

أزمة البحر الأحمر، تأثير هجومات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية

The Red Sea crisis: the impact of Bab el-Mandeb strait attacks on Global Trade Routes

قلمام سعدة

مخبر إدارة الأسواق المالية باستخدام الرياضيات والإعلام الآلي

جامعة غليزان-الجزائر

saada.guelmam@univ-relizane.dz

تاريخ النشر: 2024/06/27

مزيان محمد توفيق*

مخبر إدارة الأسواق المالية باستخدام الرياضيات والإعلام الآلي

جامعة غليزان-الجزائر

mohammedtoufik.meziane@univ-relizane.dz

تاريخ القبول للنشر: 2024/05/08

تاريخ الاستلام: 2024/03/18

ملخص:

لطالما شكلت الممرات البحرية طرقا هامة للتجارة العالمية، لذلك فأى أزمات تضربها سوف تؤثر مباشرة على حجم هذه التجارة، وقد شكلت اضطرابات البحر الأحمر مصدر قلق للأسواق العالمية والاقتصاد العالمي بشكل عام، كونها عرقلت أهم الطرق البحرية التي تربط بين قارتي آسيا وأوروبا في منطقة استراتيجية وحيوية للعالم من ناحية احتياطات البترول، لذا تهدف الدراسة لتبيان الآثار التي ترتبت عن هذه الاضطرابات وتسليط الضوء على نتائجها على سلاسل الامداد والاقتصاد العالمي وشركات الشحن التي تعتبر اللاعب الرئيسي في التجارة العالمية، وخلص البحث إلى أن هذه الاضطرابات أثرت كثيرا على أهم طريق بحري لنقل المواد الأساسية والغذاء والطرود التكنولوجية والمعدات المهمة للتصنيع في أوروبا وأن البحث عن طرق بديلة له ليست الخيار الأمثل وإنما حل أسباب المشكلة من جذورها وهو إعادة الأمن إلى المنطقة من خلال إنهاء الحرب التي يقودها الاحتلال الإسرائيلي على قطاع غزة والتوقف عن توسيع دائرة الصراع بالتدخلات العسكرية من حلفاء الولايات المتحدة.

الكلمات المفتاحية: التجارة العالمية، شركات الشحن، سلاسل التوريد، الممرات البحرية، البحر الأحمر.

تصنيفات: JEL، G22، F15، B29.

Abstract

Maritime passages have always constituted important routes for global trade, so any crises that strike them will directly affect the volume of this trade. The disruptions in the Red Sea have been a source of concern for global markets and the global economy in general, as they have obstructed key maritime routes connecting Asia and Europe in a strategic and vital region for the world in terms of oil reserves. Therefore, the study aims to elucidate the effects of these disturbances and shed light on their consequences on supply chains, the global economy, and shipping companies, which are major players in international trade. The research concludes that these disturbances have greatly impacted the primary maritime route for transporting essential goods, food, technological parcels, and important manufacturing equipment to Europe. Seeking alternative routes is not the optimal choice; instead, addressing the root causes of the problem by restoring security to the region through ending the Israeli occupation's war on the Gaza Strip and ceasing the expansion of conflict through military interventions by the allies of the United States is the solution.

Keys words: global trade, shipping companies, supply chains, Sea lanes, Red Sea

JEL classification codes: B29; G22; F15.

* المؤلف المراسل.

لم يستفك العالم بعد من تداعيات أزمة كورونا، لتليها الحرب الروسية الأوكرانية التي أثرت على كل القطاعات الاقتصادية في العالم كون هذين البلدين من أكثر البلدان المزودة للعالم بالحبوب والنفط، حتى برزت أزمة البحر الأحمر لتزيد من مخاوف ارتفاع معدلات التضخم العالمي وأزمات التبادلات التجارية العالمية، والتأثير المباشر على أرباح تجار التجزئة وتفاقم مشاكل سلاسل التوريد الممتدة منذ 2019 تاريخ بداية الأزمة الصحية العالمية وما صاحبها من ارتفاع كبير لتكاليف الشحن، وبما أن طريق البحر الأحمر بمنفذه مضيق باب المندب وقناة السويس من أهم الطرق البحرية المختصرة التي تربط البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الهندي، فالاضطرابات في البحر الأحمر التي تلت عدوان الاحتلال الإسرائيلي على قطاع غزة تسببت في ارتفاع كبير لتكاليف الشحن ورسوم النقل والتوصيل، وأدت إلى قفز أسعار التأمين على سفن الشحن لأعلى المستويات بسبب المخاوف الأمنية، حيث انخفضت التجارة العالمية بنسبة 1.3% بين نوفمبر وديسمبر 2023 (موقع الجزيرة الاخبارية، 2024).

1.1. إشكالية البحث: من خلال عرضنا للموضوع يمكن أن طرح الإشكالية التالية:

ما مدى تأثير التجارة العالمية باضطرابات البحر الأحمر؟

ومن هنا يمكن طرح الأسئلة البحثية التالية:

- ما هي الآثار المترتبة على اضطرابات البحر الأحمر؟
- كيف تأثرت سلاسل الامداد العالمية بأزمة البحر الأحمر؟
- كيف يمكن التخفيف من آثار الاضطرابات في البحر الأحمر؟

2.1. فرضيات البحث

- بعد أزمة كورونا والحرب الروسية الأوكرانية، تسببت أزمة البحر الأحمر في تفاقم مشاكل سلاسل التوريد العالمية.
- يمكن التغلب على أزمة البحر الأحمر سياسيا قبل أن تكون اقتصاديا.

3.1. أهمية البحث: يضم البحر الأحمر قناة السويس ومضيق باب المندب وهما من الممرات البحرية الرئيسية لنقل البضائع بين أوروبا وآسيا والشرق الأوسط وأفريقيا. تعتبر هذه الممرات حيوية لسلاسل الإمداد العالمية، لذا فإن أي تعطل في هذه الممرات قد يؤدي إلى تعطيل حركة التجارة الدولية وتأثيرات اقتصادية كبيرة، لذلك ففهم تأثير أزمة البحر الأحمر على سلاسل الإمداد يعتبر أمرا حيويا لتقدير المخاطر وتخطيط الاستجابة واتخاذ القرارات الاقتصادية والسياسية المناسبة للتعامل مع هذه الأزمة وتقليل تأثيرها.

4.1. منهج البحث: اعتمدنا المنهج الوصفي التحليلي نظرا لملائمته للموضوع، حيث عرضنا المفاهيم العامة وجذور الأزمة، ثم قمنا بتحليل آثارها على شركات الشحن وسلاسل الامداد ككل.

5.1. هيكل البحث: قسمت هذه الورقة البحثية إلى ثلاث محاور:

- الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر؛
- أزمة البحر الأحمر وآثارها على الاقتصاد العالمي؛
- آثار أزمة البحر الأحمر على سلاسل التوريد وشركات الشحن.

2. الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر

يعتبر البحر الأحمر أحد المسطحات المائية الرئيسية في العالم، ويقع بين شمال شرق أفريقيا وجنوب غرب آسيا ويمتد على طول حوالي 2350 كيلومتر، يعتبر البحر الأحمر ممرا بحريا حيويا يربط بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ويعتبر جزءا أساسيا من المسارات التجارية العالمية (داجنت، 2013، صفحة 25).

يتمتع البحر الأحمر بأهمية اقتصادية كبيرة نظرا لموقعه الاستراتيجي، حيث يعد ممرا رئيسيا للتجارة البحرية العالمية خاصة بعد حفر قناة السويس، حيث أصبح يربط بين البحر المتوسط والمحيط الهندي، ويعتبر ممرا حيويا للشحن البحري بين آسيا وأوروبا وأفريقيا.

كما تعتبر الموانئ والمدن الساحلية على البحر الأحمر محاورا اقتصادية رئيسية، حيث تعتمد العديد من الدول المطلة على البحر الأحمر على النشاط البحري لتعزيز اقتصاداتها، وتشمل هذه الدول مصر والسعودية والسودان وإريتريا واليمن ودولا أخرى. تشكل الموارد الطبيعية في البحر الأحمر مصدرا هاما للاقتصادات المحلية والعالمية، حيث تتضمن هذه الموارد الأسماك والموارد البحرية الأخرى، إلى جانب الفرص السياحية الهائلة التي يوفرها البحر الأحمر بمناظره الطبيعية الخلابة والحياة البحرية الغنية، هذه الميزات جعلت من المنطقة محل الأطماع الاستعمارية والتزاعات الإقليمية والدولية لذلك يمكن اختصار أهمية البحر الأحمر بمدخله الشمالي -قناة السويس- والجنوبي -باب المندب- فيما يلي (حافظ، 1982، صفحة 66):

- يتوسط البحر الأحمر القارات الثلاث إفريقيا، آسيا وأوروبا ولعب دورا مهما في التبادلات التجارية منذ قدم الزمان.
- نقطة وصل مهمة بين المحيط الهادي والبحر الأبيض المتوسط.
- يتوسط بحيرات البترول الكبرى التي تحتفظ بـ90% من الاحتياطات العالمية للبترول وهي نقطة قريبة من أكثر قارتين مستهلكتين للطاقة آسيا وأوروبا.

