

محور قناة السويس: ماله ... وما عليه

ا.د. حسين عباس*

ملخص

قناة السويس والبحر الأحمر طريقان ملاحيان متكاملان يخدم كل منهما الآخر، لا يمكن فصل مشروع تنمية محور قناة السويس عن أهمية البحر الأحمر بإعتبار أن قناة السويس هي الجزء الشمالي من هذا البحر وباب المنذب هو جزئه الجنوبي، وحتى نحدد العلاقة بين البحر الأحمر وقناة السويس وتنميته باعتباره معبرا ملاحيا هاما ينبغي علينا أن نشير إلى طبيعة هذا البحر، لذلك سنبدأ بعرض بعض البيانات الأساسية عن البحر الأحمر ونبذة تاريخية عنه ثم نوضح أهمية هذا البحر للتجارة العالمية قديما وحتى إنشاء قناة السويس وما تلاها من أحداث، ثم سنعرض فكرة مشروع التخطيط الإقليمي لمحور قناة السويس مؤكدين على فرصه محذرين من مخاطره.

تتناول هذه الورقة البحثية عرض وتحليل كيفية تنمية وتعظيم الاستفادة من حركة النشاط التجاري البحري العالمي، كما تناقش دور قناة السويس في تنمية الموانئ البحرية المصرية والموانئ العربية بالبحر الاحمر، كما تحدد سبل دعم وتطوير الأنشطة اللوجستية وأنشطة القيمة المضافة.

الكلمات المفتاحية:

البحر الاحمر - النقل البحري - التحليل الرباعي - سلسلة الامداد - اللوجستيات - القرصنة في المحيط الهندي.

تقديم

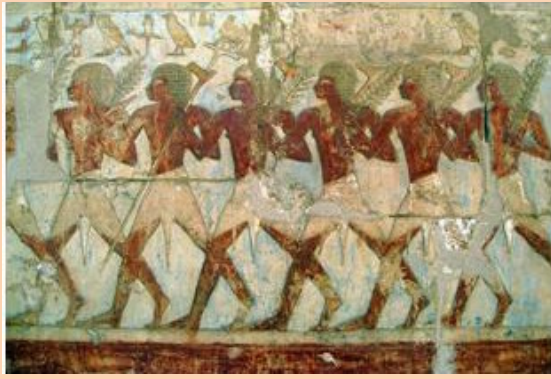
فيه للحد من ظاهرة البطالة المتزايدة والمشاكل الاقتصادية المزمنة، وحتى لا تستنزف مثل هذه المشروعات العملاقة قدرات الاقتصاد المصري المحدودة خصوصا بعد الثورات المتتالية التي تشهدها البلاد، فقد روى التحرك لتحقيق هذا المشروع بخطوات تعتمد على المتخصصين وأصحاب الخبرات والمكاتب الاستشارية العاملة في مجال النقل البحري والتجارة العالمية.

التفكير في مشروع محور قناة السويس يعود إلى السنوات الأولى لإعادة فتح القناة عام ١٩٧٣، حيث شرعت الدولة حين ذلك في دراسة كيفية تنمية هذا الشريان المائي الحيوي الذي حبى الله به أرض الكنانة، إلا أن جميع الدراسات التي أنجزت لم تخرج إلى حيز التنفيذ لأسباب متعددة منها إنشغال الدولة بمشروعات كبرى أخرى مثل توسكى والمشاريع المصاحبة لترعة السلام كخطوة أولى لتعمير سيناء... أدى ذلك إلى تأجيل النظر في تنمية هذا المحور، إستمر هذا التجاهل حتى بدايات القرن الحالي حيث ظهر جليا لمتخذي القرار أهمية المشروع وضرورة البدء

تدرس هذه الورقة نقاط الضعف المحتملة لهذا المشروع ومخاطره المنظورة سواء كانت على المدى القصير أو الطويل، وفي نفس الوقت تهيب هذه الورقة بمتخذي القرار بالإسراع في تنفيذ خطة تطوير منطقة قناة السويس

المصريون بحر العذاب و"واج ور" أي الأخضر العظيم وبحر فرعون.

ارتبط البحر الأحمر عبر التاريخ بالملاحة والتجارة وبدأت أهمية هذا البحر منذ أن استخدمه قدماء المصريين لبلوغ بلاد بونت (الصومال حاليا) لجلب العطور والبخور والأعشاب والأخشاب منذ عشرين قرنا قبل الميلاد، شكل (١)، ثم أبحر القدماء جنوبا حتى الهند فأتيح لهم نقل شتى أنواع التجارة من الهند واليمن وشرق أفريقيا التي كانت تشق طريقها حتى حوض البحر الأبيض المتوسط وأوروبا - نتيجة لموقعه الهام هذا قد كان مسرعا للصرعات بين الدول المطلة عليه وبين الدول الوافدة كالبطالسة والرومان.



