

نبرد خاک و آب



بعد از همه‌گیری کووید-۱۹ اقتصاد جهان تلاش کرد از رکود خارج شود. در سال‌های ابتدایی پس از همه‌گیری یعنی سال ۲۰۲۱ حادثه‌ای در کانال سوئز رخ داد که وقفه‌ای کوتاه مدت برای تجارت دریایی ایجاد کرد. این بحران پس از حدود ۲ هفته برای شرکت‌های تجاری مختلف جبران شد اما نشان داد راه‌های دریایی تا چه اندازه آسیب پذیرند و در نتیجه ضرورت جایگزینی راه‌هایی زمینی چشمگیرتر شد. با شروع جنگ غزه، انصارالله یمن حملاتی را علیه کشتی‌های اسرائیلی و پس از آن انگلیسی و آمریکایی انجام داد که تا امروز ادامه دارد. این حملات چالشی بی‌سابقه در تجارت دریایی بود. شرکت‌های مختلف با فعالیت خود را متوقف کردند یا مسیرهای طولانی‌تری را برگزیدند. این حملات که اعلام همبستگی با فلسطینی‌های زیر بمباردمان اسرائیل در غزه هستند، مسیری را هدف گرفته‌اند که حدود ۱۵ درصد از ترافیک کشتیرانی جهان را تشکیل می‌دهد.

به عنوان مثال شرکت خودرو سازی تسلا اعلام کرده است که سازنده خودروهای الکتریکی مستقر در ایالات متحده، بیشتر تولید خودرو در کارخانه خود در نزدیکی برلین را از ۲۹ ژانویه تا ۱۱ فوریه، به دلیل کمبود قطعات ناشی از تغییر مسیرهای حمل و نقل متوقف خواهد کرد.

در حوزه انرژی نیز غول بزرگ نفتی بریتیش پترولیوم، در ۱۸ دسامبر اعلام کرد که به طور موقت تمام ترانزیت‌ها از طریق دریای سرخ را متوقف کرده است.

در بین خرده فروشان نیز می‌توان مدیرعامل آدیداس را مثال زد که گفت: «اختلالات حمل و نقل در دریای سرخ برای سود ناخالص منفی است، و افزود که نرخ‌های حمل و نقل «انفجار» هزینه‌ها را افزایش می‌دهد و تاخیر در حمل و نقل باعث ایجاد برخی مشکلات در تحویل می‌شود.»

پرواضح است که اکنون اهمیت راه‌های جایگزین زمینی بیش از پیش پررنگ شده است و نشان می‌دهد چین در این زمینه از بقیه

اثرات چند برابر اقتصادی ایجاد می‌کند و باعث ایجاد ارتباط با اقتصاد جهانی می‌شود. کشورهای اروپایی پیرامونی مانند مجارستان و صربستان نیز از طرح کمربند و جاده بهره‌مند بوده‌اند، اگرچه، مانند سایر کشورها مانند زامبیا و سری‌لانکا، بهای بدهی بیش از حد و برخی تصرفات سیاسی توسط چین را به همراه داشته است. در مورد اروپای غربی، ایتالیا در سال ۲۰۱۹ به آن ملحق شد و در اواخر سال ۲۰۲۳ از آن خارج شد، که نشان دهنده نارضایتی اروپا از عدم دسترسی متقابل کافی به بازار چین در تجارت گسترده دوجانبه خود است. در همین حال، در نشست سپتامبر گذشته جی-۲۰ در دهلی نو، کریودور اقتصادی چندوجهی ۲۰ میلیارد دلاری هند-

کشورها جلوتر بوده است. سخت است استدلال کنیم که طرح یک جاده یک کمربند تحول آفرین نبوده است. فارین پالیسی می‌نویسد: «از سال ۲۰۱۳، حدود ۱ تریلیون دلار سرمایه در پروژه‌های ساختمانی و سرمایه‌گذاری‌های غیرمالی به کشورهای عضو طرح کمربند و جاده سرزیر شده است. به ویژه برای کشورهای در حال توسعه پرجمعیت، زیرساخت‌های مستحکم برای رویارویی با تقاضاهای داخلی ضروری است که

غول بزرگ نفتی بریتیش پترولیوم، در ۱۸ دسامبر اعلام کرد که به طور موقت تمام ترانزیت‌ها از طریق دریای سرخ را متوقف کرده است. در بین خرده فروشان نیز می‌توان مدیرعامل آدیداس را مثال زد که گفت: «اختلالات حمل و نقل در دریای سرخ برای سود ناخالص منفی است.»