

اهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة

محمد نصر الدين احمد محمد

الملخص :

تتميز قناة السويس بموقع جغرافي فريد يجعلها أقصر الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عبر بورسعيد

والبحر الأحمر عند السويس ويضع عليها هذا الموقع الفريد طابعاً من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر. وتقدم القناة خدماتها للسفن العابرة لها المتمثلة في اختصار مسافة الرحلة وزمنها وما يترتب عليها من توفير في تكاليف تشغيل السفن وزيادة الرحلات السنوية للسفن.

وقد ساهمت قناة السويس علي مدى قرن ونصف قرن في تطوير حركة التجارة المنقولة بحراً بين شطري العالم وبالأخص تلك الدول المطلة علي البحرين الأبيض والأحمر باعتبارها أكثر الدول استفادة من قناة السويس.

وتتعرض قناة السويس لمنافسة الطرق البديلة لها حيث أصبحت القنوات البحرية والطرق البرية من أهم عناصر التنافس الإقليمي بعضها بطريقة مباشرة مثل طريق رأس الرجاء الصالح وقناة بنما وبعضها بطريقة غير مباشرة مثل خطوط أنابيب البترول وخط حديد سيبريا حيث يؤدي تشغيل هذه الخطوط والطرق إلي تحول كميات من البضائع كان يمكن نقلها عن طريق قناة السويس.

وقد برز مؤخراً مشاريع لطرق اقتصادية جديدة وإعادة أحياء الطرق قديمة سواء برية أو بحرية الأمر الذي يشكل منافسة وتهديداً لهيئة قناة السويس.

Abstarct

The Suez Canal is characterized by a unique geographical location, which makes it the shortest sea route connecting the East and the West, an important international shipping channel connecting the Mediterranean Sea via Port Said

And the Red Sea at Suez and places this unique site of particular importance to the world and Egypt. The channel

محمد نصر الدين احمد محمد

provides its services to transiting vessels, which are shortening the distance and time of the journey and the consequent saving in the costs of operation of vessels and increase the annual voyages of ships.

The Suez Canal has contributed over a century and a half to the development of sea-borne trade between the two parts of the world, especially those bordering on white and red Bahrain, as the most important countries benefiting from the Suez Canal.

The Suez Canal is being challenged to compete with alternative routes, with marine channels and roads becoming the most important elements of regional competition, such as the Cape of Good Hope and the Panama Canal, some indirectly such as the oil pipeline and the Siberian railway. It could have been transported through the Suez Canal.

Recently, projects have emerged for new economic roads and the restoration of old roads, whether land or sea, which constitutes competition and threat to the Suez Canal Authority.

المقدمة :

تتميز قناة السويس بموقع جغرافي فريد يجعلها أقصر الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عبر بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويضع عليها هذا الموقع الفريد طابعاً من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر. وتقدم القناة خدماتها للسفن العابرة لها المتمثلة في اختصار مسافة الرحلة وزمنها وما يترتب عليها من توفير في تكاليف تشغيل السفن وزيادة الرحلات السنوية للسفن.

محمد نصر الدين احمد محمد

وقد ساهمت قناة السويس علي مدي قرن ونصف قرن في تطوير حركة التجارة المنقولة بحراً بين شطري العالم وبالأخص تلك الدول المطلة علي البحرين الأبيض والأحمر باعتبارها أكثر الدول استفادة من قناة السويس.

وتتعاظم أهمية القناة بقدر ما يتطور النقل البحري، حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل وتتعرض قناة السويس لمنافسة الطرق البديلة لها حيث أصبحت القنوات البحرية والطرق البرية من أهم عناصر التنافس الإقليمي بعضها بطريقة مباشرة مثل طريق رأس الرجاء الصالح وقناة بنما وبعضها بطريق غير مباشر مثل خطوط أنابيب البترول وخط حديد سيبريا حيث يؤدي تشغيل هذه الخطوط والطرق إلي تحول كميات من البضائع كان يمكن نقلها عن طريق قناة السويس^(١)

وقد برز مؤخراً مشاريع لطرق اقتصادية جديدة وإعادة أحياء الطرق قديمة سواء برية أو بحرية الأمر الذي يشكل منافسة وتهديداً لهيئة قناة السويس.

وتقوم إدارة هيئة قناة السويس بمتابعة التطورات الجارية في الممرات الملاحية الدولية والتطورات الحادثة في الأسطول العالمي للنقل البحري من حيث تطور تكنولوجيا بناء وأحجام السفن وكذلك تطور الموانئ عالمياً الأمر الذي يتطلب تحويل الموانئ المحيطة بالقناة إلى مراكز لوجستية بحيث تدعم القدرة التنافسية لقناة السويس في مواجهة البدائل الأخرى

مشكلة البحث :

تواجه قناة السويس تغيرات عالمية وإقليمية ومحلية حادة نتيجة للثورة التكنولوجية والإقتصادية والسياسية التي تعترى العالم خاصة في مجال النقل البحري لتجارة العالم والذي يشكل شريان الحياة للقناة، بما أحدث فيه تغييرات جذرية غير مسبوقه تنظيمياً وفنياً وتشغيلياً نتيجة لبروز ظاهرة العولمة

وتتمثل مشكلة الدراسة في أن القناة تواجه منافسة شديدة من الطرق البديلة سواء كانت بحرية أو برية أو خطوط انابيب مما أدى إلى حدوث تراجع في الإيرادات حيث بلغت عام 2016م حوالي 4.9مليار دولار وبالرغم من زيادتها عام 2017م الى 5,6 مليار دولار .

فأن الإيرادات المحققة من القناة لا تتناسب مع موقعها الجغرافي وذلك بالنظر لما تحققه بعض المناطق اللوجستية الأخرى مثل موانئ دبي الذي تحقق سنويا 15مليار دولار وموانئ سنغافورة الذي تحقق 35مليار دولار.

محمد نصر الدين احمد محمد

وذلك كان من الضروري العمل على تحويل منطقة قناة السويس إلى مركز لوجستيعالمي لتعظيم خدمات القيمة المضافة للبضائع العابرة للسفن بخلاف خدمة العبور.

ويمكن تلخيص مشكلة البحث : ما هو دور المراكز اللوجستية في تحسين القدرة التنافسية لقناة السويس في مواجهة البدائل الاخرى فرضية البحث :

يستند البحث على فرضية رئيسية مفادها ان الاستثمار الاجنبي المباشر يؤثر ايجابيا على النمو الاقتصادي في ليبيا .

الهدف من البحث :

يهدف البحث الى بيان السياسات والاجراءات التي يجب اتباعها لتحقيق هدف تعظيم الطلب على هيئة قناة السويس والتنبؤ بالاتجاهات المستقبلية لإيرادات قناة السويس .

