

طريق التنمية الجديد في العراق: الاستراتيجيات والتحديات الإقليمية

م.م. مصطفى عباس الخفاجي

جامعة الفرات الأوسط / معهد التقني بابل

Iraq's New Development Path: Regional Strategies and Challenges Mustafa

Abbas Al-Khafaji

Asst. Lec. Mustafa Abbas Al-Khafaji

Middle Euphrates University / Babylon Technical Institute

الملخص

يعدّ الموقع الجغرافي للعراق ذا أهمية كبرى على المستويين الإقليمي والعالمي، إذ يقع في قلب الشرق الأوسط، مما يجعله جسراً رابطاً بين قارتي آسيا وأوروبا عبر تركيا شمالاً، وبين القارة الإفريقية غرباً عبر الأردن وصولاً إلى مصر. كما تمرّ عبره معظم طرق التجارة العالمية، سواء تجارة السلع والبضائع أو التجارة النفطية. لذلك، يُعدّ العراق مركزاً حيويّاً لهذه الطرق، سواء البرية أو الجوية، أو ما يُعرف بالقنوات الجافة. لقد كان طريق الحرير القديم، الممتد من الصين إلى أوروبا، يمرّ عبر العراق، مروراً بعدد من المدن المهمة مثل بغداد وبنينوى. واليوم، يُعاد إحياء هذا المشروع تحت مسميات متعددة، مثل "طريق الحرير الجديد" أو "طريق التنمية"، حيث تبنّت تنفيذه عدة دول كبرى، من بينها الصين وتركيا وإيران، بالشراكة مع الدول التي يمرّ عبرها هذا الطريق. ولكن، في المقابل، ينبغي أن يكون الطريق ممهّداً لتنفيذ مثل هذه المشاريع الاستراتيجية التي تخدم مصالح العديد من الدول، مع ضرورة تحييدها عن الصراعات السياسية والعسكرية، نظراً إلى أن منطقة الشرق الأوسط تُعدّ إحدى أكثر المناطق اضطراباً من الناحية السياسية والأمنية. كما ينبغي أخذ مستقبل قناة السويس في الاعتبار بعد تنفيذ هذا المشروع العملاق. في المقابل، سيكون "طريق التنمية" بمثابة طوق نجاة للاقتصاد العراقي، إذ سيوفر آلاف فرص العمل، كما سيسهم في إنشاء بنية تحتية حديثة ومتطورة، تشمل ميناء الفاو الكبير، والطرق البرية، وسكك الحديد التي تمتدّ عبر أغلب المحافظات من الجنوب إلى الشمال باتجاه تركيا. ونتيجة لذلك، سيشكّل هذا المشروع عاملاً أساسياً في تقليل الاعتماد على الاقتصاد الريعي النفطي في النظام الاقتصادي العراقي..

Abstract

Iraq's geographical position is significant to both regional and global contexts, as it lies in the center of the Middle East, serving as a conduit between the Asian and European continents through Turkey to the north, and connecting to the African continent to the west via Jordan, extending to Egypt. The

locations of predominant worldwide commerce routes encompass both products and merchandise as well as oil trade. Consequently, Iraq serves as the nexus of these terrestrial or aerial conduits, sometimes referred to as dry channels. The historic Silk Road, extending from Al-Sir to Europe, traversed Iraq and other cities, including Baghdad and Nineveh. People are currently replicating this initiative under various names, such as the New Silk Road or the Development Road. Numerous significant nations, including China, Turkey, and Iran, have embraced this initiative in collaboration with the countries traversed by the project.

On the other hand, it is important to make it easier for strategic projects that help more than one country to be carried out. This will help prevent political or military conflicts, which are common in the Middle East. It is crucial to consider the future of the Suez Canal after the completion of this monumental project. This project, the development road, will serve as a crucial asset for the Iraqi economy by generating thousands of employment opportunities and facilitating the creation of modern infrastructure, including the expansive Al-Faw port, along with new terrestrial roads and railways traversing numerous governorates from the south to the north toward Turkey, thereby constituting a significant factor. To get rid of dependence on the oil rentier economy in the Iraqi economic structure.

المقدمة

يعدّ مشروع "طريق التنمية" الجديد مشروعاً استراتيجياً مهماً في منطقة الشرق الأوسط، وهو مكمل لمشروع "طريق الحرير" الصيني، إذ يحمل مردوداً اقتصادياً كبيراً للدول التي يمر عبرها، من حيث تطوير البنية التحتية، وتوفير فرص العمل، وتعزيز العلاقات الدولية والاقتصادية في المحيط الإقليمي. شهد العالم تغييرات إقليمية وعالمية مهمة، لا سيما بعد حرب الخليج الثالثة، وظهور أقطاب عالمية جديدة لم تكن فاعلة من قبل، مثل الصين التي برزت كقوة اقتصادية كبيرة، منافسةً لاقتصاد الولايات المتحدة الأمريكية. وتشير بعض الدراسات إلى أن الاقتصاد الصيني قد يتجاوز نظيره الأمريكي ليصبح الأول عالمياً بحلول عام ٢٠٣٠. من جهة أخرى، انطلقت فكرة مشروع "طريق الحرير" عام ٢٠١١، حيث تبنت الصين هذه المبادرة لإعادة إحياء طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بأوروبا عبر عدة دول، منها العراق وإيران وتركيا. وقد دفع هذا المشروع الصين إلى تبني استراتيجيات جديدة وتعزيز علاقاتها مع دول آسيا الوسطى، والشرق الأوسط، وإفريقيا، وأوروبا. وبالفعل، بدأت بعض الدول في

تفعيل اتفاقيات للربط السكاني فيما بينها للاستفادة منها مستقبلياً في تعزيز العلاقات التجارية والاقتصادية، ومن الأمثلة على ذلك الربط السكاني بين طهران وأنقرة، وكذلك بين بغداد وأنقرة. بناءً على ذلك، يُعدّ مشروع "طريق التنمية" الجديد مكماً لمشروع "طريق الحرير" الصيني بشكل أو بآخر، مما قد يساهم في إعادة رسم خارطة النقل العالمية أهمية البحث، نبحت أهمية المشروع الاقتصادية والمالية في العراق وما هو تأثيره المالي على الاقتصاد العراقي . وكذلك كيفية الاستفادة من هذا المشروع في تطوير العلاقات الإقليمية والدولية للعراق خصوصاً فيما يخص ملف المياه مع تركيا وإيران. تكمن أهمية هذا البحث في تحديد العراقيل التي تقف في طريق تنفيذ هذا المشروع سواء كانت عراقيل إقليمية او دولية.

