منشورات مجلة النفط والتنمية لتنظيم شؤون نقل النفط العراقي (١٩٧٥-١٩٩٠)

سجى طاهر أحمد

Sajoaltaee3@gmail.com

أ.د.علياء محمد حسين

aliaa_m@yahoo.com

جامعة بغداد – كلية التربية أبن الرشد

للعلوم الانسانية

منشورات مجلة النفط والتنمية لتنظيم شؤون نقل النفط العراقي (١٩٧٥-١٩٩٠)

سجى طاهر أحمد

أ.د.علياء محمد حسين

الملخص :

يهدف هذا البحث إلى دراسة وتحليل منشورات مجلة النفط والتنمية المتعلقة بتنظيم شؤون نقل النفط العراقي خلال المدة (١٩٧٥-١٩٩٠) ، بما يشمل إنشاء الأسطول الوطني ومشاريع الأنابيب الاستراتيجية ، ويبين أثر العوامل السياسية والاقتصادية في هذا القطاع ، كما يوضح أثر الحرب الخليج الأولى على البنية التحتية النفطية ، ومدى فاعلية الاستراتيجيات التي اعتمدها العراق لمواجهة التحديات وضمان استمرار صادراته النفطية.

الكلمات المفتاحية(مجلة النفط والتنمية ، نقل النفط العراقي)

Abstract:

This study aims to examine and analyze the publications of Oil and Development magazine related to the regulation of Iraqi oil transportation affairs during the period (1975–1990). It covers the establishment of the national fleet and strategic pipeline projects, and highlights the impact of political and economic factors on this sector. The study also clarifies the effects of the First Gulf War on oil infrastructure and assesses the effectiveness of the strategies adopted by Iraq to confront challenges and ensure the continuity of its oil exports.

المقدمة:

يُعدّ النفط من أهم الموارد الاقتصادية التي اعتمد عليها العراق خلال النصف الثاني من القرن العشرين ، وكان لتنظيم شؤون نقله دور أساس في دعم الاقتصاد الوطني وضمان استمرارية تصديره إلى الأسواق العالمية ، وقد شهدت المدة (١٩٧٥-١٩٩٠) تطورات ملحوظة في منظومة نقل النفط العراقي ، تمثلت بتوسيع شبكات الأنابيب، وإنشاء الأسطول

الوطني لناقلات النفط ، وتطوير الموانئ النفطية، فضلاً عن تنويع منافذ التصدير شمالاً وجنوباً، وجاءت هذه التطورات في ظل ظروف سياسية واقتصادية معقدة، ولا سيما خلال الحرب الخليج الأولى ، التي أثّرت بشكل مباشر على البنية التحتية النفطية ومسارات التصدير، و تُعدّ مجلة النفط والتنمية مصدراً مهماً لتوثيق هذه المرحلة، لما تضمنته من دراسات ومقالات تناولت سياسات نقل النفط والمشاريع الاستراتيجية المرتبطة به ، وقسم البحث الى المحاور الاتية:

اولا- مقدمات انشاء الاسطول العراقي :

أولت هيئة تحرر مجلة النفط والتنمية اهتماماً لنقل النفط العراقي لا يقل اهمية عن استثمار النفط كما موضح من منشوراتها فقد ذكر الباحث سامي احمد [١] بأن عملية توزيع المنتجات النفطية كانت من نشاطات المؤسسة العامة لتوزيع المنتوجات النفطية والغاز التابعة لوزارة النفط[٢] إذ أنشئت هذه المؤسسة في الواحد من تموز عام ١٩٥٩، باسم مصلحة توزيع المنتجات النفطية ، إذ كانت شركة نفط خانقين الاجنبية تتولى مهام تسويق وتوزيع المنتجات النفطية في العراق ، وفي عام ١٩٦٩ قررت الحكومة دمج مصلحة توزيع الغاز وتوزيع النفط[٣]، وبين الباحث قاسم احمد العباس في مقالته(المنشأة العامة لناقلات النفط العراقية في عيدها الخامس) [٤] أَن العراق بدأ تفكيره بإنشاء اسطول لناقلات النفط الخام منذ قيامه باستثمار النفط استثمارا مباشرا ووجدت الجهات المعنية أَنَّهُ من اللازم القيام ببناء اسطول عراقي لنقل النفط الخام ، وتأسست شركة ناقلات النفط ؛ بسبب الاحتكارات الامبريالية على معظم الاساطيل في نقل النفط امتلاكا واستئجارا، فضلا عن تلافي العراقيل التي تضعها الشركات امام نقل النفط بعد استثماره فقامت شركة النفط الوطنية بالتعاقد مع احد المؤسسات الاسبانية لبناء سبع ناقلات متوسطة الحمولة حتى قبل أن تأسس المنشأة العامة للناقلات النفط منذ الاستثمار الوطني المباشر لحقل الرميلة الشمالي وبدأت الوزارة بتوفير الناقلات كحلقة مترابطة من سياستها التأميمية ، وبعد أن تدفق النفط في السابع من نيسان عام ١٩٧٢ ، كانت الناقلة راسية في ميناء الفاو لاستقبال الشحنات الاولى ونقلها وفي الحادي عشر من نيسان عام ١٩٧٢ انشأت الحكومة العراقية شركة ناقلات النفط[٥]، تابعة لشركة النفط الوطنية ، وكان مركزها في الفاو وافتتحت مكتباً لها في بغداد[٦] ولاسيَّما

بعد التأميم فقد برزت عوامل تدعو لدراسة قضايا نقل وتسويق النفط [٧] ومن ثم اخذت الناقلات تصل من اسبانيا ومن اليابان ومن السويد واخذ الاسطول العراقي بالنمو وبلغ عدد الناقلات ثلاث عشرة ناقلة ، وأخذت شركة النفط الوطنية وشركة ناقلات النفط تعطيان اهتماما فائقا لتوفير وخلق ملاك عراقي بحري [٨] ، وارسلت عشرات الطلبة للتدريب في الخارج وساهمت بالاكاديمية العربية البحرية وأصبح لديها عدد من الطلبة في كلية البحرية في البصرة ، وهي ايضا عضو في الشركة البحرية لنقل البترول ، وساهمت في تشريع القانون البحري العراقي[٩]، وتعاقدت المنشأة العامة للناقلات العراقية على بناء الناقلة العمورية مع المؤسسة السويدية ، وبوشر ببنائها في تشرين الاول عام ١٩٧٦، وتصل حمولتها (١,٥ مليون طن)[١٠].

