

أثر المستجدات العالمية والمحلية على إيرادات قناة السويس

دكتورة / جيهان محمد السيد*

موجز

تستهدف الدراسة تحليل وقياس أثر المستجدات العالمية والمحلية على قناة السويس خلال الفترة الزمنية - (1990-2017) من خلال نموذج للاقتصاد القياسى . وسوف يركز التحليل على السنوات الأخيرة التى شهدت العديد من التحديات التى تؤثر على إيرادات قناة السويس وتنافسياتها مقارنة بالممرات الملاحية الأخرى مثل قناة بنما. وقد أوضحت نتائج الدراسة أن إيرادات القناة تتأثر إيجابياً ومعنوياً بكل من التجارة العالمية المنقولة بحراً وخاصة التجارة بالمناطق والأقاليم التى تعد القناة الخط الملاحي الأساسى لها، وأسعار النفط العالمية وعدد السفن العابرة للقناة. كذلك وجود أثر سالب وغير معنوى لعدم الاستقرار السياسى، وأثر موجب وغير معنوى للانفتاح التجارى. وعليه يتعين على الاقتصاد المصرى التكيف مع هذه التحديات والاستفادة من الفرص التى توفرها لكسب نصيب أكبر من التجارة العالمية المنقولة بحراً.

The Impact of Global and Local Developments on the Revenues of the Suez Canal

Abstract

The purpose of this study is to analyze and measure the impact of the global and the local developments on the Suez Canal revenues during the period (1990 - 2017). The econometric method was used to estimate the impact of these developments on the annual revenues of the Suez Canal resulting from the traffic of the Canal. The results showed that the revenues of the Canal are positively and significantly affected by the global seaborne trade, the world oil prices and the number of vessels transiting the Canal. There is also a negative and non-significant impact of political instability and a positive and non-significant impact of trade openness. Therefore, the Egyptian economy should adjust to these challenges and take advantage of the opportunities it offers to gain greater share of the world seaborne trade.

*مدرس بقسم الاقتصاد والتجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، مصر.

مقدمة:

تعد قناة السويس الممر الملاحى الأهم فى العالم الذى يربط بين الشرق والغرب، ونتيجة لهذا الموقع الجغرافى المتميز فقد اكتسبت أهمية خاصة بالنسبة لحركة التجارة العالمية والنقل البحرى - الذى يعد من أرخص وسائل النقل، ويستحوذ على 80% من حجم التجارة العالمية - وبالنسبة لمصر على حد سواء.¹ حيث تمثل قناة السويس مصدراً هاماً للتدفقات من النقد الأجنبى التى يعتمد عليها الاقتصاد المصرى فى دعم النمو الاقتصادى.

وقد حققت التجارة العابرة من خلال قناة السويس زيادات سنوية هامة خلال العقود السابقة، بحيث تزايدت حمولة السفن العابرة للقناة من 439 مليون طن عام 2000 إلى حوالى 974 مليون طن عام 2016، أى بحوالى 600 مليون طن ما بين العامين. وهذا التزايد المستمر يفرض ضغوط نحو زيادة زمن العبور، وخاصة سفن الحاويات التى تمثل نحو 50% من حجم سوق الملاحة فى قناة السويس.² الأمر الذى يوضح أهمية وضرورة مشروع قناة السويس الجديدة الذى تم الانتهاء من تنفيذه أغسطس 2015، والبدء فى تنمية منطقة محور قناة السويس لتحويلها إلى مركز لوجستى عالمى كجزء من استراتيجية متكاملة للنمو الاقتصادى طويل الأجل فى مصر، خاصة فى ظل التطور الهائل والمتسارع فى هذا المجال.

وبالرغم من أنه كان من المتوقع تزايد إيرادات قناة السويس زيادة كبيرة بعد توسعة القناة مباشرة، إلا أن حجم الإيرادات لم يكن على المستوى المتوقع والمستهدف، وإنما واجهت قدر من الانخفاض النسبى خلال العامين السابقين. حيث انخفضت متحصلات رسوم المرور بقناة السويس من 5.3 مليار دولار للعام المالى 2014/2015 إلى حوالى 5.1 مليار دولار و4.9 مليار دولار على التوالى للعامين 2015/2016 و2016/2017، وذلك بمعدل انخفاض بلغ حوالى 3.8% للعامين.³ وتتزايد أهمية تدفقات النقد الأجنبى الناتجة عن قناة السويس فى ظل أوضاع الاقتصاد المصرى فى السنوات الأخيرة بعد ثورة الخامس والعشرين من يناير 2011، وفى إطار ما يعانى منه من تدهور عائدات السياحة، وانخفاض تدفقات الاستثمار الأجنبى المباشر، وكذلك تراجع حصيلة الصادرات فى ظل المشاكل والصعوبات الإنتاجية التى يعانى منها القطاع الصناعى، وأيضاً ما ترتب على الأزمة النفطية 2014 من انخفاض فى تحويلات العاملين

بالخارج والمنح والمساعدات الخارجية من الدول العربية، بالإضافة إلى المخاطر السياسية والإرهابية التي تواجهه. وبالتالي أصبحت إيرادات قناة السويس هي المصدر الأكثر أهمية بما يتطلب ضرورة تأمينه والحفاظ على استمراره وتزايد به بمرور الوقت، خاصة وأن أهمية قناة السويس ليست اقتصادية فحسب وإنما تعبر عن الوزن الاستراتيجي لمصر. ولكن دائماً ما يشهد سوق النقل البحري العديد من التطورات والمستجدات التي تؤثر على حركة الملاحة بالقناة وإيراداتها وتنافسيتها مقارنة بالطرق الملاحية البديلة مثل قناة بنما.

وقد ترتب على ذلك العديد من التساؤلات حول أهم المستجدات والتحديات على الساحة العالمية والمحلية التي أثرت على إيرادات قناة السويس في الفترة الأخيرة، وساهمت في عدم الاستفادة المثلى من التوسعات الجديدة، أو قد تكون ساهمت إيجابياً في الحفاظ على الإيرادات ومنعها من المزيد من الانخفاض، ودعم موقفها التنافسي كممر ملاحى عالمي. ومن ثم تتلخص مشكلة الدراسة في السؤال التالي: إلى أي مدى يمكن أن تؤثر المستجدات العالمية والمحلية إيجابياً أو سلبياً على إيرادات قناة السويس؟. وبالتالي تسعى الدراسة إلى اختبار فرضية أساسية تتمثل في أن "هناك عديد من المستجدات العالمية والمحلية التي قد تؤثر إيجابياً أو سلبياً على إيرادات قناة السويس في مصر". وتتبع أهمية الدراسة الحالية من أهمية قناة السويس للاقتصاد المصري وضرورة التعرف على أهم التطورات الحديثة المؤثرة عليها، والتي مازالت لم تحظى بالقدر الكافي من الدراسات التطبيقية، الأمر الذي يوضح ضرورة دراستها.

وبناء على ما سبق، تتمثل أهداف الدراسة في: (1) توضيح الأهمية الاقتصادية لقناة السويس بالنسبة لمصر، لاسيما في السنوات الأخيرة. (2) تحليل أهم المستجدات على المستوى العالمي والمحلي. (3) الوقوف على التأثير السلبى والإيجابى لهذه المستجدات على إيرادات قناة السويس ومن ثم مركزها التنافسي، بما قد يمكن صانعي السياسة الاقتصادية من محاولة الاستعانة بما قد تسفر عنه النتائج في صياغة بعض المقترحات التي يمكن أن تساهم في التكيف مع المستجدات العالمية التي يصعب على مصر التحكم فيها، أو الاستفادة من المستجدات المحلية وتطويرها، بما يمكن من زيادة نصيب القناة من التجارة العالمية.

وفيما يتعلق بمنهجية الدراسة، تم الاعتماد على الأسلوب التحليلي في توضيح الأهمية الاقتصادية لقناة السويس، وتحليل لتطور أهم المستجندات العالمية (الناتج العالمى- التجارة السلعية العالمية والمنقولة بحراً - أسعار النفط- عدد وحمولة السفن العابرة للقناة)، والمستجندات المحلية (الأداء اللوجيستي لمصر من خلال مؤشر **Logistics Performance Index (LPI)** الصادر عن البنك الدولي - ومؤشر الارتباط بخطوط النقل البحرى المنتظم **Linear Shipping Connectivity Index (LSCI)** الصادر عن **UNCTAD** - مؤشر الاستقرار السياسى وغياب العنف والإرهاب كمؤشر فرعى من مؤشرات الحوكمة العالمية **Worldwide Governance Indicators (WGI)** الذى يصدره البنك الدولي - مشروع قناة السويس الجديدة - الانفتاح التجارى)، وذلك خلال أحدث فترة زمنية متاحة للبيانات. كما تم استخدام الأسلوب القياسى لتقدير أثر هذه المستجندات - التى تتوافر عنها بيانات خلال فترة الدراسة- على الإيرادات السنوية لقناة السويس الناتجة عن حركة الملاحة بالقناة خلال الفترة الزمنية (1990-2017). ويعتمد التقدير على طريقة المربعات الصغرى العادية **Ordinary Least Squares (OLS)**، وقد تم استخدام اختبار **Augmented Dickey-Fuller (ADF)** للتأكد من سكون السلاسل الزمنية.

وتنقسم الدراسة إلى أربعة أجزاء رئيسية بالإضافة إلى المقدمة والخلاصة. ويتناول الجزء الأول توضيح الأهمية الاقتصادية لقناة السويس بالنسبة للاقتصاد المصرى من خلال نسبة الإيرادات من الناتج، ونصيبها من التجارة العالمية، وكذلك تحليل تطور الإيرادات السنوية للقناة، مع مقارنة بين تنافسية قناة السويس وبعض الممرات الملاحية الأخرى. ويتم التطرق فى الجزء الثانى إلى تحليل لأهم المستجندات العالمية والمحلية التى أثرت على إيرادات قناة السويس. كما يتضمن الجزء الثالث الإطار التطبيقي لقياس أثر المستجندات المختلفة على إيرادات قناة السويس، بما يشمل من توصيف المتغيرات ومصادر البيانات وتحديد نموذج القياس المستخدم، يليه نتائج التقدير والخلاصة.

أولاً: الأهمية الاقتصادية لقناة السويس: ^٤

يلعب قطاع النقل البحري دوراً هاماً ومحورياً في التنمية الاقتصادية لأي دولة، حيث أن ثلثي التجارة السلعية العالمية تتم من خلال طرق الملاحة البحرية، التي تعد الأقل تكلفة بين وسائل النقل الأخرى. الأمر الذي يوضح أهمية أي دولة تقع على طرق الملاحة العالمية. ^٥ وبالتالي زيادة تنافسية قناة السويس أداة هامة لنمو الاقتصاد المصري ككل.

وتعتبر قناة السويس منذ افتتاحها الممر الملاحى الأكثر أهمية للتجارة العالمية بين الشرق والغرب والأكثر أماناً مقارنة بالقنوات الملاحية الأخرى فى العالم، وتلعب دوراً حيوياً فى الشبكة العالمية لشحن الحاويات، وكذلك بالنسبة لحركة النفط بين مصادر الإنتاج وأسواق الاستهلاك، وفى خدمة حركة التجارة العالمية بصفة عامة بما يؤثر على اقتصادات الدول المختلفة. وهذا الموقع الجغرافى المتميز يجعلها أقصر طريق بين آسيا وأوروبا، حيث تحقق وفورات فى المسافة بين موانئ الشمال والجنوب ينعكس فى وفر فى الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفن. ويعتمد نظام الملاحة فى القناة على نظام القافلتين وهما، قافلة متجهه شمالاً وأخرى متجهه جنوباً، بما يجذب المزيد من خطوط الشحن. كما يتم تطوير القناة باستمرار لتتناسب مع عبور السفن الأكثر حداثة. ^٦

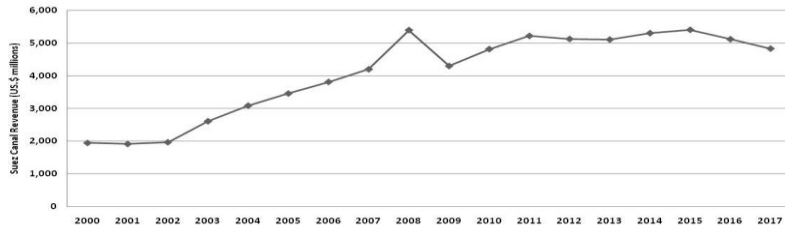
وتعد قناة السويس مصدر هام للدخل القومى وإحدى أهم موارد تدفقات النقد الأجنبى فى مصر بعد تحويلات العاملين من الخارج والسياحة، بإيرادات تبلغ فى المتوسط حوالى 5 مليار دولار سنوياً، حيث بلغت نسبتها من الناتج المحلى الإجمالى حوالى 2.7% و2.2% عام 2008 و2016 على التوالى. ^٧ وتستحوذ القناة فى المتوسط على حوالى 10% من حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً. ^٨ كما تعبر القناة أعداد كبيرة من كافة أنواع السفن، بحيث بلغ عدد السفن العابرة فى الاتجاهين 17483 سفينة بمتوسط حوالى 48 سفينة يومياً عام 2015 بحمولة صافية حوالى 998 مليون طن لنفس العام. وقد استحوذت سفن الحاويات وناقلات النفط وسفن الصب على حوالى 34% و25% و17% من إجمالى عدد السفن التى تمر بالقناة على التوالى لنفس العام. ^٩ وفيمايلى يمكن توضيح أهميتها من خلال تحليل تفصيلى للإيرادات السنوية، مع توضيح لمركزها التنافسى.

١- تطور الإيرادات السنوية لقناة السويس:

يتم تحديد رسوم العبور بالقناة من قبل هيئة قناة السويس Suez Canal Authority (SCA) على أساس الاحتفاظ بتنافسية قناة السويس وجعلها أكثر جذباً بالنسبة للشاحنين. وفيمايلي تحليل لتطور إيرادات قناة السويس الناتجة عن الملاحة البحرية أو متحصلات رسوم العبور Transit Tolls ومعدلات التغير المتعلقة بها خلال السنوات الأخيرة. وسوف ينقسم التحليل للمزيد من التوضيح إلى فترتين هما: الفترة الأولى (2008 - 2000) ما قبل الأزمة المالية والاقتصادية العالمية، والفترة الثانية (2017 - 2010) تمثل ما بعد الأزمة العالمية.

شكل رقم (1):

تطور إيرادات قناة السويس للفترة (2000 - 2017).



المصدر: أعد بواسطة الباحث استناداً على قاعدة بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء نقلاً عن هيئة قناة السويس، متاحة على: (www.capmas.gov.eg)

جدول رقم (1):

تطور إيرادات قناة السويس للفترة (2000 - 2017).^{١٠}

السنة	إيرادات قناة السويس (US.\$ Millions)	معدل التغير %
2000	1,942	6.5
2001	1,911	-1.6
2002	1,964	2.8
2003	2,606	32.7
2004	3,085	18.4
2005	3,457	12.1
2006	3,812	10.3
2007	4,200	10.2
2008	5,400	28.6
2009	4,300	-20.4
2010	4,818	12.0
2011	5,223	8.4
2012	5,130	-1.8
2013	5,111	-0.4
2014	5,307	3.8
2015	5,410	1.9
2016	5,122	-5.3
2017*	4,834	-5.6

المصدر: قاعدة بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء نقلاً عن هيئة قناة السويس، متاحة على: (www.capmas.gov.eg)
- معدلات التغير (%) حسب بواسطة الباحثة. - * (عام 2017 متوقع).

