

الأفاق المستقبلية لمحور قناة السويس الجديدة
الفرص – التحديات
د/ إيمان احمد احمد عوض-مدرس الاقتصاد – معهد النيل العالي للعلوم
التجارية وتكنولوجيا الحاسب

ملخص

محور قناة السويس هو ممر ملاحى فريد فى موقعة يربط العالم من شرقة الى غربة وشماله بجنوبة بطريقه امنه لخدمة التجارة العالمية، والجدير بالذكر ان جميع مشروعات المنطقة الاقتصادية بإقليم القناة خطت لتكون ممرا لتنمية ذلك الاقليم تنمية مستدامة، ووضع القناة فى مكانه عالمية يصعب الوصول اليها. ونظرا لوجود العديد من التحديات الداخلية والخارجية، والكثير من المميزات والعيوب لمنطقة اقليم قناة السويس، لذا تهدف الدراسة لفهم واقع محور قناة السويس، وتحديد بدقة مواطن الضعف فى أداء تلك المنطقة ونستفيد فى الوقت نفسه من مواطن القوة والفرص المتاحة لتحقيق تنمية مستدامة لهذا المشروع، وتوفير العلاج لعناصر الضعف، ونستفيد من عناصر القوة فى الحد من تأثير التهديدات استخدام تحليل SOWT ANALYSI، وقد توصلت الدراسة الى اهمية الاسراع بتنفيذ كافة المشروعات المخططة لمحور قناة السويس، وخاصة الخدمات اللوجستية، والتي تعد اهم عوامل جذب الاستثمارات الاجنبية.

مقدمه:

ويمثل القطاع الصناعي القوة الدافعة لتحقيق معدلات نمو متزايدة، وتوفير فرص للعمالة، وتحقيق اندماج الاقتصاد المصري في الاقتصاد العالمي.

إلى جانب التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها الاقتصاد المصري أعقاب ثورة ٢٥ يناير قد هيئت موجة من الإصلاحات في السياسة العامة. مما ساهم في إيجاد البيئة المواتية لاستغلال الموارد المتاحة الاستقلال الأمثل. ونظر لاحتياج مصر الشديد لمشروعات عملاقة قوية لدعم الاقتصاد المصري، تنهل من عائداتها الأجيال الحالية والقادمة. لذا كان أحد تلك المشروعات هي تنمية محور قناة السويس.

حيث يمثل هذا المحور منطقة استراتيجية مصرية وعالمية. فهي منطقة تصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، وتمثل رابطا هاما بين شبه جزيرة سيناء ومحافظات الدلتا، كما أنها تحتوي على الشريان الحيوي المائي قناة السويس. إلى جانب أن هذه المنطقة تدر بالعدد من الموارد الطبيعية والبشرية والاقتصادية، كما أنها أحد أهداف الدولة الاستراتيجية بتحويلها إلى منطقة التوجيه لامتناس فائض العمالة. وجعلها قلعة صناعية تدعم عمق مصر في سيناء.

ولقد اجتمع العلماء وخبراء الاقتصادي ان نجاح قناة السويس الجديدة سيكون عامل جذب للاستثمارات العربية والأجنبية، ولاسيما مع إطلاق مشروعات محور تنمية القناة والتي يصل عدد المشروعات بها الى ٤٢ مشروع في مختلف المجالات، مقدرين حجم الاستثمارات بنحو ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٣.

ومن المشروعات المطروحة أمام الاستثمارات العربية والأجنبية ٦ مشروعات ذات أهمية قصوى. وهي تطوير طرق القاهرة السويس والإسماعيلية وبورسعيد والطرق الحرة. إنشاء ثلاث أنفاق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس، وذلك لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم القناة، ويربط بينهما نفق سكك حديد، فضلا عن تطوير ميناء نويبع بمنطقة حرة ومطار شرم الشيخ.

وقد تم تخصيص نحو ٥١ مليار، ١٤٠ مليون جنيه استثمارات عامه لإقليم القناة، والتي تقدر بنحو ٣٦,٣% من نسبة الاستثمارات العامة، عام ٢٠١٦ وذلك نظرا لضخامة الاستثمارات المستهدفة في تلك المنطقة إلى جانب: (١)

١. أعلنت السعودية عن عمل منطقة صناعية لها بنيه تحتها كامله من اجل إقامة مشروعات صناعية، مثل مصاف البترول وتكريره وتحليه المياه.

٢. أعدت إيطاليا دراسة عن القناة الجديدة، والتي كشفت أن زيادة تدفق السفن في القناة الجديدة، سيزترتب عليه زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ الإيطالية سواء جنوه أو نابولي مما يشجع على الاستثمار في مصر.
٣. أعلنت روسيا عن رغبتها في المشاركة في الاستثمار، بإنشاء منطقة صناعية روسية بقناة السويس الجديدة، وذلك لتوقعها بجلب أرباح للشركات المستثمرة بشكل يفوق أية منطقة صناعية في العالم.
٤. وشاركت ألمانيا بافتتاح المعهد اللوجستي الألماني ببورسعيد، وذلك بالتعاون مع هيئة قناة السويس، والذي يهدف إلي تغطيه احتياجات الهيئة من العمالة الفنية المتخصصة، وذلك بالتعاون مع معهد كيل الألماني كشريك أكاديمي، إلى جانب مشاركته كل من اليابان وهو لندا في مختلف المجالات في المناطق الصناعية، وتطوير المحور باستخدام الطاقة الشمسية والبديلة.

