

دراسة تحليلية لآثار أزمة سلاسل الامداد في منطقة البحر الأحمر على التجارة العالمية

An analytical study of the impact of the supply chain crisis in the Red Sea region on global trade

أحلام هني¹، علي بطاهر²، محمد حمو³¹ جامعة حسينية بن بوعلي الشلف (الجزائر)، مخبر البحوث والدراسات الاقتصادية الأورومتوسطية، a.henni@univ-chlef.dz² جامعة حسينية بن بوعلي الشلف (الجزائر)، مخبر البحوث والدراسات الاقتصادية الأورومتوسطية، a.bettahar@univ-chlef.dz³ جامعة حسينية بن بوعلي الشلف (الجزائر)، مخبر البحوث والدراسات الاقتصادية الأورومتوسطية، m.hamou@univ-chlef.dz

تاريخ النشر: 2025/01/01

تاريخ القبول: 2024/11/26

تاريخ الإرسال: 2024/06/22

ملخص: تهدف هذه الدراسة الى تحليل آثار أزمة سلاسل الامداد في منطقة البحر الأحمر على التجارة العالمية وكيف أدت الى تعطيل التوريدات وتباطؤ السفن وتغيير مسارها نحو جنوب افريقيا وارتفاع تكاليف الشحن، واضطراب في حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية خاصة تلك التي تربط بين قارتي أوروبا وآسيا الأمر الذي أدى إلى آثار على الاقتصاد العالمي. أظهرت نتائج الدراسة أن أزمة البحر الأحمر أثرت سلبا على سلاسل الامداد العالمية من حيث ارتفاع تكاليف الشحن والخدمات اللوجستية عامة والذي انعكس على ارتفاع الأسعار النهائية للسلع والبضائع، كما أثرت على حجم الصادرات والواردات الدولية وحركة التجارة العالمية في عدة مناطق من العالم، كما خلقت فرصا تجارية واقتصادية جديدة لجنوب افريقيا من جهة وكشفت الضعف في مجال الشحن الدولي وعكست هشاشة سلاسل التوريد العالمية في التصدي للأزمات المختلفة، كما أيقظت اقتصاديات الدول لإعادة النظر في البنية التحتية للموانئ التجارية والسعي نحو تطويرها، كما أوضح التحليل أن تعزيز سلاسل التوريد هو الخطوة الرئيسية للتصدي للمخاطر والأزمات اللوجستية.

الكلمات المفتاحية: أزمة سلاسل الامداد، منطقة البحر الأحمر، التجارة العالمية، تكاليف الشحن، الخدمات اللوجستية

تصنيف JEL: F1, R41, D24, D51, A1

Abstract: This study aims to analyze the effects of the supply chain crisis in the Red Sea region on global trade, and how it led to the disruption of supplies, the slowdown of ships, changing their course towards South Africa, high shipping costs, and disruption in maritime navigation and international trade, especially those linking the continents of Europe and Asia, which affected International Economy. The results of the study showed that the Red Sea crisis negatively affected global supply chains in terms of increased shipping costs and logistics services in general, which was reflected in the increase in the final prices of goods and commodities, It also affected the volume of international exports and imports and the global trade movement in several regions of the world. It also created new trade and economic opportunities for South Africa on the one hand. It revealed weakness in the field of international shipping and reflected the fragility of global supply chains in dealing with various crises. It also awakened the economies of countries to reconsider the infrastructure of commercial ports and strive to develop it. The analysis also made clear that strengthening supply chains is the main step to address logistical risks and crises.

Keywords: supply chain crisis, the Red Sea region, global trade, shipping costs, logistical services.

Jel Classification Codes: F1, R41, D24, D51, A1

مقدمة:

أصبحت سلاسل الامداد والتي تعتبر القلب النابض للتجارة الدولية أكثر ترابطا وتطورا مع تزايد العولمة والتطورات التكنولوجية والرقمية التي مست جلّ الميادين والمجالات بما في ذلك المجال التجاري والاقتصادي. الا أن هذه الطبيعة المترابطة لسلاسل التوريد جعلها عرضة للتهديدات التي تتعلق بسرعة انتقال الصدمات الاقتصادية المفاجئة وانتقالها عبر طول السلسلة والتي بإمكانها تعطيل الامدادات والتجارة الدولية، وبالرغم من الجهود العالمية لتحسين سلاسل الامداد لتقليل التكاليف الا أن الأزمات الأخيرة كشفت عن هشاشتها أمام الصدمات العالمية المفاجئة والمتتالية الصّحية والجيوسياسية، حيث أدت اضطرابات الشحن البحري بمضيّق باب المندب الى ضغوط كبيرة على سلاسل الامداد العالمية، وهذا لأن قناة السويس تعتبر شريان تجاري مهم يربط بين قارتي أوروبا وآسيا وأهم الممرات الملاحية للتجارة الدولية، وبهذا فان الأزمة الاخيرة لها تداعيات اقتصادية عالمية تزداد حدّتها وشدّتها بطول مدّتها، وذلك بالنظر إلى التهديدات التي تمس الملاحية في منطقة البحر الأحمر والتي قد تؤدي إلى التأثير على الاقتصاد العالمي وتباطؤه، نتيجة تعطيل حركة التجارة العالمية من جهة وارتفاع أسعار الطاقة من جهة ثانية، حيث كشفت التقارير عن تراجع نسبة حركة مرور السفن عبر قناة السويس خلال فترة الأزمة وتراجع إيراداتها.

وبهذا ارتأينا من خلال هذه الدراسة إلى تحليل آثار أزمة سلاسل الامداد في منطقة البحر الأحمر على التجارة العالمية، وقد تمّ صياغة الاشكالية على النحو التالي: كيف أثرت أزمة سلاسل الامداد بالبحر الأحمر على التجارة العالمية؟

أسئلة الدراسة:

- ما المقصود بسلاسل التوريد وما هي أهميتها في التجارة العالمية؟
- ماهي تداعيات أزمة سلاسل الامداد بالبحر الأحمر على التجارة الدولية؟
- ماهي تداعيات أزمة البحر الأحمر على الجزائر؟ وكيف نتجنّب مثل هذه الأزمات؟

فرضيات الدراسة:

تختبر الدراسة الفرضيات التالية:

- أثرت أزمة سلاسل الامداد بالبحر الأحمر على حركة وحجم التجارة الدولية.
- أثرت الأزمة على زيادة تكاليف الشحن والخدمات اللوجستية العالمية مما أثر على أسعار النفط وبعض السلع.
- لم تؤثر أزمة البحر الأحمر على الجزائر بشكل مباشر الا أنها أثرت على السوق النفطية وأظهرت حتمية تطوير الشحن البحري لمواجهة الأزمات والاستفادة من الفرص الاقتصادية.

أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة الى تحقيق الأهداف التالية:

- تقديم خلفية نظرية لسلاسل الامداد والتجارة العالمية.
- تحليل تأثير أزمة البحر الأحمر على التجارة العالمية وعلى تكاليف الشحن والأسعار النهائية العالمية للنفط والسلع.
- التعرف على انعكاسات الأزمة على الاقتصاد الجزائري.

