

كيف ارتبط مصير تركيا بطرق التجارية العالمية؟

كتبه عائد عميرة | 8 يوليو, 2024



خلال الحرب الروسية المتواصلة منذ فبراير/شباط 2022 ضد أوكرانيا، تراجعت فعالية الممر الشمالي الذي يربط آسيا بأوروبا مروراً بروسيا، نظراً لزيادة المشكلات الأمنية لهذا الممر والعقوبات الغربية ضد موسكو، وحصل نفس الشيء للممر الجنوبي المار عبر إيران بسبب العقوبات أيضاً والصراعات الوجودة على طول الممر.

مثل هذا الأمر فرصة مهمة أمام تركيا الطامحة للحصول على مكانة إقليمية أكبر، فعملت أنقرة طيلة السنوات الماضية على استغلال موقعها الجغرافي الاستراتيجي والمهم للعب دور أكبر ومتناه على خريطة التجارة العالمية.

فضلاً عن الواقع الاستراتيجي، تمتلك تركيا مميزات أخرى للاضطلاع بدور مهم في منظومة الممرات العالمية، ومنها امتلاك موانئ ومطارات وشركات طيران عالية وسكة حديدية طويلة، إلى جانب الخبرة الطويلة في النقل اللوجستي والقدرة على إنتاج عدد كبير من السلع.

نخصص ضمن ملف "بوابات النفوذ" هذا التقرير للحديث عن الطموح التركي للاضطلاع بمكانة أكبر في خريطة الممرات التجارية العالمية، وأهم الميزات التي تمتلكها أنقرة لتحقيق هذا الهدف،

موقع جغرافي استراتيجي

تقع تركيا بين القارتين الآسيوية والأوروبية، إذ يقع 3% منها في القارة الأوروبية، تحديداً جنوب شرق القارة، بينما يقع القسم المتبقى في جنوب غرب القارة الآسيوية، وتبعد مساحتها نحو 783 ألفاً و562 كيلومتراً مربعاً.

تمتلك تركيا حدوداً بطول 6440 كيلومتراً، وتشترك في الحدود مع 8 دول وهي جورجيا وأرمينيا وأذربيجان وإيران والعراق وسوريا واليونان وبلغاريا، كما يحدها البحر الأسود من الشمال، أما من الجنوب فيحدها البحر الأبيض المتوسط وبحر إيجة.

نظراً إلى تلك المعطيات، فإن تركيا تقع على تقاطع 3 قارات في العالم، بريًّا آسيا وأوروبا، وبحرٍّاً مع القارة الإفريقية، وهو ما أكسبها مكانة جغرافية استراتيجية فريدة لا تتوافر في غيرها على الإطلاق.

وجودها في هذا التقاطع العابر للقارات ووقوعها على مناطق العبور، حتم على أبرز الطرق التجارية قدماً وحديثاً المرور عبر أراضيها، فكانت بذلك على الطريق الطبيعي لختلف الممرات والمشروعات والطرق التجارية التي تربط القارة الآسيوية بالأوروبية والإفريقية.

المضايق البحرية

تمتلك تركيا اثنين من أكبر وأهم المضايق البحرية في العالم ضمن أراضيها، هما مضيق البوسفور الذي يربط بين البحر الأسود وبحر مرمرة، والدردنيل الذي يربط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة.

يعد [البوسفور](#)، أضيق ممر مائي طبيعي للملاحة الدولية، ويمثل الحد الفاصل بين قاري آسيا وأوروبا بمدينة إسطنبول، ويعد العبر الوحيد الذي يربط البحر الأسود بالبحار المفتوحة بالجنوب، وأحد المعابر المهمة للنقل البحري التجاري والسياحي ونقلات النفط.



أول سفينة حبوب تغادر ميناء أوكرانيا في زمن الحرب وتمر عبر مضيق البوسفور، 3 أغسطس 2022، في طريقها إلى لبنان.