1.2. الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب:

تلعب المضائق البحرية التي تربط بين القارات دورا محوريا في حركة التجارة العالمية وأداة للضغط والتحكم الاقتصادي خصوصا في النزاعات، ويعتبر مضيق باب المندب من أهمها كونه بوابة البحر الأحمر الجنوبية ويربطه بخليج عدن والخليج العربي والقرن الأفريقي، وهو أقصر الطرق من آسيا إلى أوروبا حيث تبلغ المسافة بين موانئ إيران ولندن 21 ألف كلم عبر طريق رأس الرجاء الصالح بينما لا تتجاوز المسافة عبر باب المندب 12 ألف كلم (العجولين، 2019، صفحة 107)، ويمكن اجمال أهمية هذا المضيق فيما يلي (الهلي، 2019، صفحة 118):

- يعتبر أداة ربط بين بين شعوب المنطقة خاصة تلك المطلة على البحر الأحمر.
- جعل من ساكنة المنطقة وسطاء في التجارة الخارجية بين آسيا وأوروبا، خاصة أن الاتحاد الأوروبي أصبح يعتمد كثيرا على منتجات وأسواق الصين واليابان والهند والدول الآسيوية الأخرى والنقل الجوي لا يمكنه استيعاب بعض المنتجات مثل السيارات وغيرها كون حمولته محدودة.
- شكل هذا المضيق عبر التاريخ حتى قبل حفر قناة السويس منطقة ساخنة سياسيا واقتصاديا.
- يعتبر الطريق الأكثر استخداما للعبور من قناة السويس، مما يجعله أداة مهمة في تزايد إيرادات قناة السويس.
- من الممرات البديلة لطريق رأس الرجاء الصالح Cope of good Hope الجنوب افريقي المكلف ماديا والبعيد مسافة.
- يعتبر ممرا لأكثر من 30% من حركة النقل البحري للنفط عالميا من منطقتي الخليج العربي وإيران.

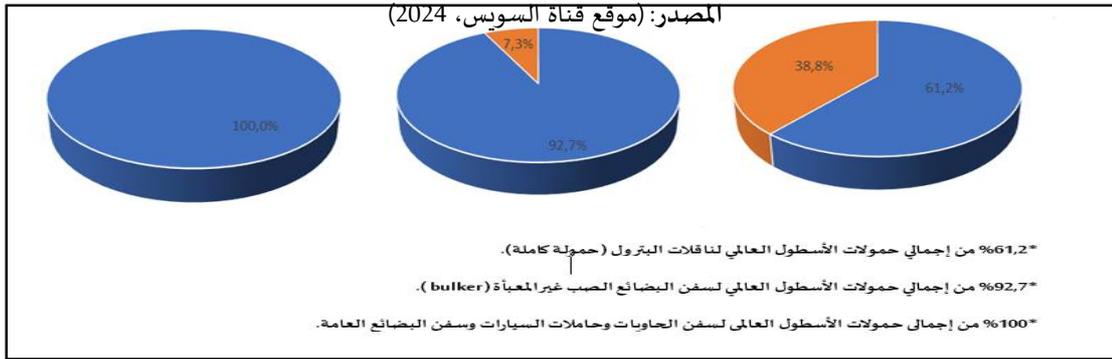
أزمة البحر الأحمر، تأثير هجومات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية

يعتبر باب المندب أو بوابة الدموع أحد أهم طرق المياه في العالم التي تربط المحيط الهندي وبحر العرب مع البحر الأبيض المتوسط. في عام 2018، تم نقل 6.2 مليون برميل من النفط عبر المضيق في طريقه إلى آسيا، أوروبا والولايات المتحدة، في عام 2017، تم نقل أكثر من 9٪ من النفط الخام في العالم وتدفقات النفط المعالجة، مع تحرك 3.6 مليون برميل/يوم شمالاً نحو أوروبا و 2.6 مليون ب / د تذهب إلى الأسواق الآسيوية بالإضافة إلى ذلك، المضيق ينقل حوالي 12.5٪ و 20٪ من التجارة العالمية والصين وحدها تقدم ما يقرب من 1 تريليون دولار أمريكي من السلع إلى أوروبا كل عام، مع مرور أكثر من 1000 سفينة تجارية عبر هذا المضيق سنوياً، ونتيجة لذلك، فإن المضيق هو نقطة تفتيش مهمة للطريق البحري بين آسيا وأوروبا، وأي تهديد لها سيتطلب من السفن الإبحار حول إفريقيا عبر الرأس الرجاء الصالح أو أوراسيا عبر بحر القطب الشمالي (Koshaimah & Zou, 2023, p. 4)

2.2. الأهمية الاقتصادية لقناة السويس

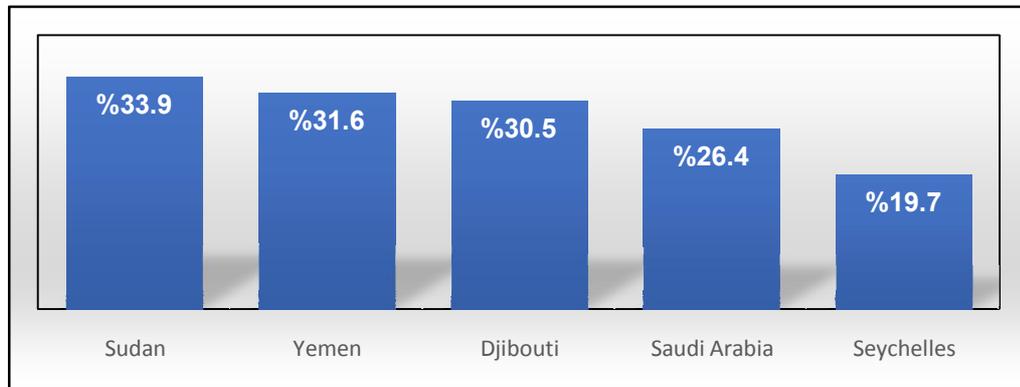
تعتبر قناة السويس من أهم الممرات البحرية عالمياً، حيث تربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر وتفصل بين قارتي إفريقيا وآسيا، وهي أقصر الطرق بين أوروبا وآسيا، تم افتتاحها في 1869/11/17 (موقع قناة السويس، 2024) ويمكن لقناة السويس استيعاب حمولات كبيرة كما يوضح الشكل التالي:

الشكل رقم 01: قدرة قناة السويس على استيعاب حمولات الأسطول العالمي



وهي قناة مهمة جداً لدول البحر الأحمر في نسب التجارة العامة لها، كونها منفذ مهم للمبادلات التجارية كما هو موضح في الشكل التالي:

الشكل رقم 02: أهمية قناة السويس لعدد من الدول غير مصر، حصة كل دولة من حجم التجارة بالطن، مروراً بالقناة لسنة 2022



المصدر: (UNCTAD, 2024, p. 10)

في بداية أزمة البحر الأحمر وهجوم الحوثيين على السفن بعد العدوان الذي شنه الاحتلال الإسرائيلي على غزة منذ السابع من أكتوبر 2023 ، قلل رئيس هيئة قناة السويس في بيان صحفي من تأثيرات الأزمة على حركة الملاحة عبر قناة السويس وأشار إلى تحول 55 سفينة شحن إلى طريق رأس الرجاء الصالح خلال الفترة من 19 نوفمبر وهي نسبة قليلة مقارنة بعبور 2128 سفينة خلال نفس الفترة (شبكة الحرة، 2023)، وسجل انخفاض في حركة الملاحة عبر قناة السويس في بداية شهر جانفي 2024 بنسبة 35% مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية، وزيادة نسبة نقل البضائع عن طريق رأس الرجاء الصالح بنسبة 67.5%، هذا التغيير في المسارات أثر على قناة السويس ، فإنخفاض عبء القناة بنسبة 40% بداية جانفي 2024 مقارنة بنفس الفترة في 2023، بعد تعليق أغلب شركات الشحن الكبرى رحلاتها عبر البحر الأحمر وانخفض عدد السفن إلى 544 سفينة شحن مقابل 777 سفينة في نفس الفترة من سنة 2023 (المطيري، 2024).

وقد بلغ حجم التدفقات من التجارة العالمية عبر قناة السويس 12% بما في ذلك 30% و10% إلى 15% من عمليات الشحن البحري العالمية و8% من شحنات الغاز المسال ولكن حتى 21 جانفي 2024 بدأت الأرقام في التراجع حتى وصلت 50% مقارنة بالسنة الماضية (صندوق النقد الدولي، 2024).

