

## بعد حرب إيران.. 6 خرائط تعيد رسم طرق النفط العراقي إلى العالم



كشفت حرب إيران مدى هشاشة الخريطة التصديرية للنفط العراقي، إذ يخرج معظم الخام من حقول البصرة ومرافئها في الجنوب، ثم يعبر الخليج باتجاه مضيق هرمز.

ومع اختناق هذا الطريق، وجدت بغداد نفسها أمام أزمة تصريف بعدما بدأت الخزانات تمتلئ وترددت الناقلات وارتفعت كلفة التأمين البحري، فتحوّلت قدرة العراق على إيصال نفطه إلى الأسواق إلى نقطة الضغط الأبرز في اقتصاده.

وقبل الأزمة، كانت صادرات العراق من الجنوب تدور حول 3.3 إلى 3.4 مليون برميل يوميًا، لكن في أبريل/نيسان، لم يخرج عبر هرمز سوى نحو 10 ملايين برميل طوال الشهر، أي قرابة 330 ألف برميل يوميًا فقط. وفي ذروة الاختناق، هبط إنتاج الجنوب إلى نحو 800 ألف برميل يوميًا، بعدما امتلأت الخزانات وترددت الناقلات وارتفعت كلفة التأمين البحري.

لهذا أصبحت بغداد تتعامل مع البدائل كحاجة طارئة، ففي 3 يونيو/حزيران 2026، أقرت الحكومة العراقية خطة لرفع تصدير النفط عبر الأنابيب من 220 ألف برميل يوميًا إلى 770 ألفًا خلال شهرين ونصف، وزيادة التصدير بالشاحنات إلى 420 ألف برميل يوميًا على ثلاث مراحل.

لكن حتى لو تحقق هذان الهدفان كاملين، فإن المجموع النظري لا يتجاوز 1.19 مليون برميل يوميًا، أي أقل بكثير من طاقة الجنوب المعتادة. ومن هنا انتقل النقاش في العراق من تحسين مرافئ الجنوب إلى البحث عن شبكة مخارج بديلة أو مساندة نرصدها كالتالي:

### 1- كركوك - جيهان عبر إقليم كردستان

يعتمد هذا الطريق أساسًا على نفط الشمال، أي خام كركوك وكميات من نفط إقليم كردستان.

ويبدأ المسار من كركوك وحقول الإقليم، ثم يتجه نحو فيشخابور عند الحدود العراقية التركية، قبل أن يدخل في خط العراق-تركيا وصولًا إلى ميناء جيهان على البحر المتوسط. لذلك يُعد أقرب البدائل

العملية، لأنه مسار قائم أصلاً ولا يحتاج إلى بناء كامل من الصفر. وتوقف مسار كركوك-جيهان في مارس/آذار 2023 بعد حكم تحكيم دولي لصالح بغداد، بسبب سماح تركيا لإقليم كردستان بتصدير النفط عبر جيهان من دون موافقة الحكومة الاتحادية. ولكن قبل توقفه، كانت التدفقات الشمالية تقارب 450 ألف برميل يوميًا، منها نحو 370 ألفًا من الإقليم و75 ألفًا من الخام الاتحادي.



مسار كركوك - جيهان عبر إقليم كردستان قائم بالفعل ولا يحتاج بناء من الصفر

وبعد أزمة هرمز، عاد المسار إلى الواجهة عبر تفاهم طارئ بين بغداد وأربيل، فقد طلبت الحكومة الاتحادية من إقليم كردستان تمرير خام كركوك عبر شبكة أنابيب الإقليم إلى جيهان، بهدف تخفيف الضغط عن صادرات الجنوب.

وبعد اتفاق الطرفين، استؤنف الضخ بنحو 170 ألف برميل يوميًا، مع هدف أولي يصل إلى 250 ألفًا، فيما تحدث وزير النفط العراقي لاحقًا عن رفع الكميات عبر جيهان إلى 500 ألف برميل يوميًا.

لكن هذا الاستئناف لم يحل كل عقد المسار، فتركيا تبقى طرفًا ضروريًا لأنها دولة العبور وصاحبة ميناء جيهان، بينما لا تزال ملفات رسوم العبور، والتحكيمات السابقة والإطار الأوسع للعلاقة النفطية بين بغداد وأنقرة جزءًا من مفاوضات لم تحسم نهائيًا.

وتتمثل ميزة جيهان في أنه يخرج النفط إلى المتوسط بعيدًا عن الخليج وهرمز، ويمكن زيادته أسرع من أي مشروع جديد، كما أنه يمنح بغداد بابًا جاهرًا نسبيًا لتخفيف الضغط عن الجنوب، خصوصًا إذا استقرت

## التفاهات مع أربيل وأنقرة.

لكن هذا المسار لا يحمل نפט البصرة مباشرة في وضعه الحالي، إذ إن ما تستطيع بغداد فعله الآن هو موازنة داخلية تتمثل في تصدير خام كركوك شمالاً عبر جيهان، ثم تعويض المصافي الشمالية بكميات من خام الجنوب بدل الكميات التي ذهبت إلى التصدير. وبهذه الطريقة يخف الضغط عن منظومة الجنوب، لكن خام البصرة نفسه لا يكون قد وصل إلى جيهان بعد.

وتبقى العقدة الكبرى سياسية ومالية أكثر منها فنية، فالمسار يمر داخل شبكة مصالح معقدة بين بغداد وأربيل وأنقرة، إذ لا يتعلق الخلاف بتشغيل الأنبوب فقط، بل بمن يدير بيع النفط وتحميله في جيهان وأين تذهب الإيرادات وكيف تُدفع رسوم العبور ومستحقات الشركات العاملة بالإقليم.

وهنا تظهر أيضاً أهمية شركة "سومو"، التي تصر بغداد على أن تمر الصادرات عبرها بوصفها الجهة الرسمية لتسويق النفط العراقي.

ويقترب المسار من موعد حساس، إذ أعلنت تركيا أنها ستنتهي اتفاق خط أنابيب النفط الخام بين العراق وتركيا، وكل البروتوكولات والمذكرات المرتبطة به، اعتباراً من 27 يوليو/تموز 2026.

### 2- كركوك - جيهان الاتحادي المباشر

ينتهي هذا المسار أيضاً في جيهان، لكنه يصل إليه من طريق مختلف عبر خط اتحادي مباشر من كركوك ونيوى باتجاه خط العراق-تركيا، من دون الاعتماد على شبكة إقليم كردستان كما في المسار السابق.

تتمثل أهمية هذا الطريق في أنه يمنح بغداد تحكماً أكبر في خام كركوك، فإذا أعيد تشغيله، تستطيع الحكومة الاتحادية ضخ النفط شمالاً إلى تركيا بمرونة أعلى، وتقليل اعتمادها على تفاهات أربيل. لذلك فهو مسار سياسي بقدر ما هو نفطي.

وتوقف الخط فعلياً منذ عام 2014 بعد هجمات تنظيم الدولة، وتعرضت مقاطعه ومحطاته للتخريب أو التعطل. وفي عامي 2024 و2026، أعادت بغداد طرح تأهيله، بما في ذلك فحص مقطع بطول نحو 100 كيلومتر، وإعادة تشغيل محطات ضخ وتخزين.



### خط كركوك - جيهان الاتحادي المباشر توقف منذ عام 2014

وتدور الأرقام المطروحة للتشغيل الأولي بين 200 و250 ألف برميل يوميًا، مع تصريحات عن إمكانية الوصول إلى 350 ألفًا، وربما 450 ألفًا إذا أضيفت كميات أخرى لاحقًا.

ميزة هذا المسار أنه يقلل اعتماد بغداد على الإقليم، لكن عيبه أنه ما زال يحتاج وقتًا وتأهيلًا وحماية، ولا يلغي في النهاية الحاجة إلى تركيا.

كما أنه، مثل المسار السابق، لا يفتح بابًا مباشرًا لنفط البصرة، بل يعزز تصدير نفط الشمال ويخفف الضغط العام على منظومة التصدير.

### 3- الطريق السوري: بانياس وطرطوس

يُعد هذا المسار الأكثر حساسية بين البدائل الجديدة، فهو يبدأ من غرب العراق عبر الأنبار والمعايير الحدودية مع سوريا، ثم يصل إلى الساحل السوري، خصوصًا بانياس وطرطوس على البحر المتوسط. لكن لا بد من فصل ثلاثة مستويات داخل هذا الطريق.

المستوى الأول قائم الآن جزئيًا وهو عبارة عن شاحنات عراقية تنقل زيت الوقود/الفيول عبر سوريا إلى بانياس.

ووفق عقود شركة سومو، جرى ترتيب توريد نحو 650 ألف طن متري شهريًا من الفيول بين أبريل/نيسان ويونيو/حزيران، تُنقل برًا عبر سوريا.

وأعيد فتح معبر ربيعة في شمال غرب العراق بمحافظة نينوى مقابل اليعربية السورية، لتخفيف الضغط

عن معبر الوليد في غرب الأنبار، المقابل للتنف على الجانب السوري، بعد تكديس شاحنات الفيول المتجهة إلى بانياس.

وهذا مسار طوارئ فعلي، لكنه يتعلق بالفيول والمنتجات الثقيلة أكثر من ارتباطه بخام التصدير التقليدي.



