

تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي

The impact of geopolitical crises on global maritime transportالدكتور/ محمد علوي أمزربه¹muhammedalawi1977@gmail.com**المستخلص:**

تعاني قناة بنما، وهي شريان رئيسي للتجارة العالمية، من الجفاف الشديد الذي أدى إلى تناقص مستويات المياه، مما أدى إلى انخفاض كبير جداً بنسبة 36% في إجمالي عمليات العبور خلال الشهر الماضي مقارنة بالعام الماضي، وتثير الآثار الطويلة الأجل لتغير المناخ على قدرة القناة مخاوف بشأن التأثيرات الدائمة على سلاسل التوريد العالمية. كما أدى الصراع الدائر في أوكرانيا إلى تحولات كبيرة في تجارة النفط والحبوب، مما أدى إلى إعادة تشكيل أنماط التجارة. وأضاف نشاط الحوثين بالبحر الأحمر للأزمة، والتي تمثلت في الهجمات التي قادها الحوثيون والتي عطلت طرق الشحن بخليج عدن وقناة السويس، وأضاف نشاط الحوثيين طبقة أخرى من التعقيد حيث قامت الخطوط الملاحية بالبحث عن طرق بديلة لقناة السويس.

اتبعت الدراسة المنهج الوصفي وذلك خلال الفترة من العام 2018 وحتى العام 2024. أوصت الدراسة بضرورة مرونة صناعة النقل البحري أمام الأزمات ضرورة تحسين التخطيط الاستراتيجي، وتطوير البنية التحتية واستخدام التكنولوجيا الحديثة. كما يُشدد على تعزيز مهارات وتدريب العاملين، وتعزيز الأمان والسلامة، بالإضافة إلى تعزيز

1 - الرئيس التنفيذي رئيس مجلس الإدارة مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية.

التعاون الدولي والخبرات المشتركة. يُشجع أيضًا على توسيع خدمات الموانئ وتبني تقنيات صديقة للبيئة أيضًا جزء من التوصيات لتحقيق صناعة نقل بحرية أكثر استدامة. كما توصي الدراسة بضرورة إنشاء مدينة مينائية على سواحل البحر الأحمر في جمهورية مصر العربية، بهدف تحويل مصر إلى مركز رئيسي لنقل التجارة من جنوب وشرق آسيا الي مصر.

الكلمات الدالة: الأزمات العالمية، النقل البحري، قناة بنما، كوفيد 19، الحرب الروسية الأوكرانية، الحوثيين، مضيق باب المنذب، قناة السويس.

Abstract:

The Panama Canal, a major artery of global trade, is suffering from severe drought that has led to decreasing water levels, resulting in a very significant 36% decrease in total transits over the past month compared to last year, and the long-term effects of climate change on the canal's capacity raise concerns about the lasting effects on global supply chains. The ongoing conflict in Ukraine has also led to significant shifts in the oil and grain trade, reshaping trade patterns. Houthi activity in the Red Sea added to the crisis, which was represented by Houthi-led attacks that disrupted shipping routes in the Gulf of Aden and the Suez Canal, and Houthi activity added another layer of complexity as shipping lines searched for alternative routes to the Suez Canal. The study followed the descriptive curriculum during the period from 2018 to 2024.

The study recommended the need for the maritime transport industry to be resilient to crises, the need to improve strategic planning, infrastructure development and the use of modern technology. It also emphasizes enhancing the skills and training of employees, enhancing safety and security, in addition to promoting international cooperation and shared experiences. It also encourages the expansion of Port Services, and the adoption of environmentally friendly technologies is also part of the recommendations to achieve a more sustainable maritime transport industry. The study also recommends the need to establish a port city on the coast of the Red Sea in the Arab Republic of

Egypt, with the aim of turning Egypt into a major Center for the transfer of trade from South and East Asia to Egypt.

Keywords: global crises, shipping, Panama Canal, covid-19, Russian-Ukrainian war, Houthis, Bab-el-Mandeb strait, Suez Canal.

1. المقدمة:

تعتبر المضائق البحرية من العوامل الحيوية في شبكة التجارة العالمية، حيث تشكل ممرات حيوية لنقل البضائع والموارد الطبيعية من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك. ومن بين هذه المضائق، يتمتع مضيق باب المنذب بأهمية استراتيجية خاصة، حيث يربط بين البحر الأحمر وبحر العرب ويعتبر ممراً حيوياً للنفط والغاز والسلع التجارية بين مناطق الإنتاج في الشرق الأوسط وموانئ الشحن الرئيسية في أوروبا وآسيا (قردش وآخرون، 2024).

تصبح أهمية مضيق باب المنذب أكثر بروزاً مع زيادة الاعتماد على الطاقة والتجارة العالمية، وهذا الاعتماد يضع تحديات كبيرة أمام استقرار حركة الشحن في هذا الممر البحري الحيوي. فعلى الرغم من أن المضيق يمثل طريقاً أساسياً للتجارة العالمية، إلا أنه أيضاً يشهد توترات أمنية مستمرة، بما في ذلك هجمات من جماعة الحوثيين في اليمن، مما يثير قلقاً بشأن استمرارية حركة الشحن وأمان السفن (هاشم، 1999).

ومع تصاعد التوترات الإقليمية والصراعات الجيوسياسية، يزداد التركيز على أمن مضيق باب المنذب وأثره على حركة التجارة العالمية والاقتصاد الإقليمي، خاصة مع التطورات الأخيرة مثل جائحة كوفيد 19 والحرب الروسية الأوكرانية، التي زادت من التوترات والتحديات التي تواجه حركة الشحن البحري وسلاسل الإمداد العالمية.

ومؤخراً، واجه العالم تحديات جسيمة نتيجة لتأثيرات جائحة كوفيد 19 والحرب الروسية الأوكرانية، حيث تلاحظ تأثيرات سلبية واسعة النطاق على العديد من القطاعات الاقتصادية والاجتماعية في جميع أنحاء العالم. أحد أبرز التأثيرات السلبية لجائحة كوفيد 19 هو الاضطراب الشديد في سلاسل التوريد العالمية، حيث تعرضت الشركات

والصناعات لانقطاعات في التوريد وتأخيرات في الإنتاج، مما أدى إلى نقص في المعروض وزيادة في التكاليف. كما تسببت الجائحة في انخفاض حاد في الطلب على السلع والخدمات، مما أدى إلى تراجع في النشاط الاقتصادي وارتفاع معدلات البطالة في عدة دول. أما بالنسبة للحرب الروسية الأوكرانية، فقد زادت من حدة التوترات الجيوسياسية وأثرت سلباً على الاستقرار الاقتصادي العالمي. فقد أدت التوترات السياسية بين روسيا وأوكرانيا إلى ارتفاع أسعار الطاقة والسلع الأساسية، مما زاد من تكاليف الإنتاج وزاد من ضغوط التضخم على الدول المستهلكة. بالإضافة إلى ذلك، فإن الحرب الروسية الأوكرانية تسببت في اضطرابات في أسواق المال وتقلبات في أسعار العملات، مما أثر سلباً على الاستثمارات الخارجية وعلى الاقتصاد العالمي بشكل عام.