فرضية البحث

ما يتميز به الموقع الجغرافي للعراق سيكون لاعبا مهما في الساحة الدولية الاقتصادية والسياسية. مما يمكن العراق استخدام هذا المشروع كورقة اقتصادية وسياسية للضغط على تركيا وإيران لغرض زيادة الحصة المائية لنهري دجلة والفرات وكذلك انشاء علاقات إقليمية متوازنة بين العراق وجيرانه.

منهج البحث

اعتمد في هذا البحث المنهج الوصفي والتحليلي لغرض بيان العامل الاقتصادي والسياسي وكذلك أثر المشروع على العلاقات الدولية والإقليمية والتنظيم القانوني للمشروع والعوامل التي تساهم في تسهيل تنفيذ مشروع طريق التنمية الجديد.

هيكلية البحث

- استنادا لما تقدم يقسم البحث الى مبحثين وكل مبحث الى مطلبين كالآتي :
- المبحث الأول : الاستراتيجيات والتحديات في تنفيذ طريق التنمية الجديد في العراق.
- المطلب الأول :طريق التنمية الجديد مميزاته و خطط تنفيذه على ارض الواقع .
- المطلب الثاني : التحديات التي سيواجهها طريق التنمية الجديد في العراق .
- المبحث الثاني : العلاقات العراقية التركية ما بعد طريق التنمية الجديد.
- المطلب الأول: العوامل الأمنية والاقتصادية .
- المطلب الثاني : العامل المائي .
- المبحث الأول : الاستراتيجيات والتحديات في تنفيذ طريق التنمية الجديد في العراق.

سنحدث في هذا المبحث على الاستراتيجيات والخطط التي سيتبعها العراق في تنفيذ مشروع طريق التنمية الجديد وما هي التحديات التي ستكون عقبة في تنفيذ هذا المشروع على ارض الواقع .

المطلب الأول : طريق التنمية الجديد مميزاته و خطط تنفيذه على ارض الواقع .

يُعدّ "طريق التنمية" الجديد، أو ما يُعرف بـ"القناة الجافة"، أحد المشاريع الاستراتيجية الكبرى في المنطقة، إذ يمتد من أقصى جنوب العراق وصولاً إلى شماله عند معبر إبراهيم الخليل في محافظة دهوك، ثم يستمر في الأراضي التركية. ويُعدّ الأمل على هذا المشروع في إنقاذ الاقتصاد العراقي من اعتماده على الاقتصاد الريعي وحده، والانتقال به إلى اقتصاد متنوع المصادر، نظراً لما يمثله من ركيزة أساسية في دفع منطقة الشرق الأوسط نحو مرحلة جديدة من التنمية الاقتصادية. في أعقاب زيارة مهمة قام بها الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى العراق، وقّعت كل من العراق وتركيا وقطر والإمارات العربية المتحدة اتفاقية مبدئية للتعاون في مشروع "طريق التنمية"، الذي تُقدّر تكلفته بـ١٧ مليار دولار. ويهدف هذا المشروع إلى تطوير طرق النقل والبنية التحتية في المنطقة، مما سيسهم في تحويل العراق إلى مركز لوجستي محوري، إذ يمتد الطريق بطول يقارب ١٢٠٠ كيلومتر، ويربط بين قارتي آسيا و أوروبا. ومن المتوقع أن يُسهم هذا المشروع في تحفيز النمو الاقتصادي للعراق والمنطقة ككل، كما قد يشكّل منافساً لقناة السويس، عبر توفير مسار جديد يختصر الزمن بين آسيا وأوروبا.^١

علماً إن خطة العراق لتنفيذ مشروع طريق التنمية هي موضع ترحيب وحاجة ماسة إليها في بلد مزقته الحروب الأهلية والصراعات العرقية والدينية والتوترات الجيوسياسية على مدى عقود. وقد تكون هذه المبادرة ركيزة أساسية لازدهار العراق الاقتصادي، وتستحق الدعم والاستثمار. وبعد التحاق دولة الإمارات بالانضمام إلى مشروع مسار التنمية مع العراق وتركيا وقطر قد يعبر عن التوجه نحو التعددية، حيث تعمل الدول على تشكيل تحالفات دبلوماسية سريعة ومرنة لتحقيق مصالحها. وينمو هذا النهج في ظل صعود النظام الدولي متعدد الأقطاب وهذا الامر الذي لم يكن متواجداً سابقاً بين العراق والدول الخليجية خصوصاً بعد غزو النظام السابق لدولة الكويت. لكن السؤال الذي يطرح نفسه كيف سيكون موقف الكويت وإيران عند اكتمال طريق التنمية الجديد.^٢

عقدت الحكومة العراقية مؤتمر في بغداد في ٧ أيار ٢٠٢٣ حيث تم الكشف عن مشروع طريق التنمية الجديد بحضور ممثلين عن الدول الإقليمية وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي. حيث كشفت الحكومة العراقية عن عزمها بإنشاء طريق سريع بطول ١١٩٠ كم وخط سكك حديد مزدوج بطول ١١٧٦

كم وبتكلفة تقديرية تقدر ب ١٧ مليار دولار وبالتعاون مع الدول المجاورة والإقليمية وبرزها تركيا والامارات وقطر^٣.

بحسب المشروع، تخطط الحكومة العراقية لتشغيل قطارات فائقة السرعة لنقل البضائع بسرعة ١٤٠ كيلومترا في الساعة، فيما تقدر السرعة القصوى لنقل الركاب بـ ٣٠٠ كيلومترا في الساعة. أما بالنسبة لمساهمة المشروع في تقليل مدة شحن البضائع، فإن زمن الرحلة البحرية للسفن المحملة بالبضائع من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام الهولندي يستغرق حوالي ٣٣ يوما، بينما ستستغرق ١٥ يوما فقط عند تحرك البضائع. ومن شنغهاي إلى ميناء جوادار الباكستاني ومن ثم إلى ميناء الفاو الكبير، ومن هناك عبر القناة الجافة العراقية إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط في تركيا، ومن هناك إلى ميناء روتردام الهولندي، ما يعني تقليل زمن الرحلة بأكثر من ٥٠% مما يعني سوف تصل البضائع الى المستهلك بأقل التكاليف^٤.