منهج بالدراسة:

تم الاعتماد على المنهج الاستنباطي بالنظر إلى طبيعة الموضوع مع استخدام أداتي الوصف والتحليل، أداة الوصف لعرض ومراجعة شاملة للأدبيات والمفاهيم ذات الصلة بسلاسل التوريد وأهميتها في حركة التجارة العالمية، في حين أداة التحليل استخدمت قصد تحليل منحنيات

واحصائيات ومؤشرات تخص حركة التجارة العالمية في مجال توريد السلع الاستراتيجية خلال عامي 2023-2024 وكذا تكاليف الشحن، هذه الأخيرة التي عرفت ارتفاع نتيجة أزمة سلاسل الإمداد بمنطقة البحر الأحمر.

الخور الأول: سلاسل التوريد وأهميتها في التجارة العالمية.

أولاً- تعريف التجارة الدولية:

التجارة الدولية تعتمد على تبادل السلع والخدمات بين الدول، وتساهم هذه التجارة في تعزيز وجود اقتصاد دولي يتأثر ويؤثر في الطلب والعرض والأسعار الدولية للسلع والخدمات عرفت التجارة الدولية بأنها عملية التبادل التجاري للسلع والخدمات وعناصر الانتاج المختلفة بين أكثر من دولة بغية تحقيق منافع للأطراف المبادلة.¹

كما تعرف بأنها هي مجمل المعاملات التجارية الدولية المتمثلة في انتقال وتبادل السلع والخدمات والأفراد أو رؤوس أموال بين أفراد، وحدات، منظمات، حكومات، تقطن وحدات سياسية مختلفة.² وبالتالي يمكن أن نقول أن التجارة الدولية هي عبارة عن المبادلات التجارية الخارجية للسلع والخدمات ومختلف عناصر الانتاج التي تتم بين الدول لتحقيق منفعة لأطراف التبادل.

ثانياً - الأهمية الاقتصادية للتجارة الدولية :

تعدّ التجارة الدولية من أهم القطاعات في المجتمع الاقتصادي لمختلف الدول المتقدمة أو النامية، فهي التي تربط اقتصاديات المجتمعات والدول وتوسع القدرة التسويقية بفتح أسواق جديدة للمنتجات وزيادة رفاهية البلاد بتنوع وتوسيع قاعدة الاختيارات في مجال الاستهلاك والاستثمار كما تعتبر مؤشراً جوهرياً على القدرة الانتاجية والتنافسية والقدرة على التصدير والاستيراد وانعكاس ذلك على رصيد العملات الأجنبية للدول والميزان التجاري.³

ثالثاً - مفهوم سلاسل التوريد :

هي مجموعة من الطرق والأساليب الهادفة لتحقيق التكامل بين الموردين، والتصنيع، والمستودعات والمخازن لإنتاج سلع وتوزيعها بالكمية الكافية في الآجال المحددة بغية خفض التكلفة ضمن مستوى الخدمة المطلوبة⁴. كما يتم تعريفها على أنها مجموعة من الشركات المترابطة التي تصنيف قيمة إلى المدخلات المحوّلة من مصدرها الأصلي إلى المنتجات أو الخدمات النهائية التي يطلبها المستهلكون النهائيون المحددون ، وتتضمن هذه السلسلة مجموعة من المراحل والخطوات التي تشمل شراء المادة الخام وتحويلها الى منتج نهائي الذي ينقل ويوزع على المستخدم النهائي عبر مجموعة من الأطراف المشاركة (موردين-منتجين-بائعين- مراكز التخزين والمستودعات- شركات النقل ومراكز التوزيع)⁵

أما سلاسل الامداد العالمية فهي الشبكة التي تصل بين جميع الأطراف المحلية والدولية والعالمية لإيصال منتجها الى العميل النهائي وأيضاً تعرف بأنها جميع الأنشطة الانتاجية التي تقوم بها المنظمات في نطاق جغرافي عالمي لتقديم خدمة أو منتج من مرحلة التصميم وصولاً الى المستهلك⁶، وهي ما تعرف أيضاً باللوجستيات الكونية، وهي التي تتعامل مع الاختلافات الجغرافية والعملات والتعريفات الجمركية واللغات والثقافات والظروف السياسية، وتحقق قيمة اضافية ومنافع للمنشأة بحيث تخفض أسعار المواد الخام والمنتجات النهائية، كما تحسن جودة المنتج وتزيد من المنافسة الداخلية وبالتالي يقدم خدمات أفضل للعميل.⁷ اذن بناء على ماسبق نستنتج أن سلاسل الامداد العالمية هي مجموع التعاملات التي تتم عبر الحدود الاقليمية الدولية وعلى المستوى العالمي متخطية بذلك جميع الفروقات والاختلافات التي تميز المجتمعات هادفة الى تحقيق المنفعة للمنشأة وتحسين الخدمة المقدمة للمستهلك.

رابعاً- أهمية سلاسل التوريد العالمية:

تعتبر ادارة سلاسل التوريد العالمية جانباً حاسماً في التجارة العالمية من خلال تنسيق العمليات التي تسمح بإنتاج وتسليم المواد الأولية والسلع والخدمات للعملاء داخل النطاق الدولي بالإضافة الى الخدمات اللوجستية التي تضمن ادارة حركة البضائع وتخزينها وانتقالها عبر الحدود الدولية

في جميع أنحاء العالم، وضمان توفرها في الوقت المحدد وبالجودة المناسبة وبتكلفة أقل مما يساعد ويشجع توسيع الأعمال التجارية على المستوى الدولي والعالمي بكل حرية وتحصيل الضرائب وخلق مناصب عمل أخرى.⁸

الخور الثاني: أزمة سلاسل الامداد في البحر الأحمر وتعطل التجارة العالمية:

يشكل طريق البحر الأحمر أهمية بالغة لنقل الطاقة والسلع الاستهلاكية، حيث يمر نحو 30% من إجمالي شحن الحاويات العالمي عبر البوابة بين الشرق والغرب. ويعتبر هذا الطريق حيويًا لنقل البضائع من آسيا وشرق أفريقيا إلى أوروبا. مما أدى بشركات الشحن إلى إعادة توجيه سفنها. وقد تسبب ذلك بالضغط على الموانئ الأوروبية وارتفاع التكاليف وفي عواقب اقتصادية كبيرة أثرت على التدفقات التجارية العالمية وعلى أسعار الطاقة.⁹

أولاً- السفن التجارية تغير مسارها في منطقة البحر الأحمر :

غيرت الكثير من سفن الحاويات مسارها من أوروبا الى آسيا المارة عبر مضيق باب المندب نحو رأس رجاء الصالح وهذا ما يوضحه كل من الشكل رقم (1) و (2) .

