

**الاهمية الجيوستراتيجية
لمضيق البسفور والدردينيل في تجارة النفط الدولية**

**The Geostrategic Importance of the
Bosporus and Dardanelles Straits in
International Oil Trade**

م.م. هلكوت صابر محمد الجباري

Asst.Lect. Hlkout Saber Mohammed

جامعة كركوك / كلية التربية للعلوم الانسانية

University of Kirkuk / College of Education for Humanities

E-mail: hkoutsaber@uokirkuk.edu.iq

الكلمات المفتاحية: البسفور، الدردنيل، الجيوستراتيجية، النقل البحري، البحر الأسود.

**Keywords: Bosporus, Dardanelles, geostrategic, maritime transport,
Black Sea.**

الملخص

يُعتبر النقل البحري أحد أبرز وسائل النقل على مستوى العالم، حيث يتم من خلاله نقل الغالبية العظمى من السلع والبضائع، إذ أن نسبة ما يقرب ٨٦٪ من إجمالي الحمولة المنقولة عالمياً، يتم عبر البحر، لذا فإن السيطرة على نقاط الاختناق أو ممرات السفن والناقلات تُعد من الخصائص المميزة التي تمتلكها الدول التي تدير أو تملك تلك النقاط أو البضائع. هذه السيطرة تمنح الدول أهمية جيوستراتيجية، حيث تسهم في تسهيل نقل السلع ومرور السفن، بالإضافة إلى فرض رسوم العبور، مما يزيد من إيراداتها، يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على الأهمية الجيوستراتيجية للمضائق التركية، وخاصة مضيق البسفور والدردينيل، في تجارة النفط الدولية. تقع هذه المضائق في منطقة تتمتع بطابع جيوسياسي وجيواقتصادي فريد، وقد كانت مسرحاً للصراعات عبر العصور، وأظهرت النتائج أن مضيق البسفور والدردينيل يُعتبران من أهم المضائق في العالم، متفوقين على المضائق الدنماركية ومضيق بنما، وتتم عبر هذه المضائق نسبة كبيرة من السفن، وتُنقل كمية كبيرة من النفط المنقول بحرياً وتمثل كمية النفط المنقول عبرهما حوالي ١٠٪ من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحار، مما يتيح لتركيا تحقيق إيرادات مالية من خلال فرض الرسوم على هذه السفن والحمولات، بما في ذلك النفط والمنتجات النفطية.

Abstract

Maritime transport is one of the most prominent means of transportation worldwide, as the vast majority of goods and commodities are transported through it. Approximately 86% of the total global cargo transported is carried by sea. Therefore, control over choke points or shipping lanes is a distinct characteristic of the countries that manage or own these choke points or cargo lanes. This control gives countries geostrategic importance, as it facilitates the transport of goods and the passage of ships, in addition to imposing transit fees, which increases their revenues. This research aims to highlight the geostrategic importance of the Turkish straits, especially the Bosphorus and Dardanelles straits, in international oil trade. These straits are located in a region with a unique geopolitical and geo-economics character, and have been the scene of conflicts throughout the ages. The results show that the Bosphorus and Dardanelles Straits are considered among the most important straits in the world, surpassing the Danish Straits and the Strait of Panama. A large percentage of ships pass through these straits, and a large amount of seaborne oil is transported. The amount of oil transported through them represents approximately 10% of the total oil transported globally by sea. This allows Turkey to generate financial revenue by imposing fees on these ships and cargoes, including oil and petroleum products.

المقدمة :-

تعتبر المضائق التركية، بما في ذلك مضيق البسفور والدردنيل، نقاط صراع استراتيجية بين الدول. ومع ذلك، تظل تركيا الجهة الوحيدة المسؤولة عن تنظيم هذه المضائق، مما يمنحها القدرة على التحكم في السلع والبضائع التي تمر عبرها. تفرض تركيا رسوماً على السفن وفقاً لحمولتها، مما يعكس أهمية هذه المضائق. السيطرة على هذه الممرات تعني السيطرة على بوابة أوروبا، حيث إنها المنفذ الوحيد الذي يربط بين قارتي آسيا وأوروبا. تعتمد دول منظمة التعاون الاقتصادي والدول المطلة على البحر الأسود على هذه المضائق للوصول إلى البحر الأسود وبناء علاقات تجارية مع دول العالم الخارجي، نظراً لأن البحر الأسود يُعتبر بَحراً مغلقاً، والمنفذ الوحيد له هو المضائق التركية التي تربطه ببحر الأبيض المتوسط، الذي يُعد بَحراً مفتوحاً للعالم.

مشكلة الدراسة :-

تتناول الدراسة قضية رئيسية تتمثل في الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق البسفور والدردنيل، حيث تكمن هذه الأهمية في موقعهما الاستراتيجي. ويمكن صياغة السؤال الرئيسي وهو (ما هي الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق البسفور والدردنيل في تجارة النفط العالمية؟)، يبدأ الباحث من المشكلة الأساسية للإجابة على التساؤلات أو القضايا الفرعية المتعلقة بها، وهي:

١- ما هو دور النقل البحري في التجارة الخارجية العالمية؟ وما هو دور البحر الأسود في التجارة الخارجية لدول منظمة التعاون الاقتصادي؟

٢- ما هو دور النقل البحري في التجارة الخارجية لتركيا؟ وما هي النسبة التي تمثلها كميات النفط والمنتجات النفطية المنقولة عبر مضيق البسفور والدردنيل من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر؟

٣- ما هي نسبة الإيرادات التي تحققها تركيا من الرسوم المفروضة على السفن التي تعبر مضيق البسفور والدردنيل؟ وكم عدد السفن التي تعبر مضيق البسفور والدردنيل، وما هو عدد السفن الحاملة للنفط التي تمر عبرهما؟

فرضيات الدراسة :-

١- يمثل النقل البحري الجزء الأكبر من إجمالي التجارة العالمية وحجم الحمولة المنقولة على مستوى العالم، ويلعب البحر الأسود دوراً حيوياً في التجارة الخارجية لدول منظمة التعاون الاقتصادي، حيث يعد المنفذ الوحيد للدول المطلة عليه، وخاصة روسيا.

٢- تعتمد تركيا بشكل كبير على النقل البحري، مما يجعل الطابع البحري سائداً في تجارتها الخارجية، وتشكل كميات النفط والمنتجات النفطية المنقولة عبر مضيق البسفور والدردنيل

نسبة كبيرة من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر، وتعتبر أهميتها أكبر من تلك الخاصة بمضيق بنما والمضائق الدنماركية.

٣- تحقق تركيا إيرادات كبيرة من الرسوم المفروضة على السفن التي تعبر مضيق البسفور والدردينيل سنوياً، وتَمَر عدد كبير من السفن والناقلات عبر مضيق البسفور والدردينيل وتشكل ناقلات النفط نسبة كبيرة منها.

أهمية وأهداف الدراسة :-

تتجلى أهمية هذه الدراسة في تركيزها على استكشاف الأبعاد الجيوستراتيجية والاقتصادية لمضيق البسفور والدردينيل في سياق تجارة النفط الدولية. كما تسعى الدراسة إلى تحليل حركة السفن التي تعبر هذين المضيقين، بما في ذلك السفن الناقلة للنفط والمنتجات النفطية. وتهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على دور النقل البحري في التجارة الدولية، بالإضافة إلى أهمية البحر الأسود للدول المحيطة به. ومن ثم، تسعى الدراسة إلى إبراز الوزن الجيوبولتيكي لمضيق البسفور والدردينيل في تجارة النفط الدولية وأثرهما الاقتصادي، خاصة من حيث العائدات التي تحققها تركيا.

منهجية الدراسة :-

لتحقيق الأهداف المذكورة سابقاً ولتغطية جوانب الموضوع بشكل شامل، تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي. حيث تم وصف وتفكيك وتحليل الظاهرة المدروسة استناداً إلى البيانات الموثوقة التي نشرتها غرفة التجارة البحرية التركية، بالإضافة إلى معلومات من منظمات معتمدة في مجال التجارة الدولية للطاقة، مثل وكالة إدارة معلومات الطاقة الأمريكية. كما تم استخدام منهج الوزن الجيوبولتيكي لتسليط الضوء على الأهمية النسبية لمضيق البسفور والدردينيل في تجارة النفط العالمية المنقولة عبر البحر.

حدود منطقة الدراسة :-

تتمثل موقع منطقة الدراسة بالحدود الجغرافية لمضيق البسفور والدردينيل التركية، إذ تقع مضيق البسفور فلكياً بين دائرتي عرض (٠٠ - ٤١) إلى (١٥ - ٤١) شمالاً، وبين خطي طول (٢٩ - ٠٠) إلى (٢٩ - ١١) شرقاً، وبالنسبة لمضيق الدردنيل تقع بين دائرتي عرض (٠٠ - ٤٠) إلى (٣٠ - ٤٠) شمالاً وبين خطي طول (٢٦ - ١٠) إلى (٢٧ - ٠٠) شرقاً، كما في خريطة رقم (١)، والتي تقع ضمن الحدود السياسية لدولة تركيا جنوب غرب قارة اسيا (الموسوي و الوادي، ٢٠٢٢، صفحة ١٠٠٤).

خريطة (١) حدود منطقة الدراسة



المصدر : من عمل الباحث ، اعتماداً على ، مازن المغايري ، موسوعة اطلس العالم ، دار رضوان ، حلب ، سوريا ، بلا ، ص ٦١ ، ومخرجات برنامج ARC GIS .

المطلب الأول: الخصائص الجغرافية لمضيق البسفور والدردينيل:

أولاً/ التعريف بالمضيق والخصائص الجغرافية للمضيق: يعرف المضيق لغوياً بأنه " كل من ضاق من الاماكن والامور " أما من الناحية الجغرافية تُعبر عن ممراً مائياً يفصل بين اقليمين ويصل بين بحرين (الاسمر ، ٢٠١٩ ، صفحة ٦٨) ، أو هي ممرات تربط البحار والمحيطات، وقد لعبت الممرات التي تُشكلها المضائق والقنوات دوراً مهماً في التجارة الدولية والعلاقات السياسية والاستراتيجية سياسياً وعسكرياً لقرون عديدة، وهناك عدد كبير من المضائق في العالم مثل مضيق البسفور ومضيق الدردنيل، ومضيق ماجلان، ومضيق ملقا، ومضيق باب المندب، ومضيق جبل طارق، ومضيق بيرينغ، ومضيق هرمز، ومضيق ميسينا، ومضيق فورموزا، ومضيق فلوريدا، وتحتل المضائق موقع استراتيجي مهم بالنسبة للدول المالكة لها (Гёкхан، 2023, p. 82)، وتلعب المضائق دوراً كبيراً في التجارة العالمية لكون ان المواصلات البحرية تمر عبرها وإن أي دولة تشرف على مضيق ما فإنها تشرف على المواصلات الدولية التي تمر

عبرها، ولموقع المضائق قبل كل شيء أهمية الاستراتيجية وهي بنفس الوقت صالحة لاستقبال السفن وابعارها، مما يجعلها مصدراً عظيماً للثروة (سيليريه، ١٩٨٨، صفحة ٣٧).

