

قناة السويس الجديدة:
الآثار الاقتصادية على التجارة البحرية في منطقة
البحر المتوسط

maritime
economy

"قناة السويس الجديدة: الآثار الاقتصادية على التجارة البحرية في منطقة البحر المتوسط"
هو بحث أعدته SRM وهو مركز بحوث تابع لمجموعة انتيسا سان باولو الايطالية بالتعاون مع

CERTeT-Bocconi

ضمن مشروع " مراقبة النقل البحري والخدمات اللوجستية" التابع لـ SRM

www.srm-maritimeconomy.com

مدير البحث:

ماسيمو دياندريس

المنسق:

أليساندرو بانارو

المؤلفون:

أوليفيرو باتشيلي (CERTeT)

آنا أريانا بونفانتي (SRM)

أوليمبيا فيريرا (SRM)

روبرتو زوتشيتي (CERTeT)

تم تحديث البيانات والتحليلات حتى يوليو 2015

التحليلات الواردة في هذا الملخص لا تمثل أو تلتزم بأي آراء أو وجهات نظر من جانب الشركاء المؤسسين والاعتياديين لشركة SRM. الغرض الوحيد من هذه الورقة البحثية هو تقديم التوضيحات والمعلومات لا غير، ولا تهدف بأي شكل أن تقدم رأياً أو اقتراحات استثمارية أو أحكام معبرة عن الشركات أو الأفراد المشار اليهم بالبحث. لا يمكن إجراء أي صورة من التوزيع أو النسخ الأمين لهذا النص، أو أي جزء منه، بدون الحصول علي تصريح من SRM. يسمح فقط باستخدام هذا التقرير والمعلومات الواردة فيه لأغراض الدراسة والأبحاث في مجال هذه الصناعة ، ويتم تنفيذ ذلك بشرط الإشارة إلى المصدر.

تصميم الرسومات وتطوير النشر: مارينا ريبولي

تم وضع مسودة المستند الحالي بدعم من:



جدول المحتويات

4	ملخص تنفيذي
7	مقدمة
8	دور مصر في سلسلة الإمدادات العالمية
13	اتجاهات النقل ووضع إطار العمل التخطيطي للبنية التحتية
20	قناة السويس الجديدة
24	الآثار المتوقعة على التجارة البحرية
42	الاستنتاجات

ملخص تنفيذي

◀ تحتل مصر المرتبة 19 (من بين 157 دولة) في "مؤشر الربط البحري" لمنظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، وهو مؤشر يقيس القدرة التنافسية لنظام النقل البحري استناداً إلى شبكة وجودة الخدمات التي تقدمها الموانئ للحاويات. وعلى مستوى منطقة الشرق الأوسط تعتبر مصر من ضمن البلدان ذات الأداء الأفضل حيث ارتفعت إلى مرتبة أعلى بزيادة 20 نقطة في قيمة المؤشر بالمقارنة بعام 2004.

◀ بالإضافة إلى ذلك، بين عامي 2007 و 2014 ارتفع ترتيب مصر بمقدار 35 مركز في مؤشر أداء الدعم اللوجستي لتصل إلى المركز 62 (مؤشر البنك الدولي الذي يقيس التنافسية اللوجستية لـ 160 دولة حول العالم).

◀ من المتوقع أن تحقق هذه المؤشرات مزيداً من النمو بعد افتتاح قناة السويس الجديدة.

◀ في الدول ذات نفس الدخل للفرد، فإن الدول ذات الأداء اللوجستي الأفضل شهدت نمواً بمعدل أكبر، بمقدار 1% لإجمالي الناتج المحلي و 2% في التجارة الخارجية. تستند التوقعات الاقتصادية لمصر على هذه البيانات الإيجابية.

◀ في عام 2014 بلغ حجم البضائع المارة عبر قناة السويس 822 طن؛ 416 مليون منها إلى اتجاه الجنوب؛ و 406 إلى اتجاه الشمال (حوالي 8% من إجمالي حجم البضائع المتداولة عالمياً)

◀ بين عامي 2000 و 2014 سجلت حركة النقل في القناة زيادة مقدارها 120% في البضائع المارة. بلغت إيرادات قناة السويس بين يوليو 2014 و مارس 2015 ما مقداره 4.1 مليار دولار، بزيادة 2.5% مقارنة بنفس الفترة من العام السابق.

◀ على مدار نفس الفترة، زادت أحجام تجارة الحاويات من الشمال إلى الجنوب (بما يمثل 50% من إجمالي حجم التجارة) بمقدار 187% بينما زادت التجارة من الجنوب إلى الشمال بمقدار 219%، وفي عام 2014 وبلغ الميزان الفعلي (212 مليون طن من الشمال إلى الجنوب و 222 طن من الجنوب إلى الشمال). كما زاد حجم تجارة المنتجات البترولية بشكل كبير؛ من 50 مليون طن في عام 2000 إلى 178 مليون طن في 2014 (+251%).

◀ إذا نظرنا إلى حجم المرور في اتجاه الشمال عبر قناة السويس؛ فإن الدور المتنامي في الأهمية لمنطقة الخليج العربي كمصدر للشحنات يغدو واضحاً. وفي واقع الأمر فإن 34% من إجمالي

الشحنات (137 مليون طن) خرجت من هذه المنطقة في عام 2014، وهذه النسبة تأتي في الترتيب بعد جنوب شرق آسيا، حيث تبلغ الشحنات الصادرة منها حوالي 161 مليون طن.

◀ **سفن الحاويات هي أكثر أنواع السفن التي ستستفيد بأكبر قدر من قناة السويس الجديدة ؛ لذلك فإن دور مدينة بورسعيد يعتبر جوهريا ، حيث يجري حاليا إنشاء مشروعات كبيرة في مجال البنية التحتية.**

◀ **ستصبح منطقة قناة السويس الجديدة قادرة على التنافس مع مناطق الدعم اللوجيستي الرئيسية في العالم وبشكل خاص مع مدن الشمال الأوروبي كروتterdam وهامبورج.**

◀ **يشير تسجيل طلبات العبور بالقناة لعام 2015 الى زيادة، في عام 2018، لأسطول سفن الحاويات بنحو 7% مع ارتفاع الرقم إلى 72% اذا ما أخذنا في الاعتبار مرور السفن العملاقة التي تتراوح ساعاتها من 18000 إلى 21000 وحدة مكافئة لعشرين قدم (TEU)، و 20.7% لأسطول السفن التي تتراوح ساعاتها من 13000 إلى 18000 وحدة مكافئة لعشرين قدم (TEU).**

◀ **تشير تقديرات عام 2018 إلى توقع عبور عدد 83 سفينة عملاقة، يتركز أغلبها في مسارات شمال شرق أوروبا وشرق البحر المتوسط حيث تعمل التحالفات الكبرى - من بين شركات أخرى - 2M و Ocean Three، والتي تستحوذ، في مسار آسيا-البحر المتوسط، على حصة تبلغ 39% و 27% على التوالي**

◀ **الأثر المتوقع لاختيار المسارات من قبل شركات الشحن يبدو واضحا أخذاً في الاعتبار أن افتتاح قناة السويس الجديدة سيؤدي إلى تقليل زمن العبور من 18 إلى 11 ساعة. وعلى وجه الخصوص تشير التقديرات الي أن استخدام مسار قناة السويس سيحقق وفراً في متوسط تكلفة التشغيل لأي شركة نقل بحري يتراوح بين 5-10% (حسب المسارات والمسافات). فعلى سبيل المثال، بالنسبة لمسار هونج كونج-نيويورك، فإن القناة الجديدة، بتقليلها لزمن العبور، يمكن أن تمثل بديلا صالحا لقناة بنما.**

◀ **إن تقليل تكلفة العبور، مع زيادة قدرة القناة الاستيعابية ، قد يؤدي إلى آثار هامة على ترتيب موانئ البحر المتوسط من حيث الأهمية وعلى أحجام المرور المتجهة إلى البحر المتوسط والتي بلغت في عام 2015 نسبة 19% (مرتفعة بذلك مقارنة بـ 15% في عام 2005).**

◀ **فيما يتعلق بالموانئ الإيطالية، التي تتداول حاليا 460 طن من البضائع، فإن قناة السويس الجديدة تمثل تحديا هاما لها: فالسفن الأكبر والأكثر عددا تتطلب تحديثات كافية وعاجلة في البنية التحتية لتلك الموانئ بما في ذلك الحاجة إلى تركيب قاع البحر والاستثمار في الابتكار والدعم اللوجيستي.**

◀ إن تدعيم مسار البحر المتوسط-السويس-الخليج يمثل فرصة استراتيجية لكل من مصر وإيطاليا، وبشكل خاص للمناطق الجنوبية، التي بإمكانها تطوير دورها الطبيعي كمنصة لوجستية في قلب البحر المتوسط، وبما يدعم كذلك الاقتصاد الإيطالي.

مقدمة

تهدف هذه الورقة البحثية إلى لفت الانتباه إلى التداعيات الاقتصادية الكبرى المتوقعة على قطاعات النقل والدعم اللوجستي والسياحة والأعمال، بشكل مباشر أو غير مباشر، المرتبطة بالنقل البحري بين القارات نتيجة التوسعات في قناة السويس والأنشطة اللوجستية الشاملة المخطط لها من جانب الحكومة المصرية والمتوقع إنجازها خلال السنوات القليلة القادمة.

فعلى مدي العقد الماضي، شهدت حركة التجارة عبر قناة السويس زيادات سنوية كبيرة، باستثناء الثلاث سنوات بين 2009 و 2011، حيث بلغت الزيادة أكثر من 300 مليون طن بين عامي 2004 و 2014، عندما زادت من 520 إلى 822 مليون طن. وقد أدى الاتجاه التصاعدي لحجم مرور التجارة عبر القناة الى جانب تزايد الضغوط لرفع القدرة على التنبؤ بالوقت الذي تستغرقه السفن في العبور - وهو عنصر تزداد أهميته بالنسبة لحركة الحاويات التي تمثل أكثر من 50% من حجم السوق الذي تخدمه القناة - الي ادراك الحكومة المصرية، في زمن قصير جدا، لضرورة العمل علي تحقيق استثمار ذو أهمية اقتصادية وجغرافية وسياسية كبيرة.

يركز هذا التحليل على آثار التوسعات في قناة السويس على حركة التجارة في البحر المتوسط ويأخذ في عين الاعتبار الخلفية الجغرافية الخاصة في منطقة القناة وفي شبه جزيرة سيناء والتوسع كجزء من النمو الاقتصادي الذي تقوده استراتيجيات عامة طويلة المدى. بشكل خاص، يركز التحليل على الزيادات المحتملة في التبادل التجاري بين دول البحر المتوسط ودول الخليج العربي، في ضوء التطور الأخير في السياسات الدولية التي أدت إلى الاحتواء الكامل لإيران بين الدول المعنية بالتبادل التجاري مع الشركات الرائدة في العالم الغربي.

تنشأ كذلك عن الأهمية الاستراتيجية للمشروع آثار هامة على العلاقة بين إيطاليا ومصر، بسبب وصول التبادل التجاري بين البلدين في 2014 إلى 5.2 مليار دولار (بزيادة تبلغ +10.2% مقارنة بعام 2013)، وكذلك بسبب أن مصر هي الدولة الوحيدة في العالم التي تتمتع بحجم كبير تمثل إيطاليا بالنسبة له سوق التصدير الرئيسي.

تمت هيكلة الدراسة بغرض تناول دور مصر في سلسلة الامدادات العالمية وآثار أحدث استثماراتها الاستراتيجية على اقتصاد الموانئ والاقتصاد البحري. تقوم الدراسة، بشكل خاص، بتحليل اتجاهات حركة التجارة والبنية التحتية الجديدة التي تم إنشاؤها بجوار قناة السويس. يقدم التحليل نظرة عامة شاملة على الأعمال التوسعية في قناة السويس وكذلك التوسعات في الموانئ المصرية على شواطئ البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والتي يمكن أن تكون المستفيد الأكبر من العمل مع الموانئ المطلة على الخليج العربي. يحتوي الجزء الأخير على ملخص لتقييم الآثار الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة، مع نظرة متعمقة على الاقتصاد البحري واقتصاد الموانئ.

دور مصر في سلسلة الإمدادات العالمية

تلعب مصر دوراً رئيسياً في سلسلة الإمدادات العالمية بفضل دورة الإنتاج والاستهلاك التي يتم تنشيطها بوجود 85 مليون مواطن مما يجعل مصر الدولة الرئيسية في شمال أفريقيا ، وبفضل المنطقة الحضرية للقاهرة حيث يعيش أكثر من 15 مليون شخص مما يجعلها ثاني أكبر مدينة أفريقية بعد لاجوس في نيجيريا. في الحقيقة، فإن مصر تستمد أهميتها بالكامل تقريباً من موقعها الجغرافي، لكونها مركز التقاء للتدفقات البحرية الرئيسية بين شرق وغرب نصف الكرة الشمالي. علاوة على ذلك، تتمتع مصر ببعض الموانئ الأفريقية الرئيسية (الإسكندرية، دمياط وبورسعيد) والمطارات الرئيسية (القاهرة).

رغم المزايا النسبية لهذه العناصر، فإن مصر عبر تاريخها لم تحقق إلا فوائد اقتصادية محدودة من الدعم اللوجستي والنقل على المسارات من وإلى القارة الأفريقية وكذلك على المسارات بين القارات، بسبب عدم الاستفادة بشكل كامل من قناة السويس، وعدم وضع سياسات صناعية، وعدم معالجة تطوير هذا القطاع. كذلك فإن التزام مصر بالسعي إلى إنجاح منطقة التجارة الحرة ثلاثية الأطراف COMESA-EAC-SADC يهدف بالتأكيد إلى المساعدة في تغيير هذا الوضع، بما يضمن استغلال أفضل لإمكاناتها الجغرافية (ستقوم SRM قريباً بإصدار دراسة تلقي الضوء على المزايا المحتملة لمصر من زيادة التكامل مع التجارة الأفريقية)

يتناول التقرير نصف السنوي "الاتصال من أجل التنافس"، الصادر عن البنك الدولي، بالتفصيل العناصر الاستراتيجية للنقل والدعم اللوجستي المصري من خلال مؤشر الأداء والدعم اللوجستي (LPI)¹. هذا المؤشر هو نتيجة التعاون بين البنك الدولي واللاعبين الرئيسيين والخبراء في الدعم اللوجستي. والغرض المحدد من هذا التقرير، الذي يتم اعداده مرة كل سنتين (البنك الدولي، 2014) هو مساعدة الدول على تحديد نقاط القوة ونقاط الضعف في أنظمة الموانئ الخاصة بها بغرض برمجة استثماراتها بطريقة أكثر فعالية. وفي واقع الأمر ، فإن دراسة البنك الدولي تشير إلى أنه مع نفس مستوي دخل الفرد، فإن الدول ذات الأداء الأفضل في الدعم اللوجستي تنمو بشكل أكبر، بمقدار 1% في إجمالي الناتج المحلي و 2% في حركة التجارة.

¹ وفقاً لتعريف البنك الدولي، فإن الدعم اللوجستي يشتمل على عدد من الأنشطة الأساسية – تتراوح بين النقل والتخزين وتجميع البضائع والعمليات الجمركية والفرز داخل الدول وأنظمة السداد – بما يؤثر على مختلف المشغلين والقطاع الخاص والعام. لذلك، فإن إطار العمل العالمي التنافسي للدعم اللوجستي هو محور التجارة الدولي ويؤثر بشكل إيجابي على النشاط الاقتصادي لكل بلد، حيث يعتبر تحسينه هدفاً تنموياً رئيسياً لصناعات السياسة.

و مع التقدم التكنولوجي، فإن التبادل التجاري على المستوى العالمي، وتحرير الاستثمارات يؤديان إلى خلق فرص جديدة، مع تقديم سلاسل الإمدادات العالمية الأخرى لتحديات جديدة يمكن التغلب عليها فقط من قبل الدول التي تعمل على تسهيل التداول السريع والقوي والاقتصادي للشحنات. بالتالي، ومن خلال مؤشر أداء الدعم اللوجستي، يهدف البنك الدولي إلى جذب الانتباه إلى مسألة ذات أهمية عالمية وإلى توفير إطار عمل تحضير للحوار بين الحكومات، والقطاع الخاص والمجتمع المدني لتمكينها من تعريف الإصلاحات المشتركة التي تساعد على تحقيق الاستثمارات في البنية التحتية، ودعم التعاون متعدد الأطراف اللازم لتجنب التكاليف التجارية المتزايدة نتيجة الاستبعاد التجاري، والهروب من الحلقة المفرغة لما يسمّى "بالفتور اللوجستي".

من المستقر عليه بشكل عام أن سلاسل الدعم اللوجستي القوية تشتمل على تطوير للتجارة والنمو. في الحقيقة، فإن مؤشر أداء الدعم اللوجستي يتبنى هذه النظرية بإثباته أن تحسين الأداء اللوجستي يؤثر بشكل إيجابي على التوسعات في حركة التجارة وتنوع الصادرات، والقدرة على جذب استثمارات أجنبية مباشرة وتحقيق نمو اقتصادي.

يقوم مؤشر أداء الدعم اللوجستي² بتلخيص نتائج الدول في مجالات التقييم الستة التكميلية.

- كفاءة عملية التخليص الجمركي
- جودة البنية التحتية للنقل والتجارة

² بشكل خاص، فإن مؤشر أداء الدعم اللوجستي يقدم تقييماً متعدد الأبعاد لأداء الدعم اللوجستي لكل دولة بوضعها على مقياس يتأرجح من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل). التقييم هو نتيجة الاستطلاع الذي تم إجراءه على الانترنت على أكثر من 5000 عملية تقييم فردية للدول قدمها حوالي 1000 شاحن وناقل سريع دولي بغرض مقارنة الأداء اللوجستي لعدد 155 دولة. تعتمد العينة المنقاة من المشغلين على الافتراض القائل بأن آراءهم تمثل أهمية حيث أنهم يحددون مسارات الحركة الواجب سلكها ويؤثرن على الشركات فيما يتعلق باختيار المكان واختيار الموردين وتحديد السوق المستهدف.

بالنسبة للبنك الدولي فإن مسائل الأولوية التي يتوجب التعامل معها بغرض تحسين مجال النقل والدعم اللوجستي هي كما يلي:

- تحرير أسواق خدمات الدعم اللوجستي، بما يعمل على تشجيع اللاعبين المحليين على زيادة جودة الإمدادات. وينطبق هذا بشكل خاص على قطاعات النقل البري والجمارك التي تمثل أهمية في التوصيل الجيد للبضائع من جانب الشاحنين الدوليين.
- توقيت وتكلفة الاستيراد والتصدير
- اعتمادية وتنبؤية سلسلة الإمدادات، حيث أنه في الدول التي ينخفض فيها الأداء، فإن المستوردين والمصدرين يتكبدون تكاليف أعلى للحد من آثار السلاسل غير الموثوق بها.

• توفر وجودة البنية التحتية للتجارة وهي العامل المساعد على النمو. وفقاً للبنك الدولي فإن مصطلح "البنية التحتية" يعبر عن البنية التحتية اللازمة لنقل الشحنات والركاب، وكذلك البنية التحتية اللازمة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات المستخدمة بشكل واسع عند معالجة البيانات الخاصة بالتجارة.