مشكلة البحث

تواجه مصر العديد من التحديات الإقليمية والعالمية، والكثير من المشكلات الاقتصادية المحلية، والتي قد تعوق الاستفادة من الامتيازات البيئية والتنافسية المتاحة لها. ولاسيما الموقع الاستراتيجي. وان لم تستطع مصر مواجهة هذه التحديات، فإنها سوف تفقد مكانتها وميزاتها التنافسية بين دول العالم. وبالتالي فهي في حاجة الى مشروعات عملاقة تضخ مصر في مكانة عالمية يصعب الوصول اليها. ويعد تنمية محور قناة السويس أحد تلك المشروعات والتي تنبئها مصر في الفترة الأخيرة. ومن الجدير بالذكر أن جميع المشروعات التي خططت لتلك المناطق نقطة هي ممراً لتحقيق تنمية مستدامة للمجتمع. ولبلوغ الأهداف المخططة لابد من صياغة استراتيجية محكمة لتحقيق الأهداف التنموية المأمولة. والتي تستلزم معرفة التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه المشروع (نقاط ضعف -تهديدات) وتحديد العوامل الداعمة للمشروع والفرص المتاحة أمامه (نقاط قوة -الفرص) والتي تساعد في وضع استراتيجية قابلة للتنفيذ أمام متخذ القرار.

فرضيات البحث

تستطيع وضع بعض الفرضيات التي تساعدنا في الدراسة تتمثل في:

١. توجد أهمية استراتيجية لمنطقة محور قناة السويس الجديدة، حيث تم التخطيط للعديد من المشروعات المتزامنة مع مشروع توسعه قناة السويس، حيث يشمل المشروع العديد من العوامل الداعمة والتي تجعل قناة السويس الجديدة أفضل ممر مائي.

٢. يواجه مشروع محور قناة السويس تحديات (داخلية - خارجية) قد تعوق تحقيق الأهداف المرجوة من هذا المشروع.

٣. توجد العديد من الفرص، التي يجب الاستفادة منها في تنمية محور قناة السويس والتي تساعد في تحقيق تنمية مستدامة لتلك المنطقة.

أهمية البحث

ترجع أهمية البحث في أهمية دور تنمية محور قناة السويس الجديد في تحقيق تنمية مستدامة للأجيال القادمة، وذلك من خلال دراسة وفهم أهمية الموقع الجغرافي، والاستراتيجي للمنطقة، وكيفية الاستفادة منه لتحقيق قيمة مضافة للاقتصاد بدلا من الاكتفاء بتحصيل رسوم مرور للسفن العابرة فقط، وذلك بتحويلها إلى منطقة لوجستية عالمية.

أهداف البحث:

١. توضيح الأهمية الاستراتيجية لمنطقة محور قناة السويس، من خلال عمل حصر لنقاط القوة التي تميز الإقليم من خلال المتاح من مشروعات (حاليه ومستقبلية).

٢. تحديد التحديات الداخلية والخارجية التي قد تعوق ظهور هذا المشروع على أرض الواقع. والتي تحول من الاستفادة من محاور التنمية.

٣. تحديد الفرص المتاحة أمام المشروع، ومدى القدرة على الاستفادة منها في وضع استراتيجية تعمل على جذب المزيد من الاستثمارات، والتي تسرع من الانتهاء من المشروعات.

٤. عمل تحليل SOWT Analysis والذي يهدف إلى الكشف عن نقاط القوة الإيجابية ونقاط الضعف الخاصة بالمشروع وإدراك نوعيه التهديدات وطبيعة الفرص المتاحة والتي تساعد في وضع استراتيجية مستقبلة للمشروع.

منهج البحث

يعتمد البحث على المنهج الاستقرائي الذي يقوم علي جمع المعلومات المرتبطة باقتصاديات محور قناة السويس، كما يتم استخدام المنهج الوصفي للتعرف على الواقع الحالي لمحور قناة السويس والتحديات الداخلية والخارجية التي تواجهه، واستخلاص النتائج من أجل وضع استراتيجية تعمل علي ترشيد القرارات المستقبلية.

خطة البحث يتم تقسيم البحث إلي ثلاث مباحث:

المبحث الأول: يوضح الأهمية الاستراتيجية لمحور قناة السويس الجديدة والذي يوضح نقاط القوة بها، مثل أنها مصدر لإعادة توزيع السكان، والزيادة المطردة في حجم التجارة الدولية،

وتغير القوانين والتشريعات للاستثمار الجديدة والتي تعمل علي جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية.

المبحث الثاني ويتعرض للتحديات التي تواجه مشروع تنمية محور قناة السويس الجديد سواء كانت تحديات داخلية أم خارجية.

المبحث الثالث يوضح الفرص المتاحة التي يجب الاستفادة منها لدعم عملية التنمية بمحور قناة السويس الجديدة.

المبحث الرابع يحاول وضع استراتيجية من خلال الاستفادة من الفرص المتاحة لعلاج نقاط الضعف، ومن خلال استخدام نقاط القوة لمواجهة التهديدات التي يمكن أنتواجه مشروع التنمية العملاق. وفي النهاية تعرض اهم النتائج المستخلصة من البحث واهم التوصيات.

المبحث الأول

الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمحور قناة السويس

(نقاط القوة)

إن مشروع قناة السويس الجديد يعد جزء صغير من مشروع ضخم، وهو تنمية محور قناة السويس الجديد. والذي ظهر كمفهوم في أواخر التسعينات وتنقسم عملية تنفيذه الى ثلاث مراحل تتمثل في تطوير مواني بورسعيد والسويس، لتصبح بمثابة مستودعات عالمية ذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن. أما المرحلة الثانية ستشمل إنشاء منطقة صناعية لاستضافه صناعات عديدة مثل إنتاج الآلات والمنسوجات ومواد البناء ومصانع التعبئة والتغليف، ومراكز صيانة السفن. وينتهي المشروع بالمرحلة الثالثة والتي تشمل إقامة ما يعرف بوادي التكنولوجيا بالإسماعلية والذي يهدف إلى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية. وما يتبعها من صناعات مكمله، ومعامل بأبحاث ومراكز تدريب.

