



أ.د. / محمد علي إبراهيم

أستاذ اقتصاد - العميد الأسبق المؤسس لكلية النقل الدولي واللوجستيات
المدير الأسبق لفرع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ببورسعيد

تعزير تنافسية قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة

تقديم :

تعد قناة السويس أطول قناة ملاحية اصطناعية تعمل دون أهوسة، وتستوعب الأجيال الجديدة من السفن ذات الحمولات الكبيرة، وتعمل على مدار الساعة طوال العام، وهي من أقل الممرات الملاحية في نسبة الحوادث البحرية. وتكتسب قناة السويس مكانتها وأهميتها من مكانة وأهمية موقع مصر المتفرد بعبقرية المكان. كما أن حفر قناة السويس أضاف إلى مصر رصيداً جيوبولوتيكياً، أضفى على موقعها أهمية متزايدة. من جهة أخرى، أتاحت عولمة الإنتاج فرصاً لزيادة أهمية قناة السويس-والتي يجب اغتنامها لتعظيم إيراداتها وزيادة تنافسيتها- من تبني نمط جديد «لتقسيم العمل الدولي» يقوم على تجزئة العملية الإنتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد، وتوزعها على عدة مصانع في عدة دول يتخصص كل منها في إنتاج جزء من السلعة ويتم التجميع بالقرب من السوق بشكل أصبح معه «المصنع كونياً» GLOBAL FACTORY⁽¹⁾، الأمر الذي تتعاظم معه أهمية الخدمات اللوجستية، من خلال زيادة القيمة المضافة عبر سلاسل الإمداد العالمية. حيث يتم تكرار شحن وتوزيع وتخزين مكونات العملية الإنتاجية. وتتجلى أهمية قناة السويس للتجارة العالمية في استيعابها نحو ١٢% من التجارة العالمية، ونحو ٢٠% من التجارة الدولية للحاويات، فضلاً عن البترول، والغاز الطبيعي، والخامات، والحبوب.⁽¹⁾



خريطة رقم (١) قناة السويس أقصر ممر ملاحى بين الشرق والغرب

أهمية البحث :

وترجع أهمية البحث إلى تقديم حصر للطرق الموجودة أو المزمع إنشاؤها، بديلاً للمرور من قناة السويس، وتقييم مدى قدرتها على منافسة القناة، ويوضح كيفية تعزيز القدرة التنافسية للقناة في مواجهة تلك الطرق، خصوصاً من خلال التكامل مع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

هدف البحث :

ونظراً لهذه الأهمية المتزايدة لقناة السويس، فقد ظهر العديد من الطرق المنافسة والبديلة لقناة السويس والتي تشكل تحدياً للقناة، بل وللأمن القومي المصري، الأمر الذى يتطلب دراسة تلك الطرق، وكيف يمكن تعزيز قدرة القناة على مواجهة تلك التحديات.

والسؤال المطروح الآن :

كيف يمكن تحويل منطقة قناة السويس من ممر ملاحى إلى محور لوجستى عالمى يعظم إيرادات القناة من خلال إيجاد قيمة مضافة للسلع التى تمر عبر القناة وإنشاء مراكز لوجستية تخدم مناطق صناعية عالمية وتندرج المناطق الصناعية حول قناة السويس فى منظومتها لتصبح حلقة من حلقات سلاسل الإمداد العالمية Global Supply Chain. بهدف تعزيز قدرتها التنافسية فى مواجهة الطرق المنافسة والبديلة سواء الإقليمية أو العالمية، وبذا يتحدد هدف البحث.

منهج البحث :

يتطلب تحقيق هدف البحث، استخدام كل من: المنهج الوصفي التحليلي، ومدخل التحليل المقارن، كل في موضع تميزه. وسعيًا وراء تحقيق هدف البحث، باستخدام منهجى البحث المشار إليهما نطرح الموضوع على النحو الآتى:

١- الموقف الحالى لقناة السويس.

٢- الطرق المنافسة والبديلة.

٣- كيفية مواجهة التحديات.

٤- المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس.

٥- الخاتمة وتتضمن النتائج والتوصيات.

أولاً: الموقف الحالى لقناة السويس:

يمر من قناة السويس نحو ١٢٪ من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرًا، وتحقق إيراداتًا سنويًا ٧ مليارات دولار^(١) على النحو السالف الإشارة إليه. وهو ما يمثل نسبة لا تُذكر من قيمة التجارة العالمية، حيث يتم التعامل مع قناة السويس كمر ملاحى ليس إلا.

وقد عملت إدارة القناة على زيادة قدرتها الاستيعابية لتستوعب السفن ذات الحمولات الكبيرة من خلال عدة مشروعات للتوسعة والتعميق وإنشاء تقيعات. وتم حفر قناة السويس الجديدة والتي يبلغ طولها نحو ٧٢ كم منها ٣٥ كم حفر جاف، و٣٧ كم تعميق وتوسيع وذلك لتحقيق الأهداف الآتية:

- زيادة عدد السفن التي تمر من قناة السويس من ٤٩ سفينة يوميًا إلى ٩٧ سفينة.
- زيادة الطاقة الاستيعابية للقناة لتسمح بمرور السفن ذات الحمولات الأكبر.
- تقليل زمن الرحلة لتصبح ١١ ساعة بدلا من ١٨ ساعة، وتخفيض زمن الانتظار للسفن ليصبح ٣ ساعات بدلاً من فترة تتراوح بين ٨ و ١١ ساعة.
- زيادة إيرادات القناة إلى ١٢,٢ مليار سنويًا، بحلول عام ٢٠٢٣ وفقاً للدراسات التي أعدتها الهيئة.
- دعم القدرة التنافسية في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة.^(٤)

ولكن ما هي أهم الطرق المنافسة والبديلة للقناة؟

ثانياً: الطرق المنافسة والبديلة لقناة السويس:

تواجه قناة السويس تحديات من عدة مشروعات إقليمية وعالمية، يتم تقديمها كطرق بديلة أو منافسة لقناة السويس، والتي يمكن بيانها على النحو الآتى:

١- المشروعات الإقليمية:

أ- طريق إيلات - أشدود:

الفكرة الرئيسية كانت تستند إلى وصل البحرين المتوسط والأحمر من أشدود إلى إيلات بقناة بحرية، إلا أن ارتفاع تكلفة الإنشاء، وبالتالي رسوم المرور يجعل المشروع غير تنافسى مع القناة وبالتالي غير مجد اقتصادياً، وعلى ذلك تم الربط بين إيلات وأشدود بالسكك الحديدية والطرق.