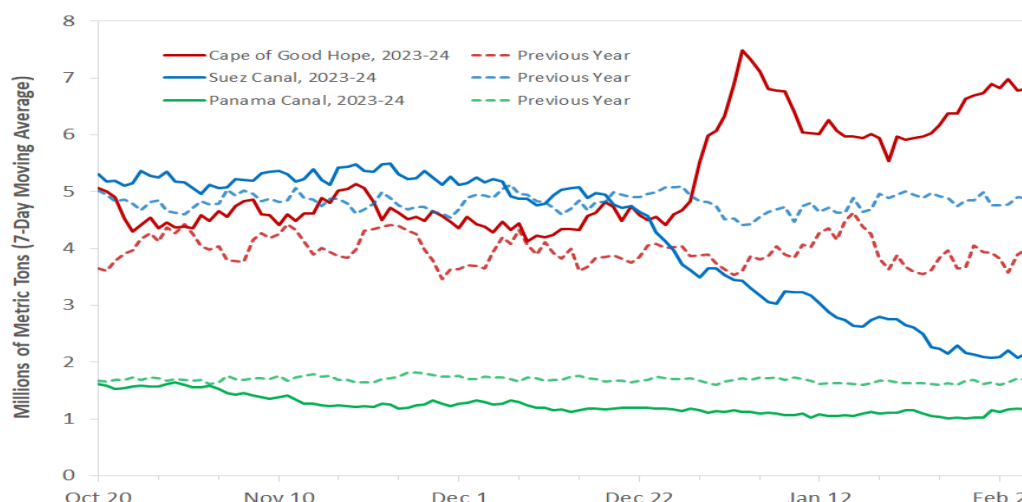
الشكل رقم (01) السفن التجارية تبحر نحو رأس رجاء الصالح:



Source : <https://www.ft.com/content/ Shippers turn to air freight to alleviate Red Sea crisis by Robert Wright in London vue le 31-03-2024>

تعتبر قناة السويس شريانًا اقتصاديًا بالغ الأهمية في التجارة العالمية وحركة الملاحة البحرية التجارية، كما تعتبر من أهم الممرات المائية بالعالم بطول حوالي 193,3 كيلومترا تربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر مما يوفر أقل مسافة للشحن البحري بين أوروبا وآسيا. وبما أن النقل البحري يقارب 90% من حجم التجارة العالمية ويمر نحو 12% عبر هذه القناة وما يقارب 22% من تجارة الحاويات. كما توفر أقصر طريق للعبور بين المحيط الأطلسي والمحيط الهندي مما يسرع في نقل المواد الأولية والبضائع ويخفض من تكاليف النقل ومن ثم التكلفة النهائية للسلع المستوردة أو المنتجة. إلا أن التحديات السياسية الأخيرة في منطقة باب المندب في البحر الأحمر أدت الى تعطيل سلاسل الامداد العالمية وانخفاض حركة مرور السفن عبر هذه المنطقة بـ 30% في بداية 2024. كما أثرت على حركة سفن الشحن التجارية التي تربط بين قارتي أوروبا وآسيا عبر الطريق المبين على الشكل وتحويل مسارها بعيدا عن قناة السويس ومضيق باب المندب نحو رأس الرجاء الصالح كما هو موضح في الشكل (1) والتي تزيد مدة الرحلة نحوه بأسبوعين عن وقت الرحلة العادي الذي يدوم 35 يوما مما يزيد من تكاليف الشحن ويعطل سلاسل التوريد.¹⁰

الشكل (02) التدفقات التجارية في البحر الأحمر، حول رأس الرجاء الصالح وعبر قناة بنما، أكتوبر 2023 - فبراير 2024:

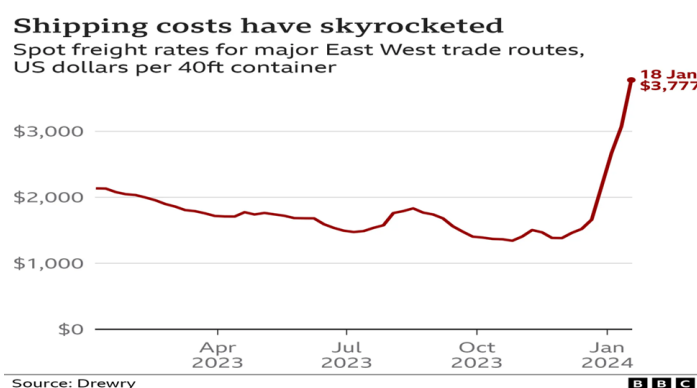


■ FEDERAL RESERVE BANK OF ST. LOUIS

Source : <https://www.ft.com/content/ Shippers turn to air freight to alleviate Red Sea crisis> JANUARY 12 2024 vue le 31-03-2024.

يظهر الشكل (02) انخفاض في التدفقات التجارية عبر البحر الأحمر منذ بداية الاضطرابات في المنطقة من خلال المنحنى الموضح باللون الأزرق، وهذا يشير لاختيار شركات الشحن اعادة توجيه الشحنات بعيداً عن قناة السويس. كما يظهر أيضاً أنّ التدفقات التجارية حول رأس الرجاء الصالح ارتفعت طردياً لتعويض انخفاض الشحنات عبر قناة السويس، مما يعكس أن المسار الممثل باللون الأحمر المبين بالشكل (01) هو المسار البديل للسلع التجارية التي كان من المفترض شحنها عبر البحر الأحمر. في حين انخفضت أيضاً التدفقات التجارية عبر قناة بنما كما هو موضح بالمنحنى الأخضر إلى حد ما في الأشهر الأخيرة بسبب أزمة جفاف أدت الى تباطؤ حركة السفن وتجنب العديد منها لهذه القناة. ثانياً- أزمة سلاسل الامداد في البحر الأحمر ترفع تكاليف الشحن: أدت أزمة البحر الأحمر الى ارتفاع تكاليف الشحن البحري والجوي بسبب زيادة وارتفاع تكاليف التأمين والخدمات اللوجستية المترتبة عن تغيير المسار وهذا ما سيوضحه الشكل (03) و(04).

الشكل (03) تكاليف حاويات الشحن البحري من شهر أبريل 2023- لشهر جانفي 2024 :