ثانياً/ مضيق البسفور: مضيق البسفور (بالتركية - İstanbul Boğazı ، وبال يونانية - Bosphoros)، (Полковник , 1990, pp. 70-76)، وهو ممر مائي بين أوروبا وشبه جزيرة آسيا الصغرى اذ انه يربط بين الجزء الاسيوي من تركيا مع الجزء الاوروبي وهو يفصل بين الجزئي الاسيوي والاوروبي لمدينة الاسطنبول التركي، (ابراهيم، ٢٠١٩، صفحة ٤٩٥) ويربط بين البحر الأسود وبحر مرمرة، ويصل طوله على امتداد الممر المائي ما يقرب ٣٠ كم، ويبلغ أقصى عرض له ٣,٧ كم، وفي أضيق نقطة ٧٥٠ م، ويبلغ أصغر عمق للممر المائي ٣٣ م، وأكبر عمق له يصل إلى ٨٠ م، وعلى الشواطئ حوالي ١٠ م، يوجد في المضيق مياه ضحلة (Полковник , 1990, pp. 70-76).

ويلاحظ ظاهرة غريبة أخرى في مضيق البسفور: حيث تتطابق الخطوط العريضة لكل الضفتين، وكذلك طبيعة التربة وأجزاء الصخور، بشكل شبه دقيق، والعبور من ضفة إلى أخرى صعب للغاية، إذ يتكون الشريط الساحلي للمضيق بأكملها تقريباً من القرى والمباني الفردية، وعلى الساحل الأوروبي هناك العديد من الخلجان المناسبة لرسو السفن (بوبوك دير، تارابيا، استينيا)، وفي رأس سراي يتصل خليج القرن الذهبي بالمضيق (يبلغ طوله حوالي ١٠ كم، وعرضه المتوسط ٤٥٠ متراً، ويصل عمقه إلى ٤٢ متراً)، والمنطقة المجاورة مباشرة للمضيق عبارة عن هضبة جبلية، تتخللها وديان الأنهار والجدول بشكل كبير وبارتفاعات تصل إلى ٣٢٨ متراً، ومغطاة بالنباتات (Полковник , 1990, pp. 70-76).

ثالثاً/ بحر مرمرة: عبارة عن بحر داخلي كثير التعاريج وهو يقع بين الجزء الاسيوي من تركيا وأوروبا ويتصل ببحر الابيض المتوسط عن طريق مضيق دردنيل وترتبط بالبحر الاسود عبر مضيق البسفور (ابراهيم، ٢٠١٩، صفحة ٤٩٤)، وتبلغ مساحتها ١١٤٧٢ كم^٢، وطولها ٢٨٠ كم، وعرضها الأقصى ٨٠ كم، ومتوسط عمقها ٢٥٠ م، وأقصى ارتفاع لها ١٣٨٩ م، شواطئها في الغالب مرتفعة وشديدة الانحدار وصخرية ومتشققة بشدة، وتمتد على امتدادها سلاسل جبلية، في الغالب قمم الجبال خالية من النباتات، في حين أن متحدراتها مليئة بالعشب والشجيرات والأشجار، وتغطي الوديان الجبلية الحقول وكروم العنب وبساتين الزيتون (Полковник , 1990, pp. 70-76).

يضم بحر مرمرة العديد من الخلجان وشبه الجزر ومجموعات من الجزر، على الساحل الآسيوي يمتد خليج إزميت (عرض المدخل ٦ كم) على مسافة ٥٢ كم في البر الرئيسي، وإلى الجنوب منه يقع خليج جيمليتشي، بطول ٣٠ كم وعرض ١٢ كم، على الساحل الجنوبي، على

جانبى شبه جزيرة كابى داغى الجبلية، والتي تتوغل فى البحر لمسافة ١٥ كم، وتقع فيها خليجى بانديرما وإردك (Полковник , 1990, pp. 70-76)، وتأتى أهمية هذا البحر فى أنها تقع فى موقع جغرافى متميز حيث تربط بحر مرمرة بين مضيق البسفور من جهة البحر الأسود ومضيق دردنيل من جهة بحر إيجه ثم البحر الأبيض المتوسط وبذلك تكون نقطة ربط الاستراتيجية مهمة الرابطة بين مضيقين مهمين من الناحية السياسية وتكمل الميزة الجغرافية تعطي أهمية جيوسراتيجية للمضيقين كونها الرابط المائى الوحيد بين بحرين مهمين وهى البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط.

رابعاً/ مضيق الدردنيل : الدردنيل (بالتركية- Çanakkale Boğazi ، وباليونانية- Dardanelles) هو مضيق بين أوروبا وشبه جزيرة آسيا الصغرى أى أنها تربط بين جزئى الاسيوى الاوروبى من تركيا وهو يعتبر امتدا للمضائق التركية، يربط مضيق الدردنيل بين بحر مرمرة وبحر إيجه، ومن ثم يصل إلى البحر الأبيض المتوسط، يبلغ طوله الإجمالى ١٢٠ كم، وعرضه من ١,٣ إلى ٢٧ كم، وعمق الجزء الملاحي منه ٢٩ - ١٥٣ متراً، تتألف التربة السفلية بشكل رئيسى من الطمي، وفى بعض الأماكن يوجد رمل وصخور قواقع ، شواطئ المضيق المكونة من الصخور الرملية والحجر الجيري، رتيبة ومغطاة بنباتات متفرقة، الساحل الأوروبى مرتفع فى الغالب، والآسيوى منخفض، فيها خلجان صغيرة ومناطق ذات شواطئ رملية، والتضاريس فى منطقة المضيق عبارة عن هضبة جبلية تقطعها العديد من وديان الأنهار والجدول، غالباً ما توجد مناطق مأهولة بالسكان على الشواطئ ، وأكبرها مدينتى جيليبولو وجاناكالى الساحلية (Полковник , 1990, pp. 70-76)، حيث يعتبر مضيق الدردنيل نقطة الربط بين بحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود عبر بحر إيجه ثم بحر مرمرة ثم مضيق البسفور ومن ثم بحر الاسود وبذلك يشكل طريقاً بحرياً نادراً للاستخدام فى الملاحة الدولية (ابراهيم، ٢٠١٩، صفحة ٤٩٣).

وعلى الرغم من أن هذا المضيق يتميز بخصائص مشابهة لمضيق البسفور من ناحية السمات الطبيعية والجغرافية، إلا أنه هناك فروق كبيرة من ناحية الموقع والسكان والنشاط الاقتصادى والسياحة والنقل. (Гёкхан, 2023, p. 83).

المطلب الثانى: الأهمية الجيوسراتيجية لمضيقى البسفور والدردنيل :

أولاً / أهمية النقل البحرى فى التجارة الدولية : يتميز النقل البحرى بفوائد النقل المائى بشكل عام، بالإضافة إلى مزايا إضافية كما أن النقل البحرى يحتل موقعاً احتكاريًا، حيث لا تنافسه أى وسيلة أخرى للنقل فى المسافات الطويلة وبالأحجام الكبيرة، وتتزايد أهمية النقل البحرى بتطوير حركة التجارة الدولية (السماك، ٢٠١١، صفحة ١٩٦)، وفقاً للبيانات التى أصدرتها غرفة التجارة

البحرية التركية، يتضح أن البضائع المنقولة عالمياً عبر جميع وسائل النقل خلال السنة ٢٠١٤ قد بلغت أكثر من (١٢,٥ مليار طن) تم نقل أكثر من ١٠,٥ مليار طن من السلع والبضائع عبر النقل البحري أو وسائل النقل البحرية المختلفة، مما يشير إلى حجم التجارة العالمية لهذه السلع خلال السنة ٢٠١٤ لقد اعتمدت على وسائل النقل البحري بنسبة ٨٤ % استمر هذا التطور في مجال النقل البحري، حيث أظهرت بيانات الدائرة المذكورة لعام ٢٠٢٣ أن حجم البضائع والسلع المنقولة عالمياً عبر جميع وسائل النقل تجاوز ١٤,٣ مليار طن ومن بين هذا المجموع، تم نقل أكثر من ١٢,٣ مليار طن عن طريق النقل البحري، مما يعكس أن نسبة مساهمة النقل البحري في إجمالي السلع والبضائع المنقولة عالمياً تجاوزت ٨٦ % (Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI, 2024, p. 109)، تستفيد الدول الساحلية من مزايا مواقعها البحرية، حيث تتيح لها الاتصال المباشر بالعالم الخارجي وتصدير تجارتها عبر موانئها الخاصة دون تدخل من جيرانها ومن الواضح أن المنافسة مع النقل الجوي تقتصر على السلع ذات القيمة العالية وتلك التي تتلف بسرعة (السماك، ٢٠١١، صفحة ١٩٦)، ويقدر الخبراء أن الحجم الإجمالي للتجارة العالمية يتضاعف كل عشرين عاماً تقريباً وبما أن شحن البضائع عن طريق البحر هو الأكثر اقتصاداً (إذ يكلف أقل بنحو ٤٠ مرة من الشحن الجوي) فإن دور النقل البحري في التجارة الدولية سيبذل حاسماً لفترة طويلة ، منذ العصر البرونزي وحتى يومنا هذا، يظل النقل البحري الأكثر ربحية بين جميع وسائل النقل في العالم. لا يوجد بديل فعال للنقل البحري عبر القارات، حيث تسهم السفن البحرية في نقل ٩٨ % من التجارة الخارجية في اليابان وبريطانيا العظمى، وأكثر من ٩٠ % في الولايات المتحدة الأمريكية وبالنسبة للعديد من الدول، سواء كانت رائدة في الاقتصاد العالمي أو نامية، يظل النقل البحري هو الرابط الأساسي الذي يربطها بالعالم الخارجي، كما هو الحال في اليابان وأستراليا ونيوزيلندا وإندونيسيا وغيرها (Олбест, 2013).

تُعتبر العلاقة بين النقل البحري والتجارة الدولية علاقة حيوية، حيث تتسم بالترايط العميق قبل أن تكون مجرد موضوع. فالنقل البحري يعزز التجارة الدولية، مما يساهم في دعم الاقتصاد العالمي، وفي الوقت نفسه تدعم التجارة الدولية عملية النقل البحري، مما يسهل الحركة المرنة بين جميع دول العالم، لذا لم يكن من المستغرب أن نشهد نمواً متوازناً ومتزامناً بين النقل البحري والتجارة الدولية (السماك، ٢٠١١، صفحة ٢٠٣) .

لذلك كون ان عملية النقل البحري تشكل أكثر من ٨٦ % من إجمالي البضائع والسلع المنقولة على مستوى العالم، مما يجعلها تلعب دوراً حاسماً في التجارة الدولية والتبادل التجاري بين الدول المختلفة (السماك، ٢٠١١، صفحة ٢٠٤)، وإن أكثر من نصف دول العالم أي ما

يقرب (١٢٠) دولة لها الإمكانية على الوصول إلى البحر وبالتالي إلى الموانئ (Олбест, 2013)، كما هو موضح في الجدول (١).

جدول (١) البضائع المنقولة عالمياً بجميع أنواع الطرق وحصّة النقل البحري فيها خلال فترة

٢٠١٤ - ٢٠٢٣

(مليار طن)

السنة	النقل العالمي (مليار طن)	طرق النقل البحر العالمي (مليار طن)	نسبة النقل البحري من إجمالي البضائع المنقولة على مستوى العالم
٢٠١٤	١٢,٥	١٠,٥	% ٨٤
٢٠١٥	١٢,٧	١٠,٦	% ٨٥
٢٠١٦	١٢,٧	١١,١	% ٨٦
٢٠١٧	١٣,٥	١١,٧	% ٨٦
٢٠١٨	١٣,٩	١٢,٠	% ٨٦
٢٠١٩	١٤,١	١٢,٠	% ٨٦
٢٠٢٠	١٣,٣	١١,٧	% ٨٨
٢٠٢١	١٤,٠	١٢,١	% ٨٦
٢٠٢٢	١٤,١	١٢,٠	% ٨٥
٢٠٢٣	١٤,٣	١٢,٣	% ٨٦

المصدر :

DENİZ TİCARET ODASI, İSTANBUL ve MARMARA, EGE, Türkiye Cumhuriyet , AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ , DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU , DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER , 2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER , İSTANBUL- 2024 , P109.

