معهد باسل فليحان المالي والاقتصادي
Institut des Finances Basil Fuleihan
الجمهورية اللبنانية وزارة المالية

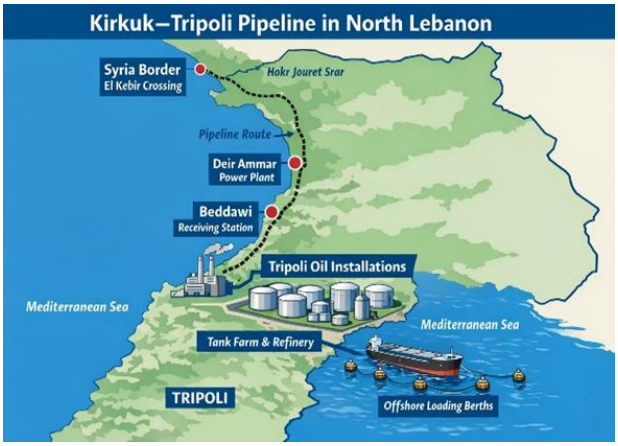
مذكرة موجزة

آذار 2026 لاطلاع على المزيد من المذكرات: https://institutdesfinances.gov.lb/publications

لماذا يشكل خط كركوك–طرابلس شريان الحياة الجديد للبنان

من إعداد:

- لمياء المبيّض بساط، رئيسة معهد باسل فليحان المالي والإقتصادي ونائبة رئيس لجنة خبراء الإدارة العامة التابعة للأمم المتحدة
- ديانا القيسي، خبيرة في حَوكمة الطاقة



"الاعتقاد السائد آن لبنان لا يكتسب أهميته إلا إذا أعاد بناء مصفاة نفط هو اعتقاد مغلوط. في الواقع، الفرصة الفورية تكمن في المرحلة الأولى: العبور وتشغيل المحطات. "

على مدى عقود طويلة، كان ذكر خط أنابيب كركوك–طرابلس يستحضر صوراً لحقبة مضت من التكامل المشرقي من أيام شركة نفط العراق (IPC) في خمسينيات القرن الماضي. غير أن هذا الحنين، في آذار 2026، استبدل بحسابات جيوسياسية صارمة.

ومع دخول الصراع في الخليج العربي مرحلة حرجة، يشهد مضيق هرمز ——الذي يمرّ عبره عادة خُمس تدفقات النفط والغاز الطبيعي المسال عالمياً—— تعطّلاً شبه كامل. بالنسبة للعراق، التداعيات تبدو وجودية. فمع شلل محطاته الجنوبية، تسعى بغداد إلى إيجاد عن "رئة طوارئ" لصادراتها النفطية. وفي حين تسير المفاوضات الشاقة لتسريع المسارات عبر تركيا، يظل الحل الأكثر مرونة من جهة الغرب: ممر العبور القائم على إعادة تأهيل البنية التحتية الموجودة (brownfield) التي تنتهي عند منشآت نفط طرابلس (Tripoli Oil Installations - TOI) في شمال لبنان.

قبضة هرمز وانكشاف العراق

فرض الحصار البحري في الخليج العربي على المصدّرين الإقليميين الاعتماد بشكل أكبر على خط الأنابيب شرق–غرب السعودية وعلى طريق الفجيرة الإماراتي. غير أنّ وضع العراق استثنائي الهشاشة؛ إذ كانت صادراته البحرية في العام 2024 ما يقارب 100% تمر عبر الجنوب. وبحلول آذار 2026، أدّى فقدان الوصول إلى هرمز إلى خفض الإنتاج الجنوبي للعراق بنحو 82%، متراجعاً من 4.4 ملايين برميل يومياً إلى 800 ألف برميل يومياً فقط.

وقد نجحت بغداد جزئياً في استعادة صادرات النفطية الشمالية عبر تركيا من خلال مسار كركوك–جيهان، إلا أنّ هذا الممرّ لا يزال هشاً سياسياً، محدود السعة، ومعرّضاً لتجدّد التوترات بين الحكومة الاتحادية وأربيل. وفي ظل هذا السياق الضاغط، لم يعد المنفذ المتوسطي عبر طرابلس مجرّد خيار بديل، بل أصبح ضرورة استراتيجية.

ميزة "البنية القائمة" في لبنان ("Brownfield")

الاعتقاد السائد بأن لبنان لا يكتسب أهميته إلا بإعادة بناء مصفاة نفط هو اعتقاد مغلوط. في الواقع، الفرصة الفورية تكمن في **المرحلة الأولى: العبور وتشغيل المحطات**.

يمتلك لبنان أصلاً من الأصول القائمة على بنية جاهزة ("Brownfield"): منشآت نفط طرابلس (TOI) وهي مرفق يحتاج إلى إعادة تأهيل، لا إلى معجزة تُبنى من الصفر.

بحسب المديرية العامة للنفط في لبنان، صُمّمت منشآت طرابلس أساساً لاستقبال نفط كركوك عبر ثلاثة خطوط تقليدية بأقطار 12 و16 و32/30 إنشاً، وبطاقة استيعابية تاريخية بلغت **900 ألف برميل يومياً**. ورغم أن المصفاة القديمة بطاقة 21 ألف برميل يومياً لم تعد مجدية اقتصادياً، فإن البنية التحتية للمحطة لا تزال تمثل كنزاً من القدرة الكامنة.

المؤشر	القيمة	أهميته
حصة هرمز العالمية	نحو 20% من النفط/الغاز الطبيعي المسال	يعزز الحاجة الملحّة لمنافذ متوسطية
خطوط استقبال منشآت طرابلس	12 و16 و32/30 إنشاً	بنية تحتية قائمة مرتبطة مباشرة بكركوك
الطاقة الاستيعابية التاريخية	900,000 برميل يومياً	الحجم التشغيلي المثبت لمحطة طرابلس
التخزين المخطط	430,000 متر مكعّب	"احتياطي عازل" فوري للتصدير المتوسطي
الشحن البحري	حتى 250,000 طن وزن ساكن (CBM #2)	يستوعب ناقلات النفط العملاقة جدًا (VLCCs).
تقدير إيرادات المرحلة الأولى	80–275 مليون دولار	عائدات إجمالية كبيرة لخزينة الدولة اللبنانية

العائد التجاري: 275 مليون دولار سنوياً ؟

رغم عدم وجود تسعيرة رسمية للرسوم، تشير المعطيات التاريخية وكلفة إعادة التأهيل الحديثة إلى أنّ «حزمة» الرسوم —بما في ذلك رسوم العبور والمناولة والشحن— قد تتراوح بين 0.75 و1.50 دولار للبرميل الواحد.

وبحسب سيناريو تدفّق متوسط يتراوح بين 300 ألف و500 ألف برميل يومياً، قد يحقّق لبنان إيرادات سنوية إجمالية تتراوح بين 80 مليوناً و275 مليون دولار. وإلى جانب العائدات النقدية، يعيد هذا المشروع للبنان ثقله الاستراتيجي، ويضعه كشريك محوري في أمن الطاقة لكلّ من العراق وأوروبا الباحثة عن مصادر طاقة لا تمرّ عبر الخليج العربي.

مسار إعادة التشغيل

إنّ المسار الأكثر واقعية للمضي قدماً يتجاوز تعقيدات عمليات التكرير، ويركّز بدلاً من ذلك على **نموذج المحطة التصديرية** (Export-Terminal Model) . تتبع السلسلة مساراً واضحاً ومباشراً: من كركوك إلى سوريا، عبر ممرّ عكار الحدودي (حكر جوريت سرار)، وصولاً إلى حرم خط أنابيب شركة نفط العراق (IPC) القديم نحو خزانات البداوي/منشآت نفط طرابلس، وانتهاءً بمحطات الشحن في عرض البحر المتوسط.

غير أنّ «البساطة» لا تعني بالضرورة "السهولة"، إذ يتطلب استئناف العمل **برنامجاً صارماً لضمان السلامة الإنشائية** (Integrity Program) **ثلاثية الأطراف** هي العراق وسوريا ولبنان. وفي هذا السياق يقترح الخبراء خارطة طريق تقنية من ست نقاط:

1. **مسح المسار** (Route Survey): تأهيل حرم الخط وإزالة التعديات المتراكمة على مدى عقود.
2. **اختبارات الضغط** (Pressure Testing): الكشف عن الأجزاء المتضرّرة من الأنابيب واستبدالها.
3. **الضخّ والقياس** (Pumping & Metering): إعادة تأهيل شاملة لأنظمة التحكّم ونقاط القياس الجمركي.
4. **تأهيل مجمع الخزانات** (Tank Farm Restoration): تحديث منشأة التخزين في البداوي بسعة 430 ألف متر مكعّب.
5. **البيئة والأمن** (Environmental & Security): تركيب أنظمة كشف التسرّب وإرساء منظومة أمنية مخصّصة لحماية الخط.
6. **الأنظمة البحرية** (Marine Systems): ترميم عوامات الربط التقليدية (Conventional Buoy Moorings – CBM) المخصّصة للشحن في عرض البحر.

