

النقد

مركز الحوار السوري
Syrian Dialogue Center

تصدير النفط العراقي عبر سوريا..
المكاسب والتحديات

مركز الحوار السوري

مؤسسة أهلية سورية تهدف إلى إحياء الحوار وتفعيله حول القضايا التي تهم الشعب السوري، وتسعى إلى توطيد العلاقات وتفعيل التعاون والتنسيق بين السوريين. أعلن عن تأسيس مركز الحوار السوري أواخر 2015م عقب عدة فعاليات حوارية في الشأن السوري. يتكون المركز من ثلاث وحدات موضوعية: وحدة الهوية المشتركة والتوافق، ووحدة تحليل السياسات، والوحدة المجتمعية.

إعداد:

أ. عامر المثقال

وحدة تحليل السياسات

8 ذو القعدة 1447 هـ الموافق لـ 25 نيسان/أبريل 2026 م

 WWW.SYDIALOGUE.ORG

تمهيد:

في ظل التحولات المضطربة في أسواق الطاقة، وتصاعد المخاطر التي تُحيط بالممرات الحيوية، وعلى رأسها مضيق هرمز، عاد النقاش حول البدائل البرية إلى الواجهة، مع طرح مسارات إقليمية تُقلّل من الاعتماد على الممرات البحرية المهدّدة. وفي هذا السياق، تُطرح تقديرات بحثية تشير إلى أن تحويل سوريا إلى ممر بديل لمسارات الطاقة في الخليج يظل احتمالاً مُقيّداً بطبيعة الجغرافيا واتجاهات السوق، إذ إن الدور المحتمل لسوريا -حتى في حال تفعيله- سيبقى موجّهًا بشكل أساسي نحو الأسواق الأوروبية، وليس الآسيوية، ما يحدّ من قدرته على أن يكون بديلاً مباشراً لمضيق هرمز، ومع ذلك فإن هذا القيد ذاته يفتح نافذة مختلفة للدور السوري، تتمثّل في إمكانية المساهمة في تلبية جزء من الطلب الأوروبي على الطاقة، خاصة في ظل سعي أوروبا إلى تنويع مصادرها وتقليل الاعتماد على الغاز الروسي¹.

وقد أخذ هذا الطرح بُعداً عملياً مع تحركات عراقية أولية نحو استخدام الأراضي السورية كمسار تصدير، حيث صدر العراق كميات من النفط عبر الموانئ السورية ضمن تفاهمات بين بغداد ودمشق²، فيما اعتبرت وزارة الطاقة السورية أن استئناف هذا المسار قد يُسهم في إعادة تفعيل دور سوريا كممر إقليمي لنقل الطاقة بين الخليج وأوروبا³، في وقت تتزايد فيه الحاجة إلى بدائل أكثر مرونة وأقل عرضة للاضطرابات.

ويطرح هذا التطور جملة من التساؤلات التي تستدعي تفكيك أبعاده الاقتصادية والجيوسياسية؛ لعل أبرزها: هل يمكن لمسار تصدير النفط العراقي عبر سوريا أن يتحول إلى خيار استراتيجي مستدام ضمن منظومة نقل الطاقة الإقليمية؟ ويتفرع عن هذا السؤال مجموعة من الأسئلة الفرعية من أبرزها:

1. ما المكاسب المحتملة لكل من العراق وسوريا من تفعيل هذا المسار، سواء على المستوى الاقتصادي أو السياسي؟
2. ما أبرز التحديات الأمنية والسياسية والمحلية التي قد تُعيق استدامة نقل النفط عبر الأراضي السورية؟ وهل

سيبرز منافسون أو مُعرقلون؟

¹ هذا ما توصل إليه تقرير أصدره مركز الحوار السوري مؤخراً حول إمكانيات أن تكون سوريا بديلاً لمضيق هرمز، وقد اعتمد التقرير في جزء منه على خلاصات قدمها خبراء في مجال الطاقة في ندوة أقامها مركز الحوار السوري، ينظر:

محمد سالم، بدائل هرمز وحدود دور سوريا الجديدة فيما: نظرة تحليلية، مركز الحوار السوري، 2026/4/15

التقرير الإعلامي للندوة الحوارية: مدى إمكانية أن تكون سوريا أحد طرق الطاقة في الإقليم: الفرص والتحديات، مركز الحوار السوري، 2026/4/13

² وزارة النفط العراقية: بدء تصدير النفط عبر سوريا، الجزيرة نت، 2026/4/2، شوهد في: 2026/4/10

³ سوريا تعيد تفعيل ممرات الطاقة الإقليمية مع بدء دخول "الفيول" العراقي، الإخبارية السورية، 2026/4/1، شوهد في: 2026/4/10

بناءً على ذلك، يُحاول هذا التقرير تحليل فرص وتحديات مسار تصدير النفط العراقي عبر الأراضي السورية، واستشراف مدى قابليته للتحوّل إلى خيار استراتيجي مستدام ضمن بيئة إقليمية مُتقلّبة، معتمداً على مقابلات مع باحثين وخبراء اقتصاديين ومصادر مفتوحة.