إنّ من أهم العوامل التي تسهم في تعزيز الاقتصاد العراقي هو إنشاء مدن صناعية ومراكز للتبادل التجاري على طول مسار "القناة الجافة"، مما يؤدي إلى تأسيس مدن جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى بمسافة تتراوح بين ١٠ إلى ٢٠ كيلومترا على الأقل. ويسهم هذا التوجه في استيعاب أعداد كبيرة من السكان، خاصة في ظل التوسع الديموغرافي الذي يؤدي إلى تفاقم أزمة السكن في العراق. و من أبرز مميزات "طريق التنمية" الجديد:

- الاستقرار الأمني ، حيث ستكون علاقة العراق بجواره او الدول الإقليمية وحتى الدولية هي المفتاح الأساسي للاستقرار الأمني وسيكون ذلك شبه اجباري للدول المحيطة لغرض الاستفادة من هذا المشروع العملاق اقتصادياً وجيوستراتيجياً. حيث من المسلم ان هكذا مشاريع لا يمكن ان تنشأ او تستمر في العمل من غير وجود اهم عامل وهو الاستقرار الأمني والدليل على ان ذلك ان مشروع ميناء الفاو الكبير هو مشروع قديم وليس بالجديد و لكن ان ما مر به العراق خلال اربعة عقود من حروب وصراعات إقليمية و داخلية حال دون تنفيذ هذا المشروع الا قبل سنتين من الان. ولذلك المحيط الإقليمي والدولي مجبرا على تحقيق الاستقرار الأمني لاستمرار الاستثمار في مشروع طريق التنمية الجديد^٥.

-تحسين الطرق وانشاء بنية تحتية متطورة من شبكات الطرق والموانئ وانفاق مغمورة الأولى من نوعها في الشرق الأوسط وكذلك خط سكك حديدية متطورة تصل الى تركيا من ثم الى أوروبا، ناهيك عن

توفير الآلاف من فرص العمل والتي ستكون طوق نجاة بالنسبة لسوق العمل العراقي لما يعانيه من نسبة بطالة كبيرة .

من وجهة نظرنا، أن من أهم مميزات "طريق التنمية" هو الانتقال بالاقتصاد العراقي من الاقتصاد الريعي المعتمد على بيع النفط فقط إلى اقتصاد متنوع المصادر، وذلك بفضل الإيرادات المالية الكبيرة التي سيحققها هذا المشروع. حيث من المتوقع أن تصل الإيرادات الأولية للمشروع إلى قرابة ٥ مليارات دولار سنوياً، وقد تتزايد هذه الإيرادات بشكل أكبر بعد ربط المشروع الصيني بهذا الطريق.

– انشاء مدن صناعية جديدة ومناطق تبادل تجاري في أكثر من محافظة وبالتالي سيكون هنالك مدن سكنية جديدة خارج المدن الحالية. مع تحسين وسائل النقل بين المدن والمحافظات سيكون من السهل الانتقال الى المدن الصناعية والسكنية الجديدة.

فيما يتعلق بخطط تنفيذ المشروع على أرض الواقع، تقوم وزارة النقل بالتعاون مع وزارة التخطيط بإعداد التصاميم الهندسية الخاصة بالطريق، ثم تتم المصادقة عليها من قبل الحكومة المركزية في بغداد. أما فيما يخص آلية تنفيذ المشروع، فقد بدأت بالفعل منذ بدء العمل في ميناء الفاو الكبير في البصرة، بالإضافة إلى تنفيذ ما يقارب ٦٠% من أعمال النفق المغمور^٦.. يبلغ طول النفق المغمور ٢٨٠٠ متر، وهو مغمور تحت خور الزبير، حيث يصل طول الجزء المغمور منه إلى ١٢٦٠ متراً. ونقلت وكالة رويترز عن مساعد مدير المشروع، حيدر سالم، قوله: "موقع المشروع في قناة خور الزبير يمتد بطول إجمالي قدره ٢٤٤٤ متراً، ويتكون من جانبيين، جانب للذهاب وآخر للإياب، حيث يحتوي كل جانب على ثلاثة ممرات مخصصة لاستيعاب حركة المرور الثقيلة من الشاحنات المحملة بالحاويات والأوزان الثقيلة جداً". أما صافي ارتفاع المياه فوق النفق المغمور فيبلغ حوالي ١٨ متراً، مما يسمح بمرور السفن التجارية من وإلى ميناء خور الزبير الذي يقع بعد النفق المغمور.

خارطة رقم (١) مخطط منشور على موقع الحرة الالكتروني بعنوان "من الفاو إلى العالم.. العراق يكمل ٦٠% من النفق المغمور.



بعد اكمال الميناء والنفق المغمور سوف تكون بداية القناة الجافة تتوزع على عدة محطات تبدأ من اقصى جنوب العراق الى منفذ الخابور في قضاء زاخو اقصى شمال لعراق في الحدود مع تركيا . حيث يمر الطريق البري على احدى عشر محافظة عراقية موزعة على خمسة عشر محطة^٧ .

فيما ما يخص القناة الجافة فأن طريقها سيمر من خلال احدى عشر محافظة موزعة على خمسة عشر محطة طريق بري بالإضافة الى السكك الحديدية كما بينتها وزارة النقل العراقية^٨. حيث يتم توزيعها بالتسلسل كالآتي :

١. محطة الفاو تبعد ١٤,١ كم عن مركز محافظة البصرة.
٢. محطة البصرة حيث تبعد ١٢ كم عن مركز المدينة .
٣. محطة الناصرية تبعد ٢٧,٧ كم عن مركز المدينة .
٤. محطة السماوة تبعد ١٠,٣ كم عن مركز مدينة السماوة .
٥. محطة الديوانية تبعد ١١ كم عن مركز المدينة .
٦. محطة النجف تبعد ٨ كم عن مركز المدينة .
٧. محطة الحلة تبعد ٢٧,٨ كم عن مركز مدينة الحلة .
٨. محطة كربلاء تبعد ٩,٣ كم عن مركز المدينة.
٩. محطة بغداد تبعد ٣٧ كم عن مركز العاصمة بغداد.
١٠. محطة سامراء تبعد ٨,٤ كم عن مركز المدينة .
١١. محطة تكريت تبعد ٥,٨ كم عن مركز المدينة .

