



الأكاديمية العربية للعلوم والنقل البحري

Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport

International Maritime Transport & Logistics Conference A Sustainable Development Perspective for Mega Projects

Conference Hall at Radisson Blu Hotel – Alexandria – Egypt
29 - 31 March 2015



اقتصاديات التجارة الدولية العابرة لقناة السويس

د. عبد التواب حجاج

المستشار الاقتصادي لرئيس هيئة قناة السويس

محاضر بكلية ، و، معهد النقل الدولي (AASTMT)

عضو مجلس بحوث النقل وشعبة النقل البحري – أكاديمية البحث العلمي .

بسم الله الرحمن الرحيم

"رَبَّنَا آتِنَا مِنْ لَدُنْكَ رَحْمَةً

وَهَيِّئْ لَنَا مِنْ أَمْرِنَا رَشَدًا "

صدق الله العظيم

سورة الكهف، الآية: 10

مقدمة :

قناة السويس -ذلك الشريط المائي الضيق الذي يشق منطقة صحراوية تمتد لمسافة 163 كم بين مدينتي بورسعيد والسويس -لم يقدر لقناة مثلها أن تلعب دورا في حياة شعب من الشعوب كما قدر لهذه القناة .

كما لا يوجد عمل من أعمال الإنسان البشرية قد أثر على علاقات الأمم بصورة أكثر عمقا من قناة السويس . ولا يوجد بين أجزاء الأرض جميعها بلد يمكن منه التسلط على العالم كله وعلى بحار الدنيا بأسرها غير مصر . وهي تستطيع أن تقوم بذلك لأنها قادرة على أن تستوعب عددا كبيرا من السكان ، ولأن خصب تربتها لا نظير له ، وقد كانت في ماضي الأيام مهدا للعلوم ومحرابا لنعمة الله.

ولا شك أن قناة السويس التي افتتحت للملاحة البحرية في 17 نوفمبر 1869 تعتبر أفضل عمل بشري قام به الإنسان في مجال النقل البحري ، حيث يعبر القناة أكثر من 17 ألف سفينة سنويا تنقل الخير والنماء لمختلف بقاع الأرض حتى أصبحت عنصرا هاما من عناصر التنمية الاقتصادية العالمية .

وقد حققت الإدارة المصرية لقناة السويس – التي تحملت مسؤولياتها أمام العالم وعلى مدى ستين عاما منذ تأميمها عام 1956 وحتى الآن – نجاحات متتالية في الإدارة ، وتطوير المجرى الملاحي ، وارتفاع مستوى الأداء والخدمات الملاحية ، ومستوى راق من الأمان للسفن العابرة ، وتوجت هذه الجهود بمساهمتها في تمويل الخزانة المصرية بنحو 5.3 مليار دولار في العام المالي 2014/2013 .

تتناول هذه الورقة بالبحث الموضوعات التالية :

• أهمية قناة السويس للتجارة الدولية

- الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس.
- نصيب قناة السويس من التجارة الدولية .

• اقتصاديات التجارة العابرة لقناة السويس

- الآثار الاقتصادية لغلق قناة السويس 1967 – 1975 .
- ماذا كسبت التجارة الدولية من القناة عام 2013 .

الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس

- الاستراتيجية هي فن وعلم تطوير واستخدام القوى السياسية والدبلوماسية والاقتصادية والمعنوية والعسكرية للدولة أثناء الحرب وأثناء السلام لتحقيق الغايات والأهداف القومية للدولة ، وعلى الأخص السلام الآمن .
- وتمثل قناة السويس - منذ إنشائها - 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، وغير من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية.

• وقد أضفت قناة السويس على مصر أهمية استراتيجية كبرى منذ افتتاحها للملاحة البحرية وحتى الآن ، ورغم اضطراب هذه الأهمية سلبا وإيجابا إلا أنها ما زالت تمثل عاملا مؤثرا سواءا على المستويين الإقليمي أو الدولي ، مما يضيف على متطلبات تحقيق الأمن القومي المصري عناصر وإجراءات جديدة وإضافية باستمرار .

• كما تمثل القناة ركيزة ودعامة أساسية للاقتصاد المصري حاليا ومستقبلا ، ولا ينكر لها الفضل في تعمير وتنمية الحياة الحضارية على جانبي القناة شرقا وغربا متمثلة في إنشاء وتنمية مدن ومحافظات القناة الثلاث (بورسعيد – الإسماعيلية – السويس) .

• وعلى الرغم من أن قناة السويس تربط استراتيجيا وجغرافيا طرق الملاحة البحرية في كل من البحرين المتوسط والأحمر، إلا إنها أضافت لهما أهمية استراتيجية متزايدة عما كانا عليه في الماضي من منظور كونهما بحارا كانت مغلقة فأصبحت مفتوحة ومتصلة .

كما أضافت بالتالي نفس الأهمية على كل من المحيط الهندي والخليج العربي وبحر العرب والمحيط الأطلنطي كونها طرق اقتراب وخروج لقناة السويس . ومن ثم فإن للاستقرار والانتظام الأمن للملاحة البحرية في القناة انعكاسات هامة على كل من خليج العقبة وعدن وباب المندب جنوبا، وعلى مضيق جبل طارق ومضيق البسفور شمالا .

وقد أثرت قناة السويس منذ افتتاحها وحتى اليوم في تطور الأحداث العالمية وحركة التوازن الإستراتيجي العالمي ، فكانت عنصرا هاما في حرص القوى الدولية الكبرى الفاعلة إما في السيطرة عليها أو جعلها داخل مناطق نفوذها، وضمان تأمين مخططاتها ومصالحها الإستراتيجية.

كما أضافت قناة السويس الي مصر رصيда جيوبولوتيكيا أضفى عليها أهمية إستراتيجية كبيرة من منظور الموقع ، والقدرة على التأثير على تطورات الأحداث العالمية والإقليمية سياسيا واقتصاديا واجتماعيا وحضاريا وأمنيا.

وبذلك يمكن القول أن وجود قناة السويس في هذا الموقع الإستراتيجي المتميز من العالم قد فرض سياسات محددة من جانب دول العالم - وعلى الأخص القوى الكبرى - نحو مصر . كما يلاحظ أن هذه السياسات كانت من منطلق تأمين مصالحها في المنطقة والمناطق المؤدية إليها القناة، الأمر الذي تطلب السيطرة على مصر والقناة أحيانا ، أو الدخول في مفاوضات لتأمين وضمان سلامة وحرية المرور في قناة السويس للسفن التجارية والسفن الحربية مما كان له تأثيرا كبيرا على مصر .

