

تداعيات جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد العالمية: دراسة حالة قناة السويس

شادي إبراهيم شحاده¹، مالا علي أورفه²

¹ محاضر الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية بأكاديمية الجزيرة العليا، القاهرة، جمهورية مصر العربية

المراسلة: shady.hash@eco.suezuni.edu.eg

² ماجستير علاقات دولية، جامعة الصين للشؤون الخارجية، الجمهورية العربية السورية

The Impact of COVID-19 and the Russian-Ukrainian Conflict on Global Supply Chains: A Case Study of the Suez Canal

Shady Ibrahim Shehada¹, Mala Ali Orfa²

¹ Assistant Professor of International Economy and International Trade, Al Jazeera Higher Academy, Cairo, Arab Republic of Egypt.

Correspondence: shady.hash@eco.suezuni.edu.eg

² Master's in International Relations, China Foreign Affairs University, Syrian Arab Republic

DOI: [10.21608/ijppe.2024.351290](https://doi.org/10.21608/ijppe.2024.351290)

URL: [http://doi.org/ 10.21608/ijppe.2024.351290](http://doi.org/10.21608/ijppe.2024.351290)

تاريخ استلام البحث: 2023/12/14، وتاريخ قبوله: 2024/1/23

توثيق البحث: شحاده، شادي؛ وأورفه، مالا. (2024). تداعيات جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد العالمية: دراسة حالة قناة السويس. *المجلة الدولية للسياسات العامة في مصر*, 3(2)، 42-67.

تداعيات جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد العالمية: دراسة حالة قناة السويس

المستخلص

تعدّ قناة السويس من أهم الممرات البحرية العالمية وإحدى ركائز الاقتصاد المصري. وقد بلغت إيرادات القناة عام 2022 نحو 6.9 مليارات دولار أمريكي مقارنة بعام 2019، حيث بلغت 5.73 مليارات دولار أمريكي وفقاً لبيانات البنك المركزي المصري، لذلك تهدف الدراسة إلى توضيح تداعيات جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد العالمية، فيما يتعلق بقناة السويس. ولتحقيق ذلك الهدف اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال تناول المعلومات والدراسات المتعلقة بموضوع البحث، والمنهج المقارن لبيان واقع سلاسل التوريد في قناة السويس قبل وبعد الأزميتين خلال الفترة الزمنية 2018-2023. وخلصت الدراسة إلى أن قناة السويس لم تتأثر سلبيًا بأي من جائحة كوفيد-19 أو الأزمة الروسية الأوكرانية، بل أسهمت هذه الأزمات في استمرار عمليات التوريد في القناة، رغم الصعوبات وارتفاع أسعار النفط والغاز والتأمين، كما ارتفعت إيرادات القناة بشكل ملحوظ- خلال الفترة 2019-2022؛ مما يؤكد على أهمية القناة، وضرورة تعزيز دورها في استمرار عمليات الإمداد العالمية.

الكلمات الدالة: قناة السويس، كوفيد-19، الحرب الروسية الأوكرانية، سلاسل التوريد

المقدمة

تعتبر قناة السويس من أهم القطاعات الاقتصادية بالدولة المصرية، فهي ممر مائي دولي تجاري مهم يربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر، وهي أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب، حيث يختصر المسافة بين الموانئ الواقعة شمال وجنوب القناة؛ مما يوفر في الوقت وتكاليف التشغيل، ولذلك تحتل قناة السويس مركزاً مهماً في التجارة العالمية بحرًا؛ حيث تستمد أهميتها من كونها رابطاً استراتيجياً بين دول جنوب شرق آسيا وأوروبا والأمريكتين.

ومع انتشار جائحة كوفيد-19، وتساعد الأزمة الروسية الأوكرانية، وما نجم عنهما من تداعيات وآثار اقتصادية انعكست سلبيًا على ارتفاع أسعار السلع الغذائية وأسعار النفط، وكذلك على سلاسل التوريد في كافة دول العالم، حيث تراجعت معظم المؤشرات الاقتصادية، امتد التأثير إلى كافة قطاعات المجتمع في مصر، وخاصة قطاع النقل والخدمات اللوجستية (سلاسل التوريد)، وهو ما ظهر جلياً في التداعيات الاقتصادية في كافة المجالات، مثل: التجارة، والسياحة، والنقل؛ وهو ما تسبب في تزايد أزمة الطاقة، والغذاء، وانهيار سلاسل التوريد.

الفرضية الأساسية: تتمثل في أن جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية قد تكون لهما آثار سلبية على سلاسل التوريد في قناة السويس.

المشكلة البحثية: تتمثل في التساؤل عن مدى تأثير جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد في قناة السويس.

أهمية الدراسة: تسهم الدراسة في توضيح تأثير جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد في قناة السويس، والإجراءات التي اتخذتها الدولة المصرية للحد من تداعيات تلك الأزمات.

هدف الدراسة: تهدف الدراسة إلى الوقوف على تداعيات جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على استمرار سلاسل التوريد في قناة السويس.

منهجية الدراسة: اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي من خلال تناول المعلومات والدراسات ذات الصلة بموضوع البحث، والمنهج المقارن لبيان واقع سلاسل التوريد في قناة السويس قبل وبعد الأزميتين خلال الفترة 2018-2023، حيث تم إجراء مقارنة بين إيرادات قناة السويس قبل وبعد الأزميتين، باعتبار أواخر عام 2019 وبداية عام 2020 هي بداية انتشار جائحة كوفيد-19. كما يمثل عام 2021 بداية الأزمة الروسية الأوكرانية، حيث تأثرت معظم اقتصادات العالم بكل منهما على مختلف جوانب الحياة الاجتماعية والاقتصادية، وخاصة سلاسل التوريد في قناة السويس.

وتنقسم الدراسة بعد المقدمة، ومراجعة الأدبيات، إلى مفهوم إدارة سلسلة التوريد والخدمات اللوجستية، وسلاسل التوريد في قناة السويس، وتحليل النتائج، وتُختتم بالاستنتاجات والتوصيات.

الأدبيات والدراسات السابقة

تناولت الدراسة التي أجراها Wan et al. (2023) عبر التحليل الكمي لتأثير الانسداد على شبكات النقل البحري العالمية، حيث شهدت قناة السويس، والتي تُعدُّ طريق نقل بحري عالمي بالغ الأهمية، اضطراباً كبيراً بسبب حادث جنوح سفينة في مارس 2021، وهو ما كشف هشاشة سلاسل التوريد اللوجستية العالمية. وقد توصلت الدراسة إلى أن الانسداد كان له تأثير كبير على شبكة الشحن العالمية، أكثر بكثير من الاضطرابات العشوائية ذات النطاق المماثل، وأظهرت البيانات المتعلقة بأنواع السفن المختلفة التي تمر عبر قناة السويس أن سفن الحاويات وناقلات البتروكيماويات كانت الأكثر تضرراً. وأوصت الدراسة بأهمية قناة السويس للشحن العالمي، وضرورة وجود استراتيجيات قوية لإدارة سلسلة التوريد؛ للحد من تداعيات حوادث مماثلة في المستقبل.

وتبرز الدراسة التي أجراها Chorem et al. (2023) أن قناة السويس طريق استراتيجي ضيق، وأنها رابط جيوسراتيجي بين البحرين الأبيض والأحمر ومنهما إلى المحيط الهندي، وتناولت الدراسة الخصائص الاستراتيجية والجيوسياسية العامة لقناة السويس، والتحديات والفرص والتهديدات التي من المرجح أن تواجهها مصر خلال العقود المقبلة، وكيف يمكن أن تؤثر على منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط بأكملها، والبحر الأحمر، وسلاسل التوريد العالمية. وخلصت الدراسة إلى أن استقرار النظام المصري هو العامل الأهم لأي منفعة اقتصادية توفرها قناة السويس وكذلك لأي جهود؛ لتأمينها وجعلها أكثر سهولة لحركة المرور في الاتجاهين، ولا ينبغي أن تقتصر الجهود المحلية لتأمين الشحن البحري على قناة السويس فقط، حيث يتعرض خليج عدن والبحر الأحمر للعديد من التهديدات الأمنية وأبرزها القرصنة التي تقلل من جاذبية الشحن عبر القناة، فمن الضروري للدولة المصرية الاستمرار في تطوير المنطقة الاقتصادية حول القناة، من خلال الاستثمارات وخلق فرص العمل.

أما دراسة Lai (2023) فاقترحت مخططاً مالياً لرسم المرور المتغيرة بمرور الوقت عبر قناة السويس؛ لمعالجة عدم كفاءة العديد من السفن المصطفة والمنتظرة في منطقة الرسو لدخول القناة. وأفادت الدراسة بأن استراتيجية رسوم المرور استهدفت التخفيف من المشكلة الكبيرة المتمثلة في اصطاف السفن في منطقة رسو القناة، من خلال التأكد من أن التكلفة التوازنية لكل سفينة لا تؤدي إلى خسائر، مع تحقيق أقصى قدر من الكفاءة في القضاء على قوائم الانتظار في منطقة الرسو. ولمعالجة هذه الفجوة، تبنت الدراسة مبدأ الحفاظ على توازن التكلفة، واستخدمت نموذج نقطة الانحدار لاشتقاق صيغتين رياضيتين تمثلان أوقات وصول جميع السفن بعد

رسوم المرور إلى منطقة الإرساء في قناة السويس، حيث تم اشتقاق هذه الصيغ خصوصًا لفئتين من السفن؛ تلك التي تدخل القناة قبل وقت الموعد الأخير للدخول الذي تنظمه سلطات القناة، وتلك التي تدخل في وقت لاحق. وقد توصلت الدراسة إلى أن الصيغ المشتقة موجزة ومقارنة؛ مما يعزز الأسس النظرية لنموذج تسعير وقت الانتظار الحالي في القناة، بالإضافة إلى أنها بمثابة مراجع قيمة لسلطات القناة عند اتخاذ التدابير ذات الصلة، مثل تنظيم وجدولة مرشدي القناة لتسهيل تنفيذ المخطط الأمثل لرسوم المرور المتغيرة بمرور الوقت.

وتتبع دراسة الباجوري (2022 أ) وضع القارة الإفريقية عام 2022، واستهدفت بيان آفاق النمو الاقتصادي الإفريقية خلال عام 2022، وأهم التحديات التي تواجهها هذه الاقتصادات في هذه الفترة الحرجة. وتوصلت الدراسة إلى أن الدول الإفريقية لا تزال تعاني من التداعيات المستمرة لأزمة كوفيد-19 التي اجتاحت الاقتصاد العالمي في أواخر 2019، حيث تراجعت معدلات النمو الاقتصادي في هذه الدول بصورة كبيرة عام 2020، كما بينت الدراسة أن أهم التحديات تمثلت في التضخم، وارتفاع أسعار الطاقة والمواد الخام، وتقادم العجز العام، ومشكلة الديون.

