

قناة السويس في مصر ... بين الواقع والمأمول

مدرس الإقتصاد بمعهد المدينة العالی للإدارة والتكنولوجيا

د. نسرین نور الدین حسن

مدرس الإقتصاد بمعهد المدينة العالی للإدارة والتكنولوجيا

أولاً: المقدمة :

لفترة طويلة، مثلت قناة السويس في الذهن العام لقطاع عريض من المصريين جزءاً من تاريخ ماضي وليس مستقبلاً قادمًا، وتعبّر عن دولة ناهضة من التخلف والتبعية مقارنة بانعكاسها على مجتمع قابل للتطور وراغب في التحدي، وترتبط بمواجهة الأطماع الاستعمارية أكثر مما تهدف إليه لتحقيق الآمال التنموية.. غير أن القناة تمثل حاصل جمع هذه الثنائيات معاً. ومثلما كانت القناة تجسيدا حيا لمعركة "الدم والعرق والدموع" في فترات الاحتلال البريطاني وبعد الحصول على الاستقلال الوطني فهي تمثل أيضاً، في المرحلة الراهنة، تطبيقاً واقعياً لحالة "البناء والتنمية والأمل" لتجاوز عتبة الكساد الانتقالي الذي تعرضت له البلاد بعد الحراك الثوري في عام ٢٠١١، بما يجعل مشروع القناة الجديدة بوابة حقيقية لمصر تصالح بها ماضيها وترتب حاضرها وتعاقد مستقبلها.

فعلى درب المشروعات العظمى التي غيرت وجه مصر في العصر الحديث، يأتي المشروع الجديد في قناة السويس، مثلما تعتبر قناة السويس الأولى جوهرة هائلة على هذا الدرب حيث حولت مصر لممر لعشر التجارة العالمية بإيرادات متجددة بلا تكاليف تقريباً.

كما أنها المشروع الأهم في تاريخ مصر الذي أدى إلى نقل كتلة كبيرة من سكان وادي النيل ودلتاه المكتظين بالسكان إلى منطقة جديدة هي قناة السويس، وتحولت السويس من مدينة صغيرة إلى مدينة كبيرة، بينما تم استحداث مدن الاسماعيلية وبورسعيد وبور توفيق وبور فؤاد. (١)

كما تعد سيناء بمثابة نموذج قومي رائد للتنمية تطبق فيه سياسات غير تقليدية لبناء مجتمع جديد يساهم في حل الكثير من المشاكل الرئيسية خاصة مشكلة التكسب السكاني بالوادي وتوافر فرص عمل جديدة، ذلك حيث تتعدد وتتوسع مقوماتها لما تملكه من ثروات ضخمة وفريدة. (٢)

ولقد جاء مشروع قناة السويس الجديدة مواكبة لما تشهده مصر الحديثة من مشاريع نهضوية، فمشروع القناة ليس مجرد طريق للعبور فحسب، بل هي عمل متكامل للتنمية والاستثمار والتصنيع بما يكفل للمواطن المصري حقه في العيش الآمن والحياة الكريمة.

وتعتبر القناة الجديدة واحدة من أهم المشروعات الاستراتيجية العالمية فهي ليست مشروعاً داخلياً، فحسب بل هي مشروع عالمي يساعد على جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية لمصر من خلال المشروعات الاقتصادية المصاحبة، فتوفر الكثير من فرص العمل، ولأول مرة تستوعب القناة ناقلات النفط العملاقة، وسفن الحاويات الضخمة التي كانت تنطلق من رأس الرجاء الصالح وتدور حول القارة الإفريقية، فهي تفتح الطريق مشرعاً ما بين آسيا وأوروبا، وبذلك تعيد الحياة إلى طريق الحرير الصيني من جديد.

كما أن هذه القناة سوف ترفع من معدلات الملاحة التجارية في البحر المتوسط، فينعكس ذلك إيجابياً على نشاط الموانئ البحرية الأوروبية، مما يشجعها على زيادة

الاستثمار في بنيتها الأساسية، حتى تتمكن من استيعاب المزيد من حركة السفن والبضائع ، كما ينعكس ذلك على موانئ البحر الأحمر، وبشكل خاص الموانئ السعودية بجدة وينبع ورابع وجازان فينتعش الاقتصاد فيها وتزدهر التجارة ، بالإضافة إلى الموانئ اليمنية والموانئ المصرية وموانئ القرن الإفريقي.

لقد بدأت الدول الأوروبية بإعداد الدراسات التي تبين الآثار الإيجابية للقناة عليها، كما بدأت الوفود الاقتصادية الأوروبية بزيارة مصر للبحث في الفرص الاستثمارية المتاحة في مشروع التنمية لمنطقة القناة ، كل ذلك سوف يعزز من فكرة تحويل سيناء إلى سوق حرة عالمية، كما سينعش مشروع الجسر الذي يربط بين المملكة العربية السعودية ومصر عبر سيناء. (٣)

ثانياً: مشكلة البحث:

قبل طرح مشروع القناة الجديدة التي تُضاعف الطاقة الاستيعابية للسفن المارة في قناة السويس وتقلل زمن المرور فيها، كانت المكانة العالمية لقناة السويس مهددة بالفعل، وكانت بعض الدول قد بدأت تطرح بدائل كلية أو جزئية للقناة حتى لو لم تُشر لذلك صراحة، وكان على مصر أن تمسك بزمام المبادرة وتطور تعاملها مع القناة وقدرتها على خدمة حركة النقل العالمية كماً وكيفياً وسعرياً.

وإزاء جميع التهديدات التي تواجه وتهدد قناة السويس، استبقت مصر أي تهديد بمشروعها العملاق لحفر قناة جديدة تجعل المرور في قناة السويس أكثر يسراً وأقل زمناً وأقل تكلفة، وهذه القناة الجديدة تعد التطور الأكثر أهمية للقدرة الاستيعابية والتنافسية لقناة السويس منذ عقود، لكن الأهم هو أن هذا المشروع الجديد وافتتاحه العالمي سيضع منطقة القناة ومصر بأسرها في بؤرة الاهتمام الاستثماري العالمي، وبهذا المعنى فإنه سيشكل البداية الهائلة للترويج للاستثمار الصناعي والتجاري والسياحي والمالي والخدمي عموماً في منطقة قناة السويس بعد تطورها الهائل بحفر القناة الجديدة. (١)

ثالثاً: أهمية البحث :

تأتي أهمية البحث من أهمية مشروع القناة الجديدة كمحرك عملاق للاقتصاد المصري ودوره الإقليمي والعالمي في الصناعة التحويلية والخدمات، حيث ستسهم في تحقيق تحول جوهري في توزيع الكتلة السكانية بنقل كتلة سكانية كبيرة لمنطقة القناة وسيناء ، كما يمكن لمشروع القناة الجديدة أن تمنح الإقتصاد المصرى دفعة قوية للخروج من مأزق البطء والركود وضعف القدرة الإقتحامية منذ سنوات طويلة، فالبنية الأساسية للمشروع والمتمثلة في حفر القناة الجديدة والأنفاق التي ستربط شرق القناة بغربها وضمها نفقان للسكك الحديدية سوف تخلق عدداً كبيراً

من فرص العمل مما يساهم في تخفيف مشكلة البطالة التي تعد المشكلة الاقتصادية-الاجتماعية-السياسية الأكثر تعقيداً في الوقت الراهن (١)، حيث يلاحظ أن إستقرار الحالة الأمنية للمواطنين هي شرط أساسى لتحقيق أمن الدولة(٤)، أما المشروعات الصناعية والخدمية التي سيتم تأسيسها في المنطقة المحيطة بالقناة فسوف تخلق أضعاف هذه الفرص تبعاً لحجم تلك المشروعات واحتياجاتها من العمالة(١)، وذلك من خلال توجيه الإستثمارات للقطاعات كثيفة العمل (٥)،لذا يمكن القول بأن القناة الجديدة والمشروعات التنموية في المنطقة المحيطة بها يمكن أن تكون بوابة حقيقية وعملاقة لمستقبل اقتصادي عظيم يليق بقيمة وقامة مصر الحضارية التي تفوق كل ما عداها. (١)

كما أن مشروع القناة الجديدة هو من أهم المشاريع الاستراتيجية التي تؤثر فالاقتصاد العالمى ويعيد إلى منطقة الشرق الأوسط أهميتها التاريخية.

رابعاً: أهداف البحث :

- ١- عرض أهمية قناة السويس في مصر ، مع التعرف على أهم خصائصها ، وكذلك بيان أهم مزايا منطقة قناة السويس .
- ٢- معرفة أهم التهديدات المحتملة التي تواجهها القناة ، مع إبراز دور قناة السويس الجديدة في التصدي لها .
- ٣- التعرف على الإستراتيجية العامة لتعزيز التنافسية للموانئ البحرية .
- ٤- التعرف على مشروع قناة السويس الجديدة، وأهم أهدافه، مع دراسة ملامح مشروع تنمية محور قناة السويس كأحد أهم المشروعات التنموية والقومية في مصر .

خامساً: فروض البحث:

- ١- أن قناة السويس تعد أحد أهم المعابر البحرية في العالم، كما أن إيراداتها تشكل مصدراً رئيسياً للخزينة المصرية .
- ٢- أن مشروع قناة السويس الجديدة يساهم في تميز قناة السويس على القنوات المماثلة، ويرفع من درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي لقناة السويس، كما يساهم هذا المشروع في زيادة حصة القناة من التجارة العالمية .
- ٣- أن مشروع قناة السويس الجديدة و مشروع تنمية محور قناة السويس يمثلان نقلة نوعية كبرى و عسبا مهما لتحقيق طفرة إقتصادية وتنمية شاملة لمحافظة مصر جميعها .