على صعيد السلع والبضائع المنقولة عبر النقل البحري على مستوى العالم، تحتل النفط والمنتجات النفطية المرتبة الأولى مقارنة ببقية السلع، ووفقاً للبيانات التي نشرتها غرفة التجارة البحرية التركية، بلغت كمية النفط والمنتجات النفطية والغاز عالمياً ما يقرب ٣,٥ مليون طن في عام ٢٠١٧ وقد استمرت هذه الكمية في الزيادة، حيث تجاوزت ٣,٧ مليون طن في عام ٢٠٢٣ (Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI, 2024, p. 33) وتبرز ذلك أهمية النفط والمنتجات النفطية في التجارة الدولية بشكل عام، حيث تلعب دوراً بارزاً في النقل البحري على مستوى العالم، فهي تُعتبر الأكثر تداولاً ونقلاً مقارنة بجميع السلع والبضائع الأخرى، بما في ذلك خام الحديد والفحم، ويعزي سبب ذلك إلى أنها تلك الفترة التي تلت تعافي العالم من

وباء كورونا وعودة التجارة بما فيها تجارة النفط إلى وضعها الطبيعي تصاحبها زيادة الطلب على النفط والمنتجات النفطية، كما في الجدول (٢).

جدول (٢) النقل البحري العالمي للبضائع خلال فترة ٢٠١٧ - ٢٠٢٣ (مليون طن)

السنة	خام الحديد	الفحم	قمح	البضائع الصغيرة	النفط الخام	المنتجات النفطية	الغاز	كيميائيات	حاويات	بضائع أخرى	المجموع
٢٠١٧	١,٤٧٧	١,٢١٣	٤٧٥	٢,٠١٠	٢,٠٢٧	١,١٠٨	٤٠٠	٣٤٢	١,٧١٢	٨٨٨	١١,٦٥١
٢٠١٨	١,٤٧٨	١,٢٧٥	٤٧٤	٢,٠٨٧	٢,٠٤٩	١,١١٧	٤٣٥	٣٦٢	١,٧٨٦	٩١٤	١١,٩٧٧
٢٠١٩	١,٤٥٧	١,٣٠٠	٤٨١	٢,١٠٠	٢,٠٠٣	١,٠٨٥	٤٨٠	٣٧٤	١,٨٢٨	٩٢٧	١٢,٠٣٥
٢٠٢٠	١,٥٠٨	١,١٨١	٥٢٤	٢,٠٦٦	١,٨٥٢	٩٦٦	٤٨٢	٣٧٠	١,٨١٢	٩٠٣	١١,٦٦٤
٢٠٢١	١,٥٢٨	١,٢٢٦	٥٣٠	٢,١٧٣	١,٨٣٨	١,٠١١	٥١٠	٣٧٩	١,٩٢٣	٩٤٠	١٢,٠٥٩
٢٠٢٢	١,٤٧٨	١,٢٢٩	٥١٦	٢,٠٨٠	١,٩٧٥	١,٠٤٨	٥٣٤	٣٦٩	١,٨٥١	٩٣٥	١٢,٠١٦
٢٠٢٣	١,٥٤٩	١,٣٠٨	٥٢١	٢,١١٨	٢,٠٢٧	١,٠٧٨	٥٥٣	٣٧٥	١,٨٥١	٩٥٢	١٢,٣٣٣

المصدر :

Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI , İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ , DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU , DÜNYA DENİZ TİCARETİ, 1.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığı , İSTANBUL- 2024 , P33.

وبالتالي، يتحمل النقل البحري مسؤولية تعزيز الاتصال والترابط والتكامل بين دول العالم، مما يجعله مركزاً ثقيلاً في الاقتصاد العالمي، ويلعب النقل البحري دوراً إيجابياً في أعالي البحار، حيث يمثل بُعداً فعالاً في حركة التسويق العالمية، وقد تفوقت عمليات النقل البحري على النقل البري بفضل تكاليفها المنخفضة واستجابتها العالية (السماك، ٢٠١١، صفحة ٢٠٤) بناءً على ذلك يُعتبر بحر الأسود من أبرز البحار في العالم، نظراً لموقعها الاستراتيجي الذي يربط بين مختلف الحضارات، فهي تُعد المنفذ الوحيد لإحدى القوى العظمى، وهي الاتحاد الروسي، بالإضافة إلى دولة مهمة على الصعيدين الجيوسياسي والجيواقتصادي، وهي أوكرانيا.

ثانياً / دور البحر الاسود في التجارة الخارجية : وفقاً للبيانات التي أصدرتها غرفة التجارة البحرية التركية، فإن حجم السلع والبضائع المنقولة عبر البحر الأسود من قبل دول منظمة التعاون الاقتصادي والتي تشمل (الاتحاد الروسي، اليونان، رومانيا، أوكرانيا، جورجيا، بلغاريا، البانيا، مولدوفا، أذربيجان) والمطلة على البحر الاسود قد بلغ زهاء (١٤٠ مليون طن) من مختلف السلع والبضائع إذ يأتي الاتحاد الروسي بالمرتبة الاولى والتي نقل السلع والبضائع بحجم أكثر من (٩٨ مليون طن) ثم اليونان بحجم (١٨ مليون طن) ومن ثم رومانيا (٨ مليون طن) واحتلت اوكرانيا المرتبة الرابعة بحجم (٧ مليون طن) أما جورجيا وبلغاريا والبانيا ومولدوفا واذربيجان بحجم من (٠ إلى ٢,٩ مليون طن)، ويتبين من هذه الاحصائيات أن الدلة الاكثر نقلاً للسلع والبضائع عبر البحر الأسود هي روسيا بحجم (٩٨ مليون طن) والتي تشكل نسبة أكثر

من (٧٠ %) من إجمالي السلع والبضائع المنقولة وتشكل وارداتها النسبة العظمى من الحركة التجارية لها حيث انها استوردت أكثر من (٩٣ مليون طن) من إجمالي البضائع أو الحركة التجارية لها فيما بلغت صادراتها عبر البحر الاسود (٤,٤ مليون طن) (Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI, 2024, p. 127)، وتظهر لنا من خلال البيانات في الجدول (٣) بأن دول منظمة التعاون الاقتصادي تعتمد على بحر الاسود في تجارتها الدولية بنسبة كبيرة في عملية الاستيراد والتصدير.

جدول (٣) حجم التجارة الخارجية لدول منظمة التعاون الاقتصادي عبر بحر الاسود خلال

سنة ٢٠٢٣

(مليون طن)

الدولة	الصادرات	الواردات	اجمالي التجارة الخارجية
الاتحاد الروسي	٤,٤٧١,٤٠٢	٩٣,٥٥٠,٤٩٩	٩٨,٠٢١,٩٠١
اليونان	٧,٣٢٢,٦٥١	١٠,٨١٦,٥٦٣	١٨,١٣٩,٢١٤
رومانيا	٤,٦٢٨,٧٨٧	٣,٥١٨,٦٧٢	٨,١٤٧,٤٥٩
اوكرانيا	١,٧٣٢,٩٧٩	٥,٩١١,٩٦٥	٧,٦٤٤,٩٤٤
جورجيا	١,٢١٢,١٨٦	١,٧١١,٤٣١	٢,٩٢٣,٦١٧
بلغاريا	١,٤٧٧,٩٤١	١,٩٢٦,٥١٣	٣,٤٠٤,٤٥٤
البانيا	٩٥٩,٧١٤	٣٧,١٤٦	٩٩٦,٨٦٠
مولدوفا	٧٨٤,٧٦٦	١٦٣,١٢٠	٩٤٧,٨٨٦
اجمالي البضائع المنقولة	٢٢,٥٩٠,٤٢٦	١١٧,٦٣٥,٩٠٩	١٤٠,٢٢٦,٣٣٥

المصدر :

Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI , İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ , DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU , DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER , 2.3.6. Ülke Grupları İtibariyle Denizyolu Taşımacılığındaki Gelişmeler , İSTANBUL- 2024 , P127.

وبذلك قد تتفرد عملية النقل البحري أحياناً لكي لا تنافسها وسيلة أخرى في خدمة التجارة بل تصبح عملية النقل البحري هي الأمثل عندما تكفل الحد الأقصى في المرونة تهية الأسلوب الأفضل في حسن التوزيع هي الأمثل في خدمة التجارة الدولية، وهي الأرخص والأقل كلفة وهي بأكثر مرونة واستجابة للنمو المتتالي في حجم هذه التجارة (السماك، ٢٠١١، صفحة



٢٠٤) كما تم الإشارة إليه سابقاً، فإن حجم السلع والبضائع المنقولة عبر البحر الأسود لا يمكن مقارنته بوسائل النقل الأخرى من حيث كمية السلع المنقولة.

ثالثاً/ دور النقل البحري في التجارة الخارجية التركية : وعلى مستوى دولة تركيا يلعب النقل البحري دوراً كبيراً في تجارتها الدولية وتنقل تركية كمية كبيرة من السلع والبضائع عبر البحر وتعتمد تركية بنسبة كبيرة على النقل البحري في تجارتها الخارجية وحسب البيانات التي نشرتها غرفة التجارة البحرية التركية فإن التجارة الدولية لتركيا اعتمدت على وسائل النقل البحري أو طرق النقل البحري بجميع انواعها في سنة ٢٠١٠ بنسبة ٨٦,٢ % فيما شكل النقل البري ١١,٢ % فقط من إجمالي التجارة الخارجية التركية، بينما بلغت حصة خطوط الأنابيب ما يقرب ١,٧ %، أما سكك الحديد فساهمت بنسبة ٠,٤ %، والنقل الجوي بنسبة ٠,٥ %، وقد استمر الاعتماد على النقل البحري، حيث بلغت نسبته في عام ٢٠٢٣ زهاء ٨٧,٥ % من إجمالي التجارة الخارجية التركية، في المقابل سجل النقل البري ١١,٣ %، وخطوط الأنابيب ٠,٣ %، وسكك الحديد ٠,٥ %، والنقل الجوي ٠,٤ % (Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI, 2024, p. ١١٠). وكما في الجدول (٤).

جدول (٤) نسبة التجارة الخارجية التركية حسب طريق النقل خلال فترة ٢٠١٤ - ٢٠٢٣

السنة	النقل البحري	النقل البري	انابيب	سكك الحديد	النقل الجوي
٢٠١٤	٨٦,٢	١١,٢	١,٧	٠,٤	٠,٥
٢٠١٥	٨٧,٧	١٠,٧	٠,٧	٠,٥	٠,٤
٢٠١٦	٨٨	١٠,٨	٠,٤	٠,٥	٠,٣
٢٠١٧	٨٨,٥	١٠,٣	٠,٥	٠,٤	٠,٣
٢٠١٨	٨٨,٧	١٠,٣	٠,٢	٠,٤	٠,٤
٢٠١٩	٨٨,٦	١٠,٣	٠,٣	٠,٤	٠,٤
٢٠٢٠	٨٨,٨	٩,٤	١,١	٠,٦	٠,٢
٢٠٢١	٨٧,٥	١٠,٧	٠,٩	٠,٧	٠,٢
٢٠٢٢	٨٦,٨	١١,٥	٠,٦	٠,٧	٠,٦
٢٠٢٣	٨٧,٥	١١,٣	٠,٣	٠,٥	٠,٤

المصدر :

Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI , İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ , DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU , DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER , 2.3. DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER , İSTANBUL- 2024 , P110.

