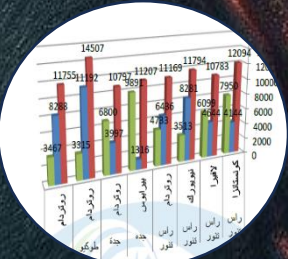




صراع الملاحة في البحر الاحمر: الاثار الاقتصادية والنتائج المتوقعة





مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية والاستشارات والتدريب

دراسة بعنوان:

صراع الملاحة في البحر الأحمر:

الاثار الاقتصادية والنتائج المتوقعة

مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية
والاستشارات والتدريب

Ruaa Center For Strategic Studies
Consultancy and Training

أستاذ مشارك د. غالب حسين سيف جواس

ملخص تنفيذي

خلقت الضربات الحوثية في البحر الأحمر مشاكل اقتصادية كبيرة، حيث أثرت في حركة الملاحة العالمية وكذلك في الدول الواقعة على سواحل البحر الأحمر وخصوصاً مصر واليمن وإسرائيل، حيث تعرضت الملاحة الدولية والإقليمية الى مخاطر كثيرة وتكبدت خسائر مالية كبيرة.

هذه الدراسة تسلط الضوء على الآثار الاقتصادية والنتائج المتوقعة لتلك الضربات على الملاحة العالمية والإقليمية وعلى الاقتصاد الوطني وتهدف بشكل خاص الى معرفة مدى تأثير الضربات الحوثية في البحر الأحمر على الملاحة البحرية العالمية وتحديد تأثير تلك الضربات على الدول الإقليمية المطلة على البحر الأحمر (مصر واليمن وإسرائيل). كما انها تناقش تأثير تلك الضربات في الاقتصاد الوطني وحجم ذلك التأثير مقارنة مع الدول الإقليمية بالإضافة الى معرفة التوقعات الاقتصادية المستقبلية لتلك الضربات لتسليط الضوء على الاقتصاد الوطني والإقليمي.

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي- التحليلي مستعينة ببيانات تم جمعها من مصادر مختلفة شملت دراسات اقتصادية محكمة ومقالات في مواقع إخبارية وتقارير إحصائية موثوقة بالإضافة الى مقابلات شخصية مع أكاديميين وطلاب دراسات عليا في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية في جامعة عدن.

وناقشت الدراسة اهم الآثار الاقتصادية التي نتجت عن الضربات الحوثية في البحر الأحمر ومنها:

- تعطل سلاسل الإمداد لمعظم الدول التي تمر سفنها عبر البحر الأحمر، إذ تعطلت سلسلة إبحار السفن عبر البحر الأبيض المتوسط مروراً بمضيق قناة السويس المصري، وصولاً إلى مضيق باب المندب وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي، وعزفت معظم شركات الشحن الدولية عن الإبحار عبر البحر الأحمر وتحولت إلى طرق بديلة أكثر أمناً وتكلفة.
- انخفاض نسبة التجارة العالمية البحرية بنسبة 1.5% في الفترة الممتدة من نوفمبر حتى نهاية العام 2023م كما تؤكد مراكز الدراسات العالمية.
- التهديدات الحوثية فاقت تأثيراتها في سلاسل الإمداد عما كانت عليه إبان أزمة كوفيد 19 ويخلق هذا مزيداً من الصعوبات على سلاسل الإمداد وزيادة الضغوط التضخمية وارتفاع أسعار السلع بسبب الاضطرابات في التجارة العالمية، وتصاعد التوترات في الشرق الأوسط كما هو اليوم، إذ ارتفعت أسعار النفط إلى 80 دولار، وتتوقع المراكز البحثية استمرار الارتفاع في حال تواصل الاضطرابات في البحر الأحمر، كونه الممر الرئيسي لمصادر الطاقة ويعتبر الشرق الأوسط مركز إنتاج وتصدير الطاقة العالمي.
- التأخير في وصول السلع حيث أن الطرق البديلة لرأس الرجاء الصالح تسببت في زيادة تكاليف الرحلة من وقود وزمن الرحلة الذي يصل إلى 3 أضعاف عما كان عليه عند المرور عبر البحر الأحمر، هذا



الأمر أدى إلى ارتفاع في أسعار الواردات والصادرات منها الغذاء والنفط والدواء في كل من آسيا وأوروبا والشرق الأوسط ودول أفريقيا.

- انخفاض حجم الإنتاج العالمي إذ توقفت الكثير من الشركات العالمية عن العمل بسبب التعقيدات في سلاسل الإمداد وتأخير وصول المستلزمات الإنتاجية الضرورية، ومنها شركة سوزوكي اليابانية، وتيسلا للسيارات الكهربائية، وشركة فولفو في بلجيكا، وكثير من الشركات الدولية.
- ازدياد تكاليف التأمين على السفن إذ زادت بمعدل يزيد عن 3 أضعاف بقيمة تتراوح بين 200 – 250 % عما كانت عليه سابقاً، حيث أن البحر الأحمر صنف أخيراً بأنه عالي المخاطر وهو ما كانت له ارتدادات سريعة على قطاع الشحن فارتفعت أسعاره ومرشحة للزيادة.
- تراجع نشاط الموانئ المطلة على البحر الأحمر ومنها الموانئ المصرية واليمنية وميناء إيلات الإسرائيلي، فارتفعت أسعار السلع والخدمات وتقلصت الصادرات وزادت تكاليف التأمين.

وقد خلصت الدراسة الى عدد من النتائج والتوصيات نذكر منها ضرورة تكاتف الجهود الإقليمية والدولية لمحاربة الحوثيين والحد من نفوذهم وإيقاف ضرباتهم وقطع مدهم بالسلح والعناد عبر وكيلهم الرسمي (إيران) بالإضافة الى التصدي لمحاولات تدويل منطقة البحر الأحمر وتحويلها الى بؤرة صراع دولي لما لذلك من تداعيات على المنطقة العربية على مختلف المستويات.

مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية والاستشارات والتدريب

Ruaa Center For Strategic Studies
Consultancy and Training



صراع الملاحة في البحر الأحمر:

الآثار الاقتصادية والنتائج المتوقعة

مقدمة:

شكلت الضربات الحوثية في البحر الأحمر خطراً حقيقياً يهدد الملاحة البحرية العالمية ويعيق سلاسل الإمداد وحركة السفن في هذا الممر المائي الدولي، الذي تمر خلاله ما يقارب 12%--15% من حجم التجارة البحرية العالمية، حيث يعتبر أقصر ممر مائي يربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر العربي والمحيط الهندي، من خلال بوابتين رئيسيتين هما قناة السويس ومضيق باب المندب.

يملك البحر الأحمر أهمية استراتيجية لموقعه المتميز، كونه يقع بالقرب من أهم منابع النفط في العالم، وتمر فيه حوالي 68 سفينة يومياً، لهذا تتسابق الدول الكبرى في محاولة السيطرة على هذا الممر المائي المهم منها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا وكل من الصين وروسيا وكثير من الدول بما فيها إيران، هذا الأمر يهدد الأمن القومي العربي خصوصاً، وهناك 6 دول عربية شاطئية على البحر الأحمر بموانئ رئيسية. جاءت التهديدات الحوثية لتخلق اضطرابات جديدة بحجة ضرب السفن الإسرائيلية والأمريكية التي تمر في هذا الممر المائي المهم، مما أثر في حركة الملاحة العالمية بصفة عامة، لكن الأثر الأكبر يقع على الدول الواقعة على سواحل مصر واليمن، حيث كانت خسائر الحكومة المصرية أكثر من 50 % من عوائد قناة السويس، وكان للجمهورية اليمنية خسائر كبيرة جراء هذه الضربات سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، تمثلت في ارتفاع أسعار السلع والخدمات وتأخير وصولها وزيادة تكاليف التأمين عليها، وانخفاض عدد السفن الواصلة إلى ميناء عدن، بالإضافة إلى الأثر الناتج عن غرق السفينة "روبمار" في البحر الأحمر قبالة مضيق باب المندب، وآثاره البيئية في الثروة السمكية والإنسان ومصادر دخله.

مشكلة الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في كيفية قراءة وتحليل وفهم واستنتاج طبيعة الضربات الحوثية على أمن وسلامة الملاحة الدولية في البحر الأحمر، وآثارها الاقتصادية، وحجم تلك التهديدات وأسبابها والقوى المستهدفة من تلك الضربات، بالإضافة إلى تأثير تلك الضربات في الأمن القومي العربي، خصوصاً الدول المطلة عليه ومنها مصر العربية والجمهورية اليمنية.

