

**مشروع قناة السويس الجديدة ودوره
في التنمية الاقتصادية
بين الواقع والمأمول**

إعداد

الدكتور / شريف محمد علي أبو شعيش

المقدمة

أولاً - أهمية الموضوع :

المشروع الجديد لقناة السويس، هو من أهم المشاريع القومية الجديدة، التي يلتف حولها جموع الشعب المصري، ولعل مشروع بناء وتشبيد السد العالي هو المشروع الأول الذي جمع الشعب المصري على قلب رجل واحد، وظهر إلى العلن بسواعد مصرية لهم هدف واحد، وتجمعهم عزيمة لا تلين وإرادة لا يستهان بها، هو نفسه الشعب المصري الذي سطر من جديد ملحمة الإرادة والعزم والتصميم، رغم ما تمر به بلاده من ظروف إقتصادية شديدة، فهي هو الشعب يتحدى، ويبني مجده من جديد، يتحدى الظروف الصعاب، ويتحدى القوى الداخلية والخارجية، التي وهدت إرادتها ضده، حتى يضع بلاده على طريق التقدم والإزدهار، لتظل مصر صامدة أمام عبث الأيادي الخفية، التي تعمل على زعزعة استقلالها، ونمو اقتصادها، أنه المشروع القومي الجديد نحو آفاق الخير، والنور والأمل بمستقبل واعد لأبنائنا من الأجيال القادمة، كما يعد مشروع حفر قناة السويس الجديدة كافيًا لتضع مصر قدمها على مجد العروبة كسابق عهدها، وبإشارة البدء من السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي، رئيس جمهورية مصر العربية، سارعت السواعد المصرية الفتية، صوب بناء مستقبل بلادها، وبهذه الإشارة التفت الجموع المصرية، حول مشروعها القومي، الذي سيحقق لمصر الخير الكثير، والرخاء العميم، بإرادة أبنائها وإخلاص وصدق قياداتها، وعلى ذلك ينبغي النظر إلى محور قناة السويس، بنظرة أشمل من مجرد شاطئ قناة السويس نفسها الشرقي والغربي، فكرة مشروع تنمية قناة محور قناة السويس قائم على استغلال مرور جزء كبير من حركة التجارة العالمية المارة في قناة السويس^(١).

ثانيًا - مشكلة الدراسة :

تبدو مشكلة هذه الدراسة من حيث أنها حول مشروع لم ينضج ثماره بعد، وإن كان نفذ منه قدر كبير، غير أن التصور النهائي له لتحقيق أهدافه يحتاج إلى جهود مضمّنية وإمكانيات عالية.

ثالثًا - منهج الدراسة :

يتبع الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي، الذي يقوم على جمع البيانات من المصادر المتاحة بشأنها، ثم تصب هذه البيانات والمعلومات في قالب إحصائي، ومن ثم يستخدم الباحث المنهج الإحصائي في معالجة هذه البيانات لإخراجها في صورتها النهائية.

(١) شريف العربي، رؤية لتنمية محور قناة السويس وسيناء، مطابع الشرطة، القاهرة - مصر، ٢٠١٤م، ص ٣٥.

رابعاً - خطة الدراسة :

في ضوء ما تقدم فإننا نقسم هذه الدراسة إلى مقدمة في التعريف بموضوع الدراسة وأهميته، ومبحثين، أولهما: نظرة تاريخية على مشروع قناة السويس الجديدة وأهدافه العامة، والثاني: عن مناطق تنمية إقليم اقتصادي متكامل بمحور قناة السويس، وخاتمة تتضمن أهم النتائج والتوصيات، وذلك على النحو التالي :

المقدمة: التعريف بموضوع الدراسة.

المبحث الأول: مشروع قناة السويس نظرة تاريخية.

المطلب الأول: مشروع حفر القناة الجديد متى وكيف؟

المطلب الثاني: الأهداف العامة لمشروع قناة السويس الجديدة.

المبحث الثاني: مناطق تنمية إقليم اقتصادي متكامل بمحور قناة السويس.

المطلب الأول: النطاق الجغرافي المقترح للمحور التنموي لمدينة بورسعيد.

المطلب الثاني: النطاق الجغرافي المقترح لمدينة الإسماعيلية وما يتبعها.

الفرع الأول: مراكز التنمية الرئيسية في محور قناة السويس.

الفرع الثاني: الخطط المستقبلية والصناعات المقترحة وفرص الاستثمار.

الخاتمة: وتشتمل على:

(١) النتائج.

(٢) التوصيات.

المبحث الأول

مشروع قناة السويس الجديدة نظرة تاريخية

تمهيد وتقسيم :

نتحدث عن مشروع قناة السويس الجديدة من خلال إلقاء نظرة تاريخية على هذا المشروع، متى بدأ وكيف؟ وما هي التكلفة؟ (مطلب أول)، والأهداف العامة التي من المفترض أن يحققها هذا المشروع (مطلب ثاني)، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

مشروع حفر القناة الجديد متى وكيف؟

تقوم هيئة قناة السويس بتوسعة وتعميق سبعة وثلاثون كيلو متر في البحيرات المرة وتفريضة البلاح، هو المشروع الذي يختص بتطوير قناة السويس كمر ملاحى، وذلك بواسطة إنشاء تفريضة جديدة توازي القناة القديمة؛ حيث يبلغ طول هذه التفريضة الجديدة أربعة وثلاثون كيلو متر، مع توسيع وتعميق المجري الملاحي الحالي لقناة السويس بطول اثنين وسبعين كيلو متر، وتكمن أهمية هذه التوسعة في تقليل الفترة الزمنية لمرور السفن بالقناة، وذلك لتكوين طريق ازدواج بقناة السويس، فيما يطلق عليه مشروع قناة السويس الجديدة^(١).

مشروع تنمية محور قناة السويس :

يعني مشروع تنمية محور قناة السويس، بتطوير المنطقة جميعها وتنميتها تنمية شاملة، مع تحويل ممرها الملاحي إلي مركز أعمال عالمي متكامل، يعتمد من حيث الأساس علي الخدمات اللازمة للنقل البحري، كإصلاح السفن، وتموينها بالوقود، وتقديم خدمات القطر والإفناذ، ونظافة السفن ودهانها، وخدمات الشحن والتفريغ، فضلاً عن إنشاء المجمعات الصناعية الجديدة، ومجمعات خاصة بالتعبئة والتغليف، ومراكز لوجستية، وموانى محورية علي مدخلي القناة، وهو ما من شأنه أن يساهم في وضع مصر علي خريطة سلاسل الإمداد العالمية، واعتبارها جزء أصيل من منظومة التجارة العالمية، كما أن إنشاء قناة جديدة موازية للقناة وتفريعاتها الحالية بهدف تحقيق أكبر نسبة من الأزدواجيه لتسيير السفن في الاتجاهين بدون توقف في مناطق انتظار داخل القناة ويقلل من زمن عبور السفن الماره، ويزيد من قدرتها الاستيعابية لمرور السفن في ظل النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل وارتباطا بمشروع التنمية بمنطقة قناة السويس ويرفع درجة الثقة في القناة كأفضل ممر ملاحى عالمى ويقلل من قيمة الفكر في قنوات بديلة تنافسية بالعالم والمنطقة كما يرفع أيضا

(١) صابر منصور، قناة السويس الجديدة، ط١، مؤسسة دار الفرسان، القاهرة - مصر، ٢٠١٤م، ص٧١.

درجة الثقة في إستعداد مصر لإنجاح مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس وينعكس كل ما سبق على زيادة الدخل القومي المصري من العملة الصعبة ويصب في خزينة الدولة مباشرة وإتاحة أكبر عدد من فرص العمل للشباب المصري وخلق مجتمعات عمرانية جديدة^(١).

التكلفة الحقيقية لمشروع قناة السويس الجديدة :

تقدر التكلفة الحقيقية لمشروع قناة السويس الجديدة بأربعة مليارات دولار، وهي تكلفة حفر القناة وما يتعلق بعمليات الحفر، فضلاً عن ثمانية واثنتان من عشرة مليارات دولار، هي تكلفة إنشاء ستة أنفاق، منها ثلاثة أنفاق عند بور سعيد، وثلاثة أنفاق أخرى عند الإسماعيلية، كما جاء على لسان رئيس هيئة قناة السويس، أن مبلغاً وقدره مائة مليار دولار، هي إجمالي التقدير المبدئي للإستثمارات المطلوبة لمشروع تنمية محور قناة السويس^(٢).

مشروع محور قناة السويس :

يعد محور قناة السويس، هو المشروع المصري التنموي الضخم، الذي تم إنشائه في الخامس من شهر أغسطس لعام ٢٠١٥م، في عهد الرئيس عبد الفتاح السيسي، ويهدف المشروع إلى تفخيم دور إقليم قناة السويس، وجعله مركزاً لوجستياً وصناعياً على المستوى العالمي، وهو مشروع من المشاريع المتكاملة، عمرانياً واقتصادياً والمتزنة بيئياً، ومكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات اللوجستية والصناعية، كما يسعى مشروع التنمية إلى جعل إقليم قناة السويس محوراً مستداماً، ينافس على المستوى العالمي، في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة؛ حيث يضم الإقليم ثلاث محافظات هي بورسعيد والسويس والإسماعيلية، كما يتوافر بالإقليم إمكانيات جذب في مجالات النقل واللوجستيات، السياحة، والطاقة، وتكنولوجيا المعلومات، والاتصالات، والعقارات، والصناعة، والزراعة^(٣).

