



IRAQI
Academic Scientific Journals



العراقية
المجلات الأكاديمية العلمية

J
H
C
S

Journal of historical and cultural studies

ISSN: 2023-1116 (Print) - E- ISSN: 2663-8819 (Online)

Journal Homepage: <http://jhcs.tu.edu.iq>

A.M.Dr. Dilshad Omar
Abdulaziz
University of Kirkuk /
Faculty of Arts / Department
of history
Ammar Habib is fat
Iraqi media network

KEY WORDS:

Petroleum, Pipeline,
Kirkuk, Iraq, Turkey

ARTICLE HISTORY:

Received:

Accepted:

Available online:

November / 2023

The impact of the Kirkuk-Ceyhan pipeline on the recovery of the Turkish economy 1977-1990, (historical Study)

ABSTRACT

The study highlights the impact of the Kirkuk-Ceyhan pipeline on the recovery of the Turkish economy during the years 1977-1990, through the main axes of the study, The first axis deals with the stages of establishing and implementing the Kirkuk-Ceyhan pipeline during the years 1977-1987. The second axis deals with the impact of the Pipeline on the recovery of the Turkish economy during the years 1977-1990, in addition to the conclusion and the list of sources and references.

DOI:

Corresponding author: dilshad73@uokirkuk.edu.iq

أثر خط أنابيب كركوك - جيهان على أنتعاش الاقتصاد التركي 1977-1990 (دراسة تاريخية)

الخلاصة:

يعدّ النقل بواسطة الانابيب والناقلات من أهم وسائل نقل عبر اليابسة وعبر البحار والمحيطات على التوالي، وتحتاج هذا الجزء من الصناعة النفطية الى امكانيات مادية وبشرية وذات مردود اقتصادي كبير، وهي تعتبر العمود الفقري لاقتصاد الصناعة النفطية. هذا البحث يسلط الضوء على مؤثرات التطور الاقتصادي في الدولة التركية الحديثة خلال الربع الاخير من القرن العشرين، باعتبار إن النفط كركوك هو المؤثر الفعال والعامل الأساسي لانتعاش اقتصادها خلال تلك الفترة.

أ.م.د. دلشاد عمر عبد العزيز

جامعة كركوك/ كلية الآداب/
قسم التاريخ
عمار حبيب سمين
شبكة الاعلام العراقي
الكلمات المفتاحية:

**النفط، خط انابيب، كركوك،
العراق، تركيا**

معلومات تواريخ البحث:

- الاستلام:

- القبول:

- النشر المباشر:

تشرين الثاني 2023

المقدمة:

إن تاريخ نقل النفط عبر خطوط الأنابيب النفطية، مرتبط ارتباطاً وثيقاً بتاريخ الصناعة النفطية، وهي المرحلة المهمة بعد اكتشاف النفط واستخراجه، حيث تبدأ مرحلة النقل بواسطة الأنابيب أو السفن والناقلات النفطية، وكان أول خط أنبوب لنقل النفط في العالم قد أقيم في سنة 1865 في الولايات المتحدة.⁽¹⁾ ويُعد النقل بواسطة الأنابيب والناقلات من أهم وسائل نقل النفط عبر اليابسة وعبر البحار والمحيطات على التوالي، وتحتاج هذه الصناعة النفطية إلى رؤوس أموال طائلة، في مناطق مثل حقول كركوك، لأن صناعة استخراج النفط فيها، وبسبب الموقع الجغرافي الداخلي للحقول النفطية في كركوك البعيدة عن موانئ التصدير والأسواق العالمية، كانت بحاجة لوسائل نقل أكبر مقارنة بالمناطق النفطية الأخرى التي تملك مواقع جغرافية أفضل.⁽²⁾

يعود تاريخ صناعة استخراج النفط في العراق إلى سنة 1916⁽³⁾، إلا أن الاكتشاف الضخم الذي تحقق بعد تفجر النفط في بئر رقم (1) في بابلكر سنة 1927، بدأت عملية صناعة استخراج النفط في العراق تطوراً كبيراً⁽⁴⁾، وتعد سنة 1934 بداية الإنتاج التجاري للنفط الخام في حقول كركوك، وتصديرها إلى الأسواق العالمية⁽⁵⁾، ومن أجل تطوير صناعة النفط في حقول كركوك، كان لابد من مد شبكة من خطوط الأنابيب المتباينة في أقطارها وطاقتها وأغراضها ومساراتها والتي هيأت لضخ وتصدير نفط كركوك إلى الأسواق العالمية عبر موانئ البحر المتوسط خلال فترة الاستثمار الاجنبي 1927-1972، حيث كانت هناك أربعة خطوط رئيسة ناقلة لنفط كركوك صوب موانئ البحر الأبيض المتوسط من خلال الدول المجاورة (سوريا، لبنان، الاردن والفلسطين)⁽⁶⁾، أما في فترة الاستثمار الوطني منذ تأميم اعمال شركات الاجنبية في حقول النفطية من قبل الحكومة العراقية سنة 1972، تم استحداث خط انابيب كركوك - جيهان في سنة 1977.

يركز البحث على دراسة اثر خط أنابيب كركوك- جيهان على انتعاش الاقتصاد التركي خلال مراحل تأسيس وتنفيذ الخط في سنة 1977 الى توقفها عن التصدير بسبب غزو العراق للكويت في 2 آب 1990. وعن طريق اعتماد المنهج التاريخي العلمي تهدف الدراسة إلى جرد المتغيرات والثوابت التي تحكمت بطبيعة العلاقات السياسية والاقتصادية بين الدولتين العراق وتركيا، والتي ركزت على عامل النفط ولاسيما مشروع خط انابيب كركوك-جيهان بالتحديد، من خلال سرد وإعادة قراءة الوثائق التاريخية لاستنباط دور الخط في انتعاش الاقتصاد التركي خلال فترة الدراسة.

ويتضمن الدراسة محاورين رئيسيتين، إذ يتناول المحور الأول مراحل تأسيس وتنفيذ خط أنابيب كركوك-جيهان خلال السنوات 1977-1987، ويتطرق المحور الثاني على أثر الخط على انتعاش الاقتصاد التركي خلال السنوات 1977-1990، بالإضافة إلى خاتمة وملخص البحث باللغة الانكليزية وقائمة المصادر والمراجع.

أولاً: نبذة عن مراحل تأسيس وتنفيذ خط أنابيب كركوك-جيهان 1977-1987 :

بادرت الحكومة العراقية في أواخر سنة 1967 بدعوة الحكومة التركية الى اجراء مفاوضات من اجل تعزيز وتطوير العلاقات النفطية التجارية بين البلدين، ورحب الجانب التركي بالفكرة والذي كان يسعى الى تثبيت ودعم اقتصاد بلاده عن طريق إقامة علاقات تجارية وطيدة مع العراق لا سيما في مجال النفط، وجاءت أولى مبادرات ربط البلدين بخط انابيب نفطية من قبل الحكومة التركية التي اوفدت من 3 - 6 تموز 1967 وفدا من شركة النفط التركية والتي كانت تعرف باسم (Turkish petroleum corporation) بزيارة بغداد واقتراح انشاء سكك حديد من الموصل الى مصفى باتمان التركية الذي كان قد دخل الخدمة توا، وذلك لان حقول النفط في الموصل آنذاك كانت تحت سيطرة شركة النفط الوطنية، الا ان وبعد

دراسة الامر تم معرفة ان الوجه القانوني الدولي لا يسمح بذلك، بالإضافة الى محدودية نفط حقول الموصل بحيث لا يشجع الى الاستثمار بهذا الحجم الكبير.⁽⁷⁾

استمرت الحكومة التركية وشركاتها في إصرارها بالحصول على النفط من العراق حتى اصدر مجلس الوزراء التركي قرارا بتحويل مستشار وزير الطاقة والموارد الطبيعية كمال نويان (1967 - 1968) لاجراء المفاوضات مع الجانب العراقي وتوجه نويان الى بغداد في 24 كانون الأول واستمرت الزيارة الى 26 من الشهر نفسه سنة 1967، وفيها طرح الجانب العراقي إقامة مشروع خط انابيب للنفط يمر عبر الأراضي التركية الى البحر الأبيض المتوسط وفي كانون الثاني سنة 1968 توجه وفد تركي اخر الى العراق زيارة العراق من اجل التباحث في تفاصيل المشروع المقترح إنشاؤه وبدا للجانبين بضرورة اجراء مباحثات أوسع تضم الرؤساء والوزراء والمستشارين ومن كلا الجانبين.⁽⁸⁾

كانت للاضطرابات الداخلية في كلا البلدين اثرها في تجميد تلك المفاوضات، منها الانقلاب الذي شهده العراق في شباط 1968 وما اعقبه من مشاكل داخلية في البلاد، ومن جانب اخر شهدت تركيا هي الأخرى اضطرابات داخلية، وفي تشرين الأول 1969 جرت انتخابات رئاسية في تركيا ووصل الى سدة الحكم حزب العدالة برئاسة سليمان دميرل (1924 - 2015)، ولم يضع الحزب المشاكل الاقتصادية في أولويات سياستها وازداد الوضع الاقتصادي والاجتماعي والأمني سوء في البلاد، حتى قامت المؤسسة العسكرية سنة 1971 بانقلاب وبضغط على سليمان دميرل لتقديم استقالته عن رئاسة البلاد، ومجيء حكومة مستقلة برئاسة نهاد أريم.⁽⁹⁾

رأت الحكومة التركية الجديدة ضرورة تحسين علاقاتها التجارية والاقتصادية مع العراق وبالأخص في سد احتياجاتها من النفط الخام وبأسعار غير مكلفة، حتى صرحت الحكومة الجديدة ان العلاقات الاقتصادية والتجارية والاتفاقيات مع العراق جميعا هي سارية المفعول وان ما حصل في تركيا ما هي الا شأن داخلي لا يؤثر على العلاقات الخارجية ولا سيما مع العراق داعية العراق الى رفع مستوى التجارة معها، وبعد قرار تأمين النفط العراقي في 1 حزيران 1972 وقفت تركيا الى جانب

العراق وايدت قرار التأميم بالكامل،⁽¹⁰⁾ وجددير بالذكر ان مستشار وزارة الصناعة في البنك الدولي آنذاك توركت اوزال والذي اصبح رئيسا لوزراء تركيا (1983 - 1989) فيما بعد اشار على مدى تأثير قرارا التأميم على انشاء خط كركوك-جيهان بعد افتتاح الخط بقوله: ((ان العراق بسط سيطرته الكاملة على ثرواته النفطية الوطنية بعد قرار التأميم، وان توقيع وتنفيذ مشروع انابيب النفط العراقي- التركي يعتبر احد ثمرات ذلك القرار، والا لما امكن تحقيق هذا الإنجاز الكبير)).⁽¹¹⁾

استحسنست الحكومة العراقية التصريحات والتقارب التركي ووجهت دعوة رسمية الى وزير خارجيتها اوميد هالك بايلكن (1971 - 1974) لزيارة العراق من اجل تطوير العلاقات التجارية النفطية بين البلدين، وتوجه اوميد هالك بايلكن مع الوفد المرافق له الى بغداد واستمرت المفاوضات في فترة 2 - 7 أيلول 1972 وتم التوصل الى بعض رؤوس النقاط حول مد خط انابيب من حقول كركوك الى ميناء جيهان ومنه الى الأسواق العالمية.⁽¹²⁾

أعقبت زيارة وزير الخارجية التركي الى العراق بايام قليلة، دعوة رسمية من الحكومة التركية الى الرئيس العراقي احمد حسن البكر (1968 - 1979) لزيارة تركيا، وتوجه البكر مع وفد كبير مرافق له في 19 أيلول 1972 والتقى بالرئيس التركي جودت صوناي (1966 - 1973)، واعتبرت هذه الزيارة خطوة كبيرة في توسيع العلاقات الثقافية والاقتصادية بين البلدين، وتم وضع أسس جديدة لعلاقات افضل وفي مختلف المجالات، وكان محور التعاون النفطي من اهم المحاور التي تم طرحه في هذا اللقاء، وتم التوافق بين الحكومتين على انشاء خط انابيب لنقل النفط من حقول كركوك الى الأسواق العالمية عبر البحر الأبيض المتوسط، وكذلك تم التباحث عن الية انشاء الانابيب والشركات المؤهلة لهذا العمل.⁽¹³⁾

بدأت بعض الجهات في الحكومة العراقية بمعارضة انشاء هذا الخط كونه يتعارض مع المبادئ القومية التي تعتبرها الحكومة العراقية أساسا لسياستها لا يمكن الاستغناء عنه، حيث ان المستفيد من النفط سيكون دولة غير عربية، لذا طلبت الجهات المعارضة بياصال النفط العراقي الى الأسواق العالمية عبر الأراضي

الأردنية، ولهذا أصبح هناك تلكؤ وتأخير في البدء بإنشاء المشروع، غير ان الحسابات التي قام بها خبراء النفط العراقي صرحوا بأهمية انشاء خط انابيب عبر تركيا بخلاف الأردن، فضلا عن إمكانية ان يكون مصير الانابيب الذي يمر عبر الأردن كمصير الانابيب التي تمر عبر الأراضي السورية، وبناء على ذلك امرت الحكومة الاستمرار في دراسة مشروع خط كركوك - جيهان وبالإسراع في انجازه واكماله في اقرب وقت ممكن. (14)

كانت المفاوضات بشأن مشروع خط انابيب كركوك - جيهان قد وصلت الى نهايتها؛ على اثر ذلك خولت الحكومة التركية في 21 اب 1973 وزير خارجيتها اوميد هالك بايلكن بالتوقيع على الاتفاقية المزمع التوقيع عليها في 27 اب، بعد مناقشته من قبل مجلس الوزراء التركي،⁽¹⁵⁾ من اجل وضع النقاط الأخيرة لإكمال الاتفاقية وتوقيعها، توجه وزير الخارجية العراقي مرتضى سعيد عبد الباقي (1971 - 1974)، في 25 اب 1973 الى انقرة في زيارة رسمية استمرت 3 أيام،⁽¹⁶⁾ وجرى عدة اجتماعات بين الطرفين خصصت الأولى منها الى تشكيل لجان مشتركة اقتصادية، فنية، من اجل توزيع العمل على المشروع، وبعد إتمام المباحثات حول الاتفاقية اقام وزير الخارجية التركي مساء نفس اليوم حفلا بهذه المناسبة وذلك في مبنى وزارة الخارجية التركية وبحضور وزراء ودبلوماسيين في الحكومة التركية والقى كلمة أشاد فيها على العلاقات العراقية - التركية التي وصلت الى مناخ طيب، وكذلك استطرد ان الاتفاقية التي سيقع عليها العراق وتركيا يوم الاثنين 27 اب 1973 لمد خط انابيب لنقل نفط حقول كركوك عبر الموانئ التركية الى الأسواق العالمية، تعتبر انطلاقة لمرحلة جديدة من الصداقة والتعاون بين البلدين.⁽¹⁷⁾