3. اضطرابات البحر الأحمر، بداية الأزمة

في العدوان المتكرر من الاحتلال الإسرائيلي على الشعب الفلسطيني في غزة وتوالي الحروب عليها من سنة 2008 ، نشأت أزمات إنسانية واقتصادية شلت جميع منطقة الشرق الأوسط (الجزيرة، 2023)، ولكن العدوان الأخير في أكتوبر 2023 كان أكثر حربا مدمرة، كلفت الفلسطينيين خسائر مدنية واقتصادية عالية جدا وفي ظل الدعم العسكري والاقتصادي غير المحدود الذي وفرته الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا والدول الأوروبية للاحتلال، أطلقت جماعة يمينية تدعى أنصار الله الحوثية تسيطر على غرب اليمن والعاصمة صنعاء منذ 2015، عملية عسكرية ضد أهداف إسرائيلية في نوفمبر 2023 ردا على الحرب التي شنها الاحتلال الإسرائيلي على قطاع غزة منذ السابع من أكتوبر 2023 بعد عملية "طوفان الأقصى" التي أطلقتها فصائل المقاومة الفلسطينية على مستوطنات غلاف غزة (شبكة الجزيرة، 2023) ، وهو ما اعتبرته الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها تحديا مباشرا لها وجعلها تتدخل عسكريا بقصف منشآت يمينية، فردت جماعة أنصار الله بمنع جميع السفن المتوجهة للأراضي الفلسطينية المحتلة وكذا السفن الأمريكية والبريطانية. وكل ما هو متعلق بالأهداف الإسرائيلية حتى لو كانت ملكا لدول أخرى.

1.3. أزمة البحر الأحمر وأثارها على الاقتصاد العالمي

أصبحت الصين والهند ودول شرق آسيا ككل مصدر رئيسي للبضائع وخاصة الهواتف والأجهزة الكهرو منزلية والسيارات والرقائق وجميع السلع من ملابس ومواد غذائية وقطع غيار، ويعتبر الشحن البحري من أهم الوسائل لنقل هذه البضائع واختيار طريق مختصر بتكلفة مناسبة يجعل من المرور على باب المندب وقناة السويس سريعا وقليل التكلفة وآمن إلى حد ما لسهولة تتبع مسارات السفن والطواقم، لكن أزمة البحر الأحمر ألقوا بظلالها على المشهد الاقتصادي.

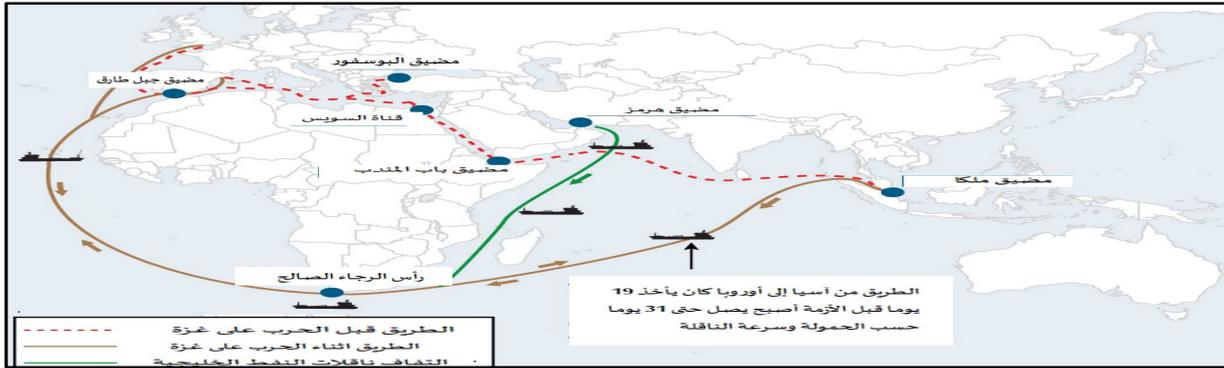
وقد نتجت عن اضطرابات البحر الأحمر آثارا كبيرة على الاقتصاد العالمي، حيث أجبرت 18 شركة شحن على تغيير مسارات سفنها متجنبين منطقة البحر الأحمر وهو ما تسبب في (المطيري، 2024):

- تغيير مسارات السفن نحو رأس الرجاء الصالح وهو مسافة بعيدة.
- ارتفاع تكاليف الشحن لتتجاوز الضعف، وتكاليف التأمين التي أصبحت باهضة.
- ازدياد المخاوف من ارتفاع التضخم العالمي في موجة جديدة غير متوقعة.

أزمة البحر الأحمر، تأثير هجمات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية

- تباطؤ ملحوظ في حجم التجارة العالمية.
 - تضرر تجار التجزئة الذين يعتمدون على السلع القادمة من الصين واليابان والهند والدول الآسيوية.
 - تعطل سلاسل التوريد وظهور مشاكل كثيرة تخص مواعيد التسليم والتأمين وإمكانية الإيفاء بالعقود.
- في الشكل التالي توضيح لتداعيات أزمة البحر الأحمر على طرق التجارة العالمية وكيف تغيرت مسارات السفن والشحنات.

الشكل رقم 03: تأثير هجمات البحر الأحمر على تغيير طرق التجارة العالمية



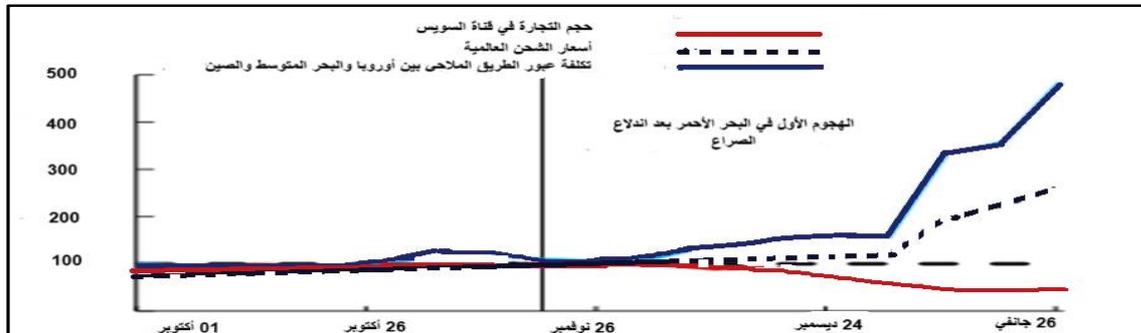
المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على: (Raydan, 2023)

في قطاع التأمين، زادت الأقساط المتعلقة بمخاطر الحرب للسفن التي تمر عبر البحر الأحمر، حيث قامت اللجنة المشتركة لمخاطر الحرب في 18 ديسمبر 2023 بتوسيع المناطق المدرجة في المحيط الهندي وخليج عدن ومنطقة البحر الأحمر الجنوبية. ارتفعت أسعار المخاطر البحرية في الأسابيع الأخيرة من عام 2023، حيث أصبح تمرير السفن عبر البحر الأحمر الآن يكلف قسط يزيد عن 0.3 في المائة من قيمة السفينة، مما يضاعف القيمة التي كانت تهرض في منتصف أكتوبر وتزيد عن قيمتها قبل 7 أكتوبر، وبحلول بداية فبراير 2024، ارتفعت الأقساط من حوالي 0.7 في المائة إلى 1 في المائة من قيمة السفينة، من أقل من 0.1 في المائة. وفي بداية جانفي 2024، فُيد أن هناك العديد من الفاعلين في القطاع ما زالوا على استعداد لتوفير التغطية التأمينية لكن بالتسعيرات الجديدة (UNCTAD, 2024).

تسببت أزمة البحر الأحمر أيضا في تأثيرات كبيرة ليس على الأسعار فقط بل حتى على أحجام الشحن كما هو مبين في

الشكل التالي (صندوق النقد الدولي، 2024):

الشكل رقم 04: تأثير اضطرابات البحر الأحمر على أسعار وأحجام الشحن

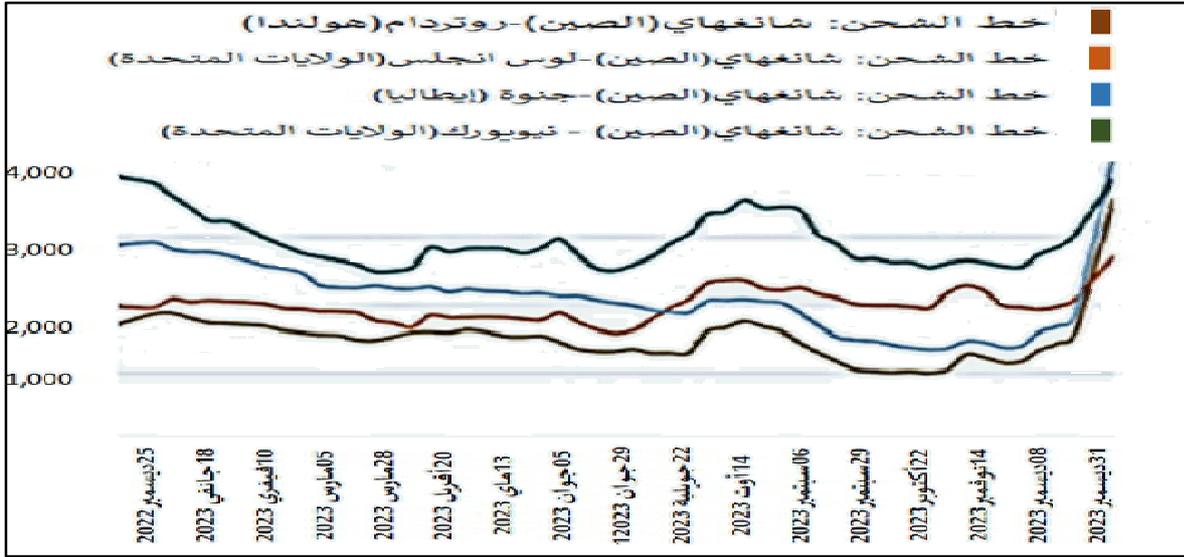


المصدر: (صندوق النقد الدولي، 2024، صفحة 4)

كما يلاحظ قفزت أسعار الشحن عبر الطرق والممرات التي تربط البحرين الأحمر والصين من منتصف شهر نوفمبر بداية أزمة البحر الأحمر بما يزيد عن 400%، مما عكس مزيجا من ارتفاع تكلفة التأمين والنقل بسبب التحول إلى طرق أطول مسافة.

