

قناة إسطنبول واتفاقية مونترو

مثال على تأثير الولايات المتحدة

(مترجم)

في حزيران/يونيو من هذا العام، اتخذ الرئيس التركي رجب طيب أردوغان الخطوة الأولى نحو تحركه لبناء مشروع "قناة إسطنبول"، معلناً أن هذه كانت "صفحة جديدة اليوم في تاريخ التنمية في تركيا... ونحن نرى هذا كمشروع لإنقاذ مستقبل إسطنبول". (المصدر). خطته المعلنة "المجنونة" ظهرت على السطح منذ عقد من الزمان، لكنها لم تدخل حيز التنفيذ حتى وقت قريب.

الأهمية الاستراتيجية للمنطقة

المضائق التركية - الاسم الجماعي لمضيق البوسفور والدردنيل، تربط البحر الأسود بالبحر الأبيض المتوسط. "باعتبارها ممرات مائية استراتيجية رئيسية، تعد القنوات موطناً لازدحام حركة المرور البحري الطبيعي وتحمل أهمية جغرافية اقتصادية وجغرافية استراتيجية كبيرة". (المصدر)

- 90% من التجارة العالمية تتم عن طريق البحر. يمكن أن يؤدي حظر المضائق هذه، حتى مؤقتاً، إلى ارتفاع كبير في تكاليف السلع المتداولة مع زيادة المسافات وفترات الإبحار وتكاليف الشحن، والتي سيشعر الجميع بتأثيراتها من خلال اقتصادات التصدير والاستيراد على حد سواء. وبالتالي، فإن التحكم في المضائق البحرية وتأمينها يمثل هدفاً لكل لاعب جيواستراتيجي رئيسي. (المصدر)

- 4% من النفط البحري العالمي يمر عبر مياهها، مما يجعلها واحدة من سبع مضائق حرجة لعبور النفط البحري. كما أنهم يحتلون دوراً جغرافياً وسياسياً مهماً في إمدادات نفط الاتحاد الأوروبي من آسيا الوسطى والقوقاز. (تقرير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية لعام 2017)

- إنها إحدى النقاط الثماني الحاسمة للأمن الغذائي العالمي. يمر خمس صادرات القمح العالمية وسدس صادرات الذرة العالمية عبر المضيق التركي، مما يجعلها أهم نقطة عبور للحبوب في العالم. 77% من صادرات القمح من روسيا وأوكرانيا وكازاخستان تمر عبر المضيق التركي. من المتوقع أن يؤدي النمو السريع والمستمر في الصادرات من منطقة البحر الأسود إلى زيادة الاعتماد على المضيق التركي، لا سيما عندما يتعلق الأمر بالقمح. (تقرير تشاتام هاوس لعام 2017)

هذا لأنه لا توجد طرق بديلة في المنطقة ولكن قناة إسطنبول يمكن أن تغير ذلك. وهذا يجعله مشروعاً له أهمية دولية، حيث إن إنشائه يمكن أن يغير ميزان القوى (من خلال كل من الوسائل التجارية والعسكرية) في المنطقة.

ما هي قناة إسطنبول؟

سيتم إنشاء القناة في الجانب الأوروبي من إسطنبول وتربط البحر الأسود وبحر مرمرة. تم تصميم المشروع ليعمل بالتوازي مع مضيق البوسفور ويتضمن أيضاً إنشاء موانئ بحرية جديدة وجسور وشركات ومناطق سياحية وبحيرات صناعية، إلخ.

كانت هناك انتقادات بسبب العواقب البيئية والحيوية للقناة. ومع ذلك، فإن وزارة البيئة التركية، قد أعطت بالفعل موافقتها قبل أن تطلق إدارة أردوغان المشروع في حزيران/يونيو 2021 (المصدر).

