

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2024/7
17 October 2024
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة الخامسة والعشرون
عمّان، 26-27 تشرين الثاني/نوفمبر 2024

البند 10 من جدول الأعمال المؤقت

التداعيات الاقتصادية لأزمة البحر الأحمر على المنطقة العربية

موجز

البحر الأحمر معبرٌ أساسيٌّ وحيويٌّ للتجارة الدولية، ومن المتوقع أن تتزايد أهميته على مدى العقد المقبل. ويمرّ به، في الوقت الحاضر، ما نسبته 10 في المائة من الحجم السنوي للتجارة العالمية، ويضم قناة السويس في شماله ومضيق باب المندب في جنوبه، وهما، من الناحية الاستراتيجية، من أهم نقاط الازدحام البحرية في العالم. ولا ينحصر دور البحر الأحمر في تيسير حركة التجارة بين أوروبا وآسيا، بل يضاعف أهميته في شبكات التجارة العالمية كونه أيضاً معبر النفط من الخليج العربي إلى البحر الأبيض المتوسط.

وقد شهدت الجولة الأخيرة من الصراع في الشرق الأوسط هجمات على السفن التجارية في البحر الأحمر، فتراجعت حركة الملاحة فيه بدرجة كبيرة. وتبحث هذه الوثيقة في التداعيات الاقتصادية لهذه الاضطرابات على البلدان العربية، مع التركيز على زيادة تكاليف الشحن، وإطالة مواعيد النقل، وما يحدثه ذلك من ضغط على سلاسل التوريد. وتتناول الوثيقة أيضاً تأثير هذه التحديات على الموازين التجارية، والعمليات التجارية، والاستقرار الاقتصادي العام في المنطقة، لا سيما بالنسبة إلى البلدان التي يشتد اعتمادها على البحر الأحمر في تجارتها البحرية. وهذه الوثيقة هي أيضاً بمنزلة ورقة معلومات أساسية مرفقة بعرض تقدّمه الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري عن الموضوع نفسه. ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى مراجعة محتوى هذه الوثيقة والمشاركة في النقاش بشأن سبل التخفيف من الأثر الاقتصادي لأزمة البحر الأحمر عن الدول العربية.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	3-1 مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	9-4 أولاً- لمحة عامة عن أزمة البحر الأحمر
5	15-10 ثانياً- أهمية البحر الأحمر الاقتصادية للمنطقة العربية
6	33-16 ثالثاً- تداعيات الأزمة على الاقتصاد الكلي
8	21-20 ألف- إيرادات السياحة
9	23-22 باء- التحديات المتعلقة بالغذاء والتغذية
9	33-24 جيم- النقل
11	37-34 رابعاً- تداعيات الأزمة على البيئة
12	39-38 خامساً- سبب المضي قُدماً

مقدمة

1- البحر الأحمر معبرٌ أساسيٌّ وحيويٌّ للتجارة الدولية، ومن المتوقع أن تتزايد أهميته على مدى العقد المقبل. فهو يضم قناة السويس في شماله ومضيق باب المندب في جنوبيه، وهما، من الناحية الاستراتيجية، من أهم نقاط الازدحام البحرية في العالم. وعلاوة على دوره في تيسير حركة التجارة بين أوروبا وآسيا، فهو أيضاً معبر النفط من الخليج العربي إلى البحر الأبيض المتوسط، ممّا يكسبه أهمية حاسمة في شبكات التجارة العالمية. وما يشهد على الدور الحيوي الذي يؤديه البحر الأحمر كعبرٍ تجاريٍ أساسيٍ للربط بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا حركة المرور الكثيفة به من جميع أنحاء العالم. وتشير تقديرات شركة كلارسون⁽¹⁾ إلى أنّ 10 في المائة من حجم التجارة العالمية يمرّ عن طريق البحر الأحمر، بما في ذلك 20 في المائة من شحنات الحاويات، وحوالي 10 في المائة من النفط ونحو 8 في المائة من الغاز الطبيعي المُسال المنقولين بحراً. ولم تتغير، مع الزمن، أهمية البحر الأحمر كعبرٍ اقتصاديٍ حيويٍّ، وكعاملٍ أساسيٍّ مؤثرٍ في أنماط التجارة العالمية.

2- وشهدت الجولة الأخيرة من الصراع في الشرق الأوسط هجمات على السفن التجارية في البحر الأحمر، فتراجعت حركة الملاحة فيه بدرجة كبيرة. وانخفضت حركة المرور عبر قناة السويس، وهي الطريق البحري الأقرب بين آسيا وأوروبا التي تستوعب عادة نسبة كبيرة من حركة التجارة البحرية العالمية. ونتيجة لذلك، وجهت شركات شحن عديدة سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح، ممّا تسبب في إطالة مواعيد شحن البضائع بمتوسط 10 أيام أو أكثر، فآثر سلباً على الشركات ذات المخزونات المحدودة⁽²⁾.

3- تبحث هذه الوثيقة في التداعيات الاقتصادية لهذه الاضطرابات على البلدان العربية، مع التركيز على زيادة تكاليف الشحن، وإطالة مواعيد النقل، وما يحدثه ذلك من ضغط على سلاسل التوريد. وتتناول الوثيقة أيضاً تأثير هذه التحديات على الموازين التجارية، والعمليات التجارية، والاستقرار الاقتصادي العام في المنطقة العربية، لا سيّما بالنسبة إلى البلدان التي يشهد اعتمادها على البحر الأحمر في تجارتها البحرية.