ويكلف الالتفاف حول افريقيا ما يصل إلى مليون دولار من الوقود لكل رحلة ذهابا وإيابا، إضافة إلى 200 دولار كرسوم تعطل العبور فرضتها شركة ميرسك على العملاء لعقود الشحن العادي والفوري ورسوم إضافية في أوقات الذروة قد تصل إلى 1000 دولار لكل حاوية مكافئة (صندوق النقد الدولي، 2024)، وفيما يلي توضيح لارتفاع أسعار الشحن بنهاية 2023.

الشكل رقم 05: ارتفاع أسعار الشحن الفوري من آسيا بشكل حاد في نهاية عام 2023.



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على: (فرانسوا وآخرون، 2024).

يلاحظ ارتفاع أسعار الشحن الفوري بصورة كبيرة، حيث وصل سعر الرحلة من آسيا إلى أوروبا لأكثر من 3000 دولار لكل حاوية سعة 40 قلما، بزيادة 2000 دولار عن ذلك المسجل في عام 2023 (نحو 1000 دولار)، وهو مبلغ مرشح للارتفاع إذا استمرت الهجمات البحرية حتى نهاية مارس 2024، وينجر عنها تأثير كبير على التجارة العالمية وسلاسل القيمة العالمية مرة أخرى (فرانسوا وآخرون، 2024).

ومن بين تداعيات الأزمة، أن تغيير الطرق نحو رأس الرجاء الصالح ليس حلا جيدا كونه يزيد من التكاليف في الشحن والوقود ويؤثر على البيئة حيث يزيد من انبعاثات الكربون الناتجة عن المسافات الطويلة التي تقطعها السفن للوصول إلى وجهتها، حيث يزداد استهلاك وقود السفن مع سرعة الإبحار السريعة والمسافات الأطول، فبالنسبة لسفينة حاويات كبيرة، تؤدي زيادة السرعة بنسبة 1 في المائة عادة إلى زيادة استهلاك الوقود بنسبة 2.2 في المائة. فالزيادة من 14 إلى 16 عقدة، على سبيل المثال، ستزيد من استهلاك السفن لكل ميل بنسبة 31 في المائة. وفي هذا السياق، فإن المسافات الطويلة المقطوعة بسبب تغيير المسار بعيدا عن السويس وعبور رأس الرجاء الصالح تعني ضمنا أن انبعاثات غازات الدفيئة في رحلة ذهابا وإيابا (من سنغافورة إلى شمال أوروبا) سترتفع بأكثر من 70% لكل رحلة، ويمكن أن تؤدي هذه الاتجاهات إلى تآكل المكاسب البيئية التي تحققت من خلال التبخير البطيء (UNCTAD, 2024, p. 13).

لا شك أن الحرب على غزة فاقمت من مشاكل الاقتصاد المصري، حيث يواجه الاقتصاد المصري أحد أسوأ الأزمات في تاريخه، إذ يسجل الجنيه المصري أدنى مستوياته أمام الدولار ومعدلات مرتفعة للتضخم وعدم الأمن الغذائي والاعتماد على الاستيراد، فضلا عن حجم الديون الخارجية الكبير وضغط الكثافة السكانية التي تجاوزت 100 مليون في بلد يعيش ثلث سكانه تحت خط الفقر، وأدت اضطرابات البحر الأحمر إلى تراجع إيرادات قناة السويس بسبب تغيير سفن الشحن مساراتها نحو رأس الرجاء الصالح، مما أضر بالخزينة العمومية للدولة المصرية، إضافة إلى تراجع السياحة بسبب المخاوف

أزمة البحر الأحمر، تأثير هجومات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية

الأمنية في شبه جزيرة سيناء التي تضم أكبر المنتجعات السياحية. حيث تشكل السياحة 35% من ناتج السلع والخدمات (صحيفة الشرق الأوسط، 2024)، وقد كلفت الحرب على غزة مصر والأردن ولبنان 10.3 مليار دولار وهو مبلغ كبير مقارنة مع ما تعيشه الدول الثلاث من مشاكل كبيرة، وتوقعات بارتفاع الدين العام وانخفاض الانفاق والاستثمارات بسبب عدم اليقين بشأن مآلات الحرب (صحيفة الشرق الأوسط، 2024).

2.3. تأثير الاضطرابات على سوق النفط العالمي:

انخفضت أسعار النفط لتصل 78 دولارا للبرميل في ديسمبر 2023، مقابل 94 دولارا للبرميل سجلت في سبتمبر 2023، وهو ما قوض المكاسب المسجلة في الربع الثالث من عام 2023، هذا الانخفاض كان مدفوعا بضعف النشاط الاقتصادي العالمي، وزيادة الإنتاج القياسية للولايات المتحدة، مع تسجيل استقرار الإنتاج والصادرات الروسية، وانخفضت الأسعار على الرغم من المخاوف التي صاحبت اضطرابات البحر الأحمر وتعطل سلاسل الإمداد، ولمواجهة الانخفاض في الأسعار عمدت منظمة أوبك والمنتجين من خارجها (أوبك+) لتخفيض الإنتاج، فضلا عن عزم الحكومة الأمريكية شراء المزيد من النفط لتعزيز احتياطاتها الإستراتيجية، ومنذ أن بدأت الاضطرابات في الشرق الأوسط، تقلبت أسعار النفط كثيرا وسط تأثير جيوسياسي متوقع ومخاوف من تباطؤ النمو العالمي، ومن المتوقع أن تستمر أسعار النفط في الانخفاض لتصل إلى 81 دولارا للبرميل في 2024 وأن تشهد مزيدا من التراجع خلال 2025، مقارنة بـ 83 دولارا المسجلة في 2023 (أغنولوتشي و تيماج، 2024) والشكل التالي يوضح تأثير الأحداث السياسية على تطور أسعار النفط.

الشكل رقم 06: أسعار النفط مقابل أهم الأحداث المسجلة بين 2022 و2023



المصدر: (أغنولوتشي و تيماج، 2024)

4. آثار أزمة البحر الأحمر على سلاسل التوريد وشركات الشحن

1.4. مفهوم سلاسل التوريد وأهميتها

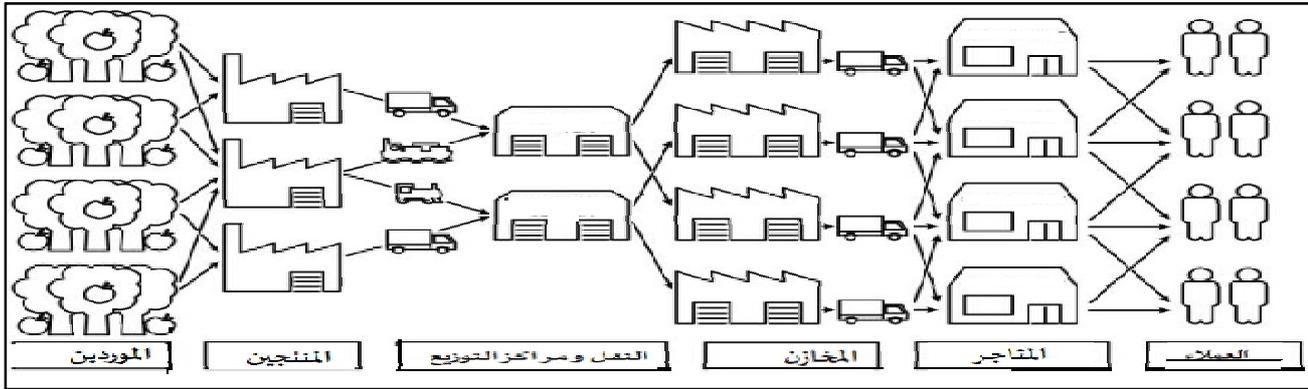
تعتمد الشركات العالمية على كفاءة وفعالية سلاسل التوريد أو الإمداد ومدى تغطيتها للاحتياجات الفورية لخطوط الإنتاج والشحن لذلك فأى اضطراب في عمليات سلاسل التوريد سيؤثر مباشرة على خطوط الإنتاج والتوزيع العالمية.