وناقشت أطروحة Dahlberg (2022) كيف أثرت الاضطرابات مثل فيروس كورونا، وانسداد قناة السويس، والحرب في أوكرانيا على صناعة شحن الحاويات، ومدى استعداد هذه الصناعة للاضطرابات في المستقبل. وأظهرت الدراسة كيف أثرت جائحة كوفيد-19 على تدفق البضائع العالمية المشحونة بالحاويات التي تعمل بشكل جيد، ومدى تعرضها للاضطرابات الخارجية. وخلصت الدراسة إلى أن صناعة الحاويات تعتمد على القوى العاملة البشرية، وخلال الوباء أدى نقص العمال إلى حدوث اختناقات هائلة في المواني، وخلق نقصًا في صناعة الحاويات. ونتيجة لذلك، ارتفعت أسعار شحن الحاويات، وتراجعت صناعاتها. وأوصت الدراسة بأنه يمكن للتقنيات أن تعزز أداء الشحن البحري وصناعات الحاويات عند التعرض لاضطرابات غير متوقعة، وأن تطبيق التكنولوجيا يمكن أن يزيد من الكفاءة والشفافية والمرونة، ويجهز الصناعة للمستقبل بشكل أفضل وقت الاضطرابات.

وقد تناولت دراسة Özkanlısoy and Akkartal (2022) تأثير انسداد قناة السويس على سلاسل التوريد، حيث تبرز الدراسة الهدف من إدارة مخاطر سلسلة التوريد، وهو فهم المخاطر وتأثيراتها، واتخاذ الإجراءات الوقائية، وتحديد الخطط التي سيتم تنفيذها عند حدوث المخاطر، حتى لو بدت مخاطر سلسلة التوريد بمثابة خطر بسيط قد يتم تجاهله في البداية، بيد أنها يمكن أن تتسبب في تكاليف بمليارات الدولارات، وتحدث اضطرابات طويلة الأجل في سلسلة التوريد على المستوى الكلي. بينت الدراسة أن السفينة التي تحمل اسم "إيفر جيفن"، والتي سدت قناة السويس عن طريق الخطأ أثناء عبورها في 23 مارس 2021، أحدثت تأثيرات سلبية كبيرة على سلاسل

التوريد؛ حيث تسببت في انقطاعها، وإطالة المدد الزمنية، وارتفاع تكاليف الشحن، وتغيير طرق النقل، وتوسيع الاختناقات اللوجستية، وزيادة رسوم التأخير وأقساط التأمين، وزيادة أسعار النفط، ومشاكل أمنية في الموانئ.

أما دراسة شحادة (2021) فاستهدفت بيان انعكاس جائحة كورونا على مصادر النقد الأجنبي في مصر، واعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج الكمي في عرض البيانات وتحليلها، وركز على ثلاثة مصادر أساسية للنقد الأجنبي في مصر، وهي: إيرادات السياحة، وإيرادات قناة السويس، وتحويلات العاملين بالخارج. وخلصت الدراسة إلى أن جائحة كورونا أسهمت في تقليص احتياطي مصر من النقد الأجنبي نتيجة انخفاض إيرادات الدولة من العملة الصعبة؛ مما أسهم في زيادة الاقتراض الخارجي، وانخفاض قيمة العملة الوطنية.

وهدفت دراسة عبود ومليجي (2020) إلى توضيح تداعيات أزمة كورونا على النمو الاقتصادي العالمي والمصري، والسياسات الاقتصادية لمواجهة الأزمة على مستوى العالم وفي مصر، فقد توصلت إلى أن الأزمة أدت إلى تداعيات فاقت في شدتها أي أزمات سابقة مرت بها مصر والعالم، وأهمها الدخول في ركود اقتصادي عالمي، وما تتبعه من تراجع في معدل النمو الاقتصادي العالمي لجميع المناطق بما فيها مصر، حيث أثر على معظم المتغيرات وقطاعات الاقتصاد المصري، واقترحت الدراسة عددًا من التوصيات، منها دعم القطاع الصحي، وإعادة ترتيب أولويات الإنفاق العام.

تناولت دراسة جمال الدين (2020) سياسات لدعم صانع القرار المصري، وهدفت إلى الإجابة عن عدة تساؤلات منها: لماذا كان الإغلاق هو الحل؟ هل الخسائر الناجمة عن انتشار الوباء مؤقتة أم ممتدة؟ هل الأزمة الاقتصادية الحالية مختلفة أم مشابهة للأزمات السابقة؟ وهل تكفي الحزم المالية الضخمة لدرء موجات الركود الاقتصادي؟ وقد خلصت الدراسة إلى أنه إذا ما لم يكن كان هناك معرفة أكثر دقة بموعد وكيفية انتهاء أزمة الصحة العامة التي خلفها فيروس كوفيد-19، فلن يتمكن الاقتصاديون من البدء في وضع تنبؤاتهم حول نهاية الركود الاقتصادي، فالجائحة كان لها آثار سلبية على النشاط الاقتصادي تعدت بكثير آثار الأزمة المالية العالمية في 2008، وهناك خسائر متراكمة، حيث واجهت الاقتصادات الناشئة المتقدمة حالة من الانكماش، وهو ما يتطلب اتخاذ عدة خطوات وأساسيات للخروج من هذه الأزمة.

أما دراسة أمين (2020) فهدفت إلى استعراض أهم التوصيات التي وردت في مجموعة من التقارير المتخصصة والصادرة عن بعض المؤسسات الدولية الكبرى، والتي تخاطب بها الحكومات للتعامل مع تداعيات أزمة كورونا المستجد. وتوصلت الدراسة إلى أن هناك عددًا من الإجراءات والتدابير المتعلقة بالاستجابة للأزمة،

أولها: السياسة المالية، وتقديم الدعم النقدي للأفراد والأسر والقطاعات الأكثر تضرراً عن طريق شبكات الحماية الاجتماعية، وتخفيض أو تأجيل الضرائب، والدعم الخاص للعاملين في القطاع الصحي والقطاعات الأكثر تضرراً، وثانيها: السياسة النقدية، والتي تتضمن التدابير التي تقوم بها البنوك المركزية لضمان توفير السيولة، وتسهيل الإجراءات، وتخفيف القيود ذات الصلة بسعر الفائدة، وثالثها: التعاون الدولي، والذي يتضمن العمل على رفع العبء عن الدول النامية عن طريق تخفيف عبء الديون، وإعادة جدولة سدادها، وتعزيز المساعدات المقدمة إلى الدول النامية، بالإضافة إلى تعزيز سلاسل التوريد العالمية، وفتح التجارة بين الدول.

استهدفت دراسة عبد الشفيق (2020) تقديم لوحة لتطور الديون العالمية من عام 2009 إلى عام 2018، حسب أحدث تقرير للبنك الدولي في هذا الشأن، وبيان دور صندوق النقد الدولي -باعتباره الكيان المؤسسي المسؤول عن الحفاظ على استقرار النظام النقدي الدولي-، وأخيراً، تطور الدين الخارجي لمصر، وارتباطه بالعجز في الموازنة العامة. وخلصت الدراسة إلى أن مواجهة مخاطر الاستدانة على الأجلين المتوسط والطويل تتطلب اتباع مجموعة متسقة من السياسات ومنظومة الإجراءات في ظل توجه استراتيجي يستند إلى الاستمرار في اتباع نهج التنمية الشاملة المتوازنة، والاستمرار في تصميم وتطبيق سياسات فعّالة ومناسبة لإدارة الدين العام.

سلطت دراسة عبد السلام (2020) الضوء على تداعيات كورونا على مسار الهجرة والتحويلات في العالم، من واقع بعض الدراسات والتقارير الدولية، ثم التعرف على خصائص الهجرة والتحويلات، وخلصت الدراسة إلى أن انتشار فيروس كورونا المستجد كشف عن هشاشة أسواق العمل وصعوبة استدامة التحويلات المالية.

أما دراسة صالح (2020) فتناولت تداعيات أزمة كورونا على ميزان المدفوعات المصري من خلال مقارنة بيانات النصف الأول من عام 2018/2019 قبل حدوث أزمة كورونا العالمية مع النصف الأول من عام 2019/2020، إذ يعكس ميزان المدفوعات نتائج تفاعل المتغيرات الاقتصادية عالمياً ومحلياً. وخلصت الدراسة إلى أن هناك تأثيراً لأزمة كورونا على ميزان المدفوعات، ومن الضروري تصحيح الاختلالات من خلال عدد من السياسات التي تركز على محورين، هما: تحديد أولويات الاستثمار، وتعزيز التعاون الإقليمي والعالمي.

استهدفت دراسة زين العابدين (2020) سلسلة التوريد المحلية والتجارة الداخلية في مصر في ظل جائحة كورونا، وبحثت تداعيات جائحة كوفيد-19 على سلسلة التوريد المحلية والتجارة الداخلية في مصر. وخلصت الدراسة إلى أن معدلات النمو في قطاع التجارة الداخلية في مصر تأثرت بجائحة كوفيد-19، وأيضاً على مستوى سلسلة التوريد المحلية للغذاء، حيث كان جانب الطلب هو الأكثر تأثراً بالجائحة أكثر من جانب العرض حتى وقت الدراسة. وفي حال استمرار الأزمة، فمن المتوقع أن يحقق القطاع نمواً صفرياً مشابهاً لما حدث إبان أزمة

ثورة الخامس والعشرين من يناير 2011، وتأثر جانبي العرض والطلب، وتعطل الأنشطة الإنتاجية على طول سلسلة التوريد، وكانت عملية الإنفاق على منع تفشي الجائحة داخل المجتمع وقطاعاته الاقتصادية، بما في ذلك سلسلة التوريد المحلية، هي الخيار الأقل تكلفة.

