

2023

The geostrategic importance of the new Suez Canal

Yusaf Alzghoul

PhD students: Department of Geography, University of Jordan, Jordan, zg1yusaf@gmail.com

Motasem Oliwa

PhD students: Department of Geography, University of Jordan, Jordan

Follow this and additional works at: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/anutr_b

Recommended Citation

Alzghoul, Yusaf and Oliwa, Motasem (2023) "The geostrategic importance of the new Suez Canal," *An-Najah University Journal for Research - B (Humanities)*: Vol. 37: Iss. 5, Article 2.

Available at: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/anutr_b/vol37/iss5/2

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in An-Najah University Journal for Research - B (Humanities) by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aar.u.edu.jo, marah@aar.u.edu.jo, u.murad@aar.u.edu.jo.

الأهمية الجيوستراتيجية لقناة السويس الجديد

The geostrategic importance of the new Suez Canal

يوسف الزغول*، و معتصم عليوه

Yusaf Alzghoul & Motasem Oliwa

طلاب دكتوراه: قسم الجغرافيا، الجامعة الاردنية، الأردن

PhD students: Department of Geography, University of Jordan, Jordan

*الباحث المراسل: zg1yusaf@gmail.com

تاريخ التسليم: (2021/3/14)، تاريخ القبول: (2021/11/7)

ملخص

هدفت الدراسة إلى الكشف عن الأهمية الجيوستراتيجية لقناة السويس، وبيان أهمية القناة الاقتصادية لمصر والعالم. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والمنهج المقارن والمنهج التحليلي. وتوصلت الدراسة إلى أن قناة السويس الجديدة امتلكت بنى تحتية كبيرة جدا بحيث أصبحت القناة قادرة على زيادة عدد السفن التي يمكن أن تمر بها على تنوع هذه السفن بما فيها السفن الضخمة وحاملات النفط العملاقة، ولكن هذه التوسعة لم تحقق أهداف الدولة المصرية على أرض الواقع والمتمثلة بزيادة كبيرة بل قفزات كبيرة في أرباح هذه القناة، إذ كانت الزيادة في عدد السفن المارة فيها قليلة جدا بالرغم من مرور بعض السفن العملاقة منها، وكانت الزيادة في أرباح القناة قليلة لا تكاد تذكر. وأوصت الدراسة بعمل دراسات أكثر شمولاً للتوصل إلى إمكانية الاستفادة منها إقتصادياً بشكل أكبر.

الكلمات المفتاحية: السويس، قناة، مصر.

Abstract

The study aimed to reveal the geostrategic importance of the Suez Canal, and to show the economic importance of the canal to Egypt and the world. The study relied on the descriptive method, the comparative approach, and the analytical method. The study found that the new Suez Canal possessed a very large infrastructure, so that the canal was able to increase the number of ships that could pass by the diversity of these ships.

including the huge ships and giant oil carriers, but this expansion did not achieve the Egyptian state's objectives on the ground, represented by an increase Large, but big leaps in the profits of this channel, as the increase in the number of vessels passing through it was very small, despite the passage of some giant ships from it, and the increase in the profits of the canal was negligible. The study recommended conducting more comprehensive studies to reach the possibility of benefiting from it more economically.

Keywords: Suez, Canal, Egypt.

المقدمة

تعد قناة السويس أحد الممرات المائية الاصطناعية التي تستخدم في الملاحة الدولية، وتصل بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، ويبلغ طولها مئة وثلاثاً وتسعين كم، بدأت فكرة حفر القناة مع الحملة الفرنسية على الشرق، إلا أن هذه الفكرة كان مصيرها الفشل. وقد أنجز مشروع القناة في عهد الخديوي سعيد عام (1854م)، وقد استغرق حفر القناة عشر سنوات. وتعد قناة السويس أحد أهم المجاري المائية في العالم وقد أشارت ليلي العاجيب الى أن القناة يمر بها حوالي (10%) من حجم التجارة العالمية (العاجيب، 2015).

وبدأ العمل في توسعة قناة السويس الجديدة في 2014/8/5م. فأنشأت قناة بجانب قناة السويس الاصلية التي أنشأت عام (1869م) في جمهورية مصر العربية شمال أفريقيا. وبلغ طول قناة السويس الجديدة (72كم)، واستمر العمل على إنشائها (12) شهراً. كما كان المسؤول عن تنفيذ المشروع وإدارتها الهندسية القوات المسلحة المصرية بجانب هيئة قناة السويس، وقد قسمت القناة إلى ستة أنفاق، ثلاثة أنفاق في الإسماعيلية، ونفق للقطارات ونفقين للسيارات وثلاثة أنفاق في السويس (خليف، 2015).

وقد اعتمدت الدراسة على المصادر الاولية، هيئة قناة السويس، ومجلة قناة السويس، والثانوية الأبحاث المنشورة وغير منشورة من المواقع الالكترونية والصحف والكتب ووزارة التربية والتعليم المصرية، وقد واجهت الدراسة بعض المشاكل والعقبات قلة ما كتب عن قناة السويس الجديدة بسبب حدايتها إلا القليل من المواقع الالكترونية والمقالات وبعض المقابلات الصحفية.

وسيتم تقسيم البحث إلى خمسة عناوين رئيسية تتناول، خصائص القناة القديمة، وخصائص القناة الجديدة والأهمية الجيوستراتيجية للقناة القديمة، والأهمية الجيوستراتيجية للقناة الجديدة، والخاتمة.

مشكلة الدراسة

هل يمكن لقناة السويس الجديدة تعزيز الأهمية الاقتصادية والجيوستراتيجية لقناة السويس.

أسئلة الدراسة

1. ما هي الميزات التي تتمتع بها القناة الجديدة مقارنة مع القناة القديمة، وما هي الخدمات التي تقدمها.
2. ما هي الأهمية الاقتصادية للقناة بالنسبة لمصر ودول الإقليم والعالم.
3. ما هي الأهمية الجيوستراتيجية للقناة القديمة.
4. ما هي الأهمية الجيوستراتيجية للقناة الجديدة.

أهمية الدراسة ومبرراتها

تكمن أهمية هذه الدراسة في أنها تبين الأهمية الجيوستراتيجية لقناة السويس الجديدة، فقد ظهر لدى الدولة المصرية عدد من المبررات والأسباب التي دفعتها إلى توسيع قناة السويس ومن هذه المبررات.

1. حاجة مصر لتوسعة القناة حتى تتمكن الناقلات العملاقة من المرور بالقناة بما فيها حاملات النفط.
2. حاجة مصر لاستيعاب الزيادة المطردة في اعداد السفن التجارية العالمية التي تمر من القناة.
3. حاجة مصر الى زيادة أرباحها من القناة وتوسيع الاستثمار.

تسعى هذه الدراسة الى الكشف عن تحقيق هذه المبررات والأهداف من عدمه هل تستحق هذه القناة كل هذا الإهتمام الإعلامي والرسمي ؟ هل تمثل القناة نقلة نوعية في الخدمات التي تقدمها ؟ هل حققت القناة الأرباح المرجوة ؟

منهجية الدراسة

إعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي حيث بينت الخصائص الطبيعية للقناتين وعرضت الإيرادات الاقتصادية لكل من القناتين بالنسبة لمصر. واستخدمت الدراسة المنهج التحليلي للكشف عن الأهمية الجيوستراتيجية للقناة بالنسبة لدول الإقليم والعالم. وتم استخدام المنهج المقارن للمقارنة بين قناة السويس القديمة والجديدة.