- الإدارة والتنسيق الفعال للحدود من جانب مختلف الجهات المعنية بالعمليات الجمركية: حيث يبدو أن الجهات المسؤولة عن إنفاذ معايير الصحة والصحة النباتية وإنجاز معايير المنتجات هي في الواقع واحدة من أكثر مسببات التأخير في عملية التخليص الجمركي للبضائع في العديد من الدول، لأن ذلك يعني الحاجة إلى مزيد من الإجراءات وعمليات التفتيش البيروقراطية.

- المهارات اللازمة للدعم اللوجستي فيما يتعلق بالمعرفة الوثيقة بالإجراءات التجارية

تتعلق المعايير بالموضوعات الإضافية (الإجراءات الجمركية وجودة البنية التحتية) وبالعناصر التي حازت الاهتمام مؤخراً (أنظمة تتبع وتعبق الشحنات، والتسليم في المواعيد المحددة، والخبرات في أنظمة الدعم اللوجستي المحلي) وهي ما تمثل أهمية خاصة في صناعة يوجد بها ميل لخفض عدد المستودعات، لتبني أنظمة إدارة لحظية، ولتنفيذ سلاسل الإمدادات العالمية.

- سهولة ترتيب أسعار تنافسية للشحنات
- كفاءة وجودة خدمات الدعم اللوجستي
- القدرة على تعقب وتتبع مسار الشحنات
- التوقيت المناسب لوصول الشحنات إلى الجهات خلال أوقات التسليم المجدولة أو المتوقعة.

تنتقل التجارة العالمية بين الدول المختلفة عبر شبكة من مشغلي الدعم اللوجستي وتعتمد التنافسية بينهم على عدد من العوامل الخاصة بكل دولة كإجراءات التبادل التجاري والبنية التحتية الخاصة بالنقل والاتصالات والأسواق المحلية الخاصة بخدمات الدعم. في هذا السياق، فإن ألمانيا وهولندا وبلجيكا وبريطانيا العظمى تتمتعان بأعلى المراكز في الترتيب الموضوع من قبل البنك الدولي في 2014 بنقاط تتجاوز 4.00 (4.12 و 4.05 و 4.04 و 4.01، على التوالي) بينما تحتل مصر المركز 62 بنقاط تبلغ 2.97، وهذا مع تحسن صافي مقارنة بأرقام 2007 و 2010 حيث احتلت فيهما المراكز 97 و 92 على التوالي.

أما أرقام عام 2014 فهي أقل من أرقام عام 2012، حيث احتلت مصر المركز 57.

كل هذا يوضح الفجوة الكبيرة في الدعم اللوجستي، مما يكشف على أن مصر يتوجب عليها سد هذه الفجوة في السياق الجغرافي-الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط التي تحتل فيها الإمارات العربية المتحدة وقطر وتركيا وإسرائيل المراكز 27 و 29 و 30 و 41 على التوالي في ترتيب البنك الدولي مما يلقي بالضوء على نتائج استراتيجيات التنمية المحددة. علاوة على ذلك، فإن دول أخرى مثل المملكة العربية السعودية والبحرين وقبرص وعمان قد استثمرت في السياسات المستهدفة في هذا المجال ونجحت في احتلال مراكز أفضل من مصر وهي 49 و 52 و 58 و 59 على التوالي.

يوضح الجدول أدناه أداء مصر ويلقي الضوء على المجالات التي حدث فيها تحسن وتلك التي ما زالت تحتاج الي مزيد من التطوير .

- بشكل تفصيلي، سجلت مصر 2.85 في كفاءة عملية التخليص الجمركي؛ و 2.86 في البنية التحتية؛ و 2.87 في سهولة ترتيب شحنات ذات أسعار تنافسية ، و 2.99 لكفاءة وجودة خدمات الدعم اللوجستي، و 3.23 لقدرتها على تتبع وتعقب مسارات الشحنات، و 2.99 لدقة أوقات وصول الشحنات إلى وجهاتها.

يبدو أن مصر تواجه مشاكل كبيرة في دقة أوقات وصول الشحنات الي وجهاتها ومع تنظيم وأسعار الشحنات الدولية، وهي معايير تحتل فيها المراكز 99 و 77 على التوالي في الترتيب العالمي. علاوة على ذلك، ورغم أنها حققت تحسنا كبيرا في جميع المعايير مقارنةً بعام 2007 حيث بلغ متوسط مؤشر أدائها في الدعم اللوجستي 2.37، وفي عام 2014 بلغ 2.97، إلا أنه يتوجب إدراك أن مصر ما زالت بعيدة كثيرا عن دول مثل الإمارات العربية المتحدة (مؤشر أداء الدعم اللوجستي 3.54) و قطر (3.52) و تركيا (3.50) و المملكة العربية السعودية (3.15).

ترتيب مصر في مؤشر أداء الدعم اللوجستي (LPI)

الترتيب					النقاط*					المعيار
2007	2010	2012	2014	A 07-14	2007	2010	2012	2014	A 07-14	
119	122	69	57	+62	2.37	2.61	2.98	2.85	+0.48	الجمارك
119	106	45	60	+59	2.08	2.11	2.60	2.86	+0.78	البنية التحتية
111	110	51	77	+34	2.00	2.22	3.07	2.87	+0.87	الشحنات الدولية
96	54	50	58	+38	2.38	2.87	2.95	2.99	+0.51	كفاءة وجودة خدمات الدعم اللوجستي
72	101	66	43	+29	2.62	2.56	2.86	3.23	+0.61	التتبع والتعقب
96	81	64	99	-3	2.85	3.31	3.39	2.99	+0.14	دقة التوقيت
97	92	57	62	+35	2.37	2.61	2.98	2.97	+0.60	مؤشر أداء الدعم اللوجستي

جدول 1 - المصدر: البنك الدولي، تقرير مؤشر أداء الدعم اللوجستي، سنوات متعددة

* 1 الحد الأدنى و 5 الحد الأقصى

في جميع الأحوال، فإن مصر تحتل الترتيب الثاني بين دول أفريقيا، بعد جنوب أفريقيا التي تحتل المركز 34.

على مدار العقد الماضي، فإن الاستثمارات الرئيسية في مجال البنية التحتية للنقل في مصر حدثت في مجال الموانئ وساعدتها على الصعود من المركز 119 في مؤشر أداء الدعم اللوجستي في 2007 إلى المركز 60 في 2014.

بشكل خاص، تم إنجاز استثمارات كبرى في بورسعيد ودمياط في البحر المتوسط. بور سعيد هو ميناء الشحن الرئيسي المصري ويقع على قناة السويس. داخل الميناء، والذي اكتمل تشغيله بدايةً من 2004، يوجد العديد من محطات التشغيل التابعة لشركات عالمية رائدة في مجال صناعة الحاويات، كشركة APM Terminal و (مجموعة Maersk) و COSCO Pacific. الميناء مقسم إلى جزأين، بورسعيد وشرق بورسعيد، وتبلغ قدرة الأول 800 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدم (TEU) وتبلغ قدرة الثاني 2.7 مليون TEU. البنية التحتية منتشرة على مساحة 90 هكتار مع غاطس يتراوح من -14 متر إلى -16.5 متر ويتكون من 21 ونش على رصيف الميناء. ارتفع حجم التجارة من 1.62 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم في 2005 إلى 3.96 مليون في 2013. تشتمل خطط تطوير الميناء على التوسع إلى 5.4 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم.

تم إنشاء ميناء دمياط في 1988، غرب مصب نهر النيل بمسافة 8 كم. تتم إدارة محطة الحاويات من جانب شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع، ويمتد على مساحة 62.5 هكتار ويتكون من 4 أرصفة. يبلغ الغاطس -14.5

والميناء مزود بعدد 8 أوناش على الأرصفة بسعة سنوية تبلغ 1.2 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم. تهدف بعض المشاريع، القائمة حالياً، إلى إنشاء محطة جديدة للحاويات، تعمل على زيادة قدرة التداول إلى 4 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم. بفضل هذه الاستثمارات في هذه الموانئ الموضحة، فإن الشركات البحرية الرئيسية في مجال الحاويات قررت إدخال مصر في شبكة خدماتها العالمية، بما يساهم في التحسن الكبير في مؤشر الربط البحري (LSCI)، الموضوع من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية كأداة لمراقبة الاتجاهات السائدة في القطاع. يعمل هذا المؤشر على إيجاز عناصر التنافسية الخمسة في صناعة الشحن البحري: عدد السفن؛ وقدرتها على نقل الحاويات وفقاً لوحدة مكافئة لعشرين قدم؛ والحجم الأقصى للسفينة؛ عدد الخدمات وعدد الشركات التي تنشر شحنات الحاويات في موانئ البلد.

يوضح الجدول أدناه مركز مصر المرتفع الذي يزيد عن تركيا واليونان ولبنان وإسرائيل والأردن. وفي الشرق الأوسط، لم تسجل أي بلد أخرى تحسناً مشابهاً، لذلك في هذا الترتيب بالذات فإن مصر تأتي مباشرة بعد الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية. إن تنمية قناة السويس تمثل جزءاً من مسار التنمية الاقتصادية حيث يمثل تطوير قطاع النقل البحري والموانئ ركيزة أساسية ضمن عدد كبير من استثمارات البنية التحتية والاستثمارات التنظيمية بهدف استعادة الكفاءة في الصفقات التجارية العالمية كما حدث بعد التحسن في ترتيب مصر في تصنيفات البنك الدولي (زاد ترتيبها 35 مركزاً في مؤشر أداء الدعم اللوجستي بين 2007 و 2014) والتصنيفات العالمية الموضوعة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية حيث تحتل مصر المركز 19 في عام 2015 بنقاط تبلغ 61.5 مقارنة بـ 67.4 لإيطاليا و 68.8 لليابان، حيث زاد ترتيبها بمقدار ثلاثة مراكز مقارنة بعام 2010.

ترتيب مصر في مؤشر الربط البحري وفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية*

البلد	2010	2011	2012	2013	2014	2015
الإمارات العربية المتحدة	63.4	62.5	61.1	67.0	66.5	70.4
المملكة العربية السعودية	50.4	60.0	60.4	59.7	61.2	64.8
مصر	47.6	51.2	57.4	57.5	61.8	61.5
تركيا	36.1	39.4	53.2	52.1	52.4	52.0
عمان	48.5	49.3	47.3	48.5	49.9	48.8
اليونان	34.3	32.3	45.5	45.4	47.2	46.8
لبنان	30.3	35.1	43.2	43.2	42.6	41.8
إسرائيل	33.2	28.5	31.2	32.4	31.8	33.2
الأردن	17.8	16.7	22.8	22.7	22.6	26.2

جدول 2 - المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تقرير مؤشر الربط البحري، سنوات متعددة

* الصين 2004 = 100

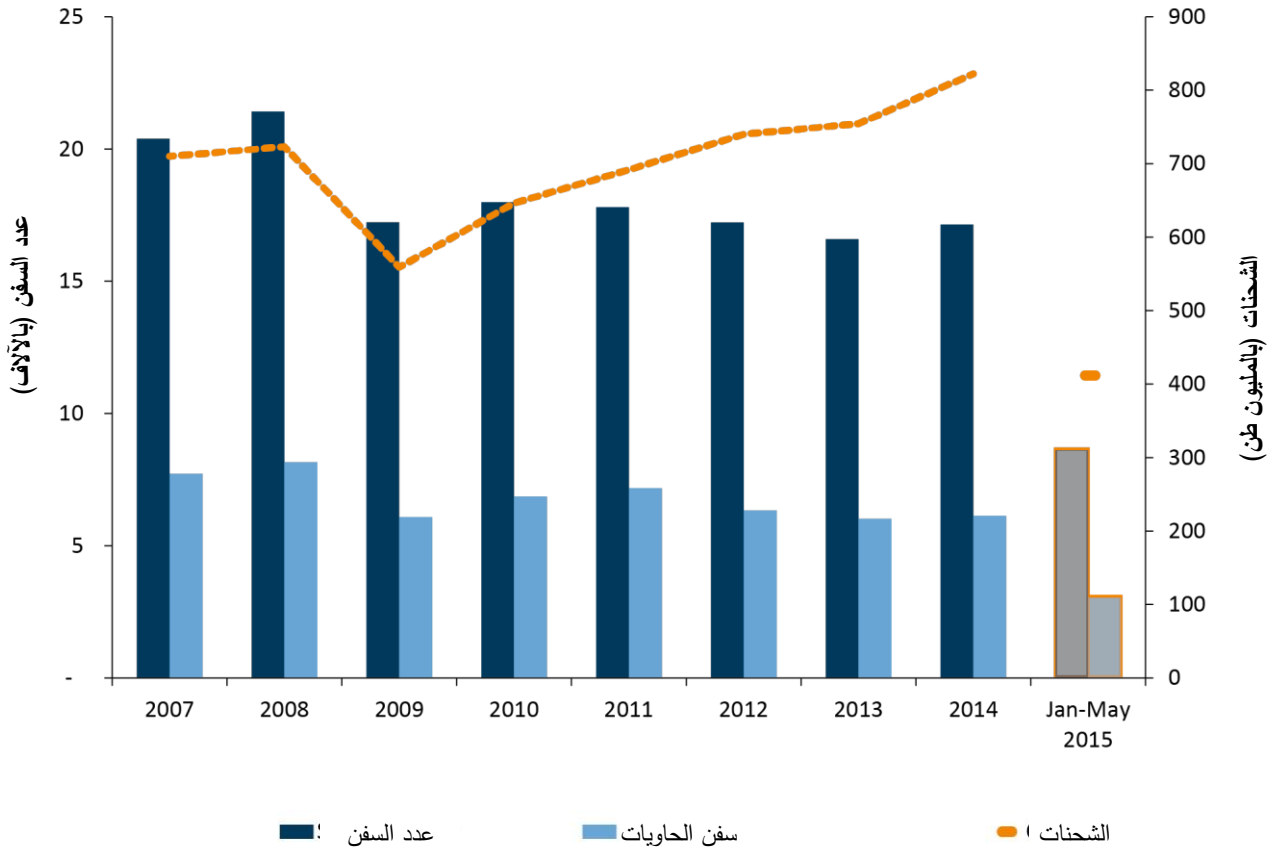
اتجاهات حركة النقل في القناة ووضع إطار العمل التخطيطي للبنية التحتية الجديدة

اتجاهات حركة النقل

تمثل قناة السويس، منذ افتتاحها في عام 1869، مسار النقل الرئيسي بين آسيا وأوروبا. ويتغير مسار ماجلان الذي يمر عبر رأس الرجاء الصالح، فإن هذا الإنجاز الهندسي العظيم ساعد على تقليل المسافة بين القارتين بشكل كبير، وزيادة أمان حركة النقل واستعادة مركزية البحر المتوسط كنقطة التقاء لمسارات الشحن الرئيسية حول العالم. إذا نظرنا بعين الاعتبار إلى مسار تقليدي بين جنوب شرق آسيا وأوروبا، كالمسار بين سنغافورة وروتردام، فإن التوفير في المسافة بالنظر إلى المسار الذي يمر حول أفريقيا يبلغ حوالي 3000 ميل بحري، بما يمثل 9 أيام أقل تقريبا من الملاحه بسرعة 15 عقدة. بشكل واضح، فإن الاختصار في المسافة والزمن يرتبط بتكاليف نقل أقل. تتأكد أهمية هذا المسار إذا نظرنا بعين الاعتبار إلى السنوات بين 1967 و 1975، عندما تم حظر المرور في القناة نتيجة التوترات التي أعقبت تأميم القناة من جانب الحكومة المصرية وحرب الأيام الستة، فإن ذلك تسبب في تقلص حركة التجارة الدولية، وأدى كذلك، إلى جانب عوامل أخرى، إلى واحدة من أكبر فترات الكساد في عصر ما بعد الحرب العالمية. المثير للاهتمام أن أول سفينة عبرت القناة بتاريخ 5 يونيو 1975، بعد ثمان سنوات من الإغلاق، كانت سفينة تابعة لشركة الشحن الإيطالية Ignazio Messina، التي يقع مقرها الرئيسي في جنوة وهي شركة رائدة في حركة التجارة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر وشرق أفريقيا. تمر عبر القناة نسبة تتراوح من 7% إلى 8% من إجمالي حركة الشحن العالمي³. في عام 2014 كان هذا يعني مرور 822 مليون طن من المنتجات، 416 مليون منها في اتجاه الجنوب و 406 مليون طن في اتجاه الشمال⁴.

³ مجلس الشحن العالمي، قناة السويس - طريق اختصار حيوي للتجارة العالمية، 2014.

⁴ تم تجميع الإحصائيات التي تمت مناقشتها في الفقرات التالية من قبل هيئة قناة السويس وهي متوفرة على موقع الويب www.suezcanal.gov.eg



شكل 1 - المصدر: هيئة قناة السويس

بين عامي 2000 و 2014 كان الاتجاه في القطاع إيجابياً للغاية (ما يزيد عن +123%) مع نمو الحركة المتجهة نحو الجنوب بما يزيد عن (+162%) مقارنة بالحركة المتجهة نحو الشمال (+94%). هذا الاختلاف في الاتجاه يؤكد نفسه في الستة أشهر الأولى من عام 2015، مقارنةً بنفس الفترة من عام 2014 التي تظهر +7.7% في الحركة المتجهة نحو الجنوب وانخفاض طفيف في الحركة المتجهة نحو الشمال (-1.2) ويرجع هذا غالباً إلى انخفاض في حجم النفط العام (-21.7%).

وتمثل سفن الحاويات نحو 53% من إجمالي حركة المرور بالقناة في عام 2014 (55% شمالاً و 51% جنوباً). 11% من هذه السفن نقلت النفط الخام (17% شمالاً و 4% جنوباً)، و 5% من الشحنات التي تمت كانت شحنات حبوب (0.1% شمالاً و 9.3% جنوباً).

أدت تدفقات حركة التجارة في حاويات إلى التأثير على حركة النقل البحري المارة بقناة السويس، في الحقيقة فقد نمت تلك التدفقات بنسبة 202% بين عامي 2000 و 2014 (رغم اختلاف تلك النسب وفقاً للمسارات التجارية). في حقيقة

الأمر، فقد نمت أحجام التجارة في حاويات من الشمال إلى الجنوب بنسبة 187% بينما نمت الحركة المتجهة من الجنوب إلى الشمال بنسبة 219%، وفي عام 2014 تحقق توازن كبير (212 مليون طن من الشمال للجنوب و 222 مليون طن من الجنوب للشمال). يمكن تفسير هذه النتيجة بالنظر إلى تشغيل حركة التجارة الدولية التي تتسم بظاهرة العولمة متأثرة بنقل أماكن الإنتاج إلى دول ذات تكاليف عمالة أقل، في القارة الآسيوية بشكل أساسي. بالإضافة إلى ذلك، على مدار السنوات القليلة الماضية، فإن استخدام أكياس الطرود لتخزين ورمّ البضائع في الحاويات، والتي كان يتم تخزينها سابقاً على شكل كتل أو شحنة عامة أدى بشكل مطّرد إلى انتشار استخدام الحاويات بأعداد متزايدة في السلاسل الإنتاجية (القهوة والكاكاو والبذور والأسمدة وأغذية الأسماك). يفسّر هذا جزئياً النقل الذي ظهر بين عامي 2000 و 2014 في بعض أنواع الشحنات المارة عبر قناة السويس؛ الاسمنت: -96%، الفحم والكوك: -61%، الأخشاب: -49%.