ملخص الأدبيات والدراسات السابقة

تناول الجزء الأكبر من الدراسات السابقة تأثير جائحة كورونا على عدة موضوعات، منها: مصادر النقد الأجنبي في مصر، والاقتصاد المصري، وميزان المدفوعات المصري، وتحويلات العاملين المصريين في الخارج، وأهم السياسات لدعم صانع القرار المصري، وأهم التوصيات المقترحة في التقارير الدولية للتعامل مع التداعيات الاقتصادية والمالية لجائحة كورونا، وأزمة الديون العالمية وبعض آثارها على التنمية الاقتصادية بالإشارة إلى الاقتصاد المصري، فقد توصلت تلك الدراسات إلى عدة نتائج تمثلت فيما يلي:

كشف انتشار جائحة كوفيد-19 عن هشاشة أسواق العمل، وصعوبة استدامة التحويلات، كما بينت تأثيرها على ميزان المدفوعات، والذي يستلزم ضرورة تصحيح الاختلالات من خلال عدد من السياسات بالتركيز على محورين، هما: تحديد أولويات الاستثمار، وتعزيز التعاون الإقليمي والعالمي. وأسفرت الجائحة عن انخفاض الاحتياطي النقدي الأجنبي المصري نتيجة انخفاض إيرادات الدولة من العملة الصعبة؛ مما أدى إلى زيادة الاقتراض الخارجي، وانخفاض قيمة العملة الوطنية، وأثر على معظم المتغيرات وقطاعات الاقتصاد المصري.

كما أوصت تلك الدراسات بأهمية اتخاذ عدد من التدابير المتعلقة بالاستجابة للأزمة، على صعيد السياسة المالية، والسياسة النقدية، والتعاون الدولي، وأوضحت أن مواجهة مخاطر الاستدانة على المدى المتوسط والطويل تتطلب اتباع مجموعة متسقة من السياسات والإجراءات في ضوء توجه استراتيجي يستند إلى الاستمرار في اتباع نهج التنمية الشاملة المتوازنة، والاستمرار في تصميم وتطبيق سياسات فعّالة ومناسبة لإدارة الدين العام.

أما الجزء الثاني فتناول تحليل تأثير انسداد قناة السويس على شبكة الشحن العالمية، وعلى سلاسل التوريد، وأهم التحديات التي تواجهها هذه الاقتصادات في هذه الفترة الحرجة. وتوصلت تلك الدراسات إلى عدة نتائج أهمها تراجع معدلات النمو الاقتصادي في هذه الدول بشكل كبير عام 2020، وتمثلت أهم التحديات في التضخم، وارتفاع أسعار الطاقة والمواد الخام، وتقادم العجز العام، ومشكلة الديون.

الفجوة البحثية بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة

بعد عرض بعض الأدبيات والدراسات السابقة، يتبين أن هناك ندرة -إلى حد ما- في الدراسات حول تأثير الأزمة الأوكرانية الروسية على سلاسل التوريد رغم أهمية وخطورة هذه الأزمة. وتناولت أغلب الدراسات انعكاس

انتشار جائحة كوفيد-19 على كافة قطاعات الإنتاج في دول العالم، ولم تنطبق إلى قطاع النقل والخدمات اللوجستية، وسلاسل التوريد العالمية؛ لذلك تعتبر هذه الدراسة مكملة للدراسات السابقة، وتختلف عنها في أنها تبين انعكاس كل من انتشار جائحة كوفيد-19، والأزمة الأوكرانية الروسية على سلاسل التوريد في قناة السويس.

مفهوم إدارة سلسلة التوريد والخدمات اللوجستية

إدارة سلسلة التوريد

يتم تعريف إدارة سلسلة التوريد على أنها التعامل مع تدفق الإنتاج الكامل لسلعة أو خدمة، بدءًا من المكون الخام وصولاً إلى تسليم المنتج النهائي للمستهلك، حيث تقوم الشركة بإنشاء شبكة من الموردين الروابط في السلسلة؛ لنقل المنتج من موردي المواد الخام إلى تلك المنظمات التي تتعامل مباشرة مع المستخدمين (النحراوي، 2009).

الخدمات اللوجستية

تعني اللوجستيات عملية ضمان توفير المنتج بالكمية، والحالة، والمكان، والوقت المناسبين للعميل بالتكلفة المناسبة (شحادة، 2018). وتمثل الخدمات اللوجستية جزءًا من إدارة سلسلة التوريد التي تخطط وتنفذ وتتحكم في التدفق الفعّال، كما أنها جزء من تخزين السلع، والخدمات، والمعلومات ذات الصلة بين نقطة المنشأ ونقطة الاستهلاك من أجل تلبية متطلبات العملاء (أحمد، 2007). وقد تأثرت كافة دول العالم، ومنها الدول العربية، من انتشار جائحة كوفيد-19، وتداعياتها على كافة المستويات الاقتصادية والاجتماعية والصحية.

سلاسل التوريد في قناة السويس

تُعد سلاسل التوريد في قناة السويس سلسلة من عمليات وخدمات تتضمن نقل وتوزيع البضائع والشحنات عبر قناة السويس. وتتضمن هذه السلاسل جميع الخطوات التي يتم اتباعها لنقل البضائع من نقطة الانطلاق إلى وجهتها النهائية عبر القناة، بدءًا من تحميل البضائع في الموانئ البحرية المختلفة وتوزيعها على السفن، وصولاً إلى تفرغ البضائع في الموانئ النهائية وتسليمها للمستلمين. وتعتبر سلاسل التوريد في قناة السويس جزءًا هامًا من عمليات التجارة العالمية وتساهم في تيسير حركة التجارة وتقليل تكاليف النقل.

واقع سلاسل التوريد في قناة السويس قبل كوفيد-19 والأزمة الأوكرانية الروسية

تعتبر قناة السويس من أهم ركائز الاقتصاد المصري، وأهم الممرات المائية العالمية، وأكثرها أمانًا للسفن والحاويات، حيث يتدفق من خلالها نحو 13% من التجارة العالمية، و30% من حركة الحاويات الدولية (شحادة، 2018). وتمثل الرسوم التي تدفعها السفن نظير عبور القناة مصدرًا مهمًا للدخل في مصر، مما يساعد مصر

على تحقيق طموحاتها التنموية، ومواجهة أزماتها الاقتصادية، لأن إيراداتها مستقرة مقارنة بإيرادات السياحة والسفر، وعوائد الاستثمار الأجنبي، وغيرها من القطاعات.

وخلال 2018-2019 شكلت إيرادات القناة ما يعادل 3.7% من إيرادات الموازنة العامة، بلغت ما قيمته 5.7 مليارات دولار أمريكي؛ بما يمثل 1.9% من الناتج المحلي الإجمالي (Breisinger et al., 2020). كما تلعب إيرادات قناة السويس دورًا في استقرار الجنيه المصري، حيث شكلت 7% من التدفقات الوافدة للحساب الجاري، و23% من صادرات الخدمات لنفس الفترة (المركز المصري للدراسات الاقتصادية، 2020).

تشكل السفن التي تحمل العلم المصري سادس أكبر مصدر، وعاشر أكبر مستورد ضمن السفن العابرة للقناة، مقارنة بقناة بنما في أمريكا الوسطى، وهو الممر المائي الوحيد الذي يتمتع بذات الأهمية الاستراتيجية والجغرافية، وتتم عبره أحجام كبيرة من الشحنات.

تلعب القناة دورًا حيويًا في ضمان استدامة سلاسل التوريد واستقرارها رغم التحديات العالمية، كما تظهرها مؤشرات حركة الملاحة في القناة، حيث إن:

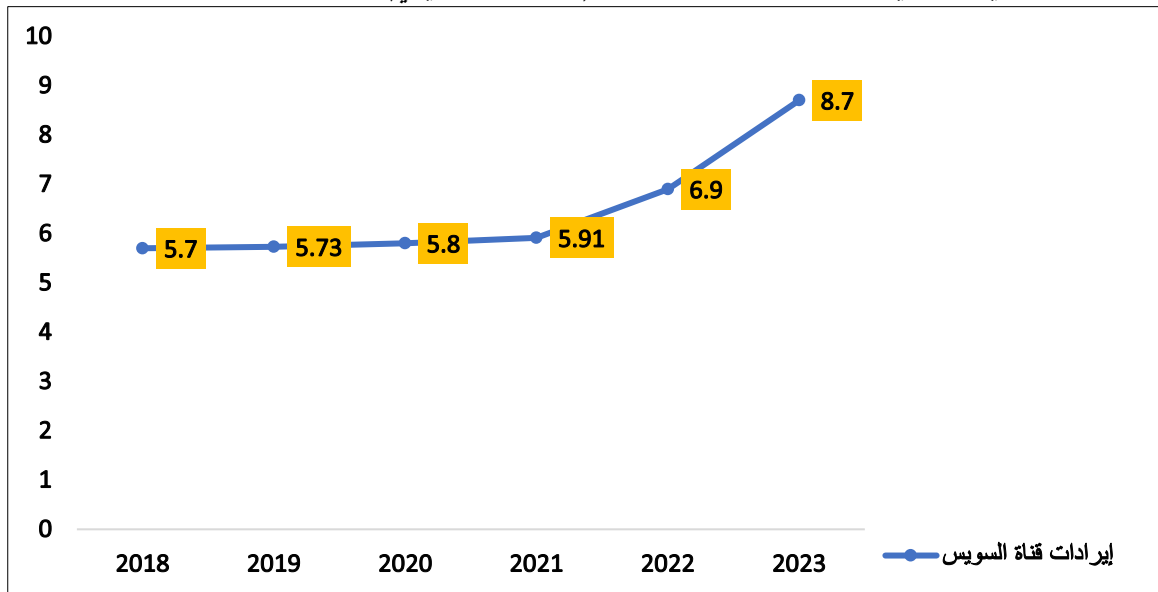
- **الفترة 2018-2019:** عبرت قناة السويس 18576 سفينة بوزن إجمالي 294 مليون طن، محققة إيرادات بلغت نحو 6 مليارات دولار أمريكي (Rusinov et al., 2021)، مقارنة بقناة بنما، والتي عبرتها 13785 سفينة تزن 253 مليون طن من البضائع، مع الأخذ في الاعتبار أن رسوم عبور السفن تتحدد على أساس وزن البضائع وليس عدد السفن العابرة.
- **رسوم عبور قناة السويس:** أعلى من نظيراتها في قناة بنما؛ وذلك لكونها أوسع وتستوعب السفن الأكبر حجمًا، وتوفر في استهلاك الوقود؛ مما يجعل عبور قناة السويس أكثر ربحية لشركات الشحن. أما بالنسبة للسفن الأخف وزنًا، والتي تحتوي على أقل من خمسة آلاف طن من البضائع، فتتقاضى قناة السويس رسومًا تتراوح بين 7-9 دولارات أمريكية للطن، حسب نوع السفينة، بينما تتقاضى قناة بنما رسومًا أقل تتراوح بين 4-6 دولارات أمريكية للطن. وبالنسبة للبضائع الأكبر حجمًا، والتي تتجاوز حمولتها 40 ألف طن، فتتقاضى رسوم عبور قناة السويس ما بين 2-4 دولارات أمريكية، في حين تتقاضى رسوم العبور بقناة بنما 1-3 دولارات أمريكية.
- **إيرادات عبور قناة السويس تتسم بالموسمية الشديدة:** حيث تصل إيرادات الشحن ذروتها في الربع الأول من العام المالي، وتراجع خلال الربع الثالث منه. وشهد العام المالي 2015/2016 تراجعًا سنويًا كبيرًا بنسبة 9% في حركة المرور بالقناة من 1.47 مليار دولار أمريكي إلى 1.33 مليار دولار أمريكي (المركز المصري

لدراسات الاقتصادية، 2020). ويرجع ذلك إلى انكماش التجارة الدولية، وانخفاض أسعار النفط بشكل كبير خلال هذه الفترة، ثم تحسنها في الفترة 2018-2019.

