المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

مشاريع التطوير بقناة السويس وانعكاساتها على التجارة الدولية والاقتصاد المصري

أحمد محمد حسين
(باحث اقتصادي بهيئة قناة السويس)
ahmed.hussein@suezcanal.gov.eg
أحمد السيد الشاذلي
(باحث اقتصادي بهيئة قناة السويس)
ahmed.elshazly@suezcanal.gov.eg

ملخص البحث:

تعتبر قناة السويس أعظم عمل بشري قام به الإنسان في مجال النقل البحري، لما تمثله من أهمية استراتيجية كبرى حيث تعد شريان رخاء اقتصادي هام لمعظم دول العالم باعتبارها أقصر طريق مائي يربط بين الشرق والغرب مما ساهم في تطوير وزيادة حجم التجارة العالمية وغيرَ من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية منذ إنشائها، لما تحقق من وفر في مسافة الرحلة للسفن المختلفة الحاملة للتجارة الدولية.

وقد حرصت قناة السويس منذ افتتاحها على رفع قدرتها التنافسية من خلال مشروعات التطوير التي تقوم بها، وذلك لجذب أكبر قدر من التجارة الدولية المنقولة بحراً، والتي يتزايد حجمها بشكل مستمر حيث ارتفعت من 4651 مليون طن في عام 1995 إلى ما يزيد عن 9548 مليون طن في عام 2013، ويتوقع استمرار ذلك الاتجاه مستقبلاً.

وللاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير في النقل البحري لذا فقد تم التوسع في بناء السفن العملاقة حيث تم بناء أكبر سفينة للحاويات MSC OSCAR بحمولة تصل إلى 19224 ألف حاوية في يناير 2015، وتجرى الدراسات حالياً للتعاقد على سفن يصل حجمها إلى 24 ألف حاوية في عام 2016.

ونظراً لأن ا لقناة في الوقت الحالي لا تستوعب أكثر من 8 سفن ذات غاطس أكبر من 45 قدم في منطقة الانتظار بتفريعة البحيرات الكبرى لذلك شرعت هيئة قناة السويس في تنفيذ ***مشروع قناة السويس الجديدة*** للتغلب على تلك المشكلة، ويتوقع أن يؤدي هذا المشروع إلى تقليل زمن العبور بالقناة من 18 ساعة إلى 11 ساعة فقط مما يزيد من أهمية القناة بالنسبة للتجارة العالمية، وكذلك للاقتصاد القومي المصري حيث يتوقع أن يضاعف المشروع إيرادات القناة خلال عشر سنوات.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

مقدمة

لا شك أن قناة السويس التي افتتحت للملاحة البحرية في 17 نوفمبر 1869 تعتبر أعظم عمل بشري قام به الإنسان في مجال النقل البحري، حيث يعبر القناة حوالي 16 ألف سفينة سنوياً تنقل الخير والنماء لمختلف بقاع الأرض حتى أصبحت عنصراً هاماً من عناصر التنمية الاقتصادية العالمية، وتمثل قناة السويس أهمية استراتيجية كبرى في المجالات المختلفة حيث تعد شريان رخاء اقتصادي هام لمعظم دول العالم وأقصر طريق مائي يربط بين الشرق والغرب وأيضاً بين الشمال والجنوب مما ساهم في تطوير وزيادة حجم التجارة العالمية وغيرَ من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية منذ إنشائها.

ومع تزايد حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً، وتوقع استمرار ذلك الاتجاه مستقبلاً، من خلال زيادة أحجام سفن الحاويات لتصل السفينة إلى 19 ألف حاوية، وتجرى الدراسات حالياً للتعاقد على سفن يصل حجمها إلى 24ألف حاوية في عام 2016، هذا بالإضافة إلى الزيادة المتوقعة في أعداد السفن نتيجة للزيادة المستمرة في حجم التجارة العالمية والتي تحملها كل أنواع السفن، وفي حالة استمرار القناة في وضعها الحالي، في الوقت الذى تتزايد فيه أحجام سفن الأسطول العالمي وأعداد السفن العابرة للقناة، فإن القناة لن تستطيع استيعاب الحركة المتوقعة للعبور في السنوات القادمة.

ومن هذا المنطلق ولاستيعاب هذا النمو وبنظرة مستقبلية واجبة كان ولابد من التفكير العلمي السليم في مستقبل قناة السويس في ظل تنامي حركة التجارة العالمية وحاجة الاقتصاد القومي المصري إلى تنمية موارده الرئيسية من العملة الصعبة، لذا كان حتماً التفكير في حفر قناة السويس الجديدة وذلك لتعظيم العوائد لكل من الاقتصاد المصري والتجارة الدولية.

تطور قناة السويس:

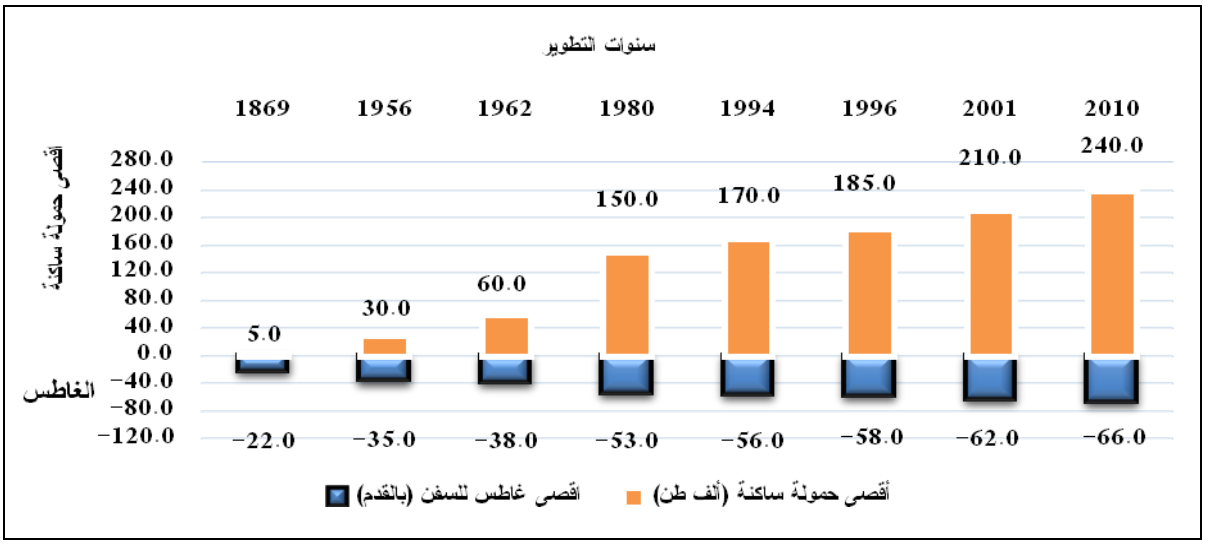
1. *تطور* **المجرى** *الملاحي لقناة السويس:*

استغرق حفر قناة السويس نحو عشر سنوات حيث تم البدء في حفرها فى 25 أبريل 1859 بواسطة المصريين وتم افتتاحها للملاحة أول مرة في 17 نوفمبر 1869، وقد بلغ عمق القناة في ذلك الوقت حوالي 22قدم، بقدرة استيعابية لسفينة بحمولة 5000 طن ساكن وكان ذلك يتناسب مع حمولات السفن في ذلك الوقت، ومع استمرار تطور صناعة السفن وبناء سفن أكبر في الحجم والحمولة، ظهر الاحتياج إلى تطوير قناة السويس حتى وصل غاطس السفن إلى 66 قدم في أغسطس 2010، وبقدرة استيعابية لسفينة بحمولة 240 الف طن ساكن، ويلخص الجدول التالي مراحل تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس منذ الافتتاح وحتى آخر مرحلة تطوير في 2010:

جدول(1) تطور المجرى الملاحي لقناة السويس منذ الافتتاح وحتى 2010

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

Source: http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015



شكل (1) تطور قناة السويس وقدرتها الاستيعابية لأحجام السفن المختلفة

من الجدول والشكل السابقين نجد أنه كلما زاد غاطس القناة كلما زادت قدرتها على استيعاب السفن المختلفة، وقد ساعد ذلك في زيادة التجارة العابرة للقناة خلال المراحل المختلفة من التطوير.

2. ***تطور التفريعات بطول قناة السويس:***

من المعروف أن المجرى الملاحي لقناة السويس لا يسمح الا بمرور سفينة واحدة في الاتجاه الواحد ولا يسمح فيه بالتقابل أو التخطي، ولغرض التقابل تم إنشاء عدة تفريعات By Passes وهي (تفريعة بورسعيد، تفريعة البلاح، تفريعة التمساح، تفريعة الدفرسوار، تفريعة البحيرات، تفريعة كبريت) وقد وصل طولها لنحو 80.5 كم حتى أغسطس 2014، وقد ساعدت تلك التفريعات على في تحقيق شبه ازدواج بالمجرى الملاحي حيث سمحت للسفن أن تعبر في كلا الاتجاهين، ويوضح الجدول التالي تطور طول الأجزاء المزدوجة بالقناة:

جدول (2) تطور التفريعات بطول قناة السويس

التفريعة	سنة الإنشاء	طول التفريعة (كم)
تفريعة بورسعيد	1980	40.1
تفريعة البلاح	1955	8.9
تفريعة التمساح	1980	4.3
تفريعة الدفرسوار	1980	8.4
تفريعة البحيرات	1955	11.8
تفريعة كبريت	1955	7.0

ملاحظة: التفريعات مرتبة حسب ترقيم القناة من بورسعيد وحتى السويس

Source: http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015

وتمر السفن في قناة السويس بنظام القوافل، والقافلة هي عبارة عن مجموعة من السفن تسير بسرعة منتظمة والفواصل الزمنية بينها متساوية تقريباً لتجنب حدوث تصادم بين السفن في حالة توقف أحدها بصورة مفاجأة، وتعبر السفن القناة من خلال ثلاث قوافل يومية، طبقاً لجدول زمني محدد، ويتراوح الفاصل الزمن ي بين كل سفينة وأخرى من 4 إلى 25 دقيقة حسب حجم السفينة وحمولاتها وسرعتها وقدرتها على التوقف المفاجئ، وتبدأ القوافل الثلاث في عبور القناة طبقاً للمواعيد المعلنة من إدارة قناة السويس وهي كالتالي:

- القافلة الأولى: من بورسعيد وتبدأ في الساعة 00.00.
- القافلة الثانية: من بورسعيد وتبدأ في الساعة 07.00.
- القافلة الثالثة: من السويس وتبدأ في الساعة 06.00.

3. ***القدرة الاستيعابية والتصريفية لقناة السويس:***

أ -**<u>القدرة الاستيعابية للقناة من الأسطول العالمي Ship Size Capacity</u>:**

تعرف القدرة الاستيعابية لقناة السويس بأنها قدرة المجرى الملاحي على استقبال السفن ذات الأحجام المختلفة، ويتم قياس تلك الطاقة بالعلاقة بين مساحة القطاع المائي للقناة ومساحة القطاع المائي للجزء المغمور للسفينة العابرة، وهو ما تحدده لائحة الملاحة وقواعد العبور في جدول الغاطس المسموح به مع ما يقابله من العرض المسموح به[c].

وقد تطور المجرى الملاحي عدة مرات (كما هو موضح بجدول 1) حتى وصل عمق القناة في أغسطس 2010 إلى 66 قدم بحمولة تبلغ 240 ألف طن ساكن للسفينة المحملة.

وفي أغسطس 2014 بلغ الأسطول العالمي نحو 74081 سفينة بحمولة 1720.1 مليون طن ساكن، وتستطيع القناة في ظل أبعادها الحالية استيعاب جميع أحجام سفن الأسطول العالمي فارغة أو بحمولة جزئية، ونحو 80% من

[c] د. عبد التواب حجاج، دراسة تحليلية عن طاقة قناة السويس Suez Canal Capacity أسس القياس واتجاهات التطوير، دراسة غير منشورة، 2014.

الأسطول العالمي بكامل حمولته، ويوضح الجدول التالي الأسطول العالمي للسفن وفقاً للأعداد والحمولات في أغسطس 2014:

جدول (3) الأسطول العالمي للسفن وفقاً للأعداد والحمولات في أغسطس 2014

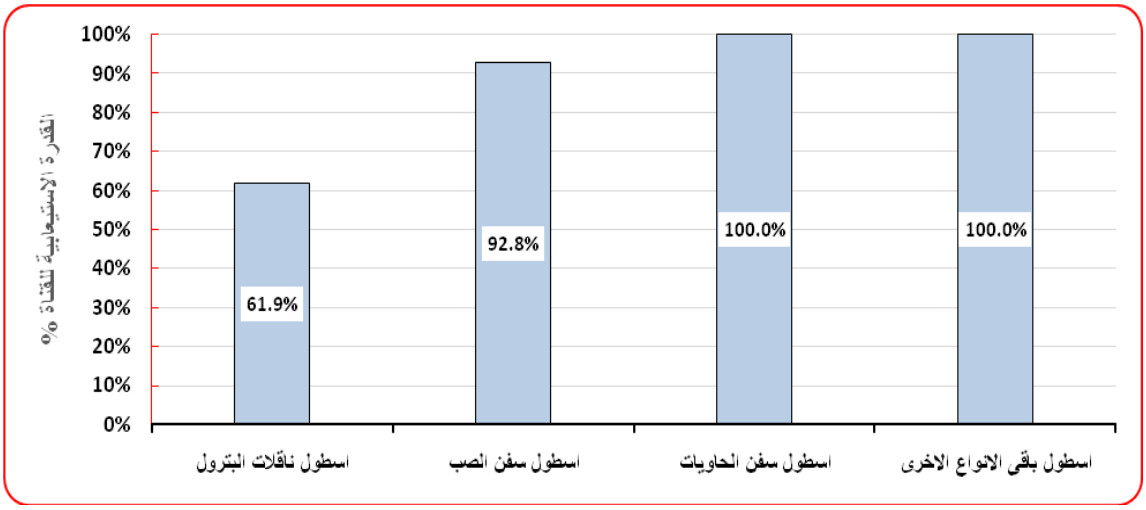
الشريحة	العدد		الحمولة		متوسط حمولة السفينة
	سفينة	**%**	بالمليون طن ساكن DWT	%	بالطن الساكنDWT
أقل من 45 قدم	67,213	90.7%	6756.	44.0%	11,256
45: 66	6,090	8.2%	1723.	42.0%	118,727
أكبر من 66 قدم	778	1.1%	4240.	14.0%	308,933
الإجمالي	74,081	100.0%	1,720.1	100.0%	23,217

Source: Clarkson, World fleet, august 2014

من الجدول السابق يلاحظ الآتي:

- بلغت حمولات سفن الأسطول العالمي ذات الغاطس أقل من 45 نحو 756.6 مليون طن ساكن لتشكل نحو 44% من إجمالي حمولات الأسطول العالمي ونحو 90.7% من إجمالي اعداد الأسطول، وتستطيع هذه السفن عبور القناة بكامل حمولاتها.
- بلغت حمولات سفن الأسطول العالمي ذات الغاطس من 45 قدم وحتى 66 قدم نحو 723.1 مليون طن ساكن وتشكل 42% من إجمالي حمولات الأسطول، ونحو 8.2% من الأعداد ويستطيع نحو 624.3 مليون طن ساكن (5601 سفينة من 6090 سفينة) عبور القناة بكامل حمولتها، أما الحمولات 98.7 مليون طن ساكن (489 سفينة) فتستطيع عبور القناة بعد تخفيف جزء من حمولتها لتتناسب مع عرض القناة.
- بلغت حمولات سفن الأسطول العالمي ذات الغاطس أكبر من 66 قدم نحو 240.4 مليون طن (778 سفينة) وتشكل نحو 14% من إجمالي حمولات الأسطول ونحو 1.1% من الأعداد، وتستطيع تلك السفن عبور القناة فارغة أو بحمولة جزئية.

وتستطيع قناة السويس في الوقت الحالي وفقاً لأخر الدراسات استيعاب 100% من الأسطول العالمي لسفن الحاويات والذي يشكل نحو 13% من الأسطول العالمي، و 92.8% من أسطول سفن الصب والذي يشكل 43% من الأسطول، ونحو 61.9% من نأقلات البترول ومنتجاته والذي يشكل 34% من الأسطول العالمي، كما هو موضح بالشكل التالي:



شكل (2) القدرة الاستيعابية لقناة السويس من السفن المختلفة فى أغسطس 2014

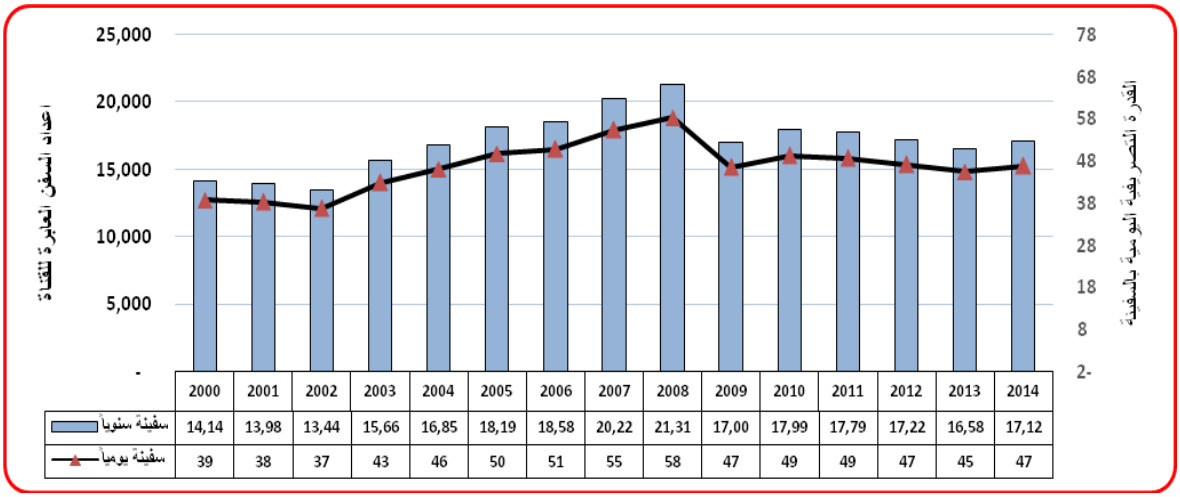
ب –<u>القدرة التصريفية لقناة السويس Numerical Capacity</u>

يقصد بها عدد السفن التي يمكنها عبور قناة السويس خلال فترة زمنية محددة (خلال 24 ساعة)، وتتوقف هذه القدرة على عدد من المحددات تتمثل في طول التفريعات بطول القناة والفاصل الزمن ي بين السفن العابرة وأحجام وسرعة السفن ونظام تسيير السفن بالقناة (أعداد القوافل).

وتستطيع القناة في الوقت الحالي تصريف نحو 78 سفينة معيارية Standard ship[d] بفاصل زمني 10 دقائق، ألا أنه في حال زيادة أحجام السفن فإن قدرة القناة التصريفية تنخفض لأن ذلك يحتاج لزيادة الفاصل الزمن ي بين السفن العابرة للقناة.

ومن الناحية العملية فقد بلغ متوسط عدد السفن العابرة للقناة فى عام 2000 نحو 39 سفينة يومياً ارتفعت إلى 58 سفينة فى عام 2008 بسبب تزايد أعداد السفن العابرة، وبلغت فى عام 2010 نحو 49 سفينة ووصلت إلى 47 سفينة فى عام 2014، ويوضح الشكل التالى تطور أعداد السفن العابرة لقناة السويس ومتوسط القدرة التصريفية اليومية الفعلية للقناة خلال الفترة (2000: 2014)

[d] هي السفينة التي تبلغ حمولاتها 50 ألف طن ساكن.



شكل(3) تطور أعداد السفن العابرة لقناة السويس ومتوسط القدرة التصريفية اليومية الفعلية (2000: 2014)

وتواجه القناة في الوقت الحالي مشكلة محدودية زيادة أماكن الرباط والانتظار بالبحيرات الصغرى والكبرى بالنسبة للسفن كبيرة الحجم، حيث أنها لا تستوعب أكثر من 8 سفن ذات غاطس أكبر من 45 قدم، لذا فإن القناة تواجه مشكلة في حال زيادة عدد السفن ذات الغاطس أكبر من 45 قدم القادمة من الشمال عن 8 سفن، حيث يتوجب ابقائها في أماكن الانتظار بالبحر المتوسط وهو ما يؤثر بالسلب على قناة السويس، لذا فكان لابد من البدء في تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة للتغلب على تلك المشكلة، ويوضح الشكل التالي تطور أعداد السفن ذات الغاطس أقل وأكبر من 45 قدم خلال الفترة (2000: 2014)

جدول (4) تطور أعداد السفن العابرة لقناة السويس خلال الفترة (2000: 2014)

السنة	المتجهة شمالاً			المتجهة جنوباً		الإجمالي
	أقل من 45 قدم	45 قدم فأكثر	الاجمالي	أقل من 45 قدم	45 قدم فأكثر	الإجمالي
2000	6,399	**467**	6,866	7,172	**103**	7,275	14,141
2001	6,294	**494**	6,788	7,056	**142**	7,198	13,986
2002	6,059	**377**	6,436	6,755	**256**	7,011	13,447
2003	7,089	**683**	7,772	7,605	**290**	7,895	15,667
2004	7,848	**875**	8,723	7,785	**342**	8,127	16,850
2005	8,323	**883**	9,206	8,594	**393**	8,987	18,193
2006	8,534	**1,094**	9,628	8,504	**454**	8,958	18,586
2007	9,092	**1,499**	10,591	9,081	**553**	9,634	20,225
2008	9,595	**1,342**	10,937	9,760	**615**	10,375	21,312

17,008	8,590	**790**	7,800	8,418	**801**	7,617	2009
17,997	9,032	**944**	8,088	8,965	**1,103**	7,862	2010
17,799	8,994	**941**	8,053	8,805	**1,081**	7,724	2011
17,224	8,687	**1,471**	7,216	8,537	**1,240**	7,297	2012
16,589	8,407	**1,476**	6,931	8,182	**1,554**	6,628	2013
17,128	8,612	**1,709**	6,903	8,516	**1,915**	6,601	2014

المصدر: هيئة قناة السويس، إدارة التخطيط والبحوث والدراسات، مركز المعلومات، بيانات الملاحة لعام 2014

من الجدول السابق نلاحظ:

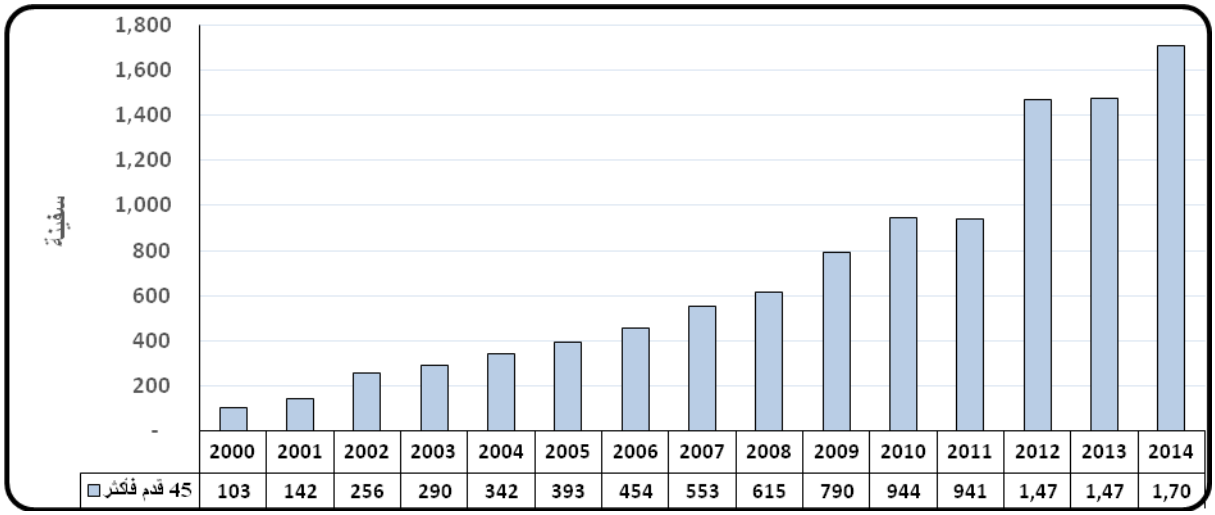
- بلغ إجمالي أعداد السفن العابرة للقناة فى اتجاه الشمال 6866 سفينة فى عام 2000 بواقع 6399 سفينة ذات غاطس أقل من 45 قدم و 467 سفينة ذات غاطس 45 فأكثر، ووصل إجمالي العدد فى عام 2014 إلى 8516 سفينة بواقع 6601 سفينة ذات غاطس أقل من 45 قدم و1915 سفينة ذات غاطس 45 قدم فأكثر.
- بلغ إجمالي أعداد السفن العابرة للقناة فـي اتجاه االجنوب 7275 سفينة فى عام 2000 بواقع 7172 سفينة ذات غاطس أقل من 45 قدم و 103 سفينة ذات غاطس 45 فأكثر، ووصل إجمالي العدد فى عام 2014 إلى 8612 سفينة بواقع 6903 سفينة ذات غاطس أقل من 45 قدم 1709 سفينة ذات غاطس 45 قدم فأكثر.

مشروع قناة السويس الجديدة:

1. ***دوافع ومبررات المشروع:***

تتمثل أهم دوافع ومبررات قيام مشروع قناة السويس الجديدة في عدد من النقاط التالية:

- رفع القدرة التصريفية للقناة حيث أن نظام العبور في الوضع الحالي لقناة السويس يعتمد على نظام القوافل، نتيجة لكون القناة لا تسمح بعبور السفن في الاتجاهين في نفس الوقت، ويتم استخدام الأجزاء المزدوجة والتي تصل أطوالها حالياً إلى حوالي80.5 كيلو متر لتطبيق هذا النظام.
- استيعاب الزيادة المتوقعة في أعداد السفن نتيجة للزيادة المستمرة في حجم التجارة العالمية والتي تحملها كل أنواع السفن، حيث يتزايد حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً سنوياً، ويتوقع له الاستمرار في ذلك الاتجاه مستقبلاً.
- التغلب على مشكلة محدودية زيادة أماكن الرباط والانتظار في البحيرات الصغرى والكبرى بالنسبة للسفن كبيرة الحجم القادمة من الشمالحيث أن أماكن الانتظار بالبحيرات الكبرى والصغرى لا تستوعب أكثر من 8 سفن ذات غاطس أكبر من 45 قدم، خاصة فى ظل التزايد المستمر فى السفن العابرة للقناة ذات الغاطس 45 قدم، ويوضح الشكل التالي تطور أعداد السفن ذات الغاطس 45 قدم فأكثر العابرة لقناة السويس فى اتجاه الجنوب:



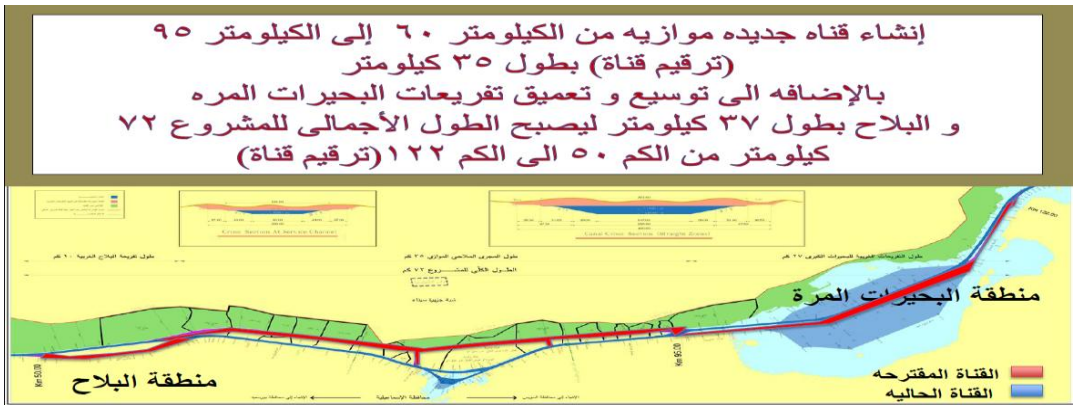
شكل (4) تطور أعداد السفن العابرة للقناة ذات الغاطس 45 قدم فأكثر باتجاه الجنوب (2000: 2014)

من الشكل السابق نلاحظ استمرار تزايد أعداد السفن ذات الغاطس 45 قدم فأكثر المتجهة جنوباً حيث ارتفعت من 103 سفينة فى عام 2000 إلى 1709 سفينة فى عام 2014، ويتوقع أن يستمر هذا الاتجاه فى التزايد فى ظل تزايد أحجام الأسطول العالمى من السفن، ومن ثم فإن ذلك يستوجب العمل على استمرار قدرة قناة السويس على تصريف هذه الزيادة، وذلك بتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة.

2. *مواصفات المشروع*

يتكون المشروع من جزئيين رئيسيين هما:

- إنشاء قناة موازية جديدة من الكيلو 60 حتى الكيلو 95 ترقيم قناة.
- تعميق وتوسيع التفريعات الحالية بطول 37 كيلو متر لتسمح بعبور السفن حتى غاطس 66 قدم.



خريطة (*1*) مشروع قناة السويس الجديدة

3. ***التكلفة التقديرية للمشروع وحجم الاعمال:***

قدرت التكلفة الإجمالية التقديرية لمشروع قناة السويس الجديدة بنحو 60 مليار جنيه مصري بواقع 4 مليار جنيه للحفر على الجاف لمسافة 35 كيلو متر، من إجمالي تكلفة المشروع، ونحو 15 مليار جنيه لأعمال التكريك والتعميق بطول 72 كليو متر وبحجم عمل 242 مليون متر مكعب من الرمال، وقدرت أعمال التكيسات وأحواض الترسيب ومرافق المعديات والمساعدات الملاحية بنحو 10 مليار جنيه، فيما قدرت تكلفة إنشاء مرافق للقوات المسلحة بنحو 2.1 مليار جنيه، ويوضح الجدول التالي التكلفة التقديرية لمشروع قناة السويس الجديدة.

جدول(6) التكلفة التقديرية لمشروع قناة السويس الجديدة

مراحل التنفيذ	العمل	التكلفة		
		بالمليار جنيه	بالمليار دولار	الاهمية النسبة (%)
1	الحفر الجاف (35 كم) (258 مليون متر مكعب)	4.0	0.550	6.7
2	أعمال تكريك وتعميق (72 كم) (242 مليون متر مكعب)	15.0	2.10	25.0
3	تكسيات – أحواض ترسيب – مرافق معديات – مساعدات ملاحية	10.0	1.30	16.7
4	مرافق القوات المسلحة	2.10	0.289	3.5
إجمالي تكلفة التقديرية للحفر والتكريك والمرافق		**31.1**	**4.239**	51.8
5	عدد 6 أنفاق	28.9	4.00	48.2
إجمالي التكلفة التقديرية للقناة الجديدة والأنفاق		**60.0**	**8.20**	100.0

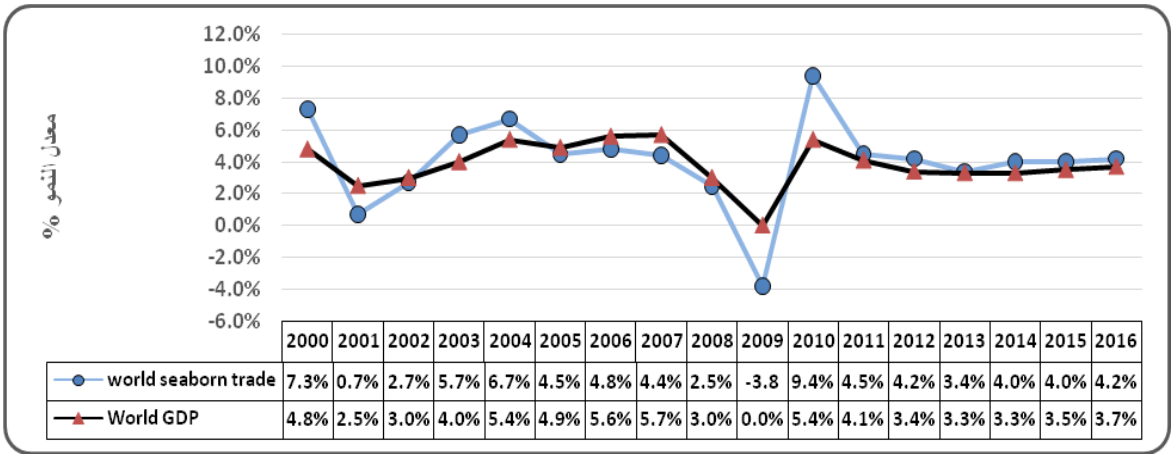
المصدر: هيئة قناة السويس، مشروع قناة السويس الجديدة، 2014.

ولربط الجانب الغربي بالجانب الشرقي للقناة لذا فقد تم التخطيط لإنشاء عدد 6 أنفاق بتكلفة تقديرية تبلغ 28.9 مليار جنيه.

تطور التجارة الدولية المنقولة بحراً والعابرة لقناة السويس:

1. ***أثر الاقتصاد العالمي على التجارة المنقولة بحراً:***

يعتبر معدل نمو الاقتصاد العالمي أحد أهم العوامل المؤثرة على التجارة الدولية المنقولة بحراً، حيث أن حالة الاقتصاد العالمي تعد المحفز الاعظم للطلب على النقل البحري، وذلك من خلال استيراد المواد الخام للمصانع المختلفة وكذلك المتاجرة في السلع المصنعة، ويظهر الشكل التالي مدى قوة واتجاه العلاقة بين معدل نمو الاقتصاد العالمي ومعدل نمو التجارة الدولية المنقولة بحراً:



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
world seaborn trade	7.3%	0.7%	2.7%	5.7%	6.7%	4.5%	4.8%	4.4%	2.5%	-3.8	9.4%	4.5%	4.2%	3.4%	4.0%	4.0%	4.2%
World GDP	4.8%	2.5%	3.0%	4.0%	5.4%	4.9%	5.6%	5.7%	3.0%	0.0%	5.4%	4.1%	3.4%	3.3%	3.3%	3.5%	3.7%

شكل (5) تطور معدل نمو الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية المنقولة بحراً

من خلال الشكل السابق : يتوقع أن يصل معدل نمو الاقتصاد العالمي في عام 2015 نحو 4% و4.2% في عام 2016، ويتوقع أن ينعكس هذا التحسن في التجارة الدولية المنقولة بحراً حيث يتوقع أن تنمو في عام 2015 بنسبة 3.5% و3.7% في عام 2016، ويعد ذلك مؤشراً جيداً على تحسن التجارة العابرة لقناة السويس أيضاً [e]. ويوضح الجدول التالي توقعات صندوق النقد الدولي لمعدلات نمو الاقتصاد العالمي حسب الاقتصاديات المختلفة:

جدول (6) توقعات صندوق النقد الدولي لمعدلات نمو الاقتصاد العالمي[f]

البيان	الأهمية النسبية	معدلات النمو (%)			
	2014	2013	2014	2015	2016
الولايات المتحدة الأمريكية	21.9%	2.2	2.4	3.6	3.3
الصين	12.8%	7.8	7.4	6.8	6.3
اليابان	6.8%	1.6	0.1	0.6	0.8
روسيا	3.1%	1.3	0.6	3.0-	1.0-
الهند	2.7%	5.0	5.8	6.3	6.5
منطقة اليورو	16.6%	0.5-	0.8	1.2	1.4
الاقتصاديات المتقدمة	59.9%	1.3	1.8	2.4	2.4
الاقتصاديات الصاعدة	40.1%	4.7	4.4	4.3	4.7
الاقتصاد العالمي*	100.0%	3.3	3.3	3.5	3.7

المصدر: صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي، يناير 2015

[e] IMF, World growth outlook, January 2015.

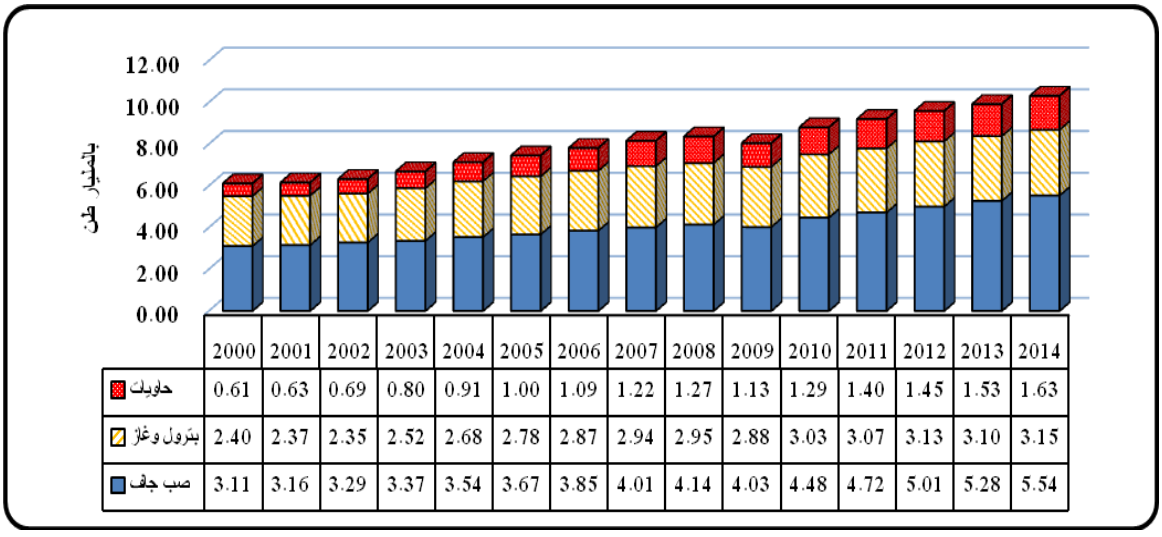
[f] بلغ حجم الاقتصاد العالمي في عام 2014 نحو 77.8 ترليون دولار.

من الجدول السابق يتضح الآتي:

- يعد الاقتصاد الأمريكي أكبر الاقتصاديات العالمية حيث يشكل وحده 21.9% من إجمالي الناتج المحلى العالمي، ويتوقع أن يشهد معدل نمو 3.6% و3.3% في عامي 2015 و2016. مقارنة بـ، 2.4% في عام 2014. ويرجع ذلك إلى التراجع الكبير في أسعار البترول الخام.
- يتوقع أن ينمو الاقتصاد الصيني ثاني أكبر اقتصاد في العالم بنحو 6.8% و6.3%. في عامي 2015 و2016. مقارنة بـ 7.4% عام 2014. وتعد هذه التوقعات أقل مما كانت عليه في أكتوبر 2014 بنحو 0.3% و0.5% لعامي 2015 و2016 على التوالي وذلك بسبب التراجع في الاستثمار في الربع الثالث لعام 2014.
- يتوقع أن ينمو الاقتصاد الياباني ثالث أكبر اقتصاد في العالم بنسبة 0.6% و0.8% في عام 2015 و2016 على التوالي مقارنة بـ 0.1% في عام 2014.
- تشكل منطقة اليورو نحو 16.6% من الناتج العالمي، وقد خرجت من دائرة الركود في عام 2014، حيث يتوقع أن يواصل معدل النمو ارتفاعه في عامي 2015 و2016 ليصل إلى 1.2% و1.4% على التوالي.

2. ***تطور حجم التجارة الدولية المنقولة بحراً:***

بلغ حجم التجارة الدولية المنقولة بحراً في عام 2000 نحو 6.1 مليار طن وقد استمرت في التزايد إلى أن وصلت إلى نحو 8.4 مليار طن في عام 2008، ولكن بسبب الأزمة المالية العالمية تأثرت بالسلب حيث انخفضت في 2009 بنحو 3.8% لتصل إلى 8 مليار طن، إلا أنها عادت مرة أخرى للارتفاع حيث وصلت إلى 10.3 مليار طن في عام 2014 ومن المتوقع أن تصل إلى 10.9 مليار طن في عام 2015[g]، كما هو موضح بالشكل التالي:



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
حاويات	0.61	0.63	0.69	0.80	0.91	1.00	1.09	1.22	1.27	1.13	1.29	1.40	1.45	1.53	1.63
بترول وغاز	2.40	2.37	2.35	2.52	2.68	2.78	2.87	2.94	2.95	2.88	3.03	3.07	3.13	3.10	3.15
صب جاف	3.11	3.16	3.29	3.37	3.54	3.67	3.85	4.01	4.14	4.03	4.48	4.72	5.01	5.28	5.54

شكل (6) تطور هيكل التجارة الدولية المنقولة بحراً خلال الفترة (2000: 2014)

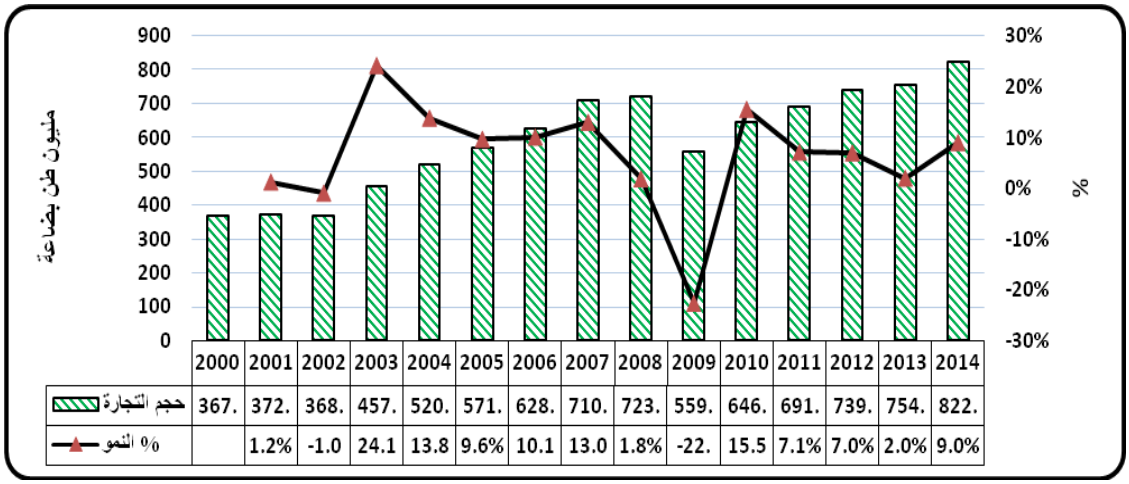
وتشكل تجارة الصب الجاف أغلب التجارة الدولية المنقولة بحراً حيث بلغت في عام 2000 نحو 3.11 مليار طن (50.9% من التجارة الدولية المنقولة بحراً) ارتفعت إلى 5.54 مليار طن في عام 2014 (بنسبة نمو بلغت 77.9%

[g]Clarkson, SROK_All_Tables_Autumn_2014.

