جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة القادسية
كلية الآداب
قسم الجغرافية

الأهمية الاقتصادية لمنافذ تصدير النفط العراقي بين الواقع وإمكانية التوسع في المستقبل

بحث مقدم

الى مجلس كلية الآداب / قسم الجغرافية وهو جزء من متطلبات نيل درجة

البكالوريوس في

الآداب

من قبل الطالب

حسن عبد الكاظم محمود

بإشراف

أ.م. حسين علي

١٤٣٩هـ ٢٠١٨م

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى في محكم كتابه العزيز

وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ

وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عَالِمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ (١٠٥)

صدق الله العلي العظيم

سورة التوبة آية ١٠٥

ألاهداء

لوجه الله تبارك وتعالى والحمد لله الذي هداني لهذا وإعانتي فيه

*الى اعز الناس وأقربهم إلى قلبي إلى والدتي العزيزة ووالدي العزيز اللذان كانا عوناً وسنداً . وكان لدعمهما

المبارك أعظم الأثر في تيسير سفينة البحث حتى ترسو على هذه الصورة

الى زوجتي العزيزة لكي مني الاحترام والتقدير

إلى اساتذتي

واهل الفضل علي الذين غمروني بالحب والتقدير والنصيحة والتوجيه والارشاد ورفعوني اعلى درجات

التقدم والنجاح

إلى زملائي في دراستي لكم ثمرة تعني تقديرا واحتراما

شكر وتقدير

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا في اتمام هذا البحث العلمي

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير الى الأستاذ (حسين علي)

على كل ما قدمه لنا من معلومات قيمه ساهمت في اثراء موضوع دراستنا

في جوانبها المختلفة

كما نتقدم بخالص الشكر والتقدير الى جميع الأساتذة المحترمين في كلية

الآداب /

قسم الجغرافية / جامعة القادسية

.واخيرا اشكر جميع أصدقائي الذين لم يبخلوا علي َبجهد او معلومة

المحتويات

الفصل الأول ١-٤

- المقدمة ٢
- مشكلة البحث ٣
- فرضية البحث ٣
- اهداف البحث ٣
- أهمية الدراسة ٣
- منهجية الدراسة ٣
- حدود الدراسة ٤

الفصل الثاني ٥-١٠

- خصائص منافذ تصدير النفط العراقي ٨

الفصل الثالث ١١-١٤

- الأهمية الاقتصادية لمنافذ التصدير ١٢
- الوفورات الاقتصادية من إيرادات تصدير النفط ١٢

خلاصة البحث ١٤

نتائج ومقترحات ١٥

المصادر ١٦

الفصل الاول

المقدمة:

يحظى النفط بأهمية كبيرة بسبب تأثيره على كل جوانب الحياة بصورة مباشرة او غير مباشرة، كون النفط ذا أهمية استراتيجية في أوقات السلم والحرب، ويعتبر ركن أساس من مقومات القوة الاقتصادية لأية دولة، ويمتاز النفط بانه اهم مصدر طاقة على الاطلاق ويكون مادة أولية لألاف الصناعات وخاصة البتروكيمياوية. ومن هنا نتبع أهمية إقامة البنى التحتية اللازمة لاستخراج النفط كونه عصب الحياة لذا فأنشاء الانابيب والبواخر العملاقة والسيارات الحوضية ضرورة ملحة لتلبية تلك الاحتياجات المتزايدة والمعتمدة على النفط اذ بدون تلك الوسائل لا يمكن ان نلبي حاجة الدول الصناعية الكبرى المفتقرة لتلك المادة الحيوية وكذا الدول الناشئة الجديدة كقوى اقتصادية عملاقة صاعدة كالهند والصين والبرازيل وغيرها.

مشكلة البحث (عبارة عن سؤال يحتاج الى إجابة):
تتمحور مشكلة البحث بالتساؤلات الاتية:

١. هل لمنافذ تصدير النفط العراقي أهمية اقتصادية في الوقت الحاضر؟
٢. هل يمكن تنمية المنافذ وتطويرها بما يحقق إيرادات اقتصادية للدولة مستقبلا؟

فرضية البحث (عبارة عن إجابة مؤقتة لمشكلة البحث):
واجابات تساؤلات المشكلة هي كالاتي:

١. لمنافذ تصدير النفط العراقي أهمية اقتصادية.
٢. يمكن تنمية منافذ تصدير النفط مستقبلا بما يحقق زيادة في الايراد المالي للاقتصاد العراقي.