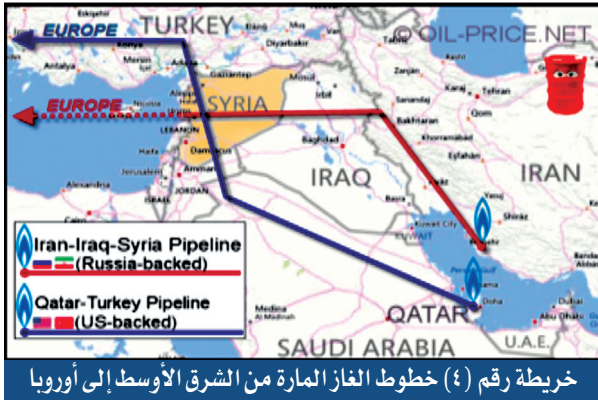
وتقوم فكرة المشروع على استقبال السفن القادمة من آسيا وشرق وجنوب إفريقيا بإيلات ونقل الحاويات برًا (بالطرق أو السكك الحديدية)، وإعادة نقلها بحرًا عبر ميناء أشدود. ويتكون المشروع من قناة ملاحية من إيلات بطول ١٠ كم، بالإضافة إلى خط سكك حديدية كهربائي عالى السرعة بطول ٣٠٠ كم، وبتكلفة تتراوح بين ١٠ و ٢٠ مليار دولار بتمويل وتنفيذ صيني^(٥) على النحو الموضح بالشكل الآتى:



ويعتمد البعض إلى التهوين من أهمية هذا الخط، تأسيسًا على أن النقل البرى لا يمكنه استيعاب حجم كبير من النقل مقارنة بالسفن^(٦)، إلا أنه يجب النظر إلى أن هذا المشروع يستقطب نوعيات معينة من البضائع المرتفعة القيمة سيتم استقبالها فى مراكز لوجستية تحقق قيمًا مضافة على هذه البضائع، كما أن هذا المشروع سيربط أيضًا ميناء حيفا بإيلات، وتقوم الصين حاليًا بتطوير الميناءين لرفع طاقتها بنحو ٢, ١ مليون حاوية لكل منهما. كما أن الإمارات ستدير هذين الميناءين، وستقوم شركة Zim بنقل البضائع من الإمارات إلى الموانئ الإسرائيلية عبر إيلات فى إطار التطبيع بين الإمارات وإسرائيل.

وتجدر الإشارة إلى قيام إسرائيل بتطوير خط إيلات وعسقلان بحيث يسمح بالتدفق العكسي ليسمح بنقل البترول الروسي إلى آسيا ويتكامل مع خط باكو/ جيهان، بل إنه في ظل استمرار وتيرة التطبيع يقوى احتمال إعادة إحياء خط التابلاين لنقل البترول السعودي إلى البحر المتوسط دون المرور من القناة، والذي توقف تشغيله بعد احتلال إسرائيل هضبة الجولان عام ١٩٦٧. (٨)

ونسارع إلى التنبيه بأن المشروع تعطل لأضراره البيئية (٩)، ولكن قد يعاد فتح هذا الملف مرة أخرى في أي وقت، الأمر الذي يستدعي التحسب لذلك، خاصة أن بترول الإمارات فقط يمثل نحو ١٦,٥% من إجمالي البترول المار بقناة السويس. ومن جهة أخرى، تسعى إسرائيل لإنشاء خط أنابيب (إيست-ميد)، لنقل الغاز إلى أوروبا عبر قبرص واليونان، بتكلفة تتجاوز ٧ مليارات دولار، وبالرغم من عدم جدواه فإنه يحظى بمباركة أمريكية وأوروبية، والغريب أن الإمارات سوف تستثمر في إسالة الغاز !! .. ولا يقتصر الأمر على ذلك، بل إن الباب سيُفتح على مصراعيه لدخول خطوط أنابيب لنقل الغاز الطبيعي إلى أوروبا دون المرور من قناة السويس منها: خط إيران العراق سوريا وخط أنابيب قطر تركيا على النحو الموضح في الشكل الآتي:



مما تقدم يتضح أن هذا الخط إيلات /عسقلان في ظل التعاون مع الإمارات - ومع ما يتبعه من تداعيات حال إنشائه- لن يكون منافسا للقناة فحسب، وإنما ينافس أيضا مصر كمركز إقليمي لتجارة الطاقة.

د-خط الشارقة مرسين عبر بندر عباس:

يسمح هذا الخط بنقل التجارة من الإمارات إلى تركيا عبر إيران، مما يقلل زمن الرحلة من نحو ٢٠ يوماً إلى ٦-٨ أيام وبتكلفة أقل كما سيتم نقل التجارة من باكستان بنفس الطريقة. (١٠)

وتجدر الإشارة إلى أن إنشاء مشروع القطار الكهربائي السريع الذي يربط بين السخنة والعلمين، يقلل من فاعلية وتنافسية هذا الطريق ويدعم تنافسية قناة السويس.

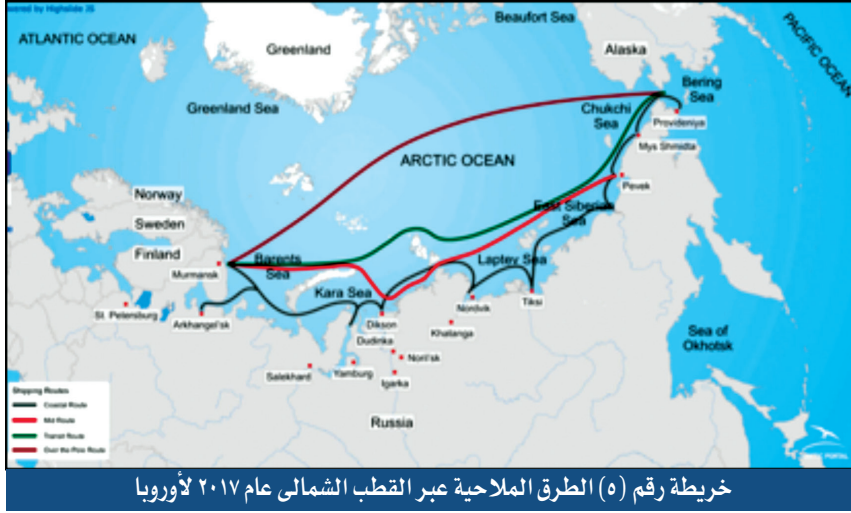
ب- الربط السككي بين إسرائيل والأردن ومنطقة الخليج: تعترم إسرائيل إنشاء خط سكك حديدية يمتد عبر الضفة الغربية ويربط إسرائيل بالأردن، وبالتالي يمكن الربط مع الشبكة الإسرائيلية الأردنية من جهة، والسعودية من جهة أخرى، وعموماً فإن أجزاء كبيرة من هذا الخط موجودة قيد التطوير الآن، حيث يوجد خط سكك حديدية من ميناء حيفا إلى بيت شيعان الذي يبعد عن الحدود الأردنية ١٠ كيلومترات فقط، كما يوجد خط سكك حديدية بالسعودية يربط شرقها ووسطها وشمالها وصولاً إلى الحدود الأردنية، وتقدر المسافة المتبقية من هذا الخط بنحو ٢٠٠ كيلومتر. (٧)

ويروج لهذا المشروع على أنه إحياء لخط الحجاز القديم، وأنه قطار السلام الذي سيمتد ليشمل الإمارات ثم العراق وسوريا مستقبلاً. ويهدف هذا المشروع إلى ربط البحر المتوسط بالخليج العربي متفادياً المرور من قناة السويس.

ج- خط أنابيب إيلات -عسقلان :

تسعى إسرائيل لإنشاء مركز لتجارة الطاقة في شرق المتوسط، ولهذا فقد استغلت التطبيع مع الإمارات لتنفيذ هذا المخطط، الذي يسمح بإعادة تشغيل خط الأنابيب إيلات عسقلان لنقل البترول الإماراتي من خلاله، دون المرور من قناة السويس، وهناك تصور لربطه بخط الدمام - ينبع لنقل البترول السعودي عبر هذا الخط حال التطبيع مع السعودية، وسيتم الاستثمار في بناء تكتات للتخزين، لكي تقوم إسرائيل بتسويق البترول لتصبح مركزاً لتجارة الطاقة، وليست مركزاً لعبورها، مما يشكل تهديداً لتوجه مصر لإنشاء مركز إقليمي لتجارة الطاقة.





خريطة رقم (٥) الطرق الملاحية عبر القطب الشمالي عام ٢٠١٧ لأوروبا

• يمكن تقسيم طريق القطب الشمالي إلى طريقين رئيسيين هما:

- الممر الشمالي (The Northern Sea Route (NSR): وهو طريق ملاحى يربط بين أوروبا وآسيا عبر المحيط المتجمد الشمالي، والملاحة عبر مضيق Strait Snnikov لا تسمح بعبور سفن تزيد حمولتها على ١٠٠٠٠٠ طن ساكن أو ما يعادل ٤٥٠٠ حاوية، ويتم إدارة طريق القطب الشمالي فى المنطقة من Kara Gate و Cape Dezhner بواسطة هيئة روسية هى « هيئة القطب الشمالى » NSRA وهذه مياه إقليمية روسية يمكنها تحصيل رسوم مقابل المرور.

- الممر الشمالى الغربى (Northern West Passage (NWP): عبارة عن مجموعة من الممرات الملاحية التى تربط المحيط الأطلنطى بالمحيط الهادى من خلال الممرات المائية فى أمريكا الشمالية فى المحيط المتجمد الشمالى، ويُعد هذا الطريق منافساً محتملاً لقناة بنما حيث يوفر نحو ٢٠٪ من المسافة بين شرق آسيا والساحل الشرقى للولايات المتحدة. ويلاحظ أن ظروف الجليد فى طريق القطب شمال كندا أكثر قسوة مقارنة بـ NSR. هذا ويتحكم فى حركة الملاحة عبر (NWP) خفر السواحل الكندية (CCG) والذى يراقب حركة السفن العابرة، ويوفر لها خدمات الرادار، والمعلومات الخاصة بالطقس.

مقارنة بـ NSR فإن معظم المناطق على الطريق NWP غير مؤهلة وغير متطورة، ويعتريها العديد من العقبات التى تواجه حركة الملاحة عبر القطب الشمالى لعل أهمها:

هذا فضلا عن إنشاء ممر تجارى يربط الهند والإمارات وإسرائيل بنظام النقل متعدد الوسائط، ويتفادى المرور من قناة السويس.

هـ- جسر الملك سلمان:

تخطط المملكة العربية السعودية لإنشاء جسر الملك سلمان. إن المتأمل لخطة المملكة ٢٠٣٠،^(١١) يتبين أن السعودية لن تعتمد على الموارد البترولية فى الفترة القادمة، لذا فقد أنشأت ثلاث مناطق اقتصادية ذات طبيعة خاصة، كما ستنشئ عدداً من المناطق اللوجستية لخدمة التجارة العالمية حيث إنها من خلال جسر

الملك سلمان ستسوق نفسها - باستغلال موقع مصر - بأنها نافذة آسيا على إفريقيا.

٢- المشروعات العالمية:

أ- الطريق عبر القطب الشمالى:

هو ذلك الطريق الممتد بطول الساحل الشمالى لروسيا على مسافة ٣٦٠٠ ميل ما بين (Murmansk) غرباً و(مضيق Bering) شرقاً، وقد بدأت أولى دعاوى الإبحار عن طريق القطب الشمالى فى بداية القرن السادس عشر بين روسيا والصين، وفى منتصف القرن السابع عشر استطاع التجار الروس تحديد جميع مناطق الطريق، ولكنه لم يستخدم فعلياً فى نقل البضائع.

طبقاً لرصد الأقمار الصناعية منذ عام ١٩٧٠ يوجد اتجاه عام لتناقص مساحة الجليد فى القطب الشمالى خاصة فى فصل الصيف. نتيجة للاحترار العالمى Global Warming وتشير الدراسات إلى أنه سيصبح صالحاً للملاحة عام ٢٠٥٠ إلا أن الدراسات الحديثة قللت هذه الفترة إلى ٢٠٣٥.^(١٢)

يحتوى القطب الشمالى على العديد من عمليات التنقيب ومشروعات استخراج البترول والغاز وأهمها مشروع Yamal لإنتاج الغاز الطبيعى المسال الذى بدأ فى التصدير فى فبراير. الخريطة رقم (٥) توضح الطرق الملاحية عبر القطب الشمالى عام ٢٠١٧ لأوروبا خاصة فى فصل الشتاء بالإضافة إلى التعاقد على تصدير الغاز الطبيعى للأسواق الآسيوية مثل الصين وكوريا واليابان خاصة فى فصل الصيف وذلك لتنوع الأسواق.

- تمتلك روسيا ثروات طبيعية هائلة من أهمها الغاز الطبيعي، حيث تمتلك ثانياً أكبر احتياطي للغاز الطبيعي في العالم، ويشكل إنتاجها ١٦٪ من الإنتاج العالمي للغاز الطبيعي، كما إنها تُعد سوقاً كبيرة لاستهلاك الغاز الطبيعي حيث يشكل استهلاكها من الغاز الطبيعي نحو ١١٪ من الاستهلاك العالمي.

جدول رقم (١) حركة التجارة الإجمالية المارة بطريق القطب الشمالي خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠٢٠)

السنوات	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠
كمية البضائع	٤	٦	٧	١٠	٢٠	٣١	٣٢

Source: Report on the NSR operations, Rosatom, 2021

تجدر الإشارة إلى أن حركة الملاحة عبر طريق NSR، قد شهدت انخفاضاً حاداً بداية من عام ٢٠١٤ وحتى عام ٢٠١٦، نظراً لعدم الاستقرار السياسي بسبب العقوبات المفروضة على روسيا، وانخفاض أسعار البترول ووقود السفن بداية من منتصف عام ٢٠١٤.

ويلاحظ أن روسيا طورت كاسحات الجليد بما يسمح بمرور سفن حاويات حتى ١٥ ألف حاوية، وهذا تطور بالغ الخطورة على قناة السويس، كما أن الإمارات والصين تستثمران في هذا الطريق البديل للقناة.^(١٣)

ب - سكك حديد سيبيريا:

تقوم فكرته على ربط شرق آسيا بأوروبا بخط للسكك الحديدية عبر الأراضي الروسية لنقل التجارة السلعية بين الطرفين، ويواجه هذا الخط بعض العقبات أهمها مروره في مناطق شديدة البرودة طوال الشتاء، مما يرفع تكلفة تشغيلها بكفاءة طوال العام.

يُعد خط سكك حديد سيبيريا من أقدم خطوط النقل بين الشرق الأقصى وآسيا وأوروبا، وتبلغ طاقته لنقل الحاويات ٧٥٠٠٠ حاوية سنوياً منها ٢٥٠٠٠ حاوية ترانزيت، وتبلغ طاقته الإجمالية ١٣٠ مليون طن/ سنوياً، وتكلفة نقل الحاوية تزيد بنسبة ٣٠٪ بالمقارنة بالنقل البحري وتستغرق الرحلة نحو ١٤ يوماً، بينما تمتد هذه الفترة إلى ما يتراوح ما بين ٢٨ و ٣٠ يوماً في حالة نقلها عبر قناة السويس.^(١٤)

وقد وضعت روسيا خطة لتطويره، فيما أسمته بطريق الأرز، وسيتم ربطه بموانئ القطب الشمالي.

• ويعانى النقل عبر هذا الخط من مشكلات لوجستية، ومشكلات في التخزين والجمارك، وهناك صعوبة بالغة في

- تراكم الثلوج معظم فترات السنة، ووصول درجة الحرارة إلى ٥٠ تحت الصفر.

- المخاطر المناخية الكبيرة التي يتعرض لها الطريق وفي كثير من الأحيان تكون غير متوقعة.

- عدم وجود بنية تحتية وتجهيزات لوجستية كافية.

- زيادة الأنشطة البحرية في القطب الشمالي سيكون له تأثير سلبي على البيئة .

- عجز في المعدات والأجهزة المطلوبة في حالة الطوارئ مثل الطائرات، كسارات الجليد وعدم وجود إجراءات فعالة يتم اتباعها في حالة حدوث تسرب للمواد البترولية في المياه المغطاة بالثلج.

- عدم وجود تشريعات ولوائح منظمة للملاحة.

- التكلفة المرتفعة لكاسحات الجليد المصاحبة لعبور السفن على طريق القطب الشمالي NSR.

- عدم جاهزية الطريق لحركة الملاحة طوال العام حيث أن الفترة التي يكون فيها طريق القطب الشمالي NSR صالحاً للملاحة تبدأ من بداية أغسطس وحتى نهاية

أكتوبر من كل عام.

وتجدر الإشارة إلى أن التطورات التكنولوجية يمكنها أن تذلل كثيراً من هذه العقبات، لذا لا يمكن الاستناد إليها عند تقدير مدى منافسة طريق القطب الشمالي للقناة، فما هو غير منافس الآن، قد يصبح منافساً قوياً بفعل التطورات

التكنولوجية، أو التغيرات المناخية.

أما حركة الملاحة للأنواع المختلفة للسفن عبر طريق القطب الشمالي فيمكن رصدها كالتالي:

- يوفر الطريق عبر القطب الشمالي مسافة تقدر بنحو ٣٠٪ بين شرق آسيا وشمال غرب أوروبا بالنسبة للموانئ الواقعة شرق سنغافورة مقارنة بطريق قناة السويس.

- تحتوى منطقة القطب الشمالي على ثروات هائلة من البترول والغاز تقدر بنحو ٩٠ بليون برميل من البترول و٤٧ تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي و٤٤ بليون برميل

من الغاز الطبيعي المسال.

- معظم السفن العاملة في طريق القطب الشمالي مملوكة لشركات روسية وهي سفن صغيرة الحجم.

- يتواجد ثروات كثيرة من المعادن في القطب الشمالي أهمها: الحديد الخام، والنيكل، والزنك، والنحاس.



خريطة رقم (٦) ممرات النقل الآسيوية

جدول رقم (٢) مقارنة بين طريق رأس الرجاء الصالح وقناة السويس

الوفر	المسافة بالأميال البحرية		إلى	من
	رأس الرجاء	القناة		
٦٦	٧٩٥٠	١٢٠٩٤	٤١٤٤	كونستانزا
٥٧	٦٠٩٩	١٠٧٨٣	٤٦٨٤	لافييرا
٤٢	٤٧٣٣	١١١٦٩	٦٤٣٦	روتريام
٢٢	٣٦٥٤	١٢٢٩٩	٩٦٤٥	نيواورليانز
٨٨	٩٨٨٧	١١٢٠٧	١٣٢٠	بيريه
٤١	٤٤٠٦	١٠٧٤٣	٦٣٣٧	روتريام
٢٣	٣٣١٥	١٤٥٠٧	١١١٩٢	روتريام
٢٩	٣٦٤٧	١١٧٥٥	٨٢٨٨	روتريام

المصدر: دكتور عبد التواب حجاج، الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس، محاضرة ألقاها بالجمعية العلمية العربية للنقل، بتاريخ ٢٢ أكتوبر ٢٠٢٢.

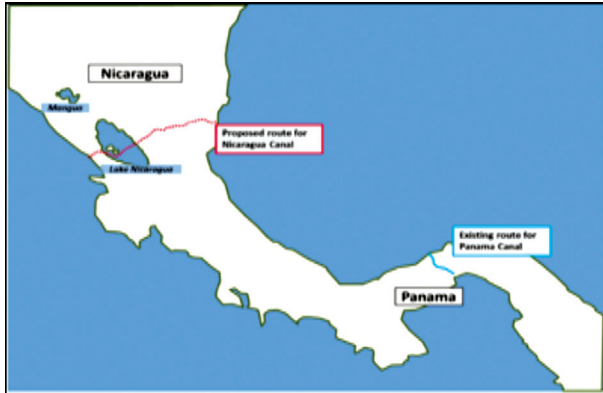
ج - التطورات القائمة في قناة بنما وقناة نيكاراغوا: تُعدُّ قناة بنما من أهم الطرق المنافسة لقناة السويس، خاصة فيما يتعلق بحركة تجارة الحاويات المنقولة بين الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية وآسيا. تختصر قناة بنما نحو ٢٠٪ إلى ٦٠٪ من المسافة التي تقطعها السفن للدوران حول قارة أمريكا الجنوبية، وهي تخدم حركة التجارة بين السواحل الشرقية والغربية للأمريكتين، إلى جانب بعض المناطق الأخرى التي يمكن أن تؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس وهي:

قبول الدول الأوروبية لوضع تجارتها الدولية تحت رحمة روسيا، كما أن تجارة كوريا الجنوبية مع أوروبا ستمر عبر كوريا الشمالية، وهو أمر لن تقبله كوريا الجنوبية، فضلاً عن إضرار هذا الخط بصناعة السفن الكورية.

طريق رأس الرجاء الصالح: هذا الطريق يُعدُّ أكبر الطرق البحرية المنافسة لقناة السويس ويكون منافساً لقناة السويس في حالات:

- السفن ذات الحمولات الأكبر من حمولة قناة السويس للاستفادة من اقتصاديات الحجم وهو ما لجأت إليه السفن خاصة سفن ناقلات البترول في أثناء فترة توقف الملاحة بقناة السويس خلال الفترة (١٩٦٧ - ١٩٧٥).
 - انخفاض أسعار وقود تشغيل السفن نتيجة انخفاض أسعار البترول عن ستين دولاراً للبرميل.
 - وجود فائض في طاقة الأسطول أكبر من الطلب عليه.
- ولكن تظل قناة السويس هي الطريق الأقصر، الذي يحقق وفوراً لمشغلي وملاك السفن، والذي تزيد أهميته خاصة للسفن التي تحمل بضائع غالية القيمة وتعمل بجدول منتظمة، فضلاً عن عدم وجود موانئ كبيرة ومهمة على هذا الطريق، لخدمة السفن المارة والتعامل معها.
- والجدول التالي يوضح مقدار الوفر في المسافة بين الطريقين:

الأمن القومي والإستراتيجية

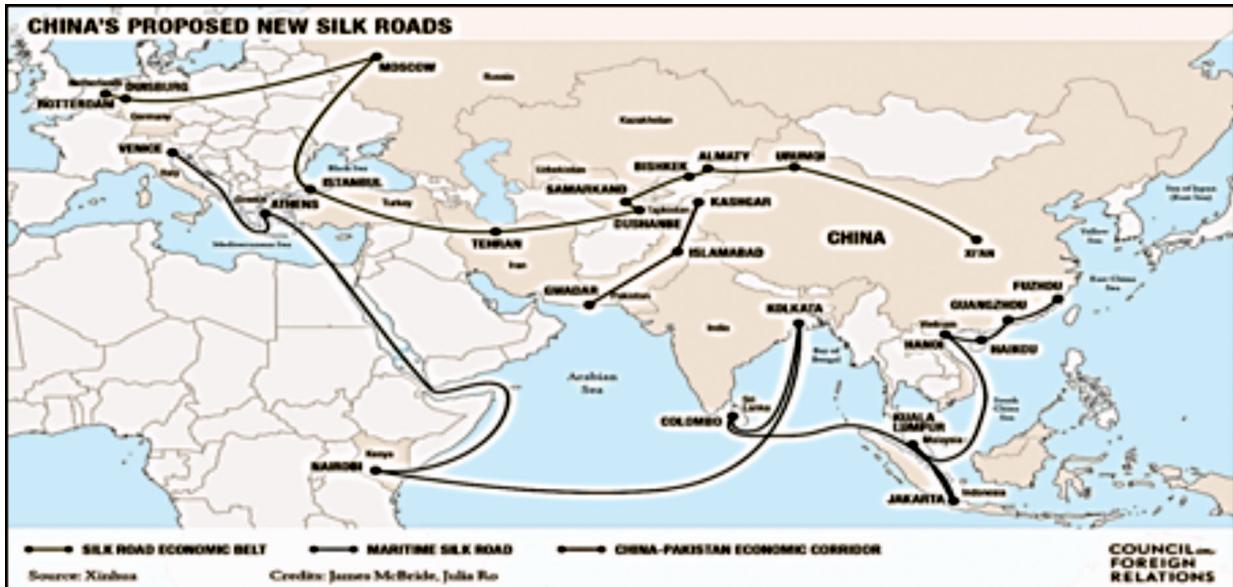


خريطة رقم (٧) قناة بنما وقناة نيكاراغوا

يُعدُّ مشروع قناة نيكاراغوا مقترحًا للربط بين المحيطين الأطلنطي والهادي، كبديل لقناة بنما، كما يمكنها استيعاب سفن ذات الحمولات التي تزيد على ١٢ ألف حاوية TEU، وقد طرحت الصين مشروع تلك القناة، وشرعت في تنفيذه عام ٢٠١٦، إلا أن المشروع قد تعرّض وتوقف بسبب صعوبات مالية في الشركة المنفذة.

د-طريق الحرير الجديد:

المبادرة الصينية مبادرة الحزام والطريق تتكون من شقين: طريق بحري وطريق برى وسككى يربط قارات العالم على النحو الموضح بالخريطة الآتية:



خريطة رقم (٨) طريق الحرير الجديد

شمال شرق آسيا، شرق أستراليا ونيوزيلندا، دول الساحل الغربي من أمريكا الشمالية والجنوبية، بعض دول الشرق الأوسط. ويوضح الجدول التالي الوفر في المسافة المحقق للسفن بين ميناء نيويورك وعدد من الموانئ في آسيا في حالة عبورها قناة السويس.

جدول رقم (٣) المفاضلة بين استخدام قناة السويس وقناة بنما في النقل بين ميناء نيويورك وبعض الموانئ الآسيوية

من ميناء نيويورك	قناة السويس	قناة بنما	الوفر	
			ميل بحري	%
إلى ميناء هونغ كونج	١١٦٣٢	١١٣٠١	٣٣١ -	-
ليم تشابانج في تايلاند	١١٠٠٢	١٢٦٤٥	١٦٤٣	١٣
سنغافورة	١٠٢٠٤	١٢٥٣٧	٢٣٣٣	١٩
كولومبو	٨٦٠٠	١٤٠٧٣	٥٤٧٣	٣٩

المصدر: دكتور عبد التواب حجاج، الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس، مرجع سبق ذكره.

وتجدر الإشارة إلى أن، قناة بنما لا يمكنها منافسة قناة السويس في سفن الحاويات ذات الحمولات الكبيرة، إذ أن أقصى حمولة يمكن مرورها من قناة بنما بعد التوسعة، لا تتجاوز ١٢ ألف حاوية TEU، وهي تمثل نصف حمولة السفينة التي يمكنها المرور من قناة السويس، والتي تبلغ نحو ٢٤ ألف حاوية TEU.

فضلا عن تضمن المشروع مد خط سكك حديدية من شرق إفريقيا لغربها ويتفادى المرور من قناة السويس، ناهيك عن تضمنه خط السكة الحديدية الذي يربط الصين بأوروبا، بل ويصل إلى لندن بالمملكة، ويربطها بنحو ١٥ مدينة أوروبية ويبلغ طوله ١٢٠٠٠ كم، تستغرق الرحلة ١٧ يوماً، بينما بالبحر تستغرق ٤٥ يوماً، وتكلفة النقل بالسكك الحديدية تزيد بنسبة ٢٠٪ على النقل البحري.^(١٥)

والمفترض أن الطريق البحري يمر عبر قناة السويس، وقد نجحت إسرائيل في استقطاب الشركات الصينية لتنفيذ مشروع إيالات أشدود بتكلفة مقدارها ٥ مليارات دولار بتمويل صيني، وكذا تطوير ميناءى حيفا وأشدود لتصبحا جزءاً من طريق الحرير، كما أن السعودية والكويت بل والمغرب أيضاً دخلوا في اتفاقات مع الصين، ليصبحوا ضمن المشروع، بالإضافة إلى قيام الصين بتشغيل ميناء جوارر بباكستان،



خريطة رقم (٩) خط السكة الحديد الصين أوروبا

وترجع أهمية التحول إلى محور صناعى ولوجيستى، إلى أنه يعظم إيرادات القناة من مصدرين أولهما:

١- تعظيم عوائد قناة السويس، حيث إن متوسط إيراد الحاوية حالياً كرسوم مرور يتراوح بين ٩٠ و ١٠٠ دولار، يقفز هذا الإيراد إلى ما يتراوح ما بين ٢٥٠٠ و ٥ آلاف دولار، فى حالة إجراء عمليات لوجستية وعمليات قيمة مضافة.

٢- خلق طلب إضافى على خدمات المرور فى قناة السويس، ذلك أن توطن الصناعة فى هذه المنطقة، يترتب عليه استيراد مستلزمات الإنتاج، وتصدير منتجات تلك الصناعات إلى الخارج عبر القناة، وبالتالي تولد تلك الصناعات طلباً إضافياً على خدمات المرور من قناة السويس مما يزيد من أهميتها ويدعم قدرتها التنافسية.

يمكن التمييز بين عدة أنشطة لوجستية:

- أنشطة لوجستية لخدمة الصناعة.
- أنشطة لوجستية لخدمة التجارة العابرة.

ولا شك أن هذا الطريق سيمارس آثاراً سلبية على حركة المرور فى قناة السويس، ليس من حيث حجم التجارة، ولكن من حيث القيمة، كما أنه يُعدُّ حلاً وسطاً بين النقل الجوى الأعلى تكلفة، والنقل البحري الأقل سرعة.

ثالثاً: كيفية مواجهة التحديات التى تواجه قناة السويس؛

وإزاء التحديات التى تفرضها الطرق البديلة والمنافسة، فإن الأمر يتطلب وضع إستراتيجية واضحة لمواجهةها، تقوم على استغلال تفرد القناة بموقع يجعلها Center of everywhere، حيث إن الدراسات قد أجمعت على أن العامل الرئيسى لجذب الاستثمار عالمياً هو إمكان الوصول للأسواق والعملاء. وهذا هو مناط التفرد فى موقع قناة السويس.^(١٦)

ومن هنا تأتى أهمية استغلال هذا الموقع كمركز صناعى ولوجستى عالمى لخلق طلب إضافى على خدمات المرور من قناة السويس، مما يرفع من قدرتها التنافسية فى مواجهة الطرق البديلة والمنافسة.

- جذب الاستثمارات الأجنبية للمنطقة لإنشاء مشروعات صناعية وخدمية، قادرة على المنافسة إقليمياً ودولياً.
- نقل وتوطين التكنولوجيا المتطورة.
- زيادة الصادرات وذلك لزيادة حصة مصر من التجارة العالمية.
- توفير فرص عمالة والارتقاء بالخبرات والمهارات الفنية المحلية.
- زيادة الدخل القومي.
- ولتحقيق تلك الأهداف تقدم هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس، مجموعة من الحوافز المالية والتسهيلات الإجرائية، من بينها نظام الشباك الواحد.

٤ - حصاد التجارب الدولية فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة:

- تبين من مراجعة التجارب الدولية، أن المناطق الاقتصادية الخاصة، قد تسهم فى زيادة الدخل زيادة كبيرة فى الأجل الطويل، حيث تضاعف دخل الفرد فى شيزنر إلى ١٠٠ ضعف خلال ٢٠ سنة، وتحولت من قرية صغيرة إلى مدينة عالمية يسكنها ١٤ مليوناً.
- كما أنه يمكن أن تحقق المناطق الاقتصادية الخاصة آثاراً حميدة على جذب الاستثمار والنمو وزيادة الصادرات، فى مدى زمنى قصير نسبياً، إذ أسفرت تجربة مقدونيا فى الفترة من عام ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٤، عن زيادة الاستثمار فى المنطقة الاقتصادية الخاصة من ٢٠ إلى ٢٠٪ من إجمالى الاستثمار الأجنبى المباشر الوارد للدولة، بل وبلغ ٥١٪ عام ٢٠٠٩، وتمثل الصادرات من المنطقة الاقتصادية ٢٧٪ من إجمالى صادرات الدولة.^(١٨)

٥-التحديات التى تواجه المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس:

- تتمثل أهم التحديات فيما يلى:
أ-عدم وجود إطار مؤسسى ملائم.
ب-يسمح تشريع المنطقة الاقتصادية الخاصة بإنشاء مشروعات النقل واللوجستيات بقيود شديدة تتمثل فى:
- إصدار قرار من رئيس الوزراء وأن تكون المشروعات كثيفة العمل.
- لم يضع قواعد تسهل إنشاء المناطق اللوجستية وحسن سير العمل بها.
- لم يراع تنافسية المراكز اللوجستية بالمنطقة الخاصة مع المراكز اللوجستية حول مصر.

- أنشطة لوجستية لخدمة السفن العابرة.
- وجميع هذه الأنشطة يمكن ممارستها فى إطار المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

رابعا: المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس:

- ١- مفهوم المنطقة الاقتصادية الخاصة:
منطقة جغرافية فى دولة ما تكون مخصصة لتصدير البضائع إلى الدول الأخرى وتوفير الوظائف، وتستثنى المناطق الاقتصادية الخاصة من القوانين والتشريعات الاقتصادية، كالضرائب والجمارك وقوانين العمل والقيود القانونية الأخرى على الأعمال التجارية، أو على الأقل تخضع هذه المناطق إلى ترتيبات معينة خاصة بها، من حيث المعاملة الضريبية والتنظيمية.^(١٧)

٢- المنطقة الاقتصادية لقناة السويس SCZ

- تم تعديل قانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم ٢٧ لعام ٢٠١٥، بحيث أصبحت المنطقة الاقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس وموقعها العين السخنة جزءاً من المنطقة الاقتصادية الخاصة لإقليم قناة السويس.
- وطبقاً للقرار الجمهورى رقم ٢٢٠ (لسنة ٢٠١٥) الذى نشر فى الجريدة الرسمية فى ٩ أغسطس ٢٠١٥، فإن مكونات المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تتضمن ما يلى:

أ- (٤) مناطق فرعية:

- العين السخنة.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية للعين السخنة، بمساحة قدرها ٢١٠ كم٢.
- غرب القنطرة.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية غرب القنطرة، بمساحة قدرها ١٢, ٦ كم٢.
- شرق إسماعيلية.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية شرق إسماعيلية، بمساحة قدرها ٧١ كم٢
- شرق بورسعيد.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية شرق بورسعيد، بمساحة قدرها ٧٥, ٥٢ كم٢.

ب- (٦) موانئ تجارية:

- ميناء السخنة .
- ميناء الأديبة .
- ميناء شرق بورسعيد .
- ميناء غرب بورسعيد .
- ميناء العريش .
- ميناء الطور .