يتضح من الجدول والشكل السابقين رقم (1) أن إيرادات القناة في الفترة الأولى: (2000-2008)، شهدت اتجاهاً عاماً متزايداً فيما عدا عام 2001 الذي شهد انخفاضاً بمعدل بسيط بلغ نحو 1.6%، وذلك بسبب أحداث الحادى عشر من سبتمبر 2001 فى الولايات المتحدة الأمريكية، التى كان لها آثار واضحة على الاقتصاد العالمى وأدت إلى انخفاض معدل النمو العالمى والتجارة السلعية العالمية. بينما فى الأعوام الأخرى حققت الإيرادات معدلات نمو إيجابية

مرتفعة بلغت أقصاها خلال عامي 2003 و2008 بنحو 32.7% و 28.6% للعامين على التوالي، وذلك بالرغم من عدم ارتفاع معدلات نمو الاقتصاد العالمي خلال هذه الفترة، بل وقد ظهرت بالفعل مقدمات الأزمة المالية والاقتصادية العالمية عام 2008. ويمكن أن يرجع ذلك إلى تحسن معدلات نمو الناتج الصناعي بداية من عام 2003، وكذلك رسوم العبور المدفوعة عن السفن العسكرية الأمريكية نتيجة الحرب الأمريكية على العراق عام 2003، بالإضافة إلى انتعاش حركة التجارة العالمية منذ عام 2004 واستخدام سفن للحاويات ذات أحجام أكبر.¹¹ كما انتعشت حركة التجارة بشكل أساسي بين دول آسيا - تصدرها الصين والهند وروسيا - والدول الأوروبية التي تمثل الخطوط الملاحية الرئيسية التي تمر من قناة السويس، حيث حقق الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2001-2008) متوسط معدل نمو جيد للناتج بلغ حوالي 2.2%.¹² كذلك شهدت هذه الفترة ظهور ما يسمى مجموعة دول BRICS والتي تضم كل من (البرازيل، الهند، الصين، روسيا وانضمت إليهم جنوب أفريقيا فيما بعد عام 2010) والتي برزت كقوى اقتصادية كبيرة وأصبحت مراكز للنمو العالمي ومحرك هام للتجارة السلعية العالمية. حيث استطاعت الصين أن تحقق معدلات نمو اقتصادي مرتفعة خلال الفترة بلغت حوالي 10.9% لتتصدر ثاني أكبر اقتصاد في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية، ولا تقل تجربة الهند أهمية بمعدل نمو بلغ حوالي 7.6%، يليها روسيا بحوالي 6.8%، وهي دول تمثل قناة السويس الطريق الملاحى الأهم بالنسبة لها.¹³ وبالتالي فإن زيادة التبادل التجارى لمصر مع هذه الدول وزيادة الانفتاح التجارى Trade Openness بصفة عامة من الممكن أن يؤدي إلى انتعاش حركة الملاحة البحرية بالقناة.

كما أنه بالنظر إلى أرقام الحمولة من خلال المناطق الجغرافية، نجد أن خطوط الملاحة الأساسية التي تعبر قناة السويس تعتمد بشكل أساسي على خطوط التجارة بين أوروبا والشرق الأقصى، حيث أن المناطق الأكثر أهمية بالنسبة لحركة السلع المتجهه شمالاً هي شرق أوروبا بنحو 37.7% من إجمالي البضائع العابرة لقناة السويس عام 2008، يليها منطقة شمال المتوسط بنحو 16.2%، بينما تأتي دول أمريكا بعد العديد من المناطق الأخرى لتحتل حوالي

9% من إجمالي البضائع العابرة لنفس العام، حيث توجد طرق ملاحية بديلة يمكن أن تصل إليها مثل قناة بنما. وفيما يتعلق بحجم البضائع المتجهه جنوباً، تحتل منطقة جنوب شرق آسيا المرتبة الأولى لحركة البضائع عام 2008 لتبلغ نحو 28%، تليها منطقة الشرق الأقصى بحوالى 20.2%، ثم دول الخليج العربى وجنوب آسيا بنسبة 20.1% و10.2% على التوالي.^{١٤} وتظل آسيا حتى الآن أهم منطقة لتحميل وتنزيل البضائع، تليها الدول الأوروبية والقارة الأمريكية.^{١٥} كما أنه منذ عام 2005 حدث تكديس كبير بالسفن وزيادة أحجامها على طريق التجارة من الموانئ الآسيوية إلى موانئ الساحل الغربى لأمريكا الشمالية عبر المحيط الهادى - وهو الطريق الأنسب لقناة بنما-، الأمر الذى جعلها تتجه نحو طريق قناة السويس بما قد يكون ساهم أيضاً فى اتجاه الإيرادات نحو الارتفاع خلال هذه الفترة.^{١٦} بالتالى فهى تتأثر بشكل كبير بالتجارة على مستوى هذه الأقاليم- التى نمت بشكل ملحوظ خلال هذه الفترة- مع انتعاش حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً.

ويلاحظ انخفاض إيرادات القناة عام 2009 لتسجل أعلى معدل انخفاض خلال الفترة يبلغ نحو 20.4% نتيجة الأزمة المالية العالمية عام 2008 والتى تمثل أخطر الأزمات التى تعرض لها الاقتصاد العالمى منذ أزمة الكساد العظيم (1929- 1932))، وكان لها انعكاسات واضحة على كافة الدول ومنها مصر.

ويمكن أن يرجع ذلك إلى انخفاض معدل نمو الناتج الصناعى العالمى ليصل إلى (-) (9.8% عام 2009).^{١٧} كما كانت الدول الأوروبية من أكثر الدول التى تأثرت بشكل كبير بالأزمة بما أثر على حركة تجارتها، حيث حقق الاتحاد الأوربى معدل نمو سالب خلال عام 2009 بلغ (-4.4%).^{١٨} كذلك قيام عدد من شركات الشحن الكبرى - مثل تحالف Maersk Lines و Grand Alliance-^{١٩} بتخفيض عدد الرحلات التى تمر عبر قناة السويس إلى نصف الحجم تقريباً، وقاموا باختيار المرور حول طريق رأس الرجاء الصالح كبديل مؤقت. وذلك بالرغم من أن الدوران حول أفريقيا يأخذ زمن إضافى للإبحار يتراوح بين 5-7 أيام، وقد يتضمن تشغيل سفن أكثر، ولكنه يمكن خطوط الشحن من تجنب رسوم المرور بقناة السويس، خاصة فى ظل انخفاض أسعار النفط فى هذا العام. ذلك بالإضافة إلى أزمة القرصنة التى حظيت

باهتمام كبير في ذلك الوقت خاصة بعد تزايد عدد الهجمات بالقرب من الصومال وخليج عدن من 10 عام 2006 إلى حوالي 111 عام 2008، الأمر الذي ترتب عليه تهديدات أمنية دفعت شركات الشحن إلى زيادة نفقات التأمين على السفن التي تمر بالمنطقة - من خلال علاوة إضافية للمخاطرة- كما تزايدت نفقات التشغيل نتيجة التوريد الإضافي بأجهزة تأمين وحراسة وإنذار، بحيث بلغت التكاليف الإضافية ما يتراوح بين 100 ألف دولار إلى 115 ألف دولار. الأمر الذي ترتب عليه قيام SCA بداية عام 2009 بتثبيت رسوم العبور وعمل بعض التخفيضات لخطوط شحن الحاويات.^{٢٠}

وفيما يتعلق بالفترة الثانية: (2017 - 2010) فقد شهدت تذبذباً في إيرادات القناة صعوداً وهبوطاً. حيث حققت معدلات نمو إيجابية بلغت حوالي 12% و8.4% خلال العامين 2010 و2011 على التوالي، بالرغم من أحداث ثورة الخامس والعشرين من يناير، والارتفاع الكبير في أسعار النفط خلال هذه الفترة - الذي استمر حتى منتصف عام 2014-. ويمكن أن يرجع ذلك إلى ارتفاع معدلات نمو الناتج الصناعي العالمي عام 2010 لتصل إلى حوالي 9.9%^{٢١} كما حدث تحسن نسبي في التجارة السلعية العالمية وخاصة في المنطقة الأوروبية. ثم تعرضت لخطر من الانخفاض خلال العامين التاليين مباشرة 2012 و2013، ويمكن أن يرجع ذلك إلى أزمة الديون السيادية الأوروبية وخاصة في اليونان وانعكاسها السلبي على حركة التجارة في المنطقة الأوروبية، بما لها من وزن نسبي هام في حركة الملاحة بالقناة، حيث حقق الاتحاد الأوروبي معدل نمو سالب حوالي (-0.4%) عام 2012، ومن ثم انخفضت مشاركته في حركة البضائع بشمال القناة إلى حوالي 30% و28.9% عامي 2012 و2013 على التوالي، مقارنة بما كان عليه قبل الأزمة العالمية (37.7%).^{٢٢} وكذلك اتجاه معدل نمو الناتج الصناعي العالمي ونسبة التجارة السلعية العالمية من الناتج إلى الانخفاض النسبي منذ عام 2012.^{٢٣} بالإضافة إلى حالة عدم الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط في أعقاب ثورات الربيع العربي، بما انعكس على حركة التجارة في المنطقة العربية أيضاً.

كذلك اتجهت إيرادات القناة خلال عامي 2014 و2015 إلى الارتفاع لتصل إلى 5,410 مليار دولار عام 2015 بالرغم من استمرار تباطؤ نمو الاقتصاد العالمي منذ عام 2012. وقد يرجع ذلك إلى ارتفاع مشاركة دول الخليج العربي في حركة البضائع العابرة لقناة السويس خلال هذه الفترة، لتبلغ نحو 27% خلال العامين مقارنة بما كانت عليه قبل الأزمة العالمية 20.1%، وكذلك تحسن معدل نمو الدول الأوروبية لتبلغ 1.7% و2.3% للعامين على التوالي.^{٢٤}

وعادت الإيرادات إلى الانخفاض مرة أخرى عام 2016، بالرغم من أنه كان من المتوقع أن تواصل ارتفاعها خاصة بعد الانتهاء من شق قناة السويس الجديدة في أغسطس 2015. ويمكن أن يرجع ذلك إلى التفاعل بين العديد من العوامل منها، تباطؤ نمو الاقتصاد الصيني - منذ عام 2015 - الذي يحقق حوالى 6.7%، والركود الاقتصادى فى كل من روسيا والبرازيل وتحقيق معدلات نمو سالبة بلغت نحو (-0.2%) و(-3.6%) لكل منهما على التوالي، وتراجع حركة التجارة فى جنوب شرق آسيا.^{٢٥} بالإضافة إلى تفضيل بعض شركات الشحن لمرور رحلاتها عبر طريق رأس الرجاء الصالح أو اتخاذ طرق بديلة فى ظل التدهور الشديد فى أسعار النفط. وأيضاً انخفضت قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة **Special Drawing Rights (SDR)** أمام الدولار الأمريكى - التى يتم على أساسها تحصيل رسوم المرور بالقناة - بما أدى لتراجع إيرادات القناة مقومة بالدولار.^{٢٦} وكذلك استمرار الأزمة الأوروبية وأزمة خروج المملكة المتحدة من منطقة اليورو - منتصف عام 2016 - الذى قد يترتب عليه تباطؤ النمو والتجارة فى هذه المنطقة نتيجة حالة الركود التى تعاني منها، الأمر الذى ترتب عليه انخفاض حجم التجارة العابرة فى قناة السويس بين الصين والشرق الأقصى والدول الأوروبية. وبناء على ذلك لم تقوم هيئة قناة السويس برفع رسوم العبور خلال عام 2016 مع إجراء بعض التخفيضات.

٢ - المركز التنافسى لقناة السويس:

بالرغم من أهمية قناة السويس، إلا أنها تواجه منافسة من جانب عدد من الممرات الملاحية والمشروعات البديلة الأخرى، مثل قناة بنما وطريق رأس الرجاء الصالح **Cape of Good Hop (CGH)**، وطريق المحيط القطبى الشمالى **Northern or Arctic Sea Route (NSR)**، وحتى المنافسة مع موانئ محورية على طرق التجارة العالمية.^{٢٧}

ويتفوق طريق قناة السويس بالنسبة للكثير من الطرق التجارية خاصة بين آسيا وأوروبا، إلا أنها تواجه منافسة من جانب قناة بنما بالنسبة لطريق التجارة بين الشرق الأقصى والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية، حيث يوفر طريق قناة بنما حوالى 23% فى تكاليف نقل الحاوية، كما يوفر فى الوقت ويمنح الناقلين فرصة لاستخدام عدد أقل من السفن والحصول على عائد أعلى. فعلى سبيل المثال يوفر الطريق الملاحي لقناة بنما حوالى 11 يوم بين شنغهاى وهيوستين، و4 أيام بين شنغهاى ونيويورك، ويوم واحد فقط بين هونج كونج ونيويورك.^{٢٨} وقد تتزايد المنافسة بعد إتمام توسعات قناة بنما فى يونيه عام 2016 بتكلفة قدرها 5.3 مليار دولار بما يسمح بعبور أحجام أكبر من السفن.^{٢٩} وتوضح بعض التقديرات الحديثة، أن قناة بنما تستحوذ على 51% من هذا السوق الملاحي عبر المحيط الهادى، مقابل حوالى 49% لقناة السويس عبر المحيط الهندى.^{٣٠} وبالتالي من المتوقع أن تستمر قناة بنما فى الحصول على النصيب الأكبر على هذا الخط التجارى. ويوضح جدول رقم (1) فى الملحق أهم نقاط المقارنة بين قناة السويس وقناة بنما.

وقد يتحسن المركز التنافسى لقناة السويس فى ظل رسوم عبور أكثر تنافسية على هذا الخط الملاحي، خاصة وأن بعض المؤشرات أوضحت أنه خلال عام 2010 عبرت 14 سفينة أسبوعياً قناة بنما مقابل 4 سفن بقناة السويس، وفى عام 2015 بلغ عدد السفن 16 سفينة أسبوعياً عبرت قناة بنما و9 سفن عبرت قناة السويس.^{٣١} وبالرغم من الزيادة فى عدد السفن العابرة بكلاً منهما، إلا أن معدل النمو بقناة السويس أعلى بكثير بلغ حوالى 125% مقابل 6.7% بقناة بنما.^{٣٢}

وفيما يتعلق بطريق رأس الرجاء الصالح كطريق بديل، يوفر المرور بقناة السويس فى المتوسط حوالى 43% من المسافة و10 أيام فى الوقت.^{٣٣} فعلى سبيل المثال، تحقق القناة وفورات فى المسافة بين عدد من الموانئ الرئيسية بالنسبة للدوران حول أفريقيا (CGH) بحوالى 66% بين رأس تنورة وكونستانزا، و88% بين جده وبيرايوس، و29% بين سنغافورة وروتردام.^{٣٤} ولكن مع ذلك قد تفضل شركات الشحن اختيار الابحار عبر (CGH) فى بعض

الحالات مثل الانخفاض الشديد في أسعار النفط وأرتفاع رسوم العبور بالقناة أو زيادة تهديدات القرصنة - كما اتضح من التحليل السابق لإيرادات قناة السويس - خاصة للتجارة بين آسيا وأمريكا الجنوبية، وآسيا وغرب أفريقيا. وبالرغم من أن هذا البديل لا يعد منافس جيد في الوقت الحالي، لكن توضح بعض الآراء أنه من المتوقع بحلول عام 2020 يكون الطريق أكثر تنافسية في ظل تحسن نوعية السفن وقدرتها على تحقيق وفورات الحجم وسياسات تسعير وتسهيلات الشحن بجنوب أفريقيا.^{٣٥}

كما يمثل طريق (NSR) أحد الطرق البديلة المحتملة للتجارة بين الشرق والغرب، والذي يعتبر من أكثر الطرق توفيراً في المسافة والوقت، فعلى سبيل المثال يوفر العبور بهذا الطريق مقارنة بقناة السويس حوالي 7 أيام بين شنغهاي وروتردام، و 12 يوم بين يوكوهاما وروتردام.^{٣٦} ولكن من المتوقع أن تكون منافسته ضعيفة في الوقت الحالي لأن هذا الطريق يستخدم حوالي 4 أشهر في العام تمثل فترة ذوبان الجليد، وتتجمد المنطقة بالكامل باقى شهور السنة، كما أنه يتطلب خصائص معينة في السفن وقوة محرك ذات قدرة عالية ونظام ملاحي متطور ودقيق. وتتم العديد من الدراسات حول استخدامه طوال العام، وتقليل المخاطر المرتبطة به، بحيث قدر البعض عام 2040 توقيتاً لأن يصبح هذا الطريق مفتوحاً تماماً، وسوف يكون منافساً هاماً لكل من قناة السويس وقناة بنما في هذه الحالة.^{٣٧}

ومن الأمثلة الهامة للموانئ المحورية التي يمكن أن تنافس الموانئ على قناة السويس، ميناء جبل علي في دبي الذي يوفر نموذجاً يحتذى به في مجال البنية الأساسية للموانئ، لتمييزه في مجالات كالحجم والطاقة الاستيعابية والكفاءة التشغيلية والسرعة في المناولة لسفن الحاويات في مختلف الأحجام. وكذلك ميناء سنغافورة الذي يعد من أفضل الموانئ في العالم وأكثرها إزدحاماً في حجم تداول الحاويات، مستغلاً موقعه الجغرافي المتميز ومعتمداً على التطور الكبير في تكنولوجيا المعلومات (IT) Information Technology الذي أصبحت من المصادر الهامة لاكتساب ميزة تنافسية في صناعة النقل البحري وخاصة في الموانئ.^{٣٨}

كما تحاول إسرائيل منافسة قناة السويس من خلال اقتراح مشروع خطوط سكك حديدية موازية للقناة تربط بين ميناء إيلات على البحر الأحمر وميناء أشدوف على البحر المتوسط

بهدف نقل البضائع الآسيوية إلى أوروبا، بالإضافة إلى تطوير خطوط تصدير الغاز والنفط في ميناء إيلات لنقله من الخليج العربي وروسيا إلى أوروبا.^{٣٩} كذلك أعلنت تركيا في 16 يناير عام 2018 عن اتخاذ الخطوات الأولى في إنجاز مشروع "قناة إسطنبول"، الذي يرى صناع السياسة لديهم أنه سيكتسب أهمية كبيرة بالمستقبل مقارنة بكل من قناة السويس وقناة بنما.^{٤٠}

وفي المقابل، تعد مبادرة طريق الحرير "Silk Road" من جانب الصين التي أطلق عليها "حزام واحد، طريق واحد" من الفرص الهامة المتاحة أمام الاقتصاد المصرى والتي تؤكد على أهمية قناة السويس كممر ملاحى على طريق التجارة العالمية، حيث تهدف إلى تعزيز التعاون والربط بين عدد كبير من الدول التي تقع على هذا الطريق بغرض القيام بقدر ضخم من الاستثمارات فى البنية التحتية على طول طريق الحرير، بما يعزز من التجارة بين قارة آسيا وأوروبا وأفريقيا من خلال طريق الحرير البحرى والبرى، الذى يتضمن شبكات من الطرق والسكك الحديدية وأنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والإنترنت وغيرها من البنية التحتية.^{٤١} وسوف يركز الجزء التالى على تحليل لأهم العوامل المؤثرة على إيرادات قناة السويس ومركزها التنافسى.

ثانياً: تحليل أهم المستجدات العالمية والمحلية المؤثرة على إيرادات قناة السويس:

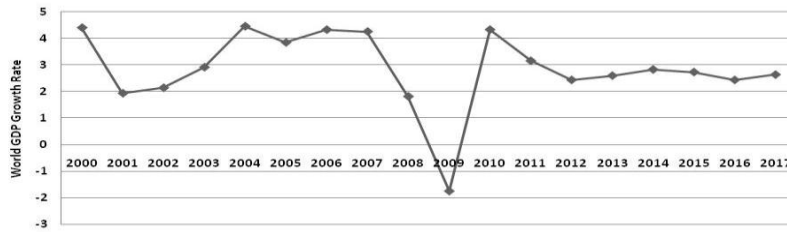
تتأثر حركة الملاحة فى قناة السويس، ومن ثم إيراداتها ومركزها التنافسى مقابل الطرق البديلة الملاحية والبرية بعدد من المستجدات والتطورات التى يشهدها سوق النقل البحرى بصفة عامة، والتي تتحدد بناء على العوامل المرتبطة بجانبى الطلب والعرض فى سوق خدمات النقل. وتتمثل أهم هذه العوامل كما توضحها الدراسات التطبيقية فى:^{٤٢} ظروف الاقتصاد العالمى، والتجارة السلعية العالمية وخاصة المنقولة بحراً، وتقلبات أسعار النفط، وكذلك مستوى الخدمات اللوجستية، ودرجة الارتباط بخطوط النقل البحرى المنتظم، ومشروع قناة السويس الجديدة، والاستقرار السياسى والانفتاح التجارى. وسوف يتم البدء بتحليل المستجدات العالمية، ثم المستجدات المحلية على التوالى، وهى فى معظمها عوامل تؤثر على جانب الطلب على الملاحة فى قناة السويس.

١ - النمو الاقتصادي العالمي:

تمثل اتجاهات الاقتصاد العالمي وما يشهده من تقلبات من العوامل الهامة التي تؤثر على الطلب على خدمات الملاحة البحرية في قناة السويس. ويمكن التعرف على النمو الاقتصادي العالمي من خلال تحليل معدلات نمو الناتج العالمي World GDP. وهذا ما يوضحه الشكل التالي.

شكل رقم (2):

معدلات نمو الاقتصاد العالمي (2000-2017).



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات البنك الدولي.

- World Bank, World Development Indicators (WDI), Online Database, 2017.

يتضح من الشكل السابق رقم (2) تذبذب معدل نمو الناتج العالمي بين الارتفاع والانخفاض خلال الفترة، حيث بعد أن كان محققاً أعلى قيمة خلال الفترة حوالي 4.5% عام 2000، شهد انخفاضاً ملحوظاً عام 2001 إلى 1.9% بمعدل بلغ حوالي (-57%) نتيجة أحداث الحادي عشر من سبتمبر التي استمر تأثيرها على الناتج العالمي خلال العامين التاليين. ولكن اتجهت معدلات نمو الناتج العالمي للارتفاع بعد ذلك حتى عام 2007، ثم عاودت الانخفاض مرة أخرى عام 2008 لتصل إلى 1.8%، بحيث يحقق الناتج العالمي معدل نمو سلبي لأول مرة خلال الفترة بلغ (-1.7%) عام 2009 متأثراً بالأزمة المالية والاقتصادية العالمية. وبالرغم من التحسن عام 2010، إلا أنه بدأت مرحلة من التباطؤ في النمو العالمي منذ عام 2012 وحتى عام 2017 بسبب المشاكل الاقتصادية في الدول الأوروبية وتباطؤ النمو الاقتصادي بالصين، فضلاً عن استمرار الركود الاقتصادي في روسيا والبرازيل وتحقيقها لمعدلات نمو سالبة خلال العامين 2015 و 2016.

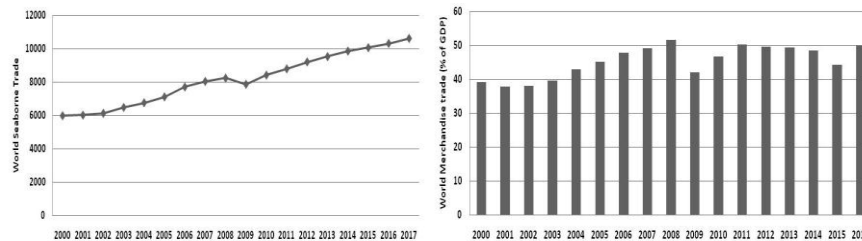
ويلاحظ أن السنوات التي تحقق فيها أعلى معدلات نمو للناتج العالمي مثل الأعوام 2000 و2004 و2006 لم تتزامن مع مستويات مرتفعة من إيرادات قناة السويس، بل على العكس حققت الإيرادات عام 2008 أعلى مستوى بأعلى معدل نمو خلال فترة التحليل بلغ %28.6، بالرغم من أن الناتج العالمي انخفض ليحقق أدنى معدل نمو خلال نفس الفترة.

٢- التجارة السلعية العالمية والتجارة المنقولة بحراً:

تعد التجارة السلعية العالمية من المحددات الأكثر أهمية لسوق الشحن البحري وتؤثر بشكل مباشر على تحديد حجم التجارة المنقولة بحراً، ومن ثم الملاحة تحقيق اقتصاديات الحجم، كما تتأثر بالناتج الصناعي والتغيرات الموسمية في أنواع معينة من السلع. ويتسم حجم التجارة السلعية العالمية والتجارة المنقولة بحراً بالتذبذب من فترة لأخرى، نتيجة التغيرات التي تحدث في الطلب على سلعة معينة والتغير في مصادر توريد السلع، وفي البحرية في قناة السويس. وهي تنتج بشكل كبير عن الدول التي تمثل مواطن للاستهلاك في العالم والتي يمكن من خلالها مواقع التصنيع وكذلك التغير في سياسات النقل للشاحنين. وبالتالي تتأثر الملاحة البحرية في قناة السويس بهذا التذبذب.

شكل رقم (3)

التجارة السلعية العالمية والتجارة المنقولة بحراً للفترة (2000-2017).



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات البنك الدولي والأونكتاد (عام 2017 متوقع).

- World Bank, World Development Indicators (WDI), Online Database, 2017.

- UNCTAD, World Seaborne Trade, Online Database, 2017.

- UNCTAD, Review of Maritime Transport (RMT), 2017.

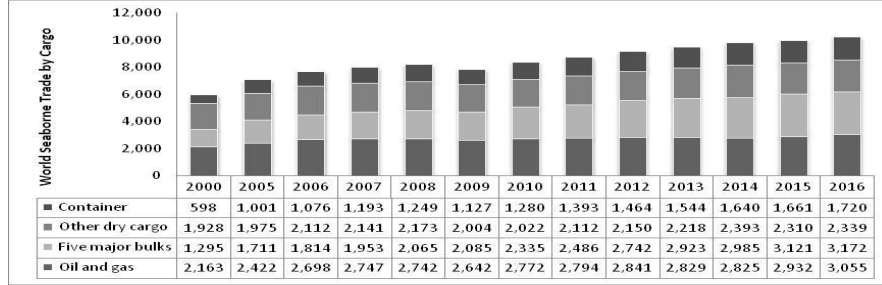
ويوضح الشكل السابق رقم (3) - على اليمين - أن نسبة التجارة السلعية العالمية من الناتج قد شهدت تحسن بشكل عام خلال الفترة مع حدوث تراجع في بعض السنوات، فبعد أن كان متوسط نسبتها من الناتج العالمي حوالى 33% خلال فترة التسعينات، بلغت 39% عام 2000 ثم استمرت في التزايد تدريجياً لتصل إلى 51.6% عام 2008. الأمر الذى يعكس عولمة عمليات الإنتاج ونمو تجارة السلع والأجزاء والمكونات الوسيطة، خاصة في ظل التطور الكبير في أحجام سفن الحاويات خلال هذه الفترة.^{٣٤} وكذلك يمكن أن يكون ساهم في ذلك وجود اتجاهات متزايداً نحو توقيع اتفاقيات لتسهيل التجارة والاستثمار بين الدول الصاعدة وبعضها البعض من ناحية، ومع بعض الدول المتقدمة من ناحية أخرى.^{٣٥} وبالرغم من انخفاضها عام 2009 تأثراً بالأزمة العالمية لتبلغ 42%، إلا أنها سرعان ما تحسنت لتبلغ 50.3% عام 2011. ولكن شهدت السنوات الأخيرة تراجع للتجارة العالمية، ويمكن أن يرجع ذلك إلى ضعف الإنفاق الاستثمارى الخاص والطلب الخارجى وتباطؤ نمو اقتصاد الصين والنمو العالمى بصفة عامة.^{٣٥} ويبدو أن هناك قدر من التزامن بين ارتفاع أو انخفاض إيرادات قناة السويس وانتعاش أو تراجع حركة التجارة السلعية العالمية، حيث اتجه كلاً منها للتزايد بعد عام 2001 لتصل كلاً من الإيرادات والتجارة السلعية العالمية إلى أقصاها عام 2008، وعلى العكس، شهدت الإيرادات تراجعاً نسبياً مع تباطؤ حركة التجارة العالمية منذ عام 2012.

وفيما يتعلق بالتجارة المنقولة بحراً - الشكل على اليسار - فقد اتجهت للتزايد بشكل مستمر خلال فترة التحليل، ليرتفع حجمها من حوالى 6 مليار طن عام 2000 إلى ما يزيد عن 10.3 مليار طن عام 2016، بمعدل نمو سنوى بلغ حوالى 4% فى المتوسط خلال الفترة.^{٣٦} حيث حققت معدلات نمو إيجابية مستمرة طوال فترة التحليل فيما عدا عام 2009 نظراً لشدة الأزمة العالمية. ويمكن أن يرجع هذا التوسع إلى النمو السريع فى أحجام شحنات البضائع والسلع الوسيطة والأجزاء والطلب المتزايد على النفط، وكذلك التطور الكبير فى أحجام وحمولات السفن التجارية وخاصة سفن الحاويات بما يتماشى مع النمو المتسارع فى التجارة السلعية العالمية، التى تنمو بمعدلات أسرع بشكل ملحوظ من معدلات نمو الناتج العالمى.^{٣٧} كما تتوقع UNCTAD أن تنمو التجارة المنقولة بحراً لتصل إلى حوالى 10.6 مليار عام 2017، بحيث

تنمو بمتوسط 3.2% سنوياً بين عام 2017 وعام 2022، وتعد اتفاقية المشاركة الاقتصادية التي تمت بين الاتحاد الأوروبي واليابان عام 2017 من التطورات الإيجابية الهامة التي ربما تدعم النمو في التجارة المنقولة بحراً.^٨

كما يعد نمط التجارة المنقولة بحراً أيضاً من العوامل الهامة المؤثرة وليس حجمها فقط، حيث يوضح الشكل التالي رقم (4) استحواذ كل من حمولات النفط والغاز و سلع الصب الرئيسية (مثل الحديد والفحم والحبوب)، يليها السلع المحواه على النصيب الأكبر خلال الفترة، بما يزيد عن نحو 75% في المتوسط من التجارة المنقولة بحراً عام 2016 وخلال الفترة بصفة عامة.^٩ وتحتل هذه النوعيات أيضاً من السلع على نصيب هام من الحمولات العابرة بقناة السويس. ويلاحظ أن حمولات النفط اتجهت للتزايد المستمر منذ عام 2000 وحتى عام 2008 - بالرغم من من اتجاه أسعار النفط للتزايد - وهي فترة شهدت ارتفاعاً مستمراً في إيرادات قناة السويس، وبالرغم من انخفاضها في عام 2009، إلا أن معدل انخفاضها بلغ نحو (-3.6%) أقل من السلع المحواة (-9.8%) والسلع الأخرى (-7.8%).^{١٠} كما يلاحظ اتجاه حمولات الصب إلى الارتفاع بشكل مستمر خلال الفترة وعدم انخفاضها حتى في ظل الأزمة العالمية، بل حقق معدل نمو إيجابي. الأمر الذي قد يوضح أن التجارة المنقولة بحراً في السلع الأولية والمواد الخام أقل تأثراً بانخفاض الناتج والأزمات العالمية. وتستحوذ الدول الآسيوية على نحو 40% من حجم الصادرات العالمية المنقولة بحراً ونحو 61% من حجم الواردات العالمية عام 2016، وهي دول تعد قناة السويس الخط الملاحي الأكثر أهمية بالنسبة لها.^{١١} بالتالي يتضح من التحليل أن نمو ونمط التجارة المنقولة بحراً يمكن أن يمثل سبباً هاماً - مع الأخذ في الاعتبار العوامل الأخرى المؤثرة - وراء ارتفاع إيرادات قناة السويس خلال فترة التحليل.

