

إلى أن هذا المسار "تم إطلاقه رداً على احتياجات سلاسل التوريد المتغيرة للعاملين في الأوقات غير العادية الحالية". في ١٣ أبريل ٢٠٢٢، انطلق أول قطار استخدم الخدمة الجديدة من شيان بالصين ومر عبر كازاخستان وبحر قزوين وأذربيجان وجورجيا ثم عبر البحر الأسود إلى رومانيا وفي النهاية إلى ألمانيا. في ١٠ مايو ٢٠٢٣، بدأت شركة Nurmin Logistics الفنلندية تشغيل قطار حاويات عبر بحر قزوين من الصين إلى وسط أوروبا باستخدام مسار ترانس خزر. تم إنشاء هذا المسار "في غضون شهرين من البداية".

وصل أول قطار إلى باكو في ٢٧ مايو ٢٠٢٣. في يونيو ٢٠٢٣، أعلنت كازاخستان وأذربيجان وجورجيا عن نيتهما إنشاء شركة لوجستيات مشتركة وتوحيد التعرفة السككية. كذلك تصاعدت مؤخراً جهود دمج المنطقة بين دول آسيا الوسطى، لا سيما من أجل الربط المرمن داخل المنطقة وما بعدها. تقوم دول آسيا الوسطى بنشاط بتطوير بنيتها التحتية بما في ذلك سككها الحديدية. على مدار السنوات الست الماضية، بنت كازاخستان ٢٥٠٠ كيلومتر من السكك الحديدية بتكلفة ٣٥ مليار دولار أمريكي. في الوقت نفسه، تقوم أذربيجان وكازاخستان بتحسين ممرات موانئهما وسفنهما في بحر قزوين. على الرغم من الحياض في الصراع الروسي الأوكراني، تسعى دول آسيا الوسطى من خلال الممر الأوسط للعثور على بديل للممر الشمالي الخاضع لسيطرة روسيا وبنية تحتية أقوى لتسهيل التجارة داخل المنطقة. في ١٤ سبتمبر ٢٠٢٣ خلال القمة الاستشارية الخامسة لقيادة آسيا الوسطى التي عقدت في العاصمة التاجيكية دوشنبه بحضور الرئيس الأذربيجاني إلهام علييف كضيف شرف، اقترح الرئيس التركي صردار بردي محمدي إنشاء منصة مشتركة للنقل واللوجستيات في آسيا الوسطى، وحولت دول آسيا الوسطى أنظارها إلى القوقاز لتعزيز ممر ترانس خزر من خلال زيادة المشاركة والتعاون لتوفير بديل تنافسي لممرات المنطقة الأخرى لنقل المنتجات، بشكل رئيسي للاستفادة من التجارة بين الصين وأوروبا.

يوفر الاستخدام الفعال للممر الأوسط أفقاً اقتصادية واعدة لدول المنطقة من زيادة التجارة بين الصين وأوروبا. في ٩ سبتمبر ٢٠٢٣، أعلن رئيس الوزراء الهندي ناريندرا مودي عن ممر الهند-آسيا الوسطى-أوروبا الاقتصادي (IMEC) في هامش قمة مجموعة العشرين التي عقدت تحت رئاسة الهند، ومن خلال الممر الأوسط، قد تسلك التجارة الهندية مسارات أقصر إلى أوروبا عبر القوقاز وبحر قزوين. هناك طريقتان: أولاً، بما أن الهند تعزز استخدام INSTC للذهاب إلى أوروبا وروسيا، فإن الجمع بين ممرات INSTC ولايبس لازولي سيكون له العديد من المزايا. ثانياً، يربط ممر لايبس لازولي بميناء تشابهار مما يسهل الاقتصاد والأمن مع تطوير هذا المسار.

يوفر التغيير في المشهد الجيوسياسي لمنطقة أوراسيا فرصة لتقدم الممر الأوسط. على الرغم من أن كل أصحاب المصلحة في الممر الأوسط قد يكون لديهم أهداف مختلفة لتطوير الممر، إلا أنهم جميعاً متفقون على تحسين الاتصال داخل المنطقة وخارجها. كما يوفر فرصة لدول القوقاز الجنوبي التي واجهت تحديات متعددة في تطوير بنيتها التحتية. إن تطوير مسارات نقل جديدة ذات أهمية استراتيجية بالنسبة لدول آسيا الوسطى في ضوء التطورات الجيوسياسية الأخيرة داخل المنطقة وخارجها. مع أهمية الاقتصادية المتزايدة للممر الأوسط، ستوليه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي اهتماماً ودعماً متزايداً.