واعتبرت قناة السويس في عقد الخمسينيات من أهم المناطق الإستراتيجية في العالم ، فعندما احتلت سيناء عام 1956 كتبت احدي الصحف البريطانية مقالا كشفت فيه لأول مرة عن الاحساس بضخامة المسألة عشية العدوان الثلاثي صرحت فيه (أن منطقة قناة السويس هي المفتاح الاستراتيجي لمنطقة الشرق الأوسط ، وقد أبرزت الأزمة الحالية مدى أهمية أمن هذه القناة ليس على اقتصاد الشرق الأوسط وأوروبا الغربية فحسب بل على اقتصاد آسيا وأفريقيا جميعا).

وقد اقترحت الصحيفة خطة لانتزاع السيادة المصرية عن القناة لأن إشرافها وحدها عسكريا على المنطقة لا يوفر الثقة الكافية لإزالة التوتر . وأضافت الصحيفة(أن خلق منطقة دولية في قناة السويس تفصل بين إسرائيل ومصر يمكن أن تؤدي إلى استتباب السلم بين العرب واليهود . وقد سبق أن تقدمنا باقتراح يدعوا إلى أن تشتري الأمم المتحدة من مصر القناة ومناطق أخرى)

لذلك فقد شكل تأميم قناة السويس حقبة جديدة في تاريخ مصر والعالم العربي، ومن ثم فهو يعتبر خطوة هامة في طريق نضج السياسة المصرية وتطورها ، فقد تجرأ الزعيم جمال عبد الناصر باتخاذ هذه الخطوة متحديا الغرب القوي باحتكاراته العالمية وقدراته العسكرية ونفوذه الدولي ، وهو رئيس دولة نامية حديثة التحرر من الاستعمار ، حتى برز قائداً لطليلة النضال المعاصر ضد الاستعمار ، وأصبحت التجربة المصرية في التحرر نموذجا تحتذي به باقي الدول المكافحة والمناضلة ضد الاستعمار . وكان تأميم شركة قناة السويس وتداعياتها إيذانا بانتهاء الإمبراطورية البريطانية وانسحابها من منطقة شرق السويس ، والإسراع في خطوات انسحابها من الخليج العربي . مما أثار حفيظة الدول الغربية التي انحازت نحو إسرائيل ضد مصر والدول العربية .

وقد أدى النجاح المذهل الذي حققته مصر عند تأمين قناة السويس، وخاصة المحافظة على حرية الملاحة وانتظامها – رغم محاولات الدول الأوروبية المتحالفة ضد مصر إثبات فشل الإدارة المصرية عند انسحاب المرشدين الأجانب ليلة 15/14 سبتمبر 1956 ، ونجاح الإدارة المصرية في إفساد هذا المخطط – مما كان له أكبر الأثر في بناء الثقة في الإدارة المصرية التي حافظت على أمن القناة ، وانتظام حركة الملاحة بها ، ونفذت العديد من المشروعات لتطويرها .

ورغم التغيرات الجوهرية التي حدثت خلال الثمانينيات والتسعينيات في الأوضاع العالمية ، والتي منها انتهاء الحرب الباردة بين القوتين العظميتين ، وتفكك الاتحاد السوفيتي ، وبداية تكوين التكتلات الاقتصادية العالمية ، فإنه من المتوقع أن تتزايد الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس في ظل هذه المتغيرات العالمية ، والتي من المتوقع أن يتغلب فيها عامل الصراع الاقتصادي على عامل الصراع السياسي والعسكري . حيث تعد قناة السويس أحد الآليات الهامة المؤثرة في هذا الصراع الاقتصادي .

وعلى المستوى الإقليمي – وفي إطار التغيرات الشاملة التي تشهدها المنطقة العربية والتي من أهمها السعي نحو تحقيق السلام الشامل بين العرب وإسرائيل – فإنه من المتوقع تزايد أهمية قناة السويس الأمر الذي يؤدي إلى زيادة القدرة السياسية لمصر التي سيتم تركيزها مستقبلا على التنمية والاستقرار السياسي والاجتماعي والاقتصادي ، وزيادة حجم العلاقات السياسية المصرية مع مختلف دول العالم.

وهكذا أثرت قناة السويس على سياسة دول العالم نحو مصر وسياسة مصر نحو دول العالم المختلفة ، فقد فرض وجود القناة على مصر سياسات محددة في مواجهة الصراعات الدولية مما يؤكد مدى الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس إقليميا ودوليا .

نصيب قناة السويس من التجارة الدولية

تعبر قناة السويس سنويا كميات كبيرة من أنواع البضائع يتم تبادلها بين المناطق المختلفة شمال وجنوب القناة مستفيدة من الوفرة الذي تحققه السفن الحاملة لها عند عبور القناة . وتتفاوت أهمية قناة السويس لهذه المناطق حسب قربها (أو بعدها) من القناة . وأكثرها استفادة هي مناطق البحر المتوسط شمالا ومناطق البحر الأحمر جنوبا ، وفي المقابل فان كميات البضائع التي يتم تبادلها بين جنوب شرق آسيا وشمال غرب أوروبا لها أهمية نسبية كبيرة .

وتتأثر حركة البضائع العابرة للقناة بالتغيرات التي تطرأ علي حركة التجارة العالمية بصفة عامة وعلي المناطق المستفيدة من قناة السويس بصفة خاصة ، ويوضح الجدول التالي تطور كل من كميات التجارة العالمية ، والكميات التي عبرت القناة وأهميتها النسبية.

جدول (1) تطور كميات البضائع العابرة وأهميتها النسبية للتجارة العالمية

(مليون طن)

السنوات	التجارة العالمية	معدل التطور %	قناة السويس	معدل التطور %	الأهمية النسبية %
2000	5595	-	368.0	-	6.6
2005	7127		571.1		8.0
2006	7439	4.4	628.6	10.0	8.5
2007	7794	4.8	710.1	13.7	9.1
2008	8336	7.0	723.0	1.8	8.7
2009	8002	(4.0)	559.2	(22.7)	7.0
2010	8774	9.6	646.1	15.5	7.4
2011	9100	3.7	691.8	7.1	7.6
2012	9560	5.0	739.9	7.0	7.7
2013	9918	3.7	754.4	2.0	7.6

* الأرقام بين القوسين سالبة

يوضح الجدول السابق ما يلي :

- ان معدلات نمو كميات البضائع العابرة للقناة تفوق معدلات نمو التجارة العالمية مما أدى الي تزايد الأهمية النسبية لها خلال السنوات السابقة،
- وفي المقابل فان تأثير الأزمة المالية العالمية عام 2008 كان أكثر حدة علي قناة السويس

وتختلف الأهمية النسبية لأنواع البضائع العابرة للقناة عن أهميتها النسبية للتجارة العالمية ، حيث تمثل البضائع المحواة حوالي 54% من كميات البضائع العابرة للقناة مقابل 15.5% من التجارة العالمية (بلغت كميات البضائع المحواة المنقولة عالميا عام 2012 حوالي 1418 مليون طن تمثل 15.5% من التجارة العالمية)

كما تجتذب قناة السويس حوالي 21% من تجارة الحاويات العالمية (عدد الحاويات المحملة التي عبرت القناة عام 2012 بلغ 32.3 مليون حاوية ، و بلغت التجارة العالمية 155 مليون حاوية) وبضمنها 100% من تجارة الحاويات علي الطريق بين أوروبا والشرق الأقصى .

