



## أوراق في السياسات النفطية

# أ.د. نبيل جعفر المرسومي \*: التقييم الاقتصادي لخط الانبوب العراقي – الأردني

ثمة جدل محتدم حول خط الأنبوب العراقي – الأردني يتمحور حول اتجاهين : الاتجاه المعارض لتنفيذ الأنبوب لأسباب عديدة والاتجاه المؤيد لتنفيذ الأنبوب لاعتبارات سياسية او جيو سياسية او اقتصادية ترتبط بالحاجة الى منفذ تصدير جديد غير موانئ الخليج العربي . وفي الحسابات التجارية والاقتصادية الضيقة يكون التصدير بحرا هو الأقل كلفة وممكن ان يكون خيارا قائما يجري من خلاله توسعة الطاقة التصديرية فيه الى اكثر من 6 ملايين برميل يوميا غير انه في الاطار الاستراتيجي يمثل الانبوب العراقي – الأردني خيارا مهما في تنويع منافذ التصدير وفي الحصول على حصص سوقية جديدة في السوق النفطية العالمية وفي تجاوز الأثر المحتمل للتوترات الأمنية في مضيق هرمز حيث يمر من خلاله 97% من صادرات العراق النفطية . وضمن هذا السياق تطرح أسئلة عديدة حول هذا المشروع منها :

س1/ اذا كان مشروع خط الانبوب العراقي – الأردني مشروعا إسرائيليا مشبوها او انبوبا للتطبيع مع إسرائيل فلماذا وافقت عليه الحكومات العراقية السابقة ؟

س2/ لماذا لم يتم صيانة واعادة العمل بالخط العراقي – التركي قبل ان يتم استخدام جزء منه في نقل نפט كردستان ؟ ولماذا اوقفت الحكومات السابقة الدعوى القضائية التي رفعتها وزارة النفط على تركيا امام محكمة التجارة الدولية في باريس لمخالفتها قواعد اتفاق استخدام هذا الخط والتي من الممكن ان يحصل فيها العراق على تعويضات قد تصل الى 20 مليار دولار ؟



## أوراق في السياسات النفطية

س3/ لماذا لم يتم احياء خط كركوك - بانياس عندما كانت الأوضاع السياسية والأمنية مستقرة قبل 2014 وعندما كانت كل حقول كركوك تحت تصرف شركة نفط الشمال ؟

س4/ ما هي الإجراءات التي اتخذتها كل الحكومات العراقية السابقة والحالية من اجل احياء الخط العراقي - السعودي ؟ وهل يحق للسعودية ان تصادر الخط وتستخدمه لنقل المنتجات النفطية ؟ وما هو مصير ميناء معجز النفطي الذي تم انشائه بأموال عراقية والذي حولته السعودية الى مرفأ لتصدير النفط ؟ ولماذا لم يرفع العراق دعوى قضائية ضد السعودية والمطالبة بالتعويض ؟

ابتداء ولغرض اجراء تحليل وتقييم اولي للمشروع ينبغي تثبيت عدد الحقائق منها :

الحقيقة الأولى ان الخط لم تبتدعه حكومة الكاظمي وانما يرجع الى عام 1983 عندما اتفق البلدان على مد انبوب يمتد من البصرة الى ميناء العقبة على البحر الاحمر مروراً بالأراضي الأردنية ، وعاد المشروع الى الواجهة في زمن حكومة المالكي عام 2012. ووافق مجلس الوزراء عام 2018 في عهد حيدر العبادي على احالة المشروع الى (شركة ماس العراقية القابضة) لتنفيذ المشروع داخل الاراضي الاردنية وبطريقة الاستثمار، ولكن لم يوقع العقد . أعلن العراق عام 2019 في زمن حكومة عادل عبد المهدي أنه يدرس إعادة النظر بدراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع بشكل كامل، بحيث يتم إيصال الخط إلى مصر بدلاً من انتهائه في العقبة .

الحقيقة الثانية : ان كل الدول النفطية الكبرى في أوبك قد استثمرت في طرق و منافذ جديدة لتصدير نفوطها بعيداً عن مضيق هرمز وفي مقدمتها السعودية وايران والامارات .

الحقيقة الثالثة : يرى البعض ان انبوب النفط العراقي - الاردني المخطط تنفيذه لنقل وتصدير مليون برميل يوميا من العراق الى الاردن وعبرها الى الدول الاخرى من خلال ميناء العقبة سيكون من خلال مضيق تيران الذي تسيطر عليه اسرائيل ومن ثم سيخضع العراق لشروطها المتمثلة بالتطبيع معها وقد



## أوراق في السياسات النفطية

يمتد الامر الى حصول اسرائيل على النفط العراقي بأسعار تفضيلية !! والواقع يشير الى غير ذلك اذ ان مضيق تيران الذي تقع ثلاث دول عليه وهي السعودية ومصر واسرائيل هو ممر دولي يستخدم من كل الدول من دون قيود او شروط وهو الواقع الجديد المتضمن في اتفاقية كامب ديفيد بين مصر واسرائيل عام ١٩٧٩ .

الحقيقة الرابعة : ان صادرات كركوك حاليا لا تزيد عن 100 الف برميل يوميا ويتم تصديرها من خلال ميناء جيهان التركي في حين ان خط الانبوب العراقي الاردني طاقته التصديرية مليون برميل يوميا ولذلك تحويل مسار الربط من البصرة الى كركوك ينم عن جهل فادح بأساسيات الصناعة النفطية في العراق وفي مبادئ دراسات الجدوى الاقتصادية للمشاريع .

وفي ضوء دراسة الجدوى الفنية والاقتصادية التي قدمتها وزارة النفط الى وزارة التخطيط وفي ضوء التحفظات التي ابدتها الأخيرة يمكن تأشير الملاحظات الآتية :

أولا : مرحلة الدراسات والترويج للمشروع التي ابتدأت منذ عام 2011 بعد ان تم التعاقد مع احدى الشركات الاستشارية العالمية ، التي كلفت بالدراسة الفنية والاقتصادية للمشروع والتي بدأت عملها بورشة في بيروت في كانون الأول 2011

ثانيا : عام 2019 تم اعتماد مسار للأنبوب موازي لمسار الخط الاستراتيجي من الرميلا الى حديثة حيث تقع محطة (كي ثري ) ومنها يمكن ان تتفرع انابيب التصدير في ثلاثة اتجاهات محتملة هي : حديثة – العقبة ، حديثة – بانياس ، حديثة – محطة القياس في فيشخابور على الحدود العراقية – التركية . وهذا يعني ان هذا الخط يوفر امكانية تصدير النفط الى ثلاث دول في آن واحد وهي : الأردن وسوريا وتركيا  
ثالثا : طول الانبوب 1657 كم يتمون من مقطعين هما :

مقطع بصرة – حديثة بطول 685 كم وبطاقة 2.250 مليون برميل يوميا



## أوراق في السياسات النفطية

مقطع حديثة – عقبة بطول 972 كم

رابعا: يتضمن المشروع 10 محطات ضخ و 3 مستودعات خزن في الرميلة وحديثة والعقبة بطاقة 19 مليون برميل . وميناء للتحميل في العقبة بطاقة مليون برميل يوميا ، ومنظومة سيطرة ومحطة قياس .  
خامسا: سيتم تزويد مصر بنحو 65 الف برميل يوميا من ميناء العقبة من دون الحاجة الى مد أنبوب من العقبة الى الساحل المصري

سادسا: سيزود العراق مصفى الزرقاء باقل من 150 الف برميل يوميا وفق تسعيرة مرتبط بالأسعار العالمية يتفق عليها الطرفان .

سابعا: على وفق عقد المقابولة تبلغ الكلفة الاستثمارية الكلية 9.022 مليار دولار تضاف لها كلفة التمويل البالغة 1.895 مليار دولار وبذلك تكون الكلفة الكلية 10.917 مليار دولار تدفع الى المقاول بمعدل 1.819 مليار دولار سنويا اعتبارا من السنة الأولى من التشغيل ولمدة 6 سنوات بعد تشييد المشروع الذي يستغرق مدة 3 – 4 سنوات من توقيع العقد . غير ان وزارة التخطيط ترى صعوبة توفير هذا المبلغ سنويا ضمن التخصيصات الاستثمارية السنوية لوزارة النفط في الموازنة العامة ولذلك تقترح الوزارة البحث عن آليات أخرى لتنفيذ المشروع خارج الموازنة الاستثمارية لوزارة النفط مع ان كل الخيارات الأخرى تكون مرتفعة الكلفة بما فيها نظام بوت، وفي المقابل العراق يشهد حاليا وفرة مالية كبيرة بسبب الارتفاع الكبير في أسعار النفط ولذلك فمن الممكن ان يجري تمويل المشروع من الموازنة العامة وهو ما سيؤدي الى تخفيض تكلفة بناء المشروع بمبلغ قدره 1.819 مليار دولار .

