



م.د. كمال عاشور خضر محمد

Lect. Dr. Kamal Ashour Khader

جامعة الموصل /مركز دراسات الموصل/

Iraq\University of Mosul \ Mosul Studies Center

خط نقل النفط بين الموصل وحيفا: الدوافع والتحديات

A transport line between Mosul and Jaffa (Motivations and challenges)

الملخص

كلمات افتتاحية

يتناول هذا البحث التطور التاريخي للنفط العراقي واكتشاف حقول النفط في منطقة الموصل، فضلاً عن دراسة مشروع خط نقل النفط بين الموصل وحيفا بوصفه من أبرز المشروعات المرتبطة بتاريخ الصناعة النفطية العراقية. وتتمثل إشكالية البحث في بيان العوامل التي أسهمت في ظهور المشروع، ومدى تأثير التحديات الاقتصادية والسياسية في تنفيذه واستمراره.

ويهدف البحث إلى تسليط الضوء على المراحل الأولى لتطور الصناعة النفطية في العراق، وإبراز أهمية منطقة الموصل في الاكتشافات النفطية المبكرة، وتحليل الجذور التاريخية لمشروع خط النقل والتحديات التي واجهته. كما تكمن أهمية البحث في إسهامه بفهم جانب مهم من تاريخ النفط العراقي وعلاقته بالمتغيرات الاقتصادية والسياسية.

وقسّم البحث إلى مبحثين؛ تناول الأول التطور التاريخي للنفط العراقي واكتشاف الحقول النفطية في الموصل، بينما خصص الثاني لدراسة مشروع خط النقل بين الموصل وحيفا. وتوصل البحث إلى أن اكتشاف النفط في الموصل أسهم في تطور الصناعة النفطية العراقية، وأن المشروع تأثر بعوامل اقتصادية وسياسية حدّت من استمراره ودفعته العراق إلى البحث عن بدائل أكثر ملائمة.

النفط ، مشروع ، موصل ، القيارة ، خط

Abstract

This research examines the historical development of Iraqi oil and the discovery of oil fields in the Mosul region, as well as the Mosul-Haifa oil pipeline project, considered one of the most prominent projects in the history of the Iraqi oil industry. The research problem lies in identifying the factors that contributed to the project's emergence and the extent to which economic and political challenges impacted its implementation and continuation. The research aims to shed light on the early stages of the oil industry's development in Iraq, highlighting the importance of the Mosul region in early oil discoveries, and analyzing the historical roots of the pipeline project and the challenges it faced. The research's significance also lies in its contribution to understanding an important aspect of Iraqi oil history and its relationship to economic and political variables. The research is divided into two sections; the first addresses the historical development of Iraqi oil and the discovery of oil fields in Mosul, while the second is dedicated to studying the Mosul-Haifa pipeline project. The research concludes that the discovery of oil in Mosul contributed to the development of the Iraqi oil industry, and that the project was affected by



economic and political factors that limited its continuation and prompted Iraq to seek more suitable alternatives.

المقدمة

يُعد النفط من أهم الموارد الاقتصادية التي أسهمت في رسم ملامح التاريخ الحديث للعراق، لما يمتلكه من احتياطات كبيرة جعلته يحتل مكانة بارزة في سوق الطاقة العالمية، وقد ارتبطت بدايات الصناعة النفطية في العراق بعمليات الاستكشاف والتنقيب التي تركزت في شمال البلاد، ولا سيما في منطقة الموصل التي حظيت باهتمام الشركات الأجنبية منذ أواخر العهد العثماني وبدايات فترة الانتداب البريطاني، وأسفرت تلك الجهود عن اكتشاف حقول نفطية مهمة شكلت نقطة انطلاق لتطور صناعة النفط العراقية.

ومع تزايد الإنتاج النفطي برزت الحاجة إلى إيجاد منافذ تصدير قادرة على إيصال النفط العراقي إلى الأسواق العالمية، الأمر الذي أدى إلى ظهور عدد من المشروعات الخاصة بمد خطوط الأنابيب نحو موانئ البحر المتوسط، ومن بين هذه المشروعات برز مشروع خط نقل النفط بين الموصل وحيفا الذي اكتسب أهمية اقتصادية وسياسية كبيرة، نظراً لارتباطه بالمصالح الدولية والإقليمية المتنافسة آنذاك.

ويقسم البحث إلى مبحثين رئيسيين؛ يتناول المبحث الأول التطور التاريخي للنفط العراقي واكتشاف حقول النفط في منطقة الموصل، في حين يسلط المبحث الثاني الضوء على خط نقل النفط بين الموصل وحيفا من خلال بيان الجذور التاريخية للمشروع والتحديات الاقتصادية التي واجهته.

