

الشحن البحري.. صناعة منسية
لا حياة من دونها

عالم كثير المخاطر يهدد قوت البشر وسياسات الحكومات



عالم كثير المخاطر نعتمد عليه جميعا

من الشركات العملاقة بما في ذلك شركة ميرسك سيلاند الدنماركية التي تعد أكبر شركة شحن حاويات في العالم. وقد استغرقت الشركة التي تشغل ما يقرب من 600 سفينة شحن عدة أيام لتتنشط سفنها مرة أخرى.

وتقول براو إن الكرمين إذا كان يريد حقا إحداث فوضى في العالم، فيمكنه أمر البحارة الروس بعدم الحضور إلى العمل. ويمكن للصين أن تأمر كل سفنها وطواقمها بالبقاء في خليجها. أو يمكن لأي من البلدين انتحال نظام تحديد المواقع العالمي لضرب سفن الشحن المختلفة مما يتسبب في شرودها إلى مياه البلدان المعادية.

وتطلب إطلاق سراح ستينا إمبيرو تحركات دبلوماسية كفاءة. ولتختل المافر الدبلوماسية التي ستكون مطلوبة لإطلاق عدة سفن محتجزة في نفس الوقت لدى عدد من الحكومات المعادية. أما في حال تغيب البحارة فإن الشركات والمستهلكين في العالم سيواجهون الأمر بمفردهم.

ويشير ماك غاري إلى أن "قناة السويس ونفق المانش ومضيق ملقا كلها معرضة للاضطراب الذي يمكنه إيقاف الشحن العالمي. من الغريب أن المعادين لم يستهدفوها بعد. يبدو أنهم يعانون من عمى البحر أيضا".

وتقول براو إن "عمى البحر مرض يصيب الرجل الغني ولحسن الحظ يمكن علاجه. لكن هذا لا يعني أنه يجب علينا جميعا تتبع السفن العابرة للمحيطات كل يوم، ولكن هذا يعني أنه علينا أن نتعلم أساسيات الخدمات وبالطبع تمتع هذه الرواتب المنخفضة المستهلكين الذين يشحنون بضائعهم بتمن منخفض في جميع أنحاء العالم. وفي العام 2017 تلقى العالم تحذيرا مبكرا لما قد تبعد عليه الحياة دون شحن عالمي على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع حين أسقط هجوم نوت بيتيا الإلكتروني الروسي ضد أوكرانيا سلسلة

الإقليمية التابعة لدولة أخرى. مما يمكن الدولة المعادية بعد ذلك من استخدام هذا "الاعتداء" لابتزاز البلد الذي أرسل السفينة. ويبدو أن هذا ما حدث في 2019 عندما استولى الحرس الثوري الإيراني على ناقلة النفط ستينا إمبيرو في مضيق هرمز. بعد ذلك أثبتت وحدة الاستخبارات في قائمة لويديز أن ناقلة النفط الملوكية للسويد والتي ترفع علم المملكة المتحدة قد تلقت إشارات نظام تحديد تلقائي أرسلتها إلى المياه الإيرانية.

ومن الأيمن أن نقول إن معظم المستهلكين لا ينتبهون إلى مصير السفن والبحارة المتأثرين بمثل هذه الحيل. ومن الأيمن أيضا أن نقول إنهم لا يتابعون أخبار تامين السفن. فبعد حادثة ستينا إمبيرو ارتفعت أسعار التامين على السفن المارة عبر مضيق هرمز، واتضح أن معظم السفن التي كانت عالقلة في طابور قناة السويس كانت تفتقر إلى تامين التأخير. ويجب أن يهتم المستهلكون بكل من انتحال نظام تحديد المواقع العالمي والتامين على الشحن لأن الأمر يؤثر عليهم وعلى سلعهم.