شكل رقم (4): التجارة العالمية المنقولة بحراً وفقاً لحمولة السفن للفترة (2000 – 2016)



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى استعراض النقل البحري الصادر عن الأونكتاد.

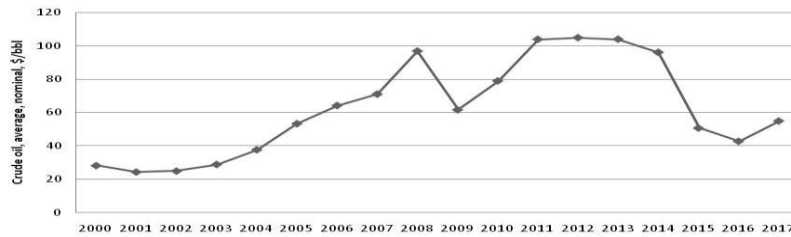
- UNCTAD, Review of Maritime Transport (RMT), 2017.

٣- الأسعار العالمية للنفط:

يعتمد قطاع النقل البحري اعتماداً كبيراً على النفط لتشغيل السفن المختلفة، حيث أن تكاليف الوقود تمثل في بعض الحالات ما يصل إلى 60% من تكاليف تشغيل السفن. لذلك تحاول شركات الشحن المختلفة اتخاذ العديد من الإجراءات لتخفيف أثر التقلبات في أسعار النفط مثل إعادة تسيير وتوزيع السفن عبر الطرق التجارية المختلفة بما يحقق أكبر قدر ممكن من التوازن على الخطوط الملاحية والوصول إلى الطاقة القصوى للحمولة، مع توفير الصيانة الكافية للسفن بما يضمن كفاءة عمليات التشغيل. وبالتالي تعد التغيرات في أسعار النفط من العوامل الهامة المؤثرة على حركة الملاحة بالقناة.^{٥٢}

شكل رقم (5):

تطور المتوسط الأسمى لأسعار النفط العالمية للفترة (2000- 2017).



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات البنك الدولي (عام ٢٠١٧ متوقع).

- World Bank, World Development Indicators (WDI), Online Database, 2017.

يتضح من الشكل السابق رقم (5) تعرض أسعار النفط لقدر من التقلبات صعوداً وهبوطاً خلال الفترة. فقد انخفضت الأسعار عام 2001 إلى 24.4 دولار للبرميل، وذلك بمعدل انخفاض بلغ حوالى 13.5% بسبب أحداث 11 سبتمبر. ثم حققت أسعار النفط ارتفاعاً مستمراً خلال الفترة (2002- 2008)، فقد ارتفع سعر برميل النفط من 24.9 عام 2004 إلى حوالى 97 عام 2008، بحيث بلغت معدلات النمو أعلى معدل لها خلال عامى 2005 و2008 بحوالى 41.5% و36.4% على التوالي. ويمكن أن يرجع ذلك إلى مجموعة من العوامل فى مقدمتها الحرب الأمريكية على العراق عام 2003 وارتفاع معدلات النمو للاقتصاد العالمى والنمو المتسارع للدول الآسيوية وزيادة استهلاكها للنفط، ومن ثم زيادة الطلب العالمى على النفط خلال الفترة. ولكن تراجعت أسعار النفط عام 2009 بمعدل انخفاض حوالى 36% لتبلغ نحو 61.8 دولار للبرميل نتيجة ضغوط الأزمة المالية العالمية.

وقد شهدت أسعار النفط منذ عام 2010 ارتفاعاً مستمراً حتى منتصف عام 2014، بحيث وصلت الأسعار الأسمية إلى مستويات قياسية لم تحققها قبل ذلك، بحيث بلغت نحو 105 دولار للبرميل عام 2012، ويمكن أن يرجع ذلك إلى النمو المتسارع للطلب العالمى على النفط تتصدره الولايات المتحدة والصين والهند والدول الآسيوية.^{٣٥} وذلك بالإضافة إلى حالة عدم الاستقرار التى تشهدها المنطقة العربية والدول المصدرة للنفط نتيجة ثورات الربيع العربى. ولكن منذ النصف الثانى من 2014 شهدت أسعار النفط انخفاضاً شديداً وحتى الوقت الحالى بعد ارتفاع استمر حوالى أربع سنوات، بحيث انخفضت من 96.2 عام 2014 إلى 50.8 دولار للبرميل عام 2015، بمعدل انخفاض كبير حوالى 47.3%، ويرجع ذلك إلى تباطؤ الاقتصاد العالمى وخاصة فى الصين ومنطقة اليورو.

وفيما يتعلق بإيرادات قناة السويس، يبدو أن انخفاض أسعار النفط لا يمثل عنصر محفز لزيادة إيراداتها، حيث أنه فى الفترة التى استمرت فيها أسعار البترول فى الارتفاع (2002- 2008) حققت إيرادات قناة السويس معدلات نمو إيجابية طوال الفترة، كذلك بالرغم من الانخفاض الشديد فى أسعار النفط، فقد حافظت قناة السويس على نفس مستوى إيراداتها عامى

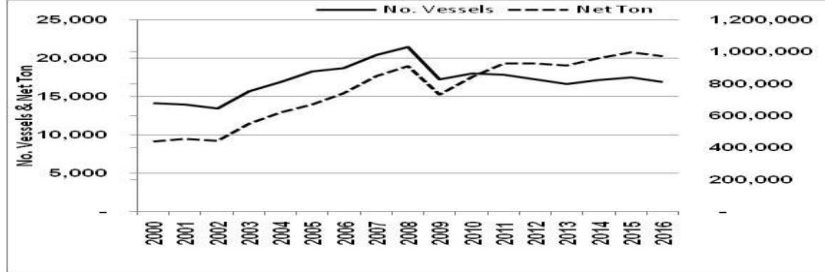
2014 و2015 وحققت معدلات نمو منخفضة. ثم انخفضت الإيرادات عام 2016 بالرغم من المزيد من التراجع في أسعار النفط، بحيث فقد متوسط السعر الأسمى للنفط حوالي 70% من قيمته بنهاية عام 2016.^٤ ويمكن أن يرجع ذلك إلى أن الانخفاض الشديد لأسعار النفط يشجع شركات الملاحة على تفضيل طرق بديلة مثل (CGH) توفيراً لرسوم العبور بالقناة.

٤- عدد السفن العابرة بقناة السويس والحمولة الصافية:

تعد قناة السويس من أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام، حيث تستمر حركة الملاحة في القناة على مدار اليوم ليلاً ونهاراً. وتتمثل حمولات اتجاه الشمال بشكل أساسي في بترول دول الخليج العربي إلى غرب أوروبا، وحمولات اتجاه الجنوب في السلع المصنعة وسلع الصب (الحبوب) من أوروبا وأمريكا الشمالية إلى الشرق الأقصى وجنوب آسيا.^٥

شكل رقم (6):

عدد السفن والحمولة الصافية للفترة (2000- 2016).



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات هيئة قناة السويس.

- Suez Canal Authority, "Suez Canal Traffic Statistics", *Yearly Navigation Report*, 2016.

يتضح من الشكل السابق رقم (6) اتجاه كل من عدد السفن والحمولة الصافية نحو الارتفاع تدريجياً خلال فترة التحليل. حيث أنه ما بين عامي 2000 و2008 ارتفع عدد السفن بحوالي 51.5%، وبنحو 19% ما بين عامي 2000 و2016. كما ارتفعت الحمولة الصافية أيضاً وبشكل متسارع بحوالي 107% ما بين عامي 2000 و2008، وبحوالي 122% ما بين عامي 2000 و2016.^{٥٦}

كما يتضح أن عدد السفن كان دائماً عند مستوى أعلى من الحمولة منذ عام 2000 وحتى عام 2010، ثم انعكس الوضع من عام 2011 لتحتل الحمولة الصافية مستويات أعلى. ويمكن أن يرجع ذلك إلى تزايد أحجام وحمولات السفن التي تعبر القناة في السنوات الأخيرة بما يعوض الانخفاض النسبي الطفيف في عدد السفن خلال هذه الفترة. حيث أعلنت SCA في يناير عام 2010 الانتهاء من تنفيذ أعمال زيادة غاطس العبور للسفينة إلى 66 قدم، بحيث تمكنت القناة بعد التوسعات من استقبال السفن المحملة تحميلاً كاملاً حتى حمولة 240 ألف طن، وذلك مقارنة بـ 62 قدم وحمولة 210 ألف طن عام 2001. بما أدى إلى تدفق أحجام أكبر من السفن تجنباً للمرور بطريق رأس الرجاء الصالح، وخاصة ناقلات البترول وسفن الحاويات التي تلعب دوراً هاماً في زيادة حركة الملاحة البحرية في القناة، وتكون سبباً أساسياً في زيادة الحمولة الصافية.

ويلاحظ أن عدد السفن والحمولة تسير في اتجاه متوافق مع إيرادات قناة السويس من حيث الارتفاع والانخفاض. فعلى سبيل المثال، ارتفع عدد السفن عام 2008 إلى أقصاه بحيث بلغ 21,415 سفينة عبرت القناة بمتوسط حوالى 59 سفينة يومياً مقابل 39 سفينة عام 2000. كما وصلت الحمولة الصافية إلى أقصاها عام 2015 بحوالى 998,652 ألف طن، وهما العامين الذى حققت قناة السويس خلالهما أعلى إيرادات خلال الفترة. وفى المقابل، شهدت السنوات 2009 و2012 و2016 انخفاض فى عدد السفن والحمولة، وهى سنوات حققت فيها إيرادات القناة معدلات نمو سالبة خلال فترة التحليل.

٥- الأداء اللوجستى لمصر:

يشير مفهوم اللوجستيات Logistics، إلى كافة الأنشطة الأساسية التي ترتبط بالنقل والتخزين والتجميع والتغليف ومراقبة الجودة ووضع العلامات التجارية واختبار الصلاحية وإجراءات الجمارك والتصنيف وفقاً للمنشأ، وغيرها من كافة أنشطة الخدمات الأخرى مثل المعاملات البنكية والتأمين. وقد اكتسبت الخدمات اللوجستية أهمية كبيرة في السنوات الأخيرة كعنصر مؤثر في خفض التكاليف المرتفعة للمعاملات وتجنب الإجراءات الروتينية المعقدة، بما

يمكن أن يساهم في التوسع التجاري للدولة.^{٥٨} ومن ثم قد يؤدي تحسن أداء الخدمات اللوجستية إلى المساهمة في زيادة تنافسية قناة السويس. ويبلغ حجم سوق النقل والخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط حوالى 35 مليار دولار فى نهاية عام 2012، بحيث تستحوذ منطقة الخليج على حوالى 27 مليار دولار، وتشارك دبی فقط بحوالى 9 مليار دولار أى حوالى 33%.^{٥٩}

ويصدر البنك الدولي مؤشر الأداء اللوجستى (Logistics Performance Index (LPI كل عامين من خلال تقريره "Connecting to Compete" منذ عام 2007 وحتى عام 2016. وبالتالي فهو مؤشر يوفر تقييم متعدد الأبعاد لأداء الدولة من خلال ستة مؤشرات فرعية هي: كفاءة عملية التخليص الجمركى، وجودة البنية الأساسية المرتبطة بالتجارة والنقل، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجستية، والقدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها، ومعدلات وصول الشحنات للوجهة المستهدفة فى الوقت المحدد لها. ويعكس هذا المؤشر الوفرة فى الوقت والتكلفة والدقة والثقة فى أداء الخدمات اللوجستية للدولة.^{٦٠} والجدول التالى رقم (2) يوضح تطور المؤشر لمصر منذ اصداره.

جدول رقم (2):

تطور مؤشر الأداء اللوجستى (LPI) فى مصر (2007- 2016).

الترتيب Rank	قيمة المؤشر Score	السنة
97	2.37	2007
92	2.61	2010
57	2.98	2012
62	2.97	2014
49	3.18	2016

Source: World Bank, Logistics Performance Index (LPI), Online Database, 2017.

- تتراوح قيمة المؤشر بين واحد (الأداء الأسوأ) وخمسة (الأداء الأفضل) ويغطى 155 دولة عامى 2010 و2012، و160 دولة عامى 2014 و2016.

يتضح من الجدول السابق رقم (2) تحسن مستمر وتدرجى فى الأداء اللوجستى لمصر، حيث اتجهت قيمة المؤشر للتحسن بمعدل بلغ حوالى 34.2% ما بين عامى 2007 و2016. كما تحسن ترتيب مصر بين الدول لتحتل المرتبة 49 عالمياً عام 2016 مقارنة بالمرتبة 92

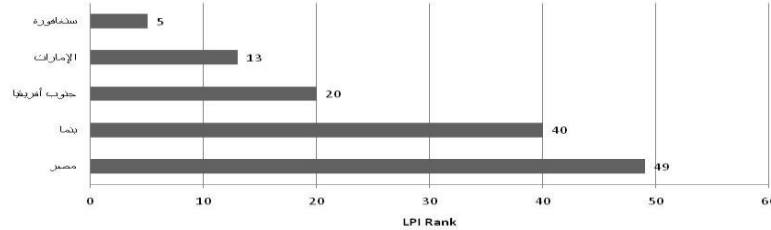
و62 عامى 2010 و2014، مع الاحتفاظ بقدر من الثبات النسبى فى قيمة وترتيب المؤشر عامى 2012 و2014 نتيجة زيادة عدد الدول التى يشملها المؤشر.

ويمكن أن يرجع هذا التحسن إلى تزايد الاستثمارات الموجهة إلى البنية الأساسية للنقل فى كل من ميناء بورسعيد وميناء دمياط على وجه التحديد، وهما من أهم الموانئ المصرية، والعمل على إنشاء محطات جديدة للحاويات بطاقة استيعابية كبيرة.^{٦١} وكذلك زيادة حجم الاستثمارات المنفذة فى مشروعات تطوير وتعميق المجرى الملاحي للقناة وشق القناة الجديدة وغيرها من مشروعات البنية الأساسية خاصة بين عامى 2014 و2016. وبالتالي تعد هذه الاستثمارات سبب هام وراء تحسن قيمة المؤشر بمعدل نمو بلغ حوالى 34%، وتقدم ترتيب مصر بين الدول 48 مركزاً ما بين عام 2007 وعام 2016، منهم 13 مركزاً ما بين عامى 2014 و2016 فقط. ويلاحظ درجة من التوافق بين تحسن الأداء اللوجستى لمصر مع التحسن النسبى لإيرادات القناة.

وعلى مستوى الدول العربية، يأتى مركز مصر بعد العديد من الدول، حيث تصدر الإمارات العربية المتحدة المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لتصل إلى المركز 13 عالمياً عام 2016. وفيما يتعلق بالدول الأفريقية، تحتل مصر المرتبة الثالثة - المرتبة الثانية عام 2014- بعد جنوب أفريقيا التى تأتى فى المركز 20 عالمياً، وكينيا فى المركز 42 عام 2016. وبالنسبة لبعض الطرق الملاحية البديلة مثل بنما والمراكز اللوجستية العالمية مثل سنغافورة، تحتل الأولى المركز 40 والثانية المركز 5 عام 2016.^{٦٢} وبالتالي يبدو ترتيب مصر متراجعا نسبياً بين الدول، وهذا ما يوضحه الشكل التالى.

شكل رقم (7):

ترتيب مؤشر الأداء اللوجستي لمصر مقارنة ببعض الدول عام 2016.