اقتصاديات التجارة الدولية العابرة لقناة السويس

تؤثر قناة السويس على اقتصاديات التجارة العالمية بصورة واضحة ،ويمكن التعرف على ذلك من خلال بيان الآثار الاقتصادية لغلق قناة السويس على التجارة العالمية من التقرير الذي أصدرته هيئة الأمم المتحدة عام 1973 والذي يوضح هذه الآثار فيما يلي :

* أدى غلق قناة السويس إلى زيادة كبيرة في الأعباء الإضافية لتكاليف النقل ،وإلى اضطراب حركة التجارة العالمية ، وكان التأثير أكثر شدة على التجارة البترولية بين الشرق الأوسط وأوروبا ، والتجارة المنقولة بحرا الى دول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا .

* (في عام 1966 - آخر سنة قبل إغلاق القناة - عبرت قناة السويس كمية من البضائع بلغت 242 مليون طن (منها 176 مليون طن من المواد البترولية بنسبة 73%) . وهذه الكميات قد تحولت إلى طريق رأس الرجاء الصالح مما أدى إلى ارتفاع تكاليف النقل وتأخر وصول البضائع الأمر الذي أحدث أثارا اقتصادية بالغة) .

The economic effects of the closure of the Suez Canal



**THE INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT & LOGISTICS CONFERENCE (MARLOG 4)
A SUSTAINABLE DEVELOPMENT PROSPECTIVES FOR MEGA PROJECTS
29-31 MARCH 2015**

**Economic consequences of the closure of the Suez Canal
(continued)**

*Summary of increased shipping costs and trade losses or transfers,
1967-1971*

	<i>Total 1967-1971</i>	<i>Per year</i>		<i>Total 1967-1971</i>	<i>Per year</i>
	<i>(Million dollars)</i>			<i>(Million dollars)</i>	
<i>Dry cargo shipping</i>			<i>Other exports (table 27)</i>	<i>1967-1970</i>	
Liners-longer hauls	890	250	By South-East Asian countries	310	175
Bulk carriers			By East African countries	250	125
Longer hauls	495	125	Total quantified	560	300
Higher freight rates	110	b	Other areas	Not quantified	
Total dry cargo	1,495	375	Total trade loss or transfer	2,560	800
Value of vessels trapped in Canal (para. 78)	20	c	<i>3. Other economic effects</i>	<i>1967-1971</i>	
Value of cargo trapped in Canal (para. 78)	10	c	Increase in cost of commercial credit (para. 88)	135	30
Total increased shipping costs	4,385	885	Stock level increases	Not quantified	
			Transfer of port revenues	Not quantified	
<i>2. Loss or transfer of:</i>			Total other economic effects – quantified	135 <u>155</u>	30
<i>Export trade growth</i>			<i>4. Grand total – all quantified increased costs and transfers</i>	7,080	1,715
<i>Oil exports</i>					
By Middle East sources (para. 95) . . .	2,000	500			

a Because of the increasing use of very large tankers, the additional cost of longer hauls compared to a 1967 base disappeared by 1971 (para. 39). But see chapter VIII on projected cost for the mid-1970s.

b Market freight rate levels returned to approximate pre-Canal closure levels by the end of 1969.

c One-time cost.

الآثار الاقتصادية لغلق قناة السويس 1967 – 1975

تمثلت الآثار الاقتصادية لغلق القناة في العوامل التالية :

- (1) خطوط النقل الطويلة حول رأس الرجاء الصالح .
- (2) ارتفاع نوالين النقل البحري بسبب عجز طاقة النقل البحري عن مواجهة الطلب الناتج عن طول مسافة الرحلات حول رأس الرجاء.
- (3) زيادة الاستثمارات التي تم إنفاقها لبناء سفن جديدة وخاصة ناقلات البترول قدرت بحوالي 2600 مليون دولار .
- (4) زيادة في تكاليف النقل البحري بما مقداره 4400 مليون دولار خلال السنوات 1967 – 1971 واستمرار هذه الزيادة سنويا بمعدل 875 مليون دولار .
- (5) الخسائر الاقتصادية التي بلغت حوالي 20% من قيمة صادرات دول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا ، و 23% لمعظم الدول النامية (باستبعاد الدول المصدرة للبترول) .

- (6) تقدر الخسائر الإجمالية التي لحقت بالتجارة بين أوروبا ودول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا بحوالي 560 مليون دولار وهو ما يعادل حوالي 13% من قيمة صادرات هذه الدول خلال السنوات 69-1970
- (7) أدى غلق القناة إلى تحول جزء من التجارة البترولية من منطقة الشرق الأوسط إلى مناطق أخرى في شمال وغرب أفريقيا ومناطق أخرى أكثر قربا من مناطق الاستهلاك العالمي . وتقدر هذه الكميات بحوالي 40 مليون طن سنويا بقيمة تصل إلى 500 مليون دولار أمريكي بسعر 12.5 دولار للطن (وهي القيمة التي كانت سائدة في هذا الوقت) كما تقدر قيمة إجمالي التجارة التي تحولت بحوالي 2000 مليون دولار .

- (8) حدوث اضطرابات في حركة التجارة العالمية بسبب تأخر تسليم البضائع والمنتجات (بسبب طول زمن الرحلات) وزيادة تكلفة التأمين والأعباء التمويلية ، بالإضافة إلى الانخفاض الرهيب في أنشطة الموانئ القريبة من قناة السويس مثل عدن وجيبوتي وبورسودان .
- (9) الاتجاه نحو بناء ناقلات البترول العملاقة مع ارتفاع تكاليف بناء السفن وتكاليف تشغيلها بصورة واضحة ، كذلك أدى غلق القناة إلى التوسع في طاقة أنابيب نقل البترول .
- (10) ارتفاع حاد في تكاليف تشغيل السفن وعلى الأخص أجور الطاقم Crew costs ، كما تضاعفت رسوم التأمين على السفن Vessel insurance premiums ، كما زادت تكاليف نقل البترول الخام من الخليج الى اوربا بنسبة 130% .

