

الأهمية التاريخية والاستراتيجية للنقل البحري فى إقليم قناة السويس

ترجع الأهمية التاريخية والاستراتيجية لإقليم قناة السويس إلى الأهمية التاريخية لمصر عموماً فما من إقليم فى مصر شهد تطورات عظيمة أثرت فى مجمل تاريخ مصر مثل هذا الإقليم.

أولاً : تطور الموانئ البحرية فى إقليم قناة السويس .

1) الموانئ القديمة بالمنطقة (ميناء السويس) :

وهو يعد أقدم الموانئ وأشهرها تاريخياً، حيث يرجع إلى العصر الفرعونى وكان يعرف بأسم (هيريوبوليس) فى الفترة من (3200 - 332 ق.م)⁽¹⁾.

(1) تم اكتشاف واحد من أقدم الموانئ فى التاريخ يرجع إلى عهد الملك خوفو، بمنطقة وادى الجرف على ساحل البحر الأحمر بالكيلو 180 جنوب السويس بطريق السويس الغردقة، بالإضافة إلى اكتشاف 40 بردية مكتوبة باللغة الهيروغليفية تسجل تفاصيل الحياة اليومية للمصريين يؤرخ بعضها بالعام السابع والعشرين من حكم الملك خوفو.

ويعد الميناء الذى كشفت عنه البعثة المصرية الفرنسية العاملة بمنطقة آثار السويس من أهم الموانئ فى مصر القديمة، حيث كانت تصله بحرياً موانئ مقابلة فى خليج السويس لنقل النحاس والفيروز من سيناء إلى الوادى، مشيراً إلى أن البعثة قد نجحت أيضاً فى الكشف عن مجموعة من المراسى الحجرية للسفن يظهر عليه مكان وضع الحبال التى كانت تستخدم فى ربط السفن وتعد البرديات المكتشفة من أقدم البرديات حتى الآن، لافتاً إلى أن أهمية الكشف عن مثل هذه البرديات يكمن فيما تعكسه من تفاصيل للحياة اليومية فى هذه المناطق فى هذا العصر، حيث تتضمن تقارير شهرية تسجل عدد العاملين بالميناء وكل ما يخص تفاصيلهم الحياتية، منوهاً إلى أن البرديات قد تم نقلها إلى متحف السويس فور الكشف عنها تمهيداً إلى دراسة وتسجيل ما تسجله من معلومات. المصدر : VTV Villains TV 11/4/2013.

وفى العصر البطلمى عرف بأسم (أرسينوى) فى الفترة من (332 - 30 ق.م) أو (كليوباتريس)⁽¹⁾ وقد أنشأه بطليموس الثانى (فيلاذلفوس) على خليج هيريوبوليس

- حيث كان يمتد خليج السويس قديماً إلى الشمال من الموقع الحالى - إجمالاً لأخته أرسينوى الثانية التى قامت بدور كبير فى توحيد سياسة الدولة فألهمها أخوها بعد وفاتها عام (75 ق.م)⁽²⁾.

ثم تغير أسم الميناء إلى (كليزما) والتى تعنى باليونانية الموقع المغطى بالمياه⁽³⁾ حيث كانت كليزما فى نهاية الطريق الذى يمر بوادى الطميلات⁽⁴⁾.

وفى العصر العربى عرف الميناء بأسم (القلزم) فى الفترة من (641-1517م) والذى شهد حركة تجارية كبيرة بعد حفر قناة خليج أمير المؤمنين فى صدر العصر العربى (23هـ)، ثم تغير بعد ذلك إلى (السويس) حيث كان الماء يحمل إلى القلزم من مكان يسمى سويس يقول المقدسى (إن ميرة أهل القلزم من بلبيس وشريهم من سويس)⁽⁵⁾ ويصفها ياقوت الحموى بأنها ميناء أهل مصر لمكة والمدينة حيث كانت تتجه الميرة لأهل الحجاز والوفود المرسله التى تحمل الكسوة للكعبة⁽⁶⁾.

