

أثر المتغيرات الإقليمية والعالمية على حركة التجارة الدولية بقناة

السويس(*)

The Impact of Regional and Global Variables on International Trade Movement Through the Suez Canal

اعداد

عبدالرحمن أحمد شريف عبد الجليل

باحث دكتوراه (كلية التجارة)

جامعة قناة السويس

حسام محمود السيد احمد

باحث دكتوراه

(كلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية)

جامعة الأسكندرية

ملخص البحث:

تتميز قناة السويس بموقع جغرافي فريد يجعلها أقصر الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عبر بورسعيد. والبحر الأحمر عند السويس ويضع عليها هذا الموقع الفريد طابعاً من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر وتقدم. القناة خدماتها للسفن العابرة لها المتمثلة في اختصار مسافة الرحلة وزمنها وما يترتب عليها من توفير في تكاليف تشغيل السفن وزيادة الرحلات السنوية للسفن. وقد ساهمت قناة السويس علي مدي قرن ونصف قرن في تطوير حركة التجارة المنقولة بحراً بين شطري العالم وبالأخص تلك الدول المطلة علي البحرين الأبيض والأحمر باعتبارها أكثر الدول استفادة من قناة السويس.

وتتعرض قناة السويس لمنافسة الطرق البديلة لها حيث أصبحت القنوات البحرية والطرق البرية من أهم عناصر التنافس الإقليمي بعضها بطريقة مباشرة مثل طريق رأس الرجاء الصالح وقناة بنما وبعضها بطريق غير مباشر مثل خطوط أنابيب البترول وخط حديد سيبريا حيث يؤدي تشغيل هذه الخطوط والطرق إلي تحول كميات من البضائع كان يمكن نقلها عن طريق قناة السويس. وقد برز

(*) تمت المشاركة بهذا البحث في المؤتمر الطلابي الأول لكلية السياسة والاقتصاد الذي عقدته الكلية يوم الاثنين الموافق ١ مايو ٢٠٢٥.

مؤخراً مشاريع لطرق اقتصادية جديدة وإعادة أحياء الطرق قديمة سواء برية أو بحرية الأمر الذي يشكل منافسة وتهديداً لهيئة قناة السويس.

الكلمات المفتاحية : التجارة الدولية – قناة السويس – المتغيرات الإقليمية

Abstract.

The Suez Canal is distinguished by its unique geographical location, making it the shortest sea route connecting the East and the West. It is an important global navigation canal connecting the Mediterranean Sea via Port Said and the Red Sea at Suez. This unique location gives it a special significance for the world and for Egypt. The canal provides services to ships transiting through it, including shortening the journey's distance and time, saving ship operating costs, and increasing annual ship voyages.

For a century and a half, the Suez Canal has contributed to the development of seaborne trade between the two parts of the world, particularly for the countries bordering the Mediterranean and Red Seas, which benefit most from the Suez Canal.

The Suez Canal is facing competition from alternative routes, as maritime canals and land routes have become key elements of regional competition. Some are direct, such as the Cape of Good Hope route and the Panama Canal, and others are indirect, such as oil pipelines and the Trans-Siberian Railway. The operation of these routes and routes diverts quantities of goods that could have been transported via the Suez Canal. Projects for new economic roads and the revitalization of old roads, both land and sea, have recently emerged, posing competition and a threat to the Suez Canal Authority.

Keywords : International trade - Suez Canal - Regional variables

مقدمة:

تتميز قناة السويس بموقع جغرافي فريد يجعلها أقصر الطرق البحرية التي تربط بين الشرق والغرب وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عبر بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويضع عليها هذا الموقع الفريد طابعاً من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر وتقدم القناة خدماتها للسفن العابرة لها المتمثلة في اختصار مسافة الرحلة وزمنها وما يترتب عليها من توفير في تكاليف تشغيل السفن وزيادة الرحلات السنوية للسفن.

وقد ساهمت قناة السويس علي مدي قرن ونصف قرن في تطوير حركة التجارة المنقولة بحراً بين شطري العالم وبالأخص تلك الدول المطلة علي البحرين الأبيض والأحمر باعتبارها أكثر الدول استفادة من قناة السويس.

وتتعاظم أهمية القناة بقدر ما يتطور النقل البحري، حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل وتعرض قناة السويس لمنافسة الطرق البديلة لها حيث أصبحت القنوات البحرية والطرق البرية من أهم عناصر التنافس الإقليمي بعضها بطريقة مباشرة مثل طريق رأس الرجاء الصالح وقناة بنما وبعضها بطريق غير مباشر مثل خطوط أنابيب البترول وخط حديد سيبريا حيث يؤدي تشغيل هذه الخطوط والطرق إلي تحول كميات من البضائع كان يمكن نقلها عن طريق قناة السويس.

وقد برز مؤخراً مشاريع لطرق اقتصادية جديدة وإعادة أحياء الطرق قديمة سواء برية أو بحرية الأمر الذي يشكل منافسة وتهديداً لهيئة قناة السويس. وتقوم إدارة هيئة قناة السويس بمتابعة التطورات الجارية في الممرات الملاحية الدولية والتطورات الحادثة في الأسطول العالمي للنقل البحري من حيث تطور تكنولوجيا بناء وأحجام السفن وكذلك تطور الموانئ عالمياً الأمر الذي يتطلب تحويل الموانئ المحيطة بالقناة إلى مراكز لوجستية بحيث تدعم القدرة التنافسية لقناة السويس في مواجهة البدائل الأخرى

مشكلة البحث:

تعتبر الأحداث الجيوسياسية والمناخية العالمية وجه الترابط بين الاقتصادات العالمية الحديثة وتعطيل سلاسل التوريد العالمية، وإحداث تحولات كبيرة في الأسواق العالمية، حيث إن هناك تصاعداً كبيراً في التحديات والأزمات التي تهدد استقرار الاقتصاد العالمي بشكل عام وقطاع التجارة الدولية بصفة خاصة. بداية من الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة في أكتوبر ٢٠٢٣، تلاها الهجمات التي تشتها جماعة الحوثيين في البحر الأحمر بالإضافة إلى بعض المتغيرات التي نشأت مؤخراً كانهخفاض منسوب المياه في قناة بنما، وإبرام إثيوبيا اتفاقية مع أرض الصومال لتأمين منفذ لها على البحر الأحمر كل تلك التحديات مجتمعة أحدثت اضطراباً في قطاع اللوجستيات لا سيما

الشحن البحري، مما أدى بدوره إلى تفاقم حدة الأزمات التي تواجه الاقتصاد العالمي نظرًا لارتفاع أسعار الشحن، واضطراب حركة التجارة العالمية.

تجدر الإشارة إلى أنه منذ عام ٢٠٢٣، شهد قطاع الشحن واللوجستيات مجموعة من الأزمات الحادة والتي أدت إلى تشديد استقرار سلاسل الإمداد والتوريد العالمية، لا سيما في ظل تصاعد الأزمات الاقتصادية والسياسية والمناخية العالمية، وتتمثل أبرز تلك التهديدات في:

أولاً: الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة؛ ففي أكتوبر ٢٠٢٣ قام مقاتلون من فصائل المقاومة الفلسطينية باجتياز حاجز إسرائيل - غزة، وأعلنت إسرائيل بعد ذلك الحرب على حركة حماس وتسبب حصار قطاع غزة في تدهور مسار التنمية، كما أدى إلى أزمة إنسانية مضيئة.

ثانياً: هجمات الحوثيين في البحر الأحمر بدأت جماعة الحوثي في شن هجمات على السفن التي تعبر البحر الأحمر منذ نهاية نوفمبر ٢٠١٣ وذلك احتجاجاً على الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة. ورداً على تلك الهجمات شنت الولايات المتحدة وبريطانيا ضربات في الثاني عشر من يناير ٢٠٢٤ ضد أهداف لجماعة الحوثي بالمسيرات والصواريخ الباليستية. وكنيجة لتلك الهجمات الولايات المتحدة بعمليات عسكرية ضد لحوثيين، وترتب على ذلك تعطيل حركة الشحن في البحر الأحمر وقناة السويس، واضطراب سلاسل التوريد العالمية مرة أخرى.

ثالثاً: الاتفاق الإثيوبي مع أرض الصومال أبرمت إثيوبيا في الأول من يناير ٢٠١٤ اتفاقاً مع إقليم أرض الصومال للوصول إلى البحر الأحمر وذلك بهدف إقامة قاعدة بحرية تجارية إثيوبية بالقرب من ميناء ببرة لمدة من عام، في مقابل حصول أرض الصومال على حصة بنسبة ٢٠% من الخطوط الجوية الإثيوبية فيما أعلنت الحكومة الصومالية رفضها للاتفاقية وأعلنت أنها ستتصدى لها بكل الوسائل القانونية"

رابعاً: جفاف قناة بنما تواجه قناة بنما منذ نهاية عام ٢٠٢٣ تحدياً كبيراً يتمثل في موجة جفاف ببحيرات الاخويلا وجاتون مما أدى إلى حدوث أزمة جديدة بقطاع الشحن العالمي. وتفاقت الأزمة إثر المناوشات الحربية في البحر الأحمر بين القوات

الأمريكية والحوثيين في اليمن لتزيد من أزمة حركة الشحن التجاري العالمية التي من الأساس تواجه اختناقات بفعل جفاف قناة بنما، والتي تؤثر بشكل خاص في التجارة الأمريكية التي باتت في حيرة للبحث عن بدائل موثوقة للمرور وقد تسبب الجفاف في قناة بنما في انخفاض مستويات المياه في القناة عن أي وقت سابق مما أجبر القناة على تقليص عدد السفن التي تمر بها. وقد أدى كل هذا إلى زيادة التأخيرات وزيادة تكاليف الشحن.

تداعيات التهديدات الإقليمية والدولية على قطاع اللوجستيات والشحن يُعد البحر الأحمر أحد أهم الشرايين الحيوية في نظام الشحن العالمي، فهو يربط ثلاث قارات هي آسيا وأوروبا وإفريقيا، ويمر من خلاله حوالي ثلث حركة تجارة الحاويات العالمية وجاءت هجمات الحوثيين لتسلط الضوء على العلاقة الطردية بين الشحن ودوره في الاقتصاد العالمي، فعلى سبيل المثال، في عام ٢٠١٩، هاجمت إيران عدة ناقلات نفط في مضيق هرمز، مما دفع العديد من شركات الشحن إلى اختيار طريق رأس الرجاء الصالح، وفي عام ٢٠٢١، أدى جنوح إحدى السفن في قناة السويس إلى احتجاز بضائع بقيمة ١٠ مليارات دولار في كل يوم من الأيام الستة التي كانت فيها القناة معطلة. ومؤخرًا، أدى الجفاف في قناة بنما إلى تفاقم مشكلات الشحن بعد انخفاض طاقة عمل القناة والتي كان يمر عبرها منذ عام ٢٠٢٣، ٥% من تدفقات التجارة العالمية. وفي ضوء ذلك، سيتم تناول تداعيات الأزمات والاضطرابات سائلة الذكر، على قطاع الشحن واللوجستيات

قرار شركات الملاحة الكبرى بتعديل مسار السفن مع تصاعد هجمات الحوثيين اتخذت شركات الملاحة الكبرى قرارًا بالابتعاد عن البحر الأحمر وقناة السويس وسلوك طريق رأس الرجاء الصالح، مما ترتب عليه التقاف السفن المنطلقة من الشرق الأقصى نحو أوروبا حول الأسواق الإفريقية عبر طريق رأس الرجاء الصالح ونتيجة لتغيير مسار السفن زاد وقت الشحن أسبوعًا إضافيًا بالإضافة إلى ٣٥٠٠ ميل بحري، إضافي، وهو ما أدى إلى ببطء حركة التجارة وزيادة تكاليف الشحن.

الفجوة البحثية:-

تتمثل الفجوة البحثية فى تحليل مدى تأثير المتغيرات الاقليمية والعالمية على معدلات استخدام ممر قناة السويس فى حركة التجارة الدولية .

الهدف من البحث:

يهدف البحث الى بيان السياسات والاجراءات التي يجب اتباعها لتحقيق هدف تعظيم الطلب على هيئة قناة السويس والتنبؤ بالاتجاهات المستقبلية لإيرادات قناة السويس

اهمية البحث:

تكمن اهمية البحث فى ان إيرادات قناة السويس تمثل مصدرا هاما للاقتصاد القومي حيث تعتبر مصدر هاما للنقد الأجنبي حيث تعتبر المصدر الرابع للدخل القومي. والمنافسة الحادة بين قناة السويس والطرق البديلة لها تزداد باستمرار وبشكل يضغط على القدرة التنافسية للقناة

حدود البحث:

- **الحدود المكانية للدراسة:** هيئة قناة السويس: لأن الدراسة تسعى من أجل تحليل المخاطر التي تحيط بقناة السويس ومدى تأثير هذه المخاطر على سير عمل القناة الملاحي والتجاري و تحسين القدرة التنافسية لمرفق قناة السويس وزيادة مساهمة في الاقتصاد القومي، وإمكانية الاستفادة من التجارب العالمية في هذا المجال.
- **الحدود الزمنية للدراسة:**

أخذت الدراسة الفترة من ٢٠٠٠م إلى ٢٠٢٣م لتكون الفترة الزمنية للدراسة وذلك لبيان اهم العوامل المؤثرة على إيرادات هيئة قناة السويس باعتبارها مؤشر لزيادة القدرة التنافسية للقناة وذلك في مواجهة الطرق البديلة.

منهجية البحث: تتبع الدراسة المنهج الاستقرائي في:

استقراء الوضع الحالي لقناة السويس وبيان أهميتها الاستراتيجية والاقتصادية ومدى قدرتها التنافسية في مواجهة الطرق البديلة.

المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لقناة السويس.

تمثل قناة السويس أهمية استراتيجية كبرى في المجالات المختلفة حيث تعد شريان رخاء اقتصادي هام لمعظم دول العالم وتتبع أهميتها التجارية من كونها تنقل نصيب محدد من التجارة العالمية يختلف وفقاً لحجم الطلب علي قناة السويس.

كما أنها ساهمت في تطوير وزيادة حجم التجارة العالمية وغيّرت من شكل خريطة المواصلات البحرية العالمية منذ إنشائها.

كما أضفت علي مصر أهمية استراتيجية كبرى منذ افتتاحها مما جعلها تمثل عاملاً متميزاً ومؤثراً علي المستوي الإقليمي والدولي مما يضيف علي متطلبات تحقيق الأمن القومي المصري عناصر وإجراءات جديدة.

وتمثل القناة ركيزة ودعامة أساسية للاقتصاد المصري لأنها أحد مصادر الدخل القومي المصري وتؤثر في المتغيرات الاقتصادية المختلفة فضلاً علي دورها في تنمية الحياة الحضارية علي جانبي القناة في إنشاء وتنمية مدن القناة الثلاثة (بورسعيد الإسماعيلية السويس) بالإضافة إلى إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة.

أولاً: تطور قناة السويس:

أ- تطور مواصفات قناة السويس: افتتحت القناة للملاحة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م وقد بلغ عمق القناة في هذا الوقت ٢٢ قدم قدرة استيعابية لسفينة بحمولة ٥٠٠٠ طن ساكن وكان يتناسب مع حمولات السفن في ذلك الوقت.

وقد وضعت هيئة قناة السويس خطط لتطوير المجري الملاحي لقناة السويس كي يتناسب مع تطوير أساطيل النقل البحري حتي وصل غاطس السفن إلي ٦٦ قدم عام ٢٠١٠م بقدرة استيعابية لسفينة بحمولة ٢٤٠ ألف طن ساكن وتسعي إدارة قناة السويس إلي الوصول بغاطس ٧٢ قدم للقناة من خلال عدة برامج لتطوير المجري الملاحي وتهدف هذه المشروعات إلي زيادة الطلب علي عبور القناة حتي يمكن جذب السفن العملاقة المحملة لعبور القناة مما يعظم من الطلب علي القناة التي أصبحت تواجه منافسة من بعض البدائل الأخرى وعلى هذا فقد تبنت ادارة هيئة قناة السويس منذ تأميمها عام ١٩٥٦م عدة مشروعات لتطوير المجري الملاحي للقناة.

لمواكبة التطور في حجم الاسطول العالمي لمختلف انواع السفن وكذلك تعمل على تعميق وتحسين مواصفات المجرى الملاحي حتى يظل قادر على استيعاب اكبر قدر ممكن من السفن العاملة في الاسواق الملاحية.

وفيما يلي جدول يوضح مراحل تطور المجري الملاحي

جدول رقم (١)

مراحل تطور المجري الملاحي منذ افتتاحها عام ١٨٦٩م حتى عام ٢٠١٠م

البند	وحدة	١٨٦٩م	١٩٥٠م	١٩٨٠م	١٩٩٤م	١٩٩٦م	٢٠٠١م	٢٠١٠م
الطول الكلي	كم	164	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30
طول التفريعات	كم	-	27.70	77	77	77	79	80.50
العرض عن عمق ١١ م	م	-	60	175/160	190/170	200/180	215/195	225/205
عمق القناة	م	8	14	19.50	20.50	21	22.50	24
أقصى غاطس مسموح	قدم	22	35	53	56	58	62	66
مساحة	م ^٢							

4800/52	4350/48	3850/43	3600/40	3250/36	120	304	القطاع
00	00	00	00	00	0		المائي
240000	210000	185000	170000	150000	300	5000	أقصى حمولة سائنة
					00		طن

المصدر: النشرة السنوية لهيئة قناة السويس عام ٢٠١١ ص ١٠

من الجدول السابق يتضح ما يلي:

- الاستثمارات التي قامت بها الإدارة المصرية للقناة علي مدي الإدارات والحكومات المصرية المتعاقبة بحيث زادت أقصى حمولة تستطيع القناة استقبالها من ٣٠ ألف طن ساكن عند التأميم عام ١٩٥٦م لتصل إلي ٢٤٠ ألف طن ساكن عام ٢٠١٠م.
- قدرة القناة علي استقبال السفن الأكبر حمولة ومن مختلف الأنواع مما يدخل القناة في أسواق ملاحية جديدة تزيد من حركة السفن العابرة للقناة.
- وقد قامت القناة بمشروعات التعميق بجهودها الذاتية مما يعني حرص الإدارة على توفير الآلات والمعدات اللازمة لتشغيل القناة حيث نجد أن مشروعات التطوير تحتاج إلي فترات زمنية طويلة وتكاليف كبيرة.

(ب) نظام الملاحة والرسوم في قناة السويس

١ - نظام الملاحة في قناة السويس:

- يسمح المجري الملاحي لقناة السويس بمرور سفينة فقط في أحد الاتجاهين ولا يسمح بتقابل السفن إلا في الأجزاء المزدوجة (التفرعات ومن ثم فإن زيادة عدد التفرعات يؤدي إلي زيادة الطاقة التصريفية للقناة ويقلل فترات الانتظار في تلك التفرعات أو في خارج المجري الملاحي للقناة سواء في ميناء بورسعيد أو ميناء السويس وتبلغ الأجزاء المزدوجة في القناة والتي تسمح بتقابل السفن في المجري الملاحي حوالي ٧٨ كم من خلال أربع تفرعات رئيسية

(ج) الطاقة الاستيعابية والتصريفية لقناة السويس:

تواجه قناة السويس تحديات تتمثل في الزيادة المضطردة في حجم الأسطول التجاري العالمي وتزايد سرعته مع استحداث أنواع جديدة من السفن مثل سفن نقل الحاويات بالإضافة إلي تزايد حمولات هذه السفن.

لذا يجب إعادة النظر في الثوابت التي تعمل على أساسها هيئة قناة السويس.

(١) الطاقة الاستيعابية:

تعرف القدرة الاستيعابية مدي قدرة القناة علي استيعاب السفن ذات الأحجام المختلفة المارة بالمجري الملاحي ويتم قياس تلك الطاقة بالعلاقة بين مساحة القطاع المائي للقناة ومساحة القطاع المائي للجزء المغمور للسفينة العابرة وتحدد لائحة الملاحة جداول توضح غاطس السفينة المسموح به مع العرض والعلاقة بينهما والحد الأقصى للغاطس المسموح به حالياً هو ٦٦ قدم مع عرض ١٦٤ قدم. ويجب مراجعة الاستثمارات التي تمت على المجري الملاحي منذ التاميم حتى الآن لتحديد مدى استفادة القناة منها.

(٢) الطاقة التصريفية:

يقصد بها عدد السفن التي يمكن عبورها القناة خلال فترة زمنية محددة ٢٤ (ساعة) ونجد أن العوامل التي تؤثر علي الطاقة التصريفية للقناة هي:

- طول الأجزاء المزدوجة في المجري الملاحي.
 - الفاصل الزمني بين السفن العابرة مما يسمح بالتوقف الأمن في حالة الطوارئ.
 - سرعة السفن العابرة وتتراوح بين ١٣ إلي ١٤ كم / ساعة حسب نوع السفينة.
 - أنواع وأحجام (مزيج) من السفن العابرة - عدد قوافل العبور يومياً.
 - الدورة الزمنية للقوافل.
- وطاقة قناة قبل عام ٢٠١٥ حوالى ٨٢ سفينة يومياً، غير أن التطور الذي حدث في اقتصاديات النقل البحري للاستفادة من اقتصاديات الحجم (Economy of scale) بإحلال السفن الأكبر حمولة بدل من تلك الأصغر حمولة قد أدى إلي تزايد حمولات السفن العابرة مع تناقص إعدادها.

- وتواجه القناة في الوقت الحالي مشكلة محدودية زيادة أماكن الرباط والانتظار بالبحيرات الصغرى والكبرى بالنسبة للسفن كبيرة الحجم أنها لا تستوعب أكثر من ٨

سفن ذات غاطس أكبر من ٤٥ قدم فالقناة تواجه مشكلة في حالة زيادة عدد السفن القادمة من الشمال عن ٨ سفن حيث يجب ابقائها في أماكن الانتظار بالبحر المتوسط وهو ما يؤثر بالسلب علي قناة السويس.

وقد ترتب علي هذا أن أصبحت الطاقة التصريفية (العديدية) لقناة السويس في حاجة ماسة للتطوير حتي يمكن استقبال أعداد السفن الكبرى التي تجاوز طلبها العبور حدود الطاقة الحالية وعلي هذا كان يجب علي إدارة القناة تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة.

(٣) نظام المرور في القناة:

تمر السفن في قناة السويس بنظام القوافل والقافلة عبارة عن مجموعة من السفن تسير بسرعة منتظمة والفواصل الزمنية بينها متساوية تقريباً لتجنب حدوث تصادم بين السفن في حالة توقف إحداها بصورة مفاجئة وتعبر السفن القناة من خلال ثلاث قوافل يومية طبقاً لجدول زمني محدد ويتراوح الفاصل الزمني بين كل سفينة وأخرى من ٤ إلى ٢٥ دقيقة حسب حجم السفينة وحمولتها وسرعتها وقدرتها علي التوقف المفاجئ وتبدأ القوافل الثلاثة في عبور القناة طبقاً للمواعيد المعلنة من أمن قناة السويس وهي كالتالي:

القافلة الأولى من بورسعيد وتبدأ في الساعة الواحدة صباحاً

القافلة الثانية من بورسعيد وتبدأ في الساعة السابعة صباحاً.

القافلة الثالثة من السويس وتبدأ من الساعة السادسة صباحاً

ويسمح بالعبور في القوافل للسفن والناقلات التي تصل بعد انتهاء الموعد المحدد للوصول إلى منطقة الانتظار ببورسعيد بساعتين بالنسبة للقافلة الأولى وساعة بالنسبة للقافلة الثانية بعد دفع رسوم إضافية قدرها ٥٠% من رسوم العبور المقررة علي السفينة.

(هـ) الرسوم في قناة السويس:

يتم تحديد رسوم العبور في قناة السويس في ضوء العوامل المحلية والعالمية بعد إجراء الدراسات اللازمة لذلك ونجد أن هناك عوامل تؤثر علي سياسة التسعير التي تتبناها كل منشأة.

فمنها ما يتعلق بدرجة تميز الخدمة التي تقدمها المنشأة ومنها ما يتعلق بحالة السوق (الطرق المنافسة للقناة) ومنها ما يتعلق بالظروف والعوامل الخارجية مثل الظروف الاجتماعية والقوانين السائدة.

وتوجد عدة طرق لتسعير الخدمة البحرية وكل منها يختلف عن الآخر
وتتمثل أهم طرق تسعير رسوم المرور بقناة السويس فيما يلي:
(١) التسعير على أساس التكلفة:

طريقة التسعير على أساس تكلفة الخدمة أكثر الطرق شيوعاً، حيث تقوم على أساس حساب تكلفة الخدمة المباعة من خلال سجلات المرفق، ثم إضافة هامش ربح مناسب وهذه الطريقة لا تتناسب مع قناة السويس نظراً لانخفاض التكاليف في القناة حيث لا تتعدى ٨% مقارنة بالإيرادات.

(٢) التسعير على أساس قيمة الخدمة لكل عميل:

تعتمد هذه الطريقة على دراسة ظروف العميل والسوق والتعرف على السعر الذي يمكن للعميل أن يدفعه مقابل الحصول على الخدمة فاحتياجات العميل وقدرته على الدفع هي الأساس في تسعير الخدمة. وهذه الطريقة. تتناسب مع قناة السويس جزئياً نظراً لوجود طرق منافسة وبديلة للقناة. كما أن دراسة حالة العملاء كلاً على حده تتطلب كثيراً من الوقت والتكاليف ويؤدي تطبيقها بصورة كاملة إلى حساب الرسوم لكل سفينة عابرة على حده وهو ما لا يتقبله السوق الملاحي وطبيعة تشغيل السفن ويصعب تطبيقه عملياً.