اهمية البحث :

تكمن اهمية البحث في ان إيرادات قناة السويس تمثل مصدرا هاما للاقتصاد القومي حيث تعتبر مصدر هاما للنقد الأجنبي حيث تعتبر المصدر الرابع للدخل القومي. والمنافسة الحادة بين قناة السويس والطرق البديلة لها تزداد باستمرار وبشكل يضغط على القدرة التنافسية للقناة

حدود البحث :

- الحدود المكانية للدراسة:
- هيئة قناة السويس: لأن الدراسة تسعى من أجل تحسين القدرة التنافسية لمرفق قناة السويس وزيادة مساهمة في الاقتصاد القومي، وإمكانية الاستفادة من التجارب العالمية في هذا المجال.

ب الحدود الزمنية للدراسة:

أخذت الدراسة الفترة من 2007م إلى 2016م لتكون الفترة الزمنية للدراسة وذلك لبيان اهم العوامل المؤثرة على إيرادات هيئة قناة السويس باعتبارها مؤشر لزيادة القدرة التنافسية للقناة وذلك في مواجهة الطرق البديلة.

منهجية البحث : تتبع الدراسة المنهج الاستقرائي في:

استقراء الوضع الحالي لقناة السويس وبيان أهميتها الاستراتيجية والاقتصادية

ومدي قدرتها التنافسية في مواجهة الطرق البديلة.

المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لقناة السويس.

تمثل قناة السويس أهمية استراتيجية كبرى في المجالات المختلفة حيث تعد شريان رخاء اقتصادي هام لمعظم دول العالم وتنبع أهميتها التجارية من كونها تنقل نصيب محدد من التجارة العالمية يختلف وفقاً لحجم الطلب علي قناة السويس.

كما أنها ساهمت في تطوير وزيادة حجم التجارة العالمية وغيرت من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية منذ إنشائها.

كما أضفت علي مصر أهمية استراتيجية كبرى منذ افتتاحها مما جعلها تمثل عاملاً متميزاً ومؤثراً علي المستوي الإقليمي والدولي مما يضيف علي متطلبات تحقيق الأمن القومي المصري عناصر وإجراءات جديدة^(١)

وتمثل القناة ركيزة ودعامة أساسية للاقتصاد المصري لأنها أحد مصادر الدخل القومي المصري وتؤثر في المتغيرات الاقتصادية المختلفة فضلاً علي دورها في تنمية الحياة الحضارية علي جانبي القناة في إنشاء وتنمية مدن القناة الثلاثة (بورسعيد -الإسماعيلية -السويس) بالإضافة إلى إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة.

أولاً: تطور قناة السويس:

أ-تطور مواصفات قناة السويس: افتتحت القناة للملاحة في 17 نوفمبر 1869م وقد بلغ عمق القناة في هذا الوقت 22 قدم قدرة استيعابية لسفينة بحمولة 5000 طن ساكن وكان يتناسب مع حمولات السفن في ذلك الوقت.

وقد وضعت هيئة قناة السويس خطط لتطوير المجري الملاحي لقناة السويس كي يتناسب مع تطوير أساطيل النقل البحري حتي وصل غاطس السفن إلي 66 قدم عام 2010م بقدرة استيعابية لسفينة بحمولة 240 ألف طن ساكن وتسعي إدارة قناة السويس إلي الوصول بغاطس 72 قدم للقناة من خلال عدة برامج لتطوير المجري الملاحي وتهدف هذه المشروعات إلي زيادة الطلب علي عبور القناة حتي يمكن جذب السفن العملاقة المحملة لعبور القناة مما يعظم من الطلب علي القناة التي أصبحت تواجه منافسة من بعض البدائل الأخرى وعلى هذا فقد تبنت ادارة هيئة قناة السويس منذ تأميمها عام 1956معدة مشروعات لتطوير المجري الملاحي للقناة.

محمد نصر الدين أحمد محمد

لمواكبة التطور في حجم الاسطول العالمي لمختلف انواع السفن وكذلك تعمل على تعميق وتحسين مواصفات المجري الملاحي حتى يظل قادر على استيعاب اكبر قدر ممكن من السفن العاملة في الاسواق الملاحية.
وفيما يلي جدول يوضح مراحل تطور المجري الملاحي:

جدول رقم (1)

مراحل تطور المجري الملاحي منذ أفتتاحها عام 1869م حتى عام 2010م

البند	وحدة	1869م	1956م	1980م	1994م	1996م	2001م	2010م
الطول الكلي	كم	164	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30
طول التفرعات	كم	-	27.70	77	77	77	79	80.50
العرض عن 11 م عمق	م	-	60	175/160	190/170	200/180	215/195	225/205
عمق القناة	م	8	14	19.50	20.50	21	22.50	24
أقصى غاطس مسموح	قدم	22	35	53	56	58	62	66
مساحة القطاع المائي	م ²	304	1200	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200
أقصى حمولة ساكنه	طن	5000	30000	150000	170000	185000	210000	240000

المصدر: النشرة السنوية لهيئة قناة السويس عام 2011 ص 10.

من الجدول السابق يتضح ما يلي:

- الاستثمارات التي قامت بها الإدارة المصرية للقناة علي مدي الإدارات والحكومات المصرية المتعاقبة بحيث زادت أقصى حمولة تستطيع القناة استقبالها من 30 ألف طن ساكن عند التأميم عام 1956م لتصل إلي 240 ألف طن ساكن عام 2010م.
- قدرة القناة علي استقبال السفن الأكبر حمولة ومن مختلف الأنواع مما يدخل القناة في أسواق ملاحية جديدة تزيد من حركة السفن العابرة للقناة.

محمد نصر الدين احمد محمد

وقد قامت القناة بمشروعات التعميق بجهودها الذاتية مما يعني حرص الإدارة علي توفير الآلات والمعدات اللازمة لتشغيل القناة حيث نجد أن مشروعات التطوير تحتاج إلي فترات زمنية طويلة وتكاليف كبيرة.

(ب) نظام الملاحة والرسوم في قناة السويس^(٣)

١- نظام الملاحة في قناة السويس:

• يسمح المجري الملاحي لقناة السويس بمرور سفينة فقط في أحد الاتجاهين ولا يسمح بتقابل السفن إلا في الأجزاء المزدوجة (التفريعات) (ومن ثم فإن زيادة عدد التفريعات يؤدي إلي زيادة الطاقة التصريفية للقناة ويقلل فترات الانتظار في تلك التفريعات أو في خارج المجري الملاحي للقناة سواء في ميناء بورسعيد أو ميناء السويس وتبلغ الأجزاء المزدوجة في القناة والتي تسمح بتقابل السفن في المجري الملاحي حوالي 78 كم من خلال أربع تفريعات رئيسية

(ج) الطاقة الاستيعابية والتصريفية لقناة السويس: ^(٤)

تواجه قناة السويس تحديات تتمثل في الزيادة المضطردة في حجم الأسطول التجاري العالمي وتزايد سرعته مع استحداث أنواع جديدة من السفن مثل سفن نقل الحاويات بالإضافة إلي تزايد حمولات هذه السفن. لذا يجب إعادة النظر في الثوابت التي تعمل علي أساسها هيئة قناة السويس.

