تبعات نفطية لحرب الخليج 2026

دروس وعِـبَر

د. علي مرزا

نيسان/أبريل 2026

المحتويـــات

أولاً: مقدمة. 1
ثانياً: آفاق عامة للتبعات المتوقعة على الطلب العالمي للنفط. 2
ثالثاً: منافذ تصدير النفط في العراق. 5
(3-1) منافذ التصدير 1934-80/1979. 5
(3-2) فترة الحروب والعقوبات الدولية. 6
(3-3) بعد تغيير 2003. 7
رابعاً: الازمة الحالية والحلول الآنية. 8
(4-1) الأزمة الحالية. 8
(4-2) الحلول الآنية. 8
خامساً: دروس وعِبَرْ - 1: تواضع مؤسسية إعداد الاستراتيجيات والمناظير الاستطلاعية. 11
(5-1) المرونة في تصدير النفط الخام. 11
(5-2) تواضع الاستراتيجيات والخطط والمناظير الاستطلاعية متوسطة/بعيدة المدى. 11
(5-3) الاستراتيجية الوطنية المتكاملة للطاقة. 13
سادساً: دروس وعِبَرْ - 2: "مناقشة" مشاريع نفطية. 15
(6-1) جولات التراخيص النفطية. 16
(6-2) شركة غاز البصرة. 16
(6-3) مشروع أنبوب التصدير البصرة/حديثة-العقبة. 17
مصادر الورقة. 24

الأشكال

الشكل (1) الطلب العالمي على النفط 1960-2025. 4
الشكل (2) الأحواض والحقول الرئيسية للنفط والغاز والأنابيب في العراق. 7

الجداول

الجدول (1) منافذ تصدير النفط الخام في العراق منذ بداية التصدير في 1934. 20

الجدول (2) الأهمية النسبية لكمية وقيمة الصادرات النفطية العراقية عبر الخليج العربي. 21

الجدول (3) الكلفة الاستثمارية لأنبوب البصرة–العقبة. 22

تبعات نفطية لحرب الخليج 2026

دروس وعِـبَر

د. علي مرزا

أولاً: مقدمـة

من المتوقع أن تؤدي نتائج حرب الخليج، التي بدأت في 28 شباط/فبراير 2026 بهجوم جوي للولايات المتحدة/إسرائيل على إيران، إلى تبعات جيوسياسية جوهرية في الشرق الأوسط تؤثر بدورها، من بين قضاياً متشعبة جيوسياسية واقتصادية ومجتمعية أخرى، على سياسات تطوير وإنتاج واستهلاك ونقل النفط والغاز، والطاقة عموماً، في المنطقة وفي العالم. فلقد قادت عرقلة/انقطاع الملاحة عبر مضيق هرمز، من ناحية، والحصار على المنطقة، من ناحية أخرى، إلى انخفاض نسبة ملموسة في العرض العالمي للنفط والغاز والاسمدة والهليوم ومنتجات بتروكيماوية أساسية أخرى. إضافة لذلك، فإن تعرض المنطقة لتدمير في البنى الأساسية والذي طال منها جانب من قطاع الطاقة، وزيادة مخاطر توسعه باستمرار الحرب، أخذ يهدد جدياً بتفاقم أزمات اقتصادية ومالية دولية، مما قاد إلى دعوات عالمية، لا سيما في الدول الصاعدة/النامية، لإنهاء الحرب.[1] ومنذ 8 نيسان/أبريل تم الاتفاق بين الولايات المتحدة وإيران، بوساطة باكستانية، لوقف أطلاق النار والنية في الشروع بمفاوضات، تبين منها، نتيجة تباعد المواقف لحد الآن (بعد مرور حوالي تسعة أسابيع على بدء الحرب)، صعوبة التوصل لاتفاق.

وفي غياب نتيجة حاسمة بأنهاء الحرب و/أو غياب تسوية سلمية بعيدة المدى، سيستمر الشرق الأوسط/المنطقة العربية في حالة من عدم الاستقرار وما يصاحبه من عدم يقينن. هذا إضافة لعدم اليقين "المعتاد"، مما يجعل اتباع سياسات واستراتيجيات مستقرة، لا سيما في المجال التنموي والطاقة، صعب المنال. وفي هذا السياق ينطوي التخطيط الاقتصادي، والتخطيط عموماً، على مسارات عالية اللايقين وتنطوي الخيارات المترتبة عليها على تكاليف إضافية لا بد من تحملها مقارنة بالحالات المعتادة.

[1] لم يقتصر تهديد تصدير النفط والغاز على الخليج العربي وانما امتد الى تهديد التصدير عبر البحر الأحمر بعد قصف منشئات التصدير السعودية في ميناء ينبع، على البحر الأحمر، في 8 أبريل/نيسان 2026. هذا بالإضافة لإمكانية واحتمال تعرض السفن الأخرى التي تستخدمه للتهديد.

ثانياً: آفاق عامة للتبعات المتوقعة على الطلب العالمي للنفط

ومن جانب الطاقة عموماً، سيكون من تبعات هذه الحرب، بأغلب الاحتمال، تسريع تطور استهلاك الطاقات المتجددة *renewables* في درجة احلالها محل النفط والغاز، والوقود الاحفوري عموماً. ويبرز في هذا المجال تهديد أمان التجهيز/الامدادات *security of supplies* كسبب رئيس لهذا الاحلال، بما يعادل الأثر البيئي وربما يتخطاه، في الأمدين القصير والمتوسط. فلا شك أن استمرار تهديدات التجهيز من منطقة مضطربة كالشرق الأوسط، لا سيما إلى أوربا وشرق آسيا وغيرها من المناطق، من ناحية، والتبعات الاقتصادية المتمثلة بتصاعد وتقلب أسعار النفط والغاز ومشتقاتهما، لا سيما الأسمدة والمنتجات البتروكيماوية وغيرها، وأثرها الكبير على تكاليف المعيشة والتنافسية في السوق الدولية، من ناحية أخرى، سيساهم في تسريع استخدام الطاقات المتجددة وفي ذات الوقت الاستمرار في تطوير مصادر النفط والغاز خارج المناطق المضطربة جيوسياسياً، وذلك لضمان أمان إمدادات الطاقة والمنتجات المشتقة.[2] ولكن هذه التبعات نفسها تخضع لنتائج الحرب، من ناحية، وتكاليف أحلال الطاقات المتجددة لا سيما بناها الأساسية، ومناطق انتاج النفط/الغاز البديلة، من ناحية أخرى. Al Ghais (2025).

وهنا تبرز ماثلة التطورات التي تبعت حرب أكتوبر/تشرين الأول 1973 و"المقاطعة النفطية العربية" و"الصدمات" التي نتجت عنها، وتلتها، والتي أثَّرت سلباً في العرض النفطي العالمي بدرجة ملموسة مما قاد إلى تصاعد وقفزات في أسعار النفط؛ Yergin (1991, chs. 29, 33).[3] ولقد كانت تبعات ذلك بعيدة المدى

---

[2] أنظر، على سبيل المثال، مقال رئيس الوزراء البريطاني K. Starmer في تعرضه لتبعات الطاقة لحرب الخليج، في صحيفة the Guardian، والذي يشير فيه إلى ضرورة تامين امدادت الطاقة بتطوير مصادر داخلية:
Starmer, K. (2026) "The Iran war is a warning: Britain must build resilience – at home and with our allies in Europe", The Guardian, 9 April, https://www.theguardian.com/commentisfree/2026/apr/09/iran-war-britain-allies-europe-energy-social-policies.

[3] لقد بينت تبعات حرب أكتوبر والمقاطعة العربية، الخ، في 1973، كما تبُين الحرب الحالية، ترابط أسواق النفط العالمية (والآن الغاز المسال *LNG* أيضاً) في جانبي العرض والطلب. لذلك، نتيجة لهذا الترابط ازدادت أسعار النفط في العالم بجميع مناطق استهلاكه وانتاجه، بعد 28 شباط/فبراير 2016، سواء في الدول التي تعتمد على النفط المُنتج في الخليج العربي أو خارجه وحتى في الدول "المكتفية". وبالرغم من ذلك، تبين الأرقام المتاحة درجة من الاختلاف في الزيادة. إذ نتيجة لاعتماد بعض مصافي النفط على خامات محددة تُنتج في دول الخليج العربي فأن أسعار خامات الخليج زادت بأكثر من غيرها. إذ بالرغم من أن هذه المصافي قد تكون وجدت بدائل أخرى ولكنها تفضل الخامات الخليجية، على هذا تكون مستعدة لدفع أسعار أعلى. لذلك يُلاحظ، على سبيل المثال، أن سعر خام برنت، الذي يُنتج في بحر الشمال في بريطانيا، أرتفع من حوالي 71 دولار/برميل في شباط/فبراير إلى حوالي 104 دولار/برميل في آذار/مارس وحوالي 102 دولار/برميل في نيسان/أبريل 2026. من جانب آخر، فأن متوسط أسعار سلة أوبك التي تحوي خامات تُنتج/تُصدر من الخليج وأخرى خارجه ارتفع خلال الفترة ذاتها من حوالي 68 دولار/برميل إلى حوالي 116 دولار/برميل وحوالي 109 دولار/برميل، تباعاً. في المقابل، أرتفع متوسط سعر النفط العراقي المُصَدَّر معظمه من الخليج من حوالي 68 دولار/برميل إلى حوالي 105 دولار/برميل وإلى حوالي 118 دولار/برميل، تباعاً. أرقام سعر سلة

وقادت إلى تغييرات هيكلية عالمية، تمثلت في تغيير التأثير النسبي للمتغيرات في دالة الطلب العالمي على النفط، إضافة لمتوسط سعر النفط، استمرت إلى يومنا هذا. إذ ساهمت، من بين عوامل أخرى، في تباطؤ ملموس لنمو الطلب العالمي على النفط. فبينما كان متوسط نسبة النمو (المركب) للطلب العالمي على النفط يبلغ حوالي 7.9% سنوياً بين 1960 و1972 فأنه أنخفض بحدة إلى حوالي 1.3% سنوياً بين 1972 و2025. أنظر الشكل (1) أدناه. ولقد تمثلت التغييرات الهيكلية في عوامل متعددة ساهم فيها، بشكل أو بآخر، تهديد أمان امدادات النفط، وارتفاع متوسط سعره، منذ سنة 1973، لعل أهمها ما يلي، باختصار:

(1) انخفاض كثافة *intensity* استخدام النفط: *النفط المستخدم لكل وحدة قيمة من الناتج المحلي الإجمالي* (أي ارتفاع كفاءة استخدامه).

(2) انخفاض نسبة نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي، عموماً، لا سيما في الدول المتقدمة، بالرغم من ارتفاع نسبة النمو في دول صاعدة ونامية.[4]

(3) تغيير الأصول الرأسمالية المَستخدِمة للطاقة (استبدال المعدات المعتمدة على النفط، تطوير البنى الأساسية، التضمين التكنولوجي، سيارات أصغر، تغييرات في تصميم المدن والتنقل، الشبكة الكهربائية، نظام النقل العام، وغيرها، مما أتاح تحولها من النفط إلى الغاز/طاقة ذرية/فحم/طاقات متجددة، الخ).