إلى جانب الحاويات، فقد نمت منتجات النفط بشكل كبير (الزيت الخام، والجازولين، والنافثا، والغاز البترولي المسال، والمنتجات البترولية الأخرى) مرتفعةً من 50 مليون طن في 2000 إلى 178 مليون طن في 2014 (+251%). يمثل الزيت الخام نسبة 48% من ذلك، وهو ما يوازي 87 مليون طن. بين عامي 2000 و 2014 نمت تجارة الزيت الخام بين الشرق الأوسط وأوروبا بمقدار 205%، مدفوعة بشكل خاص بالحركة القادمة من الجنوب، التي نمت بمقدار 40.7 مليون طن، من 28.2 إلى 68.9 مليون طن على مدار نفس الفترة.

بشكل خاص، فقد حدث تطور كبير بعد 2009 بعد تسجيل انخفاض تاريخي على مدار العقد السابق في حركة تجارة الزيت الخام المتجهة إلى الشمال (15.7 مليون طن). بدءاً من عام 2010 كان هناك إعادة تشكيل جذرية لهذه التدفقات بشكل أساسي نتيجة توقف أنشطة الاستخراج في ليبيا، وموازنته عن طريق النفط المستخرج من حقول المملكة العربية السعودية والعودة الجزئية في الأسواق الأوروبية للنفط المستخرج من العراق. تمت موازنة ذلك عن طريق التوسعات في القناة والتي جعلت العبور ممكناً لسفن الزيت الكبيرة لتجنب العبور إلى رأس الرجاء الصالح وبالتالي خلق تدفقات هامة جديدة في قناة السويس بما يدعم طموح مصر في قطاع التكرير.

من السلع الأخرى ذات الأهمية القصوى والتي تمر عبر قناة السويس هي الغاز الطبيعي المسال الذي نما بشكل مثير للدهشة من 2 مليون طن في عام 2000 إلى 24 مليون طن في 2014 (+1145%). مما يؤكد التوجه الذي يرى أن أوروبا تتحول إلى خليط طاقة أكثر توازناً، باستخدام المزيد من الغاز الطبيعي بدلاً من المواد الخام التقليدية كالفحم.

يتوجب كذلك النظر بعين الاعتبار إلى تطور نقل الحبوب؛ من 17 مليون طن في عام 2000 إلى 39 مليون طن في 2014 (+127%)، بما يعكس التغيير في بعض الأنظمة الإنتاجية ذات الأهمية لأوروبا والتي أصبحت على مدار السنوات الماضية مصدرة للسلع الزراعية بشكل ملحوظ نتيجة النمو في الاستهلاك المحلي في الصين ونتيجة الحقيقة

القائلة بأن هذا البلد يشتري معظم حبوبه من الخارج⁵. نتيجة لذلك، فإن التصدير للحبوب الواردة من الاتحاد الأوروبي وأوكرانيا زاد بشكل كبير بين عامي 2006 و 2014 (+132%).

يظهر تحليل هذه الاتجاهات في حركة التجارة أنه بين عامي 2001 و 2007 كانت الغلبة للتدفقات المتجهة إلى الشمال - 57% في المتوسط - مع تقلص مضطرد ومستمر بدءاً من عام 2008 للنقل من آسيا إلى أوروبا والذي استمر طوال النصف الأول من عام 2015، مما أدى إلى خفض حجم التدفقات المتجهة إلى الشمال بمقدار 49%. وهذه النتيجة ترجع إلى الأزمة الاقتصادية التي أثرت بشكل كبير على الاستهلاك الأوروبي بشكل خاص. كانت الفترة 2007-2009 لافتة للنظر لأنه الوقت الذي انخفضت الحركة من الجنوب إلى الشمال في القناة بشكل كبير بأكثر من 160 مليون طن. و من خلال مراقبة إجمالي الحمولات في عام 2014، يتبين أن حركة التجارة عبر المسارات ليست غير متوازنة بشكل خاص لأن رغم ابتعاد حجم الحركة في 2014 في المسار المتجه من الجنوب إلى الشمال عن الذروة التي تم تحقيقها في 2007، عندما وصل إلى 424 مليون طن؛ فإن الحركة المتجهة من الشمال إلى الجنوب، نمت من الناحية الأخرى بشكل ثابت لتصل في 2014 إلى رقم قياسي يبلغ 416 مليون طن، بما يزيد بكثير عن الحجم الذي بلغ 295 مليون طن في عام 2009.

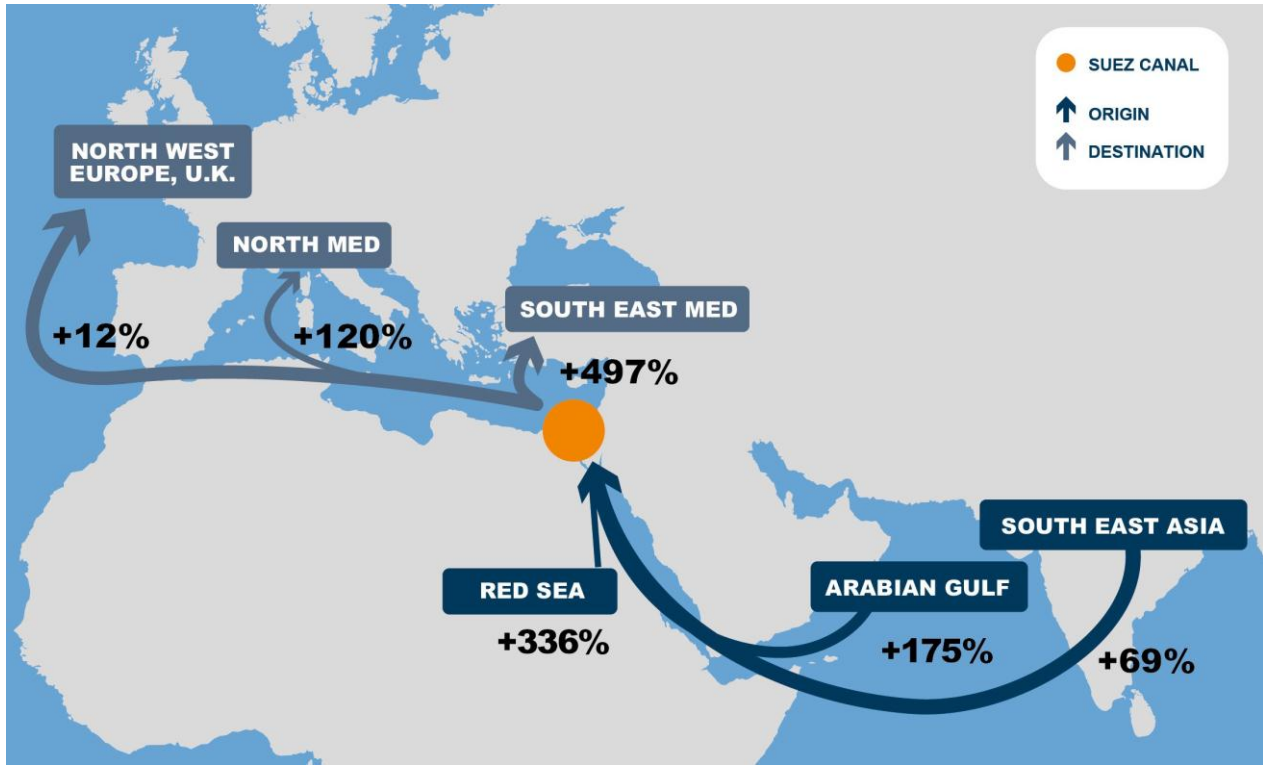
في حالة استبعاد حركة نقل الحاويات التي تمثل، كما ذكرنا سابقاً، نحو 50% من إجمالي حركة المرور بالقناة، فإن نوعية بعض التدفقات التجارية تتغير، وبشكل خاص فيما يتعلق بمنتجات الطاقة. في عام 2014 عبرت 68.9 مليون طن من الزيت الخام من الجنوب إلى الشمال عبر القناة، بما يوازي 17% من حجم المرور الإجمالي على هذا المسار. بينما تمثل أحجام أكبر من المنتجات المكررة نسبة 14% من الحركة على المسار المعاكس في حين تتخفف كمية الزيت الخام إلى 4%، بما يعادل 18 مليون طن. بشكل عام، يوجد نمو في تدفق الزيت الخام المخصص للتكرير المتجه إلى الشمال، بينما زاد تدفق المشتقات النفطية، مثل الجازولين والنافثا، نحو الجنوب.

فيما يتعلق بالبضائع المتجهة نحو الشمال، فإن المنطقة المستهدفة الرئيسية هي شمال غرب أوروبا التي تتكون من النطاق الشمالي والمملكة المتحدة، وهو ما شهد نمواً محدوداً؛ بنسبة 12% بين 2001 و 2014 من 110 مليون طن إلى 122 مليون طن. على مدار نفس الفترة، فإن حصة أوروبا الشمالية في إجمالي عمليات العبور من الجنوب إلى الشمال عبر قناة السويس انخفضت من 52% إلى 30% بشكل رئيسي لصالح منطقة البحر المتوسط التي حصلت على 22% بفضل النمو في شرق وجنوب شرق البحر المتوسط (مصر وإسرائيل وتركيا) حيث اتجهت 25% من حركة العبور من الجنوب إلى الشمال إليها في عام 2014. في هذا الوضع، تقدمت منطقة غرب البحر المتوسط في الترتيب مقارنةً بشمال أوروبا؛ +3% بين عامي 2001 و 2014، في الوقت الذي سجلت فيه منطقة شمال البحر المتوسط زيادة قدرها +2% على مدار نفس الفترة.

⁵ بينزا اليس إس. "سوق الحبوب، عدم اليقين"، Agrinotizie.com، 14 أبريل 2014.

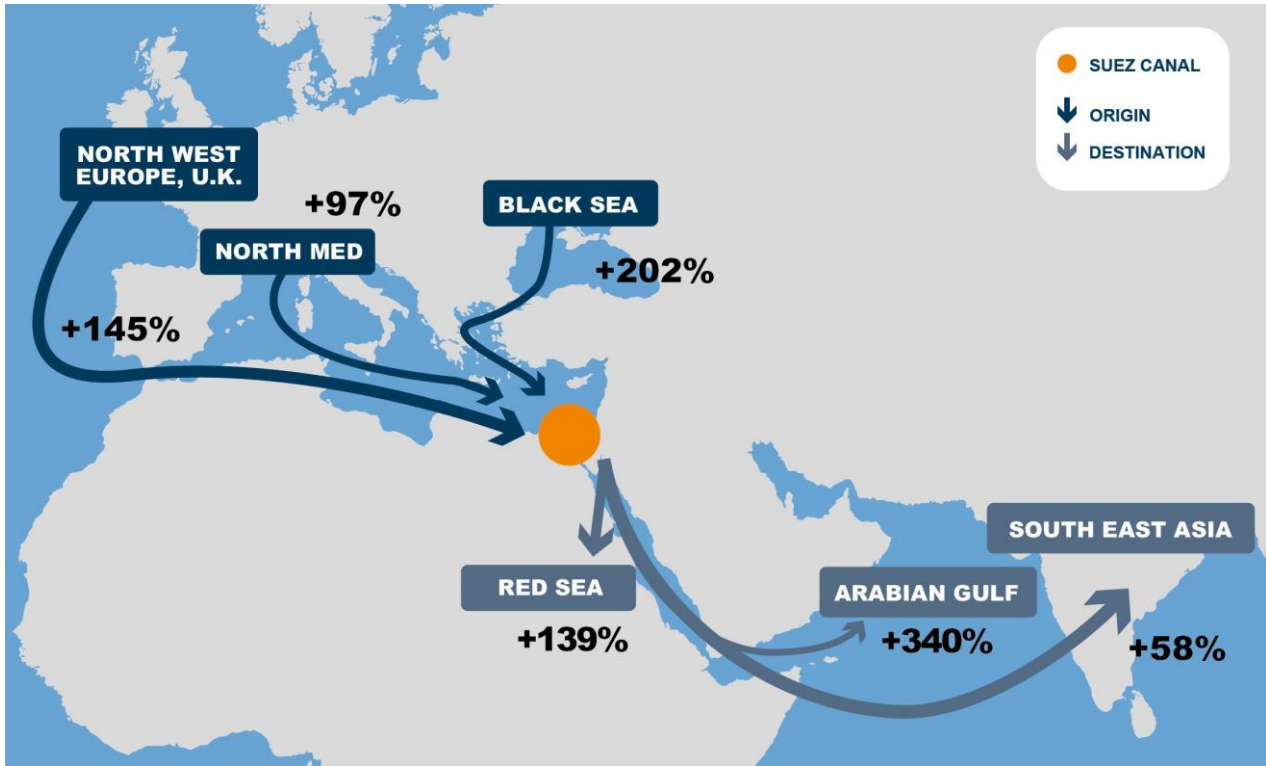
إذا نظرنا إلى حركة العبور المتجهة إلى الشمال، ما يظهر بوضوح هو الدور المتزايد الأهمية للخليج العربي كمنشأ للشحنات. في حقيقة الأمر، في عام 2014، فإن 34% من الشحنات (137 مليون طن) نشأت في هذه المنطقة مما جعلها تالية على منطقة جنوب شرق آسيا التي يبلغ حجم بضائعها 161 مليون طن. في عام 2001، نجحت منطقة الخليج العربي في توليد 24% من إجمالي حجم الحركة المتجهة نحو الشمال؛ حوالي 49 مليون طن. تأثر هذا النمو باتجاهات قطاع الطاقة التي ظهرت في منطقة شبه الجزيرة العربية، منطقة الاستخراج الرئيسي في العالم. بالإضافة إلى ذلك، فمن الممكن استنتاج أن حركة العبور المتجهة نحو الشمال والناشئة في الخليج العربي تأتي من منتجات مشتقة من مناطق ذات دعم لوجستي بقيمة أعلى متواجدة في المنطقة وبشكل خاص في المناطق الاقتصادية الخاصة الواسعة في الإمارات العربية المتحدة.

تدفقات الشحنات الرئيسية المتجهة من الجنوب إلى الشمال عبر قناة السويس: التغير % 2014-2001



شكل 2 - المصدر: SRM وهيئة قناة السويس (البيانات متوفرة من 2001)

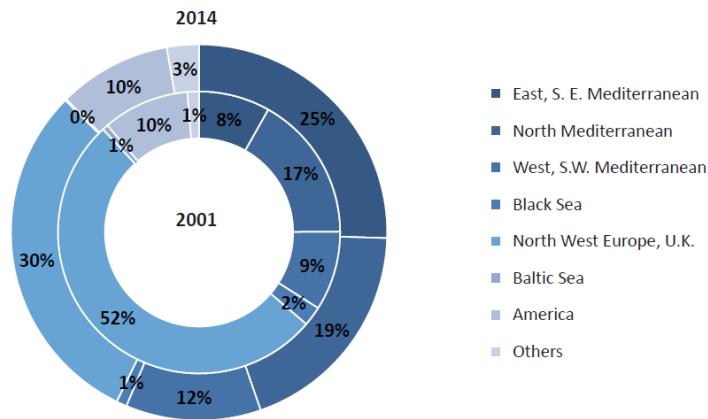
تدفقات الشحنات الرئيسية المتجهة من الشمال إلى الجنوب عبر قناة السويس: التغير % 2001-2014



شكل 3 - المصدر: SRM وهيئة قناة السويس (البيانات متوفرة من 2001)

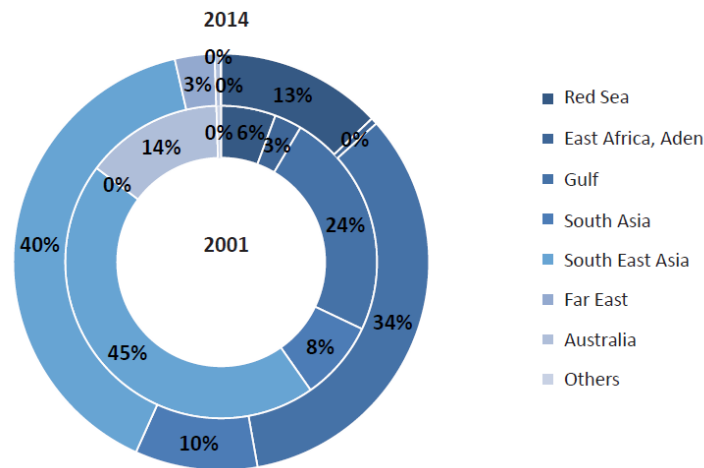
* تدفقات الشحنات ممثلة بالأسهم التي يشير سمكها على القيمة المطلقة للبضائع

وجهات حركة العبور المتجهة إلى الشمال



شكل 4 - المصدر: توضيحات من هيئة قناة السويس، سنوات متعددة

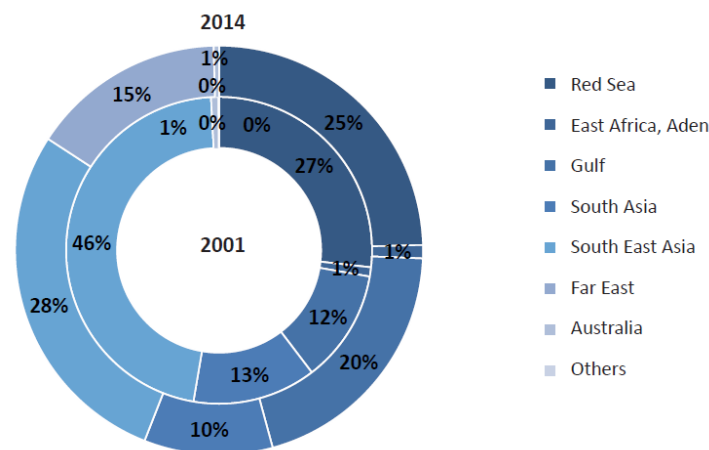
منشأ حركة العبور المتجهة إلى الشمال



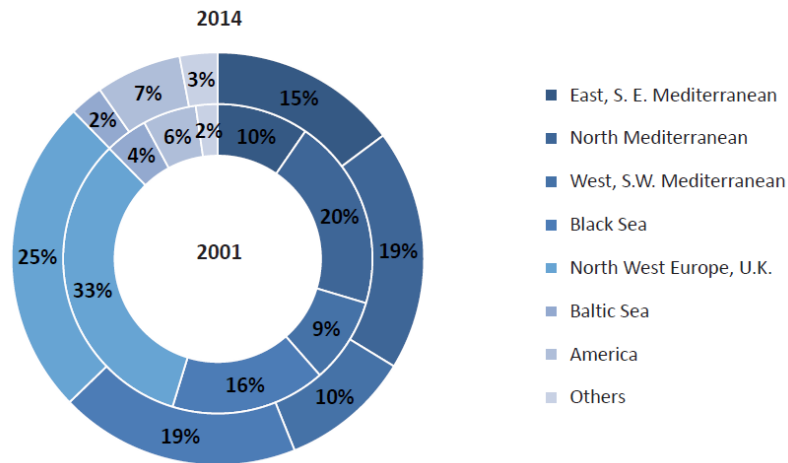
شكل 5 - المصدر: توضيحات من هيئة قناة السويس، لعدة سنوات

فيما يتعلق بحركة التجارة المتجهة من الشمال للجنوب، فإن التطور القائم يرجع إلى الديناميكيات بغض النظر عن المناطق المستهدفة في الخليج العربي. في عام 2014، استقبلت هذه المنطقة 83 مليون طن من الشحنات التي عبرت قناة السويس بما يمثل 20% من إجمالي البضائع العابرة في القناة في هذا الاتجاه (كانت النسبة 12% في 2001). إن نمو الخليج العربي كمنطقة مستهدفة للصادرات الأوربية كان عاملاً مؤثراً على منطقة جنوب شرق آسيا التي استحوذت على 46% في 2001 و على 46% في 2014. توضح البيانات أعلاه أن التجارة بين أوروبا والخليج العربي قد تضاعفت كنتيجة أساسية للديناميكيات الاجتماعية-الاقتصادية التي تميزت بها الدول في هذه المنطقة والتي أدت إلى نمو ملحوظ في الرفاهية الاجتماعية وتنوع الاستثمارات التي تمولها العائدات من بيع النفط الخام.