(1) محمد السيد غلاب : منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، 1966م، ص 9.

(2) إبراهيم نصحي : السويس فى العصور القديمة حتى الفتح العربى، بلادنا السويس، مرجع سبق ذكره، ص 53.

(3) فؤاد فرج : منطقة قناة السويس ومدن قنال السويس بورسعيد، الإسماعيلية، السويس وسواها، مطبعة المعارف ومكتبتها مصر، 1943م، ص 339.

(4) محمد السيد غلاب : مرجع سبق ذكره، ص 3.

(5) المجالس القومية المتخصصة : ملامح ثروة مصر الأثرية والسياحية، الوجه البحرى، المجلد 16، ص 55.

(6) هيام عبد الرحمن سليم : العوامل الجغرافية وأثرها على تجارة مصر الخارجية فى العصور الوسطى، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، 1977م، ص 87.

ولقد عانى هذا الموقع كثيراً فى فترات الحروب ومنها الحروب الصليبية واستيلاء الصليبيين على ميناء العقبة 494م، بينما شهد الميناء تطوراً كبيراً فى عصر المماليك بسبب تدهور نفوذ الصليبيين لذا احتكرت المماليك تجارة الشرق⁽¹⁾

وظهر ما يسمى بالتجار الكارمية الذى ازدهر نشاطهم التجارى فى تلك الفترة وتركزت فى أيديهم التجارة الشرقية حتى عام 1497م⁽²⁾ الذى خيم بظلاله على مصر وكان بمثابة الكارثة القاضية على مصر بسبب اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح مما أدى إلى فقدان مصر لأهميتها التجارية.

ولقد شبهه جمال حمدان (بالأسر النقلى الكامل)⁽³⁾ ومع ذلك فقد ظل المماليك فى العصر العثمانى يسيطرون جزئياً على تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندى.

ولقد أثبت التاريخ الحديث أن منطقة السويس مدينة بالولاء إلى أسرة محمد على بفضل المنشآت التى تم إنشائها منذ تفكير عباس الأول فى إنشاء الخط الحديدى الذى يربط السويس بالقاهرة والإسكندرية فى عام 1858م وإذا كان التاريخ قد أهمل وقائع حقيقية لم ينل الخديوى إسماعيل منها إلا شهرة مصر بالديون الخارجية، لكن إنجازات إسماعيل لإقليم السويس يجب أن ترد اعتبار هذا الرجل وتتصفه من خلال ما تم فى عهده من منشآت مثل ميناء حوض بور إبراهيم عام 1865م ليحل محل مرفأ السويس القديم، وفى عام 1867م وقع الخديوى إسماعيل شروطاً جديدة مع شركة إخوان داسو لإنشاء مينائين⁽⁴⁾ أطلق على أولهما ميناء بور إبراهيم تخليداً لذكرى والده وهو مخصص للوزم البحرية الأميرية أى —

- (1) سعيد عبد الفتاح عاشور : مدينة السويس ومنطقتها منذ الفتح العربى إلى بداية العصر الحديث، السويس، بلادنا السويس، مرجع سبق ذكره، ص ص 63-83.
- (2) أحمد السيد الزاملى : الموانئ البحرية المصرية على ساحل البحر الأحمر، دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1984م، ص ص 9-11.
- (3) جمال حمدان : شخصية مصر، دراسة فى عبقرية المكان، الجزء الثانى، دار الهلال، 1994م، ص 794 .
- (4) فؤاد فرج : مرجع سبق ذكره، ص 384.

السفن الحربية وله أرصفة بطول 558 متر، والثانى أطلق عليه ميناء بور توفيق اعتزازاً بمكانة ابنه وهو مخصص للسفن التجارية وطوله 1528 متر وبينهما رصيف مركزى للشحن⁽¹⁾.