اهداف البحث:

١. يهدف البحث الى بيان الأهمية الجيو اقتصادية لمنافذ تصدير النفط
٢. يهدف البحث لتصنيف منافذ تصدير النفط حسب أهميتها الاقتصادية
٣. تسعى الدراسة الى تبيين أفضل الطرق لتوسيع منافذ التصدير الحالية وعدم تأثرها بالسياسات الخارجية وبأقل تكاليف ممكنة، وذلك بعد معرفة طرق التصدير الحالية والوقوف على مشاكلها ومحاولة إيجاد حلول لها قدر المستطاع وضمن الإمكانيات الحالية.

أهمية الدراسة:

تعد دراسة منافذ تصدير النفط من الأمور المهمة جدا بالنسبة للبلد اذ ان اغلب اقتصاد البلد (90%) يعتمد على مقدار الإنتاج والتصدير من المنتجات النفطية وهذا ما يضعها في المقدمة ويجعلها من اولوياتنا في البحث لذلك فان زيادة الإنتاج وتوسيع المنافذ سيؤدي الى رفع اقتصاد البلد وهذا ما نطمح اليه في المستقبل القريب.

منهجية الدراسة:

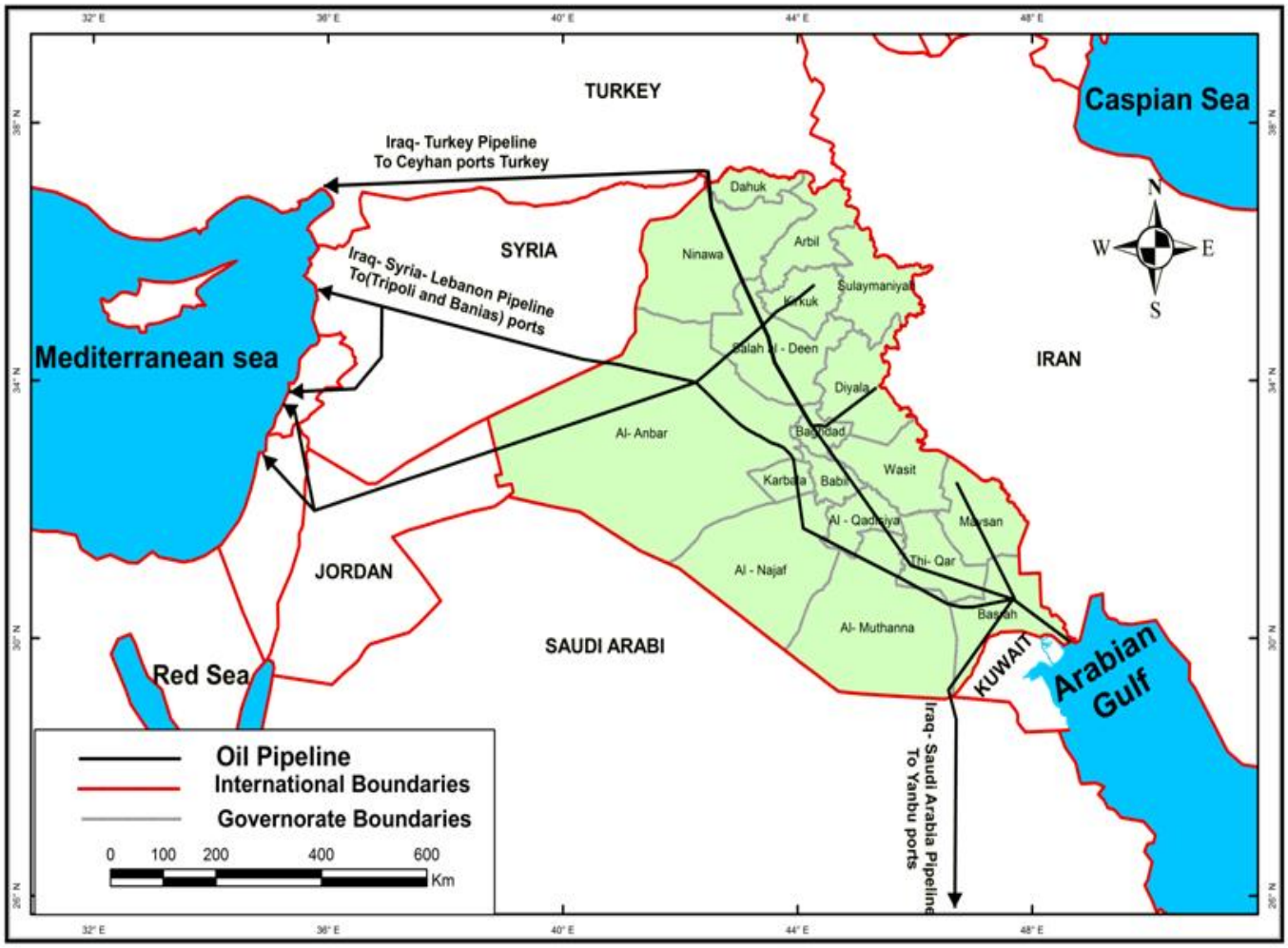
اتبع في كتابة البحث المنهج الإقليمي، اذ تم البدء بتوزيع منافذ تصدير النفط ومن ثم تطرق الباحث الى تحليل اهميتها الاقتصادية ثم تطرق خلال البحث الى طرق تصدير النفط (انابيب ، ناقلات بحريه، شاحنات بريه) حيث تناولنا في التصدير عن طريق انابيب النفط الى إيجابيات هذا التصدير من قلة تكاليف النقل وإمكانية الضخ حسب الرغبة بالرغم من ان التصدير بهذه الطريقة معرض للسياسات الخارجية وتأثيرها عندما تكون هنالك مقاطعة من احد الدول قد يعرض التصدير بالأنابيب للخطر، اما التصدير بالناقلات البحرية فانه يحتاج الى ناقلات عملاقة