منشأ حركة العبور المتجهة إلى الجنوب



شكل 6 - المصدر: توضيحات من هيئة قناة السويس، سنوات متعددة



شكل 7 - المصدر: توضيحات من هيئة قناة السويس، سنوات متعددة

أخيراً، فإن أحد العناصر الملفتة للانتباه بخصوص ديناميكيات البضائع المنقولة في حاويات أنه بين عامي 2000 و 2008 شهدت حركة العبور في حاويات في القناة نمواً بنسبة 10.9% سنوياً (من حيث معدل النمو السنوي المركب CAGR). شهدت نفس الفترة أيضاً انخفاضاً مضطرباً في متوسط الوزن لكل وحدة مكافئة لعشرين قدم، حيث انخفضت من 10.2 إلى 9.5 طن. يعود هذا الاتجاه في الحقيقة إلى تغيير مسار الحاويات الفارغة نتيجة إعادة موازنة التجارة على مسار آسيا-أوروبا؛ من 2.1 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم في 2001 إلى 8 مليون في 2008. في عام 2008 كانت حركة الحاويات المتجهة نحو الشمال أعلى من تلك في الاتجاه المعاكس بما يزيد عن 32 مليون طن. في عام 2014 انكمش هذا الفارق إلى 10 مليون طن بما يوضح أن صادرات النظام الاقتصادي الأوروبي في مرحلة استعادة التنافسية. منذ عام 2009، جنباً إلى جنب مع توازن التدفقات، فإن متوسط معدل الوفاء بالطلبات حسب الوحدة المكافئة لعشرين قدم زاد مرة أخرى ليصل إلى 10.4 طن.

يعتبر تحليل متوسط الوحدات المكافئة لعشرين قدم التي تم نقلها لكل سفينة أمراً مثيراً للاهتمام، فقد ارتفع بثبات خلال الفترة الخاضعة للفحص: من 3044 وحدة مكافئة لعشرين قدم في 2000 إلى 6863 وحدة مكافئة لعشرين قدم في 2014. يشير هذا إلى نمو متوسط سفن الحاويات المارة بقناة السويس بشكل رئيسي نتيجة النمو الذي اتسمت به صناعة السفن عبر السنوات العشرين الأخيرة.

قناة السويس الجديدة

تعتبر قناة السويس واحدة من أهم محاور التجارة البحرية العالمية ومررت بها 17000 سفينة في عام 2014 بما كان يعني، حتى إنشاء القناة الجديدة، متوسط يبلغ 47 وحدة في اليوم. تمتد القناة على طول 192 كم بين خليج بورسعيد

وخليج السويس وكان الهدف منها السماح بالعبور المتزامن لثلاثة سفن، من الشمال إلى الجنوب (المغادرة في الساعة 00.00 من بورسعيد)، ومن الجنوب إلى الشمال، (المغادرة في الساعة 06.00 من السويس) ومن الشمال إلى الجنوب (المغادرة في الساعة 07.00 من بورسعيد) مع نقطة التقاء في البحيرة المرة الكبرى وتفريجة البلاح. كانت سرعة العبور محدودة بمعدل 6-8 عقدة مع السماح بالمرور عبر القناة خلال 12-16 ساعة مع الحفاظ على مسافة 2-3 كم بين السفن وهي مسافة تختلف حسب نوع الحمولة.

تدر قناة السويس للسلطات المصرية إيرادات تزيد عن 5 مليار دولار أمريكي سنوياً وفي عام 2014 كانت هذه الإيرادات تمثل 2% تقريباً من إجمالي الناتج المحلي المصري⁶. بشكل أكثر تفصيلاً، نجحت هيئة قناة السويس في عام 2014 في تحصيل 5465.30 مليون دولار أمريكي تقريباً على أساس حصيلة متوسطة يومية تبلغ 318713 دولار أمريكي⁷. ارتفع متوسط الإيراد من القناة بشكل كبير على مدار السنوات القليلة الماضية: في عام 2000 لم يبلغ المتوسط سوى 137321 دولار أمريكي. ساعد تحديث القناة، الذي تم افتتاحه في أغسطس 2015، عبر سلسلة من الأعمال على مسافة 72 كيلومتر في الوقت الحاضر بالعبور المتزامن لعدد أكبر من السفن، بما يزيد بنسبة 50% عن سعة القناة السابقة. اشتملت الأعمال على حفر مسار جديد بطول 35 كم جنبا إلى جنب مع القناة القديمة وتوسيع وتعميق القناة الحالية على طول 37 كم. علاوة على ذلك، سيتم تكريك المسار الحالي ليصل إلى غاطس -24 متر. كما تم التخطيط لإنشاء ستة أنفاق لعبور المركبات وربط شبه جزيرة سيناء بالسكك الحديدية. أخيراً، تشتمل الأعمال على تعميق تفريعتين: البحيرة المرة الكبرى والبلاح.

بلغت التكلفة الإجمالية التقديرية للمشروع 8.2 مليار دولار أمريكي. تولى الجيش المصري مسئولية تنظيم وإدارة تنفيذ الأعمال، التي ضمت 25 شركة وطنية تم منحها امتيازات. وفقاً للصحافة، أعلنت الحكومة المصرية أن تكاليف الاستثمار لن تؤثر على رسوم المرور في القناة⁸.

نتيجة للأعمال فإن القدرة اليومية للقناة زادت لتصل إلى 97 سفينة. في حالة استخدام هذه القدرة الجديدة بالكامل، وبناءً على التقديرات الحكومية وبالأخذ في عين الاعتبار لرسوم المرور الحالية، فإن هذا سيؤدي إلى زيادة محتملة في الإيرادات تزيد عن 13 مليار دولار أمريكي في عام 2023.

تعمل القناة الجديدة على حل المشاكل المرتبطة بفترات الانتظار الطويلة للسفن عند مدخل القناة ونقاط التفريعات. بلغ متوسط الزمن المقدر لرسو السفن على الأرصفة أثناء العبور في القناة 18 ساعة كحد أقصى. يبلغ إجمالي الزمن الملاحي 12-16 ساعة. يبلغ وقت الانتظار 3 ساعات كحد أقصى.

⁶ كتاب حقائق العالم الصادر عن السي آي إيه، بالنظر إلى إجمالي الناتج المحلي الاسمي، المحتسب بالقيم الحالية للدولار الأمريكي لعام 2014.

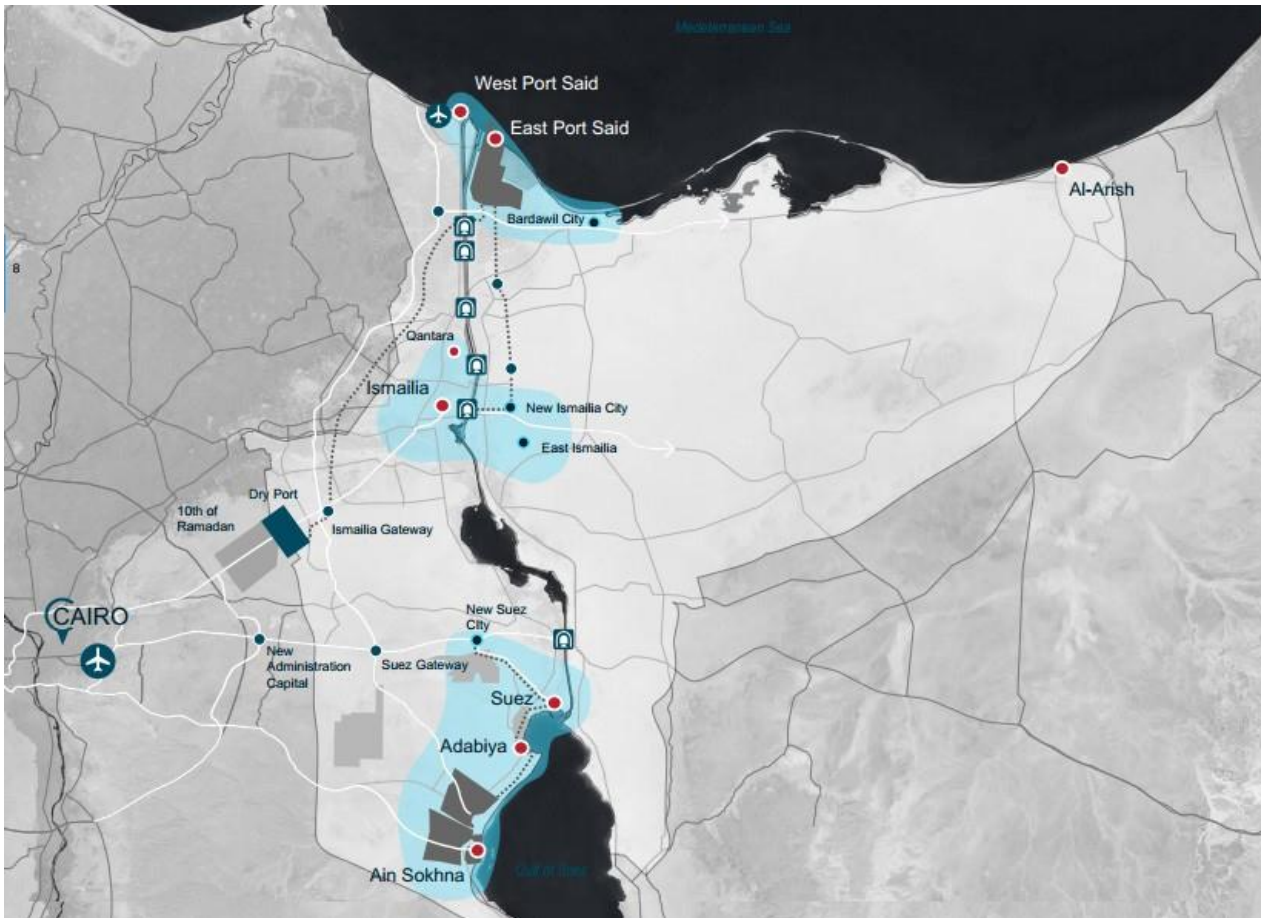
⁷ التقرير الإحصائي عن السنة المالية، هيئة قناة السويس، www.suezcanal.gov.eg

⁸ صالح ح. (2014) "السياسي يلبي الطموحات القومية باستثمار 8 مليار دولار أمريكي في القناة"، فايننشال تايمز، 1 سبتمبر 2014.

أكدت السلطات المصرية على إنشاء نظام النقل الجديد ووضعت افتراضيات بتأثير مباشر يرتبط بالنمو المتزايد في حركة التجارة الدولية بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة مع تأثير غير مباشر يرتبط بشكل قوي بخدمات الدعم اللوجستي للأنشطة البحرية وأنشطة الموانئ.

إلى جانب القناة الجديدة، قامت الحكومة المصرية بتطوير "مشروع محور قناة السويس"، وهو خطة استثمارية عملاقة تهدف إلى تحويل منطقة القناة إلى مركز للتنمية الاقتصادية، بفضل إنشاء مراكز للأبحاث ومحاور صناعية ومناطق دعم لوجستي مجاورة لهذا المسار الرابط بين الشرق والغرب. وفي هذا السياق، فإن القناة الجديدة تعتبر ضرورية ولكنها لا تكفي لنجاح هذه المبادرة المثيرة للاعجاب.

خطة التنمية الإقليمية لقناة السويس



شكل 8 - المصدر مشروع تطوير منطقة قناة السويس

يهدف مشروع محور قناة السويس إلى ترويج ودعم التنمية في ثلاثة أجزاء في المنطقة تم توفير المساحات لها بالفعل حيث يمكن إنشاء البنية التحتية بها: بورسعيد في شمال القناة، القنطرة (الإسماعيلية) في منتصف الطريق بين محوري القناة والعين السخنة، في الجنوب، في خليج السويس.

تم تقديم خطة من جانب الحكومة المصرية على شكل خطة رئيسية في مارس 2015 وتم تقديم مزيد من الإرشادات التفصيلية في أغسطس 2015. تضع الخطة الرئيسية عامي 2030 و 2050 كموعدين نهائيين للإنجاز المتوسط والنهائي للمشروع. تركيز المشروع هو بناء منطقة قادرة على التنافس مع مناطق الدعم اللوجستي الرئيسية في أوروبا والشرق الأوسط. يشمل ذلك روتردام، وهامبورج وجبل علي مع استغلال نقاط المرور الإجباري في قناة السويس بين الشرق والغرب كعنصر أساسي. يهدف المشروع إلى الاستفادة من المساحات الكبيرة المتوفرة في المنطقة.

وضعت الحكومة المصرية كذلك تصورا لمشروع بورسعيد يتضمن تطوير الميناء عن طريق زيادة سعته إلى 20 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم بحلول 2050 من خلال بناء بنية تحتية على مساحة تتجاوز 22000 هكتار، يتم استخدام 2600 منها لتوسيع الميناء.

تبلغ القدرة القصوى لميناء بورسعيد 3.3 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، ولكن بنهاية عام 2015 سيتم تشغيل منطقة جديدة في الميناء بما يسمح بزيادة في السعة السنوية بما يصل إلى 5 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم (ما يسمى بالمرحلة 2). ميناء حاويات بورسعيد، المعروف أيضا باسم "ميناء حاويات قناة السويس" (SSCT) هو كذلك أحد مظاهر البنية التحتية التي تم تشغيلها في 2004 وتعمل كميناء للشحن المؤقت للحركات التجارية المؤقتة في المنطقة الشرقية من البحر المتوسط⁹. يعمل هذا الجزء من الميناء على مدار 7/24 وتتم إدارته من قبل "قناة السويس لتداول الحاويات" وهي شركة تخضع لسيطرة APM Terminal (Maersk Group) بنسبة 55% ولسيطرة COSCO بنسبة 20% بموجب امتياز يمتد لـ 49 سنة. باقي الأسهم مستحوذ عليها من قبل مساهمين محليين؛ 10.3% تمتلكها هيئة قناة السويس، و5% يمتلكها البنك الأهلي المصري، وأخيرا، امتلاك 9.7% من قبل مستثمرين من القطاع الخاص. حاليا يتم استخدام المحطة من قبل Maersk Line و COSCO Pacific و K-Line و Yang Ming و Hanjin و CMA-CGM. سيتم تدعيم المحطة بمجموعة قوية من الأرصفة، رصيف للحمولات العامة، ورصيف للدعم اللوجستي للسيارات الجديدة والمستعملة وآخر لتخزين السوائل بسعة 5 مليون طن.

يشتمل الميناء الجاف كذلك على منطقة صناعية وسكنية على مساحة تبلغ 4000 هكتار، يتم استخدام 80% منها لأغراض التصنيع. وباقي المساحة لأنشطة تجارية ومبيعات التجزئة ومساحات مخصصة للاستخدام السكني.

لاحقا، سيتم ربط بورسعيد بمدينة العاشر من رمضان في وسط مصر، وعلى المدى الطويل سيتم ربطها بالعين السخنة عبر خط موازي لقناة السويس.

في نفس الوقت، في منتصف المسافة بين بورسعيد والعين السخنة، حول مدينة الإسماعيلية، سيتم إنشاء منطقة سكنية في القنطرة حيث سيتم تخصيصها للصناعات التحويلية الخفيفة والصغيرة، على مساحة تزيد عن 670 هكتار.

⁹ الشحن والملاحة، "أكثر من مرحلة"، 19 يونيو 2014.

أخيراً، سيشهد محور ميناء العين السخنة، جنوب القناة، بالقرب من السويس، تطويراً كاملاً. يتعامل هذا الميناء بالفعل مع حركة الحاويات وتتم إدارته من قبل DP World، واحدة من أكبر شركات الموانئ في العالم. تهدف الحكومة المصرية إلى تطوير الميناء الحالي عن طريق إنشاء ميناء جاف للحاويات يتمتع بقدرة سنوية على التداول تبلغ 5.2 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، و 6 أرصقة بما يغطي مساحة إجمالية تبلغ 1390 هكتار. سيتم تزويد ميناء الحاويات بالبنية التحتية اللازمة لتخزين السوائل والكتل الجافة.

سيكون ميناء العين السخنة بمثابة نقطة الوصول إلى منطقة إنتاجية جديدة بمساحة تزيد عن 8000 هكتار خلف الميناء. سيتم تخصيص 50% من هذا الموقع الإنتاجي الجديدة للصناعة الخفيفة، و 20% للصناعات الثقيلة، وتخصيص باقي المساحة لأغراض تجارية وسكنية.

الآثار المتوقعة على التجارة البحرية

التحديات الحالية

إن إنشاء قناة السويس الجديدة سيسمح بتقليل، وزيادة القدرة على التنبؤ بوقت العبور لربط الشرق بالغرب بين القارات بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة. بالإضافة إلى ذلك، فسوف يكون للقناة دور أكثر فاعلية في الأجل المتوسط لزيادة الطاقة الاستيعابية. حيث زادت قدرة العبور في القناة الجديدة إلى 97 سفينة مقارنة بالسعة السابقة التي يبلغ متوسطها 49 سفينة. كان الهدف من المشروع هو الحفاظ على الدور الاستراتيجي لقناة السويس في حركة التجارة الدولية، وأخيراً أهمية مصر بين أسواق العالم الرئيسية.

في هذا الخصوص، يشير نوتبوم و رودريج (2011) إلى أن قناة السويس شهدت تحديات جديدة خلال السنوات القليلة الماضية كنقطة التقاء لحركة التجارة بين الشرق والغرب¹⁰.

إن تزايد هجمات القرصنة في المنطقة البحرية بين الصومال والبحر الأحمر أدى، على سبيل المثال، إلى زيادة تكلفة العبور في قناة السويس، بسبب زيادة الأقساط التأمينية وزيادة الحاجة إلى أنظمة وأفراد الأمن. ارتفع عدد هجمات القرصنة في 2005 من 45 هجوم على السفن المبحرة في خليج عدن والبحر الأحمر والمياه الدولية قبالة ساحل الصومال إلى 230 هجوم في عام 2011. تم تقدير الزيادة في التكاليف نتيجة القرصنة بين 100000-115000 دولار أمريكي لكل رحلة. رغم ذلك، فقد شهدت هجمات القراصنة في المنطقة انخفاضاً جذرياً، ليصل إلى انخفاض تاريخي في 2013، بعدد 15 حادثة فقط. وفقاً للمكتب البحري الدولي، فقد تمت إعاقة القرصنة الصوماليين نتيجة عدة عوامل؛ أهمها الدور الرئيسي الذي لعبته الأساطيل البحرية الدولية التي انخرطت في المراقبة العسكرية في هذه المياه،

¹⁰ Notteboom T. Rodrigue J.R. (2011) "تحديات ومنافسي قناة السويس"، Port Technology International، بيرنارد هينزي، لندن، خريف

وزيادة تطبيق الممارسات المثلى من جانب السفن، واستخدام فرق الأمن المسلحة على ظهر السفن وزيادة الاستقرار في الحكومة المركزية في الصومال¹¹.

