الأهمية الجيبوليتيكية للبحر الأسود: دراسة في الأبعاد الاقتصادية والعسكرية

م.د. سليم حسين جاسم الزرفي

الكلية التربوية المفتوحة (مركز كربلاء الدراسي)

slemhusen1980@gmail.com

تاريخ استلام البحث : ٢٠٢٦/٩/٧

تاريخ قبول البحث : ٢٠٢٦/٩/٢٨

المستخلص:

يهدف البحث الى تحليل الأهمية الجيبوليتيكية للبحر الأسود باعتباره أحد أهم البحار ذات التأثير الإستراتيجي في النظام الدولي المعاصر، من خلال دراسة أبعاده الاقتصادية والعسكرية، وعليه جاءت مشكلة البحث بالتساؤل الآتي(ما الأهمية الجيوسياسية للبحر الأسود، وما مدى تأثير أبعاده الاقتصادية والعسكرية في تشكيل التوازنات الاقليمية والدولية؟)، واعتمد البحث المنهج التاريخي والوظيفي في تفسير التفاعلات الجيوسياسية، من خلال التركيز على موقع البحر الاسود باعتباره حلقة الوصل في الحركة التجارية والطاقة والموارد الاقتصادية بين اوروبا واسيا، وتسليط الضوء على طبيعة التنافس الاقليمي والدولي بين الدول المطلة عليه، وانعكاساته على الواقع الإقليمي والدولي، وتوصل البحث الى ان البحر الأسود محوراً للتجارة الدولية على مر العصور، إضافة الى الطرق التجارية القارية الشمالية والجنوبية التي تربط بحر البلطيق بالبحر الأسود، ولا سيما لروسيا واوكرانيا من خلال موانئها الواقعة على سواحلها.

الكلمات المفتاحية: الجيبوليتيكية، الإستراتيجية، البعد الاقتصادي، البعد العسكري، البحر الأسود.

The Geopolitical Importance of the Black Sea: A Study of Economic and Military Dimensions

Dr. Salim Hussein Jasim Al-Zarfi

Open Educational College (Karbala Study Center)

slemhusen1980@gmail.com

Date received: 7/9/2026
Acceptance date: 28/9/2026

Abstract

This research aims to analyze the geopolitical significance of the Black Sea as one of the most strategically influential seas in the contemporary international system by examining its economic and military dimensions. Accordingly, the research problem is framed by the following question: What is the geopolitical significance of the Black Sea, and to what extent do its economic and military dimensions influence the shaping of regional and international balances? The research adopted the historical and functional approach in interpreting geopolitical interactions, by focusing on the location of the Black Sea as a link in trade, energy and economic resources between Europe and Asia, and highlighting the nature of regional and international competition between the countries bordering it, and its repercussions on the regional and international reality. The research concludes that the Black Sea has served as a hub for international trade throughout history, alongside the northern and southern overland trade routes connecting the Baltic Sea to the Black Sea—particularly for Russia and Ukraine via their respective coastal ports.

Keywords: Geopolitics, strategy, economic dimension, military dimension, Black Sea.

المقدمة:

بما ان الجيبوليتيكية تقوم على تسخير الجغرافية لخدمة السياسة، لذا يكمن تأثير الارض على السياسة من خلال الافادة من مميزاتها وفق المنظور المستقبلي، وبما ان وحدة الدراسة في الجغرافية هو الاقليم، لذا يمكن عد البحر الأسود من الأقاليم الجغرافية التي حظيت باهتمام في الدراسات الجيبوليتيكية، لموقعه الإستراتيجي الذي يربط بين قارتي اوروبا واسيا، اضافة الى ضمه شبكة من الطرق والممرات البحرية التي تمثل عاملاً مؤثراً في حركة التجارة الدولية والطاقة، وهذا ما جعله محوراً للتفاعل والتنافس الاقليمي والدولي في الوقت نفسه، لقوى متعددة تسعى الى تقوية وتأمين وحماية مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية، وأهمية البحر الاسود جاءت من كونه حلقة وصل بين المناطق الغنية بالموارد الطبيعية، كالنفط والغاز في حوض بحر قزوين وبين الاسواق الاوروبية، وهذا ما أعطاه دوراً في أمن الطاقة العالمي، إضافة الى إنه يطل على تركيا وروسيا واوكرانيا، وما لهذا من انعكاس على طبيعة العلاقات السياسية والاقتصادية.

اولاً: مشكلة البحث: تتمحور مشكلة البحث الرئيسة في التساؤل الاتي:

(ما الأهمية الجيبوليتيكية للبحر الأسود، وما مدى تأثير ابعاده الاقتصادية والعسكرية في تشكيل التوازنات الاقليمية والدولية؟). وهذا التساؤل يفرع الى:

١- ما أثر الموقع الجغرافي للبحر الاسود في اهميته الجيبوليتيكية؟

٢- ما دور البحر الأسود في الاقتصاد العالمي، خاصة في مجال التجارة والطاقة؟

٣- هل اسهمت الأبعاد العسكرية في تدعيم الأهمية الاستراتيجية؟

٤- ما شكل التنافس بين القوى الإقليمية في منطقة البحر الأسود؟

ثانياً: فرضية البحث: جاءت فرضية البحث كالاتي: (ان الأهمية الجيبوليتيكية للبحر الأسود تأتي من كون الابعاد الاقتصادية والعسكرية تتداخل لتشكل تنافس دولي ناتج عن موقعه الاستراتيجي وموارده الاقتصادية التي جعلت منه عاملاً مؤثراً في التوازنات الاقليمية).

١- ان اثر موقع البحر الأسود له يكمن في كونه حلقة الوصل بين قارتي اسيا واوروبا.

٢- مثل البحر الأسود منطقة اقتصادية وممراً لنقل الطاقة وخطوط الأنابيب بين اوروبا واسيا.

٣- جاءت اهمية البحر الاسود العسكرية من موقعه الدفاعي والهجومي واحتوائه على قواعد وممرات استراتيجية.

٤- تمثل التنافس بين القوى الاقليمية بتعارض المصالح الاقتصادية والسياسية والامنية.

ثالثاً: هدف البحث:

١- تحديد البعد الاقتصادي والعسكري للبحر الاسود لبيان تأثيره على استقرار الاقتصاد العالمي.

٢- فهم طبيعة وشكل التحولات في موازين القوى والتوازن الامني الدولي والاقليمي.

رابعاً: اهمية البحث:

تكمن اهمية البحر الاسود في كونه يمثل نقطة تربط بين خطوط الطاقة (النفط والغاز) وكذلك سلة الغذاء العالمية (الحبوب) اضافة الى الجبهة العسكرية المباشرة بين حلف الناتو وروسيا ومسرح التنافس الاول.

خامساً: منهج البحث: اعتمد البحث المنهج التاريخي لتتبع اهمية البحر الاسود والمنهج الوصفي التحليلي لوصف موقعه وخصائصه التي اظهرت اهميته السياسية والعسكرية، التي تعد الاساس في بيان العلاقة ما بين الموقع الجغرافي والقوة السياسية والعسكرية وتأثيرها في صراعات ومصالح الدول التي لها اطلاله على البحر الاسود.

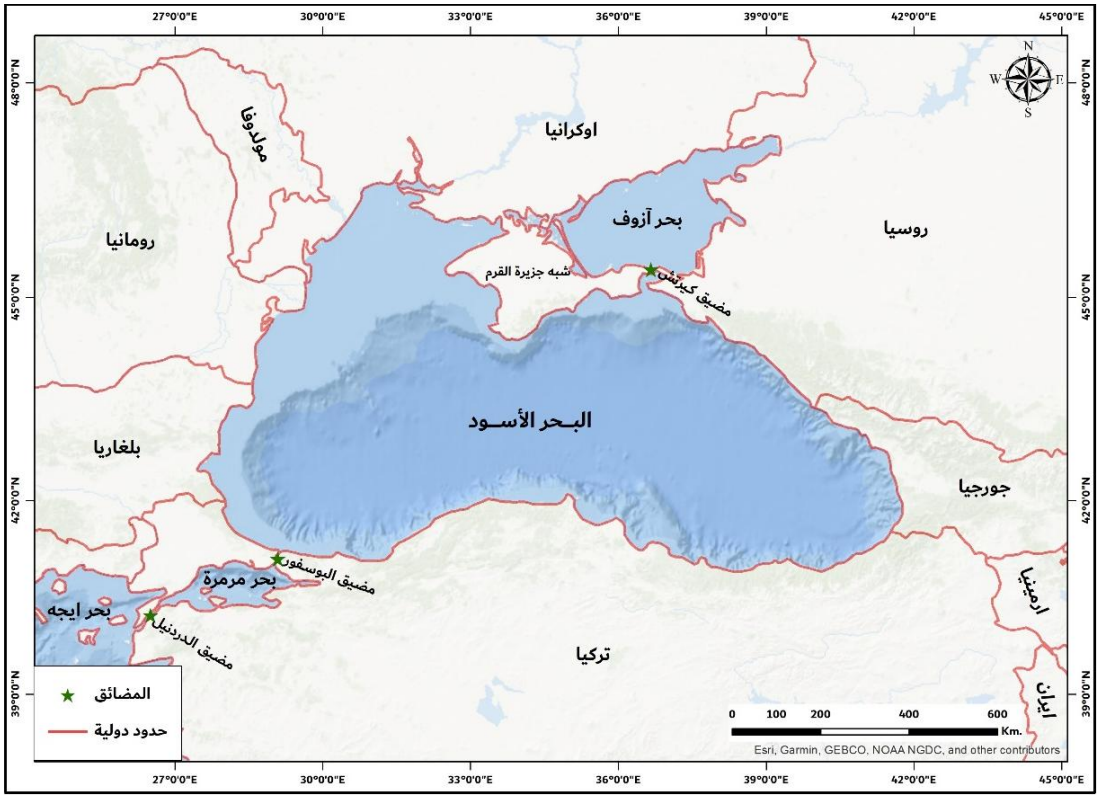
سادساً: حدود منطقة البحث:

يقع البحر الاسود فلكياً بين دائرتي عرض (٤٠,٥٤° - ٤٦,٣٨° شملاً)، وبين خطي طول (٢٧,٢٧° - ٤١,٤٢° شرقاً)، وهذا الموقع كان له دور في سيادة المناخ المعتدل، اما موقعه الجغرافي فانه يقع بين الكتلة الشرقية لا وروبا في الشمال واسيا الصغرى في الجنوب وبين القوقاز في الشرق وشبه جزيرة البلقان في الغرب، وبهذا فهو يمثل بحراً داخلياً كبير يقع بين اسيا واوروبا، يتصل بالمحيطات العالمية من خلال المضايق التركية الى البحر المتوسط ثم الى المحيط الاطلسي، ويتصل ببحر ازوف من جهة الشرق عن طريق مضيق كيرتش، وفي شماله توجد شبه جزيرة القرم، وتطل عليه ست دول (اوكرانيا، روسيا، جورجيا، تركيا، بلغاريا، رومانيا)[١]، (انظر خريطة ١)، وهذه الدول تمتلك سواحل بأطوال مختلفة، اذ يبين الجدول (١)، ان سواحل اوكرانيا اطولها (١٦٢٨) كم، وهي تمثل السواحل الشمالية للبحر الاسود، وهذا اعطاها قيمة استراتيجية وسياسية واقتصادية

وعسكرية، تليها تركيا اذ تسيطر تركيا بساحل طوله (١٤٠٠) كم من جزئه الجنوبي، في حين تأتي روسيا في المرتبة الثالثة بساحل طوله (٤٦٥) كم، في جزئه الشرقي[٢]، ونجد ان روسيا دائماً تسعى الى فرض سيطرتها على اطول قدر ممكن من الساحل بطرق ووسائل عدة.