والى تحسين العلاقات كع الدول التي لديها حدود مائية، في حين ان النقل بالشاحنات هو جيد في نقل المنتجات النفطية ضمن او داخل حدود البلد وإمكانية تغيير وجهة التصدير بسهولة اما للتصدير خارج البلد ففقد يكلف الكثير بسبب تكاليف النقل العالية قياسا بسابقه من طرق التصدير.

حدود الدراسة:

كانت حدود الدراسة ضمن بلد العراق بين خطوط الطول (38-48) شرقا ودائرتي عرض (29-37) شمالا حيث تم العمل ضمن مساحة البلد والتي تقدر ب (435052 km^2) وتم دراسة منافذ العراق الحدودية مع الدول المجاورة وكذلك الاخذ بنظر الاعتبار الدول التي سوف يتم معها بعد تحسن العلاقات الخارجية وهي (المملكة العربية السعودية).

الفصل الثاني



Source: **Ayad Ayid Wali, Importance Of Iraqi Oil in the Economic Development During the Period (1970 – 2011) A Study in Economic Geography, A Ph.D. Thesis, University of Szczecin, Poland, 2016, P. ١٠٤.**

نلاحظ من خلال خريطة رقم ان العراق يملك منافذ تصديرية للنفط باتجاهات مختلفة يمكن تقسيمها الى مايلي [1] :

أ. الخط العراقي التركي: ينقل النفط من الحقول الشمالية إلى البحر الأبيض المتوسط عبر الأراضي التركية ثم إلى ميناء جيهان في تركيا. وأصبح الخط هدفاً لعدة هجمات ، لا سيما في منطقة بجي-الفتحة ، مما أدى إلى تقليل الصادرات من حقول النفط الشمالية. ويعتقد أن سعة الخط لا تتجاوز ٦٠٠ ألف برميل / يوم خلال عام ٢٠٠٧ .