مع تغير المشهد الجيوسياسي في أوراسيا...

لماذا تتجه أنظار القوى العالمية نحو الممر الأوسط؟

لسنوات عديدة، شهد الممر الأوسط تقدماً بطيئاً إلى أن تسارع مع بدء الصراع الروسي الأوكراني والعقوبات اللاحقة على روسيا

لتحسين البنية التحتية على طول المسارات وتسريع مراحل الجمارك المختلفة مع زيادة الطلب. أثرت الجهود المستمرة لتحديث معايير وظروف مسارات الترانزيت على طول الممر الأوسط تأثيراً إيجابياً على الأرقام. في الأشهر الأربعة الأولى من عام ٢٠٢٣، مرت ٨٦٩٦ حاوية عبر أذربيجان بزيادة قدرها ١٣٠٪ مقارنة بالفترة نفسها في عام ٢٠٢٢. يتم تسهيل تطوير وتوسيع نطاق تعاون عبر بحر قزوين من خلال إنشاء مراكز لوجستية ومناطق تجارة حرة في موانئ أذربيجان وكازاخستان وتركمنستان، مما يحفز الاقتصاد المحلي. يمكن لبلدان المنطقة الاستفادة من ازدهار التجارة والنمو الاقتصادي من خلال استغلال مزايا الممر الأوسط.

تعزيز التعاون

في ٣١ مارس ٢٠٢٢، وقعت أربع دول - جورجيا وأذربيجان وتركيا وكازاخستان - بياناً رئاسياً الأطراف بشأن تطوير الممر الأوسط بهدف إلى تعزيز المزيد من التعاون وزيادة الإمكانات الترانزيتية للبلدان المجاورة لهذا الممر. تشمل هذه

الممر الأوسط مسارات أقصر مما يعني وقت سفر أقصر. والأهم من ذلك، يساعد الممر الأوسط الشركات على تجنب المشاكل المتعلقة بالعبور من روسيا. يوفر الممر الأوسط إمكانية الوصول إلى أسواق جديدة مع عدد سكان مقدر بأكثر من ٨٠ مليون على طول المسار. قبل الصراع الروسي الأوكراني، كان أكثر من ٩٠٪ من النقل السككي بين أوروبا والشرق الأقصى يمر عبر روسيا. ومع ذلك، نتيجة للعقوبات في عام ٢٠٢٢، انخفضت الشحنات عبر الممر الشمالي بنسبة تصل إلى ٤٠٪، في حين يتزايد الدعم للممر الأوسط. شهدت كازاخستان أيضاً زيادة تجاوزت الضعف في نقل البضائع عبر الممر الأوسط والتي وصلت إلى ١,٥ مليون طن في عام ٢٠٢٢ مقارنةً بعام ٢٠٢١. شهد الممر الأوسط نمواً غير مسبوق في عام ٢٠٢٢، حيث وصل حجم الشحنات إلى ١,٥ مليون طن بزيادة ٢,٥ مرة. كما شهد النقل السككي الحديدي زيادة بأكثر من ٦٠٪ ليصل إلى ٤٣٣,٠٠٠ طن في الربع الأول من عام ٢٠٢٣.



علاوة على ذلك، يوفر الممر الأوسط أهمية أكبر في ضمان الأمن الغذائي والطاقة. يمكن أن تزداد صادرات الطاقة من آسيا الوسطى إلى أوروبا بفضل الممر الأوسط. تتوقع كازاخستان شحن ١,٥ مليون طن من النفط، أي ما يصل إلى ٢ إلى ٣٪ من إجمالي صادراتها من النفط، عبر الممر الأوسط إلى أوروبا لتتبع طرق النقل الخاصة بها. كجزء من تنفيذ خارطة الطريق المتفق عليها في نوفمبر ٢٠٢٢، حددت الدول المشاركة أذربيجان وجورجيا وكازاخستان وتركيا هدفها لزيادة قدرة الممر الأوسط إلى ١٠ ملايين طن سنوياً بحلول عام ٢٠٢٥. يمر هذا الممر أيضاً عبر حدود العديد من البلدان الأخرى. ومع ذلك، فقد بذلت البلدان جهوداً كبيرة

لتطوير ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين (TITR). وفي عام ٢٠١٥، تم إجراء أول حركة تجريبية. انطلق هذا الشحن المسمى Nomad Express من غرب الصين إلى باكو عبر آكتاو وبحر قزوين في رحلة استغرقت ستة أيام. بالإضافة إلى ذلك، تم إنشاء "اتحاد النقل (مشغل مسار واحد)" في ديسمبر ٢٠١٦ من قبل أعضاء لجنة التنسيق لتطوير الممر. بدأ ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين العمل في فبراير ٢٠١٧. مع افتتاح سكة حديد باكو-تيليسي-قارص (BTK) في ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧، تم الانتهاء من جزء حيوي آخر من الممر الأوسط.