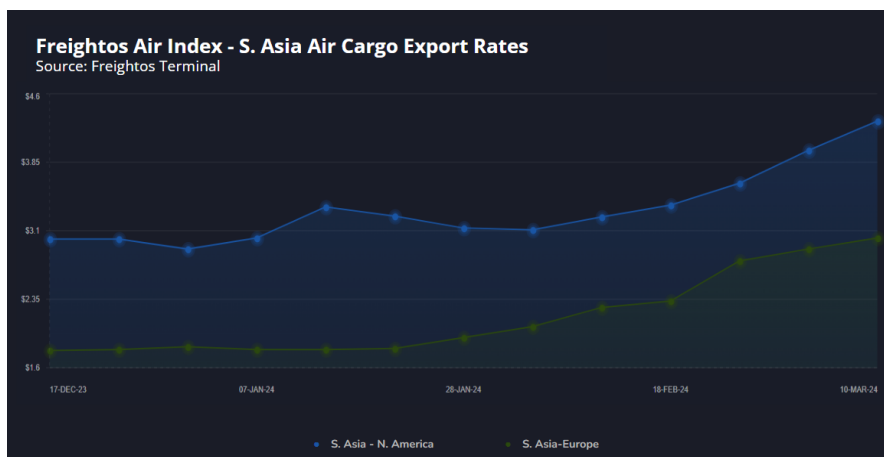


Source: Drewry

source : https://ichef.bbci.co.uk/news/1_world-container-index-

ارتفعت تكاليف حاويات الشحن بطول 40 قدماً بشكل كبير منذ بدأ أزمة البحر الأحمر وهذا ما يوضحه المنحنى بالشكل 02 بحيث أنه انخفضت التكاليف بشكل واضح منذ افريل 2023 لأقل من 2000 دولار للحاوية واستمر هذا الانخفاض لغاية شهر ديسمبر سجل ارتفاع حاد في التكاليف حيث وصل السعر في 18 جانفي ل 3777 دولار للحاوية وهذا ما يمثل زيادة بنسبة 90 % مقارنة بالعام السابق وهذا ما يعكس حدة الأزمة على زيادة تكاليف شحن الحاويات وهذا يعود لارتفاع تكاليف التأمين وزيادة مدة الرحلة الناجمة عن تغيير المسار نحو الموانئ الافريقية.

شكل (04) الشحن الجوي بين آسيا وأوروبا وأمريكا:



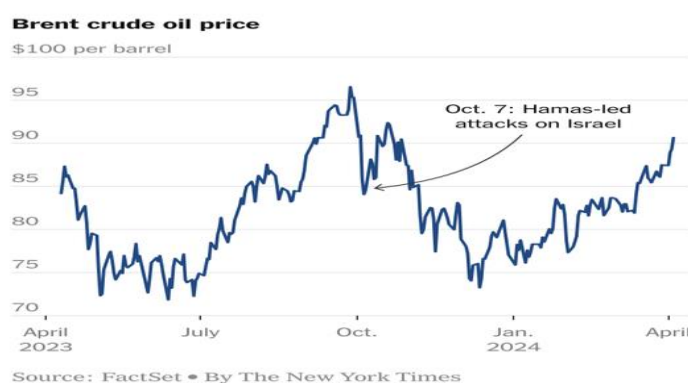
source : <https://www.freightos.com/how-digitalization-helped-air-cargo-during-red-sea-crisis/vue> le 26 /05/2024

زاد الطلب على الشحن الجوي بعد تعليق حركة الشحن البحري في منطقة البحر الأحمر بنسب متفاوتة. إلا أنه حسب ما أظهرته بيانات Freightos Terminal بالشكل 04 ففي الفترة من منتصف ديسمبر إلى مارس ارتفعت معدلات الشحن الجوي في جنوب آسيا بنسبة 43% إلى أمريكا الشمالية و67% إلى أوروبا وهذا تزامنا مع اضطرابات الشحن في منطقة البحر الأحمر حيث أدت لزيادة الطلب على الشحن الجوي. بالرغم أن ليست كل السلع والبضائع مناسبة للنقل الجوي إلا أنه كان الخيار الأمثل لاستمرارية المبادلات التجارية و الاقتصاد العالمي وهذا لأن منطقة البحر الأحمر تمثل الشريان التجاري الاقتصادي الذي يربط آسيا بباقي القوى الاقتصادية أوروبا وأمريكا الشمالية.

ثالثا- تعطل سلاسل التوريد في منطقة البحر الأحمر يؤثر على أسعار النفط والسلع الضرورية:

حوالي نصف السفن التي تمر بالبحر الأحمر عبر القناة بمضيق باب المندب عبارة عن بضائع محملة بالحاويات، في حين يتم استخدام الممر المائي بكثافة من قبل ناقلات النفط وارتفاع تكاليف النقل سيؤثر حتما على أسعار النفط والسلع الأخرى.

الشكل (05) تأثير ارتفاع تكاليف النقل بالبحر الأحمر على أسعار النفط:



Source: <https://www.nytimes.com/2024/04/05/business/dealbook/oil-prices-inflation.html> vue le 01-06-2024

أدت أزمة البحر الأحمر الى ارتفاع حاد في أسعار النفط كما هو مبين في الشكل 04 بعد أن عرف عام 2023 تقلب في أسعار النفط بسبب عدة عوامل على رأسها دخول النفط الأمريكي الأسواق العالمية مما زاد من المعروض النفطي العالمي وبالتالي انخفاض في الأسعار من شهر أبريل الى غاية شهر جويلية، ثم سجل ارتفاع الى غاية شهر أكتوبر وهذا راجع الى انخفاض المخزون للنفط الأمريكي سجل تراجع بعدها في الأسبوع الأول لشهر أكتوبر وهذا بسبب تخفيضات انتاجية طوعية من طرف المنتجين الرئيسيين في أوبك + ثم تظهر بعدها قفزة مفاجئة في

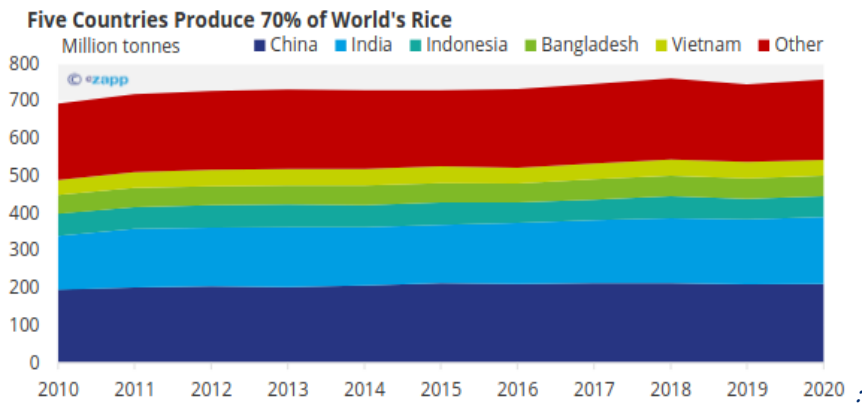
الأسعار تزامنا مع الصّراعات في منطقة البحر الأحمر وبداية الأزمة وهذا راجع لارتفاع تكاليف الشّحن والتأمين البحري من جهة وزيادة تكاليف الوقود النّاجمة عن تغيير مسار السفن نحو رأس الرجاء الصالح وبالتالي زيادة مدة ومسافة الرحلة .

2-تأثير تكاليف التّقل على أسعار بعض المواد الغذائية التي تمر عبر قناة السويس :

زيادة تكاليف التّقل لها العديد من التّأثيرات المدققة اقتصاديًا. فهي ترفع تكاليف المستهلك وتقلل الطلب، وهو ما يعني بدوره انخفاض الأسعار بالنسبة للمنتجين في البلدان المصدرة. كما أنّها تؤدي إلى انخفاض حجم التجارة، مما يؤدي إلى ارتفاع و تقلب الأسعار، حيث يكون استيراد السلع عندما تكون الأسعار مرتفعة أو تصدير السلع عندما تكون الأسعار منخفضة أكثر تكلفة. وبهذا يمكن للموردين الذين يعتمدون على طرق التجارة المعطّلة أن يشهدوا تآكل قدرتهم التنافسية حيث يبحث الموردون عن مورّدين بديلين لتأمين أسعار أقل.