ب. الخط العراقي إلى البحر الأبيض المتوسط: أنشئ في عام ١٩٤٣ بعد التنقيب عن النفط في حقول بابا كركر. وتبلغ الطاقة الإنتاجية للخط حوالي ٧٠٠ ألف برميل / يوم ، ويمكن زيادتها لتصل إلى ١,٤ مليون برميل / يوم. وتربط الخط الاستراتيجي العراقي بخط يمتد عبر الأراضي الأردنية ، ثم ينقسم إلى اتجاهين: الأول يذهب إلى ميناء بانياس السوري ، بينما يذهب الثاني إلى ميناء طرابلس اللبناني. توقف الخط خلال الحرب العراقية الإيرانية على كلا الجانبين السوري واللبناني ، لكنه عاد للعمل في نهاية الحرب. قبل عام ٢٠٠٣ ، نقلت ٢٠٠-٣٠٠ ألف برميل / يوم من حقول النفط الجنوبية إلى المصافي السورية في حمص وبانياس ، ثم توقف الخط بعد الاحتلال الأمريكي في عام ٢٠٠٣ (الزبيدي ، حسن ، لطيف ، ٢٠٠٧: ٦٨). كركوك-حيفا هو خط قديم آخر في فلسطين ، والذي تم تأسيسه في عام ١٩٣٠ من قبل الشركة الإنجليزية الإيرانية بسعة ١٠٠ ألف برميل / يوم ، لكنه أغلق منذ عام ١٩٤٨ (محمد ، عمرو ، هشام ، ٢٠٠٨: ١٧) ، لأسباب سياسية وتقنية.

ت. الخط العراقي - السعودي: عندما تعرضت الموانئ العراقية لأضرار بالغة خلال الحرب العراقية الإيرانية ، كانت هناك حاجة إلى إيجاد منفذ آخر لتصدير نفط الجنوب. تم إنشاء خط عبر الأراضي السعودية خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٨٩ لتصدير ١,٦٥ مليون برميل / يوم. يبدأ من مخزن الزبير ٢ إلى ميناء المجازه في المملكة العربية السعودية ، ولكن تم تدمير المحطة الحدودية خلال حرب الخليج في عام ١٩٩١ (جمهورية العراق ، وزارة النفط ، ١٩٩٢: ١). بعد الإحتلال العراقي للكويت ، تم إيقاف الخط من قبل السلطة السعودية ولم يعمل منذ عام ١٩٩٠ ، لكن المملكة العربية السعودية تستخدم الجزء السعودي لنقل الغاز الطبيعي (عبد الرحمن ، ناجي ، مظهر والأزرج ، عبد ، هادي ، ٢٠٠٩: ٨٧). يتضح من ما سبق ذكره أن معظم خطوط الأنابيب العراقية تمر عبر دول أجنبية مما يعني أن هذه الدول ستطالب برفع رسوم العبور. علاوة على ذلك ، فهي عرضة لأي حوادث أو

اضطرابات سياسية في البلد الذي يمر فيه الخط أو خلاف بين البلدين. على الرغم من الدور البارز الذي تلعبه خطوط الأنابيب في نقل النفط العراقي ، إلا أنها تنقل النفط فقط إلى الموانئ المصدرة حيث يتم شحنها بواسطة الناقلات. لذا فإن خط الأنابيب ما هو إلا مرحلة نقل النفط. في هذا الصدد ، يمكن النظر إلى النقل البحري كمكان هام لتصدير النفط العراقي ، ويجب أن يكون جزءًا من السياسة النفطية العراقية.

خصائص منافذ تصدير النفط العراقي:

يعتمد العراق على منافذ متعددة لتصدير نفطه الى الأسواق العالمية ولكل من تلك المنافذ خصائص تميزها عن غيرها وتتبلور أهمية كل منها في إيجاد أفضل الوسائل لتعزيز قدرات العراق التصديرية خاصة ان العراق يمتلك إمكانيات هائلة في زيادة إنتاجه النفطي في المستقبل المنظور والمستقبل الابعد خاصة إذا ما عرفنا الاحتياطات الهائلة المكتشفة وإمكانية اكتشاف المزيد منها.

ويمكن معرفة خصائص منافذ تصدير النفط العراقي عبر أربع محاور أساسية وهي:

١. خصائص نقل النفط العراقي عبر الانابيب (الخطوط الخارجية):

