

مخاطر الاعتماد على القوى العظمى لحماية التجارة العالمية

الكتاب: آلن بيتي من لندن وهنري فوي من بروكسل وفيليسيا شوارتز من واشنطن

المصدر: "فاينانشال تايمز"



عن المركز

مركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة، مركز مستقل، مقره الرئيس في بغداد. رؤيته الرئيسية تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخص العراق بنحو خاص ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام -فضلاً عن قضايا أخرى- ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقل، وإيجاد حلول عملية جلية لقضايا تهم الشأن السياسي، الاقتصادي، الاجتماعي، والثقافي.

لا تعبر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات تبناها المركز و إنما تعبر عن رأي كاتبها

حقوق النشر محفوظة لمركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة

www.almanbar.org

info@almanbar.org



مخاطر الاعتماد على القوى العظمى لحماية التجارة العالمية

يخبرنا التاريخ أن تكليف قوة عسكرية مهيمنة باستقرار التجارة البحرية يمكن أن يثير المشاكل.

قسم الابحاث والترجمة

الكتاب: آلن بيتي من لندن وهنري فوي من بروكسل وفيليسيا شوارتز من واشنطن

المصدر: "فاينانشال تايمز"¹

في ظاهر الأمر، تبدو هجمات المسلحين الحوثيين على السفن في البحر الأحمر بمثابة نسخة مكبرة من حادثة إيفر جيفن في عام 2021.

عندما علقت سفينة الحاويات في قناة السويس وأغلقتها لمدة ستة أيام، كثر الحديث حينها عن هشاشة العولمة ونقاط الاختناق في سلاسل التوريد.

¹ The risks of relying on superpowers to protect global trade. <https://www.ft.com/content/b4fa4132-680b-4494-aa32-980aa9dab9de>

وفي الحدث اختفت المشكلة. وبعيداً عن بعض التراجع في المخزونات والأرباح غير السارة على المدى القصير بالنسبة لبعض الشركات، فقد ظلت العوامة على قيد الحياة على ما يرام.

وبالمثل، على الرغم من أن هجمات الحوثيين تهدد بكارثة إنسانية لملايين اليمنيين والسودانيين الذين يعتمدون على المواد الغذائية المستوردة وغيرها من المساعدات، فمن غير المرجح أن يكون لها تأثير كارثي على التجارة العالمية.



الحوادث التي أنغمس فيها الحوثيون عطلت التجارة في البحر الأحمر. الحوادث بين 19 نوفمبر 2023 و 24 يناير 2024

تعمل صناعة شحن الحاويات بقدرة منخفضة، ومن المقرر إطلاق العديد من السفن في العامين المقبلين، مما يعني أنها يمكن أن تتحمل تكلفة الرحلات الأطول حول الرأس الجنوبي لأفريقيا حتى لو استمرت المشاكل في البحر الأحمر.

يقول رايان بيترسن، الرئيس التنفيذي لشركة فليكسبورت للشحن والخدمات اللوجستية: “هناك قدر كبير للغاية من طاقة الشحن قيد التشغيل، مما يؤدي إلى تعادل الزيادة في الأسعار على المدى الطويل.”

في الواقع، فإن الطفرة التي شهدتها تجارة السلع في فترة ما بعد الحرب الباردة، والتي إما تجاوزت نمو الناتج المحلي الإجمالي أو واكبته، قد نجت الآن من سلسلة كاملة من صدمات العرض مثل الإجراءات الأمنية الصارمة في أعقاب هجمات 11 سبتمبر/أيلول 2001، وتفشي مرض سارس وأنفلونزا الطيور. في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، والسحابة البركانية الأيسلندية في عام 2010 التي أغلقت جزءًا كبيرًا من المجال الجوي الأوروبي، ووباء كوفيد، والغزو الروسي لأوكرانيا.