كيف عادت فكرة تصدير النفط العراقي عبر سوريا إلى الواجهة؟

عادت فكرة تصدير النفط العراقي عبر سوريا إلى الواجهة مؤخراً بسبب التوترات الإقليمية المتفاقمة بعد الحرب الأمريكية "الإسرائيلية" على إيران، وإغلاق إيران مضيق هرمز الذي يمر عبره جزءٌ كبير من الصادرات العراقية، ما أدى إلى تكدّس المخزونات وخسائر اقتصادية لعددٍ من الدول ومن ضمنها العراق، وحتى بعد وقف إطلاق النار الأخير بين أمريكا وإيران لم يُفتح المضيق بشكل كامل، بل عاد للإغلاق الكامل من جديد بعد الحصار البحري الذي فرضته القيادة المركزية الأمريكية⁴.

وقد أعلنت وزارة النفط العراقية في أواخر مارس الماضي بدء تصدير النفط عبر الحدود السورية، حيث غادرت أولى قوافل صهاريج النفط (299 شاحنة) من معبر الوليد غرب الأنبار مُحمّلة بـ50 ألف برميل من النفط، متجهة إلى ميناء بانياس للتصدير إلى أوروبا عبر المتوسط مع خطة عراقية لزيادة الكميات تدريجياً، بهدف دعم الاقتصاد الوطني وتعويض التراجع في الإيرادات النفطية الناتج عن الاضطرابات⁵.

أعادت هذه الشحنات البرية الحديث إحياء خط أنابيب كركوك - بانياس القديم المتوقف منذ قرابة 22 عاماً بعد غزو العراق في 2003، وسط حديث عن دراسات لإعادة تأهيله⁶، وقد نُظِر إلى هذا الخط سابقاً على أنه أكثر كفاءة نسبياً مقارنة بمسارات أخرى مثل ميناء العقبة في الأردن بسبب قربه من الأسواق الأوروبية، حيث تبلغ المسافة من كركوك إلى بانياس نحو 850 كم، مقارنة بـ1700 كم من البصرة إلى العقبة مروراً بقناة السويس، ما يُقلّل كلفة النقل⁷.

ولكن مسؤولين عراقيين يعتبرون أن الخط القديم كركوك - بانياس أصبح غير صالح للعمل بسبب عقود من الإهمال والتخريب⁸، خاصة مع عدم معرفة حجم الأضرار الدقيقة التي لحقت به، وفي ذات الوقت يُشير بعض المراقبين العراقيين إلى أن السبب في تعثّر المفاوضات العراقية السورية لاستئناف هذا الخط ليس تقنياً، وإنما سياسياً، بسبب معارضة الإطار

⁴ يُذكر أن إيران أعلنت فتح مضيق هرمز بعد وقف إطلاق النار في لبنان، لكنها أعادت إغلاقه بعد أقل من 24 ساعة بسبب استمرار الحصار البحري الأمريكي، في حين يُشير ترامب إلى أن الحصار سيبقى مستمراً حتى التوصل إلى اتفاق مع إيران، يُنظر:

ترامب: لدينا وقت كافٍ للاتفاق مع إيران والضغط على طهران وليس واشنطن، الأناضول، 2026/4/24، شوهد في: 2026/4/24

⁵ العراق يوقع عقداً لتصدير 50 ألف ب/ي من النفط عبر سوريا، رويترز، 2026/4/2، شوهد في: 2026/4/8

⁶ يذكر أن هذا الخط سُيّد عام 1952 بطول يقارب 800 كيلومتر وطاقة ضخ تصل إلى 300 ألف برميل يومياً، لكنه أُغلق عام 1982 بعد تحالف النظام البائد مع إيران خلال الحرب العراقية-الإيرانية، كما توقف مرة أخرى بعد الغزو الأمريكي للعراق عام 2003 بسبب خلافات تتعلق برسوم "الترانزيت"، يُنظر:

خط أنابيب النفط العراقي السوري... فرصة ذهبية رغم توقفه منذ 22 عامًا، وحدة أبحاث الطاقة، 2025/8/11، شوهد في: 2026/4/10

⁷ خط كركوك بانياس و أبعاده الإستراتيجية بين سوريا والعراق، الحرية، 2025/8/11، شوهد في: 2026/4/11

⁸ منهم باسم الخضبر وكيل وزارة النفط العراقية، يُنظر: رابط اكس، شوهد في: 2026/4/20

الشيوعي؛ أكبر تكتل سياسي في الحكومة العراقية⁹، بينما يُقلّل آخرون من جدوى المشروع، مُدَّكرين بأن سوريا خلال العقود الماضية كانت تتحكّم بتسعير الرسوم وفتح وإغلاق خط الأنابيب¹⁰.



مسار خط كركوك بانياس (الصورة مؤلدة عبر جيميبي)

وقد برزت إلى الواجهة مؤخراً دراسات متخصصة لإنشاء خط جديد يُعرف بمشروع خط البصرة - الحديثة، والذي سيتضمن فروعاً استراتيجية تمتد نحو الأردن وصولاً إلى بانياس على الساحل السوري¹¹، ما يعني أنه سيكون أطول من الخط السابق كركوك - بانياس، ما يمنح العراق مرونة غير مسبوقة في عمليات التصدير.

