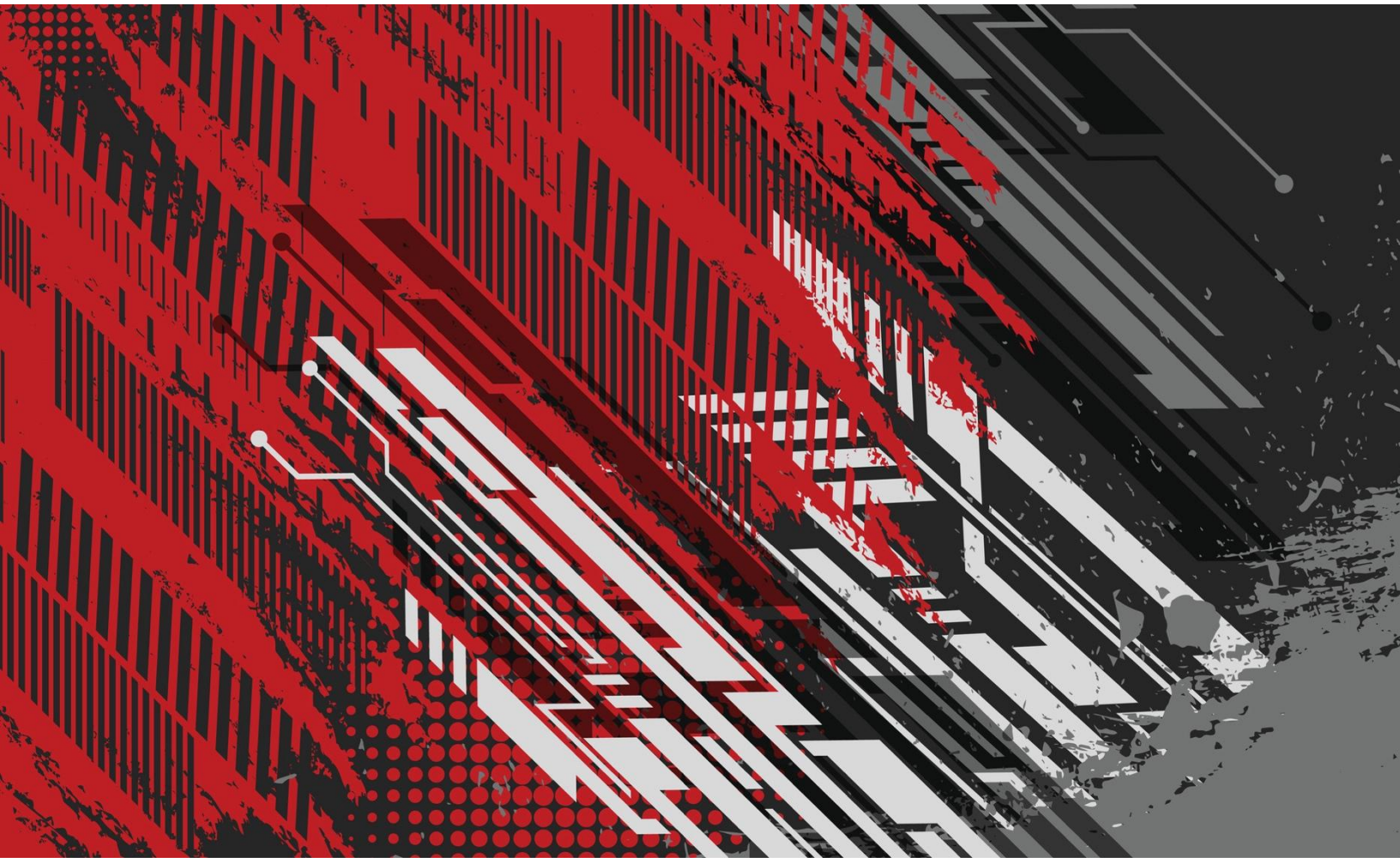
الجدوى الاقتصادية والأبعاد الاستراتيجية لمشروع أنبوب النفط (البصرة–العقبة) في ظل الصدمات الجيوسياسية

زينب حسين صبيح

18 تموز 2026



حقوق النشر محفوظة © 2026 | iraqieconomists.net | info@iraqieconoists.net | الهاتف: ٠٠٩٦٤٧٨٦٦٢٩٦٦٠٠+ | منذ عام ٢٠٠٩

الجدوى الاقتصادية والأبعاد الاستراتيجية لمشروع أنبوب النفط (البصرة–العقبة) في ظل الصدمات الجيوسياسية

المقدمة

يشكل النفط الركيزة الأساسية للاقتصاد العراقي، إذ تعتمد الموازنة العامة للدولة بصورة كبيرة على الإيرادات النفطية التي تمثل النسبة الأكبر من إجمالي الإيرادات الحكومية والصادرات السلعية. وقد أدى هذا الاعتماد المرتفع إلى جعل الاقتصاد العراقي أكثر عرضة للصدمات الخارجية، سواء الناجمة عن تقلبات أسعار النفط العالمية أو عن الأزمات الجيوسياسية التي قد تؤثر في انسيابية عمليات التصدير. ومن أبرز هذه المخاطر اعتماد العراق بشكل شبه كامل على موانئه الجنوبية الواقعة على الخليج العربي، والتي ترتبط بحركة الملاحة عبر مضيق هرمز، أحد أهم الممرات البحرية لنقل النفط في العالم وأكثرها حساسية من الناحية الأمنية والسياسية.

وفي ظل تصاعد التوترات الإقليمية خلال السنوات الأخيرة، وما رافقها من تهديدات متكررة بإغلاق مضيق هرمز أو تعطيل الملاحة البحرية فيه، برزت الحاجة إلى إعادة النظر في استراتيجية تصدير النفط العراقي، والانتقال من الاعتماد على منفذ تصديري واحد إلى تبني سياسة تنويع منافذ التصدير، بما يعزز أمن الطاقة العراقي ويضمن استمرارية تدفق الإيرادات النفطية حتى في أوقات الأزمات. ومن هذا المنطلق، عاد مشروع **أنبوب النفط العراقي (البصرة–العقبة)** إلى واجهة الاهتمام بوصفه أحد أهم المشاريع الاستراتيجية التي يمكن أن تعيد رسم خريطة الصادرات النفطية العراقية، من خلال إنشاء منفذ تصدير مباشر على البحر الأحمر عبر الأراضي الأردنية، بما يقلل من المخاطر الجيوسياسية المرتبطة بمنطقة الخليج العربي.

ولا تقتصر أهمية المشروع على كونه مشروعاً لنقل النفط الخام، بل تمتد لتشمل أبعاداً اقتصادية واستراتيجية وتنموية متعددة، تتمثل في تعزيز مرونة الاقتصاد العراقي، وتنويع منافذ التصدير، وجذب الاستثمارات، وتحفيز مشاريع البنية التحتية، فضلاً عن توطيد العلاقات الاقتصادية بين العراق والأردن، وفتح آفاق جديدة للتكامل الإقليمي في قطاع الطاقة. كما يمثل المشروع إحدى الأدوات المهمة في إدارة المخاطر الاقتصادية، إذ يوفر بديلاً عملياً لاستمرار الصادرات النفطية في حال حدوث اضطرابات في الممرات البحرية التقليدية، الأمر الذي يسهم في حماية الإيرادات العامة وتقليل الخسائر الاقتصادية الناجمة عن توقف الصادرات.