سادسا: خطة البحث:

- ١- أهمية قناة السويس في مصر وأهم خصائصها.
- ٢- مزايا منطقة قناة السويس.
- ٣- أهم التهديدات التي تواجهها قناة السويس ، ودور قناة السويس الجديدة في إنهاء هذه التهديدات.
- ٤- الإستراتيجية العامة لتعزيز التنافسية للموانئ البحرية.
- ٥- مشروع قناة السويس الجديدة، وأهم أهدافه.
- ٦- ملامح مشروع تنمية محور قناة السويس.

1-أهمية قناة السويس في مصر وأهم خصائصها:

قناة السويس هي ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، وهي تفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام، وتمتد القناة من بورسعيد شمالا وحتى السويس جنوبا(٦)، وتستخدمها السفن الحديثة بكثرة عديدة كبيرة لأنها الأسرع والأقصر للمرور من المحيط الأطلنطي إلى المحيط الهندي ، وتمثل الرسوم التي تدفعها السفن نظير عبور القناة مصدرا هاماً للدخل في مصر.(٧)

عند بناؤها، كان طول القناة ١٦٤ كم وعمقها ٨ أمتار (٨) بعد الكثير من التوسعات، وصل طولها إلى ١٩٣,٣٠ كم، وعمقها إلى ٢٤ متر وعرضها إلى ٢٠٥ متر. (٩) تتعاطم أهمية القناة بقدر تطور وتنامي النقل البحري والتجارة العالمية، حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل ولذلك يتم نقل ما يزيد عن ٨٠% من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية (التجارة المنقولة بحرا).

إن توفير الوقت والمسافة هو ما تحققه القناة وبالتالي وفر في تكاليف تشغيل السفن العابرة لها ، وهذا يؤكد ما لهذه القناة من أهمية. (١٠)

كما أن حوالي ٩٠% من تجارة مصر الخارجية يتم نقلها عن طريق النقل البحري نظرا لما يتمتع به نقل البضائع عن طريق البحر من تكلفة أقل وأمان أكبر. (١١)

لذا فإن وجود موانئ بحرية ذات تجهيزات حديثة، وتعمل بكفاءة جيدة يعد عاملا مؤثرا على نوعية وحجم الأنشطة التجارية للدولة. (١٢)

تم افتتاح قناة السويس في نوفمبر ١٨٦٩ بعد ١٠ سنوات من الإنشاء (١٣) ، وفي يوليو عام ١٩٥٦ قام الرئيس عبد الناصر بتأميم قناة السويس، والذي تسبب في إعلان بريطانيا وفرنسا بمشاركة إسرائيل الحرب على مصر ضمن العدوان الثلاثي والذي انتهى بإنسحابهم.

تسببت حرب ١٩٦٧ في إغلاق قناة السويس لأكثر من ٨ سنوات، حتى قام الرئيس السادات بإعادة افتتاحها في يونيو ١٩٧٥ (١٤)، وشهدت القناة بعد ذلك محاولات لتوسيعها وكذلك فكرة تحويلها إلى منطقة خدمات لوجستية، وفي ٦ أغسطس ٢٠١٥ تم افتتاح مشروع قناة موازية للمرور الملاحي الحالي بطول ٧٢ كم (١٥)، لتمكين السفن والناقلات من عبور القناة في كلا الاتجاهين في ذات الوقت، وتلافي المشكلات الحالية من توقف قافلة الشمال لمدة تزيد عن ١١ ساعة في منطقة البحيرات المرة،

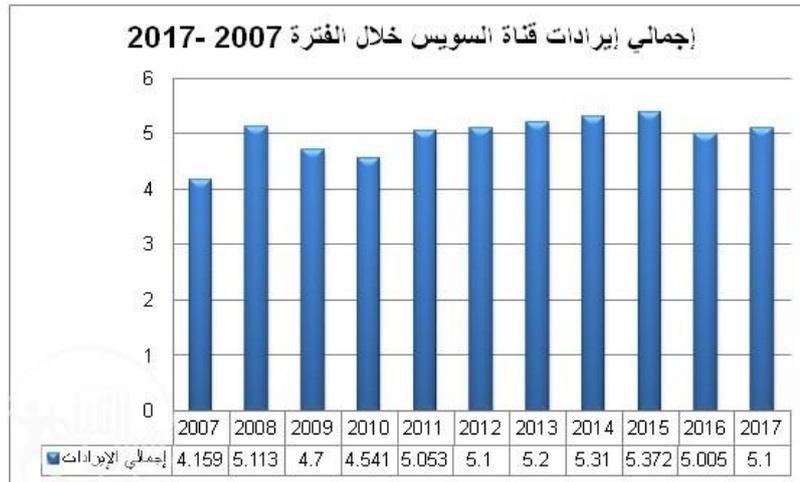
وتقليل زمن رحلة عبور القناة بشكل عام، مما يسهم في زيادة الإيرادات الحالية للقناة. (١٦)

وتعد قناة السويس أحد أهم المجاري البحرية في العالم، ويمر بقناة السويس حوالي ١٠ % من التجارة العالمية، و٢٢% من تجارة الحاويات بالعالم (١٧)، ومنذ أن افتتحت مصر القناة في السابع عشر من نوفمبر ١٨٦٩، في عصر الخديوي إسماعيل، زادت الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر، وجعلت منه صلة الوصل بين المحيط والبحر المتوسط، وأحدثت تطوراً كبيراً في حركة التجارة العالمية التي كانت تشهد ازدهاراً غير مسبوق بسبب الثورة الصناعية، وأصبحت معبراً إستراتيجياً بين آسيا وأوروبا، وواحداً من أهم المعابر البحرية في العالم، وتشكل إيراداتها مصدراً رئيسياً للخبزينة المصرية. (١٨)

ولقد سجلت إيرادات قناة السويس في العام ٢٠١٤ رقماً قياسياً بلغ ٥,٣١ مليار دولار، وكان عاماً إستثنائياً، والأفضل في تاريخ القناة منذ نحو ١٤٩ سنة، وقدرت عائدات القناة زيادة طفيفة خلال عام ٢٠١٥ حيث بلغت ٥,٣٧٢ مليار دولار، ثم تراجعت الى نحو ٥ مليار دولار عام ٢٠١٦، ومع تحسنها في العام ٢٠١٧ حيث بلغت ٥,١ مليار دولار، إلا أنها لم تصل الى الرقم القياسي التاريخي الذي سجلته منذ أربع سنوات، وتشير التقديرات إلى زيادة مرتقبة في الإيرادات لتبلغ ١٣,٢٢٦ مليار دولار سنوياً في العام ٢٠٢٣ مقارنة بالعائد الحالي لعام ٢٠١٤ والذي بلغ ٥,٣ مليار دولار مما يؤدي إلى الإنعكاس الإيجابي المباشر على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة، وزيادة فرص العمل لأبناء مدن القناة و سيناء والمحافظات المجاورة مع خلق مجتمعات عمرانية جديدة (١٩)، فضلاً عن استثمارات ضخمة في مشاريع متعددة ومتنوعة، تجارية وصناعية وزراعية وموانئ وخدمات مختلفة.

ويوضح الشكل البياني التالي تطور إجمالي إيرادات قناة السويس خلال الفترة من عام ٢٠٠٧ و حتى عام ٢٠١٧:

الأرقام بالمليار دولار أمريكي



المصدر: منى حجازي "أرقام وتقديرات حول مشروع محور قناة السويس .. هل يقوم بدوره في دعم الاقتصاد؟"، ٢٠١٨.

<http://www.shbabalnil.com/#> (20)

وترتبط عائدات قناة السويس بتطور ثلاثة عوامل رئيسية:

أ- معدل نمو الاقتصاد العالمي، وتطور حركة التجارة العالمية التي تعتمد بشكل رئيسي على النقل البحري، فإذا تسارعت حركة الإنتاج في الصين والولايات المتحدة، وزادت معدلات الاستهلاك في أوروبا، ترتفع حركة المرور في القناة، ويحصل العكس مع تراجعها وتباطؤ نمو الاقتصاد العالمي.

ب- تطور أسعار النفط العالمية، بما ينعكس على حركة مرور الناقلات وقيمة الرسوم المحصلة.

ج- تعديل قيمة الدولار أمام حقوق السحب الخاصة "SDR"، وهي العملة المتعامل بها في تسديد رسوم المرور في قناة السويس، ويتم تحديد قيمتها باستعمال سلة من العملات، على ان تراجع كل خمس سنوات للتأكد من أن العملات الداخلة فيها هي المستعملة في المبادلات الدولية، وإن قيمتها وأوزانها تعكس أهمية هذه العملات في الأنظمة المالية والتجارية، وتقوم هيئة القناة كل عام عند اعداد دراسات الرسوم بتوقع قيمة الـ "SDR" خلال السنة التالية، وذلك سعياً للتحوط من تقلبات اسعار صرف العملات الدولية والحفاظ على حصيلة الرسوم.

