

السفن الإسرائيلية تغير مسارها خوفاً من هجمات الحوثيين.. وقفزة في التكاليف

يسيطر الارتباك على قطاع الشحن البحري في [إسرائيل](#) وتزداد تكاليفه، وسط قلق متصاعد من الأضرار التي تخلفها عمليات احتجاز واستهداف السفن الإسرائيلية في مياه البحر الأحمر، ما يضطرها إلى تغيير مساراتها لترتفع تكاليف النقل بشكل كبير، بينما يخشى [القطاع التجاري](#) الإسرائيلي خسارة [أسواق رئيسية](#) وحبس سلع تصديرية حيوية.

وكثف الحوثيون تهديدهم للسفن الإسرائيلية أو المتعاملة مع دولة الاحتلال على خلفية عدوان الاحتلال الوحشي على قطاع غزة، إذ تعرضت ثلاث سفن لهجمات في الأسابيع الأخيرة، آخرها يوم الأحد الماضي، عندما أعلنت شركة "زودياك ماريتايم" التابعة لمجموعة "زودياك" المملوكة للملياردير الإسرائيلي إيال عوفر تعرض سفينة محملة بالكيماويات في المياه الإقليمية بين اليمن والصومال لهجوم، قبل أن يعلن بعدها بساعات مسؤول عسكري أميركي أن السفينة أصبحت آمنة إثر تدخل من "المدمة الأميركية" "يو إس إس ماسون".

ويسلط الحادث الضوء على تصاعد التوترات في أحد أكثر ممرات الشحن البحري اكتظاظاً حول العالم، منذ بدء الحرب بين جيش الاحتلال الإسرائيلي والمقاومة الفلسطينية منذ السابع من أكتوبر/ تشرين الأول الماضي.

وتحظى المقاومة بتأييد الحوثيين، إذ قاموا في 19 نوفمبر/ تشرين الثاني بالاستيلاء على سفينة محملة بالسيارات تسمى "غالاكسي ليدر" في البحر الأحمر، ولم يجر تحريرها بعد.

والجمعة الماضي تعرضت سفينة تجارية مملوكة لرجل أعمال إسرائيلي لهجوم في المحيط الهندي بطائرة مسيرة من طراز شاهد 136 يشتبه بأنها إيرانية الصنع، وفق ما أفاد مسؤول عسكري أميركي السبت.

وأفادت شركة "إمبيري" للأمن البحري عن تعرض السفينة التي ترفع علم مالطا وتشغلها شركة فرنسية لأضرار عند انفجار الطائرة المسيرة على مسافة قريبة منها.

ويأتي استهداف السفن الإسرائيلية على الرغم من قيامها بإغلاق أجهزة التتبع لدى مرورها في البحر الأحمر بالقرب من خليج عدن وباب المندب خشية تعرضها للاحتجاز أو الهجوم من قبل الحوثيين، كما اضطرت ناقلات إلى تغيير مساراتها والالتفاف عبر قارة أفريقيا وصولاً إلى البحر المتوسط، وهو ما يزيد كثيراً من زمن الشحن وتكاليف النقل.

لتتبع الشحن، فإن (Freightos) "وبحسب بيانات نشرتها شركة "فريتوس تكاليف الشحن من الصين إلى ميناء أشدود الإسرائيلي على البحر المتوسط ارتفعت بنسبة تراوح بين 9% و14% في الأسبوعين الأخيرين فقط من أكتوبر/ تشرين الأول الماضي.

وهذا الارتفاع في التكاليف مغاير لواقع الشحن بين دول آسيا وبلدان البحر المتوسط التي انخفضت فعلياً بنسبة 7% في الأسبوعين الأخيرين من الشهر الماضي وبنسبة 8% منذ السابع من أكتوبر.

قال يهودا ليفي، رئيس قسم الأبحاث في شركة "فريتوس"، إن ارتفاع تكاليف الشحن بات يؤثر بالفعل على جميع البضائع التي تصل إلى إسرائيل من الصين، والتي بدأت أسعارها في الارتفاع في الأسابيع الأخيرة، مضيفاً في تصريحات أوردتها صحيفة غلوبس الإسرائيلية، أمس الاثنين، أن هذا يعد مغايراً لاتجاه التجارة بين آسيا ومنطقة البحر المتوسط، حيث لوحظ انخفاض في الأسعار في تلك الفترة.

وأشار ليفي إلى أن أعباء القطاع التجاري تتزايد أيضاً بسبب الاختناقات التي يشهدها ميناء أشدود في ظل غياب العمال خلال الحرب، وهي ثاني، "MSC" وفق ما أبلغت شركة البحر الأبيض المتوسط للملاحة أكبر شركة شحن عالمية. كما حولت شركة شحن الحاويات التايوانية السفن إلى ميناء حيفا على البحر المتوسط (Evergreen) "إيفرجرين".

ولفت إلى أن سفناً تابعة لخطوط شحن تتجنب المرور من مضيق باب المندب في المنطقة اليمنية لدى قدومها من آسيا باتجاه إسرائيل. لتجنب الأضرار.

