

انعكاسات إغلاق مضيق هرمز على الاقتصاد العراقي للفترة 2004-2020

Repercussions of closing the Strait of Hormuz on the Iraqi (economy For the period (2004-2020

رائد محمود عيدان

Raid Mahmood Edan

raidcbi@gmail.com

البنك المركزي العراقي / دائرة الإحصاء والأبحاث

الكلمات المفتاحية: مضيق هرمز نظام العبور التجارية الخارجية، الناتج المحلي الإجمالي، احتياطات النقد الأجنبي، الإيرادات العامة

Keywords: Strait of Hormuz, transit system, foreign trade, gross domestic product, foreign exchange reserves, public revenue

المستخلص

لقد دفعت الازمات السياسية السابقة وزيادة التوترات حول مضيق هرمز دول الخليج العربي الى اتخاذ تدابير عدة وان كانت محدودة لتقليل الاعتماد على مضيق هرمز، إذ بلغ اجمالي التدفقات النفطية التي تمر من خلاله (33.5%) من إجمالي انتاج النفط العالمي الى الأسواق المستهلكة حيث يقدر مرور ما بين عشرين او ثلاثين ناقلة نفط يوميا بحمولة تتراوح ما بين (17- 20) مليون برميلاً من النفط المحمول بحراً، لذلك وجب على الدول المطلّة على الخليج العربي ايجاد منافذ بديلة لتجاريتها البحرية من السلع والخدمات بالإضافة الى تجارتها النفطية.

يعد الخليج العربي المنفذ البحري الوحيد للعراق لمرور صادراته واستيراداته النفطية والسلعية عبر مضيق هرمز حيث ان إغلاق هذا المضيق لأي أمر كان هو بطاقة إنذار ترفع بوجه اقتصاد العراق الربيعي الذي سيصاب بالشلل التام اذ ان معظم صادرات النفط الخام تصدر عن طريق موانئ البصرة جنوب العراق والتي تطل على الخليج العربي مروراً بمضيق هرمز والتي شكلت ما معدلة (97.3%) من مجمل صادرات النفط الكلية بالإضافة الى تأثير صادرات واستيرادات العراق السلعية المنقولة بحراً مما يولد ضغوطاً على الاقتصاد العراقي حد الاختناق كما تم التوصل الى أهم الآثار التي قد ينتجها هذا الاغلاق الذي يحول دون تصدير العراق لنحو (95%) من نفطه الخام الى دول العالم مما يؤثر سلباً على إيراداته النفطية التي تمول نحو (87.6%) من مجمل الإيرادات الكلية للخزينة العامة للدولة، لذلك فإن ارتفاع وانخفاض الإيرادات النفطية مرتبط ارتباطاً طردياً بالموازنة العامة للدولة فيما شكلت الإيرادات غير النفطية ما معدله (12.4%) وهذه النسبة المتدنية تجعل البلد عرضة لمخاطر التقلبات الاقتصادية العالمية، تم الاستنتاج الى ان هنالك علاقة قوية بين ارتفاع وانخفاض الإيرادات النفطية واحتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي، من خلال بحثنا هذا لم نرى أي خطط جادة وفعالة للحكومة العراقية لإيجاد بدائل وما قد يترتب من مخاطر وعواقب وتبعات تهدد الاقتصاد العراقي وقد جاء هذا البحث كمحاولة لإيجاد بعض الطرق البديلة والحلول المناسبة للأزمة في حال تم إغلاق مضيق هرمز لأي سبب كان ومنها تهديدات الجانب الإيراني التي ما زالت تلوح بالأفق الى يومنا هذا.

Abstract

The previous political crises and the increase in tensions around the Strait of Hormuz prompted the Arab Gulf states to take several measures, albeit limited, to reduce dependence on the Strait of Hormuz, as the total oil flows passing through it amounted to (33.5%) of the total global oil production to consuming markets, where it is estimated that the passage of Between twenty or thirty oil tankers per day with a load ranging between (17-20) million barrels of oil carried by sea, so the countries bordering the Arabian Gulf must find alternative outlets for their maritime trade of goods and services in addition to their oil trade.

The Arabian Gulf is the only sea outlet for Iraq for the passage of its oil and commodity exports and imports through the Strait of Hormuz, as the closure of this strait for any matter whatsoever is a warning card raised in the face of Iraq's rentier economy, which will be completely paralyzed, as most of the crude oil exports are exported through the ports of Basra in southern Iraq, which overlooks On the Arabian Gulf, passing through the Strait of Hormuz, which constituted an average of (97.3%) of the total oil exports total, in addition to the impact of Iraq's sea-borne commodity exports and imports, which generates pressure on the Iraqi economy to the point of suffocation. Iraq exports about (95%) of its crude oil to the countries of the world, which negatively affects its oil revenues, which finance about (87.6%) of the total revenues of the state's public treasury. Therefore, the rise and fall of oil revenues is directly linked to the state's general budget, while the revenues are not oil, an average of (12.4%), and this low percentage makes the country vulnerable to the risks of global economic fluctuations. It was concluded that there is a strong relationship between the rise and fall of oil revenues and the foreign exchange reserves of the Central Bank of Iraq. Through our research, we did not see any serious and effective plans for the Iraqi government to find Alternatives and the risks, consequences and repercussions that threaten the Iraqi economy. This research came as an attempt to find some alternative ways and appropriate solutions to the crisis in the event that the Strait of Hormuz was closed for any reason, including the threats of the Iranian side that are still looming on the horizon to this day.

المقدمة

تتجلى أهمية المضايق على الصعيدين الاستراتيجي والاقتصادي من كونها تشكل العصب الحساس للتجارة الدولية بين الشرق والغرب، نظراً لما تدره من منافع وعوائد تجارية مختلفة للبلدان الواقعة على ضفتيها، كما تتعاضم أهمية هذه الممرات الملاحية باعتبارها تمثل حلقة وصل بحرية تربط بين قارات العالم ومسطحاته المائية الكبرى حيث ان غلق إحدى تلك المنافذ البحرية سيزيد المخاطر وحجم الاضرار الاقتصادية التي سوف تصيب الدول المصدرة والمستوردة من حيث المبادلات التجارية بينهما وأهمها سوق النفط مما قد يؤدي الى حدوث أزمة عالمية في مصادر الطاقة ويقع في مقدمة تلك المضايق مضيق هرمز الذي يعتبر احد اهم عشرة مضايق من مجموع (120) مضيقاً موزعاً حول العالم، وتكمن أهميته في موقعه الجغرافي من الناحية السياسية والاقتصادية، وهو المنفذ الوحيد للدول المطلة على الخليج العربي باستثناء السعودية، والامارات العربية المتحدة وسلطنة عمان، وللمضيق أهمية اقتصادية بالنسبة للدول الصناعية الكبرى التي تعتمد على النفط الخام المستورد من دول الخليج العربي .

فرضية البحث:

1. هل تتأثر صادرات واستيرادات العراق السلعية وكذلك صادرات النفط الخام المحمولة بجرأ في حال إغلاق مضيق هرمز لأي سبب سواء كان عملاً عسكرياً او كوارث طبيعية .
2. إغلاق مضيق هرمز ينعكس سلبي على الإيرادات النفطية التي بدورها تؤثر على احتياطي النقد الأجنبي لدى البنك المركزي العراقي وعلى الإيرادات العامة للدولة.

مشكلة البحث: في حال اغلاق مضيق هرمز ماهي البدائل والمعالجات والتدابير التي يفترض ان يقوم بها العراق للتخفيف من حدة الخطر الناجم عن اغلاق هذا المنفذ البحري الحيوي والاستراتيجي الدولي.

منهجية البحث: اعتمد البحث على الأسلوب الاستنباطي والاستقرائي(الوصفي) في توضيح أهمية مضيق هرمز الاستراتيجية ودوره في التجارة العالمية والعربية بشكل عام وفي تجارة العراق بشكل خاص، كما اعتمدت الدراسة على الاسلوب التحليلي لتوضيح الانعكاسات السلبية التي ستنعكس على الاقتصاد العراقي والتي ستترافق مع احتمالات غلق المضيق نتيجة النزاعات الحاصلة بين أطراف دولية واقليمية.

هيكلية البحث:

1. تناول المطلب الأول استراتيجية مضيق هرمز واهميته في التجارة الدولية والنزاعات القانونية التي مر بها، واهميته الدولية وأثر إغلاقه على دول الخليج العربي عامة وعلى العراق بصورة خاصة.
2. تناول المطلب الثاني المخاطر التي تواجه تجارة العراق الخارجية من السلع وكذلك صادرات النفط الخام المحمولة بجرأ في حال إغلاق مضيق هرمز.
3. تناول المطلب الثالث انعكاس تأثير اغلاق مضيق هرمز على الاقتصاد العراقي من خلال احتياطي النقد الأجنبي لدى البنك المركزي العراقي والإيرادات العامة للدولة للسلسلة الزمنية (2004-2020).

4. تناول المطلب الرابع بدائل تصدير النفط الخام عبر مضيق هرمز، وقد تم طرح بعض البدائل على المدى القصير والمدى الطويل من شأنها تخفيف الخطر موضوع البحث اعلاه.

المطلب الأول / الأهمية المكانية والقانون الدولي

أولاً: الأهمية المكانية: تمتلك المضائق والممرات المائية أهمية اقتصادية وسياسية في اقتصادات الدول، إذ أن بعض المضائق تمثل نقطة اتصال بين القارات، كما تؤدي البعض الآخر الى تقصير المسافات بين الدول. وقد فقدت بعض المضائق في العالم أهميتها مع مرور الزمن كمضيق ماجلان الذي فقد أهميته بعد إنشاء قناة بنما، في حين ازدادت أهمية البعض الآخر حتى أصبح يمثل موقعاً استراتيجياً للتجارة وخاصة تجارة النفط الخام التي تمثل مورداً حيوياً لبعض الدول.