تاريخ مشروع قناة السويس الجديدة :

يعود تاريخ مشروع تنمية محور قناة السويس، إلى نهاية السبعينيات؛ حيث قام المهندس حسب الله الكفراوي وزير الإسكان آنذاك، بطرح فكرة المشروع، غير أن المشروع لم يرى النور ولم يكتب له النجاح، ثم طرح الكفراوي الفكرة مرة أخرى في بداية التسعينيات، ولم تتخذ أي خطوات تنفيذية تجاهه، وظل حبيس الأدرج، وكان المهندس حسب الله الكفراوي

(١) <http://www.suezcanal.gov.eg>

(٢) أوليفيرو باتشيلي وآخرون، قناة السويس الجديدة: الآثار الاقتصادية على التجارة البحرية في منطقة البحر المتوسط، بحث أعدته (SRM) وهو مركز بحوث تابع لمجموعة انتيسا سان باولو الإيطالية بالتعاون مع: CRTeT – Bocconi ضمن مشروع "مراقبة النقل البحري والخدمات اللوجستية" التابع ل SRM، ص ٢١.

(٣) محمود أبو النصر، قناة السويس ملحمة شعب وحلم أجيال، مركز تطوير المناهج والمواد التعليمية، القاهرة، مصر، ٢٠١٤م/٢٠١٥م، ص ٥.

صاحب الفكرة، يسعى إلى جعل قناة السويس، كمدينة هونج كونج الصينية، وكان يريد من خلال تنفيذ المشروع جذب الاستثمارات التي ترتبط بالممرات الملاحية؛ حيث أن ممر قناة السويس مؤمن، فلا يوجد ممر ملاحى على مستوى العالم أفضل من ممر قناة السويس، وكان المشروع يبدأ من الزعفرانة جنوباً حتى بورسعيد شمالاً، متضمناً جعل قناة السويس منطقة صناعية تجارية خدمية سياحية حرة، وعدم قصر دورها على اعتبارها مجرد ممر ملاحى لعبور السفن فقط، وفى عام ٢٠٠٨م، حاول المهندس محمد منصور وزير النقل آنذاك، طرح نفس الفكرة، لكنها شملت منطقة شرق بورسعيد فقط، وكلف المكتب الاستشارى الهولندى دى اتش فى (DHV) بإعداد مخطط عام لتنمية وتطوير منطقة شرق بورسعيد، غير أنه عند طرح المشروعات على المستثمرين لم يتقدم غير عدد قليل جداً، وما لبس أن جُمِد هذا المخطط^(١).

حتى أعلن السيد الرئيس عبد الفتاح السيسى بدء تنفيذ هذا المشروع، ليرى النور، وليصبح قاطرة الاقتصاد إبان الفترة القادمة، وأعلن عن بدء حفر قناة جديدة موازية لقناة السويس، وهو المشروع الذى أجمع الخبراء على أنه إذا نفذ على أرض الواقع سيجعل قناة السويس مركزاً لوجستياً على المستوى العالمى.

المطلب الثاني

الأهداف العامة لمشروع قناة السويس الجديدة

زيادة الدخل القومى المصرى من العملة الصعبة، وتحقيق أكبر نسبة من الإزدواجية فى قناة السويس وزيادتها لنسبة ٥٠% من طول المجرى الملاحى. تقليل زمن العبور ليكون ١١ ساعة بدلاً من ١٨ ساعة لقافلة الشمال، وتقليل زمن الإنتظار للسفن ليكون ٣ ساعات في أسوأ الظروف بدلاً من (٨ إلى ١١ ساعة) مما ينعكس على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لملاك السفن ويرفع من درجة تئمين قناة السويس، الإسهام فى زيادة الطلب على استخدام القناة كممر ملاحى رئيسى عالمى ويرفع من درجة تصنيفها، مع زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن فى القناة لمجابهة النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية فى المستقبل، فهي تعد خطوة هامة على الطريق لإنجاح مشروع محور التنمية بمنطقة قناة السويس، ودفع عجلة الاقتصاد القومى المصرى لتحويل مصر إلى مركز تجارى ولوجيستى عالمى^(٢).

(١) المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات (مارلوج٤) منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، الآفاق المستقبلية لقناة السويس

الجديدة ومدى تأثيرها فى تنمية منطقة الموانئ المصرية، فى الفترة من ٢٩ - ٣١ مارس ٢٠١٥م، ص ٥ وما بعدها.

(٢) التقرير السنوي لعام ٢٠١٦م، الصادر عن الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ص ٩ وما بعدها.

(٢) التقرير السنوي لعام ٢٠١٦م، الصادر عن الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ص ٩ وما بعدها.

وعلى ما تقدم يشمل مشروع قناة السويس الجديدة ما يلي :

إنشاء قناة السويس الجديدة موازية للأصلية، وتحويل المنطقة من مجرد معبر تجاري إلى مركز صناعي ولوجستي عالمي لإمداد وتموين النقل والتجارة، و يبلغ طول قناة السويس الأصلية مائة وتسعون كيلو متر، و يبلغ طول قناة السويس الجديدة حوالي اثنان وسبعون كيلو متر، منها خمسة وثلاثون كيلو متر حفر جاف، وسبعة وثلاثون كيلو متر توسعة وتعميق للقناة الأصلية، كما تتضمن خطة تنمية قناة السويس الجديدة اثنين وأربعين مشروعاً، منها ستة مشروعات ذات أولوية، وهي تطوير طرق "القاهرة، السويس، الإسماعيلية، بورسعيد"، إلى طرق حرة^(١)، وأيضاً إنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة في الشرق والغرب، وإنشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس، لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس، وتطوير ميناء نويبع بمنطقة حرة، وتطوير مطار شرم الشيخ، وإنشاء مأخذ مياه جديد على ترعة الإسماعيلية، حتى موقع محطة تنقية شرق القناة لدعم مناطق التنمية الجديدة، كما سيكون إنشاء نفق تحت قناة السويس، هو الأكبر من نوعه في منطقة الشرق الأوسط، ويتسع لأربع حارات، وإقامة مطارين، وثلاثة موانئ لخدمة السفن، ومحطات لتمويل السفن العملاقة من تموين وشحن وإصلاح وتفريغ البضائع، وإعادة التصدير، وإقامة وادي السيليكون للصناعات التكنولوجية المتقدمة، ومنتجات سياحية على طول القناة، إلى جانب منطقة ترازيت للسفن، ومخرج للسفن الجديدة، وهو ما يؤدي بدوره إلى خلق مجتمعات سكنية وزراعية وصناعية جديدة، ويؤدي المشروع إلى دعم قيم الولاء والانتماء الوطني، وذلك ملاحظ من خلال الإقبال الكبير على شراء شهادات مشروع قناة السويس، والذي يأتي كرد فعل على معاناة المصريين؛ حيث يدركون أن مشروع قناة السويس يحل الكثير من المشكلات والأزمات الاقتصادية، ويعيد للمصريين إيمانهم العميق بالانتماء وعشق أوطانهم، بعد أن فقد الوطن فترة طويلة^(٢).

ويرى الباحث: أن الشعب وحده هو من يصنع المعجزات، ويقهر المستحيل؛ حيث أن كل مشروع نجح بالفعل في مصر، هو فقط المشروع الذي التف حوله جموع الشعب المصري، كما حدث في مشروع بناء السد العالي، وها هو التاريخ يعيد نفسه والشعب يثبت ولائه لوطنه، وقدرته على تحدي الصعاب؛ حيث يعيد الشعب مجده ويكتب عزه بمشروعه الجديد،

(١) دانتي كامبيوني وآخرين، مصر: مركز واعد للتجارة والاستثمار في أفريقيا والشرق الأوسط - دراسة من إعداد كل من بنك الإسكندرية وSRM، تم إعداد التقرير بناء على البيانات المتوفرة في شهر نوفمبر ٢٠١٦م، ص ٤٨ وما بعدها

(٢) التقرير السنوي لعام ٢٠١٦م، الصادر عن الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مرجع سابق، ص ٢١ وما بعدها.

مشروع قناة السويس، المشروع القومي لقناة السويس، له أهمية كبرى، في جمع وحشد المواطنين جميعاً بصرف النظر عن انتماءاتهم السياسية أو توجهاتهم الأيديولوجية، وذلك بالنظر إلى ما يحققه من مصلحة عامة للجميع.

خلاصة القول: أن مشروع قناة السويس الجديدة، سوف ينتج عنه توطين العديد من الاستثمارات في الإقليم، وهذه الاستثمارات ذات ارتباط بجميع القطاعات التي لها دور على المستوى القومي، أو على المستوى الإقليمي، كالمشروعات الصناعية والسياحية والاقتصادية والزراعية، وغيرها من المشروعات التنموية، وهو ما سوف تسفر عنه الصفحات القادمة من البحث والدراسة.