نمت تجارة السلع كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي تجارة البضائع، % من الناتج المحلي الإجمالي العالمي

كان الارتفاع الحاد في أسعار الشحن واضطرابات الموانئ في الفترة 2021-2022، والتي تبذرت الآن، مرتبطًا بشكل أكبر بارتفاع الطلب الاستهلاكي مع تعافي العالم من الصدمة الأولية لفيروس كوفيد، وليس صدمات العرض للنظام التجاري. هناك العديد من العوامل التي تفسر هذه المرونة الرائعة، ولكن العامل المهم هو الدور الذي لعبته أميركا على مدى العقود الأخيرة في إبقاء ممرات الشحن مفتوحة، وخاصة من خلال تطهيرها من القرصنة.

ولم تفعل ذلك بمفردها بالكامل؛ فقد اجتذبت حملتها لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، على سبيل المثال، المساعدة من عشرات الدول الأخرى. لكن مركز الأبحاث التابع لمركز التنمية العالمية يقول إن الولايات المتحدة تساهم بنسبة 0.2 في المائة من الدخل القومي الإجمالي لحماية المياه الدولية، مقابل 0.015 في المائة في المتوسط من أقوى 40 دولة في العالم.

Shipping prices are rising but well short of Covid-affected levels

Freightos Baltic index



Source: LSEG
© FT

إن هجمات الحوثيين أكثر شدة من هجمات القراصنة الصوماليين، ولكن الخطر الأكثر إلحاحاً، نظراً لأنهم مدعومون من دولة قوية مثل إيران، يتلخص في احتمال اندلاع حروب إقليمية واسعة النطاق في المستقبل أو نذيرها.

إن خطر اندلاع مثل هذا الصراع أخذ في الارتفاع، سواء كان ذلك في الشرق الأوسط، أو العدوان العسكري الصيني ضد تايوان، أو زعزعة الاستقرار الدائم على الحدود الشرقية للاتحاد الأوروبي بسبب الصراع الدائر في أوكرانيا. إن حدوث ثوران في أي من هذه المجالات قد يدفع العولمة إلى الاتجاه المعاكس - ويضع في تناقض صارخ اعتماد العالم على قوة عسكرية عظيمة لدعمها.

لا شيء من هذا جديد. تاريخياً، تم نشر القوات البحرية لإنشاء أو الحفاظ على طرق التجارة، ولكن الجانب الآخر هو أن الحروب أو المنافسات البحرية لها عادة غير سارة تتمثل في عرقلة التجارة العالمية.

في القرون السابقة، كان القول المأثور أن "التجارة تتبع العلم" - كانت التجارة تسير جنباً إلى جنب مع التوسع الاستعماري - وكان التمييز بين البحرية التجارية والبحرية العسكرية غير واضح في كثير من الأحيان.

استخدم أوليفر كرومويل، عندما كان حامياً لإنجلترا واسكتلندا وأيرلندا في منتصف القرن السابع عشر، القوة البحرية لحماية وتوسيع التجارة بطريقة أكثر انتظاماً من ذي قبل.

لقد نشر البحرية الإنجليزية ضد هولندا لتحدي هيمنتها على التجارة البحرية، واستخدم أيضاً القوة البحرية - المدعومة بشكل مباشر من الدولة، وليس مجرد مغامرين خاصين بموجب ميثاق رسمي - للاستيلاء على جامايكا من إسبانيا والحصول على موطن قدم إمبراطوري في منطقة البحر الكاريبي.

وبحلول القرن التاسع عشر، عندما كانت البحرية الملكية هي الأكبر في العالم، كانت تؤدي أيضاً شيئاً من الصالح العام من خلال قمع القرصنة في جميع أنحاء العالم. من المعروف أن الأعوام من 1870 إلى 1914 كانت العصر الذهبي الأول للعولمة.

لكن الجانب المظلم للقوة البحرية كشف عن نفسه. ساهم التنافس البحري الإمبراطوري بين بريطانيا وألمانيا في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين بشكل كبير في اندلاع الحرب العالمية الأولى التي أنهت العصر الذهبي.

هذه الحلقة لها بعض الأصداء الآن. ظلت البحرية الأمريكية لعقود من الزمن هي القوة البحرية الأكثر هيمنة في العالم، لكن التنافس بين القوى المسلحة يهدد العولمة مرة أخرى.