وقد لخص التقرير النتائج المباشرة لغلق قناة السويس المتمثلة في زيادة تكاليف النقل البحري بحوالي 7080 مليون دولار خلال الفترة من منتصف عام 1967 حتى نهاية عام 1971 مع استمرارها بمعدل 1715 مليون دولار سنويا بعد ذلك وذلك بخلاف الآثار الأخرى غير المباشرة السابق الإشارة إليها .

وكان من نتائج هذه الآثار الاقتصادية لغلق القناة أن حرصت دول العالم على التعاون فيما بينها لإزالة مسببات غلق القناة والمعاونة في سرعة تطهيرها وإعادة الملاحة فيها وكذلك المعاونة على دعم مشروعات تطويرها.

ذلك ما خسره العالم بسبب إغلاق قناة السويس .

والسؤال التالي هو :

ماذا يكسب العالم حاليا من وجود قناة السويس ؟.

29-31 MARCH 2015

ماذا كسبت التجارة الدولية من قناة السويس عام 2013

جدول (2) كميات و أنواع البضائع التي عبرت قناة السويس في عام 2013 (مليون طن)

الاجمالى	من الجنوب	من الشمال	
153.5	89.3	64.2	المواد البترولية
24.9	20.0	4.9	الغاز الطبيعي المسال
34.1	0.4	33.7	الحبوب
12.1	4.0	8.1	الاسمدة
28.0	10.1	17.9	المعادن المصنعة والآلات
22.7	15.8	6.9	مواد غذائية وزيوت
19.0	9.6	9.4	الكيمياويات
10.4	7.3	3.1	الفحم
36.3	3.5	32.8	الخامات والمعادن
406.1	203.6	202.5	بضائع عامة فى حاويات
7.4	3.0	4.4	أنواع اخرى
²⁵ 754.5	366.6	387.9	الاجمالى

ويوضح البيان التالي مناطق الشحن والتفريغ وكميات البضائع المتداولة في كل منطقة :

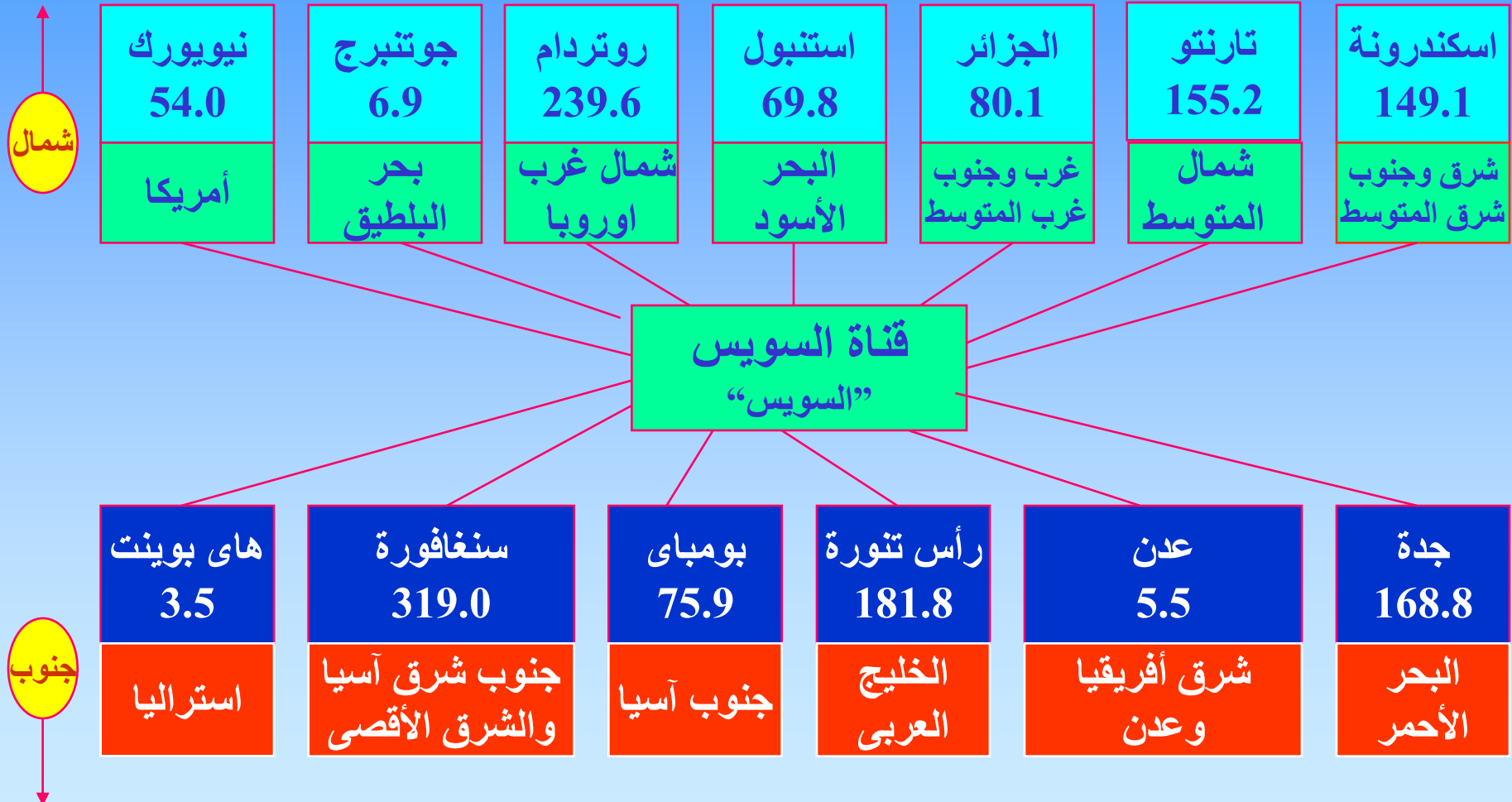
جدول (3) حركة البضائع العابرة للقناة طبقا لمناطق التداول عام 2013

شمال القناة	مليون طن	جنوب القناة	مليون طن
شرق البحر المتوسط	149.0	البحر الاحمر	168.8
شمال البحر المتوسط	155.2	شرق أفريقيا	5.5
غرب البحر المتوسط	80.0	الخليج العربي	181.8
البحر الاسود	69.8	جنوب اسيا	75.9
شمال غرب اوروبا	239.6	جنوب شرق أسيا	241.9
بحر البلطيق	6.9	الشرق الاقصى	77.1
امريكا	54.0	استراليا	3.5
مناطق اخرى	0.0	مناطق أخرى	0.0
المجموع	754.5	المجموع	754.5

ويمكن حساب الوفورات التي حققتها كميات البضائع التي عبرت القناة بدلاً من الدوران حول رأس الرجاء الصالح باستخدام المنهجية التالية :