- حققت قناة السويس خلال عام 2021 زيادة في إيراداتها: لتصل إلى 5.91 مليارات دولار مقابل 5.80 مليارات دولار خلال عام 2020، أي بزيادة قدرها 110 ملايين دولار بنسبة 2%. كما زادت الإيرادات إلى 6.9 و8.7 مليارات دولار أمريكي خلال 2022، 2023 على التوالي. ويوضح الشكل رقم (1) إيرادات قناة السويس السنوية خلال الفترة 2018-2023.

الشكل 1

إيرادات قناة السويس السنوية خلال الفترة 2018-2023 (مليار دولار أمريكي)



المصدر: من إعداد الباحثين استنادًا إلى بيانات البنك المركزي المصري، السلاسل الزمنية للقطاع الخارجي، سنوات مختلفة.

- عبور 20694 سفينة القناة من الاتجاهين: وذلك خلال عام 2021 مقابل عبور 18830 سفينة خلال عام 2020؛ أي بزيادة قدرها 1864 سفينة بنسبة 10% (Kondakova & Imankulieva 2022).
- بلغ إجمالي الحمولات الصافية 1.27 مليار طن عام 2021: مقابل 1.17 مليار طن عام 2020، بفارق 100 مليون طن، بنسبة زيادة بلغت 8.5%.
- ارتفاع عدد السفن العابرة للقناة بواقع 1929 سفينة: بنسبة 25.8% عام 2022 مقارنة بعدد بلغ 1714 سفينة في نفس الشهر عام 2021، بفارق 115 سفينة وزيادة 6.3% (Suez Canal).

واقع سلاسل التوريد في قناة السويس بعد كوفيد-19 والأزمة الأوكرانية الروسية

منذ نهاية عام 2019 وبداية عام 2020، شهد العالم انتشار جائحة كوفيد-19، والتي كانت السبب في تدهور الوضع الاقتصادي والاجتماعي في كافة دول العالم، وخاصة بعد إعلان منظمة الصحة العالمية لحالة الطوارئ

الصحية بسبب تفشي هذه الجائحة في دول العالم كافة، حيث فرضت معظم حكومات العالم قيودًا على السفر، واتخذت تدابير العزل لمواجهة هذه الجائحة، والتي كان أولها إغلاق البلدان لحدودها، وتعليق رحلات الطيران الدولية، الأمر الذي أسهم في تعطيل النشاط الاقتصادي العالمي، وأثر بشكل كبير على جميع جوانب الحياة، بما في ذلك سلاسل التوريد، وقطاع النقل، وأسواق الطاقة العالمية، التي شهدت انهيارًا في أسعار النفط والغاز الطبيعي والكهرباء، نتيجة انخفاض الطلب العالمي عليها بسبب القيود المشددة التي فرضت على حركة الطيران وجميع وسائل النقل البري، والبحري، والجوي؛ مما أدى إلى توقف شبه كامل للنشاط الاقتصادي.

انخفض التنقل البشري عالميًا بما يقدر بنحو 4.4 مليارات شخص عبر العالم؛ أي ما يعادل أكثر من نصف سكان العالم، في ظل الإغلاق الجزئي أو الكامل بحلول أبريل 2020، كما انخفض الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 3.3%، وانكمشت التجارة البحرية بنسبة 3.8% (Loveridge et al., 2024).

تحتل المنطقة العربية موقع الصدارة بين مناطق العالم المستوردة للغذاء، وسجلت العديد من الدول عجزًا كبيرًا في ميزان تجارة المواد الغذائية، حيث تستورد المنطقة العربية أكثر من 25% من القمح المتداول في الأسواق العالمية (لزرع، 2015)، وقد تسببت الجائحة في تراجع معظم المؤشرات الاقتصادية، من تزايد معدلات الفقر والبطالة والصحة.

وفيما يتعلق بتأثير جائحة كوفيد-19 على سلسلة التوريد العالمية، فقد تعددت تداعيات الجائحة على كفاءة سلسلة التوريد العالمية، حيث تسببت في تباطؤ الخدمات اللوجستية، وتعطيل مسارات تدفق الإنتاج والمنتجات الوسيطة. وساعد إغلاق الموانئ والمطارات والحدود البرية في الحد من انتشار الوباء، ولكنه أدى إلى اضطرابات في سلاسل التوريد، مما أثر على التصدير -بشكل خاص- في البلدان النامية، وخاصة المنتجات القابلة للتلف كالخضر والفواكه، كما أن اكتناز بعض البائعين أو المستهلكين لبعض السلع الغذائية الرئيسية أدى إلى ارتفاع الأسعار (البايجوري، 2022 أ).

أظهر مسح أجراه معهد سلسلة التوريد في الولايات المتحدة الأمريكية أن ما يقارب 16% من أرباح الشركات انخفضت نتيجة تضاعف أوقات التوريد، وقلة الخيارات المتاحة للشحن الجوي والبحري، حيث اقتصر التوريد على مقومات الحياة الأساسية من مواد غذائية ومستلزمات طبية، كما انخفض الإنتاج العالمي من السيارات بنسبة 13%، والمنسوجات والإلكترونيات بنسبة 8%، ومعدات النقل بنسبة 5% (زين العابدين، 2022).

وتوضيحيًا، فاهم المؤشرات التي تعكس تأثير الجائحة على سلاسل التوريد هي كما يلي:

وفقاً لمؤشر الضغط على سلاسل التوريد العالمية Global Supply Chain Pressure Index، الذي تم تطويره من خلال بنك الاحتياطي الفيدرالي في نيويورك، تبين وجود مجموعة من الاختناقات أو التشوهات التي لحقت بسلاسل التوريد العالمية منذ بداية الجائحة أواخر عام 2019 في الصين، والتي استمرت لسنوات لاحقة، ولقياس تلك الاختناقات تم استخدام مجموعة من المؤشرات الفرعية التي تشير إلى مشكلات سلاسل التوريد، مثل: المدة الزمنية اللازمة لتوفير السلع، وتكلفة النقل والشحن، وما إلى ذلك.

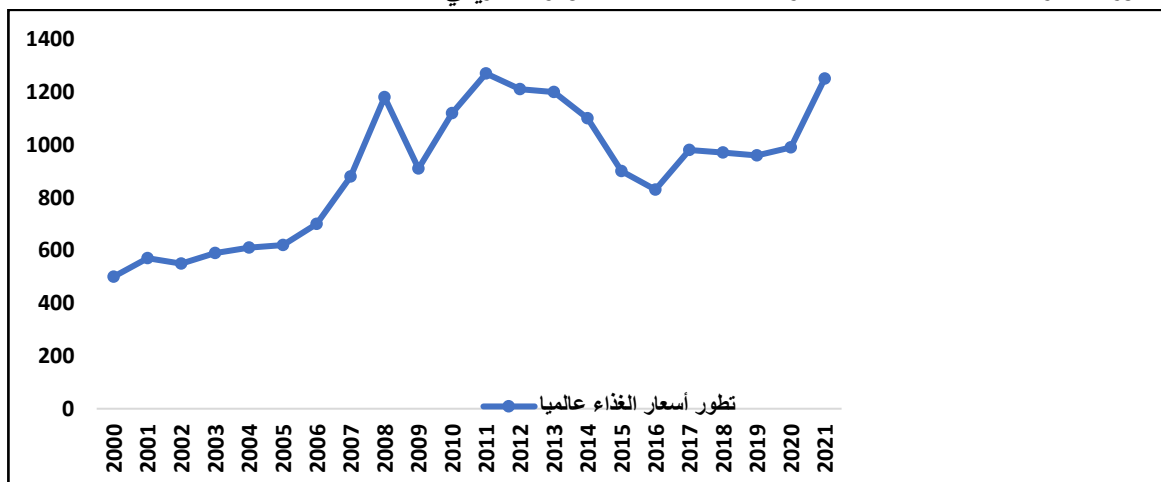
وحسب مؤشرات منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو)، ارتفعت أسعار المواد الغذائية في نهاية عام 2019 مع بداية انتشار جائحة كوفيد-19، واستمرت في الارتفاع حتى عام 2021، فقد ارتفعت أسعار المنتجات الأساسية بين عامي 2019 و2020 خاصة المواد الأساسية، مثل: الحبوب، واللحوم، والخضراوات، والزيوت، والتي ارتفعت بشكل ملحوظ في أكتوبر عام 2019، واستمرت في الارتفاع خلال عام 2020، حتى بلغ الارتفاع ذروته في مارس 2020.

كما شهد النصف الثاني من عام 2021 موجة تضخم عالمية كبيرة ناجمة عن ارتفاع أسعار المنتجات والمواد الأولية خاصة النفط (Millefori et al., 2021) وغيرها من موارد الطاقة، نتيجة لارتفاع معدلات الطلب العالمي الناجم عن عودة النشاط الاقتصادي، وما صاحبه من اختناقات في العرض والإنتاج، نتيجة الاختلالات التي أصابت سلاسل التوريد العالمية جزاء الأزمة (الباجوري، 2022 أ).

يوضح الشكلان (2) (3) تطورات أسعار الغذاء العالمية والنفط الخام وكيفية تأثرها بجائحة كوفيد-19.