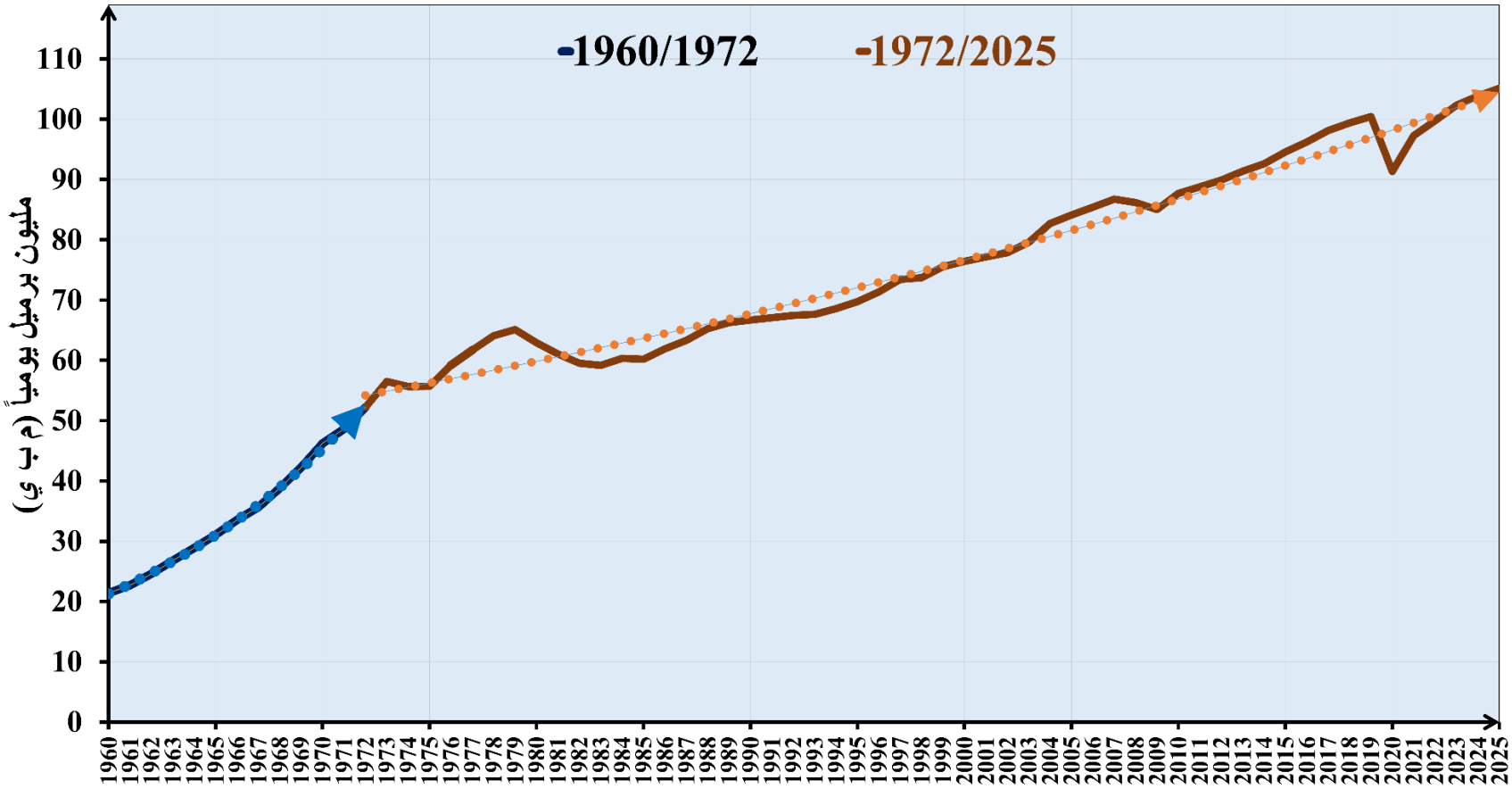
(4) السياسات الحكومية (ضرائب أعلى على الوقود/الكاربون، فرض تطبيق معايير كفاءة الاستهلاك، إعانات لحفز الاحلال، الخ).

(5) التقدم التكنولوجي (السيارات الهجينة والكهربائية، التعظيم الرقمي، تقدم تكنولوجيا توليد الكهرباء من الشمس/الريح وتخفيض كلفته، التطبيق الاختراعي *innovation* الصناعي، الخ؛ مما سمح، بالإضافة للسياسات الحكومية والتوجهات المجتمعية، بزيادة إحلال المصادر المتجددة وغير المتجددة، عموماً، محل النفط).

أوبك، الموقع الإلكتروني لأوبك. وسعر النفط العراقي لشباط وآذار، الموقع الإلكتروني لشركة سومو، ولنيسان متوسط سعر خامي البصرة المتوسط والثقيل، *OilPrice.com*. وسعر برنت لشباط وآذار، *Pink Sheet* للبنك الدولي ولنيسان *OilPrice.com*.

[4] ساهم في ابطاء نسبة نمو الناتج المحلي الإجمالي في الدول المتقدمة، عموماً، عوامل عديدة. وفي مقدمة هذه العوامل ما يلي: (أ) زيادة نصيب الناتج المحلي الإجمالي من الأنشطة الخدمية، والتي تتسم إنتاجية العمل فيها بنمو أبطأ من الأنشطة السلعية، (ب) انخفاض معدل الاستثمار نتيجة لاستنفاد العديد من أنشطة إعادة الاعمار بعد الحرب العالمية الثانية، (ج) انخفاض نسبة نمو السكان، (د) خفض معدل انتشار الابتكارات التكنولوجية وتحويلها إلى نمو في الإنتاجية، نتيجة للتضارب المؤسسي وتكاليف التكيف والتحولات الهيكلية، (هـ) مشكلة قياس الإنتاجية وأثرها في قياس نسبة نمو الناتج، الخ. انظر:
Aghion & Howitt (2009), OECD (2015), Gordon (2016).
أما ارتفاع أسعار النفط وتهديد أمان امداداته، بعد حرب أكتوبر/تشرين الأول 1973، الخ، فلقد كانا من العوامل المساعدة في إطلاق/تسبيب بعض المؤثرات التي ساهمت في إبطاء نمو الناتج المحلي الإجمالي في الدول المتقدمة.

الشكل (1) الطلب العالمي على النفط 1960–2025



المصادر: رُسِم الشكل على أساس بيانات وردت في المصادر التالية:
(1) 1960-2024: OPEC's *Annual Statistical Bulletin 2025*, Attached Excel File Table 47.
(2) 2025: OPEC's *Monthly Oil Market Report March, 2026*, Attached Excel File.

ملاحظات: (أ) الطلب على النفط = جميع المنتجات النفطية المُستخدَمة للاستهلاك النهائي + سوائل الغاز (*LPG* والإيثان ومشتقات المكثفات) + وقود النقل الجوي والبحري الدوليين + استخدام المصافي للوقود والاستخدام المباشر للنفط الخام في محطات الكهرباء والتدفئة + المفقود داخل المصافي.

الطلب على النفط في هذه المعادلة يساوي الطلب على المنتجات النفطية والسوائل الأخرى المستخدمة في الاستهلاك النهائي وليس الطلب على النفط الخام الذي هو طلب مشتق.

(ب) الخطوط المُنَقَّطَة ذات السهم في الشكل تمثل الاتجاه العام الأسي *exponential trend lines* لكل فترة. ومعادلات الاتجاه العام الأسي (لمتغير الطلب العالمي على النفط Y بدلالة متغير الزمن x) للفترتين هي كما يلي:

1960/1972: $Y = 21.2\ (1+7.9\%)^x$, $R^2 = 99.9\%$, t-stat(7.9%) = 105. *x=0, 1, 2, ..., 12. 1960=0.*	***1972/2025:*** $Y = 54.2\ (1+1.3\%)^x$, $R^2 = 97\%$, t-stat(1.3%) = 41. *x=0, 1, 2, ..., 53. 1972=0.*

حول الموثوقية الإحصائية *statistical significance* لتقدير معلمات معادلات الاتجاه العام الأسي، أنظر: مرزا (2025–ج)، الملحق (2).

ثالثاً: منافذ تصدير النفط في العراق

لقد أظهرت الحرب، مرة أخرى، نتائج استمرار اعتماد العراق المفرط على النفط الخام، من ناحية، وتواضعه، في الحفاظ على مرونة النفط التصديرية، مقارنة بما وصلت اليه (أي المرونة) من مدى رصين أثناء سبعينيات القرن الماضي، وحتى قبل ذلك، من ناحية أخرى. فلقد تلاشت هذه المرونة حالياً بشكل واضح والتي ظهر أثرها في انقطاع تصدير النفط من موانئ العراق على الخليج العربي الذي نتج عن تهديد الملاحة في الخليج نتيجة للحرب. وبذلك يتعرض العراق لمشاكل تمويلية واقتصادية نتجت عن تواضع التخطيط والاستطلاع المسبق، الذي كان يمكن أن يساعد البلد على التحمل الاقتصادي والاجتماعي لفترة معقولة من الزمن. فبالإضافة للتقاعس في تنويع منافذ التصدير النفطية، تواضع العمل على تكوين صندوق سيادي طيلة العقدين المنصرمين، Merza (2011)، وكذلك المشاريع المُنْتِجة والبنى الأساسية والمؤسسية والسياسات التي تُحَفِّز وتَسانِد التنويع الاقتصادي، والتي تفيد البلد في الحفاظ على استمرار موارده المالية ومن ثم في تمويل حاجاته المعيشية ودفع رواتب وأجور العاملين في الجهاز الحكومي وتخفيف الموجات التضخمية، والحفاظ على درجة من استقراره الاقتصادي والاجتماعي، الخ، خلال فترة انقطاع تصدير النفط أو انخفاضه الشديد.

وفي تناول منافذ التصدير، وغيرها من القضايا النفطية/الغازية، في الفقرات التالية، يفيد الشكل (2)، أدناه، في تتبع المناقشة، عموماً في هذه الورقة. إذ يبين، من بين مظاهر عديدة للبنى الأساسية للنفط والغاز، أنابيب نقل النفط الحالية، سواء كانت العاملة أو غير العاملة، من ناحية، والمقترحة/المخططة، من ناحية أخرى.

(3-1) منافذ التصدير 1934-1979/80

منذ بداية تصدير النفط الخام، تجارياً، في سنة 1934 مر العراق بتجارب ظهر منها أن الاعتماد على منفذ واحد أو منافذ في منطقة جغرافية واحدة يزيد من خطر انقطاع تصدير النفط. فعند بداية التصدير في سنة 1934 كان النفط الخام يُصَدَّر عبر انبوبين ينقلانه من حقول كركوك النفطية إلى البحر الأبيض المتوسط، واحد ينتهي في ميناء طرابلس في لبنان والآخر في ميناء حيفا في فلسطين. ولكن اغلاق الأنبوب الواصل إلى حيفا في سنة 1948 دفع إلى إضافة أنبوب آخر يصل إلى ميناء بانياس في سوريا على البحر الأبيض المتوسط في سنة 1952، كما ظهر تصدير محدود عبر ميناء الفاو جنوباً على الخليج العربي.