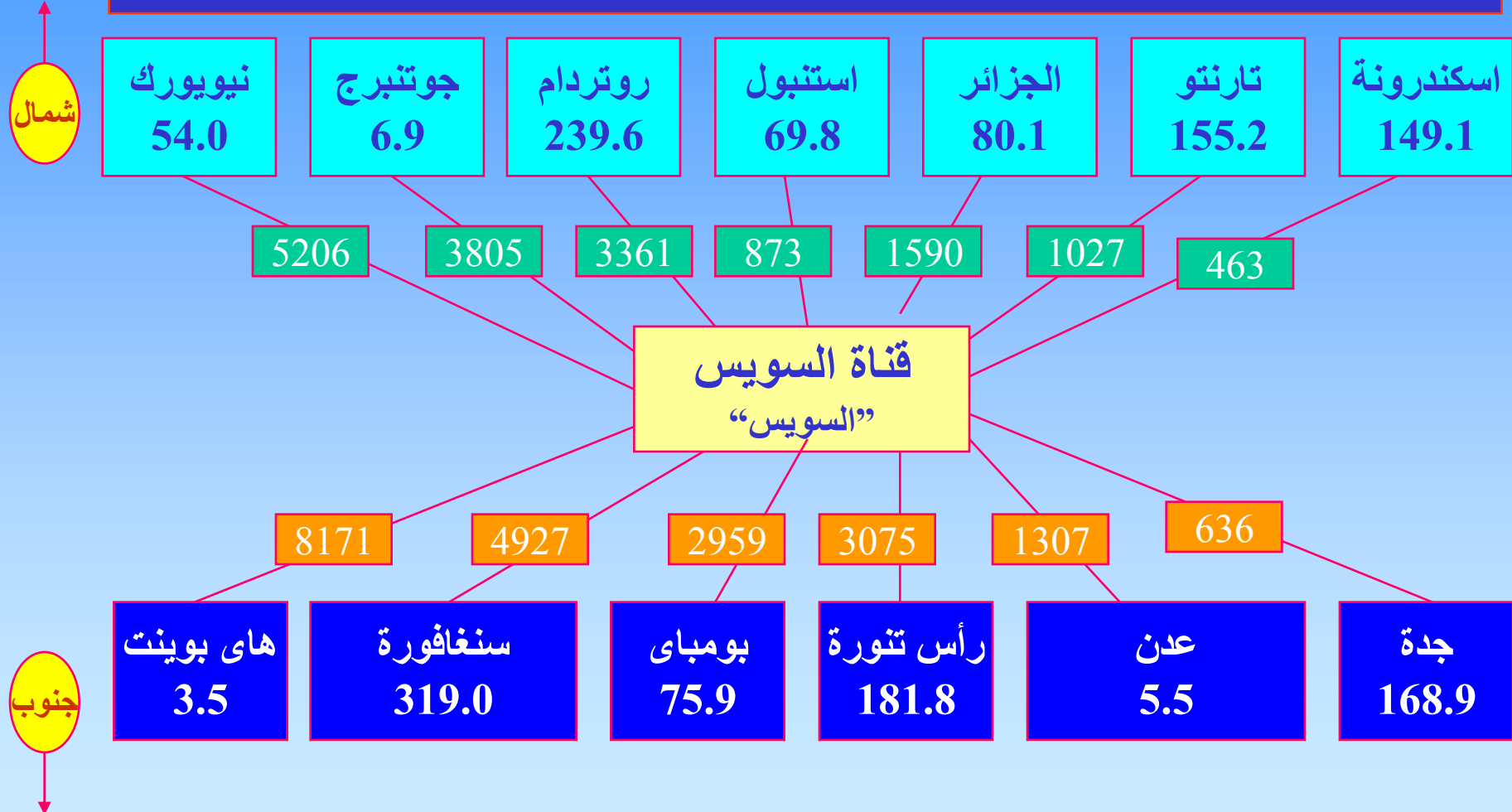
- اختيار مواني ممثلة لمناطق تداول البضائع العابرة.
- حساب مسافة الرحلة البحرية بين المواني الممثلة وكل من قناة السويس ورأس الرجاء الصالح .
- حساب مسافات كميات النقل البحري (طن/ ميل) على الطريقين .
- الوفر المحقق من استخدام القناة (طن/ميل) هو الفرق بين الطريقين.
- حساب قيمة الوفر المحقق بما يعادل التكاليف الإضافية للشحن البحري (او النوالين) **بافتراض عدم وجود القناة.**

كميات البضائع الواردة والصادرة من وإلى المناطق المختلفة شمال وجنوب القناة والميناء الممثل للمنطقة عام 2013 (مليون طن)



