

تداعيات الإضطرابات الإقليمية على الممرات الملاحية و التجارة العالمية (الحرب على غزة و أمن البحر الأحمر – نموذجاً)

يحيى ابو طالب محمد حسن - محمد على إبراهيم - آظه محمد السيد
هيئة قناة السويس

الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري

الأكاديمية العسكرية للدراسات العليا والاستراتيجية

ملخص البحث:

نتيجة للصدمات العالمية والأزمات المتداخلة عانت منطقتي الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من تباطؤ معدلات النمو وارتفاع الدين العام لكل وحدة سياسية ؛ وكان من المتوقع في أعقاب التعافي من أزمة كورونا أن تنمو الإقتصاديات الصاعدة والنامية في عام ٢٠٢٣ بنحو (٤,٤%) بإستثناء منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لنحو (٢,٧%) فيما عدا البلدان المصدرة للنفط والتي إستفادت نتيجة الحرب الروسية الأوكرانية ٢٠٢٢ من ارتفاع أسعار النفط وحقق نمو سريع قدرة (٥,٢%).

ولقد أسفرت الحرب الإسرائيلية على غزة عن عمليات الإبادة الجماعية والتجهير القسرى لنحو (١,٧) مليون فلسطيني أى مايشكل (٧٥%) من سكان القطاع أزمة إنسانية تتطور لتشكل بادرة حرب إقليمية نتيجة لغياب العدالة الدولية والتدخلات الأجنبية وتعارض المصالح سواء الإقليمية أو الدولية ؛ ونتفق مع الإتجاه القائل بأن عدم إيجاد حل مناسب للمشكلة الفلسطينية سيؤدى لأزمات وأضطرابات تمتد آثارها على المستويين الإقليمي والعالمي لاسيما مفاهيم الأمن القومي ؛ خاصة بتعلق منطقة الصراع بأحد أهم الممرات الملاحية كنقطة إختناق رئيسية وهو ما يثير مفهوم (أمن منطقة البحر الأحمر).

وتشير التقارير الدولية بأن غزة قد تدخل ضمن تصنيف المرحلة الخامسة من التصنيف المتكامل لمراحل الأمن الغذائى (المجاعة) وهو ما يتجاوز أى تقييم إقتصادى لحركة تلك الأزمة وتداعياتها المباشرة على الأقتصاديات المجاورة وكذلك إمتدادها إقليمياً وعالمياً وآثارها على التجارة العالمية نظراً لإتساع رقعة النزاع والتدخلات الأجنبية وعجز المجتمع الدولى عن إيقاف الصراع وإحتواء آثاره .

ولما كانت دراسات الأمن القومي ليست علماً منفصلاً بذاته يُدار وفق قواعد وأسس علمية ثابتة، بل هي في الأساس تكوين فكري إستراتيجي يستخدم كل العلوم من أجل تحقيق أعلى مستويات الأمن بما يتوافق مع الغايات القومية ، وتشترك دراسات الأمن القومي اشتراكاً مباشراً مع كافة العلوم الإنسانية والطبيعية؛ لأنها تعتبر بمثابة الإطار الجامع الذي يستخدم كل هذه العلوم لخدمة المجتمع والدولة ، ومن هذا المنطلق نسعى في هذا البحث لمناقشة الحرب الإسرائيلية على غزة وآثارها على التجارة البحرية العالمية وإنعكاساتها على مفهوم الأمن القومي .

فيتناول هذا البحث دراسة تحليل الآثار الاقتصادية التى تواجه سلاسل الإمداد والقيمة العالمية ضمن حركة التجارة البحرية الدولية المتأثرة بإضطرابات منطقة البحر الأحمر والتي بدأت كأثر للحرب الإسرائيلية على غزة منذ أواخر عام ٢٠٢٣م ؛ وتعلقها بمفاهيم الأمن القومي المصرى ضمن المجال الأقتصادى وتخصصها الدقيق للإمداد البحرى وسلاسل القيمة العالمية.

الكلمات الأفتتاحية : الأمن القومي لتأمين الإمداد البحرى – سلاسل القيمة العالمية – سلاسل الإمداد البحرى – التجارة العالمية البحرية.

المقدمة

- ١- للممرات والمضائق البحرية أهمية جيواستراتيجية وجيوسياسية وجيوبولوتيكية وعسكرية فضلاً عن أهميتها الاقتصادية (جيونميك) لدورها الفعال في تنمية التجارة عبر العصور؛ وتختلف مكانتها وثقلها الأقتصادي أو السياسي أو العسكري باختلاف توجهات وأجندات القوة الإقليمية والقوى العالمية وحركة الأقتصاد العالمي وسلاسل القيمة العالمية، فعلى سبيل المثال فقد مضى (ماجلان، بهرنج) أهميتهما الاقتصادية بعد إنشاء قناة بنما عام ١٩١٤م، وعلى الرغم من ذلك ما زالت إنجلترا تحتل جزيرة فوكلاند المشرفه على المضيق نظراً لأهميتها البحرية والعسكرية والجيواستراتيجية، وكذلك تسيطر القوى الأقتصادية على مضائق (جبل طارق، باب المنذب، ملقة، الدنمارك، هرمز، دوفر).
- ٢- ويُعد النقل البحري بعنصره (حركة الملاحة الدولية، عمليات الأسطول التجاري، إدارة وتشغيل الموانئ البحرية) من خلال إرتباط منظومة التجارة البحرية بالأسواق الرئيسية (النولون، بناء السفن، بيع وشراء السفن، تخزين السفن) المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وسيلة لتحقيق التنمية لأية وحدة سياسيه وفى ذات الوقت متعلقه بمفاهيم الأمن القومى.

- ٣- تأتى أهمية الدراسة : كونها تتعرض بالتحليل الأقتصادي للإضطرابات بمنطقة البحر الأحمر وتداعياتها على التجارة الدولية والأقتصاد العالمي؛ لاسيما وأن التجارة الخارجية (www.wef.org 2015) تمثل لأي وحدة سياسية المجال الرئيسى للعلاقات الأقتصادية الدولية فى ظل العولمة الأقتصادية (OECD ٢٠١٠ Pomfret, Richard, and Patricia & Sourdin 2014) التى أظهرت مفاهيم جديدة للعمليات المالية أصبحت هى المهيمنة على نظام الأقتصاد الدولى، ومن أبرز تلك المفاهيم سلاسل القيمة العالمية (GVC) (Sanyal, ١٩٧٩) التى ظهرت فى ثمانينيات القرن الماضى (وقسمت العمليات الإنتاجية للسلع والخدمات إلى مجموعات موزعه على الوحدات السياسية وفقاً للكفاءات والإمكانيات التى تملكها كل دولة)، وساهمت فى إزدهار التجارة الدولية وزيادة الناتج القومى الحقيقى للدول المشاركة وتوليد القيمة ورفع معدلات النمو والنهوض الأقتصادي (بركان أنيسة، دراج عفيفة ٢٠٢٢؛ منال محمد الحسانين ٢٠٢١ OECD, World Economic & and World Bank Group 2015 & OECD, World Trade Organization 2013-2014 Forum ٢٠١٢) لاسيما الطفرات الأقتصادية التى واكبتها فاستقادات منها الدول النامية كالصين وماليزيا وسنغافورة وغيرهم.
- ٤- وتهدف الدراسة : لتحليل الآثار الأقتصادية الناجمه عن الحرب الإسرائيلية على غزة وتداعيات الإضطرابات بمنطقة البحر الأحمر على سلاسل القيمة العالمية والأقتصاد الدولى العام وبشكل خاص الإقتصاديات المرتبطة بمنطقة الأضطرابات وأهمها الممر الملاحى لقناة السويس.
- ٥- الإشكالية البحثية : لاشك بأن المتغيرات العالمية الأخيرة والتى بدأت بأزمة كورونا ثم الحرب الروسية الأوكرانية وصولاً إلى الإنتفاضة الفلسطينية والحرب الإسرائيلية على غزة

^١ - مفهوم التجارة الخارجية : (أحد فروع علم الإقتصاد ويختص بدراسة المعاملات التجارية الدولية المتمثلة فى حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الوحدات السياسية المختلفة)

وتداعياتها على منطقة البحر الأحمر أعادت إلى الأذهان مفاهيم توازن القوى وضرورة تحقيق الأمن والسلم العالمي ؛ الذي يتصادم بين كل فترة وأخرى مع المصالح المتعارضة بين القوى المختلفة وعلى ذلك فتكون الإشكالية البحثية هو التعارض بين مصالح القوى المختلفة في منطقة ما متأثرة بالإضطرابات والأزمات الإقليمية وتداعياتها الاقتصادية .