ورغم ما يتمتع به المشروع من مزايا اقتصادية واستراتيجية، فإنه يواجه في المقابل مجموعة من التحديات المتعلقة بارتفاع الكلفة الاستثمارية، وآليات التمويل، والأوضاع الأمنية، والتوازنات السياسية الإقليمية، فضلاً عن التساؤلات المتعلقة بجدواه الاقتصادية في ظل تقلبات أسعار النفط والتحولات العالمية نحو الطاقة النظيفة. لذا فإن تقييم المشروع يتطلب تحليلاً اقتصادياً متكاملاً لا يقتصر على حساب كلفة الإنشاء والعوائد المالية المباشرة، وإنما يشمل أيضاً المنافع غير المباشرة المرتبطة بتعزيز أمن الطاقة، وخفض المخاطر السيادية، وزيادة مرونة الاقتصاد الوطني في مواجهة الأزمات.

وانطلاقاً من ذلك، تهدف هذه الدراسة إلى تحليل مشروع أنبوب النفط العراقي (البصرة–العقبة) من منظور اقتصادي واستراتيجي، من خلال استعراض خلفيته التاريخية، وبيان خصائصه الفنية، وتقييم جدواه الاقتصادية، وتحليل تكلفته الاستثمارية والعوائد المتوقعة منه، وقياس دوره في تعزيز أمن الطاقة العراقي، مع التركيز على السيناريوهات المحتملة في حال إغلاق مضيق هرمز، وبيان حجم الإيرادات التي يمكن للعراق الحفاظ عليها عبر هذا المنفذ البديل. كما تسعى الدراسة إلى تقديم مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات التي يمكن أن تسهم في دعم صناع القرار عند تقييم المشروع واتخاذ القرارات المتعلقة بتنفيذه، بما يحقق المصالح الاقتصادية والاستراتيجية للعراق على المديين المتوسط والطويل.

المحور الأول

اولاً: خلفية تاريخية للمشروع

يُعد مشروع أنبوب النفط العراقي (البصرة–العقبة) أحد أبرز المشاريع الاستراتيجية التي سعى العراق إلى تنفيذها بهدف تنويع منافذ تصدير النفط وتقليل الاعتماد على الخليج العربي، وذلك في ظل التحديات الجيوسياسية التي تواجه قطاع الطاقة في المنطقة. وتعود فكرة المشروع إلى مطلع ثمانينيات القرن الماضي، عندما واجه العراق تحديات كبيرة في تصدير نفطه نتيجة الحرب العراقية–الإيرانية (1980–1988)، والتي أدت إلى تعرض الموانئ العراقية في الخليج العربي لمخاطر عسكرية متزايدة، الأمر الذي دفع الحكومة العراقية إلى البحث عن منافذ تصدير بديلة أكثر أمناً واستقراراً.

وفي عام **1983** طُرحت فكرة إنشاء خط أنابيب يربط حقول النفط في جنوب العراق بميناء العقبة الأردني على البحر الأحمر، بما يتيح للعراق تصدير نفطه بعيداً عن مضيق هرمز والمياه الإقليمية للخليج العربي.

إلا أن الظروف الاقتصادية والأمنية التي مر بها العراق آنذاك، إضافة إلى ارتفاع الكلفة الاستثمارية وتعقيدات التنفيذ، حالت دون انتقال المشروع إلى مرحلة التنفيذ الفعلي.

وخلال تسعينيات القرن العشرين، تراجع الاهتمام بالمشروع نتيجة فرض العقوبات الاقتصادية الدولية على العراق عقب حرب الخليج الثانية عام 1991، حيث تركزت الجهود الحكومية على إدارة الأزمة الاقتصادية وإعادة تشغيل قطاع النفط ضمن القيود التي فرضها برنامج "النفط مقابل الغذاء". كما أن محدودية الموارد المالية وغياب البيئة الاستثمارية المناسبة أدت إلى تجميد المشروع لسنوات طويلة.

وبعد عام **2003** عاد المشروع إلى دائرة الاهتمام في إطار إعادة بناء قطاع النفط العراقي وتطوير البنية التحتية للتصدير، خاصة مع ارتفاع الإنتاج النفطي وتزايد الحاجة إلى منافذ إضافية تستوعب الكميات المتزايدة من الصادرات. وشهدت تلك المرحلة سلسلة من المباحثات بين الحكومتين العراقية والأردنية لإحياء المشروع، حيث جرى توقيع عدد من مذكرات التفاهم والاتفاقيات الفنية التي تناولت مسار الأنبوب وآليات التمويل والجوانب التشغيلية.

وفي عام **2013** اكتسب المشروع زخماً أكبر بعد توقيع اتفاق مبدئي بين العراق والأردن لإنشاء خط الأنابيب، تزامناً مع تنامي المخاوف من المخاطر الأمنية التي تهدد الملاحة في الخليج العربي. وكان من المخطط أن يمتد الأنبوب من مدينة البصرة مروراً بمحافظات النجف وكربلاء والأنبار وصولاً إلى ميناء العقبة الأردني، مع إنشاء محطات ضخ وخزانات ومستودعات ومرافق خدمية على طول المسار، إضافة إلى تزويد الأردن بجزء من احتياجاته النفطية بأسعار تفضيلية.

إلا أن المشروع واجه تحديات عديدة حالت دون بدء تنفيذه، من أبرزها التحديات الأمنية التي شهدتها محافظة الأنبار بعد عام 2014، وظهور تنظيم داعش، فضلاً عن الانخفاض الحاد في أسعار النفط العالمية، والأزمات المالية التي تعرض لها العراق، والتي أثرت في قدرته على تمويل المشاريع الاستراتيجية الكبرى. كما ساهمت تعقيدات التمويل واختلاف الرؤى بشأن الكلفة وآليات التنفيذ في تأجيل المشروع أكثر من مرة.

ومع تصاعد التوترات الإقليمية خلال الأعوام الأخيرة، ولا سيما التهديدات المتكررة بإغلاق مضيق هرمز، عاد المشروع ليحتل مكانة متقدمة ضمن أولويات السياسة النفطية العراقية. وفي عام **2026** أعادت الحكومة العراقية طرح المشروع ضمن خططها الرامية إلى تعزيز أمن الطاقة وتنويع منافذ تصدير النفط،

مع تحديث الدراسات الفنية والاقتصادية وإعادة تقييم الكلفة الاستثمارية بما يتناسب مع المتغيرات الاقتصادية العالمية وارتفاع تكاليف الإنشاء.

وتأتي إعادة إحياء المشروع في وقت يشهد فيه سوق الطاقة العالمي تحولات متسارعة، تتمثل في تنامي المخاطر الجيوسياسية، وتزايد الاهتمام بأمن الإمدادات، وتنافس الدول المنتجة على تأمين منافذ تصدير مستقرة. ومن ثم، فإن مشروع أنبوب البصرة–العقبة لم يعد مجرد مشروع لنقل النفط، بل أصبح يمثل خياراً استراتيجياً لتعزيز مرونة الاقتصاد العراقي، وتقليل المخاطر المرتبطة بالاعتماد على منفذ تصديري واحد، ودعم مكانة العراق بوصفه أحد كبار منتجي ومصدري النفط في العالم، بما ينسجم مع أهداف التنمية الاقتصادية وتعزيز الأمن الطاقوي على المستويين الوطني والإقليمي.

