

تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها

م.بان علي حسين / كلية الادارة والاقتصاد / جامعة البصرة

المستخلص

نظرا لأهمية الموقع التجاري لجمهورية مصر العربية ولمواجهة الممرات الملاحية المنافسة ولاستيعاب زيادة حركة النقل البحري المارة عبر قناة السويس وتقديم خدمات مميزة للتجارة العالمية وتقليل التكلفة الاقتصادية للرحلة البحرية ولذا تم اختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس وبشكل خاص (سيناء) لتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة والموازية للقناة الاصلية بطول ٧٢ كم وإقامة ٦ انفاق أرضية لنقل السيارات وسكة حديد لسيناء، وتصل كلفة إنشاء هذه القناة الجديدة وإقامة الأنفاق بحوالي (٢.٨) مليار دولار منها (٤) مليار دولار تكلفة القناة الجديدة ، ومدة تنفيذ المشروع سنة واحدة ، اذ يمر مشروع قناة السويس الجديدة بثلاث مراحل تتمثل المرحلة الأولى بتطوير موانئ بور سعيد والسويس لتصبح بمثابة مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق، اما المرحلة الثانية فهي تتضمن انشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الالات وصناعة المنسوجات و مواد البناء ومصانع التعبئة ومراكز صيانة السفن وينتهي هذا المشروع بالمرحلة الثالثة وهي ما يعرف بوادي التكنولوجيا بالاسماعيلية والذي يهدف الى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية وما يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب ، ومن فوائد هذا المشروع سيعمل على توفير مليون فرصة عمل وزيادة الدخل القومي بمضاعفة إيرادات القناة بنحو ٢٥٩ % ، وسيتم تمويل هذا المشروع عن طريق إصدار شهادات استثمار تتاح فقط للمصريين سواء كانوا أفراداً أو مؤسسات بفئات مختلفة بالجنيه المصري ، وتم تقدير حجم الاستثمارات في مشروعات تنمية محور قناة السويس بحوالي ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٣ حيث تتضمن إقامة ٤٢ مشروعا وهذه ستكون مطروحة امام الاستثمارات العربية والأجنبية.

المصطلحات الرئيسية للبحث/ قناة السويس الجديدة - الرؤية المستقبلية - التمويل - الاستثمارات .



مجلة العلوم
الاقتصادية والإدارية
العدد 91 المجلد ٢٢
الصفحات ٢٤٠-٢٥٢

المقدمة

ان الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها اقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح ، اذ يحقق طريق القناة وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة الامر الذي يؤدي الى تحقيق وفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة ، وأيضا تقع قناة السويس في ملتقى طرق التجارة الرئيسية في العالم بما يعطي لها افضلية غير متكررة في موقعها ، وتعتبر القناة اعداد كبيرة من مختلف أنواع السفن فقد بلغ عدد السفن المارة عام ٢٠١٤ في كلا الاتجاهين (١٧١٤٨) سفينة بحمولة صافية مسجلة للسفن العابرة خلال العام نفسه حوالي (962.7) مليون طن وبلغت اعداد السفن الحاملة للحاويات المارة في الاتجاهين (٦١٢٩) سفينة بأجمالي حمولة (٥٣٦٣١٦) الف طن في عام ٢٠١٤ ، (يونس، وإبراهيم ٢٠١٥: ص١٠)، وحيث ان هذا الحجم الكبير من سفن الحاويات يشكل زيادة في الطلب على الخدمات اللوجستية من اصلاح وصيانة وتموين السفن وغير ذلك من الأنشطة الأخرى وهذا مما يستلزم المباشرة بتنفيذ مشاريع تنمية محور القناة ، وتواجه قناة السويس منافسات عديدة من خلال إعتزام إسرائيل قدماً بتنفيذ مشروع ربط البحر الأحمر بالبحر الميت وصولاً الى البحر الأبيض المتوسط عبر ممر مائي يعرف بـ (قناة البحرين) ، والمنافسة من قبل (قناة بنما)^١ بالنسبة لتجارة دول شرق آسيا حيث قامت بنما بتجهيز ممرها المائي حيث تأتي البضائع من الشرق الأوسط عبر المحيط الهادي إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية ثم المرور بقناة بنما إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة ، وأن الوقت المستغرق للرحلة البحرية سيكون أقل من مرور تجارة المنطقة عبر قناة السويس ، وكذلك تكلفة عبور الحاوية في قناة السويس حالياً تتراوح ما بين ٦٠ - ٩٠ دولار للحاوية أما تكلفة نقل الحاوية في قناة بنما فهي تقل عن قناة السويس بمعدل ما يقارب من ٢٥% - ٣٠% ، (جلال، ٢٠١٣: ص٥) . وهناك منافسة اخرى من قبل (قناة المحيط المنجم الشمالي)^٢ التي يراد منها ان تكون خطاً ملاحياً بديلاً بين أوروبا الغربية واليابان حيث سيقبل المسافة بين الواقعة على المحيط الأطلنطي والأخرى الواقعة على المحيط الهادي ويبلغ طول الخط الملاحي ما بين ٢٢٠٠ - ٢٩٠٠ ميل بحري ويتراوح الغاطس ما بين ١٣م - ٢٠م بالمضائق ، (جلال، مصدر سابق: ص٦) .

مشكلة البحث :- نظرا لاهمية الموقع التجاري لجمهورية مصر العربية وتزايد الضغوط الاقتصادية تطلب الامر انشاء قناة جديدة لاستيعاب الزيادة في حركة التجارة الخارجية والإفادة من المميزات التجارية .

فرضية البحث :- ان انشاء قناة السويس الجديدة سوف يحقق منافع اقتصادية متعددة من أهمها :- سيدفع هذا المشروع بمصر لتصبح مركزاً صناعياً وتجارياً ولوجستياً عالمياً ويزيد من حركة التجارة العالمية ويزيد من معدلات الاستثمار المحلي والاجنبي ويوفر فرص عمل ، وانشاء مشاريع اقتصادية جديدة في مختلف المجالات ، والحصول على إيرادات مالية .

هدف البحث :- يهدف البحث الى بيان ما يأتي :-

- أولاً: أهمية قناة السويس وخصائصها .
- ثانياً: الإمكانيات الحالية والمستقبلية لقناة السويس ونشاطها الملاحي .
- ثالثاً: مشروع قناة السويس الجديدة والرؤية المستقبلية .
- رابعاً: تمويل مشروع قناة السويس الجديدة .
- خامساً: تقدير حجم الاستثمارات العربية والأجنبية في تنمية محور قناة السويس .
- سادساً: الاستنتاجات والتوصيات .

^١ - قناة بنما هي ممر ملاحى يعبر برزخ بنما ويصل ما بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ وتم الانتهاء من شقها عام ١٩١٤ وقامت الولايات المتحدة الأمريكية ببنائها بتكلفة بلغت ٣٨٠ مليون دولار أمريكي وتمت مقارنتها مع قناة السويس من حيث حجم التجارة العالمية المارة من خلالها .