مقارنة بعام 2000). فيما بلغت تجارة البترول والغاز في 2000 نحو 2.4 مليار طن ارتفعت إلى 3.15 مليار طن في عام 2014 (بنسبة نمو بلغت 31.5%)، أما بالنسبة لتجارة الحاويات فقد شهدت قفزة كبيرة حيث ارتفعت من 0.61 مليار طن في عام 2000 لتصل إلى 1.63 مليار طن في عام 2014 (بنسبة نمو بلغت 168.5%).

3. ***تطور التجارة الدولية العابرة لقناة السويس:***

يعد الطلب على قناة السويس مشتق من الطلب على النقل البحري كما أن ا لأخير مشتق من الطلب على التجارة الدولية المنقولة بحراً وبالتالي فإن أهمية قناة السويس تتناسب طردياً مع زيادة أهمية ودور النقل البحري الذي يشكل جزءاً لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية حيث يستأثر بنسبة 80% من حجم التجارة الدولية[h]، حيث بلغ حجم التجارة الدولية المنقولة بحراً العابرة لقناة السويس في عام 2000 نحو 367.9 مليون طن (حوالي 6% من التجارة الدولية)، ارتفع إلى 723 مليون طن في عام 2008 ، وبسبب الأزمة المالية العالمية وتأثيرها على التجارة الدولية المنقولة بحراً لذا تراجعت التجارة العابرة للقناة السويس في عام 2009 إلى 559.2 مليون طن بنسبة تراجع 22.7%، غير أنه مع تزايد التجارة الدولية عادت التجارة العابرة للقناة للتزايد إلى أن وصلت 822.3 مليون طن في عام 2014 [i]. كما هو موضح بالشكل التالي:



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
حجم التجارة	367.	372.	368.	457.	520.	571.	628.	710.	723.	559.	646.	691.	739.	754.	822.
% النمو		1.2%	-1.0	24.1	13.8	9.6%	10.1	13.0	1.8%	-22.	15.5	7.1%	7.0%	2.0%	9.0%

شكل (7) تطور التجارة العابرة لقناة السويس خلال الفترة (2000: 2014)

ونظراً للزيادة المتوقعة في حجم التجارة الدولية المنقولة بحراً (شكل 4) فإنه من المتوقع أن يرتفع حجم التجارة العابرة لقناة السويس في عامي 2015 و2016.

العوائد المتوقعة لمشروع قناة السويس الجديدة على التجارة الدولية:

1. ***أهمية قناة السويس للتجارة الدولية المنقولة بحراً:***

تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد ويصبغ عليها هذا

[h] الانكتاد، التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، جنيف، يونيو 2013، ص4.
[i] هيئة قناة السويس، ادارة التخطيط والبحوث والدراسات، مركز المعلومات، بيانات الملاحة،2014.

الموقع طابعاً من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك في كونها مصدراً هاماً من مصادر النقد الأجنبي.

وتتعاظم أهمية القناة بقدر تطور وتنامي التجارة العالمية المنقولة بحراً ونظراً لكون النقل البحري أرخص وسائل النقل لذلك يتم نقل ما يزيد عن 80% من حجم التجارة العالمية عبر البحر[j].

وتأتى أهمية قناة السويس للتجارة الدولية المنقولة بحراً بما تحققه من وفر كبير في المسافةلنقل التجارة الدولية والتي يتم ترجمتها في وفر تكاليف تشغيل السفن الزاقلة للتجارة. فعلى سبيل المثال توفر القناة ما يزيد عن 6009 ميل بحري للتجارة المنقولة من رأس تنورا في الخليج العربي ولافيرا بالبحر المتوسط جنوب إيطاليا مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح، فيما يبلغ الوفر من طوكيو باليابان إلى روتردام بشمال غرب أوروبا ما يزيد عن 3315 ميل بحري. (كما هو موضح بالجدول التالي):

جدول (7) طول المسافة بين الرحلة عبر قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح

من	إلى	(المسافة) (ميل بحري)		الوفر	
		قناة السويس	**رأس الرجاء الصالح**	**بالميل البحري**	**%**
رأس تنورا	لافيرا	4 684	10 783	6 099	57
	روتردام	6 436	11 169	4 733	42
	نيويورك	8 281	11 794	3 513	30
جدة	بيرايوس	1 320	11 207	9 887	88
	روتردام	6 337	10 743	4 406	41
سنغافورة	روتردام	8 288	11 755	3 647	29
طوكيو	روتردام	11 192	14 507	3 315	23

Source: http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015

من الجدول السابق نلاحظ الاتي:

- يحقق طريق قناة السويس للتجارة المنقولة من ميناء رأس تنورة إلى ميناء لافيرا بالبحر المتوسط وفراً يقدر بنحو 6099 ميل بحري مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح وهو ما يعنى وفر في زمن الرحلة بنحو 12.7 يوم.
- يحقق طريق القناة وفراً للتجارة المنقولة بحراً من ميناء طوكيو إلى ميناء روتردام وفراً يقدر بنحو 3315 ميل بحري وهو ما يعنى وفر في زمن الرحلة بنحو 6.9 يوم.

2. ***أثر مشروع قناة السويس الجديدة على التجارة الدولية المنقولة بحراً:***

لمشروع قناة السويس الجديدة عدد من المزايا للتجارة الدولية المنقولة بحراً حيث أنه سيؤدي إلى:

- زيادة القدرة الاستيعابية للقناه لتكون 97 سفينة قياسيه عام 2023 بدلاً من 49 سفينة عام 2014، الأمر الذي سيساعد في زيادة التجارة الدولية المنقولة بحراً عبر القناة.

[j] http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015.