وبما أن أموال عائدات القناة تدخل خزينة الدولة وفي موازنتها السنوية، فقد ترجمت أرباحاً مضاعفة في حساباتها المالية بالجنيه المصري، إذ بلغت في موازنة العام ٢٠١٤ - ٢٠١٥ نحو ٣٩ مليار جنيه، وزادت سنوياً بشكل تدريجي الى أن بلغت نحو ٩١ مليار جنيه في العام المالي ٢٠١٧ - ٢٠١٨، وقدرت بأكثر من ١٠٣ مليار جنيه في العام ٢٠١٨ - ٢٠١٩ الذي يبدأ في الأول من يوليو ٢٠١٨.

وهكذا يلاحظ أن الفارق الكبير في عائدات القناة ناتج عن تدهور سعر صرف الجنيه من ٨ جنيهات للدولار عام ٢٠١٤ الى ١٨ جنيهاً حالياً

وتبرز أهمية هذا المشروع العملاق كونه يشكّل إنجازاً ستعكس نتائجه على مختلف المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ليس في مصر وحدها، بل سيخلق صرحاً اقتصادياً مهماً في المنطقة العربية، وسيفتح آفاقاً من التعاون الاقتصادي والاستثماري بين مصر وسائر دول الوطن العربي، وبما يعزز مسيرة التكامل بين الدول العربية، ويبرز دورها المحوري في الاقتصاد العالمي (18)، حيث يسمح التكامل العربي بوجود سوق واحدة لعناصر الإنتاج ويتيح القدرة على التخطيط لإزالة العقبات.

(٢١)

و تتميز قناة السويس بالعديد من الخصائص، والتي تضيف لها أهمية كبيرة، ومنها:

- أ- تعتبر قناة السويس أطول قناة ملاحية في العالم بدون أهوسة.
- ب- تستمر الملاحة فيها ليلاً ونهاراً.
- ج- يمكن توسيع القناة وتعميقها عندما تقتضي الحاجة، وذلك لمواكبة تطوّر أحجام السفن وحمولتها.
- د- يمكن رصد حركة السفن ، ومتابعتها في كل نقطة من القناة، وإجراء التدخل اللازم في حالات الطوارئ وذلك بالاعتماد على نظام إدارة حركة السفن (VTMS)، وهو نظام يعتمد على أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر.
- هـ- نسبة الحوادث فيها تكاد تكون معدومة مقارنة مع الممرات المائية الأخرى.
- و- تستوعب القناة عبور السفن بحمولة مخففة ، لحاملات النفط الخام الكبيرة جداً (VLCCs) والضحمة (ULCCs) ، وكل السفن الفارغة مهما كانت حمولتها.
- ز- تحقق القناة وفراً كبيراً في المسافة والوقت وتكاليف التشغيل للسفن والناقلات التي تعبرها مقارنة بالطرق البديلة (رأس الرجاء الصالح). (10)

2- مزايا منطقة قناة السويس:

- أ- عبقرية الموقع الاستثنائي وقيمته الاقتصادية: تتمتع منطقة قناة السويس بموقع استثنائي فريد لا نظير له في ملتقى قارات وأسواق وخطوط التجارة العالمية، لكن مصر لم تستغله كما ينبغي لأنه يقع في منطقة عمليات عسكرية ظلت ملتعبة لوقت طويل بما جعل أي مشروعات تقام فيها في ذلك الوقت مجرد رهائن للعدو، فلم يحدث الاستغلال الأمثل لها، نتيجة لوضعها الخاص، وليس نتيجة للتقصير، ومع عقد

التسوية السياسية منذ ٣٦ عامًا، أصبحت تنمية المنطقة وتوسيع نطاق استغلالها اقتصاديًا أمرًا ممكنًا، وأجريت الكثير من الدراسات في هذا الشأن.

لكن المنطقة تبقى ذات وضعية خاصة باعتبارها منطقة استراتيجية بالمعنى الضيق أي العسكري، ومنطقة عمليات محتملة حتى ولو كانت الجبهة الشرقية لمصر باردة في الوقت الراهن، فنحن لا نضمن سلوك دولة معادية نشأت بالاغتصاب وتستمر بالعدوان، وهذه الوضعية الخاصة تفرض مراعاة حساسية نوعية المشروعات وجنسياتهم، كما أنها تجعل الجيش طرفًا أساسيًا لا بد من موافقته قبل التصريح بإقامة مشروعات في المنطقة ولكن بشكل سريع يساهم في تسهيل إنشاء المشروعات المقبولة والمطلوبة وليس تعطيلها.

ب- إستقطاب الاستثمارات : ويتميز موقع منطقة قناة السويس بانخفاض نفقات النقل والتأمين بينه وبين الأسواق الرئيسية في العالم، كما أن وجود مناطق تجارة حرة بين مصر وكل من دول الاتحاد الأوروبي والدول العربية، يعفي السلع المنتجة فيها والتي تتضمن النسب المطلوبة من المكونات المصرية من الرسوم الجمركية عند دخول تلك الأسواق، كما أن مصر قد أقامت مؤخرًا منطقة تجارة حرة مع ٢٦ دولة إفريقية في التجمعات الاقتصادية «سادك» والكوميسا وشرق إفريقيا (١)، ذلك حيث تمثل المناطق الحرة أهمية اقتصادية ونمطًا استثماريًا مرجوا على المستوى العالمي وبصفة خاصة للدول النامية ومنها مصر. (٢٢)

وهذا الأمر يمكن مصر من الإستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير الناشئة عن تحرير التجارة (٢٣)، كما يرشحها لاستقطاب استثمارات صناعية من البلدان المصدرة لهذا النوع من الاستثمارات، وبالذات من مناطق الأطراف في العالم مثل اليابان والصين وكوريا والشرق الأقصى والأمريكتين، لاستغلال انخفاض أجور العمالة في مصر

وقربها من السوق الأوروبية وهي أكبر سوق في العالم والأسواق العربية الكبيرة وأسواق إفريقيا الصاعدة، كما أن وجود عدد كبير من الخامات المعدنية والمحجرية في مصر بكميات تجارية، وقربها من مراكز مهمة لهذه الثروات الطبيعية في إفريقيا، وقربها أيضًا من منطقة الخليج التي تعد خزان النفط الرئيسي في العالم، يجعلها مرشحة لاستقطاب استثمارات صناعية متنوعة تقوم بتصنيع تلك الخامات (١)، كل ذلك يؤدي في النهاية إلى تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال الاستفادة من مزايا تحرير التجارة. (٢٤)

ج- مركزا للترانزيت: كما أن المنطقة مثالية للتخزين والعمل كمركز لتجارة الترانزيت على مشارف الأسواق الكبرى، بما يسهم أيضًا في زيادة حصة قناة السويس من التجارة العالمية عن النسبة الحالية التي تبلغ نحو ١٠% من حجم التجارة العالمية، كما أن مرور أكثر من ١٨ ألف سفينة في القناة حاليًا، يجعل منطقة القناة مؤهلة للقيام بدور التموين بالوقود والمؤن لهذه السفن، ومؤهلة أيضًا لبناء أحواض لصيانة وإصلاح السفن، ولبناء السفن كليًا بعد ذلك، كما أن أطقم السفن والتي تتجاوز المليون شخص سنويًا يمكن أن تضيف رافدًا جديدًا للسياحة لو تم إعداد برامج قصيرة للسياحة والتسوق في مصر لهذه الأطقم (1)، ومن الجدير بالذكر أن برنامج الإصلاح الإقتصادي سوف يؤثر على الكفاءة الإنتاجية للقطاع السياحي بالإيجاب، من خلال خصخصة شركات الفنادق والسياحة الحكومية لمستثمرين مصريين وأجانب وذلك بهدف تطوير قطاع السياحة لمواجهة المنافسة مع السوق العالمي (٢٥)، ورغم أهمية مشاركة الاستثمارات العالمية والعربية، إلا أن الاستثمارات المصرية العامة والخاصة ينبغي أن تكون في المقدمة في هذه المنطقة الاستراتيجية على كافة الأصعدة.

٣- أهم التهديدات التي تواجهها قناة السويس ، ودور قناة السويس الجديدة في إنهاء هذه التهديدات:

قبل طرح مشروع القناة الجديدة التي تُضاعف الطاقة الاستيعابية للسفن المارة في قناة السويس وتقلل زمن الإنتظار والعبور فيها، كانت المكانة العالمية لقناة السويس مهددة بالفعل، وكانت بعض الدول قد بدأت تطرح بدائل كلية أو جزئية للقناة حتى لو لم تُشر لذلك صراحة، وكان على مصر أن تمسك بزمام المبادرة وتطور تعاملها مع القناة وقدرتها على خدمة حركة النقل العالمية كماً وكيفياً وسعياً. (١)

وتتمثل أبرز المشروعات التي تهدد قناة السويس المصرية فيما يلي:

أ- طريق الحرير البحري والبري:

أعلنت عنه الصين في مؤتمر دولي عام ٢٠١٤ ، المشروع له مسار بحري محدد يربط الصين بالعديد من البلدان الآسيوية والعربية والأوروبية الشرقية والغربية.

ب- خط حديد شونكينغ - دويسبورغ:

ويسمى أيضاً طريق الحرير الجديد وهو أحد أطول الخطوط في العالم بـ ١١ ألف كيلو متر، وقد تم انشائه عام ٢٠١١، ويعبر هذا الخط كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا وبولندا.