الخلفية النظرية

أدى توسع الاهتمام في الجغرافيا السياسية، وبروز الجيوبوليتيك وعلاقتها بالسياسة الدولية في السلم والحرب، إلى ظهور مصطلح الجيوستراتيجية الذي أصبح يعرف بالتخطيط السياسي

والاقتصادي والعسكري الذي يهتم بالبيئة الطبيعية من ناحية إستخدامها في تحليل المشكلات الاقتصادية والسياسية ذات الصلة الدولية (مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية، مصر، 2015، 28).

وتختلف الجيوستراتيجية عن الإستراتيجية فالأولى يراد بها البحث في المركز الإستراتيجي للدولة، أو الوحدة السياسية، سواء في السلم أو في الحرب، أي أنها تحلل عناصر قوة الدولة ودراستها من حيث (الموقع، والحجم، والشكل، والاتصال بالبحر، والحدود، والعلاقة بالمحيط، والطبوغرافيا، والمناخ، والموارد والسكان). أما الثانية فتتعلق بالمفهوم العسكري والحرب وإدارتها، حيث عرفها وفيل "WAFEEL" بأنها وضع القوات في ميدان المعركة في المكان المرغوب، واقتصر مفهوم الاستراتيجية على المعنى العسكري الذي يمثل إحدى أدوات الحرب (سعود، عابد، 2010، 20).

ويدرس الجغرافيون الجيوستراتيجية تحت فروع الجغرافيا السياسية وذلك بدراسة البيئة الطبيعية لتحليل المسائل السياسية والاقتصادية ذات الاعتبارات الدولية وفهمها. وإن هذه الدراسة تضمنت موقع قناة السويس وصولاً لتحديد مركزها الإستراتيجي سواء في السلم أو الحرب. وقد أشار حمدان إلى أننا عندما نقوم بدراسة الموقع الجغرافي لأي دولة بما يشكل عنصراً هاماً طبيعياً من عناصر الحماية الأمنية للدولة، يأخذ الجغرافيون بعين الاعتبار الأهداف الحيوية والإستراتيجية للموقع، معادن؛ وأبار بترول؛ ومصانع كبرى. ودور الموقع في حمايتها. حيث تفرض خصائص مصر الجيوستراتيجية إنطلاقاً من موقعها على بحرين هامين، تقوية أسطولها البحري سواء التجاري أو الحربي (حمدان، جمال، 1967، 181 – 182).

وتقوم الجيوستراتيجية على " دراسة صلات الموقع بالتجارة العالمية وبالأحلاف العسكرية أو دراسة الحدود السياسية بما فيها من خصائص مؤثرة في وضع الاستراتيجيات العسكرية والسياسية والاقتصادية وبما تحمله هذه الحدود من معطيات ثقافية واجتماعية بين الشعوب المتجاورة" (أمين، عبدالله، 1985، 19).

ويتناول الجغرافيون تحت عنوان الجيوستراتيجية، خصائص الظاهرة الطبيعية من خلال تحديد الموقع والوصف لطبيعة المناخ السائد فيها، وموقعها بالنسبة للدول الأخرى، والمساحات المائية، وامتدادها في كل أجزاء الظاهرة والاختلاف في طبقات الأرض واختلاف طبيعة التربة، وتدرس الارتفاع والانخفاض في متوسط منسوب المياه (هيئة قناة السويس، 2017، <http://www.suezcanal.eg>).

كما يتناول الجغرافيون من خلال الجيوستراتيجية الصراع بين الدول من أجل السيطرة على المواقع ذات الأهمية الجيوستراتيجية بالنسبة لها، فمنذ افتتاح قناة السويس في عام (1869م) كانت من أهم أسباب التنافس بين بريطانيا وفرنسا من أجل إحكام السيطرة على المستعمرات في قارتي آسيا وأفريقيا، حيث يعتقدون أن من يمتلك السيطرة على القناة يستطيع بسط نفوذه إلى ما وراء البحار. كان لقناة السويس أهمية كبرى لفرنسا وبريطانيا من الناحية الاقتصادية والسياسية بالإضافة إلى أهميتها العسكرية. حيث كانت ممراً مائياً يوصلها إلى مستعمراتها في جنوب شرق

آسيا وترسل عبرها القوات والنجادات العسكرية الى هذه المستعمرات، ليس من اجل الدفاع عن هذه المستعمرات فقط، وانما لزيادة توسع بريطانيا وفرنسا في قاتي آسيا وافريقيا وهذا يبين لنا الأهمية الجيوستراتيجية الكبيرة لهذه القناة، ويبين لنا أيضا ما تمنحه هذه القناة من قوة جيوستراتيجية لمصر، مما يجعل مصر محط إهتمام الدول العظمى في العالم وبالأخص دول أوروبا وأمريكا (الحفناوي، مصطفى، 1952، 33).

وعلى الصعيد الإقتصادي تمنح قناة السويس الدولة التي تسيطر عليها أموالا طائلة وتسهل عملياتها التجارية الى حد كبير، تعد قناة السويس أقصر الطرق الموصلة بين الدول الصناعية والدول النامية المصدرة للمواد الخام والأولية، وتعد الشريان الرئيسي لأنسياب النفط من دول الخليج الى أوروبا، فضلا عن أنها أقصر الطرق لمرور منتجات الدول الصناعية إلى أسواقها التقليدية في آسيا وأفريقيا. وتبلغ المسافة من مضيق جبل طارق الى مضيق باب المندب عبر قناة السويس حوالي (6500) كم، بينما تصل المسافة بينهما عن طريق راس الرجاء الصالح الى حوالي (19) الف كم أي ثلاثة أضعاف المسافة، بالإضافة الى ما توفره من طاقة مستهلكة واختصار للوقت (رزق، فتحي، 1993، 43-44).

وسيتم دراسة الأهمية الجيوستراتيجية لقناة السويس الجديدة، وبيان خصائصها وتطورها عبر الزمن. وبيان الأهمية الاقتصادية للقناة لمصر ودول الإقليم والعالم، وسيتم تحليل المخاطر على القناة، ومقارنة القناة الجديدة بالقناة القديمة وبيان أبرز التطورات والاختلافات التي حدثت عليها من حيث التوسع الطولي والعرضي والعمق للقناة.

الدراسات السابقة

هدفت دراسة الموعد، حمد. (1999م)، بعنوان "أمن الممرات المائية العربية": إلى التعريف بجغرافية الممرات المائية وأهميتها الإستراتيجية وكيف ارتبط أمنها وسلامتها والتهديدات التي تعرضت لها تاريخيا بتطلعات القوى الخارجية الطامعة إلى السيطرة والتوسع منذ بدايات الكشوف الجغرافية وحتى يومنا هذا. وقد توصلت الدراسة إلى أنه يجب الاتفاق على تحديد مصدر تهديد أمن الممرات المائية العربية. وتوصلت أيضا إلى أن أمن الممرات المائية العربية جزء لا يتجزأ عن أمن الدول العربية المطلة عليها بشكل خاص والوطن العربي بشكل عام. وتوصلت إلى أن الدول العربية لن تستطيع منفردة الدفاع عن هذه الممرات سواء كانت الأسباب مرتبطة بالقوة البشرية، أو بالإمكانات الاقتصادية، أو بالجانبين معا. وتوصلت أنه يجب تحديد موقف العرب حول المرور في مضيق هرمز.