أولاً- لمحة عامة عن أزمة البحر الأحمر

4- يُقصد بأزمة البحر الأحمر سلسلة الاضطرابات التي طالت طرق التجارة الحيوية في هذا البحر، والتي أثرت على النقل البحري والخدمات اللوجستية. وقد سبقت الإشارة إلى مدى أهمية هذه المنطقة للتجارة العالمية، وخاصة بين أوروبا وآسيا والمنطقة العربية. وتشمل هذه الاضطرابات: جولة الصراع الأخيرة، وجرائم القرصنة، والتوترات الجيوسياسية. وقد أدت هذه الاضطرابات إلى رفع رسوم التأمين، والتأخير في مواعيد الشحن، وارتفاع تكاليف البضائع، وهذا يؤثر، آخر الأمر، في اقتصادات البلدان التي تعتمد أساساً على طريق البحر الأحمر، كما تطل التداعيات الأعمال التجارية والمستهلكين في هذه البلدان.

5- أعاققت الأزمة الأخيرة سلاسل التوريد الإقليمية، ممّا أثر على القطاعات التي تعتمد على الوصول غير المنقطع إلى الطرق البحرية، مثل الأمن الغذائي والطاقة. وأيّ خلل في انتظام حركة النقل يزعزع الاستقرار الاقتصادي في المنطقة العربية، وتترتب عليه آثار طويلة الأجل على التجارة والخدمات اللوجستية والنمو الاقتصادي العام.

(1) Global Strategic and Defence News, [Importance of Red Sea for global trade and geopolitics](#), 15 February 2024

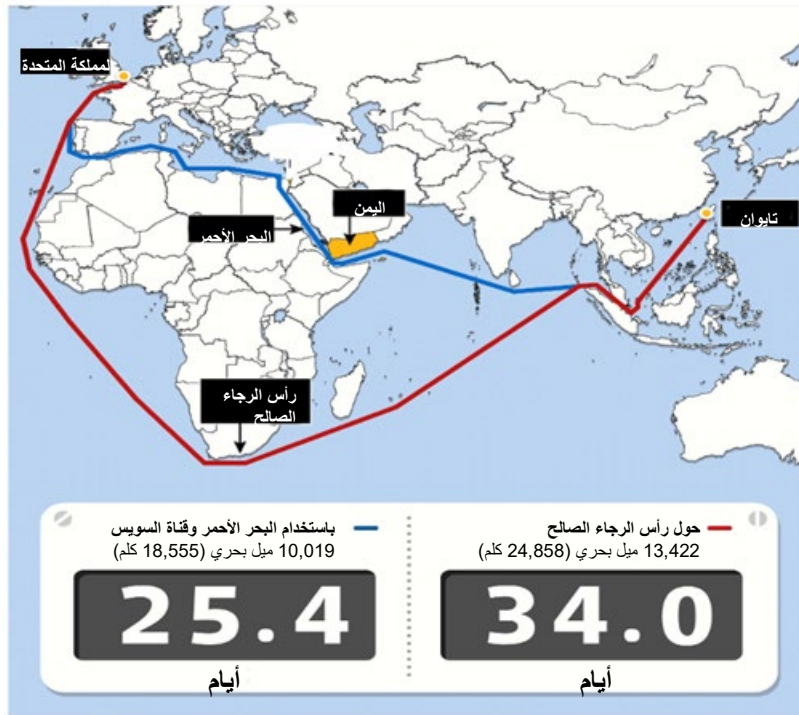
(2) International Monetary Fund, [Red Sea attacks disrupt global trade](#), 2024

-4-

6- وبتزايد اختيار السفن لطرق بديلة من أجل تفادي المخاطر في البحر الأحمر. وخيارها الأكثر شيوعاً هو عبر رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا، أي تجنب البحر الأحمر وقناة السويس بالكلية. ورغم أن هذا الطريق أطول مسافة بكثير، ويتطلب السفر عبره وقتاً أطول، فضّلته شركات شحن عديدة على التعرض لمخاطر ممارسات القرصنة أو نيران الصراع أو الإجراءات المتعلقة بالحصار البحري.

7- وتتبع بعض الشركات طريقة أخرى، هي تعديل جداول الشحن بحيث تسافر السفن في قوافل أو تحت حماية قوات البحرية عبر المناطق الشديدة الخطورة. وتحوّل بعض السفن مسارها إلى موانئ الخليج العربي أو المراكز الإقليمية الأكثر أماناً، ويُستخدم أحياناً النقل البري أو السفن الأصغر لتفادي المناطق المتأثرة من البحر الأحمر. وهذه التدابير تحدّ من المخاطر المباشرة، ولكنها بالمقابل تؤدي إلى رفع التكاليف التشغيلية، وزيادة استخدام الوقود، كما تتسبب بعرقلة سلاسل التوريد وتعثر الاقتصادات.

الشكل 1- مدة سفر سفن الحاويات



المصدر: Veson Nautical, retrieved from Financial Review, Five maps that show why the Red Sea is so important, 2024

8- باتت مدة الشحن بين آسيا وأوروبا أو أمريكا الشمالية أطول بنحو 10 أيام من جرّاء تحوّل السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح⁽³⁾. وكان قد جرى تحويل الطريق نتيجة لتزايد المخاطر في منطقة البحر الأحمر. ويتطلب اجتياز الطريق الأطول بألاف الأميال وقتاً أطول بكثير، ويفرض على عمليات الشحن العالمية تكاليف أكبر بكثير.

9- يبيّن الشكل 1 مدى إطالة مدة العبور، ويُظهر التداعيات الأهمّ على جداول التسليم والكفاءة الإجمالية للشحن. وترتفع تكاليف الشحن نتيجة لما يرتبط مع هذه الطرق الأطول من استهلاك إضافي للوقود، وتزايد في نفقات التشغيل، ممّا يجهد سلاسل التوريد.

ثانياً- أهمية البحر الأحمر الاقتصادية للمنطقة العربية

10- يحمل البحر الأحمر قيمة استراتيجية واقتصادية كبيرة للدول العربية، فهو طريق تجاري حيوي، ومركز هام للنفوذ الجيوسياسي.

