



الأبعاد الاقتصادية لحادث جنوح السفينة إيفر جيفن بقناة السويس

إعداد

الباحث/ أسامة عبد الرحمن التابعى البربري

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية

المجلد (١٢) العدد (١٢)

الجزء الأول – يوليو ٢٠٢٥

الأبعاد الاقتصادية لحادث جنوح السفينة إيفر جيفن في قناة السويس

المستخلص

يتناول هذا البحث الأبعاد الاقتصادية لحادث جنوح السفينة "إيفر جيفن" في قناة السويس في مارس ٢٠٢١، والذي أحدث تأثيرات واسعة النطاق على حركة التجارة العالمية والاقتصاد المصري. يهدف البحث إلى تحليل التأثيرات المباشرة وغير المباشرة للحادث على سلاسل الإمداد الدولية، اقتصاديات النقل البحري، وإيرادات قناة السويس، حيث يبدأ البحث بتوضيح دور قناة السويس كممر حيوي في التجارة العالمية، حيث يمر عبرها نحو ١٠٪ من حركة التجارة البحرية العالمية، ثم يستعرض الحادث الذي وقع نتيجة جنوح السفينة "إيفر جيفن"، مما أدى إلى توقف حركة الملاحة في القناة لمدة ستة أيام، مما أثر بصورة شديدة الوطأة على حركة السفن عبر هذا الممر الملاحي الاستراتيجي، ويعرض البحث التأثيرات الاقتصادية الرئيسية للحادث، والتي تشمل خسائر في إيرادات قناة السويس التي تقدر بالمليارات، وزيادة في تكاليف النقل البحري على مستوى العالم، وتأثيرات سلبية على أسعار السلع الأساسية مثل النفط والإلكترونيات.

كما يناقش التأثيرات التي طالت الاقتصاد المصري، حيث تعرضت القطاعات التجارية والنقل إلى خسائر فادحة نتيجة لتعطل حركة التجارة، ويستعرض البحث أيضاً استجابة السلطات المصرية وتدخلها الفوري لانتهاء الأزمة، والتعاون مع الشركات المتخصصة في الإنقاذ، كما يتطرق إلى التوصيات المتعلقة بتعزيز البنية التحتية لقناة السويس، وتحسين أدوات مواجهة الكوارث، وفي الختام، يقدم البحث نظرة شاملة حول أهمية تحسين البنية التحتية للقناة، وتعزيز التعاون الدولي في مجال النقل البحري، لضمان استمرارية حركة الملاحة البحرية والحفاظ على استقرار الاقتصاد العالمي في مواجهة الأزمات المستقبلية.

الكلمات المفتاحية: الأبعاد الاقتصادية، السفينة إيفر جيفن، قناة السويس، جنوح السفينة.

The economic dimensions of the "Ever Given" ship grounding in the Suez Canal

Abstract

This research addresses the economic dimensions of the grounding of the ship "Ever Given" in the Suez Canal in March 2021, which had wide-ranging effects on global trade and the Egyptian economy. The research aims to analyze the direct and indirect effects of the accident on international supply chains, maritime transport economics, and Suez Canal revenues. The research begins by clarifying the role of the Suez Canal as a vital passageway in global trade, as about 10% of global maritime trade passes through it. It then reviews the accident that occurred as a result of the grounding of the ship "Ever Given", which led to the suspension of navigation in the canal for six days, which severely affected the movement of ships through this strategic waterway. The research presents the main economic impacts of the accident, which include losses in Suez Canal revenues estimated at billions, an increase in global maritime transport costs, and negative impacts on the prices of basic commodities such as oil and electronics.

It also discusses the impacts on the Egyptian economy, as the commercial and transportation sectors suffered huge losses as a result of the disruption of trade. The research also reviews the response of the Egyptian authorities and their immediate intervention to end the crisis, and cooperation with specialized rescue companies. It also addresses recommendations related to strengthening the infrastructure of the Suez Canal and improving disaster response tools. In conclusion, the research provides a comprehensive view of the importance of improving the infrastructure of the canal and enhancing international cooperation in the field of maritime transport, to ensure the continuity of maritime navigation and maintain the stability of the global economy in the face of future crises.

Keywords: Economic dimensions, Ever Given, Suez Canal, ship grounding.

الأبعاد الاقتصادية لحادث جنوح السفينة إيفر جيفن بقناة السويس

المقدمة

أولاً: أهمية الدراسة:

لا شك في أن قناة السويس تعد أهم ممر ملاحى في العالم، فهي تعد الشريان الرئيسي للملاحة البحرية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، أي بين موارد الخامات العالمية ومناطق تصنيعها، أو بين مراكز الإنتاج ومناطق الاستهلاك، كما أنها تعتبر مصدر عظيم لدخول للنقد الأجنبي إلى مصر، ويبلغ معدل الزيادة السنوية لإيرادات القناة حوالي ١٠% تقريباً وقابلة للزيادة، كما تمثل قناة السويس أهمية استراتيجية كبرى كونها أقصر طريق مائي يربط بين الشرق والغرب وأيضاً بين الشمال والجنوب مقارنة بالطريق القديم (رأس الرجاء الصالح) لذا ساهمت في تطوير وزيادة حجم التجارة العالمية وغيرت من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية منذ إنشائها، كما تمثل قناة السويس عاملاً متميزاً ومؤثراً ورئيسياً سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي، ومن ثم تمثل ركيزة ودعامة أساسية للاقتصاد المصري منذ التأميم، وينسب لها الفضل في تعمير وتنمية الحياة الحضارية على جانبي القناة شرقاً وغرباً حيث تم بسببها إنشاء مدينتي بورسعيد والإسماعيلية، وتنمية وتطوير مدينة السويس.

وقناة السويس تعد أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الحمولة المارة بها، ومن ثم يتجلى أهميتها بالنسبة للتجارة العالمية فهي البوابة الطبيعية لحركة النقل والتجارة بين الشرق والغرب في السوق العالمي، وتمثل القناة عنق أوربا التي تعيش على بترول الشرق الأوسط، لدرجة أن البعض أطلق عليها قناة الزيت لأن حركة البترول بها تمثل ٧٢% من مجموع الحمولات التي تمر بالقناة^١، وبالتالي زادت الأهمية للقناة كونها أهم ممر عالمي استراتيجي لأهم سلعة استراتيجية في العالم، فمستقبل القناة البترولي وغير البترولي يعتبر بالغ الأهمية، وتوفير مسافة الرحلة بين الدول في شمال وجنوب القناة وبشكل آمن هو غاية السفن لتوفير الوقت والوقود وتكاليف التشغيل،

ومن هذا المنطلق يتبين حجم الخسارة التي ستلحق بالتجارة العالمية إذا ما توقف هذا المرفق الحيوي والعالمي عن العمل فضلاً عن الخسارة التي ستلحق بالاقتصاد المصري والتي تعد قناة السويس هي الرافد الأساسي لتمويله بالعملة الأجنبية.

ثانياً أهداف الدراسة:

مرت قناة السويس منذ نشأتها وحتى يومنا هذا بالعديد من الأحداث سواء الخارجية أو الداخلية والتي كان لها تأثير بالغ على حركة الملاحة بالقناة ولا شك في أن أي تأثير على حركة المرور بالقناة له آثار اقتصادية تؤثر على أسعار السلع عالمياً كما تؤثر على الاقتصاد المصري.

^١ الموقع الإلكتروني الاخباري (سكاي نيوز بالعربية)، مقال بعنوان: " قناة السويس تتحكم في رفاة العالم"، تم الدخول في <https://www.skynewsarabia.com/business/1473969> ٢٠٢٤/١١/١، متاحة على:-

وتهدف هذه الدراسة إلى تحليل الأبعاد الاقتصادية لحادث جنوح السفينة "إيفر جيفن" في قناة السويس، والذي وقع في مارس ٢٠٢١، وأدى إلى تعطل حركة الملاحة في أحد أكثر الممرات البحرية أهمية في العالم؛ حيث تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

دراسة تأثير الحادث على حركة التجارة العالمية: تحليل مدى تأثير الحادث على سلاسل الإمداد العالمية وتوقف حركة السفن عبر قناة السويس، وتقييم مدى تأثير ذلك على تدفق البضائع بين قارات آسيا وأوروبا.

تحديد الأثر الاقتصادي على مصر: دراسة التأثير المباشر وغير المباشر على الاقتصاد المصري جراء توقف العبور عبر القناة، بما في ذلك التأثير على إيرادات القناة والتجارة المحلية والإقليمية.

تحليل تأثيرات الحادث على أسعار السلع والخدمات: دراسة تأثير تعطل قناة السويس على أسعار السلع العالمية، خصوصاً السلع الأساسية مثل النفط والغاز، فضلاً عن تأثير ذلك على تكاليف النقل البحري.

تقييم الجهود المبذولة من قبل هيئة قناة السويس لمواجهة الحادث: تحليل استجابة السلطات المصرية والشركات الملاحية للأزمة، ومدى كفاءة الإجراءات التي تم اتخاذها للتعامل مع الحادث واستئناف حركة الملاحة في القناة.

التعرف على الدروس المستفادة: دراسة الدروس الاقتصادية التي يمكن استخلاصها من الحادث لتفادي الأزمات المستقبلية، بما في ذلك تحسين البنية التحتية للقناة، وتطوير تقنيات الملاحة، وتعزيز قدرة القناة على مواجهة الأزمات الطارئة.

من خلال تحقيق هذه الأهداف، ومن هذا المنطلق تهدف الدراسة إلى تقديم صورة شاملة حول تداعيات الحادث على الاقتصاد العالمي والمصري، وتوفير رؤى استراتيجية لتحسين إدارة قناة السويس في المستقبل.

ثالثاً إشكالية الدراسة:

تتمثل إشكالية الدراسة في تحليل الأبعاد الاقتصادية لحادث جنوح السفينة "إيفر جيفن" في قناة السويس، الذي وقع في مارس ٢٠٢١، وأدى إلى تعطيل حركة الملاحة في هذا الممر المائي الحيوي؛ حيث يعد هذا الحادث أحد أكثر الحوادث الملاحية تأثيراً على الاقتصاد العالمي، نظراً لدور قناة السويس الكبير في حركة التجارة الدولية، وعلى الرغم من أهمية الحدث إلا أن هناك صعوبة في قياس التأثيرات الاقتصادية بدقة، وذلك بسبب تعدد العوامل التي تداخلت في حدوث الأزمة ونتائجها.

فمن أبرز تساؤلات الدراسة: ما هو التأثير المباشر وغير المباشر لحادث الجنوح على حركة التجارة العالمية؟ وكيف أثر هذا الحادث على إيرادات قناة السويس والاقتصاد المصري بشكل عام؟ وهل كانت الإجراءات المتخذة للتعامل مع الأزمة كافية وفعالة؟ وما هي الدروس الاقتصادية التي يمكن استخلاصها لتفادي وقوع حوادث مشابهة في المستقبل؟

تكمّن الإشكالية أيضاً في التحديات التي واجهها العالم في تقييم الأثر الفعلي لهذا الحادث، وذلك بسبب تعقيداته التي تشمل التأثيرات على مختلف القطاعات الاقتصادية، مثل النقل البحري، اللوجستيات، وتوريد السلع الأساسية. تهدف الدراسة إلى تحليل هذه التحديات وتقديم إجابات دقيقة من خلال فحص البيانات المتاحة، مما يساهم في فهم أعمق للانعكاسات الاقتصادية لحادث جنوح السفينة "إيفر جيفن".

خامساً منهجية الدراسة

-**المنهج الاستقرائي:** تعتمد الدراسة على المنهج الاستقرائي من خلال استعراض أهمية قناة السويس عالمياً وأثر غلقها في حركة التجارة العالمية.

-**المنهج التاريخي:** من خلال استعراض أحداث عوارض الملاحة تاريخياً، والأزمات التي سبق وأن واجهتها قناة السويس من قبل.

-**المنهج التحليلي:** من خلال رصد وتحليل حركة التجارة الدولية قبل حادث جنوح السفينة وغلق القناة وحركتها أثناء وبعد الأزمة.

سادساً: خطة الدراسة:

تتكون الدراسة من مبحث يضم مطلبين لكل مطلب فرعين كالاتي:

المطلب الأول: عوارض الملاحة في قناة السويس.

الفرع الأول: تاريخ إعاقة الملاحة في قناة السويس.

الفرع الثاني: ماهية حادث السفينة إيفرجيفن بقناة السويس.

المطلب الثاني: الطبيعة الاقتصادية لحادث جنوح السفينة إيفرجيفن بقناة السويس.

الفرع الأول: تأثير حادث السفينة إيفرجيفن على الاقتصاد العالمي.

الفرع الثاني: تأثير حادث السفينة إيفرجيفن على الاقتصاد المصري.

المبحث الأول

الأبعاد الاقتصادية في حادث جنوح السفينة إيفرجيفن بقناة السويس

يتناول هذا المبحث عوارض الملاحة في قناة السويس والتي تؤدي إلى غلق القناة وتوقفها عن العمل كلياً أو جزئياً مع أخذ حالة أزمة السفينة إيفرجيفن كمثال، ثم نتناول تأثير تلك الأزمة على الاقتصاد العالمي والمحلي من خلال مطلبين.