سابعاً: الحدود الموضوعية: ركز البحث على دراسة الاهمية الجيبوليتيكية للبحر الاسود من خلال التركيز على البعد الاقتصادي بما يتضمنه من ممرات وسلاسل لتوريد الطاقة والملاحة البحرية وكذلك البعد العسكري من خلال بيان التوازنات الاقليمية والتنافس بين الدول الكبرى

خريطة (١) الموقع الجغرافي للبحر الاسود



المصدر : الباحث اعتماداً على:

Holt Reinhart and Winston, student world atlas, Edition1, Published by Meprxest, Montgomery, - USA, 2005، p85.

جدول (١) اطوال سواحل الدول المطلة على البحر الاسود ومساحاتها وحجم المياه

الدولة	طول الساحل
اوكرانيا	١٦٢٨ كم
تركيا	١٤٠٠ كم
الاتحاد الروسي	٤٧٥ كم
رومانيا	٢٢٥ كم
جورجيا	٣١٠ كم
بلغاريا	٣٠٠ كم
طول خط الساحل الكلي (عدى بحر ازوف)	٤٣٤٠ كم
مساحة سطح الماء	٤٣٢٠٠٠ كم٢
تدفق مياه الانهار نحو البحر	٣٤٦ كم٣
حجم المياه	٥٥٥٠٠٠ كم٣
اقصى عمق للبحر	٢٢١٢ م

- Source: Makogon Yuriy and other, Black Sea Basin Studies, Donetsk National University Publishing, Donetsk , Ukrain, 2011. p5.

المبحث الاول: الابعاد الاقتصادية للبحر الاسود

يعد البحر الاسود منطقة اقتصادية غنية بالسلع التي تنتجها الدول المطلة عليه، فالتطور الاقتصادي لهذه الدول يعتمد بشكل كبير على مدى فرض كل منها هيمنتها عليه وبالتالي فان، تدهور الاهمية الاقتصادية لأي دولة من هذه الدول ترتبط بطبيعة الصراع هناك، وبالعكس من ذلك في اوقات السلم، وعليه نجد ان اهمية منطقة البحر الاسود الاقتصادية تتبلور في عدة مجالات ابرزها:

اولاً: الممرات التجارية في البحر الاسود: فرض الموقع الجغرافي الاستراتيجي للبحر الاسود اهمية تجارية كبيرة، كونه الجسر الذي يربط بين اوروبا واسيا، فضلاً عن اهمية الدول الست التي تطل عليه والتي اصبحت تشكل حلقة وصل في شبكة التجارة العالمية[٣].

فالبحر الاسود قد لعب دوراً رئيسياً في حركة الرحلات التجارية من اسيا الى اوروبا، اضافة الى الطرق التجارية القارية الشمالية والجنوبية التي تربط بحر البلطيق بالبحر الاسود، وقد اشار المؤرخ والدبلوماسي الروماني

براتيانو الى ان البحر الاسود قد مثل محوراً للتجارة الدولية على مر العصور، فطريق الحرير نجده يمتد من اسيا الى القوقاز وجنوب شرق اوروبا، ناهيك عن الطرق اليونانية والبيزنطية التي يبدأ بعضها من مستوطنات البحر الاسود حتى بحر البلطيق، والتي تعد الان موانئ مثل (كونستانتزا في رومانيا وبوتي وباتومي في جورجيا)[٤]، وبسبب ما يتمتع به البحر الاسود من مزايا جعله يتحكم ويسيطر على عدة مجالات اهمها:

١- **تجارة الحبوب:** مثل البحر الاسود ممراً لتجارة الحبوب ولاسيما لروسيا واوكرانيا من خلال موانئها التي تقع على سواحله، كميناء اوديسا الاوكراني الذي يمثل منفذاً بحرياً لتجارة الحبوب من اوكرانيا عبر البحر الاسود الى البحر المتوسط ومنه الى العالم[٥].

ويبين الجدول (٢) ان مجموع ما تستورده الدول من الحبوب من اوكرانيا عن طريق البحر الاسود عام ٢٠٢١ كان (٨٣٤٠٠٣٧) مليون طن، بينما انخفض عام ٢٠٢٢ الى (٦٧٥٥٩١٠) مليون طن اي بنقص (١٨,٩٩%) عن عام ٢٠٢١، على الرغم من ان عام ٢٠٢٢ شهد ابرام مبادرة كانت تضمن تصدير الحبوب عبر البحر الاسود الا ان الاوضاع المضطربة بين روسيا واوكرانيا القت بضلالها على الموانئ وطرق المرور في البحر الاسود.

جدول (٢) الدول المستوردة للحبوب من اوكرانيا عبر البحر الاسود للعامين (٢٠٢١- ٢٠٢٢)

الدولة	٢٠٢١	الدولة	٢٠٢٢
الصين	٢،٥٥٢،٥	رومانيا	١،٢٧٧،٣٢٣
مصر	١،٣٨٦،٤	الصين	١،١٠٦،٨٤٠
تركيا	٩١٨،٣٣	اسبانيا	٩٨٣،٥٤٥
اندونيسيا	٧٤٩،٧٦	تركيا	٨٧٠،٧٦٨
اسبانيا	٦٤٤،٨٨	بولندا	٦٤٥،٩٧٨
هولندا	٥٥٢،٢٤	مصر	٥٣٦،٤٩٢
إيران	٥٣٣،٣٢	إيطاليا	٤٠٥،٤٩٦
باكستان	٣٥٤،٨٣	هنكاريا	٤٠١،٢٢١
ليبيا	٣٤١،٦٠	هولندا	٣٣٨،٨٧٠
تونس	٣٠٦،١٠	كوريا	١٨٩،٣٧٧
المجموع	٨,٣٤٠,٠		٦,٧٥٥,٩١٠

النسبة%			-%١٨,٩٩

- Source: Anastasia Chkhenkeli, and other, opict, p1.

فصادرات الحبوب الاوكرانية قبل حرب عام (٢٠٢٢) كانت تتجه نحو اسيا وشمال افريقيا عن طريق البحر الاسود، الا انها توقفت بعد الحرب واصبحت اوكرانيا تصدرها عن طريق البر الى دول في الاتحاد الاوروبي مثل (رومانيا وبولندا والمجر مع تراجع ايران واندونيسيا وباكستان والمغرب وتونس) والسبب يعود الى ان البحر الاسود اصبح ميدان للحرب فضلاً عن سيطرة روسيا على اجزاء واسعة من سواحله، الامر الذي جعل اوكرانيا تفقد ميزة التصدير نحو اسيا وشمال افريقيا من خلال البحر الاسود، وفي عام (٢٠٢٢) وقعت مبادرة حبوب البحر الاسود[*]، بين روسيا واوكرانيا برعاية الامم المتحدة، لتصدير الحبوب من موانئ تشورنومورسك واوديسا وبيفديني خلال عام (٢٠٢٢) والنصف الاول من عام (٢٠٢٣) الا ان روسيا انسحب من الاتفاق الامر الذي ادى الى انخفاض صادرات اوكرانيا من الحبوب بنسبة (٧,٢٦%) لتصل الى (٤,١٣) مليون طن منذ بداية الموسم الزراعي (٢٠٢٣-٢٠٢٤)[٦]، وهذا الانخفاض نتج عنه تحولات في مسارات نقل الحبوب في البحر الاسود وهذا ما تبينه الخريطة (٢).

خريطة (٢) التحولات الجغرافية في مسارات نقل الحبوب في البحر الاسود قبل وبعد حرب اوكرانيا ٢٠٢٢



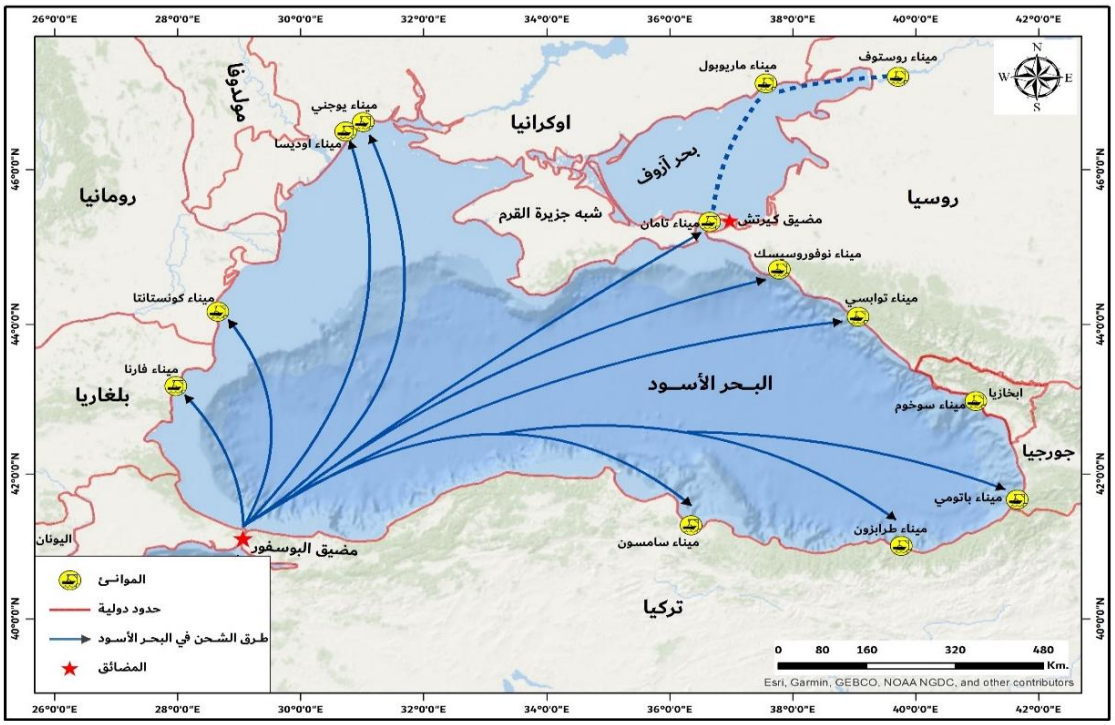
المصدر: الباحث اعتماداً على:

- Miranda Svanidze،and other, Food security and the functioning of wheat markets in Eurasia: a comparative price transmission analysis for the countries of Central Asia and the South Caucasus, Leibniz Institute of Agricultural Development in Transition Economies Germany, 2019 . p5.