تتعرض قناة السويس لمجموعة من التهديدات التي تؤثر على أمن واستمرارية حركة المرور البحري والنشاط الاقتصادي في المنطقة، حيث يشمل ذلك التهديدات مثل القرصنة البحرية، والتوترات السياسية والصراعات الإقليمية، والإرهاب البحري، وحوادث السفن وتسرب المواد الضارة. يثير تزايد هذه التهديدات قلقاً بالغاً حيال سلامة وأمن الملاحة في القناة، مما يتطلب تكثيف الجهود الدولية لتعزيز التعاون الأمني وتحسين التقنيات والإجراءات الأمنية المتبعة في المنطقة. إدارة ونقادي هذه التهديدات تظل ذات أهمية قصوى للمحافظة على دور القناة كمر بحري فعال وآمن يربط بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط.

تأثير التهديدات الأمنية على قناة السويس والمنطقة الاقتصادية المحيطة بها يتجلى في مجموعة من الآثار الاقتصادية والتشغيلية التي تستدعي اهتماماً خاصاً. أحد أهم هذه

التأثيرات يتمثل في تأخيرات حركة المرور البحري، حيث يؤدي وجود تهديدات أمنية إلى إلحاق أذى بالجدول الزمنية لعمليات الشحن والنقل البحري. هذا التأخير يتسبب في تكاليف إضافية للشركات والتجار، مما يؤثر على ربحيتهم وكفاءة اللوجستيات. علاوة على ذلك، يزيد التهديد الأمني من التكاليف الأمنية للشركات والسفن التجارية، حيث يتعين تكثيف إجراءات الأمان والتأمين للتصدي للتحديات الأمنية المتنوعة. هذا التزايد في التكاليف يعكسه المستخدمون النهائيون من خلال ارتفاع تكلفة البضائع والخدمات.

وهناك أيضًا تأثير آخر مهم يتعلق بفقدان الثقة الدولية في قناة السويس كمرر بحري آمن. إذا استمرت التهديدات الأمنية، قد يتجه الشحن الدولي إلى البحث عن بدائل، مما يترتب على المنطقة فقدان الإيرادات والفرص الاقتصادية. بالإضافة إلى ذلك، قد يؤثر ذلك سلبًا على جاذبية المنطقة للاستثمارات الأجنبية المباشرة، مما يقلل من فرص التنمية الاقتصادية.

تجتمع هذه العوامل لتشكل تحديات كبيرة أمام الاقتصادات العالمية، وتعزز الحاجة إلى استجابة عالمية وتعاون دولي لمواجهة هذه التحديات وتخفيف التأثيرات السلبية على الاقتصاد العالمي والمجتمعات البشرية.

2. مشكلة الدراسة:

تعاني قناة بنما، التي تعد شرياناً حيوياً للتجارة العالمية، من جفاف شديد أدى إلى انخفاض كبير في مستويات المياه، مما تسبب في تراجع عمليات العبور بنسبة 36% خلال الشهر الماضي مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي. يثير هذا الوضع المخاوف بشأن التأثيرات الطويلة الأمد لتغير المناخ على قدرة القناة وتأثيرها الدائم على سلاسل التوريد العالمية. بالإضافة إلى ذلك، أدت الحرب المستمرة في أوكرانيا إلى تغييرات جوهرية في تجارة النفط والحبوب، مما أعاد تشكيل أنماط التجارة العالمية. زاد من تعقيد الأزمة نشاط الحوثيين في البحر الأحمر، حيث أدت هجماتهم إلى تعطيل طرق الشحن في خليج عدن وقناة السويس، مما دفع شركات الشحن إلى البحث عن طرق بديلة لتجنب قناة السويس.

3. قناة بنما:

قناة بنما تربط المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ، ويمر من خلالها حوالي 6% من التجارة والشحن العالمي، بما في ذلك من الولايات المتحدة إلى الصين واليابان وكوريا الجنوبية والعكس. وفي الآونة الأخيرة تعرضت قناة بنما لجفاف شديد وآثار التغير المناخي مما أدى إلى هبوط منسوب المياه؛ وخلق ذلك عراقيل لوجستية؛ بسبب القيود التي تفرضها سلطة القناة على حركة الشحن البحري وتخفيض عدد ناقلات النفط والغاز الطبيعي المسال وسفن الحاويات التي تمر من القناة، مما يخلق ازدحاماً وتأخيراً من أسبوع لأسبوعين.

أثرت أزمة الجفاف في تدهور قناة بنما بفعل ظاهرة النينو المناخية (هي ظاهرة مناخية تحدث بشكل دوري في المحيط الهادئ الاستوائي، وتتأثر بدورها بدورات الطقس

العالمية. تحدث هذه الظاهرة عندما ترتفع درجات حرارة سطح المياه في المنطقة الوسطى والشرقية للمحيط الهادئ، وتصبح أعلى من المستويات الطبيعية. تأتي ظاهرة النينو بفعل تغير في اتجاه الرياح وتيارات المحيط، مما يؤدي إلى تأثيرات جوية عالمية. تتضمن هذه التأثيرات زيادة هطول الأمطار في بعض المناطق وجفاف في مناطق أخرى، وتغيرات في درجات الحرارة، وزيادة في نشاط الإعصار والعواصف الاستوائية) مما دفع القناة إلى زيادة رسوم العبور الأمر الذي أجبر ناقلات الوقود وشاحنات الحبوب على البحث عن طرق أطول لتجنب الازدحام بالقناة فضلا عن أنه يمر عبرها 6% من حركة التجارة البحرية العالمية، ويستهلك عبور كل سفينة 200 مليون لتر من المياه العذبة.

4. كوفيد 19:

يُمكن تحديد فيروس كوفيد 19 كواحد من أخطر الأوبئة في العالم، حيث ظهرت في عام 2019، وتُعتبر أخطر جائحة على العالم، مما استدعى الانتباه إليها وتسجيل ردود الفعل المتعلقة بها. درس (Yazir, et al., 2020) تأثيرات كوفيد 19 على صناعة الشحن البحري، لفهم التحديات الجديدة واقتراح الحلول المحتملة لصناعات الشحن (بما في ذلك الحمولات الجافة، وناقلات النفط، وحاويات، وقطاع الرحلات البحرية) واستعرضوا هذه الصناعات بعد كوفيد-19، وقدمت المراجعة دراسة مواكبة وملائمة لفهم القطاعات الأربعة الرئيسية في صناعات الشحن مع رؤى عملية، وقامت بنظرة عامة منتظمة ومختصرة عن المشاكل المعاصرة في عمليات وإدارة الشحن البحري، وحاولت الختام بنقاش مفيد للتحديات والانقطاعات التي تواجهها صناعات الشحن.