١٢. محطة ببجي تبعد ٤ كم عن مركز المدينة .
١٣. محطة الموصل تبعد ٨,١ عن مركز مدينة الموصل.
١٤. محطة ربيعة تبعد ٥,٦ كم عن مركز المدينة .
١٥. محطة فيش خابور على الحدود التركية - العراقية تبعد ٢٨,٣ عن مركز قضاء زاخو .
- حيث من المتوقع أن يكون طول الطريق البري السريع ١١٩٠ كم، بينما يبلغ طول طريق السكك الحديدية ١١٧٦ كم. ومع ذلك، نجد أن توزيع المحطات قد يواجه بعض الإشكاليات، لا سيما من حيث قرب المحطات من بعضها البعض. فعلى سبيل المثال، تقع محطات كربلاء والحلة بالقرب من بعضهما البعض، وكان من الأفضل دمجهما لتكون محطة واحدة ذات موقع جغرافي متوسط بين محافظة بابل وكربلاء. وكذلك الحال بالنسبة لمحطتي سامراء وتكريت في شمال البلاد.
- بتاريخ ١٤ أغسطس ٢٠٢٤، أعلنت وزارة النقل عن تحقيق نسب إنجاز جديدة في مرحلة التصميم الأولية لمشروع "طريق التنمية"، حيث أكد ذلك بيان صادر عن المكتب الإعلامي للوزارة، استنادًا إلى توجيهات وزير النقل بضرورة الإسراع في إنجاز التصميم الهندسي للمشروع. كما أشار البيان إلى أن التصميم الأولي لخط السكك الحديدية، بالإضافة إلى المسح الطبوغرافي وعمليات تحري التربة للمشروع، قد تم إنجازها بنسبة ١٠٠%. وفي الجانب الآخر، أعلن أن نسب إنجاز تصميم الطريق البري السريع قد وصلت إلى ٧٥%، مع تحديد موعد إكمالها في شهر أيلول من نفس العام^٩.
- خارطة رقم (٢) تبين الطريق البري والسككي للمشروع وتفرعاته من مدينة الفاو الى قضاء زاخو



المصدر: مقال منشور على الموقع الإلكتروني لوكالة الغد برس ٢٠٢٣

اما من حيث الطاقة الإنتاجية لعدد الركاب او نقل البضائع و الحاويات، بحلول عام ٢٠٢٨ يمكن للطريق ان ينقل حوالي ٢٢ طن سنويا أي حوالي (٣,٥) حاوية سنويا ، اما عدد الركاب قد يبلغ ١٣,٨ مليون سنويا مع خلق ١٠٠ فرصة عمل . وبعد تطور المشروع لاحقا أي بعد ١٠ سنوات من تنفيذ المشروع قد تبلغ الطاقة الاجمالية لنقل البضائع ما بين (٦,٤ _ ٧,٥) مليون حاوية سنويا مما يعني فرص عمل اكثر وانتعاش اقتصادي اكبر

المطلب الثاني : التحديات التي سيواجهها طريق التنمية الجديد في العراق .
ان مشروعا كبيرا كمشروع القناة الجافة والذي يعتبر مشروع إقليمي سيواجه بكل تأكيد معرقلات إقليمية وتحديات محلية لما يمثله من نقلة نوعية في طريق التجارة العالمية خصوصا ان هنالك دول عديدة سوف يتأثر اقتصادها من هكذا مشروع كالكويت ومصر ، لذا سنتطرق للتحديات الخارجية والداخلية التي ستواجه هذا المشروع .

١.الوضع الأمني والجيوستراتيجي في المنطقة : ذكر معهد "كارنجي" الأمريكي للأبحاث أن مشروع "طريق التنمية" لربط الخليج بتركيا، من شأنه أن يعزز مكانة العراق الجيوستراتيجية كممر تجاري ويؤمن الأرباح المالية، لكنه يواجه عقبات عديدة منها المالي والجيوستراتيجي والتمويل والاستملاك وغيرها من التحديات . لكن ان اكثر التحديات هو التحدي الأمني لا سيما ان منطقة شمال العراق وخصوصا الحدود التركية العراقية تعد من المناطق الساخنة امنيا مع تواجد حزب العمال الكردستاني في هذه المناطق والذي يعمل على استهداف المصالح التركية في أي مكان وجدت، و كما نعلم أن حزب العمال الكردستاني، الذي يتمتع بحضور قوي في غرب محافظة نينوى وعبر الحدود في سوريا والذي دخل في صراع طويل مع الحكومة التركية، قد يعرقل أعمال البناء أو حتى يهدد عملية النقل على طريق التنمية . من الجانب الاخر ان مسار الطريق لا يمر بأقليم كردستان العراق ويرى الإقليم ان حكومة بغداد قد غيرت مسار الطريق من اجل اضعاف الإقليم اقتصاديا مما يعني قد تكون هنالك مشاكل جيوستراتيجية بين الإقليم و المركز . اما المخاطر الجيوستراتيجية إقليمية هي ان المشروع يمثل تهديدا استراتيجيا لعدة دول، مثلا مشاريع داخل ايران مثل ميناء بندر عباس و ميناء الامام الخميني وكذلك لمشروع طريق الحرير الذي يمر عبر الأراضي الإيرانية ، حيث من المرجح ان يتم ربط مشروع طريق الحرير الصيني بطريق التنمية الجديد . اما من الجانب الاخر فأن اكتمال ميناء الفاو الكبير قد يؤدي الى خسائر كبيرة في موانئ الكويت وهذا ما تم رصده بالفعل حيث توقف العمل بميناء مبارك

الكويتي ناهيك عن ان الكويت تم استبعادها من المشروع وتم اشتراك الامارات وقطر فقط من دول الخليج العربي. التأثير الأكبر الذي سيكون هو على الجانب المصري وعلى التجارة العالمية في قناة السويس وموانئ البحر الأحمر، السبب في ذلك اختصار الوقت في إيصال البضائع وتقليل كلفة الشحن ، مما يؤدي بالنتيجة تزام شركات الشحن العالمية لاستخدام طريق التنمية الجديد .