وبحسب الدراسات الأولية، يهدف المشروع الجديد إلى تحقيق طاقة نقل ضخمة تتراوح بين 700 ألف و1.5 مليون برميل يومياً، بخلاف الخط القديم الذي كان لا يتجاوز 300 ألف برميل يومياً قبل توقُّف العمل به¹²، فيما تشير التقديرات إلى أن تكلفة إعادة تأهيل الخط الجديد تصل إلى قرابة 4.5 مليار دولار، والخط القديم بكلفة تتراوح بين 300 و600 مليون دولار¹³.

⁹ لماذا تتعثّر المفاوضات بين بغداد ودمشق حول إعادة تشغيل خط أنابيب كركوك-بانياس؟، إذاعة مونت كارلو الدولية، 2025/8/27، شوهد في: 2026/4/19

¹⁰ أشار الباحث العراقي نبيل المرسومي إلى تاريخ من المشاكل في خط كركوك بانياس؛ منها قيام سوريا بنسف محطات ضخ النفط للخط ضمن الأراضي السورية عام 1956 احتجاجاً على حرب السويس عام 1956 ما أدى إلى توقف ضخ النفط العراقي لمدة 4 شهور، وأضاف أن سوريا رفعت من جانب واحد عام 1966 رسوم عبور النفط بنسبة 46% ورسوم تحميل الناقلات في ميناء بانياس بنسبة 92%، وعندما أمم العراق النفط عام 1972 قامت سوريا بتأميم منشآت شركة نفط العراق وخطوط الانابيب المارة عبر أراضيها، وفي 1982 أغلق نظام الأسد البائد الخط بشكل نهائي وذلك بعد اندلاع الحرب بين العراق وإيران، وأوضح الباحث أن الضخ عاد للعمل في 1997 تم توقف في 2003 ثم عاد لفترة قصيرة عام 2010 إلا أن ذلك لم يدم طويلاً نتيجة التدمير المنهج الذي طاله نتيجة الأعمال العسكرية إبان فترة سيطرة تنظيم داعش على مناطق مساراته في سوريا والعراق. يُنظر منشور على فيس بوك، [الرابط](#)، شوهد في: 2026/4/19

¹¹ مشروع خط أنابيب النفط العراقي-السوري إلى بانياس: دراسة جدوى جديدة بطاقة تصل إلى 1.5 مليون برميل يومياً، زمان الوصل، 2026 / 3 / 28، شوهد في: 2026 / 4 / 8

2026

¹² المرجع السابق

¹³ وزير الطاقة السوري: سآزور العراق لدراسة تأهيل خط نفط كركوك بانياس، الأناضول، 2025/8/8، شوهد في: 2026/4/10



خط البصرة حديثة العقبة ولاحقاً يتفرع منه مسار نحو بانياس وجيهان (الصورة مولدة عبر جيميبي)

النقل عبر الشاحنات.. هل يمكن أن يتحول إلى خيار استراتيجي مستدام؟ وما التحديات التي تواجهه؟

نظرياً، يوقّر النقل عبر الشاحنات حلاً سريعاً ومرناً يمكن تفعيله في أوقات الأزمات، دون انتظار مشاريع بنية تحتية مكلفة ويحتاج تنفيذها سنوات، فالموقع الجغرافي لسوريا وقربه النسبي من الأسواق الأوروبية، إلى جانب الطبيعة الأرضية السهلية، خصوصاً في البادية، يُتيح تشغيل قوافل برية بشكل فوري، ما يمنح العراق منفذاً مباشراً نحو المتوسط، ويُساهم في تخفيف الاعتماد على الممرات البحرية المهددة، وخاصة مضيق هرمز، كما أن الربط بين حقول العراق وموانئ المتوسط عبر سوريا يبدو من حيث المبدأ مساراً منطقياً ضمن خرائط الطاقة الإقليمية¹⁴، فضلاً عن أنه يُوقّر للعراق منفذاً مباشراً وسريعاً نحو الأسواق الأوروبية ويُقلّل اعتماده على خط جيهان التركي، وبالتالي يُخفّف من وزن إقليم كردستان العراق كورقة ضغط في ملف التصدير، ويُعزّز قدرة الحكومة المركزية العراقية على ترسيخ سيطرتها، خصوصاً في المناطق المتنازع عليها مثل كركوك¹⁵.

لكن عملياً، يظل هذا المسار محدود القدرة وغير قابل للتحوّل إلى خيار استراتيجي مستدام؛ أول هذه التحديات يتمثل في الكلفة المرتفعة، إذ يؤدي النقل البري إلى زيادة سعر البرميل بما لا يقل عن 5 دولارات، وقد يرتفع بشكل أكبر مع احتساب تكاليف الوقود والصيانة واستهلاك الطرق، فضلاً عن تكاليف التأمين، كما أن القوافل تبقى عُرضة للتأخير بسبب

¹⁴ من مقابلة أجراها الباحث مع الباحث الاقتصادي أ. يونس الكريم في 2026 / 4 / 7

¹⁵ هل ينهض خط كركوك-بانياس من جديد؟، مرجع سابق

العوامل الجوية كالعواصف الرملية والأمطار، إضافة إلى الازدحام عند المعابر وضعف كفاءة بعض الطرق، ما يحدّ من القدرة على رفع الكميات المنقولة إلى مستويات كبيرة¹⁶.

