جسور للدراسات
JUSOOR for STUDIES

تحليل خرائط السيطرة على الطرق في سورية

دراسات الخرائط

عبد الوهاب عاصي
أنس شواخ

كانون الأول/ديسمبر 2020
www.jusoor.co

دراسات الخرائط

تحليل خرائط السيطرة على الطرق في سورية

عبد الوهاب عاصي
باحث رئيسي في مركز جسور للدراسات

أنس شواخ
مساعد باحث في مركز جسور للدراسات

مؤسسة مستقلة متخصصة في إدارة المعلومات وإعداد الدراسات والأبحاث المتعلّقة بالشأن السياسي والاجتماعي والاقتصادي والقانوني في منطقة الشرق الأوسط والشأن السوري بشكل خاص، لمد جسور نحو المسؤولين وصناع القرار في كافة تخصّصات الدولة وقطاعات التنمية لمساعدتهم في اتخاذ القرارات المتوازنة المتعلّقة بقضايا المنطقة من خلال تزويدهم بالمعطيات والتقارير المهنيّة الواقعية الدقيقة.

جميع حقوق الطبع والنشر والنسخ محفوظة لمركز جسور للدراسات – 2020
www.jusoor.co

المحتويات

تمهيد ---- 04

أوّلاً: دوافع التنافس للسيطرة على الطرق الرئيسية ---- 05

1. عسكرياً ---- 06

2. سياسياً ---- 07

3. اقتصادياً ---- 09

4. إنسانياً ---- 10

ثانياً: واقع سيطرة الفاعلين على الطرق المركزية ---- 11

1. شرق الفرات ---- 16

2. غرب الفرات ---- 26

تمهيد

تحظى شبكة الطرق في سورية بأهمية بالغة بالنسبة لأطراف النزاع، التي بدأت بسباق للسيطرة عليها منذ عام 2012.

كانت مساعي الوصول أو السيطرة أو الحفاظ على الطرق في سورية من قبل أطراف النزاع مرتبطة بأهداف عسكرية بحتة، لكن بعد عام 2013، باتت تلك الجهود ذات غايات أخرى؛ أي اقتصادية وإنسانية وسياسية.

بعد عام 2017، بدأ الاهتمام بالطرق في سورية يمتد للقوى الدولية مثل تركيا وروسيا وإيران، بعد أن كان مقتصراً على القوى المحلية، أي النظام السوري وفصائل المعارضة والإدارة الذاتية وتنظيم داعش. وقد انعكس هذا الاهتمام في تغير خريطة السيطرة على الطرق في سورية، وقد يستمر ذلك لحين الوصول لوقف شامل لإطلاق النار يُمهد لإعادة الاستقرار في سورية وفق خطوات العملية السياسية.

ومنذ عام 2012، غالباً ما تركّز اهتمام أطراف النزاع على الطرق المركزية أي الدولية والرئيسية بشكل أكبر من المحلية.

والمقصود بالطرق الدولية تلك التي تصل سورية بالدول المجاورة، أمّا الطرق الرئيسية فتلك التي تصل بين

مراكز المحافظات اتصالاً رئيسياً والطرق ذات الأهمية الخاصة والطرق الحدودية مع الدول المجاورة.

ويعتمد هذا التعريف للطرق على القانون رقم 26 لعام 2006 الصادر عن مجلس الشعب في سورية. علماً أنّ خرائط السيطرة على الطرق، المرفقة في هذا التقرير، لا تُحدّد الطرق الرئيسية والدولية، إنّما تتناول التصنيف العام لها كطرق مركزية، نظراً لعدم وجود قاعدة بيانات رقمية، فحتى نهاية 2016، لم تكن المؤسسة العامة للمواصلات الطرقية في سورية قد أتمت العمل على تطوير وتحديث مشروع الخارطة الرقمية للطرق المركزية، وهو عبارة عن تحويل الخارطة من الشكل الورقي إلى الرقمي لربطها بجملة من الإحداثيات العالمية أو المحلية؛ بحيث تصبح كل نقطة في الخارطة عبارة عن مدلول له إحداثياته.

أولاً:

دوافع التنافس للسيطرة على الطرق الرئيسية

01 عسكرياً:

تكتسب الشبكة الطرقية في سورية أهمية عسكرية بالغة بالنسبة لمختلف أطراف النزاع، نظراً لـ:

- **تأمين طرق الإمداد والنقل العسكري** بين مناطق السيطرة وعبر الحدود، وكانت هناك العديد من العمليات القتالية التي اندلعت لضمان الوصول العسكري الآمن بين مواقع النفوذ، مثل معركة السيطرة على طريق خناصر – إثريا التي شنّها النظام السوري بين عامي 2015 و2016، وانتهت بإعادة افتتاح الطريق الذي يصل مناطق سيطرته مع شمال سورية. وكذلك مساعي إيران للسيطرة على مسار الطريق الدولي 2 في سورية، والذي يصل العراق مع لبنان بمسار يمر من معبر التنف إلى دمشق فمعبر جديدة يابوس.
- **قطع طرق الإمداد والنقل العسكري** داخلياً وعبر الحدود عن مناطق السيطرة، ومثال ذلك المعركة التي شنها تنظيم داعش أواخر عام 2016 للسيطرة على مدينة تدمر، حيث قام بقطع طريق الإمداد الرئيسي للنظام السوري الذي يصلها مع مناطق نفوذه في حمص. وهناك مثال آخر، بتمركز الولايات المتحدة في ثكنة التنف بهدف قطع طريق الإمداد والنقل العسكري 2 على إيران.
- **تدعيم خطوط الصد والدفاع** في بعض الأحيان، عندما تفصل الطرق ولا سيما الدولية بين منطقة وأخرى، على اعتبار أنّ معظم شبكات الطرق الدولية تكون على منسوب مرتفع مقارنة مع محيطها الجغرافي، فالبنية التحتية لا بد أن تطابق مواصفات تحمّل الأوزان الكبيرة.

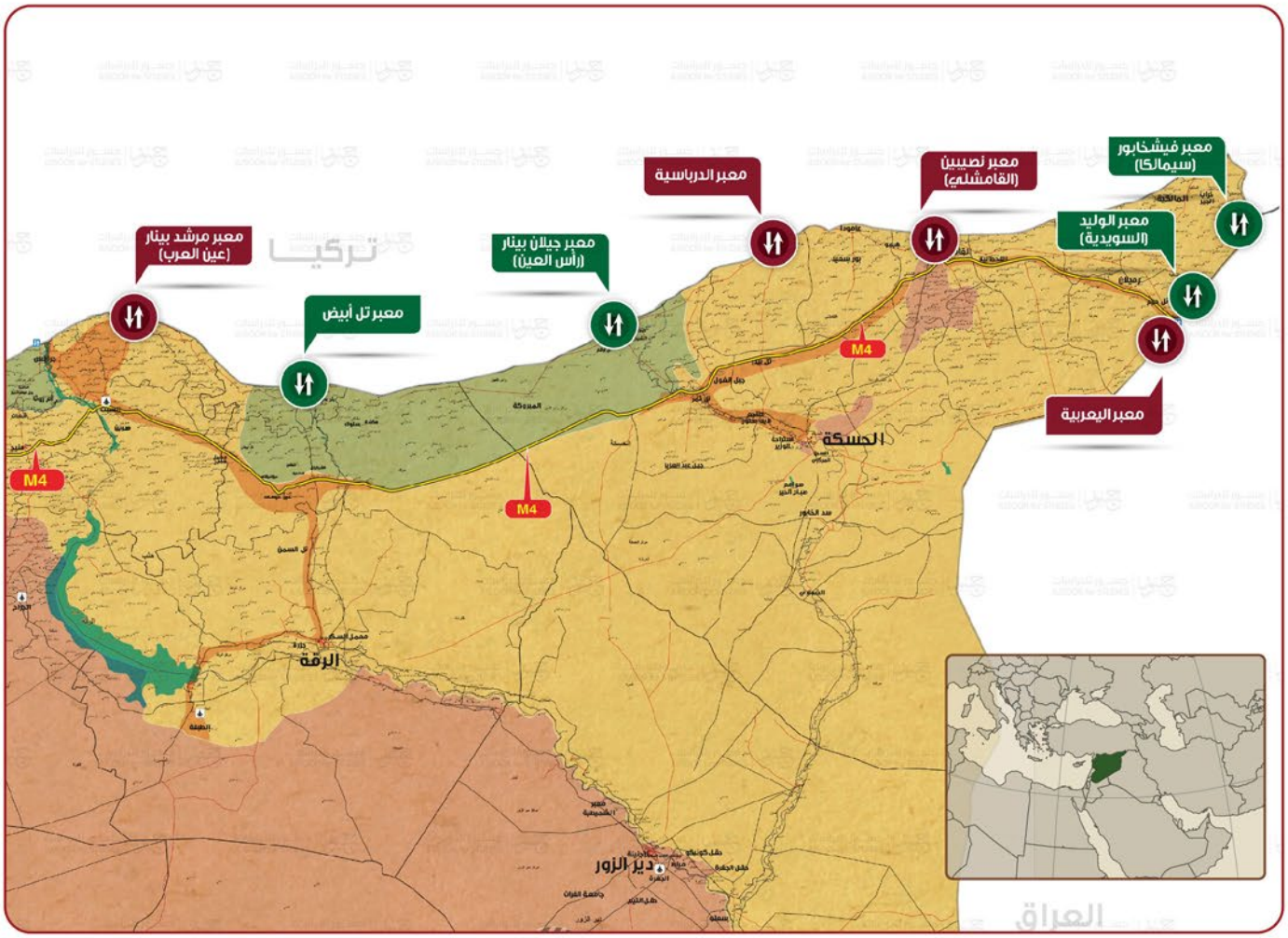
02 سياسياً:

تُعتبر الشبكة الطرقية في سورية ذات أهمية على المستوى السياسي بالنسبة لأطراف النزاع نظراً لـ:

- **فرض السيادة،** وهذه الأخيرة أي السيادة تشمل شبكات الطرق المركزية إضافة إلى مراكز المحافظات والمعابر الحدودية وغيرها، والتي من شأن السيطرة عليها فرض سياسة أمر واقع أمام بقية القوى. وعلى هذا الأساس يُمكن فهم المساعي الحثيثة التي بذلها النظام السوري وحلفاؤه بين عامي 2016 و2018 لتأمين كامل طريق دمشق – عمان، وهو جزء من الطريق الدولي M5، أي بما يؤدي لفك العزلة عنها في إطار دعم سياسات تطبيع العلاقة مع النظام.
- **دعم الموقف في العملية السياسية** حيث تسعى أطراف النزاع في مسار المفاوضات لتعزيز مكاسبها، والتي ترتبط بنسبة الاستحواذ في خارطة النفوذ، بما في ذلك مدى السيطرة على شبكات الطرق المركزية.

نزاع على الطريق الرئيسي M4 بين قوات النظام السوري وقوات المعارضة المسلحة

أهم المعابر الحدودية والسيطرة عليها شمال شرق سورية



مفاتيح الرموز

معبر مفتوح — معبر مغلق

قوات النظام السوري

- معبر اليعربية
- معبر نصيبين (القامشلي)
- معبر مرشد بينار (عين العرب)

قوات سوريا الديمقراطية

- معبر الوليد(السويدية)
- معبر فيشخابور (سيمالكا)
- معبر الدرباسية

فصائل المعارضة المسلحة

- معبر جيلان بينار (رأس العين)
- معبر تل أبيض

03 اقتصادياً:

ترتبط أهداف أطراف النزاع بالسيطرة على الشبكة الطرقية على المستوى الاقتصادي بملف حركة التجارة والنقل الداخلية والخارجية، والذي كان أحد البنود الرئيسية في مذكرة سوتشي (2018) الموقعة بين تركيا وروسيا، وأصبح أحد القضايا الخلافية بين الطرفين لاحقاً.

وتتنافس القوى المحلية والدولية على السيطرة على خطوط الإمداد التي تصل بين مواقع إنتاج الحبوب والقطن ومشتقات النفط وبين مواقع التصنيع والاستهلاك والتصدير.

على سبيل المثال، يأمل النظام السوري وحلفاؤه من السيطرة على الشبكة الطرقية في سورية، بتوسيع الاتفاقيات والعقود التي تم توقيعها، والحصول على إيرادات مالية للمساهمة في سداد الديون، وكذلك بتشجيع المستثمرين المحليين لا سيما في قطاعي الإنتاج والصناعة.

وعليه، يُمكن فهم قرار النظام السوري في 10 آب/ أغسطس 2019، تعديل تصنيف 17 طريقاً محلياً ليصبحوا طرقاً مركزية ضمن شبكة تمتد ما بين حلب وطرطوس واللاذقية، وصولاً إلى الريف الشرقي لحمص والجنوب. إذ أنّ مشاريع التأهيل التي يعمل عليها تهدف إلى خصخصة قطاع الطرق وفرض الضرائب على العابرين والمستخدمين.

أمّا تركيا فتسعى من خلال دعم سيطرة فصائل المعارضة على الشبكة الطرقية إلى ضمان مشاركة المستثمرين المحليين لديها في عمليات إعادة التأهيل والخصخصة، وتنشيط الاقتصاد المحلي أو على الأقل الولايات الجنوبية؛ بضمان إعادة استئناف التجارة الدولية التي توصل شركاتها إلى أسواق الخليج العربي، وضمان مشاركة أوسع في عمليات إعادة الإعمار؛ نظراً لانتشار العديد من المدن والمنشآت على أطراف شبكة الطرق المركزية.

04 إنسانياً:

إنّ سيطرة أطراف النزاع على الشبكة الطرقية لا سيما المركزية في سورية، يحمل أهدافاً مرتبطة بالمساعدات الإنسانية عبر الحدود.
على سبيل المثال، يسعى النظام السوري لفرض سيطرته على كامل الشبكة الطرقية لا سيما الرئيسية والدولية منها، من أجل إلغاء الحاجة إلى العمليات الإنسانية عبر الحدود، وفق ما صرّح به مندوب سورية الدائم لدى الأمم المتحدة بشار الجعفري، في جلسة مجلس الأمن بتاريخ 29 كانون الثاني/ يناير 2020.
وحفاظ المعارضة السورية والإدارة الذاتية الكردية على سيطرتها على أجزاء من الطرق المركزية يُعزز من موقفهما في استمرار المساعدات الإنسانية عبر الحدود بموجب القرار الأممي 2504 (2020).

مضايقات للسكان المحليين على الطرق من قبل قوات النظام السوري

ثانياً:

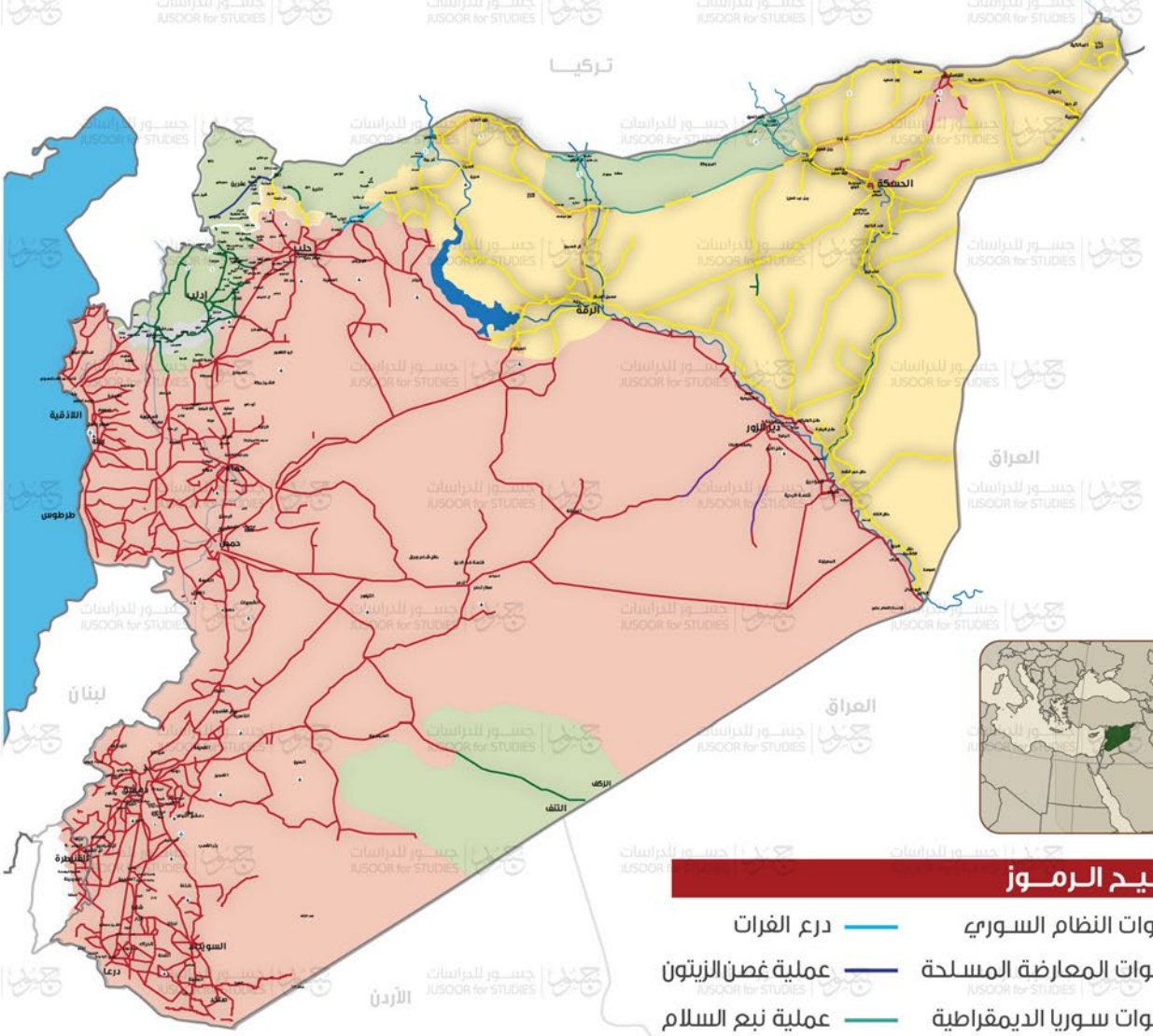
واقع سيطرة الفاعلين على الطرق المركزية

يُسيطر النظام السوري على 74,4٪ من الشبكة الطرقية في سورية، بمسافة هي الأكبر مقارنة مع بقية أطراف النزاع، والتي تُقدّر بـ 53431,4 كم. علماً أن نسبة سيطرته على الطرق المركزية تبلغ على 71٪ بمسافة تُقدّر بـ 2245 كم، وعلى نسبة 69٪ من شبكة الطرق المحلية، بمسافة تُقدّر بـ 6511 كم.

في حين تُسيطر فصائل المعارضة على 11,9٪ من الشبكة الطرقية في سورية، بمسافة هي الأصغر مقارنة مع بقية أطراف النزاع، والتي تُقدّر بـ 8842,4 كم. علماً أن نسبة سيطرتها على الطرق المركزية تبلغ 8٪ بمسافة تُقدّر بـ 570 كم، وعلى نسبة 9٪ من شبكة الطرق المحلية، بمسافة تُقدّر بـ 752 كم.

بينما تُسيطر الإدارة الذاتية الكردية على 15,7٪ من الشبكة الطرقية في سورية، بمسافة تُقدّر بـ 11581,4 كم. علماً أن نسبة سيطرتها على الطرق المركزية تبلغ 22٪ في سورية، بمسافة تُقدّر بـ 1933كم، وعلى نسبة 23٪ من شبكة الطرق المحلية، بمسافة تُقدّر بـ 2128كم.

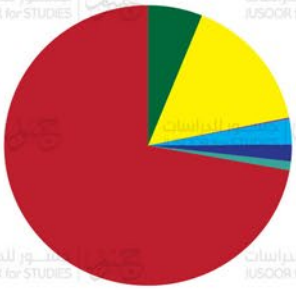
خريطة السيطرة على الشبكات الطرقية



مفاتيح الرموز

- قوات النظام السوري
- قوات المعارضة المسلحة
- قوات سوريا الديمقراطية
- تواجد تنظيم داعش
- درع الفرات
- عملية غصن الزيتون
- عملية نبع السلام

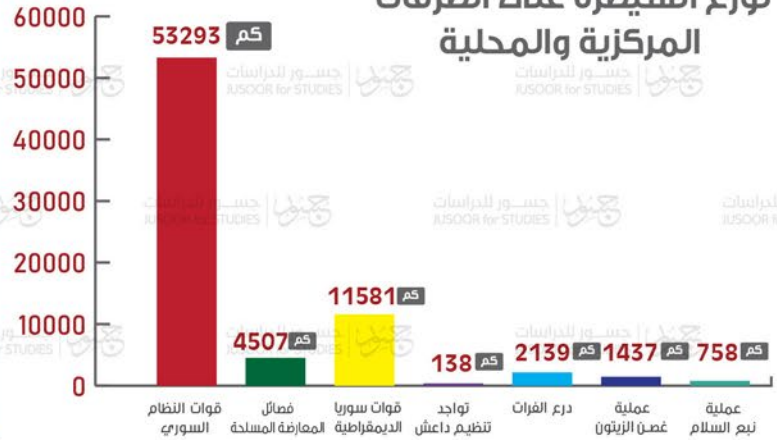
نسبة السيطرة على الطرقات المركزية والمحلية

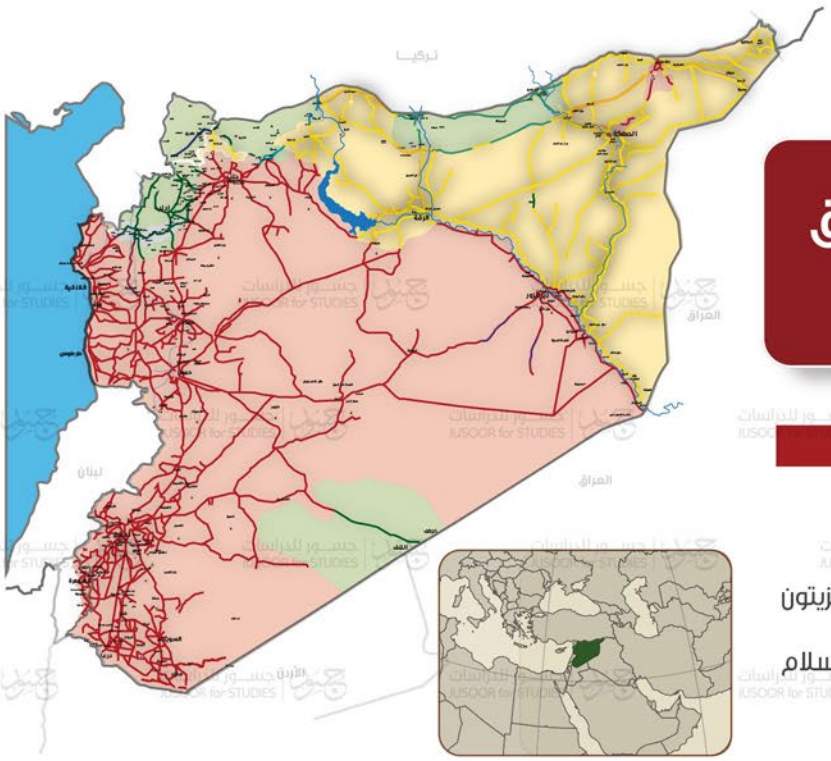


- قوات النظام السوري 72%
- قوات المعارضة المسلحة 6%
- قوات سوريا الديمقراطية 16%
- تواجد تنظيم داعش 1%
- درع الفرات 3%
- عملية غصن الزيتون 2%
- عملية نبع السلام 1%

الطول الإجمالي للطرق (المركزية والمحلية): 73855.44 كم

توزع السيطرة على الطرقات المركزية والمحلية





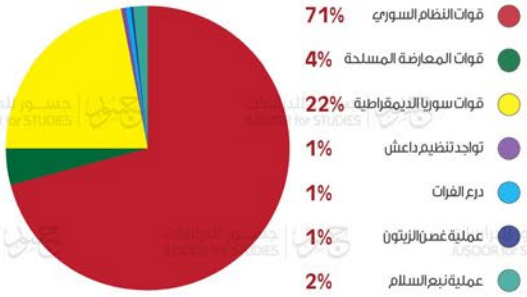
نسب السيطرة على الطرق المركزية والمحلية

مفاتيح الرموز

- قوات النظام السوري
- درع الفرات
- فصائل المعارضة المسلحة
- عملية غصن الزيتون
- قوات سوريا الديمقراطية
- عملية نبع السلام
- تواجد تنظيم داعش