1-2-تأثير أزمة التوريد في البحر الأحمر على أسعار الأرز:

الشكل (06)الدول الخمسة المصدّرة للأرز تتأثر بارتفاع التكاليف بالبحر الأحمر :



Source : <https://www.czapp.com/analyst-insights/red-sea-conflict-brings-implications-for-economy-food-security/> vue le:02-06-2024

يبين الشكل 06 الدول الخمسة المنتجة لنسبة 70% من الأرز في العالم (الصين، والهند، وإندونيسيا، وبنغلاديش، وفيتنام) . وبما أن قناة

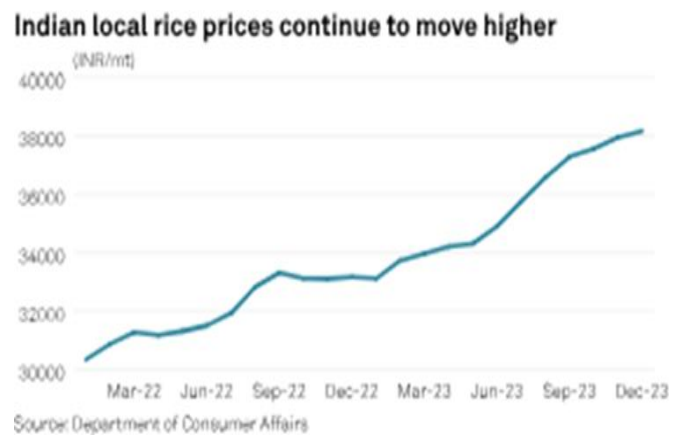
السويس تمثل طريقا رئيسيا للأغذية الأساسية مثل الأرز للعديد من البلدان ذات الدّخل المنخفض، حيث أنّ هذه البلدان خاصة في شمال أفريقيا وشرق البحر الأبيض المتوسط تستورد الكثير من الحبوب التي تستهلكها، وإذا تم عزلهم عن الأسواق في الغرب فمن المرجح أن يرتفع سعر السلعة الأساسية، والشكلين المواليين يبينان صادرات وأسعار الأرز الهندي بسمتي:

شكل(07)-صادرات الأرز



Source : <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/agriculture/010524-indian-rice-exporters-brace-for-a-challenging-2024-amid-policy-risks-high-prices> vue le05-06-2024

شكل رقم (08) سعر الأرز

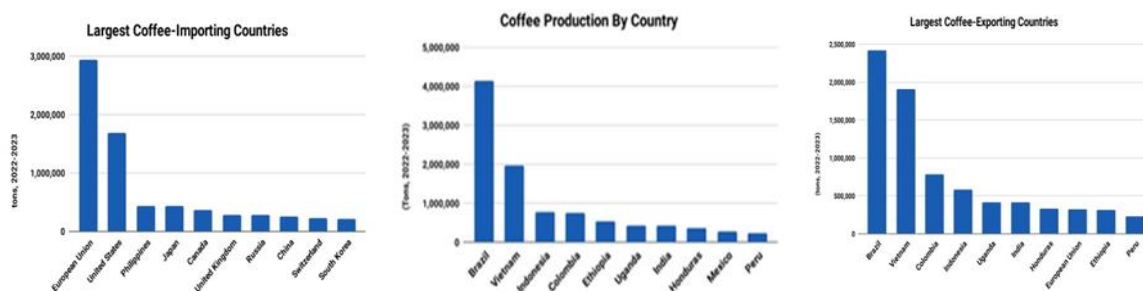


يظهر من خلال الشكل رقم 07 أنّ صادرات الهند من الأرز بسمتي انخفضت بشهر ديسمبر 2023 تزامنا مع أزمة ارتفاع التكاليف اللوجستية في منطقة البحر الأحمر حيث يتم شحن أكثر من ثلث الإنتاج إلى غرب آسيا وأوروبا وشمال أفريقيا وأمريكا الشمالية عبر مضيق باب المندب. وتمثل هذه المناطق 50 بالمئة من إجمالي صادرات الهند. وبالتالي فإن الطريق البديل عبر رأس الرجاء الصالح أدى الى رفع تكاليف الانتاج، وبما أنّ الهند تمثل أكبر مصدر للأرز في العالم بحوالى 40% من تجارة الأرز العالمية، وتذهب شحناتها إلى حوالى 140 دولة فان رفع التكاليف يؤدي إلى تفاقم الأسعار كما هو موضح في الشكل 08 في العديد من دول العالم حيث ارتفع سعر الأرز بنسبة 61% في عدة فترات من العام الجاري وهذا الارتفاع كان نتيجة عدة عوامل من بينها القيود التي فرضتها الهند على تصدير العديد من أنواع الأرز إلا أن الأزمة الأخيرة لارتفاع التكاليف لم تكن متوقعة وأثرت بدورها على سعر وصادرات الأرز الهندية بسمتي وفي حال استمرار الاضطرابات الطويلة في البحر الأحمر يمكن أن تؤدي إلى زيادة أخرى في أسعار هذه السلعة .

2-2- تأثير أزمة التوريد في البحر الأحمر على أسعار القهوة:

تنقل أكبر الشحنات من إمدادات القهوة في العالم من البلدان المنتجة إلى أسواق التصدير عن طريق سفن الشحن وبالتالي فإن سلاسل توريد القهوة ستتأثر بالتأثيرات بأزمة البحر الأحمر، ويرجع ذلك أساساً إلى التأخيرات في تسليم الشحنات وإعادة توجيهها وارتفاع أسعار الشحن. وبالتالي ارتفاع الأسعار النهائية، والأشكال المالية تبين أكبر الدول العالمية انتاجا واستيرادا وتصديرا للقهوة:

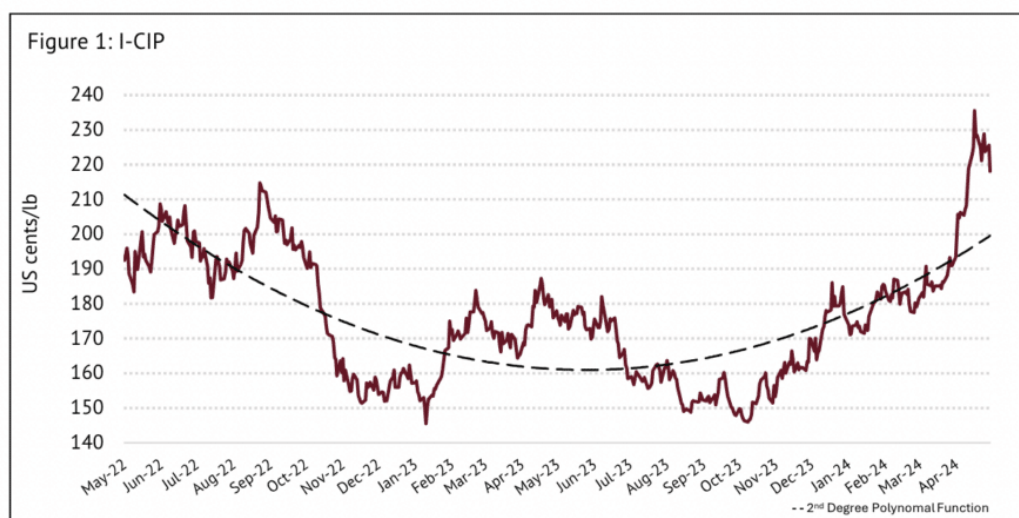
شكل (10) أكبر المصدّرين للقهوة عالمياً - شكل (11) أكبر المنتجين للقهوة - شكل (09) أكبر المصدّرين للقهوة عالمياً



