



كلية التربية للعلوم الانسانية
College of Education for Human Sciences

ISSN: 1817-6798 (Print)

Journal of Tikrit University for Humanities

JTUH
مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية
Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: <http://www.jtuh.tu.edu.iq>

**M.Dr.Aedan Shabib Salim
AL-Sabahy**

Open Educational College / Kirkuk
Governorate Center

Corresponding author: E-mail :
alhamdanyaedan@yahoo.com

Liquidator

Oil companies
Wells
Sulfur
Qir (asphalt)
Reconstruction Council

ARTICLE INFO

Article history:

Received 18 July 2020
Accepted 16 Aug 2020
Available online 26 Sept 2020

E-mail

journal.of.tikrit.university.of.humanities@tu.edu.iq

E-mail : adxxxx@tu.edu.iq

AI-Qayra Oil Refinery and its Impact on the Iraqi Economy during the Royal Reign (1932- 1958): A Documentary Study A B S T R A C T

The oil industry witnessed a major global development after the establishment of oil refineries (refineries). Once oil was discovered in Iraq in 1927, the Iraqi government looked seriously forward to develop its oil industry through the establishment of an oil refinery in the Qayra area of the Mosul Brigade. Since the oil explorer in the refinery of Qayara oil was a relatively heavy type that contained high sulfur mixed with oil, the refinery was unable to produce other oil materials, despite the huge amounts spent on it and the large efforts by oil experts foreigners. However, the refinery was only suitable for the production of the material of the Qir (asphalt) which is an important source for producing this material used in the perpetuation of streets and other uses, and this is what all documents and sources have agreed upon.

© 2020 JTUH, College of Education for Human Sciences, Tikrit University

DOI: <http://dx.doi.org/10.25130/jtuh.27.7.2020.13>

صفي نطف القياره وانعكاسه على الاقتصاد العراقي ابان العهد الملكي (1932-1958) دراسة وثائقية
م. د. عيدان شبيب سليم الصباحي / الكلية التربوية المفتوحة / مركز محافظة كركوك

الخلاصة

شهدت صناعة النفط تطوراً عالمياً كبيراً بعد إنشاء معامل تكرير النفط (المصافي) وما أن اكتشف النفط في العراق عام 1927، حتى سعت الحكومة العراقية وبكل جدية على تطوير صناعتها النفطية من خلال إنشاء مصفى للنفط في منطقة القياره التابعة للواء الموصل، وبما أن النفط المستكشف في مصفى نطف القياره كان من النوع الثقيل نسبياً والذي احتوى على مادة الكبريت العالية الممزوجة مع النفط، فقد عجز المصفى عن إنتاج المواد النفطية الأخرى، رغم المبالغ الضخمة التي أنفقت عليه والجهود الكبيرة

المبذولة من قبل خبراء النفط الأجانب، إلا إن المصفي لم يصلح الا لإنتاج مادة القير (الإسفلت)، والذي يعد مصدراً مهماً لإنتاج هذه المادة المستخدمة في إقامة الشوارع والاستعمالات الأخرى، وهذا ما أجمعت عليه كل الوثائق والمصادر.

المقدمة

نتيجة لزيادة الحاجة لمشتقات النفط في العراق، سعت الحكومة العراقية وشركات النفط العاملة لديها لإنشاء مصافي النفط لتعزيز هذه المنتجات من دون الاعتماد على استيرادها، إذ قامت ببناء مصفى نفط القيارة بعد اكتشاف حقول للنفط فيها عام 1932، إلا إن النفط المستخرج كان يحتوي على كميات كبيرة من الكبريت وبنسبة 50%، مما تسبب بمشكلة كبيرة في استخلاص البنزين والغاز والمواد الأخرى، إلا انه كان مصدراً وقيراً لمادة القير (الإسفلت)، مما دفع الحكومة العراقية للاستفادة منه في تعبيد الطرق وشوارع المدن العراقية، من دون الحاجة لاستيراده من الخارج، ورغم جهود الحكومة في إدخال تحسينات على المصفي والاستعانة بأهم خبراء النفط والمستشارين العاملين في هذا المجال، إلا إن أي تغيير لم يطرأ عليه، حتى قيام مجلس الأعمار العراقي الذي أخذ على عاتقه رصد مبالغ مالية كبيرة ونصب الآلات والمعدات الحديثة، لكن مشكلة الكبريت المرافق للنفط المستخرج كانت عائقاً مرة أخرى بسبب ثقل النفط، ولا يصلح إلا لإنتاج القير، على إثرها قامت الحكومة بالاستعانة بـ نفط كركوك الخفيف لإنتاج مشتقات النفط، لكن ذلك لم يدم طويلاً بسبب الخسائر المالية الضخمة التي كانت الحكومة تتكبدها جراء ذلك، فقررت تركه فيما بعد.

اشتمل البحث على مقدمة وخاتمة وأربعة محاور رئيسة، تناول المحور الأول منها (نبذة تاريخية عن نفط وقير القيارة)، أما المحور الثاني فإنه استعرض (مشكلة نفط القيارة الثقيل وإنتاج القير (الإسفلت) في حين تضمن المحور الثالث (محاولات الحكومة العراقية ادخال تحسينات على مصفى نفط القيارة) ، بينما اشتمل المحور الرابع على (مجلس الأعمار وتأثيره على مصفى نفط القيارة).

المحور الاول. نبذة تاريخية عن نفط وقير القيارة .

تعد القيارة من المناطق التاريخية القديمة في العراق، وسميت بهذا الاسم نسبة إلى موقع يقال له ((عين القير)) إذ يشاهد القير من خلال الرشوحات على سطح الارض والتي تعرف بمقالع البتيومين (Bitumen)⁽¹⁾، وتقع القيارة على نهر دجلة ضمن الحدود الادارية لمحافظة الموصل وبعدها 50 ميل (80) كم⁽²⁾ .

أخذت القيارة حيزاً كبيراً من كتابات المؤرخين والرحالة العرب والأجانب على قير بلاد الرافدين إذ وصفها ياقوت الحموي المتوفى عام 1229م بالقول ((ان القار ينبع منها ويقصدونها أهلها، وتحت دير

القياره التي تبعد أربعة فراسخ من الموصل يشرف على دجلة وتحتة عين القار، وهي عين تغور بماء حار وتصب في دجلة ويخرج معه القار، مادام القير في مائه فهو لين فإذا فارقه برد وجف، ويحصل منها قير كثير (يحمل إلى أهل البلاد...) (3)، فيما وصف ابن جبير المتوفى عام 1217م هذا المعدن عند مروره بدير القياره عندما قال ((...بأنهم كانوا يضربون فيها النيران للتخلص من رطوبة الماء ويقطع بعد ذلك...)) (4)، وأشار الرحالة المغربي ابن بطوطة المتوفى عام 1377م إلى عين القياره فقال في وصفها ((نزلنا في موضع يقال له القياره بمقربة من دجلة وهناك ارض سوداء فيها عيون تتبع بالقار، ويجتمع فيها، فتراه شبه صلصال على وجه الأرض حالك اللون صقيلا رطبا وله رائحة طيبة، فتذفه إلى جوانبها، وبمقربة من هذا الموضع عين كبيرة فإذا أرادوا نقل القار منها أوقدوا عليها النار، فتتشف النار ما هناك من رطوبة مائية، ثم يقطعونه قطعاً وينقلونه)) (5).

كما أشار الرحالة الأجانب أمثال الرحالة الدنماركي كارستن نيبور (K.Niebuhr) إلى القير ومناطق وجوده في شمال العراق (6)، وهناك الكثير من الرحالة الذين زاروا مناطق شمال العراق ودونوا ماشاهدوا في كتبهم عن أماكن تواجد القير ومنهم الرحالة الفرنسي الدكتور دانفيل (M.D.Danville) والرحالة البريطاني جاكسون (J.Jackon) (7)، والفرنسي سيلك بنكنغهام (Silk Banckingham) (8).

وبعدما فرض العثمانيون سيطرتهم على العراق (1516 - 1918) عدوا الثروة المعدنية وباطن أراضيهم ملكاً للدولة، وعن طريق الدائرة السنوية كانت الدولة العثمانية تمنح حق التصرف فيها إلى الأفراد عن طريق نظام الالتزام (9)، لاسيما في منطقة القياره، التي تعد من أهم المناطق النفطية في شمال العراق وهذا ما أكدته الوثائق الأجنبية (10).

وجرت بعض المحاولات لتطوير واستغلال نفط القياره، لاسيما من قبل المهندسون والجيولوجيون الألمان، إلا إن جهودهم لم تفلح الا في عام 1846 عندما استطاع الدكتور باول رورهر باخ (Paul Rohr Bach) (11)، من اكتشاف كميات من النفط في القياره، وعُد هذا المنبع أول المنابع التي تم اكتشافها في العراق (12).

بدأت شركات النفط ترسل خبراءها إلى أراضي العراق لدراسة المنطقة واخذوا يتصلون بالسلطان العثماني عبد الحميد الثاني (1876-1909) من اجل الحصول على امتيازات البحث عن نفط الموصل، ولم يكن السلطان غافلاً عن أهمية هذه الثروة المعدنية، ففي عام 1882 قام بضم أراضي ولاية الموصل النفطية بما فيها نفط القياره إلى أملاكه الخاصة (13)، ثم أعقبه فرماناً سلطانياً آخر عام (1889) حصر بموجبه امتيازات البحث عن النفط بخرانته الخاصة (14)، بعد التقارير المهمة التي قدمها المهندس كولبنكيان (G.S. culbenkian) (15)، أكد فيها عن وجود ثروات هائلة من النفط في ولاية الموصل (16).

جرت محاولات أخرى لتطوير منابع القياره عام 1895 بمساعدة الخبراء الفرنسيين وبموافقة السلطان لزيادة إنتاج النفط فيها (17)، وحاول فريق آخر من الخبراء استخدام نفط القياره بوصفه وقوداً في البواخر النهرية العثمانية، لكن رداءة نوعيته وارتفاع كلفته أنتاجه (6 جنيهات للطن الواحد مقارنة بجنيهين للفحم في البصرة) جعل الفشل نصيب هذه المحاولة، فضلاً عن منافسة الكيوسيين الأمريكي المستورد (18).

