



IRAQI
Academic Scientific Journals



العراقية
المجلات الأكاديمية العلمية

Journal of historical & cultural studies

Print - ISSN: 20231116 & Online - ISSN: 88192663

Journal Homepage:

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/396>

مجلة الدراسات
التاريخية والحضارية

خط أنابيب كركوك – بانياس وأثره على العلاقات العراقية – السورية (1952-1982)

اسم الباحث/ة (1): اوميد عيدان عزيز محمد
الدرجة العلمية:

التخصص العلمي: تاريخ

مكان العمل: جامعة كركوك – كلية الآداب – قسم التاريخ

اسم الباحث/ة (2): أ.د. دلشاد عمر عبد العزيز
الدرجة العلمية:

التخصص العلمي: تاريخ

مكان العمل: جامعة كركوك – كلية الآداب – قسم التاريخ

ملخص البحث عربي:

يتناول هذا البحث دراسة شاملة لخط أنابيب كركوك – بانياس بوصفه أداةً اقتصادية وسياسية أثرت بعمق في مسار العلاقات العراقية-السورية خلال الفترة 1952-1982. يبدأ البحث بتتبع الخلفية التاريخية لإنشاء الخط وأهميته في سوق النفط العالمية، ثم يناقش المواقف المتباينة للحكومتين العراقية والسورية إزاء استثماره وتشغيله. كما يحلل البحث انعكاسات الأحداث السياسية الكبرى، على استمرار عمل الخط أو تعطيله.

وتظهر النتائج أن خط كركوك – بانياس لم يكن مجرد مشروع نفطي، بل شكّل عاملاً رئيسياً في صياغة سياسات الطرفين، حيث استخدم أحياناً كوسيلة للضغط السياسي وأحياناً أخرى كبادرة للتقارب والتعاون. يخلص البحث إلى أن دراسة هذا الخط تكشف كيف تتداخل المصالح الاقتصادية مع الديناميات السياسية في صياغة العلاقات الإقليمية في الشرق الأوسط.

الكلمات المفتاحية: الأنابيب، النفط، الشركة، كركوك، بانياس.

The Kirkuk-Banias pipeline and its impact on Iraqi – Syrian relations (1952-1982)

Researcher name (1): Omid Aidan Aziz Mohammed

Scientific degree :

Scientific specialization: history

Place of Work: University of Kirkuk-Faculty of Arts-Department of history

Name of researcher (2): A.Dr. Dilshad Omar Abdulaziz

Scientific degree :

Scientific specialization: history

Place of Work: University of Kirkuk-Faculty of Arts-Department of history

summary:

This research deals with a comprehensive study of the Kirkuk – Banias pipeline as an economic and political tool that deeply influenced the course of Iraqi–Syrian relations during the period 1952-1982. The research begins by tracing the historical background of the construction of the pipeline and its importance in the global oil market, and then discusses the differing positions of the Iraqi and Syrian governments regarding its investment and operation. The research also analyzes the repercussions of major political events on the continuation or disruption of the line's operation.

The results show that the Kirkuk-Banias line was not just an oil project, but was a key factor in shaping the policies of the two parties, as it was sometimes used as a means of political pressure and other times as a gesture of rapprochement and cooperation. The research concludes that the study of this line reveals how economic interests overlap with political dynamics in the formulation of regional relations in the Middle East.

Keywords: pipeline, oil, company, Kirkuk, Baniyas.

Received: الاستلام

Accepted: القبول

Available Online: النشر المباشر - كانون الاول 2025 / December

المقدمة:

يُعَدّ خط أنابيب كركوك - بانياس واحدًا من أهم المشاريع النفطية في منطقة المشرق العربي خلال النصف الثاني من القرن العشرين، إذ مثّل شريانًا استراتيجيًا لنقل النفط العراقي إلى ميناء بانياس السوري على البحر المتوسط. لم يكن هذا الخط مجرد مشروع اقتصادي فحسب، بل كان له تأثير بالغ على موازين القوى الإقليمية والعلاقات السياسية بين العراق وسوريا، خاصة في ظل تقلبات الأوضاع الداخلية، وتحولات السياسة الدولية.

يستعرض هذا البحث التطور التاريخي للخط منذ إنشائه، والأبعاد الاقتصادية والسياسية التي رافقته، مع تحليل كيفية انعكاسه على طبيعة العلاقات بين بغداد ودمشق بين عامي 1952 و1982، وهي فترة شهدت تقاربًا وتباعدًا متكررين نتيجة لتغير الأنظمة الحاكمة، والصراعات الأيديولوجية، والتنافس على النفوذ في المنطقة.

المبحث الاول: تأسيس خط انابيب كركوك - بانياس

أولاً: اسباب ودوافع قيام الحكومة العراقية وشركة نفط العراق بتوسعة خطوط الانابيب :

يعدّ مشروع خط أنابيب كركوك - بانياس من المشاريع الاستراتيجية المهمة المشتركة بين العراق وسوريا وقبل الدخول في تفاصيل المشروع ينبغي توضيح الأسباب التي دعت الحكومة العراقية وشركة نفط العراق إلى التوجه لتوسعة خطوط الأنابيب لنقل النفط إلى الأسواق العالمية.

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ازدادت أهمية النفط وارتفعت أسعاره مما أحدث تغيرات كبيرة في العلاقات بين الدول المنتجة للنفط والشركات النفطية وقد أسهمت عوامل عدة في لجوء الحكومة العراقية وشركة نفط العراق للتفكير في توسعة خطوط الأنابيب ومن هذه العوامل ما يلي :-

1- الركود الذي أصاب شركة النفط وهبوط معدلات الانتاج في حقول النفط العراقية، بالإضافة إلى

هبوط الدخل القومي العراقي نتيجة توقف تصدير النفط خلال سنوات الحرب العالمية الثانية⁽¹⁾.

2- الطلب المتصاعد للنفط في مجال النقل وازدياد اعمار الدول الصناعية في الغرب بعد الحرب، والزيادة

المضطردة في استخدام المحركات ذات الاحتراق الداخلي والحاجة القصوى لاستخدام الزيت في

المحركات لتبريدها جعل الطلب على المشتقات النفطية متصاعداً.⁽²⁾

3- الربح الاقتصادي الناجم من استعمال النفط الخام ذي السعر المنخفض.⁽³⁾

4- أحداث الحرب العربية - الإسرائيلية في سنة ١٩٤٨ على أرض فلسطين انعكست سلباً على انتاج النفط العراقي وقلة واردات الحكومة العراقية بسبب تخريب خط انابيب حيفا ذات عقد (12) انج، وإيقاف العمل في الخط الثاني ذات عقد (16) انج⁽⁴⁾.

5- استمرت شركة النفط في تطبيق برنامج الحفر وتطوير حقول كركوك بعد الحرب من اجل رفع الإنتاج والمحافظة على تدفق وضخ النفط بأكبر معدل ممكن وشحنة إلى الاسواق العالمية⁽⁵⁾ كان لارتفاع انتاج النفط في حقول كركوك بعد اكتشاف وتطوير أبار جديدة فيها ورغبة الشركة في زيادة تصدير اكبر كمية من النفط إلى الأسواق العالمية سببا في البحث عن منفذ آخر وآمن لتصدير النفط العراقي بالرغم من ان خط طرابلس ذات (16) انج بدأ بالتدرج في الضخ حتى وصل الى (7.5) مليون طن سنوياً الا انه لم يعوض عن الخسارة التي لحقت بالحكومة العراقية وشركة النفط اثناء الحرب⁽⁶⁾، وبعد غلق الشعبة الجنوبية من خط (12) انج نحو ميناء حيفا، حتم على شركة نفط العراق ضرورة إنشاء خط آخر⁽⁷⁾.