يفسح البوسفور المجال لعبور نحو 50 ألف سفينة سنويًا، بمعدل بدأ يتجاوز 150 سفينة يومياً، دون اعتبار المركبات البحرية المحلية، وهو من بين الطرق البحرية المهمة لنقل النفط من روسيا وأذربيجان وكازاخستان لتصديره إلى مناطق تشمل آسيا وغرب وجنوب أوروبا والولايات المتحدة، وتشير بعض الأرقام إلى أنه يمر عبر هذا المضيق أكثر من 3% من الإمدادات العالمية للنفط.

قبل سنوات، أبدى الرئيس التركي رجب طيب أردوغان رغبته في حفر قناة غرب إسطنبول موازية لمضيق البوسفور لتقليل الضغط عن المضيق والحصول على مصدر كبير إضافي للبلاد، حيث من المتوقع أن تدر القناة دخلاً يتجاوز 8 مليارات دولار سنويًا.

أما مضيق [الدردنيل](#) فيعتبر هو الآخر أحد أهم المرات الاستراتيجية على الضفة الشرقية للبحر الأبيض المتوسط، ويُجتاز بالسفن والعبارات البحرية فقط، فهو خال من أي جسور لعبور المشاة أو المركبات البرية.



مضيق الدردنيل يربط بين بحري إيجه ومرمرة ويعد أحد المرات الإستراتيجية على الضفة الشرقية للبحر الأبيض المتوسط.

لهذا مضيق أهمية كبيرة من وجهاً تجاريًّا والعسكريًّا ولا يزال ذا أهمية استراتيجية إلى اليوم، وخلال السنة الماضية عبرت هذا مضيق 44 ألفًا و892 سفينة وفق وزارة النقل التركية، أي نحو ضعفي حركة عبور قناة السويس ونحو 3 أضعاف حركة عبور قناة بنما.

ويعد البوسفور والدردنيل ممراً إجبارياً لدول حوض البحر الأسود إلى البحر المتوسط وبحار ومحيطات العالم، وتنظم حركة المرور عبر هذه المضائق وفق اتفاقية مونترو التي دخلت حيز التنفيذ يوم 9 نوفمبر/تشرين الثاني 1936.

فضلاً عن الموقع الجغرافي الاستراتيجي والمضايق المائية، تمتلك تركيا واحدة من أضخم وأحدث شبكات المواصلات في العالم، وتشهد المواصلات في هذا البلد تحديًّا وتطويًّا مستمراً، إذ يمكن السفر من تركيا إلى أي مدينة أوروبية أو في وسط وأدنى آسيا بواسطة الطرق البرية والجوية.

10 قطارات دولية تتحرك بين الصين وأوروبا عبر الأراضي التركية، وفي نوفمبر/تشرين الثاني 2020 وصل أول قطار شحن صيني إلى تركيا كمحطة ترانزيت في رحلته إلى أوروبا

وتوفر الطائرات الخاصة بإسطنبول وأنقرة وإزمير وأنطاليا رحلات طيران تصل إلى العديد من عواصم ومدن العالم الكبri، وتعاضدتها في هذا المحور شركات الطيران الخاصة والمملوكة للدولة التي تصل رحلاتها لأغلب مطارات العالم.

كما تمتلك البلاد مجموعة من [الطرق السيارة](#)، ويبلغ الطول الإجمالي للطريق السريع الذي يخضع

لسيطرة المديرية العامة للطرق السريعة 65 ألفاً و909 كيلومترات، وهو يتكون من 3 أنواع من الطرق: الطريق السريع، الطريق السريع للدولة، الطريق الإقليمي.

تمتلك تركيا أيضاً شبكة من القطارات الحديدية العابرة للقارات، ووفقاً لبيانات إدارة السكك الحديدية التركية "تي سي دي دي"، فإن 10 قطارات دولية تتحرك اليوم بين الصين وأوروبا عبر الأراضي التركية، وفي نوفمبر/تشرين الثاني 2020 وصل أول قطار شحن صيني إلى تركيا كمحطة ترانزيت في رحلته عبر خط مرمراي الذي يعبر مضيق البوسفور إلى أوروبا، وتمتلك تركيا حالياً قرابة 14 ألف كيلومتر من خطوط السكك الحديدية.