11- يضم البحر الأحمر ممر قناة السويس، وهي معبر تجاري أساسي، ولذا فهو من أكثر طرق الشحن ازدحاماً في العالم. وتحمل حركة المرور الكثيفة من البحر الأحمر مكاسب اقتصادية كبيرة للبلدان العربية، ولا سيّما مصر، حيث تربط قناة السويس أوروبا وآسيا وتقتصر المدة اللازمة لشحنات التجارة العالمية، بما في ذلك البضائع والنفط والسلع الأساسية الأخرى.

12- ويؤدي البحر الأحمر أيضاً دوراً حاسماً في صادرات الطاقة بالنسبة إلى البلدان العربية المصدرة للنفط، ولا سيّما بلدان مجلس التعاون الخليجي. وتُنقل نسبة كبيرة من إمدادات النفط العالمية عبر مضيق باب المندب، عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ممّا يجعله ممراً حيوياً لصادرات الطاقة. وأي اضطراب في هذه الصادرات قد تكون له عواقب اقتصادية خطيرة على هذه البلدان.

13- وفي بلدان عربية ساحلية عديدة، مثل السودان ومصر والمملكة العربية السعودية، يرتبط النمو الاقتصادي والتجارة البحرية ارتباطاً وثيقاً بالبحر الأحمر. وبنات الموانئ الرئيسية على البحر الأحمر، مثل جدة وبورتسودان، مراكز أساسية للتعامل مع الواردات والصادرات والعمليات اللوجستية، وذات دور حيوي في اقتصادات بلدانها.

14- بالإضافة إلى التجارة، للبحر الأحمر دور أساسي في قطاعي السياحة وصيد الأسماك في البلدان العربية المشاطئة له. ويتميز البحر الأحمر بمياهه الصافية وشعابه المرجانية الزاهية، فيجذب الزوار إلى شطآنه، لا سيّما في شبه جزيرة سيناء في مصر، وفي مواقع المبادرات السياحية المتنامية في المملكة العربية السعودية. علاوة على ذلك، تعتمد مجتمعات الصيد المحلية على موارد البحر الأحمر لكسب عيشها.

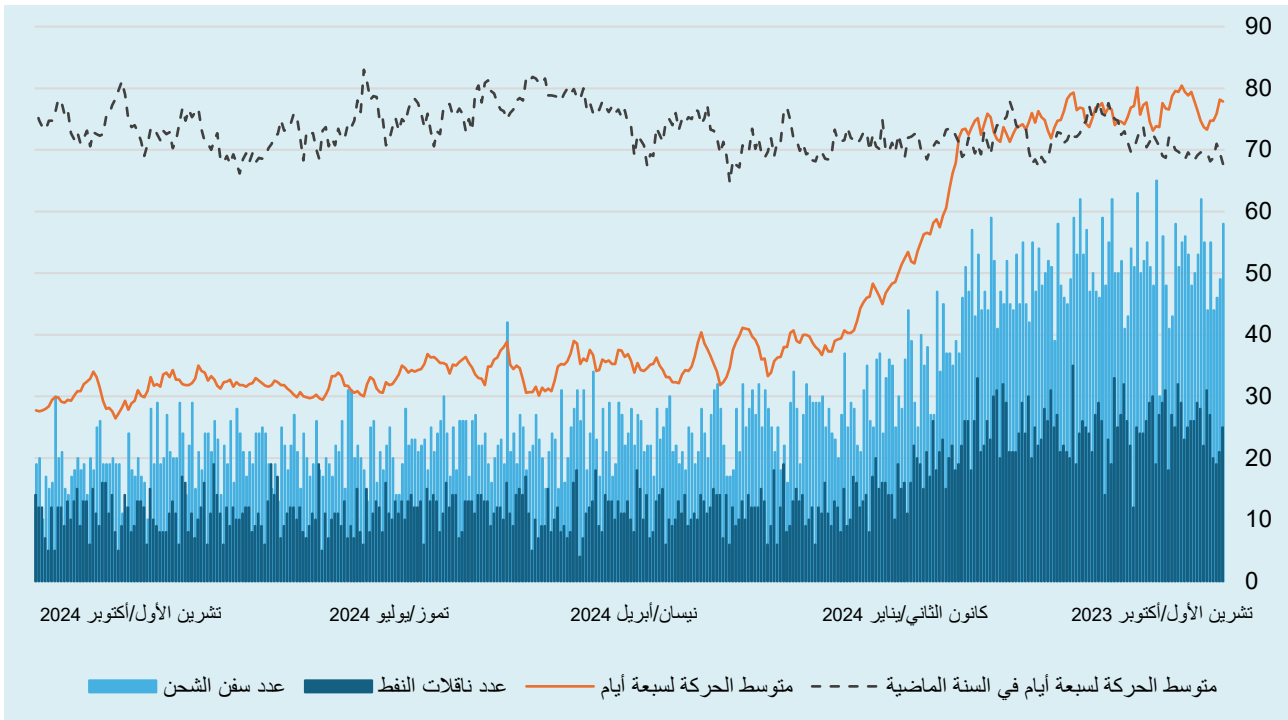
15- وللبحر الأحمر، بموقعه الاستراتيجي كطريق شحن رئيسي، دورٌ هامٌّ في اقتصادات بلدان الشرق الأوسط. فعلاوة على ضرورته للتجارة البحرية العالمية، هو بمنزلة شريان حياة للاقتصادات القائمة على التصدير في المنطقة العربية. فالإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، وهما من أكبر مصدري النفط والغاز، يعتمدان بشدّة على هذا الممر لضمان سلاسة نقل موارد الطاقة وغيرها من السلع، إلى الأسواق الدولية. وأي تعطيل لهذا المسار ستكون له تداعيات اقتصادية كبيرة(4).