في مطلع سنة 1949 قامت شركة نفط العراق بأجراء مباحثات مع الحكومة السورية بشأن اتخاذ مصب بانياس موقعاً لتصدير النفط العراقي وبعد اجراء مباحثات اتفق الطرفين ان تدفع الشركة الى الحكومة السورية بنسب عن كل طن من النفط ينقله الخط الجديد، فضلاً عن دفع مبلغ سنوي قدره 250 ألف ليرة سورية، وتعهدت الشركة ان تبيع سنوياً للحكومة السورية 200 ألف طن من النفط بثمن منخفض للاستهلاك الداخلي⁽⁸⁾، وفي 4 حزيران 1949 اصدرت الحكومة السورية القرار الوزاري المرقم (203) بالمصادقة على الاتفاقية التي عقدها مع شركة نفط العراق والتي تنص على حصول شركة النفط على امتياز انشاء وصيانة المنشآت النفطية في الاراضي السورية لمدة ٧٠ عاماً، وتتعهد الحكومة السورية باعفاء الشركة من الرسوم والضرائب ازاء العوائد التي تتلقاها شركة النفط وتتعهد الشركة باعطاء الافضلية للموانئ السورية فتم التوقيع عليها في 6 / 6 / 1949، ونفذت بتاريخ 20 / 6 / 1949⁽⁹⁾، وعلى اثر اصدار القرار الوزاري من قبل الحكومة السورية صرح الناطق بلسان شركة نفط العراق بأن الحكومة العراقية والسورية مع شركة نفط العراق اتفقتا على انشاء خط انابيب جديد⁽¹⁰⁾، وبطاقة أكبر تبلغ (٢٦٠) الف برميل يوميا وبقطر (32/30) انج يبدأ من محطة K1 في كركوك وينتهي في ميناء بانياس في سوريا⁽¹¹⁾.

ثانياً: المباشرة بتنفيذ اعمال المشروع خط انابيب كركوك - بانياس:-

شرعت شركة النفط العمل بالمشروع وتعاقدت على الفور مع اربع شركات عالمية ومتعهدون رئيسيون وفرعيون لمد خط انابيب كركوك - بانياس واختصرت كل واحدة من هذه الشركات بناحية من العمل واصبحت تحت اشراف شركة نفط العراق⁽¹²⁾. وهذه الشركات هي :-

1- شركة الباكلت الامريكية (Back tale)

2- شركة بالكات للمقاولات (Balkat contrucking)

3- شركة ستيفان لينش واولاده (steven Linch & Sons)

4- شركة مجد الدين الجابري وشركاه (Muhiddeen al-Jabri & dassociated)⁽¹³⁾

باشرت الشركات المتعاقدة بالعمل وبدأت الانشاءات والتحضيرات منذ نهاية سنة ١٩٥٠ ، وتم تجهيز الانابيب الفولاذية ذات (٣٠/٣٢) انج من قبل شركة الفولاذ الغربية المتحدة في كاليفورنيا United (Western Iron co. of California) وشركة الأنابيب الوطنية في لورنس اوهايو pipeline in (lwrence ohio)⁽¹⁴⁾، وقد تم تخصيص الأنابيب ذات (٣٠) انج لتستعمل وتمد داخل الماء وتم اضافة مواد عازلة لها اذ كانت هذه الأنابيب تمتد عبر الانهر وبعض الوديات التي تتجمع فيها مياه الامطار، أما الانابيب ذات (٣٢) انج خصصت لتمتد عبر الصحراء والاراضي المنبسطة التي لا تحتاج إلى ضغط عالي من المحطات، كذلك ليتسنى ادخال الانابيب ذات القطر الاصغر في الانابيب ذات القطر الاكبر وذلك لتباعدات اقتصادية وفسحة في الشحن⁽¹⁵⁾.

كذلك كان السبب من وراء استخدام انابيب بقطرين مختلفين 30 / 32 انج هو ما يلي:

أ- اختلاف القياس الداخلي والخارجي: شركة النفط كانت تميز بين القطر الداخلي (Inside Diameter) المستخدم لاحتساب سعة التدفق الذي يحسب على اساس القطر الداخلي 30 انج، والقطر الخارجي (OutSide Diameter) إذ يشمل سمك جدار الانبوب الذي يمثل قوة التحمل والضغط التي تحسب على اساس القطر الخارجي 32 انج.

ب- السبب الهيدروليكي (الهندسي): استخدام قطرين مختلفين 30 / 32 انج يعود الى اعتبارات متعلقة بضغط النفط وتدفقه عبر مسافات طويلة اذ عند انتقال النفط من منطقة مرتفعة الى منطقة منخفضة او عند اختلاف طبيعة الارض كان لابد من تغيير القطر لتقليل الفاقد من الضغط وضمان استمرار التدفق بكفاءة.

ت- المناطق الجغرافية: مسار الانابيب مدّ عبر تضاريس مختلفة (هضاب، أرض سهلية، صحراء، جبال، وأنهر)، لذلك كان من الضروري تعديل القطر حسب متطلبات كل منطقة جغرافية لتقليل استهلاك الطاقة لمحطات الضخ⁽¹⁶⁾.

في العراق كانت الانابيب الفولاذية تصل الى ميناء البصرة وعندما كانت تعطى اشارة من قبل وكيل الشركة لشحن البحري بأن باخرة من الانابيب ستصل الى البصرة كانت الاستعدادات تجري بسرعة من قبل العمال، فيتم تحضير العدة والادوات من اسلاك الرفع الفولاذية والمساند الخشبية والحبال وغير ذلك من الادوات الضرورية، كذلك يتم فحص وتجهيز شاحنات نقل الانابيب وكانت الرافعات ذات 20 طناً بمثابة العمود الفقري لهذا العمل وكان السواق يجرون الفحوص التجريبية للتأكد من قوتها وعدم وجود اعطال تتوجب الصيانة هكذا يكون كل شيء جاهزاً للاستقبال⁽¹⁷⁾، وفور وصول الباخرة يتم المباشرة بإنزال حمولتها من الانابيب ومعدات العمل بعد ذلك يتم نقل المعدات على متن شاحنات تسمى بـ (عنتر) الجبارة من البصرة الى بغداد ثم الى حديثة وتوزع بعد ذلك عبر الصحراء اذ يجري العمل عليها داخل العراق⁽¹⁸⁾.

اما في سوريا كانت الانابيب تصل الى ميناء طرابلس ثم يتم نقلها بطريق السكة الحديدية الى بابا عمرو بالقرب من حمص، وفور وصولها كانت تنزل بواسطة الروافع إلى مزالج حديدية تدور حول نفسها فترسل الأنابيب إلى المكان المعاد لها، ثم تنزع الانابيب ذات قطر (30) انج من داخل الانابيب ذات قطر (32) انج وتسمى هذه العملية بالنزع (Deneshing)، بعد ذلك كانت الانابيب توزع عن طريق شاحنات (عنتر) عبر الصحراء ليبدأ العمل الجبار⁽¹⁹⁾.

بدأت الانشاءات ومد الانابيب في تشرين الثاني سنة 1950، وواجه عمال المشروع صعوبة في العمل بسبب هطول الامطار اذ كان شتاء ذلك العام اسوء شتاء يمر على عمال المشروع اذ كانت وسائل النقل وعدة من الانابيب تطمس في الطين وكانت الخنادق التي تحفر تمتلئ بالماء فيطفوا عليه الانبوب بدلا من أن يستقر في الخندق، اما في فصل الصيف عانى عمال المشروع لهيب الحر واعمتهم عواطف التراب وهم يشقون طريقهم في الصحراء⁽²⁰⁾، ورغم هذه الصعوبات كانت فرق الحفر تعمل على انجاز الخط بمعدل (٢٠) كم شهرياً حسب الخطة الموضوعه⁽²¹⁾.

كانت الارض الصحراوية تُحفر بواسطة آلة ذات اسنان حديدية حادة، تحفر خنادق عمقها يتراوح بين 160- ١8٠ سنتيمتر لتصف فيها الأنابيب⁽²²⁾، وفي كثير من الأحيان كانت الاله تصادف صخوراً صلبة فيضطر إلى استعمال المواد المتفجرة لأزالتها، وكانت الانابيب تلحم بالحام الكهربائي وتفحص بأشعة اكس⁽²³⁾ ثم تمد فوقها آلة تزفيت الصدا المتراكم فيظهر الانبوب ناصحاً يلمع تحت اشعة الشمس وتتبعها آلة اخرى تطليه دهان اسود واخيراً يمد الانبوب بالآلة تلفة بنوع خاص من ورق الزجاج (fibere glass)⁽²⁴⁾ ثم توضع طبقة من الاسبستوس (Asbestos)⁽²⁵⁾ ليكون الانبوب جاهزاً لانزاله بواسطة الرافعات إلى الخندق المعد له ثم يردم بطبقة من التراب الناعم قبل ان يردم نهائياً من قبل العمال وبإشراف مهندسين اختصاصيين⁽²⁶⁾.