(1) الطاقة الاستيعابية:

تعرف القدرة الاستيعابية مدي قدرة القناة علي استيعاب السفن ذات الأحجام المختلفة المارة بالمجري الملاحي ويتم قياس تلك الطاقة بالعلاقة بين مساحة القطاع المائي للقناة ومساحة القطاع المائي للجزء المغمور للسفينة العابرة وتحدد لائحة الملاحة جداول توضح غاطس السفينة المسموح به مع العرض والعلاقة بينهما والحد الأقصى للغاطس المسموح به حالياً هو 66 قدم مع عرض 164 قدم. ويجب مراجعة الاستثمارات التي تمت على المجري الملاحي منذ التأميم حتى الان لتحديد مدى استفادة القناة منها. ^(٥)

(2) الطاقة التصريفية:

يقصد بها عدد السفن التي يمكن عبورها القناة خلال فترة زمنية محددة 24 (ساعة) ونجد أن العوامل التي تؤثر علي الطاقة التصريفية للقناة هي:
- طول الأجزاء المزدوجة في المجري الملاحي.
- الفاصل الزمني بين السفن العابرة مما يسمح بالتوقف الأمن في حالة الطوارئ.

محمد نصر الدين أحمد محمد

- سرعة السفن العابرة وتتراوح بين 13إلى 14كم/ساعة حسب نوع السفينة.
- أنواع وأحجام (مزيج) من السفن العابرة - عدد قوافل العبور يومياً.
- الدورة الزمنية للقوافل.

وطاقة قناة قبل عام 2015حوالي 82سفينة يومياً، غير أن التطور الذي حدث في اقتصاديات النقل البحري للاستفادة من اقتصاديات الحجم (Economy of scale) بإحلال السفن الأكبر حمولة بدل من تلك الأصغر حمولة قد أدت إلي تزايد حمولات السفن العابرة مع تناقص إعدادها.

-وتواجه القناة في الوقت الحالي مشكلة محدودية زيادة أماكن الرباط والانتظار بالبحيرات الصغرى والكبرى بالنسبة للسفن كبيرة الحجم أنها لا تستوعب أكثر من 8سفن ذات غاطس أكبر من 45 قدم فالقناة تواجه مشكلة في حالة زيادة عدد السفن القادمة من الشمال عن 8 سفن حيث يجب إبقائها في أماكن الانتظار بالبحر المتوسط وهو ما يؤثر بالسلب علي قناة السويس.

وقد ترتب علي هذا أن أصبحت الطاقة التصريفية (العديدية) لقناة السويس في حاجة ماسة للتطوير حتي يمكن استقبال أعداد السفن الكبرى التي تجاوز طلبها العبور حدود الطاقة الحالية وعلي هذا كان يجب علي إدارة القناة تنفيذ مشروع قناة السويس الجديد.

(3) نظام المرور في القناة:

تمر السفن في قناة السويس بنظام القوافل والقافلة عبارة عن مجموعة من السفن تسير بسرعة منتظمة والفواصل الزمنية بينها متساوية تقريباً لتجنب حدوث تصادم بين السفن في حالة توقف إحداها بصورة مفاجئة وتعبر السفن القناة من خلال ثلاث قوافل يومية طبقاً لجدول زمني محدد ويتراوح الفاصل الزمني بين كل سفينة وأخري من 4إلى 25دقيقة حسب حجم السفينة وحمولتها وسرعتها وقدرتها علي التوقف المفاجئ وتبدأ القوافل الثلاثة في عبور القناة طبقاً للمواعيد المعلنة من أمن قناة السويس وهي كالتالي:

القافلة الأولى: من بورسعيد وتبدأ في الساعة الواحدة صباحاً .

القافلة الثانية: من بورسعيد وتبدأ في الساعة السابعة صباحاً.

القافلة الثالثة: من السويس وتبدأ من الساعة السادسة صباحاً

ويسمح بالعبور في القوافل للسفن والناقلات التي تصل بعد انتهاء الموعد المحدد للوصول إلي منطقة الانتظار ببورسعيد بساعتين بالنسبة للقافلة الأولى وساعة بالنسبة

محمد نصر الدين احمد محمد

للقافلة الثانية بعد دفع رسوم إضافية قدرها 5% من رسوم العبور المقررة علي السفينة.

(هـ) الرسوم في قناة السويس:

يتم تحديد رسوم العبور في قناة السويس في ضوء العوامل المحلية والعالمية بعد إجراء الدراسات اللازمة لذلك ونجد أن هناك عوامل تؤثر علي سياسة التسعير التي تتبناها كل منشأة.

فمنها ما يتعلق بدرجة تميز الخدمة التي تقدمها المنشأة ومنها ما يتعلق بحالة السوق (الطرق المنافسة للقناة) ومنها ما يتعلق بالظروف والعوامل الخارجية مثل الظروف الاجتماعية والقوانين السائدة. وتوجد عدة طرق لتسعير الخدمة البحرية وكل منها يختلف عن الآخر

وتتمثل أهم طرق تسعير رسوم المرور بقناة السويس فيما يلي:

(1) التسعير على أساس التكلفة:

طريقة التسعير علي أساس تكلفة الخدمة هي أكثر الطرق شيوعاً، حيث تقوم علي أساس حساب تكلفة الخدمة المباعة من خلال سجلات المرفق، ثم إضافة هامش ربح مناسب وهذه الطريقة لا تتناسب مع قناة السويس نظراً لانخفاض التكاليف في القناة حيث لا تتعدي 8% مقارنة بالإيرادات.

(2) التسعير على أساس قيمة الخدمة لكل عميل:

تعتمد هذه الطريقة علي دراسة ظروف العميل والسوق والتعرف علي السعر الذي يمكن للعميل أن يدفعه مقابل الحصول علي الخدمة فاحتياجات العميل وقدرته علي الدفع هي الأساس في تسعير الخدمة. وهذه الطريقة تتناسب مع قناة السويس جزئياً نظراً لوجود طرق منافسة وبديلة للقناة. كما أن دراسة حالة العملاء كلاً علي حده تتطلب كثيراً من الوقت والتكاليف ويؤدي تطبيقها بصورة كاملة إلي حساب الرسوم لكل سفينة عابرة علي حده وهو ما لا يتقبله السوق الملاحي وطبيعة تشغيل السفن ويصعب تطبيقه عملياً.