ثالثاً- تداعيات الأزمة على الاقتصاد الكلي

16- لا تنحصر تداعيات عدم الاستقرار في البحر الأحمر في تعطيل التجارة فحسب، بل له أيضاً تداعيات اقتصادية جسيمة على البلدان المجاورة. وعلى سبيل المثال، تثقل الأزمة على الاقتصاد المصري بتحديات يهددان مصدرين أساسيين للدخل فيه: التراجع الحاد في الدخل من السياحة، والانخفاض الملحوظ في نشاط قناة السويس، ويساهم كلٌّ منهما في المصاعب الاقتصادية التي تواجهها مصر حالياً.

17- تشير التقارير الرسمية إلى أن إيرادات قناة السويس سجلت انخفاضاً حاداً بنسبة 64.3 في المائة في أيار/مايو 2024، إلى نحو 337.8 مليون دولار، بعد أن سجّلت 648 مليون دولار في أيار/مايو 2023. كما انخفض عدد السفن التي تمرّ عبر القناة بشكل كبير، حيث عبرت 1,111 سفينة فقط في أيار/مايو 2024، مقارنةً بـ 2,396 خلال الفترة نفسها من العام السابق. وأدى هذا التراجع في حركة السفن إلى انخفاض بنسبة 68.5 في المائة في حجم البضائع، الذي تراجع إلى نحو 44.9 مليون طن في أيار/مايو 2024، بعد أن كان 142.9 مليون طن في أيار/مايو 2023⁽⁵⁾.

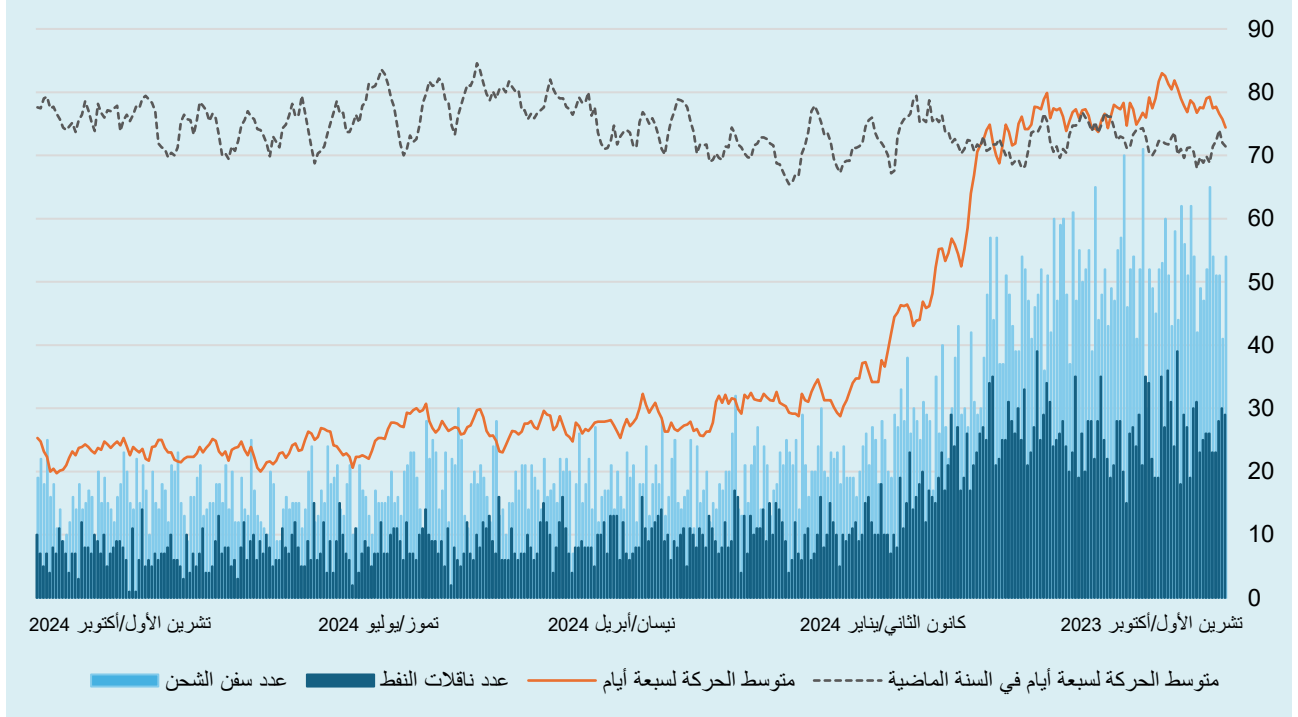
الشكل 2- عدد الزيارات اليومية لعبور قناة السويس



المصدر: International Monetary Fund, PortWatch (accessed 10 October 2024).

.Seatrade Maritime News, Suez Canal revenue drops by almost half due to Red Sea crisis, 2024 (5)

