

مسارات العلاقات التركية-العراقية: آفاق جديدة في مواجهة معوقات قديمة

واثق السعدون*

ملخص: تتناول الدراسة الحالية آفاق العلاقات التركية العراقية في ظل جملة من الملفات الثنائية منها الأمن الاقتصادي والطاقة والمياه في مواجهة مجموعة من التحديات في مرحلة تاريخية مهمة، وترى الدراسة أن هنالك فرصة حقيقية في الوقت الحاضر لنقل العلاقات بين البلدين إلى مسارات متقدمة وخطوات إستراتيجية في التعاون، بخاصة في المجالين الاقتصادي والأمني. فبرغم تعقيدات الأوضاع الدولية والإقليمية الحالية، واتسامها بعدم الاستقرار، إلا أنها ربما تكون فرصة لتحويل العوامل التي تضعف العلاقات العراقية-التركية إلى عوامل قوة لتعزيز المصالح المشتركة بين البلدين وشعبيهما. الكلمات المفتاحية: العراق، تركيا، العلاقات الثنائية، المصالح المشتركة.

مركز اورسام،
تركيا.

Tracks of Turkish-Iraqi Relations: New Horizons in the Face of Old Obstacles

WATHIQ AL-SAADOUN*

ORCID NO :0000-0003-0624-2994

ABSTRACT: The current study addresses the prospects for Turkish-Iraqi relations in light of a number of bilateral files, including security, economy, energy, and water, in the face of a group of challenges at an important historical stage. The study believes that there is a real opportunity at the present time to move relations between the two countries to advanced paths and strategic steps in cooperation. Especially in the economic and security fields. Despite the complexities of the current international and regional situation, and its instability, it may be an opportunity to transform the factors that weaken Iraqi-Turkish relations into factors of strength to enhance the common interests between the two countries and their peoples.

*Orasam,
Türkiye.

Keywords: Iraq, Türkiye, bilateral relations, common interests.

رئيسة تحرير:
2023-(1/13)
45 - 62

مدخل

هذه المسارات غير المتسقة من العلاقات التركية العراقية، التي تتباين بين التعاون والتوتر، ربما تعطي انطباعاً بعدم استقرار العلاقات بين البلدين، أو أن علاقاتهما تشوبها حالة من اللاتيقين، لكنها تجسد بوضوح الطبيعة الحالية للعلاقات بين تركيا والعراق، التي تتسم بالتعقيد، وبوجود فرص واعدة للتعاون، في آن واحد. إذ طالما وضعت العوامل والظروف الدولية والإقليمية وبعض الأطراف المحلية في العراق وتركيا قيوداً ومحددات على مساعي تطوير وتحسين العلاقات بين البلدين، والمفارقة أن تلك العوامل كانت تنطوي في مجملها على تأثيرات وعناصر خارجية غير مرتبطة بالمصالح المشتركة للبلدين، ولكنها كانت قادرة على إضعاف زخم العلاقات بينهما، وإجبارهما على الدخول في نفق الخصومة والخلافات.

لذلك فإن العلاقات بين البلدين بحاجة إلى انطلاقة جديدة، تستند إلى إرادة حقيقية لإعادة تقييم مصالحهما المشتركة، وفق رؤية واقعية موضوعية للتحديات التي يواجهانها، والفرص المتاحة أمامهما للتعاون. وهذا ما يفسر لنا السياسات الجديدة التي تتبعها حكومتا البلدين تجاه بعضهما التي يمكن توصيفها بمرتكزين أساسيين: تعزيز فرص التعاون ضمن مبدأ رابح-رابح، واحتواء الخلافات إلى الحد الممكن وعدم السماح لها بعرقلة فرص التعاون.

يمكننا القول: إن مشروع طريق التنمية العراقي- التركي يجسد رؤية الآفاق الواعدة للتعاون الإستراتيجي بين البلدين. وفي السياق نفسه يمكننا تحديد المعوقات الرئيسية الحالية لتطور العلاقات التركية العراقية بثلاث قضايا رئيسية: مشكلة وجود عناصر PKK في شمال العراق، ومشكلة تقاسم المياه بين البلدين، ومشكلة تصدير نפט إقليم كردستان عبر الأراضي والموانئ التركية من دون موافقة الحكومة العراقية المركزية.

مشروع طريق التنمية: الاقتصاد يصنع السياسة والأمن

أعلن رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني في أواخر أيار/ مايو 2023 بشكل رسمي إطلاق مشروع "طريق التنمية"، خلال مؤتمر عُقد في بغداد آنذاك حول هذا المشروع بحضور وفود حكومية معنية بشؤون النقل من كل من: تركيا، وإيران، والسعودية، وقطر. هذا المشروع شبكة كبيرة من طرق المواصلات السريعة وخطوط السكك الحديدية لقطارات فائقة السرعة (تصل إلى 300 كم/ ساعة)، فضلاً عن سلسلة من المدن الصناعية على جانبي هذا الطريق، تنطلق من ميناء الفاو الكبير في جنوب العراق المطل على الخليج العربي، وصولاً إلى الحدود العراقية التركية؛ لربط آسيا بعامة، ومنطقة الخليج العربي بخاصة، بأوروبا.

في 21 مارس/ آذار 2023 زار رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني تركيا للمرة الأولى منذ توليه السلطة في أكتوبر/ تشرين الأول من العام الماضي، والتقى بالرئيس التركي رجب طيب أردوغان. تحدث الزعيمان للإعلام عن مخرجات الاجتماعات والتفاهات والاتفاقات التي عُقدت بين الطرفين على هامش تلك الزيارة بدرجة عالية من التفاؤل، وعرضاً للرأي العام تصورهما للآفاق الواعدة للتعاون بين البلدين، في المجالات الاقتصادية والأمنية. ولكن بعد يومين من الزيارة، في 23 مارس/ آذار، قررت تركيا إيقاف تصدير النفط العراقي عبر أراضيها وموانئها، بعد صدور قرار في ذات اليوم من هيئة تحكيم دولية، يقضي بدفع أنقرة تعويضات لبغداد عن كميات النفط التي قامت حكومة إقليم كردستان العراق بتصديرها عبر الأراضي والموانئ التركية بين عامي 2014 و2018، بناءً على دعوة سابقة قدمتها الحكومة العراقية المركزية لتلك المحكمة، عدت فيه تلك الصادرات النفطية غير قانونية.

