

المضايق البحرية التركية وأثرها في الادراك الاستراتيجي الروسي تجاه منطقة البحر الاسود بعد العام 2014

د. عمار عبد السادة قيطان
وزارة العدل العراقية

د. قاسم محمد عبيد الجنابي
كلية العلوم السياسية / جامعة النهرين
dr.qasim@ced.nahrainuniv.edu.iq

تاريخ استلام البحث 2025/ 1/24 تاريخ ارجاع البحث 2025/2/15 تاريخ قبول البحث 2025/2/23

برزت منطقة البحر الأسود كمركز ثقل استراتيجي يعكس التحولات الجيوسياسية الكبرى في القرن الحادي والعشرين، حيث تلتقي المصالح الاقتصادية بالتهديدات الأمنية وتتقاطع الاستراتيجيات العسكرية بالتحالفات السياسية حتى أصبح البحر الأسود أكثر من مجرد مسطح مائي؛ بل فضاء رمزي يعكس صراع الهويات وتنافس النفوذ بين الشرق والغرب، إذ تُعد تركيا بموقعها الجغرافي الفريد عند مضائق البوسفور والدردنيل لاعباً رئيساً يعيد تعريف دوره من خلال توظيف الجغرافيا كأداة للقوة الناعمة والصلبة على حد سواء، فإنها ليست مجرد دولة تقع عند مفترق طرق؛ بل هي فاعل استراتيجي يعيد تشكيل التوازنات في منطقة البحر الأسود من خلال سياسات خارجية متعددة الأبعاد تجمع بين التحالفات التقليدية والشراكات الاقتصادية المبتكرة، من ناحية أخرى، يمثل توسع حلف الناتو شرقاً تحدياً جيوسياسياً لروسيا التي ترى في هذا التمدد تهديداً مباشراً لأمنها القومي ونفوذها الإقليمي، فإن البحر الأسود الذي كان يُعد تقليدياً منطقة نفوذ روسية أصبح اليوم ساحة لصراع الهويات الاستراتيجية بين موسكو والقوى الأطلسية، هنا تتحول المياه إلى خطوط دفاع والسفن إلى أدوات ردع، والتحالفات إلى أسلحة جيوسياسية. وفي خضم هذا الصراع، يبرز الاتحاد الأوروبي كقوة تسعى إلى تأمين مصالحها الطاقوية والأمنية عبر البحر الأسود. من خلال مشاريع الطاقة وخطوط الأنابيب، يحاول الاتحاد الأوروبي تحويل البحر الأسود إلى منطقة آمنة لتدفقات الطاقة، مما يعكس تحولاً في مفهوم الأمن من العسكري إلى الاقتصادي. إنه ليس مجرد لاعب اقتصادي، بل فاعل استراتيجي يعيد تعريف دوره في مواجهة التمدد الروسي.

الكلمات المفتاحية: البحر الاسود ،روسيا ، تركيا ، المضائق البحرية ،الادراك الاستراتيجي .

The Black Sea region has emerged as a strategic center of gravity reflecting the major geopolitical transformations of the 21st century, where economic interests meet security threats and military strategies intersect with political alliances. The Black Sea has become more than just a body of water; it is a symbolic space reflecting the conflict of identities and the competition for influence between East and West. With its unique geographical location at the Bosphorus and Dardanelles Straits, Turkey is a major player redefining its role by employing geography as a tool for both soft and hard power. It is not just a country located at a crossroads; Rather, it is a strategic actor reshaping the balance of power in the Black Sea region through multidimensional foreign policies that combine traditional alliances with innovative economic partnerships. On the other hand, NATO's eastward expansion poses a geopolitical challenge to Russia, which views this expansion as a direct threat to its national security and regional influence. The Black Sea, traditionally considered a Russian sphere of influence, has today become an arena for a struggle over strategic identities between Moscow and the Atlantic powers. Here, waters are transformed into defensive lines, ships into deterrent tools, and alliances into geopolitical weapons. Amid this struggle, the European Union emerges as a power seeking to secure its energy and security interests across the Black Sea. Through energy projects and pipelines, the EU is attempting to transform the Black Sea into a secure zone for energy flows, reflecting a shift in the concept of security from military to economic. It is not merely an economic player, but a strategic actor redefining its role in confronting Russian expansion.

Keywords: Black Sea, Russia, Turkey, straits, strategic perception.

المقدمة

حينما تُعاد صياغة الجغرافيا بمنطق القوة ويُعاد ترسيم الخرائط عبر أدوات الاقتصاد والعسكرة فإن البحار لم تعد مجرد مسطحات مائية؛ بل غدت أرواحًا استراتيجية تنبض في جسد العالم وتتحكم في شرايينه الحيوية، وفي قلب هذا التكوين الجغرافي والسياسي يبرز البحر الأسود كمساحة جيواستراتيجية تحمل في طياتها ما هو أكثر من خطوط الطول والعرض، إنه فضاء زمني-مكاني تتقاطع فيه سرديات الاستراتيجيات وتهتر على ضفافه موازين القوى الكبرى وتُصاغ فيه السياسات الدولية بلغة الموانئ والمضائق وخطوط الأنابيب، وبالتالي غدا البحر الأسود أهم المسارح الجيوبوليتيكية في أوراسيا بوصفه بوابة وصل بين الشرق والغرب وهزمة وصل بين أوروبا والشرق الأوسط ونافذة تطل من خلالها القوى العالمية على مناطق التماس الحضاري والثروات الطبيعية، فهو ليس فقط نقطة ارتكاز في شبكة التجارة العالمية؛ بل عقدة استراتيجية ترتبط بها حركة الغاز والنفط وتتقاطع فيها مصالح الجيوسياسية مع الاقتصاد وتتعاظم فيها دلالات القوة البحرية والجغرافية، وبقدر ما يبدو هذا البحر صغيرًا من حيث المساحة إلا أنه كبير من حيث التأثير، إذ يعكس حالته الجغرافية المركبة معادلة صراع جيوسياسي دائم بين الطموحات الروسية والتحركات الأطلسية والتوازنات التركية والتطلعات الأوكرانية والجورجية من هنا فإن أهمية البحر الأسود لا تقتصر على موقعه فقط بل تكمن في وظائفه وفي علاقاته التشابكية ضمن منظومة العلاقات الدولية المعاصرة، حيث أصبح بمثابة مختبر ميداني تتجلى فيه مظاهر التداخل بين الجغرافيا والطاقة، وبين الأمن والتجارة، وبين التاريخ والجيوسياسية.

ولا تُقاس أهمية الجغرافيا بمساحتها الظاهرة على الخرائط؛ بل بما تحتزنه من قدرات استراتيجية تؤثر في معادلات القوة وتعيد رسم ملامح التوازن الدولي، ولعل البحر الأسود يُجسّد بامتياز هذا المعنى العميق للجغرافيا؛ فهو ليس مجرد مسطح مائي محصور بين قارات وأقاليم؛ بل هو مساحة استراتيجية مركبة تمارس تأثيرًا متعدد الأبعاد في مجالات الأمن والسياسة والاقتصاد والطاقة، إذ تُعد منطقة البحر الأسود نقطة التقاء بين أوروبا الشرقية والقوقاز وآسيا الوسطى وهي تُكوّن نافذة استراتيجية تطل على العالم من خلال بوابات الملاحة الدولية وترتبط بين الممرات البرية والبحرية التي تمثل عصبًا رئيسًا في شبكات العبور العالمي، وإن خصوصية هذا البحر تكمن في كونه ساحة تتقاطع عندها مصالح دول كبرى وإقليمية وتمتد خطوط التأثير فيه من روسيا إلى تركيا ومن أوكرانيا إلى رومانيا وبلغاريا وجورجيا ما يمنحه قيمة استراتيجية تضاعف من أهميته الجيوبوليتيكية.

فالدول المطلّة على البحر الأسود لا تكتفي بأن تكون جيرانًا جغرافيين؛ بل تشكل نسيجًا معقدًا من التفاعل الجيوسياسي الذي يتراوح بين التنافس والصراع والتعاون، وتبرز أهمية هذه الدول من خلال مواقعها على الخريطة البحرية وما تمتلكه من موانئ ومضائق ومعابر تشكل مفاتيح استراتيجية للسيطرة على حركة الملاحة والتجارة وخطوط الطاقة، وبالتالي تُعد الموانئ البحرية في هذا السياق ليست فقط مراكز لتداول البضائع

أو تصدير الموارد؛ بل أدوات للهيمنة وامتدادات للسيادة وأذرع لوجستية تعكس موقع الدولة ضمن معادلات القوة الإقليمية والدولية.

اهمية الدراسة:

تكمن أهمية في أنها تقدم تحليل مركّز لخصوصية البحر الأسود كمجال جيوبوليتيكي حيوي: تبرز الدراسة أهمية البحر الأسود كمسرح تفاعلي للصراعات الدولية، وتشرح موقعه في العقل الاستراتيجي الروسي، بما يجعله أداة للتوسع والنفوذ وكذلك نقطة تماس مع الأطراف الغربية، خاصة الناتو والاتحاد الأوروبي.

مشكلة الدراسة

تتمحور إشكالية هذه الدراسة حول الكيفية التي أعادت بها روسيا توجيه استراتيجيتها الجيوسياسية تجاه منطقة البحر الأسود بعد العام 2014 بوصفها نقطة ارتكاز حيوية في مشروعها الاستراتيجي الإقليمي والدولي وانعكاسات ذلك على توازنات القوة والأمن الإقليمي وما اثر المضائق البحرية التركية (البوسفور والدردينيل) في الادراك الاستراتيجي الروسي

فرضية الدراسة

تنطلق فرضية الدراسة من الآتي : تؤثر المضائق البحرية التركية (البوسفور والدردينيل) في الادراك الاستراتيجي التركي كون هذه المضائق تشكل خنادق استراتيجية لسلاسل الامدادات الروسية سواء العسكرية ام الاقتصادية ولهذا تحتل مكانة متقدمة في الادراك الاستراتيجي الروسي .

منهجية الدراسة

اعتمدت هذه الدراسة على توظيف مجموعة من المناهج العلمية المتكاملة؛ وذلك لضمان مقارنة تحليلية شاملة ومتناسكة لطبيعة الموضوع وتشعباته الجيوسياسية. إذ تم أولاً اعتماد المنهج التاريخي في تتبع الجذور والسياقات التي أسهمت في تطور الاستراتيجية الروسية، منذ تفكك الاتحاد السوفيتي وحتى تبلور ملامح التوجهات الجديدة بعد العام 2014، ما يسمح بفهم الخلفيات التكوينية للعقل الاستراتيجي الروسي. كما تمت الاستعانة بالمنهج الوصفي التحليلي لعرض الظواهر والتفاعلات الجيوسياسية والاقتصادية والعسكرية في منطقة البحر الأسود، وتحليل أدوات التأثير الروسي ضمن بيئتها الواقعية. وبهدف المقارنة بين الأبعاد المختلفة للسلوك الروسي قبل وبعد العام 2014، وكذلك بين أدوار الفواعل الإقليمية والدولية

هيكلية الدراسة

قسمت الدراسة الى خمسة محاور تناول الاول الخصائص الجيوبوليتيكية لمنطقة البحر الاسود في حين خصص الثاني للبحث في الاهمية الاستراتيجية لمنطقة البحر الاسود، اما المحور الثالث فبحث في الادراك

الاستراتيجي الروسي لمنطقة البحر الأسود، اما المحور الرابع فقد حلل اثر المضائق البحرية التركية على الادراك الاستراتيجي الروسي تجاه منطقة البحر الاسود .

