مركز البيدر للدراسات والتخطيط
Al-Baidar Center for Studies and Planning

ورقة بحثية

الجغرافيا السياسية للنفط العراقي
الأنبوب العراقي – التركي أنموذجاً

بسام رعد

إصدارات مركز البيدر للدراسات والتخطيط

المقدمة

تُعد الجغرافيا السياسية للعراق من أكثر العوامل تأثيراً في صياغة سياساته النفطية والاقتصادية عبر العقود. فبالرغم من امتلاكه واحداً من أكبر الاحتياطيات النفطية المؤكدة عالمياً، يعاني العراق من قيد جغرافي حرج يتمثل في إطلالته البحرية الضيقة والمحدودة على الخليج العربي. هذا الواقع الجغرافي جعله بلداً شبه مغلق بحرياً، تحيط به ست دول إقليمية هي: تركيا، وسوريا، والأردن، والسعودية، والكويت، وإيران. وقد حوّلت هذه المصيدة الجغرافية مسألة تنويع منافذ التصدير إلى ضرورة ملحة للأمن القومي والاستدامة الاقتصادية، متجاوزةً كونها مجرد خيار تجاري. ومن رحم هذه الحتمية، وُلدت منظومات التصدير الشمالية (كركوك - جيهان) والغربية (كركوك - بانياس) لتكون بوابات العراق نحو البحر الأبيض المتوسط.

فمنذ اكتشاف النفط بكميات تجارية في حقل كركوك عام 1927، أدرك صُنّاع القرار وخبراء النفط العراقيون أن استدامة الدولة ونموها الاقتصادي يرتبطان ارتباطاً عضوياً بالقدرة على نقل هذا النفط وتصديره إلى الأسواق العالمية الكبرى، وتحديداً الأسواق الأوروبية التي مثلت مركز الثقل الاستهلاكي في منتصف القرن العشرين. ومن هنا، نشأت فكرة تشييد شبكات أنابيب ضخمة تعبر الحدود الدولية لتصل إلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط، متجاوزةً بذلك القيود الجغرافية والممرات المائية الحساسة مثل مضيق هرمز وقناة السويس.

تسلط الورقة الضوء على الجغرافيا السياسية للعراق بوصفها المحرك الأساسي لسياساته النفطية والاقتصادية، حيث يفرض ضيقُ إطلالته البحرية على الخليج العربي وإحاطته بست دول جوار قيداً جغرافياً حرجاً يُشبه المصيدة الجغرافية. ولتجاوز هذا الاختناق وتفادي مخاطر الممرات المائية الحساسة كمضيق هرمز - لا سيما في ظل

التوترات الإقليمية التي تؤثر على حركة الملاحة - تبرز الورقة الحتمية الاستراتيجية التي دفعت العراق منذ اكتشاف النفط في كركوك عام 1927 إلى تنويع منافذ تصديره عبر شبكات أنابيب برية عابرة للحدود نحو البحر الأبيض المتوسط، مثل خطوط (كركوك - جيهان) و(كركوك - بانياس).

اولاً: الأهمية الاستراتيجية لخطوط الأنابيب في تصدير النفط العراقي

تمثل خطوطُ الأنابيب العمودَ الفقري لاستراتيجية تصدير النفط العراقي، ليس فقط كبنية تحتية لنقل الخام، بل كأداة جيوسياسية واقتصادية حاسمة للتغلب على القيد الجغرافي الذي يفرضه ضيق الإطلالة البحرية للعراق، وتحرير صادراته من الارتهان لمضيق هرمز، وضمان استمرارية تدفق الإيرادات التي تشكل أكثر من 90% من إيرادات الموازنة العامة للدولة، وذلك للأسباب الآتية:

1. التغلب على القيد الجغرافي

الاعتماد الحصري على التصدير عبر الخليج العربي يضع العراق تحت رحمة التوترات السياسية والعسكرية في مضيق هرمز، تتيح منظومات التصدير مثل الخط التركي والسوري تجاوز هذا المضيق وتصدير النفط مباشرة إلى الأسواق العالمية عبر البحر المتوسط.