توافق دبلوماسي جديد

ما يميّز عام 2026 عن عام 2020 هو التحوّل في المشهدين السياسي والقانوني. فقد رفعت أو إلغيت العقوبات الاقتصادية الواسعة التي كانت تجعل من ممرّ العبور السوري خياراً مستحيلاً في السابق، وذلك في ذلك في أعقاب المرحلة الانتقالية التي شهدتها دمشق في عام 2025. وبالرغم من بقاء بعض القيود الأمنية المحدّدة، إلا أن «جدار العقوبات» قد تداعى فعلياً.

إضافة على ذلك، نضجت العلاقة بين بغداد وبيروت ، فاتفاقية الطاقة بين الدولتين اتي قدّم بموجبها العراق الوقود لمحطات الكهرباء اللبنانية حتى عام 2025، أرست إطاراً عملياً للتعاون المشترك. وفي حين أطلق العراق وسوريا بالفعل تقييماً مشتركاً للمسارات المتوسطية، تبقى القطعة التاقصة هي إقرار **إطار عبور ثلاثي** (Tripartite Transit Framework) يضمّ لبنان رسمياً.

تمتلك سوريا "المفتاح" الجغرافي لمرافق نفط طرابلس (TOI) إذ يتعيّن على النفط المتجه إلى لبنان عبور ما يقارب 250 كيلومتراً من الأراضي السورية. ويمنح هذا الواقع الجغرافي–الاستراتيجي سوريا قدرةً على توظيف موقعها كورقة ضغط دبلوماسية، بما يتيح لها السعي إلى انتزاع شروط تجارية تفضيلية أو التفاوض على ترتيبات لتقاسم الطاقة الكهربائية مع الحكومة اللبنانية. وفي هذا السياق، كثّفت سوريا دورياتها العسكرية على امتداد الخط في صحراء حمص لحمايته من أعمال التخريب في إشارة إلى المستثمرين الدوليين بأن المسار أصبح "أقل عرضة للمخاطر".

استراتيجية "بانياس أولاً"

يتمثّل الهدف الاستراتيجي الداخلي لسوريا في إعادة تأهيل ممر كركوك–بانياس، عبر اعتماد مسار جنوبي "عربي" يمر بمحافظة الأنبار وصولاً إلى حمص، بما يتيح تجاوز التقلبات السياسية المرتبطة بحكومة إقليم كردستان، فضلاً عن الاختناقات البنيوية عند الحدود التركية[1]. وفي هذا السياق، يشير التحول من مقاربة «الترقيع والصيانة» إلى نهج إعادة بناء شاملة إلى سعي سوريا لإرساء بنية تحتية قادرة على استيعاب طاقة نقل أولية تتراوح بين 350 ألفاً و500 ألف برميل يومياً، الأمر الذي يوفّر منفذاً مباشراً على البحر الأبيض المتوسط، متجاوزاً مساري قناة السويس ومضيق هرمز. وتتعامل دمشق مع رسوم العبور بوصفها شكلاً من «الريع السيادي» القادر على توليد عوائد كبيرة من العملات الصعبة[2] . جزءاً من هذا الترتيب، يفترض تزويد العراق لسوريا بالنفط الخام مباشرة إلى مصفاتي حمص وبانياس، في إطار مقايضة تقوم على منح حقوق العبور مقابل إمدادات مستقرة من الخام. وفي ظل معاناة البلاد من انقطاعات كهربائية حادة تجاوزت 20 ساعة يومياً في مطلع عام 2026، يبرز تأمين النفط العراقي منخفض الكلفة كأولوية قصوى ضمن استراتيجية الطاقة السورية، نظراً لدوره المحوري في دعم استقرار منظومة الطاقة الوطنية.

[1] Iraq-Syria Joint Technical Committee Report (March 2026): Feasibility and Modernization of the Anbar-Homs Energy Corridor.

[2] Levant Energy Monitor: The Post-Sanctions Landscape: Syria’s Strategy for Regional Energy Reintegration and Domestic Grid Recovery.

استراتيجية "بانياس وطرابلس"

تُقدَّم حجة تحليلية مفادها أنَّ السياسة النفطية العراقية ينبغي ألّا تقتصر على توجيه خام كركوك إلى بانياس، بل أن تشمل تفعيل منشآت نفط طرابلس بوصفها منصة تصدير متكاملة على البحر الأبيض المتوسط. إذ تتمتع طرابلس بقدرات لوجستية متقدمة. تشمل طاقة تخزينية تقارب 430 ألف متر مكعب، وإمكانات لمناولة النفط الخام، فضلًا عن مراسٍ عائمة تتيح تحميل ناقلات بحرية تصل حمولتها إلى نحو 250 ألف طن وزن ساكن. وتتعزز الجدوى الاستراتيجية لهذا الخيار بوقوع طرابلس عند نهاية مسار خط كركوك القديم، وهو ما تشير المديرية العامة للنفط في لبنان إلى إمكانية إعادة تأهيله لتصدير النفط الخام.

في المقابل، تؤدي بانياس داخل سوريا دوراً وظيفياً مغايراً، إذ يُوجَّه إليها النفط أساسًا للتخزين والمعالجة، بينما تعمل مصفاتها بطاقة محدودة تُقدَّر بنحو 95 ألف برميل يومياً نتيجة تقادم البنية التحتية. وعليه، تبدو بانياس أكثر ملاءمة كمركز للتكرير والتخزين المحلي، بدلاً من كونها منفذاً تجارياً رئيسياً لتصدير النفط العراقي.

ورغم رفع الاتحاد الأوروبي للعقوبات الاقتصادية عن سوريا في أيار 2025، لا تزال الأنشطة التجارية المرتبطة بها خاضعة لاعتبارات سياسية ومتطلبات امتثال مرتفعة، ما يجعل توجيه الصادرات عبر طرابلس خياراً أكثر وضوحاً وجاذبية من الناحية التجارية لشركات الشحن والتأمين والمؤسسات المالية والمشترين. عملياً، يبرز نموذج تشغيلي أكثر كفاءة يقوم على توزيع الأدوار، بحيث تُخصَّص بانياس للتكرير والتخزين ضمن السوق السورية، في حين تُطوَّر طرابلس كمحور للتصدير والخدمات اللوجستية القابلة للتوسع، بدل الاعتماد على بانياس كنقطة نهاية وحيدة للصادرات.

الاستفادة من الميزة البحرية لطرابلس لصالح العراق وسوريا

يوفّر الطابع البحري والبنية التحتية لمنشآت نفط طرابلس (TOI) مزايا تنافسية في مجالي التحميل والشحن مقارنةً بمرفأ بانياس (انظر الملحق 1). ويمكن تحليل هذه المزايا وفقًا لقيمتها الاستراتيجية لكلٍ من العراق وسوريا على النحو الآتي:

ملخص المزايا المشتركة

الميزة	الفائدة للعراق	الفائدة لسوريا
حجم السفن (الغاطس)	تتيح البنية التحتية إمكانية تحميل ناقلات نفطية كبيرة (حتى 250 ألف طن وزن ساكن)، ما يخفض تكاليف النقل، لا سيما باتجاه الأسواق الأوروبية.	تقليص فترات انتظار السفن في مرافئ التحميل، بما يتيح انسيابية أسرع لتدفق النفط الخام العابر الخاضع لرسوم العبور.
المرونة المناخية	ضمان عقود توريد موثوقة وغير منقطعة للمشترين الدوليين.	تأمين تدفقات يومية ثابتة من رسوم العبور دون تأثر موسمي.
قرب الميناء	وصول مباشر إلى شبكات الخدمات اللوجستية وسلاسل التوريد المتقدمة في ميناء طرابلس المتنامي.	تخفيف الضغط عن الموانئ السورية (طرطوس/بانياس)، ما يتيح استخدامها للشحن العام والاحتياجات الداخلية.

التوصية: مبادرة الـ 90 يوماً

في عالم ما بعد أزمة هرمز، يشكّل خط كركوك–طرابلس كأكثر الجسور منطقية نحو مستقبل طاقةً أكثر أماناً. ومن خلال توفير "صمام ضغط" للخام العراقي، سيقدم لبنان خدمة إقليمية حيوية، ويحجز لنفسه مكاناً بارزاً عل أجندة أمن الطاقة العالمي.

إن لبنان لا يملك ترف الانتظار. لذا يتعين على الحكومة طرح **مبادرة ثلاثية فورية لمدة 90 يوماً** مع العراق وسوريا، بهدف محدّد وجوهري: إعادة تشغيل المرحلة الأولى من التصدير.

منطق "المسار الالتفافي": لكي ينجح هذا المسار في غضون 90 يوماً، يجب على الأطراف الاتفاق على **إرجاء** النقاش حول مصفاة التكرير. فإذا غرق الشركاء في جدلية "من يحصل على المشتقات المكررة"، سيتعثّر المشروع. يجب أن يبقى التركيز حصراً **على عبور النفط الخام إلى البحر الأبيض المتوسط.**

المخطط التقني: مبادرة الممر الثلاثي خلال 90 يوماً

الهدف: إعداد ملف شامل بعنوان "الجهوزية التقنية والتجارية" لإعادة تشغيل المرحلة الأولى لأغراض التصدير.

الشهر الأول: تقييم السلامة والإطار القانوني

يركّز الشهر الأول على "فتح الملفات" والمعاينة الميدانية للأصول القديمة التي كانت متوقفة أو شبه متعطلة.

- **تشكيل اللجنة الوطنية التوجيهية (National Steering Committee - NSC)**: إصدار قرار رسمي بإنشاء اللجنة الوطنية التوجيهية، وتعيين أمانة سرّ للمشروع، مع إلزامها برفع تقارير أسبوعية خطية، وتقديم حزمة تسليم نهائية خلال 90 يوماً.
- **التحرك الدبلوماسي:** فتح قناة دبلوماسية رسمية مع العراق وسوريا، وتعميم مذكرة لبنانية غير رسمية (non-paper)، وتأمين الموافقة على عقد اتصال وزاري ثلاثي، مع تسمية اللجنة الفنية المشتركة.
- **تشكيل اللجنة الفنية المشتركة**: تعيين مهندسين كبار من شركة نفط الشمال العراقية (NOC)، ووزارة النفط السورية، والمديرية العامة للنفط في لبنان.
- **المسح الجوي والأرضي للمسار**: نشر طائرات مسيّرة مزوّدة بتقنية LiDAR لمسح كامل مسار حق المرور (Right Of Way) من كركوك إلى طرابلس، بهدف تحديد التعدّيات غير القانونية، والتجاوزات العمرانية (مبانٍ/مزارع فوق الخط)، والمناطق الحرجة التي تتطلب حفراً أو تدخلاً هندسياً أو حفرياً فورياً.
- **"مسودة المعاهدة"**: تتولى الفرق القانونية إعداد اتفاق حكومي موحّد (Inter-Governmental Agreement – IGA) يتضمن:
  - **الحصانة السيادية**: حماية النفط الخام المنقول من أي حجز أو مصادرة من أطراف ثالثة.
  - **الولاية القانونية**: تحديد القانون الواجب التطبيق في حال نشوء نزاعات عبور.
  - **ضمان "التدفّق"** (Through-Put Garantee): إلتزام العراق بحجم يومي أدنى لضمان قابلية المشروع للتمويل.
- **الإطار "المالي والتجاري"**: تكليف وزارة المالية بوضع نموذج شامل لهيكل الرسوم، يشمل رسوم العبور عبر الخط، رسوم المناولة في المحطة، رسوم التخزين عند الاقتضاء، ورسوم التحميل البحري، مع اختبار آليات تسجيل الإيرادات، وعزلها مالياً، وتدقيقها والإفصاح عنها، لضمان الحوكمة والشفافية.

الشهر الثاني: اختبارات الضغط وخطة إعادة تأهيل منشآت طرابلس

في هذا الشهر، يتم الانتقال إلى التفاصيل الهندسية لمحطة طرابلس بناءً على نتائج المسح.

- **اختبارات الضغط الهيدروستاتيكي للمقاطع**: إجراء اختبارات ضغط لكل مقطع على حدة. وفي حال وجود أي خلل، تقوم اللجنة الفنية المشتركة بتحديد الكميات الدقيقة من الأنابيب الفولاذية المطلوب استبدالها.
- **تدقيق محطة البداوي: سلامة خزانات منشأة التخزين**: إجراء فحوصات وفق معيار API-653 لخزانات التخزين البالغة 430 ألف متر مكعب، لتحديد ما هو صالح منها لـ "الملء الفوري" وما يتطلب "أعمال تأهيل كبيرة".
- **فحص نظام عوّامات الربط** (CBM): قيام غواصين ومركبات ROVs بفحص الخطوط البحرية المؤدية إلى العوامات المخصّصة للشحن في الموقع رقم 2. (CBM #2)
- **قائمة مشتريات "الأعمال المبكرة"** (Early Works Procurement List) : تحديد المعدات ذات فترات التوريد الطويلة مثل المضخات الكبيرة، والصمامات المتخصّصة، وأنظمة التحكم SCADA، وطلبها بشكل فوري لضمان الجاهزية خلال 12 شهراً.

الشهر الثالث: النمذجة التجارية وهيكل الأمن

يركّز الشهر الأخير على البنية التجارية والأمنية للمشروع.

- **هيكل الرسوم الثلاثي**: استكمال الهيكل التسعيري النهائي الذي يتضمّن من:
  - **رسوم العبور بين العراق وسوريا**: يتم التفاوض على السعر لكل برميل.
  - **رسوم العبور على الأراضي اللبنانية إلى المحطة:** تشمل المقطع من حكر جوريت سرار إلى البداوي.
  - **رسوم التحميل والتصدير:** بما يشمل عمليات الشحن والمراقبة البيئية.
- **البنية الأمنية للممر (Corridor Security Architecture - CSA)**: الانتقال من نموذج الحراسة التقليدي (guards at every mile) إلى نموذج يعتمد على التكنولوجيا ويشمل:
  - أنظمة استشعار صوتي عبر الألياف البصرية لرصد الحفر أو الاهتزازات قرب الخط.
  - دوريات طائرات مسيّرة حرارية على المناطق الحدودية في عكار/شمال لبنان.
  - إنشاء مركز تنسيق أمني ثلاثي الأطراف.
- **التقرير النهائي للمرحلة الأولى**: تُختتم فترة الـ 90 يوماً بعقد قمة وزارية مشتركة في طرابلس لتوقيع "بروتوكول التشغيل" والذي يطلق يطلق تمويل إعادة التأهيل.