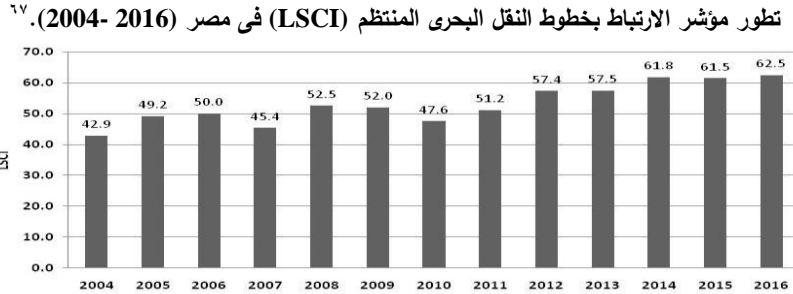
المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات البنك الدولي.

Source: World Bank, Logistics Performance Index (LPI), Online Database, 2017.

٦- درجة الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم:

تمثل خدمات خطوط النقل البحري المنتظم شبكة عالمية للنقل البحري تنقل معظم التجارة الدولية في السلع المصنعة، وتستحوذ على ما يزيد من 60% من حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً.^{٦٣} ويهدف مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم **Linear Shipping Connectivity Index (LSCI)** الصادر عن UNCTAD منذ عام 2004 إلى تحديد مدى ارتباط كل دولة بهذه الشبكة العالمية.^{٦٤} ويتكون هذا المؤشر من خمسة مكونات تعبر كل منهم عن مؤشرات محتملة لمستوى الارتباط من حيث عدد الشركات التي تقدم خدماتها من موانئ البلد وإليه، وحجم السفن والسعة الإجمالية بما يشير إلى وفورات الحجم، وعدد السفن المستخدمة، وعدد الخدمات التي تربط موانئ الدولة بالدول الأخرى. وبالتالي تحسن هذا المؤشر يتضمن احتماليه انخفاض التكاليف التجارية وخاصة تكاليف النقل ومن ثم تحسين القدرة التنافسية التجارية للدولة، وزيادة تواصلها مع الشركاء التجاريين.^{٦٥} حيث يعد تحسن كل من مؤشري **LSCI** و **LPI** من مصادر تحسن الأداء التنافسي في مجال النقل البحري نظراً لكونهما من المكونات الهامة لتكاليف التجارة والنقل.^{٦٦} الأمر الذي يمكن أن ينعكس إيجابياً على إيرادات قناة السويس. والشكل التالي يوضح تطور هذا المؤشر لمصر منذ اصداره.

شكل رقم (8):



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات الأونكتاد.

- UNCTAD, Linear Shipping Connectivity Index (LSCI), Online Database, 2017.

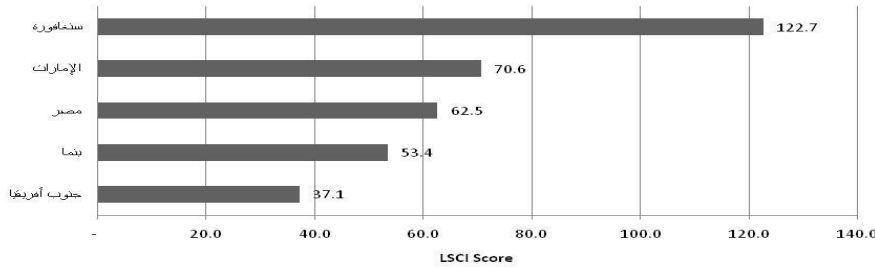
يتضح من الشكل السابق رقم (8) اتجاه المؤشر نحو التحسن التدريجي خلال الفترة ليصل إلى 62.5 عام 2016 مقارنة بقيمة 42.86 عام 2004 بمعدل نمو بلغ حوالي 45.8% ما بين العامين، وذلك فيما عدا فترة الأزمة الاقتصادية العالمية عام 2009، حيث كانت هناك العديد من السفن المعطلة وغير المستخدمة، ومن ثم غير مشمولة في المؤشر بما انعكس على انخفاض قيمته. ولكن بصفه عامة يرجع التحسن في قيمة المؤشر إلى تزايد حجم الاستثمارات المنفذة في البنية الأساسية بالموانئ وعلى طول المجرى الملاحي بقناة السويس، بما دفع بعض الشركات الكبرى لتحويل ميناء التردد لها إلى مصر، وبالتالي تضمينها في شبكات خدماتها العالمية، بما يساهم بشكل كبير في تحسين مؤشر LSCI وخاصة في الأعوام الأخيرة.^{٦٨}

وعلى المستوى الأقليمي، تتصدر مصر بصفة عامة معظم الدول في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، مثل الكثير من الدول العربية وتركيا وإسرائيل وغيرها، ولا يسبقها في ذلك سوى الإمارات التي تحقق أعلى مؤشر توصيل للشحن البحري في المنطقة بلغ حوالي 70.57 عام 2016. كما تتقدم مصر بشكل ملحوظ على جنوب أفريقيا التي اتسمت قيمة المؤشر لديها بالانخفاض في معظم السنوات، فيما عدا في أوقات الأزمات مثل عام الأزمة العالمية والأزمة النفطية، حيث ارتفع من 23.13 عام 2004 إلى 32.07 عام 2009 ثم إلى 36.8 عام 2012 و 37.1 عام 2016، بما يوضح أن الدوران حول أفريقيا بديل منافس للقناة - وهي سنوات

انخفض فيها عدد السفن بالقناة وانخفضت إيرادات قناة السويس كما سبق ايضاحه - . كذلك تتقدم مصر على بنما كمر ملاحي منافس في قيمة المؤشر خلال الفترة، حتى في السنوات الأخيرة التي تحسن مؤشر LSCI بشكل واضح في بنما، بحيث بلغ 53.42 عام 2016 مقابل 32.05 عام 2004، وذلك نتيجة التوسعات الأخيرة التي تمت في قناة بنما لتستوعب أحجام أكبر من السفن. ويوضح الشكل التالي رقم (9) أن المركز التنافسي لمصر وفقاً لقيمة مؤشر LSCI مقارنة ببعض الدول عام 2016 أفضل من مؤشر الأداء اللوجستي، ويمكن أن يرجع ذلك بشكل أساسي إلى الموقع الجغرافي المتميز لقناة السويس والموانئ المطلة عليها.^{٦٩}

شكل رقم (9):

مؤشر LSCI لمصر مقارنة ببعض الدول عام 2016.



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات الأونكتاد.

- UNCTAD, Linear Shipping Connectivity Index (LSCI), Online Database, 2017.

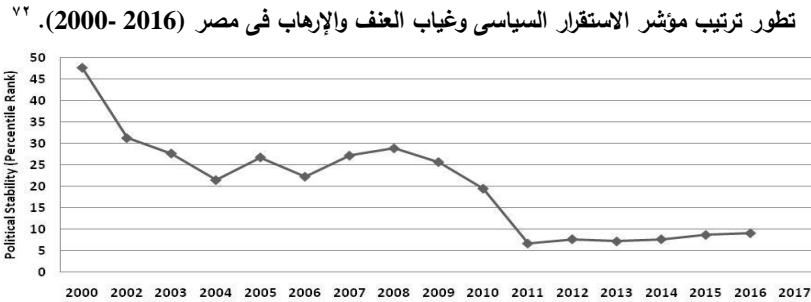
٧- الاستقرار السياسي:

قد تؤدي الأحداث والتطورات السياسية إلى التأثير سلبياً على الطلب على الملاحة البحرية في قناة السويس وسوق النقل البحري بصفة عامة، نظراً لما يرتبط بها من تغيرات مفاجئة وغير متوقعة من المحتمل أن تقلل أو تزيد من أهمية قناة السويس كمر ملاحي مقابل الطرق والممرات الملاحية المنافسة لها نتيجة التوترات السياسية المحيطة بالمنطقة.

ويمكن أن يشير مصطلح "الأحداث السياسية" إلى الحروب والثورات والإرهاب والمصادرة والتأميم لممتلكات الأجانب.^{٧٠} ويصدر البنك الدولي ضمن مؤشرات الحوكمة العالمية Worldwide Governance Indicators (WGI) مؤشر يعبر عن الاستقرار السياسي وغياب العنف والإرهاب في الدولة

Violence/Terrorism، بما يساهم في تقييم درجة الاستقرار السياسي في الدولة وفقاً للأحداث التي تمر بها.^{٧١} وفيما يلي توضيح تطور المؤشر.

شكل رقم (10)



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات البنك الدولي. (يتراوح ترتيب المؤشر بين 0 للاستقرار الأقل و100 للأعلى)

- World Bank, Worldwide Governance Indicators (WGI), Online Database, 2017.

يتضح من الشكل السابق رقم (10) اتجاه الاستقرار السياسي نحو الانخفاض خلال الفترة، حيث اتسمت مصر بدرجة من الاستقرار السياسي في بداية الفترة، ثم أخذ ترتيب المؤشر Percentile Rank في الانخفاض بشكل واضح خاصة منذ عام 2010، بحيث انخفض إلى 19.4 مقارنة بحوالي 47.6 عام 2000، ثم وصل لأدنى مستوى عام 2011، بحيث بلغ ترتيب مصر 6.6 بمعدل انخفاض حوالي 66% مقارنة بالعام السابق مباشرة، وذلك نتيجة ثورة 25 يناير وإسقاط نظام الحكم. وبالرغم من التحسن الطفيف جداً في ترتيب المؤشر، إلا أنه استمر منخفضاً نتيجة الاضطرابات والمظاهرات التي أدت خلال العامين 2015 و2016 ليصل الترتيب النسبي لمصر إلى 8.6 و9.0 بمعدل نمو بلغ حوالي 30% و36% لاستمرار حالة عدم الاستقرار السياسي، والتي انتهت بثورة 30 يونيو عام 2013. وقد تحسنت درجة الاستقرار السياسي % للعامين على التوالي مقارنة بعام 2011، ولكنه مازال منخفضاً.^{٧٣} ويمكن أن يرجع ذلك إلى استمرار العمليات الإرهابية والمحاولات الدائمة لاختراق الحدود من جانب الجماعات الإرهابية المسلحة، والتوترات والأزمات في المنطقة العربية المحيطة بحدود مصر غرباً وشرقاً وجنوباً.

ولكن بالنظر إلى إيرادات قناة السويس خلال هذه الفترة يبدو أنها لم تتأثر كثيراً بالثورات والأحداث السياسية التي مر بها الاقتصاد المصري، لاسيما منذ ثورة يناير وما بعدها على خلاف الكثير من المتغيرات الاقتصادية الأخرى. وبالتالي فقد كانت المصدر الأكثر أهمية وتأميناً لموارد النقد الأجنبي الذي تم الاعتماد عليه في سنوات ما بعد الثورة، خاصة في ظل حالة عدم الاستقرار التي تعاني منه منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والمنطقة العربية.

٨- مشروع قناة السويس الجديدة وتنمية محور قناة السويس:

يعد مشروع قناة السويس الجديدة وتنمية المنطقة المحيطة بها من أهم المستجندات على الساحة المحلية، ومن أهم المشروعات القومية الكبرى Mega National Projects التي تقوم مصر بتنفيذها في الوقت الحالى وتعد قاطرة للتنمية الاقتصادية تمكنها من الوصول إلى مستويات مرتفعة من النمو الاقتصادى.^{٧٤}

وتعتمد فكرة المشروع -الذى تم تنفيذه بالفعل في أغسطس 2015-^{٧٥} على إنشاء قناة جديدة موازية للقناة الحالية، بحيث تحقق أكبر قدر من الازدواجية فى القناة، بما يسمح بمرور السفن التجارية الكبيرة وسفن الحاويات وحاملات النفط العملاقة، ويؤدى إلى تقليل زمن عبور السفن ليصل إلى 11 ساعة بدلاً من 18 ساعة مع تخفيض زمن الانتظار إلى 3 ساعات بدلاً من (8 إلى 11 ساعة). وينعكس ذلك على تخفيض تكاليف الرحلات البحرية عبر قناة السويس ويزيد من تنافسيتها ويرفع من درجة تصنيفها عالمياً، خاصة وأن الاتجاه الواحد للقناة Single-Lane كان يمثل القيد الأساسى على قدرتها الاستيعابية ومن التحديات الهامة التي كانت تواجهها. وبالتالي من المتوقع مضاعفة حجم السفن التي تمر يومياً بالقناة من متوسط يومية 49 سفينة عام 2014 إلى 97 سفينة عام 2023، ومن ثم ارتفاع الإيرادات الحالية لقناة السويس إلى حوالى 13.226 مليار دولار عام 2023 كمورد أساسى للنقد الأجنبي. الأمر الذى ينعكس مباشرة فى ارتفاع الدخل القومى لمصر.^{٧٦}

وتعد قناة السويس الجديدة خطوة البداية لإنجاز مشروع محور التنمية بمنطقة قناة السويس بالكامل، ولتحويل مصر إلى مركز عالمى للوجيستيات والمناطق الصناعية وخدمات التجارة العالمية، ومن ثم الاستفادة القصوى من الموقع الجغرافى المتميز. كما يساهم المشروع فى إتمام

مشروع وادى التكنولوجيا فى الإسماعيلية وإنشاء الجامعة التكنولوجية الحديثة. حيث يمكن المشروع من الاستفادة من موقع مصر واختلاف التوقيت الزمنى بين الشرق والغرب فى السماح للمؤسسات المالية والتجارية بالعمل على مدار اليوم، حيث أن ساعات العمل الرسمية فى مصر سوف تمكن من الاتصال والتواصل عبر ساعات العمل غير الرسمية فى كل من أوروبا وأمريكا والصين وشرق آسيا.^{٧٧} وقد أوضح استعراض النقل البحرى *Review of Maritime Transport (RMT)* الصادر عن UNCTAD عام 2016 أن التوسعات فى قناة السويس من العوامل التى سوف تلعب دوراً هاماً فى توسع التجارة المنقولة بحراً وإعادة تشكيل شبكات النقل البحرى عالمياً.^{٧٨}

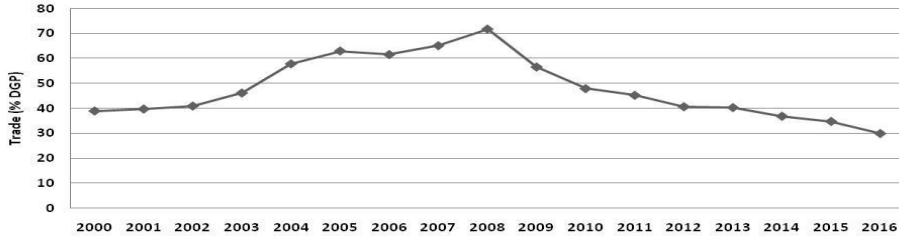
وبالتالى يمكن أن يمثل هذا المشروع فى هذا التوقيت عاملاً هاماً وراء الحفاظ على نفس مستوى إيرادات قناة السويس - حتى لو لم تزيد- وعدم الاتجاه نحو المزيد من الانخفاض خلال العامين الآخريين، خاصة فى ظل المنافسة الفعلية للطرق البديلة والتوسعات التى قامت بها قناة بنما، الأمر الذى يتطلب ضرورة خلق مزايا نسبية وثيقة الصلة بقناة السويس تمكنها من مواجهه المنافسة دون الاكتفاء بكونها أهم ممر ملاحى على طريق التجارة العالمية يربط بين الشرق والغرب، وضرورة البدء فى مشروعات القيمة المضافة فى المنطقة، بما يمكن من عدم الاعتماد فقط على الإيرادات الربعية الناتجة عن رسوم العبور.

٩- الانفتاح التجارى :

يؤدى المزيد من الانفتاح التجارى للدولة وزيادة الاندماج فى الاقتصاد العالمى إلى زيادة الطلب على التجارة العالمية المنقولة بحراً.^{٧٩} حيث أن انفتاح الدولة على التجارة الدولية والقدرة على اختراق العديد من الأسواق يمكن أن يساهم فى توسع حركة الملاحة البحرية بالقناة وزيادة عدد وحمولة السفن العابرة، ويترتب عليه آثار ايجابية على قطاع النقل البحرى والشركات المختلفة والخدمات التى تؤديها، وتحسن مؤشرى LPI و LSCI لمصر، ومن ثم قد يؤثر إيجابياً على إيرادات قناة السويس. ويوضح الشكل التالى درجة الانفتاح التجارى للاقتصاد المصرى.