في هذا السياق، تناول (Michail et al., 2020) المشكلة باعتبارها أسواق الشحن في حالة من الاضطراب: تحليل لتفشي فيروس كوفيد 19 وتداعياته، حيث فحصوا تأثير التأثيرات الخارجية في صناعة الشحن من خلال استخدام بيانات من تفشي جائحة كوفيد 19 الأخيرة واستكشاف ردود الفعل على أسعار الشحن للحمولات الجافة وناقلات النفط. وقامت الدراسة (Jones et al., 2008) بغرض التركيز على خدمات النقل البضائع، وبشكل خاص على عمليات السكك الحديدية والموانئ. طوروا نماذج لتقييم التأثيرات المحتملة لمستويات متفاوتة من غياب العمال على أداء هذه الأنظمة الحيوية. توصلت الدراسة إلى بعض الاستنتاجات حول احتمالية حدوث اضطراب تشغيلي شديد في ظل افتراضات متغيرة حول معدل غياب العمال واستخرج تداعيات قد تكون محل قلق الحكومة.

أشاروا (Gossling et al., 2021) إلى أن فيروس كوفيد 19 يشكل تحديًا للعالم. مع عدم وجود لقاح والقدرة الطبية المحدودة لعلاج المرض. تسببت القيود العالمية غير المسبوقة على السفر وأوامر البقاء في المنزل في أسوأ اضطراب للاقتصاد العالمي منذ الحرب العالمية الثانية. مع تأثير الحظر الدولي للسفر الذي يؤثر على أكثر من 90% من سكان العالم والقيود الواسعة على التجمعات العامة وحركة المجتمع، توقفت السياحة تقريباً في مارس 2020. وقد كانت الأدلة الأولية عن التأثيرات على السفر الجوي ورحلات البحر والإقامة مدمرة.

5. الحرب الروسية الأوكرانية:

أغلقت الموانئ الأوكرانية بسبب اضطراب كبير في سلاسل الإمداد الأوروبية وأدى إلى نقص في خدمات اللوجستيات البحرية، وتأثرت صناعة النقل البحري بشكل كبير أيضاً بسبب حرب روسيا، واضطر مشغلو نقل البضائع إلى إعادة توجيه نقل البضائع ونقل السفن إلى وجهة آمنة أخرى، وتوقفت معظم الشركات الكبيرة عن شحناتها بذريعة الحرب بين روسيا وأوكرانيا. حيث تم منع نحو 80 سفينة تجارية في البحر الأسود من الوصول، ومع تعطل سلسلة الإمداد وعدم إعادة توجيه البضائع إلى الطرق والسكك الحديدية، فقد أدى ذلك إلى ازدحام في الموانئ.

ولاحظ (Hussein and Knol, 2023) مؤخرًا أن المعاناة والأزمة بين أوكرانيا وروسيا تمثلت في نزاع للاقتصاد العالمي أدى إلى نمو وارتفاع في الأسعار، وتباطؤ في النمو وزيادة في التضخم، أهمها زيادة في سعر السلع مثل الغذاء والطاقة، وتوجد الصراعات بشكل خاص في التجارة وسلاسل الإمداد، فروسيا وأوكرانيا من بين أكبر دول إنتاج القمح، ولكن بسبب الحرب تم قطع سلاسل الإمداد، وهذا أدى إلى زيادة كبيرة في الأسعار العالمية، خاصة في الغاز الطبيعي والنفط، وليس فقط النفط، ولكن أيضاً في تكلفة الغذاء مثل القمح، حيث تمثل روسيا 30% من صادرات القمح العالمية.

بالإضافة إلى ذلك، ذكرت دراسة (Chains et al., 2022) أن الحرب بين روسيا وأوكرانيا تسببت ليس فقط في تأثير نفسي، ولكن أيضاً في اقتصاد الدول المتضررة منها، وانتشرت حالة من الخوف فيما يتعلق بسلاسل الإمداد التي توفر المواد الغذائية وغيرها من السلع، ولكن أيضاً في الأدوات الأساسية التي تدعم القطاع الصناعي

والزراعي في البلاد وأدت إلى الانهيار. من جهة أخرى، تم فرض عقوبات على الاقتصاد الروسي، وهذا أدى إلى تعليق نشاط الشركات في شركات تصل إلى أكثر من 750 شركة منتشرة حول العالم، بما في ذلك في أمريكا الشمالية وأوروبا. يتوقع الناشر أن يكون هناك انخفاض في القيمة الاقتصادية لمعدل التضخم من 25% إلى 30%.

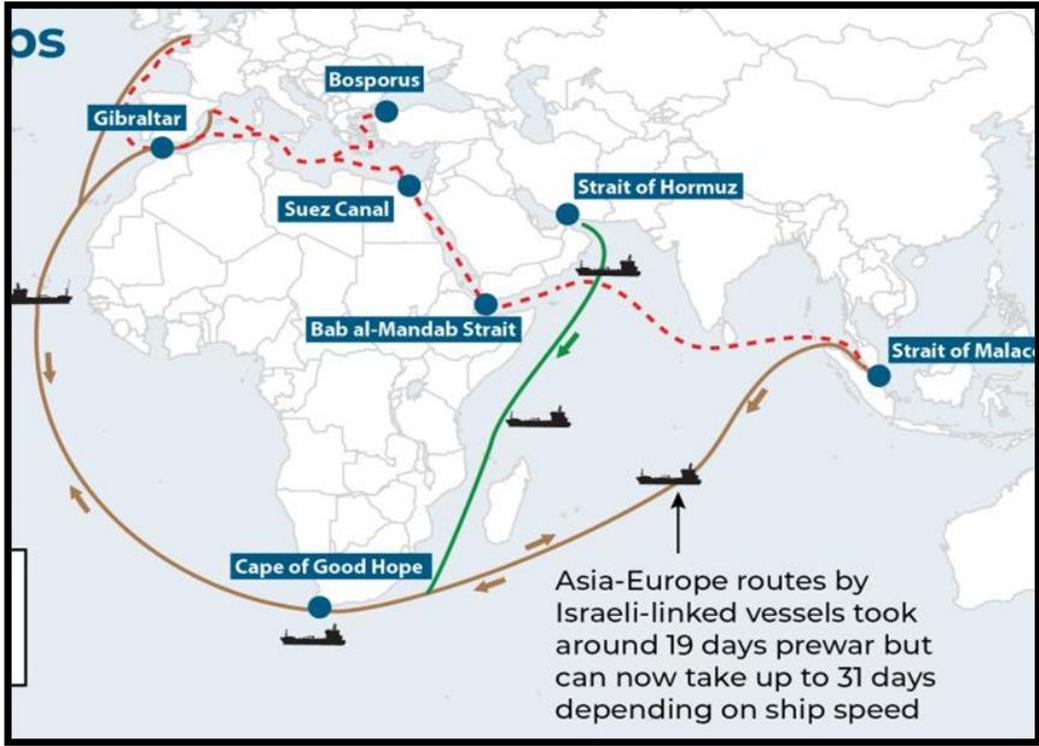
6. نشاط الحوثيين بمضيق باب المندب:

تواجه شركات الشحن التي تبحر حول رأس الرجاء الصالح لتجنب الهجمات في البحر الأحمر خيارات صعبة بشأن أماكن التزود بالوقود وإعادة التخزين، في الوقت الذي تعاني فيه الموانئ الأفريقية من الروتين والازدحام وضعف المرافق. حيث تقوم مئات السفن الكبيرة بتغيير مسارها حول الطرف الجنوبي لأفريقيا، وهو طريق أطول يضيف ما بين 10 إلى 14 يوماً من السفر، هرباً من هجمات الطائرات بدون طيار والصواريخ التي يشنها الحوثيون في اليمن، والتي أدت إلى ارتفاع أسعار النفط وأسعار الشحن. وبسبب تلك الهجمات اضطرت أكثر من 55 سفينة أن تغير مسارها للعبور عبر طريق رأس الرجاء الصالح خلال الفترة من 19 نوفمبر الماضي وحتى 17 ديسمبر، مؤكداً أنها نسبة ضئيلة مقارنة بعبور 2128 سفينة خلال تلك الفترة.

منذ بداية تمرد جماعة الحوثي في اليمن وسيطرتهم على الساحل الغربي لليمن، تصاعدت التهديدات للملاحة البحرية في البحر الأحمر، خصوصاً بعد سيطرتهم على كل من ميناء الحديدة، الذي يعد أكبر ميناء يمني على الساحل الغربي، وكذلك إثر سيطرتهم على مضيق باب المندب، وتحول البحر الأحمر إلى ساحة منافسة بل وحتى إلى حلبة صراع سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي، ونظراً للأهمية التي ذكرناها سابقاً، فإن البحر الأحمر ومحيط مضيق باب المندب شهد تنافساً حاداً في إنشاء

القواعد العسكرية على الجزر ذات الأهمية الاستراتيجية في مسار الملاحة سواء في داخل البحر الأحمر أو في ممرات المضيق نفسه، بالإضافة إلى الولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأوروبية دخلت دول وأنشأوا قواعد عسكرية في جزر البحر الأحمر ومضيق باب المندب منها الصين، إيران، إسرائيل، تركيا، روسيا، ودولة الإمارات العربية المتحدة، واليابان.

أبرز الهجمات الإرهابية للحوثيين 10 أكتوبر 2016: تعرضت البارجة الأميركية "يو أس ماسون" لمحاولة هجوم صاروخي فاشلة قبالة ميناء المخا، 12 أكتوبر 2016: محاولة لاستهداف (ماسون)، 15 أكتوبر 2016: عدة صواريخ أطلقت باتجاه 3 مدمرات أميركية. قام الحوثيون بتصعيد الأمر وتهديد الملاحة العالمية التجارية المارة عبر مضيق باب المندب، ففي مساء 21 يناير 2017 وجهت القوات البحرية والدفاع الساحلي التابعة للحوثيين والمخلوع صالح تهديدات باستهداف ممر الملاحة الدولي في حال استمر التحالف العربي بشن عملياته داخل الأراضي اليمنية. ويوضح الشكل التالي رقم (1) أثر هجوم الحوثيين؛ حيث قامت الخطوط الملاحية بتحويل تجارتها عبر طريق رأس الرجاء الصالح.



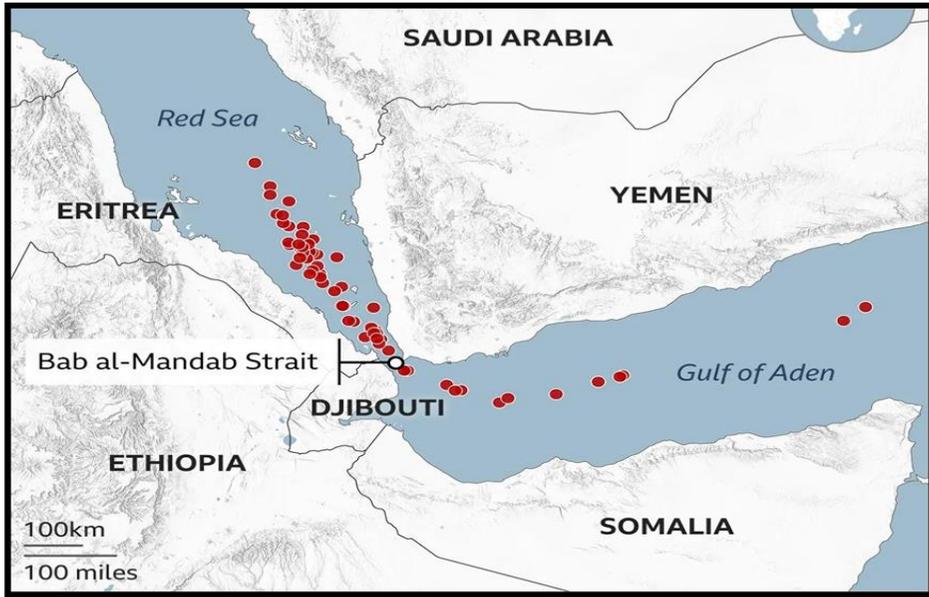
الشكل رقم (1) طريق عبور السفن من خلال قناة السويس وخلال طريق رأس الرجاء الصالح.

المصدر:

<https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/hjmat-alhwthyy-n-ly-alsfn-twthr-ly-trq-altjart-fy-albhr-alahmr>

تلك الهجمات التي يشنها الحوثيون في البحر الأحمر تسببت في تغيير مسار بعض السفن التجارية، خاصة تلك المرتبطة بإسرائيل، حيث تم تفادي مضيق باب المندب وقناة السويس. بدلاً من ذلك، تسلك تلك السفن طرقاً بديلة تتخطى رأس الرجاء الصالح، وهذا يعني زيادة في مسافة الرحلة وبالتالي زيادة في وقت العبور.

هذا التغيير في المسار يأتي كإجراء احترازي من قبل الشركات لحماية أصولها وضمان سلامة شحناتها، خاصة في ظل استمرار التوترات والهجمات في تلك المناطق. وبالرغم من أن هذا الخيار يعني زيادة في التكاليف والوقت، إلا أنه يعتبر ضرورياً لضمان استمرارية الأعمال وتجنب المخاطر الأمنية. والشكل التالي يبين أماكن وقوع هجمات الحوثيين على السفن بمضيق باب المندب والبحر الأحمر.



الشكل (2) أماكن وقوع هجمات الحوثيين على السفن بمضيق باب المندب والبحر الأحمر.

المصدر: <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-68031732>

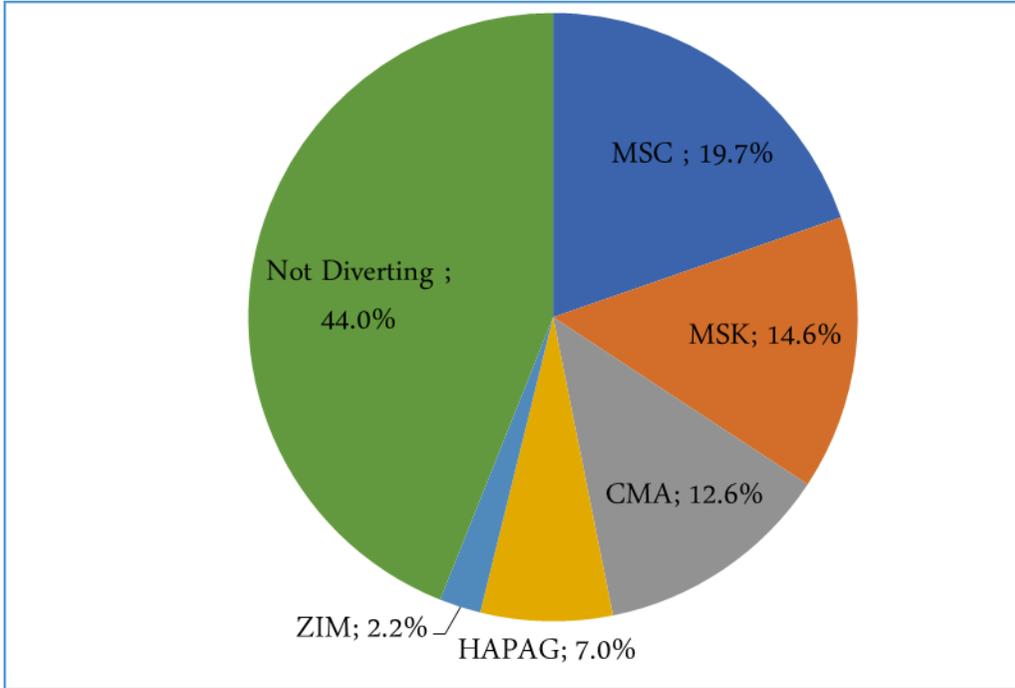
في 30 أكتوبر 2017: استهدفت الهجمات الإرهابية 3 قوارب فرقاطة سعودية، 30 يوليو 2017: استهدف زورق مفخخ بالمتفجرات، 8 يناير 2018: هدد رئيس ما يسمى المجلس السياسي الأعلى بإمكانية قطع طريق الملاحة في البحر الأحمر، 23 مارس 2018: دمرت مقاتلات التحالف العربي زورقين مفخخين لميليشيات الحوثي الإيرانية في الساحل الغربي لليمن، 3 أبريل 2018: تعرضت ناقلة نفط سعودية لهجوم، 25

(تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي..) الدكتور/ محمد علوي أمزربه

يوليو 2018: استهدفت ناقلتا نفط سعوديتين غربي ميناء الحديدة، ولقي الهجوم تنديداً واسعاً، 18 نوفمبر 2019 استهداف القاطرة البحرية (رايخ-3).

وبدأ تأثير التهديدات على الاقتصاد المصري في تراجع السفن المارة بالقناة للقلق من انخفاض نسبة إيرادات القناة بسبب الصراعات وتأثر بشكل كبير في عدم توفير المزيد من العملة الصعبة بخزانة الدولة بسبب انخفاض أعداد السفن العابرة بالقناة، بعد الهجمات مباشرة. والتهديدات لا تحتصر في الهجمات فقط ولكن توجد قواعد عسكرية متعددة لبعض الدول في مضيق باب المندب التي تهدد قناة السويس بشكل غير مباشر بسبب التحكم بمن يعبر ومن لا يعبر مما يؤثر على الاقتصاد المصري بشكل جزري وبالتالي سيؤثر على مستقبل المنطقة الاقتصادية قيد الإنشاء.

تشير تقديرات كلية الدراسات البحرية الأمريكية العليا في مونتري أن غلق الممرات البحرية مثل مضيق باب المندب، سيؤدي إلى الازدحام في الممرات البحرية الأخرى، وارتفاع تكلفة التأمين البحري. وأن تكلفة النقل الإضافية العالمية جراء غلق باب المندب ستبلغ نحو 45.6 مليون دولار يومياً. والشكل التالي رقم (3) يوضح الشركات الناقلة التي أوقفت خدماتها عبر البحر الأحمر جراء التهديدات الحوثية على السفن المارة حيث تشكل هذه الشركات الناقلة ما نسبته 56% من إجمالي حجم نشاط الشركات الناقلة للحاويات عالمياً.



الشكل رقم (3) الشركات الناقلة التي أوقفت خدماتها عبر البحر الأحمر.

المصدر: Alphaliner, 2024.

وعليه فإن ما نسبته 17% من تجارة الحاويات المنقولة عالمياً سيتم تجنبها المرور عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر، أي أن المسافة ما بين 2300 - 3500 ميل متري ستضاف تبعاً لزمان الرحلة البحرية لنقل الحاويات أي ما يعني مدة زمنية ما بين 10 - 14 يوم إضافية ستستغرق لوصول السفن إلى مقصدها كبديل لعبورها البحر الأحمر (Levine, 2023).

وبالتطرق لقناة بنما فإنها لم تستفد من الاضطرابات التي تشهدها حركة مرور السفن والبضائع في البحر الأحمر، على وقع الهجمات التي تشهدها المنطقة ومع تعليق عددٍ

من الشركات الكبرى المرور لحين استقرار الأوضاع. حيث لم تسجل القناة زيادة بشكل مباشر في حركة الملاحة على وقت تلك الأحداث في البحر الأحمر.

7. قناة السويس:

قناة السويس هي ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، وهي تفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام. وتستخدمها السفن الحديثة بكثرة عديدة كبيرة لأنها الأسرع والأقصر للمرور من المحيط الأطلنطي إلى المحيط الهندي، وتمثل الرسوم التي تدفعها السفن نظير عبور القناة مصدراً هاماً للدخل في مصر. تجرى قناة السويس بين ميناء بورسعيد وخليج السويس وفي أرض تختلف طبيعتها من منطقة إلى أخرى فطبقات الأرض في بور سعيد والمنطقة المحيطة بها عبارة عن تربة رسوبية ناتجة عن تراكم طمي النيل القادم من فرع دمياط وتمتد التربة بهذه الطبيعة حتى القنطرة أي إلى مسافة أربعين كيلومتراً جنوب بور سعيد وبعدها يختلط الطمي بالرمال الناعم حيث تتكون المنطقة الوسطى من القناة ما بين القنطرة وكبريت ومعظم أجزاء هذه المنطقة من الرمال أما المنطقة الجنوبية فترتبتها متماسكة تتخللها عروق صخرية في بعض الأماكن بعضها من صخور رملية هشة وبعضها من أحجار الكالسيوم وتختلف الميول الجانبية للقطاع المائي للقناة طبقاً لطبيعة التربة فهي 4: 1 في القطاع الشمالي 3: 1 في القطاع الجنوبي.