Source : <https://craftcoffeespot.com/coffee-production-and-export-statistics> vue le 06-06-2024

تلعب أكبر الدول المنتجة للقهوة، بقيادة البرازيل وفيتنام وإندونيسيا دوراً حاسماً في تشكيل تجارة القهوة حسب ما جاء في المنحنيات أعلاه للفترة 2022-2023 بحيث شكل رقم 11 يظهر أكبر المنتجين في العالم والذي ينقسم الى نوعين: 75% أرابيكا و25% روبوستا. كما يظهر الشكل رقم 10 أكبر الدول المصدرة وبالمقارنة بين المنحنيين يظهر أن الدول الأربعة المنتجة للبن هي نفسها المصدرة مع فرق في الترتيب فقط، أما فيما يخص الاتحاد الأوروبي فهو غير ظاهر في منحني الانتاج إلا أنه احتل مكانة في التصدير وهذا لقيامه باستيراد القهوة وإعادة معالجتها وتصديرها وهذا ما يؤكد الشكل 09 أعلاه الممثل لأكبر البلدان المستوردة للقهوة. تليها أمريكا الشمالية، حيث تعد الولايات المتحدة وكندا أكبر المستوردين. وتأتي آسيا بعد ذلك، حيث تعد الفلبين واليابان والصين وكوريا الجنوبية أكبر الدول الآسيوية المستوردة وبهذا تقود هذه البلدان سوق القهوة العالمية.

شكل -12- أسعار القهوة روبيسا:



Source : <https://www.gcrmag.com/category/world-coffee-price-market-reports> vue le 06-06-2024

يمثل الشكل رقم 12 أسعار القهوة من نوع روبيسا خلا الفترة 2022-2024 الا أن تركيزنا سيكون من أكتوبر 2023 لتتبع وتحليل تأثير أزمة سلاسل الامداد في البحر الأحمر على أسعار القهوة. حيث أنه تعد كل من دولة فيتنام واندونيسيا من اللاعبين الأسويين الرئيسيين في سوق القهوة العالمية، حيث تصدر كميات كبيرة من حبوب البن وخاصة روبيسا إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية عبر البحر الأحمر والذي يعد طريقا حاسما لشحن القهوة من جنوب شرق آسيا إلى أوروبا، وارتفاع التكاليف بسبب التحديات اللوجستية يسبب اضطرابات حتمية بسوق القهوة وارتفاع أسعارها وهذا ما يظهره المنحنى الذي يعكس ارتفاع ملحوظ في أسعار قهوة روبيسا من شهر أكتوبر 2023 واستمر هذا الارتفاع لغاية 2024 حيث وصل السعر شهر أبريل ل 235 سنتاً أمريكياً/رطل. وهذا نتيجة اتخاذ شركات الشحن طرق بديلة مما يؤثر على توصيل الشحنات في الوقت المناسب إلى وجهتها. وقد يؤدي ذلك إلى تدهور محتمل في الجودة، مما يؤثر على قهوة جنوب شرق آسيا في الأسواق الدولية، التي تستغرق فترات عبور أطول وبالتالي زيادة تكاليف النقل. وهذا بدوره قد يترجم إلى ارتفاع الأسعار بالنسبة للمستهلكين في البلدان المستوردة وانخفاض أرباح المصدرين مما قد يؤدي تفضيل صادرات أمريكا الجنوبية إلى أوروبا بدلا من جنوب شرق آسيا وخلق فرصاً لمنتجي القهوة في البرازيل وأمريكا الجنوبية لتلبية الطلب المتزايد في السوق الأوروبية.

2-3- تأثير أزمة سلاسل الامداد في البحر الأحمر على تجارة و أسعار الخضراوات والفواكه الطازجة:

لم تسلم تجارة المواد الغذائية الطازجة في منطقة البحر الأحمر من الأزمة التي باتت تهدد المصدرين وشركات الشحن من الأضرار المتزايدة التي تلحق بتجارة الفاكهة والخضراوات. وأوقفت شركات الشحن عملياتها عبر مضيق باب المندب وغيرت مسارها حول رأس الرجاء الصالح، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف الحاويات و تأخير النقل من وإلى أوروبا الى عدة أسابيع. ، فإنّ هذا يعني أن المنتجات الطازجة من المرجح أن تتعفن في الطريق. وحسب ما قال المدير العام لمعهد التصدير والتجارة الدولية لصحيفة بوليتيكو ماركو فوجيوني بأنه هناك خطر كبير على السلع الطازجة، وإذا استمر الاضطراب فإنه سيؤثر على الاقتصاد الغذائي الأوسع و بشكل خاص في دول جنوب أوروبا مثل إيطاليا واليونان وقبرص. هذا جعل المصدرين يسارعون في ايصال بضائعهم القابلة للتلف التي تغادر الآن البحر الأبيض المتوسط نحو الشرق الأوسط وآسيا في الوقت المحدد، مما يعرض البضائع التي تبلغ قيمتها مليارات اليورو للخطر. كما حذرت جماعة كولديريتيوهي أكبر جماعة ضغط زراعية في إيطاليا ، من أن تغيير المسار وإطالة المدة سيخلق مشاكل في الحفاظ على المنتجات الطازجة التي لاتتحمل أكثر من 20 يوما في الرحلة الى وجهتها، وبالتالي فقدان شرائح مهمة من السوق. ونتيجة لذلك فقد توقفت صادرات التفاح الإيطالية إلى المملكة العربية السعودية والإمارات

العربية المتحدة، والتي تبلغ قيمتها حوالي 400 مليون يورو سنوياً، خلال ذروة نضارتها، وكذلك الملفوف والقريبط و الكمثرى. وأشار ماريقي إلى أنه في قطاع تهيمن عليه موسمية الإنتاج فان حجم الضرر مرهون بمدة هذه الأزمة.¹¹

الخور الثالث: تداعيات الأزمة على التجارة الخارجية الجزائرية وآليات التصدي لها .

لم تؤثر أزمة البحر الأحمر مباشرة على التجارة الخارجية للجزائر بشكل مباشر وهذا لأنها لا تعتمد على الممر البحري للبحر الأحمر ومعظم تعاملاتها مع أوروبا، إلا أنها تأثرت من باب التأثير الشامل على التجارة العالمية والاقتصاد العالمي من خلال وقع الأزمة المباشر على تكاليف الشحن وارتفاع أسعار النفط العالمية، كما أوضحت فجوة البنية التحتية للموانئ العالمية مقارنة بالموانئ النموذجية المتطورة.