شكل رقم ١- حملة الملكة حتشبسوت المتجه الى بلاد بونت
(Ref. Wikipedia – History of Djibouti)

أهمية البحر الأحمر للتجارة العالمية

تنبهت الدول الاستعمارية لأهمية البحر الأحمر الإستراتيجية، ليس فقط كمر مائي عالمي يخدم التجارة العالمية وإنما أيضا كموقع للنفوذ والسيطرة والثوب إلى المناطق الحساسة والساخنة في الشرق الأوسط وثرواتها من غاز وبتروول وإلى إفريقيا وثرواتها من أسماك ومعادن نادرة. إستمر هذا حتى عام ١٤٨٣ عندما اكتشف فاسكودا جاما "Vasco da Gama" البرتغالي طريق رأس الرجاء الصالح، الأمر الذي أدى إلى وصول التجارة العالمية من الهند وأسيا إلى أوروبا دون الحاجة إلى عبور والمور من البحر الأحمر مما أضعف الأراضي الإسلامية الواقعة على البحر الأحمر - كما أدى إلى سقوط دولة المماليك

والترويج لها عالميا لجذب المزيد من الاستثمارات واستقطاب مشغلي المحطات البحرية العالمية على أن تشمل خطط التطوير التقنيات الحديثة والمستجدات المتلاحقة بقواعد وأساليب النقل البحري وإدارة اللوجستيات.

خصائص وطبيعة البحر الأحمر

يبلغ طول البحر الأحمر من رأس محمد شمالا إلى باب المنذب جنوبا ١٣٠٠ ميل ويتراوح عرضه من ٢٥٠ ميل في أوسع أجزائه و ١٣٠ ميل في أضيقها، ويعتبر بوغاز باب المنذب أضيق جزء فيه فإتساعه يتراوح ما بين ١٢ إلى ١٤ ميل-عمق البحر الأحمر يصل متوسطه إلى ١٦٠٠ قدم وتزيد المساحة الإجمالية للبحر الأحمر على ١٦٠ ألف ميل مربع وتبلغ جزره مائة جزيرة بين الصغيرة والمتوسطة ولا توجد أنهار تصب فيه.

الملاحة في هذا البحر غير هينة وذلك لوفرة شعابه المرجانية وإرتفاع درجة حرارة وملوحة مائه طوال العام وشدة رياحه الشمالية مع زيادة نسبة الرطوبة، على الرغم من ذلك شهدت سواحل البحر الأحمر قيام موانئ عديدة خلال العصور التاريخية المختلفة إزدهر بعضها لفترة طويلة من الزمن واستمر بعضها الآخر قائما حتى الوقت الحاضر بالرغم من وجودها في مناطق صحراوية ولوجود الشعاب المرجانية والصخور فليس فيها من الإمكانيات المحلية ما يكفل لمثل هذه الموانئ أن تنشأ أو أن تستمر.

البحر الأحمر عبر التاريخ

لتسهيل تتبع البحر الأحمر وتاريخ الملاحة التجارية فيه يحسن تقسيم الموضوع تقسيما زمنيا كالآتي:
العصور القديمة - العصور الوسطى - العصور الحديثة.

يعد البحر الأحمر من أقدم البحار التي ذكرت في التاريخ، عبر هذا التاريخ والموقع المتميز تعددت تسمياته فمنها: بحر القلزم (القلزم هي السويس حاليا) كما ورد إسم (Yam Sufi) في التوراة وسماه اليونانيون (Maris Eretae) أو (Erythrim Thalassic) نسبة إلى أريتريا الحالية كما سماه العرب بحر اليمن والقدماء

التجارة العالمية والنقل البحري

تعتبر قناة السويس أهم شريان مائي للتجارة العالمية بالموقع المحوري التي تحتله بين ثلاث قارات - آسيا وإفريقيا وأوروبا - خصوصا بعد إنقزال مركز ثقل التجارة العالمية من المحيط الأطلنطي إلى المحيط الهادئ حتى أصبح حوض المحيط الهادئ هو المحور الرئيسي للتجارة العالمية، واستخدام قناة السويس يحقق وفرا في الوقت في الرحلة من أقصى الشرق إلى ميناء نوتردام في هولندا، مفاصا بالرحلة عبر طريق رأس رجاء الصالح تبلغ ١٤ يوم، ويكاد يكون الوفير في الوقود ومصاريف التشغيل ورسوم التأمين تصل أيضا إلى هذه النسبة بل ربما تزيد.

وليس أدل على أهمية قناة السويس من التزايد المستمر بحركة الملاحة العالمية ففي عام ١٩٧٠ بلغ حجم التجارة العالمية نحو ٢.٥ مليار طن منها ١.٤ مليار طن منتجات بترولية و٠,٤٥ مليار طن من الخمس مواد الرئيسية (القمح، الذرة، خام الحديد، الفحم، البوكسيت) و٠,٦٧ مليار منتجات أخرى، ازدادت بنسب من ٣ إلى ٤% سنويا حتى بلغت في عام ٢٠٠٦، ٧.٥ مليار طن منها ٢.٦٥ مليار طن منتجات بترولية و١.٨٥ مليار طن من الخمس مواد الرئيسية (القمح، الذرة، خام الحديد، الفحم، البوكسيت) و٣ مليار طن منتجات أخرى، إختصت قناة السويس منها بحوالي ٢٢% من تجارة الحاويات وحوالي ١٠% من إجمالي التجارة العالمية تمر عبر هذا الشريان الحيوي، شكل (٢،٣).