تكلفة منخفضة

اليوم توظف السفن العالمية ما يقرب من 1.7 مليون بحار من الصين والفلبين وإندونيسيا وروسيا وأوكرانيا. كما تبرز الهند بصفتها دولة منشأ رئيسية أخرى. ويقول ماك غاري إنهم على درجة عالية من التعليم وغالبا ما يأتون من أوروبا. وينطبق عمل البحار على الجهد والغياب الطويل والراتب المتواضع. وبالطبع تمتع هذه الرواتب المنخفضة المستهلكين الذين يشحنون بضائعهم بتمن منخفض في جميع أنحاء العالم. وفي العام 2017 تلقى العالم تحذيرا مبكرا لما قد تبعد عليه الحياة دون شحن عالمي على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع حين أسقط هجوم نوت بيتيا الإلكتروني الروسي ضد أوكرانيا سلسلة

المتجهة من تزنانيا إلى الهند لعدة ساعات قبل أن تتمكن من مواصلة رحلتها.

وفي فبراير انفجرت سفينة حاويات إسرائيلية في خليج عمان. وذكرت وسائل إعلام إسرائيلية أن إيران كانت وراء الهجوم الأول، واتهم رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتانياهو شخصيا إيران في الهجوم الثاني. وكما كان متوقعا نفت طهران الاتهامات الموجهة إليها.

انتحال الإشارات

تقول إليزابيث براو في تقرير لها بمجلة فورين بوليسي الأمريكية إن قطاع الشحن يتعرض إلى انتحال إشارات نظام الترميز العالمي. ففي 2017 أبلغت أكثر من 20 سفينة في البحر الأسود فجأة عن مشاكل في إشارات نظام تحديد المواقع العالمي الذي يفقد موضعه أحيانا أو يعرض موقعا غير دقيق.

وعلى سبيل المثال حدد نظام تحديد المواقع العالمي موقعا داخليا بالقرب من مطار غلينج، لكن السفينة كانت على بعد يتجاوز 25 ميلا بحريا منها. فمن كان يتدخل بالنظر إلى حدوث الانتحال في البحر الأسود بدت روسيا هي الجاني المحتمل، ومع ذلك لم تقل شيئا.

وتتساءل براو "لماذا تعبت روسيا بالسفن في البحر الأسود، بصرف النظر عن فرصة ممارسة الضغط على دولة أخرى؟ ربما كانت تختبر شكلا جديدا من اشكال الحرب الإلكترونية".

لكن روري هوبكرافت وهو باحث في التهديدات الإلكترونية البحرية في جامعة بليموث يقول إن انتحال نظام تحديد المواقع العالمي لن يبعد السفن عن مسارها تماما، فالطاقم يعرف كيفية التنقل باستخدام الأدوات التقليدية. لكن الخطر الأكبر يكمن في تدخل ملاحى أكثر دقة حيث ينتهي الأمر بالسفينة أبعد درجة واحدة تدخلها إلى المياه

الشحن البحري بدوره 80 في المئة من تجارة البضائع العالمية. وإذا علقت سفينة في القناة فسوف تعلق 51.7 سفينة في المتوسط كل يوم تبقى هناك أو سيتعين عليها القيام برحلة أطول بكثير حول رأس الرجاء الصالح. وهذا بالضبط ما حدث في مصر.

حروب بالوكالة

جلب جنوح السفينة اهتمام الجمهور العالمي، حيث انتشرت الميز على الإنترنت عند نشر صورة حفارة صغيرة بجوار الناقل الضخمة التي تقطعت بها السبل.

وترى إليزابيث براو إنه بعد أن نجح المسؤولون المصريون والخبراء الأجانب في تخليص السفينة التي يبلغ طولها 400 متر والمتجهة إلى روتردام، فإن على صناع القرار والمواطنين العاديين النظر إلى ما وراء القناة الضيقة التي تربط البحر الأحمر والبحر المتوسط لأن عالم الشحن الذي نعتمد عليه جميعا ينطوي على الكثير من المخاطر الأخرى.