وفي خصوص النقل البحري، تعد تركيا من الدول المتطورة في ساحة الشحن الدولي، فهي مجهزة لوجستياً بالعديد من الموانئ ومحطات الحاويات التي تربط بين الشرق والغرب، وتشهد الموانئ الرئيسية بها حركة بحرية قياسية سنوياً، وتأتي غالبية السفن عبر مياه البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود.

ممرات تجارية

هذه المؤشرات والعوامل، دفعت تركيا إلى الاهتمام أكثر بالممرات التجارية العالمية، إذ تعمل على إحياء بعض الطرق الموجودة فعلاً والانضمام إلى الطرق المقترن إنشاؤها، كما تحاول إنشاء أخرى جديدة بمعية بعض الدول المجاورة للاستفادة منها.

المرا الأوسط

في ظل التغيرات الحالية، تسعى تركيا لإحياء طريق النقل الدولي عبر قزوين والمعروف باسم المرا الأوسط، وهو خط تجاري يجمع بين الممرات البرية والبحرية والسكك الحديدية، القادرة على ربط أقصى الصين بقلب أوروبا مروراً بالأراضي التركية، ويبلغ طول المرا 4256 كيلومتراً بين الطريق البرية والسكك الحديدية إضافة إلى 508 كيلومترات عبر البحر.

تعد مدينة كاشغر الصينية بداية هذا المرا الذي يصل إلى قرغيزستان، ثم أوزبكستان، ثم إلى ميناء تركمانباشي في تركستان، ومن ثم تنقل البضائع عبر حاويات إلى أذربيجان ومنها إلى جورجيا، لتصل فيما بعد إلى محطة قارص التركية للسكك الحديدية ثم إلى إسطنبول أو الموانئ البحرية التركية، ومنها إلى أوروبا وبقية دول العالم.

كما يعد [المرا الأوسط](#) الأسرع مقارنة بالمرا الشمالي الذي يعبر من روسيا، أو الجنوبي الذي يمر عبر إيران وقناة السويس، وتصل البضائع القادمة من الصين إلى أوروبا عبر هذا المرا في 12 يوماً، فيما لا تقل عن 15 يوماً في حال عبور الطريق الشمالية وبين 45 و60 يوماً بالنسبة للمرا الجنوبي.

دور تركيا في الممر الأوسط



كما تسارع أنقرة الخطى لواءمة مشروع "الممر الأوسط" ومبادرة "الحزام والطريق" الصينية، وتسعى إلى إقناع الصينيين والأوروبيين بضرورة إحياء هذا الممر والاستفادة من الميزات التي يمكن أن توفرها لهم، ذلك أن استعمال هذا الممر سيجعل تركيا نقطة الوصل الحقيقة بين آسيا وأوروبا في نقل البضائع.

وخلال السنة الماضية، تعامل الممر مع 2.3 مليون طن من البضائع، لكن توقعات [البنك الدولي](#) تشير إلى أن هذا الحجم قد يصل إلى 11 مليون طن بحلول سنة 2030، كما ستنخفض أوقات السفر بين الحدود الغربية للصين وأوروبا إلى النصف، وستتضاعف أحجام الشحن 3 مرات لتصل إلى 11 مليون طن بشرط إجراء تحسينات كبيرة في البنية التحتية.

طريق التنمية

بالتوازي مع ذلك تواصل السلطات التركية محادثاتها مع نظيرتها العراقية بشأن مبادرة أخرى أطلق عليها "مشروع طريق التنمية"، وهو خط طريق سكة حديد وطريق سريعة تربط ميناء الفاو الكبير في مدينة البصرة بالحدود التركية الجنوبية.

ويعتبر هذا الطريق الذي سيربط الشرق الأوسط بأوروبا عبر تركيا، أولوية لأنقرة وفق تصريح الرئيس أردوغان، وتعمل تركيا على إقناع دول الخليج بأهمية هذا الممر حتى تنضم إليه، وبالفعل أبدت كل من قطر والإمارات دعمها له.