ولقد دَفع العدوان الثلاثي على مصر في تشرين الأول/أكتوبر 1956، وحرب الأيام الستة في حزيران/يونيو 1967 (وبعد ذلك حرب تشرين الأول/أكتوبر في 1973) وتَعَرّض قناة السويس للأغلاق، والمرور عبر لبنان وسوريا للتهديد الذي فاقمه الخلاف السياسي العراقي–السوري، والحرب الأهلية اللبنانية فيما بعد، الخ، إلى تنويع منافذ التصدير بزيادة طاقة التصدير عبر الخليج. كما نشأ التفكير في أواسط ستينيات

القرن الماضي في ضرورة زيادة مرونة التصدير بين الخليج في الجنوب وعبر البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر في الشمال/الغرب. ونتيجة لذلك، تم أنجاز أنشاء "الخط/الأنبوب الاستراتيجي" في سنة 1975 بغية التحوط لانقطاع أو تقييد التصدير من أي من المنطقتين للتعويض عنه في المنطقة الأخرى. والخط الاستراتيجي هو أنبوب ينقل النفط، داخلياً، من جنوب العراق إلى شماله/غربه وبالعكس. وكان التفكير في انشاء ومن ثم تنفيذ أنشاء الخط الاستراتيجي من الإنجازات المهمة التي استطاع العراق من خلالها تحقيق مرونة تصديرية رصينة. أنظر الجدول (1) والشكل (2)، أدناه. هذا إضافة لأنشاء ميناء خور العْمَيَّة وميناء البكر (ميناء البصرة حالياً) في 1962 و1975، على التوالي، (واستخدام ميناء الزبير الذي أُنشأ في سنة 1974) على الخليج العربي. كما أُنجز انشاء انبوب للتصدير عبر تركيا، في ميناء جيهان على البحر الأبيض المتوسط في سنة 1977. وأضاف أغلاق سوريا للأنبوب الواصل إلى ميناء بانياس، في سنة 1982، أهمية للخط الاستراتيجي في مرونة التصدير، بحيث عند قيام الحرب العراقية–الإيرانية، في أيلول/سبتمبر 1980، كان العراق يتسم بتعدد المنافذ ووصل مرحلة متقدمة، نسبياً، من مرونة التصدير. وكانت طاقة التصدير في بداية الحرب تبلغ حوالي 4.0–4.5 م ب ي في الوقت الذي بلغ التصدير (في 1979) حوالي 3.25 م ب ي، OPEC's *Annual Statistical Bulletin 2004* (p. 31).

(3–2) فترة الحروب والعقوبات الدولية

ولكن منذ قيام الحرب العراقية–الإيرانية، وما تسببت فيها من "حرب الناقلات" في الخليج، وما تبعها، بعد ذلك، حرب الكويت في أوائل 1991 والعقوبات الدولية التي فُرضت على العراق نتيجتها، تدهورت قابلية العراق في تنويع منافذ التصدير بالرغم من ابتداء انشاء أنبوب لتصدير النفط من جنوب العراق لينتهي بميناء ينبع في السعودية على البحر الأحمر خلال السنوات 1987–1989 (بطاقة تصميمية 1.65 م ب ي). فبالإضافة لأغلاق الأنبوب الواصل إلى بانياس في 1982 أغلقت السعودية الأنبوب الناقل عبر ينبع، نفسه، بعد غزو العراق للكويت في آب/أغسطس 1990، بحيث لم يعمل الا لفترة 8 أشهر فقط (كانون الثاني/يناير–آب/أغسطس 1990). وبعد ذلك في سنة 2001 "صادرت" السعودية الأنبوب.

ومن المناسب ذكره، في هذا السياق، أن الخط الاستراتيجي تعرض للتدهور (فيما يخص تواضع صيانته وتدمير/تخريب أجزاء منه) أثناء الحروب والعقوبات الدولية في الثمانينيات والتسعينيات واستمر الإهمال بعد تغيير 2003 والذي فاقمه تواضع التنوع في منافذ التصدير. ذلك أن المرونة التي يتيحها الخط الاستراتيجي تتحقق حين يكون هناك تعدد في منافذ التصدير في الخليج العربي من ناحية، وفي البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، وغيرها، من ناحية أخرى، بحيث يمكن استخدام الخط لتحويل التصدير بينها حسب الظروف. وهو حالياً يُستخدم للنقل الداخلي ولكن بطاقة منخفضة نتيجة تضاؤل ما يصدر عبر الأنبوب العراقي–التركي، من ناحية، وانخفاض طاقة النقل الفعلية للخط بدرجة كبيرة، من ناحية أخرى.

(3-3) بعد تغيير 2003

بعد تغيير 2003 تم إضافة طاقة "تصميمية" ملموسة للتصدير، على الخليج العربي، بأنشاء مراسي التصدير البحرية العائمة *Single Point Moorings, SPMs*، خلال السنوات 2012-2017،[5] وتوسيع طاقات الخزن والتحميل، وغيرها من البنى الأساسية، في الموانئ. ولكن بالرغم من ذلك لم تتحسن مرونة التصدير بين المنافذ، إذ لم يتبقى من المنافذ، "العاملة"، إلا الخليج العربي في الجنوب والأنبوب العراقي-التركي في الشمال. كما أن الأنبوب العراقي-التركي نفسه يتعرض للتعطيل المتكرر نتيجة للخلاف بين الحكومة الاتحادية وإقليم كردستان وكذلك مع تركيا إلى الحد الذي تناقص فيه التصدير عبره إلى كميات ضئيلة. وفي نهاية سنة 2025 كان العراق معتمداً بشكل شبه كلي على تصدير النفط عبر الخليج (حوالي 98% من كميته وقيمته)؛ الجدول (2) أدناه.

الشكل (2) الأحواض والحقول الرئيسية للنفط والغاز والأنابيب في العراق

المصدر: IEA (2012, p. 51)، مع إضافة الشرح على اليمين، وكذلك مشاريع الأنبوبين النفطيين البصرة-حديثة، وحديثة-العقبة، وأنبوب استيراد الغاز.

[5] ولكن الطاقة المتاحة منها محدودة نسبياً، أنظرا الجدول (1)، ادناه، والملاحظة (أ) فيه.

رابعاً: الازمة الحالية والحلول الآنية

(4-1) الأزمة الحالية

بالرغم من النزاع القائم في الشرق الأوسط، لا سيما بعد 7 تشرين الأول/أكتوبر 2023، وزيادة علائم إمكانية اغلاق مضيق هرمز وبالنتيجة توقف التصدير من الخليج العربي، خلال العقد المنصرم، عموماً، لم يتم تحقيق إجراءات لزيادة مرونة التصدير، كما أشير أليه آنفاً. ويشمل ذلك تجنب الموافقة على المقترح المتمثل بمشروع انشاء أنبوب البصرة–العقبة، الذي أدى، إضافة للموقف السلبي منه للعديد من "المتابعين والمعلقين النفطيين والسياسيين"، إلى "تجميد" جزئه المتمثل بأنبوب حديثة–العقبة. وبدلاً من النظر إلى هذا الأنبوب كحل مهم لتحويل جزء ملموس من التصدير عبره، لا سيما في حالة اغلاق مضيق هرمز على الخليج، شملت نقاشات "المتابعين والمعلقين النفطيين والسياسيين" حول الأنبوب إلى "كلفته العالية" في الوقت الذي تبدو هذه الكلفة مقبولة مقارنة بالأضرار الفادحة التي تقود إلى توقف تصدير العراق عبر الخليج، وفقدان عوائد التصدير خلال فترة اضطرابات الملاحة فيه. وهذا مثال على الدخول في مجادلات ونزاعات أيديولوجية/تاريخية وتجنب تناول مسائل استراتيجية واساسية حاضرة ومستقبلية. أنظر الفقرة (5–3) أدناه.

(4-2) الحلول الآنية

ولقد تحقق التوقف في تصدير النفط الخام بعد الهجوم الجوي للولايات المتحدة/إسرائيل على إيران في 28 شباط/فبراير 2026.[6] وبذلك انقطعت العوائد من التصدير من الخليج العربي بدون وجود بديل ملموس. وعند النظر إلى الحلول الآنية التي تطرحها وزارة النفط لمقابلة انقطاع تصدير النفط يبدو بشكل واضح غياب استطلاعات، تنبأت بالانقطاع، ومن ثم استجابات وخطط معدة مسبقاً. وبدلاً من ذلك تم الاعتماد على الاستجابة الآنية التي تمثل ردة فعل *reaction* للأحداث. إذ يبدو من تتبع التصريحات الرسمية أن وزارة النفط تُعَوِّل على تصدير كميات "قليلة" والانتظار إلى أن يعاد انتظام الملاحة في الخليج. ففي مؤتمر صحفي لوزير

[6] ذكر وزير النفط في مؤتمره الصحفي، المشار له في المتن، أن تصدير النفط العراقي عير الخليج توقف فعلياً في 8 آذار/مارس 2026. مع ملاحظة أن التصدير، خلال السبعة أيام الأولى من آذار/مارس، قبل انقطاعه، انخفض إلى حوالي 2.1 م ب ي أو أقل إذا ما صح ما نقل إعلاميا عن السماح لبعض السفن الحاملة للنفط العراقي بالمرور بعد ذلك، مقارنة مع 3.3 م ب ي خلال كانون الثاني/يناير وشباط/فبراير. البيانات مُنَزّلة من الموقع الإلكتروني لشركة سومو في 2026/4/20.

النفط في 12 آذار/مارس وفي فيديو *YouTube* في 15 آذار، ذكر أنه بعد انقطاع التصدير في الخليج انخفض إنتاج النفط من أكثر من 4.0 م ب ي إلى حوالي 1.6 م ب ي، يذهب منها حوالي 1.2–1.3 م ب ي إلى التصفية في مصافي النفط العراقية لسد الحاجة المحلية للمنتجات النفطية والغاز السائل *LPG*، والمتبقي يُستخدم كوقود في محطات الكهرباء بدل الغاز الجاف *dry gas* [الذي توقف استيراده من إيران قبل الحرب].[7] إذ تُستخدم هذه المحطات الغاز الجاف والنفط الخام وزيت الغاز *diesel oil*، الخ، كوقود.[8] أما ما يتعلق بالتصدير فلقد ذكر أن بدائل التصدير الممكنة يمكن أن تكون في تصدير حوالي 200 ألف برميل/يوم، أ ب ي، برياً في "حوضيات/صهاريج" (شاحنات) إلى ميناء العقبة في الأردن وميناء بانياس في سوريا، واستخدام الأنبوب العراقي–التركي لتصدير حوالي 200 أ ب ي بعد تفعيل انتاج اقليم كردستان (الذي توقف بعد مهاجمة الحقول النفطية في أربيل والسليمانية) وإضافة حوالي 200 [وربما 300] أ ب ي أخرى من إنتاج كركوك.[9]

---

[7] مؤتمر صحفي لوزير النفط، عبر القناة الفضائية *العراقية الاخبارية*، في 12 آذار/مارس 2026، وبث فيديو *YouTube* في 15 آذار https://www.youtube.com/watch?v=H2E0mDknKMo. وبموجب البيانات المتوفرة، لاحقاً، يتضح أن إنتاج العراق من النفط الخام في آذار/مارس 2026 بلغ حوالي 1.91 م ب ي بموجب بيانات مزودة لأوبك من قبل وزارة النفط. في المقابل، فأن الإنتاج بموجب مصادر "ثانوية" مزودة لأوبك، بلغ حوالي 1.62 م ب ي. كلا الرقمين ورد في:
OPEC's *Monthly Oil Market Report April, 2026*, p. 51.
وقد يعود الفرق بين الرقمين إلى تحقق صادرات عبر الأنبوب العراقي–التركي وغيره، لم تشملها المصادر الثانوية.