ويقول سايمون لوكوود خبير الشحن لدى شركة وساطة التامين العالمية

ويقال سايمون لوكوود خبير الشحن لدى شركة وساطة التامين العالمية والاشتغالات ويليس تاورز واتسون إن الشحن صناعة منسية. والأين تحظى قناة السويس باهتمام كبير إلا أن هناك حوادث في المياه الأخرى والتي لا يهتم بها معظم الناس.

ويشير إلى أن الكثير من الحروب بالوكالة تُخاض ضد السفن كاهداف، وهي في الأساس هجمات مستمرة على سلسلة التوريد. فعلى سبيل المثال هناك زيادة هائلة في الهجمات على الشحن في خليج غينيا.

وفي الخليج قيل إن حاملة سيارات إسرائيلية أصيبت بصاروخ قبل أسبوعين. كما انجرفت السفينة الإسرائيلية

سلطت أزمة جنوح سفينة "إيفر غيفن" طيلة ستة أيام في قناة السويس الأضواء على قطاع الشحن البحري الذي لا يزال يعمل وفق طرق تقليدية لا تواكب التطورات التكنولوجية، وكشفت مدى ارتباط الإمدادات العالمية بحركة السفن، لكنها أذرت أيضا بمخاطر أكبر في حال اختراق السفن للمياه الإقليمية ونهبت إلى المشكلات التي قد تعترض قنوات النقل البحري العالمي بعد أن صارت السفن ذات أحجام أكبر.

والشطن - نجح تعويم سفينة الحاويات الضخمة "إيفرغيفن" العالقة في قناة السويس، لكن توقف النقل هناك لمدة أسبوع فتح أعين الجمهور في جميع أنحاء العالم على هشاشة الشحن العالمي الذي يعتمد المليارات من الأشخاص عليه لكسب عيشهم.

ويشمل الشحن كل شيء، من البرتقال إلى الآلات إلى عمال الموانئ والبرامج المعقدة التي تنظم كل خطوة. لكن الجمهور يتجاهل العديد من نقاط الضعف حتى تحدث مشكلة ما.

وقد تطورت سفن الحاويات مع حلولها، وتعد "إيفرغيفن" واحدة من أكبر سفن الحاويات في العالم وكانت عالقلة في القناة وهي محملة بالكامل وعلى متنها 20 ألف حاوية شحن من البضائع.

ويقول كورماك ماك غاري المحلل البحري في شركة "كونترول ريسكس" وهي شركة عالمية للاستشارات في مجال المخاطر إن "الانسداد في السويس ليس مفاجأة كبيرة في هذه الصناعة. لقد كنا نحذر من وضع كهذا منذ فترة طويلة لأن سفن الحاويات صارت أكبر. ولا يوجد سوى عدد قليل من الموانئ في العالم التي يمكنها استقبال سفينة مثل "إيفرغيفن".

وتابع أنه "كلما كانت السفن أكبر كلما زادت المخاطر. في شحن الحاويات تبدو الهوامش ضيقة وتكلفة الشحن هائلة، مما يجعل اعتماد سفن أكبر أمرا منطوقيا للشركة.

وقبل عشر سنوات كانت أكبر السفن تحمل 10 آلاف حاوية. الآن توجد سفن تحمل أكثر من 20 ألفا. إنها مسيرة لا تتوقف".

ويرى بيتر ساند كبير محلي الشحن البحري في شركة بيمكو، وهي أكبر هيئة تجارية في العالم لصناعة الشحن البحري، أن حجم سفن الحاويات قد ينمو إلى 24 ألف وحدة مكافئة لعشرين دما.