إن استمرار تلك الضربات يمتد أثرها ويتسع في إعاقه وتهديد الملاحة الدولية وفي ارتفاع مخاطر الإبحار حول رأس الرجاء الصالح، وزيادة مدة الإبحار، وتكاليف إضافية أخرى تفرضها شركات الشحن، بالإضافة



إلى زيادة رسوم الموانئ، ودراسة أثر تلك الضربات في الدول المستهدفة ومنها إسرائيل التي تمتلك ميناء واحداً فقط على البحر الأحمر، وغير المستهدفة منها جمهورية مصر العربية والجمهورية اليمنية.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في الآتي:

(1) المساهمة في تقييم الآثار الاقتصادية الناتجة عن الضربات الحوثية في البحر الأحمر التي أضحت مشكلة حقيقية تهدد أمن الملاحة البحرية العالمية، وتحديد أبرز المستهدفين من هذه الضربات، والدوافع الرئيسية لها، ومحاولة توصيف تلك الضربات اعتماداً إلى الدراسات والتحليلات التي تناولت هذه الظاهرة موضوع الدراسة الأمر الذي يساعدنا في فهم حقيقة تلك التهديدات.

(2) تمثل الدراسة مدخلا لدراسات لاحقة لمعرفة وتتبع مآلات استمرار هذه الضربات، والدوافع والارتباطات والتدخلات من وراء حدوثها وكلفتها الاقتصادية على الملاحة البحرية العالمية بصفة عامة، وعلى الدول المطلة على البحر الأحمر بصفة خاصة.

(3) الدراسة تصب في الجهود اللازمة والضرورية التي تفسر وتحلل هذه التهديدات، وهي تشكل مساهمة متواضعة من مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية لتفتح الباب لتحليل أوسع وأشمل سياسياً واقتصادياً وأمنياً على الدول الشاطئية والعالم أجمع.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الى الاتي:

- (1) التعرف على مدى تأثير الضربات الحوثية في البحر الأحمر في الملاحة البحرية العالمية.
- (2) تحديد مدى تأثير تلك الضربات في الدول الإقليمية المطلة على البحر الأحمر مثل مصر وإسرائيل.
- (3) تحديد تأثير تلك الضربات في الاقتصاد اليمني وحجم ذلك التأثير مقارنة مع تأثيرها في الدول الإقليمية.
- (4) ابراز التوقعات الاقتصادية المستقبلية لتلك الضربات على الاقتصاد الوطني والإقليمي والعالمي ومن الرباح الأكبر منها.

منهجية الدراسة:

استخدم في هذه الدراسة الأسلوب الوصفي – التحليلي مستعيناً ببيانات تم جمعها من مصادر مختلفة شملت كتب ودراسات اقتصادية ومجلات علمية محكمة وتقارير إحصائية موثوقة ومواقع إلكترونية، بالإضافة إلى مقابلات شخصية مع أكاديميين وطلاب دراسات عليا في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية- جامعة عدن.

فرضيات الدراسة:

بناء على أهداف الدراسة تم صياغة الفرضيات الآتية:

- (1) لا يوجد تأثير للضربات الحوثية في الملاحة الدولية.
- (2) لا يوجد تأثير للضربات الحوثية في الدول المطلة على البحر الأحمر، ومن هذه الفرضية تأتي الفرضيات الجزئية الآتية:
 - لا يوجد تأثير للضربات الحوثية في البحر الأحمر على جمهورية مصر العربية.
 - لا يوجد تأثير للضربات الحوثية في البحر الأحمر على إسرائيل.
 - لا يوجد تأثير للضربات الحوثية في البحر الأحمر على الجمهورية اليمنية.

محتويات الدراسة:

احتوت الدراسة على ثلاثة مباحث بالإضافة إلى مقدمة الدراسة ومشكلة الدراسة، وأهميتها، وأهدافها، ومنهجية الدراسة، وفرضياتها، حيث تناول المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر ومضايقه، بينما تناول المبحث الثاني: الآثار الاقتصادية للضربات الحوثية في البحر الأحمر على اليمن والدول العربية المطلة عليه، في حين تناول المبحث الثالث: التوقعات الاقتصادية لنتائج تأثير الضربات الحوثية في البحر الأحمر في الملاحة الوطنية والإقليمية والدولية، وفي الأخير استعرضت الدراسة أبرز النتائج التي تم التوصل إليها، والتوصيات التي ارتأتها.

المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر ومضايقه

أولاً: أهمية البحر الأحمر للملاحة الدولية:

يتمتع البحر الأحمر بموقع استراتيجي مهم بمساحه تقدر ب 438000 كم وبطول 1900 كم، وملتقى للقارات الثلاث آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويربط الشرق الأوسط بالقرن الأفريقي والمحيط الهندي



والخليج العربي، وتطل على 8 دول هي مصر، اليمن، السودان، السعودية، الأردن، جيبوتي، إسرائيل، وأريتيريا¹، ويعتبر واحدًا من أهم الممرات المائية العالمية كهزمة وصل بين المحيطات والبحار، فعبره يمر حوالي 60% من احتياجات الطاقة لقارة أوروبا، 25% من احتياجات الولايات المتحدة الأمريكية، 40% من احتياجات الصين، وتشكل حوالي 3,5 برميل نفط يومياً².

ويكتسب البحر الأحمر أهميته الاستراتيجية من موقعه الجغرافي المتميز الذي من خلاله تمكنت القوى الإقليمية من الوصول إلى المحيطين الأطلسي والهندي. كما يقع بالقرب من أهم منابع النفط في العالم، وتمثل حرية الملاحة فيه مصلحة إقليمية ودولية، ويمتلك ثروات معدنية وغذائية وسياحية وصناعية ومصادر طاقة، ناهيك عن أهميته للأمن القومي العربي، كما تزداد أهميته كونه يجاور مناطق ذات أهمية استراتيجية منها دول القرن الأفريقي ودول الخليج العربي وبلدان الشرق الأوسط، كما يجاور مناطق ذات أهمية حيوية كمناخ نهر النيل والأراضي المقدسة³، وتقع على سواحل وضفاف البحر الأحمر العديد من الموانئ التجارية العالمية وأهمها: ميناء جدة الذي يعتبر أكبر وأهم موانئ المملكة العربية السعودية، وميناء الملك عبد الله باعتباره أحدث موانئ المملكة العربية السعودية متكامل الخدمات، وميناء بورتسودان في السودان، وميناء السويس في مصر العربية، وميناء العقبة الأردني، وميناء جيبوتي "ميناء دروالة"، وميناء مصوع في أريتيريا، وميناء الحديدة في اليمن، وميناء إيلات في إسرائيل.

يعتبر هذا الممر المائي مكاناً لتنافس القوى العظمى لتحقيق مصالحها الاقتصادية مما جعله منطقة صراع إقليمي ودولي، حيث تتسابق الدول الكبرى للسيطرة على هذا الممر، فأصبح مطمعا لها، مما يؤثر سلباً في مصالح الدول العربية وأمنها القومي، كما تكمن أهمية البحر الأحمر كونه منطقة صراع بين العرب وإسرائيل ومعها الدول الغربية؛ فبعد أحداث 11 سبتمبر 2001م، رمت الولايات المتحدة الأمريكية ثقلها بحجة حماية الملاحة الدولية، وهي اليوم تمارس الأسلوب نفسه مع مجموعة دول أوروبا الغربية.

وتعتبر إسرائيل هي الرابع الأول من السيطرة الغربية على الملاحة الدولية في البحر الأحمر، إذ نصبت الولايات المتحدة الأمريكية قواعدا في كلٍّ من جيبوتي وأرض الصومال، وتسعى مع باقي الدول الغربية إلى تدويل أمن البحر الأحمر والهيمنة عليه، حيث أن تلك الهيمنة تصب في مصلحة

1 صبري فارس الهيتي، المكانة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر، المكتبة التاريخية اليمنية، صنعاء، 2022، ص7.

2 محمد أنيس سالم، الدول العربية أمام تحديات عولمة البحر الأحمر، مجلة شؤون عربية، عدد73، 2018، ص3.

3 عبدالله سلطان: البحر الأحمر والصراع العربي - الإسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1988 ص 32.



إسرائيل لتعزيز سيطرتها عليه، وتحقيق الحلم اليهودي في بناء الدولة اليهودية على أرض فلسطين العربية بموجب وعد بلفور 1917 السيئ الصيت.

إن البحر الأحمر حالياً يعتبر ساحة صراع دولي للتنافس الجيوسياسي بين القوى الإقليمية والدولية بغرض الهيمنة وفرض النفوذ، وتعير القوى الدولية الكبرى اهتمامها لمنطقة البحر الأحمر منذ فترة طويلة ما قبل وعد بلفور، على غرار الصين التي رسخت حضورها الاقتصادي والعسكري.

ونظراً للموقع المهم للبحر الأحمر استراتيجياً واقتصادياً وعسكرياً فهو يتوسط القارات الثلاث، ويعتبر طريق الاتصال البحري الوحيد الذي يربط بين معبرين مائيين بالغى الأهمية هما قناة السويس ومضيق باب المندب، ويقوم بعض المحللين بتشبيه البحر الأحمر بالجسر العائم يمتد من قناة السويس والبحر المتوسط للجنوب الشرقي حيث باب المندب والمحيط الهندي.

كما تزداد أهميته كمنطقة تماس مع دول الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية ذات الأهمية الحيوية لصادرات النفط والغاز.

