

بين الجفاف بقناة بنما والجدل بقناة السويس: 12 عاماً أزمات كبرى وتطوير مُتزامن ... بلا تأثير متبادل

الحمولة:
قناة
السويس 14
مليار طن ...
بنما 6

السفن:
قناة السويس
30.2% نمو ...
بنما
محلل سر

الإيرادات:
قناة السويس
72.2 مليار
دولار ...
بنما 37.7

قناة بنما

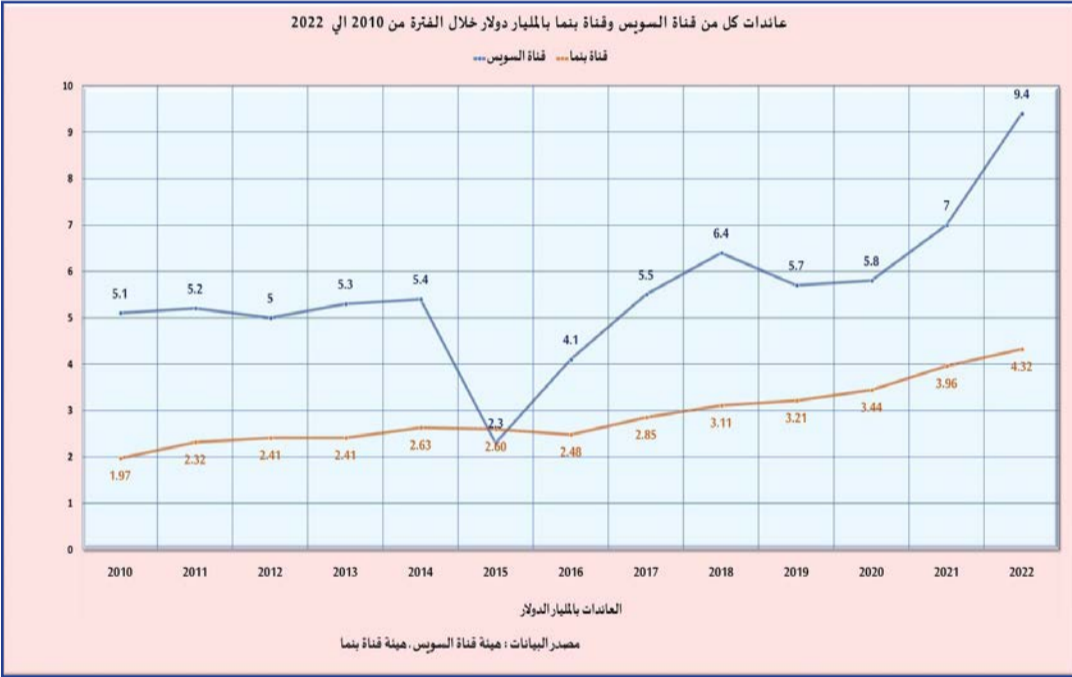
قناة السويس

الإيرادات: قناة السويس 72.2 مليار دولار... بنما 37.7



محمود سلامه الشريف

حصدت قناتا السويس وبنما ما يقرب من 110 مليار دولار إيرادات في الـ 12 عاماً الأخيرة، كان لقناة السويس نصيب الأسد منها بمقدار 72.2 مليار دولار مقابل 37.7 مليار دولار لقناة بنما. ولعل التساؤل المطروح في هذا المقام هو؛ هل كانت وتيرة الإيرادات مستقرة لكلا القناتين على مدار فترة الرصد أم تعرضت لهزات وتذبذبات تفاوتت من عام لآخر؟ وإن وجدت فما هي تداعياتها وأسبابها؟



القناتان: فجوة أداء لا تُغريها الأزمات أو الإنجازات

فيما تتعرض قناة بنما حالياً لواحد من مواسم الجفاف القاسية الذي سيبلغ ذروته بنهاية يوليو 2023، وتسبب في تقليص حركة مرور السفن داخل القناة، نتيجة انخفاض الغاطس وارتفاع رسوم العبور، تجدد الحديث كالمعتاد عن استفادة قناة السويس من هذه الأزمة، باعتبارها طريقاً بديلاً، وهو حديث يتداول حالياً على نطاق واسع، ولاستجلاء العلاقة بين القناتين، أجرى مركز "جسور" تحليلاً للبيانات الخاصة بحركة المرور بالقناتين خلال الـ 12 عاماً الماضية التي تغطي الفترة من 2010 وحتى 2022، والصادرة عن الهيئتين الرسميتين المسئولتين عن القناتين، السويس // <https://www.suezcanal.gov.eg> وبنما <https://pancanal.com>، وهي فترة وقع خلالها ثلاثة مواسم جفاف قاسية مماثلة لموسم الجفاف الحالي، وكانت في أعوام 2014 و2016 و2019، كما شهدت تلك الفترة انتهاء تنفيذ مشروع وعان للتطوير بالقناتين، يعتبران من مشروعات التطوير الكبرى، هما مشروع التوسعة والتعميق في قناة بنما، ومشروع الترقية الجديدة في قناة السويس، ووفقاً للبيانات التي تم تحليلها فإنه خلال الـ 12 عاماً من الأزمات الكبرى والتطوير المتزامن في القناتين، لم يكن هناك تأثير متبادل محسوس ذي شأن بين ما يجري في كل قناة على الأخرى، وذلك في ثلاثة معايير قياس هي الإيرادات وأعداد السفن العابرة وحجم الحمولة المارة، ما يعني أنه لا مواسم الجفاف في قناة بنما ومشروع التوسعة بها، ولا الجدل حول المشروعات المنافسة والبديلة لقناة السويس وتفرعها الجديدة، قد غير الحقيقة الثابتة، وهي أن هناك فجوة أداء واضحة بين القناتين لصالح قناة السويس، لم تغيرها الأزمات أو الإنجازات، وهذا تحديداً ما ناقشه في التقارير الثلاثة المنشورة بهذا العدد من نشرة رقم

من حيث عدد مرات صعود وهبوط الإيرادات السنوية بداية من نقطة الأساس في عام 2010، تشير البيانات إلى أن قناة بنما شهدت صعوداً في إيراداتها 9 مرات مقابل هبوطاً في إيراداتها مرتين فقط في عامي 2015 و2016 كما هو موضح بالرسم البياني. بينما شهدت قناة السويس صعوداً في إيراداتها 8 مرات مقابل 3 مرات هبوطاً فقط في الأعوام 2012، 2015، و2019، وعلى الرغم من أن مؤشر الصعود والهبوط كان في صالح قناة بنما، إلا أنه لا يعطي دلالة حقيقية بأن أدائها كان أفضل من نظيرتها، إذ أن هناك عوامل أخرى يجب وضعها في الاعتبار لا سيما حجم هذه الإيرادات ونسبة الصعود والهبوط. شهدت قناة السويس أقصى انكماشاً لها في عام 2015 حيث بلغت إيراداتها في عام 2014 ما قيمته 5.4 مليار دولار، انخفضت إلى 2.3 مليار دولار في 2015 أي بمقدار 42.5%، هذا الانكماش الحاد كان له عدة أسباب من بينها ما تعرضت له مصر من تذبذب في الوضع الاقتصادي لتحتقن 4.2% فقط نموًا في السنة المالية 2014/2015 بحسب وزارة التخطيط المصرية، كذلك تباطؤ معدل نمو الاقتصاد العالمي ليبلغ ما نسبته 3.1% فقط في العام ذاته بحسب تقرير الوضع الاقتصادي العالمي 2015 الصادر عن الأمم المتحدة، فضلاً عن ذلك زيادة التكاليف الخاصة بتطوير وتحديث القناة والموانئ المرتبطة بها وصيانتها ليؤثر بطبيعة الحال على إيراداتها. ولعل من بين أهم أسباب انكماش إيرادات قناة السويس في عام 2015، زيادة منافسة قناة بنما التي شهدت افتتاح توسعاتها في العام ذاته، لتستوعب ضعف حمولة السفن المارة بها لتصل إلى 600 مليون طن سنوياً، وأكثر من ضعف الحاويات المارة بها لتنتقل بين 12 ألف إلى 15 ألف حاوية، مقابل 5 آلاف حاوية قبل التوسعات التي أطلقها الرئيس البني في عام 2006 وإنتهى العمل فيها عام 2015. جدير بالذكر أن قناة السويس لحقتها هي الأخرى توسعات في العام ذاته من خلال إضافة ترقية جديدة بطول 35 كم، بالإضافة إلى توسيع وتعميق بعض التفرعات الأخرى بطول 37 كم ليصبح الطول الإجمالي للمشروع

قناة بنما فيها أعلى من إيرادات قناة السويس التي هبطت إلى 2.3 مليار دولار مقابل 2.6 مليار دولار لصالح قناة بنما، وبخلاف هذه السنة كانت إيرادات قناة السويس دائماً تتجاوز إيرادات قناة بنما. وبالنظر إلى فترة الرصد كاملة من عام 2010/2011 حتى عام 2022/2023 نجد أن قناة السويس حققت معدل صعود كبير في إيراداتها من 5.1 إلى 9.4 مليار دولار أي بزيادة قدرها 4.3 مليار في الـ 12 عاماً تواليها، أي بمتوسط معدل زيادة سنوية يبلغ 0.35 مليار دولار، في المقابل بلغ معدل صعود إيرادات قناة بنما ما مقداره 4.32 مليار دولار في العام الأخير 2022/2023 من فترة الرصد مقابل 1.97 مليار دولار في العام الأول منها أي أن الزيادة في إيراداتها بلغت 2.35 مليار دولار، أي بمتوسط زيادة سنوية تبلغ 0.19 مليار دولار فقط، ليتضح من ذلك الفارق الجوهري بين القناتين من حيث الإيرادات السنوية من ناحية ومعدل الزيادة في هذه الإيرادات في الـ 12 عاماً محل الرصد. يتضح مما سبق أنه لدى قناة السويس فرصة سانحة لزيادة إيراداتها مستقبلاً لما تتمتع به من خصوصية تنفرد بها عن نظيرتها قناة بنما كونها قابلة للتوسيع والتوسع من حيث العرض والعمق لتستقبل أعداداً أكبر من السفن بأحجام أضخم وبغاطس أعمق.

لصالح قناة السويس في فترة الرصد بين عامي 2010/2011 حتى 2022/2023 أي في الـ 12 عاماً متتالية، مقابل 37.7 مليار دولار فقط لصالح قناة بنما في الفترة ذاتها. وعلى الرغم من اقتراب إيرادات قناة السويس من ضعف إيرادات قناة السويس من ضعف إيرادات قناة بنما إلا أنه بالنظر إلى استقرار وثبات الإيرادات نجد أن قناة السويس تعرضت إلى تذبذبات وتقلبات حادة مقارنة بقناة بنما من حيث الإيرادات السنوية، حيث حققت قناة بنما أعلى معدل صعود لإيراداتها من عام 2020 إلى 2021 بزيادة مقدارها 0.52 مليار دولار، بينما أكبر هبوطاً شهدته كان في عام 2016 بانخفاض مقداره 0.12 مليار دولار، وهو ما يشير إلى عدم حدوث تقلبات عنيفة سواء صعوداً أو هبوطاً في الإيرادات لتتسم القناة باستقرار نسبي. أما قناة السويس كانت معدلات التذبذب والتأرجح في إيراداتها صاخبا لحد ما، حيث بلغ أعلى معدل صعود لها في العام الأخير بما مقداره 2.4 مليار دولار دفعة واحدة من 7 مليار دولار في عام 2021/2022، إلى 9.4 مليار دولار في 2022/2023، وهي قفزة كبيرة في الإيرادات، وفي المقابل تعرضت القناة إلى انخفاض حاد في 2015/2016 بفقدانها 3.1 مليار دولار مقارنة بالعام الذي سبقه. وهي المرة الوحيدة التي كانت إيرادات

كحمر ملاحى مزدوج 72 كم بهدف تقليل مدد انتظار السفن وزيادة عائدات القناة على المدى المتوسط والبعيد، والشاهد من الأرقام أن إيرادات القناة حققت قفزات مهمة متتالية بلغ أقصاها 9.4 مليار دولار في 2022/2023. تظل الأهمية اللوجستية والطبوغرافية لقناة السويس بارزة بشكل كبير مقارنة بقناة بنما، وإن كان كلاهما يكون مكمل لبعضهما البعض أحياناً، إلا أن قناة السويس تتمتع بآراضٍ رملية قابلة لزيادة عمقها لأكثر من 78.7 قدماً، فيقدر عمق القناة تستوعب سفن أكبر من حيث الحجم والغاطس وأضخم من حيث الحمولة، على خلاف قناة بنما التي لن يزيد عمقها أبداً عن 60 قدماً لأنها تعمل بنظام الأهوسة "Locks" أو الحجرات المائية الخاصة، وهو نظام يقوم على التحكم في رفع السفن من خلال رفع منسوب المياه في ثلاث غرف متتالية تدريجياً، حتى تصل لأعلى مستوى لها لتتساوى مع بحيرة غاتون "Gatun Lake" ويمكنها العبور خلالها حينئذٍ وبعد المرور من هذه البحيرة تدخل السفن ثلاث غرف أخرى لتهدأ تدريجياً على ثلاث مراحل وتستكمل مسيرتها. ولعل تلك الخصوصية التي تتسم بها قناة السويس تبرر فوارق حجم الإيرادات السنوية للقناتين والتي بلغ إجماليها 72.2 مليار دولار

أعداد السفن المارة 2010 - 2022:

قناة السويس: 7837 ارتفاعا بعدد السفن ونمو 30.2% ..

بنما: محك سر بزيادة 9 فقط



جمال محمد غيطاس

خلال الفترة من 2010 وحتى 2022 عبرت قناة السويس 247.299 سفينة، فيما عبرت قناة بنما خلال الفترة نفسها 179.665، ما يعني أن الفارق بين القناتين من حيث عدد السفن يبلغ 0.16% لصالح قناة السويس، فضلاً عن ذلك تقول البيانات الصادرة عن الهيئتين المشغلتين للقناتين، أنه عند مقارنة عدد السفن المارة في القناتين عام 2010 وعام 2022، يتبين أن قناة السويس حققت نمواً قدره 30.2%، فيما ظلت أرقام قناة بنما كما هي تقريباً في العامين المذكورين، حيث ارتفعت لديها أرقام 2022 عن أرقام 2010 بواقع تسع سفن فقط، ما يعني أنه وفقاً لمعيار عدد السفن، تتخذ قناة السويس وضعية المضي للأمام، وتتخذ قناة بنما وضعية الوقوف محكك سر.



جمع مركز جوسور بيانات السفن العابرة للقناتين خلال 2010 - 2022، وقام بتحليلها، لتقييم أوضاع القناتين وفقاً لمعيار السفن المارة بكل منهما، استناداً إلى بيانات رسمية صادرة عن الهيئات المشغلة للقناتين، وتبين أنه في نقطة البداية عند عام 2010 عبر قناة السويس 18 ألف و500 سفينة وفي المقابل مرّ في قناة بنما 14 ألفاً و230 سفينة، بفارق 3820 سفينة لصالح قناة السويس، وهو رقم يمثل نحو 12% من إجمالي السفن المارة بالقناتين في ذلك العام. في العام التالي تمكنت قناة بنما من تقليص الفارق بينهما وبين قناة السويس في عدد السفن المارة إلى 2980 سفينة، وانخفضت بالتالي نسبة الفارق بينهما إلى 0.09% نزولاً من 12% في العام السابق، وتحقق ذلك لأن عدد السفن المارة بقناة السويس انخفض إلى 17664 سفينة، نزولاً من 18050 في العام السابق، في حين ارتفع عدد السفن المارة في قناة بنما إلى 14684 سعوداً من 14230 في العام السابق.

في العام 2012 واصلت بنما تقدمها أمام قناة السويس وضيق الفارق معها إلى 2120 سفينة، نزولاً من 2980 سفينة في العام السابق، وهو رقم يمثل 0.07% من إجمالي السفن المارة بالقناتين، وتحقق هذا التقدم لقناة بنما لكونها تمكنت من جذب 14544 سفينة، في حين تراجع عدد السفن المارة بقناة السويس إلى 16664 سفينة. بهذه الأرقام يكون عام 2012 قد شهد أقل أو أضعف فارق بين القناتين من حيث عدد السفن، كما شهد تراجعاً في عدد السفن المارة بالقناتين معاً، وإن كان مقدار التراجع في قناة السويس أكبر منه في قناة بنما.

في العام التالي 2013 عاد الفارق بين القناتين للتوسع، حيث تمكنت قناة السويس من رفع عدد السفن المارة بها، في حين استمر النزيف لدى قناة بنما، وواصل عدد السفن بها الانخفاض للعام الثاني على التوالي، وبحسب الأرقام فقد مرّ بقناة السويس 16744 سفينة، في حين مرّ بقناة بنما 13660 سفينة، وعليه اتسع الفارق بينهما ليبلغ 3084 سفينة، بواقع 0.10% من إجمالي السفن المارة بينهما.

شكل عام 2013 بداية لتصاعد متتالي في فارق عدد السفن المارة بالقناتين لصالح قناة السويس، واستمر هذا التصاعد المتتالي حتى بلغ ذروته في العام الماضي 2022، وإن كانت الأمور قد شهدت بعض الهدوء والتراجع في أداء قناة السويس خلال عامي 2015 و2016، ويمكن

تكرر الأمر نفسه في العام 2021، واتجه عدد السفن في قناة السويس نحو مزيد من الارتفاع، بينما واصل عدد سفن بنما الانخفاض، وفي العام الأخير من فترة الرصد، حدث صعود في عدد السفن المارة بالقناتين، حيث بلغ عدد السفن في قناة السويس 25887 سفينة، وارتفع في بنما إلى 14239 سفينة، وبسبب الأداء الأقوى في قناة السويس، ارتفع الفارق بين القناتين ليسجل 0.29%.

يلاحظ من الأرقام السابقة أن الاتجاه العام لدي قناة السويس هو الصعود المتتالي، سواء كان طفيفاً أو قفزاً، مع تراجع قليل من حيث العدد والقيمة، أما الاتجاه العام لدي قناة بنما فكان التراجع الواضح المتكرر الحدوث، مع التقدم الطفيف قليل الحدوث، ولعل الفارق بين السنة الأولى والأخيرة يوضح ذلك، فعدد السفن المارة بقناة السويس ارتفع في عام 2022 عن عام 2010 بواقع 7837 سفينة، بمعدل نمو 30.2%، في حين كان عدد السفن في بنما عام 2010 متماثلاً تقريباً مع نظيره في عام 2022 حيث كان الفارق في الحالتين تسع سفن فقط، لا تشكل قيمة إحصائية ذات معنى، والخلاصة قناة السويس إلى الأمام، وقناة بنما محكك سر.

المارة بقناة السويس، بل شهدت صعوداً متتالياً متواصلًا، فيما شهدت أعداد السفن المارة بقناة بنما بعض التذبذب صعوداً وهبوطاً، وبصورة عامة كان القفز في أعداد السفن المارة بقناة السويس كان أعلى بصورة واضحة من الارتفاع الحاصل في قناة بنما، ما ساهم بقوة في توسيع الفجوة بين القناتين لصالح قناة السويس.

بحسب البيانات الواردة في الشكل المرفق، ارتفع عدد السفن المارة بالقناتين معاً في العام 2017، وكان الارتفاع لدي قناة السويس أعلى منه في بنما، حيث مرّ في قناة السويس 17860 سفينة، سعوداً من 17004، في حين مرّ في قناة بنما 13548 سفينة سعوداً من 13114، الأمر الذي رفع الفارق بين القناتين إلى 0.14%.

تمكنت قناة السويس من توسيع الهوة مع قناة بنما خلال عام 2018، ووصلت بالفارق بينهما إلى 0.15%، حيث مرّ بها 18482 سفينة مقابل 13795 لقناة بنما بفارق 4687 سفينة، ثم واصلت أدائها المتفوق علي قناة بنما خلال عامي 2019 و2020، حيث بلغ عدد السفن المارة بها 19312 و20694 علي التوالي، في حين توقف عدد السفن المارة بقناة بنما عند 13785 و13369 على التوالي.

رصد هذا الاتجاه بين القناتين بشيء من التفصيل في ضوء الأرقام المعلنة من الهيئات المشغلة للقناتين علي النحو التالي:

في العام 2014 تمكنت قناة السويس من جذب 17544 سفينة سعوداً من 16664 في العام السابق، في حين تراجع أداء قناة بنما وهبط عدد السفن المارة بها إلى 13481، بعد أن كان 13660 في العام السابق، وبالتالي ارتفع الفارق بينهما إلى 4063 سفينة لصالح قناة السويس، بما يعادل 0.13% من إجمالي السفن المارة بالقناتين.

في العام 2015 مضت الأمور في صورة معاكسة، حيث هبطت أعداد السفن المارة بقناة السويس، بينما ارتفعت في قناة بنما، ما قلص الفارق بين القناتين إلى 0.12% نزولاً من 0.13% في العام السابق، وذلك لأن قناة بنما جذبت 13874 سفينة سعوداً من 13481، في حين بلغ الرقم في قناة السويس 17525 هبوطاً من 17544، وعلى الرغم من أن الهبوط في قناة السويس كان طفيفاً للغاية، إلا أن الفارق تقلص بصورة أساسية بسبب الارتفاع الملحوظ في سفن قناة بنما.

بدءاً من العام 2016 لم تتراجع أرقام السفن

حجم الحمولات:

14 مليار طن بقناة السويس

مقابل 6 مليارات بقناة بنما بفارق 36%



نهال زكي

حققت قناة السويس وضعية الأداء الأقوى مقابل قناة بنما فيما يتعلق بحجم الحمولات المارة عبر كل منهما، فبحسب التحليلات التي قام بها مركز "جسور" للبيانات الرسمية الصادرة عن الهيئتين الرسميتين للقناتين بشأن الحمولات المارة عبر القناتين، فإن الوزن الإجمالي للنقلات التي عبرت قناة السويس خلال الفترة الزمنية من عام 2010 حتى عام 2022 بلغ 14 مليار و130 مليون طن، بينما بلغ 5 مليارات و99 مليون طن، أي بزيادة قدرها 36% لصالح قناة السويس كفترة إجمالية، وبلغ الفارق ذروته في عام 2020 بنسبة قدرها 40% عام 2020 وهبط إلى أدنى نقطة له في عام 2014 بنسبة قدرها 34%.



تعمل القناتان على دعم تدفق التجارة العالمية من خلال تقصير طرق التجارة، وقد استفادت ناقلات المحيطات من هذا الواقع حيث زادت سفن الحاويات بشكل كبير خلال السنوات الخمس الماضية نظرا لأن السويس أوسع وأعمق بكثير من قناة بنما، وبالتالي يمكنها التعامل مع السفن ذات السعة الأكبر. واستمرت سفن الحاويات في النمو من حيث الحجم. وحاليا تتعامل قناة السويس مع ما يقرب من 10% من الشحن العالمي، مقابل 6% لبنما، وتختلف فيما بينهما من حيث الأسواق التجارية التي تخدمها وأوزان الحمولات بالنسبة لأنواعها.

وقد لوحظ من متابعة البيانات أن أداء القناة الذي تبرزه العائدات السنوية وأعداد الناقلات والحاويات للبضائع المختلفة المارة بقنوات العبور لا تنعكس بالضرورة على أوزان حمولات هذه البضائع نظرا لطبيعة كل منهما من حيث المساحة التي تشغلها بالناقلات، وفي هذا السياق فإن غاطس العبور المسموح به في قناة السويس يبلغ 66 قدما، ما يجعل القناة قادرة على استقبال السفن حتى حمولة 240 ألف طن ساكن، وعلى استيعاب 61.2% من إجمالي حمولات الأسطول العالمي لناقلات البترول

بحمولة كاملة، و 92.7% من إجمالي حمولات الأسطول العالمي لسفن البضائع الصب بحمولة كاملة، و 100% من إجمالي حمولات الأسطول العالمي لسفن الحاويات وحاملات السيارات وسفن البضائع العامة.

وخلال الفترة ما بين عامي 2010-2022، شهدت حركة العبور بالقناة تقدم عام في إجمالي أوزان الحمولات التي استقبلتها، باستثناء تراجع طفيف قدره حوالي 1% خلال الأعوام 2013 و2016 و2020، مقابل ثبات نسبي خلال الأعوام من 2014 و2015 و2019 بمتوسط زيادة قدرها تقريبا 3%، اتسمت بارتفاعات واضحة في حاويات البضائع العامة وناقلات الغاز المسال، وحاملات الدرجات أو "الرورو RORO"، وناقلات الكيماويات وسفن المسافرين عام 2015، وناقلات السوائل والغاز المسال وسفن المسافرين عام 2019. وفي حين كانت الزيادة الواضحة خلال عام 2017 و2021 بارتفاع قدره 10% و17% على التوالي، عززها عام 2017 زيادة نسب حاملات السوائل الجافة وناقلات الكيماويات والحاويات وسفن المسافرين. وأخيرا زيادة قدرها 7% عام 2022.

كورونا ولم يسجل غير 1% فقط من زيادة في الحمولات. ثم أنهت قناة بنما سنتها المالية 2021 بزيادة قدرها 8.7% مقارنة بالسنة المالية 2020 و 10% أعلى من الحمولة المسجلة في 2019، السنة المالية الأخيرة قبل الوباء، وعلى الرغم من اضطرابات سلسلة التوريد، زادت سفن الغاز الطبيعي المسال بنسبة 31.4% في الحمولة، وهو ما يمثل أكبر زيادة بين جميع القطاعات.

وزادت قناة بنما الطول الأقصى المسموح به للسفن التي تمر عبر أقفال نيويورك وبنما من 50 قدما، وهو أعلى مستوى مسموح به فيها. وأخيرا، لم يسجل عام 2022 أية زيادة تذكر حيث لم تتعد نسبة 0.4% عن 2021، مدفوعة بشكل أساسي بشحن الحاويات والبضائع السائبة (مثل الديزل والبنزين والمواد الهيدروكربونية الأخرى) متأثرا بزيادة الطلب من تشيلي ومجمعات التكرير في كاليفورنيا. ومع ذلك، كان هناك انخفاض في أحجام المواد السائبة الجافة والغاز الطبيعي المسال (LNG) نتيجة الصراع في أوكرانيا، مما أدى إلى تحويل الصادرات الأمريكية من آسيا إلى أوروبا، وهو تبادل شجعه هوامش الأسعار.

الانخفاض الأخير خلال آخر 12 عام، حيث تلاه أعلى معدل ارتفاع للقناة منذ 2010 بلغ حوالي 22% عام 2017 مقارنة بعام 2016 وسجل 403 مليون و800 ألف طن، وقد تزامن هذا الارتفاع الملحوظ مع الانتهاء من توسعة قناة بنما وإنشاء ممرا إضافيا في 2016 المسمى "بنامكس" لاستيعاب سفن الحاويات الأكبر حجما والتي أطلق عليها "نيوبنامكس"، وشهد نهاية نفس العام بدء تشغيل عبور حاملات الغاز الطبيعي المسال لأول مرة. وتوالى الزيادات في أوزان الحمولات التي تعدت توقعات هيئة ميناء بنما، وحققت عام 2018 ما يزيد عن 442 مليون طن مدفوعة بارتفاع في حركات مرور سفن الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال بإجمالي 130 مليون طن- وهي أعلى حمولة بالنسبة لهذين القطاعين عبرت القناة، بالإضافة الي الحاويات وناقلات الكيماويات والسيارات، غير أن 62.8% من إجمالي البضائع العابرة للقناة كان متجهة من أو إلى الولايات المتحدة.

وقد تعادلت تقريبا نسبة زيادة الحمولات عام 2019 مع عام 2018 والتي كانت حوالي 10% أيضا. أما عام 2020 فقد تأثر بالطبع من جائحة

في المقابل فإن عمق الغاطس في قناة بنما يتغير بتغير مستوى المياه العذبة بالبحيرات المغذية لها خاصة بحيرة جاتون، حيث يتراوح عمق الغاطس بين 50 قدما في حالة المناسيب المرتفعة، و43.5 قدما في حالة المناسيب المنخفضة في مواسم الجفاف، وفي حين يبدو هذا وكأنه تغيير طفيف، إلا أنه يستتبعه تقليص حمولة بعض سفن الحاويات بنسبة 40%.

مع هذه الطبيعة الخاصة لعمق الغاطس في قناة بنما، ارتفعت الحمولات بنسب تراوحت بين 5% وأقل من 1%، وقفزة وحيدة عام 2017 سجلت 22%. أما الاستثناء في النمو شهدته حمولات السنة المالية 2013 و2014 و 2016، التي انخفضت بواقع 3 درجات مئوية عن الأعوام السابقة وسجلت 320 مليون و326 مليون طن عامي 2013 و2014 على التوالي، بعد أن كانت 333 مليون طن و322 مليون طن و300 مليون طن في الأعوام 2012 و2011 و2010 على التوالي. ثم تلى الانخفاض صعود هادئ بنسبة 4% عام 2015 لتسجل الحمولات 340 مليون و800 ألف طن عام 2015، لكن سرعان ما انخفضت مرة أخرى عام 2016 لتسجل 330 مليون و700 ألف طن، وكان هذا