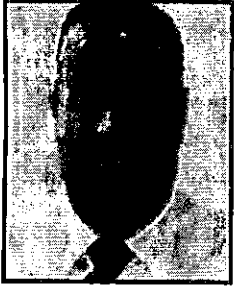


العنوان:	المناطق اللوجستية بالعالم العربي : تكامل أم تنافس
المصدر:	إدارة الاعمال
الناشر:	جمعية إدارة الاعمال العربية
المؤلف الرئيسي:	لطيف، منصور
المجلد/العدد:	ع159
محكمة:	لا
التاريخ الميلادي:	2017
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	50 - 61
رقم MD:	863587
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	EcoLink
مواضيع:	المناطق اللوجستية
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/863587



المناطق اللوجستية بالعالم العربي: تكامل ام تنافس

Logistic Areas in Arabic Region: Rivalry or Integration

دكتور/ منصور لطيف

دكتوراه فى الإدارة الدولية من جامعة بليموث بالمملكة المتحدة

Mansourlotayif@hotmail.com

يخدمان منطقته جغرافيه واحدة، اما التكامل فهو يعنى ان الزيادة بالحصة السوقية لكل منهم لا تؤثر على نجاح المنطقة الأخرى بل بالعكس تؤدي الى تنشيط التنمية بالأقليم وهو مايساعد بطريقه مباشرة و غير مباشرة على تعزيز نجاح الأخرى فيما يسمى ب Win-Win Situation ويكون ذلك من نوعية الخدمات المقدمة ونوعية الأستثمارات التى تجذبها كل منطقة.

ومن الجدير بذكره أن توصيف الوضع الراهن Status Quo Description للممرات الملاحية بالعالم من قناة السويس ورأس الرجاء الصالح وقناة بنما وممر الشمال وممر الجنوب الشمال وجميع خطوط النقل الجوى والبرى والبحرى تتنافس على الحصول على حصة تنافسية مناسبة من تجارة العالم التى تراجعت الى ٢٠.٢ \$ تريلون عام ٢٠١٦ من ٢٤.٣ \$ ترليون عام ٢٠١٤ كما يوضحه جدول (١). وهو تنافس تجارى صحى ومشروع بشرط توفر الميزات التنافسية النسبية الجاذبة للخطوط الملاحية من تعريفية مناسبة وبنية تحتية وكوادر مدربة وفترات فى الوقود الخ بحيث يكون التنافس هنا للحصول على حصة أكبر من الرقم الكلى ومن نسبة النمو السنوى فى التجارة الدولية وليس من نصيب منطقة اخرى. ولتقريب الصورة، فعلى سبيل المثال حصة قناة السويس تقدر ب ١٠٪ من حجم التجارة العالمية لمر الشمال الجنوب ٦ مليون طن حاويات سنويا. فإذا تم تحقيق ذلك الرقم من الرقم الأجمالى للتجارة بتقديم خدمات اخرى لجذب نوعية من العملاء لأيمروا بطبيعتهم من قناة السويس لسبب او لأخر يكون أفضل، اما ان كانت تلك الحصة خصما من حصة القناة فهذا تنافس شديد. وتهديد وهذا ما يمثله ذلك المحور فى الحقيقة كما سيتم توضيحه لاحقا.

ولتوضيح تلك العلاقات بين المناطق اللوجستية والحره والاجابة على تساؤل التكامل والتنافس، لابد من التعرف عن قرب على كل منطقة على حدى مع توضيح النطاق الحيوى لها وهى المنطقة التى تهدف لخدمتها فيما يسمى بالسوق المستهدف Target Market(s) وهو

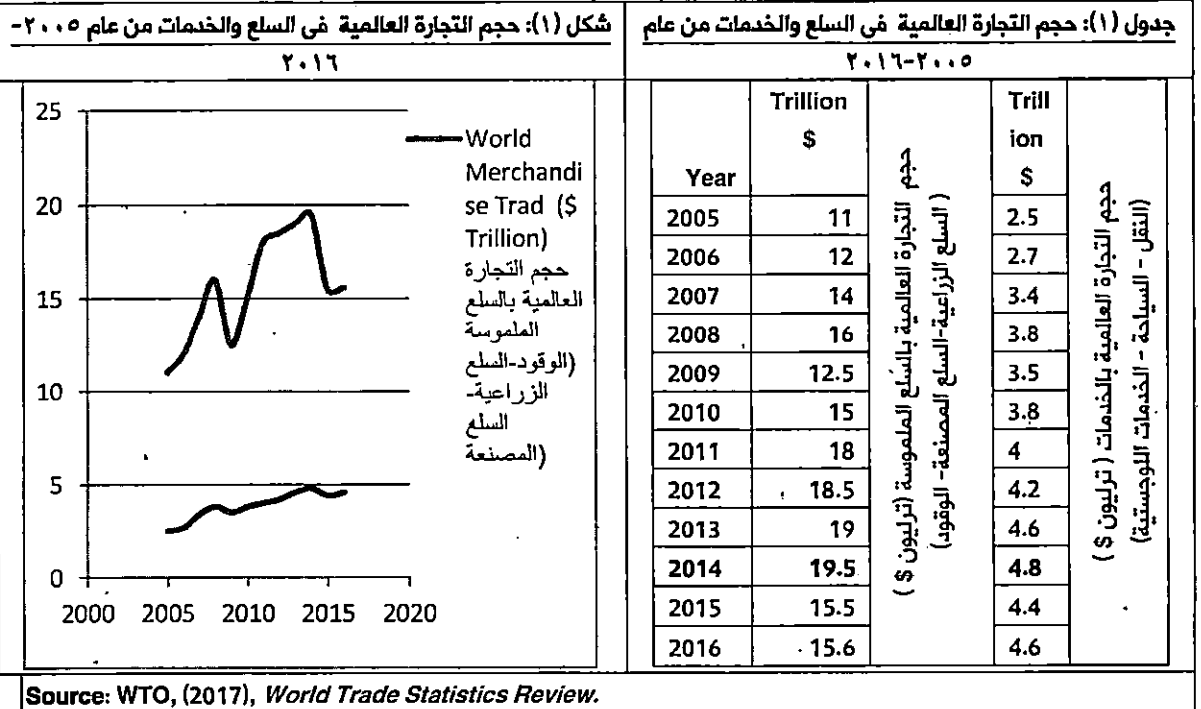
مقدمة.

يوجد بمنطقة العالم العربى والشرق الأوسط العديد من المناطق اللوجستية التى تخدم التجارة العالمية المتنامية والتى بلغت ذروتها عام ٢٠١٤ بوصولها الى ٢٤.٣ ترليون \$، كما يوضحه جدول (١). من تلك المناطق مابدا فى منتصف الثمانينات من القرن الماضى كمنطقة جبل على (JAFZA) بالامارات العربية التى استفادت بدرجة كبيرة من الحصار الاقطنادى الذى فرض على إيران بتلك الفترة، والذى تم رفعه جزئيا فى يناير عام ٢٠١٦، لتنمو سريعا كمرکز مهم للتجارة وإعادة التصدير فى منطقة الخليج العربى. ومنها ماتعثر نتيجة التقلبات الدولية مثل المشاريع الروسية التركية للغاز ومنها ماهو تحت الأنشاء وقارب الاكتمال كما هو الحال فى مشاريع محور قناة السويس Suez Canal Corridor ومحور ممر الشمال (NEP & NSR) الذى يعمل فى بعض شهور الصيف والذى بدأ التفكير به من منتصف القرن السادس عشر من قبل روسيا القيصرية. كذلك مشروع تنمية اقليم البحر الميت بين الأردن وفلسطين واسرائيل عن طريق ربطه بالبحر الأحمر فيما يسمى ب (Red Sea-Dead Sea Conveyance) او ربطه بالبحر المتوسط فيما يسمى ب (Mediterranean-Dead Sea Canal). فضلا عن وجود خطط لمشاريع مماثلة فى كل من الكويت والمملكة العربية السعودية والعراق وقطر ومشروع ايلات العقبة. لكن يعتبر ممر الشمال والجنوب (North - South Corridor (NSC بين إيران والهند وروسيا بطول ٧٢٠٠ كيلو لنقل المسافرين بطاقة ١.٤ مليون سنويا والبيضائع بطاقة ٦ مليون طن سنويا (Trend News Agency, 2014) من المحاور المنافسة بشدة لقناة السويس حال اكتمال انشائه. وهنا يثار تساؤل مشروع وهو "هل هذه المشروعات جميعا متكاملة ام متنافسة لبعضها البعض؟ فالتنافس يعنى أن نجاح منطقة يكون على حساب منطقة اخرى وهو مايسمى Win-Lose Situation إن كان الأثنين

السويس بكافة ملحقاتها ومشروعاتها من موانئ شرق وغرب بورسعيد والسخنة والأديبة وضفتي القناة... الخ كما سيتم عرضه لاحقاً.