أولاً: مشروعات محور قناة السويس (المنفذة-المخططة)

ولقد ظهرت المرحلة الأولى من مشروع التنمية إلى الوجود عام ٢٠١٥ وهو توسعة قناه السويس، بإنشاء قناه موازية لها بطول ٣٥ كيلومتر، إلى جانب توسيع وتعميق تفرعات البحيرة المرة والبلاح بطول ٣٧ كيلو متر ليصبح الطول الإجمالي ٧٢ كيلو متر. وذلك بهدف زيادة الطاقة الاستيعابية للقناه من ٤٩ سفينة عام ٢٠١٤ لتصل إلى ٩٧ سفينة. وتعزيز تنافسيتها العالمية من خلال تقليل زمن انتظار السفن لتصل إلى ٣ ساعات بدلا من ١١ ساعة إضافة إلى إنشاء محطات لتموين السفن على نحو سيضاعف أعداد السفن المارة عبر قناة السويس. مما سيعمل على مضاعفه إيرادات قناة السويس^(١). وقد اعلنت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناه السويس إن المشروع المخط استهدف ثلاثة اتجاهات: -

• تسهيل حركة النقل حول المنطقة (محور القناة)

عن طريق إنشاء سبعة إنفاق أسفل القناة، منها ثلاثة ببورسعيد، وأربعة بالإسماعلية، ونفق آخر لنقل مليار متر مكعب مياه سنويا لتنمية المحور (سحارة سراييون) إلى جانب إنشاء جسر دائم حديد للسيارات علي سطح القناه للربط بين بورسعيد، ببورفؤاد بطول ٤٢٠ متر وتم الانتهاء منه ٢٠١٦.

• اعتماد بعض المشاريع البيئة لتجنب الآثار السلبية لتركز الصناعات.

• تعزيز التصنيع في ثلاث مناطق صناعية:

أ- إنشاء منطقة صناعية جديدة على مرحلتين غرب خليج السويس، وقد تم تنفيذ المرحلة الأولى بتكلفته تقرب من ٢٠ مليون جنيه مصري، ويعمل بها الآن ٢٣ مصنعا، وهناك ٥٦ مصنعا قيد الإنشاء. أما المرحلة الثانية فلم يتم البدء فيها بعد، وتوفر المنطقة ٩٣٨٦ فرصة عمل مباشرة بعد اكتمال المشروع بمرحلة. واهم المشروعات المقامة مشروعات البتروكيماويات، وتكرير البترول والنسيج، والورق، وبعض الصناعات الثقيلة.

ب- إنشاء مدينة الإسماعلية الجديدة شرق القناة على مساحة ١٦٥٠٠ فدان لتستوعب نصف مليون نسمة من العاملين في المشروعات التنموية المجاورة خصوصا العاملين بوادي التكنولوجيا. وكذلك إنشاء المزارع السمكية على الضفة الشرقية للقناة على مساحة ١٢٠ كيلو متر مربع تقع جنوب التفريعة حتى خليج السويس.

ت- مشاريع تنمية الموانئ القائمة بالإقليم، مثل تنمية ميناء شرق، وغرب بورسعيد، لتكون منطقتي لوجستية عالمية تربط القارات الثلاثة (آسيا وأفريقيا أوروبا) بأجمالي ارضه بطول ١٢ كيلومتر. وتشمل منطقة صناعية بمساحة ٧٨ كيلومتر مربع جنوب الميناء وهي أكبر من المساحة للمنطقة المره (لجبل علي) والتي تبلغ ٥٧ كيلومتر، الي جانب تنمية ميناء العين السخنة بالسويس بطاقة ١٢٠٠ طن سنويا، وتنمية ببناء الأديبة بالسويس بطاقة ٦.٧ مليون طن سنويا^(٣).

مما سبق يتضح أهمية مشروع تنمية محور قناة السويس بما يشمله بالعديد من المشروعات الصناعية، وتحويل الموانئ إلي مناطق لوجستية عالمية، وتوفير بنية تحتية ضخمة. والتي تدعم تحقق تنمية مستدامة للمنطقة.

ثانيا: تطور حجم التجارة الدولية العابرة لقناة السويس

يمر بقناة السويس ١٢% من إجمالي التجارة الدولية المنقولة بحرا مقارنة بنسبه ٥% من التجارة الدولية، والتي تمر بقناة بنما. والذي يرجع إلي موقع قناة السويس كناقلة لنفط الخليج إلي أوروبا، إلي جانب تزايد نشاط دول آسيا في حركة التجارة الدولية، وكذلك إلي موقعها المتميز كأقصر الطرق التي تربط بين الشرق والغرب، وأطول قناة ملاحية بدون أهوسة - قناة بنما بها ١٢ هويس - إلي جانب انخفاض نسبه الحوادث - تكاد تكون معدومة - مقارنة بالقنوات الأخرى.