^٢ - قناة المحيط المنجم الشمالي يمتد هذا الطريق على سواحل سيبيريا من غرب شبه جزيرة kola خلال مضيق بيرنج bering الى الشرق وقد بدأت السفن استخدام هذا الطريق الملاحي عام ١٩٣٥ . (د.جلال، مارس ٢٠١٣، ص٦)

أولاً : أهمية قناة السويس وخصائصها

قناة السويس هي ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس لتصل بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وهي تفصل قارتي آسيا وأفريقيا وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وأكثر القنوات الملاحية من حيث كثافة الاستخدام ، أما أهميتها تعمل على تقصير الوقت والمسافة وهو ما تحققه القناة من وفرة في تكاليف التشغيل للسفن العابرة لها ، (هيئة قناة السويس ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الأنترنت : ص ١) ، أما طبيعة القناة فهي تمتد بين ميناء بور سعيد على البحر الأبيض المتوسط شمالاً وحتى ميناء السويس على خليج السويس جنوباً وتتباين طبيعة التربة فهي طينية شمالاً وصخرية جنوباً ، وتغطي القناة بتكيسات حجرية وستائر حديدية وذلك لحمايتها من الأنهيار بسبب الضغط الواقع من الأمواج الناشئة عند مرور السفن بالقناة ، (هيئة قناة السويس ، ٢٠١٤ ، مصدر سابق، ص ١) . وتتميز قناة السويس بالميزات الآتية:- (هيئة قناة السويس ، ٢٠١٤ ، مصدر سابق ، ص ٢)

- ١- أطول قناة ملاحية بالعالم.
- ٢- تتم حركة الملاحة فيها ليلاً ونهاراً.
- ٣- مزودة القناة بنظام إدارة حركة السفن (VTMS) وهو نظام يقوم على إستخدام أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر ليكشف ويتابع حركة السفن على طول القناة .
- ٤- تستوعب القناة عبور سفن حاملات النفط الخام الكبيرة جداً والسفن المخصصة لنقل الحاويات وكل السفن الفارغة مهما كان نوعها .

وفي عام ١٩٦٦ تبلور مشروع تطوير قناة السويس على مرحلتين الأولى : شملت توسيع وتعميق القناة ليصبح قطاعها المائي ٣٦٠٠ م^٢ والغاطس المسموح به ٥٣ قدم ، أما المرحلة الثانية : تم توسيع وتعميق القناة إلى ٥٢٠٠ م^٢ وارتفع الغاطس إلى ٦٧ قدم . وأدت هذه التغيرات إلى إجتذاب عدد كبير من الناقلات العملاقة وتستوعب جميع سفن الحاويات بحمولة (١٧٠٠٠) حاوية من جميع انحاء العالم ، (عبد العزيز، ١٩٨٦ : ص ٦) . وتقوم حالياً هيئة قناة السويس بعمل ازدواج للممر الملاحي الحالي من الكم (٥٠٠٠) حتى الكم (١٢٢٠٠) لتتمكن السفن العابرة بغاطس ٦٦ قدم المرور في اتجاهين في الوقت نفسه وتكون قادرة على ان تستوعب (٩٩%) جميع وسائل النقل البحري بعد ان يصل غاطسها إلى (٧٢ قدم) و(٩٩%) من الوزن الساكن لسفن الصب ، (٨٢%) من ناقلات البترول و(١٠٠%) من جميع أنواع السفن المستخدمة في النقل البحري ولا سيما سفن الحاويات من جميع الأجيال القادمة فضلاً عن السفن الفارغة التي تصل حمولتها إلى (٥٦٠) ألف طن وهو ما يعرف بمشروع تنمية إقليم قناة السويس ، (هيئة قناة السويس ، ٢٠١٤ ، مصدر سابق ، ص ٣) .

ثانياً : الإمكانيات الحالية والمستقبلية لقناة السويس ونشاطها الملاحي

- النشاط الحالي لقناة السويس يتضمن الآتي :- (هيئة قناة السويس ، التقرير السنوي ، ٢٠١٣ : ص ٢):
- ١- بلغ عدد السفن خلال عام ٢٠١٣ بنسبة انخفاض قدرها (- 3.6) بواقع 628 سفينة من كلا الاتجاهين
 - (قافلة الشمال وقافلة الجنوب) عدد (١٦٥٩٦) سفينة عبوراً كاملاً مقابل (١٧٢٢٤) سفينة خلال عام ٢٠١٢.
 - ٢- بلغ المتوسط اليومي لعدد السفن العابرة لنفس العام المذكور حوالي (٤٥.٥) سفينة مقابل (٤٧.١) سفينة عام ٢٠١٢ .
 - ٣- بلغ مجموع الحمولة الصافية العابرة للقناة للعام نفسه المذكور حوالي (٩١٥.٥) مليون طن مقابل (٩٢٨.٥) مليون طن عام ٢٠١٢ بانخفاض قدره (١٣.٠) مليون طن . والجدول (١) يبين حركة الملاحة في قناة السويس لأنواع مختلفة من السفن للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٣) حمولة صافية ألف طن.
 - ٤- اما في عام ٢٠١٤ أصبحت منطقة الخليج العربي تحتل المرتبة الثانية بعد منطقة جنوب شرق اسيا اذا بلغ حجم الشحنات المصدرة من الخليج العربي بنسبة 34% أي 137 مليون طن ، بينما منطقة شرق اسيا بلغت حجم الشحنات المصدرة منها ١٦١ مليون طن ، وتعتبر سفن الحاويات اكثر أنواع السفن استفادة من مشروع قناة السويس الجديدة . (دراسة إيطالية : نمو مؤشرات الربط البحري والأداء اللوجستي لمصر بعد افتتاح قناة السويس الجديدة ، ص ١ : ٢٠١٥).



تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها

٥- وشهد عام ٢٠١٥ نمواً في تسجيل طلبات العبور بالقناة يشمل زيادة لأسطول سفن الحاويات تبلغ ٧% وبحلول عام ٢٠١٨ سيرتفع هذا المعدل ليصل الى ٧٢% إذا ما أخذنا بالاعتبار مرور السفن العملاقة التي تتراوح بين ١٨-٢١ ألف حاوية و 20.7% معدل نمو لأسطول السفن النمطية الحجم بسعة ١٣ و ١٨ ألف حاوية. (دراسة إيطالية ، ص ٢: ٢٠١٥).

٦- وتشير التوقعات الى إمكانية عبور ٨٣ سفينة عملاقة بحلول ٢٠١٨ بقناة السويس تتركز أساساً في طريق الشمال الشرقي لأقصى أوروبا والشرق الأقصى للمتوسط حيث تنشط التحالفات الكبرى. (دراسة إيطالية، ص ٣: ٢٠١٥).

٧- ومن الآثار الإيجابية لقناة السويس الجديدة هو تقليل زمن انتظار السفن من ١١ ساعة الى ٣ ساعات وزيادة القدرة الاستيعابية للقناة لتكون ٩٧ سفينة قياسية عام ٢٠٢٣ بدلاً من ٤٩ سفينة عام ٢٠١٤ وتحقيق العبور المباشر دون توقف لعدد ٤٥ سفينة في كلا الاتجاهين مع إمكانية السماح لعبور السفن حتى غاطس ٦٦ قدم في جميع أجزاء القناة .