٣- أهداف المنطقة الاقتصادية لقناة السويس:

- تتمثل أهداف تلك المنطقة فيما يلى:



تعزيز تنافسية قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة

أ.د. / محمد على إبراهيم

- لم يضمن حرية التجارة في هذه المنطقة.
 - ب- يضم مجلس الإدارة رئيس المنطقة وبعض الوزراء بحكم وظائفهم ومحافظى مدن القناة وبعض الخبراء، وبالرغم من أن المشروع ارتكز على اللوجستيات، لا يضم تشكيله أيًا من خبراء اللوجستيات.
 - ج- عدم تأهيل عمالة فنية قادرة على المنافسة الدولية ومربوطة بسوق العمل.
 - د- تبين من دراسة الحوافز الضريبية فى المناطق الاقتصادية الخاصة فى الدول المجاورة، عدم تنافسية الحوافز الاستثمارية المصرية.
 - هـ- عدم تنافسية المعاملة الجمركية.
 - و- تخوف المستثمرين من الاستثمار فيها لتعارضها مع اتفاقيات التجارة الإقليمية، وكذا، التعارض بين المناطق الاقتصادية الخاصة واتفاقيات التجارة الإقليمية، الأمر الذى يؤدى إلى ما يلى:
 - حرمان المناطق الاقتصادية الخاصة من مزايا الاتفاقيات الإقليمية، مما يضع قيداً على الاستثمار داخلها.
 - منتجات المنطقة الاقتصادية تحظى بمعاملة تفضيلية، لإعنائها من الضرائب والجمارك، وبالتالي يصبح المنتج المحلى أقل تنافسية.
- استفادة دول أخرى غير أعضاء فى الاتفاقية، عبر التصدير للمناطق الاقتصادية وتغيير شهادة المنشأ.
- ويمكن حل هذا التعارض كالاتى:
- معاملة منتجات المنطقة الاقتصادية، وفقاً لقواعد المنشأ ونسبة المكون المحلى.
 - سداد قيمة الضرائب والجمارك على مدخلات منتجات المنطقة الاقتصادية فى حالة تصديرها فى إطار الاتفاقيات الإقليمية.
 - مراعاة التكامل مع المناطق الاقتصادية الخاصة فى المنطقة العربية، حيث إن التنافس يصب فى مصلحة الآخر، ويكون التكامل من خلال تنسيق الحوافز، وأن تركز كل دولة على المشروعات ذات الميزة التنافسية.
 - كما يجب التنبيه إلى ضرورة التكامل بين الموانئ داخل المنطقة الاقتصادية وخارجها. بالإضافة إلى أهمية مراجعة الممارسات الحالية والمتمثلة فى تخصيص مساحات أراضى لروسيا والصين لإنشاء منطقة لوجستية، وأخرى لموانئ دى كمنطور صناعى، والأوفق منح تسهيلات للشركات الصناعية الدولية لإقامة مشروعات فى المنطقة، وهذه الشركات سيأتى فى ركابها موردو الخدمات اللوجستية الخاصة بها، حيث إن هذه الشركات ترتبط باتفاقيات تحالف مع مورديها.

خامساً: الخاتمة:

وتتضمن: زيادة غاطس قناة السويس طبقاً لتطور سفن الأسطول العالمى ويتم عمل دراسات جدوى قبل التنفيذ مع الأخذ فى الاعتبار تغير أنماط التجارة العالمية.

أ- النتائج:

أهم النتائج التى أسفرت عنها الدراسة:

- تتعدد التهديدات التى تواجه قناة السويس، حيث توجد عدة طرق منافسة أو بديلة للقناة، بعضها إقليمية والأخرى دولية، وأن هذه الطرق لا تُعدُّ بديلاً كاملاً، إلا أن كلاً منها يمكنه استقطاب جزء من التجارة العابرة للقناة - خصوصاً السلع المرتفعة القيمة - التى تُشكل فى مجموعها خطراً على القناة والأمن القومى.
- العديد من هذه البدائل، لم يُفعل بعد، لأسباب اقتصادية أو بيئية، إلا أن التطور التكنولوجى، قد يؤدى إلى أن تصبح هذه المشروعات مجدبة اقتصادياً وبيئياً، الأمر الذى يتطلب تعزيز القدرة التنافسية للقناة فى مواجهة هذه التهديدات.
- يمكن تعزيز القدرة التنافسية للقناة من خلال التكامل بينها وبين المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بما يخلق طلباً إضافياً على خدمات المرور، ويزيد إيراداتها من خلال تقديم خدمات القيمة المضافة وتحويلها إلى مركز تجارى ولوجستى عالمى.
- الإطار المؤسسى للمنطقة الاقتصادية يحتاج إلى تطوير، وكذا الحوافز الممنوحة فى إطارها. حيث إن أغلب المشروعات المقامة بها تنشأ وفقاً لقانون المناطق الحرة.

ب- التوصيات

- تفعيل دور مصر فى تأمين الملاحة فى القرن الأفريقى وىاب المنذب، لضمان تأمين الملاحة فى قناة السويس.
- دراسة جدوى ازدواج قناة السويس فى ضوء تطور أحجام سفن الأسطول العالمى، وتغير أنماط التجارة العالمية.
- إعادة النظر فى رسوم سفن الحاويات للتحوّل من نظام حمولة قناة السويس، إلى نظام الحاوية المطبق فى قناة بنما.
- ضرورة انضمام مصر كمرآقب فى مجلس إدارة القطب الشمالى حتى تكون على دراية بالتطورات التى تحدث فى هذا الطريق الذى يُعدُّ بديلاً محتملاً.
- السعى للتكامل مع مبادرة الحزام والطريق، للاستفادة من التمويل الصينى المتاح فى إطار تلك المبادرة فى تمويل مشروعات البنية الأساسية والموانئ فى منطقة قناة السويس.
- نظراً لتأثير الثورة الصناعية الرابعة، (وما تتضمنه من مستجدات مثل: إنترنت الأشياء، والذكاء الاصطناعى، والطباعة الثلاثية الأبعاد، والروبوت، والبيانات الضخمة Big Data، وسلاسل الكتل Block Chains على صناعة النقل البحرى والتجارة العالمية، مما أدى إلى بناء نوعية من السفن الذاتية القيادة، الأمر الذى يتطلب قيام قناة السويس بتطوير منظومة الإرشاد بها، لتتلاءم مع هذه النوعية من السفن، وتضمن عبورها القناة بأمان، وبالتالي لا تلجأ لمسار بديل لقناة السويس.
- يجب على قناة السويس تقديم خدمة تزويد السفن بالوقود النظيف مثل (الهيدروجين الأخضر والغاز الطبيعى)، لزيادة دخلها من الخدمات التى تقدمها للسفن العابرة من جهة، وزيادة تنافسيتها من جهة أخرى، حيث إن القرارات التى اتخذتها المنظمة البحرية الدولية IMO، والتى تهدف إلى تقليل انبعاثات الغازات الكربونية من السفن إلى ٥٠٪ من الانبعاثات عام ٢٠٥٠ مقارنة بمستويات عام ٢٠٠٨، وتقليل محتوى الكبريت فى الوقود الذى تستخدمه السفن من ٥,٢٪ إلى ٠,٥٪ فى عام ٢٠٢٠، لهذا بدأت السفن تستخدم الغاز المسيل والهيدروجين الأخضر وقوداً لتقليل الانبعاثات امتثالاً لقرارات المنظمة البحرية الدولية.
- إن أعمال هذه السياسات، وسرعة وضعها موضع التنفيذ، من شأنه تعزيز القدرة التنافسية لقناة السويس فى مواجهة الطرق البديلة والمنافسة لها، وهو ما يُعدُّ أمراً جوهرياً سواء من المنظور الإستراتيجى أو من منظور الأمن القومى.