عند افتتاح القناة للملاحة في السابع عشر من نوفمبر عام 1869، كان طولها 164 كيلو مترا، وعرضها عند مستوى سطح المياه 52 مترا وعمقها 7 أمتار ونصف متر وكان غاطس السفن المسموح به للعبور لا يزيد عن 22,5 قدما أي (6.8 متر) وكانت الملاحة لا تتم في القناة إلا نهارا فقط. واستمرت الملاحة نهارا في قناة السويس طوال 18 عاما متصلة حتى أدخلت شركة القناة نظام الملاحة الليلية في اليوم الأول من مارس 1887. وطوال الفترة ما بين فتح القناة الأولى وقيام مصر بتأميمها في عام 1956 قامت شركة القناة المؤممة بتنفيذ العديد من برامج تحسين وتطوير قناة السويس وكان من نتائج هذه المشروعات زيادة عمق القناة إلى 13 مترا ونصف المتر وزيادة عرضها عند القاع من 22 مترا إلى 42 مترا وزيادة القطاع المائي من 304 أمتار مربعة إلى 1250 مترا مربعا والغطاس المسموح به من قدمين وربع إلى 35 قدما وبلغت جملة تكاليف هذه التحسينات 20 مليون و500 ألف جنيه مصري.

ومع استمرار تطور صناعة السفن وبناء سفن أكبر في الحجم والحمولة، ظهر الاحتياج إلى تطوير قناة السويس، وقد تم ذلك بمعرفة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية حتى وصل غاطس السفن إلى 35 قدما، ومساحة القطاع المائي للقناة إلى 1200 متر مربع قبل تأميم القناة في 26 يوليو 1956. وتواصل تطوير القناة، حيث زاد الغاطس إلى 38 قدما ومساحة القطاع المائي للقناة إلى 1800 متر مربع، وانتهت هذه المرحلة في مايو 1962. ثم أعلنت إدارة القناة في يونيو 1966 عن خطة طموحة لتطوير القناة على مرحلتين لتصل بالغطاس إلى 48 ثم 58 قدما على التوالي. ثم توقف التطوير بالقناة نتيجة لحرب يونيو 1967 وأعيد فتح القناة للملاحة الدولية في يونيو

1975 بعد تطهيرها من مخلفات الحروب ورفع السفن الغارقة بين حربي 1967 و1973 ولتظل القناة بنفس العمق والقطاع المائي لها قبل الإغلاق. واستمرت الإدارة المصرية بعد ذلك في مشروعات التطوير حتى بلغت حمولة السفينة المسموح بعبورها 210 ألف طن بكامل حمولتها، ووصل الغاطس إلى 62 قدمًا ومساحة القطاع المائي إلى 4800 متر مربع وطول القناة إلى 191.80 كم في عام 2001. وتم أيضا في هذا المشروع إعادة تصميم المسارات المنحنية في القناة ليصل نصف قطر كل منها إلى 5000 متر على الأقل. كما تم حفر تفرعة جديدة تبدأ من الكم 17 جنوب بورسعيد شمالا حتى البحر الأبيض المتوسط شرق مدينة بور فؤاد لتسمح للسفن المحملة والمتجهة شمالا للوصول إلى البحر بدون الدخول إلى ميناء بورسعيد. ووصل غاطس السفن المسموح لها عبور القناة إلى 66 قدما في عام 2010، ليستوعب جميع سفن الحاويات حتى حمولة 17000 حاوية تقريبا فضلا عن عبور جميع سفن الصب من جميع أنحاء العالم.

تتميز قناة السويس بأنها ذات مستوى واحد ويختلف ارتفاع متوسط منسوب المياه في حدود ضيقة واقصى ارتفاع للمد في الشمال حوالي 65 سم وفي الجنوب حوالي 1.90 متر. وتقوم بحماية ضفاف القناة من الانهيار نتيجة التيارات والأمواج الناجمة عن مرور السفن تكسيان حجرية وستائر حديدية يختلف تصميمها حسب طبيعة التربة في كل منطقة وعلى جانبي القناة توجد شمعات للرباط على مسافات متساوية كل 125 مترا لربط السفن في حالات الطوارئ وكذا علامات كيلو مترية، ويمتد موازيا للقناة من جهة الغرب خط للسكك الحديدية وترعة للمياه العذبة. ويحدد الطريق الملاحي علامات للإرشاد (شمندورات) منها المضيئة والعاكسة التي تحدد طريق السفن أثناء الليل.

يوجد على الضفة الغربية للقناة 15 محطة إرشاد تقع على مسافات متساوية تقريبا (حوالي 10 كم) وذلك لمتابعة حركة السفن بالقناة وتقديم خدمات في حالات الطوارئ ، كما يوجد في كل من بور سعيد والسويس والإسماعيلية مكاتب حركة تعمل على تنظيم حركة الملاحة في القناة وترتبط مكاتب الحركة بعضها ببعض وبالمحطات البحرية وكذلك بالسفن العابرة من خلال شبكة اتصالات سلكية ولاسلكية يجرى تطويرها بأحدث شبكات الاتصال باستخدام كوابل الألياف الضوئية كما تم تطوير وسائل الاتصالات بالسفن عن طريق وحدة اتصال عبر الأقمار الصناعية وكذلك استكمال التغطية الرادارية لتشمل منطقة قناة السويس وهذا يساعد على التعرف على السفن أوتوماتيكيا بمجرد دخولها منطقة الرادار على مسافة 35 كم من بورسعيد والسويس وكذلك متابعة السفن أثناء عبورها مع إمكانية تسجيل واسترجاع صور وتوقيتات عبور السفن. تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عند بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويصنع عليها هذا الموقع الفريد طابعا من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك تتعاظم أهمية القناة بقدر تطور و تنامي النقل البحري والتجارة العالمية؛ حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل ولذلك يتم نقل ما يزيد عن 80% من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية (التجارة المنقولة بحرا). يمثل توفير الوقت والمسافة هو ما تحققه القناة وبالتالي وفر في تكاليف تشغيل السفن العابرة لها يؤكد ما لهذه القناة من أهمية

(المصدر: www.suezcanal.gov.eg).

كما أن الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح. طريق القناة يحقق وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة كما هو مبين في الجدول التالي رقم (1):

الجدول رقم (1) المسافة من الموانئ الي قناة السويس والي طريق رأس الرجاء الصالح.

