المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

تحليلات اقتصادية | 28 تشرين الأول/ أكتوبر 2024

# إعادة فتح المعابر والطرق الدولية في سورية

# المكاسب الاقتصادية والعوائق السياسية

ابراهيم ياسين

# إعادة فتح المعابر والطرق الدولية في سورية: المكاسب الاقتصادية والعوائق السياسية

سلسلة: تحليلات اقتصادية

28 تشرين الأول/ أكتوبر 2024

**ابراهيم ياسين**

باحث سوري مختص بالاقتصاد السياسي؛ لديه أبحاث ومقالات منشورة في مراكز بحثية ومجلات؛ إعلامي وناشط في مجال حقوق الإنسان؛ مجاز في العلاقات الدولية والعلوم الدبلوماسية.

جميع الحقوق محفوظة للمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات © 2024

المركز العربيّ للأبحاث ودراسة السّياسات مؤسّسة بحثيّة عربيّة للعلوم الاجتماعيّة والعلوم الاجتماعيّة التطبيقيّة والتّاريخ الإقليميّ والقضايا الجيوستراتيجية. وإضافة إلى كونه مركز أبحاثٍ فهو يولي اهتمامًا لدراسة السّياسات ونقدها وتقديم البدائل، سواء كانت سياسات عربيّة أو سياسات دوليّة تجاه المنطقة العربيّة، وسواء كانت سياسات حكوميّة، أو سياسات مؤسّسات وأحزاب وهيئات.

يعالج المركز قضايا المجتمعات والدول العربيّة بأدوات العلوم الاجتماعيّة والاقتصاديّة والتاريخيّة، وبمقاربات ومنهجيّات تكامليّة عابرة للتّخصصات. وينطلق من افتراض وجود أمن قوميّ وإنسانيّ عربيّ، ومن وجود سماتٍ ومصالح مشتركة، وإمكانيّة تطوير اقتصاد عربيّ، ويعمل على صوغ هذه الخطط وتحقيقها، كما يطرحها كبرامجَ وخططٍ من خلال عمله البحثيّ ومجمل إنتاجه.

المركز العربيّ للأبحاث ودراسة السّياسات

شارع الطرفة، منطقة 70 - وادي البنات - الظعاين، قطـر

هاتف: 40354111 974 +

www.dohainstitute.org

# المحتويات


أولًا: أهم الطرق والمعابر الدولية في سورية 4

ثانيًا: الخطوات المحتملة لإعادة فتح المعابر الدولية 5

1. التفاوض السياسي 5

2. الضمانات الأمنية 5

3. تأهيل البنية التحتية 6

4. مراقبة تنفيذ الاتفاقات 6

5. التوعية المجتمعية 6

ثالثًا: الفوائد الاقتصادية لإعادة فتح المعابر والطرق الدولية 6

رابعًا: العوائق السياسية 7

خامسًا: الدول المعنية بإعادة فتح الطرق المعابر الدولية 8

خاتمة 9

الأحداث منذ إعلان افتتاح معبر أبو الزندين بين مناطق سيطرة المعارضة والنظام السوري في ريف مدينة الباب شرق حلب في 18 آب/ أغسطس 2024، حيث تعرّض المعبر للقصف بقذائف مدافع الهاون مرتين على التوالي، وخرجت مظاهرات على الجانب الذي تسيطر عليه قوات المعارضة رافضةً فتحه، ونصبت خيمة اعتصام قربه للسبب ذاته، في حين يطالب النظام السوري تركيا بتنفيذ تعهداتها وإعادة فتحه[1]. وتأتي أهمية المعبر من موقعه الذي يربط طريقَي M4 وM5 الاستراتيجيين في سورية، وتشكيله نقطة ارتباط بين المناطق التي يسيطر عليها النظام وبين المنطقة التي تسيطر عليها قوات المعارضة على طريق M5 الذي يصل الأردن بتركيا قاطعًا الأراضي السورية.