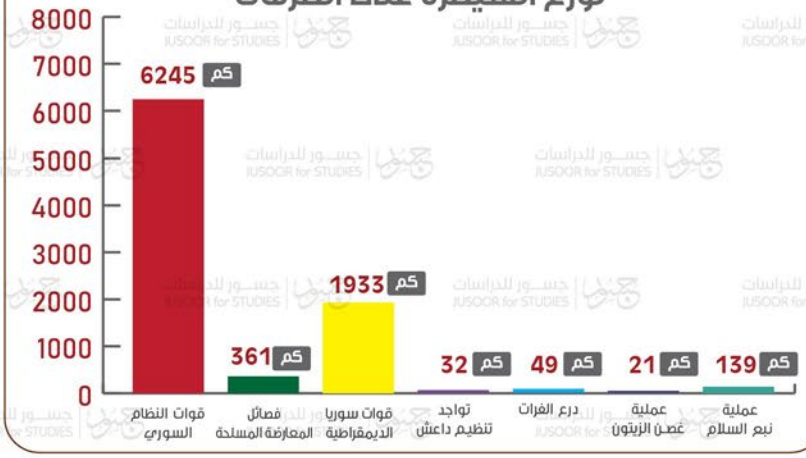
خريطة السيطرة على (الطرق المركزية) في سورية

نسبة السيطرة على الطرقات



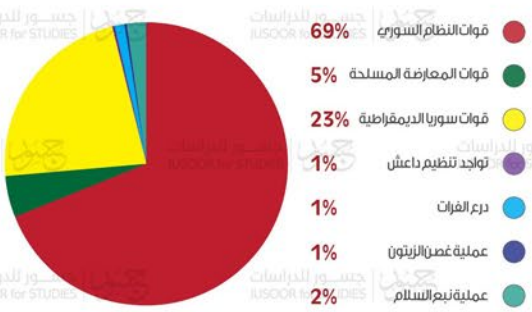
الطول الإجمالي للطرق (المركزية): 8780.4 كم

توزع السيطرة على الطرقات



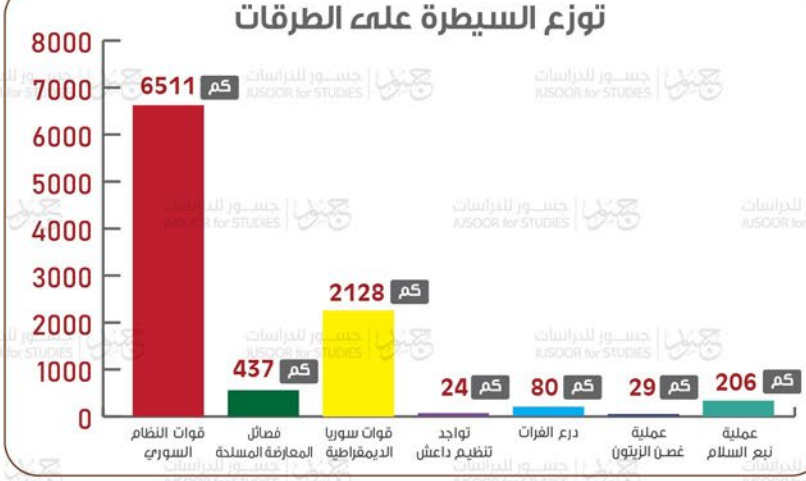
خريطة السيطرة على (الطرق المحلية) في سورية

نسبة السيطرة على الطرقات



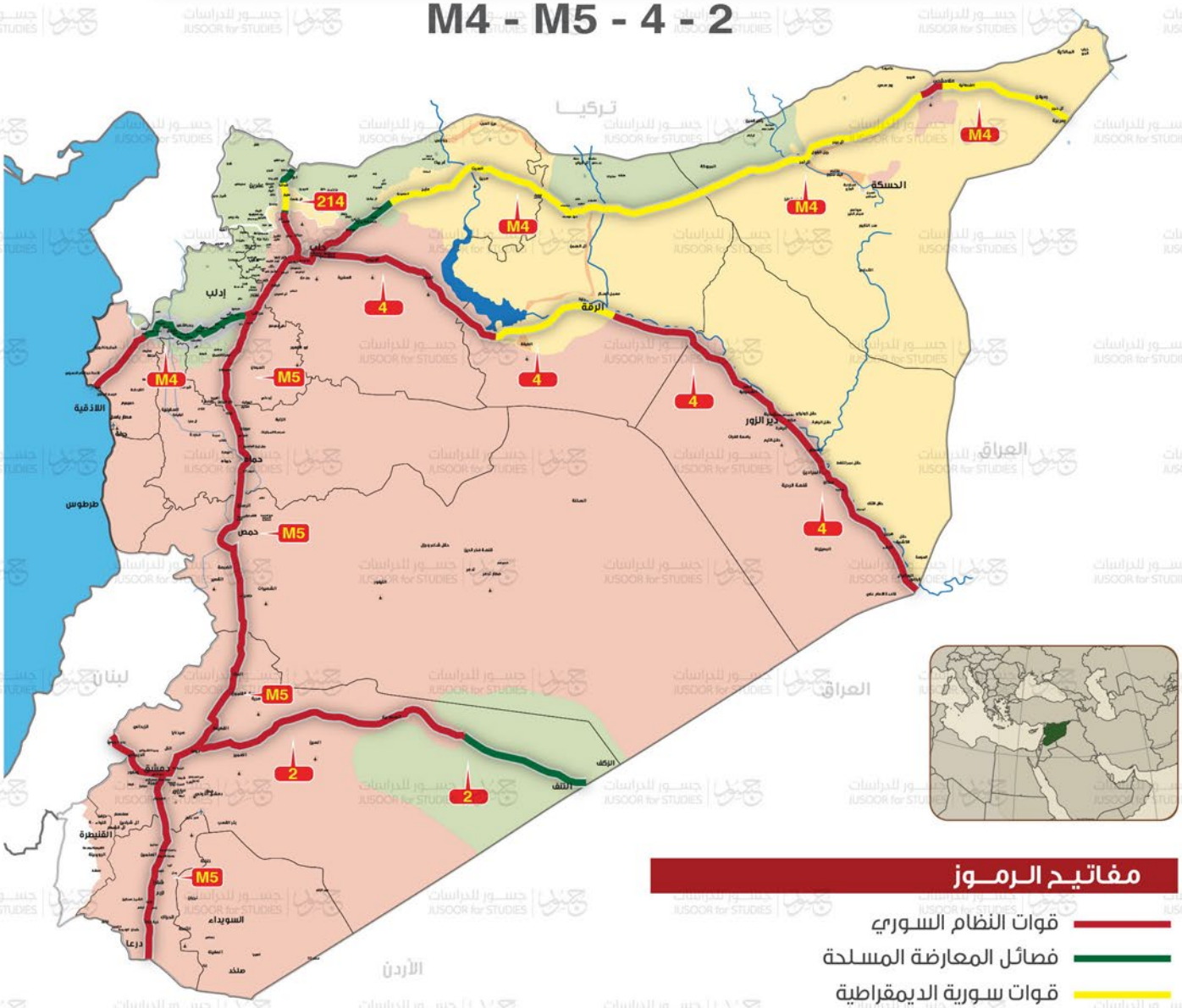
الطول الإجمالي للطرق (المحلية): 9416.2 كم

توزع السيطرة على الطرقات



خريطة السيطرة على الطرق المركزية في سورية

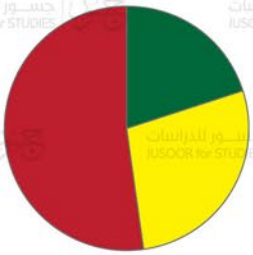
M4 - M5 - 4 - 2



مفاتيح الرموز

- قوات النظام السوري
- فصائل المعارضة المسلحة
- قوات سورية الديمقراطية

نسبة السيطرة على الطرقات
(M4 - M5 - 4 - 214 -2)