شكل رقم (11):

درجة الانفتاح التجارى فى مصر خلال الفترة (2000 – 2016).



المصدر: أعد بواسطة الباحثة استناداً إلى بيانات البنك الدولى.

- World Bank, World Development Indicators (WDI), Online Database, 2017.

يتضح من الشكل السابق رقم (11) اتجاه درجة الانفتاح التجارى فى مصر إلى التزايد منذ بداية الفترة وحتى بلغت أقصاها عام 2008 بنحو 71.7%. ثم اتجهت إلى الانخفاض بعد ذلك من عام 2009 وحتى نهاية الفترة، بحيث بلغت أدنى قيمة لها 30% عام 2016. ويمكن أن يرجع ذلك إلى مجموعة من العوامل من أهمها الأزمة العالمية وأحداث ثورة يناير وتراجع الصادرات، بالإضافة إلى الإجراءات الإصلاحية التى اتخذها الاقتصاد المصرى فى الثلاث سنوات الأخيرة وترتب عليها انخفاض فى الواردات نتيجة فرض العديد من القيود عليها. ويلاحظ تزامن ارتفاع إيرادات القناة خلال هذه الفترة مع ارتفاع درجة الانفتاح التجارى لمصر تدريجياً حتى بلغت كلاً منهما أقصاها عام 2008.

ثالثاً: قياس أثر المستجدات العالمية والمحلية على إيرادات قناة السويس:

١- النموذج القياسى وتوصيف المتغيرات ومصادر البيانات:

تم وضع النموذج القياسى إستناداً إلى الدراسات النظرية، ومدى توافر البيانات للمتغيرات خلال فترة الدراسة. بحيث تضمن النموذج معظم المتغيرات التى جاءت فى التحليل ما عدا كل من مؤشرى LPI و LSCI نظراً لحدائثة البيانات المتعلقة بهم بحيث لا تسمح بتضمينهم فى النموذج، حيث تم إصدار مؤشر LPI كل عامين منذ عام ٢٠٠٧، كما صدر مؤشر LSCI

منذ عام ٢٠٠٤. وكذلك مشروع قناة السويس الجديدة لأنه يصعب التعبير عنه بشكل كمي. ويمكن بيان النموذج من خلال المعادلة التالية:

$$SCRG_t = \beta_0 + \beta_1 WGDPG_t + \beta_2 WSTG_t + \beta_3 OPG_t + \beta_4 NOVG_t + \beta_5 PINS_t + \beta_6 TO_t + U_t$$

حيث إن:

$SCRG$ = إيرادات قناة السويس الناتجة عن رسوم عبور السفن، وهي تمثل المتغير التابع. وتم استخدام GDP Deflator لتحويلها إلى الأسعار الثابتة، ويتم التعبير عنها من خلال معدل النمو في الإيرادات.

$WGDPG$ = معدل النمو في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي العالمي.

$WSTG$ = معدل النمو في التجارة العالمية المنقولة بحراً.

OPG = معدل النمو في متوسط الأسعار الحقيقية العالمية للنفط. ويعبر عن متوسط لثلاثة أسعار (خام برنت وغرب تكساس ودبي).

$NOVG$ = معدل النمو في إجمالي عدد السفن العابرة لقناة السويس.

$PINS$ = متغير صوري يعبر عن فترات عدم الاستقرار السياسي في مصر، وقد تم الاعتماد في تكوينه على مؤشر الاستقرار السياسي وغياب العنف والإرهاب الصادر عن البنك الدولي، والذي تم استخدامه في التحليل ولم يستخدم في القياس نتيجة عدم توافر بيانات كاملة عنه خلال فترة الدراسة (منذ عام 2002 فقط). كما يعد مؤشر تقريبي أيضاً لعدم الاستقرار على المستوى العالمي والإقليمي، حيث ارتبط تحديد درجة عدم الاستقرار في مصر بكل من الأحداث العالمية والإقليمية التي لها انعكاسات وتأثيرات داخلية وليس الأحداث المحلية فقط.

TO = درجة الانفتاح التجاري لمصر، ويتم التعبير عنها بمجموع الصادرات والواردات كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

U_t = حد الخطأ العشوائي، و تعبر t عن السنة.

وتم الحصول على إيرادات قناة السويس من قواعد بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء. كذلك تم الحصول على بيانات كل من معدل النمو في الناتج العالمي والتجارة العالمية المنقولة بحراً والأسعار العالمية للنفط والانفتاح التجارى من مؤشرات التنمية العالمية **World Development Indicators (WDI)** لعام 2017 الصادرة عن البنك الدولي. كذلك تم الحصول على عدد السفن العابرة بالقناة من إحصاءات الملاحة البحرية الصادرة عن هيئة قناة السويس. وتم إجراء اختبار سكون السلاسل الزمنية كخطوة هامة قبل تقدير النموذج، وقد أوضحت نتائج اختبار **Augmented Dickey-Fuller (ADF)** سيكون السلاسل الزمنية لمتغيرات الدراسة فى المستوى $I(0)$ ، كما يتضح من جدول رقم (2) فى ملحق الدراسة.

٢ - نتائج تقدير النموذج القياسى:

تم تطبيق طريقة المربعات الصغرى العادية **OLS**، بالاستعانة ببيانات السلاسل الزمنية لمتغيرات الدراسة خلال الفترة الزمنية (1990- 2017)، وتم الحصول على نتائج لنموذجين يتم توضيحهما من خلال الجدول التالى رقم (3).^{١٠} وقد تم إجراء الاختبارات التشخيصية المتعلقة بجودة النموذج وأوضحت عدم وجود مشاكل قياسية، وهى: اختبار الارتباط الذاتى التسلسلى بين البواقي **Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test**، واختبار عدم ثبات التباين **Heteroskedasticity (Breusch-Pagan-Godfrey)**، واختبار التوزيع الطبيعى للبواقي **Jarque-Bera (JB)**.

جدول رقم (3)

نتائج تقدير أثر بعض المستجبات العالمية والمحلية على إيرادات قناة السويس

للفترة (1990- 2017) المتغير التابع: SCRG

Independent Variable	Model (1)	Model (2)
WGDPG	-3.505497*** (0.0191)	-3.548811*** (0.0250)
WSTG	0.929247** (0.0418)	0.970366*** (0.0361)
OPG	0.143934*** (0.0368)	0.163341*** (0.0155)
NOVG	1.246288*** (0.0000)	1.212413*** (0.0000)
PINS	-1.765902 (0.4465)	
TO		0.000983 (0.9929)
C	2.667922 (0.4340)	1.803262 (0.8043)
R ²	0.804254	0.798354
Adjusted R ²	0.755318	0.747942
Durbin-Watson stat	2.432093	2.231651
F-statistic	16.43469 (0.000002)	15.83673 (0.000002)

- القيم بين الأقواس تمثل قيم الاحتمال (P-Value). - ***معنوى عند 1%، **معنوى عند 5%، *معنوى عند 10%.

يتضح من نتائج التقدير في الجدول السابق رقم (3) مايلي:

- وجود أثر سلبي ومعنوي لنمو الناتج العالمي على نمو إيرادات قناة السويس خلال فترة الدراسة.^{٨١} ويمكن أن يرجع ذلك إلى أن انخفاض الناتج العالمي يترتب عليه تدهور في أسعار السلع والخدمات المختلفة وخاصة السلع الأولية، كما تنخفض أسعار الشحن وإيجارات السفن، الأمر الذي قد يترتب عليه زيادة الطلب على خدمات النقل البحري بما يؤثر إيجابياً على SCRG. وقد أوضح استعراض النقل البحري (RMT) عام 2010 أن بعض الدول مثل الصين والهند تحاول الاستفادة من الانخفاض في الأسعار لزيادة مخزونها من المواد الأولية كما حدث بعد الأزمة العالمية، بحيث ظلت أحجام التجارة في بعض السلع مثل الحديد والفحم مرتفعة ولم تحقق معدلات تغير سالبة نظراً لطلب الصين الكبير على الواردات، بحيث حققت كلاً من الصين والهند معدلات نمو إيجابية عام 2009 بلغت حوالي 8.7% و6.6% للدولتين على التوالي بالرغم من انخفاض الناتج العالمي محققاً معدل نمو سالب.^{٨٢} الأمر الذي يؤكد على أهمية اتجاهات التجارة الإقليمية في هذه الدول كمحرك أساسي لإيرادات قناة السويس. كما أن أثر WGDGP يتوقف أيضاً على هيكل ومحتوى النمو والدول مصدر هذا النمو وليس مستواه فقط، بحيث لا بد أن يكون النمو مدفوعاً بزيادة الاستثمار وتحقيق توازن في النمو بين كافة القطاعات الاقتصادية. ولكن يتسم نصيب الناتج الصناعي من الناتج العالمي بالتراجع المستمر مقابل نصيب الخدمات خلال فترة الدراسة، حيث بلغت نسبة الناتج الصناعي نحو 15.3% من الناتج العالمي عام 2015، في حين بلغ نصيب الخدمات حوالي 69% لنفس العام.^{٨٣} وكذلك جزء هام من الناتج الصناعي يتضمن سلع رقمية و سلع مرتفعة التكنولوجيا يمكن أن يتم نقلها إلكترونياً أو بوسائل أخرى غير النقل البحري. ويبدو أن إيرادات القناة تتأثر إيجابياً إذا كان التحسن في أداء الاقتصاد العالمي مدفوعاً بزيادة الناتج الصناعي ومن ثم زيادة التجارة السلعية وبشكل أكثر تحديداً التجارة المنقولة بحراً. حيث أن حركة الملاحة البحرية العالمية كثيراً تنمو وتتسع دون الارتباط بمعدلات نمو الاقتصاد العالمي، بقدر ما تتأثر بمراكز الانتاج والنمو الصناعي والتجارة في مناطق وأقاليم معينة - مثل الصين - والأزمات الاقتصادية التي تتعرض لها - مثل الدول الأوروبية - كما سبق توضيحه في التحليل، وكذلك باتجاهات الطلب على المواد الأولية، والتغيرات التي تحدث في الطلب على سلع معينة، بالإضافة إلى مدى تميز القناة كطريق ملاحي

على مراكز الإنتاج والاستهلاك في العالم. فعلى سبيل المثال أوضح تقرير استعراض النقل البحري عام 2012 نمو التجارة العالمية المنقولة بحراً بحوالي 4.3% بالرغم من تباطؤ النمو بالاقتصاد العالمي، وذلك نتيجة ارتفاع الطلب المحلي في الصين وزيادة حركة التجارة من جانب الدول الآسيوية.^{٤٤}

- تؤثر التجارة العالمية المنقولة بحراً تأثيراً إيجابياً ومعنوياً على نمو إيرادات قناة السويس، حيث تؤدي زيادة WSTG بمقدار درجة واحدة إلى زيادة معدل نمو الإيرادات SCRG بنحو 0.9 في النموذجين. الأمر الذي يوضح أهمية التوسع في التجارة السلعية العالمية والتطور في مجال النقل البحري بصفة أساسية كعنصر داعم لنمو الإيرادات وللمركز التنافسي للقناة. وكذلك أهمية زيادة الطاقة الاستيعابية لقناة السويس لتستوعب النمو المحتمل في التجارة المنقولة بحراً.

- وجود أثر إيجابي ومعنوي للنمو في أسعار النفط على نمو إيرادات قناة السويس. ويمكن أن يرجع ذلك إلى أن الانخفاض في أسعار النفط يترتب عليه تقليل الحافز على الإنتاج والتصدير، ومن ثم انخفاض التجارة العالمية في النفط. كذلك قد يتم تخزين النفط في ظل انخفاض أسعاره توقعاً لارتفاع أسعار بيعه في المستقبل.^{٤٥} الأمر الذي يترتب عليه انخفاض حمولة وعدد ناقلات النفط التي تعبر قناة السويس والتي تمثل نسبة هامة من إجمالي السفن العابرة - بلغت حوالي 25% عامي 2015 و2016-^{٤٦}، ومن ثم انخفاض SCRG. بالإضافة إلى أنه بالرغم من أن انخفاض سعر النفط يترتب عليه انخفاض نفقات التشغيل، إلا أن شركات الشحن تفضل في هذه الحالة طريق رأس الرجاء الصالح توفيراً لرسوم العبور بما يعمل على انخفاض SCRG. وبالتالي فإن الأثر النهائي لأسعار النفط على إيرادات القناة يمكن أن يتحدد من خلال عدة آثار محتملة من أهمها: الأثر على التجارة العالمية في النفط، والأثر على تكاليف تشغيل السفن، وأثر التدابير التي تتخذها تحالفات شركات الشحن بما يحقق لها وفورات في التكاليف، التي يبدو أنها تؤثر بشكل واضح على إيرادات قناة السويس خاصة في حالة انخفاض أسعار النفط.

- يؤثر معدل النمو في عدد السفن العابرة للقناة تأثيراً إيجابياً ومعنوياً على نمو الإيرادات - SCRG، حيث يؤدي زيادة عدد السفن التي تعبر القناة إلى ارتفاع نمو إيرادات القناة بنحو 1.2 في النموذجين المقدرين. الأمر الذي يشير إلى أهمية وضرة توفير مزايا مرتبطة بالقناة تحفز التحالفات الكبرى لشركات الشحن على تفضيل مسار قناة السويس في ظل كافة الظروف العالمية المختلفة، ومن ثم جذب أكبر عدد ممكن من السفن مقارنة بالممرات الملاحية البديلة المنافسة لها، مع تدعيم العلاقات التجارية مع التكتلات الإقليمية المختلفة.

- توضح التقديرات بالنموذج الأول، وجود أثر سلبي ولكنه غير معنوي لعدم الاستقرار السياسي في مصر على نمو إيرادات قناة السويس خلال فترة الدراسة. ويشير ذلك إلى عدم تأثر SCRG بالثورات والأحداث السياسية، حيث ارتفعت إيرادات القناة خلال عام الثورة 2011 محققة معدل نمو إيجابي بلغ حوالى 8.4% مقارنة بعام 2010.^{٨٧} كما أنها تخطت الخمسة مليارات دولار في كافة السنوات بعد ذلك - كما سبق ايضاحه في تحليل إيرادات قناة السويس- بالرغم من استمرار التوترات السياسية. ويمكن أن ترجع عدم المعنوية إلى الجهود المبذولة في تأمين القناة بشكل كبير من جانب الدولة المصرية، بحيث استطاعت السيطرة على الأوضاع الأمنية وعدم تفاقمها.

- وجود أثر إيجابي غير معنوي للانفتاح التجارى في مصر على نمو إيرادات قناة السويس خلال فترة الدراسة وفقاً للنموذج الثانى. وربما يرجع الأثر غير المعنوي إلى عدم وصول مصر إلى درجة الانفتاح التجارى التى تسمح بوجود دور جوهري على إيرادات القناة، خاصة وأن درجة الانفتاح التجارى اتجهت للانخفاض فى السنوات الأخيرة لتصل إلى حوالى 30% عام 2016.^{٨٨} ويمكن أن يتضح الأثر فى الأجل الطويل مع تحقيق الاقتصاد المصرى لدرجة أكبر من TO خاصة من خلال زيادة الصادرات. الأمر الذى يعكس أهمية اندماج مصر مع التكتلات المختلفة.

- تشير قيمة معامل التحديد المعدلة $Adjusted R^2$ فى النموذجين إلى أن المتغيرات المستقلة تفسر حوالى 75% من التغيرات فى معدل نمو إيرادات قناة السويس خلال فترة الدراسة. حيث توجد العديد من العوامل الأخرى المؤثرة ولكنها لا تدخل ضمن التقديرات السابقة- لكن جاء بعضها فى التحليل- مثل جودة البنية الأساسية ومدى الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات

والاتصالات والعنصر البشرى. كذلك توضح قيمة إحصاء اختبار F معنوية وجودة النموذجين من الناحية الإحصائية.