قال الرئيس أردوغان في 18 أيلول/ سبتمبر 2023، خلال مشاركته في قمة «كونكورديا» السنوية الثالثة عشرة، بمدينة نيويورك: «إن مشروع طريق التنمية التركي - العراقي سيصبح فرصة لبناء عالم جديد». في ذات اليوم 18 أيلول/ سبتمبر، شنت طائرات تركية بدون طيار هجوماً جويًا على مطار «عربت» في مدينة السليمانية في شمال العراق، استهدف ذلك الهجوم الجوي مجموعة مسلحين من منظمة حزب العمال الكردستاني (PKK)، المناهضة للدولة التركية، التي تصنفها تركيا ومعظم دول العالم منظمة إرهابية. إلى جانب عناصر PKK الذين جرى تحييدهم في تلك قتل ثلاثة عناصر من قوات مكافحة الإرهاب التابعة لحزب الاتحاد الوطني الكردستاني. وقد أصدر الناطق باسم القيادة العامة للقوات المسلحة العراقية اللواء يحيى رسول بياناً استنكر فيه ذلك الهجوم، وذكر أنه «يشكل انتهاكاً لسيادة العراق، وأمنه وسلامته وأراضيه»، بينما ردت وزارة الخارجية التركية في بيانها حول تلك العملية بأن «عناصر -مجموعة مكافحة الإرهاب- التابعة للاتحاد الوطني الكردستاني كانوا يتدربون سوية مع عناصر منظمات PYG/PKK الإرهابية في مطار عربت.. وهذا تطور خطير يوضح أن العناصر الأمنية التابعة للاتحاد الوطني الكردستاني أظهرت علناً تعاونها مع تلك المنظمات الإرهابية». بعد أسبوعين من تلك الحادثة قام وزير الدفاع العراقي ثابت العباسي بزيارة رسمية إلى أنقرة، على رأس وفد عسكري وأمني كبير، وأجريت خلال الزيارة عدة لقاءات واجتماعات بين الجانبين، التركي والعراقي؛ لمناقشة سبل تطوير التعاون الأمني والعسكري بينهما، بما فيها مجالات التسليح والصناعات العسكرية.

الحديثة المزمع إنشاؤها لتربط بين ميناء الفاو الكبير **99** وإعلان الحكومة العراقية على لسان المتحدث باسمها باسم العوادي أن طريق التنمية لن يمر بأراضي إقليم كردستان العراق، وإنما سيعبر من الأراضي العراقية إلى الأراضي التركية الأوربية نحو آسيا، انطلاقاً من تركيا³.

وُضِع حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير في أبريل/ نيسان 2010، ليكون الميناء الأكبر في الخليج، ومن كبريات الموانئ العالمية. قُدِّرَت كلفة هذا المشروع حينها بحدود 5 مليارات دولار، وخُصِّمَت مدة إنجازها بـ4-5 سنوات. تلكاً هذا المشروع في الفترة 2010-2021 بسبب عدة عوامل متداخلة، يأتي الفساد في مقدمتها، والصراعات السياسية الداخلية، وانعدام الشفافية والوضوح في تعاقدات الحكومة العراقية مع الشركات العالمية المنفذة، وعدم استقرار تلك العقود. في 30 ديسمبر/ كانون الأول 2020 وقَّعت الحكومة العراقية عقداً جديداً مع شركة دايو الكورية الجنوبية، بقيمة 2.62 مليار دولار، لإنجاز المرحلة الأولى من هذا المشروع خلال 4 سنوات. يتضمن التصميم الافتراضي لمشروع ميناء الفاو الكبير بعد إنجاز جميع مراحلها - عدة منشآت بحرية بمواصفات عالمية، أهمها: 50 رصيفاً (مرسى) لشحن الحاويات Container berths وتفريغها بطول 17 كم وبطاقة 25 مليون حاوية TEU سنوياً، و20 رصيفاً للحمولات غير المعبأة بحاويات Bulk berths بطول 5 كم، وبطاقة 50 مليون طن سنوياً، و20 رصيفاً للبضائع العامة General Cargo بطول 5 كم، ورصيف لشحن السيارات وتفريغها RO-RO berth بطاقة 400000 سيارة سنوياً، و6 أرصفة لتصدير النفط Oil Products Terminal بطاقة 230000 برميل يومياً مع خزانات لواردات المنتجات النفطية بسعة 300000 متر مكعب⁴.

أعلنت الحكومة العراقية على لسان المتحدث باسمها باسم العوادي أن طريق التنمية لن يمر بأراضي إقليم كردستان العراق، وإنما سيعبر من الأراضي العراقية إلى الأراضي التركية عبر منطقة «فيشخابور»⁵، وهذه المنطقة هي شريط حدودي ضيق يربط العراق بتركيا من خارج مناطق إقليم كردستان. عللت الحكومة العراقية ذلك بأسباب فنية؛ إذ إن وعورة جغرافية كردستان المليئة بالجبال والوديان ستطلب حفر أنفاق في المناطق الجبلية وإنشاء جسور على الوديان، لكي تمر بها شبكة خطوط سكك الحديد والطرق السريعة Highways التي ستكون منها قناة التنمية بين العراق وتركيا، وهذا الأمر سيكلف 2 مليار دولار إضافي إلى تكلفة المشروع، وسيضيف كذلك مدة سنتين إضافيتين لإنجاز المشروع، وأنه سيتم ربط الإقليم بالمشروع بعد إكماله عام 2028 بطرق برية.

يطمح العراق عبر هذا المشروع إلى التحول إلى خطِّ أساسي لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا. قال السوداني خلال مؤتمر طريق التنمية: «إن هذا المشروع سيكون ركيزة للاقتصاد العراقي المستدام غير النفطي، وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة». وأعلنت الحكومة العراقية أن الطريق المزمع بناؤه سينطلق من ميناء الفاو الكبير في محافظة البصرة (جنوب العراق) ويعبر 10 محافظات عراقية ليربط العراق بتركيا شمالاً، وصولاً إلى الدول الأوروبية، ويفترض أن يُنجز الطريق الممتدة 1200 كم بحلول عام 2028¹.

