

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
أحمد السيد محمد الفاخذي

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال
الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الشاذلي

المخلص:

يهدف البحث إلى مناقشة وتحليل أثر مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس على التجارة العالمية المنقولة بحرًا، حيث ساعدت على استيعاب السفن العملاقة والتي تحقق اقتصاديات الحجم في التشغيل بما يخفض تكلفة نقل البضائع، وقد توصل البحث إلى عدة نتائج رئيسية، منها أن مشروعات تطوير المجرى الملاحي قد ساعدت في استيعاب الزيادة الهائلة والمستمرة في احجام السفن، والتجارة العابرة على الطرق المحتملة لقناة السويس، كما ساهمت في تخفيض تكلفة نقل طن البضاعة على الطرق المحتملة لقناة السويس، وقد خلص البحث إلى عدد من التوصيات، من أهمها ضرورة الاستمرار في تنفيذ مشروعات تطوير للمجرى الملاحي لقناة السويس ليكون جاهزاً لاستيعاب الأجيال القادمة من السفن والنمو في التجارة العالمية المنقولة بحرًا.

Abstract:

The Research aims to discuss and analyze the impact of the development of the Suez Canal on the world seaborne trade, which helped to accommodate the giant vessels, which achieve economies of scale in operation, thus reducing the cost of transporting goods. The main results of the research are that the development of the waterway of Suez Canal helped to absorb the huge and continuous increase in the vessels sizes and the transit trade on the potential routes of the Suez Canal. It also contributed to reducing the cost of transporting tons of cargo on the potential routes of the Suez Canal. The research concluded with a number of recommendations, foremost among these is that the Suez Canal management must continuing the implementation of

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
أحمد السيد محمد الفاضلي

development projects for the Suez Canal waterway to be ready to accommodate future generations of ships and growth in international maritime trade.

مقدمة:

تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب بسبب موقعها الجغرافي الفريد، حيث تقتصر المسافة بين الطرق شمال وجنوب القناة ما بين ٣٠% و ٨٨%^١، ويعد الطلب على قناة السويس مشتقاً من الطلب على النقل البحري، كما ان الاخير مشتق من الطلب على التجارة العالمية، وبالتالي فإن أهمية قناة السويس تتناسب طردياً مع زيادة أهمية ودور النقل البحري الذي يشكل جزءاً لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية حيث يستأثر بنسبة ٨٠% من حجم التجارة الدولية^٢. وبالتالي فإن قناة السويس تعد فاعلاً رئيسياً في التجارة الدولية المنقولة بحرًا حيث ساهمت في عام ٢٠١٧ بنقل نحو ٨%^٣ من حجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا البالغة ١٠٧٠٢ مليون طن.

ونظراً للتنامي المتسارع في حجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا حيث ارتفعت بنحو 189.0% خلال الفترة من ١٩٨٠ إلى ٢٠١٧^٤، وزيادة حجم الاسطول العالمي من السفن بنحو ١٥١.٣% خلال ذات الفترة حيث ارتفعت إجمالي حمولاته من ٦٧٢ مليون طن ساكن^٥ في عام ١٩٨٠ إلى 1862 مليون طن في عام ٢٠١٧^٦، وشهدت تلك الفترة اتجاه شركات الشحن الدولية إلى بناء سفن عملاقة للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير فكان لزاماً على ادارة القناة القيام بمشروعات تطوير للمجرى الملاحي بعد اعادة افتتاحها للملاحة مرة اخرى عام ١٩٧٥، وذلك للحفاظ على جاهزية القناة لجذب التجارة الدولية، ومن هذا المنطلق يأتي هذا البحث ليوضح دور مشروعات التطوير بالمجرى الملاحي لقناة السويس في خدمة التجارة الدولية.

مشكلة البحث:

يسعى هذا البحث للإجابة على تساؤل رئيسي يتمثل في " ماذا استفادت التجارة العالمية المنقولة بحرًا من مشروعات التطوير التي قامت بها ادارة قناة السويس، وما مدى الحاجة للقيام بمشروعات تطوير مستقبلية؟

أهمية البحث:

يركز البحث على تقييم أثر تطوير المجرى الملاحي للقناة على التجارة العالمية المنقولة بحرًا، حيث ساعدت على استيعاب السفن العملاقة والتي تحقق اقتصاديات الحجم في التشغيل بما يخفض تكلفة نقل البضائع.

فروض البحث:

يقوم البحث على عدة فرضيات رئيسية تم صياغتها كالتالي:

١. مشروعات التطوير بالقناة تساعد في تخفيض تكاليف نقل التجارة العالمية المنقولة بحرًا.
٢. مشروعات التطوير بقناة السويس تساهم في رواج التجارة العالمية المنقولة بحرًا.

خطة البحث:

ينقسم البحث إلى أربعة اجزاء بالإضافة إلى المقدمة والنتائج والتوصيات حيث:
الجزء الأول: مشروعات التطوير بالمجرى الملاحي لقناة السويس.
الجزء الثاني: محددات مشروعات التطوير بالمجرى الملاحي لقناة السويس.
الجزء الثالث: تطور التجارة العالمية المنقولة بحرًا عبر قناة السويس.
الجزء الرابع: أثر مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا.

الجزء الأول: مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس

شهد المجرى الملاحي لقناة السويس منذ افتتاحها للملاحة الدولية في عام ١٨٦٩ عدد من مراحل التطوير، وخاصة في ظل الإدارة المصرية للقناة بعد عملية التأميم وإعادة افتتاح القناة في الخامس من يونيو عام ١٩٧٥ حيث قامت إدارة قناة السويس بعدد من مشروعات التطوير بعد إعادة افتتاحها للملاحة مرة أخرى عام ١٩٧٥، في ظل وجود عدد من المتغيرات الاقتصادية والتكنولوجية والتي حدثت في مجال النقل البحري اثناء توقف الملاحة خلال الفترة من ١٩٦٧ حتى عام ١٩٧٥، ما مثل تحدي للقناة ولعل اهم هذه التحديات هي^٧:

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الفاضلي

- تطور حركة التجارة العالمية وعلى الأخص في المواد البترولية والبضائع الصب الأخرى، وظهور السفن المتخصصة في نقل الحاويات.
- التطور الكبير في حجم سفن الاسطول العالمي للاستفادة من اقتصاديات الحجم وتوفير تكاليف النقل.
- انشاء خطوط انابيب لنقل البترول تنافس قناة السويس وفي مقدمتها خط انابيب سوميد.
- تنامي دور الطرق البديلة والمنافسة لقناة السويس مثل خط حديد سيبيريا وطريق القطب الشمالي.
- التطور الكبير في نظم النقل واستخدام النقل متعدد الوسائط لنقل البضائع في أسرع وقت وبأقل تكلفة ممكنة.
- ومع افتتاح قناة السويس للملاحة أول مرة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩، ومنذ ذلك الوقت مر المجرى الملاحي للقناة بمراحل تطوير تمثلت في عمليات توسيع وتعميق المجرى وإنشاء تفرعات وزيادة القطاع المائي والغاطس المسموح به لعبور السفن وذلك لمواكبة تطور صناعة السفن وبناء سفن أكبر في الحجم والحمولة.
- **أولاً: مراحل تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس:**
- يمكن تقسيم مراحل تطوير المجرى الملاحي للقناة منذ افتتاحها للملاحة حتى عام ٢٠١٥ والذي شهد اخر مشروعات التطوير، إلى خمسة مراحل زمنية رئيسية هي:

- **المرحلة الأولى:** منذ افتتاح القناة عام ١٨٦٩ حتى التأميم عام ١٩٥٦.
 - **المرحلة الثانية:** خلال الفترة من ١٩٥٦ حتى عام ١٩٦٧.
 - **المرحلة الثالثة:** خلال الفترة من ١٩٧٥ حتى عام ١٩٨٠.
 - **المرحلة الرابعة:** خلال الفترة من ١٩٨١ حتى عام ٢٠١٠.
 - **المرحلة الخامسة:** خلال الفترة من ٢٠١١ حتى ٢٠١٥.
- ويرجع السبب الرئيسي لتقسيم مراحل تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس إلى ٥ مراحل زمنية رئيسية إلى تميز كل مرحلة بسمات متشابهة كما سيتضح من خلال استعراضها كالتالي:-

المرحلة الأولى: منذ افتتاح القناة عام ١٨٦٩ حتى التأميم عام ١٩٥٦.
تشمل هذه الفترة كافة عمليات التطوير التي تمت بمعرفة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، منذ افتتاح القناة للملاحة خلال عام ١٨٦٩ حتى تأميم القناة عام

أثر مشروع قناة التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
أحمد السيد محمد الفاضلي

١٩٥٦، حيث بلغ عمق المجرى الملاحي للقناة عند الافتتاح حوالي ٨ أمتار واقصى غاطس مسموح به ٢٢ قدم وأكبر حمولة لسفينة يمكن أن تعبر القناة ٥٠٠٠ طن ساكن وكان ذلك يتناسب مع حمولات السفن في ذلك الوقت، وكان الطول الكلى للقناة هو ١٦٤ كيلو متر^(٨). وكانت الملاحة في القناة لا تتم إلا نهاراً لمدة ١٨ عام حتى قيام شركة القناة بإدخال نظام الملاحة الليلية في مارس ١٨٨٧.

ومع استمرار تطور الاسطول العالمي من السفن خلال هذه الفترة، ظهر الاحتياج إلى تطوير قناة السويس وقد تم ذلك بمعرفة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية حتى وصل عمق المجرى الملاحي للقناة بنهاية تلك الفترة إلى حوالي ١٤ متر واقصى غاطس مسموح به إلى ٣٥ قدم وأكبر حمولة لسفينة يمكن ان تعبر القناة ٣٠ ألف طن ساكن^٩، كما تم خلال تلك الفترة انشاء تفرعة البلاح بين الكيلو ٥١ و ٦١ بطول عشرة كيلو مترات بغرض تقليل وقت الانتظار.

المرحلة الثانية: خلال الفترة من ١٩٥٦ حتى عام ١٩٦٧.

شهدت تلك المرحلة المهمة من تاريخ قناة السويس تأميم قناة السويس وتحويلها من شركة مساهمة مصرية تدار بواسطة الشركة الفرنسية إلى هيئة عامة تدار بواسطة الحكومة المصرية على ان تضمن الحكومة كافة الالتزامات المالية لحملة الأسهم، وهو ما أدى إلى قيام العدوان الثلاثي (إسرائيل وانجلترا وفرنسا) على مصر في اواخر عام ١٩٥٦ حيث قاموا بضربات جوية على منطقة القناة وتوقف الملاحة بالقناة توقف تام من اول نوفمبر ١٩٥٦ حتى ٢٨ مارس ١٩٥٧ واحتجاز ١٥ سفينة في المجرى الملاحي^{١٠}.

وبدأت هيئة قناة السويس في ٦ يناير من عام ١٩٥٧ في اعمال تطهير المجرى الملاحي بعد توقف العدوان الثلاثي حيث قامت بإخراج السفن المحتجزة، وإزالة كافة العوائق الموجودة بالمجرى الملاحي، وبلغت نفقات إرجاع القناة والمهمات الخاصة بها إلى ما كانت عليه قبل العدوان حوالي ٨.٤ مليون دولار تحملتها الأمم المتحدة في سبيل إعادة الملاحة إلى مستواها الطبيعي في هذا المرفق الحيوى للتجارة العالمية، وتم زيادة رسوم مرور السفن في القناة بنسبة ٣% لحساب الأمم المتحدة لتغطية هذه النفقات لمدة عامين ونصف^{١١}.

وقد تم استئناف الملاحة في القناة مرة أخرى في ٢٩ مارس من عام ١٩٥٧ وسارعت السفن بكافة جنسياتها عبور القناة فيما عدا السفن الإنجليزية والفرنسية التي أحجمت عن العبور، إلا في النصف الثانى من شهر مايو، والثانية في أواخر يونيه.

أثر مشروعات التطوير بقيادة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الفاخذي

وقامت الإدارة المصرية بالاستمرار في تطوير القناة من خلال وضعها عدة برامج لتطوير القناة لتتماشى مع التطور في صناعة السفن، وزيادة الطاقة الاستيعابية للقناة، ومن أهم برامج التطوير هو مشروع ناصر للتطوير في يناير من عام ١٩٥٨ والذي كان يهدف إلى :

- زيادة مساحة القطاع المائي من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٨٠٠ متر مربع.
- زيادة الغاطس المسموح به للسفن من ٣٥ قدماً إلى ٣٧ قدم.
- السماح بمرور ناقلات البترول المحملة حتى ١٥٠ الف طن ساكن و ٣٧٠ الف طن ساكن فارغة.

وتمت المرحلة الأولى من مشروع ناصر لتطوير القناة في ٣٠ ابريل عام ١٩٦١، وسمح للسفن التي يبلغ غاطسها ٣٧ قدماً بعبورها، واقتضى تنفيذ هذا المشروع إزالة ٥٨ مليون متر مكعب من الرمال، وبلغت تكلفته حوالي ٤٠ مليون جنيه، اى ضعف المبلغ الذي انفقته الشركة المؤممة في أعمال تطوير القناة طوال ٨٧ عاماً.

وفى أول سبتمبر من عام ١٩٦١ بدأت الهيئة في تنفيذ المرحلة الثانية من المشروع والتي تهدف إلى زيادة الغاطس إلى ٣٨ قدم بتكلفة مليون ونصف المليون جنيه، وبالفعل تم الانتهاء من هذه المرحلة في فبراير من عام ١٩٦٤ حيث وصل الغاطس المسموح به إلى ٣٨ قدم وتضاعف حجم أقصى حمولة لسفينة يمكن ان يمكن ان تعبر القناة ٦٠ الف طن ساكن وانتهت هذه المرحلة في فبراير من عام ١٩٦٤.

وفى فبراير من عام ١٩٦٨ بدأ العمل في المرحلة الثالثة من مشروع ناصر لتطوير القناة، وكان الهدف عند الانتهاء من الجزء الأول هذه المرحلة زيادة مساحة القطاع المائي للقناة من ١٨٠٠ متر مربع إلى ٣٢٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ قدم إلى ٥٣ قدماً، وكان هدف هذا المشروع في مرحلته النهائية المقرر إنهاؤها في سنة ١٩٧٥ إلى زيادة مساحة القطاع المائي إلى ٤٢٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس إلى ٦٧ قدم للسماح بمرور ناقلات البترول حتى حمولة ٢٦٠ الف طن ساكن بكامل شحنتها والناقلات حتى حمولة ٣٠٠ الف طن ساكن بشحنات مخففة. الا ان هذه المرحلة قد توقف العمل بها في ٥ يونيه من عام ١٩٦٧ نتيجة لقيام الحرب التي ترتب عليها اغلاق القناة لمدة ٨ سنوات. وقدرت الأمم المتحدة في تقاريرها السنوية خسائر العالم من اغلاق قناة السويس بحوالي ١٧٠٠ مليون دولار سنوياً.