2. أمن الطاقة الوطني وتنويع منافذ التصدير

من أهم الدروس المستخلصة من تاريخ العراق المعاصر هو أن الاعتماد على منفذ تصديري واحد يُعد خطأً استراتيجياً فادحاً.

- المرونة في أوقات الأزمات: عندما استُهدفت الموانئ الجنوبية للعراق في الأسابيع الأولى للحرب العراقية الإيرانية عام 1980، كانت خطوط الأنابيب (الشمالية (عبر

تركيا) والغربية (عبر سوريا قبل إغلاقها هي المنقذ الوحيد الذي منع الانهيار الكامل للاقتصاد العراقي.

- نظرية تعدد المنافذ: تتبنى السياسة النفطية العراقية رؤية وجود ثلاثة منافذ عاملة في آن واحد: جنوبي عبر الخليج، وشمالي عبر تركيا، وغربي عبر سوريا، وذلك لضمان استمرار التصدير تحت أي ظرف.

3. ضمان الاستقرار المالي

يمثل النفط أكثر من90% من إيرادات الموازنة العامة للعراق، وأيُّ توقف في عمليات التصدير قد يترتب عليه عجز الحكومة عن توفير النفقات الثابتة مثل الرواتب ومعاشات التقاعد والأجور، وكذلك تمويل المشاريع الاستثمارية.

4. المرونة التشغيلية والربط بين الحقول

لا تقتصر أهمية شبكة الأنابيب العراقية على الخطوط العابرة للحدود فحسب، بل تمتد لتشمل شبكة الأنابيب الداخلية، وفي مقدمتها "الخط الاستراتيجي"، وهو خط أنابيب نفط خام رئيسي يربط حقول الجنوب في البصرة بمحافظة الأنبار غرب العراق، يتيح هذا الخط مناقلة النفط بحرية بين الشمال والجنوب، فإذا توقفت موانئ البصرة، يمكن ضخ نفط الجنوب شمالاً ليصدر عبر تركيا وغرباً عبر سوريا، وإذا توقف الخط الشمالي أو الغربي، يمكن توجيه نفط كركوك جنوباً ليصدر عبر الخليج. يمنح هذا الترابط وزارة النفط مرونة عالية في خلط النفوط وتحسين مواصفاتها التسويقية لتلبية طلبات المشترين الدوليين، كما يوفر مرونة لتغذية مصافي الوسط والشمال، مما يسهم في رفع طاقاتها الإنتاجية وضمان استقرار الإمدادات المحلية.

5. حماية إنتاج الغاز المصاحب وتوليد الكهرباء

يرتبط إنتاج النفط في العراق ارتباطاً وثيقاً بإنتاج الغاز المصاحب، الذي يُستخدم لتشغيل محطات توليد الطاقة الكهربائية، إذا توقف التصدير بسبب غياب منافذ التصدير أو تعطل الموانئ، تضطر وزارة النفط إلى تخفيض إنتاج النفط الخام، مما يؤدي بالنتيجة إلى نقص حاد في الغاز المصاحب، وبالتالي حدوث أزمات خانقة في تجهيز الكهرباء للمواطنين. لذا، تضمن الأنابيب استمرار إنتاج النفط، وبالتالي استمرار تدفق الغاز لتشغيل محطات الطاقة الكهربائية.

6. الميزة التسويقية: بوابة العراق إلى أوروبا والأمريكيتين

من الناحية الاقتصادية والتسويقية، يمنح خطّا جيهان وبانياس ميزة تنافسية في الأسواق الغربية، فالأنابيب المتجهة إلى البحر المتوسط عبر تركيا أو سوريا تضع النفط العراقي على مقربة من المصافي الأوروبية بكُلف شحن بحري منخفضة جداً (أقل من دولار واحد للبرميل في بعض الأحيان)، مما يمنح العراق ميزة تنافسية عالية مقارنة بالنفوط التي تُشحن بالناقلات من مسافات بعيدة.

ثانياً: منظومة التصدير الغربية (البحر الأبيض المتوسط عبر سوريا)

قبل الخوض في تفاصيل هذه المنظومة، من الضروري استيعاب السياق التاريخي الذي سبق تشييدها. ففي عام 1934، بدأ العراق أولى عمليات تصدير النفط من حقل كركوك عبر خطوط أنابيب تمتد إلى مينائي طرابلس (في لبنان) عام 1934 وحيفا (في فلسطين آنذاك) عام 1935، وذلك ضمن الامتياز الممنوح لـ"شركة نفط العراق"، ومع تزايد الإنتاج والحاجة إلى منافذ تصديرية إضافية، تطورت هذه المنظومة الغربية لاحقاً لتشمل خطوطاً جديدة، ومن أبرز ركائز هذه المنظومة المتطورة خط كركوك – بانياس،

حيث شُيّد هذا الخط الاستراتيجي بين عامي 1950 و1952، واستُخدمت فيه أنابيب تراوحت أقطارها بين 30 و32 بوصة، بطاقة تصديرية أولية بلغت 300 ألف برميل يومياً. وقد خضع الخط لاحقاً لخطط توسعة، ففي عام 1973، أبرم الجانبان العراقي والسوري اتفاقاً يهدف إلى رفع طاقة التصدير لتصل إلى 1.4 مليون برميل يومياً، غير أن عقبات فنية حالت دون تطوير محطات الضخ بالشكل المطلوب، مما أدى إلى استقرار الطاقة التصديرية الفعلية عند نحو 700 ألف برميل يومياً.

وفي نيسان 1982، اتخذت الحكومة السورية قراراً سياسياً بإيقاف ضخ النفط العراقي عبر أراضيها، وذلك دعماً للجمهورية الإسلامية الإيرانية إبان حربها ضد العراق، وفي تشرين الثاني 2000، استُؤنف ضخ النفط مجدداً بمعدلات تراوحت بين 150 و 250 ألف برميل يومياً. وجاء هذا الاستئناف استناداً إلى اتفاق ثنائي غير معلن بين البلدين، جرى تنفيذه خارج إطار قرارات مجلس الأمن الدولي (برنامج النفط مقابل الغذاء).

ومع اندلاع حرب عام 2003، توقف العمل في الخط بشكل نهائي، ولا يزال متوقفاً حتى الآن.

ثالثاً: منظومة التصدير الشمالية (كركوك – جيهان)

أدرك العراق في منتصف السبعينيات من القرن الماضي أن زيادة إنتاج النفط لا يمكن أن تنجح دون وجود منفذ تصديري شمالي مستقر، وعلى ضوء ذلك، تم الاتفاق مع الجانب التركي على تشييد منظومة أنابيب تمتد من حقول كركوك إلى ميناء جيهان التركي على البحر الأبيض المتوسط، نُفذ هذا المشروع على مراحل متعددة لمواكبة نمو الطاقات الإنتاجية وعلى وفق الاتي:

- **المرحلة الأولى (1977): حجر الأساس**

تم استكمال تشييد الأنبوب الأول في عام 1977، وتميز بالمواصفات الفنية الآتية:

الخاصية	المواصفة
القطر	40 بوصة
الطول الإجمالي	985.3 كم
الطول داخل العراق	345.3 كم
الطول داخل تركيا	640 كم
تعديل القطر	تخفيض قطر الجزء الأخير (83.55 كم) إلى 30 بوصة لأسباب هيدروليكية تتعلق بالانحدار الشديد نحو مستوى سطح البحر عند الميناء
محطات الضخ الرئيسية	5 محطات: محطتان في العراق (كركوك وشمال بيجي)، و3 في تركيا
محطة القياس الحدودية	في منطقة فيش خابور داخل الأراضي العراقية لضمان دقة احتساب الكميات
الطاقة التصميمية	750 ألف برميل يومياً

- **التوسعة الأولى (1984): الاستجابة لظروف الحرب العراقية الإيرانية**

مع اندلاع الحرب العراقية الإيرانية في عام 1980 وتوقف موانئ التصدير الجنوبية بالكامل، أصبح خط كركوك – جيهان هو المنفذ التصديري الوحيد المتاح للعراق، تطلب هذا الواقع زيادة عاجلة في طاقة الخط الاستيعابية، وتم تحقيق ذلك في عام 1984 من خلال إضافة خمس محطات ضخ وسطية إضافية لتعزيز الضغط الهيدروليكي داخل الأنبوب (محطتان في العراق وثلاث في تركيا)، أدّت هذه الإضافات إلى رفع الطاقة التصديرية للخط إلى مليون برميل يومياً.

- **التوسعة الثانية (1987)**

مع استمرار الحرب وتصاعد معدلات الإنتاج من الحقول الشمالية والوسطى، قرر العراق مدَّ أنبوبٍ ثانٍ موازٍ للأنبوب الأول لزيادة المرونة والأمان التصديري:

الخاصية	المواصفة
سنة التشغيل	1987
القطر	46 بوصة
نقطة البداية	محطة الضخ الوسطية الأولى شمال مدينة بيجي
الطول	865 كم
تعديل القطر	تخفيض الجزء الأخير (83.3 كم) إلى 30 بوصة لنفس الأسباب الهيدروليكية
محطات الضخ	إعادة هندسة المحطات العشر القائمة لخدمة الأنبوبين معاً (5 لكل أنبوب)
الطاقة التصديرية المشتركة	1.6 مليون برميل يومياً (830-750 ألف برميل لكل خط)

- **ذروة التشغيل (1989)**

في عام 1989، نجح المهندسون العراقيون والأتراك في رفع الطاقة القصوى للمنظومة إلى 1.7 مليون برميل يومياً. تم تحقيق هذه الزيادة الاستثنائية دون إضافة محطات ضخ جديدة، بل من خلال حقن مواد كيميائية خاصة تُعرف بـ «محسنات الجريان»، مما قلل من المقاومة الهيدروليكية وزاد من سرعة تدفق النفط الخام بشكل ملحوظ.

تميز خط تركيا بنمط إدارة ذكي، حيث تبنى العراق فلسفة عدم امتلاك الأنبوب داخل دولة العبور. فالجزء التركي مملوك للحكومة التركية، بينما يدفع العراق عمولة مرور

تصاعدية (بلغت تاريخياً 0.35 – 0.50 دولار لكل برميل في الثمانينيات) تغطي كُلف التشغيل وتضمن عائداً مقبولاً للجانب التركي. هذا النموذج يهدف إلى فصل المصالح الاقتصادية عن التقلبات السياسية، وإن كان الواقع أثبت صعوبة تحقيق هذا الفصل بشكل كامل.

رابعاً: الدور الاستراتيجي للخط التركي

لم يكن خط أنابيب كركوك – جيهان مجرد مشروع هندسي لنقل النفط، بل كان لاعباً رئيسياً في صياغة التوازنات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط خلال الربع الأخير من القرن العشرين، وذلك للاعتبارات الآتية:

1. شريان الحياة خلال الحرب العراقية الإيرانية

عند اندلاع الحرب العراقية الإيرانية في أيلول 1980، تعرضت موانئ التصدير العراقية في جنوب العراق لقصف مدمر أخرجها من الخدمة بالكامل خلال الأسابيع الأولى للحرب. في هذا المنعطف التاريخي الخطير، برزت الأهمية الاستراتيجية لخط جيهان التركي. فلولا هذا الخط لتعطلت قدرة العراق على تصدير النفط تماماً، مما كان يعني انهياراً فورياً للاقتصاد العراقي. استمر الخط بالعمل بأقصى طاقته التشغيلية، ومثّل أكثر من 90% من صادرات العراق النفطية طيلة سنوات الحرب.

2. الخط الاستراتيجي (1975) ومرونة المناورة بين الجنوب والشمال

استثمر العراق وجود «الخط الاستراتيجي» الذي شُيد عام 1975 لتفعيل دور خط جيهان كمنفذ وطني حيوي، وليس إقليمياً فقط.

- المواصفات الفنية: أنبوب بقطر 42 بوصة وبطول 664 كم، يربط محطة الضخ الأولى في محطة ضخ الرميلة بالجنوب بمحطة في حديثة بالوسط.

- المرونة التشغيلية: صُمم هذا الخط ليعمل في الاتجاهين. في أوقات السلم، يمكن نقل نفط كركوك جنوباً لتصديره. أما في الحرب العراقية الإيرانية، فقد تم عكس اتجاه الضخ لنقل نفط البصرة الخام الخفيف والمتوسط من الجنوب إلى كركوك ليتم تصديره عبر خط جيهان التركي. هذه المناورة الهندسية مكنت العراق من الاستمرار في تصدير نفط الجنوب على الرغم من إغلاق المنافذ البحرية الجنوبية.

3. برنامج النفط مقابل الغذاء (من 1996 إلى 2003)

بعد موافقة العراق على قرار مجلس الأمن الدولي رقم 986 لعام 1995، المعروف بـ «النفط مقابل الغذاء»، تم اختيار خط كركوك – جيهان كمنفذ رئيسي معتمد لتصدير النفط العراقي لتأمين احتياجات الشعب العراقي من السلع الأساسية. بدأ الضخ الفعلي بموجب هذا البرنامج في كانون الأول 1996، وتمت أول شحنة تصديرية من ميناء جيهان في 15 كانون الأول 1996، مما يؤكد مجدداً دور الخط كأداة لإنقاذ الحكومة العراقية السابقة وقتئذٍ واحدةً من أصعب الظروف التاريخية.

خامساً: إعادة إحياء الخطين الشمالي والغربي

لقد أثبتت الدروس المستخلصة من تاريخ العراق المعاصر أن الاعتماد على منفذ تصديري وحيد، وهو الخليج العربي، يُشكّل خطأً استراتيجياً فادحاً يهدد الأمن القومي للبلاد. وقد تجلّى هذا الخطأ بوضوح في تعطيل الملاحة في مضيق هرمز، جراء الصراع العسكري الدائر حالياً بين الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية إيران، وبناءً على ذلك، ينبغي صياغة رؤية استراتيجية متكاملة تُعرف بـ "استراتيجية المنافذ الثلاثة"، كما كان معمولاً بها في ثمانينيات القرن الماضي من قبل وزارة النفط العراقية.

تقضي هذه الرؤية بأن يكون للعراق في أي وقت ثلاثة منافذ تصديرية عاملة وجاهزة، موزعة كالآتي:

المنفذ	النسبة من طاقة التصدير	الأسواق المستهدفة
المنفذ الجنوبي (الخليج العربي)	% 50	الأسواق الآسيوية (الصين، الهند، اليابان، كوريا الجنوبية)
المنفذ الشمالي (تركيا)	% 25	الأسواق الأوروبية
المنفذ الغربي (سوريا)	% 25	الأسواق الأوروبية والأمريكية وشمال إفريقيا (مصر، تونس، المغرب)

تضمن هذه الهيكلية التشغيلية أنه في حال توقف أي منفذ من المنافذ الثلاثة بالكامل نتيجة ظروف طارئة (حروب، توترات سياسية، كوارث طبيعية)، فإن المنفذين الآخرين يمتلكان طاقة فائضة كافية لتعويض كامل النقص أو الجزء الأكبر منه، مما يوفر الموارد الضرورية للموازنة العامة ويحافظ في الوقت نفسه على حصة العراق في السوق النفطية.

ولا تقتصر أهمية هذه الخطوط على تصدير النفط العراقي فقط، بل يمكن للعراق توظيف موقعه الجغرافي المتميز بين الدول الغنية بمصادر الطاقة (مثل دول الخليج) والدول المستهلكة للطاقة (أوروبا) ليتحول إلى ممر عالمي للغاز والكهرباء.

عند التخطيط للمشاريع النفطية الاستراتيجية بعيدة المدى، يجب الأخذ بنظر الاعتبار التوجهات العالمية نحو تقليل الانبعاثات الكربونية والانتقال التدريجي نحو الطاقة المتجددة. تشير الدراسات إلى أن الطلب العالمي على النفط سيبقى مرتفعاً نسبياً

خلال الفترة الانتقالية الممتدة حتى عام 2040، مع تراجع الإمدادات من بعض الحقول التقليدية عالمياً. يمنح هذا الواقع العراق نافذة زمنية ذهبية لتسريع تنفيذ مشاريع الأنابيب وتنويع منافذ التصدير لتحقيق أقصى مردود مالي ممكن خلال هذه الفترة، واستثمار هذه العوائد في بناء اقتصاد وطني متنوع ومستدام لا يعتمد كلياً على النفط.