## أولًا: أهم الطرق والمعابر الدولية في سورية

في سورية طريقان رئيسان:

1. **الطريق الدولي M5**: يبلغ طوله 450 كيلومترًا، ويربط جنوب البلاد بشمالها، ويمتد من معبر نصيب في محافظة درعا على الحدود مع الأردن وصولًا إلى دوار الموت في حلب، قاطعًا محافظات دمشق وحمص وإدلب، وتسيطر عليه قوات النظام السوري. أما المسافة الممتدة من إعزاز حتى معبر باب السلام على الحدود التركية، والتي تعتبر جزءًا من طريق حلب - غازي عنتاب المكمل لطريق M5، فهي تحت سيطرة فصائل الجيش الوطني المدعوم من لتركيا.

2. **الطريق الدولي M4**: يربط شرق البلاد بغربها، ويمتد من الحدود مع العراق عند معبر اليعربية إلى اللاذقية على ساحل البحر الأبيض المتوسط، ويربط محافظات دير الزور والرقة والحسكة وحلب وإدلب وصولًا إلى اللاذقية، ويسيطر النظام السوري وقوات سوريا الديمقراطية (قسد) على الجزء الأكبر منه، في حين تسيطر هيئة تحرير الشام على مسافة منه تبلغ نحو 130 كيلومترًا واقعة بين ريف حلب الغربي وصولًا إلى ريف اللاذقية الشمالي.

أما المعابر التي تربط سورية بدول الجوار فهي 19 معبرًا، يسيطر النظام السوري على نصفها تقريبًا، وتعاني كلها مشكلات مختلفة. فمعبر نصيب مع الأردن يواجه إغلاقات متكررة وطول فترة انتظار الشاحنات قبل عبورها بسبب تهريب الحبوب المخدّرة، ومعبر كسَب مع تركيا مغلق أمام الحركة التجارية، ويسيطر على معبر البوكمال ميليشيات إيرانية، ويشهد الطريق المؤدية إليه هجمات من الخلايا المتبقية من تنظيم الدولة الإسلامية في العراق والشام «داعش». أما المعابر مع لبنان، وأبرزها معبرا المصنع والدبوسية، فقد تأثرت بالإغلاق الطويل، نتيجة جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد19-) والأزمة الاقتصادية والسياسية التي يمرّ بها لبنان، وأخيرًا تعرضت للقصف من جانب إسرائيل في سياق عدوانها على لبنان. في حين تدير المعارضة السورية ستة معابر تربط مناطقها بتركيا، وأهمها معبر باب السلام. ويخضع معبر باب الهوى، الذي يعتبر المعبر التجاري الوحيد مع تركيا وتستخدمه الأمم المتحدة لإدخال المساعدات إلى شمال غرب سورية، لسيطرة هيئة تحرير الشام[2]. وتسيطر قوات سوريا الديمقراطية على أربعة معابر مع العراق أهمها معبر سيمالكة على نهر دجلة، ومعبر اليعربية في محافظة الحسكة، وأربعة معابر مع تركيا جميعها مغلقة من الجانب التركي.

1 خالد زنكلو، "بانتظار موقف صارم من أنقرة تجاه ميليشياتها لتحييد 'أبو الزندين' ... مصادر 'الوطن': عدم وضع المنفذ في الخدمة يؤثر بـ 'التفاهمات' مع روسيا"، **الوطن**، 2024/8/28، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOiJ

2 سعيد عبد الرزاق، "معابر سوريا تُفجر صراعات متكررة على النفوذ... ما خريطتها؟"، **الشرق الأوسط**، 2023/9/28، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOiN

وإضافة إلى ذلك، لدى سورية ميناء اللاذقية وميناء طرطوس على شاطئ البحر الأبيض المتوسط، وتشكّل أجواؤها عقدة وصل ومنطقة عبور بين القارات.