ثانياً: أهمية مضائق البحر الأحمر:

يتربع المضيق على عرش الأهمية الاستراتيجية للنقل البحري، وتزداد الأهمية نظراً لكون صناعة النقل البحري واحدة من أكبر أدوات التجارة الدولية، إذ تستحوذ على 90% من تجارة البضائع التجارية العالمية، لذا تعتبر المضائق نقاط حيوية لضخ الدماء في الاقتصاد العالمي، وبحكم الموقع الجغرافي فإن المضائق ودورها شديد الحساسية في ازدهار الدول وتحديد مكانة الدولة المستفيدة منها والمطلبة عليه اقتصادياً وسياسياً، إنها تمثل مراكز ثقل استراتيجي وسياسي.

1) أهمية مضيق باب المندب:

يقع مضيق باب المندب في جنوب البحر الأحمر بطول قدره 32 كم والمسافة بين ضفتي المضيق تقدر بـ 30 كم من رأس منهالي إلى رأس سيان في الجانب الأفريقي، وتقع جزيرة ميون اليمنية لتفصل المضيق إلى جزئين شرقي وغربي، وتعرف القناة الشرقية بـ "باب إسكندر" عرضها 3 كم وعمقها 30 متراً، وقناة غربية اسمها "دفة المايون" عرضها 25 كم وعمقها 310 متر، ويعد من أهم المعابر المائية في العالم.

وتوجد بالقرب من الساحل الأفريقي عدد من الجزر يطلق عليها "الأخوة الخمسة" كما تنتشر جزر أخرى في البحر الأحمر أهمها جزيرة حنيش اليمنية التي نشب حولها صراع بين اليمن وأريتيريا عام 1995م، وتبعد حوالي 3 كم عن اليابسة في الجمهورية اليمنية و25 كم عن أريتيريا.



يكتسب مضيق باب المندب أهميته من كونه المدخل الجنوبي الشرقي للبحر الأحمر، والمنفذ على البحر العربي والمحيط الهندي، ويحتل المرتبة الثالثة عالمياً من حيث عبور موارد الطاقة، بعد مضيق ملقا وهرمز، حيث تمر عبره معظم صادرات النفط والغاز الطبيعي من دول الخليج العربي التي تعبر قناة السويس، أو خط أنابيب (سوميد) ويقدر عدد السفن التي تمر عبره أكثر من 25 ألف قطعة بحرية سنوياً معظمها من ناقلات النفط العملاقة، وسفن شحن الحاويات بما يعادل 68 سفينة يومياً تقريباً⁴. وفقاً لمعطيات وكالة إدارة معلومات الطاقة الأمريكية عام 2018 يمر عبر باب المندب حوالي 6.2 مليون برميل نفط خام يومياً بما يعادل 9% من إجمالي النفط المنقول بحراً في العالم.

كما يمثل أهمية بالغة لمصر العربية لأن نحو 98% من البضائع والسفن الداخلة التي تمر عبر قناة السويس تمر من خلال المضيق. ويقع قبالة السواحل اليمنية وجيبوتي وأريتيريا ويربط بين البحر الأحمر وبحر العرب، لكن لا تسيطر أي من الدول الثلاث على المضيق، وتمر عبه 20% من الكابلات البحرية، علماً بأن 95% من الاقتصاد الرقمي العالمي يتم عبر البحار، وتعتبر جيبوتي مركزاً رئيسياً (HUB) لكابلات الاتصال الدولي، وتعد نقطة التقاء العديد من كابلات الاتصالات الدولية عبر البحار، لذا تسعى العديد من الدول الإقليمية والدولية خصوصاً الاتحاد الأوروبي والصين والولايات المتحدة الأمريكية من الاحتفاظ بوجود عسكري لها خصوصاً في باب المندب بهدف التصدي لأي محاولات للمساس بسلامة هذه الكابلات خصوصاً من الجماعات المسلحة في هذه المنطقة كالحركة الحوثية أو حركة شباب الصومال⁵، لهذا تتزايد الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر والمناطق المتاخمة له التي يمكن أن تستفيد منها جمهورية مصر العربية.

لهذا الأمر تحولت المنطقة إلى قطب جاذب للاستثمارات الدولية الموجهة لتطوير الموانئ البحرية على نحو يسهل سير التجارة البحرية العالمية من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسط والعكس.

(2) أهمية قناة السويس للملاحة الدولية:

تعد قناة السويس أحد أهم الممرات البحرية في العالم، وتعد أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب بالمقارنة مع طريق رأس الرجاء الصالح بسبب موقعها الجغرافي المتميز، وهي قناة ملاحية عالمية تصل بين البحر الأبيض المتوسط عبر بور سعيد والبحر الأحمر عند السويس ويضيف لها هذا الموقع الفريد طابعاً إضافياً من الأهمية الخاصة للعالم ومصر على وجه الخصوص، وتتعاظم أهمية القناة مع تنامي وازدياد النقل البحري الدولي، حيث يتم نقل ما يزيد عن 80% من التجارة العالمية.

⁴- د. دلال محمود: أمن البحر الأحمر والمصالح العربية في مواجهة الاغترابات الخارجية، المركز المصري للفكر والدراسات

2018\12\3

⁵ - مهدي عادل حسن : نحو منظور عربي لأمن أحد أهم الممرات الملاحية، صحيفة الأهرام، مايو 2018.



إن الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها تحقق وفورات اقتصادية في كل من المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت "أوقات الرحلة ذهابا وإيابا" واستهلاك الوقود الذي قد يصل إلى حوالي أكثر من واحد مليون دولار للرحلة عبر طريق رأس الرجاء الصالح، وتكاليف تشغيل السفينة كما هو في الجدول الآتي:

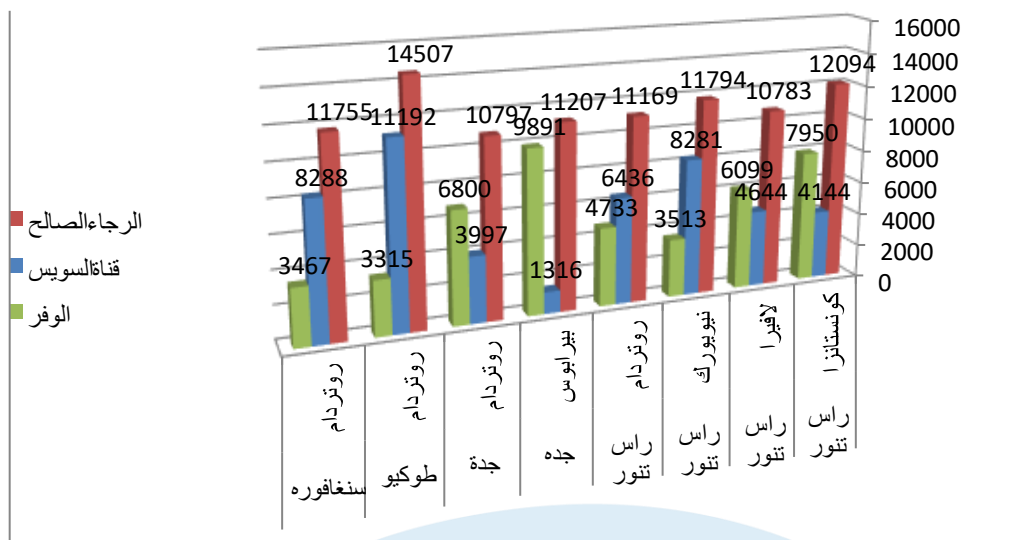
جدول رقم (1) حجم التكاليف والوفر في الشحن البحري بين البحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح

من	إلى	المسافة "ميل بحري"		الوفر ميل بحري	%
		قناة السويس	رأس الرجاء الصالح		
رأس تنور	كونستانزا	4144	12094	7950	66 %
رأس تنور	لافيرا	4644	10783	6099	57 %
رأس تنور	نيويورك	8281	11794	3513	30 %
رأس تنور	روتردام	6436	11169	4733	42 %
جدة	بيرا بوس	1316	11207	9891	88 %
جدة	روتردام	3997	10797	6800	63 %
طوكيو	روتردام	11192	14507	3315	23 %
سنغافورة	روتردام	8288	11755	3467	20 %

المصدر: 12\3\2024 <https: wiki \ar .M.wikipedia .org

تعتبر قناة السويس من أهم الممرات المائية العالمية مما جعلها محل تنافس الدول الكبرى لتحقيق مصالحها الاقتصادية، أو من أجل إضعاف مصالح دول الخصوم من خلال التحكم والسيطرة على هذا الممر المائي المهم، مما يجعله منطقة صراع دولي وإقليمي، لذا فأهميته الاستراتيجية جعلته مطمعا للدول الكبرى مما يؤثر في الأمن القومي العربي، فقد استخدم عام 1973م كسلاح فعال إضافة إلى النفط إبان الحرب العربية الإسرائيلية حينما كان هناك زعماء عرب أصحاب قرار مستقل غير تابع يمتلكون إرادة قوية.

الشكل رقم (1)



يبين الشكل أعلاه حجم الوفرة المتحقق في حال المرور عبر قناة السويس إذ يصل إلى 88% في أعلى معدل، 20% في أقل معدل.