مع القدرة الأولية البالغة ١ مليون راكب و ٦,٥ مليون طن من الشحنات، يوفر BTK أفقاً جديدة للتجارة دون عوائق في كلا الاتجاهين. ومن المتوقع أن تزداد هذه القدرة إلى ٣ ملايين راكب و ١٧ مليون طن من الشحنات سنوياً بحلول عام ٢٠٣٤. اتفاقية أخرى اعتُبرت امتداداً للممر الأوسط هي ممر لايبس لازولي من أفغانستان إلى تركيا، مازاً بتركمانستان وأذربيجان وجورجيا. وقعت اتفاقية لايبس لازولي في ١٥-١٤ نوفمبر ٢٠١٧ في عشق آباد. اعتبر الممر نتيجة ملموسة لتطوير التكامل بين المناطق والربط بين جنوب آسيا وأوروبا. بدأ بناء المشروع في عام ٢٠١٨ باستثمار أولي قدره ٢ مليار دولار أمريكي. تم ربط ممر لايبس لازولي بخط السكك الحديدية باكو-تيليسي-قارص في عام ٢٠١٨ وتمكن من شحن المنتجات من أفغانستان إلى أوروبا. وتبع ذلك إرسال أفغانستان أول شحنة تجريبية لها إلى أوروبا في ديسمبر ٢٠١٨. قالت وزارة الصناعة والتجارة في أفغانستان إنه وفقاً لتناجزهم، ممر لايبس لازولي مقارنةً بميناء كراتشي رخيص وآمن وقريب في المستقبل لنقل البضائع الأفغانية إلى أوروبا. يمكن للممر لايبس لازولي أن يحل محل الممرات التجارية الباكستانية بالنسبة لأفغانستان. وقعت تركمانستان وأذربيجان وأفغانستان خريطة طريق ثلاثية الأطراف في يناير ٢٠٢١ للمضي قدماً في تعاونها على ممر لايبس لازولي. ومع ذلك، توقف المشروع بسبب استيلاء طالبان على كابول في أغسطس ٢٠٢١.

أهمية الممر الأوسط

لسنوات عديدة، شهد الممر الأوسط تقدماً بطيئاً إلى أن تسارع مع بدء الصراع الروسي الأوكراني والعقوبات اللاحقة على روسيا. أولاً، مقارنةً بالممر الشمالي، يوفر

الوقاف / أدى الصراع المستمر بين روسيا وأوكرانيا لأكثر من عام من التحديات من التحديات العالمية بما في ذلك اضطرابات سلاسل الإمداد العالمية التي تأثرت بشدة بالفعل خلال جائحة فيروس كورونا. أدى الصراع والعقوبات اللاحقة من قبل الدول الغربية على روسيا إلى تأثير مناطق مختلفة من العالم. تبحث الدول الآسيوية الآن عن طرق بديلة للتجارة مع الأسواق الأوروبية. الممر الشمالي (عبر روسيا)، والممر الجنوبي (عبر إيران)، والممر الأوسط (عبر آسيا الوسطى والقوقاز الجنوبي) هي حالياً الممرات الثلاثة الرئيسية الداخلية المتاحة التي تربط آسيا وأوروبا. في الممر الشمالي، أمن نقل البضائع مصدر قلق بسبب تداعيات الصراع بين روسيا وأوكرانيا. بالإضافة إلى ذلك، أثر الصراع على تنافسية الممر الشمالي. استخدام الممر الجنوبي تعقد بعض الشخ أيضاً لأسباب سياسية.

مع تغير المشهد الجيوسياسي، يكتبس الممر الأوسط -الذي يمر عبر آسيا الوسطى وبحر قزوين والقوقاز ويمتد إلى أوروبا - أهمية أكبر. أصبح تنوع وتجنب المخاطر وإعادة هيكلة التدفقات اللوجستية حيويًا أكثر من أي وقت مضى. مع توسع نقل البضائع بين أوروبا وآسيا عبر القوقاز الجنوبي وآسيا الوسطى، تسعى شركات الشحن متعددة الجنسيات لتطوير ممرات ترانزيت جديدة للالتفاف حول روسيا. يُنظر إلى الممر الأوسط بشكل متزايد كرابط حيوي بين الشرق والغرب.

