

**أثر المنافسة على قناة السويس وتطورها**

**بحث مقدم من**

**فاطمة محمد عزت صقر**

محاسبة بهيئة قناة السويس

**تحت إشراف**

**الدكتور**

**محمد عبد المجيد الخلوي**

المستشار بمعهد التخطيط القومي

ديسمبر ٩٦

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ"

"سُبْحَانَكَ يَا أَعْلَمُ إِنَّا إِلَهُ مَا عَلَّمْنَا إِنَّكَ أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ"

صدق الله العظيم

" الآية رقم ٣٢ من سورة البقرة "

## شكر وتقدير

فى تضرع وخشوع تسجد الباحثة شكراً لله على نعمه سبحانه التى لاتعد ولا تحصى وأنى أحمد الله على فضله وتوفيقه سبحانه وتعالى لإتمام هذا البحث وأتقدم بخالص الشكر وجزيل العرفان للدكتور محمد عبد المجيد الخولى الذى كان له الفضل فى مساعدتى وتوجيهى تواضعاً وصبراً على قلبه خيرتى كما أتقدم بجزيل الشكر والتقدير للسيدة أمال الحريرى رئيسة الإدارة المركزية ومديرة مركز التدريب والتعليم وجميع مساعديها لما بذل من جهد ووقت لنجاح هذه الدورة التدريبية ( دبلوم معهد التخطيط عام ٩٦ ) بكل صبر وتواضع .

كما تتوجه الباحثة بخالص الشكر وبكامل العرفان بالجميل وبأخلص الإحترام والتقدير لجميع السادة الدكاترة والأساتذة من كان لهم الفضل فى تعليمى وتوجيهى ( صناعى وعام ) وتسجل الباحثة بعظيم شكرها إلى جميع أفراد وأسرة هيئة قناة السويس بالإسماعيلية لما قدموه من معاونة صادقة لإتمام هذا البحث وأخيراً فانى أحمد الله سبحانه وتعالى فهو صاحب الفضل ومنه نستمد العون .

الباحثة

فاطمة محمد عزت صقر

١	- المقدمة
	- الباب الأول : إلقاء الضوء على قناة السويس
٨	- نبذة تاريخية
١٥	- خصائص قناة السويس
١٩	- نظام المرور بقناة السويس
٢٣	- المشاكل التي تواجه قناة السويس
٣٠	- قناة السويس والطرق البديلة المنافسة
	- الباب الثاني : إستراتيجية الإدارة فى قناة السويس
٤٣	- منهج تخطيط إيرادات قناة السويس
٤٥	- منهج تخطيط التسويق بقناة السويس
٤٩	- التسعير فى قناة السويس
٥٠	- السوق
٥٥	- العوامل التي تؤثر على قرارات التسعير
٥٨	- توازن السوق فى حالات المنافسة
٦٠	- طرق التسعير
٦١	- التسعير على أساس مبدأ المشاركة فى الوفرة
٦٤	- أهمية قناة السويس والطلب عليها
٦٨	- حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً
٧٣	- تطور أعداد حمولات سفن الأسطول البحرى
٧٨	- حالة السوق بالنسبة لأنواع السفن
٩٠	- الخطة الإقتصادية
٩٤	- الموازنة التخطيطية
٩٩	- قناة السويس فى مواجهة الطرق البديلة المنافسة ( مشروعات التطوير الإستثمارية )

## تابع فهرس محتويات البحث

رقم الصفحة	الموضوع
١٠٦	- دراسة الجدوى الإقتصادية وتقييم المشروعات
١١٠	- دراسة الجدوى لمشاريع التطوير الأول والثانى لقناة السويس الباب الثالث : نظرة مستقبلية على قناة السويس فى ضوء الواقع
١٢١	- تقييم المشروعات البينية لتطوير القناة
١٣٨	- التقييم الإقتصادى والإجتماعى للمشروعات التطوير فى قناة السويس
١٣٥	- تقييم كفاءة سياسة تسعير خدمة المرور بقناة السويس
١٣٩	- التنبؤ بالإتجاهات المستقبلية
١٥١	- خطة هيئة قناة السويس للمشروعات المقترحة
١٦١	- قناة السويس فى ظل الخريطة الإقتصادية للشرق الأوسط
١٦٣	- نظرة تفأؤلية تطل بها قناة السويس على المستقبل
١٦٥	- ملخص البحث
١٧٩	- النتائج
١٨٧	- التوصيات
١٩١	- المراجع
١٩٣	- الملاحق

فهرس الجداول

رقم الصفحة	رقم الجدول	الموضوع
أ ٣٠	١	١ - المسافة والزمن التي توفرها السفن العابرة لقناة السويس بطريقة رأس الرجاء الصالح
أ ٣٢	٢	٢ - الأعداد والحمولات للسفن العابرة في كل من قناة السويس وقناة بنما
أ ٣٧	٣	٣ - كميات البترول الخام العابرة للقناة من الخليج العربى
أ ٣٨	٤	٤ - خطوط الأنابيب فى الشرق الأوسط
٦٩	٥	٥ - تطور التجارة العالمية المنقولة بحراً ونصيب قناة السويس منها
٧١	٦	٦ - تطور التجارة العالمية المنقولة بحراً ونصيب كل من قناة السويس وبنما وكيبيل منها
٧٤	٧	٧ - تطور أعداد حمولات الأنواع المختلفة من سفن الأسطول البحرى العالمى
٧٩	٨	٨ - تطور العرض والطلب والفائض لناقلات البترول
٨١	٩	٩ - تطور العرض والطلب والفائض لسفن البضائع الصب
٨٣	١٠	١٠ - تطور العرض والطلب لسفن البضائع العامة
٨٥	١١	١١ - تطور العرض والطلب والفائض لسفن البضائع النمطية
٨٧	١٢	١٢ - تطور فئات التاجير للأنواع المختلفة من السفن

تابع فهرس الجداول

رقم الصفحة	رقم الجدول	الموضوع
١٠٥	١٣	١٣ - مشروع التطوير الثانى يوضح ماتم أهداف وأستثمارات الخطة الخمسية ( الأولى ؛ الثانية ؛ الثالثة )
١١٠	١٤	١٤ - الإيرادات المتوقعة لمرحلة التطوير الأولى
١١٠	١٥	١٥ - العقود الملتغاه والخاصة بالناقلات التى تزيد حمولتها عن ٢٥٠ ألف طن حمولة ساكن قبل عام ٥٧
١١١	١٦	١٦ - الناقلات التى تعدى حوالى ٥٠ ٪ من عمرها الإقتصادى
١١٢	١٧	١٧ - نتائج تنفيذ مشروعات التطوير الأولى ( ٧٦ - ٨٠ )
١١٣	١٨	١٨ - إيرادات القناة المتوقعة مقارنة بالإيرادات الفعلية [ مشروع تطوير الأولى [ ٧٦ - ٨٠ ]
١١٥	١٩	١٩ - معدل العائد الداخلى لمشروع التطوير الثانى وفقاً للبدائل المختلفة
١١٦	٢٠	٢٠ - النتائج الفعلية لمشروع التطوير الثانى [ ٨٢ - ٩٧ ]
١١٩	٢١	٢١ - بيان بتطوير إيرادات الهيئة ٩٥/٨٨
١٢٠	٢٢	٢٢ - بيان مقارن بالمبالغ التى آلت للدولة ونسبتها للإيرادات الكلية
١٢٤	٢٣	٢٣ - الحمولات الصافية لأنواع السفن المارة بقناة السويس ( ٧٥ - ٩٦ )
١٢٥	٢٤	٢٤ - تطور عدد الناقلات التى تزيد حمولاتها عن ٢٠٠ ألف طن والتي عبرت قناة السويس

تابع فهرس الجداول

رقم الصفحة	رقم الجدول	الموضوع
١٢٦	٢٥	٢٥- الناقلات فوق ٣٠٠ ألف طن التي عبرت قناة السويس عام ٩٤
١٣٤	٢٦	٢٦ - مؤشرات إقتصادية لعناصر النشاط الجارى
١٣٦	٢٧	٢٧- أجمالى تكاليف الرحلة من رأس التنور الى روتردام
١٣٧	٢٨	٢٨ - أجمالى قيمة الوفرو نسبة مشاركة هيئة قناة السويس فيه
١٣٨	٢٩	٢٩ - إيرادات الملاحة من ( ٥٦ - ٩٦ ) بالدولار
١٤٥	٣٠	٣٠- التنبؤ بحمولات ناقلات البترول
١٤٦	٣١	٣١- نتائج تقدير والتنبؤ بحمولات سفن (البضائع الجافة والعامه والحاويات )
١٤٩	٣٣	٣٢ - نتائج وتقدير التنبؤ بالإيرادات بالدولار
١٥٣	٣٤	٣٣ - الأهداف المنتظرة خلال الخطة الخمسية الرابعة والخامسة والسادسة ( ٩٧ - ٢٠١٢ )
١٥٤	٣٥	٣٤ - بيان الأستثمارات المقترحة [ خلال الخطة الخمسية الرابعة والخامسة والسادسة ]



## مقدمة

تتميز قناة السويس بموقع جغرافى فريد يجعلها أقصر الطرق البحرية التى تربط بين الشرق والغرب والشمال والجنوب ومنذ إفتتاح قناة السويس للملاحة البحرية عام ١٨٦٩ وهى تقدم خدماتها للسفن العابرة لها متمثلة فى الوفرة فى مسافة الرحلة وبالتالي الوفرة فى زمنها وما يترتب على ذلك من وفرة فى التكاليف وزيادة عدد الرحلات السنوية للسفن . وقد ساهمت قناة السويس على مدى قرن وربع من الزمان فى تطوير حركة التجارة المنقولة بحرا بين شطرى العالم .

وتعتبر قناة السويس من أهم مصادر النقد الأجنبى للدخل القومى . وتهدد المتغيرات الدولية وأهمها الطرق البديلة الوضع الإحتكارى المتميز والميزة النسبية لقناة السويس كمرفق حيوى وممر بحرى عالمى للتجارة الدولية ومما لاشك فيه إن هذا الوضع قد ألقى بأعباء تنافسية من أهمها كيفية الحفاظ على إيرادات القناة من النقد الأجنبى لما له من أهمية كبيرة للدوله ( الدخل القومى - ميزان المدفوعات ) تقريبا ( ٢ مليار دولار امريكى سنويا ) مع تنميته فى ظل هذا الوضع التنافسى الجديد هذا هو التساؤل فبجانب تأثير قناة السويس بالتطورات الكبيرة التى حدثت فى سفن الأسطول العالمى وظهور الناقلات البترول العملاقة التى لا تعتمد على قناة السويس وكذلك ظهور أنواع جديدة متطورة من السفن ذات أحجام كبيرة تعرضت قناة السويس للعديد من الطرق البديلة المنافسة بعضها بطريقة مباشرة مثل طريق رأس رجاى الصالح وقناة بنما وبعضها بطريقة غير مباشرة مثل خطوط أنابيب البترول التى تصب فى البحر المتوسط وخط حديد سيبيريا الذى يربط بين موالى الشرق الأقصى ومناطق عديدة فى الشرق الأوسط وأوربا ويؤدى تشغيل خطوط الأنابيب وخط حديد سيبيريا الى إجتذاب كميات من البضائع كان يمكن نقلها على سفن يمكنها عبور قناة السويس بجانب ماتفقدت من السفن العملاقة التى تستخدم طريق راس رجاى الصالح والتى لايمكنها عبور قناة السويس هذا بجانب أثر الحروب على قناة السويس وأهمها العدوان الإسرائيلى عام ١٩٦٧ الذى ترتب عليه إغلاق القناة لمدة ٨ سنوات وكان من آثاره التفكير فى إنشاء خطوط أنابيب البترول التى أصبحت من أشد الطرق المنافسة لقناة السويس وكذلك حرب الخليج عام ١٩٩٠ والتى من آثارها فقدت قناة السويس نحو ٣٤ مليون طن من بترول العراق والكويت و ١٦ مليون طن من بترول السعودية .

والسلام والتطبيع مع إسرائيل كان له تأثير سىء على قناة السويس وسيكون له تأثير سىء أكبر فى المستقبل فخطوط الأنابيب التى توقفت عن العمل بسبب الصراعات فى المنطقة بعضها بدأ تشغيلها وبعضها تنهياً لإعادة تشغيلها وخصوصا خط إسرائيل لأنابيب البترول بين إيلاى وأشكيلون البحر الأبيض المتوسط وطاقة ٤٥ مليون طن وتنهياً لجماعه ٦٠ مليون طن والتى تطمع إسرائيل عن

طريق ذلك الخط أن تكون نقطة إرتكاز ثالثة فى تسويق وتجارة البترول الدولية بحيث تصبح مركز الشرق الأوسط بينما روتر دام هى مركز أوروبا الغربية وسنغافورة منطقة جنوب شرق آسيا.

وكذلك الخط الحديدى بين العقبة والبحر الأبيض المتوسط مشروع تم الإتفاق عليه بين إسرائيل والأردن فى نقل الحاويات كبديل لقناة السويس

التغيرات الإقتصادية والسياسية العالمية والتكتلات الإقتصادية والتغيرات الشرق أوسطية أصبح لها تأثير على إيرادات قناة السويس حالياً ومتوقع لها تأثير أكبر فى المستقبل على حركة النقل العالمى وعلى قناة السويس .

فأصبحت التحديات المعاصرة والمستقبلية التى تهدد كيان المرفق الإقتصادى وأهميته السياسية والإستراتيجية فى ظل هذه المتغيرات الدولية التى يشهدها العالم تلك المتغيرات حتمت أن تتحول النظرة الى القناة على إنها ليست مجرد مجرى ملاحى بل يجب إستغلال المنطقة المحيطة كبيئة إستثمارية عالمية وان يتجاوز المرفق وظيفته التقليدية ليصبح عنصر مؤثر فى عالم الكتل التجارية الحديثة والإقتصاديات الغازية لتحافظ المنطقة على ثقلها الجغرافى وقيمتها الإقتصادية وأهميتها الإستراتيجية . لذا نجد إهتمام الدولة بإستراتيجية مستقبلية طويلة المدى تخص منطقة القناة وما يحيط بها ويجعلها منطقة لصناعات الخدمات والمنتجات الإستثمارية والتصديرية خصوصا إنه هناك مناطق تكتسب أهميتها الإستثمارية من موقعها المتميز مثل منطقة شرق تفريرة بورسعيد التى تتميز بثرائها جغرافيا وكذلك مدن القناة بورسعيد الاسماعلية والسويس ( كمناطق حرة ) ومنطقة سيناء وهى مناطق مؤهلة لجذب الإستثمارات بجميع أنواعها لتكون نقط للتجارة العالمية الدولية .

و إستراتيجية الإدارة فى قناة السويس طويلة المدى لمواجهة هذه المشاكل وأهمها الطرق البديلة المنافسة وتطور وحدات الأسطول البحرى العالمى والتى تعتمد على عدة محاور وهى خطة تنتهى عام ٢٠١٣ لأستيعاب السفن العابرة العملاقة ذات الحمولات ٣٥٠ الف مليون / طن حملة وأكثر من نصف مليون طن فارغة على عدة مراحل فمنذ أعادة فتح قناة السويس للملاحة ٥ يونيو ١٩٧٥ بدأ مشروعات تطوير القناة حتى وصل الغاطس عام ١٩٩٦ الى ٥٦ قدم بدلاً من ٣٨ قدم عام ٧٥ وتخطط للوصول عام ٢٠٠٠ لغاطس ٦٢ قدم وعام ٢٠١٢ الى ٧٢ قدم إضافة الى زيادة التفريعات لتحقيق العبور الآمن لأكثر من ٩٢% من الأسطول العالمى للسفن. وسياسة تسويقية تعتمد على تسعير مرن تشجع على جذب السفن بأحجامها المختلفة وخصوصا بالنسبة لسفن الخطوط الطويلة. مع محاولة التنسيق والتكامل مع خط انابيبب سوميد

للبتروول . وكذلك الإعتتماد على سياسة الدولة الخارجية فى إطار التعاون العربى فالموقف يتطلب صحوه عربيه وقدرًا من التنسيق العربى فى إطار التضامن العربى القومى لأنه أصبح حتميا ومطلوبا لحفظ التوازن فى منطقة الشرق الأوسط والحد من منافسة إسرائيل ومشاريعها الحالية والمستقبلية لمنطقة الشرق الأوسط .

وتتلخص المشكلة موضوع البحث التعرف على إستراتيجية إدارة قناة السويس فى مواجهة الطرق البديلة المنافسة خاصة والمشاكل الأخرى عامة ومدى مساهمة السياسات فى الحفاظ على إيرادات القناة من النقد الأجنبى مع تنميتها فى ظل هذه المنافسة .

## ٢- أهمية البحث :

- تعتبر قناة السويس من أهم مصادر الدخل القومى من العملة الصعبة ولذلك يجب الوقوف على مدى تأثير الطرق البديلة المنافسة على قناة السويس كمرمى للتجارة العالمية ومدى تأثير دخل قناة السويس من هذه المنافسة .
- التعرف على مدى نجاح سياسة مشروعات التطوير التى تتبعها هيئة قناة السويس لمواجهة طرق البديلة المنافسة وتحديد المنافع المباشرة من هذه المشروعات اى تحديد الإيرادات التى حققتها تلك المشروعات بالنسبة لما استثمر فيها .
- التعرف على كفاءة سياسات التسعير التى تطبقها هيئة قناة السويس ومدى مساهمتها فى الوقوف أمام الطرق البديلة المنافسة للمحافظة على العملاء الحاليين وجذب عملاء جدد.

## ٣- مشكلة الدراسة :-

تهدد المتغيرات الدولية وأهمها الطرق البديلة الوضع الإحتكارى المتميز والميزة النسبية لقناة السويس كمرفق حيوى وممر بحرى عالى للتجارة الدولية والذى ينعكس على إيرادات المرفق من العملة الصعبة وما له من تأثير على الدخل القومى . ولذا يجب التعرف على إستراتيجية إدارة قناة السويس فى مواجهة الطرق البديلة المنافسة خاصة والمشاكل الأخرى عامة. ومدى مساهمة السياسات فى الحفاظ على إيرادات قناة السويس من النقد الأجنبى مع تنميتها فى ظل هذه المنافسة .

## ٤ - تساؤلات الدراسة

- تسعى هذه الدراسة الى التوصل الى إجابات حول التساؤلات الآتية :-
- ما هى المشاكل التى تواجه قناة السويس عامه وما هى الطرق البديلة المنافسة خاصة ومدى درجة تأثير كل بديل على دخل قناة السويس ؟

- ما هو المنهج التخطيطي لإيرادات قناة السويس وكيفية الحفاظ على إيرادات القناة من النقد الأجنبي مع تمنييتها فى ظل الطرق البديلة والمشاكل الأخرى؟
- ما هى الخطط والسياسات التى تتبعها إدارة قناة السويس لمواجهة هذه المشاكل وخصوصا الطرق البديلة المنافسة ؟
- ما مدى فاعلية الخطط والسياسات التى تتبعها إدارة قناة السويس لمواجهة هذه المشاكل وخصوصا الطرق البديلة المنافسة ؟
- هل يمكن التنبؤ بالإتجاهات المستقبلية ؟

#### ٥- أهداف البحث :-

١. التعرف على المشاكل التى تواجه قناة السويس عامه والطرق البديلة المنافسة خاصة والتى تهدد إيراداتها
٢. التعرف على إستراتيجية الإدارة فى مواجهه الطرق البديلة المنافسة للحفاظ على إيرادات القناة مع تمنييتها .
٣. التعرف على سياسات مشروعات التطوير والتسويق والتسعير لمواجهه المشاكل وخصوصا الطرق البديلة المنافسة .
٤. تقييم نتائج خطط وسياسات قناة السويس لمواجهه الطرق البديلة المنافسة والوقوف على مدى فاعليتها فى تحقيق الإيرادات .
٥. التقييم الإقتصادى والاجتماعى بجانب المالى للمشروعات الإستثمارية لقناة السويس (مشروعات التطوير)
٦. التنبؤ بالإتجاهات المستقبلية .

#### ٦- منهج البحث :-

يعد هذا البحث من النمط المركب فهو بحث وصفى تاريخى تحليلى تقيمى يعتمد على التنبؤ حيث أنه يركز على وصف الظاهره محل الدراسة كماً ونوعاً وتحليل البيانات والعلاقات السببيه بين المتغيرات والظاهرة وتقيم الخطط والإجراءات المستقبلية.

#### ولقد استخدم الأدوات التالية :-

١. دليل تقييم المشروعات .
٢. التنبؤ وتحليل الإنحدار ( الإتجاه العام ) والسلاسل الزمنية BOX / JENICENS
٣. الأرقام القياسية والمعدلات المختلفة .

## ٧- تقسيم الدراسة :-

اشتمل البحث على مقدمة ومنهجية الدراسة وبيانها كما يلي :-

### الباب الأول : إلقاء الضوء على قناة السويس ويتضمن :-

- - نبذة تاريخية .
- - خصائص قناة السويس .
- - نظام المرور بقناة السويس.
- - المشاكل التي تواجهه قناة السويس .
- - مشكلة الطرق البديلة المنافسة لقناة السويس .

### الباب الثاني : إستراتيجية تنمية قناة السويس .

- - منهج تخطيط إيرادات قناة السويس .
- - منهج التخطيط التسويقي لقناة السويس .
- - التسعير في قناة السويس .
- - السوق .
- - العوامل التي تؤثر على قرارات التسعير.
- - توازن السوق في حالات السوق السائدة والتعرف على حالة المنافسة مع قناة السويس .
- - طرق التسعير وطريقة التسعير في قناة السويس .
- - أهمية قناة السويس والطلب عليها .
- - مقومات قناة السويس .
- - حركة التجارة العالمية والمنقولة بحراً .
- - تطور اعداد وحمولات سفن الاسطول البحرى .
- - قناة السويس في مواجهة الطرق المنافسة ( مشروعات التطوير الإستثمارية )
- - دراسة الجدوى الإقتصادية لمشروعات التطوير الإستثمارية وتقييمها حسب النتائج الفعلية .

### الباب الثالث : نظرة مستقبلية على قناة السويس في ضوء الواقع .

- - تقييم سياسات إدارة قناة السويس لمواجهة الطرق البديلة ومدى فاعليتها .
- - تقييم المشروعات البينية لتطوير القناة .
- - التقييم الإقتصادي والإجتماعى لمشروعات التطوير الإستثمارية .
- - تقييم كفاءة سياسات التسعين .
- - التنبؤ بالإتجاهات المستقبلية .
- - قناة السويس ومشروعات المستقبل .
- - خطة هيئة قناة السويس للمشروعات المقدمة خلال الفترة من عام مالى ٩٧/٩٨ حتى عام مالى - ٢٠١١/٢٠١٢ .
- - قناة السويس فى ظل التغيرات العالمية
- - قناة السويس فى ظل تغير الخريطة الإقتصادية للشرق الاوسط .
- - نظرة تفاعول تطل بها قناة السويس على المستقبل.

\* ملخص البحث

\*\* النتائج

\*\*\* التوصيات والمقترحات

• - المراجع

• - الملاحق

م-١ التنبؤ بالإتجاهات المستقبلية لحمولات السفن

م-٢ حركة البضائع العالمية وما يخص قناة السويس منها

م-٣ الخرائط

#### ٩- مصادر البيانات •

يستند هذا البحث بصفه رئيسية على النشرات الشهرية والسنوية والإحصاءات التى تصدرها هيئة قناة السويس بالإسماعلية وكذا المقابلة الشخصية مع مسئولى القطاعات المختصة لقناة السويس لأنه المصدر الرئيسى والأساس الخاص بموضوع البحث والدراسة أنه يعطى بيانات أكثر تفصيلاً من الواقع بجانب مقابلات شخصية لقطاع قناة السويس بوزارة التخطيط • هذا بجانب الأبحاث السابقة ذات صلة بموضوع الدراسة كذلك بعض المراجع العربية والنشرات التى تناولت هذا الموضوع •

البحث تناول :-

- ١- المشاكل عامه والطرق البديلة خاصه التى تواجه قناة السويس كمبربحرى متميز للتجارة العلمية المنقولة بحراً .
  - ٢- منهج وإستراتيجية إدارة قناة السويس لمواجهه هذه المشاكل عامه وخاصه .
  - ٣- تقييم سياسات وخطط وإستراتيجية هيئة قناة السويس فى مواجهه هذه المشاكل عامه وخاصه الطرق البديلة المنافسة والتعرف على مدى فاعليتها إقتصاديا وإجتماعيا .
  - ٤- التنبؤ بالإتجاهات المستقبلية
  - وقد إستغرقت دراسة البحث مدة زمنية أربعة أشهر ونصف .
  - وقد حصلت الباحثة على أقصى قدر ممكن من البيانات التى أمكن إستخراجها من هيئة قناة السويس فى التخصصات المختلفة كمادة أساسية لإجراء البحث . غير أن هناك بعض البيانات لم تستطع الحصول عليها لعدم تصريح إدارة هيئة قناة السويس لتزويدها بها .
  - أجرت الباحثة فى الدراسة الإحصائية للبيانات التنبؤ عن طريق السلاسل الزمنية BOX/ JENICNS وتحليل الإنحدار ( الإتجاه العام ) لأربعة أنواع من السفن التى تمثل نسب حمولتها الصافية مجتمعة ٩٠٪ من الحجم الكلى للبضائع التى تمر من قناة السويس . وكذلك الإتجاه العام للإيرادات بالعملة الصعبة ولم تتاح الفرصة للباحثة للتنبؤ بحجم الطلب عن طريق المرونة السعرية لضيق الوقت ( مدة ودراسة البحث قصيرة ) بجانب كثرة البيانات المطلوبة لذلك كما هو موضح فى البحث .
- ما هو خارج إطار البحث ولم تتناوله الباحثة .

١. النواحي الفنية .
٢. النواحي البيئية .
٣. النواحي العمرانية .
٤. النواحي الاجتماعية .
٥. النواحي السياسية والإستراتيجية والأمنية .

وتمثل هذه النقاط مجالات بحثية قد تتناولها الباحثة مستقبلا او الباحثين

أهم المشاكل والصعوبات التى واجهت الباحثة :-

١. سرية البيانات .
٢. عدم توافر قواعد بيانات كافية توفر الوقت والتكلفة عن قطاع قناة السويس .
٣. تتاح البيانات فى توقيتات غير مناسبة .
٤. محدودية الفترة الزمنية .