من جانب اخر كانت المفاوضات العراقية- السورية مستمرة حول خط انابيب كركوك - بانياس وبما ان العراق لم يكن يملك منفذا اخر لتصدير نفطه غير الأراضي السورية لذا استجابة لمتطلبات السورية، الا انه بدأ بالإسراع في انجاز مشاريع يغنيه عن سوريا في حال اغلاقها للخط، وبعدها تم التخطيط الى انشاء خط انابيب يربط الحقول الجنوبية بالحقول الشمالية في البلاد والذي أصبح الخط

الاستراتيجي سنة 1975، وتوفير كافة المستلزمات من اجل الإسراع في انهاء مشروع خط كركوك جيهان.⁽¹⁸⁾

تم التوقيع على اتفاقية انشاء خط انابيب نفط كركوك - جيهان وقعتها عن العراق وزير الخارجية مرتضى سعيد عبد الباقي، وعن تركيا وزير الخارجية اوميد هالك بابلكن، في يوم الاثنين الموافق 27 اب 1973 في العاصمة انقرة،⁽¹⁹⁾ وضمت الاتفاقية 24 مادة، ومن اهم موادها:

1. يستمر تصدير النفط من حقول كركوك الى ميناء جيهان التركي وبانسايابية كاملة مدة 20 سنة، في حالة عدم مطالبة احد الجانبين فسخ الاتفاقية فانها ستمدد كل 5 سنوات بشكل تلقائي، وفي حالة مطالبة احد الجانبين بفسخ العقد يجب ابلاغ ذلك خطيا الى الجانب الاخر بمذكرة انهاء قبل سنة واحدة من تحديد يوم الانهاء.
2. يتعهد كل من الجانبين تأسيس ونصب وتشغيل وإدارة وما يلزمه من كافة الأمور في الجزء الواقع ضمن أراضيهم.
3. التوقيع على العقود ذات العلاقة لغرض تنفيذ المشروع وخلال 6 اشهر فقط من التوقيع على هذه الاتفاقية.
4. العمل بموجب الاتفاقية لكلا البلدين وضمان تركيا لحقوق مرور النفط العراقي وتقديم كافة التسهيلات الكمركية.
5. تحديد أجور نقل و مرور وتحميل النفط في الأراضي التركية 0,35 دولار امريكي لكل برميل من النفط الخام، والتي تدفع على أساس كمية النفط المسلمة الى مشتري النفط وسيحسب أيضا كمية النفط التي تسلم الى تركيا، وتتضمن الأجور جميع تكاليف النقل، والتشغيل، والصيانة، والحماية، والارباح، والضرائب، والتوسيعات، والاستبدالات، والخدمات كافة، وتدفع الأجور بالعملة التي تم الاتفاق عليها او بالمقايضة.

6. تحديد بيع كميات النفط العراقي الى تركيا 70 مليون برميل خلال سنوات 1977 – 1979 و 84 مليون برميل خلال سنوات 1980 – 1982، 98 مليون برميل لعام 1983 وما بعده.

7. تحدد سعر البرميل الواحد المنقول الى الأسواق العالمية عبر خط انابيب كركوك – جيهان على أساس أسعار السوق الحرة للنفط العراقي في شرق البحر الأبيض المتوسط

8. يحق للجانب العراقي تأسيس مكتب خاص له في ميناء جيهان حيث ميناء شحن النفط الى الأسواق العالمية من تركيا، مع اعفاء الأخيرة للمكتب المذكور من كافة الضرائب ورسوم التكاليف والاعباء المالية الأخرى، كما يحق للجانب العراقي أيضا تأسيس مكاتب في محطات الضخ التركية حال اقتضاء الضرورة، ويلتزم الجانب التركي على تقديم كافة التسهيلات الضرورية للممثلين العراقيين فيما يتعلق بحرية تنقلاتهم وكذلك ما يتعلق بالعمل واجازات الدخول والإقامة والعمل للموظفين (مع عوائلهم)، كما ان عدد الممثلين والعاملين في الميناء سيكون حوالي 25 شخصا.

9. تقدم جمهورية تركيا كافة التسهيلات للمهندسين والعمال العراقيين فيما يتعلق بتراخيص الدخول اليها والإقامة فيها.

10. في حال وقع الحوادث القاهرة الخارجية عن إرادة الطرفين توقيف كافة الالتزامات المذكورة في الاتفاقية وبصورة مؤقتة لحين رفع الخطر إعادة الضخ.

11. يقوم الجانب العراقي بتحديد مواعيد الناقلات والسفن ويزود بذلك الجانب التركي بجدول تحميل شهري، وفي المقابل يقوم الجانب التركي بتزويد الجانب العراقي بصورة دورية بمعلومات تفصيلية حول منشآت الميناء

وطاقته لكي تؤخذ هذه المعلومات من قبل الجانب العراقي بنظر الاعتبار
في عمليات التسويق والبرمجة. (20)

وفي 8 شباط 1974 توجه وفد تركي نحو بغداد ضم كل من السفير التركي
في بغداد والذي كان رئيسا للوفد، والمدير العام لشؤون النفط، والمدير العام لشركة
بوتاش Botaş النفطية، (21) فضلا عن مدراء ومسؤولين آخرين، من اجل التفاوض
والتباحث مع الحكومة العراقية حول البدء بتنفيذ مشروع خط انابيب كركوك -
جيهان. (22)

تم الاتفاق على ان يبدأ البلدان بإحالة المشروع الى الشركات المختصة،
والمتنافسة لإنشاء خط انابيب كركوك - جيهان في تشرين الثاني 1974 وعلى اثر
توقيع الاتفاقية بدأت الحكومة التركية بالاهتمام الكبير لإنشاء هذا الخط واعتبرته
ذو أهمية استراتيجية لها، وعلى هذا الأساس اصدرت عدة قرارات عاجلة على ان
يتم البدء بالعمل بإنشاء الخط في الوقت المحدد ومن هذه القرارات:

1. اصدار مرسوم رقم 7/7871 يقضي بتأسيس شركة مساهمة لنقل النفط
بواسطة خطوط الأنابيب والتي عرفت باسم بوتاش.

2. تم توجيه المديرية العامة لشؤون النفط بتقديم الوثائق والخطط المطلوبة
الى شركة بوتاش من اجل البدء بالعمل في الوقت المحدد وذلك وفق
المادة 1/83 من قانون النفط رقم 6326 في تركيا.

3. سريان أحكام الاتفاقية المبرمة بين الحكومتين في التأسيس والتشغيل
والصيانة، وفي الحالات التي لا يوجد فيها نص في الاتفاقية تقرر تطبيق
أحكام قانون النفط رقم 6326 المعدل بالقوانين (6558 و 6987
و 1702)، بشرط عدم معارضتها مع الاتفاقية، ودخلت هذه القرارات حيز
التنفيذ من تاريخ نشره في 26 شباط 1974 في الصحف الرسمية. (23)

صادق البرلمان التركي على مشروع قانون خط انابيب كركوك - جيهان في 22 تموز 1974، وتم تشكيل هيكلية شركة بوتاش التركية من اجل الاشراف على انشاء القسم التركي، وبعد جولة من المناقصات في منتصف تشرين الثاني من العام نفسه، قدمت مجموعة شركات مانسمان الألمانية (Mannesmann) ادنى عرض بقيمة 279 مليون دولار وفازت بعقد بناء الجزء التركي من خط الانابيب. (24)

وفي كانون الأول 1974 أعلنت شركة بوتاش عن عقودها الرئيسية والتي تمثلت: 300 مليون دولار مع شركة مانسمان الألمانية للبدء بانشاء الخط وتوريد 135 مليون طن من انابيب الفولاذ والمضخات والمحولات وأجهزة التحكم، كما وعقدت شركة مانسمان الألمانية الغربية مع شركة أمسترداميش بالاستر (Amsterdamische Balaster Com)، بمبلغ 35.7 مليون دولار من اجل بناء ما يتطلبه المشروع في الميناء، وكذلك تم عقد مشترك مع شركة تكفن (Tekfen Com) التركية وشركة دي بروفانس (De Provence Com) الفرنسية عقد بقيمة 17.9 مليون دولار لبناء الخزانات النفطية على الميناء، وبلغت التكلفة الكلية للخط في الجزء الواقع في الأراضي التركية 300 مليون دولار يتحملها الجانب التركي ويكون الخط ملكا له. (25)

وفي الجانب العراقي اوعزت الحكومة العراقية الى شركة النفط الوطنية الإسراع بالعقد مع احد الشركات المتنافسة على انجاز هذا الخط، وتمكنت شركة ايني الإيطالية في تشرين الأول 1974 من توقيع اتفاقية مع الشركة الوطنية، على ان تكون عملها في مجال الأمور الاستشارية في كيفية انشاء الخط وإدارته، وتم تنفيذ المشروع وفقا لأحكام قانون تنفيذ مشاريع التنمية الكبرى رقم 157 لسنة 1973، كما وقعت الشركة العامة للاستشارات والتخطيط للمشاريع النفطية بالاشتراك مع شركة مانسمان الألمانية الغربية في 25 تشرين الثاني 1973 عقدا مع مجموعة شركات اليابانية لتجهيز انابيب فولاذية للمشروع بكلفة 67.7 مليون دولار، وبذلك تبلغ الكلفة الكلية للجزء الواقع في الأراضي العراقية من المشروع ما يقارب 100

مليون دولار يتحمله الجانب العراقي ويكون الخط ملكا له، على ان يبدأ المباشرة بإنشاء الخط على كلا الجانبين في نيسان 1975.⁽²⁶⁾

وفي 5 شباط 1976 زار وزير الخارجية التركي احسان صبري جاغلايانكيل (1975 - 1977) بغداد والتقى بنظيره سعدون حمادي (1974 - 1982) وتم التوقيع على اتفاقية للتعاون الاقتصادي والفني، ثم توجه وزير الخارجية التركي الى كركوك لزيارة المنشآت الصناعية للشركة العراقية للعمليات النفطية، واطلع على سير العمليات الجارية في انشاء خط انابيب كركوك - جيهان.⁽²⁷⁾

اكمل العراق انشاء الخط في أيلول 1976، بينما أكملته تركيا في كانون الأول من العام نفسه، مع بقاء بعض الأمور الجزئية التي لم تكن تكتمل في الموعد المقرر لافتتاح الخط كتنظيف الخط وملاً الخزانات، وفي يوم 3 كانون الثاني 1977 توجه رئيس الوزراء التركي سليمان دميرل في نفس يوم الافتتاح وفي تمام الساعة 7.15 دقيقة صباحا مع وفد كبير مرافق له ضم 8 وزراء في الحكومة التركية، و 13 نائبا من المجلس التركي بينهم نواب المناطق التي تمر منها الخط، بالإضافة الى 26 شخصية دبلوماسية تركية ومدراء ومسؤولين في مختلف الوزارات والشركات التركية نحو مدينة الموصل، وكان في استقبالهم المسؤولين العراقيين ومنها توجه سليمان دميرل مع الوفد المرافق له وعلى متن طائرات (هليكوبتر) الى كركوك للمشاركة في احتفالية افتتاح الخط،⁽²⁸⁾ وكان في انتظارهم نائب الرئيس العراقي طه محي الدين معروف مع وزير النفط تايه عبد الكريم (1933 - 2018)، مع عدد كبير من الوزراء والمدراء وكبار المسؤولين، وأقيم احتفال كبير في محطة الضخ الرئيسية للمشروع في كركوك.⁽²⁹⁾

بعد استكمال المشروع اصبح تحت سيطرة الشركة الوطنية العراقية النفطية، تم تشغيله وإدارته بصورة مباشرة من قبل كوارر المؤسسة العامة لاستخراج النفط والغاز في المنطقة الشمالية، وساهمت هذه المؤسسة وبصورة مشتركة مع المؤسسة العامة للمشاريع النفطية مساهمة فعالة في جميع جوانب العمل الامر

الذي جسد فاعلية التعاون والتنسيق بين المؤسسات النفطية لتحقيق الخطط المرسومة للقطاع النفطي ضمن نطاق الاشراف المباشر لوزارة النفط.⁽³⁰⁾

وبعد احتفالية كركوك بيوم واحد اجرت تركيا أيضا احتفالا رسميا مماثلا لاحتفالية العراق في 4 كانون الثاني 1977 عند مصب انابيب خط كركوك - جيهان في منطقة يومورتالك التابعة لمحافظة ادنا حضره وفد عراقي كبير برئاسة نائب الرئيس العراقي طه محي الدين معروف ورئيس الوزراء التركي سليمان دميرل.⁽³¹⁾

افتتح الخط قبل اكمال المشروع بالكامل وذلك لعدم التخلف عن الموعد الذي كان قد قرر افتتاح الخط فيه، الا ان العمل في محطة الضخ الأولى انتهى في 1 شباط 1977، وبدأ اعمال ملأ الخزانات في محطة ع ت 1،⁽³²⁾ بالنفط في الربع الأخير من نفس الشهر لغرض تقشيط وتنظيف الخط وبدأ التشغيل التجريبي في أوائل شهر اذار 1977⁽³³⁾ كما وتم تحميل اول باخرة من نفط خط انابيب كركوك - جيهان ومن ميناء جيهان في 25 أيار 1977،⁽³⁴⁾ ويعود السبب في تأخير تشغيل عن تاريخ الافتتاح الى ان عملية ضخ النفط تتم عبر مراحل عديدة.

بلغ طول الخط 1005 كم، 660 كم منه يقع داخل الأراضي التركية وملكيته بالكامل لتركيا وهي التي تقوم بتشغيله وصيانته، و534 كم داخل الأراضي العراقية وملكيته بالكامل للعراق وهو الذي يقوم بتشغيله وصيانته، بواقع 556,75 كم منه بحجم (40) انج، و429,25 كم بحجم (30) انج، مع طاقة إيصال 210 مليون برميل من النفط الخام سنويا من كركوك الى الأسواق العالمية كمرحلة أولى من بداية سنة التشغيل 1977 - 1981،⁽³⁵⁾ وتجهز تركيا من النفط الخام المصدر عبر خط انابيب كركوك - جيهان لسد احتياجاتها النفطية في هذه المرحلة بمقدار 60 مليون برميل سنويا، كما وتحصل على 35 سنت امريكي مقابل كل برميل يصدر عبر الخط الى الأسواق العالمية،⁽³⁶⁾ كما اصبح من المقرر وحسب الحسابات التي أجرتها الطرفين ان تغطي الخط تكلفتها خلال 6 سنوات.⁽³⁷⁾

كان لتدفق النفط من حقول كركوك ووصوله الى ميناء جيهان اثره في اقتصاد البلدين وزيادة وارداتهما الا انه اصبح هذا الخط لا يفي بالغرض ولهذا تطلع الجهتين الى زيادة حجم تدفق النفط عبر الخط وبدء التفكير في توسيع الاول للخط خلال السنوات 1982-1984.