جدول (١)

حركة الملاحة في قناة السويس لأنواع مختلفة من السفن للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٣) حمولة صافية ألف طن

نوع السفن	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠٠٧/٢٠١٣ %
ناقلات بترول	١٤٥٩٣	١٤٦٦٨٩	١٠٧٤٤٩	١١٣٦٧٢	١١٥١٢٧	١٤٠٨٣١	١٤٤٩٩١	%(3.8)
سفن الغاز الطبيعي	٣٢٧٧٧	٣٨٩٩٢	٥٢٨٩٨	٩١٠٤٠	١٢١٨٣١	٨٨٦٣٨	٧٠٣١٦	% 9.6
سفن البضائع الصب	١٢٤٦٠	١٢٤١٩٤	٨٨٢٣٤	٨٢٥١٥	٨٣٥٢٨	٩٨٨٧٨	١٠١١٦٤	%(0.7)
سفن البضائع العامة	١٩٠٩٨	٢٠٣٤٤	١٩٥٦٤	١٧٥١٨	١٥١٤٢	١٥٢٢٣	١٥١١٧	%(0.7)
سفن الحاويات	٤٣٧٧٨	٤٨٣١٤٣	٤٠٢٨٤١	٤٦٥٩٣٩	٥١٩٢٩٦	٥٠٧١٣٦	٥٠٨٢٢٠	%1.4
سفن الجرار	٨٣٥٨	٧٨٥١	٦٠٤٨	٦١٣٤	٥٤٦٧	٥٨٤٠	٦٠٧٠	%(0.8)
سفن السيارات	٧٠٣٨٦	٧٩٤٦٨	٤٨٢٨٨	٥٨٦٨٠	٦٠٤٩٠	٦٢٩٠٦	٦١٥٧٩	%(0.5)
سفن الركاب	١٧٥٩	٢١٦٣	٢٧٠٥	٢٩٩٧	٢٩٠٨	٣٣٥٢	٣٠٩٩	% 2.8
سفن أخرى	٢٥٢٦	٢٩٤٨	٤٩٩١	٦٥٨٧	٤٠٩٣	٤٦٠٨	٤٩١١	%5.3
الأجمالي	٢٣١	٧٩٢	٠١٨	٠٨٢	٨٨٢	٤١٢	٤٦٧	% 0.6
	٨٤٣	٩٠٥	٧٣٣	٨٤٥	٩٢٧	٩٢٧	٩١٥	

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالأسناد إلى التقارير السنوية للسنوات (٢٠١٣-٢٠٠٧) هيأه قناة السويس ص ٥ .

نلاحظ من الجدول أن نسبة نمو حركة الملاحة في قناة السويس لأنواع مختلفة من السفن كانت 0.6% خلال المدة ٢٠٠٧- ٢٠١٣ ، وقد حققت بعض الأنواع من السفن معدل نمو مركب موجب وكانت اعلاها سفن الغاز الطبيعي بنسبة 9.6% خلال المدة المذكورة إذ ارتفعت من 32.777 الى 70.316 ألف طن وذلك نتيجة زيادة استهلاك الغاز الطبيعي بما أدى الى زيادة حركة التجارة الخارجية علياً ، تلتها سفن الركاب بنسبة 2.8% وذلك لانخفاض تكاليف النقل البحري عبر السفن وزيادة حركة السياحة عبر البحر ، في حين سجلت بعض حركة الملاحة في قناة السويس انخفاض في معدل نموها ، إذ انخفضت سفن الجرار بنسبة 0.8% وسفن البضائع العامة وسفن الصب الجاف بنسبة 0.7% لكلاهما بمعدل نمو مركب خلال المدة ٢٠٠٧-٢٠١٣ . وكذلك حققت قناة السويس الوفر في الوقت والتجارة العالمية في عام ٢٠٠٩ حيث تمثل ذلك بعبور ٨% من حجم النشاط التجاري. والجدول الاتي يبين طرق التجارة البحرية العالمية وتوفير الوقت لعام ٢٠٠٩ .

الجدول (٢) طرق التجارة العالمية والوفر في الوقت

من	الى	قناة السويس	راس الرجاء الصالح	المسافة (ميل بحري)	الوفر
راس تنورا	كونستانزا	4144	12094	7950	66%
	لافييرا	4684	10783	6099	57%
	روتterdam	6436	11169	4733	42%
	نيويورك	8281	11794	3513	30%



تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها

88	9887	11207	1320	بيرايوس	جدة
41	4406	10743	6337	روتريام	
23	3315	14507	11192	روتريام	طوكيو
29	3647	11755	8288	روتريام	سنغافورة

المصدر: هيئة قناة السويس، ٢٠١٤، موقع على شبكة الانترنت

www.Suez canal.gov.eg

ثالثاً : مشروع قناة السويس الجديدة والرؤية المستقبلية

أعلن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي في ٥ / ٨ / ٢٠١٤ إنشاء القناة الجديدة عن طريق تطوير منطقة قناة السويس ويتم عن طريق استغلال الموقع الجغرافي أحسن استغلال بأقامة منطقة عالمية حرة للصناعات والخدمات اللوجستية في منطقة قناة السويس ، حيث انه لا يمكن بناء اقتصاد يركز على التصنيع دون سلسلة نقل حديثة متكاملة تماثل مستويات النقل المتكامل في العالم المتقدم ومن اجل خلق سلسلة إمداد لوجستية متميزة قادرة على المنافسة العالمية كمناطق حرة تعمل كمجمع لوجستي عالمي من مراكز التصنيع للمكونات أو مركز للتجميع والتخزين داخل شبكة عولمة التصنيع والتجارة وكذلك مركز عالمي لأصلاح السفن وإمدادها بأحتياجاتها من المعدات ، (البيومي وموسى ، ٢٠١٣ : ص ٦-٧) ، ويتعين ان يحيط بمنطقة اللوجستيات^(٣) شبكة متكاملة من المحطات وخطوط السكك الحديدية والطرق البرية ومطار دولي وميناء بحري عميق الغاطس لكي يسمح لسفن الحاويات العملاقة (١٨ .٠٠٠) TEU بالدخول إلى الميناء، (د. ملش ، ٢٠١٣ : ص ٤) . وان طول قناة السويس الجديدة ستكون بطول ٧٢ كم مع انشاء او بناء (٦) انفاق أرضية لنقل السيارات وسكة حديدية لسيناء ، حيث يبين الملحق (١) والملحق (٢) مشروع انشاء قناة السويس الجديدة ويعتبر هذا المشروع ضرورة ملحة لمواجهة الممرات الملاحية المنافسة ، ومن فوائد هذا المشروع سيعمل على استيعاب زيادة حركة النقل البحري المارة عبر قناة السويس ، ولتقديم خدمات مميزة للتجارة العالمية وتقليل التكلفة الاقتصادية للرحلة البحرية ، بتخفيض ساعات الانتظار من ١١ ساعة الى ٣ ساعات ، (قناة السويس الجديدة ، ٢٠١٥ ، موقع على شبكة الانترنت ، ص ٢) ، إذ من الناحية الفنية قدرة قناة السويس حالياً تسمح بمرور ٤٩ سفينة يوميا وبعد عملية التطوير ستزداد السفن المارة عبر قناة السويس الى ٩٧ سفينة يوميا كما انه ستقضي على مشكلة انتظار السفن التي تعبر قناة السويس اذ يسمح نظام المرور حالياً بنظام المرور المزدوج بين الذهاب والإياب . وان المدة الزمنية للأنهاء من حفر القناة الجديدة هي ٣٦ شهراً ، وأن تكلفة إنشاء هذه القناة وإقامة الأنفاق ستصل إلى ٨.٢ مليار دولار منها ٤ مليار دولار تكلفة القناة الجديدة ، إذ ان هذا المشروع سيقصر الرحلة البحرية التي كانت تستغرق ٤٠ يوماً لمسافة ٢٢ ألف

كيلومتر من شمال أوروبا الى شرق آسيا عن طريق قناة السويس ستقل إلى ٣٠ يوماً لمسافة ١٥ ألف كيلومتر فضلاً عن تجنب المخاطر الأمنية الناتجة عن القرصنة البحرية التي يمكن ان تأتي من الصومال واليمن . وكما أن قناة السويس تستوعب سنوياً عبور نحو (١٨) ألف سفينة ومع تنفيذ مشروع القناة الموازية ستصبح القناة قادرة على استيعاب نحو (٥٠%) زيادة في أعداد السفن وبالتالي ستتضاعف إيراداتها ، وسيوفر هذا المشروع مليون فرصة عمل ، وسيعمل على زيادة الدخل القومي بمضاعفة إيرادات القناة بنحو ٢٥٩ % ، (مشروع قناة السويس الجديد يزيد مزاياها امام الممرات الملاحية المنافسة ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت ، ص ١-٢) ، ويمر مشروع تنمية محور قناة السويس او ما يعرف بمشروع قناة السويس الجديدة بثلاث مراحل اذ تتمثل المرحلة الأولى بتطوير موانئ بور سعيد والسويس لتصبح بمثابة مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق ، اما المرحلة الثانية فهي تتضمن انشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الالات والمنسوجات ومواد البناء ومصانع التعبئة ومراكز صيانة السفن وينتهي هذا المشروع بالمرحلة الثالثة وهي ما يعرف بوادي التكنولوجيا بالاسماعيلية والذي يهدف الى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية وما

^٣ اللوجستيات:- هو فن احكام السيطرة على سلاسل الامداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع ادارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة فهي تعمل على ازالة الاختناقات في مختلف أجزاء السلسلة وتعمل على استخدام انسب المعدات واعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الامداد بأرخص تكلفة واعلى كفاءة. (د. بدوي، ٢٠١٣، ص ٣٢٥).



تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها

يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب ، (قناة السويس الجديدة ... الآثار والتحديات ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت ، ص ٢) .

ومن اهم أهداف مشروع القناة الجديدة يتمثل بما يأتي:- (مشروع تنمية اقليم قناة السويس ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت : ص ٢١-٤٠)

١- تنمية ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري باستغلال الموقع لجمهورية مصر العربية بمنطقة قناة السويس.

٢- خلق كيانات صناعية ولوجستية جديدة بمنطقة المشروع تعتمد على أنشطة القيمة المضافة والصناعات التكميلية وإعادة تصدير للداخل والخارج .

٣- مواكبة التطور العالمي والأقليمي والتحرك ديناميكية وواقعية بمنطقة المشروع من أجل تحقيق أفضل استغلال لقدرات و ثروات البلاد المادية والبشرية .

٤- تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والعربية والأجنبية للمشاركة في تنفيذ المخطط العام للمشروع
٥- خلق رواج إقتصادي بالمنطقة وإتاحة أكبر عدد من فرص العمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة حيث سيسهم في رفع المستوى المعاشي والاجتماعي للشباب المصري اذ سيوفر المشروع مليون فرصة عمل والتركيز على إنشاء مراكز تدريب فنية وتخصصية وبناء مجتمعات عمرانية متكاملة داخل حيز المشروع مرتبطة بأنشطته .

٦- زيادة إيرادات القناة من العملة الصعبة بسبب الزيادة المتوقعة لدخل قناة السويس عن طريق زيادة معدلات مرور السفن بالمجرى الملاحي والزيادة المتوقعة لحركة النقل البحري من وإلى جمهورية مصر العربية وموانئ المشروع وتوفير السيولة النقدية حيث قدرها المحللون الاقتصاديون بحوالي ١٣ مليار دولار مقارنة بالعاقد الحالي 5.3 مليار دولار .

٧- إتاحة الفرصة للشركات والمؤسسات الوطنية للأشتراك في تنفيذ المخطط العام لهذا المشروع والبنية التحتية له وفقاً للمقاييس العالمية من أجل تحقيق أنتعاش لهذه الشركات الوطنية ويمثل إضافة لأماكنها المادية وخبراتها المكتسبة وتحسين أوضاعها المادية وأوضاع من يعملون .

ويشمل الحيز الجغرافي للمشروع ميناء شرق بور سعيد ، الظهر الجغرافي لميناء شرق بور سعيد ، ميناء غرب بور سعيد ، ميناء العريش ، وادي التكنولوجيا بشرق الأسماعيلية ، المنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس ، ميناء السخنة ، ميناء الأدبية ، أذ يبلغ إجمالي عدد السكان في منطقة المشروع حوالي (٢.٧١٢) مليون نسمة وإجمالي المساحة حوالي (٧٦١٢٩.٠٧ كم^٢) ، حيث تتضمن الخطة المستقبلية لميناء شرق بور سعيد محطات متعددة الأغراض ، محطة رورو ، محطة حاويات CT2 ، محطة صب جاف ، محطة صب زراعي وسيتم الانتهاء من هذه المشروعات عام ٢٠١٥ ، ويعتبر هذا الميناء أكبر ميناء محوري في العالم ٧٢ كم^٢ ، ويحتوي على أكبر مساحة منطقة صناعية حرة أما ميناء غرب بور سعيد الذي يقع مباشرة على المدخل الشمالي للمجرى الملاحي لقناة السويس ومقسم إلى أربعة مناطق رئيسية وهي المنطقة السياحية التي تشمل ٣ أرصفة لتراكي السفن السياحية العملاقة بطول ٤٠٠ م وغطاس ٩ - ١١ م .

المنطقة الشمالية تتضمن أرصفة البضائع العامة بطول ٥٨٠ م وغطاس ٦ - ٨ م ورسيف الصب الجاف بطول ٢٤٦ م وغطاس ١٢.٧ م ، المنطقة الجنوبية تتضمن رصيف الحاويات بطول ٩٤٧ م وغطاس ١٣.٢ م ، محطة الصب السائل بطول ٥٧٥ م وغطاس ٣.٦ م ورسيف رورو بطول ٤٠ م وغطاس ٨.٢ م ، المنطقة الشرقية وتقع على الجانب الشرقي للميناء وتضم مخازن الترانزيت وورش بحرية عدد (٧٠) مخزن وورشه ، وبعد تطوير الميناء سوف تصبح الحدود النهائية الأجمالية للميناء بمساحة (١.٥) مليون متر مربع ويصبح إجمالي المسطح المكتسب (٣٢٠٠٠٠) متر مربع ، (مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت : ص ٤-٦) . اما وادي التكنولوجيا بشرق الأسماعيلية يعتبر أحد ركائز التنمية الأساسية لمركز القنطرة شرق محافظة الأسماعيلية حيث سيعمل هذا المشروع على جذب أعداد كبيرة من الأيدي العاملة حيث سيتضمن المشاريع الآتية : (صناعة برمجيات التصميم ، صناعة الإلكترونيات والميكرو إلكترونيات ، صناعة التكنولوجيا الحيوية والهندسة الطبية ، صناعة المواد المستحدثة والبوليمرات ، صناعة الآلات الدقيقة والتحكم والميكنة وتكنولوجيا الفضاء ، صناعة الطاقة المتجددة وترشيد الطاقة ، صناعات حماية البيئة وصناعة الاتصالات ، (مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس ، مصدر سابق: ص ٨-١٠) . وتتضمن مراحل التنفيذ لمشروع وادي التكنولوجيا أربع مراحل كالآتي :



تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها

- (مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس ، مصدر سابق : ص ١٢-١٩)
- المرحلة الأولى : تتضمن (٣٠٢١) فدان وتمثل ١٩% من إجمالي المساحة .
 - المرحلة الثانية : تتضمن (٥٤٨٢) فدان وتمثل ٣٣% من إجمالي المساحة .
 - المرحلة الثالثة : تتضمن (٣٨٣٧) فدان وتمثل ٢٣% من إجمالي المساحة .
 - المرحلة الرابعة : تتضمن (٤١٦٠) فدان وتمثل ٢٥% من إجمالي المساحة .

وأما ميناء العريش حيث يتضمن المخطط النهائي بعد التطوير سوف يصبح إجمالي مساحة الميناء الجديد (٧٤٥٤٠٠ م^٢ وهي موزعة كالآتي : - (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق : ص ٢٨) محطات Liquid Bulk وتبلغ مساحتها (٦٣٣٠٠ م^٢ ، محطات Dry Bulk وتبلغ مساحتها (٤٢٥٢٠٠ م^٢ ، مساحات تخزين تبلغ مساحتها ١١٠٩٠٠ م^٢ ، الطريق الشرياتي والطرق الداخلية تبلغ مساحتها حوالي ١٤٠٠٠٠ م^٢ . أما المنطقة الاقتصادية بشمال غرب خليج السويس وتتضمن ٩٠ كم^٢ (منطقة شمالية) ، (٢٠٤) كم^٢ منطقة جنوبية ، بعد التطوير تتضمن إقامة مدينة سكنية ومدفن صحي للمخلفات الصلبة ، ومحطة طاقة رياح ، ومشروع حماية المنطقة من السيول ومحطة شبكة صرف صحي وصناعي وشبكة اتصالات متكاملة ومحطة وشبكة تحلية مياه البحر ، (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق ، ص ٢٩ - ٣٠).

أما ميناء السخنة يصل طول الممر الملاحي ٣٧٠٠ م ، عمق الممر الملاحي حوالي ١٧ . ٠٥ م ، طول الأرصفة تقدر ٢٢٥٠ م ، وعند تطوير الميناء سيتم إنشاء محطة الكهرباء وأنشاء ست احواض ، ومحطة الصب السائل ومصنع للسكر ومنطقة لوجستية ومشاريع الاستزراع السمكي (مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، مصدر سابق : ص ٣١-٣٢) . أما ميناء الأدبية تبلغ مساحته الكلية حوالي (٨٣٢٠٠٠ م^٢) وطول الارصفة يصل إلى ١٨٠٠ م ، وعمق غاطسها يصل إلى (٩م-١٢م) وبعد التطوير سوف ترتفع المساحة الكلية إلى أكبر من (١.٥) مليون متر مربع وأطوال الأرصفة سترتفع إلى ٤٥٠٠ وكذلك الغاطس يصل إلى ١٧م ، (مشروع تنمية إقليم قناة السويس، مصدر سابق : ص ٣٣) . وأخيرا مع استكمال تنمية محور قناة السويس وإنشاء المنطقة اللوجستية والكيانات الاقتصادية العملاقة فسوف تتحول القناة من مجرد ممر ملاحي لعبور السفن إلى منطقة جذب استثمارية وإقامة أنشطة اقتصادية متنوعة إذ ستؤدي إلى تغيير الخريطة الاستثمارية للمشرق الأوسط وذلك ضمن الاتجاه إلى عولمة الإنتاج والتوزيع وسلاسل الامداد العالمية وتكثيف شبكات النقل ومراكز الخدمات اللوجستية المتكاملة ويزيد من تنافسية القناة وجود عدد من الموانئ المحورية على طريقها عبر السواحل الاسيوية والبحر الأحمر والبحر المتوسط ،(هدى ، وعبدالعال ٢٠١٥ : ص ١٦)

وأخيرا فإن الرؤية المستقبلية للقناة تركز على خمس ركائز أساسية وهي التجارة العالمية والنقل حيث يكون محور قناة السويس مركزا لوجستيا عالميا، والطاقة الجديدة والمتجددة عبر استخدام الإمكانيات الطبيعية لإنتاج الطاقة النظيفة بالإقليم، والتنمية البشرية وتمثل بالثروة البشرية الركييزة، وانطلاقا واسعة للاستثمار الذي يعد مفتاح تنمية إقليم قناة السويس والسياحة العالمية حيث هناك منتج سياحي متميز وفريد بالإقليم، والمجمعات الصناعية حيث يتم إنشاء مجموعة من الصناعات المتكاملة في بيئة مثالية.

رابعاً : تمويل مشروع قناة السويس الجديدة

يتم تمويل المشروع عن طريق إصدار شهادات إستثمار تتاح فقط للمصريين كأفراد أو مؤسسات بفئات مختلفة بالجنيه المصري وتكون ذات عائد (١٢%) سنوياً ويصرف العائد بشكل ربع سنوي ، وآخر بالدولار للمصريين المقيمين خارج مصر ذات عائد ٣% ، وحيث أن الأكتتاب الأول للمصريين سوف يحقق مليار جنيه مصري وسوف يرتفع إلى ٦ مليارات جنيه في حال أطمئنان المحجمين من المواطنين في أول خمس أشهر وهذا الأكتتاب لا يكفي لوحده تمويل حفر القناة الجديدة فضلاً عن إنشاء ٦ أنفاق ، لذلك ستشترك البنوك وصناديق الاستثمار في عملية التمويل والأشتراك بمشروعات التنمية في محافظات السويس والأسماعيلية وبور سعيد وجنوب ووسط سيناء وربط سيناء بالوادي ، وإن هذا المشروع سيزيد من دخل القناة من (٥- ١٠) مليار دولار سنوياً وقد تصل إلى (١٠٠) دولار عند الانتهاء من المشاريع كافة ، (قناة السويس الجديدة ترقب لأكتتاب شعبي وضياح حلم إسرائيل ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الأنترنت : ص ١) .