٦- يتسأل الباحث - عن مصير أزمة منطقة البحر الأحمر وتداعياتها الإقليمية والعالمية هل ستتطور لتصبح حرباً إقليمية وربما أبعد من ذلك خاصة في ظل التدخلات الغربية ووجودها العسكري ؟ أم هي معركة بين القوى الكبرى والفاعلة بين معسكريها الغربي والشرقي لبسط الهيمنة الاقتصادية والعسكرية على غرار لعبة الإستراتيجيات من خلال نقاط الإختناق الرئيسية التي كانت تمارس أبان الحرب الباردة (١٩٤٥-١٩٨٩)؟ وما هي الآثار الاقتصادية المترتبة على الاقتصاد العالمي ؟ والأقتصاديات النامية المرتبطة بمنطقة البحر الأحمر؟

٧- منهجية البحث وإطاره: تأتي الدراسة في إطار منهجي متنسق مع الغرض منها جامعاً بين الوصف والتحليل عن الآثار الاقتصادية لحركة التجارة الدولية المنقولة بحراً المترتبة نتيجة تداعيات الاضطرابات بمنطقة البحر الأحمر عن الفترة من أكتوبر ٢٠٢٣ حتى يوليو ٢٠٢٤

٨- ولما كان النقل البحري يستأثر بنسبة تفوق (٨٥%) من حجم التجارة العالمية العابرة للقارات ، ويرتبط النقل البحري بعلاقة وثيقة بحركة التجارة الدولية فهو الصورة التكاملية للتجارة القومية الخارجية الدولية ويمتد آثارها للجانب القومي (المحلي) والإقليمي والدولي والعالمى (عادل المهدي ، جمال عطيه ، هبه طلبه ، يحيى أبو طالب) ٢ ، ونظراً للدور الذي تلعبه الممرات والقنوات والمضائق البحرية وآثارها على حركة التجارة العالمية فسوف نقسم هذا البحث الى مطلبين كالتالي :

^٢ - يجرى العمل في جزء كبير من النقل البحري للتجارة العالمية للسلع الأساسية على أساس السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن (بيع سيف) والتسليم ظهر السفينة (بيع فوب) ولقد ساهمت عمليات ولوجستيات التجارة العالمية في تنمية النقل البحري وأهتمام كافة الوحدات السياسية بإيجاد موطئ قدم لها للمشاركة ضمن سلاسل القيمة العالمية وتوجد العديد من الدراسات التي قدمها الباحثين لمحاولة صياغة إستراتيجيات لضم بلدانهم في تلك السلاسل .

المطلب الأول

آثر الإضطرابات الإقليمية على التجارة العالمية

وإنعكاساتها على الأمن القومي

٩- يسعى الباحث في هذا المطلب إلى تقديم مدخل نظري حول العلاقة بين الأمن القومي والإمداد البحري المشارك في التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية ، لاسيما وأن رواد الفكر القومي والإستراتيجي والباحثين الثقات لم يتفقوا على مفهوم موحد لامن حيث: (التعريف أوالمستهدفين بالامن أو مصادر التهديد أو سبل وأدوات وإستراتيجيات تحقيق الأمن القومي) ويرجع ذلك لما تعنيه الكلمة من مدلولات يفتقر إلى تحديدها أو تقديرها وبيانها صياغة قاطعة (طه محمد السيد ، أحمد يوسف ، هشام الحلبي) ، وإن أتفقوا على أن للأمن القومي أربع خصائص أساسية (الأول) أنه مفهوم إستراتيجي : لكونه يعالج مكونات حياة الأمة والدولة المادية والمعنوية على المستويين المتوسط والبعيد المدى، (الثاني) أنه نسبي : لتعلقه بالغايات القومية للدولة،(الثالث) أنه متغير: لقدرته على توجيه الدولة نحو البناء الإيجابي متحدياً ثوابت التاريخ والجغرافيا السيئة (الرابع) أنه يصعب وضعه في إطار محدد: لعدم وجود إطار عام يحدّد مفهومه وغاياته التي عادة ما تُستنبط من مشروع قيادة الدولة.

١٠- ويرى الباحثين بأن موضوع مفهوم الأمن ظهر عقب معاهدة ويستفاليا عام ١٦٤٨م التي أنهت الحروب الدينية في أوروبا وأقامت الدول على أساس القومية ، وزاد إنتشار إستخدام هذا المفهوم عقب إنشاء (المجلس القومي الأمريكي) عام ١٩٤٧م ، وتأثرت المنطقة العربية بهذا المفهوم في أوائل القرن العشرين لاسيما مع ظهور حركات التحرر من الإستعمار الغربي وتعالّت الأصوات الداعية إلى الوحدة العربية وإنشاء كيان يحفظ الأمن القومي العربي من خلال التأكيد على الأمن الجماعي . (ناصر الخليفة وعبد القادر الطائي ٢٠٢١ ؛ كمال محمد الأسطل ٢٠١١/١٩٩٩ ؛ احمد امين عبد العال ٢٠١٨)

١١- ويتفق الباحث مع الإتجاه القائل – أن الدولة المصرية بتاريخها السحيق كانت سباقة في فكر ومفهوم الأمن القومي الذي كون أحد عناصر المنطق والإدراك القيادي للدولة المصرية القديمة والحديثة التي لاتسعى بطبيعتها للسيطرة الإقليمية ولكنها وعت أن الدفاع عن كيان الدولة لايقف على مجرد حماية الحدود الطبيعية وإنما يمتد لإستئصال ومنع تكامل أي قوى قد تهدد أي مجال لأمنها القومي في كافة دوائر ؛ وهو ما يدل على الفهم الواعي الحقيقي لأوضاع مصر الإستراتيجية . (طه محمد السيد ؛ احمد يوسف محمد عبد النبي ؛ حامد عبد الله ربيع ؛ عمر احمد قدور ؛ هشام الحلبي ، احمد شوقي الحفنى)

١٢- ولاشك أن التجارة البحرية العالمية منذ عام ٢٠٢٠م تواجه بيئة تشغيل معقدة محفوفة بالمخاطر وعدم اليقين لاسيما المعوقات المستمرة وطويلة الأثر التي أدت في مجموعها لتعطل سلاسل الإمداد والنقل البحري لنسبة مخيفة إقتصادياً بلغت في (يوليو) ٢٠٢٢ (٣٧%) ، ومن تلك المتغيرات جائحة كورونا وبوتر التوتر العالمية كالحرب الروسية /الأوكرانية (غلق موانئ البحر الأسود) وقضية بحر الصين الجنوبي وإضطرابات منطقة البحر الأحمر والصراع

الأمريكي / الصيني ، وغيرها من المعوقات العالمية وهو ما أدى لإختناقات غير مسبوقه فى الخدمات اللوجستية مردها بجانب المتغيرات السابقة الظروف القوية المعاكسة للأقتصاد الكلى وتباطئ الأقتصاد الصينى (كوفيد الصفرى) ٣ (UNCTAD/RMT/2022) فضلاً عن ارتفاع التضخم وتكاليف المعيشة والتحول الأستهلاكى من السلع إلى الخدمات والأرتفاع الكبير للطلب والنقص الحاد فى المعروض وتأثر النقل البحرى بالإجراءات المهنية والإضطرابات العمالية مثل موانئ (ألمانيا - كوريا - جنوب أفريقيا - المملكة المتحدة) وكذلك المتغيرات المناخية التى أصابت معظم إقتصاديات العالم مثل (الولايات المتحدة - أوروبا - أستراليا - شرق أفريقيا - البرازيل - باكستان) فضلاً عن تذبذب أسعار الشحن البحرى بالحاويات وأرتباطها باللوائح البيئية الذى وضعتة المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنها مقياس استهلاك السفن الحالية للطاقة (EEXI) ومؤشر كثافة الكربون (CLL) ومن المرجح أن تؤدى تلك المعايير لإنخفاض ساعات الشحن البحرى وسحب الناقلات الحالية من السوق .

(UNCTAD/RMT/٢٠٢٢)

١٣ - نتيجة لتراجع النقل البحرى العالمى والإختلالات اللوجستية المرتبطة تراجع عدد توقعات الموانئ البحرية لاسيما فى الأقتصاديات الرائدة كالولايات المتحدة الأمريكية والذى أدى ضعف البنية التحتية لموانئ الساحل الغربى نتيجة لعدم ضخ الإستثمارات بها منذ أمد بعيد لتقويض الأداء التشغيلى لموانئ الحاويات وحافظت موانئ الصين والهند ودول شمال أفريقيا على معدلات إرتباط موانئها بالتجارة البحرية والخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد ، فى حين عانت الدول النامية إقتصاديا لاسيما معظم دول أفريقيا وأمريكا اللاتينية والكاريبى من تلك الإختلالات وشهدت إنخفاضا كبيرا فى الإرتباطات المباشرة وكذلك الأرتباطات الخلفية ، كما تعاني موانئها فى كثير من الأحيان لنقص المعدات والأيدى العاملة الماهرة ومرافق التخزين والتأخير فى الجداول الزمنية لتفريغ الشحنات فعلى سبيل المثال زادت التأخيرات على طريق الشرق الأقصى و أمريكا الشمالية من يومين إلى اثنى عشر يوماً فى الفترة (الربع الأول عام ٢٠٢٠ - الربع الأخير عام ٢٠٢١) كما زادت المدة الوسيطة لتفريغ وإعادة تحميل سفن الحاويات بنسبة (١٣,٧%) وهو الأمر الذى أدى لتكبد شركات الشحن خسائر تقدر بنحو عشرة بلايين دولار أمريكى وأفقدها الثقة فى قدرة تلك الأقتصاديات وخاصة الدول النامية الأصغر والضعيفة (متوسطة ومنخفضة الدخل) على موثوقيتها للشحن البحرى ونظامها القانونى من ناحية أرتفاع رسوم التأخير والإحتجاز ، ودعت الشركات حكومات تلك الدول