- زيادة القدرة التنافسية للقناة والاستفادة من قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، فإن الأمر يتطلب:
- إنشاء مراكز لوجستية وصناعية فى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وإدخال منطقة سيناء فى المنظومة، مع مراعاة أن يكون هناك ترابط بين المنطقة الاقتصادية الخاصة فى إقليم قناة السويس، ومنع المنافسة الضارة مع الموانئ الجافة والمناطق اللوجستية المزمع إقامتها خارج هذه المنطقة.
- يجب إعادة النظر فى هيكل الحوافز الضريبية والجمركية الممنوحة فى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، بما يجعلها أكثر تنافسية.
- مراعاة أن يتم التنسيق مع المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة المقامة فى المنطقة العربية (الإمارات - السعودية - عمان - الأردن إلخ)، حيث إن التنافس بينها يصب فى مصلحة المناطق الاقتصادية الإسرائيلية، ونقترح أن يكون التنسيق بأن تخصص كل دولة فى الصناعات ذات الميزة التنافسية بها.
- يقترح تشكيل ThinkTank كأمانة فنية لمجلس إدارة المنطقة الاقتصادية، تُعد له الرؤى الإستراتيجية من الناحية الاقتصادية والصناعية واللوجستية، وضرورة إنشاء مجلس أعلى للوجستيات، وجهاز لتنظيم ممارسة هذه المهنة، وفقاً للأسس الدولية.
- العمل على جذب الشركات الصناعية الكبرى وتوطينها بالمنطقة الاقتصادية، حيث تم تخصيص بعض أراضى المنطقة الاقتصادية لدول، بالمخالفة للتجارب الدولية الناجحة فى هذا المجال التى بينت - بما لا يدع مجالاً للشك - أن النجاح مرهون بالاستعانة بشركات دولية النشاط وتوطينها فى المنطقة، وبالتالي يأتى فى ركاها موردو الخدمات اللوجستية، وبذا يتم إنشاء منظومة لوجيستية متكاملة من خلال الشركات ومورديها.
- إعداد متدربين وفقاً لما يتطلبه سوق العمل فى هذه المنطقة، ويتم إعدادهم وفقاً للمعايير الدولية، من خلال مراكز تدريبية بالجامعات على أن يتم منحهم شهادات احترافية وفقاً للتخصصات المطلوبة، كما أنه من الأهمية بمكان أن يتم تزويدهم بثقافة العمل الدولى.
- وضع خطط واضحة لتوطين العمالة الوافدة من خارج مدن القناة، حيث إن العدد المتوقع تشغيله من العمالة المباشرة فى المنطقة الاقتصادية، يفوق عدد سكان مدن القناة، وبالتالي سيكون الحل هو استقطاب عمالة من خارج المنطقة الاقتصادية.



تعزيز تنافسية قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة والبديلة

أ.د / محمد على إبراهيم

المراجع :

١. محمد على إبراهيم، النقل والتجارة، بدون ناشر، ٢٠١٨، ص. ٣٦.
٢. هيئة قناة السويس، الوحدة الاقتصادية، إحصاءات حركة الملاحة بقناة السويس، ٢٠٢٢، www.suezcanal.gov.
٣. هيئة قناة السويس، قناة السويس تحقق أعلى إيراد سنوي مالي في تاريخها ٧ مليارات دولار.
٤. أحمد محمد حسين، أحمد السيد الشاذلي، مشاريع التطوير بقناة السويس وانعكاساتها على التجارة الدولية والاقتصاد المصري، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات.
٥. د. طارق فهمي، هل تتجح إسرائيل في تنفيذ مشروعات السلام الاقصادى بالشرق الأوسط، إندبندت عربية، ٢٤ سبتمبر ٢٠٢٠. انظر أيضا د. محمد على إبراهيم، قناة السويس من ممر ملاحى إلى محور لوجستى عالمى، محاضرة أقيمت بهيئة قناة السويس، بتاريخ ٢٩ ديسمبر ٢٠٢١، ص. ٢٢.
٦. الفريق مهاب ميميش، يكشف فشل إسرائيل في حفر قناة أشدود، بوابة أخبار اليوم ١٣/٦/٢٠٢١، <https://m.akhbarelyom.com>.
7. felasteen. news, on13, Jul.,2022, Retrieved on20, sep.,2022.
8. Jonathan H.Ferziger,UEA Deal Boots Israeli Oil Pipeline Secretly Built With Iran, Report on Foreign Policy dated sep.4.2020 available on www.foreignpolicy.com.
9. Simon Henderson, Israel-UAE Pipeline Deal Delayed by Environmental Concerns, Washington Institute for Near East Policy, Jul.,26, WWW.washingtoninstitute.org
١٠. خط تجارى جديد بين تركيا والإمارات بعيداً عن قناة السويس، Arab – Miltiry.com.,Nov.4,2021
١١. رؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠، ٢٠٣٥ www.vision.gov.sa
- 12.Aleksander-SasaMilakovicetal ,et al.,CurrentStatusandFuture Operational Models for Transit Shipping along The Northern Sea Route, Marine Policy,Vol.94,Agu.,2018,p.58
- 13.NimaKhorrani, et al., The Opening Arctic: Dubai and Russia’s Rosatom and UAE Logistics Company to Cooperate in the Fare North, The Arctic Institute, Nov.,23,2021, P.3.
١٤. مهندس وائل قدور، طريق القطب الشمالى وتأثيراته المستقبلية على قناة السويس، محاضرة ألقاها بهيئة قناة السويس، بتاريخ ٢٩ ديسمبر ٢٠٢١، ص-ص ٢١-٢٤.
١٥. دكتور عبد التواب حجاج، الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس، محاضرة ألقاها بالجمعية العلمية العربية للنقل بتاريخ ٢٢ أكتوبر ٢٠٢٢، ص ١٢.
١٦. د. محمد على إبراهيم، قناة السويس من ممر ملاحى إلى محور لوجستى عالمى، مرجع سبق ذكره. ص ١٥-١٨.
١٧. -----، المناطق الاقتصادية الخاصة ودورها فى جذب الاستثمار الأجنبى المباشر، ورقة مقدمة إلى ملتقى المناطق الاقتصادية الخاصة الذى نظمه المنظمة العربية للتنمية الإدارية بالتعاون مع فرع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ببورسعيد، ٢٧-٢٨ مارس ٢٠١٧، ص ٣.
١٨. د. عبد الله رمضان، المناطق الاقتصادية الخاصة: المفهوم والتجارب والدروس المستفادة، ورقة مقدمة إلى ملتقى المناطق الاقتصادية الخاصة، الذى نظمه المنظمة العربية للتنمية الإدارية بالتعاون مع فرع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ببورسعيد، ٢٧-٢٨ مارس ٢٠١٧، ص-ص ٦-٩.