- السماح بعبور السفن حتى غاطس 66 قدم في كلا الاتجاهين بدلاً من عدد 8 سفن فقط لقافلة الشمال وجميع السفن لقافلة الجنوب.
- تحقيق الأمان الملاحي لوجود قناة بديله تضمن عدم توقف الملاحة عند حدوث أي حادث طارئ.
- تحقيق العبور المباشر لعدد 45 سفينة في كلا الاتجاهين مع تقليل زمن العبور ليكون 11 ساعة بدلا من 18 ساعة لقافلة الشمال وضم قافلة الشمال الثانية إلى قافلة الشمال الأولى ليكون العبور قافلة شمال وقافلة جنوب فقط، ويوضح الجدول التالي الوفر المتوقع تحقيقه للتجارة الدولية:

جدول(8) أثر قناة السويس الجديدة على طول زمن الرحلة عبر طريق قناة السويس ورأس الرجاء الصالح

من	إلى	زمن الرحلة باليوم		الوفر الحالي	الوفر المتوقع	%التغير
		قناة السويس	**رأس الرجاء الصالح**	**يوم**	**يوم**	
رأس تنورا	**لافيرا**	14.6	33.7	19.1	19.4	%1.5
	روتردام	20.1	34.9	14.8	15.1	%2.0
	نيويورك	25.9	36.9	11.0	11.3	%2.7
جدة	**بيرايوس**	4.1	35.0	30.9	31.2	%0.9
	روتردام	19.8	33.6	13.8	14.1	%2.1
سنغافورة	**روتردام**	25.9	36.7	10.8	11.1	%2.7
طوكيو	**روتردام**	35.0	45.3	10.4	10.7	%2.8

المصدر: من أعداد الباحثين استناداً لبيانات جدول رقم (1)*بافتراض متوسط سرعة السفينة 16 عقدة في الساعة (320 ميل بحريفي اليوم)

من المتوقع أن يؤد ي مشروع قناة السويس الجديدة إلى زيادة الوفر للطرق المختلفة بنحو 7 ساعات (0.29 يوم) خاصة للسفن المتجهة جنوب القناة حيث:

- يتوقع أن يزداد الوفر عبر طريق القناة مقارنة بطريق ر أس الرجاء الصالح للتجارة المنقولة من ميناء لافيرا إلى رأس تنورة من 19.1 يوم إلى 19.4 يوم.
- يتوقع أن يزداد الوفر عبر طريق القناة مقارنة بطريق ر أس الرجاء الصالح للتجارة المنقولة عبر القناة من ميناء روتردام إلى ميناء طوكيو من 10.4 يوم إلى 10.7يوم.
- أما عن الآثار غير المباشرة للمشروع على التجارة الدولية فتتمثل في الآتي:
- خفض زمن الرحلة والذي بدوره يعنى سرعة وصول البضائع لمؤانئ التفريغ، بالإضافة إلى زيادة عدد الرحلات للسفن المختلفة.
- زيادة قدرة القناة الاستيعابية لمرور السفن في ظل النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل ارتباطاً بمشروع التنمية بمنطقة قناة السويس.
- رفع درجة الثقة في القناة كأفضل ممر ملاحي عالمي.

العوائد المتوقعة لمشروع قناة السويس الجديدة على الاقتصاد المصري:

شهد الاقتصاد المصري خلال الثلاث سنوات الماضية(2011،2012، 2013) 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 الجديدة ومشروع تنمية أقليم قناة السويس باعتبارهما مشروعين عملاقين يتوقع أن يكون لهما أثراً كبيراً على الاقتصاد المصري في الفترة المقبلة [k]، ويوضح الجدول التالي تطور أداء الاقتصاد المصري ومساهمة قناة السويس في الناتج:

جدول (10) تطور أداء الاقتصاد المصري خلال الفترة (2006 إلى 2014)

	الناتج المحلى الإجمالي بالأسعار الثابتة		معدل البطالة	إيرادات قناة السويس		%
	بالمليار جنيه	معدل النمو(%)	(%)	بالمليار جنيه	معدل النمو(%)	القناة للناتج
2006	454.3	6.84	10.92	21.8		%4.8
2007	486.5	7.09	9.21	25.9	%18.8	%5.3
2008	521.3	7.16	8.68	29.2	%12.7	%5.6
2009	545.7	4.67	9.37	23.8	%-18.5	%4.4
2010	573.8	5.15	9.21	26.8	%12.6	%4.7
2011	584	1.78	10.38	31	%15.7	%5.3
2012	596.9	2.22	12.37	31.1	%0.3	%5.2
2013	609.4	02.1	13.01	35	%12.5	%5.7
2014	622.8	2.2	13.42	38.6	%10.3	%6.2

Source:http://www.imf.org/external/datamapper/index.php,19/2/2014.

بالرغم من التراجع في معدل نمو الناتج المحلى الإجماليإلا أن مساهمة قناة السويس في الناتج استمرت في التزايد نتيجة للتزايد المستمر في تحقيق معدلات نمو متواصلة في الإيرادات حيث بلغت الإيرادات في عام 2013 نحو 35 مليار جنيه محققة معدل نمو بنسبة 12.5% ووصلت في عام 2014 إلى نحو 38.6 مليار جنيه بنسبة نمو 10.3% مقارنة بعام 2013. كما ارتفعت مساهمة القناة في الناتج من 4.7% في عام 2010 لتصل إلى 6.2% في عام 2014.

وللمشروع عدد من المزايا والمنافع الهامة التي يتوقع أن تنعكس على الاقتصاد المصري بالإيجاب خلال الفترة المقبلة تتمثل في الآتي:

- زيادة عائد قناة السويس من 5.1 مليار دولار فى عام 2013 ليصل إلى 13.2 مليار دولار بحلول عام 2023 بنسبة زيادة 159%.

[k] الهيئة العامة للاستعلامات، http://www.sis.gov.eg/ **الاقتصاد المصري بعد ثورتي 25 يناير و30 يونيو**، 19 فبراير 2015.

- التأثير الإيجابي على مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس وتعتبر خطوة على الطريق لإنجاح المشروع ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري للأمام والذي سيحول مصر إلى مركز تجاري ولوجيستي عالمي.
- خلق مجتمع عمراني بمنطقة القناة وتحويلها إلى منطقة جذب سياحيّ وتجاريّ وتحقيق زيادة في فرص العمل.
- ربط الجانب الشرقي بالجانب الغربي للقناة من خلال تنفيذ عدد 6 انفاق مما يسهل من حركة الانتقال من وإلى سيناء.
- زيادة فرص العمل.

خاتمة:

من المتوقع أن يؤدي مشروع قناة السويس الجديدة إلى زيادة الوفر للتجارة الدولية العابرة للقناة للطرق المختلفة بنحو 7 ساعات (0.29 يوم) خاصة للسفن المتجهة جنوب القناة.

كما يتوقع أن يساهم المشروع في زيادة عائد قناة السويس بنسبة 159% عام 2023 ليكون 13.226 مليار دولار مقارنة بالعائد الحالي 5.1 مليار دولار وذلك نتيجة للإ زدياد المتوقع من مرور السفن والخدمات البحرية التي تقدم لهذه السفن بقناة السويس، ومن ثم زيادة دخل مصر من العملة الصعبة.

قائمة المراجع:

1. الانكتاد، التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، جنيف، يونيو 2013.
2. د. عبد التواب حجاج، دراسة تحليلية عن طاقة قناة السويس Suez Canal Capacity أسس القياس واتجاهات التطوير، دراسة غير منشورة، 2014.
3. صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي، يناير 2015.
4. الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، الاقتصاد المصري بعد ثورتي 25 يناير و30 يونيو، 19 فبراير 2015.
5. هيئة قناة السويس، إدارة التخطيط والبحوث والدراسات، مركز المعلومات، بيانات الملاحة، 2014.

Websites and data sources:

1. Clarkson, SROK_All_Tables_Autumn_2014.
2. http://www.imf.org/external/datamapper/index.php,19/2/2014.
3. Clarkson, World fleet, august 2014.
4. IMF, World growth outlook, January 2015.
5. http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015.
6. http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015.
7. http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015.