ويواجه النقل بالشاحنات تحديات لوجستية تتعلق بعدد الشاحنات المطلوبة، وسرعة الدوران، وقدرة المعابر على الاستيعاب، وهو ما يجعل نقل كميات كبيرة مثل 200 ألف برميل يومياً التي تم الحديث عنها عملية غير سهلة بسبب الكثير من التحديات اللوجستية والعوامل الطبيعية¹⁷، كما أن هذا النمط من النقل يفتقر إلى الاستقرار، إذ يعتمد على التشغيل اليومي المستمر، ما يجعله عرضة لأي انقطاع مفاجئ.

وفي هذا السياق أيضاً تُعدّ الموانئ السورية، وخصوصاً طرطوس واللاذقية، غير مُهيأة تقنياً ولوجستياً لتصدير كميات كبيرة من النفط، سواء من حيث السعة التخزينية أو القدرة على استقبال ناقلات كبيرة، ما يستدعي استثمارات ضخمة لإعادة تأهيلها¹⁸.

ويُضاف إلى ذلك أن العراق يعتمد بدرجة كبيرة على الأسواق الآسيوية في تصدير نفطه، ما يجعل المسار الخليجي خياراً لا يمكن الاستغناء عنه في المدى المنظور، فإعادة توجيه النفط عبر سوريا ثم نقله بحرياً من المتوسط إلى آسيا تعني مضاعفة مسافات الشحن وارتفاع الكلفة، كما أن هذا المسار يفقد ميزة القرب الجغرافي من الأسواق الرئيسية، ما يُضعف تنافسيته مقارنة بالمسارات المباشرة عبر الخليج¹⁹.

كما يبرز عامل أمني آخر، وهو العداء الذي تُكثّره مليشيات "الحشد الشعبي" المرتبطة بإيران للحكومة السورية²⁰، إذ إن تلك الخلافات قد تجعل كلفة التأمين عالية على الشركات، ما يجعل خيار تصدير النفط العراقي عبر سوريا خياراً غير مستدام ويتعلق بالعلاقات السياسية والاستقرار الأمني أكثر منه من خيارا ذا بُعدٍ اقتصادي.

¹⁶ من مقابلة أجراها الباحث مع الباحث الاقتصادي أ. يونس الكريم في 2026 / 4 / 7

¹⁷ العراق يبدأ بتصدير نفطه عبر ميناء بانباس السوري على المتوسط، القدس العربي، 2026/4/1، شوهد في: 2026/4/24

¹⁸ من مقابلة أجراها الباحث مع الباحث الاقتصادي أ. يونس الكريم في 2026 / 4 / 7، وهذا أيضاً ما أشار له عدد من الباحثين والخبراء الاقتصاديين خلال الندوة الحوارية التي أجراها مركز الحوار السوري بخصوص استشراف إمكانية أن تكون سوريا بديلاً عن مضيق هرمز.

¹⁹ من مقابلة أجراها الباحث مع الباحث الاقتصادي أ. يونس الكريم في 2026 / 4 / 7، وهذا أيضاً ما أشار له عدد من الباحثين والخبراء الاقتصاديين خلال الندوة الحوارية التي أجراها مركز الحوار السوري بخصوص استشراف إمكانية أن تكون سوريا بديلاً عن مضيق هرمز.

²⁰ هذا ما يراه أيضاً الباحث الاقتصادي د. أسامة القاضي، مشيراً إلى أن المشكلة لا تتعلق بالبنية التحتية فقط، بل بوجود فصائل داخل العراق تعارض الحكومة السورية الجديدة، وتعتبرها دمشق أدوات إيرانية، يُنظر:

خط كركوك-بانباس.. هل يصل ما انقطع بين بغداد ودمشق؟، الحرة، 2025 / 5 / 28، شوهد في: 2026 / 4 / 19

النقل عبر الأنابيب.. خيار استراتيجي ممكن أم مشروع معقد؟

يُعد النقل عبر الأنابيب الخيار الوحيد الذي يمكن أن يتحول نظرياً إلى مسار استراتيجي مستدام، نظراً لقدرته على نقل كميات كبيرة بكلفة تشغيلية أقل واستقرار أعلى مقارنة بالنقل البري، لإعادة إحياء خط كركوك-بانياس، أو إنشاء خط جديد، يمكن أن يوفر طاقة نقل تتراوح بين 700 ألف و1.5 مليون برميل يومياً²¹، ما يمنح العراق منفذاً حقيقياً نحو الأسواق الأوروبية، ويعيد لسوريا دورها كممر إقليمي للطاقة.

كما أن هذا المسار، في حال نجاحه، قد يحمل أبعاداً سياسية واقتصادية مهمة، إذ يُعزّز من قدرة العراق على تنويع منافذ التصدير وتقليل الاعتماد على مسار واحد، ويمنح سوريا فرصة لاستعادة وظيفة العبور وتحقيق عوائد مالية من رسوم النقل والخدمات اللوجستية، فضلاً عن جذب استثمارات في البنية التحتية.