أ. **الوصف الجغرافي لمضيق هرمز:** يعد مضيق هرمز من ابرز المضائق البحرية حيث كان له أثراً مهماً منذ العصور القديمة ولا يزال الى وقتنا الحاضر، مرت على مضيق هرمز الكثير من الحضارات التي اتخذت منه معبراً بحرياً للتبادلات التجارية الدولية، ومن اهم هذه الحضارات حضارة دلمون وتاليوس في مملكة البحرين وكذلك حضارة ما بين النهرين والحضارات التي تعاقبت عليها كالحضارة البابلية والكلدانية والاشورية والسومرية (علام، أسماء، 2018:2) فمنذ القدم استخدمه الانسان في الانتقال من الساحل العربي الى الساحل الإيراني والعكس، فضلا عن انه استخدم في حركة التجارة بين الحضارات التي قامت في المناطق المحيطة في الخليج العربي كبلاد الرافدين وجنوب الجزيرة، وبرز دوره كأكثر ممرا للتجارة بين الشرق والغرب إذ كانت السفن التجارية تعبره الى الخليج ومنه الى شط العرب فنهر الفرات لتقترب من ساحل البحر المتوسط حيث يتم نقل التجارة بالقوافل الى الساحل ومنه الى اوربا، وبعد فترة الركود، أبان السيطرة البرتغالية على الخليج العربي عام 1600، استأنف المضيق والخليج العربي دورهما التجاري وذلك في فترة السيطرة البريطانية عام 1820، الى أن افتتحت قناة السويس عام 1869 التي حدت من اهمية الخليج العربي التجارية (العداري، تغريد، 2013:209)، سمي بمضيق (دار السلام) ويعتبر اهم ممر بحري، يحد المضيق من الشمال إيران ومن الجنوب سلطنة عمان وهو حلقة الوصل بين الخليج العربي مع خليج عُمان وبحر العرب (ويكتسب مضيق هرمز أهميته من كونه يعد بمنزلة عنق الزجاجة الى مدخل الخليج العربي وهو المنفذ الوحيد للدول العربية المطللة على الخليج العربي باستثناء المملكة العربية السعودية والامارات وسلطنة عمان (العكلة، 2012:1) يربط مضيق هرمز مياه البحار العالية لخليج عمان بمياه البحار العالية للخليج العربي، يقع المضيق بين إيران في الشمال والشمال الشرقي وعمان في الجنوب وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشيم مع جزر لأراك وهينجام وأما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة موزاندام الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لسلطنة عمان، ويبلغ عرض الطريق الى المضيق في خليج سلطنة عمان في الاتجاه الشمالي حوالي (30) ميلاً بحرياً ويضيق حتى يصل عرضة الى (20,75) ميلاً بحرياً عند النهاية الشمالية الشرقية بين جزيرة لأراك وجزيرة كوين التي تبعد حوالي (8,50) ميل بحري في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة موزاندام وعمقه يصل الى (60 م) ثم يبلغ العرض في شبه الجزيرة هذه والساحل الشرقي لجزيرة كيشيم نحو (28) ميلاً بحرياً في حين يبلغ طول جزيرة كيشيم نحو (60) ميلاً بحرياً وتقع بموازاة

الساحل الإيراني مفصولة عنه بواسطة مضيق (كلارانس) وهو مضيق ضيق ومعقد يفصل جزيرة قشم الإيرانية عن الأراضي الإيرانية أما جزيرة هوجام فيبلغ اتساعها من جانب إلى آخر نحو (5) أميال وتقع بمحاذاة وسط الساحل الجنوبي الشرقي، ويبلغ طول جزيرة لاراك نحو (50,5) ميلاً بحرياً وتقع علي بعد نحو (25,4) ميلاً بحرياً في الاتجاه الجنوبي الشرقي من طرف جزيرة كيشيم، تعترض الملاحة بعض الصعوبات داخل مضيق هرمز إذ لا توجد موانئ أو أرصفة للتحميل والتنزيل إلا بعض الأرصفة بجانب مدينة كيشم على الساحل الشمالي الشرقي للجزيرة المسماة باسمها وكذلك بعض الأرصفة عند مدينة بندر عباس في الأراضي الإيرانية كما لا يوجد في المنطقة معالم طبيعية يمكن قياس حدود البحر الإقليمي منها ونظراً إلى أن مياه الخليج العربي تُعد بحراً شبه مغلق لذا يشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج (العكلة، 2011: 319) وكما موضح بالخارطة (1).

خارطة (1) الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



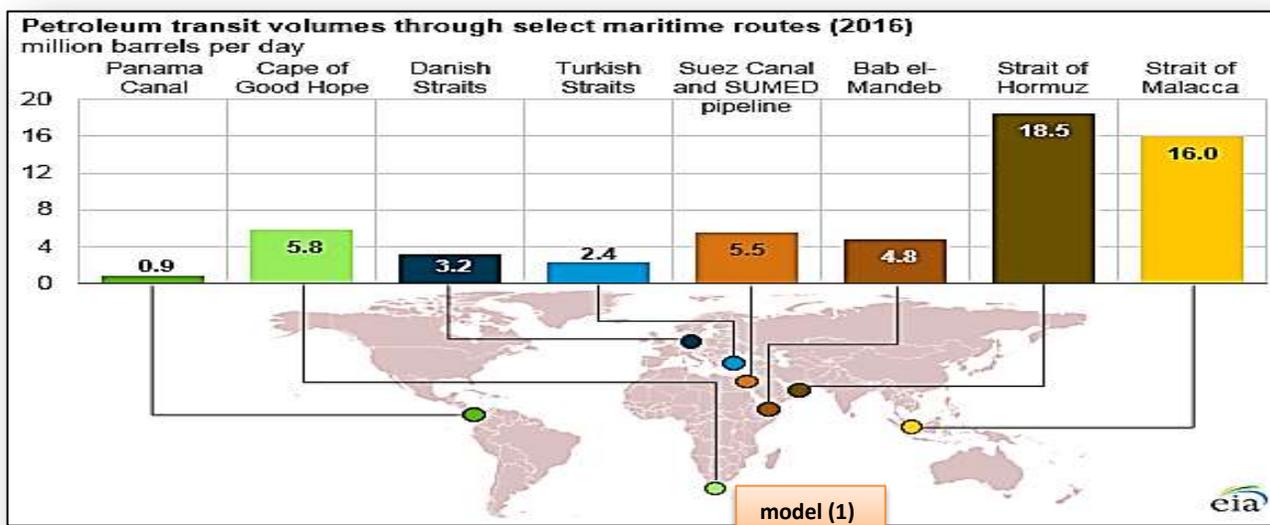
المصدر : / Public DomainWikimedia Commons

ب. الأهمية الدولية لمضيق هرمز: يعتبر مضيق هرمز من أهم الممرات المائية وأهم نقطة عبور نفطية في العالم وبوابة مرور نفط دول الخليج العربي الى العالم، حتى بات يطلق عليه ب (المضيق الاستراتيجي) و(صمام الأمان الدولي) و(الممر الدولي للنفط) و (شريان الطاقة) (العذاري، تغريد، مصدر سابق: 212) حيث تمر عبره السفن التجارية وناقلات النفط العملاقة، انه شريان استراتيجي يربط منتجي النفط الخام في دول الخليج (السعودية، العراق، الامارات، الكويت، قطر، البحرين، عمان) فضلاً عن إيران بالأسواق الرئيسية في (آسيا، والمحيط الهادي، وأوروبا وشرق آسيا وامريكا الشمالية) إذ بلغ اجمالي التدفقات النفطية التي تمر من خلاله (33.5%) من إجمالي انتاج النفط العالمي الى الأسواق المستهلكة حيث يقدر مرور ما بين عشرين او ثلاثين ناقلة نفط يوميا بحمولة تتراوح ما بين (17- 20) مليون برميلاً من النفط المحمول بحراً حسب بيانات إدارة معلومات الطاقة

الامريكية لعام 2018 متمثلة بالجدول والشكل (1) (Energy Information Administration ، 2018)، حيث نلاحظ زيادة كميات النفط الخام والمنتجات النفطية التي يتم شحنها بحراً مروراً بمضيق هرمز خلال الأعوام (2011-2018) مقارنة بالمضايق الأخرى وهنا تكمن ميزته الحيوية والاستراتيجية، ان ما يمر عبر هذا المضيق يبلغ حوالي اربع أضعاف ما تستطيع قناة السويس تقديمه كما موضح بالجدول (1)، فاذا ما توقفت حركة الملاحة فيه لأي سبب من الأسباب فان هذا الأمر سيولد ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية.

جدول (1) حجم النفط الخام والمنتجات النفطية التي يتم نقلها من خلال مضايق العالم، 2011-2018 (مليون ب / ي)

الموقع	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
مضيق هرمز	17	16.8	16.6	16.9	17	18.5	20.3	20.7
مضيق ملقا	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16	-	-
قناة السويس	3.8	4.5	4.6	5.2	5.4	5.5	-	-
باب المنديب	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	4.8	3.6	6.2
المضيق الدنماركي	3	3.3	3.1	3	3.2	3.2	-	-
المضيق التركي	2.9	2.7	2.6	2.6	2.4	2.4	-	-
قناة بنما	0.8	0.8	0.8	0.9	1	0.9	-	-
رأس الرجاء الصالح	4.7	5.4	5.1	4.9	5.1	5.8	-	-
تجارة النفط البحرية العالمية	55.5	56.4	56.5	56.4	58.9	61.2	62.5	n/a
إجمالي إمدادات النفط والسوائل الأخرى في العالم	88.8	90.8	91.3	93.9	95.9	96.9	98.5	99.9



Note: Data for Panama Canal are by fiscal year.

Sources: U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, Argus FSU, Suez Canal Authority, GTT, BP Statistical Review of World Energy, IHS Waterborne, Oil and Gas Journal, and UNCTAD, using EIA conversion factors.⁴

ثانياً: الوضع القانوني لمضيق هرمز بنظام العبور كانت الشعوب العربية في منطقة شبه الجزيرة العربية تستخدم مضيق هرمز في نقل تجارتها من الساحل العربي والخليج العربي الى الساحل الفارسي والهندي وبالعكس مما أدى الى انعاش تجارتها عبر التاريخ، الا ان مضيق هرمز ازدهر فعلياً وتطلق بعيداً في القرن السابع ميلادي فلعب دوراً هاماً في التجارة الدولية حتى خضع للاحتلال البرتغالي في القرن السادس عشر ميلادي واقفل البرتغاليون مضيق هرمز اما حركة التجارة العالمية حتى استطاعت بريطانيا إحكام سيطرتها على جزر الخليج ومياه المضيق عام 1926 وأعدت بريطانيا الأهمية لمضيق هرمز، حيث لم تكن الملاحة عبر المضيق تخضع الى قوانين ضمن معاهدة إقليمية او دولية (علام، أسماء، مصدر سابق، 2018:2). لطالما كانت هناك تجاذبات بين سلطنة عمان وإيران حول احقية السيطرة على مضيق هرمز، وقد حاولت ايران خلال انعقاد المؤتمرين الأول والثاني لقانون البحار في جنيف (1958-1960م) واللدان عقدا تحت راية الأمم المتحدة، المطالبة بحقها في الإشراف على مضيق هرمز باعتباره يقع ضمن مياهها الإقليمية، إلا أن طلبها رفض من قبل جميع المشاركين، طالبت إيران مجدداً في 30 أبريل 1980 بحقها في الإشراف على مضيق هرمز إلا أن طلبها رفض كليا (Shape(1)، 2018). تم عقد المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار في ابريل 1982م برعاية الأمم المتحدة ليضع حد لطلب ايران بالأشرف على مضيق هرمز والانتهاء من هذا الصراع، وخلصت نتائج المؤتمر حقوق وواجبات السفن العابرة للمضيق، وحقوق وواجبات الدول المطلة عليه، نستعرض ابرز المواد القانونية الخاصة بنظام المرور العابر والخاصة بالمضايق. يعتبر مضيق هرمز في نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار حيث ان القانون يعتبر منطقة أعالي البحار منطقة مفتوحة امام أي دولة للصيد والسفر ما لم يعرض امن وسلامة الدول الساحلية. عرفت المادة (37) المضايق الدولية بأنها المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982: 43) كما عرفت المادة (38) من اتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار لعام 1982 حق المرور العابر وفق الفقرات الآتية:

أولاً: تتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر الذي لا يجوز منعها. ثانياً: ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة، حيث تتمتع جميع السفن او الناقلات العسكرية او التجارية بالعبور دون أي عراقيل ولا يمنع ذلك من الدخول إلى الدولة الساحلية المطلة على المضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدول ولا يمس نظام المرور خلال المضيق النظام القانوني للمياه التي يتشكل منها مع احترام سيادة الدول التي تمر منها تلك السفن. (العكلة، مصدر سابق 2012:3) حيث نصت المادة (39) واجبات السفن والطائرات اثناء المرور العابر وفق الفقرات الآتية: (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982:43)

أولاً: على السفن والطائرات اثناء ممارستها حق المرور.

أ- ان تمضي السفن والطائرات دون ابطاء اثناء مرورها في المضيق او فوقه.

ب- ان تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة او أي استعمال لها ضد سيادة اي من الدول المطلة على المضيق، او باي صورة تشكل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي الثابتة في ميثاق الأمم المتحدة
ت- ان تمتنع عن ممارسة اي نشاط لا يتصل بالمرور المتواصل السريع إلا اصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة او حالة شديدة.

اما المادة (40) فقد نصت على أنشطة البحث والمسح (عدم السماح للسفن الأجنبية اثناء مرورها العابر القيام باي أنشطة بحث او مسح بحري دون اخذ الموافقات من الدول المتشاطئه للمضايق)
(اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982:44).

ثالثاً، صادرات النفط الخام لدول الخليج العربي عبر مضيق هرمز: لازال أمن الخليج العربي هو

التحدي الاستراتيجي للاقتصاد العالمي. ومن المحتمل ان يتزايد الطلب على نفط المنطقة في العقود المقبلة، ويتزامن تناهي الاحتياجات الآسيوية من نفط الخليج ونظراً للأهمية التجارية والاقتصادية للمضيق، فإن له أبعاد استراتيجية كبيرة على المنطقة العربية ودول الخليج تحديداً في حال تم إغلاق او تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز فمن الممكن حدوث أزمة اقتصادية تواجه الدول الخليجية المطلة على الخليج العربي، حيث تعتمد (90%) من دول الخليج العربي على هذا المضيق لتمرير تجارتها النفطية بواسطة الناقلات من خلاله إضافة الى مستورداتها القادمة من دول أخرى، حيث تعتمد الإمارات بنسبة (99%) والعراق (95%) والسعودية بنسبة (88%) أما (قطر والكويت والبحرين) فإن اعتمادهما كلياً على هذا المضيق لتصدير تجارتهم النفطية،(حيث تعتمد اقتصاديات دول الخليج بشكل اساسي على عائدات النفط التي توفر لها إمكانية بناء مشاريع لسد الاحتياجات العامة للدولة، وتلبية متطلبات المواطنين الأخرى)(خليل، 2017). أن إغلاق مضيق هرمز سيجعل دول العالم جميعاً المنتجة للنفط والمستهلكة مخنوقة اقتصادياً مع تخوف واضطرابات في أسواق النفط العالمية وفقدان دول الخليج العربي توازنها المالي والاقتصادي حيث أن اغلاق مضيق هرمز هاجس تطلعه إيران وترد الولايات المتحدة الامريكية بانها لن تسمح بذلك ويدور العالم حول نفسه كلما اهتز الأمن في مضيق هرمز فطرق الحرير جميعها تمر من عبرة (ناصر، 2013)، باعتبار أن تأمين حرية الملاحة فيه مسألة دولية بالغة الأهمية لا سيما وأنه الطريق الأهم لإمدادات النفط العالمية ولذلك فإن اي تعطل يؤثر على واردات تلك الدول سلباً ويكون اثرها بارزاً على الامن الغذائي ويكشف واقع الأمن الغذائي العربي عن وجود حالة عجز غذائي متنامٍ، فحجم الإنتاج العربي من المواد الغذائية لا يكفي لتغطية الاستهلاك المحلي العربي وهو ما يستدعي اللجوء إلى الاستيراد لتغطية هذا العجز ويعكس ذلك قيمة الواردات العربية من مجموعات السلع الغذائية الرئيسية، حيث يشير تقرير أوضاع الامن الغذائي العربي الصادر عن المنظمة العربية للتنمية الزراعية في عام 2018 الى التطور الإيجابي في أوضاع الامن الغذائي العربي مقارنة بالأعوام الماضية وتراجع قيمة فجوة السلع الغذائية الرئيسية في المنطقة العربية من (34.69) مليار دولاراً عام 2017 إلى (33.58) مليار دولاراً عام 2018 بنسبة تراجع بلغت(3.20%)، كما تشير بعض التقديرات إلى أن الدول الخليجية وحدها تستورد نحو (90%)

من المواد الغذائية من الخارج وهو ما يعنى ارتفاعاً كبيراً في الفجوة الغذائية الخليجية لاسيما في الدول التي تعتمد على المواد الغذائية المستوردة ولا تعتمد على القطاع الزراعي والصناعي في تلبية احتياجاتها الداخلية، حيث من المتوقع ارتفاع أسعار الغذاء وزيادة أسعار النفط بشكل مضاعف مما يضع ضغوطاً هائلة لا تُطاق على الاقتصاديات العالمية (العكلة، مصدر سابق، 2011: 326) حيث سيلقي ارتفاع معدلات التضخم أعباء إضافية على كاهل المواطنين فضلاً عن خفض الإيرادات المتحصلة من تصدير النفط الخام والغاز الطبيعي، إذ يشحن نحو ثلث انتاج النفط العالمي يومياً من دول الخليج عبر مضيق هرمز ثم الى المحيط الهندي ومضيق ملقا قرب سنغافورة إلى شرق آسيا (اليابان، الصين، كوريا الجنوبية، تايوان) حيث تعتبر اليابان والصين من أكبر المستوردين للنفط عن طريق مضيق هرمز أما الكمية المتبقية من النفط فتتجه إلى باب المندب جنوبي البحر الأحمر ومن ثم إلى أوروبا والولايات المتحدة. فضلاً عن ذلك كونه ممر لصادرات ثماني دول هي (العراق، السعودية، الكويت، الامارات العربية المتحدة، قطر، البحرين، سلطنة عمان، ايران) والمنفذ البحري الوحيد لكل من (العراق، الكويت البحرين، قطر) باستثناء السعودية التي لديها موانئ على البحر الأحمر وسلطنة عمان التي تقع موانئها الرئيسية على خليج عمان ودولة الامارات التي أقامت مؤخراً ميناء (خور فكان) وسمي على اسم مدينة ساحلية تقع على شواطئ خليج عمان تتبع إمارة الشارقة وهي تعد تاسع المدن الإماراتية اما العراق فلدية خط أنابيب لنقل النفط الخام من حقول كركوك مروراً بالأراضي التركية وصولاً الى ميناء جيهان المطل على البحر الأبيض المتوسط، لذا يجب على دول الخليج انشاء خطوط انابيب بديلة لنقل النفط والغاز والبحث عن مناطق تصدير جديدة بعيدة عن اخطار توقف مضيق هرمز اذ بلا شك ان التسريع في انهاء العمل في خطوط نقل النفط والغاز سيكون البديل المناسب لأنهاء مشكلة اغلاق مضيق هرمز ومن جهة أخرى ستواجه دول الخليج مصاعب في استيراد وتصدير السلع والمعدات وغيرها فهذه السلع والمعدات لا يتم استيرادها وتصديرها بأنابيب كحال النفط بل تحتاج الى خدمات الشحن البحري للوصول الى وجهتها والجدول (2) يوضح الدول المطلة على الخليج العربي والتي تمرر صادراتها النفطية عبر مضيق هرمز.

جدول (2) انتاج النفط الخام للدول المطلة على مضيق هرمز لعام 2020

الدول	المعدل اليومي للإنتاج (مليون برميلاً/يوم)	نسبة الإنتاج من إجمالي العالم (%)	كمية النفط المصدر عبر مضيق هرمز (مليون برميلاً/يوم)
السعودية	9.2	11.3	8.1
العراق	3.9	4.8	3.8
الامارات	2.8	3.9	2.7
الكويت	2.4	3.4	2.4
عمان	0.8	1.2	-
قطر	0.6	0.7	0.6
البحرين	0.2	0.2	0.2
ايران *	-	5.1	-
اجمالي الإنتاج العالمي	81.3		

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات التقرير الاحصائي السنوي لمنظمة الأقطار العربية المصدرة للبتترول (أوبك) لعام 2021 * نسبة إيران من انتاج النفط من الموقع الإلكتروني <https://ar.wikipedia.org/wiki>

المطلب الثاني المخاطر التي تواجه تجارة العراق الخارجية المحمولة بجراحي حال إغلاق مضيق هرمز

