



## الدور الاقتصادي لـحور قناة السويس في ظل المستجدات العالمية

إعداد

المستشار الدكتور/ عبد السلام محمد راند ستين  
المستشار بهيئة قضايا الدولة

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية  
المجلد (١٢) العدد (١٢)  
الجزء الأول – يوليو ٢٠٢٥

### الملخص

تهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على أهمية مشروع تنمية محور قناة السويس الجديد، وتحديد دوره في توفير الاستقرار الأمني والسياسي والاقتصادي والتنموي، كما ان الموقع المتميز للقناة يمنح المنطقة الاقتصادية لقناة السويس خصوصية متفردة، تجعل منها بحق قاطرة التنمية الاقتصادية في مصر، والوجهة الواعدة الجاذبة للاستثمارات الأجنبية والمحلية في المنطقة، حيث تمتلك زخماً من المشروعات الصناعية واللوجستية والاستثمارات العالمية القائمة بالفعل مع وجود ستة موانئ مُطلّة على البحرين المتوسط والأحمر في ظل بنية تشريعية جاذبة للاستثمار وحوافز جمركية تنافسية.

فمحور قناة السويس أحد المشاريع الإستراتيجية التي تقوم عليها التنمية في مصر من خلال العمل على تحقيق تنمية مستدامة للإقليم في إطار الخطة العامة للدولة ، بشكل يؤدي إلى تفعيل التبادل التجاري وإنشاء مناطق ظهير صناعي وزراعي وخدمي خلف مناطق التنمية الثلاثة (السويس – الإسماعيلية – بورسعيد) والتي تعتبر مدخل لتنمية سيناء ، بهدف أن يكون للمحور الريادة العالمية في صناعة النقل البحري واللوجيستيات، وإقامة إقليم متكامل اقتصادياً وعمرانياً ومكانياً، بحيث يمثل مركز عالمي للخدمات الصناعية واللوجيستية وخدمات الترانزيت، ويقدم خدمة إضافية للعملاء بأقل تكلفة وأعلى كفاءة ممكنة.

كما توجد اتفاقيات التجارة الحرة التي تسمح للبضائع المُصنعة داخل المنطقة بالنفوذ للأسواق العالمية، وهو ما يؤهل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أن تصبح محوراً عالمياً للاستثمار في الصناعة والنقل واللوجيستيات.

## مقدمة

### أولاً- موضوع البحث:

تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عند بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويصعب عليها هذا الموقع الفريد طابعا من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك.

لذلك تتعاظم أهمية القناة بقدر تطور و تنامي النقل البحري و التجارة العالمية؛ حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل ولذلك يتم نقل ما يزيد عن ٨٠٪ من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية ( التجارة المنقولة بحرا ) ، فتوفير الوقت والمسافة هو ما تحققه القناة وبالتالي وفر في تكاليف تشغيل السفن العابرة لها يؤكد ما لهذه القناة من أهمية.

كما ان الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح، حيث ان طريق القناة يحقق وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة ، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة ، و من هنا اهتمت الدولة المصرية بمنطقة محور قناة السويس باعتبارها اهم مصادر الدخل القومي ، حيث أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسي قرارًا جمهوريًا رقم ٣٣٠ لسنة ٢٠١٥ بإنشاء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وجاء في القرار المنشور بتاريخ ١١ / ٨ / ٢٠١٥ في الجريدة الرسمية أنها "تعتبر منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة وفقًا لأحكام القانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ وتعديلاته، كما أصدر السيد الرئيس قرارًا جمهوريًا بإنشاء أربعة مجالس تخصصية الأراضي الواقعة في منطقة قناة السويس بمساحة ٦٠, ٤٦٠ كيلومتر مربع، وحدودها ميناء غرب بورسعيد وميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية بالقنطرة غرب ووادي التكنولوجيا، وذلك دون المساس بالملكيات القائمة داخلها أو أراضي القوات المسلحة التي تخص شئون الدفاع عن الدولة".

وتتملك الهيئة صلاحيات وسلطات كاملة على محور قناة السويس في كل ما يتعلق بكافة الأنشطة والمشروعات المقامة داخل الإطار الجغرافي للمشروع دون تدخل من المحافظات التي تقع في نطاقها تلك المشروعات، ولها سلطة الولاية وصلاحيات كافة الوزارات والمحافظات والهيئات داخل الحدود الجغرافية للمنطقة الاقتصادية دون المساس باختصاصات الوزارات السيادية التي تشمل الدفاع والداخلية والعدل والخارجية، وتعمل تلك الوزارات السيادية بصفتها جهات استشارية بمجلس إدارة الهيئة.

ويهدف إنشاء الهيئة إلى إقامة وتنمية المنطقة بأكملها لتعزيز الفرص الاستثمارية في جميع القطاعات الاقتصادية بما في ذلك الخدمات اللوجستية والصناعية وفقًا لأعلى المعايير العالمية، إلى جانب خلق بيئة أعمال مواتية تشجع المستثمرين الأجانب والمحليين على إنشاء شركات في المنطقة للاستفادة من جميع المزايا والحوافز المنصوص عليها في القانون.

### ثانياً- أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث من أن الاستثمار في محور قناة السويس المصرية أصبح واقعاً ملموساً في كافة الدول المتقدمة ، فالدراسة تعتمد إستراتيجية إنشاء مناطق لوجيستية عالمية على طول ممر الشحن في قناة السويس لتكون إضافة هامة لحركة التجارة بين الشرق والغرب التي تمثل رابطاً للعالم الخارجي في جميع المجالات ، إلا أن ذلك يحتاج إلى آليات و تشريعات حديثة تواكب المستجدات العالمية.

فالدولة المصرية تتبنى استراتيجية التنمية في قناة السويس ايماءاً الى فكرة أقطاب النمو التي تنشر الاستثمارات في مختلف مناطق البلاد التي لديها إمكانات نمو كافية، وتحديد الأنشطة الأساسية والتكميلية في المنطقة وتعزيزها محلياً وعلى الصعيد العالمي لجذب الاستثمارات مع خطة زمنية محددة .

كما تهدف الدولة المصرية لاستقطاب الصناعات المحورية والشركات العملاقة للاستثمار في محور قناة السويس والذي بدوره سيجذب الصناعات التي تغذيها وتخلق ثورة صناعية في المنطقة ، ايضاً الحاجة إلى إنشاء بنية تحتية ذكية وفقاً للمعايير الدولية المجهزة بأنظمة متقدمة لعمل البوابات الإلكترونية وتشغيل المرافق الميكانيكية والحاويات ، و لا يقتصر النجاح على اجتذاب أكبر عدد من الحاويات، إلا أن التحدي الحقيقي يكمن في مدى كفاءة التشغيل من حيث الوقت الذي يستغرق حاوية واحدة منذ نزوله من الرصيف حتى يصل إلى المنطقة الصناعية.

### ثالثاً- مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في أن معظم دول العالم في ظل التقلبات الاقتصادية و بصفة خاصة بعد انتشار وباء كورونا و الاضطرابات الناشئة عن الحرب بين دولتي روسيا و اوكرانيا تتجه الى تعظيم مواردها من خلال الاستثمار في دول ذات فرص استثمارية واعدة ، فلا بد من استثمار الدولة المصرية هذه الفرص ، لذلك نستعرض التطورات الأخيرة في صناعة اللوجيستيات والنقل البحري الحالية والمستقبلية في مشروعات تنمية محور قناة السويس وأثر ذلك على الاقتصاد المصري، مما يتيح لنا طرح الأسئلة التالية: كيفية تنمية وتعظيم العائد المتوقع من صناعة اللوجيستيات والنقل البحري في مشروعات تنمية محور قناة السويس وأثر ذلك على الاقتصاد المصري، ونمو الصناعات في منطقة قناة السويس إمكانية تطوير قطاع الموانئ وخدمات النقل البحري واللوجيستيات بالاستفادة من تجارب بعض الدول في هذا المجال.

### رابعاً- خطة البحث:

تم تقسيم خطة البحث في هذا الموضوع إلى فصلين، وذلك على النحو التالي:

## الفصل الأول

### استراتيجية التنمية المستدامة لمحور قناة السويس

المبحث الأول: اهم محاور التنمية المستدامة لمحور قناة السويس وعلاقته بالاقتصاد.

المطلب الأول: مفهوم مشروع تنمية محور قناة السويس.

المطلب الثاني: الاهداف الرئيسية لمشروع تنمية محور قناة السويس.

المبحث الثاني: الاهمية الاقتصادية لخدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس .

المطلب الأول: تعريف خدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس .

المطلب الثاني: العلاقة بين اللوجيستيات وتحقيق التكامل الاقتصادي بمحور قناة السويس.

## الفصل الثاني

### آليات الاستثمار بمحور قناة السويس و طرق التنفيذ وفقا لرؤية مصر ٢٠٣٠

المبحث الأول : آليات الاستثمار بمحور قناة السويس.

المطلب الأول: تطوير الموانئ المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس .

المطلب الثاني: تطوير المناطق الحرة المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس.

المبحث الثاني: كيفية تنفيذ المشروعات الاستثمارية بمحور قناة السويس وفقا لرؤية مصر ٢٠٣٠ .

المطلب الأول: طرق جذب الاستثمارات بمحور قناة السويس.

المطلب الثاني: اهم الحزم التنموية المراد انشائها لتحقيق التنمية بمحور قناة السويس وفقا لرؤية

مصر ٢٠٣٠ .

## الفصل الأول

### استراتيجية التنمية المستدامة لمحور قناة السويس

#### تمهيد وتقسيم:

تهتم الدولة المصرية بالحفاظ على التدفق الآمن و المستدام لحركة التجارة العالمية عبر قناة السويس من خلال تقديم مظلة متكاملة من الحلول التكنولوجية و الخدمات اللوجستية و الأنشطة البحرية و صناعات القيمة المضافة المدعومة بقاعدة خبرات بشرية متراكمة تفوق ١٥٠ عام.

و يتم ذلك وفق محاور إستراتيجية للتنمية المستدامة لمحور قناة السويس وفقا لرؤية مصر ٢٠٣٠ ، و اهم هذه المحاور هي تطوير المجري الملاحي ،تحديث أسطول الوحدات البحرية ، تعظيم الإستفادة من أصول الهيئة ، تنويع مصادر الدخل ،الإستدامة والمحافظة علي البيئة .

كما ان الأهداف الإستراتيجية لمحور قناة السويس هي تعظيم إيرادات الهيئة بما يساهم في دعم الاقتصاد الوطني ، وتطوير المستدام لإمكانات قناة السويس بما يضمن إستقرار سلاسل الإمداد العالمية و مواكبة كافة التطورات في صناعة النقل البحري العالمي.

وتعزيز قدرة قناة السويس في التعامل برشاقة مع المتغيرات الاقتصادية العالمية بما يحافظ على مصالح العملاء ،تطوير الممارسات لإدارة العمليات الملاحية طبقاً لأحدث تكنولوجيات التحول الرقمي ، وتنويع الأعمال و الخدمات المقدمة بالتعاون مع كبري الكيانات الاقتصادية العالمية لتوطين الصناعات المتقدمة ، وتفعيل إطار عمل تنظيمي يرسخ مفاهيم الحوكمة و الشفافية تماشياً مع رؤية مصر للتنمية المستدامة ٢٠٣٠ ، وتمكين الشباب و تعزيز قيم الولاء و الإنتماء و الابتكار ، والإلتزام بالدور المجتمعي لهيئة قناة السويس من خلال مبادرات مبتكرة للحفاظ على البيئة و خدمة المجتمع .

وعلى هذا رأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين نعرض فيهما اهم محاور التنمية المستدامة لمحور قناة السويس وعلاقته بالاقتصاد ، والاهمية الاقتصادية لخدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس ، وذلك على النحو التالي:

**المبحث الأول: اهم محاور التنمية المستدامة لمحور قناة السويس وعلاقته بالاقتصاد.**

**المبحث الثاني: الاهمية الاقتصادية لخدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس.**

## المبحث الأول

### أهم محاور التنمية المستدامة لمحور قناة السويس وعلاقته بالاقتصاد

#### تمهيد وتقسيم:

يعتبر محور قناة السويس أحد المشاريع الإستراتيجية التي تقوم عليها التنمية في مصر من خلال العمل على تحقيق تنمية مستدامة للإقليم في إطار الخطة العامة للدولة ، بشكل يؤدي إلى تفعيل التبادل التجارى وإنشاء مناطق ظهير صناعى وزراعى وخدمى خلف مناطق التنمية الثلاثة (السويس – الإسماعيلية – بورسعيد) والتي تعتبر مدخل لتنمية سيناء ، بهدف أن يكون للمحور الريادة العالمية فى صناعة النقل البحرى واللوجيستيات، وإقامة إقليم متكامل اقتصادياً وعمرانياً ومكانياً، بحيث يمثل مركز عالمى للخدمات الصناعية واللوجيستية وخدمات الترانزيت، ويقدم خدمة إضافية للعملاء بأقل تكلفة وأعلى كفاءة ممكنة.

وعلى هذا فإن البحث يقتضى منا أن نتعرض إلى البحث عن ماهية مشروع تنمية محور قناة السويس.

و اهم الاهداف الرئيسية لمشروع تنمية محور قناة السويس، وذلك على النحو التالي:

## المطلب الأول

### مفهوم مشروع تنمية محور قناة السويس

وضعت الدولة المصرية خطة استراتيجية شاملة لتنمية وتطوير قناة السويس وسيناء وأقاليمها، تم فيها تحديد أولويات المناطق مع الأخذ فى الإعتبار تحديد المشروعات الحالية، والمستقبلية بالإضافة إلى إعداد خطة تطوير مالى، وإدارى، وتشريعى فى شكل إستثمارات ومشروعات إقتصادية لتحويل قناة السويس إلى مركز اقتصادى ولوجيستى عالمى للمساهمة فى دعم التنمية على المدى الطويل من خلال مشروع قومى عملاق متكامل يحمل إسم (المشروع القومى لتنمية محور قناة السويس)<sup>١</sup>.

ويعتبر هذا المشروع هو أول خطوة متكاملة على الطريق الصحيح ، وأول منهج منظم يسعى لاغتنام الطاقات الاقتصادية للموقع الفريد خاصة مع إستمرار نمو حركة التجارة العالمية ، أملين بأن يكون مستقبل مصر الحقيقى فى إقامة مشروع كتنمية محور قناة السويس لجعلها منطقة عالمية للتجارة الحرة تسهم بشكل مؤثر فى صناعة النقل البحرى واللوجيستيات من خلال تطوير موانئها والإنتقال بها إلى النقل متعدد الوسائط ، والإستفادة من الظهير الخلفى لتلك الموانئ.

<sup>١</sup> (وزارة التخطيط ،خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤/٢٠١٥، التقرير السنوى ، قطاع قناة السويس،

اولا ماهية مشروع تنمية محور قناة السويس: مشروع تنمية محور قناة السويس هو فرصة جادة لتنمية سيناء وربطها بمصر من خلال شبكة الطرق والأنفاق التي سيتم إنشاؤها وهم (٧ أنفاق) على أن يكون منهم ثلاثة أنفاق ببورسعيد (نفق ان للسيارات، ونفق للسكك الحديدية)، بالإضافة إلى أربعة أنفاق أخرى في الإسماعيلية (نفقان للسيارات، ونفق للسكك الحديدية ، ونفق للمرافق والخدمات، ومما لا شك فيه أن دقة التخطيط وسرعة التنفيذ و وجود الإرادة السياسية الفاعلة هي عوامل هامة إذا روعيت فيمكن لهذا المشروع أن يدعم النمو الاقتصادي والتنمية في مصر وفقا لرؤيتها التنموية ٢٠٣٠ ، وينقل مصر من كونها دولة ساعية للتقدم إلى مصاف الدول المتقدمة ، وخاصة في ظل رسوخ مفهوم العولمة ونمو حركة التجارة العالمية.

فتبنى فكرة المشروع على أساس إستغلال الموقع الاستراتيجي الهام لقناة السويس بعد سنوات من الإهمال لأهميتها الاستراتيجية وعدم الإنبثاء للميزة التنافسية لموقع الممر الملاحي الذي يعد من أهم الطرق من حيث حجم الملاحة ، وتوفير الوقت والتكاليف مقارنة بالطرق الأخرى ، لذلك فقد وضعت خطة استراتيجية لتنمية منطقة قناة السويس شرقاً وغرباً، وتحويلها إلى مركز عالمي للخدمات البحرية والمناطق اللوجيستية باعتبارها المحور الرئيسى للتنمية من خلال إقامة مشروعات قابلة للتنفيذ داخل الحيز الجغرافي للمشروع ، والذي يشتمل على بعض القطاعات الاقتصادية الهامة التي من شأنها جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية إضافة إلى ما يلي<sup>١</sup>:

١- الافتقار الشديد لمشروعات اقتصادية قومية كبرى تستطيع أن تدعم الإقتصاد المصرى من خلال رفع معدل النمو الاقتصادي وتمويل وتنفيذ استراتيجيية التنمية الشاملة .

٢- ضرورة حسن استغلال الموارد الاقتصادية، وذلك باستغلال الإمكانيات الحالية فى موانئ المشروع، و تنمية المناطق الصناعية بها بالإستفادة من ظهيرها الصحراوى الشاسع فى إنشاء مناطق صناعية ولوجيستية تعتمد على استغلال البضاعة المارة بقناة السويس.

٣- أهمية خلق كيانات ومجتمعات عمرانية جديدة فى المنطقة من خلال إتاحة فرص عمل للشباب فى جميع التخصصات مما يجعل من هذه المناطق عوامل جذب لإعادة التمرکز وملاء الفراغ السكانى خاصة فى سيناء.

٤- الإستعداد الجاد للإستفادة من النمو المتوقع فى حجم التجارة العالمية، لذلك كان لابد من وضع رؤية استراتيجية شاملة لقناة السويس والمنطقة المحيطة بها لتقديم أنشطة القيمة المضافة بقدرة تنافسية غير مسبوقه باستخدام أحدث اساليب التكنولوجيا العالمية.

وتعتمد استراتيجية تنمية محور قناة السويس على تبنى فكرة أقطاب النمو القائمة على أساس انتشار الاستثمارات على مناطق الدولة المختلفة التى تتمتع بإمكانيات نمو كافية سواء من ناحية الموقع أو الموارد المادية أو البشرية ، بشرط أن يتم تحديد الأنشطة الاقتصادية الأساسية والتكميلية

<sup>١</sup> ( اسامة فوزى البيومى، " قناة السويس والعبور الجديد"، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات ( مارلوج ٢)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، ٢٠١٣. ص ٦٣-٧٧.

داخل كل منطقة وتحديد مدة زمنية لتنفيذ الخطة الاستثمارية لهذه المناطق التنموية ، على أن يتم الترويج محلياً وعالمياً لتلك المناطق والتعريف بجدواها الاقتصادية ، وبناءً عليه فإن منطقة محور قناة السويس تعد من أهم مناطق مصر جغرافياً من حيث عبقرية المكان ، وتوافر الإمكانيات والموارد المادية والبشرية .

لذلك يهدف مشروع تنمية محور قناة السويس إلى تحقيق تنمية مستدامة للإقليم، من خلال تخطيط وتنظيم مشروعات اقتصادية في مجالات الموانئ والشحن، وخدمات الترانزيت والنقل البحري، والتجارة البحرية، والخدمات اللوجيستية والصناعية والزراعية، وغيرها من خلال حركة التجارة العابرة بقناة السويس، والعمل على جذب قطاع جديد من السفن والحاويات بهدف أن يكون للمحور الريادة العالمية في صناعة اللوجيستيات وخدمات الترانزيت ، والنقل البحري اعتماداً على جعله مركزاً صناعياً وتجارياً، وسياحياً .

**ثانياً النطاق الجغرافي لمشروع تنمية محور قناة السويس:** محور قناة السويس عاصمته الإسماعيلية ويضم مدن القناة ( السويس - بورسعيد - الإسماعيلية ) بالإضافة إلى شمال وجنوب سيناء محددة كالآتي<sup>١</sup>:

- عند مدخل القناة الشمالي - : يقع ميناءى غرب وشرق بورسعيد، والمنطقة الصناعية بشرق بورسعيد ومناطق التجارة الحرة بظهيرها، وصولاً إلى ميناء العريش بشمال سيناء.

- عند مدخل القناة الجنوبي :- يقع ميناءى الأدبية والعين السخنة وظهيرهما، والمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ، ومناطق البتروكيماويات بشمال غرب خليج السويس، وميناء الطور بجنوب سيناء حيث يقوم ذلك المحور على مقومات اقتصادية متكاملة زراعياً، وخدمياً، وصناعياً، ولوجيستياً ، وسياحياً ، كما يعتمد هذا النطاق الجغرافى على شبكة كاملة من المواصلات والطرق والموانئ فضلاً عن نشأة حزمة الأنفاق التى تربط المناطق مع بعضها وتسهل من حركة المرور شرق وغرب القناة ليلعب هذا المحور دوره التنموى محلياً وعالمياً.

ويتم إنشاء البنية التحتية طبقاً للمعايير العالمية لتنويع مصادر الطاقة ( الطاقة البديلة -الطاقة المتجددة - مصادر المياه ) بإنشاء شبكات الطرق والمرافق بأنواعها المختلفة، ومن المخطط أن يرتبط المشروع فى جميع مواقع مواقع شبكات طرق برية ممهدة، ومسارات بحرية وجوية لتسهيل عمليات نقل البضائع بطرق ووسائل مختلفة داخل وخارج البلاد فى إطار مفهوم النقل متعدد الوسائط ، ويجرى العمل فى مشروع تنمية محور قناة السويس وفقاً لسياسات متوازنة لتستمر قاطرة التنمية المنشودة على السير بخطى سديدة ومستدامة.

<sup>١</sup> (الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، "لمحة عن الاقتصاد المصرى"، جمهورية مصر العربية ، ٢٠١٣).