ج- خطوط أنابيب النفط العربية:

تتكون هذه الخطوط من خمسة انابيب وهي :

- ١- خط أنابيب العراق (كركوك) - تركيا (جيهان).
- ٢- خط أنابيب إسرائيل (إيلات) - فلسطين (عسقلان).
- ٣- خط أنابيب (كركوك) - سوريا (بانياس).
- ٤- خط أنابيب العراق - لبنان.
- ٥- خط أنابيب السعودية- لبنان.

د - ميناء الفاو الكبير:

مشروع عراقي أقيم في سنة ٢٠١٠.

هـ - طريق بحر الشمال:

يستغل بمقتضى إتفاقية بين روسيا والهند وإيران.

و- خط أنابيب سوميد:

لنقل النفط من العين السخنة على خليج السويس إلى سيدي كبر على ساحل البحر المتوسط بالإسكندرية، وهو مشروع مصري أقيم عام ١٩٦٧ بالتعاون مع شركات عربية.

ز- خط أنابيب إيلات - عسقلان:

هو مشروع لنقل البترول الإيراني إلى مصافي التكرير الرومانية، مشروع إسرائيلي أقيم سنة ١٩٦٨ بالتعاون مع إيران.

ح - ميناء اشدود:

هو ميناء يقع على البحر المتوسط، وهو مشروع إسرائيلي تم إقراره عام ٢٠١٤.

ط - خط سكك حديد تل أبيب - إيلات:

هو مشروع لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، مشروع إسرائيلي تم إقراره عام ٢٠١٣.

ي - قناة البحر الميت:

قناة لربط البحر الأحمر بالبحر الميت، مشروع فلسطيني- إسرائيلي - أردني تم إقراره سنة ٢٠١٣. (٢٦)

٤- الإستراتيجية العامة لتعزيز التنافسية للموانئ البحرية:

توجد إستراتيجيتان رئيسيتان لتحقيق تنافسية الموانئ البحرية، وهما:

١- إستراتيجية قيادة التكلفة:

تركز إستراتيجية قيادة التكلفة في الموانئ على تخفيض تكلفة التشغيل بالميناء أى تكون خدمات الميناء المقدمة بأقل التكاليف، ويمكن تخفيض التكاليف بطرق مختلفة منها:

أ- تخفيض التكاليف التشغيلية بالميناء .

ب- زيادة إنتاجية العامل.

ج- الإستخدام الأمثل للأصول الثابتة والإمكانات المتاحة مما يخفض تكلفتها.

د- إستخدام تسهيلات ومعدات ذات تكلفة أقل.

هـ- تخفيض رسوم خدمات الموانئ وتيسير آلية سدادها.

و- إستخدام نظم تسعير مرنة لخدمات الميناء .

ز- معاملة تفضيلية لكبار المتعاملين مع الميناء .

II- إستراتيجية التميز:

تعنى هذه الإستراتيجية تقديم خدمة متميزة ومختلفة لعملاء الميناء مقارنة بما تقدمه الموانئ المنافسة، وقد يكون ذلك إما بتقديم خدمات ذات قيمة مرتفعة لجميع عملاء الميناء أو تقديم خدمات مميزة لشريحة محددة في السوق، ويستند نجاح هذه الإستراتيجية على العوامل الآتية:

أ- موقع الميناء: هو محور إرتكاز لتميز الميناء عن الموانئ المنافسة إذا ما أحسن إستغلاله.

ب- التسهيلات المتاحة بالميناء: ومن أهمها تميز الميناء بوجود الأرصفة والمحطات المتخصصة ومعدات المناولة التي تعتمد على التقنيات العالية في أدائها ومستوى التجهيزات التي تمكن من إستقبال السفن الكبيرة ومدى توافر شبكة النقل والاتصالات التي تربط الميناء بمنطقة الظهر.

ج- التميز في الخدمة المقدمة: وذلك من خلال تقديم أنشطة خدمية متكاملة تسهم في زيادة القيمة المضافة للبضائع المتداولة في الميناء، توافر أنظمة المعلومات الخاصة بتخطيط السفن وكذلك أنظمة المعلومات الخاصة بتعقب الشحنات والتخليص الجمركي.

د- الأداء: وذلك من خلال التميز في الأداء التشغيلي بالميناء والذي يظهر في تقليل متوسط زمن دوران السفن بالميناء وتقليل الزمن اللازم للإفراج عن البضائع من

خلال تسهيل وتبسيط الدورة المستندية للبضائع وخدمات التخليص والقدرة على تتبع الشحنات وتحسين الخدمات المقدمة للعملاء .

إن لهاتين الإستراتيجيتين هدفاً واحداً هو تقليل التكاليف لمستخدمى الميناء ، حيث تحقق الإستراتيجية الأولى هذا الهدف من خلال التوفير فى تكاليف التشغيل للعملاء فى شكل تقديم رسوم أقل، أما الإستراتيجية الثانية فتحققه من خلال تقديم خدمات من شأنها تقلل تكاليف تداول البضائع بالميناء .

وتعتمد فاعلية وكفاءة أى من الإستراتيجيتين على قدرة وإستمرارية الميناء فى الحفاظ على ميزته التنافسية، وتتوقف هذه الإستدامة على عنصرين، العنصر الأول: الوقت المتاح أمام الموانئ المنافسة الأخرى لتبنى نفس الإستراتيجية وجنى ثمارها، ويتمثل العنصر الثانى فى التحسينات المستمرة فى الأسعار والخدمات المقدمة بالميناء ، وقد توفر الإستراتيجية التى يتبناها الميناء - فى بعض الأحيان - ميزة تنافسية طويلة الأجل يصعب على الموانئ المنافسة الوصول إليها، فمثلاً تطوير موقع جديد (مركز لوجيستى) أقرب إلى الأسواق الرئيسية للميناء أو إنشاء وصلات سكك حديدية أو الربط المائى بالأسواق الرئيسية يعطى للميناء ميزة تنافسية طويلة الأجل (٢٧)، حيث يجب على الدولة أن تعمل على زيادة القدرة والسرعة على الإرتباط بالأسواق العالمية لتوفير ما يلزم من

المدخلات اللازمة للعملية الإنتاجية إلى جانب تصريف ما تقوم بإنتاجه وبأقل تكلفة (٢٨)، كما يساعد على إستدامة الميزة التنافسية للميناء كبر إقتصاديات الحجم للميناء والتى يمكن أن تتحقق من خلال زيادة إنتاجية الميناء ممثلة فى معدل تداول أكبر للبضائع وإرتفاع معدل تردد السفن. (٢٧)

٥- مشروع قناة السويس الجديدة، وأهم أهدافه:

مشروع قناة السويس الجديدة هو مشروع ممر مائي إصطناعي على مستوى سطح البحر في مصر موازي لقناة السويس، يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، أعلن عن المشروع في ٥ أغسطس ٢٠١٤ (١٦)، حيث تم الإعلان عن البدء فعلياً في إنشاء مجرى ملاحي جديد لقناة السويس وتعميق المجرى الملاحي الحالي وتنمية محور قناة السويس بالكامل، وهو مشروع مصرى تنموى ضخم يهدف إلى تعظيم دور إقليم قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي متكامل اقتصادياً وعمرانياً ومترن بيئياً، ومكانيا يمثل مركزاً عالمياً متميزاً فى الخدمات اللوجستية والصناعية، كما يسعى المشروع إلى جعل الإقليم محوراً مستداماً يتنافس عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة، حيث يضم الإقليم ثلاث محافظات هي بورسعيد والسويس والإسماعيلية، ويتوافر به إمكانيات جذب في مجالات النقل واللوجستيات، والطاقة، والسياحة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والزراعة والعقارات وغيرها (٢٩)، وفي ٦ أغسطس ٢٠١٥ تم الافتتاح الرسمي لمشروع قناة السويس الجديدة للعمل واستقبال الناقلات البحرية بنظام المرور المزدوج، ومن المتوقع أن يزيد المشروع من حجم التجارة على طول طريق الشحن السريع بين أوروبا وآسيا بدون الإبحار حول أفريقيا. (١٦)

والمشروع الجديد في قناة السويس ليس قناة كاملة لقناة السويس، بل هو عبارة عن عملية حفر تفرعه جديدة موازية لقناة السويس الأصلية (١) من الكيلو متر ٦١ إلى الكيلو متر ٩٥ (طبقاً للترقيم الكيلو متري للقناة) (٣٠)، تم حفره على الجاف بطول يبلغ ٣٥ كيلومتراً، أي أكثر قليلاً من خمس طول القناة الحالية وإن كان أكثر اتساعاً من القناة القديمة بنحو ٤٠ مترًا (١)، ويضاف إليه عملية توسيع وتعميق

تفريعات البحيرات المرة والبلاخ بطول ٣٧ كم ليصبح الطول الإجمالي للمشروع ٧٢ كم من الكيلو متر ٥٠ إلى الكيلو متر ١٢٢ (٣٠)، ويهدف المشروع إلى تلافي المشكلات القديمة لقناة السويس من خلال تمكين السفن ذات الغاطس الكبير من المرور في القناة في الاتجاهين، وهذا سيمكن قافلة السفن القادمة من الشمال من قطع القناة بلا توقف، ونفس الأمر بالنسبة لقافلة الجنوب (١)، وبذلك أصبحت القناة تسمح بالعبور المباشر لمتوسط عدد ٤٩ سفينة في كلا الاتجاهين دون توقف وقل زمن عبور جميع السفن للقناة إلى ١١ ساعة بدلاً من ١٨ ساعة، وكذلك قل زمن الإنتظار، كما سمحت بعبور السفن ذات غاطس حتى ٦٦ قدم في جميع أجزاء القناة. (٣١)