الضعيفة على يد السلطان العثماني سليم الأول وأن تصبح الدولة العثمانية القوة العظمى على الساحة الدولية في عهد ابنه السلطان سليمان القانوني، الذي أعاد فرض سيطرة القوة الإسلامية على البحر الأحمر وموانئه وطرد القوة البرتغالية المعادية للإسلام والمسلمين.

منذ فتح قناة السويس للملاحة عام ١٨٦٩ زادت أهمية البحر الأحمر كمعبر مائي دولي يتميز بموقع فريد واحتدام الصراع عليه وعلى مداخله على وجه الخصوص باب المنذب، وافتتاح قناة السويس كان له أعمق الأثر على مجريات الأحداث التاريخية في العالم المعاصر عامة وعلى مصر بوجه خاص.

حاربت إنجلترا في البداية مشروع قناة السويس باعتباره مشروعا فرنسيا وظلت على موقفها هذا حتى أصبحت القناة حقيقية واقعة، حينئذ غيرت بريطانيا من موقفها واتجهت إلى الاستفادة من القناة حتى أصبحت في مقدمة الدول المستفيدة منها بعد أن اشترت من الخديوي إسماعيل أسهم مصرفي قناة السويس عام ١٨٧٥ ولم ينقض ثمان سنوات حتى إحتلت القناة واحتلت مصر ذاتها في عام ١٨٨٢، فضلا عن سيطرتها على ميناء عدن الهام الذي يتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر وبذلك كاد أن يصبح البحر الأحمر بحيرة بريطانية، واستمر هذا الوضع حتى قيام الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ التي إنتهت بتصفية النفوذ العثماني نهائيا من تلك المنطقة بعد أن ظل أربعة قرون من الزمان.



شكل ٣- ثلاث الحاويات تجوب البحار وتشر الرفاهية



شكل ٢- تجهيزات عملاقة بالموانئ الحديثة

جدول ١- تطور حركة التجارة العالمية

| | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2005 | 2006 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Loaded Merchandises | | | | | | |
| Total - millions of tons | 2 566 | 3 704 | 4 008 | 5 983 | 7 109 | 7 416 |
| - Average annual rate of growth (in %) | - | 3.7 | 0.8 | 4.1 | 3.5 | 4.3 |
| - Petroleum | 1 442 | 1 871 | 1 755 | 2 163 | 2 422 | 2 674 |
| - Five main raw materials | 448 | 796 | 968 | 1 288 | 1 701 | 1 828 |
| - Other products | 676 | 1 037 | 1 285 | 2 533 | 2 986 | 2 914 |
| Traffic | | | | | | |
| Total - Billions of tons-km | 19 731 | 31 071 | 31 708 | 43 879 | 53 882 | 56 830 |
| - Average annual rate of growth (in %) | - | 4.6 | 0.2 | 3.3 | 4.2 | 5.5 |
| - Petroleum | 12 014 | 17 418 | 14 484 | 19 011 | 21 759 | 22 504 |
| - Five main raw materials | 3 795 | 6 764 | 9 740 | 12 294 | 15 955 | 17 300 |
| - Other products | 3 923 | 6 889 | 7 484 | 12 575 | 16 168 | 17 029 |
| Average distance (km) | 7 689 | 8 388 | 7 911 | 7 334 | 7 579 | 7 663 |

والقدرة على متابعة ومراقبة الشحنات وضمان وصولها للشاحنين في الوقت المناسب، فهي إذا فن وعلم إدارة الأنشطة الداعمة للإنتاج من منتجات وخدمات وضمان توفرها بالكمية والحالة الصحيحة في المكان والوقت المطلوب وبالتكلفة المناسبة.

تدل مؤشرات الأداء المحلية والدولية للنقل البحري المصري على تراجع في أداء الموانئ المصرية، وعددها ٥٩ ميناء تخصصي وتجاري وسياحي، ويعود هذا التراجع نتيجة الاضطرابات السياسية للنقل البحري المصري، إلا أن تأثير هذه الاضطرابات السياسية تعد من المتغيرات العشوائية التي لا يكون لها اثر مستمر، يأتي هذا الانخفاض في الأداء بعد الارتفاع الحقيقي الذي ظهر خلال حقبة ما قبل الثورات الشعبية المصرية. إلا أن الاستغلال الاقتصادي للموانئ المصرية مازال محدودا مقارنة بما يجب أن يكون عليه المردود الاقتصادي لتلك الموانئ، وينتج عن هذا الوضع عدم الاستفادة الكاملة من الموانئ المصرية في دعم وتنمية الأنشطة اللوجستية وأنشطة القيمة المضافة وما يترتب عليها من أهمية متعاظمة في التنمية الاقتصادية الشاملة.

إن تنمية محور قناة السويس سيترتب عليه حتما تنمية وتنشيط لباقي الموانئ المصرية بإعتبارها مجموعة من المراكز اللوجستية المساعدة الواقعة على المحاور الرئيسية

كما يبين أيضا الجدول عاليه أنه في عام ١٩٧٠ كان حجم حركة التجارة العالمية مقاسا بالكيلومتر طن حوالي ٢٠,٠٠٠ مليار كيلومتر طن، أما في عام ٢٠٠٦ فبلغت ٥٧,٠٠٠ مليار كيلومتر طن بمعدل زيادة سنوية تتراوح ما بين ٤: ٥.٥ %، أي أن السلعة تقطع في المتوسط ٧,٥٠٠ كيلومتر من مكان تصنيعها أو استخراجها حتى تصل إلى المستهلك - نتيجة زيادة اعتماد غرب أوروبا على بترول الشرق من ناحية وانتقال الكثير من الصناعات الخفيفة الأوروبية إلى الصين والشرق الأدنى بحثا عن خفض للتكلفة.

سبق أن ذكرنا أن ١٠% من إجمالي حجم التجارة العالمية و ٢٢% من سفن الحاويات تمر عبر البحر الأحمر - فما هي الفرص المتاحة لقناة السويس للاستفادة من هذا الحجم الكبير من البضائع والسفن والأفراد، وهل قناة السويس مؤهلة لهذا الدور؟

إدارة اللوجستيات وسلاسل الامدادات العالمية

تزايد الاهتمام في الآونة الأخيرة بالإدارة الفعالة للوجستيات ودورها المحوري في جذب وزيادة وتحسين الربحية ورفع الأداء التنافسي لمنظومة النقل، الأداء اللوجستي للدولة هو محصلة التخطيط والتنفيذ والرقابة على كفاءة البنية الأساسية للنقل والتجارة، وقدرة الدولة على وضع أسعار شحن منافسة في ظل جودة الخدمات المؤداة،

فقط مركز نقل تقليدي بل مركز صناعي ولوجستي مترابط ومتكامل مع سلسلة الإمداد العالمي (Global Supply Chain)، الأمر الذي أجبر مشغلي وسلطات الموانئ على أن يعدوا الخطط المستقبلية في ظل مناخ تنافسي طاحن.

يبين شكل (٤) أن قناة السويس هي الطريق الرئيسي الذي يشق قاب الأرض ويقسمها إلى قسمين أولهما نصف الكرة الشرقي ومركزه أوروبا الغربية وثانيهما نصف الكرة الغربي، وأيضاً تشق قناة السويس من ناحية عدد السكان حيث تصل بين مناطق يعيش عليها ما يزيد عن ثلاث أرباع سكان العالم، كل ذلك فضلاً عن أن قناة السويس كطريق بحري تمتاز بتوافر محطات التموين ولا تخفى الفائدة التي تترتب على ذلك للبواخر التي تتحرك عليها.

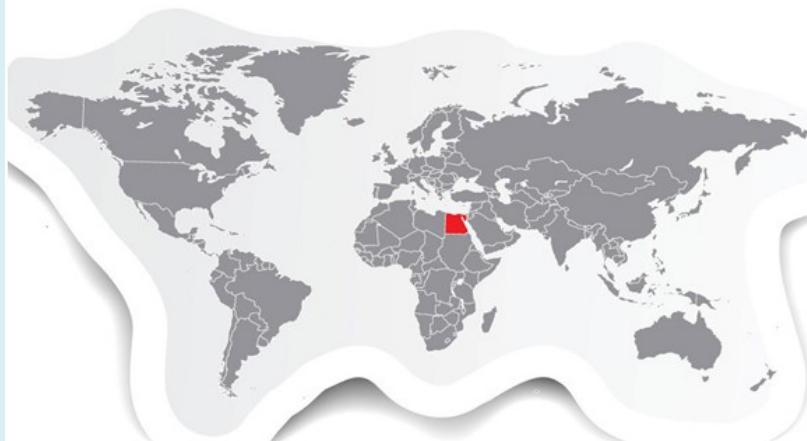
تعتبر قناة السويس أهم شريان مائي للتجارة العالمية بين الشرق والغرب وأهم طريق ملاحى تسلكه حركة البترول بين مصادر الإنتاج وأسواق الاستهلاك.

للنقل العالمي والتي منها محور قناة السويس، ومنها أيضاً تتحرك الشاحنات الصغيرة بين هذه المراكز اللوجستية لجمع وتوصيل البضائع المختلفة وبذلك تلعب هذه الموانئ دوراً أكثر إيجابية في سلسلة الإمدادات.

تتضمن سلسلة الإمدادات كافة الخدمات المرتبطة بنقل البضائع ومستلزمات الدعم، فالنقل لا يمثل إلا عنصراً واحداً فقط من عمليات نقل البضائع المرتبطة ببعضها البعض، أما سلسلة الإمداد فتضم بجانب النقل التخزين والمناولة ومعالجة المنتجات التي تشكل أجزاء أساسية أخرى من السلسلة وتتضمن أيضاً مجموعات من العوامل التقنية والمؤسسية والاقتصادية.

مشروع التخطيط الإقليمي لمحور قناة السويس

تعد الموانئ البحرية أحد ركائز النمو الاقتصادي، حيث تمثل البوابات الرئيسية للدول التي تعكس مدى تطورها واستجابتها لمتغيرات العالم الحديث، فدور الميناء لم يعد



شكل ٤- موقع مصر على الخريطة العالمية

(المصدر: تقديم مشروع محور قناة السويس - مركز المؤتمرات الدولي - القاهرة ٢٠١٣)

لبنان ١٠٠٠٠ كم^٢، قبرص ٩٢٠٠ كم^٢، هونج كونج ١١٠٤ كم^٢، سنغافورة ٧١٠ كم^٢ - وهذا النطاق الضخم سواء من ناحية إمتداده أو مساحته هو أيضاً ضخم سواء من ناحية تعدد موارده الطبيعية أو عدد سكانه، وقد روعي عند تحديد النطاق الجغرافي للمحور التنموي أن يشتمل على مقومات

يتبين مما سبق الارتباط الوثيق بين قناة السويس وباقي موانئ البحر الأحمر ويبدو ذلك جلياً في الأزمات العالمية والأحداث التي تصيب كلا منهما نصيباً واحداً.

تبلغ مساحة النطاق الجغرافي للمحور التنموي لإقليم قناة السويس حوالي ٧٠٠٠ كم^٢ شكل (٥) - (للمقارنة مساحة

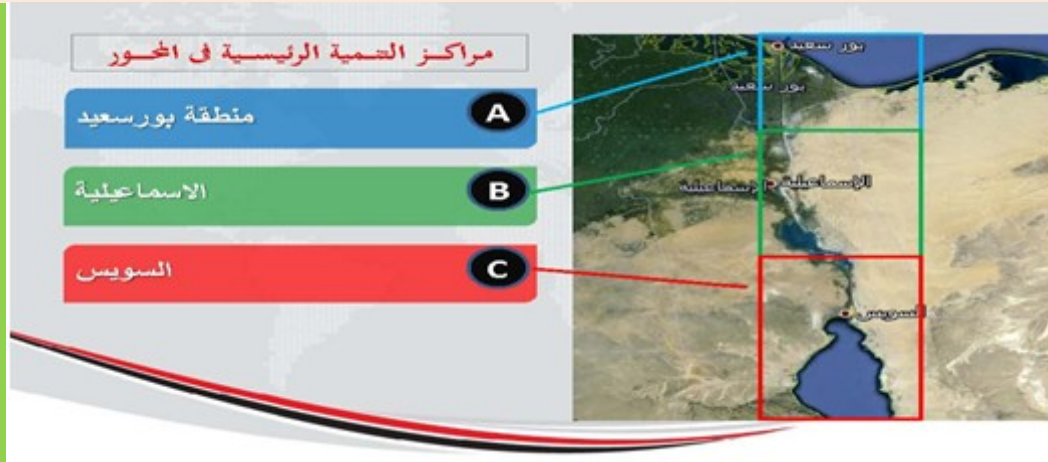
عولمة الإنتاج والاستهلاك مما يساعد على توفير التكلفة، كما أن لقناة السويس دور محوري لربط الموانئ والمناطق اللوجستية في البحر الأحمر وموانئ غرب إفريقيا والخليج العربي، وعلى هذه الأسس تم اختيار ثلاث مراكز تنمية رئيسية شكل (٥) هي:

أ- تنمية بور سعيد مع منطقة شرق بور سعيد وميناء العريش.

ب- تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة.

ج- تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس.

اقتصادية متكاملة زراعيًا وصناعيًا وعمرانيًا وسياحيًا ولوجستيًا الخ... بالإضافة إلى شبكة متكاملة من النقل والمواصلات والمطارات والموانئ مما يؤهل المحور التنموي أن يلعب دوره الريادي في دفع العملية التنموية على المستويين المحلي والدولي، وأن يكون مركزًا صناعيًا وتجاريًا وسياحيًا عالميًا، والعمل على تحويل منطقة قناة السويس إلى منطقة لوجستية عالمية تتكامل فيها العناصر المختلفة للإنتاج من عمل وأرض ورأس مال وتنظيم وتكنولوجيا ذلك لإعطاء بعدًا تنمويًا وتنافسيًا لهذه المنطقة اللوجستية، وبذلك يتحقق واقعيًا وعمليًا وتطبيقيًا مفهوم



شكل ٥- النطاق الجغرافي المقترح للمحور التنموي (المصدر: تقديم مشروع محور قناة السويس - مركز المؤتمرات الدولي - القاهرة ٢٠١٣)

توفير أنظمة نقل مستدامة

نظافة وكذلك ضرورة التعامل الآمن مع البضائع الخطرة والمواد السامة والنفايات الذرية.

ويبدأ الوعي البيئي بمجرد التفكير في تخطيط أو تصميم وتشديد الأعمال الانشائية للموانئ البحرية الجديدة أو تطوير وتحديث القائمة منها فعلا، ثم يستمر بعد ذلك لتطويق ومراقبة أي نشاط قد يكون له أثر سلبي على البيئة والانسان والمستقبل، ونظرا لعدم وجود إطار قانوني بيئي ملزم يلجأ مشغلي الموانئ إلى التغاضي عن تطبيق المعايير البيئية العالمية للحد من التكلفة الاضافية للاستدامة جذبا للمزيد من العملاء لتحقيق الأرباح المبالغ فيها.

دعت القمة العالمية للموانئ والتجارة العالمية التي انعقدت في أبو ظبي إلى معالجة متطلبات النمو المتسارع للصناعات البحرية المستهلك الرئيسي للطاقة، كما أوصت بجعل هذه الصناعة صديقة للبيئة على ضوء تزايد المخاوف المتعلقة بالبيئة البحرية والنقل البحري المستدام، حتى يمكن بذلك الحد من مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وخفض ملموس للأثر البيئي له، ويمكن تحقيق الاستدامة البحرية من خلال زيادة كفاءة السفن في استهلاك الوقود مع تحقيق وفورات في الحجم وخفض السرعات خلال الرحلات، كما أن هناك تفكير في اعتماد الوقود النووي من أجل عالم أكثر

المتوفرة في بعض مجالات العمل بالسوق المصري.

– ما هو مردود التنافس: هل يأتي لصالحنا أم لصالح منافسينا؟

– زيادة طاقة الموانئ حاليا عن الاحتياجات المقاسة على المدى المتوسط.

كيفية التخلص من نقاط الضعف:

– الاهتمام بالتعليم والبحث العلمي.

– التخصص في تقديم الخدمة البحرية أو مجموعة محددة من الخدمات البحرية في الموانئ بمنطقتنا الجغرافية.

– التنسيق فيما بين موانئ البحر الأحمر فنيا وأمنيا ولوجستيا.

– العمل على استقرار المنطقة سياسيا وأمنيا حتى تستشعر الشركات العالمية الأمن والأمان وتتدفق رؤوس الأموال

العربية والأجنبية.

ب- التهديدات Threats

– طريق القطب الشمالي البديل هل هو حقيقة أم خيال!

– زيادة ساعات السفن والناقلات العملاقة وتفضيلها المرور عبر رأس الرجاء الصالح.

– زيادة القرصنة في القرن الإفريقي وأثرها السلبي على الملاحة العالمية.

– إشتداد حدة التنافس بين موانئ المنطقة واتجاهها إلى خفض رسوم العبور والخدمات البحرية.

– توقع انخفاض النمو العالمي الذي له حاليا بعض المؤشرات.

– ارتفاع الرواتب ومستوى المعيشة في الصين والهند واحتمال إقترابها من مثيلتها في الدول الغربية وذلك خلال عدة سنوات قليلة.

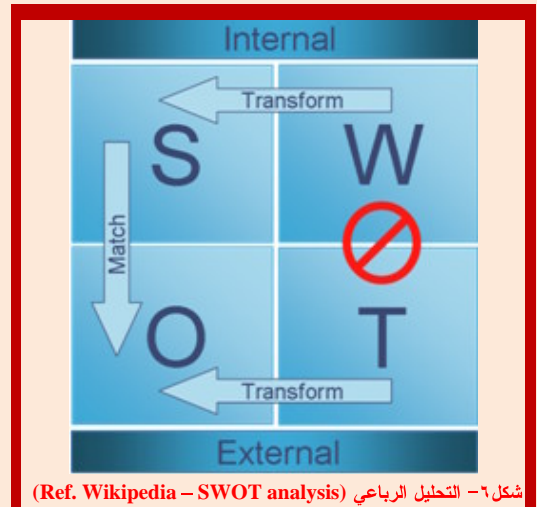
– التوسع في مشروعات السكك الحديدية مما سيؤثر سلبا على حركة النقل البحري العالمية.

– إنتاج السلع بالقرب من أسواقها الاستهلاكية حتى يسوق المنتج الأوروبي للمستهلك الأوروبي.

– نصوب بترول الشرق الأوسط في دول الخليج والاتجاه إلى الطاقات المتجددة وأثر ذلك على حركة النقل البحري.

التحليل الرباعي SWOT

عادة نتعامل مع مشروعاتنا الكبرى بالنظر إلى إيجابياتها من قوة وتميز وفرص متاحة ويتم دمجها معا – أما عن نقاط الضعف أو جوانب القصور والتهديدات والمعوقات التي تواجه المشروع فلا ننظر إليها وتجاهلها شكل (٦).



شكل ٦- التحليل الرباعي (Ref. Wikipedia – SWOT analysis)

مشروع قناة السويس ليس استثناء من هذه القاعدة بالرغم من أنه مشروع استراتيجي نتائجه ستؤثر ليس فقط على الجيل الحالي بل على الأجيال القادمة، فمن الخطأ التعامل معه من زوايته المضيئة فقط اعتمادا على مزاياه النسبية، بل يجب دراسة سلبياته من نقاط الضعف والتهديدات التي قد تلحق به، وكيف يمكن التغلب عليها أو على الأقل التقليل من انعكاساتها السلبية والسعي لتحويلها إلى نقاط قوة ومجالات تميز – مع الالتزام بالواقعية في تحديد نقاط القوة ونقاط الضعف وفي تحليل الوضع الراهن للتنبؤ بالوضع المستقبلي.

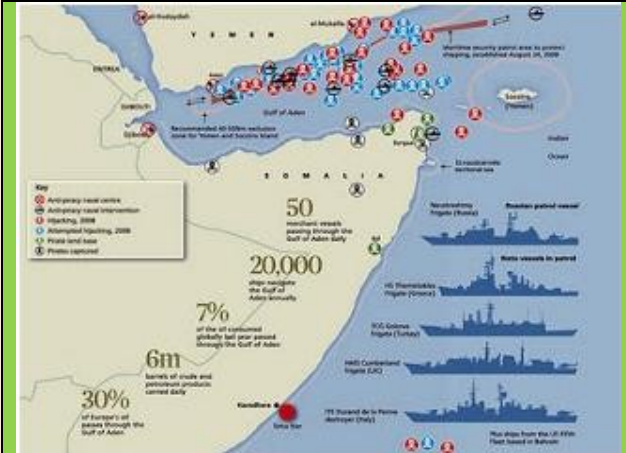
فالأهداف المطلوب تحقيقها يجب أن تكون: محدودة – قابلة للقياس – يمكن تحقيقها – واقعية ومحددة بالزمن وذات عائد مالي.

أ- نقاط الضعف Weaknesses

– هل من منافسك من يفعل ما هو أفضل منك؟

– مدى ضعف الموارد البشرية والمهارات والقدرات

الركاب والحاويات ولشحن البضائع.
- تدفق الاستثمارات الصينية بغرض تأهيل قطاع الشحن البحري اليوناني واثار ذلك على المنطقة اللوجستية الجاري تنفيذها في محور قناة السويس.



شكل ٧- تصاعد القرصنة في المحيط الهندي

(Ref. www.forum.santabanta.com/Somaliapiracy)



شكل ٩- طريق القطب الشمالي

(Ref. [www.officerofthewatch.com/Russia draws up business plan to revive the northern route](http://www.officerofthewatch.com/Russia%20draws%20up%20business%20plan%20to%20revive%20the%20northern%20route))

فيها حتى لا تجبر شركات النقل البحري للبحث عن طرق ملاحية بديلة.

- محاربة القرصنة في القرن الإفريقي مع عدم تضيق سبل المعيشة على الصيادين الصوماليين.

- الاستمرار في عمليات توسيع أعماق الموانئ وقناة السويس لاستيعاب السفن العملاقة وناقلات البترول الضخمة.

- رفع كفاءة وإنتاجية العمالة المصرية بالتدريب والتعليم حتى تماثل مثلتها في آسيا مع احتفاظها بأجر منخفض واعتبار ذلك ميزة نسبية يجب الإبقاء عليها.

- كيفية تفادي الأزمات المالية العالمية والحد من أثارها السلبية على قناة السويس، ونشير هنا إلى الأزمة المالية الآسيوية عام ١٩٩٧ والأزمة المالية العالمية عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩ وما قد يعاينيه العالم خلال السنوات القادمة من أزمات مالية محتملة.

- العمل على تفادي الأزمات السياسية الناشئة عن عدم إستقرار المنطقة - فأتى إغلاق قناة السويس على اقتصاديات وموانئ حوض البحر الأحمر كان كارثيا، إغلاق قناة السويس يمزق سلاسل الإمدادات للنقل البحري المستمر بين الشرق والغرب.

- مدى جدية وأهمية مشاريع اسرائيل وسعيها الدائب لربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط كبديل ومنافس لقناة السويس، ومن بين هذه المشروعات مشروع قناة بحرية ومد خط للسكة الحديد بين تل أبيب وإيلات يستخدم لنقل



شكل ٨- ناقلات بحرية ذات تجهيزات خاصة

ج - الإيجابيات والفرص Strength and Opportunities

أما عن المقومات الاقتصادية للمشروع سبق التحدث عنها وعن الموقع الجغرافي المتميز للمشروع التي تجعل من هذا الشريان المائي المحوري الواقع بين ثلاث قارات بالإضافة إلى أن إستخدام قناة السويس يحقق وفرا في وقت الرحلة ما بين طوكيو وروتردام يقدر بحوالي ثلاثة عشرة يوما كما يحقق وفرا في المسافة المقطوعة تبلغ ٣٣١٥ ميلا بحريا وهو ما يعادل ٢٣% وفرا.

د- كيفية الحد من التهديدات والمعوقات:

- دراسة رسوم المرور والخدمات البحرية وعدم المبالغة

مناقشة

- تنفيذ المخطط الإقليمي لمنطقة قناة السويس يجب أن يستند إلى قواعد علمية وتنبؤات مستقبلية ودراسات اقتصادية وجيوإستراتيجية متقدمة حتى يؤتي المشروع بنتائج المرجوة، فلا شك أن ممر قناة السويس ممر حيوي لا غنى للتجارة العالمية عنه، غير أن الاعتماد على ممر مائي واحد أمر يقلق الدول الكبرى ليس من الناحية التجارية فقط بل أيضا الناحية العسكرية، فالخسائر الجسيمة التي لحقت بشركات النقل العالمية وارتفاع أسعار البترول التي عانت منها أوروبا جراء غلق قناة السويس (١٩٦٧ - ١٩٧٤) ما زالت ماثلة في الأذهان، فالعالم لن يتوقف عن البحث عن مسارات جديدة وخطوط ملاحية بديلة لقناة السويس لعلها تكون أكثر أمانا من الخطوط المارة بمنطقة الشرق الأوسط المضطربة سياسيا واجتماعيا.