من	إلى	المسافة (ميل بحري)		الوفر %
		قناة السويس	رأس الرجاء	
رأس تنورا	كونستانزا	4144	12094	66
	لافيرا	4684	10783	57
	روتردام	6436	11169	42
جدة	نيويورك	8281	11794	30
	بيرايوس	1316	11207	88
	روتردام	3997	10797	63
طوكيو	روتردام	11192	14507	23
سنغافورة	روتردام	8288	11755	29

المصدر: (قرش وآخرون، 2024).

تتميز قناة السويس بأنها أطول قناة ملاحية في العالم بدون أهوسة، نسبة الحوادث فيها تكاد تكون معدومة بمقارنتها بالقنوات الأخرى. تتم حركة الملاحة فيها ليلاً ونهاراً. كما أنها مهياة لعمليات التوسيع والتعميق كلما لزم الأمر لمجابهة ما يحدث من تطوير في أحجام وحمولات السفن. بالإضافة الي أنها مزودة بنظام إدارة حركة السفن (VTMS)، وهو نظام يقوم على استخدام أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر، ليكشف ويتابع حركة

السفن على طول القناة، ويتيح بذلك إمكانية التدخل في أوقات الطوارئ. وتستوعب القناة عبور السفن بحمولة مخففة، لحاملات النفط الخام الكبيرة جداً (VLCCs) والضخمة (ULCCs)، وكل السفن الفارغة مهما كانت حمولتها. مرت قناة السويس بمراحل تطوير عديدة خلال السنوات السابقة وفيما يلي مراحل تطوير قناة السويس حتى عام 2015، وتتمثل في الجدول التالي رقم (2):

الجدول رقم (2) مراحل تطوير قناة السويس حتى العام 2016.

البيد	وحدة	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
الطول الكلي	كم	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
المسارات المزدوجة	كم	--	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
العرض عند 11 م عمق	م	--	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
عمق القناة	م	7.5	13.5	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
أقصى غاطس للسفن	قدم	22.5	35	38	53	56	58	62	66	66
مساحة القطاع المائي	م ²	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
أقصى حمولة ساكنة	طن	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000

المصدر: (قرش وآخرون، 2024).

تتميز قناة السويس عن قناة بنما بأنها تعمل بمسار مائي مفتوح وآمن، وذلك عكس قناة بنما والتي يتم توفير المياه فيها من خلال بحيرة غاتون، وهي البحيرة التي تعاني من انخفاض منسوب المياه فيها، على أثر موسم الجفاف وتبعات أزمة تغير المناخ التي

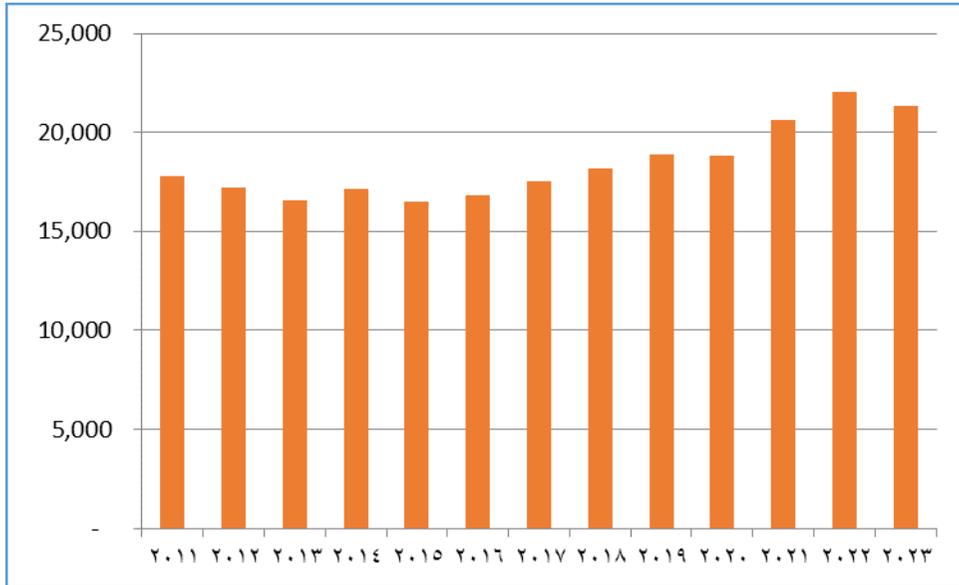
يعاني منها العالم، وفي ظل ارتفاع معدلات درجات حرارة المياه في البحر الكاريبي والمحيط الهادئ في آن واحد. كما تتميز قناة السويس بعوامل أخرى تزيد من أهمية وكفاءة قناة السويس، أهمها ما يرتبط انخفاض التكلفة، علاوة على ارتفاع قدرات القناة في استقبال البضائع المنقولة عبر السفن والحاويات البحرية. ومن بين المزايا أيضاً أن القناة لا تحتاج تفريغ الشحنات وشحنها من جديد. كذلك ما تتمتع به من معدلات أمن وسلامة، وبخلاف الخبرات البشرية.

وعليه فإن ما نسبته 17% من تجارة الحاويات المنقولة عالمياً سيتم تجنبها المرور عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر، أي ان المسافة ما بين 2300 - 3500 ميل متري ستضاف تبعاً لزمان الرحلة البحرية لنقل الحاويات أي ما يعني مدة زمنية ما بين 10 - 14 يوم إضافية ستستغرق لوصول السفن إلى مقصدها كبديل لعبورها البحر الأحمر (Levine, 2023).

وبالتالي فإن تحويل مسارات السفن ناهيك كونه يشكل أعباء تشغيلية إضافية على الشركات الناقلة والذي بدوره سينعكس تبعاً على أسعار الشحن البحري الا انه في الوقت ذاته يشكل خسارة مالية على إيرادات قناة السويس.

خلال السنوات الأخيرة، شهدت إيرادات قناة السويس تذبذباً في مستوياتها، حيث بلغت 5.5 مليار دولار في عام 2014، وتراجعت إلى 5.2 مليار دولار في عام 2015، ثم استمر الانخفاض إلى 5 مليار دولار في عام 2016. ومع ذلك، شهدت الإيرادات ارتفاعاً طفيفاً في السنوات التالية، حيث بلغت 5.3 مليار دولار في عام 2017 وارتفعت إلى 5.7 مليار دولار في عام 2018، وارتفعت أكثر إلى 5.8 مليار دولار في عام 2019.

وفي عام 2020، شهدت إيرادات قناة السويس زيادة ملحوظة إلى 5.9 مليار دولار، وفي عام 2021، ارتفعت الإيرادات بشكل أكبر لتبلغ 7 مليارات دولار. ومع تحسن الظروف الاقتصادية وتعافي النشاط التجاري العالمي، ارتفعت إيرادات قناة السويس إلى مستوى قياسي جديد في عام 2022، حيث وصلت إلى 9.4 مليار دولار (www.suezcanal.gov.eg).



الشكل رقم (4) عدد السفن العابرة لقناة السويس حتى العام 2023.