شهد الوضع الحالي للقناة الوصول إلى أقصى حد ممكن لعبور السفن الكبيرة، رغم أن قناة السويس تسمح بمرور سفن أكبر حجماً من تلك التي تعبر قناة بنما. ولا يثير الدهشة أن السفن الخاصة بنقل شحنات السوائل يتم تصنيفها حسب أبعادها، و السفن المعروفة بـ الـ Suezmax هي تلك السفن ذات الحد الأقصى المسموح بمروره عبر القناة: حمولة تتراوح بين 120000 طن و 200000 طن، و غاطس يصل إلى 20.1 متر، و عرض لا يتجاوز 50 متر. ولا تستطيع السفن الأكبر حجماً المرور عبر قناة السويس؛ منها على سبيل المثال السفن الناقلة لشحنات النفط الخام، وتسمى "ناقلات النفط الكبيرة للغاية" أو ناقلات النفط فائقة الضخامة"، والتي قد تصل حمولتها إلى 320000 طن مسجلاً. تمر هذه السفن حالياً عبر رأس الرجاء الصالح.

تعتمد حركة المرور في القناة كذلك على الديناميكيات المرتبطة بتوجهات أسعار البترول. كما تمت الإشارة من جانب نوت بوم و وردريج (2011) فإن أسعار الناقلات المنخفضة ترتبط بزيادة توفر شركات الشحن بغرض تمديد المسارات لتحقيق ما يسمى "بمسارات التدفق البطيء"¹². في فترات زيادة الإمدادات وانخفاض أسعار الناقلات، تميل شركات الشحن إلى إعادة تشكيل المسارات بحيث تتم زيادة طول الرحلة، كما حدث في عام 2009 عندما قامت A.P. Moller-Maersk، و CMA CGM وشركة البترول الوطنية الكويتية بتحريك جزء من حركتهم إلى الملاحة التي تدور حول أفريقيا، رغم أنه بعد الزيادة في سعر الناقلات تم تغيير هذه السياسة.

يشهد رأس الرجاء الصالح نمواً هامشياً على حساب قناة السويس، وبشكل خاص فيما يتعلق بالتجارة بين الجنوب والجنوب في نصف الكرة الجنوبي، وخاصةً مع النمو الاقتصادي القوي للقارة الأفريقية في العقود المقبلة.

بالإضافة إلى مسار رأس الرجاء الصالح، تظهر مسألة أخرى ذات أهمية متزايدة فيما يتعلق بالتنمية المحتملة لمسار القطب الشمالي الذي يسمح بتوفير حوالي 22% في المسافة التي تربط الشرق الأقصى مع شمال أوروبا، كما هو الحال في مسار شنغهاي-روتterdam.

هذا المسار، والذي عادة ما يكون مفتوحاً بين شهري يوليو ونوفمبر، يوفر إمكانات كبيرة للتنمية بسبب موارد الطاقة الكبيرة المتواجدة في المنطقة وليس نتيجة المسارات بين القارات. فمن المقدر تواجد حوالي 13% من احتياطات البترول العالمية و 30% من احتياطات الغاز الطبيعي في منطقة القطب الشمالي. إلا أنه، ورغم التوفير الواضح في

¹¹ Confitarm (2014)، Teseo Editore، 2014 Relazione General، روما، 2014، والمكتب البحري الدولي ICC (2014)، "القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، تقرير عن الفترة من 1 يناير - 31 ديسمبر 2014"، لندن، يناير 2015 و Middelton R. (2010)، "تأثيرات القرصنة على القرن الأفريقي"، مذكرة Osservatorio di Politica Internazionale، رقم 11، مايو 2010.

¹² Notteboom T., Rodrigue J.R. (2011)، "المنافسون والتحديات التي تواجه قناة السويس"، Port Technologi International، Berbard، Henry، لندن، خريف 2011.

المسافة والتحسينات الأخيرة في البنية التحتية لدعم سلامة الملاحة، فإن مسار القطب الشمالي يواجه قيود تشغيلية كبيرة نتيجة عدم القدرة علي التنبؤ بالطقس، مما يتطلب الإبحار بسرعة 8 عقدة للسماح للسفن والمراكب بالتوقع بالمشاكل المرتبطة بوجود الكتل الجليدية والحاجة إلى تغيير الاتجاه بشكل مفاجئ في حالة عدم اليقين فيما يتعلق بعمق الأعماق الموحلة والداكنة - مع وجود تغييرات مستمرة حسب ظروف الطقس، التي لا تتلاءم عادة مع مرور السفن الكبيرة.

هذا النوع من القيود جعل هذا المسار غير مجدي لخدمات الحاويات المنتظمة، كما أنه مسار بعيد فيما يتعلق بتدفقات المنتجات البترولية والحبوب. تشمل السيناريوهات المستقبلية على امكانية مد فترات الملاحة، بسبب زيادة متوسط درجات الحرارة في المنطقة، وحتى في هذه الحالة فإن مسار القطب الشمالي سيلعب دورا هامشيا للغاية وسيكون مكملا لعمليات العبور في قناة السويس، بسبب عدم قدرته أن يقدم بديلا حقيقيا لجميع التدفقات الرئيسية التي تستخدم قناة السويس¹³.

في ضوء الاستثمارات الكبيرة التي تمت لتطوير قنوات العالم الرئيسية (السويس وبنما¹⁴)، يصبح من المثير للاهتمام بشكل خاص التركيز على تأثير ذلك على حركات التجارة بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة، مع الأخذ في عين الاعتبار أن السفن المارة عبر قناة السويس والتي تغادر من أمريكا تمثل 6.7% من التدفقات المتجهة إلى الجنوب و 9.7% من التدفقات المتجهة نحو الشمال.

كما هو موضح في الجدول 3، فإن حركة التجارة بين الصين والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية (بين هونج كونج ونيويورك على سبيل المثال) توضح أن قناة بنما أكثر ملاءمة لها مقارنة بقناة السويس، إذا كان العامل الوحيد ذو الصلة هو المسافة. في الحقيقة، على مدار السنوات السابقة، أظهرت الاختيارات الاستراتيجية لشركات الشحن وجود مجموعة كبيرة من الدول في جنوب شرق آسيا تتألف من جنوب الصين وفيتنام وماليزيا واندونيسيا وسنغافورة وكوريا الجنوبية حيث تأخذ المنافسة بين المسارين العديد من العوامل الأخرى في عين الاعتبار وليس المسافة البحرية فحسب. في حقيقة الأمر، فإن العناصر الاستراتيجية التي يتم النظر إليها بعين الاعتبار عادة من جانب شركات الشحن لتحديد المسارات - وفي حالة شركات الشحن الكبرى يتم عرض كلا الخيارين¹⁵ - تشمل ما يلي:

¹³ دراسة المكتب الهولندي لتحليل السياسات الاقتصادية (CPB)، بعنوان "إذابة القمم الجليدية والأثر الاقتصادي لفتح مسار بحر الشمال"، المنشورة في مايو 2015، تشير إلى أن 66% من التدفقات الحالية العابرة لقناة السويس قد تجد اهتماما محتملا في مسار القطب الشمالي، مع الاستبعاد الشديد لوجود فرصة فعلية بتحقيق الظروف المناخية والبنية التحتية اللازمة لهذا التغيير في المسار بشكل تشغيلي.

¹⁴ في أواسط عام 2016، بعد ثمان سنوات من العمل والاستثمار الحكومي لأكثر من 5.2 مليار دولار، فإن النظام الجديد للأهوسة (الهويس) ومسارات الوصول سيصبح قادرا على زيادة حجم السفن وتقليل زمن العبور في القناة التي تربط بين المحيط الأطلنطي والمحيط الهادي.

¹⁵ هذا هو الوضع مع Maersk على سبيل المثال، فهي تقدم في 2015 خدمات بساعات تبلغ 10 و 11 و 12 وحدة مكافئة لعشرين قدم على مسارات بوسان-ميامي و شنغهاي-تشارلستون ومسارات نورفولك عبر قناة السويس.

- إمكانية تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وذلك باستخدام سفن كبيرة (على سبيل المثال، التي تتجاوز حمولتها حد الـ 14500 وحدة مكافئة لعشرين قدم، والذي سيكون الحد الأقصى للسعة للعبور من خلال قناة بنما الجديدة التي سيتم افتتاحها في عام 2016)؛

تحليل لمسافة وزمن الملاحة لبعض المسارات بين آسيا وأوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية

حالة شانغهاي-روتterdam		
المسار	المسافة (بالميل البحري)	أيام الملاحة الافتراضية (15 عقدة)
القطب الشمالي	8031	22
السويس	10525	
بنما	13411	37
رأس الرجاء الصالح	13843	38
مضيق ماجلان	17184	47
حالة يوكوهاما-روتterdam		
المسار	المسافة (بالميل البحري)	أيام الملاحة الافتراضية (15 عقدة)
القطب الشمالي	7010	19
السويس	11133	
رأس الرجاء الصالح	14448	40
حالة هونج كونج-نيويورك		
المسار	المسافة (بالميل البحري)	أيام الملاحة الافتراضية (15 عقدة)
بنما	11207	31
السويس	11593	32
رأس الرجاء الصالح	13686	38
حالة شانغهاي-نيويورك		
المسار	المسافة (بالميل البحري)	أيام الملاحة الافتراضية (15 عقدة)
بنما	10852	30
السويس	12370	34
رأس الرجاء الصالح	14468	40
حالة شانغهاي-هيوستن		
المسار	المسافة (بالميل البحري)	أيام الملاحة الافتراضية (15 عقدة)
بنما	10138	28
السويس	13932	39
رأس الرجاء الصالح	15176	42

تأثير التوسعات في قناة السويس

- مسار تحنل فيه قناة السويس بالفعل تنافسية أكبر
- ▲ مسار ذو تنافسية محتملة كبيرة لقناة السويس ضد قناة بنما
- △ مسار ذو تنافسية محتملة واضحة لقناة السويس ضد قناة بنما
- ▬ مسار لا ينطوي على أي تأثيرات هامة

جدول 3 - المصدر: توضيحات المؤلفين حول معلومات sea-distance.org

- إمكانية المرور عبر مسارات مختلفة على المحاور بين القارات، وهذا ضروري لتوازن التدفقات، مثل كولومبيا ودي وبورسعيد وجويا تاور ومالطا وألبانيا وبنما؛
- تكلفة رسوم المرور في القنوات المختلفة

تم إجراء تحليل تفصيلي من جانب شركة الأبحاث المتخصصة ¹⁶Alphaliner على اختيارات الشحن التي تعرض خدمات للنقل في حاويات على المسار بين الشرق الأقصى والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية، أظهرت أن الـ 25 خدمة المعروضة في يوليو 2015 تم تنظيمها بحيث تتم الاستفادة من مسار قناة بنما (16) ومقارنة بمسار قناة السويس (9). فيما يتعلق بالسعة المعروضة، فإن كلا المسارين أكثر توازنا بالفعل. في حقيقة الأمر، فإن 51% من الإمدادات تمر عبر قناة بنما (بما يعادل 73000 وحدة مكافئة لعشرين قدم وبتوسط سعة للسفن تبلغ 4570 وحدة مكافئة لعشرين قدم) مقارنة بنسبة 49% من الإمدادات المارة بقناة السويس (70000 وحدة مكافئة لعشرين قدم وبتوسط سعة للسفينة يبلغ 7780 وحدة مكافئة لعشرين قدم). تجب الإشارة، رغم ذلك، إلى أن البيانات الموضحة أعلاه (بشأن الخدمات والسعة) تتغير باستمرار مع تغير مستويات الموائمة بشكل سريع خلال العام. في الحقيقة، في فبراير 2015، فإن عدد الخدمات المعروضة بلغ 20، 12 منها يمر عبر قناة بنما و 8 عبر قناة السويس، رغم أن قناة بنما استحوذت على 44% فقط من السعة المعروضة. يؤكد هذا وجود انخفاض، رغم التذبذبات القليلة، في السعة المعروضة عبر قناة بنما خلال السنوات الخمسة الماضية مع النظر بعين الاعتبار إلى أن في فبراير 2010 فإن 74% من السعة المعروضة مرتت في قناة بنما. على مدار الأشهر القليلة الماضية، تحرك الاتجاه من 44% إلى 51% مع الانخفاض في أسعار ناقلات النفط.

زيادة القدرة علي التنبؤ بتوقيتات العبور في قناة السويس، وتدعيم مراكز الشحن المحلي واختيار عدم زيادة رسوم المرور في القناة؛ هي عناصر ثلاثة ستساهم بشكل كبير في الحد من آثار التنافسية المتزايدة على المسارات بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة، نتيجة التوسع الكبير في قناة بنما المقرر افتتاحه في أواسط 2016.

¹⁶ نشرة Alphaliner الأسبوعية، العدد 28، 2015.

تطوير المحاور متعددة الأغراض بين أوروبا ووقرة آسيا على التنافس مع المسارات البحرية الرئيسية يفرضاً عنصراً هاماً آخر يتوجب أخذه في عين الاعتبار عند تطوير قناة السويس. في هذا الخصوص، تجدر الإشارة إلى أنه في عام 2014 ظهر نمو سريع في الربط المباشر عبر السكك الحديدية بين آسيا - وبشكل خاص الصين - وأوروبا، حيث يتم تنفيذه عبر العديد من شركات السكك الحديدية المجتمعة في تحالفات، بما في ذلك German DB Shenker. رغم ذلك، وكما هو الحال مع مسار القطب الشمالي، فإن هذا البديل لا يتمتع إلا بتنافسية محتملة محدودة حيث أن المزايا الاقتصادية تصبح كبيرة فقط على مسارات معينة تنشأ من أو تتجه إلى المناطق الشمالية في الصين وشمال أوروبا. في حقيقة الأمر، فإن التعقد التنظيمي الناشئ من توازن مصالح شركات السكك الحديدية العديدة المعنية والقيود التقنية (عمليات التغيير المتكررة للعبوات وقياسات المسار المختلفة) سيؤدي إلى تعطيل التنافسية المحتملة وإن كان ذلك على المدى الطويل، فالتدفقات الإجمالية لا تزيد عن 100-200 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدم، مقارنة بأكثر من 40 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم عبرت من قناة السويس بالفعل.

ضمن هذا السيناريو، فإن أكثر البدائل قوة - رغم أنه يمثل مخاوف للسلطات المصرية - هو مشروع (قيد الدراسة) الحكومة الإسرائيلية لبناء خطوط سكك حديد فائقة السرعة لتكون بديلاً عن القناة، لربط ميناء إيلات بخليج العقبة على البحر الأحمر بميناء أشدود على البحر المتوسط.

الآثار الاقتصادية

تساعد القناة الجديدة على تحقيق ثقة أكبر في خدمات النقل البحري على جميع المسارات الرئيسية المتجهة من الشرق إلى الغرب، مع تقليل زمن الرحلات، وبشكل خاص على المسارات بين البحر المتوسط والبحر الأحمر-منطقة الخليج العربي، نتيجة تقليل أوقات الانتظار. أنواع السفن التي ستستفيد بشكل أكبر من إنشاء القناة الجديدة هي سفن الحاويات التي تستحوذ على حصة كبيرة في حركة العبور بما يتجاوز 50% من القيمة العليا للبضائع، ونظراً للترتيبات التنظيمية للخدمة التي تتطلب شروطاً معينة تتعلق بالمصادقية والتوقيت الملائم لعبور تدفقات البضائع في الموانئ الرئيسية.

لم يشهد هذا النوع من النقل البحري تطوراً في البحر المتوسط إلا في النصف الثاني من سبعينات القرن الماضي وفي الخليج العربي منذ 1980 (وهو العام الذي تم فيه إتمام المرحلة الأولى من ميناء جبل علي في دبي). أدى هذا، رغم ذلك، إلى حدوث تغيير جذري في إدارة التدفقات التجارية وفي العلاقة بين الميناء والميناء الجاف. ساعد استخدام الحاويات في شحن الحمولات على حدوث زيادة كبيرة في إنتاجية الدعم اللوجستي الدولي. وكانت النتيجة انخفاض حاد في تكاليف المسارات البحرية (نظراً لتطبيق اقتصاديات الحجم الكبير فيما يتعلق بحمولات السفن) وفي تكاليف الموانئ والشحنات البرية بفضل وضع معايير مبسطة للتداول، وكذلك بفضل الاستخدام المتزايد للنقل البري عبر تعزيز مبدأ تعدد الاستخدامات.

أظهرت بعض دراسات الاقتصاد القياسي الحديثة، ذات الطبيعة الأكاديمية، وجود رابط فعلي بين زيادة الحركة التجارية بين الدول واستخدام الحاويات في نقل البضائع¹⁷. في حقيقة الأمر، فإن السفن ذات الأحجام المتزايدة، وترشيد عدد الموانئ والاستثمارات، ونمو إنتاجية الموانئ ساعد على استغلال الاقتصاديات الجديدة لتقليل تكاليف النقل، مما يسمح للشركات بالاستفادة من الاقتصاديات المحلية، مما يجعل حركة التجارة البحرية واحدة من أهم محركات العولمة بعد الحرب الباردة.

ساعد كذلك الانخفاض في عدم اليقين تجاه توقيتات الشحنات بشكل كبير على تبني تطوير السلاسل الإنتاجية متعددة الجنسيات بإلهام من نموذج إنتاجي قائم يستند على تقليل المخزون واستغلال المزايا الناتجة عن الفروق في تكلفة العمالة وتخصصات المنتجات الدولية.

وكدليل على الديناميكية في هذا القطاع، فإن سعة أسطول الحاويات بدءاً من 1 يناير 2015، وفقاً لبيانات Alphaliner، بلغت 18.37 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم بما يمثل زيادة قدرها +6.3% مقارنة بالسنة السابقة بمعدل نمو إجمالي يبلغ 162% على مدار السنوات العشر السابقة.

يستند النقل البحري على نماذج تنظيمية تتضمن تكاليف ثابتة أعلى في التكاليف الإجمالية. في الحقيقة، فإن تكلفة طواقم السفن والموظفين الإداريين والإمدادات، بشكل خاص في ناقلات النفط، تزيد بنسبة ضئيلة عند مقارنتها بحجم السفينة وأدت هذه الحقيقة إلى إجراء بحث عن اقتصاديات الحجم على المسارات التي يزداد فيها الطلب. تتخفف تكاليف الوحدات مع زيادة حجم السفينة بسبب اقتصاديات الحجم والتي تمثل أهمية في الإنشاءات والاستثمارات. زادت وتيرة هذا الاتجاه في ضوء التغيرات الهائلة المتوقعة في الأشهر القادمة بفضل تحديث أهم قناتين في التجارة العالمية: قناة السويس وقناة بنما.