اولاً: صادرات واستيرادات السلع يمتلك العراق حالياً أربع موانئ تجارية في محافظة البصرة جنوب العراق تطل على الخليج العربي وهي كل من (ميناء ام قصر يقع بالقرب من الخليج العربي على بعد (75) كم من المدخل الغربي لمدينة البصرة، ميناء أبو فلوس يقع على شط العرب في ضفته الغربية في منطقة تبعد (30) كم عن مركز محافظة البصرة، ميناء خور الزبير يقع على بعد (60) كم عن مركز محافظة البصرة ويبعد (105) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي، ميناء المعقل يقع على ضفاف شط العرب ويبعد (35) كم من النهاية الشمالية للخليج العربي (وزارة النقل العراقية، الشركة العامة لموانئ العراق) كما بدأ العراق بإنشاء ميناء الفاو الكبير الذي يعتبر من أكبر الموانئ في شمال الخليج العربي، وتم وضع حجر الأساس له في بداية عام 2012 (زباري، 2014: 73) يتم من خلالهما تصدير واستيراد السلع والخدمات إضافة الى صادرات النفط الخام عن طريق الخليج العربي (المنفذ البحري الوحيد للعراق) عبر مضيق هرمز، اذ تعد التجارة بالنقل البحري من الوسائل الأكثر أهمية والدعامة التي تقوم عليها التجارة العالمية مقارنة بوسائل النقل التجاري الأخرى، لما تتمتع به من مزايا تساعد على إيصال البضائع بأقل التكاليف الممكنة، اذ ما يقارب 90% من عمليات نقل التجارة الدولية بين بلدان العالم تتم من خلال وسائل النقل البحري عبر الخطوط البحرية الدولية المتعددة (رجب، 2018: 5)، لابد من الإشارة الى ان العراق بلد مستورد للسلع الأساسية والاستهلاكية، حيث بلغت كمية البضائع المستوردة القادمة الى الموانئ العراقية في عام 2020 (19.6) مليون طناً شحنت على متن (2060) سفينة أي بمعدل مرور (6) سفن تقريبا في اليوم عبر مضيق هرمز، بينما بلغت كمية البضائع المصدرة المغادرة من الموانئ العراقية (10.2) مليون طناً شحنت على متن (808) سفينة بمعدل مرور (3) سفن تقريبا في اليوم عبر مضيق هرمز ايضاً، بلغ مجموع الإيرادات للشركة العامة لموانئ العراق التابعة لوزارة النقل (424.1) مليار ديناراً لعام 2020، حسب بيانات وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء ومؤشرات النقل والاتصالات والمتمثلة بالجدولين (3،4)، فتخيل حجم الخسارة التي قد تتعرض لها تجارة العراق الخارجية مع دول العالم في حال إغلاق مضيق هرمز وما ينتج عنه من ارتفاع في أسعار السلع الغذائية الأساسية، بالإضافة الى اعتماد المواطن العراقي على هذه السلع المتمثلة بمفردات البطاقة التموينية التي غالباً ما تكون مستوردة من الخارج ومن مناشي مختلفة من العالم والتي يتطلب شحنها عن طريق البحر لسد احتياجاته الغذائية وهذه بحد ذاتها مشكلة يجب حلها للظروف الصعبة التي يمر بها العراق والمواطن العراقي بشكل خاص.

جدول (3) عدد السفن القادمة وكمية البضائع المستوردة عبر الموانئ العراقية المظلة على الخليج العربي للسنوات 2013-2020

السنوات	عدد السفن القادمة للموانئ العراقية	ام قصر (طن)	خور الزبير (طن)	المعقل (طن)	أبو فلوس (طن)	المجموع (طن)
2013	2443	10,058,269	3,709,331	906,709	530,385	15,204,694
2014	2442	9,367,481	3,727,109	982,993	459,891	14,537,474
2015	2004	10,949,157	3,315,083	539,242	353,803	15,157,285
2016	1891	12,360,377	3,341,421	74,069	292,496	16,068,363
2017	2049	13,268,848	3,111,887	15,040	633,150	17,028,925
2018	2044	14,951,685	2,262,378	67,263	617,112	17,898,438
2019	1836	12,970,543	2,693,828	28,595	1,015,449	16,708,415
2020	2060	15,689,797	2,210,729	-	1,668,244	19,568,770

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات النقل والاتصالات

جدول (4) عدد السفن المغادرة وكمية البضائع المصدرة عبر الموانئ العراقية المظلة على الخليج العربي للسنوات 2013-2020

السنوات	عدد السفن المغادرة للموانئ العراقية	ام قصر (طن)	خور الزبير (طن)	المعقل (طن)	أبو فلوس (طن)	المجموع (طن)
2013	127	-	563,337	-	-	564,719
2014	187	-	1,331,716	-	-	1,331,716
2015	279	-	1,844,980	-	-	1,844,980
2016	312	-	2,060,450	-	-	2,060,450
2017	537	498,183	4,699,650	2,403	-	5,200,236
2018	995	3,332,504	7,123,411	-	-	10,455,915
2019	1284	4,270,266	8,659,658	-	-	12,929,924
2020	808	2,602,419	7,609,420	-	1,110	10,212,949

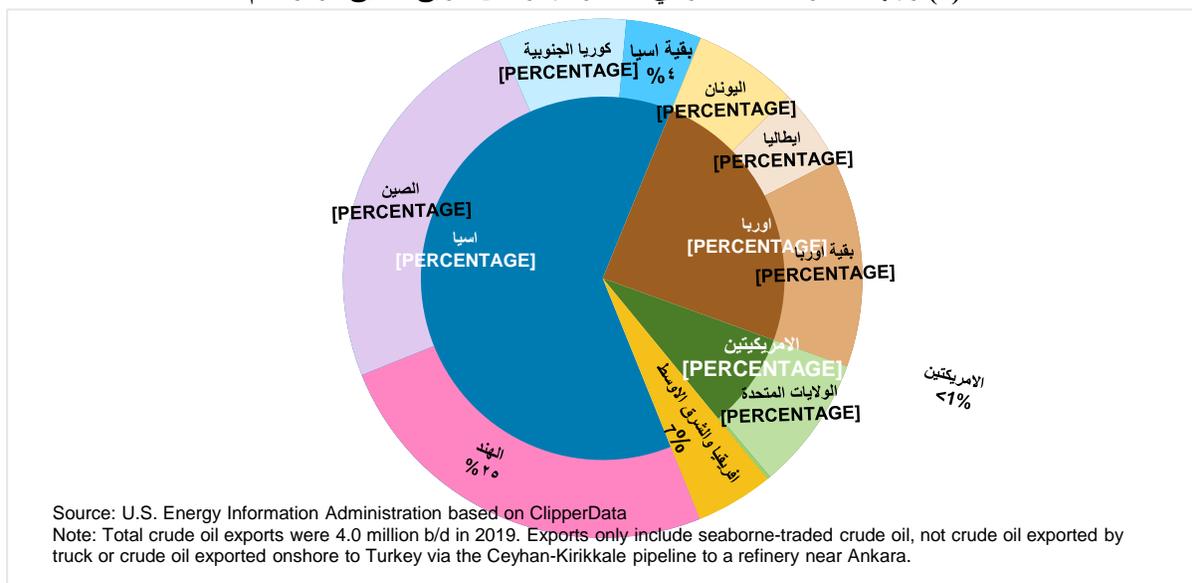
المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات النقل والاتصالات

ثانياً، صادرات النفط الخام: أن إغلاق مضيق هرمز لأي سبب سواء كان عملاً عسكرياً أو كوارث طبيعية سيؤدي إلى عرقلة حركة الملاحة البحرية، فضيق الساحل العراقي على الخليج العربي والذي لا يتجاوز (15) كلم هو المنفذ البحري الوحيد الذي يمتلكه للعراق لتصدير نفطة إلى الخارج ومن دونه يكون العراق دولة مغلقة بلا أية سواحل، ومع تزايد اعتماد العراق على الصادرات النفطية زاد اعتماده على الخليج العربي (ادريس، 2000:3) حيث سيتعرض الاقتصاد العراقي لخسائر كبيرة نتيجة انخفاض إيراداته النفطية التي تعتمد عليها الموازنة العامة للدولة بشكل كبير وبالتالي سوف يؤثر على الحياة الاقتصادية في كل مفاصل الحياة اليومية للمواطن وللدولة، وبالرجوع للشكل (2) نلاحظ وجهة صادرات النفط الخام العراقي المحمول بحراً عبر مضيق هرمز ومدى أهميته للاقتصاد العراقي، حيث تعتبر (الصين، الهند) من أكبر مستوردي النفط الخام العراقي إذ أن (50%) من النفط العراقي يصدر إلى هاتين الدولتين، حيث يعتمد العراق في تصدير نفطة على منفذين أحدهما يطل على الخليج العربي مروراً بمضيق هرمز عن طريق موانئ البصرة جنوب العراق والتي تشكل (95%) من مجموع صادرات النفط الخام الكلية، أما المنفذ الآخر عبارة عن خط أنابيب يربط حقول نفط كركوك شمال العراق

مروراً بالأراضي التركية وصولاً الى ميناء جيهان التركي المطل على البحر الأبيض المتوسط، فعندما ينحصر تصدير النفط عبر منفذ بحري وحيد يمتلكه العراق يطل على الخليج العربي مروراً بمضيق هرمز سيكون رهيناً بالأزمات التي تحدث في منطقة الخليج العربي.

وبالنظر الى بيانات تصدير النفط لشهر كانون الأول 2018 حصراً الواردة ضمن الجدول (5) الخاص بصادرات النفط الخام لعام 2018 والصادر من وزارة النفط العراقية، نلاحظ أن مجموع الصادرات الكلية للنفط الخام خلال هذا الشهر بلغت (115,517,974) برميلاً/ شهر بمعدل تصدير بلغ (3.85) مليون برميلاً/ يوم واجمالي الإيرادات المتحققة (6.2) مليار دولاراً في حين بلغت صادرات النفط الخام من حقول البصرة عن طريق الموانئ المطلّة على الخليج العربي عبر مضيق هرمز (11,450,367) برميلاً/ شهر وبمعدل تصدير (3.7) مليون برميلاً/ يوم وشكل ما نسبته (97.3%) من مجموع صادرات النفط الخام الكلية بإيرادات بلغت (6.1) مليار دولاراً وبمتوسط سعر (54) دولاراً للبرميلاً الواحد كما بلغت صادرات النفط الخام لحقول كركوك عبر ميناء جيهان التركي المطل على البحر الأبيض المتوسط لنفس الشهر (3,067,607) برميلاً/ شهر وبمعدل تصدير (102.3) ألف برميلاً/ يوم وشكل ما نسبته (2.7%) من مجموع صادرات النفط الخام الكلية بإيرادات بلغت (165.6) مليون دولاراً وبمتوسط سعر (54) دولاراً للبرميلاً الواحد، لذا أن أي إغلاق أو توقف في حركة الملاحة في مضيق هرمز لأي سبب سيؤثر سلباً على الاقتصاد العراقي وسوف يفقد العراق ما مقداره (3.7) مليون برميلاً/ يوم من تصدير نفطه من حقول البصرة جنوب العراق وبنسبه (97.3%) من صادرات النفط الخام الكلية وبخسارة في إيراداته النفطية تبلغ (202.7) مليون دولاراً / يوم، أي في 30 يوم تصبح (6.1) مليار دولاراً، ان معدل اعتماد العراق على الإيرادات النفطية يبلغ (87.6%) من مجموع الإيرادات الكلية المتحققة في تمويل ميزانيته وكما موضح بالجدول (5)، حيث تبلغ النفقات التشغيلية لعام 2021 (90.6) ترليون ديناراً عراقي بإنفاق شهري قدرة (7.6) ترليون ديناراً عراقي (وزارة العدل العراقية، جريدة الوقائع، 2021:3) أي ما يعادل أكثر (5) مليار دولاراً، بالتالي سيؤدي ذلك الى عجز الموازنة العامة للدولة التي هي (بمثابة خطة مالية للدولة يتم من خلالها وضع التخصيصات الاستثمارية والتشغيلية ومعالجة التضخم والبطالة) أن من أهم التحديات التي تواجه البلدان المصدرة للنفط هو حماية اقتصادها من التقلبات الكبيرة في أسعار النفط العالمية خاصة عندما تعتمد على النفط كمورد رئيسي لتمويل الموازنة (الربيعي، 2016:81) باعتبار أن العملة الأجنبية المتحققة من تصدير النفط والتي تمول الموازنة ستكون غير كافية وبالتالي سوف يتحقق العجز الذي سيؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد يصاحبه عجزاً ثانياً الا وهو عجز ميزان المدفوعات (الميزان التجاري) وبالتالي ان تمويل هذا العجز سيتحمله البنك المركزي العراقي وتأثير ذلك على احتياطات العملة الأجنبية في دولة ريعية مثل العراق يرتبط ارتفاع وانخفاض الاحتياطات أساساً بالعوائد النفطية والتي سوف نوضحها في المطلب الثالث.