وقد برزت اهمية البحر الاسود بعد الحرب الروسية الاوكرانية، التي تسببت في انقطاع تصدير الحبوب نتيجة العمليات العسكرية، مما دفع تركيا والامم المتحدة لإيجاد اتفاق يتم في ضوئه استئناف تصدير الحبوب، وهذا الاتفاق كان على شكل مبادرة سهلت تصدير (٣٢,٩) مليون طن من مختلف السلع (قمح، ذرة، فول الصويا، بذور اللفت، زهرة الشمس)، اذ اسهمت في وصول مواد غذائية الى بعض المناطق التي تعاني ازمة في الامن الغذائي كمساعدات انسانية بكمية تقدر بـ(٧٥٠) الف طن، اذ زادت في حركة السفن وعمليات شحن البضائع للموانئ الاوكرانية في البحر الاسود، وهذا يوضح دور البحر الاسود في التجارة الدولية والذي يعكس اهميته على الامن الغذائي العالمي[٧]، وبما ان روسيا واوكرانية تعدان من اكبر المنتجين والمصدرين للقمح والذرة وبذور زهرة الشمس، نجد ان روسيا قد احتلت المرتبة الرابعة تلتها اوكرانيا في المرتبة الخامسة لعام ٢٠٢٤ في انتاج الحبوب[٨]، اذ صدرت روسيا خلال السنة التسويقية (٢٠٢٣- ٢٠٢٤) (٥٥,٥) مليون طن من القمح، بينما صدرت اوكرانيا (٢٠٢٤- ٢٠٢٥) (١٢,٥) مليون طن، وهذه النسبة المتدنية لاوكرانيا كان سببها الحرب الروسية الاوكرانية التي عرقلة امداد الحبوب من منطقة البحر الاسود بشكل كبير[٩].

٢- **حركة الملاحة البحرية وتدفقات نقل البضائع:** تضم سواحل البحر الاسود عدداً كبير من الموانئ التجارية الصغيرة والمتوسطة والكبيرة، التي تعمل على تجهيز البضائع والمواد الاولية التي يتم نقلها بالسفن في البحر الاسود لتمر عبر مضيقي الدردنيل والبسفور، ومن ثم الى البحار والمحيطات[١٠]، وتبين الخريطة (٣) موانئ البحر الاسود وشبكات خطوط الشحن فيه.

خريطة (٣) الموانئ الرئيسة وشبكة خطوط الشحن في البحر الاسود



المصدر: الباحث اعتماداً على:

- Vasile and Liliana Rusu, Ballast water pollution risk assessment in the black sea, Article in Mechanical Testing and Diagnosis, Vo 4،2020. p37.

اذ شكلت هذه الموانئ اهمية اقتصادية كبيرة في التجارة الدولية واسهمت في التنمية الاقتصادية لدول البحر الاسود من خلال الحركة التجارية وهذه الموانئ يمكن التطرق لها وكما يلي:

أ- ميناء كونستانتا: اكبر موانئ البحر الاسود يقع على الساحل الغربي في رومانيا، فعلى سبيل المثال لا الحصر بلغ اجمال حركة المرور لعام ٢٠٢١ (٦٧,٤٣٨,٤٣٥) طنا سائبة سائلة و(١٢,٨٢١,٧١٢) طناً سائبة جافة و(٤٤,٥٦٢,٤٥١) طناً حاويات و(٦٣١,٩٤٦)(حاوية مكافئة) والبضائع العامة (٣,٩١٥,٩٤٤) طن.

ب- ميناء اوديسا: يعد من اكبر موانئ اوكرانيا، اذ تبلغ طاقته الاجمالية (٤٠) مليون طن سنوياً (١٥) مليون طن من البضائع السائبة والجافة و(٢٥) مليون طن سائلة، وهو يتعامل مع مجموعة متنوعة من السلع كالنفط والغاز المكثف والحديد والحاويات والمنتجات المعدنية والسكر والحبوب.

ت- ميناء نوفوروسيسك: من الموانئ الرئيسة لروسيا على البحر الاسود، يبلغ حجم التداول السنوي لهذا الميناء (٨٨٣) الف حاوية، وقد استطاع في عام ٢٠٢١ التعامل مع (١٤٢) مليون طن من البضائع التي

شملت (الحبوب والاسمدة المعدنية والفحم والاخشاب والنفط والمنتجات النفطية والحاويات والاغذية والبضائع العامة).

ث- ميناء فارنا: من الموانئ المهمة على البحر الاسود والاكبر في بلغاريا، يتكون من محطتين هما المحطة الشرقية والغربية، وهو متعدد الاغراض اذ يتعامل مع شحنات مثل (المنتجات المعدنية والسكر والبضائع العامة).

ج- ميناء سامسون في تركيا: يتميز بصناعات بحرية متطورة، ويعد اكبر موانئ تركيا على البحر الاسود اذ يستقبل ناقلات البضائع الكبيرة وناقلات النفط والكيمياويات وقوارب الصيد.

ميناء باتومي: يقع على الساحل الجنوبي الشرقي للبحر الاسود في جورجيا بلغت حركة دوران البضائع السائبة الجافة فيه عام ٢٠٢١ (١,٢١١ طناً)، اما حركة البترول والمنتجات النفطية فقد بلغت (١,٥ مليون طنا)[١١].

ثانياً: النفط والغاز وعمليات الاستخراج في البحر الاسود:

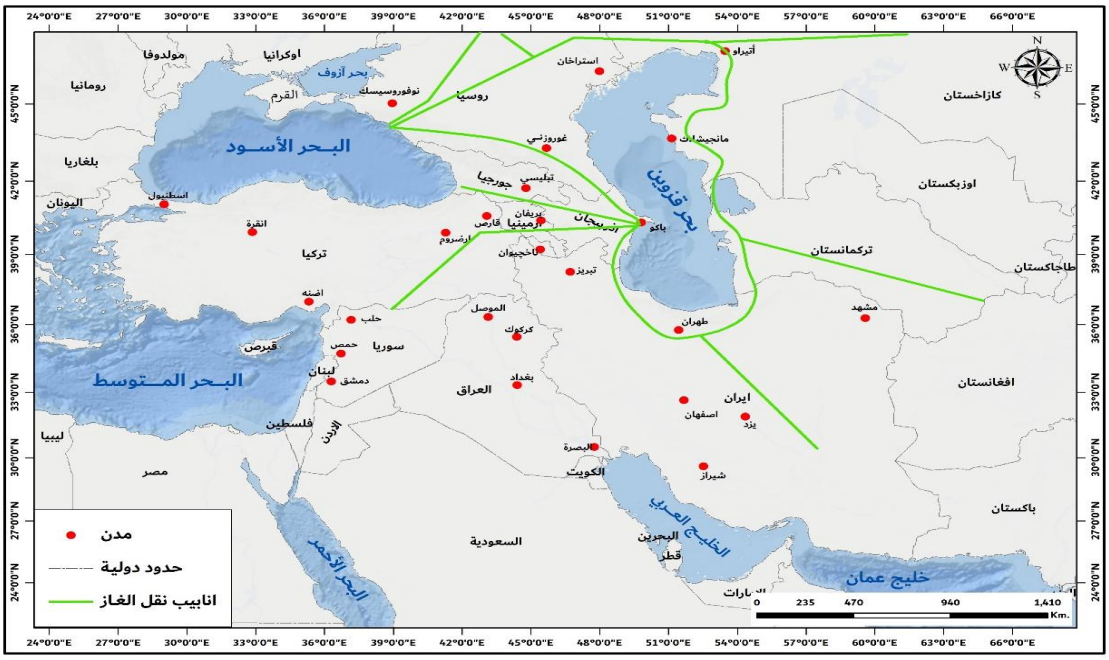
١- نقل وتصدير النفط :

ان الطبيعة الجغرافية المغلقة لبحر قزوين تحد من خيارات توريد الموارد النفطية من المنطقة الى الاسواق العالمية، الامر الذي يجعل دول المنطقة بحاجة الى اعتماد مرافق نقل وخطوط الانابيب في الدول المجاورة التي تطل على البحر الاسود لتسهيل عملية تصدير النفط[١٢]، المستخرج من بحر قزوين من دول (كازاخستان وتركمانستان واذربيجان)، اذ لا يوجد طريق اخر لتصدير نفط هذه الدول، اذ تصدر اذربيجان نفطها عن طريق الانابيب من بحر قزوين عبر الاراضي الشيشانية ثم الأراضي الروسية الى ميناء نوفورسيسك على البحر الاسود، وعن طريق ميناء سوبسا الجورجي على البحر الاسود، كما يتم نقل كميات صغيرة بالسكك الحديدية الى ميناء باتومي الجورجي، ثم ينقل بواسطة ناقلات النفط الى الاسواق الغربية عبر مضيق البسفور، كما ان هناك انبوب اخر ينقل نفط كازاخستان شمال بحر قزوين الى ميناء باتومي ايضاً، لذلك نجد ان روسيا قد لعبت دوراً مهماً في نقل النفط من اجل الحصول على مكاسب جيوبوليتيكة في منطقة بحر قزوين والبحر الاسود، وهذا يأتي في اطار تصورات القيادة الروسية التي ترى ضرورة استعادة النفوذ والسيطرة على هذه المنطقة، بما يحقق في النهاية الاوراسية الجديدة[١٣]، ينظر الخريطة (٤)، اما خطوط نقل النفط من بحر قزوين الى البحر الاسود فتتمثل بـ[١٤]:

أ- خط انابيب باكو- كروزني- نوفورسك: طوله ١٣٤٦كم بطاقة استيعابية ١٨٠ الف برميل يومياً.

ب-خط انابيب تنخير- غروزني- نوفورسك: طوله ١٥٠٠كم بطاقة استيعابية ٢٨ مليون طن متري.

خريطة (٤) شبكة انابيب نقل النفط الروسية الممتدة بين بحر قزوين وموانئ البحر الاسود



المصدر: الباحث اعتماداً على:

ت- Paul Mathieu and Clinton shiells ،The Commonwealth of Independent, International Monetary Fund, journal of Finance and Develop, Vol 39, Nu 3, 2002 . p36.

٢- استكشاف الغاز الطبيعي واستخراجه:

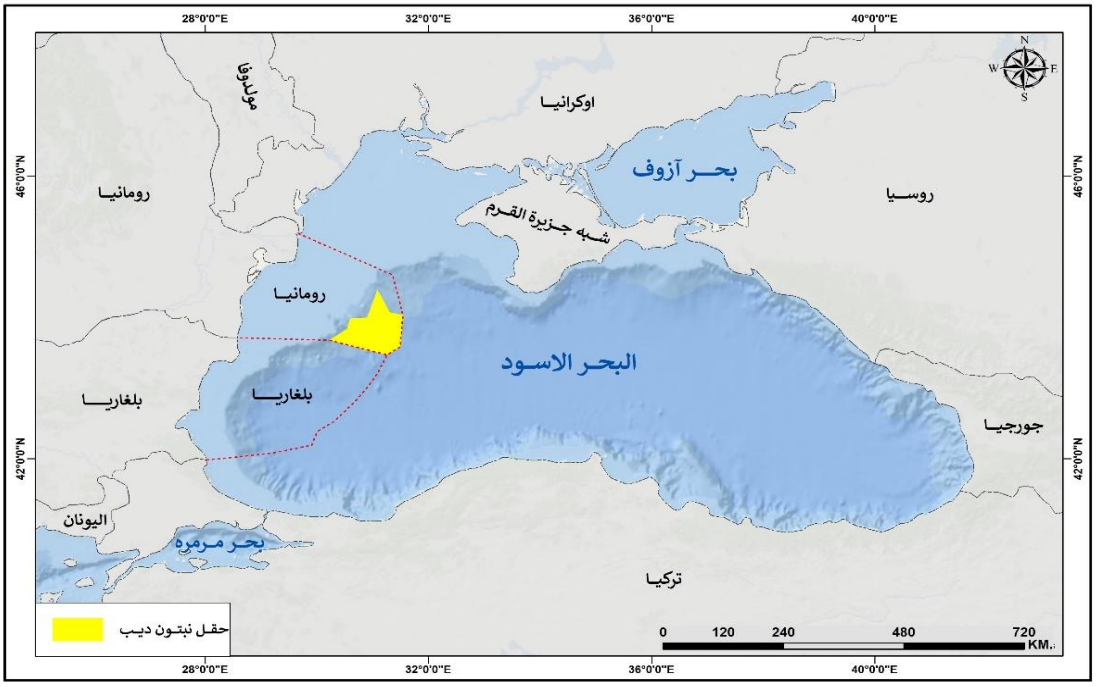
شهد البحر الاسود عمليات استكشاف للموارد الهيدروكربونية قامت بها الدول المطلة ضمن حدود مناطقها الاقتصادية، وهي وفق القانون الدولي البحري تمثل نطاقات بحرية تتمتع بها الدول بحقوق سيادية لاستغلال الموارد الطبيعية، وهذه العمليات محدودة وحديثة العهد، ومن الدول التي بدأت عمليات الاستكشاف هي:

أ- **تركيا:** رغم اعتماد تركيا بشكل كبير على الغاز الروسي في سد احتياجاتها ودول اخرى، عملت على التحرر من الاعتماد على الغاز الروسي، اذ قامت بعدة محاولات لاكتشاف الغاز الطبيعي في البحر الاسود والمتوسط، حتى تم اكتشاف الغاز في المنطقة الاقتصادية التابعة لها في البحر الاسود، (ينظر خريطة ٩)، وهذا الاكتشاف كان في شهر اغسطس ٢٠٢٠ من خلال عمليات الحفر التي قامت بها سفينة الفاتح في بئر (تونا١)، في حقل سكاريا ويبعد ١٥٥ كم عن ميناء فيليوس كايكوما ضمن مقاطعة زونجولداك وقد قدرت احتياطاته بنحو (٣٢٠)

مليار م٣[١٥]، تلاها اكتشاف (٨٥) مليار م٣ في اكتوبر من العام نفسه وفي عام ٢٠٢١ تم اكتشاف (١٣٥) مليار م٣ من بئر (أماسرا١) وفي عام ٢٠٢٢ تم اكتشاف (٥٨) مليار م٣ من بئر (كايكوما١)، وبعدها تم اعادة تقييم الاحتياطات بمجملها لتبلغ نحو (٧١٠) مليار م٣ في نهاية عام ٢٠٢٢ وهذه الكميات ينقلها انبوب طوله (١٧٠) كم من الحقل الى محطة المعالجة[١٦].

ب- رومانيا: تم اكتشاف الغاز ضمن المنطقة الاقتصادية الرومانية التي تقع غرب البحر الاسود في حقلي دوينا (Doina) للغاز عام ١٩٩٥، والذي يتكون من بئر واحد، اذ تم توصيله مع منصة الانتاج بخط انابيب يبلغ طوله (١٨) كم، وحقل انا (Ana) عام ٢٠٠٧، الذي يحتوي على ٤ ابار يتم توصيله بمحطة معالجة الغاز البرية بواسطة خط انابيب بحري طوله (١٢١) كم وخط اخر بري طوله (٤,٥) كم والحقلان يقعان في القطاع البحري الروماني، بلغ انتاجهما في اول شهر (٣,١) مليون م٣، ويتوقع ان يصل انتاجه بعد تطويره الى مليار م٣ خلال عام ٢٠٢٥، كما تم اكتشاف الغاز في حقل نبتون ديب في البحر الاسود، **ينظر الخريطة (٥)**، والذي يبلغ مساحته ٧٥٠٠كم ويقع على بعد ١٦٠كم عن الشاطئ والتي بدأت عمليات اكتشافه عام ٢٠٠٨ وخلال عمليات الحفر الاولى عام ٢٠١٢، تم حفر بئر دومينو٢ وهو اول بئر في المياه العميقة وسبعة ابار اخرى، منها بيليكان ساوث-١ وهذه كشفت عن خزانات بيليكان ساوث، وتشير التقديرات ان مشروع نيبتون ديب سيوفر (١٠٠) مليار م٣ من الغاز الطبيعي، ويتوقع ان يتم انتاج اول متر مكعب عام ٢٠٢٧[١٧]، وهذا يجعل رومانيا تلبي ما يقرب من (٨٠%) من الاستهلاك السنوي للغاز، بتطوير مشروعي نبتون ديب وانا وزيادة الانتاج يجعلها تؤمن استهلاكها السنوي كما يمكن لها تصدير الفائض الى الدول المجاورة وبالتالي تقديم بديل للغاز الروسي، الامر الذي يضعها كلاعب رئيسي في مجال الطاقة في المنطقة[١٨].

خريطة (٥) حقل غاز نبتون ديب في رومانيا



المصدر: الباحث اعتماداً على:

- George Scutaru, Black Sea's offshore energy potential and its strategic role at a regional and continental level, New Strategy Center and Konrad-Adenauer, Buchares, Romania, 2024. p9.

ت- **بلغاريا:** ان عمليات البحث والاستكشاف في المنطقة الاقتصادية البلغارية في حوض البحر الاسود اسفرت عن احتياطات من الغاز بلغت بنحو (٦٠%) من محيط خان أسباروه (Khan Asparuh) وهذه ليست متقدمة في اكتشاف الغاز مثل رومانيا وتركيا، اذ تعتمد على روسيا في تأمين احتياجاتها من الغاز[١٩].

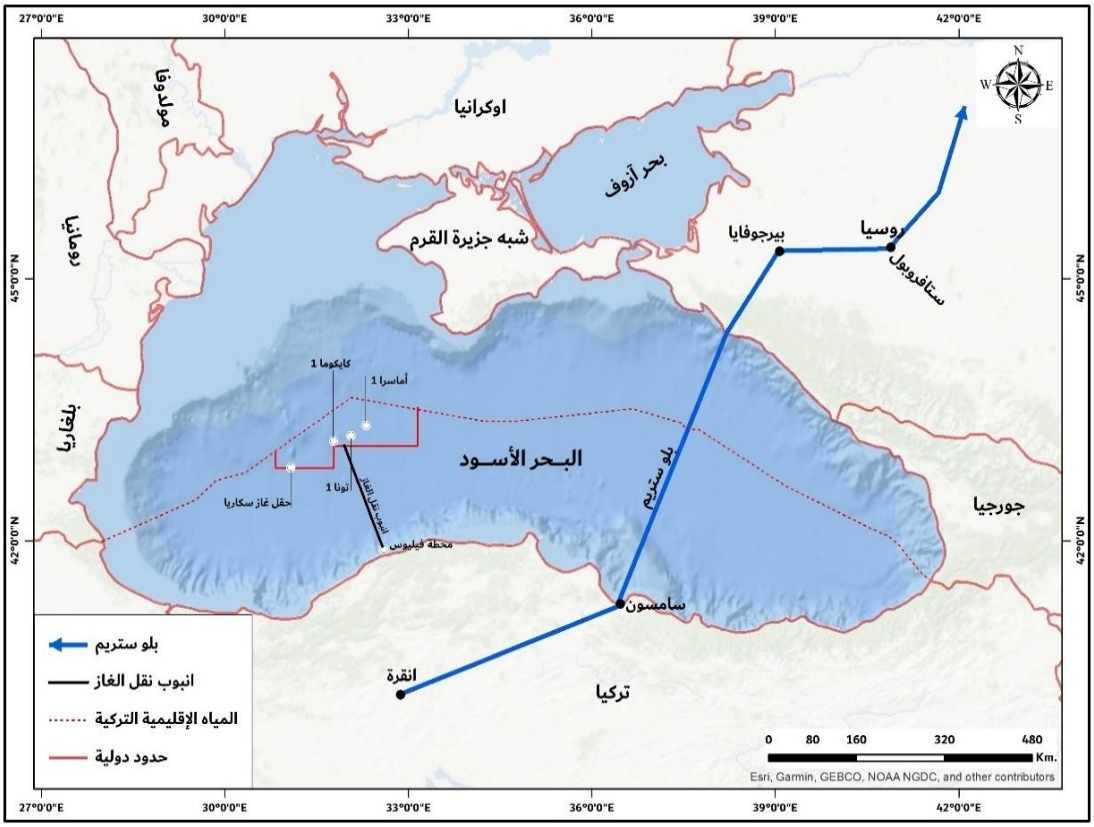
٣- **خطوط انابيب الغاز:**

يعد البحر الاسود ممراً استراتيجياً بالغ الاهمية لخطوط انابيب نقل الغاز، ولا سيما الغاز الروسي، اذ تمر عبر مياهه العديد من خطوط الانابيب التي تربط روسيا بتركيا واوروبا، الامر الذي يعزز من اهميته الجيوسياسية والاقتصادية في مجال امن الطاقة الدولي، ولعل اهم هذه الانابيب هي:

أ- **انبوب بلو ستريم او السيل الازرق:** يمتد من محطة ضغط الغاز بيرجوفايا في منطقة ستافروبول في روسيا الى ميناء سامسون في تركي[٢٠]، بطول (١٢١٣) كم وبطاقة تصميمية (١٦) مليار م٣، ينظر خريطة (٦)، تم توقيع الاتفاقية بين شركتي غازبروم الروسية وبوتاش التركية في ١٩٩٧، وتضمن الاتفاق توريد (٣٦٥) مليار

م٣ من الغاز الى تركيا على مدى ٢٥ عاماً، وتم الانتهاء من المشروع عام ٢٠٠٢ وفي شباط بدأت امدادات الغاز عبر الانبوب[٢١].

الخريطة (٦) انبوب غاز بلو ستريم مع حقل سكاريا التركي



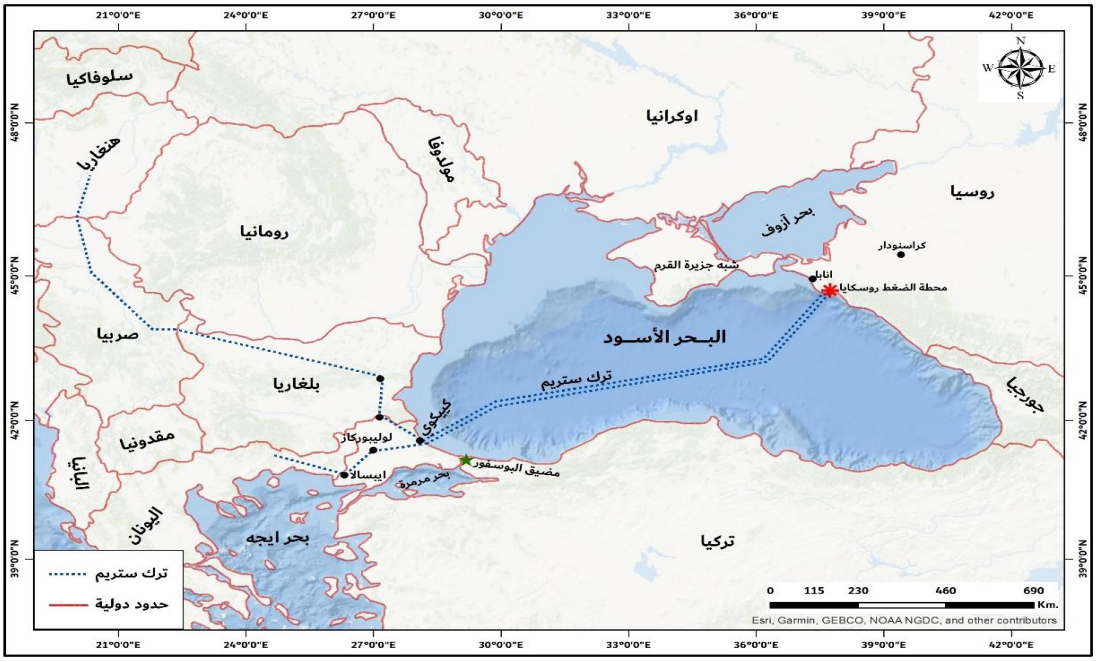
المصدر: الباحث اعتماداً على:

İshak Turan ve Şaban Çelikoğlu ،Sakarya gas field: energy security and geopolitics ،First edition ،Ibn Haldun University ،Istanbul ،2024 ،p32.-ث

ب- **انبوب غاز ترك ستريم او السيل التركي:** يتكون الانبوب من فرعين الاول لتصدير الغاز من روسيا الى تركيا، اما الخط الثاني فيمتد من روسيا الى جنوب شرق اوروبا، بطاقة استيعابية لكلا الخطين تبلغ (٣١,٥) مليار م٣، يبدأ الانبوب من محطة الضغط روسكايا بالقرب من (أنابا) في روسيا، اذ يبدأ ضغط الغاز على طول الخطين لمسافة (٩٣٠) كم، تم التعاقد على هذا المشروع في كانون الاول ٢٠١٤ بين شركتي غاز بروم الروسية وبوتاش التركية بدأ البناء في ٢٠١٧ وانتهى مد الانابيب في البحر الاسود عام ٢٠١٨ وفي كانون الثاني ٢٠٢٠ بدأ ضخ الغاز من خلاله[٢٢]، بمقدار (١٢,٥) مليار م٣ سنوياً عبر تركيا الى كل من اليونان

وبلغاريا ومقدونيا والبوسنة والهرسك والمجر وهذه الكمية اقل بكثير من طاقته القصوى، الا ان سبب نقص الكمية هو العقوبات الاقتصادية الغربية المفروضة على روسيا، بسبب الحرب اضافة الى تحول اوروبا نحو الطاقة المتجددة وتنويع مصادر الطاقة [٢٣]. خريطة (٧).

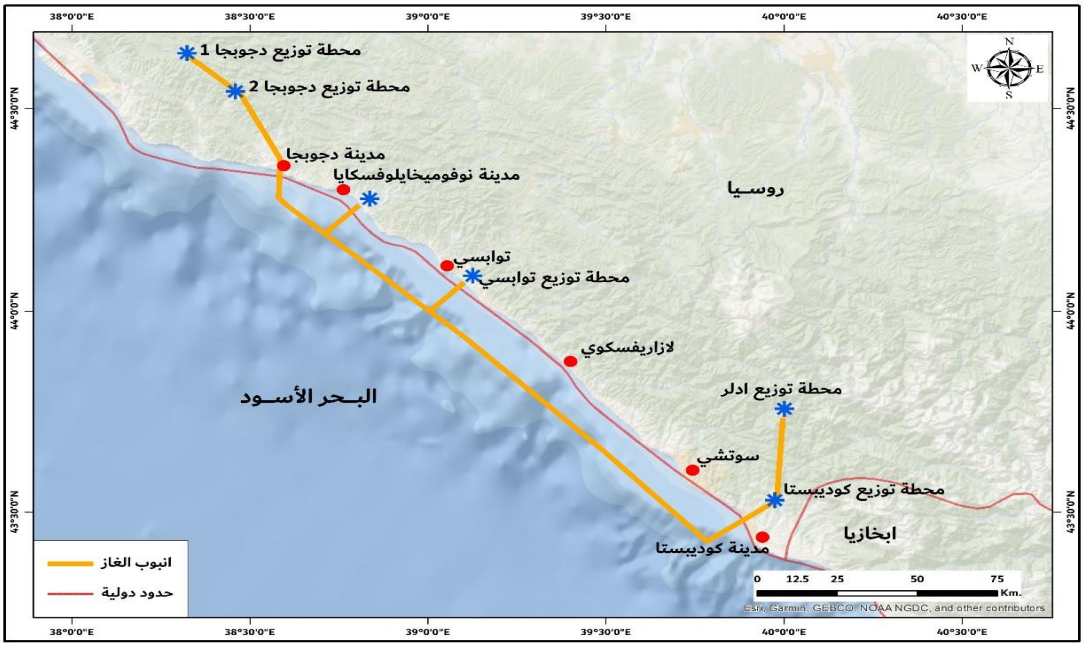
خريطة (٧) انبوب غاز ترك ستريم



المصدر الباحث اعتماداً على : https://www.gazprom.com/projects/turk-stream/.

ت- **خط انبوب دجوبغا- لازاريفسكوي- سوتشي:** هذا الخط مهم لضمان امداد الغاز الى متجع ومدينة سوتشي الرياضية على الساحل، فضلاً عن منطقة توابسينسكي في اقليم كراسنودار، وهو خط داخلي من الاراضي الروسية عبر المياه الاقليمية الروسية، طوله (١٧٢,٦) كم وبطاقة سنوية (٣,٨) مليار م٣، (٩٠%) منه يمتد في قاع البحر الاسود على عمق ٨٠ م ويبعد عن الساحل (٤,٥) كم، خريطة (٨)، بدأ ضخ الغاز فيه ٢٠١١ وفي ٢٠١٤ قدم خط الغاز الطبيعي الى الملاعب الرياضية لدورة الالعاب الاولمبية الشتوية والبارالمبية في سوتشي[٢٤].

خريطة (٨) خط انابيب غاز دجوبغا- لازاريفسكوي- سوتشي



المصدر: الباحث اعتماداً على: https://www.gazprom.com/projects/dls.

ثالثاً: ممرات خطوط الانترنت والطاقة الكهربائية في البحر الاسود:

لعل اهم الخطوط لنقل الانترنت والطاقة الكهربائية عبر البحر الاسود بين اسيا واوروبا هي:

١- **كابل كافوس:** يمتد من فارنا في بلغاريا الى مانجا ليا في رومانيا ثم الى أجنيدا في تركيا ثم الى اسطنبول بطول يبلغ (٥٣٨) كم، تم انشاءه عام ١٩٩٧.

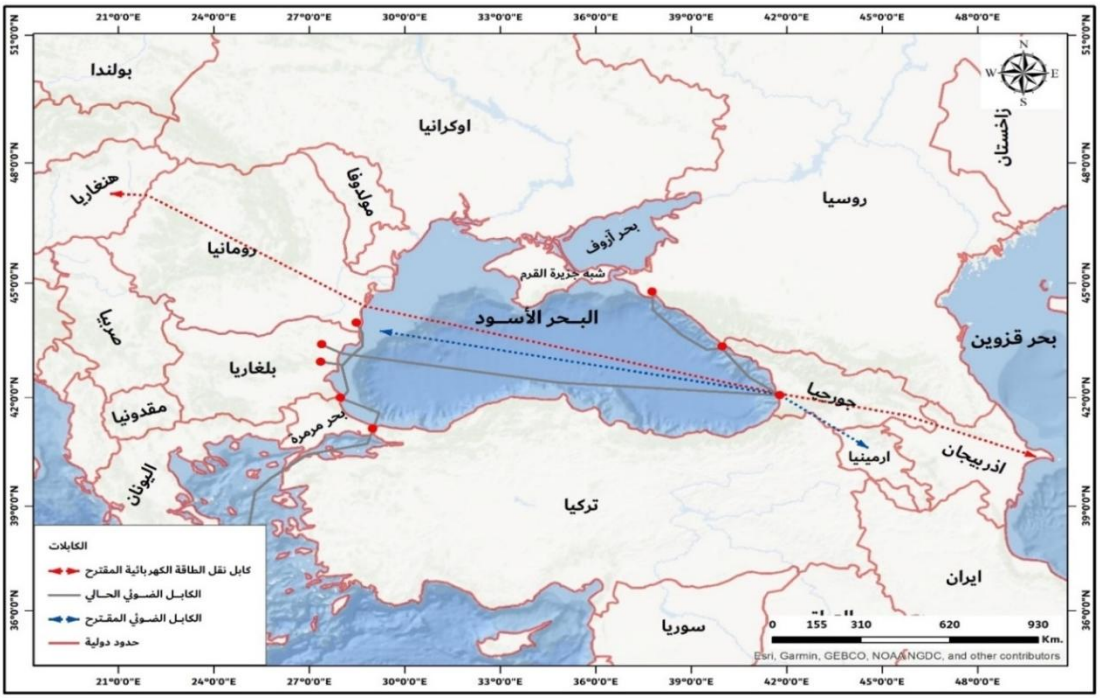
٢- **كابل جورجيا روسيا:** وهذا يمتد من بوتي في جورجيا الى نوفوروسيسك وسوتشي في روسيا بطول يبلغ (٤٣٣) كم، تم انشاءه عام ٢٠٠٠[٢٥].

٣- **كابلات القوقاز:** تستخدم لنقل الانترنت عبر البحر الاسود بين منطقتي بوتي في جورجيا الى التشيك في بلغاريا يبلغ طولها (١٢٠٠) كم قامت بإنشائها شركة قوقاز اونلاين في عام ٢٠٠٨ وهي تستخدم لنقل الانترنت من اوروبا الى القوقاز ومنطقة بحر قزوين[٢٦].

اذ ان الاتحاد الاوروبي قد خطط لمد كابل ضوئي للاتصال بجورجيا وتقليل اعتمادها على روسيا، ولربط دول القوقاز بدول الاتحاد الاوربي بطول يبلغ (١١٠) كم وبتكلفة تصل (٤٥) مليون يورو، وقد زادت الحاجة الى هذا المشروع خلال الحرب الدائرة بين روسيا واوكرانيا ومن الممكن ان توقف خدمة الانترنت عبر البحر

الاسود[٢٧]، اضافة الى ان الدول الاوروبية خططت لاستيراد الطاقة الكهربائية من جورجيا واذربيجان عبر البحر الاسود الى المجر عن طريق رومانيا، علماً ان فكرت هذا المشروع تعود لما قبل الحرب، فخلال ٢٠٠٢ اجرى البنك الدولي دراسة لمد كابل بحري بقدرة (١٠٠٠) ميكاواط ولمسافة (١٠٠٠) كم بين رومانيا وجورجيا، واعتبر هذا المشروع مجدياً تجارياً، وابقي هذا المشروع قيد الدراسة، ومن المؤمل ان يستغرق تنفيذه (٣-٤) سنوات[٢٨]، خريطة (٩).

خريطة (٩) الكابل المقترح لنقل الطاقة الكهربائية والكابل الضوئي الحالي والمقترح عبر البحر الاسود



المصدر: الباحث اعتماداً على:

❖ Nini Gabritchidze, Azerbaijan and Georgia eye electricity exports to Europe, 2022, availableat,https://eurasianet.org/azerbaijan-and-georgia-eye-electricity-exports-to-europe, accessed, 23/7/2024.

- https//www.submarinecablemap.com/submarine-cable/kafos, accessed, /23/7/2024.

رابعاً: الثروة السمكية واستزراع الاحياء البحرية في البحر الاسود:

نظراً للخصائص الفيزيائية والكيميائية التي يتميز بها البحر الاسود فان الطبقة العليا من البحر والتي تكون بمستوى (١٠٠م)، تكون ذات ملوحة وكثافة اقل تدعم الحياة في البحر، اما الطبقات الاكثر عمقاً فإنها تكون قليلة الاوكسجين بسبب تشبعها بكبريتيد الهيدروجين، وهذا الامر جعل البحر الاسود اقل المسطحات المائية من الاوكسجين، وبالتالي ترك اثر كبير على قلة التنوع البيولوجي في البحر، ومع ذلك فان سواحل

البحر الاسود تتمتع بنظام إيكولوجي منتج لأنواع عدة من الاسماك والثديات والطيور تكون مناسبة للظروف السطحية للبحر[٢٩]. اما عمليات صيد الاسماك فلقد تفاوتت منذ عام ١٩٩٠، اذ ارتفعت في عام ١٩٩٢ و ١٩٩٥، ثم انخفضت خلال ١٩٩٦-١٩٩٨ حتى عام ٢٠٢١، اذ بلغت (٣٨٦٥٠٠ طناً)، في حين بلغت في الفترة ٢٠٢٠-٢٠٢١ (٣٩٨٠٥٣ طناً) موزعة على دول البحر، اذ كانت تركيا صاحبت الحصة الاكبر (٢٤٦٥١٧ طناً)، وبنسبة (٦١,٩%)، تلتها جورجيا بواقع (٧٩٢١٥ طن)، وبنسبة (١٩,٩%)) تليها روسيا (٥٢١٢٠ طناً)، محققة نسبة (١٣,١%)، ثم اوكرانيا بواقع (٩٠٤٢ طناً)، وبنسبة (٢,٣%)، ثم بلغاريا (٧٥٠٣ طناً) وبنسبة (١,٩%)، واخرها رومانيا بواقع (٣٧٨٩ طناً) وبنسبة (٠,٩%)[٣٠].

المبحث الثاني: الابعاد العسكرية للبحر الاسود:

لا يعد البحر الاسود بحراً مفتوحاً بالكامل الا انه يرتبط بخطوط اتصال مهمة تتمثل بأنهار الدون والدانوب والفولغا، اضافة الى الممرات البرية التي تربط الشرق والغرب والشمال والجنوب واوروبا الوسطى بأسيا والقوقاز ومنطقة البلطيق الى جنوب شرق اوروبا والبحر المتوسط، وكل هذه الطرق استخدمت في الحملات العسكرية والتجارية منذ نشوء المستعمرات على شواطئ البحر الاسود، فقد استخدمت شواطئ البحر الاسود من قبل الامبراطوريات والقوى الاقليمية لإبراز قوتها في اوروبا واسيا والبحر المتوسط[٣١]، وعليه يمكن ان نبين الابعاد العسكرية من خلال ما يأتي:

اولاً: الاسطول الروسي في البحر الاسود:

بعد ان ضمت الامبراطورية الروسية اليها شبه جزيرة القرم في عام ١٧٨٣، ادركت اهميتها واهمية مينائها البحري، اذ انشأت كاثرين العظمى في وقتها محطة بحرية وعسكرية وقلعة سميت سيفاستويول، اذ كانت عبارة عن مكان محصن ومقر عسكري وبحري في البحر الاسود، وكان يشتمل على حوض لبناء السفن ومصانع لتصنيع السلاح والمحركات والآلات والمعدات البحرية والعسكرية، وهذا كان يعد افضل ميناء عسكري في اوروبا، اذ كان كل فرد مقيم في المدينة مرتبط عسكرياً بالميناء او باي فرع من فروع الخدمة في الميناء[٣٢]، وبالتالي فان ميناء سيفاستويول بالنسبة لبوتين يعد ارض روسية مقدسة الى جانب شبه جزيرة القرم، اذ تعرضت الى حصارين كبيرين بعد غزوه عام ١٧٨٣، الاول من ١٨٥٤- ١٨٥٦، اما الثاني فقد كان خلال الحرب الوطنية العظمى ١٩٤١-١٩٤٥ ضد هتلر، اما ستالين فقد حددها هي ولينيغراد وستالين غراد واوديسا مدن الابطال الاصليين في عام ١٩٤٥[٣٣]، وبسبب الجغرافية السياسية المتغيرة للبحر الاسود قامت روسيا في النصف الثاني

من القرن العشرين وبعد تعافيها من تفكك الاتحاد السوفيتي السابق ببناء اسطولها في البحر الاسود اذ كانت مهمته تتلخص بـ[٣٤]:

١- السيطرة السياسية والعسكرية على القوقاز.

٢- السيطرة المطلقة على اتصالات البحر الاسود.

٣- تأمين خطوط الملاحة والاتصال في البحر الاسود.

٤- حماية المصالح الاقتصادية في البحر الاسود.

٥- تقديم الدعم للوحدات العسكرية التي تتمركز في البحر الاسود.

٦- التصدي لأي مجاميع عسكرية من الدول غير المتشاطئة في البحر الاسود.

فقد اكتسب البحر الاسود أهميته العسكرية من الاهمية التي تتمتع بها موقع شبه جزيرة القرم التي تتيح لروسيا نشر دفاعاتها الصاروخية المثالية التي تغطي جميع الاتجاهات للتهديدات المحتملة من البحر المتوسط، اضافة الى انها تضم موانئ مهمة مثل سيفاستوبول وفيودرسيا وكيرتش، يضاف الى ذلك كونها تعد حاملة طائرات لا تغرق، كما انها تعد مركزاً للمصالح الجيوسياسية لتركيا والاتحاد الاوروبي والولايات المتحدة الامريكية، كونها تمتد على حوض بحر ازوف والبحر الاسود بأكمله من الشمال، وكونها قريبة نسبياً من مضائق البحر الاسود، والتي يمكن من خلالها السيطرة على الاتصال بين البحر الاسود والمتوسط، مضيق البوسفور ومدينة اسطنبول والمناطق المحيطة بها والقوقاز والبلقان والشرق الاوسط، وكل هذا يعطيها لقب الموقع الاستراتيجي الاهم في منطقة البحر الاسود والسيطرة عليها تعني السيطرة على البحر الاسود بأكمله[٣٥].

لقد ادى تفكك الاتحاد السوفيتي السابق الى استقلال اوكرانيا في كانون الاول ١٩٩١ اضافة الى خسارة روسيا مساحة كبيرة من سواحل البحر الاسود التي كانت تستخدم في نقل القوات البحرية الروسية الى البحر المتوسط، وعقب ذلك استمرت روسيا واوكرانيا في المفاوضات حول تموضع الاسطول الروسي في شبه جزيرة القرم، اضافة الى ذلك قامت مناورات بحرية مشتركة بين اوكرانيا والناتو وقد تضمنت انزال للقوات العسكرية في شواطئ البحر الاسود، ناهيك عن تنامي الدور التركي في منطقة البحر الاسود وشكوك روسيا بشأن تقديم تركيا مساعدات للقوات الشيشانية[٣٦].

فتفكك الاتحاد السوفيتي السابق واستقلال دول ادى الى ظهور مشكلة تقسيم القوات العسكرية السوفيتية، ومن ضمنها تقسيم اسطول البحر الاسود، اذ كان الخلاف حول تقاسم (٦) طرادات و (١٨) غواصة و(٣٤) فرقاطة ومدمرة و(١٠٦) سفينة قتالية صغيرة و(١٤٠) سفينة دعم متنوعة، وانجز الاتفاق حسب اتفاقية مينسك ١٩٩١ حول تبعية اسطول البحر الاسود للقوات المشتركة لرابطة الدول المستقلة، وبذلك تم الاتفاق على تقسيم الاسطول بين كرافتشوك ويلتسين في ١٧ حزيران ١٩٩٣ بالتساوي اذ بدأ العمل بالتقسيم في ايلول ١٩٩٣ واستكمل بحلول

نهاية عام ١٩٩٣، بأغلبية شبه اجماع حول اعلان سيفاستوبول المدينة الرئيسة في شبه جزيرة القرم ومقر اسطول البحر الاسود اقليمياً روسياً، وفي ١٥ نيسان ١٩٩٤، عقدت قمة يلتسين – كرافتشوك في موسكو وخلالها اتفق الرئيسان بدأ المفاوضات بشأن ملكية سفن الاسطول والقواعد البحرية في البحر الاسود للقوات البحرية الروسية والاوكرانية، كما اتفق الخبراء الروس والأوكرانيين على امتلاك اوكرانيا (١٦٤) سفينة، وهي بذلك تشكل نسبة (١٨,٣%) من سفن اسطول البحر الاسود، اذ تبيع اوكرانيا (٣١,٧%) من السفن لروسيا، وفقاً لاتفاقية موسكو المؤرخة في ١٧ يونيو ١٩٩٣، والتي تبلغ فيها حصة اوكرانيا من اسطول البحر الاسود (٥٠%)، وهذ الاتفاق كان من فكرة وزير الدفاع الاوكراني راديتسكي الاسبق ولكن بافيل غراتشيق وزير الدفاع الروسي وفض الاتفاق، وبقيت مسألة تقاسم الاسطول البحري معلقة لمدة طويلة[٣٧]، الا ان روسيا واوكرانيا وقعت معاهدة "الصداقة والتعاون والشراكة" في عام ١٩٩٧، وبموجبها اعترفت روسيا بحدود اوكرانيا بعد ١٩٩٠ وسيادتها على شبه جزيرة القرم، وفي المقابل سيطرة روسيا على (٨٠%) من اسطول البحر الاسود واستخدام مرافق سيفاستوبول بعقد ايجار لمدة ٢٠ عام[٣٨]، وفي ابريل عام ٢٠١٠ وقعت ما تسمى باتفاقية خار كيف بين الرئيس الروسي الأسبق دميتري ميدفيديف والرئيس الاوكراني الأسبق فيكتور يانوكوفيتش ووفقاً لهذه الاتفاقية مدد عقد إيجار سيفاستوبول لمدة ٢٥ عام اي من (٢٠١٧– ٢٠٤٢)، ولكن بعد ضم روسيا لجزيرة القرم ٢٠١٤ اصبح أسطول البحر الاسود بأكمله ملكاً لروسيا بعد ان انهت أوكرانيا هذه الاتفاقية[٣٩].

ان ما قامت به روسيا من ضم شبه جزيرة القرم عام ٢٠١٤ ادى الى تغيير موازين القوى العسكرية لصالح روسيا في البحر الاسود، اذ كانت القوات الروسية قبل ضم الجزيرة تتكون من (٢٦) سفينة سطحية وغواصتين و(٣٧) طائرة هليكوبتر مقابل (٤٤) سفينة سطحية و(١٣) غواصة تركية، و(٢٢) طائرة ثابتة الجناح، اما البحرية الرومانية فكانت تتكون من (٣) فرقاطات و(٤) طرادات و(٤) زوارق دورية صاروخية، اما بلغاريا فكانت تتكون قوتها البحرية من (٢) طراد و(٣) زوارق و(٤) فرقاطات، ولكن بعد ضم شبه جزيرة القرم ازداد حجم القوات الروسية، ففي ٢٠١٥ اصبح لدى روسيا (٤١) سفينة سطحية و(٩) غواصات، وفي ٢٠١٧ وفرت روسيا غطاءً جوياً لشبه جزيرة القرم يتكون من (٧٤) طائرة و(٦١) طائرة هيلوكوبتر اضافة الى فوجين من صواريخ ارض جو[٤٠].