ثانياً: المواصفات الفنية لمشروع أنبوب النفط العراقي (البصرة–العقبة)

يُعد مشروع أنبوب النفط العراقي (البصرة–العقبة) من أكبر مشاريع البنية التحتية النفطية المقترحة في المنطقة، إذ صُمم ليكون ممراً استراتيجياً لنقل النفط الخام العراقي من حقول جنوب العراق إلى ميناء العقبة الأردني على البحر الأحمر، بما يسهم في تنويع منافذ التصدير وتقليل الاعتماد على الموانئ الجنوبية في الخليج العربي. وقد روعي في تصميم المشروع استيعاب الزيادة المستقبلية في الإنتاج النفطي العراقي، فضلاً عن إمكانية نقل كميات من الغاز الطبيعي وإنشاء مرافق خدمية وصناعية مرافقة على طول مساره.

1. مسار الأنبوب

ينطلق الأنبوب من **حقول النفط في محافظة البصرة**، التي تضم أكبر الاحتياطيات والإنتاج النفطي في العراق، ثم يمتد عبر محافظات **ذي قار، المثنى، النجف، وكربلاء، والأنبار**، قبل أن يدخل الأراضي الأردنية وصولاً إلى **ميناء العقبة** على البحر الأحمر.

ويتميز هذا المسار بأنه يربط بين مناطق الإنتاج الرئيسة في جنوب العراق وأحد أهم الموانئ المطلة على البحر الأحمر، مما يتيح للعراق الوصول المباشر إلى الأسواق الأوروبية والأمريكية والإفريقية دون المرور بمضيق هرمز أو الخليج العربي.

2. طول الأنبوب

تبلغ المسافة الإجمالية للمشروع نحو **1,700 كيلومتر**، منها ما يقارب:

- **1,000 كيلومتر داخل الأراضي العراقية.**
- **700 كيلومتر داخل الأراضي الأردنية.**

ويعد هذا الطول من أكبر مشاريع خطوط الأنابيب في منطقة الشرق الأوسط، الأمر الذي يتطلب إنشاء منظومة متكاملة من محطات الضخ والخزانات ومراكز التحكم والصيانة لضمان كفاءة التشغيل واستمرارية نقل النفط.

3. الطاقة التصميمية

صُمم المشروع ليستوعب نقل ما بين **2.25 و2.5 مليون برميل من النفط الخام يومياً**، مع إمكانية رفع الطاقة التشغيلية مستقبلاً إذا ارتفع الإنتاج النفطي العراقي أو تطلبت الأسواق العالمية زيادة الصادرات.

كما تتضمن بعض التصاميم الفنية إنشاء خط موازٍ أو استخدام أجزاء من الأنبوب لنقل **الغاز الطبيعي**، بما يعزز القيمة الاقتصادية للمشروع ويدعم التكامل في قطاع الطاقة بين العراق والأردن.

4. مكونات المشروع

لا يقتصر المشروع على إنشاء أنبوب لنقل النفط فقط، بل يشمل مجموعة متكاملة من البنى التحتية، من أهمها:

- محطات ضخ رئيسة وفرعية على امتداد المسار.
- خزانات استراتيجية لتخزين النفط الخام.
- منظومات تحكم ومراقبة إلكترونية لإدارة التشغيل ومراقبة الضغوط والتدفقات.
- مراكز صيانة واستجابة للطوارئ.
- محطات لتوليد الطاقة اللازمة لتشغيل المضخات.
- أنظمة متطورة للكشف المبكر عن التسربات وحماية البيئة.

- مرافق أمنية لحماية الخط، خاصة في المناطق الصحراوية.

5. تزويد الأردن بالنفط

يتضمن المشروع تزويد المملكة الأردنية الهاشمية بجزء من احتياجاتها النفطية، حيث تشير الخطط الأولية إلى تخصيص نحو **150 ألف برميل يومياً** لتلبية الطلب المحلي الأردني، بينما تُنقل الكميات المتبقية إلى ميناء العقبة بغرض التصدير إلى الأسواق العالمية.

ويمثل هذا الجانب أحد عناصر التكامل الاقتصادي بين البلدين، إذ يضمن للأردن مصدراً مستقراً للطاقة، وفي الوقت نفسه يحقق للعراق منفذاً إضافياً لتسويق صادراته النفطية.

6. ميناء العقبة

يشكل **ميناء العقبة** نقطة النهاية للمشروع، حيث ستُنشأ مرافق متطورة تشمل:

- خزانات ضخمة لتخزين النفط الخام.
- مرافق تحميل ناقلات النفط العملاقة.
- محطات قياس وفحص الجودة.
- منشآت خدمية ولوجستية مرتبطة بعمليات التصدير.

ويتميز الميناء بموقعه الاستراتيجي على البحر الأحمر، مما يسمح بوصول الناقلات مباشرة إلى قناة السويس والأسواق الأوروبية والأمريكية دون المرور بمضيق هرمز.

7. الكلفة الاستثمارية

تشير أحدث التقديرات إلى أن الكلفة الاستثمارية للمشروع تتراوح بين **17 و18 مليار دولار أمريكي**، وتشمل أعمال التصميم والهندسة، ومد الأنابيب، وإنشاء محطات الضخ والخزانات، والبنية التحتية المساندة، وأنظمة الحماية والتحكم.

ورغم ارتفاع هذه الكلفة، فإنها تُعد استثماراً طويل الأجل في أمن الطاقة العراقي، خاصة إذا ما قورنت بالخسائر المحتملة التي قد يتعرض لها الاقتصاد العراقي نتيجة توقف الصادرات النفطية خلال الأزمات الجيوسياسية.

8. مدة التنفيذ

وفق الدراسات الأولية، تتراوح مدة تنفيذ المشروع بين **4 و5 سنوات** من تاريخ المباشرة الفعلية، وذلك بحسب آلية التمويل، والظروف الأمنية، وسرعة إنجاز أعمال التصميم والتعاقد والتنفيذ.

ومن المتوقع أن يُنفذ المشروع على مراحل، بما يضمن إمكانية تشغيل بعض المقاطع قبل اكتمال المشروع بالكامل، الأمر الذي يسرّع الاستفادة الاقتصادية منه.

تقييم فني

تعكس المواصفات الفنية للمشروع أنه لا يمثل مجرد خط لنقل النفط، بل **ممر طاقة استراتيجي متعدد الاستخدامات** قادر على استيعاب الزيادات المستقبلية في الإنتاج النفطي العراقي، مع توفير أعلى مستويات الكفاءة التشغيلية والسلامة. كما أن تصميمه ينسجم مع التوجهات الحديثة في تطوير البنية التحتية للطاقة، ويعزز قدرة العراق على تنويع منافذ التصدير وتقليل المخاطر المرتبطة بالاعتماد على مسار بحري واحد، مما يجعله أحد أهم المشاريع الاستراتيجية في قطاع الطاقة العراقي خلال العقود المقبلة

ثالثاً : تكلفة المشروع و اليات التمويل

يمثل مشروع أنبوب النفط العراقي (البصرة–العقبة) أحد أكبر مشاريع البنية التحتية في قطاع الطاقة العراقي، إذ تتراوح التقديرات التاريخية لكلفته الاستثمارية بين **17 و18 مليار دولار أمريكي** عند احتساب كامل المسار الممتد من البصرة إلى ميناء العقبة، شاملاً محطات الضخ والخزانات والمرافق اللوجستية وأنظمة التحكم والحماية. إلا أن الحكومة العراقية بدأت خلال عام 2026 بإعادة هيكلة المشروع إلى مراحل تنفيذية، مع إعطاء الأولوية لمشروع **البصرة–حديثة** بوصفه المرحلة الأولى، وتخصيص تمويل أولي له، بالتوازي مع إعداد دراسات فنية واقتصادية للمراحل اللاحقة التي تمتد نحو الأردن أو تركيا أو سوريا. كما وافق مجلس الوزراء العراقي على اتفاقات أولية لإجراء دراسات الجدوى الفنية والمالية مع شركات واستشاريين دوليين، دون أن تمثل هذه الاتفاقات التزاماً نهائياً بالتنفيذ.