1.1.4. مفهوم سلاسل التوريد: تعرف سلاسل التوريد أنها:

- سلسلة التوريد (Supply Chain): هي شبكة من المنظمات والعمليات حيث عدد من الشركات المختلفة (الموردين والمصنعين والموزعين وتجار التجزئة) والتعاون والتنسيق على طول سلسلة القيمة بأكملها للحصول على المواد الخام، لتحويل هذه المواد الخام إلى منتجات نهائية محددة، وتسليم هذه المنتجات النهائية للعملاء الذين يطلبونها (Ivanov et al, 2017, p. 5).

- ليست سلسلة التوريد، حركة مادية للبضائع فقط بل هي تدفق للمعلومات وحركة المال ، وخلق ونشر رأس المال الفكري ، أو ما يعرف ب العمل المعرفي ولسلاسل التوريد ثلاث أوجه (AYERS, 2000, p. 4):
- "سلسلة التوريد" هو مجرد مصطلح آخر ل "الخدمات اللوجستية".
- تتضمن سلسلة التوريد وظائف أخرى مثل الشراء والهندسة والإنتاج والتمويل والتسويق وأنشطة التحكم ذات الصلة في الشركة الواحدة.
- سلسلة التوريد هي جميع الوظائف السابقة بالإضافة إلى تلك الموجودة لدى موردي الشركات وعملائها متخطية ووظائف المؤسسة التقليدية.
- في الشكل التالي مخطط لسير سلاسل التوريد وتسلسلها بشكل ممنهج ومرتب

الشكل رقم 07:مدخلات ومخرجات سلاسل التوريد



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على: (Ivanov et al, 2017, p. 6)

كما هو واضح أن سلاسل التوريد هو حلقات مترابطة والسير الحسن لمراحلها يجعل وصول السلع إلى وجهتها النهائية في غاية السلاسة، لذا من المهم الحرص على ضبط كل مرحلة بدقة والاستعداد لأي طارئ وهو ما أثبتته الأزمات المتتالية التي عصفت بسلاسل التوريد بدءا بأزمة كوفيد19، ثم الحرب الروسية الأوكرانية ووصولاً لأزمة البحر الأحمر واضطرابات الشرق الأوسط، فإدارة سلاسل التوريد تعتمد اعتمادا كلياً على كل المراحل ولا يمكن اغفال واحدة منها.

2.1.4. أهمية سلاسل التوريد

دعت الحاجة إلى تسيير وإدارة سلاسل التوريد نظراً لتعقيدها وتفرعها، لذلك كانت إدارة سلاسل التوريد من بين الأولويات في استراتيجيات الشركات بمختلف أنواعها، وبرزت أهميتها البالغة في التجارة العالمية والاقتصاد العالمي ككل فالرغبة في زيادة الإيرادات وتقليل التكلفة، واستخدام أمثل للأصول والموارد وفي النهاية تحقيق رضا العملاء وسد حاجياتهم المتنوعة وضرورة تطبيق إدارة لسلاسل التوريد تنبع من أهميتها كونها تدفع المنظمات إلى (الحميدي وآخرون، 2016، صفحة 175):

- ضرورة تحسين الأداء والعمليات.
- رفع مستويات التبادلات الخارجية وعمليات البيع والشراء.
- السعي إلى تخفيض النفقات والتكاليف المتعلقة بالنقل والتوزيع وذلك بتقسيم المهام.
- إدماج التكنولوجيات الحديثة وتقنيات التجارة الإلكترونية ونقل سلاسل التوريد إلى مستويات أعلى.
- دفعت المنافسة القوية بين الشركات إلى تبني سلاسل توريد متطورة تبقى المنظمة في السوق.

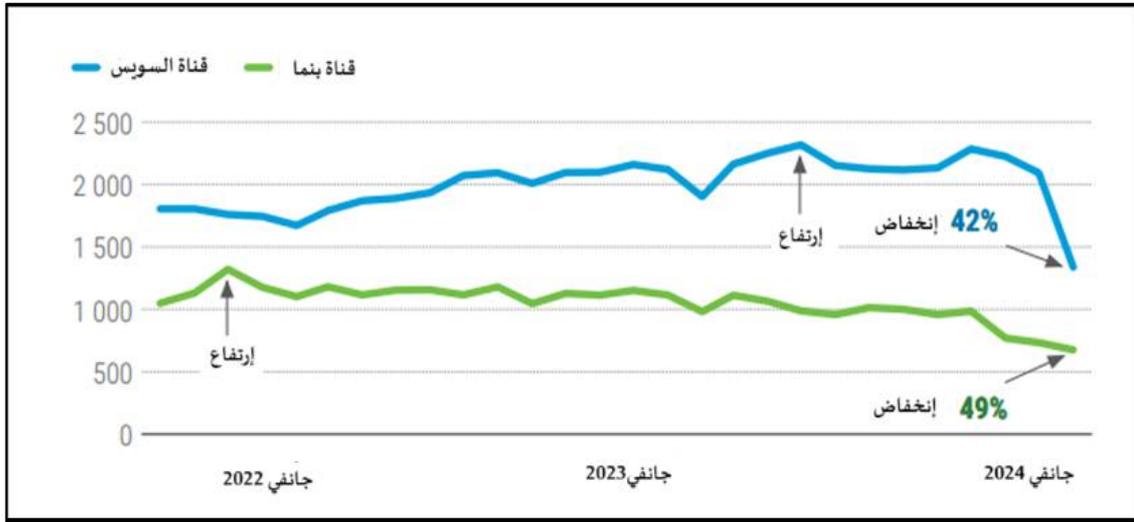
أزمة البحر الأحمر، تأثير هجومات مضيق باب المنذب على خطوط التجارة العالمية

تعتبر مشاكل التخزين وإدارة المستودعات من أهم المشكلات التي تواجهها المنظمات، وتبني إدارة سلاسل التوريد تكفلت بحل هذه المشاكل وتسييرها.

لذلك أي أزمة تصيب خطوط النقل والأمداد تضر بسلسلة طويلة من الفاعلين وهذا ما كشفه تقرير أصدره مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) يوم 2024/02/22 تحت عنوان "الإبحار في المياه المضطربة. تأثير تعطل طرق الشحن في البحر الأحمر والبحر الأسود وقناة بنما على التجارة العالمية" مدى تأثير هجمات البحر الأحمر على التجارة العالمية، بسبب تأخر تسليم الشحنات، وتهديد مباشر لسلاسل التوريد العالمية، مسببا ارتفاع التكاليف وهو ما سيدشعر به المستهلك النهائي في الأخير (UNCTAD, 2024).

في الشكل التالي تبيان لانخفاض حاد في حركة النقل البحري على قناتي بنما والسويس

الشكل رقم 08: عدد عمليات العبور الشهرية في قناة السويس وبنما، أكتوبر 2021-يناير 2024



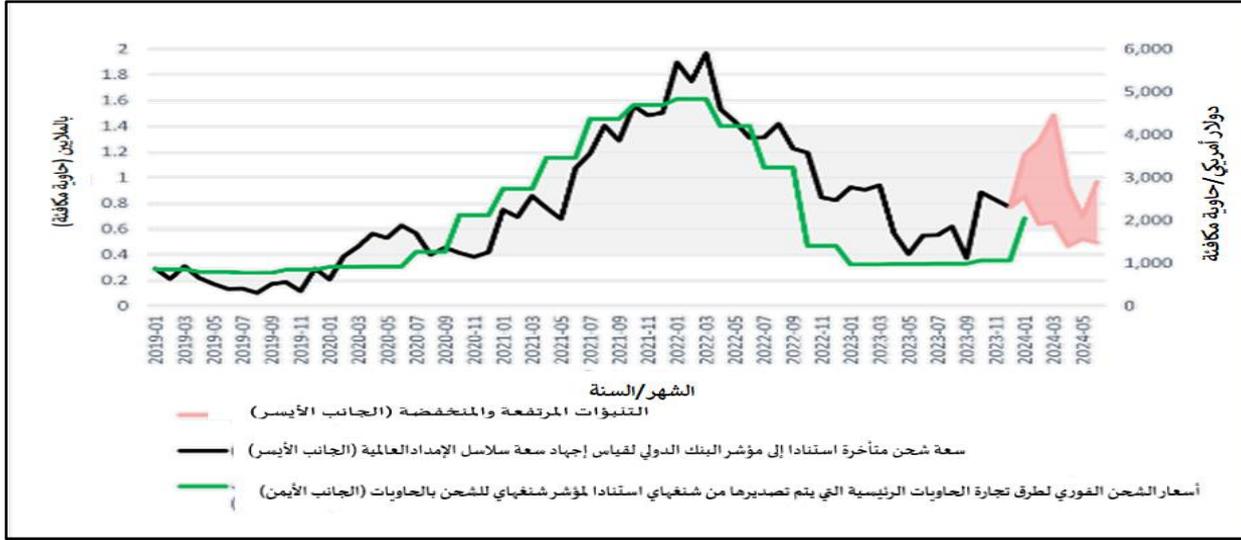
المصدر: (UNCTAD, 2024, p. 3)

يعكس الانخفاض في عمليات العبور تعليق عدد من شركات الشحن لعملياتها في البحر الأحمر استجابة للتهديد الأمني الجديد. ولجأت معظم الشركات لتحويل مسارات السفن إلى طرق بديلة، لا سيما حول رأس الرجاء الصالح، وسجل انخفاض حمولة السفن التي دخلت خليج عدن بأكثر من 70 في المائة بين النصف الأول من ديسمبر 2023 والنصف الأول من فيفري 2024. وفي نفس الوقت، زادت حمولة السفينة الواحدة التي تمر عبر رأس الرجاء الصالح بنسبة 60%، بحلول 18 فيفري 2024، تم تغيير مسار حوالي 621 سفينة حاويات عبر رأس الرجاء الصالح (UNCTAD, 2024, p. 5).

وقياسا بمؤشر إجهاد سلاسل الإمداد الذي تعتمد عليه الأمم المتحدة في تقدير مشاكل سلاسل الإمداد وهو مؤشر عبارة عن "تقدير للسعة المقيدة عند ملاحظة حالات تأخير طويلة خلال المهل الزمنية من ميناء إلى ميناء (الخط الأسود). ويرتبط المؤشر بشكل وثيق بأسعار الشحن، والتي تتأثر بالتغيرات قصيرة الأجل في العرض والطلب" (فرانسوا وآخرون، 2024).

في الشكل التالي عرض لقيم مؤشر إجهاد سلاسل الامداد العالمية.

الشكل رقم 09: مؤشر البنك الدولي لإجهاد سلاسل الإمداد العالمية إبان أزمة سلاسل الإمداد خلال جائحة كورونا وتوقعات بارتفاعه إذا استمرت أعمال العنف في البحر الأحمر



ومن نتائج تعطل سلاسل التوريد تعليق شركة تسلا بتاريخ 2024/01/11 الإنتاج في مصنع السيارات الكهربائية قرب العاصمة الألمانية برلين بسبب نقص قطع الغيار والمكونات الذي نتج عن تأخر في عمليات التسليم جراء أزمة البحر الأحمر، حيث قالت تسلا في بيان أن هذا التأخر تسبب في فجوة في سلاسل الإمداد، هذا التعليق في مصنع (غيغا فاكيتوري) الواقع شرق برلين يبدأ من 2024/01/29 حتى 2024/02/11 (موقع الجزيرة الاخبارية، 2024).

2.4. التأثير على شركات الشحن

اثر أزمة البحر الأحمر مباشرة على شركات الشحن التي وجدت نفسها متأخرة في إيصال الطرود لأوروبا وما ترتب عنها من مشاكل مع الزبائن واضطرارها لسلك طرق أطول بالالتفاف على قارة إفريقيا على رأس الرجاء الصالح وفيما يلي أهم الشركات التي تأثرت بالأزمة مباشرة:

❖ شركة ميرسك **Maersk line**: وهي شركة دنماركية للشحن البحري، أنشأت في كوبنهاغن عام 1904م وتعد من أضخم الشركات نقل الحاويات والشحن على مستوى العالم وعمليات الإمداد حيث تعمل في 130 دولة، وهي واحدة من بين امبراطورية ضخمة تعمل في مجالات متنوعة ضمن شركات ايه بي مولار ميرسك (AP Møller-Mærsk, Maersk line, 2024).

وبسبب ازدياد التوتر خاصة بعد التدخل العسكري الأمريكي البريطاني وتسارع الأحداث في غزة، ارتفعت حالة الاضطراب في الأسواق وشركات الشحن، حيث تعرض عملاق الشحن الدنماركي "ميرسك" لخسارة صافية قدرت بـ442 مليون دولار في الربع الرابع من 2023، مقارنة بأرباح قدرها 4.9 مليارات دولار في نفس الوقت من السنة التي مضت (أحمد، 2024).

وجاءت الأرقام كما يلي (MAERSK, 2024):

- تعليق برنامج إعادة شراء الأسهم.
- في عام 2023 حققت الشركة أرباح قدرت بـ 9.8 مليار دولار فيما تتوقع أن تكون الأرباح لعام 2024 بين 01 و6 مليار دولار بانخفاض كبير نظرا لحالة عدم اليقين التي تلت أزمة البحر الأحمر.

تستند التوجهات إلى التوقعات بأن نمو حجم حاويات الشحن العالمي في عام 2024 سيكون في نطاق 2.5% إلى 4.5%، وأن شركة ميرسك ستتمتع بما شيا مع السوق. ويتوقع أيضاً أن تظهر التحديات الكبيرة المتمثلة في فائض كبير في صناعة الشحن البحري بشكل كامل خلال عام 2024. تبقى درجة عالية من عدم اليقين حول مدى ومدة اضطراب البحر الأحمر، حيث يتم تعكس المدة من ربيع إلى عام كامل في نطاق التوجيه. من المتوقع حدوث تحميل أمامي في بداية عام 2024 (MAERSK, 2024).

على إثر الاضطرابات في المنطقة، علقت شركات الشحن الكبرى وعلى رأسها ميرسك عمليات النقل عبر قناة السويس لتجنب البحر الأحمر وقامت بتوجيه سفنها إلى رأس الرجاء الصالح التفافاً حول إفريقيا، مضيفاً ما يقارب 3500 ميل بحري أي ما يقارب 6500 كم وبين سبعة أيام وحتى عشرة أيام في البحر حسب الأحوال الجوية. كما تحتم المسافة البعيدة إنقاص من الحمولة وهو ما يضيف مشاكل إضافية (فرانسوا وآخرون، 2024).

❖ الأثار على شركة البحر الأبيض المتوسط للملاحة Mediterranean Shipping Company S.A

تعد الشركة السويسرية الإيطالية من أهم شركات النقل البحري وثاني أكبر خط شحن من حيث سعة الحاويات، مملوكة للقطاع الخاص وتأسست في عام 1970 من قبل Gianluigi Aponte. لديها 675 مكتبا في 155 دولة حول العالم وأسطول من 800 سفينة توفر تسليم السلع والخدمات في الوقت المناسب للعملاء من جميع الصناعات والأحجام. وتشمل أنشطة النقل البري والخدمات اللوجستية ومحفظة متنامية من الاستثمارات في الموانئ العالمية. يبحر خط الشحن التابع للشركة على 300 طريق تجاري ويتصل بـ 520 ميناء، ويحمل حوالي 22.5 مليون حاوية مكافئة (وحدات مكافئة لعشرين قدما) سنويا، وتوظف أكثر من 200000 شخص في جميع أنحاء العالم (MSC, 2023).

أعلنت الشركة في بيان صحفي بتاريخ 2023/12/26 أن إحدى سفنها قد تعرضت لهجوم صاروخي في البحر الأحمر في رحلة لها من ميناء الملك عبد الله بالسعودية إلى كراشي بالباكستان مما دفعها لتعليق رحلاتها عبر باب المنذب لإعلان آخر (MSC, 2023)، كما أعلنت أنها سترفع رسوم طارئة بقيمة 500 دولار لكل حاوية مكافئة على الشحنات من أوروبا إلى آسيا والشرق الأوسط، (فرانسوا وآخرون، 2024).

❖ التأثير على شركة هاباغ لويده Hapag-Lloyd

تأسست الشركة الألمانية الضخمة في عام 1970 ولديها اسطول من 264 ناقلة بحرية، تغطي 113 طريق بحري، لديها 398 مكتب حول العالم و20 ميناء للتفريغ والتحميل (Hapag-Lloyd, 2024)، وقد أعلنت الشركة عن أرباح بـ 2.5 مليار يورو (2.70 مليار دولار) لنهاية 2023 والتي تقل بنحو 86% مقارنة بسنة 2022، حيث سجلت مبلغ 17.5 مليار يورو، مما زاد من تكاليف النقل والرسوم الإضافية (أحمد، 2024).

وقد أعلنت الشركة عن التعريفات الجديدة لأسعار النقل من وإلى البحر الأحمر والخليج العربي وباكستان لحين اعلان آخر، بزيادة رسوم الشحن للسفن مقياس 20 ومقياس 40 بـ 150 دولار وحتى 250 دولار حسب الوجهة (Hapag-Lloyd, 2024).

❖ التأثير على الشركة الفرنسية CMA CGM للشحن

تعتبر من أهم شركات الشحن في العالم، حيث تعمل في 160 دولة، لديها 400 مكتب و155000 موظف في جميع أنحاء العالم، وحققته مداخل فاقت 47 مليار دولار سنة 2023، لدى هذه الشركة أسطول مكون من 620 سفينة شحن، بولج لـ 420 ميناء و257 طرق شحن، كما أنها تملك 750 مخزن بسعة كبيرة جدا تفوق 09 مليون متر مربع وهي رائدة في

اللوجستيك والشحن (CMA CGM, 2024).، وكغيرها من شركات الشحن التي تعمل من أوروبا إلى جميع أنحاء العالم، وعلى إثر اضطرابات البحر الأحمر، أصدرت الشركة بيانا صحفيا في 16 ديسمبر 2023 بعنوان

The CMA CGM Group is deeply concerned about the recent attacks on commercial vessels unfolding in (the Red Sea Region) أبدت فيه قلقها من الهجمات التي يشنها الحوثيون على سفن الشحن التي تمر من باب المنذب (CMA CGM, 2024). لتنضم لشركات شحن عالمية التي أصدرت بيانات مماثلة، وأعلنت على إثرها تعليق عبور سفنها في البحر الأحمر، معلقة "الوضع يتدهور أكثر والمخاوف بشأن السلامة تزايد"، حيث أضافت: "لذلك قررنا إصدار تعليمات لجميع سفن الحاويات التابعة لمجموعتنا في المنطقة التي من المقرر أن تمر من البحر الأحمر بالوصول إلى مناطق آمنة وإيقاف رحلاتها في مياه آمنة فوراً حتى إشعار آخر" (CMA CGM, 2024).

كما علقت شركة كوسكو الصينية للملاحة البحرية (China Ocean Shipping Company) رحلاتها إلى البحر الأحمر في بداية شهر جانفي وهي من أكبر شركات الشحن في العالم حيث لديها أسطول مكون من 331 سفينة شحن تعمل على 405 طريق بحري و602 ميناء في جميع أنحاء العالم موزعة على 144 دولة، وتسهم بما يقارب 11% من التجارة العالمية (COSCO, 2024).

5. طرق التخفيف من تداعيات أزمة البحر الأحمر:

مع أن الهجمات في البحر الأحمر لم تمس الجهات العالمية، إلا أن حلفاء الاحتلال الإسرائيلي وعلى رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وحفاظا على مصالحهم الاقتصادية شكلا مع عدد من الدول تحالفا سعي حارس الازدهار وشنوا في ديسمبر 2023 هجمات على الأراضي اليمنية، واعتقد التحالف الغربي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، أن الضربات العسكرية ضد أهداف الحوثيين في اليمن سوف تردعهم عن ضرب السفن المتوجهة نحو فلسطين المحتلة، لكن الأمور خرجت عن السيطرة، بل زادت في المشكلة إذ أعلنت جماعة أنصار الله الحوثية استهدافها لجميع الأهداف المنتمية لدول التحالف أو تلك التي تتعامل مع الاحتلال الإسرائيلي حتى يتوقف العدوان على غزة، فما كان من شركات الشحن إلا أن علقت أغلب رحلاتها عبر البحر الأحمر تحت ضغط الولايات المتحدة وحلفائها رغم عدم تعرض أغلبها للتهديد محاولة من التحالف الغربي تدويل القضية، وأجبرت شركات الشحن على تغيير مسارها نحو طريق رأس الرجاء الصالح التفافا حول إفريقيا (بدر، 2023).

يلاحظ أيضا عدم انحياز دولة كالصين لأي طرف -على عكس الهند التي انحازت للجانب الإسرائيلي- وهي أكبر المصدرين المستفيدين من ممر البحر الأحمر في النزاع وأخذها موقفا متوازنا من الأزمة وقد أعلنت مواقفها الرسمية بالتشديد على أن الهدوء في غزة وتخفيف الأزمة الإنسانية التي نشأت عن العدوان العنيف للاحتلال الإسرائيلي على قطاع غزة سيجر الهدوء التلقائي في البحر الأحمر، ولدى الصين وجهة نظر لحل المشكلة حيث (عابدين، 2024):

- عارضت الصين الهجمات على اليمن كونها توسع الصراع، والتي من المفروض تطويقها وتذليل الخلافات.
 - ضرورة احترام سيادة اليمن والعراق وسوريا واللجوء إلى الحوار والحلول الدبلوماسية.
 - ضرورة إقرار وقف لإطلاق النار من جانبي الصراع في الشرق الأوسط وهو ما سيجر الهدوء في جميع المنطقة.
- وللتقليل من حدة التأثيرات على خطوط التجارة العالمية اقترحت شركات عالمية لتتبع حركة الملاحة البحرية منها مؤسسة التخليص الجمركي الأمريكية وموقع شركة، Vessel Tracker، خمس طرق بديلة عن البحر الأحمر (وكالة الأناضول للأخبار، 2024):

- كان طريق رأس الرجاء الصالح بجنوب افريقيا من أقدم الطرق التجارية يربط بين المحيطين الهندي والأطلسي، التفافا حول قارة افريقيا، وقد زادت نسبة حركة الملاحة منذ أزمة البحر الأحمر بـ 67% خلال شهر جانفي 2024، وهو يضيف حوالي 07 إلى 10 أيام سواء إلى أوروبا أو سواحل الولايات المتحدة الأمريكية الشرقية.

- من الطرق البديلة، الطريق من المحيط الهندي إلى مضيق هرمز حتى موانئ مدينة البصرة (جنوب شرق العراق)، لتكمل طريقها برا إلى تركيا، ومنها تتجه الشحنات برا إما إلى شرق أوروبا ودول البحر الأسود، أو إلى البحر الأبيض المتوسط أو تختار الطريق البرية عبر خطوط السكك الحديدية "باكو - تبليسي - قارص"، ويبلغ طول خط باكو - تبليسي - قارص 838 كم، و 76 كم منها تمر عبر تركيا، و 295 كم من جورجيا، و 503 من أذربيجان، هذه الطريق دخلت حيز الخدمة في 30 أكتوبر 2017، وهو طريق مشترك مولته كل من تركيا وأذربيجان وجورجيا، ليصبح من أهم خطوط النقل من الصين إلى أوروبا (طريق الحرير القديمة).

- أصبحت الصين تعتمد على الخط الضخم للسكك الحديدية بين الصين وأوروبا (CRE)، وهو خط تجاري بري يمتد من الصين مروراً بدول منطقة وسط آسيا حتى يصل إلى أوروبا، وتنتقل السلع بعدها عبر سفن الشحن من غرب أوروبا إلى قارتي أمريكا الشمالية والجنوبية عبر المحيط الأطلسي، وتستغرق الرحلة بين 12 و 20 يوم حتى تصل أوروبا مقارنة بأسبوعين عبر البحر الأحمر، ورغم ما يعترض الطريق من مشاكل أمنية ونقص الحمولات مقارنة بسفن الشحن الضخمة، إلا أن وحسب مؤسسة التخليص الجمركي الأمريكية فقد زادت الحركة التجارية عبر هذا الطريق منذ أزمة البحر الأحمر بـ 30%.

- بدأت أيضا بعض شركات الشحن العالمية في استخدام طرق الشحن المباشر عبر المحيط الهادئ من موانئ دول آسيا إلى موانئ الساحل الغربي للولايات المتحدة، وهي طريق كثيرة الاستخدام رغم العوائق المناخية لنقل السلع من شرق آسيا إلى الولايات المتحدة الأمريكية والعكس، ثم تنقل عبر الطرق البرية إلى أنحاء الولايات المتحدة وكندا.

- وفي إطار صراع القوى العظمى على السيطرة على طرق التجارة الدولية، تقترح روسيا منذ وقت طويل طريقا تمتد من بحر الشمال الممتد على طول ساحل سيبيريا، وصولاً إلى دول شمال أوروبا.

إضافة إلى تعزيز الشحن الجوي عبر أساطيل الطائرات رغم تكاليفه العالية ومحدودية شحناته عكس السفن التجارية الضخمة.

6. خاتمة:

باعتبار البحر الأحمر مسارا حيويا للتجارة العالمية، يمثل أي تأثير على استقراره تحديا كبيرا للاقتصاد العالمي. فالاضطرابات في هذا البحر، سواء كانت ناجمة عن النزاعات العسكرية، أو التهديدات الإرهابية، أو حوادث القرصنة، تتسبب في تعطيل حركة الشحن وتأثيرات سلبية على سلاسة التجارة العالمية، وقد تسببت الأزمة في:

- التأثير على حركة التجارة البحرية: فالاضطرابات في مضيق باب المندب، أدت إلى تعطيل حركة السفن وتأخير شحنات البضائع، مما تسبب في اضطرابات في سلسلة التوريد العالمية.

- الزيادة في تكاليف الشحن: إن، تسبب تعطل حركة السفن في مضيق باب المندب في ارتفاع تكاليف الشحن بشكل كبير، سواء بسبب التأخيرات في التسليم أو بسبب الحاجة إلى مسارات بديلة أكثر تكلفة. مما سيؤثر مستقبلا على تكاليف الإنتاج وأسعار المستهلكين في جميع أنحاء العالم.

- الزيادة في التوترات الجيوسياسية: أدت أزمة البحر الأحمر إلى تصاعد التوترات الجيوسياسية بين الدول المعنية، مما أثر مباشرة على الاستقرار الإقليمي والعالمي. وستكون له تداعيات وتأثيرات سلبية على السوق المالية العالمية والثقة في الاقتصاد العالمي.

- التأثير على النمو الاقتصادي العالمي: بدأت اضطراب البحر الأحمر تؤثر على حجم الاستثمارات في المنطقة وتباطؤ النمو الاقتصادي العالمي، وستستمر التأثيرات إذا استمرت الأزمة لفترة طويلة دون حلول دائمة.

لذلك، يجب على المجتمع الدولي العمل بشكل مشترك للحفاظ على استقرار البحر الأحمر وتأمين ممراته البحرية، وتعزيز التعاون الدولي في مكافحة الاضطرابات والقرصنة، وحل النزاعات بشكل سلمي واحترام سيادة الدول، ومن خلال ذلك، يمكن تقليل التأثيرات السلبية للاضطرابات في البحر الأحمر على الاقتصاد العالمي، وتعزيز استدامة التجارة العالمية ونمو الاقتصادات الوطنية.