الخلاصة:

يتضح من التحليل ونتائج التقديرات أن إيرادات قناة السويس تتأثر بكل من المستجدات العالمية والمستجدات المحلية بما يتفق مع فرضية الدراسة، ولكن بدرجات متفاوتة. حيث يبدو أن تأثير المتغيرات العالمية (الناتج العالمي، التجارة السلعية العالمية، التجارة العالمية المنقولة بحراً، وأسعار النفط العالمية) أكثر وضوحاً من تأثير المتغيرات المحلية (الأداء اللوجستي، الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم، الانفتاح التجاري، عدم الاستقرار السياسي، وقناة السويس الجديدة)، التي يمكن أن يتضح آثارها في الأجل الطويل مع المزيد من تحسن مؤشري LPI و LSCI وتحقيق درجة أعلى من الانفتاح التجاري واستكمال مشروعات تنمية محور قناة السويس. كذلك أظهرت إيرادات القناة عدم تأثرها كثيراً بالثورات وعدم الاستقرار السياسي في مصر، وحتى بالأزمات العالمية سرعان ما تتحسن في العام التالي لها مباشرة. وإنما تتأثر إيجابياً بشكل واضح بزيادة كل من التجارة العالمية المنقولة بحراً وأسعار النفط وعدد وحمولات السفن العابرة بالقناة، والتي تعتمد بشكل كبير ليس على الناتج العالمي، وإنما على اتجاهات النمو وحركة التجارة في المناطق الإقليمية والتكتلات التي تمثل قناة السويس الخط الملاحي الأساسي والأكثر أهمية بالنسبة لها.

ويتضح مما سبق أن التراجع النسبي في إيرادات قناة السويس خلال العامين بعد شق القناة الجديدة يمكن أن يرجع بشكل أساسي إلى تباطؤ النمو الاقتصادي في الصين والمشاركات الاقتصادية التي تواجه الدول الأوروبية، والتراجع النسبي في حركة التجارة العالمية والتدهور الشديد في الأسعار العالمية للنفط لما له من تأثير سلبي على التجارة العالمية في النفط، ومن ثم عدد وحمولة السفن العابرة للقناة. بالتالي لا بد من محاولة التكيف مع المستجدات العالمية، وتوفير قدر كبير من المرونة لمواجهة التحديات التي تفرضها واستغلال الفرض التي تتيحها. ويمكن أن تتمثل أهم استنتاجات الدراسة في:

- ضرورة تدعيم البنية الأساسية بالقناة واستكمال التوسعات والتعميق للمجرى الملاحي بما يتماشى مع التطور الدائم فى أحجام وحمولات السفن، ويمكن من استيعاب النمو المستقبلى فى التجارة العالمية المنقولة بحراً التى تؤثر إيجابياً على SCRG.

- الإسراع فى إنجاز مشروعات تنمية محور قناة السويس بما يحسن من الأداء اللوجستى لمصر ويدعم مركزها التنافسى فى الأجل الطويل فى مواجهة الطرق والممرات البديلة الحالية- مثل قناة بنما- والمشروعات المستقبلية المقترحة من جانب بعض الدول، وبما يؤكد على مكانة مصر كشريك هام فى طريق الحرير.

- ضرورة وضوح استراتيجية واضحة لتسعير رسوم العبور تتسم بالمرونة فى مواجهة ظروف الاقتصاد العالمى ولا تقتصر على أوقات الأزمات فقط، بما يدعم المركز التنافسى للقناة. بحيث يمكن توفير تخفيضات للأنواع المختلفة من السفن خاصة على الطرق الملاحية التى تواجه منافسة من قناة بنما، كذلك بالنسبة لحاملات النفط وسفن الحاويات، وتحديدأ على خطوط الشحن المنتظمة التى قد لا تهتم بالمسافة وتفضل اختيار طرق ملاحية أطول توفيراً لرسوم العبور بقناة السويس.

- توجيه قدر هام من الاستثمارات لتطوير الموانئ المصرية - خاصة المطلة على قناة السويس- وتوفير التسهيلات والخدمات المختلفة التى تمكنها من جذب أكبر عدد من الخطوط الملاحية للتردد عليها، ومن ثم تضميها فى شبكات الخدمات العالمية.

- تدعيم العلاقات التجارية مع الدول والتكتلات المختلفة مثل مجموعة BRICS لجذب أكبر قدر من حمولات التجارة لهذه الدول وعدم تدفقها لقنوات وطرق ملاحية بديلة منافسة للقناة. كذلك تدعيم العلاقات مع دول الخليج العربى لزيادة مساهمتها فى البضائع العابرة بقناة السويس. مع الاهتمام بتحقيق درجة أكبر من الانفتاح التجارى لمصر من خلال التوسع فى الصادرات وتنويعها.

- محاولة الاستفادة من تجارب الدول الأخرى الرائدة في مجال النقل البحري مثل سنغافورة، مع منح أهمية خاصة من جانب SCA لتطبيق أحدث تقنيات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في توفير كافة أنواع الخدمات بما ييسر من الإجراءات ويوفر الوقت والتكلفة.

ملحق الدراسة

جدول رقم (1):

مقارنة بين قناة السويس وقناة بنما.

وجه المقارنة	قناة السويس	قناة بنما
الموقع الجغرافي	موقع جغرافي متميز يتوسط ثلاث قارات وأقصر ممر ملاحى يربط آسيا والشرق الأقصى وأوروبا. وتحقق وفورات بالنسبة للعديد من الطرق التجارية.	تقع بين أمريكا الشمالية والجنوبية، وتحقق وفورات على طريق التجارة بين آسيا والساحل الشرقي الأمريكى.
موانئ الرحلة البحرية	توجد العديد من الموانئ المحورية على السواحل الآسيوية وسواحل البحر المتوسط خلال الرحلة البحرية بقناة السويس.	لا تتوفر الموانئ والخدمات الكافية خلال الرحلة البحرية شرقاً من الموانئ الآسيوية عبر المحيط الهادى تجاه السواحل الأمريكية.
أحجام السفن	تسمح بعبور 100% من سفن الحاويات بحمولة حتى 17 ألف حاوية خاصة بعد التوسعات الأخيرة عام 2015.	لا تسمح بعبور الأحجام الكبيرة من السفن، ويمكن أن تصل الحمولة حتى 12 ألف حاوية بعد التوسعات الأخيرة عام 2016. كما تسمح بمرور 95% من سفن الحاويات بحلول عام 2019.
عدد وحمولة السفن	متوسط عدد السفن حوالى 17 ألف سفينة سنوياً بحمولة صافية تبلغ حوالى 998 مليون طن.	متوسط عدد السفن حوالى 14 ألف سفينة سنوياً بحمولة صافية تبلغ حوالى 230 مليون طن.
زمن العبور والانتظار	متوسط زمن العبور بعد التوسعات الأخيرة 11 ساعة، يصل إلى حوالى 14 ساعة بعد زمن الانتظار	متوسط زمن العبور حوالى 12 ساعة، يصل إلى 31 ساعة بعد زمن الانتظار.
رسوم العبور	أعلى تكلفة، حيث تبلغ تكلفة عبور الحاوية بما يتراوح بين 60 إلى 90 دولار للحاوية. والتسعير يتم وفقاً لحمولة السفن.	أقل تكلفة، حيث تقل عن قناة السويس بحوالى من 25% إلى 30%. والتسعير يتم لكل وحدة TEU التى تمثل المقياس المعيارى للحاوية النمطية 20 قدم.
الإيرادات السنوية	يبلغ متوسط الإيراد حوالى 5 مليار دولار سنوياً، من المتوقع أن يزيد عن 13 مليار دولار عام 2023.	يبلغ الإيراد حوالى 2.7 مليار دولار سنوياً، ويصل إلى 4 مليار دولار بعد التوسعات الأخيرة 2016.
حركة التجارة العالمية	تستحوذ فى المتوسط على حوالى 10% من التجارة العالمية المنقولة بحراً.	تستحوذ فى المتوسط على حوالى 4% - 5% من التجارة العالمية المنقولة بحراً.
الأداء اللوجستى LPI	أداء أقل تفوقاً، حيث تحتل مصر المركز 49 عام 2016 بمؤشر قيمته 3.18.	أداء أكثر تفوقاً، حيث تحتل بنما المركز 40 عام 2016 بمؤشر قيمته 3.34.
مؤشر LSCI	أكثر تفوقاً، بمؤشر بلغت قيمته 62.5 عام 2016.	أقل تفوقاً، بمؤشر بلغت قيمته 53.42 عام 2016.

المصدر: تم إعداد الجدول استناداً إلى المراجع التالية:

- السيد حسين، "قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة"، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات (مارلوج ٢)، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس: رؤية مستقبلية، الإسكندرية، ١٧-١٩ مارس، ٢٠١٣.

-www.suezcanal.gov.eg

-Deandreis, M., et al., "The New Suez Canal: Economic Impact on Mediterranean Maritime Trade", *Maritime Economy*, SRM, Alex Bank. 2015.

-Deandreis, M., et al., "The Economic Effects of the Expansion of the Panama Canal on Maritime Trade", *Maritime Economy*, SRM, 2016.

-World Bank, Logistics Performance Index (LPI), Online Database, 2017.

-UNCTAD, Linear Shipping Connectivity Index (LSCI), Online Database, 2017.

-The Panama Canal Authority (ACP), "Suez Canal Pricing Forecast 2005-2025", *Final Report*, R.K. Johans & Associates Inc., 2005.

جدول رقم (2): نتائج اختبار (ADF) لسكون السلاسل الزمنية.

القيم الحرجة			t المحسوبة	المتغيرات
10% مستوى معنوية	5% مستوى معنوية	1% مستوى معنوية		
-2.617434	-2.957110	-3.653730	-5.367937***	SCRG
-2.611531	-2.945842	-3.626784	-4.622364***	WGDPG
-2.612874	-2.948404	-3.632900	-4.397033***	WSTG
-2.610263	-2.943427	-3.621023	-5.712751***	OPG
-2.611531	-2.945842	-3.626784	-5.392998***	NOVG
-3.200320	-3.536601	-4.226815	-4.477401***	PINS
-2.617434	-2.957110	-3.653730	-3.592261**	TO

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على مصادر بيانات متغيرات الدراسة، باستخدام برنامج E-views-9.
***معنوى عند 1%، **معنوى عند 5%، *معنوى عند 10%.

المراجع والهوامش:

١- انظر:

- "Importance of Suez Canal" (2017), Available at: www.suezcanal.gov.eg
- UNCTAD (2013), "Recent Developments and Trends in International Maritime Transport Affecting Trade of Developing Countries", Note, Trade and Development Board, Fifth Session, 17-21 June, Geneva, p.5.
- ²- Suez Canal Authority (2016), "Suez Canal Traffic Statistics", *Yearly Navigation Report*, p.1.
- Deandreis, M., et al. (2015) "The New Suez Canal: Economic Impact on Mediterranean Maritime Trade", *Maritime Economy*, SRM, Alex Bank, p.6. Available at: www.srm-maritimeeconomy.com
- ³- Central Bank of Egypt, *Annual Report*, Various Years. Available at: www.cbe.org.eg
- ^٤- قناة السويس هي ممر مائي صناعي تم افتتاحه في ١٧ نوفمبر عام ١٨٦٩، وهي أطول قناة في العالم. وقد قامت الحكومة المصرية بمرور السنوات بالعديد من التوسعات في العمق والطول العرض للقناة، بحيث تتماشى مع التطور في صناعة السفن، وبما يمكن أضخم سفن الحاويات أن تمر في القناة دون أي صعوبات. وكان هناك العديد من مشروعات التطوير على مر السنوات المختلفة بحيث يبلغ طول الممر الملاحي حالياً ١٩٣.٣ كيلو متر، كما وصل الحد الأقصى لحمولة السفن المسموح بعبورها ٢٤٠ ألف طن، حيث وصل غاطس السفينة إلى ٦٦ قدم، وذلك وفقاً لآخر تطوير تم عام ٢٠١٥. انظر:

www.suezcanal.gov.eg

5- Lugovic, A. et al. (2015), "Factors Influencing the Formation of Freight Rates on Maritime Shipping Markets", *Scientific Journal of Maritime Research*, No. 29, Croatia, pp. 23-29, p.23.

⁶- www.suezcanal.gov.eg

- Kenawy, E. (2015), "The Expected Economic Effects of The New Suez Canal Project in Egypt", *European Journal of Academic Essays*, Vol. 1, No. 12, pp. 13-22, p. 13.

^٧- نسب إيرادات قناة السويس من الناتج المحلي الإجمالي محسوبة بواسطة الباحثة لكافة سنوات الدراسة استناداً إلى بيانات الناتج الصادرة عن البنك الدولي، بحيث لم يتزايد نصيب الإيرادات للقناة من الناتج عن ٢.٧% كحد أقصى عام ٢٠٠٨، و ١.٤% كحد أدنى عام ٢٠٠٠.

^٨- تم حساب نصيب قناة السويس من حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً بواسطة الباحثة لكافة سنوات الدراسة استناداً إلى بيانات تقارير الملاحة البحرية الصادرة عن هيئة قناة السويس، وبيانات التجارة المنقولة بحراً الصادرة عن الأونكتاد. بحيث لم يتزايد نصيبها من التجارة المنقولة بحراً خلال فترة الدراسة عن ١١% كحد أقصى عام ٢٠١١ وحوالي ٧% كحد أدنى عامي ١٩٩٩ و عام ٢٠٠٠.

^٩- Suez Canal Authority (2016), "Suez Canal Traffic Statistics", *Yearly Navigation Report*, pp. 2, 6.

- نسب سفن الحاويات وناقلات النفط من إجمالي السفن محسوبة بواسطة الباحثة.

^{١٠}- إيرادات قناة السويس لعام ٢٠١٧ متوقعة بناء على الأرقام الفعلية لإيرادات القناة حتى شهر أكتوبر، والتي بلغت ما يزيد عن أربعة مليارات وثلاثة ملايين. ولكن أعلنت هيئة قناة السويس بعد ذلك ارتفاع أعداد السفن التي تعبر قناة السويس يوماً خلال شهرى نوفمبر و ديسمبر لنفس العام لحوالي ٧٦ سفينة في المتوسط، بما يوضح إمكانية زيادة الإيرادات الفعلية لعام ٢٠١٧ لتزيد عن الخمسة مليارات دولار، وبالتالي تكون ارتفعت لهذا العام ولم تنخفض كما كان متوقع. وأعانت بالفعل هيئة قناة السويس ارتفاع إيرادات القناة للعام المالي ٢٠١٧/٢٠١٨ لتتعدى الخمسة ونصف مليار دولار محققة بذلك أعلى إيراد لها خلال فترة الدراسة.