وتشمل الكلفة الاستثمارية للمشروع أعمال المسح الهندسي، وتصميم ومد الأنابيب، وإنشاء محطات الضخ، والخزانات الاستراتيجية، ومحطات القياس، ومنظومات التحكم الإلكتروني ، وأنظمة الحماية والأمن، إضافة إلى أعمال البنية التحتية المساندة كالطرق ومحطات الكهرباء والاتصالات.

ومن المتوقع أن تُنفذ أعمال المشروع على مراحل، وهو ما يخفف الضغط على الموازنة العامة ويتيح تشغيل أجزاء من المشروع قبل اكتماله بالكامل، الأمر الذي يقلل من فترة استرداد رأس المال ويعجل بتحقيق المنافع الاقتصادية.

آليات التمويل

يمكن تمويل المشروع من خلال مجموعة من البدائل، أهمها:

1. **التمويل الحكومي المباشر** عبر الموازنة الاستثمارية للدولة.
2. **الاقتراض من المؤسسات المالية الدولية** مثل البنك الدولي والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية.
3. **الشراكة بين القطاعين العام والخاص** ، بحيث تتولى شركات عالمية التمويل والإنشاء والتشغيل مقابل استرداد استثماراتها خلال فترة زمنية محددة.
4. **نظام البناء والتشغيل ثم النقل** ، الذي يقلل العبء المالي المباشر على الحكومة.
5. **استقطاب شركات النفط العالمية** المستفيدة من زيادة القدرة التصديرية للمشاركة في التمويل.
6. **إصدار سندات سيادية أو سندات خضراء للبنية التحتية** إذا ارتبط المشروع بتقنيات خفض الانبعاثات وتحسين كفاءة النقل.

المحور الثاني

اولاً:التحليل الاقتصادي للمشروع

من منظور اقتصادي، لا ينبغي تقييم مشروع أنبوب البصرة–العقبة بوصفه مشروعاً لنقل النفط فقط، وإنما باعتباره **استثماراً استراتيجياً في أمن الطاقة وإدارة المخاطر الاقتصادية**. فالمشروعات الاستراتيجية من هذا النوع لا تُقاس بعوائدها المباشرة فقط، وإنما بقدرتها على حماية الاقتصاد الوطني من الصدمات الخارجية.

وتتمثل أهم المنافع الاقتصادية للمشروع في:

1- تنويع منافذ التصدير

يعتمد العراق حالياً بصورة كبيرة على موانئ البصرة الواقعة على الخليج العربي، وهو ما يجعل الصادرات النفطية عرضة للمخاطر الجيوسياسية،حيث يسهم المشروع في إنشاء منفذ تصدير بديل عبر البحر الأحمر، الأمر الذي يقلل من مخاطر توقف الصادرات.

2- تعزيز أمن الطاقة

يوفر المشروع مرونة تشغيلية تسمح للعراق بالاستمرار في تصدير النفط حتى في حال تعطل أحد منافذ التصدير، وهو ما ينسجم مع سياسات أمن الطاقة التي تتبناها الدول المنتجة للنفط.

3- زيادة القدرة التفاوضية

كلما تعددت منافذ التصدير، ازدادت قدرة العراق على التفاوض مع شركات الشحن والمشترين، وانخفضت المخاطر التجارية المرتبطة بالاعتماد على مسار واحد.

4- جذب الاستثمارات

إن وجود بنية تحتية متطورة للنقل النفطي يشجع شركات الطاقة العالمية على الاستثمار في تطوير الحقول النفطية، لوجود ضمانات أكبر لتسويق الإنتاج.

5- دعم التنمية الإقليمية

يمر المشروع عبر محافظات عديدة، ما يؤدي إلى إنشاء طرق ومحطات وخدمات ومراكز صيانة ومخازن، ويوفر آلاف فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، ويسهم في تنشيط النشاط الاقتصادي المحلي.

6- تقليل كلف النقل والتأمين

في أوقات الأزمات ترتفع أقساط التأمين على ناقلات النفط في الخليج العربي بصورة كبيرة، بينما يوفر التصدير عبر البحر الأحمر بديلاً يقلل من هذه التكاليف ويزيد من تنافسية النفط العراقي في الأسواق العالمية.

7- رفع القيمة الاستراتيجية للعراق

يحول المشروع العراق من دولة تعتمد على منفذ تصديري واحد إلى دولة تمتلك شبكة تصدير متعددة الاتجاهات، وهو ما يعزز مكانته في سوق الطاقة العالمية

ثانياً :أثر مشروع أنبوب البصرة–العقبة في حال إغلاق مضيق هرمز (دراسة اقتصادية)

يُعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات البحرية في العالم، إذ يعبر من خلاله نحو خمس تجارة النفط العالمية. ويكتسب المضيق أهمية استثنائية بالنسبة للعراق، لأن معظم صادراته النفطية تعتمد على الموانئ الجنوبية في البصرة، مما يجعل أي اضطراب في الملاحة البحرية عبر المضيق يشكل تهديداً مباشراً للإيرادات العامة والاستقرار المالي للدولة. وتشير التقديرات إلى أن أكثر من 90% من صادرات العراق النفطية تعتمد على هذا المسار، في حين تمثل الإيرادات النفطية نحو 90% من إيرادات الموازنة العامة.

السيناريو الأول: عدم وجود خط البصرة–العقبة

في حال إغلاق مضيق هرمز وعدم وجود منفذ بديل، ستتعرض صادرات النفط العراقية إلى توقف شبه كامل، الأمر الذي ينعكس على:

- توقف معظم الصادرات النفطية.
- انخفاض الإنتاج بسبب امتلاء الخزانات.
- تراجع احتياطيات النقد الأجنبي.
- ارتفاع عجز الموازنة.
- اضطراب تمويل الرواتب والإنفاق الحكومي.
- تراجع ثقة المستثمرين بالاقتصاد العراقي.

وقد أظهرت أزمات حديثة مرتبطة بتعطل الملاحة في المضيق مدى هشاشة البنية التصديرية العراقية واعتمادها على منفذ واحد، وهو ما دفع الحكومة العراقية إلى تسريع مشاريع خطوط الأنابيب البديلة.

السيناريو الثاني: تشغيل مشروع البصرة–العقبة

إذا كان المشروع يعمل بطاقته التصميمية البالغة **2.25 مليون برميل يومياً**، فإن العراق سيكون قادراً على الاستمرار في تصدير جزء كبير من إنتاجه عبر ميناء العقبة على البحر الأحمر دون المرور بمضيق هرمز.

ولتوضيح الأثر الاقتصادي، يمكن احتساب الإيرادات وفق ثلاثة سيناريوهات لأسعار النفط

سعر البرميل	الصادرات اليومية (مليون برميل)	الإيرادات المالية اليومية (مليون برميل)	الإيرادات الشهرية (مليار دولار)	الإيرادات السنوية (مليار دولار)
60	2.25	135	4.05	49.3
80	2.25	180	5.40	65.7
100	2.25	225	6.75	82.1

ويتضح من الجدول أعلاه أن المشروع لا يعد مجرد منفذ تصدير إضافي، بل يحافظ على تدفق عشرات المليارات من الدولارات سنوياً حتى في ظل تعطل أهم الممرات البحرية في المنطقة.