المبحث الثاني

مناطق تنمية إقليم اقتصادي متكامل بمحور قناة السويس

تمهيد وتقسيم :

يعد محور تنمية قناة السويس أحد أهم المشروعات القومية الكبرى التي من المتوقع أن تحدث نقلة، نوعية في مؤشرات التنمية بمصر، إذا تم تنفيذه بطريقة علمية جيدة^(١)، ينبغي النظر إلى محور قناة السويس بنظرة أكثر شمولية، من أنه مجرد شاطئ قناة السويس نفسها الشرقي والغربي؛ حيث تقوم فكرة تنمية محور قناة السويس على استغلال مرور جزء كبير من حركة التجارة العالمية الضخمة المارة في قناة السويس، في إقامة مشروعات لكل منها (Business Model) قائم على لوجستيات التفريغ والشحن، وقائم على تصنيع المواد الخام والسلع النصف مصنعة المارة في حركة التجارة العالمية المذكورة، ومن ثم فإن حركة الملاحة العالمية قبل مرورها بقناة السويس فإنها تمر في خليج السويس، وبالتالي المشروعات التي من الممكن أن تقوم على الخامات والسلع النصف مصنعة، المارة في سفن خطوط الشحن العالمية شرق وغرب القناة، ضمن مشروع تنمية محور قناة السويس، ومن الممكن أيضاً إقامتها أو إقامة أمثالها على شواطئ خليج السويس نفسه الشرقية (ساحل سيناء)، والغربية (ساحل شمال الصحراء الشرقية المصرية المطل على خليج السويس)، وبنفس التسلسل، فإن حركة التجارة العالمية المشحونة في خطوط الملاحة العالمية نفسها المارة في قناة السويس والمارة من قبل ذلك (أو بعد ذلك إلى أوروبا) في خليج السويس، تمر هي نفسها بالقرب من الساحل المصري المطل على البحر المتوسط، وهو ساحل شمال سيناء وشمال الدلتا

(١) محمد رضا رمضان عبد الواحد، محاور التنمية العمرانية "الاستفادة من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية"، رسالة ماجستير، كلية الهندسة - جامعة القاهرة، ٢٠١٤م، ص ١١٠.

المصرية المطل على البحر المتوسط، وذلك ابتداءً من مدخل خليج السويس شمالاً وحتى آخر نقطة في شرم الشيخ جنوباً، وبالتالي فإنه إجمالاً فإن أي نقطة على خط الساحل الغربي المصري لسيناء ابتداءً من مدينة السويس شمالاً حتى شرم الشيخ جنوباً، هي مجموعة من النقاط المحتملة والممكنة لتكون موقع لتجمع أنشطة اقتصادية قائمة على حركة التجارة في سفن خطوط الشحن العالمية المارة في قناة السويس، سواء كان هذا التجمع هو مدينة كاملة أو منطقة صناعية كاملة جديدة، وكذلك فإن أي نقطة على خط الساحل الشمالي المصري لسيناء، ابتداءً من بورسعيد غرباً حتى رفح شرقاً، هو كذلك مجموعة من النقاط المحتملة والممكنة، لتكون موقع لتجمع أنشطة اقتصادية قائمة على حركة التجارة في سفن خطوط الشحن العالمية المارة في قناة السويس، سواء كان هذا التجمع هو مدينة كاملة جديدة أو منطقة صناعية كاملة جديدة، أي أن المفهوم الأوسع والأشمل لفكرة محور تنمية قناة السويس، ينبغي أن يتسع ليشمل أيضاً خط الساحل المصري الغربي لسيناء بالكامل من مدينة السويس شمالاً حتى شرم الشيخ جنوباً، وكذلك فإن المفهوم الأوسع والأشمل لفكرة محور تنمية قناة السويس، ينبغي أن يتسع ليشمل أيضاً خط الساحل المصري الشمالي لسيناء بالكامل من مدينة بورسعيد غرباً حتى رفح شرقاً، كما ينبغي أن يتسع ليشمل المنطقة المحاذية والقريبة لمرور خطوط التجارة والملاحة العالمية ككل، ومن ثم يتعين بناء مدن ومجتمعات عمرانية جديدة في هذه المناطق، بالإضافة إلى تنمية محور قناة السويس الجديدة المعروفة، وهي شمال غرب خليج السويس والعين السخنة، وشرق التفريعة وغرب بورسعيد وضاحية الأمل ووادي التكنولوجيا بالإسماعيلية وغيرها^(١).

وتتمثل الرؤية الكاملة لمحور قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي تتحدد في كونه محور متكامل اقتصادياً، وعمرانياً متزن بيئياً، و مكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات اللوجستية والصناعية، كما يسعى المشروع إلي كونه محوراً مستداماً يتنافس عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة؛ حيث يتوافر به إمكانيات جذب أربعة من المجالات والأنشطة الأكثر نمواً في العالم، وهي النقل واللوجستيات، والطاقة، والسياحة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات^(٢).

كما يهدف مشروع تنمية محور قناة السويس، إلى تعظيم الاستفادة من الإمكانيات الهائلة لهذه القناة، وذلك من خلال إنشاء مركز لوجستي عالمي، وتدعيم وتقوية شبكة الطرق

(١) شريف العربي، رؤية لتنمية محور قناة السويس وسيناء، مرجع سابق، ص ١٩ وما بعدها.

(٢) محمد رضا رمضان عبد الواحد، محاور التنمية العمرانية "الاستفادة من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية"، مرجع سابق، ص ١٠٠.

الرابطة بين إقليم قناة السويس وباقي أقاليم الجمهورية، وبوجه خاص تلك العابرة لهذا المحور، وتتمثل رؤية المشروع في أن يكون هذا الإقليم إقليمًا متكاملًا اقتصاديًا وعمرانيًا، ومرتزًا بيئيًا ومركزًا عالميًا متميزًا في الخدمات البحرية واللوجستية والصناعية والسياحية، ومحورًا مشاركًا في تشكيل معالم التجارة العالمية بحلول عام ٢٠٣٠م، ويضم هذا المحور الأراضي الواقعة في منطقة قناة السويس بمساحة حوالي (٤٦٠) كيلو متر مربع؛ حيث تعتبر منطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة، وتتكون من ميناء غرب بورسعيد، ميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية، المنطقة الصناعية بالفنطرة غرب، وادي التكنولوجيا شرق الإسماعيلية الجديدة، ميناء الأدبية، منطقة وميناء العين السخنة، ميناء العريش، ميناء الطور، كما يشمل المشروع تنمية منطقة شمال غرب قناة السويس التي تشتمل على منطقة صناعية كبرى، بالقرب من ميناء العين السخنة، ويغطي مساحة ٢٠٠ كيلو متر مربع، ويشتمل على متنزه صناعي على مساحة ١٧٦,٥ كيلو متر مربع، ومساحة ٢٢,٥ كيلومتر مربع متصلة بالميناء وتضم منطقة اقتصادية على مساحة ٢٠,٤ كيلومتر مربع. وفي ضوء ما تقدم، وليبيان مناطق تنمية إقليم اقتصادي متكامل بمحور قناة السويس، وهي مناطق متعدد، بيد أننا نكتفي في هذا المقام بإبراز منطقتين فقط من مناطق التنمية، وهما: النطاق الجغرافي المقترح للمحور التنموي ببورسعيد (مطلب أول)، والنطاق الجغرافي المقترح للإسماعيلية وضاحية الأمل مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة (مطلب ثان)، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

النطاق الجغرافي المقترح للمحور التنموي ببورسعيد

تسعي مصر اليوم بإرادة وطنية وشعبية مخلصه، وذلك لتصويب الأخطاء وبناء مشروعات اقتصادية كبرى في إقليم قناة السويس، والتي تحاول من خلالها اللحاق بقطار التنمية وبناء مستقبل وطن وشعب، وبالنظر إلى ثقل المسؤولية وعظم المشروع، فإن الرؤية المستقبلية لتنمية إقليم قناة السويس، تعد هي الأهم في الوطن الآن، والمعقود عليها آمال كثيرة لنقل الدولة واقتصادها من عثرتها إلى الأمام، وها نحن نساهم في هذا الفصل في وضع رؤية علمية مستنيرة لما يجب أن تكون عليه التنمية في هذه المنطقة، وذلك فيما يتعلق بالمشروعات اللوجستية والصناعية والزراعية والسياحية، وحركة التنقل وأهمية الموقع بالنسبة لمصر وللعالم، وحدوده وما هو الشكل القانوني للتشريعات اللازمة لإدارة هذا الإقليم؟ حتى

لا تتعرض مصر مستقبلاً لمشكلات قضايا التحكيم الدولي، التي كبدت الدولة في الماضي خسائر فادحة، فضلاً عن تعطيل المشروعات.

وفي ضوء ما تقدم، نتحدث عن النطاق الجغرافي المقترح للمحور التنموي ببورسعيد، من خلال النقاط التالية :

أولاً - الموقع الجغرافي لمدينة بورسعيد:

يعتبر الموقع الجغرافي لأي مدينة، من أهم العوامل التي تؤثر في التنمية في هذه المدينة، وتقع مدينة بورسعيد في شمال شرق الدلتا، وبالتحديد بين منطقة زراعية في الغرب، وفي الشرق الجهات الرعوية، ويحدها شمالاً البحر المتوسط، وجنوباً مدينة الإسماعيلية، وشرقاً، محافظة شمال سيناء، وغرباً محافظات دمياط والدقهلية والشرقية^(١).

وتظهر آثار الموقع الجغرافي والعلاقات المكانية في التنمية الاقتصادية في مدين بورسعيد من خلال ما يلي :

يعد موقع بورسعيد الجغرافي سبباً من أسباب اختيارها، كنقطة البدء لحفر قناة السويس الجديدة، واعتبارها أقرب نقطة يلتقي فيها البحرين الأبيض والأحمر، فضلاً عن أن العمق المطلوب للمياه، وهو ثمانية أمتار، غير متوافر إلا عند مدينة بورسعيد، وذلك بأقل مسافة داخل مياه البحر المتوسط.