الممر الأوسط

يبدأ الممر الأوسط من جنوب شرق آسيا ويمر عبر آسيا الوسطى وبحر قزوين والقوقاز الجنوبي إلى البلدان الأوروبية. يجمع هذا الممر بين وسائل النقل السكك الحديدية والبحرية والبرية ويوفر بديلاً عن الممرات التقليدية عبر روسيا. يحتوي الممر الأوسط على فرعين شمالي وجنوبي. يمر الفرع الشمالي عبر كازاخستان والفرع الجنوبي عبر تركمانستان وأوزبكستان. بعد عبور بحر قزوين، ينقسم هذا الممر إلى مسارين: واحد عبر باتومي وجورجيا والبحر الأسود إلى موانئ رومانيا وبلغاريا، والآخر عبر البر عبر تركيا إلى بلدان البلقان. تساعد موانئ بحر قزوين مثل ميناء باكو التجاري الدولي (أذربيجان) وموانئ آكتاو/كوريك (كازاخستان) وميناء تركمنباشي (تركمنستان) على نقل البضائع بسهولة عبر هذا الممر. بدأ مبادرة الممر الأوسط في عام ٢٠١٣ عندما وقعت كازاخستان وأذربيجان وجورجيا وثيقة بعنوان "إنشاء لجنة التنسيق

أخبار قصيرة

طالبان: تنفيذ أكثر من ١٥ ألف عملية لمكافحة المخدرات

أعلن "عبد المتين قانع" المتحدث باسم وزارة الداخلية في حكومة طالبان، في تقرير له، أنه تم تنفيذ ما يقرب من ١٥ ألف عملية أمنية خاصة في مجال مكافحة المخدرات خلال عام ٢٠٢٣.

وأضاف أن قوات الأمن ضبطت ما يقرب من ٨٢٠٠ طن من المخدرات خلال هذه الفترة. وتابع قانع أنه تم اعتقال ما يقرب من ٨٥٠٠ مشتبهِ بهم، وتدمير ٨٣٤ مصنعاً للمخدرات، فيما تم تطهير العديد من الهكتارات من الأراضي من وجود المخدرات. وانتقد المتحدث باسم وزارة الداخلية في حكومة طالبان، في حديثه لـ "طلوع نيوز"، عدم اهتمام المجتمع الدولي بتوفير محاصيل بديلة للمزارعين الأفغان. وقال: "لم يقدم المجتمع الدولي حتى الآن أي تعاون فعال لزراعة بدائل في أفغانستان".



باكستان.. اعتقال عشرات الإرهابيين شرقي البلاد

اعتقلت قوات الأمن الباكستانية عشرات الإرهابيين المنتمين لحركة طالبان في عملية خاصة في شرق البلاد. ووفقاً لموقع "تايمز أوف إنديا"، راقبت قوات الأمن الباكستانية هؤلاء الأفراد لمدة أسبوعين، قبل اعتقالهم في مقاطعة البنجاب شرقي باكستان. وفي وقت سابق يوم الأحد، أعلن الجيش الباكستاني أن قوات الأمن اقتحمت مخبأ للإرهابيين على الحدود مع أفغانستان، مما أسفر عن مقتل ٥ إرهابيين. ووقع الاشتباك في منطقة وزيرستان الشمالية بمقاطعة خيبر بختونخوا. لم يكشف الجيش عن اسم الجماعة الإرهابية، لكن من المتوقع أن تكون حركة طالبان.



الإضرابات تهدد ألمانيا مع بداية العام الجديد

وفقاً لما نقلته صحيفة "فوكوس" الألمانية، على المواطنين الألمان الاستعداد للفضوى التي قد تنجم عن الإضرابات في مختلف القطاعات، في الأيام الأولى من العام الجديد. وحسب الصحيفة، من المرجح أن تشهد ألمانيا عدة إضرابات في العام الجديد. ففي قطاع السكك الحديدية، تعزز نقابة عمال السكك الحديدية الألمانية (GDL) بدء إضراب اعتباراً من ٨ يناير. وكان كلاوس فايسلر، رئيس النقابة، قد أعلن مسبقاً أن الإضرابات قد تستمر لمدة خمسة أيام، مما سيؤثر على النقل الدولي والإقليمي. وجاء ذلك على خلفية تصاعد الخلافات بين شركة السكك الحديدية الألمانية ونقابة سائقي القطارات، حيث صوّت أعضاء النقابة، في أواخر العام الماضي، بأغلبية ساحقة لإضرابات غير محددة المدة في بداية العام الجديد.