٢. تمويل المشروع : من التحديات التي ستكون على الواجهة هو تمويل المشروع ماديا ، هنالك عدة مقترحات لتمويل هذا المشروع منها انشاء صندوق حكومي يقوم بتمويل المشروع او عن طريق الاستثمارات او انشاء صندوق سيادي يجمع بين الاموال الحكومية واموال المستثمرين والقروض يوتّم بإشراف لجنة قانونية وفنية وإدارية ومالية مشتركة الاجل التنفيذ والتمويل . نرى هنا ان تمويل هكذا مشروع سيواجه مشكلتين أساسيتين أولهما الفساد المستشري بشكل كبير في مفاصل الدولة والثانية هي تذبذب أسعار النفط عالميا لأنه كما نعلم ان اقتصاد العراق هو اقتصاد ريعي يعتمد على الواردات النفطية، فيما لو هبطت أسعار النفط فيستوقف تمويل هذا المشروع لا محاله وبالتالي تأخير تنفيذه . كما نعلم ان التكلفة التقديرية للمشروع هو ١٧ مليار دولار قابلة للزيادة حيث يمثل الطريق البري والسككي العمود الفقري لهذا المشروع^{١٠}.

٣. استملاك الأراضي : كما بينا سابقا ان الطريق البري يمتد من ميناء الفاو الكبير الى قضاء زاخو على الحدود التركية العراقية ، مما يعني ان الطريق البري او السككي سوف يمر عبر أراضي مملوكة للأهالي والملاك الأصليين وبالتالي يجب على الحكومة استملاك هذه الأراضي الوسعة لغرض تنفيذ الطريق المحددة ، و قد تكون هنالك صراعات قانونية بين الحكومة المركزية وبين الملاك لهذه الأراضي ، مما يجبر الحكومة على حلها بالشكل القانوني الأمثل لاستملاك هذه الأراضي^{١١}.

٤. العلاقات الإقليمية مع تركيا : منذ نشأت الدولة العراقية كانت هنالك علاقات جيدة نوعا ما مع الجارة تركيا لكنها متذبذبة بين الحين والآخر لعدة أسباب منها ملف مياه نهري دجلة والفرات ومنها امني بسبب المشكلة الكردية وكذلك مشاكل تصدير النفط العراقي عبر الأراضي التركية . كما نعلم ان هذا المشروع يعتمد اعتماد كبير على الطرق البرية في تركيا لإيصال البضائع والمسافرين الى أوروبا، لذا يجب عقد اتفاقيات مع الجمهورية التركية بخصوص طريق التنمية الجديد لضمان نجاح المشروع جغرافيا وامنيا^{١٢}.

ولم توقف هذه العقوبات الحكومية العراقية، كما يبدو، فقد قررت الحكومة السودانية، خلال الاجتماع الأخير في ٦ أغسطس/آب الماضي، تمويل المشروع الضخم من الموازنة الوطنية وإقامة شراكات مع القطاع الخاص العراقي للبدء في تحضيراته. قال وزير النقل العراقي رزاق محييس السعداوي، إن مجلس الوزراء وافق على إدراج المرحلة الأولى من مشروع الطريق التطويري ضمن الموازنة الاستثمارية لعام ٢٠٢٤.

المبحث الثاني : العلاقات العراقية التركية ما بعد طريق التنمية الجديد

ان العلاقات ما بين العراق وتركيا ليست وليدة اللحظة وانما علاقات ممتدة عبر التاريخ منذ أيام الإمبراطورية العثمانية والتي كان يحكمها العرق التركي حيث كان العراق مقسم الى ثلاث ولايات عثمانية هي بغداد والوصل والبصرة الى ان تم هزيمة العثمانيين في الحرب العالمية الأولى على يد الإنكليز وحلفائهم حيث انبثقت بعدها الدولة العراقية الجديدة عام ١٩٢١ وبعدها تم اعلان الجمهورية التركية على يد مصطفى كمال اتاتورك عام ١٩٢٣. حيث شهدت العلاقات بين البلدين الجارين عمليات شد وجذب بسبب الخلافات العسكرية والمائية. سنقسم هذا المبحث الى مطلبين حيث يتناول المطلب الأول العوامل الاقتصادية والأمنية بين البلدين اما الثاني سيتناول العامل المائي.

المطلب الأول: العوامل الأمنية والاقتصادية

منذ بزوغ التقسيمات الجديدة لدول الشرق الأوسط بدأت مشكلة القومية الكردية بالظهور للحصول على دولة مستقلة لكون هذه القومية موزعة على أربعة دول هي العراق وتركيا وإيران وسوريا لكن تركيا تضم العدد الأكبر من القومية الكردية، وأصبحت هنالك عدة مظاهر مسلحة خصوصاً في شمال العراق وجنوب تركيا. في التسعينيات، بنى "حزب العمال الكردستاني" العديد من المعسكرات على طول حدود العراق الجبلية مع إيران وتركيا، مستغلاً فراغ السلطة ومنطقة حظر الطيران التي فرضتها الولايات المتحدة في الشمال^{١٣}. وقبل الإطاحة بصادام وبعدها، أمرت أنقرة مراراً وتكراراً بتنفيذ عمليات توغل عسكرية تستهدف هذه المعسكرات، مما يأتزعلى علاقات البلدين لأنها تعتبر انتهاك للسيادة العراقية وانتهاك لمبدأ حسن الجوار. وقد شهدت هذه القضية تغييراً جذرياً قبل فترة وجيزة من زيارة أردوغان، حين صنّف العراق "حزب العمال الكردستاني" رسمياً "منظمة محظورة". فقد تعهد أردوغان سابقاً بإنشاء منطقة طوق امني وقائي للدفاع عن الحدود ضد تسلل "حزب العمال الكردستاني". وفي المقابل، تحصل بغداد على صفقة مياه والاشتراك أيضاً في مشروع طريق التنمية الجديد. لذلك يعمل العامل

الأمني دور مهم جدا في استقرار الأوضاع على حدود البلدين خصوصا ان هذه الجماعات المسلحة تهدد الامن القومي للبلدين معا وليس تركيا فقط.^{١٤}

في الوقت الحاضر وبعد الزيارات الدبلوماسية رفيعة المستوى بين حكومة البلدين تصل العلاقات التركية العراقية الى ذروة التعاون الأمني ما بين القوات العراقية والتركية والتعاون الاقتصادي حيث ترى تركيا العراق يشكل طوق نجاة لاقتصادها المتذبذب بسبب اثار التضخم الكبير الذي حصل في أسواقها التجارية. وحسب بعض المصادر التركية فإن العراق يعد خامس اكبر مستورد من تركيا (١). حيث شهدت العلاقات الاقتصادية بين البلدين تطور ملحوظا في السنوات الأخيرة ، وقد كشفت هيئة الإحصاء التركية بتاريخ ٢٩/٧/٢٠٢٣ ان العراق احتل المرتبة الخامسة كأكبر مستورد من الجارة تركيا حيث بلغت الصادرات الى العراق في شهر حزيران من نفس العام ٩٨٦ مليون دولار فقط. كما صرحت هيئة الإحصاء التركية ان حجم التبادل التجاري بين العراق وتركيا في عام ٢٠٢٢ بلغ ١٥,٢ مليار دولار امريكي بينما سجلت الصادرات العراقية الى تركيا مبلغ قدره ١,٤ مليار دولار امريكي بنسبة نمو ١٤,٧ % .