ويظهر لنا من خلال تحليل البيانات في الجدول (٤) بأن الصفة البحرية طاغية على التجارة الخارجية التركية وتعتمد تركيا بشكل شبه كامل على النقل البحري في تجارتها الخارجية مع دول العالم، ولا يمكنها الاستغناء عن هذه الوسيلة، خاصة إذا استمرت نسبة النقل البحري في تشكيل جزء ثابت من معادلاتها التجارية وعلاقاتها مع الدول الأخرى.

ونظرًا لهذه الأهمية العالمية للنقل البحري، ومع تزايد كميات الحمولة والسلع المنقولة عبر السفن والناقلات في بحر الأسود، يُعتبر النقل البحري هو الوسيلة الرئيسية لنقل السلع والبضائع التركية إلى الأسواق العالمية، وكما تم الإشارة إليه، تعتمد تركيا على النقل البحري لنقل أكثر من ٨٧٪ من صادراتها إلى مختلف دول العالم، بالإضافة إلى استيرادها.

فقد شهدت حركة السفن والناقلات العابرة لمضيق البسفور والدردينيل زيادة ملحوظة، ففي عام ١٩٣٦، عندما تم توقيع اتفاقية مونترو، كان عدد السفن التي تعبر المضائق التركية لا يتجاوز ١٧ سفينة يوميًا. أما اليوم، فقد تضاعف هذا العدد لأكثر من ستة أضعاف، حيث تمر أكثر من ٩٦ سفينة يوميًا عبر هذه المضائق (Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI, 2024, p. 135).

رابعاً/ الأهمية الجيواقتصادية لمضيق البسفور والدردينيل في تجارة النفط الدولية: يولي دول العالم في الوقت الراهن اهتماماً خاصاً لمصادر الطاقة، مما يبرز أهمية وسائل النقل المتعلقة بها، وخاصة النفط، وتعتبر هذه الوسائل جزءاً أساسياً من الاستراتيجية الوطنية للدولة، (شنيشن، ٢٠١١، صفحة ٤٨) وحسب البيانات التي نشرتها غرفة التجارة البحرية التركية كانت عدد السفن التي مرت عبر مضيق البسفور لسنة ٢٠١٠ قد بلغت ما يقرب ٥٠,٨٧١ ألف سفينة بأنواعها المختلفة وبحمولة كلية بلغت ٥٠٥,٦١٥,٨٨١ ألف طن، وفي مضيق الدردنيل بلغت ٤٦,٦٨٦ ألف سفينة بمختلف أنواعها وبحمولة اجمالية بلغت ٦٧٢,٨٤٣,٥٣٣ ألف طن.

وقد تراجعت عدد السفن التي مرت عبر المضيقين في سنة ٢٠٢٣، إذ بلغت أكثر من ٣٩,٠٠٠ ألف سفينة عبر مضيق البسفور وبحمولة اجمالية أكثر من ٦٢١,٦٣٨,٣٧٨ ألف طن، وفي نفس السنة لمضيق الدردنيل بلغت ٤٤,٨٩٢ ألف سفينة وبحمولة اجمالية أكثر من ٩٤١,٥١٩,٩٧٠ ألف طن .

وحسب هذه البيانات فقد انخفضت عدد السفن العابرة عبر مضيق البسفور من ٢٠١٠ إلى ٢٠٢٣ بنسبة ٢٢ % وفي مضيق الدردنيل في نفس الفترة تراجعت عدد السفن المارة بنسبة ٤ % . على الرغم من تراجع عدد السفن المارة، إلا أن إجمالي حمولة هذه السفن عبر المضيقين قد شهد زيادة ملحوظة، ففي عام ٢٠١٠ بلغت إجمالي حمولة السفن المارة عبر مضيق البوسفور ٥٠٥,٦١٥,٨٨١ ألف طن، بينما ارتفعت في عام ٢٠٢٣ لتصل إلى أكثر من ٦٢١,٦٣٨,٣٧٨ ألف طن، وبالتالي، زادت إجمالي حمولة السفن المارة عبر مضيق البوسفور بنسبة تتجاوز ١٩٪ من إجمالي السلع والبضائع المنقولة..



وفي مضيق الدردنيل، بلغ إجمالي حمولة السفن المارة في عام ٢٠١٠ أكثر من ٦٧٢,٨٤٣,٥٣٣ طن، بينما في عام ٢٠٢٣، وصلت إجمالي حمولة السفن المارة عبر المضيق إلى ما يقرب ٩٤١,٥١٩,٩٧٠ طن، وبالتالي زادت إجمالي حمولة السفن بنسبة تقارب ٢٩٪ من إجمالي حمولة السفن من السلع والبضائع، كما هو موضح في الجدول رقم (٥).

وترجع التغيرات في أعداد السفن المارة وزيادة حمولتها عبر المضيقين إلى التطورات التكنولوجية، التي أدت إلى زيادة أحجام السفن وتغيير طبيعة السلع والبضائع التي تنقلها، بالإضافة إلى ذلك يشهد مضيق البوسفور حركة بحرية محلية نشطة، حيث تستخدم العديد من قوارب الصيد والمركبات البحرية الخاصة هذا الممر المائي بشكل مستمر، (Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI, 2024, p. 136).

جدول (٥) عدد السفن المارة عبر مضيق البسفور والدردينيل خلال فترة ٢٠١٠ - ٢٠٢٣
(الف طن)

السنة	مضيق البسفور		مضيق الدردنيل	
	عدد السفن	اجمالي الحمولة (الف طن)	عدد السفن	اجمالي الحمولة (الف طن)
٢٠١٠	٥٠,٨٧١	٥٠٥,٦١٥,٨٨١	٤٦,٦٨٦	٦٧٢,٨٤٣,٥٣٣
٢٠١١	٤٩,٧٩٨	٥٢٣,٥٤٣,٥٠٩	٤٥,٣٧٩	٧٠٥,٤١٢,٥١٨
٢٠١٢	٤٨,٣٢٩	٥٥٠,٥٢٦,٥٧٩	٤٤,٦١٣	٧٣٥,٧٢٨,٥٣٧
٢٠١٣	٤٦,٥٣٢	٥٥١,٧٧١,٧٨٠	٤٣,٨٨٩	٧٤٥,٥٦٧,٦٧١
٢٠١٤	٤٥,٥٢٩	٥٨٢,٤٦٨,٣٣٤	٤٣,٥٨٢	٧٦١,٦٣١,٧٥٦
٢٠١٥	٤٣,٥٤٤	٥٦٥,٢١٦,٧٨٤	٤٣,٢٣٠	٧٧٧,٩٨٩,٣٨٢
٢٠١٦	٤٢,٥٥٣	٥٦٥,٢٨٢,٢٨٧	٤٤,٠٣٥	٧٧٢,٩٢٢,٦٨٢
٢٠١٧	٤٢,٩٧٨	٥٩٩,٣٢٤,٧٤٨	٤٤,٦١٥	٨٢٣,٤٦٠,٦٣٦
٢٠١٨	٤١,١٠٣	٦١٣,٠٨٨,١٦٦	٤٣,٩٩٩	٨٤٩,١٤٠,٢١٨
٢٠١٩	٤١,١١٢	٦٣٨,٨٩٢,٠٦٢	٤٣,٧٥٩	٨٧٢,٣١٢,٢٢٢
٢٠٢٠	٣٨,٤٠٤	٦١٩,٧٥٨,٧٧٦	٤٢,٠٣٦	٨٥٨,٨٤٤,٩٧٢
٢٠٢١	٣٨,٥٥١	٦٣١,٩٢٠,٣٧٥	٤٣,٣٤٢	٨٩٨,٤٧٣,٥١٩
٢٠٢٢	٣٥,١٤٦	٥٤١,٤٤٤,٦٩٠	٤٢,٣٤٠	٨٧١,٦٢١,٦٧٧
٢٠٢٣	٣٩,٠٠٠	٦٢١,٦٣٨,٣٧٨	٤٤,٨٩٢	٩٤١,٥١٩,٩٧٠

المصدر :

Türkiye Cumhuriyet, DENİZ TİCARET ODASI, İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ, DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU, 2.4. TÜRK BOĞAZLARI, 2.4.1. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu , İSTANBUL- 2024, P135.

ويعتبر النفط من السلع الأساسية في التجارة الدولية، حيث يتم تداوله بكميات ضخمة، (الديب، ٢٠١٠، صفحة ٧٦٦)، ويتم نقل نسبة كبيرة من النفط الخام ومشتقاته عبر المضيقين،

حيث تتجاوز هذه الكمية ما يُنقل عبر أنابيب نقل النفط، ووفقاً لبيانات غرفة التجارة البحرية، بلغ عدد ناقلات النفط التي عبرت مضيق البسفور في عام ٢٠١٠ نحو ٩,٢٧٤ ألف سفينة، بحمولة إجمالية قدرها ١٤٦,٧٥٠,٥٠٠ ألف طن، وعلى الرغم من انخفاض عدد السفن التي مرت عبر المضيق في عام ٢٠٢٣، إلا أن عدد ناقلات النفط ظل ثابتاً وزاد قليلاً، حيث بلغ عدد السفن المارة في عام ٢٠٢٣ أكثر من ٩,٢٧٨ ألف ناقلة نفط، وبحمولة إجمالية تجاوزت ١٦٤,٤٦٩,٨٢٢ ألف طن.

وهكذا في مضيق الدردنيل حيث بلغت عدد ناقلات النفط المارة عبر المضيق أكثر من ٩,٢٥٢ ألف سفينة في سنة ٢٠١٠ وبحمولة اجمالية اكثر من ١٥٦,٩٢٩,٠٠٠ الف طن ، بينما ارتفعت العدد في سنة ٢٠٢٣ وبلغت أكثر من ١٠,٣٠٣ الف سفينة وبحمولة اجمالية اكثر من ١٨٥,٨٦٣,٥٠٨ الف طن، وعند مراجعة هذه البيانات، يتضح أن انخفاض عدد السفن التي تمر عبر مضيق البوسفور والدردنيل في عام ٢٠٢٣ لم يؤثر على عدد الناقلات التي تعبرهما، بل شهدت هذه الناقلات زيادة في أعدادها، مصحوبة بارتفاع في الحمولة المنقولة، وهذا يعكس أهمية تجارة النفط، التي لم تتأثر بأي ظروف، حيث ظلت أعداد الناقلات ثابتة ولم تغير الدول مسار تجارتها في هذا المجال، ويعود سبب ذلك إلى الموقع الاستراتيجي الذي يحتله المضيقان على مستوى العالم وفي تجارة النفط الدولية ايضاً، وكما في الجدول (٦).

جدول (٦) عدد ناقلات النفط واجمالي حمولتها المارة عبر مضيق البسفور والدردنيل خلال

فترة ٢٠١٠ - ٢٠٢٣

السنة	مضيق البسفور		مضيق الدردنيل	
	عدد السفن	اجمالي الحمولة (الف طن)	عدد السفن	اجمالي الحمولة (الف طن)
٢٠١٠	٩,٢٧٤	١٤٦,٧٥٠,٥٠٠	٩,٢٥٢	١٥٦,٩٢٩,٠٠٠
٢٠١١	٩,١٠٣	١٣٨,٤٩٦,٥٠٠	٨,٨١٨	١٥٤,٦٠٦,٠٠٠
٢٠١٢	٩,٠٢٨	١٣١,١٢٣,٠٠٠	٨,٩٩٨	١٥١,٠٤٠,٠٠٠
٢٠١٣	٩,٠٠٦	١٣٤,٤٤٤,٠٠٠	٩,٢٩٩	١٤٩,٠٩١,٠٠٠
٢٠١٤	٨,٧٤٥	١٣٣,٩٦١,٠٠٠	٩,٢٥٠	١٥٢,٢٨٦,٠٠٠
٢٠١٥	٨,٦٣٣	١٣٥,٩٥٢,٠٠٠	٩,٥٢٤	١٥٥,٥٣١,٠٠٠
٢٠١٦	٨,٧٠٣	١٣٦,١٠٠,٠٠٠	٩,٤٨١	١٥٦,٢٠٣,٠٠٠
٢٠١٧	٨,٨٣٢	١٤٦,٩٤٣,٠٠٠	٩,٤٧٨	١٦٦,٧٢٩,٠٠٠
٢٠١٨	٨,٥٨٧	١٤٧,٣٧٥,٤٥٩	٩,٢٤٧	١٦٤,٥٨٣,٩٩٧
٢٠١٩	٨,٩٥٧	١٥٩,٤٩٩,٠٠٠	٩,٨٤٣	١٧١,٦٨٥,٠٠٠



١٥٧,١٩٣,٠٣٤	٩,٣٧٢	١٣٩,٢٤٤,٥١٣	٨,٤٣٥	٢٠٢٠
١٦٧,٩٩٣,٧٧٢	٩,٢٠٨	١٤٧,٢٢٢,٠٠٥	٨,٢٤٨	٢٠٢١
١٦٦,٧٧٤,٧٢٧	٩,٩٠٤	١٤٦,٩٠٤,١٣٢	٨,٦٥٣	٢٠٢٢
١٨٥,٨٦٣,٥٠٨	١٠,٣٠٣	١٦٤,٤٦٩,٨٢٢	٩,٢٨٧	٢٠٢٣

المصدر :

Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI , İSTANBUL ve MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ , DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU , 2.4. TÜRK BOĞAZLARI , 2.4.1. Türk Boğazlarında Trafik Yoğunluğu , İSTANBUL-2024 , P137.

وفيما يتعلق بالنسبة التي تمثلها ناقلات النفط من إجمالي السفن التي تعبر المضيقين، فقد بلغت نسبة السفن الحاملة للنفط في مضيق البسفور في عام ٢٠١٠ أكثر من ١٨٪ من إجمالي السفن المارة، وفي عام ٢٠٢٣، ارتفعت هذه النسبة لتصل إلى أكثر من ٢٤٪، مما يعكس أهمية المضيق في تجارة النفط الدولية.

وفي مضيق الدردنيل، بلغت نسبة السفن الحاملة للنفط ما يقرب ٢٠٪ من إجمالي السفن التي تمر عبر المضيق في عام ٢٠١٠. كما شهدت نسبة ناقلات النفط زيادة في سنة ٢٠٢٣، حيث تجاوزت ٢٣٪ من إجمالي السفن العابرة للمضيق، كما في الجدول (٧). ومن خلال تحليل البيانات، يتضح لنا بأن ناقلات النفط تمثل نسبة كبيرة من السفن التي تعبر المضيقين، حيث تُعتبر الشريان الرئيسي لتجارة النفط وعبور الناقلات الحاملة له.

جدول (٧) نسبة ناقلات النفط المارة عبر مضيق البسفور والدردينيل من إجمالي السفن المارة

عبر المضيقين خلال ٢٠١٠ - ٢٠٢٣ (الف ناقله)

السنة	مضيق البسفور			مضيق الدردنيل		
	اجمالي عدد السفن	عدد ناقلات النفط	النسبة التي تشكلها ناقلات النفط	اجمالي عدد السفن	عدد ناقلات النفط	النسبة التي تشكلها ناقلات النفط
٢٠١٠	٥٠,٨٧١	٩,٢٧٤	١٨ %	٤٦,٦٨٦	٩,٢٥٢	٢٠ %
٢٠١١	٤٩,٧٩٨	٩,١٠٣	١٨ %	٤٥,٣٧٩	٨,٨١٨	١٩ %
٢٠١٢	٤٨,٣٢٩	٩,٠٢٨	١٨ %	٤٤,٦١٣	٨,٩٩٨	٢٠ %
٢٠١٣	٤٦,٥٣٢	٩,٠٠٦	١٩ %	٤٣,٨٨٩	٩,٢٩٩	٢١ %
٢٠١٤	٤٥,٥٢٩	٨,٧٤٥	١٩ %	٤٣,٥٨٢	٩,٢٥٠	٢١ %
٢٠١٥	٤٣,٥٤٤	٨,٦٣٣	١٩ %	٤٣,٢٣٠	٩,٥٢٤	٢٢ %
٢٠١٦	٤٢,٥٥٣	٨,٧٠٣	٢٠ %	٤٤,٠٣٥	٩,٤٨١	٢١ %

٢٠١٧	٤٢,٩٧٨	٨,٨٣٢	٢٠ %	٤٤,٦١٥	٩,٤٧٨	٢١ %
٢٠١٨	٤١,١٠٣	٨,٥٨٧	٢٠ %	٤٣,٩٩٩	٩,٢٤٧	٢١ %
٢٠١٩	٤١,١١٢	٨,٩٥٧	٢١ %	٤٣,٧٥٩	٩,٨٤٣	٢٢ %
٢٠٢٠	٣٨,٤٠٤	٨,٤٣٥	٢١ %	٤٢,٠٣٦	٩,٣٧٢	٢٢ %
٢٠٢١	٣٨,٥٥١	٨,٢٤٨	٢١ %	٤٣,٣٤٢	٩,٢٠٨	٢١ %
٢٠٢٢	٣٥,١٤٦	٨,٦٥٣	٢٤ %	٤٢,٣٤٠	٩,٩٠٤	٢٣ %
٢٠٢٣	٣٩,٠٠٠	٩,٢٨٧	٢٤ %	٤٤,٨٩٢	١٠,٣٠٣	٢٣ %

المصدر : من عمل الباحث اعتماداً على بيانات جدول رقم (٥) وجدول رقم (٦).

وتشكل تجارة النفط المنقولة عبر مضيق البوسفور والدرنيل جزءاً كبيراً من إجمالي تجارة النفط العالمية، ووفقاً للبيانات التي نشرتها غرفة التجارة البحرية التركية، فإن حجم النفط المنقول عبر هذين المضيقين في عام ٢٠١٧ بلغ ما يقرب ٨,٨٪ من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر، وقد استمرت هذه النسبة في الارتفاع حتى وصلت إلى نحو ١٠٪ من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر، مما يعكس الأهمية الكبيرة للنفط المنقول عبر المضائق التركية في التجارة الدولية، حيث يعد النفط الخام من أكثر السلع المتداولة في التجارة الدولية من ناحية الكمية والقيمة فيما أوجد اقتصاداً عالمياً قائماً بحد ذاته وهو الاقتصاد الهيدروكربوني (السدخان ، ٢٠١٧، صفحة ٢٥٧) ، وكما في الجدول (٨).

جدول (٨) يوضح نسبة النفط والمنتجات النفطية التي تم نقلها عبر مضيق البوسفور والدرنيل مقارنةً بإجمالي النفط والمنتجات النفطية المنقولة على مستوى العالم خلال الفترة

٢٠٢٣ - ٢٠١٧

السنة	اجمالي كمية النفط والمنتجات النفطية المنقولة عبر البحر عالمياً (مليون طن)	اجمالي كمية النفط والمنتجات النفطية المنقولة عبر مضيق البوسفور والدرنيل (الف طن)	النسبة التي تشكلها النفط والمنتجات النفطية المنقولة عبر مضيق البوسفور والدرنيل من إجمالي النفط والمنتجات النفطية المنقولة عبر البحر عالمياً
٢٠١٧	٣,٥٣٥	٣١٣,٦٧٢,٠٠٠	٨,٨ %
٢٠١٨	٣,٦٠١	٣١١,٩٥٩,٤٥٦	٨,٦ %
٢٠١٩	٣,٥٦٨	٣٣١,١٨٤,٠٠٠	٩,٢ %
٢٠٢٠	٣,٣٠٠	٢٩٦,٤٣٧,٥٤٧	٨,٩ %
٢٠٢١	٣,٣٥٩	٣١٥,٢١٥,٧٧٧	٩,٣ %
٢٠٢٢	٣,٥٥٧	٣١٣,٦٧٨,٨٥٩	٨,٧ %
٢٠٢٣	٣,٦٥٨	٣٥٠,٠٣٣,٣٣٠	٩,٥ %

المصدر : من عمل الباحث اعتماداً على بيانات جدول رقم (٢) وجدول رقم (٦).

ومن ناحية رسوم العبور من المضائق تركية تدفع السفن التي تعبر من المضائق دون توقف رسومًا للمنارات وخدمات الإنقاذ والخدمات الصحية وفقًا للتعريف المنصوصة في اتفاقية المضائق التركية (TBS) الموقعة في موننترو سنة ١٩٣٦، ووفقًا للاتفاقية تم تحديد تعريف العبور (الفرنك الذهبي) عبر المضائق ، ورسوم المرور هي لعبورين عبر المضائق ، وهي تغطي عبورًا واحدًا من بحر إيجة إلى البحر الأسود ورحلة العودة إلى بحر إيجة أو عبورًا واحدًا من البحر الأسود إلى بحر إيجة عبر المضائق ورحلة العودة اللاحقة إلى البحر الأسود ، على النحو التالي لكل طن صافي (Tenker, 2023) .

الفرنك الذهبي ١٩٣٦-١٩٥٣، "الفرنك الجرماني" أو "الذهب النابليوني"، هو عملة تحتوي على ٠,٢٩٠ جرام من الذهب الخالص ، والتي تم طرحها للتداول من قبل نابليون في سنة ١٨٠٥ وتم قبولها كوحدة حساب من قبل عصبة الأمم في سنة ١٩٢٠، ولذلك في اتفاقية موننترو بشأن نظم المضائق الموقعة في ٢٠ يوليو/تموز ١٩٣٦، تم استخدام الفرنك الذهبي كعملة في حساب الرسوم والضرائب التي يتعين على السلطات التركية تحصيلها من السفن التجارية المارة عبر المضائق اعتمدت هذه الرسوم للمرور عبر المضيق من سنة ١٩٣٦ إلى سنة ١٩٥٣، تم تحديث هذا التكافؤ كل عام، وتم حساب قيمة الفرنك الذهبي وتم تحصيل الرسوم وفقًا لذلك من السفن والمركبات التي استخدمت هذه المضائق (Tenker, 2023).

وتتغير قيمة الفرنك الذهبي أو الرسوم المفروضة على عبور السفن عبر المضائق التركية حسب قرارات تصدرها رئاسة مجلس الوزراء التركية بعد ورود التعليمات من البنك المركزي التركي إذ تم تحديد سعرها في (٧ / ٢ / ١٩٨٣ وكانت ١ فرنك ذهبي = ٠,٨٠٦٣ دولار)، وتغيرت هذا السعر وتمت تحديدها في (٧ أكتوبر ٢٠٢٢ وكانت ١ فرنك ذهبي = ٤,٠٨ دولار)، وتغيرت التسعيرة وتمت تحديدها في (١ تموز ٢٠٢٣ ١ فرنك ذهبي = ٤,٤٢ دولار) لكل طن (Tenker, 2023).

وبناءً على ذلك بالإمكان حساب ما تمت تحصيله من الضريبة المفروضة على السفن والناقلات التي مرت عبر مضيق البسفور والدردينيل على الحمولة المنقولة لكل سنة إذ بالإمكان اعتماد (حاصل ضرب رسوم العبور ٠,٨٠٦٣ مع اجمالي الحمولة المنقول عبر المضيقين للسنوات من ٢٠١٠ - ٢٠٢١) حيث تغيرت الرسوم المفروضة بعد هذه السنوات و (٧ أكتوبر ٢٠٢٢ وكانت ١ فرنك ذهبي = ٤,٠٨ دولار) و (حاصل ضرب رسوم العبور ٤,٤٢ مع اجمالي الحمولة المنقول عبر المضيقين لسنة ٢٠٢٣)، وكما في الجدول (٩).

جدول (٩) إجمالي واردات تركيا من الرسوم المفروضة على السفن التي مرت عبر مضيق البسفور والدردينيل ٢٠١٠ - ٢٠٢٣ (مليار دولار أمريكي)

السنة	مضيق البسفور إجمالي الحمولة (الف طن)	مضيق الدردنيل إجمالي الحمولة (الف طن)	إجمالي الحمولة المنقولة عبر المضيقين (مليون طن)	إجمالي الرسوم المستحقة (مليار دولار)
٢٠١٠	٥٠٥,٦١٥,٨٨١	٦٧٢,٨٤٣,٥٣٣	١,١٧٨,٤٥٩,٤١٤	٩٥٠,١٩١,٨٢٥
٢٠١١	٥٢٣,٥٤٣,٥٠٩	٧٠٥,٤١٢,٥١٨	١,٢٢٨,٩٥٦,٠٢٧	٩٩٠,٩٠٧,٢٤٤
٢٠١٢	٥٥٠,٥٢٦,٥٧٩	٧٣٥,٧٢٨,٥٣٧	١,٢٨٦,٢٥٥,١١٦	١,٠٣٧,١٠٧,٥٠٠
٢٠١٣	٥٥١,٧٧١,٧٨٠	٧٤٥,٥٦٧,٦٧١	١,٢٩٧,٣٣٩,٤٥١	١,٠٤٦,٠٤٤,٧٩٩
٢٠١٤	٥٨٢,٤٦٨,٣٣٤	٧٦١,٦٣١,٧٥٦	١,٣٤٤,١٠٠,٠٩٠	١,٠٨٣,٧٤٧,٩٠٢
٢٠١٥	٥٦٥,٢١٦,٧٨٤	٧٧٧,٩٨٩,٣٨٢	١,٣٤٣,٢٠٦,١٦٦	١,٠٨٣,٠٢٧,١٣١
٢٠١٦	٥٦٥,٢٨٢,٢٨٧	٧٧٢,٩٢٢,٦٨٢	١,٣٣٨,٢٠٤,٩٦٩	١,٠٧٨,٩٩٤,٦٦٦
٢٠١٧	٥٩٩,٣٢٤,٧٤٨	٨٢٣,٤٦٠,٦٣٦	١,٤٢٢,٧٨٥,٣٨٤	١,١٤٧,١٩١,٨٥٥
٢٠١٨	٦١٣,٠٨٨,١٦٦	٨٤٩,١٤٠,٢١٨	١,٤٦٢,٢٢٨,٣٨٤	١,١٧٨,٩٩٤,٧٤٦
٢٠١٩	٦٣٨,٨٩٢,٠٦٢	٨٧٢,٣١٢,٢٢٢	١,٥١١,٢٠٤,٢٨٤	١,٢١٩,٢٣٩,٦١٦
٢٠٢٠	٦١٩,٧٥٨,٧٧٦	٨٥٨,٨٤٤,٩٧٢	١,٤٧٨,٦٠٣,٧٤٨	١,١٩٢,١٩٨,٢٠٢
٢٠٢١	٦٣١,٩٢٠,٣٧٥	٨٩٨,٤٧٣,٥١٩	١,٥٣٠,٣٩٣,٨٩٤	١,٢٣٣,٩٥٦,٥٩٦
٢٠٢٢	٥٤١,٤٤٤,٦٩٠	٨٧١,٦٢١,٦٧٧	١,٤١٣,٠٦٦,٣٦٧	٥,٧٦٥,٣١٠,٧٧٧
٢٠٢٣	٦٢١,٦٣٨,٣٧٨	٩٤١,٥١٩,٩٧٠	١,٥٦٣,١٥٨,٣٤٨	٦,٩٠٩,١٥٩,٨٩٨

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على بيانات جدول رقم (٥)

يوضح الجدول (٩) أن إجمالي الواردات الناتجة عن عبور السفن والناقلات بجميع أنواعها، بما في ذلك الناقلات النفطية التي مرت عبر مضيق البسفور والدردينيل، وفقاً للرسوم المفروضة منذ سنة ١٩٨٣ والتي تبلغ ٠,٨٠٦٣ دولار، قد بلغت زهاء ٩٥٠,١٩١,٨٢٥ مليون دولار أمريكي في سنة ٢٠١٠، ومع زيادة الرسوم المفروضة على السفن في ١ تموز ٢٠٢٣ إلى ٤,٤٢ دولار أمريكي، ارتفعت واردات تركيا من هذه الرسوم لتتجاوز ٦,٩٠٩,١٥٩,٨٩٨ مليار دولار أمريكي في سنة ٢٠٢٣.

وفيما يتعلق بالرسوم المفروضة على السفن والناقلات النفطية، يكشف تحليل الجدول رقم (١٠) أن تركيا حققت إيرادات تقدر ما يقرب ٢٤٤,٨٥٦,٧٨٠ مليون دولار أمريكي في سنة ٢٠١٠ نتيجة لعبور الناقلات النفطية عبر مضيق البسفور والدردينيل، وذلك بناءً على الرسوم المفروضة منذ سنة ١٩٨٣ والتي كانت تبلغ ٠,٨٠٦٣ دولار، ومع زيادة الرسوم المفروضة على

السفن في ١ تموز ٢٠٢٣ إلى ٤,٤٢ دولار أمريكي، ارتفعت إيرادات تركيا من الناقلات النفطية العابرة لتصل إلى أكثر من ١,٥٤٨,٤٧٣,٣١٨ مليار دولار أمريكي في سنة ٢٠٢٣.

جدول (١٠) إجمالي واردات تركيا من الرسوم المفروضة على ناقلات النفط التي عبرت من

خلال مضيق البسفور والدردينيل ٢٠١٠ - ٢٠٢٣ (مليار دولار امريكي)

السنة	مضيق البسفور	مضيق الدردنيل	اجمالي الحمولة المنقولة عبر المضيقين	اجمالي الرسوم المستحصلة
	اجمالي الحمولة (الف طن)	اجمالي الحمولة (الف طن)		
٢٠١٠	١٤٦,٧٥٠,٥٠٠	١٥٦,٩٢٩,٠٠٠	٣٠٣,٦٧٩,٥٠٠	٠,٢٤٤,٨٥٦,٧٨٠
٢٠١١	١٣٨,٤٩٦,٥٠٠	١٥٤,٦٠٦,٠٠٠	٢٩٣,١٠٢,٥٠٠	٠,٢٣٦,٣٢٨,٥٤٥
٢٠١٢	١٣١,١٢٣,٠٠٠	١٥١,٠٤٠,٠٠٠	٢٨٢,١٦٣,٠٠٠	٠,٢٢٧,٥٠٨,٠٢٦
٢٠١٣	١٣٤,٤٤٤,٠٠٠	١٤٩,٠٩١,٠٠٠	٢٨٣,٥٣٥,٠٠٠	٠,٢٢٨,٦١٤,٢٧٠
٢٠١٤	١٣٣,٩٦١,٠٠٠	١٥٢,٢٨٦,٠٠٠	٢٨٦,٢٤٧,٠٠٠	٠,٢٣٠,٨٠٠,٩٥٦
٢٠١٥	١٣٥,٩٥٢,٠٠٠	١٥٥,٥٣١,٠٠٠	٢٩١,٤٨٣,٠٠٠	٠,٢٣٥,٠٢٢,٧٤٢
٢٠١٦	١٣٦,١٠٠,٠٠٠	١٥٦,٢٠٣,٠٠٠	٢٩٢,٣٠٣,٠٠٠	٠,٢٣٥,٦٨٣,٩٠٨
٢٠١٧	١٤٦,٩٤٣,٠٠٠	١٦٦,٧٢٩,٠٠٠	٣١٣,٦٧٢,٠٠٠	٠,٢٥٢,٩١٣,٧٣٣
٢٠١٨	١٤٧,٣٧٥,٤٥٩	١٦٤,٥٨٣,٩٩٧	٣١١,٩٥٩,٤٥٦	٠,٢٥١,٥٣٢,٩٠٩
٢٠١٩	١٥٩,٤٩٩,٠٠٠	١٧١,٦٨٥,٠٠٠	٣٣١,١٨٤,٠٠٠	٠,٢٦٧,٠٣٣,٦٥٩
٢٠٢٠	١٣٩,٢٤٤,٥١٣	١٥٧,١٩٣,٠٣٤	٢٩٦,٤٣٧,٥٤٧	٠,٢٣٩,٠١٧,٥٩٤
٢٠٢١	١٤٧,٢٢٢,٠٠٥	١٦٧,٩٩٣,٧٧٢	٣١٥,٢١٥,٧٧٧	٠,٢٥٤,١٥٨,٤٨٠
٢٠٢٢	١٤٦,٩٠٤,١٣٢	١٦٦,٧٧٤,٧٢٧	٣١٣,٦٧٨,٨٥٩	١,٢٧٩,٨٠٩,٧٤٤
٢٠٢٣	١٦٤,٤٦٩,٨٢٢	١٨٥,٨٦٣,٥٠٨	٣٥٠,٣٣٣,٣٣٠	١,٥٤٨,٤٧٣,٣١٨

المصدر : من عمل الباحث اعتماداً على بيانات جدول (٦)

تُفرض جميع المبالغ المذكورة سابقاً مقابل المرور عبر المضائق، بالإضافة إلى الرسوم الأخرى المفروضة على السفن والناقلات. حيث يتعين على السفن المتوقفة دفع رسوم مقابل خدمات المنارات والإنقاذ في مضيق البوسفور، وكذلك رسوم المنارات في الدردنيل وخدمات الإرشاد، وهي إلزامية أثناء التوقف في كلا المضيقين، وفقاً للتعرفة التي تحددها الإدارة، وفي حال حصول السفن على خدمة القطر أثناء عبورها مضيق البوسفور، فإنها تدفع رسوماً وفقاً للتعرفة المحددة من قبل الإدارة، وكما يتوجب على السفن التي ترسو في الموانئ دفع ضرائب صحية، والتي تُحدد وفقاً لتعريفية ضريبة الصحة المجانية للسفن التي تُعدها الإدارة سنوياً، (Tenker, 2023).

وعلى مستوى اليومي ووفقاً للبيانات التي نشرتها إدارة معلومات الطاقة الأمريكية في عام ٢٠١٨، بلغ إجمالي النفط الذي عبر مضيق البسفور ٣,٢ مليون برميل يومياً، بينما عبر مضيق الدردنيل ٣,٤ مليون برميل يومياً، ورغم التغيرات الجيوسياسية في المنطقة، ظلت هذه الأرقام ثابتة، مما يشكل أكثر من ٩٪ من إجمالي النفط المنقول يومياً عبر البحار في جميع أنحاء العالم، وتعتبر هذه النسبة أعلى بثلاث مرات من تلك التي عبرت قناة بنما، وأيضاً تفوق المضائق الدنماركية، ويعود ذلك إلى زيادة روسيا في تصدير النفط عبر البحر الأسود إلى تركيا والصين والهند، حيث قامت بتحويل بعض صادراتها من نفط الأورال من خطوط الأنابيب المتجهة إلى أوروبا إلى السفن، مما أدى إلى عبور جزء كبير من هذه السفن عبر البحر الأسود ومن ثم عبر المضائق التركية، (U.S.Energy Information Administration, 2024)، كما في الجدول (١١).

جدول (١١) يوضح نسبة النفط المنقول يومياً عبر مضيقي البسفور والدردنيل من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر خلال الفترة ٢٠١٨ - ٢٠٢٣ (مليون برميل يومياً).

السنة	مضيق البسفور	مضيق الدردنيل	إجمالي النفط المنقول عبر المضيقين	إجمالي كمية النفط المنقولة يومياً عبر البحر	نسبة النفط الذي يتم نقله يومياً عبر المضيقين مقارنةً بإجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر
٢٠١٨	٣,٢	٣,٤	٦,٦	٧٨,٥	٨,٤ %
٢٠١٩	٣,٣	٣,٥	٦,٨	٧٨,٢	٨,٦ %
٢٠٢٠	٣,٠	٣,٣	٦,٣	٧٣,٠	٨,٦ %
٢٠٢١	٣,٠	٣,٤	٦,٤	٧٤,٣	٨,٦ %
٢٠٢٢	٢,٩	٣,٢	٦,١	٧٦,٢	٨ %
٢٠٢٣	٣,٢	٣,٤	٦,٦	٧٧,٥	٨,٥ %

المصدر :

U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints, Turkish Straits, 25-1-2024, https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints?fbclid=IwY2xjawJKuMpleHRuA2FlbQIxMAABHVxhI2oIzPIfCRQigR3mNa9-6sZGXVO9iwSYubuxKiTrHLIcSbXQsyIgPA_aem_n90FQyJliLML5NFxU96ACA

خامساً/ الأهمية الجيوستراتيجية لمضيقي البسفور والدردنيل: استناداً إلى تحليل البيانات السابقة، يتضح أن المضائق التركية، وهما مضيق البسفور ومضيق الدردنيل، تُعتبران من أبرز نقاط الاختناق العالمية في مجال عبور النفط. حيث تمر كميات كبيرة من النفط عبر هذين المضيقين. كما أظهرت الإحصائيات أن ناقلات النفط التي عبرت مضيق البسفور في سنة ٢٠٢٣ شكلت أكثر من ٢٤٪ من إجمالي السفن المارة عبره، مما يعكس أهمية هذا المضيق في

التجارة النفطية الدولية. أما بالنسبة لمضيق الدردنيل، فقد بلغت نسبة السفن المارة فيه أكثر من ٢٣٪ من الإجمالي السفن المارة عبرها، وتشكل كميات النفط المنقولة عبر مضيق البسفور والدردينيل جزءاً كبيراً من التجارة النفطية العالمية، ووفقاً للبيانات التي نشرتها غرفة التجارة البحرية التركية، فإن حجم النفط المنقول عبر هذين المضيقين في سنة ٢٠١٧ كان يمثل ما يقرب ٨,٨٪ من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحر، وقد استمرت هذه النسبة في النمو حتى وصلت إلى نحو ١٠٪، وبالتالي فإن نسبة النفط المنقول عبر المضائق التركية تُعتبر كبيرة في سياق التجارة النفطية الدولية.

تكتسب المضائق التركية أهمية جيوستراتيجية كبيرة نظراً لموقعها الحيوي في المنطقة، إذ يُعتبر البحر الأسود المتنفس الوحيد للدول المطلة عليه وخاصة روسيا، وتعد المضائق التركية الطريق الوحيد للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط، مما يتيح لهم الاتصال بالعالم الخارجي، في حين يُعتبر البحر الأسود بحرًا مغلقًا، فإن البحر الأبيض المتوسط يُعد بحرًا مفتوحًا، وتُعتبر المضائق التركية، كما تم الإشارة إليها، من أبرز الممرات المائية في العالم وأكثرها ازدحامًا بحركة السفن، إذ يمر عبر مضيق البوسفور أكثر من ٣٢٥٠ سفينة شهريًا، بمعدل ١٠٨ سفن يوميًا، بينما يمر عبر مضيق الدردنيل حوالي ٣٧٤١ سفينة شهريًا، بمعدل ١٢٤ سفينة يوميًا، لذلك تُعتبر المضائق التركية من أكثر المضائق ازدحامًا في العالم.

وتشير الزيادة الحالية في عدد السفن التي تعبر المضيقين، مقارنة بالسنوات الماضية، بالإضافة إلى زيادة الحمولة، إلى وجود ضغط على الخدمات المتاحة في تلك المضائق، وهذا يستدعي ضرورة تنظيم أفضل وزيادة في التكاليف، مما يفسر تغيير أسعار العبور من حين لآخر، (خلف، ٢٠٢١، صفحة ٣٤٧)، إذ يستخدم في المتوسط ١٢٤ سفينة يوميًا المضيق للملاحة، من بينها حوالي ٢٧ ناقلة نفط، ويبلغ حجم حركة المرور عبر المضائق التركية أربعة أضعاف حركة المرور في قناة بنما، وثلاثة أضعاف حركة المرور في قناة السويس (rbc.Телеканал, 2012)، وكما ذكر سابقًا، تشير البيانات التي نشرتها إدارة معلومات الطاقة الأمريكية في عام ٢٠١٨ إلى أن إجمالي النفط الذي عبر مضيق البسفور بلغ ٣,٢ مليون برميل يوميًا، بينما عبر مضيق الدردنيل ٣,٤ مليون برميل يوميًا، وبقيت هذه النسب ثابتة على الرغم من التغيرات الجيوسياسية التي شهدتها المنطقة، حيث تشكل أكثر من ٩٪ من إجمالي النفط المنقول يوميًا عبر البحار في جميع أنحاء العالم، وتعتبر هذه النسبة أكبر بثلاث مرات من تلك التي عبرت قناة بنما، وأعلى أيضًا من تلك التي مرت عبر المضائق الدنماركية، يعود ذلك إلى أن روسيا بدأت في زيادة صادراتها من النفط عبر البحر الأسود إلى تركيا والصين والهند، حيث قامت بتحويل بعض من صادراتها النفطية من نفط الأورال من خطوط الأنابيب المتجهة

إلى أوروبا إلى السفن، مما يجعل جزءًا كبيرًا من هذه السفن تبحر عبر البحر الأسود، وبالتالي تعبر المضائق التركية (U.S.Energy Information Administration, 2024).

ويعتبر مضيقا البوسفور والدردنيل من الطرق الرئيسية لنقل النفط إلى الأسواق العالمية، أي مشكلة تحدث في هذين المضيقين تؤثر بشكل مباشر على إمدادات النفط ومنتجاته من روسيا ودول منطقة بحر قزوين، حيث تمثل هذه المنطقة ٣٠٪ من إجمالي صادرات النفط الروسية، و ٧٠٪ من صادرات النفط الكازاخستاني، و ١٠٠٪ من صادرات النفط الأذربيجانية والتركمانستانية، بالإضافة إلى ذلك تمر كميات كبيرة من البضائع الجافة عبر المضيق إلى الأسواق في أوروبا والشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا، مع زيادة تدفق البضائع في الاتجاه المعاكس أيضاً، وهذا يبرز الأهمية الاستراتيجية الكبيرة لهذا الطريق في التجارة الخارجية لجميع دول البحر الأسود وفي تجارة الطاقة الدولية، وخاصة النفط. (Юрьевна, 2009, p. 110).

وأدت الأهمية الجيوستراتيجية لهذه المضائق في التجارة الخارجية ودورها الحيوي في أوقات السلم والحرب إلى نشوء صراعات بين القوى العظمى للسيطرة عليها والتحكم بها (السعدي، ٢٠٢٢، صفحة ٤٩٥)، ولذلك بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى في ١١ تشرين الثاني ١٩١٨، برزت مشكلة مضائق البحر الأسود إلى الواجهة، ويتجلى ذلك في مؤتمر لوزان عامي ١٩٢٢-١٩٢٣ والذي رفضت قيادة الاتحاد السوفييتي على إثره فرض سيطرتها على أراضيها بسبب تقييد الملاحة وفقدان مواقعها في البحر الأسود، وكانت أنقرة تتبنى وجهة نظر مماثلة لروسيا، مما أدى إلى ضرورة مراجعة الأحكام الرئيسية لمعاهدة لوزان للسلام الموقعة في ٢٤ تموز ١٩٢٣، وفي صيف سنة ١٩٣٦، شارك كل من الاتحاد السوفييتي وتركيا في مؤتمر دولي عُقد في مونترو، ووقعت الأطراف على اتفاقية سُميت لاحقاً باتفاقية مونترو، والتي نصت على حرية مرور السفن العسكرية والتجارية عبر مضيق البحر الأسود (Поспелов, 2024, p. 64).

وبتوقيع اتفاقية مونترو في ٢٠ يوليو ١٩٣٦، تم الحفاظ على مبدأ حرية مرور السفن التجارية عبر المضائق التركية، مع إعادة تنظيم نظام المرور في هذه المضائق بما يضمن أمن تركيا، وتُعتبر اتفاقية مونترو، التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمنطقة ذات أهمية استراتيجية وسياسية واقتصادية كبيرة بالنسبة لتركيا، واحدة من الاتفاقيات المتعددة الأطراف النادرة التي حققت نجاحاً منذ توقيعها، وقد طبقت تركيا هذه الاتفاقية بحيادية ودقة لأكثر من ٨٢ عاماً، مما أسهم في تحقيق توازن معقول وقابل للتطبيق بين مصالح جميع الدول المطلة على البحر الأسود والدول الأخرى، وعلى الرغم من أن اتفاقية مونترو لم تتضمن تنظيمات تتعلق بسلامة الأرواح والممتلكات والبيئة والملاحة أثناء المرور عبر المضائق التركية، إلا أن سلامة الملاحة تُعتبر عنصراً أساسياً ضمن حرية المرور المنصوص عليها في الاتفاقية، وبالتالي فإن تركيا تتمتع

بالسلطة لتنظيم أمن العبور وفقاً لأحكام القانون الدولي أو الاتفاقيات والمعاهدات المعترف بها عموماً، بمعنى آخر تعتقد تركيا أن مبدأ "حرية المرور" في المضائق التركية، التي تقع تحت سيادتها لا يمكن تفسيره على أنه مرور "حر وغير منظم" (Türkiye Cumhuriyeti, Dışişleri Bakanlığı, 2022).