الشكل 2

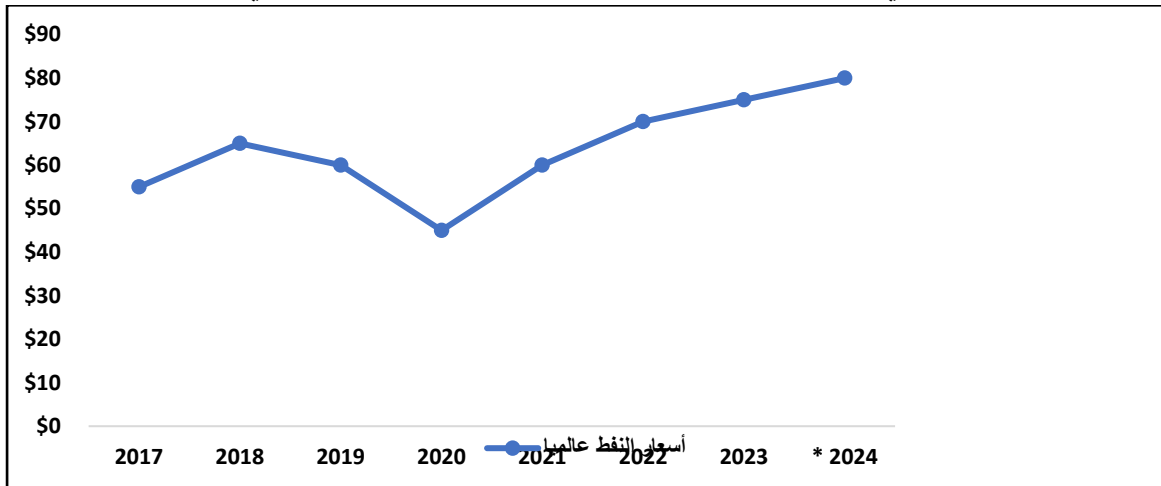
تطور أسعار الغذاء عالمياً خلال الفترة 2000-2021 بالدولار الأمريكي



المصدر: من إعداد الباحثين استناداً إلى <https://trendsresearch.org/ar/insight/global-economy-africa-27-02>

الشكل 3

تطور أسعار النفط الخام في الأسواق العالمية خلال الفترة 2017-2023 بالدولار الأمريكي

المصدر: من إعداد الباحثين استنادًا إلى <https://trendsresearch.org/ar/insight/global-economy-africa-27-02>

*ملاحظة: 2024 توقعات.

كما تأثرت سلاسل التوريد بتكاليف التأمين أيضًا، حيث عانت السفن التجارية من مبالغ التأمين المرتفعة، التي تجاوزت تكلفة استئجار السفينة نفسها، حيث يتقاضى متعهدو التأمين نحو 10% من قيمة هيكل السفينة (أي قيمة السفينة كأصل)، فعلى سبيل المثال، ناقلة النفط التي يبلغ عمرها خمس سنوات، والتي تبلغ تكلفتها 50 مليون دولار أمريكي، وتقل حمولة تبلغ مليون برميل، تحتاج إلى 5 ملايين دولار أمريكي كأقساط التأمين فقط، أي حوالي 1.5 مليون دولار أمريكي أكثر من تكلفة التعاقد مع شركة النقل لاستئجار الناقله بالكامل. وأشار بعض التجار في المملكة المتحدة إلى أنهم دفعوا 30 ألف دولار أمريكي للشحن بسبب نقص الحاويات، كما ارتفعت تكاليف نقل البضائع من آسيا إلى أمريكا بنسبة 145%، وارتفعت قيمة حجز حاوية 40 قدمًا لشحن البضائع من آسيا إلى شمال أوروبا من 2500 دولار أمريكي قبل مارس 2020 إلى تسعة آلاف دولار أمريكي في أغسطس 2021 (العين الإخبارية، 2022).

وفي سياق تأثير جائحة كوفيد-19 على سلسلة التوريد المحلية في قناة السويس، نجد أن مصر مستورد كبير للسلع الغذائية، بما في ذلك المواد الخام، ومنها: القمح، الذرة، الأرز، وسكر القصب الخام، وكذلك السلع النهائية الجاهزة للبيع، مثل: منتجات الألبان، والزيوت والدهون النباتية، واللحوم والدواجن المحفوظة. وكان لجائحة كوفيد-19 تأثير كبير على تصدير المواد الأساسية، وخاصة القمح والزيوت، حيث اتخذت بعض الدول إجراءات صارمة للحد من تصدير السلع الأساسية، وقامت أوكرانيا، وهي أكبر مصدر لمنتجات الحبوب والزيوت النباتية، باتخاذ إجراءات للحد من تصدير الحبوب لمنع ارتفاع أسعار الخبز، كما توقفت الهند عن تصدير الأرز، وهي أكبر مصدر له، كما توقفت فيتنام وتايلاند عن تصدير القمح (عريقات، 2020).

وبالنسبة لتوريد الغذاء في مصر، فلم يتأثر سلبيًا بسبب توفر احتياطي استراتيجي من السلع الغذائية يكفي لمدة ستة أشهر، بالإضافة إلى توافر مستلزمات الإنتاج المحلية أو المستوردة اللازمة لتصنيع منتجات الألبان. كما لم تتعطل عملية استيراد السلع الغذائية، وتم الاعتماد على البدائل المحلية بديلاً عن المستوردة. وكان لعملية التصدير أثر كبير، إذ تراجعت خاصة إلى دول الخليج (زين العابدين، 2020).

ولعل من أهم مظاهر تأثير كوفيد-19 على قطاع التجارة الداخلية في مصر، الخسائر التي لحقت ببعض القطاعات الاقتصادية، مثل: السياحة، والنقل البري والجوي، والسيارات، والتشييد والبناء، والتصنيع، والتعليم، وزيوت البترول، والغاز الطبيعي، وزيادة عدد قضايا الغش والتلاعب في الأسعار، وارتفاع أسعار المستهلك لبعض المجموعات الاستهلاكية على الرغم من الاستقرار العام في الأسعار (زين العابدين، 2020). ولمعالجة هذه القضايا، فرضت مصر حظرًا مؤقتًا على صادرات السلع الغذائية الرئيسية لضمان تلبية الطلب المحلي، ومنحت إعفاءات من حظر التجوال لإنتاج الأغذية ونقلها لضمان الحفاظ على المخزون، وإنشاء نظام سريع للإمدادات الغذائية لزيادة احتياطياتها الاستراتيجية من السلع الأساسية (البنك الأهلي المصري، 2020).

كما كان لانخفاض أسعار النفط في السوق العالمية تأثيره على الاقتصاد المصري كتأثيره على كافة الاقتصادات العربية، حيث يؤثر ارتفاع الأسعار على قرارات المستثمرين، ويدفعهم للابتعاد عن الاستثمار في عدة دول من بينها مصر؛ ولذلك نفذت الحكومة المصرية بعض السياسات، منها: تحديد سعر البرميل في الموازنة الأخيرة بما يعادل 61 دولارًا للبرميل، وهو السعر القريب للسعر العالمي العادل (60 ± دولارًا للبرميل)، حيث إن أي انخفاض أو ارتفاع في السعر، سيكون تأثيره على سوق النفط المصرية لحظيًا وغير مستمر، كما خفضت الحكومة أسعار البنزين بمقدار 25 قرشًا للتر الواحد، حتى لا ينعكس ذلك على أسعار السلع الاستهلاكية، وذلك في محاولة لتخفيف العبء وتوجيه الفارق إلى قطاعات أخرى (خميس، 2020).

كما نجحت قناة السويس في تخفيف آثار كوفيد-19، والحفاظ على أدائها في النصف الأول لعام 2020؛ بسبب السياسات التسويقية والتسعيرية المرنة التي أدت إلى جذب السفن في ظل تراجع التجارة العالمية، واستمرار عمليات التوريد عبر القناة، حيث لوحظ ارتفاع في حركة الملاحة خلال النصف الأول من عام 2020:

- سجلت القناة عبور 9545 سفينة، مقابل 9114 سفينة في النصف الأول من عام 2019، بنسبة زيادة بلغت 4.7%.
- ارتفعت الحمولات خلال النصف الأول من عام 2020 بنسبة 0.6% مسجلة 587.6 مليون طن مقابل 584.1 مليون طن في النصف الأول من عام 2019. وقد شهدت سفن الصب الجاف زيادة بنسبة 36.3%، وناقلات النفط زيادة بنسبة 9.6%، وناقلات الغاز الطبيعي زيادة بنسبة 10.1% (الإسكوا، 2020).

كما ساهمت عائدات السياحة وقناة السويس، والتي تُعدُّ من المصادر الرئيسية للنقد الأجنبي في مصر، بنسبة 6.2% من الناتج المحلي الإجمالي، وتمثل معظمها في إيرادات السياحة التي بلغت 13 مليار دولار أمريكي عام 2019، كما بلغت إيرادات قناة السويس 5.8 مليارات دولار، وانخفضت إيرادات السياحة المصرية بنسبة 55% خلال الستة أشهر الأولى من عام 2020، وانخفضت إيرادات قناة السويس بنسبة 4.2% خلال التسعة أشهر الأولى مقارنة بعام 2019 نتيجة لتفشي جائحة كوفيد-19 (الإسكوا، 2020).

أما فيما يخص الأزمة الروسية الأوكرانية، فقد أثرت على معظم اقتصادات العالم بسبب تداعياتها المحتملة على العالم والمنطقة العربية، سواء سياسياً أو اقتصادياً، وخاصة أنها من المتوقع أن تسهم في تفاقم أزمة الطاقة، والغذاء، وسلاسل التوريد، وبالتالي ارتفاع أسعار المنتجات، وزيادة التضخم عالمياً.

كان للأزمة الروسية الأوكرانية تأثيرها على سلاسل التوريد العالمية، فقد انقطعت شحنات الحبوب، مما هدد إمدادات الحبوب العالمية، وأدى إلى ارتفاع أسعار الحبوب، حيث تمثل كل من روسيا وأوكرانيا قوة اقتصادية كبيرة (Pratson, 2023).

إن روسيا هي أكبر مصدر للنفط في العالم، حيث تبلغ حصتها نحو 8% من الصادرات العالمية، والاتحاد الأوروبي هو ثاني أكبر مستورد وأكبر مشترٍ للنفط الروسي في العالم، وفي حال توقف تجارة النفط بين الاتحاد الأوروبي وروسيا، سوف يتم إيقاف نحو ثلاثة ملايين برميل في اليوم من إمدادات الخام الروسي، ونحو مليون برميل في اليوم من المنتجات النفطية، مما قد يشكل صدمة إمداد عالمية (التميمي، 2022).