كما إن حركة الملاحة تتم ليلا ونهارا وطوال العام، كما أنها مهياً لعمليات التوسع والتعميق كلما لزم الأمر لمجابهة ما يحدث من تطوير في أحجام وحمولات السفن. كما إن القناة مزودة بنظام إدارة حركة السفن (VTMS) وهو نظام يقوم على استخدام احدث شبكات الرادار

والكمبيوتر ليتابع حركة السفن في القناة والجدول التالي يوضح حجم التجارة المنقولة بحرا عبر قناة السويس في الفترة ٢٠١٦/٢٠٠٧^(٤)

جدول (١)

تطور حجم التجارة الدولية المنقولة عبر قناة السويس الفترة (٢٠١٣-٢٠٠٧)

النسبة	بضائع الصب		بضائع جافه		الحاويات		المواد البترولية	
	مليون طن	نسبه من العالم	مليون طن	نسبة من العالم	مليون طن	نسبة من العالم	مليون طن	نسبة من العالم
٢٠٠٧	٤٣٨	%٣٦,٧	١٠١	%٤,٧	١٢٥	%٦,٤	١٧٩	%٦,٥
٢٠٠٨	٤٣٨	%٣٥	١١٠	%٥	١٢٤	%٦	١٨٦	%٦,٧
٢٠٠٩	٤٠٢	%٣٥,٦	٧٥	%٣,٧	٨٨	%٤,٢	١٦٠	%٦
٢٠١٠	٤٦٦	%٣٦,٥	٨٣	%٤	٨٣	%٣,٥	٣٠٥	%٧,٣
٢٠١١	٥١٩	%٣٦,٥	٨٢	%٣,٩	٨٤	%٣,٣	٢٣٧	%٨,٤
٢٠١٢	٥٠٧	%٣٤,٢	٨٥	%٣,٨	٩٩	%٣,٧	٢٢٩	%٨
٢٠١٣	٥٠٨	%٣٢,١	٨٣	%٣,٦	١٠١	%٣,٦	٢١٥	%٧,٤

المصدر: هيئة قناة السويس، تقارير سنوية مختلفة.

يوضح الجدول التالي نصيب قناة السويس من حركة التجارة العالمية المنقولة بحرا خلال الفترة ٢٠٠٧ / ٢٠١٣. ونجد أن الزيادة في الكمية المنقولة بحرا بلغت ٧.٦% مقارنة بمعدل زيادة حركة التجارة العالمية بحرا التي تبلغ خلال تلك الفترة ٣٥%. وهو ما يعني ضعف تطور حركة التجارة العالمية العابرة لقناة السويس. وقد جاءت المواد البترولية في المرتبة الأولى بنسبه الزيادة ٢٠%، وفي المرتبة الثانية الحاويات بنسبه زيادة ما يقرب من ٣٧%. وجاءت بضائع الصب في المرتبة الثالثة بنسبه بلغت ١٩% ثم البضائع الجافة بنسبه زيادة ٢٢%.

ثالثا: مساهمة إيرادات قناة السويس في إجمالي الإيرادات العامة

يمثل حجم الإيرادات لقناة السويس نسبة ٥% من الناتج القومي الإجمالي، ١٠% من الناتج المحلي الإجمالي، كما إن مشروع قناة السويس الجديدة سيضاعف عدد السفن المارة في اليوم لتصبح ٩٧ سفينة يوما بدلا من ٤٩ سفينة تعبر القناة. مما يعمل علي زيادة الإيرادات بنسبه ٢٥٩% ومن ثم زيادة الدخل القومي. تعتبر إيرادات قناة السويس من اهم مصادر التمويل للموازنة العامة للدولة، نظرا لانخفاض المصروفات الخاصة بإدارة القناة مقارنة بحجم الإيرادات المتولدة منها. كما تعتبر المصدر الرئيسي للنقد الأجنبي حيث توفر نسبة ٤.٤% من إجمالي النقد الأجنبي. حيث يتم تحصيل رسوم القناة من قبل وحدة حقوق السحب الخاصة والتي تؤدي إلي تحسين قيمة العملة المحلية، دعم الاحتياطيات من النقد

الأجنبي. والجدول التالي رقم (٢) يوضح مدى مساهمة إيرادات قناة السويس في إجمالي الإيرادات العامة.

جدول رقم (٢)

مساهمة إيرادات قناة السويس في الموازنة العامة

الدولة ٢٠٠٤ / ٢٠٠٥ - ٢٠١٥ / ٢٠١٦ \$/ بالمليار

العالم المالي	إيرادات قناة السويس	نسبة مساهمة إيرادات من إجمالي الإيرادات
٢٠٠٤ / ٢٠٠٥	٣,٣١	%١٨,٨
٢٠٠٥ / ٢٠٠٦	٣,٥٦	%٢٠,٠٦
٢٠٠٦ / ٢٠٠٧	٤,١٧	%٢٤,٣
٢٠٠٧ / ٢٠٠٨	٥,١١	%٢٦
٢٠٠٨ / ٢٠٠٩	٤,١١	%١٧,٦
٢٠٠٩ / ٢٠١٠	٤,٧٤	%١٩,٠٠
٢٠١٠ / ٢٠١١	٤,٥	%٢٠,٥
٢٠١١ / ٢٠١٢	٥,٠٠	%٢١,٦
٢٠١٢ / ٢٠١٣	٥,١	%٢٢,١
٢٠١٣ / ٢٠١٤	٥,٢	%٢٣,١
٢٠١٤ / ٢٠١٥	٥,٣	%٢٢,٩
٢٠١٥ / ٢٠١٦	٥	%٢٠,١

المصدر: الهيئة العامة لقناة السويس - إيرادات القناة

<http://www.suez canal gov.eg/sc1>

رابعاً: تعمير سيناء

يعتبر مشروع محور قناة السويس من أهم المشروعات لربط سيناء بالقطر المصري (محافظة الدلتا). حيث انه يعد تحرير الأرض، ظلت سيناء لمدة طويلة تعاني من الإهمال وعدم التغيير حيث لم يزيد عدد سكانها عن نصف مليون مواطن. حيث تعد سيناء منطقة هامه وحيوية لأمن مصر. حيث اقتصر الاستثمارات بها علي إقامه بعض المنتجات السياحية مما جعلها مأوي لنمو الأنشطة الإجرامية، وتهديد مباشر لأمن الوطن.