[8] وفيما يخص الغاز الطبيعي المُنتج/المُعالج محلياً المُستخدم لتوليد الكهرباء (وإدامة أنتاج *الغاز السائل LPG*)، ذكر الوزير، في مؤتمره الصحفي والفيديو المشار لهما أعلاه، أن الوزارة تعمل على توفيره بالتركيز على إنتاج النفط من حقل الرميلة الشمالي وحقل الزبير اللذان يحتويان غازاً مصاحباً أكثر من الحقول النفطية الأخرى، والغاز الطبيعي المُنتج/المُعالج من حقل السيبة الغازي في الجنوب. وغاز هذه الحقول الثلاثة تعالجه *شركة غاز البصرة*. وتنتج عن المعالجة حوالي 600 مليون قدم مكعب قياسي يومياً من الغاز الجاف (الذي تَستخدم معظمه محطات الكهرباء) وكذلك منتجات أخرى من بينها 3,000 طن يومياً من الغاز السائل، *LPG*، هذا إضافة لإنتاج الغاز السائل في كافة المصافي الأخرى، بجانب الخزين المتوفر منه. ومن المناسب ملاحظة أن انتاج الغاز الجاف والغاز السائل *LPG*، المبين هنا، هو أقل من الطاقة الإنتاجية لشركة غاز البصرة. ويعود ذلك إلى انخفاض المجهز من أنتاج الغاز المصاحب بفعل توقف الإنتاج في حقول الرميلة الشمالي ومجنون، الخ. أما قبل ذلك، فلقد بلغ متوسط المعالجة الفعلية ("الالتقاط") في شركة غاز البصرة في مطلع 2026 حوالي 1.00 – 1.18 مليار قدم مكعب قياسي يومياً ويخطط لتوسيع الطاقة الإنتاجية للشركة لمعالجة الغاز في 2028 إلى 1.40 مليار قدم مكعب قياسي يومياً. أنظر مرزا (2023)، وبيان وزارة النفط في 23 شباط 2026، https://www.oil.gov.iq/?article=3098، حول معالجة شركة غاز البصرة 1.18 مليار قدم مكعب قياسي يومياً في مطلع 2026، وبيانها في 23 كانون الأول 2025 حول هدف توسيع طاقة الشركة إلى 1.40 مليار قدم مكعب قياسي يومياً في 2028. أنظر أيضاً الفقرة (5–2) أدناه.

[9] صدر بيان من وزارة النفط في 15 آذار/مارس 2026 ورد فيه ممانعة حكومة إقليم كردستان لتصدير النفط المنتج في كركوك عبر الأنبوب العراقي–التركي. وفيما يلي اقتباس من نص البيان: *"على ضوء الاستفسارات التي تتلقاها الوزارة ... [حول التصدير]*

ونتيجة لهذه الجهود فأن ما سيُصَدَّر يبلغ حوالي 700 أ ب ي (0.7 م ب ي) مقابل حوالي 3.3 م ب ي (متوسط كانون الثاني/يناير وشباط/فبراير 2026)، من موانئ الخليج، قبل بداية حرب الخليج.

مع العلم أنه مع استمرار تشغيل المصافي سيتراكم انتاج النفط الأسود *heavy fuel oil* الذي كان يُصَدَّر، قبل الحرب، والذي يبلغ حوالي 45% – 50% من متوسط إنتاج المصافي العراقية. ولكن تراكمه دون تصدير سيقود إلى امتلاء خزانات المصافي مما يعرقل استمرار تشغيل المصافي، حتى للاستهلاك المحلي. أو بدلاً من خزن النفط الأسود يُمكن تصديره، مما يؤثر سلباً على تصدير النفط الخام.[10] أو ربما إعادة ضخ النفط الأسود إلى الآبار والذي يساهم في "ثقل" النفط الخام.

ومن المناسب الإشارة إلى أنه قبل انقطاع تصدير النفط الخام، نتيجة تهديد مضيق هرمز، بلغ متوسط عوائد تصدير العراق منه عبر الخليج العربي، في سنة 2025، حوالي 6.81 مليار دولار شهرياً (وتساوي حوالي 98% من عوائد تصدير النفط الخام الكلية التي بلغ متوسطها حوالي 6.98 مليار دولار شهرياً). أما الكمية المصدرة عبر الخليج فلقد بلغت 3.32 م ب ي والسعر 67.3 دولار/برميل. في المقابل في سنة 2026، في شهر كانون الثاني/يناير بلغت المؤشرات، عبر الخليج، 6.10 مليار دولار، 3.26 م ب ي، 60 دولار/برميل، على التوالي. ولشهر شباط//فبراير، بلغت المؤشرات، 6.37 مليار دولار، 3.33 م ب ي، 68.2 دولار/برميل، على التوالي. البيانات من الموقع الإلكتروني لشركة تصدير النفط العراقية سومو *SOMO*.

... وبالحدود الممكنة من المنظومة الشمالية عبر ميناء جيهان التركي لتقليل الضرر الحاصل من توقف التصدير كلياً، نود توضيح ما يلي: من خلال التواصل مع الإخوة في وزارة الثروات الطبيعية في إقليم كردستان وبشكل مستمر منذ بداية الأزمة الإقليمية بجاهزية وزارة النفط لاستئناف التصدير وبكميات لا تزيد عن (300) ألف برميل عبر أنبوب التصدير داخل الإقليم نحو ميناء جيهان، بالإضافة إلى كميات النفط من الحقول داخل الإقليم التي كانت تصدر قبل الظروف الراهنة بما لا يقل عن (200) ألف برميل يومياً علماً بأن طاقة الأنبوب التصديرية بحدود (900) ألف برميل في اليوم. أكدت وزارة الثروات الطبيعية [في الإقليم] رفضها استئناف التصدير حالياً ووضعت شروطاً عديدة لا علاقة لها بموضوع تصدير النفط الخام. وأوضحنا من جانبنا بأن هذه الشروط يمكن مناقشتها لاحقاً بالتوازي مع استئناف تصدير النفط كون التأخير في التصدير سوف يحرم العراق من بعض الموارد المالية كجزء من تعويض إيقاف التصدير من المنافذ الجنوبية..."، https://www.oil.gov.iq/?article=3120. وبسبب عدم موافقة الإقليم للتصدير عبر الأنبوب العراقي–التركي اتجهت جهود وزارة النفط إلى تأهيل أنبوب ينقل نفط كركزك ويتصل بالأنبوب العراقي–التركي في الجزء الذي لا يمر في الاقليم، وقَدَّر وزير النفط في 15 آذار أن التأهيل سينجز خلال أسبوع. ولكن يبدو أن وزارة النفط الاتحادية ووزارة الثروات الطبيعية في الإقليم عادا للاتفاق في 18 آذار، 2026، للتصدير عبر الإقليم.

[10] ينطبق الامر ذاته على تراكم منتوج النافثا *naphtha*.

خامساً: دروس وعِبـرَ – 1: تواضع مؤسسية إعداد الاستراتيجيات والمناظير الاستطلاعية

(5-1) المرونة في تصدير النفط الخام

منذ حرب فلسطين في سنة 1948 وتوقف أنبوب النفط الواصل إلى ميناء حيفا فيها من كركوك تَعَرّض الشرق الأوسط لنزاعات مسلحة دورية هددت تصدير النفط العراقي. وخلال السنوات 1948–80/1979 تمكنت الإدارات الحكومية المتعاقبة من تنويع منافذ التصدير والتي تُوِجَت بمرونة ملموسة بأنشاء الخط الاستراتيجي الذي حقق إمكانية التحول بين منافذ التصدير في الجنوب والغرب/الشمال حسب الحاجة. ولكن مرونة التصدير، بين المنافذ، تدهورت بعد الحرب العراقية–الإيرانية أثناء الثمانينيات وتردت أثناء وبعد احتلال العراق للكويت وما اعقبه من عقوبات دولية، بموجب الفصل السابع لميثاق الأمم المتحدة (مجلس الأمن)، أثناء التسعينيات وبداية الالفينيات، واستمر ترديها، بالرغم من زيادة الطاقة التصميمية للتصدير بحجم ملموس في الخليج العربي، بعد تغيير 2003، كما أشير له آنفاً.

وبالإضافة لتلكؤ تنفيذ مشاريع حيوية لتصدير النفط، من منافذ جديدة، و/أو إعادة تفعيل منافذ استُخدمت سابقاً للتصدير، يبرز التواضع في الدوافع والتوجهات التنموية عموماً، وما يتبعه من تواضع المؤسسية التخطيطية ومن ضمنها إعداد استراتيجيات ومناظير استطلاعية، كعامل مُفاقِم في هذا المجال.

(5-2) تواضع الاستراتيجيات والخطط والمناظير الاستطلاعية متوسطة/بعيدة المدى

لعب غياب استراتيجيات وخطط ومناظير استطلاعية متوسطة وبعيدة المدى مناسبة، دور أساس في تواضع توفر إجراءات وخطط طوارئ ومؤسسات ومشاريع لإدارة الأزمات وتلافي عواقب ظروف غير متوقعة ولكن كان يمكن التنبؤ بها، احتمالياً، قبل حدوثها، في هذه الاستراتيجيات/الخطط/المناظير سواء كان في النشاط النفطي/الغازي، "كتهديد/غلق" منافذ التصدير وغيره، أو الانشطة الأخرى، عموماً.

ولقد كان من تبعات تواضع الاعداد المسبق لمواجهة مختلف الظروف والحوادث، تواضع أو تدهور بنى مؤسسية، ذات أهمية كبيرة، في مختلف الوزارات والمتمثلة بدوائر التخطيط فيها حتى طالت وزارة التخطيط نفسها. إذ أن الخطط الاقتصادية التي تضعها هذه الوزارة هي في الحقيقة إنما تنفيذاً لوظيفة روتينية لا تساندها دراسات خلفية ولا خطط بعيدة المدى؛ مرزا (2025–أ، 2025–ب). وهي تعتمد في توجهاتها واسقاطاتها على حسابات عامة وتوجهات الوزارات المختلفة كوزارات النفط والموارد المائية والصناعة، الخ، التي تواضع استمرار ما كان فيها من تقاليد لأعداد برامج وخطط مستقبلية وإنما بدلاً من ذلك، في أغلب الأحيان، أصبحت تعتمد على برامج قصيرة الأمد، غالباً كرد فعل للظروف المستجدة والطوارئ. وفي الوقت الذي اتجهت معظم دول العالم في تقوية مؤسسية الاستطلاع والاعداد المسبق لمواجهة أزمات وظروف خطرة كان توقعها مسبقاً في

عداد المُستبعدات أصبح تناولها، نتيجة للتواصل والتفاعل/التعاون العالمي، أكثر يسراً ونتائج الأخذ بها أكثر فائدة، لا زالت الإدارة الحكومية في العراق متأخرة في هذا الخصوص.

وعند الضرورة أو الاضطرار لإعداد مثل هذه الاستطلاعات المتوسطة والبعيدة المدى، فلقد تكرر في العراق بعد تغيير 2003، الاستعانة بمؤسسات/شركات استشارية، عادة دولية، تَعِدُ الدراسة التي، في الكثير من الأحيان، يُتَواضع الالتزام بها، عموماً.