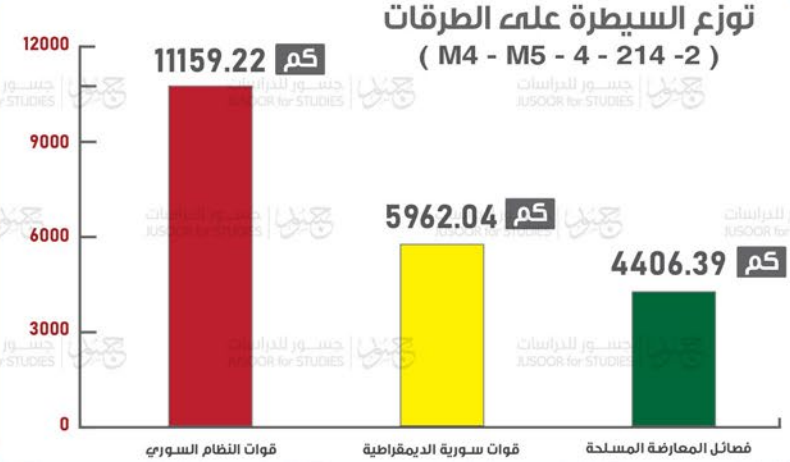


- قوات النظام السوري **52%**
- فصائل المعارضة المسلحة **20%**
- قوات سورية الديمقراطية **28%**

الطول الإجمالي للطرق المركزية :

21527.65 كم

توزع السيطرة على الطرقات
(M4 - M5 - 4 - 214 -2)



01 شرق الفرات

أ.طرق خاضعة للتفاهم

وهي شبكة الطرق المركزية والمحلية التي خضعت إلى تفاهمات تنص على توزيع السيطرة وتحديد حركة المرور العسكري والمدني، وذلك منذ توقيع مذكرة سوتشي في 23 تشرين الأول/ أكتوبر 2019، بين تركيا وروسيا، ومذكرة حميميم في 13 من الشهر نفسه بين الإدارة الذاتية الكردية وروسيا.

ولا يعني وجود تفاهم على الشبكة الطرقية شرق الفرات عدم تغيّر خارطة السيطرة عليها لاحقاً، كون الوثائق التي تم التوصّل إليها بين القوى المحلية والدولية ليست مستدامة إنّما مؤقتة.

- **الطريق الدولي M4**

الجزء الأول: طريق قره قوزاق – عين عيسى، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية من ناحية انتشار الحواجز العسكرية الثابتة على طول المسار البالغ 68,5 كم.

ويُمكن للقوات الروسية وقوات النظام السوري عبور المسار، للوصول إلى النقطة العسكرية التابعة لروسيا في تل الإذاعة بمدينة عين العرب شمال شرق حلب. لكن النظام السوري غالباً لا يستخدم هذا الجزء من الطريق؛ لبعد المسافة التي قد يستغرقها في ظل وجود مسارات عبور أخرى أقرب.

الجزء الثاني: طريق عين عيسى – تل تمر، ولا يخضع لسيطرة أيّة قوة عسكرية، من ناحية عدم انتشار الحواجز العسكرية الثابتة على طول المسار البالغ 138 كم.

ويُمكن للقوات الروسية وقوات النظام السوري عبور المسار، حيث يستخدمه هذا الأخير لعمليات التبديل العسكري فقط، في حين تعتمد روسيا عليه في الإمداد العسكري والترفيق المدني والتجاري ونقل المساعدات الإنسانية إلى مناطق سيطرة النظام السوري في محافظة الحسكة.

الجزء الثالث: طريق تل تمر – تل بيدر، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية؛ من ناحية انتشار الحواجز العسكرية الثابتة على طول المسار البالغ 26,7 كم.

ويُمكن للقوات الروسية وقوات النظام السوري عبور المسار، حيث يستخدمه هذا الأخير لعمليات التبديل العسكري فقط، في حين تعتمد روسيا عليه في مراقبة وحماية النقطة العسكرية التابعة لها في محطة الأبقار بتل تمر عبر تسيير دوريات مستقلّة، وفي الإمداد العسكري والترفيق المدني والتجاري ونقل المساعدات الإنسانية إلى مناطق سيطرة النظام السوري في مدينة الحسكة.

الجزء الرابع: طريق تل بيدر – القامشلي، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية؛ من ناحية انتشار الحواجز العسكرية الثابتة على طول المسار البالغ 63,6 كم.

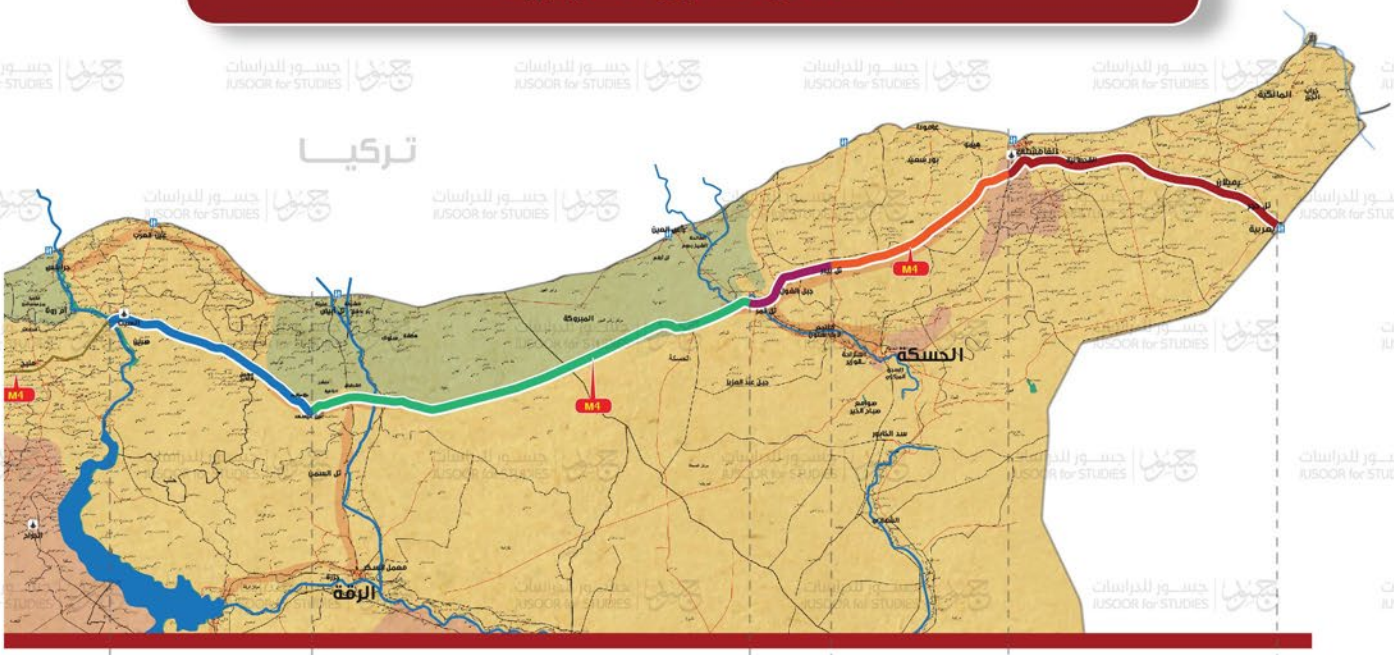
ويُمكن للقوات الروسية وقوات النظام السوري عبور المسار، حيث يستخدمه هذا الأخير لعمليات التبديل والإمداد العسكري واللوجستي، في حين تعتمد روسيا عليه في الإمداد العسكري والترفيق المدني والتجاري ونقل المساعدات الإنسانية إلى مناطق سيطرة النظام السوري في مدينة القامشلي وريفها الجنوبي.

كما تستخدم الولايات المتحدة والتحالف الدولي هذا الجزء من الطريق في عمليات الإمداد للقاعدة العسكرية في تل بيدر.

الجزء الخامس: طريق القامشلي – اليعربية، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية الثابتة على طول المسار البالغ 85 كم.

وقد تم استخدام هذا الطريق بشكل محدود جداً من قبل الولايات المتحدة وروسيا في تسيير الدوريات المستقلة وغير المنسّقة. لكن منذ شهر أيار/ مايو 2020، علّقت روسيا تسيير الدوريات على هذا الطريق، ويبدو ذلك مرتبطاً بالدرجة الأولى باستمرار إغلاق معبر اليعربية في ظل مساعي النظام السوري وحلفائه لإلغاء المساعدات الإنسانية عبر الحدود، بما يجعل الأولوية منصبة لمراقبة ومتابعة الأنشطة العسكرية والاقتصادية لا الإنسانية.

توزع السيطرة على الطريق الدولي M4 شمال شرق سورية



الجزء الأول

نقطة البداية:
جسر قره قوزاق

نقطة النهاية:
مدينة عين عيسى

إمكانيات المرور:
القوات الروسية وقوات النظام السوري

طول الطريق
68.5 KM

الجزء الثاني

نقطة البداية:
مدينة عين عيسى

نقطة النهاية:
قرية السلماسة غرب مدينة تل تمر

إمكانيات المرور:
القوات الروسية وقوات النظام السوري

طول الطريق
138 KM

الجزء الثالث

نقطة البداية:
مدينة تل تمر

نقطة النهاية:
تقاطع مدينة تل بيدر

إمكانيات المرور:
القوات الروسية وقوات النظام السوري

طول الطريق
26.7 KM

الجزء الرابع

نقطة البداية:
تقاطع مدينة تل بيدر

نقطة النهاية:
المدخل الجنوبي لمدينة القامشلي

إمكانيات المرور:
القوات الروسية والأمريكية وقوات النظام السوري

طول الطريق
63.6 KM

الجزء الخامس

نقطة البداية:
مدخل القامشلي الجنوبي

نقطة النهاية:
معبر اليعربية الحدودي

إمكانيات المرور:
القوات الروسية والأمريكية

طول الطريق
85 KM

إجمالي طول الطريق:

381.8 KM

مفاتيح الرموز

- الجزء الأول
- الجزء الثاني
- الجزء الثالث
- الجزء الرابع
- الجزء الخامس

- **الطريق الرئيسي الحدودي:**

الجزء الأول: طريق زور مغار – تل كبير، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية المتحركة على طول المسار البالغ 80,2 كم.

وتنتشر قوات النظام السوري على طول هذا الجزء من الطريق ضمن مخافر حدودية بأعداد قليلة وأسلحة خفيفة، أي يُمكن لها عبور المسار واستخدامه لعمليات التبديل العسكرية.

في حين تُسيّر تركيا وروسيا دوريات مشتركة ومنسّقة على طول هذا الجزء من الطريق وفي الشبكة الطرقية المحلية من ناحية عين العرب، بشكل دوري كل 14 يوماً، وذلك في إطار الحفاظ على جهود العمل المشترك ومراقبة خلو المنطقة الحدودية من أنشطة وتواجد قوات سورية الديمقراطية، التي تسارع بدورها إلى تغيير مواقع الحواجز العسكرية المتحركة.

الجزء الثاني: طريق عبدي – برقة، ويخضع لسيطرة فصائل المعارضة العاملة في الجيش الوطني السوري، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية الثابتة على طول المسار البالغ 154 كم.

وتستخدم القوات التركية هذا الجزء من الطريق بغرض الإمداد العسكري واللوجستي إلى النقاط التابعة لها المنتشرة في المنطقة.

الجزء الثالث: طريق الأسدية – الجوهرية، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية المتحركة على طول المسار البالغ 55,7 كم.

وتنتشر قوات النظام السوري في القسم الغربي الفاصل بين مدينتي عامودا والدرباسية ضمن مخافر حدودية بأعداد قليلة وأسلحة خفيفة، أي يُمكن لها عبور المسار واستخدامه لعمليات التبديل العسكرية.

في حين تُسيّر تركيا وروسيا دوريات مشتركة ومنسّقة على طول هذا الجزء من الطريق وفي الشبكة الطرقية المحلية من ناحيتي الدرباسية وعامودا، بشكل دوري كل 14 يوماً، وذلك في إطار الحفاظ على جهود العمل المشترك ومراقبة خلو المنطقة الحدودية من أنشطة وتواجد قوات سورية الديمقراطية، التي تسارع بدورها إلى تغيير مواقع الحواجز العسكرية المتحركة.

- **الطرق المحلية:**

طريق الحسكة – تل تمر: ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، ويُمكن لقوات النظام السوري عبور المسار واستخدامه لعمليات التبديل العسكرية.

طريق الطبقة – الرقة – عين عيسى: ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، ويُمكن لقوات النظام السوري عبور المسار واستخدامه لعمليات التبديل العسكرية.

طريق قره قوزاق – عين العرب: ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، ويُمكن لقوات النظام السوري عبور المسار واستخدامه لعمليات التبديل العسكرية.

طريق الحسكة – القامشلي: ويخضع لسيطرة النظام السوري وقوات سورية الديمقراطية، ويتم استخدامه في عمليات التبديل والإمداد العسكري واللوجستي.

حاجز لقوات سوريا الديمقراطية على الطريق الواصل بين القامشلي والحسكة

ب.طرق متنازع عليها

طريق القحطانية – المالكية: وهو الجزء السادس من الطريق الرئيسي الحدودي مع تركيا، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية المتحركة على طول المسار البالغ 61,3 كم.

وتستخدم القوات الأمريكية هذا الجزء من الطريق بغرض الإمداد العسكري واللوجستي إلى القواعد التابعة لها المنتشرة في المنطقة.

وتقوم روسيا والولايات المتحدة بتسيير دوريات مستقلة وغير منسقة على طول هذا المسار، واعترضت القوات الأمريكية 3 مرات حركة القوات الروسية خلال الفترة الواقعة بين 27 أيار/ مايو، و16 تموز/ يوليو 2020، في حين قام الأهالي 4 مرات باعتراض القوات الروسية بين 2 حزيران/ يونيو، و3 أيلول/ سبتمبر 2020.

ويبدو أنّ الولايات المتحدة تحاول منع روسيا من مراقبة طرق الإمداد العسكري للتحالف الدولي من معبر السويدية مع العراق، وكذلك منع الطريق التجاري والإنساني الذي يصل إلى معبر سيمالكا مع العراق، على اعتبار أن روسيا تسعى لإقامة نقاط عسكرية تابعة لها في المنطقة.

ويُمكن الاعتقاد أنّ اعتراض الأهالي في ناحية المالكية للدوريات الروسية على الطريق الرئيسي الحدودي، نابع عن دفع من قوات سورية الديمقراطية التي تتخوف من إقامة روسيا لنقاط عسكرية في المنطقة، تساعدها على رصد ومراقبة أنشطتها وبالتالي مشاركة المعلومات مع تركيا في إطار التعاون بملف مكافحة الإرهاب.

الطرق المحلية – منطقة آليان: التابعة لناحية المالكية، والتي تخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية المتحركة بين المدن والقرى الواقعة على طرف الشبكة الطرقية في المنطقة.

وتقوم روسيا وتركيا بتسيير دوريات مشتركة ومنسّقة في هذه المنطقة بشكل محدود جداً بمعدل انقطاع قد يصل لأربعة أشهر، نتيجة اعتراض الولايات المتحدة وقوات سورية الديمقراطية لأية أنشطة روسية أو تركية في المنطقة.

مسارات الدوريات التركية – الروسية المشتركة في شمال شرق سورية

الدوريات المشتركة في منطقة آليان

الدوريات المشتركة: دوريات روسية / دوريات تركية

نقطة الإنطلاق: معبر قرية دير الغصن **نقطة العودة:** معبر قرية دير الغصن

القرى التي يمر بها المسار :

دير الغصن - باترزان - قاستبان - سرمساخ - كانيه نبي - كوليجة - قرغو - شيخ ابراهيم بادیان - ديرو كفنك - كوندكي شلال - دير الغصن

الدوريات المشتركة في منطقة عين العرب

الدوريات المشتركة: دوريات روسية / دوريات تركية

نقطة الإنطلاق: معبر قرية غريب **نقطة العودة:** العودة من قرية بغديك على الطريق/712/ وصولا إلى معبر قرية غريب

القرى التي يمر بها المسار :

غريب - جوم علي - عليشار - تل حاجب - تيري - قباجق - قباجق صغير - عين البط - قره موغ - هولاقي - بغديك

الدوريات المشتركة في منطقة عين العرب

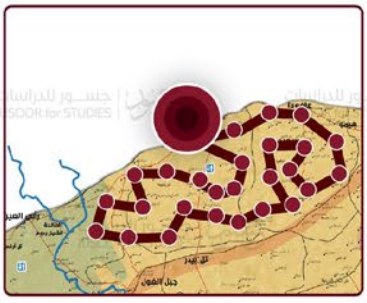
الدوريات المشتركة: دوريات روسية / دوريات تركية

نقطة الإنطلاق: معبر قرية آشمة **نقطة العودة:** معبر قرية آشمة

القرى التي يمر بها المسار :