(3) التسعير على أساس المشاركة في الوفرة:

تحدد رسوم العبور علي أساس مقدار الوفرة في المسافة التي تحققة القناة للسفن العابرة وبالتالي تتغير فئات رسوم العبور طبقاً لنوع وحمولة السفن العابرة وكذلك طبقاً لنوع البضاعة المنقولة وتطبق هيئة قناة السويس هذه الطريقة في حساب رسوم عبور قناة السويس مع مراعاة كافة المتغيرات التي يمكن أن تؤثر علي تكلفة الرحلة

محمد نصر الدين احمد محمد

وبالتالي يمكن القول بأن قناة السويس تطبق مبدأ التميز سعري حيث تعرض نفس الخدمة بفئات رسوم مختلفة.

وتقوم سياسة التميز سعري التي تبناها إدارة القناة علي عدة أسس أهمها^(٦)

- تمتع البائع (مقدم الخدمة) بنوع من المقدره الاحتكارية التي تسمح له بتحديد السعر.
- تصنف المستثمرين في فئات مختلفة طبقاً للأسس التي يحددها البائع.
- عدم وجود وسطاء بين البائع والمشتري حتي لا يحدث خلل في عملية السعر.
- منح تخفيضات إضافية لبعض السفن من أجل زيادة نسبة المشاركة.

(و) وحدة القياس وهي حمولة قناة السويس الصافية: Suez canal netting

تمثل المقدره الكسبية للسفينة Earnens Capacity حيث يتم قياس الفراغات المخصصة للاستغلال التجاري (نقل البضائع ووحدة القياس هي الطن الحجمي ويساوي 100 قدم مكعب وهي تختلف عن الحمولة الوزنية للبضائع التي تحملها السفينة داخل هذه الفراغات.

(ز) وحدة الحساب (وحدة حقوق السحب الخاصة: SDR)

هي عملية حسابية أنشأها ويستخدمها صندوق النقد الدولي كاحتياطي عالمي وأساسي لتسوية التزامات الدول الأعضاء في الصندوق وهي سلة عملات تحتوي حالياً علي مقادير من الدولار الأمريكي واليورو والاسترليني والين الياباني ويعلن الصندوق في نشرة يومية قيمة هذه الوحدات بجميع عملات الدول الأعضاء. وعند إنشائها عام 1969م تم ربط قيمتها بالذهب بما يعادل القبة الذهبية للدولار قبل خفضه عام 0.888671 جرام ذهب غير أن التقلبات التي حدثت للدولار الأمريكي جعلت صندوق النقد الدولي ينهي العلاقة بين وحدات السحب الخاصة والدولار منذ 1/7/1974م وأصبحت تساوي المعدل المتوسط لأسعار صرف 16 عملة دولية ويجوز إعادة النظر في اختيار الخمس عملات مرة كل خمس سنوات بدءاً من 1/1/ 1986م وهي الدولار الأمريكي والفرنك الفرنسي والمارك الألماني والجنيه الاسترليني والين الياباني وتقوم السفينة بسداد رسوم العبور باستخدام واحدة من العملات الخمس وذلك حسب قيمة SDR من أي من هذه العملات في يوم العبور وتدور وحدة حقوق السحب الخاصة حالياً حوالي 1.398 دولار أمريكي عام 2016م وتفصل معظم السفن السداد بالدولار الأمريكي باعتباره الأكثر تداولاً في نشاط النقل البحري.

محمد نصر الدين أحمد محمد

ويوضح الجدول التالي تطور الأعداد والحمولات والإيرادات للسفن العابرة للقناة خلال الفترة من 2000م - 2015م.

جدول رقم (2) تطور الأعداد والحمولات والإيرادات للسفن العابرة خلال الفترة من 2000 - 2015م

الإيراد السنوي للقناة مليار دولار \$	المتوسط اليومي لأعداد السفن العابرة	إجمالي عدد السفن العابرة بقناة السويس	التجارة بقناة السويس مليون طن	التجارة العالمية المنقولة بحرا مليون طن	السنة
1.929.90	37	14.142	368.00	5595	2000
1.897.30	38	13.968	372.40	5513	2001
1.947.70	36	13.447	368.80	5549	2002
2.576.20	43	15.667	427.90	6673.10	2003
1077.50	46	16.850	521.20	7125.10	2004
3.453.70	50	18.664	571.10	7433.9	2005
3.815.80	51	18.664	628.60	7785.20	2006
4.601.70	56	20.384	710.10	8102.80	2007
5.381.90	59	21.415	723.00	8317.00	2008
4.289.50	47	17.228	559.20	7964.80	2009
4.768.90	49	17.993	646.10	8725.30	2010
5.222.60	49	17.799	591.80	9100.60	2011
5.129.70	47	17.224	739.90	9467.50	2012
5.110.70	45	16.596	754.40	9863.10	2013
5.465.00	47	17.148	822	10529	2014
5.175.00	47	17.483	807	10959	2015
5000.450	46	16833	750	10850	2016
5.600.000	47	17550	1.000.42	12990	2017
7.10		1.2	4.3	3.6	معدل النمو السنوي

Source: www//suezcanal.gov.eg, 2017.

من الجدول السابق يتضح ما يأتي:

محمد نصر الدين أحمد محمد

- يبلغ معدل النمو السنوي في التوسط خلال الفترة لحركة التجارة بحراً حوالي 3.6% في حين بلغ متوسط معدل النمو السنوي لحركة التجارة العابرة لقناة السويس حوالي 4.3% خلال الفترة من 2000م حتى 2017م ويتوقع استمرار نموها بمعدل 4% نتيجة لتحرير التجارة العالمية من القيود المختلفة.
- حققت التجارة العابرة لقناة السويس والتي هي مشتقة من التجارة العالمية معدل نمو قدره 4.3% من الفترة من 2004م حتى 2017م ويتوقع استمرارها بمعدل نحو 5% نتيجة للموقع الجغرافي لقناة السويس بين الاقتصاديات الكبرى للتجارة العالمية هي آسيا من جهة وأوروبا وأمريكا من جهة أخرى.
- حقق الإيراد السنوي معدل نمو سنوي 7.10% عن الفترة من 2000م حتى 2017م ويتوقع استمراره بمعدل 10% وذلك للأثر الإيجابي المتوقع ل قناة السويس الجديدة.

المبحث الثاني: نصيب قناة السويس من التجارة العالمية:

تظهر أهمية قناة السويس للتجارة العالمية من خلال الآثار المترتبة علي غلق قناة السويس أمام التجارة العالمية أثناء الفترة من عام 1967م 1973م - حيث أدى غلق قناة السويس إلي زيادة كبيرة في الأعباء الإضافية لتكاليف النقل وإلي اضطراب حركة التجارة العالمية وكان التأثير أكثر شدة علي التجارة البترولية بين الشرق الأوسط وأوروبا والتجارة 0 المنقولة بحراً إلي دول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا فقد تحولت هذه الكميات البترولية إلي طريق رأس الرجاء الصالح مما أدى إلي ارتفاع تكاليف النقل وتأخر وصول البضائع الأمر الذي أحدث آثار اقتصادية بالغة.

وقد قدرت الخسائر التي تتحملها الدول التي تعتمد علي قناة السويس كوسيلة لنقل التجارة مع الدول الأخرى حوالي 1.7 مليار دولار سنوياً تحملتها الدول المستفيدة للقناة وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري نظراً لدوران السفن حول رأس الرجاء الصالح.

وتكبدت الدول النامية الواقعة جنوب القناة (مناطق الخليج العربي وجنوب شرق آسيا) خسائر جسيمة نتيجة لإغلاق قناة السويس وقدرت إجمالي خسائر العالم بسبب إغلاق القناة خلال السنوات الثماني التي توقفت بها الملاحة بمبلغ حوالي 13.6 مليار دولار.

محمد نصر الدين احمد محمد

تستفيد قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً بالنسبة للدول القريبة منها حيث تعبر منتجات هذه الدول القناة بواسطة أسطول السفن المتخصص حسب نوعية البضائع وهو ما يشكل إجمالي الطلب علي قناة السويس.

• كلما زادت حركة التجارة بين الدول التي تستفيد منها قناة السويس كلما زاد الطلب علي عبور القناة ولكن زيادة التجارة العالمية بين دول العالم البعيدة والتي لا تستفيد منها القناة لا تؤثر علي الطلب علي القناة حيث تسلك تجارة هذه الدول طرق ملاحية أخرى غير قناة السويس وتتجه إدارة هيئة قناة السويس إلي المحافظة علي نصيب القناة من تجارة الحاويات العالمية واستخدام كافة السياسات السعرية التي تشجع ناقلات الحاويات للعبور من قناة السويس وعدم استخدام الطرق البديلة. كلما زادت حركة التجارة بين الدول التي تستفيد منها قناة السويس كلما زاد الطلب علي عبور القناة ولكن زيادة التجارة العالمية بين دول العالم البعيدة والتي لا تستفيد منها القناة لا تؤثر علي الطلب علي القناة حيث تسلك تجارة هذه الدول طرق ملاحية أخرى غير قناة السويس وتتجه إدارة هيئة قناة السويس إلي المحافظة علي نصيب القناة من تجارة الحاويات العالمية واستخدام كافة السياسات السعرية التي تشجع ناقلات الحاويات للعبور من قناة السويس وعدم استخدام الطرق البديلة.

• فيما يلي جدول يوضح نصيب قناة السويس من التجارة العالمية.

جدول رقم (3)

نصيب قناة السويس من التجارة العالمية

النسبة (%)	قناة السويس (مليون طن)	التجارة العالمية (مليون طن)	السنوات
6.6%	368.00	5374	2000
6.6%	372.40	5513	2001
6.3%	368.80	5549	2002
6.8%	457.90	6673	2003
7.3%	521.20	7125.10	2004
7.7%	571.10	7433.90	2005
8.1%	628.60	7785.20	2006
8.8%	710.10	8102.80	2007
8.7%	723.00	8.317	2008

محمد نصر الدين أحمد محمد

7%	559.20	7964.80	2009
7.4%	646.10	8725.30	2010
7.6%	691.8	9100.60	2011
7.8%	739.90	9467.50	2012
7.4%	754.20	10175	2013
7.8%	822.00	10529	2014
7.4%	807.00	10959	2015
6.9%	750	10850	2016
7.7%	1000.42	12990	2017

Source: <http://www.suez canal.gov.eg/2017>

- بلغت نسبة قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً أعلى مستوياتها في عام 2007م لتسجل 8.8% بعد أن كانت 7.3% فقط في عام 2004م ثم انخفضت هذه النسبة إلي 7% في عام 2009م بسبب الأزمة المالية و في عام 2017م بلغت النسبة 7.7%
- علي الرغم من زيادة حجم التجارة العالمية فإن قناة السويس لم تستطع الحصول علي نصيب كبير من هذه الزيادة وذلك لعدة أسباب أهمها^(٧)
 - التطور التكنولوجي الكبير في صناعة النقل البحري.
 - التغيير في أنماط التجارة الخارجية.
 - زيادة الطرق المنافسة والبديلة.
 - بطء الإجراءات تحويل القناة إلى مركز لوجستي عالمي.
 - زيادة الشركات متعددة الجنسيات التي تعمل علي تقليل التكاليف
- وقد اتجهت إدارة قناة السويس لزيادة نصيبها من التجارة العالمية فكان تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة
- وقد اتجهت إدارة قناة السويس لزيادة نصيبها من التجارة العالمية فكان تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة.

المبحث الثالث: دور قناة السويس الجديدة في دعم حركة التجارة العالمية:

واجهت القناة تغيرات عالمية وإقليمية ومحلية حادة نتيجة للثورة التكنولوجية والاقتصادية والسياسية التي غيرت العالم خاصة في مجال النقل البحري للتجارة العالمية^(٨) وتشمل هذه التغيرات تطور صناعة السفن أو الأحداث التي تمر بها التجارة العالمية أو إنشاء طرق بديلة لقناة السويس مما أدى إلي قيام الدولة بتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة وتهدف الدولة من هذا إلي مواكبة النمو المستقبلي لحركة التجارة العالمية التي تنمو بمتوسط 3% في الظروف الاقتصادية السائدة بعيداً عن أوقات الأزمات أو الركود العالمي وتضاعف معدل النمو في قناة السويس ونجد أن قناة السويس قادرة علي استقبال جميع أحجام وحمولات سفن الأسطول العالمي فارغة أو حمولة خدمية حيث أن السفن التي تمر بكامل حمولتها تمثل 60.9% من ناقلات البترول المارة بالقناة و 92.1% من ناقلات الصب الجاف مثل الحبوب، 100% من ناقلات الحاويات وباقي السفن المارة.

• في حين بلغ عدد السفن التي لم تستطيع عبور القناة بكامل حمولتها عام 2014م. 674 سفينة تتوزع بواقع 547 ناقلة بترول، 127 سفينة صب جاف وهو ما يعني أن أي مشروعات مستقبلية لتطوير المجري الملاحي في اتجاه زيادة الطاقة الاستيعابية (التوسيع والتعميق) تستهدف مرور هذه السفن بكامل حمولتها بدلاً من العبور عام 2014 بحمولة جزئية وسوف نعرض مشروع قناة السويس الجديد الذي افتتح في 4/8/2015م كالتالي:

(أ) الأسس التي بنيت عليها فكرة المشروع:

- رفع القدرة التصريفية لنظام العبور في الوضع الحالي يحقق أكبر نسبة من الإزدواجية في قناة السويس مما يساعد علي تقليل زمن عبور السفن بالقناة وتقليل تكلفة الرحلة البحرية.
- استيعاب الزيادة المتوقعة في أعداد السفن نتيجة للزيادة المستمرة في حجم التجارة العالمية والتي تحملها كل أنواع السفن.
- التقليل من فترات توقف السفن بمناطق الانتظار بالمجري الملاحي مما يرفع من درجة تصنيفه عالمياً.