يبدأ هذا المسار من غرب العراق عبر الأنبار والمعابر الحدودية مع سوريا ثم يصل إلى الساحل السوري المستوى الثاني يتمثل في الاتفاق العراقي-السوري في يونيو/حزيران 2026 على نقل وتخزين ومناولة خامات البصرة الخفيف والمتوسط والثقيل عبر مرفأَي بانياس وطرطوس، مع فتح مكتب تمثيلي لوزارة النفط العراقية لإدارة العمليات. وهنا ينتقل الحديث من شاحنات فيول إلى إطار رسمي يشمل خامات البصرة نفسها.

المستوى الثالث هو خط كركوك-بانياس التاريخي، وهو المسار الأنبوبي القديم الذي يُستحضر كلما عاد الحديث عن منفذ عراقي على الساحل السوري.

بني الخط في خمسينيات القرن الماضي، بطول يقارب 800 كيلومتر وسعة تاريخية بحدود 300 ألف برميل يوميًا، لكنه توقف مرارًا لأسباب سياسية، ثم تعطل فعليًا بعد 2003 بفعل التقادم والتخريب.

وتكمن أهمية الطريق السوري في أنه يمنح العراق منفذًا على المتوسط من الغرب، لا عبر البوابة التركية في الشمال. وإذا تطور، فقد يسمح لبغداد بتوزيع جزء من الخام أو المنتجات عبر الساحل السوري بدل حصرها في الخليج. كما أن بانياس تمتلك مصفاة وبنية نفطية قائمة، بطاقة تكريرية تقارب 130 ألف برميل يوميًا، ما يجعلها أكثر جاهزية نفطيًا من طرطوس.

أما طرطوس، فهي أقرب إلى ميناء لوجستي وتجاري يمكن تطويره للمناولة والتخزين، لكنها ليست حتى الآن منفذًا واضح السعة. وحتى إذا كانت قادرة على تحميل شحنات نفطية محدودة، فإن ذلك لا يثبت جاهزيتها لاستقبال مسار عراقي واسع ومنتظم.

ولا تتعلق صعوبات الطريق السوري بالمسافة وحدها، بل بقدرة سوريا الجديدة على تحويل الساحل إلى ممر نفطي موثوق.

فالعراق يحتاج إلى طرق آمنة من حدوده الغربية إلى بانياس وطرطوس، ومرافئ قادرة على التخزين والمناولة، وترتيبات واضحة للتأمين والشحن والتمويل، فضلًا عن حسم ما إذا كان الحديث عن شاحنات ومنتجات ثقيلة فقط، أم عن إعادة بناء خط أنابيب فعلي للخام.

لذلك ينظر إلى مسار بانياس وطرطوس اليوم كمنفذ طوارئ للمناولة والتخزين والفيول، وربما كباب لاحق للخام، لكنه لم يتحول بعد إلى بديل ناضج عن البصرة أو جيهان.

#### 4- النقل البري بالشاحنات

يتمثل أحد الخيارات المطروحة اليوم في النقل البري ضمن شبكة مؤقتة من الطرق والمعابر، يمكن أن تبدأ من الخزانات أو المصافي أو الحقول، ثم تتجه إلى سوريا عبر الوليد وربيعة، أو إلى الأردن، أو إلى تركيا، بحسب الاتفاقات المتاحة.

ظهر هذا المسار لأن العراق احتاج حلاً سريعًا عندما تعطل البحر، ففي مارس/آذار 2026، تحدث وزير النفط عن خطة لنقل نحو 200 ألف برميل يوميًا بالشاحنات عبر تركيا وسوريا والأردن، ثم رفع قرار مجلس الوزراء في يونيو/حزيران السقف المستهدف إلى 420 ألف برميل يوميًا على ثلاث مراحل.

تكمن ميزة هذا الخيار في أنه لا ينتظر بناء أنبوب، فالصهاريج يمكن تشغيلها سريعًا إذا توفرت المعابر والسائقون والتأمين ونقاط التفريغ في الطرف الآخر.



يعد الخيار البري مفيداً في لحظات الطوارئ فهو يخفف امتلاء الخزانات ويفتح باباً محدوداً لتصريف المنتجات

لذلك يعد الخيار مفيداً في لحظات الطوارئ فهو يخفف امتلاء الخزانات ويفتح باباً محدوداً لتصريف المنتجات ويمنح بغداد هامش حركة عندما يتعطل البحر.

لكن لا يخلو هذا الخيار من عيوب واضحة تتمثل في كلفة الشاحنات وبطئها واحتياج أعداداً ضخمة منها لتعويض كميات تحملها ناقلات أو خطوط أنابيب، كما أن الحدود قد تختنق وتتحول بسرعة إلى عنق زجاجة بسبب الازدحام.