كان للعراق منافذ نفطية عديدة منها منافذ شمالية والتي تمثلت بخط انابيب كركوك - بانيناس، كركوك - طرابلس - كركوك - جيهان، ولا بد إشارة الى ان كانت هناك خطوط انابيب داخلية جنوبية تصل النفط الى ميناء البكر او ميناء خور العمية ومنهما الى الأسواق العالمية عبر السفن التي كانت تبحر من شط العرب عبر مياه الخليج من حقول محافظة البصرة وتحديدًا حقل الزبير وحقل نهران وحقل الرميّة،⁽³⁸⁾ كانت هذه الخطوط تعتبر المنافذ العراقية المهمة، وكانت مستمرة في الخدمة حتى بدايات عام 1980 الا انه وبعد اندلاع الحرب العراقية - الإيرانية 1980 - 1988، وقصف الطائرات الإيرانية منشآت تصدير النفط العراقي، مما أدى الى توقف تدفق النفط بالإضافة الى ان ايران بدأت تحاصر الناقلات العراقية المحملة بنفط الجنوب والمارة عبر مياه الخليج وتصادرها، أدت الأوضاع الى انخفاض كبير في الصادرات العراقية النفطية بلغت 72% مع تراجع 3,281 مليون برميل في اليوم قبل الحرب الى 926 الف برميل فقط بعدها، أدى ذلك الى ان يكون موقف الحكومة صعبا وذلك لاحتياجها للأموال من اجل سد نفقات الحرب،⁽³⁹⁾ وبذلك بقي فقط للعراق 3 منافذ لإيصال نفطه الى الأسواق العالمية خط كركوك - بانيناس، وخط كركوك - طرابلس، وخط كركوك - جيهان، في حين كان العراق يسعى الى زيادة منافذه النفطية وذلك لسد نفقات الحرب الباهضة، مما أدى الى التفكير بزيادة حجم صادراته من المنافذ الأخرى وبسبب خلافاته القائمة مع الحكومة السورية، فالتجأ الى زيادة تدفق النفط عبر خط كركوك - جيهان.

تأزمت العلاقات السورية - العراقية مع بدايات العقد السابع من القرن العشرين وحاولت الحكومة السورية استعمال خط كركوك - بانيناس وكركوك - طرابلس كورقة ضغط من اجل الحصول على ما تريدها من أجور ورسوم إزاء مرور

النفط عبر أراضيها، وبسبب الخلافات القائمة بين السلطات الحاكمة في البلدين، وجاء قرار الحكومة السورية في اغلاق خط انابيب كركوك - بانياس وكركوك - طرابلس سنة 1982 تسبب بانخفاض انتاج النفط العراقي ليصل الى 1,069 مليون برميل عام 1983.⁽⁴⁰⁾

كان ذلك بمثابة ضربة للاقتصاد العراقي الذي كان يعاني من آثار الحرب، وبعد ذلك اصبح المنفذ الوحيد والامن لإيصال نفطه الى الأسواق العالمية هو منفذ ميناء جيهان عبر الأراضي التركية، وبالتالي أدى ذلك الى مطالبة العراق لتركيا بالتعاون معه من اجل زيادة قدرة الخط لتعويض خسارة توقف خط كركوك- بانياس، وبهذا تعتبر الخلافات السورية-العراقية سببا في فكرة انشاء وتوسيع مشروع خط انابيب كركوك-جيهان منذ العقد السابع من القرن العشرين حتى سنة 1982.

على اثر ما تقدم بدأت المباحثات بين الحكومة العراقية والتركيا حول إمكانية زيادة حجم الصادرات النفطية عبر خط كركوك-جيهان، وفي 30 نيسان 1981 عقد اتفاقية اقتصادية تجارية بين البلدين والتي بموجبها تم التوافق على زيادة ضخ النفط عبر انابيب كركوك-جيهان.⁽⁴¹⁾

اجتمعت اللجنة المشتركة لشؤون النفط والطاقة بين البلدين في المدة 23 نيسان الى 15 أيار 1982 وتم التوقيع على بروتوكول التوسعة الأولى في 14 أيار 1982 والذي ضم محاور عديدة ومنها حسب نص البروتوكول الموقع هي⁽⁴²⁾:

1. زيادة طاقة الخط من 210 مليون برميل الى 270 - 294 مليون برميل سنويا.

2. تخصيص 575 مليون دولار كتكلفة للمشروع على ان يقسم المبلغ بالتساوي بين البلدين.

3. اقراض العراق لتركيا مبلغا يغطي 70% من تكلفة توسعة الخط في الجانب التركي ويتوافق هذا القرض مع لوائح التجارة الدولية، على ان تبدأ

تركيا بتسديد القرض بعد إتمام وتشغيل المشروع وعلى شكل دفعات سنوية وخلال 4 سنوات من سنة التشغيل.

4. تشكيل لجنة مشتركة من قبل الطرفين مكونة من 8 اشخاص على الأقل من اجل الاشراف على تنفيذ المشروع في كلا الجانبين.

وتم التوقيع على اتفاقية خاصة بالقرض المذكور اعلاه إزاء انشاء المشروع والذي كان من أجل تلبية 70% من احتياجات التمويل الخارجي لأنشاء الخط من قبل الطرفين في تاريخ 8 تموز 1982 في العاصمة التركية انقرة، وحصلت تركيا وبموجب هذه التوسعة على 72 مليون برميل من النفط الخام سنويا لسد احتياجاتها النفطية. (43)

في 30 تشرين الأول 1983 اجتمعت اللجنة المشتركة العراقية - التركية لشؤون النفط والطاقة في العاصمة بغداد من اجل وضع اللمسات الأخيرة لمشروع التوسعة وتم الاتفاق على شراء الحكومة التركية النفط الخام بسعره المثبت ناقصا نفقات استخراجها من نظام التفريغ المائي على ان يتم الاتفاق على مقدار النفقات خلال 3 اشهر، كما تم الاتفاق على تأجيل بقاء التسهيلات الخاصة بوقود الناقلات، بالإضافة الى طلب الجانب العراقي من الحكومة التركية بإعادة النظر في الرسوم التي فرضتها الحكومة التركية لانها تعتبر عالية نسبة الى موانئ النفط الخام في المنطقة، وتم الاتفاق على رفع رسوم نقل وشحن وتحميل النفط بمقدار 10 سنت وبذلك اصبح سعر نقل وشحن وتحميل البرميل الواحد عبر خط ميناء جيهان 45 سنتا بدلا من 35 سنت امريكي. (44)

تم إحالة مشروع التوسعة للشركة اليابانية توبو (Toyo Engineering Com) وبشراكة مع شركة انكا (Anka Com). التركية، التي عملتا معا على اجراء تغييرات جذرية على الخط وفي جميع محطات الضخ الأساسية ومن هذه التغييرات ما يلي⁽⁴⁵⁾: منها مد انابيب موازي حجم 40 انج بطول 165 كم في الموقع 881,25 في الجانب التركي، وتبديل وحدات الضخ وفي جميع المحطات،

وتطوير محطة الضخ الأولى في كركوك عن طريق نصب وحدات ضخ تقوية فيها، وإنشاء محطات إضافية عدد 5 مما كان عليه منذ دخول المشروع حيز التنفيذ وفي كلا الجانبين، اثنين منها في الجانب العراقي، وثلاثة في الجانب التركي، وإنشاء خزانات تسمى بخزانات فيض في المحطتين الواقعتين ضمن الأراضي التركية والتي ترمز لهما 3 (PUMP STATION - 3 PS 3 - محطة ضخ رقم 3) بسعة 52,800 برميل وبمساحة 15,70 متر وارتفاع 30 متر، ومحطة PS 4 (PUMP STATION - 4 - محطة ضخ رقم 4) بسعة 37,680 برميل وبمساحة 25 متر، و17,7 متر ارتفاع وغيرها من التحديثات الأخرى. (46)

تمت المباشرة بالتشغيل التجريبي للمحطات الجديدة في هذه التوسعة في تموز 1984، وفي 8 اب من السنة نفسها بدء الخط مع الزيادة المقررة بتدفق النفط من حقول كركوك الى ميناء جيهان، وبذلك ارتفعت صادرات العراق النفطية بالتدريج من 210 مليون برميل الى 279 مليون برميل سنوياً. (47)

بعد اقتراح الجانب العراقي بتوسعة الخط في نهاية سنة 1981 والمباشرة بها ودخولها حيز التنفيذ في 8 اب 1984، جاء الاقتراح التركي بإنشاء خط مواز ثاني للخط الأول وذلك من اجل زيادة الصادرات النفطية عبر خط كركوك - جيهان الذي كان قد اصبح المنفذ الوحيد للنفط العراقي نحو الأسواق العالمية، وكان السبب الرئيسي في اقتراح الجانب التركي هو اقتصاده المتدهور، حيث مرت تركيا بأزمة اقتصادية حادة بعد تدخلها في احداث قبرص 1974، وحظر الولايات المتحدة الامريكية لها من المساعدات العسكرية، وبعد تسلم توركت اوزال رئاسة الوزراء في تركيا سنة 1983 استمر في سياسته من اجل انعاش الاقتصاد التركي، وعلى هذا الأساس بدأ بتقوية الاقتصاد التركي عن طريق عقد اتفاقيات تجارية نفطية مع كل من العراق وايران، حيث كان خط كركوك- جيهان يواصل جريانه وبانسيابية عالية، لذا توجه الى ايران في 23 نيسان 1984، من اجل حصوله على الغاز والنفط واستطاع من عقد الإيراني وبأسعار مناسبة عن طريق مد خط انابيب الغاز والنفط، واستطاع من عقد بعض الاتفاقيات مع ايران الا انه ظل اقل بكثير مما كان يتطلع اليه. (48) وبعدها

توجه اوزال الى العراق في فترة 27 - 30 ايار 1984 مع وفد كبير،⁽⁴⁹⁾ واستطاع من الحصول على عقود واتفاقيات تجارية مع الحكومة العراقية،⁽⁵⁰⁾ مما أدى الى وصول حجم الصادرات التركية للعراق 900 مليون دولار في السنة، بالإضافة الى دخول الشركات التركية الى العراق والعمل فيه في مجال الاعمار والبناء، وفي هذه الزيارة اقترح اوزال على الجانب العراقي بإنشاء خط ثاني مواز للخط الأول من كركوك الى ميناء جيهان لزيادة الصادرات النفطية العراقية والتي كانت قد وصلت الى 301,950 برميل في اليوم من جهة ولزيادة الواردات التركية من النفط والتي كانت قد وصلت الى ما يقارب 40 مليون دولار في السنة من جهة أخرى.⁽⁵¹⁾

كانت احد المحاور الرئيسية التي بحثها الرئيس التركي في زيارته هذه الى العراق هو موضوع تشغيل الطاقة الكاملة لخط انابيب كركوك - جيهان، على اثر ذلك وقعت الحكومة التركية مذكرة تفاهم مع العراق، تضمنت الاتفاقية توسيع مجالات التعاون في مواضيع التجارة والاقتصاد والتنسيق في مجال النفط والطاقة والبنوك والمواصلات وتطوير العمل الفني بين البلدين، وكذلك جرى الاتفاق على تشغيل خط انابيب كركوك - جيهان بكامل طاقته بالإضافة الى اتفاق مد خط اخر مواز للخط الموجود وكذلك مد خط انابيب للغاز السائل بين البلدين.⁽⁵²⁾

وفي 15 شباط 1985 وقع البلدان على المحضر الثاني، لاجتماعات اللجنة العليا المشتركة لمشروع التوسيع الثاني لخط انابيب كركوك - جيهان في بغداد، وتضمن المحضر مد خط انابيب موازي للأنابيب الموجودة وحالته على الشركات العالمية لغرض المباشرة بتنفيذه في النصف الثاني من سنة 1985 على ان يتم إنجازه خلال 18 شهرا، وبه سترتفع الطاقة التصديرية للنفط العراقي عبر الأراضي التركية وميناء جيهان تحديدا من مليون برميل في اليوم الى مليون ونصف برميل في اليوم، كما تم الاتفاق بين الطرفين على عقد اجتماع لاحق لاستكمال الجوانب الأخرى من مهام اللجنة المشتركة بين البلدين.⁽⁵³⁾

وفي 30 تموز 1985 تم التوقيع على ملحق لاتفاقية 27 اب 1973 في العاصمة العراقية بغداد وقعه من الجانب التركي وزير المالية والكمارك احمد الب

تيموجين ومن الجانب العراقي وزير النفط قاسم احمد تقي، وضم الملحق 10 مواد من اهم مواده زيادة حجم الصادرات العراقية النفطية عبر ميناء جيهان من 279 مليون برميل الى 425.4 مليون برميل سنويا، وتم في هذا الملحق بيان الرسوم التي ستدفع الى الحكومة التركية بعد انجاز المشروع وتنفيذه. ⁽⁵⁴⁾ وصادق عليه مجلس النواب التركي في 4 اذار 1986، ⁽⁵⁵⁾ وتم نشره في الجريدة الرسمية للبلاد في 8 اذار 1986، كما صادق عليه مجلس الوزراء التركي في 11 نيسان من السنة نفسها. ⁽⁵⁶⁾

تم إحالة المشروع الى المؤسسة العامة للمشاريع النفطية الاشراف وتنفيذ الجزء الواقع ضمن الأراضي العراقية فيما تولت شركة بوتاش التركية الاشراف على تنفيذ الجزء المار عبر أراضيها الوطنية، كما اعلنت شركة بوتاش عن إحالة المشروع الى المناقصة وناقصت 5 شركات تركية اجنبية مشتركة لتنفيذ المشروع، ⁽⁵⁷⁾ وتم إحالة المشروع الى شركة تَكْ فَنْ وشركة كُرْتُلُشْ (Tekfen - Kurtulus) التركيتين بالاشتراك مع شركة سابيم الإيطالية (Sapiem) وفي كلا الجانبين التركي والعراقي، تم تخصيص 500 مليون دولار لمشروع التوسعة الثاني لخط انابيب كركوك - جيهان، وبعد دراسة المشروع تم الاتفاق على ان يكون طول الخط 783 كم بواقع 558 كم داخل الأراضي التركية، و 225 كم داخل الأراضي العراقية. ⁽⁵⁸⁾