من الآثار الهامة الأخرى التي تؤثر على أهمية الموانئ في منطقة القناة أنه مع الانتشار المتزايد لاستخدام الحاويات وتركز الإمدادات، فإن شركات الشحن الرئيسية أصبحت أكثر انتقائية في اختيار الموانئ لتفريغ حمولاتها. وفي سياق "العلاقة البحرية" والأشكال المتنامية من الاحتكار، تظهر الحاجة إلى تغيير أسلوب التعامل مع التنظيم اللوجستي على مستوى الموانئ وعلى المستوى البري للوصول إلى مستوى أعلى ومضطرد من التكامل بين مرافق الميناء، والموانئ الجافة والمرات متعددة الاستخدامات. نتيجة ذلك، فإن تنافسية الموانئ في الشبكة الجديدة من خدمات الحاويات المجدولة لا ترتبط فقط بالموقع الجغرافي ولكن أيضاً بالجودة الإجمالية للخدمات المقدمة، وبشكل خاص فيما يتعلق بالربط مع شبكات النقل الأخرى. إن وجود المحطات والمعدات اللازمة لتحميل وتفريغ الحاويات بشكل سريع وإرسال المعلومات يمثل أهمية كبيرة، حيث يساعد ذلك على تسريع التشغيل في الأفنية ونقل الحمولات بين وسائل النقل المختلفة. يصبح الميناء كذلك مكاناً لتركيز الأنشطة الصناعية، حيث سيصبح ذلك تواجد أجزاء من السلسلة الإنتاجية التي تحقق قيمة مضافة كما سيمكنها الاستفادة من المخازن والخدمات المقدمة من قبل مراكز الدعم اللوجستي. تمثل

¹⁷ "تقدير آثار تطور الحاويات على التجارة العالمية"، دانييل بيرنهوفين، وزهير السهلي وريتشارد كنيبلر، جامعة لوند، ورقة عمل 2013: 4، فبراير 2013.

هذه المسائل أهمية كبيرة لمصر باعتبارها دولة نامية وكذلك لموانئ المرور إلى شمال إيطاليا التي تمثل هدفا لحصة كبيرة من الحركة العابرة من قناة السويس. فهي تمثل في الحقيبة 51% من الحاويات المتداولة في جنوة و47% من الحاويات العابرة من ميناء لا سبيتسيا.

في عام 2014، عبرت قناة السويس 6129 حاوية بإجمالي حجم بضائع يبلغ 42064840 وحدة مكافئة لعشرين قدم. في المتوسط، كانت الحمولة على كل سفينة 6863 وحدة مكافئة لعشرين قدم.

تثبت التحليلات الموضحة أعلاه أن افتتاح قناة السويس الجديدة سيساعد على زيادة اعتماد أنشطة النقل البحري على المسارات الطويلة المتجهة من الشرق إلى الغرب بين آسيا وأوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية مع انخفاض لاحق في زمن الانتقال تم تقديره، في المتوسط، بـ 12 ساعة لكل عملية عبور في كلا الاتجاهين. إذا نظرنا بعين الاعتبار إلى العدد الكبير للسفن العابرة (بلغ تقدير عام 2015 ما يزيد عن 18000 سفينة) والكميات الهائلة للبضائع المنقولة (ما يزيد عن 850 مليون طن بقيمة 2300 مليار يورو في نهاية 2015)، فمن المثير للاهتمام تقييم الفوائد الاقتصادية الناشئة عن هذا الاستثمار بما قد يؤدي إلى انخفاض تكلفة التجارة العالمية.

بالاعتماد على مفهوم التكاليف العامة للنقل، يصبح من الممكن التأكيد على مزايا الوضع الجديد فيما يتعلق بتقليل النفقات التشغيلية والزمن اللازم للعبور.

يساعد تقليل زمن الانتظار على تقليل التكاليف التي لا ترتبط بالمسافة ولكن بزمن الرحلة. وهي بشكل أساسي تكاليف إدارة الأصول المرتبطة بالسفينة، بما في ذلك تكاليف تشغيل السفينة وطاقمها، إلى جانب بنود ثانوية أخرى، كتكاليف التأمين والرسوم الإدارية، إلى آخره.

تعتبر قناة السويس مجموعة متنوعة من السفن والتي لا تختلف بالتالي كثيرا في تكاليفها التشغيلية. لتقدير التكاليف التشغيلية التي يمكن توفيرها مع دخول البنية التحتية الجديدة قيد التشغيل، تم افتراض قيمة متوسطة للفئات الرئيسية للسفن، تم استنتاجها من التكاليف التشغيلية التي يتم تقديرها دوريا من قبل شركة Drewry البريطانية (2014) وتشتمل على الطاقم، والتأمين، والصيانة الروتينية على ظهر المركب وفي الموقع، وقطع الغيار، ومواد التزييت والتشحيم وغيرها من المهام الإدارية. تتوجب إضافة الاستهلاك المعنوي لأصول السفينة إلى هذه البنود، ولكن تكلفة الوقود لا يتم أخذها في الحسبان لأن القناة الجديدة توفر أوقات الانتظار وتقلل من مسافة الملاحة.

التكاليف التشغيلية حسب نوع السفينة والتوفير السنوي المقدر (بال يورو)

نوع السفينة	عدد السفن العابرة في 2014	شامل استهلاك أصول السفينة تكاليف التشغيل اليومي	التكاليف حسب نوع السفينة خفض التشغيل السنوي
ناقلات البترول	4053	17743	35957058
ناقلات الغاز الطبيعي المسال	614	58013	17809872

18706813	12263	3051	ناقلات الشحنات غير المعبأة
30172	15086	4	الناقلات المدمجة
8213821	13077	1259	الشحنات العامة
73575986	24009	6129	سفن الحاويات
1987283	17432	228	سفن الدحرجة
8742303	17432	1003	ناقلات السيارات
10170298	303591	67	سفن الركاب
4838402	13077	740	أخرى
180050008		17148	الاجمالي

جدول 4 - المصدر: توضيحات بشأن بيانات الحركة مستخرج من التقرير السنوي لهيئة قناة السويس وبشأن التكاليف التشغيلية مستخرجة من "التوقعات والمراجعة السنوية لتكاليف تشغيل السفن"، تقرير سنوي 15/2014، Drewry 2015، مع استناد بيانات اليورو على سعر صرف اليورو/الدولار الأمريكي على أساس 1.11 (سعر الصرف بدءا من 10 يوليو، 2015)

إن تقديرات الانخفاض في التكاليف التشغيلية، المجمعة في الجدول بشأن تدفق الأصول لمدة 12 ساعة، تشير إلى السفن التقليدية التي تعبر القناة حاليا (على سبيل المثال، سفن الحاويات بمتوسط سعة يبلغ 8000 وحدة مكافئة لعشرين قدم، وناقلات البترول بسعة 110000 طن قائم، وسفن البضائع غير المعبأة بسعة 75000 طن قائم، وسفن الغاز الطبيعي المسال بسعة 80000 متر مكعب).

التأثير الثاني للتوفير في الوقت هو انخفاض الوقت اللازم لتثبيت رأس المال. يتطلب هذا التقدير تقييم القيمة الإجمالية للبضائع التي يتم عبورها سنويا عبر القناة. قام بنك إيطاليا مؤخرا بنشر دراسة (Bance d'Italia 2014) تعمل على تقدير متوسط القيمة للطن الذي يتم نقله عن طريق أنواع مختلفة من السفن، لغرض الاستيراد أو التصدير. مع النظر بعين الاعتبار إلى تجانس الأسعار في الأسواق العالمية، فإنه من الملائم ربط هذه القيم المتوسطة بحمولة السفن المبحرة من السويس، وكذلك، بشكل خاص، بقيم الصادرات الإيطالية إلى التدفقات نحو الجنوب وقيم الواردات للتدفقات المعاكسة.

في دراسته قام بنك إيطاليا باستبعاد نوعين من القيم: الغاز الطبيعي والسيارات. لأنه بشأن هذين النوعين من السلع تم استخدام بيانات ISTAT (مركز الإحصائيات الإيطالي الوطني) بشأن التجارة الخارجية الإيطالية، وفي هذه الحالة كذلك، تم ربط الصادرات بالتدفقات المتجهة نحو الجنوب وربط الواردات بالتدفقات المعاكسة.

يوضح الجدول 5 تدفقات البضائع التي عبرت قناة السويس في 2014: عن طريق استخدام متوسط القيم المستخرج كما موضح أعلاه يصبح بإمكاننا تقدير إجمالي قيمة البضائع العابرة في كلا الاتجاهين بما يتجاوز 2250 مليار يورو.

البند الأول حسب القيمة يتعلق بحركة الحاويات، بسبب الأحجام الكبيرة التي يتم تداولها ويسبب متوسط القيمة لكل شحنة. يمثل البند الثاني السيارات والتي تتمتع بقيمة أعلى بلا شك ، رغم أن حجم السيارات المنقولة أقل من ناقلات البضائع غير المعبأة

كم تتكلف عملية تثبيت رأس المال لمدة 12 ساعة لهذه الكمية الضخمة من المواد الخام والمنتجات؟ لكي نتمكن من الإجابة على هذه السؤال لا بد أولاً من تعيين تكلفة رأس المال، والذي اعتبرنا أنه، ببساطة، يساوي 5% بما يتسق مع المعدلات المستخدمة عادة في هذا المجال.

بتطبيق سعر الفائدة المذكور فإن التقدير الناتج هو أن تكلفة الشحن لسنة واحدة يساوي 112.86 مليار يورو، بما يعادل 155 مليون يورو لمدة 12 ساعة.

بشكل إجمالي، فإنه بتطبيق السعة الجديدة للعبور على تدفقات عام 2014، سيتم توفير 180 مليون يورو سنويا بسبب انخفاض تكاليف التشغيل و 155 مليون يورو بسبب انخفاض تكاليف تثبيت رأس مال الشحنات، بإجمالي 335 مليون يورو.

بمرور الوقت، سيزداد نمو الحركة، وهذا النمو من المفترض أن يختلف حسب نوع الحركة، كما هو موضح في جدول 6.

بالتنبؤ لفترة 30 سنة قادمة، وفقا للفوائد المقدرة التي تم الحصول عليها في 2014 وبالأخذ في عين الاعتبار معدلات النمو المذكورة أعلاه، يمكن الوصول إلى تقدير بأن صافي القيمة المالية الحالية للمزايا الاقتصادية المحققة نتيجة البنية التحتية الجديدة تصل الي 8.7 مليار يورو. هذه القيمة هي مجموع المزايا المحققة من بندين بعينهما:

1. تكاليف تشغيلية أقل للشركات البحرية، بما يساوي قيمة مخصصة تبلغ 4.9 مليار يورو.
2. تكاليف أقل لتثبيت رأس مال الشحنات للمستوردين والمصدرين وفقاً للمقاييس العالمية ، بقيمة مخصصة تبلغ 3.8 مليار يورو.

تقييم القيمة السنوية للشحنات المارة عبر قناة السويس (باليورو)

القيمة السنوية المقدرة للشحنات العابرة حسب المسار (مليار يورو، 2014)			متوسط القيمة المقدرة (يورو * طن) (2014)		الكمية بالطن المارة بالقناة حسب الاتجاه ¹ (أرقام 2014)		نوع السفينة
إجمالي	ج/ش	ش/ج	ج/ش	ش/ج	ج/ش	ش/ج	
99.422	59.271	40.150	715	727	82891	55258	ناقلات البترول
20.396	16.058	4.338	587	485	27359	8942	سفن الغاز الطبيعي المسال
24.678	5.285	19.393	218	315	24198	61564	ناقلات البضائع غير المعبأة
24.105	6.493	17.612	1124	2335	5779	7542	شحنات عامة
1498.685	764.412	734.273	2831	2773	270034	264789	سفن الحاويات
14.144	4.869	9.275	1641	2997	2967	3095	سفن الدحرجة
575.813	273.654	302.159	9350	10035	29267	30111	ناقلات السيارات
2257.243	1130.042	1127.200			442495	431301	الإجمالي

الجدول 5 - المصدر: توضيحات حول بيانات الحركة مستخرجة من التقرير السنوي لهيئة قناة السويس 2014 ومن الأرقام الواردة في النشرة المالية والاقتصادية ربع السنوية الصادرة عن بنك إيطاليا، رقم 223، 2014، تحقيق حول تكاليف النقل الدولي للبضائع في إيطاليا: الأساليب والنتائج". أرقام بنك إيطاليا تشير إلى عام 2012 وتم تحديثها بناء على تقدير التضخم بين عامي 2013 و 2014 بنسبة 5%. تم استخراج البيانات المتعلقة بناقلات السيارات والغاز الطبيعي المسال من المركز الإيطالي الوطني للإحصاءات.

¹ لا تتوافق بيانات أحجام الحركة الواردة وفقا لنوع السفينة بشكل تام مع البيانات حسب نوع المصدر والوجهة (873 مليون مقارنة 822 مليون طن في 2014) نتيجة اختلاف أساليب التقدير المتبعة من جانب هيئة قناة السويس.

معدل النمو السنوي المتوقع حسب نوع السفينة في قناة السويس

نوع السفينة	معدل النمو السنوي المتوقع من 2015 إلى 2045
ناقلات البترول	2.0%
سفن الغاز الطبيعي المسال	4.0%
ناقلات البضائع غير المعبأة	3.0%
شحنات عامة	1.0%
سفن الحاويات	4.0%
سفن الدرجة	3.0%
ناقلات السيارات	3.0%

جدول 6 - المصدر: تقديرات المؤلفين

بالاستناد إلى الافتراض الحالي، بدون تغيير في رسوم المرور، فإن شركات الشحن ستكون هي المستفيد الوحيد، ورغم ذلك، بالنظر إلى التنافسية الحالية في سوق الشحن، فإن هذه المزايا ستذهب في معظمها إلى المنتجين والمستهلكين.

مع النمو المتزايد لحركة العبور، فإن القناة ستكون قد تشبعت: بتقدير مرور 70 سفينة كحد أقصى يومياً، ففي حالة عدم تنفيذ التوسعات بالفعل، ستكون القناة قد تشبعت بالكامل بحلول عام 2029. وبدءاً من تلك السنة، فإن جزءاً من الدخل المحتمل سيتم فقده في حالة عدم توسيع الأجزاء الرئيسية في القناة. إذا نظرنا إلى حقيقة وصول متوسط دخل العبور في القناة إلى 318713 دولار أمريكي (287128 يورو وفقاً لسعر الصرف في 10 يوليو، 2015) واحتساب عدد السفن التي من المفترض رفضها سنوياً ثم خصم الإيرادات المفقودة، سيتم تحقيق صافي قيمة مالية حالية تبلغ 32 مليون يورو، وهي أحد الفوائد المباشرة المحققة من إنشاء القناة الجديدة.

تجدر الإشارة إلى أن توسيع مسارات العبور للسفن التي لا تتمكن من عبور القناة سيؤدي إلى زيادة التكاليف التشغيلية البيئية والمناخية إلى جانب المصاريف الخارجية.

إن الانخفاض في تكاليف النقل وتثبيت رأس مال الشحنات مع زيادة السعة والسلامة في القناة قد يكون له تداعيات جوهريّة على المسارات القصيرة الرئيسية، وبشكل خاص على أحجام التجارة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربي وكذلك في ضوء حقيقة عدم إمكانية العبور من خلال الطرق البرية نتيجة الحرب السورية والحرب في شمال العراق.

في واقع الأمر، فإن التوفير في زمن الانتقال بما يعادل نصف يوم تقريبا نتيجة تحسينات الملاحة في القناة وتقليل زمن الانتظار، سيؤدي إلى توليد متوسط توفير للسفينة الواحدة يبلغ 10500 يورو نتيجة انخفاض تكاليف التشغيل وحوالي 9000 يورو نتيجة الترشيد في نفقات تثبيت رأس مال الشحنات. كل هذه التكاليف تمثل على المتوسط نسبة دنيا من إجمالي تكاليف التشغيل على طول المسارات العابرة للقناة. في الحقيقة، فإن التوفير المحقق للسفن ذات التكاليف التشغيلية المرتفعة قد يزيد عن ذلك بكثير: وهي حالة السفن السياحية التي يمكنها تحقيق توفير التكاليف يصل إلى 150000 يورو لكل عملية عبور وبالتالي بالنسبة للخدمات التقليدية في المسارات التي تبدأ وتنتهي في نفس النقطة، فإن التوفير يصل إلى 300000 يورو تقريبا. مثال آخر فيما يتعلق بالسفن ذات القيمة الأعلى للشحنات المنقولة، وهي سفن الحاويات على سبيل المثال، التي قد يصل توفيرها فيما يتعلق بانخفاض تكلفة تثبيت رأس المال لمدة 12 ساعة إلى حوالي 16748 مما يعني 85% أعلى مقارنة بمتوسط الحركات التجارية. سيؤدي هذا التوفير بالتأكيد إلى تقليل الحد الحالي المتاح للشركات البحرية فيما يتعلق باختيار "التدفق البطيء" عبر رأس الرجاء الصالح.

تزيد الأهمية الإجمالية لهذه التوفيرات مع انخفاض المسافة المقطوعة. إذا نظرنا بعين الاعتبار، على سبيل المثال، إلى الربط بين موانئ جدة في المملكة العربية السعودية وميناء طنجة في المغرب الذي يستغرق 8 أيام من الإبحار، التوفير الناتج عن انخفاض زمن العبور في قناة السويس (تقليل التكاليف التشغيلية والتكاليف المرتبطة بتثبيت رأس مال الشحنة) سيصل إلى 5.7% من إجمالي تكاليف النقل¹⁸. هذا الانخفاض في التكاليف قد يمثل حافزا إضافيا للمشغلين لتكثيف التدفقات التجارية، على سبيل المثال، على المسارات بين شرق البحر المتوسط والخليج العربي أو بين البحر الأسود وشبه الجزيرة العربية. في هذا السياق ينبغي الانتباه إلى ملاحظة الجغرافيا السياسية بعد رفع صور الحظر الدولي المختلفة ضد إيران. في الحقيقة، بفضل التوقيع الذي تم في 14 يوليو 2015، بعد مفاوضات طويلة استمرت زهاء عشر سنوات بين إيران والوكالة الدولية للطاقة الذرية، فمن المتوقع حدوث تطور جديد في هذه الحركات التجارية. فعمليات التبادل التجاري الدولي إلى ومن الأسواق الغربية الرئيسية ستستفيد من دولة سكانها 80 مليون نسمة، وثالث أكبر مصدر للنفط، مع إنتاج متنوع، يمكن مقارنته بإنتاج تركيا.

وكذلك فيما يتعلق بأسواق السفن السياحية فإن آثار تزايد المصادقية وانخفاض زمن العبور قد يكون لهما آثار فيما يتعلق بالتنمية المحتملة. ورغم ذلك، فالسفن السياحية تمثل جزءا بعينه في القطاع البحري يستند إلى منطق اقتصادي مختلف تماما عن المجالات التي تمت مناقشتها أعلاه، وترتبط بشكل وثيق بديناميكيات السياحة العالمية. أحد شروط نمو هذا القطاع هو الاستقرار السياسي والاجتماعي مع إمكانية التنبؤ بذلك، فالسفن السياحية تتأثر بشكل خاص بالأمان الجغرافي-السياسي.

¹⁸ تمت عملية الاحتساب مع اعتبار تقديري لـ 8 أيام من النفقات التشغيلية، بناء على البيانات الموضحة أعلاه لسفن الحاويات مع متوسط سعة يبلغ 8000 وحدة مكافئة لعشرين قدم، 7 أيام منها يتم قضاءها في حركة وقضاء يوم واحد في توقف للوصول إلى القناة وانتظار عبور السفن ذات الأولوية، مع متوسط استهلاك يبلغ 140 طن في اليوم لحاويات البضائع غير المعبأة ومعدل يبلغ 315 يورو للطن في سفن البضائع غير المعبأة (متوسط البيانات للأسبوع الأول من يوليو 2015).