في مطلع سنة ١٩٥١ كانت الامطار غزيرة في العراق ومع ذلك تم مد ٤٨ كم من الانابيب، وكان عمال التغليف والردم لا يبعدون سوى 11 كم عن عمال التلحيم وفي شهر اذار 1951 هبط معدل هطول الامطار الى 50% وبحلول شهر ايار 1951 كان المطر طفيفاً أدى ذلك إلى تقدم العمل تقدماً ملحوظاً، وفي حزيران تم تلحيم ٤٦ كم من الانابيب اما في شهري تموز وآب 1951 تم ربط وتغليف وردم ٣5 كم ووصلت عمليات التلحيم في شهر ايلول الى نهر دجلة⁽²⁷⁾، وفي تشرين الاول سنة 1951 عبر عمال اللحام نهر الفرات واستطاعوا مد ٧2 كم من الانابيب وفي النصف الأخير من تشرين الثاني من السنة ذاتها تم تلحيم ما بين (٧٠-٧٧) كم من الأنابيب ودفن منها ٦١ كم، وفي مطلع سنة ١٩٥٢ تم ربط وتلحيم ما يقارب ٦٠ كم من الانابيب الفولاذية⁽²⁸⁾.

اما في سوريا ففي ايلول سنة 1951 كانت الاعمال تجري على قدم وساق من اجل استقبال نفط العراق⁽²⁹⁾، فقد تم انشاء مستودع رئيسي في دمشق لاستلام وتخزين وتوزيع مواد العمل⁽³⁰⁾، وفي ٢٧ ايلول من السنة ذاتها بوشر في بانياس بناء خمس خزانات كبرى سعة الواحدة منها 500 ألف طن كذلك شرع ببناء الخزان السادس⁽³¹⁾.

مع مطلع سنة 1952 لم يتبقى من انجاز العمل سوى 210 كم في الموقع ما بين k1 في حقول كركوك النفطية الى K3 في حديثة، وفي 16 نيسان من السنة ذاتها التقت فرقتي اللحام اللتان كانتا تمدان الخط، على بعد ١٤٤ كم غربي كركوك (قرب بيجي) في K2 وبعد تلحيم اخر قطعة من الانبوب تضافرت الايدي بين رايلاند (Ryland) و اودونار (Awdunar) كبار موظفي شركة الباكتل بعد الانتهاء من مد 165 ألف طن من الانابيب الفولاذية⁽³²⁾ في غضون 18 شهراً ونصف من العمل المستمر والشاق، اذ بدأ العمل في ٣ تشرين الثاني سنة ١٩٥٠ وانتهى في 16 نيسان سنة 1952 أي قبل الموعد المقرر له بستة أشهر⁽³³⁾.

ثالثاً: - تدشين خط انابيب كركوك - بانياس (32/30) انج:

لقد تم اجراء الافتتاح الرسمي لمشروع خط انابيب كركوك- بانياس في العراق يوم الثلاثاء المصادف ١٨ تشرين الثاني ١٩٥2، وسط حفل جماهيري كبير في محطة k1 بحضور الملك فيصل الثاني (١٩٥٣ - ١٩٥٨) والامير عبدالاله الوصي على العرش، ونوري سعيد رئيس الوزراء (١٩٥٠-١٩٥٢)، وجميل المدفعي رئيس مجلس الأعيان (1949-1958) وتحسين قدري رئيس التشريفات الملكية (1921-1958)⁽³⁴⁾، وجبسون (Gipson) مدير شركة نفط العراق، وضيوف شركة نفط العراق الذين قدموا من بريطانيا إلى كركوك بطائرة من طراز الكومينت (comments) فضلاً عن عدد من الموظفين والوجهاء والعمال من اهالي كركوك ، ووكالات الانباء المحلية والاجنبية والصحافة، وقد سلمت الشركة

للضيوف البوماً من الصور تم التقاطها للمشروع اثناء عمليات مد الانابيب، وبتدوير الملك فيصل صمام الانبوب، تم رفع طاقة ضخ النفط عبر الأنبوب مروراً بالصحراء الى مصبه في ميناء بانياس⁽³⁵⁾ بعد احتفالية كركوك بـ 6 أيام أجرت سوريا أيضاً احتفالاً رسمياً مماثلاً لاحتفالية العراق في يوم الاثنين المصادف 24 تشرين الثاني 1952 في ميناء بانياس، وكان اليوم عاصفاً مطيراً إلا أن السيارات والطائرات لم تتوقف من نقل الضيوف من مدن سوريا ولبنان والعراق وبريطانيا⁽³⁶⁾، إذ حضر الرئيس السوري فوزي سلو (١٩٥٢ - ١٩٥٣) والعقيد أديب الشيشكلي رئيس الوزراء وسليمان المدرس ممثل الشركة العام في سوريا، ورئيس مجلس ادارة شركة نفط العراق جون كنينغهام (Cunningham) وجمع غفير من رجال الدولة وبعض الهيئات الدبلوماسية وممثلوا الشركات والوكالات الاجنبية والمحلية، وقام الرئيس السوري فوزي سلو بتدوير صمام الانبوب ليتم ضخ النفط الى عابر ناقلات النفط الراحية في ميناء بانياس على شاطئ البحر الابيض المتوسط⁽³⁷⁾.

وقد نشرت شركة نفط العراق تكاليف المشروع التي بلغت ما يقارب 41 مليون دينار عراقي، وأشارت إلى أن مواد العمل شحنت على متن ٣٥ باخرة، وانزلت ما تحمل من المواد في ميناء طرابلس (99) ألف طن وفي ميناء البصرة (35) ألف طن⁽³⁸⁾.

ويلاحظ من الجداول ادناه احصائية اعداد المستخدمين في المشروع، واحصائية الشاحنات والآلات، فضلاً عن احصائية لوجبات الطعام التي كانت الشركة توفرها للمستخدمين اثناء مدة العمل في المشروع، واحصائية المواد والعدة الأخرى التي استهلكت في فترة مد الانابيب.

جدول رقم (1) يوضح عدد العمال والمستخدمين في مشروع خط أنابيب كركوك - بانياس

ت	عدد العمال والمستخدمين	الجنسية
1-	000,800	عراقي و سوري
2-	300	بريطاني
3-	100	الماني
4-	90	اميركي
المجموع= ٨٠٠,٨ ألف عامل		

جدول رقم (2) يوضح عدد الشاحنات والآلات المستخدمة في مشروع خط أنابيب كركوك - بانياس

ت	عدد الشاحنات والآلات	نوع الشاحنات والآلات
1-	181	حافلة لنقل العمال

سيارة شحن صغيرة	133	-2
سيارة صغيرة لنقل المديرين والأشرفيين	78	-3
سيارة شحن المكائن وعدة العمل	35	-4
شاحنة متوسطة الحجم لنقل الحجارة إلى ميناء بانياس	27	-5
رافعات (الكرين)	16	-6
المجموع = ٤٧٠ شاحنة		

جدول رقم (3) يوضح عدد وجبات الطعام المستهلك خلال شهر واحد فقط في مشروع خط أنابيب كركوك - بانياس

ت	عدد وجبات الطعام المستهلك	نوع الوجبة
-1	42 طن	الخبز
-2	27 طن	اللحوم والدجاج
-3	16 طن	الارز
-4	50 طن	الفاكهة والخضار
-5	19 ألف	بيضة
المجموع = ١٥٤ طن من مختلف انواع الوجبات.		

جدول رقم (4) يوضح عدد مواد العمل الأخرى المستخدمة في مشروع خط أنابيب كركوك - بانياس

ت	عدد مواد العمل الأخرى	نوع المادة
-1	5600 ألف	عجلة (الاطارات)
-2	٦٧٠ ألف	قطعة من معدات العمل
-3	١٠٠ ألف	قطع حادة لألات الحفر
-4	٤٧ ألف	متر من افلام التصوير بأشلة الحس
-5	٤٠ ألف	قطع غيار للاستعمال العام
المجموع = ٦٠٠ ألف و 4٥٧ قطعة من انواع مختلفة من المواد(39).		

يتضح من الجداول السابقة بأن مشروع خط انابيب كركوك - بانياس ذات عقدة (٣٢) انج الذي أفتتح رسمياً في ١٨ تشرين الثاني 1952 كان مشروع عملاق في تلك الفترة وهذا واضح جداً من خلال مشاركة 500,8 من العمال والمستخدمين في المشروع من جنسيات مختلفة فضلاً عن استخدام 470 شاحنة الآلات نقل أخرى، واستهلاك ١5٤ طناً من وجبات الغذاء المختلفة، ناهيك عن استخدام أكثر من ٦٠٠ ألف قطعة غيار مختلفة من مواد البناء خلال 20 شهراً ونصف من العمل المستمر في المشروع.