- ¹¹- The Panama Canal Authority (ACP) (2005), "Suez Canal Pricing Forecast 2005-2025", *Final Report*, R.K. Johans & Associates Inc., p.25.
- ¹²- UNCTAD (2017), "Beyond Austerity: Towards a Global New Deal", *Trade and Development Report*, p.2.
- ¹³- Khalid, N. (2012), "Changing Dynamics Affecting the Shipping Sector and their Impact to Malaysia: A Policy Perspective", Center for Maritime Economics and Industries, Maritime Institute of Malaysia, pp .9-10. Available at: www.mima.gov.my
- تكونت مجموعة البريكس بشكل مبدئي منذ عام ٢٠٠١ من أربعة دول والتي تمثل نصيب هام فى الإنتاج والاستهلاك العالمى، وتقوم بعمل اجتماعات سنوية منذ عام ٢٠٠٦. انظر:
- www.brics.itamaraty.gov.br
- ¹⁴- Suez Canal Authority (2008), *Yearly Navigation Report*, p. 22, 16.
- www.unctad.org
- ¹⁵- UNCTAD (2013), *Op. cit.*, p.6.
- ^{1٦}- السيد حسين (٢٠١٣)، "قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة"، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات (مارلوج ٢)، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس: رؤية مستقبلية، الإسكندرية، ١٧-١٩ مارس، ص ٤.
- ¹⁷- World Bank, World Development Indicators (WDI) (2017), Available at: www.worldbank.org
- ¹⁸- UNCTAD (2017), "Beyond Austerity: Towards a Global New Deal", *Op. cit.*, p.2.
- ^{1٩}- هى تحالفات استراتيجية أو عالمية كبرى تسيطر على المسارات والطرق التجارية الرئيسية بين الشرق والغرب (مسار أوروبا/الشرق الأقصى- مسار عبر الباسيفيكي- مسار عبر الأطلنطى). حيث أنه على أثر ثورة التحوية والثورة التكنولوجية فى الشحن البحرى منذ منتصف التسعينات ظهر اتجاه جديد نحو دخول شركات الشحن فى تحالفات أو اتحادات عالمية تضم اثنين على الأقل من كبار الناقلين على المسارات الرئيسة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب، بهدف تحقيق مكاسب وتحقيق السيطرة على السوق والسيطرة على عملية الدخول الجديد. لمزيد من التفصيل انظر:
- عمر سالمان (٢٠٠٥)، "تأثير المؤتمرات الملاحية والتحالفات الاستراتيجية على سوق الشحن الخطى"، المؤتمر الدولى الحادى والعشرين للموانئ، معهد تدريب الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، فبراير، ص. ٢٤-٢٦.
- ²⁰- Notteboom, T. & Rodrigue, J. (2011), "Challenges to and Challenges of the Suez Canal", *Port Technology International*, No. 51, New York, pp. 14-16. Available at: www.people-hofstra.edu
- ²¹- World Bank (2018), World Development Indicators (WDI).
- ²²- Suez Canal Authority, *Yearly Navigation Report*, 2012, 2013, p. 1.
- UNCTAD (2017), "Beyond Austerity: Towards a Global New Deal", *Op. cit.*, p.2.
- ²³- World Bank (2018), World Development Indicators (WDI).
- ²⁴- Suez Canal Authority, *Yearly Navigation Report*, 2014, 2015, p. 1.
- UNCTAD (2017), "Beyond Austerity: Towards a Global New Deal", *Op. cit.*, p.2.
- ²⁵- Ibid. p.2.
- ^{٢٦}- معهد التخطيط القومى (٢٠١٦)، "التغيرات فى أسعار النفط وآثارها على الاقتصاد العالمى والعربى والمصرى"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم (٢٦٦)، ص ١٨٧-١٨٨.

- ²⁷- El-Sakty, K., "Suez Canal Logistics Hub: Competition and Challenges", Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport, p.1, Available at: www.aast.edu
- ²⁸- Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., p.24.
- ²⁹- UNCTAD (2013), Op. cit., p.6.
- ³⁰- Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., p.36.
- ³¹- Deandreis, M., et al. (2016), "The Economic Effects of the Expansion of the Panama Canal on Maritime Trade", *Maritime Economy*, SRM, p.7. Available at: www.srm-maritimeeconomy.com
- ^{٣٢} - معدلات النمو محسوبة بواسطة الباحثة.
- ³³- World Shipping Council, Op. cit., PP.2-3.
- www.unctad.org
- ³⁴- www.suezcanal.gov.eg, Last Accessed Jan. 10, 2018.
- ³⁵- Notteboom, T. & Rodrigue, J. (2011), Op. cit., pp. 15-16.
- ³⁶- Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., p.24.
- ^{٣٧} - السيد حسين (٢٠١٣)، مرجع سبق ذكره، ص ٦-٧.
- ^{٣٨} - لمزيد من التفصيل أنظر:
- مجلس الإمارات للتنافسية (٢٠١٢)، "التنافسية سياسات وممارسات، دبي التجارية: نحو خدمات لوجستية عالمية"، سلسلة دراسات ومقالات، العدد ٣.
- Welsh, K. (2009), "Information Technology Platform for the Australian Transport Industry, Case Study: Port of Singapore", Industrial Logistics Institute.
- Khalid, N., et al. (2007), "Leveraging the Application of Information Technology to Gain Competitive Advantage in the Maritime Sector", Paper Presented at *Maritime Science & Technology Seminar (MARSTEC)*, Maritime Institute of Malaysia, 22 Feb., Kuala Lumpur.
- ³⁹- Kenawy, E. (2015), Op. cit., p. 20.
- ^{٤٠} - أعلنت تركيا أن مشروع قناة إسطنبول هو أحد المشاريع الكبرى من مشاريع تركيا لعام ٢٠٢٣، بحيث تصل بين البحر الأسود وبحر مرمرة، ويبلغ طولها حوالي ٤٥ كيلومتر.
- ⁴¹- Paul, F., Meijnders, M. (2015), "China, Europe and the Maritime Silk Road", *Clingendael Report*, Institute of International Relations, Netherlands, p.25.
- ^{٤٢} - ٤١ - أنظر:
- Khalid, N. (2007), Op. cit., pp. 23-24.
- Lugovic, A. et al. (2015), Op. cit., p.23.
- UNCTAD (2013), Op. cit., p.4.
- Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., pp.7-11.
- Corbell, J. & Winerbrake, J. (2008), "The Impact of Globalization on International Maritime Transport Activity: Past Trends and Future Perspective", OECD, International Transport Forum, p.7.
- OECD (2002), "Economic Consequences of Terrorism", OECD Economic Outlook, No. 71, p.128.
- UNCTAD (2017), World Seaborne Trade. Available at: www.unctad.org
- ⁴³- UNCTAD (2013), Op. cit., p.5.

- ٤٤ - البنك المركزي المصري، التقرير السنوى ٢٠٠٥/٢٠٠٦، القاهرة، ص ١.
- ٤٥ - انظر:
- البنك المركزي المصري، التقرير السنوى ٢٠٠٥/٢٠٠٦، القاهرة، ص ١.
- International Monetary Fund (IMF) (2016), "Global Trade: What is Behind the Slowdown?", p.63.
- ٤٦ - معدل النمو محسوب بواسطة الباحثة.
- ٤٧ - UNCTAD (2013), Op. cit., p.5.
- Khalid, N. (2007), Op. cit., pp. 13-14.
- ٤٨ - UNCTAD (2017), "Review of Maritime Transport", Geneva. p.1.
- ٤٩ - تم حساب نصيب السلع المختلفة من التجارة المنقولة بحراً عام ٢٠١٦ بواسطة الباحثة، حيث بلغ نصيب النفط والغاز حوالى ٣٠%، ونصيب سلع الصب نحو ٣١%، ونصيب السلع المحواه حوالى ١٧%، وباقى أنواع السلع الأخرى نحو ٢٢%.
- ٥٠ - معدلات التغير محسوبة بواسطة الباحثة.
- ٥١ - UNCTAD (2017), Review of Maritime Transport, p.9.
- ٥٢ - UNCTAD (2013), Op. cit., pp. 23-24.
- ٥٣ - معهد التخطيط القومى (٢٠١٦)، مرجع سبق ذكره، ص ١٨.
- ٥٤ - معدلات النمو فى أسعار النفط محسوبة بواسطة الباحثة.
- ٥٥ - World Shipping Council (2014), "The Suez Canal-A Vital Shortcut for Global Commerce, P. 6.
- ٥٦ - معدلات النمو محسوبة بواسطة الباحثة.
- ٥٧ - www.suezcanal.gov.eg, Last Accessed Jan. 10, 2018.
- أصبحت القناة عام ٢٠١٠ قادرة على استيعاب ٦١.٢% من ناقلات البترول العالمى، و ٩٢.٧% من أسطول سفن الصب، و ١٠٠% من سفن الحاويات وباقى أنواع السفن من إجمالى الأسطول العالمى وبحمولة كاملة.
- ٥٨ - Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., pp. 7-8.
- ٥٩ - Kenawy, E. (2015), Op. cit., p. 15.
- ٦٠ - Arvis, J., et al. (2016), "Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, the Logistics Performance Index and its Indicators", *Report*, World Bank, p.6.
- ٦١ - Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., p.10.
- ٦٢ - World Bank, Logistics Performance Index (LPI) (2017). Available at: www.worldbank.org
- ٦٣ - www.worldshipping.org. Last accessed, January 10, 2018.
- ٦٤ - تستند القيمة السنوية للمؤشر إلى بيانات ثابتة وواقعية على أساس الاستخدام المبلغ عنه لكل سفينة حاويات على حده فى فترة زمنية معينة، وليس إلى استطلاعات لرأى عينة من الخبراء، وبالتالي لا تعتمد على عينة. ويغطى المؤشر حوالى ١٥٩ دولة.
- ٦٥ - UNCTAD (2013), Op. cit., p.10.
- ٦٦ - Hoffman, J. (2017), "Maritime Transport Connectivity", WTO, Geneva, p.6-8.
- ٦٧ - UNCTAD, Linear Shipping Connectivity Index (LSCI), Various Years. Available at: www.unctad.org

⁶⁸- Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., p.10.

⁶⁹- توضح الدراسات أن ارتفاع قيمة مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم تتحدد من خلال كل من الموقع الجغرافي وكفاءة الموانئ، بالإضافة إلى المنافسة والمسافة واقتصاديات الحجم. انظر:

- Hoffman, J. (2017), Op. cit, p.22-23.

⁷⁰- Lugovic, A. et al. (2015), Op. cit., p.26.

⁷¹- هو أحد المؤشرات الفرعية الستة في المؤشر الإجمالي للحكومة الذي يصدره البنك الدولي منذ عام ١٩٩٦، وبشكل منتظم منذ عام ٢٠٠٢. وتتراوح قيمة المؤشر بين (-٢.٥) استقرار ضعيف و(+٢.٥) استقرار قوى، كما يتراوح الترتيب النسبي بين الدول بين (صفر) الأقل و (١٠٠) الأعلى، ويغطي حوالي ٢٠٠ دولة. انظر:

- World Bank, Worldwide Governance Indicators (WGI) (2017), Available at: www.worldbank.org

⁷²- لا يوفر البنك الدولي قيم لمؤشر الاستقرار السياسي وغياب العنف والإرهاب على مستوى المناطق الجغرافية، مثل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وإنما على مستوى الدول منفردة. ولكن بمراجعة قيم المؤشر في مصر يتضح أنها تتحدد بالأخذ في الاعتبار كافة الأحداث على المستوى العالمي والإقليمي والمحلي وخاصة المنطقة العربية، مثل ، حرب الخليج الثانية (حرب تحرير الكويت) عام ١٩٩١، والهجوم الإرهابي (مذبحة الأقصر) في مصر عام ١٩٩٧، وأحداث الحادي عشر من سبتمبر عام ٢٠٠١، وحرب الخليج الثالثة (الغزو الأمريكي للعراق) عام ٢٠٠٣، وثورة الخامس والعشرين من يناير عام ٢٠١١ وثورات الربيع العربي وعدم الاستقرار في المنطقة العربية والهجمات الإرهابية المتوالية حتى الآن.

⁷³- معدلات النمو محسوبة بواسطة الباحثة.

⁷⁴- المشروعات القومية الكبرى تمثل توجه عام للدولة كجزء من التنمية الاقتصادية الشاملة، وهي مشروعات طويلة الأجل وذات تكاليف مرتفعة ومخاطرة مرتفعة وتتضمن عدد من المراحل المختلفة حتى تصل إلى مرحلة الاستكمال والتنفيذ الكامل وتحقيق العوائد المستهدفة، وبالتالي فإنه من الضروري الدراسة الجيدة لتكلفة الفرصة البديلة للمشروعات الأخرى. انظر:

- Kenawy, E. (2015), Op. cit., p. 15.

⁷⁵- يتضمن مشروع قناة السويس الجديدة حفر ٣٥ كيلو متر جديدة على طول القناة بما يوازي القناة الحالية، بحيث تبدأ من الكم ٦٠ وتنتهي عند الكم ٩٥ للقناة الحالية، بالإضافة إلى توسيع وتعميق القناة الحالية بطول إجمالي ٣٧ كم، ليبلغ إجمالي أطوال المشروع ٧٢ كم. وبلغت مدة تنفيذ المشروع ١٢ شهر، كما قدرت تكلفة المشروع بحوالي ٨.٢ مليار دولار. كما يتضمن المشروع إقامة ٦ أنفاق. انظر:

- www.suezcanal.gov.eg, Accessed Sep. 20, 2017.

- Deandreis, M., et al. (2015), Op. cit., p.18.

⁷⁶- انظر:

- www.suezcanal.gov.eg, Accessed Sep. 20, 2017.

- Notteboom, T. & Rodrigue, J., Op. cit., p. 15.

⁷⁷- Kenawy, E. (2015), Op. cit., pp. 17-18.

⁷⁸ - UNCTAD (2016), "Review of Maritime Transport", Geneva, p.1.

- أوضح استعراض النقل البحري عام ٢٠١٦ أن هناك عوامل أخرى من المحتمل أن تؤدي أيضاً للتوسع في التجارة العالمية المنقولة بحراً بالإضافة لمشروع قناة السويس الجديدة مثل، مبادرة "طريق واحد، حزام واحد"، وكذلك التوسعات التي تمت في قناة بنما.

⁷⁹ - Corbell, J. & Winerbrake, J. (2008), Op. cit., p.4.

^{٨٠} - يتضمن النموذج الأول عدد من المتغيرات المستقلة تشمل كل من، الناتج العالمي والتجارة المنقولة بحراً وأسعار النفط وعدد السفن بالإضافة للاستقرار السياسي. بينما يتضمن النموذج الثاني نفس المتغيرات المستقلة مع استبعاد الاستقرار السياسي لأن نتائج التقدير أوضحت عدم معنويته وإضافة متغير جديد وهو الانفتاح التجاري. ^{٨١} - تختلف هذه النتيجة وفقاً لفترة الدراسة، والتي اتسمت منذ بداية التسعينات بتغيرات عديدة عن فترات سابقة مثل، العولمة والنمو المتسارع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والاتجاه المتزايد نحو تكوين التكتلات الاقتصادية الإقليمية وتغيير مراكز الإنتاج والاستهلاك في العالم والتطور الكبير في أحجام وحمولات السفن وتزايد دور وسيطرة التحالفات العالمية بين شركات الشحن الكبرى على التجارة العالمية. الأمر الذي يجعل المستجدات المؤثرة على سوق النقل البحري على درجة عالية من التعقيد والتشابك. وقد أوضح استعراض النقل البحري عام ٢٠١٧ أن درجة استجابة التجارة العالمية للتغيرات في الناتج العالمي تتغير من فترة زمنية لأخرى، بحيث وصلت لأدنى قيمة لها في السنوات الأخيرة مقارنة بفترات سابقة. كما أنها تتأثر بعوامل هيكلية مثل الانفتاح والاندماج العالمي ومدى تجزئة سلاسل التوريد العالمية. لمزيد من التفصيل انظر:

- UNCTAD (2017), "Review of Maritime Transport", Geneva.

⁸² - UNCTAD (2010), "Review of Maritime Transport", Geneva, pp.1-3.

⁸³ - World Bank (2018), World Development Indicators (WDI).

⁸⁴ - UNCTAD (2013), "Review of Maritime Transport", Geneva, p.1

⁸⁵ - UNCTAD (2010), "Review of Maritime Transport", Geneva, p.7.

^{٨٦} - نسبة ناقلات النفط محسوبة بواسطة الباحثة اعتماداً على :

- Suez Canal Authority (2016), *Yearly Navigation Report*.

^{٨٧} - معدلات النمو محسوبة بواسطة الباحثة.

⁸⁸ - World Bank (2018), World Development Indicators (WDI).