- يجب العمل على الحد من المنافسة بين موانئ الدول المطلة على البحر الأحمر وموانئ دول الخليج حيث أنها ستؤدي إلى خسارة جميع الأطراف - كما أن الاستمرار في ضخ الاستثمارات لتنمية هذه الموانئ وتجهيزها بأحدث المعدات وأقوى الروافع ربما يؤدي على المدى المنظور إلى اشتعال المنافسة فيما بينها، لذلك يجب التنسيق والتكامل فيما بين هذه الموانئ.

الخلاصة

- الإسراع في تنفيذ التخطيط الإقليمي لمحور قناة السويس للاستفادة من الإمكانيات المتعددة للموقع من الناحية الجغرافية والاقتصادية والتجارية والسياسية والإستراتيجية،

الأسانيد

١- قناة السويس والاستراتيجية الدولية - القناة والتشابك الاقتصادي الدولي. المصدر السياسة الدولية ٢٠١٤ بقلم عصام رفعت

2- Abbas H., 'Les Infrastructures Maritimes en Mer Rouge: Complémentarité ou Concurrence?', *Compte rendu du colloque (Stratégie Logistique et de Transport au Service du Développement) du 15 et 16 Décembre 2013 a Djibouti*, (باللغة الفرنسية) .

٣- مستندات المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٣) - صناعة اللوجستيات في المنطقة العربية "التحديات والفرص" ٠٩ - ١١ مارس - ٢٠١٤ - الاسكندرية.

٤- كتيب القمة العالمية للموانئ والتجارة العالمية - ابوظبي - ابريل ٢٠١٢

مع عدم التباطؤ أو التخلف عن ملاحقة التطورات العالمية في مجالات الموانئ والممرات الملاحية واللوجستيات وسلاسل الإمدادات، على أن تأخذ خطط التطوير في الحسبان المتغيرات العالمية والإقليمية المحيطة بالمنطقة.

- زيادة التعاون والتوحد والتضامن مع موانئ البحر الأحمر لمواجهة التحديات وذلك بتقديم حوافز إضافية للسفن العربية كتخفيضات في رسوم عبور السفن العربية الناقلة للغاز المسال والبترول الخام والسفن المحملة بالحبوب، الأمر الذي سيساعد على إهتمام الدول العربية بأساطيل وسفن الشحن التجارية وعدم الاعتماد على الناقلين العالميين المستغلين.

- زيادة الاستثمار في قطاع النقل البحري ولوجستيات الموانئ مما يخدم الاقتصاد الكلي للدولة، إن مشروع تنمية محور قناة السويس لو أحسن تنفيذه ثم إدارته بعد ذلك سيكون هو المحرك والمولد لباقي القطاعات الاقتصادية والتنموية في مصر، فالمشروع هو إذن مشروع قومي، إفريقي، عربي، دولي عملاق يمكن أن يحقق كل طموحات مصر المستقبلية.

- إستغلال المقومات التنافسية الاقتصادية لقناة السويس طبقا للمعايير الدولية المعروفة التي تتضمن جودة البنية التحتية المحلية، والاستقرار السياسي والعام، ومدى ملاءمة التدريب والتعليم، والتوزيع العادل للدخول، وإهتمام الدولة بتنمية التكنولوجيا وتشجيعها للابداع والاختراع وغيرها، وذلك بغرض زيادة الانتاجية وجذب المزيد من الاستثمارات الاجنبية.

The Suez Canal Corridor Development: future challenges and their potential impact

Dr. Hussein Abbas*

ABSTRACT

This article provides an overview of existing and planned maritime infrastructure in the Red Sea. It describes the evolution of the international market in terms of supply and demand and the prevalence in maritime transport compared to other methods of transport. It then debates whether the infrastructures in the Red Sea are able to absorb the increase in trade flows or should expect in the medium term that the Asian infrastructures growth and therefore international trade bend.

It seems that no country is better positioned than Egypt to prosper in the emerging global economy. It is important to put in place the infrastructure and logistics systems that will enable Egypt to play a real role as a hub African point of entry and exit for trade between Asia, the Middle East and the Europe dominant directions from south to north bounding exports of oil and gas.

The risk is great to see a port appear overcapacity at the regional level of the Red Sea. Moreover, the risk of overcapacity could open a risk of dumping transport. Competition resulting in an even greater reduction in costs of using infrastructure and equipment make them difficult to amortization

The paper discusses the risks and opportunities of the Suez Canal Regional Development mega-project. This paper covers broadly from logistics activities to maritime transportation systems. It includes a review of logistics development, the characters of various transport operations in logistics activities, the applications of logistics in various fields, future direction in logistics development and its cooperation with transport systems.

The article concludes that competition is no longer linked to the importance of maritime artery or its infrastructure, but the services offered by this artery. Finally, it suggests that the countries belonging to the Red Sea must cooperate to move towards complementarities and avoid competition. Can we achieve complementarities between the ports of the Red Sea? Or by force of circumstance competition is in full swing, which could unbalance the economy and the finance of these huge projects and threaten their profitability.

Keywords: Red Sea – Maritime Transport – SWOT – Supply – Chain – Piracy in the Indian Ocean -
Logistics

* habbas@ehaf.com