت رسوم المرور ب 41 سنت للبرميل المصدر من بانياس اي بزيادة تزيد على 86% و 30 سنت للبرميل المصدر من طرابلس اضافة الى تزويد مصرفى حمص في سوريا ومصرفى لبنان باحتياجاتها من النفط بأسعار مخفضة كما حددت مدة الاتفاقية بنهاية عام 1975.

### ايجاد منفذ لفك الخناق عن تصدير نفوط حقول كركوك

#### الخط الاستراتيجي والخط العراقي التركي

لقد خرج العراق من مفاوضاته شاعرا بالضعف والمهانة امام موقف الحكومة السورية الابتزازي فقرر ايجاد منفذ اخر لتصدير نفوط كركوك قبل نهاية الاتفاقية السورية الجديدة في نهاية 1975.

فتم على إثر ذلك اتخاذ القرار بمد الخط الاستراتيجي ليربط حقول النفط الجنوبية بموانئ البحر الابيض المتوسط في حالة غلق مضيق هرمز او لأية اسباب اخرى وربط حقول النفط الشمالية بالموانئ الجنوبية في حالة غلق خطوط التصدير عبر سوريا.

كما تقرر مد خط انابيب جديد عبر تركيا لتصدير نفوط كركوك في حالة غلق الخطوط السورية او لتصدير نفوط البصرة في حالة تعذر تصديرها من الخليج العربي عبر الخط الاستراتيجي.



## شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK  
www.iraqieconomists.net

### أوراق في تاريخ النفط العراقي

#### اللجنة الفنية لدراسة المشروع

كان صدام حسين قد أصبح في تلك الفترة نائبا لرئيس الجمهورية ورئيسا للجنة المتابعة لشؤون النفط وتنفيذ الاتفاقيات فأصدر امرا بتشكيل لجنة فنية لدراسة الموضوع وتقديم التوصيات اللازمة بشأنه في أسرع وقت ممكن.

صدر الامر اللازم بتشكيل اللجنة كما يلي:

الدكتور فخري قدوري - وزير اقتصاد عراقي سابق - رئيسا  
المهندس ماجد الحمداني - مدير الشؤون الهندسية في الشركة العراقية للعمليات النفطية (شركة نفط الشمال لاحقا)

المهندس غانم العناز - رئيس دائرة المشاريع في الشركة العراقية للعمليات النفطية (شركة نفط الشمال لاحقا)

المهندس راجح محيي الدين - رئيس المؤسسة العامة للمشاريع النفطية  
المهندس عصام الجلبي - نائب رئيس المؤسسة العامة للمشاريع النفطية

اجتمعت اللجنة في ربيع 1973 في بغداد لتدارس الخيارات المتاحة لمسار الخط الاستراتيجي واوصت بتمهده بمحاذاة الضفة الغربية لنهر الفرات من حقول النفط الجنوبية الى محطة ضخ (كي/3) الواقعة بالقرب من مدينة حديثة غرب الفرات.

لقد تم اختيار محطة ضخ (كي/3) لاحتلالها موقعا وسطا ليكون باستطاعتها الضخ غربا عبر الخطوط السورية الحالية باتجاه البحر الابيض المتوسط والضح شرقا الى محطة الضخ الجديدة المزمع انشاؤها على الخط العراقي التركي شمال مدينة بيجي ومن ثم الضخ شمالا الى الموانئ التركية بعد القيام بربط الخطوط السورية بالخط العراقي التركية هناك. هذا بالإضافة الى كونها أكبر وأقوى المحطات لاحتوائها على معدات وحدات ضخ ذات طاقات عالية.

كما ان مد الخط بمحاذاة الفرات سيوفر النفط اللازم لتغذية المصافي المزمع تشييدها لتزويد المدن الواقعة بمحاذاته بالمنتجات النفطية وتزويد المحطات الكهربائية المزمع تشييدها بالغاز من خط الغاز المصاحب للخط الاستراتيجي. يرجى الرجوع الى الخارطة الخاصة بهذه الخطوط ادناه.



# شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK

www.iraqieconomists.net

## أوراق في تاريخ النفط العراقي



شبكة خطوط انابيب تصدير النفط عام 2003

وبعملية ربط الخطوط هذه يمكن القيام بتصدير النفوط الشمالية والجنوبية عبر اي من الموانئ السورية والتركية والخليج العربي في الحالات الاستثنائية التالية كما يلي:

### 1 - غلق الخطوط السورية

يمكن في هذه الحالة تصدير نفوط حقول كركوك الى محطة (كي/3) ومنها الى ميناءي العمية والبكر في الخليج العربي او تصديره الى ميناء جيهان التركي بعد اكمال الخط العراقي التركي المزمع مده.