ذكر الباحث سامي محمود حلمي [١١] بأن المؤسسة العامة للمشاريع النفطية بعد اقرار القانون رقم (١٠١) لعام ١٩٧٦، تألفت من المنشأة العامة لتوزيع المنتجات النفطية والغاز بالمناطق الوسطى التي يبلغ عدد وحدتها التوزيعية (١٣٣) وحدة موزعة على محافظات بغداد وصلاح الدين وديالى والانبار، أما المنطقة الشمالية فيبلغ عدد وحدتها (٥٩) وحدة موزعة على محافظات نينوى ودهوك وأربيل وكركوك والسليمانية ، أما المنطقة الجنوبية فيبلغ عدد وحدتها التوزيعية (٥٣) وحدة موزعة على محافظات البصرة وميسان وذي قار ، أما توزيع المنتجات النفطية والغاز في الفرات الاوسط فموزعة على بابل والقادسية ، المثنى ، النجف ، كربلاء ، فضلا عن سيارات حوضية وخدمية خاصة لنقل بضائع[١٢].

حرصت هيئة التحرير على ضرورة متابعة نشر الموضوعات ذات الصلة بمشاريع نقل النفط الخام العراقي وذكرت بأن الحكومة العراقية قد باشرت بتنفيذ مشروع انبوب المنتجات النفطية الكوت – الناصرية [١٣]، و ذكر الخبير النفطي عصام عبد الرحيم الجلبي[١٤] الذي كان رئيس المؤسسة آنذاك جزءاً من سياسة الحكومة هو وصول النفط إلى جميع أنحاء البلاد عبر أنابيب نقل المنتجات النفطية وقد بدأت أجهزة المؤسسة العامة للمشاريع النفطية في تنفيذ المشروع ، بتكلفة (٥ ملايين دينار)، وبلغت طاقته (٨٠٠,٠٠٠ طن سنويا) وطوله(١٨٠ كم) [١٥]، وهو من أكبر المشاريع المنفذة من ملاك المؤسسة بأسلوب التنفيذ

المباشر[١٦]، فضلا عن ذلك افتتحت المؤسسة في الكاظمية محطة تعبئة أوتوماتيكية (التأميم) واحدة من خمس محطات ضخمة تم إنجازها في بغداد ووضعت خططا لإنجاز حوالي(٤٠) محطة تعبئة حديثة في انحاء العراق[١٧].

كذلك أشرفت على العديد من المشاريع النفطية في مناطق مختلفة من البلد[١٨]، قامت أيضا المؤسسة العامة للمشاريع النفطية على تنفيذ عدد من المشاريع لنقل النفط الى جميع اجزاء البلد ، منها الخط الستراتيجي خلال عام ١٩٧٥[١٩]، ثم تسهيل عملية نقله من مصادر انتاجه الى موانئ البحر المتوسط عبر تركيا والى الخليج العربي ، عن طريق شبكة من الأنابيب [٢٠].

ثانيا- ميناء البصرة: بعد أَن حققت الحكومة الاستثمار الوطني المباشر في جنوب العراق، رأت من الضروري العمل على توفير مستلزمات من اجل زيادة الصادرات النفطية في انتاج الجنوب ، لذلك باشرت ببناء ميناء البصرة في الحادي والعشرين من ايلول عام ١٩٧٣، في الخليج العربي ليكون قادرا على استقبال الناقلات الكبيرة ، وقد اكملت المرحلة الاولى منه في السابع عشر من تموز ١٩٧٥، وقد بلغت طاقة المرحلة الاولى(٥٠ مليون طن سنويا) والمرحلة الثانية (٨٠ مليون طن سنويا) والمرحلة الثالثة (١٢٠ مليون طن سنويا)، ويتكون من جزئين جزء بري شارك في انجازه حوالي (٣٧٠٠) مهندس فني وعامل عراقي تكلفته (٥٥ مليون دينار) ، أما الجزء البحري فبلغت تكلفته (١٠١ مليون دينار) وعمل فيه (١٧٠٠) مهندس وفني [٢١].

ويقع الميناء عند مدخل الخليج العربي على بعد(٥٠ كم) من ميناء الفاو ، ويرتبط هذا الميناء بالفاو بواسطة انبوبين بحرين[٢٢] قطر كل منهما (٤٨ أنجا) [٢٣]، ويبلغ طول الميناء كيلو متر واحد [٢٤] ويستطيع استقبال أربع ناقلات وشحنها في آن واحد[٢٥]، لامتلاكه أربعة أرصفة يمكنها استيعاب ناقلات النفط الضخمة جداً[٢٦]، تصل حمولتها لحد (٣٥٠ الف طن) ، ويمتلك القدرة على ضخ النفط إلى جميع مرافقه الأربعة في نفس الوقت، كما يمكنه ضخه إلى مرفأ واحد أو اثنين حسب متطلبات السوق وقد تم تصميم الميناء لغرض تسهيل عمليات التصدير[٢٧]، وتوقفت منظومة التصدير الجنوبية على اثر حرب الخليج الاولى [٢٨] عن العمل مما عرض المنشأة والأنابيب البحرية الى التآكل[٢٩].

ثالثا- الخط الستراتيجي: وقعت شركة النفط الوطنية عقد تنفيذ هذا المشروع مع مجموعة من الشركات الايطالية في التاسع عشر من تشرين الاول عام ١٩٧٣، و قامت الشركة العامة للاستثمارات وتخطيط المشاريع النفطية بالإشراف على إنجاز هذا المشروع وخصصت(٦٠) مهندسا من العراقيين لهذا الغرض[٣٠]، وتم التعاقد مع مجموعتين من الشركات اليابانية و الفرنسية لتجهيز الانابيب الرئيسية، وتنفذ الاتفاقيات لجنة فنية للأشراف على التنفيذ بكل مراحله، وقد أنجز المشروع خلال (٢٢) شهرا ، وأفتتح في شهر تموز عام ١٩٧٥، وبلغت الكلفة الكلية حوالي (١٣٠ مليون دينار)[٣١].

ويتمتع بالضغط على الجهتين المتعاكستين أي بإمكانها نقل المنتجات من البصرة الى بغداد ومن بغداد للبصرة ، ويستطيع ان ينقل اربع منتجات نفطية مختلفة بآن واحد [٣٢] ، يبلغ طوله (٥٤٥ كم) ونصب على طول الخط اربع محطات ضخ موزعة على طوله ويبلغ قطره من الداخل (٢٥ سم) ، أما قطره الخارجي فيبلغ (١٠انجات) ويستغرق نقل المنتجات النفطية بين الشعيبة والدورة او بالعكس من ثلاثة الى ثمانية ايام [٣٣]، تكون الخط الستراتيجي من أنبوبي متوازيين أحدهما لنقل النفط الخام بقطر (٤٢ بورصة) والاخر بقطر (١٨ بورصة)[٣٤]، وتبلغ طاقته القصوى في حالة الضغط باتجاه الجنوب حوالي (٤٨مليون طن) وباتجاه الشمال حوالي (٤٤ مليون طن) ، كان لانحدار الارض من الشمال الى الجنوب اثر في هذا الاختلاف[٣٥] ، يمكن ان ينقل نفطه جنوب العراق الى حديثة لينقل عبر سوريا ولبنان الى البحر المتوسط او نقل نفط شمال العراق من حديثة الى الفاو تحت البحر ، ثم الى ميناء العميق وسط خليج العربي ، وقد ربط حقول ميسان والبزر كان وابو غراب ، بموجبه أصبح للعراق منافذ متعددة لنقل نفطه [٣٦].