يخدم النفط العراقي شبكة من خطوط الانابيب متباينة في اقطارها وطاقاتها واغراضها ومسارها وملكيتها تبلغ في جملتها نحو 6000 كم ويضم الحوض الشمالي زهاء 83% منها أي نحو خمسة أمثال نصيب نظيره الجنوبي الذي يضم 17% فقط، وتعتبر انابيب التصدير العمود الفقري لخطوط انابيب هذه الشبكة. اذ تستأثر بنحو أربعة اخماس مجموع اطوالها[2]. كما يلاحظ ان انابيب تصدير النفط العراقي تقطع تقريبا نصف مسيرتها عبر أراض غير عراقية مما يجعلها موضوعا للمساومات والاتفاقيات بحكم مرورها في أراض غير عراقية. كذلك تتميز بان اقطار انابيبها تتراوح ما بين (12-42) بوصة وتبلغ طاقتها نحو 100 مليون طن سنويا[3]. كما ان لأنابيب نقل النفط العراقي خاصية المرونة حيث يمكن ان يتم نقل نفط الحوض الشمالي عبر موانئ الجنوب وكذلك الحال بنقل النفط من الحوض الجنوبي عبر الانبوب العراقي-التركي أي ميناء جيهان التركي عبر البحر الأبيض المتوسط ولا يحظى من مشاريع عملاقه فيه قيد الإنجاز وسيتم إنجازها مستقبلا لنقل النفط عبر الانابيب مارا بالأراضي الإيرانية

ومن ثم الى الخليج العربي وكذلك محاولة احياء أنبوب النفط المار عبر الأراضي الأردنية الى ميناء العقبة او ربما خطوط الانابيب المارة عبر الأراضي السورية الى موانئ سوريا ولبنان او حتى خط أنبوب البحر الأحمر عبر الأراضي السعودية اذا ما سارت الأمور بشكل طبيعي بين العراق والسعودية خاصة نحو رؤية تباشير عودة الدفء الى العلاقات العراقية السعودية في شتى الاتجاهات بعد تقييدات استمرت لقرابة ثلاثين عاما منذ دخول القوات العراقية الى الكويت وازدادت تعقيدا بعد سنة 2003، كل تلك التوجهات تجعل العراق في وضع يجعله متعدد الاتجاهات في تصدير نفطه ويخفف الضغوط المحتملة في منطقة الشرق الأوسط التي تعتبر مصدر قلق وقلاقل مزمنة وهي خاصية جدا مهمة لبناء اقتصاد عراقي قوي غير مهدد بمخاطر وتقلبات ومزاجيات دول المنطقة.[2]

٢. خطوط انابيب نقل النفط الداخلية (المحلية):

تتميز شبكة نقل النفط داخل العراق عموما بقصر مجموع اطوالها واقطارها وبالتالي ضآلة حجم طاقتها اذ لا تتجاوز مجموع اطوالها 1237 كم، كما تتميز بصغر اقطارها التي تتراوح ما بين (4-16) بوصة ولا تزيد طاقة اكبرها عن ستة ملايين طن الا قليلا.[4]

٣. النقل البحري:

على الرغم من الدور الذي تلعبه الانابيب في تحديد معالم نقل النفط العراقي الا انها مع ذلك لا تقوم الا بإيصاله الى موانئ التصدير وحيث يشحن من هناك بالناقلات البحرية لذا فهي لا تمثل الا مرحلة من مراحل نقله مما يعكس لنا أهمية النقل البحري وضرورة دراسته وتحديد خصائصه، منها اشتداد دول المرور برفع رسوم الترانزيت على الانابيب المارة عبر أراضيها واتجاه الاحتكارات النفطية وشركات النقل نحو بناء الناقلات العملاقة ناهيك عن التطورات التي طرأت على تركيب موانئ النفط المختلفة في العالم مما يجعل سيادة الناقلات على الانابيب امرا محتملا جدا في المناطق التي تسمح باستخدام كلتا الوسيلتين[5]. وذلك للمزايا العديدة التي يمكن ان تتظافر في إعطاء افضلية النقل للناقلات منها الديناميكية المستمرة التي تحظى بها الناقلات عكس الانابيب من جهة ومن جهة أخرى ان الأصول الثابتة في مد الانابيب تشكل بنية مهمة تتراوح بين (75-80) من اجمالي التكلفة في حين لا تتجاوز ال 50% بالنسبة للناقلات، وللنقل بالناقلات ميزة أخرى هامة كونها بعيدة عن المشكلات السياسية والأزمات عكس الانابيب ولنا من حوادث سنوات 1967,1956,1948 خير امثلة على ذلك[6].