ويعد هذا التاريخ البداية الحقيقية لميناء السويس المعاصر حيث تزامن ذلك مع

افتتاح قناة السويس للملاحة عام 1869م والذي بدأ عهداً جديداً بالإقليم زادت معه أهمية موقع مصر على المستويين الإقليمي والعالمي.

(2) ميناء بورسعيد :

ترجع نشأة الميناء إلى عام 1855م عندما تمت دراسة لاختيار موقع الميناء حيث تكونت لجنة دولية فى أكتوبر من نفس العام لتقييم المشروع وتم اختيار موقع الميناء إلى الغرب من بيلوز (الفرما) ورأت اللجنة أن يسمى الميناء باسم سعيد باشا تيمناً باسم الوالى ثم تشكلت لجنة أخرى فى نوفمبر عام 1965م وتم افتتاح الميناء للملاحة عام 1869م مع افتتاح قناة السويس⁽²⁾.

ومنذ هذا التاريخ أصبح لمصر قناة بحرية عالمية استطاعت أن تعيد الأهمية الاستراتيجية إلى موقع مصر بشكل غير معقول وأصبح لها مينائين هامين واحد فى الشمال وهو بورسعيد والآخر فى الجنوب وهو ميناء السويس مما لفت أنظار الغرب وتنافس به بصفة عامة على تثبيت نفوذه فى مصر وأكد ذلك الاحتلال البريطانى عام 1882م والذي استهدف القضاء على السلاح البحرى المصرى تماماً وبيعت بواخر البوستة الخديوية بثمان بخس، ويقدر ما استفادت مصر من أهمية موقعها الجغرافى بقدر ما استفاد منه الآخرون بسبب الاحتلال والمنافسة مع فرنسا ودول أخرى.

(1) خلف عبد العظيم سيد الميرى : تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854-1879م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992م.

(2) محمد محمد الششتاوى عبد الوهاب : ميناء بورسعيد، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1997م، ص ص 5-9.

(3) ميناء حوض البترول :

تم إنشاؤه عام 1918م نتيجة للتوسعات فى الاكتشافات المتعددة لحقول البترول فى خليج السويس، وكان من المقرر إنشاء ميناء السويس الجديد فى أعقاب الحرب

العالمية الأولى إلا أنه تم الاقتصار على إنشاء حوض البترول أو ما يطلق عليه (ميناء الزيتيات) وهو مخصص لاستقبال ناقلات البترول والغاز الطبيعي.

4 ميناء الأدبية :

تم إنشاؤه أثناء الحرب العالمية الثانية لخدمة الأغراض العسكرية وبعد انتهاء الحرب تم التفكير فى إنشاء ميناء تجارى بالأدبية والهدف منه هو تخفيف الضغط عن ميناء بور توفيق.

ولم تتوسع الموانئ بأى شكل من الأشكال فى تلك الفترة نتيجة أحداث سياسية (ثورة 1952م) وتأميم قناة السويس والعدوان الثلاثى على مصر عام 1956م والعدوان الاسرائيلى 1967م واحتلال سيناء الذى توقفت معه معظم الأنشطة فى الإقليم وتم إغلاق القناة مرة أخرى لمدة ثمانية أعوام وتم افتتاح القناة للملاحة عام 1975م، بعدها تم إنشاء الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر بقرار جمهورى رقم 217 لسنة 1978م.

ومع أوائل الثمانينيات زادت أهمية النقل البحرى فى المنطقة حيث تم تشغيل المرحلة الأولى من محطة الحاويات بميناء بورسعيد فى 11 نوفمبر 1984م وانتهت عام 1988م بطاقة تداول (140 ألف حاوية مكافئة) وتم تشغيل المحطة تجارياً فى 16 نوفمبر 1988م بواسطة شركة بورسعيد لتداول الحاويات، بينما بدأت المرحلة الثانية عام 1988م وانتهت عام 1990م بطاقة تداول (60 ألف حاوية مكافئة)⁽¹⁾.

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، ميناء بورسعيد عام 2000م، ص ص 8-9.