تقول الحكومة العراقية: إن مشروع طريق التنمية سيوفر أكثر من 100 ألف فرصة عمل، وسيحقق إيراداته نحو 4 مليارات دولار سنوياً للبلاد، وإن التكلفة النهائية لإنجازه تُقدَّر بنحو 17 مليار دولار؛ 5 مليارات دولار لخطوط سكك حديد القطارات السريعة وقطارات البضائع، و6,5 مليارات دولار للطرق السريعة. كما أن هذا المشروع سيسهم في خفض معدل وقت مرور البضائع من الخليج وآسيا إلى أوروبا وبالعكس من 30 يوماً إلى 15 يوماً فقط. قال ممثل البنك الدولي في العراق ريتشارد عبد النور في كلمته خلال مؤتمر طريق التنمية ببغداد: «إن بناء البنية التحتية أمر ضروري لإطلاق العنان للإمكانات الجغرافية للعراق»، وأعرب عبد النور عن استعداد البنك لدعم مشروع طريق التنمية. كما قال عبد النور: «إن العراق يحتاج إلى استثمار أكثر من 21 مليار دولار في السنوات الخمس المقبلة في مجال النقل وحده. وقال: إن قطاع النقل أسهم بنسبة 9 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي للعراق، وأن نموه السنوي بلغ 7.4 في المئة خلال السنوات العشر الماضية». وتجدر الإشارة إلى أن اقتراح قديم بإنشاء خط سكة حديد يربط العراق ببرلين عبر تركيا في عام 1903، ولكن لم يتم افتتاحه إلا في عام 1940. وأطلقت بريطانيا خلال احتلالها للعراق على هذا الخط تسمية BBB أو «Three Bs» (إشارة لبغداد وبيزنطة-إسطنبول الحالية- وبرلين)، وفيه مقطع يمر من الأراضي السورية، كان هذا الخط يخدم المسافرين، وكان يُستخدم أيضاً لنقل الحمولات التجارية، وبخاصة الحبوب والمنتجات النفطية. أُغلق خط BBB في أواخر السبعينيات، قبل وقت قصير من الحرب العراقية- الإيرانية. وفي أواخر التسعينيات، أعاد العراق تشغيل خط BBB بعد استعادة العلاقات مع سوريا وتركيا. ثم طلبت تركيا من العراق إيقاف تشغيل هذا الخط قبل أيام فقط من الغزو الأمريكي للعراق في 2003².

«ميناء الفاو الكبير» في جنوب العراق، ومشروع «طريق التنمية» بين العراق وتركيا، هما مشروعان مرتبطان ببعضهما، ومبنيان على فكرة أن يكونا ممراً جديداً للتجارة والاقتصاد العالمي يربط بين آسيا وأوروبا عبر خطوط سكك الحديد وطرق المواصلات



قبل أمن تركيا، بدليل ما آلت إليه الأوضاع في مدينة سنجار، وبدليل اشتراك بعض مسلحي الـ PKK في القتال ضد القوات الأمنية العراقية عندما شرعت بغداد باستعادة السيطرة على كركوك في تشرين الأول/ أكتوبر 2017، وبدليل الهجمات المتكررة للـ PKK ضد قوات البيشمركة الكردية.

4- أي مبادرة جديدة جدية لحل هذه المشكلة يجب أن تكون واقعية وتستوعب الاتفاقات والتفاهات السياسية والأمنية بين الحكومة العراقية المركزية وحكومة إقليم كردستان، وتفهم طبيعة العلاقة بينهما في عراق ما بعد 2003، التي ما تزال تضع محددات على قيام حكومة بغداد بأي دور أمني في شمال العراق. طبقاً للأوضاع السياسية والأمنية والاقتصادية الحالية في العراق يجب ألا تتوقع الحلول الجديدة زوال هذه المحددات من أمام حكومة بغداد في وقت قريب.

أصبح من المعروف من خلال المعلومات المؤكدة، أو من خلال المواقف، بأن هنالك أطرافاً عراقية، سياسية ومسلحة، مرتبطة بإيران، تقوم بتقديم الدعم اللوجستي والسياسي والإعلامي لعناصر PKK في شمال العراق. ينطلق فعل هؤلاء من التماهي

المقطع الحدودي المفترض لعبور طريق التنمية من العراق إلى تركيا يشكّل تحدياً كبيراً للعراق وتركيا، فمن المعروف أن هذه المنطقة الآن تحت التهديد المستمر لعناصر الـ PKK، إن لم نقل هي تحت سيطرتهم المباشرة، وهم من المؤكد سيستهدفون هذا المشروع خلال التنفيذ، أو خلال التشغيل، كما فعلوا مع خط أنابيب النفط بين كركوك- جيهان طوال السنين الماضية. إذن نجاح مشروع طريق التنمية الإستراتيجي مرتبطاً ومصيرياً بالقضاء على مشكلة وجود الـ PKK في شمال العراق.

إن محاولة حل مشكلة وجود الـ PKK في شمال العراق من خلال مراجعة واجترار معطياتها وتعقيداتها التاريخية سيكون مسعى غير مُجدٍ، وسيقود الأطراف المعنية بإيجاد الحلول إلى متاهة وجدل عقيم غير منتهٍ. حيث إن هذه المشكلة تتطلب الآن مبادرة جديدة تتفق عليها الأطراف المعنية بها؛ لإنتاج مقاربة واقعية وموضوعية للحل، تنطوي على شعور عالٍ بالمسؤولية، تجاه المخاطر المحتملة لتفاقم هذه المشكلة أو إهمالها. لإنضاج هكذا مبادرة، وتحويلها إلى خارطة طريق عملية لحل هذه المشكلة، هنالك مرتكزات مهمة يجب أن تستند إليها وتنطلق منها، من أهمها:⁶

1- التحديد الواضح للأطراف المباشرة المعنية بهذه المشكلة، والمسؤولية عن إيجاد حلول لها، وهي الحكومة التركية، والحكومة العراقية المركزية، وحكومة إقليم كردستان العراق. واستبعاد أي طرف دولي أو إقليمي يحاول التدخل في هذه المشكلة أو استثمارها لمصالح وأجندات لا تخدم البلدين والشعبين العراقي والتركي.

2- على الأطراف المعنية بهذه المشكلة أن تتبنّى التوازن والعقلانية في المطالب والأهداف عندما تسعى لإيجاد حلول حقيقية لهذه المشكلة، وأن يكون المعيار الرئيس للحل المطلوب هو تحقيق أقصى حدٍّ ممكن من الحفاظ على سيادة العراق وأمنه، ومن ذلك أمن إقليم كردستان العراق، والحفاظ على أمن تركيا، وحماية مصلحة الشعبين التركي والعراقي، بما فيه مصلحة أكراد العراق، والسعي لجمع هذه الأهداف في سلة حل واحدة، من دون ربط هذه الحلول بأوضاع الأكراد ومستقبلهم في بلدان أخرى غير العراق.