وتجدر الإشارة إن السلطات العثمانية قامت باستيراد أجهزة ومعدات حديثه لاستخراج النفط في منطقة القيارة وبمساعدة الألمان لكن المشروع لم ينجز، بسبب قيام الحرب العالمية الأولى⁽¹⁹⁾، وبينما كانت المعارك تدور رحاها في ايوان كسرى وكوت العمارة في عام 1916، كانت البعثة النفطية الألمانية تقوم بعملها في استخراج النفط من ولاية الموصل، بعدما شكلت في عام 1916 شركة عرفت باسم (عصبة المواد اللاهبة) (Brennstoff Command Arabian)⁽²⁰⁾، وجلبت أعظم المهندسين والجيولوجيين الألمان، الذين بدأوا بعملية التنقيب والحفر في منطقتي القيارة وزاخو واستخرجوا كميات كبيرة من النفط قدرت بسبعة أطنان في اليوم الواحد⁽²¹⁾.

وبقدر اهتمام البريطانيين باحتلال المناطق الحيوية والإستراتيجية من الموصل، إلا إن أهدافهم غير المعلنة كانت تكمن في الوصول إلى مصادر النفط في الموصل، ولهذا نجد إن القوات البريطانية وبجهود الدكتور باسكو (Pasco)، قد وضعت في شهر كانون الأول 1918 ثلاثة تقارير عن أعمال التحريات عن النفط في مناطق القيارة والشرقاط وجبل حميرين⁽²²⁾، واستخدم الجيش البريطاني منابع القيارة بعد أن سيطر عليها في الحرب، وكان الألمان قد طوروها بعدما قاموا بعمليات ثقب هذه المنزلات وبناء دهاليز تحت الأرض، ونقل الإنتاج المكرر بلوريات شحن ذات أحواض، وكانوا يفكرون في نقله عبر مد الأنابيب إلى البحر المتوسط⁽²³⁾، وما أن أكملت بريطانيا احتلالها للموصل، حتى شرعت ببناء سكك الحديد ومد أنابيب النفط وتشبيد المصافي وتشغيل بعض الآبار، بحجة الضرورات العسكرية⁽²⁴⁾، وما إن انتهت الحرب حتى انتهى البريطانيون من وضع تقارير شاملة لأغلب مناطق النفط في العراق والذين لولاه ما أنتصروا⁽²⁵⁾.

المحور الثاني. مشكلة نفط القيارة الثقيل وإنتاج القير (الإسفلت).

بعدما سيطرت بريطانيا على العراق وفرضت هيمنتها على مقدراته الاقتصادية، فإنها عدت منابعه النفطية ملكاً لها بموجب الاتفاقيات الدولية، وجاءت بحكومة عراقية منتخبة برئاسة الملك فيصل بن الحسين (1921-1933)⁽²⁶⁾، لتُسيرها وفق أطماعها الاستعمارية، ولم يكن الملك فيصل بعيداً عن التفكير بأهمية نفط الموصل، إذ شاهد إثناء عودته من مدينة الموصل آبار نفط القيارة، فتوقف لمشاهدة عيون النفط فيها، وكان أحد المهندسين البريطانيين يدير العمل في منبع القيارة فشاهد الملك كيفية استخراج النفط، التي كانت تدار بطريقة بدائية جداً⁽²⁷⁾.

ولاجل استثمار نفط العراق شكلت المصالح البريطانية عدة شركات ذات رؤوس أموال متعددة ومنها شركة النفط التركية (T.P.C) (Turkish Petroleum Company Ltd) التي عرفت فيما بعد بشركة نفط العراق (I. P. C.) Iraq Petroleum Company والتي حصلت بموجبها على امتياز استغلال واستثمار أراضي شرق نهر دجلة في 14 اذار 1925⁽²⁸⁾، أما منابع نفط القيارة فإنها لم تستثمر الا في عام 1932 بعدما حصلت عليها شركة استثمار النفط البريطانية The British Oil Development CO

(B.O.D) التي عرفت فيما بعد (بشركة نفط الموصل) وهي شركة بريطانية حملت ذات الأسمهم والمساهمين في شركة نفط العراق وضمن امتياز أراضي غرب نهر دجلة⁽²⁹⁾.

حاولت شركة نفط العراق إعادة العمل بمصفى نفط القياره وإعادة هيكلته الا إن الآلات والمعدات كانت قديمة ولا تصلح للعمل،لذا قامت الشركة بادخال بعض التحسينات عليه، وقد أكد ذلك فريتز غروبا (Fritz Grobba)السفير الالمانى في العراق في مذكراته بالقول((لما زرت تلك المنطقة في عام 1932 كانت هنالك محطة للتصفية قيد الإنشاء تقيمها شركة نفط العراق))⁽³⁰⁾، وبعدها حصلت شركة استثمار النفط البريطانية على امتياز نفط القياره لم يخضع مصفى نفط القياره للشركة،بل خضعت منابعه النفطية فقط،إذ نصت المادة (12) من الامتياز بان تأخذ الحكومة العراقية نسبة (20%) من النفط الذي تستخرجه هذه الشركة من تلك المنابع وتتصرف به كيف تشاء سواء ان تقوم بتصفيته أو يبيعه إلى الشركة في سعر السوق⁽³¹⁾.

وشرعت شركة استثمار النفط البريطانية القيام باعمال الكشف الجيولوجي والتحري عن النفط، في عموم القياره،وقامت بحفر الآبار، الا ان نوعية النفط المكتشف كان رديء فهو من النوع الثقيل الغروي(القار)(Viscus) لدرجة تعذر ضخه من باطن البئر،كما ان نسبة الكبريت فيه مرتفعة أكثر مما ينبغي فقد وصلت ما بين 5 - 10% مما أدى إلى إهمال بعض الآبار لان استغلاله لن يكون اقتصاديا من الناحية الفنية،الا لإنتاج مادة القير(الإسفلت)⁽³²⁾،ولأجل ذلك سارعت الحكومة العراقية للاستفادة من إنتاج القير عبر مصفى نفط القياره، لإدامة مشاريعها

الخدمية لاسيما أكساء(تبليط)الشوارع دون الاعتماد على القير المستورد،وقد ألزمت الحكومة العراقية شركة استثمار النفط البريطانية في المادة(12/الفقرة3) من اتفاقية20 نيسان 1932 بتجهيزها ب(3000) طن في السنة من مستخرجات النفط(القير وغيرها) في القياره مجاناً،بشرط ان لا تزيد الحكومة عن هذه الكمية⁽³³⁾،وفعلاً اخذ مصفى نفط القياره ينتج القير المحلي،وراحت الحكومة العراقية تخاطب دوائرها الخدمية في 15 حزيران 1933بما تحتاجه من هذه المادة،مع مراعاة ان أي زيادة في كمية احتياجاتها من القير يجب ان تدفع هذه الدوائر مبلغ(50) فلس للطن الواحد⁽³⁴⁾.

وفي الوقت نفسه طالبت متصرفية لواء الموصل في 24 ايلول 1933 من وزارة الداخلية بتجهيز أفضيتها ونواحيها بمادة القير من مصفى نفط القياره،لأجل تنظيم واكساء الطرق والشوارع وبمعدل (500) طن⁽³⁵⁾،في حين طالبت متصرفية لواء البصرة بتجهيزها ب(150) طن من قير القياره لبلدية البصرة و(20) طن لبلدية السماوه⁽³⁶⁾،اما متصرفية لواء كركوك فإنها هي الأخرى كانت قد طالبت من وزارة الداخلية في 30 ايلول 1933 بتجهيزها ب(400) طن من هذه المادة لتزفيت شوارعها وطرقاتها⁽³⁷⁾،الا إن الطلبات المتزايدة من قبل الألوية العراقية على مصفى نفط القياره حال دون استطاعة المصفى ان يلبي كل احتياجاتها،لان الحكومة لم تتوقع ان يكون الطلب اكثر من العرض،وعليه طلبت وزارة الاقتصاد والمواصلات في 8 تشرين الثاني 1933 من وزارة الداخلية بان الكميات (المجانية) الممنوحة للحكومة العراقية لاتسد جميع تلك الطلبات⁽³⁸⁾،وان على الألوية الراغبة في زيادة الكمية من قير القياره فانه يجب

عليها ان تدفع مبالغ مالية لشركة النفط العاملة في مصفى نفط القياره على ان لايتجاوز(50) فلساً للطن الواحد، كما فعلت بلدية زاخو ذلك⁽³⁹⁾، ومع زيادة الطلب على قير القياره استغلت شركة نفط الاستثمار البريطانية حاجة الحكومة العراقية عليه، فقررت الشركة رفع سعره إلى (دينار) للطن الواحد بعد ان اتفقت مع وزارة الاقتصاد والمواصلات على ان يكون التجهيز من موقع القياره⁽⁴⁰⁾.

في تلك الاثناء كانت شركة الاستثمار البريطانية تقوم بعملية مسح لمنطقة القياره في سبيل اكتشاف آبار نفطية جديدة، بالاعتماد على خبرائها لاسيما الدكتور كارل شميدت (k.Shemiedt) وهو الماني الجنسية عمل رئيساً للجيولوجيين في شركة حقول الموصل المحدودة ، وقد نجح في 24 اذار 1934 من اكتشاف بئرين نفطيين منتجين في حقول القياره يحتويان على كميات من النفط والغاز السائل، كما بعث بتقرير اخر في 6 نيسان 1934 أعلن فيه بإنتاج(300) طن من النفط من آبار القياره يومياً، الا إن نسبة القير فيه وصلت إلى 50% مما شكل عائقاً أمام الشركة في كيفية نقل هذا النفط الثقيل إلى موانئ التصدير⁽⁴¹⁾، الأمر الذي دفع شركة النفط البريطانية إلى إعادة حساباتها في مشكلة نقل نفط القياره أو تصفيته، بالمقابل كانت الحكومة أوج إلى مشتاقات النفط الأخرى من نفط ابيض وبانزين وكاز... .. الخ، في سبيل تخفيف الضغط على شركة نفط الرافدين التي كانت تقوم بتوزيع مشتقات النفط المختلفة على المنطقتين الشمالية والوسطى من مصفى الوند العائد لشركة نفط خانقين، والنقص الحاصل بالمنطقة الجنوبية التي كانت تستورد مشتقاتها النفطية من عبادان⁽⁴²⁾.

المحور الثالث. محاولات الحكومة العراقية إدخال تحسينات على مصفى نفط القياره.