ملحق: مقارنة بين مرفأ طرابلس ومرفأ بانياس

الميزة	مرفأ طرابلس (لبنان)	مرفأ بانياس (سوريا)
الحد الأقصى للغاطس / القدرة على استقبال السفن ذات الغاطس الكبير والتوافق مع الناقلات العملاقة	**15.2 – 18.0 متر** (أرصفة عميقة) تتميّز البنية التحتية لمرفأ طرابلس بأرصفة عميقة تتراوح بين 15.2 و18 متراً [1]، ما يسمح باستقبال سفن شحن كبيرة الحمولة ويؤهّله مستقبلاً لاستقبال **ناقلات النفط العملاقة جداً (VLCCs)** ضمن المرحلة الثانية من التوسعة. كما يعتمد مرفأ طرابلس على نظام الربط بالعوّامات التقليدية (CBM) مع انحدار بحري خفيف، ما يتيح استقبال سفن تصل حمولتها إلى **250 ألف طن وزن ساكن** وبغاطس يصل إلى 60 قدماً [1,2]. تُسهم القدرة على استقبال ناقلات من فئة Suezmax وما فوق إلى خفض كلفة النقل لكل برميل من النفط العراقي، الأمر الذي يعزّز تنافسيته في الأسواق الأوروبية وأسواق أميركا الشمالية.	**نحو 15 متر** (مرسى أحادي عائم فقط) تعتمد بانياس على مراسي عائمة أحادية (SBM) في عرض البحر. وعلى الرغم من كفاءتها التشغيلية، إلا أنها تبقى أكثر عرضة لتأثيرات الأحوال الجوية، وتحدّ عادة من حجم الناقلات إلى فئة Suezmax (100 ألف–135 ألف طن) [4].
الجاهزية التشغيلية (زمن التشغيل)	**مرتفعة (محمية برأس الشقعة)** توفّر جغرافية شمال لبنان حماية طبيعية تضمن استمرارية التشغيل على مدار السنة مقارنة بالساحل السوري الأكثر انكشافاً. فساحل طرابلس محمي طبيعياً من الرياح الجنوبية القاسية ومن الأمواج العالية بفضل منحدرات رأس الشقعة في منطقة شكا [3]، إضافة إلى كاسري أمواج كبيرين (1900م و 1300م)، ما يخلق "حوضاً بحرياً هادئاً" للرسو والتحميل، على عكس المراسي البحرية المفتوحة في بانياس [1]. وهذا ما يجعل المرفأ قابلًا للاستخدام شبه الدائم، حتى خلال العواصف الشتوية ا الشديدة في البحر المتوسط، والتي غالباً ما تؤدي إلى توقف عمليات التحميل البحري في بانياس [1].	**متوسطة (مكشوفة على البحر المفتوح)** الساحل السوري في بانياس أكثر عرضة للظروف الجوية والعواصف الشتوية. وتشهد طرابلس أيام توقّف بسبب الأحوال الجوية أقل، ما يوفّر استمرارية تشغيل أعلى ويعزّز موثوقية برنامج تحميل وتسويق النفط العراقي عبر شركة تسويق النفط (SOMO).
نوع السفن	سفن كبيرة / إمكانية استقبال ناقلات عملاقة جداً (VLCC) مرفق حديث حائز على شهادة ISO ويخضع لامتياز تشغيل لمدة 25 عاماً تديره شركات عالمية مثل **Gulftainer** [1].	Suezmax / ناقلات متوسطة.
القابلية للتوسّع عبر البنية البحرية القائمة (Brownfield)	لا يحتاج لبنان إلى بناء مرفأ تقليدي جديد مرتفع الكلفة لنقل ملايين البراميل، إذ يمكنه توسيع البنية البحرية القائمة. وقد صممت الأنابيب البحرية بمعدلات تحميل وتفريغ أولية تبلغ 3 آلاف متر مكعب/ساعة، مع إمكانية رفعها إلى 6 آلاف متر مكعب/ساعة. تتطلب الشبكة البحرية القائمة تحديثات تقنية قياسية وإعادة تأهيل موضعي وليس إعادة بناء شاملة للبنية التحتية.	تحتاج محطة بانياس إعادة تأهيل كبيرة للبنية التحتية البحرية وإزالة مخلفات الألغام بعد سنوات من النزاع.
الإطار التنظيمي	امتيازات دولية راسخة مرفق حديث حائز على شهادة ISO ويُدار ويخضع لامتياز لمدة 25 عاماً تديره شركات عالمية مثل **Gulftainer** [1].	إدارو حكومية في مرحلة انتقالية/تعافٍ.

الميزة	مرفأ طرابلس (لبنان)	مرفأ بانياس (سوريا)
التكامل اللوجستي وإمكانات التخزين	تكامل مع المنطقة الاقتصادية الخاصة (TSEZ) وهدف 1.5 مليون طن. يضم منطقة تخزين خلفية واسعة (650 ألف متر مكعب) ومنطقة اقتصادية خاصة (TSEZ) قريبة تتيح عمليات معالجة معفاة من الضرائب، إلى جانب توفير خدمات ذات قيمة مضافة لمعدات قطاع الطاقة.	مخصّص أساساً للتكرير.
اللوجستيات متعددة الوسائط والارتباط بـ "طريق الحرير"	يرتبط مرفأ طرابلس بشبكة لوجيستية متطورة، تتيح انتقال السلع والمعدات إلى سوريا والعراق عبر مسارات خالية من العوائق الجغرافية، مما يجعله من أكثر المسارات العبور البري سهولة والأدنى كلفة في المشرق [1,2]. ولا يعدّ مرفأ طرابلس مجرّد نهاية لخط أنابيب، بل مركزاً لوجستياً متكاملاً يوفّر للعراق وسوريا بوابة استراتيجية للانخراط في شبكات التجارة العالمية الأوسع.	

[1] Tripoli Port Authority / TSEZ Briefing (2026): *Strategic Advantages of the Tripoli Deep-Water Basin.*
[2] Tripoli Port Guide (2025/2026): *Technical Specifications of Quays and Hinterland Connectivity.*
[3] Levant Maritime Review: *Operational Reliability Comparison: Levantine SBMs vs. Protected Docking.*
[4] Syrian Petroleum Company (SANA) Technical Update (March 2026): *Banias Tanker Capacity and Unloading Schedules*