وتكتسب قناة السويس أهميتها من كونها طريق الاتصال البحري الوحيد الذي يربط بين البحر الأبيض المتوسط بالخليج العربي والمحيط الهندي، كما تزيد أهميتها من كونها تمثل المدخل الشمالي للبحر الأحمر والجنوبي للبحر الأبيض المتوسط، ويمكن أن تتحول إلى ميناء حيوي مهم ومنطقة جاذبة للاستثمارات الدولية لمواجهة تطوير الموانئ البحرية وممرات النقل العالمية على نحو يسهل من حركة التجارة العالمية في ظل المشروع الصيني (مبادرة الحزام - الطريق).

وتتميز القناة بمميزات فريدة تكمن في كونها أطول قناة ملاحية في العالم تتعدى فيها الحوادث مقارنة مع باقي القنوات العالمية، وتتميز بقبليتها للتوسع والتعميق كلما لزم الأمر لمجابهة التطورات الجارية في سفن النقل البحري، وتتميز أيضاً في كونها مزودة بنظام إدارة حركة السفن (vtms) وهو نظام يقوم على استخدام أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر لتتبع السفن على طول القناة⁶.

المبحث الثاني: الآثار الاقتصادية للضربات الحوثية في الملاحة في البحر الأحمر

أولاً: الآثار الاقتصادية في الملاحة الدولية:

أفرزت الضربات الحوثية على البحر الأحمر وخليج عدن آثاراً متعددة على المستوى الدولي حيث أوقفت شركات الشحن العالمية -وعلى وجه الخصوص شحن الحاويات- عملياتها عبر قناة السويس

⁶ أحمد أبو دقة: البحر الأحمر وخطر تمركز القوى العظمى، موقع الإنترنت 2023/10/3



على خلفية الضربات الحوثية الأخيرة التي شنها الحوثيون على البحر الأحمر وخليج عدن، ومنها شركة ميرسك الدنماركية، وشركة سي إم إيه، وشركة جي جي إم، وشركة الشحن الفرنسية إم إس سي، وشركة البحر الأبيض المتوسط، وتستحوذ الشركات الأربع سائلة الذكر على نصف سوق شحن الحاويات البحري العالمي، كما أعلنت شركة أيفر جرين التايوانية توقف عملياتها في البحر الأحمر، كما تلتها العديد من الشركات العالمية الأخرى وحولت وجهتها باتجاه رأس الرجاء الصالح، وسنناقش في هذا الحيز الأثر الاقتصادي لتلك الضربات في الملاحة البحرية العالمية بشكل عام.

إن تلك التهديدات أثرت في أسعار الشحن الدولي وأسعار شحن الحاويات وفي سلاسل الإمداد ونسبة التجارة الدولية البحرية، فعند الحديث عن أسعار شحن الحاويات، نجد صعود مؤشر الحاويات العالمي الذي يقيس مقدار التغير في أسعار الشحن عبر المسارات العالمية الرئيسية فقد زاد بنسبة 151% منذ بداية أكتوبر 2023م حتى نهاية مارس 2024، كما زادت الأسعار على الطرق بين آسيا وأوروبا بنسبة 284% بأكثر من الضعف على الممرات الرئيسية الأخرى بين الشرق والغرب، لهذا تم تحويل ما يقارب من نصف جميع سفن الشحن البحري والناقلات بعيداً عن البحر الأحمر إلى طرق بديلة حول رأس الرجاء الصالح بسبب تلك الهجمات حسب وكالة التصنيف العالمية.⁷

إن تغيير مسار العبور إلى رأس الرجاء الصالح أدى إلى زيادة وقت العبور لحركة الحاويات على الطريق بين آسيا وأوروبا بنحو 50%. إذ أن 12% - 15% من حجم التجارة العالمية تمر عبر البحر الأحمر وفق تقييم منظمة التجارة العالمية، وبالنظر إلى تكلفة النقل للحاوية الواحدة الذي كان يصل إلى 2000 دولار تقريباً قبل الأزمة فأنها قد ارتفعت عند حصول هذه التهديدات إلى 6000 دولار بمقدار ثلاثة أضعاف عما كانت عليه قبل الاضطرابات في البحر الأحمر وحالياً يصل

إلى 8000 دولار ومرشح للزيادة في حال استمرار ذلك العمل⁸. إن هذا الارتفاع في أسعار الشحن يأتي لارتفاع تكلفة الوقود للسفينة الواحدة حيث يصل إلى واحد مليون دولار، ناهيك عن باقي التكاليف المرتبطة بالوقت، حيث أن المسافة تصل بين (3000-3500 ميل بحري) (5500-6500 كم)، وسبعة إلى عشرة أيام إبحار لرحلة معتادة من أوروبا وآسيا، ويمكن أن تستوعب المساحة الإضافية ما بين 700 ألف - إلى 1,9 مليون حاوية قياسية مكافئة (وحدة شحن تعادل 20 قدماً) يمثل الرقم السابق سعة الشحن المعطلة عام 2021م في ذروة أزمة كورونا وفقاً لقياس مؤشر البنك الدولي لإجهاد سلاسل الإمداد العالمية، وهذا المؤشر عبارة عن تقدير السعة المقيدة عند ملاحظة حالات تأخير طويلة خلال

<https://Qa Linked in: con>

⁷ شركة الاتصالات الدولية HUG

⁸ سامي عبدالعزيز عثمان: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، دار الكتب المصري، القاهرة، 2016 ص 56



فترات زمنية من ميناء إلى ميناء. ويرتبط المؤشر بشكل وثيق الصلة بأسعار الشحن العالمية والتي هي الأخرى تتأثر بالتغيرات قصيرة الأجل في العرض والطلب على سفن الشحن بمختلف أنواعها.

إن تواصل هجمات الحوثة على السفن في البحر الأحمر وخليج عدن خلال الأشهر من يناير إلى مارس وأبريل من هذا العام يعتبر وقت انتعاش التجارة العالمية موسميًا، فقد أدت القيود على سعة الشحن إلى حدوث أزمة في سلاسل الإمداد مثل تلك التي حدثت في 2021-2022م حين تم إغلاق الموانئ بسبب تفشي جائحة كورونا، والمقصود هنا نقص عدد العاملين والموظفين فيها، والذي أدى إلى استمرار انتظار السفن أياماً وأسابيع لتفريغ حمولتها على مساحات الشحن المتاحة على السفن، وإلى ارتفاع حاد في أسعار الشحن الفوري، وبلغت الزيادة حوالي 8 أضعاف على طريق الملاحة بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية مقارنة بالأسعار عام 2019م.

يختلف الأمر اليوم قليلاً عما كان عليه إبان جائحة كورونا لكن النتيجة قد تكون مماثلة، إذ أغلقت شركات الشحن الكبرى مثل ميرسك وهاباغ لويدي عملياتها عبر قناة السويس لتجنب طريق البحر الأحمر، وتقوم بإعادة توجيه السفن حول طريق رأس الرجاء الصالح.

تتبعس التكاليف الإضافية للرحلة حول رأس الرجاء الصالح في ارتفاع تكاليف الشحن، وتضيف بعض الشركات رسوماً إضافية بقيمة 200 دولار ومنها شركة مينسك لكل حاوية مكافئة إلى دفاثرها (عقود الشحن الفوري والعادي) للرحلات بين شرق آسيا وشمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط والساحل الشرقي الأمريكي بالإضافة إلى رسوم إضافية في موسم الذروة بقيمة 300 دولار و1000 دولار على كل حاوية مكافئة، وسلكت شركات عالمية أخرى نفس هذا السلوك، ومنها شركة ديانا شيبينغ وشركة msc شركة البحر الأحمر للشحن السويسرية الأصل، وإتش إم إم الكورية، وغيرها من شركات الشحن الدولية جميعها أقلعت عن الإبحار عبر البحر الأحمر وأعلنت بعض الشركات هبوط أرباحها بشكل لافت ومنها شركة هاباغ لويدي الألمانية حيث هبطت أرباحها بنسبة 83% وارتفاع أسعار العقود الآجلة لخام غرب تكساس بنسبة 21% إلى 7398 دولار وذلك على خلفية إيقاف شركات النفط الكبرى العبور مؤقتاً عبر البحر الأحمر، كما يضاف إلى ذلك ارتفاع تكاليف التأمين لشركات الشحن عبر قناة السويس.¹⁰

ثانياً: الآثار الاقتصادية في الملاحة الإقليمية:

1) الآثار في الاقتصاد المصري:

موقع الإنترنت Suezcanal : gov. com⁹

¹⁰ مهدي عادل حسن : نحو المنظور العربي : مرجع سابق ص 29

تعد قناة السويس من أهم القنوات البحرية في العالم تتعاضد أهمية القناة مع تنامي وازدياد النقل البحري والتجارة العالمية، حيث يعتبر النقل البحري أرخص وسائل النقل العالمي، إذ يتم نقل ما يزيد عن 80% من التجارة العالمية بحراً.