كانت اغلب الدول المنتجة للنفط تعتمد على الخبراء الأجانب وعلى الشركات النفطية العالمية في مسألة إنتاج النفط وتصفيته، ومع اكتشاف النفط في العراق وتصديره أصبحت الحاجة ملحة على الحكومة العراقية لتصفية مشتقات النفط لتغطية حاجة السوق العراقية، وبما ان مصافي العراق كانت بدائية لاسيما مصفى نفط القياره، فقد حاولت الحكومة الاعتماد على تلك الخبرات، إذ قدم ثابت عبد النور⁽⁴³⁾، المدير العام لشؤون النفط دراسة مستفيضة بهذا الشأن للحكومة العراقية⁽⁴⁴⁾، على أثرها قررت الحكومة أيفاد موظف عراقي إلى كل من رومانيا وبريطانيا، وتم اختيار ثابت عبد النور لهذه المهمة بعد وافق مجلس الوزراء في 2 أيار 1933⁽⁴⁵⁾، للحصول على الخبرة اللازمة وكيفية عمل المصافي في هذه الدول ومن ثم وضع دراسة لتطبيق عمل المصافي بالعراق⁽⁴⁶⁾، الا إن إمكانيات الحكومة المحدودة وعدم وجود كادر متخصص في مجال النفط حال من دون إتمام تطور مصفى نفط القياره، فضلاً عن ذلك كانت شركات النفط البريطانية، التي كانت صاحبة السيادة على النفط العراق، تفكر في استغلال نفط إيران ضمن عمليات التكرير والإنتاج في مصافيها (مصفى عبادان) أكثر من استثمار وتكرير مصافي العراق أي تجميد النفط من باب الاحتياط لتلك الشركات، لان شروط امتياز النفط في إيران أفضل من امتيازات نفط العراق، إذا ما علمنا إن الحكومة العراقية كانت تأخذ 20% من النفط مجاناً لاسيما في نفط الموصل . كما مر ذكره سابقاً⁽⁴⁷⁾، وتذكر بعض المصادر إن الحكومة العراقية أخذت تفكر في ترك هذا المصفى لان

الخسائر المادية كانت تفوق إنتاجه ومكسبه، إذ قدرت بحدود (150,000) دينار عراقي في السنة وذلك لاعتماده على إنتاج القير فقط، لكن توسط بعض الشيوخ المتنفذين لدى المسؤولين العراقيين آنذاك، بحجة توزيع المشاريع الصناعية في القرى والأرياف، لأنها ستدر عليهم بالفائدة والثراء حالت دون إغلاق مصفى نفط القيارة⁽⁴⁸⁾، كما وقفت بعض صحف الموصل المحلية ذات الموقف، رافضته إيقاف العمل بمشروع مصفى نفط القيارة، إذ ذكرت إحدى تلك الصحف بالقول ((إن بناء مصفى نفط القيارة فيه مصلحة للمنطقة الشمالية، لأنه سيزودها بمشتقات النفط الضرورية من بنزين وبنفط وبأسعار معتدلة، كما إن المصفى سيكون نواة عمرانية في تلك المنطقة الجرداء))⁽⁴⁹⁾.

ولأجل ذلك واصلت الشركة عمليات حفر الآبار للتحري بالقياره عن النفط وقد ظهرت بئر غنية بهذا المعدن في عام 1935، وقدر إنتاجها بالف طن في اليوم، وعلى اثر ذلك قامت الشركة بإنشاء بنايات لدوائرها في القيارة، بعدما جلبت إليها (25) معمارا من الموصل لهذه الغاية، وفي الوقت نفسه طلبت عدداً آخر من النجارين بعد الانتهاء من تشييد البنائات المطلوبة⁽⁵⁰⁾، على الرغم من وجود بعض البنائات القديمة فيها والتي تخلت عنها الحكومة العراقية للشركة بموجب المادة (7) من الامتياز، وقد قدرت عدد الآبار التي حفرتها الشركة حتى عام 1936 إلى (30) بئراً، ماعد الآبار التي كانت لاتزال قيد الحفر والتي قدرت بـ (10) آبار⁽⁵¹⁾.

التجأت الحكومة العراقية إلى الاستعانة بمدراء شركات النفط لإيجاد حلول لإنشاء المصفى وفق دراسة يتم الاعتماد عليها مع تخمين التكاليف المطلوبة لإنشائه، فاجتمع مجلس مدراء شركة النفط العراقية في 2 تموز 1935 في لندن بحضور ممثل عن الحكومة العراقية، وقد ابدى مدراء الشركة ملاحظات عدة تركزت على عدم استطاعة الحكومة العراقية إنشائه في ذلك الوقت، إذ ذكر سكليروس (John sclerosis) المدير العام وجون كادمن (John Cadman) رئيس مجلس المديرين في شركة نفط العراق ان المصفى يحتاج إلى وقت وتكاليف كبيرة وأنه سيكون صغيراً ومنتجاته قليلة ولايلبي حاجة السوق المحلية، لكنهم أيدوا إنشاء المصفى في بغداد على ان تقوم شركة نفط العراق بنصب ومد أنابيب من حقول كركوك إلى بغداد مع بناء خزانات ومستودعات فيها، ورغم تكاليفه العالية الا انه سينعكس على خفض أسعار المشتقات النفطية ومنتجاته الأخرى على حد وصفهم⁽⁵²⁾.

لم تقتنع الحكومة العراقية بهذه الطروحات وراحت تسعى جاهدةً لتطوير مصفى نفط القيارة، إذ وجهت دعوة إلى الخبراء والمستشارين البريطانيين لتأسيس المصفى، فقد بعثت في 6 شباط 1936 ببرقية إلى السفارة البريطانية في بغداد لترشيح خبير في شؤون النفط والمصافي، وبعد البحث والتحري أبلغت دائرة النفط في لندن على استقدام وترشيح أي.بي كاتيرال (I.p. cateral) الذي كان يشغل منصب رئيس مديرية النفط لمدة 20 سنة⁽⁵³⁾، وبعد مباحثات قرر مجلس الوزراء الموافقة على الاستعانة بخبرات كاتيرال واستخدامه اختصاصياً لدرس قضية تشغيل مصافي النفط في العراق، على ان يتقاضى راتباً لا يقل عن عشرة دنائير وخمسمائة فلس يومياً مع منحه مخصصات إعاشة وأجور سفر بالدرجة الأولى، فضلاً عن مصاريف أخرى⁽⁵⁴⁾، وبعد وصوله إلى لواء البصرة تعرض كاتيرال إلى وعكة صحية ألمت به إلى درجة

انه ادخل إلى المستشفى، فقامت الحكومة وتكفلت بعلاجه وعاملته معاملة الموظفين البريطانيين⁽⁵⁵⁾، ألا انه لم يتم بواجبه مقارنة بالخدمات والأموال التي قدمتها له الحكومة، إذ انه قام بوضع دراسة هامشية عن مصفى نفط القيارة من كافة النواحي وادعى أن الحكومة العراقية لاتستطيع تشغيل هذا المصفى ولايصلح لإنتاج مشتقات النفط بل فقط لإنتاج القير(الإسفلت)، ويجب منح المصفى إلى إحدى شركات النفط العالمية لتشغيله⁽⁵⁶⁾.

في تلك الأثناء قدمت وزارة الاقتصاد والمواصلات اقتراحين، تمثل الأول في إمكانية إنشاء مصفى نفط القيارة على نفقة الحكومة على ان تقوم شركة استثمار النفط البريطانية بتشغيله، لان للشركة خبراء يمكنهم الأشراف وتشغيل المصفى وفق شروط يتفق عليها مع الحكومة العراقية وهي كما يلي:-

- 1.تقوم شركة استثمار النفط البريطانية بتشغيل المصفى وتستخدمه لمدة سنة.
- 2.تجهز الشركة الحكومة بـ3000 طن من مستخرجات القير مجاناً في أحواض التخزين أوفي البراميل الفولاذية حسب المادة (12) من الامتياز.
3. تجهز الشركة الحكومة أية كميات إضافية من مستخرجات القير الزائدة عن كمية 3000 طن، مع مراعاة استيعاب المصفى وذلك بسعر 600 فلس للطن الواحد.
- 4.كل المنتجات المستخرجة من النفط الخام مع مستخرجات القير المطلوبة من الحكومة تكون ملكاً للشركة.
- 5.ان النفط الخام المطلوب الذي يزيد عن كمية 3000طن، يعد كلفة مضافة على 20% عند الشروع بالتصدير⁽⁵⁷⁾.

أما الاقتراح الثاني، فيقضي باستقدام خبير أو(ملاحظ عمل) بريطاني له خبرة في مجال استخراج النفط ومشتقاته وبراتب (50) دينار شهرياً لمدة سنة، وطلبت من وزارة المالية دراسة الموضوع ومفاتيحة مجلس الوزراء لبيان رأيها⁽⁵⁸⁾، إلا إن وزارة المالية اعترضت على تلك الاقتراحات، لاسيما بمسألة تشغيل مصفى نفط القيارة من قبل شركة النفط البريطانية، وعللت ذلك بقولها بان ((ليس من مصلحة الحكومة القيام بمشروع للإنتاج مباشرة وتريد التخلص من الشركات الفردية التي ترغب الربح بهذا المشروع من جانب، وتقليل الكلفة عليها من جانب آخر))، لاسيما وان الحكومة هي اكبر مستهلك لمنتجات المشروع، وإذا وجدت الحكومة ان المشروع فيه خسارة لها فيمكنها بيعه برمته، أو أعطاء استغلال واستثماراً لنفط مع إنشاء المصفى بامتياز واحد، وعليه وجدت وزارة المالية ان خير وسيلة للحكومة هو تشغيل المصفى مباشرة من قبلها⁽⁵⁹⁾، وفي 19 أيار 1936 قرر مجلس الوزراء بعد دراسة مقترحات وزارة الاقتصاد والمواصلات والمالية، إيداع قضية مصفى نفط القيارة إلى لجنة في المجلس الاقتصادي لبيان رأيها في الموضوع⁽⁶⁰⁾.