وهناك بعض الأمثلة المهمة في هذا المجال، كإعداد *الاستراتيجية الوطنية المتكاملة للطاقة* في وزارة النفط في عام 2012/2011، INES (2012a, 2012b)، *واستراتيجية الموارد المائية والأرض في العراق* في وزارة الموارد المائية في سنة 2014، MoWR (2014). كما ورد في الاعلام في كانون الأول/ ديسمبر 2025 إلى أن وزارة التخطيط في صدد تكليف شركة استشارية لوضع مثل هذه الخطة. وبالنسبة لهذه الوزارات ووزارات ومؤسسات أخرى، فأنه مع الترحيب بوضع خطط واستطلاعات متوسطة/بعيدة المدى من قبل مؤسسات/شركات عالمية، وبالرغم من رصانة العديد منها، فهو لا ينبغي أن يكون الأساس في التخطيط والاستطلاع المتوسط/البعيد المدى (وغيره من أنواع التخطيط/الاستطلاع)، بل ينبغي وجود مؤسسية تخطيطية يتم هذا التكليف من خلالها. بعبارة أخرى، فأن المؤسسية التخطيطية هي الأساس في الإعداد للدراسات والاستطلاعات، ومن ثم رسم الاجراءات والسياسات والخطط اللازمة لمواجهة، ما تبينه هذه الخطط والاستطلاعات من احتمال حدوث أزمات. وبالإضافة لذلك، فأن المؤسسية الوطنية التخطيطية ينبغي أن تكون هي المسؤولة عن تدريب وتنمية وإسناد قابليات رجال دولة ومخططين وصانعي سياسات واداريين، من ناحية، إضافة لكونها تمثل "ذاكرة" الإدارة الحكومية، من ناحية أخرى. فلقد أثبتت التجربة، في العراق والعالم، أنه مع أهمية الاستشارات التي تقدمها منظمات وشركات دولية رصينة غير أن التخطيط والاستطلاع ينبغي أن يعتمد على مؤسسية وكادر وطني، يستعين بهذه المنظمات/الاستشارات ولكنها لا ينبغي أن تحل محله أو محل المؤسسات الوطنية.

وهنا يمكن أن يثار التساؤل التالي: عموماً، لماذا استمر تواضع المؤسسية التخطيطية لأكثر من عقدين من الزمن بعد تغيير 2003، في الوقت الذي اتسمت فيه الإدارات الحكومية العراقية، منذ سنة 1950 (وقبل ذلك)، وحتى عام 80/1979، في تنمية بنى مؤسسية تخطيطية، على مختلف المستويات، هذا مع استمرار تكليف منظمات/شركات استشارية عالمية في أسنادها بدراسات رصينة في حينه؟

ربما تتسم العوامل التالية بأهمية في محاولة الإجابة على هذا التساؤل:

(1) الخلاف الاجتماعي/الطائفي/السياسي والمحاصصة التي تقود إلى تدهور المستوى المهني طالما كانت معايير الاستمرار والتقدم في العمل قائمة على الولاء للطائفة/الأثنية/القبيلة/الفئة السياسية، الخ. ويقود هذا التدهور، بدوره، إلى اهمال/تجنب التخطيط، عموماً، بما فيه تجنب اقتراح/تفعيل بنى مؤسسية تخطيطية رصينة. هذا بالرغم من وجود كفاءات وطنية قادرة على إدارة وتفعيل والعمل في مثل هذه المؤسسية، لا سيما الكفاءات الشابة التي حصلت على خبرة عملية من مؤسسات وشركات دولية وشهادات عليا من معاهد وجامعات أجنبية مرموقة خلال العقدين السابقين.

(2) الفساد الذي يقود إلى تجنب أو عرقلة تأسيس بنى مؤسسية لها صدقية.

(3) جاذبية تكليف بيوت خبرة أجنبية وما تنطوي عليه من "إيفاد" للخارج ومخصصات، الخ.

وفي كل الأحوال فأنه من غير المناسب الاستمرار بهذه الحال لجهاز إداري أصبح، بمرور الوقت، أكثر تواضعاً مقارنة بمعظم دول العالم، لاسيما دول الجوار.

(5-3) الاستراتيجية الوطنية المتكاملة للطاقة

لعل التعرض بشكل أكثر تفصيلاً للظروف والتوقيتات التي قادت لرسم *الاستراتيجية الوطنية المتكاملة للطاقة* *Integrated National Energy Strategy, INES* ومدى الالتزام بها، يبين بشكل واضح الممارسات السائدة، في الجهاز الإداري، عموماً (النفطي وغير النفطي)، في تجنب تكوين مؤسسية تخطيطية وطنية رصينة، إضافة لتجنب رسم وإعداد الخطط والاستراتيجيات متوسطة/بعيدة المدى وتحديثها دورياً.

ففيما عدا عن توصيات عامة بتوسيع الطاقة الإنتاجية للنفط والغاز بعد تغيير 2003، وردت في وزارة التخطيط (2005)، وتقارير الأمم المتحدة وصندوق النقد والبنك الدوليين والعهد الدولي؛ مرزا (2018)، في بداية التغيير، لم يسبق عقد جولات تراخيص منح العقود النفطية للشركات العالمية، لا سيما الجولات الأولى والثانية والثالثة التي جرت في 2009 و2010، خطط ومناظير تؤطر لهذه الجولات وتستطلع خطوطها العامة وما ينبغي أن تحتويه عقودها في ضوء التجربة الدولية، وتأثيراتها المحلية والعالمية في المديات القصيرة والمتوسطة والبعيدة:

(1) بعد انعقاد أهم جولتين (1 و2) من جولات التراخيص النفطية، بالإضافة للجولة الثالثة، وإحالة الحقول النفطية على الفائزين بها بعقود مقاولة وقيامهم بالإنتاج، تعاقدت وزارة النفط في 2011 مع شركة استشارية دولية، *booz&com*، لإعداد *الاستراتيجية الوطنية المتكاملة للطاقة* وذلك لتأطير قرارات ***اتُخِذت مسبقاً*** للجولات. ولقد أعّدت هذه الشركة تقريراً بذلك في 2012/2011؛ INES (2012a, 2012b).

(2) عدم نشر أو صدور مجلد رسمي يبين أن الإدارة الاقتصادية في العراق ممثلة بوزارة النفط تتبنى أو "تمتلك" هذه *الاستراتيجية* وانما استمرت مسوداتها متداولة، في المجال العام. وبالرغم من مناقشتها من قبل عدة مهتمين وصحفيين وباحثين، في المجال العام، بما فيها ورقة، و، ما ورد عنها في، كتاب منشورين للكاتب؛ Merza (2013) ومرزا (2018)، غير أن عدم صدورها بمجلد رسمي يوحي بأنها "مجرد" تقرير "غير مُلزم" تم إعداده من قبل شركة استشارية أجنبية، هذا بالرغم من جدية التقرير ورصانته.

(3) تواضع الالتزام بالاستراتيجية، عموماً. يمكن بيان تواضع هذا الالتزام بما يلي، على سبيل المثال:

(أ) تبنت *الاستراتيجية* ثلاثة سيناريوهات لإنتاج النفط: سيناريو *واطئ*، حيث تصل طاقة إنتاج النفط 6 م ب ي في سنة 2025، وسيناريو *وسط* تصل فيه الطاقة الإنتاجية 9 م ب ي في 2020، وسيناريو *عالي* تصل فيه الطاقة الإنتاجية 13 م ب ي في سنة 2017. وعند النظر إلى الطاقة الإنتاجية الآن في العراق في سنة 2025 فأنها تقدر بحوالي 5.00–5.25 م ب ي وهي أقل مما ورد في *الاستراتيجية* في السيناريو *الواطئ*.

(ب) أوصت الاستراتيجية بشكل واضح بتنويع منافذ التصدير، خلال مداها الزمني الذي يمتد لسنة 2030، من خلال إعادة تأهيل الأنبوب إلى سوريا/بانياس (0.9 م ب ي) ومد أنبوب آخر عبر سوريا إلى البحر الأبيض المتوسط (1.25 م ب ي) ومد أنبوب إلى العقبة في الأردن وتوسيع الأنبوب العراقي التركي من 0.9 م ب ي إلى 1.6 م ب ي. هذا إضافة لإعادة تأهيل وزيادة طاقة الخط الاستراتيجي، INES (2012a, p.8). كما أوصت بتوسيع تصدير النفط عبر الخليج العربي بشكل كبير لتتوسع طاقة التصدير من خلاله إلى حوالي 6.8 م ب ي والذي يتطلب توسيع طاقات الموانئ والأنابيب وارصفة ومنَصّات التحميل والبنى الأساسية المرتبطة بها، الخ.

(ج) توصيات واجراءات حول الصناعات المرتبطة بالطاقة، كالبتروكيماويات والاسمدة والمنتجات المُستهلكة بكثافة للطاقة وغيرها، الخ.

(د) توصيات بتغييرات مؤسسية جوهرية في إدارة قطاع الطاقة.

(هـ) ورد في *الاستراتيجية*، ما يفيد أن نسبة الطاقات المتجددة (شمسية، رياح، مساقط مائية) ستؤلف عند حلول سنة 2030 حوالي 4% – 5% من طاقة توليد الكهرباء في العراق؛ INES (2012a, p. 14)، انظر أيضاً Merza (2013). في المقابل، فأن مشاريع توليد الكهرباء من الطاقات المتجددة الذي تم تبنيها، لاسيما خلال السنوات 2023–2025، لا يرافقها وجود دراسات أو تقارير حكومية مُفَصَّلَة، في المجال العام، تتعلق بهذه المشاريع، ومدى علاقتها بما ورد في *الاستراتيجية*.

(و) بالنتيجة، فيما عدا توسيع طاقات إنتاج النفط والغاز، الذي أتُخذ قرار نسبة كبيرة منها قبل وضع *الاستراتيجية* وبحجم أقل مما ورد فيها كما أشير له أعلاه، وتوسيع طاقة التصدير بإنشاء المراسي العائمة *SPMs* بطاقة تصميمية اقتربت من توصيات *الاستراتيجية* لطاقة التصدير في الخليج، والتخطيط لتوسيع طاقة النقل بين البصرة وحديثة من خلال إضافة أنبوب آخر يوازي الخط الاستراتيجي وبطاقة تصميمية أكبر، لم تلتزم الإدارة النفطية بتنفيذ قضايا جوهرية أخرى، وردت في *الاستراتيجية*. ويشمل ذلك ما يتعلق بالصناعات المرتبطة بقطاع الطاقة، والإصلاحات المؤسسية في إدارة قطاع الطاقة، الخ، من ناحية، ولا ما يتعلق بتنويع منافذ التصدير وتحقيق المرونة التصديرية التي تتطلب أيضاً نقلاً داخليا يتطلب، بدوره، إعادة تأهيل الخط الاستراتيجي بين كركوك وحديثة، أو إضافة أنبوب آخر يوازيه، أسوة بالأنبوب المخطط/المنوي اضافته بين البصرة وحديثة، من ناحية أخرى.

(4) لقد مر ألان أكثر من 13 سنة على إعداد *الاستراتيجية* وهي بحاجة إلى تحديث لا سيما أنه بعد اعدادها برزت قضايا جوهرية، لم تكن بارزة في وقت اعدادها، لعل في مقدمتها ما يلي:

(أ) الانخفاض الكبير في كلفة إنتاج وتوسع استهلاك الطاقات المتجددة لا سيما الشمسية والمتولدة من الرياح وتسارع احلالها محل الوقود الاحفوري *fossil fuels*، في العالم، لا سيما في توليد الكهرباء وفي السيارات الكهربائية.