^٢ - نتيجة لجائحة كورونا أتبعته الصين سياسة (كوفيد الصفرى) عن طريق غلق عمليات التصنيع والتجارة والشحن لاسيما فى منطقتين من أكبر مناطق التصنيع والتجارة العالمية وهما (شنجن - شنغهاى) وهو الأمر الذى أثر سلباً على سلاسل الخدمات اللوجستية العالمية وأضر بشركات الشحن الدولية وأدى لتعطل نسبة سلاسل الإمداد والنقل البحرى لنحو (٣٧%) عالمياً ودفع بشركات الشحن للبحث عن موانئ بديلة فضلاً عن إرتفاع سعر تكلفة الشحن عالمياً لمستويات قياسية تفوق أربعة أمثال السعر المتعارف عليه قبل الجائحة - مثال- كانت تكلفة شحن حاوية مكافئة (٢٠ قدم) عام ٢٠١٩ على طريق (الصين / أمريكا الجنوبية "سانتوس") نحو ألفى دولار ، بلغ تكلفة نفس الشحنة فى ديسمبر ٢٠٢٠ نحو (٦٥٤٣ دولار) ، وأرتفعت فى ديسمبر ٢٠٢١ (١٠١٩٦ دولار) ، وبالقياس على ذلك تكلفة شحن الوحدات المكافئة "٢٠ قدم" على كافة الطرق التى تخدم سلاسل الإمداد العالمية -مثال- طريق شانغهاى / جنوب أفريقيا "ديربان" من نحو (٢٥٢١ دولار) الى (٦٤٥٠ دولار) ، وعلى طريق شنغهاى /غرب أفريقيا "لاغوس" من (٢٥٢١ دولار) إلى (٧٤٥٢ دولار) -للمزيد أنظر تقرير الأونكتاد UNCTAD/RMT/2022 (Overview) ، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بعنوان لمحة عامة -إستعراض النقل البحرى ٢٠٢٢ - جنيف ، ٢٠٢٢ ، ص ٣-٤ ، ص ١٢، المنشور على الرابط التالى : <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>

نحو إعادة التدقيق فى قطاعها البحرى عامةً لمواكبة المتغيرات العالمية . (UNCTAD/RMT/2022)

١٤ - كما أدت المتغيرات السابقة لتراجع التجارة البحرية العالمية بنسبة (٣,٨%) بإجمالى شحنات بلغت ١١ بليون طن ، مع مخاوف لإنزلاق الأقتصاد العالمى نحو الركود التضخمى والإنتكاس ، ومقارنةً بالعقود الثلاث السابقة عن عام ٢٠٢٠م والذى بلغت فيه نسبة النمو السنوى (٣,٣%) فيتوقع الخبراء أن يعتدل نمو التجارة البحرية العالمية من (١,٤%) عام ٢٠٢٢م إلى معدل سنوى قدرة (٢,١%) خلال الفترة من (٢٠٢٣ - ٢٠٢٧) ، وذلك بالحفاظ على التجارة البحرية وقياسها بالأطنان المليية عن طريق إحلال الأسواق والموردين - فعلى سبيل المثال - تسعى روسيا وعلى الرغم من التقييدات والعقوبات الاقتصادية للبحث عن الأسواق البديلة وتوسعى الدول الأوربية المتضررة بالبحث عن مصادر توريد أخرى وتوسعى الدول الأفريقية والعربية للحصول على موارد الحبوب من مصادر أخرى ٤ ، ويمكن بإستخدام التيسير الرقى للتجارة ٥ مواجهة وتخفيف العديد من إختلالات سلاسل الإمداد والإختناقات اللوجستية لاسيما فى بلداننا النامية .

١٥ - ولقد كشفت الإختلالات المتكررة والمخاطر الجيوسياسية كأزمة منطقة البحر الأحمر محدودية نماذج سلاسل الإمداد لاسيما إرتباطها الوثيق بعنصر الزمن خاصةً فى السلاسل التى يكون مصدرها محدود وتتعلق بالسلع والخدمات الإستراتيجية كالغذاء والطاقة أوقطع الغيار والعناصر -فعلى سبيل المثال- تركت أزمة نقص أشباه الموصلات عامى (٢٠٢١-٢٠٢٢) بصمة تضخمية على العديد من القطاعات خاصةً صناعة السيارات والإلكترونيات والرعاية الصحية ؛ كما كشفت أزمة منطقة البحر الأحمر عن هشاشة الوضع الجيواستراتيجى للأمن البحرى الجماعى ، وهو ما يتطلب من الحكومات العمل على ضمان أسواق تنافسية بما يتلائم مع المتغيرات والمخاوف ويعمل على إمتصاص صدماتها بجانب دعم وحماية وتمكين التجارة ومعالجة الإضطرابات الجيوسياسية ومعوقات البنية التحتية والخدمات وتنفيذ حلول تيسير النقل والتجارة عبر الموانئ والحدود ومواكبة التحولات البنيوية كالإستدامة البيئية ؛ مع ضرورة تحمل المجتمع الدولى خاصةً القوى الكبرى والفاعلة لدورها الرئيسى فى ضمان السلم و الأمن العالميين كأساس لإستمرار تدفقات التجارة الدولية .

١٦ - خلقت العولمة الأقتصادية نظرية الأقتصاد الذكى فى مجتمع الميناء ضمن سلسلة القيمة العالمية، ومضمونها (الكفاءة والقدرة على التكيف والابتكار ورضاء ورفاهية المتعاملين

٤ - تغيرت أنماط التجارة البحرية العالمية عقب الحرب الروسية / الأوكرانية بما يتجاوز منطقة الحرب وأوروبا لاسيما التقييدات الاقتصادية التى ضاعفت من حالة عدم اليقين وضعت الثقة فى إستمرارية وأستقرار الأقتصاد العالمى فزادت التقلبات وأمدت أثارها عبر أسواق السلع الأساسية والأسواق المالية وسلاسل الإمداد بما ينذر بحدوث ركود تضخمى وأنتكاسة عالمية ، حيث أرتفعت أسعار شحن السوانب الجافة كما سبق أن بينا وأرتبط بها عمليات التأمين البحرى ، وسارع المشترون بالبحث عن موردين وأسواق أخرى -فعلى سبيل المثال- تستورد مصر حالياً القمح من الهند وكذلك بلدان شرق آسيا ، والحبوب من البرازيل كباقي الدول الأفريقية ، وتستورد نيجيريا البوتاس من كندا ، ويستورد الإتحاد الأوروبى والصين الذرة من البرازيل وأمريكا ، وكذلك تغيرت أنماط التجارة فيما يتعلق بإمدادات الطاقة .

٥ - منذ بداية جائحة كورونا راجت التجارة الألكترونية للسلع الإستهلاكية المنقولة بالحاويات فعلى سبيل المثال فى عام ٢٠٢١م أستحوذت شركة (ميرسك) أكبر ثانى شركة فى العالم للنقل بالحاويات على عدد من شركات الخدمات اللوجستية للتجارة الألكترونية ، وحتى يعطى هذا التوجه العالمى ثماره المطلوبة وأرباحه المرجوة فكان من اللازم للحفاظ على قدراتها التنافسية لاسيما عنصر الزمن ضرورة تغيير أنماط النقل البحرى وعمليات الموانئ وزيادة سعة التخزين ، ولا يتأتى ذلك إلا من خلال إستخدام جميع الأدوات الرقمية التى تمكن من نمو التجارة الألكترونية وتحقيق التعاون والتكامل بين سلاسل الإمداد الخاصة والحكومية من خلال وجود نماذج أعمال مبتكرة تنقسم البيانات والقواعد المشتركة ، فضلاً عن الكفاءة والتحسين والموثوقية والرؤية والمرونة والقدرة على التنبؤ والإستدامة

وأصحاب المصالح داخل الميناء وتحسين العمليات الإدارية وتسهيل الإجراءات والميكنة والرقمنة والتتبع للشحنات وحركة البضائع وتخفيض عدد أيام العمليات بجانب نمو الإيرادات) ، وقد واكب النقل البحري هذه التطورات بالاعتماد على تكنولوجيا المعلومات في إدارة العمليات من خلال التطبيقات الذكية كميّار للموانئ الذكية التي تقدم الخدمات التكنولوجية لمجتمع الميناء بإيجاد طرق مبتكرة لخفض التكاليف و القضاء على الهدر مما يزيد من القيمة المضافة لعمليات التشغيل مع تحقيق الاستدامة في سلاسل توريد البضائع من خلال تطبيق متطلبات الميناء الذكي في الموانئ المصرية ، مع دراسة تجارب الموانئ الذكية الناجحة عالمياً ومؤشرات أدائها و أثر ذلك على التنافسية والإنتاجية وتسهيل التجارة ، وهو ما يؤثر بالتبعية على البعد (الاقتصادي ، الاجتماعي ، البيئي) . (هبة إسماعيل عبد النبي و نادر ألبير فاتوس و نهال محمد فتحي الشحات)