الشكل 3- عدد الزيارات اليومية لعبور باب المندب



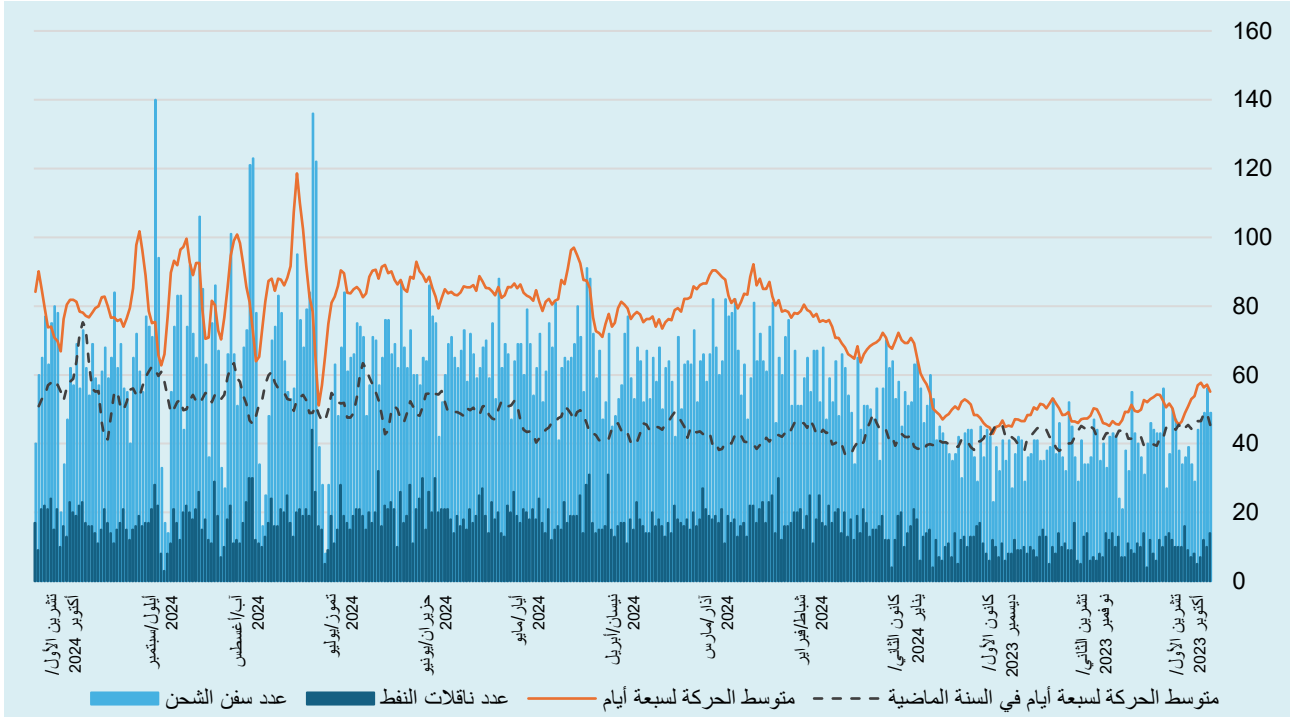
المصدر: International Monetary Fund, PortWatch (accessed 10 October 2024).

18- خلال أول شهرين من عام 2024، أدى تغيير السفن التجارية لمسارها إلى رأس الرجاء الصالح، جراء تفاقم التوترات في البحر الأحمر، إلى زيادة بنسبة 100 في المائة تقريباً في عبور السفن من خلال رأس الرجاء الصالح، وإلى ارتفاع بنسبة 75 في المائة لحجم التجارة فيه.

19- وعلى وجه التحديد، كانت ذروة حركة العبور اليومية لسفن الشحن والناقلات حول رأس الرجاء الصالح 50 في 30 تشرين الثاني/نوفمبر 2023، لكن حركة العبور تزايدت إلى 57 في 16 كانون الأول/ديسمبر 2023. وسجل حجم التجارة في رأس الرجاء الصالح ارتفاعاً ملحوظاً، من 4.8 مليون طن في 3 تشرين الثاني/نوفمبر 2023 إلى 8.7 مليون طن في 2 كانون الثاني/يناير 2024، أي زيادة بنسبة 80 في المائة خلال شهرين⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ Anadolu Ajansi, [Vessel traffic in Cape of Good Hope sees significant spike in last 2 months, 2024](#)

الشكل 4- عدد الزيارات اليومية لعبور رأس الرجاء الصالح



المصدر: International Monetary Fund, PortWatch (accessed 10 October 2024).

ألف- إيرادات السياحة

20- أحدثت أزمة البحر الأحمر خللاً شديداً في رحلات السفن السياحية والحركة في الموانئ العربية. قبل الأزمة، كانت السفن السياحية مقصداً مفضلاً للسياحة الثقافية والساحلية في المنطقة، إلا أنها اضطرت إلى تحويل مساراتها أو إلغاء رحلاتها بالكلية. وباتت خطوط الرحلات البحرية تتفادى قدر الإمكان عبور البحر الأحمر وتختار طرقاً أكثر أماناً، إما عبر البحر الأبيض المتوسط أو حول رأس الرجاء الصالح. وأدت هذه التعديلات إلى إطالة أوقات السفر، ورفع التكاليف التشغيلية، وخفض الإيرادات. ودفع تزايد المخاطر الأمنية إلى رفع أقساط التأمين، وأجبر الشركات على اعتماد تدابير وقائية أشد صرامة، مثل الحراسة المسلحة والإبحار في القوافل. وبما أنّ المسافرين يقصد السياحة غالباً ما يتجنبون مناطق النزاع والخطر، فقد انخفض الطلب على الرحلات البحرية السياحية في المنطقة (7) (8).

21- وتأثرت الموانئ العربية، لا سيّما في الأردن ومصر والمملكة العربية السعودية، بشدة من تراجع حركة المرور جرّاء عمليات تعديل المسارات. وأدى تراجع حركة السفن السياحية والتجارية إلى خفض الإيرادات من رسوم عبور الموانئ والخدمات المرتبطة بها. وكان لذلك تأثير مضاعف على الاقتصادات المحلية التي تعتمد على السياحة، مثل شرم الشيخ والعقبة، حيث يعني تراجع عدد السياح انخفاض الإنفاق وفقدان الوظائف في قطاع الخدمات.