ويذكر أن نحو 12 في المئة من حركة الشحن العالمية تمر عبر قناة السويس، ويمثل

سايمون لوكوود
الكثير من الحروب على سلسلة التوريد مستمرة بالوكالة

إليزابيث براو
على صناع القرار النظر إلى ما وراء قناة السويس الضيقة

روري هوبكرافت
اختراق السفن للمياه الإقليمية هو الخطر الأكبر

في العام 1967 أغلق الرئيس المصري آنذاك جمال عبدالناصر خليج العقبة أمام الشحن الإسرائيلي، وهي خطوة ساهمت في إشعال حرب الأيام الستة. وعلى ضوء ذلك تتساءل إليزابيث براو الزميلة في معهد الشؤون الأمريكي لإبحاث السياسة العامة، ماذا سيحصل لو توقفت الصين أو الفلبين أو إندونيسيا أو روسيا، أغلب المتحسين في هذا القطاع، عن إمداد العالم بالبحارة؟

وتذكر الحادثة الأخيرة بأن العديد من الحوادث المؤسفة الأخرى يمكن أن تعطل الشحن العالمي وإيرها التي وقعت خلال الحرب العالمية الأولى، حين نفذت البحرية الملكية البريطانية حصارا على

تاريخ القطاع

تذكر الحادثة الأخيرة بأن العديد من الحوادث المؤسفة الأخرى يمكن أن تعطل الشحن العالمي وإيرها التي وقعت خلال الحرب العالمية الأولى، حين نفذت البحرية الملكية البريطانية حصارا على

قناة إسطنبول منافع لأردوغان وأضرار لتركيا

أضرار قناة إسطنبول

- تدمير بيئي لبحر مرمرة
- إنهاء التوازن بين البحر الأسود وبحر مرمرة
- رفع أسعار الأراضي المحيطة بالقناة
- زيادة عدد سكان إسطنبول المكتظة بالسكان
- تدمير مواقع أثرية يعود تاريخها إلى عام 6500 قبل الميلاد
- تدمير حوضين يزودان ثلث إسطنبول بالمياه العذبة

لها. ويمتلك بيرات البيروق، صهر أردوغان، أيضا أرضا على طول القناة المقترحة. ومن المتوقع أن تشارك العديد من الشركات التركية القريبة من حزب العدالة والتنمية في البناء، الأمر الذي سيشتجع هذه الحكومة على مواصلة استخدام مشاريع البناء الكبيرة لكسب الأصدقاء وملء الخزائن. وتقول مصادر محلية إن المشروع رفع أسعار الأراضي المحيطة به من جهة وأنه سيتسبب كذلك في زيادة عدد سكان إسطنبول المكتظة بالسكان حيث يفوق عدد سكانها 16 مليون نسمة.

يزعم أن القناة ستحد من الضغط على مضيق البوسفور وستحول دون وقوع الحوادث فيه.

وقد انتقد اتحاد الغرف التركية للمهندسين والمهندسين المعماريين القناة بوصفها كارثة بيئية وحضرية يجب صرف النظر عنها.

وشدد على أن القناة ستدمر مواقع أثرية حول بحيرة كوتشوك شكجما يعود تاريخها إلى عام 6500 قبل الميلاد وتضم أقدم دليل على وجود الحيتيين في تراقية. وأضاف أن النظام البيئي للبحيرة والضروري للحيوونات البحرية والطيور المهاجرة سيدمر أيضا.

وحذر الاتحاد أيضا من أن القناة ستدمر حوضين يزودان قرابة ثلث إسطنبول بالمياه العذبة، وستزيد ملوحة المياه الجوفية مما سيؤثر على أراض زراعية وصولا إلى منطقة تراقية المجاورة. وذكر أن مشروع القناة سيؤدي أيضا مستويات الأسجين في البحر الأسود وسيضر بالحياة البرية.

ويعيش نحو 369 ألفا في المنطقة التي قد تتأثر بالقناة وفقا لمركز تحليل البيانات التركية، وهو مؤسسة بحثية.

وفي عام 2018 اشترت العائلة المالكة في قطر، أحد أقرب حلفاء تركيا وداعم مالي رئيسي، أكثر من 44 ألف متر مربع على طول مسار القناة المخطط

فإن ملوحة البحر الأسود أقل من بحر مرمرة، والمحتوى العضوي للبحر الأسود أعلى بكثير من بحر مرمرة. ونظرا إلى أن البحر الأسود أعلى بمقدار 50 سنتيمترا من بحر مرمرة، فإن كلاً من المستوي وكثافة الملوحة سيتغيران إذا تم توصيل الاثنين بواسطة القناة.