وكانت الصين، المنافس الجيوسياسي والتجاري الرئيسي للولايات المتحدة، تعمل على بناء قواتها ولديها الآن أكبر قوة بحرية في العالم - رغم أنها لا تملك الشبكة العالمية من المحاور والقواعد التي تعمل منها الولايات المتحدة.

299 عدد السفن في البحرية الأمريكية، انخفض من الذروة البالغة 594 في عام 1987

وفي كل الأحوال، فإن الموقع الواضح للصراع المزعزع للاستقرار يقع على بعد 150 كيلومتراً فقط من الساحل الصيني. وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتنويع إنتاج أشباه الموصلات من قبل الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، تظل تايوان مركزاً لا غنى عنه لصناعة الرقائق في العالم وعقدة رئيسية في شبكة القيمة الخاصة بها.

ونظراً لاستخدام أشباه الموصلات المتطورة في الاستخدام العسكري والاستخباراتي، فإن هذا يجعل قدرتها التكنولوجية والتصنيعية ذات أهمية استراتيجية واقتصادية.

ومن المرجح أن يتضمن أي صراع يتعلق بتايوان حصاراً بحرياً صينياً بقدر ما ينطوي على غزو بري كامل. وسوف تتقلص قدرة الولايات المتحدة على الحفاظ على الممرات البحرية المفتوحة إذا أصبحت العوائق ذات دوافع سياسية أكثر وطويلة الأمد.

وبعد الحرب العالمية الثانية وحرب فيتنام، بلغ حجم البحرية الأمريكية ذروته في عام 1987 حيث بلغ عددها 594 سفينة. كان ذلك عندما أطلقت الولايات المتحدة عملية الإرادة الجادة، وهي واحدة من أكبر العمليات البحرية منذ الحرب العالمية الثانية. وكان الهدف منها حماية إمدادات النفط التي تمر عبر الخليج، والتي كانت تتعرض للهجوم خلال الحرب الإيرانية العراقية.

والآن تمتلك البحرية الأمريكية نصف هذا العدد – 299 سفينة. ويوضح تود هاريسون، وهو زميل بارز في معهد أريكان إنتربرايز: “لقد أصبحت تكلفة تشغيل وصيانة سفننا أعلى بكثير”. “على الرغم من أن ميزانية الدفاع أعلى اليوم مما كانت عليه في ذروة الحرب الباردة، وحتى عندما تتكيف مع التضخم، فإننا غير قادرين على تحمل تكاليف عدد كبير من السفن كما كنا لأن تكاليفنا أعلى بكثير.”

تتصور خطة بناء السفن لعام 2024 للبحرية أن الخدمة سيكون لديها أسطول مكون من 367 سفينة مأهولة بحلول عام 2054، لكن في الفترة المؤقتة يحذر المحللون من أن البحرية ستواجه عيوباً على المدى القصير في الوقت الذي أصبح فيه الدفاع عن طرق الشحن أكثر أهمية. مهم.

تختلف عمليات مكافحة القرصنة في العقود الأخيرة عن التهديد الأمني الأوسع والمستدام. “ستكون لديك سفينة واحدة في دورية كما رأيت في (فيلم توم هانكس) الكابتن فيليبس يقول بريان كلارك، أحد كبار زملاء معهد هيدسون، والذي قضى 25 عاماً في البحرية الأمريكية: «كانوا يأتون للرد. وعندما كانت هناك مشكلة من نوع ما، كانوا يأتون للرد». “آخر مرة اضطررنا فيها حقاً إلى حماية كل سفينة أثناء مرورها عبر نقطة اختناق كانت حروب الناقلات في الثمانينات.”

المجهول الكبير هو ما إذا كانت رئاسة دونالد ترامب ستواصل دور الولايات المتحدة.

ربما تستمر البحرية الأمريكية في شن حملات لمكافحة القرصنة، لكن عداء ترامب تجاه تايبوان، التي يلقي توجهها التصديري الناجح للغاية باللوم على سرقة الأعمال الأمريكية، قد يجعله مترددًا في الاستمرار في حمايتها.