## ثانيًا: الخطوات المحتملة لإعادة فتح المعابر الدولية

منذ بداية النزاع في سورية، اعتُبرت الطرق والمعابر الدولية هدفًا للصراع العسكري، حيث حاولت مختلف أطراف النزاع السيطرة عليها، وكانت الطرق الدولية حاضرة خلال مسار المفاوضات السياسية في مختلف المحافل الدولية (أستانا، وجنيف). وتتقاسم قوى النزاع السوري، قوات سوريا الديمقراطية والمعارضة السورية والنظام السوري، السيطرة على أجزاء من الطرق الرئيسة، ونتيجة الخلافات السياسية وحرب الوكالة الدائرة بينها تبقى إمكانية الاستفادة من الطرق محدودة جدًا، أو ربما تفتح هذه الطرق المجال للتعاون المؤقت بينها تحت ضغط الحاجة الاقتصادية بين مناطق النفوذ الثلاث من أجل التكامل الاقتصادي من دون تفاهمات سياسية.

### 1. التفاوض السياسي

كانت الطرق الدولية محور نقاشٍ أساسيًا خلال المباحثات السياسية التي سعت لتقريب وجهات النظر بين الفرقاء المتنازعين في سورية، فبموجب اتفاق سوتشي الذي وقّعه الرئيسان الروسي فلاديمير بوتين والتركي رجب طيب أردوغان عام 2018، كان من المفترض أن يُفتح الطريقان الدوليان M4 وM5، ولكن ذلك لم يحدث[3]. ثم أعيدت التفاهمات بين روسيا وتركيا وفقًا لبنود اتفاقية موسكو الموقعة في 5 آذار/ مارس 2020، ونصت على إنشاء ممر آمن يمتد ستة كيلومترات جنوب الطريق الدولي M4 وستة كيلومترات شماله، وتسيير دوريات مشتركة بينهما على طوله[4]، لكنهما فشلتا في تنفيذ هذا الاتفاق كذلك. وتتحدث مصادر إعلامية عن اجتماع جرى بين الجانبين التركي والروسي في تموز/ يوليو 2024 في معبر ترنبة لإعادة تفعيل دوريات مشتركة على الطرق الدولية، في محاولة لإعادة إحياء الاتفاقيات السابقة التي تسهل فتحها[5].

وفيما يخص المعابر الدولية، فقد اعتمدت الأمم المتحدة في عام 2014 آلية لتوزيع المساعدات التي تقدّمها جهات ومنظمات دولية للسوريين في المناطق الخارجة عن سيطرة النظام عبر أربعة معابر، هي: معبر باب الهوى ومعبر باب السلامة على الحدود التركية، ومعبر الرمثا على الحدود الأردنية، ومعبر اليعربية على الحدود العراقية. ونتيجةً طبيعية للخلافات السياسية حول الملفات السورية، استخدمت روسيا والصين حق النقض «الفيتو» في مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة عدة مرات ضد مشاريع قرارات التفويض الدولي لإدخال المساعدات إلى سورية من دون إذن الحكومة السورية، وبقي معبر باب الهوى الوحيد المفتوح إلى الآن[6].

### 2. الضمانات الأمنية

لا يمكن إعادة فتح الطرق من دون ضمانات أمنية تضمن مصالح جميع المستفيدين. ومن بين الحلول المقترحة أن يعمل كل طرف من أطراف النزاع في سورية على حماية الجزء الذي يسيطر عليه من أي تعدّيات، وبما أنّ كل طرف مدعوم من جهة خارجية فيمكنها الإشراف على سير عمليات الحماية.

---

3 "سوريا: ما هي بنود اتفاق إنشاء منطقة منزوعة السلاح بإدلب؟"، **بي بي سي عربي**، 2018/9/18، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zP53

4 Vladimir Soldatkin & Maria Kiselyova, "Russia, Turkey Agree Ceasefire Deal for Syria's Idlib," *Reuters*, 5/3/2020, accessed on 1/10/2024, at: https://acr.ps/1L9zP8P

5 خالد زنكلو، "تمهيدًا لوضع الطريق الدولي في الخدمة مع طريق غازي عنتاب إلى حدود الأردن ... مصادر 'الوطن': إعادة تسيير دوريات مشتركة روسية - تركية على 'M4' قريبًا"، **الوطن**، 2024/7/21، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOyF

6 "In Hindsight: The Demise of the Syria Cross-border Aid Mechanism," *Security Council Report*, 31/7/2023, accessed on 1/10/2024, at: https://acr.ps/1L9zOJY

### 3. تأهيل البنية التحتية

كون هذه المعابر دولية، فستحقق إعادة تفعيلها فوائد كبيرة لجميع الدول الإقليمية من خلال تسهيل التنقلات والحركة التجارية فيما بينها وإليها، ما يسهل وصول البضائع والخدمات على نحو أسرع وأكثر كفاءة، ويؤدي إلى تقليل تكاليف النقل، وزيادة الإنتاج، وتعزيز النمو الاقتصادي. إضافة إلى أن تحسين البنية التحتية للنقل سيجذب الاستثمار ويخلق فرص عمل، ما يساهم في تقليل معدلات البطالة وتحسين مستوى المعيشة.

### 4. مراقبة تنفيذ الاتفاقات

نظرًا إلى أن الطرق الدولية تخدم جهات متعددة، فمن الضروري ضمان الالتزام بالاتفاقيات المبرمة لتجنّب إخلال أيّ طرف بها. ويمكن أن تؤدي الأمم المتحدة دورًا في دعم تنفيذ الاتفاقيات ومراقبتها بما يتناسب مع اختصاصها بصفتها منظمة دولية في حال موافقة أطراف النزاع على ذلك.

### 5. التوعية المجتمعية

لا بد من توعية المجتمعات المحلية من خلال الحوار والنقاشات حول الفوائد الاقتصادية والسياسية لإعادة فتح الطرق والمعابر الدولية على كافة الصُعد الاقتصادية.

## ثالثًا: الفوائد الاقتصادية لإعادة فتح المعابر والطرق الدولية

تدرك القوى الدولية والإقليمية أهمية السيطرة على المعابر البرية والمنافذ الدولية، إذ من يسيطر عليها يمسك بعصب الحياة ويتحكم في الحركة التجارية. وبما أنّ سورية تشكّل عقدة مواصلات رئيسة في المنطقة، فستدعم إعادة فتح معابرها الاقتصاد الوطني، فمثلًا في عام 2010 كانت نسبة قطاع النقل 13 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي[7]، وكانت تعبر من خلال أراضيها نحو 150 ألف شاحنة بإعفاءات وتسهيلات خاصة[8].

وقد استفادت أطراف النزاع في سورية من سيطرتها على الطرق الدولية من خلال تحقيق إيرادات مالية كبيرة، عبر فرض ضرائب باهظة وإتاوات على انتقال الأفراد فيما بات يعرف بأجور الترفيق (مرافقة البضاعة من مكان انطلاقها إلى مكان تسليمها) إضافة إلى الرشاوى التي تُدفع على كافة الحواجز المنتشرة على الطرقات.

وستسهل إعادة فتح المعابر والطرق الدولية الأعمال الاقتصادية الرئيسة في سورية، وسينعكس ذلك إيجابيًا على لبنان الذي يمرّ بأزمات اقتصادية وسياسية وأمنية لا تبدو نهايتها قريبة، حيث يصدّر لبنان أغلب منتجاته الزراعية إلى دول الخليج العربية عبر معبر نصيب مع الأردن، كما سينعكس ذلك على اقتصاد تركيا وتجارتها مع دول الخليج أيضًا، فضلًا عن المساهمة في إعادة إعمار سورية، التي ستعمّ فائدتها كل القطاعات الرئيسة وفي مقدمتها ازدهار حركة التبادل التجاري والتصدير، خصوصًا المنتجات الزراعية، حيث تشكّل المساحة القابلة للزراعة ومساحة الغابات في سورية قرابة 6.5 ملايين هكتار، وهو ما يمثل 32.8 في المئة من المساحة الإجمالية للبلاد البالغة 18.5 مليون هكتار[9]. والجدير بالذكر هنا أن قيمة الخسائر الناتجة من تضرر القطاع الزراعي

7 رولا غازي إسماعيل، "دور قطاع النقل في بناء الاقتصاد الوطني في الجمهورية العربية السورية (1980-2010)"، **مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية**، مج 40، العدد 3 (2018).