وتجدر الإشارة هنا ومع خضم قضية تشغيل مصفى نفط القيارة، تقدم كل من ابراهيم الشابندر ونوري فتاح وهم من أصحاب رؤوس الأموال بطلب إلى الحكومة العراقية بشأن تأسيس شركة مساهمة عراقية على غرار شركة الاسمنت العراقية للقيام بتشغيل مصفى نفط القيارة مباشرة بعد عزم الحكومة منح

المصفي إلى شركة الاستثمار البريطانية، إلا أنهم لم يقدموا شروطهم ولم تكن لهم رؤيا واضحة عن عمل المصفي، مع عدم قناعة الحكومة بمنحهم امتياز تشغيله، فتم إهمال طلباتهم⁽⁶¹⁾، لاسيما من قبل وزارة المالية ووزارة الاقتصاد والمواصلات التي عادت وأكدت بأنها لاتحبد تشغيل المصفي من قبل شركة مساهمة، بل تحبد تشغيله من قبل الحكومة أو تشكيل شركة مساهمة مع الحكومة تشترك معها في رأس المال ويبيع المصفي لها على ان تقوم بتشغيله على حسابها الخاص بشروط يتفق عليها الطرفان⁽⁶²⁾.

اقتنع المجلس الاقتصادي في 20 حزيران 1936 باقتراح الوزارات أعلاه ، لكنه حذ ان تقوم شركة استثمار النفط البريطانية بتشغيل مصفى النفط في القياره ،على ان ينظر في تأسيس شركة وطنية تأخذ على عاتقها تشغيل المصفي على نفقة الحكومة في المستقبل⁽⁶³⁾، وفي 14 تموز 1936 وافق مجلس الوزراء على مقترحات المجلس الاقتصادي ووزارة الاقتصاد والمواصلات على إيداع المصفي إلى شركة استثمار النفط البريطانية على ان تستفاد الحكومة من تجربة تشغيله خلال هذه المدة⁽⁶⁴⁾، وتم الاتفاق في 2 اب 1936 مع شركة الاستثمار البريطانية على تشغيل مصفى نفط القياره ضمن شروط تم تحديدها بسنة واحدة وتجهيز الحكومة ب(3000) طن من القير مجاناً مع زيادة هذه الكمية حسب حاجة الحكومة، أما بالنسبة لمنتجات النفط الخام فانها تعد ملكاً للشركة⁽⁶⁵⁾.

بدأت شركة استثمار النفط البريطانية بعملية الكشف عن موقع المصفي وبعد دراسة المشروع من جميع جوانبه الاقتصادية والفنية، قرر مهندسوها وخبرائها عدم استلام المصفي من الحكومة، بحجة عدم قابلية الأجهزة الحالية لإنتاج الكميات المطلوبة من القير (الإسفلت) ومشتقاته، وانه يعرض حياة عمالها ومستخدميهما إلى الخطر بسبب وجود نسبة الكبريت العالية المصاحبة للنفط إذا عملوا فيه⁽⁶⁶⁾، وجاءت المقترحات التي سبق وان قدمها الخبير البريطاني كاتيرال مطابقة لاقتراحات شركة استثمار النفط البريطانية في عدم صلاحية المصفي الحكومي للإنتاج بحالته الحاضرة، لاسيما بعد تعرض عدد من العمال إلى حالة اختناق في احد آبار القياره، والذي تسبب بوفاة عامل وإصابة أربعة اخرين جراء الغاز المصاحب مع النفط⁽⁶⁷⁾.

ويبدو ان الشركة وجدت في شروط تشغيل مصفى نفط القياره مع الحكومة العراقية خسارة لها وغير منصفة لجهودها، من جانبها أدركت الحكومة العراقية ان شركة استثمار النفط البريطانية لا تريد إقامة المصفي في القياره، لان ذلك سيزيد من مصاعبها لاسيما وانها كانت تعاني من قلة الموارد المالية، وعدم عثورها على النفط بكميات ونوعية جيدة في أراضي الموصل، فضلاً عن ان شركة نفط العراق وجدت فيها منافسة لها على نفط العراق، لأجل ذلك قامت بشراء اسهما، فتمت تصفية شركة استثمار النفط البريطانية وتلاشت ووزعت الأسهم على المساهمين في شركة نفط العراق، وتم تشكيل شركة فرعية تابعة لها عرفت بشركة نفط الموصل المحدودة (Mosul Petroleum Co Ltd(M.P.C) لاستغلال

النفط غرب نهر دجلة وهو ذات الامتياز الممنوح لشركة استثمار النفط البريطانية⁽⁶⁸⁾.

ورغم ذلك ومع كل هذه المعوقات والنتائج السلبية القاضية بفشل العمل بمصفى نفط القياره، إلا ان الحكومة العراقية اصرت على العمل به وعلى نفقتها، إذ وافقت على مقترح مجلس الوزراء القاضي بإرسال

وفد عراقي إلى لندن لعرض انشاء المصفى على الشركات العالمية، على ان تقوم وزارة الاقتصاد والمواصلات بمخاطبة وزارة الخارجية لتسهيل مهمة الوفد العراقي⁽⁶⁹⁾، وركزت على دور المفوضية العراقية في لندن بالأخذ على عاتقها مخاطبة الشركات النفطية، على أثرها أخذت وزارة الاقتصاد والمواصلات تدرس نوعية نفط الموصل التابع لشركة نفط الموصل ونفط شركة نفط العراق لعرضها على الشركات العالمية لأختيار أيهما أصلح للاستعمال في المصفى المزمع انشائه وفق متطلبات السوق العراقية، مع توصيتها بان العراق لايمك معدات فنية، فانه واجب على الحكومة ارسال وفد عراقي لهذا الشأن، وأوصت في نهاية مذكرتها بعرض قضية مصفى نفط القياره مره ثانية على مجلس الوزراء لإعطاء قرار نهائي بهذه القضية⁽⁷⁰⁾، الا ان الحكومة تنبعت إلى وجود بيبي تومسن (p.p tomsen) الخبير في مجال النفط، في بغداد لاستثمار منابع الكبريت في العراق باعتباره مهندس ومستشار في الحكومة العراقية في قضايا النفط والمياه والمعادن، فقررت الدخول معه في مفاوضات حول قيامه بدراسة فكرة إنشاء مصفى نفط القياره، مع مستشاريه من الفنيين والخبراء على ان تقدم الحكومة له مبلغ (2000) باون استرليني حسب الحاجة أو من خلال تكليفه بإعمال أخرى⁽⁷¹⁾.

وافق مجلس الوزراء في 17 اذار 1937 على تعيينه كمستشار نفطي للحكومة العراقية، وأوعز بان يكون تومسن وشركائه مفاوضين بالنيابة عن الحكومة مع شركات المصافي العالمية، ومن دون إرسال موظفين عراقيين إلى هناك في سبيل إنشاء وتشغيل مصفى نفط القياره واخذ تومسن بوضع التخمينات اللازمة لإنتاج النفط الخام ومشتقاته النفطية التي تحتاجها الحكومة العراقية⁽⁷²⁾، وقرر مجلس الوزراء تأجيل إنشاء مصفى نفط القياره في هذا الوقت وأوعز إلى مديرية الأشغال العامة بحماية المصفى وصيانتة حتى البت في القضية، رغم إن وزارة الاقتصاد والمواصلات كانت قد أوصت مجلس الوزراء بضرورة ترك مصفى نفط القياره على حاله دون إدخال أي تحسينات عليه، الا إن مجلس الوزراء أراد الوصول إلى نتائج نهائية بالاعتماد على تقرير تومسن وشركائه⁽⁷³⁾، رغم التأجيلات الكثيرة التي اقراها في جلسات في مجلس الوزراء⁽⁷⁴⁾، وفي النهاية توصل تومسن إلى النتائج السابقة نفسها حول ضرورة القيام بإعمال مختبريه كبيرة، والتي تحتاج بدورها إلى معدات فنية لا تتوفر لدى الحكومة، وكذلك دراسة نوعية النفط المستخرج والذي يحوي على نسبة كبريت عالية جداً، لكي يتسنى للشركات معرفة ما يحتاجه المصفى من معدات، وأوصى التقرير أن تخول وزارة الاقتصاد والمواصلات بمفاوضة شركات المصافي الشهيرة للحصول على مصفى قادر على إنتاج منتجات النفط تتطلبها أسواق النفط العراقية سواء من شركة نفط الموصل أو من شركة نفط العراق⁽⁷⁵⁾، وبعد كل هذا الجهد الكبير في سبيل تطوير التنمية الصناعية في العراق، والنتائج السلبية بخصوص مصفى النفط في القياره قررت الحكومة تأجيل النظر في إنشائه، لاسيما وان الأوضاع السياسية العامة للبلاد في الداخل والخارج كانت مضطربة إلى حد ما مع بداية قيام الحرب العالمية الثانية (1939-1945).

المحور الرابع. مجلس الأعمار وتأثيره على مصفى نفط القيارة.

انعكست أحداث الحرب العالمية الثانية على سياسة شركات النفط في العراق، التي تأثرت هي الأخرى بها وقررت إيقاف أعمالها بصورة تامة، إذ غادر معظم الخبراء العراق، وأصبح من الصعب استيراد الآلات والمعدات اللازمة لتنمية الإنتاج⁽⁷⁶⁾، كما قررت الشركات وبيعاز من الحكومة البريطانية بتقليص وتسريح عدد كبير من العمال والمستخدمين وعمال أنابيب النفط ومحطات الضخ في العراق، هذه الأحداث أظهرت نتائجها السلبية على التنمية الاقتصادية التي كان يشهدها العراق نتيجة زيادة إيرادات النفط⁽⁷⁷⁾، أما مصفى نفط القيارة فإنه ومنذ ان تركته الحكومة على حالته في عام 1937، ولم يطرأ عليه أي تطوير، وبقي تحت إشراف مديرية الإشغال العامة التابعة لوزارة الاقتصاد، التي أخذت على عاتقها حمايته وحراسته، ولما كانت آلاته ومعداته ومكانته موجودة ومن دون عمل فان الحكومة حاولت سحبها للاستفادة منها في مشاريع اخرى، إذ طلبت لجنة المصايف في 31 تموز 1943 من وزارة الاقتصاد تسليمها مكائن توليد الطاقة الكهربائية الموجودة في مصفى نفط القيارة، لتطوير وترقية المصايف في العراق ولاسيما في منطقة (شقلاوه) التابعة لمتصرفية لواء اربيل⁽⁷⁸⁾، ولما كان المصفى معطل فان وزارة الاقتصاد أخذت تستعلم من وزارة المالية والوزارات الأخرى وجهة نظرها في أمر تسليم مكائن الطاقة الكهربائية إلى لجنة المصايف، فأبدت وزارة المالية موافقتها لتأسيس مشروع كهرباء شقلاوه بشرط ان تقوم لجنة خاصة بتقدير أثمانها⁽⁷⁹⁾.

بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، تسارع إنتاج النفط في العراق، بسبب الطلب العالمي عليه، وانعكس ذلك على زيادة واردات الحكومة وبالتالي تشجيعها لتبني سياسة توجيه الإيرادات النفطية للأغراض الاستثمارية في عموم العراق⁽⁸⁰⁾، ورأت الحكومة أن تستفيد من ((البنك الدولي للإنماء والأعمار)) في إقراضها مبلغ (12,8) مليون دولار في سنة 1950 لتمويل مشاريعها الاقتصادية⁽⁸¹⁾، لكن البنك الدولي نصح الحكومة العراقية بإقامة مثل هكذا مجلس في العراق وبشكل دائم ومستقل، لان سرعة تبديل الوزارات من شأنه أن يعرقل ويعطل تنفيذ المشروعات الخاصة طويلة الأجل، فاقتتعت الحكومة العراقية وأصدرت قانون رقم (23) لسنة 1950 القاضي بتأسيس مجلس الأعمار في العراق⁽⁸²⁾.

تكون للمجلس ميزانية خاصة اعتمدت على مجموع واردات الحكومة المتأتية من عائدات النفط، وخصصت 70% منها لهذا المجلس بعدما أجرت الحكومة تعديلاً على قانون مجلس الأعمار في عام 1950⁽⁸³⁾، في تلك الاثناء تم تأسيس ((مصلحة مصافي الحكومية)) التي شرعت وفق القانون المرقم (9) لسنة 1952 وبموجبه انتقلت حقوق الحكومة إلى هذه المصلحة وحصر بها موضوع تصفية وبيع وتوزيع النفط ومشتقاته لغرض الاستهلاك المحلي⁽⁸⁴⁾، وعلى أثره وضع مصفى نفط القيارة تحت تصرف مصلحة المصافي الحكومية، التي أدركت أهمية نفط القيارة الخام المحتوي على درجة كبيرة من اللزوجة كونه مصدراً وافراً للقيز، الا إن المصلحة سلمته إلى وكيلتها شركة نفط خانقين المحدودة وطلبت نقله إلى المفتية في البصرة ليكون وحدة متممة لمصفى النفط فيها وتشغيله ومن ثم تزويد المنطقة

الجنوبية بهذه المادة، وتم فعلاً تفكيكه ونقله ومن ثم إعادة نصبه في البصرة على الرغم من تكاليفه التي وصلت إلى (115,000) ألف دينار تقريباً بعد إبدال مواده التالفة والمتآكلة⁽⁸⁵⁾.

ومنذ أواخر عام 1952 أخذ مجلس الأعمار على عاتقه مسؤولية أنجاز مصفى نفط القياره وبأشرت به وزارة الاقتصاد وفق سياسة الدولة الرامية إلى نشر الصناعات الوطنية في العراق لتوفير العمل لسكان تلك الأماكن مع الأخذ بالإرشادات التي كانت تقدمها بعثة المصرف الدولي لاسيما من قبل بعض الخبراء أمثال ايفرسن (Iversen) واللورد سولتر (Solter)⁽⁸⁶⁾.

جرت مفاوضات بين وزير الاقتصاد العراقي نديم الباجه جي مع مدير شركات النفط في العراق بمباحثات طويلة لتزويد مصفى نفط القياره الجديد بالنفط الخام من قبل شركة نفط الموصل لسد احتياجات الحكومة من مشتقات النفط، فاشتترطت الشركة عدة شروط مقابل موافقتها ومن بينها:-

1. أن يحتسب النفط المجهز من القياره بما يقابله في تنفيذ ما يترتب على إنتاج شركة نفط الموصل بموجب الاتفاقية مع الحكومة العراقية.

2. أن تكون نسبة 12% من النفط الناتج في القياره والذي يجهز بدون مقابل، واجباً مترتباً على شركة نفط الموصل بموجب المادة (3) قدر ما يتعلق الأمر بالإنتاج من القياره .

3. تجهيز الشركة بمشتقات النفط بنسبة 20% وبسعر الكلفة من إنتاج المصفى⁽⁸⁷⁾.

دعت الحكومة العراقية الشركات العالمية لتقديم العطاءات في أوائل تموز 1953 وحصلت شركة ((لومس)) البريطانية على تجهيز المكائن وإنشاء المصفى في القياره، واشتركت شركة ((دي.سي.ويليم بريس المحدودة)) بالقيام بالاعمال الهندسية لمدينة المصفى وإعمال الانشاء بالنيابة عن شركة لومس وقدر مبلغ المقاوله المتفق عليه 1,150,000 دينار⁽⁸⁸⁾، وفي نهاية عام 1953 تم المباشرة في إنشاء المصفى وقدرت قابليته الإنتاجية (60,000) الف طن من القير سنوياً أي ما يعادل تصفية (2050) الف برميل يومياً، فضلاً عن المنتوجات الأخرى المستخرجة من عملية التصفية كالبانزين والنفط الخفيف والثقيل، كما وضعت الخطط الكفيلة لبناء معمل لصنع البراميل الفولاذية لتعبئة القير تكون طاقته الإنتاجية (600) برميل في اليوم⁽⁸⁹⁾، وبعد جهد كبير أنجز بناء مصفى نفط القياره في 28 أيار 1955، واخذ بالإنتاج تحت إدارة شركة لومس مدة عام واحد، إذ سلم إلى مصلحة المصافي الحكومية في 28 أيار 1956، وبناءً على ذلك فقد أصدرت شهادة أنجاز العمل النهائية من قبل مجلس الأعمار⁽⁹⁰⁾، كما تم تصميم مشروع الحي العصري في القياره لبناء دور للعمال من الحجر والطابوق وبمبلغ (145,143) دينار على أساس عصري وحضاري وزود المصفى بمحطات لتوليد الطاقة الكهربائية، وتم فرش المنطقة بالحجر المكسور لكافة الطرق المؤدية إليه⁽⁹¹⁾.

حصلت شركة نفط الموصل على 20% من الإنتاج وبسعر الكلفة مقابل تجهيز مصفى نفط القياره للنفط الخام الثقيل حسب الطلب من محطة عزل الغاز المجاورة له، والتي أنشئت في أوائل صيف 1955، كما تم بناء حوضين سعة 5000 برميل⁽⁹²⁾، وقد كلف هذا المشروع مبلغاً نهائياً قدره (2,185,000) دينار واشتمل المصفى على مشروع لإسكان موظفيه ومستخدميه وعماله

البالغين(200)عامل مع معمل لإنتاج البراميل الفولاذية،فضلاً عن كلفته هذه فقد خصص مجلس الأعمار مبلغاً قدره(500,000)دينار كرأسمال لتشغيل مصفى نפט القياره⁽⁹³⁾ الا إن هنالك مشكلة ظهرت في الأفق الا وهي عدم استطاعة المصفى على تصفية نפט القياره بشكل كبير الا بنسب محدودة لمنتجات النפט بسبب وجود الشوائب ونسبة الكبريت العالية عندها أخذت الحكومة بدراسة إمكانيات مصفى نפט القياره من الناحيتين الفنية والاقتصادية وعهد بذلك إلى وزارة الاقتصاد،والتي تبين لها أن من الأصلح الاستعانة بنפט كركوك بدلاً من نפט القياره الثقيل الذي لا يصلح الا لإنتاج الإسفلت،أما نפט كركوك فانه من النوع الخفيف ويصلح للتصفية وإنتاج مشتقات النפט الأخرى التي قد تسد احتياجات الألوية الشمالية وتخفف الضغط عن مصفى الدورة⁽⁹⁴⁾،وأشترط نديم الباجه جي موافقة مدير شركة نפט العراق على ذلك بالشروط نفسها وبالأسعار التي يجهز فيها مصفى الدورة من محطة K2 (في بيجي) على ان تتولى الحكومة بنفسها مد أنبوب لنقل النפט الخام من تلك المحطة إلى مصفى نפט القياره⁽⁹⁵⁾،فوافقت الشركة على ذلك واشترطت موافقة الحكومة على إنشاء أحواض وتسهيلات أخرى على حسابها في محطة K2 لخزن النפט الخام من أجل إرساله إلى مصفى نפט القياره⁽⁹⁶⁾.

أعلن مجلس الوزراء في 8 نيسان 1957 موافقته على الترتيبات الخاصة بتجهيز مصفى القير الحكومي في القياره بنפט كركوك،وعلى أثرها ابلى وزير الاقتصاد نديم الباجه جي في 22 نيسان 1957شركة نפט العراق حول موافقة الحكومة العراقية على تنفيذ هذا المشروع،فتم الاتفاق بشكله النهائي⁽⁹⁷⁾،وأخذ مصفى نפט القياره بإنتاج العديد من المنتجات النفطية من البانزين ونפט الديزل،إذ تم عرض الإنتاج للاستهلاك المحلي في عموم لواء الموصل،فمثلاً كان يباع الغالون الواحد من نפט الديزل بسعر(11) فلس في مستودع النפט في باب سنجار كما يباع بالسعر نفسه في عموم مستودعات النפט⁽⁹⁸⁾،وأما إنتاج المصفى من القير فإنه أصبح متوفراً في العراق فبعدها كان يكلف المقاولين30 ديناراً للطن الواحد في السابق من خارج البلد إلى البصرة،أخذ يباع بسعر (12) دينار للطن الواحد،وتضاف اليه بحدود(5) دنانير إذا ما أريد تعبئته في البراميل المصنعة في مصفى نפט القياره،لاسيما إذا كانت الكميات كبيرة وعدم توفر وسائل نقل كافية لنقله إلى كافة أنحاء العراق في تلك الفترة⁽⁹⁹⁾،وعلى الرغم من قيام مصفى الدورة ومصفى نפט القياره بعمليات إنتاج وتصفية لمشتقات النפט في العراق،الا إن نسبة إنتاجه واطئة جداً إذا ما قورنت مع بعض البلدان المنتجة ولم يحتل مكانة متكافئة بين بلدان الشرق الأوسط المنتجة للنפט

وحقيقة الأمر وحسب هذه المعطيات فأن مصفى نפט القياره نجح في إنتاج القير(الإسفلت) والنפט الأسود أكثر من مشتقات النפט الأخرى إلى درجة أنه أستطاع أن يصدر فائض هذه المادة إلى خارج العراق وأصبحت له أسواقاً رائجة في بعض البلاد لاسيما تركيا وسوريا وسيلان(سريلانكا)فيما بعد⁽¹⁰⁰⁾،لأنه يمتاز بصلاية وجودة نوعيته لاسيما بعد إضافة ومزج مادة زيت الغاز إليه والتي تكون مصاحبة للقير أثناء الإنتاج،وكما هو معلوم بان كل (60,000) طن من القير يصاحبه(3000) طن من زيت الغاز و(8,500) طن من الكازولين،إذ تمزج المادة الأولى مع القير وتطرح المادة الثانية لاستخدامها

كونها وقوداً للمصفاة نظراً لرداءته واحتوائه على نسبة عالية من الكبريت وما تبقى منهما يعرض للذبح⁽¹⁰¹⁾، لكن العمل توقف في مصفاة نفط القياره بعد ثورة 14 تموز 1958، لكثرة القير آنذاك ولإنتاجه في مصفاة الدهون في مصفاة الدورة ثم أعيد تشغيله فيما بعد عام 1963⁽¹⁰²⁾.