ويشعر ترامب بالاستياء من العبء الأمني الذي تتحمله الولايات المتحدة، وقد هدد خلال فترة ولايته الأولى بمغادرة حلف شمال الأطلسي ما لم يساهم الأعضاء الآخرون بشكل أكبر في عملياته. وزاد العديد من الأعضاء الأوروبيين في حلف شمال الأطلسي الميزانيات العسكرية بعد دعوة ترامب، ويتوقع الحلف أن تحقق 11 دولة هدفها المتمثل في إنفاق 2 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي على الدفاع في عام 2023، ارتفاعًا من سبع دول في العام السابق.

ومع ذلك، يبدو من غير المرجح أن يرغب أي شخص في تولي المسؤولية بشكل كامل. وفي حين كثف حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي عملهما بشأن قضايا الأمن البحري في السنوات الأخيرة، فإن تركيزهما ينصب بشكل أساسي على حماية الطرق التجارية المرتبطة بأوروبا، مثل الخليج والبحر الأبيض المتوسط وبحر البلطيق والقطب الشمالي.

ويحذر المسؤولون الغربيون المشاركون في المناقشات حول الأمن البحري من أن حجم النوايا الجغرافية أقل بكثير مما تقدمه الولايات المتحدة على مستوى العالم، وأن التكثيف لا يرتبط بشكل مباشر بالخوف من أن تؤدي رئاسة ترامب إلى خفض كبير في الوجود البحري الأمريكي.

يقول أحد كبار الدبلوماسيين في الاتحاد الأوروبي: "لا يمكننا أن نحل محل الأميركيين، ولكننا نعلم أن ترامب سوف يثير على الأقل جدلا حول كيفية القيام بالمزيد". "لذلك نحن بحاجة إلى الاستعداد لما قد يبدو عليه الأمر".

وافق الاتحاد الأوروبي هذا الشهر على نشر مهمة مشتركة في البحر الأحمر ردًا على هجمات الحوثيين على السفن، ومن المقرر أن يتم بناؤها على أساس مهمة بحرية أوروبية مشتركة موجودة بالفعل في مضيق هرمز ومقرها الإمارات العربية المتحدة، تسمى أجينور.

يأتي ذلك جنبًا إلى جنب مع عملية الناتو البحرية في البحر الأبيض المتوسط، ودوريات مكافحة القرصنة قبالة ساحل بحر العرب في إفريقيا، وتركيز التحالف المتزايد على حماية البنية التحتية الحيوية تحت البحر، والتي تصاعدت منذ الغزو الروسي واسع النطاق لأوكرانيا في فبراير 2022.

أما بالنسبة للصين نفسها، فقد انضمت إلى بعض جهود مكافحة القرصنة، لكنها رفضت بشكل ملحوظ المشاركة في حماية البحر الأحمر من الحوثيين.

في الواقع، منذ أن أعلن الحوثيون أنهم سيهاجمون إسرائيل وحلفائها فقط، استفادت سفن الحاويات الصينية من القدرة على مواصلة المرور عبر قناة السويس مع تقليل خطر التعرض لإطلاق النار.

قد لا تؤثر الهجمات في البحر الأحمر على العولمة بشكل كبير، لكنها تذكرنا بأن التجارة العالمية، في الوقت الحالي، لا تزال تعتمد على الولايات المتحدة: قوة عسكرية عظمى لا يمكن التنبؤ بها، ومواقفها الجيوسياسية، مثل دعمها لإسرائيل، هي في حد ذاتها متناقضة. مصدر لانعدام الأمن.

ويشير التقرير على أن الدرس المستفاد من التاريخ هو أن الفترات الطويلة من التجارة البحرية السلمية التي تدعمها قوة عسكرية مهيمنة يمكن أن تنقلب رأساً على عقب بسرعة. ومن المحمقة أن تتصور الحكومات أن ذلك لا يمكن أن يحدث الآن.