8 زياد غصن، "سوريا وتركيا والاقتصاد ثالثهما: الفرص والتحديات"، **الميادين**، 2022/8/29، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zP3q

9 الجمهورية العربية السورية، وزارة الزراعة والإصلاح الزراعي، مديرية مكتب الإنتاج العضوي، "القطاع الزراعي"، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOxy

بسبب الحرب قدّرت بنحو 16 مليار دولار أميركي بين عامي 2011 و2016[10]. كما من شأن إعادة فتح المعابر أن تزيد من دخول العملة الأجنبية التي يحتاج إليها الاقتصاد السوري بشدة، ما سيعود بالفائدة على العملة الوطنية التي فقدت 99.64 في المئة من قيمتها عمّا كانت عليه في عام 2011 أمام الدولار الذي كان يعادل 48 ليرة سورية آنذاك[11]، أما اليوم فيعادل 15 ألف ليرة سورية.

ومع إعادة فتح المعابر وضمان أمنها، من المتوقع أن يرتفع عدد السياح والمسافرين إلى سورية، ما يساهم في تعزيز قطاع السياحة وتنشيط المنشآت السياحية والأسواق المحلية. ففي عام 2010، بلغ عدد السياح إلى سورية نحو 8.5 ملايين سائح، بينما عددهم اليوم نحو مليون زائر[12].

وسيساهم فتح المعابر والطرق الدولية كذلك في تحسين الوضع الاقتصادي من خلال تقليل تكاليف السفر والتجارة، ما سيؤدي إلى انخفاض الأسعار في كافة المناطق. كما سيخفف هذا من معاناة المدنيين في التنقل بين المدن والتكلفة عليهم، حيث تستغرق المسافة من حمص إلى إدلب حاليًا نحو يومين، وتبلغ تكلفة الانتقال من مناطق سيطرة النظام في حمص إلى إدلب قرابة 170 دولارًا أميركيًا ذهابًا بحسب شهادات شخصية حصل عليها الباحث، لكن في حال إعادة فتح المعابر فلن تزيد التكلفة على 10 دولارات، ولن تستغرق الرحلة أكثر من عدة ساعات.

تعدّ سورية فسيفساء اقتصادية متكاملة، حيث تتميز كل منطقة بموارد معيّنة، مثل النفط في دير الزور والرقة، والقمح في الحسكة، والفوسفات في حمص، والموانئ في طرطوس واللاذقية، في حين تعتبر درعا سلة سورية الغذائية، وغيرها الكثير، ولا بد لهذه المناطق من أن تتكامل لانتعاش الاقتصادي الوطني على نحو شامل.

وأخيرًا، من شأن إعادة فتح المعابر أن تمنع تشكّل مناطق معزولة في سورية، وقد يؤدي طول فترة انغلاقها إلى التفكير في تقسيم المنطقة إلى كانتونات متباينة.

## رابعًا: العوائق السياسية

في منطقة تعصف بها الاضطرابات، حيث حرب الإبادة الهمجية والممنهجة التي تشنّها إسرائيل ضد سكان قطاع غزة، واحتمال تطورها إلى حرب إقليمية قد تكون سورية إحدى أبرز ساحاتها في حال اندلاعها، إضافة إلى حروب الوكالة في سورية نفسها وعدم التمكن من الوصول إلى حل سياسي يضمن مصالح الفرقاء المتنازعين، مع وجود العديد من التشكيلات المصنفة على قوائم الإرهاب العالمي والتي ما زال خطر تمددها قائمًا، فستكون إعادة فتح المعابر والطرق الدولية خطوة تصالحية بين الأطراف المتنازعة، وسيكون لها دور في تخفيف حدة الخلافات السياسية بين سورية ودول الجوار، فمثلًا سيستفيد من ذلك الشمال السوري الذي يشهد انغلاقًا اقتصاديًا مع انحسار الملايين المهجّرين إليه في مساحة ضيقة واعتمادهم على نحو أساسي على الاستيراد من تركيا مع وجود حركة تصدير ضعيفة. وتشير أرقام المنظمات الدولية إلى أن مناطق سورية تتجه نحو العوز المتزايد، حيث وصلت نسبة الفقر إلى 90 في المئة في هذه المناطق[13]، ما يجعل البحث عن متنفس، قد يكون فتح المعابر والطرق الدولية إحدى أدواته، أمرًا لا بد منه.