لكن، وعلى عكس النقل بالشاحنات، فإن التحديات هنا ليست تشغيلية فقط، بل هيكلية وبنوية؛ أول هذه التحديات يتمثل في الكلفة الاستثمارية العالية، إذ تتراوح تكلفة إعادة تأهيل الخط القديم وفق بعض التقديرات بين 300 و600 مليون دولار، بينما قد تصل تكلفة إنشاء خط جديد إلى نحو 4.5 مليار دولار، وهو ما قد يتطلب إشراك طرف ثالث يستثمر في المشروع²².

كما أن البنية التحتية الحالية في سوريا، خصوصاً في موانئ طرطوس واللاذقية، غير مُهيأة لاستيعاب كميات كبيرة من النفط، سواء من حيث السعة التخزينية أو القدرة على استقبال ناقلات ضخمة، ما يستدعي استثمارات إضافية كبيرة في المرافق والتخزين والنقل البحري.

إلى جانب ذلك، تبرز التحديات السياسية والأمنية كعامل أساسي في تحديد مصير المشروع، فمرور خط استراتيجي بهذا الحجم يتطلب استقراراً طويلاً وتوافقات إقليمية، في ظل وجود اعتراضات داخلية في العراق، وتباينات بين القوى السياسية، فضلاً عن مخاوف من استهداف الخط من قبل جماعات مسلحة، ما يرفع كلفة التأمين ويزيد من المخاطر.

كما تبرز بدائل أكثر جاذبية للعراق نسبياً بحسب ما يرى خبراء اقتصاديون، مثل التصدير عبر ميناء ينبع في السعودية أو حتى عبر العقبة في الأردن الذي يراه البعض مساراً طويلاً، ويُرجعون ذلك إلى أن هذه الخيارات تتمتع ببنية تحتية أكثر

²¹ مشروع خط أنابيب النفط العراقي-السوري إلى بانياس: دراسة جدوى جديدة بطاقة تصل إلى 1.5 مليون برميل يومياً، مرجع سابق

²² وزير الطاقة السوري: سأزور العراق لدراسة تأهيل خط نفط كركوك بانياس، مرجع سابق

تطوراً وبيئة أمنية وتنظيمية أكثر استقراراً، كما أن استمرار دور تركيا كمرر رئيسي لتصدير النفط العراقي عبر ميناء جيهان يُعزّز من صعوبة استبداله بمسار سوري في المدى القريب²³.

يمكن القول إن النقل عبر الأنابيب يُمثل خياراً استراتيجياً ممكناً نظرياً لكنه معقد عملياً، إذ يتطلب توفر شروط سياسية وأمنية واستثمارية لا تزال غير مكتملة، وبالتالي فإن هذا المسار رغم أهميته يبقى رهيناً بتطورات البيئة الإقليمية، وقد يتحول تدريجياً إلى خيار مكمل، لا بديلاً كاملاً، ضمن شبكة أوسع من منافذ التصدير²⁴.

بين النقل البري أو عبر الأنابيب.. كيف يمكن أن تستفيد سوريا والعراق؟

رغم ما ذُكر من تحديات تتعلق بنقل النفط؛ سواء عبر الشاحنات أو عبر الأنابيب، إلا أنه لا يعني أن المسار السوري عديم الجدوى، حتى إن تعدّد تحوّل سريعاً إلى بديل كامل ومستدام، فالأزمة الأخيرة في هرمز أظهرت أولاً هشاشة الاعتماد العراقي شبه الكامل على الجنوب ومضيق هرمز، إذ هبط الإنتاج العراقي من نحو 4.3 ملايين برميل يومياً إلى ما يقارب 1.3 ثم 0.9 مليون برميل يومياً في ذروة الاضطراب، بينما وُصفت الأزمة بأنها أخطر تهديد تشغيلي يواجهه القطاع منذ أكثر من عشرين عاماً، ما أعاد أولوية تنوع المنافذ إلى صلب التفكير العراقي.

وفي هذا الإطار، أصبح العراق من أكثر الدول انكشافاً لأن أكثر من 90 بالمئة من دخله الحكومي يعتمد على النفط، في حين أن غياب البدائل لم يعد مشكلة فنية بل نقطة ضعف استراتيجية تمس قدرة الدولة على تمويل نفسها وقت الأزمات.

وعليه، فإن بعض التقديرات لا ترى في الخيار السوري مشروع إحلال شامل عن هرمز، بل قدرة احتياطية محدودة يمكن أن تمنح العراق متنفساً تشغيلياً ويمنع التوقف الكامل للإنتاج ويوجي بإيجاد بدائل وإن كانت محدودة من حيث الكميات، وتمنح سوريا فرصة أولية لاستعادة وظيفة العبور إذا ترافقت مع تهدئة أمنية واستثمارات مرحلية في التخزين والمرافئ والنقل، وهذا ما قد يدفع الطرفين العراقي والسوري في مرحلة لاحقة إلى التفكير بإعادة إحياء النقل عبر الأنابيب، وخاصة لو تم إدخال طرف ثالث كشريك في استثمار إعادة تأهيل الخط القديم أو إنشاء خط جديد، لاسيما مع عدم قدرة الحكومة السورية على المشاركة بتمويل مثل هذه المشاريع في الوقت الحالي رغم جدواها الاقتصادية، وذلك بسبب وجود أولويات أكثر احتياجاً بعد 14 عاماً من الحرب.