شكل (2) وجهة صادرات النفط العراقي المحمول بحرا عن طريق مضيق هرمز لعام 2019



جدول (5) كميات النفط المصدرة عن طريق حقول نفط البصرة وحقول و نفط كركوك لعام 2018

خلاصة سنوية										
السنة	الشهر	المجموع		نفط كركوك				نفط البصرة		
		السعر (\$) / البرميل	المبلغ (\$) / البرميل	المصدر من حقول البصرة		المصدر من ميناء جيهان		المبلغ (\$) / البرميل	الكمية (برميل) / البرميل	
				المبلغ (\$) / البرميل	الكمية (برميل) / البرميل	المبلغ (\$) / البرميل	الكمية (برميل) / البرميل			
2018	كانون الثاني	62.6	6,772,229,348.14	108,190,068.0	0	0	0	0	6,772,229,348.14	108,190,068.0
	شباط	60.1	5,762,174,290.40	95,940,404.0	0	0	0	0	5,762,174,290.40	95,940,404.0
	آذار	60.1	6,435,210,449.14	107,050,000.0	0	0	0	0	6,435,210,449.14	107,050,000.0
	نيسان	64.9	6,501,695,449.47	100,197,197.0	0	0	0	0	6,501,695,449.47	100,197,197.0
	ايار	69.8	7,550,777,495.66	108,175,920.0	0	0	0	0	7,550,777,495.66	108,175,920.0
	حزيران	68.8	7,263,555,029.61	105,640,161.0	0	0	0	0	7,263,555,029.61	105,640,161.0
	تموز	68.6	7,532,500,877.14	109,857,705.0	0	0	0	0	7,532,500,877.14	109,857,705.0
	آب	69.7	7,735,548,893.77	111,061,618.0	0	0	0	0	7,735,548,893.77	111,061,618.0
	ايلول	74.2	7,919,848,731.52	106,795,022.0	0	0	0	0	7,919,848,731.52	106,795,022.0
	تشرين الاول	73.3	7,908,496,038.81	107,821,261.0	10,339,481.50	291,253	0	0	7,898,156,557.31	107,895,342.0
	تشرين الثاني	61.2	6,195,345,571.54	101,313,958.0	5,578,825.00	157,150	14,149,494.06	261,466.0	6,175,617,252.48	100,895,342.0
	كانون الاول	54.0	6,233,592,040.11	115,517,974.0	0	0	153,848,207.19	3,067,607.0	6,079,743,832.92	112,450,367.0
			65.6	83,810,974,215.31	1,277,561,288	15,918,306.50	448,403	167,997,701.25	3,329,073.0	83,627,058,207.56

حُمّلت الكميات أعلاه من موانئ البصرة وخور العمية والعوامات الاحادية على الخليج العربي ومن ميناء جيهان التركي على البحر المتوسط للشركات المشتريّة الآتية:
 لموقع الالكتروني للوزارة النفط oil.gov.iq هو الموقع الرسمي والوحيد المعتمد من قبل وزارة النفط.

ثالثاً، نسبة الصادرات النفطية الى الناتج المحلي الإجمالي: يعتبر اجمالي الناتج المحلي واحداً من أكثر المعايير او المؤشرات استخداماً في مجال الاقتصاد الكلي حيث يعكس هذا المؤشر تقييم النشاط الاقتصادي للبلد كما يعكس مدى قوة الاقتصاد المحلي وهيكله الإنتاجي.

وبالرجوع للجدول (6) الذي يمثل نسبة مساهمة الصادرات النفطية في الناتج المحلي الإجمالي (GDP) حيث يتضح تذبذب النسبة طيلة أعوام السلسلة الزمنية الممتدة من (2004-2020) حيث تراوحت ما بين (47.7% - 26.6%) وبمعدل (38.0%) وتعد هذه النسب كبيرة لحد ما مقابل القطاعات الأخرى المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي، كون العراق اقتصاده ريعي يعتمد اساساً على العوائد النفطية في تمويل الموازنة العامة للدولة لذلك على الحكومة تشجيع القطاعات الأخرى وتقليل الاعتماد على الإيرادات النفطية.

جدول (6) نسبة مساهمة الصادرات النفطية في الناتج المحلي الإجمالي للأعوام (2004-2020)

السنة	صادرات لنفط الخام (مليون دولار)	الناتج المحلي الإجمالي* بالأسعار الجارية (مليون دولار)	نسبة الصادرات النفطية من GDP (مليون دولار)
2004	17,456.0	36,627.9	47.7
2005	23,199.0	49,954.9	46.4
2006	29,708.0	65,140.1	45.6
2007	37,771.0	88,837.1	42.5
2008	61,884.0	131,614.4	47.0
2009	38,965.0	111,657.6	34.9
2010	51,453.0	138,516.7	37.1
2011	79,408.0	185,749.7	42.8
2012	93,779.0	218,002.5	43.0
2013	90,167.0	234,637.7	38.4
2014	84,927.0	228,415.7	37.2
2015	50,948.0	166,774.1	30.5
2016	41,033.0	166,602.5	24.6
2017	57,129.8	187,217.7	30.5
2018	85,798.7	227,367.5	37.7
2019	78,364.7	235,097.2	33.3
2020	44,287.4	166,757.0	26.6
المعدل			38.0

لمصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي العراقي، دائرة الإحصاء والأبحاث، النشرة الإحصائية السنوية، التقرير السنوي للأعوام 2004-2020 المؤشرات المالية الأساسية، الموقع الرسمي للبنك المركزي للأعوام 2004-2020 *بيانات الحسابات القومية للبنك الدولي، وبيانات الحسابات القومية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

المطلب الثالث، انعكاس تأثير اغلاق مضيق هرمز على الاقتصاد العراقي للفترة (2004-2020) من خلال:

أولاً، احتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي: كما يوضح الجدول (7) والشكل (3) مسار الإيرادات النفطية وتأثيرها على احتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي في ظل ارتفاع وانخفاض أسعار النفط وكمية النفط المصدرة. اذ سجلت الإيرادات النفطية ارتفاعاً ملحوظاً طيلة الأعوام (2004-2013) رافقها ارتفاع في احتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي حيث بلغ (77.3) مليار دولاراً في عام 2013 وبنسبة نمو بلغت (10.9%) وهو أعلى مستوى وصل اليه احتياطي النقد

الأجنبي طيلة فترة السلسلة عدا عام 2009 اذ انخفضت الإيرادات النفطية لتصل الى (39.0) مليار دولاراً مع انخفاض في احتياطي النقد الأجنبي حيث بلغ (44.6) مليار دولاراً وبنسبة نمو بلغت (9.7- %) ويعود السبب الى انخفاض أسعار النفط متأثراً بأبحاث الأزمة العالمية التي مر بها العالم بأجمعه حيث وصل الى (58.9) دولاراً للبرميل الواحد بعد ان كان (88.8) دولاراً للبرميل الواحد في العام السابق، ثم عاودت الإيرادات النفطية بالارتفاع طيلة الأعوام (2010-2013) لتصل الى (90.1) مليار دولاراً صاحبها ارتفاع في احتياطي النقد الأجنبي بلغ (77.3) مليار دولاراً نهاية عام 2013 وبنسبة نمو بلغت (10.9%) ويعود السبب الى تحسن أسعار النفط حتى وصلت الى أعلى مستوياتها لتبلغ (103) دولاراً للبرميل الواحد حيث سجلت الإيرادات النفطية انخفاضا طيلة الأعوام (2014-2016) حتى بلغت (41.0) مليار دولاراً رافقها انخفاض في احتياطي النقد الأجنبي حيث بلغ (44.9) مليار دولاراً نهاية عام 2016 وبنسبة نمو بلغت (17.5%)، ويعود السبب الى انخفاض أسعار النفط من منتصف عام 2014 الى عام 2016 حتى وصل متوسط سعر برميل النفط الى (36.0) دولاراً إضافة الى تكاليف الحرب على الإرهاب في تلك الفترة والتي كانت بمثابة صدمة كبيرة على الاقتصاد العراقي بحسب وصف صندوق النقد الدولي في تقريره لسنة 2015، سجلت الإيرادات النفطية ارتفاعاً طيلة الأعوام (2017-2019) اذ بلغت (78.4) مليار دولاراً عام 2019 رافقها ارتفاع في احتياطي النقد الأجنبي بلغ (67.6) مليار دولاراً وبنسبة نمو بلغت (5.1%) ويعود السبب الى تحسن أسعار النفط حيث وصل متوسط سعر برميل النفط (61.0) دولاراً للبرميل الواحد، تعرض الاقتصاد العراقي الى صدمة مزدوجة في عام 2020 الا وهي جائحة كوفيد-19 وانخفاض أسعار النفط بسبب وفرة المعروض وقلة الطلب العالمي على النفط، حيث سجلت الإيرادات النفطية انخفاضا بلغ (44.3) مليار دولاراً ويعود السبب الى انخفاض أسعار النفط الى أدنى مستوياتها منذ عام 2004 حيث وصل متوسط سعر برميل النفط (38.4) دولاراً في حين سجل احتياطي النقد الأجنبي انخفاضا بلغ (54.0) مليار دولاراً وبنسبة نمو بلغت (-20.1%) لقد قادت تلك الارتفاعات والانخفاضات في أسعار النفط الى تذبذب الإيرادات النفطية الذي انعكس بدوره على احتياطيات النقد الأجنبي لدى البنك المركزي العراقي. حيث يمكن القول أن هنالك عاملان متحكمان في الإيرادات النفطية العامل الأول أسعار النفط والعامل الثاني الكمية المصدرة من النفط الخام حيث نجد أن هنالك سنوات بالرغم من انخفاض أسعار النفط فان الزيادة في كمية النفط المصدر قد عوضت الإيرادات النفطية والعكس صحيح وخالصة القول شكلت الإيرادات النفطية في العراق المصدر الأساسي للاحتياطيات الاجنبية في العراق مما يجعلها عرضة للأزمات الخارجية التي يتعرض له القطاع النفطي في ظل غياب قطاعات أخرى مساندة للحصول على العملة الاجنبية مما يجعلها عرضة للخطر، وبذلك نستنتج أن هنالك علاقة بين الإيرادات النفطية وحجم الاحتياطي لدى البنك المركزي العراقي.