أولاً- صادرات النفط الجزائرية نحو شرق آسيا.

يتدفق عبر مضيق باب المندب 10٪ من النفط العالمي المنقول بحراً بانتظام، كما تغذي إمدادات النفط الخام القادم من دول ليبيا والجزائر وقازاخستان وأذربيجان عدداً من مصافي التكرير الكورية الجنوبية والتايلاندية والإندونيسية ويُنقل مزيج سي بي سي CPC القازاخستاني ومزيج صحراء بلاند الجزائري ومزيج آذري الخفيف الأذربيجاني وإنتاج حقل الشرارة الليبي عبر البحر الأحمر. وجاءت الجزائر من بين أكبر منتجي ومصدري النفط والغاز في العالم بقرابة 1 مليون برميل يومياً في حين تبلغ إجمالي احتياطاتها المؤكدة من النفط الخام أكثر من 12 مليار برميل. وهي ثالث أكبر احتياطيات في إفريقيا بعد احتياطيات ليبيا ونيجيريا. بحسب بيانات نشرها موقع ستاتيسا الأمريكي. إلا أن اضطرابات التوريد وارتفاع تكاليف الشحن البحري بعد تغيير مسار نحو رأس الرجاء الصالح لتسليم شحنات النفط، وهذا تجنباً لمخاطر الشحن والمخاطر اللوجستية بمنطقة البحر الأحمر أدت بهذه المصافي إلى دراسة مقترح خفض مشتريات النفط الليبي والقازاخستاني والجزائري والأذربيجاني. وتعويضها بالخام الأمريكي كما يرى محللون كوريون بأن كوريا الجنوبية تشتري عادة نحو 600 ألف برميل شهرياً من النفط الجزائري، لكن عند مقارنتها بمتوسط المشتريات من الخام الأمريكي التي تتراوح بين 10 و12 مليون برميل، فالأمر لا يستحق المخاطرة لمواصلة شراء الشحنات الجزائرية.¹²

-ثانياً-لا بد من إعادة النظر في البنية التحتية للموانئ الجزائرية:

تعتبر الموانئ رة التجارة العالمية من خلال عمليات الشحن والنقل والخدمات اللوجستية التي تعتبر من أهم عناصر سلسلة التوريد العالمية، كما تلعب دوراً هاماً في تعزيز العلاقات الاقتصادية الدولية.

1-واقع الموانئ التجارية في الجزائر:

تحتل الموانئ الجزائرية 95% من المبادلات التجارية الخارجية وهي تعد وسيلة النقل الأساسية للاقتصاد الجزائري، مع ذلك فهي تصنف كموانئ تقليدية أو موانئ الجيل الأول، لم تعدل منذ الفترة الاستعمارية تعمل كنقاط للنقل بخدمات ملاحية بسيطة. تتكون من أحواض ضيقة ومخازن قريبة من بعضها كانت خدماتها مرضية مع السفن الصغيرة أما الآن فهي لم تعد تتماشى مع متطلبات التطور الكبير الذي شهدته خدمات الشحن البحري واللوجستيات المتطورة التي عرفها هذا القطاع مما يحتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام سفن أصغر غير اقتصادية، فالمصدرين الجزائريين لا يستفيدون من الفرص التي تقدمها الموانئ الجزائرية بسبب تكاليف الشحن المرتفعة لهذه السفن.¹³ كما تعاني الموانئ الجزائرية من صغر حجم الغاطس وتقلص عمقه بسبب ترسب الطين والرمل وعدم القيام بعمليات الكسح لمدة طويلة مما يؤثر على عملية رسو السفن، إضافة إلى ذلك تعاني من نقص في المعدات والآليات المتعلقة بالشحن والتفريغ مما يؤخر من وقت هذه العمليات وجعلها تتعدى المقاييس الدولية. كما ترتفع أسعار الشحن مقارنة بكفاءة الخدمات المقدمة، فسرعة نقل حاوية من الجزائر إلى مرسيليا يساوي 750 دولار للحاوية مقابل 375 دولار بين مرسيليا ونيويورك مع أن المسافة الأولى أطول بـ 10 مرات.¹⁴

2-نحو تطوير الموانئ الجزائرية : تسعى الجزائر جاهدة لمواكبة التطور التكنولوجي في الشحن البحري من خلال انشاء موانئ جديدة وتوسيع وتطوير موانئ أخرى.

2-1مشروع ميناء الحمداية: أضخم مشروع اقتصادي بالتعاون مع الصين والذي يهدف الى احداث قفزة نوعية في الاقتصاد الجزائري، المتمثل في ميناء الحمداية الذي سيتربع ساحل البحر المتوسط بمدينة شرشال ولاية تيبازة، كما ستتواصل خدماته اللوجستية الى غاية الموانئ الجافة بالجلقة وتمنراست وشبكة السكك الحديدية التي تصل الحدود الجزائرية مع التيجر ومالي.¹⁵ مما سيجعل الجزائر محطة تجارية كبرى بين السوق الافريقية والأوروبية كما سيخفف العزلة على المناطق والدول التي لا تملك منافذ بحرية ومحسن من سلاسل التوريد العالمية ويقلل من حدة الأزمات التي تهدد التوريد والاقتصاد العالمي.¹⁶

2-2 توسيع وتطوير ميناء جن جن: يهدف توسيع وتطوير ميناء جنجن في ولاية جيجل الجزائرية الى جعله مركزا محوريا في منطقة البحر الأبيض المتوسط، فقد تم استلام رصيف بطول 320متر وعمق 14مترا وهذا ما يتيح استقبال سفن ذات 6000 حاوية في حين استمرار الأشغال في مرحلتيهما الثانية والثالثة من الوصول الى عمق 17مترا وهذا ما يسمح للميناء استقبال سفن 18000 حاوية نهاية 2025.¹⁷

خاتمة:

تعتبر سلاسل الامداد القلب النابض للتجارة العالمية، وأي خلل في احدى حلقات هذه السلسلة يكبد الاقتصاد العالمي أضرارا كبيرة. وباعتبار البحر الأحمر طريقًا تجاريًا وشرينا اقتصاديًا مهمًا بين قارتي أوروبا و آسيا وباقي دول العالم فإنّ التعطيلات الأخيرة في منطقة باب المندب شلّت حركة التجارة الدولية وغيّرت مسارها، ممّا انعكس على تكاليف الشّحن ، وأثّرت على التدفّقات التجارية وأسعار الطاقة والأسعار النهائية لبعض السلع وبالتالي التأثير على الاقتصاد العالمي . وكشفت هشاشة سلاسل الامداد العالمية في التصدي لمثل هذه الأزمات وفي ظل هذه التحديات أصبح من الضروري الاتجاه نحو تحسين سلاسل الامداد والبنية التحتية للموانئ التي من شأنها جعل التعامل مع هذه الأزمات أكثر مرونة .