هذا الموقع الفريد بلغت إيراداته عام 2021/2020 م 5،840 مليار دولار، ويمر عبرها 12% من حجم التجارة الدولية، بسبب الضربات الحوثية انخفضت حركة الملاحة في القناة بنسبة 42% خلال شهري يناير وفبراير 2024م مقارنة مع حركة الملاحة منتصف العام الماضي، ونتيجة لتلك الاضطرابات عذفت سفن الحاويات عن عبور القناة، وغيرت مسارها إلى رأس الرجاء الصالح، فانخفضت حركة سفن الحاويات الأسبوعية بمعدل 67%، كما انخفضت السفن الناقلة للغاز انخفاضاً كبيراً، ففي عام 2023 عبرت القناة حوالي 26 ألف سفينة، نسبة البضائع السائبة 28% من إجمالي السفن العابرة للقناة، 24% لناقلات النفط، سفن الحاويات استحوذت على أعلى معدل 43%، وتشير التقديرات إلى أن 22% من تجارة الحاويات المنقولة بحراً تمر عبر قناة السويس.¹¹

وتقدر خسائر قناة السويس فقط من 804 مليون دولار في يناير 2023م إلى 428 مليون دولار في يناير 2024م بعجز نسبته 46% بسبب تعثر حركة الملاحة في القناة، وتشير التقديرات إلى أن عدد السفن العابرة للقناة قد انخفضت إلى 1362 سفينة في يناير 2024م مقابل 2155 سفينة عبرت القناة في يناير 2023م بنسبة انخفاض بلغت 37%.¹² تؤكد وزارة المالية المصرية أن إيرادات قناة السويس انخفضت في شهري يناير وفبراير بنسبة 50% هذا العام عما كانت عليه في الفترة نفسها من العام الماضي.

وهناك خسائر اقتصادية كبيرة تتعلق بالتصدير والاستيراد والاستثمار والعمل تكبدتها الحكومة المصرية، ففي جانب الصادرات هناك سلع صناعية وزراعية وخدمات متنوعة تعطلت، وألغيت بعض من تلك العقود المبرمة مع الشركات والمؤسسات الدولية من خارج مصر، وانخفضت إيرادات عوائد بيع المنتجات الزراعية ومنها صادرات البرتقال المصري الذي أعاققت توترات البحر الأحمر وصولها إلى بعض البلدان فانخفضت الكميات المصدرة كون مصر هي ثاني مصدر للبرتقال في العالم، حيث تذهب صادراتها إلى أوروبا وآسيا وباقي دول العالم، وعادة يذهب البرتقال المصري بداية الموسم إلى دول الخليج العربي.

ونظراً لاستمرار التهديدات في البحر الأحمر خفضت وزارة الزراعة الأمريكية تقديرها لصادرات البرتقال المصري في الموسم الجاري بنسبة 3% إلى 192 مليون طن بعد أن كان 198 مليون طن،

¹¹ منظمة التجارة العالمية : تقييم التوترات البحر الأحمر ، الموقع الرسمي 2024\2\28

¹² تقرير : وكالة التصنيف العالمية للنقل البحري : الموقع الرسمي 2024\2\12



وكانت التوقعات تشير إلى زيادة كمية الصادرات المصرية هذا العام إلى 22 مليون طن بسبب تحسن الظروف الجوية ودرجات الحرارة المثلى، وبلغت قيمة الصادرات المصرية من الموالح 988 مليون دولار خلال الموسم الماضي، لكن هذا الموسم وبسبب اضطرابات البحر الأحمر تأثرت الصادرات من حيث الحجم والقيمة فارتفعت تكاليف الشحن والتأمين وزيادة الوقت على كل الصادرات بموجب العقود المبرم إذ بلغت الزيادة في تكاليف الشحن حوالي 30%.

وبالنسبة للواردات هي الأخرى كان لها نصيب أوسع من العوائق الناتجة عن ارتفاع أسعار الشحن والتأمين والعمل فارتفعت أسعار السلع والخدمات بنسب مختلفة، وفي جانب الاستثمار انخفضت ثقة المستثمرين بالاقتصاد المصري نتيجة لهذه العوامل فانخفض حجم الاستثمار، وتوقفت كثير من العقود المفروض إبرامها، بالإضافة إلى تعطل كثير من الأيدي العاملة نتيجة للعوامل السابق ذكرها مما أفرز جيش من البطالة كان له بالغ الأثر في الاقتصاد المصري.

2) الآثار في الاقتصاد الإسرائيلي:

أكدت وزارة التجارة الإسرائيلية أن أثر الهجمات في البحر الأحمر في الاقتصاد الإسرائيلي كان محدوداً ولم تؤد إلى أي ضغوط تضخمية كبيرة وبسبب انقطاع سلاسل الإمداد الإسرائيلية لجأت إسرائيل إلى الإمارات لمد جسر بري عبر السعودية والأردن لإدخال الغذاء والدواء إلى الداخل الإسرائيلي بالإضافة للمنتجات الزراعية التي تأتي عبر تركيا، وارتفعت الأسعار وازداد عدد العاطلين عن العمل وانخفضت الصادرات بمعدل 18%، وتراجعت الواردات

بمعدل 42% وبلغت البطالة معدلات عالية أي سدس القوى العاملة، فقطاعات البناء والزراعة فقدت أكثر من نصف عاملاتها بسبب الحرب وتوترات البحر الأحمر.¹³

حيث أعلنت شركة "زيم" الإسرائيلية للشحن خسارتها 7.2 مليار دولار في نهاية 2023م مقارنة بأرباح العام السابق 2022م البالغة 6.4 مليار دولار، وذلك بعد أن هوت إيراداتها بنسبة 9.58 % إلى 16.5 مليار دولار مع تراجع عوائد الحاويات التي شحنتها إلى 3.3 مليار دولار عام 2023م بمتوسط سعر نقل 1203 دولار للحاوية المكافئة الواحدة بانخفاض 63% من 3240 دولار كل هذا بسبب الحرب على غزة وتوترات البحر الأحمر.¹⁴

¹³ منظمة التجارة العالمية : تقييم التوترات البحر الأحمر ، الموقع الرسمي 2024\2\4

¹⁴ تقرير : وكالة التصنيف العالمية للنقل البحري : الموقع الرسمي 2024\2\21

(3) الآثار في الاقتصاد اليمني:

تعتبر اليمن واحدة من الدول الواقعة على البحر الأحمر ومن الدول المتضررة من تهديدات الحوثة على الملاحة البحرية الدولية في البحر الأحمر، إذ ارتفعت أسعار السلع جراء تأخر وصولها، وارتفاع تكاليف التأمين على السفن المبحرة عن طريق قناة السويس لتمر طريق البحر الأحمر، ونتيجة لذلك ارتفعت الأسعار عما كانت عليه قبل التهديدات، كما كانت هناك آثار اقتصادية وبيئية جراء غرق السفينة روبيمار في البحر الأحمر الذي هدد سبل العيش والتنوع الحيوي في البحر الأحمر، إذ أصيبت السفينة روبيمار في 18 أبريل 2024م وكانت تحمل ما يقارب من 41 ألف طن متري من سماد كبريتات الأمونيوم وكميات من الزيوت 200 طن مازوت، 80 طن ديزل¹⁵، وهذه مواد خطيرة على البيئة البحرية ولها آثار سيئة طويلة الأمد في التنوع البحري المتميز في البحر الأحمر، إضافة إلى أثرها في المجتمع المحلي المعتمد على الاصطياد كمصدر أساسي للعيش، وسيتمدد الأثر إلى الإنسان، إذ قد يصل الأثر إلى آبار المياه السطحية أو القريبة جدا من موقع التلوث، مع تلوث محطات تحلية المياه خصوصا المناطق والجزر المعتمدة على مياه البحر، علما أن السفينة غرقت على بعد 11 ميلا بحريا من أقرب نقطة بر في ساحل البحر، وبلغ طول التسرب النفطي حوالي 18 ميلا بحريا، وهذا التسرب له تداعيات كارثية على المدى القصير والمدى الطويل على الاقتصاد اليمني الزراعي والسمكي في الشريط الساحلي لبلادنا والدول الشاطئية، وقد تبني مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية في 7 مارس 2024م حلقة نقاشية حول "الآثار البيئية لغرق السفينة روبينمار في البحر الأحمر وأضرارها البيئية" بحضور وكيل الهيئة العامة لحماية البيئة الأستاذ عبد السلام الجعبي، وفي الحلقة تحدثت رئيسة المركز د. جاكلين البطاني حول مخاطر غرق السفينة كونها لا تقتصر على التلوث النفطي وتأثيره في الحياة البحرية والسواحل بل سيمتد الأثر إلى التنوع البيولوجي والنظم الإيكولوجية البحرية بشكل عام.

وهناك آثار بيئية واقتصادية جراء غرق السفينة يمكن حصر أهمها:

- تسرب حمولة السفينة من المواد الكيماوية السامة إلى البيئة البحرية.
- ذوبان الأسمدة النتروجينية في البحر سيؤدي إلى امتداد التلوث إلى نطاق أوسع.
- تتسبب حمولة السفينة الغارقة في انخفاض نسبة الأكسجين في المناطق المتضررة، الأمر الذي سيؤدي إلى نفوق أنواع من الكائنات الحية البحرية مثل الأسماك والرخويات وانتقال السموم من الأسماك والرخويات إلى الإنسان عن طريق الاصطياد خاصة في المناطق القريبة وقد يصل الأمر إلى الإصابة بالأمراض السرطانية.