رغم أن البحر المتوسط يمثل المنطقة الأوروبية الرائدة لأعمال السفن السياحية، وهو ثاني مقصد سياحي بعد جزر الكاريبي، فإن عمليات العبور في القناة لم تبلغ سوى عدة سفن في السنة. في الواقع، لم تمر عام 2014 سوى 67 سفينة سياحية. الموانئ الرئيسية للسفن السياحية في البحر الأبيض المتوسط هي برشلونة وشيفيتافيكيا وفينيسيا وجزر البليار وميناء بيرايوس. تستحوذ إيطاليا وأسبانيا واليونان على مراكز متقدمة في الإحصائيات فيما يتعلق بعدد الركاب. وفقا لبيانات الحركة التي تم تجميعها من جانب "Medcruise"، المنظمة التي تدير 70 ميناء للسفن السياحية في البحر المتوسط، فإنها توضح أن السوق يتركز بشكل رئيسي في المنطقة الغربية، حيث يتم التعامل مع 70% من الركاب. يلي ذلك البحر الأدرياتيكي بنسبة 19% وشرق البحر المتوسط بنسبة 10%. يبدو البحر الأسود بعيدا للغاية عن السوق بنسبة 1%¹⁹.

لإجراء تقييم إيجابي عن الآثار المحتملة لإكمال المشروع على سوق السفن السياحية يجب النظر بعين الاعتبار إلى ما يلي:

- أن السوق متشبع الآن (توجد 170 سفينة تقوم بأكثر من 2700 جولة وتم حجز جميع الطلبات العامة على جميع خطوط السفن السياحية الرئيسية حتى عام 2021) ورغم المحاولات المستمرة لخلق مسارات جديدة فيما يزيد عن مائة ميناء تقع على البحر المتوسط، فإن شركات الشحن الرئيسية تشعر بشكل خاص إلى الحاجة إلى تقييم العروض الجديدة²⁰. على سبيل المثال، تجدر الإشارة إلى أنه بمجرد أن سمحت الظروف السياسية بدخول السفن السياحية إلى الكاريبي، قاموا على الفور بإضافة كوبا إلى جولاتهم كميناء رئيسي (كما هو الحال مع MSC Cruises، على سبيل المثال) بهدف تقديم عروض جديدة إلى العملاء.
- في الوقت الحالي فإن موانئ البحر الأحمر التي تتكيف بالفعل مع الخدمات المعروضة من جانب شركات عديدة (بما في ذلك MSC و Costa Cruises و Regend و Cunard) هي مصر (الغردقة وسفاجا وشم الشيخ) وإسرائيل (إيلات) والأردن (العقبة). في الواقع، فإن هذه الموانئ تمثل نقاط توقف تم إدراجها في المسارات التي تربط بين مناطق كبيرة (على سبيل المثال، بين البحر المتوسط والخليج العربي أو بين البحر المتوسط وشرق أفريقيا وجزر الهند) أو داخل المسارات العالمية، مع عدد من محطات التوقف منخفض للغاية

¹⁹ موانئ منطقة البحر الأدرياتيكي هي: باري، برينديزي، كورفو، دوبروفنيك/كركلا، كوبر، كوتور، رافينا، ريكا، سيبينيك، سبليت، تريست، فينيسيا، زادار. موانئ البحر الأسود هي: باتومي، كوستانتسا، أديسا، سيفاستوبول، سينوب، سوتشي. موانئ شرق البحر المتوسط هي: ألانيا، قبرص، هيراكليون، إيغومينيتسا، كافالا، كوساداسي/بودروم/ أنطاليا، ومرسين، باتراس، بيرايوس، سودا/خانيا، ثيسالونيك، فولوس. موانئ غرب البحر الأبيض المتوسط هي: ليكانت، الأزور، جزر البليار، برشلونة، كالياري، قرطاجنة، كاستيلون، سبتة، تشيفيتافيكيا. موانئ الريفيرا الفرنسية: جنوة، جبل طارق، هويلفا، لا سيبيتسيا، لشبونة، ليفورنو، ماديرا، مرسليليا، ميسينا، موناكو، موترييل-غرناطة، وملقة ونابولي. موانئ شمال سردينيا: بالاموس، باليرمو، بورتيمو، بورتوفيراو، سافونا، سيت، تاراغونا، تينيريفي، طولون فار بروفنس، موانئ تونس، فالنسيا، فاليتا. انظر إحصائيات 2013 الصادرة عن مؤسسة MedCruise: "أنشطة السفن السياحية في موانئ MedCruise"، تقرير MedCruise، بيرايوس، 2014.

²⁰ المنظمة الدولية لخطوط السفن السياحية، تقرير 2014 عن صناعة السفن السياحية.

في كل سنة، حيث أنها ليست جزءا من المسارات المنظمة. وهذا على خلاف جزر الكناري التي تم إدراجها بالكامل في المسارات المنظمة لمدة 10-12 يوم في غرب البحر المتوسط.

- الإشتراك الكامل للموانئ الرئيسية في البحر الأحمر في مصر والأردن في الجولات السياحية في شرق البحر المتوسط التي تستمر لمدة 10-12 يوم مع ميناء رئيسي في فينسيا أو بيرايبوس أو اسطنبول أصبح ممكنا من الناحية التقنية عن طريق تقليل الزمن اللازم لرحلات الذهاب والعودة عبر قناة السويس.

في عام 2014 استقبل ميناء تينيريفي في جزر الكناري ما يزيد عن 840000 راكب من السفن السياحية (+79% مقارنةً بعام 2009)، مما جعله عاشر أكبر ميناء في منطقة البحر المتوسط بأكملها. مع أخذ هذه التجربة في الاعتبار، فإن هذه الفرصة على المدى المتوسط قد ينتج عنها عددا من ركاب السفن السياحية موزعا بين الموانئ الخمس الرئيسية في شمال البحر الأحمر، قد يقترب من المليون (حوالي 4% من القيمة السوقية للبحر المتوسط في 2014 ويمكن مقارنتها بنسبة سانتوريني في شرق البحر المتوسط)، مع ما يقرب من 250 مسار (محطتي توقف في المتوسط في المنطقة للسفن التي تقل حوالي 2000 راكب على ظهرها) وحوالي 500 عملية عبور في القناة (رحلات الذهاب والعودة).

بناء على الأبحاث التي تمت في سياقات أخرى في البحر المتوسط²¹ يمكن تقدير الأثر الاقتصادي على المناطق البرية نتيجة المشتريات المباشرة لركاب السفن السياحية مع الطاقم وشركات الشحن في المنطقة المحلية بمبلغ يصل الي 120 يورو تقريبا لكل راكب.

بهذا الأسلوب فإن تقدير الآثار الاجتماعية-الاقتصادية المحتملة من التطوير الإضافي لقطاع السفن السياحية في البحر الأحمر يمكن أن يصل إلى 120 مليون يورو سنويا. أحد العناصر الهامة لهذا التطوير يمكن تنفيذه بشكل محتمل من جانب الشركتين الرائدتين في سوق البحر المتوسط: Costa Cruises و MSC Cruises، واللتان لهما مقرات رئيسية لتنسيق وتطوير سوق البحر المتوسط في جنوة.

الآثار المتوقعة على الميناء الإيطالي

من المتوقع أن تؤثر قناة السويس الجديدة وعملية تطوير الموانئ المصرية على شبكة الموانئ الإيطالية بنوعين من التأثيرات حسب الوضع التنافسي في سياق نظام الموانئ في البحر المتوسط. يؤدي هذا إلى خلق فرص جديدة لتنمية

²¹ Civitavecchia – فينيسيا – التأثير الاقتصادي للسفن السياحية على فينيسيا 2013، هيئة ميناء جنوة – كلية الاقتصاد في جامعة جنوة 2012؛ GP. Wild – Livorno، مشروع استطلاع قطاع السفن السياحية في أوروبا، 2010؛ كالياري – Risposte e Turismo per Camera di Commercio – مساهمة السفن السياحية في اقتصاديات أوروبا، إصدار 2013، مجلس السفن السياحية الأوروبي ودراسة التأثير على الاقتصاد العالمي، Business Research and Economic Advisor، جدول 6 – إنفاق الركاب والطاقم حسب الفئة – 2013؛ المفوضية الأوروبية 2009 – التأثير الاقتصادي للسفن السياحية في فينيسيا 2013.

واقع الواردات والصادرات والتي ستصبح أكثر قوة على المدى الطويل، مع خلق تهديدات جديدة، وخاصة على المدى القصير، نتيجة زيادة التنافسية بين مشغلي الموانئ الجافة العاملين في الشحن العابر.

تتحقق المزايا بشكل رئيسي من:

- تقليل زمن الإبحار بين البحر الأحمر والخليج العربي؛
- انخفاض التكاليف التشغيلية للسفن (باستثناء ناقلات البترول) بمتوسط يتراوح بين 5% و 10%.
- إعادة تشكيل الخطوط الاعتيادية (سفن الحاويات وسفن الدرجة) بما يمكن من زيادة عدد الموانئ التي تطبق نفس فترة النموذج التنظيمي للمسارات، والتي عادة ما تكون 14 أو 21 أو 28 يوم لهذه المسارات.

يمكن تحقيق مزايا إضافية لشركات الشحن التي تقوم بتشغيل تلك المسارات بين البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربي. بشكل خاص، فإن الشركات التي ستحقق فائدة من زيادة حجم التجارة هي تلك المرتبطة بالتحالفات الكبيرة في قطاع الحاويات والتي تضم هذا المسار ضمن خدمات ذات نطاق أطول (على سبيل المثال، بين شبه القارة الهندية وجنوب أوروبا) وضمن المسارات المحددة.

من بين شركات الشحن التي تقدم خدمات متخصصة، فإن شركة Italian Grimaldi Lines تستحوذ على دور هام في نابولي وتاروس في لاسبيتسيا. في الوقت الحاضر، فإن محطات الوقوف الوحيدة لها في موانئ المنطقة هي الموانئ المصرية على البحر المتوسط، ضمن خدمات سفن الدرجة في البحر الأدرياتيكي وخدمة الـ Euro Agean لشركة Grimaldi والخدمات الثلاثة للنقل بواسطة الحاويات لشركة تاروس: جنوة-لا سبيتسيا-ساليرنو-بيريوس-اسطنبول-مرسين-الإسكندرية-ساليرنو، وفينيسا-أنكونا-إيفياب-اسطنبول-بيروت-اللاذقية-مرسين-الإسكندرية-كوبر-فينيسا، وشرق البحر المتوسط بما في ذلك الموانئ التركية واللبنانية والمصرية الرئيسية (الإسكندرية وبورسعيد).

تتمتع شركة Ignazio Messina Spa ومقرها جنوة بمركز القيادة في العلاقات بين أوروبا والمنطقة الجنوبية من البحر الأحمر والخليج العربي، حيث تقدم خدماتها لجميع الموانئ الرئيسية في الشرق الأوسط، بما في ذلك أربعة موانئ في إيران. وبشكل خاص، في منطقة البحر الأحمر والخليج العربي تقدم خدمة نصف أسبوعية منظمة في ستة موانئ مع خط مباشر على مسار جنوة-ساليرنو-العقبة-جدة-جيبوتي-بندر عباس- أبو ظبي-جبل علي-جيبوتي-جدة-مصراتة-كاستيون-جنوة تستمر لثمانية أسابيع، وأربعة موانئ على مسار يستمر لثلاثة أسابيع من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر وجنوب شرق آسيا تستمر 10 أسابيع.

تقع مناطق الموانئ الجافة الرئيسية في إيطاليا المخصصة لهذا النوع من الاستيراد-التصدير (سفن الدرجة وسفن الحاويات) في جنوة (ميناء Ronco Canepa الجاف الذي تديره Ignazio Messina Spa)، ولا سبيتسيا (ميناء

del Golfo الجاف الذي تديره Tarros)، وفي ساليرنو مع شركة Salerno Container Terminal Spa (مجموعة Gallozzi) وفي فينيسيا (فينيسيا RO-Port-MOS و TIV). في فينيسيا، فإن التشغيل الكامل لبعض الاستثمارات الرئيسية المخصصة لحركة سفن الدرجة سيمنح بالتالي مجالا كبيرا للنمو. جنوة أيضا لديها خطط لتحديث البنية التحتية الذي سيساعد إلى جانب ذلك على استيعاب التطورات في حركة المرور المتوقعة من شرق البحر المتوسط والبحر الأحمر بنهاية 2016. ستضطر الموانئ الأخرى بدلا من ذلك للتدخل بالاستثمارات المستهدفة لتجنب حالة من الازدحام.

في قطاع السفن السياحية، فإن نظام الموانئ الإيطالية في جنوب إيطاليا الذي يتكون بشكل رئيسي من موانئ نابولي وساليرنو وباري وكاتانيا يمكن أن يستفيد من الانخفاض في زمن العبور في قناة السويس مباشرة. في الحقيقة، كما ذكرنا في الفقرة السابقة، فإنه مع إمكانية التوسع إلى البحر الأحمر فإن مسارات السفن السياحية في شرق البحر المتوسط ستتمكن ليس فقط من إضافة عناصر جديدة إلى السوق المتشعبة، ولكنها ستتمكن أيضا من تمديد الموسم التجاري إلى الخريف والشتاء، وهي فترات تفضل فيها بعض الشركات الرئيسية تحويل السفن إلى البحر الكاريبي. قد يساعد هذا الخيار على تشجيع شركات السفن السياحية على النظر إلى إمكانية استخدام (لسفينة واحدة أو أكثر) أحد الموانئ الجنوبية كميناء رئيسي للجولات في اليونان ومصر والأردن، وكذلك للمسارات التي يستغرق فيها زمن الإبحار أكثر من أسبوع، بما في ذلك تركيا.

هذا النوع من الفرص يتطلب تكاملا قويا مع الخدمات الجوية وفقا لمنطق "الطيران والإبحار" وتوفر موانئ كافية للسفن السياحية لخدمتها في بداية ونهاية رحلتها، حيث أن الحوض الوحيد في سوق جنوب إيطاليا ليس كافيا لتقديم جميع الخدمات من هذا النوع على أساس مستمر طوال السنة. هذا النوع من فرص التطوير المحتمل متاح أمام الموانئ الأخرى ذات الطموحات الكبيرة في قطاع السفن السياحية، على سبيل المثال، بيرايوس واسطنبول حيث يمكنها الاعتماد على شبكة من الخدمات الجوية المنتشرة بشكل خاص على نطاق دولي كبير، مقارنة بالواقع في جنوب إيطاليا. الهدف المنشود هو التمتع بالقدرة على عرض خدمات مشابهة لتلك التي تقدمها، على سبيل المثال، بالما دي مايوركا، حيث تبدأ العديد من جولات السفن السياحية في غرب البحر المتوسط. يشمل ذلك أيضا جزر الكناري، حيث يتم عرض خدمات متكاملة وعالية المستوى للربط بين الموانئ والربط متعدد الاستخدامات.

عند التحدث عن المزايا التنافسية التي تتمتع بها مصر يتوجب إلقاء الضوء على التهديدات التنافسية التي تظهر للموانئ الإيطالية للشحن العابر وبشكل خاص على المدى القصير. في الحقيقة، فإن الدعم المتوقع لموانئ شمال القناة، كبورسعيد ودمايط، العاملة كمحاور لحركة النقل العابر ومقار لتداول الحمولات، ومع تطوير المسارات المنتظمة التي يمكن التنبؤ بها بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، قد يكون عاملا لتحويل بعض التدفقات من الموانئ الإيطالية إلى الموانئ المصرية مستعيذاً بذلك ما حدث في الماضي القريب. في الحقيقة، بين عامي 2004 و 2006، فقد ميناء

جويا تاورو، على سبيل المثال، حوالي 10% من حركة العبور لمصلحة ميناء حاويات قناة السويس في بورسعيد، الذي تقوم بتشغيله APM Terminals، وهي جزء من مجموعة Maersk. في نفس الوقت، كان كافيا أن تقوم Maersk، وهي العميل الأول لشركة Calabrian Terminal، بتحويل أحد خطوطها الرئيسية القادمة من آسيا، إلى البحر المتوسط، إلى بور سعيد، مما نشأ عنه خسارة لجويا تاورو تزيد عن 330000 وحدة مكافئة لعشرين قدم.

في نفس الفترة (2004-2006) فإن الميناء المصري لنقل البضائع من سفينة لأخرى، والذي شهد نمواً مضطرباً، شهد نمواً من 865000 إلى 2.7 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، في الوقت الذي لم ينجح فيه جويا تاورو في 2014 من استرداد الحركة المفقودة منذ 2004. كان الردّ من موانئ كاليفاريا وجويا تاور على هذا النقل المحتمل في التدفقات هو زيادة العمليات الإنتاجية في الموانئ الجافة، وبشكل خاص على الحاويات فائقة الضخامة Ultra Large Container Carrier بسعة تزيد عن 15000 وحدة مكافئة لعشرين قدم يتم استخدامها على المسارات بين أوروبا وآسيا. هذا القطاع من السوق في الحقيقة هو الأكثر حساسية للفروق التفاضلية في التكلفة لعمليات نقل البضائع بين السفن بفضل الأحجام الكبيرة المتداولة في كل ميناء، والتي يمكن أن تصل إلى أكثر من 4000 حركة لكل سفينة على حدة. في الحقيقة، فإن الفروق المحتملة، مقدرة ببضعة عشرات لليورو لكل وحدة مكافئة لعشرين قدم يتم تداولها، قد تؤدي في الواقع إلى توليد توفير سنوي يقدر بملايين اليورو لهذه الخدمات على أساس أسبوعية. الأرقام التي يمكنها تبرير أي تمديد لمسارات التغذية إلى مقاصدها النهائية، وبشكل خاص في بيئة اقتصادية تتميز فيها أسعار النفط، وبالتالي ناقلات النفط البحرية، بالمحدودية النسبية.

يقدم الاستنتاج الوارد في هذه الفقرة بعض التقديرات والتوقعات والافتراضات الكمية بشأن القيمة، في وحدات مكافئة لعشرين قدم، التي يمكن لموانئ جنوب إيطاليا تحقيقها بعد إكمال مشروع التحديث العالمي للقناة. يأخذ هذا التحليل كمثال مسار الشرق الأقصى-الساحل الشرقي للولايات المتحدة المستخدم لتداول 7.4 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم تقريباً كل سنة²².

وفقاً لتحليل ظهر مؤخراً عن Alphaliner²³ (انظر فقرة الآثار الاقتصادية)، فإن 51% من السعة الكلية لحركة العبور على هذا المسار تمر عبر المحيط الهادي وخليج المكسيك عبر قناة بنما (3.79 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم)، و 49% عبر المحيط الهندي والبحر المتوسط عبر قناة السويس، (3.64 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم). على افتراض أن توسيع قناة السويس يؤدي إلى سحب بعض من الخدمات الـ 16 المنظمة والقائمة عبر قناة بنما (حقيقة معقولة بالنظر إلى المصدقية الكبيرة وزمن العبور المنخفض نتيجة تحديث القناة المصرية)، يمكن التقدير بأن 25% تقريباً من هذه الحركات التجارية من المحتمل أن تمر عبر قناة السويس مما يزيد سعة القناة والبحر المتوسط بمقدار 949000 وحدة مكافئة لعشرين قدم تقريباً.

²² بيانات SRM on Alphaliner (2015)

²³ نشرة Alphaliner الأسبوعية، العدد 28، 2015

لذلك، فإن إيطاليا، التي تستحوذ على حصة سوقية تبلغ 18% من حركة التداول في البحر المتوسط (في عام 2013) قد تكون قادرة على تحقيق حركة إضافية مقدرة بما يزيد عن 170000 وحدة مكافئة لعشرين قدم.