خامساً: الإمكانيات والموارد المتاحة في إقليم محور قناة السويس

تتمتع محافظات إقليم قناة السويس بإمكانيات اقتصادية ضخمة تتطلب نظام متكامل من الاستثمارات، والحوافز الحكومية يدفع بالقطاع الخاص لاقتحام مجالات التنمية في هذه المحافظات. فبجانب الإنتاج الزراعي والحيواني والأنشطة والصناعات المتعددة، تتمتع

المحافظات بثروات معدنية وإمكانات سياحية تمثل النواه الأساسية للتنمية الشاملة للنهوض بهذا الإقليم.

أ- الموارد المعدنية

تتركز الموارد التعدينية والصناعية بإقليمالقناة، وتتنوع بين خامات معدنية وصخور ومواد بناء. وتتركز تلك الموارد التعدينية في سيناء ومحافظة الشرقية. ويوجد نوعان علي الأقل من الموارد (الرمال، الخامات الطبيعية، الطفلة) وتصل حجم الطاقة الإنتاجية لمحاجر الرمال نحو ٦٥٠ ألف م^٢/شهر، وتصل إلي ٢٠٠ ألف م^٢/شهر لمحاجر الطفلة^(٤).

أما محافظة بورسعيد لا يوجد بها موارد تعدينية سوي ملح الطعام المستخرج من ملاحات بورفؤاد بطاقة إنتاجية ١٨٥ ألف طن /سنويا، كما تتوافر إمكانات كبيرة للغاز الطبيعي بالمنطقة البحرية شمال شرق بورسعيد. حيث أصبح بها أكبر محطة لمعالجة وأسالة الغاز الطبيعي في الشرق الأوسط مساحته ٤٥٢ فدانا غرب بورسعيد.

بينما يوجد بخليج السويس ٩٠% من إجمالي البترول المكتشف في مصر، وتعتبر منطقة خليج السويس أكبر المناطق لإنتاج الزيت الخام في مصر حيث تمثل إنتاجها ٧٧% من الإنتاج الكلي. أما محافظة الإسماعلية يقتصر نشاط التعدين علي خامات المحاجر والتي تدخل في عمليات البناء والتشييد.

ب- الإمكانات الصناعية

تضم مدن محور قناة السويس قاعدة صناعية. والتي "يعتمد بصفه أساسية علي مخرجات القطاع الزراعي ومستلزماته الوسطية مثل الملابس والمنتجات الجلدية".

• محافظة بورسعيد

تتوطن بمحافظة بورسعيد العديد من الأنشطة الصناعية، حيث يوجد بها مصانع لإنتاج الملابس الجاهزة والمنتجات الجلدية، وتعبئه الحاصلات والمواد الغذائية والكيماويات والعطور، كما توجد بعض المشروعات الصغيرة المتوسطة، يوجد بها أكثر من ٢٦٧ منشأة صناعية، وما يناظر ١٣٧ ورشة، تمتاز المحافظة بصناعة بناء السفن، وصناعة الثلج والبلاط والسيراميك وإنتاج الغاز الطبيعي^(٥).

• محافظة الإسماعلية

تذخر محافظة الإسماعلية بالعديد من الأنشطة الصناعية التي تعتمد بالأساس علي استقلال الإنتاج الزراعي. حيث تتوطن عدة مصانع لإنتاج الصناعات الغذائية والغزل والنسيج والأسمدة والمبيدات والكيماويات والورق ومواد البناء. كما تتنوع فرص الاستثمار للصناعات

في المنطقة الصناعية الأولى والثانية والمجهزة بالطرق البرية الموصلة للموانئ المصرية ومدينة القاهرة وقطاع غزة ونوبيع والمنطقة الحرة بالإسماعلية.

• محافظة السويس

تتزرخ محافظة السويس بالعديد من الأنشطة الصناعية التي تعتمد على مستودعات التخزين. ولاسيما تموين السفن والخدمات البحرية علاوة على الأنشطة الصناعية في إنتاج الأسمدة الكيماوية ومشتقاتها، وبناء وتقطيع وتخزين السفن، وتعبئه الإسمنت في صوامع وتصديره.

• محافظة شمال سيناء

تشمل الأنشطة الصناعية الخاصة بالمحافظة على ٥٦ مصنعا يعمل بها نحو ١.٩ ألف عامل. منهم ٣٠,٤% يعمل في مجال المواد الغذائية ١٧,٩% في مجال الأخشاب ، ١٢,٥% في مجال البناء والخزف والحراريات كما يضم القطاع الخاص الصناعي بالمحافظة ٦٦٦ ورشه حرفية تضم ١,١٣ ألف عامل يعمل نحو ٢٣,٦% من تلك المنشآت في مجال المنتجات المعدنية وآلات التجهيز، ١٥,٢% في مجال الخشب والفلين.^(٦)

• محافظة جنوب سيناء

لا تتوفر حاليا مناطق صناعية بها، برغم من توافر احتياطات مؤكده في الكثير من الخامات التعدينية. والتي تعد من ركائز الصناعة (رمال، الزجاج، الحجر الجيري، الدولوميت، والرخام والجرانيت، الطفلة، المنجنيز، إلا أن عمليات الاستغلال مازالت محدودة يوجد بها حوالي ٤ منشآت صناعية، ٢١٦ ورشه، يقدر عدد العمال بها ٣٧٠٠ نسمة^(٧).