- تدمير النظم البيئية في البحر الأحمر من الشعاب المرجانية وأشجار المنجروف الساحلية والحياة البحرية الغنية والمتنوعة التي يتميز بها البحر الأحمر عن البحار الأخرى.
- كمية الوقود من الديزل والمازوت ستعمل على تلوث المياه وتعرض الكائنات البحرية للموت.
- ستفقد البيئة البحرية في منطقة غرق السفينة الكثير من أنواع الكائنات البحرية مما يؤدي إلى اختلال السلسلة الغذائية لكثير من الأحياء البحرية.
- إن حطام السفينة الغارقة قد يؤدي إلى ارتطام السفن المارة بهذا الحطام ويؤدي إلى كوارث وآثار اقتصادية مختلفة وعلى باقي الدول المطلة والقريبة من مضيق باب المندب.
- السفينة روبيمار وقعت على خط الإنترنت الدولي قرب مضيق باب المندب وهذا سيزعزع عليه آثار اقتصادية عديدة في حال انقطاع شبكة الاتصالات الدولية وهذا يؤثر في الاقتصاد العالمي في حال حدوث عطب الشبكة.
- في حال تحول مسار طرق التجارة الدولية والنقل البحري عن البحر الأحمر سيضعف اقتصاد الدول المطلة عليه ويكبدها خسائر اقتصادية كبيرة.
- تدويل البحر الأحمر وممراته يفقد الدول المطلة عليه السيادة والثروات التي يحتويها.

المبحث الثالث: النتائج المتوقعة للضربات الحوثية على الملاحة البحرية

أولاً: النتائج المتوقعة للضربات الحوثية على الملاحة الدولية:

يتوقع الاقتصاديون أن يخلق انقطاع الشحن عبر البحر الأحمر أثراً سلبياً في الاقتصاد العالمي وفي سلاسل الإمداد العالمية الذي لا زالت في طوره نحو التعافي من سلسلة الصدمات التي تعرضت لها خلال السنوات الثلاث الماضية خصوصاً في ظل جائحة كورونا وحرب روسيا - أوكرانيا، لهذا فإن عدم استقرار البحر الأحمر سيولد أثراً سلبياً في الاقتصاد العالمي وفي التجارة البحرية العالمية، ويمكن إيضاحه في الآتي:

- تعطل سلاسل الإمداد العالمية إذ توقفت أكثر من 50% من شركات الشحن البحري العالمي عن عبور البحر الأحمر، وهو ما قد يهدد الأمن الغذائي العالمي خصوصاً سلاسل إمداد الحبوب والغذاء والمنتجات المصنعة.
- تهديد أمن الطاقة العالمي خصوصاً والبحر الأحمر يقع على أكبر الدول المنتجة للطاقة والتي تمر عبر البحر الأحمر ومضيق باب المندب لأوروبا التي تقف على حافة الركود الاقتصادي والبلدان الآسيوية



كالصين وبعض الدول منخفضة الدخل، فاضطراب البحر الأحمر سيولد تأثيراً ضخماً في استقرار الطاقة إلى أوروبا، تؤكد إس أند بهي جلوبال أن عبور رأس الرجاء الصالح يضيف مالا يقل عن 10 يوم وأكثر، وارتفاع أسعار السلع الاستهلاكية خصوصاً في ظل استمرار عبور السفن رأس الرجاء الصالح ومترتباته من ارتفاع التكاليف، ويتوقع الاقتصاديون استمرار ارتفاع التكاليف وما يرافق ذلك من زيادة الطلب على سعة السفن¹⁶.

- يتحمل المنتجون تكاليف إضافية على مختلف أنواع المنتجات الزراعية والصناعية بسبب طول الوقت الإضافي اللازم للوصول مدخلات الإنتاج وبالأخير تضاف تلك التكاليف الإضافية إلى أسعار السلع المنتجة.

- تكاليف التأمين هي الأخرى تضاعفت أكثر من الضعف كما أسلفنا في سياق الدراسة سواء أثناء المرور عبر البحر الأحمر أو عبر رأس الرجاء الصالح وضغوط إضافية على تكاليف تشغيل السفن والموانئ، حيث يتوقع الاقتصاديون أن عملية اللجوء للمسارات البديلة أطول بنسبة 40 % حيث سيطول وقت الشحن في أي مكان من أسبوع إلى أربعة أسابيع للشحنة الواحدة، ومن ثم فإن التهديدات في البحر الأحمر تؤخر شحن البضائع فتزيد الأسعار.

- اضطرابات في حركة التجارة العالمية خصوصاً والبحر الأحمر من أهم الممرات العالمية للتجارة، إذ تعادل قيمة التجارة البحرية السنوية التي تمر فيه ما يعادل 5.2 ترليون دولار، بحوالي 20 مليون سفينة سنوياً، لذا فالتحويل للطرق البديلة سيؤدي إلى خلق اضطراب كبير في حركة التجارة العالمية، فطريق رأس الرجاء الصالح عند اعتماده كطريق بديل من القدرة الفعلية للرحلة بين آسيا وأوروبا سيزيد التكاليف بنسب تصل إلى أكثر من الضعف.

- اللجوء للطرق البديلة الأطول قد يعرض الشحنات للخطر الناتج عن تأخير وصول السلع للملاك، وعوامل أخرى متعددة.

- إن لجوء السفن المحملة بالسلع ذات مدة الصلاحية القصيرة هو واحد من المخاطر التي تهدد عملية النقل عبر المسارات البعيدة، خصوصاً اللحوم والألبان والخضار والفواكه، مما يجعل الأمور أكثر تعقيداً مستقبلاً.

- إن استمرار الضربات الحوثية قد يتجاوز التهديدات الحالية وآثارها الاقتصادية في ظل تصاعد التأمين على السلع والمنتجات وارتفاع تكاليف شحنها مما قد ينجم عنه ركود في التوريد التصدير.

- نظراً لارتفاع التكاليف عبر الطرق البديلة، سيخلق عدم الاستقرار في المنطقة ككل من خلال تحليلنا لأثر التهديدات الحوثية في الملاحة البحرية وفرضية البحث الأولى التي تنص (لا يوجد أثر للضربات

¹⁶ البنك الدولي : مؤشرات قياس إجهاد سلاسل الإمداد العالمية . فبراير 2024



الحوثية في الملاحة الدولية في البحر الأحمر) ومن واقع تحليلنا وتوقعات نتائجها اتضح للباحث عكس نص الفرضية الأولى التي تنص (لا يوجد تأثير للضربات الحوثية في الملاحة الدولية) وأثبتت الدراسة بالوقائع والأرقام والاستنتاجات أن الضربات الحوثية كان لها بالغ الأثر في الملاحة الدولية. وننفي الفرضية الأولى ونؤكد عكسها أي أن هناك أثر للضربات الحوثية في الملاحة الدولية في البحر الأحمر.

ثانياً: النتائج المتوقعة للضربات الحوثية في الدول المطلة على البحر الأحمر:

(1) النتائج المتوقعة للضربات الحوثية في الاقتصاد المصري:

تعتبر مصر من أهم الدول المطلة على البحر الأحمر، وأكبر الخاسرين من الضربات الحوثية، ويمكن إيضاح بعض من الآثار الحالية والمستقبلية الناتجة عن استمرار التصعيد في البحر الأحمر في الاقتصاد المصري كما يلي:

- مصر هي الدولة المتحكمة بالمدخل الشمالي من خلال معبر قناة السويس والمستفيد الأكبر من عوائد قناة السويس وإبحار السفن عبر البحر الأحمر من خلال تحصيل الرسوم على السفن المارة في القناة والذي يفوق الدخل السنوي عن 4.9 مليار سنوياً.¹⁷
- يمثل البحر الأحمر أهمية استراتيجية لمصر لتأمين حدودها الشرقية التي غالباً ما تكون مدخلا للمستعمرين.
- تهديدات البحر الأحمر تؤثر في الاقتصاد المصري خصوصاً أن هناك فئات تعيش على عوائد العمل في الموانئ المصرية الواقعة على قناة السويس وانخفاض العمل فيها يعني وجود قوى عاملة معطلة مما يهدد الاستقرار الاقتصادي في مصر.
- هناك قلق مصري من تدويل البحر الأحمر، خصوصاً أن هناك قوى خارجية تعمل على إضعاف مصر اقتصادياً ويهدد الاستقرار داخل مصر مما يجبر الحكومة المصرية على الرضوخ للضغوط الخارجية المستقبلية.¹⁸
- كما يبدو من المعلن أن الهجمات الحوثية تستهدف إسرائيل بدرجة رئيسية لكن ما يتضح من خلال هذه الدراسة أن الهجمات الحوثية أضرت بالاقتصاد المصري كثيراً، ومصر هي من دفعت الثمن بشكل رئيسي وتكبدت خسائر اقتصادية كبيرة جراء هذه الهجمات.