وضحت هيئة تحرير المجلة ما ذكره وزير النفط تايه عبد الكريم [٣٧] بأن إنجاز هذا الخط وفر للعراق إمكانية تصدير نفطه باتجاهين، شمالا عن طريق البحر المتوسط وجنوبا عن طريق الخليج العربي بحسب متطلبات السياسة النفطية الوطنية[٣٨]، يمتلك هذا الخط أهمية كبيرة لكونه يعد من الخطوط المهمة في العالم من حيث حجمه وطاقته وطوله وتكتيكه[٣٩].

رابعا- الخط العراقي التركي: اوضحت هيئة التحرير[٤٠] بأن الحكومة العراقية كانت لها مبررات لقيام هذه المشاريع ، فقد بيَّنت بأن النفط في شمال العراق التي تنتجه حقول كركوك

وجمبور وباي حسن وغيرها هي لا تمتلك سوى منفذ عبر سوريا ولبنان، كذلك نفط الجنوب في العراق الذي اخذ يزداد انتاجا وأهمية إذ ليس لديه الا منفذ واحد على الخليج العربي ، وأَن اي توقف في منافذ التصدير في الشمال او في الجنوب سوف يلحق اضرارا كبيرة بالنفط العراقي وأَن الاقتصاد العراقي في هذه المدة يعتمد بشكل كبير على ايرادات النفط ؛ لذلك بيَّنت الحكومة ضرورة قيام شبكة من الانابيب التصديرية المتكاملة لتتمكن من تصدير النفط عبر اتجاهات ومنافذ متعددة ، ولهذا فقد أقامت منفذاً جديداً لنقل النفط العراقي إلى البحر المتوسط عبر تركيا [٤١] وبعد محادثات واسعة ما بين الجانبين العراقي والتركي حول أهمية إقامة هذا المشروع وفي تشرين الثاني من عام ١٩٧٤ ، وقع الجانبان العراقي والتركي بداية تنفيذ هذا المشروع [٤٢] وتمت النقاشات حول عمليات التخطيط بالتنسيق ما بين الجانبين ويتكون هذا المشروع من قسمين متكاملين القسم الاول في العراق ملكيتة للعراق والقسم الثاني ملكيته لتركيا ، وكل واحد منهما يقوم بتشغيل القسم التابع له ويبلغ طوله من طريق العراق(٣٤٥ كم) يمتد من موقعه في محافظة (التأميم) كركوك حتى نهاية الحدود العراقية من جهة تركيا وقد بني القسم العراقي باستخدام المعدات والاجهزة تحت اشراف المؤسسة العامة للمشاريع النفطية[٤٣] ، أما ما يخص القسم التركي[٤٤]في الانبوب فيمتد من الاراضي التركية [٤٥]الى ميناء تحميل بمسافة (٦٦٠ كم)[٤٦] فضلا عن ثلاث محطات ضخ وقياس وخزانات للاستقبال ، وميناء خاص لتحميل الناقلات التي تنقل النفط لتصدير [٤٧] طاقته في بداية بلغت (٢٥ طن سنويا) ثم ارتفعت طاقته الى (٣٥ مليون طن سنويا) [٤٨]، فقامت تركيا بشراء كميات محدودة من النفط العراقي لسد احتياجاتها ، بينما كانت تتلقى عائدات مرور النفط عبر اراضيها وميناءها ، وكان لهذا الخط فائدة لكلا الجانبين لاسيما في تطوير العلاقات[٤٩] .

ذكر الباحث رياض شابا في بحثه (الخط العراقي التركي لنقل النفط الخام)[٥٠] بأن للخط أبعاداً سياسيه فضلا عن ابعاده الاقتصادية وأنه فتح صفحة جديدة من العلاقات مع تركيا ، وقد بين عصام الجلبي ان هذا المشروع يعد احد اكبر المشاريع الناقلة للنفط الخام في العالم ، وأن تحقيقه يعد إنجازاً تاريخيا كبيرا نتيجة لطبيعة الارض التي يمر بها إذ اكسبته ميزة خاصة ؛ لأن المناطق التي اخترقها معظمها جبال وعرة ومنحدرات عديدة،

كذلك بين بالنسبة للجزء الواقع في الاراضي العراقية قد اختارت ثلاثة مواقع لاتمام عملية ايصال الانابيب ببعضها هي (الرياض وعين ربس والوائلية) تم اختيارها لظروف تمثلت بقربها من الطريق العام وملائمة للظروف الجغرافية وان طول كل انبوب منها بلغ (١٢ مترا) يتم ربطها عن طريق عملية تسمى باللحام المزدوج(أي ربط كل انبوبين معا)[٥١].

وحرصت الوزارة على عدم اعطاء المعلومات الكافية ، لذلك لم تتوصل المجلة الى كل المعلومات، لذا ينبغي توضيح ان العراق أكمل إنشاء الخط في ايلول عام ١٩٧٦،أما تركيا فقد أنجزته في كانون الاول عام ١٩٧٦ مع الابقاء على بعض الامور الجزئية لافتتاح الخط [٥٢]، وتم افتتاحه في كانون الثاني عام١٩٧٧[٥٣].

إذ كان الافتتاح على أرض التأميم [٥٤]، وألقى وزير النفط العراقي قاسم أحمد تقي العريبي[٥٥] كلمة في حفل الافتتاح أشاد فيها بالأجواء الايجابية التي سادت المباحثات بين الجانبين وقال إنها كانت فرصة يتبادل فيها الطرفان وجهات النظر بما يخدم المصالح المشتركة للبلدين ، وتحقيق الرفاه والقوة والتقدم الاقتصادي لشعبينا الصديقين [٥٦].