وتم التوقيع على اتفاقية تنفيذ المشروع بين البلدين في انقرة، بالاشتراك مع شركة سابيم الإيطالية المشرفة على اعمال توسعة الخط في 22 تشرين الثاني 1985 وقعتها من الجانب العراقي رئيس المؤسسة العامة للمشاريع النفطية، فيما وقعها عن شركة سابيم الإيطالية مديرها العام، وعن الجانب التركي نزيهي بركان مدير عام شركة نقل النفط بواسطة الانابيب، بحضور وزير النفط العراقي قاسم احمد تقي، ⁽⁵⁹⁾ والذي صادق عليه مجلس النواب التركي رسميا في 4 اذار 1986. ⁽⁶⁰⁾

بدأت الشركة بتنفيذ المشروع عن طريق مد خط وإنشاء خزانات في المحطات والميناء وكانت أعمال التوسعة في: إنشاء خط ثاني مواز للخط الأول (40 انج) بحجم 46 انج بمسافة 783 كم، يبدأ الخط من محطة ع ت 1 - أ الواقعة في منطقة بيجي على الجانب العراقي حتى محطة القاشطات الواقعة في منطقة عثمانية على الجانب التركي، وربط جميع المحطات القديمة لخط 40 انج والجديدة لخط 46 انج ببعضها البعض باستثناء المحطة الرئيسية في كركوك ع ت 1، ومد انابيب 30 انج بمسافة 83 كم ومواز لخط 40 انج من محطة القاشطات في قضاء عثمانية الى حقل الخزانات في ميناء جيهان، وربط منظومة صمامات الأمان على الخط 46 انج وايصالها لخزان محطة رقم (5) 5 - PS في الأراضي التركية، ومد انابيب 28 انج و 34 انج بمسافة 44,5 كم موازي للخط القديم 40 انج مع ربطهما بخط حقول جمبور وباي حسن 32 انج في منطقة الفتحة وذلك لنقل نفط كركوك والبصرة الى خزانات محطة ع ت 1 - أ، بالإضافة الى تحديثات اخرى.⁽⁶¹⁾

تم انجاز المشروع في أيار 1987 وفي النصف الثاني من حزيران بدأت عمليات تقشيط وتنظيف الخط، وافتتح رسميا في 31 تموز من السنة نفسها، وقدرت تكلفة المشروع حوالي 485 مليون دولار.⁽⁶²⁾ حصلت تركيا على 84 مليون برميل من النفط سنويا بعد هذه المرحلة، وبذلك يصبح مجموع الخطين 1876 كم، 579 كم منه في الأراضي العراقية و 1297 كم في الأراضي التركية، وفي كانون الثاني سنة 1988 تم زيادة الطاقة التصديرية عبر الخطين 40 - 46 انج الى 50 مليون برميل في الشهر 600 مليون برميل سنويا من نفط كركوك والبصرة بعد اجراء دراسة وتحويرات وتحديد الحدود الدنيا والعليا في محطات الجانبين العراقي والتركي وبذلك تجاوز الخطان قدرتهما الرسمية، واستمر بال ضخ وبانسيابية عالية الى 2 اب 1990.⁽⁶³⁾

وبعد هذه التوسعة أصبحت الحقول الجنوبية وبالأخص حقول البصرة أيضا تغذي الخط عن طريق الخط الاستراتيجي الداخلي وكان نفط البصرة يأتي الى محطة ع ت 1 - أ (1A - IT) في كركوك ومنها الى عين زالة حيث محطة ع ت 2 - أ

(2A - IT) وهناك يختلط مع نفط كركوك ثم يكملان السير معا عبر الخط الى ميناء جيهان.⁽⁶⁴⁾

يلاحظ أهمية هذا الخط من الناحية الاقتصادية والاستراتيجية لكلا البلدين من حجم تبادل الزيارات و الاتفاقيات منذ توقيع اول اتفاقية لمد انابيب خط كركوك - جيهان في 27 اب 1973 وحتى دخول التوسعة الثانية الى الخدمة في سنة 1987، ومن دون شك كان الخط له الاثر الكبير في توطيد العلاقات بين البلدين وذلك لما كان يجنيه البلدان بفضل هذا الخط من عائدات ورسوم تساعدهم في النهوض بواقعهم الاقتصادي للبلدين، ولاسيما في انتعاش الاقتصاد التركي من خلال رسوم الخط.

ثانياً: أثر خط أنابيب كركوك-جيهان على أنتعاش الاقتصاد التركي 1977-1990:

منذ تأسيس خط انابيب كركوك - جيهان سنة 1977 تبين انه احد اهم المنافذ لإيصال النفط العراقي الى الأسواق العالمية واصبح ذات أهمية استراتيجية خاصة لتطور العلاقات السياسية والاقتصادية مع تركيا، حيث أن تركيا كانت تعاني من أزمات السياسية والاقتصادية حادة مستمرة خلال العقود الثلاثة السابقة لأسباب كما ذكر سابقاً، مما أدى الى تدهور الأوضاع السياسية والاقتصادية وارتفاع عجز التجارة الخارجية التركية من 769 مليون دولار سنة 1973 الى 2.2 مليار دولار 1974.⁽⁶⁵⁾

لذلك اصبح النفط العنصر الأهم في الاقتصاد التركي وعلاقاتها الإقليمية ولا سيما مع العراق من اجل فك الخناق عن الازمة الاقتصادية التي كانت تمر بها

البلاد في تلك الفترة حيث أن اول مبادرة لتطوير العلاقات بين البلدين في مجال النفط كانت في 7 نيسان 1968 والتي عقدت فيها اول اتفاقية تجارية نفطية مع العراق حول مشروع تصدير الطاقة (الغاز والنفط) من الحقول الشمالية الى تركيا، والتي بموجبها حصلت تركيا على ثلثي حاجتها من النفط الخام، بالإضافة الى توقيع اتفاقية المرور العام (الترانزيت) بهدف تنظيم حركات مرور السلع والبضائع ووسائل النقل بين البلدين، وبلغ حجم الصادرات العراقية من النفط الخام عبر شاحنات النقل النفطية الى تركيا سنة 1970 ما يقارب 1,6 مليون دولار، وفي 1971 وصل الرقم الى 5,6 مليون دولار.⁽⁶⁶⁾

ومما زاد من تعقيد الازمة الاقتصادية في تركيا انها لم تكن تمتلك الثروة المعدنية بصورة كافية لذا ازداد حجم الاستيراد للنفط بشكل كبير نتيجة لاستهلاكها المحلية وكانت دائما استهلاكها اكبر من انتاجها المحلي للنفط، فمثلا سنة 1981 بلغ حجم انتاجها المحلي 15 مليون برميل، في حين كان حجم استهلاكها يفوق بكثير حجم الإنتاج حتى وصل الى 95,100 مليون أي بفارق 80,100 مليون برميل في السنة.⁽⁶⁷⁾

بدأت تركيا تدرك حجم الازمة الاقتصادية التي تعاني منها، ومن أجل ذلك قام بإعادة النظر في سياستها الاقتصادية، وأصبح مشروع خط انابيب كركوك - جيهان عنصرا لانتعاش اقتصادها لذا حضي المشروع باهتمام تركي كبير، حيث وفر لها مصدرا امنا للإمدادات النفطية، كما واتاح لها الوصول الى اهم سلعة لانتعاش اقتصادها وبشكل مباشر وبتكلفة قليلة جدا، كما وخفض من نفقاتها من العملة الأجنبية عن طريق كسب رسوم عبور النفط عبر خط كركوك - جيهان، والذي كان وحسب اتفاقية 27 اب 1973 هو 35 سنت عن كل برميل.⁽⁶⁸⁾

في أيار 1977 ابحرت اول سفينة محملة بنفط كركوك المار عبر خط انابيب كركوك جيهان لإيصاله الى الأسواق العالمية وبهذا بدا العمل الرسمي والحسابات الاقتصادية للخط الا ان العراق اوقف الخط في 28 تشرين الثاني 1977 بسبب

تأخر الحكومة التركية من تسديد المبالغ التي كانت على عاتقها إزاء شحنات نفطية سابقة قبل شروع الخط، والتي كانت قد بلغت 15 مليون دولار.⁽⁶⁹⁾

حيث وصل حجم صادرات النفط العراقي عبر ميناء جيهان خلال فترة لا تتجاوز 8 اشهر من تاريخ الانتاج الى 34,396,547 برميل (4,777,298 طن، كما ووصلت الواردات التركية من الرسوم الى اكثر من 11 مليون دولار وعلى اكثر من 5 مليون برميل من النفط خلال تلك الفترة لسد احتياجاتها المحلية.⁽⁷⁰⁾

تم استئناف تدفق النفط مرة أخرى بناء على اتصالات جرت بين الحكومتين، لكن ما لبث ان استوقف الجانب العراقي مرة أخرى تدفق النفط في كانون الأول سنة 1977، وكان من المقرر وحسب المادة الخامسة عشر من اتفاقية 27 اب 1973 ان الجانب التركي يدفع المبلغ الذي يقع على عاتقه إزاء حصوله على النفط الخام العراقي بثلاثة أقساط موزعة على السنة ويكون اول قسط من هذه الأقساط واجب الدفع بعد سنة من تاريخ شحن السفينة، وصلت الديون المتراكمة على الحكومة التركية منذ السنة الأولى من تأسيس الخط 317,602,353 مليون دولار.⁽⁷¹⁾

أدى توقف النفط العراقي الى ارتفاع في متطلبات الاقتراض للقطاع العام في تركيا كما أدى الى حصول عجز في الإنتاج الصناعي المحلي لافتقاره الى النفط بالكمية المطلوبة، فضلا عن ان توقف النفط العراقي اصبح سببا في انقطاع التيار الكهربائي في بعض من المحافظات التركية واعرب عن ذلك وزير الطاقة دنيز بايكال(1978 – 1979) في سنة 1978، مشددا حكومته على ضرورة التوصل الى حل مع الجانب العراقي.⁽⁷²⁾

اقترحت السفارة العراقية في انقرة على الحكومة العراقية بضرورة الوصول الى صيغة واضحة وثابتة حول بيع النفط الى تركيا والوصول الى اتفاق يتضمن صيغة المقترح الذي تقدم به العراق حول فتح اعتماد لدى بنك دولي معترف به من قبل

البنك المركزي العراقي ولتجنب المشاكل مستقبلا وسداد جزء من الدين بسلع ومواد غذائية، كما انها اقترحت أيضا عدة أمور لتطوير العلاقات بين الطرفين.⁽⁷³⁾

توجه وفد تركي الى العاصمة العراقية بغداد برئاسة وزير الدولة حكمت جتین (1978 - 1979) من اجل التفاوض لحل توقيف العراق لتدفق النفط واستمرت الزيارة من 22 - 24 اب 1978، حتى اتفق الطرفان على دفع الحكومة التركية المبلغ المترتب عليها عن طريق تزويد العراق بالحنطة، وكذلك موافقة الجانب العراقي على إيداع مبلغ 20 مليون دولار لدى البنك المركزي العراقي كوديعة وتحت تصرف مؤسسة النفط الوطنية التركية المختصة في تسويق النفط العراقي، بشرط دفع الجانب التركي فائدة بمعدل 10% الى العراق أذ استخدم تلك الوديعة.⁽⁷⁴⁾

يبدو من مقترحات السفارة العراقية في انقرة ان الجانب العراقي لم يكن بصدد إيقاف تدفق النفط كثيرا، وذلك لان تركيا كانت تعتبر المنفذ المهم والرئيسي لإيصال النفط العراقي الى الأسواق العالمية وبتوقفه سيتعرض الاقتصاد العراقي أيضا الى أزمة كبيرة، ثم قد يقابل غلق العراق الخط الى توقف تركيا من تزويد العراق بسلعها بالإضافة الى منع السلع الأوروبية من الوصول الى العراق والتي كانت تتخذ تركيا ممرا لها. كما ان العراق كان يدرك ان تركيا هي افضل دولة لعبور نفطه وايصاله الى الأسواق العالمية وذلك لعدة أمور:

1. تطور العلاقات الثنائية بين البلدين مما أدى ذلك الى ثقة الجانبين بالآخر في مسألة عدم عرقلة تدفق النفط.
2. ان تركيا تفتقر الى النفط وهي بحاجة الى النفط العراقي وبالتالي لا تستطيع ان تستغني عن خط انابيب كركوك - جيهان لما تحصل عليه من رسوم وعوائد من النفط.
3. ان تركيا هي بلد تسعى الى جذب الاستثمار الأجنبي للعمل فيها وعليه يصعب عليها ان ترفض مثل هذا الاستثمار الراجح لها في أراضيها.⁽⁷⁵⁾

بناء على ما اتفق بين البلدين بدأ تدفق النفط في 25 اب 1978 من جديد ارتفع حجم الصادرات العراقية النفطية عبر الخط سنة 1978 الى 95,935,563 مليون برميل تم شحن 95,481,461 برميل الى الأسواق العالمية، وبلغت حجم الفوائد التركية من الرسوم الى 33,418,511 مليون دولار كعائدات من الرسوم.⁽⁷⁶⁾

زاد حجم صادرات النفط العراقي عبر خط أنبوب كركوك - جيهان خلال سنة 1979 مقارنة بالسنين السابقة، حيث وصلت سنة 1979 الى 199,408,561 مليون برميل في السنة بمعدل 201 الف برميل في اليوم، وحصلت تركيا بناء على العقد الموقع بين البلدين والذي يلزم بدفع العراق 0.35 سنت عن كل برميل ما يقارب 69 مليون دولار كرسوم فضلا عن حصولها على 5 مليون برميل من النفط الخام العراقي من اجل استعمالاتها المحلية وبأسعار اقل من سعر السوق الرسمي الذي كان آنذاك 70 دولار للبرميل الواحد.⁽⁷⁷⁾

بدأت تركيا بمفاوضات مع الحكومة العراقية من اجل رفع حجم كميات النفط التي تحصل عليها، مطالبا بذلك رفع حصتها من النفط وحسب المتفق عليها من 30 مليون برميل الى 51 مليون برميل في السنة من اجل تغذية مصافي النفط لديها،⁽⁷⁸⁾ والتي كانت من اهم تلك المصافي هي: مصفى ابريس في مدينة ازمير والذي طاقته الإنتاجية 6.5 مليون طن سنويا، ومصفى علي انما قرب ازمير والذي يبلغ طاقته الإنتاجية مليون طن سنويا، ومصفى شركة شل في مدينة مرسين والذي يبلغ طاقته الإنتاجية 4.5 مليون طن سنويا، بالإضافة الى مصفى شركة تابو الذي يقع في مدينة باتمان والذي يبلغ طاقته الإنتاجية 1.4 مليون طن سنويا وجميع هذه المصافي أصبحت فيما بعد معظمها تزود من النفط العراقي التي كانت ترسل عبر خط انابيب كركوك - جيهان.⁽⁷⁹⁾