تقول الحكومة التركية إن المشروع سيساعد على الحد من حركة ناقلات النفط عبر مضيق البوسفور وتقليل المخاطر والمخاطر المرتبطة بالازدحام البحري مع تحقيق عائدات سنوية بقيمة مليار دولار من الرسوم. (المصدر) رغم ذلك، هناك أدلة على تعارض ذلك - وفقاً لوزارة النقل التركية، فقد انخفض عدد السفن في مضيق البوسفور من 54400 إلى 41100 سنوياً بين عامي 2008 و2018 على الرغم من زيادة حمولة السفن المتبقية. (المصدر) ووفقاً لوكالة السلامة الساحلية التركية، فقد انخفضت أيضاً حوادث الشحن في المضيق بمقدار الثلث منذ عام 2003. (الجزيرة)

تحجم بعض أكبر البنوك التركية عن تمويل المشروع بسبب المخاوف البيئية (نقلاً عن المبادئ المدعومة من الأمم المتحدة للخدمات المصرفية المسؤولة) بينما تفكر أيضاً في المخاطر الكامنة في تمويل مثل هذا المشروع الكبير الذي يمكن إحباطه في مرحلة لاحقة.

لكن الصين أشارت بالفعل إلى اهتمامها بالقناة. في أوائل نيسان/أبريل 2021، أفادت وسائل الإعلام التركية أن قناة إسطنبول تلقت بالفعل أربعة عروض لمناقصة المشروع القادم، وجميعها من شركات صينية. وتشير التقارير السابقة إلى أن هذه الشركات تضمنت شركات إنشاءات حكومية صينية كبيرة، بما في ذلك شركة China Communications Construction (CCCC) وشركة China National Machinery Industry Corporation (Sinomach) (المصدر). وفقاً لوزير البنية التحتية والنقل عادل كار إسماعيل أوغلو، كانت المؤسسات المالية من هولندا وبلجيكا والصين وروسيا مهتمة بالمشروع (المصدر).

وهذا يؤكد الأهمية والاهتمام بالقناة داخل المجتمع الدولي - على الرغم من القلق من تأثيرها على اتفاقية مونترو والعكس صحيح.

ما هي اتفاقية مونترو؟

الاتفاقية هي اتفاقية 1936 وقعتها بلغاريا، فرنسا؛ اليونان؛ اليابان؛ رومانيا؛ يوغوسلافيا، تركيا؛ بريطانيا؛ واتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية. وبموجب الاتفاق تركيا السيطرة على مضيق البوسفور والدرديل. كما أنه يضمن مرور السفن المدنية خلال وقت السلم، و"يحد من الانتشار العسكري في البحر الأسود ويحصره بفترة 21 يوماً للدول غير المتاخمة لذلك الجسم المائي، الذي تهيمن عليه روسيا فعلياً". (المصدر)

كانت فترة سريان الاتفاقية 20 عاماً، وقد انتهت فعلياً في 9 تشرين الثاني/نوفمبر الماضي. ومن أجل بدء عملية الإلغاء، يجب على إحدى الدول الموقعة إبلاغ إعلان الإنهاء إلى فرنسا، وهي الدولة المودعة، كما هو مذكور في العقد. إذا بدأت إحدى الدول الموقعة هذه العملية اليوم؛ ستظل الاتفاقية سارية المفعول لمدة عامين إضافيين بدءاً من تاريخ الطلب وسيتم إلغاؤها في نهاية هذه الفترة. (المصدر)

لكن تركيا تحاول إبعاد المشروع الجديد عن الاتفاقية كما هو موضح هنا: أكد أردوغان مرات عديدة أن "قناة إسطنبول، التي لا علاقة لها باتفاقية مونترو، ستجلب لتركيا مزيداً من الراحة والسلام [...] سنحقق استقلالنا، سيادتنا

بالكامل". وهنا: "ليس لدينا عمل مستمر ولا نية للانسحاب من اتفاقية مونترو في الوقت الحالي، لكننا لن نتردد في مراجعة أي اتفاق بهدف تأمين اتفاق أفضل لبلدنا إذا نشأت مثل هذه الحاجة في المستقبل".