3- على الحكومة العراقية المركزية وحكومة إقليم كردستان العراق الإدراك التام المعلن بأن مسلحي الـ PKK يمثلون الخطر الأكبر على أمن الدولة التركية ووحدتها، وأن تركيا لا يمكنها التهاون أو المجاملة على حساب أمنها القومي، وأن الأتراك حكومة وشعباً وبمختلف توجهاتهم السياسية متوحدون في موقفهم تجاه هذه القضية. فضلاً عن أن نشاطات مسلحي الـ PKK أصبحت خطراً على أمن العراق وإقليم كردستان العراق

من جانب آخر، جرى الإعلان مؤخرًا على هامش اجتماعات قمة G20 التي انعقدت في الهند في أيلول/ سبتمبر 2023، عن تأسيس ممر اقتصادي عالمي يربط الهند بالشرق الأوسط نحو أوروبا. مراقبو هذا الشأن يرون أن هذا الممر سيشكل منافسة كبيرة لطريق التنمية العراقي- التركي.

هذا التطور يجب أن يشكّل حافزًا لتركيا والعراق للعمل سوياً وبجدية وعزم أكبر، واختصار الزمن اللازم لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وقناة التنمية، وبخاصة أن الرئيس الأمريكي جو بايدن خلال إعلانه عن مشروعهم الجديد في قمة نيودلهي قد قدر الوقت المطلوب لإنجازه بعشر سنوات، بينما من المفترض أن يكتمل مشروع ميناء الفاو الكبير في 2024، ومشروع قناة التنمية في 2028. ومن جهة أخرى ما تزال هنالك ميزة تفضيلية لمشروع ميناء الفاو وقناة التنمية على الممر الاقتصادي العالمي الجديد، حيث إن نقل البضائع المنقولة من آسيا إلى أوروبا عبر قناة التنمية تحتاج إلى عملية شحن واحدة في الموانئ الآسيوية، وإلى عمليتي تفريغ، واحدة في ميناء الفاو، وأخرى في وجهتها النهائية في أوروبا؛ بينما في مشروع الهند- الشرق الأوسط- أوروبا، تحتاج مثل هذه البضائع إلى عملية شحن في آسيا، وتفريغ في موانئ الإمارات، ثم شحن من موانئ «إسرائيل»، ثم تفريغ في أوروبا⁸.

الحكومتان التركية والعراقية متفاعلتان حالياً بإيجابية وبجدية كبيرة مع مشروع طريق التنمية، وهنالك تصاعد ملحوظ في تبادل الزيارات الرسمية والاجتماعات حول هذا الشأن. ورئيس الوزراء العراقي ومستشاروه يتحدثون بتفاؤل كبير وبثقة حول مستقبل هذا المشروع، وكذلك الحكومة التركية؛ لذلك فمن المؤمل جداً أن يشكل هذا المشروع أرضية راسخة لحل جميع المشكلات العالقة بين البلدين، وفي مقدمتها مشكلة الأمن المشترك.

تصدير النفط العراقي عبر تركيا... أزمة أم فرصة؟

في 23 مارس/ آذار، قررت تركيا إيقاف تصدير النفط العراقي عبر أراضيها وموانئها، بعد صدور قرار في ذات اليوم من هيئة التحكيم التابعة لغرفة التجارة الدولية في باريس يقضي بدفع أنقرة تعويضات لبغداد بقيمة 2.6 مليار دولار، عن كميات النفط التي قامت حكومة إقليم كردستان العراق بتصديرها عبر الأراضي والموانئ التركية بين عامي 2014 و2018، بناءً على دعوة سابقة قدمتها الحكومة العراقية المركزية لتلك المحكمة، عدت فيه تلك الصادرات النفطية غير قانونية. تعود هذه القضية إلى عام 2014، حينما رفعت وزارة النفط الاتحادية العراقية شكوى إلى هيئة التحكيم التابعة لغرفة التجارة الدولية في

مع التوجهات الإقليمية لإيران، أو من دوافع طائفية (بالنسبة للجهات الشيعية التي تدعم PKK) أو دوافع قومية (بالنسبة للجهات الكردية التي تدعم PKK). على هؤلاء الاختيار بين المصالح الطائفية والقومية الضيقة، ومصالح العراق وشعبه بالمجمل، والمنافع الكبيرة المحتملة من تفعيل التعاون الاقتصادي الإستراتيجي بين العراق وتركيا، وإزالة العوائق التي تقف بوجه هذا التعاون.

في عالمنا اليوم الذي يمتاز بندرة الفرص الاقتصادية، والمخاطر الأمنية المحيطة بها، لم يُعد الاقتصاد يصنع السياسة فحسب، بل أصبح يصنع الأمن المشترك بين البلدان المتعاونة اقتصادياً. ومن المؤكد أن الطريق إلى تحقيق الشراكة الإستراتيجية بين العراق وتركيا، انطلاقاً من مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية، لن يكون مفروضاً بالورود. وسيواجه تحديات مختلفة. فهنالك خشية أن يطلّ الفساد والصراعات السياسية برأسيهما من جديد لعرقلة هذين المشروعين. كذلك في العراق جهات سياسية تمتلك أذرع إعلامية تعارض أي تقارب أو تعاون عراقي- تركي؛ لارتباط تلك الجهات بأجندات التنافس الإقليمي في الساحة العراقية. ولكن إذا ما توافرت إرادات صلبة لصناع القرار في العراق، ووعي مسؤول بمصالح الشعب، فمن المؤكد أنه ستكون الأولوية لمصالح الشعبين الجارين على المصالح الفئوية الضيقة الأفق⁷.

كذلك، يجب ألا نغفل خطورة العوامل الخارجية المؤثرة في العلاقات التركية العراقية. فالساحة العراقية تشهد عدة تنافسات/ صراعات لفاعلين خارجيين، يمكنها إعاقه مسارات التعاون بين العراق وتركيا. على سبيل المثال، في المقطع الأهم من المسار المفترض لطريق التنمية، شمال غرب العراق، هنالك عدة منافسات: تنافس أمريكي- إيراني، وتنافس أمريكي- تركي، وتنافس تركي- إيراني. بالنسبة للأمريكان والإيرانيين، فإنهم يتنافسون فيما بينهم، ومع تركيا، من خلال التنظيمات المسلحة التي تتلقى دعمها منهم وتتحرك بتوجيهاتهم، مثل PKK وأخواتها، والميليشيات كافة بأنواعها ومسمياتها. ولا تتحمس الولايات المتحدة- إن لم نقل لا ترغب- تجاه أي تقارب عراقي تركي، لكن ربما يعدّ الأمريكان هذا التقارب فرصة لموازنة النفوذ الإيراني في العراق. أما الإيرانيون، وأذرعهم في العراق، فهم- بلا شك- ضد أي تقارب تركي عراقي.