المحور الاول: الأهمية الجيوبولتيكية لمنطقة البحر الأسود

تمثل منطقة البحر الأسود إحدى البؤر الجيوبولتيكية التي تتجاوز حدود الجغرافيا لتغدو مرآة عاكسة لتشابكات الوجود الإنساني بين المكان والسلطة، والموقع والمصير، فهي ليست مجرد حيزٍ مائيٍ تحكمه خطوط الطول والعرض؛ بل مجال تتداخل فيه بنية المكان مع سرديات التاريخ وتوازنات القوة وصراع الإرادات الكبرى، ويعد البحر الأسود تجسيداً رمزياً لما يسميه فلاسفة الجغرافيا "التموضع الاستراتيجي المنتج للمعنى" حيث تتكشف عنده تفضلات الجغرافيا السياسية والاقتصاد الحيوي والرمزية الحضارية، ومن هنا فإن أهميته لا تُحتزل في مجاله البحري أو في حدوده الجيوفيزيائية؛ بل في كونه فضاءً يتقاطع فيه الحاضر بالماضي والسلطة بالملاحاة والطبيعة بالهيمنة، ولذلك فإن مقارنة الأهمية الجيوبولتيكية لمنطقة البحر الأسود تقتضي فهماً مركباً لاختلالات التوازن وانزياحات المصالح وتراكمات الرمزية ما يستدعي تحليلاً عميقاً يبدأ من توصيفه الجغرافي، ويتوغل إلى أبعاده الاستراتيجية في محاولة لفهم كيف يُعاد تشكيل المعنى السياسي من خلال الجغرافيا ذاتها.

اولاً: التوصيف الجغرافي لمنطقة البحر الأسود

يُعد البحر الأسود من أبرز النماذج الجغرافية ذات التأثير المركب في بنية النظام الإقليمي الأوراسي، إذ لا يمكن فصل طبيعته الفيزيائية عن دوره الجيوسياسي المتصاعد منذ قرون، فهو بحر شبه مغلق يتموقع بين جنوب شرق أوروبا وغرب آسيا ما يجعله معبراً جغرافياً حيوياً بين الفضاء الأوروبي والآسيوي، وتحدّه أوكرانيا شمالاً وروسيا من الشمال الشرقي، وجورجيا من الشرق، وتركيا من الجنوب، وبلغاريا ورومانيا من الغرب، ويمتد لمساحة تقارب 461 ألف كيلومتر مربع¹، ويبلغ طوله الأقصى من الشرق إلى الغرب نحو 1175 كلم، بينما أعمق نقطة فيه تصل إلى 2210 أمتار وهو من أكثر المسطحات المائية عمقاً في العالم مقارنة بمساحته المحدودة² (ينظر خريطة رقم (1)).

وتتجلى أهميته الجيوسياسية في كونه منفذاً أساسياً لدول آسيا الوسطى وروسيا إلى المياه الدافئة والبحر الأبيض المتوسط عبر مضيق البوسفور ثم بحر مرمرة ومضيق الدردنيل. لولا هذه الممرات البحرية الضيقة لظل البحر الأسود بحيرة مغلقة كبحر قزوين، وهذا ما يرفع من حساسية الملاحة عبر هذه الممرات ويكسبها بعداً سياسياً واستراتيجياً بالغ التأثير. وتكمن خطورة هذا الوضع في أن المضيقين يقعان ضمن السيادة التركية الكاملة، مما يمنح أنقرة موقعاً تفاوضياً حاسماً في كل صراع إقليمي أو دولي يتصل بالبحر الأسود. أما تضاريس الشواطئ فتتنوع بين الجبال القوقازية الوعرة في الشرق، وجبال البلقان في الغرب، والهضاب المنبسطة في الشمال الغربي، ما يؤثر على أنماط السكن والتجارة والتوسع العمراني، ويسهم في تنوع الأنشطة البحرية والزراعية على

السواحل المحيطة به. وهكذا يُمكن النظر إلى البحر الأسود لا كمجرد مسطح مائي؛ بل كبنية طبوغرافية-جيوسياسيَّة معقّدة تتشابه فيها العوامل الجغرافية مع التفاعلات الجيوستراتيجية العالمية.³

خريطة رقم (1): الموقع الجغرافي للبحر الأسود



المصدر: صحيفة الشرق الأوسط، البحر الأسود طريق رومانية جديدة للمهاجرين الى أوروبا الغربية، موقع صحيفة الشرق الأوسط، على الرابط:

<https://aawsat.com/home/article/1026041/%D8%A7%ge=1>

وتتجلى أهمية البحر الأسود كذلك في رمزيته الطبوغرافية والحضارية التي تراكمت عبر العصور، وشكلت رواسب ثقافية ومعنوية تجاوزت الطبيعة الفيزيائية للبحر ذاته. فعلى امتداد هذا البحر تنتشر جزر صغيرة لكنها ذات ثقل تاريخي وبيئي كبير، أبرزها شبه جزيرة القرم التي تُعد مركزاً للنزاع الجيوسياسي بين روسيا وأوكرانيا، نظراً لأهميتها البحرية والعسكرية ووقوعها قرب مضيق كيرتش الرابط بين البحر الأسود وبحر آزوف. إلى جانب جزر مثل جزيرة الأفعى (Zmiinyi) التابعة لأوكرانيا، وجزيرة سانت توماس، سانت سيريكوس وسانت أناستاسيا البلغارية، وجزيرة بيريزان التركية⁴، وتلعب هذه الجزر أدواراً بيئية وسياسية واقتصادية مهمة، فضلاً عن دورها كمؤشرات استراتيجية في توازن القوى البحرية. أما من حيث التسمية، فقد مرّ البحر بمراحل متعددة تعكس

تحوّل التصورات الجماعية عبر الزمن: من اسمه الإغريقي القديم "Pontus Axeinus" أي "البحر غير المضيف"، إلى "Pontus Euxinus" أي "البحر المضيف"، وصولاً إلى الاسم العثماني "Karadeniz" أي البحر الأسود، وهو الاسم الذي استمر حتى يومنا هذا. ويُعزى ذلك إلى لون المياه الداكن نتيجة تراكم الكبريتيد في الأعماق، والعواصف المتكررة، ومخاطر الملاحة⁵، ولهذا، فإن البحر الأسود لا يُختزل في جغرافيته المادية فقط؛ بل يُمثل أيضاً "فضاء رمزياً" تعكس تسمياته تصورات الخوف، والمغامرة، والهيمنة. إن التقاء هذه العناصر - الجغرافيا، التسمية، الجزر، والتاريخ - يجعل من البحر الأسود ليس مجرد حوض مائي إقليمي؛ بل "مشهداً حضارياً" مشحوناً بالدلالات السياسية والرمزية والثقافية، وهو ما يجعل دراسته ذات بعد معرفي متعدد التخصصات يجمع بين الجغرافيا السياسية، والأنثروبولوجيا، والتاريخ الثقافي⁶.

ثانياً: الأهمية الاستراتيجية للموانئ التجارية في البحر الأسود*

1. موانئ أوكرانيا وامتداداتها الجغرافية-الاقتصادية

تُشكل الموانئ الأوكرانية على البحر الأسود أحد الأعمدة الهيكلية الحيوية للاقتصاد الوطني الأوكراني، حيث تُعد شرايين النقل البحري ومنافذ التصدير والاستيراد الأساسية للدولة. وعلى رأس هذه الموانئ، تبرز مدينة أوديسا كأهم المراكز البحرية، وهي ليست فقط ميناءً تقليدياً؛ بل مركزاً استراتيجياً مركباً يضم ثلاثة موانئ مترابطة: ميناء أوديسا الرئيسي، ميناء تشيرنومورسك (إيليتشيفسك سابقاً)، وميناء يوجني⁷، ويتخصص كل منها بوظائف اقتصادية محددة؛ فميناء أوديسا يُعنى بتصدير النفط والمعادن، كما يشكّل معبراً رئيساً لصادرات الحبوب كالذرة والشعير، بينما يركّز ميناء إيليتشيفسك على حركة الحاويات والمعادن، ويختص ميناء يوجني بالمواد الكيميائية ويستضيف محطة نهاية خط أنابيب الأومونيا الوحيد من نوعه عالمياً "تولياتي". وتُشير الإحصاءات إلى أن أكثر من 60% من إجمالي حركة البضائع في أوكرانيا تمر عبر هذه الموانئ، ما يعكس ثقلها الاستراتيجي في المنظومة اللوجستية للدولة. ومن جهة أخرى، تُعتبر مدينة خيرسون محطة محورية في بناء السفن، كما أنّها تمثل عقدة بحرية-نهرية فريدة، بفضل موقعها عند تقاطع البحر الأسود وبحر آزوف ونهر دنيبرو، ما يمنحها أهمية استثنائية كمنفذ داخلي-خارجي مزدوج. ويمتد التأثير الجيوسياسي لهذه الموانئ إلى بُعد أمني، إذ كانت منذ الحقبة الإمبراطورية الروسية تشكّل خطوط دفاع استراتيجية، خاصة ميناء ماريوبول على بحر آزوف، الذي لم يكن مجرد مركز لتصدير المعادن الثقيلة؛ بل بوابة متقدمة للنفوذ الأوكراني نحو الأسواق العالمية، قبل أن يتحول إلى ساحة صراع ضمن الأزمة الروسية-الأوكرانية المستمرة، لا سيما بسبب موقعه الصناعي الحيوي الذي يضم مصنع "آزوف ستال"، أحد أضخم منشآت التعدين في أوروبا⁸.

لطالما تميزت أوكرانيا، التي كانت تملك أطول خط ساحلي على البحر الأسود قبل ضم شبه جزيرة القرم، بمكانتها الريادية في مجال الصناعة البحرية وتطور بنيتها التحتية في هذا القطاع الحيوي. وعلى الرغم من

أن نسبة كبيرة من التجارة الخارجية الأوكرانية ما تزال تمر عبر البحر، فإن دولاً أخرى مطلة على البحر الأسود قد طوّرت بنيتها البحرية بشكل لافت، ما مثّل تحدياً مباشراً للدور القيادي التقليدي الذي كانت تحتله أوكرانيا في هذا المجال. وقد أشار وزير البنية التحتية الأوكراني خلال اجتماع لجنة النقل والسياحة في البرلمان الأوروبي في مايو 2022، إلى أن 70% من صادرات أوكرانيا كانت تُنقل عبر الموانئ البحرية، ما يؤكد الأهمية المحورية لهذا القطاع في العلاقات التجارية الدولية لأوكرانيا، ورغم أن اتفاق "الحبوب" الذي أُبرم في الأول من أغسطس سمح بإعادة فتح الممرات البحرية لتصدير الحبوب والمنتجات الغذائية والزيوت النباتية، فإن استئناف التصدير البحري لا يزال جزئياً وغير قادر على تلبية الطلب العالمي المتزايد على هذه السلع الأوكرانية. وبالتوازي، أدى توقف النشاط في الموانئ إلى تفاقم اختناقات سلاسل الإمداد العالمية التي كانت تعاني أصلاً من تداعيات جائحة كوفيد-19، ما أسهم في تعميق أزمة الغذاء الدولية وتعزيز موجات التضخم العالمية⁹.