استجاب الجانب العراقي للطلب التركي، على ان تزود تركيا العراق بسلع غذائية وتجارية وصناعية، أهمها الحنطة، بقيمة 1 مليار دولار سنويا في مقابل استيرادها 30 مليون برميل من النفط العراقي الخام عبر الخط وذلك أيضا لسد ديونها

المرتبة عليها، مع تعهد الحكومة التركية بإطلاق المياه من نهر الفرات، وهكذا أصبح التعامل بالمقايضة مرة والمدفوعات النقدية مرة أخرى من أجل تمويل استمرار تركيا في شرائها للنفط العراقي. (80)

واستمر تدفق النفط بانسيابية عالية، إلا أنه سجل انخفاضا بعد شهر أيلول من سنة 1980 على أثر اندلاع الحرب العراقية الإيرانية، بنسبة 24% لما سبقها، حيث صادر العراق في تلك السنة 144,133,802 مليون برميل والذي على أثره بلغت الواردات التركية ما يقارب 50 مليون دولار كرسوم النقل والشحن والتفريغ، بالإضافة إلى حصولها على ما يقارب 30 مليون برميل من النفط كحصتها وحسب المتفق عليها وبأسعار تفضيلية. (81)

ورغم ذلك استطاعت تركيا الاستفادة من الحرب لصالحها من المنظور الاقتصادي عن طريق إقامة علاقات اقتصادية مع كلا البلدين المتحاربين وأصبحت تركيا مصدر مهما لا يستغنى عنها للأسواق النفطية لكلا البلدين كما أن البضائع والسلع التركية وجدت سوقا قويا لها في الداخل الإيراني والعراقي، أدى ظروف الحرب إلى تحسين الواقع الاقتصادي التركي، حيث أصبحت تركيا بوابة العراق الوحيدة في الانفتاح على العالم وأصبحت هي الدولة التي من خلالها تصل البضائع من العالم إليه، كما وبلغت حجم الصادرات التركية إلى كلا البلدين المتحاربين عام 1982 أكثر من مليار دولار. (82)

ففي سنة 1981 وصل حجم التصدير إلى ميناء جيهان عبر الخط 200,295,081 برميل وحصلت تركيا في هذه السنة على ما يقارب 70 مليون دولار كواردات الخط من الرسوم إزاء نقل 199,710,679 مليون برميل من النفط العراقي إلى الأسواق العالمية. (83)

وصل حجم الصادرات النفطية من حقول كركوك إلى ميناء جيهان في سنة 1982 إلى 227,929,529 برميل، كما وصلت العائدات التركية من رسوم النقل والشحن ما يقارب 80 مليون دولار وبهذا تكون نسبة الزيادة ما يقارب 10% من

النفط المصدر عبر الانبوب،⁽⁸⁴⁾ وادت ذلك الى زيادة في عائدات الحكومة التركية بنسبة مماثلة مقارنة بالسنة السابقة.

ومن الجدير بالذكر ان تركيا بدأت أيضا باستغلال الاستيرادات النفطية اليها عن طريق تصفية وتكرير النفط في معاملها ومصافيها وإنتاج مشتقات نفطية وتسويقها الى الدول القريبة منها لا سيما العراق، واستطاعت بذلك من الحصول على فوائد كثيرة أيضا حتى وصلت حجم صادراتها للمشتقات النفطية الى العراق سنة 1982 الى 44,33,487 دولار بعد ان كان 5,580 دولار فقط سنة 1976.⁽⁸⁵⁾

وبهذا اصبح خط انابيب نفط كركوك - جيهان له الأثر الكبير في الانتعاش الاقتصادي لدى البلدين وخاصة تركيا لما كانت تجنيها من أموال طائلة من جوانب عديدة منها: نقل وتحميل وشحن النفط، وكذلك النفط الخام الذي كان يحصل عليها وبأسعار تفضيلية اقل بكثير من السوق الرسمي، بالإضافة الى انها كانت تقوم بعملية تكرير النفط الذي يصلها ثم يبيع مشتقاته الى العراق مرة أخرى.

ففي سنة 1983 استقبل ميناء جيهان 247,925,124 مليون برميل، وفي المقابل تم شحن 246,477,365 وحصلت على 86,773 مليون دولار كرسوم، وفي المقابل على حصتها المقررة من النفط الخام العراقي والتي بلغ مقدارها في هذه السنة 33,120,000 برميل.⁽⁸⁶⁾

وافتح في تموز 1984 التوسعة الأولى للخط والذي على أساسها تم زيادة قدرة الخط من 210 مليون برميل الى 270 - 294 مليون برميل سنويا، كما وارتفع أيضا رسوم العبور من 35 سنتا الى 45 سنتا للبرميل الواحد كان لذلك الاثر الكبير في ارتفاع الصادرات العراقية عبر الخط، وصل الصادرات الى 300,105,955 برميل في السنة نفسها في حين بلغت الواردات التركية كرسوم بحدود 135 مليون دولار كما انها احتفظت بما يقارب 60 مليون برميل كحصتها من النفط بأسعار تفضيلية.⁽⁸⁷⁾

وعلى هذا الأساس كانت العلاقات النفطية التجارية بين البلدين قد وصلت الى مرحلة مهمة في العلاقات السياسية، ولا يمكن لأي من البلدين ان يجازف في هذا الموضوع، فافتقار تركيا الى النفط من جهة، ووضع اقتصادها المتزلزل من جهة أخرى جعلها حريصة جدا على تأمين طلبها من النفط عبر خط كركوك - جيهان فضلا عن الأموال الطائلة التي كانت تصلها كرسوم مما كانت سببا في انتعاش اقتصادها بنسبة غير قليلة خلال هذه الفترة.

في سنة 1985 شهد تدفق النفط عبر الخط ارتفاعا كبيرا نتيجة مرور سنة على التوسع الأول للخط حيث بلغ 344,922,719 برميل وهذا يعني زيادة الواردات التركية بفارق 20 مليون دولار عن السنة السابقة، حيث كانت الواردات سنة 1985 من الرسوم فقط اكثر من 155 مليون دولار، بالإضافة الى حصتها من النفط الخام العراقي والذي كان يصلها بأسعار تفضيلية.⁽⁸⁸⁾

وفي سنة 1986 كان حجم الصادرات العراقية من النفط عبر الخط 346,190,740 برميل تم إيصال 34,005,818 من النفط العراقي الى الأسواق العالمية عبر ميناء جيهان،⁽⁸⁹⁾ وسجلت تركيا في تلك السنة الرسوم مقارب لمبلغ السنة السابقة.

وبهذه الأرقام كان العراق قد أصبح اكبر مصدري النفط الى تركيا وفي المقابل كان له أيضا الأثر الكبير في ارتفاع وارداتها الخارجية وانتعاشها الاقتصادي، وكانت هذه الأرقام تزيد سنة بعد سنة وبعد افتتاح التوسعة الثانية للخط ودخول الخط الثاني الموازي للخط الأول وبحجم 46 انج في تموز 1987 وصل صادرات الخطين الأول والثاني الى 426,351,584 بفارق 80 مليون برميل نسبة الى السنة التي سبقتها، كما ان رسوم تركيا قد تغيرت في هذه السنة وأصبحت حسب نسبة البرميل الذي تصل الى الميناء، وأصبحت حصة تركيا وحسب البروتوكول الموقع بين البلدين للتوسعة الثانية على نحو التالي: 75 سنت امريكي اذ تصل الحجم الى 210 مليون برميل في السنة، و60 سنت امريكي اذا وصل الحجم الى 276 مليون برميل في السنة، و56 سنت امريكي اذا وصل الحجم الى 300 مليون

برميل في السنة، و 50 سنت امريكي اذا وصل الحجم الى 360 مليون برميل في السنة، و 43 سنت امريكي اذ وصل الحجم الى 425.4 مليون برميل في السنة. حيث حصلت تركيا على 0.43 سنت لكل برميل في هذه السنة ووصلت مجموع واردتها 183,331,181 دولار كرسوم من الخط، بالإضافة الى حصولها على ما يقارب 5,122 مليون طن⁽⁹⁰⁾

وفي سنة 1988 سجلت الصادرات النفطية العراقية طفرة نوعية عبر الخط 565,614,755 برميل بواقع 243,337,499 دولار كواردات الرسوم للحكومة التركية، ونتيجة لذلك حاولت تركيا وعن طريق تصديرها المشتقات النفطية الى العراق ان تخفض العجز الحاصل في ميزانها التجاري مع الأخير، وبدأت جاهدة ان تركز على العراق كمصدر مهم واساسي في حصولها على النفط وذلك لقربه منها ثم لنقل النفط عن طريق الخط الرابط بينهما مما يؤدي الى اقل تكلفة من الاحواض النفطية، بالإضافة الى حصولها على النفط العراقي بأسعار تفضيلية اقل من سعر السوق الرسمي، ثم للجودة العالية التي كان يتمتع بها النفط العراقي من حيث احتوائه على نسبة عالية من الكبريت، ثم للعلاقات الجيدة التي كانت قائمة بين البلدين مما أدى الى اعتماد وثقة كل من البلدين بالآخر، حتى بلغ حجم الاستيراد النفطي من العراق حتى هذه السنة 1,385 مليون دولار وبنسبة 96% من مجموع استيراداتها من العراق.⁽⁹¹⁾

واستطاعت تركيا بناء علاقات قوية قائمة على حسن الجوار والصداقة مع العراق من اجل استمرار تدفق صادراتها اليه، وفي المقابل من اجل استمرار تدفق النفط بالدرجة الأساس والصادرات الأخرى منه اليها حيث استوردت تركيا خلال السنوات الماضية من العراق 30 مليون برميل من النفط الخام العراقي في مقابل تصدير سلع بقيمة 1 مليار دولار سنوياً وكانت طيلة هذه الفترة قد استوردت تركيا من العراق نفطاً بقيمة 867,500,000 دولار.⁽⁹²⁾

وفي سنة 1989 ونتيجة انتهاء الحرب العراقية - الإيرانية والاستقرار الحاصل في العراق ازداد حجم تدفق النفط عبر الخط اكثر من 31 مليون برميل نسبة الى

السنة التي قبلها، حيث وصل عدد الصادرات العراقية عبر الخط الى 596,943,031 كما وصلت الواردات التركية الى 256,889,775 دولار،⁽⁹³⁾ كما استحوذ النفط العراقي على المرتبة الأولى من حجم التعامل الاقتصادي بين البلدين حيث وصلت الى نسبة 99.8% كما وشكل نسبة 13,3% من اجمالي صادرات العراق النفطية للعالم سنة 1989.⁽⁹⁴⁾

اصبح خط انابيب كركوك - جيهان محفزا لتمسك البلدين بالآخر، كما واصبح عاملا مهما في انتعاش الاقتصاد التركي وخلال فترة عقد من الزمن حيث امن وخلال هذه الفترة مبالغ كبيرة للاقتصاد التركي من الرسوم التي كانت تتقاضاها، بالإضافة الى حصولها على احتياجاتها المحلية من النفط وبأسعار تفضيلية وبالمقايضة بعض الأحيان، حتى وصلت الى استخدامها نسبة 40% من كميات النفط المصدرة المارة عبر أراضيها.⁽⁹⁵⁾

اقترحت الحكومة التركية على الجانب العراقي من انشاء خط ثالث بين كركوك - جيهان ووافق الجانب العراقي مبدئيا على الفكرة، كما خصصت تركيا مبلغا تقدر ب 200 مليون دولار من اجل قيام شركة بوتاش للتخطيط والدراسة حول المشروع، الا انه لم يدخل الى حيز التنفيذ وذلك اثر غزو العراق للكويت في 2 اب 1990 ثم فرض الحصار الاقتصادي على العراق،⁽⁹⁶⁾ فخلال 7 اشهر الأولى من سنة 1990 كان قد وصل حجم الصادرات العراقية عبر الخط الى 328,824,373 برميل في مقابل 164,412,186 كواردات من الرسوم للحكومة التركية.⁽⁹⁷⁾

جدول رقم (1)

يوضح حجم تصدير النفط عبر خط انابيب كركوك - جيهان والرسوم الحكومية التركية منها خلال السنوات 1977 - 1990⁽⁹⁸⁾

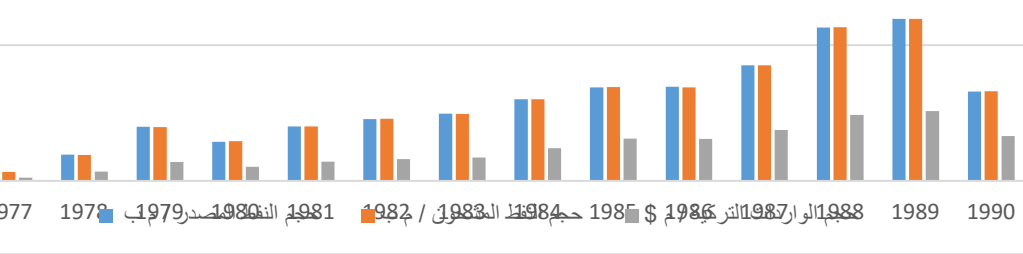
السنة	حجم الصادرات العراقية	كميات النفط المشحون من	سعر نقل البرميل	الواردات التركية
-------	-----------------------	------------------------	-----------------	------------------

(مليون دولار / سنة)	الميناء (مليون برميل / سنة)	الواحد (دولار / سنة)	(مليون برميل / سنة)	
280,537.8	0.35	32,230,108	34,396,547	1977
3,418,511	0.35	95,481,460	95,935,563	1978
476,649.9	0.35	198,504,714	199,408,561	1979
984,691.1	0.35	145,670,546	144,133,802	1980
898,737.6	0.35	199,710,679	200,295,081	1981
962,684.2	0.35	228,464,812	227,929,529	1982
267,077.8	0.35	246,477,365	247,925,124	1983
0,078,940	0.40	300,197,351	300,105,955	1984
5,435,898	0.45	345,413,106	344,922,719	1985
4,802,618	0.45	344,005,818	346,190,740	1986
7,460,775	0.44	426,047,217	426,351,584	1987
3,337,499	0.43	565,901,160	565,614,755	1988
5,889,775	0.43	597,418,082	596,943,031	1989
5,171,970	0.50	330,343,941	328,824,373	1990
466,364.4	–	4,055,866,359	4,058,977,364	المجمو

يلاحظ من الجدول أعلاه ان مجموع صادرات النفط للحكومة العراقية عبر خط انابيب كركوك - جيهان خلال 13 سنة منذ تأسيسها سنة 1977 حتى توقف الخط في اب 1990، كانت 4,058,977,364 والتي شحنت منها 4,055,866,359 من ميناء جيهان الى الأسواق العالمية، ويتبين من ذلك ان خط كركوك - جيهان اكتسب الأهمية القصوى لصادرات النفطية للحكومة العراقية في تلك الفترة، كما واصبح النفط النقطة الجوهرية في العلاقات السياسية الاقتصادية مع تركيا، وادى الى اكتساب الخط الأهمية الحيوية للاقتصاد التركي أيضا، ومن خلال الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تتضح ما اكتسبتها تركيا من هذا الخط كرسوم تقدر بـ 1,684,466,364.4 دولار خلال سنوات 1977 - 1990، بالإضافة الى استفادة تركيا من جوانب أخرى ومنها تم سد نسبة كبيرة من احتياجاتها النفطية وبأسعار تفضيلية، وتعاطيه في بعض الأحيان من دون الحاجة الى الدفع النقدي مما اسهم في انتعاش الاقتصاد التركي بالإضافة الى ان العراق كان قد مكن للحكومة التركية إمكانية تسديد الديون المترتبة عليها على شكل 3 أقساط، لذلك اصبح خط انابيب كركوك - جيهان الشريان الرئيسي للاقتصاد التركي في تلك الفترة.