المطلب الأول

عوارض الملاحة في قناة السويس.

معنى عارض هو حادث غير متوقع أو مانع أو حائل، والمقصود بعوارض الملاحة في قناة السويس هي الأحداث غير المتوقعة التي تمنع استمرار حركة الملاحة في القناة بانتظام^١ ومنها بالطبع الأحداث الجيوسياسية والتي نوجزها في الآتي:

الفرع الأول: تاريخ إعاقة الملاحة في قناة السويس:

تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عند بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويصبغ عليها هذا الموقع الفريد طابعا من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك.

تتعاظم أهمية القناة بقدر تطور و تنامي النقل البحري و التجارة العالمية، حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل ولذلك يتم نقل ما يزيد عن ٨٠٪ من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية (التجارة المنقولة بحرا)، فضلاً عن أن الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع طريق رأس الرجاء الصالح، فطريق القناة يحقق وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة.

وإزاء تلك الأهمية يزداد التأثير السلبي لتوقفت الملاحة في قناة السويس والذي تكرر في العصر الحديث أكثر من مرة وأبرزها:

أولاً: أثناء العدوان الثلاثي:

في أعقاب قرار الرئيس تأميم القناة عام ١٩٥٦، قامت مصر بتأميم شركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية، وأعلنت الحكومة المصرية أنها بتأميم شركة قناة السويس تكون قد فعلت شيئاً يتفق مع حقوقها المعترف بها كدولة مستقلة ذات سيادة، ورداً على تأميم القناة، شنت القوات الإسرائيلية هجوماً على منطقة سيناء في ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦. ثم شنت القوات الإنجليزية الفرنسية هجوماً شرساً على منطقة قناة السويس في ١ نوفمبر ١٩٥٦، حملت خلاله - غارات متواصلة أدت إلى غرق عدد كبير من السفن الأمانة الراسية في قناة السويس ومينائي بورسعيد والسويس. كما ضربت الغالبية العظمى من الوحدات العائمة التابعة لهيئة قناة السويس، مثل قاطرات الإنقاذ واللنشات والرافعات والكرافات بأنواعها المختلفة، والتي كانت تعمل في ذلك الوقت على ضفاف القناة أو في القناة الملاحية للقناة. كما قصفت القوات المهاجمة جسر الفردان الضخم الذي أقيم على قناة السويس، وتناثرت بقاياها في القناة. وكان هدفهم منع القوات المسلحة المصرية من العودة إلى سيناء عبر الجسر، فأمروا بتدميره بالكامل. وكانت عملية ضرب قناة السويس وإغراق السفن فيها عملية مدبرة، وقد تأكد ذلك بعد أن صرحوا في نهاية العدوان الثلاثي أن لديهم من الفنيين والمعدات ما يلزم مصر لتطهير القناة، ورفضت مصر رفضاً قاطعاً مشاركة الدول المعتدية في تطهير قناة السويس بعد قيامها بتلك الأعمال العدوانية في

^١ عبد الله محمد سليمان سلمان، "مسؤولية القبطان المدنية عند جنوح السفينة دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير جامعة

الشرق الأوسط كلية الحقوق الأردن، ٢٠٢٢، ص ١-٣.

القناة ومدنها وخاصة مدينة بورسعيد. وتعرضت قناة السويس لأضرار جسيمة خلال العدوان الثلاثي، إذ تم إغراق ٤٨ سفينة بحرية عمداً، من بينها سفن وقطرات وقطع بحرية في القناة الملاحية للقناة، ونتيجة لذلك توقفت الملاحة في قناة السويس لمدة ١٦٥ يوماً ولم تستأنف الملاحة إلا بعد خروج قوات المعتدي وتم تطهيرها مرة أخرى على عدة مراحل لإزالة آثار العدوان عليها. أثناء العدوان الثلاثي على مصر، حُلقت طائرات العدو فوق القناة في عملية استطلاعية تهدف إلى إغراق السفينة عكا - التي تم قطرها إلى بحيرة التمساح بعد ملئها بالأسمنت، وبقيت هناك حتى صدرت التعليمات المصرية بإغراقها في القناة إذا تعرضت مصر للهجوم حتى لا يستخدم العدو القناة، وصدرت الأوامر بإغلاق القناة وأحضرت الهيئة زورق قطر لقطر السفينة عكا إلى مدخل القناة. ثم جرت الغارات الأنجلو-فرنسية على القناة وأسقطت القاذفات وغرقت السفينة عكا في القناة وهي محملة بالأسمنت وانسداد القناة بالكامل. وأعلنت محطات الإذاعة المصرية في بيان أن السفينة عكا، إحدى سفن الأسطول المصري، كانت تعبر قناة السويس وتعرضت لهجوم من الطائرات البريطانية والفرنسية وغرقت في الممر الملاحي للقناة، مما أدى بطبيعة الحال إلى إغلاق قناة السويس وتعطل الملاحة فيها نتيجة العدوان على الأراضي المصرية.^١

ولم تنج ورش ومصانع هيئة قناة السويس من العدو، حيث تم تفجير محطة توليد الغاز عمداً. كما دمرت بإشعال العوامات الضوئية العديد من المعدات في ورش الهيئة، ونهبت قوات العدو الآلات المملوكة للهيئة وغيرها من الأجهزة الكهربائية واللاسلكية وقطع غيار الآلات والوحدات العائمة وغيرها من الأدوات المهمة في أعمال الصيانة والإصلاح. وكننتيجة حتمية لهذه التصرفات، غرقت ١٢ سفينة في الفرع الغربي للقناة وأصبحت محاصرة في القناة الملاحية أثناء عبورها القناة متجهة جنوباً، وسفينة أخرى في شمال القنطرة، وثلاث سفن في البحيرات المرة. وقد منعهم العدوان الثلاثي وما نتج عنه من إغلاق القناة من الخروج منها. كما تراكت الرمال في مضيق بورسعيد وفي قاع قناة السويس، ولم يكن ذلك بالأمر السهل أثناء عملية التنقية. وبعد وقف إطلاق النار طلبت مصر من الأمم المتحدة في ١٨ نوفمبر ١٩٥٦ المساعدة في تطهير القناة مما حدث أثناء العدوان من أجل استعادة الملاحة فيها وبالفعل توجه الأمين العام للأمم المتحدة إلى القاهرة لإجراء محادثات مع الرئيس جمال عبد الناصر، وأعلن رغبة الأمم المتحدة في القيام بعملية تطهير القناة لاستعادة الملاحة فيها في أسرع وقت وأنه سيقدم تقريراً إلى الجمعية العامة في هذا الشأن، وبدأ الأمين العام للأمم المتحدة باتخاذ الخطوات اللازمة لعملية التطهير وبدأ بالاتصال بالشركات العالمية التي يمكن أن تشارك في عملية التطهير وتقوم بهذه المهمة الصعبة. وفتحت المفاوضات مع الأمم المتحدة للتوصل إلى اتفاق حول خطة لتطهير القناة وأصدر المستشار الهندسي للبنك الدولي بياناً أعلن فيه أن مهمة لجنة الأمم المتحدة فنية وليست سياسية، وأن المعدات التي ستستخدم في عمليات التطهير هي من مصادر محايدة وأضاف أن هذه المهمة تعد أكبر عملية إنقاذ من نوعها في المنطقة. وبالفعل استعد أسطول التطهير الذي تجمع تحت راية الأمم المتحدة لبدء أعمال التطهير بعد التوصل إلى اتفاق مع عبد الناصر ثم انتظر العالم إعادة فتح قناة السويس لتعود الحياة إلى طبيعتها في بلدانهم. وكانت مصر أحوج ما تكون إلى فتح القناة وعودة الملاحة فيها وتعويض الخسارة المالية والقيام بواجبها تجاه شعبها والعالم أجمع في

¹THE ECONOMIC WEEKLY July 6, 1957, From U N Headquarters Economic Impact of Suez Crisis on Middle East.

إبقاء القناة مفتوحة دائماً^١. ولم تدخر جهداً في تنقية القناة والوصول إلى حلول لهذه الأزمة في أسرع وقت ممكن، وبعد التوقف الذي دام ١٦٥ يوماً أعلنت الحكومة المصرية في ١٠ إبريل ١٩٥٧ انتهاء أعمال التطهير وأن قناة السويس أصبحت الآن مفتوحة للملاحة البحرية الدولية وأنها ستظل همزة الوصل بين دول العالم وفي خدمة قضية السلام والازدهار، وواصلت مصر نشاطها في إدارة القناة وبذلت كل جهودها لتسهيل الملاحة في هذا المرفق الهام، وقد اعترفت الصحافة العالمية بهذه الجهود المصرية وأشادت بها.

ثانياً: توقف الملاحة في قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧.

بعد حرب ١٩٦٧ وبعد أن تمكنت إسرائيل من احتلال أراضي واسعة بما في ذلك الضفة الغربية وهضبة الجولان وشبه جزيرة سيناء التي كانت تحت السيطرة المصرية وبعد احتلال إسرائيل لسيناء قامت القوات المصرية بتدمير منشآت قناة السويس وأغلقت القناة بشكل كامل أمام حركة السفن التجارية وكان الهدف من هذا الإجراء هو حرمان إسرائيل من الاستفادة من طريق الملاحة الحيوي حيث كانت القناة تعد طريقاً رئيسياً للتجارة بين أوروبا وآسيا.

هذا الحدث كان له تداعيات كبيرة على الاقتصاد العالمي وإغلاق القناة يعني فقدان هذا المورد المائي للتجارة العالمية وتعطل حركة التجارة العالمية بشكل كبير حيث اضطرت السفن إلى اتخاذ طرق بديلة أطول عبر رأس الرجاء الصالح مما زاد من تكاليف الشحن وأدى إلى التأخير في نقل البضائع فضلاً عن أن إغلاق القناة كان له أيضاً أبعاد سياسية فقد حاولت بعض القوى الدولية الضغط على الأطراف المعنية من أجل إعادة فتح القناة.

وبعد حرب النصر في ٦ أكتوبر ١٩٧٣، قام الرئيس الراحل محمد أنور السادات بتنظيف القناة من القطع البحرية الغارقة في البحر بسبب العمليات العسكرية، حتى أصبحت القناة جاهزة للافتتاح في ٥ يونيو ١٩٧٥ أي بعد مرور ثمانية سنوات من غلق هذا الممر الهام عانت فيه التجارة الدولية ما عانته، وكان اختيار الرئيس الراحل أنور السادات ليوم الافتتاح اختياراً عبقرياً فكان هدفه هو محو ذكرى النكسة من نفوس المصريين المرتبطة بذات التاريخ وقد ذكر الرئيس الراحل في خطابه " أنه يعيد افتتاح القناة للملاحة من جديد رافداً للسلام وشریاناً للازدهار والتعاون بين البشر"^٢.

ثالثاً: توقف الملاحة بسبب شحوط وجنوح وغرق السفن.

من المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الملاحة بقناة السويس هي أن تتعرض السفن المارة بها إما للشحط أو الجنوح أو للغرق.

والشحط هو أن تدخل السفينة مياه ضحلة أي منسوب المياه قليل مما يعوق حركتها، ويكون مستوى المياه أقل من المطلوب لتعويم للسفينة إما لجنوح السفينة وقربها من ضفتي القناة أو لوزن السفينة ومرارها بعمق غير مجهز لهذا الوزن، مما يترتب عليه انسداد القناة.

والجنوح هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر مما يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من السفينة وخاصة الهيكل السفلي وتسرب المياه والذي يعرض السفينة للخطر

^١ فائزة محمد محمود خطاب، الملاحة في قناة السويس عقب العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦، مجلة البحث العلمي في الآداب كلية البنات للآداب والعلوم والتربية - جامعة عين شمس، ملحق العدد ١٣، 2012، ص ٣٢٧-٣٢٩.

^٢ أيمن شمس الدين، "قناة السويس الجديدة هدية مصر للعالم"،

وعدم الاستقرار و يعود في الغالب الي انعدام الرؤية الناتجة عن سوء الأحوال الجوية الأمر الذي يؤدي الى فقدان السيطرة على السفينة و عدم توازنها ثم ميلها الذي يتسبب في سقوط البضائع التي عليها بالإضافة إلى الأخطاء البشرية التي قد يقع فيها قباطنة السفن وطاقم الإرشاد البحري أو للغرق بسبب التصادم أو لعب فنى يطرأ على السفينة.