ولفهم التداعيات الكاملة لتوقف عمل الموانئ الأوكرانية، لا بدّ من تحليل الدور الحيوي للصناعة البحرية في الاقتصاد الأوكراني، وأهميتها في التجارة الدولية عبر البحر الأسود وما بعده، فعلى الرغم من أن 70% من صادرات أوكرانيا تُنقل عادة عبر البحر؛ فإن بعض القطاعات مثل الزراعة والمعادن تعتمد بشكل شبه كامل على هذا النمط من النقل، ففي مرحلة ما قبل الحرب كانت 90% من المنتجات الزراعية وكمية كبيرة من صادرات المعادن الحديدية والواردات من الفحم تمر عبر الموانئ الأوكرانية¹⁰، وقد بلغ حجم صادرات أوكرانيا في عام 2021 من خام الحديد حوالي 6.9 مليار دولار، محتلة المرتبة الخامسة عالمياً بنسبة 3.1% من إجمالي الصادرات العالمية، في حين كانت أوكرانيا المصدر الأول عالمياً لزيت دوار الشمس بنسبة 46% من السوق الدولية بقيمة 6.4 مليار دولار، كما احتلت مراتب متقدمة عالمياً في تصدير الذرة (12%)، القمح (9%)، والشعير (17%). وتشير بيانات البنك الوطني الأوكراني إلى أن المنتجات الزراعية والمعادن الحديدية وغير الحديدية شكّلت نحو 69% من إجمالي الصادرات الوطنية. وعليه، فإن تعطل صادرات هذه السلع لم يؤثر على السوق الأوكراني فقط؛ بل انعكس بشكل مباشر على أمن الغذاء العالمي، خصوصاً في القارات الأوروبية والآسيوية والإفريقية، حيث كانت تعتمد بشكل كبير على هذه الواردات الحيوية من أوكرانيا¹¹.

وتتضم أوكرانيا 18 ميناءً بحرياً على سواحل البحر الأسود وبحر آزوف، تمتد أرصفتها إلى ما يقارب 38 كيلومتراً، وتُعتبر موانئ أوديسا وبيفديني (يوجيني سابقاً)، تشيرنومورسك، ماريوبول، وبيرديانسك من أهم الموانئ التجارية في البلاد إذ تستحوذ موانئ أوديسا وبيفديني وتشيرنومورسك وحدها على 60% من إجمالي حركة البضائع الأوكرانية، وتتميز هذه الموانئ بتخصصاتها الوظيفية المختلفة؛ فميناء أوديسا يُعد الأكبر من حيث حجم البضائع بحمولة سنوية تُقدر بـ 43 مليون طن، ويستقبل حوالي 1200 سفينة سنوياً، ويتخصص

في تصدير المعادن، الحبوب، الفحم، السكر، المواد الكيميائية والأخشاب¹²، أما ميناء بيفديني فيُعنى بالبضائع السائلة والكيمائيات ومواد البناء بمحمولة سنوية تقارب 35.8 مليون طن، وكان ميناء ماريوبول الأكثر استقبلاً للسفن قبل الحرب (2500 سفينة سنوياً)، في حين أن بيرديانسك يُعد الأقل نشاطاً من حيث عدد السفن (470 سفينة فقط)، من الجدير بالذكر أن بعض هذه الموانئ خرجت عن الخدمة منذ عام 2014 نتيجة الاحتلال الروسي لشبه جزيرة القرم، وهو ما تسبب بخسارة نحو 10% من القدرة التشغيلية لموانئ أوكرانيا. كما أن هناك دوراً مكماً تلعبه الموانئ النهرية، خصوصاً تلك الواقعة على نهر دنيبرو، والتي تُستخدم كطرق داخلية مساندة للنقل البحري رغم التحديات التقنية المتعلقة بحجم السفن المسموح لها بالإبحار الداخلي¹³.

تعرضت البنية التحتية للنقل البحري الأوكراني لأضرار جسيمة جراء الهجمات الروسية، حيث تشير بيانات "تقييم أضرار الحرب" إلى أن الخسائر المادية للبنية التحتية المائية قد بلغت حوالي 471 مليون دولار، بينما قدرت الخسائر الإجمالية لقطاع النقل المائي بـ 2.7 مليار دولار. ومن المفارقة أن روسيا لم تدمر الموانئ بالكامل؛ بل استغلتها لتصدير المعادن والحبوب المسروقة، والتي قُدرت قيمتها بمئات الملايين من الدولارات. منذ بداية الحرب، فقدت أوكرانيا السيطرة على موانئ ماريوبول، بيرديانسك، سكاكودفسك، وخيرسون، بينما بقيت فقط موانئ ريفي، إسماعيل، وأوست-دوناييسك تعمل حتى إبرام "اتفاق الحبوب"¹⁴، وقد أدى هذا الاتفاق إلى استئناف جزئي لحركة التصدير عبر ممر إنساني في البحر الأسود، ما أسهم في تصدير 9.5 مليون طن من المواد الغذائية بين أغسطس وأكتوبر. رغم هذا التقدم، يبقى مستوى الأمن في الموانئ تحت أعلى درجات التأهب (ISPS Level 3)، ما يعكس هشاشة الوضع. وقد تسببت الحرب أيضاً في انخفاض عدد رحلات السفن التجارية نحو الموانئ الأوكرانية بنسبة كبيرة خلال الأشهر الأولى من الحرب، مع ارتفاع ملحوظ في نشاط موانئ بديلة مثل كونستانتا في رومانيا وفارنا في بلغاريا. كذلك، دفع الخوف من الاعتماد على طرق النقل عبر روسيا إلى تعزيز أهمية ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين. وفي ظل استمرار الأزمة، تسعى الحكومة الأوكرانية لتطوير خطة تعافٍ وطنية تشمل تحسين نظام الضرائب على الموانئ وتخفيف الاستثمارات، إلى جانب تطوير البنية التحتية لميناء إسماعيل والممرات المائية الداخلية لتعزيز تنويع طرق التجارة وتقليل الاعتماد على البحر الأسود فقط¹⁵.

2. الموانئ الروسية على البحر الأسود وامتداداتها الجيوستراتيجية

تُمثل الموانئ الروسية على البحر الأسود جزءاً لا يتجزأ من المعمار الجيوسياسي والاستراتيجي للدولة الروسية، وهي ليست مجرد نقاط تصدير أو بوابات تجارية؛ بل قواعد نفوذ متعدد الوظائف تدمج بين الأبعاد الاقتصادية والعسكرية، ويأتي ميناء نوفوروسيسك في صدارة هذه الموانئ بوصفه الأكبر والأهم، إذ يُعد مركزاً لتصدير النفط والحبوب والمنتجات المعدنية ويضم محطة لخطوط أنابيب الطاقة وحوضاً متطوراً لبناء السفن،

وقاعدة بحرية تُصنّف ضمن أهم منشآت البحرية الروسية. ويبرز ميناء أنابا كأحد الموانئ السياحية المتميزة، إضافة إلى دوره في دعم البنية التحتية لمشروع "تورك ستريم" لنقل الغاز الطبيعي إلى تركيا ومنها إلى أوروبا، مما يعزز دور روسيا كمورد طاقة عالمي¹⁶. ومن جهة أخرى يتمتع ميناء تامان بأهمية متزايدة في صادرات الغاز المسال بطاقة تصل إلى 20 مليون طن سنوياً فضلاً عن كونه منصة لتصدير النفط الخام، كما تحتل سوتشي رغم طابعها السياحي موقعاً بحرياً مهماً من حيث خدمات النقل والربط التجاري، وهي المدينة التي برزت دولياً بعد استضافتها للألعاب الأولمبية الشتوية عام 2014¹⁷، كما أن ميناء توابسي المجاور لقاعدة نوفوروسيسك يشكل أحد أبرز نقاط تصدير النفط ويؤدي دوراً مهماً في الربط بين الصناعات النفطية الروسية والأسواق الدولية، أما ميناء سيفاستوبول في شبه جزيرة القرم فقد تحول إلى محور مركزي للقوة البحرية الروسية منذ ضمها في 2014، حيث يُمثل مقر الأسطول الروسي في البحر الأسود، إضافة إلى كونه مركزاً لنقل الركاب والبضائع¹⁸.

3. موانئ الدول الأخرى المطلة على البحر الاسود

إلى جانب روسيا وأوكرانيا تضمّ الدول المطلة على البحر الأسود مجموعة من الموانئ التي تكسب أهمية استراتيجية ووظيفية وتكوّن جزءاً من الشبكة البحرية العالمية وكما مبين في الجدول (1)، ففي رومانيا يُعد ميناء كونستانتا أكبر ميناء بحري على البحر الأسود ويُستخدم كمركز رئيس لتصدير النفط ونقل البضائع إلى عمق أوروبا عبر نهر الدانوب كما يُصنّف كمحور أساسي في نمو حركة "الشحن البحري القصير" التي باتت سمة مميزة للنقل الأوروبي الحديث¹⁹.

أما في جورجيا يبرز ميناء باتومي كميناء متعدد الوظائف يربط بين القوقاز وأوروبا ويتخصص في تصدير النفط والبتروكيماويات ويمثل أحد أهم مراكز الحاويات والعبّارات البحرية ما جعله بوابة جورجيا نحو الأسواق العالمية²⁰، وعلى الساحل البلغاري تتبوأ مدينة فارنا أهمية اقتصادية وتجارية متزايدة إذ تحولت من مجرد قرية صيد إلى مجمع ميناء صناعي وسياحي متطور وهي اليوم من أكبر الموانئ في بلغاريا وأكثرها نشاطاً²¹، أما في تركيا فإن مدينة سامسون تحتل مكانة خاصة كأ أكبر ميناء على البحر الأسود وهو الوحيد الذي يتصل بخط سكة حديد ما يمنحه ميزة لوجستية فريدة في الربط بين البحر والبر، كذلك تُعد طرابزون نقطة استراتيجية تُعيد إحياء الامتداد التاريخي لطريق الحرير وتمثّل بوابة تجارية بين الأناضول والقوقاز²².

إن تنوع هذه الموانئ يعكس تشكّل بحر أسود متعدد المراكز البحرية تتنافس فيه الدول ليس فقط في التصدير والاستيراد؛ بل في توسيع دوائر النفوذ البحري والتجاري، في ظل تصاعد الاهتمام الدولي بممرات النقل البديلة ومشاريع الربط العابرة للقارات وهكذا يتحول البحر الأسود إلى ساحة تنافس بحري-اقتصادي مفتوح، تتقاطع فيه الوظائف الجغرافية مع أبعاد الأمن البحري الإقليمي.

جدول رقم (1): الموانئ المطلة على البحر الأسود وأهميتها الاستراتيجية

الدولة	عدد الموانئ	مواقع الموانئ	الأهمية الاستراتيجية
أوكرانيا	5	أوديسا، تشيرنومورسك، يوجي، خيرسون، ماريوبول	منافذ رئيسة لتصدير الحبوب والمعادن، مراكز نقل بحري صناعي وزراعي، مواقع اتصال بحرية-بحرية
روسيا	6	نوفوروسيسك، سيفاستوبول، أنابا، توابسي، تامان، سوتشي	مراكز لتصدير النفط والغاز والحبوب، قواعد بحرية عسكرية، محاور ربط خطوط الطاقة الدولية
رومانيا	1	كونستانتا	مركز تصدير رئيس للنفط، أكبر ميناء بحري على البحر الأسود، نقطة ربط بنهر الدانوب
جورجيا	1	باتومي	بوابة نفطية وتجارية بين القوقاز وأوروبا، ميناء عبّارات وحاويات رئيس
بلغاريا	1	فارنا	مجمع بحري صناعي وسياحي، مركز لوجستي رئيسي بلغاري
تركيا	2	سامسون، طرابزون	نقطة توقف بحرية تربط الأناضول بالقوقاز، ميناء سكة حديد، طريق حرير تاريخي

المصدر: إبراهيم حلمي الغوري، اطلس الوطن العربي والعالم، دار العلم والنور للنشر والتوزيع، لبنان، 2009، ص 67.