ت- المناطق الصناعية

تتسم محافظات أقاليم قناة السويس بقربها من العاصمة وسهولة اتصالها بالعالم الخارجي، بسبب موقعها على البحرين الأحمر والمتوسط وقناة السويس، وتضم تلك المحافظات حوالي ٣٣ منطقة صناعية، كما تضم ٤ مناطق حرة موزعة على محافظات الأقاليم. وتمثل المناطق الصناعية في الأقاليم نسبة ٢٥.٨% من إجمالي المناطق الصناعية بمصر تبلغ جملة الاستثمارات المنفذة قرابة ٥٦,٣٢ مليار جنيه، وينتج نحو ٧٣,٤١ مليار جنيه سنويا. وتسيطر علي نوعيه المشروعات، المشروعات الصناعية بنسبه ٩٦,٣% من إجمالي المشروعات، المشروعات الخدمية والتجارية بنسبه ١,٩% من إجمالي والمشروعات التخزينية بنسبه ١,٨% من إجمالي المشروعات^(٨).

ومن ثم يجب أن يراعي عند تحديد أنواع المشروعات بمنطقة محور قناة السويس التعرف على النمط العام لتوزيع الصناعات في الإقليم، الموارد المتاحة في كل محافظة، والأنشطة

المسيطرة في كل محافظة، والأوزان النسبية سواء للمساحات المخصصة كمناطق الصناعية أو القدرات الصناعية، وذلك حتى تتكامل إمكانات التنمية الصناعية في منطقة المحور الجديدة.

سادسا: التنمية الحضرية وجذب السكان

إنشاء مشروعات استثمارية جديدة لمحور قناة السويس له بالغ الأثر على معدلات البطالة في مصر. حيث أن تلك المشروعات ستحتاج إلي جميع أنواع العمالة المدربة وغير المدربة. فمن المتوقع توظيف نحو مليون عامل في المرحلة الأولى لمشروعات النقل والتخزين والصناعات الثقيلة في منطقه المحور. يمثل إجمالي سكان إقليم قناة السويس نسبة ١٠,٩% من إجمالي السكان عام ٢٠١٦ وهي نسبة ضئيلة مقارنة بمساحة الإقليم. ومن ثم فإن مشروع محور قناة السويس سوف يكون له عظيم الأثر في إعادة توزيع القوة السكانية، والقضاء علي مشكله التكدس السكاني في الوادي والدلتا من خلال فتح أفاق جديدة للتنمية إنشاء منطقة حضرية متكاملة، وتوطين أكثر من ٥ ملايين مواطن. مؤديه إلي تغير توزيع الخريطة السكانية.^(١)

سابعا: زيادة القدرة على جذب الاستثمارات

إن مرور أكثر من ١١٨ ألف سفينة في القناة حاليا، ومن المتوقع تضاعف العدد بمرور الوقت، يجعل منطقه القناة مؤهله للقيام بدور تموين المؤمن، والوقود لهذه السفن، ومؤهله لبناء أحواض لصيانته وإصلاح السفن، ولبناء السفن كليا، ويعد ذلك عامل جذب للشركات العالمية المتخصصة في مجالات الخدمات الملاحية. ونظر لموقع تلك المنطقة علي مشارف الأسواق الكبرى، مما يجعلها منطقة مثالية للتخزين ولتجارة الترانزيت، مما يساهم في زياده حصة قناة السويس من التجارة الدولية.

بالإضافة إلي ما تتميز به مصر من انخفاض نفقات النقل والتأمين مقارنة بالأسواق الرئيسية في العالم. كما أن وجود مناطق حرة بين مصر وكل دول الاتحاد الأوروبي والدول العربية، يعفي بعض السلع المنتجة والتي تتضمن النسب المطلوبة من المكونات المصرية من الرسوم الجمركية. مما يرشحها لاستقطاب استثمارات صناعية من البلدان المصدرة.

ثامنا: قانون الاستثمار الجديد

إن مصر كغيرها من الدول تسعى نحو تحقيق معدلات مستدامه من النمو الاقتصادي في طاقة القطاعات الاقتصادية. وتستعين برأس المال الأجنبي المباشر للاستثمار في هذه القطاعات. لذا حرصت علي تهيئة البيئة المناسبة لجذب المزيد من الاستثمارات

الأجنبية المباشرة. حيث قامت بسن العديد من القوانين، واتخاذ العديد من الإجراءات التي تهيئ مناخا استثماريا ملائما حيث تم عمل تعديلين لقانون الاستثمار، وذلك لدعم المشروعات الجديدة وجذب الاستثمارات.

التعديل الأول (قانون الاستثمار رقم ١٧ لسنة ٢٠١٥)^(١٠)

وقد تم تعديل بعض البنود كما يلي:

١. إنهاء التراخيص النهائية للشركات في وقت قياس (الفقرة الأولى من المادة ٥٥) حيث أوضحت الهيئة العامة للاستثمار، انه يتم إصدار التراخيص النهائي في مدة لا تتجاوز ١٥ يوم من تاريخ إصدار كافة التراخيص والموافقات المطلوبة من الجهات المختصة.
 ٢. آلية جديدة لفض المنازعات وتصفيه الشركات. ويرجع ذلك إلي وجود العديد من المشكلات عالقة ومنازعات مع المستثمرين خلال السنوات السابقة. ويتم ذلك من خلال الآلية الأولى داخل هيئه الاستثمار، والتي تختص بفض المنازعات خلال ١٥ يوم، وتصدر القرار خلال ٦٠ يوم. الآلية الثانية لفض المنازعات التي تخص رئيس الوزراء وتصدر قرارها خلال ٣٠ يوم.
 ٣. تطبيق خدمه الشباك الواحد لتسهيل الإجراءات، بحيث يستطيع المستثمر إنهاء كافة الإجراءات والأوراق من خلال التعامل مع منفذ واحد فقط بدلا من عدة منافذ.
 ٤. توحيد سلطه توقيع الجزاءات، حيث تكون تلك السلطة في يد الهيئة العامة للاستثمار كضمانه للمستثمر. مع تأكيد حماية حقوق الملكية الفكرية وتشجيع نقل التكنولوجيا، والشفافية في تسعير الأراضي بإجراءات واضحة.
 ٥. دفع الحكومة حصة التأمينات للعاملين في الشركات، ويتم تطبيق ذلك لأول مرة. وبالإضافة إلي تحمل جزء من تكلفه إنشاء البنية التحتية للأراضي الزراعية والصناعية والعقارية.
- وفي ظل التعديلات المستمرة لقوانين الاستثمار في مصر صدر قانون رقم ٧٢ لعام ٢٠١٧^(١١). والذي يتضمن الكثير من الحوافز للمستثمرين، والذي يأتي في ظل الإجراءات الإصلاحية للاقتصاد المصري التي أقرتها الدولة في نوفمبر ٢٠١٦.