(٣) التسعير على أساس المشاركة في الوفرة:

تحدد رسوم العبور على أساس مقدار الوفرة في المسافة التي تحققه القناة للسفن العابرة وبالتالي تتغير فئات رسوم العبور طبقاً لنوع وحمولة السفن العابرة وكذلك طبقاً لنوع البضاعة المنقولة وتطبق هيئة قناة السويس هذه الطريقة في حساب رسوم عبور قناة السويس مع مراعاة كافة المتغيرات التي يمكن أن تؤثر على تكلفة الرحلة وبالتالي يمكن القول بأن قناة السويس تطبق مبدأ التميز السعري حيث تعرض نفس الخدمة بفئات رسوم مختلفة.

وتقوم سياسة التميز السعري التي تبناها إدارة القناة على عدة أسس أهمها

- تمتع البائع (مقدم الخدمة) بنوع من المقدرة الاحتكارية التي تسمح له بتحديد السعر.
- تصنف المستثمرين في فئات مختلفة طبقاً للأسس التي يحددها البائع.
- عدم وجود وسطاء بين البائع والمشتري حتي لا يحدث خلل في عملية السعر.
- منح تخفيضات إضافية لبعض السفن من أجل زيادة نسبة المشاركة.

(و) وحدة القياس وهي حمولة قناة السويس الصافية: Suez canal netting

تمثل المقدرة الكسبية للسفينة Earnens Capacity حيث يتم قياس الفراغات المخصصة للاستغلال التجاري نقل البضائع ووحدة القياس هي الطن الحجمي ويساوي ١٠٠ قدم مكعب وهي تختلف عن الحمولة الوزنية للبضائع التي تحملها السفينة داخل هذه الفراغات.

(ز) وحدة الحساب (وحدة حقوق السحب الخاصة: SDR)

هي عملية حسابية أنشأها ويستخدمها صندوق النقد الدولي كاحتياطي عالمي وأساسي لتسوية التزامات الدول الأعضاء في الصندوق وهي سلة عملات تحتوي حالياً علي مقادير من الدولار الأمريكي واليورو والاسترليني والين الياباني ويعلن الصندوق في نشرة يومية قيمة هذه الوحدات بجميع عملات الدول الأعضاء.

وعند إنشائها عام ١٩٦٩م تم ربط قيمتها بالذهب بما يعادل القبة الذهبية للدولار قبل خفضه عام ٠.٨٨٨٦٧١ جرام ذهب غير أن التقلبات التي حدثت للدولار الأمريكي جعلت صندوق النقد الدولي ينهي العلاقة بين وحدات السحب الخاصة والدولار منذ ١٩٧٤/٧/١م وأصبحت تساوي المعدل المتوسط لأسعار صرف ١٦ عملة دولية ويجوز إعادة النظر في اختيار الخمس عملات مرة كل خمس سنوات بدءاً من ١٩٨٦/١/١م وهي الدولار الأمريكي والفرنك الفرنسي والمارك الألماني والجنيه

الاسترليني والين الياباني وتقوم السفينة بسداد رسوم العبور باستخدام واحدة من العملات الخمس وذلك حسب قيمة SDR من أي من هذه العملات في يوم العبور وتدور وحدة حقوق السحب الخاصة حالياً حوالي ١.٣٩٨ دولار أمريكي عام ٢٠١٦م وتفضل معظم السفن السداد بالدولار الأمريكي باعتباره الأكثر تداولاً في نشاط النقل البحري.

ويوضح الجدول التالي تطور الأعداد والحمولات والإيرادات للسفن العابرة للقناة م. خلال الفترة من ٢٠٠٠م ٢٠٢٤

جدول رقم (٢) تطور الأعداد والحمولات والإيرادات للسفن العابرة

خلال الفترة من ٢٠٠٠-٢٠٢٣

السنة	التجارة العالمية المنقولة بحرًا مليار طن	التجارة بقناة السويس مليون طن	إجمالي عدد السفن العابرة بقناة السويس	المتوسط اليومي لأعداد السفن العابرة
2000	6.2	439.0	14142	38.6
2001	6.3	456.1	13968	38.3
2002	6.5	444.8	13447	36.8
2003	6.8	549.4	15667	42.9
2004	7.4	621.3	16850	46.0
2005	7.9	672.0	18224	49.9
2006	8.3	742.7	18664	51.1
2007	8.6	848.2	20384	55.8
2008	8.9	910.1	21415	58.5
2009	8.0	734.5	17228	47.2

49.3	17993	846.4	8.9	2010
48.8	17800	928.9	9.4	2011
47.2	17224	928.5	9.8	2012
45.5	16596	915.5	10.0	2013
47.0	17148	962.7	10.1	2014
47.9	17483	998.7	10.3	2015
46.0	16833	974.2	10.7	2016
48.1	17550	1,041.6	11.2	2017
49.8	18174	1,139.6	11.4	2018
51.7	18880	1,207.1	11.4	2019
51.4	18830	1,169.0	11.2	2020
56.7	20694	1,274.8	11.7	2021
56.3	23851	1,409.9	11.7	2022
72.4	26434	1,568.3	11.6	2023
2.8	2.8	5.7	2.9	معدل النمو السنوي

Source: www/suezcanal.gov.eg, 2024.

من الجدول السابق يتضح ما يأتي:

- يبلغ معدل النمو السنوي في المتوسط خلال الفترة لحركة التجارة بحراً حوالي ٢.٩% في حين بلغ متوسط معدل النمو السنوي لحركة التجارة العابرة لقناة السويس حوالي ٥.٧ خلال الفترة من ٢٠٠٠م حتى ٢٠٢٣م ويتوقع استمرار نموها بمعدل ٤% نتيجة لتحرير التجارة العالمية من القيود المختلفة.

- حققت التجارة العابرة لقناة السويس والتي هي مشتقة من التجارة العالمية معدل نمو قدره ٤.٣ من الفترة من ٢٠٠٤م حتي ٢٠٢٣م ويتوقع استمرارها بمعدل نحو ٥ نتيجة للموقع الجغرافي لقناة السويس بين الاقتصاديات الكبرى للتجارة العالمية هي آسيا من جهة وأوروبا وأمريكا من جهة أخرى.

المبحث الثاني

نصيب قناة السويس من التجارة العالمية

تظهر أهمية قناة السويس للتجارة العالمية من خلال الآثار المترتبة على غلق قناة السويس أمام التجارة العالمية أثناء الفترة من عام ١٩٦٧م ١٩٧٣م حيث أدى غلق قناة السويس إلي زيادة كبيرة في الأعباء الإضافية لتكاليف النقل وإلي اضطراب حركة التجارة العالمية وكان التأثير أكثر شدة علي التجارة البترولية بين الشرق الأوسط وأوروبا والتجارة المنقولة بحراً إلى دول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا فقد تحولت هذه الكميات البترولية إلي طريق رأس الرجاء الصالح مما أدى إلي ارتفاع تكاليف النقل وتأخر وصول البضائع الأمر الذي أحدث آثار اقتصادية بالغة.

وقد قدرت الخسائر التي تتحملها الدول التي تعتمد علي قناة السويس كوسيلة لنقل التجارة مع الدول الأخرى حوالي ١.٧ مليار دولار سنوياً تحملتها الدول المستفيدة للقناة وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري نظراً لدوران السفن حول رأس الرجاء الصالح. وتكبدت الدول النامية الواقعة جنوب القناة (مناطق الخليج العربي وجنوب شرق آسيا خسائر جسيمة نتيجة لإغلاق قناة السويس وقدرت إجمالي خسائر العالم بسبب إغلاق القناة خلال السنوات الثماني التي توقفت بها الملاحة بمبلغ حوالي ١٣.٦ مليار دولار. تستفيد قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً بالنسبة للدول القريبة منها حيث تعبر منتجات هذه الدول القناة بواسطة أسطول السفن المتخصص حسب نوعية البضائع وهو ما يشكل إجمالي الطلب علي قناة السويس.

- كلما زادت حركة التجارة بين الدول التي تستفيد منها قناة السويس كلما زاد الطلب على عبور القناة ولكن زيادة التجارة العالمية بين دول العالم البعيدة والتي لا تستفيد منها القناة لا تؤثر علي الطلب علي القناة حيث تسلك تجارة هذه الدول طرق ملاحية

أخري غير قناة السويس وتتجه إدارة هيئة قناة السويس إلى المحافظة على نصيب القناة من تجارة الحاويات العالمية واستخدام كافة السياسات السعرية التي تشجع ناقلات الحاويات للعبور من قناة السويس وعدم استخدام الطرق البديلة. كلما زادت حركة التجارة بين الدول التي تستفيد منها قناة السويس كلما زاد الطلب علي عبور القناة ولكن زيادة التجارة العالمية بين دول العالم البعيدة والتي لا تستفيد منها القناة لا تؤثر علي الطلب علي القناة حيث تسلك تجارة هذه الدول طرق ملاحية أخرى غير قناة السويس وتتجه إدارة هيئة قناة السويس إلي المحافظة علي نصيب القناة من تجارة الحاويات العالمية واستخدام كافة السياسات السعرية التي تشجع ناقلات الحاويات للعبور من قناة السويس وعدم استخدام الطرق البديلة. فيما يلي جدول يوضح نصيب قناة السويس من التجارة العالمية.

جدول رقم (٣)

نصيب قناة السويس من التجارة العالمية

السنوات	التجارة العالمية المنقولة بحرًا بالمليار طن	التجارة بقناة السويس مليون طن	(النسبة %)
2000	6.2	439.0	7.08%
2001	6.3	456.1	7.24%
2002	6.5	444.8	6.83%
2003	6.8	549.4	8.07%
2004	7.4	621.3	8.39%
2005	7.9	672.0	8.51%
2006	8.3	742.7	8.94%

9.86%	848.2	8.6	2007
10.22%	910.1	8.9	2008
9.18%	734.5	8.0	2009
9.51%	846.4	8.9	2010
9.87%	928.9	9.4	2011
9.47%	928.5	9.8	2012
9.15%	915.5	10.0	2013
9.52%	962.7	10.1	2014
9.69%	998.7	10.3	2015
9.10%	974.2	10.7	2016
9.29%	1,041.6	11.2	2017
9.99%	1,139.6	11.4	2018
10.59%	1,207.1	11.4	2019
10.44%	1,169.0	11.2	2020
10.89%	1,274.8	11.7	2021
12.04%	1,409.9	11.7	2022
13.52%	1,568.3	11.6	2023

Source: <http://www.suez canal.gov.eg/2024>.

- بلغت نسبة قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً أعلى مستوياتها في عام ٢٠١٣ لتسجل ١٣.٥٢% ويعتبر بذلك اعلي نقطة وصلها القناة بعد جائحة كورونا.

- علي الرغم من زيادة حجم التجارة العالمية فإن قناة السويس لم تستطع الحصول علي نصيب كبير من هذه الزيادة وذلك لعدة أسباب أهمها
- التطور التكنولوجي الكبير في صناعة النقل البحري.
- التغير في أنماط التجارة الخارجية.
- زيادة الطرق المنافسة والبديلة.
- بطء الإجراءات تحويل القناة إلى مركز لوجستي عالمي.
- زيادة الشركات متعددة الجنسيات التي تعمل علي تقليل التكاليف
- وقد اتجهت إدارة قناة السويس لزيادة نصيبها من التجارة العالمية
- فكان تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة
- وقد اتجهت إدارة قناة السويس لزيادة نصيبها من التجارة العالمية فكان تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة.

المبحث الثالث

دور قناة السويس الجديدة في دعم حركة التجارة العالمية

واجهت القناة تغيرات عالمية وإقليمية ومحلية حادة نتيجة للثورة التكنولوجية والاقتصادية والسياسية التي غيرت العالم خاصة في مجال النقل البحري للتجارة العالمية (٨) وتشمل هذه التغيرات تطور صناعة السفن أو الأحداث التي تمر بها التجارة العالمية أو إنشاء طرق بديلة لقناة السويس مما أدى إلي قيام الدولة بتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة وتهدف الدولة من هذا إلى مواكبة النمو المستقبلي لحركة التجارة العالمية التي تنمو بمتوسط ٣ في الظروف الاقتصادية السائدة بعيداً عن أوقات الأزمات أو الركود العالمي وتضاعف معدل النمو في قناة السويس ونجد أن قناة السويس قادرة علي استقبال جميع أحجام وحمولات سفن الأسطول العالمي فارغة أو حمولة خدمية حيث أن السفن التي تمر بكامل حمولتها تمثل ٦٠.٩% من ناقلات البترول المارة بالقناة و ٩٢.١% من ناقلات الصب الجاف مثل الحبوب، ١٠٠ من ناقلات الحاويات وباقي السفن المارة.

• في حين بلغ عدد السفن التي لم تستطع عبور القناة بكامل حمولتها عام ٢٠١٤م. ١٧١٤٨ سفينة تتوزع بواقع ٥٤٧ ناقلة بترول، ١٢٧ سفينة صب جاف واخري وهو ما يعني أن أي مشروعات مستقبلية لتطوير المجري الملاحي في اتجاه زيادة الطاقة الاستيعابية (التوسيع والتعميق) تستهدف مرور هذه السفن بكامل حمولتها بدلاً من العبور عام ٢٠١٤ بحمولة جزئية وسوف نعرض مشروع قناة السويس الجديد الذي افتتح في ٢٠١٥/٨/٤م كالتالي:

(أ) الأسس التي بنيت عليها فكرة المشروع:

- رفع القدرة التصريفية لنظام العبور في الوضع الحالي يحقق أكبر نسبة من الإزدواجية في قناة السويس مما يساعد علي تقليل زمن عبور السفن بالقناة وتقليل تكلفة الرحلة البحرية.
- استيعاب الزيادة المتوقعة في إعداد السفن نتيجة للزيادة المستمرة في حجم التجارة العالمية والتي تحملها كل أنواع السفن.
- التقليل من فترات توقف السفن بمناطق الانتظار بالمجري الملاحي مما يرفع من درجة تصنيفه عالمياً.

٤- القضاء المبدئي علي التفكير في إنشاء أي قنوات بديلة بالمنطقة.

(ب) أهداف المشروع:

- زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن في القناة لتصل إلى ٩٧ سفينة يومياً عام ٢٠٢٣م بدلاً من ٤٩ سفينة عام ٢٠١٤م.
 - زيادة عائدات القناة لتصل إلى ١٣.٢ مليار دولار عام ٢٠٢٣م بدلاً من ٥.٤٦٥ مليار دولار عام ٢٠١٤م.
 - خلق ما يقرب من مليون فرصة عمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة وخلق مجتمعات عمرانية جديدة.
 - تقليل زمن العبور بالنسبة لقافلتني الشمال ليكون ١١ ساعة بدلاً من ١٨ ساعة
- (ج) مدة تنفيذ المشروع وكيفية تمويله:

كان من المقرر تنفيذ مشروع حفر القناة الجديدة في ثلاث سنوات وقد تم تقليل المدة الزمنية إلي ١٢ شهر وقد قامت الحكومة المصرية لتمويل هذا المشروع بإصدار شهادات من خلال عروض السيولة الحكومية وشبه الحكومية (بنك قناة السويس الجديدة وتم تجميع حصيلة المشروع بمبلغ ٦٠ مليار جنيه سنوياً تستحق بعد خمس سنوات بفائدة ٢% ١% سنوياً وتطلب هذا سداد ٧.٦ مليار دولار سنوياً طبقاً لما هو متوقع من زيادة حجم التجارة العالمية مستقبلاً تستطيع القناة الجديدة تحقيق زيادة كبيرة من الإيرادات تمكنها من تغطية التكاليف بل وتحقيق زيادة كبيرة في الإيرادات.

(د) تكاليف إنشاء المشروع:

قدرت التكلفة الإجمالية لمشروع قناة السويس بنحو ٨.٢ مليار دولار بما يعادل ٦٠ مليار جنيه مصري بواقع ٤ مليار جنيه مصري للحفر الجاف لمسافة ٣٥ كم من إجمالي تكلفة المشروع ونحو ١٥ مليار جنيه مصر لأعمال التكريك والتعميق بطول ٧٢ كم وبحجم أعمال ٢٤٢ مليون متر مكعب من الرمال. وقدرت أعمال التكسيات وأحواض الترسيب ومرافق المعدات والمساعدات الملاحية بنحو ١٠ مليار جنيه فيما قدرت إنشاء مرافق القوات المسلحة بنحو ٢.١ مليار جنيه وذلك لربط الجانب الغربي بالجانب الشرقي جاري تنفيذ ٦ أنفاق بتكلفة تقديرية بمبلغ ٢٨.٩ مليار جنيه يتم تنفيذ هذه الأنفاق عن طريق الهيئة الهندسية للقوات المسلحة بالتعاون مع إدارات هيئة قناة السويس، ويوضح الجدول التالي تكاليف إنشاء مشروع قناة السويس الجديدة.

جدول (٤)

تكاليف إنشاء قناة السويس الجديدة

مراحل التنفيذ	العمل	بالمليار جنية	بالمليار دولار	الأهمية النسبية %
1	الحفر الجاف ٣٥ كم (٢٥٨ مليون متر مكعب)	4	4	67

25	15.00	15.00	أعمال تكريك وتعميق ٧٢ كم ٢٤٢ (مليون متر مكعب)	2
16.7	10.00	10.00	تكسيات - أحواض ترسيب - مرافق معدات - مساعدات ملاحية	3
3.50	2.10	2.10	مرافق القوات المسلحة	4
51.8	31.10	31.10	إجمالي تكلفة الحفر والتكريك والمرافق	
48.20	28.9	28.9	عدد ٦ أنفاق	5
100	60.00	60.00	إجمالي تكلفة القناة الجديدة والانفاق	

المصدر: الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس النشرة الدورية، اغسطس ٢٠١٥م

وقد تم تنفيذ مشروع القناة الجديدة ليصل الطول الإجمالي إلي ٧٢ كم ويشمل حفر المجري الملاحي بطول ٣٥ كم وتعميق ٢٤ متر و عرض ٣٢٠ متر عند صفحة الماء وبغاطس ٦٦ قدم بالإضافة إلى توسيع وتعميق التفريعات الغربية بمنطقة البحيرات المرة الكبرى بطول ٢٧ كم والتفريعة الغربية للملاحة بطول ١٠ كم.

(هـ) العوائد المتوقعة لمشروع قناة السويس:

(١) بالنسبة للتجارة الدولية: لمشروع قناة السويس الجديدة عدد من المزايا للتجارة الدولية المنقولة بحراً حيث أنه سيؤدي إلي:

• زيادة القدرة الاستيعابية للقناة الأمر الذي سيساعد في زيادة التجارة الدولية المنقولة بحراً عبر القناة.

• السماح بعبور السفن حتي غاطس ٦٦ قدم في كلا الاتجاهين بدلاً من عدد ٨ سفن فقط لقافلة الشمال وجميع السفن لقافلة الجنوب.

• تحقيق الأمان الملاحي لوجود قناة بديلة تضمن عدم توقف الملاحة عند حدوث أي حدث طارئ.

• خفض زمن الرحلة والذي يعني بدوره سرعة وصول البضائع للموانئ للتفريغ بالإضافة إلي زيادة عدد الرحلات للسفن المختلفة.

• تحقيق للعبور المباشر لعدد ٤٥ سفينة في كلا الاتجاهين مع تقليل زمن العبور ليكون ١١ ساعة بدلاً من ١٨ ساعة لقافلة الشمال وضم قافلة الشمال الثانية إلى قافلة الشمال الأولي ليكون العبور قافلة شمال وقافلة جنوب فقط ويوضح الجدول التالي الوفر الذي تحققه القناة الجديدة للتجارة الدولية.

جدول (٥) أثر قناة السويس الجديدة علي طول زمن الرحلة عن

طريق قناة السويس ورأس الرجاء الصالح زمن الرحلة باليوم

معدل التغير %	الوفر المتوقع	الوفر الحالي	زمن الرحلة باليوم		إلى	من
1.5%	19.4	19.10	33.7	14.6	لافييرا	رأس تنورا
2%	15.10	14.80	34.90	20.10	روتterdam	
2.7%	11.3	11.00	36.90	25.90	نيويورك	
0.9%	31.20	30.90	35.00	4.10	بيراابوس	جده
2.1%	14.10	13.80	33.60	19.80	روتterdam	
2.7%	11.10	10.80	36.70	25.90	روتterdam	سنغافورة
2.8%	10.7	10.4	45.3	35	روتterdam	طوكيو

Source: %<http://www.suezcanal.gov.eg>1/2/2015

تم إعداد بيانات الجدول باقتراض متوسط سرعة السفينة ١٦ عقدة في الساعة (٣٢٠ ميل بحري في اليوم).

من الجدول يتضح ما يأتي:

نجد أن مشروع قناة السويس الجديدة سوف يؤدي إلى زيادة الوفر للطرق المختلفة بنحو ٧ ساعات (٢٩ يوم) خاصة للسفن المتجهة جنوب القناة حيث أنه سوف يتزايد الوفر عن طريق القناة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح للتجارة المنقولة من ميناء لا فييرا إلى رأس تنورة من ١٩.١ يوم إلى ٩.٤ يوم.

- وسوف يزداد الوفرة عن طريق القناة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح للتجارة المنقولة عبر القناة من ميناء روتردام إلى ميناء طوكيو من ٠.٤ يوم إلى ٠.٧ يوم.
- ونجد أن العامل المؤثر في القناة يتمثل في النمو المطرد في إجمالي الحمولات وليست أعداد السفن، خاصة أن القناة تجاوزت فعلياً متوسط طاقتها الاستيعابية ولن تستطيع مجاراة النمو العالمي في حركة التجارة الدولية دون تنفيذ ازدواج جديد عبر قناة السويس الجديدة التي تتضمن حفر ٣٥ كم إلى جانب تعميق ٣٧ كم ليصل طول القناة الجديدة إلى ٧٢ كم.

(٢) بالنسبة للاقتصاد المصري:

شهد الاقتصاد المصري خلال أعوام (٢٠١١م، ٢٠١٢م، ٢٠١٣م) تراجعاً في معدلات النمو الاقتصادي صاحبها ارتفاع في معدل البطالة وتراجع في متوسط نصيب الفرد من الناتج وهو ما كان سبباً محفزاً للقيام بتنفيذ مشروع قناة السويس ومشروع تنمية إقليم قناة السويس باعتبارهما من المشاريع القومية التي يتوقع أن يكون لها أثر كبير على الاقتصاد المصري في الفترة المقبلة. ويوضح الجدول التالي تطور أداء الاقتصاد المصري ومساهمة قناة السويس في الناتج.

جدول (٦)

تطور أداء الاقتصاد المصري خلال الفترة من (٢٠٠٦م إلى ٢٠٢٤م)

إيرادات قناة السويس		معدل البطالة	الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة		السنوات
معدل النمو %	مليون دولار أمريكي		معدل النمو	بالمليار جنية	
	3558.8	9.6		3.95	2005/06
18.8%	4169.6	9.7	3.0	4.23	2006/07
12.7%	5155.2	9.8	3.2	4.53	2007/08
18.50%	4720.6	9.9	3.5	4.74	2008/09
12.6%	4516.8	10	3.7	4.98	2009/10
15.7%	5052.9	11	4.0	5.07	2010/11

0.3%	5207.8	12	4.1	5.19	2011/12
12.5%	5031.8	13	4.2	5.30	2012/13
10.3%	5369.1	12.5	4.3	5.45	2013/14
11.2%	5361.7	12	4.5	5.69	2014/15
12.3%	5121.6	11.5	4.7	5.94	2015/16
12.4%	4945.3	11	4.9	6.19	2016/17
12.8%	5706.7	10.5	5.2	6.52	2017/18
12.6%	5730.7	10	5.5	6.88	2018/19
12.4%	5805.7	9.5	5.9	7.12	2019/20
11.9%	5911.2	9	6.1	7.36	2020/21
12.1%	6996.8	8.5	6.4	7.84	2021/22
11.8%	8759.6	8	6.8	8.14	2022/23

Source: <http://www.umf.org/external/datamapperwinde.php19/2/2024>

من الجدول يتضح ما يأتي: على الرغم من التراجع في معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي إلا أن مساهمة قناة السويس في الناتج استمرت في التزايد نتيجة للتزايد المستمر في تحقيق معدلات نمو متواصلة في الإيرادات حيث بلغت الإيرادات في عام ٢٠١٣م نحو ٣٥ مليار جنيه محققة معدل نمو بنسبة ١٢.٥ ووصلت في عام ٢٠٢٣ إلى نحو مليار جنيه بنسبة نمو % مقارنة بعام ٢٠١٣م كما ارتفعت مساهمة القناة في الناتج من في عام ٢٠١٠م إلى في عام ٢٠٢٣م.

ولمشروع قناة السويس الجديدة عدد من المزايا نتوقع أن تنعكس على الاقتصاد المصري وهي:

- رفع معدل الادخار المحلي المصري الإجمالي، وتوجيه الادخار إلى تمويل الاستثمار في رأس المال الاجتماعي الذي يترتب عليه زيادة معدل النمو المتوقع للدخل القومي بطريقة مباشرة وغير مباشرة، ومن ثم زيادة نصيب متوسط الفرد من ذلك الدخل.

- تهدف الحكومة من هذا المشروع إلى التخفيف من وطأة أزمة التضخم في الاقتصاد المصري من خلال إتباع أسلوب تمويلي للمشروع من موارد حقيقية، وليس تمويل تضخمي مواجهة.
- أزمة البطالة في الاقتصاد المصري، حيث يتوقع أن يوفر ذلك المشروع حول المليون وظيفة جديدة خلال العشر سنوات القادمة.
- ربط الجانب الشرقي بالجانب الغربي للقناة من خلال تنفيذ عدد ٦ أنفاق مما يسهل حركة الانتقال من وإلى سيناء.
- التأثير الإيجابي علي مشروعات التنمية بمنطقة قناة السويس وتعتبر خطوة علي الطريق لإنجاح المشروع ودفع عجلة الاقتصاد المصري للأمام الذي سيحول مصر إلي مركز تجاري لوجستي عالمي.
- خلق مجتمع عمراني بمنطقة القناة وتحويلها إلي منطقة جذب سياحي وتجاري وتحقيق زيادة في فرص العمل في المنطقة في التخصصات المختلفة التي تسير طبيعة العمل بالمنطقة.
- زيادة دخل مصر من العملات الأجنبية والتي تحتاجها مصر وذلك نتيجة للاستفادة من الموقع من مرور السفن والخدمات البحرية التي تقدم لهذه السفن العابرة لقناة السويس.
- زيادة ثقة المجتمع الملاحي والنقل البحري في الاقتصاد المصري وقدرته علي تطوير نفسه في هذا المجال.
- أن تحويل قناة السويس من مجرد ممر مائي إلي منطقة بحرية عالمية لوجستية صناعية وعمرانية متميزة يعني أن القناة الجديدة تشكل قيمة مضافة للاقتصاد القومي تتمثل في زيادة الدخل الناجم عن مضاعفة إيرادات قناة السويس وقيام مناطق صناعية واقتصادية وإنشاء وتطوير سلسلة من الموانئ وتنشيط كافة عوامل الإنتاج الأخرى كل هذا سيؤدي إلي انعكاسات إيجابية على الاقتصاد المصري.
- رفع الطاقة التصديرية للاقتصاد المصري وما يترتب عليه من زيادة موارد الدولة من النقد الأجنبي.

مما يلي جدول يوضح موقف قناة السويس بعد تنفيذ القناة الجديدة.

جدول رقم (٧) التأثيرات والنتائج لمشروع قناة السويس الجديدة علي القناة الحالية

البيان	الموقف الحالي	الموقف بعد المشروع
زمن عبور قافلة الشمال الأولى من بورسعيد المتجهة جنوباً	١٨ ساعة تقريباً شاملة الانتظار بالبحيرات	١١ ساعة تقريباً عبور مباشر
عدد ساعات الانتظار بالبحيرات المرة الكبرى طبقاً لكثافة السفن العابرة	١١ - ٨ ساعة انتظار بالبحيرات	٣ ساعات انتظار في حالة زيادة عدد السفن عن ٤٥ سفينة
زمن انتظار قافلة الشمال الثانية التي تقوم بالرباط بتفريعة البلاح الغربية	انتظار ٨-٦ ساعات طبقاً لأعداد سفن قافلة الجنوب	تم ضم قافلة الشمال الثانية إلى قافلة الشمال الأولى (توفير لزمن انتظارها بالبلاح)
عدد السفن ذات الغاطس أكبر من ٤٥ قدم وحتى ٦٦ قدم التي يكن عبورها في اليوم	قافلة الشمال لا تزيد عن ٨ سفن قافلة الجنوب يمكن عبور جميع السفن	يمكن مرور ٤٥ سفينة ذات الغاطس فوق ٤٥ في ٦٦ قدم دون توقف على كلا الاتجاهين
العبور المباشر للقوافل دون توقف	قافلة واحدة فقط عبور مباشر	السماح لعبور عدد ٤٥ سفينة في كلا الاتجاهين عبور مباشر دون توقف
الأمان الملاحي	يحدث توقف الحركة الملاحية عند أي حادث	وجود قناة بديلة تضمن عدم توقف حركة الملاحة لأي حادث طارئ

الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس النشرة الاقتصادية اغسطس ٢٠٢٣م.

الخلاصة: تساعد القناة الجديدة علي تحقيق ثقة أكبر في خدمات النقل البحري علي جميع المسارات الرئيسية من الشرق إلى الغرب مع تقليل زمن الرحلات وبشكل خاص عن المسارات الزمنية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ومنطقة الخليج العربي نتيجة تقليل أوقات الانتظار وهو تمثل نواه لتحويل القناة مركز لوجستي

المبحث الرابع

تحليل لأثر المتغيرات الجيوسياسية الإقليمية والعالمية والتغيرات المناخية...

وأثرها على حركة التجارة العالمية بقناة السويس

تؤكد الأحداث الجيوسياسية والمناخية العالمية وجه الترابط بين الاقتصادات العالمية الحديثة وتعطيل سلاسل التوريد العالمية، وإحداث تحولات كبيرة في الأسواق العالمية، حيث إن هناك تصاعدًا كبيرًا في التحديات والأزمات التي تهدد استقرار الاقتصاد العالمي بشكل عام وقطاع الشحن بصفة خاصة. بداية من الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة في أكتوبر ٢٠٢٣، تلاها الهجمات التي تشنها جماعة الحوثيين في البحر الأحمر بالإضافة إلى بعض المتغيرات التي نشأت مؤخرًا كانهخفاض منسوب المياه في قناة بنما، وإبرام إثيوبيا اتفاقية مع أرض الصومال لتأمين منفذ لها على البحر الأحمر كل تلك التحديات مجتمعة أحدثت اضطرابا في قطاع اللوجستيات لا سيما الشحن البحري، مما أدى بدوره إلى تفاقم حدة الأزمات التي تواجه الاقتصاد العالمي نظرًا لارتفاع أسعار الشحن، واضطراب حركة التجارة العالمية.

تجدر الإشارة إلى أنه منذ عام ٢٠٢٣، شهد قطاع الشحن واللوجستيات مجموعة من الأزمات الحادة والتي أدت إلى تشديد استقرار سلاسل الإمداد والتوريد العالمية، لا سيما في ظل تصاعد الأزمات الاقتصادية والسياسية والمناخية العالمية، وتتمثل أبرز تلك التهديدات في:

أولاً: الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة؛ ففي أكتوبر ٢٠٢٣ قام مقاتلون من فصائل المقاومة الفلسطينية باجتياز حاجز إسرائيل - غزة، وأعلنت إسرائيل بعد ذلك الحرب على حركة حماس وتسبب حصار قطاع غزة في تدهور مسار التنمية، كما أدى إلى أزمة إنسانية مضيئة.

ثانياً: هجمات الحوثيين في البحر الأحمر بدأت جماعة الحوثي في شن هجمات على السفن التي تعبر البحر الأحمر منذ نهاية نوفمبر ٢٠١٣ وذلك احتجاجاً على الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة. ورداً على تلك الهجمات شنت الولايات المتحدة وبريطانيا ضربات في الثاني عشر من يناير ٢٠٢٤ ضد أهداف لجماعة الحوثي بالمسيرات والصواريخ الباليستية. وكنيجة لتلك الهجمات الولايات المتحدة بعمليات عسكرية ضد لحوثيين، وترتب على ذلك تعطيل حركة الشحن في البحر الأحمر وقناة السويس، واضطراب سلاسل التوريد العالمية مرة أخرى.

ثالثاً: الاتفاق الإثيوبي مع أرض الصومال أبرمت إثيوبيا في الأول من يناير ٢٠١٤ اتفاقاً مع إقليم أرض الصومال للوصول إلى البحر الأحمر وذلك بهدف إقامة قاعدة بحرية تجارية إثيوبية بالقرب من ميناء بربرة لمدة من عام، في مقابل حصول أرض الصومال على حصة بنسبة ٢٠% من الخطوط الجوية الإثيوبية فيما أعلنت الحكومة الصومالية رفضها للاتفاقية وأعلنت أنها ستتصدى لها بكل الوسائل القانونية

رابعاً: جفاف قناة بنما تواجه قناة بنما منذ نهاية عام ٢٠٢٣ تحدياً كبيراً يتمثل في موجة جفاف ببحيرات الاخويلا وجاتون مما أدى إلى حدوث أزمة جديدة بقطاع الشحن العالمي. وتفاقت الأزمة إثر المناوشات الحربية في البحر الأحمر بين القوات الأمريكية والحوثيين في اليمن لتزيد من أزمة حركة الشحن التجاري العالمية التي من الأساس تواجه اختناقات بفعل جفاف قناة بنما، والتي تؤثر بشكل خاص في التجارة الأمريكية التي باتت في حيرة للبحث عن بدائل موثوقة للمرور وقد تسبب الجفاف في قناة بنما في انخفاض مستويات المياه في القناة عن أي وقت سابق مما أجبر القناة على تقليص عدد السفن التي تمر بها. وقد أدى كل هذا إلى زيادة التأخيرات وزيادة تكاليف الشحن.

تداعيات التهديدات الإقليمية والدولية على قطاع اللوجستيات والشحن يُعد البحر الأحمر أحد أهم الشرايين الحيوية في نظام الشحن العالمي، فهو يربط ثلاث قارات هي آسيا وأوروبا وإفريقيا، ويمر من خلاله حوالي ثلث حركة تجارة الحاويات العالمية وجاءت هجمات الحوثيين لتسلط الضوء على العلاقة الطردية بين الشحن ودوره في الاقتصاد

العالمي، فعلى سبيل المثال، في عام ٢٠١٩، هاجمت إيران عدة ناقلات نفط في مضيق هرمز، مما دفع العديد من شركات الشحن إلى اختيار طريق رأس الرجاء الصالح، وفي عام ٢٠٢١، أدى جنوح إحدى السفن في قناة السويس إلى احتجاز بضائع بقيمة ١٠ مليارات دولار في كل يوم من الأيام الستة التي كانت فيها القناة معطلة. ومؤخرًا، أدى الجفاف في قناة بنما إلى تفاقم مشكلات الشحن بعد انخفاض طاقة عمل القناة والتي كان يمر عبرها منذ عام ٢٠٢٣، شهد قطاع الشحن واللوجستيات مجموعة من الأزمات الحادة والتي أدت إلى تهديد استقرار سلاسل الإمداد والتوريد العالمية، لا سيما في ظل تصاعد الأزمات الاقتصادية والسياسية والمناخية العالمية.

٥% من تدفقات التجارة العالمية. وفي ضوء ذلك، سيتم تناول تداعيات الأزمات والاضطرابات سائلة الذكر، على قطاع الشحن واللوجستيات.

قرار شركات الملاحة الكبرى بتعديل مسار السفن مع تصاعد هجمات الحوثيين اتخذت شركات الملاحة الكبرى قرارًا بالابتعاد عن البحر الأحمر وقناة السويس وسلوك طريق رأس الرجاء الصالح، مما ترتب عليه التقاف السفن المنطلقة من الشرق الأقصى نحو أوروبا حول الأسواق الإفريقية عبر طريق رأس الرجاء الصالح ونتيجة لتغيير مسار السفن زاد وقت الشحن أسبوعًا إضافيًا بالإضافة إلى ٣٥٠٠ ميل بحري، إضافي، وهو ما أدى إلى ببطء حركة التجارة وزيادة تكاليف الشحن.

وبالمقارنة بين طول وزمن الرحلة البحرية بين عدة موان عبر طريقي البحر الأحمر وقناة السويس ورأس الرجاء الصالح، نجد أن طريق البحر الأحمر وقناة السويس أقصر من طريق رأس الرجاء الصالح، وعقب زيادة التوترات في البحر الأحمر وتحويل مسار السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح أدى ذلك إلى ارتفاع التكلفة، بالإضافة إلى ارتفاع تكلفة التأمين على السفن بسبب تلك التهديدات. وهو ما سيكون له مردود سلبي على المستهلك النهائي، بالإضافة إلى تأخير عمليات التسليم، مما سيؤدي بدوره إلى تحميل أعباء إضافية على عمليات الإنتاج للدول المستوردة للمواد الخام والسلع الوسيطة.

ارتفاع تكاليف شحن البضائع وفقاً للتقرير الصادر عن شركة "فريتوس دوت كوم متعددة الجنسيات المختصة في عمليات الشحن ورصد البيانات المتعلقة بصناعة النقل البحري، زادت أسعار شحن الحاويات على المدى القصير بين آسيا وأوروبا والولايات المتحدة بنسبة ١٧٣٪ وذلك بسبب انخفاض الطاقة الاستيعابية للسفن بعد هجمات الحوثيين. وتجاوز سعر شحن البضائع في الحاوية ذات الـ ٤٠ قدماً (من قارة آسيا إلى شمال أوروبا أربعة آلاف دولار، كما ارتفعت تكلفة الشحن بين الأسواق الآسيوية والساحل الشرقي الأمريكي بنسبة ٠٠٪ (٧) كما حدث ارتفاع في مؤشر شحن الحاويات العالمي، حيث أخذ المنحنى الاتجاه التصاعدي، وبلغ ذروته في شهر يناير ٢٠٢٤، ومع تزايد وتيرة الصراع في البحر الأحمر، فقد ارتفعت أسعار الشحن البحري بين الشرق الأقصى وأوروبا بنسبة ١٢٤٪.

• ارتفاع تكاليف التأمين على السفن من بين التأثيرات الأشد وطأة التي سببتها التهديدات التي تواجه السفن المارة في البحر الأحمر، ارتفاع تكلفة تأمينها، ما يعني زيادة أسعار السلع المنقولة في هذه السفن لتغطية تكاليف زيادة بوليصة التأمين من من بين التأثيرات الأشد وطأة التي سببتها التهديدات التي تواجه السفن المارة في البحر الأحمر، ارتفاع تكلفة تأمينها، ما يعني زيادة أسعار السلع المنقولة في هذه السفن لتغطية تكاليف زيادة بوليصة التأمين من المخاطر.

المخاطر. فعندما تبحر السفن نحو المناطق مرتفعة المخاطر تقوم بإخطار شركات التأمين الخاصة، وذلك لوضع تكلفة تأمين إضافية. مثال: كانت قيمة بوليصة تأمين المخاطرة تبلغ ٠.٧٠٪ من القيمة الإجمالية الحمولة السفينة، وذلك في ديسمبر ٢٠٢٣ ولكنها بعد تلك الأوضاع ارتفعت إلى نحو ٠.٥ - ٠.٧ (من قيمة السفينة).

• ارتفاع أسعار النفط من العوامل الرئيسية التي دفعت سعر النفط الخام للارتفاع هي المخاطر الجيوسياسية، وذلك بعد توقف العديد من ناقلات النفط الكبرى عن شحن النفط الخام عبر البحر الأحمر بسبب الهجمات على السفن حيث أجبرت الهجمات ناقلات النفط الشركات على تحويل شحناتهم حول الطرف الجنوبي لإفريقيا بدلاً من المرور في البحر الأحمر، مما عطل إمدادات النفط الخام.

كما تعد المضائق البحرية من المناطق المؤثرة في تمرير النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، وفي حالة تعرض هذه الممرات لاختناقات أو إغلاق فسيؤدي هذا إلى إصابة الأسواق الطاقة بأزمة إمدادات تؤثر في أسعارها ومستوى مخزونات النفط والطاقة الاستراتيجية في الدول الصناعية الكبرى اضطراب حركة التجارة العالمية: أدى طول مسار رحلات السفن عبر طريق رأس الرجاء الصالح إلى زيادة تكاليف استهلاك الوقود، فضلاً عن تكاليف التأخير بالنسبة للمصدرين والمستوردين والمستخدمين النهائيين، مما تسبب في حدوث اضطراب في حركة التجارة العالمية، مع خفض معدل الحاويات المنقولة بالبحر الأحمر لأكثر من النصف.

تهديد البضائع ذات مدد الصلاحية القصيرة: إن البضائع ذات مدة الصلاحية القصيرة تكون أكثر عُرضة لمخاطر النقل، وذلك في الوضع الراهن الذي تسلك فيه السفن طرقاً أطول لتجنب الهجمات والتهديدات. فعلى سبيل المثال، لا يمكن للسلع القابلة للتلف (مثل منتجات الألبان) أن تتحمل طرق الشحن الطويلة، مما قد يترتب عليه انخفاض حجم الصادرات العالمية من تلك السلع.

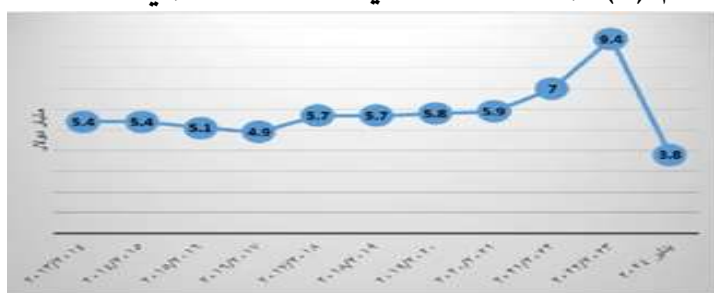
تأثر قناة السويس:

ضعف حركة الشحن في القناة: يمر حوالي ١٠ - ١٥% من تجارة النفط العالمية من قناة السويس، ولذلك فهي تُعد أحد أهم مصادر النقد الأجنبي لمصر. ولقد تأثرت حركة مرور السفن بالقناة بعد هجمات البحر الأحمر، ووفقاً لوكالة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد"، خلال شهري نوفمبر وديسمبر ٢٠٢٣ انخفضت حركة الشحن بالقناة ٤٥%، كما انخفضت شحنات الحاويات بنسبة ٨٢% حتى ١٩ يناير ٢٠٢٤.

انخفاض إيرادات قناة السويس من ٢٠١٤ إلى يناير ٢٠٢٤: نتيجة لتحويل مسار السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح، تضررت إيرادات قناة السويس بشكل كبير، وهو ما يمكن ملاحظته من خلال الشكل التالي؛ حيث انخفضت إيرادات قناة السويس بنسبة ٤٠% في ١٢ يناير ٢٠٢٤، وذلك بالمقارنة بالمستويات نفسها في عام ٢٠٢٣. ففي تلك الفترة كانت الدولة المصرية قد حققت ارتفاعاً ملحوظاً في إيرادات قناة السويس بلغ

٩.٤ مليارات دولار. كما انخفض عدد السفن المارة بقناة السويس إلى ٥٤٤ حتى ١٢ يناير ٢٠٢٤ ، مقارنة ب ٧٧٧ في الفترة نفسها من ٢٠٢٣.

شكل رقم (١) إيرادات قناة السويس من ٢٠١٤ إلى يناير ٢٠٢٤



المصدر: البنك المركزي المصري

إجهاذ سلاسل التوريد كتأثير مباشر للتوترات التي شهدتها قطاع الشحن العالمي، تأثرت سلاسل الإمداد والتوريد العالمية بشكل كبير ووفقاً لمنصة الخدمات اللوجستية الرقمية، أدى طول مسار الشحن للبضائع إلى التأثير بشكل سلبي في التوريد العالمي ويمكن أن يؤدي الاستمرار في تعطل الإمدادات إلى حدوث مشكلة في القطاعات الإنتاجية بالعالم، مما يزيد من ارتفاع معدلات التضخم وبالتالي ارتفاع أسعار المواد الغذائية، والذي يمكن أن يضر بالأمن الغذائي في العالم، ووفقاً للشكل التالي يوضح هذا المؤشر تقديراً لسعة الشحن المقيدة، وحالة طول زمن الشحن من ميناء إلى ميناء (الخط الأسود). كما يرتبط المؤشر بأسعار الشحن، والتي تتأثر بالتغيرات قصيرة الأجل في العرض والطلب، وتوضح المساحة الوردية التوقعات للفترة من يناير ٢٠٢٤ حتى مايو ٢٠٢٤

شكل رقم (٢)

سعة الشحن وطول زمن الشحن وأسعار الشحن (مليون حاوية مكافئة)



المصدر: خبراء مجموعة البنك الدولي استناداً إلى مجموعات البيانات المقدمة من **Marine Traffic** ومؤشر شنغهاي للشحن بالحوايات

ارتفاع معدلات التضخم يمكن أن يؤدي ارتفاع أسعار الشحن البحري واضطراب سلاسل الإمدادات إلى ارتفاع التضخم في الاقتصاد العالمي، وهو ما سيعمل على وجود بعض التحديات أمام البنوك المركزية الرئيسية فيما يتعلق بمسار خفض معدلات الفائدة المتوقع والتيسير الكمي بالإضافة إلى تباطؤ حجم التجارة العالمية الأمر الذي سيؤدي في نهاية المطاف، إلى التأثير السلبي في الاقتصاد العالمي، لا سيما معدلات النمو الاقتصادي.

تتامي تأثير صفار الفاعلين في سلاسل التوريد شهدت الفترة الأخيرة دوراً بارزاً الصغار الفاعلين الدوليين والفاعلين من غير الدول، مثل: جماعة الحوثي وحركة حماس، حيث تسبب دورهم في التأثير في سلاسل التوريد العالمية بطرق غير متوقعة، لا سيما في ظل تشتت القوى الدولية الكبرى، مما يؤدي إلى زيادة تقلبات الأوضاع الاقتصادية عالمياً.

تهديد صناعة السيارات تأثر بعض شركات صناعة السيارات بشكل كبير، بعد هجمات الحوثيين، حيث أوقفت شركة «تسلا» في ألمانيا وشركة «فولفو» للسيارات في بلجيكا، و«سوزوكي» في المجر خطوط إنتاج معينة للمركبات مما وضع صناعة السيارات في خطر بسبب اعتمادها على عمليات التصنيع والتي لا تتضمن وجود مخزونات كبيرة من المكونات.

ارتفاع الطلب على الشحن الجوي: وفقًا لبيانات الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) ، يُعد الشحن الجوي مكلفًا مقارنةً بنظيره البحري، مما يضعه في وضع غير تنافسي فيما يتعلق بالسلع الضخمة ذات هامش الربح المنخفض، وأدت تلك العوامل إلى انخفاض مساهمته في حركة التجارة العالمية إلى أقل من ١%. وكان هناك استقرار نسبي في أسعار الشحن الجوي، لكن بعد الأزمات الأخيرة أظهرت بيانات منصة الحجز والدفع للشحن الدولي (فريتوس) ارتفاع أسعار الشحن من الصين إلى أوروبا بنسبة ٩١% وتعقبا على تلك الأزمات، فقد ارتفع عدد شركات الصناعات التحويلية التي اتجهت لنقل السلع الخاصة بها من خلال الشحن الجوي، مما أدى إلى تحقيق قطاع الشحن الجوي استفادة كبيرة وهناك توقعات من قبل شركات الشحن العالمية باحتمالية ارتفاع عدد الشركات التي يمكن أن تلجأ إلى الشحن الجوي في حال استمرت أزمة البحر الأحمر.

ارتفاع الطلب على الشحن عبر السكك الحديدية: كنتيجة للاضطرابات التي يشهدها البحر الأحمر، ارتفع أيضًا الطلب على الشحن والنقل بواسطة السكك الحديدية، حيث ارتفع الطلب على السلع ذات القيم العالية، مثل: الهواتف وأجهزة الكمبيوتر، مما أدى إلى زيادة الطلب على وسائل النقل الأسرع مقارنةً بالشحن البحري. ففي منتصف ديسمبر ٢٠٢٣ قامت المملكة العربية السعودية بإنشاء جسر يري من بحر العرب إلى البحر المتوسط لإتاحة إمكانية وصول السلع والبضائع من موانئ الخليج إلى المملكة، وصولاً إلى ميناء حيفا، كبديل لباب المندب وقناة السويس.

التحول إلى ما يسمى "النقل متعدد الوسائط": تحاول الشركات الآن التحول إلى ما يسمى النقل متعدد الوسائط للحفاظ على سلاسل التوريد العالمية، والذي يتضمن طريقًا بحريًا وجويًا مشتركًا، فبعض الشركات مثل شركة الشحن الألمانية الرائدة "هيلمان وورلد وايد لجيستيكس" شهدت زيادة في الطلب على الطريق الجوي والبحري المشترك للسلع الاستهلاكية، مثل الملابس والإلكترونيات والمواد التقنية.

ظهور مشروعات توفر طرقًا بديلة عن البحر الأحمر: بدأت خطوط الشحن العالمية عقب هجمات البحر الأحمر بالتفكير في طرق جديدة، وفيما يلي بعض الطرق البرية والمائية البديلة التي تواتر الحديث عنها مؤخرًا.

أولاً: الممر البري بين الخليج وإسرائيل

قامت شركة (Trucknet Enterprise Ltd) الإسرائيلية باستخدام الممر البري بين الخليج وإسرائيل، من الموانئ في الإمارات والبحرين عبر السعودية والأردن، إلى إسرائيل ثم إلى أوروبا. وتعد هذه هي المرة الأولى التي يتم فيها فتح طرق تجارية في قلب منطقة الشرق الأوسط، في محاولة لتخطي أزمة البحر الأحمر، وكانت الشركة قد اختبرت هذا الممر في عام ٢٠١٣، ومن أبرز عيوبه أنه سيظل حلاً متخصصاً للشحنات إلى إسرائيل على وجه التحديد ومن مميزاته، المساعدة في سهولة تدفق التجارة من خلال مواني المنطقة (مثل ميناء جدة)، بالإضافة إلى تقليل مدة رحلة البضائع التي تستغرقها من ميناء جبل علي إلى ميناء حيفا الإسرائيلي إلى ٤ أيام، مقارنة بالمدة التي تستغرقها رحلة البضائع حول طريق رأس الرجاء الصالح والتي قد تصل إلى عشرة أيام.

ثانياً: العمر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط (IMEC)

أدت الحرب الإسرائيلية على غزة إلى إعاقة تنفيذ مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط، الذي تم الإعلان عنه في قمة مجموعة العشرين في الهند ٢٠٢٣ (٢٢) كما عانت الهند - التي يمر جزء كبير من تجارتها البحرية عبر البحر الأحمر من الهجمات الأخيرة للحوثيين في البحر الأحمر، ولذلك تحاول فتح ممرات بديلة لتصدير بضائعها إلى أوروبا وإفريقيا مثل ممر النقل الدولي الشمال الجنوب وهو مصر نقل متعدد الوسائط ويجمع بين الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق البحرية التي تربط روسيا والهند عبر آسيا الوسطى وإيران. وقد ركزت الهند على تطوير السكك الحديدية التي استثمرت فيها بالفعل، فضلاً عن تطوير ميناء "تشابهار" الذي وقعت عام ٢٠١٦ اتفاقية مع إيران لنقل بضائعها من هذا الميناء إلى آسيا الوسطى وروسيا، ورغم أن السلطات الهندية لم تتخذ إجراءات فعالة لتطويره خلال السنوات السبع

الماضية بسبب التدخل الأمريكي، فإنه مع بداية التوترات في البحر الأحمر، تطلعت نيودلهي مرة أخرى إلى تطويره،

ثالثاً: ممر "لوبيتو" وممر "تشيناى- فلاديفوستوك "

تعد الممرات البديلة مثل ممر "لوبيتو" وممر "تشيناى فلاديفوستوك"، من من الخيارات المحتملة البديلة المطروحة في الوقت الراهن، وهو خط سكك حديدي لنقل المعادن في وسط إفريقيا، حيث يربط الكونغو الديمقراطية بزامبيا وميناء لوبيتو في أنجولا بدعم أمريكي.

ومن ناحية أخرى يتمتع ممر "تشيناى- فلاديفوستوك" بمميزات عديدة، خاصة فيما يتعلق بتأمين موارد الطاقة. كما أنه مفيد لدولة الهند بشكل كبير، من أجل توفير الموارد الحيوية لاقتصادها، خاصة في ضوء أزمة البحر الأحمر، ما يجعل تطويره جزءاً لا يتجزأ من خطط الهند الأوسع.

بالإضافة إلى بعض الممرات الأخرى مثل:

الشحن المباشر من الموانئ الآسيوية إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية عبر المحيط الهادئ؛ حيث من الممكن أن يصبح هذا الطريق بديلاً للسواحل الشرقية الأمريكية، وذلك من خلال وصول البضائع أولاً إلى الشواطئ الغربية للولايات المتحدة ثم الانتقال براً داخل الولايات المتحدة، ثم الوصول إلى الوجهة النهائية شرق الولايات المتحدة.

الشحن البري من خلال خط السكك الحديدية بين الصين وأوروبا (CRA): وهو خط بري للسكك الحديدية توفره شركة (CRA) من الصين وحتى دول وسط آسيا، وصولاً إلى أوروبا.

• تعمل روسيا على الترويج لممر بحر الشمال الممتد على طول الساحل السيبيري منذ سنوات عديدة، أي الالتفاف حول روسيا لنقطة الالتقاء في أوروبا.

- من جانب آخر عاد الحديث عن مشروع قناة بن جوريون والمخطط لها ربط ميناء إيلات على البحر الأحمر بميناء عسقلان على البحر المتوسط والمتاخم للحدود الشمالية لقطاع غزة، والتي من المتوقع أن تكون منافسًا لقناة السويس.

- كذلك يعد مشروع رد ميد Red med من مشروعات مبادرة الحزام والطريق، والذي يهدف للربط بين ميناء إيلات ومرفأً أشدود عبر القطار.

في ضوء ما سبق يتضح تنامي اهتمام الدول بالشحن من خلال السكك الحديدية من أجل تطوير وتسهيل حركة التجارة العالمية، والذي يُعد بديلاً للشحن البحري، بالإضافة إلى درجة الموثوقية وفعالية التكلفة في أوقات المخاطر وانعدام الاستقرار البحري وتقليل انبعاثات الكربون. ومن هذا المنطلق يسعى مختلف الدول لتدشين المزيد من الممرات بالاعتماد على السكك الحديدية، وهنا تمكن الإشارة إلى أن الصين كانت الدولة الوحيدة التي أدركت هذا الأمر منذ سنوات، وبدأت التحرك بناءً عليه، من خلال مبادرة "الحزام والطريق"، كذلك تبرز ضرورة التركيز على أهمية دور وكلاء الشحن، وحثهم على تقديم حلول مبتكرة للحفاظ على تدفق البضائع حتى في أوقات الأزمات، وذلك باعتبار أن الشحن بالسكك الحديدية يحقق التوازن بين التكلفة والسرعة مع وجود طرق برية مستقرة تتجاوز المخاطر البحرية. كما تتضح أهمية الاعتماد على "الشحن الهجين" خلال الفترة الراهنة وهو الشحن الذي يجمع بين الشحن بالسكك الحديدية والشحن الجوي.

وختاماً، يمكن القول إن بعض المتغيرات الجيوسياسية والمناخية مثلت تحدياً جديداً أمام الاقتصاد العالمي، والتي أثرت بشكل مباشر في قطاع الشحن العالمي الذي يمثل نقطة التقاء جميع الأطراف في سلاسل التوريد العالمية. كما كان لهجمات الحوثيين في البحر الأحمر تداعيات وتأثيرات مباشرة وغير مباشرة في قطاع النقل البحري، بالإضافة إلى التأثير السلبي في سلاسل التوريد العالمية وذلك في ضوء اختناق قطاع النقل والشحن البحري، ومن المرجح أن تشهد الفترة المقبلة استمرار الاضطرابات في قطاع النقل البحري، وهو ما قد تكون له انعكاسات كبيرة على الاقتصاد العالمي.

ولذلك قام الباحثين بأجراء تحليل مصغر من اجل ايضاح الرؤية الاقتصادية لقناة السويس وهو كما يلي :

اولا : اجراء تحليل SWOT Analysis

نقاط القوة	نقاط الضعف
• ممر استراتيجي عالمي :توفر قناة السويس أقصر طريق بحري يربط بين أوروبا وآسيا، مما يجعلها خيارًا مفضلًا لشركات الشحن مقارنة بالمسارات البديلة الأطول. • سجل موثوق وطويل الأمد :تمتلك القناة أكثر من ١٥٠ عامًا من التشغيل الناجح، ما يعزز من مكانتها كممر آمن ومستقر في حركة التجارة الدولية. • تحسينات مستمرة :شهدت القناة عمليات توسعة وتطوير متواصلة، مثل تعميق المجرى وتوسيعه، مما يسمح بمرور السفن العملاقة وتقليص أوقات الانتظار. • دعم حكومي راسخ :تحظى القناة بدعم سياسي واستثماري كبير من الدولة المصرية باعتبارها مشروعًا قوميًا ذا أولوية قصوى.	• إجراءات إدارية معقدة :قد تؤدي البيروقراطية ونقص المرونة التنظيمية إلى تأخيرات في العبور وزيادة التكاليف التشغيلية على السفن. • اعتماد كامل على ممر واحد : كونها ممرًا مائيًا منفردًا، يجعلها عرضة للتوقف التام عند حدوث أي طارئ، كما ظهر في أزمة "إيفر جيفن". • غياب التنوع الاقتصادي في الأنشطة المحيطة : لا تزال القناة تعتمد بالأساس على حركة الملاحة، دون استغلال كافٍ للفرص اللوجستية والصناعية في محيطها. • عدم وجود خطط اقتصادية تقوم على دعم وتطوير منطقة قناة السويس الاقتصادية من اجل المنافسة الدولية كمناطق جاذبة للاستثمار ورؤوس الاموال .
الفرص	التحديات

• تداعيات الإجراءات الحمائية التجارية التي تفرضها الإدارة الأمريكية على التجارة الدولية • القرارات السياسية التي يتخذها رئيس لإدارة الأمريكية ومطالباته بمرور السفن الأمريكية دون دفع رسوم مما يضع الحكومة المصرية في ضغوط دولية من أجل ما يطرأ نتيجة هذه الرؤية الضبابية. • تداعيات تغير المناخ: ارتفاع مستويات البحار أو الأحداث المناخية الشديدة قد يعرقل سير الملاحة أو يفرض تحديات بيئية ومالية إضافية. • عدم الاستقرار الجيوسياسي: التوترات الإقليمية، خصوصًا في الشرق الأوسط والبحر الأحمر، قد تؤثر على أمن وسلامة الممر الملاحي. • ظهور بدائل تنافسية: تطوير ممرات برية مثل خطوط السكك الحديدية العابرة أو تقنيات النقل السريع قد يقلص الاعتماد على النقل البحري. • تحول أنماط الطاقة عالميًا: انخفاض الطلب على الوقود الأحفوري قد يؤدي إلى تراجع حجم الشحنات المارة، ما يؤثر على إيرادات القناة.	• تطوير المناطق الاقتصادية المحيطة: يمكن تحويل المناطق المجاورة إلى مراكز لوجستية وصناعية متقدمة لجذب الاستثمارات وتعزيز القيمة المضافة. • التحول الرقمي: تبني التكنولوجيا الذكية وأنظمة الملاحة الإلكترونية يمكن أن يرفع من كفاءة العبور ويقلل التكاليف. • تعزيز الربط مع أفريقيا: تمثل القناة نقطة انطلاق مثالية لتعزيز التجارة مع القارة الأفريقية في ظل تصاعد الاهتمام بالتكامل الإقليمي. • الاستفادة من السياسات الدولية الداعمة للتجارة: مثل اتفاقيات التجارة الحرة والاستثمارات الدولية في البنية التحتية البحرية.
--	--

المصدر : اعداد الباحثين

ثانيا إجراء تحليل PESTEL Analysis

١. العوامل السياسية (Political):	٢. العوامل الاقتصادية (Economic):
• تحتل قناة السويس موقعًا استراتيجيًا يجعلها محورًا حيويًا في حركة التجارة العالمية، مما يضعها في قلب التنافس الإقليمي والدولي. • التوترات الجيوسياسية في مناطق مثل البحر	• تعتمد حركة الملاحة في القناة بشكل مباشر على أداء الاقتصاد العالمي، حيث تؤدي فترات الركود أو النمو إلى تغيرات في حجم التجارة المنقولة بحرًا.

• تزداد عائدات القناة بارتفاع أعداد السفن والحمولات العابرة، ما ينعكس بشكل مباشر على الإيرادات القومية المصرية. • تطوير البيئة الاقتصادية لقناة السويس من خلال تعظيم القدرات التنموية بمنطقة قناة السويس من أجل مواكبة المنافسين الدوليين من الممرات الملاحية المختلفة مثل منطقة جبل على الاقتصادية بدولة الامارات العربية. • تطوير الاستراتيجي لمحافظة القناة من السويس الى بورسعيد كمدن ذات طابع استثماري خاص بأنشطة تخدم العمليات التنموية بقناة السويس من أجل جذب رؤس الاموال الداخلية والخارجية • وضع خطط اقتصادية للمشروعات اللوجستية التي تساعد في عمليات التنمية بأقليم القناة وكذلك تساعد هذه المشروعات في دعم عمليات التنمية في شبه جزيرة سيناء على جميع الاصعدة.	• الأحمر والبحر المتوسط قد تُعرض حركة الملاحة والاستقرار الملاحي للخطر . • تنامي المنافسة من ممرات بديلة مثل رأس الرجاء الصالح يدفع نحو صياغة سياسات تحفيزية لجذب مزيد من السفن وزيادة وجود بدائل تنافسية يدفع إلى ضرورة تعزيز الكفاءة التشغيلية وخفض التكاليف لتحسين تنافسية القناة عالميًا. • الجدوى الاقتصادية للقناة.
٤. العوامل التكنولوجية (Technological): • يُعد تحديث أنظمة الملاحة وإدارة المرور ضرورة لضمان سلامة العمليات وتقليل أوقات الانتظار.	٣. العوامل الاجتماعية (Social): • تمثل التنمية المجتمعية في مناطق القناة عاملاً داعماً لتطوير المنطقة الاقتصادية المحيطة وتعزيز الاستقرار الاجتماعي.

• نشر الوعي بدور القناة والخدمات اللوجستية المرتبطة بها يُسهم في توسيع قاعدة العملاء وتحفيز الأنشطة الاقتصادية.	• الاستثمار في تقنيات ذكية مثل أنظمة التتبع والمراقبة يعزز من سرعة وكفاءة مرور السفن
• توسعة الخدمات والأنشطة المرتبطة بالقناة تسهم في توفير فرص عمل جديدة وتحسين مستويات المعيشة في المنطقة	• المنافسة مع ممرات تعتمد على تقنيات متقدمة يفرض على القناة مواكبة التطورات التكنولوجية العالمية للحفاظ على جاذبيتها.
٥. العوامل البيئية (Environmental):	٦. العوامل القانونية (Legal):
• تقرض الاعتبارات البيئية ضرورة تقليل انبعاثات التلوث الناتجة عن السفن وأنشطة التوسعة.	• تخضع قناة السويس للوائح الملاحة البحرية الدولية، ما يتطلب التزامًا صارمًا بالاتفاقيات والقوانين المعمول بها عالميًا
• الحفاظ على البيئة البحرية في محيط القناة أمر بالغ الأهمية، خاصة مع تزايد الكثافة المرورية البحرية. • تأثير التغيرات المناخية، مثل ارتفاع منسوب المياه أو الظروف الجوية القاسية، يجب أن يُؤخذ بعين الاعتبار في الخطط الاستراتيجية المستقبلية.	• الحاجة إلى تحديث التشريعات الخاصة بالتشغيل، والرسوم، والإدارة بهدف تعزيز تنافسية القناة وتيسير عمليات العبور. • الالتزامات القانونية الدولية تحكم إلى حد كبير كيفية تنظيم حركة الملاحة وإدارة السلامة والبيئة في الممر.