المحور الثاني: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأسود

مثّل البحر الأسود عبر العصور مركزاً جيواستراتيجياً بالغ الأهمية، حيث لم يكن مجرد حوض مائي مغلق تحيط به الدول؛ بل كان نقطة ارتكاز حضارية ومحوراً للتفاعلات الجغرافية-السياسية الكبرى. فمنذ العصور القديمة، كان البحر الأسود ممراً بحرياً حيوياً يربط بين طرق العالم القديم، وقد عرفت سواحله تتابع حضارات متعاقبة كالإغريق والرومان والبيزنطيين والتتار، كما شهد صدامات بين قوى غازية متعددة مثل الهون والآفار والصلبيين. وقد تحوّل هذا البحر في العصر العثماني إلى "بحيرة عثمانية"، ثم أصبح لاحقاً ساحة صراع ثلاثي بين القوى الإقليمية والدولية: روسيا، تركيا، وحلف شمال الأطلسي (الناتو). ومع تموضعه الجغرافي الفريد بين أوروبا وآسيا، بات البحر الأسود معبراً حيوياً للتواصل القاري، ورابطاً جغرافياً-اقتصادياً بين البلقان، القوقاز، والشرق الأوسط، ومنفذاً إلى البحار الدافئة عبر البوسفور والدردنيل. هذا الموقع جعل من البحر الأسود نقطة ارتكاز لا غنى عنها لكل القوى الإقليمية المطلة عليه، حيث يُمثل نافذتها الجغرافية نحو التجارة العالمية والأسواق الدولية. وعليه، فإن أي تغير في موازين القوى في هذه المنطقة لا يؤثر فقط على المصالح الوطنية لتلك الدول؛ بل ينعكس على التوازن الإقليمي والدولي برمّته، الأمر الذي يفسر كثافة النشاط الدبلوماسي والعسكري في محيط هذا البحر على مدار العقود الماضية، ويجعله مجاًلاً خصباً للهيمنة والنفوذ المتبادل²³.

يتجاوز البحر الأسود كونه مجرد مسطح مائي إلى كونه شرياناً اقتصادياً حيويًا ترتبط به شبكات التجارة العالمية وسلاسل التوريد الاستراتيجية. فالدول المشاطئة له تعتمد عليه كمبرر رئيسي لتصدير واستيراد المواد الخام، المنتجات الزراعية، ومصادر الطاقة. وتأتي الأهمية الاقتصادية للبحر الأسود من كونه المنفذ الأساسي للحبوب الروسية والأوكرانية، حيث تحتل الدولتان مكانة طليعية في تصدير القمح عالميًا، بما يتجاوز 25% من السوق العالمية، وتعتبر موانئ مثل أوديسا وبيفديني من أهم نقاط التصدير البحري للحبوب، وهو ما برزت خطورته خلال الأزمة الأوكرانية التي اندلعت عام 2022، حين تم حصار تلك الموانئ، ما أدى إلى اضطراب كبير في إمدادات الغذاء وارتفاع أسعار القمح في السوق العالمية²⁴، كما يُعدّ البحر الأسود من أهم المسارات البحرية لنقل الطاقة نحو أوروبا، إذ يتم من خلاله عبور الغاز الروسي عبر أنابيب مثل "بلو ستريم" و"تورك ستريم" إلى تركيا ومنها إلى القارة الأوروبية. إضافة إلى ذلك، تُعدّ موانئ البحر الأسود محاور استقبال واستيراد للنفط من مناطق مثل قزوين ووسط آسيا، حيث تُصدر كميات تقدر بـ 1.8 مليون برميل يوميًا من خلال موانئ روسية وكازاخية وأذرية إلى الأسواق العالمية. ويُعزز هذا الدور الطاقة الاستيعابية المتزايدة لموانئ البحر الأسود، التي باتت تمثل ركائز لوجستية واقتصادية لا يمكن الاستغناء عنها في بنية الاقتصاد العالمي، لا سيما في ظل الأزمات الطاقوية المتكررة والاعتماد الأوروبي الكبير على واردات الطاقة²⁵.

إلى جانب أهميته الاقتصادية، يكتسب البحر الأسود طابعًا جيوسياسيًا بالغ الحساسية، إذ يمثل نقطة تقاطع استراتيجية لمصالح دولية متعارضة، تجعل منه ساحة للتنافس والصراع بقدر ما هو معبر تجاري. فبالنسبة لروسيا، يُعدّ البحر الأسود منفذًا بحريًا أساسيًا لقواتها البحرية الجنوبية، وتكمن أهميته في كونه قاعدة انطلاق لأسطول البحر الأسود المتمركز في سيفاستوبول، إضافة إلى دوره في تأمين الممرات البحرية الحيوية لتصدير النفط والغاز. وبالنسبة لحلف الناتو، يُمثل البحر الأسود ساحة متقدمة لرصد النفوذ الروسي وتطوير امتداداته نحو جنوب أوروبا وشرق المتوسط. من هنا، تُكثف دول الناتو مناوراتها البحرية وتعاونها الدفاعي مع دول مثل رومانيا وبلغاريا، وتسعى إلى تعزيز وجودها الأمني في المنطقة. وفي ذات السياق، تسعى تركيا إلى الحفاظ على موقعها كمحور جيوسياسي حاسم من خلال سيطرتها على مضيق البوسفور والدردنيل، ما يمنحها ورقة ضغط استراتيجية في توازنات البحر الأسود. أما أوكرانيا، فتري في هذا البحر خط الدفاع الأول عن سيادتها ومصالحها التجارية. وبذلك، يُجسد البحر الأسود مجالًا معقدًا للتوازنات الدولية، حيث تتقاطع المصالح الاقتصادية مع الاعتبارات العسكرية، وتتداخل الاعتبارات السيادية مع الحسابات الإقليمية. كل هذه العناصر تجعل من البحر الأسود ليس مجرد ممر بحري؛ بل مسرحًا حيويًا لصباغة ملامح النظام الإقليمي الأوروبي-الآسيوي، بما يحمله من ديناميكيات استراتيجية عابرة للحدود، تستدعي يقظة دائمة من القوى الكبرى والدول الإقليمية على حد سواء²⁶.

المحور الثالث: الادراك الاستراتيجي الروسي لمنطقة البحر الأسود

لطالما مثل البحر الأسود لروسيا أكثر من مجرد حوض مائي إقليمي؛ بل كان وما يزال نافذتها الجغرافية الاستراتيجية نحو البحار الدافئة، وممرًا حيويًا يصلها بالبحر الأبيض المتوسط ومنه إلى المحيطات العالمية. هذا الموقع يكتسب أهمية بالغة بالنظر إلى الطبيعة الجغرافية القارية لروسيا واقتقارها لموانئ تعمل على مدار العام في أغلب سواحلها الشمالية. لذلك، يُمثل البحر الأسود شريانًا اقتصاديًا لا غنى عنه لتأمين صادراتها من الموارد الاستراتيجية، وفي مقدمتها النفط، الغاز، الحبوب والمعادن، حيث تمر نسبة كبيرة من هذه الصادرات عبر موانئ كـ "نوفوروسيسك" و"سيفاستوبول" إلى الأسواق الأوروبية والآسيوية. ومع تفاقم التوترات الجيوسياسية بعد عام 2014، وتدهور العلاقات الروسية-الأوروبية، ازدادت أهمية البحر الأسود كمسار بديل للتجارة الروسية بعد تعطل بعض خطوط الإمداد التقليدية مثل "نورد ستريم". كذلك، يسهم البحر الأسود في تقليل آثار العزلة الغربية المفروضة على روسيا بفعل العقوبات، من خلال تعزيز شراكات بديلة مع دول البحر الأبيض المتوسط، والشرق الأوسط، وآسيا الوسطى، ما يمنح روسيا هامشًا استراتيجيًا للمناورة الاقتصادية والجيوسياسية على الساحة الدولية، ويعيد صياغة خريطة ارتباطاتها التجارية الخارجية بعيدًا عن الهيمنة الغربية التقليدية²⁷.

وعلاوة على ذلك، فإن دور البحر الأسود في الأمن الغذائي العالمي يُجسّد من خلال صادرات الحبوب الروسية، التي بلغت نحو 72 مليون طن في موسم 2024/2023، حيث يتم تصدير حوالي 90% منها عبر الموانئ الجنوبية المطلة على هذا البحر، وعلى رأسها نوفوروسيسك، كافكاز، وتامان. هذه الموانئ لا تمثل فقط بوابات تصديرية؛ بل منظومات لوجستية استراتيجية تُسهّم في توطيد المكانة الاقتصادية الروسية على المستويين الإقليمي والعالمي. ويتكامل هذا الدور مع البنية التحتية المينائية المتطورة، مثل 89 رصيفًا في نوفوروسيسك وقدرته التشغيلية التي تتجاوز 208 مليون طن سنويًا، مما يعكس التمازج بين الاقتصاد الجغرافي والقدرات الصناعية اللوجستية²⁸.

كما تجلّى البحر الأسود بوصفه رئة اقتصادية بديلة لروسيا في ظل محاولات الغرب عزلها اقتصاديًا. إذ أدى الحظر الأوروبي على المنتجات النفطية الروسية إلى إعادة توجيه موسكو لصادراتها نحو أسواق بديلة في تركيا والبرازيل وإيطاليا واليونان، الأمر الذي يعكس مرونة الجغرافيا الاقتصادية الروسية وقدرتها على التكيف مع التغيرات الجيوسياسية والاقتصادية. وعليه، فإن البحر الأسود لم يعد مجرد ممر بحري؛ بل تحول إلى بنية تحتية اقتصادية-استراتيجية عابرة للقطاعات، ترتبط ارتباطًا وثيقًا ببقاء روسيا فاعلاً دوليًا في أسواق الطاقة والغذاء العالمية²⁹.

جدول رقم (2): العلاقة بين البحر الأسود والاقتصاد الروسي

المؤشر الاقتصادي	القيمة	الوصف
صادرات النفط عبر البحر الأسود (2023)	113.7 مليون طن متري	تمثل نسبة كبيرة من إجمالي الصادرات الروسية المنقولة بحراً نحو الأسواق العالمية.
صادرات النفط من ميناء توابسي	9.1 مليون طن (تراجع بنسبة الثلث)	تضررت بفعل هجمات الطائرات المسيرة وتراجع الأسعار؛ مما قلل من حجم الصادرات.
صادرات النفط من ميناء نوفوروسيسك	19 مليون طن (زيادة 4%)	يعد نوفوروسيسك أحد أهم الموانئ الروسية وأكثرها فاعلية في تصدير الطاقة عالمياً.
صادرات الحبوب الروسية (2023/2024)	72 مليون طن	روسيا تعد أكبر مصدر للحبوب عالمياً، وتقر معظم الصادرات عبر البحر الأسود.
نسبة تصدير الحبوب عبر البحر الأسود	90%	يتم تصدير أغلب الحبوب الروسية من موانئ نوفوروسيسك، كافكاز، وتامان.
عدد الأرصفة في ميناء نوفوروسيسك (2017)	89 رصيفاً	أحد أكثر الموانئ تجهيزاً في روسيا، يمتد بطول 15,627 متر ويوفر قدرة شحن ضخمة.
القدرة السنوية لميناء نوفوروسيسك	208.7 مليون طن سنوياً	يضم محطة حاويات ومحطات شحن للنفط والبضائع الجافة، ويعتبر الميناء الأكثر نشاطاً في البحر الأسود.
حجم الشحنات السائلة السائبة	160.7 مليون طن	يُشكل النفط ومنتجاته الجزء الأكبر من الصادرات عبر الموانئ البحرية الروسية.
صادرات الديزل الروسي بعد حظر أوروبا	1.07 مليون طن لتركيا، 0.78 مليون طن للبرازيل	روسيا وجهت صادراتها نحو أسواق بديلة كتركيا والبرازيل بعد العقوبات الغربية.
الأسواق البديلة للديزل الروسي	تركيا، البرازيل، إيطاليا، اليونان	تنوع في وجهات التصدير للتقليل من آثار الحظر الأوروبي على المنتجات النفطية الروسية.