ترى تركيا أنه لا سبيل لنجاح أي ممر تجاري في المنطقة لا يمر عبر أراضيها، واستدللت في ذلك بمشروع خط أنابيب شرق البحر المتوسط "إيست ميد" لنقل الغاز الطبيعي إلى أوروبا، الذي فشل هو الآخر بعد أن استبعد تركيا

ومن المرتقب أن يبلغ طول السكك الحديدية والطرق البرية التي ستربط بين ميناء الفاو والأراضي التركية 1200 كيلومتر، وبتكلفة تصل إلى 17 مليار دولار أمريكي، وستتيح هذه الخطوط والطرق بالربط مع السكة الحديدية في تركيا، نقل البضائع بين البلدين خلال ساعات.

المر الاقتصادي

تأمل تركيا في الانضمام إلى المر الاقتصادي الذي أعلنت عنه الولايات المتحدة على هامش قمة مجموعة الـ20 في نيودلهي سبتمبر/أيلول الماضي، ويربط هذا المر بين الهند وشرق المتوسط وأوروبا.

ووقع على مشروع إقامة هذا المر مع الولايات المتحدة كل من الهند والإمارات وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي، وتم إقصاء تركيا منه رغم الجوانب الإيجابية الكثيرة التي تتواجد فيها، وجاء هذا الإقصاء نتيجة أسباب كثيرة، أهمها الخوف من تنامي النفوذ التركي.

وتري تركيا أنه لا سبيل لنجاح أي مر تجاري في المنطقة لا يمر عبر أراضيها، واستدللت في ذلك بمشروع خط أنابيب شرق البحر المتوسط "إيست ميد" لنقل الغاز الطبيعي إلى أوروبا، الذي فشل هو الآخر بعد أن استبعد تركيا.

ممر زنجزور

من المرات الوعادة التي تراهن عليها أنقرة أيضًا، نجد ممر زنجزور الواقع عند التقائه جبال القوقاز الصغرى ومرتفعات الأناضول وجبال زاغروس، ويربط أذربيجان بإقليم نخجوان الأذري المتمتع بالحكم الذاتي، حيث تفرق بينهما الأراضي الأرمينية.

هذا المر عبارة عن خط سكك حديدي يربط بخطوط السكك الحديدية الواقعة في أذربيجان من جهة ومنطقة نخجوان ذات الحكم الذاتي والتابعة لأذربيجان من جهة أخرى، ومن بعدها تركيا وصولاً إلى مدينة قارص التركية.

منذ عقود تضع تركيا أعينها على هذا المر الاستراتيجي، وتحدد الاهتمام به عقب استعادة أذربيجان سيادتها على كامل إقليم ناغورني قره باغ في خريف سنة 2020، بحجة أنه سيكون حلقة الوصل بين أقاليم القوميات التركية وسيوحّد العالم التركي، كما سيكون معبراً آمناً وسريعاً لربط تركيا وآسيا الوسطى عبر أذربيجان وبحر قزوين.



منطقة زنگزور تفصل بين أراضي أذربيجان وبين جيب نخجوان الأذري المتمتع بالحكم الذاتي (الجزيرة).

في هذا السياق، اتفقت تركيا وأذربيجان في ديسمبر/كانون الأول 2020، على إنشاء خط سكة حديد يربط بينهما عبر إقليم نخجوان، وهو ما يمهد الطريق لافتتاح فعلي قريب لهذا المر الاستراتيجي لكلا البلدين.

بدورها تدعم روسيا فتح هذا المعبر البالغ طوله 40 كيلومتراً، للاستفادة منه في ظل العقوبات الغربية المسلطة عليها والأزمة الاقتصادية التي تواجهها، وفي المقابل ترفض أرمينيا إمكانية إنشاء "مر زنگزور" دون أن تكون لها سيطرة عليه، وذلك خشية أن تفقد سيطرتها على حدودها الجنوبية، التي تُعد المنفذ الوحيد إلى إيران.

وتخشى أرمينيا أن تفقد السيطرة على الجزء الوحيد الذي يربطها بدولة صديقة – ونعفي بذلك إيران – فباقى الحدود مع دول غير صديقة مُقرّبة من حلف الناتو مثل أذربيجان وجورجيا، أو عضوة فيه بالفعل مثل تركيا، ما يهدد أمنها القومي، وفق تصورها.