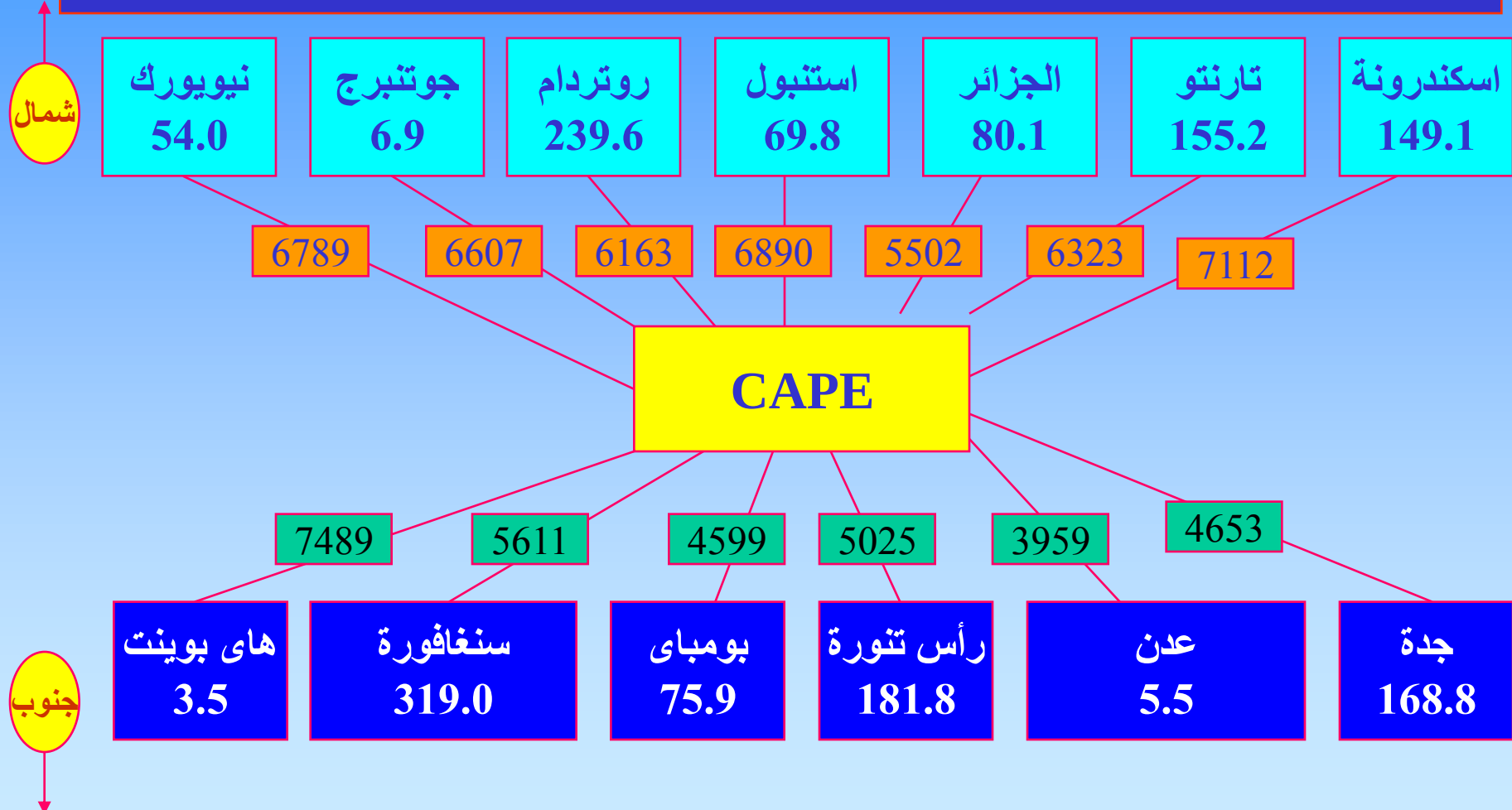
إجمالي كميات البضائع = 754.5 مليون طن

كميات البضائع المتداولة في المناطق المختلفة شمال وجنوب القناة (مليون طن) ومسافة رحلتها إلى قناة السويس (ميل بحري)



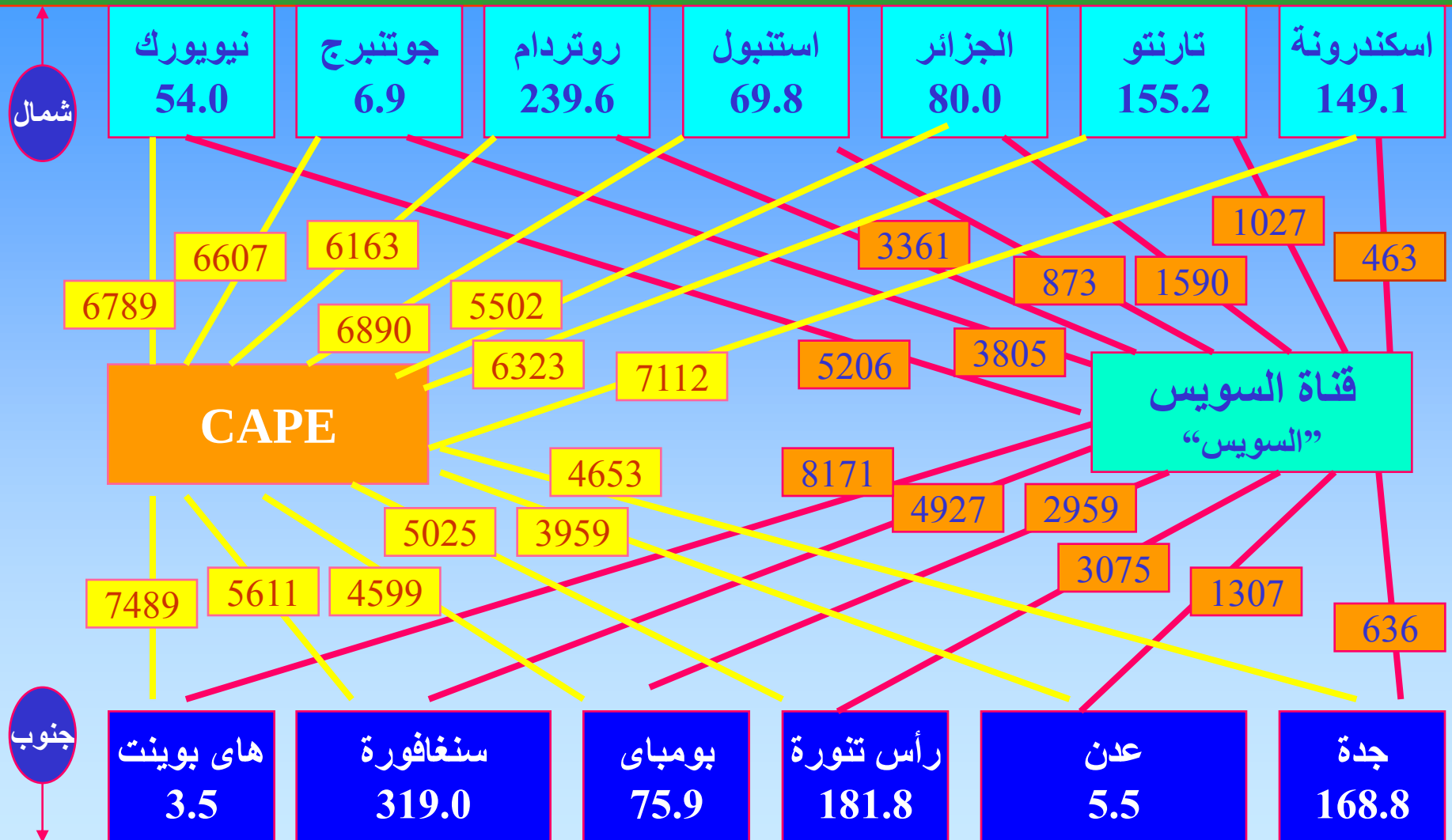
الإجمالى = 4027331 (Million Ton/mile)

كميات البضائع الواردة والصادرة من وإلى المناطق المختلفة ومسافة رحلتها حول الـ CAPE فى حالة عدم وجود قناة السويس



الإجمالى = 8736263 (Million Ton/mile)

كميات البضائع الواردة والصادرة من وإلى المناطق المختلفة ومسافة رحلتها على المسارين المتنافسين



جدول (4) الوفرة في مسافات نقل البضائع بين طريقى قناة السويس ورأس الرجاء الصالح فى عام 2013