هدفت دراسة العتاي، عبد الزهرة. (2008) بعنوان "الجغرافيا السياسية لباب المندب": إلى التعرف على مدى تأثير الاختناق البحري كظاهرة جغرافية طبيعية على تشكيل نمط الاستخدام السياسي للباب الذي يدخل في حوزة الجغرافيا. وهدفت إلى دراسة تأثير هذا الاختناق البحري على الوحدات السياسية البعيدة الواقعة خارج هذه الجغرافيا وبيان مدى تأثيره على قوة الدولة التي تنتظم في الاطار العام للمدخل الجنوبي للبحر الاحمر، إضافة إلى التعرف على مشكلات الدول المتشاطئة على البحر الأحمر والمضيق، وقد استخدمت الدراسة المنهج

التاريخي، والمنهج الوصفي، والمورفولوجي، والتحليلي لتحقيق أهداف الدراسة وبيان أهميتها. وقد توصلت الدراسة الى انه يمكن للمضائق والاختناقات الاخرى التي تصل بين اطراف العالم المختلفة وتعمل بانسيابية وسهولة دون الحاجة إلى مضيق باب المندب. وتوصلت أيضا الى أنه يمكن للدول المتشاطئة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب أن ترتقي إلى قدر معين من التنسيق والتعاون والشراكة الاستراتيجية وهي تعاني من مشكلات عديدة.

سعت دراسة النعاس، جمال. (2011) بعنوان "الأبعاد الجيوستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز دراسة في الجغرافيا السياسية": إلى التعرف بالآثار الاقتصادية لعملية الإغلاق أو التهديد، وهدفت إلى أهمية المضيق تاريخيا "وسياسيا" واستراتيجيا، وإلى الإمكانيات المستقبلية والحلول التي تحو دون التأثير لإغلاق المضيق على امدادات النفط. واستخدمت الدراسة المنهج التاريخي، والمنهج الوصفي، بالإضافة إلى المنهج الكارتوجرافي، ثم النهج التحليلي. وتوصلت الدراسة إلى أن أي محاولة لإغلاق المضيق أو التهديد بإغلاقه ستؤدي الى حدوث أزمات عالمية في سوق الطاقة سواء من حيث الكميات المطلوبة وتدفعها أو مايوأكبها من مشاكل ارتفاع أسعار النفط عالميا، وإلى أن دول الخليج العربي وإن كانت ستتأثر بعملة الإغلاق للمضيق أو التهديد بإغلاقه إلا أننا نجد أنها أكبر المستفيدين ماليا، العائدة من ارتفاع أسعار النفط، وإلى أن عملية انشاء ممر مائي عبر شبة جزيرة رأس مسندم يعتبر صعب جغرافيا، وذلك لعدم ثبات القشرة الارضية بالمنطقة، بالإضافة الى الصعوبة الجيولوجية ونوعيتها.

حاولت دراسة العذاري، تغريد. (2013) بعنوان "مضيق هرمز البدائل المتاحة في حال اقفاله: دراسة جيوبوليتيكية": إلى معرفة الاستراتيجيات الأمريكية للسيطرة على المضيق، ومحاولة خرق الأمن القومي العربي، وهدف أيضا الى ايجاد وسائل لإيجاد بدائل أمام دول المنطقة في حال اعاقا الملاحة في المضيق، وهدف إلى التعرف على الوضع المستقبلي في مضيق هرمز والخليج العربي. وتوصلت الدراسة

إلى أهمية المضيق الذي هو مدار اهتمام العالم اليوم، نسبة لأهميته الجيوسياسية، والاستراتيجية، والاقتصادية، فهو يعتبر أهم الممرات المائية التي تعتبره ناقلا للنفط الخليجي إلى معظم دول العالم. وتوصلت الدراسة إلى أن مضيق هرمز يعد الشريان الحيوي الذي يمدّها بالطاقة ويعود بالازدهار والثراء على الدول المطلة عليه والتي لها منافذ عليّة كدول الخليج العربي. وتوصلت الدراسة إلى أن الوجود الأمريكي العسكري في الخليج العربي تزايد بعد اندلاع الحرب العراقية الإيرانية في أيلول (1980).

سعت دراسة بلماوي، سفيان. (2015) بعنوان "جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن امدادات الطاقة مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني "نموذجا": إلى معرفة أهمية مضيق ملقا جيوساسيا، واقتصاديا، وأمبيا وإلى الوصول إلى بدائل وحلول استراتيجية محتملة للتقليل من أي تأثير سلبي في حال اعيق المضيق على امدادات الطاقة في وجه الصين. وقد استخدمت الدراسة المنهج التحليلي للوصول الى النتائج. وقد توصلت الدراسة إلى أن المضيق يعتبر الممر الرئيسي لناقلات الطاقة من مصادر الانتاج الى بلدان جنوب شرق آسيا خاصة

الصين واليابان، وتوصلت أيضا أن المضيق يعد العقدة التي تؤرق أمن الطاقة الصيني، والولايات المتحدة الأمريكية تعتبره مفتاحا للسيطرة على آسيا. وتوصلت أيضا الدراسة الى فتح ممر أطلسي – آسيوي يضمن استمرار تزويد الصين بالطاقة والتوجه إلى منطقة آسيا الوسطى وروسيا الوفيرة بالموارد النفطية والغازية، بهدف استحداث ممرات جديدة للطاقة كبديل عن مضيق ملقا.

تميزت هذه الدراسة عن الدراسات السابقة بأنها تدرس قناة لسويس جغرافياً واقتصادياً وسياسياً. للوقوف على التغيرات التي حدثت على القناة القديمة وهل زادت القناة الجديدة من أهمية القناة ومعدلات إستخدامها من قبل السفن. وجاءت هذه الدراسة لتتناول الأهمية الجيوسراتيجية لقناة السويس الجديدة، ومعرفة ما كانت عليه القناة في السابق قبل إنشاء القناة الجديدة ومقارنته بالتغيرات التي طرأت عليها بعد إنشاء القناة الجديدة.

منطقة الدراسة

تصل قناة السويس بين البحر المتوسط شمالا والبحر الأحمر جنوبا، فهي تمتد من خليج السويس جنوبا الى بور سعيد شمالا، وتقع على نفس مستوى سطح البحر. ويبلغ طول القناة الكلي (193.3 كم). في عام (2015م) تم حفر امتداد جديد لقناة السويس فيما يعرف بقناة السويس الجديدة بطول (72 كم) وبغاطس بلغ (31 قدم) وبعمق (10 م). وقد وصل غاطس السفن في نفس العام ل (66) قدما وهذا يعني أن عمق المياه فيها أصبح يقبل حمولة (17000) حاوية (دعدوع، 2016). يتضح من الشكل (1) أن طول القناة الجديدة بلغ (72 كم) مقسما إلى ثلاث تفرعات تفرعة البلاح وقد تم تعميقها بطول (10 كم) ومجرى القناة الجديدة ويبلغ (35 كم) وقد تم تعميق تفرعة البحيرات المرة (27 كم) هذه التفرعات الثلاثة تشكل معاً قناة السويس الجديدة.



شكل (1): مجرى قناة السويس الجديدة المصدر: عمل الباحثان.

ويوضح شكل (2) موقع القناة الجديدة من ضمن القناة القديمة، إذ يحدد الموقع الذي بدأ منه مجرى القناة الجديدة والموقع الذي انتهى به كما يتضح من الشكل أن القناة الجديدة تقع وسط القناة القديمة فتبدأ من القنيطرة شمالاً وتنتهي بالبحيرات المرة الصغرى.