المبحث الاول : التطور التاريخي للنفط العراقي واكتشاف حقول النفط

اولاً : نبذة تاريخية عن النفط العراقي

يُطلق على النفط في اللغة الإنجليزية مصطلح (Petroleum)، وهو مشتق من كلمتين لاتينيتين هما (Petra) بمعنى الصخر و(Oleum) بمعنى الزيت، أي "الزيت المستخرج من الصخور" أما كلمة (Neft) أو (Naft) وأشباهاها، فقد استخدمت في اللغات السامية للدلالة على النفط الخام، ثم انتقلت إلى اللغات الفارسية والسلافية واليونانية، في حين أن كلمة (Naphtha) ذات أصل يوناني، وقد استعملت للإشارة إلى المقطرات النفطية الخفيفة⁽¹⁾ (الحمداني، 2012م، ص 6)

تُعد كلمة (النفط) من الألفاظ العربية القديمة، إذ وردت في كتابات سكان وادي الرافدين بصيغ متعددة، منها (نباطو)، وهي مشتقة من الفعل (نبط) الذي يدل على النبع أو الظهور والخروج من باطن الأرض وتطور هذا اللفظ مع الزمن ليأخذ صيغة (النفط) المستعملة إلى يومنا هذا كما انتقلت الكلمة إلى اليونانية بصيغة (نفثا) (Naphtha)، الأمر الذي يعزز القول بأصلها الشرقي القديم ويُلاحظ أن لفظها في السريانية والعبرية قريب من العربية مع اختلافات طفيفة في النطق، والنفط، بفتح النون أو كسرهما، هو سائل معدني طبيعي يتراوح لونه بين الأبيض والأسود المائل إلى الخضرة، ويتميز بسرعة الاشتعال⁽²⁾ (الحمداني، 2012م، ص 7؛ العلوجي واللامي، 1973م، ص 16).

عرف العراقيون النفط منذ أقدم العصور، إذ ظهرت منابعه وآثاره في مناطق متعددة مثل القيارة وهيت وطوزخورماتو وكركوك ومندلي وقد استخدم النفط ومشتقاته في مختلف جوانب الحياة اليومية، وكانت منابعه الطبيعية ظاهرة للعيان في أنحاء عديدة من العراق وتشير المصادر التاريخية إلى العديد من الإشارات المتعلقة به، إذ يُعد البابليون من أوائل الشعوب التي استعملت مادة القير في أعمال البناء والتبليط كما كشفت الآثار أن الملك الآشوري سنحاريب استخدم القير في أعمال هندسية، من بينها تبطين مجرى أحد الأنهار وتعبيده خلال مدة حكمه (704-682 ق.م)⁽³⁾ (مراد، 1999م، ص 99؛ سليمان، 1979م، ص 19).



عرف العراقيون القدماء النفط واستفادوا منه في مجالات متعددة، إذ استُخدم في صناعة السفن وأغراض الإضاءة والتدفئة كما تشير بعض المصادر إلى أن الكلدانيين وظفوه في معالجة بعض الأمراض الجلدية منذ عصور موعلة في القدم، وقد عُثر على ألواح طينية تضمنت وصفات طبية تؤكد هذا الاستخدام كذلك استُخدم القار في أعمال البناء والترميم، إذ يُنسب إلى الملك نبوخذ نصر الثاني (605-562 ق.م) استعماله في ترميم منشآت مدينة بابل وأسوارها، حيث كان يُجلب من منطقة بابا كركر وتدل الشواهد الأثرية أيضاً على أن الملك الآشوري سنحاريب (704-681 ق.م) استخدم القير في تبطين بعض المجاري المائية في شمال العراق بهدف تنظيم جريان المياه، فضلاً عن توظيفه في تنفيذ بعض العقوبات الجنائية السائدة آنذاك⁽⁴⁾ (الحمادي، 2012، ص7).

وتؤكد الروايات التاريخية والدينية قدم استعمال النفط ومشتقاته في بلاد الرافدين، إذ ورد في التوراة أن النبي نوح (عليه السلام) استخدم القار في طلاء سفينته لمنع تسرب المياه، كما طُليت بالقار السلة التي وُضع فيها النبي موسى (عليه السلام) لحمايتها من الماء وفي العصر الإسلامي اتسعت استخدامات النفط لتشمل المجالات المدنية والعسكرية، حيث استُخدم في الإضاءة وفي تصنيع المقذوفات الحارقة بعد مزجه بمواد أخرى، فكانت تُقذف على هيئة كرات ملتهبة في الحروب وفي العصر العباسي برزت فئة عُرفت بـ"النفطيين" تولت استخدام النفط في العمليات العسكرية وكشف تحركات الأعداء ليلاً كما أسهم النفط الذي اشتهرت به منطقة الموصل في دعم الجهود العسكرية خلال الحروب الصليبية، إذ استفاد منه الزنكيون وحلفاؤهم في مواجهة القوات الصليبية إلى جانب السلطان صلاح الدين الأيوبي⁽⁵⁾ (الحمادي، 2012، ص8).