Ton miles via (mill T/m)			Cargo ton (mill m.t)	Distance(n.miles)to		Representative port	المناطق
savings	Cape	Suez canal		Cape	Suez		
شمال القناة							
-990701.0	1059688	68987	149.0	7112	463	اسكندرونه	شرق وجنوب شرق المتوسط
-821939.2	981329.6	159390.4	155.2	6323	1027	تارنتو	شمال المتوسط
-312960.0	440160	127200	80.0	5502	1590	الجزائر	غرب وجنوب غرب المتوسط
-419986.6	480922	60935.4	69.8	6890	873	استانبول	البحر الأسود
-671079.0	1476039	804959.5	239.6	6163	3361	روتردام	شمال غرب اوروبا
-19333.8	45588.3	26254.5	6.9	6607	3805	جوتنبرج	بحر البلطيق
-85482.0	366606	281124	54.0	6789	5206	نيويورك	أمريكا
-3321481.6	4850332	1528851	754.5				الاجمالى (شمال القناة)
جنوب القناة							
-678069.6	785426.4	107356.8	168.8	4653	636	جدة	البحر الأحمر
-14586.0	21774.5	7188.5	5.5	3959	1307	عدن	شرق أفريقيا وعدن
-354510.0	913545	559035	181.8	5025	3075	رأس تنوره	الخليج العربى
-124476.0	349064.1	224588.1	75.9	4599	2959	بومباى	جنوب أسيا
-218196.0	1789909	1571713	319.0	5611	4927	سنغافورة	جنوب شرق اسيا والشرق الاقصى
2387.0	26211.5	28598.5	3.5	7489	8171	هاى بوينت	استراليا
-1387450.6	3885931	2498480	754.5				الاجمالى (جنوب القناة)
-4708932.2	8736263	4027331					الاجمالى

يوضح الجدول والشرائح السابقة أن كميات البضائع التي عبرت القناة عام 2013 وقدرها 754.5 مليون طن قد سارت لمسافة 4027331 مليون (طن / ميل) عبر قناة السويس بدلاً من مسافة 8736263 مليون (طن / ميل) حول طريق رأس الرجاء الصالح

وبذلك يكون مقدار الوفرة هو:

4708932 مليون (طن / ميل)

وهو يمثل حوالى 54% من المسافة حول رأس الرجاء الصالح ، أي مايعادل 116% من المسافة عبر قناة السويس.

ويمكن حساب قيمة الوفر الذي حققته التجارة العالمية
نتيجة اختيار طريق قناة السويس بدلا من طريق رأس
الرجاء الصالح والبالغ مقداره 4.7 تريليون (طن / ميل) علي
النحو التالي :

- توزيع مقدار الوفر علي أنواع البضائع التي عبرت القناة عام 2013
حسب الأهمية النسبية لأوزانها.
- حساب متوسط تكاليف نقل (أو نولون) طن/ميل لأنواع البضائع.
- ويمثل حاصل ضرب مقدار الوفر X متوسط تكلفة النقل = قيمة الوفر

توزيع مقدار الوفر المحقق عام 2013 على أنواع البضائع

جدول (5) الأهمية النسبية لأنواع البضائع التي عبرت قناة السويس عام 2013، والوفّر المحقق.

الوفّر (مليون طن/ميل)	الأهمية النسبية %	مليون طن	
955913	20.3	153.5	المواد البترولية
155395	3.3	24.9	الغاز الطبيعي المسال
211902	4.5	34.1	الحبوب
75343	1.6	12.1	الاسمدة
174231	3.7	28.0	المعادن المصنعة والالات
141268	3.0	22.7	مواد غذائية وزيوت
117723	2.5	19.0	الكيمياويات
65925	1.4	10.4	الفحم
226029	4.8	36.3	الخامات والمعادن
2533405	53.8	406.1	بضائع عامة فى حاويات
51798	1.1	7.4	أنواع اخرى
4708932	100.0	754.5	الاجمالى

يوضح الجدول السابق ان الأهمية النسبية لأهم أنواع البضائع العابرة هي :

1.البضائع المحواة	تمثل	53.8%
2.المواد البترولية	تمثل	20.3%
3.الغاز الطبيعي المسال	يمثل	3.3 %
4. الكيماويات	تمثل	2.5 %
5.الحبوب	تمثل	4.5 %
6.خامات المعادن	تمثل	<u>4.8 %</u>
الاجمالي		89.2%

ويمكن حساب قيمة الوفورات التي حققتها هذه الأنواع من البضائع اعتمادا علي البيانات المنشورة لتكاليف النقل (أو النوالين) علي الطريق الرئيس لكل نوع منها والوفر الذي يحققه هذا الطريق ، أما باقي الكميات (وتمثل 10.8 %) سيتم حسابها بأقل تكاليف أو نوالين تم حسابها للأنواع السابقة.

تكاليف النقل (النوالين) المستخدمة في حساب قيمة الوفورات المحققة:

1. البضائع المحواة **1100\$/teu** (متوسط نولون الحاوية في الاتجاهين علي الطريق بين روتردام و سنغافورة)
2. المواد البترولية **30\$/طن** (متوسط تكلفة نقل طن الخام من الخليج العربي الي الي شمال غرب اوربا علي احجام الناقلات)
3. الغاز الطبيعي المسال **61\$/طن** (متوسط تكلفة نقل طن الغاز من الخليج العربي الي شمال البحر المتوسط «الطن=51.3 مليون btu »)
4. المواد الكيماوية **42\$/طن** (متوسط تكلفة نقل الطن بين روتردام و سنغافورة)
5. الحبوب و خامات المعادن وباقي أنواع البضائع الجافة **15\$/طن**
(متوسط تكلفة نقل الطن علي سفن الصب الجاف علي الطريق الأكثر أهمية بين روتردام و سنغافورة)

حساب قيمة الوفورات التي حققتها أنواع السفن العابرة في 2013

1. قيمة وفورات سفن الحاويات (وتمثل 53.8%)

- كمية البضائع التي عبرت القناة من الاتجاهين = $203.6 + 202.5 = 406.1$ مليون طن
- عدد الحاويات المحملة (teus) التي عبرت القناة عام 2013 = 32.3 مليون teu
- متوسط وزن الحاوية الواحدة = 12.58 طن
- طول مسافة الرحلة البحرية للطريق الرئيسي (روتردام-سنغافورة) = 8288 ميل بحري
- متوسط نولون الحاوية (في الاتجاهين) عام 2013 = $\text{usd } \$ 1100$
- متوسط تكلفة نقل الطن/ميل = $\$1100 / (8288 \times 12.58) = \text{usd } \0.01055
- جملة وفورات سفن الحاويات = $2533405 \times 0.01055 = 26727$ مليون \$

2. قيمة وفورات ناقلات المواد البترولية (وتمثل 20.3%)

- كمية البضائع التي عبرت القناة من الاتجاهين $89.3 + 64.2 = 153.5$ مليون طن
- طول مسافة الرحلة البحرية للطريق الرئيسي (راس تنورة-روتريام) 6436 ميل بحري
- متوسط نولون الطن (للخام والمنتجات) عام 2013 $\text{usd } \$ 30 =$
- متوسط تكلفة نقل الطن/ميل $\text{usd } \$ 0.00466 = 6436 / \30 ميل
- جملة وفورات ناقلات البترول $955913 \times 0.00466 = 4456$ مليون \$