ومن أبرز حوادث الجنوح جنوح ناقلة النفط tropic brilliance والتي جنحت في عام ٢٠٠٤ عندما اصطدمت بأحد جوانب قناة السويس الامر الذي تسبب في اغلاق المجرى البحري. كذلك ارتطام ناقلة النفط الكويتية في عام ٢٠٠٤ بأحد ارصعة قناة السويس حيث نتج عن هذا الارتطام حدوث شرخ في بدن الناقلة تسبب تسرب للبترول قدر بنحو ١٠ الاف متر مكعب , كذلك جنوح ناقلة البترول الليبيرية في عام ٢٠١٠ حيث جنحت الناقلة بعد اصطدامها بجانبى المجرى المائي الامر الذي تسبب بحدوث شرخ في بدن الناقلة و تسرب المياه الى داخلها فتوقفت الناقلة بشكل كامل بسبب دخول كمية كبيرة من مياه البحر بداخلها^١, وقد نتج عن التسريب انتشار بقعة زيت على مساحة أربعة آلاف متر في المجرى الملاحي لقناة السويس اثر الاصطدام مما ترتب عليه التحفظ على الناقلة الليبيرية وتشكيل لجنة فنية لمعاينة الرصيف وتقدير قيمة التلفيات الموجودة به فيما بدأت عمليات سحب بقعة الزيت المتسرب حتى تم الانتهاء من سحبها والتأكد من عدم وجود أي تسرب بترولي.

وفي ٢٨ أبريل ٢٠١٦، جنحت سفينة الحاويات MSC Fabiola في البحيرات المرة بعد أن عانت من مشاكل في المحرك، مما أجبر مسؤولي القناة على تعليق جميع القوافل المتجهة شمالاً مؤقتاً وإيقاف جميع القوافل المتجهة جنوباً في القناة حتى جرى إعادة تعويمها في ٣٠ أبريل، وفي ١٧ يوليو ٢٠١٨، جنحت سفينة الحاويات Aeneas في القناة، مما أدى إلى تصادم بين السفن الثلاثة التي وراءها: Sakizaya Kalon و Panamax Alexander و Osios David. وكان لمعظم هذه الحوادث تأثير طفيف نسبياً على حركة المرور في قناة السويس.

ونجحت قاطرات هيئة قناة السويس في تعويم سفينة شحن ترفع علم هونغ كونغ خلال أقل من ساعتين على جنوحها إثر عطل فني أصاب أجهزتها الملاحية، وهو الحادث الأخير في سلسلة مشابهة تسببت في تعطل الملاحة مؤخراً.

ومما تقدم يتبين أن حركة الملاحة في قناة السويس تأثرت بالأحداث التي مرت بها مصر من حروب وأحداث سياسية كما تأثرت بالعوامل المناخية داخل القناة فضلاً عن العوامل البشرية المتمثلة في خطأ ربابنة السفن والتي ترتب عليها غلق القناة لفترات ليس بالقليلة كان لها مردود سلبي على الاقتصاد المصري والاقتصاد العالمي مما يتطلب العمل على تلافي حدوث مثل تلك الأحداث بكل عزيمة وإصرار لضمان استمرار عطاء قناة السويس للعالم أجمع كما سنوضح لاحقاً^٢.

الفرع الثاني: ماهية حادث السفينة إيفرجيفن بقناة السويس.

^١ محمد توفيق محمد إبراهيم، "التغيرات المناخية المعاصرة وأبعادها على اقتصاديات الملاحة في قناة السويس"، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، ص ٤٩-٦٠.

^٢ محمد توفيق محمد إبراهيم، "التغيرات المناخية المعاصرة وأبعادها على اقتصاديات الملاحة في قناة السويس"، مرجع سابق، ص ٥٥-٦٠.

أولاً: التعريف بالسفينة إيفر جيفن:

تعد إيفر جيفن واحدة من أطول السفن التي في الخدمة وأضخمها على مستوى العالم فقد صنع منها ١٣ سفينة فقط وصنعت في تايوان، الشركة المالكة (يابانية) والشركة التي تشغل السفينة (تايوانية)، ولكنها تحمل العلم البنمي.

ويبلغ طول السفينة ٤٠٠ متر، وعرضها ٥٩ مترًا، فيما تبلغ حمولتها الإجمالية ٢٢٤ ألف طن، وتحمل ١٧٦٩٥ حاوية بضائع و ٥٤٠ حاوية فارغة.

وكما هو الحال مع معظم سفن الحاويات الكبيرة، فإن المحرك الرئيسي هو محرك ديزل ثنائي الأشواط منخفض السرعة. فهو محرك مستقيم ذو ١١ أسطوانة، مقترنة بمروحة ثابتة، يتم تصنيفها عند ٥٩٣٠٠ كيلوواط (٧٩٥٠٠ حصان) عند ٧٩ دورة في الدقيقة وتعطي السفينة سرعة خدمة تبلغ ٢٢,٨ عقدة. تحتوي السفينة أيضًا على أربعة مولدات ديزل مساعدة من نوع Yanmar 8EY33LW. للمناورة في الموانئ، تمتلك إيفر جيفن جهتي دفع بقدرة ٢٥٠٠ كيلو وات (٣٤٠٠ حصان).^١

ثانيًا: ملابسات الحادث:

في ٢٣ مارس ٢٠٢١، الساعة ٠٧:٤٠ بتوقيت مصر (التوقيت العالمي المنسق +٢)، كانت السفينة إيفر جيفن تحمل مئات الحاويات في رحلتها من الصين باتجاه روتردام الهولندية مروراً من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط عبر قناة السويس عندما تعرضت لعاصفة رملية، أدت الرياح القوية - التي بلغت سرعتها ٥٠ كيلومتر في الساعة - (إضافة إلى خطأ قبطان السفينة) إلى فقدان القدرة على توجيه السفينة فضلاً عن فقدان الرؤية (مع العلم أنه لم تؤثر الرياح في أي سفينة كانت متواجدة في القناة خلال العاصفة) مما تسبب في انحراف جسم السفينة، وانحرفت السفينة التي كانت بقيادة قبطانها واثنتين من مرشدي هيئة قناة السويس عبر القناة وانغرست مقدمتها في ضفة القناة وأغلقت بالتالي المجرى المائي بزوايا مائلة، ثم جنحت السفينة عند علامة الكيلو ١٥١ كيلومتر في مدخل قناة السويس الجنوبي على بعد ٣٠ كيلو من مدينة السويس، ودارت بحيث أصبحت غير قادرة على تحرير نفسها، مما أدى إلى سد القناة على كلا الطرفين، ولا يتيح عرض القناة في تلك المنطقة (حوالي ٣٣٥ متراً) هامشاً أمام السفن للمناورة والالتفاف فيها مما يزيد من صعوبة عملية الإنقاذ.

تمثلت المشكلة بغرس مقدمة السفينة في رمال الضفة الغربية للقناة (ضفة سيناء)، فيما كان موقف مؤخرة السفينة أسهل ورفاس السفينة ليس عاطلاً.

^١ ويكيبيديا الموسوعة الحرة، تم الدخول في ٢٠٢٤/١١/٣، متاح على

[https://ar.wikipedia.org/wiki/%D%A%D%BA%D%AD%1B%D%81%D%A%D%9D%5A%D%8](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D%A%D%BA%D%AD%1B%D%81%D%A%D%9D%5A%D%8https://ar.wikipedia.org/wiki/%D%A%D%BA%D%AD%1B%D%81%D%A%D%9D%5A%D%8)

[٨٦%D%81](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D%A%D%BA%D%AD%1B%D%81%D%A%D%9D%5A%D%8)

وتنص لوائح وقواعد المرور بقناة السويس على ألا تزيد سرعة الإبحار القصوى المسموح بها خلال عبور القناة عن (٧,٦ / ٨,٦ عقدة)، بينما كانت السفينة تسير حين حدوث الحادثة بسرعة (١٣,٥ عقدة قبل ١٢ دقيقة من توقفها) أي بنحو ضعف السرعة المسموحة.^١

— كما تبين أن سلطات القناة طلبت من السفينة ثمانية مطالب لم تنفذ أي طلب منها، مما يشير إلى غموض في موقف القبطان، فضلاً عن إتباع السفين لمداراً دائرياً غير مفهوم قبل دخولها قناة السويس. وبسبب وقوع الحادث في مجرى ليس له ازدواج أو بديل لتحويل حركة الملاحة عليه لم يكن هناك بد من وقف حركة الملاحة في القناة.

ففي ٢٥ مارس ٢٠٢١، أوقفت هيئة قناة السويس الملاحة عبر القناة حتى يمكن إعادة تعويم السفينة إيفر جيفن.

وقد أدى الحادث إلى إعاقة أكثر من ٤٠٠ سفينة على جانبي القناة لأنها أصبحت محصورة بعد سد السفينة لمجرى القناة. ورسب بعض تلك السفن مؤقتاً — والتي يتراوح أحجامها بين سفن الشحن الصغيرة إلى السفن الكبيرة — في الموانئ والمراسي في المنطقة بينما بقي الكثير في مكانه.

ثالثاً جهود هيئة قناة السويس في تعويم السفينة:

بدأت هيئة قناة السويس في أعمال تعويم السفينة ووضعت عدة سيناريوهات للتنفيذ وخطط بديلة على مراحل تطبق على التوالي:

- جرف الرمال (بواسطة كراكات، وحفارات برية).
 - سحب السفينة (قطرها بواسطة قاطرات بحرية).
 - تخفيف الحمولة (إفراغها من الوقود والماء، ثم خفض تدريجي من أعداد الحاويات وذلك كان السيناريو الأسوأ لاحتياجه لوقت أطول واحتمالية تعرض البضاعة للتلف).
- وأشركت هيئة قناة السويس بالمهمة المعدات التالية:
- أكثر من ١٦ قاطرة (بالمجموع) منها ٨ قاطرات:
 - ٤ قاطرات مصرية قوة شد كل منها ١٦٠ طن (المجموع ٦٤٠ طن).
 - ٤ قاطرات مصرية قوة شد كل منها ٧٠ طن (المجموع ٢٨٠ طن).
 - كراكات بحرية (شفاطات الرمال) بأحجام مختلفة.
 - حفارات أرضية (تعمل من البر).
 - مراكب لقيادة العملية والسيطرة.

وكانت الخطة تقوم على البدء بالتكريك (إزالة الرمال) أسفل مقدمة السفينة و لف السفينة عكس عقارب الساعة، بأن يتم تكريك مقدمتها مع السحب من الأمام والدفع من الخلف، وبالتوازي تكريك الدفة في المؤخرة مع السحب من الخلف والدفع من الأمام، وتنفيذ ذلك أثناء فترة أعلى منسوب للمد

^١ عصام بن سعد الغامدي، الإطار القانوني لمفهوم لصلاحية السفينة للملاحة البحرية دراسة مقارنة، مجلة جامعة

الملك سعود-كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٩، مج ٣١، ع ٢، ص ١٧٩-١٨١

خلال اليوم، أخذًا في الاعتبار قوة التيار واتجاهه، ومما صعب المهمة في بدايتها أن القاطرات الكبيرة كلها كانت في الشمال أما في الجنوب كانت قاطرات صغيرة، فضلاً عن أن شحوط السفينة كان في أعلى مستويات المد، ولو كانت الشحوط مع الجزر، كانت سترتفع مع المد، وخلخلتها ستكون أسهل^١. وكان السيناريو الثاني في حالة عدم تحقيق تقدم هو تخفيف الحمولة، وهو الأمر الذي كان قد يستغرق شهوًراً حيث أن الهيئة لم تكن مجهزة بمعدات للتعامل مع حمولات بهذا الحجم، مما جعل الاستمرار في البديل الأول هو الخيار متاح والأنسب^٢.

وبدأت عملية التعويم بتفريغ السفينة من الوقود والمياه — وهي عملية ليست يسيرة، إذ إن هناك احتمالاً بأن يختل توازن السفينة أثناء التفريغ وأن تسقط الحمولة في المياه — وقد استخدمت السلطات المصرية نحو ١١ قاطرة وعدداً من الكراكات في تعويم السفينة الجانحة في اليوم السابع من الأزمة، وتم إرسال الكراكة المصرية مشهور للقيام بهذه المهمة، واستخدام قاطرات عملاقة للشد وتعويم السفينة بلغ عددها ١٠ قاطرات وتعمل من خلال ٤ اتجاهات تشمل شد مقدمة السفينة في اتجاه الشمال بواسطة كل من القاطرة “بركة ١” والقاطرة “عزت عادل” بقوة شد ١٦٠ طناً لكل منهما، فيما تساعد معهما قاطرات أخرى وهي “عبد الحميد يوسف” و “مصطفى محمود” بقوة شد ٧٠ طن لكل منهما والقاطرتين بورسعيد ١ وبورسعيد ٢، بينما تواصلت أعمال إزالة الرمال المحيطة بمقدمة السفينة وإجراء محاولات الشد بالقاطرات في أوقات تتلاءم مع ظروف المد والجزر، وقامت القاطرات بشد السفينة من مقدمتها ومؤخرتها وفي اتجاهين متضادين لخلخلتها وتحريكها، وتم استغلال التيار الهوائي لتعويم السفينة مع إزالة الرمال من أسفلها لتوصيل المياه، وكانت التربة حول مقدمة السفينة منطقة صخرية وتم التعامل معها بالحفارات، ومن ثم تم سحب الرمال، حتى عمق ١٨ متراً وعلى مراحل، وإزالة الرمال من كل المناطق التي تحوط بالسفينة من المقدمة والمؤخرة وذلك بحرص شديد ودراسة متأنية حتى لا تميل وتحدث الكارثة.