أخذ النفط حيزاً واسعاً في كتابات الرحالة العرب والأجانب في بلاد الرافدين إذا وصف إذا وصف ياقوت الحموي المتوفي عام 1229م (عين القيارة) في الموصل إذ قال (إن القار ينبع منها ويقصدونها أهلها وتحت دير القيارة التي تبعد أربعة فراسخ من الموصل يشرف على دجلة وتحت عين القار وهي عين تقور بماء حار وتصب في دجلة ويخرج معه القار فما دام القير في مائه فهو لين فإذا فارقه برد وجف ويحصل منها قير كثير يحمل إلى أهل البلاد...) فيما وصف ابن جببر المتوفي عام 1217م هذا المعدن عند مرور بدير القيارة عندما قال "...بانهم كانوا يضربون فيها النيران للتخلص من رطوبة الماء ويقطع بعد ذلك..."⁽⁶⁾ (الحمادي، 2012، ص9).

كما أشار الرحالة الأجانب أمثال المؤرخ الإغريقي هيرودتس أن النفط قد استعمل في بناء أسوار مدينة بابل وأشار الرحالة الفرنسي م. اوتر M.otter الذي زار العراق عام 1736م إلى وجود منابع للنفط في الشاطئ الثاني الذي يقابل مدينة الموصل كما أشار إلى منابع نفط بابا كركر في كركوك كما كتب الدانماركي كارستن نيبور عن عيون القار والنفط في كركوك وكذلك ذكر الرحالة الفرنسي دانفيل معلومات عن النفط الذي يستخرج من بين الصخور في كركوك وفي 1797م زار الرحالة البريطاني جاكسون كركوك وذكر حفر النفط الموجودة بين الصخور أما الرحالة جيمس بكنغهام فقد أشار سنة 1816م إلى وجود النفط في كركوك والتون كوبري وفي إحدى رسائل فكتور بلاس القنصل الفرنسي في الموصل عام 1854م إشارة إلى الزيت الذي يستعمله الفلاحون في بلدة طوزخورماتو والذي تقذف به عيون الماء الساخن هناك⁽⁷⁾ (خليل، 1980، ص23، محمود الشرقاوي، دت، ص67).

ثانياً : اكتشاف النفط في منطقة الموصل

كان وجود النفط في مناطق متفرقة من العراق، ولا سيما في القسم الشمالي منه، معروفاً منذ القدم كما سبقت الإشارة إلى ذلك وعندما بسطت الدولة العثمانية سيطرتها على العراق خلال المدة (1516-1918م)، اعتبرت الثروات المعدنية وما يخترنه باطن الأرض من موارد طبيعية ملكاً للدولة، ومنحت حق استثمارها للأفراد وفق نظام الالتزام وقد كان السكان المحليون يستأجرون بعض المواقع النفطية من الدائرة السنية مقابل بدل إيجار سنوي بلغ (250) ليرة تركية، ولا سيما في منطقة القيارة التي تُعد من أبرز المناطق النفطية في شمال العراق وقد أكدت الوثائق الأجنبية هذه الحقائق وأشارت إلى الأهمية الاقتصادية للمنطقة النفطية المذكورة⁽⁸⁾ (الحمادي، 2012، ص9).

عقب الثورة الصناعية الكبرى في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، ارتبط اكتشاف النفط بتحولات اقتصادية وصناعية واسعة النطاق، تمثلت في ازدياد الإنتاج الصناعي، وتراكم رؤوس الأموال، ونمو الاستثمارات المحلية، فضلاً عن توجه رجال الأعمال نحو توسيع استثماراتهم خارج الحدود الوطنية وفي هذا السياق برزت صناعة النفط بوصفها



مجالاً استثمارياً واعداً لما توفره من عوائد مالية مرتفعة وأصبح العراق، الذي وُصف بأنه يطفو على بحيرة من النفط، ساحةً للتنافس بين القوى الأجنبية الساعية إلى الحصول على امتيازات استغلال موارده النفطية ⁽¹⁰⁾ (السعدي ، 1999م ، ص106 ؛ الشواف ، دت ، ص77-79) .

ونظراً لعجز الشركات عن تحقيق هذا الهدف بصورة منفردة، تحول التنافس الاقتصادي إلى صراع سياسي ذي أبعاد استعمارية استهدف السيطرة على الثروات النفطية للبلاد وقد دخل نظام الامتيازات النفطية إلى منطقة الشرق الأوسط في مطلع القرن العشرين باعتباره أحد تجليات النظام الاستعماري، وتطور بالتوازي مع مساعي القوى الغربية لإحكام سيطرتها على مصادر النفط، حيث أنشئ إطار قانوني ومؤسسي متكامل أخفى الطابع الاحتكاري لعمليات استثمار النفط تحت غطاء الشرعية القانونية لعقود الامتياز، في حين ظل جوهره يعكس أهدافاً استعمارية واضحة ⁽¹¹⁾ (السعدي ، 1999م ، ص107) .