وقد تجاوز موقع بورسعيد وظيفته المتعارف عليها، كميناء لالتقاء طرق التجارة والمواصلات البحرية بالطرق البرية، إلى اعتباره ميناءً عالمياً، وذلك بسبب موقعه على رأس قناة السويس؛ حيث يختصر المسافة والزمن حول رأس الرجاء الصالح، كما يتميز الموقع برواج اقتصادي لسكان المنطقة، وقد كان ذلك عاملاً من عوامل بقاء المدينة وصمودها واستمرارها، بعد أن كان موضعها يفتقد أي موارد اقتصادية لسد حاجات السكان ورغباتهم.

ثانياً - موضع بورسعيد من خطة التنمية:

ولقد منح موقع بورسعيد الجغرافي، العديد من المزايا على امتدادها البري والبحري والذي يمكنها من الوصول السريع إلى الأسواق، باعتبارها نقطة تتوسط قارة أوروبا شمالاً وأفريقيا جنوباً وآسيا شرقاً، كما أن مدينة بورسعيد مؤهلة لأن تكون مركزاً عالمياً للنقل وخدمات الإمداد والتموين والتخزين وإعادة التصدير.

(١) وردة أحمد السيد حسين، التنمية في محافظة بورسعيد - دراسة جغرافية، رسالة ماجستير، كلية البنات - جامعة الأزهر، القاهرة - مصر،

ولقد ساعد الموقع الجغرافي لمدينة بورسعيد على اعتبارها هي المدينة الوحيدة في العالم التي لها ميناءين، الأول: غرب مدينة بورسعيد في قارة أفريقيا، والثاني: شرق بورسعيد في قارة آسيا.

ولقد ساعد موقع بورسعيد الجغرافي، على أن تشترك المحافظة مع أكثر من محافظة؛ بحيث تكون نقطة عبور من شبه جزيرة سيناء في الشرق ومحافظة شرق ووسط وغرب الدلتا من ناحية الغرب، وعلى وجه الخصوص وجود الطريق الدولي الساحلي الشمالي الذي يربط بين موانئ البحر المتوسط والعريش وبورسعيد ودمياط وميناء الإسكندرية، وهو ما يؤدي إلى دفع عجلة التنمية العمرانية، ومن ثم جذب الأنشطة الاقتصادية مثل المنطقة الصناعية بشرق التفريعة، وكذلك التنمية الزراعية بسهل الطينة، فضلاً عن التنمية السياحية؛ حيث ساهم الموقع الجغرافي في امتلاك بورسعيد جبهة بحرية على البحر المتوسط، بالإضافة إلى قناة السويس، ومن ثم زادت فرصة الاستفادة من الاستغلال السياحي في الأنشطة الترويجية والاقتصادية المختلفة.

ولقد كان لنشأة المنطقة الحرة عام ١٩٧٦م، أثراً كبيراً في اعتبار بورسعيد سوقاً لمعظم السلع القادمة من كافة أنحاء العالم، وعلى وجه الخصوص جنوب شرق آسيا، وهو ما كان له بالغ الأثر في سيادة النشاط التجاري بين سكان المدينة، وهو ما أدى أيضاً إلى تغيير خصائص السكان، نتيجة لكثرة الوافدين إليها من أجل العمل بالتجارة.

ولقد كان موقع بورسعيد على رأس قناة السويس نقطة لعبور كافة السلع المشروعة وغير المشروعة، وذلك كتجارة المخدرات بين الهند وباكستان وأفغانستان من ناحية، وبين تركيا وقبرص ولبنان وإسرائيل من ناحية أخرى^(١)، وفترات الطغيان البحري من ناحية، ومياه بحيرة المنزلة من ناحية أخرى، وهو ما يعني أن الموقع يبدو بالنظر المجرد أنه غير صالح لقيام مدينة تقع عند مدخل قناة السويس.

بينما كان الدافع من وراء تنفيذ مشروع قناة السويس عند ساحل البحر المتوسط؛ لأنه هو الأكثر قرباً لأوروبا، وكانت كافة المعدات والآلات التي تستوردها الشركة تأتي بها من أوروبا وتفرغها السفن في إسكندرية أو دمياط، ثم تأتي بها عند الساحل تجاه بورسعيد، وكان ذلك أفضل من بدء العمل عند منطقة السويس لما يترتب عليه من إعادة نقل المعدات من

(١) فاطمة الزهراء المتولي السعيد أحمد، جغرافية التنمية البشرية في محافظة بورسعيد، رسالة ماجستير، كلية الآداب - جامعة عين شمس،

إسكندرية إلى القاهرة ثم إلى السويس، مما ينجم عنه زيادة التكاليف وتأخر العمل وتعرض البضائع المستوردة للضياع أو التلف.

وقد روعي في اختيار الموضع عدم وجود رواسب طينية، فقد نشأت المدينة فوق شريط ضيق من الأرض يفصل بين البحر المتوسط وبحيرة المنزلة، ويعتبر ميناء بورسعيد من أهم موانئ البحر المتوسط، وذلك لما يتميز به من موقع على ممر عبور خطوط التجارة العالمية، وفي المدخل الشمالي لقناة السويس، وبه رصيف حاويات بطول ٢٤٠٠ متر، وبه غاطس ١٧,٥ متر، ومحطة لتداول الحاويات على مساحة تقدر بنحو ١,١ كيلو متر مربع، ويتم تطويره حاليًا لزيادة المساحة الأرضية والمائية وزيادة الأرصفة بطول ٤٩٥٠ متر، وبغاطس ٢٢ متر كمرحلة أولى، وإنشاء محطات تخصصية أخرى تخدم حركة التجارة وتخدم المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد، والمناطق الصناعية والإنتاجية المجاورة لها^(١).

ويرى الباحث: أن ما تتميز به بورسعيد من موقع تنموي متميز، يساعد كثيرًا على تحقيق أهداف المشروع القومي؛ حيث أن العامل الجغرافي، من أهم عوامل التنمية، وعلى وجه الخصوص أن محافظة بورسعيد هي مدينة اقتصادية بطبيعتها، نظرًا لوجود الميناء بها، وما يتميز به أهلها من فنون التجارة والاقتصاد المختلفة.

ثالثًا - الخطط المستقبلية والمشاريع المطروحة لمنطقة بورسعيد :

عرفت جمهورية مصر العربية الفكرة الداعية إلى إنشاء مناطق حرة في النصف الثاني من القرن الثاني عشر، وذلك عندما كانت مدينة الإسكندرية مركزًا للتجارة العالمية، باعتبارها الطريق للتجارة الواردة من أوروبا إلى آسيا والعكس؛ حيث كانت تسلك في حينها الطريق البري من الإسكندرية إلى موانئ البحر الأحمر، وقد أقيمت أول منطقة حرة في مصر عام ١٩٠٢م؛ حيث عقد اتفاق خاص بين الحكومة المصرية وبين شركة قناة السويس، وينص هذا الاتفاق في مضمونه على إنشاء منطقة حرة برية لتوسيع وصيانة ميناء بورسعيد، ووفقًا لاحتياجات التجارة العالمية، بقصد الاستفادة من الموقع الجغرافي، المتميز لجمهورية مصر العربية، والذي كان - وما زال - يصنف وقتها على أنه من أفضل المواقع على الخريطة الجغرافية للعالم، وذلك في القديم وفي الحديث، وعلى وجه الخصوص بعد حفر قناة السويس التي جعلت من مصر نقطة تتوسط العالم بشماله وجنوبه وشرقه وغربه، وفي عام ١٩٢٠م، تم الاتفاق على عدم تطبيق نظام المناطق الحرة إلا في محيط المناطق المحاطة بجدار جمركي، على أن يتم تفريغ كافة الواردات، ولا يستثنى من ذلك غير الممنوع منها، ويرسم

(١) التقرير السنوي لعام ٢٠١٦م، الصادر عن الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مرجع سابق، ص ٢٦.

هذه المنطقة بعد تقديم مستندات الشحن، وتطورت فكرة المناطق الحرة شيئاً فشيئاً، بيد أنها لم يتم تنظيمها قانونياً إلا في عام ١٩٥٢م؛ حيث صدر القانون رقم ٣٠٦ بشأن نظام المناطق الحرة، وكان الهدف من هذا القانون تخفيف القيود الموضوعة على التجارة الخارجية، وتشجيع تجارة الترانزيت وقيام بعض الصناعات مع عدم إخضاعها للقيود والإجراءات الجمركية إلا في أضيق الحدود، وفي عام ١٩٦٣ صدر قانون الجمارك رقم ٦٦ وخصص الباب الرابع منه للمناطق الحرة كما صدر القانون رقم ٥١ لسنة ١٩٦٦ بشأن تنظيم المنطقة الحرة ببورسعيد، ونظراً لظروف الحرب في عام ١٩٦٧م، توقف نشاط المنطقة.

وفي بداية السبعينات انتهجت الدولة سياسة الإفتتاح الإقتصادي بهدف جذب الاستثمارات للدفع بعجلة التنمية الإقتصادية فيها، وفي سبيل ذلك صدرت قوانين الاستثمار المتعاقبة بدءاً من القانون ٦٥ لسنة ١٩٧١م في شأن استثمار المال العربي والمناطق الحرة، ثم قانون رأس المال العربي والأجنبي والمناطق الحرة رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٤ وكذا قانون الاستثمار رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩، وأخيراً قانون ضمانات وحوافز الاستثمار رقم ٨ لسنة ١٩٩٧م، وتم إضافة باب رابع له تحت مسمى تيسير إجراءات الاستثمار، ووفقاً لهذه القوانين يتم إقامة المشروعات الاستثمارية من خلال نظامين، لكل منهما شروطه وفلسفته التي تشجع وتجذب الاستثمارات المحلية والعربية والأجنبية، وهذان النظامان هما: نظام الاستثمار ونظام المناطق الحرة.