سادساً: الاتفاق العراقي التركي المحتمل 2026

وبالعودة إلى الخط العراقي – التركي وبهدف تعزيز الصادرات النفطية نتيجة تعطل الصادرات عبر مضيق هرمز، يتفاوض العراق وتركيا حالياً لتوقيع اتفاق جديد في عام 2026، يركز الاتفاق على تمديد تشغيل خط أنابيب كركوك-جيهان لمدة عام إضافي، مع طموح واضح لرفع كميات النفط المصدرة عبر هذا الخط الحيوي إلى 750 ألف برميل يومياً.

أعلن وزير الطاقة التركي، ألب أرسلان بيرقدار، أن العراق أعرب عن رغبته في تصدير 750 ألف برميل يومياً عبر خط الأنابيب، وأكد بيرقدار أن تركيا خصصت بالفعل الطاقة الاستيعابية اللازمة لاستقبال هذه الكميات، مشيراً إلى أن اتفاقية خط أنابيب النفط الخام المُوَقَّعَة في 27 آب 1973 وتعديلاتها التي انتهت في 27 تموز 2026، غير أن الجانبين توصّلا إلى تفاهم لتمديدها لمُدّة عام آخر.

اكتسب خط أنابيب العراق-تركيا أهمية استراتيجية كبرى في الآونة الأخيرة، خاصة بعد أزمة إغلاق مضيق هرمز التي أدّت إلى توقف جزء من صادرات النفط العراقية عبر البحر. هذا الحدث أعاد تسليط الضوء على خط الأنابيب البري باعتباره منفذاً بديلاً وآمناً للصادرات العراقية، مما يجعله عنصراً حاسماً في استراتيجية بغداد لتنويع طرق التصدير وتقليل الاعتماد على نقطة عبور واحدة.

شهد خط الأنابيب توقفاً في صادراته خلال عام 2023، وذلك بعد حكم هيئة التحكيم الدولية في باريس الذي اعتبر أن تركيا انتهكت الاتفاقية الموقعة مع العراق عندما سمحت بتصدير نفط إقليم كردستان دون موافقة الحكومة الاتحادية، وبعد توقف دام قرابة عامين ونصف، استؤنفت عمليات التصدير بشكل تدريجي في أواخر العام 2025. تجدر الإشارة إلى أن الطاقة التصميمية للخط تبلغ حوالي 1.4 مليون برميل يومياً، لكن الصادرات الحالية لا تتجاوز 180 إلى 230 ألف برميل يومياً، وهو ما يوضح حجم الطموح لرفع الكميات المصدرة.

لا تقتصر الرؤية على تمديد الاتفاق الحالي فحسب، بل تتعداه إلى خطط طموحة للمستقبل. كشف وزير الطاقة التركي عن تطلع أنقرة لتوقيع اتفاق جديد وأكثر شمولاً مع العراق خلال العام المقبل، يتضمن:

- تمديد خط الأنابيب من كركوك إلى البصرة على الخليج العربي.
- رفع الطاقة الاستيعابية للخط إلى 2.5 مليون برميل يومياً.
- إتاحة الخط أمام جميع المنتجين في المنطقة، بما في ذلك دول الخليج مثل الكويت.
- إنشاء خطٍّ موازٍ لنقل الغاز الطبيعي، مما يسمح بنقل الغاز من قطر أو مصادر أخرى في المستقبل.

من الملفات البارزة المرتبطة بهذه المفاوضات، قضية التعويضات التي أصدرتها هيئة التحكيم الدولية في باريس بحق تركيا، والبالغة قيمتها 1.5 مليار دولار، وأوضح الوزير التركي أن هذا الملف سيكون ضمن بنود المفاوضات الجارية. ووفقاً للحكم، يتعين على تركيا دفع ما يقارب مليار ونصف المليار دولار للعراق.

الخاتمة: نحو استقلال استراتيجي للطاقة

يصف رئيس وكالة الطاقة الدولية، فاتح بيرول، الاعتماد على مضيق هرمز بأنه «**إناء انكسر ويصعب إصلاحه**». لذلك، فإن مستقبل خطوط أنابيب النفط العراقية نحو جيهان وبانياس يتجاوز كونه مسألة فنية أو تجارية ؛ إنه صراع على الاستقلال الاستراتيجي. فبينما يمثل خط جيهان الشريان الحالي، يبرز خط بانياس كضرورة جيوسياسية لكسر أي احتكار محتمل لمسارات التصدير. وفي حال نجح العراق في تفعيل هذه المسارات، فإنه سيعيد رسم خارطة الطاقة العالمية، متحولاً من دولة رهينة للممرات البحرية المضطربة إلى مركز عالمي يربط الشرق بالغرب.