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على:

- Reuters. (2024, January 17). Russia's 2023 seaborne oil product exports hit by headwinds. Retrieved from <https://www.reuters.com/business/energy/russias-2024-seaborne-oil-product-exports-hit-by-headwinds-including-drone-2025-01-17/>
- Reuters. (2024, September 26). Russia's seaborne grain exports look to main terminals, planned expansions. Retrieved from <https://www.reuters.com/markets/commodities/russias-seaborne-grain-exports-look-main-terminals-planned-expansions-2024-09-26/>
- Reuters. (2024, October 8). Turkey, Brazil are main buyers of Russian seaborne diesel after EU embargo. Retrieved from <https://www.reuters.com/business/energy/turkey-brazil-are-main-buyers-russian-seaborne-diesel-after-eu-embargo-2024-10-08/>

ويعد البحر الأسود محوراً أساسياً في الهندسة العسكرية الروسية، حيث تمثل مياهه الإقليمية وساحله الجنوبية قاعدة استراتيجية متقدمة لإسقاط القوة الروسية خارج الحدود. وتتمحور القوة البحرية الروسية في البحر الأسود حول قاعدة سيفاستوبول في شبه جزيرة القرم، وهي القاعدة التاريخية الأهم في أسطول البحر الأسود، والتي لعبت دوراً محورياً منذ العهد القيصري وامتدت أهميتها إلى الحقبة السوفيتية والاتحادية المعاصرة. فمن خلال هذه القاعدة البحرية، تُنفذ روسيا عمليات الانتشار العسكري إلى مناطق مثل شرق البحر المتوسط، ولا سيما في سوريا حيث يتم دعم العمليات الجوية والبحرية الروسية انطلاقاً من هذه القواعد. ومنذ عام 2008، عززت موسكو وجودها العسكري في منطقة أبخازيا الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الأسود، ما أضفى بعداً إضافياً لعمقها الاستراتيجي جنوباً، وجعل من البحر الأسود نقطة تمركز لقواعد عسكرية روسية متشابكة تؤمن مجالها الحيوي من جهة، وتتيح لها تنفيذ عمليات الإسناد البحري بعيد المدى من جهة أخرى. وفي ضوء التهديد المتزايد من توسع الناتو شرقاً، تبدو سيطرة روسيا على البحر الأسود بمثابة "درع جيوسياسي" يعيد ضبط التوازن الإقليمي، ويؤسس لمنطقة ردع بحري روسي متكاملة تحيط بالنطاق الغربي لحلف الناتو. كما تستثمر روسيا في تطوير بنيتها العسكرية البحرية، وتوسيع قدراتها على اعتراض، مراقبة، وتأمين طرق الملاحة في المنطقة، مما يعزز من مكانتها كقوة بحرية منافسة في الفضاء الأوروبي-الآسيوي.³⁰

تُجسّد الأهمية الاستراتيجية للبحر الأسود بالنسبة لروسيا بعداً بنوياً في مجمل صراعات التوازن الدولي، حيث لا ينفصل موقعه الجغرافي عن الديناميكيات الجيوسياسية المتصاعدة بين موسكو من جهة، والغرب بقيادة الولايات المتحدة وحلف الناتو من جهة أخرى. فبعد ضم روسيا لشبه جزيرة القرم عام 2014، وما تلاه من توترات متصاعدة في منطقة دونباس، أصبحت السيطرة الروسية على مداخل البحر الأسود، لا سيما مضيق كيرتش الرابط مع بحر آزوف، نقطة ارتكاز حاسمة في معادلة الردع الإقليمي. وتؤكد موسكو أن وجودها في البحر الأسود ليس مجرد توسع إقليمي؛ بل ضرورة استراتيجية لمواجهة زحف الناتو، الذي تسعى روسيا لإبقائه بعيداً عن حدودها الجنوبية الغربية. وقد تجلّى هذا التوجه بوضوح في التدخل العسكري الروسي في أوكرانيا عام 2022، حيث رُبطت العمليات العسكرية جزئياً بالحفاظ على التفوق البحري، وحماية السواحل الروسية، وتأمين الطرق البحرية الحيوية لصادرات الطاقة والغذاء. إضافة إلى ذلك، يشكل البحر الأسود ساحة صراع غير معلنة على النفوذ البحري بين روسيا والقوى الإقليمية الأخرى كتركيا، التي تسعى بدورها للحفاظ على توازنات دقيقة بحكم تحكمها بمضيق البوسفور. إن الاشتباك الاستراتيجي على البحر الأسود لم يعد مجرد خلاف إقليمي؛ بل أصبح محوراً من محاور التنافس الدولي على إعادة تشكيل النظام العالمي، خاصة في ظل تغيرات ميزان القوى العالمية وتراجع الأحادية القطبية. وبالتالي، فإن البحر الأسود لم يعد مجرد منفذ بحري لروسيا؛ بل أصبح جزءاً من سردية كونية أوسع تتعلق بصياغة نظام دولي جديد متعدد الأقطاب تقوده قوى بحرية ناشئة ومنافسة.³¹

وفي خضمّ تصاعد التحولات الجيوسياسية العالمية تتجلى منطقة البحر الأسود كإحدى أكثر المساحات الاستراتيجية تعقيداً وحساسية في النظام الدولي الراهن، حيث تتقاطع فيها رهانات القوى الكبرى وتنعكس من خلالها توازنات القوة بين الشرق والغرب، ولم يعد البحر الأسود مجرد رقعة جغرافية أو ممر مائي فاصل بين آسيا وأوروبا؛ بل أصبح فضاءً مزدحمًا بالمصالح الجيوبوليتيكية والأمنية المتشابكة تمارس فيه الدول الإقليمية والدولية أدوارًا متباينة بين الاحتواء والتمدد، الردع والموازنة، النفوذ والمنافسة، يُلقي هذا الفصل الضوء على أبرز المتغيرات التي تُسهم في تشكيل الاستراتيجية الروسية تجاه هذه المنطقة الحيوية من خلال قراءة معمقة في أبعادها الإقليمية والعسكرية والأمنية، إذ لم تعد روسيا تتعامل مع البحر الأسود بوصفه امتدادًا بحريًا لنفوذها؛ بل بوصفه ساحة صراع رمزي واستراتيجي يتطلب إعادة تعريف موقعها ودورها في خضم التمدد الأطلسي وتكثيف الحضور الأوروبي، فقد أصبحت تركيا من خلال سيطرتها على المضائق الحيوية والاتحاد الأوروبي بتوسعه شرقًا وحلف شمال الأطلسي عبر تعزيز وجوده في دول الحوض، عناصر ضاغطة تعيد توجيه بوصلة العقيدة الدفاعية الروسية، كما فرضت المتغيرات الأمنية والعسكرية نفسها كعوامل مركزية لا يمكن فصلها عن مجمل التفاعلات الجيوستراتيجية في المنطقة بدءًا من مشروع الدرع الصاروخي الأمريكي مرورًا بأزمات الطاقة ووصولًا إلى الأزمات الجورجية والقرم التي أعادت رسم خرائط النفوذ والتوازن.

المحور الرابع: المضائق البحرية التركية والادراك الاستراتيجي الروسي

بعد نهاية الحرب الباردة وتفكك الاتحاد السوفيتي، وجدت تركيا نفسها أمام فضاء جيوسياسي جديد تحوّل فيه البحر الأسود من مجرد حدود بحرية إلى مركز لتفاعلات استراتيجية كبرى، لقد أسفر هذا التحول عن تحرّر تركيا من ثقل الاصطفافات الإيديولوجية التقليدية، وفتح أمامها آفاقًا جديدة لإعادة تموضعها الإقليمي، ليس فقط كعضو في حلف شمال الأطلسي، بل كفاعل مستقل يسعى إلى تعظيم مكانته الجيوسياسية. هذا ما انعكس في توجه أنقرة نحو تبني سياسة خارجية متعددة الأبعاد تقوم على الربط بين الشرق والغرب وبين القوقاز وآسيا الوسطى وأوروبا الشرقية، مع المحافظة على هامش المناورة بين القوى الكبرى، وقد اتسمت هذه الاستراتيجية بمرونة عالية، جمعت بين الانخراط في التحالفات الغربية من جهة، وتطوير شراكات اقتصادية وطاقية مع روسيا من جهة أخرى، بما في ذلك التعاون في مشاريع ضخمة كخطوط أنابيب الغاز، مثل "بلو ستريم" و"تورك ستريم". وبفضل موقعها على البحر الأسود، أصبحت تركيا تمارس دورًا محوريًا في أمن الطاقة الإقليمي، وتحولت إلى مركز عبور لا غنى عنه لتدفقات الطاقة نحو أوروبا، مما عزز من أهميتها في معادلات الأمن الأوروبي-الآسيوي³².

كما رافق هذا التوجه تطور في أدوات القوة التركية، حيث ربطت بين عناصر الجغرافيا الاستراتيجية (المضائق، والموقع البحري) والعناصر الجيوسياسية (العلاقات الدولية المتوازنة)، لتصوغ بذلك استراتيجية تقوم

على توظيف الموقع البحري كمصدر للتنفيذ والتأثير. فعلى سبيل المثال، شكلت اتفاقية "مونرو" الإطار القانوني الذي مكّن أنقرة من التحكم بمرور السفن الحربية عبر مضيق البوسفور والدردنيل، ما منحها قوة ضبط حقيقية في زمن السلم وأداة ضغط دبلوماسي في زمن الأزمات، وبموازاة ذلك، قامت تركيا بتطوير شبكات علاقاتها عبر مشاريع إقليمية ومنتديات متعددة الأطراف مثل منظمة التعاون الاقتصادي لمنطقة البحر الأسود (BSEC)، ومنظمة التعاون الاقتصادي، ما جعلها تحتل موقعاً محورياً في توازنات الإقليم. كما تبنت خلال فترة حكم حزب العدالة والتنمية سياسة خارجية نشطة تهدف إلى "تصغير المشاكل" مع دول الجوار، ما ساعد على خلق بيئة إقليمية ملائمة لتعزيز مكانة تركيا الاقتصادية والدبلوماسية، وخصوصاً في البحر الأسود.³³