(ب) تغييرات جيوسياسية جوهرية في الشرق الأوسط وفي العالم.

(ج) التوسع في إنتاج النفط والغاز الصخري/المحصور *Shale* في الولايات المتحدة أساساً ومناطق أخرى.

(5) لذلك من المناسب الابتداء بوضع *إستراتيجية* جديدة تصدر عن مؤسسية تخطيطية وطنية للطاقة بكوادرها وخبرائها، كما اشرت لذلك عموماً. ولها أن تستعين بالشركات الاستشارية الدولية ولكنها ينبغي أن تنطوي على جهود وكوادر وطنية تشارك وتقود بجدية إعداد *الاستراتيجية* وتبنيها والالتزام بتنفيذها وتعديلها إن تطلبت الظروف.

سادساً: دروس وعِبـَر – 2: "مناقشة" *مشاريع نفطية*

تَعَرَّض عدد من المشاريع النفطية/الغازية، في المجال العام، لملاحظات وانتقادات مهنية بناءة ساهمت في اظهار جوانب إيجابية وسلبية منها وقادت إلى توصيات مفيدة لتحسينها. ولكن سأستعرض، في هذه الفقرة، ثلاثة مشاريع نفطية/غازية أخرى اتسمت بالفائدة الكبيرة للعراق ولكن اعتراض "خبراء ومتابعون ومهتمون وسياسيون" قادت إلى عدم كفاية التعرض لجوانب ناقصة في أحدها وتقليل الطاقة الإنتاجية بشكل كبير لثانيها وتأجيل التنفيذ لثالثها، والتي كان نتيجتها تَعَرّض العراق لمشاكل، اقتصادية وسياسية، كان يمكن تجنبها في

مجال توفير الغاز الجاف كوقود لمحطات الكهرباء وكذلك في مجال نقل النفط الخام من منافذ تصدير بديلة. وانصبت المعارضات لهذه المشاريع الثلاثة، في جوانب مهمة منها، على قضايا أيديولوجية وسياسية أو مهنية غير مُقنعة.

(6-1) جولات التراخيص النفطية

رَكَّزَت الاعتراضات، التي تبعت ابرام جولات التراخيص النفطية 1-4، خلال السنوات 2009-2012، على قضايا سياسية وإيدلوجية، من ناحية، والدعوة للتعاقد من خلال الجهد الوطني حصراً، والذي لم يكن كافياً في حينه (نتيجة لمغادرة العديد من الكوادر للعراق وانقطاع التواصل مع التطورات العالمية أثناء فترة الحروب والعقوبات)، من ناحية أخرى. ولم يتركز النقاش بشكل كافٍ، على سبيل المثال، على تواضع اهتمام الإدارة النفطية في العراق، أثناء تطبيق الجولات وما تبعه من إنتاج، على قضايا أساسية، في مقدمتها ضرورة تفعيل شروط معالجة الغاز المصاحب ومراقبة حرق الغاز، والتي كانت أجدى من العديد من القضايا السياسية والأيديولوجية المثارة في حينه.

(6-2) شركة غاز البصرة

ثارت اعتراضات "شديدة" من قبل خبراء وسياسيين لمشروع *شركة غاز البصرة* التي تَكَوَّنت في عام 2012/2011 بمشاركة-إنتاج *production-sharing* بين شركة غاز الجنوب الحكومية (51%) وتحالف شركتي شل/متسوبشي (49%) لمعالجة، أساساً، الغاز المصاحب للإنتاج النفطي في البصرة/المنطقة الجنوبية. ولقد ساهمت هذه الاعتراضات بتخفيض الطاقة الإنتاجية المقترحة للمشروع بنسبة كبيرة جداُ بلغت 87.5%، أي من هدف معالجة 2,000 مليون قدم مكعب قياسي يومياً (مقمق/يوم) إلى معالجة حوالي 250 مقمق/يوم فقط، بما فيه ألغاء وحدة لإنتاج الغاز الطبيعي المسال *Liquified Natural Gas, LNG*؛ مرزا (2023، ص 8). ولقد قاد هذا التخفيض، غير المُبرر، في الطاقة الإنتاجية، فيما بعد، إلى النقص ومن ثم الحاجة لاستيراد الغاز الجاف المُعالج في ذات الوقت الذي استمر فيه حرق الغاز المصاحب المنتج غير المُعالج، الذي يعود بجزء أساس منه لتخفيض طاقة المُعالجة في المشروع. وكانت الاعتراضات سياسية وايديولوجية أكثر منها مهنية؛ أنظر مرزا (2023، الملحق 1). ولكن، في الجانب الإيجابي، تطورت الطاقة الإنتاجية للشركة لتبلغ حوالي 1,000 - 1,180 مقمق/يوم في مطلع سنة 2026، ويخطط لها أن تزيد إلى 1,400 مقمق/يوم سنة 2028، كما أشير له في الفقرة (3-2) آنفاً. أنظر أيضاً الدراسة في Merza (2012)، التي احتوت على تقييم جدي وتفصيلي لمشروع شركة غاز البصرة وبَيَّنَت الجدوى العالية للمشروع بطاقته المقترحة الأصلية (2,000 مقمق/يوم) التي انطوت على توفير الغاز الجاف *dry gas* اللازم لتشغيل محطات الكهرباء وإنتاج الغاز السائل *Liquified Petroleum Gas, LPG* ومكثفات *condensates* للاستهلاك المحلي

والتصدير، إضافة لتصدير الغاز المسال *LNG*. كما بَيَّنَت الدراسة أنه كان من الممكن منح سعر مدعوم للاستهلاك المحلي للغاز الجاف والمنتجات الغازية الأخرى. وفيما يخص معدل العائد على الاستثمار، بَيَّنَت الدراسة أن المشروع يحقق للجانبين العراقي والأجنبي معدلات عائد داخلي *Internal Rate of Return, IRR* تفوق 20%، بعد دفع ضريبة الدخل. وبالنسبة للجانب العراقي يصبح المعدل 14% بعد منح سعر مدعوم للاستهلاك المحلي وكذلك دفع الضريبة.[11] ولقد تم تحديث مؤشرات هذه الدراسة في كتاب مرزا (2018).

(6-3) مشروع أنبوب التصدير البصرة/حديثة-العقبة

نشأت فكرة انشاء أنبوب حديثة-العقبة، أثناء الحرب العراقية-الإيرانية، وبالذات في سنة 1983، الغضبان (2022، ص. 27)، كما وردت توصية بشأنه في *الاستراتيجية الوطنية المتكاملة للطاقة*، كما أشير له آنفا. ولقد ورد الاقتراح اصلاً على أساس استخدام الأنبوب لتصدير النفط الخام المنتج في الحقول الجنوبية و/أو حقول كركوك في الشمال، عن طريق ميناء العقبة في الأردن، بعد نقله عبر الخط الاستراتيجي من المنطقتين إلى حديثة. أما حالياً فأن الاقتراح ينصرف إلى نقله إلى حديثة بعد تأهيل الخط الاستراتيجي، الذي تقادم وأصبح غير مناسب لنقل كميات ملموسة من النفط الخام، أو إضافة أنابيب أخرى توازيه. وفعلا صدر قرار بإضافة أنبوب بين البصرة وحديثة وخصص مجلس النواب، لأنشاءه، في حزيران 2024، حوالي5.97 ترليون دينار والتي تعادل حوالي 4.6 مليار دولار (سعر صرف 1,300 دينار للدولار)؛ MEES (2025)، IBN (2025). وإلى أن يتم إعادة تأهيل أو إضافة أنبوب موازي لجزء الخط الاستراتيجي من كركوك إلى حديثة، فأن أنبوب التصدير هو *فعلياً* لتصدير النفط من البصرة إلى العقبة.

ولقد تَعَرَّض مشروع انشاء هذا الانبوب إلى اعتراضات من قبل خبراء وسياسيون، بحجة "كلفة أنشاءه العالية" (وكلفة التشغيل ورسوم المرور، الخ) بدون مقارنة هذه الكلف بالعوائد التي يمكن أن يفقدها العراق نتيجة لتوقف التصدير الذي أشرت له آنفاً، من ناحية، وربما ما يعادل ذلك في الأهمية، ما يبدو من تواضع الاهتمام بحقيقة أن أكبر من "نصف هذا الأنبوب"، بمعيار طاقة النقل، هو إمكانية إعادة جزء من المرونة التصديرية العالية (التي كان يوفرها الخط الاستراتيجي) عبر أنبوب البصرة-حديثة:

---

[11] أنظر نص الدراسة المنشورة في مجلة MEES's *Energy & Geopolitical Risk*، الصادرة في تشرين الأول/أكتوبر 2012، الصفحات 21-36، بملف *pdf*، من خلال الرابط التالي:
http://iraqieconomists.net/en/wp-content/uploads/sites/3/2013/01/Geopolitical-Risk-October-2012-3-1-1.pdf.
وكذلك النقاش الذي تم حول الدراسة في *شبكة الاقتصاديين العراقيين* الذي تضمنه "ملف شبكة الاقتصاديين العراقيين"، بملف *pdf* أيضا، من خلال الرابط التالي: http://iraqieconomists.net/ar/2012/10/23/ملف-اتفاقية-شركة-غاز-الجنوب/.

(1) ففي ضوء ما ورد، في المصادر المتاحة، عن الكلفة الاستثمارية لأنبوب البصرة–العقبة (وطاقته للنقل هي حوالي مليون برميل يوميا عبر جزء الحديثة–العقبةً) التي تبلغ حوالي 9.02 مليار دولار مقاسة بأسعار 2021، الغضبان (2022، ص. 34)، ConstructionHQ (2025)،[12] والتي تعادل حوالي 10.55 مليار دولار، مقاسة بأسعار 2025، الجدول (3)، فأنه كان يمكن تمويل انشاء الأنبوب بعوائد تصدير النفط الخام لمدة 46 يوماً من متوسط عوائد تصدير النفط الكلية لسنة 2025 (التي بلغت حوالي 6.98 مليار دولار شهرياً). وبذات القرينة، لو كان هذا الأنبوب موجوداً لساهم في تصدير حوالي مليون برميل يومياً عبر ميناء العقبة/الأردن خلال فترة انقطاع التصدير من الخليج. على سبيل المثال، خلال آذار/مارس ونيسان/أبريل 2026 والذي بلغ فيه متوسط سعر تصدير النفط العراقي حوالي 105 و118 دولار/برميل، على التوالي، كان يمكن تحقيق عوائد تبلغ حوالي 6.79 مليار دولار، خلال الشهرين، أي حوالي ثلثي الكلفة الاستثمارية لأنشاء أنبوب البصرة–العقبة (مقاسة بأسعار 2025).[13]

(2) وفي ضوء حقيقة أن أنبوب البصرة – العقبة يتكون من أنبوبين، البصرة–حديثة وطاقته 2.25 م ب ي وأنبوب حديثة–العقبة وطاقته 1 م ب ي فأن أنبوب البصرة –حديثة يمكن اعتباره خطاً "مستقلاً" ويقوم بمقام أعادة واحد من عناصر تحقيق المرونة التصديرية. إذ يمكن استخدامه مستقبلاً لتصدير النفط من البصرة إلى البحر المتوسط أو البحر الأحمر، أيضاً، عند ربطه بالأنابيب المتوجهة نحو بانياس وينبع، في حالة الاتفاق على أعادتها. وتبين طاقة 2.25 م ب ي هذه الامكانية؛ الغضبان (2022، ص. 31). لذلك فأن تقييم أنبوب البصرة–العقبة لا يمكن ان يقتصر على تصدير نفط الجنوب فقط، وانما التصدير الممكن مستقبلاً من حقول كركوك (عند إعادة تأهيل أو إضافة أنبوب موازي للخط الاستراتيجي الذي يوصل حقول كركوك بحديثة)، عبر العقبة، ومن البصرة/الجنوب عبر أنابيب التصدير المذكورة جميعاً، بما فيها الأنبوب العراقي–التركي بعد توسيعه.