المبحث الثاني: أثر الخط على العلاقات العراقية – السورية (1952-1966)

بعد أن حصلت سوريا على الاستقلال التام في ١٧ نيسان ١٩٤٦، سعت مباشرة في دعم اقتصادها للحصول على عائدات مالية أكبر فضلاً عن تحقيق سيادة أكبر على مواردها الاقتصادية، فبدأت مشاكلها تظهر مع شركة نفط العراق إذ قامت الحكومة السورية المطالبة بدفع رسوم مرور النفط عبر أراضيها لا سيما بعد ازدياد أهمية النفط كمصدر للطاقة وقوة استراتيجية في تلك الفترة، فتم التوصل إلى توقيع اتفاقية بين سوريا وشركة نفط العراق في سنة ١٩٤٧ رفعت بموجبها رسوم مرور النفط قليلاً إذ لم تتجاوز (٢,٢٠٠) ألف ليرة سورية في السنة، فضلاً عن تزويد سوريا بالمنتجات النفطية للاستهلاك الداخلي وان لا يتجاوز ذلك الاسعار العالمية مقابل اعفاء شركة نفط العراق من الضرائب السورية(40).

في إطار العلاقات الاقتصادية بين البلدين اصدرت الحكومة السورية في 4 حزيران ١٩٤٩ قراراً يقضي بالسماح لمد خط انابيب النفط الجديد ذات (٣٠ / ٣2) انج عبر أراضيها إلى ميناء بانياس بعد تعهد الحكومة العراقية بأعطاء الأفضلية للميناء المذكور(41).

أدى افتتاح خط انابيب كركوك - بانياس في سنة 1952 الى سير العلاقات الاقتصادية بشكل جيد بين البلدين ولكن منذ مطلع سنة 1955 ظهرت بوادر الخلافات بين الحكومة السورية وشركة نفط العراق حول مطالبة سوريا برفع عائداتها من رسوم مرور النفط، وعلى اثر ذلك تم توقيع اتفاقية جديدة بين سوريا وشركة نفط العراق في 19 تشرين الثاني 1955 حصلت سوريا بموجبها على ما يلي:

- 1- الحصول على 85 مليون ليرة سورية بمثابة ديون متراكمة على الشركة منذ نيسان 1952.
- 2- تدفع شركة نفط العراق مبلغ قدرة 250 ألف جنيه استرليني سنوياً أي ما يقارب (25,25000) ألف ليرة سورية لحماية انابيب النفط ومحطات الضخ.
- 3- تحديد شلنين واربع بنسات كرسوم مرفأية لكل طن من النفط الذي يتم شحنه من ميناء بانياس.(42)

4- تدفع الشركة مبلغ قدره 75 ليره سوريه سنويا مقابل حمايه انابيب النفط من التخريب الناجم من القبائل العربية في الأراضي السورية(43).

بموجب اتفاقية ١٩ تشرين الثاني ١٩٥٥ التي وقعت بين العراق وسوريا، فرضت سوريا مبالغ طائلة عن كل نقطة من النقاط أعلاه بالنسبة لرسم المرور والتحميل فضلاً عن توفير الحماية الانابيب من القبائل والقوافل عبر الاراضي السورية الا انها اضافت اعباء ماليه كبيره على العراق من جراء الاموال المدفوعة السورية وهذا يظهر اجبار العراق على الموافقة لزيادة رسوم المرور ليضمن استمرار ضخ النفط الى ميناء بانباس بالرغم من التغيرات التي تؤدي الى انخفاض العوائد النفطية العراقية(44).

كان العدوان الثلاثي على مصر في 29 تشرين الأول 1956(45)، بمثابة الأثر المباشر على تأزم العلاقات العراقية - السورية، ففي 3 تشرين الثاني 1956 تم نسف محطة T4 في الساعة الواحدة بعد منتصف الليل، وفي الساعة الرابعة نسفت محطة T3 وفي الساعة صباحاً نسفت محطة T2 في دير الزور(46).

بعد ايام من نسف المحطات حاولت شركة نفط العراق القيام بفحص الاضرار التي لحقت بأنابيب النفط ومحطات الضخ، لكن الحكومة السورية رفضت ذلك ولم تسمح للشركة القيام بتلك الاجراءات الا في 28 كانون الأول 1956، وبعد اجراء الاصلاحات في الأنابيب ومحطات الضخ استأنف ضخ النفط في 7 آذار 1957 وفي ١٣ آذار وصلت اول شحنة من النفط إلى مصب بانباس منذ تخريب الخط في تشرين الثاني 1956(47).

بدأت الحكومة العراقية الجديدة التي تشكلت بعد قيام ثورة 14 تموز ١٩٥٨(48)، الافصح عن سياستها النفطية والدخول في مفاوضات مع شركة نفط العراق(49).

إذ تجددت المفاوضات في اواخر سنة 1959 واستمرت حتى مطلع سنة ١٩٦١ الى انها لم تصل الى نتائج كسابقتها، مما ادى بالحكومة العراقية الى اصدار بيان في ١٧ تشرين الأول 1961 اعلن فيه عن فشل المفاوضات التي استمرت قرابة ثلاث سنوات، وعلى أثر فشل المفاوضات اصدرت الحكومة العراقية قانون رقم (٨٠)(50).

أدت الأوضاع السياسية الداخلية غير المستقرة في العراق الى سقوط حكومة عبد الكريم قاسم (1958- ١٩٦٣) في ٨ شباط ١٩٦٣، وتم اسناد الحكم الى عبد السلام محمد عارف (١٩٦٣-1966) الذي عمد في ١٨ تشرين الثاني ١٩٦٣ الى تبني سياسة نفطية جديدة، اذ كانت ابرز انجازاته في هذا المجال استثمار قانون رقم 80 واتخاذ قرار اصدار القانون رقم 11 لسنة 1964 الذي تضمن انشاء شركة النفط الوطنية العراقية(51).

المبحث الثالث: أثر الخط على العلاقات العراقية – السورية (1966-1982)

أدت الإجراءات التي اتخذتها الحكومة العراقية تجاه شركة النفط في التأثير على الحكومة السورية ضد شركة نفط العراق، فمنذ سنة ١٩٥٧ لم تظهر أي خلافات بين الحكومة السورية والشركة، ولاكن في ايلول سنة ١٩٦٦ نشب خلاف ثان بين الطرفين، اذ اتهمت سوريا شركة نفط العراق بتغيير حساباتها من خلال خفض مدفوعاتها، بحجة ازدياد تدفق النفط من ٢٦ مليون طن في سنة 1955 إلى 40 مليون طن نهاية سنة 1965، وان هذه الكمية من النفط تمر عبر ٤٨٢ كم داخل الاراضي السورية⁽⁵²⁾، نفت شركة نفط العراق حصول أي خطأ في احتساب رسوم المرور، واوضحت ان طول خط انابيب لا علاقة له بالمبالغ التي تدفع لان رسوم المرور قد حددت على اساس مبالغ ثابتة للطن الواحد⁽⁵³⁾، الا أن الحكومة السورية اصرت على زيادة الرسوم، وطالبت بما يلي:

1- رفع رسوم مرور خطوط الأنابيب من (٤ شلنات إلى ٥ شلنات و ١٠ بنسات) اي (٢، ١٩٩ _ ٣٤٩) فلساً للطن الواحد وحوالي (٥٠ فلس) للبرميل الواحد اعتباراً من ١ كانون الثاني سنة ١٩٦٦.

2- عدم رفع رسوم التحميل من ميناء بانياس من (شلن واحد وبنس واحد الى شلنين) أي من (٨، ٥٩ ١٠٠،) فلس للطن الواحد وحوالي (٣، ١٤) فلس وما يقارب (٣ سنت) للبرميل الواحد اعتباراً من ١ كانون الثاني سنة ١٩٦٦.

3- دفع مبلغ (٣،٧) مليون باوند استرليني اي ما يقارب (٦٨٥، ٣) ليره سورية بمثابة فروقات العوائد النفطية من واحد كانون الثاني سنة ١٩٦٦ الى ٣٠ ايلول سنة ١٩٦٦.

4- على الشركة أن تدفع مبلغاً قدره ثلاث شلنات اي (١٤٩) فلس للطن الواحد من النفط اي حوالي (٣، ٢١) فلس للبرميل الواحد من النفط المار بخطوط الأنابيب عبر الأراضي السورية وان يتم دفع الرسوم لمدة عشر سنوات التي سبقت سنة ١٩٦٦ والمقدرة بحوالي (٤٠) مليون باوند استرليني اي ما يقارب (٨٤ و ٣٩) مليون ليره سورية.