١٧- فالفكر الإستراتيجي الغربي كان وسيظل متعلق بالسيطرة على منابع الثروات الطبيعية والإبتكار والتطوير ؛ والمحرك الرئيسي لتك الأطماع سيظل دافعها الأساسي هو الهيمنة الاقتصادية ؛ خاصةً لو علمنا بأن حجم سيطرة القوى الكبرى على حركة سلاسل القيمة والتجارة والإستثمار الدولي تتخطى نحو (٧٠%) من التجارة الدولية التي تستحوذ فيها الشركات متعددة الجنسيات على نحو (٥٠%) منها فضلاً عن سيطرة تلك الشركات لأكثر من (٣٥%) من الإنتاج العالمي (OECD & ٢٠٢٠ و Cusolito, A.P & ٢٠١٦ و Johansson, A. and Olaberra, E & ٢٠١٤ & ٢٠١١ Bayoumi, T & ٢٠١٢ World Economic & ٢٠١٣ World Investment Report & ٢٠١٩ Kim, I. S & ٢٠٢٠ Quak, E.J & ٢٠٢٠ Amador, J. and Cabral, S & ٢٠١٤) ضمن عمليات النقل البحري التجاري ونسبة أكثر (٨٥%) معتمدة على الإستقرار الإقليمي والعالمي وإستتباب الأمن في المناطق البحرية الإستراتيجية وكفاءة الموانئ البحرية للدول المشاركة - وعلى ذلك فيرى الباحث أنه يمكن تعريف تأمين الإمداد البحري في الفكر الإستراتيجي للأمن القومي المصري كالتالي : (إستغلال القدرة الجيوبولوتيكية^٦ والجينئوميكية^٧ للدولة المصرية - من خلال الرؤية الإستشراقية على تلبية متطلبات التجارة الدولية بترقية الموانئ البحرية المصرية كموانئ ذكية -الجيل الخامس والسادس - وبالتكامل مع الموانئ النهرية والجافة كظهير لمراكز لوجستية مشاركة في حركة وحجم التدفقات الدولية بتطويع الهيكل التجاري والإنتاجي وإستقرار السياسات المالية والنقدية وأدوات التجارة العامة للمشاركة بنسبة في مراحل التصنيع والإنتاج مع تحقيق الأمن التشريعي والمؤسسي والإجرائي والتنظيمي والأمني والعسكري ؛ بشرط تحقق الإستقرار الإقليمي)

^٦ - الجيوبولوتيك : هو علم دراسة المجال الحيوي للدولة بوصفها كائناً حي قابلاً للتمدد والإنكماش في ظل نظرية الصراع التي تركز على (التكنولوجيا - الموارد والثروات - الشعب) ؛ وعلى ذلك فهو علم ديناميكي متغير يبحث درجة ارتباط الأحداث والتطورات السياسية بالمجال الأرضي لأية دولة لتأمين مصالحها الحيوية وأمنها القومي من ناحية (الموقع الجغرافي - شكل ومساحة الدولة - المناخ - السكان - الموارد والثروات الطبيعية)
^٧ - الجيومنيك : وهي تأثير الموقع والطبيعة الجغرافية على قدرة الدولة الاقتصادية لاسيما تعلقها بمفاهيم الجغرافيا السياسية والقرب من خطوط التجارة العالمية وتوافر المناخ المناسب لتحفيز الإستثمارات كالتشريعات والإرادة السياسية والثبات السياسي والإسقرار الأمني والبيئة المناسبة... الخ للمزيد من التفاصيل عن المفاهيم السابقة يرجى رسالتنا لنيل درجة دكتوراة الفلسفة في الاقتصاد وعنوانها : دور المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية في التنمية المستدامة بالتطبيق على المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - دراسة مقارنة ؛ كلية الحقوق ؛ جامعة بنها ؛ ٢٠٢٣ - وكذلك مؤلفنا بعنوان : إستراتيجية تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و سيناء بين الواقع والمأمول ، الناشر مؤسسة الكاتب العربي ، ط ٢٠٢٤ م .

المطلب الثاني

تداعيات الإضطرابات الإقليمية على حركة التجارة العالمية

(الحرب على غزة وأمن البحر الأحمر – نموذجاً)

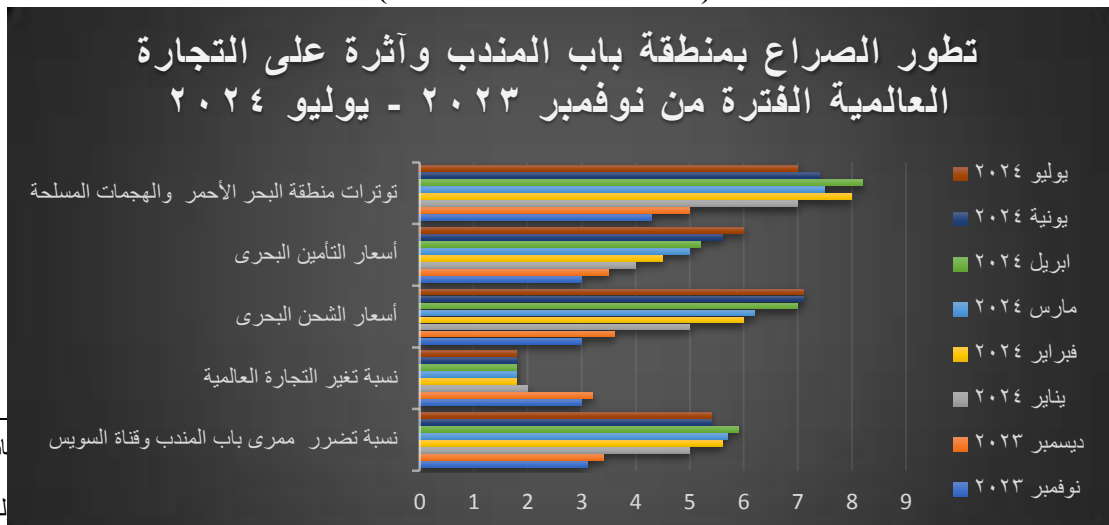
تحليل أزمة الشحن عبر البحر الأحمر وتداعياتها الإقليمية و العالمية

١٨- منذ السابع من أكتوبر عام ٢٠٢٣ ونتيجة لإضطرابات القضية الفلسطينية وتبعاتها الإقليمية والعالمية تواجه منطقة البحر الأحمر الذي يعد شريان رئيسى لحركة التجارة الدولية وممر لنحو (٣٠%) من حركة الحاويات العالمية و(١٠%) للنفط؛ (٨%) للغاز أزمة غير مسبوقه ونسعى فى هذا المطلب لتحليل التطورات الاقتصادية والاجتماعية الأخيرة فى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا التى رتبها أزمة الشحن البحري فى البحر الأحمر؛ خاصة الهجمات على السفن التجارية^٨ مما تسبب فى تراجع كبير فى النشاط التجاري البحري وإنخفاض حجم حركة المرور عبر قناة السويس الإستراتيجية ومضيق باب المندب إلى نحو النصف، فى حين شهد المسار البديل عبر طريق (رأس الرجاء الصالح) زيادةً بنسبة (١٠٠%) فى أنشطة الملاحة البحرية؛ ونستعرض فى دراستنا بإستخدام التحليل مدى تأثر منطقة البحر الأحمر بالتبعات السياسية والعسكرية وأن تحقيق إستقرار منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يترتب عليه إنضباط الحركة الاقتصادية العالمية .

١٩- نتيجة للمتغيرات الإقليمية والعالمية تدهورت الأوضاع الاقتصادية وأرتفع مستوى التضخم مما يهدد جميع الاقتصاديات العالمية وقد يؤدى لهوة سحيقة تضطر بعض الأنظمة لإتخاذ إجراءات تسبب إضطرابات داخلية متأثرة فى عالم اليوم بالتوجهات والأجندات المتعارضة والأهداف والإستراتيجيات القومية؛ وعلى ذلك فيشكل هذا المبحث من الأهمية بمكان من ناحية منظور الأمن القومى المرتبط بسلاسل الإمداد البحرى والقيمة العالمية وهو محور دراستنا .