ومن محاور التنمية المقترحة في منطقة القناة، المحور الممتد من بورسعيد شمالاً بمحاذاة قناة السويس، ثم بطول البحر الأحمر إلى حلايب جنوباً، وتتوافر بالساحل جميع مقومات التنمية؛ حيث الأراضي الزراعية المستصلحة في الشمال على ترعتي السلام والإسماعيلية، ومناطق التصنيع البتروكيمياوية بمناطق استخراج البترول بطول خليج السويس والبحر الأحمر وأنشطة الموانئ؛ حيث يقع على هذه المحور ثلاثة موانئ دولية، بالإضافة إلى أنشطة الصيد والأنشطة السياحية بطول الساحل، كما يقع على هذه المحور عدد من التجمعات العمرانية التي تتوافر بها نويات للخدمات، يمكنها أن تساعد في دفع التنمية بهذه المناطق^(١)، وتمثل أولى مراحل مشروع ميناء شرق بورسعيد، رصيف يصل طوله إلى ١٢٠٠م وعرضه إلى ٥٠٠م، ويشمل علي أعمال التكريك للممرات الملاحية وحاجز الأمواج، فضلاً عن أعمال إنشاء حائط الرصيف بطول ١٢٠٠م، وأعمال المرافق والبنية الأساسية وتوصيل

(١) محمد رضا رمضان عبد الواحد، محاور التنمية العمرانية "الاستفادة من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية"، مرجع سابق، ص ٢٢.

الكهرباء بطاقة ٨ ميغاوات، وطريق شرياني، وتوصيل السكة الحديد، وتوصيل المياه، وتوصيل التليفونات، ومن جانب آخر تصل حصص المساهمين بشركة قناة السويس لتداول الحاويات إلي ٥٥% لشركة ميرسك، و ٢٠% لشركة كوسكو، و ١٠% لهيئة قناة السويس وشركاتها، و ٥% للبنك الأهلي، و ١٠% لمساهمين قطاع خاص، و ٥٥ مليون دولار رأس مال المصدر، و ٣٧٥ مليون دولار رأس المال المرخص به، ومن جانبها تقوم شركة قناة السويس لتداول الحاويات بتشغيل المحطة وتوريد الأوناش الجسرية ومعدات التداول ونظم المعلومات والتشغيل^(١).

رابعاً - المنطقة الصناعية الروسية في شرق بورسعيد:

ومن الخطط المستقبلية والمشاريع المطروحة في منطقة بورسعيد، إنشاء منطقة صناعية روسية RIZ في شرق بورسعيد بمساحة ٥ كم ٢ باستثمارات ٦,٩ مليار دولار، وكذلك تجمعات صناعية وسكنية على أرض جوهرة شرق المتوسط وصناعات متعددة، توفر ٣٥ ألف فرصة عمل، وقد بدأت الإنطلاقة، من بداية ٢٠١٨ لتطوير وتنمية ١ كم ٢، و ٧٣٠٠ فرصة عمل لأعمال البنية التحتية، بعد توقيع الحكومتين المصرية والروسية ممثلة في وزيرى صناعة الجانبين لإنشاء منطقة صناعية روسية في شرق بورسعيد - جوهرة شرق المتوسط - في المنطقة الصناعية التابعة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، على مساحة ٥,٢٥ كم ٢، وتنفذ على ثلاث مراحل ومدة ١٣ عامًا تبدأ من عام ٢٠١٨م، وعلى مدار عام كامل منذ أوائل يناير الماضي، عقدت عدة جلسات تزيد عن ٢٠ لقاء وورشة عمل بين اللجنة المشتركة للجانبين لاستكمال المفاوضات والمناقشات الفنية لتنفيذ المنطقة الروسية، كان على أثرها زيارة لوفد روسي برئاسة النائب الأول لوزير الصناعة الروسي يضم ممثلي ٣٥ شركة روسية، فضلاً عن المطور الصناعي الذي سيقوم بتنمية وتطوير المنطقة المتفق عليها، في زيارة استغرقت ثلاثة أيام لتفقد المنطقة المحددة تحديداً مشروعات البنية التحتية المقامة في شرق بورسعيد، ليؤكد النائب الأول لوزير الصناعة الروسي "جليب نيكتين" وقتها "أن بلاده تعتبر إنشاء منطقة صناعية روسية في مصر مشروعاً رائداً يمكنها من بعده الإنطلاق من مناطق اقتصادية أخرى، لتأتي المحطة الأخيرة بلقاء الفريق مهاب مميش رئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ووفد المنطقة الشمالية برئاسة اللواء عبد القادر درويش نائب رئيس الهيئة والمجموعة الفنية والقانونية للجانبين، لتعلن عن نجاح المفاوضات المصرية - الروسية بشأن إنشاء المنطقة الصناعية، وذلك خلال زيارة "جورجي كالامانوف" نائب وزير

(١) المرجع السابق، ص ١٠١.

التجارة والصناعة الروسي والوفد المرافق له، والانتهاه من مراحل الاتفاقية النهائية والتي تعقبها توقيع الاتفاقية والتي تمت خلال زيارة الرئيس فلاديمير بوتين للقاهرة، وفي هذا السياق، أكد الفريق مهاب مميث رئيس هيئة قناة السويس، رئيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، أن المنطقة الصناعية الروسية في شرق بورسعيد تحظى باهتمام بالغ ومتابعة مستمرة من جانب الرئيس عبد الفتاح السيسي، مشيرًا إلى إن أى صناعات داخل محور التنمية مرحب بها، ووفقاً للقوانين المنصوص عليها بالهيئة، كما إن كل المناقشات والمباحثات مع الجانب الروسي راعت احتياجات المنطقة الاقتصادية من الصناعات التي تتطلبها في شرق بورسعيد، وكذلك ما تحتاجه السوق المحلية والعالمية، حيث تعد المنطقة الصناعية الروسية RIZ نافذة الشركات الروسية على الأسواق الأوروبية والإفريقية، وأرض المنطقة الصناعية الروسية يطبق عليها شروط حق الانتفاع المحددة داخل المنطقة، ووفقاً للقانون، وأنه لا أفضلية لأي مستثمر داخل محور التنمية عن مستثمر آخر، فالجميع يخضعون لقانون المنطقة الاقتصادية، كما أنه يشترط لإقامة المشروعات والتجمعات الصناعية في الاتفاقيات والتعاقدات مع المستثمرين على أن تكون نسب العمالة المصرية ٩٠% لكل مشروع، لتحقيق أحد أهم الأهداف للمنطقة بتوفير مليون فرصة عمل بمحور تنمية قناة السويس تبعاً للخطة الاستراتيجية "رؤية مصر - ٢٠٣٠م"، ونقام المنطقة الصناعية الروسية، على مساحة ٥.٢٥ كيلومتر مربع باستثمارات تبلغ ٦.٩ مليار دولار في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد؛ حيث يتم تقسيم المنطقة على ٣ مراحل للعمل بها، ليبدأ العمل بأول مرحلة خلال ٢٠١٨، لتطوير وتنمية ١ كيلومتر مربع من قبل المطور الصناعي الروسي، والتي سيتم خلالها توفير ٧٣٠٠ فرصة عمل في مجالات التشييد والبناء، على أن يعمل المطور الصناعي الروسي بالتوازي في استقطاب الشركات الروسية والمستثمرين خلال عامين ٢٠١٨ و ٢٠١٩م، ومع نهاية تنفيذ المرحلة الأولى تبدأ تنمية مساحة ١,٦٠ كيلومتر مربع كمرحلة ثانية من إجمالي مساحة المنطقة وتوفير ١٠ آلاف فرصة عمل، والتي تنتهي خلال ٢٠٢٢، ثم تطوير مساحة ٢,٦٥ كيلو متر مربع وتوفير ١٧ ألف فرصة عمل في مشروعات البنية التحتية، لينتهي تنفيذ المنطقة خلال ٢٠٣١م، أي بعد ١٣ عامًا، كما هو متفق عليه، لتبدأ الشركات الروسية في العمل وإقامة المشروعات والتجمعات الصناعية التي من شأنها توفير ما يقرب من ٣٥ ألف فرصة عمل، مابين مباشرة وغير مباشرة، ونقام المنطقة الصناعية على مساحة ٥,٢٥ كيلو متر مربع منها ٢,٨ كيلو متر مربع مباني صناعية ومشروعات مقامة على هذه المساحة، لتستغل باقي المساحة في إقامة تجمعات

سكنية وتجارية وترفيهية للعاملين بالمنطقة، وقد اتفق الجانبان "المطور الصناعي الروسي موسكو تكنوبوليس" والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على إنشاء شركة لتشغيل المنطقة وهي Moscow Economic Zone، على الوقوف على أعمال إقامة المشروعات داخل المنطقة الصناعية الروسية، والتي تعد من المناطق الواعدة والجاذبة للاستثمارات؛ حيث تطل على ساحل البحر الأبيض المتوسط بشرق بورسعيد، وتعد واجهة عالمية للتبادل التجاري المباشر مع دول العالم من خلال واحد من أهم الموانئ المصرية التابعة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، كما اتفق الجانبان على أن يكون الإشراف الكامل للمشروع تحت مظلة الحكومتين ودعم من النظام الروسي؛ حيث يتم تمويل المشروعات التي تقام في المنطقة الصناعية من خلال الصندوق الروسي للاستثمارات المباشرة، وعدد من البنوك المصرية لتوفير الدعم اللازم لإنشاء مشروعات استثمارية بين رجال القطاع الخاص بالبلدين، وعن أهم الصناعات المستهدف إقامتها داخل المنطقة الروسية تتمثل في صناعة المجسات والتكيفات والمواتير، وصناعة معدات البناء والتشييد والزجاج والسيراميك، فضلاً عن صناعات الخشب والورق، والصناعات المغذية للمركبات والإطارات، وكذلك صناعات الأجهزة والمستلزمات الطبية والبلاستيك، وتبدأ أولى مراحل التنفيذ خلال يناير المقبل؛ حيث تستقبل المنطقة الاقتصادية وقدماً من المطور الصناعي الروسي لعرض الشركات المستهدف وجودها داخل المنطقة، وكذلك وضع الإطار النهائي القانوني للشركة، وكذلك تحديد نسب ونوعية العمالة المصرية والأجنبية في المشروع، طبقاً لقانون الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس^(١).