٤. النقل بالسيارات:

لا يحظى نقل النفط بالسيارات (الحوضية) بتلك الأهمية التي تتميز بها النقل عبر الانابيب او النقل البحري عبر السفن العملاقة، الا ان لـه أهميـة تتمثل فـي تلبيـة حاجـات السوق الداخليـة حيث تعتبر وسيلة لهـا خاصـية المرونـة الكبيـرة فـي تغيـر وجهـة إيصـال المنتجـات النفطيـة الـى منـاطق متنوعـة ومتعددة، كما ان هنالك حركـة نقل بالسيارات الحوضـية تنشط فترة وتحبو فترة أخرى ما بين حقول شمال العراق بعد سيطرة حكومـة مـا يسـمى (إقليم كردستان) على حقول النفط في الشمال مـا قبل داعش ومـا بعد داعش الـى دولة ايران وتبعا لأسعار النفط العالمية ولضرورات وحاجات تمس اقتصـاد شـمال العـراق الـذي تـأثر مـا بعـد حزيـران 2014 حيـث انتهـى مـا يسـمى بالازدهار الاقتصادي لمحافظات شمال العراق[7].

الفصل الثالث

أولا: الأهمية الاقتصادية لمنافذ التصدير:

لا تخفى الأهمية البارزة لمنافذ التصدير للنفط العراقي هي ثقلها على مجمل الأوضاع في العراق وركيزتها الأوضاع الاقتصادية ويمكن ان تقسم دراستنا حسب تلك المنافذ وهي كالاتي:

١. المنافذ الشمالية: وتتمثل بشكل بارز في الانابيب الواصلة عبر الأراضي التركية أي ميناء جيهان التركي على ساحل البحر الأبيض المتوسط حيث تسهم تلك المنافذ على الوصول الى الأسواق العالمية وخاصة الاوربية كما معروف عن تركيا كجسر بين الشرق والغرب، لذا ما يميز تلك المنافذ هو تقريب الأسواق الاوربية الى الخام العراقي مما يقلل من كلف النقل وإمكانية زيادة ضخ الإنتاج حسب الطلب العالمي. ولا يمكن ان نتجاهل الافاق المستقبلية الواعدة لزيادة منافذ العراق لتصدير النفط عبر الشمال حيث انه يجري حاليا على تفاهمات اردنية-عراقية وربما سورية-عراقية لإعادة احياء انابيب مر عليها الزمن.

٢. المنافذ الجنوبية: لا يمكن اغفال ما لمنافذ الجنوب من دور وثقل بارز في إمكانيات نقل النفط العراقي الى الأسواق العالمية حيث ان ثلاثة ارباع ان لم يكن أكثر ينقل نفط العراق عبر موانئ العراق الجنوبية (البصرة) من موانئ الزبير وخور عبدالله والفاو وآفاق المستقبل في بناء أضخم موانئ الشرق الأوسط (ميناء الفاو الكبير) الذي قيد الانشاء ورغم العثرات الا ان ثغر العراق الباسم المطل على الخليج العربي يتمتع بأهمية قصوى لا سيما وان معظم انتاج العراق حاليا يستخرج من مناطق جنوب العراق. ومنا هنا تنبع أهمية المنافذ الجنوبية وهنالك مشاريع أخرى منها مشروع نقل النفط العراقي في حقول كركوك عبر الموانئ الإيرانية بمد أنبوب عراقي-إيراني سيبدأ خلال أيام في تشييده مما يضيف قوة ومرونة أخرى لاقتصاد العراق.

ثانيا: الوفورات الاقتصادية من إيرادات تصدير النفط:

تختلف المنافع الاقتصادية لمنافذ نقل النفط من وسيلة الى أخرى وتبعا لذلك يقسم موضوع البحث حسب تلك الوسائل وهي:

١. الانابيب: تعتبر عملية النقل بالأنابيب عملية ذات طاقة هائلة في تصدير النفط الى الأسواق الداخلية والخارجية على حد سواء حيث ان كميات النفط المنقول عبرها لا يقارن مع الوسائل الأخرى كالسيارات او البواخر العملاقة كون ان تلك الانابيب يتم فيها النقل باستمرارية وبمعدلات شبه ثابتة يوميا على الرغم من الصعوبات التي تكتنف عملية النقل تلك بواسطة الانابيب من ظروف سياسية وطبيعية وصعوبات تتعلق بالمرونة في تلبية الاحتياجات بالمقارنة مع الوسائل

الأخرى لنقل النفط[7]. وعلى هذا الأساس فان عملية نقل النفط بواسطة الانابيب تحقق وفورات وايرادات أكبر مما هي عليه في وسائل النقل الأخرى لكون عظم الكميات وانسيابية النقل واستمراريته على ما تحتاجيه تلك الانابيب ممن عمليات صيانة او قد ما تتعرض له من عمليات تخريب ناجحة من قبل الطبيعة او فعل اعمال تخريبية متعمدة وأخرى لتحقيق مكاسب اقتصادية غير شرعية (سرقة) من قبل جماعات كما في نيجيريا على سبيل المثال لا الحصر.