رسم بيانى رقم (١) يوضح تداعيات إضطرابات منطقة البحر الأحمر على التجارة العالمية الفترة من

(نوفمبر ٢٠٢٣ – يوليو ٢٠٢٤)^٩

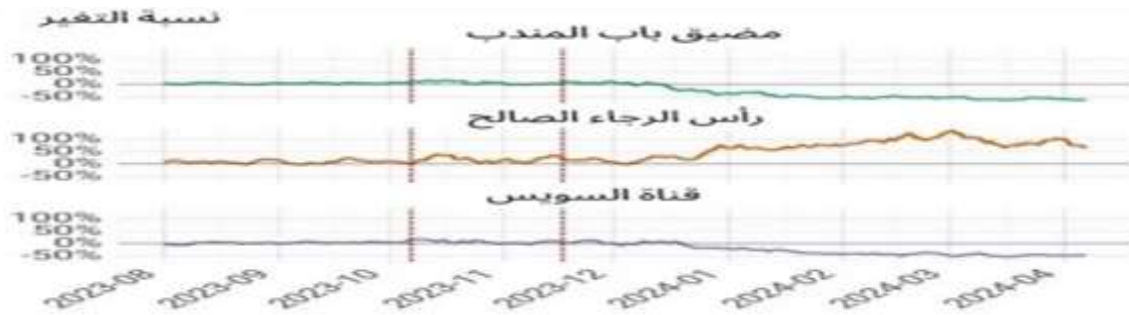


٨ - نذب
بتحالف
٩ - الم

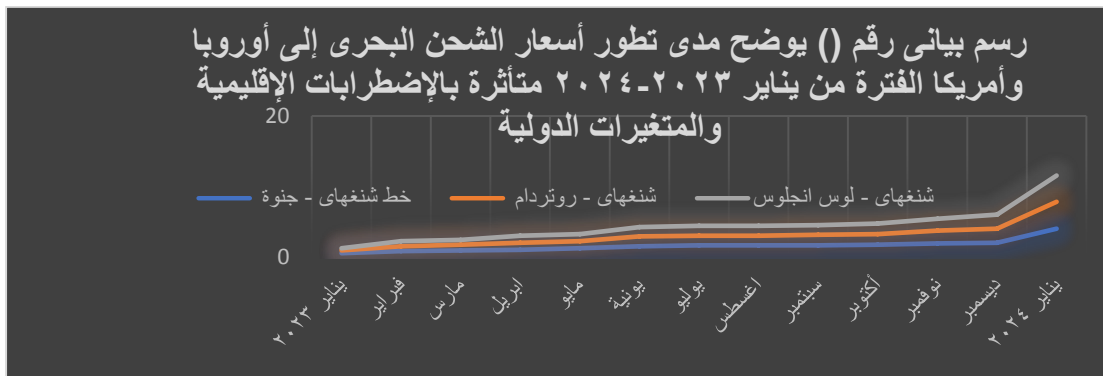
الأمم المتحدة العالمية؛ ومشروع بيانات احدث ومواقع الصرعات المسلحة (ACLED) - انظر الموقع التالى تاريخ الاسترجاع يوليو ٢٠٢٤

<https://acleddata.com>

شكل رقم (١) يوضح النسبة المئوية لتغير حركة الشحن العالمي بمنطقة البحر الأحمر وقناة بنما منذ نوفمبر ٢٠٢٣ حتى مايو ٢٠٢٤ متأثرة بتداعيات القضية الفلسطينية^{١٠}



رسم بياني رقم (٢) يوضح زيادة أسعار الشحن البحري لأوروبا وأمريكا نتيجة المتغيرات العالمية والإقليمية^{١١}



٢٠ - **بالتحليل يتضح** منذ نوفمبر ٢٠٢٣ فإن حركة التجارة الدولية والأقتصاد العالمي تأثرت بتداعيات عدم الاستقرار بمنطقة البحر الأحمر والذي يُعد أحد أهم الممرات المائية في العالم ويربط أوروبا وآسيا وأفريقيا عبر قناة السويس ويمر به نحو (٣٠%) من حجم التجارة العالمية ؛ وقد أدت تلك الأزمة إلى تكثيف الضغوط على سلاسل التوريد العالمية بسبب القيود المفروضة على العبور عبر البحر الأسود في أعقاب الصراع بين روسيا وأوكرانيا ؛ فأدى عدم استقرار منطقة البحر الأحمر إلى تعطيل عمليات الشحن وتأخيرات تجارية وزيادة التكاليف والمخاطر، وتهديد التجارة العالمية التي أنخفضت نحو (٣,١%) خلال شهرى نوفمبر وديسمبر ٢٠٢٣ وتعطل سلاسل التوريد من خلال إعادة توجيه مسار الشحنات العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح .

^{١٠} - المصدر : منصة (Portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي - أنظر الموقع التالي تاريخ الاسترجاع مايو ٢٠٢٤

<https://portwatch.imf.org/>

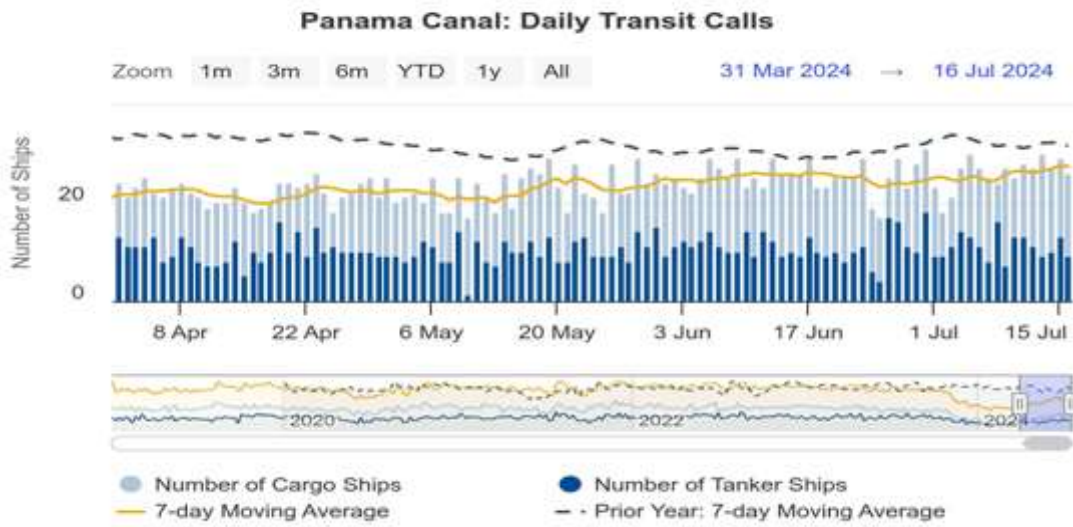
أنظر أيضاً بيانات يومية عن حركة المرور بين الممرات الرئيسية بمنطقة البحر الأحمر والمنافسة على اللينك تاريخ الاسترجاع يوليو ٢٠٢٤

<https://portwatch.imf.org/pages/٥٧٣٠١٢af٣b٦٥٤٥deae٥٠ed١cbaf٩٤٤٤>

<https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>

^{١١} - المصدر : من إعداد الباحث بالإعتماد على مؤشر (درويرى) العالمي للحاويات ؛ تظهر النسب عالية حتى يناير ٢٠٢٤ ارتفاع أسعار الشحن البحري للحاويات (٤٠) قدم إلى ثمانية الألاف دولار ؛ حيث ارتفعت كلفة الشحن إلى نحو الضعف فى يناير ٢٠٢٤ نتيجة لتوترات منطقة البحر الأحمر وتزايد هجمات الحوثيين بباب المندب ؛ كما ازدادت أسعار حاويات الشحن من آسيا إلى البحر المتوسط بثلاثة أضعاف أنظر أيضاً منصة الشحن العالمية (فريتوس - Freightos) .

٢١- **تابع التحليل** : فأدت تلك الأزمة إلى إرتفاع أسعار الشحن والتأمين البحري وهما عصب التجارة الدولية - مثال - إرتفاع أسعار الشحن لخط (شمال آسيا - الساحل الشرقى الأمريكى) لنحو (١٣٧%) فبلغ عن الحاوية سعة (٤٠) قدم نحو (٥٠٠٠) دولار أمريكى فى بداية الأزمة ؛ كما بلغ سعر شحن الحاوية ما بين الصين وأوروبا نحو (٧٠٠٠) دولار ؛ كما رفعت شركات التأمين نسبتها من (٠.٦%) إلى (٢%) من قيمة الشحنة لتغطية مخاطر الحرب ؛ كما أرتفعت تكلفة النقل من (آسيا - لأوروبا) بنسب بين (١٧٥% - ٢٥٠%) بسبب إعادة توجيه المسار للطرق البديلة وهو ما أدى لغرامات التأخير وزيادة النفقات لطول المسافة المقطوعة للطرق البديلة وكذلك إرتفاع أسعار المحروقات .



شكل رقم (٢) يوضح حركة الشحن العالمية بقناة بنما منذ أحداث أكتوبر ٢٠٢٣^{١٢}

٢٢- **تابع التحليل** : تشكل تداعيات المعضلة الفلسطينية أزمات و تداعيات بعيدة المدى ليس فقط على صناعة الشحن البحري ولكن أيضاً على البيئة والاقتصاد العالمى ؛ حيث أدى استخدام طرق الملاحة الطويلة التي فرضتها الأوضاع الحالية إلى زيادة مسافات السفر لسفن الشحن والناقلات بنسبة تصل إلى (٥٣%) مما تسبب في ارتفاع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بسبب حرق الوقود الإضافى فضلاً عن التبعات الاقتصادية التى سببتها إرتفاع أسعار الشحن وتكاليف التأمين مما ساهم في التضخم وأثر سلباً على اقتصادات الشحن الإقليمية والدولية وتراجع الإنتاج العالمى بسبب التأخير فى الإمداد وإضطراب سلاسل التوريد وهو ما أدى لإرتفاع أسعار الواردات لاسيما فى الشحنات الحيوية كالحبوب والمحروقات .