الخاتمة

شكل مصفاة نفط القياره رافداً مهماً للاقتصاد العراقي في العهد الملكي رغم إنتاجه مادة القير فقط، الا انه استطاع إن يسد احتياجات البلاد دون الاعتماد على القير المستورد، لقد خرجت هذه الدراسة بنتائج أساسية بشأن هذا المصفاة ويكمن إجمالها في النقاط الآتية-

1. ان نفط القياره كان معروفاً منذ القدم في العراق القديم وتم استخدامه في العديد من المجالات وهذا ما تم تدوينه من قبل الرحالة والاثاريين الأوائل.

2. سعت الحكومة العراقية منذ الوهلة الأولى من اكتشاف النفط في العراق إلى إنشاء مصفاة للنفط في القياره يأخذ على عاتقه إنتاج مشتقات النفط الضرورية من بانزين وكاز والمواد الأخرى.

3. إن المشكلة الرئيسية في مصفاة نفط القياره هي نسبة الكبريت العالية المرافقة مع النفط المستخرج مما جعله ثقيل نسبياً وقله جودته مقارنة بنفط كركوك هذه المشكلة جعلت الشركة تحجج فيها دون تطوير الإنتاج .

4. سعت الحكومة جاهدة حل مشكلة النفط الثقيل بالاعتماد على مستشارين وخبراء عالميين للنفط ورصدت لأجل ذلك مبالغ كبيرة من الأموال، الا إن النتائج لم تكن تذكر في مصفاة نفط القياره.

5. بعد تشكيل مجلس الأعمار وزيادة عائدات نفط العراق، أدرجت الحكومة تطوير مصفاة نفط القياره ضمن منهاجها، وتم إدخال معدات وآلات حديثة في المصفاة، كما قامت بإنشاء بنايات ومعمل للبراميل ومنازل للموظفين وفق معايير عصرية.

6. رغم كل الجهود الكبيرة التي قامت بها الحكومة لتطوير مصفاة نفط القياره، الا إن ثقل النفط بسبب نسبة الكبريت ضلت حائلاً أمام تطويره، مما اجبر الحكومة على الاستعانة بنفط كركوك الخفيف لاستعماله في المصفاة، ومن خلاله تم إنتاج مشتقات النفط الضرورية وتوزيعها على الأسواق الحكومية.

- (1) البتيومين يشمل النفط الخام والقار والشمع المعدني البدائي، والبتومن كلمة رومانية تعني (القار أو القير) العربية، وتعني الإسفلت بالفرنسية والانكليزية والكلمة أصلاً مأخوذة من الزيت العربية أيضاً، والبتيومين تعني مكان صنع القير ومن هنا جاءت تسمية (القياره) بمدينة الموصل بهذا الاسم، للمزيد من التفاصيل ينظر، أمين معلوف، "النفط"، مجلة المقتطف، القاهرة، المجلد 72، ج 5، ايار 1929، ص ص 518 - 521.
- (2) بشير فرنسيس وكوركيس عواد "أصول وأسماء الأمكنة العراقية" مجلة سومر، ج 1، المجلد 8، بغداد، 1952، ص 274؛ ستانتون هوب، معركة البترول، ترجمة، خيري حماد، بيروت، (د، ت)، ص 27.
- (3) ياقوت الحموي، معجم البلدان، دار أحياء التراث العربي، مؤسسة التاريخ العربي، بيروت، (د.ت)، ص 358.
- (4) محمد بن جببر، رحلة بن جببر، دار صادر، (بيروت، 1980)، ص 209.
- (5) محمد بن عبدالله بن محمد الطنجي، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ج (1، 2)، مراجعة درويش الجويدي، (بيروت، 2009)، ص ص 209-210.
- (6) كارستن نيبور، رحلة نيبور إلى العراق في القرن الثامن عشر، ترجمة، محمود حسين الأمين، ط 1، (بغداد، 1965)، ص 120.
- (7) رحلة جاكسون، مشاهدات بريطاني في العراق سنة 1767، تعريب سليم طه التكريتي، بغداد، (د.ت)، ص 97.
- (8) جيمس بنكنغهام، رحلتي إلى العراق سنة 1816، ترجمة، سليم طه التكريتي، ج 1، مطبعة اسعد، (بغداد، 1968)، ص 143.
- (9) سالنامه ولاية الموصل لسنة 1330هـ/1912م، ص 284.
- (10) للأطلاع على تفاصيل تلك الوثائق ينظر، صباح اعقاب الجراح، الأملاك السنية في الدولة العثمانية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، (جامعة الموصل، 2000)، ص ص 121-122.
- (11) مهندس وجيولوجي ألماني اشتهر بكتابه في السياسة الدولية وبأبحاثه الجغرافية، كان مهتماً بالنفط العراقي إذ قدم العديد من التقارير إلى الحكومة الألمانية وعد نفط العراق أفضل من نفط روسيا لاسيما نفط الموصل وللمزيد من التفاصيل ينظر، عبد الحميد العلوجي وخضير عباس اللامي، الأصول التاريخية للنفط العراقي، ج 1، وزارة الإعلام، (بغداد، 1973)، ص 67.
- (12) سليم طه التكريتي، معركة النفط في العراق، ج 1، مطبعة الزهراء، (بغداد، 1952)، ص ص 11-12.
- (13) نوري عبد الحميد خليل، التاريخ السياسي لامتيازات النفط في العراق 1925-1952، ط 1، (بغداد، 1980)، ص 21.
- (14) يوسف إبراهيم يزبك، النفط مستعبد الشعوب، ج 1، (بيروت، 1934)، ص ص 77-78.
- (15) كالوست سركيس كولبنكيان (1869-1955)، ولد قرب اسطنبول من أسرة أرمنية تعمل في مجال البنوك والمتاجرة بالنفط الروسي، درس الهندسة في بريطانيا، وسافر إلى مدينة باكو النفطية في روسيا ليكسب خبرة وإقامة العلاقات التجارية هنالك، وأصبح من أوائل المدركين لإمكانية الاستغلال النفطي في الدولة العثمانية ولكثرة تقاريره عن النفط العراقي أصبح اسمه مقارناً بالنفط العراقي بعد حصوله على حصة 5% منه، ومنها عرف بالسيد خمسة بالمائة أو Mr.Five، انتقل إلى لشبونة في البرتغال وتوفي في 20 تموز 1955 م خلفاً ورائه ثروة قدرى بـ 70 مليون دولار للمزيد ينظر، مؤسسة كالوست سركيس قسم الجماعات الأرمنية، كالوست سركيس غولبنكيان الرجل والمآثر كراسة صادرة بمناسبة الذكرى المئة والثلاثين لولادته 1869-1999، (لشبونة، 1999)، ص ص 7-12.
- (16) هارفي أوكونور، الأزمة العالمية في البترول، ترجمة، الدكتور عمر مكاي، مراجعة، الدكتور راشد البراوي، دار الكاتب العربي، (القاهرة، 1967)، ص 370 .

(17) Stephen Hemsley Longrigg, Oil Middle East, Oxford london, 1961, p.14 .

(18) شارل عيساوي، التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب 1800-1914، ترجمة، رؤف عباس حامد، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، (بيروت، 1990)، ص 538.

(19) التكريتي، المصدر السابق، ص 12.

(20) يزبك، المصدر السابق، ص ص 170 - 171.

(21) العلوجي واللامي، المصدر السابق، ص 176.

(22) التكريتي، المصدر السابق، ص ص 70-71.

(23) العلوجي واللامي، المصدر السابق، ص 185.

(24) جواد العطار، تاريخ البترول في الشرق الأوسط 1901-1972، الأهلية للنشر والتوزيع، (بيروت، 1977)، ص 78.

(25) طه الهاشمي، جغرافية العراق ، ط1، مطبعة المعارف، (بغداد ، 1933)، ص ص 217-218.

(26) للمزيد عن الملك فيصل ودوره في حكم العراق ينظر عبد المجيد كامل التكريتي، الملك فيصل الاول ودوره في تاسيس

الدولة العراقية الحديثة 1921-1933، ط1، دار الشؤون الثقافية العامة، (بغداد، 1991) .

(27) أمين معلوف، "النفط في العراق"، مجلة المقتطف، القاهرة، ج1، المجلد، 73، 1 تموز 1928، ص 34.

(28) للمزيد من التفاصيل ينظر، شركة نفط العراق والشركات المتحدة معها، ط1، المطبعة الكاثوليكية (بيروت، 1949).

(29) للمزيد ينظر، نوري خليل العاني "كيف تحولت شركة إنماء النفط البريطانية إلى شركة دولية"، مجلة النفط والتنمية،

بغداد ، العدد6، السنة6، اذار 1981.

(30) فريتز غروبا، رجال ومراكز قوى في بلاد الشرق، ج1، ترجمة، فاروق الحريري، مطبعة عصام، (بغداد، 1979)، ص 137.

(31) كامل السامرائي، القوانين الخاصة بالنفط، منشورات المكتبة الأهلية، (بغداد، 1967-1969) ص

ص 155-156.

(32) جمال حمدان، بترول العرب دراسة في الجغرافية البشرية، ط1، دار المعرفة (مصر، 1964) ص ص 65-66.

(33) السامرائي، المصدر السابق، ص 156.

(34) دار الكتب والوثائق العراقية، ملفات الداخلية، الملف 9810/ 32050، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (4026) إلى

وزارة الداخلية، 15 حزيران 1933، و 60، ص 53. وسنشير اليه اختصاراً بـ(د.ك.و).