في ضوء ذلك تمكن العراق من فتح منفذ جديد على البحر المتوسط بعد أن أغلقت سوريا خط كركوك بانياس طرابلس نتيجة الخلاف المتعلق بأجور ترانزيت والسعر، فكان الموقف السوري قد دفع العراق ليبحث عن منفذ جديد لزيادة صادراته[٥٧],لا سيما عندما بدأت الحرب الخليج الاولى فقد دمر الأسطول العراقي ، لذلك توجه العراق الى التوسع في خط الانابيب العراقي التركي ، لأنه المنفذ الوحيد لزيادة صادراته ، نتيجة لآثاره الايجابية في اقتصاد البلدين ، وزيادة وارداتهما عملت الحكومتان العراقية والتركية على توسيع الخط ، بهدف المساعدة في التصدي لفقدان الإنتاج عبر سوريا [٥٨]، بعد الزيارات المتبادلة التي كانت لها الاثر في اقامة علاقات متطورة[٥٩] ، لذا تم توسع الخط كركوك جيهان على مرحلتين ، الاولى كانت عام ١٩٨٤ بطاقة(١,١ م / ب) ، والمرحلة الثانية عام ١٩٨٧ بطاقة(١,٦٠٠ م/ ب) ؛ لأنه كان المنفذ الوحيد لتصدير النفط العراقي الى الدول المستهلكة منذ عام ١٩٨٢ وحتى عام ١٩٨٨[٦٠] ، واستمر هذا الأنبوب بالتشغيل حتى السادس من شهر آب عام ١٩٩٠، بعد قرار مجلس الأمن بفرض الحصار على العراق [٦١].

فضلا عن ذلك ذكرت هيئة تحرير المجلة أن الحكومة العراقية عملت على إنجاز خط الأنابيب العراقي–السعودي لتعويضه عن صادراته التي توقفت من سوريا، فوصل الخط الى ميناء ينبع على البحر الاحمر[٦٢]، وانجز على مرحلتين قطره (٤٨ بورصة) ، طوله (٦١٥ كم) منها (١٥٠كم) في الاراضي العراقية والبقيه في الاراضي السعودية ، إضافة الى ثلاثة محطات ضخ الاولى في الزبير والثانية بالقرب من الحدود السعودية والثالثة داخل الاراضي السعودية، وبدأ تشغيله في نهاية ايلول عام ١٩٨٧، وسعت طاقته التصديرية حوالي (١,٦ م ب / ي)، واغلق في عام ١٩٩٠[٦٣]

الخاتمة:

بينت دراسة منشورات مجلة النفط والتنمية الاهتمام الذي أولته الحكومة العراقية لمنظومة نقل النفط بوصفها ركناً أساسياً في دعم الاقتصاد الوطني وضمان استمرارية الصادرات النفطية ، فقد أوضحت المجلة من خلال ما نشرته من دراسات وتقارير ، عن توجه حكومي واضح لبناء بنية تحتية متكاملة لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية.

وأوضحت الدراسة أن عقد السبعينيات مثّل مرحلة توسع وتخطيط استراتيجي، اتسمت بتنويع منافذ التصدير وتقليل الاعتماد على مسار واحد، من خلال تنفيذ مشاريع منها الخط الستراتيجي وخط كركوك–جيهان، فضلاً عن مشروع ميناء البصرة ، أما عقد الثمانينيات، فقد تعرضت المنشآت النفطية والموانئ لأضرار كبيرة ، بفعل الحرب الخليج الاولى الأمر الذي دفع العراق إلى تبني سياسات بديلة، أبرزها التوسع في خطوط الأنابيب ولاسيما الخط العراقي–التركي، ثم الخط العراقي–السعودي، وأسهمت هذه التوجهات في الحفاظ على مستوى معين من الصادرات النفطية وضمان تدفق الإيرادات.

الهوامش:

(١) سامي احمد ، توزيع المنتجات النفطية في القطر العراقي ، العدد الثامن ، السنة الثانية ، أيار ١٩٧٧، ص١٤٣ .

(٢) المصدر نفسه ، ص١٤٣-١٤٤.

(٣) بتول علي حبيب ، دراسة وتقييم أسس تأجير الناقلات في شركة ناقلات النفط العراقية ، بحث دبلوم عالي (غير منشور)، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٨٨، ص٣٢.

(٤) قاسم أحمد العباس ، المنشأة العامة لناقلات النفط العراقية في عيدها الخامس ، العدد السابع ، السنة الثانية ، نيسان ١٩٧٧، ص١٤٧.

(٥) وفقاً للقانون رقم(٢٠) لسنة نفسها الذي صدر عن الحكومة العراقية ، وبعد صدور قانون تنظيم وزارة النفط القانون رقم (١٠١) لعام ١٩٧٦، أضحت الشركة تعرف بالمنشأة العامة لناقلات النفط العراقية وارتبطت بشركة النفط الوطنية . للمزيد ينظر: جريدة (الوقائع) العراقية، العدد ٢١٢٦، بتاريخ ٢٢نيسان ١٩٧٢، ص٣؛ وكالة الانباء العراقية ، الاقتصاد ، العدد الخامس عشر ، بتأريخ ١٤ نيسان ١٩٨٠، ص١٧.

(٦) قاسم أحمد العباس ، المنشأة العامة لناقلات النفط العراقية في عيدها الخامس ، ص١٤٧ ؛ هيئة التحرير، في ذكرى المنشأة لناقلات العراقية ، العدد السابع ، السنة الثالثة ، نيسان١٩٧٨، ص١٨٧؛ لقاء صحفي مع الدكتور عصام عبد الرحيم الجلبي ، الجزء الاول ، أطلعت عليه الباحثة بتاريخ الاول من حزيران ٢٠٢٤، https://youtu.be/YYyhWCMcv58?si=z10kkyhd_vaXYnfa.

(٧) صالح مهدي الهاشم ، مساهمة جادة في استكمال حلقات الصناعة النفطية ، العدد السابع ، السنة الخامسة ، نيسان١٩٨٠، ص١١٩-١٢٢.

(٨) سامي أحمد ، وصول الناقلة العراقية الجديدة حطين ، العدد الاول، السنة الثالثة ، تشرين الاول ١٩٧٧، ص١١٦.

(٩) قاسم أحمد العباس ، المنشأة العامة لناقلات النفط العراقية في عيدها الخامس ، ص١٤٩.

(١٠) هيئة التحرير، تعويم الناقلة عمورية ، العدد السادس ، السنة الثانية ، آذار ١٩٧٧، ص ١٦٦.

(١١) سامي محمود حلمي ، القطاع النفطي في العراق نمو متصاعد لخلق صناعة نفطية وطنية متطورة ، العدد العاشر، السنة الثالثة ، تموز ١٩٧٨، ص١٥٦.

(١٢) المصدر نفسه .

(١٣) هيئة التحرير ، المباشرة بتنفيذ مشروع أنبوب المنتجات النفطية الكوت الناصرية ، العدد الرابع ، السنة الثالثة ، كانون الثاني ١٩٧٨، ص ١٨٤.