(7) CruiseMapper, Red Sea instability threatens Cochin Port's cruise season and revenue, 2024

(8) CNN, How tensions in the Red Sea are disrupting cruise voyages, 2024

باء- التحديات المتعلقة بالغذاء والتغذية

22- أصابت تداعيات أزمة البحر الأحمر بشدة البلدان التي تعتمد بدرجة كبيرة على الواردات البحرية من أجل الإمدادات الغذائية وغيرها من السلع الأساسية، مثل جيبوتي. فجيبوتي تستورد قرابة 90 في المائة من احتياجاتها الغذائية⁽⁹⁾، ما يكشفها بشدة للخطر إذا ما اضطرت طرق الشحن. واضطرت خطوط شحن عديدة إلى إعادة توجيه سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح الذي يتطلب وقتاً أطول وكلفة أكبر بكثير. فارتفعت أسعار المواد الغذائية وتناقصت الإمدادات المتوفرة، لا سيما من المواد الغذائية الأساسية كالقمح وزيت الطهي. ودفع ارتفاع تكاليف النقل وإطالة أمد التسليم نحو تزايد كبير في التضخم في جيبوتي.

23- وبالإضافة إلى هذه الآثار الاقتصادية المباشرة، تعرّض دور جيبوتي كمركز إنساني حيوي لشرق أفريقيا لضغوط شديدة. فموانئ جيبوتي بوابة حيوية لإمدادات المساعدات المتجهة إلى المناطق المنكوبة بالجفاف في إثيوبيا والصومال⁽¹⁰⁾، وتغيير مسار السفن وارتفاع أقساط التأمين للشحن البحري في البحر الأحمر يؤخران مواعيد تسليم الإمدادات الحيوية، ويزيدان التكاليف التشغيلية على المنظمات الإنسانية. فباتت هذه المنظمات تواجه مصاعب أكبر في تقديم الإمدادات الغذائية والطبية، وغيرها من ضروريات السكان المعرضين للمخاطر، مما يهدد بتفاقم أزمة انعدام الأمن الغذائي في المنطقة.

جيم- النقل

24- يُعدّ النقل محرّكاً حيوياً للنمو الاقتصادي في المنطقة العربية، فهو من أهم ركائز التجارة الإقليمية والربط العالمي. وتنسّم المنطقة بموقع استراتيجي يربط بين قارات العالم الكبرى، والبحر الأحمر خصوصاً معبر في غاية الأهمية للنقل البحري، إذ يربط البحر الأبيض بالمحيط الهندي عبر قناة السويس. ويمكّن هذا الطريق البحري من تحقيق كفاءة أكبر في نقل النفط والغاز والبضائع، فيعزّز دور المنطقة الحيوي في طرق التجارة الدولية. وتربط شبكات النقل البري الموانئ بالوجهات الداخلية، فتسهل التجارة داخل المنطقة، وتدعم حركة البضائع والأفراد. ويتيح هذا القطاع فرص عمل عديدة، ويعزز الكفاءة التجارية، ويجذب الاستثمار الأجنبي.

1- نقل الطاقة والنفط

25- كانت تداعيات أزمة البحر الأحمر شديدة على نقل النفط والغاز لأنه ممرّ حيوي لشحنات قطاع الطاقة إلى جميع أنحاء العالم. وبات مضيق باب المندب، الذي يمر عبره نحو 2.9 مليون برميل من النفط يومياً، بؤرة للاضطرابات بحيث اضطر الموردون الرئيسيون، مثل الاتحاد الروسي وقطر والولايات المتحدة الأمريكية، إلى تغيير مسار شحناتهم ليتجنبوا البحر الأحمر وإلى اختيار طرق أطول حول رأس الرجاء الصالح. وتطيل إعادة التوجيه هذه أوقات السفر لمدة تصل إلى 22 يوماً، فترفع تكاليف الوقود والتكاليف التشغيلية. كما تواجه شركات

(9) World Food Programme (WFP), [Djibouti: country brief](#), August 2024

(10) United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), [Djibouti: operational update](#), 5 September 2024

النقل البحري ارتفاعاً كبيراً في أقساط التأمين، فتزايدت أقساط التأمين من مخاطر الحرب في بعض الأحيان من 2,000 دولار إلى 10,000 دولار بسبب تفاقم المخاطر الأمنية⁽¹¹⁾،⁽¹²⁾.

26- ولم يتأثر نقل الغاز الطبيعي المُسال بقدر تأثر شحنات النفط، لكن التداعيات طالته هو أيضاً. فقطر، وهي من أكبر مصدري الغاز الطبيعي المُسال في العالم، تواجه تحديات مماثلة تتعلق بإطالة طرق سفر وزيادة التكاليف الأمنية.

27- وقد أدت هذه الاضطرابات إلى تقلبات في أسعار النفط، لكن مدى التأثير يعتمد كثيراً على مدة الأزمة وما إذا كانت ستشهد تصعيداً في المستقبل.

2- الزيارات لموانئ البحر الأحمر

28- أبلغت شركة سي إنتلجنس (Sea Intelligence) عن تراجع حاد بنسبة 85 في المائة في متوسط عدد زيارات الموانئ العميقة المياه في البحر الأحمر خلال عام 2024⁽¹³⁾. ويركز آخر تحليل أجرته الشركة على ما أحدثه هذا التراجع من أثر كبير في قطاع النقل البحري بالحاويات.

29- كما هو موضح في الشكل 5، يركز التحليل على المناطق الرئيسية الأقرب إلى قناة السويس، بما في ذلك شرق البحر الأبيض المتوسط، وخليج عدن، والبحر الأحمر نفسه. ويتضح من هذا الانخفاض الكبير في عدد زيارات الموانئ في هذه المواقع الاستراتيجية مدى الاضطرابات التي تواجهها عمليات الشحن العالمية، مما يؤكد الدور الحاسم الذي يؤديه البحر الأحمر في التجارة البحرية، وفداحة أثر تداعيات الأزمة على قطاع الشحن.