5- رفع رسوم حماية الأنابيب والتي تقدر بحوالي (٢٥٠، ٨٩) ليره سورية. وبسبب مطالبات الحكومة السورية اعلاه اصبحت شركة نفط العراق في موقف صعب وهو اما ان تدفع ما حددته سوريا من الرسوم المرتفعة واما ايقاف ضخ النفط⁽⁵⁴⁾، أدت اجراءات الحكومة السورية الى دفع الشركة من توقف ضخ النفط عبر الاراضي السورية إلى ميناء بانياس لأمثلاء خزانات النفط في الميناء⁽⁵⁵⁾،

بعد اجتماع بغداد توجه دالي الى سوريا وفي يومي ٢٦ - 27 شباط ١٩٦٧ جرت مفاوضات بين سوريا وشركة النفط في محاولة للخروج من الأزمة⁽⁵⁶⁾، وبعد حصول سوريا على مبلغ 5 ملايين دينار من

شركة النفط بمثابة المبالغ الاضافية لسنة 1966 بسبب زيادة عوائد المرور الناجمة عن ارتفاع مستوى التصدير (57)، وتوصل الطرفان في 2 آذار ١٩٦٧ إلى اتفاق اعادة ضخ النفط وانتهت أزمة النفط التي استمرت لمدة 80 يوماً (58).

بعد شهرين من استئناف ضخ النفط عبر سوريا أندلعت الحرب العربية - الإسرائيلية في 5 حزيران ١٩٦٧ (59)، التي استمرت 6 أيام ادت الى اتخاذ الجامعة العربية قراراً يوقف تصدير النفط لعدم تزويد البلدان الداعمة لإسرائيل، وادى توقف الضخ إلى ارتفاع سعر البرميل الواحد من 1,80 دولار الى 2,24 دولار، مما أدى الى تراجع الموقف العربي نتيجة الخسائر المالية الكبيرة التي تتعرض لها، فتم استئناف تدفق النفط في مطلع سنة ١٩٦٨ عبر انبوب كركوك - بانياس (60).

لم تظهر اي خلافات بين شركة نفط العراق وسوريا حول مسألة النفط خلال سنتي 1969 - 1970، ولكن مع مطلع كانون الثاني سنة ١٩٧١ ظهرت أزمة النفط من جديد بين سوريا وشركة نفط العراق حول رسوم المرور استمرت مدة خمسة أيام (61)، أدت في النهاية إلى قيام شركة نفط العراق بدفع 2 سنت اضافية لكل برميل من النفط إلى الحكومة السورية (62).

قامت الحكومة العراقية في 1 حزيران ١٩٧2 بإصدار القانون رقم (69) لتأميم النفط العراقي وانهاء عمل الشركات النفطية الاجنبية العاملة في العراق (63)، وسارت الحكومة السورية على خطى العراق اذ قامت هي الأخرى في 1 حزيران 1972 بتأميم منشآت الشركة وخطوط انابيب النفط المار عبر اراضيها (كركوك - بانياس) (64)،

وفي سنة ١٩٧٨ عقدت اتفاقية جديدة بين العراق وسوريا من اجل استئناف ضخ النفط، طالب العراق بأن تكون رسوم المرور اقل من تلك التي تدفع لتركيا والبالغة ٣٤ سنت للبرميل الواحد، وعدم تزويد سوريا بالنفط لاحتياجاتها الداخلية بأسعار منخفضة (65)، الا أن سوريا رفضت ذلك ولم يتم الاتفاق بين الطرفين الا في 9 شباط ١٩٧٩ (66) وذلك بعقد اتفاقية جديدة نصت على ما يلي:

- تحديد رسوم المرور عبر خط انابيب كركوك - بانياس بـ (٣٥) سنتاً للبرميل الواحد.
 - تسليم النفط الخام لسوريا عبر خط انابيب كركوك - بانياس بأسعار البيع الرسمية (اي عدم البيع بأسعار تفضيلية).
 - تعهد العراق بشحن ما لا يقل عن ١٠ ملايين طن سنوياً عبر خط انابيب كركوك - بانياس (67).
- على اثر ذلك استأنف ضخ النفط عبر خط انابيب كركوك - بانياس في 24 شباط 1979 (68)، بمعدل ضخ قدرة ٨٠ ألف برميل يومياً (69)، بذلك اصبح العراق يدفع نفس المبلغ الذي كان يدفعه لصادراته من النفط عبر تركيا واعلنت الحكومة السورية أن الاتفاقية كانت لصالح بلادها (70).

لم يستمر استئناف النفط طويلاً إذ أدت الحرب العراقية - الإيرانية (أيلول ١٩٨٠ - آب 1988) (71) إلى قيام العراق بإيقاف الانتاج من حقول كركوك خوفاً من قصف المنشآت النفطية فتوقف ضخ النفط عبر خطي انابيب كركوك - بانياس، وكركوك - جيهان، فضلاً عن توقف تصدير النفط عبر الخط الاستراتيجي إلى الخليج العربي (72) بسبب تدمير ميناء خور العمية (73) وميناء البكر (74) في بداية الحرب مما أدى إلى ارتفاع سعر برميل النفط إلى 36,83 دولاراً بسبب الحرب (75).

استؤنف ضخ النفط في شباط ١٩٨١ ولكن بطاقة منخفضة قدرت بـ (٦٥٠) ألف برميل يومياً عبر خط انابيب كركوك - بانياس، و (٣٠٠) ألف برميل يومياً عبر خط انابيب كركوك - جيهان (76).

ليتفاجئ العراق في 10 نيسان 1982 بقيام الحكومة السورية بإيقاف ضخ النفط عبر أراضيها، ومنع تحميل الناقلات المهيئة لنقل النفط العراقي في بانياس، ورفضت أيضاً قيام العراق بأخذ قياسات النفط الموجود في خزانات التصدير في ميناء بانياس عند توقف ضخ النفط (77).

قدم العراق برقية إلى الحكومة السورية لبيان اسباب ايقاف ضخ النفط عبر خط انابيب كركوك - بانياس فأجابت سوريا بما يلي:

- 1- بسبب تآكل الانبوب والتسرب الذي لم يحدد موقعه في شرق وغرب حمص وشرق بانياس.
- 2- قلة العائدات التي يدفعها العراق لسوريا عن انابيب النفط المار عبر أراضيها.
- 3- مغادرة الموظفين في المكتب العراقي المسؤولين عن الشحن في ميناء بانياس.
- 4- ادعت سوريا بان العراق لا يتضرر من ايقاف الضخ عبر أراضيها لأنه يصدر النفط عبر الخط العرافي - التركي (كركوك - جيهان) (78).

لكن القرار الذي اتخذته سوريا بوقف ضخ النفط كان نتيجة عقد اتفاقية اقتصادية وعسكرية بين ايران وسوريا في 17 اذار 1982 ونصت الاتفاقية على تزويد ايران سوريا بتسعة ملايين طن من النفط خلال ثلاث سنوات وان يكون مليون طن من النفط مجاناً بالإضافة إلى تصدير المنتجات الزراعية والفوسفات الى سوريا مقابل ايقاف ضخ النفط وحرمان العراق من وارداته الذي كان بأمس الحاجة اليها خلال الحرب (79).

تسبب اغلاق خط انابيب كركوك - بانياس إلى خسارة الحكومة العراقية بمبلغ 6 مليارات دولار سنوياً (80)، في حين بلغت الخسائر السورية ١٣٦ مليون دولار سنوياً إضافة إلى الخسارة التي كانت تجنيه لقاء تسليمها النفط لسد الاحتياجات الداخلية بأسعار منخفضة (3,055) دولار للبرميل الواحد منذ سنة ١٩٧٥ (81).