النتائج:

- تعتبر سلاسل الامداد رئة التجارة العالمية نظرا لأهميتها البالغة في حركة وحجم المبادلات التجارية العالمية.
- تداخل وترابط سلاسل الامداد العالمية جعلها أكثر عرضة للأزمات المفاجئة وأسرعها تأثيرا على حجم وحركة التجارة العالمية والاقتصاد العالمي .
- أثّرت أزمة سلاسل الامداد في البحر الأحمر على حركة التجارة العالمية والسفن التجارية للشّحن من خلال تغيير مسارها نحو جنوب افريقيا .
- أثّرت أزمة سلاسل الامداد البحر الأحمر على أسعار الشّحن البحري وارتفاع أسعار النفط .
- أثّرت أزمة التوريد في منطقة البحر الحمر على تجارة بعض السلع الغذائية والفواكه الأوروبية الطّازجة .
- لم تتأثر الجزائر بشكل مباشر من أزمة البحر الأحمر لأنّها لاتعتمد كثيرا على هذا الممر في حركتها التجارية البحرية الا أنّها تأثّرت علاقاتها التجارية النفطية مع دول شرق آسيا والولايات المتحدة الأمريكية.

التوصيات:

- الأخذ بعين الاعتبار التحذيرات المبكرة والتهديدات والمخاطر المحتملة على سلاسل الامداد لمنع انتشارها والتصدي لها في بؤر الأزمة.
- اعادة النظر في البنية التحتية للموانئ العالمية والحرص على كفاءة الخدمات اللوجستية لضمان مرونة المعاملات التجارية وجعل سلاسل الامداد العالمية أكثر صلابة.
- التشجيع على تنويع الانتاج المحلي لتحقيق الاكتفاء الذاتي الي يضمن الصّمود أمام أي تعطيل في الامدادات العالمية.
- تنويع الصادرات الجزائرية خارج المحروقات وولوج الأسواق العالمية للمنتجات المختلفة من شأنه جعل الاقتصاد الجزائري أكثر صلابة في التصدي لهذه الأزمات.
- تطوير الشّحن البحري الجزائري والخدمات اللوجستية وفق المعايير العالمية لتحديّ الأزمات من جهة واستغلال الموقع الجغرافي و الفرص الاقتصادية من جهة أخرى.
- تنويع الموردين عبر العالم والبحث عن موردين جدد اضافة الى المورّين التقليديين لتعزيز التجارة العالمية .
- تطوير سلاسل توريد مستقبلية أكثر ديناميكية قادرة على التنبؤ والتّحضير والاستجابة للطلّاب والتصدي للأزمة قبل تغلغلها.

الإحالات والمراجع:

- ¹ - اقتصاديات التجارة الدولية دار النهضة العربية ، القاهرة ، حمدي عبد العظيم ، 2000، ص13
- ² - التجارة الخارجية، مركز الكتاب الأكاديمي، جمال جويدان الجمل، 2014، ص11
- ³ - قانون التجارة الدولية ،مركز الكتاب الأكاديمي، أ.د. أيمن أحمد الحاج 2017 ص 12
- ⁴ -العلاقة السببية بين الأساليب التنافسية واستراتيجية سلسلة التوريد وأثرها في الأداء المؤسسي _ دراسة تطبيقية. المجلة الأردنية في إدارة الأعمال، . محمد خير، سليم ابو زيد ، 2014، المجلد(18)، العدد(04)، ص 627
- ⁵ - fundamentals of supply chain management book boon .com **Dawei Lu**
- ⁶ - mapping global value chains Koen, De Backer ,and sebastien Miroudot، 2014.
- ⁷ عمليات الادارة اللوجيستية في منظمات الأعمال الحديثة. بحوث وأوراق عمل مؤتمر منظمات متميزة في بيئات متحددة .أريد، المملكة الأردنية الهاشمية: المنظمة العربية للتنمية الادارية بالتعاون مع جامعة جدارا، أيوب الصوالحة، وأيوب الابراهيمى، 2011، صفحة9
- ⁸ - unveiling the importance of logistics in international trade, Mark Anderson, october11, 2023 , و المنشور . أطلع عليه: <https://www.invensis.net/blog/importance-of-logistics-in-international-trade2024/03/29> :على الموقع the importance of supply chain Management-2024- المنشور على الموقع
- https://cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Develop/Starting_Your_Career/Importance_of_Supply_Chain_Management.aspx-2024/03/29 أطلع عليه بتاريخ:
- ⁹ - 12% من حجم التجارة العالمية تمر عبر قناة السويس ،نفين جامع وزيرة الصناعة الأحد- يناير- 2022 المنشور على الموقع : https://www.masrawy.com/news/news_economy/details/2022/1/16/2159312/-2024/03/28 اطلع عليه بتاريخ
- ¹⁰ -the Globe -Shipping Disruptions in the Red Sea: Ripples across -Jason Dunn , Fernando Leibovici المنشور على الموقع: بتاريخ: <https://www.stlouisfed.org/on-the-economy/2024/feb/shipping-2024/02/15> disruptions-red-sea-ripples-globe- أطلع عليه بتاريخ: 2024/03/31
- Red Sea crisis: Adverse impact on trade data to be substantial in new fiscal; Asia, Africa, Europe to face most disruption, says GTRI, المنشور على الموقع: بتاريخ 2024-03-26 وأطلع عليه يوم: 2024-03-31 - <https://www.financialexpress.com/policy/economy-2024-03-31> - <https://www.euromonitor.com/article/shipping-disruptions-impact-on-the-global-supply-chains-and-economies>
- أطلع عليه يوم 2024-03-31
- the Globe -Shipping Disruptions in the Red Sea: Ripples across -Jason Dunn , Fernando Leibovici المنشور على الموقع: بتاريخ: <https://www.stlouisfed.org/on-the-economy/2024/feb/shipping-disruptions-red-2024/02/15> sea-ripples-globe- أطلع عليه بتاريخ: 2024/03/31
- ¹¹ - Red Sea crisis hits Europe's fresh food trade, ALESSANDRO FORD, JANUARY 26, 2024 المنشور على أطلع عليه يوم <https://www.politico.eu/article/2024-06-07>
- ¹² - <https://tadamsanews.dz/>
- ¹³ -الموانئ الذكية والتقل المستدام في الجزائر مجلة التحولات الاقتصادية- حبيلى حياة -الجزائر- 2023- المجلد 03/العدد02(2023). ص59-73.
- ¹⁴ - تطوير الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية) حياة بن عيسى - جامعة الأغواط- 2015.
- ¹⁵ ميناء الحمداية مشروع الجزائر الضخم للسيطرة على التجارة في افريقي مصطفى عمران المنشور على الموقع sahm-media.dz بتاريخ 2023-10-05 تم الاطلاع عليه بتاريخ 2024-06-12 .
- ¹⁶ www.echoroukonline.com تاريخ الاطلاع 2024-06-12
- ¹⁷ - نحو استلام مشروع نمائي الحاويات لميناء جنجن غضون سبتمبر 2025 . news.radioalgerie.dz بتاريخ 2024-03-24