1: قراءة في الاستراتيجية التركية

عقب انقضاء الحرب الباردة واختيار الاتحاد السوفيتي أعادت تركيا تموضعها ضمن النظام الجيوسياسي العالمي، مكتسبة بذلك زخماً استراتيجياً جديداً في موازين القوى الإقليمية والدولية، لقد ارتقت مكانة تركيا لا بوصفها مجرد دولة ساحلية مطلّة على البحر الأسود، بل بوصفها محوراً جيوسياسياً ذا تأثير بالغ في تشكيل هندسة الأمن الإقليمي. فامتلاكها لأطول خط ساحلي على هذا البحر لم يعد مجرد تفصيل جغرافي، بل أصبح دلالة على مركزية دورها بعد زوال التكتلات التي كانت تحاصر حركتها مثل حلف وارسو، والذي لطالما فرض قيوداً صارمة على المضائق الحيوية (الدردنيل والبوسفور). إن هذا الطريق المائي ليس مجرد معبر بحري، بل هو شريان جيو-اقتصادي وجيو-ثقافي، يفصل بين مساحات حضارية ويصل في الوقت ذاته بين مصالح استراتيجية، إن ما يمكن تسميته بـ "الضرورة الجغرافية" منح تركيا قدرة استثنائية على توظيف موقعها لتحقيق مكاسب استراتيجية. فقد تمّ توثيق عدد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، برعاية الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي، منحت تركيا امتيازات واسعة في تنظيم حركة الملاحة العسكرية داخل البحر الأسود، فضلاً عن تحكمها في عبور الأساطيل الأجنبية. وعلى الرغم من أن هناك خمس دول أخرى تطل على هذا البحر (روسيا، أوكرانيا، بلغاريا، رومانيا، وجورجيا)، فإن تركيا تظل الجهة الأكثر تأثيراً بفضل معاهدة مونرو المبرمة عام 1936، والتي نظمت المرور البحري عبر المضيقين وفقاً لمحددات زمنية وعسكرية دقيقة، ما عزّز من نفوذ أنقرة في هذه الرقعة الجغرافية ذات الأهمية العالمية.³⁴

تحددت معالم السياسة الخارجية التركية ضمن توازنات ثلاثية الأبعاد: علاقتها بالاتحاد الأوروبي، ارتباطها بالبنوي بحلف شمال الأطلسي، وصعودها كلاعب إقليمي مركزي في منطقتي البلقان والبحر الأسود، ولقد أحدث فراغ القوة الناجم عن سقوط الاتحاد السوفيتي تغيرات جذرية في هيكل العلاقات التركية-الروسية، إذ برزت تناقضات سياسية نتيجة مساعي تركيا لسيطرتها في آسيا الوسطى والقوقاز، تلك المناطق التي كانت تشكل امتداداً تاريخياً لإرثها العثماني، ومع ذلك لم تمنع هذه الخصومة من أن تنشأ علاقة اقتصادية

نوعية بين الطرفين، أصبحت فيها روسيا ثاني أكبر شريك تجاري لتركيا وأهم مزود لها بالغاز الطبيعي، ما أعاد رسم خطوط التعاون والمصالح المتبادلة من جديد³⁵.

ومع تولي حزب العدالة والتنمية الحكم عام 2002، اتخذت السياسة التركية منعطفاً جديداً يعيد وصل الحاضر بماضي إمبراطوري، حيث سعت لإحياء الروابط مع الفضاء العثماني جنوباً وشرقاً، وبرزت سياسة خارجية طموحة بقيادة رئيس الوزراء عبد الله غول، تقوم على إصلاح داخلي سياسي واقتصادي متوازن، يهدف في جوهره إلى تعزيز فرص انضمام تركيا إلى الاتحاد الأوروبي. هذه السياسة التي تُعرف بـ"تصغير المشاكل مع الجيران" فتحت الباب لتقارب تركي-روسي جديد رغم التعقيدات التاريخية، وبدأت مؤشرات هذا التقارب منذ عام 2004، متخذة من الاقتصاد والطاقة بوابة لبناء علاقات استراتيجية متعددة الأبعاد، أدت تدريجياً إلى تطور تقارب سياسي ملموس³⁶.

ومن هذا المنطلق، أعادت تركيا تعريف دورها في النظام الدولي كلاعب محوري في شبكة الطاقة العالمية، مستفيدة من موقعها الجغرافي كممر استراتيجي لنقل النفط والغاز. وقد انعكس هذا الدور من خلال مشاريع البنى التحتية العملاقة لمد خطوط الأنابيب، مما عزز مكانة تركيا كمركز إقليمي لتوزيع الطاقة. فبحسب الإحصاءات، ارتفع استهلاك تركيا من الغاز الطبيعي من 1.2 مليار متر مكعب عام 1988 إلى نحو 50 مليار متر مكعب عام 2010، ما يبرهن على تزايد حاجتها لتأمين موارد الطاقة عبر شراكات استراتيجية طويلة الأمد، أبرزها تلك التي أبرمتها مع روسيا³⁷.

وقد ترافقت هذه التحولات مع سعي تركيا لتوسيع انخراطها في المنظمات الإقليمية والدولية، بدءاً من عضويتها في حلف شمال الأطلسي، إلى اتفاقيات الشراكة مع الاتحاد الأوروبي، وانتهاءً بانضمامها إلى منظمة التعاون الإسلامي، ومنظمة التعاون الاقتصادي، ومنظمة التعاون الاقتصادي لحوض البحر الأسود. ويمكن قراءة هذا الحراك التركي كاستراتيجية براغماتية تهدف إلى التكيف مع التغيرات البنوية للنظام الدولي، وإعادة صياغة أدوارها من خلال أدوات دبلوماسية وتحالفات مرنة، غير أنّ هذا التوسع في الأطر التحالفية لا يخلو من إشكاليات بنوية، فهناك تناقضات ملموسة في مسار تكامل تركيا مع الأطلسي والاتحاد الأوروبي، سواء من حيث التوجهات السياسية أو الأطر المؤسسية، فضلاً عن محدوديات منظمتي التعاون الاقتصادي والتعاون لحوض البحر الأسود، ما يجعل من عملية المواءمة بين هذه الانتماءات المختلفة مهمة معقدة في ظل المشهد الجيوسياسي المتغير³⁸.

لقد تأسست الاستراتيجية التركية على مرتكزات متعددة، كان من أبرزها تعزيز البنية الداخلية عبر توسيع الحريات المدنية كمدخل لتقوية السياسة الخارجية. وقد تجلّى ذلك في محاولات حزب العدالة والتنمية

احتواء الملف الكردي، عبر توسيع دائرة الحقوق الثقافية والسياسية، مع المحافظة في الوقت نفسه على التوازن الأمني. وهو نهج يتسق مع الديناميكيات الدولية ما بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، حين تصدّرت الهواجس الأمنية الأجندات السياسية في معظم العواصم الغربية، وفي هذا السياق، طورت تركيا سياسة خارجية متعددة المسارات، تجاوزت فكرة كونها "جسراً" بين الشرق والغرب، نحو تصور أكثر شمولاً يجعل منها "مركزاً محورياً" للحوار والتفاعل الجيوسياسي العالمي. إن هذه الرؤية لا يمكن فهمها دون العودة إلى المعطى الجغرافي لتركيا، والذي جعلها عنصراً أساسياً في ما يسمى بـ"قوس الأزمات" الذي يمتد من القوقاز في الشرق إلى شمال أفريقيا والشرق الأوسط في الجنوب. هذا القوس، الذي تغذيه أزمات بنبوية مزمنة وتدخلات جيواستراتيجية غربية وصهيونية، يعكس هشاشة البيئة الأمنية الإقليمية، ويعيد إبراز الموقع التركي كحصن استراتيجي متقدم يخدم المصالح الغربية، لاسيما الأمريكية منها، سواء من خلال التعاون الثنائي أو في إطار البنية الدفاعية لحلف شمال الأطلسي³⁹.

2: المصالح الاستراتيجية المتبادلة بين تركيا وحلف شمال الأطلسي

لقد مثّل انضمام تركيا إلى حلف شمال الأطلسي (الناتو) عام 1952 نقطة تحول محورية في توجهات سياستها الخارجية، وأعاد صياغة مكانتها كفاعل أمني ضمن المعمار الاستراتيجي الغربي. لم يكن هذا الانضمام مجرد خيار جيوسياسي مرحلي، بل كان تعبيراً عن تموضع بنوي طويل الأمد لتركيا داخل الفضاء الأطلسي، بوصفها الطرف الجنوبي الشرقي للحلف، وبوابة عبور نحو الشرق الأوسط وآسيا الوسطى. إن موقع تركيا، كجسر جغرافي وثقافي بين الشرق والغرب، جعل منها محوراً لا غنى عنه في استراتيجيات الردع والدفاع الجماعي لحلف الناتو، خصوصاً خلال الحرب الباردة⁴⁰.

وقد ازداد هذا الدور الحيوي لتركيا في ظل التغيرات الأمنية ما بعد الحرب الباردة، حيث لم تعد أهمية تركيا مقتصرة على صد النفوذ السوفيتي، بل امتدت لتشمل أدواراً جديدة في مكافحة الإرهاب، ضمان أمن الطاقة، والمساهمة في استقرار الجوار المضطرب، من البلقان إلى الشرق الأوسط. وبذلك، أعيد تعريف وظيفة تركيا داخل الناتو ليس فقط بوصفها حاجزاً دفاعياً، بل كمنصة استراتيجية للعمليات الإقليمية العابرة للحدود، خاصة في أزمات كوسوفو، العراق، وأفغانستان⁴¹. وقد مثّلت منطقة البحر الأسود مركزاً لهذا التفاعل الاستراتيجي، إذ يمثل التوازن في هذه المنطقة إحدى أولويات الناتو الجيوسياسية. ومن هنا جاءت مبادرات الحلف لتعزيز التواجد الأمني عبر المناورات البحرية المشتركة، وتعميق التعاون الأمني مع تركيا، التي بدورها سعت إلى لعب دور "الموازن الحيوي" في مواجهة التمدد الروسي دون التصادم المباشر معه، وذلك في إطار توازن حرج بين عضويتها الأطلسية وشراكتها الاقتصادية مع موسكو⁴².

وتكمن أهمية تركيا لحلف الناتو أيضاً في كونها الدولة الوحيدة في الحلف التي تُشرف على الممرات البحرية الحيوية في مضيق البوسفور والدردنيل، ما يجعلها ركيزة للتحكم في حركة الأساطيل العسكرية والمدنية بين البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط. إن سيطرة تركيا على هذين المضيقين، وفقاً لاتفاقية مونترو لعام 1936، تمنحها قوة تفاوضية هائلة ضمن سياق التوازنات البحرية الدولية، وتُعد بذلك "صمام أمان جيوسياسي" في الاستراتيجية البحرية للناتو⁴³، ورغم التوترات العرضية التي شابت علاقة تركيا بالحلف، مثل الخلاف حول الحرب في العراق أو المسائل المتعلقة بموقعها داخل الاتحاد الأوروبي، إلا أن طبيعة التحالف بقيت قائمة على المصالح الأمنية المتبادلة. وقد حرصت الولايات المتحدة، بوصفها القوة القائدة للناتو، على الحفاظ على هذا التحالف، ليس فقط لضمان أمن الجناح الجنوبي للحلف، بل لما لتركيا من إمكانات عسكرية، موقع جغرافي فريد، وشبكات علاقات ممتدة مع العالمين الإسلامي والآسيوي⁴⁴.

وفي السنوات الأخيرة تعزز هذا الدور بفعل تصاعد التهديدات غير التقليدية مثل الإرهاب العابر للحدود، والهجرة غير الشرعية، وأزمات أمن الطاقة. وهنا بدت تركيا، من جديد، لاعباً لا يمكن الاستغناء عنه في معادلة الأمن الأوروبي، ليس فقط كحائط صد، بل كفاعل مبادر يربط بين الاستقرار الإقليمي والسياسات الأمنية العالمية⁴⁵، وعلى ذلك فإن العلاقة بين تركيا والناتو لم تعد تُقاس فقط من منظور التحالف العسكري الكلاسيكي، بل تُقرأ اليوم في ضوء تفاعلات معقدة تشمل الأمن الطاقوي، الجغرافيا السياسية، وحروب النفوذ الإقليمي. ويبدو أن هذا التحالف، رغم ما يواجهه من تحديات، سيبقى عنصراً جوهرياً في بنية الأمن الأوروأطلسي، ومراًة لعلاقة تركيا بالعالم الغربي⁴⁶.