على رغم من التداعيات الاقتصادية الكبيرة التي خلفتها اضطرابات البحر الأحمر إلا أن الأزمة أعادت الزخم لممرات بحرية ك رأس الرجاء الصالح الذي كان نقطة عبور رئيسية إلى بقية دول العالم قبل انشاء قناة السويس وأرجعت النقاش حول طرق أخرى بديلة رغم ارتفاع كلفتها أحيانا أو طول مساراتها وافتقادها للشحنات الكبيرة التي قد تحملها سفن الشحن عكس الطائرات والشاحنات والقطارات، وعززت الحاجة إلى الاستقرار والحفاظة على الأمن والسلم العالميين، وهذا من خلال احترام سيادة الدول وعدم التدخل العسكري الذي تتخذه القوى الغربية طريقة لمواصلة فرض هيمنتها وحفظ مصالحها على حساب استقرار دول المنطقة.

7. قائمة المراجع:

1. مفلح راتب الحميدي وآخرون. (2016). إعادة هندسة العمليات (الهندرة) (الإصدار 01). عمان الأردن: دار الحامد للنشر والتوزيع.
2. أسامة أحمد. (2024/03/06). إهتبار أرباح ميرسك، كيف اطاحت أزمة البحر الأحمر بشركات الشحن العالمية. تاريخ الاسترداد 2024/03/09، من TRT عربي: <https://www.trtarabi.com/explainers/انهيار-ارباح-ميرسك-كيف-اطاحت-ازمة-البحر-الاحمر-بشركات-الشحن-العالمية-17250922>
3. الجزيرة. (2023/10/11). أبرز حروب إسرائيل على قطاع غزة. تاريخ الاسترداد 2024/03/09، من الجزيرة نت: <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2022/8/7/أبرز-حروب-إسرائيل-على-قطاع-غزة>
4. باولو أغنولوتشي، وكالترينا تيماج. (2024/01/04). أسعار النفط لا تزال متقلبة وسط حالة من عدم اليقين الناجم عن الصراع الجيوسياسي. تاريخ الاسترداد 2024/03/13، من WORLD BANK.ORG: <https://blogs.worldbank.org/opendata/oil-prices-remain-volatile-amid-uncertainty-arising-geopolitical-conflict>
5. جان فرانسوا وآخرون. (2024). تغيير مسار السفن من قناة السويس ومخاوف حدوث أزمة جديدة في سلاسل الإمداد. الأمم المتحدة.
6. خالد أحمد الأسمر العجولين. (2019). جيوسياسية المضائق البحرية.. واثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003 - 2018. برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين - ألمانيا .
7. روجيه جوانت داجنت. (2013). تاريخ البحر الأحمر من موسى إلى بونابرت. (حسن نصر الدين، ومحمد عفيفي، المترجمون) القاهرة-مصر: المركز القومي للترجمة.
8. شبكة الجزيرة. (2023/12/19). جماعة الحوثيين.. حركة يمنية جمعت بين الزيدية والتهج الإيراني والحكم العائلي. تاريخ الاسترداد 2024/03/08، من شبكة الجزيرة الاخبارية: <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2014/12/7/الحوثيون>
9. شبكة الحرة. (2023/12/17). مصر.. بيان من قناة السويس بشأن "التوترات" في البحر الأحمر وتأثيرها. تاريخ الاسترداد 2024/03/13، من قناة الحرة الاخبارية: <https://www.alhurra.com/egypt/2023/12/17/مصر-بيان-قناة-السويس-التوترات-في-البحر-الاحمر-وتأثيرها>
10. صحيفة الشرق الأوسط. (2024/02/24). كيف أثرت حرب غزة على اقتصادات ثلاث دول عربية؟ تاريخ الاسترداد 2024/03/15، من صحيفة الشرق الأوسط: <https://aawsat.com/الاقتصاد/4810816-كيف-أثرت-حرب-غزة-على-اقتصادات-ثلاث-دول-عربية؟>

أزمة البحر الأحمر، تأثير هجومات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية

11. صدقي عابدين. (2024/02/01). كيف تتعامل الصين مع التصعيد في البحر الأحمر؟ تاريخ الاسترداد 2024/03/15، من مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية: <https://acps.ahram.org.eg/News/21114.aspx>
12. صلاح الدين حافظ. (1982). صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي. الكويت: عالم المعرفة - المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت.
13. صندوق النقد الدولي. (جانفي، 2024). الشرق الأوسط وشمال إفريقيا: الصراع يفاقم التحديات الاقتصادية. مستجدات آفاق الاقتصاد الإقليمي. صندوق النقد الدولي.
14. عبد القادر الهلي. (2019). مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتصاعد حدة التهديدات الأمنية. مجلة آفاق علمية، 11(03)، الصفحات 112-123.
15. عمرو بدر. (2023/12/31). انهيار "حارس الأزدهار". تاريخ الاسترداد 2024/04/03، من موقع الجزيرة مباشر: <https://www.aljazeera.com/opinions/2023/12/31/انهيار-حارس-الأزدهار>
16. محمد المطيري. (2024/01/15). الاضطرابات بالبحر الأحمر تدفع الشركات إلى إعادة التفكير في سلاسل التوريد. تاريخ الاسترداد 2024/03/13، من الشرق الأوسط: <https://aawsat.com/الاقتصاد/4791316-الاضطرابات-بالبحر-الأحمر-تدفع-الشركات-إلى-إعادة-التفكير-في-سلاسل-التوريد>
17. موقع الجزيرة الاخبارية. (2024/01/12). هجمات البحر الأحمر.. مصنع لتسلا يعلق الإنتاج و"بي إم دبليو" تطمئن. تاريخ الاسترداد 2024/03/13، من شبكة الجزيرة الاخبارية: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2024/1/12/هجمات-البحر-الأحمر-مصنع-لتسلا->
18. موقع قناة السويس. (2024). تاريخ قناة السويس. تاريخ الاسترداد 2024/03/13، من SUEZ CANAL: <https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>
19. وكالة الأناضول للأنباء. (02 02، 2024). البحر الأحمر.. أزمة تفاعل أهم البدائل لطرق التجارة (إطار) خمس طرق تجارية بديلة عن البحر الأحمر. تاريخ الاسترداد 2024/03/15، من وكالة الأناضول للأنباء: <https://www.aa.com.tr/ar/اقتصاد/البحر-الأحمر-أزمة-تفاعل-أهم-البدائل-لطرق-التجارة-إطار/3125617>
20. Ivanov et al, D. (2017). Basics of Supply Chain and Operations Management. In Global Supply Chain and Operations Management. Springer Nature.
21. AYERS, J. (2000). Handbook of Supply Chain Management. Boca Raton, USA: Taylor & Francis Group, LLC.
22. CMA CGM. (2024). BETTER WAYS, making supply chains more sustainable every day. Retrieved 14/03/2024, from CMA CGM Group: <https://www.cma-cgm.com/about/the-group>
23. COSCO. (2024). about us. Retrieved 13/03/2024, from China Ocean Shipping Company: <https://lines.coscoshipping.com/home/News/detail/16977982204068212888/50000000000000231?id=50000000000000231>
24. Hapag-Lloyd. (2024). Services & Information. Retrieved 11/03/2024, from Hapag-Lloyd: <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information.html>
25. Koshaimah, Y., & Zou, X. (2023, August). An Analysis of Yemen's Geostrategic Significance and Saudi-Iranian Competition for Regional Hegemony. Contemporary Review of the Middle East, 01(19), pp. 1-19.
26. MAERSK. (06/02/2024). A.P. Moller - Maersk delivered solid 2023 financial results in a difficult environment. Retrieved 09/03/2024, from MAERSK: <https://www.maersk.com/news/articles/2024/02/08/apmm-delivered-solid-2023-financial-results-in-a-difficult-environment>
27. Maersk line. (2024). The history and heritage of A.P. Moller - Maersk. Retrieved 09/03/2024, from Maersk: <https://www.maersk.com/about/our-history/the-founding-family>
28. MSC. (26/12/2023). MSC Statement on MSC UNITED VIII Incident in Red Sea. Retrieved 11/03/2024, from Mediterranean Shipping Company (MSC): https://www.msc.com/ar/newsroom/press-releases/2023/msc-statement-on-msc-united-viii-incident-in-red-sea?_gl=1*18aq0mw*_up*MQ..&gclid=CjwKCAjw17qvBhBrEiwA1rU9wx8cRxjffkMyWPkFW3x4Rqih5ilzekDADoflb-5WB-_bKB4ebsEjIRoCcFIQAvD_BwE&gclid=aw.ds
29. Raydan, N. (07/12/2023). Houthi Ship Attacks Are Affecting Red Sea Trade Routes. Retrieved 16/03/2024, from The Washington Institute site: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/houthi-ship-attacks-are-affecting-red-sea-trade-routes>
30. UNCTAD. (2024). Navigating troubled waters. UNCTAD. Retrieved 16/03/2024 from : https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2024d2_en.pdf