الخاتمة

أ- الاستنتاجات:

- 1- أنبوب كركوك - بانياس ربط حقول كركوك النفطية مباشرة بساحل البحر الأبيض المتوسط عبر بانياس في سوريا، مما أتاح تصدير النفط إلى الاسواق العالمية دون الحاجة للاعتماد على الموانئ العراقية فقط.
- 2- أصبح أنبوب كركوك - بانياس النفطي بمثابة منفذ استراتيجي لزيادة العوائد المالية من صادرات النفط بعد الموانئ العراقية.
- 3- يُعدُّ خط أنابيب كركوك - بانياس مثلاً على التعاون الفني بين الشركات العالمية والمحلية والأجنبية في مجال الهندسة النفطية ، إذ أدى العمل المشترك بين الفرق المحلية والأجنبية إلى نقل خبرات وتقنيات متقدمة من الدول الاجنبية إلى الدول العربية، وتعلم العمال المحليون مهارات جديدة في أعمال الحفر، واللحام الكهربائي، وتركيب المضخات، وصيانة المعدات، واستخدام معدات السلامة الحديثة في تلك الفترة ... الخ، مما ساعد في بناء قاعدة تقنية محلية قادرة على تشغيل وصيانة الخط بعد انتهاء المشروع، مسجلاً تاريخاً مهماً في سجل صناعة النفط في الشرق الأوسط.
- 4- واجه المشروع تحديات هندسية وتقنية كبيرة، نظراً للطبيعة الجغرافية والتضاريس الوعرة والمسافات الطويلة التي مر بها، فضلاً عن إنشاء محطات ضخ ومراكز صيانة ما استلزم استخدام مضخات عالية الأداء وأنظمة مراقبة متقدمة على مستوى تلك الفترة.
- 5- إن عدم الاستقرار السياسي في الدول التي تمر عبر أراضيها خطوط الأنابيب قد يعرض الانابيب لمشاكل جمة خاصة اذا لم تكن دولة المرور على وفاق تام مع العراق.

الهوامش

- (1) دلشاد عمر عبد العزيز، شركة نفط العراق المحدودة دراسة تاريخية في نشاطها الاقتصادي والخدمي في كركوك 1927 – 1972، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) كلية الآداب، جامعة الموصل، 2014، ص ٩٥.
- (2) غسان غازي يوسف الجشعمي، امتيازات شركات النفط العراقي ١٩2٥ - 1952 دراسة تاريخية ، مديرية تربية كربلاء (ثانوية الذرى للمتميزين) مجلة (الباحث)، العدد الخاص بالمؤتمر العلمي الثاني، ١٠ أيار 2022، ص215.
- (3) طه خلف محمد الجبوري، أهمية النفط العراقي في الإستراتيجية الدولية بعد الحرب العالمية الثانية حتى عام ١٩٥٢، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية ، العدد (1)، مج (1)، السنة الاولى، ٢٠٠٩، ص ١١٦.
- (4) خليل ابراهيم حسنه ، أزمة الطاقة واقتصاديات ومستقبل البترول العربي، المنظمة للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، الجامعة العربية، ١٩٧٦، ص ١٦٠.
- (5) حكمت سامي سليمان، نفط العراق دراسة اقتصادية سياسية، دار الرشيد للنشر بغداد، ١٩٧٩، ص ١٥٠.
- (6) احداث نفطية، مجلة (العاملون في النفط)، العدد (٧٤)، أيار ١٩٦٨، السنة الثامنة، بغداد، ص27.

- (7) ماجد صدام سالم، الأهمية الجيوستراتيجية لحقول النفط في محافظة كركوك (دراسة في الجغرافية السياسية) ، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، ٢٠٠٩ ، ص174.
- (8) راشد البراوي، حرب البترول في الشرق الاوسط، مكتبة النهضة المصرية، ط3، القاهرة، 1950، ص131.
- (9) الجريدة السورية الرسمية، العدد (33)، 23 / 6 / 1949.
- (10) احداث نفطية، مجلة (العاملون في النفط)، العدد (74)، المصدر السابق، ص 27 .
- (11) ماجد صدام سالم، المصدر السابق، ص ١٧٥
- (12) شركة نفط العراق المحدودة – الموصل المحدودة – البصرة المحدودة، نفط العراق سنة 1951، مطبعة فائفار المحدودة، لندن، 1952، ص 31.
- (13) شركة نفط العراق، نفط العراق سنة 1951، المصدر السابق، ص 31؛ المراسل، كلمة السيد جون كننغهام، مجلة (أهل النفط)، العدد (١٧)، كانون الأول، 1952، السنة الثانية، بيروت، ص6.
- (14) شركة نفط العراق المحدودة شركة نفط العراق سنة 1951، المصدر السابق، ص ص29-30
- (15) BP archive، construction of Kirkuk to Banias Pipeline، No (192712)، data (1-1-1949 31-12-1952)، P.3.
- نسخة من الوثائق بحوزة أ. د. دلشاد عمر عبدالعزيز، جامعة كركوك، كلية الآداب، قسم التاريخ.
- (16) مقابلة شخصية للباحث مع (محمد خلف حسن اللوز) من مواليد سنة 1954 توظف في شركه نفط الشمال سنه 1977 وعمل على خط انابيب كركوك - بانياس حتى توقفه سنة 1982 ثم تحول الى ادارته وانشاء وصيانة المصافي في حديثة ويبيجي وأحيل الى التقاعد سنة 2014 تاريخ المقابلة 17 كانون الاول 2024.
- (17) تألفت فرقة التحويل والشحن في ميناء البصرة من مجموعة اشخاص يشرف عليهم أ، سنكلير (A.Sinclair) مدير مخازن ونقلات الشركة. كامل خيرى، الأسبقية دائماً للأنابيب، مجلة (أهل النفط)، العدد (١٠)، آيار ١٩٥2، السنة الأولى، بيروت ، ص ١٦.
- (18) الأنابيب في صورة كيف تلحم وتمد عبر الصحراء، مجلة (أهل النفط)، العدد (3)، المصدر السابق، ص ٢٦.
- (19) الأنابيب في صورة كيف تلحم وتمد عبر الصحراء، مجلة (أهل النفط)، العدد (3)، المصدر السابق ، ص ٢٦.
- (20) سامي نصر، صناعة النفط في العالم، مجلة (أهل النفط)، العدد (53)، كانون الاول 1955، السنة الخامسة ، لندن، ص ص 28-29.
- (21) حمدي حافظ، انابيب وناقلات البترول والشرق الاوسط، مكتبة الانجلو مصرية، ط1، القاهرة، دت، ص109.
- (22) شركة نفط العراق، عملياتها وخدماتها في العراق، من مطبوعات شركة نفط العراق، بغداد، 1967، ص ٣٦.
- (23) اشعة اكس او الاشعة السينية: اشعة كهرومغناطيسية تستخدم للكشف عن جودة اللحام في خطوط الانابيب ذات المسافات الطويلة من خلال التقاط صوراً للهيكل الداخلي للانبوب ليتم العثور على المسامات والشقوق في الانابيب ومعالجتها في الوقت الفعلي، اكتشفت اشعة اكس من قبل الفيزيائي الألماني كونراد رونتغن (conrad Rochtgen) في 8 تشرين الثاني ١٨٩٥، وعلى اثر هذا الاكتشاف حصل على جائزة نوبل في الفيزياء سنة 1901.
- het <https://www.aljazeera> تاريخ زيارة الموقع (1-5-2025) 10:15 Am
- (24) الأنابيب في صورة كيف تلحم وتمد عبر الصحراء، مجلة (أهل النفط)، العدد (3)، ص 27 .