٤- القضاء المبدئي علي التفكير في إنشاء أي قنوات بديلة بالمنطقة.

(ب) أهداف المشروع:

- زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن في القناة لتصل إلي 97 سفينة يومياً عام 2023م بدلاً من 49 سفينة عام 2014م.
- زيادة عائدات القناة لتصل إلي 13.2 مليار دولار عام 2023م بدلاً من 5.465 مليار دولار عام 2014م.
- خلق ما يقرب من مليون فرصة عمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة وخلق مجتمعات عمرانية جديدة.
- تقليل زمن العبور بالنسبة لقاflتي الشمال ليكون 11 ساعة بدلاً من 18 ساعة.

(ج) مدة تنفيذ المشروع وكيفية تمويله:

كان من المقرر تنفيذ مشروع حفر القناة الجديدة في ثلاث سنوات وقد تم تقليل المدة الزمنية إلي 12 شهر. وقد قامت الحكومة المصرية لتمويل هذا المشروع بإصدار شهادات من خلال عروض السيولة الحكومية وشبه الحكومية (بنك قناة السويس الجديدة) وتم تجميع حصيلة المشروع بمبلغ 60 مليار جنيه سنوياً تستحق بعد خمس سنوات بفائدة %12 سنوياً وتطلب هذا سداد 7.6 مليار دولار سنوياً طبقاً لما هو متوقع من زيادة حجم التجارة العالمية مستقبلاً تستطيع القناة الجديدة تحقق زيادة كبيرة من الإيرادات تمكنها من تغطية التكاليف بل وتحقيق زيادة كبيرة في الإيرادات.

(د) تكاليف إنشاء المشروع:

قدرت التكلفة الإجمالية لمشروع قناة السويس بنحو 8.2 مليار دولار بما يعادل 60 مليار جنيه مصري بواقع 4 مليار جنيه مصري للحفر الجاف لمسافة 35 كم من إجمالي تكلفة المشروع ونحو 15 مليار جنيه مصر لأعمال التكريك والتعميق بطول 72 كم وبحجم أعمال 242 مليون متر مكعب من الرمال. وقدرت أعمال التكريات وأحواض الترسيب ومرافق المعدات والمساعدات الملاحية بنحو 10 مليار جنيه فيما قدرت إنشاء مرافق القوات المسلحة بنحو 2.1 مليار جنيه وذلك لربط الجانب الغربي بالجانب الشرقي جاري تنفيذ 6 أنفاق بتكلفة تقديرية بمبلغ 28.9 مليار جنيه يتم تنفيذ هذه الأنفاق عن طريق الهيئة الهندسية للقوات المسلحة بالتعاون مع إدارات هيئة قناة السويس، ويوضح الجدول التالي تكاليف إنشاء مشروع قناة السويس الجديدة.

جدول (4)

تكاليف إنشاء قناة السويس الجديدة

الأهمية النسبية %	بالمليار دولار	بالمليار جنيه	العمل	مراحل التنفيذ
67	0.550	4	الحفر الجاف 35 كم (258 مليون متر مكعب)	1-
25	2.7	15.00	أعمال تكريك وتعميق 72 كم 242(مليون متر مكعب)	2-
16.7	1.3	10.00	تكسيات - أحواض ترسيب - مرافق معدات - مساعدات ملاحية	3-
3.50	0.289	2.10	مرافق القوات المسلحة	4-
51.8	4.229	31.10	إجمالي تكلفة الحفر والتكريك والمرافق	
48.20	4	28.9	عدد 6 أنفاق	5-
100	8.2	60.00	إجمالي تكلفة القناة الجديدة والأنفاق	

المصدر: الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس النشرة الدورية، اغسطس 2015م .

وقد تم تنفيذ مشروع القناة الجديدة ليصل الطول الإجمالي إلي 72 كم ويشمل حفر المجري الملاحي بطول 35 كم وتعميق 24 متر وعرض 320 متر عند صفحة الماء وبغاطس 66 قدم بالإضافة إلي توسيع وتعميق التفريعات الغربية بمنطقة البحيرات المرة الكبرى بطول 27 كم والتفريعة الغربية للبلح بطول 10 كم.

(هـ) العوائد المتوقعة لمشروع قناة السويس: ^(١)

- (1) بالنسبة للتجارة الدولية: لمشروع قناة السويس الجديدة عدد من المزايا للتجارة الدولية المنقولة بحراً حيث أنه سيؤدي إلي:
 - زيادة القدرة الاستيعابية للقناة الأمر الذي سيساعد في زيادة التجارة الدولية المنقولة بحراً عبر القناة.
 - السماح بعبور السفن حتي غاطس 66 قدم في كلا الاتجاهين بدلاً من عدد 8 سفن فقط لقافلة الشمال وجميع السفن لقافلة الجنوب.
 - تحقيق الأمان الملاحي لوجود قناة بديلة تضمن عدم توقف الملاحة عند حدوث أي حدث طارئ.

محمد نصر الدين احمد محمد

- خفض زمن الرحلة والذي يعني بدوره سرعة وصول البضائع للموانئ للتفريغ بالإضافة إلي زيادة عدد الرحلات للسفن المختلفة.
- تحقيق للعبور المباشر لعدد 45 سفينة في كلا الاتجاهين مع تقليل زمن العبور ليكون 11 ساعة بدلاً من 18 ساعة لقافلة الشمال وضم قافلة الشمال الثانية إلي قافلة الشمال الأولى ليكون العبور قافلة شمال وقافلة جنوب فقط ويوضح الجدول التالي الوفر الذي تحققه القناة الجديدة للتجارة الدولية.