جدول (7) إيرادات النفط الخام واحتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي للأعوام 2004-2020

السنة	إيرادات النفط الخام مليار دولار	أحتياطي النقد الأجنبي * مليار دولار	متوسط سعر برميلاً النفط	معدل تصدير النفط الخام** مليون برميلاً / سنة	نسبة النمو في احتياطي النقد الأجنبي %
2004	17.5	7.0	30.0	581.9	---
2005	23.2	12.1	53.5	433.6	72.9
2006	29.7	17.8	49.6	599.0	47.1
2007	37.8	30.6	51.9	599.6	71.9
2008	61.9	49.4	88.8	677.1	61.4
2009	39.0	44.6	58.9	695.5	-9.7
2010	51.5	50.7	75.6	690.0	13.7
2011	79.4	60.8	103.0	790.5	19.9
2012	93.8	69.7	107.0	887.0	14.6
2013	90.1	77.3	103.0	872.0	10.9
2014	84.9	66.0	94.9	918.2	-14.6
2015	50.9	54.4	44.7	1096.8	-17.6
2016	41.0	44.9	36.0	1208.4	-17.5
2017	57.1	48.9	49.3	1207.8	8.9
2018	85.8	64.3	65.9	1445.9	31.5
2019	78.4	67.6	61.0	1288.0	5.1
2020	44.3	54.0	38.4	1096.4	-20.1

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي العراقي، دائرة الإحصاء والأبحاث، النشرة الإحصائية السنوية، التقرير الاقتصادي السنوي للأعوام 2020-2004

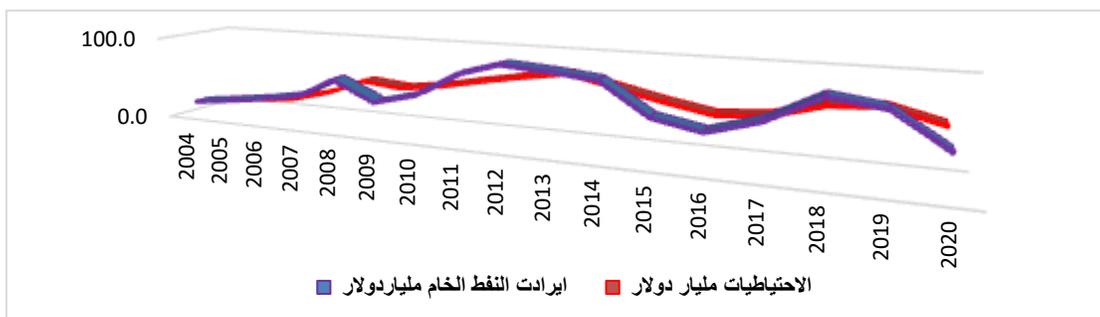
المؤشرات المالية الأساسية، الموقع الرسمي للبنك المركزي للأعوام 2020-2004

* تحويل الاحتياطي الاجنبي من الدينار الى الدولار باستخدام سعر الصرف لكل عام

** وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية 2016-2019، الإحصاءات النفطية

مؤشرات إحصائية عن الوضع الاقتصادي والاجتماعي في العراق (2014 - 2017)

شكل (3) العلاقة بين الإيرادات النفطية وحجم احتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي للأعوام 2004-2020



المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي العراقي، دائرة الإحصاء والأبحاث، المؤشرات المالية الأساسية لموقع الرسمي للبنك المركزي العراقي للأعوام 2020-2004

ثانياً، الإيرادات العامة للدولة: يعتمد الاقتصاد العراقي كما هو معروف اعتماداً أساسياً على صادراته من النفط الخام فاقتصاده ريعي في المقام الأول، إذ شكلت الإيرادات النفطية ما معدله (87.6%) من مجمل إيرادات الدولة المالية فيما شكلت الإيرادات غير النفطية ما معدله (12.4%) من مجمل إيرادات الدولة المالية للأعوام 2004-2019 مما يجعل الموازنة العامة للدولة معرضة للصدمات الخارجية المتمثلة بتقلبات أسعار النفط وكذلك انخفاض معدل التصدير بالإضافة الى الصدمات الداخلية متمثلة بالإيرادات الغير نفطية كما موضح بالجدول(8) والشكل(4) الذي يمثل السلسلة الزمنية للأعوام (2004-

(2020). حيث يتضح تذبذب إجمالي الإيرادات النفطية خلال المدة (2004-2020) إذا تتأثر الإيرادات الكلية صعوداً ونزولاً بالعوائد النفطية وارتباط تلك العوائد بانخفاض وارتفاع أسعار النفط وكمية النفط المصدر حيث ازدادت نسبة مساهمة الإيرادات النفطية الى الإيرادات الكلية من (76.9 %) في عام 2004 الى (95.2%) في عام 2018 حيث استحوذ النفط على معظم الإيرادات التي تغطي مجمل الإيرادات الكلية، نستنتج من ذلك أن ارتفاع وانخفاض الإيرادات الكلية مرتبط ارتباط طردي مع الإيرادات النفطية حيث تعتبر الإيرادات النفطية المصدر الرئيسي- في تنمية إيرادات الدولة المالية، اذ بات من الضروري تنويع مصادر الدخل القومي في الاقتصاد العراقي وتطوير القاعدة الاقتصادية دون الاعتماد على قطاع النفط وتحقيق عدد أكبر لمصادر الدخل الأساسية ورفع القدرات الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية المختلفة ومن أهمها القطاع الصناعي والزراعي اللذان لهما دورا هاما في نهوض الاقتصاد ونقله من حالة الركود الى حالة التنمية والتطور حيث أن القطاعين الصناعي والزراعي هما الاكثر أهمية وفعالية في عملية النمو الاقتصادي، هناك الكثير من التجارب لدول متقدمة اعتمدت على تطوير هذين القطاعين والتي جنت وما زالت تجني ثمار التقدم الاقتصادي، كون أن العراق يمتلك كافة المقومات للنهوض بهذين القطاعين المهمين.

جدول (8) الإيرادات الكلية وإيرادات النفط الخام للأعوام 2004-2020

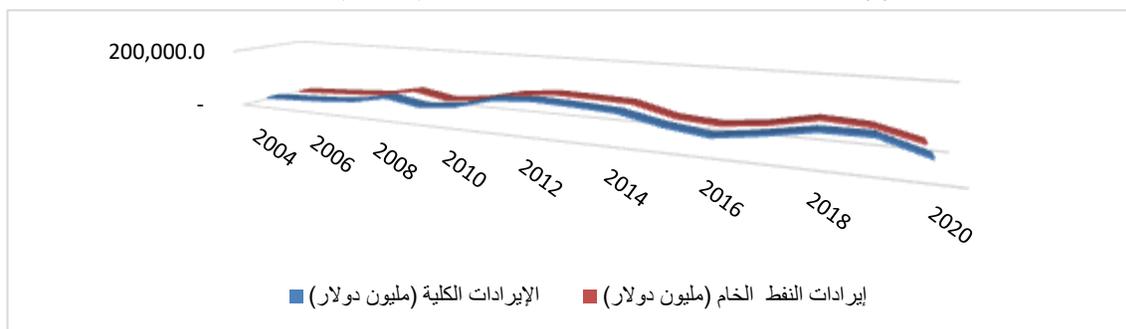
السنة	الإيرادات الكلية (مليون دينار)	سعر الصرف الاساسي	الإيرادات الكلية (مليون دولار)	إيرادات النفط الخام (مليون دولار)	نسبة إيرادات النفط الى الإيرادات الكلية %	متوسط سعر برميل النفط (دولار)
year	Actual revenue (Million ID)	The base exchange rate	Actual revenue (Million SD)	Crude oil revenues (million SD)	The ratio of oil revenues to total revenues %	Average Oil Price (US)
2004	32,982,739	1453	22,699.8	17,455.7	76.9	30.0
2005	40,502,890	1469	27,521.7	23,199.4	84.1	53.5
2006	49,055,545	1467	33,371.7	29,708.1	88.8	49.6
2007	54,599,451	1255	43,505.5	37,771.3	86.8	51.9
2008	80,252,182	1193	67,269.2	61,883.7	92.0	88.8
2009	55,209,353	1170	47,187.5	38,964.7	82.6	58.9
2010	70,178,223	1170	59,981.4	51,453.0	85.8	75.6
2011	108,807,392	1170	92,997.8	79,407.5	85.4	103.0
2012	119,817,224	1166	102,759.2	93,778.5	91.3	107.0
2013	113,840,076	1166	97,633.0	90,167.0	92.4	103.0
2014	105,364,301	1166	90,363.9	84,927.4	94.0	94.9
2015	72,546,345	1166	62,218.1	50,948.2	81.9	44.7
2016	53,413,446	1182	45,189.0	41,032.9	90.8	36.0
2017	77,335,955	1184	65,317.5	57,129.8	87.5	49.3
2018	106,569,834	1182	90,160.6	85,798.7	95.2	65.9
2019	107,566,995	1182	91,004.2	78,364.7	86.1	61.0
*2020	63,199,689	1192	53,019.9	44,287.4	83.5	38.4

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي العراقي، دائرة الإحصاء والأبحاث، النشرة الإحصائية السنوية، التقرير الاقتصادي السنوي للأعوام 2004-2020

المؤشرات المالية الأساسية، الموقع الرسمي للبنك المركزي للأعوام 2004-2020
وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية 2016-2019 الإحصاءات النفطية
مؤشرات إحصائية عن الوضع الاقتصادي والاجتماعي في العراق (2014 - 2017)

* تم اعتماد سعر صرف البالغ 1192 دينار بعد قرار البنك المركزي العراقي القاضي بتخفيض سعر صرف الدينار العراقي في 2020/12/19 بعد استخراج معدل سعر صرف 11 شهر على سعر صرف (1182) دينار لكل دولارا وسعر صرف شهر كانون الثاني على (1304) دينار

شكل (4) العلاقة بين الإيرادات الكلية وإيرادات النفط الخام للأعوام 2004-2020



المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي العراقي، دائرة الإحصاء والأبحاث، المؤشرات المالية الأساسية لموقع الرسمي للبنك المركزي العراقي للأعوام 2004-2020

المطلب الرابع: بدائل تصدير النفط عن طريق مضيق هرمز

وهنا يجب البحث بصورة جدية عن بدائل سريعة لتفادي الضرر الذي سوف يحصل في الاقتصاد العراقي في حال إغلاق المضيق وتوقف حركة الملاحة فيه للتقليل من المخاطر المحتملة للأزمة التي يمكن أن تعصف بالاقتصاد العراقي إضافة الى أزماته الاقتصادية الحالية مما يفاقم مشكلة البطالة وانخفاض الإيرادات وعدم القدرة على تغطية النفقات العامة (خليل، مصدر سابق، 2017).