^{١٢} - المصدر : منصة (Portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي - أنظر الموقع التالى تاريخ الاسترجاع يوليو ٢٠٢٤
<https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>

شكل رقم (٣) يوضح التغيير في مسافات سفر السفن بعد الأزمة الفلسطينية^{١٣}

٢٣- **تابع التحليل** : يتضح من الجدول عالية أن السفن العابرة للبحر الأحمر قد ارتفع معدل المسافات المقطوعة لديها من مناطق القيام إلى الوصول بنسبة تكاد تصل إلى (١٠٠%) في حين زاد متوسط الوقت المطلوب لوصول البضائع وغيرها إلى نحو (٦٠%) مما ترتب عليه زيادة اسعار الشحن و التأمين البحري وبالتبعية التأثير العالمي بمنحى التضخم مما أدى لإضطراب حركة الإقتصاديات المختلفة وتأثرها بشكل متزايد بين الإقتصاديات المتقدمة والنامية ؛ **ويوضح الشكل التالي ذلك** .

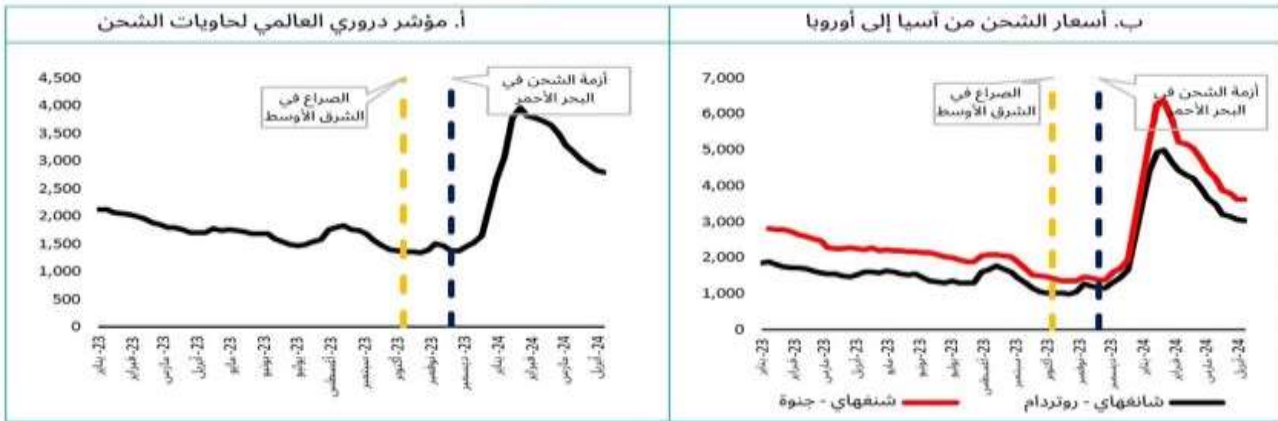
^{١٣} - المصدر : منصة الأمم المتحدة العالمية ، أنظر الرابط التالي :

<https://unstats.un.org/wiki/display/AIS/AIS+Handbook+Outline>

أنظر أيضاً تقرير البنك الدولي - مدونات البنك الدولي : بعنوان - الإبحار في مياه مضطربة : أزمة الشحن عبر البحر الأحمر وتداعياتها العالمية بتاريخ ٢٠٢٤/٥/١٦ ، منشور على الينك التالي :

https://blogs.worldbank.org/ar/voices/navigating-troubled-waters--the-red-sea-shipping-crisis-and-its-?cid=ecr_fb_worldbank_ar_ext

شكل رقم (٤) يوضح زيادة الأسعار العالمية للشحن البحري نتيجة تأثرها بمعضلة البحر الأحمر^{١٤}



شكل رقم (٥) يوضح نسبة تراجع النشاط التجاري بموانئ منطقة البحر الأحمر^{١٥}



^{١٤} - المصدر : أنظر تقرير مؤشر (دروري - Drewry) لحاويات الشحن ؛ منشور على الموقع التالي تاريخ الاسترجاع يوليو ٢٠٢٤

<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

ملحوظة : يتتبع مؤشر دروري تكاليف حاويات الشحن سعة ٤٠ قدماً عبر ثمانية طرق بحرية رئيسية، منها الأسعار الفورية وأسعار العقود قصيرة الأجل.

^{١٥} - المصدر : أنظر منصة (portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي بالشراكة مع جامعة (OXFORD) على اللينك التالي تاريخ الاسترجاع يوليو ٢٠٢٤

<https://portwatch.imf.org>

أنظر أيضاً منصة الشحن العالمية (فريتوس - Freightos) على اللينك تاريخ الاسترجاع يوليو ٢٠٢٤

<https://www.freightos.com/red-sea-and-suez-canal-shipping-crisis-update>

٢٤- **الخلاصة** - تكمن الأهمية الجيوسياسية و الجيونيوميكية و الجيوستراتيجية لمنطقة البحر الأحمر في أنه منطقة غنية بالثروات و الموارد الطبيعية و محرك رئيسي للتجارة العالمية فضلاً عن كونه سوق إستهلاكي ضخم ؛ فمن خلاله يستمر شريان الإمدادات بالموارد من الدول النامية إلى الدول الصناعية و إنتقال التجارة من الدول الصناعية إلى أسواق آسيا و أفريقيا ؛ و يتميز ممر قناة السويس عن الطرق المنافسة حيث يوفر حوالي (١٧%-٥٩%) من المسافة، و (٥٠%-٧٠%) من الوقود ، (٦٠%-٧٠%) من وقت الرحلة فضلاً عن إنبعاثات الكربون التي تنخفض بنحو (٥٥%-٧٠%) تبعاً لحمولة السفن المارة بالبحر الأحمر بالمقارنة بطريق رأس الرجاء الذي يسبب إختناقات و تأخيرات على طول سلاسل الإمداد ؛ فضلاً عن إتساع النطاق الجيوبوليتيكي للبحر الأحمر الذي قد يشمل الخريطة السياسية للعالم التي ترتبط به (سياسياً - اقتصادياً - عسكرياً - إستراتيجياً) مثل دول غرب أوروبا الصناعية التي تعتمد لإمدادها بالطاقة على نفط الخليج ؛ وروسيا التي تعتبره أقصر طريق يربط بين موانئها على البحر الأسود و أسطولها في المحيط الهندي ؛ فإن تجاهل ما يؤثر على منطقة البحر الأحمر من إضطرابات محلية أو صراعات إقليمية أو وجود أجنبي يُعد خطأ جسيماً لتداعياتة على الأمن القومي لدول المسرح و الكتل الإستراتيجية حوله ؛ وذلك للخصائص الجيوسياسية و الجيوستراتيجية للبحر الأحمر و ارتباطه بمنطقة الصراع العربي - الإسرائيلي و المحيط الهندي و الخليج العربي فضلاً عن الإختلالات الهيكلية في البنية الداخلية لمجتمعات الدول المتشاطئة و خاصة (الصومال - اليمن - السودان - جيبوتي - إريتريا - اثيوبيا - اسرائيل) .

النتائج

٢٥- **ترجع** أزمات منطقة البحر الأحمر في أغلبها إلى أسباب سياسية و عوائق إنمائية داخلية و تدخلات أجنبية تقودها الأطماع الغربية و الوكلاء المحليين و لا ترتبط بالبحر الأحمر و أمنه بوصفه مجرى ملاحياً مباشرة ؛ حيث أن الشاغل للقوى الغربية في إدارتها لأزمات حوض البحر الأحمر هو تحقيق هدفين مهمين : **(الأول)** حماية المصالح و الأهداف الغربية بمنع انفجار الموقف الإقليمي ؛ **(الثاني)** أن تجد الدول الغربية موطئ قدم حتى تسيطر على طرق الملاحة و سلاسل الإمداد في البحر الأحمر عبر المضائق و الممرات مستغلة العوائق الإنمائية عميقة الجذور للدول النامية -مثال- (عدم إستغلال الثروة البشرية أو تنميتها، ضعف البنية الاقتصادية و الاجتماعية الأساسية، الاضطرابات السياسية - سلبية العلاقات العربية في التعاون الإقليمي و القضايا المشتركة) .

٢٦- **أثرت** المتغيرات الجذرية لطبيعة النظام الدولي و خصائصه في بدايات القرن الحاي و العشرين لاسيما بعد إنهيار المعسكر الإشتراكي و إنتشار الليبرالية السياسية و الاقتصادية (الديموقراطية و الرأسمالية) بتفرد الولايات المتحدة الأمريكية كقوة عظمى و قطب أوحد للنظام العالمي الجديد (الذي مازال طور التكوين) لخدمة مصالحها و يأتي في مقدمتها (إبقاء الوضع كما هو) و دعت عولمتها إلى إنتهاء دور الدولة القومية و الوطنية مستخدمة الشركات العابرة للقومية و المنظمات الدولية و الإقليمية و التكنولوجيا و غيرها ؛ إلا أن أدواتها لم تنهى (إلى الآن) حياة الدولة الوطنية أو سيادتها في تقرير مصيرها و تحقيق أمنها القومي .