تعتبر أوكرانيا شريكاً تجارياً مهماً لعدد كبير من الدول العربية، وقد فرضت الأزمة الأوكرانية الروسية تحديات تتعلق بتوافر بعض المنتجات الأساسية، كما تُعدُّ روسيا مُنتجاً ومُصدرًا رئيساً لعدد من المنتجات، مثل: الأسمدة، والمعادن كالنيكل والألومنيوم والبلاديوم والبلاتين، وهو ما ينعكس على ارتفاع أسعار هذه المنتجات المهمة للصناعة في السوق العالمية. وي طرح حصار أوكرانيا تحديات تتعلق بالأمن الغذائي العالمي، باعتبارها أكبر مصدر للحبوب في العالم، مثل: القمح والذرة، وأيضاً اللحوم والدواجن وغيرها من المنتجات الغذائية الأساسية، مما سيسهم في ارتفاع أسعار هذه المنتجات، أخذاً في الاعتبار التأثير السابق للجائحة على ارتفاع الأسعار، ووقف تصديرها خارج أوكرانيا (المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 2022). وبالتالي فإن استمرار الأزمة الأوكرانية الروسية سيؤثر على سلاسل التوريد، وخاصة السلع الأساسية، ومنها على سبيل المثال الحبوب، وخاصة القمح.

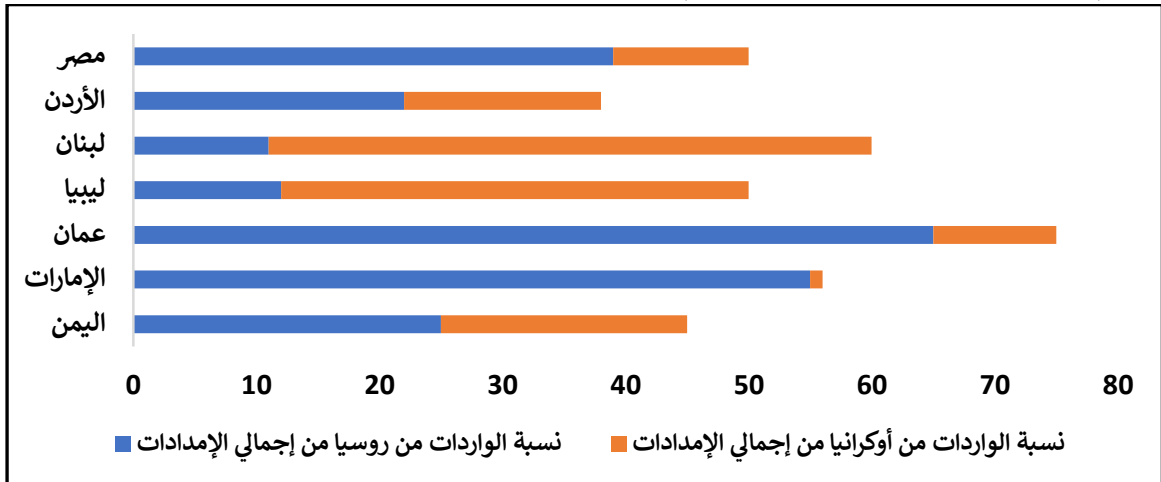
فقد ارتفع سعر القمح العالمي بنحو 27% والذرة بنحو 11% خلال شهر فبراير 2022، حيث تستحوذ كل من روسيا وأوكرانيا (المصدر الرئيس لهذه السلعة) على نحو 25% من إجمالي صادرات القمح حول العالم، كما

تُعدُّ روسيا المصدر الرئيس للقمح إلى إفريقيا، وبلغت صادراتها من القمح نحو 3563 مليون دولار أمريكي. وتأتي أوكرانيا في المرتبة الثالثة، إذ بلغت صادراتها من القمح إلى إفريقيا نحو 1453 مليون دولار أمريكي، ويشكلان معاً نحو 30% من واردات إفريقيا من القمح؛ مما يعطي مؤشراً سلبياً على الأمن الغذائي الإفريقي، في حال تعطلت هذه الإمدادات، واستمرت الأزمة الأوكرانية الروسية (الباجوري، 2022 أ).

ويتضح من الشكل رقم (4) اعتماد الدول العربية على استيراد القمح من كل من روسيا وأوكرانيا، وأن طول فترة هذه الأزمة سيؤدي إلى انقطاع سلاسل التوريد من البلدين، وبالتالي انعكاس ذلك على الدول المستوردة بشكل رئيس، مما يسهم في ارتفاع الأسعار، ونقص سلعة القمح، وهي من أهم السلع الغذائية الأساسية.

الشكل 4

إجمالي إمدادات القمح لعدد من الدول العربية في 2020 من روسيا وأوكرانيا (%)



المصدر: من إعداد الباحثين استناداً إلى: منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو). (2020). إحصاءات منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة.

[الإحصائيات | منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة \(fao.org\)](http://faostat.fao.org)

كما أسهمت الأزمة الروسية الأوكرانية في ارتفاع تكاليف النقل، واضطراب سلاسل التوريد، حيث ارتفعت أسعار الشحن البحري للحاويات والشحن الجوي، وتضاعفت تكاليف نقل البضائع بين آسيا وأوروبا (النقل البحري للحاويات) بأربعة أمثال ما كانت عليه من ثلاث سنوات بزيادة بلغت نحو 6 آلاف إلى 7500 دولار أمريكي لكل حاوية سعة 40 قدمًا. أدى ذلك أيضًا إلى ارتفاع أسعار الطاقة والسلع الغذائية، حيث تزامن ارتفاع أسعار المواد الخام الصناعية باليورو -بشكل حاد- على أساس شهري في يناير وفبراير لعام 2022 (بنسبة 7.7% في يناير و5.1% في فبراير) مع ارتفاع أسعار المواد المعدنية (7.4% في يناير و5.8% في فبراير)، وأسعار المعادن الحديدية (12.8% في يناير و7.5% في فبراير) وكذلك أسعار المعادن غير الحديدية (7.7% في يناير و5.2% في فبراير)، بحسب تقرير نشره المعهد القومي للدراسات الإحصائية والاقتصادية في فرنسا INSE (نافع، 2022).

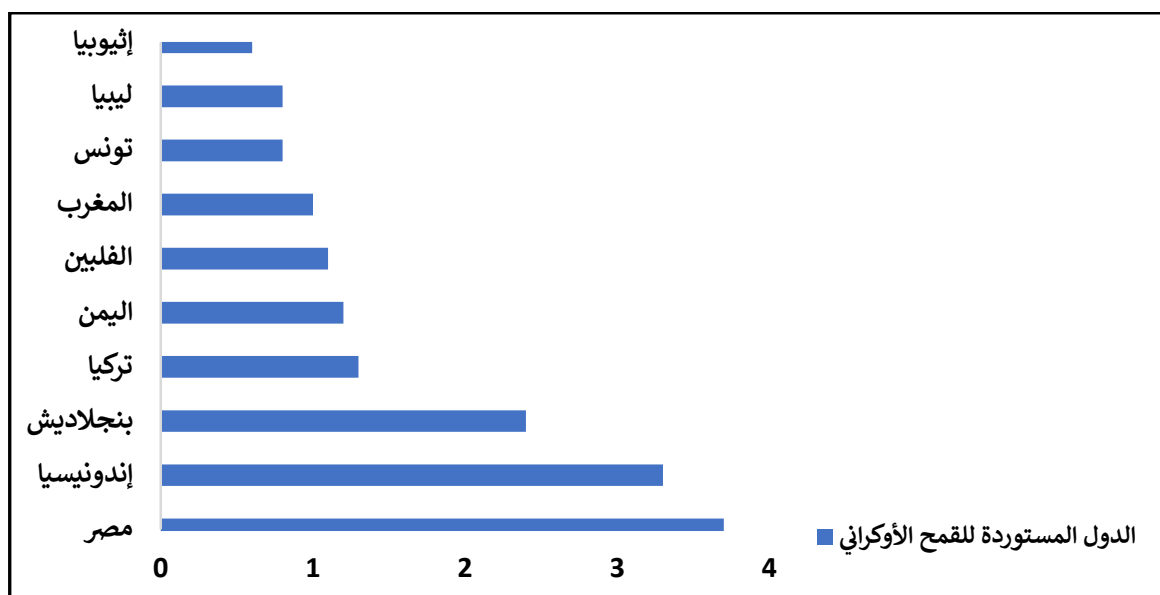
وفي هذا السياق، تسارعت معدلات ارتفاع أسعار البترول والمواد الخام بصورة كبيرة مع الأزمة الروسية الأوكرانية، حيث بلغ سعر النفط (خام برنت) نحو 130 دولارًا أمريكيًا للبرميل في شهر مارس 2022، بعد أن كان يبلغ في المتوسط نحو 79 دولارًا أمريكيًا في الربع الأخير من عام 2021، مقابل 48 دولارًا أمريكيًا في ديسمبر 2020 (الباجوري، 2022 ب).

وفيما يتعلق بتأثير الأزمة الأوكرانية الروسية على سلسلة التوريد في قناة السويس، فقد تأثرت المنطقة العربية بشكل كبير - وخاصة أن الدول العربية تستورد نحو 42% من احتياجاتها من القمح، و23% من احتياجاتها من الزيوت النباتية من كل من أوكرانيا وروسيا. ويظهر برنامج الغذاء العالمي ارتفاع أسعار دقيق القمح في الشهر التالي لاندلاع الحرب بنسبة 47% في لبنان، و15% في ليبيا، و14% في فلسطين، ونحو 10% في سوريا، كما ارتفعت أسعار دقيق القمح في مصر بنسبة 15% في مارس (نصر، 2022).

وقد بلغت قيمة صادرات أوكرانيا من القمح 3.1 مليارات دولار أمريكي في 2019، واستحوذت مصر على الحصة الكبرى منها بنسبة 22.2%، بقيمة بلغت نحو 685 مليون دولار أمريكي (جلس، 2022)، كما احتلت مصر المرتبة 26 من بين شركاء التجارة الخارجية لروسيا بحجم تبادل بلغ 4.45 مليارات دولار أمريكي عام 2020 (يسري، 2022). ويوضح الشكل رقم (5) حجم القمح المستورد، وأهم الدول المستوردة للقمح من أوكرانيا خلال 2021، وتأتي مصر في مقدمة الدول المستوردة، تليها إندونيسيا، ثم بنجلاديش، ثم تركيا، وصولاً إلى ليبيا وإثيوبيا.

الشكل 5

أهم الدول المستوردة للقمح الأوكراني في 2021 (بالمليون طن)



المصدر: من إعداد الباحثين استنادًا إلى S & P.

كما أثرت حرب أوكرانيا سلبيًا على مصر في جوانب عديدة، لكن الوضع اختلف فيما يتعلق بقناة السويس، التي حققت أكبر إيرادات في تاريخها بسبب تدفق السفن الغربية بحثًا عن النفط ومشتقاته، ولم تتوقف سلاسل التوريد عبر قناة السويس، بل زادت ناقلات الغاز من الخليج العربي إلى أوروبا عبر قناة السويس، كما زاد شحن الفحم والحديد والصلب من آسيا وأستراليا إلى أوروبا.

