

راهی که شمالگان گشود؛ وقتی چین و کره جنوبی خاورمیانه را دور می‌زنند

راديو فردا

کمتر از یک دقیقه پیش



چین نخستین خط منظم هفتگی حمل کانتینر از مسیر قطب شمال به اروپا را راه‌اندازی کرده است، کره جنوبی نخستین کشتی کانتینربر آزمایشی خود را به این مسیر فرستاده و هند نیز می‌گوید از سال آینده نخستین کشتی باری خود را راهی آب‌های شمالی روسیه خواهد کرد.

این تحولات از افزایش علاقه قدرت‌های اقتصادی آسیا به «مسیر دریایی شمالی» حکایت دارد؛ گذرگاهی در امتداد سواحل قطبی روسیه که می‌تواند زمان سفر میان شرق آسیا و شمال اروپا را حدود دو هفته کاهش دهد.

دو بحران جداگانه، کشتی‌های آسیایی را به سوی شمال می‌راند. بحران نخست تغییرات اقلیمی است که با گرم‌کردن آب‌ها و عقب‌راندن یخ‌های قطبی، امکان کشتیرانی در این منطقه را طی چند ماه تابستان فراهم کرده است. بحران دوم، جنگ و ناامنی در خاورمیانه است که عبور از مسیرهای سنتی نظیر تنگه هرمز، باب‌المندب، دریای سرخ و کانال سوئز را پرمخاطره یا ناممکن کرده است.

به این ترتیب، راهی که گرمایش زمین گشوده، اکنون به یکی از گزینه‌های کشورها و شرکت‌هایی تبدیل شده است که می‌خواهند از پیامدهای جنگ خاورمیانه دور بمانند. با این حال، مسیر قطب شمال به‌رغم جذابیت اقتصادی و راهبردی، نمی‌تواند جایگزینی کامل برای دیگر شریان‌های اصلی تجارت جهانی باشد.

سه قدرت آسیایی در مسیر شمالی



کشتیرانی در مسیر دریایی شمال (به رنگ نارنجی) به‌طور متوسط ۱۸ روز و مسیر جنوبی (به رنگ آبی) حدود ۳۰ تا ۳۵ روز طول می‌کشد.

شرکت چینی «سی لجند» شنبه گذشته کشتی «دبی تاور» را از بندر نینگبو به سوی اروپا فرستاد. این سفر آغاز یک خط منظم هفتگی است که در ماه‌های باقی‌مانده از فصل کشتیرانی قطبی، چند کشتی دیگر را نیز از مسیر تنگه برینگ و آب‌های شمالی روسیه به اروپا خواهد فرستاد.

این شرکت می‌گوید سفر از نینگبو تا فلیکستو در بریتانیا از مسیر قطب شمال حدود ۲۰ روز طول می‌کشد؛ در حالی که همان سفر از مسیر کانال سوئز ممکن است نزدیک به ۴۰ روز زمان ببرد.

یک هفته پس از کشتی چینی، «پن‌استار آکرو» نیز بندر بوسان را ترک کرد تا نخستین سفر تجاری آزمایشی یک کشتی کانتینربر کره جنوبی در این مسیر را انجام دهد. این کشتی قرار است پس از عبور از آب‌های قطبی در بریتانیا، هلند و لهستان پهلو بگیرد.

دولت کره جنوبی امیدوار است با توسعه این مسیر، بندر بوسان را به یکی از مراکز انتقال کالا میان شرق آسیا و اروپا تبدیل کند و از عقب‌ماندن در رقابت قطبی با چین جلوگیری کند.

هند نیز برای ورود به این مسیر آماده می‌شود. اس. ونکاتساپاتی، یکی از مقام‌های ارشد وزارت کشتیرانی هند، روز ۱۳ اوت (۲۲ مرداد) در همایشی در شهر آرخانگلسک روسیه گفت نخستین کشتی آزمایشی این کشور قرار است در سال ۲۰۲۷ از مسیر دریایی شمالی عبور کند.

او گفت هند در این مسیر «ظرفیت‌های عظیمی» می‌بیند. دهلی نو علاوه بر کوتاه‌کردن مسیر تجارت با اروپا، به‌دنبال تقویت ارتباط دریایی با روسیه و دسترسی بیشتر به نفت، گاز و مواد معدنی این کشور است.

جایگزینی برای سوئز، نه هرمز

مسیر دریایی شمال حدود ۵۶۰۰ کیلومتر در امتداد سواحل قطبی روسیه، از دریای بارنتز تا تنگه برینگ، کشیده شده است. استفاده از آن می‌تواند فاصله میان شرق آسیا و شمال اروپا را در مقایسه با مسیر کانال سوئز تا ۴۰ درصد کاهش دهد.

اهمیت این کاهش فاصله پس از آغاز جنگ ایران دوجندان شده است. بسته‌شدن تقریباً کامل تنگه هرمز و ادامه تهدیدها علیه کشتیرانی در دریای سرخ، بسیاری از شرکت‌ها را ناچار کرده است که کشتی‌های خود را از جنوب آفریقا و دماغه امید نیک عبور دهند. این تغییر مسیر می‌تواند تا دو هفته به زمان سفر بیفزاید و هزینه سوخت، بیمه و ترابری را به‌شدت افزایش دهد.

از این نظر، مسیر قطب شمال می‌تواند برای حمل کالاهای کانتینری میان چین، کره جنوبی و شمال اروپا جایگزینی فصلی برای مسیر کانال سوئز باشد. اما این به معنای آن نیست که مسیر شمالی می‌تواند جای تنگه هرمز را در تأمین انرژی آسیا بگیرد.

هرمز خروجی اصلی نفت و گاز تولیدشده در کشورهای حاشیه خلیج فارس است. نفتکش حامل نفت عربستان سعودی، امارات، قطر، کویت یا عراق برای خروج از خلیج فارس همچنان باید از این تنگه عبور کند. به گفته کارشناسان، تغییر مسیر در شمال روسیه هیچ راه جغرافیایی برای انتقال این محموله‌ها به بیرون از خلیج فارس ایجاد نمی‌کند.

چین و هند در سال‌های گذشته تقریباً نیمی از نفت وارداتی خود را از خاورمیانه تأمین کرده‌اند. بنابراین حتی گسترش چشمگیر کشتیرانی قطبی نیز وابستگی آن‌ها به تنگه هرمز را از میان نخواهد برد.

کاری که مسیر شمالی می‌تواند انجام دهد، تنوع‌بخشیدن به منابع انرژی آسیاست. این مسیر امکان می‌دهد نفت، گاز مایع و مواد معدنی روسیه با سرعت بیشتری به بازارهای چین و هند منتقل شود و سهم روسیه در تأمین انرژی این کشورها افزایش یابد.

راهی با اهمیت راهبردی

محاسبات چین درباره قطب شمال تنها اقتصادی نیست. حجم تجارت کالایی دوطرفه چین و اروپا در سال گذشته به ۷۵۹ میلیارد یورو رسید و هر اختلال طولانی در کانال سوئز یا دیگر گذرگاه‌ها می‌تواند هزینه سنگینی برای اقتصاد چین داشته باشد.

به گفته کارشناسان، چین احتمالاً بزرگ‌ترین بهره‌بردار این مسیر خواهد بود. مسیر قطبی علاوه بر تسهیل تجارت با اروپا، به پکن امکان می‌دهد بخشی از کالاهایش را بدون عبور از گذرگاه‌هایی منتقل کند که در زمان بحران ممکن است زیر نفوذ یا کنترل نیروی دریایی آمریکا قرار گیرند.

از این دیدگاه، «جاده ابریشم قطبی» چین تنها خط کوتاه‌تری برای صدور کالا نیست، بلکه بیمه‌ای در برابر تشدید رقابت با آمریکا و احتمال بسته‌شدن مسیرهای دریایی جنوبی است.

برای هند نیز استفاده از مسیر شمالی فقط مسئله زمان و هزینه نیست. دهلی نو می‌تواند از همکاری با روسیه در قطب شمال برای نمایش «استقلال راهبردی» خود در برابر واشینگتن استفاده کند و هم‌زمان مسیر دیگری برای واردات نفت، گاز و مواد معدنی روسیه به دست آورد.

کره جنوبی نیز می‌خواهد جایگاه خود را به‌عنوان یکی از قدرت‌های بزرگ کشتی‌سازی و ترابری دریایی حفظ کند. سؤال نگران است که در صورت تثبیت خدمات قطبی چین، بندرهای چینی سهم اصلی تجارت آینده این مسیر را در اختیار بگیرند.

فاصله زیاد تا تبدیل‌شدن به یک شاهراه

علاقه سیاسی سه کشور آسیایی نباید با اهمیت واقعی مسیر در تجارت جهانی اشتباه گرفته شود. تردد در مسیر دریایی شمالی، در مقایسه با کانال سوئز و تنگه هرمز، همچنان بسیار اندک است.

مرکز لجستیک شمال دور نروژ اعلام کرده که در سال گذشته ۸۸ کشتی در مجموع ۱۰۳ بار این مسیر را پیمودند؛ رقمی بیشتر از ۹۷ سفر در سال ۲۰۲۴ و ۴۳ سفر در سال ۲۰۲۲، اما همچنان ناچیز در مقایسه با شاهراه‌های دریایی جنوبی.

حتی با وجود جنگ و کاهش رفت‌وآمد در کانال سوئز، در نیمه نخست سال جاری روزانه حدود ۳۵ کشتی از این کانال عبور کرده‌اند. به بیان دیگر، شمار کشتی‌هایی که ظرف چند روز از سوئز می‌گذرند، با کل تردد سالانه مسیر دریایی شمالی برابری می‌کند.

بخش عمده محموله‌های قطبی نیز هنوز نفت خام، فرآورده‌های نفتی، گاز و مواد فله روسیه است. عبور کانتینرهای چینی و کره جنوبی جلب توجه می‌کند، اما هنوز نشانه انتقال گسترده تجارت آسیا و اروپا به

قطب شمال نیست.

برآورد شرکت بیمه اعتباری کوفاس نشان می‌دهد که تنها حدود ۳/۵ درصد از تردد کنونی میان شرق آسیا، شمال اروپا و آمریکای شمالی قابلیت انتقال به مسیرهای قطبی را دارد.

این مسیر برای نفتکش‌ها و کشتی‌های حامل گاز مایع روسیه که میان بنادر شمالی روسیه و آسیا رفت‌وآمد می‌کنند، ممکن است صرفه اقتصادی بیشتری داشته باشد. اما برای خطوط کانتینری که به حرکت منظم، قابل پیش‌بینی و چهارفصل نیاز دارند، مشکلات بزرگ‌تری وجود دارد.



بیشتر در این باره:

میدان اصلی جنگ، تنگه هرمز است؛ «توافق نتوانست نظم پیشین دریانوردی را احیا کند»

کوتاه‌تر، اما نه لزوماً ارزان‌تر

کشتیرانی بدون کمک یخ‌شکن در مسیر شمالی فعلاً تنها طی سه تا چهار ماه از سال امکان‌پذیر است. حتی در تابستان نیز حرکت توده‌های یخ، مه، توفان و تغییر ناگهانی وضعیت آب‌وهوا می‌تواند برنامه کشتی‌ها را مختل کند.

عمق کم برخی آبراه‌ها نیز مانع عبور بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینربر جهان می‌شود. کشتی‌های کوچک‌تر ظرفیت حمل کمتری دارند و در نتیجه بخشی از صرفه‌جویی ناشی از کوتاه‌تر شدن مسیر را از میان می‌برند.

کشتی‌های فعال در این منطقه باید بدنه تقویت‌شده و تجهیزات ویژه قطبی داشته باشند. هزینه بیمه آن‌ها بالاست و در طول هزاران کیلومتر از مسیر، امکانات بندری، تعمیرگاه و پوشش امداد و نجات محدودی وجود دارد.