اما في ٢٠٢٥ فقد عززت روسيا قوتها البحرية بـ(٧) غواصات ديزل و(٤٤) سفينة سطحية متكونة من (٣ فرقاطات، ١ كورفيت، ٤ سفن صغيرة مضادة للغواصات، ٤ سفن دورية، ٢ زورق صاروخي، ٨ سفن صواريخ صغيرة، ٨ كاسحات الغام بحرية، ٢ زورق مدفعية، ٤ سفن انزال كبيرة، ٦ زوارق انزال)[٤١]، اما بالنسبة للقواعد العسكرية فكانت تركيا الاكبر عدداً والاكبر في عدد الافراد العسكريين بواقع (٤٤٢٥٠) عسكري، بينما كانت بلغاريا الاقل عدداً بنحو (٣٦٠٠) عسكري، وهذا ما يبينه الجدول (٣).

جدول (٣) طواقم وقواعد الدول الساحلية للبحر الاسود لعام ٢٠١٨

الدولة	الافراد	القواعد البحرية
رومانيا	٧٨٠٠	مانغاليا كونستانتزا
بلغاريا	٣٦٠٠	فارنا بورغاس
تركيا	٤٤٢٥٠	اريغلي، بارتين، سامسون، طرابزون
جورجيا	–	بوتي
روسيا	٣٠٠٠٠	سيفاستوبول، توابسي، فيودوسيا
اوكرانيا	١٤٠٠٠	–

source: Romeo Boşneagu and others, opict, p3.

ثانياً: القوة العسكرية بين بحر قزوين والبحر الاسود:

يرتبط البحر الاسود ببحر قزوين ترابطاً امنياً جيوسياسياً ذات اهمية عسكرية بالغة، من خلال قناة فولغا دون التي تصل بحر قزوين بالبحر الاسود والتي تستخدم في فصلي الربيع والصيف عندما لا تكون متجمدة في نقل السفن الحربية بين بين هذين البحرين عبر بحر ازوف[٤٢]، وفي نيسان ٢٠٢١ قامت روسيا بنشر ١٥ سفينة من اسطول بحر قزوين الى بحر ازوف لتعزز قواتها في البحر الاسود، اذ شاركت في هذه الرحلة النهرية (١٠) زوارق من مشروع شميل وسفينتا الانزال (ديوغون وسرنا)، وكان الغرض من انتقال هذه القطع لآجل تدريبات يجريها اسطول البحر الاسود الروسي على التصدي والمواجهة لأي انزال بحري محتمل للعدو، وتضمنت هذه السفن اسلحة المدفع عيار (٧٦ملم) والمدفع المضاد للجو عيار (١٤٠ملم)، وتعد قناة فولغا دون القناة الامثل للسفن، فالسفن القادمة من اساطيل البلطيق والشمال والمحيط الهادئ تستغرق وقتاً اطول للوصول الى البحر الاسود[٤٣]، هذا وتشمل قدرة روسيا على نقل قواتها من بحر قزوين الى البحر الاسود ايضاً قدرتها على نقل القوات من اسيا الوسطى الى البحر الاسود وبالعكس، يضاف الى ذلك فان روسيا لديها مشروع لتحويل قناة مانيش والتي هي بالأصل قناة ري الى قناة اوراسيا لشحن البضائع بين بحر قزوين والبحر الاسود، وفي حالة تحقق ذلك سيكون اقصر طريق من بحر قزوين الى العالم الخارجي، وعليه ترى روسيا ان بحر قزوين والبحر الاسود يشكلان مساحة جيوسياسية واحدة[٤٤].

ووفقاً لما سبق نجد ان الاهمية الاستراتيجية للبحر الاسود قد فرضها الموقع الجغرافي الفريد لهذا البحر، فقد منحه ان يكون حلقة وصل بين جزأين هامين من العالم هما اسيا واوروبا، وبذلك اكتسب اهميته

الجيوسياسية على المستوى الاقليمي والدولي، باعتباره ممراً للتجارة الدولية وشحن البضائع بين اسيا واوروبا اضافة الى ممر لأنابيب نقل الغاز وناقلات النفط بين مناطق التصدير الاسيوية ومناطق الاستيراد الاسيوية، اضافة الى احتواء البحر الاسود على ثروات هيدروكربونية مكتشفة وغير مكتشفة تجذب الاطماع الدولية لاستثمارها، هذ ونجد ان اتصال البحر الاسود بالمياه الدولية عن طريق مضائق الدردنيل والبسفور التركية فرض واقعاً جيوسياسياً مهماً من الناحية العسكرية والاقتصادية لروسيا، اذ يعد الممر الوحيد لنقل التجارة الروسية وتحرك قواتها تجاه منطقة الشرق الاوسط، وكل هذا جعل البحر الاسود محط اهتمام العالم، وقد برزت هذه الاهمية بشكل كبير على مستوى العالم خلال الحرب الروسية والاوكرانية عندما انقطع تصدير الحبوب عن طريق البحر مما ادى الى ارتفاع اسعار المواد الغذائية، الامر الذي تسبب في تهديد الامن الغذائي للكثير من الدول التي تعتمد بشكل كبير على الحبوب الاوكرانية والروسية.

الاستنتاجات:

١- توصل البحث الى ان التطور الاقتصادي للدول المطلة على البحر الاسود يعتمد على موارده وهذا ما جعل هناك تصارع بين القوى التي تحاول فرض هيمنتها.

٢- توصل البحث الى ان البحر الاسود قد لعب دوراً رئيساً في حركة التجارة من اسيا الى اوروبا، وانه مثل محوراً للتجارة الدولية على مر العصور، اضافة الى الطرق التجارية القارية الشمالية والجنوبية التي تربط بحر البلطيق بالبحر الاسود.

٣- توصل البحث الى ان موقع البحر الاسود اعطاه مزايا ليكون ممراً لتجارة الحبوب ولا سيما لروسيا واوكرانيا من خلال موانئها التي تقع على سواحلها، فقد بلغ مجموع ما تصدرها اوكرانيا عن طريق البحر الاسود (٨٣٤٠٠٣٧) طن، عام ٢٠٢١ بينما انخفضت هذه الكمية الى (٦٩٥٥٥٩١٠) طن في ٢٠٢٢ ، بسبب الاوضاع بين روسيا واوكرانيا وهذا يعكس مدى اهمية وتأثر البحر الاسود باي صراع.

٤- توصل البحث الى ان اهمية البحر الاسود دفعت روسيا الى استعادة النفوذ والسيطرة عليه وهذا يأتي في اطار تصورات النخبة الروسية مما يحقق لها في النهاية الاهمية الاوراسية الجديدة.

٥- اظهر البحث ان الاهمية الاقتصادية للبحر الاسود تجلت من خلال عمليات الاكتشاف للموارد الهيدروكربونية للدول المطلة عليه، اذ اكتشفت تركيا عام ٢٠٢٠ بئر (تونا١) في حقل سكاريا بقدرة احتياطية (٣٢٠) مليار م٣، بينما اكتشفت رومانيا حقلي (دوينا وانا) غرب البحر الاسود بإنتاج بلغ في اول الشهر (٣,١) مليون م٣، وكان يتوقع ان يصل مليار م٣ خلال عام ٢٠٢٥.

٦- اظهر البحث ان البحر الاسود ممراً استراتيجياً لخطوط نقل الغاز عبر الانابيب ولا سيما الغاز الروسي، مثل انبوب بلو ستريم من روسيا الى ميناء سامسون في تركيا وانبوب ترك ستريم وخط انبوب دجوبغا- لازاريفسكوي- سوتشي.

٧- اظهر البحث ان البحر الاسود لم يقتصر على امداد انابيب الغاز بل شمل خطوط الكهربائية بين اسيا واوروبا، كخط كابل كافوس من بلغاريا الى رومانيا ثم الى تركيا وكابل من جورجيا الى نوفورسيسك وسوتشي في روسيا وكابل القوقاز لنقل الانترنت من بوتي في جورجيا الى التشيك في بلغاريا.

٨- توصل البحث الى ان الاهمية العسكرية للبحر الاسود قد اكتسبت من أهمية شبه جزيرة القرم كونها تضم موانئ مثل سيفاستوبول وفيودرسيا وكيرتش فشبه جزيرة القرم تمتد على بحر ازوف والبحر الاسود بأكمله من الشمال وكونه قريب نسبياً من مضيق البسفور، هذا ما عطاه لقب الموقع الاستراتيجي فالسيطرة على شبه جزيرة القرم تعني السيطرة على البحر الاسود بأكمله.

الهوامش

(1) Romeo Boşneagu and others, Black Sea - the geopolitical- economic- social and military importance, Journal of Physics, Conference Series, 2018، p3.

(2) Alba Iulia Catrinel Popescu, The Black Sea Region – Geographical- Geopolitical- Geostrategic and Geoeconomic Identity,2021,Availableat, https://www.researchgate.net/publication/371241497, Accessed, 26/12/2024.

(3) Anastasia Chkhenkeli, and other،trade in black sea, countries, Black Sea Bulletin, Issue10,2024.p9,Availableat,chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.pmcresearch.org/slider_file/c99f65c0cd95c7cca.pdf،Accessed,25/5/2024.t .p1.

(4) George Cristian Maior and Mihaela Matei، The Black Sea Region in an Enlarged Europe Changing Patterns, Changing Politics, Mediterranean Quarterly, Duke University Press, Vo 16، No 1, 2005. p 38.

(5) Anastasia Chkhenkeli and ather , Optic, p9.

(*) **مبادرة حبوب البحر الأسود:** اتفاقيتان منفصلتان بين تركيا والأمم المتحدة مع روسيا وأوكرانيا في ٢٢/٧/ ٢٠٢٢، انتهت في١٧/٧/٢٠٢٣ وهذا الاتفاق كان بشكل فردي لإنشاء ممر بحري إنساني للمرور الآمن للسفن من أوكرانيا، لتصدير الصادرات الغذائية من ثلاثة موانئ أوكرانية رئيسية في البحر الأسود- أوديسا وتشيرنومورسك وبيفديني.

(6) Anastasia Chkhenkeli , and ather , Op.cit. p9.

(7) United Nations, United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, Navigating stormy waters Usa New York, 2023. p 15.

(8) Michele Ruta, The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment, Availableat,https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099750104252216595/idu0008eed66007300452c0beb208e8903183c39,p12,Accessed,10/7/2024.