أولاً: على المدى القصير الأجل:

1. هنالك منفذ بديل يمكن اللجوء اليه لتصدير النفط العراقي عن طريق خط أنابيب كركوك - جيهان الذي يمر عبر الأراضي التركية وصولاً إلى ميناء جيهان التركي المطل على البحر الابيض المتوسط حيث يبلغ طوله (970) كم ويصل ما بين مدينة كركوك بالعراق وميناء جيهان في تركيا ويعتبر أكبر خط تصدير نفط خام في العراق ابتداءً تشغيله عام 1976، وتبلغ السعة التصميمية للخط ما بين (500,000 إلى 1,100,000) برميلاً يومياً (السعدون، 2021:8) من خلال العمل على رفع الطاقة الإنتاجية لحقول نفط كركوك الى (1) مليون برميلاً يومياً علماً أن طاقته التصديرية تبلغ (1.1) مليون برميلاً يومياً، لو فرضنا ارتفاع أسعار النفط الى (100) دولاراً للبرميل الواحد وهذا أمر وارد نظراً لقلّة المعروض النفطي وزيادة الطلب العالمي فأن إجمالي الإيرادات النفطية ستكون (100) مليون دولاراً يومياً عندها يكون الإيراد الشهري من تصدير النفط في 30 يوماً (3) مليار دولاراً تقريباً، أي من الممكن إن يعوض العراق جزء من خسائر إيراداته النفطية في حال توقف تصدير النفط عن طريق موانئ البصرة المطلّة على الخليج العربي عبر مضيق هرمز، حيث أن الموازنة العامة للدولة تبلغ نفقاتها التشغيلية خلال الشهر الواحد تقريباً (5) مليار دولاراً شهرياً مما سيساهم في تخفيف العبء على الموازنة التشغيلية بنسبة (60%) ، لا بد من الإشارة أن ارتفاع معدلات انتاج النفط وارتفاع أسعاره هي المتغير الحاكم بعملية تنفيذ اهداف الموازنة.

2. النقل بواسطة الشاحنات الحوضية من حقول نفط كركوك الى ميناء جيهان التركي حيث ان: سعة برميلاً النفط: 158.9 لتر.

سعة الشاحنة المخصصة لنقل المشتقات النفطية: 50,000 لتر أي ما يعادل 315 برميلاً نفط.

المسافة المقطوعة من مصافي حقول كركوك الى ميناء جيهان التركي: 1,005 كم. لو فرضنا نقل مليون برميلاً نفط أي ما يعادل (158.9) مليون لتراً وبقسمة الناتج على سعة الشاحنة الحوضية التي سعتها (50,000) لتراً أي ما يعادل (315) برميلاً نفط فأنا سوف نحتاج الى اسطول من الشاحنات يبلغ (3,178) شاحنة حوضية علما ان المسافة المقطوعة من مصافي حقول كركوك الى ميناء جيهان التركي تبلغ (1,005) كيلومتراً حيث ان متوسط استهلاك الوقود بالنسبة للشاحنات الحوضية يبلغ 24 لتراً لكل 100 كيلو متراً أي كل شاحنة سوف تستهلك معدل 240 لتر من الوقود علما ان سعر لتر الوقود (400) ديناراً عراقي لكل لتر أي أن المبلغ الإجمالي لكل شاحنة (96) ألف ديناراً عراقي لكل (1) الف كيلو متراً ذهاباً حيث يصبح المجموع الكلي (610.1) مليون ديناراً عراقي ذهاباً واياباً أي ما يعادل (508) الف دولاراً. كما يمكن أيضا نقل النفط الخام بواسطة الشاحنات الحوضية مروراً بالأراضي الأردنية ومن ثم الى خليج العقبة حيث (بلغ حجم المشتقات النفطية التي كان يتم تصديرها عبر تركيا والأردن قبل آب / أغسطس 1990 بحدود (200) ألف برميلاً يوميا(الجلبي، 2005).

ثانياً ، على المدى الطويل الاجل

1. انشاء أنبوب نفطي يمتد من حقول نفط الجنوب الى حقول نفط كركوك ومن ثم يربط مع أنبوب نقل النفط الخام المتجه الى ميناء جيهان التركي على البحر الأبيض المتوسط في حالة تعثر استخراج الكمية المطلوبة من النفط الخام من حقول كركوك حيث تساهم حقول نفط الجنوب بتعويض الكمية المطلوبة من النفط الخام لأنها سوف تكون متوقفة عن التصدير في حالة إغلاق مضيق هرمز وتوقف حركة الملاحة فيه، حيث تعد عملية نقل النفط بواسطة الأنابيب أكثر أماناً وأكثر سرعة من حيث وصول النفط الخام من مناطق انتاجه إلى مرافق التصدير.

2. انشاء طرق سكك الحديد وربطها مع دول الجوار لتسهيل عملية تصدير النفط والمنتجات الأخرى اذ يعد العراق من الدول الرائدة في مجال استخدام النقل بواسطة السكك الحديدية في المنطقة، وأول قطار تم تسييره في العراق كان في حزيران سنة 1914 (محسن، 2012:493). حيث يمتلك العراق العديد من خطوط سكك الحديد والتي تشمل سبعة خطوط رئيسية هي: خط بغداد – صلاح الدين (سامراء) وخط بغداد – الانبار (الفلوجة) وخط بغداد – صلاح الدين - الموصل (ربيعة) وخط بغداد – بابل (الحلة) وخط بغداد- بابل القادسية (الديوانية) وخط بغداد – بابل - القادسية – المثنى (السماءة) وخط بغداد – بابل - القادسية المثنى – البصرة بالإضافة الى إمكانية إعادة تشغيل خط السكك الحديدية بين العراق وتركيا والموجود عبر خط يمر عن طريق مدينة قامشلي السورية ويمر في الأراضي السورية بحدود(40-50) كيلو متر وهو ينطلق من بغداد، إلى قامشلي ومن بعدها يصل إلى إسطنبول في تركيا (المالكي :2020)، حيث يبلغ طول شبكة السكك الحديدية في العراق 2893 كم (الجهاز المركزي للإحصاء، 2017) هناك خطوط للسكك الحديدية بحاجة الى تأهيل إذ أن التكلفة المالية للكيلو متر الواحد تبلغ (1) مليون دولاراً (الحسيني، موقع الكتروني) اما فيما يخص انشاء خطوط سكك حديد جديدة فان التكلفة المالية للكيلو متر الواحد تبلغ ما بين (5-7) مليون دولاراً (محسن، مصدر سابق:508) بالاعتماد على الطبيعة الجغرافية للأرض التي يتم انشاء الخط عليها

وذلك يعني ان كلف انشاء سكك الحديد ليست كبيرة في العراق مقارنة مع دول ذات طبيعة جغرافية معقدة، اما من ناحية التكلفة المالية التقديرية لاستيراد عربة صهريج السكك الحديدية لنقل النفط الخام ومشتقاته تبلغ ما بين (100-150) الف دولاراً للعربة الواحدة طبعاً هذه الكلفة هي لعربة صهريج نوع (DOT-111) أمريكية الصنع التي تستوعب تقريباً 131 متراً مكعباً (820 برميلاً : 35000 جالون أمريكي) علماً ان هذه الصهاريج تحمل مواصفات خاصة في عملية نقل النفط الخام ومشتقاته لضمان معايير السلامة خصوصاً لتهدئة حركة السوائل اثناء السير على خطوط السكك الحديدية (منصة التنبؤ والتحليلات الرائدة للشحن) أي يمكن نقل (1) مليون برميلاً نفط عن طريق سكك الحديد فأننا نحتاج الى (1220) عربة صهريج وفيما يلي الجدولين (9،10) حيث يبين خطوط السكك العاملة والمتوقفة عن العمل والتي بحاجة الى تأهيل (الجهاز المركزي للإحصاء، مصدر سابق).

3. تطوير الحقول النفطية وبناء صناعة نفطية تعتمد الطرق التكنولوجية الحديثة في عملية الاستخراج والتكرير والإنتاج وتطوير صناعة المنتجات النفطية وإقامة الخزانات لتخزين النفط لرفد الإنتاج والتوقف عن استيراد تلك المنتجات النفطية وسد متطلبات الاستهلاك المحلي وتطوير الكوادر العاملة في قطاع النفط ورفدهم بأحدث التكنولوجيا الحديثة في مجال التطور النفطي.
4. تفعيل خطوط انابيب نقل النفط الخام الإقليمية المتوقفة لتفادي أي اخطار ناجمه عن تعرض البلد لأي مخاطر محتملة سواء كانت خارجية او داخلية.
5. استكمال بناء محطة الضخ الثانية الواقعة على الخط العراقي - التركي ومنظومة الاتصالات والحماية الكاثودية لرفع طاقة الخط التصديرية إلى ما كانت عليه والبالغة 1.65 مليون برميلاً يومياً (الجلبي، مصدر سابق، 2005).