ثالثاً :القيمة الاقتصادية الاستراتيجية الحقيقية للمشروع

من المنظور الاقتصادي السليم، من غير الدقيق تصنيف العوائد المالية المتدفقة عبر هذا الأنبوب كـ "أرباح إضافية صافية" أو نمو مباشر في الدخل؛ فالنفط المصدر عبر العقبة كان سيجد طريقه للتصدير عبر الموانئ الجنوبية في الظروف الطبيعية الاعتيادية.

تكمن القيمة الاقتصادية الحقيقية والجوهرية للمشروع في كونه "أداة تحوط إستراتيجية ضد المخاطر الكارثية" ، وتتجلى هذه القيمة في المحاور التالية:

1. تجنب السيناريو الصفري للإيرادات

في حال تعرضت موانئ الجنوب أو مضيق هرمز لأي إغلاق أو تعطل أمني، فإن الأنبوب يمنع "الشلل المالي تام الأثر"، ويضمن استمرار تدفق جزء حيوي من الإيرادات النفطية التي تغذي خزينة الدولة، مستبدلاً خطر التوقف التام ببديل تشغيلي آمن.

2. تحصين الموازنة العامة من الصدمات الفجائية

بما أن الموازنة العامة للدولة تعتمد بصورة تكاد تكون مطلقة على الإيرادات النفطية لتمويل رواتب القطاع العام والالتزامات السيادية، فإن استمرارية التصدير عبر الأنبوب تحمي الموازنة من الانهيار المفاجئ وتضمن استدامة الإنفاق الحكومي الأساسي دون انقطاع.

3. المحافظة على استقرار الاحتياطيات الأجنبية والعملة الوطنية

إن انقطاع التصدير ولو لفترة وجيزة يعني توقف تدفق الدولار إلى البنك المركزي العراقي، مما يضطره لسحب كميات هائلة من الاحتياطيات النقدية الأجنبية للدفاع عن قيمة الدينار العراقي وتمويل الاستيرادات الأساسية. وجود الأنبوب يضمن استمرار التدفق النقدي بالعملة الصعبة ويحمي الغطاء النقدي للبلاد.

4. تفادي الكلف الباهظة لإيقاف الإنتاج الحلقي

إغلاق موانئ التصدير دون وجود بدائل سريعة سيجبر العراق على إيقاف العمل في حقوله النفطية قسراً بسبب امتلاء الطاقات الخزنية. هذا الإيقاف المفاجئ يترتب عليه:

أضرار فنية في المكامن النفطية قد تصعب معالجتها لاحقاً.

كلف مالية وهندسية باهظة لإعادة تشغيل الحقول والآبار عند زوال الأزمة.

5. كبح جماح التضخم وتخفيف الصدمات الاقتصادية الكلية

توقف الصادرات النفطية يولد صدمة اقتصادية مركبة (عرض وطلب) داخل السوق العراقية، تقود إلى تراجع ثقة المستثمرين وارتفاع معدلات التضخم نتيجة لعدم استقرار الوضع المالي. الأنبوب يعمل كممتص للصدمات يضمن توازن واستقرار السوق المحلية في أوقات الأزمات الإقليمية.

ولهذا يصنف المشروع ضمن مشروعات إدارة المخاطر الاقتصادية وليس مجرد مشروع لزيادة الطاقة التصديرية.

رابعاً:تحليل التكلفة–المنفعة

إن تقييم مشروع بحجم وأهمية خط أنبوب (البصرة–العقبة) لا يمكن حصره في الأرقام المحاسبية الضيقة، بل يتطلب مقارنة شمولية ومعمقة تفاضل بين النفقات الرأسمالية والتشغيلية المباشرة وبين العوائد والمنافع (المباشرة وغير المباشرة) التي تخدم الاقتصاد الوطني على المدى الطويل.

1- كلفة المشروع الاستثمارية والتشغيلية

تنقسم التكاليف الإجمالية للمشروع إلى فئتين رئيستين:

التفاصيل التشغيلية والفنية	نوع التكلفة
تشمل الكلفة الإنشائية المباشرة: مد أنبوب التصدير العملاق، تشييد محطات الضخ المتتالية، إقامة مستودعات الخزن الاستراتيجي، وتركيب أنظمة المراقبة والحماية الإلكترونية المتطورة، بالإضافة إلى كلف الاستشارات ودراسات التصميم الهندسي والتجهيز والتوريد ولوازم الأمن السيبراني.	النفقات الرأسمالية
تشمل الكلف المستمرة بعد الإنشاء: صيانة الأنبوب والمحطات دورياً، استهلاك الطاقة الكهربائية والوقود اللازم للتشغيل، الموازنات الأمنية البرية المستمرة، وأخيراً كلف خدمة الدين (تكاليف التمويل وأسعار الفائدة المصرفية).	النفقات التشغيلية والمالية

2-العوائد و المنافع الاقتصادية

ينقسم العائد الاقتصادي للمشروع إلى شقين يعزز كل منهما الآخر:

• المنافع الاقتصادية المباشرة

تأمين طاقات تصديرية إضافية ومرنة**:** توفير منفذ جديد ومستقر قادر على استيعاب معدلات إنتاج وتصدير متزايدة دون التسبب في اختناق الموانئ الجنوبية.

تحصين وتأمين سلاسل الإمداد**:** رفع كفاءة وموثوقية عمليات تسويق النفط الخام وضمان انسيابيته الفورية للأسواق المستهدفة.

خفض الكلف اللوجستية الإجمالية**:** تقليل أزمنة الشحن البحري لبعض الوجهات الأوروبية والأمريكية مقارنة بالمسار الخليجي، مما يسهم أيضاً في خفض كلف التأمين على الناقلات النفطية التي كانت تدفع "علاوات مخاطر" مرتفعة بسبب التوترات في مضيق هرمز والخليج العربي.

• المنافع الاستراتيجية غير المباشرة

ترسيخ أمن الطاقة القومي**:** تحصين الاقتصاد العراقي ضد أي شلل مفاجئ في حركة التجارة البحرية عبر الخليج العربي.

المرونة الجيواقتصادية وحماية السيادة المالية**:** تقليل مستويات المخاطر السيادية للدولة وتفادي الخسائر المليارية الفادحة في حال حدوث أي إغلاق للممرات المائية التقليدية.

دفع عجلة التنمية الإقليمية **(**المكانية**):** تنشيط وازدهار المحافظات الواقعة على طول المسار (خصوصاً المحافظات الغربية) عبر خلق آلاف فرص العمل وتحفيز البنية التحتية المحلية.

• الجذب الاستثماري ورفع التقييم السيادي**:** تحسين التصنيف الائتماني للعراق على المدى المتوسط والطويل، مما يشجع كبرى شركات الطاقة العالمية على ضخ المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع الاستخراج والإنتاج.