وسواء تم تأهيل الخط القديم (كركوك -بانياس)، أو تم إنشاء خط جديد فإن التوقعات تشير إلى أن سوريا قد تحصل على عوائد مالية من عبور النفط العراقي عبر أراضيها قد تصل إلى حوالي 200 مليون دولار سنوياً في حال وصول الطاقة إلى

²³ من مقابلة أجراها الباحث مع الباحث الاقتصادي أ. بونس الكريم في 7 / 4 / 2026، وهذا أيضاً ما أشار له عدد من الباحثين والخبراء الاقتصاديين خلال الندوة الحوارية التي أجراها مركز الحوار السوري بخصوص استشراف إمكانية أن تكون سوريا بديلاً عن مضيق هرمز.

²⁴ هذه أيضاً كانت خلاصة الندوة الحوارية التي أقامها مركز الحوار السوري حول إمكانية أن تكون سوريا بديلاً لمضيق هرمز.

1.5 مليون برميل يومياً، بالإضافة لخلق آلاف فرص العمل وتنشيط البنية التحتية المرتبطة بالطاقة والنقل²⁵، وتنشيط حركة الملاحة البحرية التجارية، وهو ما يُعزّز من الحالة الاقتصادية في مناطق الساحل.

كما قد يحمل هذا التعاون دلالات تتجاوز الأرقام، إذ يمكن اعتباره أداة لإعادة بناء قنوات التواصل بين بغداد ودمشق، وتعزيز مستوى التنسيق الثنائي، خاصة في الملفات الأمنية المرتبطة بحماية خطوط النقل وتأمينها، كما يُسهم في تخفيف احتمالات الاحتكاك الحدودي عبر خلق مصالح مشتركة تدفع نحو ضبط السلوك وتجنّب التصعيد، خاصة مع انتشار المليشيات المرتبطة بإيران، ما يؤدي إلى خلق فوائد تتجاوز الجانب الاقتصادي إلى أبعاد سياسية تُعزّز العلاقات بين البلدين وتُخفّف وتيرة الاحتقان.

كيف تنظر بعض القوى الإقليمية والدولية إلى خط كركوك بانياس؟

إيران:

تبدو إيران من أبرز المتضررين المحتملين من تفعيل هذا المسار، إذ إن فتح منفذ بديل عبر سوريا من شأنه تقليص اعتماد العراق على المرور عبر مضيق هرمز، بما يحدّ من هامش التأثير الإيراني في مسارات التصدير، وفي هذا الإطار، يمكن فهم تحفّظ بعض القوى السياسية العراقية المرتبطة بطهران على إعادة إحياء المشروع، في مقابل تداول تهديدات من مليشيات مسلحة قريبة من إيران باستهداف الخط في حال المُضيّ بإعادة تأهيله²⁶، رغم أن الحكومة العراقية برئاسة رئيس الوزراء محمد شياع السوداني أبدت انفتاحاً تجاه إقامة هذا الخط واستقبلت وزير الطاقة السوري للتباحث حول المشروع من جديد، ولكن يبدو أن السوداني لا يريد الصدام مع القوى الموالية لإيران داخل العراق²⁷.

تركيا:

تختلف وجهات النظر في تركيا إزاء هذا الخط، إذ إن إعادة تفعيله قد تُضعف الدور التركي عبر ميناء جهمان جنوبي تركيا وتُقلّل من اعتماد العراق عليه، ما يؤدي لتأثر مكانة تركيا كمرور في نقل الطاقة ويقلل من عائداتها، لكن هناك من يعتبر أن تركيا تدعم اليوم نهوض الاقتصاد السوري وبالتالي من مصلحتها إعادة تفعيل الخط، وقد أشارت بعض التقارير إلى أن تركيا قد تساعد الجانبين العراقي والسوري من الناحية التقنية لاستئناف تشغيل خط النفط كركوك-بانياس بسرعة²⁸، علماً أن الخط الوحيد الذي ينقل النفط العراقي إلى تركيا هو خط جهمان، وهو متوقف منذ سنوات نتيجة

²⁵ هل ينهض خط كركوك-بانياس من جديد؟، نون بوست، 13/9/2025، شوهد في: 8/4/2026

²⁶ لماذا تتعثر المفاوضات بين بغداد ودمشق حول إعادة تشغيل خط أنابيب كركوك-بانياس؟، مرجع سابق

²⁷ العراق وسوريا يبحثان إحياء خط أنابيب كركوك - بانياس النفطي، الأناضول، 13/8/2025، شوهد في: 23/4/2026

²⁸ لماذا تتعثر المفاوضات بين بغداد ودمشق حول إعادة تشغيل خط أنابيب كركوك-بانياس؟، مرجع سابق

نزاعات قانونية وسياسية بين بغداد وأنقرة وإقليم كردستان²⁹، وسط مفاوضات جارية بين تلك الأطراف مع توقعات بإعادة تشغيله خلال 2026، فيما أشارت بعض التقارير إلى استئناف محدود أو تجريبي للتدفقات في فترات مُعيّنة، لكنه لم يكن تشغيلاً دائماً³⁰.