كما أن هذا الأمر سيؤدي إلى قدرة القناة على إستيعاب عدد ضخم من السفن المارة بها، وإذا كان عدد السفن التي تمر بالقناة يبلغ نحو ١٨ ألف سفينة سنوياً، فإن المشروع الجديد سيمكن القناة من تمرير أكثر من ضعف هذا العدد سنوياً، كما أن قدرة القناة بعد هذا المشروع على تمرير السفن ذات الحمولات العملاقة سوف تتضاعف بما يتيح تحقيق زيادة كبيرة في إيرادات المرور وفي حصة القناة من التجارة العالمية. (١)

ويساهم المشروع الجديد بتعظيم القدرات التنافسية للقناة وتميزها على القنوات المماثلة، ويرفع من درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي نتيجة زيادة معدلات الأمان الملاحي أثناء مرور السفن، وأيضاً تساهم القناة الجديدة بتحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في قناة السويس وزيادتها بنسبة ٥٠% من طول المجرى الملاحي وتقليل زمن العبور وكذلك زمن الإنتظار مما ينعكس على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لملاك السفن ويرفع من درجة تهمين قناة السويس والإسهام في زيادة الطلب على استخدام القناة كمر ملاحي رئيسي عالمي (٣١)،

كما أن المشروع يجعل من إنشاء قنوات جديدة في المنطقة بديلة عن «قناة السويس» مسألة صعبة جداً، ويقلل من فرص نجاحها. (٣٠)

وإلى جانب ما تقدمه قناة السويس الجديدة من الدعم الاقتصادي، وتحقيق التنمية المستدامة لمصر (٣)، بأبعادها الثلاثة: التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية وحماية البيئة (٣٢)، فإنها تنطلق بسيناء وبمصر كاملة إلى مستقبل أكثر تقدماً ورخاء، كما أن القناة ستعزز من تنافسية قناة السويس بدرجة كبيرة، عندها تستطيع استيعاب ٢٥% من حركة الملاحة التجارية الدولية، وهذا ما يعزز الآثار الاقتصادية لمشروع قناة السويس على التجارة الدولية وعلى حركة الملاحة البحرية العالمية. (٣)

تكلفة إنشاء القناة الجديدة تجاوزت ٤ مليار دولار، بالإضافة إلى تكلفة تقدر بنحو ٤,٢ مليار دولار لإقامة ٦ أنفاق أرضية لنقل السيارات والسكك الحديدية لسيناء يتزامن إنشائهما مع إنشاء القناة الجديدة، لتصل التكلفة الإجمالية للمشروعين إلى ٨,٢ مليار دولار.

وتستهدف مصر من إنشاء قناة السويس الجديدة ما يلي :

أ- زيادة الدخل القومي المصري ، من خلال مضاعفة إيرادات القناة بنحو ٢٥٩%، مما يوفر ما يقرب من مليون فرصة عمل في إنشاء مدن صناعية على ضفاف القناة، منها منطقة إنشاء سفن وحاويات، وتصنيع سيارات وتكنولوجيا متقدمة، وصناعات خشبية ومنسوجات، وأثاث وصناعات زجاجية، وتحقيق عائد سريع وتوفير الأمن الغذائي من خلال إقامة مشاريع الاستزراع السمكي.

ب- تخفيض زمن انتظار السفن بالمجرى الملاحي من ١١ ساعة حتى ٣ ساعات على أقصى تقدير، وزيادة عدد السفن العابرة يومياً من ٤٩ سفينة في المتوسط عام ٢٠١٤، إلى ٩٧ سفينة يومياً عام ٢٠٢٣، كما أن قدرة القناة بعد هذا المشروع على تمرير السفن ذات الحمولات العملاقة سوف تتضاعف بما يتيح تحقيق زيادة كبيرة في إيرادات المرور، وفي حصة القناة من التجارة العالمية.

ج- توفير ٤ منافذ جديدة معدة للتطوير، وتوسيع ميناء شرق بورسعيد ومجمعها الصناعي، ما يجعلها خامس أكبر ميناء في العالم، وكذلك توسيع ميناء العين السخنة والمنطقة الصناعية على المدخل الجنوبي لقناة السويس لخدمة دول مجلس التعاون الخليجي وشرق إفريقيا وآسيا، و ٢ من الموانئ الجافة في العاشر من رمضان والإسماعيلية، وذلك لضمان النقل الجيد بين الموانئ وخدمة السوق المحلية.

د- تعزيز دور قناة السويس كشريان دولي في التجارة الدولية بأبعادها السلعية والخدمية، وهي تأتي ضمن أكثر من منظومة دولية جديدة.

ه- زيادة إمكانية تحويل محافظات القناة إلى مراكز صناعية وتجارية وسياحية عالمية وسيساهم في الإسراع في تنمية المحافظات المحيطة مشيراً إلى أنه يتضمن أكثر من ٤٠ مشروعاً في مختلف القطاعات.

و- تقليص الوقت الذي تستغرقه المراكب في الانتقال بين بورسعيد والسويس من ١٨ ساعة إلى ١١ ساعة، لأنها ستسمح بحركة المراكب في الاتجاهين بدلاً من اتجاه واحد حالياً. (١٦)

وتتضمن خطة تنمية قناة السويس ٤٢ مشروعاً ذات أولوية، منها ٦ مشروعات ذات أهمية قصوى، وهي:

- تطوير طرق (القاهرة - السويس) - (الإسماعيلية - بورسعيد) إلى طرق حرة.
- إنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة (شرق وغرب).
- إنشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس.
- تطوير ميناء نويبع كمنطقة حرة.
- تطوير مطار شرم الشيخ.

- إنشاء مأخذ مياه جديد على ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة تنقية شرق القناة لدعم مناطق التنمية الجديدة.

كما أن العائد الإقتصادي المتوقع للمرحلة الأولى من المشروع بناء على الدراسة المقدمة من شركة اسكوم أكبر شركة للصناعات التعدينية بالشرق الأوسط بلغ ٢١٦ مليار جنيه بعد تغطية التكلفة. (٢٩)

إنشاء النفق تحت قناة السويس سيكون الأكبر من نوعه في منطقة الشرق الأوسط ويتسع لأربع حارات، وإقامة مطارين، وثلاثة موان لخدمة السفن، ومحطات لتمويل السفن العملاقة من تموين وشحن وإصلاح وتفريغ البضائع، وإعادة التصدير، وإقامة وادى السيليكون للصناعات التكنولوجية المتقدمة، ومنتجات سياحية على طول القناة، إلى جانب منطقة ترانزيت للسفن ومخرج للسفن الجديدة مما سيؤدي إلى خلق مجتمعات سكنية وزراعية وصناعية جديدة. (٣٣)

٦- ملامح مشروع تنمية محور قناة السويس:

إن أهم ما يميز المشروعات القومية الجاري تنفيذ عدد منها هو شمولها واتساعها وانتشارها في مناطق جغرافية مختلفة، ويسهم ذلك في تحقيق التوازن الاقتصادي، ما يعزز من إرساء قواعد العدالة الاجتماعية بمفهومها الشامل وبالتالي تقليص نسب الفقر والبطالة كما أن لها آثار اقتصادية مباشرة وغير مباشرة لزيادة الدخل القومي وتنشيط الحركة الاقتصادية وجذب الاستثمارات الأجنبية.

هذا، ويعد مشروع قناة السويس الجديدة جزءاً صغيراً من مشروع ضخم يعرف بـ "مشروع تنمية محور قناة السويس" (٢٠)، حيث تنتظر مصر من قناة السويس الجديدة، ومن مشروع تنمية محور القناة، دخلاً قومياً سنوياً يصل إلى مليارات الدولارات، بالإضافة إلى الآلاف من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، لذلك فإن هذين المشروعين يمثلان نقلة نوعية كبرى وعصبا مهما لتحقيق طفرة إقتصادية وتنمية شاملة لمحافظة مصر جميعها، وخاصة محافظات الإقليم: الإسماعيلية، بورسعيد، السويس، وشمال وجنوب سيناء، حيث سيتم البدء في مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال ٣ مراكز تنمية رئيسية، أولها تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد، وثانيهما تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل، مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، والمركز الثالث، تنمية غرب خليج السويس، مع ميناء ومطار السخنة.

وكشفت الخطة المعدة لتنمية هذا المحور أن المركز الأول في التنمية يتضمن تحويل المناطق المحددة به إلى منطقة خدمية لوجستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة ٧٠ ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسهل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الإستصلاح الزراعي، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية حرة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية، وفي المنطقة الصناعية شرق بورسعيد سيتم إنشاء مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية ومجمع صناعي لبناء وإصلاح السفن، إضافة إلى مجمع صناعي ضخم لصناعات الغزل والنسيج، مما يساهم في إحداث نقلة إقتصادية كبرى.

أما المركز الثاني في تنمية هذا المحور والذي يتضمن تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة تبلغ مساحته ٦٦ ألف فدان، ويهدف مشروع "وادي التكنولوجيا" الذي سيقام في محافظة الإسماعيلية، إلى إنشاء جامعة

تكنولوجية مع إنشاء نفق جديد أيضا أسفل القناة، وتهدف التنمية في هذه المنطقة إلى إنشاء منطقة لوجستية بها إستيراد وتصدير، تصنيع وتوزيع، مخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية، وسيعمل هذا المشروع أيضا على إنشاء مخارج جديدة من ترعة السلام في الإسماعيلية، وتقويتها في موقع محطة تنقية المياه شرق القناة، ولا يمكن إغفال تطوير طريقى: القاهرة - السويس، والإسماعيلية - بورسعيد، لتسهيل الحركة بين مدن الإقليم والعاصمة.