وفي صباح ٢٩ مارس أعلنت هيئة قناة السويس بدء تعويم سفينة الحاويات البنمية الجانحة إيفر جيفن بنجاح بعد استجابة السفينة لمناورات الشد والقطر حيث تم تعديل مسار السفينة بشكل ملحوظ بنسبة ٨٠% وابتعاد مؤخرة السفينة عن الشط.

وبعد أن تم إعادة ملئ السفينة بالماء والوقود مرة أخرى تحركت السفينة بعد نجاح تعويمها وتم اصطحابها إلى منطقة البحيرات المرة لفحصها، وبدأت عملية تحريك السفينة البنمية باتجاه البحيرات المرة وعودة الملاحة بعدها في قناة السويس.

وتجدر الإشارة إلى أنه قد تم التقاط الصورة الشهيرة (السفينة والحفار) والتي تعبر عن جهود هيئة قناة السويس التي أخذتها بعض الدول للدلالة على العمل بتخطيط وإصرار وتحدي مهما كان الفارق بين حجم المشكلة وامكانات الحل، وأخذت الصورة كمثال لإلهام الأطفال بعد أن نالت في بادئ الأمر سخرية وتشكيك في إمكانية تعويم السفينة بهذا الإجراء الذي يبدو للوهلة الأولى بسيطاً

^١ الموقع الإلكتروني الرسمي لهيئة قناة السويس، تم الدخول في ٣/١١/٢٠٢٤، متاح على:

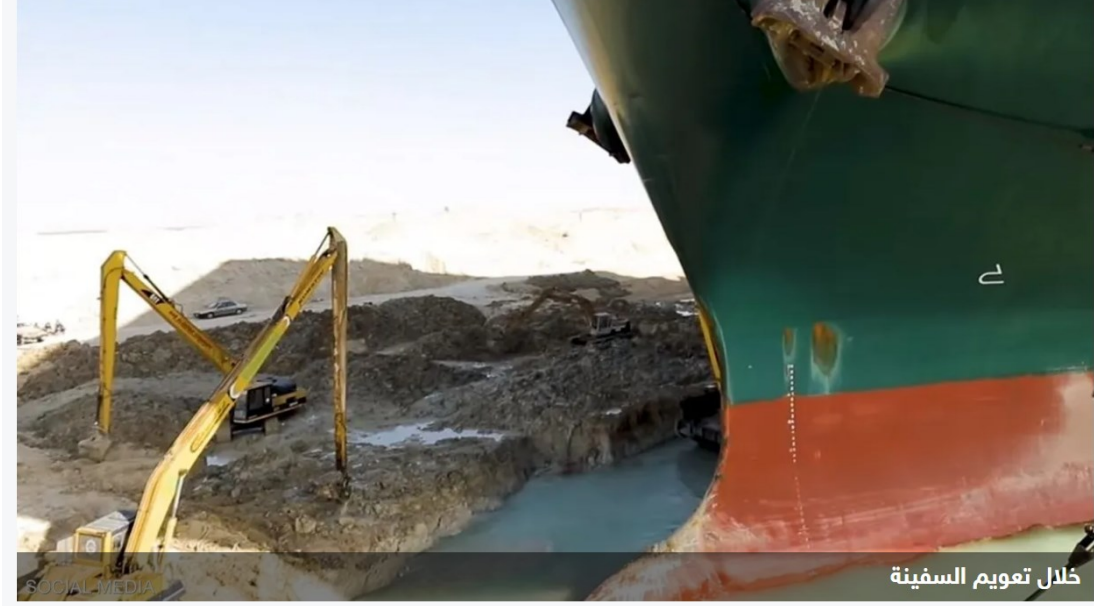
<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/Pages/default.aspx>

^٢ الموقع الإلكتروني لصفحة مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، مقال بعنوان كيف أدارت مصر حادثة

غير مسبوق في قناة السويس متاح على: <https://futureuae.com/.tar/Activity/Item/166>

وعاجزاً، ويوضح الشكل التالي الصورة الملتقطة لعملية تعويم مقدمة السفينة بواسطة الحفارات التابعة لهيئة قناة السويس:

شكل رقم (١): صورة توضح عمل الحفارات التابعة لهيئة قناة السويس لإزالة الرمال المحيطة بمقدمة السفينة الجانحة ايفر جفن



المصدر: الموقع الإلكتروني لجريدة المصري اليوم، تم الاطلاع في ٢٠٢٤/٩/١٢، متاح على:
https://www.almasryalyoum.com/news/details/2295548#google_vignette

رابعاً: تقييم جهود الإنقاذ وتعويم السفينة:

نظراً لكون هذا الحادث الأول بهذا الحجم الذي تواجهه الهيئة، فلأول مرة في تاريخ القناة مركب تشحط بهذا الحجم وبتلك الحمولة ، وشحطت من الطرفين الأمامي والخلفي، والغاطس كبير، فمقدمة السفينة غطست ١١ متر في التربة في الضفة الشرقية للقنال، والدفة في مؤخرة المركب شحطت في الضفة الغربية ونظراً لطولها البالغ ٤٠٠ متر سدت القناة تماماً فلم يسمح حتى بإعادة تمرکز كراكات الإنقاذ بالاتجاهين ، فعملية الإنقاذ معقدة للغاية وعالية الخطورة حيث يكون هبوب الرياح ضد حاويات الشحن بمثابة شرع والذى يُنشئ عزم دوران يصعب إيقافه مع سفينة ثقيلة مثل إيفر جيفن ، وقد تمت عملية التعويم بطريقة علمية ووسط عوامل جوية وظروف بحرية صعبة ، نظراً لضخامته السفينة وحمولتها الكبيرة، وكان لابد من انتظار المد لتعويمها وهذه نقطة كانت خافية على الكثيرين، وقد تم ابتكار أسلوب جديد في أعمال الإنقاذ البحري باستخدام التكرير لأول مرة.

وهذا ما يوضح حجم الأزمة والجهد المطلوب لتحريك السفينة، فإذا ما أضفنا أن عنصر الوقت غير متاح فيه لأهمية هذا المرفق للتجارة الدولية والتي تتحمل خسائر ضخمة عن كل يوم تأخير حتى انفراج الأزمة، فضلاً عن ترقب العالم أجمع لتقييم مدى حنكة وقدرة وخبرة المصريين في التعامل مع الأزمات التي قد تطرأ على هذا المرفق الحيوي، يتبين أن المهمة كانت شاقة ومضنية وتحمل تحدى لا مثيل له.

وقد رفضت هيئة قناة السويس عروض بعض الدول ومنها الولايات المتحدة الأمريكية تعاونهم للمشاركة في حل الأزمة.

— وفي هذا الصدد يجب التوضيح بأنه عندما رفضت هيئة قناة السويس تدخل دول أخرى معها لتعويم السفينة كان من أفضل القرارات التي اتخذتها الهيئة في تلك الأزمة، فالإدارة المصرية تولت السيطرة الكاملة على قناة السويس منذ تأميمها وحتى الآن أي منذ حوالي ٧٠ عاماً ومن غير المقبول أن تظهر الإدارة المصرية بعد تلك السنوات غير قادرة على إدارة أزمة جنوح سفينة ، ولا نقل هنا من حجم الأزمة — والتي قد لا تستطيع أعظم الدول إدارتها إذا ما تعرضت إلي مثلها— ولكن التحدي كان عظيماً والرسالة كان يجب أن تكون قوية للعالم كله لتؤكد بأن إدارة الدولة المصرية قادرة ودون أي مساعدة خارجية على مواجهة أعظم الأزمات المفاجأة التي يمكن أن تؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس^١، بما يعنى أيضاً إرسال رسالة طمأنه لكل دول العالم بأن التجارة الدولية المارة من خلال القناة بأمان ، وأن دولة الممر مزودة بالخبرات البشرية والأدوات والتكنولوجيا الكفيلة بذاتها على إزالة أي تهديد أو خطر يمكن أن تتعرض له تلك التجارة.

فضلاً عن سد باب الذرائع نحو تدخل أي دولة (تحمل نوايا خبيثة) في الشؤون المصرية بحجة المحافظة على انتظام الملاحة وضمان المصالح التجارية لباقي الدول في ذلك المرفق الهام بحجة عدم قدرة الإدارة المصرية في مواجهة الأزمات التي تتعرض لها التجارة المارة بالقناة.

^١ الفريق أسامة ربيع، مقال بعنوان إدارة الأزمات بين النظرية والتطبيق: "إيفر جيفن" نموذجاً، الموقع الإلكتروني

لرئاسة مجلس الوزراء، مركز دعم واتخاذ القرار، ٢٠٢٣، متاح على:

<https://idsc.gov.eg/DocumentLibrary/details/7888>

وقد حدث فعلاً فقد ثبتت كفاءة المصريين وقدرتهم على التعويم في ظل تلك الظروف الصعبة وفي هذا الوقت البسيط بالنسبة لضخامة المشكلة الأولى من نوعها والتي إن طالت سيكون مردودها بالغ الأثر على الاقتصاد العالمي.

وتأكد أمام العالم أن ما قامت به هيئة قناة السويس لمواجهة الأزمة والتعامل مع هذا الحادث الطارئ والاستثنائي إنجاز يستحق أن يدرّس، وإعجاز يصل لدرجة المستحيل، وبأيادي مصرية خالصة، وأن العرض الذي تقدمت به الولايات المتحدة أثار حمية الرجال، وجعلهم يسابقون الزمن لتعويم السفينة، وإثبات أن هيئة قناة السويس بها رجال أكفاء لا ينتظرون مساعدة من أحد وقادرون على صنع إنجازات تشرف بلادهم.

وقد مثلت القدرة المصرية في إدارة الأزمة بكفاءة عالية، إنجازاً يحسب لمصر وقياداتها في إدارة هذا المرفق الاقتصادي العالمي الهام، وردت مصر كيد من يحاول التقليل من شأن القناة، أو التشكيك بكفاءة الجهد المصري.

شكل رقم (٢): يوضح وضع السفينة إيفرجفن اثناء جنوحها واغلاق الممر الملاحي لقناة السويس



المصدر: جريدة فرانس ٢٤ الفرنسية، تم الاطلاع في ٢٠٢٤/١٠/٥، متاح على:

[/https://www.france24.com/en](https://www.france24.com/en)

وقد أخذ العالم قصة قيام أحد الحفارات المشاركة بالحفر قصة نجاح وإلهام للأجيال بعد أن لاقت سخرية في بادئ الأمر في العديد من مواقع التواصل الاجتماعي- لعدم التباين بين حجم الحفار وحجم السفينة- قبل أن تفاجئ العالم ويتمكن ذلك الحفار في المساعدة نحو تحرير السفينة، حتى رويت في كتاب سمي السفينة والحفار.. حكاية السفينة الجانحة في قناة السويس بكتاب للأطفال.

حيث استلهم الكاتب الأمريكي راين بيترسون، قصته الصادرة مؤخراً للأطفال بعنوان (السفينة الكبيرة والحفار الصغير) من قصة السفينة الجانحة إيفر جيفين في قناة السويس، وكيف تمكن الحفار الصغير من حل مشكلة السفينة، وقوة فعل الشيء الصحيح، حتى عندما يبدو أن نصف العالم يضحك عليك^١.

خامساً: كيف انتهت الأزمة بين هيئة قناة السويس والشركة مالكة السفينة:

بعد أن تمكنت هيئة قناة السويس من تعويم السفينة طلبت الشركة المالكة للسفينة بدء المفاوضات والتي استمرت لمدة ١١ يوماً لم تنجح المفاوضات في الوصول إلى اتفاق ملائم مع مالك السفينة لدفع التعويضات المناسبة لحجم الأضرار التي خلفتها أزمة جنوح السفينة، أضرار قدرتها الهيئة بمبلغ مليار دولار تقريباً حيث رفضت الشركة المالكة دفع ذلك المبلغ وعرضت دفع تعويض قدره ١٥٠ مليون دولار.

ومن الواجب ذكره في هذا الصدد أنه نظر لما لقناة السويس من طبيعة خاصة وإطلاع هيئة قناة السويس بمهام تسيير المرفق رتب لها القانون من الصلاحيات ما يكفل لها تحقيق ذلك دون أن تتقيد بالأنظمة الحكومية، وعليه فإن الهيئة وطبقاً لقانونها واللائحة الخاصة بها لها عند وقوع حادث بالمجرى الملاحي إثبات عناصر المسؤولية وتقدير التلغيات بالكيفية التي تراها بواسطة أجهزتها الفنية ولها إجراء ما تراه من معاينات توصل لإثبات عناصر المسؤولية على الوجه المقرر في القانون سواء من حيث الخطأ والضرر وعلاقة السببية ومطالبة المتسبب التعويض الجابر للضرر، ومن هذا المنطلق لما تعذر الاتفاق مع الشركة المالكة على التعويض الجابر للضرر لجأت السلطات المصرية إلى اتخاذ كافة الإجراءات القانونية ضد مالك السفينة في إطار الحجز التحفظي على السفينة كتدبير وقائي لحين حسم القضية أمام المحكمة المختصة المتمثلة في محكمة الإسماعيلية الاقتصادية أو لحين الانتهاء من المفاوضات مع الشركة لسداد التعويضات المقررة عليها، وبالفعل أصدرت المحكمة أمراً بالحجز التحفظي على السفينة منعت الشركة المشغلة من التصرف بالسفينة بأي طريقة وظلت في منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية لحين سداد المستحقات^٢، حتى عندما تقدم مالك السفينة بالتظلم من أمر الحجز التحفظي رفضته المحكمة واستمر الحجز على السفينة الأمر الذي ساهم في إجبار

^١ الموقع الإلكتروني لجريدة الوطن تم الاطلاع عليه في ٨/١٠/٢٠٢٤ السفينة والحفار.. حكاية السفينة الجانحة في قناة السويس بكتاب للأطفال - أخبار مصر - الوطن، متاح على:

<https://www.elwatannews.com/news/details/5520071>

^٢ تنص المادة الرابعة من لائحة الملاحة وقواعد المرور في قناة السويس على مسؤولية السفينة عن الأضرار أو الخسائر التي تسببت فيها بشكل مباشر أو غير مباشر لمهام الهيئة أو للوحدة القائمة نفسها أو لطرف ثالث وبمجرد وقوع الحادث وإثبات المسؤولية تشكل لجنة فنية لتقدير التعويضات وتكاليف الإصلاح والحصول على التعويض الجابر للضرر من التوكيل التابع له السفينة.

الشركة المالكة للسفينة على إعادة التفاوض مرة أخرى مع هيئة قناة السويس وقتها قرر رئيس هيئة قناة السويس ضم المحامي الدولي خالد أبو بكر — عضو الاتحاد الدولي للمحامين — إلى اللجنة المشكلة من قبل الهيئة لإدارة الملف القانوني والتفاوضي والإعلامي لقضية سفينة الحاويات البنمية والقيام بمهام مستشار رئيس الهيئة للجنة التفاوض.

والذي أعلن أن مفاوضات السفينة الجانحة إيفر جين كانت شاقة وطويلة، وأن الوصول إلى صيغة تفاهم مع الشركة انتهت بتقديم التعويضات المناسبة عن الخسائر التي تسبب فيها السفينة، وأن المفاوضات انتهت إلى قيام الشركة مالكة السفينة بدفع مبلغ ٥٥٠ مليون دولار مع إيداع ٢٠٠ مليون دولار منه لإنهاء احتجاز السفينة، مع تقديم قاطرة بحرية بقوة شد تبلغ ٧٥ طنّاً هدية لهيئة قناة السويس تبلغ قيمتها ٧,٤ مليون دولار تقريباً.

وعندما انتهت المفاوضات بنجاح والتزمت الشركة المالكة للسفينة بكل الاتفاقيات التعاقدية ودفع مبلغ التعويض بالكامل صدر أمر من المحكمة برفع الحجز عن السفينة التي ترفع علم بنما وتشغلها شركة "إيفر جرين مارين" التايوانية وغادرت قناة السويس.

وقد استخدمت هيئة قناة السويس في هذا الشأن الحق الذي يمنحها لها قانون التجارة البحرية المصري والذي يمنح الدولة حق التصالح في مثل هذا النوع من الأزمات، شريطة توصلها لاتفاق يعوضها عن الأضرار التي لحقت بها.

وتم وصف ذلك التعويض بأنه أكبر تعويض حصلت عليه مصر في واقعة جنوح سفينة، وكان الأمر مُجدياً لما تحملته الهيئة من خسائر بالإضافة للمحافظة على استمرار العلاقات الطيبة مع عملاء الهيئة.

المطلب الثاني

الطبيعة الاقتصادية لحادث جنوح السفينة إيفر جيفن بقناة السويس

مما لا شك فيه أن حادث جنوح السفينة إيفر جيفن كان له آثاراً سلبية وخسائر جمة على مصر والعالم كما سنوضح لاحقاً، إلا أنه على الجانب الآخر فإن الحادث كان له أثر إيجابي تمثل في إظهار قيمة قناة السويس بالنسبة للعالم وتأثيرها المباشر على حركة التجارة العالمية.

فقناة السويس وأن كانت جغرافياً صغيرة نسبياً إلا أنها وبالرغم من ذلك اختصرت بالنسبة للتجارة الدولية قارة بأكملها وهي قارة إفريقيا (طريق رأس الرجاء الصالح) وأصبحت مركز الثقل في حركة التجارة بالعالم والأكثر أماناً والأقل تكلفة في نشاط الحاويات، لاسيما بين آسيا وأوروبا.^١

لذا أظهرت معظم دول العالم اهتمامها وترقبها نحو انتهاء أزمة السفينة إيفر جيفن ومنهم من أبدى استعداداً للمشاركة في عملية تعويم السفينة لكي تعود حركة الملاحة في القناة ولإيقاف حجم الخسائر التي تعرضت لها التجارة الدولية والمرشحة للزيادة لو لم تنتهي تلك الأزمة في وقت قصير، لذا كان الترقب من دول العالم ساعة بساعة وليس يوماً بيوم، كل ذلك أظهر تأثير غلق قناة السويس على التجارة المنقولة بحراً كما أظهر عدم توافر بديل لمكانتها في العالم، فهي التي تستقبل نحو ١٥٪ من تجارة العالم، ولا يمكن مقارنتها بالطرق الأخرى نظراً لتمييز العبور بها بالأمان وانخفاض التكاليف والوقت الذي يعتبر عنصراً أساسياً في حركة التجارة وسلاسل الإمداد المستدامة.^٢

وبقدر تلك الأهمية لقناة السويس وتأثيرها في الاقتصاد العالمي فلها أيضاً أبلغ الأثر على الاقتصاد المصري كونها من أهم موارده للنقد الأجنبي.

لذا فكان غلق القناة منذ جنوح السفينة وحتى النجاح في تعويمها تأثراً مباشراً على الاقتصاد العالمي فضلاً عن تأثيره على الاقتصاد المصري وذلك ما سنوضحه فيما يلي:

الفرع الأول

تأثير حادث السفينة إيفر جيفن على الاقتصاد العالمي

استمر توقف الملاحة في قناة السويس نتيجة أزمة السفينة إيفر جيفن ستة أيام حتى نجحت هيئة قناة السويس في تعويم السفينة وقد نتج عن توقف الملاحة خلال تلك الأيام الست توقف حركة ملاحة عدد ٤٢٢ سفينة وهو إجمالي أعداد السفن التي انتظرت بمنطقة البحيرات الكبرى والمدخلين الشمالي والجنوبي للقناة بإجمالي حمولات صافية قدرها ٢٦ مليون طن تحمل كل شيء - بداية من النفط وانتهاءً بالماشية - مما تسبب في وضع المزيد من الضغوط على سلسلة الإمداد العالمية التي لا تمر بأفضل أيامها منذ انتشار وباء "كورونا".

^١ جمال حمدان، "عبقريّة الموقع: قلب العالم - موقع مصر الجغرافي"، الفصل السادس والعشرين

^٢ Galall E (2013) "Alternative and Competitive Routes Facing Suez Canal", in MARLOG 2 Conference, AASTMT, Alexandria.

أولاً: بشأن خسائر التجارة الدولية:

وقبل أن نذكر الخسائر التي منيت بها التجارة الدولية من المفيد التذكير بحجم التجارة الدولية التي تمر عبر قناة السويس لكي نتصور حجم الخسائر التي طالتها بغلق القناة ستة أيام.

فقناة السويس تعد الممر الملاحي الأكثر زخماً لحركة التجارة العالمية المنقولة بحراً والتي تمثل ٩٠٪ من حجم التجارة العالمية، باعتبار أن النقل البحري هو أرخص أنواع النقل^١، حيث يعبر من خلال قناة السويس حوالي ١٢٪ من إجمالي حركة التجارة العالمية، وما يقرب من ٢٥٪ من إجمالي حركة البضائع المبحاة عالمياً، و ١٠٠٪ من إجمالي تجارة الحاويات المنقولة بحراً بين آسيا وأوروبا، فضلاً عن كونها أحد أهم حلقات سلاسل الإمداد العالمية نظراً لموقعها الجغرافي الفريد وما تقدمه من خدمات ملاحية للسفن العابرة.

ومن المعروف أن معظم مراكز الإنتاج على مستوى العالم موجودة حالياً في منطقة الشرق الأقصى بدول عدة من بينها اليابان والصين وإندونيسيا وماليزيا، أما مراكز التوزيع والاستهلاك فموجودة في منطقة الشرق الأوسط وأوروبا وأميركا، ومن ثمَّ فقناة السويس كمر ملاحي هي همزة الوصل بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك^٢.

وقناة السويس توفر ما بين ٨ إلى ١١ يوماً أمام السفن المارة من الشرق الأقصى إلى أوروبا، بالمقارنة بما ستستغرقه إذا ما أخذت الخط الملاحي التقليدي المار بطريق رأس الرجاء الصالح، وإن ١٠٪ من بضائع العالم التي يتم توزيعها في أوروبا وأميركا يتم نقلها عبر قناة السويس، كما أن ٤٠٪ من بضائع العالم من حيث الحجم والوزن تمر من القناة بشكل عام^٣.

وقد شهدت القناة مؤخراً تطوراً ملحوظاً في أعداد وحمولات السفن العابرة لها خلال عام ٢٠١٩، حيث سجلت حركة الملاحة بالقناة خلال عام ٢٠١٩ عبور ١٨٨٨٠ سفينة، مقابل عبور ١٨١٧٤ سفينة خلال عام ٢٠١٨ فيما بلغت إجمالي الحمولات الصافية العابرة لقناة السويس ١,٢ مليار طن صافي خلال عام ٢٠١٩ مقابل ١,١ مليار طن خلال عام ٢٠١٨ بنسبة زيادة قدرها ٥,٩٪.

كما زادت كمية البضائع العابرة لقناة السويس من ٩٨٣ مليون طن خلال عام ٢٠١٨ إلى ١٠٣١ مليون طن خلال عام ٢٠١٩ بنسبة قدرها ٤,٩٪، وزادت حصيللة الإيرادات المحققة بالدولار من ٥,٧ مليار دولار عام ٢٠١٨ إلى ٥,٨ مليار دولار عام ٢٠١٩ بنسبة زيادة قدرها ١,٣٪.

^١ محمد نصر الدين أحمد، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، كلية التجارة جامعة قناة السويس، الجزء الثاني، ٢٠١٨، مج ٩، ع ٤، ص ٥٧٧-٥٧٩.

^٢ بعد أزمة السفينة ما هي أهمية قناة السويس في التجارة العالمية، الموقع الإلكتروني الاخباري sky news عربية <https://www.skynewsarabia.com/middle-east>

^٣ Notteboom T (2012) "Towards a new intermediate hub region in container shipping-Relay and interlining via the Cape route vs. the Suez route", in Journal of Transport Geography, 22, pp. 164-178.

وفق الأرقام الرسمية لهيئة قناة السويس عام ٢٠٢٠، حيث عبرت حوالي ١٩ ألف سفينة بحمولة صافية تبلغ ١,١٧ مليار طن قناة السويس بمتوسط ٥١,٥ سفينة في اليوم.^١

كما تمر ٣٠٪ من سعة سفن الحاويات العالمية عبر قناة السويس، وفقا لبيانات لاينر للأبحاث.

هذا الحجم تترجمه الأرقام إلى ٤٧١٠ سفن حاويات، مرت خلال عام ٢٠٢٠ رغم انخفاض الطلب على البضائع، نتيجة لإجراءات الإغلاق والحظر الذي فرضته معظم دول العالم في مواجهة تداعيات فيروس كورونا.^٢

ووفق لما سبق إيضاحه يتبين حجم الخسارة التي أصابت التجارة العالمية بسبب تعطل الطيبة، في قناة السويس لأكثر من ٦ أيام، بل إن الموقف تسبب في أحد أكبر الاضطرابات لحركة التجارة العالمية في السنوات الماضية وارتباك جداول إبحار السفن حتى بعد تعويم السفينة الجانحة — خاصة أن هناك سفنا اتجهت نحو العبور بينما كانت توجد سفن أخرى منتظرة — وعلى الأخص لتعويض نقص إمداد المواد الأساسية والمواد الخام المستخدمة في الصناعة والمواد الطبية، وتتنوع تلك السفن بين سفن وناقلات الغاز الطبيعي والحبوب والبضائع العامة، وناقلات السيارات.

وما زاد من الإرباك أيضاً عندما قررت بعض شركات الشحن العالمية مثل ميرسك الدنماركية وCMA CGM الفرنسية تغيير مسار سفنها واللجوء الى استخدام طريق رأس الرجاء الصالح حول أفريقيا — الأطول مسافة — وهو ما يضيف أسبوعين الى الرحلات (١٠ آلاف كيلومتر للرحلة الواحدة)، بالإضافة الى المزيد من تكاليف الوقود، كون الأخير يعد أكبر مصدر تكلفة منفرد للسفينة ويشكل ما يصل الى ٦٠ في المئة من تكاليف التشغيل.

فضلاً عن خسائر تقدر بمليارات الدولارات أصابت أكثر من جهة بسبب ذلك الحادث، سواء تلك الخسائر التي طالت السفينة نفسها والبضائع والحاويات المحمولة فوقها، أو الخسائر التي طالت أكثر من أربعمئة سفينة متعطلة بمنافذ القناة، وكذا البضائع التي تنقلها تلك السفن.

رجحت تقارير عدة أن خسائر إغلاق قناة السويس قد تتجاوز المليار دولار، وأن التجارة العالمية خسرت ٤٠٠ مليون دولار في الساعة الواحدة. وقدرت الخسائر العالمية لإغلاق القناة ما بين ٦ الى ١٠ مليارات دولار أسبوعياً، حسب شركة التأمين الألمانية أليانز، كما أن التوقف عن الملاحة ضاعف أسعار النقل والتأمين وتكاليف الإنتاج والوقود، إذ ارتفعت أسعار النفط بنسبة ٦ في المئة بعد يومين فقط من الحادثة وتعطل مرور ١٠ ملايين برميل نفط، أي ما يعادل بين ١,٥ مليون الى مليوني برميل يومياً، وهو ما ضاعف كلفة شحن النفط مرتين. وعطل الإغلاق أيضاً مسار ١٦ سفينة للغاز ما أثر على جداول التحميل في مصادر الغاز.

علاوة على ذلك، فإن إغلاق القناة يكبد شركات إعادة التأمين العالمية خسائر كبيرة تقدر بأكثر من ٣ مليارات دولار.

^١ دروس أزمة السفينة الجانحة ومستقبل قناة السويس - مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية

<https://acpss.ahram.org.eg/News/17102.aspx>.

^٢ قناة السويس الممر الملاحي الأكثر أهمية في حركة التجارة العالمية-الهيئة العامة للاستعلامات بوابتك إلى

مصر، متاح على: <https://www.sis.gov.eg/Story/229062>

ثانياً: اضطراب سلاسل التوريد:

تعتمد الكثير من الصناعات على مكونات وقطع غيار يتم نقلها عبر البحار وأي تأخير أو انقطاع في هذه الإمدادات يؤدي إلى توقف الإنتاج أو انخفاضه، مما يؤثر سلباً على الناتج المحلي الإجمالي للعديد من الدول، و يؤدي نقص المعروض من السلع نتيجة تعطل النقل إلى ارتفاع أسعارها، مما يزيد من تكاليف الإنتاج للمصنعين والتجار، وينعكس هذا الارتفاع على المستهلك النهائي.

وحددت شركة «الميرسك» الخدمات الجغرافية التي سيتم وقف الحجوزات عليها مؤقتاً ومنها الصادرات من آسيا، لجميع الأسواق، بسبب النقص المتوقع في المعدات، وكذلك الصادرات من غرب آسيا الوسطى، إلى أوروبا وشمال أفريقيا إلى الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية إلى غرب أفريقيا عبر البحر الأبيض المتوسط، وإلى أمريكا اللاتينية عبر البحر المتوسط.

وكذلك تم وقف الحجوزات على الصادرات من أوروبا إلى آسيا والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية، وأوقيانوسيا، وكذلك وقف الحجز على الصادرات من أمريكا الشمالية، إلى الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية، وشرق أفريقيا.

كما تم وقف الحجز على الصادرات من أمريكا اللاتينية، إلى الساحل الشرقي من أمريكا الجنوبية إلى الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وآسيا عبر البحر الأبيض المتوسط، وإلى أمريكا الوسطى والساحل الغربي من أمريكا الجنوبية إلى الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية.

ومن أبرز تداعيات استمرار توقف حركة الملاحة في قناة السويس، هو تكبد الشركات الأوروبية خسائر فادحة جراء تأخر شحنات البضائع المستوردة من شرق آسيا مثل بضائع الأثاث والإلكترونيات والملابس والأحذية وتضرر بعض القطاعات الصناعية من تأخر شحنات المواد والسلع التي تدخل في دورتها الإنتاجية.

وتأتي هذه الحادثة في ظل ضغوط تعيشها شبكة التجارة العالمية جراء المصاعب الاقتصادية، التي أنتجتها -وما تزال- جائحة فيروس كورونا، وأيضاً خسائر المستهلكين الذين زاد إقبالهم على الشراء الإلكتروني للسلع جراء تأثيرات جائحة فيروس كورونا.^١

ثالثاً: أسعار السلع:

فرضت أزمة السفينة إيفر جيفن ضغوطاً على سلاسل الإمداد العالمية، وزيادة تكاليف الشحن،

كما أدت لارتباك في السير العادي لعملية الاستيراد والتصدير.

وقد قدرت حجم البضائع في ميناء نيويورك ونيوجيرسي بالولايات المتحدة التي تمر عبر قناة السويس بنحو ٤٥ ٪، وأن ما يقارب ٩ مليارات و ٦٠٠ مليون دولار من البضائع المعبأة في حاويات تمر عبر قناة السويس يومياً.

ولو كانت استمرت الأزمة لأكثر من إسبوع كانت سببت زيادة قياسية لأسعار الشحن ومواد الطاقة، ما قد يؤدي إلى ارتفاع معدل التضخم العالمي.

^١ قناة السويس تتحكم في رفاهية العالم، الموقع الإلكتروني الاخباري sky news عربية

فضلاً عن أن التأخير في الشحن عبر قناة السويس قد يؤثر على أسعار أبسط السلع، من الملابس والأحذية إلى المعدات الرياضية والأجهزة الإلكترونية، فضلاً عن المواد الغذائية والمواد الطاقية.

ويرجع ذلك إلى الدور الاستراتيجي الذي تلعبه قناة السويس في التجارة العالمية، إذ تربط الشرق بالغرب، ويمرّ منها نحو ٢٠ ألف سفينة شحن سنوياً، تنقل بضائع متنوعة مثل النفط والوقود وقطع غيار الآلات فضلاً عن المواد الاستهلاكية.

وبلغت تكلفة تعطل قناة السويس على قطاع الشحن البحري قد تبلغ نحو ٤٠٠ مليون دولار في الساعة الواحدة، وأن حركة الشحن البحري المتجهة غرباً عبر قناة السويس تقدر بنحو ٥,١ مليار دولار في اليوم الواحد، بينما تصل قيمة حركة الشحن البحري المتجهة شرقاً نحو ٤,٥ مليار دولار تقريباً وأن نحو ٥٠ سفينة تستخدم الممر المائي يومياً، فضلاً عن تأثر نحو ١٣ مليون برميل من النفط الخام على ١٠ ناقلات بالاضطراب.

فعندما يتعلق الأمر بشحن البضائع من آسيا إلى أوروبا، فلا توجد بدائل تقريباً مثل النقل بالسكك الحديدية أو الشاحنات. ووقف حركة الملاحة بقناة السويس سيؤخر مجموعة من الأجزاء والمواد الخام للمنتجات الأوروبية مثل القطن من الهند للملابس، والبتترول من الشرق الأوسط للبلاستيك، وقطع غيار السيارات من الصين، فضلاً عن الأمر يستغرق بعض الوقت حتى ينتهي تأثير الأزمة تماماً.

وتأثرت أمريكا بالحادث كون بعض مكونات المنتجات التي يتم تجميعها في أوروبا وشحنها إلى الولايات المتحدة والتي تمر عبر القناة تأخرت بسبب إغلاق القناة، فالأزمة سوف تؤثر بكل بساطة على كل السلع المعروضة بالمحلات وسوف تزيد من الضغوط على تجار التجزئة الذين يسعون لإعادة ملء الرفوف.

رباعاً: أسعار النفط:

من أهم التأثيرات التي نجمت عن توقف حركة الملاحة في قناة السويس هو التأثير على سوق النفط العالمي، حيث تمر عبر قناة السويس نحو ١٠٪ من إجمالي صادرات النفط العالمية، مما يعني أن تعطل حركة مرور الناقلات عبر القناة يتسبب في تأخير شحن ما بين ٣ و ٥ ملايين برميل من النفط، فكل يوم كان له تأثير ملحوظ على أسعار النفط والغاز. وبالفعل، شهدت أسواق النفط في الأيام التي تلت الحادث ارتفاعاً في الأسعار بسبب الانقطاع المؤقت للخطوط الملاحية. حيث ارتفعت أسعار خام برنت في الأسواق العالمية بسبب تعطل حركة النقل في قناة السويس، مما شكل ضغطاً إضافياً على الاقتصادات التي تعتمد بشكل كبير على استيراد النفط.

وأدى تعطل حركة المرور عبر قناة السويس بالفعل إلى ارتفاع في أسعار النفط، إذ ارتفعت العقود الآجلة في نيويورك بنسبة ١٪، بينما حقق خام "برنت" الأربعة أكبر ربح في يوم واحد منذ عام، وسجل سعره عند ٦٤,٤١ دولار للبرميل، وفقاً لمحطة "سي إن بي سي".

وتمر عبر القناة شحنات من المنتجات البترولية المكررة المتجهة إلى أوروبا مثل البنزين ووقود الطائرات، ولما تأخرت، اضطرت المصافي في أوروبا إلى زيادة الإنتاج مؤقتاً لتعويض النقص.

فقناة السويس تحمل نسبة ما بين ٨٪ و ١٠٪ من الناقلات التي تحمل الغاز الطبيعي المسال في العالم. ويمر نحو ١٢٪ من حركة الشحن العالمية في قناة السويس، وقد زادت أسعار الشحن لناقلات المنتجات النفطية إلى المثلين تقريباً بعد جنوح السفينة^١.

وأدت حادثة السفينة الجانحة إلى تعطل حركة العشرات من ناقلات النفط، والتي تحمل في مجموعها قرابة مليوني برميل يومياً.

وبالنسبة لمصافي التكرير الأوروبية والأميركية التي تعتمد على الممر الملاحي الحيوي لشحنات نفط الشرق الأوسط كانت في حالة ترقب عن سرعة عودة حركة الملاحة حيث أن طالت الأزمة ستحتاج إلى البحث عن إمدادات بديلة في حال استمرار التعطل، ما قد يؤدي إلى زيادة أسعار أنواع الخام البديلة، مضيعة: "في الوقت نفسه، ستتوقف تدفقات النفط الخام من حقول بحر الشمال المتجهة إلى آسيا".

بل أنه في حال ظلت السفينة عالقة في الممر الملاحي لبضعة أيام فقط، فإن تلك المدة ستكون طويلة بما يكفي لإرباك بعض تدفقات الطاقة، ما يمثل متاعب إضافية لمصافي التكرير والتجار والمنتجين الذين يحاولون بالفعل معالجة التداعيات الاقتصادية لجائحة فيروس كورونا.

و يمر عبر القناة نحو ١,٩ مليون برميل من النفط يومياً. وهذا يمثل نحو ٧٪ من إجمالي النفط المنقول بحرًا، مما يؤثر الإغلاق على شحنات النفط والغاز الطبيعي من الشرق الأوسط إلى أوروبا. فنحو مليون برميل من النفط الخام و ١,٤ مليون برميل من البنزين ومنتجات مكررة أخرى تتدفق من الشرق الأوسط وآسيا شمالاً عبر القناة إلى أوروبا في المتوسط يومياً^٢.

وارتفعت أسعار الشحن على متن ناقلات منتجات النفط إلى ما يقرب من مثليها بعد أن توقفت حركة السفن وتعطلت سلاسل الإمداد العالمية، مهددة بتأخير باهظ التكلفة لشركات تعاني بالفعل من قيود كوفيد-١٩.

ورغم أن التأثير كان قصير الأجل، إلا أنه أظهر بوضوح كيف أن تعطل الممرات البحرية الاستراتيجية يمكن أن يؤدي إلى تقلبات حادة في أسواق السلع الأساسية.

خامساً: زيادة التضخم:

يؤدي الانكماش في التجارة العالمية نتيجة تعطل النقل البحري إلى تباطؤ النمو الاقتصادي العالمي، حيث تترابط الاقتصادات العالمية بشكل متزايد مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع، خاصة السلع الأساسية والتبعية زيادة معدلات التضخم، مما يقلل من القوة الشرائية للمستهلكين.

سادساً: تأثير سلبي على الدول النامية: تعتمد الدول النامية بشكل كبير على التجارة العالمية، وبالتالي فإن أي اضطراب في التجارة يؤثر عليها بشكل أكبر، مما يؤدي إلى تفاقم الفقر والبطالة.

^١ خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، جامعة حلب كلية الاقتصاد، سوريا، ١٩٩١، ص ٢٣٠:٢٣٥.

^٢ منه الله صلاح الدين، "مقالة بعنوان " أهمية قناة السويس للاقتصاد العالمي"، الموقع الإلكتروني لاتحاد بنوك

مصر، تم الاطلاع في ٢٣/٩/٢٠٢٢ ٤ متاح على: <https://febanks.com/37959>

بما يعنى أن هناك خسائر بمليارات الدولارات، سواء بسبب تلف البضائع المنقولة، أو الأضرار التي ستصيب السفينة العالقة وبضائعها أو التلوث الذي سيلحق بالبيئة المحيطة بالمكان فضلاً عن التأخير في تسليم البضائع والذي تحسب خسائره عن كل ساعة.