---

10 "Counting the Cost Agriculture in Syria after Six Years of Crisis," Food and Agriculture Organization of the United Nations (2017), accessed on 1/10/2024, at: https://acr.ps/1L9zOPs

11 وليد النوفل، "2023 العام 'الأسوأ منذ بداية القرن العشرين': فماذا يحمل عام 2024 للسوريين؟"، **سوريا على طول**، 2023/12/28، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOQl

12 محمد توفيق، "نمو ملحوظ للسياحة في سوريا خلال النصف الأول من عام 2024"، **السائح العربي**، 2024/7/15، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOwz

13 "سوريا: استمرار الانتهاكات وسط الأزمة الاقتصادية"، هيومن رايتس وتش، 2024/1/11، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOvq

ومن بين العوائق السياسية لإعادة فتح المعابر والطرق الدولية الخلافات السياسية بين تركيا وسورية، إذ يتمثل الهاجس الأساسي لتركيا في منع قيام دولة كردية على حدودها ومحاربة تنظيم داعش. وتضغط تركيا من جانبها في اتجاه المصالحة بين النظام السوري والمعارضة، لكن النظام يضع شروطًا لعودة العلاقات بين البلدين تتضمّن انسحاب القوات التركية والتوقف عن دعم التشكيلات المقاتلة. وفيما يخص المعابر، وخاصة معبرَي باب الهوى وباب السلام، فيريد النظام أن يكونا تحت إدارته، وهو ما ترفضه الجهات المسيطرة على كليهما، ومن دون التوصل إلى حل لإعادة فتحهما فلن يكون لتفعيل الطرق الدولية القيمة المرجوة منها.

تستخدم الأطراف المسيطرة على المعابر والطرق الدولية إعادة فتحها وتفعيلها ورقة ضغط للحصول على مكاسب سياسية في المفاوضات، وقد تحدّثنا كيف كانت هذه نقطة تفاهم أساسية في اتفاق سوتشي عام 2018 وتفاهمات موسكو عام 2020 بين روسيا وتركيا، اللتين لكل منهما مصلحة مشتركة في تقديم تنازلات سياسية لتحصيل مكاسب اقتصادية،

وفي مقابل ما تقدّم، يثير فتح المعابر جدلًا واسعًا بين فصائل المعارضة والمجتمع الدولي، حيث ترى بعض الفصائل أنّه قد يؤدي إلى التطبيع مع النظام قبل التوصل غلأى حل سياسي.

## خامسًا: الدول المعنية بإعادة فتح الطرق المعابر الدولية

تسعى تركيا وروسيا إلى إعادة فتح الطرق والمعابر الدولية باعتبار ذلك جزءًا من مسار التقارب بينهما، حيث تربط تركيا موضوع فتح المعابر بموضوع التوافقات الأمنية التي ترغب في الوصول إليها مع النظام السوري بخصوص قوات سوريا الديمقراطية تحديدًا، إضافة إلى محاولتها الوصول إلى توافقات بين النظام والمعارضة، في وقت تراجعت فيه صادرات تركيا إلى العالم العربي[14]، وتحمّلها تكاليف مضاعفة نتيجة التصدير بحرًا، وانخفض كذلك عدد السياح العرب[15]. أما روسيا فتضغط بهدف تعزيز مكاسب النظام الاقتصادية، وتربط موضوع الطرق الداخلية بآلية إدخال مساعدات الأمم المتحدة عبر معبر باب الهوى. في حين تسعى إيران للوصول الآمن إلى مياه البحر الأبيض المتوسط.

وفي الوقت ذاته، تسعى الولايات المتحدة الأميركية والاتحاد الأوروبي إلى عرقلة الوصول إلى توافقات حول المعابر، لأنّه يعزز عدم الاستقرار في المناطق التي تسيطر عليها قوات سوريا الديمقراطية، ولا يزالان يرفضان أيّ شكل من أشكال تطبيع العلاقات مع النظام قبل المضي قدمًا في حل سياسي

قد تعتبر الدول العربية والإقليمية إعادة فتح المعابر خطوة في مبادرتها المطروحة "خطوة مقابل خطوة"، التي تسعى من خلالها للتقارب مع النظام السوري وإيجاد حلول للمشاكل العالقة. كذلك تهتم الدول العربية بالفوائد الاقتصادية التي ستجنيها من إعادة فتح المعابر من خلال تسهيل الاستيراد والتصدير وتخفيف تكاليف الشحن، ومن ثم تخفيض الأسعار والتضخم، لذلك لن تنجح المحادثات الروسية - التركية من دون مشاركة الدول العربية، إذ إن العديد من الملفات حول سورية تبدو مشتركة، وخصوصًا موضوع المعابر والطرق الدولية، فإغلاقها أدى إلى إيقاف تجارة الترانزيت التي تمرّ عبر الأردن، ومن المتوقع أن ترتفع إيرادات المنطقة الحرة في مدينة الزرقاء إلى مليار دينار أردني سنويًا في حال إعادة فتح المعابر. أما لبنان الذي كان يصدّر أكثر من 70 في المئة من منتجاته الزراعية عن طريق مدخله الوحيد، معبر نصيب، إلى الدول

14 "بالأرقام.. تراجع الصّادرات التركية للعالم العربي وعُزوف عربي عن زيارة تركيا للسياحة لماذا وماذا بعد؟"، **رأي اليوم**، 2024/7/24، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOWJ

15 "Number of Arab Tourists to Turkey in 2008-2023," *QueryTab*, 23/7/2024, accessed on 1/10/2024, at: https://acr.ps/1L9zOKk

العربية[16]، وخاصة دول الخليج، فقد فقدت منتجاته جودتها نتيجة زيادة فترة الشحن بحرًا إلى مدة تستغرق 20 يومًا أحيانًا.

وأخيرًا، تسعى الأمم المتحدة[17] لوصول المساعدات إلى المحتاجين من دون عوائق، إذ ستسهّل إعادة فتح المعابر وتفعيل الطرق الدولية من حركة موظفيها والمساعدات التي تقدمها.

## خاتمة

يخضع موضوع فتح المعابر والطرق الدولية، رغم أهميته الاقتصادية والجيوسياسية، لاعتبارات سياسية متباينة بين أطراف النزاع في سورية والدول المرتبطة بالقضية السورية، لذلك يشكّل التوافق عليه خطوة تصالحية تعزز الاستقرار في سورية والدول الإقليمية المجاورة (لبنان والعراق وتركيا والأردن)، ويعود بالفائدة على الدول الأوروبية والآسيوية التي تعتمد على سورية معبرًا لحركاتها التجارية. ولا بد من تقديم تنازلات سياسية للوصول إلى توافقات اقتصادية، إذ تتشارك المناطق السورية مشكلة إغلاق المعابر والطرق الرئيسة في البلاد، وأثرها في ارتفاع التكلفة وتعطل الأعمال التجارية. ويعدّ فتح المعابر ضرورة إنسانية للمجتمعات المحلية العالقة بين أطراف النزاع.

16 "فتح معبر نصيب الحدودي خطوة مهمة على طريق 'تطبيع' علاقات سوريا الاقتصادية مع الجوار"، **سويس إنفو**، 2018/10/21، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOka

17 "صون السلم والأمن الدوليين"، الأمم المتحدة، شوهد في 2024/10/1، في: https://acr.ps/1L9zOrW