٢. السيارات: تعتبر هذه الوسيلة عملية محدودة بالمقارنة مع الوسائل الأخرى حيث تمتاز بالكميات الضئيلة المنقولة عبرها وهي غالبا ما تكون في مناطق داخلية او دول مجاورة قريبة لكميات محدودة كما ذكرنا ومثال ذلك عملية نقل النفط شمال العراق الى ايران وكذلك عملية نقل منتجات النفط الى الأسواق الداخلية كنفط التدفئة او الغاز السائل لمعامل الغاز او لمحطات توليد الكهرباء (الحرارية) وبهذا تكون الوفورات الناجمة من نقل النفط بالسيارات ذات إيرادات محدودة جدا وربما لا تحقق وفورات بقدر ما تقدم ديمومة للجهات المستفيدة منها. وتمتاز عملية النقل بالسيارات بالمرونة العالية في تلبية احتياجات السوق وتغيراتها أكثر مما هي عليه من الانابيب التي تمتاز بالثبات وبكلفة انشائها العالية جدا.

٣. البواخر: تمتاز عملية نقل النفط بهذه الوسيلة بالكلفة العالية لأنها تحتاج الى بناء بواخر عملاقة لنقل كميات هائلة من النفط الخام كون ان معظم الموردين للنفط الخام دول صناعية عملاقة تفتقر للنفط كاليابان وألمانيا وكوريا الجنوبية[8]. وحتى الدول الصناعية المنتجة للنفط تحتاج كميات أخرى كبيرة جدا لتلبية حاجة صناعاتها واقتصادياتها العملاقة كبريطانيا والولايات المتحدة الامريكية، وغالبا ما تمتاز تلك الأسواق بأنها تلتهم معظم الإنتاج النفطي العالمي وعلى مدى الطلب من تلك الأسواق والأسواق الناشئة في شرق اسيا والهند وامريكا الجنوبية (البرازيل، الارجنتين، تشيلي) تحدد أسعار النفط ما بين الصعود والهبوط وعلى التقلبات السياسية وتأثيراتها، وتتميز عمليات نقل النفط بالبواخر بأنها اكثر مرونة من النقل بالأنابيب ولكنها تنقل كميات اقل، كما تمتاز بالمرونة العالية في توجيه عمليات نقل النفط الا انها تعتبر عقبات وصعوبات تؤثر على امدادات النفط الا انها لا تؤثر بشكل واسع المدى على تلك الامدادات عبر تلك الوسيلة وتتمثل تلك العقبات في ما تتعرض له ناقلات النفط من مشكلات تقنية تؤدي الى نشوب حرائق او تسرب للنفط مما يؤثر على البيئة او فيما يتعلق بالكلف العالية للصيانة وبناء تلك السفن العملاقة جدا وتعرضها الى مخاطر في أوقات الازمات والحروب مما يعمل على إعاقة وصول تلك الامدادات الى أسواقها بأمان وسهولة وسلك طرق أخرى امنة بعيدة مما يزيد من الكلفة الاقتصادية بالتالي انخفاض الوفورات الاقتصادية المرجوة.