وهناك اثار إيجابية للتمويل بهذه الطريقة وهي ستؤثر إيجابيا في أداء سوق المال المصري من خلال تعزيز ثقة المستثمرين الأجانب في كون سوق المال المصري ما زال يحتفظ بحيوته ويتمتع بدرجة عالية من الثقة لدى الحكومة كمصدر تمويلي للمشروعات القومية ، فضلا عن ذلك سهولة استخدام تلك الأداة وقدرتها على توفير التمويل اللازم لعملية حفر القناة في فترة وجيزة بالإضافة إلى التأثير الإيجابي المتوقع لسعر الفائدة المرتفع لهذه الشهادات على معدل التضخم ، وهناك آثار سلبية متوقعة من هذه الأداة التمويلية على الاقتصاد المصري وتمثل بما يأتي :- (قناة السويس الجديدة ... الاثار والتحديات ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت، ص ٩-١٠)

- ١- التأثير السلبي لشهادات الاستثمار ذات العائد المرتفع الذي يبلغ ١٢% سنوياً على أداء البورصة نتيجة لتفضيل بعض المستثمرين تجنب المخاطرة المتعلقة بالاستثمار في سوق الأوراق المالية واللجوء إلى شراء الشهادات ذات العائد المضمون وبالتالي قد يضر ذلك بأداء البورصة وبالتالي سوف يترتب عليه انخفاض أسعار الأسهم وسيؤثر بشكل سلبي على السيولة المتاحة أمام الشركات المدرجة في البورصة .
- ٢- العائد المرتفع سيؤدي إلى ارتفاع مديونية الحكومة لأن حاملي الشهادات علاقتهم بالمشروع علاقة دائنية وليست مشاركة وسيؤثر سلباً في عجز الموازنة العامة ولا سيما وأن الفوائد على بعض فئات الشهادات المصدرة ستدفع قبل البداية الفعلية للمشروع .
- ٣- إمكانية أن تؤثر الشهادات نتيجة لعائدها المرتفع على تفضيلات طالبي سندات الحكومة وأذن الخزينة سواء كانوا من الأفراد أو المؤسسات مما قد يؤثر سلباً على قدرة الحكومة على تمويل عجز الموازنة العامة خاصة لوجود احتمالية لجوء الحكومة إلى رفع سعر الفائدة على الأذون والسندات من أجل ضمان توفير السيولة اللازمة لتمويل العجز ويؤدي ذلك تفاقم عجز الموازنة العامة في الأعوام القادمة .
- ٤- أثر المزاحمة وتأثير العائد المرتفع للشهادات على الاستثمار الخاص فالعائد المرتفع سيدفع عدد كبير من صغار وكبار المدخرين في البنوك المصرية إلى تحويل ودائعهم وزيادة مدخراتهم في صورة شهادات استثمار وهذا سيؤدي إلى تخفيض حجم السيولة المتاحة لأقراض القطاع الخاص وهو ما يعرف بأثر المزاحمة .

خامساً: تقدير حجم الاستثمارات العربية والأجنبية في تنمية محور قناة السويس

لقد اجمع خبراء الاقتصاد ان نجاح قناة السويس الجديدة سيكون عامل جذب للاستثمارات العربية والأجنبية ولا سيما مع اطلاق مشروعات محور تنمية القناة والتي يصل عددها الى حوالي ٤٢ مشروعاً في مختلف المجالات ، مقدرين حجم الاستثمارات في هذه المشروعات بنحو ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٣ ، ومن المشروعات المطروحة امام الاستثمارات العربية والأجنبية ٦ مشروعات ذات أهمية قصوى وهي تطوير طرق القاهرة والسويس والاسماعيلية وبورسعيد والطرق الحرة وانشاء ثلاثة انفاق بالاسماعيلية المارة بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة شرق وغرب ، وانشاء ثلاثة انفاق جنوب بورسعيد اسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي للإقليم القناة ويربط بينهما نفق سكة حديد فضلاً عن تطوير ميناء نويبع بمنطقة حرة ومطار شرم الشيخ .

ولقد كشفت وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري المصرية عن تخصيص نحو ٥١ مليار و ١٤٠ مليون جنية استثمارات عامة للإقليم القناة وتقدر بنحو ٣٦.٣% من نسبة الاستثمارات العامة نظراً لضخامة الاستثمارات المخصصة لقناة السويس الجديدة والانفاق واعمال الصيانة للقناة القديمة ،(اقتصاديون للانباء ، ٢٠١٥ : ص ٢) وأوضحت الوزارة في خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية لعام ٢٠١٥-٢٠١٦ ان الاستثمارات في قناة السويس تستحوذ على النصيب الأكبر من الاستثمارات بنسبة 79.3% وهذه تتمثل بأهم المشروعات في استكمال قناة السويس الجديدة اذ بينت الوزارة بأن إقليم القناة يضم محافظات بورسعيد والاسماعيلية والسويس وجنوب سيناء والشرقية حيث يمثل 7.9% من جملة مساحة مصر ويقطن بة 9.6 مليون نسمة منهم 6.5 مليون نسمة بمحافظة الشرقية، (اقتصاديون للانباء ، مصدر سابق : ص ٣) ومن اهم الاستثمارات من قبل دول العالم هي كالاتي: - (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس خطوة على الطريق، ٢٠١٥ : ص ٢-٣)

- ١- أعلنت المملكة العربية السعودية عن عمل منطقة صناعية لها بنية تحتية كاملة من أجل إقامة مشروعات صناعية حيث ان هناك العديد من الاستثمارات ستقوم بها منها مشروعات في مجال التكرير ومصافي البترول وتحلية المياه .
- ٢- إيطاليا حيث يسعى الإيطاليون الذين اعدوا دراسة عن القناة كشفت ان زيادة تدفق السفن من قناة السويس الجديدة سترتب عليه زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ الإيطالية سواء جنوة او نابولي حيث سيشتجع ذلك على زيادة الاستثمار في مصر .
- ٣- روسيا أعلنت العديد من الشركات الروسية عن رغبتها في المشاركة في الاستثمار لانشاء منطقة صناعية روسية بقناة السويس الجديدة وذلك لجلبها أرباحاً للشركات المستثمرة بشكل يفوق ايه منطقة صناعية في العالم اذ تتضمن انشاء مناطق ومراكز تجارية وصناعية وازافة المزيد من الموانئ الى القناة وتوفير خدمات الشحن والتفريغ للسفن المارة .

- ٤- الصين سيتم التوقيع على برنامج للتعاون الثقافي بين مصر والصين للاعوام ٢٠١٥-٢٠١٨ والذي يتضمن عدد من المجالات الثقافية والتعليمية المختلفة فضلا عن التعاون الذي سيكون لدفع قناة السويس الجديدة مع حزام وطريق الحرير الى الامام لان موانئ القناة لها تأثير كبير على دول الشرق الأوسط وأفريقيا والعالم من حيث الجغرافية السياسية والتجارة العالمية .
- ٥- المانيا سيتم افتتاح المعهد اللوجستي الألماني ببور سعيد وذلك بالتعاون مع هيئة قناة السويس وتوقيع بروتوكول معها والهدف من انشاء المعهد هو تغطية احتياجات الهيئة من العمالة الفنية المتخصصة وذلك بالتعاون مع معهد كيل الألماني كشريك اكاديمي في المشروع وجاري اعداد دراسة الجدوى بشأن المعهد وستكون مجالات الدراسة داخل المعهد في الاعمال الرئيسية بالقناة حيث سينخصص خريجو المعهد في مجال اللوجستيات والنقل والشحن والتفريغ .
- ٦- هولندا أبدت ترحيبها بالتعاون في مشروع قناة السويس الجديدة من خلال العمل على تطوير وتنمية المحور واستخدام الطاقة الشمسية والبديلة وذلك لرخص تكلفتها وتقديم كافة خبراتها فضلا عن ضخ الاستثمارات في مصر لتوسعة وتطوير ميناء بورسعيد .
- ٧- اليابان ستقوم وكالة التعاون الدولي اليابانية جايكا في مصر بتنفيذ مشروعات من بينها الاستثمار في مشروع القناة الجديدة عن طريق إقامة مشروعات في مختلف المجالات ومناطق صناعية جديدة .

سادسا: الأستنتاجات والتوصيات

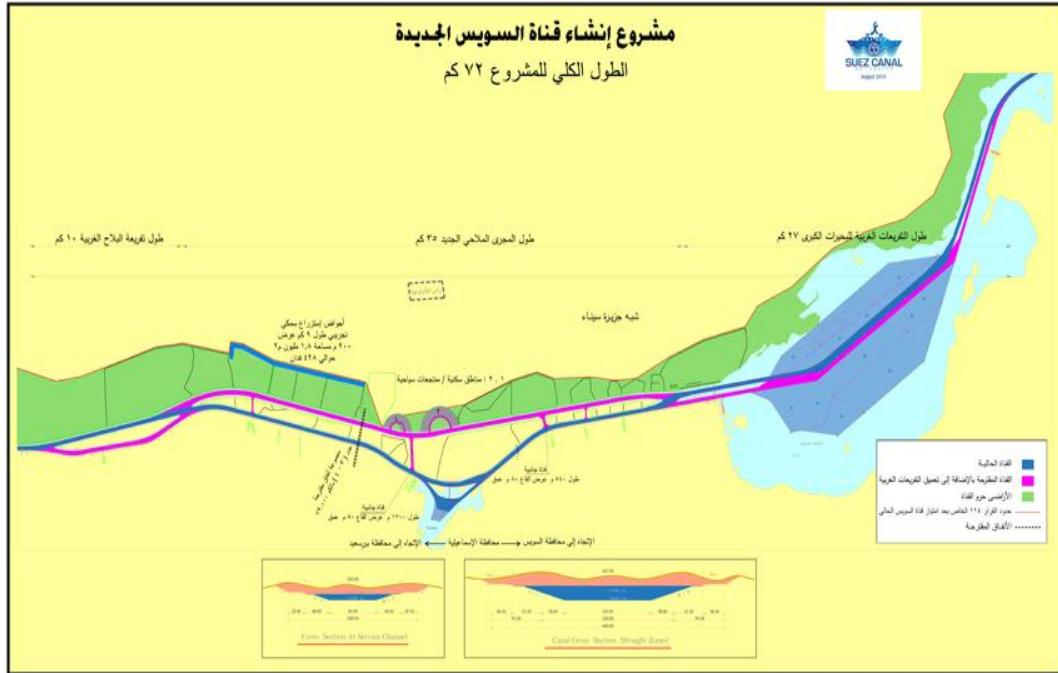
الاستنتاجات

- ١- نظرا لأهمية الموقع التجاري لجمهورية مصر العربية ولمواجهة الممرات الملاحية المنافسة ولاستيعاب زيادة حركة النقل البحري المارة عبر قناة السويس ولتقديم خدمات مميزة للتجارة العالمية وتقليل التكلفة الاقتصادية للرحلة البحرية لهذا الأساس تم اختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس وعلى الأخص سيناء لتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة والموازية للقناة الاصلية بطول ٧٢ كم وإقامة ٦ أنفاق أرضية لنقل السيارات وسكة حديد لسيناء.
- ٢- تصل كلفة إنشاء هذه القناة الجديدة وإقامة الأنفاق بحوالي (٢ . ٨) مليار دولار منها (٤) مليار دولار تكلفة القناة الجديدة ، ومدة تنفيذ المشروع سنة واحدة ، اذ يمر مشروع قناة السويس الجديدة بثلاث مراحل حيث تتمثل المرحلة الأولى بتطوير موانئ بور سعيد والسويس لتصبح بمثابة مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق، اما المرحلة الثانية فهي تتضمن انشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الالات وصناعة المنسوجات ومواد البناء ومصانع التعبئة ومراكز صيانة السفن وينتهي هذا المشروع بالمرحلة الثالثة وهي ما يعرف بوادي التكنولوجيا بالاسماعيلية والذي يهدف الى خلق منطقة صناعات تكنولوجيا عالية التقنية وما يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب .
- ٣- ومن فوائد هذا المشروع سيعمل على توفير مليون فرصة عمل وزيادة الدخل القومي بمضاعفة إيرادات القناة بنحو ٢٥٩ % ، وسيتم تمويل هذا المشروع عن طريق إصدار شهادات استثمار تتاح فقط للمصريين سواء كانوا أفراداً أو مؤسسات بقات مختلفة بالجنيه المصري .
- ٤- تم تقدير حجم الاستثمارات في مشروعات تنمية محور قناة السويس بحوالي ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٣ حيث تتضمن إقامة ٤٢ مشروع وهذه ستكون مطروحة امام الاستثمارات العربية والأجنبية.

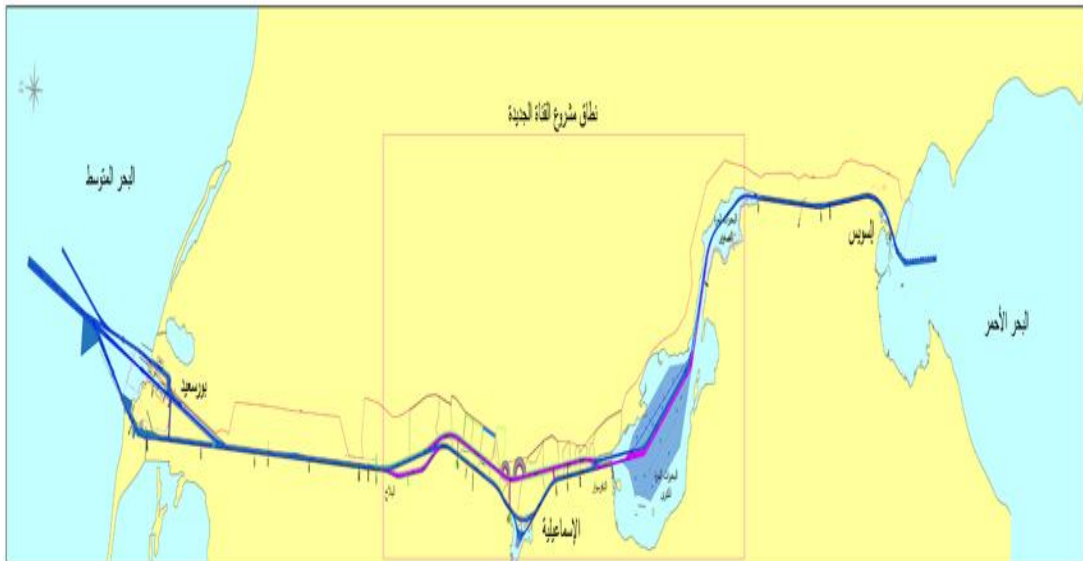
التوصيات

- ١- الأسراع في تنفيذ مشاريع تنمية محور قناة السويس ولاسيما اللوجستية منها والتي تعد قيمة مضافة لقناة السويس في مواجهة تحديات المنافسة على المدى الطويل، وكذلك منافسة المناطق اللوجستية التي تسعى أسرائيل لأقامتها فيما بين إيلات وأشدود.
- ٢- ضرورة متابعة هيئة قناة السويس لسياسة التسعير في قناة بنما ولا سيما بعد أتمام مشروع تطويرها (٢٠١٥) لتطبيق سياسة سعرية مرنة تنافسية خاصة لسفن الحاويات القادمة من موانئ شمال شرق آسيا ومتجهة إلى موانئ الساحل الشرقي الأمريكي والهدف الرئيسي من تطوير قناة بنما هو زيادة الإيرادات وليس الزيادة في اعداد الحاويات ، اذ تصل تكلفة عبور الحاوية في قناة السويس الحالية ما بين ٦٠ الى ٩٠ دولار اما تكلفة نقل الحاوية في قناة بنما فهي تقل عن قناة السويس بمعدل يقارب من ٢٥ % الى ٣٠ % ولهذا الأساس تعد التكلفة وقيمة السلعة التي تشحن على السفينة هي عامل مهم للمفاضلة بالنسبة للشاحنين .
- ٣- إيجاد طرق بديلة لنقل التقنية والإدارة الحديثة لتكون حافزا لجذب الاستثمارات الى محور القناة الجديدة .
- ٤- إصدار حزمة من التشريعات والأجراءات التي من شأنها طمأنة المستثمرين مثل الإعفاء من الضرائب لفترة زمنية محددة، تخصيص الأراضي كحق انتفاع وليس للبيع، توصيل المرافق اللازمة لأقامة المشروعات الصناعية من مياه وصرف صحي وكهرباء مقابل أسعار تشجيعية تنافسية .
- ٥- خلق كيانات ومجتمعات عمرانية جديدة في المنطقة لجذب الكثافة السكانية لاعادة التمرکز بمنطقة القناة وسيناء .

(الملاحق) الملحق رقم (١)



(٢) الملحق رقم



WWW. Suez canal . gov . eg

المصدر: هيأة قناة السويس، موقع على شبكة الانترنت



المصادر والمراجع

- ١- بدوي ، سمية، إقتصاديات أنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٣ .
- ٢- البيومي ، أسامة فوزي ، وموسى ، ثامر محمد ، قناة السويس والعبور ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٢) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، ٢٠١٣ .
- ٣- جلال ، حسين ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة ، والمؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٢) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، ٢٠١٣ .
- ٤- عبد العزيز ، سمير الدسوقي ، قناة السويس مشروعات التطوير وحركة الناقلات ، مركز بحوث الشرق الأوسط ، جامعة عين شمس ، سلسلة دراسات (٢١) ، ١٩٨٦ .
- ٥- عبد المنصف ، احمد ، إعادة صياغة مصر قناة السويس بوابة تجارة العالم ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٢) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، ٢٠١٣ .
- ٦- قناة السويس الجديدة ، ٢٠١٥ ، موقع على شبكة الانترنت www.ajyaltv.com.pdf
- ٧- قناة السويس الجديدة ... الآثار والتحديات ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت www.fekr-online.com>ReadArticle
- ٨- قناة السويس الجديدة ترقب لاكتتاب شعبي وضياع حلم إسرائيل ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت www.akhbarak.net>2014/8/13>articles
- ٩- مراكز التنمية الأساسية في محور قناة السويس ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت WWW.suezCanal.gov.eg.pdf
- ١٠- مشروع تنمية إقليم قناة السويس ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت WWW.Suez canal . gov . eg . pdf
- ١١- مشروع قناة السويس الجديد يزيد مزاياها امام الممرات الملاحية المنافسة ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت WWW. Akhbarak . net / news / 2014/8/6 / articles/ php
- ملش ، فاروق ، هل تنضم مصر إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية ، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٢) ، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية ، ٢٠١٣ .
- ١٢- هيئة قناة السويس ، ٢٠١٤ ، موقع على شبكة الانترنت www. Suez canal . gov . eg
- ١٤- هيئة قناة السويس، التقارير السنوية ، (٢٠٠٧-٢٠١٣) .
- ١٥- هدى، سمية وعبد العال، هاني، الآفاق المستقبلية لقناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها في تنمية منطقة الموانئ المصرية، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج ٤) منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، ٢٩-٣١ مارس ٢٠١٥ .
- ١٦- يونس، رشا وإبراهيم، منى، مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٤) منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، ٢٩-٣١ مارس ٢٠١٥ .
- ١٧- اقتصاديون للانباء، ٢٠١٥ ، موقع على شبكة الانترنت .phpwww.alanba.com.kw/ar/arabic-international-news
- ١٨- المنطقة الاقتصادية لقناة السويس خطوة على الطريق ، ٢٠١٥
- ١٩- دراسة إيطالية : نمو مؤشرات الربط البحري والأداء اللوجستي لمصر بعد افتتاح قناة السويس الجديدة ، ٢٠١٥ ، موقع على شبكة الانترنت www.youm7.com.php



The Development of the Suez Canal and Projects Competitors

Abstract\

The area around the Suez Canal has been chosen particularly Sinai to implement the new Suez Canal project parallel to the original 72-km-long channel due to the importance of the commercial site of the Arab Republic of Egypt, competing with shipping lanes, to accommodate the increasing maritime traffic passing through the Suez canal, and to provide special services for trade world and reduce the economic cost of marine trip. The establishment of six tunnels for automobile and railway transport to Sinai The cost of the establishment of this new channel and the establishment of the tunnels about (2.8) billion, of which 4 billion cost of the new channel. Project implementation period is one year. The new project of the Suez Canal passes in three stages, the first stage is the development of the ports of Port Said and Suez to become as a high-quality global warehouses, regarding with ship chandlers stations , and the establishment of a number of industrial projects which surround those areas. The second stage includes the creation of an industrial zone to host many industries such as the production of machinery and textile industry, building materials and packing factories and ship maintenance centers. The third phase is what is known as the valley of technology in Ismailia , which aims to create a technological area of high-tech industries, and complementary industries , research labs and training centers, the benefits of this project will provide a million jobs and increase national income to double the canal's revenues by about 259%. this project will be financed through the issuance of investment certificates only available to Egyptians whether individuals or institutions of different categories in Egyptian pounds. An estimate for the volume of investments in the Suez Canal, the focus of development projects by about \$ 100 billion up to the year 2023 where 42 projects include the establishment of these will be on the table in front of Arab and foreign investments.

Keywords Suez Canal New - Future Vision - finance - investment.