



**تعظيم الاستفادة من محور قناة السويس كمركز صناعي وتجاري  
ولوجيستي عالمي في ضوء التجارب العالمية  
” دراسة مقارنة ”**

إعداد

د. أحمد عيد إبراهيم

مدرس الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة كفر الشيخ

[drahmedeidaboелеla@gmail.com](mailto:drahmedeidaboелеla@gmail.com)

المجلة العلمية للدراسات والبحوث المالية والتجارية

كلية التجارة – جامعة دمياط

المجلد الرابع - العدد الأول – الجزء الرابع - يناير ٢٠٢٣

التوثيق المقترح وفقاً لنظام APA:

إبراهيم، أحمد عيد (٢٠٢٣). تعظيم الاستفادة من محور قناة السويس كمركز صناعي وتجاري  
ولوجيستي عالمي في ضوء التجارب العالمية: دراسة مقارنة. المجلة العلمية للدراسات والبحوث  
المالية والتجارية، كلية التجارة، جامعة دمياط، ٤(١)، ٣٦١-٣٩٩.

رابط المجلة: <https://cfdj.journals.ekb.eg/>

## تعظيم الاستفادة من محور قناة السويس كمركز صناعي وتجاري ولوجيستي عالمي في ضوء التجارب العالمية " دراسة مقارنة"

د. أحمد عيد إبراهيم

### ملخص البحث:

يمثل مشروع تنمية محور قناة السويس محورا مستداما يتنافس عالميا في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة حيث يتوافر به امكانيات جذب للعديد من المجالات والأنشطة الأكثر نموا في العالم مثل النقل واللوجستيات، والسياحة، والطاقة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، وتسعى الدولة المصرية لتعظيم الاستفادة من إقليم قناة السويس ليصبح قاطرة لتنمية الاقتصاد المصري وربطه بالاقتصاد العالمي حيث تعد قناة السويس من أهم الممرات الملاحية في العالم وتحل أهمية كبرى على المستوى العالمي إذ تمثل حلقة الربط بين ثلاثة قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا، لكن هناك امكانيات اقتصادية غير مستغلة لابد من تعظيم الاستفادة منها بخلق قيمة مضافة لمرور السفن بالقناة، لذلك فإن انشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع تنمية محور قناة السويس يعد نقطة انطلاق تنموية تساهم في توليد الدخل والتشغيل وإعادة توزيع السكان وغيرها من الآثار الاقتصادية، ويهدف البحث إلى تحديد مقومات نجاح المناطق اللوجستية في العالم من خلال استعراض التجارب العالمية الناجحة وبالأخص تجربتي منطقتي جبل علي وميناء سنغافورة كدراسة مقارنة لاستخلاص مجموعة من الدروس المستفادة وعوامل نجاح المناطق اللوجستية واقتراح خيارات للتغلب على المعوقات التي تواجه الإقليم والحد من الآثار السلبية للتحويلات السياسية والاقتصادية العالمية، ومن ثم يستنتج البحث أنه بالرغم من وجود معوقات إلا إن مقومات المكان تدعم اقامة مشروعات لوجستية متكاملة.

### ١- الإطار العام للبحث:

#### ١-١ مقدمة:

تتمتع منطقة قناة السويس بموقع استثنائي فريد لا نظير له في ملتقى قارات وأسواق وخطوط التجارة العالمية، ولم تستغل مصر الموقع كما ينبغي لكن تبقى المنطقة ذات وضعية خاصة باعتبارها منطقة استراتيجية تتميز بانخفاض نفقات النقل والتأمين بينها وبين الأسواق الرئيسية في العالم، كما أن وجود مناطق تجارة حرة بين مصر وكل من دول الاتحاد الأوروبي والدول العربية يعفى السلع المنتجة فيها والتي تتضمن النسب المطلوبة من المكونات المصرية، من الرسوم الجمركية عند دخول تلك الأسواق، كما أقامت مصر منطقة تجارة حرة مع ٦٢ دولة إفريقية في التجمعات الاقتصادية (سادك) و(الكوميسا) وشرق إفريقيا الأمر الذي يرشحها لاستقطاب استثمارات صناعية من البلدان المصدرة لهذا النوع من الاستثمارات، وبالذات من مناطق الأطراف في العالم: مثل اليابان، والصين، وكوريا، والشرق الأقصى، والأميركتين.

وطبقاً لمؤشر الربط البحري Liner shipping connectivity index لمنظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) تحتل مصر المرتبة ١٢ من بين ١٥٧ دولة ويقيس مؤشر الربط البحري القدرة التنافسية لنظام النقل البحري استناداً إلى شبكة وجودة الخدمات التي تقدمها الموانئ للحاويات، وقد احتلت المغرب المرتبة الأولى إفريقياً على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ٢٠٢٠ حيث احتل ميناء طنجة المتوسط صدارة أفضل الموانئ الإفريقية خلال ٢٠٢٠ بناءً على قياس ربط البواخر ووصولها وأجال التعامل مع الحاويات متقدماً على مصر التي حلت ثانياً بينما احتل ميناء شنغهاي في الصين المرتبة الأولى عالمياً، واكتسب المغرب هذه المكانة في إفريقيا بفضل ميناء طنجة المتوسط الذي مكّنه من الاستفادة من موقعه الجغرافي على مضيق جبل طارق الذي يعتبر إحدى الحلقات الرئيسية لشبكة النقل البحري في العالم، وهي مالا جابا وبينما ومضيق جبل طارق وقناة السويس. وبفضل هذا الميناء الضخم انتقل تنقيط المغرب على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة للأونكتاد من ١٠ نقاط في ٢٠٠٧ إلى ٧٠ نقطة في ٢٠٢٠، وتجدر الإشارة إلى أن مصر بدورها أحرزت تقدماً ملموساً خلال نفس الفترة، إذ رفعت معدل تنقيطها من نحو ٤٠ إلى ٦٧ نقطة مستفيدة من ديناميكية قناة السويس وموقعها الاستراتيجي، وعلى المستوى العالمي تصدرت النور الآسيوية الصاعدة المراتب الخمسة الأولى عالمياً، تتقدمها الصين تليها سنغافورة ثم كوريا الجنوبية وهونج كونج وماليزيا، الشيء الذي يعكس تحول مركز ثقل التجارة والملاحة التجارية العالمية، أما القوى الاقتصادية التقليدية الغربية فجاءت في الترتيب خلف القوى الآسيوية الصاعدة، تصدرها هولندا في المرتبة السادسة عالمياً تليها ألمانيا في المرتبة السابعة فالولايات المتحدة ثم بريطانيا. وعلى الصعيد العربي تصدرت دولة الإمارات العربية الترتيب متبوعة بالمغرب، وشرعت الأونكتاد في إصدار مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في ٢٠٠٤، وذلك اعتماداً على معطيات الجداول الزمنية للأسطول العالمي للنقل البحري بالحاويات، وقياس الخيارات المتاحة لربط كل بلد بالأسواق الخارجية من خلال شبكة خطوط النقل البحري المنتظمة التي تعبر موانئه. ويرتكز المؤشر على خمسة عناصر هي: عدد السفن المستخدمة الذاهبة إلى موانئ كل بلد والعائدة منها، وطاقة حمولتها المتراكمة من الحاويات، وعدد الشركات التي تقدم خدمات منتظمة في تلك الموانئ، وعدد الخدمات وحجم أكبر السفن التي يمكنها استقبالها. ومن جانب آخر، وبسبب جائحة كورونا فقد تراجع أعداد السفن التي تتردد الموانئ العالمية، بل وأجبرت على البقاء على المخطاف لمدة أسبوعين كاملين قبل دخولها لأي ميناء. وشهد النصف الأول من عام ٢٠٢٠ تراجعاً في حركة سفن الحاويات وبنسبة ٦٪ على أساس سنوي فيما تراجعت نسبة حركة سفن الصب إلى ١٠٪ في حين كانت سفن الدرجة هي المتضرر الأكبر من الجائحة، حيث بلغت نسبة التراجع في حركتها بين الموانئ إلى ٢٣٪ على أساس سنوي.

لقد شهد النقل البحري العالمي بين مطلع شهر فبراير وحتى نهاية شهر مايو ٢٠٢٠ تراجعاً كبيراً بسبب جائحة كورونا، ووصلت نسبة التراجع إلى ١٥٪ بالمقارنة مع الفترة نفسها عن العام ٢٠١٩. وبشيء من التفصيل فقد توقفت ٤٠٢ سفينة حاويات تماماً عن العمل Laid up وبحمولة إجمالية بلغت ٢,٤٦ مليون حاوية نمطية مع بداية شهر مارس ٢٠٢٠، لتزداد هذه الأرقام في منتصف شهر مايو إلى ٥٢٤ سفينة خاملة Laid up وبحمولة إجمالية بلغت ٢,٦٥ مليون حاوية نمطية، وهو ما يشكل أكثر من ١٢,٥٪ من حجم الأسطول العالمي لنقل الحاويات بحراً وبزيادة بلغت أكثر من ٧,٧٪ عن العام ٢٠١٩، تبعه إلغاء أكثر من ثلث الرحلات المجدولة بين موانئ شرق وجنوب شرق آسيا وموانئ شمال غرب أوروبا والبحر المتوسط، وإلغاء أكثر من ٥٩٪ من الرحلات المجدولة بين موانئ شرق وجنوب شرق آسيا وموانئ قارة أمريكا الجنوبية<sup>١</sup>.

من جانب آخر، ووفقاً للإحصائيات الرسمية الصادرة عن هيئة قناة السويس، فإن إجمالي عدد سفن الحاويات التي عبرت المجرى الملاحي خلال العام ٢٠٢٠ بلغت ١٨٨٢٩ سفينة منها ٤٧١٠ سفينة حاويات، في مقابل عبور ١٨٨٨٠ سفينة منها ٥٣٧٥ سفينة حاوية خلال العام ٢٠١٩، وبالتالي فإن هذه الإحصائيات تؤكد أن عبور السفن خلال قناة السويس لم يتأثر كثيراً بالجائحة. وبالرغم من تراجع أعداد سفن الحاويات العابرة للقناة خلال العام ٢٠٢٠ إلا أنها لا زالت تحتل المركز الأول بين كل أنواع السفن التي تعبر هذا المجرى الملاحي المهم.

أما من منظور أحجام السفن العابرة للقناة فإنه بحلول الأسبوع الأخير من شهر أبريل ٢٠٢٠ عبرت القناة في اتجاه البحر المتوسط وموانئ غرب أوروبا أكبر سفينة لنقل الحاويات في العالم HMM Algeciras والتابعة للعمالق الكوري، والتي صُممت لتحمل أكثر من ٢٣,٧٥٦ حاوية نمطية وبوزن ٢٣٤٠٠٠ طن. كما عبرت في الثالث والعشرين من أكتوبر وفي اتجاه الشرق الأقصى السفينة CMA CGM Jacques Saadé كأول سفينة حاويات في العالم من الحجم الكبير وتعمل بالغاز الطبيعي، وهي سفينة من بين ٨ سفن كان قد تعاقد العمالق الفرنسي على اقتنائها، وقد أوضح الجهاز المركزي للتعينة العامة والإحصاء في جمهورية مصر العربية أن قيمة إيرادات قناة السويس بلغت ٥٧٥,٢ مليار جنيه في آخر ١٠ سنوات، يُذكر أن أعلى إيراد حققته القناة في تاريخها كان في نهاية العام ٢٠١٩ بمبلغ إجمالي وصل إلى ٥,٨ مليار دولار مقارنة مع ٥,٣ و ٥,٧ مليار دولار تم تحصيلهما خلال عامي ٢٠١٧ و ٢٠١٨ على التوالي<sup>٢</sup>.

## ٢-١ المشكلة البحثية:

تواجه قناة السويس العديد من التحديات والمنافسة العالمية والآثار السلبية لبعض التحولات السياسية والاقتصادية التي تفرض على قناة السويس إنتاج مزايا جاذبة لعبور التجارة العالمية مثل كفاءة الخدمة ومنافسة الأسعار والتجاوب المرن مع المتغيرات

<sup>1</sup> Review of Maritime Transport 2021, UNCTAD/RMT/2021(18Nov 2021)

<sup>2</sup>www.capmas.gov.eg ٢٠٢٠،٢٠٢٢،٢٠٢١ النشرة السنوية للتجارة البينية

الاقتصادية والسياسية، وتستطيع القناة أن تحقق مكاسب اقتصادية متصاعدة على مستويين: الأول هو الاستمرار في أداء دور الطريق التجاري الدولي الأوفر تكلفة والأقصر زمناً والأكثر كفاءة وأمان بما يسهم في سرعة تدفقات التجارة، والثاني هو خلق مناطق لوجستية واقتصادية تتبادل التعاون والأنشطة الاقتصادية مع المجرى الملاحي، وبما أن القناة حالياً تواجه منافسة من مشروعات وأنشطة بديلة فإن هذا يعد أقوى حافز للبحث عن فرص جديدة لتنمية محور قناة السويس لتلافي الآثار السلبية لهذه المنافسات. وفي هذا الإطار يمكن طرح عدد من التساؤلات:

- ما هي السمات الاقتصادية والأبعاد المكانية لمشروع تنمية محور قناة السويس؟
- ماهي المشروعات المطروحة لتنمية محور قناة السويس؟
- ما هي تجارب الناجحة للدول في إنشاء مناطق لوجستية وأهم مقومات النجاح؟
- ما هي التحديات والفرص المحتملة لهذا المشروع؟
- ما هي الاجراءات والآليات المقترحة لتحويل محور قناة السويس إلى مركز لوجستي عالمي؟

### ٣-١ فرضية البحث:

تتمثل فرضية البحث في أنه " يؤدي استغلال الامكانيات الاقتصادية الكامنة في منطقة قناة السويس وغير المستغلة إلى تعظيم الاستفادة من محور قناة السويس كمركز تجاري ولوجيستي عالمي بالاستفادة من التجارب العالمية الناجحة "

### ٤-١ أهمية البحث:

تتبع أهمية هذا البحث من أهمية ودقة إشكالية هذا البحث والتي تتمثل في بيان أثر انعكاسات التحولات الاقتصادية والسياسية والتغيرات في الخريطة التجارية العالمية على اقليم قناة السويس والاقتصاد المصري بصفة عامة.

كما تتمثل أهمية البحث في كيفية الاستفادة من الموقع الجغرافي المتميز لقناة السويس عن طريق تطوير وتنمية محور قناة السويس بما يعمل على توليد قيمة مضافة بدلاً من الاكتفاء بتحصيل رسوم المرور فقط للسفن العابرة، وضرورة اتخاذ خطوات جادة نحو تنمية محور قناة السويس والاستفادة من التجارب الدولية، مما ينعكس على الاقتصاد القومي المصري وعملية التنمية الاقتصادية في مصر. حيث أن الخدمات اللوجستية والملاحية المقدمة من الموانئ الواقعة على محور قناة السويس للسفن والبضائع تؤثر على الاقتصاد القومي المصري تأثيراً إيجابياً بما يدعم عملية التنمية. كما تؤثر الخدمات اللوجستية المقدمة من ميناء سنغافورة تأثيراً إيجابياً على الاقتصاد السنغافوري.

ومن هنا جاء الدافع وراء إعداد هذا البحث لإبراز أهمية محور قناة السويس ودوره الكبير في الاقتصاد المصري، ولتوضيح تأثير التحولات السياسية والاقتصادية العالمية الجديدة على فرص التنمية بإقليم قناة السويس مقارنة بالمراكز الإقليمية المنافسة وما يستتبع ذلك من إجراءات يجب اتخاذها لكي تضمن الاستمرار في المنافسة واقتناص الفرص المتاحة أمام هذه المنطقة.

#### ٥-١ الهدف من البحث:

يهدف هذا البحث إلي:

- تقييم الوضع الحالي لإقليم قناة السويس والتعرف على أهم التحديات العالمية والإقليمية التي تواجهه
- تقييم النتائج والآثار المترتبة على التحولات الاقتصادية والسياسية العالمية الجديدة والتغيرات في الخريطة التجارية العالمية.
- التعرف على المكاسب المحتملة للوضع التنافسي العالمي الجديد وشروط تحقق هذه المكاسب.
- التعرف على الإجراءات المقترحة لتنمية محور قناة السويس وما يستتبع ذلك من إجراءات يجب على الحكومة اتخاذها لكي تتمكن من اقتناص الفرص المتاحة والتغلب على التحديات.

#### ٦-١ منهجية البحث:

استخدم الباحث المنهج الاستقرائي لاستقراء العلاقات والاتجاهات ودراسة وتحليل الجوانب الاقتصادية لتنمية محور قناة السويس كمركز تجاري ولوجيستي عالمي وكذلك العلاقات المتشابهة، والتعرف على الآثار المحتملة للمشروع حيث يتم في البداية ملاحظة وتحديد المشكلة ( وهي التحديات والمنافسة العالمية والآثار السلبية لبعض التحولات السياسية والاقتصادية) ثم تجميع البيانات حول المؤشرات المختلفة المتعلقة بمتغيرات إشكالية الدراسة (حيث تم تجميع بيانات حول عدد وأحجام السفن العابرة والإيرادات والعمالة وكذلك حجم الاستثمار ومؤشر الربط البحري وغيره من المؤشرات الاقتصادية المتعلقة بالإشكالية) ثم تحليل البيانات وتصنيفها إلى مجموعات مختلفة لخدمة أهداف الدراسة، كما تم وضع الفرضية المتعلقة بالظاهرة واختبارها من خلال أساليب التحليل والقياس المقارن بواسطة منهج دراسة الحالة.

وبما أن هناك عدد من التجارب الدولية الناجحة لذا فسوف يأتي استخدام منهج دراسة الحالة نظراً لاعتماده على أسلوب المقارنة كأحد أكثر الأساليب استخداماً في ضوء هذا المنهج وهو ما يتيح للباحث دراسة التجارب العالمية الناجحة لبعض الدول كحالة مقارنة ينبغي الاستفادة منها ومقارنتها بالنتائج التي تحدث في الحالة المصرية من ناحية، ومقارنة النتائج قبل وبعد تنفيذ المشروع من ناحية أخرى.

## ٧-١ الدراسات السابقة:

المسار الذي اتخذته الدراسة الحالية لعرض الدراسات السابقة هو عرض زمني للدراسات المتخصصة التي تناولت قناة السويس والاستفادة من المنطقة المحيطة بها وظاهرة المناطق اللوجستية وتطوير الموانئ وكذلك مشروع تنمية محور قناة السويس والتجارة البحرية وأثر المستجدات على التجارة البحرية عامة وعلى قناة السويس خاصة سواء في صورة تقارير أو دراسات متخصصة، ولقد تعددت الدراسات في هذا السياق على النحو الآتي:

### ١-٧-١ الدراسات العربية السابقة:

- دراسة (سارة الجزار، ٢٠٢١) بعنوان "تعظيم الاستفادة من قناة السويس والمنطقة الاقتصادية لها" تناولت الدراسة الطرق البحرية المنافسة لقناة السويس وتحليل الوضع الحالي للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وآليات تعظيم الاستفادة من قناة السويس والمنطقة الاقتصادية. وتوصلت الدراسة إلى ضرورة إعادة النظر في قيمة الرسوم المدفوعة من السفن وإعادة تقييمها وإلى ضرورة التوسع في إقامة محطات الخدمات البحرية التي تخدم السفن العابرة لقناة السويس.

- دراسة (نسرین نور الدين حسن، ٢٠١٩) بعنوان "قناة السويس في مصر... بين الواقع والمأمول" تناولت الدراسة أهمية قناة السويس في مصر وأهم خصائصها ومزايا منطقة قناة السويس وأهم التهديدات التي تواجهها قناة السويس، ودور قناة السويس الجديدة في إنهاء هذه التهديدات. والاستراتيجية العامة لتعزيز التنافسية للموانئ البحرية. ومشروع قناة السويس الجديدة وأهم أهدافه، وتوصلت الدراسة إلى أن مشروع قناة السويس الجديدة قد ساهم في تعظيم القدرات التنافسية للقناة وتميزها على القنوات المماثلة ورفع من درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي نتيجة زيادة معدلات الأمان الملاحي أثناء مرور السفن، وبتحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في قناة السويس وزيادتها بنسبة ٥٠٪ من طول المجرى الملاحي حيث أصبحت القناة تسمح بالعبور المباشر لمتوسط عدد ٤٩ سفينة في المتوسط يوميا في كلا الاتجاهين دون توقف وقل زمن عبور جميع السفن للقناة إلى ١١ ساعة بدلا من ١٨ ساعة، وكذلك قل زمن انتظار السفن بالمجرى الملاحي من ١١ ساعة حتى ٣ ساعات وهو ما انعكس على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لمالك السفن، كما سمحت القناة الجديدة بعبور السفن ذات غاطس حتى ٦٦ قدم في جميع أجزاء القناة هذا الأمر أدى إلى قدرة القناة على استيعاب عدد ضخم من السفن المارة بها

- دراسة (أيمن نبيل سليمان، ٢٠١٦) بعنوان "تنمية محور قناة السويس وانعكاسه على الاقتصاد القومي المصري" تناولت الدراسة أهمية الموانئ الواقعة على محور قناة السويس وبالأخص ميناء شرق بورسعيد، كما تناولت الدراسة تصنيف مصر وفقاً لمؤشرات التنمية الحديثة وأهمية استغلال الموقع الجغرافي المتميز لقناة السويس وذلك عن طريق تنمية الأراضي على ضفتي القناة بتقديم الخدمات اللوجستية والملاحية الحديثة، كما تناولت بعض التجارب العالمية في مجال تنمية الموانئ وتقديم الخدمات الملاحية واللوجستية الحديثة، وتوصلت الدراسة إلى ضرورة العمل على تحسين البنية الأساسية لتداول البضائع بأنواعها للموانئ وذلك باستخدام المعدات التكنولوجية الحديثة في تداول

الحاويات والبضائع، وتوفيرها بأسعار منافسة لجذب حركة التجارة العابرة التي تسعى وراء جودة الخدمة المقدمة والسعر المنافس، بالإضافة إلى جذب خطوط الشحن العالمية الناقلة لحركة التجارة العالمية. كما توصلت الدراسة إلى ضرورة ضخ الاستثمارات في البنية التحتية للنقل والتخزين واللوجستيات وذلك لجذب الشركات العاملة في مجالات الخدمات اللوجستية المختلفة. مع التوصية بإنشاء المناطق الحرة والتي تهدف إلى التصنيع من أجل التصدير وتقديم حزمة من التسهيلات والحوافز لجذب الشركات متعددة الجنسيات.

- دراسة (مصطفى كامل خليل، ٢٠١١) بعنوان "الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية شرق قناة السويس" تناولت الدراسة قناة السويس وخصائصها وكيفية إقامة مراكز للخدمات اللوجستية ومشروع إقامة منطقة اقتصادية لقناة السويس وكيفية الاستفادة من المنطقة الاقتصادية، وتوصلت الدراسة إلى أن ترتيب مصر في تطوير مؤشر الخدمات اللوجستية وتقرير التنافسية متأخراً على الرغم من الموقع الجغرافي والمزايا الأخرى، كما توصلت الدراسة إلى ضرورة التخطيط لخلق بنية أساسية لتكنولوجيا المعلومات وتوفير مناخ جاذب للاستثمارات لجذب الشركات العالمية.

- دراسة (وائل فوزى محمد، ٢٠٠٨) بعنوان "التجربة المصرية في مشروعات B.O.O.T ودور البنوك في تمويلها مع التطبيق على قطاع النقل البحري الموانئ التخصصية"، تناولت الدراسة تقييم التجربة المصرية في مشروعات الـ T.O.O.B في القطاعات المختلفة، مع التركيز على تجربة مصر في قطاع النقل البحري والتطبيق على تجربة إنشاء ميناء شمال العين السخنة. وقد توصلت الدراسة إلى نتيجة مفادها أن تجربة تطبيق مشروعات الـ T.O.O.B اتسمت بالفاعلية على الصعيد الخارجي وبالحدودية على الصعيد الداخلي.

- دراسة (الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨) بعنوان "استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية: إقليم قناة السويس" تناولت الدراسة الملامح العامة والأبعاد المكانية للتنمية بمصر والأهداف العامة للاستراتيجية المكانية القومية والإطار الإقليمي لتنمية محافظات إقليم قناة السويس وخطط تنمية محافظات إقليم قناة السويس (بورسعيد-الاسماعيلية-السويس-شمال سيناء-جنوب سيناء-الشرقية) وقد توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج تم طرحها في صورة عدد من المشروعات لكل محافظة من محافظات الإقليم ارتكازاً على مواردها الطبيعية والبشرية وميزاتها التنافسية.

- دراسة (السيد حسين جلال، ١٩٨٦) بعنوان "قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة: ١٨٦٩-١٩٨٥" تناولت الدراسة الممرات الملاحية المنافسة والبديلة لقناة السويس، وكذلك خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأثرها على قناة السويس، وخطوط أنابيب البترول وتناولت الدراسة مقارنة قناة السويس بكل هذه الطرق. وقد توصلت الدراسة إلى أنه رغم وجود الطرق البديلة والمنافسة إلا أنها لا تمتلك مقومات طبيعية وهبها الله لها تؤكد تفوقها واستمراريتها في خدمة النقل البحري والتجارة العالمية ورافدا للعملة الصعبة لخزانة الدولة.



١-٧-٢ الدراسات الأجنبية السابقة:

- دراسة (ALEXBANK) عام ٢٠٢١ بعنوان

**"The Suez Canal: Evolution of traffic and current trend in ship movement during the covid-19 pandemic, competitiveness indicators and the role of industrial and infrastructural development projects"**

تناولت الدراسة قناة السويس وتطور حركة المرور فيها وتأثير جائحة كورونا (كوفيد - ١٩) على الاتجاه الحالي لحركة السفن من خلال استعراض مؤشرات التنافسية العالمية كما تطرقت الدراسة إلى دور المشاريع الصناعية وتطوير البنية التحتية.

وتوصلت الدراسة إلى أن قناة السويس قد اجتازت فترة جائحة كورونا وتمكنت من التغلب على تداعيات تلك الجائحة على حركة التجارة الدولية بنجاح ومرونة واحتراف عندما استحدثت تخفيضات وطرحت حزم أسعار جديدة.

- دراسة (Khaled Gaber Abdalla) عام ٢٠٢٠ بعنوان

**"A Comparison Study Between the Suez Canal and the Panama Canal on the International Container Shipping"**

تناولت الدراسة أهمية الموقع بالنسبة للموانئ وتأثيره على إمكانية الوصول وتعزيز تدفقات شحن الحاويات العالمية، كما تناولت الدراسة تأثير القنوات الملاحية على الشحن والخيارات والخطوط الملاحية المتاحة وخطط توسعة الموانئ. وتم اختيار قناتين من أجل هذا الغرض، وهما قناة السويس وقناة بنما بسبب أهمية كل منهما في التجارة البحرية العالمية وموقعهما الاستراتيجي، ومن خلال المقارنة أوضحت الدراسة تأثير قناة السويس وقناة بنما على الشحن الدولي للحاويات.

وتوصلت الدراسة إلى أن قناة السويس توفر مزيد من إمكانية الوصول إلى عدد أكبر من المنافذ والموانئ المحورية المهيمنة أكثر من قناة بنما.

- دراسة (ALEXBANK) عام ٢٠١٨ بعنوان

**"The Suez Canal after the expansion, Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone"**

تناولت الدراسة اتجاهات العبور في قناة السويس بعد توسعة القناة وتصنيف مصر وفقاً لمؤشرات الأداء الدولية فيما يتعلق بالربط البحري والخدمات اللوجستية والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وتوصلت الدراسة إلى نتائج هامة منها حدوث زيادة في مرور السفن سواء على مستوى العدد أو الحمولة بقناة السويس نتيجة التوسعات كما أن مؤشرات

مصر فيما يتعلق بالاتصال والربط في تنامي خاصة مع التوسعات الأخيرة وكذلك الأمر بالنسبة لتحسن الخدمات اللوجستية.

- دراسة (Marwa Tarek and Khaled EL Sakty) عام ٢٠١٤ بعنوان

### "Transportation Sustainable Development in Egypt: A case Study of New Suez Canal Project"

تناولت الدراسة مفهوم وأهمية التنمية المستدامة لتلبية الاحتياجات المستقبلية والمشاريع الضخمة الجديدة التي بدأت الحكومة في تنفيذها مثل مشروع قناة السويس الجديدة، واستخدمت مصطلح النقل المستدام (ST) لوصف وسائل النقل وأنظمة تخطيط النقل التي تتفق مع الاهتمامات الأوسع للاستدامة، وأوضحت الدراسة دور النقل المستدام وفعاليتيه في دعم حركة البضائع لدعم الازدهار الاقتصادي للأجيال القادمة.

وتوصلت الدراسة من خلال عدد من المؤشرات البيئية والاقتصادية والاجتماعية إلى أن مشروع قناة السويس الجديدة يتجه نحو تحقيق التنمية المستدامة في مجال النقل ويدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويقلل من التأثير البيئي السلبي.

- دراسة (Khaled EL Sakty) عام ٢٠١٣ بعنوان

### "Suez Canal Logistics Hub : Competition and Challenges"

تناولت الدراسة محور قناة السويس والخدمات اللوجستية وخصائصها وكيفية إقامة مراكز للخدمات اللوجستية والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وكيفية الاستفادة من المنطقة الاقتصادية في دعم حركة البضائع وتحقيق التنمية الاقتصادية والتغلب على التحديات ومواجهة المنافسة،

وتوصلت الدراسة من خلال عدد من المؤشرات الاقتصادية ذات الصلة بالاتصال والربط البحري إلى أن مشروع محور قناة السويس يدعم التنمية الاقتصادية.

## ٨-١ الفجوة البحثية والتعليق على الدراسات السابقة:

جاء تحليل الفجوة البحثية بمثابة الأداة التي تساعد الباحث على مقارنة النتائج التي توصلت إليها البحوث السابقة التي بحثت في تنمية محور قناة السويس مع النتائج المتوقعة التوصل إليها في البحث الحالي.

وقد قام الباحث بتحديد الفجوة البحثية من خلال استعراض البحوث والدراسات السابقة التي تناولت أهمية قناة السويس وخصائصها ومزايا منطقة قناة السويس والملاح العامة والأبعاد المكانية للتنمية بمصر والأهداف العامة للاستراتيجية المكانية القومية والإطار الإقليمي لتنمية محافظات إقليم قناة السويس وخطط تنمية محافظات إقليم قناة السويس وأهم التهديدات والطرق البديلة والمنافسة التي تواجهها قناة السويس ومشروع قناة السويس الجديدة ودورها في إنهاء هذه التهديدات والاستراتيجية العامة لتعزيز التنافسية للموانئ البحرية وأهمية الموانئ الواقعة على محور قناة السويس.

ويسعى الباحث من خلال هذه الدراسة الحالية إلى توضيح التجارب العملية السابقة وكذلك التجارب العالمية والتي تم دراستها للاستفادة منها ومقارنتها بالنتائج التي تحدث في الحالة المصرية وتطبيق تلك النتائج على مشروع محور قناة السويس كمركز تجاري ولوجيستي عالمي لتحديد ما يصلح منها وتعظيم الاستفادة من الامكانيات الاقتصادية غير المستغلة لخلق قيمة مضافة لمرور السفن بالقناة، لذلك فإن انشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع تنمية محور قناة السويس والتغلب على التغيرات في الخريطة التجارية العالمية وتداعياتها على اقليم قناة السويس والاقتصاد المصري هو ما نسعى إلى توضيحه في ذلك البحث من وجهة نظر الباحث و وبذلك يكون قد توصل الباحث إلى ما يمكن أن يتوصل إليه بحثه من نتائج تسد هذه الفجوة.

### ٩-١ الخطة البحثية:

تشمل الخطة البحثية عدة نقاط حيث يتناول البحث العناصر التالية بالإضافة للملخص:  
- الإطار العام للبحث: المقدمة، المشكلة البحثية، الفرضية، الهدف من البحث، أهمية ومنهجية البحث والدراسات السابقة والخطة البحثية.

- الاطار التطبيقي للبحث: أهمية قناة السويس والنقل البحري وأهمية اقامة المناطق اللوجستية والاثار الاقتصادية لمحور تنمية قناة السويس، المستجدات العالمية والتحديات، دراسة تجارب بعض الدول في انشاء مناطق لوجستية واستخلاص مقومات نجاح هذه المناطق والدروس المستفادة.

-النتائج والتوصيات

### ٢- أهمية النقل البحري والمناطق اللوجستية:

المناطق اللوجستية هي مناطق خدمات متكاملة تخدم التخزين والأنشطة الأخرى المكملة لها لضمان سلامة المنتجات ووصولها للمستهلك بجودة عالية وتشتمل على مخازن مغلقة، ساحات تخزين مفتوحة ومجهزة، مخازن تجفيد، أنشطة الفرز والتعبئة والتغليف، أنشطة تجارة الجملة ونصف الجملة، مركز منافذ بيع للمصانع المجاورة<sup>٣</sup>.

وترجع الأهمية المتزايدة للنقل البحري الذي يستوعب حوالي ٩٨٪ من حجم التجارة العالمية إلى رخص تكلفته مقارنة بأنواع النقل الأخرى ولذلك نجد أن معظم تجارة العالم تنقل بحراً، ويتمثل الفرق الأساسي بين الدول المتقدمة والنامية في النقل البحري في الخدمات اللوجستية التي تقدمها وتحقيق قيمة مضافة تمثل ٤٠٪ من تكلفة المنتج النهائي، هذه الخدمات اللوجستية ساهمت في خفض سعر السلعة ومن ثم تعد كفاءة تقديم الخدمات اللوجستية أمر ذو أهمية حيوية في تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصاد. وتتزايد الأهمية النسبية لمساهمة الخدمات اللوجستية في توليد الناتج المحلي

<sup>٣</sup> مصطفى كامل خليل (٢٠١١)، الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية شرق قناة السويس، ص ٢٣

الإجمالي في الدول المتقدمة عنها في الدول النامية حيث استطاعت الدول المتقدمة أن تنافس الدول النامية لتعوض ارتفاع أجر العامل لديه<sup>٤</sup>

مما سبق يتضح أن صناعة اللوجستيات تعد إحدى أهم عناصر التطور الاقتصادي لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة، وتعرف في مجال النقل والتجارة بالتسهيلات والإمكانات المادية والبشرية والتنظيمية والتكنولوجية التي يمكن من خلالها تحقيق نقل آمن وسليم للبضائع في أقصر وقت ممكن وأقل تكلفة وفي المواعيد المحددة مع الاستفادة من مرور البضائع بتحقيق القيمة المضافة بإنشاء مناطق لوجستية تقوم بأعمال التخزين والتجميع والتغليف والتعبئة والذي يمكن أن يترتب عليها إقامة بعض الصناعات الخفيفة التي تقوم على الموارد الطبيعية الموجودة بالقرب من هذه المناطق، ومما سبق يمكن توضيح بعض الفوائد من جراء إنشاء المناطق اللوجستية وتشمل<sup>٥</sup>:

- المساعدة في تحسين موقف ميزان المدفوعات.
- تقديم آلية جيدة للتكامل الاقتصادي بين الدول وربط الموانئ القريبة من المناطق اللوجستية
- المساعدة في تنمية الموارد البشرية.
- خلق تنمية اقتصادية متكاملة ودفع عجلة النمو.
- خفض تكلفة الإنتاج والاستفادة من المناطق الجغرافية التي تربط بين الدول.
- تشجيع التعاون الداخلي والتوسع الاقتصادي.
- تشجيع الحركة التجارية والاستثمارية وخلق فرص ووظائف جديدة عن طريق تشجيع الأنشطة التجارية والصناعية المرتبطة بالخدمات اللوجستية.
- الفوائد التي تعود على المستثمرين وزيادة أرباحهم.

### ٣- إقليم قناة السويس

يضم إقليم قناة السويس محافظات بورسعيد، الإسماعيلية، السويس، شمال سيناء، جنوب سيناء والشرقية بمساحة إجمالية ٨٠٥٨٨,٧٣ كم<sup>٢</sup> (١٩,١٨ مليون فدان) تمثل نحو ٧,٩٨% من مساحة الجمهورية، ويقطن به نحو ١١٪ من إجمالي سكان الجمهورية، ويشغل إقليم قناة السويس الجزء الشمالي الشرقي للجمهورية، ويعتبر مدخل مصر الشرقي، ويضم الإقليم منطقتين لهما أهمية استراتيجية كبيرة هما منطقة قناة السويس ذات الأهمية الدولية فتربط الشمال بالجنوب (البحر المتوسط بالبحر الأحمر) ومنطقة شبه جزيرة سيناء

<sup>4</sup> World Bank (2014), "The Logistics Performance Index and Its Indicators 2014"

<sup>٥</sup> وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الخطة القومية لمضاعفة الدخل، إطار استراتيجي لفترة عشر سنوات ٢٠١٢-٢٠٢٢، لجنة التخطيط، يونيو ٢٠١٢

ذات الأهمية الاستراتيجية والتاريخية<sup>٦</sup>. ويتكون الهيكل الإداري لإقليم قناة السويس من ٦ محافظات هي: (بورسعيد، الإسماعيلية، السويس، شمال سيناء، جنوب سيناء، الشرقية) وتحليل استخدامات الأراضي بإقليم قناة السويس يتضح أن الأراضي الصحراوية تشغل المسطح الأكبر حيث تصل مساحتها إلى ٤١٣٩٦ كم<sup>٢</sup> بنسبة ٥١,٤% من إجمالي المساحة الكلية للإقليم، وتليها الأراضي الزراعية بمساحة ١٦٤٢٨,١٣ كم<sup>٢</sup> وبنسبة ٢٠,٤%، ثم الأراضي البور بنسبة ١٨,٦% من إجمالي المساحة الكلية، وتمثل المساحة المأهولة نسبة ٤٨,٦% من المساحة الكلية للإقليم. ويلاحظ أن إقليم قناة السويس يحتل المرتبة الرابعة على مستوى الجمهورية من حيث المساحة حيث يمثل حوالي ٨% من جملة مساحة الجمهورية، وتمثل محافظتي شمال وجنوب سيناء المساحة الأكبر بالإقليم بنسبة ٧٤,٧% من المساحة الكلية وذلك لتضمنهما مساحات صحراوية كبيرة، وتصل الكثافات السكانية الكلية بإقليم قناة السويس إلى ٩٧ نسمة/كم<sup>٢</sup> (٤١ نسمة/فدان)، حيث يحتل المرتبة الثانية من حيث انخفاض الكثافة السكانية الكلية للجمهورية، وباعتبار إقليم قناة السويس أحد أهم الأقاليم الواعدة للاستيعاب المستقبلي للسكان فيلاحظ انخفاض الكثافة الكلية في كافة محافظات الإقليم، باستثناء محافظة الشرقية، كما يلاحظ تقارب كل من الكثافة السكانية الكلية والمأهولة في كل محافظات الإقليم باستثناء محافظتي شمال وجنوب سيناء مما يدل على قدرتهما على الاستيعاب المستقبلي للسكان<sup>٧</sup>.

#### ٤- مشروع تنمية محور قناة السويس

يتضح مما سبق أهمية استغلال وتوظيف الموقع الاستراتيجي لقناة السويس كمعبر للتجارة العالمية في تحويل منطقة القناة إلى مركز عالمي لتقديم الخدمات اللوجستية والصناعية، بهدف إنشاء منطقة لوجستية إقليمية تربط مصر بجميع دول العالم، بما يساعد على إحداث نقلة نوعية للاقتصاد المصري بإشياء مناطق ذات طبيعة اقتصادية خاصة لاستغلال الميزات النسبية لمصر وتحويلها إلى قدرات تنافسية.

وقد أنشئت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس كهيئة عامة تخضع لقانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ وتعديلاته الصادرة بقانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠١٥، ويشمل الأراضي الواقعة في منطقة قناة السويس بمساحة ٤٦٠.٦ كم<sup>٢</sup>، يبدأ من العين السخنة جنوب السويس ثم يمتد إلى محافظة السويس وجنوب محافظة سيناء الجنوبية ثم محافظة الإسماعيلية ومحافظة بورسعيد. وتنقسم المنطقة إلى ٤ مناطق، منها اثنتان: الأولى في العين السخنة، والثانية في شرق بورسعيد، وتم تجهيزها وإعدادها على أن تكونا مناطق متكاملة بحيث يكون بهما ميناء ومنطقة لوجستية ومنطقة صناعية ومنطقة سكنية، وهناك منطقتان أخريان تنمويان الأولى في غرب القنطرة، والثانية في شرق الإسماعيلية. كما تم إنشاء الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، باعتبارها هيئة حكومية

<sup>٦</sup> أحمد عيد إبراهيم، ٢٠١٥ "تحويل المدن المصرية إلى مدن كونية تنافسية وأثره على النمو الاقتصادي والتجارة الدولية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التجارة، جامعة حلوان ص ١٠١

<sup>٧</sup> الهيئة العامة للتخطيط العمراني (٢٠٠٨)، استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية: إقليم قناة السويس ص ٣١

ذات طبيعة خاصة، وتم تعيين أول مجلس إدارة لها في نوفمبر ٢٠١٥، بعد الإعلان عن مشروع محور قناة السويس. وتتمتع الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بقدرٍ من الاستقلالية حيث يقوم مجلس إدارة الهيئة بوضع السياسات واللوائح لتحقيق أهداف المنطقة مثل: معايير التخطيط والإنشاء العمراني، والقواعد المتعلقة بإدارة الموانئ والمطارات وكفاءة تشغيلها، بالإضافة إلى الشروط المتعلقة بتوثيق وتصديق وتقنين وضع العقارات بما يسهم في خلق بيئة أفضل لممارسة الأعمال داعمة لفرص نمو القطاع الخاص وتقوم الأسس التي بنى عليها مشروع تنمية المنطقة على الآتي<sup>٨</sup>:

\* احتياج مصر الشديد لمشروعات عملاقة ذات قيمة اقتصادية استراتيجية لدعم الاقتصاد المصري وتثبيت أركانه وقواعده لتستفيد من عائداته الأجيال الحالية والمستقبلية .

\* استغلال الإمكانات المتاحة والمواقع الاستراتيجية في موانئ المشروع والمناطق الصناعية في تنميتها واستغلال الظهير الجغرافي لها في إنشاء مناطق صناعية ولوجستية تعتمد على استثمار البضائع المارة في القناة في إنشاء هذه الكيانات.

\* التركيز على استثمار جانبي القناة واستنفار طاقة العقل المصري وإبداعاته في استغلال ثروات سيناء من بترول ومواد تعدينية وحديد وأسمنت وذهب وفحم، ومواد الصناعات في البناء والإسكان، وكذلك التركيز على تصنيع الرمال السوداء وتصديرها للخارج.

\* تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والعربية، وجذب أكبر قدر من الاستثمارات للمشاركة في تنفيذ المخطط العام للمنطقة، وخلق رواج اقتصادي بالمنطقة يحول مصر إلى مركز اقتصادي ولوجيستي عالمي يؤثر في حركة التجارة العالمية وزيادة معدل دخل القناة من العملة الصعبة.

\* جعل منطقة قناة السويس مركزاً عالمياً للخدمات البحرية، ومركزاً صناعياً، وأضخم معبر تجاري وخدمي بين قارتي آسيا وإفريقيا. وزيادة التصدير وتنمية التجارة الدولية، وتوسيع نطاق الأنشطة القائمة في المنطقة على مساحة ٢٠٠ كم<sup>٢</sup>، مع زيادة حجم نقل البضائع، وتفعيل دور النقل متعدد الوسائط، وتحسين نمط الحياة ورفع مستوى معيشة المواطن على أرض مصر.

ويضم المشروع سلسلة من المشروعات المتكاملة صناعية وزراعية وسياحية وبنية أساسية، ومشروعات تنموية عمرانية لتأسيس جيل جديد من المدن جاذبة للسكان مما يساهم في إيجاد فرص عمل للشباب. وقد وضعت الحكومة خطة خمسية طموحة (٢٠٢٠-٢٠٢٥) تركز على توطين عدد من الصناعات لخدمة السوق المحلي والتصدير بما يتفق مع استراتيجية وأهداف المنطقة تتمثل أهدافها في الآتي<sup>٩</sup>

- خلق فرص استثمارية جديدة في قطاعات صناعية وبحرية مستهدفة.

<sup>٨</sup> وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية (٢٠١٤)، الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس.  
<sup>٩</sup> وزارة التخطيط والتعاون الدولي (٢٠١٧)، الاستراتيجية القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في مستهل القرن الحادي والعشرين

- توطين الصناعات ذات الأولوية بهدف إحلال الواردات.
- اعتماد سياسة التجمعات الصناعية المتكاملة والعناقيد الصناعية industrial cluster وإنشاء مراكز مالية وتجارية وخدمية.
- الاهتمام بالبنية التحتية للموانئ والمناطق الصناعية طبقاً للمعايير الدولية.
- تعظيم دور المنطقة الاقتصادية كمركز لوجيستي عالمي ومحوري في الملاحة الدولية.

#### ٥- المناطق التنموية المتكاملة:

يقصد بالمناطق التنموية المتكاملة إنشاء عدد من المناطق التنموية التي تهدف إلى إقامة أنشطة اقتصادية وإنجاز العديد من المشروعات العملاقة وتوفير منظومة متكاملة من الخدمات للمستثمرين تدعم نمو الشركات وتطورها. وتنظم هيئة الاستثمار عمل المناطق التنموية والمناطق الحرة في مختلف أنحاء الجمهورية، وهي مخصصة لمجالات متعددة من الأعمال والصناعات، ومجهزة باحتياجات المستثمر من بنية تحتية وخدمات.

وتشرف على هذه المناطق شركات تطوير تعمل على تهيئة البنية التحتية وتسهيل أعمال المستثمرين. وبالنظر إلى توصيات مركز الدراسات المستقبلية بمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء نحو صياغة رؤية مستقبلية لمصر " الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠" نلاحظ من خلال تحديد المناطق ذات الأولوية في التنمية أن محور تنمية قناة السويس يحتل المرتبة الأولى<sup>١٠</sup>.

وتهدف المناطق التنموية إلى توزيع مكتسبات التنمية الاقتصادية وخلق فرص عمل من خلال خلق ميزة تنافسية مبنية على التخصص وتوفير منظومة متكاملة من الخدمات للمستثمرين تدعم نمو الشركات وتطورها، كما تساهم في تعزيز مركز مصر التجاري من خلال تسهيل عبور البضائع وتنشيط الحركة الاقتصادية، وتقديم النافذة الاستثمارية في الهيئة العامة للاستثمار خدمات تسجيل وترخيص مبسطة وسريعة للشركات العاملة في المناطق التنموية، ومن بين هذه المناطق التنموية المتكاملة :

- **ميناء العين السخنة:** تم إنشاء وتطوير ميناء السخنة وتحويله لأكبر ميناء محوري على البحر الأحمر والشرق الأوسط لخدمة حركة التجارة بين الشرق والغرب، وتعتبر منطقة السخنة الصناعية من أفضل المواقع العالمية لعمليات الترانزيت، الأمر الذي يساعد على تسهيل حركة الصادرات والواردات. وقد تم تصميم المنطقة لاستيعاب الصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة فضلاً عن المرافق التجارية. كما توجد فرص للتطوير العقاري وبناء المجمعات السكنية. وتشمل الأنشطة ذات الصلة بالنقل البحري وبناء السفن، وخدمات الإصلاح، وتزويد السفن بالوقود، وتكهيّن الحاويات وإعادة تدويرها. وتضم المنطقة منطقة

<sup>١٠</sup> مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠ (الإطار العام) ص ٧

«تيدا» الصينية بالعين السخنة، وهي نموذج للتعاون الاقتصادي والتجاري بين مصر والصين التي ساهمت في تطوير المنطقة وتنمية أكثر من ٧ كم<sup>٢</sup>، بتكلفة ٣٥٠ مليون دولار. **منطقة شرق بورسعيد:** المرحلة الأولى من هذا المشروع عبارة عن رصيف بطول ١٢٠٠م وعرض ٥٠٠م وتقوم شركة قناة السويس لتداول الحاويات بتشغيل المحطة وتوريد الأوناش الجسرية ومعدات التداول ونظم المعلومات والتشغيل، ويجري تطويرها لتصبح مركز إعادة شحن رئيسيا ومركزا لوجستيا متعدد الوسائط، وتقع في المنطقة المتاخمة لميناء شرق بورسعيد بمساحة قدرها ٥,٧٥ كم<sup>٢</sup>. وطبقاً للمخطط العام لهذه المنطقة تم تخصيص ٤٠ كم<sup>٢</sup> من المنطقة للأنشطة التجارية والصناعات المتوسطة والخفيفة. بالإضافة إلى خطط الحكومة المصرية لإنشاء منطقة صناعية تركز على الصناعات الخفيفة والمتوسطة موفرة العديد من فرص العمل. ومن هذه الصناعات المنسوجات وتجميع السيارات والأدوية، كذلك بعض الصناعات الأخرى بغرض التصدير. وقد استطاع ميناء شرق بورسعيد تحقيق رقماً قياسياً لتداول الحاويات بالميناء يصل إلى ٢٢٠ ألف حركة خلال شهر أغسطس ٢٠٢٠، وهو ما لم يسبق تحقيقه منذ افتتاح المحطة، بزيادة بنسبة ١٥,١٪ مقارنة بأغسطس ٢٠١٩، ويوضح الشكل التالي مقترح تطوير ميناء شرق بورسعيد<sup>١١</sup>

- **منطقة شرق الإسماعيلية:** وهي مركز جديد لصناعات التكنولوجيا الفائقة ومؤسسات البحوث العلمية والمؤسسات التعليمية. وتقع منطقة شرق الإسماعيلية على بعد ١٠ كم من شرق قناة السويس، وتغطي مساحة ٧١ كم<sup>٢</sup>. ومع تمديدات الكهرباء وإمدادات المياه، فإن منطقة شرق الإسماعيلية تقدم فرصاً وافرة للصناعات الخفيفة والمتوسطة، ومراكز البحث والتطوير، فضلاً عن الخدمات والمشاريع التجارية. وسيؤدي نفق ربط شرق الإسماعيلية بالبر الرئيسي المصري إلى خفض وقت النقل من الشرق إلى الغرب بدرجة كبيرة ومخطط أن تصبح مدينة الإسماعيلية المركز الإداري للمنطقة، وتستضيف المدينة مجموعات متخصصة لأنشطة البحث والتطوير في مجالات تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والطاقة المتجددة بالإضافة إلى بعض الصناعات الخفيفة مثل الأعمال التجارية الزراعية والمنسوجات. كما سيتم إنشاء منطقة سكنية في كل من القنطرة ومدينة الإسماعيلية الجديدة، ومن المقرر لهما استيعاب أكثر من ٣٥٠.٠٠٠ نسمة.

- **المنطقة الصناعية الروسية:** وقعت موسكو والقاهرة في ٢٠١٨ اتفاقاً لإنشاء منطقة صناعية روسية في مصر تمتد على مساحة ٥,٢٥ كم<sup>٢</sup> وباستثمارات تبلغ ٦,٩ مليار دولار تنفذ على ٣ مراحل لمدة ١٣ عام، بحيث ينتهي تنفيذ المنطقة الصناعية الروسية بالكامل خلال ٢٠٣١ لتمثل منصة للصادرات الروسية وبوابة لدخول المنتجات الروسية إلى أوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط، اعتماداً على موقع المنطقة الاقتصادية في شرق بورسعيد. وتعد هذه المنطقة هي الأولى من نوعها خارج روسيا، وتشهد اقبالا كبيرا من المستثمرين فهناك رغبة لنحو ٣٢ شركة روسية ضخ استثماراً بالمنطقة الصناعية الروسية الجديدة بمصر.

<sup>١١</sup> وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - عرض مخطط مشروع تطوير ميناء شرق بورسعيد



وتشمل المنطقة، مجالات تعاون بين سنغافورة وفيتنام، خاصة في الموانئ وصناعة بناء السفن، كما أن بعض الشركات الهندية أبدت رغبتها في إقامة مشروعات استثمارية بالمنطقة الاقتصادية ويوجد بالمنطقة ١٩٢ شركة بين صناعية وخدمية تعمل بالمنطقة الاقتصادية مثل مصانع ألفا للفيبرجلاس، ومصانع المنتجات الورقية، ومصانع الزجاج والسيراميك والأدوات الصحية ومستلزماتها وغيرها من الصناعات.

#### ٥-١ الأرصفة والموانئ:

- **ميناء السخنة** وهو البوابة الجنوبية لقناة السويس الى دول مجلس التعاون الخليجي وشرق إفريقيا، وقد تم إنشاء رصيف الصب السائل بالحوض الثالث بطول ٤٢٤ متر وإنشاء محطة تداول الحاويات الثانية بإجمالي استثمارات بلغت ١٠مليار جنيه مصري (٥٦٠ مليون دولار) وتجهيز الساحات بأحدث الرافعات المتحركة باستثمارات ١٤٠ مليون جنيه.

- **منطقة شرق بورسعيد**: وتشمل إنشاء ساحات التداول الخلفية لعدد ٥ أرصفة بطول ٥٠٠متر، وإنشاء ستائر جديدة لها وتعميق الغاطس من ١٤ إلى ١٧ م بتكلفة ١,٤ مليار جنيه.

- **ميناء غرب بورسعيد**: وتضم تطوير رصيف عباس بطول ٦٧٠م وعمق ١٧,٥ متر.

- **ميناء العريش**: وقد تم الانتهاء من إعداد المخطط العام لميناء العريش وجار استكمال أعمال تطوير الميناء والأرصفة بالتنسيق مع القوات البحرية المصرية، لإنشاء رصيف بطول ٢٥٠ م وحاجز أمواج بطول ١٢٥٠ م، ورفع كفاءة مباني وإنشاءات ميناء الطور البحري بنسبة ٨٠ % بتكلفة ٢٩ مليون جنيه.

#### ٥-٢ البنية التحتية والمرافق :

لقد تم إنشاء وتجديد ٣ طرق و٤ أنفاق ضمن شبكة الطرق المحيطة للمنطقة الاقتصادية لربطها بالمحاور الاستراتيجية بالدولة، كما تم تنفيذ أعمال تحسين التربة وشبكة الطرق بشرق بورسعيد بتكلفة بلغت ١٢ مليار جنيه، فضلاً عن تنفيذ شبكة الطرق وأعمال المرافق بالقنطرة غرب بتكلفة ١,٢ مليار جنيه. كذلك تم العمل على توفير عمالة مدربة بالمنطقة الاقتصادية، وإنشاء مركز تدريب فني بالتعاون مع الحكومة الصينية بإجمالي استثمارات بلغت ١١٠ مليون جنيه. وفي مجال توفير المياه، تم إنشاء محطة تحلية مياه البحر والخط الناقل بميناء السخنة، كذلك إنشاء شبكة المياه والحريق بغرب القنطرة، وتنفيذ أعمال شبكات توزيع المياه بشرق بورسعيد. وفي مجال الكهرباء، تم إنشاء محطة محولات بمنطقة السخنة، وتنفيذ أعمال شبكة الكهرباء والجهد المتوسط بشرق بورسعيد وتوصيل تيار كهربائي بطاقة ٢٠ ميجا وات غرب القنطرة. أما بالنسبة إلى شبكات الصرف الصحي فقد تم إنشاء شبكة الصرف الصحي والمطر بغرب بورسعيد، وتنفيذ ٤ محطات رفع وشبكات رصف بطول ٥٥ كم بشرق بورسعيد<sup>١٢</sup>.

<sup>12</sup> المنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.sczone.eg obtained from

### ٣-٥ أهم المشروعات الاستراتيجية المتعاقد عليها خلال خطة ٢٠٢٠-٢٠٢٥ :

وقعت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والصندوق السيادي المصري عقد تأسيس شركة "نيرك" لصناعة السكك الحديدية باستثمارات قدرها ١٠ مليار دولار خلال السنوات المقبلة ليقيم على مرحلتين لإنتاج ٣٠٠ عربة سكك حديدية سنويا وتوفير ٢٠٠٠ فرصة عمل ويهدف إلى توظيف صناعة السكك الحديدية في مصر. كما وقعت الهيئة الاقتصادية لقناة السويس عقد إنشاء أكبر مجمع للبتروكيماويات يقام بالمنطقة الصناعية بالعين السخنة، بتكلفة استثمارية ٧,٥ مليار دولار أمريكي، في إطار خطة الدولة المصرية لسد احتياجات السوق المحلية من المنتجات البترولية والبتروكيماوية. كذلك تم عقد تمويل مشترك طويل الأجل مع تحالف يضم ٦ بنوك يصل إلى ١٠ مليارات جنيه، موجهة لاستكمال أعمال التطوير في البنية التحتية والمرافق في المناطق الصناعية والموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية. وقد حازت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الموافقة اللازمة للعقد الموقع بين المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، والتحالف العالمي المكون من مشغلي المحطات المتخصصة من الشركات الفرنسية واليابانية لبناء الأرصفة الجديدة بميناء شرق بورسعيد<sup>١٣</sup>.

### ٤-٥ العوائد الاقتصادية:

تعتبر المنطقة الاقتصادية لتنمية محور إقليم قناة السويس، واحدة من أهم المناطق الاقتصادية بالعالم وذلك نظرا لما تقدمه لحركة التجارة العالمية وما تعكسه من دعم للاقتصاد العالمي، بعد تشغيل مشروعات المنطقة. وقد نالت هذه المشروعات كسب وثقة المستثمرين المحليين والأجانب الذين يرغبون في إقامة مشروعات عديدة بمحور القناة، بما له من مميزات جغرافية مع العالم، بالإضافة إلى ما تحظى به هذه المنطقة الحيوية من دعم كامل من القيادة السياسية بمصر باعتبارها قاطرة الاقتصاد المصري خلال السنوات المقبلة. حيث تم خلق بيئة تشريعية سليمة بإصدار قانون الاستثمار الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧، علاوة على لوائح المنطقة الاقتصادية، والتي تتمثل في الحوافز الضريبية، فبجانب صفر % جمارك، تتمتع أيضاً بـ "صفر" ضريبة قيمة مضافة، و ٥٠ % إعفاء من ضريبة أرباح الشركات، وتوفير العمالة الفنية المدربة من خلال إقامة مراكز فنية متطورة قادرة على تلبية احتياجات المستثمرين.

وقد حققت الموانئ التابعة للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مصر إيرادات قياسية خلال ٥ سنوات من ٢٠١٥-٢٠٢٠ بلغت نحو ٩,٤ مليار جنيه، فيما جذبت المنطقة استثمارات تجاوزت ١٧ مليار دولار. كما وفرت المنطقة ٨٠ ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، فضلاً عن إقامة شراكات مع ١٥ مطور صناعي داخل المنطقة، كما أنه تم إنشاء أكثر من ٢٥٠ شركة في مجالات مختلفة وصناعات حيوية مهمة، على رأسها، الزراعة والصناعة وصناعة السيارات وصب وتشكيل المعادن والمنسوجات والصناعات

الدوائية وتمويل السفن واللوجستيات وتكنولوجيا المعلومات، وتلك الصناعات موزعة على المدن المتكاملة بالمنطقة كما هو موضح بالجدول التالي<sup>١٤</sup>:

جدول (١) مواقع توطین الصناعات المتكاملة داخل المدن الصناعية للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس

المنطقة الصناعية	المنطقة الصناعية بالسخنة	المنطقة الصناعية شرق بورسعيد
شرق الاسماعيلية	اللوجستيات ودعم خدمات النقل	الغزل والنسيج
مراكز البيانات	المواد الكيميائية الأساسية والمتخصصة	عربات السكك الحديدية
اللوحات الشمسية	مواد البناء	النقل المائي والخدمات
المادة الفعالة للأدوية	تمويل السفن وخدمات دعم النقل	تمويل السفن وخدمات دعم النقل
معدات الاتصال		

وبحسب القوائم المالية للمنطقة الاقتصادية حققت المنطقة فائضاً قدره ١,٧ مليار جنيه للعام المالي ٢٠٢٠\٢٠١٩، (حوالي ١٠٧ ملايين دولار أميركي) وارتفع صافي الربح. وأصبحت القوائم المالية للهيئة عن ارتفاع إجمالي التكلفة الاستثمارية لمشروعات تحت التنفيذ وبنية تحتية قامت بها الهيئة ٤ مليار جنيه (حوالي ٢٥٠ مليون دولار أميركي) مقارنة بتكلفة استثمارية ٣,٢ مليار جنيه (٢٠٠ مليون دولار أميركي) في العام المالي السابق وبنسبة قدرها ٢٥%. ويرجع ذلك بشكل كبير إلى حسن إدارة أصول القناة، وزيادة عوائدها الاقتصادية، فضلاً عن التزايد النسبي لإيرادات قناة السويس التي بلغت نحو ٨,٥ مليار دولار عام ٢٠١٩، وانخفضت بشكل ضئيل في عام ٢٠٢٠ بفعل جائحة كورونا، وإن كانت قد عاودت الارتفاع التدريجي في الربع الأول من عام ٢٠٢١. كما أصبحت المنطقة أحد أهم النوافذ الاستراتيجية في التبادل التجاري بين مصر ودول الشرق الأوسط والدول الأفريقية، خصوصاً مع انتهاء شبكة الطرق الأفريقية التي يجري تنفيذها من خلال طريق القاهرة- كيب تاون، وهو ما يسهم في زيادة فرص المنطقة في الوصول للأسواق الأفريقية وفتح آفاق جديدة لتحقيق التنمية الشاملة من أجل تلبية طموح المنطقة في المنافسة العالمية.

وتأسيساً على ما سبق يتضح أن الجهود المبذولة في إطار المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ساعدت بشكل كبير على جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية، وساهمت في توطین صناعات هامة داخل المنطقة، بالإضافة إلى أنها ساعدت على تشغيل عدد كبير من الشركات المحلية وتوفير عدد من فرص العمل. كما أنها تعمل على رفع مستوى الإنتاج الصناعي. وفي إطار التحول الرقمي الذي شهدته الدولة المصرية، قامت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بتدشين موقع إلكتروني<sup>١٥</sup> للعمل على التواصل الدائم مع مجتمع

<sup>14</sup> المنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.sczone.eg

<sup>15</sup> www.suezcanal.gov.eg

<sup>16</sup> www.sczone.eg

رجال الأعمال والمستثمرين في جميع أنحاء العالم، لتقديم الخدمات للمستثمرين إلكترونياً، والانتقال بالخدمات التي تقدمها المنطقة الاقتصادية إلى نموذج عمل مبتكر يعتمد على التقنيات الرقمية، ومن هذا المنطلق، يتوقع أن تشهد خريطة الاقتصاد المصري تحولات قد تُصنّف بين أكبر التحولات في تاريخها الحديث، في إطار السعي نحو تعظيم العائد الاقتصادي لممر قناة السويس باعتباره أحد أهم الممرات الملاحية في العالم ، وهو ما يصب في النهاية لصالح الاقتصاد المصري، ويخدم أهدافه التنموية ورؤيته الشاملة ٢٠٣٠

## ٦- تجارب بعض الدول في إنشاء مناطق لوجستية واستخلاص مقومات النجاح:

تحتل مصر طبقاً لمؤشر الربط البحري Liner shipping connectivity index لمنظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)<sup>١٧</sup> تحتل مصر المرتبة ١٢ من بين ١٥٧ دولة ويقاس مؤشر الربط البحري القدرة التنافسية لنظام النقل البحري استناداً إلى شبكة وجودة الخدمات التي تقدمها الموانئ للحاويات. وقد احتل المغرب المرتبة الأولى إفريقياً على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لسنة ٢٠٢٠، حيث احتل ميناء طنجة المتوسط صدارة أفضل الموانئ الإفريقية خلال سنة ٢٠٢٠ بناءً على قياس ربط البواخر ووصولها وأجال التعامل مع الحاويات، كما تحتل مصر المرتبة ٦٢ وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية Logistics Performance Index (LPI) الصادر من البنك الدولي<sup>١٨</sup> وهي مرتبة متدنية مقارنة بإمكانيات مصر وطبيعة موقعها الجغرافي ووجود أهم ممر ملاحى بأراضيها كما يتركز عائد قناة السويس فقط في رسوم العبور التي بلغت ٨,٥ مليار دولار عام ٢٠١٩ ، مقارنة بما تحققه دبي على سبيل المثال من خدمات لوجستية للنقل البحري وإدارة الموانئ تقدر بحوالي ١٨ مليار دولار سنوياً، وما تحققه سنغافورة في حدود 35 مليار دولار سنوياً لذلك فإنه من المفيد دراسة العوامل والمقومات التي ادت إلى تعظيم العائد في هاتين المنطقتين كما يلي:

### ٦-١ منطقة جبل على بدبي:

منطقة جبل على من أقرب المناطق اللوجستية لقناة السويس، وتأسست منطقة جبل على عام ١٩٨٥ وهي شركة مملوكة لموانئ دبي العالمية بهدف تعزيز التجارة ودعم أحجام مناولة الحاويات في ميناء جبل علي وتعد اليوم واحدة من أكبر المناطق الحرة على مستوى العالم والمركز اللوجستي الأكثر كفاءة في المنطقة. الموقع الفريد في دبي، بين ميناء جبل علي ومطار آل مكتوم الدولي، يوفر للمنطقة أفضل ربط متعدد الوسائط.

وتساهم منطقة جبل على بحوالي ٢٣,٩٪ من إجمالي تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دبي وتساهم المنطقة الحرة بنسبة ٢٣,٨٪ من إجمالي الناتج المحلي لدبي، وتدعم توظيف أكثر من ١٥٠,٠٠٠ شخص في دولة الإمارات العربية المتحدة. وفي العام ٢٠١٧، وصل حجم تجارة منطقة جبل على إلى ٩٣ مليار دولار. ونظرًا لكونها مركز

<sup>17</sup> www.unctad.org

<sup>18</sup> World Bank , 2014, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy

الأعمال الرائد بين آسيا وأوروبا وإفريقيا فهي تمثل أسرع أسواق الإنتاج والاستهلاك نمواً على مستوى العالم، وتحتل الإمارات العربية المتحدة المرتبة 27 في الترتيب العالمي وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI) Logistics Performance Index الصادر من البنك الدولي والأولى عربياً وفقاً لنفس المؤشر، وتدعم منطقة جبل على ١٢ منطقة حرة تكنولوجية وصناعية وتجارية ومطار ومراكز مالية متخصصة ومتطورة، ذلك أدى إلى اعتبارها واحدة من أسرع المناطق الحرة نمواً في العالم، فقد حققت<sup>١٩</sup>:

- نمواً في قاعدة عملائها بنسبة تزيد على ٦٠٪
- زيادة في إيراداتها بمعدل وسطي يبلغ ٣٤% على أساس سنوي.
- زيادة في إسهاماتها في الناتج المحلي الإجمالي لدبي بنسبة ٢٥% على أساس سنوي.
- أحدثت أكثر من ١٥٠,٠٠٠ فرصة عمل في الإمارات العربية المتحدة.
- استحوذت على أكثر من ٥٠% من إجمالي صادرات دبي.
- استحوذت على ٢٥% من جميع الحاويات المارة عبر ميناء جبل علي.
- استحوذت على نسبة ١٢% من إجمالي الشحن الجوي في مطار دبي الدولي.
- اجتذبت نسبة ٢٠% من جميع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الإمارات.

ويرجع هذا التطور والنمو المتسارع لمنطقة جبل على إلى تقديم امتيازات للاستثمار تتمثل في إمكانية تملك الأجانب بنسبة ١٠٠% وإمكانية تحويل رؤوس الأموال والأرباح إلى الخارج بنسبة ١٠٠%، ولا ضرائب على الشركات لمدة ٥٠ عاماً، لا قيود على العملات، لا قيود على التوظيف أو الكفالة، لا ضريبة على الدخل الشخصي أو ضرائب الشركات أو الصادرات والواردات، لا رسوم جمركية على المواد الأولية والمعدات المستوردة، إجراءات مبسطة وسريعة لإنشاء الشركات. إمكانية تملك الشركات للعقارات في جزر النخيل أو أي من العقارات التي تملكها شركة نخيل العقارية أو الممتلكات العقارية التي وافقت عليها سلطة المنطقة الحرة بجبل علي.

وتميزت تجربة جبل على بأنها بجانب الحوافز المقدمة لجذب الاستثمار وخاصة الاستثمار الاجنبي فإنها تحقق كفاءة في الخدمات والمرافق والبنية الأساسية بجانب توافر مناخ استثماري مستقر واستقرار أمنى وسياسي وتشريعي وتطور ادارى وتكنولوجيا عالي من خلال الاتصال بالعالم وعبورها لحدود الدولة من خلال انشاء موانئ خارجية مثل ميناء السخنة في مصر وميناء بجيبوتي، كما تميزت باحتلال الصناعات التحويلية والمؤسسات المالية المتخصصة مكانة مميزة في تغذية الأنشطة اللوجستية.

ويرجع تقرير ( مجلس تنافسية الإمارات) نجاح منطقة جبل على في جذب أكثر من ٣٠٠٠ شركة إلى ٢٠:

- تضاعف أهمية ميزة الموقع الاستراتيجي في تعزيز القدرة التنافسية.
- وجود استراتيجية قوية للأعمال مرتكزة على خدمة العملاء.
- تعزيز طرق الدمج المبتكرة بين القطاعين الحكومي والخاص.

## ٦-٢ المنطقة اللوجستية لميناء سنغافورة:

تحتل سنغافورة المركز الخامس عالمياً وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI) والأولى في الدول النامية ومنطقة جنوب شرق آسيا وان كان سبق لها أن احتلت المرتبة الأولى عالمياً عام 2007 حيث أوضح التقرير الصادر من البنك الدولي ان سنغافورة جاءت في هذه المرتبة نتيجة كفاءة وكلاء التخليص الجمركي وكفاءة شركات خدمات النقل بالسكك الحديدية، ومدى التخليص على شحنات الصادرات واتمام شحنها طبقاً للجدول والمواعيد المحددة، ومدى حدوث أنشطة إجرامية أو السعي والمطالبة بمدفوعات ( رشوة ) مقابل تقديم معلومات أو تسهيلات غير مشروعة، لذلك اكتسب ميناء سنغافورة ثقة مشغلو الموانئ، ومناولو البضائع، وأصحاب شركات النقل البحري نظراً لدرجة التنافسية العالية التي يتمتع بها، ونظام الرسوم المفروضة على نقل الحاويات، وتوفيره بنية أساسية مناسبة للحاويات، والاستثمار الملائم في البنية الأساسية الجديدة للوفاء بالمتطلبات المستقبلية، علاوة على تسهيل وتوفير الخدمات المساندة بما في ذلك مرافق الخدمات اللوجستية وتلك المتعلقة بمناولة الشحنات.

ويضيف التقرير<sup>21</sup> (World Bank) تعميقاً على احتلال سنغافورة المركز الاول عالمياً عام 2007 إن أكبر مصدر تكاليف لا يتمثل في واقع الأمر في تكلفة النقل (مثل تكاليف الشحن)، ورسوم الميناء وتكلفة مناولة البضائع، والرسوم الإجرائية كالتعهد الجمركي، أو حتى الأتعاب التي يتقاضاها وكلاء التخليص الجمركي، أو أية مدفوعات جانبية، بل يتمثل ذلك المصدر في إمكانية التنبؤ ونوعية الخدمات المقدمة التي تعتبر كلها عوامل أكثر أهمية حتى من التكاليف نفسها

وقد شجعت منافسة القطاع الخاص أطراف الصناعة الفاعلين على أن يصبحوا أكثر مهارة من الناحية التجارية، وجعلت قطاع الخدمات اللوجستية في سنغافورة أكثر كفاءة.

كما جذبت الحكومة المستثمرين من خلال توفير المناخ المواتي للاستثمار وتقديم الحوافز الملائمة لإشراك القطاع الخاص. وأصبح هناك ٢٠ من أكبر ٢٥ شركة للخدمات اللوجستية في العالم تدير عملياتها العالمية أو الإقليمية من سنغافورة. وقد حفز وجود العديد من الشركات ذات الثقل الكبير الشركات المحلية على محاكاة المعايير الدولية.

<sup>20</sup> www.fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/Competitiveness/UAE-Rankings.aspx

<sup>21</sup> World Bank , 2014, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy

كما تشجع الحكومة القطاع الخاص على الاستثمار في البنية التحتية التكميلية. فعلى سبيل المثال، استثمرت شركة خدمات مطار سنغافورة المحدودة SATS وشركة فيديكس في مرافق الشحن الجوي، كمراكز الشحن البارد ومرافق الشحن الإقليمي السريع، مع مساعدة الحكومة في تشجيع الإقدام على مثل هذه الاستثمارات. وتضمن الشراكة القوية مع القطاع الخاص استدامة المبادرات من الناحية التجارية على المدى الطويل، وعدم تحولها إلى عبء على الأموال العامة.

إن تواجد شبكات الربط، والبنية التحتية والإجراءات، ومشاركة القطاع الخاص يشكل منظومة متكاملة تساعد على نجاح الخدمات اللوجستية يثبت النجاح الذي حققته سنغافورة أن أي بلد نام محدود الموارد يمكنه من خلال الرؤية الثاقبة والمزيد من العزيمة أن يصبح مركزاً متقدماً للخدمات اللوجستية. ويحدونا الأمل في أن تلهم قصة سنغافورة التجربة المصرية الصاعدة

#### ٧- مقومات وعوامل نجاح إقامة منطقة لوجستية:

- يمكن استنباط أهم العوامل التي تؤثر على اختيار ونجاح المناطق اللوجستية فيما يلي<sup>٢٢</sup>:
  - الموقع الجغرافي وقربه من حركة التجارة والملاحة العالمية والإقليمية، وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية والصناعية.
  - كفاءة التعامل مع تحرير التجارة وحركة رأس المال والتكنولوجيا عالمياً وإقليمياً.
  - القدرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتحفيز الاستثمار الأجنبي والمحلي عن طريق حوافز مقدمة للشركات العالمية متلائمة مع طبيعة هذه الشركات بحيث تشمل حوافز ضرائبية وجمركية ومالية.
  - الأولوية للمناطق ذات البنية التحتية المتطورة والتي تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من خلال اتساع الأراضي وإمكانية التوسع الأفقي والرأسي للمشروعات وتنوع نظم التملك والإيجار وانخفاض أسعار الأراضي وتوصيل خدمات البنية التحتية.
  - التمتع بخصائص مؤسسية من حيث الجهاز الإداري للمنطقة والدولة المقامة بها المنطقة من حيث سهولة وكفاءة الإجراءات الإدارية وإزالة البيروقراطية وتبسيط الإجراءات، وتيسير الأعمال ومرونة القوانين والتشريعات.
  - توفر الخدمات الاجتماعية للعاملين والمستثمرين من حيث توافر التعليم والخدمات الصحية والاجتماعية الترفيهية.
  - العمل في ظل مفاهيم اقتصاديات الحجم الكبير وما تحتاجه من استراتيجيات متكاملة في التعامل مع المشروعات.

<sup>22</sup> Khaled EL Sakty, 2013, "Suez Canal Logistics Hub : Competition and Challenges" pp 15-19

- أن تكون مدعمة لبرامج تنمية الموارد البشرية والتطوير، بالإضافة لتوافر العمالة الفنية المدربة والماهرة مع معقولة اجورها وارتفاع إنتاجيتها وان تكون مؤهلة لمواكبة التعامل مع التطور التكنولوجي والمعلوماتي.
- التطور في الصناعات التحويلية فانقة التكنولوجيا والمراكز البحثية المغذية لها.
- الاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي والتشريعي والانفتاح في المعاملات التجارية الخارجية والتمتع بمناخ عالي من الشفافية والنزاهة وتطور البنية المالية والتمويلية.
- انعدام أو بالأحرى انخفاض الفساد والرشاوى التي تؤدي إلى تزايد التكاليف، وعدم وضوح الرؤية والاستغلال.

#### ٨- مقومات المناطق اللوجستية بمحور تنمية قناة السويس:

لقد وضعت العديد من الخطط الاقتصادية والتنفيذية من العديد من الوزارات المعنية بطرح مشروع تخطيط متكامل لمحور قناة السويس كمركز تجاري ولوجستي عالمي ووضحت تلك الخطط ان المشروع عبارة عن تنمية كاملة لمحور القناة كمركز للتجارة العالمية في بورسعيد مع مركز للتصنيع والتجميع واللوجستيات للنقل البحري ونفس النشاط عند شمال غرب خليج السويس، وهناك أيضا في محافظة الإسماعيلية وادى التكنولوجيا وقد يمد نشاطه ليشمل مدنا أخرى منها العريش في سيناء والشرقية والدقهلية من خلال كونها محافظات مغذية للمشروعات بالعمالة المطلوبة<sup>٢٣</sup>.

تنمية إقليم قناة السويس بوجه عام يتضمن أكثر من ٤٠ مشروعاً ذا أولوية، منها ٦ مشروعات ذات أهمية قصوى وهي: تطوير طرق القاهرة /السويس- الإسماعيلية – بورسعيد إلى طرق حرة، للعمل على سهولة النقل والتحرك بين أجزاء الإقليم والربط بالعاصمة، وانشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة" شرق وغرب، وانشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس، بالإضافة إلى تطوير ميناء نويبع كمنطقة حرة، وتطوير مطار شرم الشيخ وانشاء مأخذ مياه جديد على ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة تنقية شرق القناة لدعم مناطق التنمية الجديدة.

وحددت الخطة ٢٨ مشروعاً آخرين رئيسيين لتنمية إقليم قناة السويس هي: منطقة التجارة و النشاط اللوجيستي شرق بورسعيد، المنطقة الحرة برفح، منطقة التجارة والنشاط اللوجيستي شرق الإسماعيلية، منطقة التجارة و النشاط اللوجيستي شمال شرق السويس، منطقة التجارة و النشاط اللوجيستي بالعاشر من رمضان، المنطقة الحرة جنوب السويس، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين العريش/الشيخ زايد، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين الطور/رأس محمد، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بشرم الشيخ، إقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نبق، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بدهب/نويبع،

<sup>٢٣</sup> وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، (٢٠١٤) الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس.



بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجات سياحية بنوبيع/طابا، مجمع صناعي للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية بالمسعيد، مجمع صناعي للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية شمال غرب خليج السويس، مجمع صناعي للصناعات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زايد، مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بالسويس، مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بشرق بورسعيد. ومجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بمنطقة شمال سيناء، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بأبو رديس.

وأشارت خطة التنمية إلى مشروعات داعمة في إطار المشروعات ذات الأولوية لتنمية إقليم قناة السويس هي<sup>٢٤</sup> :

- استثمار طريق العائلة المقدسة من خلال مشروع قومي متكامل، إقامة جامعة تكنولوجية بمنطقة وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية،

- إقامة مدارس فندقية بالمنطقة المحصورة بين العريش/الشيخ زايد، إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بشرق بورسعيد .

- إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة ٢٥٠٠ ميغاوات، استصلاح 400 ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، مشروع استصلاح ٥٠ ألف فدان على مياه السيول بوديان البروك، ومشروع استصلاح ١,٦٥٩ مليون فدان بسيل وادي العريش.

ويكون مشروع تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجستية عالمية من مراكز تنمية رئيسية هي<sup>٢٥</sup>:

**أولاً: تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق وسهل الطينة :** ويتضمن تحويل المناطق المحددة في بورسعيد إلى منطقة خدمية لوجستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة ٧٠ ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسيل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الاستصلاح الزراعي، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية و مناطق حرة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية.

**ثانياً: تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة:** وتبلغ مساحتها ٦٦ ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أيضا أسفل القناة، على أن تتضمن التنمية في هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجستية تشمل الاستيراد والتصدير، تصنيع وتوزيع، مخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية.

<sup>٢٤</sup> وزارة التخطيط والتعاون الدولي(٢٠١٧)، الاستراتيجية القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في مستهل القرن الحادي والعشرين

<sup>٢٥</sup> وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، (٢٠١٤) الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس.

ثالثاً: تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السخنة: وتبلغ مساحتها 46 ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتفتيش فني . علاوة عمى إنشاء منطقة صناعية خاصة بالصناعات البتروكيماوية، ومشروعات تمويل السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والإسمنت وتصديره. كما تضمنت تنمية هذه المنطقة تنفيذ أنشطة سياحية بإنشاء إسكان سياحي وفندقي، مناطق ترفيهيه، مطاعم، مسارح وسينمات، وأنشطة رياضية عالمية، فضلاً عن تنفيذ أنشطة بحرية بإنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب والبخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألمونيوم، وتخريد وتقطيع السفن.

## ٨-١ مراحل المشروع

**المرحلة الأولى:** محطات الترانزيت واعدادها لتفريغ الحاويات وتخزينها واعادة تصديرها من جديد وفي هذه الحالة يكون عائد الحاوية بين ٧٥ و ١٠٠ دولار.

**المرحلة الثانية:** مراكز التوزيع

**المرحلة الثالثة:** تشمل المراكز الخدمية واللوجستية

**المرحلة الرابعة:** المراكز الصناعية حيث يتم تعظيم العائد من الحاوية الواحدة إلى ما يتراوح بين ٢٠٠٠ و ٣٠٠٠ دولار ويتبع ذلك شبكة عاملة من الطرق لربط كل مراكز الإقليم والموانئ الرئيسية و ٩ معابر لربط شرق وغرب القناة.

## ٨-٢ مقومات المشروع:

- الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح، ويحقق طريق القناة وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة ، كما تقع منطقة قناة السويس في ملتقى طرق التجارة الرئيسية في العالم وهو يعطي لها أفضلية غير متكررة في موقعها.

- تمر عبر القناة كم هائل من البضائع المصنعة ونصف المصنعة والمواد الخام في طريقها إلى دول أخرى للتصنيع أو للاستهلاك مما يسهل ويشجع أن تصبح المنطقة مركزاً رئيسياً للصناعة بالقيام بعملية تحويل منتجات الآخرين غير المكتملة إلى سلع نهائية للتصدير مع جهود مكثفة للنفاز للأسواق العالمية عن طريق التميز التنافسي من حيث الجودة والسعر.

- تعبر قناة السويس أعداد كبيرة من مختلف أنواع السفن فقد بلغ عدد السفن المارة في شهر فبراير ٢٠٢٢ في كلا الاتجاهين ١٧١٣ سفينة بإجمالي حمولات صافية قدرها ١,٠٠ مليون طن، مقابل عبور ١٥٣٢ سفينة خلال فبراير ٢٠٢١ بإجمالي حمولات صافية قدرها ٩٧,٦ مليون طن. وهي أرقاماً قياسية جديدة وغير مسبوقه على صعيد معدلات عبور السفن

والحمولات الصافية، وهذا الحجم الكبير من السفن والحاويات يشكل حجم طلب على الخدمات اللوجستية من إصلاح وصيانة وتموين السفن وغير ذلك من الأنشطة المختلفة.

- تفوق منطقة قناة السويس من حيث الموقع الجغرافي المتميز الذي يؤهلها لان تصبح اكبر منطقة لوجستية في منطقة الشرق الاوسط، فهي افضل من جبل علي في دبي ولديها ممر ملاحي مهم، ومع وجود مركز صناعي وخدمات لوجستية سوف يعظم من دور القناة كمر ملاحي.

- يعد حفر قناة السويس الجديدة تعظيم للقدرات التنافسية للقناة وتميزها عن القنوات المماثلة والمشاريع البديلة بالمنطقة والعالم مما يصعب من جدوى التفكير في تنفيذ تلك المشروعات ويقلل من فرص نجاحها<sup>٢٦</sup>

- تتميز مصر بتوافر القوى البشرية والأيدي العاملة الكثيفة الرخيصة نسبياً كأكبر قوة عمل موجودة في المنطقة العربية مع وجود قدرات تدريبية للعمال يمكن أن تؤهلها للعمل بكفاءة في المنطقة، وتتمتع مصر بطاقات تكنولوجيا متطورة نسبياً وقابلة للتطور والتحديث.

- يوجد بإقليم قناة السويس ٢٧ منطقة صناعية أي حوالي ٢٨% من عدد المناطق الصناعية بالجمهورية و ٤٣% من عدد المناطق الحرة على مستوى الجمهورية و ١٧% من عدد المناطق الصناعية بالمدن الجديدة في الجمهورية، و ٣٥% من عدد المصانع المنتجة بالمدن الجديدة بالجمهورية و ٤٨% من اجمالي رأس المال المستثمر بالمدن الجديدة في الجمهورية و ٤٨% من اجمالي قيمة الانتاج السنوي بالمدن الجديدة بالجمهورية و ٤٧% من اجمالي فرص العمل بالمدن الجديدة في الجمهورية<sup>٢٧</sup>

### ٨-٣ معوقات تنفيذ مشروع محور تنمية قناة السويس:

بالرغم من أن فكرة مشروع تنمية محور قناة السويس قد طرحت من عشرات السنين ورغم الدراسات والخطط التي تناولتها بالشرح والتفصيل الا ان المشروع إلى الآن لم يولد بشكل قوى ومؤثر ويتضح ذلك من خلال استعراض الموقف التنفيذي للمشروع<sup>٢٨</sup>:

- تشير التقارير إلى تواضع معدلات تنمية ميناء السخنة، وفشل جهود الترويج والتسويق في القطاع المخصص للهيئة الاقتصادية لشمال غرب خليج السويس التابعة للدولة والتي تفتقر لكافة المرافق والبنية الأساسية.

- فيما يتعلق بميناء شرق بورسعيد في المدخل الشمالي للتفريعة الشرقية للقناة في محافظة بورسعيد تشير التقارير إلى تواضع معدلات تنمية ميناء شرق بورسعيد بالتوازي مع فشل

<sup>٢٦</sup> وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، (٢٠١٤) الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس.  
<sup>٢٧</sup> مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار. الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠، مركز الدراسات المستقبلية،  
<sup>٢٨</sup> Khaled EL Sakty, 2013, "Suez Canal Logistics Hub : Competition and Challenges" pp 25-27

- جهود هيئة التنمية الصناعية للترويج والتسويق للمنطقة الصناعية الملحقة بالميناء والتي لم تشيد أي مشروع صناعي في ظل افتقارها لكافة المرافق والبنية الأساسية<sup>٢٩</sup>.
- سوء الإدارة والعقبات الإدارية والبيروقراطية التي لا تتواءم مع الفكر الدولي والاتصال بالعالم في هذا المجال وعدم توافر الشفافية والحوافز الفعالة.
- عدم ترابط وتكامل المشروعات سواء تكامل رأسي أو أفقي حيث ظهرت مشروعات منفردة ليس بينها رابط.
- عدم الترويج الفعال للمشروع لدى المستثمرين الاجانب او المصريين.
- لم يكن مناخ الاستثمار مواتي لجذب رؤوس الاموال للاستثمار في المشروع من حيث الحوافز الضريبية والجمركية والتمويلية.
- ضعف القوانين والتشريعات المحفزة على تنمية هذه المنطقة المهمة.
- عدم تطور الصناعات التحويلية والتكنولوجية وقد غلبت على المنطقة أنشطة التخزين.
- لا تزال المنطقة مفتقرة للبنية الاساسية ومقومات تكوين تجمع عمراني واجتماعي.
- قصور القواعد التنظيمية مثل تداخل الاختصاصات بين مختلف السلطات في الموانئ، وعدم فصل الملكية عن التنظيم، وتحكم الحكومة في تحديد أسعار الخدمات، وهيمنة القطاع العام على تقديم الخدمات اللوجستية<sup>٣٠</sup>

#### ٩- التحديات والتغيرات العالمية والإقليمية المحيطة

مع بداية الأزمة الروسية الأوكرانية بات واضحاً أن هناك آثار سلبية وأخرى إيجابية على قناة السويس، وكان من ضمن الآثار السلبية هو تراجع تجارة منطقة البحر الأسود العابرة من قناة السويس مع تأثر حركة الملاحة للسفن القادمة من شرق آسيا وروسيا وأوكرانيا وباتت لا تعبر قناة السويس.

وبالنسبة للآثار الإيجابية فأهمها زيادة تجارة البترول الخام ومنتجاته المتجهة من الخليج العربي لأوروبا وأمريكا كبديل للبترول الروسي، ولكن التأثير الإيجابي بات ظهر أفضل نسبياً من التأثير السلبي خاصة مع زيادة عدد السفن والحمولات والعوائد الدولارية. فقد بلغ عدد السفن العابرة لقناة السويس في فبراير ٢٠٢٢ في كلا الاتجاهين ١٧١٣ سفينة بإجمالي حمولات صافية قدرها ١٠٠,١ مليون طن، مقابل عبور ١٥٣٢ سفينة خلال فبراير عام ٢٠٢١ بإجمالي حمولات صافية قدرها ٩٧,٦ مليون طن. وهي أرقاماً قياسية جديدة وغير مسبوقة على صعيد معدلات عبور السفن والحمولات الصافية، وإذا ما قارنا عدد

<sup>٢٩</sup> سارة الجزائر, ٢٠٢١, تعظيم الاستفادة من قناة السويس والمنطقة الاقتصادية لها, ص ص ٢٣-٢٤

<sup>٣٠</sup> Ghoneim , A. and Helmy.O, 2007 , An assessment of maritime transport and related logistics services in Egypt , ECES , Working Paper No. 125.

السفن العابرة خلال السنوات السابقة نلاحظ نسبة زيادة ١٠٪ عن العام الماضي بزيادة ٢٣٪ في العوائد الدولارية لذلك يمكن القول أن الآثار الإيجابية أعلي من الآثار السلبية<sup>٣١</sup>.

وقد لجأت هيئة قناة السويس وبسبب الأزمة الروسية الأوكرانية إلى وضع عددا من الحوافز والتخفيضات للسفن التي لن تعبر لقناة السويس من أجل جذبها وعبرها من القناة. وقد اكتسبت هيئة قناة السويس خبرة من أزمة كورونا وتمكنت من مواجهة التحديات الدولية والمتغيرات العاجلة وتداعيات جائحة كورونا على حركة التجارة الدولية بنجاح ومرونة واحتراف عندما استحدثت تخفيضات وطرح حزم جديدة وحقت نجاحات كبيرة في فترة كورونا، ومع زيادة أسعار الشحن<sup>٦</sup> أضعاف قامت الهيئة بزيادة في فبراير ٢٠٢٢ ٦٪ وفي مارس زيادة ١٥٪ وفي مايو زيادة ١٥٪ لتتماشي مع السوق العالمي.

وقد حققت قناة السويس ٦ مليار و٣٦٣ مليون دولار في عام ٢٠٢١، تم ضخهم في خزانه الدولة، وفي العام السابق ٢٠٢٠ حققت ٥ مليار بزيادة حوالي ١٦٪، ولا يخفى على أحد أن قناة السويس من المصادر الأساسية للدخل القومي المصري والعملة الصعبة. أما فيما يخص أسعار أجور النقل (النولون البحري Freight)، فقد حققت الأسعار انتعاشا طفيفا خلال العام ٢٠٢٠، وقد وصلت أسعار النولون للوحدة النمطية سعة ٢٠ قدما من موانئ الصين الى موانئ البحر المتوسط الى أكثر من ٨٥٠\$ في نهاية العام بعد أن كانت عند ٨٢٢\$ في نهاية العام ٢٠١٩ ومن موانئ الصين إلى موانئ شمال غرب أوروبا إلى أكثر من ٩٠٠\$ في نهاية العام ٢٠٢٠ بعد أن كان عند ٨٦٧\$ مع نهاية العام ٢٠١٩. ويُذكر أن سعر النولون عند هذا الخط المهم قد سجل أقل مستوى له في نهاية الربع الأول من العام ٢٠١٦ عند ٦٨٠\$ في حين انخفضت أجرة النقل من موانئ الصين إلى سنغافورة إلى ٧٠\$ فقط في نهاية الربع الأول من العام ٢٠١٦ وبلغت ١٤٨\$ مطلع العام ٢٠١٩<sup>٣٢</sup>.

لكن في المجمل يمكننا القول إن النقل البحري العالمي للحاويات قد حقق أرباحا فصلية طفيفة وبالتحديد خلال الربعين الثالث والرابع فقط من العام ٢٠٢٠ وذلك بسبب جائحة كورونا، لكن تبقى هذه الأرباح أقل من نظيراتها عن الفترة نفسها من العام ٢٠١٩، وأن أرباح شركات النقل البحري للحاويات لن تصل للأرباح التي سجلتها في نهاية العام ٢٠١٨ والتي بلغت حينها ٧ مليار دولار أمريكي.

أما على مستوى الموانئ، وبحسب التقارير والأبحاث الدولية<sup>٣٣</sup> فقد سجلت موانئ العالم انخفاضا في معدل التداول خلال العام ٢٠٢٠ والذي يُعد العام الأسوأ منذ العام ٢٠١٦ والثاني منذ الأزمة الاقتصادية العالمية في ٢٠٠٨.

<sup>32</sup> Global links to regional networks: Trade logistics in MENA countries. Paper presented at the Annual Mediterranean Development Forum , 6 – 9 October, 2021

<sup>33</sup> International Exhibition Logistics Associates (IELA) obtained from www.iela.org.

وإجمالاً شهدت موانئ العالم تراجعاً كبيراً في معدل مناولة الحاويات وبالأخص في الثلث الأول من العام ٢٠٢٠ مع تفشي فيروس كورونا والاحتفالات برأس السنة الصينية، والتي شهدت تراجعاً بلغ ٥٣٪ وبالتحديد خلال الأسبوع الأخير من شهر أبريل. لكن النمو الكبير في الربعين الثالث والرابع ساهم في محو أغلب خسائر الربعين الأول والثاني، فعلى سبيل المثال ناولت الموانئ الصينية مجتمعة منذ مطلع العام ٢٠٢٠ وحتى نهاية شهر أكتوبر منه ٢١٧ مليون حاوية مقابل مناولتها لـ ٢١٨ مليون حاوية عن الفترة نفسها خلال العام ٢٠١٩.

وفي المقابل فقد سجل ميناء شنغهاي الصيني خلال العام ٢٠٢٠ ثلاثة أرقام قياسية في عدد الحاويات التي ناولها، وحقق رقماً قياسياً في عدد الحاويات التي ناولها خلال يوم واحد والبالغة ١٤٩,٥٦٥ حاوية وذلك بتاريخ ٣٠ يوليو ٢٠٢٠، ورقماً قياسياً آخر في عدد الحاويات التي ناولها خلال شهر واحد والبالغة ٤,٢ مليون حاوية خلال شهر أكتوبر ٢٠٢٠، ورقم ثالث بمناولته لـ ٤٣,٥ مليون حاوية خلال عام واحد. ومن جانب آخر فقد تصدرت COSCO الصينية قائمة نمو المشغلين خلال العام ٢٠٢٠ وبنسبة نمو سنوي تقريبي بلغت ٥٪ تلتها موانئ سنغافورة وبنسبة نمو سنوي تقريبي بلغت ٤,٨٪ ثم APM وبنسبة نمو سنوي تقريبي بلغت ٤,٥٪ فيما لم تحقق Hutchison هوتشيسون أي نمو يُذكر خلال العام ٢٠٢٠. هذا وتراجع نمو موانئ دبي بنسبة ٠,٦٪ خلال العام نفسه. الجدير بالذكر أن شركات المناولة العالمية حققت تحسناً في أدائها خلال العام ٢٠٢٠ حيث انحسر متوسط زمن مكوث السفن بالموانئ إلى أقل من يوم واحد، وبالتحديد ٢٣ ساعة و ١٨ دقيقة.

وبحسب إحصائيات الأونكتاد الرسمية<sup>٣٤</sup>، فإن ٢١ شركة تقوم بتشغيل أكثر من ٨٠٪ من موانئ الحاويات حول العالم على رأسها COSCO الصينية وبنسبة بلغت ١٣,٧٪ تليها موانئ سنغافورة وبنسبة بلغت ١٠,٦٪ ثم APM وبنسبة ١٠,٥٪، ثم Hutchison وبنسبة بلغت ١٠,٣٪، فيما حلت موانئ دبي العالمية خامسة وبنسبة بلغت ٨,٧٪، ولقد ناولت أول ٢١ شركة مجتمعة ما مجموعه ٦٤٥,٨ مليون حاوية خلال العام ٢٠١٩.

أما فيما يخص مؤشر الربط العالمي بين الخطوط الملاحية وموانئ الحاويات، فقد أوضحت الإحصائيات أن ميناء جبل علي في دولة الإمارات العربية قد حقق أعلى نسبة صعود في المؤشر، وذلك في الفترة الواقعة بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠٢٠ يتبعه ميناء كولومبو في سريلانكا ثم ميناء فالنسيا الإسباني يليهم ميناء طنجة المغربي. وفي السياق نفسه فقد حل ميناء طنجة المغربي كأول ميناء في قارة أفريقيا وللعام الثاني على التوالي كأكثر الموانئ الإفريقية ربطاً مع الخطوط الملاحية، يليه ميناء شرق بورسعيد المصري، ثم ميناء ديربان Durban بجنوب أفريقيا، في حين لا زال ميناء شنغهاي الصيني ولعدة سنوات يتربع على عرش هذا المؤشر.

<sup>34</sup> obtained from www.unctad.org

من جانب آخر، فقد أكدت شركة PSA المشغلة لميناء Mersin مرسين التركي MIP أنها كسرت حاجز مناولة ٢ مليون حاوية نمطية خلال العام ٢٠٢٠ وهو رقم غير مسبوق في الموانئ التركية. وفي ذات السياق ووفقا لإحصائيات رسمية صينية، فقد ناول ميناء شنغهاي ٤٣,٥ مليون حاوية خلال العام ٢٠٢٠ بالمقارنة مع ٤٣,٣ و ٣٨,٩ و ٣٧,٦ مليون حاوية كان قد ناولها خلال الأعوام ٢٠١٩ و ٢٠١٨ و ٢٠١٧ على التوالي، ليحافظ على مركزه الأول للسنة ١١.

ووفقاً لتقارير الأونكتاد فإن نسبة الموانئ الآسيوية التي حازت على تراتيب ضمن أول ٢٠ ميناء حاويات حول العالم وصلت إلى ١٦ ميناء وهو ما يعادل نسبة ٨٠٪، وجاءت موانئ شرق آسيا وجنوب شرق آسيا في المراكز التسعة الأولى عالمياً، في حين حل ميناء جبل علي الإماراتي في المركز الحادي عشر، أما نسبة الـ ٢٠٪ المتبقية، وهي تعادل ٤ موانئ، فقد توزعت بين قارتي أوروبا وأمريكا الشمالية وعلى النحو الآتي: حل ميناء روتردام في الترتيب ١٠ عالمياً، وميناء أنتويرب Antwerp في المركز ١٣ عالمياً، وميناء لوس أنجلوس في المركز ١٦ عالمياً، وميناء هامبورغ الألماني في المركز ١٧ عالمياً.

ومن حيث ترتيب موانئ الحاويات عالمياً (قائمة أول مائة ميناء)، فقد استحوذت الصين وحدها على ٦ من بين أول عشرة موانئ في العالم وجاءت الموانئ الصينية في المراكز الأولى: والثالث والرابع والخامس والسادس والتاسع، في حين حل ميناء سنغافورة ثانياً وبوسان الكوري الجنوبي سادساً وهونغ كونغ ثامناً، أما الموانئ العربية فقد تذبذبت مراكزها خلال العام ٢٠٢٠ وإن سجلت أغلبها نتائج إيجابية، فقد صعد ميناء صلالة العُماني من المركز ٥١ إلى المركز ٤٤ عالمياً، وميناء طنجة المغربي من المركز ٤٧ إلى المركز ٣٥ عالمياً، وميناء بورسعيد المصري من المركز ٥٧ إلى المركز ٤٦ عالمياً، وميناء خليفة في إمارة أبوظبي من المركز ٧٥ إلى ٧١ عالمياً، فيما حافظ ميناء الملك عبدالله السعودي على مركزه ٨٧ عالمياً، ودخل ميناء الدمام السعودي أيضاً قائمة المائة وحل في المركز ٩٣ عالمياً، في حين هبط ميناء جبل علي من المركز العاشر إلى الحادي عشر عالمياً، وميناء جدة من المركز ٤٠ إلى المركز ٤١ عالمياً، وخلال العام ٢٠٢٠ غادر ميناء Khorfakkan خورفكان الإماراتي العربية قائمة أول ١٠٠ ميناء حاويات في العالم.

وهناك تحول جذري وتاريخي حدث بحلول الأول من يناير ٢٠٢٠، حيث بدأ تطبيق قرار المنظمة البحرية الدولية والمعروف IMO 2020 والذي حدد انبعاثات غازات الكبريت من السفن عند نسبة ٠,٥٪ نزولاً من نسبة ٣,٥٪، والذي زاد من أسعار النولون وبأكثر من ٢٠٪، وهذا ناتج عن كمية الانبعاثات من السفن، والتي تستهلك وحدها ما يزيد عن ٤,٤ مليون برميل من النفط يومياً. وحده هذا الاستهلاك يستحوذ على نسبة بين ٥٠ و ٦٠٪ من إجمالي مصاريف تشغيل أي سفينة؛ فقد قدرت مراكز الأبحاث أن تصل إجمالي ما ترتب من مبالغ مالية لتتماشى السفن مع القواعد الجديدة خلال السنة الأولى فقط لتطبيق هذا التشريع أكثر من ١٥ مليار دولار، والمتمثلة في تزويد السفن بمنقيات أو تكاليف الفارق في السعر بين الوقود العادي والوقود منخفض الكبريت، وتجدر الإشارة إلى أنه قد تم

تركيب مصفيات وقود لعدد ٢١٢ سفينة فقط لتتلاءم مع متطلبات IMO في حين فضلت أغلب الشركات اللجوء الى شراء الوقود الجديد بتركيز غازات الكبريت عند ٠,٥٪ بدلا من تركيب مصفيات وقود، أو تغيير محركات سفنها لتعمل بالغاز الطبيعي<sup>٣٥</sup>.

ولقد شهد العام ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ حوادث بحرية عديدة كان لسفن الحاويات منها نصيب، نذكر منها حادثة جنوح سفينة الحاويات "Ever Given" إيفرجيفن" في ٢٣ مارس ٢٠٢١، وحادثة تصادم بين سفينة الحاويات SHAHRAZ والناقلة البضائع الصب SAMUDRA SAKTI I في مضيق سنغافورة في ١٠ مايو ٢٠٢٠ والتي أدت الى تصدع كبير في منتصف سفينة الحاويات. كما أن حوادث القرصنة في غرب أفريقيا ومضيق Malaga مالاجا قد زادت خلال العام ٢٠٢٠ وبالأخص منذ شهر أبريل، حيث هاجم قرصنة السفينة النرويجية "سيندجي بيرجي" قبالة سواحل نيجيريا واختطفوا تسعة نيجيريين من بين طاقمها، في حين فقدت السفينة APL England في جو عاصف يوم ٢٥ مايو من السنة نفسها ٤٠ حاوية من حمولتها بالقرب من السواحل الأسترالية.

ولكن يبقى حادث سقوط حاويات من سطح السفينة ONE APUS في آخر يوم من شهر نوفمبر ٢٠٢٠ هو الحادث الأكبر من نوعه منذ سنوات، حيث سقطت من على ظهر السفينة المذكورة ١٨١٦ حاوية في جو عاصف وبحر عالٍ وهي مبحرة من الصين الى ميناء لونغ بيتش في الولايات المتحدة. وبحسب إحصاءات المجلس العالمي للنقل البحري WSC فإن سقوط الحاويات في البحر ليس هو التحدي الأكبر لهذا النوع من السفن فالحرائق والانقلاب في عرض البحر يمثلان أكبر تحدٍ لسفن الحاويات، ثم يأتي سقوط الحاويات من على ظهر السفن كالثالث تحدٍ لهذا النوع من السفن. وفي هذا الإطار أوضحت إحصائية رسمية للمجلس أن فقدان الحاويات في البحر قد سجل معدلا سنويا متوسطا قدره ١٣٨٢ حاوية بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٩، فيما شهدت الفترة بين مطلع العام ٢٠١٧ وحتى نهاية العام ٢٠١٩ انخفاضا في أعداد الحاويات المفقودة بعرض البحر وبمعدل سنوي متوسط قدره ٧٧٩ حاوية<sup>٣٦</sup>.

ولقد أكدت تقارير المراكز البحثية وتقارير الأونكتاد وجود مخاطر قائمة وأخرى قادمة ستؤثر سلبا على النقل البحري للحاويات، منها ما هو خارجي (الأخطار الخارجية) كزيادة التوترات التجارية بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية كأكثر اقتصادين في العالم، والأزمة الروسية الأوكرانية والحوادث البحرية الكبيرة والمتكررة، والتحول العالمي في الطاقة، والحد من انبعاثات غاز الكبريت من السفن والذي دخل حيز التنفيذ مطلع العام ٢٠٢٠ وكان له أثر مباشر وواضح على أسعار النولون البحري، إلى جانب خطر القرصنة وبالأخص في منطقة غرب أفريقيا والتي تعتبر أخطر المناطق البحرية في العالم.

<sup>35</sup> UNCTAD/RMT/2021 (Overview) obtained from www.unctad.org

<sup>36</sup> المنظمة البحرية الدولية (IMO) www.imo.org



هذا بالإضافة الى الأخطار القديمة والمتمثلة في الوزن الحقيقي (الفعلي) للحاوية، والهجومات السيبرانية كمتربص دائم بشركات النقل البحري وشركات تشغيل بالموانئ على حد سواء، والذي سبب ويسبب لها خسائر فادحة، ولكن يبقى الخطر الأكبر على هذا النوع من النقل من داخل القطاع نفسه (الأخطار الداخلية) والمتمثل في وجود احتكار واضح وصريح للنقل البحري العالمي للحاويات، بالإضافة الى حرائق الحاويات، وحوادث معدات التداول والنقل كالرافعات والشاحنات بمختلف أنواعها، وحوادث السفن، وسرقة محتويات الحاويات، بالإضافة الى الأحوال الجوية والبحر العالي وتأثيره على سفن الحاويات وحمولاتها.

#### ١٠- الرؤية المستقبلية لتعظيم الاستفادة من محور قناة السويس

تمتلك الدولة المصرية من المقومات والموارد الطبيعية والمقدرات والرصيد الحضاري ما يجعلها قادرة على تحقيق الإنجاز التنموي الطموح والشامل خلال العقود القادمة، كما تتيح لها أن تواجه تحديات تيار المنافسة، ومتطلبات المنافسة العالمية والاندماج مع الاقتصاد العالمي على أسس تأخذ بالمنهج العلمي السليم، وبناء القدرات الذاتية، وزيادة رصيد المعرفة الداعم لإحداث عملية التنمية.

ولتحقيق التنمية بمحور قناة السويس لابد من تضافر كافة الجهود الحكومية المتميزة لتكون قادرة على مواجهة التحديات التنموية والمستقبلية، وتكون قادرة على الاستفادة من تلك المقدرات لتحقيق إنجازات تنموية مطردة ومتواصلة؛ تتناول مختلف جوانب الحياة في منطقة قناة السويس، وفي إطار من التوزيع العادل لعوائد التنمية لكل فئات المجتمع بالمنطقة. ويمكن القول بأنه هناك ثمة محاور أساسية معنية بالرؤية المستقبلية للتنمية الشاملة بمحور قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي تتحدد في كونه محور متكامل اقتصادياً وعمرانياً متزناً بيئياً ومكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميز في الخدمات اللوجستية والصناعية بهدف الوصول لنموذج أفضل للتنمية الشاملة وفقاً لرؤية مصر للتنمية المستدامة ٢٠٣٠

ويمكن تعظيم الاستفادة من الإمكانيات الهائلة لقناة السويس من خلال إنشاء مركز لوجيستي عالمي وتدعيم وتقوية شبكة الطرق الرابطة بين إقليم قناة السويس وباقي أقاليم الجمهورية خاصة العابرة لهذا المحور. وتتمثل رؤية المشروع في أن يكون هذا الإقليم إقليمياً متكاملًا اقتصادياً وعمرانياً وبيئياً ومركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات البحرية واللوجستية والصناعية والسياحية ومحوراً مشاركاً في تشكيل معالم التجارة العالمية بحلول عام ٢٠٣٠

ويضم محور تنمية قناة السويس الأراضي الواقعة في منطقة قناة السويس بمساحة حوالي ٤٦٠ كم<sup>٢</sup> وتعتبر منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة وتتكون من ميناء غرب بورسعيد، ميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية، المنطقة الصناعية بالقنطرة غرب، وادي التكنولوجيا شرق الإسماعيلية الجديدة، ميناء الأدبية، منطقة وميناء العين السخنة، ميناء العريش، ميناء الطور. ويشمل المشروع تنمية منطقة شمال غرب قناة السويس التي

د. أحمد عيد إبراهيم

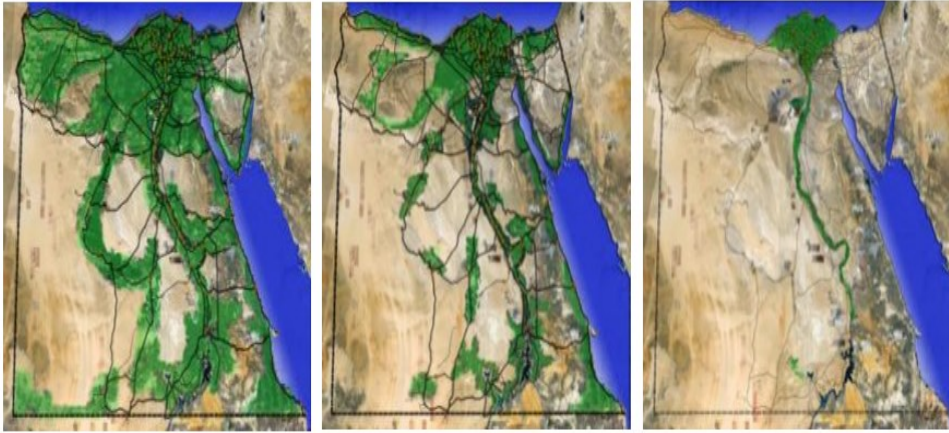
تشتمل على منطقة صناعية كبرى بالقرب من ميناء العين السخنة، ويغطي مساحة ٢٠٠ كم<sup>٢</sup>، ويشتمل على متنزه صناعي على مساحة ١٧٦,٥ كم<sup>٢</sup>، ومساحة ٢٢,٥ كم<sup>٢</sup> متصلة بالميناء وتضم منطقة اقتصادية على مساحة ٢٠,٤ كم<sup>٢</sup>.

وخلاصة القول فإنه في ضوء ما تم استعراضه خلال الدراسة نستطيع القول بأنه يمكن صياغة رؤية مستقبلية لمشروع تنمية محور قناة السويس في ضوء الرؤية العامة لخريطة مصر المستقبلية في ضوء التوجهات الاستراتيجية المقترحة للتنمية المستدامة ٢٠٣٠ و ٢٠٥٠.

مصر ... القرن 22

مصر بعد 30 عام..

مصر اليوم..



## ١١- النتائج والتوصيات:

### ١١-١ النتائج:

من خلال العرض السابق لأجزاء هذا البحث تبين أن مشروع تنمية محور قناة السويس من الممكن أن يصبح محورا مستداما يتنافس عالميا في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة، حيث يتوافر به امكانيات جذب أربعة من المجالات والأنشطة الأكثر نموا في العالم وهي النقل واللوجستيات، والسياحة، والطاقة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، ومن خلال استعراض تجربتي منطقتي جبل علي وميناء سنغافورة يمكننا استخلاص مجموعة من الدروس المستفادة وفي ضوء التقارير الدولية التي حددت في ضوئها عوامل نجاح المناطق اللوجستية يمكن التوصل للنتائج التالية - وجود امكانيات اقتصادية كامنة غير مستغلة في منطقة قناة السويس ادى إلى ضالة العائد من الموقع المتميز لمصر والقناة.

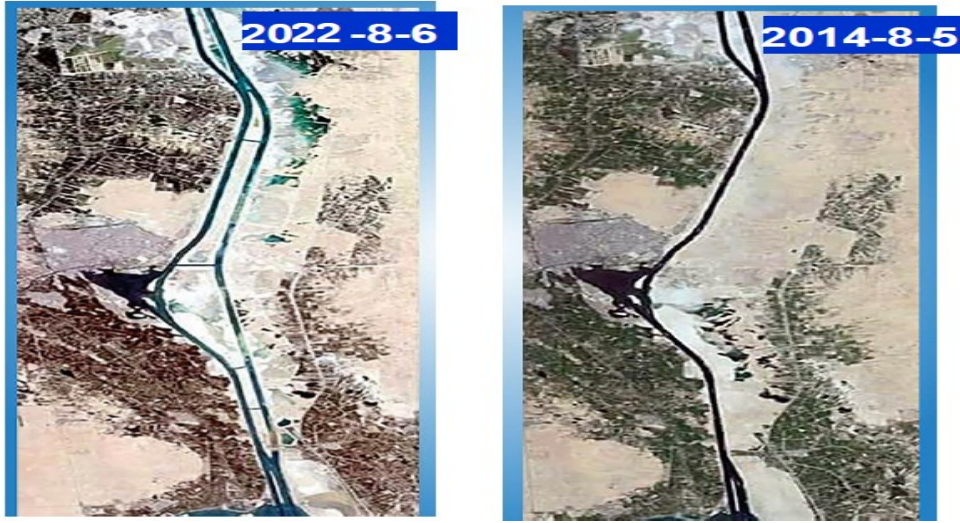
<sup>٣٧</sup> مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠ (الإطار العام) ص ٧

د. أحمد عيد إبراهيم

- تواجه المناطق اللوجستية في مصر وخاصة محور تنمية قناة السويس معوقات متشابكة خاصة ببيئة الأعمال في مصر والمناخ غير المحفز على الاستثمار بوجه عام مما أدى إلى بطء تنفيذ المشروع ومن ثم على جدواه الاقتصادية.

- غياب الرؤية الشاملة لاستراتيجية متكاملة صناعيا وتكنولوجيا وتجاريا تتضمن تكامل تنموي يشمل محور تنمية قناة السويس.

- ساهم مشروع قناة السويس الجديدة في خلق ميزة تنافسية عالية للاستثمار في محور تنمية قناة السويس ودفع عجلة التنمية بتحويل مصر لمركز لوجستي عالمي فريد الموقع.



- يستخلص من تجارب نجاح اقامة مناطق لوجستية ان كفاءة الإدارة والتطور التكنولوجي وكفاءة الأداء من اهم عوامل نجاح المناطق اللوجستية.

- إجمالاً يستنتج أنه بالرغم من وجود معوقات بيروقراطية وتمويلية إلا أن مقومات المكان وما سيقدمه من اثار اقتصادية يدعم اقامة مشروعات لوجستية متكاملة راسيا وافقيا خاصة بعد ازدواج الممر الملاحي لقناة السويس وزيادة عدد السفن المارة بالقناة.

## ٢-١١ التوصيات:

في ضوء النتائج السابقة يمكن وضع بعض الاقتراحات في صورة مخطط تنفيذي Action Plan لعدد من المشروعات والآليات لتعظيم الاستفادة من محور تنمية قناة السويس كمركز لوجيستي وتجاري وصناعي عالمي :

- مشروع لزيادة المسافة التي تشهد ازدواجا في حركة الملاحة بواقع ٢٥٪ من إجمالي المسافة غير المزدوجة بـ"القطاع الجنوبي" للقناة حيث أن المجري الملاحي لقناة السويس "المزدوج" يمثل نحو ٥٨,٦ % فقط من إجمالي طول قناة السويس بواقع ١١٣,٣ كم، فيما يبلغ طول القناة الإجمالي ١٩٣,٣٠ كم.

- مشروع لتطوير قناة السويس من حيث توسعة وعميق المنطقة الجنوبية، بداية من الكيلومتر ١٣٢ حتى الكيلومتر ١٦٢، بطول ٣٠ كلم وعرض ٤٠ م شرقاً وعمق ٧٢ قدماً بدلاً من ٦٦ قدماً.
- مشروع لتطوير مينائي العين السخنة والعريش خاصةً بالنسبة للاستخدامات والساحات والصوامع والمخازن والأرصفة البحرية.
- مشروع لتوسعة محطة تداول الحاويات لشركة قناة السويس.
- مشروع إنشاء مركز عالمي للخدمات البحرية.
- مشروع إقامة المناطق اللازمة لتجارة التجزئة الحديثة والخدمات اللوجيستية.
- إنشاء مركز بحثي للدراسات ومراكز تدريب عالمية من شأنها تطوير العمل بمحور قناة السويس وتعظيم العائد الاقتصادي والتنموي منه وتطوير الموارد البشرية لتوفير العمالة الماهرة والمدربة عن طريق مراكز التدريب مع الاستعانة بالعمالة الخارجية ذات الخبرات العالية غير المتوفرة محلياً لإكساب العمالة المحلية الخبرة ونقل المهارات والاستفادة من الخبرات التي تولدت من تجارب المناطق اللوجيستية العالمية.
- مشروع لربط محور قناة السويس بالدول الشقيقة المجاورة وتسهيل إجراءات المرور والاتصال الفعال بالعالم الخارجي وموائمة نظم العمل.
- ايجاد آلية لاختيار الإدارة الفعالة تواكب التطورات العالمية والتي تتسم بتيسير الأعمال لجذب الشركات العالمية وتفعيل الترويج للاستثمار في المنطقة بجذب رؤوس الأموال.
- توفير مناخ جاذب للاستثمار لجذب الشركات العالمية للمنطقة من حيث تطوير الأداء الإداري والمؤسسي والتشريعي خاصة فيما يتعلق بفض المنازعات وسرعة التقاضي وحوافز الاستثمار مع مراجعة عقود المستثمرين بما يكفل توزيع ملائم للمخاطر لاستقطاب المزيد من مشغلي المحطات العالميين والمستثمرين.
- العمل على استقرار المعاملات المالية والتنسيق مع مصلحة الجمارك لتعديل قوانين الجمارك بما يسمح باعتبار المركز اللوجيستي منطقة جمركية، بحيث يسمح بمرور البضائع من الميناء مباشرة إلى المركز اللوجيستي ثم اتخاذ الإجراءات الجمركية عند خروج البضائع من المركز اللوجيستي.
- تقديم الأراضي اللازمة للمشاريع بأسعار تنافسية مع الحذر من المضاربة في أسعار الأراضي والتخطيط لخلق بنية أساسية لتكنولوجيا المعلومات ذات مستوى عالمي وسرعة تداول المعلومات والاستفادة منها وتطبيق الأنظمة المتطورة الذكية

## المراجع

### أولاً المراجع العربية:

- أيمن نبيل سليمان, " تنمية محور قناة السويس وانعكاسه على الاقتصاد القومي المصري " ، ٢٠١٦
- السيد حسين جلال, "قناة السويس والطرق البديلة و المنافسة: ١٨٦٩-١٩٨٥" ، الإسكندرية ١٩٨٦
- جمال حمدان، "شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان" ، دار الهلال ١٩٩٤
- سارة الجزائر, " تعظيم الاستفادة من قناة السويس والمنطقة الاقتصادية لها" ، القاهرة ٢٠٢١
- محمد محمود إبراهيم, "مستقبل قناة السويس في ضوء المتغيرات العالمية" ، جامعة عين شمس ١٩٩٧
- مصطفى كامل خليل, "الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية شرق قناة السويس" ، ٢٠١١
- نسرين نور الدين حسن، " قناة السويس في مصر ... بين الواقع والمأمول" ، طنطا، ٢٠١٩
- أحمد عيد إبراهيم، "تحويل المدن المصرية إلى مدن كونية تنافسية وأثره على النمو الاقتصادي والتجارة الدولية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التجارة ، جامعة حلوان، ٢٠١٥
- وائل فوزى محمد بدوى، " التجربة المصرية في مشروعات B.O.O.T ودور البنوك في تمويلها مع التطبيق على قطاع النقل البحري الموانئ التخصصية"، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠٠٨
- الأكاديمية العربية للعموم والتكنولوجيا والنقل البحري، "صناعة اللوجستيات في العالم العربي – التحديات والفرص، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، ٢٠٢٢
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، التعداد العام للسكان والمنشآت ٢٠٠٦ ، ٢٠١٦
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية للتجارة البينية ٢٠٢٢، ٢٠٢١، ٢٠٢٠
- الهيئة العامة للتخطيط العمراني، استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية: اقليم قناة السويس ٢٠٠٨
- مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠ (الإطار العام)
- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس. ٢٠١٤
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي، " الخطة القومية لمضاعفة الدخل، إطار استراتيجي لفترة عشر سنوات ٢٠١٢-٢٠٢٢ ، لجنة التخطيط، يونيو ٢٠١٢
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الاستراتيجية القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في مستهل القرن الحادي والعشرين ٢٠١٧
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي ، " خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية لعام ٢٠٢٠ / ٢٠٢١" ، مصر ، ابريل ٢٠٢٢.

### ثانياً المراجع الأجنبية:

- ALEXBANK, "The Suez Canal: Evolution of traffic and current trend in ship movement during the covid-19 pandemic, competitiveness indicators and the role of industrial and infrastructural development projects", Maritime Economy , third Report produced by Alexbank, 2021.
- ALEXBANK "The Suez Canal after the expansion, Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone", Report produced by Alexbank, 2018.
- Ghoneim , A. and Helmy.O, An assessment of maritime transport and related logistics services in Egypt , ECES , Working Paper No. 125. 2007.
- Global links to regional networks: Trade logistics in MENA countries. Paper presented at the Annual Mediterranean Development Forum,6 – 9 October
- International Exhibition Logistics Associates (IELA) obtained from [www.iela.org](http://www.iela.org).
- Khaled Gaber Abdalla, "A Comparison Study Between the Suez Canal and the Panama Canal on the International Container Shipping" Damietta University, Faculty of Commerce, Vol.1, no. 2, pp. from 989 - to 1029 , 2020.
- Khaled Sakty, "Suez Canal Logistics Hub: Competition and Challenges" , 18th International Symposium on Logistics (ISL), Vienna, Austria, 2013.
- Marwa Tarek and Khaled EL Sakty, "Transportation Sustainable Development in Egypt: A case Study of New Suez Canal Project" , Benha University, Faculty of Commerce,2014.
- UNCTAD," Review of Maritime Transport 2021", UNCTAD/RMT/2021. 18Nov, 2021.
- World Bank , 2014, Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy
- World Bank, "The Logistics Performance Index and Its Indicators" 2014
- World Trade Organization ,WORLD TRADE REPORT 2020
- UNCTAD/RMT/2021 (Overview) obtained from [www.unctad.org](http://www.unctad.org)
- [www.fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/Competitiveness/UAE-Rankings](http://www.fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/Competitiveness/UAE-Rankings)
- [www.capmas.gov.eg](http://www.capmas.gov.eg)
- [www.imo.org](http://www.imo.org)
- [www.investinegypt.gov.eg](http://www.investinegypt.gov.eg)
- [www.jafza.ae](http://www.jafza.ae)
- [www.sczone.eg](http://www.sczone.eg)
- [www.suezcanal.gov.eg](http://www.suezcanal.gov.eg)
- [www.unctad.org](http://www.unctad.org)

---

---

## **Maximizing The Utilization of the Suez Canal Hub as a Global Industrial, Commercial, and Logistical Center in the Light of Global Experiences**

**By**

***Dr. Ahmed Eid Ibrahim***

### **Abstract:**

The Suez Canal Axis project represents a sustainable hub that competes globally in the field of logistics, advanced industries, trade and tourism, as it has attractive possibilities for many of the most growing fields and activities in the world such as transport and logistics, tourism, and energy, communications and information technology, and the Egyptian state seeks to maximize the benefit of the Suez Canal region to become a locomotive for the development of the Egyptian economy and linking it with the global economy, as the Suez Canal is one of the most important shipping lanes in the world and has a great importance at the global level, as it represents the link between the three continents, Asia, Africa and Europe. but there are untapped economic potentials that must be maximized by creating an added value for the passage of ships through the canal. Therefore, the establishment of logistical parks within the Suez Canal Axis development project is a development starting point that contributes to generating income, employment, resettlement of the population and other economic effects. This research aims to Determining the ingredients for the success of the logistical regions in the world by reviewing the successful global experiences, especially the experiences of the regions of Jebel Ali and the port of Singapore, as a comparative study to extract a set of lessons learned and factors for the success of the logistical parks and to suggest options to overcome the obstacles facing the region and reduce the negative effects of global political and economic transformations. Hence, this research concludes that despite the presence of obstacles, the elements of the place support the establishment of integrated logistical projects.