في السياق نفسه من المؤكد هنالك الآن في العراق لجان حكومية بصلاحيات واسعة، لمتابعة شؤون مشروع طريق التنمية، ولكن قد يكون من المفيد أن تُقدّم الحكومة العراقية على تشكيل هيئة عليا لهذا المشروع (بمستوى وزارة)، على غرار "هيئة قناة السويس" في مصر؛ لتفادي استنزاف الجهد والوقت بالمعوقات البيروقراطية التقليدية.



تصدير النفط نحو 80% من الميزانية السنوية لحكومة إقليم كردستان، وهذا يعني ان استمرار إيقاف خط كركوك- جيهان كاد يعرض إدارة الإقليم بأكملها لخطر الانهيار¹⁰.

قال مسؤول دائرة العلاقات الخارجية بإقليم كردستان شمال العراق، سفين دزيي: لغاية نهاية شهر آب/ أغسطس 2023 تكبدت بغداد خسارة تقدر بنحو 5.5 مليار دولار، بسبب توقف تصدير نפט الإقليم عبر تركيا¹¹.

في أيلول/ سبتمبر 2023 رفعت الحكومة التركية دعوى ضد الحكومة العراقية، في محكمة مقاطعة كولومبيا في العاصمة الأمريكية واشنطن، ترفض بموجبها دفع أي تعويضات للعراق، بل طالبت بغداد بدفع تعويضات إلى أنقرة عن قيمة أجور نقل النفط عبر الأراضي التركية، التي لم يسدها العراق منذ التسعينيات. تقول تركيا: إنه مع احتساب نسبة الفائدة التي حددتها هيئة التحكيم الدولية في باريس للمبالغ التي يجب على كل من البلدين دفعها للآخر، يصبح المبلغ الذي يتوجب على العراق دفعه إلى تركيا أكبر من الذي عليها أن تدفعه للعراق، حيث إن التعويضات التي حددتها محكمة باريس للعراق من تركيا قدرها 2.6 مليار دولار، بعد احتساب فوائد متراكمة على المبلغ الأصلي للتعويض. ولكن في ذات القضية، منحت المحكمة نفسها أيضًا أكثر من 500 مليون دولار لتركيا؛ بسبب ادعاءاتها المضادة حول المطالبة بتعويض عن انخفاض

باريس اعتراضاً على قيام إقليم كردستان بتصدير نطفه بدون موافقة الوزارة عبر الأنوب النفطية العراقي-التركي. في ذلك الوقت، استفادت حكومة الإقليم من عدم استقرار الحكومة الاتحادية في بغداد، وانشغالها بالحرب على تنظيم داعش الإرهابي، إلى جانب عقد القوى السياسية الكردية الرئيسة تفاهات و اتفاقات حول هذا الشأن، مع القوى السياسية المهيمنة على القرار في بغداد، فضلاً عن استفادة حكومة الإقليم من شبكة العلاقات والتحالفات السياسية الخارجية التي أقامتها مع الولايات المتحدة والدول الغربية، وتوجتها بتطوير علاقاتها مع تركيا، وبالعلاقات الاقتصادية متقدمة مع شركات نفطية كبرى، مثل أكسون موبيل وشيفرون وغاز بروم، لتقوم حكومة إقليم كردستان العراق بتشيد خط أنابيب يمتد من حقولها النفطية الرئيسة إلى الحدود التركية، وربطت في تشرين الثاني/ نوفمبر 2013 هذا الأنوب بخط الأنابيب العراقي التركي الرئيس (خط كركوك-جيهان)⁹.

ورد في خبر نشرته وكالة رويترز على موقعها في 24 كانون الثاني/ يناير 2011، بأن حكومة إقليم كردستان نشرت بياناً على موقعها الإلكتروني في ذلك الوقت يشير إلى أن برهم صالح رئيس وزراء الإقليم آنذاك (رئيس الجمهورية السابق) قد اتفق مع رئيس الوزراء العراقي في ذلك الوقت نوري المالكي على استئناف تصدير النفط من الإقليم بحلول شباط/ فبراير من عام 2011. في تلك الأوقات كانت علاقة المالكي جيدة جداً مع قيادات إقليم كردستان. وأفاد خبر آخر منشور على موقع BBC NEWS عربي في 5 شباط/ فبراير 2011، بأن نوري المالكي أكد في مقابلة له مع وكالة "فرنس برس" على موافقة حكومته على العقود النفطية التي تبرمها حكومة إقليم كردستان مع الشركات النفطية.

بعد صدور قرار محكمة باريس، وتعليق تصدير النفط العراقي عبر تركيا ألقى الرئيس أردوغان باللوم في هذه القضية على الخلافات الداخلية بين الحكومة العراقية المركزية في بغداد وحكومة إقليم كردستان في شمال العراق. لكن المسؤولين العراقيين ومسؤولي حكومة إقليم كردستان ينفون ذلك، ويلومون تركيا بدلاً من ذلك. إن الحظر الذي فرضته تركيا ستة شهور على صادرات النفط العراقي عبر أراضيها وموانئها أدى إلى زعزعة استقرار خط أنابيب كركوك- جيهان ذي الأهمية المركزية للاستقرار الاقتصادي الإقليمي والعالمي. وكان خط الأنابيب هذا ينقل حوالي 10% من إجمالي الصادرات العراقية، أي ما يعادل 0.5% من الإنتاج العالمي، والعراق هو ثاني أكبر منتج في منظمة أوبك. وأدى وقف تركيا لتشغيل هذا الخط في آذار/ مارس 2023 على الفور إلى ارتفاع أسعار النفط العالمية إلى ما يزيد عن 70 دولاراً للبرميل. علاوة على ذلك، تمثل عائدات

