



مركز الخليج للأبحاث
المعروفة للجمعية



طريق بحر الشمال كبديل للنقل البحري: الطموح والتحديات

د. كريستيان كوخ – آمنه موصلي
مركز الخليج للأبحاث



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

25
Gulf Research Center
Knowledge for All

تشهد الملاحة البحرية العالمية تحولات جذرية في الوقت الراهن، تملئها التوترات الجيوسياسية والمصالح الاقتصادية المتغيرة، وقد كشفت الاضطرابات الأخيرة في البحر الأحمر - التي تمثلت في تصاعد هجمات الحوثيين وتنامي أعمال القرصنة منذ اندلاع الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة في أكتوبر ٢٠٢٣م، عن هشاشة أمن ممرات الشحن التقليدية ومواطن الضعف فيها، وخاصةً قناة السويس. وهو ما دفع بعض الأطراف الفاعلة إلى البحث عن مسارات بديلة توفر قدرًا أكبر من الأمان والكفاءة والجدوى الاقتصادية. وبعد أحد أبرز البدائل التي بدأت تكتسب زخمًا ملموساً هو «طريق بحر الشمال»؛ ذلك الممر القطبي الذي يختصر زمن الرحلات البحرية بين القارتين الآسيوية والأوروبية بصورة كبيرة. ومع ذلك، وبقدر ما يطرحه هذا الطريق من اختزال جغرافي للمسافات، فإن تحوله إلى بديل عالمي شامل لا يزال يواجه تحديات جسيمة، تفرضها التعقيدات الجيوسياسية والعقبات اللوجستية، والمخاوف البيئية.

وطريق بحر الشمال هو ممر بحري يمتد على طول الساحل القطبي الروسي، من بحر بارنتس غربًا إلى مضيق بيرينغ شرقًا. وبحكم عبور هذا المسار أساسًا في المياه الإقليمية لروسيا، فإنه يمثل شريانًا مائيًا له أهمية استراتيجية بالغة للعاصمة موسكو. ومن الناحية الجغرافية، يعد طريق بحر الشمال حلقة وصل بحرية مباشرة تختزل المسافات بين أسواق أوروبا وآسيا بشكل لافت مقارنة بطريق قناة السويس المعتاد. ولهذا، فإن تطلعات الملاحة عبر القطب الشمالي هي تطلعات قديمة وليست وليدة اليوم، غير أن تحولها إلى واقع تجاري ملموس لم يتبلور إلا في الآونة الأخيرة، نتيجة لظاهرة ذوبان الجليد القطبي والمساعي الروسية المكثفة لتعزيز البنية الأساسية لهذا المسار. وباعتبارها القوة الأكبر في منطقة القطب الشمالي، سخرت روسيا موارد هائلة لتحديث موانئها الشمالية وتوسيع أسطول كاسحات الجليد التي تمتلكها.

غير أنه وعلى نقيض الخطط الطموحة التي ترسمها روسيا، يظل نصيب التجارة الدولية العابرة لطريق بحر الشمال متواضعاً حتى وقتنا الراهن. إذ بلغ حجم البضائع التي تعامل معها هذا الممر قرابة ٣٦ مليون طن عام ٢٠٢٣م، في حين لم تتجاوز حمولة الشحنات التي أكملت الرحلة بين قارتي آسيا وأوروبا ٢.١ مليون طن (أي أقل من ٠.٦٪). وتبدو هذه الأرقام متواضعة للغاية عند مقارنتها بالأرقام التي حققتها قناة السويس، حيث حققت إيرادات قياسية بلغت ٩.٤ مليار دولار في عام ٢٠٢٣م، وتستحوذ على نحو ١٢٪ من حركة التجارة العالمية و٣.٠٪ من إجمالي حركة الحاويات. وتؤكد محدودية عدد الرحلات التجارية المكتملة عبر طريق بحر الشمال وجود فجوة كبيرة بين إمكاناته الواعدة وواقعه التشغيلي الحالي، وهو واقع تفرضه عوامل عدة، منها: التكاليف الباهظة، والتعقيدات اللوجستية، والاعتبارات الجيوسياسية.

”

تؤكد محدودية عدد الرحلات التجارية المكتملة عبر طريق بحر الشمال وجود فجوة كبيرة بين إمكاناته الواعدة وواقعه التشغيلي الحالي

“

يستمد طريق بحر الشمال أهميته كبديل حيوي لممرات الملاحة المعتادة من ركائز أساسية تشمل الكفاءة التشغيلية، والجدوى الاقتصادية، والاعتبارات الأمنية. وتأتي ميزة اختصار زمن الرحلات والمسافات الفاصلة بين موانئ آسيا وأوروبا في طليعة هذه الميزات؛ إذ يتيح المسار القطبي اختصار مدة الإبحار بواقع من 10 إلى 15 يوماً مقارنة بالمدة التي تستغرقها الرحلات عبر طريق قناة السويس، وذلك بحسب نقطتي الانطلاق والوصول. فعلى سبيل المثال، يختصر العبور من ميناء روتردام الهولندي إلى يوكوهاما الياباني عبر هذا الطريق مسافة تقدر بنحو 30٪ مقارنة بالمسافة المقطوعة عبر قناة السويس. ومع ذلك، تتباين ميزة اختصار المسافة تبعاً لنقطتي الانطلاق والوصول؛ إذ تقلص هذه النسبة في مسارات معينة، مثل المسار من روتردام إلى شنغهاي، لتصل إلى 8٪ فقط. وينعكس هذا الوفرة الزمني بشكل مباشر على خفض استهلاك الوقود وتسريع وتيرة توريد البضائع، فضلاً عن تقليص تكاليف المخزون، مما يمنح الشركات ميزة تنافسية فارقة في سلاسل التوريد العالمية.