حيث صرح الرئيس التركي رجب طيب اردوغان في زيارته الأخيرة الى بغداد انه يطمح برفع سقف التبادل التجاري بين البلدين الى ٢٠ مليار دولار امريكي في المستقبل القريب، حيث تشمل الصادرات التركية الى العراق البضائع والسلع مثل الأثاث والاقمشة والمنسوجات وكذلك الالمنيوم والمطاط والاحجار الكريمة وبيض المائدة اللحوم والالبان وغيرها من المواد الاستهلاكية . ولكن من وجهة نظرنا ان تقوية العلاقات الاقتصادية بين البلدين يأتي على حساب خروج العملة الصعبة من العراق بكميات كبير الى تركيا مما يؤثر كثيرا على الاقتصاد العراقي والسبب يعود كون المصانع العراقية اغلبها مغلقة ولا تعمل وان كانت تنتج او تعمل فإن الفساد المستشري في الدولة يعد عامل طارد للاستثمار وبالتالي اغلب هذه المعامل قد تتوقف عن العمل مما يؤدي بالنتيجة الى زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية وهذا يقودنا الى رفع سقف الاستيراد من الجارة تركيا. ويؤكد خبراء الاقتصاد ان العلاقات التركية العراقية في مجال الاقتصاد تحظى بفرص واعدة جدا خصوصا بعد الاتفاق الرباعي بين الامارات وقطر وتركيا والعراق^{١٥} حول تنفيذ طريق التنمية الجديد، حيث يؤكد الخبراء العراقيون ان هنالك توجه

يستهدف تطوير قطاع الصناعة التحويلة وقطاع الزراعة مما يؤدي الى رفع مستوى سقف الاستيراد من تركيا مما يحفز المستثمرين الاتراك لزيادة الإنتاج وطلب السوق العراقي^{١٦}.

المطلب الثاني : العامل المائي

يشكل العامل المائي في العلاقات التركية العراقية دورا مهما بين البلدين بل ان هذه العلاقات تركزت منذ تأسيس الجمهوريتين في عشرينيات القرن الماضي على العامل المائي الذي يخص مياه دجلة والفرات . لو رجعنا الى عصر تأسيس الدولة التركية الحديثة عام ١٩٢٣ لرأينا ان تركيا وقعت اتفاقيات مع كل جيرانها التي تشاركهم مياه الأنهر مثل اليونان وبلغاريا وايران وجورجيا وأرمينيا الا دولتي العراق وسوريا . وبعد شد وجذب بين البلدين حول الحصص المائية قامت تركيا بأنشاء مشروع (كاب للسود) حيث يضم ٢٢ سدا و ١٣ محطة كهرباء على مجرى نهري دجلة والفرات ومن اضخم هذه السدود هو سد اتاتورك على نهر الفرات حيث تبلغ سعته التخزينية ٤٨ مليار متر مكعب من المياه وينتج ٢٤٠٠ ميغا واط من الطاقة الكهربائية ويعد ثالث اكبر سد في العالم^{١٧}

مع هذه المشاريع المائية التركية قد تناقصت مياه العراق بقدر ٧٠% من الحصص المائية وبالتالي أدت الى حدوث نقص كبير في مياه الري و الزراعة مما يؤثر سلبا و على الامن الغذائي للعراق خصوصا ان هنالك زيادة سكانية كبيرة بعد عام ٢٠٠٣. لكي نضمن حصصنا المائية التي تكفي العراق للري و الزراعة هنالك عدة توجهات على الحكومة ان تنفذها الأولى هي بناء سدود إضافية لإيقاف هدر مياه الأنهر الى الخليج العربي و الثانية التوزيع العادل للحصص المائية بين المحافظات هذه هي العوامل الداخلية اما خارجيا مع الجارة تركيا يجب ان تكون هنالك مفاوضات مكثفة بين الطرفين لغرض عقد اتفاقيات تنهي هذه المشكلة الممتدة لعقود بين البلدين. سابقا كان موقف العراق ضعيفا نوعا ما في المفاوضات خصوصا بعد عام ٢٠٠٣ مما أدى الى انفراد تركيا في إدارة ملف المياه وهذا ما يعيب دور الخارجية العراقية. اما اليوم لدى العراق أوراق ضغط جيدة جدا للضغط على الحكومة التركية لغرض عقد اتفاقيات لتوزيع الحصص المائية بشكل عادل . من هذه الاوراق هي الورقة التجارية والتبادل التجاري بين البلدين والذي تجاوز ١٥ مليار دولار امريكي، اما الورقة الأخرى هو مشروع طريق التنمية الجديد ، لان الجمهورية التركية سوف لن تتجح في انشاء طريق استراتيجي وسهل المرور واراضي منبسطة وقريبة على حدودها مثل هذا الطريق الذي يمر من خلال الأراضي

العراقية^{١٨}

حيث سيربط هذا المشروع تركيا وأوروبا بآسيا والشرق عبر الأراضي العراقية خصوصا بعد الانتهاء من العمل في ميناء الفاو الكبير، لهذا السبب لن تتخلى تركيا عن هذا المشروع بسهولة خصوصا مع استثمارات الشركات التركية أيضا في تنفيذ المشروع، لذا من الأجدر بالمفاوض العراقي ان يضغط على الجانب التركي بهذه الورقة لغرض حصوله على الحصص المائية المقررة دوليا. مع العلم ان العراق لديه خيارات أخرى لتنفيذ هذا الطريق بعيد عن الأراضي التركية فمثلا ان الأراضي السورية ومنها الى أوروبا عبر البحر المتوسط قد تكون بديلا ناجحا عن الأراضي التركية في تنفيذ هكذا مشروع. وهذا ما حصل تقريبا مع الزيارة الأخير للرئيس التركي الى العراق عام ٢٠٢٤ حيث تم الاتفاق على