وبالرغم من أن المادة 112 من دستور العراق عام 2005 نصت على وجوب تشريع قانون اتحادي للنفط والغاز، لتنظيم إدارة الموارد النفطية في عموم البلاد وآليات تصديرها والتصرف بعائداتها، إلا أن ذلك القانون لم يشرع لغاية الآن. علمًا أن الحكومة العراقية أعدت مسودة ذلك القانون منذ 2007، ولكن الخلافات السياسية المستمرة، وفي بعض الأحيان التوافقات السياسية، هي التي منعت عدة مرات من التصويت على ذلك القانون في مجلس النواب العراقي. غياب قانون النفط والغاز الاتحادي هو الذي أنتج هذه التفسيرات المختلفة بين بغداد وأربيل، حول مفهوم الشراكة بينهما في إدارة الموارد النفطية في شمال العراق وكيفية تصديرها وتقاسم عائداتها. قانون النفط والغاز المركزي كان من المفترض أن يتم إقراره منذ السنة الأولى لإقرار الدستور العراقي في عام 2005، إلا أن الحكومات العراقية المتعاقبة وبتشجيع من القوى السياسية المشكلة لها، تمهلت في إقراره، مثل غيره من القوانين، التي رسم الدستور العراقي ملامحها الرئيسية، وترك للبرلمان سلطة إقرار تفصيلاتها عبر قوانين خاصة. من جانب آخر، أدت الدوافع السياسية دورًا كبيرًا في إثارة الجدل في الأجهزة القضائية بين الحين والآخر حول إشكالية إدارة الموارد النفطية في إقليم كردستان، إذ طالما استخدمت القوى السياسية المؤثرة في بغداد وفي إقليم كردستان هذه القضية، بوصفها ورقة للتفاوض والمساومات السياسية. ودائمًا ما تثار هذه القضية قبيل تشكيل أي حكومة، كذلك تثار عند حدوث أي خلاف بين القوى السياسية في بغداد وإقليم كردستان. وفي الوقت نفسه يتم تجميد هذه القضية، وعدم البحث عن حلول لها، عندما يحدث تقارب بين القوى السياسية في بغداد وإقليم كردستان¹⁴؛ لذلك فإن حجم التداخات الاقتصادية والسياسية للمشكلة الأخيرة حول تصدير النفط العراقي عبر تركيا التي طالمت جميع الأطراف المعنية بهذه القضية- يمكن أن يكون فرصة للاتفاق والإسراع بتشريع قانون النفط والغاز في العراق.

ما يزال العراق بلد ريعي يعتمد دخله القومي بشكل كبير على بيع منتوجه من النفط، ومن غير المتوقع وفقًا للمؤشرات الحالية أن يقل اعتماد الاقتصاد العراقي على إنتاج النفط وتصديره في وقت قريب. جميع البلدان النفطية تسعى منذ سنين إلى زيادة منافذ تصدير نفطها، تحسبًا لأي طارئ يؤدي إلى إغلاق منفذ ما. العراق حاليًا لديه منفذان لتصدير نفطه: أحدهما منفذ رئيس عن طريق الخليج العربي ومضيق هرمز الذي يصدر العراق من خلاله الجزء الأكبر من نفطه، ولكن بسبب التوترات الأمريكية- الإيرانية- الخليجية أصبحت منطقة الخليج العربي ومضيق هرمز توصف بأنها منطقة توتر عالية المخاطر الأمنية، ويتوقع تعرضها لحالات إغلاق وتوقف الملاحة الدولية فيها في أي مرحلة من مراحل التصعيد المحتملة في المواجهة الأمريكية- الإيرانية، وهناك منفذ ثانوي آخر لتصدير

قدرة خطوط الأنابيب، ورسوم نقل النفط التي لم يدفعها العراق لتركيا منذ التسعينيات. ولكن تركيا تقول في دعواها في محكمة كولومبيا: إن مبلغ الـ500 مليون دولار، يجب أن يصبح 3.5 مليارات دولار طبقًا لحسابات الفائدة المتراكمة التي اعتمدها محكمة باريس نفسها، ومنذ التسعينيات؛ لذلك أشارت الحسابات التركية المرفقة بالدعوة في محكمة كولومبيا إلى أن العراق يحصل على 2.6 مليار دولار من التعويضات والفوائد من التعويض، بينما تحصل تركيا على 3.5 مليار دولار من التعويضات والفوائد، وهذا يجعل أنقرة هي المستفيدة بتعويض صاف قدره 919 مليون دولار حتى تاريخ حكم محكمة باريس في آذار/ مارس عام 2018. تضاف إليها 37.7 مليون دولار عن فوائد الشهور التي أعقبت قرار محكمة باريس، ليلبلغ المجموع 956 مليون دولار، ترى تركيا أنه يتوجب على العراق دفعه إليها في إطار هذه القضية¹².

قررت تركيا استئناف تشغيل خط كركوك- جيهان، والسماح بتصدير النفط العراقي عبر أراضيها وموانئها في تشرين الأول/ أكتوبر 2023، بعد سلسلة من الزيارات المتبادلة والاجتماعات بين مسؤولي ملف الطاقة في حكومة البلدين، يبدو أنها أنتجت تفاهات بين أنقرة وبغداد وأربيل، حول تجميد قضية التعويضات، والتعويضات المقابلة، في الوقت الحاضر.

المصدر الرئيس للإشكالات المتعلقة بتصدير النفط من إقليم كردستان العراق هو الثغرات والضبابية الموجودة في مواد الدستور العراقي لعام 2005، النافذ حاليًا، حول طبيعة العلاقة بين الحكومة المركزية وإقليم كردستان بعامه، وكيفية إدارة الموارد النفطية بخاصة، حيث إن النزاع بين بغداد وأربيل حول هذه القضية كان موجودًا قبل رفع دعوة مطالبة تركيا بالتعويضات في محكمة باريس. وهو يتمحور حول تبني الجانبين تفسيرين مختلفين للنصوص الدستورية المتعلقة باستخراج النفط والغاز وتصديرهما؛ فبينما تبني بغداد الرأي القائل بصلاحيّة الحكومة الاتحادية لتكون طرفًا في إدارة السياسة النفطية والحقوق المنتجة في الإقليم، واختصاصها الحصري بالتصدير إلى خارج العراق، تعتقد حكومة الإقليم أن الدستور منحها صلاحية استغلال الحقوق الموجودة في أراضيها، وتوقيع العقود مع الشركات الأجنبية لتصدير نفطها بشكل مستقل عن بغداد. وفي ظل تباين مواقف الطرفين وعجزهما عن الوصول إلى صيغة توافقية، أخذت حكومة الإقليم في فرض الأمر الواقع من خلال توقيع العقود مع الشركات النفطية الدولية لاستغلال حقولها، ومن ثمّ تشييد بنية تحتية تُسهّل تصدير هذا النفط عبر تركيا¹³.