المبحث الثاني

التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه محور قناة السويس

لا تزال تواجه مصر من التحديات الداخلية والخارجية التي قد تؤثر وتحد من الاستفادة من مميزات قيام مشروع محور قناة السويس، وتنقسم تلك التحديات إلى تحديات داخلية (نقاط ضعف) وتحديات خارجية (تهديدات).

أولاً: التحديات الداخلية (نقاط ضعف)

تواجه محور قناة السويس العديد من التحديات الداخلية التي قد أدت إلي عدم الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة بأقاليم القناة. وتمثل في:

١ - التلوث البيئي:

كما إن للمدن البحرية إمكانات كبيرة للأنشطة التجارية والسياحية والصناعية، والتي تعتبر واحدة من القوي الدافعة الرئيسية للنمو الاقتصادي. نجد أن توطين هذه الأنشطة في المدن الساحلية يمكن أن يكون مصدراً للأضرار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. حيث إن منع التلوث والحد من النقابات الضارة، والتقليل من التكاليف البيئية. من اهم العوامل لتحقيق التنمية المستدامة للميناء البحري، وتعزيز القدرة التنافسية له. وبعمل حصر حول مدي وجود إجراءات لتوفيقاً لأوضاع البيئة للمشروعات بإقليم قناة السويس تبين أن حوالي ٨٢.١% من إجمالي المشروعات بمحافظة القناة توجد بها إجراءات لتوفيق الأوضاع البيئية، بينما بلغ عدد المنشآت التي لا تتبع إجراءات لتوفيق أوضاعها البيئية نسبة ١٧.٩% من إجمالي المشروعات. وكذلك تم التوصل إلي أن غالبية المشروعات بمنطقة إقليم قناة السويس لا تتوافر بها طرق للحد من التلوث، حيث إن نسبة ٦٩.٧% من إجمالي المشروعات بالإقليم لا تستخدم طرق للحد من التلوث. ونسبه ٣٠.٣% من إجمالي المشروعات تستخدم طرق للحد من التلوث، وهي نسبة مرتفعة تكاد تمثل مصدر لخطر كبير مع تطور مشروعات محور قناة السويس.^(٢١)

٢ - الخصائص السكانية

يبلغ عدد سكان إقليم القناة نحو ١٠.٩% من إجمالي السكان بمصر عام ٢٠١٥. حيث يتوزعون سكان الإقليم علي أنماط متنوعة من البيئات الجغرافية. حيث تمثل البيئة الصحراوية نسبة السكان بها ٦% من إجمالي السكان، والبيئة البحرية ٢٦%، والبيئة الزراعية الريفية ٦٨%.

وبالتالي فإن خصائص السكان غير متجانسة اجتماعيا. مما يؤدي إلي عدم ملاءمة نواتج النظام التعليمي لنوعية المهارات المطلوبة للصناعة^(٢٢).

٣- نقص مراكز التدريب

يحتاج القطاع الصناعي إلى مهارات وخبرات متعددة، ففي استطلاع للرأي بمنطقة القناة بخصوص التفصيل لدي القائمين علي ٨٤ منشأة تمثل نسبة التفصيل للمهارة والخبرة بنسبه ٧٩,٢% من إجمالي المنشآت. ويأتي عدم التفصيل المهارة والخبرة في المرتبة الثانية بنسبه ٢٠,٨% من إجمالي المنشآت^(٢٣).

وبالتالي فإن نوعيه المشروعات المقترحة لتنمية محور قناة السويس تحتاج إلي أعداد كوادر قادرة علي العمل في المراكز اللوجستية الجديدة، ولقطاعات الصناعية والتكنولوجية الحديثة. وزيادة أنشطه البحث والتطوير.

٤- الأنشطة الإنتاجية في منطقة إقليم القناة

هناك تعدد وتنوع للأنشطة الإنتاجية بالإقليم، إلا انه يلاحظ استئثار أنشطه المواد الغذائية، ومواد البناء بالجانب الأكبر تصل نسبته إلي ١٧.٧% من إجمالي المشروعات لكل نشاط، وفي المرتبة الثانية الأنشطة المتعلقة بالنسيج والمنتجات المعدنية بنسبه ١١.٣% من إجمالي المنشآت لكل نشاط. أما الأنشطة الإنتاجية المتعلقة بالكيمياويات والكهرباء والبلاستيك جاءت في المرتبة الثالثة بنسبه ٩.٣% لكل نشاط ومن ثم فإن الاقتصار علي أنشطة المواد الغذائية، والبعد عن الأنشطة الإنتاجية المخصصة للتصدير، يعد من أهم أسباب ضعف وانخفاض القدرة التنافسية لإقليم القناة.

٥- نوعية رأس المال المستثمر في منطقة إقليم قناة السويس:

أن غالبية الاستثمارات المعدة في منطقة إقليم القناة كانت للقطاع الخاص بنسبه ٨٤,٧% حيث يتم تقسيمها إلي نسبة ٢٧,٣% من إجمالي المشروعات رأس مالها يتراوح بين ١-١٠ مليون /ج، ونسبة ١٦.٩% من إجمالي المشروعات اقل من مليون /جنيه، ونسبه ٤.٥% اكثر من ١٠٠ مليون.