المصدر : اعداد الباحثين

من خلال التحليلات الاستراتيجية التي قام بها الباحثين فقد توصلنا الى ما يلي
النتائج:

- تعرض قناة السويس لمؤثرات اقليمية مثل الاحداث الجارية من قبل الحوثين وتعرضهم للسفن العابرة من قناة السويس جنوبا وشمالا وكذلك التوترات الناتجة عن الصراع الصومالي الداخلي
- تتعرض قناة السويس لمنافسة قوية تؤثر علي الحمولات العابرة لقناة السويس ومن ثم إيرادات القناة سواء بطريقة مباشرة من الطرق البرية وقناة بنما وبطريقة غير

مباشرة عن طريق خطوط الأنابيب والطرق البرية التي تستخدم في نقل بضائع الترانزيت.

- وجود إمكانية اقتصادية غير مستغلة في منطقة قناة السويس الاقتصادية بسبب عدم تنوع أنشطة القيمة المضافة للبضائع العابرة لقناة السويس.
 - زادت الأهمية النسبية لسفن الحاويات حيث وصل نسبتها إلى ٥٦% من إجمالي عدد السفن العابرة للقناة عام ٢٠١٨ م مما يؤكد أن أهمية تنويع الخدمات اللوجستية المقدمة لهذه السفن...
 - التأثير الفعلي لقناة السويس سواء الأثر المباشر على الإيرادات أو الأثر الغير مباشر من خلال ضعف الاقبال الاستثماري بمنطقة قناة السويس الاقتصادية بسبب محاولات لايجاد بدائل اقليمية للمرور الملاحي .
 - الضغوط الاقتصادية الممارسة على النظام المصري والحكومة المصرية من خلال اضعاف احدي مصادر النقد الاجنبي المهم بالنسبة للدخل القومي المصري .
 - الأثر السلبي الحقيقي الناتج من الاجراءات الحمائية الاقتصادية الامريكية الغير مبرره التي اعلنت عنها الادارة الامريكية .
 - المحاولات المستميتة من دول الجوار لايجاد بدائل رغم ارتفاع تكاليف المتوقعة للمرور من هذه البدائل وعدم وجود وسائل تأمين لعمليات المرور بهذه البدائل الا انها تؤثر بالسلب على عمليات المرور وضعف العوائد الاقتصادية بالقناة .
 - عدم وجود رؤي استراتيجية وخطط اقتصادية فعالة لتطوير الخط الاقتصادي الاول الثاني على الاقل بالبيئة الاقتصادية لقناة السويس.
 - عدم وجود خطط تسويق للاستثمار بأقليم قناة السويس .
 - عدم اجراء دراسات اقتصادية للمنافسين وما يقومون به من عمليات تطوير وتخطيط اقتصادي والاقتناع الكامل بأن العالم الاقتصادي هومن في حاجه الى القناة وليست القناة هي التي في حاجه اليهم.
- التوصيات:**

ويوصي الباحثين بما يلي .

- لا بد من وضع رؤية استراتيجية شاملة لقناة السويس والمنطقة المحيطة بها لتعزيز أنشطة القيمة المضافة بحيث تتضمن تكامل تنموي يشمل محور تنمية قناة السويس
- عدم النظر لقناة السويس أنها مجرد مرفقي خدمي للعبور بل يجب النظر إليها في ظل المفاهيم الحديثة للنقل الدولي مثل النقل متعدد الوسائط كما ينبغي أن تدخل القناة في تشابكات اقتصادية مع الشركات العالمية العابرة للقوميات.
- الاستمرار في تطوير وتوسيع البنية التحتية لقناة السويس لضمان استيعاب السفن الأكبر حجمًا وتقليل أوقات العبور، مع الحفاظ على مستوى عالٍ من الأمان والكفاءة.
- استثمار السجل التاريخي للقناة، الذي يمتد لأكثر من ١٥٠ عامًا من التشغيل المستدام، في تعزيز ثقة المستثمرين وشركات الشحن العالمية.
- تعزيز الاستفادة من الدعم الحكومي القوي من خلال تنفيذ مشروعات توسعية ومبادرات تطويرية استراتيجية تسهم في تعزيز تنافسية القناة عالميًا.
- تطوير منظومة الإدارة وتنظيم العمليات للحد من التعقيدات البيروقراطية، عبر تبني تقنيات التحول الرقمي والأنظمة الذكية لتسريع الإجراءات وتقليل التكاليف الإدارية للسفن.
- تعزيز مرونة البنية التحتية من خلال خطط طوارئ متطورة وإجراءات استجابة سريعة للأحداث المفاجئة، بما يقلل من المخاطر المرتبطة بوقوع حوادث قد تؤثر على حركة الملاحة.
- تنويع أنشطة المنطقة الاقتصادية المحيطة بالقناة من خلال تطوير خدمات لوجستية وصناعية متكاملة، مما يقلل من الاعتماد المفرط على إيرادات عبور السفن فقط.

- التوسع في إنشاء مراكز لوجستية ومناطق صناعية حرة على ضفتي القناة، لتصبح مركزاً إقليمياً للتجارة والتصنيع والخدمات اللوجستية المتقدمة.
- تبني التحول الرقمي الكامل في إدارة عمليات المرور عبر القناة، بما يشمل استخدام أنظمة ذكية لمراقبة الحركة البحرية وتحليل البيانات لدعم اتخاذ القرار.
- تعزيز العلاقات التجارية مع الدول الأفريقية، عبر تقديم تسهيلات إضافية للشحن والتفريغ، ما يعزز دور القناة كبوابة رئيسية للتجارة بين آسيا، أوروبا، وأفريقيا.
- الاستفادة من الاتفاقيات التجارية الدولية والمبادرات العالمية لدعم التجارة البحرية، والعمل على جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة في مشروعات القناة والمناطق المجاورة.
- وضع خطط تكيف واضحة مع تغير المناخ، تشمل رفع كفاءة البنية التحتية لمواجهة أي تغيرات في مستويات المياه أو الظروف المناخية القاسية.
- تعزيز أمن القناة من خلال التعاون الإقليمي والدولي، واعتماد أنظمة أمنية متطورة لرصد المخاطر الجيوسياسية والاستجابة السريعة لها

قائمة المراجع

١. أحمد عسكر قراءة أولية في اتفاق إثيوبيا وأرض الصومال، تقديرات استراتيجية. ٥ يناير ٢٠٢٤، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية،
<https://2u.pw/NourjYd>

٢. الجفاف و"قطار المحيطات" يهددان قناة بنما، تقرير ٩ يناير ٢٠٢٤ ، الشرق للأخبار <https://2u.pw/Foepeh>.
٣. التصعيد في البحر الأحمر وجفاف قناة بنما يخنقان الشحن العالمي، تقرير ١٧ يناير ٢٠٢٤، يمن فيوتشر <https://2u.pw/V6lfMwm>
٤. كيف تهدد هجمات الحوثيين في البحر الأحمر الشحن العالمي؟ ، ترجمات ١٥ يناير ٢٠٢٤ ، مركز القرار للدراسات الإعلامية، <https://alqarar.sa/٧٦٢٤>
٥. هجمات الحوثيين.. شبح أزمة سلاسل الإمداد تقرير ٢٥ ديسمبر ٢٠٢٣، موقع B31xKRw DW. <https://2u.pw/>
٦. أحمد سمير انعكاسات تهديد الملاحة في البحر الأحمر على قطاع النقل البحري العالمي، دراسة ٢٤ ديسمبر ٢٠٢٣، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط . <https://ncmes.org/٢٧١٨/>
٧. هجمات البحر الأحمر تقفز بأجور الشحن ١٧٣ تقرير ٨ يناير ٢٠٢٤، لوسيل <https://2u.pw/7/COWSH>
٨. رضوى محمد انعكاسات عابرة.. كيف تأثر الاقتصاد العالمي باضطرابات البحر الأحمر؟ دراسة ١ فبراير ٢٠٢٤ العين الإخبارية <https://2u.pw/WWJYT6Z>
٩. شادي عبد الساتر، كيف تهدد هجمات الحوثيين في البحر الأحمر سلاسل التوريد العالمية؟ تقرير ٢٠ ديسمبر ٢٠٢٣، جريدة الشرق الأوسط، <https://2u.pw/fQiRRxQ>
١٠. رضوى محمد، انعكاسات عابرة .. كيف تأثر الاقتصاد العالمي باضطرابات البحر الأحمر؟ دراسة ١ فبراير ٢٠٢٤ العين الإخبارية، <https://2u.pw/WWJYT6Z>
١١. الدكتور أحمد سلطان، أمن المضائق البحرية كيف ينعكس ذلك على أمن الطاقة العالمي؟، دراسة ٢٠ ديسمبر ٢٠٢٣، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، <https://ecss.com.eg/٣٩٣٨١/>.

١٢. بسنت جمال أثر الدومينو: تداعيات الاضطرابات الجيوسياسية والمناخية على قطاع الشحن العالمي دراسة ٢٢ يناير ٢٠٢٤، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، <https://2u.pw/500rxr3>
١٣. تهديدات ملاحية: تأثير التوترات في البحر الأحمر على حركة التجارة العالمية، تقدير موقف ، ٢٥ ديسمبر ٢٠٢٣ مركز إنترريجنال للتحليلات الاستراتيجية. <https://2u.pw/fZdRsSH>
١٤. حرب البحر الأحمر... قيود اقتصادية وتجارية تُكبل العالم تقرير الاقتصاد والأعمال، / <https://2u.pwlg6wuF4>
١٥. تغيير مسار السفن من قناة السويس ومخاوف حدوث أزمة جديدة في سلاسل الإمداد تقرير ١٩ يناير ٢٠٢٤. مدونات البنك الدولي ، <https://2u.pw/6QG3TA>
١٦. التداعيات الاقتصادية لتصاعد التوترات الجيوسياسية في البحر الأحمر تقرير ١٥ يناير ٢٠٢٤ TRT عربي <https://2u.pw/e8jzzcM>
١٧. باتريشيا كوهين، مخاطر جيوسياسية: أبعاد التحديات التي يواجهها الاقتصاد العالمي في ٢٠٢٤ تقرير مركز إنترريجنال للتحليلات الاستراتيجية. <https://2u.pw/lpP7iat>
١٨. هجمات البحر الأحمر تهدد الشركات الأوروبية بـ «الفوضى» تقرير ٢١ يناير ٢٠٢٤، الشرق الأوسط. <https://2upw/LNosC9D>
١٩. توترات البحر الأحمر ترفع الطلب على الشحن الجوي %٩١ في أسبوع تقرير ١٧ يناير ٢٠٢٤، حابي، <https://2u.pw/8rcFgXF>
٢٠. السكك الحديدية تجذب شركات الشحن بعد اضطرابات البحر الأحمر، تقرير ٤ فبراير ٢٠٢٤، سكاي نيوز عربية <https://2u.pw/dC3iDV8>
٢١. التجارة العالمية تناقش خياراتها وسط اضطرابات البحر الأحمر تقرير ٢١ ديسمبر، جريدة الشرق الأوسط <https://2u.pw/4Hc4LFz>
٢٢. هجمات البحر الأحمر تدفع لاختبار طرق شحن برية جديدة تقرير ٣ فبراير ٢٠٢٤، <https://2u.pw/18PzqM1> bnews

٢٣ ما الممرات التجارية التي يمكن لها أن تزدهر جرّاء تحييد السفن حركتها عن البحر الأحمر، تقرير موقع الوقت. <https://2u.pw/BQ7U2OS>

٢٤. وسط التصعيد في الشرق الأوسط.. قد يصبح ممر "تشيناي - فلاديفوستوك" بديلاً للممرات الاقتصادية في المنطقة تقرير ٢٢ يناير ٢٠٢٤ سبوتنك عربي <https://2u.pw/02tHHH>

٢٥. أزمة البحر الأحمر تتعش رأس الرجاء الصالح وتفعّل ممرات أخرى تقرير ٢ فبراير ٢٠٢٤، جدة بوست <https://2u.pw/koa2904>

٢٦. شيماء عبد الحميد، تداعيات حرب غزة تمتد إلى الأمن البحري للشرق الأوسط... كيف نقرأ المشهد في البحر الأحمر؟ دراسة ٢١ ديسمبر ٢٠٢٣، مركز شاف للدراسات المستقبلية، <https://2u.pw/YtRhFq>