جدول (9) خطوط السكك العاملة

الملاحظات	الوقت	عدد المحطات	الطول	الخط
الخط يتضمن 416 كم خط مزدوج.	10-12 ساعة	34	1271 كم	خط سكة حديد من بغداد إلى البصرة
	ساعة و 15 دقيقة		60 كم	خط سكة حديد من بغداد إلى الفلوجة

المصدر : من اعداد الباحث

جدول (10) خطوط السكك المتوقفة (بحاجة الى تأهيل)

الملاحظات	عدد المحطات	الطول	الخط
	27	636 كم	خط سكة حديد بغداد - موصل - ربيعة
		120 كم	خط سكة حديد بغداد - تكريت
توقف في عام 2012			خط سكة حديد بغداد - سامراء
توقف في عام 2012			خط سكة حديد بغداد - حقلانية
الخط يتضمن 104 كم مزدوج من خان ضاري - مفرق الرطبة	24	717 كم	خط سكة حديد بغداد - القائم - حصيبة
توقف في عام 2012			خط سكة حديد بغداد - بيجي - كركوك
	14	269 كم	خط سكة حديد كركوك - بيجي - حديثة
	1	178 كم	خط سكة حديد القائم - عكاشات
	3	25 كم	خط سكة حديد مسيب - كربلاء
توقف في عام 2010			خط سكة حديد الموصل - حلب
توقف في عام 2011			خط سكة حديد الموصل - قامشلي
توقف في عام 2011			خط سكة حديد الموصل - غازي عنتاب
	3	63 كم	خط سكة حديد الشعبية - أم قصر

المصدر : من اعداد الباحث

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

- 1- إن مضيق هرمز من أهم المضائق الدولية في العالم حيث يُقدر مرور 33.5% من إجمالي إنتاج النفط العالمي الى الأسواق المستهلكة من خلاله حيث تعتمد عليه 90% من الدول المطلّة على الخليج العربي مما يعني ان أي حالة توقف لحركة الملاحة في مضيق هرمز سواء كان عملاً عسكرياً او بسبب حدوث كارثة طبيعية فان الأسواق النفطية ستصاب بأزمة امدادات ستؤثر تأثيراً مباشراً على أسعار النفط العالمية التي بدورها ستؤثر على اقتصاديات الدول المصدرة للنفط وكذلك الدول المستهلكة وخاصة الدول الربيعة التي تعتمد على إيرادات النفط كمصدر وحيد للدخل.
- 2- تعرض تجارة العراق الخارجية مع دول العالم في حال إغلاق مضيق هرمز، وما ينتج عنه من ارتفاع في أسعار السلع الغذائية الأساسية حيث بلغت كمية البضائع المستوردة القادمة الى الموانئ العراقية التي تطل على الخليج العربي في عام 2020 (19.6) مليون طناً بينما بلغت كمية البضائع المصدرة المغادرة من الموانئ العراقية (10.2) مليون طناً.
- 3- في بلد ربيعي مثل العراق فان ارتفاع وانخفاض الإيرادات النفطية مرتبط ارتباطاً طردياً بالموازنة العامة للدولة حيث شكلت الإيرادات النفطية ما معدلة (87.6%) من مجمل الإيرادات الكلية للخزينة العامة للدولة في حين بلغت الإيرادات غير النفطية ما معدله (12.4%) وهذه النسبة المتدنية تجعل البلد عرضة لمخاطر التقلبات الاقتصادية العالمية لاسيما ان الاقتصاد العراقي يفتقد سمة التنوع في مصادر إيراداته كونه يعتمد بدرجة كبيرة على إيرادات صادرات النفط دون سواها من موارد الدخل الحكومية الأخرى ومن اهمها (الصرائب، الرسوم كمركية، المنافذ الحدودية).
- 4- معظم صادرات النفط الخام تصدر عن طريق موانئ البصرة جنوب العراق والتي تطل على الخليج العربي عبر مضيق هرمز والتي شكلت ما معدلة (97.3%) من مجمل صادرات النفط الكلية إضافة الى تأثير صادرات واستيرادات العراق السلعية المنقولة بحرا عبر مضيق هرمز في حال إغلاقه.
- 5- هنالك علاقة قوية بين ارتفاع وانخفاض الإيرادات النفطية واحتياطي النقد الأجنبي للبنك المركزي العراقي.
- 6- دور ضعيف لشركة السكك الحديدية العراقية في إيجاد منافذ تصدير جديدة من خلال الربط السكك مع دول الجوار لنقل النفط الخام والبضائع الأخرى.
- 7- لا توجد خطط جادة وفعالة للحكومة العراقية لإيجاد بدائل وما قد يترتب من مخاطر وعواقب وتبعات تهدد الاقتصاد العراقي إذ مازال تهديد إغلاق مضيق هرمز يلوح بالأفق الى يومنا هذا.

التوصيات

- 1- تقليص الفجوة بين الإيرادات النفطية التي تعتبر الممول الرئيسي للميزانية العامة للدولة والإيرادات الأخرى من خلال تنويع مصادر الدخل.

2- تطوير القطاعين الزراعي والصناعي هو أفضل الحلول الناجحة لمعالجة مشكلتي الطلب المحلي المتنامي والإيرادات النفطية التي تهددها النزاعات الدولية، وهذا سيقبل من الطلب على العملة الأجنبية لأغراض الاستيراد، إلا أن هذا يتطلب من الدولة بعض السياسات الجدية لمكافحة الاغراق السلي للسوق العراقية وذلك لحماية الصناعة الوطنية، فضلاً عن تشجيع المنتج المحلي على تطوير انتاجه من خلال تقديم الدعم المادي والتكنولوجي واخضاع المنتجات العراقية لمقاييس السيطرة النوعية لتضاهي السلع المستوردة.

3- تطوير الصناعة النفطية العراقية وتطوير البنية التحتية لمنشآت تصدير النفط الخام بما يتلائم والزيادة الحاصلة بكميات النفط المنتج وسد احتياجات السوق المحلية من المشتقات النفطية للتقليل من كلفة استيرادها حيث أن هذا الأمر يكلف الخزينة العراقية أموال طائلة.

4- إنشاء وربط طرق سكك الحديد العراقية مع دول الجوار لتسهيل عملية تصدير النفط الخام، إذ تعتبر سكك الحديد وسيلة نقل امنة وفعالة.

5- إنشاء خطوط أنابيب جديدة لنقل النفط الخام والبحث الفعلي عن منافذ بديلة لتصدير النفط العراقي تجنباً لمخاطر اغلاق مضيق هرمز او أي خطر آخر يمكن ان يواجه الاقتصاد العراقي.

6- تفعيل الاتفاقية المبرمة بين العراق والأردن في عام 2013 بشأن إنشاء نبوب نفطي يمتد من حقول الرميلة جنوب العراق الى مدينة حديثة غرب العراق بواقع (2.25) مليون برميلاً يومياً ومن ثم من مدينة حديثة الى ميناء العقبة بطاقة (1) مليون برميلاً يومياً.

المصادر والمراجع والصحف:

1- أسماء أحمد أبو زيد علام، مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية: التهويل والتهوين، مركز الخليج للأبحاث، اراء حول الخليج، العدد127 شباط 2018 ص2.

2- تغريد رامز هاشم العذارى، دراسة جيوبوليتيكية مضيق هرمز البدائل المتاحة في حال اقفاله، جامعة بابل، مجلة كلية التربية الاساسية للعلوم التربوية والإنسانية المجلد (1) العدد (12) حزيران 2013 ص 212، 209.

3- وسام الدين العلكة مضيق هرمز بين التهديدات الإيرانية ومتطلبات القانون الدولي"، كانون الثاني، 2012 ص1، على الموقع <https://portal.arid.my/ar-LY/Publications/Details/1542>

4- وسام الدين العلكة، النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011 ص319، 323، 326.

5- Energy Information Administration إدارة معلومات الطاقة الأمريكي
6- جمال القليوبي، أهمية باب المندب وهرمز في أسعار البترول وايرادات قناة السويس، أغسطس 2018.

7- بهجت قرني، باحث وأكاديمي عربي، أستاذ العلاقات الدولية بالجامعة الامريكية – القاهرة

8- الاتفاقية الثالثة لقانون البحار، "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية"، الجزء الثالث، المادة 37،38،39،40 سنة 1982.

- 9 - شذى خليل، مضيق هرمز إيران تهدد وامريكا تساوم والعراق يدفع الثمن ، وحدة الدراسات الاقتصادية، مركز الروابط للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 7 مارس، 2017
- 10- علي ناصر ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني، دار الفارابي بيروت – لبنان، 2013
- 11- تقرير أوضاع الامن الغذائي العربي الصادر عن المنظمة العربية للتنمية الزراعية عام 2018
- 12- وزارة النقل العراقية ، الشركة العامة لموانئ العراق
- 13- محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، جامعة البصرة ، كلية التربية للبنات ، قسم الجغرافيا ، مجلة دراسات البصرة العدد (18) لسنة 2014
- 14- محمود رجب محمود، مدرس بقسم المالية العامة ، دور الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط كلية التجارة – جامعة الإسكندرية ، 2018 ص 5
- 15- محمد السعيد إدريس، النظام الإقليمي للخليج العربي، مركز دراسات الوحدة العربية ، 2000 ص3
- 16- وزارة العدل العراقية، جريدة الوقائع، الموازنة العامة الاتحادية، العدد 4625 لسنة 2021 ص3
- 17- رجاء خضير عبود الربيعي، الصناعة النفطية في العراق وآفاقها المستقبلية، 2016 ص81
- 18- واثق السعدون، تركيا والعراق وفرص التعاون الضائعة، مركز دراسات الشرق الأوسط، سبتمبر 2021 ص8
- 19- عصام الجلبي، قراءة في: صناعة النفط في العراق والسياسة النفطية، ندوة مستقبل العراق، بيروت - لبنان 2005
- 20- هشام صباح محسن، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وافاق المستقبل، لجامعة المستنصرية كلية التربية، قسم الجغرافية، مجلة كلية الآداب العدد 100 ، 2012، ص493، 508،
- 21- زهير جمعة المالكي، الربط السكك مؤامرة على مستقبل اجيالنا القادمة، صحيفة المثقف، 2020 , almothaqaf@almothaqaf.com
- 22- الجهاز المركزي للإحصاء، تقرير إحصاءات سكك الحديد 2017
- 23- طالب جواد كاظم الحسيني ، مدير سكك حديد العراق، مراح تطور سكك الحديد، <https://www.mawazin.net/Details.aspx?jicare=58444>
- 24- منصة التنبؤ والتحليلات الرائدة للشحن، الموقع الالكتروني <https://www.freightwaves.com/news/economics-of-railcars-are-complex>
- 25- وزارة النفط العراقية، صادرات النفط الخام، الموقع الالكتروني oil.gov.
- 26- التقرير الاحصائي السنوي لمنظمة الأقطار العربية المصدرة للبترو (أوابك) لعام 2017، 2021