(١٤) ولد في بغداد عام ١٩٤٢ ، وتخرج من ثانويه الاعظمية للبنين في بغداد وحصل على بعثه من وزاره النفط لدراسة الهندسة الميكانيكية وأكمل دراسته عام ١٩٦٥ ، من جامعه لندن وعمل أستاذاً في كليه الهندسة في جامعه البصرة ثم التحق للعمل في وزاره النفط عام ١٩٦٧، ثم استقال من وظيفته وعاد اليها في عام ١٩٧٠ ، وتولى إدارة عدد من المناصب و المشاريع في الوزارة ، وفي عام ١٩٨٧، عين وزيرا للنفط وفي عام ١٩٩٠ تم اعفاؤه من المنصب وانتهت علاقته بالعمل

الحكومي واضحى استشاري في شؤون الطاقة بشكل عام وشؤون النفط والغاز في الشرق الاوسط بشكل خاص حتى توفي في الثامن من شباط عام ٢٠٢٥. للمزيد ينظر: عصام الجلبي ، 50 عاما في عالم النفط سيرة وذكريات ، ط١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، لبنان ، ٢٠١٩ ، ص ٥٣٩-٦٤١.

(١٥)هيئة التحرير ، خط جديد للمنتجات النفطية ، العدد الرابع ، السنة الثالثة ، كانون الثاني ١٩٧٨، ص ١٨٥.

(١٦) سامي محمود حلمي، القطاع النفطي في العراق خلال عام ١٩٧٩، العدد الرابع ، السنة الخامسة ، كانون الثاني، ١٩٨٠، ص ١٢٢.

(١٧) هيئة التحرير ، افتتاح محطة تعبئة أوتوماتيكية ، العدد الثالث ، السنة الثالثة ، كانون الاول١٩٧٧، ص ١٨٤.

(١٨) أذ أنفق العراق خلال عقد واحد من عام ١٩٧٧ -١٩٨٧(٣ مليار دولار) على مشاريع البنى التحتية النفطية أدت هذه الى زيادة الانتاج . للمزيد ينظر: الحكومة العراقية ، وزارة النفط ، مؤتمر تطوير التصاميم في الصناعة النفطية٨-١٠ كانون الاول ١٩٧٩ ، المؤسسة العامة للمشاريع النفطية ، دار الصياد ، بغداد ، ص١٧؛ كمال ديب ، زلزال في أرض الشقاق العراق ١٩١٥-٢٠١٥، ط١، دار الفارابي ، بيروت ،٢٠٠٣، ص١٤١-١٤٢.

(١٩) الحكومة العراقية وزارة النفط ، مؤتمر تطوير التصاميم في الصناعة النفطية ٨ -١٠ كانون الاول ١٩٧٩ ، ص١٧.

(٢٠) مجلة النفط والعالم ، العدد واحد والاربعون ، شباط ١٩٧٧، ص٢١.

(٢١) هيئة التحرير ، العراق مشاريع نفطية كبرى ، العدد الاول، السنه الاولى ، تشرين الاول ١٩٧٥، ص٩٢.

(٢٢) خطاب صكار العاني ونوري خليل البرازي ، جغرافية العراق ، بغداد ، ١٩٧٩، ص٢٨٠.

(٢٣) هيئة التحرير ، طاقة تحميل النفط الخام في مينائي البكر والعميق، العدد الثامن، السنة الاولى ، أيار ١٩٧٦، ص١٤٧.

(٢٤) خطاب صكار العاني ونوري خليل البرازي، المصدر السابق ، ص٢٨٠.

(٢٥) هيئة التحرير ، طاقة تحميل النفط الخام في مينائي البكر والعميق، العدد الثامن، السنة الاولى، أيار١٩٧٦ ، ص١٤٧.

(26) JAREER ELASS AND AMY MYERS JAFFE , IRAQI OIL POTENTIAL AND IMPLICATIONS FOR GLOBAL OIL MARKTS AND OPEC

POLITICS , JAMES.BAKER III INSTITUTE FOR PUBLIC POLICY RICE UNIVERSITY , 2011 , p.19.

(٢٧) الحكومة العراقية ، وزاره النفط ، ميناء البكر الخط الستراتيجي مشروعان عملاقان في مسيرتها النفطية ، مطبعه ناجي ، بغداد ، د. ت ، ص١٤.

(٢٨) وهي حرب بدأت في الثاني والعشرين من أيلول عام ١٩٨٠ ، استمر حتى الثامن من أب عام ١٩٨٨ ، بين العراق وإيران، اهم اسباب حدوثها الخلافات الحدودية ، أدت إلى خسائر بشرية واقتصادية هائلة للطرفين. للمزيد ينظر: الحكومة العراقية ، وزارة الثقافة والاعلام ، الحرب العراقية الايرانية يوميات ووقائع واحداث ، ط١، دار الشؤون الثقافية العامة ، الجزء الثاني ، بغداد ، ١٩٨٧؛ نزار عبد الكريم فيصل الخزرجي ، الحرب العراقية – الايرانية ١٩٨٠-١٩٨٨ مذكرات مقاتل ، ط١، المركز العربي للابحاث ودراسة السياسات ، بيروت ،٢٠١٤.

(٢٩) سامر عباس الغضبان ، منظومات تصدير النفط العراقي ، ص١٠، أطلعت الباحثة عليه بتاريخ الاول من تموز ٢٠٢٤،

http://iraqieconomists.net/ar/%D8%AB%D .

(٣٠) هيئة التحرير ، العراق مشاريع نفطية كبرى ، ص٩٢-٩٣.

(٣١) المصدر نفسه ، تشغيل مشروع الخط الستراتيجي حديثة – فاو، العدد الخامس، السنة الاولى ، شباط ١٩٧٦ ، ص١٣٠.

(٣٢) المصدر نفسه ، افتتاح اكبر خط لنقل المنتجات النفطية ، العدد السادس ، السنة الثانية ، آذار ١٩٧٧، ص١٦٥.

(٣٣) جاسم الياسري ، خط أنابيب المنتجات النفطية الستراتيجي العراقي ، العدد الثامن ، السنة الثانية ، ايار ١٩٧٧، ص١٣٢.

(٣٤) امل تولي الكناني ، الاتجاهات الجغرافية لصادرات النفط العراقية دراسة في الجيوبولتيك ، رسالة ماجستير(غير منشورة) ، كلية التربية الاساسية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٦، ص ٩٥.

(٣٥) عبد المنعم عبد الوهاب وأخرون ، جغرافية النفط والطاقة ، دار الكتب ، جامعة واسط ،١٩٨١، ص٢٠٣.

(٣٦) سامي أحمد ، ذكرى افتتاح الخط الستراتيجي ، العدد الثالث ، السنة الثالثة ، كانون الاول ١٩٧٧، ص١٢٥-١٢٦.