مخطط بياني رقم (1) ⁽⁹⁹⁾

مخطط بياني لتوضيح حجم النفط المصدر والمشحون عبر الخط مع حجم رسوم الحكومة التركية التركية خلال السنوات 1977 - 1990



يلاحظ من خلال المخطط البياني أعلاه أن ارتفاع حجم صادرات النفط العراقية عبر خط كركوك - جيهان من خلال المقارنة بين سنة 1978 الذي بلغ حجم الصادرات عبر الخط ما يقارب 96 مليون برميل في مقابل أكثر من 33 مليون دولار كعائدات تركيا من الرسوم بينما في سنة 1990 كان حجم الصادرات قد وصل الى أكثر 328 مليون برميل في مقابل وصول العائدات التركية الى أكثر من 165 مليون دولار ومن هنا يتضح مدى تأثير تدفق النفط عبر خط كركوك - جيهان على انتعاش الاقتصاد في تركيا.

الخاتمة:

1. من الاسباب التي دفع بالحكومة العراقية في التفكير بإيجاد منافذ أخرى لإيصال نفطها الى الأسواق العالمية ولاسيما البحر الابيض المتوسط، عندما تأزمت علاقاتها مع الحكومة السورية مع بدايات العقد السابع من القرن العشرين ومحاولة الحكومة السورية استعمال خط كركوك - بانياس وكركوك - طرابلس كورقة ضغط من أجل الحصول على ما تريدها من أجور ورسوم إزاء مرور النفط عبر أراضيها، وبسبب استمرار الخلافات القائمة بين السلطات الحاكمة في البلدين والتي نتج عنها قرار الحكومة السورية في إغلاق خط أنابيب كركوك - بانياس وكركوك - طرابلس سنة

1982 والتي تسبب بانخفاض انتاج النفط العراقي. لهذا تم الاتفاق بين الحكومة العراقية والتركية في تأسيس خط كركوك-جيهان ولتدخل المشروع حيز التنفيذ والانجاز في سنة 1977.

2. لاندلاع الحرب العراقية - الإيرانية 1980 - 1988، وقصف الطائرات الإيرانية منشآت تصدير النفط العراقي، مما أدى الى توقف تدفق النفط عبر خطوط أنابيب الجنوبية لإيصال النفط الى الأسواق العالمية عبر السفن التي كانت تبحر من شط العرب عبر مياه الخليج من حقول محافظة البصرة، مما أدى الى انخفاض كبير في الصادرات العراقية النفطية حيث بلغت 72% في حين كان العراق يسعى الى زيادة منافذه النفطية وذلك لسد نفقات الحرب الباهظة، فالتجأ الى زيادة تدفق النفط عبر خط كركوك - جيهان.

من اهم أسباب تطلع العراق الى زيادة حجم صادراته النفطية عبر الأراضي التركية وتحديدًا خط كركوك - جيهان هو نجاح تدفق الخط

الهوامش:

(1) للتفاصيل حول خطوط الأنابيب لنقل النفط في العالم، ينظر: جابر غانتيه، أنابيب البترول والغاز الطبيعي، ت/بهيح شعبان، ط1، لبنان، 1970، ص ص5-15.

(2) ينظر: محمد أزهر سعيد السماك، الصناعات النفطية في العراق (دراسة تحليلية في اقتصاديات المكان)، بغداد، 1982، ص ص67-69.

(3) بدأت شركة نفط خانقين المحدودة إنتاج النفط في حقل (نفط خانة) بمنطقة ديالى شرق العراق، إلا إن كمية الإنتاج وتطوره لم يحقق شيئاً مهماً في معدل إنتاج النفط العراقي طيلة السنوات 1916-1934، للتفاصيل ينظر: علي معجل خلف عودة الشعبي، شركة نفط خانقين المحدودة، رسالة ماجستير، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2002، ص ص31-33.

(4) آزاد محمد أمين النقشبندی، "صناعة استخراج النفط في العراق وآفاق المستقبل"، مجلة (زانكو)، اربيل، العدد (9)، 2000، ص91.

(5) بدأ ضخ النفط في حقل كركوك على خط الأول في 22 مايس 1934 من محطة ضخ(ك1) في كركوك وإيصاله إلى ميناء طرابلس في 14 تموز 1934، بينما وصلت أول شحنة نفط إلى ميناء حيفا في 14 تشرين الأول 1935، ينظر: د.ك.و، البلاط الملكي، الملف(311/1691)، شركة النفط التركية والعراقية 1935-1932، الوثيقة17، ص ص21-22.

(6) للتفاصيل عن ابرز الخطوط الرئيسية الناقلة لنفط كركوك صوب موانئ البحر الأبيض المتوسط، ينظر: دلشاد عمر عبد العزيز، شركة نفط العراق المحدودة دراسة تاريخية في نشاطها الاقتصادي والخدمي في كركوك 1927-1972، أطروحة دكتوراه، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2014، ص 107.

(7) John V. Bowlus, A crude marriage: Iraq, Turkey, and the Kirkuk – Ceyhan oil pipeline, Middle Eastern Studies, 2017, p 7.

(8) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-215-7-13, T. C. Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi, p 1.

(9) نوال عبد الجبار سلطان ظاهر الطائي، التطورات السياسية الداخلية في تركيا (1960-1980) دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2002، ص ص 107 – 109.

(10) صفاء كاظم عباس، تأميم النفط العراقي 1972 – 1975 دراسة تاريخية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة واسط، 2017، ص ص 165 – 166؛ شيماء عبد الواحد إبراهيم محمد، العلاقات العراقية التركية من سنة 1968 الى 1983، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية، 2007، ص ص 58.

(11) جريدة الجمهورية، العدد (2805)، في 17 تشرين الثاني، 1976، ص ص 1 – 2.

(12) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-287-68-11, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.

(13) جريدة الثورة، العدد (1147)، في 4 تموز 1972، ص 4.

(14) طيب عثمان عبد الرزاق الدوري، العلاقات الاقتصادية العراقية التركية المصالح المشتركة وسبل التطوير، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية، 2002، ص 112.

(15) T. C. B. C. A, Belge No: 030- 18-01-02-304-72-17, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.

(16) Milliyet gaz, "Türk – Irak petrol hattı bakanlar kurulunda görüşüldü", sayı (9270), 24 ağustos 1973, S 11. Ve Milliyet gaz, Sayı (9272), 26 ağustos 1973, P 7.

(17) جريدة الثورة، "بدء المباحثات الرسمية بين العراق وتركيا"، العدد (1546)، في 26 اب 1973، ص 2.

(18) غانم العناز، العراق وصناعة النفط والغاز، ط 1، مكتبة دجلة، بغداد، 2019، ص 444.

(19) Milliyet Gaz., "Türkiye'ye 625 km. Petrol hattı düşeniyor", Sayı: (9274), 28 Ağustos 1973, p 5.

(20) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-304-72-17, Dışişler bakanlığı, Türkiye – Irak ham petrol hattı anlaşmasının onaylanması, 6 Haziran 1973, Madde: 16, 17, 19.

(21) تأسست سنة 1974 من قبل الحكومة التركية كشركة مسؤولة عن الاشراف وتنفيذ خط انابيب كركوك - جيهان، الا انها بعد ذلك أصبحت تقوم بأنشطة استيراد وتصدير ونقل وتجارة النفط والغاز ايضا، وهي تعتبر اليوم من اهم الشركات والمؤسسات الحكومية الاقتصادية، وبوتاش مختصرة الجملة التالية: (Boru Hatları ile petrol taşıma anonim şirketi) شركة نقل النفط بواسطة خطوط الانابيب. ينظر:

Ahmet Ulutaş, Botaş İşletmeleri bölge müdürlüğü, ham petrol tank çiftliğindeki majör risklerin değerlendirmesi, Yüksek lisans tezi, Osmaniye korkut ATA üniversitesi, 2014, p: 14.

(22) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-311-8-15, 7 Şubat 1974, Dışişleri bakanlığı.

(23) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-311-10-9, 26 Şubat 1974 karanamesi 7/7871 sayılı, P 1 – 2.

(24) John V. Bowlus, Op, cit, p 13.

(25) Ibid, p 13.

(26) جريدة الثورة، "توقيع عقد تنفيذ مشروع أنبوب النفط عبر تركيا"، العدد (1931)، في 27 في تشرين الثاني 1974، ص 3.

(27) جريدة الثورة، "بدء المباحثات العراقية – التركية بحث سبل التعاون بين البلدين"، العدد (2301)، في 6 شباط 1976؛ جريدة الثورة، "توقيع اتفاقية عراقية – تركية"، العدد (2302)، في 8 شباط 1976.

(28) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-363-187-1, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi, p 2-5; Yeni Adana Gaz., "Hattın Irak bölümü bugün hizmete giriyor", Sayı: (15760), 3 Ocak 1977, p 2.

(29) جسر فولاذي للصدّاقة والتعاون بين العراق وتركيا، مجلة النفط والعالم، العدد 41، شباط 1977، ص 25 – 26.

(30) المصدر نفسه ص 28.

(31) Yeni Adana Gaz., "Türkiye – Irak boru hattı bugün açılıyor", Sayı: (15761), 4 ocak 1977, P P 1 – 5. ؛ Yeni Adana Gaz., "Türkiye – Irak boru hattının ikinci bölümü hizmete girdi", Sayı: (15762), 5 ocak 1977, P p 3 – 5.

(32) ترمز للمحطات المخصصة لهذا الخط داخل الأراضي العراقية بحرف العين نسبة الى العراق وحرف ت نسبة الى تركيا بمعنى الخط العراقي – التركي.

(33) مقابلة شخصية للباحث مع مدير قسم الانابيب السابق في شركة نفط الشمال ياسين شفيق حميد، في مدينة كركوك، 5 تشرين الأول 2022، 19:00.

(34) Kubilayhan Aykaç, Modeling of the hydraulic orofile for Iraq – Turkey crude oil pipeline, Mse Thesis, Ege University, 2021, p 17.

(35) Milliyet Gaz., "Türk – Irak petrol boru hattı için anlaşma imzalanıyor", Sayı: (9273), 27 ağustos 1973.

(36) Kubilayhan Aykaç, Op. Cit, p. 30.

(37) Aybüke İnan, Kerkük – Yumurtalık Petrol Boru Hattının İstikrarı Niçin Önemli, Akdeniz Üni. www.tuicakademi.org, 21 Nisan 2023, saat: 15:29.

(38) زكي خليل المساعد، سياسة النقل ودورها في تسويق النفط في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة أسيوط، 1979، ص ص 146 – 147.

(39) عباس النصراوي، الاقتصاد العراقي بين دمار التنمية وتوقعات المستقبل 1950 – 2010، ت: محمد سعيد عبد العزيز، ط 1، دار الكنوز الأدبية، بيروت، 1995، ص 109، وينظر أيضا: غانم العناز، المصدر السابق، ص ص 448 – 449.

(40) حميدة عبد الحسين محمد، تأثير موقع الجوار الجغرافي على العلاقات العراقية – السورية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 23، كلية التربية، جامعة الكوفة، 2016، ص ص 56 – 57. وينظر: مايح شبيب الشمري، زمن راوي سلطان، الخيارات المتاحة امام السياسة النفطية العراقية، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد 23، جامعة الكوفة، ص 215.

(41) ياسين حميد شفيق، الخط العراقي – التركي، شركة نفط الشمال، ص 25.

(42) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-454-489-3, Dışişler bakanlığı, 2 Haziran 1982.

(43) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-457-513-4 Dışişler bakanlığı Bakanlığa Irak ile kredi anlaşması, 9 Temmuz 1982.

(44) حنا عزو بهنان، العلاقات النفطية العراقية – التركية 1977 – 2001، مجلة دراسات إقليمية، العدد 5، مج 3، الموصل، حزيران 2006، ص 29.

(45) للتفاصيل ينظر: غانم العناز، المصدر السابق 452.

(46) شركة نفط الشمال، قسم الانابيب وحركة النفط، ص 234.

(47) جريدة الجمهورية، "قوة العراق النفطية وفاق المستقبل"، العدد (5925)، في 27 تشرين الثاني 1985، ص 5.

(48) Milliyet Gaz., "Mal karşılığı alınacak petrol için pazarlık var", 23 Nisan, 1984, p 3. رواء زكي يونس الطويل، الاقتصاد التركي، والابعاد المستقبلية للعلاقات. العراقية – التركية، ط 1، دار زهران، الأردن، 2010، ص 63 – 65.

(49) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-220-2, Dışişler bakanlığı Başbakanın Irak ziyareti, 18 nisan 1984.

(50) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-221-8, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.

(51) Tercüman Gaz., "Irak'a ihracatımız 900 milyon dolara yükseliyor", Sayı: (8002), 29 Mayıs 1984, P 3.; Tercüman Gaz., "Irak'ı Türk şirketleri onaracak", Sayı: (8003), 30 Mayıs 1984, p 3.

(52) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-221-8, Dışişler bakanlığı Başbakanın Irak ziyareti, 29 Mayıs 1984.

(53) جريدة الثورة، "محضر لمشروع التوسيع الثاني لانبوب النفط العراقي التركي"، العدد (5388)، في 16 شباط 1985، ص 3.

(54) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-554-469-6, ek anlaşma metni, 30 Temmuz 1973.

(55) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-530-353-4-24-27, Türkiye – Irak petrol boru hattı anlaşması, 31 Mart 1986.