(3) ولكن حتى لو تم تقييم المشروع وكأنما هو مخصص فقط لتصدير نفط الجنوب عبر العقبة سنلاحظ أنه مقابل كلفة استثمارية لإيصال النفط الخام، بواسطة الأنبوب المخطط/المقترح البصرة–العقبة، إلى ميناء التحميل في العقبة، التي تبلغ 1.44 – 1.55 دولار/برميل (مقاسة بأسعار 2025)، اعتماداً على تمويل

[12] أنظر أيضاً بيان وزارة النفط في 2022/4/17 حول كلفة المشروع، https://oil.gov.iq/?page=992.

[13] بلغ متوسط سعر تصدير النفط العراقي في شهر آذار/مارس 2026، حوالي 105.2 دولار/برميل. وهو يشمل تصدير النفط الخام من البصرة (7 أيام من آذار) ومن كركوك وإقليم كردستان عبر الأنبوب العراقي–التركي/جيهان، (بضمنها المكثفات) بحوالي 16.6 مليون برميل بقيمة 1,957 مليون دولار. هذه البيانات، وكذلك العوائد الكلية لتصدير النفط الخام ا لسنة 2025 المذكورة في المتن، مُنَزَلة من الموقع الإلكتروني لشركة سومو *SOMO*. من جانب آخر، فأن سعر خام البصرة (متوسط خامي البصرة المتوسط والثقيل) بلغ أيضاً حوالي 105 دولار/برميل في شهر آذار/مارس 2026، حسب *OilPrice.com*.

الكلفة الاستثمارية لأنشاء الأنبوب من الميزانية الإتحادية أو بقرض، على التوالي، الجدول (3)، زائداً كلفة التشغيل ورسوم المرور، يحصل العراق على سعر تصدير النفط يساوي 68.4 دولار/برميل قبل بدء حرب الخليج، أو يحصل على حوالي 105 – 118 دولار/برميل (خلال آذار/مارس – نيسان/ابريل 2026) أثناء الحرب. هذا مع ملاحظة ما يلي:

(أ) إن الكلفة الاستثمارية للبرميل الواحد محتسبة هنا، في الجدول (3)، على أساس أن العراق يتحمل كامل كلفة التشييد من البصرة إلى العقبة.

(ب) إن كلفة التشغيل ورسوم المرور يتحملها العراق سواء كان النقل عن طريق أنبوب البصرة–الأردن/العقبة، أو أنبوب كركوك–تركيا/جيهان حالياً، أو سابقاً عبر أنبوب كركوك–سوريا/بانياس قبل 1982، أو عندما يتم الاتفاق على اعادتها للنقل عبر سوريا و/أو عبر السعودية (ينبع).

(5) قد ينصرف الاعتراض على أنبوب البصرة–العقبة على جزء حديثة–العقبة فقط، وليس على مجمل الانبوب. فحسب هذا الاعتراض، أن من الأرخص إعادة الاتفاق مع سوريا و/أو السعودية لنقل النفط الخام من حديثة إلى بانياس و/أو ينبع. وفي هذا الخصوص من المناسب ملاحظة ما يلي:

(أ) إن النقطة الأساس هنا تتعلق بمرونة التصدير والتي تتطلب منافذ إضافية، حتى ولو كان من الممكن أعادة النقل بالأنبوبين الواصلين إلى بانياس وينبع. ذلك أن التجربة أثبتت احتمال تكرار الخلافات الجيوسياسية، التي قادت إلى أغلاق هذين الأنبوبين أصلاً، لظروف مختلفة. وبالطبع فأن الأنبوب الواصل لبانياس يحتاج إلى أعادة تأهيل وما يتبعه من أنفاق استثماري. ويسري الأمر ذاته على الأنبوب الواصل لينبع، لا سيما وهو أنبوب مُصادَر.

(ب) ويشير الخلاف الحديث الذي نشأ داخل العراق، والذي أشرت له آنفاً، بوضوح، لأهمية هذا الأمر، وذلك عندما امتنع إقليم كردستان من السماح لتصدير النفط من حقول كركوك إلى تركيا عبر الاقليم، بعد 28 شباط/فبراير 2026، وقرار وزارة النفط الاتصال مع الأنبوب العراقي–التركي عبر تأهيل أنبوب من حقول كركوك يتصل به ولا يمر بالإقليم. بحيث بدا العراق، قبل تحول الإقليم من الرفض إلى الموافقة بعد ذلك، وكأنه بلا منفذ للتصدير غير النقل بالحوضيات/الصهاريج (الشاحنات).

(ج) إن كلفة أنبوب حديثة–العقبة لكل كيلو متر يمكن أن تكون أكبر، مما هو مبين في الجدول (3) أدناه، لولا إمكانية مزجه في الانشاء مع أنبوب البصرة–حديثة، بسبب اقتصاديات الحجم *economies of scale*.

الجدول (1) منافذ تصدير النفط الخام في العراق منذ بداية التصدير في 1934

المنفذ	نوعه	الطاقة التصميمية *مليون برميل/يوم م ب ي*	بدء العمل	توقف	الحالة أوائل 2026
خط كركوك–حيفا	أنبوب	0.5	1934	1948	متوقف نهائياً
خط كركوك–طرابلس	أنبوب	0.5	1934	1982	متوقف
خط كركوك–بانياس	أنبوب	1.2 – 1.0	1952	1982	متوقف
خط كركوك–جيهان	أنبوب	1.0 – 0.7	1977		يعمل بطاقة منخفضة
خط البصرة–السعودية/ينبع	أنبوب	1.8 – 1.6	1990	1990	متوقف
ميناء خور الْعُمَيَّة	ميناء بحري	0.8 – 0.6	1962	متوقف أثناء الحرب	يعمل
ميناء البصرة ا(البكر)	ميناء بحري	1.6 – 1.2	1975	متوقف أثناء الحرب	يعمل
ميناء خور الزبير	ميناء بحري	0.2	1974	متوقف أثناء الحرب	يعمل
مراسي التصدير البحرية العائمة *SPMs*	5 مراسي عائمة	4.5 – 3.2	17–2012	متوقفة أثناء الحرب	تعمل
الخط الاستراتيجي	أنبوب	1.4	1975		متقادم، يعمل جزئياً، ولكنه فقد مهمته الأساسية

المصادر: مرزا (2018)، IEA (2012, 2019)، الغضبان (2022)،

US Energy Information Administration, *EIA*: https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Iraq/background.htm, 30 March, 2026.

ملاحظات:

(أ) إن الطاقات المتاحة التي يمكن تحقيقها من الطاقات التصميمية، على الخليج العربي، المبينة في هذا الجدول، تُقَيِّدُها الطاقات المتاحة لأنابيب النقل من الحقول الجنوبية ومحطات الضخ وأنابيب وارصفة التحميل والخزن والبنى الأساسية الأخرى في الموانئ. هذا إضافة لتواضع الصيانة، نسبياً، في الموانئ، عموماً. وحتى المراسي العائمة التي بنيت حديثاً نسبيا تعاني من بعض المشاكل في تشغيلها. لهذه الأسباب جميعاً تنخفض الطاقات المتاحة عن الطاقات التصميمية بنسبة ملموسة. على سبيل المثال، يذكر الخبير النفطي ثامر الغضبان أن مجموع الطاقة المتاحة لموانئ العراق ومراسيه العائمة على الخليج العربي بلغت في سنة 2025 حوالي 3.4 م ب ي وكان يمكن زيادتها إلى 4.5 م ب ي عند التغلب على المقيدات المذكورة أعلاه؛ الغضبان (2026). قارن هذه الأرقام مع مجموع طاقة تصميمية للموانئ والمراسي العائمة تبلغ 5.8–7.1 م ب ي في هذا الجدول.

(ب) بالنسبة للخط الاستراتيجي بالرغم من الطاقة التصميمية بحوالي 1.4 م ب ي ولكن نتيجة لسنوات الحروب والعقوبات والاهمال فأن ما يُستخدم الآن فعلياً للنقل (الداخلي وليس التصدير) يقدر بحوالي 0.25–0.30 م ب ي. وفي الحقيقة فأنه عموماً يحتاج إلى أعادة تأهيل أو إضافة أنبوب آخر يوازيه. ولقد اتُخذ قرار بإضافة أنبوب يوازي جزءه الممتد بين البصرة وحديثة وتبقى اتخاذ قرار بإعادة تأهيل أو إضافة أنبوب يوازي الجزء الممتد بين كركوك وحديثة. أنظر الجدول (3) أدناه.

الجدول (2) الأهمية النسبية لكمية وقيمة الصادرات النفطية العراقية عبر الخليج العربي

	الكمية المصدرة *مليون برميل سنوياً*		**قيمة التصدير** *مليار دولار سنوياً*		**الأهمية النسبية للتصدير عبر الخليج، %**	
	عبر الخليج	**الكلية**	**عبر الخليج**	**الكلية**	**الكمية**	**القيمة**
2010 - 2007	540	665	38.9	48.2	*81.2*	*80.6*
2015 - 2011	817	913	70.4	79.9	*89.5*	*88.2*
2020 - 2016	1,196	1,215	60.6	61.5	*98.4*	*98.6*
2025 - 2021	1,180	1,200	92.1	93.7	*98.3*	*98.3*

المصادر: مجمعة من بيانات في الموقع الإلكتروني لوزارة النفط والموقع الإلكتروني لشركة تصدير النفط العراقية، سومو، SOMO.

الجدول (3) الكلفة الاستثمارية لأنبوب البصرة–العقبة

	الطاقة التصميمية للنقل *مليون برميل/يوم*	الكلفة الاستثمارية للإنشاء *مليار دولار*		
		بأسعار 2021	بأسعار 2024	بأسعار 2025
أنبوب البصرة–حديثة المخطط	2.25		4.60	4.64
أنبوب حديثة–العقبة المقترح	1.00			5.91
المجموع		**9.02**		**10.55**
الكلفة الاستثمارية لنقل/تصدير برميل واحد، البصرة–العقبة		*دولار/برميل*		
عند تمويل الكلفة الاستثمارية من الميزانية الاتحادية		***1.24***		***1.44***
عند تمويل الكلفة الاستثمارية بقـرض				***1.55***

المصادر وطرق/معادلات الحساب:

(1) الطاقة التصميمية للنقل: الغضبان (2022)، ConstructionHQ (2021)، MEES (2025).

(2) الكلفة الاستثمارية للأنشاء *بأسعار 2021*: الغضبان (2022، ص. 34)، ConstructionHQ (2021).

(3) كلفة أنشاء أنبوب البصرة–حديثة *بأسعار 2024*: MEES (2025) و IBN (2025)، وفي كلا المصدرين فأن هذه الكلفة محولة للدولار من قيمة بالدينار خُصِصَت من قبل مجلس النواب في حزيران 2024 وقدرها 5.97 ترليون دينار.