بخش عمده مسیر نیز از آب‌های تحت کنترل روسیه می‌گذرد و دریافت مجوز، اطلاعات یخ و هواشناسی یا همراهی ناوهای یخ‌شکن مستلزم همکاری و پرداخت هزینه به نهادهای روسی است. این موضوع در شرایطی که شرکت‌های مسئول اداره مسیر و ناوگان یخ‌شکن روسیه زیر تحریم‌های غرب قرار دارند، برای کشتی‌ها، بیمه‌گران و بنادر اروپایی مشکل حقوقی ایجاد می‌کند.

از این رو، مسیر قطب شمال را فعلاً باید گذرگاهی مکمل و فصلی دانست، نه جایگزینی کامل برای شریان‌های دریایی موجود.

چرخه‌ای که خود را تشدید می‌کند

در کنار محدودیت‌های اقتصادی، توسعه کشتیرانی قطبی با تناقضی اقلیمی روبه‌روست. گرم‌شدن سریع قطب شمال یخ‌ها را عقب رانده و مسیر را برای کشتی‌ها باز کرده است؛ اما افزایش شمار کشتی‌ها می‌تواند همان گرمایشی را که عبور آن‌ها را ممکن ساخته، تشدید کند.

کشتی‌ها ذرات دوده یا «کربن سیاه» منتشر می‌کنند. این ذرات پس از نشستن روی برف و یخ، سطح سفید آن را تیره می‌کنند و موجب جذب بیشتر گرمای خورشید و ذوب سریع‌تر یخ می‌شوند.

ائتلاف «قطب شمال پاک» و بنیاد بلونای نروژ درباره این چرخه هشدار داده‌اند. نشت نفت یا مواد شیمیایی نیز در اکوسیستم شکننده قطبی، با توجه به سرمای شدید و کمبود امکانات امدادی، می‌تواند پیامدهایی طولانی و پاک‌سازی بسیار دشواری داشته باشد.

چند شرکت بزرگ کشتیرانی جهان، از جمله مرسک، ام اس سی، هاپاگ لوید و سی ام ای سی جی ام، به همین دلیل اعلام کرده اند از مسیرهای قطبی استفاده نخواهند کرد.

سازمان بین المللی دریانوردی استفاده از نفت کوره در آب های قطبی را از ژوئیه ۲۰۲۴ ممنوع کرده است، اما برخی معافیت ها تا سال ۲۰۲۹ ادامه دارند. این سازمان همچنین نسبت به دشواری امداد رسانی، کمبود اطلاعات ناوبری و خطر برخورد با یخ در آب های دور افتاده شمالی هشدار داده است.

مسیر دریایی شمالی می تواند بخشی از تجارت چین، کره جنوبی و هند با اروپا را سریع تر کند، راه تازه ای برای انتقال منابع روسیه به آسیا بگشاید و وابستگی شرکت ها به کانال سوئز را تا اندازه ای کاهش دهد. اما نه ظرفیت، نه فصل کوتاه کشتیرانی و نه موقعیت جغرافیایی آن

اجازه نمی دهد جای تنگه هرمز را در تجارت جهانی انرژی بگیرد.

در کوتاه مدت، اهمیت این مسیر بیشتر راهبردی و نمادین است تا اقتصادی: چین راهی دور از گذرگاه های تحت نفوذ آمریکا می خواهد، هند به دنبال استقلال راهبردی و انرژی روسیه است و کره جنوبی نمی خواهد از رقابت تازه دریایی عقب بماند.

با این همه، راهی که دریانوردان اروپایی از سده شانزدهم در جست و جوی آن بودند و بارها در برابر یخ هایش شکست خوردند، اکنون برای چند ماه در سال باز شده است؛ نه به دلیل پیروزی انسان بر طبیعت، بلکه به دلیل بحرانی که خود انسان پدید آورده است.

منابع: سازمان بین المللی دریانوردی، ساوت چاینا مورنینگ پست، وسل فایندر، خبرگزاری های فرانسه و یونپاپ.

این مطلب بخشی از:

فرا تر از خبر

از گوشه و کنار جهان

محیط زیست

اقتصاد جهان

بایگانی



بیشتر در این باره:
چگونه روسیه مدعی مالکیت قطب شمال شد؟