تجدر الإشارة، رغم ذلك، إلى أن عدد الخدمات والحجم بالطن المعروض من جانب شركات الشحن الرئيسية في صناعة الحاويات تعتمد على عدة متغيرات، حيث أن حدود الملاءمة (أسعار النفط، رسوم الشحن، رسوم عبور القنوات، إلى آخره) تخضع لتغيير مستمر يعتمد على عدة عوامل ذات صلة بالاقتصاد الدولي.

الاستنتاجات

كما هو واضح من البيانات والتقديرات، فإن توسيع القناة سيؤثر إيجابياً على حركة المرور والتجارة البحرية، مع توفير فرص يمكن انتهازها من قبل المشاريع الكبيرة وشركات الشحن. ستمتع الأولى بفرصة للاعتماد على شحن أكثر سرعة وبالتالي تشغيل أسرع لعملية الانتشار الدولي، وستمتع الأخيرة بالقدرة على تشغيل مسارات وأنظمة للدعم اللوجستي.

القناة الجديدة ليست مجرد مشروع ضخم للبنية التحتية. من المتوقع أن تصبح مركزاً للمصالح الاقتصادية والتجارية واللوجستية لكامل مصر.

سيؤدي كل هذا إلى زيادة أهمية البحر المتوسط، الذي ينقل بالفعل 19% من حركة البضائع حول العالم والذي زاد المرور فيه في الخمس عشرة سنة الأخيرة بما يزيد عن 120%. بالإضافة إلى ذلك، يتم حالياً تنفيذ استثمارات في الموانئ الرئيسية في مختلف دول الحوض (على سبيل المثال، طنجة المتوسط، وبيرايوس، أليثيراس، وفالينسيا).

من المحتمل أن يزيد الأسطول العامل مع زيادة أعداد السفن الكبيرة واللاعبين الكبار؛ في حقيقة الأمر، ينبغي أن نتذكر أن سفينة 2M (Maersk, MSC) وتحالف Ocean Three (CMA CGM, UASC, CSCL) تتحرك في البحر المتوسط. تقوم شركات الشحن الرئيسية الأخرى باستخدام سفن بسعة 20000 وحدة مكافئة لعشرين قدم على العديد من المسارات الهامة لإيطاليا كمسار البحر المتوسط-آسيا والخليج العربي-البحر المتوسط.

إن وجود السفن العملاقة واستثمار الموانئ المنافسة ينبغي أن يقود الموانئ الإيطالية، مع موانئ الجنوب على رأس القائمة، وبشكل خاص موانئ التداول، للاستثمار في البنية التحتية والتكنولوجية والدعم اللوجستي لتجنب فقد الحصة السوقية، وعلاوة على ذلك لعدم فقد الفرص الجديدة التي ستنشأ من توسيع قناة السويس.

لاحقاً، فإن تجديد موانئ إيطاليا وموانئ الجنوب ينبغي أن يشمل على إعادة هيكلة لنظام الميناء مع وضع ذلك في مركز أجندة التنمية لكل بلد. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي الانتباه إلى حركة العبور الجديدة في القناة، التي قد تنشأ على المدى القصير والمتوسط والطويل، مع تقوية العلاقات الاقتصادية والتجارية مع مصر.

وطبقاً لذلك فإن قناة السويس تعتبر بمثابة موقع استراتيجي للتجارة العالمية، والذي تم الانتهاء من التوسعات في 6 أغسطس 2015، هو الأكثر أهمية بعد إنشاء القناة في 1869 وإكمال بعض التفرعات في 1980 في مناطق بورسعيد والتمساح والدفرسوار، والتي ساعدت على عبور التدفقات على طول 78 كم من أصل طول كلي يبلغ 192 كم. كما أن التحديثات التي تلت 2001 و 2010 كان لها آثار أكثر محدودة، رغم الآثار الكبيرة فيما يتعلق بعبور النفط الخام، حيث أنها سمحت للميناء باستقبال سفن بسعة تصل الي 210000 ولاحقاً بسعة تصل الي 240000 طن نتيجة لتوسيع المقاطع الطولية في النقاط الضيقة. إن إكمال الأعمال في أغسطس 2015 ساعد على تجنب الحاجة إلى وضع قافلة من السفن في طرق التبديل، وبالتالي أصبح من الممكن تقليل متوسط الوقت اللازم للنقل مع زيادة المصداقية والدقة والأمان في البحر.

هذا التدخل لتوسيع قناة السويس، والذي ضخ استثمار بمبلغ 8.2 مليار دولار له تبريره في الرؤية الاستراتيجية طويلة المدى، وهي رؤية تهدف إلى وضع اقتصاد مصر في مركز التجارة العالمية، وبالتالي إرسال إشارة قوية بالثقة في المستقبل إلى المستثمرين المحليين، الذين ساهموا في تمويل الأعمال من خلال عملية اكتتاب هائلة للسندات تتصل بشكل وثيق بالمشروع، وإلى المجتمع الدولي.

تستند الأهمية الاقتصادية للقناة بالنسبة للحكومة المصرية إلى حقيقة أنها تمثل مصدراً مستقراً للدخل بما يزيد عن 5.4 مليار دولار سنوياً نتيجة رسوم العبور. علاوة على ذلك، فإن آثار هذا التحسن النوعي لنظام النقل في مصر سيعمل على التأثير بشكل إيجابي على حركة التجارة فيها التي تبلغ إيراداتها حوالي 2257 مليار يورو (أكثر قليلاً من ضعف قيمة البضائع المارة عبر قناة بنما).

صافي القيمة الحالية للمزايا الاقتصادية المباشرة المحسوبة على مدار 30 سنة والناشئة من التخفيض في النفقات التشغيلية لشركات الشحن مقدرة بقيمة 4.9 مليار يورو. بينما تبلغ الفائدة الناتجة عن تخفيض تكاليف تثبيت رأس المال للبضائع للمستوردين والمصدّرين بالمعيار الدولي قيمة مخصومة تبلغ 3.9 مليار يورو.

تجدر الإشارة إلى أن هذه الآثار المباشرة تعتمد على عدة عوامل، بما في ذلك سياسة الرسوم المستقبلية لهيئة القناة (والتي أعلنت بالفعل عن عدم ميلها لزيادة الأسعار على مدار السنوات القادمة)، ومتوسط تكلفة مستودعات الوقود المستخدمة في السفن، والتي تستخدم في العديد من الخدمات البحرية، حيث أن الاتجاهات في هذين المتغيرين يؤثران على حدود الملاحة فيما يتعلق باستخدام بعض بدائل القناة (عن طريق قناة بنما أو رأس الرجاء الصالح).

لنلتخص الأمر، فإن المزايا الاقتصادية المباشرة المحققة لمشغلي قطاع النقل قد تزيد عن 8.7 مليار دولار أمريكي. وفي الحقيقة، يتوجب إضافة مزايا بيئية لهذه الأرقام، نتيجة تقليل عدد ساعات الانتظار وعملية رسو جميع السفن العابرة للقناة. بالإضافة إلى ذلك، ما يجب النظر إليه بعين الاعتبار هو الانخفاض في عدد السفن التي سترى المسارات البحرية الأكثر طولاً (عن طريق رأس الرجاء الصالح، على سبيل المثال) أكثر ملاءمة مقارنة بقناة السويس،

وهذا في حالة عدم تنفيذ الاستثمارات الجديدة التي سمحت بزيادة السعة وتقليل الوقت اللازم للعبور. إن تحديث القناة يعتبر أيضا تدخل سيساعد على تحسين السلامة الملاحية. إن التقييم الاقتصادي للأثار البيئية والانخفاض المحتمل للحوادث يقع خارج نطاق هذا التحليل، ولكن يمكن تقييمها بما يقدر بملايين اليورو سنويا، مما يسهم في تأكيد التقييم الإيجابي فيما يتعلق بتحليلات التكلفة-المزايا.

فيما يتعلق بالآثار غير المباشرة، تسمح القناة الجديدة بإكمال عملية التطوير في قطاع النقل واللوجستيات والذي تمت إدارته بنجاح على مدار العقد الماضي، كما يظهر في التحليل المعياري للبنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. بالإضافة إلى ذلك فهذا التوسيع يعتبر أحد متطلبات التنمية الصناعية في المناطق الواسعة المستهدفة من جانب خطة الإنجاز الرئيسية (قيد التنفيذ) من جانب الوزارات المتعددة للحكومة المصرية والتي من المتوقع تقديم خطوطها الإرشادية في نهاية 2015. من بين الآثار غير المباشرة، تظهر فرصة جيدة لتضمين بعض الموانئ الرئيسية في شمال البحر الأحمر في مسارات السفن السياحية في البحر المتوسط.

الآثار الأساسية فيما يتعلق بالنقل تتعلق بالمسارات من الغرب إلى الشرق وسلاسل الدعم اللوجستي لشحنات الحاويات (المتوازنة تقريبا بين المسارات)، ومنتجات النفط (مع تفوق كبير للتدفق من الجنوب إلى الشمال للنفط الخام وزيادة عدم التوازن من الشمال إلى الجنوب فيما يتعلق بالمنتجات المكررة) وتجارة الحبوب (المحصورة تقريبا في المسار من الشمال إلى الجنوب).

بشكل نسبي، فإن المستفيد الرئيسي هي التدفقات متوسطة المدى (بين البحر المتوسط والخليج العربي) أو التدفقات ذات المدى الطويل جدا (الصين-الساحل الشرقي للولايات المتحدة) لشحنات الحاويات. في حقيقة الأمر، في الحالة الأولى فإن الفائدة النسبية، بعد تخفيض زمن العبور، قد يؤدي إلى خفض في النفقات التشغيلية للملاحة (باستثناء ناقلات البترول) بمقدار 5-10% على هذه الأنواع من المسارات. إلى جانب ذلك، سيكون هذا عاملا لتتوسع الخدمات المعروضة، وهذا بتأثيره الإيجابي على المناطق التي تشهد نموا سريعا، كمنطقة الخليج العربي، وهو موقع تتركز فيه الإمكانيات الكبيرة لتطور التجارة البحرية في الوقت الحالي. من بين عوامل التطوير التي تم توضيحها بالفعل، تجدر الإشارة إلى عودة إيران إلى شبكة التجارة العالمية بعد إنهاء الحظر من جانب الدول الغربية، وتطوير مناطق اقتصادية متخصصة في المنطقة تمثل عنصر جذب لتجميع ومعالجة المنتجات التي يتم تسويقها على نطاق واسع، مما يساهم في دفعة قوية لحركة التجارة البحرية.

التدفقات على المسارات ذات النطاق الطويل هي الأكثر استفادة، بسبب قدرتها على تعظيم اقتصاديات الحجم عن طريق استخدام سفن الحاويات فائقة الضخامة بدون القيود التي تفرضها قناة بنما مع فرصة للعبور إلى ميناء بورسعيد للتداول. في الحقيقة، سيتم تطوير هذا الميناء في مراحل لاحقة، حتى يصبح قادرا على استيعاب أكثر من 20 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، مما يجعله يقترب، على المدى الطويل من الواقع الموجود في سنغافورة أو هونج كونج.

كما أشرنا في الفقرات السابقة، فإن الممرات البحرية أو البرية البديلة للمرور عبر القناة محدودة للغاية بالنسبة لمعظم التدفقات وإنجاز المشاريع الطموحة (كتحديث خط السكك الحديد بين آسيا وأوروبا أو إنشاء خطوط أنابيب جديدة من الخليج العربي إلى شرق البحر المتوسط)، ليس مجديا على المدى القصير أو المتوسط.

فيما يلي الآثار التي يمكن التنبؤ بها على الموانئ:

◀ **انخفاض تركيز شحنات الحمولات من الحاويات أو شحنات الدرجة بين مناطق شرق ووسط البحر المتوسط على طول البحر الأحمر والخليج العربي.** بالفعل فإن تقليل زمن الانتظار قد يؤدي إلى تطوير مسارات منتظمة جديدة إلى موانئ البحر الأحمر، حتى بالنسبة للسفن ذات الأحجام الأصغر من تلك المستخدمة حاليا، بسبب قدرتها على تقديم خدمات على متوسط فترة زمنية تبلغ 14 أو 21 يوم وإمكانية إضافة 1 أو 2 محطة وقوف نتيجة لتسريع المسار البحري. بالإضافة إلى ذلك، فإن الوضع الجغرافي-السياسي و عدم الاستقرار الشديد في سوريا وشمال العراق يستبعد احتمالية استخدام المسارات البرية كتلك التي بين تركيا والدول المتاخمة للخليج العربي. قد يؤدي هذا التأثير إلى زيادة الأحجام المشحونة عبر البحر، وإن كان ذلك بشكل محدود، وخفض متوسط قدرة سفن الحاويات العابرة للقناة في السنوات القادمة.

◀ **زيادة تعزيز موانئ التداول المصرية وبشكل خاص ميناء بورسعيد، والذي سيحقق الاستفادة من جانبين: توسيع شبكة الخدمة المقدمة (والمستمدة من التطوير الموضح في الفقرة السابقة) والقدرة على تقديم الخدمات لسفن الحاويات فائقة الضخامة (التي تتجاوز 14500 وحدة مكافئة لعشرين قدم) على المسارات بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة. فهذه السفن ستستمر في مواجهة عائق من ناحية الأبعاد عند عبورها في قناة بنما الجديدة. نفس الآثار متوقعة بالنسبة لموانئ دبي التي أصبحت في عام 2014 تأسع أكبر ميناء لحركة التجارة حول العالم، بتداوله لأكثر من 15.2 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، وهي زيادة كبيرة مقارنة بـ 11.6 في عام 2010. في الحقيقة، فإن موانئ التداول في الإمارات العربية المتحدة قد تستفيد من تنوع الخدمات بين الخليج العربي والبحر المتوسط ومن قرب موانئ إيران، التي قد تتخرب في حركة التجارة الدولية، بعد إنهاء الحظر الدولي المفروض من جانب الأسواق الغربية الرئيسية.**

◀ **تضمين منطقة البحر الأحمر (الغردقة، وسفاجا وشرم الشيخ في مصر، وإيلات في إسرائيل، والعقبة في الأردن) في جولات السفن السياحية في شرق البحر المتوسط، مع تكثيف لاحق في عرض الخدمات الجديدة.**

- هيئة ميناء فينسيا (3013)، التأثير الاقتصادي على السفن السياحية في فينسيا .
- بنك إيطاليا (2014)، تحقيق في تكاليف النقل الدولي للبضائع في إيطاليا: الأساليب والنتائج " مفكرة الاقتصاد والتمويل من بنك إيطاليا.
- Baccelli O. و Barontini F. (2013)، إيطاليا في أوروبا. "سياسات النقل للوصول إلى الشبكة"، EGEA، ميلانو.
- Baccelli O. و Ravasio M. و Sparacino G. (2007)، الموانئ الإيطالية. استراتيجية التمويل الذاتي وتعدد الاستخدامات. حالة ميناء ليغوريا"، EGEA، ميلانو.
- Bernhofen D. و El-Sahli Z. و Kneller R. (2013)، تقييم آثار ثورة الحاويات على التجارة العالمية"، جامعة لندن ورقة عمل 2013: 4.
- CERTeT (2015)، تحقيق حول الأثر الاجتماعي والاقتصادي لحركة السفن السياحية في تشيفيتافيكيا"، كتاب حقائق العالم الصادر عن السي آي إيه 2015.
- CLIA Europe (2013)، مساهمة السفن السياحية في اقتصاديات أوروبا، إصدار 2013.
- Confitarma (2014)، التقرير العام 2014، Teseo Editore، روما.
- المكتب الهولندي لتحليل السياسات الاقتصادية CPB (2015)، إذابة القمم الجليدية والتأثير الاقتصادي لفتح مسار بحر الشمال".
- جمعية السفن السياحية الدولية (2014)، 2014 تقرير حالة لصناعة السفن السياحية.
- Drewry (2015)، الاستعراض والتنبؤ السنوي لتكاليف تشغيل السفن"، التقرير السنوي 2015/2014.
- Ducruet C. (2015)، استقطاب التدفقات العالمية للحاويات عن طريق القنوات بين المحيطات: التغطية الجغرافية وضعف شبكة، في السياسة والإدارة البحرية" رقم 1.
- المجلس الأوروبي للسفن السياحية ودراسة للتأثير الاقتصادي العالمي (2013) أبحاث أعمال واستشارات اقتصادية.
- المكتب البحري الدولي ICC (2014)، القرصنة والسطو المسلح ضد السفن. تقرير عن الفترة من 1 يناير - 31 ديسمبر 2014"، لندن.
- Kenawy E.M. (2015)، الآثار الاقتصادية المتوقعة للمشروع قناة السويس الجديد في مصر"، المجلة الأوروبية للمقالات الأكاديمية 1(12):13-22
- MedCruise (2014)، "أنشطة السفن السياحية في موانئ MedCruise. إحصائيات 2013"، تقرير MedCruise، بيرايوس
- Middleton R. (2010)، "آثار القرصنة في القرن الأفريقي"، مرصد note للسياسة الدولية، رقم 11.
- Notteboom T و Rodrigue J.R. (2011)، "تحديات ومناقسي قناة السويس"، Port Technology Investment، Bernard Henry، لندن.
- Pitzalis S. (2014)، "سوق الحبوب، طريق عدم اليقين"، agrinotizie.com
- ردود غرفة السياحة والتجارة في ليفورنو (2014)، الأهمية والآثار الاقتصادية للسفن السياحية في إقليم ليفورنو.
- Rodrigue J.R. و Comtois C. و Slack B. (2013)، "جغرافية أنظمة النقل، Routledge، لندن.
- SRM (2015)، "الاقتصاد البحري الإيطالي"، التقرير السنوي الثاني، نابولي.

SRM (2014)، "العلاقات الاقتصادية بين إيطاليا ومنطقة البحر المتوسط، التقرير السنوي جيانيني نابولي. صالح ح. (2014)، "السياسي يلبي الطموح الوطني باستثمارات 8 مليار دولار في قناة السويس"، فاينينشال تايمز. Shamah D. (2014)، "شركة الصين الفرعية لهندسة الموانئ تبنى ميناء جديد في أشدود في إسرائيل"، رويترز، <http://www.reuters.com/article/2014/06/23/shipping-israel-idUSL6N0P45AD20140623> Shamah D. (2014)، "شركة الصين تبنى ميناء أشدود الجديد "Union Buster"، تايمز أوف إسرائيل: <http://www.timesofisrael.com/china-firm-to-build-new-ashdod-union-buster-port> Shipping & Marine (2014)، "أكثر من مرحلة" هيئة قناة السويس، التقرير الإحصائي المختصر للسنة المالية، www.suezcanal.gov.eg Tiezzi S. (2014)، "فرصة الصين في مصر"، The Diplomat: <http://thedi diplomat.com/2014/12/chinas-e-gypt-opportunity/> البنك الدولي (2014)، "الربط في سبيل التنافس. الدعم اللوجستي للتجارة في الاقتصاد العالمي": <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf> مجلس الشحن العالمي (2014)، قناة السويس – طريق مختصر حيوي للتجارة العالمية: www.suezcanal.gov.eg

www.alphaliner.com

www.academia.edu

www.dailynewsegypt.com

www.gtmglobaltrends.de

www.nationalgeographic.it

www.porttechnology.org

www.telegraph.co.uk

www.theguardian.com

www.sczone.com.eg

www.sea-distance.org

www.srm-med.com

www.suezcanal.gov.eg

www.un.org

www.uncatd.org

www.voxeu.org

matiasak.wordpress.com

marokko.um.dk

shipandbunker.com