قرية آشمة - جارقلي - قران - كور علي - ديكماش - بوبان - سفت فوقاني - تل شعير - برج الإذاعة سوسان - قولا - قره قوي - بندر - تعلك - جب الفرح - زور مغار - بياضية - جبنة - جارقلي - غريب جوم علي - عليشار - تل حاجب - تيري - قباجق - قباجق صغير - عين البط - قره موغ - هولاقي - بغديك

الدوريات المشتركة في منطقة الدرباسية



الدوريات المشتركة: دوريات روسية / دوريات تركية

نقطة الإنطلاق: معبر قرية شيرك **نقطة العودة:** العودة على نفس الطريق حتى الوصول إلى معبر قرية شيرك

القرى التي يمر بها المسار :

ملك - عالية - عرادة كبيرة - عرادة - فقيرة - كسرى - ظهر العرب - العباس - ملك -السلام عليكم القنيطرة - القرمانية - جطل - كربطلي - غنامية - تل كديش - عمر زوباش - تل كرم - خاصكي خانيك - مدورة - خرزة فوقاني - تل حمدون - بهيرة - جوهرية - سنجق سعدون

مفاتيح الرموز

- معبر قرية شيرك
- معبر قرية آشمة
- معبر قرية غريب
- معبر قرية دير الغصن
- مسار معبر قرية آشمة
- مسار معبر قرية دير الغصن
- مسار معبر قرية غريب
- مسار معبر قرية شيرك

أهم حوادث الاحتكاك والاعتراض لدوريات القوى الدولية في شمال شرق سورية

1. **التوصيف:** قامت القوات الأمريكية بثلاث عمليات اعتراض للقوات الروسية عند مدخل الجوادية
   النتيجة: عادت القوات الروسية إلى قاعدتها في مطار القامشلي الدولي

   27 أيار/مايو 2020 - 10 حزيران/يونيو 2020 - 30 حزيران/يونيو 2020

2. **التوصيف:** قامت القوات الأمريكية باعتراض دورية روسية متجهة نحو تل براك عند قرية سميحان غربي
   النتيجة: عادت القوات الروسية إلى قاعدتها في مطار القامشلي الدولي

   27 تموز/يوليو 2020

3. **التوصيف:** قامت القوات الأمريكية بعمليتي اعتراض للقوات الروسية عند مدخل مدينة القحطانية
   النتيجة: عادت القوات الروسية إلى قاعدتها في مطار القامشلي الدولي

   16 أيلول/سبتمبر 2020 - 03 تشرين الأول/أكتوبر 2020

4. **التوصيف:** "قامت القوات الأمريكية بعمليتي اعتراض للقوات الروسية عند قرية "روباريا
   النتيجة: عادت القوات الروسية إلى قاعدتها في مطار القامشلي الدولي

   16 تموز/يوليو 2020 - 13 آب /أغسطس 2020

5. **التوصيف:** حاولت القوات الروسية مرتين إقامة نقطة عسكرية لها في قرية دير غصن (ديرونا آغي) لكن أهالي القرية حاصروا النقطة وطالبوها بالرحيل
   النتيجة: انسحبت القوات الروسية في المرتين دون إقامة نقطة عسكرية لها

   16 حزيران/ يونيو 2020 - 30 حزيران/ يونيو 2020

6. **التوصيف:** حاولت القوات الروسية مرتين إقامة نقطة عسكرية لها في قرية "قصر الذيب" لكن أهالي القرية اعترضوا هذه القوات ومنعوها من ذلك
   النتيجة: انسحبت القوات الروسية في كلا المرتين من القرية باتجاه قاعدتها العسكرية في مطار القامشلي الدولي دون إقامة نقطة عسكرية لها

   2 حزيران/يونيو 2020 - 13 حزيران/يونيو 2020

7. **التوصيف:** حاولت القوات الروسية إقامة نقطة لها بين قريتي "سرمساخ" و "حياكة" من خلال نصب خيمة على الطريق الواصل بين القريتين لكن الأهالي تجمعوا عند النقطة وعبروا عن رفضهم لإقامتها
   النتيجة: انسحبت القوات الروسية دون إقامة نقطة عسكرية لها في القرية

   03 أيلول/سبتمبر 2020

8. **التوصيف:** حاولت القوات الروسية مرتين إقامة نقطة عسكرية لها في بلدة "عين ديوار" لكن أهالي البلدة اعترضوا هذه القوات ومنعوها من ذلك
   النتيجة: انسحبت القوات الروسية دون إقامة نقطة عسكرية لها

   02 حزيران/يونيو 2020 - 1 كانون الأول / ديسمبر 2020

9. **التوصيف:** قامت القوات الأمريكية باعتراض دورية عسكرية روسية مدخل قرية حمزة بيك ومنعتها من دخول القرية
   النتيجة: عادت القوات الروسية إلى قاعدتها في مطار القامشلي الدولي

   16 تشرين الثاني/نوفمبر 2020

ج. طرق غير متنازع عليها

وتشمل الطرق المحلية الواصلة بين مراكز المدن والخاضعة لسيطرة قوات سورية الديمقراطية ولا تعبر منها قوات النظام السوري، في محافظات الرقة والحسكة ودير الزور. وكذلك تشمل الجزء الرابع والجزء الخامس من الطريق الرئيسي الحدودي مع تركيا.

طريق عامودا – القامشلي: وهو الجزء الرابع من الطريق الرئيسي الحدودي مع تركيا، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية المتحركة على طول المسار البالغ 26,2 كم. وتنتشر قوات النظام السوري في القسم الغربي الفاصل بين مدينتي عامودا والقامشلي ضمن مخافر حدودية بأعداد قليلة ومحدودة جداً وأسلحة خفيفة، أي يُمكن لها عبور المسار واستخدامه لعمليات التبديل العسكرية.

ولا تقوم تركيا وروسيا بتسيير دوريات مشتركة على هذا الجزء من الطريق، والذي تستخدمه روسيا في عمليات الإمداد العسكري للنقطة العسكرية التابعة لها في عامودا.

كما تقوم الولايات المتحدة باستخدام هذا الطريق لعبور القوات الأمريكية باتجاه قواعدها العسكرية جنوب القامشلي.

طريق القامشلي – القحطانية: وهو الجزء الخامس من الطريق الرئيسي الحدودي، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، من ناحية انتشار الحواجز العسكرية المتحركة على طول المسار البالغ 21,2 كم. وتقوم الولايات المتحدة وروسيا بتسيير دوريات مستقلة وغير منسقة على طول هذا المسار. وعموماً يتجنب كلا الطرفان وقوع حوادث اشتباك خلال عبور الدوريات؛ نظراً لعدم وجود دواعٍ عسكرية أو اقتصادية أو إنسانية لذلك في ظل الحاجة لاستخدامه.

توزع السيطرة على الطريق الحدودي شمال سورية

الجزء السادس

نقطة البداية: المدخل الشرقي لمدينة القحطانية

نقطة النهاية: مدخل مدينة المالكية

إمكانيات المرور: القوات الأمريكية

طول الطريق: 61.3 KM

الجزء الخامس

نقطة البداية: المدخل الشرقي لمدينة القامشلي

نقطة النهاية: المدخل الغربي لمدينة القحطانية

إمكانيات المرور: القوات الروسية والأمريكية

طول الطريق: 21.2 KM

الجزء الرابع

نقطة البداية: مدينة عامودا

نقطة النهاية: المدخل الغربي لمدينة القامشلي

إمكانيات المرور: القوات الروسية والأمريكية وقوات النظام السوري

طول الطريق: 26.2 KM

الجزء الثالث

نقطة البداية: قرية الأسدية

نقطة النهاية: قرية الجهورية

إمكانيات المرور: القوات الروسية وقوات النظام السوري

طول الطريق: 55.7 KM

الجزء الثاني

نقطة البداية: قرية عبدي

نقطة النهاية: قرية برقة (أم عشبة)

إمكانيات المرور: القوات التركية

طول الطريق: 154 KM

الجزء الأول

نقطة البداية: قرية زور مغار

نقطة النهاية: قرية تل الكبير

إمكانيات المرور: القوات الروسية وقوات النظام السوري والقوات التركية

طول الطريق: 80.2 KM

إجمالي طول الطريق:

398.6 KM

مفاتيح الرموز

- الجزء الأول
- الجزء الثاني
- الجزء الثالث
- الجزء الرابع
- الجزء الخامس
- الجزء السادس

02 غرب الفرات

أ.طرق خاضعة للتفاهم

طريق التايهة – قره قوزاق: بمسار يمر عبر قرى المقبلة وجرقي ومدينة منبج، شمال شرق حلب، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية. ويقع جزء منه ضمن الطريق الدولي M4 وجزء آخر ضمن الشبكة الطرقية المحلية في منطقة منبج.