يمثل عامل التمتع بالأمن والاستقرار دافعا رئيسيا آخر لدراسة التحول نحو طريق بحر الشمال؛ فقد تحول البحر الأحمر، ولا سيما مضيق باب المندب وقناة السويس، إلى بؤر توتر جيوسياسي ومسرح لأعمال القرصنة والهجمات الأخيرة التي شنّها الحوثيون. وتفرض هذه التهديدات الأمنية ضرورة تغيير المسارات بتكاليف باهظة، وزيادة أقساط التأمين، فضلاً عن التأخيرات المحتملة، مما يقوض موثوقية الطريق التقليدي. وعلى النقيض من ذلك، فإن طريق بحر الشمال الخاضع معظمه للهيمنة الروسية، ظل تاريخياً بمنأى عن تحديات الأمن البحري المماثلة. وبالنسبة لشركات الشحن، فإن احتمال تجاوز نقاط الاختناق المتقلبة هذه يمنحها ممراً أكثر أمناً واستقراراً، وإن كان ذلك لا يخلو من اعتبارات جيوسياسية خاصة مرتبطة بالهيمنة الروسية.

ورغم الميزات الكامنة في طريق بحر الشمال، إلا أنه يواجه جملة من التحديات والقيود التي تحد حالياً من فاعليته كبديل رئيسي لمسار البحر الأحمر. وتشمل هذه العقبات أبعاد جيوسياسية ولوجستية وبيئية، مما يرسم مشهداً معقداً من المخاطر أمام شركات الشحن الدولية. ولعل المخاطر الجيوسياسية تمثل الحاجز الأبرز أمام اعتماد هذا المسار على نطاق واسع. إن مرور هذا الطريق عبر روسيا يمنح موسكو صلاحيات رقابية واسعة، وهو وضع تنظر إليه العديد من الدول الغربية بعين الريبة، خاصة في أعقاب حرب أوكرانيا وما تبعها من عقوبات. حيث تسمح هذه الهيمنة الروسية بفرض قواعد للعبور، ورسوم مرافقة كاسحات الجليد، وخدمات الإرشاد الملاحي، مما يخلق حالة من التبعية يجعل الكثير من الأطراف الدولية تتردد في قبولها.

أما بالنسبة لدول الخليج، فإن ظهور طريق بحر الشمال وغيره من المسارات البديلة يطرح معادلة متداخلة بين التحديات الجيوسياسية وآفاق التنوع الاقتصادي. وتعني دول مجلس التعاون الخليجي حجم التغيير في خارطة التجارة الدولية، مما يدفعها نحو التموضع بفعالية لضمان استدامة مصالحها الاقتصادية وترسيخ حضورها الاستراتيجي في ظل التحولات التي تشهدها ممرات الملاحة العالمية.



يمثل «الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا» (IMEC) بديلاً جوهرياً آخر يلقي صدى قوياً لدى دول الخليج، ولا سيما السعودية والإمارات. وخلافاً لطريق بحر الشمال الذي لا يمر بمعظم منطقة الشرق الأوسط، صُمم الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا لدمج المنطقة مباشرة في شريان تجاري جديد يربط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. وينظر إلى هذا الممر، الذي يضم مسارات بحرية وبرية، كوسيلة لتعزيز الربط الإقليمي، وتحفيز التعاون الاقتصادي، وتوفير عمق استراتيجي لدول الخليج المشاركة. كما يُعد مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ثقلًا موازنًا لمبادرة «الحزام والطريق» الصينية ونفوذ روسيا الكبير على طريق بحر الشمال، حيث يقدم بديلاً متعدد الأطراف وقائماً على القواعد يتماشى مع المصالح الغربية.

وبالنسبة للأطراف الفاعلة من الجانب الأوروبي على وجه الخصوص، لا تزال الحرب في أوكرانيا تهيمن على الأجندة الاستراتيجية وترسم ملامح التعاون مع روسيا. وفي هذا السياق، فمن المستبعد أن تؤدي المخاوف بشأن الاضطرابات في البحر الأحمر إلى تغيير جذري في نهج أوروبا الحذر تجاه طريق بحر الشمال. وفي حين أدت حالة عدم الاستقرار في البحر الأحمر إلى تعديلات مؤقتة في أنماط الشحن العالمي، تظل التداخيات السياسية والأمنية للصراع في أوكرانيا أكثر تأثيراً وحسماً بالنسبة لصناع القرار في أوروبا. ونتيجة لذلك، من المرجح أن يظل التعامل مع الممرات الملاحية التي تسيطر عليها روسيا في القطب الشمالي مقيداً بالاعتبارات الجيوسياسية واسعة النطاق.