(56) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-536-382-1, Kararname, 17 Nisan 1986.

(57) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-536-382-1, Kararname, 17 Nisan 1986.

(58) Tercüman Gaz., "Petrol boro hattı için 5 firma çekecek", Sayı: (8254), 17 şubat 1985, p.3.

(59) جريدة الجمهورية، "توقيع اتفاقية مد الانبوب الثاني للنفط العراقي عبر الأراضي التركية"، العدد (5921)، في 23 تشرين الثاني 1985، ص 1.

(60) T. C. B. C. A, Belge No: 30-18-1-2-536-382-1, Türkiye-İrak 2. Petrol Boru Hattı ile ilgili, 31 Mart 1986.

(61) مقابلة شخصية للباحث مع مسؤول خط الانابيب السابق الأستاذ ياسين حميد شفيق في 26 تشرين الأول 2022.

(62) غانم العناز، المصدر السابق، ص 453.

(63) ياسين حميد شفيق، النفط في كركوك، شركة نفط الشمال، 2017، ص 16.

(64) مقابلة شخصية للباحث مع مسؤول خط الانابيب السابق الأستاذ ياسين حميد شفيق في 26 تشرين الأول 2022.

(65) د، ك، و، رئاسة ديوان رئاسة الجمهورية، رقم التصنيف: (520400/493)، وزارة الخارجية، الاقتصاد، 1977 - 1979 و: 14، ص 9.

(66) فاروق توفيق إبراهيم، العلاقات الاقتصادية التركية في مجال النفط والمياه، معهد البحوث والدراسات العربية، قسم بحوث الدراسة الاقتصادية، بغداد، 1986، ص 24.

(67) رواء زكي يونس الطويل، الاقتصاد التركي والابعد المستقبلية للعلاقات العراقية التركية، ط 1، دار زهران، عمان، 2010، ص 221.

(68) John V. Bowlus, Op, cit, p 3.

(69) حسين نهاد عبد الحميد الحائك، التحولات الاقتصادية في العراق 1968-1980 (دراسة تاريخية)، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2013، ص 101.

(70) ينظر: الموقع

الإلكتروني [www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu BOTAS 2011](http://www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu_BOTAS_2011) تاريخ دخول الموقع: 23 تشرين الأول 2022، الساعة 10 مساء .

(71) حنا عزو بهنان، المصدر السابق، ص 27.

(72) زينل عبو علي، العلاقات العراقية - التركية 1980 - 2009 وفاق المستقبل، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدفاع الوطني، الدراسات الاستراتيجية للامن الوطني، 2009، ص 32.

(73) د، ك، و، رئاسة ديوان رئاسة الجمهورية، رقم التصنيف: (520400/493)، وزارة الخارجية، الاقتصاد، 1977 - 1979 و: 14، ص 10.

(74) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-375-169-5, Dışişler bakanlığı, 10 ağostus 1978.

(75) John V. Bowlus, Op, cit, p 3.

(76) Muazzez Harunoğlu, Yumurtalık – Ceyhan Enerji Yatırımları, Doktora tezi, coğrafya Anabilim dalı, Atatürk Üniversitesi, 2013, p 145.

(77) ارتفع سعر البرميل الواحد للنفط الى 70 دولار في تلك السنة وذلك بسبب قيام الثورة الإسلامية في ايران، وسجل العراق في تلك السنة اعلى انتاج للنفط له حيث بلغ مجمل انتاج النفط في العراق 3,48 مليون برميل في اليوم ويعتبر ذلك اقصى طاقة إنتاجية تتحقق في تاريخ الصناعة النفطية العراقية حتى سنة 2015، وكان ذلك نتيجة المشاريع النفطية الكبيرة التي بدأت بالعمل من اجل زيادة الإنتاج النفطي منها زيادة الإنتاج من الحقول الشمالية حيث وصل الى 1,4 مليون برميل في اليوم، مع بداية انتاج حقول الرميلة الشمالي ونهر عمر في البصرة وبزركان، وجبل فكه في ميسان، بالإضافة الى دخول الخط الاستراتيجي الخدمة، وكذلك انسيابية تدفق النفط عبر خط كركوك – جيهان. ينظر: غانم العناز، العراق وصناعة النفط والغاز، المصدر السابق، ص 462؛ روبرت سليتر، سلطة النفط والتحول في ميزان القوى العالمية، ت: محمد فتحي خضر، ط 1، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2012، ص 9.

(78) فاروق توفيق إبراهيم، العلاقات الاقتصادية التركية في مجال النفط والمياه، معهد البحوث والدراسات العربية، قسم بحوث الدراسة الاقتصادية، بغداد، 1986، ص 24.

(79) Milliyet Gazetesi, 4 Mart, 2021, p 5.

(80) Kubilayhan Aykaç, Op. Cit, p 40.

(81) Muazzez Harunoğlu, Op, cit, p 106.

(82) حامد محمد طه احمد السويدي، العلاقات العراقية التركية 1980-1990، المصدر السابق، ص ص 45 – 46.

(83) يلاحظ هنا ان هناك ما يقارب 600 الف برميل فرق بين رقم التصدير ورقم الشحن، وهذا يعود الى التصدير كان في غالب السنوات اكبر من رقم الشحن والتحميل على السفن، وجدير بالذكر ان العوائد التركية من الرسوم كانت تحسب وفق النفط المصدر والمحمل على السفن من خلال ميناء جيهان لا وفق النفط المصدر فقط، ولتوضيح اكثر انظر الجدول رقم (1).

(84) Kubilayhan Aykaç, Op. Cit, p 83.

(85) حنا عزو بهنان، المصدر السابق، ص 30.

(86) عباس النصر اوي، المصدر السابق، ص 113؛ ثورة مجيد طارش العبيدي، انابيب النفط العراقي دراسة في الجغرافية الاقتصادية والسياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، 1985، ص 29.

(87) ثورة مجيد طارش العبيدي، المصدر نفسه، ص 29.

(88) ينظر: الموقع

الالكتروني [www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu BOTAS 2011](http://www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu_BOTAS_2011) تاريخ دخول الموقع: 23 تشرين الأول 2022، الساعة 10 مساء .

(89) Kubilayhan Aykaç, Op. Cit, p 83.

(90) T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-554-469-6, ek anlaşıma metni, 30 Temmuz 1973؛

جلال عبد الله معوض، العلاقات الاقتصادية العربية – التركية، ط 1، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الامارات، 1998، ص 12

(91) حنا عزو بهنان، المصدر السابق، ص 31.

(92) جلال عبد الله معوض، تركيا والحرب العراقية – الإيرانية، مجلة التعاون، العدد 12، كانون الأول 1988، ص 92.

(93) ينظر: الموقع

الالكتروني [www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu BOTAS 2011](http://www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu_BOTAS_2011) تاريخ دخول الموقع: 23 تشرين الأول 2022، الساعة 10 مساء .

(94) ماجد صدام سالم، الأهمية الجيوستراتيجية لحقول النفط في كركوك (دراسة في الجغرافية السياسية)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2009، ص 174.

(95) افراح نائر جاسم حمدون، العلاقات العراقية – التركية في ضوء اتفاقية التعاون الأمني الاستراتيجي، مجلة الدراسات الإقليمية، العدد 9، ب س ن، جامعة الموصل، ص 26.

(96) حنا عزو بهنان، المصدر السابق، ص 32.

(97) Muazzez Harunoğlu, Op, cit, p 106.

(98) الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على المصادر التالية:-

Kubilayhan Aykaç, Op. Cit, Appendix C؛ Muazzez Harunoğlu, Op, cit, p 106؛

تاريخ دخول الموقع: 23 تشرين. www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu_BOTAS_2011. الأول 2022، الساعة 10 مساءً

يلاحظ ومنذ بداية سنة 1984 وحتى نهاية شهر حزيران احتسب رسوم نقل البرميل الواحد 0.35 سنت ومن بداية شهر تموز ومع افتتاح التوسعة الأولى للخط احتسب رسوم البرميل الواحد 0.45 سنتا وهنا تم احتساب السنة بالكامل من 0.40 سنت، وفي بداية سنة 1986 وحتى نهاية شهر حزيران احتسبت رسوم البرميل الواحد 0.45 سنت، ومن بداية تموز ومع افتتاح التوسعة الثانية للخط وحسب البروتوكول الموقع بين البلدين أصبحت رسوم البرميل الواحد حسب عدد البراميل المشحونة، لذا احتسبت في هذه السنة الأجرة من 0.44 سنت.

(99) المخطط البياني من عمل الباحث بالاعتماد على معطيات جدول رقم (1).

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق غير المنشورة:

• الوثائق باللغة العربية:

- 1- د، ك، و، البلاط الملكي، الملف (311/1691)، شركة النفط التركية والعراقية 1932-1935، و17.
- 2- د، ك، و، رئاسة ديوان رئاسة الجمهورية، رقم التصنيف: (520400/493)، وزارة الخارجية، الاقتصاد، 1977 - 1979 و14.
- 3- شركة نفط الشمال، هيئة العمليات، قسم الانابيب وحركة النفط.

• الوثائق باللغة التركية:

- 1- T. C. B. C. A, Belge No: 030- 18-01-02-304-72-17, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 2- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-215-7-13, T. C. Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 3- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-304-72-17, Dışişler bakanlığı, Türkiye – Irak ham petrol hattı anlaşmasının onaylanması, 6 Haziran 1973, Madde: 16, 17, 19.
- 4- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-311-10-9, 26 Şubat 1974 karanamesi 7/7871 sayılı.
- 5- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-311-8-15, 7 Şubat 1974, Dışişleri bakanlığı.
- 6- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-363-187-1, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 7- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-375-169-5, Dışişler bakanlığı, 10 ağustos 1978.
- 8- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-454-489-3, Dışişler bakanlığı, 2 Haziran 1982.

- 9- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-457-513-4 Dışişler bakanlığı Bakanlığa Irak ile kredi anlaşması, 9 Temmuz 1982.
- 10- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-220-2, Dışişler bakanlığı Başbakanın Irak ziyareti, 18 nisan 1984.
- 11- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-221-8, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 12- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-221-8, Dışişler bakanlığı Başbakanın Irak ziyareti, 29 Mayıs 1984.
- 13- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-530-353-4-24-27, Türkiye – Irak petrol boru hattı anlaşması, 31 Mart 1986.
- 14- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-536-382-1, Kararname, 17 Nisan 1986.
- 15- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-536-382-1, Kararname, 17 Nisan 1986.
- 16- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-554-469-6, ek anlaşma metni, 30 Temmuz 1973.
- 17- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-554-469-6, ek anlaşma metni, 30 Temmuz 1973.
- 18- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-287-68-11, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 19- T. C. B. C. A, Belge No: 30-18-1-2-536-382-1, Türkiye-Irak 2. Petrol Boru Hattı ile ilgili, 31 Mart 1986.

ثانياً: المقابلات الشخصية:

1- ياسين شفيق حميد، في 5 تشرين الأول 2022.

ثالثاً: الكتب باللغة العربية:

- 1- جليل غانتيه، أنابيب البترول والغاز الطبيعي، ت/بهيح شعبان، ط1، لبنان، 1970.
- 2- رواء زكي يونس الطويل، الاقتصاد التركي، والابعاد المستقبلية للعلاقات العراقية – التركية، ط 1، دار زهران، الأردن، 2010.
- 3- غانم العناز، العراق وصناعة النفط والغاز، ط 1، مكتبة دجلة، بغداد، 2019.
- 4- محمد أزهر سعيد السماك، الصناعات النفطية في العراق (دراسة تحليلية في اقتصاديات المكان)، بغداد، 1982.
- 5- ياسين حميد شفيق، النفط في كركوك، شركة نفط الشمال، كركوك، 2017.
- 6- روبرت سليتر، سلطة النفط والتحول في ميزان القوى العالمية، ت: محمد فتحي خضر، ط 1، مؤسسة هنداوني للتعليم والثقافة، القاهرة، 2012.

- 7- عباس النصر اوي، الاقتصاد العراقي بين دمار التنمية وتوقعات المستقبل 1950 – 2010، ت: محمد سعيد عبد العزيز، ط 1، دار الكنوز الأدبية، بيروت، 1995.

خامسا: الرسائل والاطاريح الجامعية:

• الرسائل باللغة العربية:

- 1- ثورة مجيد طارش العبيدي، انابيب النفط العراقي دراسة في الجغرافية الاقتصادية والسياسية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، 1985.
- 2- حامد محمد طه احمد السويدي، العلاقات العراقية التركية 1980 – 1990، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2003.
- 3- حسين نهاد عبد الحميد الحائك، التحولات الاقتصادية في العراق 1968 – 1980 (دراسة تاريخية)، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2013.
- 4- زكي خليل المساعد، سياسة النقل ودورها في تسويق النفط في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة أسيوط، 1979.
- 5- شيماء عبد الواحد إبراهيم محمد، العلاقات العراقية التركية من سنة 1968 الى 1983، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للدراسات السياسية والدولية، 2007.
- 6- صفاء كاظم عباس، تأميم النفط العراقي 1972 – 1975 دراسة تاريخية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة واسط، 2017.
- 7- علي معجل خلف عودة الشعبي، شركة نفط خانقين المحدودة، رسالة ماجستير، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، 2002.
- 8- ماجد صدام سالم، الأهمية الجيوستراتيجية لحقول النفط في كركوك (دراسة في الجغرافية السياسية)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2009.

• الاطاريح باللغة العربية:

- 1- دلشاد عمر عبد العزيز، شركة نفط العراق المحدودة دراسة تاريخية في نشاطها الاقتصادي والخدمي في كركوك 1927-1972، أطروحة دكتوراه، جامعة الموصل، كلية الآداب، 2014.
- 2- زينل ابو علي، العلاقات العراقية – التركية 1980 – 2009 وفاق المستقبل، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدفاع الوطني، الدراسات الاستراتيجية للامن الوطني، 2009.
- 3- طيب عثمان عبد الرزاق الدوري، العلاقات الاقتصادية العراقية التركية المصالح المشتركة وسبل التطوير، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية، 2002.

4- نوال عبد الجبار سلطان ظاهر الطائي، التطورات السياسية الداخلية في تركيا (1960-1980) دراسة تاريخية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2002.

• الرسائل باللغة الانكليزية الأجنبية:

- 1- Kubilayhan Aykaç, Modeling of the hydraulic orofile for Iraq – Turkey crude oil pipline, Mse Thesis, Ege University, 2021.