## المطلب الثاني

### الاهداف الرئيسية لمشروع تنمية محور قناة السويس

تستهدف إستراتيجية التنمية بمنطقة قناة السويس تدعيم قدرة القناة التنافسية إزاء الطرق والممرات البحرية البديلة بشكل يكفل تنامي نصيبها السوقى من حركة الملاحة الدولية ، فعند توافر الإرادة السياسية القوية لإنشاء هذا المشروع القومى يستطيع أن يحقق أهدافه من خلال إستعداد إستراتيجى وقانونى وإقتصادى وإدارى و فى ظل وجود تخطيط جيد وتنسيق بين مختلف الإدارات والوزارات المعنية لتحقيق الأهداف الرئيسية التالية<sup>١</sup>:

- ١- خلق منطقة صناعية بحرية ولوجيستية عالمية وعمرانية متميزة .
  - ٢- زيادة حجم نقل البضائع عبر القناة بالعمل على جذب مزيد من السفن والحاويات .
  - ٣- تنويع وتوسيع نطاق الأنشطة القائمة فى منطقة محور قناة السويس .
  - ٤- خلق فرص العمل والإستثمار المحلى والأجنبى.
  - ٥- زيادة فرص التصدير وتنمية التجارة الدولية .
  - ٦- تنمية مدن القناة (بورسعيد - الإسماعيلية - السويس) .
  - ٧- ملء الفراغ فى سيناء شمالاً وجنوباً و تطوير هذا الجزء الهام من أرض مصر.
  - ٨- تعظيم دور النقل متعدد الوسائط وتطوير الموانئ المصرية.
- وحيث إن الهدف الرئيسى من هذا المشروع هو تعظيم العائد الإقتصادى والتنموى من قناة السويس والمناطق المحيطة بها شرقاً وغرباً وذلك من خلال عدة أهداف فرعية من أهمها ما يلى:
- ١- تحسين إمكانيات التنمية فى إقليم قناة السويس فى الأجل القصير، والمتوسط، والطويل من خلال وضع خطة التنمية الإقليمية فى إطار يتفق مع خطط التنمية الشاملة بالدولة، على أن تأخذ فى الإعتبار التنمية الحضارية والإقتصادية والصناعية ومراعاة تنمية البنية التحتية وتحسينها، والنقل، والإسكان، والأنشطة التجارية تحت مظلة التنمية المستدامة.
  - ٢- دراسة التحديات والفرص الإقليمية والدولية لهذا المشروع ، وتحديد حجم الطلب فى الأسواق العالمية وفرص الإستثمار فى منطقة إقليم قناة السويس وسيناء .
  - ٣- دراسة الإحتياجات المصرية من الخدمات البحرية ، والصناعية، والسياحية، والزراعية، والبشرية، والتنموية فى الإقليم.

<sup>١</sup> ( المرجع السابق ، ص ١١٧ .

مما سبق يتضح لنا ان الهدف الأساسى من المشروع القومى لتنمية محور قناة السويس هو وضع مصر على خارطة العالم بالاستفادة من الموقع المتميز فى ملتقى الطرق بين قارات العالم، من خلال إنشاء مناطق على ضفتى القناة ذات طابع خاص اقتصادية وصناعية ومجتمعية لمواكبة متطلبات الاقتصاد العالمى والتجارة الدولية، وذلك بإقامة إقليم متكامل إقتصادياً وعمرانياً ومتوازن بيئياً بحيث يمثل مركزاً عالمياً للتجارة الدولية، يقدم خدمات متميزة فى مجال النقل البحرى والصناعات اللوجيستية والانشطة السياحية وغيرها ، مما يستلزم وجود العديد من الاستثمارات المحلية والأجنبية التى يمكن تنفيذها داخل الحيز الجغرافى للمحور، لذلك فقد حرصت الدولة فى وضع خطتها الاستراتيجية لتنمية محور قناة السويس على تقديم أهم المزايا الاستثمارية والحوافز والإعفاءات الضريبية التى يحرص عليها المستثمرين حيث يقدم المشروع فرص واعدة للإستثمار والتنمية المستدامة ومنها:

- ان موقع الإستراتيجى للمشروع يوفر مرونة كبيرة تسمح بتسويق المنتجات بسهولة إلى دول الخليج ، وأفريقيا، والهند وحتى جنوب شرق آسيا مما يسهل التواصل مع الأسواق الإقليمية والعالمية .

- توفير تشريعات قانونية للإستثمار بالمشروع لتحقيق الحماية للمستثمرين، ولحماية المصالح الوطنية بالتعاون مع مجموعة خبراء ومستشارين من وزارتى العدل والإستثمار مع الحفاظ على الأمن القومى المصرى .

- إعطاء أراضى المشروع بنظام حق الإنتفاع للمستثمرين الأجانب والوطنين لفترات طويلة ومتجددة بهدف إشعار المستثمرين بالأمان والإستقرار .

- خدمات الشباك الواحد للتعامل مع جهة حكومية واحدة .

- إقامة لجنة عليا للضرائب والجمارك .

- تقديم إعفاءات من الضرائب ، والرسوم الجمركية ، وضريبة المبيعات على واردات المنطقة .

لذلك يمكن لمشروع تنمية محور قناة السويس باكتمال مراحلها أن يدعم عملية التنمية الاقتصادية المستدامة و الشاملة بمصر وفقاً لرؤيتها ٢٠٣٠ من خلال تحول دور قناة السويس من مجرد بوابة لمرور السفن والحاويات وتجارة العالم نظير رسوم عبور فقط إلى مركز إقتصادى ولوجيستى عالمى صناعى وتجارى يؤثر بشكل مباشر فى حركة التجارة العالمية من خلال خلق كيانات صناعية ولوجيستية جديدة بمنطقة المشروع ، إعتماًداً على الصناعات التكميلية وإعادة التصدير للداخل والخارج بواسطة مناطق توزيع لوجيستية يتم تحضيرها لهذا الغرض ، مما يودى بدوره إلى تنمية ودفع عجلة الإقتصاد القومى ويرفع من شأن منطقة قناة السويس<sup>١</sup>.

<sup>١</sup> (وزارة التخطيط، الإطار الاستراتيجى لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤ / ٢٠١٥ ، القاهرة ، ٢٠١٥ .

كما إن إستغلال الكيانات الحالية والعمل على تطوير مشروعاتها مستقبلاً وتشجيع رؤوس الأموال الوطنية والأجنبية أو استقطاب أكبر قدر من الإستثمارات للمشاركة في تنفيذ المخطط العام للمشروع بشرط أن يحقق أهدافه دون المساس بالأمن القومي المصرى يؤدي إلى خلق رواج إقتصادي وإنتعاش بالمنطقة ، وتحسن فى مستويات المعيشة.

ايضا تساهم في تخفيض معدل البطالة فى الاقتصاد المصرى من خلال إتاحة فرص عمل بمشروعات منطقة تنمية قناة السويس وخاصة لأبناء مدن القناة وسيناء ، والمحافظات المجاورة مع التركيز على إنشاء مراكز تدريب فنية وتخصصية ، وبناء مجتمعات عمرانية جديدة متكاملة داخل حيز المشروع ومرتبطة بأنشطته فيحدث تحويل ديمجرافى للسكان من مناطق التكس السكانى من القاهرة والدلتا وغيرها إلى محافظات منطقة تنفيذ المشروع حيث تتوافر فرص العمل.

كما انه يساهم في زيادة عائدات القناة وبالتالي زيادة الدخل القومى المصرى من النقد الأجنبى كنتيجة منطقية لزيادة معدلات مرور السفن بالمجرى الملاحي، والإستفادة من الأنشطة والخدمات اللوجيستية المقدمة، وحسن إستغلال موانئ المشروع وتطويرها، هذا بالإضافة إلى زيادة حصيلة الضرائب للمشروعات الاستثمارية القائمة بالمشروع، والرسوم الجمركية وعائدات حق الإنتفاع لأراضى المشروع مما يؤدي إلى دفع قاطرة التنمية للأمام.

و اخيرا يرى الباحث ان هذا المشروع في ظل المستجدات العالمية و فرض الرسوم الجمركية عام ٢٠٢٥ بين الدول المتقدمة متمثلة في الولايات المتحدة الامريكية و الصين ، فانه يؤدي الى تعظيم القدرات التنافسية للقناة مما يجعلها متميزة عن القنوات المماثلة ويرفع من درجة تصنيفها العالمى، و زيادة حجم خدمات القيمة المضافة وبالتالي زيادة مساهمتها فى الناتج المحلى الإجمالى، و زيادة أنشطة النقل متعدد الوسائط فى سلسلة الإمداد الدولية، وضمان إحداث نمو إقتصادي طويل المدى يجذب الإستثمارات الأجنبية ، وتطور حجم التجارة الدولية ، وزيادة حجم الصادرات، واستخدام أفضل تطبيقات التنمية المستدامة، و زيادة الوزن الاستراتيجى (الاقتصادى ، والسياسى) للدولة المصرية على المستوى العالمى.

## المبحث الثاني

### الاهمية الاقتصادية لخدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس

#### تمهيد وتقسيم:

لم يعد للعملية الإنتاجية منشأ واحد محدد فقد أدى التخصص وتقسيم العمل الدولى إلى تفكيك العملية الإنتاجية ليتم إنتاج كل جزء من المنتج فى الدولة التى تتميز به وتتنافس فى صناعته أو إنتاجه ، ليتم تجميعها بالقرب من الأسواق ، ويسمى هذا النظام باللوجيستيات العالمية ، حيث تلجأ الشركات والمؤسسات العالمية لهذا السلوك بسبب ما يوفر لها من العديد من المزايا مثل خفض أسعار المواد الخام وتحسين جودة المنتج ، ولكن بما أن لكل شئ مميزاته وعيوبه قد نتج عن هذا النظام بعض العيوب التى منها عدم كفاءة وفاعلية نظم الإتصالات ، وطول المدة اللازمة للعملية اللوجيستية ، فضلاً عن التحديات الأخرى مثل تقلبات أسعار الصرف ، وصعوبة ممارسة الأعمال والاختلافات اللغوية والثقافية والسياسية.

وبصفة عامة هناك ثلاثة تدفقات رئيسية في اللوجيستيات الكونية تتمثل في : تدفق المواد، التدفقات النقدية، تدفق المستندات مثل (العقود ، ومستندات الشحن، والفواتير، وقوائم التدفقات النقدية، ومستندات التخليص الجمركي، وشهادات المنشأ .) ، وتؤثر السياسات الحكومية في اللوجيستيات العالمية إما بفرض الحكومات للعديد من النظم والقواعد ، وإما بتقديم المنح والإعانات ، فضلاً عن وضع قيود على التجارة الخارجية ولعل أشهر القيود في هذا المجال فحص الواردات الغذائية والزراعية ، والتعريفات الجمركية على السلع المستوردة ، ولاشك فقد تأثر قطاع النقل والخدمات اللوجيستية بكل هذه التطورات وأصبحت الدول تعتمد على هذا القطاع بشكل أساسي لتحسين أداء التجارة ودعم المزايا التنافسية لمنتجاتها في الأسواق الخارجية ، بالإضافة إلى استغلال بعض الدول لمواقعها الجغرافية وعمل مراكز عالمية للنقل ، وسوف نوضح ذلك من خلال المطالب التالية:

**المطلب الأول:** المطلب الأول: تعريف خدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس.

المطلب الثاني: العلاقة بين اللوجيستيات وتحقيق التكامل الاقصادى بمحور قناة السويس.

### المطلب الأول

#### تعريف خدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس

تمثل الأنشطة اللوجيستية الجسر الذى يربط بين مراكز الإنتاج ومواقع الإستهلاك، ومن هنا تأتي أهميتها كعامل هام في زيادة القدرة التنافسية للدول وكمحرك للتجارة سواء على المستوى المحلى أو العالمى، وعلى المنظمة أو الشركة أن تقوم بتقديم المنتج للمستهلك سواء التى حصلت عليها عن طريق التصنيع أو التجارة ، ويمكن القول أن الدول التى تمتلك قطاع نقل قادر على التعامل مع تدفقات نقل معقدة لوجيستياً هى الأقدر على تعظيم المكاسب الناتجة عن اتفاقيات التجارة الحرة أو التكامل الإقتصادى، وذلك بزيادة النمو والاستثمار فى الأجل الطويل ، وبالتالي تحقيق درجات عالية من الرفاهية، لذلك يمكن القول بأن التكامل الإقتصادى الإقليمى لن يصل إلى إمكانياته الكاملة بدون نظام نقل متعدد الوسائط متكامل، ومتربط يعمل بشكل جيد وفعال<sup>١</sup>.

ويعتبر النقل من أهم الأنشطة اللوجيستية نظراً لتواجده فى جميع مراحل سلسلة اللوجيستيات ، حيث أنه يشكل من ثلث إلى ثلثى التكاليف الكلية لسلسلة اللوجيستيات ، ولذلك لا يمكن تجاهل أهمية وجود نظام نقل كفء ومرن فى سلسلة اللوجيستيات ، وبديهى عند الحديث عن قطاع النقل والخدمات اللوجيستية فى الاقتصاد المصرى أن نتعرف أولاً على ما يلى: **النقل** : هو تغيير مكان الأشخاص والسلع من مكان لآخر بحيث يترتب على هذا التغيير قيمة مضافة تزداد بها قيمة السلع المنقولة مما يعمل على دعم عمليات التنمية الاقتصادية ورفع مستويات المعيشة ، ويحتوى النقل على ثلاثة مكونات رئيسية وهى<sup>٢</sup>:

Worldbank ,. The Logistics Performance Index Report , " connecting to compete", 2007, p. 3.

<sup>٢</sup> يحيى رشدى غريب، " دور تطبيق الجودة فى إدارة وتسويق مشروع شرق بورسعيد لدعم الاقتصاد القومى

**البنية الأساسية للنقل** : وتتضمن شبكات طرق وخطوط سكك حديدية ، وقنوات وممرات بحرية ونهرية ، والموانئ والمطارات ، **الوحدات المتحركة** : كالأتوبيسات واللوريات والقطارات ووحدات النقل البحري والطائرات، **خدمات النقل** : سواء كان بحري او جوى او برى او نهري .....و غير ذلك.

بصفة عامة فإن قطاع النقل يخدم بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى فى الدولة سواء كانت خدمات اجتماعية كالتعليم والصحة والسكان أو، خدمات إنتاجية كالتجارة أو لتخزين ، أو خدمات إنتاجية كالزراعة والصناعة والإنشاءات والبتروول. لذلك فهو يحتل مكانة هامة فى الاقتصاد القومى نظراً للدور الذى يلعبه قطاع النقل فى التأثير على حركة التجارة داخلياً وخارجياً . يمكننا القول أن موقع مصر الجغرافى الفريد والتميز يعد من بين أهم العوامل ال التى تجعل النقل من القطاعات الهامة فى الاقتصاد القومى ومحور هام من محاور التنمية الإقتصادية، حيث يمثل موقعها الجغرافى نقطة إلتقاء بين اليابس والماء، ونقطة تحكم مركزية فى توزيع حركة الإتصالات على المحورين البحرى والبرى التى تمثل قناة السويس أحد أهم محاورها البحرية، من هنا كان الإهتمام على المستوى القومى بإزالة التحديات وتذليل المعوقات التى تواجه إستغلال هذا الموقع بما يحقق الأهداف الإستراتيجية لمصر كدولة ساعية للتقدم إقتصادياً واجتماعياً ومتكاملة إقليمياً ومندمجة عالمياً لدعم عملية التنمية المستدامة . وتأتى أهمية الإستثمار فى النقل البحرى والخدمات اللوجيستية من خلال مشاركتها فى عمليات التنمية الاقتصادية ، وزيادة معدلات النمو الإقتصادى ، وبالتطبيق على قناة السويس كأهم قطاع من قطاعات النقل البحرى فى مصر ، وهو ما سنوضحه من خلال المطلب التالى.

## المطلب الثانى

### العلاقة بين اللوجيستيات وتحقيق التكامل الإقتصادى بمحور قناة السويس

إن الموقع الجغرافى لقناة السويس أكسبها أهمية بالغة على مر الزمن ، حيث تقع القناة على الطريق الملاحى (غرب أوروبا -البحر المتوسط - البحر الأحمر - المحيط الهندى ) ، وتعد من أهم الطرق من حيث الملاحة، الأمان ، التكاليف ، السرعة مقارنة بالطرق الملاحية الأخرى مثل طريق رأس الرجاء الصالح، و يستمد النقل البحرى فى مصر أهميته من أهمية قناة السويس ذاتها لما تمتاز به من موقع فريد على خطوط التجارة والنقل البحرى حيث يمر بها سنوياً ما يقرب من ٢٢% من تجارة العالم بالإضافة إلى ١٠% من تجارة الحاويات ، مما يجعلها مصدر رئيسى من مصادر النقد الأجنبى للاقتصاد المصرى ، حيث بلغت إجمالى إيرادات رسوم المرور بقناة السويس عام ٢٠١٤ ( ٢,٦٧ ) مليار دولار مقارنةً بعام ٢٠١٣ ( ٢,٥٩ ) مليار دولار بمعدل زيادة حوالى ( ٣,٤ ) % ، كما سجّلت إيرادات قناة السويس تراجعاً بنسبة ٦١٪، لتتحقق ٣,٩ مليار دولار خلال ٢٠٢٤، مقارنة بـ ١٠,٢ مليار دولار خلال عام ٢٠٢٣ ، كما ان الحمولات الصافية للسفن العابرة

المصرى"، رسالة دكتوراه، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الاسكندرية ، ٢٠١٣ . ص ١١٢ - ١٢٧.

لقناة السويس تراجعت بنسبة ٦٦,٥٪ خلال العام الماضي، لتسجل ٥٢٥ مليون طن، مقارنة بـ ٦٨ مليار طن في عام ٢٠٢٣، كما سجلت أعداد السفن انخفاضاً بنسبة ٥٠٪ خلال عام ٢٠٢٤، لتصل إلى ١٣,٢١٣ سفينة، مقارنة بـ ٢٦,٤٣٤ سفينة في عام ٢٠٢٣، وذلك حيث تواجه قناة السويس العديد من تحديات تتمثل أهمها فيما يلي<sup>١</sup>:

- استخدام خط سكك سيريبييا، واستخدام نقل الحاويات بين الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا.

- مد خطوط الأنابيب لنقل الغاز والبتروك ببحراً إلى دول البحر المتوسط.

- إعادة الحياة لإنشاء طريق الحرير البري Silk road الذى يربط الصين بدول آسيا الوسطى ومنها إلى الإتحاد الأوروبى مقترناً بدعم سياسى واقتصادى لهذا الطريق منذ عام ١٩٩١ م بعد تفكك دول الإتحاد السوفيتى واتجاهها إلى اقتصاديات السوق، والنمو السريع الذى يشهده اقتصاد الصين.

- تجرى بعض الدراسات حالياً لاستخدام طريق القطب الشمالى على مدار العام للسفن العاملة على خطوط الشرق الأقصى واليابان وبين شمال وغرب أوروبا، خاصة مع تغير عوامل المناخ فى تناقص وزوبان الجليد بالقطب الشمالى، الأمر الذى يفتح ممرات جديدة بديلة للقناة أقصر من حيث المسافة وأقل من حيث الزمن ودون دفع رسوم.

- ما تقوم به إسرائيل من إنشاء جسر برى يربط ميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط بميناء ٢ إيلاط على البحر الأحمر مما يمكن من نقل الحاويات فى فترة قصيرة.

- زيادة حركة التجارة بين دول جنوب شرق آسيا وبين دول الخليج وظهور موانئ خليجية مثل (الإمارات العربية المتحدة) والتى تعمل كمحاور ومراكز للتوزيع والأنشطة اللوجيستية، والنقل متعدد الوسائط بما فى ذلك الخدمات الجوية والبحرية والممرات المائية مما يسهل نقل البضائع إلى مناطق الوصول النهائية دون المرور بقناة السويس.

- تجنب شركات الشحن والملاحة من المرور بقناة السويس لخوفها من زيادة أخطار أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية مما يدفعها إلى سلوك ممرات مائية أخرى<sup>٢</sup>.

الا ان الحكومة المصرية اعلنت انضمام ٢٣ وحدة بحرية جديدة لقناة السويس بتاريخ ٢٠٢٥/٤/١٦، حيث أن مصر تشهد تحولاً جذرياً فى أنشطة وخدمات قناة السويس وحجم شراكاتها وانفتاحها على العالم، لتتحول من هيئة ملاحية مَعْنِيَة بالأساس بإدارة المرفق

<sup>١</sup> (المرجع السابق، ص ١٥٤-١٦٦).

<sup>٢</sup> ( متاح على الموقع الرسمى لهيئة قناة السويس <https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/Pages/default.aspx>)

الملاحي لقناة السويس إلى هيئة متعددة الأنشطة والخدمات البحرية واللوجيستية المختلفة<sup>١</sup>. كما اتجهت الحكومة المصرية لتبنى العديد من السياسات الهادفة لتنمية قناة السويس ومن اهم هذه السياسات<sup>٢</sup> :

١- دراسة اقتصاديات الطرق البديلة لقناة السويس ومتابعتها من خلال تحليل لحركة التجارة العالمية وتطوراتها المرتقبة في أسواقها بشكل ينعكس على حركة النقل بين مناطق الإنتاج والإستهلاك.

٢- ادراك دور وأهمية اقتصاديات النقل البحري و، مواكبة التقدم التكنولوجي وتأثيره على بناء السفن وأحجامها ، وتخطيط الموانئ وتكاليف التشغيل .

٣- الإستمرار فى أعمال التطوير للموانئ والمعديات والأرصفة ، والحفاظ على الطاقات الإنتاجية للشركات التى تتبع الهيئة من خلال تدعيمها بالكوادر البشرية والأصول الثابتة لرفع كفاءتها لمواجهة الزيادة المتوقعة فى حركة التجارة العالمية ، والانتباه للعامل الزمنى فى سرعة تحويل قناة السويس إلى مركز لوجيستى عالمى بما يحقق طفرة غير مسبوقة فى إيرادات المجرى الملاحي والخدمات المصاحبة له.

٤- ان يتم تحديد الأنشطة الاقتصادية الأساسية وغير الأساسية داخل كل منطقة في محور قناة السويس.

٥- أن يتم وضع خطة زمنية لتنفيذ الخطة الاستثمارية لتلك الأقطاب بواقع قطبين سنوياً.

٦- أن يتم وضع خطة قومية ترويجية للترويج محلياً وعالمياً لتلك المناطق وجدواها اقتصادياً.

٧- إنشاء مراكز تدريب عالمية على أعلى مستوى لتوفير العمالة المنضبطة عالية الإنتاج على أن تتميز بالكفاءة والجودة.

٨- ضرورة الإهتمام بخلق منطقة قناة السويس الكبرى (شرق بورسعيد - خليج السويس - سيناء) لتكون مقصد للإستثمارات العالمية بتوفير المناخ الجاذب للإستثمار والعمل على إقامة مركزاً تجارياً وخدمياً عالمياً ، مما يتطلب بالضرورة تغيير وتعديل فى القوانين والتشريعات وخاصة التى تخص قوانين الإستثمار وفض المنازعات الإستثمارية.

٩- التأكيد على الدور الرئيسى للشركات العابرة للقارات والتكتلات الصناعية الرأسمالية

<sup>١</sup> ([https://www.elbalad.news/6544882#google\\_vignette](https://www.elbalad.news/6544882#google_vignette))

<sup>٢</sup> ( وزارة التخطيط والتعاون الدولى، تقرير متابعة الأداء الاقتصادى والاجتماعى للعام المالى ٢٠١٥/٢٠١٤ ، القاهرة ، ٢٠١٥.

لتنشيط تصنيع المنطقة المحيطة بقناة السويس ومدنها ومنطقة سيناء مع العمل على تقليل التدخل الحكومي والبيروقراطية الضارة إلى أقل قدر مسموح به دون المساس بالأمن القومي المصري ، وتقدر الإستثمارات المستهدفة لهيئة قناة السويس لعام ٢٠١٦/٢٠١٥ بحوالى ٣٢,٠٥٦ مليار جنية موزعة على المشروعات المختلفة.

و من اهم المشروعات التى تستهدفها الحكومة المصرية :

أ-مشروع شرق بورسعيد : ميناء شرق بورسعيد ذات موقع مثالى على أحد أكبر خطوط التجارة ، وتدفق الحاويات ، ويمثل أحد أهم المشاريع القومية التى لو اكتملت مراحلها وتوجت بالنجاح لنقل مصر نقلة اقتصادية جبارة ، فهو بمثابة فرصة ذهبية تجعل من هذه الميناء قاطرة لنمو الإقتصاد المصرى ، ونقطة إنطلاق للتنمية المستدامة ، مما يجعل مصر فى مقدمة دول الشرق الأوسط والبحر المتوسط ، وقد خصص لهذا الميناء استثمارات تقدر بحوالى ١٠٩ مليون جنية لتنفيذ الأعمال التالية <sup>١</sup> :

استكمال إنشاء منظومة الإدارة الإلكترونية، استكمال إنشاء ساحة انتظار الشاحنات بالمدخل الجنوبي للميناء - . تطوير منطقة الميناء السياحى ، وقد صدر قرار من الحكومة المصرية بتحويل ميناء شرق بورسعيد إلى ميناء محورى بمساحة تقدر بحوالى ٣٥,٤ كيلو متر مربع ، وذلك لما تتميز به الميناء من موقع فريد ونموذجى حيث لا يوجد موقع فى العالم تتوافر فيه تلك المميزات وهى انه يقع فى ملتقى خطوط التجارة العالمية بين أوروبا وأفريقيا وآسيا، و قربة من الأسواق العالمية وأسواق الدول النامية فى الشرق الأوسط وأفريقيا بالإضافة إلى إتساع السوق المصرى، و معدل انحرافه صفر عن خط التجارة العالمى (قناة السويس) والتي يمر بها سنوياً ما يقرب من ١٨ الف سفينة، كما ان الثورة الهائلة فى حركة التجارة العالمية للبضائع وظهور الحاويات خلقت الحاجة الى إقامة الموانئ المحورية<sup>٢</sup> ذات المراكز اللوجيستية التى تعمل كنقاط التقاء وكما ركز توزيع توفر الوقت وتزيد القدرات التنافسية ، وتمتاز ميناء شرق بورسعيد بموقع يؤهلها بأن تلعب هذا الدور فى خدمة التجارة العالمية.

(<sup>١</sup> يحيى رشدى غريب، " دور تطبيق الجودة فى إدارة وتسويق مشروع شرق بورسعيد لدعم الإقتصاد القومى المصرى"، رسالة دكتوراة، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الاسكندرية ، ٢٠١٣. ص ٧٥-١١١.

(<sup>٢</sup> المقصود بالميناء المحورى -هو ميناء عميق ضخم المساحة يقع على خطوط الملاحة العالمية، مرتبط داخل الدولة بشبكة لوجيستية متكاملة ، وله ظهير صناعى لوجيستى ضخم قابل للتوسعات ، يرتبط عالمياً بإقليم عالمى مكون من عدة دول ، ويتداول فيه بضائع الدول المجاورة أيضاً ويعمل كترانزيت ، مستوفى لأعلى درجات الأمان وفقاً لسلاسل الإمداد العالمية.

لذلك يمثل ميناء شرق بورسعيد الوحدة الأساسية لمشروع تنمية محور قناة السويس وقطرته للتنمية المستدامة ، وتتلخص أهمية مشروع شرق بورسعيد فى النقاط التالية :

-يعتبر أهم ميناء فى المنطقة لتجارة الترانزيت وخدمة التجارة العالمية .

-ما تتمتع به الميناء من وجود أكبر ظهير داخلى لميناء فى مصر و أفريقيا والشرق الأوسط .

-يمثل الخليج العربى سوق رئيسى لصادرات الإتحاد الأوروبى .

-يمر به ما يقرب من ١٨ ألف سفينة سنوياً تحتاج إلى تمويل ووقود وزيوت وغيرها من الخدمات البحرية .

-أول ميناء لوجيستى متخصص فى المنطقة.

لذلك تتوافر فى هذا الميناء امكانية التوسع فى محطة الحاويات الحالية من خلال بناء وإدارة محطة حاويات أخرى جديدة ، ومحطة متعددة الأغراض ، وشركات أمن الموانئ وشركات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ومعلومات الموانئ ، وصناعة وإصلاح الحاويات، و عمليات التكرىك ، والقطر و الإرشاد، و أحواض إصلاح السفن ، و تموين السفن ، والشحن والتفريغ.

كما يوجد خلف محطة الحاويات أرض بها أسس لبنية تحتية كاملة من صرف صحى، وخطوط مياه وتليفونات ، ومتبقى حوالى ٢٩ كيلو متر مربع يمكن استغلالها فى تخزين بضائع الترانزيت للشركات العالمية أو صناعات القيمة المضافة وفى إنشاء مراكز توزيع لوجيستية عملاقة ، إنشاء مصانع داخل الميناء تختص بتجميع الأجهزة الإلكترونية أو أنشطة التعبئة والتوزيع والتغليف.....، وما إلى ذلك ، كما توجد منطقة صناعية مساحتها حوالى ٨٧ كيلو متر مربع من الممكن أن يقام عليها مشروعات وأنشطة صناعية أخرى بما يتوافق مع متطلبات المشروع ، و الإستثمار فى صناعات القيمة المضافة والصناعات التى تعتمد بشكل أساسى على تجارة وخدمات النقل البحرى ، و خدمات القيمة المضافة التى تشتمل على خدمات الإنتظار، والموازين، والجمارك، وإصلاح الشاحنات ، النظافة، والتموين، وإصلاح وإستئجار المحلات والمطاعم.

<sup>١</sup> ( يقع ميناء شرق بورسعيد شرق التفريعة الشرقية لقناة السويس ، وقد تبنت الحكومة المصرية فكرة إنشاء هذا الميناء كميناء محورى حيث يقع على مساحة كبيرة تصل إلى ٣٥ مليون متر مربع قابلة للزيادة والتوسعات .وتقوم هيئة موانئ بورسعيد بإدارة هذا الميناء دون غيرها ، فقد قامت الإدارة بإعداد البنية التحتية والفوقية للميناء ، وإنشاء محطة للحاويات بالإشتراك مع شركة قناة السويس للحاويات ، وقد تم افتتاح أول محطة حاويات بالميناء رسمياً فى

و اخيرا فلقد كان لقناة السويس دور بارز في تطور صناعة النقل البحري وخاصةً صناعة السفن فقد شهدت القناة كل الثورات التي بدأت وتعاقبت مع نشأتها من الشراع ثم البخار مروراً بالديزل ثم ثورة التكنولوجيا وصولاً إلى ثورة المعلومات والاتصالات ، وقد انخفضت تكلفة النقل بزيادة قدرة النقل البحري على نقل البضائع وتطوره فقد تميزت قناة السويس بما يلي : توفير الوقت فهي تختصر طرق التجارة باختصار المسافات، تخفيض تكاليف النقل عن طريق توفير الوقت وبالتالي توفير تكاليف تشغيل السفن، , تعتبر عامل لوجيستي هام في تنفيذ برامج وسياسات الشركات دولية النشاط ، كما تعد عاملاً هاماً في نقل وتواصل الحضارات بين الشرق والغرب، سرعة نقل البضائع تساعد على تنفيذ برامج التسويق.

و يرى الباحث ان ميناء شرق بورسعيد مستقبلا سوف يكون محوري ، حيث انه إضافة كبيرة لحركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب سواء في خدمة الترانزيت أو الصناعات الوسيطة والتخزين ، أو التغليف ، أو التعبئة ، وغير ذلك بما يوفره من مناطق تخزين، ومناطق حرة ولوجيستية، وعلى مستوى الإقتصاد القومي فإنه يتيح العديد من فرص العمل والقيمة المضافة ، وزيادة معدلات النمو الإقتصادي بالإضافة إلى اعتباره حلقة اتصال بالعالم الخارجي في نقل التكنولوجيا وثقافة التصنيع عالي الجودة مما يساعد في تسويق المنتجات المحلية.

**ب-مشروع المنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس:** خصصت منطقة شمال غرب خليج السويس لتكون منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة لجذب مشروعات استثمارية ضخمة بجانب الصناعات الخفيفة والمتوسطة وتقديم الخدمات اللوجيستية كونها منطقة واعدة للاستثمارات العالمية بتقديم ومنح مزايا استثمارية تختص بها دون غيرها بمساحة تقدر (٢٠,٤) كيلو متر مع منح الأراضي بنظام حق الإنتفاع ، وتحتل هذه المنطقة موقع جغرافي فريد فهي تقع في المحيط الرئيسي لخطوط الملاحة الدولية وبالقرب من ميناء السخنه المتميز بأفضليته في منطقة الشرق الأوسط ، بالإضافة إلى إمكانية الوصول المباشر إلى البحر المتوسط والمحيط الهندي ، مما يجعل من هذه المنطقة قوة قادرة على المنافسة بجانب المميزات الأخرى ومنها تقليل تكاليف الإنتاج ، وسهولة الوصول إلى الأسواق في منطقة

الشرق الأوسط والعالم ، فضلاً عن كونها واحدة من أفضل المواقع العالمية لعمليات الترانزيت مما يساعد على تسهيل حركة الصادرات والواردات .وقد نشأت هذه المنطقة في مصر بأفضل المعايير الدولية لتشجيع وجذب المستثمرين المحليين والأجانب لإقامة الصناعات الصديقة للبيئة لإنتاج سلع تحمل علامة صنع في مصر ، وجعل هذه المنطقة مركزاً تنافسياً إقليمياً للإنتاج والتوزيع ، بالإضافة إلى سهولة الوصول للأسواق العالمية ، فضلاً عما تقدمه المنطقة من عدد من المزايا ، والضمانات ، والإعفاءات الضريبية لجذب مزيد من الإستثمارات الأجنبية ومنها<sup>١</sup>:

Boopen, Sektanah," Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence From Africa Using

- أن الموقع الإستراتيجي للمشروع يوفر مرونة كبيرة فى النفاذ للأسواق تسمح بتسويق المنتجات بسهولة إلى دول الخليج، وأفريقيا، والهند وحتى جنوب شرق آسيا مما يسهل التواصل مع الأسواق الإقليمية والعالمية .

- توفير تشريعات قانونية للإستثمار بالمشروع لتحقيق الحماية للمستثمرين ، ولحماية المصالح الوطنية بالتعاون مع مجموعة خبراء ومستشارين من وزارتى العدل والإستثمار مع الحفاظ على الأمن القومى المصرى .

- إعطاء أراضى المشروع بنظام حق الإنتفاع للمستثمرين الأجانب والوطنين لفترات طويلة ومتجددة بهدف إشعار المستثمرين بالأمان والإستقرار.

- خدمات الشباك الواحد .

-إقامة لجنة عليا للضرائب والجمارك.

- تقديم إعفاءات من الضرائب ، والرسوم الجمركية ، وضريبة المبيعات على واردات المنطقة تصل إلى %١٠٠ .

- أسعار تنافسية لعمليات الشحن لأهم الموانئ المصرية والأجنبية .

- استخراج شهادات المنشأ المصرى.

-موقع متميز للعمليات اللوجيستية لصناعة القيمة المضافة .

-موقع استراتيجى متميز حيث يعد تقاطع لأكثر من %١٠ من حجم التجارة

وقد تبنت الحكومة المصرية منطقة شمال غرب خليج السويس وسخرت كافة الجهود لدعمها لتكون لها الأولوية فى التنمية وجعلها واحدة من أهم مناطق الإنطلاق للإقتصاد الوطنى خاصة مع تنفيذ مشروع تنمية محور قناة السويس و الذى من المقرر أن تكون هذه المنطقة نقطة إنطلاق.

**الإجراءات اللازمة لتطوير منطقة شمال غرب خليج السويس :**

-الإسراع فى تنفيذ المخططات التى أعدت لتلك المنطقة ، وتكثيف الجهود الداعمة لتحقيق الأهداف التى تنطوى على تحويل منطقة شمال غرب خليج السويس إلى منطقة جذب عالمى للعديد من الصناعات والخدمات والأنشطة اللوجيستية.

- العمل على جذب استثمارات محلية وأجنبية فى حدود ١٠ مليار دولار بما يتيح فرص عمل للمصريين من أبناء القناة ما بين (١٥٠-١٤٠) فرصة عمل .

- إستغلال عبقرية الموقع وتعظيم الإستفادة من مزايا النظام الاستثمارى والضريبي للمناطق الاقتصادية الخاصة وفقاً للقانون رقم ٣٨ لسنة ٢٠٠٢ و الذى ينص على فرض

١٠% من ضرائب الدخل على الشركات و٥% للموظفين .

- توفير مزايا تصديرية متعددة، ودوائر جمركية خاصة، والعمل على زيادة نسبة الصادرات من خلال التركيز على الأنشطة ذات القيمة المضافة للاقتصاد المصرى كثيفة اليد العاملة.

-وجوب شمول العقد المبرم مع المطورين بموجب الطرح على التنافسية فى سرعة تنفيذ المشروع وليس فقط على تقديم أعلى الأسعار مع العقد المبرم مع إعطاء أفضلية خاصة للعروض التى ستقدم للحصول على حق الانتفاع بالعملة الاجنبية.

**و الخلاصة:** إن قطاع النقل البحرى فى مصر وخاصةً قناة السويس تواجه ب عض المشكلات والتحديات التى تعوقه عن النمو والتطور ، ولذلك فإن زيادة الاستثمارات الموجهة لقطاع النقل والخدمات اللوجيستية سوف يعمل على تطوير ونمو هذا القطاع ومن ثم زيادة مساهمته فى التنمية الاقتصادية ، حيث أن مصر تمتلك فرصة ممتازة لتصبح مركزاً رائداً لتقديم الخدمات والأنشطة اللوجيستية فى المنطقة ، حيث تم عرض الإمكانيات التى تتمتع بها مصر من توافر كافة تسهيلات النقل لتطبيق النقل متعدد الوسائط.

هذا بالإضافة إلى الموقع الجغرافى المتميز فى ملتقى ثلاث قارات وعلى الخطوط الرئيسية لنقل التجارة الدولية ووجود قناة السويس كممر ملاحى عالمى يؤهل المنطقة إلى أن تكون مركزاً لتقديم الخدمات والأنشطة اللوجيستية ، ومن أكثر المناطق اللوجيستية جذاباً فى العالم فى ظل تطبيق الأنظمة الاستثمارية الحديثة المتاحة ، الأمر الذى يعود فى النهاية بمنافع متنوعة على الاقتصاد الوطنى ويتيح فرصاً عديدة للاستثمار العام أو الخاص فى مجالات البنية الأساسية والخدمات اللوجيستية<sup>١</sup>.

<sup>١</sup> ( ELsakty, Khaled , " Suez Canal Logistics Hub:Competition and Challenges", Marlog2, 2014.,p56.)

## الفصل الثاني

### آليات الاستثمار بمحور قناة السويس و طرق التنفيذ وفقا لرؤية مصر ٢٠٣٠

#### تمهيد وتقسيم:

من الواضح ان هناك حركة واتجاه لتطوير الموانئ البحرية على مستوى العالم ، حيث ان هذه الحركة من وجود المنافسة بين دول العالم لاستغلال موقعها الجغرافى على خطوط التجارة العالمية ، حيث تعمل على تطوير موانئها سواء من ناحية البنية الأساسية أو التجهيزية أو الإدارية فنترجم فى النهاية إلى حجم تداول البضائع والحاويات التى قام بها الميناء ليصنف ترتيبها عالمياً وتصيح من الموانئ المحورية، ومن هذا المنطلق سوف نتناول فى هذا الفصل عرض الصورة الحالية لمنظومة النقل البحرى فى جمهورية مصر العربية، واستراتيجية تطويره باعتباره من أهم قطاعات الدولة و كمكون رئيسى فى السلسلة اللوجيستية ، ومنها إلى الأنظمة الاستثمارية المتاحة التى يمكن تطبيقها فى مصر كوسيلة لجذب الاستثمار الأجنبى المباشر ، ودور اللوجيستيات فى نجاح الأنظمة الاستثمارية الجديدة ، ودور المناطق الحرة فى تطوير الأداء الاقتصادى مع عرض لأنماط المناطق الحرة وما يتعلق بها من مقومات الإنشاء وعوامل النجاح، ثم بيان أهمية النقل والخدمات اللوجيستية فى نجاح الأنظمة الاستثمارية الجديدة ، أما بالنسبة لسبل وآليات تنفيذ مشروع تنمية محور قناة السويس فيعتمد على مدى اتفاق دور الموانئ المصرية مع المشهد العالمى وملائمتها للارتباط بالمنظومة اللوجيستية العالمية من خلال طرح عدة أسئلة عن إمكانية الاقتصاد المصرى لاستيعاب المشروع وقدرته على تحقيق الحلم ، وسوف نوضح ذلك من خلال المباحث الآتية:

#### المبحث الأول : آليات الاستثمار بمحور قناة السويس.

#### المبحث الثانى: كيفية تنفيذ المشروعات الاستثمارية بمحور قناة السويس وفقا لرؤية مصر

٢٠٣٠.

### المبحث الأول

#### آليات الاستثمار بمحور قناة السويس

ان الأنظمة الاستثمارية المختلفة ( المناطق الحرة – المناطق الاقتصادية – المناطق الاستثمارية) تمثل أهمية كبيرة حيث أنها تعمل كبؤر اقتصادية نشطة تساهم فى عمليات التنمية الاقتصادية فى الدولة مما يعود بالنفع على الاقتصاد القومى . تظهر أهمية النقل البحرى والخدمات اللوجيستية كأحد الأبعاد والزوايا الهامة التى تساهم فى نجاح هذه الأنظمة ودورها فى دعم التنمية الاقتصادية من خلال تسهيل حركة السلع من الصادرات والواردات من السلع تامة الصنع والمواد الخام فضلاً عن تسهيلات الخدمات المقدمة من اتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والجمارك مما يعمل على اختزال مدة وصول المهمات سواء لبدء عمليات الإنتاج أو للأسواق الاستهلاكية فى الأسواق المجاورة مما يعود بالنفع على المنتج والمستهلك ،و سوف نوضح ذلك من خلال المباحث الآتية.

**المطلب الأول:** تطوير الموانئ المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس .

**المطلب الثانى:** تطوير المناطق الحرة المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس.

## المطلب الأول

### تطوير الموانئ المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس

عند التأمل في المشهد العالمي نلاحظ ان الموانئ بانواعها على مستوى دول العالم تشهد حركة تطوير هائلة تتضح جلياً في وجود المنافسة بين دول العالم لاستغلال موقعها الجغرافي على خطوط التجارة العالمية ، وذلك إيماناً منها بضرورة تطوير موانئها سواء على مستوى البنية الأساسية او الادارية ليعبر عنها في النهاية حجم تداول البضائع والحاويات و الخدمات اللوجستية التي قامت بها الميناء للرفع من درجة تصنيفها عالمياً، و سوف نوضح ذلك من خلال الاتي.

**أولاً الموانئ البحرية:** أصبحت مسألة تطوير الموانئ المصرية قضية هامة وأمر ضروري ، لذلك فقد تبنت مصر إستراتيجية لتطوير الموانئ المصرية بغرض رفع كفاءتها لتقديم الخدمات اللازمة للتصدير والاستيراد بأقل تكلفة وبأسرع ما يمكن وفي الوقت المناسب ، مع ضمان توافر البنية الأساسية اللازمة لتقديم كل هذه الخدمات من خلال تبني إستراتيجية نستطيع تقسيمها إلى عدة أهداف فرعية فصلها فيما يلي:

١- رفع كفاءة التشغيل بالموانئ فقد تقرر تحويل الموانئ الرئيسية إلى هيئات اقتصادية مستقلة على نظام Landlord ، حيث يقوم بجميع الأعمال شركات القطاع الخاص ، وقد قامت وزارة النقل بدراسة عملية تحويل الموانئ إلى هيئات مستقلة وتصميم شبكة للمعلومات لسهولة اتخاذ القرار، ودراسة تعديل اللوائح والقوانين وإصدار القرارات التي تزيد من مساهمات القطاع الخاص في المشاركة بمزاولة جميع الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري داخل الموانئ<sup>١</sup> .

٢- التنسيق بين الجهات المشرفة على الموانئ وتوحيد سلطة اتخاذ القرارات العليا ، فقد صدر القرار رقم ٣٩٩ لسنة ٢٠١٥ من رئاسة الوزراء بشأن إعادة تشكيل المجلس الأعلى للموانئ والذي أكد على تكوين المجلس ممثل فيه كافة الوزارات والمصالح والهيئات التي لها صلة بحركة مرور البضائع داخل الموانئ ، مع وضع استراتيجية عامة لجميع الموانئ ومتابعة تنفيذ القرارات المنظمة لأعمال كافة الأجهزة العاملة داخل الموانئ ، واقتراح تعديل التشريعات التي تقوم على تنفيذها الجهات المختلفة بقصد تطويرها بما يؤدي إلى رفع كفاءة الموانئ.

٣- تقوم وزارة النقل بالإشتراك والتنسيق مع وزارة الدفاع وهيئات الموانئ عامةً بمراعاة قانون حماية البيئة داخل الموانئ لتحسين البيئة في الموانئ المصرية ومراعاةً لمعايير التنمية المستدامة ، مع وضع الآليات اللازمة لضمان تنفيذ ذلك.

٤- إنشاء شبكة للمعلومات والحاسبات الآلية، يتم فيها توفير كافة البيانات والمعلومات اللازمة للمتعاملين مع الموانئ لربط كافة الجهات التي تعمل داخل الميناء مع بعضها البعض على

<sup>١</sup> Ahmed.H.Abdeldayem. , Development In Information and Data Exchange System and Their Impact ( on Improving Port Operation Efficiency , Marlog2 , 2013 .

أن تشمل بيانات تخص هيئة الميناء ، والجمارك ، والجهات الرقابية ، والساحات ، والمخازن ، والوكلاء ، والمصدرين ، والمستوردين ، والتوكيلات الملاحية ، مع وضع إطار تشريعي لاعتماد صحة البيانات والمعلومات والمستندات ، مما يعمل على توفير الوقت وتسهيل استلام المعلومات الخاصة بالبضائع العابرة إلكترونياً

٥- حث الموانئ المصرية وتشجيعها لاستخدام حاويات الترانزيت لمواكبة التطور العالمي الهائل في عمليات نقل البضائع، حيث أصبح الاعتماد على مراكز توزيع لوجيستية وموانئ محورية، وهو ما يدعوا إلى توفير استثمارات ضخمة لتحويل الموانئ إلى موانئ محورية مطابقة للمعايير والمواصفات العالمية تستطيع من خلالها الدخول في المنافسة العالمية، خاصة وأن العائد الاقتصادي المباشر وغير المباشر مجزى للغاية بالنسبة للدولة التي بها موانئ محورية، مما يضمن تنفيذ عمليات نقل أكبر لعدد أكثر من البضائع والحاويات وخلق فرص عمل<sup>١</sup>.

٦- يعد العنصر البشري هو العنصر الأساسي الذي يعتمد عليه التطوير، ولذا فإن الاهتمام به من حيث الكفاءة والمهارة الفنية يعد من أهم عوامل النجاح، وبناءً عليه يجب رفع كفاءة العاملين بقطاع النقل البحري عموماً والموانئ خاصةً.

٧- تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في خدمات النقل البحري بالموانئ فيستمر قطاع النقل البحري في تطوير الموانئ والخدمات بها لتكون على المستوى الذي ينافس الموانئ المحيطة بالمنطقة ، والعمل على جذب المزيد من خطوط الملاحة العالمية وتجارة الحاويات ، ولذلك يتم إصدار القوانين والقرارات اللازمة لمشاركة القطاع الخاص بمزاولة جميع الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري داخل الموانئ البحرية فصدر القانون رقم ٢ لسنة ١٩٩٨ و تم تطبيق نظام ال B.O.T في عدة موانئ منها ميناء الدخيلة وميناء شرق بورسعيد ،

#### ثانياً الموانئ الجافة:

هي منشأة مجهزة يتم إقامتها بهدف إتمام النقل متعدد الوسائط وتحقيق المفاهيم اللوجيستية من خلال تحقيق قيمة مضافة ، و لمنع التكدس بالموانئ البحرية ، بشرط أن يتوفر بها بنية أساسية متميزة تربطها مع الوسائط المختلفة للنقل وتوفير شبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق خاضعة لسيطرة الجمارك ، أيضاً يعتبر منطقة تتضمن نفس البنية الأساسية للميناء البحري ويتم فيها نقل البضائع الترانزيت إلى الميناء الجافة ، حيث تظل غير خاضعة للجمارك حتى يتم استلامها من قبل المستورد، و بالتالي يقلل وقت التخزين بالميناء<sup>٢</sup>.

(<sup>١</sup> ) ( IFC), I. F.. An Assessment of Oppourtunities & Constraints in the Logistics Industry in Egypt , 2009 , p 23- 27.

(<sup>٢</sup> ) Rodring, J.-P, Port Regionalization:Towards a New Phas in Port Development , Department of Economic& Geography, Hofstra University.Hempstead, Newyork , 2008 .

و لقد أنشئت الموانئ الجافة نتيجة لتطور دور الموانئ البحرية، فقد بدأ التفكير في إنشاء مواقع داخل الدولة بالقرب من مراكز التوزيع والإنتاج الرئيسية بحيث تعمل كظهير للميناء البحرى لاستقبال البضائع وتخفيف التكدس والأزدحام و تقليل الضغط على الموانئ البحرية ، وتسهيل عمليات الإنتاج والتوزيع وتقديم الخدمات اللوجيستية من خلال منظومة متكاملة تضم عمليات النقل متعدد الوسائط للبضائع ، ومحطات تداول الحاويات وفى إطار شبكة كاملة للطرق والمواصلات والاتصالات.

و لقد أصبحت الموانئ الجافة ضرورة لإنعاش حركة التجارة ، وتأتى أهمية إنشائها نتيجة زيادة التنافسية والنمو فى حركة التجارة العالمية مما أدى إلى زيادة الطلب على خدمات النقل بأنواعه والحاجة لتطويرها عن طريق تطبيق المفاهيم اللوجيستية المتعلقة بسلاسل الإمداد ومراكز التوزيع.

لذلك فإن الموانئ الجافة تتواجد على طول سلسلة النقل بدايةً من المصدر وحتى وصول البضائع للمستورد فهى تشترك فى تقديم خدمة من الباب إلى الباب Door To Door ، حيث تبدأ رحلة نقل البضائع باستخدام أى وسيلة نقل سواء طرق برية أو سكك حديدية متوجهة إلى الميناء الجاف ليتم تجهيزها قبل إرسالها إلى ميناء الإرسال ، ثم يتم نقلها عن طريق البحر وصولاً إلى ميناء الاستلام ، ليتم نقلها مرة أخرى إلى الميناء الجاف ليقوم بتجهيز البضائع وتخليصها جمر كياً أو تخزينها لصالح المستلم لحين الحاجة إليها ليتم نقلها باستخدام إحدى وسائل النقل وصولاً إلى المستلم<sup>١</sup> .

فالموانئ الجافة تساهم فى زيادة قدرات الموانئ البحرية حيث تستطيع الموانئ الجافة توفير المساحات التخزينية بالميناء البحرى مما يمكنها من استقبال و إرسال عدد أكبر من البضائع والحاويات وبالتالي زيادة الميزة التنافسية للميناء بالإضافة إلى ما يلى:

- ١- المساهمة فى تقليل الأزدحام والتكدس فى الموانئ البحرية.
- ٢- ربط الموانئ البحرية بالمدن المجاورة وإمكانية تقوية علاقة الموانئ بسلاسل النقل المختلفة .
- ٣- تقديم الوسائل المختلفة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط، و تخفيض تكاليف الشحن ومصروفات النقل.
- ٤- الحد من المشاكل البيئية بتحويل التركيز فى نقل البضائع والحمولات من وسيلة النقل البرى إلى النقل بالسكك الحديدية فضلاً عن انخفاض تكاليف صيانة الطرق ، وبذلك تعمل الأشكال المختلفة للموانئ الجافة على تنظيم سلسلة النقل بطريقة تسمح لكل وسيلة نقل بأداء الدور المناسب لها.

<sup>١</sup> ( Williams, A. , AStudy Of Dry Port Development In China , Maritime Economic &Logistics , 2012 , Vol 14.

- ٥- إعادة استخدام الحاويات فى التصدير بعد تفريغها.
  - ٦- تفادى الاختناقات المرورية على الطرق عن طريق تخفيف الضغط عليها من خلال تخفيف الحمولات عليها.
  - ٧- سرعة عمليات التخليص الجمركى لتوفير الوقت (قبل أو بعد الشحن) ، هذا بجانب إمكانية تأجيل دفع الرسوم الجمركية للبضائع الواردة لحين الاحتياج إليها.
- و أخيرا يمكننا القول بأن الميناء الجافة لا تقل أهمية عن الميناء البحرية، ولهذا فيجب أن تتمتع بكافة الخدمات التى تقدمها الميناء البحرى، مثل توافر التجهيزات المختلفة الخاصة بتداول البضائع والحاويات، وتسهيل إمكانية إتمام الإجراءات الإدارية اللازمة لعمليات التخليص الجمركى ، ونلخص أهم وظائف الميناء الجاف فيما يلى<sup>١</sup>:
- ١- ساحة داخلية لتخزين الصادر والوارد من البضائع من وإلى الموانئ المختلفة.
  - ٢- مركز تخزين وتوزيع البضائع والسلع لكافة المناطق والأقاليم.
  - ٣- تقديم خدمات وأنشطة القيمة المضافة.
  - ٤- إتمام عمليات التخليص الجمركى للبضائع والحاويات الصادر منها والوارد.
  - ٥- تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط وتنفيذ النقل التكاملى بين السكك الحديدية والطرق البرية

لذلك فمنطقة محور قناة السويس تعد صفحة جديدة فى التنمية الاقتصادية بمصر ، فقد أنشئت بموجب القانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ م بصيغته المعدلة طبقاً للقانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠١٥ م بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس الذى يقضى بأن تخضع المنطقة لهيئة مستقلة "الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية واعتبارها هيئة مستقلة تتمتع بسلطات تنظيمية وتنفيذية وإشرافية ورقابية على جميع المناطق التابعة لها من حيث التوظيف ، والسيطرة على الميزانيات، والتمويل، وإقامة الشراكات مع المطورين، وخدمات تسيير الأعمال للمستثمرين، وإصدار الموافقات والتراخيص . سيتم تعزيز الشراكات مع أصحاب المصالح بما فيها الوزارات الحكومية، وممثلى القطاع الخاص، والمستثمرين ، والمطورين فى المنطقة، حيث ستشارك منطقة قناة السويس بدور متميز ليس فقط فى دعم المستثمرين بل يمتد دورها ليشمل دعم الشركات للتوسع والتطور بشكل يجعلها أكثر نمواً من خلال خلق بيئة عمل متميزة لجذب الاستثمارات إلى محور قناة السويس، مما يؤدى إلى خلق الآلاف من فرص العمل للشباب المصرى بما يؤثر على جودة الحياة ، ورفع مستوى المعيشة على مدى السنوات الخامسة عشر المقبلة ، وتقدر مساحة منطقة قناة السويس بحوالى ٤٦١ كيلو متر مربع ، بالإضافة إلى توفير مساحات من الأراضى قابلة لمواجهة التطورات الصناعية والعقارية، متضمنة ست موانئ بحرية على البحر المتوسط وخليج السويس ، لتوفير مناخ جاذب لاستثمارات جميع أنواع وأحجام الشركات وبدعوة ودعم من حكومة جمهورية مصر العربية إلى مجتمع

<sup>١</sup> ( Sheffi, Y ., Logistics- Intensive Clusters: Global Competitiveness and Regional Growth , 2014. )

الأعمال المحلية والعالمية للاستثمار في منطقة واعدة كمنطقة قناة السويس<sup>١</sup>.

وتحرص الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية بمحور قناة السويس على أن تطبق على المستثمرين الجدد معايير البيئة النظيفة التي تراعيها مخططات التنمية مستقبلاً على الصعيد الوطني، بالإضافة إلى تطبيق نظام خدمات الشباك الواحد، ووجود معايير وإجراءات موحدة لنظم التسجيل في المشروعات الاستثمارية وتأسيس الشركات، فضلاً عن تبسيط الموافقات والإجراءات اللازمة للاستثمار، ومنح تراخيص التصدير والاستيراد، وإجراءات التفتيش الجمركي، وتصاريح الأراضي والعقارات، وتصاريح العمل والصحة والسلامة كل هذا من اختصاص الهيئة<sup>٢</sup>.

وحيث ان قناة السويس تقع في قلب التجارة العالمية، حيث تستفيد منطقة قناة السويس من موقعها الاستراتيجي المتميز على طول أحد أهم وأطول الطرق التجارية الرئيسية بالعالم وهو الممر الملاحي، حيث يستطيع الوصول لأكثر من ١,٦ مليار مستهلك في أوروبا، ومنطقة الخليج، وشرق وجنوب أفريقيا أو اسيا .

كما انها تمكن من سرعة الوصول والنفاز للأسواق المحلية، حيث يبلغ عدد المستهلكين بمصر حوالي ١٠٢ مليون مستهلك وهو عدد كبير وقابل للزيادة منهم ٦٥% في سن العمل، مما يؤدي إلى إمكانية ارتفاع مستويات المعيشة وجودتها وارتفاع القوة الشرائية للمواطنين بتحسين الأحوال الاقتصادية مستقبلاً<sup>٣</sup>.

كما ان مصر لديها ثروة ضخمة من الأيدي العاملة المرنة التي تتميز بالمهارة والكفاءة والجدية متوفرة بأسعار وأجور تنافسية رخيصة تلبي رغبات ومتطلبات المستثمرين .

و من اهم مميزاتها ايضا توافر البنية التحتية بجودة عالية، حيث تم طرح إقامة مشروعات البنية التحتية على المستثمرين وتشمل الاستثمارات في الطاقة والكهرباء، والمياه والصرف الصحي، والاتصالات السلكية واللاسلكية، وشبكات الطرق والنقل والمواصلات، بشرط أن تنفذ طبقاً للمواصفات والمعايير العالمية .

كما ان المنطقة الاقتصادية لقناة السويس انشئت بموجب القانون ٨٣ لعام ٢٠٠٢ بصيغته المعدلة في ٢٠١٥، وتقضى بكونها هيئة مستقلة تتمتع بسلطات تنفيذية وتنظيمية ومنحها كافة الصلاحيات والسلطات في الإشراف على جميع مجالات العمل والتوظيف والتمويل وإقامة ٢ الشراكات مع المطورين.

١) متاح على الموقع الرسمي للهيئة العامة لقناة السويس.

٢) محمد إبراهيم منصور، " نحو الإستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافي"، مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، القاهرة، ٢٠٠٨. ص ٣٣-٣٩.

٣) محمد على إبراهيم، "ملتقى الإدارة اللوجيستية وتحسين سلسلة التوريد"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ٢٠٠٨. ص ٣٦-٤٤.

كما تتميز بخدمات الشباك الواحد، و الذي يهدف إلى تطبيق إجراءات موحدة وبمبسطة للحد من حالات تأخر الإجراءات والحصول على التراخيص مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف للمستثمرين، كما ان لديها العديد من الحوافز والمزايا الاستثمارية، حيث تقدم منطقة محور قناة السويس للمستثمرين المحليين والأجانب العديد من الحوافز والإعفاءات الضريبية وتقديم أسعار تفضيلية إلى جانب خدمات الدعم المختلفة، ولذلك فهي تعد منطقة جاذبة للاستثمار.

لذلك فالحكومة المصرية في شأن منطقة قناة السويس اتجهت الى الحفاظ على البيئة وفقاً للمعايير البيئية ، من خلال إعادة تدوير المخلفات والاستفادة من النفايات لتوليد الطاقة الكهربائية ، والمياه العادمة لإعادة الاستخدام لتحقيق أكبر قدر من حسن واستغلال الموارد في ظل تحقيق التوازن بين البيئة والتنوع البيولوجي ، وتعتمد الإستراتيجية الإقليمية على ثلاثة محاور رئيسية لإحداث التنمية المستدامة وهي<sup>١</sup> :-

**المحور الأول :** المناطق المتكاملة ( شرق بورسعيد – السخنة ) وهي مناطق اقتصادية متكاملة من حيث توافر البنية الأساسية والمراكز اللوجيستية والمناطق الصناعية والتجارية والسكنية ، مما يجعلها مؤهلة لاستقبال جميع أنواع الصناعات الخفيفة والثقيلة والمتوسطة واستضافة المشروعات السياحية بشكل يمكنها من الإتصال بالعالم الخارجي والبيئة المحيطة بها.

فشرق بورسعيد كمطقة للتنمية تستوعب التوسع الجغرافي الحالي والمستقبلي لإقامة المزيد من الصناعات الخفيفة والمتوسطة، حيث يتم تصميم وتنفيذ شبكات المرافق والبنية التحتية الذكية وفقاً للمعايير والمواصفات الدولية لتواكب معايير المدن الذكية التي تراعى جودة الخدمة ومواجهة الأزمات والمخاطر ، كما تعد منطقة رائدة لتقديم الخدمات اللوجيستية حيث يعتمد فكرة المشروع على استغلال موقع المنطقة لإقامة ثلاثة مناطق لوجيستية ملاصقة للميناء البحري والمنطقة الصناعية والممر الملاحي لقناة السويس ، وإنشاء أنفاق لتسهيل حركة نقل البضائع من وإلى المنطقة كما أنها تعمل على ربط الجانب الشرقي للقناة بالجانب الغربي للعمل على تطوير الخدمات ذات القيمة المضافة وإنشاء مراكز توزيع خاصة للخدمات اللوجيستية.

كما ان منطقة شرق بورسعيد هي جوهرة محور قناة السويس ، و أول مراحل التنمية لما تتميز به من إمكانيات خاصة يجعل منها قاطرة للتنمية وتشمل ميناء شرق بورسعيد والظهير الخلفي لها من خلال تطوير الميناء وتحويله إلى ميناءاً محورياً عالمياً يعمل كمركز لإعادة الشحن، وتطبيق النقل متعدد الوسائط، وعلى أساس كون ه جزء في سلسلة الإمداد العالمية، وتقديم الخدمات والتسهيلات اللوجيستية وأنشطتها ، بما يوفر حوالي ١٠٥,٠٠٠ ألف فرصة عمل ، كما انه مخصص حوالي ٤٠٠٠ هكتار للأنشطة التجارية الخفيفة ، والصناعات التحويلية المتوسطة بما يوفر حوالي ٨٠,٠٠٠ فرصة عمل ، لذلك يتوقع أن تستوعب المناطق والمدن العمرانية الجديدة في شرق بورسعيد ومدينة الفيروز ما يقرب من ٢٥٠,٠٠٠ نسمة بحلول عام ٢٠٥٠.

<sup>١</sup> (كريمة خالد منصور ،"تطوير الموانئ المصرية المحقق والمستهدف ٢٠٠٠ - ٢٠٠٨ - دراسة حالة ميناء حاويات شرق بورسعيد" ، رسالة دكتوراه ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة ، ٢٠١١. ص ٦٩-٨٧.

<sup>٢</sup> (Rodring, J.-P., Port Regionalization: Towards a New Phas in Port Development , Department of Economic & Geography, Hofstra University. Hempstead , Newyork, 2008.

كما تكتسب الميناء أهمية بالغة لكونها مدخل مباشر من قناة السويس والبحر المتوسط، وحيث أن الهدف هو تحويل هذا الميناء الى ميناءً محورياً فقد خصص الموقع الإجمالي للموانئ ومراكز الخدمات اللوجيستية كمرحلة تطوير على ٢٦٠٠ هكتار، حيث انه مخصص مساحة ٣٨٠٠ هكتار متاحة لإقامة الصناعات التحويلية الخفيفة، والمتوسطة وتشمل قطع غيار السيارات وتجميعها، صناعة المنسوجات، المنتجات الدوائية، الصناعات الغذائية، والمنتجات الزراعية، الأجهزة الالكترونية الإستهلاكية، كما تم توفير ٦ هكتار مخصصة للمنطقة الخاصة بالأعمال والأنشطة التجارية، وخدمات البحث والتطوير، و٢٣٧ هكتار من الأراضي المتاحة لاستيعاب السكان وبناء مناطق سكنية وإقامة تجمعات عمرانية جديدة.

كما انه مخطط لمجمعات متكاملة جديدة، وإقامة مناطق عمرانية على مستوى متميز في العين السخنة والسويس لاستضافة أكثر من ٢٦٠,٠٠٠ نسمة من السكان.

كما انه تقرر تخصيص ٨٠٠٠ هكتار للتنمية بالمنطقة، منها ٤٠٠٠ هكتار مخصصة للصناعات الثقيلة (البتروكيماويات / تكرير البترول / صناعة المعادن) والمتوسطة، والخفيفة، كما تقرر تخصيص ١١٠ هكتار للمرافق العمرانية (المدارس/ المستشفيات) والتجمعات السكنية مزودة بحدائق ومساحات خضراء، هذا بالإضافة إلى المنطقة التجارية المركزية ١ لممارسة الأنشطة التجارية وتجارة التجزئة.

**المحور الثاني:** المناطق التنموية ( القنطرة غرب – شرق الاسماعيلية ) يقصد بالمناطق التنموية هي التي تستطيع أن تساهم بشكل فعال في الاقتصاد القومي للدولة مع ضرورة الانفتاح على العالم الخارجى من خلال التصدير، فالقنطرة غرب كمنطقة للتنمية، حيث تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية بها ١٣,٦ كيلو متر مربع، وتبعد عن شمال الاسماعيلية بحوالى ٣٠ كيلو متر مربع حيث تقع فى موقع متوسط بين مدينة العاشر من رمضان ودلتا نهر النيل، كما ان المنطقة مجهزة لاستقبال الصناعات الخفيفة والمتوسطة والأنشطة البحثية والعلمية، بالإضافة إلى تزويد المنطقة بالمناطق السكنية والأنشطة الخدمية والرياضية والترفيهية، و تم تجهيز المنطقة بشبكة كاملة من البنية التحتية والمرافق الخاصة بالكهرباء والمياه والصرف الصحى والاتصالات.

الا ان شرق الاسماعيلية كمنطقة للتنمية لها التنافسية الدولية، حيث انها قائمة على درجة توافر عوامل الإنتاج الأولية أو حتى اعتبارات الكفاءة فى الاستثمار وتوجيه الموارد، وإنما بدت تتجسد فى اكتساب المعارف والعلوم والقدرة على الابتكار والتطوير وهو ما يعرف بالاقتصاد المعرفى، ومن هنا تتضح فكرة وادى التكنولوجيا المخطط إقامته بمركز القنطرة شرق الاسماعيلية حيث يقوم باستغلال كافة التطبيقات والأبحاث التكنولوجية والصناعية فى ظل تعزيز أواصر التعاون بين قطاع الصناعة والقطاع الحكومى والجامعات فى إطار برنامج محدد لخدمة برامج التنمية المستدامة هذا إلى جانب أن مدينة الإسماعيلية هى المركز الإدارى لمنطقة قناة السويس<sup>١</sup>.

١) كريمة خالد منصور، "تطوير الموانئ المصرية المحقق والمستهدف ٢٠٠٠ - ٢٠٠٨ - دراسة حالة ميناء حاويات شرق بورسعيد" مرجع سابق، ص ٨٨.

كما ان وجود مركز لإقامة مجتمعات ، ومعاهد خاصة بالبحث العلمى والتطوير التكنولوجى ، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، ومحطات الطاقة المتجددة ، و تجهيز المنتجات الزراعية، وتطوير مراكز الخدمات اللوجيستية التى تتعلق بهذا النشاط من خلال إنشاء ميناء جاف بالإضافة إلى دعم أنشطة الصناعات التحويلية فى منطقة القنطرة شرق ، كما ان تنمية المناطق الحضرية فى القنطرة والإسماعيلية الجديدة (ضاحية الأمل) والقدرة على إستضافة أكثر من ٣٥٠,٠٠٠ نسمة بحلول ٢٠٥٠<sup>١</sup>.

**المحور الثالث تطوير الموانئ:** يشتمل محور قناة السويس على ست موانئ (السخنة - شرق بورسعيد - غرب بورسعيد - الأديبة - الطور - العريش):

**ميناء العين السخنة - :** هى ميناء واعدة متعددة الأغراض قادرة على التعامل مع السفن الكبيرة والعملاقة لكونها الأعمق غاطس من الموانئ على طول سواحل البحر الأحمر ، فقد صممت خصيصاً لتلبية احتياجات السفن العملاقة الحالية والمستقبلية من خلال تصميم مدخل يصل إلى ٦٨٠ متر و غاطس حتى ١٥ متر ، بالإضافة إلى إمكانية الوصول المباشر من خليج السويس، حيث أنه من المخطط للميناء أن تكون من أكبر الموانئ الواعدة فى أفريقيا مع الأخذ فى الإعتبار ضرورة تحسين التشغيل الإلكتروني للمكاتب الإدارية ، والمعدات الفنية للجيل القادم من الحاويات<sup>٢</sup>

وتم تجهيز محطة حاويات العين السخنة بستة أرصفة بإجمالى أطوال يبلغ ٢٢٠٠ متر، وبإجمالى ساحات انتظار للحاويات تقدر مساحتها ب ١,٣٩ كيلو متر مربع، كما تم تجهيز صوامع بفتحات أرضية تقدر بحوالى ٢٢٠٠ فتحة للحاويات المبردة والمجمدة، ليصل استيعاب محطة الحاويات الى ٥,١ مليون حاوية نمطية سنوياً، وتقدر التكاليف اللازمة لإقامة البنية التحتية والفوقية بها الى ٢,٣ مليون دولار ، كما تحتوى محطة الصب السائل على ثلاثة مراسى تصل قدرتها التحميلية إلى ٢٠ مليون طن سنويا ، وبتكلفة استثمارية تقدر بحوالى ٧٥٠ مليون دولار تشمل المكاتب والمعدات والأرصعة وصهاريج التخزين.

لذلك فالحكومة المصرية تعتزم تطوير منطقة قناة السويس من خلال حسن استغلال وإدارة مواردها المهددة طبقاً لمعايير التنمية المستدامة التى تأخذ فى الإعتبار معايير مراعاة البيئة النظيفة، وهى بذلك تتمكن بفعالية من تقادى أى أثار سلبية سواء كانت بيئية أو اجتماعية لتعزيز الأداء ، وترتبط هذه الإستراتيجية بإقامة شبكة كاملة من الطرق الرئيسية السريعة منها طرق وسكك حديدية وأنفاق جديدة لزيادة الربط مع القناة، بالإضافة إلى توفير بنية تحتية متكاملة تشمل مرافق الكهرباء والطاقة، المياه، الصرف الصحى، شبكات الإتصالات السلكية والاسلكية، لدعم التنمية المستدامة حيث أن توفير البنية التحتية وطرق وسائل النقل جزأ لا يتجزأ من نجاح هذه

١ ( وزارة التخطيط، الملامح الأساسية ل خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام ٢٠٢١/٢٠٢٠ ، القاهرة ، ٢٠٢١.

٢ ( وزارة التخطيط، الملامح الأساسية ل خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام ٢٠٢٣/٢٠٢٤ ، القاهرة ، ٢٠٢٤.

الإستراتيجية فى تحقيق أهدافها التنموية.

**ميناء الطور:** يقع ميناء الطور بالجزء الجنوبى لشبه جزيرة سيناء ، وقد صدر قرار من مجلس الوزراء رقم ١٢٣٨ لسنة ٢٠١٥ بتخصيص (٧٣,٤٠٨) متر مربع فى الاتجاه الجنوبى الملاصق للميناء بتحويله إلى ميناء تجارى بعد أن كان يستخدم كرصيف خدمات بحرية صغيرة لخدمة أنشطة الخدمات البترولية لمنطقة خليج السويس ويشمل الميناء ما يلى - : رصيف من الستائر الحديدية بطول ٧٥ متر وعمق يصل إلى خمسة أمتار وتبلغ المساحة الأرضية الإجمالية ( ١١٦,٧٢١ ) متر مربع ( المساحة الحالية ٤٣,٣١٣ + المساحة الجديدة ٧٣,٤٠٨ )<sup>١</sup>.

**ميناء الأدبية** :-يتميز بكونه ميناءً تخصصياً يقع فى المدخل الجنوبى لقناة السويس ، حيث تحتل أنشطة تداول حاويات الصب السائل والبضائع العامة النصيب الأكبر فى إنتاجية الميناء - . يتكون الميناء من تسع أرصفة بإجمالى أطوال ١٨٤٠ متر وبغطاس يتراوح ما بين ( ١٢ - ١٤ ) متر و تبلغ المساحة المائية للميناء ١٥٨ كيلو متر مربع وهى مساحة مشتركة بين قناة السويس والأدبية ، كما تبلغ المساحة الأرضية ٨٥٤٠٠٠ متر مربع ، كما تبلغ الطاقة الاستيعابية القصوى للميناء ٧,٩٣ مليون طن سنوياً<sup>٢</sup>.

**ميناء شرق بورسعيد:** تعتبر ميناء شرق بورسعيد من بين أكثر ٤٠ ميناءً ازدحاماً فى العالم ، ساعد على ذلك موقعها المتميز على طول قناة السويس والذي يعد عامل جذب بالإضافة إلى عمق المياه فيها الذى يستوعب السفن العملاقة المتطورة ، مما يجعلها مؤهلة لأن تكون ميناءً محورية ، و لا بد ان تمر بثلاثة مراحل لتنمية الميناء ، و هى الموقع الإجمالى لتطوير الموانئ ومراكز الخدمات اللوجيستية ٢٦٠٠ هكتار للتطوير بهدف زيادة فى سعة محطات الحاويات لتصل إلى ٢٠ مليون حاوية نمطية سنوياً ، على مراحل تنتهى بحلول ٢٠٥٠ ، فضلاً عن تحسين التشغيل الألى أو الإلكتروني للمكاتب الإدارية ومواكبة تطور المعدات الحديثة للجيل المتطور من معدات مناولة الحاويات وذلك من خلال ما يلى<sup>٣</sup>:

المرحلة الأولى :- **تطوير محطات الحاويات** مخطط لاستيعاب ٢٠ مليون حاوية نمطية سنوياً بشكل تدريجى ، حيث تم تخصيص مساحات مرنة لمحطات الحاويات بتوفير ٤ أرصفة بإجمالى أطوال ٤٥٠٠ متر، مع توفير ساحات تخزينية بقدرة عالية، وفتحات أرضية للحاويات المبردة والعادية مع وجود ساحة منفصلة للحاويات الفارغة فقط بإنتاجية سنوية لا تقل عن ٣,٣ مليون حاوية نمطية سنوياً ، و بتكلفة تصل إلى ٣ مليار دولار لكل محطة . المرحلة الثانية :- **محطات البضائع العامة والجافة:** تحتوى على ٧ مراسى بإجمالى أطوال ١٥٠٠ متر، وتوفير ساحات تبلغ ١٠٥ كيلو متر

<sup>١</sup> ( وزارة التخطيط،"الملامح الأساسية لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام ٢٠١٦/٢٠١٥ ، القاهرة ، ٢٠١٦.

<sup>٢</sup> (هيئة قناة السويس، جمهورية مصر العربية، " التقرير السنوى " ، ٢٠١٤.

<sup>٣</sup> ( يحيى رشدى غريب، " دور تطبيق الجودة فى إدارة وتسويق مشروع شرق بورسعيد لدعم الاقتصاد القومى المصرى"، مرجع سابق ، ٢٠١٣. ص٧٥-٨٧.

مربع، منها مناطق وساحات مخصصة للسيارات، ومناطق الانتظار، وصوامع للغلال والحبوب الجافة، وصوامع رأسية - توفير ٨ مناطق تخزين مفتوحة تعد بمثابة موانئ جافة متعددة الأغراض على نطاق واسع مزودة بأجهزة تكنولوجية ذكية ومرئية كطول للتخزين خاصة البضائع السائلة والجافة مثل الطرود والعبوات، بالإضافة إلى خدمات وأنشطة القيمة المضافة و تصل التكلفة الإجمالية إلى ٧٥٠ مليون دولار<sup>١</sup>.

المرحلة الثالثة - : **محطة الصب السائل** - يشمل التطوير ٤ أرصفة بإجمالي أطوال ٨٠٠ متر، وساحات تخزينية تقدر بحوالي ٤٨٠,٠٠٠ متر مربع، تقدر تكلفتها الإستثمارية بـ ٧٠٠ مليون دولار تشمل تطوير الأرصفة، والمكاتب، والطرق الداخلية، وصهاريج التخزين، حيث تبلغ تكلفة الواحد منها بحوالي ١٠٠,٠٠٠ دولار، وذلك لاستيعاب بحد أدنى ٥ مليون طن من أنواع سلع الصب السائل المختلفة قابلة للزيادة - . بالإضافة إلى إمكانية تقديم الأنشطة اللوجيستية الخاصة بسلع الصب السائل، مثل الغاز الطبيعي المسال الذي يمكن الاحتفاظ به كمخزون إستراتيجي في تنكات أو مستودعات كبيرة لمواجهة متطلبات السوق العالمي والمحلي، أو كاحتياطي إستراتيجي لمواجهة الأزمات، أو استخدامة كوقود لازم لتموين السفن.

**ميناء غرب بورسعيد:** تقع الميناء على بعد من (٢٥٠ - ٣٠٠) متر من الممر الرئيسي لقناة السويس حيث يبلغ إجمالي أطوال أرصفته حالياً (٣٩٣٠) متر، منهم (٢٣٥٠) متر أرصفة تجارية بعمق من (١٦١٠) متر

والباقي أرصفة خدمات بطول (١٥٨٠) متر وبعمق يبلغ من (٨ - ٤) متر حيث يشتمل الميناء على الأتي - : ستة أرصفة للبضائع العامة والصب الجاف بإجمالي أطوال ١٢٥٠ متر وعمق يصل إلى ١٠ أمتار - . رصيف لبضائع الصب السائل بطول ٤٣٠ متر وبعمق خمسة أمتار - . محطة للحاويات تشمل ثلاثة أرصفة بطول ٩٥٠ متر وعمق يصل إلى ١٤ متر - . أرصفة الركاب ( الميناء السياحي ) يستوعب ثلاثة سفن سياحية بطول من ( ٢٠٠ - ٣٠٠ ) متر للسفينة وبعمق يصل إلى ١٠ أمتار - . أرصفة خدمات بحرية بعمق أربعة أمتار و بطول يبلغ ٤٦٠ متر<sup>٢</sup>.

**ميناء العريش:** هو الميناء الوحيد الذي يقع بمنطقة شمال سيناء، حيث تبلغ المساحة الإجمالية للميناء (٦٥,٦٦٢) بإجمالي أطوال أرصفة تصل إلى (٣٦٩) متر، وقد تم تطوير الميناء عام ١٩٨٧ م ليصبح محمياً من جهة البحر وصالحاً لخدمة أنشطة تداول الصب الجاف للسفن حتى حمولة ستة آلاف طن.

و أخيراً فالاستثمار بنظام المناطق الحرة، ونظام المناطق الاستثمارية يعد من أهم أنواع الاستثمار في مصر، وذلك لما توفره تلك الأنظمة من حوافز استثمارية وضمانات من شأنها تشجيع وجذب رؤوس الأموال الأجنبية، حيث توفر تلك المناطق العديد من المزايا والحوافز، والإعفاءات الضريبية والجمركية، إلا أن نظام المناطق الاستثمارية تم استحداثه مؤخراً حيث يقدم حزمة متكاملة من التسهيلات للمستثمرين، و سوف نوضح ذلك من خلال المطلب التالي.

<sup>١</sup> ( وزارة التخطيط، الإطار الاستراتيجي لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤ / ٢٠١٥، القاهرة، ٢٠١٥.

<sup>٢</sup> ( المرجع السابق.

## المطلب الثاني

### تطوير المناطق الحرة المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس

بدايةً فإن إقامة منطقة حرة يختلف من دولة لأخرى باختلاف الأهداف السياسية والاقتصادية والاجتماعية لكل دولة ، ولذلك تنوعت واختلقت التعاريف الخاصة بالمناطق الحرة ، إلا أنه يقصد بها بشكل عام منطقة محاطة بسياسات أو جدار ولها نقاط مراقبة للدخول والخروج منها يتم فيها منح مزايا اقتصادية ومالية محددة لتشجيع الصادرات وجذب المزيد من الاستثمارات. قامت المناطق الحرة منذ بداية نشأتها بمنح تسهيلات في الموانئ والمراكز التجارية خاصةً بين الشرق والغرب، وكانت أول منطقة حرة باليونان في العصر الروماني وتسمى Delos وهي جزر كانت تعتمد على تطبيق فكرة إعادة التصدير للبضائع العابرة ، كما كان هناك أيضاً مناطق حرة أخرى مثل جبل طارق، ١٧٠٤ هونج كونج ١٨٢٤ ، سنغافورة ١٨١٩ ، حيث ان هذه المناطق اتجهت الى ممارسة أنشطة إعادة التصدير والشحن والتخزين مما أدى إلى ازدهار عمليات التبادل التجارى وزيادة عدد العاملين ومن ثم زيادة الدخل القومى<sup>١</sup>.

وفى النصف الثانى من القرن العشرين تطور مفهوم المناطق الحرة حيث تحولت إلى مناطق تمارس فيها عمليات مختلفة من التخزين والتصنيع الخفيف ثم تطورت الى التصنيع الثقيل مع وجود الأنشطة الخدمية ، بعد أن كانت مجرد منطقة تمنح فيها المشروعات بعض الامتيازات بهدف تنشيط التجارة العابرة ، كما شهدت تغيرات من حيث الموقع فأصبحت تقام داخل الموانئ أو بالقرب منها لتنتقل إلى داخل البلاد لتعمير المناطق النائية بها ، وقد شهدت تطوراً أيضاً من حيث المساحة وأصبحت تقام على مساحات كبيرة تشمل مدن بأكملها.

وعلى مستوى العالم زادت أعداد وأهمية المناطق الحرة المخصصة للتصدير ، وتتعدد المنافع الاقتصادية التى تعود على الاقتصاد القومى نتيجة إنشاء المناطق الحرة وأهمها: زيادة الإنتاج وتنشيط حركة التجارة الخارجية بما يعمل على دفع عجلة التنمية الاقتصادية، تخفيف العبء على ميزان المدفوعات وتحسين حالته -مشارك فعال فى عملية التنمية الإقليمية للمناطق الأقل تطوراً أو المناطق النائية، تفادى المعوقات والقيود الجمركية التى تفرضها بعض الدول . الحد من البطالة بتوفير فرص عمل للشباب . رفع كفاءة العمالة والمساهمة فى اكتساب المهارات الفنية والإدارية المختلفة بسبب نقل التكنولوجيا العالية المستخدمة فى مشاريع المناطق الحرة . تنشيط قطاع النقل والخدمات ، ومنها الخدمات المقدمة للصناعات والشركات فى المنطقة وغيرها . تحسين خدمات الاتصالات ، الانترنت ، المعلومات والإعلام ، التخليص الجمركى ، النقل البرى والجوى وخدمات الموانئ البحرية من إعادة شحن ، ومناولة وتخزين للمواد الخام والبضائع المستوردة والمصدرة إلى جانب خدمات الإسكان ، والبنوك ، والتعليم لشاغلى الوظائف بالمناطق الحرة وأسرهـم.

١ ( نبيل الجداوى، " دور المناطق الحرة فى التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية - حالة مصر"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٣٦-٤٤.

وتتعدد وظائف المناطق الحرة وتتنوع بتنوع أشكالها وأنماطها والغرض التي انشئت من أجله، ومن أهم وظائفها الأتي: تفرغ البضائع وإعادة شحنها لإعادة تصديرها. تخزين البضائع العابرة (الترانزيت) والمعدة للتصدير. تطوير مواصفات السلع حسب متطلبات أسواق التصدير، والقيام بتقديم خدمات التركيب والإصلاح والبناء والتجهيز اللازم لمختلف الأجهزة والمعدات، و التفرغ والتخزين والإيداع والاتصال والنقل والخدمات اللوجيستية.

كما تتعدد الاهداف التي من اجلها تنشأ المناطق الحرة، و من أهم اهدافها الأتي: توفير رؤوس الأموال اللازمة لعملية التنمية الاقتصادية، خلق نوع من التكامل بين المشروعات الوطنية ومشروعات المناطق الحرة، وتنشيط القطاعات الأخرى في الدولة، وزيادة كل من الإنتاج والتوظف والدخل من خلال خلق الترابطات الأمامية والخلفية للصناعات، تهدف الدولة من تقديم المنح والمزايا والحوافز المختلفة للمناطق الحرة إلى جذب المستثمرين لها بغرض تنمية المناطق النائية والنهوض بها، خاصة التي يعزف عنها المستثمرين نظراً لانخفاض العمالة في هذه المناطق، و الحد من العجز في ميزان المدفوعات بزيادة الصادرات وتخفيف القيود على الواردات، و تعد المناطق الحرة وسيلة لجلب التكنولوجيا الحديثة المتطورة وهو ما يستدعي تدريب العمالة الوطنية عليها، مما يؤدي لرفع كفاءة العمالة ويخلق كوادر فنية تجيد التعامل مع التكنولوجيا عالية التقنية للنهوض بالصناعات الوطنية<sup>١</sup>.

كما انه يمكن من خلالها توفير السلع الاستراتيجية من السلع الهامة اللازمة لإشباع الحاجات الأساسية مثل مواد البناء ومستلزمات الإنتاج والمواد الغذائية، وتساهم المناطق الحرة في تنويع الهيكل الانتاجي والتصديرى للدولة بواسطة ما تخلقه المنطقة من صناعات متقدمة تعمل على تنويع الانتاج وزيادة الصادرات.

ففي عام ٢٠١٣ م بلغت المساحات الإجمالية للمناطق الحرة العامة في مصر نحو ١٠,٧ مليون متر مربع، تقام في تسع محافظات مع إمكانية زيادة عدد المناطق الحرة بمصر بعد انتهاء دراستها جيداً، كما بلغ عدد المشروعات المقامة بنظام المناطق الحرة نحو ١١٣٥ مشروع استثماري بنهاية عام ٢٠١٣ برؤوس أموال تجاوزت ٩٠٢٥ مليار دولار، وبتكاليف استثمارية بلغت ١٨,٨ مليار دولار، حيث تم توفير ٢٠٦ ألف فرصة عمل بإجمالي أجور تجاوزت ٣٢٣ مليون دولار بنهاية عام ٢٠١٣، و تجاوز إجمالي الصادرات من هذه المناطق ١٥,٣ مليار دولار، كما ارتفع عدد المشروعات الاستثمارية التي بدأت النشاط نحو ٨٨٧ مشروع بنهاية يونيه ٢٠١٣/٢٠١٢ بنسبة ٧٨,١% من إجمالي عدد المشروعات المقامة بنظام المناطق الحرة.

و من اهم العوائد الاقتصادية الغير مباشرة للمناطق الحرة : الاستفادة من آليات المناطق الحرة في إدارة الموانئ وتنمية أنشطة خدماتها، وتشغيل محطات تداول الحاويات بكفاءة، ومزاولة الأنشطة الصناعية والتخزينية والخدمية المرتبطة بها على النحو الذي يرفع من كفاءة هذه الموانئ

<sup>١</sup> ( وليد فتحى الدسوقي، "دور المناطق الحرة فى تحسين أداء الميزان التجارى: دراسة مقارنة مع المنطقة الحرة بجبل على بإمارة دبي"، رسالة دكتوراة، كلية التجارة، جامعة عين شمس ٢٠٠٨، ص ١١٨-١٢١).

وتجهيزها بأحدث المعدات والوسائل التكنولوجية لإدارتها بشكل يمكنها من الدخول في المنافسة العالمية مثل (تنمية ميناء السخنة ميناء شرق بورسعيد ، و تخفيف العبء عن كاهل الدولة بالاستثمار في الأصول الرأسمالية لدعم أسطول النقل البحري العاملة بنظام الحرة التي تمتلك سفناً تدخل ضمن الأسطول التجارى المصرى وتساهم في طاقة الحمولة الكلية للأسطول، ودعم الصناعة الوطنية بترشيد تكاليف الإنتاج من خلال قيام مشروعات التخزين العاملة بنظام المناطق الحرة بتوفير المواد الخام ومستلزمات الإنتاج الصناعى بالإضافة إلى الأصول الرأسمالية وقطع غيارها ومهمات تشغيلها وتصديرها إلى السوق المحلى بصورة اقتصادية مما يساهم في تخفيف الأعباء التي يتم تحميلها على تكلفة المنتج المصرى ويعمل على توفيره بأسعار تنافسية ، و الاستفادة من العوائد الناتجة عن الخدمات والاحتياجات التي تحصل عليها مشاريع المناطق الحرة من السوق المحلية مثل الكهرباء – المياه الوقود – التليفونات – خدمات النقل – الإعاشة على تنمية المجتمع المحلى المحيط بالمناطق الحرة العامة<sup>١</sup>.

### و من اهم المخططات الاستراتيجية التي تسعى الحكومة المصرية لتنفيذها بالمناطق الحرة:

١-التخطيط الحجمى (يعتمد على حجم الصناعات ) يعتمد على إقامة منطقة صناعية تحتوى على صناعات تصديرية إلى أربع مناطق أفقية خاصة للصناعات الثقيلة ، والمتوسطة ، والخفيفة ، والملوثة للبيئة طبقاً للتخطيط البيئى ، ومن ناحية أخرى يتم تقسيم المنطقة الصناعية رأسياً إلى قطاعات اقتصادية تنموية تقوم بإدارة كل منها شركة مستقلة ، ويحتوى كل قطاع اقتصادى على صناعات ثقيلة ومتوسطة وخفيفة وملوثة ، ويتم ذلك فى إطار تخطيطى وبيئى شامل مرتبط بحركة النقل متعدد الوسائط (ميناء محورى –مطار دولى – طرق برية –سكك حديديه – ممرات) فضلاً عن أهمية وجود مراكز لوجيستية لتداول وتجميع وتغليف والبضائع والمنتجات التي تقلها الحاويات ، ويغذى كل ما سبق بالظهير الصناعى (المنطقة الصناعية ) لإضافة بعض أنشطة وخدمات القيمة المضافة على البضائع ليتم تصديرها أو إعادة تصديرها كمنتج نهائى يجب أن يخدم كل هذه القطاعات الاقتصادية الصناعية مجتمعة مركز خدمات رئيسي يحقق لها التفاعل والتكامل فيما بينها (نوعية الصناعات ) مع ضرورة تقليل آثار التلوث البيئى ، هذا إلى جانب ضرورة إنشاء مناطق سكنية للعاملين ، ومناطق ترويحية ، ومناطق ومساحات خضراء ، ومرافق عامة<sup>٢</sup>.

٢-التخطيط النوعى (يعتمد على نوعية الصناعات): يعتمد هذا الفكر على تقسيم المنطقة الحرة إلى عدة قطاعات اقتصادية صناعية متخصصة مثل (قطاع صناعات البتروكيماويات – الغزل والنسيج – مواد البناء – مواد غذائية ) فى إطار تخطيطى للمنطقة ككل توحد فيها الخدمات العامة فى صورة مركز رئيسى للتجارة وتقسّم هذه القطاعات الصناعية المتخصصة داخلياً إلى صناعات ثقيلة ، وخفيفة ، ومتوسطة متكاملة مع بعضها البعض .من الممكن أن يشمل التخطيط لكل قطاع على مناطق خدمية أخرى لإسكان العاملين والمديرين وخلق مساحات خضراء كما يجب شمول التخطيط على ميناء محورى ومركز لوجيستيات ملحق به ، ومطار دولى ، وشبكة اتصالات ،

(1)Wang, J., The Economic Impact Of Special Economic Zones: Evidence From Chinese , 2009

( ٢ ) الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، "لمحة عن الاقتصاد المصرى" ، جمهورية مصر العربية ، ٢٠١٣.

وطرق عالية الكفاءة بالإضافة إلى ضرورة توافر كافة الخدمات التعليمية والصحية والأمنية والتجارية للعاملين<sup>١</sup>.

و تختلف انواع وأشكال المناطق الحرة تبعاً للهدف الذى تنشأ من أجل ، ومن دولة إلى أخرى ، ومن حقبة زمنية إلى أخرى ، و أهم هذه الأنواع هي:

**المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة:-** ان التجارب والخبرات الدولية أثبتت بما لا يدع مجالاً للشك أن اعتماد طريق واحد للسعى نحو تحقيق هدف التنمية المستدامة أمر محفوف بالمخاطر ويعد بمثابة نقشاً على الماء، فالأمر يتطلب اتخاذ سبل متعددة للوصول للهدف مع الاستيعاب الجيد لمستجدات الأمور ، والتغيرات المحلية والعالمية للاستفادة من الفرص المتاحة ، ولذلك فإن المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة تمثل أحد السبل الجديدة التى تشترك مع المناطق الحرة فى الأهداف التنموية المرجوة، وتعد أداة من أدوات جذب الاستثمار الأجنبي المباشر ، و بصور القانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ م خاضت مصر أول تجربة لإنشاء مناطق اقتصادية خاصة، فقد سمح القانون بإقامة المناطق الاقتصادية الخاصة خارج الحيز العمرانى للمدن والقرى القائمة ، بغرض إقامة مشروعات زراعية وصناعية وخدمية ، كما يجيز القانون أن يلحق بالمنطقة ميناء خاص سواء كان بحرياً أو جويماً أو جافاً وتوفر المناطق الاقتصادية الخاصة عدة مزايا نلخصها فيما يلى :

تبسيط الإجراءات وسهولتها ، توحيد جهات التعامل مع المستثمرين فى جهة واحدة بتطبيق مبدأ الشباك الواحد، توفير المرافق والخدمات اللازمة، تخفيض شرائح الضرائب المفروضة على الدخول والشركات، ويتم فى إطار ذلك إنشاء هيئة للمنطقة الاقتصادية الخاصة تسمى باسمها وتتبع رئيس مجلس الوزراء ، وتهدف الهيئة إلى تنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة من خلال توحيد سلطات الإدارة وتوفير الخدمات والمرافق بأعلى معايير الجودة وطبقاً للمواصفات الفنية . فقد أتاح القانون للهيئة أن تقوم بمفردها أو بالاشتراك مع الغير بتأسيس شركة التنمية الرئيسية أو ما يطلق عليها Main Development Company ، وهى الشركة التى يرخص لها بتنمية المنطقة الخاصة والترويج لها ويسمح لها بإنشاء وإدارة وصيانة البنية الأساسية داخل حدود المنطقة بالاشتراك مع شركة التنمية أو ما يطلق عليه المطور Zone Developer و التى تقوم بتنفيذ كل أو بعض ما صرح به لشركة التنمية الرئيسية، و تعد المنطقة الخاصة بشمال غرب خليج السويس هى أول منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة تنشأ فى جمهورية مصر العربية ، حيث تعد نموذجاً لإقامة المناطق الاقتصادية الخاصة مستقبلاً ، ومقدمة لإقرار امتيازات خاصة بمناطق جغرافية معينة ، حيث تقع المنطقة بالقرب من ميناء السخنة وعلى بعد ٤٥ كيلو من مدينة السويس قرب المدخل الجنوبى لقناة السويس، ويخدم الميناء الناقلات التى تعبر قناة السويس بين دول الإتحاد الأوروبى والشرق الأقصى وشرق أفريقيا ، وما زالت المنطقة قيد التطوير والتجهيز والذى يتضمن عقد اتفاقات مع شركات التنمية لتنفيذ وإدارة البنية الأساسية للمنطقة والترويج لها ، ومخطط لها أن تضم عدداً من الصناعات الهامة الأساسية والمكاملة ، والأنشطة اللوجيستية ،

( ١ ) السيد جلال حسن، " قناة السويس والطرق البديلة المنافسة"، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات ( مارلوج ٢ )، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الاسكندرية، ٢٠١٣. ص ١١١-١١٥.

والخدمات المساعدة على التصدير والنقل الدولي ، و يعد نظام الاستثمار فى المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة تحولاً تدريجياً نحو مفهوم مشاركة القطاع الخاص مع القطاع العام لتسهيل تنمية المنطقة فعلى سبيل المثال- :

وتتولى الحكومة (القطاع العام) توفير المرافق التحتية خارج موقع المنطقة (Site – Off) (فى حين يتولى القطاع الخاص تنمية المنطقة ومرافقها والبنية الأساسية داخل الموقع - (Site) . On- يتخذ أسلوب (B. O.T) بناء وتشغيل وتحويل الملكية ونظام B.O.O بناء وتملك وتشغيل للمرافق داخل وخارج الموقع مع الضمانات الحكومية اللازمة والدعم المالى<sup>١</sup>.

**المناطق الاستثمارية:-** تعد المناطق الاستثمارية شكل من أشكال الأنظمة الاستثمارية الجديدة المستحدثة مؤخراً تهدف إلى المساهمة فى دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية بكافة محافظات جمهورية مصر العربية، واستغلال المزايا التنافسية لها، حيث ان نظام العمل بها يفرز كثير من المزايا سواء للحكومة من خلال رفع العبء عن كاهلها بقيام القطاع الخاص بتنمية وتطوير البنية الأساسية للمناطق الاستثمارية أو تنمية الأقاليم النائية ، فهى تنشأ بغرض جذب الاستثمار الخاص لى هذه الأقاليم لتنميتها أ، و على المنافع التى تعود على المشروعات التى تقام فيها عن طريق التمتع بالمزايا التالية : إتاحة نظام خدمات الشباك الواحد ، والذى يسمح بتأسيس المشروعات ومنح كافة التراخيص اللازمة لمزاولة النشاط داخل المنطقة من خلال مجلس إدارة المنطقة الاستثمارية ، إقامة التجمعات العنقودية مما يعظم من اقتصاديات التشغيل والخدمات داخل المنطقة الاستثمارية، وإتمام الإجراءات الجمركية لمدخلات الإنتاج داخل مناطق الاستثمار بدلاً من الموانئ والمطارات، و التمتع بالضمانات التى يكفلها قانون الاستثمار رقم ٨ لسنة ١٩٩٧.

و اخيراً قيام المطور بترويج وإدارة هذه المناطق ، بالإضافة إلى تقديم كافة الخدمات اللوجيستية والإدارية للمشروعات المقامة داخل المنطقة كما يشارك القطاع الخاص فى اتخاذ القرارات داخل هذه المناطق حيث يمثل جزء من مجلس إدارتها ، حيث ان البضائع المصنعة داخل المناطق الاستثمارية تتمتع بصفة المنشأ فيما يخص اتفاقيات التجارة التفضيلية مع الدول العربية والإفريقية، و لا ينطبق على المناطق الاستثمارية الإعفاءات الجمركية والضريبية التى يتمتع بها المناطق الحرة كما أنها لا تستفيد ولا يطبق عليها بعض المزايا الخاصة بنظام الاستثمار الداخلي.

وحتى عام ٢٠١٣ تم إنشاء ٨ ناطق استثمارية فى مصر كما يوجد أيضاً ٥ ناطق استثمارية لم يبدأ العمل بها بعد ، وقد تم إصدار ٩٦ ترخيص بناء بالتنسيق مع الإدارة المركزية للشئون الهندسية مع ضرورة إنشاء قاعدة بيانات خاصة بالمناطق الاستثمارية والمشروعات العاملة بها وتطبيق نظام الجودة بالمناطق تمهيدا للحصول على شهادة المواصفات الدولية<sup>٢</sup>.

(<sup>١</sup>) وائل فوزى بدوى، "التجربة المصرية فى مشروعات BOOT ودور البنوك فى تمويلها مع التطبيق على قطاع النقل البحرى"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٨، ص ٣٣-٤٥.

(<sup>٢</sup>) هيئة قناة السويس، جمهورية مصر العربية، "التقرير السنوى"، ٢٠٢٤.

**الخلاصة:** ويرى الباحث أن وضوح الرؤية الإستراتيجية والسياسات المرافقة لها هما من أهم عوامل النجاح لإدارة المناطق الحرة، وعند الحديث عن السياسات الموجهة لتطوير قطاع المناطق الحرة فإننا لا نقصد بها التعديلات التشريعية التقليدية التي تهدف إلى جذب المستثمرين عن طريق منح الحوافز والإعفاءات الضريبية والجمركية، وغيرها من الحوافز المختلفة الأخرى، وكفاءة المرافق الأساسية لإدارة الاقتصادية اعتمدت هذه السياسات منذ فترة طويلة ويبدو بأنها لم تؤتي ثمارها أو تؤدي إلى تحسن ملحوظ في المناخ الاستثماري لهذه المناطق وذلك نحتاج إلى عدة إجراءات من شأنها تحسين الأداء للمناطق الحرة المصرية و أهمها:

- **تحسين الأداء الإداري** :- السياسة الإدارية لا تقل في أهميتها عن سياسة ضبط الأولويات الاستثمارية، فلا بد من توافر إرادة عازمة وفاعلة، وإدارة حازمة وكفاء، فالإرادة تقوم على الوعي الفكري والإدراك الإجتماعي بأهمية المناطق الحرة ودورها في تحقيق التنمية، عن طريق تحقيق المزيد من التوافق بين المستثمرين والمنظمين، وفي ضوء هذه المتطلبات يجب توافر إدارة محترفة وفاعلة قادرة على الإبداع والتطوير واعتماد سياسات إدارية غير تقليدية وفعالة تتماشى مع التغيرات المتعاقبة في عالم المال والاقتصاد، فقد افتقدت المناطق الحرة المصرية لنماذج الإدارة الحديثة، لذلك جاء الأداء الإداري للمناطق الحرة المصرية نمطى ومركزي متزامناً مع غياب الدور الرقابي مما يستدعى إحداث تغييرات جوهرية في الفكر الإداري.

- **تطوير الموانئ البحرية** - : عملية تطوير الموانئ البحرية بهدف رفع كفاءتها وزيادة قدراتها التصديرية يمثل إضافة هامة وضرورية للمناطق الحرة في مصر، إذ أن تحسن أداء الموانئ البحرية المصرية يتوقع أن يؤدي إلى إحداث آثار إيجابية وانعكاسات جيدة في الأداء التصديري للمناطق الحرة، قد تكون من أهمها تخفيض تكاليف الشحن والنقل والذي يعد عامل جذب للمستثمرين كما يستطيع عملاء المناطق الحرة الاستفادة من خدمات هذه الموانئ في حال تطورها، وتتضمن مناولة الحاويات، ومخازن التبريد، ومساحات التخزين الشاسعة التي ستحول دون تلف البضائع والتي تمثل أحد أهم العقبات أمام الصادرات المصرية<sup>١</sup>.

- **تذليل المعوقات البيروقراطية** :- إن تطبيق القوانين في المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية عادةً يترتب علي ه معوقات أو إجراءات روتينية عديدة تصيب المستثمرين بالدهشة والإحباط، الأمر يحتاج إلى تصحيح شامل وهيكل من الجذور واتخاذ قرارات رشيدة وخطط عمل واضحة المعالم والأهداف لنسف البيروقراطية غير كافي تذليل بعض المعوقات مثلما هو المعتاد فمظاهر البيروقراطية لا زالت قائمة للقاصي و الداني وتلقى بظلال سلبية على الإدارة المصرية بشكل عام وخاصةً في أعمال الجمارك في عمليات التصدير والاستيراد ومعاينة المواد الداخلة والخارجة للمناطق الحرة مما يؤدي إلى ضياع أهم حوافز الاستثمار في المناطق الحرة.

- **تطوير اساليب الدعاية** : تؤثر المعرفة الشاملة لمزايا المناطق الحرة على قرار الاستثمار، وهذه

<sup>١</sup> ( مروة صلاح الدين فهمي، " الاختيارات المثلى لتنمية قطاع النقل البحري في مصر"، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨. ص ٢٢-٤٥.

سياسة كانت متواضعة حيث تميز الأسلوب الترويجي المصرى عن فرص الاستثمار بالمناطق الحرة بالسطحية ولم تواكب هذه السياسات تتطور الأحداث فى المنطقة وفى العالم، فضلاً عن أنها تتسم بالجمود فلم تستطع مواكبة الانتقال من مرحلة إل أى خرى من عمر المناطق الحرة<sup>١</sup>.

- **ضبط الأولويات الإستثمارية:** بمعنى أن تقوم الدولة بدور مؤثر فى ترشيد الأولويات الاستثمارية وربطها باحتياجات التنمية، ودفعها إلى حد التطبيق من خلال الأدوات المختلفة للسلطة العامة ويجب أن تندرج الاستثمارات الصناعية على رأس قائمة هذه الأولويات التى يجب جذبها إلى المناطق الحرة خلال الفترة القائمة وذلك لعدة أسباب أهمها الاتى : علاج التشوه القطاعي فى مشروعات المناطق الحرة ، تدعيم فرص المنافسة مع المنتجات الوطنية وتوفير احتياجات الدولة من السلع والخدمات مما يساهم فى تحسين أداء الميزان التجاري - . تدعيم الروابط بين المناطق الحرة والاقتصاد المحلى ، فهذا التوجه من شأنه تنويع الهيكل الإنتاجي للاقتصاد ، مما يؤثر إيجاباً على القطاع المالى من خلال زيادة الاستثمارات الأجنبية فى هذا القطاع مما يعنى زيادة اندماج الاقتصاد المحلى بالاقتصاد العالمى، ربط الأولويات الصناعية بالاحتياجات الزراعية مما يساهم فى تحسين أداء القطاع الزراعى والذى تشكل وارداته عبء كبير على الاقتصاد المحلى.

## المبحث الثاني

### كيفية تنفيذ المشروعات الاستثمارية بمحور قناة السويس وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠

تتشكل الرؤية المصرية بمشروع تنمية محور قناة السويس فى إقامة مناطق ومراكز لوجيستية عملاقة على جانبي الممر الملاحي لقناة السويس لتقديم الخدمات والأنشطة اللوجيستية، وخدمة التجارة العابرة، وبناءً عالية فيعد الاستثمار فى مجال تطوير الموانئ والمنصات اللوجيستية ، وتطبيق النقل متعدد الوسائط من أهم مجالات الاستثمار، حيث تعبر قناة السويس حوالى ١٧٠٠٠ سفينة فى العام وهو رقم مثالى للاستفادة من تقديم خدمات بحرية وأنشطة ذات صلة مثل بناء السفن وإصلاحها، وتزويدها بالوقود، وإعادة تدوير السفن، وغيرها من الخدمات والأنشطة البحرية ، كما توفر المنطقة مساحات شاسعة من الأراضى فى العين السخنة، وشرق بورسعيد، والقنطرة بالاسماعيلية لإقامة الصناعات الخفيفة، والمتوسطة، والثقيلة مثل المنتجات الصيدلانية والدوائية، تجهيز الأغذية والعصائر، السيارات، الإلكترونيات الإستهلاكية، المنسوجات، البتروكيماويات . أما بالنسبة لتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات فيجب الإعتراف بهذا المجال كصناعة تكنولوجية متقدمة لمسايرة التطور العالمى السريع، ولذلك فقد تم توفير مرافق ومنشآت عالية الجودة والكفاءة على كل المستويات بحيث يشجع المستثمرين على اقتحام هذا المجال فى البحث والتنمية وبرامج التطوير والابتكار، أما فى مجال الطاقة المتجددة و التى يطلق عليها الطاقة النظيفة فهى تعد صناعة

<sup>١</sup> ( محمد مصطفى عبد الحفيظ ، تنمية المناطق الحرة العالمية فى حقبة تكنولوجيا المعلومات -دراسة حالة مشروع المنطقة الحرة شمال غرب خليج السويس وشرق بورسعيد" ، رسالة دكتوراة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة ، ٢٠٠٩. ص١١٢-١٢٢.

واعدة للغاية خاصة مع وجود رغبة قوية وإرادة سياسية فى الإتجاه إلى مصادر الطاقة المتجددة كالطاقة الشمسية ، وتوليد الطاقة من النفايات ، وطاقة الرياح كطاقات بديلة، هذا إلى جانب العديد من الفرص الاستثمارية الأخرى السكنية والتجارية والإدارية المختلفة التى تساعد فى توفير البنية التحتية الإجتماعية الأساسية ، وسوف نوضح ذلك من خلال المطالب الآتية:

**المطلب الأول:** طرق جذب الاستثمارات بمحور قناة السويس.

**المطلب الثاني:** اهم الحزم التنموية المراد انشائها لتحقيق التنمية بمحور قناة السويس وفقا لرؤية مصر ٢٠٣٠.

### المطلب الأول

#### طرق جذب الاستثمارات بمحور قناة السويس

مما لا شك فيه أنه ليس كافيا على الحكومة المصرية إصدار تشريع بإنشاء منطقة حرة فقط ، فالأهم من ذلك هو تحقيق الأهداف المنشودة من إنشاء تلك المناطق وفقاً لسياسات تكسيبها تميزاً تنافسياً يعمل على جذب رؤوس الأموال والشركات العالمية، خاصة وأن منطقة قناة السويس تحتوى على إمكانيات هائلة حيث تعبر القناة حوالى %٢٢ من تجارة الحاويات فى العالم، هذه الحاويات بها كميات هائلة من البضائع المصنعة، ونصف المصنعة ، والمواد الخام قاصدةً دول أخرى بهدف التصنيع أو الاستهلاك ، وتقف مصر شاهدة على مرور السفن المحملة بالبضائع دون أن تستفيد إلا بتحصيل رسوم العبور فقط، وقد حان الوقت كى تتخلى مصر عن هذا الدور التقليدى والمعهود فى حركة التجارة العالمية، والاتجاه إلى أن تصبح هذه المنطقة مركزاً رئيسياً للتصنيع والقيام بتحويل المنتجات العابرة غير المكتملة إلى سلع نهائية للتصدير مع عمل جهود مكثفة لاختراق الأسواق العالمية عن طريق التميز التنافسى فى الجودة والسعر ، إضافةً إلى أن أعداد السفن التى تعبر القناة كفيلا بخلق حجم طلب على خدمات إصلاح ، وتموين وصيانة السفن، وغيرها من الأنشطة الخاصة بالسفن خاصة إذا وجدت قاعدة بحرية تكنولوجية ذات مستوى فى وتقنى عالى ، و من اهم طرق و اساليب جذب الاستثمارات بمحور قناة السويس الاتى:

١- إنشاء شبكة النقل متعددة الوسائط : على الرغم من اختلاف الدراسات لوضع تعريف محدد وواضح لمفهوم المنطقة اللوجيستية متعددة الوسائط لأ، ن كل منطقة لوجيستية تعرف وفقاً لطبيعتها ، وأهدافها ، ومساحتها ، وطرق النقل التى تخدمها. إلا أن كل الدراسات أكدت أن المنطقة اللوجيستية متعددة الوسائط هى: منطقة تزاوّل فيها الأنشطة الخدمية الداعمة التى تتم بواسطتها جميع السلع الوسيطة أو تامة الصنع أو المواد الخام بهدف إجراء خدمات القيمة المضافة عليها (الفرز، التجميع ، التوزيع ، التغليف ، إعادة الشحن ، وغيرها (مع إقامة المنشآت اللازمة لمزاولة تلك الأنشطة وتسرى على تلك المنطقة كافة القوانين المعمول بها محلياً، ويستنتج مما سبق أنه لكى يطلق نظرياً على المنطقة كونها منطقة لوجيستية متعددة الوسائط يجب أن تتمتع بما يلى : يجب أن تشتمل على مجمع إنتاج وخدمات، ومجمع إدارى وإشرافى ، وهيئات رقابية ، كما يجب ان يقدم فى نطاقها جميع تسهيلات النقل وخدماته بكافة وسائطه المختلفة إلى المستخدم النهائى، و أن تحتوى على محطات للحاويات وساحات واسعة وأرصفة، و أن تشتمل على مستودعات للبضائع الصب ، والبضائع العامة والمبردة. وجود مكاتب تمثل الهيئات الحكومية، الشركات، البنوك، شركات التأمين، ومتعهدى النقل والشاحنين ، ومكاتب الشركات العاملة بالمنطقة ، توافر مراكز

للتصنيع ، والصناعات التحويلة<sup>١</sup>.

بالإضافة إلى ما سبق لا بد أن يحيط بمنطقة اللوجيستيات شبكة متكاملة من المحطات ، والخطوط السلكية واللاسلكية، ومطار دولي، وميناء بحري عميق الغاطس بما يسمح لسفن الحاويات العملاقة بالدخول للميناء، ويستحسن وجود ميناء نهري ، وممرات مائية كما هو الحال في منطقة لوجيستيات برشلونة ، حيث يتجمع في محيطها كل الموانئ الخاصة بوسائط النقل المختلفة ، ومن أهم المناطق اللوجيستية متعددة الوسائط في العالم العربي مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية في حائل التي تركز على قطاع النقل والخدمات اللوجيستية المساعدة ، ومدينة جازان الاقتصادية بالمملكة العربية السعودية ، والمنطقة التجارية في مطار أبوظبي ، ومدينة دبي اللوجيستية ، والمنطقة الحرة بجبل علي بالإمارات العربية المتحدة ، ومنطقة البحرين الحرة ، ومنطقة العقبة بالأردن.

كما انه من منظور المناطق اللوجيستية فان مصادر المواد الخام وقواعد الإنتاج ، ومواقع الأسواق ترتبط مع بعضها عبر وسائل نقل متعددة ، كان هذا سبب لتشجيع المنتجين ومرحلي البضائع لاستخدام النقل متعدد الوسائط بهدف الاستفادة من مزاياه لأجل توصيل وتسليم بضائعهم إلى المنتج النهائي في كميات أكبر حجماً وبوسائل نقل ذات سرعات عالية وعبر مسافات هي الأكثر بعداً وبتكلفة أقل ، هذا إلى جانب الاستفادة بالخدمات اللوجيستية ، وأنشطة القيمة المضافة (تصفير المخزون ، التسليم في الوقت المحدد ، وغيرها) ، ولذلك فإن المناطق اللوجيستية أصبحت بمثابة منصة عالمية لاستخدام النقل متعدد الوسائط يقبل عليها المنتجون والوكلاء في جميع أنحاء العالم بهدف الاستفادة من الخدمات المميزة من حيث النقل الأسرع والأرخص وفي الوقت المحدد فضلاً عن زيادة اتساع الأسواق الدولية، وتساقط قيود التجارة وأصبح الطلب على البضائع يأتي من كل أنحاء العالم بفضل النقل متعدد الوسائط التخطيط الحالي لمحاور اللوجيستيات على ضفاف قناة السويس ليس بعيداً عن ما ذكرناه أعلاه ، فقناة السويس التي حباها الله بأفضلية نادرة بموقعها المتميز بالنسبة لحركة التجارة العالمية يمكن من خلال استثمار مناطقها اللوجيستية وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط أن تتمتع بميزة تنافسية غير مسبوقه عن مثيلاتها من المناطق اللوجيستية عالمياً، حيث يعد النقل متعدد الوسائط الشرايين التي تولف بين مختلف وسائط النقل داخل المنطقة اللوجيستية وتربطها بجهات الوصول في مختلف بقاع الأرض مما يحقق النقل السريع بكفاءة وبأقل تكلفة ، وتسليم البضائع في الوقت المحدد ، ويتوقع أنه باكتمال مراحل الإنشاء للمناطق اللوجيستية بمنطقة قناة السويس مضاعفة حجم التجارة الخارجية للدولة، وخلق فرص عمل في مختلف التخصصات التي يسببها جذب الاستثمارات، وزيادة الكفاءة ، وخفض التكاليف للمستهلكين ، وزيادة حركة الترانزيت<sup>٢</sup> .

<sup>١</sup> ( Zone, G. A. , 10 th Ramadan Dry Port Project , Priority Infrastructure Profiles. , 2015 )

<sup>٢</sup> ( Zone, A. F , Development Of Suez Canal Corridor (scc) , 2015. )

٢- القدرة على التصنيع بهدف التصدير: تتصف الصادرات المصرية حالياً بجمود عرضها، وانخفاض جودتها، وارتفاع تكاليفها بالمقارنة بمتيلاتها من صادرات الدول الآسيوية، لذلك لا بد من تبنى سياسة تصديرية تنسم بالمرونة والدقة من خلال إقامة منطقة حرة عالمية للصناعات والخدمات اللوجيستية في منطقة قناة السويس، ووفقاً لقانون السوق العالمي اليوم والذي يقضى بأن السعر هو الحاكم يظل التحدى الحقيقى هو تحقيق انخفاض السعر مع ارتفاع كفاءة المنتج عالمياً إن اختيار منطقة قناة السويس وسيناء خاصة للعمل كمنطقة حرة تمثل مجمع لوجيستى عالمى من مراكز لتصنيع المنتجات، أو مراكز للتجميع والتخزين داخل شبكة التصنيع والتجارة الدولية، وتعمل أيضاً كمركز عالمى لإصلاح السفن وإمدادها باحتياجاتها من المعدات يعد اختيار موفق خاصة أن للموقع الجغرافى أهمية خاصة لدى الشركات دولية النشاط، والتكتلات الصناعية الرأسمالية فى اتخاذ القرارات الخاصة باختيار منطقة ما لى تكون مركزاً صناعياً متطوراً داخل منظومة عولمة الإنتاج، والتوزيع، والاستهلاك.

هذا إلى جانب وجود نظام إدارى يؤمن بنظريات الإدارة الحديثة العالمية، وتوافر العمالة الماهرة والمدربة التى تتميز بمستوى إنتاجية عالية، توافر المناخ المالى والضريبي المشجع، توافر الخدمات الاجتماعية متميز (الإسكان، المدارس، المستشفيات، أماكن الترفيه) وهو ما يتوافر بمنطقة قناة السويس وأقاليمها.

٣- إقامة مجمع للخدمات اللوجيستية: اقتصاديات الحجم الكبير هو مبدأ يتجه إليه الاقتصاد العالمى صناعياً وتجارياً، وزاد الاعتماد على اقتصاديات الحجم الكبير بشكل مكثف مما استدعى زيادة فى كثافة رأس المال المستخدم، حيث أدى ذلك إلى زيادة كبيرة فى متوسط حجم شحنات البضائع المستخدمة سواء فى التصنيع، التخزين، التسويق فى ظل هذا التطور لا زالت قناة السويس بل جمهورية مصر العربية كلها تعمل بالمفهوم الضيق للوجيستيات الذى يعتمد على تصدير المواد الخام فقط دون إضافة أى عمليات تصنيعية عليها بما يخالف السلسلة اللوجيستية و التى لا تشمل تدفق المواد الخام وإنما يمتد ليشمل تدفق المنتجات نصف المصنعة والتامة الصنع، وأنشطة القيمة المضافة مع تطبيق مبدأ من الباب إلى الباب فى ظل التوفيق بين الإنتاج والاستهلاك. متعددة النقل المتعدد الوسائط هو المسؤول عن عمليات تنسيق نقل المنتجات من مصادر متعددة، ويمكن تشغيل مركز عالمى للتجميع يتم فيه تفريغ الشحنات من البضائع الواردة من موردين الدول المختلفة ثم يتم تجميعها فى حاويات ليتم إرسالها مباشرة إلى محلات المرسل إليهم بالدول المستوردة، وهنا تأتى الحاجة الملحة إلى وجود مجمع لوجيستى لخدمة التوزيع على مستوى العالم خاصة فى ظل ترسيخ مفهوم العولمة يدار على أساس عالمى ومتميز من الكفاءة والمهارة الفنية والتقنية بحيث يمكن المنتج (الصانع) من اختزال الوقت من حيث زمن المرور الطويل للشحنات، ورصد مستويات المخزون بفاعلية أكثر لتقليل تكلفة التخزين والتوزيع و الذى يعد أهم عامل من عوامل جذب الشركات دولية النشاط ن مفهوم السلاسل اللوجيستية يقتضى توافر مجمعات محورية تعمل على تقديم الخدمات والأنشطة اللوجيستية على أساس جغرافى، لذا فإن موقع قناة السويس جغرافياً وبموقعها المركزى بين قارات العالم لاشك يصلح أن تصبح مجمعاً عالمياً لتوفير عمليات تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق المواد الخام وتخزينها بكفاءة وفاعلية لتدفع السلع تامة الصنع، والمعلومات المتصلة بالنقل من

نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك وفقاً لرغبات العملاء ومتطلباتهم<sup>١</sup>.

وأخيراً فهناك سؤال يفرض نفسه على الساحة وهو هل يتوافق مشروع تنمية محور قناة السويس مع التطور العالمي في نمط التجارة العالمية؟ يمكننا القول بأنه في ظل العولمة وتعدد المراكز الصناعية في وجود شبكة عالمية للإنتاج والاستهلاك والذي تسيطر عليه الشركات متعددة الجنسيات وأ العابرة للقارات في شبكة عالمية للإمدادات اللوجيستية يتبعها شبكة نقل كثيفة ومعقدة شديدة التنظيم تعمل في دأب مستمر على وصل المراكز العالمية للصناعة والتجارة في منظومة واحدة. كل ذلك نتيجة التطور والتقدم التكنولوجي الهائل الذي أدى إلى ظهور نمط جديد لتقسيم العمل دولياً على أساس انتشار مراكز صناعية جديدة في جميع أنحاء العالم لإنتاج أنشطة اقتصادية منفصلة من المكونات لمنتج نهائي الصنع وهو ما يعرف بالإنتاج المتعدد الجنسيات لمنتج تام الصنع طبقاً لشبكة نقل وتوزيع منتشرة جغرافياً، لذلك فهناك فرصة ذهبية لتنفيذ المشروع وقبوله عالمياً، وسوف نوضح ذلك من خلال المطلب التالي.

### المطلب الثاني

أهم الحزم التنموية المراد انشائها لتحقيق التنمية بمحور قناة السويس وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠

تتشكل الرؤية الاستراتيجية الخاصة بمشروع تنمية محور قناة السويس في إقامة مناطق ومراكز لوجيستية عملاقة على جانبي الممر الملاحي لقناة السويس لتقديم الخدمات والأنشطة اللوجيستية، وخدمة التجارة العابرة، وبناءً أعلى فيعد الاستثمار في مجال تطوير الموانئ والمنصات اللوجيستية، وتطبيق النقل متعدد الوسائط من أهم مجالات الاستثمار، حيث تعبر قناة السويس حوالى ١٧٠٠٠ سفينة في العام وهو رقم مثالي للاستفادة من تقديم خدمات بحرية وأنشطة ذات صلة مثل بناء السفن وإصلاحها، وتزويدها بالوقود، وإعادة تدوير السفن، وغيرها من الخدمات والأنشطة البحرية، كما توفر المنطقة مساحات شاسعة من الأراضي في العين السخنة، وشرق بورسعيد، والقنطرة بالإسماعيلية لإقامة الصناعات الخفيفة، والمتوسطة، والثقيلة مثل المنتجات الصيدلانية والدوائية، تجهيز الأغذية والعصائر، السيارات، الإلكترونيات الاستهلاكية، المنسوجات، البتروكيماويات.

أما بالنسبة لتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات فيجب الاعتراف بهذا المجال كصناعة تكنولوجية متقدمة لمواكبة التطور العالمي، ولذلك فقد تم توفير مرافق ومنشآت عالية الجودة والكفاءة على كل المستويات بحيث يشجع المستثمرين على اقتحام هذا المجال في البحث والتنمية وبرامج التطوير والابتكار.

<sup>١</sup> ( Zone , G , A , Automotive parts & vehicle Assembly ,Manufacturing Project Profiles , 2015. )

أما في مجال الطاقة المتجددة و التي يطلق عليها الطاقة النظيفة فهي تعد صناعة واعدة للغاية خاصة مع وجود رغبة قوية وإرادة سياسية في الإتجاه إلى مصادر الطاقة المتجددة كالطاقة الشمسية ، وتوليد الطاقة من النفايات ، وطاقة الرياح كطاقات بديلة.

فمحور قناة السويس يقوم على مقومات اقتصادية متكاملة زراعياً وخدمياً وصناعياً ولوجيستياً ، معتمداً في ذلك على شبكة كاملة من المواصلات والطرق والموانئ والأنفاق والمعابر للربط ما بين شرق وغرب القناة ، ليلعب المحور دوره التنموي محلياً وعالمياً بناءً على الحزم التنموية التي تساهم في تحقيق الريادة العالمية لمحور قناة السويس.

لذلك تهدف الحكومة المصرية إلى تحويل منطقة محور قناة السويس من منطقة غير مأهولة إلى منطقة صناعية وخدمية بالدرجة الأولى، ولتحقيق ذلك فقد تقرر تخصيص ١٣,٠٠٠ هكتار متاحة للتنمية كمرحلة أولى ، حيث تقدم الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية فرصاً عديدة للمستثمرين في مختلف المجالات لعدد من القطاعات والأنشطة المتنوعة بما في ذلك : التصنيع، سلاسل النقل والإمداد ، والخدمات اللوجيستية ، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات السلكية والاسلكية، الطاقة النظيفة، الأنشطة والخدمات البحرية بهدف تحقيق التنمية في المنطقة من خلال دعم هيكلها الأساسية التي تتركز في المرحلة الأولى على ثلاثة دعائم أساسية تعد بمثابة مراكز رئيسية للتنمية وهي بورسعيد، الإسماعيلية ، السخنة ، والسويس ، و من اهم الحزم التنموية المراد انشائها لتحقيق التنمية بمحور قناة السويس وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠ الآتى :

#### اولا تبني مشروعات البنية التحتية:

لتحقيق رؤية مصر ٢٠٣٠ وجعلها واقعاً ملموساً يجب توفير بنية تحتية عالية الكفاءة ومطابقة للمعايير العالمية لدعم النمو السكاني والإجتماعي ، وتوفير بيئة جاذبة للأعمال تشمل ما يلي طرق النقل والمواصلات، السكك الحديدية ، النقل البحري والجوى ، توليد الطاقة ونقلها، او استخدام الطاقة البديلة المتجددة والنظيفة ، و إقامة محطات لمعالجة وتحلية مياه الصرف الصحي لخدمة المناطق التنموية بالمنطقة. مما يتطلب توافر إستثمارات ضخمة في هذا المجال ، حيث يقترح إنشاء خط سكك حديدية مخصص للحاويات يربط بين ميناء شرق بورسعيد وميناء جاف العاشر من رمضان ، ومن المتوقع الاستفادة من نفق السكك الحديدية الجديدة التي تم بناؤها على أن يتم التطوير كالأتي :

ففي محافظة السويس لربط المناطق العمرانية الجديدة مع مدينة السويس والعين السخنة مع إنشاء ممر التنمية على الجانب الشرقي من القناة يربط بين شرق الإسماعيلية وشرق التفريعة، و إقامة منافذ بحرية عديدة تقع داخل المنطقة لدعم الرؤية الإستراتيجية بقناة السويس مع وضع خطط طويلة الأجل لتوسيع وزيادة قدرة موانئ المنطقة ، علماً بأن هناك أولوية لزيادة تطوير أحواض المحطات في العين السخنة ، وميناء شرق بورسعيد حيث تم إعداد مخططات رئيسية لكل منها

(١) وزارة التخطيط ، جمهورية مصر العربية، " الخطة القومية لمضاعفة الدخل: إطار استراتيجي ٢٠١٢ - ٢٠٢٢ " ، ٢٠١٢.

لتوفير أماكن وساحات لحاويات البضائع العامة ، وحاويات الصب السائل ، مع اعادة النظر في تطوير ميناء غرب بورسعيد، و افتتاح توربينات الغاز التقليدية المشتركة بإنتاج حد أدنى ٥٠٠ ميغاوات، و إنشاء محطات الطاقة الشمسية في شرق الإسماعيلية ، والسويس بسعات تصل إلى ميغاوات في مرحلة من مراحل المشروع ، و إنشاء مزارع الرياح في خليج السويس بطاقة ٤٥٠ ميغاوات ، و توليد الطاقة من المخلفات لتوليد ما يزيد عن ٢٠ ميغاوات.

### ثانيا تكنولوجيا الاتصالات والبحوث:

فمجمعات البحوث منذ بدايتها في الخمسينات كانت فرصة ذهبية لتحفيز التنمية الاقتصادية عن طريق نقل التكنولوجيا، تشجيع الابتكار و، تعزيز القدرة التنافسية من خلال استضافة كيانات بحثية علمية سواء كانت صغيرة أو كبيرة لقدرتها على تشكيل العلاقات والروابط التكافلية لسرعة نمو المشاريع ، وخلق وظائف وصناعات جديدة ، وابتكار حلول غير تقليدية . وقد روعي عند التخطيط لمشروع تنمية محور قناة السويس هذه الاعتبارات، فتم إقامة مجمعات بحثية وعلمية مرتكزة على مراعاة البيئة في إجراء البحوث و تقديم الدعم للبحوث في كافة التخصصات والمجالات لإحداث التنمية المستدامة ولمواكلة التطور العالمي، كما إن التعاون والقدرة على تنظيم المشاريع والابتكار من بين أهم المبادئ التي تحكم منطقة محور قناة السويس التي نسعى من خلالها إلى تعزيز قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، فقد شهد هذا القطاع نمواً هائلاً على الصعيد الوطني مؤخراً ، ومن المتوقع زيادة النمو في هذا المجال نظراً لما تحتويه المنطقة من إنشاء مجمعات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، وتعزيز توطين الصناعات فائقة التقنية ، وتوفير الدعم اللازم لهذا التطور ، وقد تم توفير ٢٢٥ هكتار ال ( هكتار = ١٠,٠٠٠ متر مربع) منها ٦٤ هكتار بشرق بورسعيد، و ٦ هكتار ب القنطرة شرق الاسماعيلية و ، ١٥٥ بمنطقة التنمية بالعين السخنة لإقامة مجمعات بحثية علمية وتكنولوجية و ، ممارسة الأعمال التجارية مع المكاتب والمؤسسات الأكاديمية مع توفير مرافق عمرانية (شقق سكنية/ حدائق / كافيهاات ) في إطار المبادئ التوجيهية التي تسمح بالمرونة لاستيعاب مجموعة متنوعة من برامج البحوث الإضافية ، والتركيز على عناصر حيوية وبيئة تفاعلية لجذب الباحثين من جميع أنحاء العالم ، وخلق مجتمع متميز<sup>١</sup>.

وتقام هذه المجمعات طبقاً للمواصفات العالمية بعيداً عن النموذج التقليدي من المجمعات التي تقع في ضواحي المدن ، فمنطقة قناة السويس تتطلع إلى خلق بيئة مواتية وجذابة من مراكز البحوث المتطورة سواء في العلوم الصحية أو المجالات التكنولوجية، حيث يتوقع لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والبحوث جذب أكثر من ١٤٠٠ مستثمر للمشاريع الكبيرة ، والصغيرة ، والمتوسطة تعمل في مختلف الأنشطة مثل تطوير البرمجيات، تصميم برامج الكمبيوتر ، شبكات الإنترنت ، وبرامج الوسائط المتعددة ، والخدمات الاستشارية والإدارية، فقد شهد هذا القطاع تطوراً ملحوظاً خلال السنوات العشر الماضية سواء من حيث الإيرادات أو العمالة مما يجعل منه حجر زاوية هام في الاقتصاد الوطني ، فإقامة مجمعات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من المتوقع أن تضيف أكثر من ٣٠,٠٠٠ فرصة عمل جديدة خلال ١٥ عام في محور قناة السويس ،

Zone, G. A., Wind Farms , Priority Infrastructure Profiles P45.

<sup>١</sup> , 2015.

بشرط توفير ما يلي لإقامة هذه الصناعة : البنية الأساسية من مرافق الطرق، والصرف الصحي ، والمياه والكهرباء ، مساحات المكاتب ، قاعات المؤتمرات ، والفنادق وغيرها، ايضا توفير خدمات الهياكل الأساسية للاتصالات من خلال عرض النطاق الترددي العالي للشبكات الثابتة والمتحركة ، وإدارة مراكز البيانات ، خدمات الدعم ، إدارة الممتلكات ، الأمن ووسائل النقل العام ، ايضا خدمات القيمة المضافة وتشمل الأعمال التجارية، التسويق للمستأجرين، إعداد عمليات التوظيف، تقديم الخدمات الاستشارية والفنية، الأعمال المصرفية، المطاعم، خدمات الإرشاد إلى مرافق مشتركة.

### ثالثا توظيف مشروعات الصناعة العملاقة (المنسوجات – السيارات):

**أ-صناعة المنسوجات:** يحتل قطاع المنسوجات والملابس الجاهزة في مصر أهمية كبيرة، ويعد من أهم القطاعات نظراً لما يتمتع به القطن المصري من شهرة عالمية حيث لتمي هز بالجودة العالية ، وتنافس مصر في جودة القطن طويل القامة ، وقد أدى ذلك إلى الاهتمام ليس بصناعة المنسوجات فقط ولكن حتى إلى الاهتمام بالصناعات المكملة والمغذية لها مثل (زراعة القطن – الغزل – النسيج - صناعة الأزرار – تصميم الأزياء - الصباغة – التعبئة - التخليق - وغيرها)، وقد بلغت صادرات مصر في عام ٢٠١٣ من المنسوجات والمواد الخام للملابس بما يقدر بحوالي ١,٣ مليار دولار، بزيادة بلغت ٥٠% عام ٢٠١٣ وهو ما يقدر بحوالي ٢٠٠ مليون دولار ، أما في عام ٢٠١٤ فقد شاركت مصر بحوالي ١,٥% من حجم الإنتاج العالمي للمنسوجات والملابس الذي نمت بمقدار ٤٠٠ مليار دولار بواقع ٤% سنويا خلال العقد الماضي<sup>١</sup>.

ومن المقرر أن تستضيف المنطقة الحرة ببورسعيد المشروع باعتبارها مركزاً للتصنيع الرئيسي بمساحة تقدر ب ١٠٠,٠٠٠ متر مربع مخصصة لصناعة المنسوجات والصناعات المكملة لها ومجهزة بكافة المرافق والبنية التحتية اللازمة للاستفادة من الحوافز والمزايا الاستراتيجية لموقع المنطقة الحرة ببورسعيد باعتبارها بوابة مركزية للتصدير إلى آسيا وأوروبا وإفريقيا ٢. حجم المشروع والعمالة المتوقعة ، ومن المتوقع إنتاج ١٠٠٠ طن سنوياً من المنسوجات والملابس الجاهزة ، وتوفير أكثر من ٥٠٠ فرصة عمل في المرحلة الأولى للمشروع ، و باكتمال المرحلة الثانية والأخيرة للمشروع يتوقع إنتاج ٣٠٠٠ طن سنوياً من المنسوجات وتوفير ١٠٠٠ فرصة عمل أو أكثر ، حيث تبلغ التكلفة الإجمالية للمشروع ٧٥ مليون دولار ، منها ٢٥ مليون دولار كمرحلة أولى ، وما ٣ يبلغ ٥٠ مليون دولار كمرحلة ثانية<sup>٢</sup>.

**ب-صناعة السيارات بكل مشتملاتها:** حيث شهدت صناعة السيارات في مصر نمواً ملحوظاً حيث تعتبر مصر ثالث أكبر منتج للسيارات في أفريقيا عام ٢٠١٣ (قطع غيار السيارات – تجميع السيارات) ، ومن المتوقع زيادة مبيعات قطع غيار السيارات بما يتجاوز ٥٠% في الفترة ما بين

Zone, G. A , Solar PV Fields ,Priority Infrastructure Profiles , 2015. P53.

- Zone , G , A , Automotive psrts & vehicle Assembly ,Manufacturing Project Profiles , 2015,p75-81.

٢٠١٣-٢٠٢٥) بما يقدر بحوالى من (٤٣ - ٦٥) مليون دولار ، كما يتوقع زيادة المبيعات السنوية بنسبة ٧% فى الفترة من (٢٠١٢ - ٢٠٢٧) .م تمتلك مصر فرصة ذهبية للاستثمار فى صناعة السيارات وتطويرها خاصةً وأنها تمتلك مقومات ومزايا تقودها إلى النجاح مثل توافر الأيدي العاملة الماهرة ، وتوافر مدخلات الإنتاج بأسعار تنافسية ، إتساع السوق ، منح مزايا وإعفاءات ضريبية ، فضلاً عن الموقع الممتاز فى قلب التجارة العالمية وبالقرب من الأسواق الدولية.

كما ان للصناعات المغذية دور كبير فى الاستثمار و زيادة الصادرات، و من امثلتها مقاعد السيارات - زجاج السيارات - الإطارات - الصفائح المعدنية - صناعة الجلود وصباغتها - الكابلات والأسلاك - البطاريات - مصابيح السيارات - مكيف الهواء.

ومن المتوقع أن يتم إنتاج ١٧٠,٠٠٠ سيارة سنوياً فى المرحلة الأولى للمشروع وهو ما يوفر ٣٠٠٠ فرصة عمل ، أما فى المرحلة الثانية للمشروع فيتوقع إنتاج ٤٠٠,٠٠٠ سيارة سنوياً وتوفير ٧٠٠٠ فرصة عمل، كما ان تكلفة المشروع تقدر التكلفة الإجمالية للمشروع ب ٨٥٠ مليون دولار منها ٣٥٠ مليون دولار كمرحلة أولى ، و ٥٠٠ مليون دولار فى المرحلة الثانية للمشروع.

**ج- المستحضرات الدوائية:** تعتزم الحكومة المصرية بناء قاعدة استراتيجية قوية كدولة مصنعة ومصدرة للأدوية فى الشرق الأوسط مستقبلاً بالاستفادة من الخبرات والمهارات الفنية فى هذا المجال ، خاصةً وأن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من أكبر الأسواق الواعدة من حيث حجم المبيعات نظراً للتركيبة السكانية ، حيث أشارت التقارير والإحصائيات إلى زيادة الطلب على الخدمات الصحية والمستحضرات الدوائية بسبب تزايد الأمراض وانتشار الأوبئة ، وارتفاع نسبة التلوث الناجم عن التطور فى أسلوب ونمط الحياة . وبإلقاء نظرة عامة على هذا القطاع نجد أن المبيعات العالمية من المستحضرات الدوائية والصيدلانية بلغت تريليون دولار عام ٢٠١٤م ، ومن المتوقع أن تشهد زيادة تصل إلى ١,٦ تريليون بحلول عام ٢٠٢٠م ، كما زادت المبيعات السنوية عام ٢٠١٦ بنسبة ٤١% بسبب زيادة التلوث البيئى، وارتفاع نسبة التدخين ، وبمنظرة عامة على السوق المصرى نجد أن صادرات مصر من ١ المستحضرات الدوائية زادت بنسبة ٢٤% ما بين (٢٠٠٧ - ٢٠١٣م ) ، لذلك يعد الاستثمار فى مجال المستحضرات الصيدلانية فى المنطقة من أهم المشروعات خاصةً وأن الحكومة المصرية تنوى اتخاذ سياسات سعرية فعالة ، ومن المتوقع زيادة المبيعات السنوية بنسبة تصل إلى ١١% ما بين (٢٠١٣ - ٢٠٢٥م) ، هذا إلى جانب إمكانية زيادات الصادرات من الأدوية فى المنطقة نظراً لأن صناعة المستحضرات الصيدلانية فى دول مجلس التعاون الخليجي يعد فى طور النشوء ، حيث يوجد أقل من ٤٠ شركة تعمل بهذا المجال ، مما يؤدى بدوره إلى زيادة الواردات من المستحضرات الصيدلانية والدوائية لمواجهة العجز فى هذا السوق ، ولذلك فمن المتوقع تحقيق زيادة فى المبيعات ما بين ( ٨ - ٦ %) بحلول عام ٢٠٢٧ م .

ويتوقع إنتاج ٢٥٠ مليون منتج سنوياً من المستحضرات الصيدلانية والدوائية وتوفير ١٥٠ فرصة عمل سنوياً ، واستهلاك ٢٥٠٠ متر مكعب من المياه ، و ١٧٠ كيلو وات من الطاقة الكهربائية، كما ان تكلفة المشروع تقدر التكلفة الإجمالية بحوالى ٥٥ مليون دولار ، هذا بالإضافة إلى إنشاء محطات لتوليد الكهرباء والطاقة والإتجاه إلى الطاقة البديلة أو المتجددة وقد وضعت

خطة عمل بهذه المنطقة تهدف إلى توفير أمن الإمدادات اللازمة لدعم التنمية وحسن استغلال الموارد المتجددة وتشمل المشاريع التالية إنشاء مجمعات للطاقة الشمسية في شرق الإسماعيلية والسويس<sup>١</sup>.

ايضا انشاء مزرعة للرياح بطاقة ٤٥٠ ميغاوات بجانب إقامة محطات توليد الطاقة من النفايات وبمشاركة القطاع الخاص مع القطاع العام لمواجهة العجز في الطاقة و تلبية الاحتياجات المستقبلية منها ، كما تقرر إنشاء محطتان حديثتان لتحلية مياه البحر وتقام في العين السخنة وفي الساحل الشمالي من سيناء يمكن عملها وربطها مع محطات توليد الكهرباء التي تقام بالقرب من العين السخنة وشرق التفريعة ، بالإضافة إلى إقامة أربعة محطات رئيسية لمعالجة المياه العادمة ومياه الصرف الصحي لإعادة الاستخدام بعد التخلص من الشوائب بسعات تصل من ٥٠,٠٠٠ إلى ١٢٠,٠٠٠ متر مكعب في اليوم الواحد لخدمة منطقة محور قناة السويس ، فتستطيع توفير حوالي ١٠٠,٠٠٠ متر مكعب في اليوم الواحد لمنطقة شرق بورسعيد ، و توفير ٦٥,٠٠٠ متر مكعب من المياه في اليوم للقنطرة ، وما يقدر بحوالي ٢٢٥,٠٠٠ متر مكعب لمدينة الإسماعيلية ، أما مدينة ٣ السويس فيمكن توفير ٧٥,٠٠٠ متر مكعب من المياه في اليوم الواحد بحلول عام ٢٠٣٠ م .

و اخيرا فمشروعات محور قناة السويس تهدف إلى الاستفادة من الميزة التنافسية للموقع الجغرافي من خلال توفير مناخ داعم للاستثمار لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة ومن ثم نقل التكنولوجيا المتطورة ، والارتقاء بالخبرات والمهارات الفنية ، وتوفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة ، مما يؤدي بدوره إلى تنمية المجتمع المحلي ، وزيادة الدخل القومي الناتج عن تحصيل الضرائب والرسوم وعائدات حق الانتفاع ، وغيرها.

### الخاتمة

استعرضنا في هذا البحث الدور الاقتصادي لمحور قناة السويس في ظل المستجدات العالمية من خلال فصلين طرح فيهم ثلاثة أسئلة؛ أولهم: حققنا في كيفية تنفيذ استراتيجية التنمية المستدامة لمحور قناة السويس

من خلال استعراض اهم محاور التنمية المستدامة لمحور قناة السويس وعلاقته بالاقتصاد ، والاهداف الرئيسية لمشروع تنمية محور قناة السويس، ثانيهم: ما هي الاهمية الاقتصادية لخدمات النقل و الخدمات اللوجستية لمشروع تنمية محور قناة السويس ؟. وأخيراً: ما هي العلاقة بين اللوجيستيات وتحقيق التكامل الاقتصادي بمحور قناة السويس.

كما ناقشنا في الفصل الثاني آليات الاستثمار بمحور قناة السويس و طرق التنفيذ وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠

استعرضنا من خلاله كيفية تطوير الموانئ المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة ، و طرق تطوير المناطق الحرة المصرية كأحد آليات الاستثمار بمحور قناة السويس ، وكيفية تنفيذ المشروعات الاستثمارية بمحور قناة السويس وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠ ، وطرق جذب الاستثمارات بمحور قناة السويس، و اهم الحزم التنموية المراد انشائها لتحقيق التنمية بمحور قناة السويس وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠ ، لذلك سوف نوضح أهم الاستنتاجات التي توصلت إليها الدراسة فيما يلي:

#### أهم النتائج و التوصيات التي توصلت إليها الدراسة:

- يساهم محور قناة السويس في خفض معدلات البطالة حيث توفر فرص عمل تحدث على ثلاثة مراحل وهي فرص العمل الناشئة عن قطاع المقاولات، وفرص عمل ناشئة عن احتياجات المطور الصناعي، و التي تنشأ من المشروعات الاستثمارية.

- تتبلور فكرة تنمية المشروع القومي لتنمية محور قناة السويس الى تحويل المنطقة إلى مركز عالمي للتجارة الدولية يقدم خدمات متميزة في مجال النقل البحري واللوجيستيات قائم على أساس الاستفادة من موقع القناة المتميز على خطوط التجارة والنقل البحري لمواكبة متطلبات الاقتصاد العالمي من خلال إقامة إقليم متكامل اقتصادياً وعمرانياً ومتوازن بيئياً يحتوي على مجموعة من الحزم التنموية بهدف تعظيم العائد الاقتصادي والتنموي لمصر.

- من أهم الخصائص التي تميز الخدمات اللوجيستية أنه من الصعب التفرقة بين الأنشطة اللوجيستية والخدمات المصاحبة لها خاصة النقل والذي يعد المكون الرئيسي لها ، كما أن مفهوم الخدمات اللوجيستية يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالتطور التكنولوجي والتغيرات في رغبات واحتياجات العملاء .

- التطور في الفكر اللوجيستى يعد من العوامل الرئيسية في تغير شكل الميناء وعامل أساسى في نجاح الميناء المحورى كنتيجة منطقية لكونها إدارة لسلاسل الإمداد العالمية ، ويعد هذا القطاع مؤشراً جيداً لحالة الاقتصاد ككل.

- قطاع النقل والخدمات اللوجيستية له اهمية عظمى في اقتصاديات دول العالم حيث يساهم بدرجة

كبيرة في عمليات التنمية الاقتصادية في الدول النامية وذلك من خلال تأثيرها المباشر على زيادة سهولة حركة التجارة الدولية وتخفيض الوقت والتكاليف وتوفير فرص عمل .

- يحتل قطاع النقل والخدمات اللوجيستية أهمية كبيرة في تقدم ونجاح عمليات التكامل الاقتصادي بين الدول والمساهمة في إعادة التوزيع العادل للمكاسب على الدول أعضاء التكامل، فضلاً عن أن قطاع النقل والخدمات اللوجيستية يعد من أهم عوامل جذب الاستثمار سواء كقطاع مستقل أو للقطاعات والصناعات المتنوعة في الاقتصاد القومي والتي يشكل النقل فيها عامل أساسى لسهولة النفاذ والوصول للأسواق وهو ما يؤدي في النهاية لزيادة معدلات النمو الاقتصادي.

- استراتيجية التنمية المستدامة لمحور قناة السويس تعتمد على تبني فكرة أقطاب النمو والتمثلة في انتشار الاستثمارات على مناطق الدولة المختلفة التي تتمتع بإمكانيات نمو كافية وموارد معطلة سواء من حيث الموقع أو الموارد المادية الطبيعية والبشرية حيث يتم تحديد الأنشطة الأساسية والتكميلية داخل المنطقة في إطار مدة زمنية محددة لتنفيذ الخطة الاستثمارية مع الترويج لها محلياً وعالمياً لجذب المزيد من الاستثمار ، وتعد منطقة قناة السويس وأقاليمها خير مثال لتبني تلك الفكرة.

- لا بد من الاستفادة من عوامل نجاح التجارب الدولية في تنمية قطاع النقل والخدمات اللوجيستية لكل من دولة الإمارات العربية المتحدة وسنغافورة في: توفير الاستثمارات المطلوبة لتطوير البنية الأساسية، وتطوير البنية المؤسسية والإدارية، وتقديم الإعفاءات والمزايا للمستثمرين، وتوافر السياسات الحكومية الداعمة.

- أصبح استقطاب الصناعات المحورية والشركات العملاقة من اللازم للاستثمار في محور قناة السويس مما يؤدي بدوره إلى جذب الصناعات المغذية لها وإحداث ثورة صناعية بالمنطقة ، وبالتالي توفير العديد من فرص العمل ، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الدخل القومي وتحسين مستوى المعيشة.

- اعتماد القوانين والتشريعات التي تساهم في حل المشكلات التي تعرقل دخول الاستثمارات الأجنبية وذلك باعتماد التعامل بالعملات الحرة داخل منطقة محور قناة السويس ، إمكانية تحصيل فوائد ورسوم المرافق بالعملات الأجنبية مما يساعد على سرعة تسديد القروض الخاصة بتمويل مشروعات منطقة محور قناة السويس.

## قائمة المراجع

### أولاً- المراجع باللغة العربية:

- اسامة فوزى البيومي، " قناة السويس والعبور الجديد"، المؤتمر الدولي للنقل البحرى واللوجيستيات ( مارلوج ٢)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، ٢٠١٣.
- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، " لمحة عن الاقتصاد المصرى" ، جمهورية مصر العربية، ٢٠١٣.
- وزارة التخطيط،"الإطار الاستراتيجى لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤ / ٢٠١٥ ، القاهرة، ٢٠١٥
- وزارة التخطيط،خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤/٢٠١٥، التقرير السنوى ، قطاع قناة السويس،
- وزارة التخطيط والتعاون الدولى، تقرير متابعة الأداء الاقتصادى والاجتماعى للعام المالى ٢٠١٥/٢٠١٤، القاهرة، ٢٠١٥.
- وزارة التخطيط،"الملاح الأساسية لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام ٢٠٢١/٢٠٢٠ ، القاهرة، ٢٠٢١.
- وزارة التخطيط،"الملاح الأساسية لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام ٢٠٢٣/٢٠٢٤، القاهرة، ٢٠٢٤.
- وزارة التخطيط،"الملاح الأساسية لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام ٢٠١٦/٢٠١٥، القاهرة، ٢٠١٦.
- وزارة التخطيط،"الإطار الاستراتيجى لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤ / ٢٠١٥ ، القاهرة، ٢٠١٥
- وزارة التخطيط ، جمهورية مصر العربية،" الخطة القومية لمضاعفة الدخل: إطار استراتيجى ٢٠١٢ - ٢٠٢٢"، ٢٠١٢.
- يحيى رشدى غريب، " دور تطبيق الجودة فى إدارة وتسويق مشروع شرق بورسعيد لدعم الاقتصاد القومى المصرى"، رسالة دكتوراة، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الاسكندرية، ٢٠١٣.
- الموقع الرسمى للهيئة العامة لقناة السويس.
- محمد إبراهيم منصور، " نحو الإستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافى" ، مركز الدراسات المستقبلية ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، القاهرة ، ٢٠٠٨، ص٣٣-٣٩.
- محمد على إبراهيم ، "ملتقى الإدارة اللوجيستية وتحسين سلسلة التوريد"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ٢٠٠٨.

- كريمة خالد منصور، "تطوير الموانئ المصرية المحقق والمستهدف ٢٠٠٠ - ٢٠٠٨ - دراسة حالة ميناء حاويات شرق بورسعيد"، رسالة دكتوراة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١١.

- هيئة قناة السويس، جمهورية مصر العربية، "التقرير السنوي"، ٢٠١٤.

- نبيل الجداوى، "دور المناطق الحرة فى التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية - حالة مصر"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ٢٠٠٦.

- وليد فتحى الدسوقى، "دور المناطق الحرة فى تحسين أداء الميزان التجارى: دراسة مقارنة مع المنطقة الحرة بجبل على بإمارة دبی"، رسالة دكتوراة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٨،

- السيد جلال حسن، "قناة السويس والطرق البديلة المنافسة"، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات (مارلوج ٢)، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الاسكندرية، ٢٠١٣.

- وائل فوزى بدوى، "التجربة المصرية فى مشروعات BOOT ودور البنوك فى تمويلها مع التطبيق على قطاع النقل البحرى"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٨،

- هيئة قناة السويس، جمهورية مصر العربية، "التقرير السنوي"، ٢٠٢٤.

- مروة صلاح الدين فهمى، "الاختيارات المثلى لتنمية قطاع النقل البحرى فى مصر"، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨. ص ٢٢-٤٥.

- محمد مصطفى عبد الحفيظ، "تنمية المناطق الحرة العالمية فى حقبة تكنولوجيا المعلومات - دراسة حالة مشروع المنطقة الحرة شمال غرب خليج السويس وشرق بورسعيد"، رسالة دكتوراة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩.

ثانياً- قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

-Boopen, Seetanah," Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence From Africa Using Dynamic Panel Estimates",The Empirical Economics Letters , 2006,

- ELSakty, Khaled ," Suez Canal Logistics Hub:Competition and Challenges", Marlog2, 2014.,p56.

-Ahmed.H.Abdeldayem. , Development In Information and Data Exchange System and Their Impact on Improving Port Operation Efficiency , Marlog2 , 2013 .

- (IFC), I. F.. An Assessment of Oppourtunities & Constraints in the Logistics Industry in Egypt , 2009 , p 23- 27.

- Rodring, J.-P, Port Regionalization:Towards a New Phas in Port Deve-

---

---

lopment , Department of Economic& Geography, Hofstra University.Hempstead, Newyork , 2008 .

- Williams, A. , AStudy Of Dry Port Development In China , Maritime Economic &Logistics , 2012 ,Vol 14.

- Sheffi, Y ,. Logistics- Intensive Clusters: Global Competitiveness and Regional Growth , 2014.

Zone, G. A., Wind Farms , Priority Infrastructure Profiles , 2015.

Zone, G. A , Solar PV Fields ,Priority Infrastructure Profiles , 2015.

- Zone , G , A , Automotive psrts & vehicle Assembly ,Manufacturing Project Profiles , 2015,

- Zone, G. A , Pharmaceuticals , Manufacturing Project Profiles , 2015,p55

- Zone, G. A. , 10 th Ramadan Dry Port Project , Priority Infrastructure Profiles. , 2015

- Zone, A. F , Development Of Suez Canal Corridor (scc) , 2015.

- Zone , G , A , Automotive psrts & vehicle Assembly ,Manufacturing Project Profiles , 2015.

-Wang, J., The Economic Impact Of Special Economic Zones: Evidence From Chinese , 2009

- Rodring, J.-P., Port Regionalization:Towards a New Phas in Port Development , Department of Economic& Geography, Hofstra University.Hempstead , Newyork, 2008.

-Worldbank ,. The Logistics Performance Index Report ," connecting to compete"., 2007

- <https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/Pages/default.aspx>

-[https://www.elbalad.news/6544882#google\\_vignette](https://www.elbalad.news/6544882#google_vignette)