كما تم إنشاء جهاز تنفيذى للإشراف على مشروعات تنمية منطقة شمال خليج السويس بالقرار الوزارى رقم 454 لسنة 1988م، وتم إدراج المشروع بالخطط الخمسية الثانية والثالثة والرابعة.

وصدر قرار جمهورى رقم 458 بتاريخ 5/12/1993م باعتبار منطقة شمال

خليج السويس من مناطق المجتمعات العمرانية الجديدة، وفى عام 1986م تم دراسة ميناء عتاقة وتم افتتاحه عام 1993م كميناء للصيد وبذا أصبح ميناء السويس يضم موانئ بورتوفيق وحوض البترول والأدبية وعتاقة، بينما تعتمد حركة النقل البحرى للتجارة الخارجية على مينائى بورتوفيق والأدبية.

5) ميناء العين السخنة الجديد :

ترجع نشأته إلى عام 1998م حيث أعلنت الحكومة المصرية عن البدء فى تنفيذ مشروع تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس وأشتمل المشروع على إنشاء منطقة اقتصادية وإنشاء ميناء بحرئى متعدد الأغراض، وفى 9/2/1998م تم اختيار منطقة شمال غبة البوص كموقع مقترح للميناء⁽¹⁾.

وتم إنشاء الميناء على مرحلتين وبدأت المرحلة الأولى بطرح المستندات والعطاءات لإنشاء الأرصفة بنظام الحوائط الخرسانية وبدأت أعمال التنفيذ فى شهر أغسطس 1998م وتم تركيب الحوض الأول فى نوفمبر 1998م، بينما بدأت المرحلة الثانية بطرح عملية إنشاء محطة لتوليد الطاقة بالمنطقة ومد خطوط السكك الحديدية وتطوير طريق القطامية - العين السخنة وازدواجه وتخطيط وتنفيذ المرافق الرئيسية، وفى 15 مايو 1999م تم طرح كراسات الشروط وتم الانتهاء من جميع الأعمال الخاصة بالميناء فى 30/3/2000م، وتم استقبال سفن الحاويات فى يونيو 2002م⁽²⁾.

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرئى : دراسة مراكز اللوجستيات لخدمة المركز الاقتصادى العالمى

بمنطقة قناة السويس وسيناء، التقرير النهائئ، ديسمبر، 2000م، تقرير رقم 221، ص 93.

(2) منى صبحى السيد نور الدين : ميناء السويس، دراسة فى جغرافية النقل البحرئى، رسالة ماجستير

غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2002م، ص ص 246-248.

6) ميناء شرق بورسعيد (شرق التفريعة) :

جاءت فكرة المشروع لاستكمال وجود موانئ محورية كبرى على قطبي القناة، وعهد قطاع النقل البحرئى المصرئى لأكثر من جهة استشارية⁽¹⁾ بإعداد دراسة جدوى

لإنشاء ميناء شرق بورسعيد 1998م⁽²⁾.

وتم توقيع عقد الشركة المصرية لتنمية موانئ بور سعيد شركة مساهمة مصرية، لتمويل الاستثمار وتشغيل ميناء شرق التفريعة بنظام (BOT) بعقد مدته 50 عاماً، وإعفاء من كافة الضرائب لمدة عشرين عاماً⁽³⁾، وتم إعلان إنشاء الشركة برأس مال مصرى 1.5 مليار جنيه بواقع 60% استثمار أجنبى و 40% استثمار مصرى بمساهمة شركتي بورسعيد ودمياط لتداول الحاويات وهيئة قناة السويس والبنك الأهلى المصرى بنسبة 20% والقطاع الخاص المصرى بنسبة 20%⁽⁴⁾، وبذا أصبح يحد قناة السويس مينائين محوريين عالميين وهما شرق بورسعيد وميناء العين السخنة إلى جانب ميناء بورسعيد وموانئ السويس.

ثانياً : قناة السويس وتحدياتها الراهنة.

أدى وجود برزخ السويس مجمع البحرين (المتوسط والأحمر) وملتقى ومعبر القارتين (آسيا وأفريقيا) إلى علاقتين مختلفة التوجهات وتشمل الحركة البرية —
(1) الجهات الاستشارية هي : مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، وبيوت الخبرة الهولندية، والمكتب الاستشارى الإنجليزي.
(2) عبد الحليم بسيون : ميناء شرق بورسعيد، الدراسة والتناج، مؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية، سبتمبر 1998م، ص 3.
(3) أحمد عيسوى صالح : الملامح الرئيسية لمشروع شرق التفريعة، مؤتمر شرق التفريعة، مرجع سبق ذكره، ص 12.

(4) مجلة إنترناشيونال ريفيو، عدد يونيو 1998م، ص 27.

شرقية غربية بين آسيا وأفريقيا، وإمكانات حفر قناة لحركة مائبة شمالية جنوبية، وقد كان بالفعل حفر القناة والتي اختلفت مسمياتها فى العصور المختلفة⁽¹⁾.

أما بخصوص قناة السويس الحالية ففى 1854/11/30م أهدى محمد سعيد مشروع امتياز حفر قناة السويس إلى فرديناند ديليبس، وبموجب هذا الامتياز (تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية) وبعدها بعشر سنوات تم افتتاح القناة

للملاحة في 1869/11/17م⁽²⁾.

وبعدها ازداد موقع مصر أهمية فكانت مطعماً للدول الاستعمارية وهو ما كان يخشاه محمد على من زيادة التدخل الأجنبي من تركيا وإنجلترا إذا حفرت قناة السويس وبالفعل تم الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882م بعد أن أصبحت مصر مالكة لأهم قناة بحرية في العالم تحكمت في طرق التجارة بين الشرق والغرب. وبعد ذلك مرت مصر بفترات حروب عصبية الحرب العالمية الأولى (1914-1918م) والحرب العالمية الثانية (1939-1945م)، وبعد قيام ثورة يوليو (1952م)، شهدت قناة السويس في تلك الفترة برامج كثيرة للتحسينات كان آخرها البرنامج الثامن التي تقدمت به شركة قناة السويس إلى اللجنة الفنية الاستشارية عام 1954م، وكانت الأحوال على ما يرام مع فرنسا، ولكن في 1956/7/26م أعلن جمال عبد الناصر قرار تأميم شركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية وحلت هيئة قناة السويس محل الشركة المنحلة في إدارة القناة وتنفيذ مشروعاتها⁽³⁾، ومنذ ذلك الحين واجهت مصر أخطار عديدة على رأسها الخطر الإسرائيلي.

-
- (1) سيزوستريس الفرعونية (1936-1980م) وقناة نخاو (657-609ق.م)، وقناة دارا الفارسي (510ق.م)، وقناة بطليموس الثاني (285-246ق.م)، وقناة تراجان (98-117م) وامتدادها في عهد الإمبراطور أدریان (117-135م)، وقناة خليج أمير المؤمنين (642-762م).
 - (2) أحمد محمد إسماعيل : حركة الملاحة في قناة السويس، دراسة في جغرافية النقل البحري، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، 1990م.
 - (3) فاروق كامل عز الدين : النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، 2005م، ص 604.

1) الأخطار التي واجهتها قناة السويس :

أ- الخطر الإسرائيلي :

وهو يمثل رد الفعل العنيف للتأميم والممثل في العدوان الثلاثي بعدها بثلاثة أشهر فقط في 29 أكتوبر عام 1956م، وتم إغلاق القناة لمدة عام، حينها استشعرت إسرائيل بأهمية القناة لمصر وأنها تمثل عنق مصر من أراد أن يتحكم فيها فليخنق هذا العنق

وتكررت التجربة مرة أخرى مع العدوان الإسرائيلي الغاشم على مصر فى 1967م، وتم إغلاق القناة لمدة ثمانية أعوام متواصلة فى الفترة من (1967-1975م) نظراً للظروف العسكرية التى مرت بها مصر، وبذا تعد إسرائيل هى القوى الوحيدة التى مثلت بالفعل وما زالت أكبر خطر واجهته مصر عسكرياً.

وهكذا يعيد التاريخ نفسه وتعد هذه ثانى ضربة قاضية لمصر وما أشبه الليلة بالبارحة هل هناك رأس رجاء صالح جديد حيث عانت مصر كثيراً لتوقف جميع الأنشطة فى قناة السويس وتدمير مدينة السويس ومعامل التكرير والأنشطة البحرية، وبعد انتصار مصر فى حرب أكتوبر 1973م وعودة قناة السويس للملاحة عام 1975م واجهت قناة السويس خطر آخر وهو تطور ناقلات البترول.

ب- الناقلات الضخمة والعملاقة :

حدث تغير كبير - فى فترة إغلاق القناة - فى التجارة العالمية للبترول بالدوران حول رأس الرجاء الصالح عبر المحيط الأطلسى وزاد حجم الناقلات بحوالى 205%، وزادت صادرات البترول من الشرق الأوسط إلى 232%، وزادت حمولات السفن الضخمة إلى 200 ألف طن والناقلات العملاقة إلى 500 ألف طن عام 1975م، مما انعكس ذلك على قناة السويس فيما يسمى بسياسة (هروب الناقلات) وتناقصت أهمية ناقلات البترول العابرة للقناة فيما عدا الدول العربية القريبة التى حققت أعلى استفادة من قناة السويس (1).

(1) إجلال إبراهيم محمد أبو عاصى : الموقع الجغرافى لقناة السويس فى ضوء متغيرات النقل البحرى العالمى، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، العدد السادس والعشرون، 1994م، ص 218، ص 223.

ومع تشغيل قناة السويس تدريجياً لم تشكل هذه الناقلات العملاقة عقبة كبيرة بسبب تكاليف إنشائها وتشغيلها وتأمينها بسبب ضخامتها.

ج- خطوط الأنابيب :

ولقد مثل هذا الخطر في فترة إغلاق القناة أحد المعوقات التي تواجهها في منطقة الشرق الأوسط إذ أن نقل بترول دول الخليج العربي الذي كان يعتمد بدور كبير على القناة بدأت تتجاذبه خطوط الأنابيب في دول العراق (من كركوك إلى البحر المتوسط) والخط العراقي التركي إلى خليج الإسكندرونة، والمملكة العربية السعودية (خط البتروليين من الظهران - ينبع) وكذلك إيران (الخط الإيراني - التركي) والخط الإسرائيلي (إيلات - أشدود) هذا بالإضافة إلى مصر (خط سوميد).

كما أن هناك بعض العوامل المشتركة التي أثرت سلباً على حركة ناقلات البترول في قناة السويس وهي انخفاض حجم التعامل لدول الخليج العربي مع دول غرب أوروبا بالنسبة للصادرات البترولية ونمو الصناعات البتروكيمياوية في دول مجلس التعاون الخليجي، وكذلك انخفاض الطلب العالمي لبترول الخليج بسبب الاكتشافات النفطية الضخمة في بحر الشمال⁽¹⁾.

2 المتغيرات السياسية والاقتصادية والتحديات الراهنة :

تأثرت قناة السويس مؤخراً بالعديد من المتغيرات السياسية والاقتصادية العالمية وهي كالتالي :

(1) إجلال إبراهيم محمد أبو عاصي : مرجع سبق ذكره، ص ص 233-234.

أ- المتغيرات السياسية :

مما لا شك فيه تأثر القناة بالحروب في المنطقة وهي حرب الخليج الأولى (الحرب العراقية الإيرانية في الفترة من 1980-1988م) وحرب الخليج الثانية (حرب تحرير الكويت) من الاحتلال العراقي في 2 أغسطس 1990م، كما تأثرت القناة

بضرب مركز التجارة العالمي في 2001م، وكذلك الأزمة المالية عام 2008م كما سنرى من خلال تحليل حركة النقل البحرى بقناة السويس حيث أدى ذلك إلى تناقص نسبي في حركة التجارة العابرة.

ومن العوامل التى خيمت بظلالها على قناة السويس ثورة 25 يناير 2011م وإن لم تتأثر بها القناة على الفور إلا أنه مع استمرار الاضرابات المتوالية فى الموانئ المصرية مثل العين السخنة وشرق بورسعيد من شأنه أن يحدث نوعاً من القلق لدى الخطوط الملاحية ومشغلي السفن.

ب- المتغيرات الاقتصادية :

وتتمثل فى تغير نمط التجارة العالمية من حيث الشكل والنظم الإدارية المعمول بها فى الموانئ البحرية العالمية، ولقد اعتمدت قناة السويس فيما قبل على حركة البترول التى أطلق عليها جمال حمدان (بهارات القرن العشرين)⁽¹⁾، وبهذا فإن تجارة الحاويات العابرة للقناة إنما هى بهارات القرن الحادى والعشرين حيث ارتفعت أحجام البضائع المحواة فى عام 2011م بنسبة 12.8% و فى عام 2012م بنسبة 7.1%.

وللنقل بالحاويات آثاره المختلفة على منظومة النقل البحرى بدءاً من التطورات المستمرة فى سفن الحاويات وحمولاتها التى قاربت 18 ألف حاوية، وتجهيزات الموانئ المحورية والترانزيت وإعادة الشحن، وتطورات الأوناش داخل محطات الحاويات، والتطورات الإدارية فى الدورة المستندية للحاويات ونظم التبادل الإلكتروني للبيانات، وكل ما سبق يعد من متطلبات التجارة الحديثة.

(1) جمال حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 808.

وكذلك التركيز على إعداد منطقة قناة السويس وموانئها لأن تكون مركز عالمى لتحميل الحاويات من خلال الموانئ البحرية والمناطق الحرة واستكمال باقى المخططات فى المنطقة فى إطار مشروع تنمية محور قناة السويس، وبرغم أهمية القناة إلا أنها تواجه تحديات تتنافس معها فى تجارة الحاويات منها ما يلى :

ج- التحديات الراهنة :

- التحدي الاسرائيلي :

تعترم إسرائيل إنشاء مجموعة من المشروعات من شأنها تهديد ومنافسة قناة السويس وتشمل قناة بحرية وخط أنابيب لنقل البترول، وخط سكة حديد يمتد من إيلات على البحر الأحمر إلى حيفا وأشدود على البحر المتوسط من خلال أكثر من وصلة، ولكن أكد خبراء النقل البحري في قناة السويس أن الخط المزمع إنشاؤه بالتعاون مع الجانب الصيني يمكنه نقل عدد حاويات يتراوح بين 45-75 حاوية في المرة الواحدة وهذا يعد عدداً ضئيلاً بالمقارنة بحمولة سفن الحاويات العابرة لقناة السويس والتي تصل حمولة السفينة الواحدة إلى 14 ألف حاوية⁽¹⁾. ويعد تبادل وسائل النقل للسلعة الواحدة يرفع كثيراً تكلفة النقل ومن ثم يضعفها في المنافسة مع وسيلة نقل واحدة⁽²⁾.

إن مواجهة إسرائيل اقتصادياً يتطلب الاعتراف بقوتها البحرية في المنطقة حتى ولو كانت أعداد الحاويات أقل من مصر إلا أنها تسعى دائماً للنهوض بموانئها على البحر المتوسط، كما أنها تمتلك خط ملاحى كبير وهو (زيم) الذى يأتى فى الترتيب السابع عشر على مستوى الخطوط الملاحية العالمية ويمتلك عدد 94 سفينة حاويات متخصصة، كما يقوم بتداول 305.538 حاوية مكافئة⁽³⁾.

(1) جريدة الوفد 2012/2/19م.

(2) راجع محمد رياض : جغرافية النقل، بيروت، 1974م، ص ص 106-125.

(3) Container Shipping Lines.

- طريق القطب الشمالى :

نظراً للتغيرات المناخية التى يمر بها العالم والاحتباس الحرارى وظاهرة ذوبان الجليد حيث أثبتت الأقمار الصناعية أن المساحة المغطاة بالجليد تتناقص بصفة مستمرة وأن الجليد أصبح أقل سمكاً خلال الفترة من 1979 وحتى عام 2012 حيث تناقصت

المساحة بمقدار 2.73 مليون كيلو متر مربع بنسبة 44%(1).

وهذا هو الحلم الروسى الذى كانت تسعى روسيا لتحقيقه لذا استغلت روسيا تلك الفرصة ووفرت أسطول من كاسحات الجليد التى تعمل بالطاقة النووية لمساعدة السفن التجارية، وتم تشغيل أول سفينتين من الشرق إلى أوروبا، ويوفر هذا الطريق اختصار الطريق التقليدى من الشرق الأقصى عبر أوروبا عن قناة السويس بأكثر من أربعة آلاف ميل بحرى(2).

وسوف تزيد أهمية الطريق مع زيادة التغيرات المناخية مستقبلاً بينما لا يمثل حالياً منافسة قوية للقناة لصعوبة توفير وضمان جداول إبحار منتظمة سنوياً، وارتفاع تكلفة بناء السفن حيث يحتاج إلى نوعية سفن ذات بدن قادر على الإبحار فى المناطق الجليدية مما يؤثر على اقتصاديات تشغيل الخطوط الملاحية(3).

- قناة بنما :

تعد قناة بنما أحد التحديات التى يمكن أن تواجه قناة السويس بينما لا تمثل فى الوقت الحالى منافس قوى ولكن من المتوقع أن يتم الانتهاء من تطوير قناة بنما فى عام 2015م، وعندئذٍ سوف تفتح الطريق أمام سفن الحاويات حمولة 12 ألف حاوية

(1) جريدة البديل الالكترونية: 2013/3/27م.

(2) The Indepent EL AWeek, 12/9/2009.

(3) محمود أحمد رزق : سفن الحاويات وقناة السويس، تحليل حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة للقناة عام 2011م، قطاع البحوث الاقتصادية، إدارة التخطيط والبحوث، هيئة قناة السويس، 2012م، ص 2.

من موانئ شرق آسيا وجنوبها الشرقى إلى الساحل الأمريكى الشرقى، بينما قناة السويس صالحة لعبور جميع الأجيال الخاصة بسفن الحاويات والمخطط لها مستقبلاً سعة 22 ألف حاوية وأبعاد هذه السفن تتجاوز أبعاد قناة بنما حتى بعد إجراء التوسعات الخاصة بها، ولكن المشكلة تكمن فى تكلفة عبور الحاويات التى تتراوح فى

قناة السويس بين 60-90 دولار للحاوية أما تكلفة نقل الحاوية فى قناة بنما تقل بمعدل يقارب من 25% إلى 30%(1).

وبعد هذا الموجز التاريخى للأحداث فى المنطقة والتحديات التى تواجه قناة السويس فلا بد من إعادة اكتشاف مصر لهويتها الحقيقية وهى الدولة البر مائية واستثمار واستغلال قيمة موقع مصر الجغرافى وهو من الموارد الثابتة فى ظل وجود الموارد المتغيرة والمتمثلة فى الموضع وهو ما قال عنه جمال حمدان أن عصور مصر الذهبية هى تلك التى اجتمع فيها الحد الأقصى من موارد الموقع وموارد الموضع(2).

-
- (1) السيد حسن جلال : قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات مارلوج 2 آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية 17-19 مارس 2013م، ص ص 3-5.
- (2) جمال حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 788.