زيادة الحصص المائية لنهر دجلة فقط لمدة ١٠ أعوام

اما ورقة المفاوضات الثالثة هو انه نرى احتياج تركيا لمنتوج القمح الاستراتيجي كون ان تركيا تعد الدولة الثانية عالميا في استيراد القمح لغرض تغطية العجز في الطلب على القمح في السوق التركي، حيث تأثرت كثيرا بعد نشوب الحرب بين روسيا وأوكرانيا عام ٢٠٢٢. بعد انقطاع صادرات القمح الأوكراني عن تركيا أصبحت هنالك ازمة كبيرة جدا في السوق التركي. وفقا لهيئة الإحصاء التركي فان تركيا استوردت في الأشهر السبعة الأولى من موسم ٢٠٢٣/٢٠٢٤ نحو ٦,٤٥ طن من محصول القمح، حيث جاءت روسيا في المركز الأول من المصدرين الى تركيا بنسبة ٨٣% من اجمال الاستيراد، وجاءت أوكرانيا في المركز الثاني بنسبة ١٤% من اجمالي الاستيراد^{١٩} نرى هنا ان على العراق استغلال حاجة تركيا الماسة لمحصول القمح خصوصا ان العراق لديه أراضي زراعية كبيرة وواسعة فمن الممكن ان توقع اتفاقيات بين الطرفين لغرض تنظيم زراعة محصول القمح على الأراضي العراقية وبكميات كبيرة وتصديره الى الجانب التركي بثمن مخفض عن السعر العالمي ولكميات كبيرة بمقابل ان تقوم تركيا بإطلاق الحصص المائية وبكميات تغطي حاجة العراق بكافة القطاعات الصناعية او الزراعية. او ان تقوم الشركات التركية باستثمار الأراضي الزراعية في العراق لغرض زراعة محصول القمح بمقابل نسبة تدفع الى الدولة العراقية وكذلك اطلاق الحصص المائية الكافية لزراعة هذا المحصول، وبالتالي تعود بالفائدة الى العراق تجاريا ومائيا. و مع انشاء طريق التنمية الجديد فإنه يمثل عامل حاسم لسهولة وسرعة التنقل بين تركيا العراق سواء عن طريق البر او عن طريق السكك الحديدية.

التوصيات

١. من الضروري أن يتم إبعاد مشروع "طريق التنمية" عن المناكفات والصراعات السياسية الداخلية في العراق، خاصة وأن هناك أطرافاً تابعة لدول أجنبية قد تسعى إلى عرقلة إتمام هذا المشروع الاستراتيجي، بسبب الأضرار التي قد تلحق بمصالحها في حال اكتماله كما هو مخطط له. بالإضافة إلى ذلك، يجب تجنب أي تأثيرات سلبية من الفساد الإداري والمالي المستشري في مفاصل الدولة، لضمان تنفيذ المشروع بنجاح وشفافية عالية.

٢. إيجاد التمويل الكافي لغرض اكمال الطرق البرية و السككية و يفضل ان يكون التمويل عن طريق الاستثمار مع الشركات الرصينة التي يكون لها اعمال سابقة مماثلة.

٣. نعلم ان العراق يعتبر شبه معدوم من السواحل المطلّة على البحر مما أدى لسنوات الى تضيق طرق التجارة معه، الا ان ميناء الفاو الكبير قد فتح أبواب التجارة العالمية على مصارعيه لذلك هو يعتبر نواة طريق التنمية الجديد ، بمعنى اخر يجب استغلال المشروع في طرق التجارة العالمية لأنه سيربط قارتي اسيا واوروبا عن طريق العراق .

٤. من الضروري إقامة مدن صناعية كبيرة في المستقبل، موزعة على عدة محافظات عراقية، مع مراعاة النسب السكانية في تلك المناطق وتوافر المواد الأولية اللازمة لتصنيع السلع المحلية. وتهدف هذه المدن إلى تلبية احتياجات السوق المحلي، بالإضافة إلى تعزيز القدرة على تصدير السلع إلى أوروبا وأسواق أخرى.

٥. ممكن ان يرتبط هذا الطريق بطريق الحرير الصيني في المستقبل فيجب هنا على الحكومة العراقية ان تقوم بأعداد مخططات واتفاقيات مهيّدة للعمل مع المشروع الصيني العملاق.

٦. استخدام طريق التنمية الجديد كورقة ضغط سياسية واقتصادية من قبل المفاوض العراقي مع الجانب التركي لغرض تفعيل معاهدات المياه الموقعة سابقا مع تركيا وزيادة الاطلاقات المائية لنهري دجلة والفرات وكذلك العمل على اخراج القواعد التركية العسكرية الى الحدود المشتركة بين البلدين.

المصادر

١. د.حسين حافظ وهيب ، العراق والمحيط الإقليمي دراسة في العلاقات التركية _ العراقية ، مركز الدراسات الدولية و الاستراتيجية ، جامعة بغداد، مجلة العلوم القانونية والسياسية ٢٠١٧.
٢. د.سلمان علي حسين ، المياه في العلاقات العراقية التركية، كلية العلوم السياسية جامعة النهريين ٢٠١٩.