شهد العهد العثماني محاولات أولية لتطوير استغلال النفط في العراق، وكان المهندسون والجيولوجيون الألمان من أوائل الذين اضطلعوا بأعمال الحفر والتنقيب بحثاً عن الموارد النفطية وتشير بعض المصادر إلى أن العديد من البعثات الألمانية التي وفدت إلى العراق خلال القرن التاسع عشر لم تقتصر أهدافها على الجوانب الأثرية فحسب، بل اهتمت أيضاً باستكشاف الثروات الطبيعية، وفي مقدمتها النفط ويُعد منبع القيارة من أوائل المواقع النفطية التي جرى التعرف إليها في العراق، إذ تمكن الدكتور بول رورهر باغ عام 1846م من تسجيل وجود النفط في منطقة القيارة جنوب مدينة الموصل كما تلا ذلك اكتشاف مؤشرات نفطية في منطقة مندلي عام

1864م على يد المهندس والجيولوجي الألماني مايسنر، الأمر الذي أسهم في توجيه الاهتمام نحو الإمكانات النفطية الكامنة في العراق ⁽¹²⁾ (الحمداي ، 2012 ، ص90) .

وتجدر الإشارة إلى أن السلطات العثمانية سعت إلى تطوير عمليات استخراج النفط في منطقة القيارة من خلال استيراد معدات وتقنيات حديثة بمساعدة الألمان، إلا أن هذا المشروع لم يكتمل بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى وفي الوقت نفسه بدأت شركات النفط الأجنبية بإيفاد خبراءها إلى الأراضي العراقية لإجراء الدراسات والاستكشافات الجيولوجية سعياً للحصول على امتيازات التنقيب عن النفط واستثماره وقد عمل ممثلو هذه الشركات على التواصل مع السلطان العثماني بهدف الحصول على امتيازات البحث عن النفط في العراق إلا أن السلطان كان مدركاً للأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لهذه الثروة الطبيعية، سواء على مستوى العراق عامة أو ولاية الموصل على وجه الخصوص، الأمر الذي دفعه إلى اتخاذ عدد من الإجراءات للحفاظ عليها ففي عام 1882 ضمّ الأراضي النفطية الواقعة في ولاية الموصل، بما فيها منطقة القيارة، إلى أملاكه الخاصة مقابل مبالغ مالية محدودة، مبرراً ذلك برغبته في المحافظة عليها ومنع وقوعها تحت سيطرة الأجانب، فضلاً عن توظيف عائداتها في دعم التنمية وتحسين الأوضاع الاقتصادية في البلاد ⁽¹³⁾ (خليل ، 1980 ، ص29) .

استمر الألمان في انتهاج سياسة تهدف إلى تعزيز نفوذهم داخل الدولة العثمانية وإيجاد موطئ قدم راسخ لهم فيها وقد تعزز هذا التوجه السياسي والاقتصادي عقب الزيارتين اللتين قام بهما القيصر الألماني فيلهلم الثاني إلى الدولة العثمانية عامي 1889 و1898، حيث حصل على وعد من السلطان العثماني بمنح ألمانيا امتياز إنشاء خط سكة حديد يمتد إلى الخليج العربي وفي عام 1903 مُنح هذا الامتياز رسمياً للبنك الألماني، متضمناً حق استثمار واستغلال الحقول النفطية في العراق وعلى إثر ذلك أعدت شركة سكة حديد الأناضول، وهي مؤسسة ألمانية تعمل لصالح البنك الألماني، مشروعاً لإنشاء خطوط مواصلات تربط هذه الحقول النفطية وفي عام 1904 أبرمت الشركة عقداً مع الخزينة الخاصة العثمانية لإجراء مسح أولي لحقول النفط الواقعة في ولايتي الموصل وبغداد، وتمكنت خلال عام واحد من إنجاز الدراسات التمهيدية المتعلقة بهذه المناطق. ⁽¹⁴⁾ (السعدي ، 1999 ، ص105 ؛ صالح ، 1966 ، ص70) .

يُعد حقل القيارة النفطي من أهم الحقول النفطية في العراق، إذ اكتُشف عام 1928 من قبل شركة تطوير حقول النفط البريطانية ، وتُقدّر احتياطياته النفطية بنحو 800 مليون برميل، ويضم 86 بئراً نفطية ويتميز النفط المستخرج منه بكونه نفطاً ثقيلاً غير ملائم للتكرير بالأساليب التقليدية، لذلك يُستخدم بصورة رئيسة في إنتاج الأسفلت وبعض المشتقات الثقيلة الأخرى ⁽¹⁵⁾ (قادر ، 2023 ، ص11) .



يقع النفط في الحقل على عمق يقارب 200 متر تحت سطح الأرض، ويُعد حقل القيارة واحداً من ثلاثة تراكيب محدبة تقع على المحور التركيبي نفسه جنوب مدينة الموصل، إلى جانب حقلي نجمة والقصاب وتترك هذه الحقول في احتوائها على تراكيمات نفطية كبيرة ذات محتوى مرتفع من الكبريت يتراوح بين 0.8% و 6.5% وزناً، فضلاً عن انخفاض كثافة النفط فيها التي تتراوح بين 11 و 18 درجة وفق مقياس API وتتركز هذه التراكيمات ضمن الصخور الجيرية التابعة لتكويني جريبي/الفرات من عمر الميوسين الأسفل، وكذلك ضمن الصخور الجيرية التابعة لتكوين هارثة من عمر الطباشيري الأعلى⁽¹⁶⁾ (قادر ، 2023 ، ص11) .

كما يتميز نفط القيارة بلزوجة مرتفعة تبلغ 659 سنتستوك عند درجة حرارة 20 مئوية، إضافة إلى ارتفاع نسبة النيتروجين فيه لتصل إلى 0.23% وزناً، واحتوائه على تراكيز مرتفعة من العناصر المعدنية، ولا سيما النيكل وفناديوم، إذ تبلغ نحو 155 جزءاً بالمليون وخلال الحرب العالمية الأولى تمكن المهندسون الألمان والأتراك من استخراج ما يقارب 240 برميلاً من النفط يومياً من هذه المنطقة، الأمر الذي يعكس الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية المبكرة لحقل القيارة النفطي⁽¹⁷⁾ (قادر ، 2023 ، ص12) .

المبحث الثاني : خط نقل النفط بين الموصل وحيفا

كثر الحديث في اعقاب الغزو الاميركي –البريطاني للعراق واحتلاله عن ان خط الانابيب الممتد بين الموصل في العراق وحيفا سيعاد فتحه لتزويد اسرائيل بالنفط الخام وقد جاءت هذه الاقوال في معظمها من مصادر اسرائيلية وامريكية تناقلتها وعلقت عليها مصادر اخرى بما فيها كثير من اجهزة الاخبار وهذا المقال لا يسعى للتعقيب على عدم دقة هذه الاقوال فحسب بل ايضاً على المنطق الاعوج الذي يقف خلف نشر هذه المخططات⁽¹⁸⁾ (الفتحي ، 2003 ، ص1) .

اولاً : الجذور التاريخية

بعد اكتشاف النفط في العراق برزت مسألة تحديد الميناء الذي ستنتهي إليه أنابيب نقل النفط على ساحل البحر المتوسط، فطرح خياران رئيسيان هما ميناء طرابلس الواقع ضمن منطقة الانتداب الفرنسي، وميناء حيفا الواقع ضمن منطقة الانتداب البريطاني في فلسطين ، وقد أثار هذا الأمر خلافات بين أعضاء شركة نفط العراق بشأن المسار الأنسب للأنبوب، إذ مال معظم الأعضاء، ولا سيما الممثلون الأمريكيون وكولنكيان، إلى تفضيل الطريق المؤدي إلى طرابلس عبر الأراضي السورية، مستنديين إلى اعتبارات اقتصادية وفنية تمثلت في قصر المسافة وانخفاض تكاليف الإنشاء مقارنة بطريق حيفا ، فقد بلغ طول خط طرابلس نحو 529 ميلاً (846 كم) وبتكلفة قدرت بـ(8.5) ملايين جنيه إسترليني، في حين بلغ طول خط حيفا نحو 640 ميلاً (1024 كم)، الأمر الذي جعله أقل جاذبية من الناحية الاقتصادية رغم أهميته الاستراتيجية⁽¹⁹⁾ (خليل ، 1980 ، ص198) .

كان السرجون كادمن رئيس شركة نفط العراق حريصاً على تحقيق رغبات حكومته في الشركة وفي تحقيق هيمنتها على مناطق انتدابها الا انه اصطدم بمشكلة طريق الخط الناقل للنفط العراقي الى حيفا بعد الاعتراض الفرنسي عليه لاسيما بعدما علم من خبراء الشركة ان خط حيفا اكثر كلفة من خط طرابلس وهنا وجد كادمن فكرة الموافقة على مد الانبوب الى طرابلس ضمن النفوذ الفرنسي مع منح استقلال العراق وضم مصالح بريطانية الاستراتيجية بمعاهدة تكفل تلك المصالح عندها سيطلب السوريون بالاستقلال اسوة بالعراق ومن ثم توحيد البلدين تحت زعامة الملك فيصل الذي بقي ساخطاً على الفرنسيين بعد خروجه من سوريا عام 1920 وجاءت هذه الفكرة متجانسة مع حلم الملك فيصل في اقامة اتحاد فيدرالي عراقي _ سوري ومن ثم انضمام اغلب الدول العربية اليه بما يتلائم مع مصالح العراق ومصالح الاسرة الهاشمية⁽²⁰⁾ (خليل ، 1980 ، ص199) .

اراد الفرنسيون ان يمر خط انابيب التصدير من العراق عبر سورية الى مرفأ على ساحل البحر الابيض المتوسط في طرابلس بلبنان اذ كانت سورية خاضعة للانتداب الفرنسي آنذاك غير ان البريطانيين فضلوا ان يكون المرفأ في حيفا



بفلسطين للانتداب البريطاني وكذلك الاردن الواقع على الطريق لذلك قرار الطريق الذي يسلكه خط انابيب مرتبطاً منذ البداية بالسياسات الاستعمارية في المنطقة⁽²¹⁾ (الفتحي ، 2003 ، ص 1).

عد الفرنسيون هذا المشروع تهديداً لهم واتهموا كادمن بأنه المدبر والمحرك لمسألة سير خط الانابيب وعلى الرغم من وقوف الأمريكيين الى جانب الفرنسيين في مسألة نقل النفط عبر خط طرابلس الا انهم في الوقت نفسه كانوا يميلون الى انتهاء الخلاف مع البريطانيين في ضرورة تشعب الخط الى حيفا وطرابلس حلاً للمشكلة وفي سبيل الضغط على الفرنسيين حول انبوب النفط حاول كادمن التنازل عن اراضي نفط الموصل للحكومة العراقية وخاصة ابار القيارة التي كانت قد طلبتها من شركة نفط العراق مقابل تمسك الحكومة بعرض اراضيها بالمزايدة او انتهاء المفاوضات مع شركة نفط العراق⁽²²⁾ (العبوسي ، 1955 ، ص 129).

شهِت شركة نفط العراق خلافات واسعة بين الشركات المساهمة حول اختيار مسار خط أنابيب تصدير النفط العراقي، الأمر الذي أدى إلى تأخير تنفيذ المشروع وأثار مخاوف الحكومة العراقية من استمرار تعطيل استثمار الثروة النفطية ، وقد واجهت حكومة نوري السعيد انتقادات متزايدة بسبب بطء إجراءات التصدير وعدم التزام الشركة ببنود الامتياز الممنوح لها، مما دفعها إلى تكثيف اتصالاتها مع الجهات البريطانية لحث الشركة على الإسراع في تنفيذ التزاماتها⁽²³⁾ (الحمداني، 2012، ص 90).

ارتبطت هذه الخلافات بتضارب المصالح الاقتصادية بين القوى المشاركة في الشركة، إذ سعت بعض الأطراف إلى الحد من تدفق النفط العراقي إلى الأسواق الأوروبية خشية تأثيره في مصالحها النفطية الأخرى ولتجاوز الأزمة طُرح مشروع يقضي بإنشاء خطي أنابيب يتفرعان من نقطة واحدة، يتجه أحدهما إلى حيفا والآخر إلى طرابلس، وقد حظي هذا المقترح بموافقة مجلس إدارة الشركة عام 1930 ورغم التحفظات الفرنسية الأولية بسبب ما رأت فيه مساساً بمصالحها وحقوقها السابقة، فإنها وافقت عليه لاحقاً تحت وطأة الضغوط التي مارستها الشركة والأطراف الداعمة للمشروع⁽²⁴⁾ (الحمداني، 2012، ص 93).

شهد عام 1934 اكتمال مشروع خط أنابيب النفط القادم من حقول كركوك إلى منطقة الحديثة على نهر الفرات، حيث تفرع هناك إلى مسارين رئيسيين؛ الأول اتجه نحو ميناء طرابلس عبر الأراضي السورية، والثاني نحو ميناء حيفا مروراً بالاردن وقد مثّل هذا المشروع خطوة مهمة في تطوير البنية التحتية لصادرات النفط العراقية، ولا سيما مع التوسع التدريجي في عمليات الإنتاج والتصدير خلال العقود اللاحقة⁽²⁵⁾ (الحمداني، 2012، ص 90).

ومع الزيادة الملحوظة في حجم الإنتاج النفطي العراقي، الذي ارتفع من نحو ألفي برميل يومياً عام 1927 إلى ما يقارب مئة ألف برميل يومياً بحلول عام 1945، برزت الحاجة إلى تعزيز الطاقة الاستيعابية لشبكة الأنابيب ، ولهذا الغرض أنشئ خط موازٍ بقطر أكبر بلغ 16 إنشاً بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، وأصبح مهياً للتشغيل عام 1948 وكان من المتوقع أن يسهم هذا المشروع في رفع كفاءة التصدير وتلبية الطلب المتزايد على النفط العراقي في الأسواق العالمية⁽²⁶⁾ (الحمداني، 2012، ص 93).

غير أن التطورات السياسية التي رافقت الحرب العربية-الإسرائيلية عام 1948 حالت دون تشغيل خط حيفا بصورة كاملة، إذ تمسكت الحكومة العراقية بموقفها الرافض لتصدير النفط عبر الأراضي الخاضعة للسيطرة الإسرائيلية وأدى ذلك إلى استمرار تعطيل الخط رغم الضغوط التي مارستها شركات النفط الأجنبية لإعادة تشغيله ، كما انعكس هذا الخلاف على المفاوضات النفطية التي جرت في بغداد ولندن بين عامي 1949 و1950، حيث ربطت الشركات مسألة زيادة الإنتاج وتحسين الإيرادات بإعادة فتح خط حيفا، في حين عدّت الحكومة العراقية الموضوع قضية سياسية وسيادية



لا تخضع للمساومة، وهو الموقف الذي دافع عنه وزير الاقتصاد ضياء جعفر خلال تلك المفاوضات⁽²⁷⁾ (رؤوف ، 2001 ، ص67) .

ثانياً : التحديات الاقتصادية

تشير الدراسات الاقتصادية إلى أن إنشاء خط أنابيب جديد لنقل النفط العراقي إلى ميناء حيفا لا يحقق جدوى اقتصادية كافية في ظل المعطيات المتاحة ، فحجم الطلب المرتبط بمصافي التكرير في إسرائيل والأردن لا يبرر استثمارات ضخمة في مشروع يتطلب إنشاء خط ذي سعة كبيرة وتكاليف رأسمالية مرتفعة، فضلاً عن نفقات العبور والصيانة والتشغيل كما أن كلفة نقل البرميل عبر هذا الخط قد تكون أعلى من كلفة شحن النفط بحراً من الموانئ النفطية القائمة في منطقة البحر المتوسط، الأمر الذي يقلل من المزايا الاقتصادية المتوقعة للمشروع ، ويزداد هذا الأمر وضوحاً مع توفر شبكات تصدير وخطوط أنابيب قائمة بالفعل تخدم النفط العراقي في المنطقة بكفاءة أكبر⁽²⁸⁾ (الفتحي ، 2003 ، ص4) .

ومن ناحية أخرى، فإن اتجاهات السوق النفطية العالمية خلال العقود الأولى من القرن الحادي والعشرين أظهرت أن معدلات نمو الطلب على النفط كانت أكثر ديناميكية في القارة الآسيوية مقارنة بأوروبا وأمريكا الشمالية ، ففي الوقت الذي شهدت فيه الأسواق الأوروبية والأمريكية نمواً محدوداً نسبياً، برزت آسيا، ولا سيما الصين، بوصفها المركز الرئيس للزيادة المستقبلية في استهلاك الطاقة كما تزامن ذلك مع ارتفاع صادرات النفط القادمة من روسيا ومنطقة بحر قزوين نحو الأسواق المتوسطية، مما أدى إلى زيادة المنافسة في تلك المنطقة لذلك فإن إضافة منفذ جديد للنفط العراقي على البحر المتوسط قد يسهم في زيادة المعروض ويضغط على الأسعار، وهو ما قد ينعكس سلباً على العائدات النفطية العراقية⁽²⁹⁾ (الفتحي ، 2003 ، ص5) .

وفي ضوء هذه المعطيات، بدا أن الأولوية الاستراتيجية للعراق تتمثل في تطوير منافذ التصدير الواقعة على الخليج العربي وتعزيز قدراتها الاستيعابية لمواكبة الطلب الآسيوي المتزايد أما بالنسبة للأردن، فقد ارتبطت دعواته لإنشاء خطوط أنابيب جديدة برغبته في خفض تكاليف النقل البري وتقليل الآثار البيئية المترتبة على استخدام الصحاري، فضلاً عن ضمان إمدادات مستقرة من النفط الخام ومع تغير الظروف الاقتصادية والسياسية، أصبحت البدائل القائمة، مثل الاستيراد عبر ميناء العقبة أو الربط بخطوط الأنابيب الإقليمية الموجودة، أكثر ملاءمة من الناحية الاقتصادية وأقل كلفة من إنشاء مشروع جديد يمتد من العراق إلى الأراضي الأردنية⁽³⁰⁾ (رؤوف ، 2001 ، ص67) .

الخاتمة

توصل البحث إلى أن اكتشاف النفط في العراق، ولا سيما في منطقة الموصل، مثل مرحلة مفصلية في تاريخ البلاد الاقتصادي، إذ أسهم في تحويل العراق إلى أحد أهم الدول المنتجة للنفط في المنطقة ، كما أن تنامي الإنتاج النفطي دفع إلى البحث عن وسائل فعالة لتصديره، فظهرت مشروعات خطوط الأنابيب التي ربطت الحقول النفطية بالموانئ البحرية على البحر المتوسط.