المصدر: ([https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-](https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-in-the-suez-cana-annually/))

([transits-in-the-suez-cana-annually/](https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-in-the-suez-cana-annually/))

كانت إيرادات قناة السويس في زيادة سنوية؛ ولكن تراجع تلك الإيرادات خلال شهر يناير بنسبة 46% لتصل إلى 428 مليون دولار مقارنة بإيرادات قدرها 804 ملايين دولار خلال الشهر المماثل من العام الماضي، نتيجة انخفاض أعداد السفن المارة بنسبة 36% لتصل إلى 1362 سفينة بفعل المخاوف من هجمات جماعة الحوثيين في

(تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي..) الدكتور/ محمد علوي أمزربه

منطقة باب المندب-وفقاً لتصريحات الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس- وعمق انخفاض إيرادات القناة من أزمة نقص النقد الأجنبي في مصر، حيث تعد القناة إحدى مصادر النقد الأجنبي الخمس في البلاد. ويوضح الجدول ادناه رقم (4) كشف بأرقام اعداد السفن العابرة لقناة السويس خلال الفترة من 2011م حتى 2022م. الجدول رقم (4) عدد السفن العابرة لقناة السويس وحمولاتها من العام 2011 حتى العام 2022.

Year	No (Vessels)	Net Ton (Ton)	Cargo Ton (Ton)
2011	17,800	929	691.8
2012	17,224	928	739.9
2013	16,596	915	754.5
2014	17,148	962	822.3
2015	16,483	998	822.9
2016	16,833	974	819.2
2017	17,550	1041	908.6
2018	18,174	1139	983.4
2019	18,880	1207	1031.2
2020	18,830	1100	915.23
2021	20,649	1206	1013.04
2022	22,032	1278	1073.52

المصدر: <https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of->

[\(transits-in-the-suez-cana-annually/](https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-in-the-suez-cana-annually/)

من الجدول اعلاه فان تأثر عدم استقرار مضيق باب المندوب وجنوب البحر الاحمر عمل على التأثير المباشر في اعداد السفن العابرة لقناة السويس سيما وكون القناة

(تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي..) الدكتور/ محمد علوي أمزربه

محكومة بالمنفذ الجنوبي للبحر الاحمر وهو مضيق باب المنذب وبالتالي فان عدد السفن التي غيرت اتجاهها لتتجنب العبور في القناة بين 19 نوفمبر (تشرين الثاني) الماضي و20 ديسمبر (كانون الأول) بلغت 113 سفينة فقط (Mid-East, 2023).

8. الخلاصة والتوصيات:

تؤكد التحديات والأزمات التي تتعرض لها صناعة النقل البحري مدى تعرض التجارة البحرية للتوترات الجيوسياسية والتحديات المرتبطة بالمناخ، مما يتطلب بذل جهود جماعية لإيجاد حلول مستدامة، وخاصة لدعم البلدان الأكثر عرضة لهذه الصدمات. ويوصي لتعزيز مرونة صناعة النقل البحري أمام الأزمات ضرورة تحسين التخطيط الاستراتيجي، وتطوير البنية التحتية واستخدام التكنولوجيا الحديثة. كما يُشدد على تعزيز مهارات وتدريب العاملين، وتعزيز الأمان والسلامة، بالإضافة إلى تعزيز التعاون الدولي والخبرات المشتركة. يُشجع أيضًا على توسيع خدمات الموانئ وتبني تقنيات صديقة للبيئة أيضًا جزء من التوصيات لتحقيق صناعة نقل بحرية أكثر استدامة.

توصي الدراسة بإنشاء مدينة مينائية على سواحل البحر الأحمر في جمهورية مصر العربية، بهدف تحويل مصر إلى مركز رئيسي لنقل التجارة من جنوب وشرق آسيا الي جمهورية مصر العربية. تلك المدن المينائية ستكون بدون فوائد جمركية، لإقامة شركات مع الشركات الصناعية الدولية لإنشاء استثمارات خاصة بها، مما يعزز القطاعين الصناعي والتجاري بمصر ويزيد من حجم الصادرات. فمن خلال تعزيز الصناعة والتجارة، سيزيد دخل الدولة من العملات الأجنبية، مما يعزز القدرة التنافسية للاقتصاد ويساهم في تعزيز الاحتياطات النقدية وتحقيق الاستقرار الاقتصادي. كما ستوفر هذه الصناعة فرص عمل للكثير من الأفراد، سواء في مجال الصناعات

التحويلية أو في القطاعات التجارية، مما يسهم في تقليل معدلات البطالة وتحسين مستويات المعيشة. حيث سيسهم هذا النهج في زيادة الإنتاجية وتحفيز الاستثمار وتعزيز الطلب المحلي والعالمي على المنتجات والخدمات، مما يعزز التنمية الاقتصادية ويعزز مكانة مصر كمركز رئيسي للتجارة والصناعة على المستوى الإقليمي والدولي.

ولعمل بحوث مستقبلية؛ فإنه يوصي الباحث بعمل دراسات حول التطورات التكنولوجية في صناعة النقل البحري وكيف يمكن أن تؤثر على استجابة الصناعة للأزمات العالمية، مثل التطورات في مجال الذكاء الاصطناعي والتحول الرقمي.

المراجع:

- قردش، أشرف وإسماعيل، أحمد وموسي، أحمد. (2024). التهديدات الأمنية بمضيق باب المندب وتأثيرها الاقتصادي على قناة السويس والمنطقة الاقتصادية. *المجلة العلمية للدراسات التجارية و البيئية*. المجلد 15، العدد 1، يناير 2024، الصفحة 1-22.

https://jces.journals.ekb.eg/article_354105.html

- هاشم، محمد الأمين، (1999) "الصراع الدولي والإقليمي على المدخل الجنوبي للبحر - الأحمر وأثره على دول الجوار الإفريقي دراسة جيوبوليتيكية. *مجلة دراسات إفريقية، جامعة إفريقيا العالمية، القاهرة: العدد الثاني والعشرون*."

- Chains, T., Ganeshan, R. and Boone, T., (2022). How the war in Ukraine impacts global supply chains.
- Hussein, H. and Knol, M., 2023. The Ukraine War, Food Trade and the Network of Global Crises. *The International Spectator*, pp.1-22.
- Jones, D.A., Nozick, L.K., Turnquist, M.A. and Sawaya, W.J., 2008, January. Pandemic influenza, worker absenteeism and impacts on freight transportation. *In Proceedings of the 41st Annual Hawaii International Conference on System Sciences (HICSS 2008)* (pp. 206-206). IEEE.
- Michail, N.A. and Melas, K.D., (2020). Shipping markets in turmoil: An analysis of the Covid-19 outbreak and its implications. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7, p.100178.
- Yazir, D., Şahin, B., Yip, T.L. and Tseng, P.H., 2020. Effects of COVID-19 on maritime industry: a review. *International maritime health*, 71(4), pp.253-264.