ثامنا: لا يشمل المشروع تشييد مصفى او مصفى ومجمع بتروكيمياويات في العقبة يمول من العراق . ولا يشمل مد أنبوب من العقبة الى مصر



## أوراق في السياسات النفطية

تاسعا : رسم المرور الذي سيحصل عليه الأردن من مرور النفط العراقي يبلغ 25 سنت لكل برميل عند معدل تصدير ما بين 200 الف برميل الى مليون برميل يوميا .

عاشرا: الكلفة الاجمالية ( الاستثمارية والتشغيلية ورسم المرور ) لنقل النفط بالخط العراقي – الأردني في حالة تصدير مليون برميل يوميا تعادل 2.27 دولار للبرميل في حين تكون الكلفة عند التصدير بحرا 1.35 دولار للبرميل وترتفع الى دولارين عند تصدير النفط من البصرة الى جيهان .

احد عشرة : صحيح ان صادرات العراق من ميناء العقبة الى الأسواق الاوربية والأمريكية تمر من خلال قناة السويس مما يحمل العراق كلف إضافية بسبب رسم المرور المدفوع للقناة ولكن صادرات العراق الحالية من النفط الخام من البصرة واربييل الى الأسواق الاوربية والأمريكية التي تصل الى نحو نصف مليون برميل يوميا تمر أيضا من خلال قناة السويس

اثنى عشرة : من الملاحظات التي ابدتها وزارة التخطيط ان أسلوب تنفيذ المشروع وبموجبه سيوفر المقاول التمويل للمشروع مما يعني ارتفاع كلفة المشروع مما يتطلب توفير تفاصيل كفوية دقيقة لكل أجزاء المشروع ومراحله .

ثلاث عشرة : لم تأخذ الدراسة بنظر الاعتبار الجوانب الأمنية في المناطق التي يمر فيها الانبوب في العراق والأردن . كما انها لم تتضمن دراسة تسويقية للنفط العراقي المصدر من هذا الانبوب الى الأسواق الاوربية والأمريكية والافريقية

ما الجدوى الاقتصادية من الانبوب العراقي – الأردني ؟

تستخدم في دراسات الجدوى الاقتصادية معايير متعددة منها : العائد على الاستثمار و فترة استرداد رأس المال وصافي القيمة الحالية ومعدل العائد الداخلي و صافي التدفقات النقدية . وتتميز المشروعات النفطية



## أوراق في السياسات النفطية

عن غيرها بأن معدل سعر الخصم فيها يكون مرتفعا وبتحدود 12% بسبب طابع المغامرة في الصناعة النفطية واحتمالات تأميم المشروع وللتعويض عن التضخم . ولذلك يكون العائد على الاستثمار في الصناعة النفطية كبيرا لتلافي هذه المخاطر او للتحسب منها . وعلى العموم تركز دراسة الجدوى على عنصرين مهمين الأول هي التكاليف بشقيها الاستثماري والتشغيلي والثاني هي الإيرادات الكلية للمشروع ولذلك ينبغي تعظيم الإيرادات وتدنية التكاليف حتى يكون المشروع مجد اقتصاديا . وفي دراسة الجدوى الاقتصادي لمشروع خطوط انابيب نقل النفط المتعدية للحدود تعتمد الإيرادات الكلية على عنصرين هما سعر النفط والطاقة التصديرية والعلاقة بينهما طردية أي كلما كان سعر النفط المتوقع مرتفعا طيلة العمر المتوقع للمشروع وكلما كانت الطاقة التصديرية مرتفعة كلما كان المشروع مجد اقتصاديا . وهذا ما يوضح سعة الطاقات التصديرية لهذه الخطوط فمثلا خط كركوك - باناس تبلغ طاقته التصميمية 700 الف برميل يوميا والخط العراقي السعودي 1.6 مليون برميل يوميا والخط العراقي التركي 1.650 مليون برميل يوميا . وفي دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية لخط الانبوب العراقي الأردني تم اعتماد طاقة تصديرية مختلفة وبسعر 50 دولار للبرميل ويتم التنفيذ من قبل مقاول وهو ما أدى الى ارتفاع كلفة المشروع المقدرة من 9.022 مليار دولار الى 10.917 مليار دولار بعد إضافة كلفة التمويل البالغة 1.895 مليار دولار. وقد تضمنت الدراسة على سيناريوات مختلفة منها عندما تكون طاقة المشروع مليون برميل يوميا تكون كلفة النقل الاستثمارية والتشغيلية ورسم المرور 2.27 دولار للبرميل ترتفع عند إضافة مستوى تضخم بنسبة 3% الى 2.76 دولار وهو يعد خيارا مقبولا ويكون فيها المشروع مجد اقتصاديا لان صافي التفضقات النقدية للمشروع على مدى 25 سنة يكون 26 مليار دولار . اما اذا انخفضت طاقة الانبوب الى 200 الف برميل كما في السيناريو التي تروج له وزارة النفط حاليا فإن هذا يرفع من كلفة النقل الى 9.31 دولار للبرميل ترتفع عند إضافة مستوى التضخم الى 10.84 دولار مما يضعف كثيرا من الجدوى الاقتصادية ولذلك يغدو خيار وزارة النفط في تدنية طاقة المشروع التصديرية الى 200 الف برميل فقط لسد احتياجات الأردن ومصر فقط خيارا مكلفا جدا نظرا لكلفته الكبيرة جدا ، ولا يحقق الجدوى الاقتصادية للمشروع خاصة لاسيما وان النقل بحرا لا يكلف سوى