30- أفادت تقارير سي إنتلجنس بأن عدد زيارات الموانئ العميقة المياه انخفض من أكثر من 200 في كانون الثاني/يناير إلى أقل من 40 في حزيران/يونيو 2024.

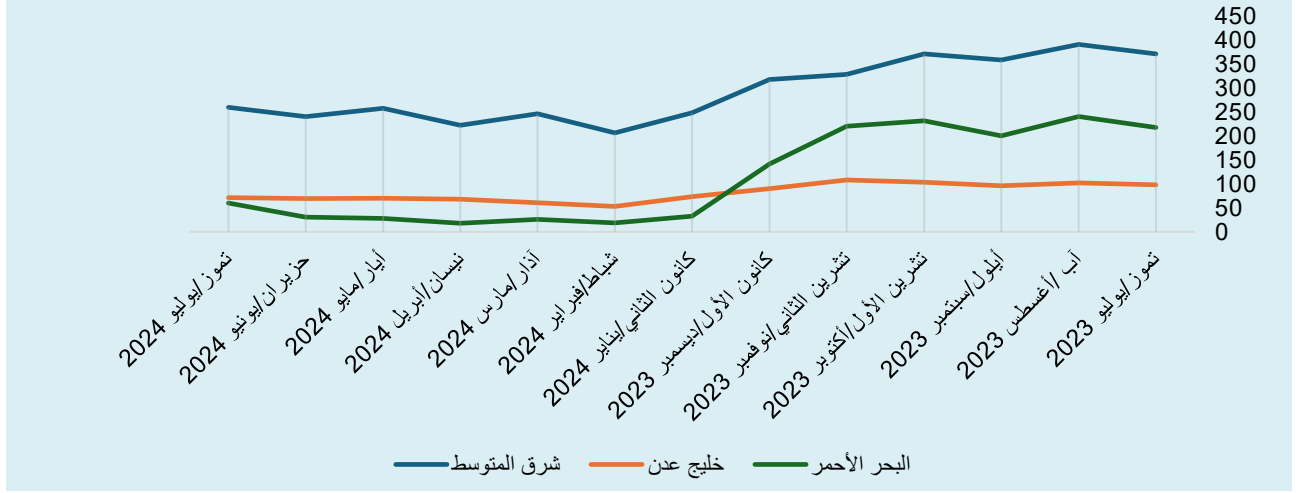
31- وأشدّ الموانئ تضرراً هما ميناء جدة وميناء الملك عبد الله. ففي كانون الثاني/يناير 2024، أوقفت شركات النقل البحري تماماً الاستعانة بالخدمات في المياه العميقة من ميناء الملك عبد الله. وأمّا ميناء جدة، فسجل تراجعاً حاداً في عدد الزيارات، بنسبة 74 في المائة خلال شهر واحد بين كانون الأول/ديسمبر 2023 وكانون الثاني/يناير 2024.

.U.S. Energy Information Administration, [Red Sea attacks increase shipping times and freight rates](#), 2024 (11)

U.S. Energy Information Administration, [Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows](#), 4 December 2023 (12)

.Sea Intelligence, [Regional impact of the Red Sea crisis](#), 12 September 2024 (13)

الشكل 5- عدد زيارات الموانئ العميقة المياه في مواقع حول البحر الأحمر



المصدر: بيانات من Sea Intelligence (تشرين الأول/أكتوبر 2024).

32- وعلى الرغم من الانتعاش الطفيف في تموز/يوليو 2024، لا يزيد متوسط عدد الزيارات لميناء جدة خلال الفترة الحالية على 37 زيارة، مقابل متوسط 135 زيارة شهرية قبل الأزمة.

3- تأمين النقل

33- يصنف البحر الأحمر كمنطقة عالية الخطورة بسبب النزاعات المستمرة وتهديدات القرصنة، لا سيما قرب اليمن. والأقساط مرتفعة لتأمين السفن التي تعبر هذه المنطقة ضد مخاطر الحرب. والهدف من هذه الأقساط هو الحماية من مخاطر الهجمات والمصادرات، وقد شهدت زيادة حادة خلال الأزمة. وكانت قيمة قسط التأمين ضد مخاطر الحرب، قبل الأزمة، حوالي 0.05 في المائة من قيمة السفينة المؤمن عليها، وتتراوح اليوم بين 0.75 و1 في المائة بسبب تزايد المخاطر المرتبطة بالملاحة عبر البحر الأحمر⁽¹⁴⁾،⁽¹⁵⁾.