أما المركز الثالث في تنمية هذا المحور فهو تنمية منطقة غرب خليج السويس الذى تبلغ مساحته ٤٦ ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتقشيش فنى، إضافة لعدة مشروعات صناعية شمال غرب خليج السويس وفى العين السخنة، تشمل إنشاء مصانع معدات وآلات صيد وبناء سفن صغيرة وآلات وهياكل ومستلزمات إنتاج سيارات وأجهزة كهربائية معمرة، علاوة على إنشاء منطقة تجارة حرة جنوب السويس، وكذلك تشمل المنطقة الصناعية شمال غرب خليج السويس إنشاء مجمع صناعى للبتروكيماويات ومجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية ومجمع صناعى لمنتجات الأسماك ومجمع للصناعات للتدخين ومواد البناء كما سيساهم هذا المشروع الجديد - فيما يتصل بشبه جزيرة سيناء - فى تحقيق التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة ما بين العريش والشيخ زايد والطور ورأس محمد، فضلا عن إقامة قرى ومنتجعات سياحية عديدة فى شرم الشيخ لتلبية الطلب الذى سيتزايد على المنطقة، إلى جانب إقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية "تبق" وفى مناطق: ذهب ونويبع وطابا، وعلى المستوى الصناعى سوف يتم إنشاء مجمعات صناعية للبتروكيماويات فى المنطقة الصناعية بالمسايد، وللصناعات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زايد، ومثلها فى وسط سيناء، إضافة إلى مجمع صناعى لمنتجات السخانات الشمسية فى وسط سيناء أيضا، علاوة

على إنشاء منطقة صناعية للصناعات البتروكيمياوية، ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمت وتصديره.

كما تضمنت تنمية هذه المنطقة تنفيذ أنشطة سياحية وأنشطة بحرية وإنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب واليخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألمونيوم، وتخريد وتقطيع السفن.

وبالنظر للبعد الإقتصادي فإن هذا المشروع يرتكز على محورين رئيسيين: أولهما المحور الإقتصادي الصناعي، والمحور الثاني هو المحور العمراني، سعيا إلى إيجاد ظهير عمراني تنموي لهذه المشروعات، وسيكون هناك إعفاء للمشروعات الجديدة في هذه المنطقة وضمن إطار هذا المشروع القومي الكبير من الضريبة على إيرادات النشاط التجاري والصناعي لمدة ١٠ سنوات، وكذلك من ضريبة الدمغة، بالإضافة إلى منحها إمتيازات أخرى عديدة، ولكن هذا مشروط بتشغيل ٨٠ % من العمالة المصرية وتصدير ٦٠ % من المنتجات التي تحمل عبارة "صنع في مصر" إلى الخارج (١٧)، ويعمل مشروع تنمية محور قناة السويس على تطوير أكثر من ٧٠ ألف كيلو متر مربع على جانبي القناة، ويضم الجدول الزمني للمشروع مراحل عديدة تمتد إلى عام ٢٠٥٢، حيث يتوقع خبراء الإقتصاد أن يدر هذا المشروع إيرادات قد تصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنويا حيث أن الإيراد الحالي ٥ مليارات دولار سنويا تقريبا، الأمر الذي يتوقع أن يساهم في حل الأزمات التي تعاني منها مصر حاليا إلى جانب إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف إستصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدان (٢٩)، كما أن العائد الإقتصادي المتوقع للمرحلة الأولى من المشروع بناءا على الدراسة المقدمة من شركة اسكوم أكبر شركة للصناعات التعدينية بالشرق الأوسط بلغ

٢١٦ مليار جنيه بعد تغطية التكلفة، إضافة إلى إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية بقدرة ٢٥٠٠ ميجاوات، كما أن الإستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنمية إقليم قناة السويس ضخمة جدا، وتقرب من حوالى ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٢، وسيتم تمويل المشروع من الدولة عبر ميزانيتها إلى جانب طرح البنية الأساسية فى مناقصات بنظم (BOT) النظام الخاص ببناء المشروعات والتشغيل والتمويل إلى جانب طرح أجزاء من المشروع للإكتتاب العام للمواطنين وأيضا إمكانية طرح جزء آخر بنظام (PPP) وهو يعنى الشراكة بين القطاعين العام والخاص فى تنفيذ المشروع (١٧)، حيث أن الإتجاه العالمى الحالى يركز على الإعتماد على القطاع الخاص بدرجة كبيرة. (٣٤)

ومما سبق يمكن القول أن هذه المشروعات التى يخطط لإقامتها ستغضى جميع القطاعات الإقتصادية (الزراعة والصناعة والخدمات) وهو ما يعنى تحقيق تنمية شاملة تعتمد على إستغلال العوائد الربعية من قناة السويس فى إحداث تنمية فى مجال الصناعة وتشغيل العمالة وهو القطاع الأهم فى تجاوز المشاكل الناجمة عن الإيرادات الربعية التى تؤثر سلبا على تحقيق تنمية مستدامة فى الأجل الطويل، إضافة إلى تنشيط حركة السياحة والتجارة التصديرية من خلال تسهيل عمليات الترابط بين الصناعات المختلفة والعلاقات المتشابكة والمتكاملة فيما بينها مما يجعل الإقتصاد فى حالة حراك مستمر لا يقتصر على حركة المرور فقط فى قناة السويس وإنما يتكامل معه مجالات متعددة تعمل على رفع قواعد ودعائم الإقتصاد.

كما أنه يمكن القول أن هذا المشروع يحمل فى طياته أبعادا كبيرة ومهمة خلاف الأبعاد الإقتصادية، منها الأبعاد الإجتماعية والسياسية والإستراتيجية والأمنية، وأهم هذه الأبعاد هو ضخ الدماء فى شرايين سيناء للتنمية وتعمير أرض تقترب من خط النار الإسرائيلى،

وإعادة توظيف الكثير من المواطنين في هذه المنطقة وتغيير طابعها الديموغرافي وهو ما يساهم في زيادة الإطمئنان واستقرار الحالة الأمنية فيه الأمر الذي يساعد على جذب وزيادة حجم الإستثمارات المحلية والأجنبية.

وبهذا فيمكن إعتبار أن هذا المشروع يعتبر قاطرة تجر وراءها مشروعات تنموية تغطي جميع القطاعات الإقتصادية ويخلق هذا المشروع ما يقارب المليون فرصة عمل، وبالتالي ينشأ عنها علاقات تشابكية أمامية وخلفية بينها وبين القطاعات الأخرى ستحول الإقتصاد المصرى من إقتصاد ريعى محدود فى هيكله وتنوعه إلى إقتصاد متنوع تتوزع فيه الأعمدة والدعائم التى يقوم عليها الإقتصاد بدلا من تركزه وإنحصاره فى مجالات محدودة، كما أن زيادة الإيرادات المتوقعة من المرور فى قناة السويس يصاحبها زيادة فى الإنتاج والإستثمار وزيادة فى المعروض من السلع ومن العمالة المشغلة، مما يعنى إرتفاع مستوى الناتج والدخل القومى. (١٧)

ويستهدف ذلك المشروع القومى تحويل المنطقة لواحدة من أكبر ٧ تجمعات اقتصادية فى العالم، حيث يصل عدد الدول المشاركة فى المشروع نحو ٢٩ دولة، وأعلى دولة فى الاستثمارات هى الصين، كما أن هذا المشروع يضع مصر لتكون واحدة من أكبر ٣٠ اقتصادا فى العالم بحلول ٢٠٣٠.

ويبلغ عدد الشركات التى تعمل بالمشروع نحو ١٠٥ شركة تعمل حالياً على أرض الواقع بالمشروع، والذى يشمل إنشاء مناطق صناعية وتجارية وسياحية ولوجيستية، إضافة إلى تطوير ٦ موانئ كبرى مثل بورسعيد شرق وغرب والسخنة والأدبية والعريش والطور حتى تتمكن من استيعاب حركة البضائع والتجارة التى ستنمو بشكل مضطرد بمنطقة القناة. (٣٥)

ويمثل المشروع فرصة جيدة لاستعادة قناة السويس مكانتها كممر ملاحى دولى وتقديم خدمات النقل البحرى ، ومن المقرر أن تساهم الصناعة فى الدخل السنوى للمشروع بنحو ۴۰% أى ما يقرب من ۴۰ مليار دولار سنوياً ، أما مشروع الحفر وزيادة العمق فتتوقع الحكومة أن يرفع عوائد القناة إلى ۱۳ مليار دولار سنوياً على المدى البعيد . (۲۰)

نتائج البحث:

توصلت الدراسة للنتائج التالية:

۱- تعد قناة السويس أحد أهم المجارى البحرية فى العالم، ويمر بقناة السويس حوالى ۱۰% من التجارة العالمية، و ۲۲% من تجارة الحاويات بالعالم، ومنذ أن إفتحت مصر القناة فى السابع عشر من نوفمبر ۱۸۶۹، فى عصر الخديوى إسماعيل، زادت الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر، وجعلت منه صلة الوصل بين المحيط والبحر المتوسط، وأحدثت تطوراً كبيراً فى حركة التجارة العالمية التى كانت تشهد ازدهاراً غير مسبوق بسبب الثورة الصناعية، وأصبحت معبراً إستراتيجياً بين آسيا وأوروبا، وواحداً من أهم المعابر البحرية فى العالم، وتشكل إيراداتها مصدراً رئيسياً للخزينة المصرية.

ولقد سجلت إيرادات قناة السويس فى العام ۲۰۱۴ رقماً قياسياً بلغ ۵,۳۱ مليار دولار، وكان عاما إستثنائياً، والأفضل فى تاريخ القناة منذ نحو ۱۴۹ سنة، وقد زادت عائدات القناة زيادة طفيفة خلال عام ۲۰۱۵ حيث بلغت ۵,۳۷۲ مليار دولار ، ثم تراجعت الى نحو ۵ مليار دولار عام ۲۰۱۶، ومع تحسنها فى العام ۲۰۱۷ حيث بلغت ۵,۱ مليار دولار، إلا أنها لم تصل الى الرقم القياسى التاريخى الذى سجلته منذ

أربع سنوات، وتشير التقديرات إلى زيادة مرتقبة في الإيرادات لتبلغ ١٣,٢٢٦ مليار دولار سنوياً في العام ٢٠٢٣ مقارنةً بالعائد الحالي ٥,٣ مليار دولار مما يؤدي إلى الإنعكاس الإيجابي المباشر على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة، وزيادة فرص العمل لأبناء مدن القناة و سيناء والمحافظات المجاورة مع خلق مجتمعات عمرانية جديدة.

ومن هنا تتضح صحة الفرض الأول وهو أن قناة السويس تعد أحد أهم المعابر البحرية في العالم، كما أن إيراداتها تشكل مصدراً رئيسياً للخزينة المصرية .

٢- يساهم مشروع قناة السويس الجديدة بتعزيز القدرات التنافسية للقناة وتميزها على القنوات المماثلة، ويرفع من درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي نتيجة زيادة معدلات الأمان الملاحي أثناء مرور السفن، وأيضاً تساهم القناة الجديدة بتحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في قناة السويس وزيادتها بنسبة ٥٠% من طول المجرى الملاحي، حيث يهدف مشروع قناة السويس الجديدة إلى تلافى المشكلات القديمة لقناة السويس من خلال تمكين السفن ذات الغاطس الكبير من المرور في القناة في الإتجاهين بدلاً من إتجاه واحد قبل تنفيذ مشروع القناة الجديدة، وبذلك أصبحت القناة تسمح بالعبور المباشر لمتوسط عدد ٤٩ سفينة في المتوسط يومياً في كلا الإتجاهين دون توقف وقل زمن عبور جميع السفن للقناة إلى ١١ ساعة بدلاً من ١٨ ساعة، وكذلك قل زمن إنتظار السفن بالمجرى الملاحي من ١١ ساعة حتى ٣ ساعات على أقصى تقدير، مما ينعكس على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لملاك السفن، كما سمحت القناة الجديدة بعبور السفن ذات غاطس حتى ٦٦ قدم في جميع أجزاء القناة، وهذا الأمر سيؤدي إلى قدرة القناة على إستيعاب عدد ضخم من السفن المارة بها، وإذا كان عدد السفن التي تمر بالقناة يبلغ نحو ١٨ ألف سفينة سنوياً، فإن المشروع الجديد سيمكن القناة من تمرير أكثر من ضعف هذا العدد سنوياً، كما أن قدرة القناة بعد هذا

المشروع على تمرير السفن ذات الحمولات العملاقة سوف تتضاعف بما يتيح تحقيق زيادة كبيرة في إيرادات المرور وفي حصة القناة من التجارة العالمية، وكذلك فإن القناة ستعزز من تنافسية قناة السويس بدرجة كبيرة، عندها تستطيع استيعاب ٢٥% من حركة الملاحة التجارية الدولية، وهذا ما يعزز الآثار الاقتصادية لمشروع قناة السويس على التجارة الدولية وعلى حركة الملاحة البحرية العالمية، وبذلك يرفع مشروع قناة السويس الجديدة من درجة تهمين قناة السويس والإسهام في زيادة الطلب على استخدام القناة كمر ملاحى رئيسى عالمى، كما أن المشروع يجعل من إنشاء قنوات جديدة في المنطقة بديلة عن «قناة السويس» مسألة صعبة جداً، ويقلل من فرص نجاحها.

ومن هنا تتضح صحة الفرض الثانى وهو أن مشروع قناة السويس الجديدة يساهم في تميز قناة السويس على القنوات المماثلة، ويرفع من درجة التصنيف العالمى للمجرى الملاحى لقناة السويس، كما يساهم هذا المشروع في زيادة حصة القناة من التجارة العالمية.

٣- يعد مشروع قناة السويس الجديدة جزءاً صغيراً من مشروع ضخم يعرف بـ «مشروع تنمية محور قناة السويس»، حيث تنتظر مصر من قناة السويس الجديدة، ومن مشروع تنمية محور القناة، دخلاً قومياً سنوياً يصل إلى مليارات الدولارات، بالإضافة إلى الآلاف من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، لذلك فإن هذين المشروعين يمثلان نقلة نوعية كبرى وعصبا مهما لتحقيق طفرة إقتصادية وتنمية شاملة لمحافظة مصر جميعها، وخاصة محافظات الإقليم: الإسماعيلية، بورسعيد، السويس، وشمال وجنوب سيناء، حيث سيتم البدء فى مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال ٣ مراكز تنمية رئيسية، أولها تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد، وثانيهما تنمية الإسماعيلية

وضاحية الأمل، مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، والمركز الثالث، تنمية غرب خليج السويس، مع ميناء ومطار السخنة.

حيث يتوقع خبراء الإقتصاد أن يدر هذا المشروع إيرادات قد تصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنويا حيث أن الإيراد الحالى ٥ مليارات دولار سنويا تقريبا ، الأمر الذى يتوقع أن يساهم فى حل الأزمات التى تعانى منها مصر حاليا إلى جانب إعادة التوزيع العمرانى والجغرافى للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف إستصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدان.

كما أنه يمكن القول أن هذا المشروع يحمل فى طياته أبعادا كبيرة ومهمة خلاف الأبعاد الإقتصادية، منها الأبعاد الإجتماعية والسياسية والإستراتيجية والأمنية.

وأیضا يمكن إعتبار أن هذا المشروع يعتبر قاطرة تجر وراءها مشروعات تنموية تغطى جميع القطاعات الإقتصادية ويخلق هذا المشروع ما يقارب المليون فرصة عمل، وبالتالي ينشأ عنها علاقات تشابكية أمامية وخلفية بينها وبين القطاعات الأخرى ستحول الإقتصاد المصرى من إقتصاد ريعى محدود فى هيكله وتنوعه إلى إقتصاد متنوع تتوزع فيه الأعمدة والدعائم التى يقوم عليها الإقتصاد بدلا من تركزه وإنحساره فى مجالات محدودة، كما أن زيادة الإيرادات المتوقعة من المرور فى قناة السويس یصاحبها زيادة فى الإنتاج والإستثمار وزيادة فى المعروض من السلع ومن العمالة المشغلة، مما يعنى إرتفاع مستوى الناتج والدخل القومى.

ومن هنا تتضح صحة الفرض الثالث أن مشروع قناة السويس الجديدة و مشروع تنمية محور قناة السويس يمثلان نقلة نوعية كبرى و عسبا مهما لتحقيق طفرة إقتصادية وتنمية شاملة لمحافظات مصر جميعها.

توصيات البحث:

- 1- العمل على إقامة استثمارات في مصر وتوظيف العمالة الضخمة و المتنوعة المهارات و المنخفضة الأجر المتوفرة في مصر .
- 2- إستغلال مناطق التجارة الحرة لمصر مع الإتحاد الأوروبي و مع الدول العربية والأفريقية للحصول على المواد الخام والسلع الاستثمارية والوسيطه بصورة ميسرة وبدون رسوم جمركية أو برسوم جمركية منخفضة، كما تتيح مناطق التجارة الحرة للشركات التي توطن استثماراتها في مصر وتستوفي نسبة المكون المحلي المطلوبة للتمتع بالدخول الحر لأسواق تلك المناطق أن تصدر إنتاجها لتلك الأسواق بشكل حر أي بدون رسوم جمركية بما يرفع من قدرتها التنافسية.
- 3- إستغلال منطقة قناة السويس كمنطقة مثالية للتخزين والعمل كمركز لتجارة الترانزيت على مشارف الأسواق الكبرى، بما يسهم في زيادة حصة قناة السويس من التجارة العالمية.
- 4- بناء أحواض جافة لصيانة وإصلاح السفن، بل وبناء السفن كليًا بالتعاون الفني مع الشركات المتخصصة في هذا المجال .
- 5- إعداد برامج سياحية لأطقم السفن والتي تتجاوز المليون شخص سنويا يمكن أن يضيف رافدا جديدا للسياحة، وذلك من خلال إعداد برامج قصيرة للسياحة لمدة ٢٤ ساعة أو يومين على الأكثر لزيارة المعالم السياحية في القاهرة والجيزة والتسوق من مراكز تجارية كبرى يتم إنشاؤها في منطقة القناة، لعرض إنتاج الشركات المصرية من كافة السلع بما فيها التذكارات السياحية.
- 6- إستغلال فرص استثمارية كبيرة في مجال الصناعة التحويلية القائمة على الخامات المعدنية والمحجرية والنفطية والغازية الموجودة في منطقة قناة السويس، ذلك حيث أن

وجود عدد كبير من الخامات المعدنية والمحجرية في مصر بكميات تجارية، وقربها من مراكز مهمة لهذه الثروات الطبيعية في إفريقيا، وقربها أيضاً من منطقة الخليج التي تعد خزان النفط الرئيسي في العالم، يجعلها مرشحة لاستقطاب استثمارات صناعية متنوعة تقوم بتصنيع تلك الخامات.

