

ذا دبلومات: هل يكون الممر الأوسط بديلاً لقناة السويس؟



نشر موقع ذا دبلومات تقريراً للكاتب هانتر ستول يسلط الضوء على إمكانية أن يوفر الممر الأوسط بديلاً قابل للحياة لطريق البحر الأحمر - قناة السويس.

ويقول الكاتب إنه ومع تصاعد هجمات الحوثيين في البحر الأحمر وسلسلة من العقوبات الدولية المفروضة على روسيا، أصبحت طرق الشحن العالمية الأكثر شيوعاً غير موثوقة على نحو متزايد. وتتجنب بعض الشركات طريق قناة السويس تماماً، مفضلة الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا.

وفي روسيا، انخفض معدل نقل البضائع المتجهة غرباً على طول خطوط السكك الحديدية منذ الغزو الشامل لأوكرانيا. وهناك طريق أقل شهرة، وهو الممر الأوسط، ويمكن أن يكون بديلاً قابلاً للتطبيق للمضي قدماً في الأسواق الدولية.

يعد البحر الأحمر وقناة السويس منعطفين حيويين للشحن والتجارة الدوليين. وتشير التقديرات إلى أن ما يصل إلى 15% من التجارة العالمية تمر عبر قناة السويس، وكذلك ما يصل إلى 30% من أحجام شحن الحاويات العالمية.

ومنذ نوفمبر، شن الحوثيون ما يقرب من 60 هجوماً على السفن التجارية والعسكرية في البحر الأحمر وخليج عدن. وعلى الرغم من الهجمات المستمرة، لا تزال شركات الشحن تعمل على طول هذا الطريق. ومع ذلك، فإن عديداً من هذه الشركات تضيف رسوماً، بما في ذلك الرسوم الإضافية الطارئة، والتي يمكن أن تصل إلى آلاف الدولارات لكل حاوية، لتعويض المخاطر التي تتعرض لها السفن وأطقمها.

وتتخذ شركات أخرى خطوات لتجنب طريق السويس تماماً، حتى لو كان يتطلب المزيد من وقت العبور وتكاليف أعلى. ويقدر المحللون أن حوالي 90% من سعة الحاويات المعتادة التي تمر عبر البحر الأحمر وقناة السويس قد جرى إعادة توجيهها حول رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا.

وفيما يتعلق بعمليات التسليم من شرق آسيا إلى أوروبا، يمكن أن يضيف ذلك ما يصل إلى 10 أيام إضافية من وقت العبور. حتى أن بعض الشركات اعتمدت الشحن الجوي كوسيلة لنقل بضائعها. وفي حين أن هذه الطريقة تقلل بشكل كبير من وقت العبور وتعد أكثر أماناً، إلا أن تكاليف الشحن الجوي

يمكن أن تصل إلى 15 مرة أكثر تكلفة من طريق السويس التقليدي البحري.

وقد أدت العقوبات المفروضة على روسيا والنفور المتزايد من استخدام الممر الشمالي إلى انخفاض كبير في أحجام الشحن على طول الطريق. خلال عام 2023، انخفضت أحجام الشحن المتجه غرباً بنسبة 51 بالمائة على طول طريق الممر الشمالي مقارنة بالعام السابق. ويمكن أن يوفر الممر الأوسط بديلاً أكثر أماناً وأقصر وأقل تكلفة لكلا الطريقين.

ما هو الممر الأوسط؟

ويوضح الكاتب أن الممر الأوسط، المعروف أيضاً باسم طريق النقل الدولي عبر قزوين، هو طريق تجاري يمتد من البحر الأسود والقوقاز إلى سهوب آسيا الوسطى. وهو شريان مهم يربط بين أسواق الصين وشرق آسيا وأوروبا. ويعد الممر الأوسط أقصر طريق بين غرب الصين وأوروبا، مقارنة بالممر الشمالي الذي يمر عبر روسيا والممرات البحرية عبر قناة السويس.

ويتبع الممر الأوسط تقريباً مسار طريق الحرير القديم. وبينما كان الطريق التجاري التاريخي يمر جنوب بحر قزوين وعبر بلاد فارس (إيران الحديثة)، فإن الممر الأوسط يتجاوز إيران من خلال الاستفادة من الموانئ في كازاخستان وتركمانستان لنقل البضائع عبر بحر قزوين إلى أذربيجان. ومن هناك، تشق البضائع طريقها إلى أوروبا من الموانئ الجورجية، أو عبر المناطق الداخلية التركية.

الممر الأوسط ليس طريق نقل منفرد، بل هو عبارة عن شبكة من الطرق والسكك الحديدية والطرق البحرية المترابطة. وقد ساعدت مجموعة متنوعة من مشاريع البنية التحتية في العقود الثلاثة الماضية على تحديث الممر الأوسط وتقليل أوقات عبور الشحن.

وبالإضافة إلى الاستثمارات الضخمة من مبادرة الحزام والطريق الصينية، استثمر الاتحاد الأوروبي مبالغ كبيرة في الممر الأوسط. وفي وقت سابق من هذا العام، تعهدت المؤسسات المالية الأوروبية والدولية باستثمار ما يقرب من 10.8 مليار دولار أمريكي في تطوير مشروع الممر الأوسط في آسيا الوسطى.

وكان اهتمام الاتحاد الأوروبي المتجدد بالممر مدفوعاً بالغزو الروسي واسع النطاق لأوكرانيا، حيث يسعى الاتحاد الأوروبي إلى تقليل اعتماده على طريق الممر الشمالي الروسي للتجارة الدولية من شرق آسيا.

وقد خصصت البلدان الأوراسية التي تشكل الممر الأوسط قدرًا كبيراً من الوقت والموارد لتحسين البنية الأساسية القائمة أيضاً. وفي أواخر عام 2022، اجتمع وزراء الخارجية والنقل في كازاخستان وجورجيا وأذربيجان وتركيا لتحديد طرق تسريع التنمية على طول الطريق وتوسيع إنتاجية البضائع.

وأعلن الوزراء عن خطة خمسية تركز إلى حد كبير على تحديث السكك الحديدية، ومن المتوقع أن تضاعف قدرة السكك الحديدية بمجرد اكتمالها. وبحلول عام 2027، تتوقع الدول أن تصل طاقتها الإنتاجية إلى 10 ملايين طن سنوياً، وأن تتراوح أوقات العبور من 14 إلى 18 يوماً.

وفيما يتعلق بالمزايا النسبية للممر الأوسط، ووفقاً للكاتب، وعند مقارنته بطريق البحر الأحمر، يقدم الممر الأوسط مجموعة متنوعة من المزايا للشحن الدولي، من أهمها الأمن النسبي لحركة البضائع، وكذلك الأوقات القصيرة التي تستغرقها الرحلة عبر الممر الأوسط حتى أقصر من تلك التي يوفرها طريق قناة السويس.

ويمكن أن يعزز الطريق الاقتصادات وتنقل العمالة في آسيا الوسطى. وقد يولد ارتفاع الأحجام عائدات جديدة لرسوم العبور للبلدان على طول الطريق.

ومع ذلك لا يخلو الممر من تحديات كبيرة؛ إذ يمكن للصراعات الإقليمية أن تعطل الطريق، مثل تجدد القتال في أرمينيا وأذربيجان.

وكذلك تُعد الطرق البحرية التقليدية مثل طريق البحر الأحمر - قناة السويس طرقاً راسخة بقوة ولكن الممر الأوسط يوفر بديلاً محتملاً طويل الأجل.