روسيا:

مع عدم وجود موقف روسي رسمي مُعلن تجاه إعادة تفعيل خط النفط العراقي السوري، وردت في تقارير تحليلية متخصصة في شؤون الطاقة إشارات إلى اهتمام موسكو بهذا المسار، باعتباره ممراً يربط حقول العراق بالساحل السوري على المتوسط ويوفّر منفذاً إضافياً نحو الأسواق الأوروبية، خاصة في ظل تنامي المخاطر التي تهدد الممرات البحرية التقليدية³¹.

وفي الوقت ذاته، لا ينبع هذا الدعم من امتلاك أدوات تحكّم مباشرة، بل من السعي إلى الحضور داخل منظومة الطاقة عبر الأدوار المساندة، سواء من خلال الانخراط في مشاريع البنية التحتية أو دعم التفاهات السياسية المرتبطة بها، فروسيا تُدرك أن تأثيرها في هذا المسار يظل غير مباشر ومشروطاً بقبول الأطراف المعنية، لكنها تراهن على أن المشاركة في إعادة تفعيل مثل هذه المشاريع يُتيح لها تثبيت حضور تدريجي في ترتيبات الطاقة الإقليمية، دون أن تكون طرفاً ناقلاً أو متحكماً بالخط نفسه.

وفي هذا السياق، لا ينبغي إغفال استمرار الحضور الروسي في قاعدتي طرطوس وحميميم على الساحل السوري، وهو ما يمنح موسكو نقطة ارتكاز جغرافية في أي نقاش يتعلق بمسارات الطاقة عبر المتوسط، وقد ذهبت بعض التحليلات إلى ربط الاهتمام الروسي بدعم هذا الخط بإمكانية توظيفه لاحقاً في تعزيز نفوذ ما يُتداول إعلامياً من قبل بعض دعاة التقسيم بـ"إقليم الساحل"³²، خاصة في ظل التوترات التي أعقبت أحداث الساحل في آذار 2025، ولكن تبقى هذه الظروف ضمن نطاق التقديرات التحليلية غير المؤكدة، إذ لا تستند إلى دلائل عملية أو مواقف من موسكو تشير إلى

²⁹ توقف خط أنابيب كركوك-جيهان عن العمل في مارس/آذار 2023 بعد أن أمرت غرفة التجارة الدولية تركيا بدفع 1.5 مليار دولار للعراق، تعويضاً عن صادرات سمحت بها سلطات إقليم كردستان ولم تصرح بها حكومة بغداد، ينظر:

[استئناف صادرات النفط من كردستان العراق لميناء جيهان التركي، الجزيرة نت، 2025/9/27](#)، شوهدي في: 2026/4/23

وقد أفادت مصادر عراقية بأن الخط سيتم فتحه بشكل نهائي قريباً، ما قد يشير إلى تجاوز الخلافات بين بغداد وأنقرة، يُنظر:

[بغداد تسابق الضغوط الإقليمية بإعادة تشغيل خط كركوك - جيهان وتوسيع منافذ التصدير، المسرى، 2026/4/21](#)، شوهدي في: 2026/4/23

³⁰ "رويترز": استئناف تدفقات النفط العراقي من كركوك إلى ميناء جيهان التركي، العربية، 2026/3/4، شوهدي في: 2066/4/20

³¹ [Russia Backs Iraqi Push To Reopen Key Oil Pipeline To Syria As Gateway To Europe](#). Oilprice. May 05, 2025

³² [خاص-روسيا تبارك خط "كركوك - بانباس".. خطوة في مشروع "إقليم الساحل"](#)، موقع إرم نيوز، 2025/5/7، شوهدي في: 2026/4/20

تبيّن مثل هذا التوجّه، ما يجعلها أقرب إلى قراءات ظرفية لا تستند لأدلة، فضلاً عن أن مفاتيح التحكم بهذه الأنايب ستكون بيد الحكومة السورية، بالتالي هذا سيقلص هامش المناورة لدى الأطراف التي تحاول الاستثمار السياسي بهذا الخط.

الولايات المتحدة:

تبدّلت المواقف الأمريكية تجاه خط كركوك - بانياس عبر الزمن بحسب السياق السياسي والأمني، فبعد 2003 ارتبط الخط عملياً بتداعيات الحرب وتضرر البنية التحتية، ثم جاءت العقوبات الأمريكية على سوريا لتجعل أي حديث عن تشغيله أو إعادة إحيائه محفوفاً بعقبات قانونية وسياسية، خصوصاً بسبب القيود الأمريكية المفروضة على قطاع النفط السوري.

وفي الآونة الأخيرة، برزت تصريحات المبعوث الأمريكي توم باراك التي أشار فيها إلى إمكانية توظيف سوريا كبديل لمضيق هرمز، وهو طرح يندرج ضمن تصوّر أوسع لتنويع مسارات الطاقة، ويشمل العراق بحكم كونه أحد أكبر المنتجين، غير أن هذه التصريحات لم تُترجم حتى الآن إلى خطوات عملية، وبقيت في إطار إحياء نقاش قائم أساساً حول المسارات البديلة، أكثر من كونها مؤشراً على تبني سياسة تنفيذية واضحة.