ولا ريب أن الشارع العراقي ساخط على إيران أيضاً بخصوص أزمة المياه، حيث قامت إيران في السنوات الأخيرة بقطع أكثر من 42 نهراً ورافداً عن الأراضي العراقية، وحرّفت مساراتها باتجاه الأراضي الإيرانية. ولكن هنالك حقيقة معروفة لدى معظم العراقيين بأن النسبة الأكبر من المياه الواردة للعراق تأتي من تركيا (بحدود 65-70٪)، وأن هنالك انخفاضاً ملحوظاً و«مؤثراً» في مناسيب المياه الواردة من تركيا.

لمناقشة هذه القضية ضمن إطار موضوعي بهدف التوصل إلى حلول حقيقية يجب تناول جميع أبعادها، وفي مقدمتها الإنسانية، والعوامل البيئية والتغيرات المناخية، ومن ثم الأبعاد السياسية، والاقتصادية.

في البعد الإنساني يجب أن يكون لصناع القرار في تركيا، بلد المنبع المتحكم بكميات المياه المتدفقة باتجاه العراق - تصوّر واضح عن الفئة الأكثر معاناة من شح المياه، من بين فئات الشعب العراقي، وهم الفلاحون، وأصحاب المشروعات الزراعية الصغيرة، هؤلاء يكافحون بصعوبة من أجل الحفاظ على مصدر عيشهم. حيث إن الزراعة هي أكثر قطاعات الاقتصاد العراقي تدهوراً بعد الغزو والاحتلال الأمريكيين في 2003، بسبب

الجزء الأقل من النفط العراقي عن طريق خط أنابيب كركوك-جيهان، الذي يمر من الأراضي التركية وصولاً إلى ميناء جيهان التركي على البحر المتوسط. يتكون خط أنابيب كركوك-جيهان الذي يبلغ طوله 970 كم من أنبوبين: أحدهما افتُتح في عام 1977 بسعة تصميمية لنقل 1100000 برميل في اليوم، والثاني افتُتح في عام 1987 بسعة تصميمية لنقل 500000 برميل في اليوم. ولكن إهمال هذا الخط عبر السنين الماضية، وعدم القيام بأيّ مشروعات فعّالة لتطوير هذا الخط وصيانته، فضلاً عن الهجمات العديدة وعمليات التخريب التي تعرض لها هذا الخط على أيدي عناصر PKK - أوصلت هذا الخط إلى سعة نقل حالية لا تتعدى 400000 برميل في اليوم.¹⁵

الخيار المثالي للعراق لإنشاء منفذ بديل لتصدير نفطه هو الاتفاق مع تركيا على مشروع إستراتيجي لتطوير خط أنابيب كركوك-جيهان، وزيادة سعة نقله، لتستوعب كل الطاقة التصديرية لنفط العراق، من أجل اللجوء إليه في حالة تعرقل الملاحة في مياه الخليج العربي ومضيق هرمز. أما عن الكلفة المالية لمشروع كهذا، فمن المؤكد أن الحكومة التركية والشركات التركية التي تمتلك خبرة كبيرة في مجال نقل الطاقة، من خلال مشروعاتها العملاقة السابقة في هذا المجال، التي نفذتها بالتعاون مع روسيا الاتحادية ومع دول آسيا الوسطى - ستبديان مرونة كبيرة مع العراق في الجانب المالي؛ لأن هذا المشروع سيجلب منافع كبيرة للاقتصاد التركي. أما عن منافع العراق منه فسوف تتعدى المنافع الاقتصادية والمرونة الكبيرة التي سيمتلکها العراق لتصدير نفطه - إلى المنافع الأمنية والسياسية، حيث إن أمن العراق واستقراره، وبخاصة شمال العراق والمناطق التي يمر بها هذا المشروع، سيصبح أمراً مهماً وحيوياً للاقتصاد التركي، فضلاً عن كونه مهماً للأمن القومي التركي.¹⁶

قضية تقاسم المياه بين البلدين

هذه القضية ربما تُعدّ من أخطر معوقات تحسين العلاقات التركية العراقية؛ لأن تفاقم أزمة المياه في العراق، يلحق أضراراً جديّة بصورة تركيا في الشارع العراقي، وتضع جهود البلدين لتطوير علاقاتهما في موقف حرج، بل وتضع النخب العراقية الداعمة للتقارب والتعاون بين البلدين في موقف محرج أيضاً.

خطورة هذه القضية تكمن في توظيفها من الجهات السياسية والإعلامية العراقية المناهضة للتقارب التركي العراقي؛ لشن حملات «منظمة» لتشويه سمعة تركيا في الإعلام التقليدي، وفي إعلام وسائل التواصل الاجتماعي. يتمثل الضرر الأكبر لتلك الحملات الإعلامية المضادة لتركيا بخصوص قضية المياه، التي تتواتر بين الحين والآخر - في تمكّنها في كل مرة من كسب أصوات جديدة من الرأي العام العراقي كانت داعمة للتقارب العراقي التركي، ثم تتحول لخندق الرفضين لذلك التقارب، تحت تأثير تلك الحملات.

في البلدين. من جانب آخر ينبغي لتركيا أن تبذل جهداً أكبر في توضيح سياساتها المائية للرأي العام العراقي، وتغيير الصورة النمطية التي تروج لها الجهات المناوئة للتقارب بين البلدين، التي مفادها أن تقليل الإطلاقات المائية نحو العراق هو قرار سياسي، أو ورقة ضغط على العراق. يمكن لتركيا إيلاء اهتمام أكبر في بيان العوامل التقنية والطبيعية التي تؤدي إلى تقليل المياه الواردة منها إلى العراق.

أما اقتصادياً فإن تركيا والعراق مقبلان على آفاق واعدة للتعاون الاقتصادي بينهما، ومن المؤكد أن توفر المياه في العراق شرط وجودي لأي نوع من النشاط الاقتصادي، فالماء عصب الحياة.

خاتمة

تمرّ العلاقات التركية العراقية في الوقت الحاضر بمرحلة تاريخية مصيرية، تتطلب من صناع القرار في كلا البلدين إرادات سياسية قوية، وتوازنات محسوبة بعناية؛ لاستثمار الآفاق الجديدة في العلاقات بينهما التي قد لا يكررها التاريخ؛ لإحداث تحول حقيقي في طبيعة العلاقات بين البلدين، التي ظلت طوال العقود السابقة تتراوح بين مسارين فقط: إما مسار التعاون «التقليدي»، أو مسار الخلافات «المحدودة» التي تؤدي إلى جمود العلاقات. هنالك فرصة حقيقية في الوقت الحاضر لنقل العلاقات بين البلدين إلى مسارات متقدمة وخطوات إستراتيجية في التعاون، بخاصة في المجالين الاقتصادي والأمني. فبرغم تعقيدات الأوضاع الدولية والإقليمية الحالية، واتسامها بعدم الاستقرار، إلا أنها ربما تكون فرصة لتحويل العوامل التي تضعف العلاقات العراقية-التركية إلى عوامل قوة، واستثمارها لتعزيز المصالح المشتركة بين البلدين وشعبيهما.