القناة القديمة

بلغ طول القناة بين البحرين الأحمر والمتوسط عند فتحها بما في ذلك مجريا الدخول في الميناءين (164 كم). وقد وصل عمقها الى (8) امتار. وعرضها عند القاع بلغ (22م). وبلغ عرضها عند مستوى سطح الماء (52م). اما بالنسبة للغاطس المسموح به للسفن العابرة فقد بلغ (6.78م). (كيرلس، ترجمة محمد عزت، 1988، 101).

كانت قناة السويس في أغلب مسارها ممراً يسمح بالمرور في اتجاه واحد، غير أن بالقناة أربع مناطق مزدوجة تتفرع لست تفرعات تسمح بالملاحة باتجاهين. حيث إنه كلما زاد طول الأجزاء المزدوجة من القناة كلما قل زمن العبور للسفن كذلك زاد عدد السفن التي يمكن عبورها. ويبلغ طول التفرعات بقناة السويس (80،5) (طبقاً للترقيم الكيلومترى لشـمندرآت البداية والنهائية بكل تفرعة وهي عبارة عن عاكسات للضوء تحدد طريق السفن اثناء الليل). وفي ما يلي تفرعات القناة:

1. تفرعة بور سعيد: بطول (1، 40) وقد تم حفرها عام (1980م) وتقع في الجزء الشمالي من القناة في بور سعيد (تم مد طولها عدة مرات).
 2. تفرعة البلاح: بطول (8، 9) كم وقد تم حفرها عام (1955م) وتقع في محافظة الاسماعيلية.
 3. تفرعة البحيرات: بطول (11، 8) كم وقد تم حفرها عام (1955م) وتقع في الجزء الجنوبي من القناة.
 4. تفرعة التمساح: بطول (4، 3) كم وقد تم حفرها عام (1980م) وتقع شرق بحيرة التمساح في وسط القناة.
 5. تفرعة الدفر سوار: بطول (8، 4) كم وقد تم حفرها عام (1980م) وتقع في وسط البحيرات المرة جنوب القناة.
 6. التفرعة الجديدة: ازواج طولي مكمل للتفرعات القائمة لتشكـل مجتمعة ازواج متصل على جسم القناة بطول (72) كم، وذلك من خلال ربط القناة الجديدة بتفرعة البلاح (8، 9) كم، لتتمكن السفن والناقلات من العبور في القناة في كلا الاتجاهين في ذات الوقت نفسها (هيئة قناة السويس، 2017).
- إن الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح. طريق القناة يحقق وفرات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل الجدول (1).
- يتضح من الجدول (1) ما يأتي :

قصر المسافة عند عبور القناة مقارنة برأس الرجاء الصالح حيث يؤدي الى انخفاض مدة تشغيل السفن وانخفاض استهلاك الوقود، وتحقيق وفرة تنعكس على استهلاك الوقود وتكاليف التشغيل للسفن.

كل هذا يجعل من قناة السويس طريقاً ملاحياً عالمياً لأنه يؤدي إلى التقليل من المسافة المقطوعة بين الموانئ التجارية العالمية، ويؤدي أيضاً الى التوفير في استهلاك الوقود وتكاليف التشغيل للسفن. مما يجعل لقناة السويس مكانة تجارية كبيرة بين دول العالم بسبب الموقع المتوسط للدول. وهذا يعود بالفائدة الاقتصادية على مصر بالدرجة الأولى من خلال تحقيق إيرادات بالعملة الصعبة، وعلى الشركات التجارية من خلال توفير الوقت والجهد الذي من شأنه تسريع التنمية العالمية، بالإضافة إلى توفير الوقود وكلفة التشغيل على هذه الشركات.

جدول (1): الوفرة المحققة بالمقارنة بين القناة ورأس الرجاء الصالح.

الوفرة	المسافة (ميل بحري)		الى	من
	میل بحري	السويس		
66	7950	4144	كونستانزا	رأس تنور
57	6099	4684	لافيزا	
42	2733	6436	روتريام	
30	3513	8281	نيويورك	
88	9891	1316	بيرايوس	جده
63	6800	3997	روتريام	
23	3315	11192	روتريام	طوكيو
29	3467	8288	روتريام	سنغافوره

المصدر: الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس <http://www.suezcanal.gov.eg>

القناة الجديدة

حدثت تغييرات على قناة السويس بمرور الزمن. من خلال مراحل تطويرها، مما أكسبها العديد من الخصائص في الوقت الحالي، حيث بلغ عمق القناة حوالي (24م) في عام (2015م). من خلال هذا العمق تسهل حركة مرور السفن الملاحية العملاقة. وقد بلغت مساحة القطاع المائي في عام (2015م) إلى (200.5م). أما الغاطس المسموح به فقد بلغ الحد الأقصى (19.8) أمتار. أما بالنسبة لحمولة السفينة التي تعبر القناة يجب أن تقل عن (240000) طن (هيئة قناة السويس، 2017، <http://www.suezcanal.gov.eg>).

ولم تغفل مصر توظيف التكنولوجيا الحديثة بما فيها من وسائل إتصال في تعزيز أمن القناة وسهولة إدارتها. فوفق هيئة قناة السويس قد يعتبر منسوب القناة ثابتاً من شمالها الى جنوبها. فقد تراوح منسوب المياه في القناة بين (65سم) شمالاً، و(1.9) متراً جنوبها. حيث تتم عملية تنظيف

مستمر من الطمي الرسوبي في القناة. كما يوجد على الضفاف الغربية للقناة (15) محطة إرشاد تقع على مسافات متساوية كل (10 كم) على طول القناة. وقد تم تطوير وسائل الإتصالات بالسفن عبر الأقمار الصناعية وتغطيتها الرادارية للقناة، وذلك للتعرف على السفن تلقائياً بمجرد دخولها القناة وعلى مسافة (35 كم) (هيئة قناة السويس، 2017، <http://www.suezcanal.gov.eg>).

ومع استمرار التقدم التكنولوجي. وبسبب التطور في صناعة السفن وبنائها، وزيادة حمولاتها المنقولة، واستكمالاً لمراحل تطور القناة دعت الحاجة الى تنمية محور القناة، عن طريق حفر قناة جديدة تكون موازية للقناة الأصلية، حيث تم العمل على المشروع الجديد في عام (2014م) وقد أنجز هذا المشروع في عام (2015م). فبلغ طول القناة بعد المرحلة الأخيرة من مراحل التطوير (193.30 كم) حيث بلغ طول التفرعة الجديدة للقناة (72 كم). وزادت المسافات المزدوجة بالقناة الى (115 كم). وهذا أدى إلى مرور السفن عبر القناة في اتجاهين فقل زمن مرور السفينة من (20 ساعة الى (11 ساعة، والتقليل من زمن الانتظار من (11 ساعة الى ثلاث ساعات. وأصبحت القناة قادرة على إستيعاب السفن ذات الغاطس الكبير ما يعني مرور أكبر السفن العالمية حجماً وحمولة. كل هذا سيؤدي إلى الزيادة في أعداد السفن التي تمر بالقناة من (47) سفينة إلى (97) سفينة وبالتالي سيؤدي إلى الزيادة في الإيرادات المحققة (مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية، مصر، 2015، 6 - 11).

يبين جدول (2) مقارنة بين قناة السويس عام (1956 م) مع عام (2015 م). ويبين أبرز الاختلافات التي طرأت عليها خلال مراحل التأميم التي حدثت للقناة بين هذه الأعوام. ويتضح من الجدول التطور الكبير الذي طرأ على القناة وتحديداً عرض القناة وعمقها وغطاسها وحمولتها ومساراتها المزدوجة.

جدول (2): أبرز الاختلافات التي طرأت على القناة.

الخصائص	القناة القديمة (1956)	القناة الجديدة (2015)	التوسعة
الطول	175 كم	193.3 كم	18.3 كم
العرض عند 11 م عمق	60 م	205/ 225 م	145/165 م
العمق	14 م	24 م	10 م
الغاطس	35 قدم	66 قدم	31 قدم
الحمولة	30000 طن	240000 طن	210000 طن
المسارات المزدوجة	27.7 كم	113.3 كم	85.6 كم
مساحة القطاع المائي	1200 م ²	4800 / 5200 م ²	3600/4000 م ²

المصدر : الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg

الأهمية الجيوستراتيجية للقناة القديمة

لقناة السويس أهمية عظيمة. وتعد أطول قناة ملاحية في العالم تربط بين الشرق والغرب وأحد أعمدة التجارة العالمية، حيث ينفذ من خلالها (10%) من التجارة العالمية و (22%) من تجارة الحاويات في العالم، فلو أغلقت هذه القناة سينتثر إقتصاد العالم بشكل كبير فهي تسهل على الملاحين والتجار في التقليل من زمن الرحلة بنسبة (17 – 59%) وتقلل استهلاك الوقود بنسبة (50 – 70%)، حيث أنها تجنب السفن الدوران حول القارة الأفريقية. وبالإضافة إلى ذلك يلعب الأمن والأمان الذي تتمتع به مصر دوراً هاماً في لفت أنظار الشركات التجارية العالمية، بالإضافة إلى إمكانات هذه القناة الكبيرة حيث إن نسبة الحوادث فيها تكاد تكون معدومة بمقارنتها بالقنوات الأخرى. كما تعد قناة السويس من أكبر مصادر الدخل القومي المصري، حيث تدر ما قيمته خمسة مليارات دولار على مصر سنوياً (هيئة قناة السويس، ملخص حفر قناة السويس الجديدة، 2015).

ونظراً لوقوع قناة السويس في قلب أكثر المناطق صراعات في العالم وبسبب أهميتها البالغة فقد قامت حروب وصراعات عالمية من أجل السيطرة عليها، ويؤيد هذا بأنه اشتعل على قناة السويس أطول صراع بين قوى الشرق والغرب بدأ من المصالح الفرنسية، ثم المصالح البريطانية والأمريكية والإسرائيلية، وحتى المصالح الروسية والصينية والقطرية، حيث تعد قناة السويس واحدة من أكثر الممرات الحيوية في المنطقة، ليس بالنسبة لأوروبا فحسب، بل لآسيا والشرق الأوسط كله، هذا ما يؤكد أن للقناة أهمية جيوستراتيجية عظيمة، حيث أنها تعد وبحكم موقعها ممراً رئيسياً للتجارة وربط الشرق بالغرب (شحاته، رضا، 97 - 98). وقد تنبتهت مصر منذ فترة بعيدة إلى الخطر الذي يحيط بها بسبب المحاولات المتكررة لدول العالم للسيطرة على القناة وبالتالي تهديد الأمن القومي المصري فسعت إلى تطوير جيشها وتسليحه بأحدث الأسلحة في العالم لاسيما التركيز على القطع البحرية والقوة الجوية لحماية نفسها وقتاتها.

ويجعل الموقع الذي تحتله مصر مطمناً للدول العظمى التي تسعى إلى السيطرة والهيمنة على الدول النامية ودول العالم الأخرى، إذ إن موقع مصر يمكنها من السيطرة على جزء كبير من التجارة العالمية والتحكم بسوق النفط والسلع، ويمكنها أيضاً من سرعة إرسال سفنها وحاملات طائراتها إلى الدول المستهدفة باستخدام القناة وسهولة التنقل بين البحرين الأحمر والمتوسط ويوفر عليها الكثير من الوقت والجهد ليجعلها تملك عنصر المفاجأة وسرعة التحرك وهذا كله يجعل الدول المحيطة بمصر تستشعر الخطر فهي أيضاً في قلب منطقة الصراع.

للقناة أهمية في الربط الحضاري على المستوى العالمي، فهي تقع في قلب العالم القديم صاحب الحضارات القديمة والموقع المتوسط، حيث يعطيها هذا الموقع أهمية عالية نظراً لعبور طرق المواصلات الرئيسية في العالم من داخل الوطن العربي،

وتأتي القناة كأهم هذه الطرق الملاحية واقصرها في الربط بين شرق العالم وغربة، وأكثرها توفيرا للنفقات. حيث توفر في المسافة من جنوب شرق آسيا وأروبا عن طريق رأس الرجاء الصالح ما بين (50 و70%) من السافة. ويظهر ذلك إذا عرفنا أن القناة توفر أعلى السفن البريطانية المتجهة إلى الهند نحو (4000 ميل)، ونحو (3000 ميل) إلى الشرق الأقصى، (1220 ميل) إلى استراليا (مجلة قناة السويس، 2015، 12 - 15). وهذا يجعل من مصر والقناة مطمعا للدول العظمى التي تسعى إلى السيطرة الحضارية والفكرية على الشعوب مما يزيد المخاطر على مصر ويحفزها إلى إمتلاك السلاح للدفاع عن نفسها.

تقع قناة السويس في موقع جغرافي فريد، وذلك لأنها تصل بين البحر المتوسط عند بور سعيد والبحر الأحمر عند السويس فتعد أقصر طريق بحري يربط المشرق بالمغرب مقارنة مع طريق رأس الرجاء الصالح، فهي قناة ملاحية ذات أهمية كبيرة، لمصر وللعالم بأسره (هيئة قناة السويس، 2017، <http://www.suezcanal.gov.eg>).

لم تقف القناة عائقا أمام انعاش الحركة الاقتصادية وتوطين السكان في سيناء بالرغم من أنها تفصل سيناء عن بقية الدولة، إذ صنعت الدولة من هذه القناة عنصراً اقتصادياً جاذباً لسيناء فقد ذكرت الأهرام إنه أقيم في قناة السويس ستة أنفاق جديدة لربط سيناء بوادي النيل، نفق بور سعيد، ونفقان للسيارات ونفق للطائرات في كل محافظة، وقد شكلت القناة حاجزاً مائياً، حال دون تيسير اتصال سيناء بعموم الوطن الأم، وعلى الرغم مما أقيم خلال الأعوام الماضية من وسائل شملت نفقاً واحداً وعدة جسور تمر أعلى القناة، منها جسران (السلام والفردان) لعبور السيارات، وجسران آخران أحدهما يحمل أنابيب للمياه والآخر ينقل خط للطاقة، فإن الأنفاق الستة التي تم إنشاؤها سوف تسمح بامتداد محافظتي الإسماعيلية وبور سعيد شرق القناة، وذلك بتيسير الاتصال بين هاتين المحافظتين وسيناء، مما يمثل بداية لإنهاء عزلة سيناء عن الوادي. إن تيسير الانتقال بين شرق القناة وغربها عبر مجموعة الأنفاق، سوف يعمل على زيادة توطين السكان في سيناء، ليتمكن بعد ذلك إنشاء مشروعات جديدة تتضمن مناطق صناعية وأخرى زراعية وحتى سياحية، بالإضافة إلى مشروعات الإستزراع السمكي، والتي يمكن أن تقام في أحواض الترسيب بشرق القناة، إذ إنه من المقترح إنشاء نحو (23) حوض ترسيب بطول (120 كم) وعرض من (3) إلى (5 كم) في شرق القناة (حكاية القناة وجدوى المشروع، الأهرام، 2015، 6). وبذلك تكون مصر قد تجاوزت أي انعكاسات اقتصادية سلبية للقناة.

الأهمية الجيوستراتيجية للقناة الجديدة

أدركت مصر حاجة قناة السويس للتطوير فبدأت مشروع قناة السويس الجديدة الذي أطلق عام (2014 م) وتم انجازه في عام (2015م) من أهم وأعظم المشاريع الإستراتيجية على مستوى العالم. فبعد مرور (150) عام على إنشاء القناة ظهرت الحاجة الى تطويرها بحفر قناة جديدة موازية للقناة الأصلية بطول (72 كم) من أجل تعزيز التجارة العالمية وتعزيز مكانة مصر السياسية والإقتصادية والاجتماعية.

وتحويل منطقة قناة السويس من مجرد معبر تجاري إلى مركز للاقتصاد العالمي فتم إنشاء منطقة حرة للتجارة العالمية وبات بإمكان السفن بعبور باتجاهين فقد أشار مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية المصري إلى زيادة عدد السفن من (47) سفينة إلى (97) سفينة في اليوم والتقليل من زمن انتظار السفن في القناة من (11) ساعة إلى (3) ساعات وأشار أيضاً إلى أن هذا المشروع سيوفر مليون فرصة عمل للشباب، من خلال إقامة مشروعات عملاقة منها إنشاء محطة خدمات وإصلاح وصناعة سفن ومصنع للحاويات، بالإضافة إلى الصناعات الخشبية والزجاجية وتكرير البترول ومشروع للاستزراع السمكي بطول (120 كم) وتنمية (4) ملايين فدان زراعي (مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية، مصر، 2015).

وطبقاً للإحصاءات الرسمية الصادرة عن القناة، فإن العائدات السنوية ما تزال تسير وفق معدلاتها الطبيعية، دون تحقيق قفزات مفاجئة كما وعد المسؤولون. حيث تراجعت إيرادات القناة بنسبة (3.2%) إلى (5.005) مليار دولار في عام (2016)، مقابل (5.175) في (2015). وبحسب الخبراء المصريون في النقل البحري، فإن هناك عوامل عديدة تؤثر على إيرادات القناة. وأنه من خلال ازدواجية القناة ستظهر الجدوى الاقتصادية مع انطلاق المشروعات الإستثمارية بمنطقة محور قناة السويس. من خلال جذب مستثمرين عرب وأجانب في مجالات بناء وصيانة السفن وتخزين البضائع والصناعات المختلفة (كيف تتطور إيرادات قناة السويس بعد عامين من التوسعة الجديدة، وكالة الاناضول، 2017).

وبحسب تقرير الفريق مهذب ميمش رئيس هيئة قناة السويس ورئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس. أن قناة السويس قد شهدت في عام (2017) بداية تعافي حركة التجارة العالمية والإقليمية المارة بقناة السويس. حيث إن العائدات من القناة في الفترة "من مارس وحتى يوليو 2017" (2.167) مليار دولار مقابل (2.105) مليار دولار عن نفس الفترة من عام (2016) حيث بلغت الزيادة (62.2) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها (3.0%). وأضاف رئيس هيئة القناة في بيانه الأخير أن عدد السفن خلال تلك الفترة في (2017)، بلغ (7294) مقابل (7021) في (2016). وقد بلغت الزيادة (273) سفينة بنسبة (3.9%). حيث بلغت عائدات القناة في الفترة من يناير إلى يوليو (2017) مقدار (2.938) مليار دولار "تعادل 52.5 مليار جنية" وقد بلغت الإيرادات عن نفس الفترة في عام (2016) (2.919) مليار دولار بزيادة (19) مليون دولار رغم الإنخفاض في قيمة التجارة العالمية المنقولة بحراً عام (2015). وأشار إلى أن عدد السفن التي عبرت القناة خلال السبعة أشهر الأولى من (2017) بلغ (9949) مقابل (9745) عن نفس الفترة في (2016) وذلك بزيادة قدرها (204) سفينة بنسبة (2.1%). ومن خلال السياسات التسويقية المرنة التي تتبعها قناة السويس أدت إلى الزيادة في عدد السفن، كانت لم تعبر القناة من قبل وقد بلغ عددها (6080) سفينة. وذلك في الفترة من يوليو (2014) إلى آخر يوليو (2017) حيث حققت إيرادات قدرها (1.3) مليار دولار على مدى الثلاث سنوات (مهذب ميمش، هيئة قناة السويس، تقرير إيرادات قناة السويس، 2017).

وقد أظهرت البيانات أن عائدات قناة السويس قد ارتفعت بنسبة ضئيلة بعد شق قناة السويس الجديدة.

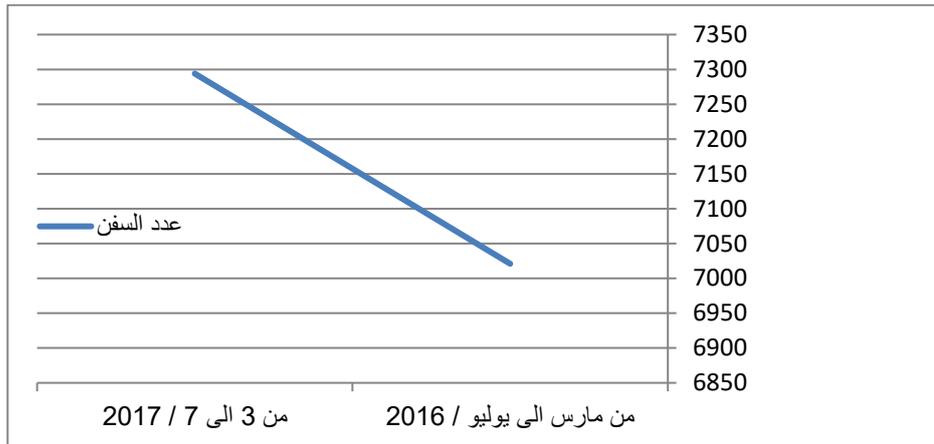
يتضح من الجدول (2) أن الزيادة على العائدات كانت بنسبة ضئيلة جداً وذلك في الفترة من مارس إلى يوليو عن سنة (2017) مقارنة بنفس الفترة من سنة (2016) حيث بلغت الزيادة (6202) مليون دولار وبنسبة قدرها (3.0%). تعود الأسباب وراء ارتفاع الإيرادات المحققة بعد تشغيل القناة الجديدة إلى جذب الإستثمارات الأجنبية، وأيضاً من خلال السياسات التسويقية المرنة التي أصبحت تتبعها القناة بهدف الزيادة في الإيرادات.

جدول (3): إيرادات قناة السويس من مارس إلى يوليو 2016 – من مارس إلى يوليو 2017.

الفترة	الإيرادات / مليار دولار
من مارس إلى يوليو / 2016	2.105
من مارس إلى يوليو / 2017	2.167

المصدر: هيئة قناة السويس، <http://www.suezcanal.gov.eg>.

بلغت الزيادة في عدد السفن (273) سفينة وبنسبة (3.9%). ويعود السبب وراء الارتفاع في أعداد السفن بعد تشغيل القناة بدأ من عام (2015) أن القناة أصبحت تستوعب عدد سفن أكثر بسبب إمكانية مرور السفن في إتجاهين في نفس الوقت وبسهولة مما زاد من سرعة مرورها من خلال القناة وبالتالي الزيادة في مجموع السفن العابرة بالمقارنة بالفترات السابقة الشكل (3). كما وأظهرت البيانات ارتفاع في العائدات المحققة في الفترة من يناير إلى يوليو جدول (4)، حيث ارتفعت العائدات في الفترة من يناير إلى يوليو (2017) مقارنة بنفس الفترة من عام (2016) حيث بلغت الزيادة (19) مليون دولار، رغم الإنخفاض في قيمة التجارة العالمية المنقولة بحراً في عام (2015). حيث يعود ذلك إلى ما تتمتع به القناة من الأمن وأن الحوادث تكاد تكون معدومة فيها مما يخلق عامل جذب للسفن، بالإضافة إلى أن القناة أصبحت بعد تشغيل القناة الجديدة تستوعب السفن الكبيرة والضخمة وناقلات النفط العملاقة بسبب الزيادة في الغاطس المسموح للسفن العابرة المتجهة إلى الدول الغربية من الخليج العربي المحملة بالنفط.

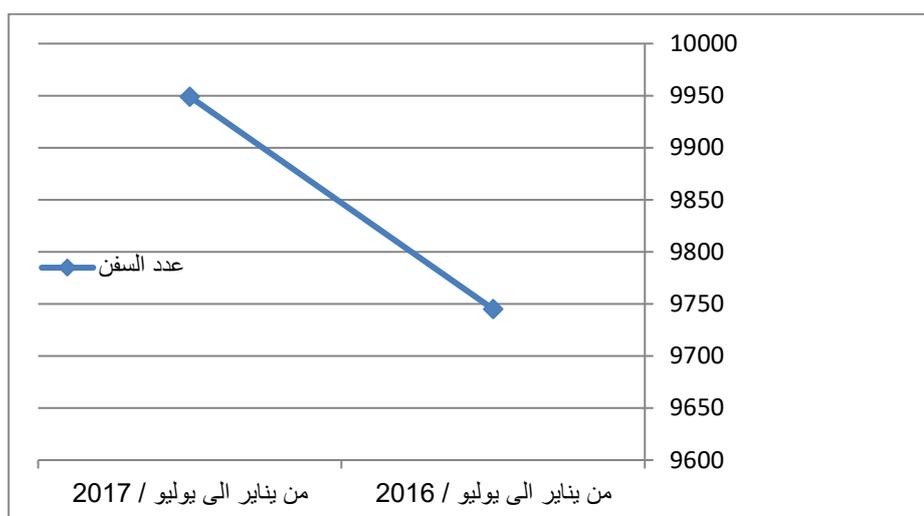


شكل (3): الزيادة في عدد السفن من مارس الى يوليو / 2016 – من مارس الى يوليو / 2017. المصدر: عمل الباحثان، بالاعتماد على البيانات.

جدول (4): الايرادات المصدر: هيئة قناة السويس <http://www.suezcanal.gov.eg>

الايادات / مليار دولار	الفترة
2.919	من يناير الى يوليو / 2016
3.938	من يناير الى يوليو / 2017

كما تشير البيانات إلى أن هناك زيادة في عدد السفن التي عبرت القناة خلال السبعة أشهر الأولى من عام (2017) الشكل (4) حيث الإرتفاع في عدد السفن التي عبرت القناة خلال الفترة من يناير إلى يوليو من عام (2017)، حيث بلغت الزيادة في أعداد السفن مقارنة بنفس الفترة من عام (2016) (204) سفينة ونسبة (2.1%).



شكل (4): الزيادة في عدد السفن من يناير الى يوليو / 2016 – من يناير الى يوليو / 2017. المصدر : عمل الباحثان، بالاعتماد على البيانات.

تشهد قناة السويس الجديدة ارتفاعاً في أعداد السفن التي تعبر القناة بعد تشغيل القناة الجديدة وبالتالي زيادة في إيرادات القناة. ومن المميزات الجديدة لقناة السويس الجديدة أن حركة الملاحة تتم فيها ليلاً ونهاراً وهي تعد مهياً لعمليات التوسيع والتعميق كلما لزم الأمر للتأقلم مع ما يحدث من تطورات في أحجام وحمولات السفن. حيث إنها مزودة بنظام إدارة حركة السفن، وهو نظام يقوم على أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر، وتستوعب القناة عبور السفن بحمولات مختلفة، لحاملات النفط الخام الكبيرة جداً والضخمة، وكل السفن الفارغة مهما كانت حمولتها (هيئة قناة السويس، الأهمية والمزايا، 2017). وهذا يبين أهمية فريدة للقناة في كونها قادرة على استيعاب سفن متنوعة تجمع بين سفن الشحن المحملة بالبضائع المختلفة وبواخر النفط العملاقة. ولكن هذه المميزات لم يكن لها تأثير كبير في زيادة أرباح القناة وبالرغم من ذلك فإن هذه المميزات الجديدة للقناة يبقونها من أهم المميزات العالمية.

تبرز أهمية القناة في أنها تربط بين إقليمين مختلفين في التقدم الصناعي: إقليم غرب أوروبا الصناعي وما يحتاجه من المواد الخام اللازمة للصناعة، وإقليم جنوب شرق آسيا بما يحتويه من مواد خام وسوق كبير. كل هذه السلع تمر عبر قناة السويس فيزيد ذلك من أهميتها. وتعد حركة الملاحة في القناة مؤشراً على تطور التجارة العالمية أو تراجعها، حيث يعني انخفاض حركة الملاحة في القناة هبوطاً في التجارة العالمية وارتفاعها ارتفاعاً في التجارة العالمية، وهذا ما حدث في فترات إغلاق القناة في عام (1956 م)، ومن (1967 – 1975)، والإغلاق الأخير الذي حدث في القناة

بسبب حادثة جنوح سفينة الحاويات "إيفرغيفن" في 23 مارس 2021، بعد أن واجهت السفينة عاصفة رملية قوية بلغت سرعتها (50 كم/ الساعة) وأدت إلى انحرافها وحصرها بين جانبي القناة، مما تسبب في انسداد القناة وتوقف حركة الملاحة البحرية، فقد بلغ عدد السفن العالقة في الممر المائي حوالي (150) سفينة انتظرت حل المشكلة. وهذا الإغلاق يعدّ عاملاً مؤثراً في التجارة العالمية إذ تسبب في تباطؤ تسليم النفط لأن ناقلات النفط تحولت إلى طرق ملاحية أخرى، وكانت القطاعات الأكثر تأثراً هي القطاعات الغذائية حيث أدى تأخر ناقلاتها إلى تلف المواد الغذائية ونفوق بعض الأغنام المحملة ببعضها، وهذا تسبب في ارتفاع أسعارها إقليمياً. وقد أدى توقف الملاحة إلى تعطيل بضائع بقيمة (9.5) مليار دولار يومياً (هيئة قناة السويس، <http://www.suezcanal.eg>).

الخاتمة

سعت مصر لشق القناة الجديدة من أجل زيادة أرباحها وزيادة عدد السفن التي تعبر القناة بما فيها السفن العملاقة وحاملات النفط الضخمة، وحاولت مصر أيضاً أن تستغل هذه التوسعة إعلامياً من أجل إنشاء استثمارات ضخمة في سيناء، وقد قامت مصر بتوسعة القناة فامتلكت القناة بنى تحتية تمكنها من زيادة عدد السفن التي يمكن أن تمر بها على تنوع هذه السفن بما فيها السفن الضخمة، وقللت القناة الجديدة زمن عبور السفن من (20) ساعة إلى (11) ساعة، وقللت زمن انتظار السفن من (11) ساعة إلى (3) ساعات، وبالرغم من ذلك لم تحقق الدولة المصرية الأهداف المرجوة من هذه القناة على أرض الواقع فالزيادة في عدد السفن التي عبرت القناة بعد التوسعة كانت قليلة جداً وزيادة الأرباح تكاد لا تذكر، وعلى أي حال تبقى توسعة القناة مشروعاً هاماً جداً لمستقبل هذه القناة وللمستقبل الاقتصادي المصري فبالرغم من أن القناة لم تحقق أهدافها بعد، إلا أنها قد تحقق هذه الأهداف أو شيئاً منها مستقبلاً، فالقناة باتت تمتلك البنى التحتية اللازمة لتحقيق أهدافها، وتوصي الدراسة بعمل دراسات أكثر شمولاً للتوصل إلى إمكانية الاستفادة منها اقتصادياً بشكل أكبر.

المراجع العربية

- جورج، حليم كيرلس. (1988). *قناة السويس من القدم الى اليوم*، ترجمة محمد عزت عادل، ط3، القاهرة، دار المعارف، 101.
- الحفناوي، مصطفى. (1952). *قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة*، ط1، القاهرة: مطبعة مصر، 33.
- حكاية القناة وجدوى المشروع. (2015). مؤسسة الاهرام المصرية، تم استرجاعه في 2017/11/1 على الرابط: www.ahram.org.eg

- حمدان، جمال. (1967). *شخصية مصر. دراسة في عبقرية المكان، دار الهلال، مصر، (196)، 182-181.*
- خليف، سميحة. (2015). *قناة السويس الجديدة وأهميتها*. تم استرجاعه في 2017/10/3 على الرابط: <http://www.mawdoo3.com>
- دعدوع، شهيره. (2016). *موقع قناة السويس*. تم استرجاعه في 2017/10/4 على الرابط: <http://www.mawdoo3.com>
- رزق، فتحي. (1993). *قناة السويس الموقع والتاريخ، القاهرة: درار النهضة للطباعة الإسلامية، 43-44.*
- شحاتة، رضا. (1995). *الدبلوماسية المصرية والصراع الدولي حول قناة السويس، مصر: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 97-98.*
- عابد، سعود. (2010). *الفرق بين الاستراتيجية والجيوستراتيجية، مؤسسة الإمامة الصحفية، (15249)، 2010/3/25، 20.*
- العاجيب، ليلي. (2015). *قناة السويس وأهميتها*. تم استرجاعه في 2017/10/3 على الرابط: <http://www.mawdoo3.com>
- عبدالله، امين. (1985). *دراسات في الجغرافيا السياسية للعالم المعاصر، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 19.*
- مجلة قناة السويس. (2015). *عدد تذكاري تصدره مؤسسة الاهرام بمناسبة افتتاح قناة السويس الجديدة، 12-15.*
- مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية. (2014 – 2015)، *قناة السويس ملحة شعب... وحلم اجيال، مصر: وزارة التربية والتعليم، 6-28.*
- هيئة قناة السويس "الأهمية والمزايا". تم استرجاعه في 2017/10/28 على الرابط: <http://www.suezcanal.gov.eg>
- هيئة قناة السويس "عن قناة السويس" تم استرجاعه في 2017/10/18 على الرابط <http://www.suezcanal.eg>
- هيئة قناة السويس. (2015). *ملخص حفر قناة السويس الجديدة*. تم استرجاعه في 2017/11/5 على الرابط: <http://www.suezcanal.gov.eg>
- هيئة قناة السويس. (2017). *خصائص قناة السويس*. تم استرجاعه في 2017/10/19 على الرابط: <http://www.suezcanal.gov.eg>

- هيئة قناة السويس. (2017). *عن قناة السويس*. تم استرجاعه في 2017/10/19 على الرابط: <http://www.suezcanal.gov.eg>
- هيئة قناة السويس، مهذب مميش، "ايرادات قناة السويس (2017)" تم استرجاعه في 2017/11/3 على الرابط: www.suezcanal.gov.eg
- وكالة الاناضول. (2017). *كيف تتطور ايرادات قناة السويس بعد عامين من التوسعة الجديدة*. تم استرجاعه في 2017/10/26 على الرابط: www.aa.com.trr.ar

References (Arabic & English)

- Abdullah, Amin. (1985). *Studies in the political geography of the contemporary world*, Cairo: The Egyptian Renaissance Library, p. 19.
- The Center for Curriculum and Educational Materials Flying. (2014-2015). *The Suez Canal, the epic of a people ... and the dream of generations*, Egypt: The Ministry of Education, p. 6, p. 28.
- Abed, Saud. (2010). *The difference between strategy and geostrategic* Al-Yamamah Press Foundation, No. 15249, 3/25/2010, p. 20.
- Al-Hefnawi, Mustafa. (1952). *The Suez Canal and its Contemporary Problems*, 1st Edition, Cairo: Misr Press, p. 33.
- Da`du`, Shahira. (2016), *The Suez Canal website*, retrieved on 4/10/2017, at <http://www.mawdoo3.com>.
- George, Halim Kyrollos. (1988). *The Suez Canal from ancient times to today*, translated by Muhammad Ezzat Adel, 3rd floor, Cairo, Dar Al Maaref, p. 101.
- Hamdan, Jamal. (1967). *The Character of Egypt ... A Study on the Genius of Place*, Dar Al-Hilal Egypt, Issue 196, p. 181, p. 182.
- Khulaif, Samiha. (2015), *The New Suez Canal and its Importance*, retrieved October 3, 2017, at <http://www.mawdoo3.com>.
- Rizk, Fathy. (1993). *Suez Canal Location and History*, Cairo: Darar Al-Nahda for Islamic Printing, p. 43, p. 44.

- Shehata, Reda. (1995). *Egyptian Diplomacy and the International Conflict over the Suez Canal*, Egypt: The Egyptian General Book Authority, p. 97, p. 98.
- Suez Canal Authority. (2015) *Summary of Drilling the New Suez Canal*. Retrieved November 5, 2017 at the link: <http://www.suezcanal.gov.eg>.
- Anatolia Agency. (2017). "How are the revenues of the Suez Canal developing two years after the new expansion", retrieved on October 26, 2017 at the link www.aa.com.trr.ar.
- Suez Canal Authority. (2017). *Characteristics of the Suez Canal*, retrieved on 19/10/2017, at <http://www.suezcanal.gov.eg>.
- Suez Canal Authority. (2017). *About the Suez Canal*, retrieved October 19, 2017, at <http://www.suezcanal.gov.eg>.
- Suez Canal Journal. (2015). *A memorial issue issued by Al-Ahram Foundation on the occasion of the inauguration of the new Suez Canal*, p. 12 p. 15.
- The story of the channel and the feasibility of the project. (2015). *The Egyptian Al-Ahram Foundation*, retrieved on 1/11/2017 at www.ahram.org.eg.
- Al-Ajeeb, Layla (2015). *The Suez Canal and its Importance*, retrieved 10/3/2017, at <http://www.mawdoo3.com>.
- The Suez Canal Authority "About the Suez Canal", retrieved on October 18, 2017, at <http://www.suezcanal.eg>.
- The Suez Canal Authority "Importance and Benefits", retrieved on October 28, 2017, at <http://www.suezcanal.gov.eg>.
- The Suez Canal Authority, Mohab Mamish, *The Suez Canal Revenues*. (2017). retrieved November 3, 2017, at www.suezcanal.gov.eg.