وفى هذا السياق سيتم تقسيم الدراسة الحالية الى ستة أجزاء يتم فيها التعرف عن قرب على كل منطقة (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - جبل على - مشروع ربط البحر الأحمر بالبحر الميت - مشروع ربط البحر الميت بالبحر المتوسط - ممر الشمال - ممر الجنوب الشمال) مع تحديد درجة التكامل ام التنافس فى نهاية كل جزء منها، ثم تختتم الدراسة بمجموعة من التوصيات القابلة للتنفيذ. وتعتبر الدراسة الحالية محاولة شاملة ورائدة Comprehensive and Pioneer Endeavor لفهم واقع المناطق الحرة بمنطقة الشرق الأوسط والمساهمة فى ترشيد القرارات الأزمة فى ذلك السياق مع معرفة نقاط القوة Strengths والضعف Weakness والتهديدات Threats والفُرص Opportunities بكل منطقة فيما يسمى "بتحليل SWOT Analysis" ثم التعرف لكيفية جسر الهوة المتمثلة فى التهديدات ونقاط الضعف فيما يسمى TOWS Analysis حتى يتم وضع مجموعة من المقترحات القابلة للتنفيذ امام متخذ القرار. وتجدر الإشارة هنا ان ما تم استبعاده من مناطق حرة او لوجستية كان سببه اما لضيق الوقت او لأنها لم تبرز للباحث كمناطق مهددة او لقلّة المنشور عنها والتي يمكن لباحثين آخرين اذخريين التركيز عليهم لاحقاً.

المستمد من غرض انشاء تلك المنطقة: هل سيكون اقليمى؟ أم دولى؟، والتعرف على نوعية البنية التحتية التى توفرها لطريق التجارة الدولية المار بها، وكذلك توضيح طبيعتها هل هى منطقة تجارة حرة فقط؟ أم تجارة ونتاج صناعى؟ - كما هو فى حالتى جبل على ومحور قناة السويس- وحتى ان كان صناعياً: هل صناعة خفيفة ام ثقيلة ام تجميعية؟. ففى حالة منطقة جبل على على سبيل المثال، تم إضافة النشاط التصنيعى الخفيف لأنشطتها بعد خمس سنوات من انشائها أى بعام ١٩٩٠ فى حين انها انشأت عام ١٩٨٥ (سلطان أحمد ٢٠١٦). كذلك للأجابة على تساؤل التكامل أو التنافس، لأبد من معرفة حجم كل منطقة. ويقصد بالحجم هنا المساحة الجغرافية Geographical Landscape ونصيبها من حجم Trade Volume التجارة الدولية المتقلبة صعوداً وهبوطاً، كما يوضحه شكل (١) و التى نمت بمتوسط ٣٪ بين عامى ٢٠٠٦ حيث كانت \$١٤.٧ ترليون وعام ٢٠١٦ حيث بلغت \$٢٠.٢ ترليون (WTO, 2017). ومن الحجم يمكن التصنيف الى كبيرة ومتوسطة وصغيرة ثم بعد ذلك يمكن المقارنة بمثيلتها فى الحجم فلا يصلح مقارنة عملاقة بصغيرة (Do not compare apple with banana). فمنطقة جبل على على سبيل المثال تم تصنيفها عند افتتاحها على انها الأضخم على مستوى العالم حيث تبلغ مساحتها ٥٧ كيلومتر مربع على جانبي شارع الشيخ زايد بمدينة دبي (سلطان أحمد ٢٠١٦). والسؤال هنا هل مازالت تحمل صفة الأضخم بعد الإعلان عن تدشين المنطقة الاقتصادية بقناه



التنمية التي تمثل نقاط القوة التي تدعم مكانة القناة
كأفضل ممر مائي عالمي يصعب منافسته (Guerin
2015) وهي :

١. إنشاء قناة السويس جديدة بطول ٧٢ كيلو للعمل على
ازدواج الممر الملاحي، وقد تم البدء به في ٥ اغسطس
٢٠١٤ وتم الانتهاء في اغسطس ٢٠١٥ كما يوضحه
شكل رقم (٢). وتضيف تلك التوسعات نقاط قوه
عديدة للقناة منها، انها تسمح بمرور السفن في
الإتجاهين، وتقلل زمن الرحلة الى ١١ ساعة بدلاً من
١٨ ساعة سابقاً. وهنا تجدر الإشارة الى أن التفكير في
مشروع توسعة القناة قد بدأ في سبعينات القرن
الماضى ولكن تم إرجائه لعدم وجود التمويل، ثم
اعيد طرحه في الثمانينات ولنفس السبب لم ينفذ، ثم
اعيد إحيائه في عام ٢٠١٢ تحت مسمى تنميه إقليم
قناة السويس مما أثار حساسيه المصريين في حينه
خصوصاً مع التشكك في الأدوار الخارجيه لبعض الدول
التي اعلنت عن رغبتها في التمويل، ثم بقيام ثورة ٢٠
يوليو ٢٠١٣ توقف الترويج للفكره الى أن ظهر للنور
كاول مشروع قومي في الشهور الأولى لحكم الرئيس
السياسي .

٢. إنشاء سبعة انفاق اسفل القناة منها ثلاثه ببورسعيد
(٢ للسيارات وواحد للقطارات) واربعة بالأسماعيليه (٢
للسيارات وواحد للقطارات والرابع لنقل مايقارب ال ٦
مليار متر مكعب مياه سنويا لتنميه القناة (فيما يعرف
بسحاره سراييون). وتم إسناد تلك المشروعات
لشركات مصرية (المقاولون العرب واوراسكوم) تحت
إشراف الهيئة الهندسية للقوات المسلحة المصرية.
ومن الجدير بالذكر هنا أيضاً ان احد انفاق القطارات
واجهته صعوبة بالتربة عند الحفر وتقرر العدول عنه
(World Highways, 2016).

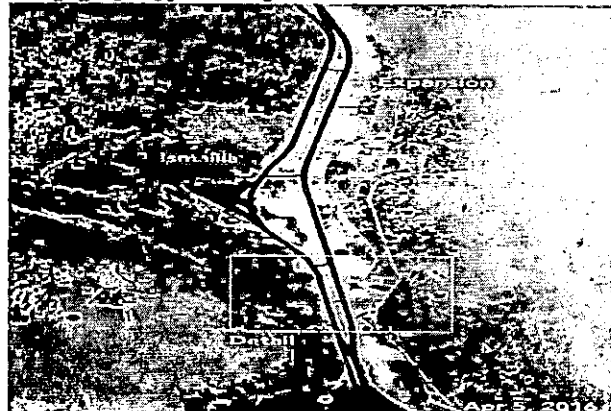
٣. إنشاء جسر عائم جديد للسيارات على سطح القناة
لربط بين بورسعيد وبور فؤاد بطول ٤٢٠ متر، كما
يوضحه شكل (٣) وتم الانتهاء منه في عام ٢٠١٦.

أولاً: محور قناة السويس

Suez Canal Corridor (SCC)

هي ممر ملاحي فريد في موقعه يربط العالم من شرقه
الى غربه وشماله بجنوبه بطريقة امنه لخدمة التجارة
العالمية. وتهدف ادارة قناة السويس الحالية في زيادة
نصيبها لأكثر من ١٠ ٪ من التجارة العالمية ومضاعفة
عائدها السنوي لأكثر من ١٢.٥ مليار بدلاً من ٥ مليار
حاليا عن طريق مضاعفه عدد السفن المارة يوميا الى
٩٧ سفينة بالاتجاهين بدلاً من ٤٩ سفينة يوميا حالياً.
ومع ظهور التحديات الجديدة المتمثلة في ممر الشمال
الجنوب وتوسعات قناة بنما ومنافسة طريق راس الرجاء
الصالح لجذب الناقلات الكبيرة خصوصا مع انخفاض
اسعار الوقود، قامت قناة السويس بخطوة استباقية
بإضافة ممر جديد يسهل السير في الاتجاهين في ان
واحد. ادت تلك التوسعات الى تمكين اكبر ناقلة حاويات
بالعالم Moscow Maersk بحمولة ٢١٢ الف طن
تحتوي ٢١ الف حاوية وبطول ٢٩٩ متر وعرض ٥٨.٦
متر من العبور بامان بأغسطس الجاري (مميش، ٢٠١٧).
ومن الجدير بذكره أن جميع مشروعات المنطقة
الاقتصادية بإقليم القناة خطت لتكون ممرًا لتنميه
ذلك الأقليم تنمية مستدامة (Sustainable
Development) ووضع القناة بممرها في الاتجاهين
في مكانة عالمية يصعب الوصول اليها Second to
None. وحتى يكون القرار مصريا خالصا تم تمويله
تمويلاً ذاتياً بأكتتاب شعبي شهد اقبالأ منقطع النظير
بعام ٢٠١٤ تم فيه اصدار شهادات تمويل بمبلغ ٨ \$
مليار. وكانت رؤية التنمية الشاملة حاضرة بالمشروع منذ
يومه الأول وذلك بتخصيص نصف المبلغ لحفر العجري
المائي والنصف الأخر لحفر الانفاق اسفل القناة لتحقيق
طفرة تنمية ملحوظة بالأقليم. ولتحقيق ذلك الغرض
التنموي الصناعي والتجاري، تم اضافة العديد من
المشروعات المتزامنة لمشرع حفر وتوسعة القناة.
ويشمل ذلك المشروع التنموي العديد من المجالات

شكل (٢): صورة توضيحية لمجرى القناة القديمة والجديدة



(٢٠١٧) Google Earth Source

شكل (٢) : صور توضيح كوبرى بوسعيد - بورفؤاد (الرسوه)



المصدر: عادل جرجس (٢٠١٦).

منطقة صناعية بمساحة ٧٨ كيلو متر مربع جنوب الميناء وهي أكبر من مساحة المنطقة الحرة بجبل على، أى أن مساحة احد مشروعات ممر قناه السويس أكبر من مساحة جبل على التى تبلغ ٥٧ كيلو متر مربع.

تنمية ميناء العين السخنة بالسويس- الذى تديره موانى دى العالمية وهى الشركة المالكة للمنطقة الحرة بجبل على - بمساحة اجمالية ٢٤.٩ مليون متر مربع مقسم الى ٣.٤ مليون متر مربع بالبحر و ٢١.٥ مليون متر مربع منشآت ارضية و مليون متر مربع مركز جمركى. يشمل ايضا ارصفا بطول ٧ كيلو وعرض ٥.٥ كيلو. وحديثا تم تشغيل خط السكك الحديدية المتوقف مند عامين لربط الميناء بميناء الأسكندرية بطاقة ١٢٠٠ طن سنويا (خير ٢٠١٧).

تنمية ميناء الأدييه بالسويس ويقع على الضفة الشرقية للقناه على بعد ١٧ كيلو من مدينه السويس بطاقة ٦.٧ مليون طن سنويا.

تنمية ميناء العريش الذى تم تحويله الى ميناء تجارى عام ١٩٩٦ بمساحات تخزينية أكثر من ٤.٧ كيلو متر مربع منها ٢.٧ كيلو متر مربع غير مغطاه والباقي مساحة تخزينية مغطاه .

ومن العرض السابق يتضح أن مشروع تنمية اقليم قناة السويس ومشآزيعه كلها تهدف الى احداث تنمية مستدامة للإقليم مع تقديم خدمات لوجستية و انتاجية متميزة. وبمقارنته بجبل على، فهو يفوقه فى المساحة بعدة مرات وموقعة أكثر قربا لمركز ثقل التجارة الدولية خصوصا القادمة من اوربا، وبه العديد من الفرص الإستثمارية المتنوعة. لكن يجدر بالذكر ايضا أن ذلك كله (باستثناء ما تم انجازه وهو الممر الملاحى ونسبه صغيرة من المشروعات الأخرى) مازال لم يرى النور بعد. وإن تم تنفيذه كما خطط له سيساهم فى ثلث الناتج المحلى الأجمالى المصرى بشرط توفر الكوادر واللوائح والنظم المتطورة والتي يمكن تسميتها

٤. إنشاء وادى للتكنولوجيا (Technology Valley) هو مشروع تنموى صمم لإدخال مصر عالم التقنيات الحديثه ويقع شرق القناه ويتكون من اربعة مراحل متتابعة. من الجدير بذكره إن هذه الفكرة كان قد تم البدء بها فى اواخر التسعينات ولكن توقفت ١٧ سنة حتى اعيد احيائها مع مشروع تنميه قناة السويس.

٥. انشاء منطقة صناعية جديدة على مرحلتين غرب خليج السويس. وقد تم توفيق المرحلة الأولى بتكلفة تقترب من ٣٠ مليون جنيه مصرى ويعمل بها الآن ٢٣ مصنعا وهناك ٥٦ مصنعا قيد الإنشاء. أما المرحلة الثانية فلم يتم البدء بها بعد. توفر تلك المنطقة الصناعية ٩٢٨٦ فرصة عمل مباشرة عند إكمال المنطقة بمرحلتها. كما تم الإعلان عن إقامة ١٨ مصنعا لصناعات ثقيلة تشمل البتروكيماويات وتكرير البترول والنسيج والورق... الخ. من ذلك نستشف الطبيعة التنموية الشاملة للمشروع.

٦. إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة شرق القناه على مساحة ١٦٥٠٠ فدان لتستوعب نصف مليون نسمة من العاملين فى المشروعات التنموية المجاورة خصوصا العاملين بوادى التكنولوجيا.

٧. إنشاء مزارع سمكية (Fish Farming) على الضفة الشرقية للقناه على مساحة ١٢٠ كيلو متر مربع يشمل ٢٣ حوض بعمق من ٣ الى ٥ مترا، وتقع من جنوب التفريعة حتى خليج السويس.

٨. إنشاء المنطقة الصناعية الروسية Russian Industrial Zone وهى منطقة تم الإتفاق عليها بين روسيا الإتحادية ومصر ومازالت قيد الدراسة.

٩. مشاريع تنمية الموانئ القائمة بالأقليم مثل: تنمية ميناء غرب بورسعيد ليستوعب ١٢ مليون طن سنويا.

تنمية ميناء شرق بورسعيد ليكون منطقة لوجستية عالمية تربط القارات الثلاث (آسيا-افريقيا-اوربا) باجمالى ارصفا بطول ١٢ كيلو متر. ويشمل

مستوى العالم. تتمتع المنطقة بميزة مهمة قلما يوجد لها نظير بالكثير من الدول النامية وهي ان المستثمر الأجنبي يستطيع ان يعمل بها منفردا دون الحاجة الى شريك محلي وهي ميزة تحفيزية تضاف لنقاط قوتها. واستطاعت النمو بشكل متسارع منذ انشائها وازادت النشاط الصناعي الخفيف (Light Industrial units) الى أنشطة المنطقة الحرة فاصبحت منطقة حرة صناعية وتجارية وهو ما يعزز نقاط القوة بها حيث تصبغ منطقة لوجستية تجارية وصناعية بعام ١٩٩٠. ونجحت منطقة جبل علي في اجتذاب الشركات العالمية الملاحية بما توفره من مساحات تخزينية ونظم عمل متطورة وخدمات لوجستية وبنية تحتية تنافسية وحوافر استثمارية غير مسبوقه (unprecedented Incentives) منها على سبيل المثال مساحات تخزينية متعددة الطوابق تصل الى اربعة ادوار. بتلك الحوافز نجحت في جذب ٧٠٠٠ شركة للعمل داخلها باجمالي استثمارات اجنبية (FDI) تبلغ ٣٢٪ من إجمالي الإستثمارات الأجنبية للأمارات ويمثل انتاجها ٢١٪ من اجمالي الناتج المحلي (GDP) للأمارات وتوفر ١٤٤ الف فرصة عمل مباشر بحجم تجارة بلغ ٨٧ مليار سنويا عام ٢٠١٥ (سلطان أحمد ٢٠١٦). وتجدر الإشارة هنا أنه يوجد بدبي وحدها ٢٢ منطقة حرة اخرى تعمل بنفس طريقة عمل منطقة جبال علي (The Economist, 2015).

ثالثاً: مشروع البحر الميت

(Red Sea-Dead Sea Conveyance)

وتجدر الإشارة هنا من البداية الى اسباب اضافة محورى البحر الميت والمتوسط الى محاور المنافسة بالدراسة الحالية مع انهما لم يكتملاً بعد، اذ أن أحدهما سيتم البدء به العام القادم والآخر مجرد فكرة على ورق الى الأتى:

١- فى الماضى القريب، تم طرح الفكرة بواسطة الأدميرال البريطانى William Aalen عام 1855 م لتكون بديلاً لقناة السويس التى كانت بذلك الوقت تحت سيطرة الفرنسيين (Theodor, 1902). لذلك يستشف خطورتها أن تم تنفيذها بغض النظر عن المبررات الأخرى التنموية التى قد تستخدم للترويج لها.