وقد سجلت إحصائيات الملاحة لقناة السويس زيادة ملحوظة في حمولات وأعداد السفن العابرة للقناة منذ بداية عام 2022، حيث عبرت القناة في الفترة من يناير إلى أبريل 7232 سفينة، مقابل 6395 سفينة خلال المدة ذاتها من عام 2021، بفارق بلغ 837 سفينة وبنسبة 13.1%.

وارتفع صافي الحمولات العابرة للقناة خلال المدة من يناير إلى أبريل 2022 بنسبة 6.5%، بواقع 427.9 مليون طن، مقابل 401.9 مليون طن لنفس الفترة من عام 2021، بفارق قدره 26 مليون طن.

كما ارتفعت إيرادات قناة السويس بشكل ملحوظ رغم التحديات المتعددة، حيث حققت إحصائيات الملاحة خلال نفس المدة نحو 2.3 مليار دولار أمريكي، مقابل ملياري دولار أمريكي خلال عام 2021، بزيادة قدرها 18.4%، وبفارق 360.4 مليون دولار أمريكي (الطاقة، 2022)، وارتفعت سفن الحاويات بنسبة 9%، وزادت ناقلات الغاز الطبيعي المسال بنسبة 12% كما تم نقل 114.5 مليون طن عبر القناة (الخليج الجديد، 2022).

تحليل النتائج

يعاني الاقتصاد العالمي في الوقت الحالي من ضعف النمو الاقتصادي، وارتفاع حاد في التضخم، وقد أسهمت الأزمات المتعاقبة، بدءًا من الأزمة المالية العالمية عام 2008، مرورًا بانتشار جائحة كوفيد-19، وأخيرًا الأزمة الروسية الأوكرانية، في الارتفاع العالمي لأسعار النفط، والغاز، والمعادن الأساسية والأسمدة. وقد فرضت هذه الأزمات تحديات جديدة أمام النمو الاقتصادي العالمي، ومزيدًا من ارتفاع تكاليف الإنتاج، والشحن، والتأمين، وبالتالي صعوبات وتحديات في سلاسل التوريد وتأمين الاحتياجات.

وفي المقابل، لم تتأثر قناة السويس سلبيًا بأي من جائحة كوفيد-19، أو الأزمة الروسية الأوكرانية، بل كان لهما تأثير إيجابي على استمرار عمليات التوريد رغم الصعوبات، وارتفاع أسعار النفط والغاز، ورسوم التأمين، بالإضافة إلى ذلك زادت إيرادات القناة -بشكل ملحوظ- خلال هذه الأعوام 2019-2022؛ مما أكد على أهمية القناة، وضرورة تعزيز دورها في استمرار عمليات التوريد، حيث إنه بالرغم من انتشار جائحة كوفيد-19، ظلت الموانئ مفتوحة للتجارة، واستمرت حركة التجارة بفعالية، وتعافى الاقتصاد العالمي، وكان لعمل البحارة وتضحياتهم أثر كبير في استمرار عمليات التوريد، حيث واصلوا عملهم بعد انتهاء عقودهم، وقد سمح ذلك باستمرار القيام

بعمليات تداول السلع والبضائع ونقلها بالسرعة المطلوبة، وحافظ البحارة على استمرارية سلاسل التوريد طيلة فترة جائحة كوفيد-19 (الأونكتاد وآخرون، 2020).

تسببت جائحة كوفيد-19 في ضغط مباشر على سلاسل التوريد لعدة أسباب، منها: القيود التي فرضت على وسائل النقل المختلفة بكافة أشكالها البرية البحرية الجوية، بالإضافة إلى التأخير والنقص في نقل البضائع بسبب صعوبة سلاسل التوريد الدولية، وتعطل العاملين بسبب إغلاق المصانع ومعظم الشركات، ومنع تصدير السلع الضرورية والأساسية من بعض الدول المنتجة للقمح والسكر والزيوت (ديلويت، 2020). وتأثرت أيضًا صناعة شحن الحاويات العالمية بشكل كبير (Kuźmicz, 2022)، فقد أدت الإجراءات الصارمة لمكافحة كوفيد-19 إلى إبطاء معالجة الحاويات في ميناء يانتيان في مايو 2021؛ مما أدى إلى زيادة متوسط الوقت في الميناء بشكل كبير، وامتد الازدحام في ميناء يانتيان إلى العديد من الموانئ الأخرى في جنوب الصين (Bai et al., 2023). وعلى العكس من ذلك، يُخشى أن تسهم الأزمة الروسية الأوكرانية في تعطيل عمليات التوريد، إذا ما استمرت لفترة أطول.

يوضح تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) لعام 2021 أن الشركات متعددة الجنسيات لديها ثلاثة خيارات لتحسين قدرة سلاسل التوريد على الصمود، وهي: إعادة هيكلة الشبكات، (وتتضمن القرارات المتعلقة بموقع الإنتاج والاستثمار)، وإدارة المخاطر (تخطيط - مرونة - أدوات لمواجهة الأزمات)، والاستدامة (الاستثمار العالمي، 2021).

الخاتمة والتوصيات

تسعى هذه الدراسة إلى بيان انعكاسات جائحة كوفيد-19 والأزمة الروسية الأوكرانية على سلاسل التوريد العالمية من خلال تطبيقها على قناة السويس، وقد خلصت إلى أن قناة السويس لم تتأثر سلبيًا بأي من جائحة كوفيد-19 أو الأزمة الروسية الأوكرانية، بل أسهمت هذه الأزمات في استمرار عمليات التوريد في القناة، رغم الصعوبات وارتفاع أسعار النفط، والغاز، والتأمين، كما ارتفعت إيرادات القناة -بشكل ملحوظ- خلال الفترة 2019-2022؛ مما يؤكد على أهمية القناة، وضرورة تعزيز دورها في استمرار عمليات التوريد العالمية.

وللتخفيف من مخاطر انقطاع سلاسل التوريد بسبب الأزمات، فمن الضروري عمل تقييم سريع للأزمات، وإيجاد حلول لها قبل حدوثها، ولذلك يوصى بما يلي:

- العمل على تنويع مصادر التوريد والموردين، وبناء علاقات جيدة مع الموردين، والاهتمام بصغار الموردين؛ لدورهم المهم في استمرار عملية التوريد الطويلة، وهو ما أثبتته الأزمة.

- تكثيف وتنويع استخدام عوامل الإنتاج، والعمل على زيادة كفاءة استخدام الموارد.
- دعم المشروعات الصغيرة والمتوسطة، مما يساعد على استمرار العملية الإنتاجية والحد من آثار الأزمات.
- تقديم مزايا الأرباح قبل الفوائد والضرائب من أجل تحقيق الاستمرارية في التوريد.
- اتخاذ التدابير التي تضمن استمرارية الأعمال، وحماية العاملين، وتوفير شبكات الأمان ضد البطالة، ومراقبة الأسواق وضبطها.
- صياغة الخطط التي تحدد البروتوكولات والإجراءات الواجب تنفيذها لمواجهة الأزمات مع ضمان استمرارية عمليات لتوريد، ومنها: اتخاذ إجراءات مناسبة تحفظ حقوق البحارة المالية والصحية؛ لضمان استمرارية سلاسل التوريد في المستقبل في حال التعرض لأزمات مماثلة.
- الحفاظ على استقرار الأسواق المالية، وعدم تقلب أسعار الأسهم والسلع، والعمل على تأمين المخزون الاستراتيجي من السلع والبضائع.
- الاستفادة من تجارب الدول الأخرى، وزيادة التعاون الإقليمي والدولي، والعمل على تبادل الخبرات، وتنسيق ومواءمة الإجراءات عبر تعميم الممارسات الجيدة والحلول المثلى من خلال معرفة آثار هذه الأزمات على مختلف القطاعات الحيوية عالمياً ومحلياً، ووضع خطط الطوارئ الاستباقية لتفادي هذه الآثار مستقبلاً.
- العمل على استثمار الأراضي الزراعية، والبدء في التصنيع المحلي لأهم السلع الاستراتيجية، وخاصة أن قناة السويس تعتبر منطقة اقتصادية عالمية يمكن من خلالها إنشاء وإعادة إحياء عدد كبير من الصناعات الاستراتيجية والمهمة لمصر.
- تشجيع ودعم التحول الرقمي الذي يعمل على تحسين عملية سلاسل التوريد، وشبكات النقل، والكفاءة.
- دعم التجارة وتجنب القيود التي تحد من عملية التجارة عن طريق تطبيق إجراءات تيسير التجارة وتخفيض التعريفات الجمركية.
- الحفاظ على أهمية قناة السويس، وخاصة في ظل استراتيجية الحزام والطريق والانتقال إلى عمليات النقل البري عبر بعض ممرات طريق الحرير الجديدة، التي يتم العمل على إنجازها في السنوات القليلة القادمة من قبل الصين، والتي ستكون أقل تكلفة من عبور قناة السويس، مما سيفقد قناة السويس الكثير من أهميتها، كما حدث من قبل مع طريق رأس الرجاء الصالح.

المراجع

المراجع العربية

- الإسكوا. (2020). *أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية*. تقرير اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، ص ص: 1-27.
- أحمد، عشري محمد علي. (2007). *أثر تحرير خدمات النقل البحري على كفاءة وتنافسية المواني: حالة مصر*. رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة وإدارة الأعمال، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية، جامعة حلوان، القاهرة، مصر.
- أمين، خالد زكريا. (2020). *مراجعة تحليلية للتوصيات المقترحة في التقارير الدولية للتعامل مع التداعيات الاقتصادية والمالية لجائحة كورونا*. *المجلة المصرية للتنمية والتخطيط* 28(1)، 31-64، معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.
- الأونكتاد، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية، الأمم المتحدة (حقوق الإنسان)، المنظمة الدولية للهجرة (وكالة الأمم المتحدة للهجرة)، منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة. (2020). *النقل البحري يواجه أزمة إنسانية*. بيان مشترك لمنظمات دولية من أجل معالجة الأزمة الإنسانية التي يواجهها قطاع النقل البحري وضمانا لسلامة البحرية وتيسير التعافي الاقتصادي من جائحة كوفيد-19، 1-12.
- الباجوري، سمر. (2022 أ). *إفريقيا في عام الأزمات: ما بين التعافي من أزمة كوفيد-19 وانعكاسات الصراع الروسي الأوكراني*. *متابعات إفريقية*، 25، 5-32. مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، الرياض. المملكة العربية السعودية.
- الباجوري، سمر. (2022 ب). *آفاق النمو الاقتصادي العالمي وتحدياته خلال عام 2022 مع إشارة خاصة لتوقعات النمو في قارة إفريقيا*. <https://trendsresearch.org/ar/insight/global-economy-africa-27-02> إفريقيا. (تاريخ الدخول: 6-7-2022)
- البنك الأهلي المصري، (2020). *أثر أزمة كورونا على عدد من موارد النقد الأجنبي لمصر*. *النشرة الاقتصادية للبنك الأهلي المصري*، 70 (3)، 1-45.
- التميمي، ناصر. (2022). *تداعيات الحرب الأوكرانية على الدول العربية المصدرة للطاقة*. ورقة تحليلية، مركز الجزيرة للدراسات، 11-1.
- جمال الدين، هبة. (2020). *جائحة كورونا وإشكالية النظام العالمي الجديد.. وسياسات لدعم صانع القرار المصري*. سلسلة أوراق الأزمة: مصر وعالم كورونا وما بعد كورونا، (28)، 1-22. معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.
- حلس، رائد محمد. (2022). *انعكاسات الأزمة الروسية الأوكرانية على الاقتصاد في مناطق السلطة الفلسطينية*. مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات، بيروت، لبنان، 1-23.
- الخليج الجديد. (2022). *إيرادات تاريخية: هكذا استغادت قناة السويس من حرب أوكرانيا*. <https://thenewkhalij.news/article/267347/kyf-dfaat-azm-aokranya-nmo-tarykhy-fy-yradat-kna-alsoy> (تاريخ الدخول : 16-7-2022).