• الرسائل والاطاريح باللغة التركية:

- 1- Ahmet Ulutaş, Botaş İşletmeleri bölge müdürlüğü, ham petrol tank çiftliğindeki majör risklerin değerlendirmesi, Yüksek lisans tezi, Osmaniye korkut ATA üniversitesi, 2014.
- 2- Muazzez Harunoğlu, Yumurtalık – Ceyhan Enerji Yatırımları, Doktora tezi, coğrafya Anabilim dalı, Atatürk Üniversitesi, 2013.

سادسا: البحوث والدوريات :

• البحوث باللغة العربية:

- 1- آزاد محمد أمين النقشبندي، "صناعة استخراج النفط في العراق وآفاق المستقبل"، مجلة (زانكو)، اربيل، العدد (9)، 2000.
- 2- افراح ناثر جاسم حمدون، العلاقات العراقية – التركية في ضوء اتفاقية التعاون الأمني الاستراتيجي، مجلة الدراسات الإقليمية، العدد 9، ب س ن، جامعة الموصل.
- 3- جلال عبد الله معوض، العلاقات الاقتصادية العربية – التركية، ط 1، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الامارات، 1998.
- 4- جلال عبد الله معوض، تركيا والحرب العراقية – الإيرانية، مجلة التعاون، العدد 12، كانون الأول 1988.
- 5- حميدة عبد الحسين محمد، تأثير موقع الجوار الجغرافي على العلاقات العراقية – السورية، مجلة البحوث الجغرافية، العدد 23، كلية التربية، جامعة الكوفة، 2016.
- 6- حنا عزو بهنان، العلاقات النفطية العراقية – التركية 1977 – 2001، مجلة دراسات إقليمية، العدد 5، مج 3، الموصل، حزيران 2006.
- 7- فاروق توفيق إبراهيم، العلاقات الاقتصادية التركية في مجال النفط والمياه، معهد البحوث والدراسات العربية، قسم بحوث الدراسة الاقتصادية، بغداد، 1986.

8- مايح شبيب الشمري، زمن راوي سلطان، الخيارات المتاحة امام السياسة النفطية العراقية، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد 23، جامعة الكوفة، 2015.

• البحوث باللغة الانكليزية:

- 1- John V. Bowlus, A crude marriage: Iraq, Turkey, and the Kirkuk – Ceyhan oil pipeline, Middle Eastern Studies, 2017.

• البحوث باللغة التركية:

- 1- Aybüke İnan, Kerkük – Yumurtalık Petrol Boru Hattının İstikrarı Niçin Önemli, Akdeniz Üni. www.tuicakademi.org.

سابعا: المجلات والصحف:

• المجلات والصحف باللغة العربية:

- 1- جريدة الجمهورية، العدد (2805)، 17 تشرين الثاني، 1976.
- 2- جريدة الثورة، العدد (1147)، 4 تموز 1972.
- 3- جريدة الثورة، العدد (1546)، 26 اب 1973.
- 4- جريدة الثورة، العدد (1931)، 27 تشرين الثاني 1974.
- 5- جريدة الثورة، العدد (2301)، 6 شباط 1976.
- 6- جريدة الثورة، العدد (2302)، 8 شباط 1976.
- 7- جريدة الثورة، العدد (5388)، 16 شباط 1985.
- 8- جريدة الجمهورية، العدد (5921)، في 23 تشرين الثاني 1985.
- 9- جريدة الجمهورية، العدد (5925)، في 27 تشرين الثاني 1985.
- 10- مجلة النفط والعالم، العدد 41، شباط 1977.

• المجلات والصحف باللغة التركية:

- 1- Milliyet gaz., Sayı (9270), 24 ağustos 1973.
- 2- Milliyet gaz., Sayı (9272), 26 ağustos 1973.
- 3- Milliyet gaz., Sayı (9274), 28 Ağustos 1973.
- 4- Milliyet gaz., Sayı: (9273), 27 ağustos 1973.
- 5- Milliyet gaz., 23 Nisan, 1984.
- 6- Milliyet gaz., 4 Mart, 2021.
- 7- Tercüman gaz., Sayı (8002), 29 Mayıs 1984.
- 8- Tercüman gaz., Sayı (8003), 30 Mayıs 1984.
- 9- Tercüman gaz., Sayı: (8254), 17 şubat 1985.
- 10- Yeni Adana gaz., Sayı: (15760), 3 Ocak 1977.
- 11- Yeni Adana gaz., Sayı: (15761), 4 ocak 1977.
- 12- Yeni Adana gaz., Sayı: (15762), 5 ocak 1977.

ثامنا: المواقع الالكترونية التركية:

1- [www.enerji.gov.tr/Sektor Raporu BOTAS 2011](http://www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu_BOTAS_2011).

List of Sources:

First: Documents:

• **Documents in Arabic:**

1. D, K, W, Royal Court, File (1691/311), Turkish and Iraqi Oil Company 1932-1935,D 17.
2. D, K, W, Presidency of the Office of the Presidency of the Republic,No.: (493/520400), Ministry of Foreign Affairs, Economy, 1977-1979 ,D 14.
3. North Oil Company, Operations Director, Pipelines and Oil Movement Department.

• **Documents in Turkish:**

- 20- T. C. B. C. A, Belge No: 030- 18-01-02-304-72-17, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 21- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-215-7-13, T. C. Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 22- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-304-72-17, Dışişler bakanlığı, Türkiye – Irak ham petrol hattı anlaşmasının onaylanması, 6 Haziran 1973, Madde: 16, 17, 19.
- 23- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-311-10-9, 26 Şubat 1974 karanamesi 7/7871 sayılı.
- 24- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-311-8-15, 7 Şubat 1974, Dışişleri bakanlığı.
- 25- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-363-187-1, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 26- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-375-169-5, Dışişler bakanlığı, 10 ağustos 1978.
- 27- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-454-489-3, Dışişler bakanlığı, 2 Haziran 1982.
- 28- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-457-513-4 Dışişler bakanlığı Bakanlığa Irak ile kredi anlaşması, 9 Temmuz 1982.
- 29- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-220-2, Dışişler bakanlığı Başbakanın Irak ziyareti, 18 nisan 1984.
- 30- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-221-8, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 31- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-508-221-8, Dışişler bakanlığı Başbakanın Irak ziyareti, 29 Mayıs 1984.
- 32- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-530-353-4-24-27, Türkiye – Irak petrol boru hattı anlaşması, 31 Mart 1986.

- 33- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-536-382-1, Kararname, 17 Nisan 1986.
- 34- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-536-382-1, Kararname, 17 Nisan 1986.
- 35- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-554-469-6, ek anlaşma metni, 30 Temmuz 1973.
- 36- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-02-554-469-6, ek anlaşma metni, 30 Temmuz 1973.
- 37- T. C. B. C. A, Belge No: 030-18-01-287-68-11, Başbakanlık kanunlar ve kararlar teknik dairesi.
- 38- T. C. B. C. A, Belge No: 30-18-1-2-536-382-1, Türkiye-Irak 2. Petrol Boru Hattı ile ilgili, 31 Mart 1986.

Second: Interviews:

1. Yassin Shafiq Hamid, on October 5, 2022.

Third: Books:

1. Gilber Gante, Petroleum and Natural Gas Pipelines, T: Bahij Shaaban, 1st Edition, Lebanon, 1970.
2. Rawa Zaki Younes Al-Taweel, The Turkish Economy, and the Future Dimensions of Iraqi-Turkish Relations, 1st Edition, Dar Zahran, Jordan, 2010.
3. Ghanem Anaz, Iraq and the oil and gas industry, 1st edition, Tigris Library, Baghdad, 2019.
4. Muhammad Azhar Saeed Al-Sammak, Oil Industries in Iraq (An Analytical Study in the Economics of Place), Baghdad, 1982.
5. Yassin Hamid Shafiq, Oil in Kirkuk, North Oil Company, Kirkuk, 2017.
6. Robert Slater, Oil Authority and the Shift in the Balance of Global Power, ed.: Muhammad Fathi Khader, 1st Edition, Hindawi Foundation for Education and Culture, Cairo, 2012.
7. Abbas Al-Nasrawi, The Iraqi Economy between the Destruction of Development and Future Expectations 1950-2010, T: Muhammad Saeed Abdel Aziz, 1st edition, Dar Al-Kunouz Al-Adabiya, Beirut, 1995.

Fourth: theses:

1. Thwra Majid Tarish Al-Obaidi, Iraqi Oil Pipelines, a study in economic and political geography, an unpublished master's thesis, College of Arts, University of Baghdad, 1985.
2. Hamid Muhammad Taha Ahmed Al-Suwaidani, Iraqi-Turkish Relations 1980-1990, unpublished master's thesis, College of Education, University of Mosul, 2003.

3. Hussein Nihad Abdel Hamid Al-Hayek, Economic Transformations in Iraq 1968-1980 (Historical Study), unpublished doctoral thesis, College of Education, University of Mosul, 2013.
4. Zaki Khalil Al Mosaed, Transportation Policy and its Role in Oil Marketing in Iraq, unpublished master's thesis, Faculty of Commerce, Assiut University, 1979.
5. Shaima Abdul Wahed Ibrahim Muhammad, Iraqi-Turkish Relations from 1968 to 1983, unpublished master's thesis, Higher Institute for Political and International Studies, 2007.
6. Safa Kazem Abbas, Nationalization of Iraqi Oil 1972-1975 Historical Study, Master Thesis (unpublished), University of Wasit, 2017.
7. Ali Mojil Khalaf Ouda Al-Shuaibi, Khanaqin Oil Company Ltd., Master Thesis, College of Education (Ibn Rushd), University of Baghdad, 2002.
8. Majid Saddam Salem, The Geostrategic Importance of the Oil Fields in Kirkuk (A Study in Political Geography), an unpublished master's thesis, Ibn Rushd College of Education, University of Baghdad, 2009.
9. Dilshad Omar Abdul Aziz, Iraq Petroleum Company Limited, a historical study of its economic and service activity in Kirkuk 1927-1972, PhD thesis, University of Mosul, College of Arts, 2014.
10. Zainal Abo Ali, Iraqi-Turkish Relations 1980-2009 and Future Prospects, unpublished master's thesis, National Defense College, Strategic Studies for National Security, 2009.
11. Tayeb Othman Abdel-Razzaq Al-Douri, Iraqi-Turkish economic relations, common interests and ways of development, unpublished doctoral thesis, College of Administration and Economics, Al-Mustansiriyah University, 2002.
12. Nawal Abdul-Jabbar Sultan Dhaher Al-Taie, Internal Political Developments in Turkey (1960-1980), a historical study, unpublished doctoral thesis, College of Education, University of Mosul, 2002.
13. Kubilayhan Aykaç, Modeling of the hydraulic orofile for Iraq – Turkey crude oil pipeline, Msc Thesis, Ege University, 2021.
14. Ahmet Ulutaş, Botaş İşletmeleri bölge müdürlüğü, ham petrol tank çiftliğindeki majör risklerin değerlendirmesi, Yüksek lisans tezi, Osmaniye kerkut ATA üniversitesi, 2014.
15. Muazzez Harunoğlu, Yumurtalık – Ceyhan Enerji Yatırımları, Doktora tezi, coğrafya Anabilim dalı, Atatürk Üniversitesi, 2013.

Fifth: Articles:

1. Azad Muhammad Amin Al-Naqshbandi, "The Oil Extraction Industry in Iraq and Future Prospects," (Zanko) Magazine, Erbil, Issue (9), 2000.

2. Afrah Nather Jassim Hamdoun, Iraqi-Turkish relations in light of the strategic security cooperation agreement, Journal of Regional Studies, Issue 9, BSN, University of Mosul.
3. Jalal Abdullah Moawad, Arab-Turkish Economic Relations, 1st Edition, Emirates Center for Strategic Studies and Research, Emirates, 1998.
4. Jalal Abdullah Moawad, Turkey and the Iraqi-Iranian War, Al-Taawon Magazine, Issue 12, December 1988.
5. Hamida Abdel-Hussein Muhammad, The Impact of the Geographical Neighborhood Location on Iraqi-Syrian Relations, Geographical Research Journal, Issue 23, College of Education, University of Kufa, 2016.
6. Hanna Izzo Behnan, Iraqi-Turkish Oil Relations 1977-2001, Journal of Regional Studies, Issue 5, Volume 3, Mosul, June 2006.
7. Farouk Tawfiq Ibrahim, Turkish Economic Relations in the Field of Oil and Water, Institute for Arab Research and Studies, Economic Study Research Department, Baghdad, 1986.
8. Mayeh Shabib Al-Shammari, The Time of Rawi Sultan, Options for Iraqi Oil Policy, Al-Ghari Journal of Economic and Administrative Sciences, Issue 23, University of Kufa, 2015.
9. John V. Bowlus, A crude marriage: Iraq, Turkey, and the Kirkuk – Ceyhan oil pipeline, Middle Eastern Studies, 2017.
10. Aybüke İnan, Kerkük – Yumurtalık Petrol Boru Hattının İstikrarı Niçin Önemli, Akdeniz Üni. www.tuicakademi.org.

Sixth: Newspapers:

1. Al-Jumhuriya Newspaper, Issue (2805), November 17, 1976.
2. Al-Thawra Newspaper, Issue (1147), July 4, 1972.
3. Al-Thawra Newspaper, Issue (1546), August 26, 1973.
4. Al-Thawra Newspaper, Issue (1931), November 27, 1974.
5. Al-Thawra Newspaper, Issue (2301), February 6, 1976.
6. Al-Thawra Newspaper, Issue (2302), February 8, 1976.
7. Al-Thawra Newspaper, Issue (5388), February 16, 1985.
8. Al-Jumhuriya Newspaper, Issue (5921), November 23, 1985.
9. Al-Jumhuriya Newspaper, Issue (5925), November 27, 1985.
10. Oil and World Magazine, Issue 41, February 1977.
11. Milliyet gaz., Sayı (9270), 24 ağustos 1973.
12. Milliyet gaz., Sayı (9272), 26 ağustos 1973.
13. Milliyet gaz., Sayı (9274), 28 Ağustos 1973.
14. Milliyet gaz., Sayı: (9273), 27 ağustos 1973.
15. Milliyet gaz., 23 Nisan, 1984.

16. Milliyet gaz., 4 Mart, 2021.
17. Tercüman gaz., Sayı (8002), 29 Mayıs 1984.
18. Tercüman gaz., Sayı (8003), 30 Mayıs 1984.
19. Tercüman gaz., Sayı: (8254), 17 şubat 1985.
20. Yeni Adana gaz., Sayı: (15760), 3 Ocak 1977.
21. Yeni Adana gaz., Sayı: (15761), 4 ocak 1977.
22. Yeni Adana gaz., Sayı: (15762), 5 ocak 1977.

Seventh: Websites:

1. www.enerji.gov.tr/Sektor_Raporu_BOTAS_2011.