خلاصة البحث

لا غرار وما للنفط من أهمية شبه مطلقة في الاقتصاد العراقي حيث يعتمد العراق في جميع نواحي الحياة على ما يدره عليه ثروته النفطية، اذ يكاد الاقتصاد العراقي يعتمد عليه في موازنته السنوية بنحو يفوق 95% من إيرادات النفط، ويهذا نستخلص ان عصب الحياة في الدولة العراقية هو النفط خاصة مع تراجع معظم القطاعات الأخرى كالصناعة والزراعة بشكل مخيف مما يجعل اخذ الأمور بجدية صارمة في توجيه وتوسيع الإمكانيات وإيجاد البدائل لكي لا يعتمد الاقتصاد العراقي على مصدر وحيد يجعله في عرضة للاهتزاز والتأثر بما يحدث لهذا المورد خاصة وان الواقع الحالي مليء بالمتغيرات والا استقرار وبالتالي تأثر أسعار النفط وتقلباته على مصدرنا الوحيد ولهذا يجب النهوض بعمليات مد الانابيب وبناء السفن العملاقة وتوفير اساطيل من السيارات الحوضية وتكاملها مع بعضها حتى يمكن امتصاص حدوث الازمات المتوارثة في منطقتنا وتقليل تأثيرها على امدادات نفط العراق وبهذا نضمن نوع من الاستقرار للاقتصاد العراقي ونموه حتى يقف على قدميه.

نتائج ومقترحات

أولا: النتائج:

١. العراق ذو إمكانات هائلة في مجال صناعة النفط وتصديره وبالتالي لا بد ان يتوائم تطور هذا القطاع الحيوي مع ضرورات بناء اقتصاد قوي يجعل العراق ضمن الدول العشرين الغنية في العالم وهو ممكن جدا إذا ما وظفت وتكاملت كل القطاعات الاقتصادية.

٢. على السياسة العراقية ان تتمتع بمزيد من الدراية والحاجة في بناء شبكة علاقات تربط العراق مع محيطه وبالتالي باقي انحاء العالم في عدم الالتفات الى الماضي وتعقيداته والنظر الى المستقبل بنظره تعميق المصالح مع الدول الجوار مع الحفاظ على مصالح العراق الكبرى وحماية اقتصاده وجعل العراق حلقة وصل بين الاضداد الإقليميين، فسياسة الحكومة العراقية تجعل العراق جسرا حيويا لتقليب مصالح الشعوب على سياسات الهدم وتقاطع مصالح ايران وتركيا والسعودية وسوريا ومصر والامرات والكويت وقطر ويكون للعراق دور السبق في بناء شرق أوسط ناجحا اقتصاديا وبالتالي النجاحات في السياسات والاستقرار والتعايش.

ثانيا: مقترحات:

١. النفط ليس ملكا لاحد، فلا بد ان يحقق التنمية المتوازنة في جميع نواحي الحياة العراقية ويغطي جميع التراب العراقي دون تمييز فأساس العدالة يتحقق من خلال سياسة عدم التمييز.

٢. انماء شعور الاعتزاز بالعراق كبلد لكل العراقيين وحصر الثروات الاستراتيجية بيد الحكومة الاتحادية حصرا وعدم انماء فكرة (البترو دولار) او السياسات والنزاعات الإقليمية (إقليم كردستان) بما يضعف وحدة العراق ووحدة موارده الاقتصادية بما يجعل عدم التوازن في نمو مناطق بصورة متوازنة وظهور مناطق مزدهرة وأخرى مهملة فلا يمكن لمحافظة الديوانية على سبيل المثال ان تكون في واد من الإهمال عدم النمو.

٣. بناء علاقات استراتيجية مع جميع القوى الاقتصادية العالمية بمشاريع طويلة المدى لربط اقتصاد تلك الدول ومصالحها كع مصالح واصدارات نفط العراق بما يوفر فرص هائلة لمستقبل واعد.

المصادر

[1] Ayad Ayid Wali, Importance Of Iraqi Oil in the Economic Development During the Period (1970 – 2011) A Study in Economic Geography, A Ph.D. Thesis, University of Szczecin, Poland, 2016, P104-105.

[2] جغرافية النفط والطاقة، مطابع مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ص202.

[3] د. سلمان رشيد سلمان، مصادر الطاقة، الموسوعة الصغيرة (11)، بغداد 1979، ص16.

[4] جغرافية النفط والطاقة، مطابع مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ص210.

[5] د. ابراهيم شريف، جغرافية الصناعة، بغداد 1976، ص107.

[6] د. عادل كمال جميل، الطاقة وافاقاتها المستقبلية، الموسوعة الصغيرة العدد (33)، بغداد 1979، ص89.

[7] رجاني أبو خضرا، نقل النفط الى اسواقه، دراسات في صناعة النفط العربية، اوابك، الكويت 1979، ص265.

[8] محمد ازهر السماك، اقتصاد النفط والسياسة النفطية، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر في الموصل، بغداد 1987، ص286.