٢- فى الوقت الحاضر، اتت المبادرة للمشروعين من جانب إسرائيل، وهى دولة نواياها بالمنطقة كلها عليها العديد من علامات الأستفهام. فنواياها كجبل الثلج لا يرى منه الا القليل اما الباقي مغمور ومخفى. فمثلاً، الآن تم التوقيع على البدء بمشروع

بعقل وروح المشروع (Soft ware) فبدونها يصعب بل قد يستحيل الوصول الى الأهداف المنشودة لذلك المشروع.

ومن ناحية اخرى تواجه القناه حالياً العديد من التحديات التى ادت الى انخفاض ايراداتها السنوية الى ٥.٠٠٥ \$ مليار عام ٢٠١٦ من ٥.١٧٥ \$ عام ٢٠١٥ (Reuters, 2017). يعزى ذلك الى انخفاض اسعار الوقود الذى يشجع الخطوط الملاحية وشركاتها الى استخدام المسارات الأطول مثل راس الرجاء الصالح Cape of Good Hope، كذلك ظهور العديد فى الطرق بوسط اسيا مثل طريق الشمال الجنوب الى اوربا عبر ايران يمثل تحدياً لأيرادات القناة حيث سيستخدم ذلك الطريق حين اكتماله فى نقل المواد الخام من ايران الى اوربا والسلع الزراعية من الهند الى روسيا دون المرور بالقناه (Hillman, 2017). لكن تبقى علاقة ايران المتوترة دائماً مع الغرب عقبة فى سبيل اتمام ذلك الطريق. كذلك انخفاض حجم التجارة السلعية من ١٩.٥ \$ تريليون عام ٢٠١٤، وهو عام البدء فى انشاء القناة الثانية، الى ١٥.٥ \$ تريليون عام ٢٠١٥، كما يوضحه جدول (١). وهنا يجب أن نتساءل هل حصه محور الشمال والجنوب من التجارة العالمية أو ممر الشمال وكذلك راس الرجاء الصالح ستكون خصماً من حصه القناة؟ أم من الزيادة السنوية بحجم التجارة العالمية البالغ ٣٪؟ ان كانت خصماً من حصه القناة سيعوضها العائد من المشروعات الأخرى المخطط لها بالمحور والمقدرة ب ١٠٠ \$ مليار حال اكتمال كافة المشروعات. اما ان كان من نسبة الزيادة السنوية ستحافظ ايضا القناة على حصتها.

ثانياً: المنطقة الحرة بجبل علي.

(JAFZA -Jabal Ali Free Zone Area)

هى منطقة حرة تم التخطيط لها لتكون مركز تجارى لمنطقة الخليج Gulf and Middle East Hub والشرق الأوسط، هدف يتقاطع مع بعض اهداف قناة السويس حيث يتداخل معها فى السوق المستهدف وهو الشرق الأوسط. وهى مقامة على مساحة ٥٧ كيلو متر مربع مكونة من مرحلتين، الأولى بمساحة ٤٥ الف متر مربع وتبلغ بها نسبة الأشغال الآن حوالى ٤٥٪ وتتبع شركة موانئ دبي العالمية (DP World) التى تدير حوالى ٨٠ مينائاً باربعين دوله حول العالم. وقد تم الانتهاء من تجهيز المرحلة الثانية بمساحة ٥٥ الف متر مربع فى النصف الأول من العام الحالى (٢٠١٧). وقد تم وصفها عند افتتاحها عام ١٩٨٥ بالأضخم على

الربط بين البحر الميت والأحمر على أن يبدأ التنفيذ عام ٢٠١٨ قد تقوم إسرائيل بالتفكير بالجزء الثاني والمتمم له وربطه مع البحر المتوسط مع إيجاد حلول لمشكلة اختلاف منسوب المياه بين الأبحار الثلاثة.

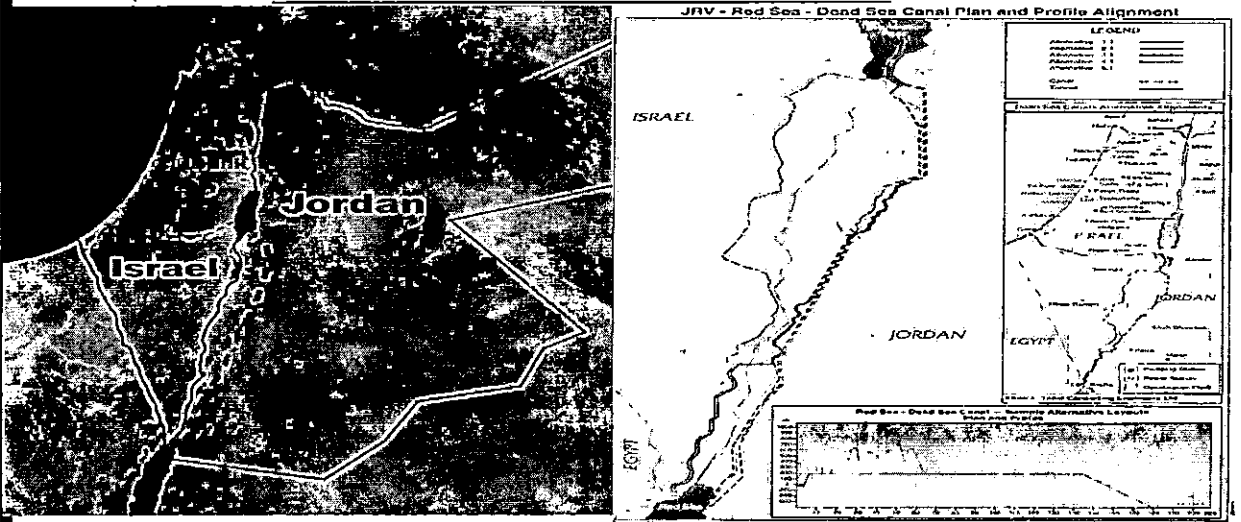
٣- فإذا سلمنا بالافتراض الثاني واضفنا إليه ان المسافة من ميناء شرق بورسعيد وهو محور المنطقة اللوجستية للقناة والمسار المقترح للربط بين الميت والمتوسط هو اقل من المسافة بين القاهرة والأسكندرية. اما المسافة بين ميناء الأدبية وهو جزء اخر من مشروع المنطقة الاقتصادية وبين البحر الميت هي اقل من ذلك بكثير.

٤- اذا اضفنا الى ذلك ان قرارات الاستثمار الأجنبي يتم اتخاذها على ثلاثة مراحل: أولاً يتم اتخاذ قرار بالاستثمار الخارجي من جانب الشركات متعدده الجنسيات MNCs ثم تحديد المنطقة (Trade

Block or Region) من العالم التي يتوجه إليها الاستثمار ثم اخيراً المفاضلة بين دول المنطقة حسب المزايا والحوافز الاستثمارية المتوفرة. فالمحورين يقعان في النطاق الحيوى المنافس على جذب الاستثمار الخارجى لمنطقة القناة وهو ما يبرر الاهتمام بهاتين المنطقتين بالمستقبل.

٥- قد تقوم اسرائيل بتجزئة المشروع الى مرحلتين للتمويه على الأهداف الحقيقية، وعندما تكتمل مرحلة منهما تهم فى الثانية وهى طريقة تفكير غير مستبعدة مع ذلك الكيان المحتل للأراضي العربية. فإذا سلمنا بتلك المعطيات والافتراضات لابد أن تبقى العيون مفتوحة على أى تطورات خاصة باى من الفكرتين. والجدير بالذكر ان كل اسراع فى التنمية الشاملة لمحور القناة يجهض تلك الأفكار فى مهدها.

شكل (٤): مسار مشروع الربط بين البحرين الميت والأحمر



المصدر: وكيبديا (٢٠١٧).

سياسية (لأن المشروع يمر بارض محتله ولم يتم التسوية النهائيه بها حتى الآن) واقتصادية خشية من تكاليف المشروع من دون ثقة كاملة بنجاحه. وفى نظرة تاريخية على المشروع نجد أنه قد اقترح له بالبداية مسمى مشروع "البحر الميت - طريق جديد للهند". ولكن تم العدول عنه بوقتها بعد اكتشاف انخفاض منسوب البحر الميت عن مستوى سطح البحر بحوالى ٤٠٠ متر. ثم مجدداً تم احياء الفكرة فى ثمانينات القرن العشرين لأغراض توليد الطاقة فى أعقاب أزمة النفط عام ١٩٧٣ ولم ينفذ لعدم حماس الدول العربية المشاركة وخصوصاً الأردن بذلك الوقت، ثم أعيد احياء الفكرة مرة أخرى خلال التسعينات نتيجة لأزمة المياه التي مرت بها المنطقة فى ذلك الوقت.

وتمثل ذلك المشروع فى شق قناة تربط بين البحر الميت وأى من البحرين الأحمر أو البحر المتوسط، بتكلفة مبدئية تبلغ ١٠ \$ مليار بجميع مراحلها. يعمل ذلك المشروع على الاستفادة من فرق منسوب المياه بين البحرين والبالغ ٤٠٠ متراً بتوليد الكهرباء التي يمكن استخدامها لتشغيل منشآت تحلية المياه مما يزيد فى كمية المياه المتوفرة للشرب والزراعة طبقاً لمخطط المشروع. ومن الجدير بالذكر ان فكرة شق قناة البحر الميت، كما يوضحه شكل (٤)، ظهرت على السطح مرات عديدة منذ منتصف القرن الـ 19 ولكن الخبراء رفضوها خشية من تداعياتها الخطيرة على البيئة وعلى تركيبة مياه البحر الميت واحيائه البحرية. أما الحكومات فى الدول المعنية فرفضتها لأسباب

وتتمثل الاستراتيجية المناسبة للتعامل مع التهديدات المحتملة لذلك المشروع العمل على محورين. يتمثل المحور الأول في التركيز على الآثار الجانبية الضارة له بالمحافل الدولية على المنطقة وعلى البيئة البحرية. أما المحور الثاني يتمثل في الأسراع بكافة مشروعات محور قناة السويس حتى يتم إعادة النظر في دراسات جدوى مشروع الربط بين الميت والأحمر مجدداً. وترسل الجديده في التنفيذ الواضحة في كافة مراحل مشروعات ممر قناة السويس برسالة ردع واضحة لكل المروجين لذلك المشروع خصوصاً البنك الدولي واسرائيل.

رابعاً: قناة البحر المتوسط - البحر الميت

Mediterranean-Dead Sea canal (MDSC)

هو مشروع مقترح لحفر قناة تمتد من الشواطئ الشرقية للبحر الأبيض المتوسط حتى البحر الميت، حيث بالإمكان إستغلال الفرق في منسوب المياه بين البحرين، والبالغ ٤٠٠ متر تقريباً. يعمل ذلك المشروع على رفع منسوب المياه بالبحر الميت. كذلك يستخدم لتوليد الطاقة الكهرومائية بسبب اختلاف منسوب المياه بالبحرين، بالإضافة إلى تحلية المياه. هناك مسارين مقترحين للمشروع، كما يوضحه شكل (٥). المسار الأول يمر بغزه والثاني بالقرب من عاصمة اسرائيل. ففي عام ١٩٨١، اعتمدت الحكومة الإسرائيلية المشروع رسمياً، ووضعت الخطط لربط البحر الميت بالبحر المتوسط عبر قطاع غزة ثم توقف المشروع رسمياً عام ١٩٨٥، نتيجة لضغوط سياسية واقتصادية دولية. وفي تلك الفترة، طرحت الحكومة الأردنية مشروعاً بديلاً لربط البحر الميت بالبحر الأحمر، كرد على المشروع الإسرائيلي.

ومن الجدير بذكره أن الدراسات المستقلة أثبتت أنه لا مكان لمشروعين منفصلين، كما أن تنفيذهما معاً سيؤدي إلى كارثة اقتصادية وبيئية، من ثم لا بد من الاتفاق على مشروع واحد، إذا قُدر له أن يرى النور. وبعد توقيع اتفاقية اوسلو ١٩٩٣ و ١٩٩٤ بين إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية وبعد ذلك معاهدة السلام الأردنية الإسرائيلية حيث ورد ذكر مشروع قناة البحر الميت - البحر الأحمر، كأحد بنود الاتفاقيتين، وكحجر أساس لمشروع تنمية وادي الأردن. [الأسمر ٢٠٠٣].

وحدثاً دخول البنك الدولي على خط عمل الدراسات اللازمة للمشروع (دراسات الجدوى والدراسات البيئية) وتحديد المسارات البديلة للمشروع أعطى زخماً جديداً لفكرة المشروع (World Bank, 2008). وفي اغسطس ٢٠١٣، أعلنت الأردن عن عزمها القيام بالمرحلة الأولى من المشروع.

وفي ٩ اغسطس من نفس العام تم توقيع عقد بناء خط الأنابيب بين الدول الثلاث (الأردن وفلسطين واسرائيل). وفي يوليو ٢٠١٦ تم الإعلان عن تلقي عروض لبناء الأنابيب اللازمة للمشروع بلغ ١٧ عرضاً تم تصفيتهم الى ٥ عروض في ٢٧ نوفمبر من نفس العام، ثم تم الإعلان عن بدأ المرحلة الأولى للمشروع والتي تتكلف \$١٠٠ مليون في الربع الأول من عام ٢٠١٨ على أن يكتمل المشروع بعام ٢٠٢١ (The Jordan Times, 2016).

يتضح من العرض التاريخي السابق أن المشروع مازال حبراً على ورق حتى الآن. كما يتضح أيضاً ان فكرته الأولى كانت تأمرية على قناة السويس كما ظهر من العرض التاريخي. ولكن تقوم اسرائيل مع البنك الدولي بالترويج للفكرة بالعديد من الفوائد المتمثلة في إنتاج ٨٥٠ متر مكعب مياه نقية سنوياً وكذلك إنتاجه للكهرباء. لكن اوضحت الدراسات العلمية الموثقة أن لذلك المشروع العديد من المخاطر البيئية والتي تشمل الآتي:

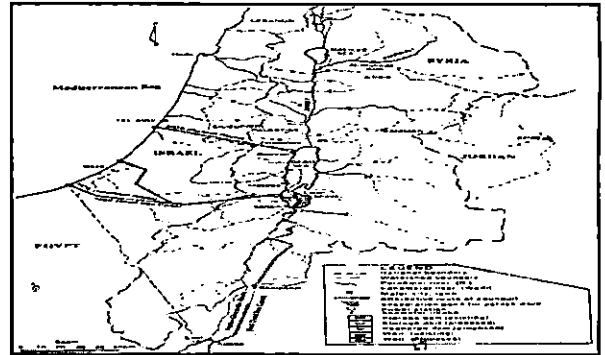
- يؤدي السحب المستمر والنقل للكميات الكبيرة من مياه البحر الأحمر الى التأثير السلبي على الخصائص الطبيعية للبحرين الأحمر والميت وكذلك على الصحراء الأردنية بوادي عربة التي يمر منها المشروع المقترح (Friends of the Earth, 2017).

- كذلك يؤدي السحب المستمر لمياه البحر الأحمر الى تدمير الشعب المرجانية لخليج العقبة.

- تدمير التربة والتنوع البيئي الفريد لوادي عربة نتيجة الانشاءات والرطوبة الناتج عن الجزء السطحي المكشوف للمشروع.

- تدمير التراث الإنساني الموجود بالمنطقة. ومن الجدير بذكره أن البنك الدولي قدم في دراسته بعض الحلول لتلك المخاطر. وتبقى لمصر العديد من التحفظات على المشروع منها سعي اسرائيل للحصول على مياه البحر الأحمر لتزويد المفاعل النووي بديمونه وتطوير مستوطنات صحراء النقب المحتلة. التحفظات التي قللت من شأنها اسرائيل بادعائها أن تبريد المفاعل النووي لأحتياج الى الماء الخفيف لأنه يعمل بالماء الثقيل لكنها لم ترد على التحفظ الثاني الخاص بصحراء النقب (Planet Ark, 2005).

شكل (٥): المسارين البديلين للربط بين البحر الميت والمتوسط



المصدر: وكيبيديا ٢٠١٧

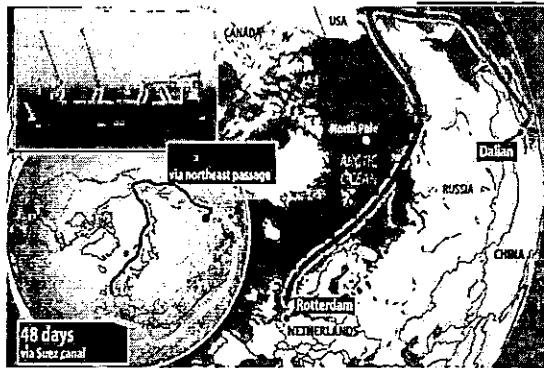
خامسا : ممر الشمال

Northeast Passage (NEP) - Northern Sea Route (NSR)

يهدف الممر الى ربط المحيطين الهادى والأطلنطى بهدف اقتصادى بحت وتم اقتراحه من جانب روسيا القيصريّة عام ١٥٢٥ واحيائه مجددا حديثا. ومن الجدير بالذكر ان ذلك الممر يسمى ممر الشمال الشرقى (NEP) واحيانا يسمى ممر بحر الشمال (NSR) كما

يوضحه الشكل (٦). يعتبر ممر الشمال ممرا مناسباً للتجارة الصينية والروسية المتجهه الى الشطر الأخر من العالم فهو يمثل اقصر الطرق بين شطرى العالم. لكن يعيبه مشاكله البيئية العديدة وتهديد الظروف المناخية الجليدية المتجمدة طوال العام والتي تستلزم وجود تجهيزات مكلفة من سفن كاسحة للثلج لتمهيد الطريق وسفن مصاحبة للطوارئ؛ ولكن ماتلبث الثلوج للعودة مرة اخرى مما يمثل تحديات كبيرة لعمله بشكل منتظم طوال العام وتجعله يعمل بعض شهور الصيف فقط. من ناحية الوقت والمسافة للربط بين طرفى العالم، يمثل الممر تحديا لقناة السويس لأنه يحقق خفضا فى المسافة تتراوح ما بين ١١٪ الى ٣٧٪ للسفن التي تبحر من اليابان وكوريا والصين وفيتنام وهونج كونج متجهتا الى أشهر موانى الحاويات بالعالم بهولاندا، كما يوضحه جدول (٢). لذلك ان تم معالجة تلك المشاكل البيئية لذلك الممر، سيمثل تحديا كبيرا لقناة السويس خصوصا لتجارة الشرق الأقصى Far East والتي تستحوذ على نسبة لا يستهان بها من حجم التجارة العالمية.

شكل رقم (٦): مسار ممر الشمال



المصدر: وكيبيديا ٢٠١٧.

جدول (٢)

يوضح مسافات البحار بين اسيا واوربا باستخدام كل من ممر الشمال و طريق راس الرجاء الصالح و قناة السويس (المسافة بالكيلو متر)

الاختلاف فى المسافة بين قناة السويس وممر الشمال	الى روتردام عن طريق			المسافة من
	ممر الشمال Northeast Passage (NEP)	قناة السويس Suez Canal	باسيخدا م طريق راس الرجاء الصالح Cape of Good Hope	
37%	7,010	11,133	14,448	بوسان بكوريا الجنوبية - الى روتردام بهولاندا
29%	7,667	10,744	14,084	شنغهاي الصين - الى روتردام بهولاندا
24%	8,046	10,557	13,796	هونج كونج الصين - الى روتردام بهولاندا
11%	8,594	9,701	13,014	هوشيان فيتنام - الى روتردام بهولاندا

Source: Albert et al, (2014)

المحور الخامس: ممر الجنوب والشمال

(The International North-South Transport Corridor
(INSTC) OR (North – South Corridor (NSC)

هي محور مقترح للربط المائي -عبر كل من المحيط الهندي وبحر قزوين - والبري وبالسكك الحديدية في اجزائة الأخرى بين آسيا واروبا بطول ٧٢٠٠ كيلو متر مرورا بايران (٢٠١٧ Chaudhury, ومن الجدير بالذكر أنه قد تم اقتراح ذلك المحور من جانب وزراء المواصلات الأوربيين بعام ١٩٩٢ وفى عام ٢٠٠٢ قامت كل من ايران والهند وروسيا بالتوقيع على انشاء ذلك المحور كمؤسسين وانضم اليهم لاحقا كل من اذربيجان وبيلاروسيا وارمينيا وكانخستان (Trend News Agency, 2014). فالتوقيع للدول المؤسسة تمثل خطوة جاده نحو تنفيذها واكماله هذا من ناحية ومن ناحية أخرى ظهور الفكرة على يد الأوربيين يعطيه شيئا من الأهمية نظرا لما تمثله تلك الدول من قوة اقتصادية تزل كل مشاكل التمويل المتوقعة للمشروع مثل بناء خطوط السكك الحديدية السريعة وتعبيد الطرق المناسبة .

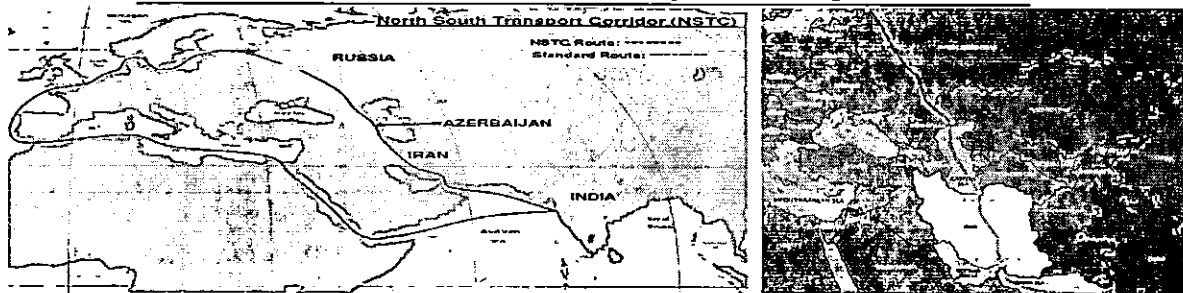
وطبقا لما هو مخطط، يبدأ مسار ذلك المحور من ميناء (Mumbai) بالمحيط الهندي (ممر مائي) الى ميناء بندر عباس جنوب ايران، ثم مرورا داخل ايران عن طريق السكك الحديدية والنقل البري شمالا الى بحر قزوين باذربيجان ثم شمالا الى القوقاز وروسيا واوريا، كما يوضحه شكل (٧). وتبلغ الطاقة المتوقعة للمحور ٦ مليون حاوية في المرحلة الأولى على ان تصل الى ١٥-٢٠ مليون بالمستقبل (Trend News Agency, 2014). وقد اتخذت ايران ثلاثة خطوات غاية في الأهمية لإنشاء ذلك المحور . الخطوة الأولى هي تحديد المسار النهائى المقترح للمشروع وبنيته التحتية وتوقيع الاعتمادات المالية حال انتهاء العقود عليها. الخطوة الثانية ، قامت ايران باجراء نقاشات جادة مع كل من البنك الإسلامى للتنمية Islamic Development Bank وبنك ECO Bank لتمويل انشاء الجزء البري و الحديدى للمشروع البالغ طاقته ١.٤ مليون مسافر سنويا و ٦٠٥ مليون طن حاويات. الخطوه الثالثة تمثلت فى فتح النقاش مع الصين لتطوير سككها الحديدية

ودمجها مع طريق الحرير المخصص له استثمارات تبلغ \$١٠٠ (Trend News Agency, 2015).

وقد اوضحت دراسات الجدوى - التى قامت به الهيئة الهندية للشحن - لذلك المحور العديد من المزايا فى خفض تكاليف النقل من اسيا الى اوربا بنسبة ٢٠٪ والوقت بنسبة ٤٠٪ مقارنة بالطريق الحالى باستخدام طريق موسكو بطرسبرج (Bipul and Surendar, 2015). وتحديدا تنخفض تكاليف النقل بالمحور المقترح \$٢٥٠٠ لكل ١٥ طن حاويات مقارنة مع طريق موسكو سان بطرسبرج الحالى. وفى ذلك السياق قد تم تنفيذ تجربة لأختبار زمن الرحلة به ووجد ان زمن الرحلة من بومباى بالهند الى سان بطرسبرج قد انخفض من ٤٠ يوما الى ٢٠ يوما. وفى اكتوبر ٢٠١٦ تم تجربة أخرى للطريق بدون السكك الحديدية المقرر انشاها بايران كجزء من المحور، ووجد ان زمن الرحلة استغرق ٢٢ يوما للوصول الى سان بطرسبرج من بومباى بالهند (Hillman 2017). اما مقارنة مع ممر قناة السويس، سيخفض الوقت ايضا بحيث يكون اسرع فى الوصول الى اوربا من محور قناة السويس (Jayant Prasad, 2015).

وهنا تجدر الإشارة الى الدور المحورى والمهم لميناء بندر عباس ومنطقته الحرة بذلك المشروع. حيث سيتم استخدام بكثافة فى الشحن والتفريغ كنقطة محورية كما يوجد بالمنطقة الحرة الملحقة به أنشطة صناعية مثل الورق والحديد والصلب. كما تمثل المنطقة الحرة الملحقة بالميناء من نقاط القوة بالمشروع Amir Abad Free Zone لما بها من أنشطة صناعية ولوجستية. وبذلك تمثل تهديدا أنيا لمنطقة جبل على بالضفة الأخرى من الخليج العربى حيث ستنافس على حجم الاستثمار الأجنبى (FDI) المخصص لمنطقة الخليج. اما فيما يتعلق بالأنشطة اللوجستية المرتبطة بالبء بالمحور، من هذه الزاوية يمكن اعتبار ذلك المحور منافسا لقناة السويس على حجم التجارة العابرة لمنطقة الشرق الأوسط، لذلك يمكن القول انه تهديدا مستقبليا لمحور القناة حال المضى به. لكن هنا اذا اضفنا العلاقة المتوترة بين ايران والغرب الى ذلك التحليل يعطى الكثير من الشك فى احتمال اكتماله سريعا.

شكل (٧) : يوضح المسار المقترح لممر الشمال والجنوب North-South Corridor



Source: { Amir Abad Port, (2017) and Bipul and Surendar (2015) }.

سادسا: الخاتمة والتوصيات

Conclusions and Recommendations

الاستثمارية الجاذبة لتنميتها كمحور تنموي تجارى وصناعى . كما تضم المنطقة الاقتصادية للقناة اكبر واضخم منطقة حرة بميناء شرق بورسعيد. ويمكن استغلال الترتيب المتأخر للقناة كأطول ممر ملاحى يربط الشمال بالجنوب بالتركيز على جذب السفن الكبيرة وتوفير خدمات الصيانة لتوفير مزايا نسبية تبرر الوقت الطويل للرحلة الذى يصل الى ٤٨ يوما.

٣. يأتي التهديد المباشر لمنطقة قناة السويس كممر ملاحى من ممر الجنوب و الشمال NSC or INSTC الذى يأتى فى المرتبة الثانية - برصيد ٢١ نقطة - ومن منطقة جبل على - برصيد ٢٨ نقطة - التى تاتى فى المرتبة الثانية. وفى هذا السياق يمكن التعاون والتكامل بين منطقتى جبل على وقناة السويس بتوفير طرق برية بين المنطقتين لتقصير زمن الرحلة الى الشمال كما أن التكامل فى نظم التشغيل بين المنطقتين يعظم من مزاياهما التنافسية فى الحصول على حصة اكبر من التجارة العالمية. وتعتبر خطوه تاسيس شركة مساهمة بين موانئ دهب العالمية المالكة لمنطقة جبل على والمنطقة الاقتصادية بمحور القناة فى ٩ أغسطس ٢٠١٧ هى خطوة فى الاتجاه الصحيح يجب ان تتبع بخطوات اخرى مماثلة.

٤. الأسراع فى انهاء المنطقة الاقتصادية الحرة بمحور قناة السويس يساهم فى اجهاض كل المحاولات التى مازالت افكارا وجبرا على ورق مثل ربط المتوسط بالميت او تلك التى تم الاتفاق عليها وسترى النور العام القادم مثل ربط الميت بالأحمر او مشروع العقبة آيلات. لأن تلك المناطق ستتنافس مع قناة السويس على جذب الاستثمارات وليس تنافسا ملاحيا.

٥. تكامل محور القناة مع مجموعة من الخطوط البرية باسيا حتى تستطيع تخفيض زمن الرحلة الى اوربا الى مادون ال ٤٨ يوما الحالية . وقد يكون مشروع الربط بين السعودية ومصر عبر جزيرتى صنافير وتيران خطوة مهمة فى ذلك الاتجاه.

٦. على القائمين على قناة السويس ان يراقبو عن كثب اى تطورات تحدث فى ممر الشمال، لأنه ان تم معالجة مشاكله البيئية سيمثل تحديا كبيرا لقناة السويس خصوصا لتجارة الشرق الأقصى Far East والتي تستحوذ على نسبة لا يستهان بها من حجم التجارة العالمية.

١. يجب التفرقة بين التنافس فى اجتذاب الاستثمارات الخارجية (FDI) Foreign Direct Investment والتنافس او التكامل بين الممرات والطرق الملاحية. فالتنافس او التكامل الأول - اى الخاص بالاستثمار الأجنبى - يكون على الحصول على اكبر حصة من اجمالى الاستثمارات الأجنبية السنوية البالغة ١.٢ ترليون سنويا، اما التنافس او التكامل الثانى - اى الخاص بالممرات الملاحية - على الحصول على حصة اكبر من التجارة العالمية البالغة ٢٠.٢ ترليون سنويا. فقد تكون منطقة منافسة فى الجزء الأول لكنها ليست كذلك فى الثانى أو العكس. بالحوافز الاستثمارية المقدمة، جميع دول العالم تتنافس على جذب اكبر قدر من الاستثمارات الأجنبية البالغة ١.٢ ترليون سنويا لما له من تأثيرات ايجابية على مستوى التوظيف ونقل التكنولوجيا والمساهمة فى خطط التنمية الشاملة للدول. ولذلك تعتبر كل المناطق الحرة Free Zones فى منطقة الشرق الأوسط والتي تشمل منطقة اقليم قناة السويس وجبل على وممر الجنوب والشمال ومنطقتى الربط، مع البحر الميت وجميع المناطق الحرة الأخرى هى مناطق متنافسة فى هذا السياق لأنها جميعا تقع فى نطاق جغرافى واحد. وكما اوضحنا سابقا، فقرار الاستثمار يتم اتخاذه على ثلاثة مراحل من اتخاذ قرار الاستثمار ثم اختيار المنطقة من العالم Select Region or Trade Block ثم المفاضلة بين دول Select the Country تلك المنطقة. لذلك فالأسراع فى اصدار اللائحة التنفيذية لقانون الاستثمار الموحد بعد اصداره يساعد على بلورة الحوافز الاستثمارية الجاذبة ومساعدة الشركاء المهتمون بالاستثمار بمصر على اتخاذ قرارهم. ومن الجدير ذكره انه بعام ٢٠١٥ كان نصيب كل من الهند و الصين والولايات المتحدة من الاستثمارات الخارجية هو ٢١ \$ و ٢٨ \$ و ٢٧ \$ مليار على التوالى فى حين ان اعلى رقم محقق لمصر وصل الى ١٣ \$ مليار قبل ثورة يناير (Financial Time, 2016).

٢. طبقا لمعايير المقارنة الثمانية الموضحة بجداول (٢)، مازالت قناة السويس هى المحور الأساسى للربط بين الشمال والجنوب والشرق والغرب رغم محاولات بعض المناطق الأخرى تهديد تلك المكانة المتميزة لمحور قناة السويس لما تتمتع به من العديد من المزايا التنافسية. التى تتمثل فى كونها أكثر الطرق أمانا رغم كل تقلبات المنطقة المحيطة وكذلك بتوفيرها للمزايا والحوافز

جدول رقم (2):

معايير المقارنة بين المناطق الحرة واللوجستية

ممر قناة السويس SCC	منطقة جبل علي الحرّة JAFZA	ممر البحر الأحمر والميت RS-DS Con,	ممر البحر المتوسط, والميت M-DSC	ممر الشمال NEP	ممر الجنوب للشمال or INSTC NSC	Criteria of Comparison معايير المقارنة
تنموى - تجارى - صناعى (3)	تجارى - صناعى - تنموى (3)	تنموى - تجارى (2)	تنموى - تجارى (2)	تجارى (1)	تنموى - تجارى - صناعى (3)	١- المعنى كما يوضحه التعريف from its Definition
٧٨ كيلو متر (أحد مشروعاته ففك) (٦)	57 كيلو متر مربع (٥)	غير متوفرة (٠)	غير متوفرة (٠)	غير متوفرة (٠)	١١ كيلو متر مربع (٤)	٢- مساحة المنطقة الحرة بالمشروع of the Free Zone Area
مركز العالم والشرق الأوسط - ١٠٪ من تجارة العالم يربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب - تكاليف عبور تنافسية - حوافز استثمارية غير مسبقة - وبنية تحتية (6)	مركز الخليج والشرق الأوسط - يربط الخليج بالعالم - حوافز استثمارية بالمناطق الحرة غير مسبقة (6)	غير متوفرة (٠)	غير متوفرة (٠)	ربط شطرى العالم اشهر من العام - ميزة افضل لتجارة الشرق الأقصى (٥)	مركز وسط اسيا - تخفيض زمن الرحلة من الهند لروسيا الى الشرق - اسرع للوصول الى وسط اوربا من قناة السويس (6)	٣- المزايا النسبية Relative Competitive Advantages
مصر الشرق الأوسط + العالم (6)	الخليج + العالم (5)	٣ دول (3)	٣ دول (3)	بعض دول العالم - اوقات محددة من السنة (4)	ايران - الهند - روسيا + الصين - اوربا (5)	٤- السوق المستهدف Target Market(s)
بنية صناعية - لوجستية - ملاحية (3)	بنية صناعية - لوجستية (2)	غير متوفرة (0)	غير متوفرة (0)	بنية لوجستية (1)	بنية لوجستية (1)	٥- البنية التحتية المتوفرة Infrastructure offered - Incentives'
٢٢ تريليون (\$١٠٪ من حجم التجارة العالمية يمر من قناه السويس) (6)	87S Billion (5)	غير متوفرة (0)	غير متوفرة (0)	غير متوفرة (0)	٦ مليون طن حاويات + ١.٤ مليون مسافر (4)	٦- حجم التجارة المتداولة Trade Volume
الأمن طوا العام (3)	أمن (2)	خطر يمر بارض محتله (1)	خطر يمر بارض محتله (1)	خطر يمر بعياء متجمدة (1)	أمن (2)	٧- مستوى امان التجارة المارة Safety Level
48 يوم (٤)	ليس ممرا ملاحيا بين طرفى العالم (0)	غير متوفرة (0)	غير متوفرة (0)	35 يوم (٥)	23 يوم (6)	٨- الوقت الأزم للوصول للطرف الأخر من العالم Time needed form edge to edge
٣٧	٢٨	٦	٦	١٧	٣١	إجمالي النقاط لكل منطقة

ملاحظات على طريقة حساب النقاط:

- ١- تعريف المنطقة قد تم توزيع ال ٣ نقاط حسب طبيعة المنطقة كالاتى:
تنموى - تجارى - صناعى = ٣ و تنموى - تجارى = ٢ ، تجارى فقط = ١
- ٢- مساحة المنطقة الحرة تم توزيع النقاط الستة من الأكبر ٦ الى
الأصغر = ١ والغير متوفر = ٠
- ٣- المزايا النسبية تم توزيعها بعدد المناطق الستة كالاتى: الأكثر مزايا =
٦ والأقل = ١ والغير متوفر = ٠
- ٤- السوق المستهدف تم توزيع النقاط الستة بعدد المناطق كالاتى:
الأكبر سوقا = ٦ والأقل = ١

- ٥- البنية التحتية المتوفرة تم توزيع النقاط ال ٣ كالاتى: بنية تحتية
لوجستية + صناعية + ملاحية = ٣ و لوجستية فقط = ١ و صناعية
ولوجستية = ٢
- ٦- حجم التجارة المتداولة بعدد المناطق الستة كالاتى: الأكبر = ٦ والأقل
= ١ والغير متوفر = ٠
- ٧- مستوى امان التجارة المارة تم توزيع ال ٣ نقاط حسب درجة الأمان
الملاحى وما حوله كالاتى: الأمان = ٢ و أمن = ٢ و خطر = ١
- الوقت اللازم للوصول للطرف الأخر من العالم تم ترتيب المناطق من
الأقل وقتا = ٦ والأطول = ١ والغير متوفر وكذلك الغير ممر ملاحى = ٠

المراجع

14. Hillman. J. E, (2017), Russia and India's Plan to Skip the Suez Canal.
15. Reuters, (2017), Egypt's Suez Canal revenues fall to \$5 bln in 2016 from \$5.175 bln in 2015. January 19th. <http://www.reuters.com/article/idUSC6N1BK010>.
16. The Economist (2015), Dubai's economy Growing up, 6 June. <https://www.economist.com/news/middle-east-and-africa/21653621-gulf-states-expansion-more-sustainable-its-previous-boom-growing-up>.
17. The Jordan Times, (2016), "5 alliances shortlisted to execute Red-Dead's phase I", November, 27th. <http://www.jordantimes.com/news/local/5-alliances-shortlisted-to-execute-red-dead%E2%80%99s-phase-I>.
18. The North-South Transport Corridor Approaches Completion, *Reconnecting Asia*, March 14th. <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/russia-india-rail-link-could-undermine-suez-canals-importance/>.
19. Theodor, H., (1902), "*Altneuland*", Leipzig, Germany.
20. Trend (2015), Iran reveals time of constructing new railway, Trend News Agency, August 4th. <https://en.trend.az/iran/business/2422056.html>.
21. Trend (2014), Qazvin-Rasht-Astara railway to be commissioned in early 2015 (PHOTO), *September 18th*.
22. World Bank, (2008), "Red Sea-Dead Sea Water Conveyance Study Environmental and Social Assessment Preliminary Scoping Report", (December). http://siteresources.worldbank.org/INTREDESEADEA/DSEA/Resources/ERM_Environmental_Scoping_Report_Dec2008.pdf.
23. *World Highways*, (2016), "*Egypt tunnel project commencing*". Retrieved October, 3rd. <http://www.worldhighways.com/category/road-highway-structures/news/egypt-tunnel-project-commencing>.
24. WTO, (2017), *World Trade Statistics Review*. https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/wts2017_e/wts2017_e.pdf.
https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/wts2016_e/wts2016_e.pdf.
25. عادل جرجس (٢٠١٦)، كوبرى التنمية بين بورسعيد وسيناء، عدد ٢٤ ديسمبر.
26. الأسمر باسل، (٢٠٠٢)، نظرة علمية إلى مشروع قناة البحر الميت، يوليو العدد ١٠، ٩٠، 30 جريدة الشرق الأوسط، <http://archive.aawsat.com/leader.asp?section=3&issueno=9010&article=184422#.WYND5GKGNdh>
27. خير واغب (٢٠١٧)، "ربط ميناء العين السخنة بالإسكندرية"، المصري اليوم، أغسطس (١).
28. ميمش، (٢٠١٧)، أكبر سفينة حاويات بالعالم تعبر قناة السويس لأول مرة، المصري اليوم، الجمعة ١٨ - ميمش، (٢٠١٧)، "مشاركة بـ ١٪ من حجم التجارة العالمية"، موت بزئيس، مايو ٢٩
1. Amir Abad Port, (2017), <http://amirabadport.pmo.ir/en/introduction/northsouthern/dor>.
2. Albert Buixadé Farré, Scott R. Stephenson, Linling Chen, Michael Czub, Ying Dai, and Denis Demchev (2014), "Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure", *Polar Geography Journal*, Volume, 37, Issue 4. <http://dx.doi.org/10.1080/1088937X.2014.965769>.
3. Ahram Online (2016), "*Sisi slams 'doubters', says New Suez Canal a success*". *Ahram Online*. August 6, 2016. <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/64/238020/Egypt/Politics-/Sisi-slams-doubters,-says-New-Suez-Canal-a-success.aspx>.
4. Bipul C. and Surendar S. (2015), The International North-South Transport Corridor Is a chance for India to build links with Central Asia and Eurasia, , The Diplomat, May 4th. <http://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/>.
5. Chaudhury, D. R., (٢٠١٧), "India-Eurasia road almost ready, container dry run soon", *The Economic Times*, April, 3rd. <http://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping-/transport/india-eurasia-road-almost-ready-container-dry-run-soon/articleshow/57980716.cms>.
6. Financial Times, (2016), FDI in India, China, and USA.
7. *Hellenic Shipping News* (2017), "Arab Contractors, Orascom to compete three tunnels in Suez Canal 2018 end". <http://www.hellenicshippingnews.com/arab-contractors-orascom-to-compete-three-tunnels-in-suez-canal-2018-end/>.
8. Jayant Prasad, (2015), Iran deal spells good tidings for India, *the Hindu*, APRIL 10TH. <http://www.thehindu.com/opinion/lead/lead-article-iran-deal-spells-good-tidings-for-india/article7085906.ece>.
9. Guerin, O., (٢٠١٥), "*Egypt seeks to build confidence with second Suez Canal*", BBC News, Cairo. <http://www.bbc.com/news/world-middle-east-30895545>.
10. Google Earth, (٢٠١٧).
11. Friends of the Earth (2017). https://en.wikipedia.org/wiki/Friends_of_the_Earth.
12. Planet Ark, (2005), Positive Environment News: Dead Sea-Red Sea Canal could Cause Quakes –Official, (27-Jul-05). <http://planetark.org/dailynewsstory.cfm/newsId/31801/newsDate/27-Jul-2005/story.htm>.
13. Soultan, A., (2016), Jafza: At the forefront of innovation, Dec., 29th. <http://www.khaleejtimes.com/20161228/no-title>.