٣. د. د. حيدر نعمه بخيت ،طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة ،مركز البيان للدراسات والتخطيط ٢٠٢٣.
٤. رؤى عماد كاظم ، د. ارين قاسمي ، التنظيم القانوني لطريق التنمية الاستراتيجي ، جامعة طهران ، مجلة نسق ، ٢٠٢٤.
٥. تداعيات حظر تركيا استيراد القمح .. الراجحون والخاسرون ، مقالة صحفية على موقع الجزيرة نت ، ٢٠٢٤ . <https://www.aljazeera.net/ebusine>
٦. مشروع طريق التنمية إيرادات "متوقعة" تصل لـ ٥ مليار دولار وخبير يفصل أهميته . مقال منشور على موقع السومرية نيوز ٢٠٢٣.
٧. مقالة صحفية على موقع تورك برس الالكتروني ، <https://www.turkpress.co/node/101326> .
٨. مقالة صحفية على الموقع الالكتروني لقناة تي آر تي التركية ، <https://www.trtarabi.com/issues>
٩. الموقع الالكتروني لوزارة النقل العراقية. <https://www.motrans.gov.iq/> .
١٠. الموقع الالكتروني للأمانة العامة لرئاسة الوزراء . <https://cabinet.iq/a> تاريخ الزيارة أيلول ٢٠٢٤.
١١. من الفاو إلى العالم.. العراق يكمل ٦٠% من " النفق المغمور "، مقال منشور على الموقع الالكتروني لقناة الحرة ٢٠٢٤. <https://www.alhurra.com/iraq>
١٢. طريق التنمية الجديد في العراق . ماهو ؟ ومميزاته وتأثيره الإقليمي ؟ ، مقال منشور على موقع الخليج الجديد. <https://thenewkhalij.news/article> .
١٣. الموقع الالكتروني ، وزارة النقل العراقية، الشركة العامة لموانئ العراق ، <https://www.scp.gov.iq> .
١٤. هيئة الإحصاء التركية ، 2022 <https://www.tuik.gor.tr> .
١٥. الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات ، إحصاء قطاع النقل العام في القطاع الحكومي ٢٠٢٣.

١٦. وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعه الإحصائية لعام ٢٠٢١ .
١٧. د.فاضل حسن كطاف ، الأهمية الاستراتيجية للعراق لمشروع طريق الحرير ، مجلة العلوم الإنسانية جامعة بابل ، العدد ١ ، ٢٠٢١.
١٨. امجد راضي الزاهدي ، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق ، جامعة بغداد ، ٢٠٢٣.
- ١٩ . د.سمير هادي الشكري ، طريق الحرير الجديد واثره في العلاقات الدولية ، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة ، العدد ٧٥ ، ٢٠٢٣
٢٠. وصال نجيب العزاوي ، رؤية عراقية نحو سياسة خارجية فاعلة تجاه تركيا ، شؤون عراقية ، المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية ، العدد الثالث والرابع ٢٠١٠ / ٢٠١١ .
- ٢١ . حميد فارس حسن ، السياسة المائية التركية واثرها على دول الجوار ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم السياسية ، جامعة بغداد ٢٠٠٠ .
٢٢. فرح عبد الكريم ، النزاع على المياه بين العراق وتركيا ، رسالة ماجستير ، كلية الادب و العلوم قسم العلوم السياسية ، جامعة الشرق الأوسط ، ٢٠١٤ .

الهوامش:

١. د. حيدر نعمه بخيت ، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة ، مركز البيان للدراسات والتخطيط . بغداد. ٢٠٢٣. ص ٤ .
٢. فاضل حسن كطاف، الأهمية الاستراتيجية للعراق لمشروع طريق الحرير، مجلة العلوم الإنسانية جامعة بابل ، العدد ١ ، ٢٠٢١. ص ٢٨٨.
٣. د. حيدر نعمه بخيت ، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة ، مركز البيان للدراسات والتخطيط ٢٠٢٣. مصدر سابق. ص ٢٠.
٤. طريق التنمية الجديد في العراق . ما هو ؟ وما مميزاته وتأثيره الإقليمي؟ ، مقال منشور على موقع الخليج الجديد. <https://thenewkhalij.news/article> . تاريخ الزيارة ١٢/١/٢٠٢٥ .

١٠. مشروع طريق التنمية إيرادات "متوقعة" تصل لـ ٥ مليار دولار وخبير يفصل أهميته . مقال منشور على موقع السومرية نيوز ٢٠٢٣.
<https://www.alsumaria.tv/news/economy/457190> تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/١/١٣

٦. امجد راضي الزاهدي ، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق ، جامعة بغداد ، ٢٠٢٣ . ص ٧٩.
 ٧. من الفاو إلى العالم.. العراق يكمل ٦٠% من " النفق المغمور " ، مقال منشور على الموقع الالكتروني لقناة الحرة ٢٠٢٤ . <https://www.alhurra.com/iraq> . تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/١/١٧ .

١. ^ الموقع الالكتروني للأمانة العامة لرئاسة الوزراء <https://cabinet.iq/a> . تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/١/٢٠ .

٩. الموقع الالكتروني لوزارة النقل العراقية <https://www.motrans.gov.iq/> تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/١/٢٣ .

١٠. د.سمير هادي الشكري ، طريق الحرير الجديد واثره في العلاقات الدولية ، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة ، العدد ٧٥ ، ٢٠٢٣ ، ص ٥١٢ .

١١. رؤى عماد كاظم ، د. ارين قاسمي ، التنظيم القانوني لطريق التنمية الاستراتيجي ، جامعة طهران ، مجلة نسق ، ٢٠٢٤ .

١٢. د. حيدر نعمه بخيت ، ٢٠٢٣ . (م س) ص ٢٢ .

١٣. د.حسين حافظ وهيب ، العراق والمحيط الإقليمي دراسة في العلاقات التركية _ العراقية ، مركز الدراسات الدولية و الاستراتيجية ، جامعة بغداد، مجلة العلوم القانونية والسياسية ٢٠١٧ . ص ١٨١ .

١٤. فاضل حسن كطاف، الأهمية الاستراتيجية للعراق لمشروع طريق الحرير، مجلة العلوم الإنسانية جامعة بابل ، العدد ١ ، ٢٠٢١ . ص ٢٩٣ .

١٥. مقالة صحفية على الموقع الالكتروني لقناة تي آر تي التركية.
<https://www.trtarabi.com/issues> تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/١/٢٩ . ص ١٠٠ .

٢١٦. وصال نجيب العزاوي ، رؤية عراقية نحو سياسة خارجية فاعلة تجاه تركيا ، شؤون عراقية ، المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية ، العدد الثالث والرابع ٢٠١٠ / ٢٠١١ .

٢١٧. وصال نجيب العزاوي ، رؤية عراقية نحو سياسة خارجية فاعلة تجاه تركيا ، شؤون عراقية ، المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية ، العدد الثالث والرابع ٢٠١٠ / ٢٠١١ .

١٩. تداعيات حظر تركيا استيراد القمح .. الرابحون والخاسرون ، مقالة صحفية على موقع الجزيرة نت ، ٢٠٢٤ . <https://www.aljazeera.net/ebusine> تاريخ الزيارة ٢٠٢٥/٢/٣ .