(9) Caitlin Welsh and other, Russia's Renewed Attacks on Ukraine's Grain Infrastructure: Why Now? What Next, Available at, https://www.foodsecurityportal.org/node/3340، Accessed, 22/11/2025 .
(10) Bosneagu, Mircea cel Batran, The Black Sea ports - the eastern maritime gates of Europe, Scientific Bulletin of Naval Academy,Vol 21, 2018, p10.
(11) Laura-Ionela Nedelcu and Eugen Rusu, Research overview conceming the maritime industry: An evaluation of the trends and topics in the Blak Sea area, Scientific Bulletin of Naval Academy, Vol 25, no2, MBNA Publishing House, Constanta, Romania, 2022. p11.
(12) Sevinj Amirova, Pipeline Politics and Natural Gas Supply from Azerbaijan to Europe Challenges and Perspectives, 1st Edition, Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, Germany, 2018 . p85
(١٣) دياري صالح مجيد، التنافس الدولي على مسارات انابيب نقل النفط من بحر قزوين (دراسة في الجغرافية السياسية)، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٦، ص٨.
(١٤) هبة عبد المحسن نصيف الخفاجي، مهيمن عبد الحليم طه الوادي، الاهمية الجيوبوليتيكية للشيشان في الامن القومي الروسي، مجلة اوروك العلوم الانسانية، جامعة المثنى، المجلد١٥، العدد الاول، ج٢، ٢٠٢٢، ص٢٢٥.
(15) Gloria Shkurti،anew era for turkey natural gas discovery in the black sea, 2020. p2 . Available at, https://www.researchgate.net/publication/343852053, accessed ،9/7/2024.
(16) İshak Turan ve Şaban Çelikoğlu, Sakarya gas field: energy security and geopolitics ،First edition, Ibn Haldun University, Istanbul, 2024. p32.
(17) Available at, https://www.blackseaog.com, Accessed, 2/1/2024.
(18) George Scutaru, Black Sea's offshore energy potential and its strategic role at a regional and continental level, New Strategy Center and Konrad-Adenauer, Bucharest،Romania, 2024. p11.
(19) Ibid, p12.
(20) Alin-Nicușor calopereanu and aothers, Natural gas transport system in the extended region of the Black Sea in the current geopolitical, geo-and geo-economics context, Proceedings of the 11th International Conference on Business Excellence, 2017. p86.
(21) Available at https://www.gazprom.com/projects/blue-stream, accessed, 9/7/2024.
(22) Available at, https://www.gazprom.com/projects/blue-stream/,accessed, 9/7/2024.
(23) James Henderson, Do future Russian gas pipeline exports to Europe matter anymore ،the Oxford Institute for Energy Studies, Political paper, 2023. p13.
(24)Available at, https://www.gazprom.com/projects/dls, accessed, 9/7/2024.
(25) Available at, https://www.submarinecablemap.com/submarine-cable/kafos, accessed, /23/7/2024.
(26) Available at, http: https://www.submarinecablemap.com/submarine-cable/caucasus-cable-system, accessed , /23/7/2024.
(27) Alexandra Heal and Anna Gross, EU plans Black Sea internet cable to reduce reliance on Russia Available at, https://www.ft.com/content/d07dbd19-5e8b-4543-85f6-bbf1a6a0858d, accessed /23/7/2024.
(28) Nini Gabritchidze, Azerbaijan and Georgia eye electricity exports to Europe, 2022, available at, https://eurasianet.org/azerbaijan-and-georgia-eye-electricity-exports-to-europe, accessed, 23/7/2024.
(29) Fabio Massa،and other, Black Sea Aquaculture: Legacy، Challenges & Future Opportunities, Central Fisheries Research Institute, Aquaculture Studies, 2021. p182.
(30) FAO, The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries, Special edition, General Fisheries Commission for the Mediterranean, Rome, 2023. p5-7.
(31) George Cristian Maior and Mihaela Matei, Opcit, p35-37-38.

(32) William Eleroy Curti, Around the Black Sea, Op.cit. P250.

(33) David R Marples, Ukraine in Conflict at Analytical Chronicle,E-International Relations, Bristol, England. 2017 .p39

(34) Igor Delanoe، After the Crimean crisis towards a greater Russian maritime power in the Black Sea Southeast European and Black Sea Studies, Vol 14, no3, 2014, p370-371.

(35) Andreea Gavril,،The importance of the black sea for the Russian federation، Analele of the University of Craiova History, Twenty-Second Year, no2, 2017. p104.

(٣٦) فرنان بروديل، المتوسط والعالم المتوسطي، ترجمة مروان ابي سمرا، ط١، دار المنتخب العربي، لبنان، ١٩٩٣، ص٨٩.

(37) Victor Zaborsky, Crimea and the Black Sea Fleet in Russian- Ukrainian Relations, Discussion Paper, 95-11 ،Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, 1995. p28 .

(38) Orest Subtelny, Ukraine A History, Fourth edition, University of Toronto Press, Canada, 2009. p 600.

(39) David Marples. Op.cit. p45.

(40) New Strategy Center, Vulnerabilities and Opportunities in the Black Sea region, Romanian perspective Turkish Perspective, Policy Paper, New Strategy Center and Marmara Group Strategic and Social Research Foundation, 2017. p5.

(41) Russian Federation warships and submarines 2025, Available at, https://russianships.info/today/, accessed, 8/12/2025.

(42) Luke coffey،NATO's Black Sea Frontier Is the Southern Shore of the Caspian Sea, Hudson Institute, 2023, Available at, https://www.hudson.org/security-alliances/natos-black-sea-frontier-southern-shore-caspian-sea, accessed, 4/8/2024.

(٤٣) روسيسكايا غازيتا، انتقال السفن الحربية الروسية من بحر قزوين إلى البحر الأسود، متاح على، https://ar.rt.com/q66x، تم الوصول إلية في ٢٤/ ١١/ ٢٠٢٥.

(44) Luke coffey, NATO's Black Sea Frontier Is the Southern Shore of the Caspian Sea, Hudson Institute, 2023, Available at, https://www.hudson.org/security-alliances/natos-black-sea-frontier-southern-shore-caspian-sea, accessed ،4/8/2024.

المصادر العربية

١- بروديل، فرنان، المتوسط والعالم المتوسطي، ترجمة مروان ابي سمرا، ط١، دار المنتخب العربي، لبنان، ١٩٩٣.

٢- مجيد، دياري صالح، التنافس الدولي على مسارات انابيب نقل النفط من بحر قزوين (دراسة في الجغرافية السياسية)، اطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٦.

٣- الخفاجي، هبة عبد المحسن نصيف، مهيمن عبد الحليم طه الوادي، الاهمية الجيوبوليتيكية للشيشان في الامن القومي الروسي، مجلة اوروك العلوم الانسانية، جامعة المثنى، المجلد١٥، العدد الاول، ج٢، ٢٠٢٢.

٤- غازيتا، روسيسكايا، انتقال السفن الحربية الروسية من بحر قزوين إلى البحر الأسود، متاح على، https://ar.rt.com/q66x.

المصادر باللغة الانكليزية:

1- Alin-Nicușor calopereanu and aothers, Natural gas transport system in the extended region of the Black Sea in the current geopolitical, geo-and geo-economics context, Proceedings of the 11th International Conference on Business Excellence, 2017.

2- Amirova, Sevinj, Pipeline Politics and Natural Gas Supply from Azerbaijan to Europe Challenges and Perspectives, 1st Edition, Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, Germany, 2018.

3- Available at https://www.gazprom.com/projects/blue-stream.

4- Available at, https://www.blackseaog.com.

5- Available at ،https://www.gazprom.com/projects/dls.

6- Bosneagu, Mircea cel Batran, The Black Sea ports - the eastern maritime gates of Europe ، Scientific Bulletin of Naval Academy, Vol 21, 2018.

7- Chkhenkeli, Anastasia, and other, trade in black sea, countrie , Black Sea Bulletin,,Issue 10, 2024.

8- Coffey, Luke، NATO's Black Sea Frontier Is the Southern Shore of the Caspian Sea, Hudson Institute،2023, Available at ،https://www.hudson.org/security-alliances/natos-black-sea-frontier-southern-shore-caspian-sea.

9- Curti, William Eleroy, Around the Black Sea, George, H, Doran, New York, 2021.

10- Delanoe, Igor, After the Crimean crisis towards a greater Russian maritime power in the 1Black Sea Southeast European and Black Sea Studies4, Vol 14, no3،2014.

11- FAO ،The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries ،Special edition ،General Fisheries Commission for the Mediterranean ،Rome.

12- Gabritchidze, Nini, Azerbaijan and Georgia eye electricity exports to Europe, 2022, availableat, https://eurasianet.org/azerbaijan-and-georgia-eye-electricity-exports-to-europe.

13- Gavrila, Andreea, The importance of the black sea for the Russian federation, Analele of the University of Craiova History, Twenty-Second Year, no2. 2017.

14- Heal, Alexandra and Anna Gross, EU plans Black Sea internet cable to reduce reliance on Russia Available at, https://www.ft.com/content/d07dbd19-5e8b-4543-85f6-bbf1a6a0858d.

15- Henderson, James, Do future Russian gas pipeline exports to Europe matter anymore ،the Oxford Institute for Energy Studies, Political paper, 2023.

16- https//www.submarinecablemap.com/submarine-cable/kafos.

17- https://www.gazprom.com/projects/dls.

18- https://www.gazprom.com/projects/turk-stream.

19- https://www.submarinecablemap.com/submarine-cable/caucasus-cable-system,

20- Maior, G. C., & Matei, M. The Black Sea Region in an Enlarged Europe Changing Patterns, Changing Politics, Mediterranean Quarterly, Duke University Press, Vo 16، No 1, 2005.

21- Marples, David ,Ukraine in Conflict at Analytical Chronicle,E-International Relations, Bristol, England. 2017.

22- Massa, Fabio ،and other, Black Sea Aquaculture: Legacy, Challenges & Future Opportunities, Central Fisheries Research Institute, Aquaculture Studies, 2021.

23- Nedelcu, L. I.,& Rusu, E. Research overview conceming the maritime industry: An evaluation of the trends and topics in the Blak Sea area, Scientific Bulletin of Naval Academy, Vol 25, no2, MBNA Publishing House, Constanta, Romania, 2022.
24- New Strategy Center, Vulnerabilities and Opportunities in the Black Sea region, Romanian perspective Turkish Perspective, Policy Paper, New Strategy Center and Marmara Group Strategic and Social Research Foundation, 2017.
25- Popescu, Alba Iulia Catrinel, The Black Sea Region – Geographical- Geopolitical- Geostrategic and Geo economic Identity, 2021, Available at, https://www.researchgate.net/publication/371241497.
26- Romeo Boşneagu and others, Black Sea - the geopolitical- economic- social and military importance, Journal of Physics, Conference Series, 2018.
27- Russian Federation warships and submarines 2025, Available at, https://russianships.info/today/.
28- Ruta, Michele, The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment, Availableat, https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099750104252216595/idu0008eed66007300452c0beb208e8903183c39, p12.
29- Scutaru, George, Black Sea's offshore energy potential and its strategic role at a regional and continental level, New Strategy Center and Konrad-Adenauer, Bucharest, Romania, 2024.
30- Shkurti, Gloria, anew era for turkey natural gas discovery in the black sea, 2020, p2 ، Available at ،https://www.researchgate.net/publication/343852053.
31- Subtelny, Orest, Ukraine A History, Fourth edition, University of Toronto Press, Canada, 2009.
32- Turan, İshak ve Şaban Çelikoğlu, Sakarya gas field: energy security and geopolitics, First edition, Ibn Haldun University, Istanbul, 2024.
33- United Nations, United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, Navigating stormy waters, Usa, New York, 2023.
34- Welsh, Caitlin and other, Russia's Renewed Attacks on Ukraine's Grain Infrastructure: Why Now? What Next, Available at, https://www.foodsecurityportal.org/node/3340.
35- Zaborsky, Victor, Crimea and the Black Sea Fleet in Russian- Ukrainian Relations, Discussion Paper, 95-11 ،Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, 1995.