- (25) الاسيستوس : عبارة عن لفات مصنوعة من الألياف تم استعمالها لأول مرة في مد الأنابيب يتم لفها على الأنبوب بعد اضافة طبقة من الاسفلت الحار لحماية الانابيب عن عوامل التعرية. حمدي حافظ، المصدر السابق، ص ١١١.
- (26) الأنابيب في صورة كيف تلحم وتمد عبر الصحراء، مجلة (اهل النفط)، العدد (3)، ص27
- (27) شركة نفط العراق ، نفط العراق سنة 1951، المصدر السابق ، ص34.
- (28) دلشاد عمر عبد العزيز، شركة نفط العراق ...، ص ١٠٩.
- (29) الاحتفال بأبزال خط (٣٠ بوصة) في بانياس، مجلة (اهل النفط)، العدد (٥)، كانون الاول 1951، السنة الاولى، بيروت، ص30.
- (30) كان المستودع يحتوي على معدات البناء من انابيب واقطاب اللحام والازفلت والمسامير والشواكيش والبويا بكل الوانها التي كانت تستخدم لطلاء الخزانات، وقطع غيار السيارات العاملة في المشروع من جميع انواعها، بالاضافة الى لوازم المنازل الحديثة الصنع من مفروشات ولوازم المطبخ وما شابه ذلك من جميع انواع العدة، وكان المشرف على هذا المستودع السيد ناصر مجو ث الذي دخل الشركة سنة ١٩٣٣. اخبار اهل النفط ، مجلة (اهل النفط)، العدد (٣)، المصدر السابق، ص25.
- (31) اخبار اهل النفط ، مجلة (اهل النفط)، العدد (٣)، المصدر السابق، ص ٣٠.
- (32) انتهاء العمل من مد خط الانابيب قطر ٣٠ بوصة، مجلة (اهل النفط)، العدد(12)، تموز ١٩٥٢، السنة الاولى ، بيروت ، ص 44.
- (33) مجلة (أهل النفط)، العدد (٥٣) ، المصدر السابق، ص 29.
- (34) تحسين قدري: هو تحسين قدري يحيى الترجمان، من اصل سوري ولد في بعلبك بلبنان سنة ١٨٩٣، اتم دراسته الابتدائية في بغداد والثانوية في البصرة، وفي سنة 1910 انظم إلى الكلية العسكرية في العاصمة اسطنبول وتخرج منها سنة 1914 برتبة ملازم ثانٍ، ابتداءً حياته الوظيفية ضابطاً في الجيش العثماني واثناء الحرب العالمية الأولى شهد معارك القوقاز، ثم انضم إلى الثورة العربية الكبرى سنة ١٩١٦ ملتحقاً بمعسكر الأمير فيصل بن الحسين بين العقبة ومعان، عينه الأمير فيصل مرافقاً عسكرياً له اثناء زحفه إلى الأراضي السورية، محمله برفقة الأمير فيصل خلال فترة حكمه على سوريا (١٩١٨ - ١٩2٠)، مضى معه إلى مؤتمر الصلح بباريس سنة ١٩١٩، وقدم مع الأمير فيصل إلى بغداد فعين مرافقاً رسمياً للملك فيصل الأول عند تنصيبه ملكاً على العراق في 23 آب 1921، وكان برتبة (رئيس نقيب)، استمر بعمله مرافقاً حتى كانون الأول سنة 1931 واصبح رئيساً للتشريفات الملكية في كانون الأول السنة ذاتها، ثم نقل إلى السلك الخارجي ليشغل منصب مستشار المفوضية العراقية في طهران في حزيران سنة ١٩٣٦ ثم اصبح قنصلاً عاماً في بيروت في آب 1٩٣٩، ورفع وزيراً مفوضاً للعراق في سوريا ولبنان في كانون الثاني سنة ١٩٤٤ فوزيراً مفوضاً للعراق في باريس في حزيران ١٩4٦، ثم أعيد رئيساً للتشريفات الملكية في تشرين الأول سنة 1947 وفي حزيران سنة 1946 عُين وزيراً للمفوضية العراقية في طهران المرة الثانية، وبعد امد قصير حمل حقيبة التشريفات الملكية للمرة الثالثة، وعُد آخر منصب له اذ استمر في هذا المنصب حتى ثورة ١٤ تموز 1958 وبسبب الثورة غادر العراق الى لوزان بسويسرا، وعاد الى بغداد سنة 1975، توفي في بغداد في تشرين الأول سنة 1985. لمزيد من التفاصيل. ينظر: مير بصري، أعلام السياسية في العراق الحديث، دار الحكمة، ط1، ج1، لندن، ٢٠٠٥، ص ٥٤٩؛ قحطان حميد كاظم، الإدارة في العهد الملكي تحسين قدري انموذجاً (١8٩٤ - ١٩٩٠)، جامعة ديالى، كلية التربية الأساسية، (د. عدد)، دس، د.ص.
- (35) video• king feisal opens New Pipline Kirkuk to Baniyas 1952• Kirkuk-Iraq (Times - 5:50)

- الرابط الالكتروني https://youtu.be/xzCV_zk ، تاريخ زيارة الموقع 20-11-2024 (11:45AM)؛ عزيز عجم، احتفالات كركوك وبانياس، مجلة (اهل النفط)، العدد (١٧)، كانون الأول ١٩٥2، السنة الثانية، بيروت، ص4.
- (36) اسو اراز قادر ، النفط واستراتيجية الأمن الوطني في العراق ، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية ، العدد (٢٠) ، مج (٢٦) ، آذار ٢٠١٧، ص ٢٧٦.
- (37) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، التصنيف (311/٢٦٥٥)، الانقلاب السوري، و 47، ص ٧١. ينظر: الملحق (7) من الرسالة، ص189.
- (38) خطاب جون كينغهام، مجلة (أهل النفط)، العدد (16)، تشرين الثاني، 1952، السنة الأولى، بيروت، ص2.
- (39) دلشاد عمر عبدالعزيز، شركة نفط العراق...، ص ص ١١٠ – ١١١.
- (40) شفيع محمد محمود ادريس الميرسيدي، التحولات السياسية والاقتصادية في العراق وسوريا وأثرها على العلاقات الاقتصادية (١٩٢١ - ١٩٥٨)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة الموصل، ٢٠٠٩، ص ٢٥٩؛ غانم العناز، العراق وصناعة النفط والغاز، مكتبة دجلة ، بغداد، 2019، ص4٣٦.
- (41) الجريدة السورية الرسمية، العدد (33)، 23 / 6 / 1949.
- (42) الجنيه الاسترليني = 20 شلن وكل شلن = 5 بنسات وكل بنس = 10 فلس.
- (43) د. ع. و، ملفات العالم العربي، سوريا_ النفط (النقل) ، رقم الملف (1487)، 9 كانون الثاني، 1980، س-1/1806، بيروت.
- (44) ثورة مجيد طارش العبيدي، انابيب النفط العراقي دراسة في الجغرافية الاقتصادية والسياسية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985، ص120.
- (45) العدوان الثلاثي على مصر: عرف بالعدوان الثلاثي نسبة إلى اشتراك بريطانيا وفرنسا بالعدوان على مصر الى جانب اسرائيل، وكان سبب العدوان هو تأمين قناة السويس من قبل جمال عبد الناصر (١٩٥٦ - ١٩٧٠) ، للمزيد من التفاصيل ينظر: وفاء مجاني، العدوان الثلاثي على مصر 1956، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر، الجزائر، ٢٠١٤.
- (46) سمير عبد الرحيم، مجلة (العاملون في النفط)، العدد (٧٢)، آذار ١٩٦٨، السنة السابعة، بغداد، ص ٣٨.
- (47) المصدر نفسه، ص ٣٨.
- (48) لمزيد من التفاصيل عن ثورة ١٤ تموز ١٩٥8. ينظر: جعفر عباس حميدي، تأريخ العراق المعاصر 1914-1968، دار ومكتبة عدنان، ط1، بغداد، 2015، ص ص250-251.
- (49) محمد السعود إبراهيم، تأمين نفط العراق عام ١٩٧2 والموقف الدولي منه، مجلة كلية اللغة العربية بآيتاي البارود، العدد (٣٤)، جامعة الازهر، 2021، ص3269.
- (50) قامت الحكومة العراقية بتشكيل لجنة ضمت كل من (عبد اللطيف الشواف، هاشم جواد، محمد حديد، مظفر حسين جميل، محمد سلمان حسن، طه الشيخ احمد، طلعت الشيباني)، عقدت هذه اللجنة 28 اجتماعاً متكرراً تمخض عنها وضع =لائحة قانون يحدد مناطق الاستثمار، للمزيد من التفاصيل عن قانون رقم 80 لسنة 1961. ينظر: اسامة عبد الرحمن نعمان الدوري، تطور سياسة العراق النفطية 1952-1963، دار ومكتبة عدنان، ط2، بغداد، 2016، ص ص 227-230.