## أوراق في السياسات النفطية

1.35 دولار للبرميل فضلا عن ان هذا الخيار يفقد المشروع قيمته واهميته الاستراتيجية لان ضآلة حجم الصادرات من خلاله لا تجعله بديلا او منفذا كبيرا لتدفق الصادرات النفطية الى الأسواق الاوربية والأمريكية . كما ان الحجج التي توردها وزارة النفط لتبرير الكلفة المرتفعة واضفاء أهمية خاصة عليه من خلال قدرة الانبوب على سد حاجة المصافي ومحطات الكهرباء في العراق تبدو بانها غير متماسكة لا سيما وأن العراق قد افتتح الخط الاستراتيجي البديل الممتد من الرميلا الى حديثة بطول 669 كم وبكلفة بلغت 450 مليون دولار أميركي بعد تقادم المشروع الاول الذي تم إنشاؤه في العام 1971 وقد أنجزته شركة المشاريع النفطية العراقية التابعة للوزارة وهذا الخط تم بناءه بموصفات عالية جدا بقياس 42 عقدة وقد تم ربطه بأربع محطات للضح ومحطات قشط ومحطات استلام ومنظومات حماية ومنظومة سيطرة واتصالات". ويرتبط الخط الاستراتيجي بمصفي ذي قار، ومحطة كهرباء السماوة، مرورا بمصفي الدورة إضافة الى انه هناك انبوب متفرع لحقل الناصرية"، تبلغ الطاقة الإنتاجية للأنبوب تبلغ نحو 800 ألف برميل يوميا، منها 400 ألف برميل تذهب إلى المحطات الكهربائية والمستودعات النفطية، على مسار الأنبوب الممتد من البصرة الرميلا الشمالية وينتهي في غربي محافظة الأنبار، بينما الـ 400 ألف برميل الأخرى ستغذي مستودع (K3) في مصفاة حديثة.

اهمية توسيع الطاقة التصديرية للمنافذ البحرية النفطية

المبررات : أولا / الانقسام السياسي والمجتمعي الحاد حول أهمية وجدوى مشروع خط الانبوب العراقي – الأردني مما يعيق تنفيذ المشروع في الاجل القصير والمتوسط ، وتعذر احياء خطوط النقل البرية التي تربط العراق بكل من سوريا والسعودية وتركيا لأسباب امنية او سياسية او قانونية او اقتصادية . ثانيا / الإلغاء التدريجي لقيود أوبك بلس على انتاج العراق النفطي الذي من المتوقع ان يصل الى نحو 4.650 مليون برميل يوميا نهاية هذا العام . ثالثا / تنفيذ وزارة النفط لخطتها الاستراتيجية الرامية الى رفع الطاقة الإنتاجية للنفط العراقي الى 8 ملايين برميل يوميا عام 2027 . رابعا / انخفاض كلفة تصدير النفط من البصرة بحرا الى 1.35



## أوراق في السياسات النفطية

دولار للبرميل في حين ترتفع الكلفة الى دولارين عند نقل النفط من البصرة الى جيهان والى 2.40 دولار عند نقل النفط من البصرة الى العقبة.

مكونات المشروع / مد انبوين بحرين بسعة 48 بوصة ، وتأهيل مينائي البصرة والعمية ، بناء منصة بحرية ، عمل أجهزة قياس.

الهدف من المشروع : رفع الطاقة التصديرية من 3.5 الى 6 ملايين برميل يوميا

كلفة المشروع : مليار دولار

مدة الإنجاز : 4 سنوات

المقترح : تضمين مبلغ قدره ربع مليار دولار في قانون الامن الغذائي المزمع تشريعه لكي تتمكن وزارة النفط من استدراج عروض من الشركات العالمية لغرض المباشرة بتنفيذه.

(\* ) أستاذ علم الاقتصاد في جامعة البصرة متخصص في اقتصاديات الطاقة

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة الى المصدر. 24

نيسان 2022

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