قد يكون هذا مجرد نتيجة للضغط الداخلي (حيث تم الإدلاء بهذه التصريحات بعد إصدار الرسالة المفتوحة التي وقعها 104 من الأدميرالات المتقاعدين في نيسان/أبريل).

لكن بينما توفر قناة إسطنبول طريقاً بديلاً لمضيق البوسفور؛ لا يزال يتعين على السفن استخدام مضيق الدردنيل، الذي يربط بحر مرمرة والبحر الأبيض المتوسط والذي تغطيه اتفاقية مونترو. (المصدر) حتى لو تمكن مجرى مائي صناعي ثانٍ من الالتفاف على مضيق الدردنيل، فلا يزال يتعين عليهم التحرك عبر بحر مرمرة.

إذن، السؤال هو لماذا ستطلق تركيا مثل هذه المبادرة الكبيرة، لتقاوم الضغط المحلي، إذا لم يكن هناك تغيير في ميزان القوى الإقليمي؟ خاصة عندما يتم الإعلان عن القناة كوسيلة لممارسة تركيا قوتها على المنطقة - مما يمنحها نفوذاً جيوسياسياً على كل من التجارة الإقليمية والدولية وطرق النقل.

إذا كانت القناة منظمة بموجب الاتفاقية، فلن يتغير الواقع لأن تركيا لن تكون قادرة على تجاوز الحدود المفروضة على سيطرتها الاستراتيجية على المضائق بموجب الاتفاقية. وهذا يضيف مصداقية على الاعتقاد بأن تركيا قد تخطط للضغط من أجل تغيير الاتفاقية في المستقبل. لقد فعلوا ذلك في الماضي، عندما جادلوا بأن معاهدة لوزان في 10 نيسان/أبريل 1936 لم تعد قابلة للتطبيق على الواقع وطعنوا فيها على أساس "تغيير جوهرى في الظروف المحيطة بالاتفاقية الأصلية". ((C. (2016, D & Keitner, Bederman)

نجاح قناة إسطنبول سيوسع نفوذ الولايات المتحدة

جميع الدول - حتى الولايات المتحدة - ملزمة بالاتفاقية، مما يحد من سلطتها في المنطقة.

لا يمكن للولايات المتحدة أن تطلب إجراء تغييرات أو إلغائها - على الرغم من أنها أبدت اهتماماً طويلاً بمراجعتها، لأنها ليست من الدول الموقعة على اتفاقية مونترو. لكن تركيا تستطيع - وبما أن الرئيس التركي أردوغان كان حليفاً لأمريكا منذ أن نشطت في تركيا وجلبته وحزبه إلى السلطة في عام 2002 - فلن تكون مفاجأة إذا فعلوا ذلك. هذا التحالف باقٍ حتى اليوم فبعد اجتماع مع نظيره التركي مولود جاويش أوغلو، في 2021/3/23 في بروكسل، قال وزير الخارجية الأمريكي بلينكين "إنه على الرغم من الخلافات العامة مع أنقرة، فإن لأمريكا وحلف شمال الأطلسي مصلحة قوية في الحفاظ على تركيا مرتبطة بحلف شمال الأطلسي. تركيا حليف طويل الأمد وقيم". (رويترز 2021/3/23).

أمريكا لديها سياسة الحد من القوة الروسية والضغط عليها والقناة ستساعدهم على القيام بذلك.

في الوقت الحالي، بينما تحد قيود الاتفاقية من قدرة روسيا على إرسال سفن كبيرة من أسطولها في البحر الأسود إلى البحر الأبيض المتوسط (المصدر)، "بصفتها قوة في البحر الأسود، تواجه روسيا قيوداً أقل وقد تكيفت بشكل خلاق مع تلك الأكثر صعوبة. على سبيل المثال، على الرغم من أن الغواصات الموجودة في البحر الأسود لا يمكنها عبور المضيق للعمل في البحر الأبيض المتوسط، إلا أنه يُسمح لها بالخروج والدخول مرة أخرى لإجراء الإصلاحات. باستخدام مادة المشروع هذه باعتبارها ثغرة، من المعروف أن غواصات أسطول البحر الأسود تعيش لفترات طويلة في البحر الأبيض المتوسط بينما

كانت في طريقها رسمياً إلى أحواض بناء السفن في سانت بطرسبرغ أو منها. تم تصنيفها رسمياً على أنها طراد ثقيل يحمل طائرات لتجنب قيود مونترو على شركات النقل". (أندرو م.هاشر، 2019).