المراجع:

1. **دراو ميديا** (Draw Media). 2026، 14 تموز). العراق وتركيا يوقعان اتفاقاً جديداً لرفع صادرات النفط عبر خط الأنابيب إلى 750 ألف برميل يومياً. مسترجع من: https://drawmedia.net/news/iraq/18915-alaraq-wtrka-wqaan-atfaqa-cd-da-lrfa-adrat-alnf-abr-x-alnabb-l-750-lf-brml-wma

2. ريدان، نعوم؛ و چاغاپتاي، سونر. 2025، 9 تشرين الأول). انعكاسات استئناف تدفق النفط عبر خط أنابيب العراق - تركيا على مسار العلاقات الأمريكية - العراقية- التركية.(معهد واشنطن لسياسات الشرق الأدنى.

3. **شوكري، أومود.** 2026، 1 حزيران). خط أنابيب كركوك-جيهان.. توسعة مقترحة لزيادة صادرات النفط العراقي إلى تركيا.(منصة الطاقة.

4. **الغضبان، ثامر عباس.** 2022، 15 آذار). منظومات تصدير النفط العراقي ومشروع أنبوب تصدير النفط العراقي عبر الأردن.(شبكة الاقتصاديين العراقيين. مسترجع من: https://iraqieconomists.net/ar/2022/03/15/ثامر-عباس-الغضبان-منظومات-تصدير-النفط/

5. **نايتس، مايكل.** 2019، 8 أيار). التحكيم في مسألة خط أنابيب العراق-تركيا: تفادي الكارثة في السياسات. (معهد واشنطن لسياسات الشرق الأدنى.

هوية البحث

- **الباحث:** بسام رعـد - كاتب وباحث في الشؤون الاقتصادية
- **الموضوع:** الجغرافيا السياسية للنفط العراقي الأنبوب العراقي – التركي أنموذجاً
- **تأريخ النشر:** آب - اغسطس 2026

ملاحظة:

الآراء الواردة في هذا البحث لا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المركز، إنما تعبر فقط عن وجهة نظر كاتبها

عن المركز

مركز البيدر للدراسات والتخطيط منظمة عراقية غير حكوميّة، وغير ربحِيّة، أُسِّس سنة 2015م، وسُجِّل لدى دائرة المنظمات غير الحكومية في الأمانة العامة لمجلس الوزراء.

يحرص المركز للمساهمة في بناء الإنسان، بوصفه ثروة هذا الوطن، عن طريق تنظيم برامج لإعداد وتطوير الشباب الواعد، وعقد دورات لصناعة قيادات قادرة على طرح وتبني رؤى وخطط مستقبلية، تنهض بالفرد والمجتمع وتحافظ على هوية المجتمع العراقي المتميزة ومنظومته القيمية، القائمة على الالتزام بمكارم الأخلاق، والتحلي بالصفات الحميدة، ونبذ الفساد بأنواعه كافة، إدارية ومالية وفكرية وأخلاقية وغيرها.

ويسعى المركز أيضاً للمشاركة في بناء الدولة، عن طريق طرح الرؤى والحلول العملية للمشاكل والتحديات الرئيسة التي تواجهها الدولة، وتطوير آليات إدارة القطاع العام ورسم السياسات العامة ووضع الخطط الاستراتيجية، وذلك عن طريق الدراسات الرصينة المستندة على البيانات والمعلومات الموثقة، وعن طريق اللقاءات الدورية مع الجهات المعنية في الدولة والمنظمات الدولية ذات العلاقة. كما يسعى المركز لدعم وتطوير القطاع الخاص والنهوض به، بما يقلل من اعتماد المواطنين على مؤسسات الدولة.

حقوق النشر محفوظة لمركز البيدر للدراسات والتخطيط

www.baidarcenter.org

info@baidarcenter.org