النتائج

- ١- يُعتبر النقل البحري من أبرز وسائل النقل على مستوى العالم، حيث يمثل ٨٦٪ من إجمالي الحمولة المنقولة عالمياً، يتم نقل جميع أنواع السلع والبضائع عبر البحر، وأحد أهم هذه السلع هو النفط.
- ٢- تعتمد دول منظمة التعاون الاقتصادي والدول المطلة على البحر الأسود بشكل كبير على هذا البحر في تجارتها الخارجية لنقل السلع والبضائع، وتُعتبر روسيا من أكثر هذه الدول اعتماداً على البحر الأسود، حيث يُعد المتنفس الوحيد للاتحاد الروسي، كما أن بقية دول منظمة التعاون الاقتصادي، مثل اليونان ورومانيا وأوكرانيا وجورجيا وبلغاريا وألبانيا ومولدوفا، تنقل كميات كبيرة من السلع والبضائع عبر البحر الأسود.
- ٣- يعتبر النقل البحري عنصراً أساسياً في التجارة الخارجية لتركيا، حيث تعتمد البلاد على هذه الوسيلة لنقل السلع والبضائع بنسبة تتجاوز ٨٧٪ من إجمالي تجارتها الخارجية، مما يجعل الطابع البحري يهيمن على التجارة التركية.
- ٤- يمر سنوياً عبر مضيق البسفور أكثر من ٣٩ ألف سفينة بحمولة تتجاوز ٦٢١ ألف طن، بينما يعبر مضيق الدردنيل أكثر من ٤٤ ألف سفينة بحمولة تفوق ٩٤١ ألف طن.
- ٥- يتم نقل كمية كبيرة من النفط الخام والمنتجات النفطية عبر مضيق البسفور والدردينيل.
- ٦- تشكل السفن الناقلة للنفط أكثر من ٢٤٪ من إجمالي السفن التي تعبر مضيق البسفور، بينما تمثل هذه السفن ٢٣٪ من السفن التي تمر عبر مضيق الدردنيل.
- ٧- تُعد مضيقي البسفور والدردينيل من أبرز نقاط الاختناق في العالم، حيث تمثل كمية النفط المنقولة عبرهما حوالي ١٠٪ من إجمالي النفط المنقول عالمياً عبر البحار.
- ٨- تصل إجمالي واردات تركيا من الرسوم المفروضة على السفن التي تعبر مضيقي البسفور والدردينيل إلى أكثر من ١,٥ مليار دولار سنوياً.
- ٩- تعتبر مضيقا البسفور والدردينيل ذوي أهمية جيوستراتيجية كبيرة، حيث يمثلان الطريق الوحيد الذي يتيح للدول المطلة على البحر الأسود الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط، ومن ثم إلى العالم الخارجي.

المراجع

- ابراهيم، احمد جاسم. (٢٠١٩). اهمية الموقع السياسي الجغرافي (الجيوپولتيكي) التركي بين الشرق والغرب. مجلة ديالى .
- سيليريه، ببير الأميرال. (١٩٨٨). الجغرافية السياسية والجغرافية الاستراتيجية. الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع. دمشق - سوريا
- الموسوي، حنان عويز ، و الوادي، مهيمن عبدالحليم. (٢٠٢٢). الأهمية الاستراتيجية للمضائق التركية وفق المنظور التركي. مجلة الأستاذ للعلم الانسانية والاجتماعية العدد ٤ الملحق (١). المجلد ٦١.
- الاسمر، خالد احمد. (٢٠١٩). جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين - ألمانيا.
- السدخان، ضحى لعيبي كاظم. (٢٠١٧). المتغيرات الجيوسياسية للنفط الخام وأثرها على تغير خريطة العالم. مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية. العدد ٦ المجلد ٤٢.
- السمالك، محمد ازهر. (٢٠١١). جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق. دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع. عمان - الاردن.
- خلف، محمد شلاش. (٢٠٢١). التحليل المكاني لكفاءة خدمات مياه الشرب في مدينة كركوك. مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية. العدد ٢ المجلد ١٦.
- شنيشن، محمد عبدالقادر. (٢٠١١). الجغرافية الاقتصادية والاتجاهات والتطبيق. دار المعرفة الجامعية. الاسكندرية - مصر.
- الديب، محمد محمود. (٢٠١٠). الجغرافية الاقتصادية منظور معاصر . مكتبة الانجلو المصرية. القاهرة - مصر.
- السعدي، نبهان زمبور. (٢٠٢٢). التحليل الجيوسياسي للعلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين والولايات المتحدة الامريكية من منظور الحرب التجارية. مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية. العدد ٢ المجلد ١٧.



References

- abraham, aihmad jasim. (2019). ahimiat almawqie alsiyasii aljughrafii (aljuywultiki) alturkiu bayn alsharq walgharba. majalat diualaa.
- alasmara, khalid aihmad.(2019). jiusiasiat almadayiq albahriat wathiruha ealaa alsirae fi mintaqat almashriq alearabii.almarkaz aldiymuqratia alearabii lildirasat alastiratijiati walsiyasiat walaiqtisadiati. Berlin – Almania
- Albest. (2013, 19 12). Albest. Retrieved 1 27, 2025, from The Role of Maritime Transport in International Trade:
https://revolution.allbest.ru/transport/00342991_0.html#google_vignette
- aldayb, muhamad mahmud. (2010). aljughrafiat aliaqtisadiat manzur mueasir .maktabat alanjlu almisriati. Alqahirati – misr.
- almuswi, hanan euyz, w alwadi, muhaymin eabdalhalim. (2022). al'ahamiyat alastiratijiati lilmadayiq alturkiat wifq almanzur alturki. majalat al'ustadh lilealam alansaniat walaijtimaeiati. aleadad 4 almulhaq (1).almujalad 61.
- alsaedi, nubhan zambur. (2022). altahlil aljbusiasiu lilealaqat alaiqtisadiat waltijariat bayn alsyn walwilayat almutahidat alamarikiat min manzur alharb altijariati. majalat jamieat karkuk lildirasat alansaniati. aleadad 2 almujaalad 17.
- alsamak, muhamad azhar. (2011). jughrafiat alnaql bayn almanhajiat waltatbiqi.dar alyazurii aleilmiat llnashr waltawziei.eamaan – alardin.
- alsudkhan, duhaa lieaybi kazim. (2017). almutaghayirat aljiusiasiat lilnaft alkham wa'atharuha ealaa taghayur kharitat alealami. majalat abhath albasrat lileulum alansaniati. aleadad 6 almujaalad 42.
- Colonel, A. G. (1990, – №9). Black Sea Straits. Geographical reference. Foreign Military Review.
- Gökhan, . (2023, number 7 Volume 181). Turkish Straits and the Concept of Turkish Straits. Ethnosocium.
- khalafa, muhamad shalaash. (2021). altahlil almakaniu likafa'at khadamat miah alshurb fi madinat karkuka. majalat jamieat karkuk lildirasat alansaniati.aleadad 2 almujaalad 16.
- Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey. (2022, no no). Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey. Retrieved 12 4, 2024, from Turkish Straits, TURKISH STRAITS GENERAL INFORMATION NOTE, 2ND MONTREUX CONVENTION: <https://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>



- Pospelov, N. V. (2024, issue 2). The Problem of the Black Sea Straits in Relations between Russia and Turkey: History and Modernity. Bulletin of the Moscow State Linguistic University. Social Sciences – History and Archeology.
- rbc.TV channel. (2012, 10 17). rbc.TV channel. Retrieved 8 12, 2024, from Bosphorus and Dardanelles: window turns into a vent: <https://www.rbc.ru/economics/17/10/2012/5703fe249a7947fcbd4417e0>
- Republic of Turkey, CHAMBER OF SHIPPING. (2024). ISTANBUL and MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACK SEA REGIONS, MARITIME SECTOR REPORT, DEVELOPMENTS IN MARITIME TRADE TRANSPORTATION, 2.3. DEVELOPMENTS IN MARITIME TRADE TRANSPORTATION. ISTANBUL: CHAMBER OF SHIPPING.
- shinishin, muhamad eabdalqadir. (2011). aljughrafiat aliaiqtisadiat aliatijahat waltatbiqua. dar almaerifat aljamieiatialiaiskandariata – misr.
- siliryih,biir al'amiral. (1988). aljughrafiat alsiyasiat waljughrafiat alsitratijati.al'ahali liltibaeat walnashr waltawziei. Dimashqa – Suria.
- Tenker, K. S. (2023, 6 26). Maritime Journal. Retrieved 12 6, 2024, from On the Turkish Straits Ship Passage Fees: https://www.denizcilikdergisi.com/yazarlar/kapt-sedat-tenker/turk-bogazlari-gemi-gecis-ucretleri-uzerine/?fbclid=IwY2xjawJKMspleHRuA2FlbQIxMAABHZPSliSUKVFmDO9tO86E0bYOpFFYhRaXEFfVqKWY_QU2RWK17ykcHSQ89Q_aem_hYrF3S1bLJYYMovvt-Vvw
- U.S.Energy Information Administration. (2024, 1 25). U.S.Energy Information Administration. Retrieved 11 20, 2024, from World Oil Transit Chokepoints,Turkish Straits: https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints?fbclid=IwY2xjawJKuMpleHRuA2FlbQIxMAABHVxhl2olzPlfCRQigR3mNa9-6sZGXVO9iwSYubuxKiTrHLIcSbXQsyIlgPA_aem_n90FQyjiLML5NFxU96ACA
- Yuryevna, K. A. (2009, no no). The Security Issue of the Turkish Straits – Ecology or Politics. Bulletin of the RSUH. Series: Political Science. History. International Relations, p. 110.
- https://revolution.allbest.ru/transport/00342991_0.html#google_vignette
- <https://www.denizcilikdergisi.com/yazarlar/kapt-sedat-tenker/turk-bogazlari->



- gemi-gecis-ucretleri
uzerine/?fbclid=IwY2xjawJKMspleHRuA2FlbQlXMAABHZPSliSUKVFmDO9tO86E0
bYOpFFYhRaXEFfVqKWy_QU2RWK17ykCHSQ89Q_aem_hYrF3S1bLJYYMovvt
-Vvw
https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints?fbclid=IwY2xjawJKuMpleHRuA2FlbQlXMAABHVxhl2olzPlfCRQigR3mNa9-6sZGXVO9iwSYubuxKiTrHLlcSbXQsygPA_aem_n90FQyjliLML5NFxU96ACA
<https://www.rbc.ru/economics/17/10/2012/5703fe249a7947fcbd4417e0>
rbc.Телеканал. (2012, 10 17). rbc.Телеканал. Retrieved 8 12, 2024, from Босфор
и Дарданеллы: окно превращается в форточку:
Tenker, K. S. (2023, 6 26). Denizcilik Dergisi. Retrieved 12 6, 2024, from Türk
Boğazları gemi geçiş ücretleri üzerine:
Türkiye Cumhuriyet , DENİZ TİCARET ODASI. (2024). İSTANBUL ve MARMARA,
EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ , DENİZCİLİK SEKTÖR RAPORU ,
DENİZ TİCARET TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER , 2.3. DENİZ TİCARET
TAŞIMACILIĞINDAKİ GELİŞMELER. İSTANBUL: DENİZ TİCARET ODASI.
Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2022, no no). Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri
Bakanlığı. Retrieved 12 4, 2024, from Türk Boğazları,TÜRK BOĞAZLARI GENEL
BİLGİ NOTU,II. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ: <https://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>
U.S.Energy Information Administration. (2024, 1 25). U.S.Energy Information
Administration. Retrieved 11 20, 2024, from World Oil Transit Chokepoints,Turkish
Straits:
Гёкхан, . (2023, number 7 Volume 181). Турецкие проливы и концепция
турецких проливов. Этносоциум, р. 83.
Олбест. (2013, 19 12). Олбест. Retrieved 1 27, 2025, from Роль морского
транспорта в международной торговле:
Полковник , А. Г. (1990, – №9). Черноморские проливы. Географическая
справка. Зарубежное военное обозрение, р. .
Поспелов, Н. В. (2024, число2). Проблема Черноморских проливов в
отношениях России и Турции: история и современность. Вестник
Московского государственного лингвистического университета.
Общественные науки – История и археология.



Юрьевна, К. А. (2009, по по). Вопрос безопасности турецких проливов – экология или политика. Вестник РГГУ. Серия: Политология. История. Международные отношения, р. 110.