٢٧- **ذريعة الحرب على غزة و إستغلالها وفقاً للفكر الإستراتيجي الذي كان ساند أبان الحرب الباردة في السيطرة على نقاط الإختناق الرئيسية ؛ و نرى بأن أزمة منطقة البحر الأحمر هي نقطة فاصلة في حركة التجارة العالمية و ناقوس تذكرة بمدى ترابط التجارة العالمية بمفاهيم الإستقرار للأمن الوطني و السلام العالمي كأساس لقيام منظمة الأمم المتحدة ؛ و أن الصراع (العربي - الإسرائيلي) يظل على قمة أولويات الأزمات بالمنطقة الشمالية للبحر الأحمر ؛ و لا يخفى ما تكبده العالم خلال فترة غلق ممر قناة السويس حتى أعادت مصر الإفتتاح الثاني للقناة في ٥ يونية ١٩٧٥ ، و أن القوى العالمية يجب أن تقوم بدورها الفعال من خلال المساهمة في حل القضايا الملحة و إلا سيحمل العالم تبعات تخاذلها عن تحقيق الأمن البحري كمفهوم لصيق بالأمن القومي الذي يتغير رهناً بتطور الأوضاع الأمنية .**

التوصيات

٢٨- في ظل تلك المتغيرات يجب على واضعي السياسات بمنطقة الشرق الأوسط خاصةً بتوخي اليقظة والحذر من خلال التقييم المستمر لتلك التحديات ووضع دراسات مستقبلية لمواجهة مخاطرها وأثارها المحتملة التي تتنوع بين (عسكرية - أمنية - إقتصادية - إجتماعية) ؛ ولما كان تخصص الباحث هو الشق الإقتصادي - فنوصي بأهمية ترقية الأطر القوية العامة للسياسات النقدية والمالية لتخفيف مواطن الضعف والترهل الإقتصادي في إقتصاديات دول منطقة الشرق الأوسط للترابط الجيواستراتيجي بينهم في حوض البحر الأحمر و أثر المتغيرات الحالية على كافة مناحي المفاهيم الأساسية للأمن القومي لكل وحدة سياسية خاصةً في مواجهة ما قد يستجد من أزمات تابعة للتواترات بمنطقة البحر الأحمر والتدخلات الغربية والوجود العسكري الأجنبي بإتخاذ تدابير مضادة وإحتياطية كملجأ لحماية المالية العامة والاقتصاد القومي من خلال رؤية تكاملية عربية .

٢٩- ونوصي واضعي السياسات بمنطقة البحر الأحمر بالتعاون المشترك لإستغلال الثروات والموارد الطبيعية التي تدر بها المنطقة -مثال- الثروة السمكية قبالة السواحل (المصرية ،السعودية ،السودانية) حيث تجرف أساطيل صيد الأسماك للدول الكبرى تلك الثروة على سواحل البحر الأحمر الشرقية والغربية دون حساب أو مراقبة مستغلة **ضعف التخطيط الحياتي لتلك السواحل** من ناحية المناطق الصناعية وإستغلال الموانئ والكثافة السكانية .

٣٠- **أما بالنسبة للشأن المصري** فيجب ترقية دور الموانئ المصرية كموانئ ذكية للمشاركة ومناطقها اللوجستية ضمن سلاسل القيمة العالمية ؛ كما نوصي وعلى الرغم مما حققته قناة السويس من إيرادات قياسية (٩,٤) مليار دولار في العام المالي "يونية" (٢٠٢٢-٢٠٢٣) نتيجة للإهتمام بتعظيم الإستفادة من مرفق القناة كمر ملاحى إستراتيجي وما قدمته إدارة المرفق من مشروعات توسعية وخدمات وسياسات تسويقية وتسعيرية مرنة ؛ إلا أن هناك **ثلاثة عوامل رئيسية تؤثر على دخل قناة السويس** وهى : (مدى تطور حركة التجارة العالمية ومعدل نمو الاقتصاد العالمى - أسعار النفط العالمية وقيمة الرسوم المفروضه - قيمة حقوق السحب الخاصة بالقناة SDR^{١٦}) ؛ ويتفق الباحث مع الإتجاه القائل بأن إيرادات قناة السويس لا تعبر عن قيمتها الاقتصادية الحقيقية حيث يجب تعظيم الفرص الإستثمارية بها بمشاركة القطاع الخاص^{١٧} لتحقيق إيرادات مستدامة تضيف قيمة إقتصادية للدخل القومي بإستغلال (مفهوم التخطيط الحياتي) ونعنى به بشكل مبسط إستغلال الأرض بمنطقة قناة السويس (العين السخنة - السويس - الاسماعيلية - بورسعيد - سيناء) كمراكز لوجستية ومناطق تجارة حرة من خلال توطين الصناعات المختلفة المرتبطة بالمشاركة فى سلاسل القيمة العالمية حول القناة.

^{١٦} - حقوق سحب قناة السويس SDR وهى عبارة عن سلة عملات رئيسية تعتمد عليها هيئة قناة السويس كوحدة تسعير لرسوم العبور بالقناة للتحوط ضد تقلبات أسعار صرف العملات ويقوم صندوق النقد الدولي بالإعلان عن قيمة السلة ومراجعتها كل خمس سنوات وتشمل (الدولار - الين - اليورو - الاسترليني - اليوان)

^{١٧} - للمزيد من التفاصيل حول تلك الرؤية يرجى الرجوع إلى : يحيى أبو طالب ، رسالة دكتوراة بعنوان : دور المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية فى التنمية المستدامة بالتطبيق على المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - دراسة مقارنة ، كلية الحقوق ، جامعة بنها ، ١٤٤٤هـ - ٢٠٢٣م ،

وكذلك مؤلفنا بعنوان : إستراتيجية تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و سيناء بين الواقع و المأمول ، الناشر مؤسسة الكاتب العربى ، ط ٢٠٢٤ م .

قائمة المراجع

المراجع الأجنبية

- 1- World Economic Forum, The case for Trade and Competitiveness, on line (www.wef.org), ٢٠١٥, P .٦
- 2- OECD (٢٠١٠). Globalisation, Transport and the Environment. Available from www.oecd.org/env/transport/globalisation .
- 3- Pomfret, Richard, and Patricia Sourdin (2014). Global value-chains and connectivity in developing Asia – with application to the Central and West Asian region. ADB Working Paper Series on regional economic integration, no. 142. Metro Manila: Asian Development Bank. Available from <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/150485/reiwp-142.pdf>.
- 4- Sanyal, K. K. and Jones, R. W., "The theory of trade in middle products", Seminar Paper ,No. 128, Institute for International Economic Studies ,Stockholm ,1979, PP 1-69.
- 5- Porter ,M., Competitive Strategy – in Competitive Advantage Creating and Sustaining Superior Performance(Canada and United States of America ,Maxwell Macmillan ,Inc., 1985).
- 6- Gerreffi,G.,The Organization of Buyer –Driven Global Commodity Chains, in Commodity Chains and Global Capitalism ,Edit by Gerreffi,G and Korzeniew ,M. (London ,Westport ,Connecticut ,1994),PP 96-119.
- 7- OECD, and World Bank Group (٢٠١٥). Inclusive global value chains. Report presented at the G ٢٠ Trade Ministers Meeting. Istanbul .
- 8- OECD, World Trade Organization and the World Bank Group (2014). Global value chains: challenges, opportunities, and implications for policy. Report presented at the G20 Trade Ministers Meeting. Sydney
- 9- OECD, World Trade Organization and United Nations Conference on Trade and Development (2013). Implications of global value chains for trade, investment, development and jobs. Report presented at the G20 Leaders Summit. Saint Petersburg.
- 10- World Economic Forum (2012). The Shifting Geography of Global Value Chains: Implications for Developing Countries and Trade Policy. Geneva. Available from http://www3.weforum.org/docs/WEF_GAC_GlobalTradeSystem_Report_2012.pdf
- 11- <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بعنوان لمحة عامة (٢٠٢٢ UNCTAD/RMT (Overview -إستعراض النقل البحري- جنيف ، ٢٠٢٢م ، ص ص ٣-٤ ، ص ١٢ .
- 12- OECD, "COVID-19 and Global Value Chains: Policy Options to Build More Resilient Production Networks" , 3June 2020,PP1-10 . OECD. <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-global-value-chains-policy-options-to-build-more-resilient-production-networks-04934ef4/>

- 13- Johansson, A. and Olaberra , E.," Global Trade and Specialization Patterns Over The Next 50 Years, July 2014, No. 10, OECD, Economic Policy Paper, PP 1-44.
- 14- Bayoumi,T., "Changing Patterns of Global Trade", International Monetary Fund ,June 15,2011, PP 1-60
- 15- World Economic Forum , "The Shifting Geography of Global Value Chains :Implications for Developing Countries and Trade Policy ",Global Agenda Council on the Global Trade System ,2012, PP 1-36.
- 16- World Investment Report , Global Value Chains : Investment and Trade For Development ",United Nations , New York and Geneva ,2013 .
- 17- Quak,E.J.,"the Covid -19 Pandemic and the Future of Global Value Chains GVCs",Helpdesk Report K4D, Sep.2020,PP1-39.
- 18- Amador ,J. and Cabral ,S.," Global Value Chains Surveying Drivers and Measures ", European Central Bank ,Working Paper , No. 1739, Oct. 2014 , PP 1-45.