الهوامش والمراجع:

1. فاضل النشمي، «العراق يعلن عن مشروع «طريق التنمية» للربط البري بين دول الخليج وتركيا»، مقال منشور في موقع صحيفة «الشرق الأوسط» السعودية، 27 أيار/ مايو 2023.
2. Sinan Mahmoud, "Iraq showcases \$17-billion Development Road project that will link Asia to Europe", The National, May 27, 2023.
3. واثق السعدون، «الشرق الأوسط وسباق الممرات الاقتصادية العالمية: تنافس اقتصادي أم تدافع جيوبوليتيكي؟»، ORSAM، 14 أيلول/ سبتمبر 2023.
4. واثق السعدون، «مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة... فرص الشراكة بين تركيا والعراق»، TRT عربي، 26 كانون الأول/ ديسمبر 2022.

شحّ المياه من جهة، وبسبب غياب الدعم الحكومي وسوء التخطيط لتنمية هذا القطاع والأزمات المستدامة للكهرباء والخدمات الأخرى من جهة أخرى، فضلاً عن الفساد المستشري في كل مفاصل الدولة العراقية حالياً.

يشكّل المتضررون من شحّ المياه كتلة كبيرة من المجتمع العراقي، وجلهم غير مرتبطين بالجهات السياسية-المسلحة التي تتحكم بالسلطة في العراق؛ بدليل عدم حصولهم على وظائف حكومية تغنيهم عن معاناة مهنة الفلاحة في العراق حالياً. هذه الشريحة من العراقيين التي نتحدث عن معاناتها تمتاز بالبساطة والطيبة والعفوية في المشاعر، تستطيع تركيا كسب قلوبها بسرعة من خلال توفير المياه لزراعتها، وفي الوقت نفسه، يستطيع اللوبي العراقي المضاد لتركيا التأثير في عقولهم وتعبئة مواقفهم ضد تركيا بسرعة، إذا ما حصلت شحّة في المياه؛ بمعنى أن أزمة المياه في العراق يمكنها باستمرار تقويض القوة الناعمة التركية في العراق.

كذلك هنالك جبهة أمنية تتفرع من البعد الإنساني لهذه القضية، وهي أن هنالك ظاهرة ملحوظة في المجتمع الفلاحي في معظم أنحاء العراق، تتمثل في أنّ بعض الشباب اليائس من جدوى الاستمرار بمهنة الزراعة، يكونون صيداً سهلاً لإغراءات الانضمام إلى المجموعات الإرهابية والمليشيات، ومن المعروف أنّ موقف تلك التنظيمات المسلحة ضد المصالح التركية.

أما في البعد البيئي فإن مشكلات التغيرات المناخية التي تواجهها حالياً معظم مناطق العالم، وتركيا والعراق من ضمنها، يجب أن تؤخذ بالحسبان في أي محادثات فنية حول قضية تقاسم المياه بين البلدين. فمثلما يواجه العراق مشكلات التصحر والجفاف والفقر المائي، فإن تركيا أيضاً تواجه نقصاً حاداً في كمية الثلوج المتساقطة في السنوات الأخيرة، ومن المعلوم أن ذوبان الثلوج المتراكمة هي المصدر الرئيس للأنهار الرئيسة. وقد بلغ الأمر في تركيا إلى درجة أنّ الجوامع أخذت مؤخراً في إقامة صلاة الاستسقاء بين الحين والآخر، وهذا أمر غير معهود في هذا البلد الذي يُعدّ غنياً مائياً.

وأما في البعد السياسي فيجب أن يسعى البلدان إلى تحويل هذه القضية من عامل للخلاف إلى عامل لتعزيز التعاون بينهما. فمن المعروف أن العراق بحاجة ماسة إلى تحسين إدارته للموارد المائية، وتقليل الهدر الكبير الموجود حالياً في تلك الموارد، باتباع سياسة أكثر حوكمة في استغلال الموارد المائية، واعتماد طرق ووسائل الري الحديثة. وتركيا بلد متقدم في هذه المجالات، ويمكنه أن يكون شريكاً إستراتيجياً للعراق في جهود تطوير إدارة الموارد المائية، إذا ما توافرت الإرادات السياسية لصناع القرار

5. باسم العوادي: «طريق التنمية لن يمرّ بإقليم كردستان لأسباب فنية»، مقال منشور في موقع روداو، 27 أيار/ مايو 2023.
6. Watheq Al-Sadoon, Türkiye and Iraq: Missed Opportunities for Collaboration, Policy Brief No. 189, ORSAM, 20.09.2021, pp 5-7.
7. السعدون، «مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة...»، المصدر السابق.
8. السعدون، «الشرق الأوسط وسباق الممرات الاقتصادية العالمية...»، المصدر السابق.
9. «إعادة ترتيب الأوراق والعلاقات: تداعيات قرار التحكيم الدولي بعدم قانونية تصدير نفط إقليم كردستان العراق عبر تركيا»، وحدة الدراسات العراقية بمركز الإمارات للسياسات، 30 آذار/ مارس 2023.
10. Emir Gurbuz, "Türkiye's Halt on Iraqi Oil Exports Is Shaking Up Global Markets", Foreign Policy, AUGUST 25, 2023.
11. "Iraq loses \$5.5bn due to halt in oil exports through Türkiye", Middle East Monitor, August 31, 2023.
12. Ragip Soylu, "Türkiye seeks \$950m damages against Iraq over KRG oil dispute", Middle East Eye, 8 September 2023.
13. «إعادة ترتيب الأوراق والعلاقات...»، المصدر السابق.
14. واثن السعدون، «الخلافات المزمّنة بين بغداد وأربيل حول إدارة الموارد النفطية: إشكالية دستورية وقانونية أم سياسية؟»، مجلة شؤون الشرق الأوسط، ع 7، ORSAM، تموز/ يوليو 2022، ص-ص 39-41.
15. Al-Sadoon, op.cit., pp. 8-9.
16. Ibid., p. 9.