¹⁷ د. هيثم قاسم جواس : وثائق أمسية في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية في 14 مارس 2024
¹⁸ سوسن الشاعر : قناة السويس ومضيق باب المندب , صحيفة الشرق الأوسط , 8 مارس 2024 ص 22



- تشترك كل من مصر والجمهورية اليمنية في تحكمهما في بوابات البحر الأحمر الشمالية والشرقية ومع ازدياد الهجمات على الحكومة المصرية تزيد الضغوط الاقتصادية فتتخفف عوائدها.
- استمرار التهديدات يضعف مصر والاقتصاد المصري ويجبرها على القيام ببعض التنازلات لصالح إسرائيل على حساب أمنها القومي.
- تسعى القوى العظمى بما فيها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا إلى فرض وجود عسكري في البحر الأحمر من خلال إنشاء قواعد عسكرية في المنطقة بحجج مختلفة، لكنها في الأخير تصب في تأمين مصالحها الاقتصادية على حساب مصالح الدول المطلة على البحر الأحمر ومنها مصر العربية. مما سبق ومن واقع التحليل وفقاً لفرضية البحث الثانية (أ) التي تنص (لا يوجد أثر للضربات الحوثية
- في البحر الأحمر على الحكومة المصرية) واتضح مما سبق ومن خلال الدراسات والإجابات من قبل الأكاديميين لعدد (18) وطلاب الدراسات العليا لعدد (46) طالبا وطالبة ماجستير ودكتوراه في المقابلات التي أجريت معهم، أن مصر هي أكبر الخاسرين من الضربات الحوثية على البحر الأحمر اقتصاديا وأمنيا وننفي هذه الفرضية ونؤكد عكسها أي أن هناك أثر بالغ على الحكومة المصرية من تلك الضربات كما أسلفنا في التحليل. (ملحق 1)

(2) النتائج المتوقعة للضربات الحوثية في الاقتصاد الإسرائيلي:

- في الواقع يمثل وجود دولة إسرائيل في الشرق الأوسط منذ نشأتها باغتصاب جزء من الأرض الفلسطينية بموجب وعد بلفور المشؤوم "وزير خارجية بريطانيا حين ذاك" تهديدا وجوديا حقيقيا للدولة الفلسطينية والدول العربية المحيطة بها؛ مصر، الأردن، لبنان، سوريا، وتقاسم ثرواتها الاقتصادية بالقوة وتنتهب أراضيها وتزداد توسعا في أراضي الغير وستبقى شوكا عالقة تهدد المصالح العربية وفق مخطط مرسوم سلفا حتى تنهض قيادة تعبر عن مصالح وتطلعات الأمة العربية.
- التهديدات الحوثية أقل أثراً في الحكومة الإسرائيلية من باقي الدول العربية ومنها بدرجة رئيسية مصر، إذ أن إسرائيل لديها ميناء واحد فقط "إيلات" على البحر الأحمر، ويقع ميناء إيلات على الطرف الشمالي على الطرف الأحمر وكان من أوائل الموانئ التي تأثرت بضربات الحوثية بعد أن غيرت شركة الشحن الدولية مسار السفن لتجنب هجمات الحوثيين في اليمن، ويعد أصغر حجماً مقارنة مع مينائي حيفا وأسد على البحر الأبيض المتوسط اللذان يتعاملان مع تجارة البلاد كلها، لكن ميناء إيلات الذي يقع بجانب ميناء العقبة الأردني يوفر لإسرائيل بوابة إلى الشرق دون الحاجة إلى الملاحة في قناة السويس، وعوضت إسرائيل هذا النقص من خلال الانتقال إلى الطرق البرية إذ قامت الحكومة الإسرائيلية بفتح طريق بري من تركيا عبر سوريا والأردن وصولاً إلى إسرائيل .



- التهديد الأكبر على إسرائيل يأتي من الحرب الدائرة داخل قطاع غزة والتي كانت آثارها بالغة في الاقتصاد الإسرائيلي وسيظل ويمتد تأثيرها لفترة طويلة. هناك عوائد من وراء الضربات الحوثية لإسرائيل من خلال سيطرة الدول الغربية على البحر الأحمر بأساطيلها وقواعدها العسكرية والتي تتزايد يوماً عن يوم بحجة حماية الممرات الدولية من التهديدات والقرصنة البحرية.
- المستفيد الرئيسي من ضربات الحوثيين في تقدير الباحث هو إسرائيل عن طريق فتح المجال لدخول الأساطيل الغربية إلى البحر الأحمر للسيطرة على أهم ممر مائي دولي؛ مما سبق وبناء على فرضية البحث الثانية (ب) التي تنص: (لا يوجد أثر للضربات الحوثية في البحر الأحمر على إسرائيل) ومن واقع تحليلنا للدراسات والمقابلات الشخصية مع الأكاديميين وطلاب الدراسات العليا اتضحت صحة الفرضية القائلة بعدم وجود أثر للضربات الحوثية على إسرائيل وإن وجد فهو ضئيل جداً مقارنة مع أثرها على مصر وفقاً للتحليل أدناه والذي أثبت أن الأثر على إسرائيل كان نتيجة حرب غزة بينما أثرها من ضربات الحوثيين كان محدوداً.

(3) النتائج للمتوقعة للضربات الحوثية في الاقتصاد اليمني:

- الجمهورية اليمنية واحدة من الدول المطلة على البحر الأحمر وتتأثر سلباً أو إيجاباً بكل التهديدات والاضطرابات التي تؤثر في انسياب حركة التجارة العالمية في البحر الأحمر وأهمها:
- أدت اضطرابات البحر الأحمر إلى ارتفاع كبير في أسعار شحن الحاويات والسفن الأخرى على مستوى العالم وسط مخاوف من توسع نطاق الصراع وازدياد الأزمات التي سيواجهها الاقتصاد اليمني المنهك في ظل الصراع المتواصل مع الحوثيين لأكثر من تسع سنوات، حيث إن البلد تعاني من ويلات الحرب وتدفع أثمناً باهظة على المستوى الاقتصادي والعسكري والإنساني وجاءت التهديدات لتزيد المأساة.
- ارتفاع أسعار السلع وسيواصل هذا الارتفاع بسبب الازدياد المستمر في أسعار الشحن والتأمين وباقي التكاليف الأخرى، خصوصاً وبلادنا مستوردة لكل احتياجاتها، إذ يصل التأمين على الحاوية المكافئة 40 قدم إلى 7800 دولار لميناء عدن بنسبة 400% وهو الأعلى بين كل الموانئ، 6800 دولار لميناء الحديدة بنسبة 300%، 4400 دولار لميناء جدة بنسبة 61%، 2050 دولار لميناء دبي، وهناك توقعات بازدياد تكاليف التأمين والشحن وباقي التكاليف الأخرى بالإضافة لطول وقت الرحلة الواحدة.¹⁹

¹⁹ د. نهال علي عكبور: التكلفة الاقتصادية للضربات الحوثية في البحر الأحمر ، مجلة الرابطة الاقتصادية العدد 26 ، مارس 2024 ص 57-

- تراجع نشاط ميناء عدن بشكل كبير ومن ثم تراجع الإيرادات الجمركية، كما نشطت عمليات التهريب عبر المنافذ غير الرسمية عبر السواحل مترامية الأطراف.
- كان للتهديدات الحوثية على مضيق باب المندب وخليج عدن أثر سلبي في نشاط ميناء عدن الملاحي، بسبب تزايد المخاوف الأمنية لشركات الملاحة العالمية من استهداف ميناء عدن من قبل الحوثيين فغيرت وجهتها إلى ميناء الحديدة الواقع تحت سلطة الحوثيين، مما أدى إلى ارتفاع أسعار مختلف السلع في أسواق البلاد، وتفاقم الوضع الاقتصادي والإنساني، واستمرار التهديدات سيضاعف الخطر على ميناء عدن وقد يتوقف نشاطه.
- غرق السفينة روبيمار قرب مضيق باب المندب سيؤثر في الملاحة البحرية حالياً ومستقبلاً وسيعيق حركة السفن العملاقة من المرور خوفاً من الارتطام بحطامها وينتج عنه تكاليف اقتصادية كبيرة، مما يتطلب تكاتف الجهود ومتابعة انتشارها من قبل الفريق المشكل من وزير الثروة السمكية لمتابعة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية المعنية بالحفاظ على البيئة البحرية، والحكومة البريطانية ومالك السفينة لانتشال هيكلها، وإلا سيبقى كابوساً يجب تقديم الحلول العاجلة له.
- انتشار وتوسع البقعة الزيتية من وراء التسرب للحمولة والوقود الذي كان على ظهر السفينة مما يتطلب تقديم الحلول المناسبة للتخلص من هذه البقعة كونها تعرض الثروة السمكية للخطر مما يؤثر في مراعي الأسماك وقد تتعرض للهلاك جراء السموم.
- تسببت التهديدات الحوثية في البحر الأحمر إلى انخفاض عوائد قطاع الأسماك بنسبة 50% جراء هذه التهديدات وتهديد الصيادين وضرب سفن الاصطياد من قبل التحالف الدولي واختطاف الصيادين، مما أدى إلى عزوف الصيادين عن ركوب البحر، فارتفعت أسعار الأسماك في السوق المحلي وستزيد الأعباء مستقبلاً، من واقع التحليل واستناداً على فرضية البحث الثانية "ج" القائلة (لا يوجد أثر للضربات الحوثية في البحر الأحمر على الجمهورية اليمنية) اتضح من خلال الدراسات والمقابلات الشخصية للأكاديميين وطلاب الدراسات العليا أن اليمن من أكبر الخاسرين من الضربات الحوثية في البحر الأحمر وهو عكس هذه الفرضية أي أن هناك أثر اقتصادي كبير للتهديدات الحوثية في البحر الأحمر على الجمهورية اليمنية.

النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج:



- 1) البحر الأحمر يكتسب أهمية استراتيجية كم منطقة تماس مع الدول المنتجة للنفط في الخليج العربي، بالإضافة إلى كونه يشكل مركزاً مهماً في مشروع القرن (الحزام – الطريق) مما جعل الدول الكبرى تتسابق على خلق وجود لها في هذا الممر الدولي.
- 2) الأثر الاقتصادي الأبرز كان وما زال على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، مما يتطلب تكثيف العمل لتشكيل صيغة مشتركة من التعاون الاقتصادي – العسكري بينها لحماية مصالحها الوطنية العليا أمام التكتل الدولي لعسكرة البحر الأحمر، والتهديدات الناتجة عنه.
- 3) التهديدات الحوثية أثرت بشكل كبير في حركة الملاحة العالمية وأضعفت حركة مرور السفن في هذا الممر المائي الدولي، فزادت أسعار الشحن وارتفعت أقساط التأمين على السفن والبضائع وتكاليف إضافية أخرى.
- 4) الحكومة المصرية والجمهورية اليمنية هما الأكثر تضرراً من ضربات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر بسبب خسائرهما الاقتصادية الكبيرة التي تهدد اقتصادهما وأمنهما القومي.
- 5) ضربات الحوثيين على البحر الأحمر تعطي شرعية للدول العظمى للتدخل في الشؤون الداخلية للدول المطلة على البحر الأحمر بحجة حماية الملاحة البحرية العالمية ومحاربتها اقتصادياً وعسكرياً لصالح إسرائيل.
- 6) نتيجة لتلك التهديدات تحولت المناطق الجنوبية للبحر الأحمر إلى بيئة حاضنة للتجارة غير المشروعة لتهرب البشر من القرن الأفريقي والسلاح للحوثيين وتجارة المخدرات والسلع المقلدة والأدوية مما يهدد الأمن القومي للدول المطلة على البحر الأحمر ومنها الجمهورية اليمنية.
- 7) إسرائيل رغم وجودها على شواطئ البحر الأحمر إلا أنها كانت أقل ضرراً من نظيراتها الدول العربية المطلة على البحر الأحمر.

ثانياً: التوصيات:

- 1) العمل مع المجتمع الدولي على محاربة الحوثيين وإيقاف ضرباتهم وإضعاف نفوذهم وقطع مدهم بسلاح والعتاد عبر وكيلهم الرئيسي (إيران).
- 2) التصدي لمحاولة تدويل منطقة البحر الأحمر كونها تصب في مصلحة إسرائيل فقط كونه ممراً دولياً ينبغي أن يظل مفتوحاً لكل السفن العالمية، مما يتطلب إنشاء قوة عسكرية من الدول المطلة عليه لتتولى تأمين الملاحة فيه.



- (3) ضرورة قيام السلطات الدولية والمحلية على محاربة التجارة غير المشروعة القائمة على تهريب البشر والغذاء والدواء بطرق غير مشروعة عبر سواحل البحر الأحمر.
- (4) الاهتمام بتنشيط العمل في ميناء عدن وإعادة نشاطه كما كان في السابق والبحث عن مكامن الخل من خلال عقد ندوة لمناقشة هذا الموضوع.
- (5) العمل مع الأمم المتحدة، والمنظمات الدولية المهتمة بالبيئة، والحكومة البريطانية، والشركة مالكة السفينة روبيمار على انتشار حطامها الغارقة في المياه الإقليمية لبلادنا وإزالة الخطر الذي تشكله على الملاحة الدولية ومكافحة التسرب النفطي على مساحة كبيرة كما بينت صور الأقمار الصناعية المنتشرة في مساحة كبيرة جدا في البحر الأحمر واليمن أكثر المتضررين منها.
- (6) تكاتف العمل مع المجتمع الدولي لإيقاف حرب غزة الذي قد يتسع لحرب إقليمية شاملة في الشرق الأوسط ومؤشراتنا قد بدأت تلوح في الأفق وقطع الطريق امام إيران ووكلائها من اتخاذ هذه القضية ذريعة من ورائها يحققون مصالحهم.
- (7) ضرورة تكاتف الجهود العربية والدولية من اجل حل القضية الفلسطينية على أساس حل الدولتين.

مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية
والاستشارات والتدريب
Ruaa Center For Strategic Studies
Consultancy and Training



المراجع:

الكتب:

- صبري فارس الهيتي، المكانة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر، المكتبة التاريخية اليمنية، صنعاء 2022.
- سامي عبدالعزيز عثمان: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، دار الكتب المصرية، القاهرة 2016.

المجلات والصحف والندوات:

- محمد أنيس سالم، الدول العربية أمام تحديات عولمة البحر الأحمر، مجلة شؤون عربية، عدد 73، 2018.
- عبد الله السلطان: البحر الأحمر والصراع العربي - الإسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1988.
- د. دلال محمود: أمن البحر الأحمر والمصالح العربية في مواجهه الاغترابات الخارجية، المركز المصري للفكر والدراسات 2018\12\3
- مهدي عادل حسن: نحو منظور عربي لأمن أحد أهم الممرات الملاحية، صحيفة الأهرام مايو 2018.
- منظمه التجارة العالمية WTO التقرير الفصلي 2024\3\24
- د. هيثم قاسم جواس: وثائق أمسية في كلية الاقتصاد والعلوم السياسية في 14 مارس 2024
- د. نهال علي عكبور: التكلفة الاقتصادية للضربات الحوثية في البحر الأحمر، مجلة الرابطة الاقتصادية، العدد 26 ، مارس 2024.

المواقع الإلكترونية:

- أحمد أبو دقة: البحر الأحمر وخطر تمرکز القوى العظمى، موقع الإنترنت

<https://www.albyan.com.uk> 2023\10\3

- شركه الاتصالات الدولية HUG Qa Linked in: con :\\ https

- موقع قناة السويس على الإنترنت Suez canal: gov. com



- منظمة التجارة العالمية : تقييم التوترات البحر الأحمر، الموقع الرسمي

2024\2\28 wto<<https://www.ungeneva.org>

- تقرير: وكالة التصنيف العالمية للنقل البحري: الموقع الرسمي <https://www.ar.schina>

2024\2\21shipping.com

- منظمة التجارة العالمية: تقييم التوترات البحر الأحمر، الموقع الرسمي

2024\2\4 wto<<https://www.ungeneva.org>

- تقرير: وكالة التصنيف العالمية للنقل البحري: الموقع الرسمي 2024\2\21

- البنك الدولي: مؤشرات قياس إجهاد سلاسل الإمداد العالمية

<https://www.worldbank.org> فبراير 2024

- سوسن الشاعر: قناة السويس ومضيق باب المندب، صحيفة الشرق الأوسط، 8 مارس 2024 م.

مركز رؤى للدراسات الاستراتيجية
والاستشارات والتدريب

Ruaa Center For Strategic Studies
Consultancy and Training



صراع الملاحة في البحر الأحمر:

تأثير على الاقتصاد العالمي: يعتبر البحر الأحمر معبراً حيوياً للتجارة العالمية، حيث يمر به حوالي 30% من الحاويات. تعطّل الملاحة في هذا الممر يمكن أن يؤدي إلى تأثير سلبي على الاقتصاد العالمي.

ترداد التوترات في منطقة البحر الأحمر تدريجياً، وهذا يثير قلقاً بشأن الآثار الاقتصادية والأمنية المحتملة. دعونا نلقي نظرة على بعض النقاط المهمة:

تهديد لأمن البحر الأحمر: تصاعد التوترات يشكل تهديداً لأمن الممر البحري، وهو ما يستدعي اتخاذ إجراءات لحماية الملاحة الدولية في المنطقة.

تكلفة الشحن والتأمين: تحويل مسار السفن إلى رأس الرجاء الصالح قد يزيد من تكاليف الشحن وتكاليف التأمين. هذا قد يؤدي إلى زيادة أسعار السلع والخدمات على الصعيدين الوطني والعالمي.

باختصار، الأزمة في البحر الأحمر تتطلب مراقبة دقيقة وتعاون دولي للحفاظ على الاستقرار الاقتصادي والأمني في المنطقة.