(٣٧) ولد في عانة عام ١٩٢٣، أكمل دراسته الثانوية فيها ، ثم أنتقل الى بغداد و التحق بدار المعلمين عام ١٩٥٠، عمل بعدها معلماً حتى عام ١٩٥٤، ثم التحق بكلية الآداب قسم اللغة الانكليزية

وتخرج فيها عام ١٩٥٩، تقلد عددا من المناصب منها نائباً لمحافظ البصرة عام ١٩٦٣ وكيلا لوزارة التربية عام ١٩٧٠، وعين في الحادي عشر من تشرين الثاني عام١٩٧٤ وزيراً للنفط الى عام ١٩٨٢، توفي عام ٢٠١٨ في عمان. للمزيد ينظر: حسن لطيف الزبيدي ، الموسوعة السياسية العراقية (مفاهيم احداث احزاب شخصيات) ، ط٢، مؤسسة العارف للمطبوعات ، بيروت ، ٢٠١٣، ص١٢٦.

(٣٨) هيئة التحرير، الخط الستراتيجي على مبارزة هامه في تاريخ الصناعة النفط ، العدد الخامس ، السنة الاولى ، شباط ١٩٧٦، ص٧؛ الحكومة العراقية ، وزاره النفط ، ميناء البكر الخط الستراتيجي مشروعان عملاقان في مسيرتها النفطية ، ص٧.

(٣٩) محمد ازهر السماك واخرون ، العراق دراسة اقليمية ، الجزء الاول ، بغداد ، ١٩٨٥، ص٢٤١.

(٤٠) هيئة التحرير ، افتتاح خط أنابيب العراق التركي ، العدد التاسع ، السنة الثانية ، حزيران ١٩٧٧ ، ص١٤٤.

(٤١) المصدر نفسه ، ص١٤٤-١٤٥.

(٤٢) سبق توقيع هذا الاتفاق محادثات أدت الى توقيع اتفاقية في السابع والعشرون من أب عام ١٩٧٣ بعد أن توصل الطرفان الى عقدها وقعها عن الجانب العراقي وزير الخارجية مرتضى سعيد عبد الباقي وعن الجانب تركي وزير الخارجية اوميدها لك باي جون في مبنى وزارة الخارجية التركية في العاصمة أنقره وضمنت الاتفاقية (٢٤) مادة أتفق عليها الجانبان، تكون مدتها (٢٠) عاما، وتجدد كل خمس سنوات بشكل تلقائي وفي حال مطالبة أحد الجانبين بفسخ الاتفاقية يجب ابلاغ الطرف الاخر خطيا بمذكرة انهاء قبل سنة واحدة من التجديد. للمزيد ينظر: T. C. B. C. A, Belge No 30-18-1-2-554-469-6, Bakanlar kurulu kararı, Nisan 1986, S.1 عمار حبيب سمين ، خط انابيب كركوك- جيهان (١٩٧٧-٢٠٠٣) واثره ؛ على انتعاش الحياة الاقتصادية في تركيا ، رسالة ماجستير(غير منشورة) ، كلية الادآب ، جامعة كركوك ،٢٠٢٣، ص٦٠.

(٤٣) تمكنت شركة ايلين الايطالية في السادس والعشرون من تشرين الثاني في عام ١٩٧٤ من توقيع الاتفاقية مع شركة الوطنية لانجاز هذا المشروع على أن يكون عمل هذه الشركة في الامور الاستشارية والادارية ، وعقدت عقد التجهيز الانابيب في الخامس والعشرون من تشرين الثاني عام ١٩٧٤مع مؤسسة مانسمان الالمانية ومجموعة شركات يابانية. للمزيد ينظر: الحكومة العراقية ، شركة النفط الوطنية ، الاستعراض السنوي ١٩٧٤، مطبعة السندباد ، بغداد ، ص٣٥؛ جريدة الثورة ، العدد ٣١٢٧، بتاريخ ١٩ تشرين الثاني ١٩٧٤ ، ص٣.

(٤٤) قامت شركة بوتاش التركية بأشراف على تنفيذ جزء الواقع في الاراضي التركية. للمزيد ينظر: مجلة النفط والعالم، العدد واحد والاربعون ، ١٩٧٧، ص٢٦-٢٧.

(٤٥) عراك تركي حمادي الفهداوي ، نهر دجلة والفرات واثرهما في جيوبوليتيك العلاقات العربية-التركية ، مجلة الاستاذ، العدد السادس عشر ، الجزء الاول، ١٩٩٩، ص٦٠٧.

(٤٦) هيئة التحرير ، انبوب النفط العراقي التركي ، العدد الرابع ، السنه الثالثة ، شباط ١٩٧٧، ص١٦٦.

(٤٧) المصدر نفسه ، افتتاح خط أنابيب العراق التركي ، ص١٤٤- ١٤٥ .

(٤٨) جعفر منصور سعد، مستقبل سوق ناقلات النفط ١٩٧٦-١٩٧٨، اصدارات مجلة النفط والتنمية ، دار الثورة للطباعة والنشر، مطبعة الاديب ، بغداد، ، ١٩٧٧، ص٩٤.

(٤٩)هيئة التحرير ، افتتاح خط أنابيب العراق التركي ، ص١٤٤- ١٤٥ .

(٥٠) رياض شابا، الخط العراقي التركي لنقل النفط الخام ، العدد الثاني ، السنة الثانية ، تشرين الثاني ١٩٧٦، ص١٣٦.

(٥١) ذكر الباحث كل الامور الفنية بالتفصيل بما فيها امور كيف يتم الضغط اضافه الى كيف يتم معرفه الخلل فيها وبين الباحث بان المهندسين والكواكب العراقية دورا في ذلك من خلال اللقاءات التي تم اجراها معهم الباحث . للمزيد ينظر: المصدر نفسه، ١٣٨-١٤٠.

(٥٢) عمار حبيب سمين ، المصدر السابق، ص٦٦-٦٨.

(٥٣) فيبي مار، تاريخ العراق المعاصر ، ترجمة: مصطفى نعمان أحمد ، الجزء الثاني، ط١، دار مصر للطباعة ، مصر،٢٠٠٩، ص ٨٧.

(٥٤) مجلة النفط والعالم ، العدد واحد والاربعون ، شباط ١٩٧٧، ص٢٥.

(٥٥) ولد في الموصل عام ١٩٣٦، ودرس الثانويه فيها وبعد تخرجه من جامعة بغداد من كلية الهندسة عام١٩٥٧، عمل مديرا للدائرة النوعية للصناعات الانشائية ، ثم نائبا لرئيس نقابة المهندسين عام ١٩٧٥، ووكيلا لوزارة الصناعة والمعادن، ووزيرا للنفط ١٩٨٢-١٩٨٦، وله عددا من الدراسات المتعلقة بقضايا تصنيع وصناعة المواد الانشائية، وعد رائدا من رواد الصناعة والمعادن والنفط في العراق، وغادر العراق بعد عام ٢٠٠٣، الى الاردن حتى توفي ٢٠١١. للمزيد ينظر: ابراهيم خليل العلاف ، قاسم أحمد تقي العريبي وزير النفط العراقي في ذكرى وفاته العاشرة ، أطلعت علية الباحثة في العشرين من أيلول٢٠٢٤
https://www.facebook.com/share/p/195jb1KMaM/.