(4) الكلفة الاستثمارية للإنشاء *بأسعار 2025*، تساوي الكلفة الاستثمارية للإنشاء مقاسة *بأسعار 2021* ومحولة إلى القياس *بأسعار 2025* باستخدام متوسط موزون لنسبتي رقمين قياسيين. الأولى هي نسبة الرقم القياسي لأسعار المستهلك العراقي *CPI*في 2025 إلى 2021. والثانية نسبة الرقم القياسي لأنابيب نقل النفط الخام في الولايات المتحدة في 2025 إلى 2021. والأوزان هي 80% لنسبة الرقم القياسي لأسعار المستهلك العراقي و20% لنسبة الرقم القياسي الأمريكي. ولقد استُخدم الرقم القياسي لسعر المستهلك العراقي ليمثل زيادة التكاليف الداخلية والأمريكي لزيادة التكاليف العالمية. وكان الأجدر استخدام المخفض الضمني لتكوين رأس المال الثابت الإجمالي أو المخفض الضمني لنشاط البناء والتشييد في الناتج الحلي الإجمالي بدلاً من الرقم القياسي لأسعار المستهلك، ولكن عدم توفر الأول والثاني لسنة 2025 حال دون استخدامهما. ولقد استُخدمت ذات المنهجية لتحويل كلفة انشاء أنبوب البصرة – حديثة من قياس *اسعار 2024* إلى قياس *اسعار 2025*. مع العلم أن مصدر الرقم القياسي لسعر المستهلك هو: هيئة الإحصاء والنظم والمعلومات (2025) *تقرير التضخم في العراق لأسعار المستهلك CPI سنة 2025 (سنوي) بالمنهجية الجديدة مع جداول اضافية كسلسلة*، شباط سنة 2025. في حين أن مصدر الرقم القياسي لأنابيب نقل النفط الخام صادر من *المكتب الأمريكي لإحصاءات العمل:* US Bureau of Labor Statistics: *Producer Price Index by Industry - Pipeline Transportation of Crude Oil*.

(5) الكلفة الاستثمارية لأنشاء أنبوب حديثة–العقبة مقاسة *بأسعار 2025* تساوي كلفة أنشاء الأنبوب البصرة–العقبة مقاسة *بأسعار 2025* ناقصاً الكلفة الاستثمارية لأنشاء أنبوب البصرة– حديثة، مقاسة *بأسعار 2025*.

(6) الكلفة الاستثمارية لنقل/تصدير برميل واحد عبر أنبوب البصرة–العقبة (بافتراض عمر المشروع 20 سنة):

(أ) تمويل الكلفة الاستثمارية من الميزانية الاتحادية:

تساوي الكلفة الاستثمارية لطاقة نقل برميل واحد من البصرة إلى ميناء العقبة (وتحميله) حوالي 1.44 دولار/برميل، مقاسة *بأسعار 2025*، وهي محتسبة كما يلي:

$$1.44 \text{ دولار/برميل} = \frac{10.55 \text{ مليار دولار}}{20 \text{ سنة} \times 1 \text{ م ب ي تصدير} \times 365}$$

وعلى نفس الغرار يتم حساب كلفة النقل 1.24 دولار/برميل *مقاسة بأسعار 2021*. وكلاهما مبين في الجدول أعلاه.

(ب) تمويل الكلفة الاستثمارية بقرض:

عند تمويل كلفة المشروع الاستثمارية بقرض، بافتراض سعر فائدة 4.5%، وتسديد القرض على مدى خمس سنوات على دفعات متساوية سنوياً تشمل الأصل والفائدة، بما يماثل قرض عقاري *mortgage*، فأن مجموع مدفوعات تسديد الأصل والفائدة، خلال السنوات الخمس، يبلغ 12.01 مليار دولار مقابل الأصل 10.55 مليار دولار. ولكن بما أن الأصل مقاس بأسعار 2025 فينبغي تحويل مدفوعات تسديد الأصل والفائدة خلال سنوات التسديد الخمسة، للقياس ذاته. فبافتراض معدل تضخم سنوي 2% سنوياً اثناء سنوات التسديد، يصبح مجموع المدفوعات السنوية الخمس للأصل والفائدة 11.32 مليار دولار، مقاسة *بأسعار 2025*.[14] على ذلك تصبح الكلفة الاستثمارية لطاقة نقل برميل واحد من البصرة إلى ميناء العقبة (وتحميله) تساوي حوالي 1.55 دولار/برميل، مقاسة *بأسعار 2025*، وهي محتسبة كما يلي:

$$1.55 \text{ دولار/برميل} = \frac{11.32 \text{ مليار دولار}}{20 \text{ سنة} \times 1 \text{ م ب ي تصدير} \times 365}$$

كما مبين في الجدول أعلاه.

(ج) عندما يتم الاتفاق على توزيع الكلفة الاستثمارية بين الجانبين، على أساس جزء الأنبوب الذي يمر في كل منهما، أو أي ترتيب آخر، ستنخفض الكلفة الاستثمارية لطاقة نقل برميل واحد عما ورد في الملاحظتين (أ) و (ب) أعلاه وفي الجدول. ولكن في المقابل، ترتفع رسوم المرور، نتيجة تحمل كل أو جزء من كلفة الانشاء في دولة المرور.

---

[14] استُخدمت المعادلة التالية (التي تُماثل معادلة القرض العقاري) لحساب مدفوعات التسديد السنوية ***AR*** (الأصل والفائدة)، بالأسعار الجارية لسنوات التسديد الخمسة، 2026–2030:

$$\boldsymbol{AR = \$10.55 \text{ Billion} \times \frac{4.5\%(1+4.5\%)^5}{(1+4.5\%)^5 - 1} = \$2.40 \text{ Billion.}}$$

وباستخدام معدل التضخم المفترض لسنوات التسديد الخمسة، 2% سنوياً، احتُسبت مدفوعات التسديد السنوية ومجموعها، مقاسة بأسعار 2025، كما يلي. مع ملاحظة أن سنة الحصول على القرض هي 2025. الأرقام التالية بالمليار دولار:

	بالأسعار الجارية	**بأسعار 2025**
2026	2.40	2.36
2027	2.40	2.31
2028	2.40	2.26
2029	2.40	2.22
2030	2.40	2.18
المجموع	**12.01**	**11.32**

مصادر الورقة

الغضبان، ثامر (2022) "منظومات تصدير النفط العراقي ومشروع أنبوب تصدير النفط العراقي عبر الأردن"، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 15 آذار/مارس، http://iraqieconomists.net/ar/2022/03/15/ثامر-عباس-الغضبان-منظومات-تصدير-النفط/

_____ (2026) "أزمة إغلاق مضيق هرمز"، *المجلس الثقافي العراقي*، 31 آذار/مارس، https://www.youtube.com/watch?v=2Gv3RVFyU8U.

وزارة التخطيط والتعاون الدولي (2005) *ستراتيجية التنمية الوطنية 2005–2007*، بغداد، حزيران/يونيو.

مرزا، علي خضير (2018) *الاقتصاد العراقي – الأزمات والتنمية*، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، آب/أغسطس.

مرزا، علي (2023) "حول معالجة الغاز الطبيعي وزيادة إنتاجه في العراق"، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 27 أيار/مايو 2023، وأعيد نشر نسخة منقحة منها في: مرزا، علي خضير (2025) *أوراق اقتصادية ونفطية – العراق والعالم، المجلد الرابع*، شبكة الاقتصاديين العراقيين، حزيران/يونيو 2025، الصفحات 1–22، Merza-Iraq_&_the_World_Volume_IV.

_____ (2025–أ) "ملاحظات على الإطار الاقتصادي/الكلي لخطة التنمية الوطنية 2024 – 2028"، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 19 شباط/فبراير 2025، وأعيد نشر نسخة منقحة منها في: مرزا، علي خضير (2025) *أوراق اقتصادية ونفطية – العراق والعالم، المجلد الرابع*، شبكة الاقتصاديين العراقيين، حزيران/يونيو 2025، الصفحات 183–204، Merza-Iraq_&_the_World_Volume_IV.

_____ (2025–ب) "الحاجة لدوافع ومؤسسية تنموية/تخطيطية فَعّالة في العراق – نمط النمو الاقتصادي والمؤسسية التخطيطية والقطاعين العام والخاص 2003–2024"، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 22 أيلول/سبتمبر، Merza-Iraq-Effective-Development-Motivations-&-Institutions.

_____ (2025–ج) "تَغَيّر فرضيات الوصول إلى ذروة الطلب على النفط في العالم – جدوى وإمكانية زيادة الطاقة الإنتاجية للنفط والغاز في العراق"، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 19 كانون الأول/ديسمبر، Merza-Peak-Oil-Demand-Dec-2025.

Aghion, P., Howitt P. (2009) *The Economics of Growth*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Al Ghais (2025) 'The true cost of renewables', OPEC Secretary General, 15 September, https://www.opec.org/sgcorner-detail/157620-15-september-2025.html.

ConstructionHQ (2021) 'Iraq & Jordan Hold Talks for A Low-Cost Basra-Aqaba Pipeline', https://www.constructionhq.world/issue-sections/country-reports/jordan/iraq-jordan-hold-talks-for-a-low-cost-basra-aqaba-pipeline/, December 2021.

Gordon R. (2016) *The Rise and Fall of American Growth*, Princeton University Press.

Iraq Business News, IBN (2025) 'Iraq Approves $4.5bn Basra-Haditha Oil Pipeline', https://www.iraq-businessnews.com/2025/01/01/iraq-approves-4-5bn-basra-haditha-oil-pipeline/, January 2025.

International Energy Agency, IEA (2012) *Iraq Energy Outlook*, World Energy Outlook Special Report, 9 October.

_____ (2019) *A Roadmap to a Brighter Future: Iraq's Energy Sector*, April.

INES (2012a) *INES: Integrated National Energy Strategy: Present-2030, Upstream and downstream oil, natural gas, power, & linked industries*.

_____ (2012b) *Iraq Integrated National Energy Strategy, Draft Final INES Report*, 2 March, *PowerPoint,* Bagdad.

MEES (2025) 'Iraq's Cabinet Approves Basra-Haditha Crude Oil Pipeline', https://www.mees.com/2025/1/3/refining-petrochemicals/iraqs-cabinet-approves-basra-haditha-crude-oil-pipeline/97e55a60-c9d5-11ef-bdd0-d32e3f275afc, January 2025.

Merza (2011) 'Oil revenues, public expenditures and saving/stabilization fund in Iraq,' International Journal of Contemporary Iraqi Studies, Volume 5 Number 1.

_____ (2012) 'Pricing and Profitability in the Gas Deal of Southern Iraq: Preliminary Evaluation,' *MEES, Energy and Geopolitical Risk*, Volume 3, No. 9, October, pages 21 – 36, http://iraqieconomists.net/en/wp-content/uploads/sites/3/2013/01/Geopolitical-Risk-October-2012-3-1-1.pdf.

_____(2013) 'Iraq's National Energy Strategy: Oil and Gas Output, Diversification, and Employment', *Middle East Economic Survey, MEES*, 12 August.

Ministry of Water Resources, MoWR (2014) *Strategy for Water & Land Resources in Iraq*, SWLRI: Executive Summary, *National Center for Water Resources Management*, Baghdad.

OECD (2015) *The future of Productivity*, OECD Publishing, Paris, http://dx.doi.org/10.1787/9789264248533-en.

Yergin, D. (1991) *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*. New York, Simon & Schuster.