المحور الثالث

اولاً:أثر مشروع أنبوب البصرة–العقبة على الاقتصاد العراقي

يمثل مشروع خط أنبوب (البصرة–العقبة) رافعة إستراتيجية رائدة لإعادة هيكلة هندسة تصدير النفط الخام العراقي؛ إذ لا تقتصر مفاعيله الإيجابية على الأبعاد اللوجستية والفنية لعمليات الشحن والتصدير، بل تمتد لتحدث أثراً هيكلياً عميقاً في الجوانب المالية والاستثمارية والتنموية والأمنية للاقتصاد الكلي. وفي ظل الارتباط البنيوي الوثيق بين مؤشرات الاقتصاد العراقي وعوائد الثروة الهيدروكربونية، فإن أي تحول يستهدف تحصين واستدامة الصادرات ينعكس بصفة مباشرة ومضاعفة على الاستقرار الاقتصادي العام عبر القنوات التالية:

1- تعزيز استقرار وتحصين التدفقات المالية للدولة

تشكل العوائد النفطية العمود الفقري لتمويل الموازنة العامة بنسب بالغة الارتفاع. وبناءً على ذلك، فإن توفير منفذ تصديري بديل ومستقل يحد من احتمالية تعطل أو انقطاع تلك التدفقات نتيجة التوترات الجيوسياسية الإقليمية أو معوقات الملاحة البحرية. هذا التحوط يسهم مباشرة في:

- ضمان استمرارية واستقرار الإنفاق الاستثماري والتشغيلي الحكومي.
- الحد من العجز المالي الفجائي وتأمين التمويل المستدام للمشاريع التنموية الكبرى.

2- رفع مستوى المرونة الهيكلية للاقتصاد الوطني

- يسهم المشروع بفاعلية في فك الارتباط والاعتماد شبه المطلق على معبر تصديري بحري وحيد. يمنح هذا التحول الجيواقتصادي مرونة عالية للاقتصاد العراقي تجعله أكثر قدرة على امتصاص وتجاوز الصدمات الخارجية المفاجئة، سواء كانت ناجمة عن نزاعات أمنية إقليمية، أو كوارث طبيعية، أو أعطال فنية لوجستية في منصات التصدير الجنوبية.

3- تحفيز تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر

- إن وجود شبكة بنية تحتية حديثة وآمنة لنقل وتصدير النفط يمثل صمام أمان جاذب لشركات الطاقة والمستثمرين الدوليين. فتوفر ممرات تصديرية بديلة يقلل من المخاطر التشغيلية والتسويقية المرتبطة بعمليات تطوير الحقول النفطية العراقية ، مما يشجع الشركات العالمية على ضخ رؤوس أموال جديدة لتوسيع الطاقات الإنتاجية.

4-تحفيز التنمية المكانية وتنشيط المحافظات الممرّة

- نظراً للمسار الجغرافي الطويل للمشروع عبر محافظات وسط وغرب وجنوب العراق، فإنه يعمل كمحرك للتنمية الإقليمية والمحلية من خلال:

- تحديث البنية التحتية: إنشاء وتعبيد طرق برية جديدة، وتطوير شبكات متكاملة للمياه والكهرباء والاتصالات لخدمة محطات الضخ والتشغيل.
- التمكين الاقتصادي والتوظيف: خلق آلاف فرص العمل المباشرة (أثناء مرحلتي الإنشاء والتشغيل) وغير المباشرة في القطاعات المساندة.
- الإنعاش التجاري والصناعي: تنشيط الأسواق المحلية في تلك المحافظات، وتحفيز قيام صناعات تحويلية وخدمات لوجستية على طول مسار الأنبوب.

5- تحسين الجدارة الائتمانية والتقييم السيادي للعراق

- يُنظر إلى تنوع منافذ التصدير والحد من مخاطر الاختناق اللوجستي كعوامل إيجابية جوهرية من قبل وكالات التصنيف الائتماني العالمية (مثل P, Moody's, Fitch&S) والمؤسسات المالية الدولية.

إن تحسن مستويات الأمان الاقتصادي هذا يسهم في:

- تخفيض "علاوة المخاطر السيادية" المرتبطة بالعراق.
- خفض تكلفة الاقتراض الخارجي وتمويل المشاريع الحيوية للدولة مستقبلاً في الأسواق الدولية.

ثانياً: تحديات و معوقات تنفيذ خط (بصرة_عقبة)

على الرغم من الحدوى الاقتصادية و الأبعاد الاستراتيجية الواعدة للمشروع ، الا أن ترجمته على أرض الواقع تواجه حزمة من التحديات المعقدة المتداخلة التي تتطلب دراسة محكمة و حلولاً أستباقية ، و يمكن تصنيف هذِة التحديات إلى المحاور التالية:

1-التحديات المالية

تتمثل التحديات المالية با لأتي :

•ضخامة رأس المال الاستثماري

ضخامة رأس المال الاستثماري **(CAPEX):** الارتفاع الكبير في التكلفة التقديرية لإنشاء الخط، والتي تتجاوز المليارات، يمثل عبئاً مالياً ضخماً على ميزانية الدولتين.

صعوبة تأمين قنوات التمويل: تعقيد إجراءات الحصول على قروض ميسرة من المؤسسات المالية الدولية أو جذب المستثمرين بنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT).

• تقلبات أسعار الفائدة العالمية: الارتفاع المستمر في معدلات الفائدة الدولية يرفع من تكلفة خدمة الدين (الاستدانة لتمويل المشروع)، مما يزيد من الأعباء الإجمالية.

مخاطر تجاوز التكاليف التقديرية: احتمالية نشوء نفقات غير متوقعة أثناء مراحل التنفيذ (Cost Overruns) نتيجة التضخم أو المشاكل اللوجستية غير المحسوبة.

2-المعوقات والمهددات الأمنية

نظراً لطبيعة المسار الجغرافي للمشروع الذي يمتد عبر مساحات صحراوية شاسعة ونائية، فإنه يواجه تحديات أمنية بالغة الحساسية تتطلب:

استراتيجيات حماية متطورة: تأمين مسار الأنبوب الممتد لمئات الكيلومترات ضد عمليات التخريب أو التسلل.

تكامل أنظمة المراقبة الذكية: الاعتماد على شبكات مراقبة إلكترونية متكاملة تشمل الطائرات المسيرة (Drones)، الكاميرات الحرارية، والمستشعرات الأرضية.

تأسيس قوة استجابة سريعة وميدانية: نشر وحدات طوارئ أمنية قادرة على التدخل الفوري في البيئات الصحراوية القاسية.

التنسيق الاستخباري والأمني المشترك: تفعيل غرف عمليات مشتركة ومستدامة بين القوات الأمنية العراقية والأردنية لتأمين الحدود والمسارات المشتركة.

3- التجاذبات والمخاطر الجيوسياسية

تقلبات المشهد السياسي الإقليمي: تأثر سرعة تنفيذ المشروع بالتوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط وتغير خريطة التحالفات.

حساسية قرارات التمويل الخارجي: خضوع بعض الجهات المانحة أو الصناديق السيادية للضغوط والمواقف السياسية الدولية تجاه المنطقة.

استدامة ومأسسة الاتفاقيات الثنائية: ضمان التزام الحكومات المتعاقبة في البلدين بالاتفاقيات والعهود المبرمة على المدى الطويل، وتحييد المشروع عن أي تقلبات سياسية داخلية.

4-حساسية المشروع لتقلبات أسواق الطاقة

تذبذب أسعار النفط الخام**:** إن أي تراجع حاد وطويل الأمد في أسعار النفط العالمية سيضعف مباشرة الملاءة المالية للعراق (الممول الرئيسي) ويعيق التدفقات النقدية اللازمة للتنفيذ، فضلاً عن إطالة "فترة استرداد رأس المال المستثمر.