والأهم أن الجزء الموثق فعلياً حتى الآن يرتبط أكثر بالفيول منه بالخام، إذ إن نقل المنتجات الثقيلة بالشاحنات شيء، وبناء قناة برية مستمرة لتصدير خام البصرة شيء آخر. لذلك يبقى النقل البري حلاً إسعافياً، لا بديلاً اقتصادياً دائماً.

#### 5- خط البصرة - حديثة

هذا هو المسار الأهم إذا كان الهدف نقل خام الجنوب نفسه إلى أبواب أخرى، فهو يبدأ من البصرة، ويمتد إلى حديثة في الأنبار، بطول يقارب 700 كيلومتر، وبقطر 56 بوصة، وبسعة مخططة تدور بين 2.5 و 25.2 مليون برميل يومياً.

تكمن قيمة هذا الخط في أنه لا ينتهي عند ميناء، بل عند عقدة توزيع، فحديثة هنا ليست منفذ تصدير بل مفصل توزيع. وإذا وصل خام البصرة إليها، يصبح ممكناً توجيهه في أكثر من اتجاه: شمالاً إلى جيهان، غرباً إلى سوريا وبانياس وطرطوس، جنوباً غرباً إلى الأردن والعقبة، أو داخلياً إلى المصافي

## العراقية.

بهذا المعنى، يعد خط البصرة-حديثة الطريق الوحيد تقريبًا الذي يمكنه، نظرًا، إخراج نفط الجنوب من الجغرافيا الجنوبية نفسها.



خط البصرة-حديثة هو الطريق الوحيد تقريبًا الذي يمكنه إخراج نفط الجنوب من الجغرافيا الجنوبية فجيهاً يعتمد على خام الشمال، والشاحنات محدودة، وبانياس الحالي قائم على النقل البري والفيول. أما هذا الخط، فإذا اكتمل، فيحمل خام البصرة بكميات كبيرة إلى وسط وغرب العراق، حيث يمكن توزيعه على مخارج متعددة.

وانتقل المشروع من الورق إلى التنفيذ الأولي، بعدما وافق مجلس الوزراء العراقي على عقد بين شركة نفط البصرة وشركة المشاريع النفطية، (حكومية تابعة لوزارة النفط)، بقيمة تقارب 5.97 ترليون دينار، أي نحو 4.6 مليار دولار. ثم صدرت تعديلات لتسهيل التنفيذ، وأعلنت وزارة النفط المباشرة بالمشروع في مايو/أيار 2026، مع تخصيص تمويل أولي.

لكن ذلك لا يجعله حلاً قريبًا، فحتى 6 يونيو/حزيران 2026، لا توجد سعة تشغيلية فعلية لهذا الخط، ولا يزال يحتاج بناءً ومحطات ضخ وحماية وتمويلًا مستمرًا ومنافذ نهائية. لذلك فهو أهم مسار استراتيجي في الخريطة، لكنه ليس صمام نجدة سريعًا لأزمة هرمز.

6- خط حديثة - العقبة

هذا المسار يتجه من العراق نحو الأردن لينتهي في ميناء العقبة على البحر الأحمر. وفي التصورات

المطروحة، يمكن أن يرتبط بالبصرة أو بحديثة، ثم يعبر إلى الأراضي الأردنية، بسعة تقارب مليون برميل يوميًا. ويذهب جزء من النفط لتزويد الأردن، لكن غالبية الكمية يفترض أن تصدّر عبر العقبة. تكمن أهمية العقبة في أنها تمنح العراق منفذًا بحريًا خارج الخليج ومضيق هرمز، فبدل أن يتجه الخام جنوبًا إلى البصرة ثم يعبر الخليج، يمكن أن يتحرك غربًا نحو الأردن، ثم يخرج من ميناء العقبة على البحر الأحمر باتجاه قناة السويس والأسواق العالمية.



خط حديثة - العقبة ظل متعثراً بسبب الكلفة والتأمين والتمويل والجدل السياسي لكن هذا الطريق ما زال بعيداً عن التنفيذ، فالمشروع قديم، تعود فكرته إلى عقود سابقة، وجرى التفاهم عليه من حيث المبدأ أكثر من مرة، لكنه ظل متعثراً بسبب الكلفة والتأمين والتمويل والجدل السياسي، كما أن بناء خط بهذا الطول يحتاج سنوات.

لذلك لا يعد مسار العقبة بديلاً فورياً عن البصرة، لكنه خيار استراتيجي على البحر الأحمر، وقد يصبح ذا قيمة إذا اكتمل خط البصرة-حديثة أو أي جذع أنبوبي داخلي قادر على إيصال الخام إلى غرب العراق.