كما عادت سفن كانت في طريقها من إسرائيل إلى الصين بعد عبورها قناة السويس في مصر، وذلك بعد احتجاز الحوثيين سفينة "غالاكسي ليدر" قبل أكثر من أسبوع.

وأضاف أن عدة سفن لها صلة أيضاً بشركات إسرائيلية اضطرت بالفعل إلى الإبحار حول أفريقيا، كما تخطط أخرى لذلك، على الرغم من أن

طول الطريق يزيد كلفة الرحلة ويطيل مدتها لنحو أسبوعين.

وأكد أن "السفن الإسرائيلية أو شبه الإسرائيلية تزيد عدد أفراد الأمن على متنها، الأمر الذي يستلزم تكاليف إضافية، فضلا عن ارتفاع علاوة المخاطر على كل حاوية بأكثر من 100 دولار، ما أدى إلى زيادة أسعار حاويات الشحن على الطرق الدولية المؤدية إلى موانئ إسرائيل".

ومن شأن تهديد الحوثيين للسفن المتعاملة مع إسرائيل، والتي تمر عبر باب المندب، أن يؤثر على تجارتها مع الشرق، لا سيما مع آسيا. ويمر عبر مضيق باب المندب الذي يشرف عليه اليمن 10% من التجارة البحرية الدولية سنوياً من خلال مرور نحو 21 ألف سفينة. كما يمر عبره 6 ملايين برميل من النفط يوميا.

وفي حال استمرار المخاطر في مضيق باب المندب، وتعرض التجارة البحرية والسفن الإسرائيلية لمخاطر الاحتجاز، قد يكون البديل هو النقل الجوي أو البري، وهو ما يعني ارتفاع التكاليف بشكل أكبر، وهو ما سينعكس سلباً على تجارة إسرائيل الخارجية. ولا تزال إسرائيل تواجه صعوبة بالغة في إقناع شركات الطيران العالمية باستئناف رحلاتها إلى إسرائيل، حيث تتمسك الشركات بالحصول على ضمانات من الحكومة الإسرائيلية للتعويض عن أي أضرار قد تتعرض لها.

ووفق بيانات البنك الدولي، فإن التجارة السلعية لإسرائيل مثلت 34.6% من ناتجها المحلي خلال العام الماضي 2022، والذي بلغ نحو 522 مليار دولار. وبلغت قيمة الصادرات السلعية الإسرائيلية حوالي 73.8 مليار دولار، فيما وصلت الواردات إلى 107.2 مليارات دولار.

أما دائرة الإحصاء المركزية في إسرائيل، فأشارت إلى أن موانئ إسرائيل في عام 2022 فرغت بضائع حمولتها 40.6 مليون طن، فيما حملت للخارج بضائع بلغت حمولتها 18.2 مليون طن.

أما عن الأفراد الذين مروا عبر الموانئ التجارية لإسرائيل، فقد تم تقديرهم بنحو 378 ألف مسافر العام الماضي. وهو ما قد يدفع لفقد إسرائيل جانبا مهماً من حصتها في نقل الأفراد بحرياً، سواء كان ذلك بغرض التجارة أو السياحة. والتجارة البحرية لإسرائيل لا تجري فقط من خلال سفنها فقط، ولكن قد تتم من خلال سفن مملوكة لدول أو شركات أخرى.

وفي هذه الأثناء، فإن نسبة كبيرة من قطاعات تصديرية واسعة قد

تتعرض للحبس داخل إسرائيل، لا سيما التي تتجه إلى آسيا بشكل رئيسي، ويتوقع أن تواجه صعوبة في تحويل وجهاتها إلى أسواق بديلة، خسارة ثلث صادراتها التي "ACL" ومنها البوتاس، حيث تواجه شركة تتجه إلى بلدان شرق آسيا خصوصاً إلى الصين والهند، وبدرجة أقل إلى دول مثل فيتنام وتايلاند، وفق تقرير لصحيفة "ذا ماركر" الاقتصادية الإسرائيلية.

اتفاقية مدتها خمس سنوات مع "ACL" وفي مارس/ آذار 2022، وقعت ستقوم بموجبها بتزويد الشركة، "IPL" شركة استيراد الأسمدة الهندية الهندية بـ 600 ألف طن من البوتاس في عام 2023 مع خيار للشركة الهندية زيادة الكميات المستوردة إلى 650 ألف طن سنوياً في السنوات اللاحقة حتى 2027، حيث يستوعب السوق الهندي 15% من الطاقة الإنتاجية للشركة في إسرائيل.

ويعد السوق الصيني أكثر أهمية بالنسبة لشركة البوتاس الإسرائيلية، بعدما وقعت الشركة اتفاقية مع شركات استيراد الأسمدة الصينية لتسويق 800 ألف طن من البوتاس إلى الصين في عام 2023 مع خيار للعملاء بزيادة الكمية التي سيتم تسويقها بمقدار 350 ألف طن سنوياً، وبالتالي من الممكن أن يشتري السوق الصيني ما يراوح بين 20% و29% من الطاقة الإنتاجية للشركة في إسرائيل.

المصدر: صحيفة العربي الجديد