5- تحديات التحول العالمي نحو الطاقة النظيفة

تسارع خطط التحييد الكربوني**:** التوجه الدولي الكثيف نحو مصادر الطاقة منخفضة الكربون والسيارات الكهربائية يهدد بخفض الطلب على الوقود الأحفوري على المدى البعيد.

6-الاشتراطات والمخاطر البيئية

يتطلب إنشاء خط بهذا الحجم الالتزام الصارم بالبروتوكولات والمعايير البيئية الدولية الصارمة لتفادي الكوارث الطبيعية، ويشمل ذلك:

أنظمة رصد وكشف التسريب اللحظي **(LDS):** استخدام تقنيات استشعار متقدمة لرصد أي خلل في ضغط الأنبوب لمنع التلوث.

جاهزية خطط التدخل البيئي الطارئ**:** وضع سيناريوهات واضحة للتعامل مع حوادث انسكاب النفط والحد من انتشارها.

حماية الثروات المائية والأراضي**:** ضمان عدم تضرر أحواض المياه الجوفية والتربة في المناطق التي يمر بها الأنبوب.

دراسات الأثر البيئي المعمقة **(EIA):** إلزامية إجراء تقييم شامل لآثار المشروع البيئية قبل وضع حجر الأساس لضمان الاستدامة.

المحور الرابع

اولاً: السيناريوهات المستقبلية المحتملة لمسار المشروع

يمكن استشراف ثلاثة سيناريوهات رئيسية لمستقبل مشروع خط أنبوب (بصرة - عقبة)، وذلك بالاستناد إلى المتغيرات المالية، السياسية، والأمنية المحيطة به:

السيناريو الأول: السيناريو المتفائل (التنفيذ والتشغيل الكامل)

يفترض هذا السيناريو نجاح الدولتين في تجاوز كافة العقبات التمويلية واللوجستية، واستكمال المشروع وصولاً إلى منصات التصدير في ميناء العقبة الأردني.

المخرجات والأثر الاستراتيجي:

تنويع ممرات التصدير: يتيح للعراق نافذة تصديرية استراتيجية جديدة على البحر الأحمر بطاقة تصديرية تتراوح بين 2.25 إلى 2.5 مليون برميل يومياً، مما يقلل الاعتماد شبه الكلي على مضيق هرمز وموانئ الخليج العربي.

المرونة الجيوسياسية: تعزيز أمن الطاقة العراقي وحماية الصادرات النفطية من أي توترات عسكرية أو سياسية قد تطرأ في منطقة الخليج.

العوائد المشتركة: يرسخ هذا السيناريو التعاون الاقتصادي الثنائي، حيث يستفيد الأردن من رسوم العبور (الترانزيت) وتأمين جزء من احتياجاته النفطية بأسعار تفضيلية.

السيناريو الثاني: السيناريو الواقعي (التنفيذ المرحلي التدريجي)

يرتكز هذا السيناريو على مبدأ "المراحل المتتالية" لمواجهة القيود التمويلية الحالية، ويبدأ بإنشاء المرحلة الأولى الممتدة داخل الأراضي العراقية (البصرة – حديثة)، مع إرجاء ربط الأنبوب بالأردن إلى مرحلة لاحقة.

المخرجات والأثر الاستراتيجي:

تخفيف العبء المالي الإستراتيجي: يقلل من الضغط الفوري على الموازنة العامة عبر تقسيم النفقات الرأسمالية على مدى زمني أطول.

مرونة شبكة التوزيع الداخلية: يتيح للعراق مناورة لوجستية عالية لنقل النفط الخام من الحقول الجنوبية إلى المصافي ومحطات الطاقة في وسط وشمال البلاد (عبر عقدة حديثة).

تعزيز الثقة: يمثل نجاح المرحلة الأولى حافزاً مشجعاً ومطمئناً للجهات التمويلية والمستثمرين الدوليين للمشاركة في تمويل المرحلة الدولية اللاحقة باتجاه العقبة.

السيناريو الثالث: السيناريو المتشائم (التجميد، التأجيل المفتوح، أو الإلغاء)

يفترض هذا السيناريو تعثر المشروع أو إلغاءه نتيجة تفاقم الضغوط المالية، أو غياب التوافق السياسي، أو نشوء مهددات أمنية وجيوسياسية قاهرة على مسار الخط.

المخرجات والأثر الاستراتيجي:

استمرار الانكشاف الجيوسياسي: يظل العراق معتمداً بشكل شبه مطلق على منافذ التصدير الجنوبية عبر الخليج العربي، مما يجعله عرضة لأي هزات أمنية في هذا الممر البحري الحيوي.

خسارة الفرص البديلة: تفويت فرصة بناء تكامل اقتصادي إقليمي، وضياع المبالغ التي أُنفقت بالفعل على دراسات الجدوى والتحضيرات الأولية.

الضغط على البنية التحتية الجنوبية: استمرار الضغط العالي على موانئ البصرة ومنصاتها العائمة دون وجود بدائل مرنة تصديرية قادرة على استيعاب أي زيادات مستقبلية في الإنتاج.

ثانياً:الاستنتاجات

1. العمق الاستراتيجي للمشروع: يمثل خط أنبوب (البصرة–العقبة) خياراً جيوسياسياً واستراتيجياً حتمياً لتنويع ممرات تصدير النفط الخام العراقي، مما يحرر القرار الاقتصادي الوطني من الارتهان الكلي للمنافذ البحرية الجنوبية المطلة على الخليج العربي ويعزز منظومة أمن الطاقة.

2. الجدوى الاقتصادية والتحوط الاستراتيجي: تتجاوز القيمة الحقيقية للمشروع حسابات الأرباح والخسائر المباشرة؛ إذ يمثل أداة تحوط مالي واقتصادي بالغة الأهمية لحماية موازنة الدولة وإيراداتها النفطية من الصدمات الجيوسياسية العنيفة، ولا سيما سيناريوهات تعطل الملاحة في مضيق هرمز.

3. تعزيز المرونة والاستدامة المالية: يسهم تأمين ممر بديل في تعزيز مرونة الاقتصاد الكلي للعراق من خلال تلافي التذبذب الحاد في العوائد المالية، مما يدعم جهود التخطيط المالي بعيد المدى والقدرة على الوفاء بالالتزامات السيادية للدولة.

4. تحفيز الشراكات الإقليمية والتكامل التنموي: يجسد المشروع نموذجاً حيوياً للمنافع المتبادلة بين العراق والأردن، حيث يسهم في خلق فرص عمل واسعة، وتحديث البنية التحتية اللوجستية، وفتح آفاق جديدة للتكامل التجاري والصناعي الإقليمي.

5. موازنة التكلفة والفرصة البديلة: على الرغم من النفقات الرأسمالية الباهظة للمشروع، فإن تحليل المنفعة مقابل التكلفة على المدى الطويل يثبت تفوق جدواه مقارنة بالكلف والخسائر الفادحة التي قد تتكبدها الدولة في حال توقف الصادرات النفطية أو انقطاعها لأي سبب طارئ.

6. مفاتيح ومحددات النجاح: يرتبط العبور الآمن بالمشروع من مرحلة التخطيط إلى التشغيل الفعلي بثلاثة ركائز أساسية: هندسة التمويل المستدام، ترسيخ منظومة أمنية متكاملة، وحوكمة التنسيق المؤسسي والسياسي الثنائي بين بغداد وعمان عبر اعتماد منهجية "التنفيذ المرحلي المرن".