(٥٦) جريدة الثورة (العراقية) ، العدد ٥٣٨٨ ، بتاريخ ١٦شباط ١٩٨٥، ص١٢.

(٥٧) محي الدين اسماعيل ، صورة جديدة لخطوط أنابيب الشرق الاوسط ، العدد السادس، لسنة الثانية، أذار ١٩٧٧، ص ١٢٥-١٢٦ .

(٥٨) خليل أبراهيم الناصري ، التطورات المعاصرة في العلاقات العربية التركية ، مطبعة الراية ، بغداد ١٩٩٠، ص١٨٥؛ جريدة الثورة ، العدد ٥٣٨٨، بتاريخ ١٦ شباط ١٩٨٥؛ جريدة الجمهورية(العراقية) ، العدد٥٩٢١، بتاريخ ٢٣ تشرين الثاني ١٩٨٥.

(٥٩) حامد قاسم محمد الجبوري، موقف الجمهورية التركية من الحرب العراقية الايرانية (_دراسة للبيئة الداخلية والخارجية المؤثرة في الموقف) ، مجلة الاستاذ، العدد الخامس عشر، الجزء الاول، ١٩٩٩، ص٣٧٩.

(60)T. C. B. C. A, Belge No: 360.3/84-602, Türkiye – Irak 2. Petrol boru hattı müzakereleri, Nisan 1985, S. 1 ؛C.I.A, Iraq: Alternative Trade Routes ,September 1982,p.8.

(٦١) عصام الجلبي، 50 عاما في عالم النفط سيرة وذكريات ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، لبنان ، ط١، ٢٠١٩، ص١١٦.

(٦٢) هيئة التحرير ، الاوبك والطلب العراقي المشروع ، العدد الخامس، السنة الحادي عشر، أيلول – تشرين الاول ١٩٨٥، ص ٩.

(٦٣) نبأ أبراهيم مظلوم الشمري ، مشاريع خطوط نقل النفط العراقي واثرها على العلاقات مع الدول الجوار حتى عام ١٩٩٠، رسالة ماجستير (غير منشوره)، جامعة المستنصرية ، كلية التربية الاساسية ، ٢٠٢٣، ص١٥٣- ١٥٥.

قائمة المصادر:

اولا- أعداد مجلة النفط والتنمية الموظفة في البحث

١- هيئة التحرير ، العراق مشاريع نفطية كبرى ، العدد الاول ، السنه الاولى ، تشرين الاول ١٩٧٥.

٢- هيئة التحرير ،الخط الستراتيجي على مبارزة هامه في تاريخ الصناعة النفط ، العدد الخامس ، السنة الاولى ، شباط ١٩٧٦.

٣- هيئة التحرير ،تشغيل مشروع الخط الستراتيجي حديثة – فاو ،العدد الخامس ، السنة الاولى ، شباط ١٩٧٦.

٤- هيئة التحرير ،طاقة تحميل النفط الخام في مينائي البكر والعميق، العدد الثامن ، السنة الاولى ، أيار ١٩٧٦.

٥- رياض شابا ،الخط العراقي التركي لنقل النفط الخام ،العدد الثاني ، السنة الثانية ، تشرين الثاني١٩٧٦.
٦- هيئة التحرير ، انبوب النفط العراقي التركي ، العدد الرابع ، السنه الثالثة ، كانون الثاني١٩٧٧.
٧- هيئة التحرير، تعويم الناقلة عمورية ، العدد السادس ، السنة الثانية ، أذار١٩٧٧ .
٨- قاسم أحمد العباس ، المنشأة العامة لناقلات النفط العراقية في عيدها الخامس، العدد السابع ، السنة الثانية، نيسان ١٩٧٧.
٩- سامي احمد ، توزيع المنتجات النفطية في القطر العراقي ، العدد الثامن ، السنة الثانية ، أيار١٩٧٧.
١٠-جاسم الياسري ، خط أنابيب المنتجات النفطية الستراتيجي العراقي ، العدد الثامن ، السنة الثانية ، أيار ١٩٧٧.
١١- هيئة التحرير ، افتتاح خط أنابيب العراق التركي ، العدد التاسع ، السنة الثانية ، حزيران ١٩٧٧.
١٢-سامي أحمد ، وصول الناقلة العراقية الجديدة حطين، العدد الاول ، السنة الثالثة ، تشرين الاول ١٩٧٧.
١٣- هيئة التحرير ،افتتاح محطة تعبئة أوتوماتيكية ،العدد الثالث ، السنة الثالثة ، كانون الاول ١٩٧٧.
١٤-سامي أحمد ،ذكرى افتتاح الخط الستراتيجي ،العدد الثالث السنة الثالثة ، كانون الاول١٩٧٧.
١٥- هيئة التحرير ، المباشرة بتنفيذ مشروع أنبوب المنتجات النفطية الكوت الناصرية ، العدد الرابع ، السنة الثالثة ، كانون الثاني ١٩٧٨.
١٦- هيئة التحرير ،خط جديد للمنتجات النفطية ، العدد الرابع ، السنة الثالثة ، كانون الثاني ١٩٧٨.
١٧- هيئة التحرير ،في ذكرى المنشأة لناقلات العراقية ، العدد السابع ، السنة الثالثة ، نيسان١٩٧٨.
١٨-سامي محمود حلمي ،القطاع النفطي في العراق نمو متصاعد لخلق صناعة نفطية وطنية متطورة ، العدد العاشر ، السنة الثالثة ، تموز ١٩٧٨.
١٩-سامي محمود حلمي ،القطاع النفطي في العراق خلال عام ١٩٧٩، العدد الرابع ، السنة الخامسة ، كانون الثاني ١٩٨٠.
٢٠-صالح مهدي الهاشم ، مساهمة جادة في استكمال حلقات الصناعة النفطية ، العدد السابع ، السنة الخامسة ، نيسان ١٩٨٠.

ثانيا- الوثائق الغير منشورة المعتمدة في الأبحاث والدراسات المنشورة في مجلة النفط والتنمية

أ- وثائق أرشيف الجمهورية التركية

1- T. C. B. C. A, Belge No: 360.3/84-602, Türkiye – Irak 2. Petrol boru hatt müzakereleri, Nisan 1985.