علاوة على ذلك، يضيف الاهتمام الصيني المتزايد بطريق بحر الشمال، والمؤطر ضمن مبادرة «طريق الحرير القطبي»، طبقة أخرى من التعقيد الجيوسياسي. فبينما تعمل روسيا والصين على توسيع تعاونهما لتطوير هذا المسار، ينظر الغرب إلى هذه الشراكة بوصفها مناورة استراتيجية لتحدي القواعد البحرية القائمة وبسط نفوذ جديد في منطقة القطب الشمالي.

ومن منظور لوجستي، يواجه طريق بحر الشمال عقبات تشغيلية عديدة؛ فالحاجة إلى سفن متخصصة ذات تصنيف جليدي وهياكل معززة ترفع تكاليف بناء السفن بشكل كبير. ورغم توسع روسيا في أسطول كاسحات الجليد، لا تزال الملاحة المنتظمة على مدار العام تمثل تحدياً، إذ يظل الطريق مفتوحاً بشكل موثوق لبضعة أشهر فقط خلال الصيف (غالباً من يوليو إلى نوفمبر). كما أن حجم المنطقة الكبير وندرة الموانئ العميقة ومرافق الإصلاح على طول الطريق جميعها عوامل تزيد من حدة المخاطر اللوجستية.



كما تقتضي الحسابات الاستراتيجية لدول الخليج الحفاظ على توازن دقيق في علاقاتها مع القوى الدولية، بالتوازي مع تأمين الدور المحوري لمرافقها البحرية واللوجستية. ومع أن طريق بحر الشمال قد يمثل تحدياً لهيمنة قناة السويس، إلا أن العواصم الخليجية لا تستشعره كخطر داهم يقوض ثقلها الملاحي على الصعيدين الإقليمي أو الدولي. ورغم الزخم العالمي المحيط بالمسار القطبي، لا يزال الانخراط الخليجي المباشر فيه محدوداً؛ إذ تفتقر دول مجلس التعاون للتقارب الجغرافي مع النطاق المتجمد، بخلاف الأطراف الآسيوية الفاعلة. ومع ذلك، يبرز نوع من الارتباط غير المباشر عبر البوابة الروسية، لاسيما في. أطر التعاون الاقتصادي وآفاق الطاقة الرهبة التي تجمع بين الجانبين.

ختاماً، ورغم الآفاق الواعدة التي يفتحها طريق بحر الشمال، فإن تحوله إلى شريان ملاحي دولي رئيس يصطدم بجملة من التحديات الجيوسياسية واللوجستية والبيئية المعقدة؛ إذ تتضافر الهيمنة

الروسية المنفردة مع غياب المرافق المتخصصة وارتفاع كلفة التشغيل، فضلاً عن المخاطر المحدقة بالبيئة القطبية الحساسة، لتقيد فرص طرحه كبديل مكافئ لقناة السويس في المدى المنظور. ومن المرجح أن يظل هذا المسار القطبي خياراً تكميلياً في الأمدين القريب والمتوسط، لاسيما خلال المواسم الصيفية ولأنماط محددة من الشحنات. وعليه، ستظل منطقة البحر الأحمر وقناة السويس ممرات لا غنى عنها لتدفق التجارة العالمية، مما يستوجب تضافر الجهود الدولية لضمان أمنها واستدامة استقرارها.

الدكتور كريستيان كوخ؛ المدير التنفيذي لمكتب مؤسسة مركز الخليج للأبحاث في بروكسل (GRCF-B) ومدير إدارة البحوث في مركز الخليج للأبحاث.

آمنه موصلي؛ باحثة في مركز الخليج للأبحاث.



Gulf Research Center
Knowledge for All



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

يعبر هذا المقال عن أفكار وآراء الكاتب، ولا يعبر بالضرورة عن رأي المركز



**Gulf Research Center
Jeddah
(Main office)**

19 Rayat Alitihad Street
P.O. Box 2134
Jeddah 21451
Saudi Arabia
Tel: +966 12 6511999
Fax: +966 12 6531375
Email: info@grc.net



**Gulf Research Center
Riyadh**

Unit FN11A
King Faisal Foundation
North Tower
King Fahd Branch Rd
Al Olaya Riyadh 12212
Saudi Arabia
Tel: +966 112112567
Email: info@grc.net



**Gulf Research Center
Foundation**

Avenue de France 23
1202 Geneva
Switzerland
Tel: +41227162730
Email: info@grc.net



**Gulf Research Centre
Cambridge**

University of Cambridge
Sidgwick Avenue,
Cambridge CB3 9DA
United Kingdom
Tel:+44-1223-760758
Fax:+44-1223-335110



**Gulf Research Center
Foundation Brussels**

4th Floor
Avenue de
Cortenbergh 89
1000 Brussels
Belgium
grcb@grc.net
+32 2 251 41 64



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

www.grc.net

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع