

ممر ”الشرق الأوسط“: كيف سيُبدّل خريطة التجارة في المنطقة؟

كتبه يمان الدالاتي | 30 أكتوبر، 2025



أعلن وزير التجارة التركي عمر بولاط، أمس الأربعاء، أنّ طريق الشرق الأوسط التاريخي، الذي سيتيح للشاحنات التركية العبور نحو الأردن ودول الخليج عبر الأراضي العراقية، سيدخل الخدمة بكامل طاقته العام المقبل. التصريح الذي نُقل عن بولاط خلال منتدى لوجستي في أنقرة لم يكن مجرد إعلان تقني، بل إشارة إلى عودة شريان تجاري استراتيجي ظلّ معظمًا لعقود بفعل الاضطرابات السياسية والأمنية التي عصفت بالمنطقة.

في هذا الطريق، الذي تعود جذوره إلى مسارات التجارة القديمة بين الأناضول وببلاد الرافدين وشبه الجزيرة العربية، يُعاد اليوم إحياؤه ضمن رؤية تركية لإعادة تمويعها كمركز عبورٍ إقليمي بين آسيا وأوروبا والعالم العربي. ويأتي المشروع في لحظةٍ تشهد فيها ممرات التجارة والطاقة حول العالم تحولات عميقه، من الممر الهندي-الأوروبي المدعوم أميركياً إلى الممر البري-البحري الصيني في مبادرة “الحزام والطريق”.

في هذا المقال، نستعرض مسار طريق الشرق الأوسط الجديد، والأطراف المعنية بتنفيذه، وأبعاده الاقتصادية والاستراتيجية، إضافة إلى انعكاساته على العلاقات الدولية بين تركيا والعراق والأردن ودول الخليج، بوصفه مشروعًا يتجاوز النقل إلى إعادة تعريف التوازنات الإقليمية في الشرق الأوسط.

مساره

يُعرف المشروع باسم "طريق الشرق الأوسط" (Orta Doğu Koridoru)، وهو ممر بري وتجاري يهدف إلى ربط تركيا بالأردن ودول مجلس التعاون الخليجي عبر الأراضي العراقية، ووفق تصريح بولاط، فإن الطريق "سيدخل الخدمة بكامل طاقته العام المقبل"، ما يعني اكتمال المراحل اللوجستية والحدودية التي تمهد لانطلاقه رسميًا.

من حيث المسار الجغرافي، يبدأ الطريق من الجنوب الشرقي لتركيا، وتحديداً من منطقة غازي عنتاب وممر فيشخابور عند الحدود التركية-العراقية، ليمتد عبر محافظة نينوى والموصل وصولاً إلى الأنبار، ثم منفذ طريبيل الحدودي مع الأردن، قبل أن يتفرع إلى السعودية ودول الخليج، مشكلاً حلقة وصل برية تربط البحر الأسود والأناضول بالبحر الأحمر والخليج العربي.

من الناحية الفنية، يعتمد المشروع على نظام النقل الدولي (TIR) الذي أعيد تفعيله بين تركيا والعراق في عام 2023 بعد انقطاع دام سنوات، وهو ما يسمح للشاحنات التركية بالمرور عبر العراق نحو الأردن ودول الخليج دون تفريغ حمولاتها عند الحدود، مما يقلص مدة الرحلات بين إسطنبول وعمان من أسبوعين إلى خمسة أيام فقط.



خرائط طريق الشرق الأوسط

يتضمن الطريق أيضاً بنية تحتية موازية للسكك الحديدية، في إطار ما يعرف بـ"مشروع طريق التنمية" الذي أطلقته تركيا والعراق في وقت سابق، وهو مشروع ضخم يشمل مد خطوط نقل وسكك تمتد من ميناء الفاو الجنوبي في العراق إلى الأراضي التركية، لربط الخليج بأوروبا، وبذلك، يعتبر "طريق الشرق الأوسط" جزءاً مكملاً لمر التنموية، ولكنه يرتكز على نقل البضائع البرية السريعة

تسمية الطريق بـ"التاريخي" كذلك ليست عابرة، إذ يُعيد المشروع إحياء طريق التجارة القديم الذي ربط الأناضول ببلاد الرافدين وشبه الجزيرة العربية منذ العصور العثمانية، والذي كان يستخدم لتبادل السلع بين الموصل وحلب ودمشق والمدينة المنورة. واليوم، تُستعاد هذه المسارات نفسها لكن بآليات عصرية تضم أنظمة جمركية رقمية، ونقاط مراقبة حدودية متقدمة، وتسهيلات استثمارية مشتركة.

أما على المستوى الاستراتيجي، فيمثل الطريق بديلاً برياً فعالاً عن الممرات البحرية المهددة بالتلوثات، خاصة في البحر الأحمر وباب المندب، كما يمنحك تركيا منفذًا برياً مباشرًا إلى الخليج دون المرور بإيران. في القابل، يمنح العراق دوراً محورياً جديداً كممر عبر تجاري بعد سنوات من الانعزal، فيما يمنحك الأردن فرصة لاستعادة دوره كعقدة لوجستية تربط الشرق بالخليج.

الأطراف المعنية

يشترك في مشروع "طريق الشرق الأوسط التاريخي" عدة أطراف محورية، لكل منها موقع مختلف ودروافع خاصة، لكنها جميعاً تلتقي في نظرتها إلى هذا المركب فرصة لإعادة رسم أدوارها الإقليمية.

1. تركيا

تنتصدر تركيا القائمة لأنها ترى في هذا المشروع فرصة لتعزيز موقعها الاستراتيجي، وتوسيع نفوذها في الشرق الأوسط، وليس مجرد منفذ نقل. ووفق تحليل عربي/أجنبي، فأنقرة تسعى إلى تنوع موازينها الاقتصادية بعيداً عن الاعتماد على استيراد الطاقة عبر المسارات التقليدية، في وقت تشهد فيه سياسة الطاقة التركية تحولاً نحو التنويع والتعاون الإقليمي.

2. العراق

العراق يحتل موقع "ممر عبور" جوهرياً في هذا المشروع، حيث يحيي العبور عبر أراضيه من تركيا نحو الأردن والخليج. تقرير موقع "Iraqi News" يؤكد أن تفعيل نظام النقل الدولي (TIR) بين تركيا والعراق ساهم في رسم هذا المسار. وبالتالي، إن للعراق مصلحة مزدوجة؛ أولاً، تحقيق عائد اقتصادي وتحول من دولة متللة إلى دولة معبر؛ ثانياً، استعادة دوره الإقليمي بعد سنوات من التراجع الأمني والاقتصادي. كما أن الموقف الجغرافي يجعله شريكاً لا يمكن تجاوزه في مشروع من هذا الحجم.

3. الأردن

الأردن يظهر كـ"حلقة وسطى" لا غنى عنها في المسار التركي - العراقي - الخليجي، فالاتفاقيات المشتركة بين تركيا والأردن، مثل المذكرة التي وقعت في 28 أكتوبر/تشرين الأول 2025 بين الطرفين، توضح هذا الدور، إذ يعتبر المشروع بالنسبة للأردن فرصة لتعزيز دوره كمركز عبور لوجستي بين الشرق الأوسط والخليج، وتحقيق نمو اقتصادي عبر الربط البري، مع

الاستفادة من حركة الشاحنات والبضائع التي ستضيفها تركيا والعراق.

4. دول الخليج/السعودية

رغم أن الإعلان الرسمي يركز على تركيا-العراق-الأردن، إلا أن البعد الخليجي (وخاصة السعودية) يعتبر ضروريًا لتوسيعة الممر نحو الخليج، فالسعودية تُعد شريكاً محتملاً في المراحل المتقدمة للمشروع، ضمن رؤيتها الاقتصادية الأوسع ورغبتها في الربط بالأسواق العالمية. مع ذلك، حق الآن لم تظهر بيانات عامة واضحة تشير إلى توقيع نهائي من المملكة للمسار، مما يجعلها طرفاً محتملاً أكثر منه فعلاً حق اللحظة.

5. الجuntas الدولية والمنظمات النقلية

من المهم ذكر أن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU) شارك في تسهيل استخدام نظام TIR في العراق-تركيا-الأردن، ما يدلّ على إشراف دولي لوجسي على المشروع، كما أن مؤسسات بحثية دولية تحلل المشروع في إطار ممّرات التجارة والربط الدولي بين آسيا وأوروبا، مما يمنحه أبعاداً تتجاوز منطقة الشرق الأوسط.

الثالث الاستراتيجي والاقتصادي

يُقاس "طريق الشرق الأوسط التاريخي" بحجم التحول الاقتصادي والسياسي الذي يجسده، حيث ينظر إليه إقليمياً باعتباره منصة لإعادة توزيع النفوذ التجاري واللوجستي في المنطقة، إذ تتحول الطرق إلى أدوات قوة، والمرات إلى لغة جديدة للتأثير.