2- T. C. B. C. A, Belge No 30-18-1-2-554-469-6, Bakanlar kurulu kararıNisan 1986.

ب- وثائق وكالة الاستخبارات الأمريكية(C.I.A)

1- C.I.A, Iraq: Alternative Trade Routes ,September 1982.

ثالثا- المطبوعات الحكومية

أ- جريدة (الوقائع) العراقية ، العدد ٢١٢٦، بتاريخ ٢٢نيسان ١٩٧٢.

ب- تقارير الوزارات الحكومية

١- الحكومة العراقية ، وزارة النفط ، مؤتمر تطوير التصاميم في الصناعة النفطية ٨ -١٠ كانون الاول ١٩٧٩، المؤسسة العامة للمشاريع النفطية، دار الصياد، بغداد .

٢- الحكومة العراقية ، وزاره النفط ، ميناء البكر الخط الاستراتيجي مشروعان عملاقان في مسيرتها النفطية ، قسم الاعلام والعلاقات العامة ، مطبعه ناجي بغداد.

٣- الحكومة العراقية ، وزارة الثقافة والاعلام ، الحرب العراقية الايرانية يوميات ووقائع واحداث ، ط١، دار الشؤون الثقافية العامة ، الجزء الثاني ، بغداد ، ١٩٨٧.

ت- وكالة الانباء العراقية

١- وكالة الانباء العراقية ، الاقتصاد ، العدد الخامس عشر ، بتأريخ ١٤ نيسان ١٩٨٠.

رابعا_المذكرات الشخصية

١- عصام الجلبي ، 50 عاما في عالم النفط سيرة وذكريات ، ط١، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، لبنان ، ٢٠١٩.

خامسا- الموسوعات

١- حسن لطيف الزبيدي ، الموسوعة السياسية العراقية (مفاهيم احداث احزاب شخصيات) ، ط٢، مؤسسة العارف للمطبوعات ، بيروت ، ٢٠١٣، ص١٢٦.

سادسا- الكتب العربية والمعربه

١- كمال ديب ، زلزال في أرض الشقاق العراق ١٩١٥- ٢٠١٥، ط١، دار الفارابي ، بيروت، ٢٠٠٣.

٢- عبد المنعم عبد الوهاب وأخرون ، جغرافية النفط والطاقة ، دار الكتب ، جامعة واسط،١٩٨١.
٣- محمد ازهر السماك واخرون ، العراق دراسة اقليمية ، الجزء الاول ،١٩٨٥.
٤- شركة النفط الوطنية العراقية ، الاستعراض السنوي ١٩٧٤، مطبعة السندباد ، بغداد .
٥- فيبي مار، تاريخ العراق المعاصر ، الجزء الثاني، ط١، ترجمة: مصطفى نعمان أحمد ، دار مصر للطباعة، مصر،٢٠٠٩.
٦- خليل أبراهيم الناصري ، التطورات المعاصرة في العلاقات العربية التركية ، مطبعة الراية ، بغداد ١٩٩٠.
٧- نزار عبد الكريم فيصل الخزرجي ، الحرب العراقية – الايرانية ١٩٨٠-١٩٨٨ مذكرات مقاتل ، ط١، المركز العربي للابحاث ودراسة السياسات ، بيروت ،٢٠١٤.
٨- ناجي أبي عاد وميشيل جرينون ، النزاع وعدم الاستقرار في الشرق الأوسط الناس (النفط، التهديدات الأمنية)، ترجمة: محمد نجار ، ط١، الاردن ،١٩٩٩.
٩- خطاب صكار العاني ونوري خليل البرازي ، جغرافية العراق ، بغداد ،١٩٧٩.

سابعا- الكتب الاجنبية

1- JAREER ELASS AND AMY MYERS JAFFE , IRAQI OIL POTENTIAL AND IMPLICATIONS FOR GLOBAL OIL MARKTS AND OPEC POLITICS , JAMES.BAKER III INSTITUTE FOR PUBLIC POLICY RICE UNIVERSITY , 2011.

ثامنا- الرسائل الجامعية غير المنشورة

١- امل تولي الكناني ، الاتجاهات الجغرافية لصادرات النفط العراقية دراسة في الجيوبولتيك ، رسالة ماجستير(غير منشورة) ، كلية التربية الاساسية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٦.
٢- بتول علي حبيب ، دراسة وتقييم أسس تأجير الناقلات في شركة ناقلات النفط العراقية ، بحث دبلوم عالي (غير منشور) ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٨٨ .
٣- عمار حبيب سمين ، خط انابيب كركوك- جيهان (١٩٧٧-٢٠٠٣) واثره على انتعاش الحياة الاقتصادية في تركيا ، رسالة ماجستير(غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة كركوك ، ٢٠٢٣.

تاسعا- الابحاث والدراسات المنشورة

١- حامد قاسم محمد الجبوري، موقف الجمهورية التركية من الحرب العراقية الايرانية (دراسة للبيئة الداخلية والخارجية المؤثرة في الموقف) ، مجلة الاستاذ، العدد الخامس عشر، الجزء الاول، ١٩٩٩.

٢- عراك تركي حمادي الفهداوي ، نهر دجلة والفرات واثرهما في جيوبوليتيك العلاقات العربية-التركية ، مجلة الاستاذ، العدد السادس عشر ، الجزء الاول، ١٩٩٩.

عاشرا- الصحف

١- جريدة الثورة (العراقية) ، العدد ٣١٢٧، بتاريخ ١٩ تشرين الثاني ١٩٧٤.

٢- جريدة الثورة (العراقية) ، بتاريخ ٢٨ كانون الاول ١٩٧٥.

٣- جريدة الثورة(العراقية) ، العدد ٥٣٨٨، بتاريخ ١٦ شباط ١٩٨٥.

٤- جريدة الثورة (العراقية) ، العدد ٨٨٣٥ ، بتاريخ١٦شباط ١٩٨٥.

٥- جريدة الجمهورية (العراقية) ، العدد٥٩٢١ ، بتاريخ ٢٣ تشرين الثاني ١٩٨٥.

احد عشر- الدوريات

١- مجلة النفط والعالم، العدد واحد والاربعون ، ١٩٧٧.

اثنا عشر – شبكة المعلومات الدولية(الانترنيت)

١- ابراهيم خليل العلاف ، قاسم أحمد تقي العريبي وزير النفط العراقي في ذكرى وفاته العاشرة ، https://www.facebook.com/share/p/195jb1KMaM/ .

٢- سامر عباس الغضبان ، منظومات تصدير النفط العراقي ، http://iraqieconomists.net/ar/%D8%AB%D .

٣- لقاء صحفي مع الدكتور عصام عبد الرحيم الجلبي ، الجزء الاول ، https://youtu.be/YYyhWCMcv58?si=z10kkyhd_vaXYnfa.