وقد تبين أن مشروع خط نقل النفط بين الموصل وحيفا لم يكن مجرد مشروع اقتصادي، بل ارتبط بجملة من الاعتبارات السياسية والاستراتيجية التي أثرت في مسار تنفيذه واستمراره ، كما واجه المشروع تحديات اقتصادية متعددة تمثلت في ارتفاع تكاليف الإنشاء والتشغيل، ووجود بدائل أكثر جدوى لتصدير النفط العراقي، فضلاً عن المتغيرات التي شهدتها أسواق الطاقة العالمية ، لذلك ظل المشروع موضع جدل بين المؤيدين والمعارضين، في حين اتجه العراق إلى التركيز على منافذ تصدير أخرى تتلاءم بصورة أفضل مع مصالحه الاقتصادية ومتطلبات سوق النفط الدولية.



قائمة المصادر

1. الحمداني ، عيدان شبيب سليم ، شركة النفط الموصل المحدودة 1928-1958 دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، جامعة الموصل ، كلية الاداب ، 2012م .
2. العلوي ، عبد الحميد ، وخضير عباس اللامي ، الاصول التاريخية للنفط العراقي، ج 1 ، وزارة الاعلام ، بغداد ، 1937.
3. السعدي ، محمد داخل كريم ، المصالح الاجنبية في الموصل 1834-1914، رسالة ماجستير ، جامعة الموصل ، كلية الآداب ، ، 1999 .
4. سليمان ، حكمت سامي ، نفط العراق دراسة اقتصادية سياسية ، بغداد ، 1979 .
5. الشواف ، عبداللطيف قضية النفط في العراق ، بيروت ، د.ت .
6. الشوقاوي ، محمود ، المؤامرة على بترول العرب ، دار القاهرة للطباعة ، القاهرة ، د.ت .
7. خليل ، نوري عبد الحميد ، التاريخ السياسي لامتيازات النفط في العراق 1925-1952 ، دن ، بغداد ، 1980 .
8. قادر ، انور عمر ، قانون النفط والغاز وحل اشكاليات الطاقة في العراق ، دورية فصلية تصدر عن مؤسسة رؤى للتوثيق والدراسات الاستراتيجية ، العدد2 ، ايلول ، 2023م .
9. الفتحي ، سعد الله ، خط انابيب الموصل -حيفا (الاسطورة والواقع) ، مجلة الدراسات الفلسطينية ، مج14 ، العدد56 ، 2003 .
10. رؤوف ، عماد عبد السلام ، ضياء جعفر : سيرة ومذكرات ، بغداد ، 2001 .
11. العبوسي ، محمد جواد ، البترول في البلاد العربية ، معهد الدراسات العربية العالمية ، القاهرة ، 1955 .
12. ماهر توفيق العيطو ، ببجي واحة في قلب الصحراء ، دن ، بغداد ، 1992 .

List of Sources

- .Al-Hamdani, Aidan Shabib Salim, Mosul Oil Company Limited 1928–1958: A Historical Study, M.A.Thesis, University of Mosul, College of Arts, 2012.
- Al-Alouji, Abdul Hamid and Khudair Abbas Al-Lami, The Historical Origins of Iraqi Oil, Vol. 1, Ministry of Information, Baghdad, 1937.
- Al-Saadi, Mohammed Dakhil Karim, Foreign Interests in Mosul 1834–1914, M.A. Thesis, University of Mosul, College of Arts, 1999.
- Sulaiman, Hikmat Sami, Iraq's Oil: An Economic and Political Study, Baghdad, 1979
- Al-Shawwaf, Abdul Latif, The Oil Issue in Iraq, Beirut, n.d
- .Al-Sharqawi, Mahmoud, The Conspiracy Against Arab Oil, Dar Al-Qahira Printing House, Cairo, n.d
- Khalil, Nouri Abdul Hamid, The Political History of Oil Concessions in Iraq, 1925–1952, Baghdad, 1980.
- Qadir, Anwar Omar, "The Oil and Gas Law and Solving Energy Problems in Iraq," Quarterly Journal of Ru'ya Foundation for Documentation and Strategic Studies, No. 2, September 2023
- Al-Fathi, Saadallah, "The Mosul–Haifa Pipeline: Myth and Reality," Journal of Palestine Studies, Vol. 14, No. 56, 2003.

Raouf, Imad Abdul Salam, Dhia Jafar: Biography and Memoirs, Baghdad, 2001.

Al-Abbousi, Mohammed Jawad, Petroleum in the Arab Countries, Institute of Arab and International Studies, Cairo, 1955.

ملحق (1) صورة توضح خط انابيب نقل النفط بين كركوك (الموصل) وحيفا المصدر (الانترنت)





ملحق (2) ماهر توفيق العيطو ، يبجي واحة في قلب الصحراء ، دن ، (بغداد ، 1992) ، ص36 .