وعلى ما تقدم يمكن أن تتمثل الخطط المستقبلية في منطقة بورسعيد فيما يلي :

(١) استغلال الفائض السكاني في التنمية العمرانية في المناطق الصحراوية بشرق القناة - منطقة شرق بورسعيد- وهو ما يؤدي بدوره إلى المساهمة في تحقيق الأهداف القومية الرامية إلى زيادة المعمور المصري.

(٢) تعمير بعض التجمعات العمرانية القائمة، وإنشاء تجمعات جديدة ببعض المناطق والمحاور الهامة، خاصة المحور الرأسي المار بمدن القناة الثلاث والذي يدعمه بشدة مشروع شرق بورسعيد شمالاً ، وخارج نطاق المحميات الطبيعية الواقعة بالمحافظة.

(١) المنطقة الاقتصادية لقناة السويس SCZONE الصفحة الرسمية:

- (٣) دعم شبكات الاتصال بين المراكز العمرانية الحالية وبين مناطق التعمير الجديدة بمشروع وادي التكنولوجيا.
- (٤) تحقيق الإنتشار المكاني في مختلف المناطق ذات المقومات والركائز الاقتصادية وبما يتوافق والوفرة النسبية للثروات الطبيعية ووفورات التجمع في إطار مفهومي الإنتشار المكاني المركز ومناطق التنمية المتكاملة .
- (٥) تطوير المناطق السكنية القائمة والارتقاء بمناطق العشوائيات، وإنشاء تجمعات جديدة أخذً افي الاعتبار تباين التركيب الاجتماعي للسكان وتنوع تيارات الهجرة الوافدة من الوادي والدلتا، وكذا التفاوتات في مستويات الدخل والأنماط المعيشية والسلوكية للفئات السكانية المختلفة.
- (٦) تنشيط دور الجمعيات والمؤسسات الأهلية المحلية وتدعيم المشاركة الشعبية في إدارة التنمية للمجتمعات المحلية، وتنشيط دور المرأة في مجالات التنمية.
- (٧) تفعيل نشاط الصندوق الاجتماعي للتنمية في برامج الأشغال العامة، وتنمية المجتمع، وتنمية المشروعات الصغيرة، وتنمية الموارد البشرية، والتنمية المؤسسية.
- (٨) التوسع في مشروعات الاستصلاح في المناطق الجديدة لزيادة الحيز الزراعي والعمراني، خاصة في المناطق الصحراوية بالمحافظة، وإنتاج المحاصيل الموجهة لإشباع الحاجات الأساسية، وعلى رأسها القمح والمحاصيل السكرية والزيتية.
- (٩) تنويع الهيكل الاقتصادي للمحافظة وتأكيد الانتشار المكاني للأنشطة الصناعية بالمناطق الصناعية بالمحافظة ومنطقة شرق بورسعيد، مما يسهم في النهوض بمستويات المعيشة والحد من تقلبات الدخل ومن التفاوتات الإقليمية، وتنمية القدرة التصديرية للمحافظة، خاصة مع توفر مزايا الموقع بالقرب من موانئ التصدير وأسواق الاستهلاك الرئيسية بما يسهم في إعادة رسم الخريطة السكانية لمصر .
- (١٠) تنمية المشروعات الصغيرة الحجم وكثيفة العمالة والأنشطة الحرفية في المحافظة لتوفير مزيد من فرص العمل المنتج والحد من مشكلة البطالة والوفاء باحتياجات المجتمعات المحلية من السلع الصناعية الأساسية وتوجيه فائض الإنتاج الصناعي لتلبية احتياجات المحافظات الأخرى، بجانب التصدير للأسواق الخارجية.
- (١١) تعزيز فعالية السياحة - كقطاع تنموي رائد - في الإقتصاد القومي بوجه عام، وفي تنمية المحافظة بوجه خاص، وإبراز دور القطاع الخاص فيه، وتعميق العلاقات التشابكية بين قطاع السياحة والقطاعات السلعية والخدمية الأخرى بالمحافظة.

- (١٢) القضاء على الأمية عن طريق الحلول الذاتية والمشاركة الشعبية.
- (١٣) وضع السياسات البيئية اللازمة للحفاظ على الثروات الطبيعية، والحماية من أخطار الظواهر الطبيعية، ومعالجة تلوث البحيرات والارتقاء البيئي.
- (١٤) تعزيز وتطوير وسائل وشبكة النقل والمواصلات لتحقيق الدمج والتكامل المطلوب وزيادة علاقاتها الارتباطية الوظيفية على كافة المستويات الإقليمية والمحلية، والتي تساعد على تنمية حركة التجارة الداخلية والصادرات.
- (١٥) توفير خدمات اتصالات تتناسب مع احتياجات مناطق التنمية بأشكالها ومتطلباتها المختلفة وبما يتناسب مع احتياجات المجتمعات الصغيرة والبعيدة عن الشبكة العامة مع التوسع في خدمة شبكة نقل المعلومات.
- (١٦) الإستغلال الأمثل لكافة المصادر القومية لإنتاج الطاقة الكهربائية، والتوسع في توليد الكهرباء من المصادر غير التقليدية كالطاقة الشمسية، وطاقة الرياح وتعميم انتشارها.

المطلب الثاني

النطاق الجغرافي المقترح لمدينة الإسماعيلية وما يتبعها

تقسيم :

نتحدث عن النطاق الجغرافي المقترح للإسماعيلية وضاحية الأمل مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، من حيث مراكز التنمية الرئيسية فى المحور (فرع أول)، ثم نقلني الضوء على الخطط المستقبلية والصناعات المقترحة وفرص الاستثمار (فرع ثاني)، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول

مراكز التنمية الرئيسية فى المحور

تعتبر محافظة الإسماعيلية إحدى المحافظات الست^(١)، التي يتكون منها إقليم قناة السويس، وفيما يلي لمحة موجزة عن ملامح المحافظة الطبيعية والإدارية، السكانية والعمرانية، حتى يتبين لنا دور هذه المحافظة في التنمية الاقتصادية.

ملامح المحافظة الطبيعية والإدارية :

بُنيت مدينة الإسماعيلية على الضفة الغربية من بحيرة التمساح - والتي تُعتبر جزءاً من ممر قناة السويس - تقريبا في منتصف المسافة بين بورسعيد شمالاً والسويس جنوباً، لكي تكون

(١) المحافظات الست التي يتكون منها إقليم قناة السويس هي: بورسعيد، السويس، شمال سيناء، جنوب سيناء والشرقية.

مركزاً لشركة قناة السويس العالمية للملاحة في عهد الخديوى إسماعيل^(١)، وتتميز محافظة الإسماعيلية بمركزها الجغرافي؛ حيث تقع على الضفة الشرقية والغربية لقناة السويس، وتحدها من الشمال محافظة بورسعيد . ومن الجنوب محافظة السويس ومن الشرق محافظة شمال سيناء ومن الغرب محافظة الشرقية، وتبلغ مساحتها الإجمالية حوالى ١٦٠٠٠٠ كم^٢، أى نحو ٩,١٢٠٥ ألف فدان، وهي تمثل نسبة ٣,٦ % من جملة مساحة إقليم قناة السويس، وتمثل ٥,٠ % تقريباً من جملة مساحة جمهورية مصر العربية، والمحافظة تعتبر الرابعة فى الإقليم من حيث المساحة والثانية من حيث عدد السكان.