جدول (5) أثر قناة السويس الجديدة علي طول زمن الرحلة عن طريق قناة السويس ورأس الرجاء الصالح

معدل التغيير %	الوفر المتوقع	الوفر الحالي	زمن الرحلة باليوم		إلي	من
			رأس الرجاء الصالح	قناة السويس		
1.5%	19.4	19.10	33.7	14.6	لافييرا	رأس تنورا
2%	15.10	14.80	34.90	20.10	روتريام	
2.7%	11.3	11.00	36.90	25.90	نيويورك	
0.9%	31.20	30.90	35.00	4.10	بيرابوس	جده
2.1%	14.10	13.80	33.60	19.80	روتريام	
2.7%	11.10	10.80	36.70	25.90	روتريام	سنغافورة
2.8%	10.7	10.4	45.3	35	روتريام	طوكيو

Source: % <http://www.suezcanal.gov.eg/1/2/2015>

تم إعداد بيانات الجدول بافتراض متوسط سرعة السفينة 16 عقدة في الساعة (320 ميل بحري في اليوم).
من الجدول يتضح ما يأتي:

- نجد أن مشروع قناة السويس الجديدة سوف يؤدي إلى زيادة الوفر للطرق المختلفة بنحو 7 ساعات (29 يوم) خاصة للسفن المتجهة جنوب القناة حيث أنه سوف يتزايد الوفر عن طريق القناة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح للتجارة المنقولة من ميناء لافييرا إلى رأس تنورة من 19.1 يوم إلي 19.4 يوم.
- وسوف يزداد الوفر عن طريق القناة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح للتجارة المنقولة عبر القناة من ميناء روتريام إلي ميناء طوكيو من 10.4 يوم إلي 10.7 يوم.

محمد نصر الدين احمد محمد

- ونجد أن العامل المؤثر في القناة يتمثل في النمو المطرد في إجمالي الحمولات وليست أعداد السفن، خاصة أن القناة تجاوزت فعلياً متوسط طاقتها الاستيعابية ولن تستطيع مجاراة النمو العالمي في حركة التجارة الدولية دون تنفيذ ازدواج جديد عبر قناة السويس الجديدة التي تتضمن حفر 35 كم إلي جانب تعميق 37 كم ليصل طول القناة الجديدة إلي 72 كم.

(2) بالنسبة للاقتصاد المصري :

شهد الاقتصاد المصري خلال أعوام (2011م، 2012م، 2013م) تراجعاً في معدلات النمو الاقتصادي صاحبها ارتفاع في معدل البطالة وتراجع في متوسط نصيب الفرد من الناتج. وهو ما كان سبباً محفزاً للقيام بتنفيذ مشروع قناة السويس ومشروع تنمية إقليم قناة السويس باعتبارهما من المشاريع القومية التي يتوقع أن يكون لها أثر كبير علي الاقتصاد المصري في الفترة المقبلة. ويوضح الجدول التالي تطور أداء الاقتصاد المصري ومساهمة قناة السويس في الناتج

جدول (6) تطور أداء الاقتصاد المصري خلال الفترة من (2006م-2017م)

السنوات	الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة		معدل البطالة	إيرادات قناة السويس		نسبة % القناة للناتج
	بالمليار جنيه	معدل النمو		بالمليار جنيه	معدل النمو %	
2006	454.3	6.84	10.92	21.80		4.8%
2007	486.50	7.09	9.21	25.90	18.8%	5.3%
2008	521.3	7.16	8.68	29.20	12.7%	5.6%
2009	454.7	4.67	9.37	23.80	18.50%	4.4%
2010	573.80	5.15	9.21	26.80	12.6%	4.7%
2011	584	1.78	10.38	31	15.7%	5.3%
2012	596.9	2.22	12.37	31.10	0.3%	5.2%
2013	609.4	2.1	13.01	35	12.5%	5.7%
2014	622.80	2.2	13.42	38.6	10.3%	6.2%

Source:

<http://www.umf.org/external/datamapperwinde.php19/2/2017>

محمد نصر الدين احمد محمد

من الجدول يتضح ما يأتي: على الرغم من التراجع في معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي إلا أن مساهمة قناة السويس في الناتج استمرت في التزايد نتيجة للتزايد المستمر في تحقيق معدلات نمو متواصلة في الإيرادات. حيث بلغت الإيرادات في عام 2013م نحو 35مليار جنيه محققة معدل نمو بنسبة 12.5% ووصلت في عام 2017إلى نحو مليار جنيه بنسبة نمو % مقارنة بعام 2013م كما ارتفعت مساهمة القناة في الناتج من % في عام 2010م إلى % في عام 2017م.

ولمشروع قناة السويس الجديده عدد من المزايا نتوقع أن تنعكس على الاقتصاد

المصري وهي:

- رفع معدل الادخار المحلي المصري الإجمالي ، وتوجيه الادخار إلى تمويل الاستثمار في رأس المال الاجتماعي الذي يترتب عليه زيادة معدل النمو المتوقع للدخل القومي بطريقة مباشرة وغير مباشرة، ومن ثم زيادة نصيب متوسط الفرد من ذلك الدخل^(١٠).
- تهدف الحكومة من هذا المشروع إلى التخفيف من وطأة أزمة التضخم في الاقتصاد المصري من خلال إتباع أسلوب تمويلي للمشروع من موارد حقيقية، وليس تمويل تضخمي .
- مواجهة أزمة البطالة في الاقتصاد المصري، حيث يتوقع أن يوفر ذلك المشروع حوالى مليون وظيفة جديدة خلال العشر سنوات القادمة.
- ربط الجانب الشرقي بالجانب الغربي للقناة من خلال تنفيذ عدد 6 أنفاق مما يسهل حركة الانتقال من وإلى سيناء.
- التأثير الإيجابي على مشروعات التنمية بمنطقة قناة السويس وتعتبر خطوة علي الطريق لإنجاح المشروع ودفع عجلة الاقتصاد المصري للأمام الذي سيحول مصر إلي مركز تجاري لوجستي عالمي.
- خلق مجتمع عمراني بمنطقة القناة وتحويلها إلي منطقة جذب سياحي وتجاري وتحقيق زيادة في فرص العمل في المنطقة في التخصصات المختلفة التي تساهم في تنمية المنطقة.
- زيادة دخل مصر من العملات الأجنبية والتي تحتاجها مصر وذلك نتيجة للاستفادة من الموقع من مرور السفن والخدمات البحرية التي تقدم لهذه السفن العابرة لقناة السويس.

محمد نصر الدين احمد محمد

- زيادة ثقة المجتمع الملاحي والنقل البحري في الاقتصاد المصري وقدرته علي تطوير نفسه في هذا المجال.
- أن تحويل قناة السويس من مجرد ممر مائي إلي منطقة بحرية عالمية لوجستية صناعية وعمرانية متميزة يعني أن القناة الجديدة تشكل قيمة مضافة للاقتصاد القومي تتمثل فيزيادة الدخل الناجم عن مضاعفة إيرادات قناة السويس وقيام مناطق صناعية واقتصادية وإنشاء وتطوير سلسلة من الموانئ وتنشيط كافة عوامل الإنتاج الأخرى كل هذا سيؤدي إلي انعكاسات إيجابية علي الاقتصاد المصري.
- رفع الطاقة التصديرية للاقتصاد المصري وما يترتب عليه من زيادة موارد الدولة من النقد الأجنبي.