ثالثاً: التوصيات

1. الإسراع في إنجاز دراسات الجدوى المتكاملة:

حث الجهات الاستشارية والفنية على استكمال الدراسات الاقتصادية، والهندسية، والبيئية التفصيلية بأسرع وقت ممكن، لتكون ركيزة صلبة وشفافة أمام متخذي القرار والمستثمرين لتقييم المخاطر والمضي قدماً في التنفيذ.

2. تبني آليات تمويل مبتكرة ومتنوعة:

الابتعاد عن التمويل المباشر الكامل من الموازنة العامة، وتفعيل صيغ الشراكة بين القطاعين العام والخاص بمختلف نماذجها (مثل BOT أو BOOT)، مع السعي لدمج مؤسسات التنمية الدولية والصناديق السيادية الإقليمية لتقليل الأعباء والفوائد المالية ومشاركة المخاطر.

3. تطبيق منهجية التنفيذ المرحلي المتدرج:

بدء العمل الفوري بالمسارات الأكثر جدوى والأقل كلفة (مثل خط البصرة–حديثة كمرحلة أولى)، لضمان تفعيل العوائد اللوجستية محلياً في المديين القصير والمتوسط، مما يبني مصداقية للمشروع تسهم في جذب تمويلات دولية للمرحلة الممتدة إلى العقبة.

4. مأسسة وحوكمة الإدارة الثنائية للمشروع:

تأسيس لجنة عليا دائمة ومشتركة (عراقية–أردنية) تتمتع بصلاحيات تنفيذية واسعة للإشراف على مراحل الإنشاء، تذليل العقبات البيروقراطية والجمركية، وإيجاد الحلول التقنية واللوجستية الطارئة لضمان انسيابية العمل.

5. التكامل والتنويع الأفقي لشبكة الطاقة:

إدراج خط الأنابيب ضمن رؤية شاملة وتكاملية تربط قطاع المنبع (التصدير) بقطاع المصب (التكرير والتصنيع)، من خلال ربطه بمشاريع مستقبلية لإنشاء مصافي تكرير حديثة، ومستودعات خزن استراتيجية، ومجمعات للبتروكيماويات على طول مسار الأنبوب وفي منطقة العقبة لرفع القيمة المضافة للنفط المصدر.

6. بناء منظومة أمنية تكنولوجية وإدارة مخاطر صارمة:

تطوير خطة أمنية دفاعية ذكية وشاملة لحماية الأنبوب ومحطات الضخ، ترتكز على الأمن السيبراني والذكاء الاصطناعي (مثل كاميرات المراقبة الحرارية الدقيقة والمستشعرات الأرضية المضادة للاهتزاز)، بالتزامن مع تفعيل غرف تنسيق أمني واستخباراتي مستمرة لتجنب التهديدات التقليدية وغير التقليدية في المناطق النائية.

المصادر والمراجع (References)

أولاً: المراجع العربية

1. البنك المركزي العراقي. (2024). التقرير الاقتصادي السنوي. بغداد: البنك المركزي العراقي.
2. الجهاز المركزي للإحصاء. (2024). المجموعة الإحصائية السنوية. بغداد: وزارة التخطيط.
3. جامعة الدول العربية. (2023). تقرير التكامل الاقتصادي العربي. القاهرة: الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.
4. صندوق النقد العربي. (2024). التقرير الاقتصادي العربي الموحد. أبوظبي: صندوق النقد العربي.
5. وزارة التخطيط العراقية. (2024). الخطة الوطنية للتنمية *(2024–2028)*. بغداد: وزارة التخطيط.
6. وزارة النفط العراقية. (2024). التقرير السنوي لوزارة النفط العراقية *2023*. بغداد: وزارة النفط.
7. وزارة النفط العراقية. (2025). الإحصاءات النفطية السنوية. بغداد: وزارة النفط.

ثانياً: المراجع الأجنبية (APA Style)

1. BP. (2024). *Statistical Review of World Energy*. London: BP.

2. Global Energy Monitor. (2024). *Global Oil Infrastructure Tracker*. San Francisco: Global Energy Monitor.

3. International Energy Agency. (2024). *World Energy Outlook 2024*. Paris: IEA.

4. International Monetary Fund. (2024). *Iraq: Article IV Consultation*. Washington, DC: IMF.

5. International Renewable Energy Agency. (2024). *Energy Transition Outlook*. Abu Dhabi: IRENA.

6. OECD. (2024). *Economic Outlook 2024*. Paris: OECD.

7. Organization of the Petroleum Exporting Countries. (2024). *Annual Statistical Bulletin 2024*. Vienna: OPEC.

8. United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of Maritime Transport*. Geneva: UNCTAD.

9. U.S. Energy Information Administration. (2024). *Country Analysis Brief: Iraq*. Washington, DC: EIA.

10. World Bank. (2024). *Iraq Economic Monitor*. Washington, DC: World Bank.

ثالثاً: التقارير والدراسات الخاصة بالمشروع

1. Brookings Institution. (2023). *Iraq's Energy Sector Reform*. Washington, DC: Brookings Institution.

2. Chatham House. (2024). *The Future of Iraq's Oil Exports*. London: Chatham House.

3. Institute of Energy Economics, Japan (IEEJ). (2024). *Iraq–Jordan Oil Pipeline Project: Opportunities and Challenges*. Tokyo: IEEJ.

4. Middle East Institute. (2023). *Energy Security in the Middle East*. Washington, DC: MEI.

5. Oxford Institute for Energy Studies. (2023). *Middle East Oil Export Routes*. Oxford: OIES.

6. Reuters. (2026, April 21). *Alternative routes for Middle East oil exports amid Hormuz disruption*. Reuters.

7. Reuters. (2026, July 5). *Iraq approves preliminary agreements to study strategic oil export pipeline*. Reuters.

رابعاً: المواقع الإلكترونية الرسمية

الموقع الرسمي لوزارة النفط العراقية.

الموقع الرسمي لوزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية.

الموقع الرسمي لمنظمة البلدان المصدرة للبترول (OPEC).

الموقع الرسمي لوكالة الطاقة الدولية (IEA).

الموقع الرسمي لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية (EIA).

الموقع الرسمي للبنك الدولي (World Bank).

الموقع الرسمي لصندوق النقد الدولي (IMF).

الموقع الرسمي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD).

الموقع الرسمي لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD).

الموقع الرسمي للوكالة الدولية للطاقة المتجددة (IRENA).

عن الكاتب: زينب حسين صبيح. مدرس مساعد

قسم الاقتصاد | كلية الإدارة والاقتصاد | جامعة البصرة

عن الشبكة:

تهدف شبكة الاقتصاديين العراقيين الى التأسيس لمرجعية اقتصادية في العراق تعمل على اعطاء الاولوية للاقتصاد قبل السياسة وتنشر الثقافة الاقتصادية بين افراد الطبقة السياسية خاصة وأفراد المجتمع العراقي عامةً متبنّية خطابا اقتصاديا علميا وساعية الى موقعاً مؤثراً في الرأي العام والمجتمع العراقي يمكنها من إيصال كلمتها الى صاحب القرار السياسي والتأثير على قرارات السياسة الاقتصادية.

ملاحظة:

-لا تعبر الآراء الواردة في الإصدار بالضرورة عن آراء أو اتجاهات تتبناها الشبكة، وانما تعبر عن رأي كاتبها.

iraqieconomists.net
info@iraqieconomists.net
WhatsApp +964 786 629 6600