الفرع الثانى

الخطط المستقبلية والصناعات المقترحة وفرص الاستثمار

مدينة الإسماعيلية الجديدة، التي تقام على مساحة ٢١٥٧ فداناً، بطول ١١,٣ كيلو متر، وتقع على الشاطئ الشرقى لقناة السويس فى المنطقة المواجهة لمدينة الإسماعيلية، وتتضمن مرحلتها الأولى توفير ٣٥ ألف وحدة سكنية متنوعة، فى حين توفر المرحلة الثانية ٥٧ ألف وحدة سكنية، وصولاً إلى منتجج الفرسان بمدينة الإسماعيلية، ويقع منتجج الفرسان على مساحة ٣٨ فداناً بمدينة الإسماعيلية غرب قناة السويس، ويعد مشروعاً سياحياً متكاملأً، يتوافر به ملحق تجارى وتسويقى ومراس سياحية عالمية، فضلاً عن ناد اجتماعى ثقافى رياضى على مساحة ٤٠ فداناً، ومركز تجارى على مساحة ٥ أفدنة^(٢)، وهو ما سوف يبينه فى النقاط التالى:

أولاً - ضاحية الأمل :

ضاحية الأمل: هي منطقة تقع على مساحة ٢٧٤٤ فدان على الإقليمي القاهرة / بورسعيد، ويحدها من الجهة الشرقية المجرى الملاحي لقناة السويس أمام جزيرة البلاح على بعد ١٥ كم شمال مدينة الإسماعيلية، و ١٣٠ كم من مدينة القاهرة، و ٦٥ كم من ميناء غرب بورسعيد، و ١٠ كم من كوبري السلام، مما يجعلها من المناطق المتميزة جغرافياً بإقليم قناة السويس، ويهدف مشروع العين السخنة إلى إقامة مجتمع عمراني يكون مثلاً عمرانياً مع مدينة الإسماعيلية غرب قناة السويس ومدينة الإسماعيلية الجديدة، ووادي التكنولوجيا، شرق قناة السويس لتكوين كيان اقتصادي يلبي توجهات المخطط الإستراتيجي العام لمدينة

(١) <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

(٢) <http://d1y99r0ynoudrd.cloudfront.net/news/details/1266887> المصري اليوم.

الإسماعيلية، وتنقسم الضاحية لمناطق متعددة منها ١٨٣٨,٦ فدان للمشروعات الصناعية و ٢٨٣,٥ فدان للسياحة و ٤٩٩,٣ فدان للخدمات و ١٣٣ فدان للإسكان^(١). وتتبع ضاحية الأمل إداريًا محافظة الإسماعيلية، وهي إحدى المشروعات التي ستساهم في مد يد التعمير إلى سيناء، فهي ستحقق الربط بين التنمية في سيناء ومحور قناة السويس، ويأتي مشروع قرية الأمل ضمن مشروع المليون ونصف المليون فدان، ومن المستهدف أن تكون هذه القرية ملقاة للتنمية الزراعية والتصنيع الزراعي، وهي إحدى المشروعات التي يتم تطبيقها كنموذج عملي ناجح يمكن تطبيقه وتعميمه في باقي القرى التابعة لهذا المشروع العملاق للإستصلاح الزراعي^(٢).

ثانيًا - شركة مساهمة لتملك الأراضي بقرية الأمل :

يُعتبر مشروع قرية الأمل أول مشروع يدار كشركة مساهمة لتملك الأراضي للشباب في مصر؛ حيث تم طرح أراضي المشروع بواقع ٥ أفدنة ومنزل لكل شاب، ممن تنطبق عليه الاشتراطات من خلال أسهم تساوي ٥ أفدنة، وقد حددت الضوابط والاشتراطات حق الانتفاع بالأسهم ، ولا يجوز للمستفيدين أو أصحاب الأسهم، الانسحاب من الشركة من تلقاء أنفسهم ولكن من خلال قواعد تنظم إعادة توزيع الأسهم لصالح باقى الأعضاء وبالسعر الذى تحدده إدارة المشروع ، وبالفعل تم إجراء القرعة العلنية لتوزيع قطع الأراضي والمنازل المخصصة لشباب الخريجين بأولى مراحل استصلاح المليون ونصف المليون فدان بقرية الأمل بالقنطرة شرق ، وكان ذلك في ٢٠/٨/٢٠١٥م ، وتم توزيع ٥٠٠ قطعة أرض مساحة كل منها ٥ أفدنة ومنزل لكل مستفيد، من بينها ٢٥٠ قطعة تم تخصيصها لأبناء الإسماعيلية، و ١٢٥ قطعة لأبناء الدقهلية و ١٢٥ قطعة لأبناء الغربية^(٣).

ثالثًا - توفير المياه اللازمة للرى :

تتابع وزارة الري والموارد المائية حالة الري والزمومات المزروعة بقرية الأمل بمنطقة شرق البحيرات، وقد تم الانتهاء من أعمال البنية التحتية من تأهيل المحطات وتطهير وترميم مجرى ترعة سيناء الشرق حتى قرية الأمل، والتأكد من حالة وتصرفات المياه بالمناسيب الكافية بالترعة، والبدء فى الاستزراع سواء للصوب أو للمساحة المخصصة للزراعة، ويتم العمل فى هذا المشروع فى إطار اتفاق بين وزارة الزراعة ووزارة الري على توفير نظام من نظم للرى فى الزمام الزراعى لقرية الأمل، وبما يتلاءم مع تشغيل الصوب الزراعية، التى

(١) <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

(٢) الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، عبر الرابط: <http://www.sis.gov.eg/?lang=ar>

(٣) الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، عبر الرابط: <http://www.sis.gov.eg/?lang=ar>

ستصل إلى ٣٣٠ صوبة، ذات إمكانيات وتقنيات عالية، لتحقيق أعلى إنتاجية ممكنة، وتقوم الشركات التابعة للشركة القابضة للري والصرف بإنشاء خزانات أرضية لتوفير المياه لشبكات الري المحوري، لاستخدامه كمصدر ري تكميلي خلال أيام البطالة (غلق المياه) عن ترعة سيناء^(١).

رابعًا - مشروع وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية :

تضم منطقة الإسماعيلية ثلاثة مشروعات لتنمية الإسماعيلية، منها مشروع وادي التكنولوجيا إلى جانب ضاحية الأمل غرب القناة والإسماعيلية الجديدة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، ويشمل مشروع وادي التكنولوجيا منطقة لوجستية صناعية ومراكز خدمية وإدارية وجامعة تكنولوجية وأنشطة سياحية وأنشطة طبية، بحيث يعتبر مشروع وادي التكنولوجيا أحد ركائز التنمية الرئيسية لمركز القنطرة شرق ومحافظة الإسماعيلية؛ حيث سيعمل هذا المشروع على جذب أعداد من الفئات السكانية، ويوضح الشكل التالي المشروعات الجاري تنفيذها بمشروع وادي التكنولوجيا^(٢).

معايير اختيار المشروع^(٣):

قد تم اختيار المشروع، وفقًا لعدة معايير، نبينها على النحو التالي :

(١) الميزة النسبية:

يتوسط وادي التكنولوجيا محور قناة السويس، فهو يقع بين الضفة الشرقية من قناة السويس، ويمثل نقطة انطلاق لوسط سيناء لارتباطه بالصناعات الثقيلة.

(٢) إمكانيات النمو :

يدرس إمكانيات النمو، من خلال مدى توفر المواد الخام والعمالة وعناصر البنية الأساسية للمشروع، ومدى تأثير ذلك على إقامة مجتمعات عمرانية، فمن خلال دراسة أرض المشروع وإمكانياته، يلاحظ أن المنطقة الصناعية تلعب دورًا رئيسًا كمنشآت قائد للمنطقة، مع توافر المشروعات البحثية العلمية التكنولوجية، وكذلك توافر المواد الخام ووسائل المواصلات التسويقية اللازمة .

(١) الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، عبر الرابط: <http://www.sis.gov.eg/?lang=ar> .

(٢) محمد رضا رمضان عبد الواحد، محاور التنمية العمرانية "الاستفادة من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية"، مرجع سابق، ص ١٠٢ .

(٣) وزارة التجارة والصناعة، الهيئة العامة للتنمية الصناعية، إصدار بعنوان: استراتيجية التنمية الصناعية لمحور قناة السويس، ص ٤٥ .

(٣) الطاقة الإستيعابية :

يقصد بالطاقة الإستيعابية، قدرة المنطقة على استيعاب الزيادة السكانية عن طريق التوسع الأفقي والرأسي مع توافر شبكة البنية الأساسية اللازمة، ولذلك فقد تم الاستعانة بالمؤشرات العلمية في تخطيط المناطق الصناعية التكنولوجية، حتى تستطيع أن تستوعب حجم العمالة، وبالتالي تمتص الزيادة السكانية من وادي النيل، وقد قدرت حجم العمالة بالنسبة للكثافة الصناعية في المشاريع العالمية المماثلة بنسبة تتراوح بين ١٠٠ عامل/هكتار (أي حوالي ٤٠ عامل/فدان) إلى ٧٠٠ عامل/ هكتار (أي حوالي ٢٩٥ عامل/فدان).

(٤) المضاعف الإقليمي :

يقاس المضاعف الإقليمي بمدى العلاقات والترابطات الموجودة بين مختلف الأنشطة داخل الاقتصاد الإقليمي، ومدى تأثير الدفعات المتولدة من أحد الأنشطة في داخل الاقتصاد القومي، ومن ثم نجد أن منطقة الدراسة قد اتاحت لها الفرصة لتنوع الأنشطة من خلال النشاط الصناعي المتنوع والبحث والعلم المميز.

خامساً - مدينة الإسماعيلية الجديدة :

مدينة الإسماعيلية الجديدة: مدينة من مدن الجيل الثالث، وتقام مدينة الإسماعيلية الجديدة على مساحة ٢١٥٧ فداناً بطول ١١.٣ كيلو متر بين مسارى المجرى الملاحي لقناة السويس، ما يعادل مساحة تقريبية تصل إلى ١٠ ملايين متر مربع^(١)، وتقع الإسماعيلية الجديدة في الكيلو ٧٢ ترقيم القناة، جنوب الطريق الأوسط وحتى جبل مريم؛ حيث تبعد المدينة الجديدة نحو ٥٠٠ متر من شاطئ القناة الجديدة، وتحديداً من معدية نمره ٦ بطول ١,٥ كيلو متر في اتجاه الشمال إلى بورسعيد، و٩,٥ كيلو متر في اتجاه الجنوب إلى السويس، وبعمق واحد كيلو متر تقريباً داخل شبه جزيرة سيناء، وتعتبر الإسماعيلية الجديدة الامتداد الأفضل لمدينة الإسماعيلية الحالية، من حيث الموقع والقرب من محور تنمية قناة السويس، كما أنها تحقق أحد أهداف الأمن القومي بتعمير سيناء^(٢).