خميس، فاطمة. (2020). سوق النفط وجائحة كورونا: الآثار المرتقبة والفرص المتاحة للاقتصاد المصري. *المجلة المصرية للتنمية والتخطيط* (28)، 1، 415-428، معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.

ديلويت. (2020). *إدارة الموردين وتجنب انقطاع سلسلة الإمداد*. نشرة شركة ديلويت للخدمات المهنية المحدودة، ص: 1، مركز دبي المالي العالمي.

زين العابدين، علي. (2020). سلسلة التوريد المحلية والتجارة الداخلية في مصر في ظل جائحة كورونا. *المجلة المصرية للتنمية والتخطيط*، (28)، 1، 197-232، عدد خاص، معهد التخطيط القومي، القاهرة، القاهرة، مصر.

شحادة، شادي إبراهيم حسن. (2018). *محددات الاستثمار الأجنبي المباشر في اللوجستيات في مشروع محور قناة السويس: دراسة مقارنة*. رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، القاهرة، مصر.

شحادة، شادي إبراهيم حسن. (2021). تأثير جائحة كورونا على مصادر النقد الأجنبي في مصر. *مجلة اقتصادات شمال إفريقيا*، (17)، 27، 143-154.

صالح، حسين. (2020). تداعيات جائحة كورونا على ميزان المدفوعات المصري. *المجلة المصرية للتنمية والتخطيط*، (28)، 1، 141-154، معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.

الطاقة. (2022). قناة السويس تحقق أعلى إيراد شهري في تاريخها. <https://attaqa.net/2022/05/01/> (تاريخ الدخول: 16-7-2022).

عباس، جيهان. (2021). أثر وباء كورونا على أداء الاقتصاد المصري (التداعيات وسياسات المواجهة). *المجلة العلمية: التجارة والتمويل*. (2)، 41. عدد خاص - مؤتمر كلية تجارة جامعة طنطا لعام 2021 - الجزء الثاني، 1-43.

<https://doi.org/10.21608/caf.2021.166214>

عبد الشفيق، محمد. (2020). أزمة الديون العالمية وبعض تأثيراتها على التنمية الاقتصادية مع الإشارة إلى الاقتصاد المصري. *المجلة المصرية للتنمية والتخطيط*، (28)، 1، 65-80، معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.

عبود، سحر، ومليجي، أسماء. (2020). التداعيات المحتملة لجائحة كورونا على الاقتصاد المصري. *المجلة المصرية للتنمية والتخطيط*، (28)، 1، 81-110. معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.

عريقات، سمير. (2020). كورونا والأمن الغذائي. *سلسلة أوراق الأزمة: مصر وعالم كورونا وما بعد كورونا*. 6، 1-16. معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.

العين الإخبارية. (2022). *فوضى تأمين الشحن في البحر الأسود: أسعار تخنق سلاسل التوريد*.

<https://al-ain.com/article/south-korea-us-dialogue-supply-chains-breakthrough>

لزعز، محمد أمين. (2015). التنمية في القطاع الزراعي والأمن الغذائي العربي. *جسر التنمية*، 121، 1-30، المعهد العربي للتخطيط، الكويت.

المركز المصري للدراسات الاقتصادية. (2020). *إيرادات قناة السويس. رأي في أزمة، 4، 1-11*. المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES)، القاهرة، مصر.

المعهد الدولي للدراسات الإيرانية. (2022). *الهجوم الروسي على أوكرانيا وتداعياته على الخليج وإيران*. المعهد الدولي للدراسات الإيرانية RASANH، 1-23.

<https://rasanah-iis.org>

منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو). 2020. *إحصاءات منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة*. <https://www.fao.org> | <https://www.fao.org> منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (fao.org)

نافع، مدحت. (2022). *التضخم وسلاسل الإمداد: لمحة من أزمتي كورونا والحرب في أوكرانيا*. Trends Reseach. <https://trendsresearch.org/ar/insight/02-06-2022> (تاريخ الدخول: 6-7-2022).

النحراوي، أيمن. (2009). *لوجستيات التجارة الدولية*. دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر.

نصر، سميرة. (2022). *كيف أثرت ثلاثية كورونا وتغير المناخ والحرب في أوكرانيا على الأمن الغذائي العربي؟* بي بي سي نيوز. <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-61721397> (تاريخ الدخول: 7-6-2022).

يسري، داليا. (2022). *تكلفة الحرب في أوكرانيا على حدود الدور الروسي في إفريقيا*. متابعات إفريقية 25، 62-67.

المراجع الأجنبية

- Bai, X., Ma, Z., & Zhou, Y. (2023). Data-driven static and dynamic resilience assessment of the global liner shipping network. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 170, 1-19. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2023.103016>
- Breisinger, C. Abdelatif, A. Raouf, M., & Wiebelt, M. (2020). COVID-19 and the Egyptian economy: Estimating the impacts of expected reductions in tourism, Suez Canal revenues, and remittances. *Regional Program Policy Note 04, 1-6*, (IFPRI), Middle East and North Africa.
- Chorev, Sh. C. Lutmar and Z. Rubinovitz (eds.), (2023). *The Suez Canal: Forthcoming strategic and geopolitical challenges*. Palgrave Studies in Maritime Politics and Security, 3-26. https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0_1
- Dahlberg, E. A. (2022). *The Impact of COVID-19 the Suez Canal blockage and the war in Ukraine on the container shipping industry and an analysis of how to prepare for disruptions in the future*. GRA 19703 Master Thesis, MSc program at BI Norwegian Business School.
- Imankulieva, E., Kondakova, K. (2022). International cargo transportation through the Suez Canal and alternative routes (by the example of China-EU). Appendix1 The East-West Journey, Advanced Solutions HSE University, Moscow, 176-187. <https://doi.org/10.1051/shsconf/202213400135>
- Kuźmierz, K. A. (2022). Impact of the COVID-19 pandemic disruptions on container transport. *Engineering Management in Production and Services*, 14(2), 106-115, ISMSME.
- Laih, C-H. (2023). Maximizing efficiency in the Suez Canal: A new approach to evaluate the impact of optimal time-varying tolls on ship arrival times. *Journal of Marine Science and Engineering*, 12(76), 1-20, MDPI. <https://doi.org/10.3390/jmse12010076>

- Loveridge, A., Elvidge, C. D., Kroodsma, D. A., White, T. D., Evans, K., Kato, A., Ropert-Coudert, Y., Sommerfeld, J., Takahashi, A., Patchett, R., Robira, B., Rutz, C., & Sims, W. D. (2024). Context-dependent changes in maritime traffic activity during the first year of the COVID-19 pandemic. *Global Environmental Change*, 84, 1-14, Elsevier.
- Millefori, L. M., Braca, P., Zissis, D., Spiliopoulos, G., Marano, S., & Willett, P. K., & Carniel, S. (2021). COVID-19 impact on global maritime mobility. *Scientific Reports*, 11(1), 1-16. <https://doi.org/10.1038/s41598-021-97461-7>
- Özkanlısoy, Ö., & Akkartal, E. (2022). The effect of Suez Canal blockage on supply chains. *Maritime Faculty Journal*, 14 (1), 51-79, Dokuz Eylül University. [DOI: 10.18613/deudfd.933816](https://doi.org/10.18613/deudfd.933816)
- Pratson, L. F. (2023). Assessing Impacts to Maritime Shipping from Marine Chokepoint Closures. *Communications in Transportation Research*, 3, 1-16. <https://doi.org/10.1016/j.commtr.2022.100083>
- Rusinova, I., Gavrilovaa, I., & Sergeeva, M. (2021). Features of sea freight through the Suez Canal. *Transportation Research Procedia*, 54, 719–725, Elsevier.
- Suez Canal. *Navigation Statistics*. Monthly number & net ton by ship type. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
- Wan, Z., Su, Y., Li, Z., Zhang, X., Zhang, Q., & Chen, J. (2023). Analysis of the Impact of Suez Canal Blockage on the Global Shipping Network. *Ocean and Coastal Management*, 245, 1-13. [DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2023.106868](https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2023.106868)

The Impact of Covid-19 and the Russian-Ukrainian Conflict on Global Supply Chains : A Case Study of the Suez Canal

Abstract

The Suez Canal is one of the most important global sea-level water route and a significant pillar of the Egyptian economy. According to statistics of the Central Bank of Egypt, the canal's revenues in 2022 reached USD 6.9 billion compared to USD 5.73 billion in 2019. Therefore, the study aims to explore how the COVID-19 pandemic and the Russian-Ukrainian conflict impacted the global supply chains through the Suez Canal. The research adopted a descriptive/analytical approach to analyze related research information and studies and a comparative approach to compare the state of the supply chains in the Suez Canal before and after the two crises from 2018 to 2023. The study concluded that the Suez Canal was not adversely affected by either the COVID-19 pandemic or the Russian-Ukrainian crisis. Instead, these crises contributed to the continuity of supply chain operations, despite challenges and the rise in oil, gas, and insurance prices. Furthermore, the canal's revenues increased significantly between 2019 and 2022, emphasizing its importance and role in the continuation of global supply chain operations.

Keywords : Suez Canal, COVID-19, Russian-Ukrainian war, supply chains