- (51) شركة النفط الوطنية العراقية: تأسست بموجب القانون رقم 11 لسنة ١٩٦٤، بموجب هذا القانون أصبح للشركة الحق في العمل داخل وخارج العراق في الصناعة النفطية في جميع مراحلها من اعمال الاستكشاف والحفر والانتاج والتصفية. للمزيد من التفاصيل عن شركة النفط الوطنية العراقية. ينظر: جورجي عزيز ياقوت وسامي احمد عباس، شركة النفط الوطنية، قسم الاعلام والعلاقات العامة ١٩٧٥ - ١٩80، وزارة النفط، ص ص24-27.
- (52) د.ع.و، ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (النقل)، رقم الملف (1487)، المصدر السابق.
- (53) مجلة (العاملون في النفط)، العدد (58)، كانون الثاني ١٩٦٧، السنة السادسة، بغداد، ص21.
- (54) ثورة مجيد طارش العبيدي، المصدر السابق، ص١٢٢.
- (55) جريدة الجمهورية، العدد (1053)، 14 كانون الأول ١٩٦٦.
- (56) مجلة (الاسبوع العربي)، المصدر نفسه، ص24.
- (57) ثورة مجيد طارش العبيدي، المصدر السابق، ص ٣٦.
- (58) مجلة (الاسبوع العربي)، العدد (٤٠٤)، ١٦ آذار، ١٩٦٧، لبنان، ص ٣٤؛ احمد ساجر جاسم الدليمي، سياسة العراق النفطية 1963-1968، دار الشؤون الثقافية العامة، ط1، بغداد، 2002، ص204.
- (59) الحرب العربية - الإسرائيلية ١٩٦٧: وقعت الحرب بين اسرائيل وكل من مصر وسوريا والاردن والعراق، كان السبب المباشر للحرب هو قرار الرئيس المصري جمال عبد الناصر (١9٥٦ - ١٩٧٠) في غلق مضيق تيران في 22 أيار ١٩٦٧ امام الملاحة البحرية الاسرائيلية، وهو ما اعتبرته اسرائيل بمثابة اعلان رسمي للحرب عليها. للمزيد من التفاصيل عن الحرب ومجرياتها، ينظر: بوخشيبة علي وعبادي محمد، الحروب العربية الإسرائيلية (حرب حزيران ١٩٦٧ أنموذجاً)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة أدرار، الجزائر، ٢٠١٥.
- (60) (Lütfiye ATEŞ, Kerkük-Banyas Petrol boru hattı özelinde enerji nakil hatrının iktisadi analizi, yüksek lisans tezi, Karabük üni, 2020, s.204.
- (61) ثورة مجيد طارش العبيدي، المصدر السابق، ص ٣٦.
- (62) ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (النقل)، رقم الملف (1478)، المصدر السابق.
- (63) في الأول من حزيران سنة 1972، أصدرت الحكومة العراقية المرسوم رقم (69) الذي تؤم بموجبه عمليات شركة نفط العراق وموجوداتها وحقوقها في المناطق المشمولة بالقانون رقم 80 لسنة 1961، وقد شمل قانون 69 جميع نشاطات شركة نفط العراق من حفر، انتاج، معالجة، تجميع، ضخ، نقل، تكرير، تخزين، بالإضافة الى جميع التجهيزات والمنشآت المتعلقة بهذه النشاطات، وقد كان تأميم شركة نفط العراق تنويجاً لنزاع طويل يتعلق بصورة خاصة بسياسة الشركة =التنقيبية والانتاجية بالإضافة الى الرسوم والعائدات المترتبة للحكومة. للمزيد من التفاصيل عن اصدار قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٧2 الذي يتضمن 16 مادة. ينظر: جريدة الوقائع العراقية، العدد (2146)، 1 حزيران 1972، السنة الرابعة عشر، بغداد؛ د.ع.و، ملفات العالم العربي، العراق-النفط (شركة نفط العراق-التأميمات)، رقم الملف (1340)، 1 آب 1979، ع-1802/2، بيروت؛ صفاء كاظم عباس، تأميم النفط العراقي ١٩٧٢_١٩٧٥ (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة واسط، ٢٠١٧، ص ص 90-117.
- (64) د.ع.و، ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (النقل)، رقم الملف (1478)، المصدر السابق.
- (65) د.ع.و، ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (النقل)، رقم الملف (1478)، المصدر السابق.

(66) د.ع.و، ملفات العالم العربي، سوريا - العلاقات الخارجية (العلاقات مع العراق)، رقم الملف (1264)، 9 آيار 1979، س-1301/10، بيروت.

(67) د.ع.و، ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (النقل)، رقم الملف (1478)، المصدر السابق.

(68) سعيد عبيد جودة المزروعي و مثنى مشعان خلف ، التحديات الاستراتيجية لإنتاج النفط في العراق ، مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية ، مج(١٨) ، جامعة كركوك، ٣١ كانون الاول ٢٠٢٣ ، ص ٤٣ .
(69) غانم العناز، المصدر السابق ، ص 442.

(70) د.ع.و، ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (النقل)، رقم الملف (1478)، المصدر السابق.

(71) الحرب العراقية الإيرانية : تسمى أيضاً بحرب الخليج الأولى ، نشبت بين العراق وايران بدأت في أيلول ١٩٨٠ واستمرت حتى آب ١٩٨٨ ، كان من أسبابها تصريحات إيران العدائية ضد العراق فضلاً عن قيام العراق ببعض الاستفزازات للأيرانيين ، انتهت الحرب بدون منتصر وذلك بوقف إطلاق النار في ٢٠ آب ١٩٨٨ ، للمزيد من التفاصيل عن الحرب، ينظر : ثائر صاحب شندل ، الموقف الدولي من الحرب العراقية الإيرانية ١٩٨٠ _ ١٩٨٨ ، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة ، ٢٠١٤ .

(72) غانم العناز، المصدر السابق، ص ٤٤٢ .

(73) ميناء خور العمية (العميق): سمي بخور العمية نسبة الى الخور الذي يقع فيه وجاءت كلمة العميق نسبة إلى عمق المياه في هذا الخور، قامت شركة نفط البصرة بأنشائه واستغرق بناءه أكثر من ثلاث سنوات منذ نهاية سنة ١٩٥٩ الى 28 نيسان ١٩٦2 ، يضم حقلاً من الخزانات مكوناً من 24 خزاناً تبلغ سعة الواحد منها 15 ألف طن، كما يضم أربعة أرصفة ممتدة في البحر أثنان منها للناقلات ذات حمولة 100 ألف طن متري وأثنان آخران للناقلات ذات حمولة 330 ألف طن متري، تبلغ طاقته 80 مليون طن سنوياً، بلغت كلفة مشروع خور العمية (22) مليون دينار عراقي، وكان هناك سببين لإنشاء هذا الميناء السبب الأول هو لغرض إيصال نفط العراق إلى المياه العميقة وتمكين الناقلات من شحن حمولاتها من النفط الخام، والسبب الآخر هو ان ميناء الفاو لا يستطيع استقبال ناقلات النفط التي تزيد حمولتها على (٣٥) ألف طن. لمزيد من التفاصيل ينظر: د.ع.و، ملفات العالم العربي، العراق - النفط (النقل)، رقم الملف (1404)، 17 تشرين الأول 1979، ع-1811/2، بيروت؛ اخبار النفط (العراق يدرس مشروع انشاء ميناء للنفط بالخليج العربي) =مجلة (نفط العرب)، العدد (٤)، كانون الثاني ١٩٧١، السنة السادسة، الكويت، ص33؛ علوان العبوسي، معارك مينائي البكر والعميق، الموقع الالكتروني: <https://share.google> ، تاريخ زيارة الموقع، 2-7-2025م، (20:5م).

(74) ميناء البكر: يقع ميناء البكر إلى الجنوب من ميناء العميق ، بدأ تنفيذ المشروع سنة ١٩٧3 واستغرق بناءه (26) شهراً ، وقد انجز بمرحلتين الأولى بطاقة (٥٠) مليون طن سنوياً والثانية بطاقة (٣٠) مليون طن سنوياً وبذلك تكون طاقته الاجمالية (80) مليون طن سنوياً. تم بناؤه بعد نجاح استثمار حقل الرميلة الشمالي فضلاً عن التطور العالمي في زيادة حجم الناقلات حيث صمم لاستقبال الناقلات العملاقة التي تصل حمولتها إلى (٣٥0) ألف طن، بلغت كلفة انشاء الميناء (91) مليون دينار عراقي. لمزيد من التفاصيل ينظر: د.ع.و، ملفات العالم العربي، العراق - النفط (النقل)، رقم الملف (1404)، المصدر السابق؛ مشاريع نفطية كبرى، مجلة (النفط والتنمية)، العدد (1)، تشرين الأول ١٩٧5، السنة الاولى، بغداد، ص93؛ علوان العبوسي، معارك مينائي البكر والعميق، الموقع الالكتروني: <https://share.google> ، تاريخ زيارة الموقع، 2-7-2025م، (20:5م).

(75) Lütfive ATES, A.G.E, S. 106.

(76) غانم العناز، المصدر السابق، ص ٤٤٢.

(77) قدرت كميات النفط المخزونة بحوالي (1,470,000) برميل، ثورة مجيد طارش العبيدي، المصدر السابق، ص ٣٨.

(78) الضغط على العراق عبر خطوط أنابيبه، مجلة (البتروك والغاز العربي)، العدد (6)، حزيران 1982، السنة الثامنة عشر، بيروت، ص12.

(79) (op.cit, p.114 Ghanim Anaz, ثورة مجيد طارش العبيدي، المصدر السابق، ص83؛

(Lütfiye ATES, A.G. E, S. 107)⁸⁰

(81) د. ع. و، ملفات العالم العربي، سوريا - النفط (الصادرات، الاسعار، العائدات)، رقم الملف (٢٤٦٨)، 5 كانون الثاني ١٩٨٦، س-1/1803، بيروت.