مما يلي جدول يوضح موقف قناة السويس بعد تنفيذ القناة الجديدة.

جدول رقم (7) التأثيرات والنتائج لمشروع قناة السويس الجديدة علي القناة الحالية

البيان	الموقف الحالي	الموقف بعد المشروع
زمن عبور قافلة الشمال الأولي من بورسعيد المتجهة جنوباً	18 ساعة تقريباً شاملة الانتظار بالبحيرات	11 ساعة تقريباً عبور مباشر
عدد ساعات الانتظار بالبحيرات المرة الكبرى طبقاً لكثافة السفن العابرة	8-11 ساعة انتظار بالبحيرات	3 ساعات انتظار في حالة زيادة عدد السفن عن 45 سفينة
زمن انتظار قافلة الشمال الثانية التي تقوم بالرباط بتقريعة البلاح الغربية	انتظار 6-8 ساعات طبقاً لأعداد سفن قافلة الجنوب	تم ضم قافلة الشمال الثانية إلي قافلة الشمال الأولي (توفير لزم انتظارها بالبلاح)
عدد السفن ذات الغاطس أكبر من 45 قدموحتي 66 قدمالتي يمكن عبورها في اليوم	قافلة الشمال لا تزيد عن 8 سفن قافلة الجنوب يمكن عبور جميع السفن	يمكن مرور 45 سفينة ذات الغاطس فوق 45 في 66 قدمدون توقف علي كلا الاتجاهين
العبور المباشر للقوافل دون توقف	قافلة واحدة فقط عبور مباشر	السماح لعبور عدد 45 سفينة في كلا الاتجاهين عبور مباشر دون توقف
الأمان الملاحي	يحدث توقف الحركة الملاحية عند أي حادث	وجود قناة بديلة تضمن عدم توقف حركة الملاحة لأي حادث طارئ

الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس النشرة الاقتصادية اغسطس 2015 م، -

محمد نصر الدين احمد محمد

الخلاصة: تساعد القناة الجديدة علي تحقيق ثقة أكبر في خدمات النقل البحري علي جميع المسارات الرئيسية من الشرق إلي الغرب مع تقليل زمن الرحلات وبشكل خاص عن المسارات الزمنية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ومنطقة الخليج العربي نتيجة تقليل أوقات الانتظار وهو تمثل نواه لتحويل القناة مركز لوجستي عالمي مما يؤكد أن مشروع قناة السويس الجديدة ذو جدوي اقتصادية كبيرة.

النتائج:

- تتعرض قناة السويس لمنافسة قوية تؤثر علي الحمولات العابرة لقناة السويس ومن ثم إيرادات القناة سواء بطريقة مباشرة من الطرق البرية وقناة بنما وبطريقة غير مباشرة عن طريق خطوط الأنابيب والطرق البرية التي تستخدم في نقل بضائع الترانزيت.
- وجود إمكانية اقتصادية غير مستغلة في منطقة قناة السويس بسبب عدم تنوع أنشطة القيمة المضافة للبضائع العابرة لقناة السويس.
- زادت الأهمية النسبية لسفن الحاويات حيث وصل نسبتها إلي 56% من إجمالي عدد السفن العابرة للقناة عام 2016 م مما يؤكد أن أهمية تنويع الخدمات اللوجستية المقدمة لهذه السفن..

التوصيات :

- لا بد من وضع رؤية استراتيجية شاملة لقناة السويس والمنطقة المحيطة بها لتعظيم أنشطة القيمة المضافة بحيث تتضمن تكامل تنموي يشمل محور تنمية قناة السويس
- عدم النظر لقناة السويس أنها مجرد مرفقي خدمي للعبور بل يجب النظر إليها في ظل المفاهيم الحديثة للنقل الدولي مثل النقل متعدد الوسائط كما ينبغي أن تدخل القناة في تشابكات اقتصادية مع الشركات العالمية العابرة للقوميات

قائمة المراجع

- ١- (مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري والأكاديمية العربية للنقل البحري، المؤتمر الدولي الثالث عن تطوير النقل البحري في الدول النامية: دراسة عن اقتصاديات نقل البترول عبر قناة السويس، مايو ١٩٩٣م، ص ٢.
- ٢- محمد إبراهيم إمام وآخرون، "قناة السويس والتحديات المستقبلية العالمية"، مركز الدراسات الاستراتيجية للقوات المسلحة، ووزارة الدفاع، مصر عام ٢٠٠٢م، ص ٣٥ - ٤٤
- ٣- محمد علاء الدين عزت عبد اللطيف، "التحديات (الطرق البديلة التي تواجه قناة السويس وأثرها علي الأمن القومي المصري)"، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية ناصر العسكرية، كلية الدفاع الوطني، ٢٠٠٣ ص ١٧.
- ٤- عبد التواب حجاج، "دراسة تحليلية عن طاقة قناة السويس القياس واتجاهات لتطوير"، دراسة غير منشورة، عام ٢٠١٤ ص
- ٥- هيئة قناة السويس، إدارة التخطيط والبحاث والدراسات، مركز المعلومات، بيانات الملاحة عام ٢٠١٤م
- ٦- محمد أحمد عبد الرحمن الطحان، "أثر السياسات التسويقية للخدمات البحرية بالمرات المائية الدولية علي كفاءة الأداة بالتطبيق علي مرفق قناة السويس"، رسالة دكتوراة، كلية التجارة، جامعة قناة السويس عام ١٩٩٤، ص ١٣٨ - ١٤١
- ٧- محمد محمد علي إبراهيم، "الأثار الاقتصادية لاتفاقية الجات علي قطاع النقل البحري"، الإسكندرية، الدار الجامعية، عام ٢٠٠٢م ص ٢٨٤ - ٢٨٥.
- ٨- سماح محمد أحمد عيادة، "تعظيم دور الاستراتيجية في منطقة قناة السويس الجديدة"، ورقة عمل، كلية التجارة - جامعة بنها عام ٢٠١٥ م ص
- ٩- أحمد محمد حسن، "مشاريع التطوير بقناة السويس وانعكاساتها علي التجارة الدولية والاقتصاد المصري"، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مالورج ٤، الإسكندرية، عام ٢٠١٥، ص(١)
- ١٠- محمد صلاح يوسف عفيفي، تقييم أليتمويل مشروع قناة السويس الجديدةمع برنامج مقترح لتعظيم العائد الاقتصادي المتوقع من المشروع، مقدمة للمنتدى العلمي الأول "تعظيم دور الإدارة الإستراتيجية في منطقة قناة السويس الجديدة، كلية التجارة - جامعة بنها ٢٣- ٢٤ ديسمبر ٢٠١٤م