لذلك، سمحت الاتفاقية لروسيا بأن تكون قادرة على العمل هناك، وكانت تركيا الدولة المشاطئة الوحيدة التي تمتلك قوة بحرية كبيرة بما يكفي لتقديم قوة مضادة ذات مغزى لأسطول البحر الأسود الروسي. قد يؤدي تعديل الاتفاقية إلى زيادة الوجود الغربي في المنطقة حيث ستتمتع كل من الولايات المتحدة الأمريكية وحلف شمال الأطلسي بوصول أسهل إلى البحر الأسود.

سيسمح لهم أيضاً بممارسة ضغوط اقتصادية على روسيا، حيث إن البحر الأسود هو موقع ميناء المياه الدافئة الوحيد القابل للحياة لروسيا. وهي تستخدم المضيق التركي للتصدير قمحها ونفطها وغازها الطبيعي، وقد تؤدي رسوم استخدام القناة الجديدة إلى جعل نقل البضائع أقل اقتصاداً، ما سيكون له عواقب سلبية على الاقتصاد الروسي". (المصدر)

يجب أن تتفهم روسيا هذا وقد أشارت بالفعل إلى رغبتها في تطبيق الاتفاقية على قناة إسطنبول - مرة واحدة في مكالمة بين الرئيس بوتين وأردوغان في 9 نيسان/أبريل، وقبل ذلك، في عام 2019، عندما صرح السفير الروسي في تركيا الكسي إرخوف بأن موسكو تعتبر المشروع مسألة داخلية طالما أنه لا يغير نظام مونترو. (المصدر)

يمكننا أن نرى تأثير قناة إسطنبول على اتفاقية مونترو قريباً

توجد آلية في الاتفاقية لإجراء تعديلات دورية على جدول زمني متجدد مدته خمس سنوات. تنتهي فترة الخمس سنوات الحالية في 9 تشرين الثاني/نوفمبر 2021، ويجب تقديم اقتراح بالتعديلات قبل ثلاثة أشهر، في آب/أغسطس 2021 على أبعد تقدير. إذا فشلت الأطراف المتعاقدة في الاتفاق على اقتراح التعديل، فسيتم طلب عقد مؤتمر حيث يجب اتخاذ القرارات بالإجماع. الاستثناء هو تعديلات المادتين 14 و18، اللتين تتعلقان بالمرور البحري والسفن الحربية غير الساحلية في البحر الأسود: تعديل أي من هاتين المادتين يتطلب أغلبية ثلاثة أرباع الأطراف المتعاقدة، بما في ذلك ثلاثة أرباع الدول المطلة على البحر الأسود، واحدة منها يجب أن تكون تركيا. لذلك، بينما لا تستطيع تركيا بمفردها فرض تعديل على الاتفاقية، يمكنها منع أي اقتراح يقدمه الآخرون". (أندرو م.هاشر، 2019)

مع اقتراب ذلك الوقت، سنرى ما هي نوايا الموقعين على الاتفاقية وكيف سيؤثر ذلك على مستقبل القناة.

بينما يمكن لروسيا أن تطعن في تغيير الاتفاقية أو تصر على حدود سلطة تركيا في المنطقة، فإن الدرجة التي يمكن لروسيا أن تنجح فيها ستعتمد على ما إذا كان بإمكانها إقناع القوى البحرية الأخرى بالانضمام إليهم.

كاتبته للمكتب الإعلامي المركزي لحزب التحرير

فاطمة مصعب

عضو المكتب الإعلامي المركزي لحزب التحرير