كما ترفض إيران أيضًا فتح هذا المر، نظراً للخسائر الاقتصادية التي يمكن أن تتكبدها في حال فتحه رسمياً، فإيران ستتسرع أسوأَاً مهمة لغازها كما ستتسرع العائدات المالية المتأتية من مرور البضائع التركية عبر أراضيها، كما أن طهران ترى في إنشاء هذا المر تهديداً مباشرًا لأمنها القومي وسيزيل ارتباطها المباشر مع حليفتها أرمينيا وبالتالي ست فقد ارتباطها بالبحر الأسود، ويقوى النفوذ التركي في المنطقة.

أهداف استراتيجية

سيربط هذا المرء إن تم فتحه رسمياً، تركيا بحليفتها الأبرز في المنطقة أذربيجان وستتقلص المسافة بين الحليفين، وسيتمكنها أيضاً من التواصل مباشرة مع شعوب الأمة التركية الأخرى بما في ذلك كازاخستان وقيرغيزستان وأوزبكستان وتركمانستان، أي أنه سيعيد امتدادها العري والثقافي.

وسيكون عنصراً مهماً في خطط أنقرة لاستكمال تشكيل "العالم التركي" الذي تطمح إليه منذ بداية تسعينيات القرن الماضي، فمع انهيار الاتحاد السوفيتي سنة 1991، وتراجع الدور الروسي في المنطقة، بدأت فكرة إحياء العالم التركي تدور بخالد القادة الأتراك، بعد أن أدار مؤسس الجمهورية مصطفى كمال أتاتورك ظهره للقوميات التركية.

كما أنه سيعيد تركيا إلى منطقة جنوب القوقاز التي خسرتها منذ أوائل القرن الماضي، وسيتمكنها من تغيير قواعد اللعبة هناك، وهو ما يتنزل ضمن استراتيجية أنقرة الإقليمية الهداف إلى تعزيز روابطها بالقوقاز الجنوبي ودول آسيا الوسطى، وهذه المنطقة تمثل امتداداً عرقياً ولغوياً وثقافياً ودينياً لها.

إلى جانب ذلك، سيكون لهذا المرء فوائد اقتصادية كبيرة لأنقرة، فهو الجسر البري الوحيد الذي يربط البلاد بأذربيجان، وبعدها إلى بحر قزوين ودول آسيا الشرقية، وفي حال تم فتحه، ستحصل تركيا على أقصر طريق إلى البلدان التركية في آسيا الوسطى، متجاوزة إيران وروسيا.

وستخلص تركيا بذلك من الأموال التي تفرضها عليها إيران مقابل مرور بضائعها عبر أراضيها، كما ستصل مباشرة إلى الموارد الطاقية التي تمتلكها أذربيجان التي تعتبر أحد أبرز مصدري النفط والغاز إلى تركيا، وسيعزز المرء العلاقات في التجارة واللوجستيات بين دول المنطقة.

وتري تركيا في هذه المرات الحيوية، محركاً مهماً لنمو اقتصادها ومساعداً بارزاً على الازدهار من خلال تعزيز قدراتها التجارية، وخلق فرص العمل لأبنائها، وتحفيز ريادة الأعمال وجذب الاستثمارات إلى البلاد وبالتالي التحول إلى واحدة من الاقتصادات الإقليمية والعالية الكبري.

فضلاً عن الجانب الاقتصادي، لهذه المرات التجارية أهمية جيوسياسية كبيرة بالنسبة إلى تركيا، فبفضلها يمكن أن تكون تركيا من الدول الفاعلة والمهمة في المنطقة ويساعدها في تقليل نفوذ الدول المنافسة وفقدانها قوتها.

ترى أنقرة في هذه المرات وسيلة لتفویة نفوذها وزيادة نشاطها، ما من شأنه أن يغير ميزان القوى في المنطقة، وقد عينا ذلك في الحرب الأرمنية الأذرية الأخيرة، وفي الصراع المتواصل في ليبيا أيضاً، إذ تدخلت تركيا في الأولى إلى جانب أذربيجان وكان من نصيبها الانتصار ونفس الشيء في ليبيا، فقد كان الانتصار لحليف الأتراك.

رابط المقال : <https://www.noonpost.com/221078>