ومن خلال ما تقدم نجد أنّ انعكاسات المصالح الاستراتيجية المتبادلة بين تركيا وحلف شمال الأطلسي على الاستراتيجية الروسية في البحر الأسود تتجلى في أربعة أبعاد محورية:

1. ازدواجية الدور التركي بين الشرق والغرب كعامل ضغط استراتيجي على روسيا: إن التناقض التركي القائم على الانخراط العميق ضمن البنية الأمنية الغربية، بالتزامن مع الحفاظ على علاقات متقدمة مع روسيا، يضع موسكو أمام حالة من عدم اليقين الاستراتيجي، تدفعها إلى اعتماد استراتيجية الردع الوقائي في البحر الأسود، وزيادة التحصينات البحرية والعسكرية تحسباً لأي تحولات مفاجئة في التوضع التركي الأطلسي. فتركيا، بحكم موقعها الجغرافي ودورها الوظيفي داخل الناتو، باتت فاعلاً مزدوج التأثير يُعيد ضبط توازنات الردع الإقليمي في البحر الأسود.
2. المسار الطاقوي التركي كبديل محتمل لتقويض النفوذ الروسي: بروز تركيا كمر بديل لتدفقات الطاقة نحو أوروبا من خلال مشروعات أنابيب الغاز والنفط غير الروسية (مثل نابوكو وتاناب)، يُهدد موقع روسيا كمُصدِّر رئيس للطاقة ويقوّض قدرتها على توظيف ورقة الغاز لأغراض

جيوستراتيجية. ولذلك تسعى روسيا إلى مواجهة هذا التوجه من خلال تكثيف شبكات الطاقة الخاصة بها في البحر الأسود كخط السيل التركي، لمنع تركيا من التحول إلى عقدة رئيسة بديلة لشبكات الطاقة الروسية.

3. التصعيد الأمني في البحر الأسود بوصفه ردًا روسيًا على التمدد الأطلسي عبر تركيا: يُمثل تزايد النشاط العسكري للنااتو من خلال تركيا، بما يشمل المناورات المشتركة وتحديث القواعد البحرية، تهديدًا مباشرًا للأمن القومي الروسي، ما دفع موسكو إلى تعزيز انتشارها البحري، وتطوير أسطولها في سيفاستوبول ونوفوروسيسك، وإعادة بناء البنية الدفاعية الساحلية كأدوات ردع لأي اختراق محتمل للتوازن العسكري عبر الواجهة الجنوبية.

3. تركيا كمنصة متقدمة لمشاريع النااتو والولايات المتحدة ضد روسيا: أصبحت تركيا بموقعها الجيوسياسي بوابة متقدمة للمشروعات الغربية التي تسعى لتطبيق النفوذ الروسي. ومن خلال التحالفات العسكرية والتسهيلات اللوجستية التي توفرها أنقرة للنااتو، تتشكل بيئة استراتيجية تُجر روسيا على توسيع دائرة استعدادها العسكري وتطوير استراتيجيتها الجيوعسكرية بما يتلاءم مع الدور التركي المستقبلي في مواجهة توازنات القوى الدولية في البحر الأسود.

3: المضائق التركية وأثرها على الاستراتيجية الروسية في البحر الأسود

تمثل المضائق التركية وتهديدًا مضيقًا البوسفور والدردنيل، الشريان البحري الحاكم الذي يربط البحر الأسود ببحر مرمرة ومنه إلى البحر الأبيض المتوسط وهو ما يمنح تركيا موقعًا جيوبوليتيكيًا بالغ الحساسية والأهمية، فهذان المضيقان ليسا مجرد ممرين مائيين بل يشكلان البوابة البحرية الوحيدة لعبور السفن من وإلى البحر الأسود وبالتالي فإنهما بمثابة أدوات سيطرة استراتيجية تُتيح لتركيا إمكانات كبيرة في التحكم في التدفقات البحرية والعسكرية والاقتصادية من روسيا، أوكرانيا، بلغاريا، جورجيا، ورومانيا نحو العالم الخارجي، تتجلى أهمية هذه المضائق في تأثيرها المباشر على حرية الملاحة الدولية، وحركة الأساطيل البحرية، وأمن الطاقة العالمي، لاسيما أنها تمر من خلالها معظم صادرات النفط والغاز الروسي عبر البحر الأسود، وهذا ما جعلها محورًا أساسيًا في الصراع الجيوسياسي بين روسيا وحلف النااتو، حيث تمثل المضائق "نقطة خنق استراتيجية" تستخدمها تركيا كورقة ضغط دبلوماسية وأمنية ذات أبعاد عميقة، لا سيما في ظل معاهدة مونترو لعام 1936 التي منحت تركيا صلاحيات تنظيم مرور السفن الحربية في زمن السلم والحرب على حد سواء⁴⁷.

وفي ضوء التغيرات الدولية المتسارعة، أصبحت المضائق التركية لاعبًا استراتيجيًا في أية معادلة أمنية تخص البحر الأسود، وهذا ما يفسر الاهتمام المتزايد من قبل القوى الكبرى بدور تركيا في هذا المجال، ومحاولات احتوائها أو التنسيق معها ضمن الأطر الأطلسية والأوروبية، وهو ما يجعل من البعد الجيوبوليتيكي التركي محورًا لا يمكن تجاوزه في فهم معادلات القوة في البحر الأسود، وبالتالي لا يمكن فهم سلوك تركيا الجيوسياسي بمعزل

عن موقعها المحوري عند تقاطع ثلاثة فضاءات جغرافية حرجة: البحر الأسود، البلقان، والشرق الأوسط، وتعدّ المضائق التركية - البوسفور والدرديل - العمود الفقري لهذا الموقع، ليس فقط من حيث الممرات البحرية، بل بوصفها "جسرًا استراتيجيًا" يربط بين البحار المغلقة والمفتوحة، ويمنح تركيا ورقة نفوذ استثنائية في توازنات القوى الإقليمية والدولية⁴⁸.

خريطة رقم (9): مضيقا البوسفور والدرديل



وقد أدركت تركيا أن الحفاظ على موقعها كمركز جغرافي حيوي يتطلب توازنًا دقيقًا بين علاقاتها مع الغرب من جهة، وشراكاتها مع روسيا من جهة أخرى، خاصة في ظل التنافس الحاد بين الطرفين في البحر الأسود. فبينما تسعى روسيا إلى ترسيخ نفوذها البحري عبر قاعدة سيفاستوبول وأساطيلها العسكرية، تعمل تركيا على الحفاظ على استقلالية قرارها الاستراتيجي، مع تمسكها بحق تنظيم التواجد العسكري الأجنبي في البحر الأسود وفق أحكام معاهدة مونترو، التي تضع قيودًا على عدد ومدة بقاء السفن غير الماطلة على البحر الأسود، وتتجلى المصالح التركية الجيوبوليتيكية في سعيها إلى تحويل البحر الأسود من ساحة صراع إلى فضاء تعاون إقليمي. ولهذا الغرض، عززت تركيا دورها ضمن "منظمة التعاون الاقتصادي لحوض البحر الأسود"

(BSEC)، كإطار دبلوماسي-اقتصادي لدعم الاستقرار، وتنويع شراكاتها الإقليمية بعيداً عن الاصطفافات الحادة. كما عمدت إلى تعزيز مشاريع البنية التحتية البحرية واللوجستية التي تربط موانئها بأسواق آسيا والقوقاز، بما يعكس طموحها في أن تكون مركزاً لنقل الطاقة والتجارة العابرة للقارات⁴⁹.

ويُضاف إلى ذلك، الطموح التركي في أن تكون "دولة مفصلية Geostrategic Pivot" تلعب دور الوسيط والضامن في التوازنات الإقليمية، من خلال التحكم بالمضائق، وتوظيف علاقاتها الثنائية مع كل من الناتو وروسيا كورقة توازن تضمن مصالحها وتُعزز دورها في المعادلة الدولية. وتُعدّ هذه الاستراتيجية أحد أوجه التحول التركي من دور التابع الاستراتيجي إلى دور الفاعل الجيواستراتيجي، وهو ما تجلّى بوضوح في مواقف تركيا من الحرب الروسية الأوكرانية، حيث حافظت على الحياد المتوازن، وفتحت قنوات تفاوضية من خلال رعاية اتفاقيات تصدير الحبوب⁵⁰.

الخاتمة

تمثّل المضائق التركية (البوسفور والدردينل) بُعْداً حاسماً في التوازنات الجيوبوليتيكية التي تحكم معادلة الردع بين روسيا من جهة، والقوى الغربية بقيادة الولايات المتحدة وحلف الناتو من جهة أخرى، إذ لم تعد هذه الممرات البحرية مجرد نقاط عبور مائي، بل تحولت إلى أدوات استراتيجية تُمكن تركيا من فرض ضوابط دقيقة على حركة الأساطيل الحربية والملاحة التجارية، ما يُنتج ما يمكن تسميته بـ "ردع غير مباشر" يُمارَس عبر السيطرة الجغرافية دون استخدام القوة الصلبة، وتُكمن خطورة هذه المعادلة في أنّ المضائق تمثل نقطة الاختناق الوحيدة لروسيا من البحر الأسود إلى البحار المفتوحة، ما يمنح تركيا قدرة جيواستراتيجية فريدة لإعادة ضبط مسارات النفوذ البحري الروسي. ولهذا السبب، تجد روسيا نفسها دائماً في موقع القلق من تنامي النفوذ التركي الأطلسي في تلك المضائق، وهو ما يفسر تركيز موسكو على تطوير بدائل بحرية وطريق الشمال-الجنوب لتقليل الاعتماد عليها، أما في الحسابات الغربية، فالمضائق تمثل "جسر توازن" يمكن من خلاله تقليص أو تعزيز النفوذ الروسي في المنطقة، ما يجعل من تركيا نقطة ارتكاز ضمن نظام الردع الأطلسي البحري، بل ويجعلها تمسك بمفتاح التوازن العسكري في البحر الأسود. لذا، يُنظر إلى كل تغيير في السياسة التركية تجاه هذه المضائق على أنه عامل اضطراب محتمل في معادلة الردع الجيوسياسي بين الشرق والغرب.