(35) المصدر نفسه، كتاب من متصرفية لواء الموصل إلى وزارة الداخلية، 24 ايلول 1933، و 34، ص 35.

(36) المصدر نفسه، قائمة باسماء بلديات الالوية التي تحتاج إلى مادة القير من مصفى القياره، و 27، ص 28.

(37) المصدر نفسه، كتاب متصرفية لواء كركوك (7078) إلى وزارة الداخلية، 30 ايلول 1933، و 30، ص 31.

(38) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (7855) إلى وزارة الداخلية، 8 تشرين الثاني 1933 و 20،

ص 17.

(39) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (8562) إلى متصرفية لواء الموصل، 10 كانون الاول 1933،

و 16، ص 16.

(40) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (2662) إلى وزارة الداخلية ، 17 نيسان 1934، و 12، ص 12؛ جريدة

البلاغ، العدد 499، 14 تموز 1936.

(41) سعيد حماده، النظام الاقتصادي في العراق، المطبعة الأمريكية، (بيروت، 1938)، ص ص 97-98؛ غروبا، المصدر

السابق، ص 150.

(42) للمزيد عن مصفى الوند وشركة نفط خانقين ينظر، علي معجل خلف عودة الشعبي، شركة نفط خانقين المحدودة،

رسالة ماجستير، كلية التربية (ابن رشد)، (جامعة بغداد، 2002)، ص ص 140-141.

- (43) ثابت عبد النور، ولد عام 1890 في مدينة الموصل، أصبح ضابطاً في الجيش العثماني، والتحق بالثورة العربية في سوريا، وكان على الديانة المسيحية ثم أسلم وأدى فريضة الحج، جاء إلى بغداد في تشرين الثاني 1921 وبرز في السياسة الوطنية حتى أصبح نائباً عن الموصل في انتخابات 1930، عين مديراً لشؤون النفط في وزارة الاقتصاد والمواصلات عام 1932، ثم عين مستشاراً بالمفوضية العراقية في لندن وممثلاً لشؤون النفط عام 1934، للمزيد ينظر، د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الديوان، الملف 311/1718، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (1603) إلى مجلس الوزراء، 22 نيسان 1933، و58، ص73؛ نجدة فتحي صفوة، العراق في الوثائق البريطانية سنة 1936، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، (البصرة، 1983)، ص78.
- (44) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الديوان، الملف 311/ 1781، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (256) إلى مجلس الوزراء، 20 تموز 1932، و49، ص ص59-62.
- (45) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، قرار مجلس الوزراء (24) أيفاد ثابت عبد النور، 2 أيار 1932، و57، ص72.
- (46) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى رئيس الوزراء حول تقرير مدير أمور النفط، 21 تموز 1932، و(77، 78)، ص ص94-95.
- (47) محمد جواد العبوسي، البترول في البلاد العربية، معهد الدراسات العربية العالمية، (القاهرة، 1955)، ص ص135-136.
- (48) محمد أزهر السماك، البترول العراقي بين السيطرة الأجنبية والسيادة الوطنية، دراسة تحليلية في موارد الثروة، وزارة الثقافة والأعلام، (الموصل، 1980)، ص176.
- (49) جريدة فتي العراق "مشروع مصفى النفط" العدد 79، 30 تشرين الثاني 1934.
- (50) جريدة البلاغ، العدد 422، 8 تشرين الأول 1935.
- (51) المصدر نفسه، الأعداد 470، 31 اذار 1936؛ 534، 4 نيسان 1936.
- (52) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الديوان، الملف 311/1718، اجتماع مدراء شركة النفط العراقية، 5 تموز 1935، و(39، 40، 41)، ص ص40-48.
- (53) المصدر نفسه، كتاب السفارة البريطانية في بغداد (134) إلى وزارة الخارجية، 14 اذار 1936، و24، ص24.
- (54) المصدر نفسه، قرار مجلس الوزراء حول استقدام المستر كاتيرال لدرس قضية مصفى النفط، القرار (13) في 28 تموز 1936، و21، ص21.
- (55) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (17148) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء، 28 تشرين الثاني 1936، و(15، 16)، ص ص15-16.
- (56) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (120) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء، 9 شباط 1937، و12، ص12.
- (57) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (5983) إلى سكرتير مجلس رئيس الوزراء، 29 نيسان 1936، و31، ص ص31-32.
- (58) د.ك.و، ملفات وزارة المالية، الديوان، الملف 32110/281 كتاب ديوان مجلس الوزراء (1355) إلى وزارة المالية، 17 ايار 1936، و30، ص34.
- (59) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، كتاب وزارة المالية (432) إلى سكرتير مجلس رئيس الوزراء، 16 ايار 1936، و32، ص33.

- (60) المصدر نفسه، قرارات مجلس الوزراء، إيداع قضية مصفى القياره إلى المجلس الاقتصادي، 19 ايار 1936، و 0 3 ، ص 30 .
- (61) للمزيد بشأن هذه الطلبات ينظر، د.ك.و، ملفات وزارة المالية، الديوان، الملف 32110/281، صورة طلب ابراهيم الشابندر ونوري فتاح، 27 ايار 1936، و (15، 16، 17، 18)، ص ص 17-20.
- (62) المصدر نفسه، كتاب وزارة المالية (491) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء، 3 حزيران 1936، و 14، ص 16.
- (63) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، كتاب سكرتارية المجلس الاقتصادي (79) إلى وزارة الاقتصاد والمواصلات، 1 تموز 1936، و 29، ص 29؛ جريدة الاستقلال، العدد 2838، 4 اب 1936.
- (64) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، قرارات مجلس الوزراء منح شركة استثمار النفط البريطانية انشاء مصفى القياره، 14 تموز 1936، و 28، ص 28.
- (65) د.ك.و، ملفات وزارة المالية، الديوان، الملف 32110/281، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (11243) إلى شركة استثمار النفط البريطانية، 2 اب 1936، و (9، 10)، ص ص 9-10.
- (66) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (120) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء، 9 شباط 1937، و 12، ص 12.
- (67) جريدة فتي العراق، العدد 207، 16 اذار 1936.
- (68) جاسم محمد خلف، جغرافية العراق (الطبيعية والاقتصادية والبشرية)، ط3، جامعة الدول العربية، دار المعرفة، (القاهرة، 1965) ص 293.
- (69) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، قرار مجلس الوزراء على مشروع مصفى النفط، 30 كانون الثاني 1937، و 13، ص 13.
- (70) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (م/170) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء 20 شباط 1937، و 10، ص 10.
- (71) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (م/215) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء، 8 اذار 1937، و 6، ص 6.
- (72) المصدر نفسه، قرار مجلس الوزراء بشأن مصافي النفط، 17 اذار 1937، و 4، ص 4.
- (73) د.ك.و، ملفات وزارة المالية، الديوان، الملف 32110/281، كتاب مجلس الوزراء (2132) إلى وزارة الاقتصاد والمواصلات، 16 اذار 1937، و 5، ص 5.
- (74) للاطلاع على تلك التاجيلات ينظر، د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف 311/1718، قرارات مجلس الوزراء، مصفى النفط في القياره، 9 اذار 1937، و 8، ص 8؛ قرار مجلس الوزراء، 25 اذار 1937، و 2، ص 2.
- (75) المصدر نفسه، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات (829) إلى سكرتارية مجلس رئيس الوزراء، 19 ايلول 1937، و 3، ص 3.
- (76) العبوسي، المصدر السابق، ص ص 64-65.
- (77) للمزيد من التفاصيل ينظر، نوري عبد الحميد خليل، "وقائع التنافس الدولي على النفط العراقي خلال الحرب العالمية الثانية"، مجلة أفاق عربية، بغداد، العدد 10، السنة 9، حزيران 1984 .
- (78) د.ك.و، ملفات وزارة المالية، الديوان، الملف 32110/281، كتاب رئاسة لجنة المصايف (90) إلى وزارة الاقتصاد، 31 تموز 1943، و 3، ص 3.

- (79) المصدر نفسه ،كتاب وزارة المالية(13973) إلى وزارة الاقتصاد، 8 تشرين الثاني 1943، و 6، ص 6؛ وللاطلاع على مزيد من التفاصيل ينظر، المصدر نفسه، الكتب المتبادلة بين وزارة الاقتصاد والوزارات الاخرى، و (1، 2، ، 7، 8،) ص ص 1-8.
- (80) عباس النصاروي، الاقتصاد العراقي النفط. التنمية. الحروب. التدمير. الافات 1950-2010، ط1، ترجمة، محمد سعيد عبد العزيز، دار الكنوز الأدبية، (بيروت، 1995)، ص ص 33-34.
- (81) Alfred Michaelis, "The Middle East Economy in 1950", Middle East Journal, Vol 5, No.2, (September, 1951), p.235.
- (82) للمزيد ينظر، عبدالله شاتي عبهول، مجلس الاعمار في العراق 1950-1958، رسالة ماجستير ، كلية الاداب (جامعة بغداد، 1983)؛ جريدة الوقائع العراقية، العدد 2836، 27 ايار 1950.
- (83) المصدر نفسه، العدد 3066، 24 شباط 1952.
- (84) للمزيد حول تأسيس مصلحة المصافي الحكومية وقانون رقم(9) ينظر وزارة النفط والمعادن، مصلحة مصافي النفط الحكومية، بغداد، 1967-1968، ص ص 7-8.
- (85) "تقرير عن مصافي النفط"، مجلة غرفة تجارة بغداد ، بغداد ، ج6، السنة 17، حزيران 1954، ص20.
- (86) البنك الدولي للإئماء والأعمار، تقدم العراق الاقتصادي، (واشنطن، 1952)، ص34.
- (87) د.ك.و، مملقات البلاط الملكي، الديوان، الملف 311/643، من مدير شركات نفط العراق المحدودة وشركة نفط الموصل المحدودة وشركة نفط البصرة المحدودة إلى وزير الاقتصاد نديم الباجه جي ، و 46، ص93.
- (88) الحكومة العراقية، مجلس الأعمار ووزارة الأعمار، التقرير السنوي عن أعمال مجلس الأعمار لسنة 1953-1954، بغداد، (د.ت)، ص58.
- (89) اتحاد الصناعات العراقية، دليل الصناعات العراقية الكتاب السنوي، (بغداد، 1968)، ص 357؛ جريدة فتي العراق، العدد 31 ، 28 تشرين الأول 1953.
- (90) الحكومة العراقية، مجلس الأعمار ووزارة الأعمار، التقرير السنوي عن أعمال مجلس الأعمار لسنة 1955-1956، (بغداد، 1957)، ص 31؛ جريدة فتي العراق، العدد 63، 11 اب 1955.
- (91) مجلس الأعمار، التقرير السنوي 1955-1956...، ص30؛ جريدة فتي العراق، العدد 2056، 23 ايار 1957.
- (92) شركة نفط العراق - البصرة - الموصل ، نفط العراق عام 1955، (لندن، 1956)، ص19؛ تقرير عن مصافي النفط...، المصدر السابق، ص20.
- (93) الحكومة العراقية، مجلس الأعمار ووزارة الأعمار، أسبوع الاعمار الثاني اذار 1957، أعمار العراق، بغداد (د.ت) ، ص 38 .
- (94) أنشئ هذا المصفى عام 1955 في منطقة الدورة الواقعة على بعد 17 كيلو متر جنوب بغداد، وينتج مختلف أنواع منتجات النفط وبمعدل (25,000) برميل يومياً للمزيد ينظر محمد فهمي ومصطفى جواد واحمد سوسة، دليل الجمهورية العراقية لسنة 1960، وزارة الإرشاد، (بغداد، 1960)، ص 772 .
- (95) كتاب وزارة الاقتصاد المرقم(8432) إلى شركة نفط العراق، 24 تشرين الثاني 1956، مقتبس من الباجه جي، حقائق وارقام عن سياسة النفط 1954-1957...، ص95.
- (96) كتاب شركة نفط العراق المرقم(س ار 1.104/7544) إلى وزارة الاقتصاد ، 28 اذار 1957، مقتبس من المصدر نفسه، ص96.
- (97) كتاب وزارة الاقتصاد (2643) إلى شركة نفط العراق، 22 نيسان 1957، المصدر نفسه، ص ص 97-99.
- (98) جريدة فتي العراق، العدد 2046، 11 نيسان 1957.