سابعاً: بالنسبة لشركات التأمين العالمية:

التغطيات التأمينية أو (وثائق النقل البحري) هي التي يتم اصدارها لتقديم التعويضات اللازمة في حال تحقق أخطار تتعلق بالسفن أو البضائع، ويمكن بإيجاز القول بأن وثائق التأمين المتخصصة في هذا المجال تغطي فيما يتعلق بمثل هذه الوثائق الأخطار التالية:

- ١- جنوح أو شحوط أو غرق أو انقلاب السفينة أو القارب.
 - ٢- تصادم، أو احتكاك السفينة، أو القارب، أو الناقلة بأي جسم خارجي عدا الماء.
 - ٣- تفريغ البضائع في ميناء الإغاثة.
 - ٤- تأمين المسؤوليات القانونية لمالك السفينة قبل الأطراف الأخرى التي اصابها الضرر ويقع مسؤوليتها على عاتق الملاك.
- مع العلم بأن الخسائر المعنوية ينبغي أن يتم رفع قضايا مدنية لتحديد قيمتها والطرف الذي يتحمل سدادها طبقاً للقانون الدولي للبحار.

ومن حيث التغطيات التأمينية فيمكن القول بأن التأمين البحري يشمل أربعة أنواع من التغطيات، اثنان منها تخص مالك السفينة ونقصد بها: جسم السفينة وآلاتها والمسؤولية القانونية لمالك السفينة، أما النوعين الآخرين فيخص أحدهما مستأجر السفينة (المسؤولية القانونية لمستأجر السفينة) والنوع الرابع هو تأمين الشحن البحري ويخص مالك البضاعة المحمولة على ظهر السفينة.

وربما يكون مفيداً لو تخيلنا حجم المسؤولية التي ترتبت على حادث واحد فقط مشابه تقريبا لحادث قناة السويس، وهو حادث السفينة (Exxon Valdez) والذي قاربت كلفته ملياري دولار، ففي مارس ١٩٨٩ عندما اصطدمت ناقلة النفط من (إكسون فالديز) بالشعاب المرجانية، وتدفق أكثر من ٤١ ألف طن من النفط الخام إلى مضيق الأمير وليام بالأسكا. وكان الانسكاب هو الأسوأ الذي حدث حتى تلك اللحظة في التاريخ الأمريكي، مما ألحق الضرر بأكثر من ١٣٠٠ ميل من الشاطئ، وأدى إلى تعطيل حياة الناس وسبل عيشهم في المنطقة وقتل مئات الآلاف من الطيور والحيوانات البحرية، واستمرت الأضرار التي لحقت بصناعة صيد الأسماك لعدة سنوات، ونتيجة لكل ذلك دفعت شركة إكسون تعويضات في عام ٢٠٠٨ تقدر بحوالي ٥٠٠ مليون دولار بعد عدة درجات من التقاضي انتهت بالحكم النهائي من المحكمة العليا للولايات المتحدة، ذلك بالإضافة إلى ما لا يقل عن مليار دولار عن الأضرار البيئية.

وبغض النظر عن هوية المسؤول عن الحادث، طالب مالكو البضائع الموجودة على متن "إيفر جيفن" وغيرها من السفن التي تعطلت بتعطيل القناة في مطالبة شركات التأمين الخاصة بهم بتعويضات عن الخسائر التي تكبدوها جراء الأزمة، وقامت شركات التأمين برفع دعاوى ضد الشركة اليابانية المالكة لـ "إيفر جيفن" والتي لجأت بدورها هي الأخرى إلى شركة التأمين الخاصة بها بحثاً عن الحماية.

و عملت شركات إعادة التأمين على تعويض خسائرها عبر رفع الأسعار، مما انعكس على شركات التأمين والعملاء.

وتجدر الإشارة إلى أن التأمين على سفن الشحن يتم عبر ما يعرف بـ نوادي الحماية والتعويض وهي مجموعات للعديد من شركات التأمين التي تتشارك في تحمل المخاطر. والنادي الذي يتحمل تأمين سفينة إيفر جيفن هو النادي البريطاني يو كيه أند آي والذي غطي الأخير أول عشرة ملايين دولار من خسائر الحماية والتعويض، وما يزيد على ذلك، ستغطيه محفظة أوسع من نوادي الحماية والتعويض بما يصل إلى ١٠٠ مليون دولار، ثم يأتي دور شركات إعادة التأمين بما يصل إلى ٢,١ مليار دولار. وتساهم نوادي الحماية والتعويض ضمن جزء إضافي قدره مليار دولار من الغطاء التأميني.

ناهيك عن تأثير ارتفاع أسعار التأمين البحري، حيث تكبدت شركات التأمين والإعادة مطالبات سواء من السفينة المتسببة والبضائع المحملة عليها أو من السفن الأخرى العالقة، فخسائر القطاع المباشرة وغير المباشرة كانت كبيرة إما عن أضرار أو تلف البضائع فضلاً عن تكاليف الإنقاذ التي ستتحملها شركات التأمين.

كما أن الآثار التي وقعت على قطاع التأمين البحري العالمي ومنه المحلي كانت على شكل ارتفاعات سعرية.

الفرع الثاني

تأثير حادث السفينة إيفر جيفن على الاقتصاد المصري

أولاً: أهمية قناة السويس لمصر:

تعد قناة السويس أحد الركائز الأساسية التي تضع الدولة المصرية على خريطة التجارة الدولية وتجعلها مؤثرة تأثيراً مباشراً في أسعار الشحن وأسعار السلع في العالم، بل تعد أيضاً أحد الوسائل الدعائية لبيان قدرة الدولة المصرية على الإدارة وتحمل المسؤولية كونها تدير ذلك المرفق ذاتياً وبعقول وأيدي مصرية خالصة، بل لن نبالغ إذا ما قلنا أن قناة السويس تمثل سمعة مصر.

دور قناة السويس بالنسبة للاقتصاد المصري

- ١- أحد أهم موارد النقد الأجنبي لمصر.
- ٢- زيادة الصادرات منها للأسواق الإفريقية والأوروبية.
- ٣- استحداث مشروعات وتعاقبات بالمناطق الصناعية والموانئ التابعة مما يجعل المنطقة محط أنظار كبرى الشركات العالمية وتعزيز منافستها للمناطق المجاورة لتصبح مركزاً لوجستياً صناعياً وتجارياً، وبوابة رئيسية للقارة السمراء، ومنها للأسواق العالمية.

بالنسبة للخسارة التي تعرض لها الاقتصاد المصري:

يتعاطم تأثير حادث السفينة إيفر جيفن على الاقتصاد المصري بحجم قيمة وأهمية قناة السويس لهذا الاقتصاد يومياً، ولا شك في أن توقف حركة الملاحة في قناة السويس ستة أيام متواصلة يضر أبلغ

الضرر بالعائد الدواري الذي تضخه القناة للاقتصاد المصري^١، فضلاً عن الخسارة التي تكلفتها هيئة قناة السويس من أجل تعويم السفينة الجانحة وأعمال التطهير وانتظام حركة الملاحة في القناة مرة أخرى وتعويض السفن المتضررة.

ثانياً: الخسائر المباشرة:

حيث يبلغ متوسط دخل مصر اليومي من القناة حوالي ١٥ مليون دولار، وخلال العام المالي ٢٠١٩/٢٠٢٠، حققت القناة إيرادات بلغت نحو ٥,٦ مليار دولار، وفق بيانات هيئة القناة، بانخفاض حوالي ٥ بالمائة عن العام المالي ٢٠١٨/٢٠١٩، حين حققت القناة أعلى إيراد سنوي في تاريخها، بحوالي ٥,٩ مليار دولار، حيث تمر عبر القناة باتجاه الغرب سفن محملة ببضائع تقترب قيمتها من ٥,١ مليار دولار في اليوم الواحد، فيما تحمل السفن التي تمر باتجاه الشرق بضائع بقيمة تقترب من ٤,٥ مليار دولار في اليوم الواحد^٢.

لذا فإن غلق القناة ليوم واحد يضيع على الدولة ملايين الدولارات فكيف بغلقها ستة أيام متواصلة وقد نتج عن غلق الملاحة في القناة مكوث حوالي ٤٢٢ سفينة في انتظار حل الأزمة، وقد أعلنت هيئة قناة السويس إنه سيتم تعويض هؤلاء عن تعطيلهم، وبالتالي فذلك العدد لن يدفع رسوماً للمرور ولكنه سيتقاضى تعويضات في الغالب، يمكن تقديرها جميعاً كخسائر للهيئة، وتبلغ قيمة رسوم مرور هذا العدد بمتوسط يقدر بحوالي ١٢٠ مليون دولار، بالإضافة إلى حوالي ٣٢١ مليون دولار كحد أدنى للتعويضات التي سيتم دفعها مقابل التأخير والتي لن تقل عن مليون دولار للسفينة الواحدة؟ بمعنى أن ذلك البند وحده سيكلف الهيئة حوالي ٤٤١ مليون دولار.

بالإضافة إلى ما يقرب من ٣٠٠ مليون دولار. قيمة التكاليف اللوجستية والانفاق على عمليات التطهير والانقاذ وكذلك بعض المصروفات الأخرى التي تتعلق بوجود عدد كبير من السفن العالقة التي ينبغي استضافتها أطقمها.

بمعنى أن قيمة الخسائر المباشرة التي قد تتكبدها هيئة قناة السويس وحدها نتيجة الحادث ستتجاوز المليار دولار تقريباً، وهو ما طالبت به هيئة قناة السويس كتعويض من الشركة المالكة للسفينة في بداية التفاوض.

وعن خسائر هيئة قناة السويس المباشرة أيضاً غير فقد الإيراد مدة الأزمة، هي الأضرار التي أصابت المرفق، وتحمل قيمة استئجار واستخدام المعدات والكوادر الفنية المتخصصة في مهمة الإنقاذ وقد تم تأجير لنشات القطر وسفن التموين وأجور البحارة والمشرفين والوقود والتموين طوال فترة الشحوط والحجز حتى استكمال رحلتها والتي يمكن تقديرها بحوالي ٢ مليون دولار، ويضاف إليها

^١ د. حسين بشير، "مستقبل قناة السويس كمصدر للنقد الأجنبي"، المؤتمر العلمي السابع للاقتصاديين المصريين: الاقتصاد المصري في عقد الثمانينيات، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والاحصاء التشريعي، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٣٩٦-٣٩٨.

^٢ جيهان محمد محمد السيد، "أثر المستجدات العالمية والمحلية على إيرادات قناة السويس"، المجلة المصرية للتنمية والتخطيط معهد التخطيط القومي، ٢٠١٩، مج ٢٧ عدد ٢، ص ٢٠-٢٤.

تأجير كراكات لحفر جوانب الممر الملاحي ولوارد وأوناش وأجور العمالة، والتي تقترب من ٣ ملايين دولار.

وبالتالي فهناك خسائر ضخمة للغاية نتجت عن تلك الكارثة، هذا بالإضافة إلى الخسائر المعنوية التي كانت ستصيب القناة وسمعتها لو تأخرت في إنهاء الأزمة، والتي نالت منها في بادئ الأمر سواء بالتشكيك في قدرتها على التعامل مع الأزمة أو بالسخرية التي وجهت إليها أثناء تنفيذها لخطة التعويم مما زاد الضغط عليها لإثبات أن الهيئة ودون تدخل من أحد قادرة على مواجهة كافة الأزمات التي تتعرض لها قناة السويس مهما كان حجمها؛ وبالتالي فمن المفيد القول بأن الخسائر المباشرة للحادث أثرت بشكل أساسي على الاقتصاد المصري، وعلى الأخص أنها جاءت في الوقت الذي يعاني فيه الاقتصاد المصري من أزمة في النقد الأجنبي وفي أحد أهم الموارد لعملة الدولار الأمريكي.

رابعا: الخسار غير المباشرة:

كما أن هناك خسائر غير مباشرة لحقت بعائدات القناة وهي ما فات القناة من كسب حيث قام بعض ملاك السفن بتحويل مسار سفنهم للتوجه نحو إفريقيا للعبور عبر رأس الرجاء الصالح بدلاً من قناة السويس، وذلك بداية الأزمة ظناً منهم أن الدولة المصرية ليس لها القدرة على إنهاء الأزمة وتعويم السفينة قبل عدة أسابيع.

فقاموا بتحويل مسار سفينة أخرى شقيقة وهي إيفر جريت للتوجه نحو إفريقيا للعبور عبر رأس الرجاء الصالح بدلاً من قناة السويس، كما تم تحويل مسار العديد من السفن الأخرى على سبيل المثال غيرت شركة الغاز الطبيعي المسال Pan Americas مسارها في وسط المحيط الأطلسي، واتجهت جنوباً للتجول حول الطرف الجنوبي من إفريقيا، بالإضافة إلى تغيير مسار ١٥ سفينة أخرى، بما يعنى مزيداً من الخسائر التي تكبدتها هيئة قناة السويس.