3. قيمة وفورات ناقلات الغاز الطبيعي المسال (وتمثل 3.3%)

- كمية البضائع التي عبرت القناة من الاتجاهين 24.9 مليون طن
- طول مسافة الرحلة البحرية للطريق الرئيسي (راس تنورة-تارنتو) 4102 ميل بحري
- متوسط نولون الطن عام 2013 $\text{usd } \$ 61 =$
- متوسط تكلفة نقل الطن/ميل $\text{usd } \$ 0.01487 = 4102 / \61 ميل
- جملة وفورات ناقلات الغاز الطبيعي $155393 \times 0.01487 = 2310$ مليون \$

4. قيمة وفورات ناقلات الكيماويات (وتمثل 2.5%)

- كمية البضائع التي عبرت القناة من الاتجاهين = 19.0 مليون طن
- طول مسافة الرحلة البحرية للطريق الرئيسي (روتردام-سنغافورة) = 8288 ميل بحري
- متوسط نولون الطن عام 2013 = 42.0 \$
- متوسط تكلفة نقل الطن/ميل = 42.0 / 8288 ميل = 0.00506 \$
- جملة وفورات ناقلات الكيماويات = 117723 x 0.00506 = 596 مليون \$

5. قيمة وفورات سفن الصب الجاف والأخرى (وتمثل 22.6%)

• كمية البضائع التي عبرت القناة من الاتجاهين

(الحبوب، والاسمدة، والفحم، والخامات، والمعادن، والبضائع الأخرى) = 151.0 مليون طن

* طول مسافة الرحلة البحرية للطريق الرئيسي (سنغافورة-روتterdam) = 8288 ميل بحري

• متوسط نولون الطن عام 2013 = 15 \$ usd

• متوسط تكلفة نقل الطن/ميل = 15\$/ 8288 ميل = 0.00181 \$ usd

جملة وفورات الصب الجاف = 0.00181 x 946496 = 1713 مليون \$

29-31 MARCH 2015

قيمة الوفورات المحققة للبضائع العابرة لقناة السويس عام 2013

<u>مليون \$</u>	<u>الاهمية النسبية</u>		
26727	53.8%	تمثل	1.البضائع المحواة
4456	20.3%	تمثل	2.المواد البترولية
2310	3.3%		3.الغاز الطبيعي المسال يمثل
596	2.5%	تمثل	4. الكيماويات
1713	22.6%	تمثل	5.الصب والأخري
35802	100.0%		الاجمالي

يوضح البيان السابق قيمة الوفورات التي حققتها التجارة العالمية التي عبرت قناة السويس عام 2013 بدلا من الدوران حول رأس الرجاء . وفي المقابل سددت هذه التجارة رسوما لعبور القناة 5300 مليون \$ وهو ما يعادل 14.8% فقط من قيمة هذه الوفورات

تحديث البيانات:

- تناولت الدراسة في العرض السابق قيمة الوفورات المباشرة التي حققتها التجارة العالمية من عبور القناة عام 2013 بدلا من الدوران حول أفريقيا . وفي اطار تحديث البيانات المتاحة عن عام 2014 يمكن تحديد مايلي :
- زادت كميات البضائع العابرة – من 754.5 الي 822.3 مليون طن – بنسبة 9.0%.
- زادت البضائع المحواة – من 406.1 الي 435.0 مليون طن – بنسبة 8.5% .
- زاد عدد الحاويات المحملة – من 32.3 الي 35.0 مليون حاوية teu – بنسبة 8.4%.
- (وهي بضائع حساسة للزمن) و تمثل 53% من اجمالي الكميات العابرة في 2014 .
- وعليه فان الزيادة المطردة في كميات البضائع العابرة عاما بعد عام تؤدي الي زيادة في حجم وقيمة الوفورات التي تحققها من عبور قناة السويس .

29-31 MARCH 2015

علي الرغم من اقتناع الباحث – شخصيا- بالنتائج التي أظهرتها الدراسة ، إلا انه توجد بعض النقاط التي تتطلب المزيد من المناقشة حتي تكتمل الصورة ومنها :

- أن الباحث كان متحفظا في حساب المكاسب التي حققتها التجارة العالمية من عبور القناة بدلا من الدوران حول أفريقيا ، وأن المكاسب الحقيقية تفوق هذه النتائج ،ومن أهمها قيمة الوفرة في زمن الرحلات وعائد رأس المال المستثمر في البضاعة.

حيث تشير الإحصاءات المنشورة لمنظمة « أكتاد UNCTAD » أن قيمة التجارة العالمية عام 2013 قد بلغت 18.8 تريليون دولار امريكي \$، منها البضائع المصنعة قيمتها 12.1 تريليون \$ ، ويمكن تصور قيمة البضائع التي عبرت القناة عام 2013، وحساب العائد علي رأس المال المستثمر فيها والوفرة المحقق في زمن الرحلات وعلي الأخص في البضائع المحواة (وهي بضائع حساسة للزمن) والتي تمثل أكثر من نصف هذه الكميات .

- زيادة الاستثمارات المطلوبة لبناء سفن جديدة لمواجهة الطلب علي النقل أخذا في الاعتبار أن حجم الوفورات التي تحققها القناة تمثل 116% من طاقة النقل الحالية عبر قناة السويس (أي أنه مطلوب مضاعفة طاقة عدد السفن التي عبرت القناة لتعويض عدم استخدام القناة).

- ترتيبا علي ماسبق ، فانه من المؤكد ارتفاع نوالين وتكاليف النقل البحري بسبب عجز طاقة اساطيل النقل البحري عن مواجهة الطلب الناتج عن طول مسافات الرحلات حول الرأس ، وفي المقابل فان زيادة تكاليف النقل البحري تؤدي حتما الي تراجع كميات البضائع المطلوب نقلها و لمسافات طويلة لا تحقق المنفعة الاقتصادية التي تتحقق من نقلها ، وبالتالي يمكن حدوث تغير في النمط الجغرافي للتجارة مثل التحول الي مناطق اخري .
 - اضطراب حركة التجارة العالمية وتأثيرها المباشر علي معدلات نمو الاقتصاد العالمي وعلي الأخص في الدول الأوروبية وشركائها التجاريين جنوب القناة .
 - الخسائر الاقتصادية التي تلحق بالدول القريبة من طرفي القناة (وهي الأكثر استفادة من القناة) بعد تحول جزء كبير من التجارة عنها الي مناطق أخرى.
- (نهاية البحث بحمد الله)

شكراً لِمَنَّا بَعَثَكُم