- (99) ام. كاتلين لانكلي ،تصنيع العراق ، ترجمة،الدكتور محمد حامد الطائي، خطاب صكار العاني ، مطبعة دار التضامن،(بغداد، 1963)، ص ص 351-352.
- (100) السماك، المصدر السابق، ص ص 168-169.
- (101) تقرير عن مصافي النفط، المصدر السابق، ص ص 20-21.
- (102) وزارة الثقافة والارشاد، ثورة 14 تموز في عامها السابع، لجنة الدعاية والنشر لاحتفالات 14 تموز، دار الجمهورية للطباعة والنشر، بغداد(د.ت)، ص 283.

References :

- Abhol ,Abdullah Shati, Reconstruction Council of Iraq 1950-1958, Master's Thesis, Faculty of Literature (Baghdad University, 1983).
- AlAbousi, Mohammed Jawad, Petroleum in the Arab Countries, Institute of International Arab Studies (Cairo, 1955).
- AlAlwji Abdul Hamid and Khudhair Abbas al-Lami, Historical Assets of Iraqi Oil, C1, Ministry of Information, (Baghdad, 1973).
- AlAni ,Nouri Khalil "How The British Oil Development Company became an international company", Oil and Development Magazine, Baghdad, Issue 6, Year 6, March 1981.
- AlAttar,Jawad, History of Oil in the Middle East 1901-1972, Al-Ahlia Publishing and Distribution ,(Beirut, 1977).
- AlBalagh Newspaper (Numbers), (422) October 8, 1935-(470) March 31, 1936-(534) April 1936.
- AlEstiqlal Newspaper, (Numbers) (2838) August 4, 1936.
- AlHamwi, Yakut, Dictionary of Countries, Arab Heritage Neighborhoods, Arab History Foundation,(Beirut, D.T).
- AlHashimi ,Taha, Geography of Iraq, I1, Al-Ma'am Press, (Baghdad, 1933).
- Al Jrah,Sbaha Acaab, Sunni property in the Ottoman Empire, master's thesis, Faculty of Literature,(Mosul University, 2000).
- AlNasraoui,Abbas, Iraqi Economy Oil.Development.War.Destruction.Afat 1950-2010, I1, Translation, Mohammed Saeed Abdul Aziz, House of Literary Treasures, (Beirut, 1995).
- AlSamarraï, Kamel, Oil Laws, Civil Library Publications, (Baghdad, 1967-1969).
- AlSammak, Mohammed Azhar, Iraqi Oil between Foreign Control and National Sovereignty, An Analysis of Wealth Resources, Ministry of Culture and Sciences (Mosul, 1980).
- AlShuaibi ,Ali Maajil Khalaf, Khanaqin Oil Company Ltd., Master's Thesis, Faculty of Education (Ibn Rushd), (Baghdad University, 2002).
- AlTangi ,Mohammed bin Abdullah bin Mohammed, Ibn Battuta's journey, called The Masterpiece of The Glasses in The Strangeness of The Mysteries of The Mysteries of The Mysteries of Travel, C(1,2), review of Darwish al-Jouaidi (Beirut, 2009).
- AlTikriti,Abdul Majid Kamel,King Faisal I and his role in the founding of the modern Iraqi state 1921-1933,i1,The House of Public Cultural Affairs,(Baghdad, 1991).
- AlTikriti, Salim Taha, Battle of Oil in Iraq, C1, Zahra Press, (Baghdad, 1952).
- AlWaqi'a Iraqi newspaper, (Numbers), (2836), May 27, 1950.
- Awad, Korkis and Bashir Francis "Origins and Names of Iraqi Places", Sumer Magazine, C1, Volume 8, Baghdad, 1952, p. 274; Stanton Hope, Battle of Petroleum, Translation, Khairi Hammad, Beirut, (D, T)
- bin Jubeir, Mohammed ,Trip bin Jubeir, Dar Sader (Beirut, 1980).
- Fahmy, Mohammed and Mustafa Jawad and Ahmed Soussa, Guide of the Iraqi Republic of 1960, Ministry of Guidance, (Baghdad, 1960).
- Files of the Iraqi Books and Documents House, File (643/311-1781/311-281/32110-9810/32050).

- Gruba,Fritz, Men and Power Centers in the East, C1, Translation, Farouk Hariri, Essam Press, (Baghdad, 1979).
- Hamadeh ,Saeed, Economic Regime in Iraq, American Press, Beirut, 1938).
- Hamdan, Jamal, Arab Petroleum Study in Human Geography, I1, Dar al-Knowledge (Egypt, 1964).
- Iraq Boy Newspaper (Numbers), (79) November 30, 1934- (207)16 March 1936 - (31) October 28, 1953 - (63) August 11, 1955 - (2046) April 11, 1957 -(2056) May 23, 1957.
- Iraq Oil Company and united companies with it, I1, Catholic Press (Beirut, 1949).
- Iraq Oil Company Basra Mosul, Iraq Oil, 1955 (London, 1956).
- Issawi, Charles, Economic History of the Fertile Crescent 1800-1914, translation, Rof Abbas Hamed, I1, Center for Arab Unity Studies (Beirut, 1990).
- Jackson's Journey, British Sightings in Iraq in 1767, Arabization of Salim Taha al-Tikriti, (Baghdad, D.T).
- Lanckley ,Or. Kathleen, Iraq Manufacturing, Translation, Dr. Mohammed Hamed Al-Taie, Khattab Sakkar Al-Ani, Press Dar al-Tadamon, (Baghdad, 1963).
- Khalaf ,Jassim Mohammed, Geography of Iraq (Natural, Economic and Human), I3, Arab League, Dar al-Knowledge, (Cairo, 1965).
- Khalil ,Nouri Abdul Hamid, Political History of Oil Concessions in Iraq 1925-1952, I1(Baghdad, 1980).
- Khalil ,Nouri Abdul Hamid, "The Facts of the International Competition for Iraqi Oil during World War II", Arab Horizons Magazine, Baghdad, Issue 10, Year 9, June 1984.
- Longrigg,Stephen Hemsley,Oil Middle East, Oxford (london,1961).
- Maalouf, Amin "Oil" Extract magazine, Cairo, Volume 72, C5, May 1929.
- Maalouf, ,Amin "Oil in Iraq, "Excerpt Magazine, Cairo, C1, Volume, 73,1 July 1928.
- Michaelis,Alfred "The Middle East Economy in 1950", Middle East Journal,Vol 5, No.2,(September,1951).
- Niebuhr ,Carsten ,Niebuhr, Niebuhr's Journey to Iraq in the 18th Century, Translated by Mahmoud Hussein al-Amin, I1 (Baghdad, 1965).
- Ministry of Oil and Minerals, State Oil Refineries Department, Baghdad, 1967-1968.
- O'Connor, Harvey, Global Oil Crisis, Translation, Dr. Omar Makawi, Review, Dr. Rashid Al Barawi, Arab Writer's House (Cairo, 1967).
- Pinkingham, James, My Trip to Iraq in 1816, Translation, Salim Taha Al-Tikriti, C1, Assaad Press, (Baghdad, 1968).
- Report on Oil Refineries," Baghdad Chamber of Commerce, Baghdad, C6, Year 17, June1954.
- Safwa, Najdah Fathi, Iraq in British documents in 1936, Arab Gulf Studies Center Publications, (Basra, 1983).
- Salnama, Mosul province, 1330 Ah/1912.
- The Iraqi Government, the Council of Ages and the Ministry of Ages, annual report on the work of the Council of Ages for 1953-1954(Baghdad, D.T).
- The Iraqi Government, The Council of Ages and the Ministry of Ages, annual report on the work of the Council of Ages for the year 1955-1956 (Baghdad, 1957).
- The Iraqi Government, the Council of Ages and the Ministry of Ages, the second week of reconstruction, March 1957, The Ages of Iraq, (Baghdad D.T.).
- The Ministry of Culture and Guidance, July 14 revolution in its seventh year, the Advertising and Publishing Committee for the Celebrations of July 14, Al-Jumhuriya Printing and Publishing House, (Baghdad D.T).
- The Kalost Sarkis Foundation, Armenian Communities Section, Kaloust Sarkis Gulbenkian Man and Exploits, a pamphlet issued on the occasion of the 100th anniversary of his birth in 1869-1999 (Lisbon, 1999).
- Union of Iraqi Industries, Guide to Iraqi Industries Yearbook, (Baghdad, 1968).

- World Bank for Development and Ages, Iraq's Economic Progress(Washington, 1952).
- Yazbek, Youssef Ibrahim, Oil Enslaved Peoples, C1, (Beirut, 1934).