المرحلة الثالثة: خلال الفترة من ١٩٧٥ حتى ١٩٨٠^{١٣}.

أعيد فتح القناة للملاحة الدولية في يونيو ١٩٧٥ بعد تطهيرها من مخلفات الحروب ورفع السفن الغارقة بين حربي ١٩٦٧ و ١٩٧٣ ولتظل القناة بنفس العمق والقطاع المائي لها قبل الإغلاق، وكانت قناة السويس قبل حرب عام ١٩٦٧ هي التي تتحدد وتتحكم في احجام السفن وابعادها فكثيراً ما كان ملاك السفن والترسانات البحرية في العالم يتابعون ابعاد القناة وبناء على ذلك يقومون ببناء سفنهم حتى يمكنها المرور في القناة، إلا انه خلال اغلاقها لمدة ثمان سنوات، شهد الاسطول العالمي من السفن وخاصة ناقلات البترول تطوراً ضخماً لمواجهة الطلب على البترول، ومن ثم اصبحت ابعاد المجرى الملاحي للقناة بعد عودة الملاحة في عام ١٩٧٥ غير كافية لمرور معظم ناقلات البترول العملاقة، وبالتالي بدأت إدارة القناة بمعاونة بعض بيوت الخبرة الأجنبية بعمل دراسات الجدوى الاقتصادية لمشروع تطوير وتطهير القناة، وقد تضمنت عملية التطهير ما يلي:

١. تعديل منحنيات القناة بحيث لا يقل نصف قطر اي منحنى عن ٥٠٠٠ متر.
٢. توسيع المجرى الملاحي للقناة بمقدار ٧٠-٩٠ متراً وزيادة عمق القناة ليصبح ١٩.٥ متر.
٣. انشاء ٣ تفريعات جديدة هي :

- تفرعة بورسعيد من الكيلو متر ١٧ لتلتقى ببوغاز بورسعيد عند الكيلو متر ١٩٥، لتسمح بدخول السفن مباشرة إلى القناة دون المرور بميناء بورسعيد، مما ممكن من تلافى خطر الحوادث الملاحية الناجمة عن مرور ناقلات البترول العملاقة في ميناء بورسعيد علاوة على زيادة سعة القناة التصريفية.
- تفرعة التمساح بطول ٤.٥ كيلو متر لتستخدم كمنطقة انتظار بهدف استيعاب أكبر عدد من السفن وتقليل زمن الانتظار، بالإضافة إلى تجنب السفن الكبيرة المحنى الموجود في بحيرة التمساح وتوفر ٢٠ دقيقة في زمن الرحلة للسفن بما يعكس على اقتصاديات تشغيل السفينة واقتصاديات القناة.
- تفرعة الدفرسوار بطول ٢٧ كيلو متر لتحقيق ازدواج القناة عند منطقة البحيرات الكبرى.

أثر مشروعات التطوير بقيادة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الفاضلي

٤. إنشاء ثلاث مناطق انتظار تستخدم في إيواء السفن التي تتوقف عن العمل بصورة مفاجئة، وذلك عند الكيلو ٣٢، ٨٠ و١٤٦.

وقد بلغت تكلفة تلك العمليات حوالي ١٢٨٧.٥ مليون دولار^{١٤} منها ٦٢٥ مليون دولار تم تمويلها بواسطة قروض أجنبية، وبنهاية هذه المرحلة في عام ١٩٨٠ وصل طول المجرى الملاحي للقناة إلى ١٨٩.٨ كيلو متر، بعمق حوالي ١٩.٥ متر واقصى غاطس مسموح به إلى ٥٣ قدم وأكبر حمولة لسفينة يمكن ان تعبر القناة ١٥٠ ألف طن ساكن.

المرحلة الرابعة: خلال الفترة من ١٩٨١ حتى ٢٠١٠.

تبنت إدارة قناة السويس عدة مشروعات تطوير للمجرى الملاحة خلال هذه المرحلة، وقد انتهت أولى هذه الخطوات في عام ١٩٩٤ وتم خلالها الاعمال التالية:

- زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى ٢٠.٥ متر.
 - زيادة الغاطس المسموح به إلى ٥٦ قدم.
 - استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى ١٧٠ ألف طن ساكن.
 - وانتهت الخطوة الثانية في ١ ابريل عام ١٩٩٦ وكانت نتائجها هي^{١٦}:
 - زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى ٢١ متر.
 - زيادة الغاطس المسموح به إلى ٥٨ قدم.
 - استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى ١٨٥ ألف طن ساكن.
- وتم الانتهاء من الخطوة الثالثة من تطوير المجرى الملاحي للقناة في ١٩ يونيو عام ٢٠٠١ وكانت نتائجها كالتالي:

- زيادة طول الأجزاء المزدوجة بالمجرى الملاحي إلى ٧٩ كيلو متر.
 - زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى ٢٢.٥ متر.
 - زيادة الغاطس المسموح به إلى ٦٢ قدم.
 - استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى ٢١٠ ألف طن ساكن.
- وانتهت هيئة قناة السويس من الخطوة الرابعة لتطوير المجرى الملاحي في ٢٠ يناير عام ٢٠١٠ وكانت نتائجها كالتالي:

- زيادة الطول الكلى للمجرى الملاحي إلى ١٩٣.٣ كيلو متر.
- زيادة طول الأجزاء المزدوجة بالمجرى الملاحي إلى ٨٠.٥ كيلو متر.
- زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى ٢٤ متر.

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
 أحمد السيد محمد الفاضلي

- زيادة الغاطس المسموح به إلى ٦٦ قدم.
 - استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى ٢٤٠ ألف طن ساكن.
- ومن الملاحظ ان الطول الكلي للقناة قد زاد من ١٦٤ كم عند الافتتاح في عام ١٨٦٩ إلى ١٩٣.٣ كم في عام ٢٠١٥، ويرجع السبب في ذلك إلى قيام إدارة القناة خلال مشروعات التطوير المختلفة بتعميق مداخل القناة من الشمال والجنوب وبالتالي إضافة تلك الأجزاء إلى الطول الكلي للمجرى الملاحي لقناة السويس.

المرحلة الخامسة: خلال الفترة من ٢٠١١ حتى ٢٠١٥.

قامت هيئة قناة السويس بالانتهاء من تنفيذ آخر مشروعات التطوير للمجرى الملاحي في أغسطس من عام ٢٠١٥، ويعتبر من أهم نتائجه هو وصول طول التفريعات (الأجزاء المزدوجة) إلى ١١٣.٣ كيلو متر، والجدول رقم (١) يلخص مواصفات وأبعاد المجرى الملاحي لقناة السويس في كافة مراحل تطور المجرى الملاحي منذ افتتاحها للملاحة عام ١٨٦٩ حتى عام ٢٠١٥.

جدول رقم (١) تطور المجرى الملاحي لقناة السويس منذ الافتتاح في عام ١٨٦٩ وحتى عام ٢٠١٥

سنة التطوير									خصائص المجرى
2015	2010	2001	1996	1994	1980	1962	1956	1869	
193.3	193.3	191.8	189.8	189.8	189.8	175	175	164	الطول الكلي(كم)
113.3	80.5	79	77	77	77	27.7	27.7	--	طول التفريعات (كم)
24	24	22.5	21	20.5	19.5	15.5	14	8	عمق القناة (المتر)
66	66	62	58	56	53	38	35	22	أقصى غاطس للسفن (بالقدم)
٥٢٠٠	٥٢٠٠	٤٨٠٠	٤٣٠٠	٤٠٠٠	٣٦٠٠	١٨٠٠	١٢٠٠	٣٠٤	مساحة القطاع المائي (المتر)
240	240	210	185	170	150	60	30	5	أقصى حمولة ساكنة (ألف طن)

Source: Navigational Channel, Suez Canal Authority,

<http://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>, (accessed June 2016)

من الجدول رقم (١) يتضح أنه كلما زاد غاطس القناة كلما زادت قدرتها على استيعاب السفن المختلفة، وترتبط قدرة قناة السويس على استقبال السفن بقدرتان الأولى هي القدرة الاستيعابية والمرتبطة بحجم السفن والثانية تتعلق بعدد السفن العابرة

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الفاضلي

للمجرى الملاحي وهي القدرة التصريفية، وتتمحور مشروعات التطوير التي تجريها إدارة قناة السويس للمجرى الملاحي لقناة السويس والتي تم استعراض مراحلها المختلفة حول هاتين القدرتين، وقد تطور المجرى الملاحي عدة مرات حتى وصل عمق القناة في يناير من عام ٢٠١٠ الى ٦٦ قدم بحمولة تبلغ ٢٤٠ ألف طن ساكن للسفينة المحملة، وفي أغسطس ٢٠١٤ بلغ الاسطول العالمي نحو ٧٤٠٨١ سفينة بحمولة ١٧٢٠.١ مليون طن ساكن، وتستطيع القناة استيعاب جميع أحجام سفن الاسطول العالمي فارغة أو بحمولة جزئية، ونحو ٨٠% من الاسطول العالمي بكامل حمولته^{١٧}.

وتستطيع قناة السويس استيعاب ١٠٠% من الاسطول العالمي لسفن الحاويات، و ٩٢.٨% من اسطول سفن الصب الجاف، ونحو ٦١.٩% من ناقلات البترول ومنتجاته وذلك في أغسطس من عام ٢٠١٤.

وقد ركز اخر مشروعات التطوير التي قامت إدارة قناة السويس بتنفيذها وهو مشروع قناة السويس الجديدة على زيادة القدرة التصريفية للقناة لتصل إلى ٩٧ سفينة / يوم، مع تحقيق العبور المباشر في الاتجاهين لعدد ٤٥ سفينة / يوم.

الجزء الثاني: محددات مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس

ترتبط مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس بعدد من المحددات الرئيسية كالتالي:-

١- تطور الاقتصاد العالمي

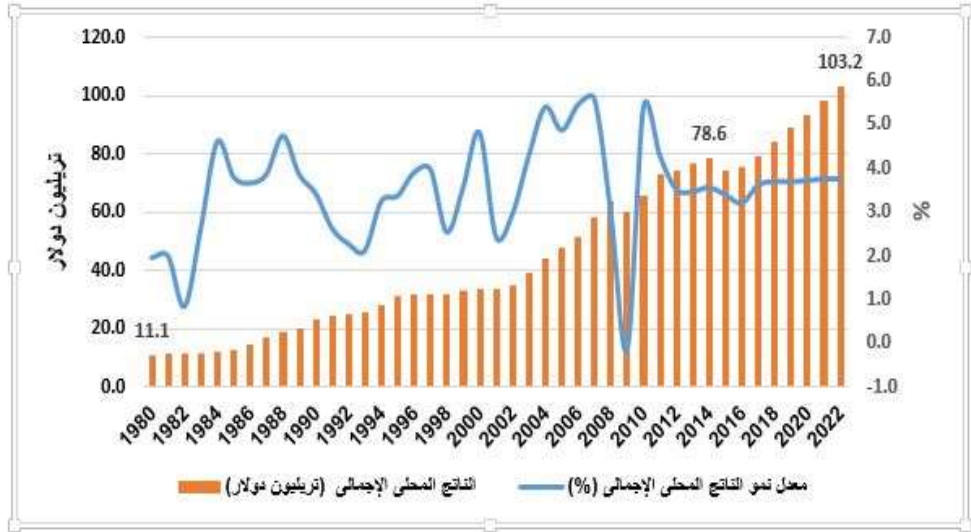
يعتبر اداء الاقتصاد العالمي أحد أهم العوامل المؤثرة على التجارة الدولية المنقولة بحرًا، حيث أن حالة الاقتصاد العالمي تعد المحفز الاول للطلب على النقل البحري، وذلك من خلال استيراد المواد الخام للمصانع المختلفة وكذلك المتاجرة في السلع المصنعة، ويوضح الشكل رقم (١) تطور الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الجارية خلال الفترة من ١٩٨٠ وتوقعاته حتى عام ٢٠٢٢.

أثر مشروع قناة التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
 أحمد السيد محمد الفاضلي

شكل رقم (١)

الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الجارية للفترة (١٩٨٠:٢٠١٧) والمتوقع حتى عام

٢٠٢٢



Source: IMF, world Economic outlook database, available at :

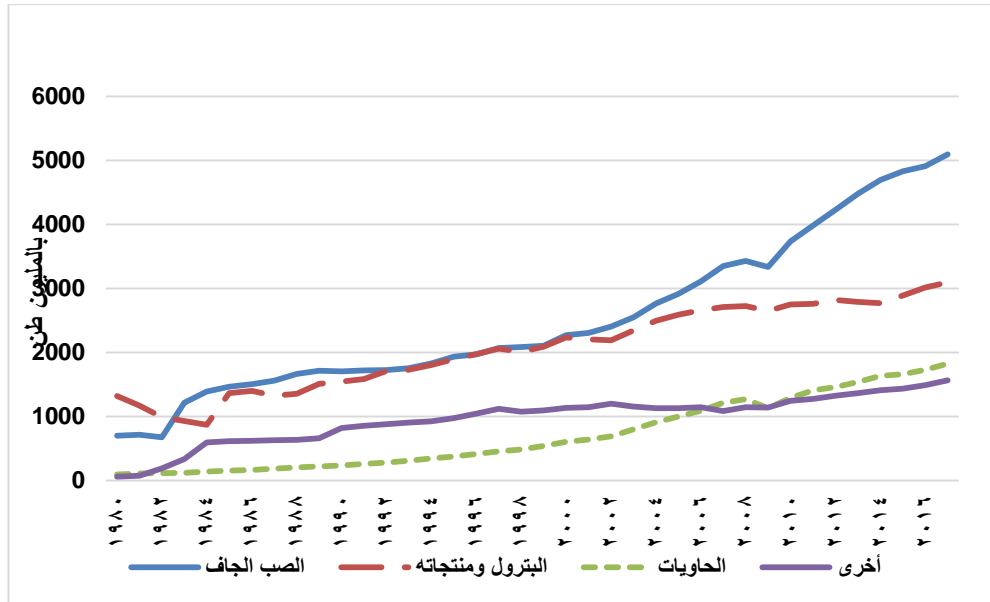
<http://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2017/01/11/world-economic-outlook-update-July-2017>.

يتضح من الشكل رقم (١) انه من المتوقع ان يرتفع حجم الناتج المحلي الإجمالي العالمي العالمي بالأسعار الجارية من ٧٨.٦ تريليون دولار في عام ٢٠١٤ الى ١٠٣.٢ تريليون دولار بحلول عام ٢٠٢٢ وبنسبة نمو تبلغ ٣١.٣%، وبمتوسط معدل نمو سنوي ٣.٥%، ويعد ذلك مؤشراً على توقع تحسن التجارة العالمية نظراً للعلاقة الوثيقة بين الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية، وهو ما سينعكس ايجابياً على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا العابرة لقناة السويس خلال الأعوام المقبلة.

٢- تطور التجارة العالمية المنقولة بحرًا:

يوضح الشكل رقم (٢) تطور حجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة من ١٩٨٠ حتى عام ٢٠١٧.

شكل رقم (٢)
تطور التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٨٠:٢٠١٧)



Source: Clarksons Research Services, “Shipping Review & Outlook: Spring 2018”, London, Unpublished Report, p. 129.

يتضح من الشكل رقم (2) أن التجارة الدولية المنقولة بحرًا قد شهدت تزايداً مستمراً انعكاساً لمعدلات نمو الاقتصاد العالمي للاقتصادات المختلفة سواء النامية أو المتقدمة، حيث بلغ حجم التجارة الدولية المنقولة بحرًا في عام 1980 وهو العام الذي شهد الانتهاء من المرحلة الثانية لتطوير المجرى الملاحي لقناة السويس نحو ٢.٠٥٥ مليار طن ثم ارتفعت بنسبة 139% خلال الفترة من 1980 إلى ١٩٩٤ حيث وصلت إلى ما يقرب من 4.911 مليار طن، وخلال الفترة من 1994 وحتى عام ٢٠٠١ ارتفعت بنحو ٢٨.٣%.

ومع صعود الصين كمحرك أساس في حلقة التجارة الدولية بدءاً من عام ٢٠٠١ لذا فقد شهد العقد الأول للألفية الثالثة زيادة في التجارة المنقولة بحرًا بنسبة قاربت الـ ٤٣.٣% حيث وصلت إلى ٩.٠٣١ مليار طن في عام ٢٠١٠، ووصلت في عام ٢٠١٧ إلى ١١.٥٨٧ مليار طن.

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
 أحمد السيد محمد الفاضلي

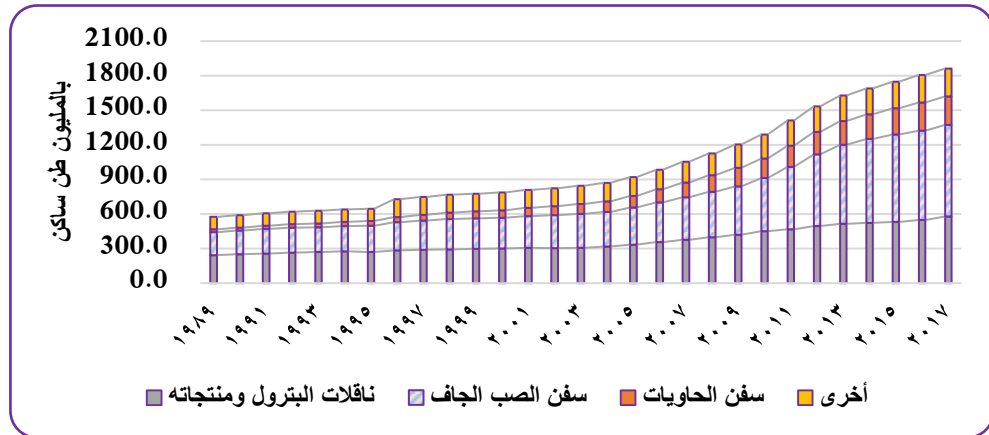
زادت تجارة البضائع الصب الجاف المنقولة بحرًا من ١٢١٥ مليون طن في عام ١٩٨٣، لتبلغ ٥٠٩٨ مليون طن في عام ٢٠١٧. وزادت تجارة البترول الخام ومنتجاته المنقولة بحرًا من ١٣٦٩ مليون طن في عام ١٩٨٥، لتصل إلى ٣٠٩٥ مليون طن في عام ٢٠١٧. ارتفعت تجارة الحاويات المنقولة بحرًا من ٩٩ مليون طن في عام ١٩٨١ لتصل إلى ١٨٢٩ مليون طن في عام ٢٠١٧، ولترتفع نسبتها في التجارة الدولية من ٤.٨% في عام ١٩٨١ لتصل إلى ١٧.٤% في عام ٢٠١٧.

٣- تطور الاسطول العالمي من السفن:

يعتبر تطور حجم الاسطول العالمي من السفن من اهم المحددات الرئيسية لتنفيذ مشروعات التطوير المختلفة التي تقوم بها إدارة قناة السويس وذلك لمواكبة التطور في هذا الاسطول، ويوضح الشكل رقم (3) تطور حجم الاسطول العالمي خلال الفترة من 1989 حتى عام 2017.

شكل رقم (3)

تطور حجم حمولات الاسطول العالمي من السفن خلال الفترة (١٩٩٠:٢٠١٧)

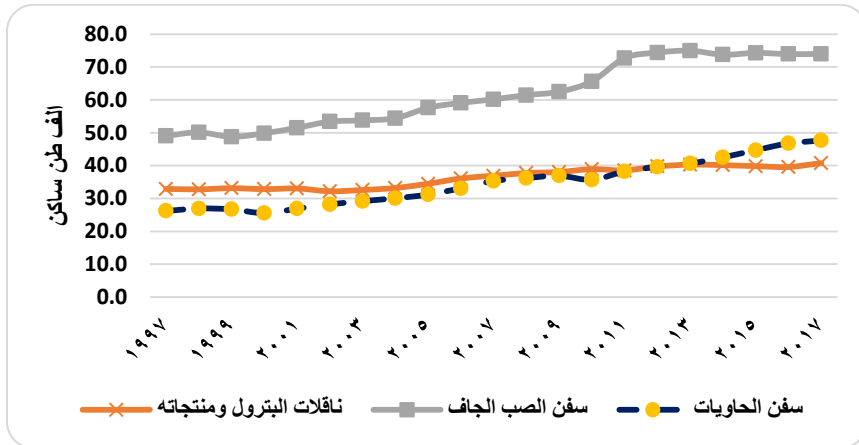


Source: The Researcher based on, Clarkson Research Services, Spring 2018
 "Shipping Review & Outlook", London , P.152.

يتضح من الشكل رقم (3) الآتي:

- شهدت الفترة من عام ١٩٩٠ حتى عام ٢٠١٧ زيادات كبيرة ومستمرة في حجم حمولات الاسطول العالمي من السفن، حيث زاد من حوالي ٥٨٩.٩ مليون طن ساكن في عام ١٩٩٠، ليصل إلى حوالي ١٨٦٢.٢ مليون طن ساكن في عام ٢٠١٧، بنسبة زيادة بلغت ٢١٥.٧%.
 - تستحوذ كلاً من ناقلات البترول الخام ومنتجاته، سفن الصب الجاف، وسفن الحاويات على حوالي ٧٣.٧% من إجمالي حمولات الاسطول العالمي من السفن في عام ٢٠١٧، وهي السفن التي يتركز فيها السفن العملاقة المستهدفة من خلال مشروعات التطوير.
 - زاد حجم حمولات الاسطول العالمي من ناقلات البترول الخام ومنتجاته بنسبة ١٣٠.١% خلال الفترة، حيث وصلت إلى ٥٧٨.٦ مليون طن ساكن في عام ٢٠١٧، مقارنة بـ ٢٥١.٤ مليون طن ساكن خلال عام ١٩٩٠.
 - زاد حجم حمولات الاسطول العالمي من سفن الصب الجاف بنسبة ٢٨٩.٥% خلال الفترة، حيث وصلت إلى ٧٩٣.٩ مليون طن ساكن في عام ٢٠١٧، مقارنة بـ ٢٠٣.٨ مليون طن ساكن خلال عام ١٩٩٠.
 - زاد حجم حمولات الاسطول العالمي من سفن الحاويات بنسبة ٨٣٥.٤% خلال الفترة، حيث وصلت إلى ٢٤٥.٨ مليون طن ساكن، مقارنة بـ ٢٦.٣ مليون طن ساكن خلال عام ١٩٩٠.
- ولتوضيح صورة اشمل لأهمية تطور المجرى الملاحي لقناة السويس لمواكبة التطور الهائل في الاسطول العالمي من السفن نستعرض في الشكل رقم (4) تطور متوسط حمولات الاسطول العالمي من السفن خلال الفترة من 1997 حتى عام 2017.

شكل رقم (4)
متوسط احجام الاسطول العالمى من السفن خلال الفترة (١٩٩٧:٢٠١٧)



Source: The Researcher based on, Clarkson Research Services, "Shipping Review & Outlook", Opit. , P١٠.

يتضح من الشكل رقم (4) ما يلى:

- هناك زيادة مستمرة ومطردة في متوسط احجام كل من ناقلات البترول ومنتجاته وسفن الصب الجاف وسفن الحاويات خلال الفترة من عام ١٩٩٧ حتى عام ٢٠١٧، حيث:
 - زاد متوسط احجام ناقلات البترول الخام ومنتجاته من حوالي ٣٢.٩ الف طن ساكن، إلى حوالي ٤٠.٧ الف طن ساكن في عام ٢٠١٧.
 - زاد متوسط الحجم لسفن الصب الجاف من ٤٩.١ الف طن ساكن في عام ١٩٩٧، إلى حوالي ٧٤.٠ الف طن ساكن في عام ٢٠١٧.
 - كما زاد متوسط الحجم لسفينة الحاويات من ٢٦.٢ الف طن ساكن في عام ١٩٩٧، إلى حوالي ٤٧.٦ الف طن ساكن في عام ٢٠١٧.
- وبالتالي فإن مشروعات تطوير المجرى الملاحي التي قامت بها إدارة قناة السويس كانت ضرورية لاستيعاب الزيادة المستمرة في متوسط احجام السفن.

أثر مشروع قناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
 أحمد السيد محمد الفاضلي

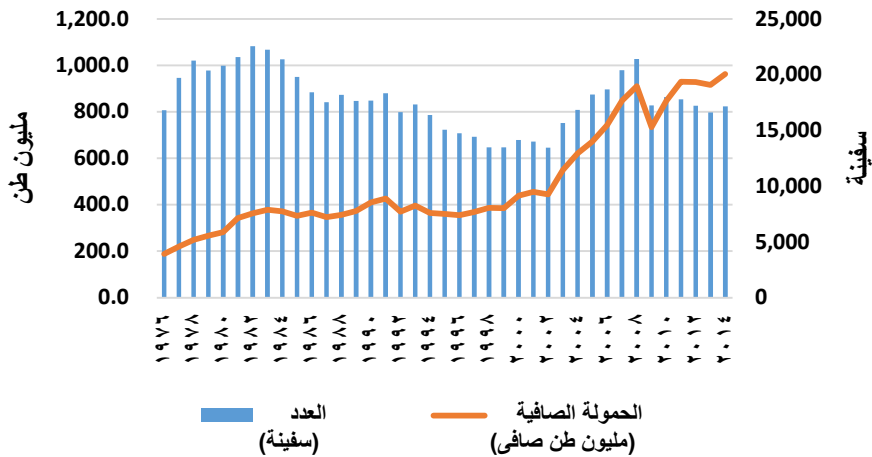
الجزء الثالث: تطور التجارة العالمية المنقولة بحراً عبر قناة السويس

١. تطور اعداد وحمولات السفن العابرة لقناة السويس

يوضح الشكل رقم (٥) تطور اعداد وحمولات السفن العابرة سنوياً لقناة السويس خلال المراحل المختلفة بعد استبعاد عام إعادة الافتتاح ١٩٧٥ حيث بدأت الملاحة في يونيو من هذا العام.

شكل رقم (٥)

تطور أعداد وحمولات السفن العابرة لقناة السويس خلال الفترة من ١٩٧٦ حتى ٢٠١٧



المصدر: إعداد الباحث بالاستناد على بيانات هيئة قناة السويس، التقارير السنوية المختلفة.

يتضح من الشكل رقم (٥) ما يلي:

أن هناك تذبذب في عدد السفن العابرة للقناة خلال الفترة حيث وصلت لاعلى عدد في عام ١٩٨٢ حيث بلغ ٢٢٥٤٥ سفينة، في حين وصلت لأدنى مستوى في عام ١٩٩٨ وهو ١٣٤٧١ سفينة، في حين تتخذ الحمولات الصافية العابرة للقناة اتجاهاً تصاعدياً مستمراً خلال الفترة بما يؤكد على اتجاه مشغلي السفن استخدام سفن كبيرة الحجم لعبور قناة السويس، كنتيجة لمشروعات التطوير التي قامت بها إدارة قناة السويس.

٢. التجارة العالمية المنقولة بحراً العابرة لقناة السويس

يوضح الجدول رقم (٢) تطور كميات البضائع العابرة لقناة السويس خلال الفترة من ١٩٧٦ حتى عام ٢٠١٧.

جدول (٢)

تطور التجارة العالمية المنقولة بحراً العابرة لقناة السويس خلال الفترة (١٩٧٦:٢٠١٧)

السنوات	كمية البضاعة (مليون طن)	السنوات	كمية البضاعة (مليون طن)
1976	117.7	1997	295.9
1977	128.7	1998	278.5
1978	149.8	1999	306.7
1979	160.6	2000	368.0
1980	176.3	2001	372.4
1981	196.4	2002	368.8
1982	231.4	2003	457.9
1983	256.7	2004	521.0
1984	263.7	2005	571.1
1985	257.6	2006	628.6
1986	262.5	2007	710.1
1987	256.9	2008	723.0
1988	259.5	2009	559.2
1989	265.8	2010	646.1
1990	271.9	2011	691.8
1991	272.5	2012	739.9
1992	275.0	2013	754.4
1993	296.9	2014	822.3
1994	290.0	2015	822.9
1995	293.1	2016	819.2
1996	281.8	2017	908.6

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية المختلفة لقناة السويس.

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)
أحمد السيد محمد الفاضلي

يتضح من الجدول رقم (٢) زيادة كميات البضائع العابرة لقناة السويس من ١١٧.٧ مليون طن عام ١٩٧٦ حتى عام ٩٠٨.٦ مليون طن عام ٢٠١٧، أي تضاعف حجمها حوالي ٧ مرات خلال الفترة، وذلك نتيجة للزيادة الكبيرة في حجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا ومشروعات تطوير القناة.

الجزء الرابع: اثر مشروعات التطوير بقناة السويس على التجارة العالمية المنقولة بحرًا

أولاً: نصيب قناة السويس من حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا

يوضح الجدول رقم (٣) الأهمية النسبية لحجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا العابرة لقناة السويس من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٧.

جدول رقم (٣)

الأهمية النسبية لحجم التجارة العابرة لقناة السويس من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (٢٠١٧-٢٠٠٠)

مليون طن

السنة	التجارة العالمية المنقولة بحرًا	نسبة التغير %	التجارة العالمية في قناة السويس	نسبة التغير %	نصيب قناة السويس من حركة التجارة العالمية
2000	6,259		368.0		5.9%
2001	6,301	0.7%	372.4	1.2%	5.9%
2002	6,491	3.0%	368.8	-1.0%	5.7%
2003	6,860	5.7%	457.9	24.1%	6.7%
2004	7,310	6.6%	521.0	13.8%	7.1%
2005	7,641	4.5%	571.1	9.6%	7.5%
2006	8,012	4.8%	628.6	10.1%	7.8%
2007	8,366	4.4%	710.1	13.0%	8.5%
2008	8,578	2.5%	723.0	1.8%	8.4%
2009	8,266	-3.6%	559.2	-22.7%	6.8%
2010	9,031	9.3%	646.1	15.5%	7.2%

أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الفاضلي

7.3%	7.1%	691.8	4.5%	9,439	2011
7.5%	7.0%	739.9	4.3%	9,841	2012
7.4%	2.0%	754.4	3.5%	10,184	2013
7.8%	9.0%	822.3	3.2%	10,512	2014
7.6%	0.1%	822.9	3.0%	10,823	2015
7.3%	-0.4%	819.2	3.0%	11,150	2016
7.8%	10.9%	908.6	3.9%	11,587	2017

Source: The Researcher based on, Clarkson Research Services, Spring 2018 "Shipping Review & Outlook", London. And Suez canal annually reports.

يتضح من الجدول رقم (٣) ما يلي:

- ارتفع نصيب قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة من حوالي ٥.٩% في عام ٢٠٠٠ إلى ٧.٨% في عام ٢٠١٧، ووصل نصيب قناة السويس من التجارة العالمية اعلى مستوياته في عام ٢٠٠٧ اى قبل الازمة المالية العالمية وذلك نتيجة للارتفاعات الكبيرة في تكاليف السفن وبالتالي أصبحت القناة مغرية للطرق البعيدة والتي لا توفر لها القناة إلا وقت قليل للعبور.
- ساهمت مشروعات التطوير التي قامت بها هيئة قناة السويس في استيعاب هذه الزيادة الكبيرة في حجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا العابرة لقناة السويس والتي قفزت بنحو ٢٤.١% في عام ٢٠٠٣ مقارنة بعام ٢٠٠٢، بما يدل على جاهزية المجرى الملاحي للقناة.
- بلغ متوسط التغير في التجارة العالمية المنقولة بحرًا نحو ٣.٨% خلال الفترة (٢٠٠٠-٢٠١٧)، في حين بلغ متوسط التغير في حجم التجارة العابرة لقناة السويس حوالي ٦.٥%، ويرجع ذلك إلى تصاعد وتيرة النمو الاقتصادي للدول المرتبطة بالقناة خاصة الصين.

ثانياً: أثر مشروعات تطوير المجرى الملاحي على تكلفة نقل التجارة العالمية

وللإجابة على التساؤل الخاص بمدى استفادة التجارة العالمية المنقولة بحرًا من مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس على الفترات المختلفة، تم احتساب تكلفة نقل طن البضاعة (مثل خام الحديد) على حجمين مختلفين من سفن

أثر مشروع قناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧) أحمد السيد محمد الفاضلي

الصب الجاف من ميناء Odessa بأوكرانيا إلى ميناء Qingdao بالصين، بالإضافة إلى احتساب رسوم عبور قناة السويس لهذين الحجمين، ومن خلاله تم احتساب تكلفة عبور طن البضاعة لقناة السويس.

١. تكلفة نقل التجارة العالمية لخام الحديد

يوضح الجدول رقم (٤) تكلفة نقل طن البضاعة من ميناء Odessa إلى ميناء Qingdao.

جدول رقم (٤) تكلفة نقل طن البضاعة من ميناء Odessa الأوكراني إلى ميناء Qingdao بالصين خلال عام

٢٠١٧

النسبة	الفرق	حجم السفينة		البيان
		Capesize	Panamax	
140%	105000	180000	75000	الحمولة الساكنة (طن ساكن)
0%	0	8605	8605	المسافة عبر قناة السويس (ميل بحري)
0%	0.0	25.6	25.6	زمن الرحلة (يوم)
94%	30	62	32	استهلاك الوقود (طن/يوم)
94%	768	1588	820	استهلاك الوقود للرحلة
0%	0	366	366	سعر الوقود (دولار/طن)
94%	281199	581145	299946	إجمالي تكاليف الوقود للرحلة (دولار)
48%	5625	17250	11625	تكاليف التأجير (دولار/يوم)
48%	144057	441775	297718	إجمالي تكاليف التأجير للرحلة (دولار)
71%	425256	1022919	597663	الإجمالي (بالدولار)
-29%	-2	6	8	متوسط تكلفة نقل الطن (دولار)
71%	16605	39942	23337	التكاليف اليومية للسفينة (دولار/يوم)

Source: The Researcher based on database of,

<https://sea-distances.org> (Accessed on Nov 2017).

Clarksons Research Services, " Shipping Intelligence Weekly " , Weekly Rport, London, Nov 2017, P.13.

<https://shipandbunker.com/prices/av/global/av-g04-global-4-ports-average> (Accessed on Nov 2017)

Baltic Exchange Information Services Ltd 2017, London, Daily Report, March 2017.

يتضح من الجدول رقم (٤) ما يلي:

- تستطيع سفن البضائع الصب الجاف من حجم Capesize (١٨٠٠٠٠٠ طن ساكن) نقل حجم بضاعة أكبر بحوالي ٤٠% من السفن حجم Panamax (٧٥٠٠٠٠ طن ساكن).

أثر مشروعات التطوير بقيادة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحرًا خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠١٧)

أحمد السيد محمد الفاضلي

- بالرغم من زيادة اجمالي تكلفة الرحلة للسفينة من الحجم الأكبر، إلا ان تكلفة نقل طن خام الحديد باستخدام السفن كبيرة الحجم Capesize اقل بحوالي ٢٩% حيث تبلغ نحو ٦ دولار/طن، في حين تبلغ نحو ٨ دولار/طن في حالة استخدام سفن حجم Panamax، وبالتالي تستفيد مصانع الصلب في الصين من تخفيض تكلفة نقل طن الخام اليها في هذه الحالة.
- وبالتالي استفادت التجارة العالمية المنقولة بحرًا من مشروعات تطوير المجرى الملاحي التي ركزت على زيادة الطاقة الاستيعابية للقناة، واستيعاب احجام السفن الكبيرة، وهو ما يؤدي إلى رواج التجارة العالمية المنقولة بحرًا.
- وكما تم الشرح مسبقاً فإن مشروعات تطوير المجرى الملاحي أدت إلى تخفيض زمن انتظار وعبور السفن للقناة، ويتضح من الجدول السابق ان تكلفة اليوم الواحد للسفينة من حجم Panamax تصل إلى ٢٣٣٣٧ دولار، في حين تصل تكلفة اليوم الواحد للسفينة من حجم Capesize إلى حوالي ٣٩٩٤٢ دولار.

٢. تكلفة عبور طن البضاعة لقناة السويس

يوضح الجدول رقم (٥) تكلفة نقل طن البضاعة عبر قناة السويس على حجمين مختلفين لسفن البضائع الصب الجاف خلال عام ٢٠١٧.

جدول رقم (٥) تكلفة عبور طن البضاعة لقناة السويس على حجمين مختلفين لسفن البضائع الصب الجاف خلال عام ٢٠١٧

النسبة	الفرق	حجم السفينة		البيان
		Capesize	Panamax	
140%	105000	180000	75000	الحمولة الساكنة (طن ساكن)
54%	110670	317240	206570	*إجمالي رسوم عبور قناة السويس (دولار)
-36%	-1	1.8	2.8	تكلفة عبور الطن للقناة (دولار)

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات جدول رقم ٣٣ لحساب رسوم العبور.
*تم تحويل رسوم العبور إلى دولار بالاعتماد على المعدل \$1.40 SDR

يتضح من الجدول رقم (٥) ما يلي:

- زيادة تكلفة عبور سفينة الصب الجاف من حجم Capesize لقناة السويس بنحو ٥٤% مقارنة بالحجم الأصغر، حيث تصل إلى حوالي ٣١٧٢٤٠ دولار، مقارنة بنحو ٢٠٦٥٧٠ دولار لحجم السفن Panamax.
- انخفاض تكلفة عبور طن البضاعة لقناة السويس المنقول على سفن صب من

حجم Capesize والذي يبلغ ١.٨ دولار/طن بحوالي ٣٦% مقارنة بحجم السفن الـ Panamax والذي يبلغ ٢.٨ دولار للطن، وبالتالي فإن هيكل رسوم قناة السويس يأخذ في الاعتبار اقتصاديات الحجم للسفن ويشجع على بناء السفن الأكبر حجماً وبالتالي تخفيض تكلفة نقل التجارة العالمية المنقولة بحرًا.

النتائج:

- توصلت الدراسة إلى ان متوسط معدلات النمو للتجارة العابرة لقناة السويس أكبر من مثيلتها للتجارة العالمية المنقولة بحرًا، واصبحت تمثل نحو ٨% من حجم التجارة العالمية المنقولة بحرًا بما يدل على جاهزية المجرى الملاحي للقناة لاستيعاب اى زيادة فى التجارة العالمية.
- ساهمت مشروعات تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس في تخفيض تكلفة نقل طن البضاعة على الطرق المحتملة للقناة، حيث ساهمت انخفاض تكلفة عبور طن البضاعة لقناة السويس المنقول على سفن صب من حجم Capesize والذي يبلغ ١.٨ دولار/طن بحوالي ٣٦% مقارنة بحجم السفن الـ Panamax والذي يبلغ ٢.٨ دولار للطن، وبالتالي فإن هيكل رسوم قناة السويس يأخذ في الاعتبار اقتصاديات الحجم للسفن ويشجع على بناء السفن الأكبر حجماً وبالتالي تخفيض تكلفة نقل التجارة العالمية المنقولة بحرًا.

التوصيات:

- الاستمرار في القيام بمشروعات تطوير للمجرى الملاحي لقناة السويس مع التركيز على زيادة الطاقة الاستيعابية للمجرى الملاحي للقناة عبر زيادة الغاطس والعرض المسموح به للسفن، حيث ان الاتجاه السائد في سوق النقل البحري هو زيادة احجام السفن للاستفادة من اقتصاديات الحجم وتخفيض تكلفة نقل البضاعة.
- تقديم خدمات للسفن العابرة للمجرى الملاحي لقناة السويس مثل خدمة تموين السفن بالوقود وصيانة وإصلاح السفن بهدف الحفاظ على العملاء الحاليين وجذب المزيد من السفن لعبور القناة بما يعود بالنفع على قناة السويس والاقتصاد المصري.

- ١ هيئة قناة السويس، " أهمية قناة السويس"، متاحة على الرابط التالي:
<http://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>
- ٢ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (٢٠١٣)، "التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية"، جنيف، يونيو، ص ٥.
- 3 Clarksons Shipping Intelligence Network (2018), "Shipping Review & Outlook: Spring 2018", London, Unpublished Report, p. 147.
- 4 UNCTAD (201٨), "Review of Maritime Transport: 2018", United Nations, New York and Geneva, p. ١٩.
- ٥ مقياس لتحديد القدرة الوزنية التحميلية للسفينة
- 6 Clarksons Shipping Intelligence Network (201٨), "Shipping Review & Outlook: Spring 201٨", London, Unpublished Report, p. 1٥٢.
- ٧ أحمد عبدالفتاح (٢٠٠٨)، "مقياس إسهام قناة السويس في تنمية الإقتصاد المصري دراسة للفترة ١٩٥٦-٢٠٠٠"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة الزقازيق، ص ٢١.
- ٨ حسام عبدالكريم (٢٠١١)، "تقييم جودة الإدارة الاستراتيجية لقناة السويس باستخدام مدخل Capstone"، رسالة ماجستير غير منشورة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، معهد الإنتاجية والجودة، ص ٢١.
- ٩ عبدالنواب حجاج، محمود رزق (١٩٩٧)، "الاتجاهات المستقبلية لتطوير قناة السويس"، المؤتمر البحري الدولي الخامس، الإسكندرية، ص ٢.
- ١٠ جورج حليم كرليس (١٩٨٠)، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٠.
- ١١ رفضت السفن السوفيتية والبولندية والرومانية سداد الرسوم الإضافية على اعتبار انها غير مسئولة عن تعطيل الملاحة في القناة، وأنه على الدول المعتدية نون غيرها أن تتحمل نفقات التطهير.
- ١٢ جورج حليم كيرلس (١٩٨٠)، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٤.
- ١٣ السيد حسين جلال، إبراهيم محمد فرج (٢٠٠٥)، "قناة السويس الجزء الأول"، مطابع الدار الهندسية، القاهرة، ص ص ١٢٢:١٢٦.
- 14 Suez Canal Authority (1981), **Suez Canal Development Project Progress Report**, Ismailia, P. 3.
- ١٥ أحمد عبدالفتاح (٢٠٠٨)، مرجع سبق ذكره، ص ٢٥.
- ١٦ فاطمة محمد عزت صقر (١٩٩٦)، "أثر المنافسة على قناة السويس وتطورها"، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التخطيط القومي، القاهرة، ص ٧٤.
- 17 Clarksons Research Services (August 2014), **World Fleet Register**, London.