ومن مشروعات مدينة الإسماعيلية الجديدة مشروع الإسكان؛ حيث تستهدف المرحلة الأولى من مشروع الإسكان في الإسماعيلية الجديدة، بناء ٣٥ ألف شقة سكنية متنوعة، أما المرحلة الثانية فستضم ٥٧ ألف وحدة سكنية بخلاف المقار الحكومية وديوان عام للمحافظة، ومقر لمديرية الأمن والأندية الشاطئية ومنطقة متنزهات، ويتضمن مشروع المدينة إقامة ٥٧

(١) الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، عبر الرابط: <http://www.sis.gov.eg/?lang=ar>

(٢) <https://ar.wikipedia.org/wiki>

ألفاً و ٥٤ وحدة سكنية و ٦٢٠ فيلا شبه منفصلة و ٣٧٣ فيلا منفصلة، مرفقة بمنشآت خدمية صحية واجتماعية ونادٍ رياضي للقوات المسلحة، وتضم مدينة الاسماعيلية الجديدة عدد ٧ أحياء سكنية يتم تشييدها على سبع مراحل، وكل حي سكني يتكون من ٧٠٠ عمارة سكنية، وعدد من الفيلات كاملة المرافق والخدمات من مباني خدمية كالمدارس والأسواق والوحدات الصحية والمستشفيات، والوحدات السكنية مقسمة إلى أربعة مستويات ثلاث كل الشرائح الاجتماعية، حيث يتوافر نموذج ٩٠ متراً مربعاً إسكان اقتصادي ونموذج ١٢٠ متراً مربعاً إسكان متوسط ونموذج ١٤٥ متراً مربعاً (إسكان متوسط)، ونموذج ١٦٠ متراً مربعاً إسكان فاخر، وبها أيضاً العديد من المتنزهات العامة والمناطق الخضراء كي يظل الإمتداد الجديد للمحافظة محافظاً على الطابع الجميل للإسماعيلية؛ حيث يهدف مشروع مدينة الإسماعيلية الجديدة إلى توطين أكبر عدد من المواطنين شرق قناة السويس علي أرض سيناء^(١).

(١) الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، عبر الرابط: <http://www.sis.gov.eg/?lang=ar>

الخاتمة

مشروع قناة السويس الجديدة، هو المشروع الذي تعلق به آمال المصريين وطموحاتهم، وهو كذلك لو تم واكتمل، وهو المشروع الذي يضع مصر في مصاف الدول المتقدمة، فهو فكر الأمل وحلم اليوم وأمل الغد، ولقد تحدثنا في هذه الدراسة الموجزة عن مشروع تنمية محور قناة السويس بشيء من التفاؤل والأمل، وبيننا كيف بدأ المشروع؟ وما هي التكلفة الحقيقية له؟ وأهم مناطق التنمية في محور قناة السويس، وأشرنا إلى منطقتين فقط، وهما منطقة تنمية بورسعيد، ومنطقة تنمية الإسماعيلية وما يتبعها كضاحية الأمل والإسماعيلية الجديدة، وبحق وفي زمن قياسي وبسواعد وأموال مصرية، وما بين عشية وضحاها شق المصريون قناة السويس الجديدة، وما زال العمل قائماً لاستكمال محاور التنمية في القناة، ونخلص من هذه الدراسة إلى أهم النتائج وبعض التوصيات، وذلك على النحو التالي:

أولاً- النتائج :

- (١) يعتبر محور قناة السويس، هو المشروع المصري التنموي الضخم، الذي تم إنشائه في الخامس من شهر أغسطس لعام ٢٠١٥م، في عهد الرئيس عبد الفتاح السيسي.
- (٢) يهدف المشروع إلى تفخيم دور إقليم قناة السويس، وجعله مركزاً لوجستياً وصناعياً على المستوى العالمي، وهو مشروع من المشاريع المتكاملة، عمرانياً واقتصادياً والمتزنة بيئياً، ومكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات اللوجستية والصناعية،
- (٣) يعود تاريخ مشروع تنمية محور قناة السويس، إلى نهاية السبعينيات؛ حيث قام المهندس حسب الله الكفراوي وزير الإسكان آنذاك، بطرح فكرة المشروع، غير أن المشروع لم يرى النور ولم يكتب له النجاح حينها.
- (٤) يشمل مشروع قناة الجديدة إنشاء قناة السويس الجديدة موازية للأصلية، وتحويل المنطقة من مجرد معبر تجاري إلى مركز صناعي ولوجستي عالمي لإمداد وتموين النقل والتجارة.
- (٥) يعتبر الموقع الجغرافي لأي مدينة، من أهم العوامل التي تؤثر في التنمية في هذه المدينة.
- (٦) تعتبر محافظتي بورسعيد والإسماعيلية من المحافظات الست، التي يتكون منها إقليم قناة السويس.

ثانياً - التوصيات:

- (١) يوصي الباحث: بعدم التباطؤ في إتمام مشروع القناة، حتى لا يصاب المجتمع بنوع من الإحباط وخيبة الأمل وعدم الثقة والمصادقية في قيادته الرشيدة.
- (٢) يوصي الباحث: بتنفيذ دور الشباب في تنمية محور قناة السويس، وذلك بطاقاته الخلاقة، وفكره المستنير، وهمته العالية، وقدراته الفائقة على الإنجاز والتنمية، والبذل والعطاء، والتضحية والفداء.
- (٣) يوصي الباحث: بضرورة نشر مزيد من التوعية نحو أهداف المشروع واستراتيجيته، والرد على الشائعات المغرضة التي تقلل من شأنه، وتثير الشكوك حول نجاحه، وتطمس الحقائق المبهرة التي ترتبت عليه.
- (٤) يوصي الباحث: بضرورة تكاتف القوى السياسية، والدعم الاقتصادي، لإتمام المشروع الذي سيحول مصر إلى واحدة من الدول الرائدة اقتصادياً وتنموياً.

قائمة المصادر والمراجع

- أولاً - كتب ودراسات حول المشروع :
- أوليفيرو باتشيللي وآخرون، قناة السويس الجديدة: الآثار الاقتصادية على التجارة البحرية في منطقة البحر المتوسط، بحث أعدته (SRM) وهو مركز بحوث تابع لمجموعة انتيسا سان باولو الإيطالية بالتعاون مع: CRTeT – Bocconi ضمن مشروع "مراقبة النقل البحري والخدمات اللوجستية" التابع لـ SRM.
 - التقرير السنوي لعام ٢٠١٦م ، الصادر عن الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس .
 - دانتي كامبيوني وآخرين، مصر :
مركز واعد للتجارة والاستثمار في أفريقيا والشرق الاوسط -
دراسة من إعداد كل من بنك الإسكندرية و SRM، تم إعداد التقرير
بناء على البيانات المتوفرة في شهر نوفمبر ٢٠١٦م.
 - شريف العربي، رؤية لتنمية محور قناة السويس وسيناء، مطابع الشرطة، القاهرة -
مصر، ٢٠١٤م.
 - صابر منصور، قناة السويس الجديدة، ط١، مؤسسة دار الفرسان، القاهرة - مصر،
٢٠١٤م.
 - فاطمة الزهراء المتولي السعيد أحمد، جغرافية التنمية البشرية في محافظة بورسعيد،
رسالة ماجستير، كلية الآداب - جامعة عين شمس، القاهرة - مصر، ٢٠١٦م.
 - محمد رضا رمضان عبد الواحد، محاور التنمية العمرانية "الاستفادة من التجارب
السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية"، رسالة ماجستير،
كلية الهندسة - جامعة القاهرة، ٢٠١٤م.
 - محمود أبو النصر، قناة السويس ملحمة شعب وحلم أجيال، مركز تطوير المناهج
والمواد التعليمية، القاهرة، مصر، ٢٠١٤م/٢٠١٥م.
 - المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج٤) منظور التنمية المستدامة
للمشروعات العملاقة، الآفاق المستقبلية لقناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها في
تنمية منطقة الموانئ المصرية، في الفترة من ٢٩ - ٣١ مارس ٢٠١٥م.
 - وردة أحمد السيد حسين، التنمية في محافظة بورسعيد - دراسة جغرافية، رسالة
ماجستير، كلية البنات - جامعة الأزهر، القاهرة - مصر، ٢٠١٠م.

- وزارة التجارة والصناعة، الهيئة العامة للتنمية الصناعية، إصدار بعنوان: استراتيجية التنمية الصناعية لمحور قناة السويس.

➤ ثانيًا - مواقع إلكترونية :

- المنطقة الاقتصادية لقناة السويس SCZONE الصفحة الرسمية:
<https://www.facebook.com/SCZONE.EG/posts/169239746566309>
- الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، عبر الرابط:
. <http://www.sis.gov.eg/?lang=ar>
- موقع جريدة المصري اليوم:
<http://d1y99r0ynoudrd.cloudfront.net/news/details/1266887>.
- <https://ar.wikipedia.org/wiki>.
- <http://www.suezcanal.gov.eg>.