"إسرائيل":

لا يوجد موقف "إسرائيلي" رسمي واضح يدعم أو يُعرقل مشروع خط كركوك بانياس، إلا أنه يمكن قراءة المقاربة "الإسرائيلية" من زاويتين اثنتين؛ الأولى أن "إسرائيل" قد تنظر إلى هذا الخط كعامل يُضعف جزئياً من نفوذ إيران في المنطقة، عبر تقليص الاعتماد على مضيق هرمز، وما يرتبط به من مكاسب اقتصادية وأوراق ضغط سياسية لطهران، وهو ما قد يتقاطع نظرياً مع بعض المصالح "الإسرائيلية" في الحد من تأثير إيران على مسارات الطاقة.

لكن من جهة أخرى، فإن "إسرائيل" تنظر بريبة إلى التحولات الجارية في سوريا، وتتبنّى سياسات عدوانية تجاهها، ما يجعل من غير المرجح أن ترى في تحويل سوريا إلى ممر إقليمي للطاقة تطوراً إيجابياً، فتعزيز موقع الساحل السوري في معادلات الطاقة قد يخلق بيئة استراتيجية لا تنسجم مع أولوياتها، خاصة إذا تطور هذا المسار ليصبح معتمداً من قبل عدة دول، وفي هذا السياق تميل بعض الطروحات داخل الأوساط "الإسرائيلية" إلى تفضيل أن تمر بدائل هرمز عبر مسارات تضمن لـ "إسرائيل" دوراً مباشراً، بدلاً من أن تتمحور حول سوريا كمركز عبور إقليمي³³.

³³ وهذا أيضاً ما أشار له عدد من الباحثين والخبراء الاقتصاديين خلال الندوة الحوارية التي أجزاها مركز الحوار السوري بخصوص استشراف إمكانية أن تكون سوريا بديلاً عن مضيق هرمز.

خاتمة:

تُظهر المعطيات السابقة أن مسار تصدير النفط العراقي عبر سوريا لا يمكن اعتباره بديلاً كاملاً ومستقراً لمضيق هرمز بقدر ما يُفهم اليوم كخيار احتياطي فرضته لحظة إقليمية استثنائية كشفت هشاشة الاعتماد على منفذ واحد، فالمشروع رغم ما يملكه من منطلق جغرافي وفرص اقتصادية كبيرة، إلا أنه ما يزال محكوماً بسلسلة من الشروط تتجاوز الحسابات الفنية والمالية، لتتطال الاستقرار الأمني، والبنية التحتية، فضلاً عن الخلافات بين القوى العراقية.

ومن هذه الزاوية، تبدو قيمة المسار السوري في المدى القريب مرتبطة بوظيفته الإسعافية أكثر من كونه مشروعاً تحويلياً مكتمل الأركان، إذ يمنح العراق متنفساً محدوداً في أوقات الاختناق، ويساعده على تخفيف الخسائر ومنع التوقف الكامل للإنتاج، فيما يتيح لسوريا استعادة أولية لوظيفة العبور، ويفتح أمامها فرصة تدريجية لإعادة إدراج موقعها الجغرافي في معادلات الطاقة الإقليمية، لكن هذا الدور سيظل محدود الأثر ما لم يُواكبه استثمار حقيقي في البنية التحتية، وتقدم ملموس في البيئة الأمنية والقانونية، خاصة ما يتعلق بضمانات عدم اتخاذ سوريا للخط كورقة ضغط سياسية لاحقاً.

كما تكشف مواقف القوى الإقليمية والدولية أن المشروع لا يتحرك في فراغ اقتصادي، بل في ساحة مزدحمة بالمنافسة والحسابات المتعارضة، فإيران تنظر إليه من زاوية تراجع نفوذها على مسارات التصدير العراقية، وتركيا قد تقرأه منافساً لجهان، فيما تتعامل روسيا معه كمسار يتيح لها حضوراً غير مباشر في ترتيبات الطاقة، بينما لا تزال الولايات المتحدة تحيطه بحذر واضح، في حين أنه لا يعد محل ارتياح "إسرائيلي"، وهذا يعني أن مصير الخط لن يتحدد فقط بجذواه الاقتصادية، بل أيضاً بمدى قدرته على المرور بين مصالح متشابكة قد تعرقل تنفيذه أو تعيد تشكيله.

وعليه، فإن السيناريو الأكثر واقعية لا يتمثل في إحلال المسار السوري محل الممرات التقليدية، بل في تطوره تدريجياً إلى خيار مكتمل ضمن شبكة أوسع من منافذ التصدير العراقية، وفي حال توافرت تهدئة أمنية وتم إدخال شركاء قادرين على التمويل، وتقدمت التفاهات السياسية بين بغداد ودمشق، فقد يتحول هذا المسار من استجابة مؤقتة لأزمة هرمز إلى رافعة جيوسياسية واقتصادية ذات وزن أكبر تنعكس على استقرار المنطقة وسلامتها نظراً لارتباط المصالح الاقتصادية لدول المنطقة ببعضها، أما في غياب هذه الشروط، فسيبقى المشروع أقرب إلى فكرة واعدة تعيقها الوقائع.

كما ذهبت صحيفة جيو وايزيوم بوست الإسرائيلية إلى أبعد من ذلك، وتحدثت عن أهمية إنشاء خط أنابيب يمتد من كردستان العراق إلى ميناء حيفا، محولاً "شمال إسرائيل" إلى مركز تجاري حيوي ينافس قناة السويس، بنظر: