

تأثير المناطق اللوجستية على التنمية الشاملة (دراسة حالة بمنطقة قناة السويس بمصر)*

مهندسة/ ايمان ضاحي^١، دكتور/ شريف صبري سعد الدين^٢، دكتور/ جمال جمعه حليوه^٣

ملخص البحث

تعد المناطق اللوجستية واحدة من أهم الركائز التي يعتمد عليها الاقتصاد القومي وخاصة في البلاد النامية حيث أن الهدف الأساسي من انشاء المناطق اللوجستية هو تحقيق التنمية الشاملة بالدولة وتحقيق عائد اقتصادي للبلاد ، حيث تخلق مصادر تمويلية لجذب الاستثمارات الأجنبية، وتقوم بتداول وتشغيل التكنولوجيا الحديثة وتحقيق التنمية الاقتصادية والعمرانية ، والاجتماعية حيث أن تطبيق مشروعات المناطق اللوجستية يجذب الاستثمارات بنسبة ٩٨%، حيث ان تدني النشاط الصناعي الي بنسبة ٩٢,٩% من الناتج القومي نتيجة عدم توافر المنظومة اللوجستية المتكاملة في المناطق الحرة ونجد ان ٧١,٦% من ارتفاع تكاليف الخدمات الاساسية بسبب عوائق تدفق الاستثمارات بالمناطق اللوجستية، ولتحقيق التنمية الشاملة يناقش هذا البحث مفهوم المناطق اللوجستية وتأثيرها علي التنمية الشاملة بمصر ومنطقة قناة السويس وتحليل عوامل ومقومات نجاح المناطق اللوجستية، وخطط التنمية الشاملة وصولا لاقتراح اسلوب للتوطين المناسب للمناطق اللوجستية مما يحقق التنمية الشاملة المستقبلية لجمهورية مصر العربية بصفة عامة ومنطقة قناة السويس خاصة.

الكلمات الدالة على البحث: مناطق التنمية - المناطق اللوجيستية - التنمية الشاملة

المنهجية وخطوات البحث: يتكون البحث من أربعة محاور أساسية وهي:

المحور الأول: مفاهيم وتعريف عن المناطق اللوجيستية وعلاقتها بالتنمية الشاملة.

المحور الثاني: المناطق اللوجيستية ودورها في التنمية الشاملة بمنطقة قناة السويس بمصر .

المحور الثالث: تجارب مشابهه لمناطق لوجيستية وتحليلها .

المحور الرابع: النتائج والسياسات المقترحة .

منهج البحث: يتم إتباع المنهج التحليلي الوصفي للدراسات والتجارب المحلية والدولية السابقة للمناطق اللوجيستية حتى نصل في النهاية لمجموعة من النتائج والتوصيات وتطبيقها علي منطقة الدراسة .

محاور البحث:

المحور الأول - مفاهيم وتعريف المناطق اللوجيستية وعلاقتها بالبحث:

١ - **مناطق التنمية:** هي مناطق تمثل الاستقرار والتطور الإنساني والاجتماعي، وهي تطور شامل أو جزئي مستمر

التساؤل البحثي: ما هو مفهوم المناطق اللوجستية وما تأثيرها علي التنمية الشاملة بأبعادها المختلفة)؟

المشكلة البحثية: عدم اعتماد مصر كدولة نامية علي ركائز مبتكرة لتفعيل خطط واهداف التنمية الشاملة المستهدفة في حين ان تلك الركائز غير التقليدية تساهم بدور فعال في زيادة المردود الإيجابي (التأثير) للمناطق اللوجيستية علي التنمية الشاملة بأبعادها .

الهدف من البحث: توضيح أهمية دور المناطق اللوجستية في تأثيرها بالمردود الإيجابي على القطاعات التنموية بأنواعها المختلفة، هذا بالإضافة إلى وضع إستراتيجيات واقعية توضح كيفية دمج المناطق اللوجستية ضمن مشروعات التنمية الشاملة لمصر .

فرضيات البحث: المناطق اللوجيستية تحقق عائد اقتصادي استثماري يؤثر علي التنمية الشاملة طبقا للموارد والإمكانات المتاحة .

* البحث جزء من رسالة الماجست

١ - باحثة ماجستير

٢ - استاذ التخطيط العمراني- جامعه الازهر بالقاهرة

٣ - المدرس بقسم التخطيط العمراني- جامعه الازهر القاهرة

ثم بدأ استخدامها في الجيش الفرنسي عام ١٩٠٥ م بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت المناسب ، لما كانت معظم الشركات في تلك الدول تستخدم تقنيات انتاجيه مشابهه اصبح من غير الممكن تحقيق الميزه التنافسيه او تعزيزها الا من خلال خفض تكلفه الأنشطة اللوجستية^٢ تبين من الدراسات التي اجريت في هذا المجال ان نحو (٤٠%) في المتوسط) من تكلفه انتاج أي سلعه في الدول المتقدمه يمكن ردها الي الأنشطة اللوجستية^١.

٦ - أنواع المناطق اللوجستية

- **مناطق لوجستية خارجية: International Logistics Parks** وهي مناطق لوجستية تقع على أراضي دول أخرى محورية لديها علامات تجارية مع مصر وتكون بمساحة ٥٠ فدان.

- **مناطق لوجستية دولية: Harbor-Logistics-Parks** وهي مناطق لوجستية تقع على الموانئ البحرية وتكون بمساحة ٢٠ - ٤٠ فدان.

- **مناطق لوجستية حدودية: Boarder Logistic Parks** وهي مناطق لوجستية تقع في أراضي مصرية على الحدود مع الدول الاخرى وتكون بمساحة 30 فدان.

- **مناطق لوجستية محورية: Hub-Logistics-Parks** وهي مناطق لوجستية تقع في احد المحافظات وتخدم المحافظات المحيطة بها وتكون بمساحة من ٢٠ فدان.

- **مناطق لوجستية إقليمية: Regional Logistics Parks** وهي مناطق لوجستية تقع داخل حيز المحافظة وتخدم المحافظة القائمة بها وتكون بمساحة من ٥ الي ١٠ افدنه^٤.

٧ - مقومات إنشاء المناطق اللوجستية^٥

هناك مقومات تم استنتاجها من اهداف أشادت بها الأمم المتحدة ورؤية مصر ٢٠٢٠-٢٠٣٠ وتطبيقها علي منطقة قناة السويس بمصر وهي كالتالي:

- **المقومات الاقتصادية:** اقتصاد كفاء قادر علي النمو الذاتي - تغيير عناصر التنافسية تحقيق نمو اقتصادي ذاتي سريع ومستدام، وتتمثل وجود ضوابط ومراقبة شفافة في عمل البنوك وأسواق المال وتتمثل وجود ضوابط ومراقبة شفافة في عمل البنوك وأسواق المال وفقا للمعايير الدولية؛ ووجود مزاي نسبية في مجال الخدمات في الدولة المضيفة للمناطق اللوجستية؛ هذا بالإضافة الى موقع الدولة في التجارة الدولية

للمنطقة وتتخذ أشكالاً مختلفة تهدف إلى الرقي بالوضع الإنساني إلى الرفاهية والاستقرار والتطور بما يتوافق مع احتياجاته وإمكانياته الاقتصادية والاجتماعية والفكرية، وتعتبر ملاذ الإنسان وغايته.

٢ - **المناطق اللوجستية:** هي الأماكن التي ينقل إليها البضائع بهدف التخزين في أماكن قريبة من الأسواق النهائيه دون إجراء أي عمليات إضافية فهي تحقق توفير الوقت دون إضافة أي قيمة للبضائع.

٣ - **التنمية الشاملة:** هي التركيز علي جميع نقاط الضعف في مجتمع ما سواء كان اقتصاديا او اجتماعيا او سياسيا ومساهمة القوي الخارجية والداخلية معا في تحقيق افاق التقدم والتنمية بمختلف الابعاد وتقوية نقاط الضعف التي تعاني منها والطريق الي ذلك تفجير الطاقات الكامنة لدي الافراد بفتح افق الابداع والابتكار لديهم فهي تأتي للتخلص من الفقر ومحو الامية والقضاء علي البطالة والتعبير عن الرأي فهي تهدف الي إيجاد مجموعه من التحولات الهيكلية لتحفيز الطاقة الإنتاجية لدي الافراد.

٤ - **تعريف ومفهوم المناطق اللوجستية:** تعددت التعريفات العامة للمناطق اللوجستية ولعل أبرزها وأوقعها ما ورد في القانون المصري ١٥٩ لسنة ١٩٨١ حيث عرفها بأنها هي مواقع تتجمع فيها السلع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات مثل الفرز والتعبئة والتغليف والمعالجات ولصق العلامات التجارية ومن ثم يتم إعادة شحنها إلي السوق لتصل إلي المستهلك النهائي وتتم كل هذه العمليات في المناطق اللوجستية لخفض التكاليف الكلية والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل.

٥ - **نشأة المناطق اللوجستية وتطورها:** اللوجستيات موجوده في حياتنا اليوميه منذ القدم وأصل كلمه لوجستك اغريقي (لوجستيكو) والذي يعني فن الحساب والاستنتاج من المنظور الرياضي، وفي القرن السابع عشر الميلادي طبقت فكرة المناطق اللوجستية حيث اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل المتزايدة التي ظهرت للجيش في تلك العصور وقد اقترح تشكيل رتبه جديده في الجيش تسمى مارشال جنرال دولوجي وكانت مسؤولياته عبارة عن تخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والامداد.

والصناعية؛ اضافة الى تطبيق التكنولوجيا الحديثة في جميع العناصر المكونة للمناطق اللوجستية.

- جذب رؤوس الاموال الاجنبية وتحفيز الاستثمار الأجنبي والمحلى عن طريق حوافز مقدمة للشركات تشمل حوافز ضرائبية وجمركية ومالية؛ وكذلك توفير الخدمات المالية والمصرفية المتطورة؛ بالإضافة الى تحرير التجارة وحركة رأس المال.

- توافر البنية التحتية المتطورة والتي تخدم اقتصاديات الحجم الكبير؛ اضافة الى الاستقرار السياسي والأمني والاقتصادي والتشريعي؛ هذا بالإضافة الى الدعم الحكومي المؤسسي والشعبي وكذلك الانفتاح في المعاملات التجارية الخارجية؛ النزاهة والشفافية في الخدمات الادارية^٦.

- الاستقرار البيئي: بيئة صحية تحقق امن الموارد زيادة الاستثمارات في القطاعات الاقتصادية التي تحافظ على البيئة كالطاقات المتجددة، والنقل ذو الانبعاثات المنخفضة من الكربون.

- المقومات السياسية والأمنية: وتتمثل في توافر المناخ السياسي والأمني المطمئن للدولة المضيفة لتقليل درجة المخاطرة برأس المال المستثمر؛ اضافة الى توافر الضمانات الكافية للشركات الأجنبية لزيادة قدرتها التنافسية وتعظيم ربح الاستثمار الخاص بها أطول فترة ممكنة بأقل المخاطر؛ كما يلزم التوافق في المصالح والسياسات بين استراتيجيات البلد المضيفة والشركات الدولية للنشاط المدعو، كما يلزم المراقبة والتقييم والهيمنة علي السوق واناذ العقود والتنسيق والتعاون مع القوي الصاعدة لمناقشة قضايا المنطقة^٧.

المحور الثاني: المناطق اللوجستية ودورها في التنمية الشاملة

تمثل المناطق اللوجيستية أحد الركائز الهامة فى التنمية الشاملة بأبعادها المختلفة (الاقتصادى - الاجتماعى - العمرنى) حيث تلعب دورا محوريا فى توليد وتوفير فرص العمل، وتحسين مستوى المعيشة، اضافة إلى تحقيق النهضة العمرانية من خلال توفير شبكة المرافق والبنية الأساسية، ويمكن توضيح ذلك كما يلي:

- تأثير المناطق اللوجستية على التنمية الاقتصادية: تشكل المناطق اللوجستية مصدرا أساسيا في التجارة الدولية وتنوع

وتنوع صادراتها ووارداتها ومدى توافر التقنيات الحديثة ومدى الثبات النسبي لسعر صرف العملات.

- مقومات بشرية: ومن أهمها قوة العمل التي يتوافر فيها المهارات المعلوماتية والمرونة في التحرك والانتقال من العمل في المشروعات المقامة داخل الدولة إلى المشروعات المقامة في المناطق اللوجستية؛ وتوافر الأيدي العاملة المؤهلة والمدربة والتخصصات المالية الكافية لإنشاء البنية الأساسية الضرورية.

- المقومات التشريعية والحوكمة والشراكات: وتتمثل في وجود نظم قضائية مستقلة وذات كفاءة تحمي سلطة القانون والعقود وحقوق الملكية وتوافر الأطر التشريعية والتنظيمية التي تمنع من الاحتكار والفساد الإداري في القطاع العام أو الخاص؛ اضافة الى توفير الأساس القانوني لإنشاء المنطقة اللوجستية وإدارتها وتوفير الحوافز والمميزات التي تقدم للمستثمرين كما يلزم الثبات النسبي لقوانين الدولة المضيفة هذا بإضافة الي مجموعة من المشاريع التنموية العظمي التي تخدم البنية التحتية للطرق وإقامة مناطق لوجيستية بمقربة من تلك الشركات.

- المقومات العمرانية: وتتمثل في أن تكون المناطق ذات بيئات وظروف مناخية معتدلة نسبيا مما يساعد على إنجاز العمليات الإنتاجية وعرض السلع والخدمات والتصدير إلى الأسواق الاستهلاكية وان تكون منطقة آمنة ذات ريادة إقليمية وتأثير دولي وإنشاء المباني ذات الاستخدام الكفاء للطاقة Energy-Efficient Buildings داخل المنطقة اللوجيستية.

- البنية التحتية: جودة البنية التحتية بالمواني وسكك حديد بالميناء وسهولة الوصول للمواني الموجودة بالموقع او خارجه جودة البنية التحتية الشاملة واصلاح السفن وحجم الميناء وقوه الارتباط بالميناء وحركة الحاويات في المواني وخدمات الميناء.

٨ - مقومات نجاح اقامة المناطق اللوجستية

حتى تؤتي المناطق اللوجستية ثمارها المرجوة فلا بد من وجود مجموعة من العوامل المرتبطة والمتفاعلة مع بعضها لتحقيق هذا النجاح في التنمية الشاملة للبلاد وهذه العوامل تتمثل في:

- الاختيار الامثل للموقع الجغرافي وقربه من حركة التجارة والملاحة العالمية والاقليمية وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية

انتاجها في الأماكن المختلفة الى مراكز استخدامها في الأماكن الأخرى مما يعمل على اتساع رقعة السوق وزيادة عدد المنتجات المعروضة مما يوفر ظروفًا للمنافسة، كما يوفر النقل فرص عمل كثيرة^{١٥} حيث لا يقتصر النقل على المركبة او الوسيلة وانما يعتمد في البداية على العنصر البشرى او الأيدي العاملة التي تعتبر الاساس الذي تقوم عليه عملية النقل^{١٦}.

المحور الثالث: تجارب مشابهه لمنطقة قناة السويس اللوجيستية وتحليلها

التجارب الدولية في انشاء المناطق اللوجيستية

سوف يتم عرض تجارب لأهم وانجح المناطق اللوجيستية حول العالم المشابهه لمنطقة قناة السويس، ومحاكاة نجاح تلك المناطق في منطقة الدراسة.

أ - تجربة دولية: منطقة إسكندر اللوجيستية ماليزيا ولاية جوهو^{١٧}

تقع هذه المنطقة على البحر فى الطرف الاقصى الجنوبى لشبه الجزيرة الماليزية شمال سنغافورة وعلى خطوط حركه ملاحية بين الشرق و الغرب، وتبلغ مساحتها حوالى ٢٢١٧ كم^٢، ويعمل بها حوالى ١,٤٦ مليون عامل طبقا لإحصاء عام ٢٠٢٠ وتعتمد على شبكة موصلات قوية(برية و بحرية وجوية) لدعم الاتصال بين المشروعات الرائدة و العالم الخارجى نظرا لمساحتها الكبيرة.

ومن ثم الاعتماد على التقنيات الحديثة والمبتكرة والمستدامة فى شبكات البنية الاساسية و الحفاظ على الموارد الطبيعية من غابات وغيرها والشكل رقم (١) يوضح مخطط شبكة الطرق البرية وشبكة النقل البحرى والسكة الحديد والمطارات.

- **الأنشطة التي تقدمها:** أنشطة مالية علي مساحة ٧٤ مليون كم^٢ رقم A بالشكل (٢) وأنشطة صحية ومشروعات وابتكارات تنموية علي مساحة ٩٧ كم^٢ رقم B بالشكل (٢) وأنشطة اقتصادية كتصنيع الحاويات وتوليد الكهرباء في الميناء وأنشطة لوجيستية وصناعات بينية والكترونية وكميائية وهندسية وغذائية وذلك علي مساحة ١٣٨ كم رقم C,D شكل رقم (٢) والصناعات الغذائية وتكنولوجيا الاتصالات وسياحة التجارة رقم E شكل رقم (٢) (٤٠ كم^٢) Flagship

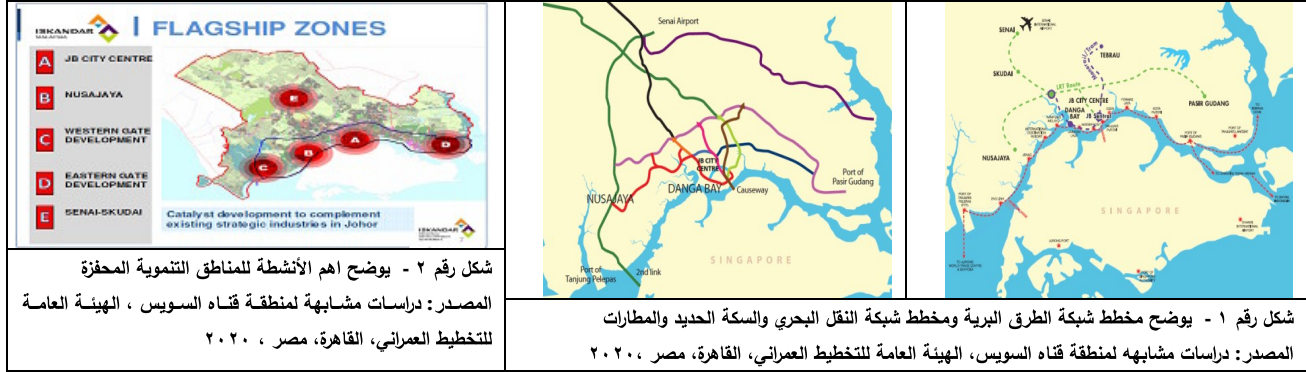
صادراتها وواراداتها ومدى الثبات النسبي لسعر صرف العملات، إضافة الى أنها تعمل علي زيادة الإنتاج الذي يعمل علي زيادة الدخل للفرد، مما يوفر بيئة اقتصاد مستقرة ومتحررة من التدخلات الحكومية، كما تعمل على تحقيق اقتصاد يمتاز بمعدلات نمو جيدة ونظام مالي عالمي فعال يتسم بحسن التنظيم واستغلال الإمكانيات الاقتصادية واتاحة فرصا أكبر للاستثمار أمام المستثمرين من أصحاب رؤوس الأموال وعوائدها دون قيد مما يحقق عائد أكبر للدول المصدرة.

- **تأثير المناطق اللوجيستية على التنمية الاجتماعية:** وجود المشروعات اللوجيستية تعمل على توافر فرص عمل للشباب كما في مشروع المناطق اللوجستية بولاية إسكندر بماليزيا حيث توفر هذه المشروعات فرص عمل باجمالي ١,٤٦ مليون فرصة عمل وتحسين مستوى دخل الفرد ليصل الي ٣٠% زيادة علي دخلة الأساسي بما يحقق الرفاهية الاجتماعية بمعدل ٧٦,٥%، إضافة إلى أنها تساهم بدور فعال فى توفير العمالة المدربة مما يذيد من كفاءة الإنتاج الذي يحقق التنمية الاجتماعية للفرد عن طريق زيادة دخلة^{١٨}.

- **تأثير المناطق اللوجيستية على التنمية العمرانية:** توفر المناطق اللوجستية الناجحة نهضة عمرانية متسعة الأجزاء، حيث توفر بنية أساسية برية وبحرية وجوية مما يدعم الاتصال بين مواقع هذه المشروعات والعالم الخارجى، مما يساهم فى رفع معدلات النمو العمرانى.

- **النقل وأهميته في اللوجيستيات:** طبقا للمفهوم الشامل للإمداد فإن النقل يعنى تحريك المواد والمستلزمات من الموردين إلى الموقع ومناولة المواد ثم من الموقع إلى العملاء، وتتجلى أهمية نشاط النقل في تقديم خدمات أساسية للمجتمع ككل مما يساهم في تقدم وتطور المجتمعات، وتحقيق اقتصاديات الحجم الكبير كما في منطقة قناة السويس حيث ان ثلث التجارة العالمية تمر من خلال قناتها^{١٩}، كما يمثل النقل أحد العوامل المؤثرة والهامة في اتخاذ القرارات المتعلقة بموقع المنشأة ووحداتها الإنتاجية والمخازن المملوكة لها كما فى منطقة قناة السويس^{٢٠}، إضافة إلى الإسهام في خلق ظروف للمنافسة بمنطقة قناة السويس وذلك بنقل السلع والخدمات التي تقدر ب١٣ مليار دولار سنويا من مراكز

Project E والشكل رقم (٢) يوضح المنطقة وانشطتها .
 - الدخل والاستثمار: بوجود تلك المشروعات اصبح اجمالي العائد من الاستثمارات بالمنطقة ٩٣,٣ بليون دولار امريكي مما ادي الي زيادة دخل الفرد ٣٠% زيادة علي دخلة الأساسي مما يحقق الرفاهية الاجتماعية بمعدل ٧٦,٥%.



نستنتج من التجربة السابقة: نجاحها عمرانيا واقتصاديا بنسبة ٨٧,٨٨% مما يتم محاكاتها بمنطقة الدراسة.

المخازن الخاصة بها، ومنطقة (Eemhaven) أنشئت عام ١٩٨٩ م بمساحة ٢٣٧٠٠٠ متر مربع بالقرب من محطة الحاويات الرئيسية، إضافة إلى منطقة (Botlek) أنشئت عام ١٩٩٠ م بمساحة ١٦٥٠٠٠ متر مربع وتقع بالقرب من ميناء (Botlek) وتعالج المنتجات الكيماوية.

- الأنشطة التي تقدمها:

الخدمات اللوجيستية وخدمات القيمة المضافة بنسبة ٨٧,٨% مما يحقق اعلي عائد مادي كما بالشكل رقم (٣).



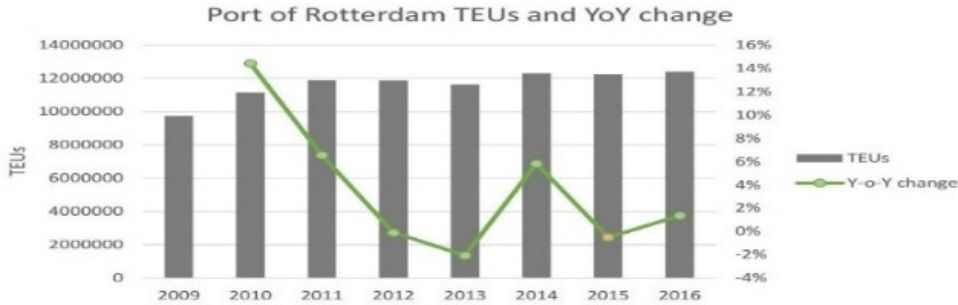
شكل رقم ٣- يوضح الأنشطة التي تتم في المناطق اللوجيستية بموقع ميناء روتردام

Commercial development of regional ports as a logistic centers, United Nations Publications , new York, 2002

- الدخل والاستثمار:

يستوعب السوق الموجود في الميناء ٧٠٠ مليون عميل في أقل من ٢٤ ساعة بلغت القيمة المضافة للميناء عام ٢٠٢٠م ٣٠ مليار يورو أي بنسبة ٥,١% من إجمالي الإنتاج المحلي الهولندي والشكل رقم (٤) يتم فيه عرض النمو السنوي التحصيلي للميناء، ويتميز ميناء روتردام بأن البضائع المخزنة هي بضائع الترانزيت التي وصلت إلى ٤٣٠ مليون طن إحصاء ٢٠٢٠ م وهذه

البضائع لا تخضع للجمارك ولا يتم تحصيل رسوم عليها مما يسمح بإعادة تصديرها للأسواق القريبة في الوقت المناسب وبالتكلفة المناسبة مما يعمل على الحد من تكاليف النقل والإمداد بنسبة ٧٠% ويستوعب الميناء سفن عددها ٣٦٣١٥ سفينة عام ٢٠١٩ وقد مكنت هذه البنية التحتية البحرية المتفوقة للميناء من إنشاء نقاط إعادة الشحن ومرافق التخزين بلغت ٦٥٤٧ نقطة.



شكل رقم ٥ - عرض النمو السنوي التحصيلي للميناء

Practices: A Case Study of Port of Rotterdam and Port of Los Angeles, United nations publication, The Netherlands, 6/11/ 2017

** نستنتج من التجربة السابقة:

وموقعها الاستراتيجي المتميز الذي يتوسط في عملية النقل بين الشمال والجنوب والشرق والغرب هذا بإضافة إلى التنافسية الشرق أوسطية التي تتمتع بها جعلها الإختيار الأول عالميا JICA. والشكل رقم (٥) يوضح كبر حجم التنافسية الشرق أوسطية واكتساح المنطقة^{٢١}.



شكل رقم ٥ - يوضح سبب اختيار الجيكا لمنطقة قناة السويس المصدر بتصرف من الباحث: google earth

١٤ - مكونات منطقة الدراسة

- ميناء شرق بور سعيد^{٢٢}

يقع على المدخل الشمالي الشرقي للفرعية الشرقية لقناة السويس موقع متميز لتلقي اسيا وافريقيا وأوروبا ومما يجعل في تقييم الموقع الجغرافي معدل الانحراف صفر والمساحة الضخمة فهو اكبر من مدينة بور سعيد مع إمكانية توسعته ليصبح اكبر منها مرة ونصف وتبلغ مساحته ٣٥,٤ كم^٢ وطبقا للمخطط العام تصبح ٥٧ كم^٢ ويبلغ عدد الحاويات به ١١ مليون حاوية ويقوم بتخزين ١٢٠ - ١٥٠ طن سنويا

تميزها اقتصاديا والنقل متعدد الوسائط بها (المطار والميناء) بنسبة ٨٠,٤% مما سيتم محاكاة نجاحها بمنطقة الدراسة.

١٢ - منطقة الدراسة (منطقة قناة السويس^{١٩})

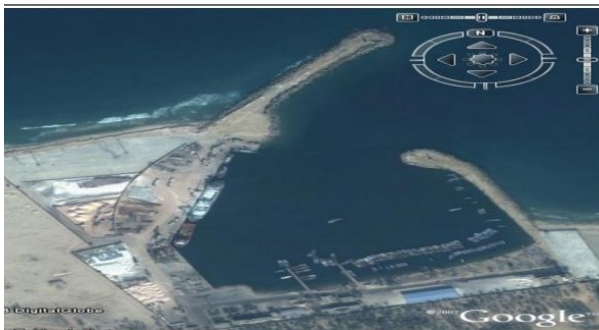
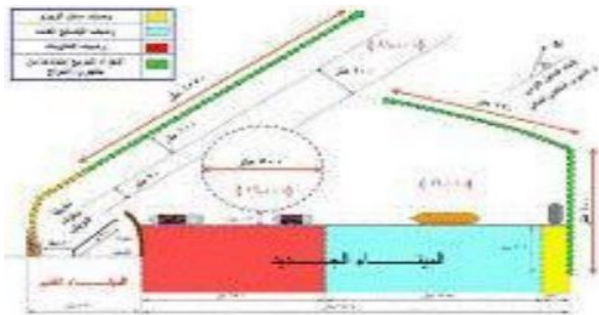
يعتبر هذا المشروع أحد أضخم المشاريع الوطنية للقرن الحادي والعشرين حيث تبلغ مساحته حوالي ٤٦١ كم^٢ يتميز بموقع جغرافي فريد يستفيد من الموقع الإستراتيجي بجوار أحد أهم طرق التجارة الدولية؛ ويتميز بإمكانية الوصول الى ٢ بليون مستهلك بالتكامل مع موانئ عالمية والموقع يتميز بخدمات لوجستية جيدة؛ وتحتل المنطقة المركز (٦٢) في مؤشرات الأداء اللوجستي تبلغ عدد السفن المارة بالقناة ١٧٤٨٣ سفينة بمعدل ٤٩ سفينة يوميا.

*فكره مشروع تنمية قناة السويس: تتلخص في إقامة إقليم متكامل اقتصاديا وعمرانيا ولوجستيا، بين مينائي شرق التفريعة ببورسعيد في الشمال ومينائي العين السخنة والسويس في الجنوب، ليمثل مركزاً عالمياً في الخدمات اللوجستية والصناعة وهذا المشروع يمثل نقلة حضارية لمصر.

١٣ - سبب اختيار الجيكا لمنطقة قناة السويس^{٢٠}

بناء على ما سبق من المقومات التي تمتلكها منطقة قناة السويس المواكبة لأهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة ورؤية مصر ٢٠٢٠ - ٢٠٣٠ الهيئة العامة للمنطقة اللوجستية لقناة السويس تشمل ميناء غرب بورسعيد وميناء شرق بور سعيد وميناء العريش وميناء السخنة وميناء الأدبية وميناء الطور وبعض من المناطق الصناعية اللوجستية

سيناء تقييمة جغرافيا نظرا لموقعه المتميز (الميناء الوحيد بشمال سيناء علي البحر المتوسط) تم تحويلة من مرسي صغير لصيد الأسماك الي ميناء لإستقبال السفن التجارية وتبلغ مساحته ٣٠٣٦٤ م^٢ ارسفة وساحات مغطاه وغير مغطاه ويقوم بتخزين من ٩٥- ١٠٥ طن سنويا وعدد الحاويات الموجودة به ١٤٧٠٠٠ حاوية نمطية ووظيفة صناعات تكميلية لوجيستية وتصدير خامات سيناء التعدينية الي دول البحر المتوسط والبحر الأسود واستقبال سفن الصيد الصغيرة وسفن البضائع العامة خلال ارسفه بأطوال ٢٠٠٠ متر لمحطة الحاويات والصب الجاف والبضائع العامة ٢٥ والشكل رقم (٨) يوضح ميناء العريش.



شكل رقم ٨ - يوضح ميناء العريش

المصدر: معلومات عن منطقة قناة السويس، الهيئة العامة لموانئ قناة السويس،

القاهرة، مصر، ٢٠٢٠ Google Earth

- ميناء السخنة:

يقع علي الساحل الغربي لخليج السويس علي مسافه ٤٣ كيلو متر من مدينة السويس تقييمة يعتبر من احدث الموانئ التي أنشئت بنظام B.O.T وتتم ادارته بنظام المركز اللوجيستي وهو من المشاريع القومية العملاقة متعددة الأغراض وهو من موانئ الجيل الثالث ويتكون من ٦ احواض وتبلغ مساحته ٢٢,٣ كيلو متر^٢ والتخزين ١٤٠ الف طن سنويا وعدد الحاويات به ٢ مليون حاوية نمطية ووظيفته انتاج الامونيا وتداول الصب السائل ونقلها عن طريق رصيف بطول ١٣٠٠ متر ومحطة الصب السائل ٤٠٠ الف متر مربع

والوظيفة الأساسية له تجارة الترانزيت^{٢٣} والشكل رقم (٦) يوضح ميناء شرق بورسعيد، ويتكون المشروع من ثلاث مراحل، المرحلة الاولى: انشاء ٨ محطات بطول ارسفه ٨ كم، المرحلة الثانية: انشاء ١٥ محطة متنوعة بطول ارسفة ١٥ كم، والمرحلة الثالثة: انشاء ٢١ محطة بطول ارسفة ٢٥ كم.



شكل رقم ٦ - يوضح الوضع الحالي لميناء شرق بورسعيد

المصدر: معلومات عن منطقة قناة السويس، الهيئة العامة لموانئ قناة السويس،

القاهرة، مصر، ٢٠٢٠

- ميناء غرب بورسعيد

يقع علي المدخل الشمالي لقناة السويس وتقيمه يعد من اهم الموانئ المصرية نظرا لموقعه المتميز علي مدخل قناة السويس وهو في منتصف اكبر خط ملاحى يصل أوروبا بالشرق وهو اكبر ميناء بالعالم (للعبور) وتبلغ مساحته ٢,٩ كم^٢ المساحة المائية ١,٧ كم^٢ المساحة الأرضية ١,٢ كم^٢ ويقوم بتخزين ١١٠- ١١٥ طن سنويا وعدد الحاويات به ٤٠٨٠٠٠ حاوية ووظيفته تتمثل في تطوير وتشغيل محطة كروز سياحة للسفن وبه محطة لتصدير الحاصلات الزراعية وورش لاصلاح السفن و٣٧ رصيف لنقل البضائع^{٢٤} والشكل رقم (٧) يوضح ميناء غرب بورسعيد.



شكل رقم ٧ - يوضح ميناء غرب بورسعيد، المصدر: معلومات عن منطقة قناة السويس

الهيئة العامة لموانئ قناة السويس، القاهرة، مصر، ٢٠٢٠

- ميناء العريش

يقع علي الساحة الشمالي لمدينة العريش بمحافظة شمال



شكل ١٠ - يوضح ميناء الأديبية

Source: source:development of Suez Canal Corridor (SCC)

١٥ - المراكز اللوجيستية لقناة السويس : تعتمد تنمية قناه السويس كمنطقة لوجيستية عالمية علي تنمية ثلاث مراكز سوف يكون لها دور اعظم في زيادة تنافسية قناه السويس .

****المركز الأول : ميناء شرق بور سعيد :** يمر الميناء بأربع مراحل لتطويره والقائمة علي SCCT وهي شركة مصرية مشتركة مع مستثمرين محليين وأجانب والشركة الهولندية APM وهي شركة مساهمة بنسبة اكبر تصل الي ٥٥% ونسبة ٢٠% من الأسهم تملكها الشركة الصينية كوسكو ونسبة ٣,١٠% مملوكة لهيئة قناه السويس والبنك الأهلي ٥% والباقي لمستثمرون مصريون وفيما يلي مراحل تطويره :

المرحلة الاولى من ٢٠٠٩م - ٢٠١٢م مخطط لإنشاء ارضفة بطول ٢٥ كيلو متر ومنطقة صناعية جنوب الميناء بمساحة ٩٢ كيلو متر وبعد الانتهاء من هذه المرحلة طول رصيف الحاويات ٢٤٠٠ م ومساحة المحطة ١,٢ مليون م^٢ والطاقة الاستيعابية للمحطة ٥,٤ مليون حاوية سنويا والمرحلة الثانية والثالثة تبدأ من عام ٢٠١٣ وتنتهي ٢٠١٨ وتمت إضافة مساحة ١٠ كم لإنشاء محطات الحاويات والصب السائل وامتداد القناه الداخلية ٥ كم جنوب دائرة الدوران ليصبح اجمالي اطوال ارضفة الحاويات ١٢-١٤ كم وانشاء الحوض الجنوبي وفقا للحاجة لخدمة أغراض البضائع المختلفة وبدء ادخال المرافق وبدء تشغيل الميناء والسكك الحديدية الكترونيا^{٢٨} المرحلة الرابعة : حتي عام ٢٠٢٠ يتم استكمال اعمال المرافق بالميناء بعد التوسعات الإضافية واستكمال شبكات البنية التحتية والمعلوماتية تم الانتهاء من تطوير الميناء وهو الان قيد الاستخدام.

التقييم : من خلال ما سبق من المراحل لا يقل طول الرصيف عن ٢٠-٢٤ كم وهذا يزيد طاقة الميناء ١٢٠-١٥٠ طن سنويا و الطاقة الاسيعابية لمحطة الحاويات ١١ مليون حاوية

ومحطة البضائع العامة برصيف طوله ٨٠٠ متر^{٢٦} والشكل رقم (٩) يوضح ميناء السخنة .



شكل رقم ٩ - يوضح ميناء العين السخنة

source:Development of Suez Canal Corridor (SCC)

- ميناء الأديبية

يقع علي الشاطي الغربي لخليج السويس علي مسافة ١٧ كيلو متر من مدينة السويس تقيمه يعد موقع استراتيجي هام وطول ارضفته يتكون الميناء من ٩ ارضفة اطوالها ١٨٤٠ متر وغطاس ٢٧-٤٢ قدم ويقوم بتخزين ٤٠٠-٥٠٠ طن سنويا وبه ١٦٣٠٠٠ حاوية نمطية ووظيفته النشاط الأساسي القائم به الميناء هو بناء السفن وإصلاح السفن والمنظومة الالكترونية ويقوم الميناء علي عدد من المشروعات الاستثمارية وهي محطة الصب الجاف بمساحة ١٠٠٠٠٠ متر مربع و رصيف بطول ٦٠٠ متر ، محطة متعددة الأغراض بمساحة ١٠٠٠٠٠ متر مربع و رصيف بطول ٦٠٠ متر ، محطة حاويات بمساحة ٤٠٠٠٠٠ متر مربع و رصيف بطول ١٠٠٠ متر^{٢٧} والشكل رقم (١٠) يوضح ميناء الأديبية.

داخل الميناء تعمل كمركز لوجيستي وذلك من خلال ٣ محطات أرضية^{٢٩} والخدمات القائمة بمحطة الحاويات بالميناء هي. خدمات التخزين وتكون عبارة عن ساحات مكشوفة ومخازن و خدمات الشحن والتفريغ والنقل عبارة عن ٣ اوناش لرفع الحاويات من الطراز Post Panamax ويوجد اوناش للساحة واخري ناقلة من الرصيف الي السيارات عددها ١٠ اوناش وتم تطبيق مفهوم اللوجيستيات الحديثة للنقل داخل الميناء بتقديم الخدمات البحرية من خلال محطة لوجيستية متكاملة تنتج مجموعه من العمليات والأنشطة الجديدة ادي ذلك الي زيادة وتنوع اعداد الحاويات الوافدة الي ميناء العين السخنة وادي الي تنوع أساليب ومستويات وأساليب الخدمات اللوجيستية معها بدرجة عالية من المحورية Hup-Port وفيما يلي بلغ ارتفاع معدل الحاويات المحلية ٢٢٩٨٧٤ حاوية مكافئة طبقا لمؤشر التداول عام ٢٠٠٧ واستمر في الزيادة ليصل الي ٤٠٨١٠٦ حاوية عام ٢٠١٩، بلغ معدل حاويات الترانزيت ٥٢٦٥٢ حاوية مكافئة وذلك طبقا لمؤشر التداول ٢٠٠٧م ثم انخفض الي ٢٩٩٦ حاوية عام ٢٠١٩.

التقييم: ارتفاع الميزة النسبية لميناء العين السخنة بنسبة ٨٣,٢% لكونه مركز لوجيستي عالمي ولكونه يمتلك كثير من المقومات المتميزة والتي من أهمها الإدارة الحكيمة، والميزة التنافسية، والاعتبارات الجغرافية، إضافة إلى تنمية الكوادر العاملة، وتطبيق احدث النظم التكنولوجية^{٣١}.

المردود التنموي للمشروعات اللوجستية بمحور قناة السويس

من خلال البحث والدراسة يتوقع أن إقامة المشروعات المتعددة على محور قناة السويس والتي منها المناطق اللوجستية سوف تعمل على زيادة الطلب على استخدام القناة كممر ملاحى رئيسى عالمى مما يساهم فى مضاعفة طاقة القناة الإستيعابية من ٤٩ سفينة إلى مايزيد عن ٧٩ سفينة يوميا سنة ٢٠٢٣؛ وهذا سوف يعمل على نمو إيرادات القناة ليصل إلى ١٣,٢ مليار دولار سنة ٢٠٢٣؛ وبذلك يتحسن ميزان المدفوعات المصرى وزيادة الدخل القومى ومن المتوقع أن يدبر إيرادات قد تصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنويا حتى عام ٢٠٢٢؛ إضافة إلى ذلك توفير فرص عمل مباشرة؛ ونفذ المنتجات المصرية إلى الأسواق العالمية مثل امريكا؛ كذلك

عام ٢٠٢٠^{٢٤} مما يعظم كفاءة الاوناش العملاقة مما يعطي فرصة لنمو تجارة الترانزيت.

-وتستطيع قناة السويس الاستفادة من ميناء شرق بور سعيد عن طريق:

*تعظيم الفائدة من قناة السويس من خلال جعلها مركز ونقطة ربط رئيسية وإضافة صناعة تخريد السفن بترسانة الهيئة بعد الحصول علي الشهادات الصحية والعلمية الخاصة بهاو انشاء صناعات إضافية في ترسانات الهيئة وهي صيانة وإصلاح الحاويات واستغلال إمكانيات الشركات التابعة للهيئة في توفير المراكز اللوجيستية لتنمية منطقة قناة السويس.

****المركز الثاني تنمية الإسماعيلية وضاحية الامل غرب القناة:** بالإضافة الي وادي التكنولوجيا والاسماعيلية الجديدة مع انشاء نفق جديد اسفل القناة بمساحة ٦٦ الف فدان ويتم حاليا به منطقة لوجيستية بمساحة ٢٠ الف فدان نشاطها قائم علي استيراد وتصديرو تصنيع وتغليف وبها مخازن ومستودعات وخدمات اصلاح وصيانة الحاويات ووادي التكنولوجيا يهدف الي خلق مجتمع يعتمد علي صناعات عالية التقنية وبرمجيات حديثة.

****المركز الثالث - تطوير ميناء شمال العين السخنة كمركز لتحميل الحاويات**

* نشأ الميناء شمال العين السخنة عام ١٩٩٨ ابدأت الحكومة تنمية شمال غرب خليج السويس بناء علي دراسات اقتصادية قام بها خبراء مختصين ويشمل المشروع الاتي:

انشاء ميناء بحري عالمي للاستيراد والتصدير وتداول الحاويات بمساحة ٢٢,٣ كيلو متر ويعتبر من مواني الجبل الرابع والخامس ولذلك تم اختيارشمال العين السخنة كموقع مقترح للميناء و تم استخدامه كمنطقة صناعية اقتصادية حرة لصناعة البتروكيماويات والصناعات الثقيلة والأنشطة البحرية وشكل الميناء يحتوي الميناء علي أربعة احواض منها الحوض الشمالي بطول ٧٥٠ متر وعرض ٣٥٠ متر والحوضان الجنوبيان بطول ١٠٠٠ متر وعرض ٣٥٠ متر ويخدم الميناء قناة اقتران بطول ٣٦٥٠ متر وعرض ٢٠ متر ويمكن زيادة العرض والعمق بدائرة قطرها ٦٥٠ متر مستقبليا وتم انشاء باقي الميناء علي مراحل وذلك خلال ٢٥ عاما تم انشاء الحوض الأول كمرحلة اولي كما ان الخدمات البحرية

تحتل المركز ٧٠ في جودة البنية التحتية و تستوعب ٨٣% بمعدل ٨٠٧ مليون طن سنويا إحصاء ٢٠٢٠ بالإضافة الي النقل بتكلفة جيدة فتناسب طرديا مع التكلفة اللوجيستية وتمثل ٦٠% منها واية خدمات اخري موجودة يرفع من المنافسة للمنطقة اللوجيستية بنسبة ٧,٤% وتمثل عنصر جذب.

في عام ٢٠٢٠ م تم زيادة حركة الناقلات بمعدل ١٧,٨% مما ادي الي تخفيض زمن انتظار السفن في قناة السويس من ١١ ساعة الي ٣ ساعات.

- توصيات البحث:

- ضرورة تطوير البنية التحتية بشكل عام والنقل بشكل خاص حيث تحتل مصر المركز ٩٣ عام ٢٠١٩ م وقناه السويس المركز ٧٠ في جودة البنية التحتية عام ٢٠٢٠ وتلك المؤشرات تشتمل علي تطوير شبكة الطرق الرئيسية وتطوير السكك الحديدية لتكون مجهزة لنقل البضائع.

- ضرورة الاهتمام بسياسات وقوانين الإستثمار وخلق مناخ اقتصادي قادر علي جذب الاستثمارات بالمنطقة فعدم استقرار الوضع الاقتصادي لمصر عامة وقناه السويس خاصة تؤدي الي هروب رؤوس الأموال وتحتل قناة السويس المركز ٦٠ في مؤشر تمكين التجارة عام ٢٠٢٠.

- يجب الاستفادة من نجاح التجارب اللوجيستية السابقة عن طريق الإستعانة بخبرات العاملين بتلك المناطق وإنشاء مراكز عالمية لتدريب العمالة وتطوير الموارد البشرية.

- يجب دعم منطقة قناة السويس بمجموعة من التشريعات والتسهيلات اللازمة ماليا سواء كانت تسهيلات للسداد او تخفيليا للضرائب والجمارك او توافر خدمات الدفع بداخل الموقع فذلك عنصر مهم جدا لجذب المستثمرين.

- يجب تنمية مجموعة من القطاعات الجاذبة إضافة الي القطاعات التقليدية مثل الصناعات التحويلية والطاقة والتركيز الشديد علي المجالات ذات التقنية العالية.

- يجب بناء قاعدة معرفية قوية بمنطقة قناة السويس تعتمد بشكل أساسي علي البنية التحتية التكنولوجية فاللوجيستيات تعتمد علي التكنولوجيا بشكل كبير في إدارة الاعمال الخاصة بها ومن ثم القدرة علي الاتصال لتعقب الشحنات والبضائع والتنسيق وإدارة التجارة الالكترونية وخدمات الباب للباب.

- ضرورة تكوين مجموعات لوجيستية متعددة نظرا لما تمتلكه

إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان باستيعاب المزيد السكان في المنطقة وتخفيف الضغوط السكانية على المناطق المكتظة بالسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة .

المحور الرابع : النتائج والتوصيات المقترحة

- نتائج البحث

- المنطقة اللوجيستية (قناه السويس) هي نتيجة المتغيرات العالمية في العصر الحديث فمنذ ظهور العولمة والاقتصاد الأعظم وزيادة المنافسة عالميا علي كل الدول (١٨٠٠ - ١٤٩٢) فكان علي كل الدول ان ترفع من قدراتها للإندماج مع حركات التجارة ومتطلبات الأسواق العالمية فبلغ حجم التداول في الأسواق المالية ما يزيد عن ١٥٠٠ مليار دولار يوميا في المتوسط في حين أن القيمة السنوية للتجارة العالمية تقدر بـ ٥٠٠٠ مليار دولار فقط وبالتالي فإن حجم التعامل في الأصول المالية تجاوز حجم التعامل في السلع والتجارة الخارجية، فبلغ حجم التعامل اليومي في العملات ما يزيد عن ٩٠٠ مليار دولار وحجم سوق السندات الدولي ١,٦ مليار دولار عام ١٩٩١ ومن ذلك المنطلق اتخذت مسارا جديدا مع بداية ثوره تكنولوجيا المعلومات وظهور الاقتصاد المعرفي في القرن ٢١.

- العمليات اللوجيستية بمنطقة قناة السويس هي عمليات متعددة ومنتشابة الأركان وتعتمد علي المهارة والتوفيق بين تلك الأركان وتحتاج الي التكنولوجيا المتطورة للربط بين عناصرها وتحتاج بنية تحتية قوية وسياسات وقوانين مشجعة لدفع عجلة التنمية الشاملة.

- المناطق اللوجيستية بقناه السويس ليست كيانات منفصلة بل انها ترتبط ببعضها لتكون شبكة تكاملية (مثل مينائي شرق وغرب بور سعيد وميناء السخنه والأدبية وميناء العريش) فهي تعمل مع بعضها ومع المناطق التي تتصل بها جغرافيا سواء كانت محلية او دولية فشرق وغرب بور سعيد كلا منهما به ١ ميناء محوري والسخنه والأدبية به ١ مطار رئيسي والعريش ٢ مطار رئيسي كما تتمتع تلك المواني بشبكة طرق قوية جدا بنسبة ٢٠% من اجمالي مساحة الموقع وكلا منهما به محطة سكه حديد لاتصاليتهم ببعضهم البعض والمناطق القريبة منهم جغرافيا .

- توافر خدمات البنية التحتية بمنطقة قناة السويس حيث

مصر من قواعد اقتصادية مختلفة وتوافر موانئ محورية
ومناطق حرة وصناعية علي طول محور قناة السويس
وبالقرب من الموانئ الرئيسية كبور سعيد والسويس
والاسمعييلية والسخنة وأيضا علي طول ساحل البحر المتوسط
وبالقرب من ميناء الإسكندرية .

THE IMPACT OF LOGISTICAL AREAS ON THE OVERALL DEVELOPMENT A case study of the Suez Canal area in Egypt

ENG / Iman Dahi¹, Prof. Dr. Sherif Sabry Saad Eddin², Dr. Gamal Gomaa Helewa¹,

ABSTRACT

Logistic areas are one of the most important pillars on which the national economy depends, especially in developing countries, as the primary goal of establishing logistical areas is to achieve comprehensive development in the country , It creates financing sources to attract foreign investment, and trades and operates modern technology, and achieves economic, urban, and social development. In order to achieve comprehensive development, this research discusses the concept of logistical areas and their impact on comprehensive development in Egypt and the Suez Canal region, analyzing the factors and constituents of the success of logistical areas, and comprehensive development plans in order to suggest a method for appropriate localization of logistical areas, which will achieve the future comprehensive development of the Arab Republic of Egypt in general and the Suez Canal area in particular.

١٤- المراجع:

- ١- محمد عبد العليم صابر ، إدارة اللوجيستيات ، الطبعة الأولى ،دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية : مصر ، ٢٠٠٨
- ٢- ثابت عبد الرحمن إدريس ، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية ، الإمداد والتوزيع المادي ،الدار الجامعيه ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٩
- 3 - مقومات ومعوقات اقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس د. رشا فؤادعبدالرحمن -الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري <https://marlog.aast.edu/archive/2015>
- ٤ - محمد عبد العليم صابر ، إدارة اللوجيستيات ، الطبعة الأولى ،دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية : مصر ، ٢٠٠٨
- ٥ -مقومات ومعوقات اقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس د. رشا فؤادعبدالرحمن -الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري <https://marlog.aast.edu/archive/2015>
- 6 - للأمم المتحدة ،خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ الدورة السبعون ،الطبعة الأولى، الجمعية العامة ، مصر ، ٢٠١٥، ص ٤،٥،٦
- ٧ -مجلس الوزراء المصري ،رؤية مصر ٢٠٣٠ ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ،مصر ،نوفمبر ٢٠١٨
- 8 - الأمم المتحدة ،خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ الدورة السبعون ،الطبعة الأولى، الجمعية العامة ، مصر ، ٢٠١٥، ص ٤،٥،٦
- 9- مجلس الوزراء المصري ، استراتيجية التنمية الإقليمية لمنطقة جنوب شرق الجمهورية ،القاهرة ، مصر ، ٢٠٢٠
- 10- دراسات مشابهه لمنطقة قناة السويس ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، القاهرة ،مصر ، ٢٠٢٠
- ١١- دراسات مشابهه لمنطقة قناة السويس ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، القاهرة ،مصر ، ٢٠٢٠
- ١٢- دراسات مشابهه لمنطقة قناة السويس ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، القاهرة ،مصر ، ٢٠٢٠

1- Master Researcher, Organization Engineer at the Local Unit in Qalin

2,3-Department of urban planning, faculty of engineering, al-azhar University, Cairo, Egypt

- ١٣- د/ حاتم مصطفى ، دراسات عن محور قناة السويس ، جامعة القاهرة ، مصر نوفمبر ، ٢٠١٥ .
- ١٤- تقرير ممارسة الأعمال ، البنك الدولي ، القاهرة ، مصر ٢٠١٨/ **DOING BUSINESS EGYPT 2018**.
- ١٥- فريد النجار، تأثير قناة السويس علي التجارة العالمية ،ورقة مقدمة للمنتدي العلمي الأول في تعظيم دور الإدارة الاستراتيجية في منطقة قناة السويس ، جامعة نيويورك .
- ١٦- هبه نصار ، تحقيق الإدماج الفعال في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ، مؤتمر التنمية الاقتصادية والإجتماعية لمنطقة قناة السويس ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ،جامعة القاهرة ،نوفمبر ،٢٠١٧
- ١٧- دراسات مشابهة لمنطقة قناة السويس، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، القاهرة ،مصر ، ٢٠٢٠
- A Case Study of Port of Rotterdam and Port of Los Angeles ,United nations publication , The - 18**
Netherlands,6/11/2017
- ١٩- المناطق اللوجيستية بقناة السويس ، هيئة قناة السويس ، القاهرة ، مصر ، نوفمبر ٢٠٢٠
- ٢٠- تقرير ممارسة الأعمال ، البنك الدولي ، القاهرة ، مصر ٢٠١٨/ **DOING BUSINESS EGYPT 2018**.
- 21 - د/ حاتم مصطفى ، دراسات عن محور قناة السويس ، جامعة القاهرة ، مصر نوفمبر ، ٢٠١٥ .
- 22 -الوقائع المصرية ، العدد (٢١٨) تابع في ٢٨ سبتمبر سنة ٢٠٢٠
- ٢٣- سمية محمد سليمان هدي وهاني محمود عبد العال ،الافاق المصرية لمنطقة قناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها في منطقة المواني المصرية ،المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجيستيات ، مارلوج ٤،مارس ٢٠١٥
- ٢٤- ابراهيم الغيطاني، تحديات أمنية متصاعدة لمشروع تنمية إقليم قناة السويس - الملف المصري- الاهرام - ٣نوفمبر 2014
- ٢٥- محمد الشوافي، "قناة السويس الجديدة استثمار في مستقبل مصر"، صحيفة العرب، التاريخ ٧ أغسطس ٢٠١٤
- 26- ابراهيم الغيطاني، تحديات أمنية متصاعدة لمشروع تنمية إقليم قناة السويس - الملف المصري- الاهرام- ٣نوفمبر 2014
- ٢٧- سمية محمد سليمان هدي وهاني محمود عبد العال ،الافاق المصرية لمنطقة قناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها في منطقة المواني المصرية ،المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجيستيات ، مارلوج ٤،مارس ٢٠١٥
- ٢٨ - محمد نصر الدين احمد محمد ،العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجيستية ،المجلد التاسع ،العدد الرابع ،الجزء الثاني . ٢٠١٨
- ٢٩ - ايناس امين محمد ،ظاهرة رموز اقتصاد العولمة بالتطبيق علي منطقة قناة السويس ، دراسة مقارنة(رسالة ماجستير ،كلية التجارة ، قسم إدارة الاعمال جامعه حلوان ،عام ٢٠١٠
- ٣٠- الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس – التقرير السنوى ٢٠١٩