علاوة على الرحلات التي تم تحويلها إلى مسارات أخرى يمكن تقديرها بقيمة قدرها ٢٨٠ مليون دولار تقريباً خلال فترة التوقف.

مما فوت على الدولة المصرية رسوم المرور التي كانت ستدفعها تلك السفن لو مرت من قناة السويس. وقدرت خسائرها المباشرة بأكثر من مليار دولار وغير المباشرة بأكثر من ذلك، إذ استغلت دولاً أخرى مثل روسيا وإيران وإسرائيل الأزمة لطرح مشروعات بديلة للقناة، إذ أعلنت إسرائيل مؤخراً بدء العمل في قناة بن غوريون والمرجح البدء بعمليات التأسيس خلال فترة وجيزة والانتهاج من بنائها بعد خمس سنوات. وستربط القناة بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط لتصبح منافسة لقناة السويس.

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج:

- من حيث تأثير الحادث على حركة التجارة العالمي فقد أدى الحادث إلى توقف حركة الملاحة في قناة السويس لمدة ٦ أيام، مما أثر بشكل كبير على سلاسل الإمداد العالمية. وقد تم تعطيل مرور نحو ١٠٪ من التجارة البحرية العالمية، مما تسبب في تأخيرات كبيرة في شحنات السلع الأساسية مثل النفط، السيارات، والمواد الغذائية. وتأثرت بعض الشركات الكبرى في قطاعات مثل التكنولوجيا والصناعات الثقيلة، حيث توقفت الشحنات من الصين وآسيا إلى أوروبا والولايات المتحدة.
- وبشأن الخسائر المالية المباشرة وغير المباشرة فقد قدرت الخسائر المباشرة الناتجة عن تعطل حركة الملاحة بحوالي ١٠ مليارات دولار يومياً، وهي قيمة التجارة التي كانت تمر عبر القناة يومياً قبل الحادث، وتأثرت إيرادات قناة السويس بشكل كبير نتيجة لتوقف العبور، حيث تشير التقديرات إلى أن مصر فقدت أكثر من ١ مليار دولار من عائدات رسوم المرور في هذه الفترة، وقد تسببت التأخيرات في تحميل وتفريغ السفن في تكاليف إضافية لشركات الشحن والتأمين على البضائع.
- أدى الحادث إلى تأثير سلبي على أسعار السلع العالمية؛ فقد أدى تعطل حركة السفن عبر قناة السويس إلى زيادة الأسعار في بعض القطاعات، وخاصة في أسواق النفط والغاز، حيث ارتفعت أسعار النفط نتيجة لتوقف جزء من شحنات النفط الخام، كما أثرت أيضاً أسعار السلع الاستهلاكية مثل الإلكترونيات والملابس، مما زاد من تكلفة الشحن والنقل، وبالتالي أثر على الأسعار النهائية في الأسواق العالمية.
- ومن حيث تأثيرات الحادث على الاقتصاد المصري، فبالإضافة إلى خسائر قناة السويس التي تكبتها في تعويم السفينة ورسوم المرور التي لم تحصلها، تأثرت العديد من القطاعات الاقتصادية المصرية، بما في ذلك النقل واللوجستيات، حيث تأثرت صادرات مصر إلى الأسواق العالمية، خاصة تلك التي تعتمد على المرور عبر القناة، كما تضررت بعض الشركات المحلية في قطاع التجارة والنقل، مما أدى إلى انخفاض في النشاط التجاري وزيادة في التكاليف اللوجستية.
- وقد استجابت مصر بصورة ايجابية في سعيها لمواجهة الأزمة؛ حيث تمكنت السلطات المصرية من إنهاء الأزمة خلال فترة قصيرة نسبياً بفضل التعاون بين مختلف الجهات المعنية، بما في ذلك هيئة قناة السويس، وتم تطوير خطط لتحسين البنية التحتية للقناة وزيادة قدرتها على التعامل مع الأزمات الملاحية المستقبلية.
- وعلى الرغم من الأثر السلبي الذي خلفه الحادث، فإن قناة السويس تظل أحد الممرات البحرية الاستراتيجية التي لا غنى عنها للتجارة الدولية، ومن المتوقع أن تستمر في لعب دور حيوي في الاقتصاد العالمي، ومن المرجح أن يساهم الحادث في زيادة الاستثمارات في تحسين القناة، مما يعزز قدرتها على مواجهة الأزمات المستقبلية.
- ونخلص مما تقدم إلى أن حادث جنوح السفينة "إيفر جيفن" بمثابة نقطة تحول لفهم التحديات الاقتصادية التي قد تواجه ممرات التجارة البحرية العالمية. لقد أظهر الحادث التأثيرات المدمرة التي يمكن أن تحدث جراء تعطل حركة الملاحة، سواء على مستوى الاقتصاد المصري أو الاقتصاد العالمي.

ثانياً: التوصيات:

- **تعزيز البنية التحتية لقناة السويس:** من الضروري الاستثمار في تحسين البنية التحتية لقناة السويس لضمان قدرتها على مواجهة الأزمات المستقبلية، مثل تطوير تقنيات الإنقاذ والملاحة باستخدام التكنولوجيا الحديثة كأنظمة التحكم الذكي والذكاء الاصطناعي لتوجيه السفن بشكل أكثر دقة، وكذلك التفكير بصورة جدية في فكرة مشروع ازدواج الممر الملاحي لقناة السويس بطول الممر الأصلي.
- **تحسين إدارة الأزمات في شأن الملاحة البحرية:** حيث ينبغي تطوير خطط طوارئ محكمة للتعامل مع الحوادث الملاحية الكبيرة بشكل أسرع وأكثر كفاءة. يشمل ذلك تعزيز التنسيق بين الهيئات الحكومية والشركات الملاحية، وتوفير تدريب متقدم لفرق الإنقاذ وإدارة الأزمات.
- **تعزيز التعاون الدولي في مجال النقل البحري:** من المهم تعزيز التعاون بين الدول والشركات الملاحية الكبرى لتبادل المعلومات والخبرات في إدارة الأزمات البحرية. كما يجب تسهيل التفاهم المشترك حول التعامل مع الأزمات وتأثيراتها على التجارة العالمية.
- **استراتيجيات لتعويض الخسائر الاقتصادية:** حيث يجب تطوير استراتيجيات لتحسين قدرة مصر على تعويض الخسائر الناتجة عن حوادث مشابهة في المستقبل، مثل تنويع مصادر الإيرادات من قناة السويس وفتح مجالات استثمارية جديدة في المنطقة الاقتصادية المحيطة بالقناة.
- **مراجعة سياسة الرسوم عبر قناة السويس:** فيوصى بمراجعة سياسة الرسوم المفروضة على السفن العابرة لضمان استدامة الإيرادات وضمان القدرة على توفير الخدمات اللوجستية بشكل متميز دون التأثير على القدرة التنافسية للقناة مقارنة بالممرات البحرية الأخرى.
- **تحسين آلية مراقبة حركة الملاحة:** ينبغي تعزيز نظم المراقبة والاتصالات البحرية عبر القناة باستخدام تقنيات متطورة، مثل الأقمار الصناعية وأجهزة الاستشعار عن بعد، لتقليل فرص وقوع الحوادث وتشديد الرقابة على السفن الكبيرة التي قد تؤدي إلى تهديد حركة الملاحة.
- **الاستثمار في التعليم والتدريب المتخصص:** فيجب دعم برامج التعليم والتدريب المتخصصة في مجالات النقل البحري وإدارة الأزمات البحرية لضمان وجود كوادر مؤهلة للتعامل مع أي مشكلات قد تنشأ، وبالتالي تقليل تأثير الحوادث على الاقتصاد المحلي والعالمي.
- **الخلاصة:** من خلال تنفيذ هذه التوصيات، يمكن تعزيز قدرة قناة السويس على مواجهة التحديات المستقبلية والتقليل من الآثار الاقتصادية السلبية الناتجة عن الحوادث الملاحية الكبيرة، مما يساهم في استقرار التجارة العالمية والاقتصاد المصري على المدى الطويل.

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- ١- د. جمال حمدان، "عبقرية الموقع" - قلب العالم: موقع مصر الجغرافي.، الفصل السادس والعشرين.
- ٢- جيهان محمد محمد السيد، "أثر المستجدات العالمية والمحلية على إيرادات قناة السويس"، المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، معهد التخطيط القومي، ٢٠١٩، مج ٢٧، ع ٢، ص ٥٥٣.
- ٣- د. حسين بشير، "مستقبل قناة السويس كمصدر للنقد الأجنبي"، المؤتمر العلمي السابع للاقتصاديين المصريين: الاقتصاد المصري في عقد الثمانينيات، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والاحصاء التشريعي، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٣٩٦-٣٩٨.
- ٤- خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، جامعة حلب كلية الاقتصاد، سوريا، ١٩٩١، ص ٢٣٠:٢٣٥.
- ٥- سامية بن غانم، شيماء بوضياف، الأهمية الجيو استراتيجية للمضايق البحرية الصراعات الدولية قناة السويس أثناء الحرب العالمية الثانية أنموذجاً، شهادة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية قسم التاريخ - جامعة محمد بوضياف بالمسيلة.
- ٦- سهى معاد "انسداد قناة السويس هل يمكن تجنب هذه المشكلة في ظل الاقتصاد الرقمي العالمي"، مجلة اتحاد المصارف العربية، اتحاد المصارف العربية، ٢٠٢١، ص ١٢٠ - ١٢٢.
- ٧- عبد الله محمد سليمان سلمان "مسؤولية القبطان المدنية عند جنوح السفينة دراسة مقارنة"، ٢٠٢٢ رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط كلية الحقوق الأردن ص ١ - ٣.
- ٨- عصام بن سعد الغامدي، الإطار القانوني لمفهوم لصلاحية السفينة للملاحة البحرية دراسة مقارنة، مجلة جامعة الملك سعود-كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٩، مج ٣١، ع ٢، ص ١٧٩-١٨١.
- ٩- علي جمال سلامة، "التحديات التي تواجه التنمية المستدامة في محور قناة السويس"، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية-جامعة قناة السويس كلية التجارة بالإسماعيلية، ٢٠٢٠، مج ١١، ع ٣، ص من ٤٦٤ ل ٥٠٦.
- ١٠- فايزة محمد محمود خطاب، الملاحة في قناة السويس عقب العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦، مجلة البحث العلمي في الآداب، كلية البنات للآداب والعلوم والتربية -جامعة عين شمس، ملحق العدد ١٣، ٢٠١٢، ص ٣٢٧-٣٢٩.
- ١١- محمد أخياض "التصادم البحري دراسة مقارنة"، رسالة دكتوراه جامعة عين شمس كلية الحقوق، ١٩٨٧، القاهرة، ص ٥٠٨.
- ١٢- محمد توفيق محمد إبراهيم، "التغيرات المناخية المعاصرة وأبعادها على اقتصاديات الملاحة في قناة السويس"، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، مصر، ٢٠١٨، ص ٧٢:٦٩.
- ١٣- محمد نصر الدين أحمد، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، كلية التجارة جامعة قناة السويس، الجزء الثاني، ٢٠١٨، مج ٩، ع ٤، ص ٥٧٧-٥٧٩.
- ١٤- نسرین نور الدين حسن. "قناة السويس في مصر بين الواقع والمأمول"، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، ع ٢، ٢٠١٩، ص ٢٧٥ - ٢٩٠.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

1-Notteboom T (2012) "Towards a new intermediate hub region in container shipping- Relay and interlining via the Cape route vs. the Suez route", in Journal of Transport Geography, 22.

2-THE ECONOMIC WEEKLY July 6, 1957, From U N Headquarters Economic Impact of Suez Crisis on Middle East.

3- Galall E (2013) "Alternative and Competitive Routes Facing Suez Canal", in MARLOG 2 Conference, AASTMT, Alexandria.

المواقع الالكترونية:

- الموقع الإلكتروني الاخباري (سكاي نيوز بالعربية): -
<https://www.skynewsarabia.com/business/1473969>
- ويكيبيديا الموسوعة الحرة، <https://ar.wikipedia.org/wiki>
- الموقع الإلكتروني الرسمي لهيئة قناة السويس:
<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/Pages/default.aspx>
- الموقع الإلكتروني لصفحة مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة:
<https://futureuae.com/.tar/Activity/Item/166>
- الموقع الإلكتروني لجريدة المصري اليوم:
https://www.almasryalyoum.com/news/details/2295548#google_vignette
- الموقع الإلكتروني لرئاسة مجلس الوزراء، مركز دعم واتخاذ القرار:
<https://idsc.gov.eg/DocumentLibrary/details/7888>
- الموقع الإلكتروني لجريدة الوطن:
<https://www.elwatannews.com/news/details/5520071>
- الموقع الإلكتروني لمركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية:
<https://acpss.ahram.org.eg/News/17102.aspx>
- الموقع الإلكتروني للهيئة العامة للاستعلامات بوابتك إلى مصر
<https://www.sis.gov.eg/Story/229062>
- الموقع الإلكتروني لاتحاد بنوك مصر: <https://febanks.com/37959>