٧- العمل على تعظيم دور إقليم قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي متكامل اقتصادياً وعمرانياً ومرتزناً بيئياً، ومكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة، حيث يضم الإقليم ثلاث محافظات هي بورسعيد والسويس والإسماعيلية، ويتوافر به إمكانيات جذب في مجالات النقل واللوجستيات، والطاقة، والسياحة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والزراعة والعقارات وغيرها.

٨- العمل على إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف إستصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدان بمنطقة قناة السويس.

Summary:

The study manifested that the Suez Canal is considered one of the most important sea waterways in the world as 10% of world trade and 22% of world container trade pass across the Suez Canal. The study also reviewed the evolution of total revenues of the Suez Canal between 2007 and 2017. The study founded that there is a slight increase in the total revenues of the Suez Canal during 2017 which reached 5.1 billion dollars compared to about 5 billion dollars in 2016. The study showed that the estimates suggest that there is an expected increase in revenues to reach 13.226 billion dollars annually in the year 2023 compared to the current revenue in 2014 that reached 5.3 billion dollars, the matter which leads to a direct positive reflection on the Egyptian national income from the foreign currency, and increase of employment opportunities for the people of the cities of Canal and Sinai and neighboring governorates with the creation of new urban communities as well as huge investments in several and various commercial, industrial and agricultural projects in addition to different ports and services. The study examined the most important characteristics of the Suez Canal in Egypt. The study also reviewed the advantages of Suez Canal region in terms of the

genius exceptional location and economic value of the site as well as the possibility of attracting investments and working as a center for transit trade. The study clarified the most important threats encountered by Suez Canal and the role of new Suez Canal in eliminating such threats. The study also reviewed the general strategy to enhance the competitiveness of sea ports. Regarding the new Suez Canal, the researcher explained the objectives of this new project in terms of its contribution to increasing the Egyptian National Income and providing about million job opportunities. The study also showed that the new Suez Canal contributes to maximizing the channel's competitive capabilities of the canal and its distinction from similar canals. The new canal also contributes to achieving the greatest percentage of duplication in the Suez Canal and increasing it by 50% in the length of the waterway and reducing the transit time as well as the waiting period. The project also makes the establishment of new canals in the region to be alternative to the Suez Canal a very difficult issue and reduce the chances of its success.

The study showed that the new Suez Canal project is a small part of a huge project known as the Suez Canal Corridor

Area Project as Egypt is waiting from the new Suez Canal and the Suez Canal Corridor Area Project to generate billions of dollars in annual national income, in addition to thousands of direct and indirect jobs. So, these two projects represent a major quantum leap and an important factor to achieve an economic boom and comprehensive development of all governorates of Egypt, especially the governorates of the territory: Ismailia, Port Said, Suez, North and South Sinai as the project of developing the Suez canal corridor area will be started through three major centers of development, the first is developing Port Said with the region of Northern Port Said, second is developing Ismailia and Al Amal district with the Valley of Technology and New Ismailia, the third center is development of the Suez Gulf with Sokhna port and airport.

The study also indicated that the new Suez Canal project and the Suez Canal Corridor Area Project represent a good opportunity to restore the Suez Canal' position as an international maritime corridor and provide maritime transport services. The industry is expected to contribute with about 40% in the annual income of the project i.e. nearly 40 billion dollars a year. As for the drilling and depth increasing project, the

government expects to raise the canal's revenues to \$13 billion per year over the long term.

The keywords:

Egypt geography - Egypt economy - Egypt projects - Canals in Egypt - Suez Canal shunts - New Suez Canal - Numbers - Dreams - Phase - Mediterranean - Red Sea - Waterways opened in 2015.

المراجع:

1-<http://www.ahram.org.eg/NewsPrint/417439.aspx>

٢- هبة الله أحمد سيد أحمد "التتمية البشرية والإقتصادية في محافظة شمال سيناء"، المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، العدد الأول، المجلد الأول، يناير ٢٠١٢، ص ٣٢٥.

٣- أنور عشقى، "الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس الجديدة"، جريدة الأهرام، العدد ٤٧٠٣٤ سبتمبر ٢٠١٥.

<http://www.ahram.org.eg/NewsQ/433310.aspx>

4- Noha Yahya Zakaria," Human security: Concept and Dimensions, Referring to Arab countries",Scientific magazine for economics & commerce, Faculty of commerce, Ain Shams University, Cairo, Volume no.1, Masters, 2014, P 75.

5- Marwa Nassar, "Inflation versus Unemployment targeting policies in Egypt", Scientific magazine for economics & commerce, Faculty of commerce, Ain Shams University, Cairo, Volume no.1, Masters, 2014, P 27.

6- <https://www.britannica.com/topic/Suez-Canal>

7-

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/AboutSuezCanal.aspx>

8-

https://www.marefa.org/%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D9%8A%D8%B3

9-

https://search.credoreference.com/content/topic/suez_canal_egypt

10-

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>

١١- هند مرسى محمد على البربرى "تقدير أثر القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على الربح العام وصافى القيمة الحالية لشركات التوكيلات الملاحية التابعة لقطاع الأعمال العام"، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، العدد الأول، المجلد الثانى، يناير ٢٠١٣، ص ٧٢١.

١٢- - وائل فوزى محمد بدوى، "التجربة المصرية فى مشروعات B.O.O.T ودور البنوك فى تمويلها مع التطبيق على قطاع النقل البحرى الموانى التخصصية"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠٠٨، ص ١٤٥.

13- http://www.bbc.co.uk/history/british/modern/suez_01.shtml

14-

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>

15- <https://www.almasryalyoum.com/news/details/49530015>

16-

https://www.marefa.org/%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D9%8A%D8%B3_%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A9

١٧- د. نهاد محمد إدريس " مشروعات قناة السويس الجديدة فى مواجهة المرض الهولندى فى الإقتصاد المصرى "، المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، العدد الرابع، ترقية، سنة ٢٠١٥، ص ٥١٤، ٥١٥، ٥١٦، ٥١٨.

18- <http://www.alhayat.com/article/4588794>

19 -

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal.aspx>

٢٠- منى حجازي "أرقام وتقديرات حول مشروع محور قناة السويس .. هل يقوم بدوره في دعم الاقتصاد؟"، ٢٠١٨

<http://www.shbabalnil.com/#>

٢١- حنان حسن عبد الفتاح السيد أحمد "إقتصاديات صناعة تعليب وحفظ الأسماك في مصر"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ١٩٩٨، ص ٦٤ .

٢٢- محمد فؤاد محمد إمام، " دور المناطق الحرة في تنمية الصادرات في مصر - دراسة مقارنة بين (مصر - الصين - كوريا الجنوبية) " ، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠١٠، ص ٨٧.

23- Dr. Saif Sallam Alhakimi, "Trade openness and per capita income: The case of Kuwait", Scientific magazine for economics & commerce, Faculty of commerce, Ain Shams University, Cairo, Volume no.2, promotion, April 2016, P21.

24- Lobna Said Abd El-Hamid, "Definitions and indicators of economic freedom", Scientific magazine for economics & commerce, Faculty of commerce, Ain Shams University, Cairo, Volume no.1, Masters , 2014, P46.

٢٥- محمد أنسى البشوتى، " دور المتغيرات المحلية والدولية على الإيرادات السياحية في مصر في الفترة من ١٩٧٤ - ١٩٩٥ "، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ١٩٩٦، ص ١٥٢، ١٥٣.

http://www.blog.informatiquecem.com/2016/07/10_25.html26-

٢٧- يسرا محمد حسان الجوهري، "أثار تعزيز تنافسية الموانئ التجارية المصرية على تجارة مصر الخارجية" دراسة مقارنة "، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠١٨، ص ١٦، ١٧.

٢٨- الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، " أثر الإستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الإقتصادية في مصر" دراسة مقارنة" (الإمارات العربية المتحدة - سنغافورة)، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠١٠، ص ٢٤.

٢٩- د. محمود نعمده على إبراهيم، " مقومات تنمية سيناء ودورها في النهوض بالإقتصاد المصري"، المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، العدد الأول، ترقية، يناير ٢٠١٦، ص ٤٨٧، ٤٨٨، ٤٨٩.

30- <https://www.almasryalyoum.com/news/details/496881>

31- www.annahar.com/article/257456

٣٢- زينب فؤاد عبد اللطيف إبراهيم، " آليات تفعيل تطبيق التنمية المستدامة في الإقتصاد المصري"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، سنة ٢٠١٠، ص ٢٨٠.

<https://www.masress.com/elfagr/165715233->

34- إبتسام حسن محمد، " مخاطر إستخدام نظام ال B.O.T في ملكية وإدارة المطارات"، المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، العدد الرابع، جزء ١، دكتوراه، سنة ٢٠١٥، ص ١٠٣.

35- <https://www.mobtada.com/details/701943>