ومن خلال ما سبق توصل البحث إلى الاستنتاجات الآتية :

1. إن موقع المضائق التركية (البوسفور والدردينل) يشكل أحد أهم عناصر الردع الجيوبوليتيكي في توازن القوى بين روسيا والغرب، حيث تُعدّ هذه المضائق شرياناً حيويّاً لمرور الأسطول الروسي من البحر الأسود إلى البحار الدافئة، وهو ما يمنح تركيا نفوذاً استراتيجياً واسع النطاق في توجيه

- ديناميكيات الصراع البحري والأمن البحري الإقليمي، ويضعها في موقع الفاعل المحوري بين القوة البحرية الروسية ومصالح الناتو في شرق أوروبا.
2. إن تركيا تمارس سياسة مزدوجة الأبعاد في إدارة المضائق، تقوم على تحقيق توازن دقيق بين مصالحها الاقتصادية وأمنها القومي من جهة، والتزاماتها السياسية والعسكرية تجاه حلف شمال الأطلسي من جهة أخرى. هذا التوازن يُمكن تركيا من تعزيز نفوذها السياسي في المنطقة دون التصادم المباشر مع موسكو، كما يتيح لها هامشاً واسعاً للمناورة في إدارة الصراع الروسي-الغربي حول البحر الأسود.
3. إن الاستراتيجية التركية في البحر الأسود تميل إلى استخدام المضائق كورقة ضغط دبلوماسي واستراتيجي على كل من روسيا والاتحاد الأوروبي، وهو ما يتجلى في سلوك تركيا الحذر إزاء توسيع حضور الناتو في البحر الأسود، وفي الوقت ذاته سعيها لتأمين مصالحها الطاقوية والتجارية عبر تعزيز الشراكة مع روسيا، ما يجعل من مضائقها معادلة استراتيجية تُحدد مستقبل النفوذ البحري في المنطقة.
4. إن أهمية تركيا في معادلة أمن البحر الأسود تزداد كلما تصاعدت التوترات الروسية-الغربية، وهو ما يجعل من دورها الجيوسياسي أكثر تعقيداً وحيوية، خاصة مع تصاعد أهمية أمن الطاقة، وتنامي أهمية المضائق في التحكم في خطوط إمداد الطاقة والغذاء عبر البحر الأسود. وبالتالي، فإن كل تغيير في موقف تركيا من المضائق سينعكس مباشرة على الاستراتيجية الروسية، ويُعيد رسم خريطة الأمن الإقليمي في المنطقة.

المصادر والهوامش

- ¹ Miladinova, S., Stips, A., Garcia-Gorritz, E., & Macias Moy, D. (2017). Black Sea thermohaline properties: Long-term trends and variations. *Journal of Geophysical Research: Oceans*, 122(7), 5624–5644. <https://doi.org/10.1002/2016JC012644>
- ² إبراهيم حلمي الغوري، اطلس الوطن العربي والعالم، دار العلم والنور للنشر والتوزيع، لبنان، 2009، ص 67.
- ³ الهادي مصطفى أبو لقمة و د. محمد علي الاعور، الجغرافية البحرية، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ليبيا، الطبعة الثانية، 1999، ص 177-178.
- ⁴ Black Sea Geography, Oceanography, Ecology, History. *Living Black Sea*. Retrieved from https://web.archive.org/web/20180222000000*/https://www.livingblacksea.org
- ⁵ أيف لأكوست، الجغرافية السياسية للمتوسط، ترجمة ز. هيدة درويش، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي - الإمارات العربية المتحدة، 2010، ص 67.

⁶ عبد الاله رزوقي كربل ، المدخل الى جغرافية البحار والمحيطات ، جامعة البصرة ، البصرة – العراق ، 1985 ، ص 65.

* ملاحظة: سيتم التفصيل في هذه الموائى في المطلب الثاني من هذا المبحث.

⁷ European Parliament. (2022, May 17). TRAN Committee Meeting. Retrieved from https://multimedia.europarl.europa.eu/en/webstreaming/tran-committee-meeting_20220517-1000-COMMITTEE-TRAN

⁸ مصطفى محمد سلمان ، دور العوامل الجغرافية في توجهات السياسة الخارجية التركية ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب ، قسم الجغرافية ، جامعة بغداد ، بغداد - العراق ، 2009 ، ص 145.

⁹ Wilhelmsen. (2022). Ukraine-Russia Port Situation Map. Retrieved from <https://www.wilhelmsen.com/port-services/ships-agency/campaigns/ukraine-russia/ukraine-russia-port-situation-map/>

¹⁰ CNN. (2022, October 31). Ukraine-Russia Grain Deal and World Hunger. Retrieved from <https://edition.cnn.com/2022/10/31/europe/ukraine-russia-grain-deal-world-hunger-intl/index.html>

¹¹ New York Times. (2022, July 28). Ukraine Grain Harvest Piles Up. Retrieved from <https://www.nytimes.com/2022/07/28/business/ukraine-grain-harvest-piles.html>

¹² European Commission. (2022). Press Release on Ukraine Exports. Retrieved from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3002

¹³ National Bank of Ukraine. (n.d.). External Sector Statistics. Retrieved from : <https://bank.gov.ua/en/statistic/sector-external>

¹⁴ CFTS. (2022). Government Renames Yuzhnyi Port. Retrieved from https://en.cfts.org.ua/news/government_renames_yuzhny_port

¹⁵ UNCTAD. (2022). Shipping Prices Amid War and Pandemic. Retrieved from <https://unctad.org/webflyer/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistic> Reuters. (2022, November 17). UN Secretary-General Says Black Sea Grain Deal Extended. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/un-secretary-general-says-black-sea-grain-deal-extended-2022-11-17/>

¹⁶ Smith, M. A. (2014). Russia and the Black Sea Region: Strategic Reassertion and Maritime Security. NATO Defense College Research Paper No. 98.

¹⁷ Öztürk, I., & Ulutaş, M. (2016). Geopolitical and Energy Security Dimensions of Russian Port Expansion in the Black Sea Basin. Energy Policy, 95, 278–289.

¹⁸ Conley, H. A., & Rohloff, T. (2015). The Future of Energy Security in the Black Sea Region. Center for Strategic and International Studies (CSIS). <https://www.csis.org/events/future-security-black-sea-region>

¹⁹ Văduva, S. (2015). The Strategic Importance of Constanța Port in the Black Sea Economic Integration. Journal of Maritime Research, 12(2), 67–78.

²⁰ Papuc, R., & Iordache, I. (2018). Short Sea Shipping and Multimodal Transport in the Black Sea Region: The Role of Constanța Port. Transport Problems, 13(2), 45–59. Gogokhia, T. (2016). Port of Batumi and its Geopolitical Role in the Black Sea and Caucasus Region. Caucasus International Journal, 6(1), 101–116.

²¹ Kamenov, A., & Stoyanova, T. (2020). Economic Development and Logistics Infrastructure of Bulgarian Ports: Case Study of Varna. Bulgarian Journal of Maritime Science, 11(3), 33–48.

²² Yıldız, T., & Aydın, N. (2019). Evaluating the Strategic Location of Turkish Ports on the Black Sea: Samsun and Trabzon in Focus. Journal of Transportation and Logistics, 4(1), 55–74.

- ²³ Alexandris, A. (2015). The Black Sea in History and Geopolitics: From Antiquity to the Present. *Journal of Eurasian Studies*, 6(3), 198–214.
- ²⁴ Lerman, Z., & Sedik, D. (2020). The Role of Ukraine and Russia in the Global Wheat Market. *FAO Agricultural Development Economics Working Paper* 20-02.
- ²⁵ Yildiz, T., & Aydin, M. (2020). Port Development and Energy Corridors in the Black Sea Region. *Journal of Maritime Affairs*, 19(3), 201–218. <https://doi.org/10.1007/s13437-020-00188-z>
- ²⁶ Dogo, M. (2020). Geopolitical Contestation in the Black Sea Basin. *Journal of Global Security Studies*, 5(2), 230–244. <https://doi.org/10.1093/jogss/ogz037>
- ²⁷ Ibid.
- ²⁸ International Grains Council (IGC). (2023). Grain Market Report – Russian Exports and Port Capacity Overview. IGC Reports Archive. <https://www.igc.int/en/default.aspx>
- ²⁹ Alex Schneider, Russia's Black Sea Fleet Buildup and Modernization, *cimsec*, 2024, <https://cimsec.org/russias-black-sea-fleet-buildup-modernization/>
- ³⁰ McDermott, R. (2013). Russia's Strategic Mobility and Forward Basing: Case Study of Black Sea Projection Capabilities. *Eurasia Military Review*, 8(3), 121–140.
- ³¹ NATO Defense College. (2022). Russian Maritime Strategy and Military Posture in the Black Sea Basin. *Research Paper No. 173*, P.53.
- ³² ستيفن كوك ، تطوير الدور التركي في دبلوماسية الشرق الاوسط ، ترجمة سميرة إبراهيم عبد الرحمن مجلة المرصد الدولي ، العدد العاشر ، أيلول 2009 ، مركز الدراسات الدولية ، جامعة بغداد ، بغداد – العراق ، ص 89 .
- ³³ محمود سمير الرنتيسي ، العلاقات التركية الروسية – مستقبل التعاون الاقتصادي والخلاف السياسي ، مركز الجزيرة للدراسات ، تقارير ، 2014 ، ص3.
- ³⁴ ستيفن كوك ، مصدر سبق ذكره، ص91.
- ³⁵ كامل وزنة ، الغاز الطبيعي وخراطم الصراع العالمي على الطاقة ، مجلة حمورابي للدراسات ، العدد الثالث، حزيران، 2012 ، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية ، بغداد – العراق ، ص ص 165 - 166 .
- ³⁶ Aras, Bülent (2009). "The Davutoğlu Era in Turkish Foreign Policy". *Insight Turkey*, 11(3), 127–142.
- ³⁷ Altunışık, Meliha Benli (2008). "The Possibilities and Limits of Turkey's Soft Power". *Insight Turkey*, 10(2), 41–54.
- ³⁸ كامل وزنة ، الغاز الطبيعي وخراطم الصراع العالمي على الطاقة ، مجلة حمورابي للدراسات ، العدد الثالث، حزيران، 2012 ، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية ، بغداد – العراق ، ص ص 165 - 166 .
- ³⁹ اريك زوكر ، تاريخ تركيا الحديث ، ترجمة عبد اللطيف الحارس ، دار المدار الاسلامي ، بيروت ، لبنان ، الطبعة الأولى، 2013، ص 472 .
- ⁴⁰ Aras, B., & Polat, R. K. (2008). From conflict to cooperation: Desecuritization of Turkey's relations with Syria and Iran. *Security Dialogue*, 39(5), 495–515.
- ⁴¹ Yılmaz, Ş. (2010). The Role of Turkey in NATO's Transformation. *Turkish Studies*, 11(3), 371–387.

- ⁴² Baev, P. K. (2008). Turkey and NATO: An Evolving Partnership. Norwegian Peacebuilding Resource Centre (NOREF) Report.
- ⁴³ Larrabee, F. S. (2010). Turkey's Strategic Role in the Black Sea Region. *Southeast European and Black Sea Studies*, 10(2), 143–157.
- ⁴⁴ Kirişci, K. (2006). Turkey's Foreign Policy in Turbulent Times. European University Institute Working Papers.
- ⁴⁵ Tocci, N. (2005). Turkey's European Future: Behind the Scenes of America's Influence on EU-Turkey Relations. New York: New York University Press.
- ⁴⁶
- ⁴⁷ Özkan, G. (2019). Turkey's Geopolitical Role in the Black Sea Region: Strategic Dilemmas and Opportunities. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 21(3), 307–321. <https://doi.org/10.1080/19448953.2019.1576118>
- ⁴⁸ Kirişci, K. (2021). Navigating Between Russia and NATO: Turkey's Dilemma in the Black Sea. Brookings Institution. Retrieved from <https://www.brookings.edu/research/turkeys-balancing-act-in-the-black-sea>
- ⁴⁹ Aydın, M. (2020). Turkish Foreign Policy in the Post-Cold War Era: Active, Assertive, and Independent. *Turkish Studies*, 21(1), 44–61. <https://doi.org/10.1080/14683849.2020.1711762>
- ⁵⁰ Tocci, N. (2011). Turkey and the European Union: A Journey in the Unknown. Brookings Institution Press. <https://www.brookings.edu/articles/turkey-and-the-european-union-a-journey-in-the-unknown/>