المراجع العربية

- ١- لواء أ. ح. د/ طه محمد السيد ، مستشار بقيادة أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا ، بحث بعنوان : الأمن القومي والإستراتيجية ، منشور بمجلة أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا والإستراتيجية ، العدد الأول ، السنة الأولى ، يناير 2023 ، ص ص 116-117 ، منشور على اللينك : <https://nsas.journals.ekb.eg/article.html283587>
- ٢- لواء أ. ح. د / احمد يوسف محمد عبد النبي ، مستشار بقيادة الاكاديمية العسكرية للدراسات العليا والإستراتيجية ، ما الأمن القومي ، الناشر الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ط 2023 ، ص 15 .
- ٣- أ. د. حامد عبد الله ربيع ، نظرية الأمن القومي العربى والتطور المعاصر للتعامل الدولى فى منطقة الشرق الأوسط ، دار الموقف العربى ، القاهرة ، ط 1984م ، مراجعة وتحرير مركز الحضارة للدراسات والبحوث ، دراسات فى الشؤون العربية (1) ، ط 1 ، 2022 ، القاهرة/مصر ، ص 12.
- ٤- د . احمد شوقى الحفنى ، الأمن القومي – دراسة نظرية فى الأصول و المفاهيم ، مجلة المنار ، عدد 39 ، 40 ، 1988 ، ص 32 .
- ٥- أ. د. عمر احمد قدور ، شكل الدولة وأثره فى تنظيم مرفق الأمن ، الناشر منشورات مكتبة مديولى ، ط 1 ، 1994 ، القاهرة/مصر ، ص 166-170 .
- ٦- أ. د. احمد امين عبد العال ، الأمن القومي العربى بين النظرية والتطبيق ، الناشر المركز الديمقراطى العربى (دوريات) ، 2018 ، ص 1 .
- ٧- أ. د. كمال محمد الأسطل ، نحو صياغة نظرية لأمن دول مجلس التعاون الخليج العربية (1999م) ، الإطار النظرى لمفهوم الأمن القومي (2011) ، الناشر مركز الامارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ، أبو ظبى/الإمارات .
- ٨- د. بركان أنيسة ، د. دراج عفيفة ، سلاسل القيمة العالمية و انعكاساتها على التجارة الدولية فى ظل المستجدات المعاصرة ، مجلة الأقتصاد الجديد ، جامعة البليدة 2 ، الجزائر ، المجلد 13 ، العدد 2 ، 2022/9/1 ، ص ص 148-167 .

- ٩- د. ناصر فليح الخلايلة و د. عبد القادر محمد فهمى الطائى ، نظرية الأمن القومى العربى ومظاهر عجزها فى السياسات العربية - دراسة نقدية تحليلية ، رسالة ماجستير (منشورة) ، كلية الآداب والعلوم ، جامعة الشرق الأوسط ، عمان / الأردن ، 2021 ، ص 1 ، مسترجع من : <http://search.mandumah.com/Record/1210553>
- ١٠- د. منال محمد الحسانين عفان ، أثر أزمة كورونا على سلاسل القيمة العالمية : إستراتيجية جديدة وفرص وتحديات للدول النامية ، كلية التجارة ، جامعة طنطا / مصر ، 2021 ، ص ص 1-28 .
- ١١- د . يحيى أبو طالب ؛ رسالة دكتوراة : دور المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية فى التنمية المستدامة بالتطبيق على المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - دراسة مقارنة ؛ كلية الحقوق ؛ جامعة بنها ؛ 2023 .
- ١٢- د . يحيى أبو طالب ؛ إستراتيجية تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و سيناء بين الواقع و المأمول ، الناشر مؤسسة الكاتب العربى ، رقم إيداع 3394 ؛ ط 2024 م .
- ١٣- د . يحيى أبو طالب - البسيط فى شرح التأمين البحرى فى ظل القانون البحرى المصرى - دراسة مقارنة ، الناشر Writr Operation ، مصر ، ط 2022 ، رقم إيداع 23536 ، ص ص 54 - 56 .
- ١٤- د. يحيى أبو طالب - إستراتيجية مقترحة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لإقليم قناة السويس ، بحث إجازة زمالة كلية الدفاع الوطنى - الأكاديمية العسكرية للدراسات العليا والإستراتيجية (أكاديمية ناصر العسكرية) ، رقم إيداع 2021/2455 .
- ١٥- أ.د/عادل محمد احمد المهدي ، أ.د/جمال محمود عطيه ، هبه السيد محمد السيد طلبه ، أثر المشاركة الدولية فى سلاسل القيمة العالمية على نمط التجارة الدولية ، الناشر المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية ، كلية التجارة ، جامعة حلوان ، المجلد 32 العدد 2 ، 2018م ، ص ص 95-98 .
- ١٦- د. هبة إسماعيل عبد النبي ، رسالة دكتوراة فى العلوم البيئية ، العلاقة بين تطبيق متطلبات الموائى الذكية و تأثيره على استدامة سلسلة التوريد : دراسة تطبيقية على موائى بورسعيد ، 2019م ، جامعة عين شمس ، معهد البحوث والدراسات البيئية ، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية والإدارية البيئية ، المنشور بحثه عن - هبة إسماعيل عبد النبي ، أ.د. نادر ألبير فانوس ، أ.د. نهال محمد فتحي الشحات ، بمجلة العلوم البيئية مج. 46 ، ع. 1 ، ص ص 377-404 ، 2019/6/30 - <https://search.emarefa.net/detail/BIM-1114174>

المواقع الإلكترونية الرسمية

- 1- <https://acleddata.com/>
- 2- <https://unstats.un.org/wiki/display/AIS/AIS+Handbook+Outline>
مؤشر (درويرى) العالمى للحاويات ؛ منصة (Portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي ومنصة الأمم المتحدة العالمية ؛ ومشروع بيانات أحداث ومواقع الصرعات المسلحة (ACLED)
- 3- <https://portwatch.imf.org/>
- 4- <https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>
منصة (Portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي
- 5- <https://portwatch.imf.org/pages/٥٧٣٠١٣af٣b٦٥٤٥deaeb٥٠ed١cbaf٩٤٤٤>
<https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>
بيانات يومية عن حركة المرور بين الممرات الرئيسية بمنطقة البحر الأحمر وقناة بنما
- 6- https://blogs.worldbank.org/ar/voices/navigating-troubled-waters--the-red-sea-shipping-crisis-and-its-?cid=ecr_fb_worldbank_ar_ext
تقرير البنك الدولي – مدونات البنك الدولي : بعنوان – الابحار فى مياة مضطربة : أزمة الشحن عبر البحر الأحمر وتداعياتها العالمية بتاريخ ٢٠٢٤/٥/١٦
- 7- <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
تقرير مؤشر (درورى – Drewry) لحاويات الشحن ويتتبع مؤشر درورى تكاليف حاويات الشحن سعة ٤٠ قدماً عبر ثمانية طرق بحرية رئيسية، منها الأسعار الفورية وأسعار العقود قصيرة الأجل
- 8- <https://www.freightos.com/red-sea-and-suez-canal-shipping-crisis-update/>
منصة الشحن العالمية (فريتوس – Freightos)
- 9- <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>
2022 (Overview) / UNCTAD/RMT تقرير الأونكتاد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بعنوان لمحة عامة -إستعراض النقل البحرى ٢٠٢٢ – جنيف ، ٢٠٢٢م ، ص ٣-٤ ، ص ١٢ .
- 10- <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/5e52695c-0670-41c0-936d-b16078534b65/content>
تقرير مجموعة البنك الدولي ابريل / نيسان – ٢٠٢٤ بعنوان : أحدث المستجدات الاقتصادية لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا : الصراع واليدون فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا – ويؤخذ على هذا التقرير بأنه لم يتطرق ولو بالإشارة الآثار والتداعيات نتيجة الحرب الإسرائيلية على الكيان الصهيونى لا من الناحية الاقتصادية أو الجيوسياسية أو الاجتماعية .
- 11- https://www.ipcinfo.org/fileadmin/user_upload/ipcinfo/docs/IPC_Gaza_Strip_Acute_Food_Insecurity_Feb_July2024_Special_Brief.pdf
موقع معنى بالتصنيف المرحلى المتكامل للأمن الغذائى وتابع لمنظمة الأغذية والزراعة بالأمم المتحدة والوكالات الدولية