يُمكن للنظام السوري عبور المسار، حيث يستخدمه هذا الأخير لعمليات التبديل العسكري فقط لقوات حرس الحدود المتواجدة في ناحية عين العرب.

كما يتم استخدام هذا الطريق بشكل محدود من قبل قوات سورية الديمقراطية والنظام السوري في عمليات المبادلة التجارية.

طريق الهورة – الطبقة: جنوب غرب الرقة، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية والنظام السوري، ويقع ضمن الشبكة الطرقية المحلية لمحافظة الرقة.

يُمكن للنظام السوري عبور المسار، حيث يستخدمه لعمليات التبديل العسكري فقط لقوات حرس الحدود المتواجدة في ناحية عين عيسى.

كما يتم استخدام هذا الطريق بشكل رئيسي من قبل قوات سورية الديمقراطية والنظام السوري في عمليات المبادلة التجارية، واستيراد المعدات الطبية، وعبور قوافل نقل النفط الخام نحو مصفاتي حمص وبانياس.

الطريق الدولي رقم 2: حيث يُسيطر النظام السوري على الجزء الأكبر من الطريق من دمشق حتى نقطة متقدمة بعد حاجز ظاظا في القلمون الشرقي، في حين تُسيطر فصائل المعارضة على ما بقي من الطريق حتى معبر التنف بمسار يبلغ 55 كم.

وتستخدم الولايات المتحدة الجزء من الطريق الواقع ضمن ثكنة التنف أو المنطقة 55، لمنع إيران من السيطرة على كامل الطريق والذي يوصلها لسواحل المتوسط، وكذلك لمراقبة أنشطة حلفاء النظام السوري في البادية وفي حوض الفرات الأيسر.

علماً أنّ توزّع السيطرة على هذا الطريق المركزي جاء نتيجة تفاهم بين الولايات المتحدة وروسيا والأردن في تشرين الأول/ أكتوبر 2017، لكن مع إعلان الولايات المتحدة نيتها الانسحاب من سورية مطلع عام 2019، دعت الأردن لعقد مفاوضات ثلاثية من أجل حسم مصير المنطقة 55 بما يشمل المعبر الحدودي الذي يفصل بين العراق وسورية ويمر به الطريق الدولي 2.

ب.طرق متنازع عليها

الطريق الدولي M5

وهو طريق مركزي، يخضع لسيطرة مختلف أطراف النزاع أي النظام السوري وفصائل المعارضة وقوات سورية الديمقراطية.

الجزء الأول: طريق ماير – حلب – دمشق – نصيب، ويخضع لسيطرة قوات النظام السوري، وهذا المسار هو الأكبر مقارنة مع بقية أجزاء الطريق التي تستحوذ عليها فصائل المعارضة وقوات سورية الديمقراطية.

ويُمكن لقوات سورية الديمقراطية عبور المسار، وذلك باستخدامه في إطار عمليات التبديل والإمداد العسكري للوصول إلى مناطق نفوذها في منبج وشرق الفرات.

وتنتشر تركيا على طرفي طريق دمشق – حلب في القسم الواقع ضمن منطقة خفض التصعيد، وذلك بموجب مذكرة سوتشي (2018) الموقعة مع روسيا، لكن هذه الأخيرة تبدي رفضاً لاستمرار انتشار النقاط العسكرية التركية التي تقلّص عددها منذ 20 تشرين الأول/ أكتوبر 2020، من 5 إلى 3 تتركز في محيط مدينة سراقب بريف إدلب.

ومع أنّ إعادة انتشار تركيا بعيداً عن الطريق الدولي M5 يبقى خياراً محتملاً؛ كون التفاهمات الثنائية ما تزال جارية، لكن استمرار الخلاف حول ملف الانتشار العسكري مع روسيا وحدود المنطقة الآمنة، يجعل هذا الجزء من الطريق في حالة من عدم اليقين.

الجزء الثاني: طريق وادي البحص – مرعناز، ويخضع لسيطرة قوات سورية الديمقراطية، ويُمكن للقوات الروسية وقوات النظام السوري عبور المسار لاستخدامه في إطار عمليات التبديل والإمداد العسكري. ويُعتبر هذا الجزء من الطريق متنازع عليه بين تركيا وروسيا، كون منطقة تل رفعت ما تزال في حالة من عدم اليقين، ولم يتم التوصل لصيغة نهائية حول مصيرها.

الجزء الثالث: طريق مرعناز – باب السلامة، ويخضع لسيطرة فصائل المعارضة، وتستخدم تركيا هذا المسار في إطار عمليات الإمداد والتبديل العسكري واللوجستي والإنساني والتجاري.

الطريق الدولي M4

يُعتبر الجزء من الطريق الدولي M4 الواقع غرب الفرات وتحديداً ذلك الذي يصل مدينة سراقب بالساحل السوري، متنازع عليه بين تركيا وروسيا.

ومع أنّ الطريق خاضع لتفاهم بموجب مذكرة موسكو (2020) لكن الطرفان لم يتوصّلا لاتفاق أو صيغة مرضية لتجاوز الخلاف حول ملف الانتشار العسكري وحدود المنطقة الآمنة ومكافحة الإرهاب، إضافة إلى تعثّر إجراءات اختبار الثقة لتوفير بيئة تجارية آمنة؛ حيث تم تعليق الدوريات المشتركة والمنسّقة في 25 آب/ أغسطس بعد تسيير 25 جولة تعرّضت مراراً للتعطيل والتأجيل.

ج. طرق غير متنازع عليها

الطرق المحلية

تُعتبر غالبية الطرق المحلية غرب الفرات غير متنازع عليها بين القوى المحلية والدولية، لكنّ السيطرة عليها لا تعني أنّها آمنة بما يتيح استخدامها على نحو مستقر في الإطار العسكري أو الاقتصادي.

ويبدو طريق السخنة – دير الزور مثالاً على ذلك والذي تُسيطر عليه قوات النظام السوري، حيث يمتلك تنظيم داعش القدرة على قطعه بشكل مستمر عبر شن الهجمات على القوافل العسكرية أو السيطرة المؤقتة على بعض النقاط فيه. وكذلك معظم الطرق الواصلة بين مدن محافظة درعا؛ حيث تتعرّض حواجز النظام السوري للاستهداف باستمرار.

وفي ريف دير الزور الشرقي الذي تُسيطر عليه قوات سورية الديمقراطية، يقوم تنظيم داعش باستخدام الشبكة الطرقية المحلية لتنفيذ أنشطته الأمنية.

الطريق الرئيسي رقم 4

يمتد من معبر البوكمال حتى مدينة حلب مروراً بدير الزور والرقة، ويقع غرب الفرات بمحاذاة الضفة اليسرى.

يخضع الطريق لسيطرة النظام السوري بشكل شبه كامل، حيث يُستثنى منه الجزء الواقع بين قرية شتنة غرب الرقة وقرية دلحة شرق الرقة، والذي تُسيطر عليه قوات سورية الديمقراطية.

لا يوجد أي تنازع بين القوى المحلية والدولية على هذا الطريق، نتيجة التفاهم الذي تم التوصّل إليه بين الولايات المتحدة وروسيا في عام 2016، بتقسيم السيطرة بين شرق وغرب الفرات، دون أن يؤثر عليه تقدّم قوات سورية الديمقراطية في ريف الرقة الجنوبي لتأمين المدينة والسيطرة على سد البعث بدعم من التحالف الدولي عام 2017.

يستخدم النظام السوري طريق 4 في الإمداد العسكري من دير الزور العسكري إلى قواته المتواجدة في ريف الرقة الشرقي. وكذلك يستخدم جزءاً من هذا الطريق في عمليات التبديل والدعم اللوجستي لقواته بين مدينة حلب واللواء 93 في ريف الرقة الشمالي.

علماً أنّ النظام السوري لا يستخدم الطريق الرئيسي 4 في تنفيذ العمليات التجارية؛ كونه مكلف جداً وغير آمن أيضاً.

تحليل خرائط السيطرة على الطرق في سورية

كانون الأول/ديسمبر 2020