رابعاً- تداعيات الأزمة على البيئة

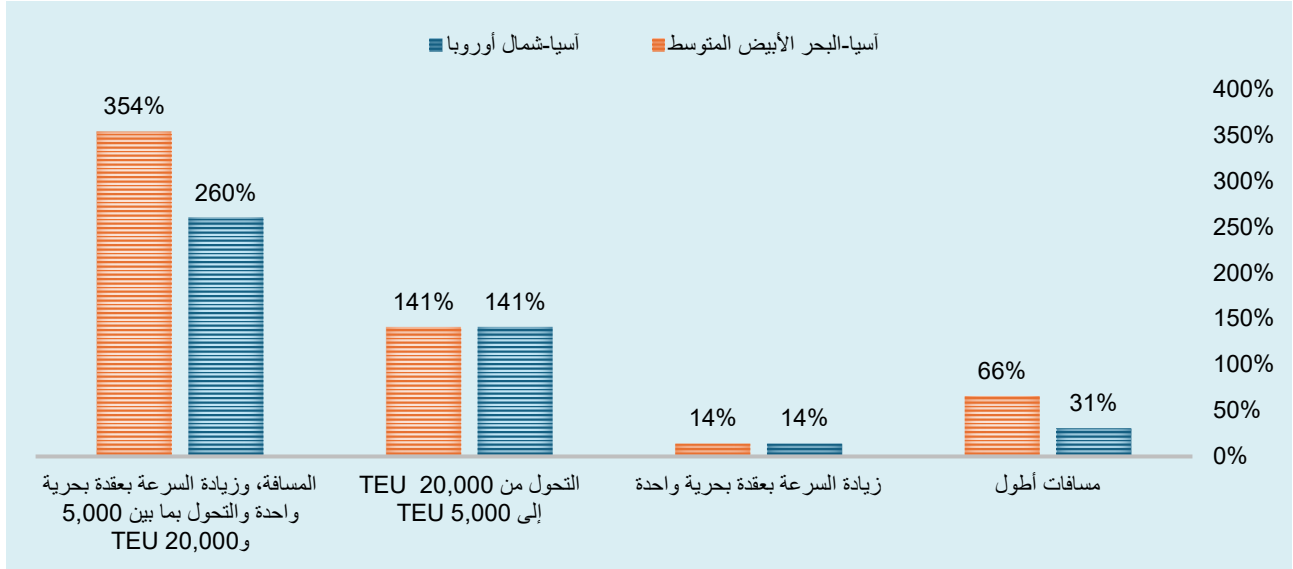
34- يواجه قطاع الشحن في العالم أصلاً مصاعب جمّة في التكيف مع أزمة المناخ، فأنتت الاضطرابات الجيوسياسية في البحر الأحمر لتزيد الوضع تعقيداً⁽¹⁶⁾. ويتوقع الخبراء في شركة سي إنتليجنس زيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسب تتراوح بين 31 و66 في المائة من جراء إطالة الرحلات بين آسيا وشمال أوروبا أو البحر الأبيض المتوسط. وتزايد الانبعاثات هذا نتيجة مباشرة لطول المسافات التي باتت على السفن قطعها، ويمثل انتكاساً في الجهود المبذولة للحدّ من البصمة الكربونية لهذا القطاع.

(14) The Economic Times, [As tensions mount in Red Sea, freight charges, insurance premiums may surge](#) further, 2024

(15) Allianz, [Securing critical infrastructure: the two-for-one of green investment](#), 2024

(16) Sea Intelligence, [Red Sea crisis: increase in CO2 emissions](#), 2024

الشكل 6- الزيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون



المصدر: بيانات من Sea Intelligence (تشرين الأول/أكتوبر 2024).

ملاحظات: TEU: وحدة مكافئة لعشرين قدماً.

35- علاوة على ذلك، سينهي تغيير مسار السفن ممارسة التبخير البطيء. وفقاً لتقارير سي إنتليجنس، إذا زادت السفن من سرعة إبحارها بحوالي 1 عقدة، يؤدي ذلك إلى زيادة بنسبة 14 في المائة في الانبعاثات لكل من طريقي آسيا إلى شمال أوروبا، وآسيا إلى البحر الأبيض المتوسط.

36- ويتوقع الخبراء أن ترفع شركات النقل البحري من سرعاتها النموذجية البالغة حوالي 14 عقدة بمقدار 1 إلى 2 عقدة⁽¹⁷⁾.

37- وستكون التغييرات أعمق أثراً إذا اختارت شركات النقل البحري استخدام سفن أصغر وأقل كفاءة في استهلاك الوقود لزيادة السعة الإجمالية للشحن. وتشير تقديرات سي إنتليجنس إلى أن الجمع بين أوقات الرحلات الأطول وزيادة السرعات واستخدام السفن الأصغر قد يؤدي إلى زيادة الانبعاثات بنسبة 260 في المائة للطرق من آسيا إلى شمال أوروبا، وبنسبة 354 في المائة للطرق من آسيا إلى البحر الأبيض المتوسط.

خامساً- سُبُل المضي قُدماً

38- لأزمة البحر الأحمر آثار عميقة في اقتصادات البلدان العربية، كونها تعطل التجارة والسياحة ونقل منتجات قطاع الطاقة. ومع تعرّض طرق الشحن للخطر، انخفضت حركة المرور عبر قناة السويس، ممّا أثر كثيراً على الإيرادات المصرية. ويمرّ قطاع السياحة، ولا سيّما في المناطق الساحلية، بفترة صعبة بسبب المخاوف بشأن الأمن، التي تسببت بانخفاض عدد الوافدين وبخسائر اقتصادية للأعمال التجارية التي تعتمد على هذا القطاع.

World Economic Forum, [What is 'slow steaming' and why is the Red Sea crisis affecting shipping](#) (17)

.emissions?, 19 March 2024

وأصابت التداعيات أيضاً قطاعي نقل النفط والغاز. فتوجيه الشحن إلى طرق أخرى دفع إلى تزايد التكاليف التشغيلية وارتفاع أسعار الشحن، مما فاقم الضغوط الاقتصادية على البلدان التي تعتمد على صادرات الطاقة.

39- يتطلب التخفيف من آثار هذه الأزمات، في المستقبل، تركيزاً أكبر من البلدان العربية على تنويع اقتصاداتها. كما أنّ تعزيز التعاون الإقليمي في مجالات الأمن والتجارة واللوجستيات عامل حاسم في ضمان الاستقرار. وقد تساعد الاستثمارات في طرق بديلة للتجارة وفي تدابير معززة للأمن البحري على استيعاب الاضطرابات المستقبلية. وقد يؤدي كلٌّ من تعزيز البنية التحتية السياحية وعمليات التسويق إلى جذب الزوار، حتى وسط التوترات الإقليمية، مما يساعد على استقرار الإيرادات الحيوية المتأثرة من السياحة. ويتأزر التنويع الاقتصادي مع التعاون الإقليمي في تعزيز منعة المنطقة بما يمكن البلدان العربية من التصدي على نحو أفضل لتحديات الأزمة والاستعداد لمستقبل أكثر استدامة.