الثالث الاقتصادي

أولاً، يتيح المشروع لتركيا فرصة لتصبح "بوابة بحرية" بين آسيا وأوروبا، مع تجاوزها لمسارات النقل البحري التقليدية، ما يقلّص زمن الشحن ويخفض التكلفة، فقد أظهرت دراسة نشرتها منظمة IRU أن الطريق الجديد يقلّص زمن الشحن من إسطنبول إلى عمان عبر العراق، فقد سُجلت وصول إحدى الشاحنات في خمسة أيام، بدل أسبوعين.

ثانياً، من خلال تعزيز الربط بين تركيا وال العراق والأردن، يتوقع أنطولوجياً نمواً يشمل قطاعات لوجستية، مثل تخزين، تجارة، وتمويل خدمات العبور، ما يُسهم في تنويع اقتصاديات الأطراف وبناء موارد أكثر استدامة.

ثالثاً، من منظور المنطقة الخليجية، يشكل المشروع إبرازاً لدور البري في تكامل اقتصادات الشرق الأوسط مع الأسواق الأوروبية، وهو ما يتماشى مع اتجاهين: خفض الاعتماد البحري وفتح أسواق جديدة.

الثالث الاستراتيجي

يتخطى المشروع الحدود الاقتصادية ليشكّل أداة استراتيجية، فهي خصم تنافس النفوذ بين القوى الكبرى، يصبح الطريق قطعة من رقعة جيوسياسية أكبر، فحسب المعهد الألماني للدراسات السياسية

والأمنية "SWP"، فإن تركيا تعيد صياغة استراتيجيتها تجاه العراق ومحور الخليج عبر البعد الاقتصادي والربط، وليس فقط عبر الأمان التقليدي.

هذا الربط البري يعزز موقع تركيا كممر عبر بديل لإيران، ويمنح العراق والأردن دوراً محورياً في شبكة الربط الخارجي، ما يبدل من طبيعة العلاقات بين هذه الدول والدول الخليجية، ويعزز تعددية المحاور في المنطقة.

الانعكاسات على العلاقات الدولية

يفتح مشروع طريق الشرق الأوسط التاريخي فصلًا جديداً في هندسة العلاقات الإقليمية، إذ لم يعد التعاون بين دول المنطقة يُبنى على المصالح الأمنية فقط، بل على تقاطعات اقتصادية متشابكة تُعيد توزيع موازين القوة والنفوذ.

فعلى المستوى الإقليمي، يمثل الطريق نقطة انعطاف في موقع تركيا داخل الشرق الأوسط، فبعد سنوات من الانخراط العسكري المباشر في سوريا والعراق، تنتقل أنقرة نحو توظيف أدوات "القوة الناعمة" الاقتصادية لثبت حضورها. الطريق يمنحها منفذًا بريًا إلى الخليج دون المرور بإيران، مما يوسع مجالها الجيوسياسي ويعزز قدرتها على التفاوض مع واشنطن وموسكو وبروكسل من موقع اللاعب اللوجستي الذي لا يمكن تجاوزه.

على الجانب الآخر، يأتي المشروع في سياق سباق عالي بين المرات الاقتصادية، من "الحزام والطريق" الصينية إلى "مرأة الهند-الشرق الأوسط-أوروبا" الذي ترعاها واشنطن. وفي هذا السياق، تحاول تركيا أن تصوغ موقعًا ثالثًا متوازناً، لا ينحاز بالكامل لأي محور، بل يستفيد من التنافس بينهما لتكريس دورها كمركز عبر إقليمي مستقل.

وهو ما سيُفضي إلى إعادة واشنطن حساباتها تجاه أنقرة، فبدل الضغط السياسي الذي طبع العلاقات خلال العقد الماضي، ستري الإدارة الأمريكية في مشاريع البنية الإقليمية الجديدة فرصة لاحتواء النفوذ الصيني والإيراني عبر شراكات اقتصادية غير صدامية. وهكذا يتحول المشروع من مجرد طريق للنقل إلى أداة دبلوماسية لتلبين التنافس بين القوى الكبرى.

في الجوهر، يعكس المشروع طموح تركيا في تثبيت موقعها كمحور ربط بين الشرق والغرب، في لحظة إقليمية تُعاد فيها صياغة الجغرافيا الاقتصادية للمنطقة، إلا أن الطريق، مهما بلغت جاهزيته الفنية، سيظلّ رهين حسابات أعمق من الأسفلت والخرائط، فنجادله يتوقف على استقرار العراق وانخراط الأردن واستعداد الخليج لتبني شراكة تتجاوز التجارة إلى بناء ثقة سياسية، أما بالنسبة لأنقرة، فالمشروع لا يقتصر على تمرير الشاحنات، بل على تمرير رؤية جديدة لدورها في الشرق الأوسط.

رابط المقال: <https://www.noonpost.com/340587>