ويقول دينيز بيرم مدير برنامج البحر الأبيض المتوسط في منظمة السلام الأخضر إن "في كثير من النواحي ستقع إسطنبول، إحدى أهم المدن الفريدة في العالم، في كارثة مع هذا المشروع الذي لا يمكن التنبؤ به".

لكن أردوغان الذي يصر على إتمام مشاريعه التي يصفها بـ"الجنونية"



معارضة تدرك جيدا خطورة القناة

ويعتقد برايس أن كلاً من الناتو وروسيا لن يكونا راضيين عن المشروع. كما يتوقع أن الأمر سيجعل تركيا في موقف صعب للغاية فهناك قدر كبير من سوء التقدير عندما يتعلق الأمر بمشروع القناة.

ويحذر النقاد، بمن فيهم رئيس بلدية إسطنبول، من تكلفة بيئية كبيرة بما في ذلك التدمير البيئي المحتمل لبحر مرمرة، إذ هناك توازن بيئي دقيق بين البحر الأسود وبحر مرمرة المرتبطتين حالياً بمضيق البوسفور.

وكما يقول جواهر إيف أكجيليك سكرتير اتحاد غرف المهندسين والمعماريين الأتراك في إسطنبول،

البوسفور، جنبا إلى جنب مع الدردنيل وبحر مرمرة، والتي تعرف مجتمعة بالمضيق التركي وتوفر الوصول الوحيد إلى البحر الأسود من البحر المتوسط وبحر إيجة. ويقول المحلل في الشؤون البحرية والمستشار الدبلوماسي بول برايس إن "الاتفاقية كانت ضامنا لأن يتسعر الجميع بالأمان والراحة، والا يقوم أحد بشن حرب أخرى للسيطرة على المضائق من شأنها أن تكلف الكثير من الأرواح البشرية، ولكن أيضا حتى لا تقوم تركيا باتخاذ بعض الإجراءات أحادية الجانب".

والشهر الماضي صادقت تركيا على مشاريع لتطوير قناة للشحن البحري في إسطنبول أسوة بمشاريع قنوات بنما والسويس، مما أدى إلى جدل حول اتفاقية مونترو الموقعة في عام 1936.

ويرى الكاتب والمحلل التركي دايفيد ليسكا أن قناة إسطنبول يمكن أن تكون الإجراء الانفرداني من قبل أردوغان، الذي يقبل الاتفاقية ويثير غضب الدول الإقليمية بل ويثير الصراع. فيالنسبة إلى روسيا مثلا، مصدر القلق الرئيسي هو أنه إذا كانت قناة إسطنبول ستنهي اتفاقية مونترو جانبا فمن المحتمل أن تسمح تركيا بالمرور عبر مضيق البوسفور والدردنيل اللذين يربطان البحار الخارجية بالمياه التركية الداخلية، ولكن تمنع أي مرور عبر بحر مرمرة، وتمنع بالكامل العبور عبر المضيق.

وفي تصعيد مفاجئ لأردوغان وقع أكثر من مئة أدميرال متقاعد رسالة محذرين فيها من التهديد الذي قد يشكله مشروع قناة إسطنبول على اتفاقية مونترو، لكن حكومة أردوغان سارعت الإثني لإيقاف عشرة أدميرالات متقاعدين غداة نشر الرسالة المفتوحة، وأعلنت التحقيق معهم بتهمة "الإجتماع للمساس بأمن الدولة والنظام الدستوري".

وجاء في تغريدة لرئيس دائرة الاتصال في الرئاسة التركية فخرالدين التون أنه "ليس فقط من وقعوا بل أيضا من شجعوهم على ذلك سيمثلون أمام القضاء".