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

### 2 - غلق مضيق هرمز في الخليج العربي او تدمير ميناءي خور العمية والبكر في الخليج العربي

يمكن في هذه الحالة ضخ نفوط البصرة الى محطة (ك/3) وتصديرها من هناك اما غربا الى بانياس في سوريا او طرابلس في لبنان. كما يمكن ايضا ضخ هذه النفوط من محطة (ك/3) شرقا الى محطة ضخ الخط العراقي التركي قرب بيجي ومنها ضخه شمالا الى ميناء جيهان التركي.

### 3 - غلق مضيق هرمز او تدمير ميناءي خور العمية والبكر اضافة الى غلق الخطوط السورية.

يمكن في هذه الحالة تصدير نفوط كركوك او نفوط البصرة عبر الخط العراقي التركي الاول المزمع مده وهو ما حدث بعد غلق الخطوط السورية في عام 1984 وتدمير ميناءي خور العمية والبكر خلال الحرب العراقية الايرانية.

ليتم على اثر ذلك الغلق المفاجئ للعمل على مد الخط العراقي التركي الثاني الذي تم انجازه في عام 1987 الذي ضاعف من طاقة التصدير عن طريق ميناء جيهان ووفر موارد مالية اضافة خلال سنوات الحرب اللاحقة.

### لقاء نائب رئيس الجمهورية صدام حسين

دعيت اللجنة بعد ذلك الى الاجتماع برئاسة نائب رئيس الجمهورية صدام حسين لتقديم توصياتها. ذهبت اللجنة الى قاعة الاجتماع بانتظار قدوم السيد النائب (كما كان يسمى في ذلك الوقت). وصل النائب ببذلة البيضاء الانيقة ليسلم على الحضور ويطلب من رئيس اللجنة تقديم تقريره. فقام رئيس اللجنة بتقديم ملخص للتوصية شارحا الاسباب والمزايا التي ادت الى التوصل اليها.

كان نائب رئيس الجمهورية صدام حسين مصغيا تماما دون اية مقاطعة حتى نهاية الشرح ليقوم بعد ذلك بطرح بعض الاستفسارات قبل ان يغادر الاجتماع بعد ان قام بشكر اللجنة على توصياتها ليختتم الاجتماع الذي لم يتجاوز النصف ساعة. لم يمض وقت طويل بعد ذلك الا وأعلن عن المباشرة بتنفيذ المشروع بموجب توصيات اللجنة.

وقد يكون من المفيد التذكير بان اعضاء اللجنة كانوا من الشباب. فقد كان عمري وعمر صدام حسين 36 سنة وعمر ماجد الحمداني 38 وكان فخري قدوري في اوائل الاربعينيات وراجح



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

محبي الدين في منتصف الثلاثينيات وعمر عصام الجليبي 31 سنة. لقد كان ذلك عصر الاعتماد على المهارات الوطنية الشابة التي بنت الكثير من المشاريع في عقد ازدهار العراق العمراني والحضاري والثقافي والعلمي في السبعينيات من القرن الماضي داعينا شبابنا الحالي الاقتداء بذلك والاحذ بزمام الامور من جديد لبناء عراق جديد يليق باهله الكرام.

### تنفيذ المشروع

اعطيت اهمية قصوى لتنفيذ المشروع ليكون جاهزا للعمل قبل نهاية عام 1975 اي موعد انتهاء اتفاقية تعريفه مرور الاناييب الجائرة الموقعة مع الحكومة السورية مما سيفك الخناق عن المفاوضات العراقي خلال مفاوضاته لتجديد تلك الاتفاقية.

اعدت التصاميم بالسرعة المطلوبة وتم توقيع عقد تنفيذ المشروع مع شركة سايبم الايطالية تحت اشراف المؤسسة العامة للمشاريع النفطية وشركة سنام بروجيتي الايطالية بمبلغ 237 مليون دولار.

يبلغ طول الخط 730 كم وقطره 42 عقدة وله القابلية لضخ النفط باتجاهين، الاول، من حقول النفط الجنوبية الى محطة (كي/3) ومنها غربا الى بانياس او طرابلس او شرقا الى محطة ضح الخط التركي قرب مدينة بيبي ومنها الى ميناء جيهان التركي عبر الخط التركي المزمع انشاءه مستقبلا. والثاني، لضخ نفط الحقول الشمالية الى محطة (كي/3) ومنها عبر الخط الاستراتيجي الى ميناء حور العمية في الخليج العربي متفادياً المرور عبر سورية.

تبلغ طاقة الخط من الشمال الى الجنوب مليون برميل باليوم اما طاقته من الجنوب الى الشمال فتبلغ 880,000 برميل باليوم.

شيدت على الخط أربع محطات ضخ توربينية اضافة الى مد خط انابيب مصاحب بقطر 18 عقدة لنقل الغاز المصاحب من حقل الرميلة لتزويد محطات الضخ التوربينية والمحطات الكهربائية المزمع تشييدها بالقرب من المدن المجاورة للخط بالوقود. تمّ انجاز الخط الاستراتيجي في المدة المحددة له وتم افتتاحه من قبل نائب رئيس الجمهورية صدام حسين في كانون الاول 1975 اي قبل انتهاء الاتفاقية السورية المجففة.

لقد كان الخط الاستراتيجي من اهم المشاريع النفطية التي وفرت، لأول مرة، المرونة اللازمة لتصدير نفوط الحقول الشمالية عبر الاراضي العراقية عن طريق الخليج العربي ليتم بذلك تحريره من بقائه رهينة بيد الحكومات السورية.



## شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK  
www.iraqieconomists.net

### أوراق في تاريخ النفط العراقي

فقد استعمل الخط فعلا لتصدير نفط كركوك عبر الخليج في بعض الحالات التي هبطت فيها اسعار الشحن البحري ليكون ايصاله الى الموانئ الاوربية عن طريق الخليج اقل كلفة من ايصاله عن طريق بانياس وطرابلس، بسبب الكلفة العالية لرسوم المرور عبر سوريا، فأرسل بذلك تحذيرا قويا للحكومة السورية بعدم زيادة رسوم المرور مستقبلا ليثبت بذلك فائدته الاقتصادية الكبيرة.

#### الخط العراقي التركي الاول

كما تم في نفس الوقت اخذ الحيطة والحذر لفتح منفذ جديد لتصدير النفط العراقي الى البحر الابيض المتوسط في حالة غلق الخطوط السورية.

فتم بناء على ذلك المباشرة بتنفيذ الخط العراقي التركي الاول ليبدأ من كركوك وينتهي في ميناء جيهان على البحر الابيض المتوسط بطاقة تصديرية قدرها 750 ألف برميل باليوم وبطول قدره 1005 كيلومتر. تم انجاز المشروع في عام 1977 ليتدفق النفط العراقي عبره مما اعطى العراق مرونة أكثر في تصدير نفطه.

#### الخط العراقي التركي الثاني

عند قيام الحكومة السورية المفاجئ بغلق كافة خطوطها بوجه النفط العراقي، في أحلك ايام الحرب العراقية الايرانية، في عام 1984 كرد فعل لإنشاء الخط العراقي التركي ولإغرائها من قبل الحكومة الايرانية بتزويدها بكميات من النفط المجاني، قلصت طاقة العراق التصديرية الى 750 ألف برميل باليوم، اي طاقة الخط العراقي التركي الاول بعد ان تم تدمير ميناءي خور العمية والبكر على الخليج العربي.

لم يجد العراق امامه، رغم ظروفه المالية الصعبة، الا البدء بإنشاء الخط العراقي التركي الثاني الذي تم انجازه في عام 1987 لتصل الطاقة التصديرية عبر الخطين 1.5 مليون برميل باليوم.

#### الخط العراقي السعودي

كما تم خلال الحرب العراقية الايرانية، التي تم في بدايتها تدمير ميناءي خور العمية والبكر في الخليج العربي، مد الخط العراقي السعودي الى ينبع على البحر الاحمر على مرحلتين. تم انجاز المرحلة الاولى في عام 1986 بطاقة نصف مليون برميل باليوم والمرحلة الثانية في عام 1990 بطاقة 1.6 مليون برميل باليوم.

**ملاحظة -** سوف يكون لنا وقفة مع هذه الخطوط الثلاثة، التركي الاول والتركي الثاني والسعودي في مقالة تفصيلية عنها، ان شاء الله.



## أوراق في تاريخ النفط العراقي

### غلق الخطوط السورية بوجه النفط العراقي - وصمة خزي وعار لا تغتفر

لقد قامت الحكومة السورية برئاسة حافظ الاسد، كما ذكرنا اعلاه، بغلق كافة خطوط انابيب تصدير النفط العراقي الى بانياس وطرابلس في عام 1984 وفي أحلك ساعات الحرب العراقية الايرانية. فقد كان حزب البعث العربي الاشتراكي في تلك الفترة منشقا على نفسه فجناحه الاول برئاسة صدام حسين يحكم العراق وجناحه الثاني برئاسة حافظ الاسد يحكم سوريا وكان بين الجناحين خلافات سياسية عميقة وبين الرئيسين ثارات شخصية سحيقة.

فاستغلت الحكومة الايرانية تلك الخلافات والعداوات فقامت بإجراء الحكومة السورية بتزويدها بكميات كبيرة من النفط المجاني مقابل قيامها بإغلاق خطوط انابيبها بوجه النفط العراقي في محاولة منها لخنق الموارد المالية النفطية العراقية الضرورية للمجهود الحربي بهدف كسب الحرب الدائرة معها. فوافقت الحكومة السورية على ذلك العمل الخسيس انتقاما من غريمها اللدود جناح حزب البعث العراقي. وبذلك لم يبق للعراق منفذا لتصدير نفطه بعد اغلاق تلك الخطوط الا عن طريق الخط العراقي التركي المحدود الطاقة.

وبالرغم من تلك المؤامرة الخسيصة بين الحكومتين السورية والايرانية للإيقاع بالعراق فقد استطاع العراق المقاومة والثبات خلال حربه مع إيران بالقيام بمد الخط العراقي التركي الثاني والخط العراقي السعودي للاستمرار بتصدير النفط لرفد المجهود الحربي بالأموال والمعدات اللازمة لتفشل بذلك تلك المؤامرة وتقترب في عقر دارها.

لذلك سوف يبقى قصر نظر وغدر تلك الحكومة السورية الرعناء برئاسة حافظ الاسد بالشعب العراقي، يلاحقها عبر التاريخ لما اقدمت عليه من ذلك الفعل الجبان للإيقاع بالعراق الجار العربي لها في أحلك ساعات حربه ووصمة عار في جبينها ونقطة سوداء في تاريخها ومثالا للخسة والغدر بذوي القربى والجيران في أحلك اوقات محنتهم.

فوا اسفا على هدر تلك الخطوط عبر سوريا التي كلفت الدولة العراقية مبالغ هائلة لتترك للصدأ والتآكل دون استغلالها بسبب خلافات سياسية سخيصة وأفاق حزبية ضيقة وثارات صبيانية عقيمة وحزازات أنية سقيمة واخيرا رشوة نفطية زهيدة اغرت تلك الحكومة السورية الرعناء واعمت ابصارها.



## شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK  
www.iraqieconomists.net

### أوراق في تاريخ النفط العراقي

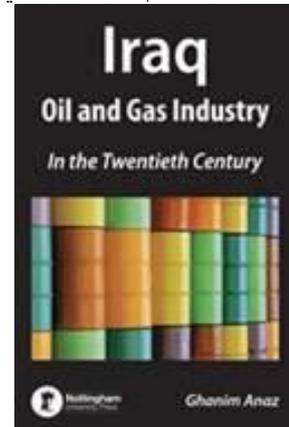
كما انه من المؤسف والمحزن حقا اننا ما زلنا في ايامنا هذه نرى مثل تلك الخلافات الصببانية الذميمة والصراعات التافهة العقيمة منتشرة بين بعض الحكومات العربية التي نسيت ان اهم واجباتها هي خدمة شعوبها واعمار بلادها وتحقيق الامن والرفاهية لمواطنيها ليعشوا سعداء كما يعيش بقية خلق الله على هذه المعمورة.

ترى متى سنتعاون وتتآزر الحكومات العربية فيما بينها لتعمل لمصلحة شعوبها وتكف عن الخلافات والمناكفات والنزاعات العقيمة التي طال امدها؟

اقول لا بد ان يكون ذلك قريبا، ان شاء الله تعالى.

(\* خبير نفطي ومؤرخ لقطاع النفط العراقي  
واتفورد -ضواحي لندن  
أيار 2018

المصدر - كتابي العراق وصناعة النفط والغاز في القرن العشرين الصادر باللغة الانكليزية عن دار نشر جامعة نوتنكهام البريطانية في ايار 2012.

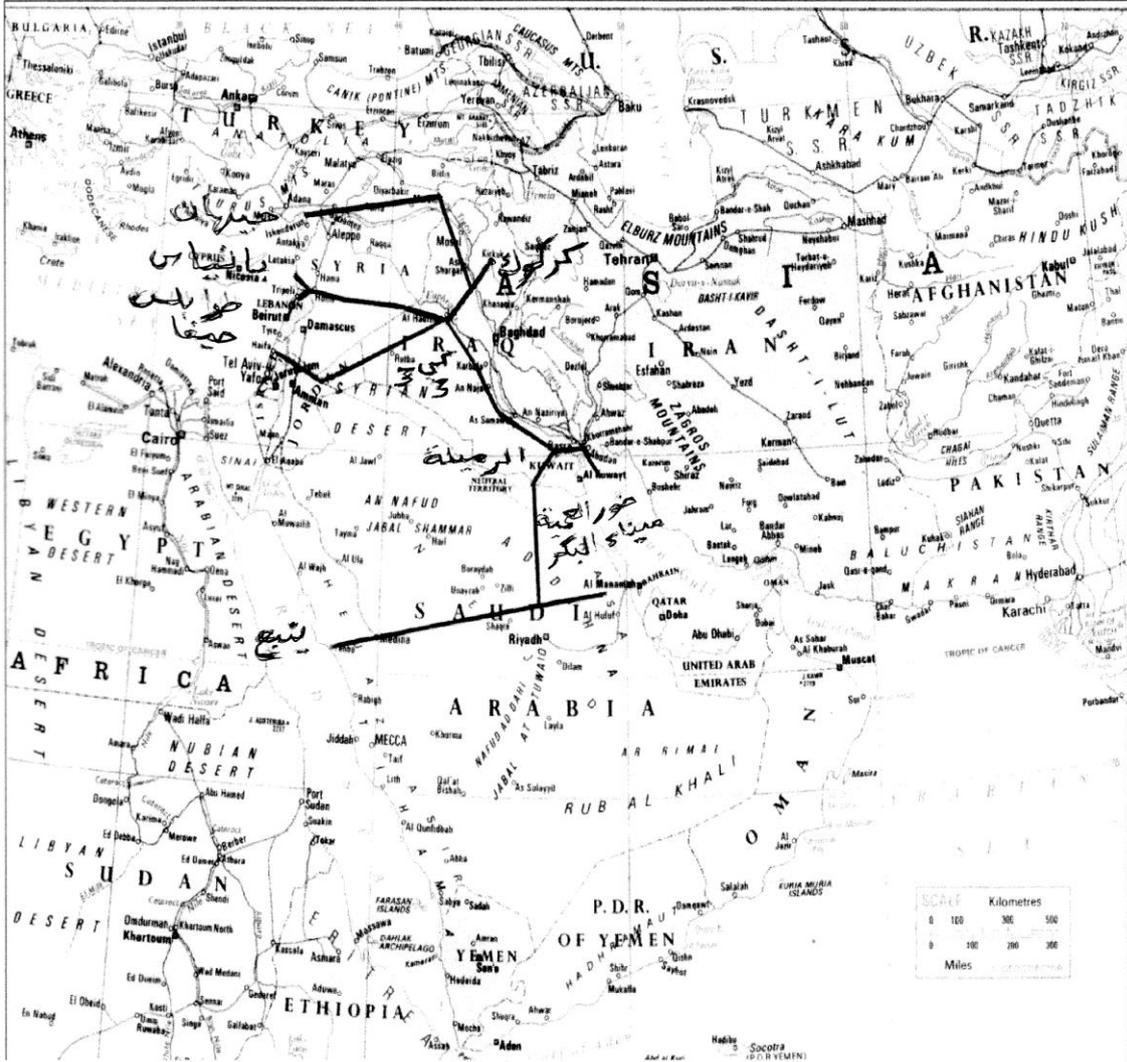




# شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK  
www.iraqieconomists.net

## أوراق في تاريخ النفط العراقي



خطوط تصدير النفط العراقي عبر سوريا وتركيا الى البحر الابيض المتوسط وعبر المملكة العربية السعودية الى البحر الاحمر.

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة إلى المصدر. 10 حزيران 2018

<http://iraqieconomists.net/ar/>