أما رأس المال الأجنبي تمثل نسبة مساهمته ٧,٤% من إجمالي الاستثمارات، أما استثمارات القطاع الحكومي فتتمثل نسبة ٣,٦% من إجمالي الاستثمار^(٢٥).

نلاحظ مما سبق تفوق الاستثمارات الخاصة على الاستثمارات الأجنبية والحكومية. مما يعني الافتقار إلي حافية الترويج للاستثمار الأجنبي المباشر داخل مصر. خاصة في ظل المنافسة العالمية لجذب الاستثمارات، واتباع سياسات غير مرنة وفعالها في التعامل مع المستثمر.

٦- مشكلات المشروعات الصناعية بمنطقة إقليم قناة السويس:

تعاني المناطق الصناعية بمنطقة إقليم قناة السويس، من بعض المشكلات المتمثلة في ارتفاع تكاليف المواد الخام المستخدمة في العملية الإنتاجية، وحيث تأتي في المرتبة الأولى من المشكلات بنسبه ٥٩.٤% من المنشآت المتاحة بالإقليم. وتأتي في المرتبة الثانية مشكلة ارتفاع مستويات الأجور، حيث عانت منها ٣٤ منشأة بنسبه ٣٢.١% من إجمالي المنشآت مشكلة ارتفاع تكاليف الصيانة. ثم مشكلة عدم توافر قطع الغيار في المرتبة الرابعة بنسبه ١٢.٣% من إجمالي المنشآت وأخيرا كثرة الأعطال بنسبه ٩.٤% من إجمالي المنشآت (٢٦).

٧- عدم وجود شركات متخصصة لتسويق المنتجات الصناعية للإقليم:

حيث يتتبع تطور الصادرات السلعية المصرية خلال الفترة ٢٠٠٥ إلى عام ٢٠١٥. نجد انه بداية من عام ٢٠٠٥ حتى عام ٢٠٠٨ شهدت تلك الفترة نمو مطرد لصادرات المنتجات الأولية، وعلي رأسها المنتجات البترولية الخام والغاز الطبيعي، حتى أصبحت تمثل ٢٦% من الصادرات السلعية عام ٢٠٠٨. وكانت طفرة الملموسة التي حدثت في صادرات الغاز لها أكبر الأثر في هذا النمو. واستمر هذا الارتفاع في إجمالي الصادرات إلى عام ٢٠١١ (٢٧). ومع بداية عام ٢٠١٢ نلاحظ انخفاض الصادرات السلعية المصرية بشكل طفيف، ويعود ذلك إلى تراجع تصدير المواد الأولية غير البترولية (خاصة السلع تامه الصنع، والنصف المصنعة) واستمر الانخفاض في الصادرات حتى عام ٢٠١٥ وذلك للعام الرابع علي التوالي. والذي يرجع إلي انخفاض الصادرات النفطية، وانخفاض أسعار البترول. والجدول التالي يوضح تطور الصادرات السلعية المصرية خلال الفترة ٢٠١٥/٢٠٠٥.

جدول رقم (٥)

تطور الصادرات السلعية المصرية خلال الفترة ٢٠١٥/٢٠٠٥ بالمليون/دولار

بيان السنوات	الصادرات السلعية	المنتجات الأولية	النسبة المنتجات الأولية إلى إجمالي الصادرات
٢٠٠٥	١٢٩١٢	٤٢٣	٣٢,٨
٢٠٠٦	١٦٧٢٨	٦٥١	٣٨,٨٩
٢٠٠٧	١٩٢٢٤	٧٠٩	٣٦,٨٧
٢٠٠٨	٢٦٢٢٤	١٠٥٨	٤٠,٧٧
٢٠٠٩	٢٣٠٦٢	٩٧١	٤٠,٧٧
٢٠١٠	٢٦٤٣٨	٩٨٥	٣٧,٤
٢٠١١	٣٠٥٢٨	١٢١٧	٣٨,٥٣
٢٠١٢	٢٩٤٠٩	١١٦٩	٣٩,٦٧
٢٠١٣	٢٩٠١٨	١٠٨٦	٣٨,٧٣
٢٠١٤	٢٦٨٥٢	٩١٧	٣٤,١٧
٢٠١٥	٢١٣٤٩	٧٢٢	٣٢,٨٧

المصدر: قاعدة بيانات الاونكتاد

[http:// unctadstat.unctad.org/wds/talile_vceuers](http://unctadstat.unctad.org/wds/talile_vceuers)

نلاحظ من الجدول السابق إن هيكل الصادرات يعتمد بشكل كبير علي الصادرات المواد الأولية. وحيث تتعدي نسبتها ٤٠% خلال الأعوام المختلفة، مما يشكل تهديدا كبيرا لمنطقة محور قناة السويس الجديدة.

٨- قوانين الاستثمار في مصر

تتنافس الدول علي جذب الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال إصدار القوانين والتشريعات التي تضمن حقوق المستثمر، وتهيئ البيئة المناسبة لتنمية أمواله. وبرغم إن الفترة الأخيرة قد شهدت العديد من الإصلاحات والتعديلات لقوانين الاستثمار. إلا انه مازال يوجد العديد من العقبات التي قد تحول دون جذب المزيد من الاستثمارات، مثل قانون الشركات رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨٠ الذي ينص إلا يقل عدد العاملين المصريين في الشركات الخاضعة لهذا القانون عن ٩٠% من مجموع العاملين، والا تقل الأجور التي يتقاضونها عن ٨٠% من إجمالي الأجور. إلى جانب عدم ربط الحوافز الضريبية والجمركية التي يحصل عليها المستثمر بمدي مساهمة هذه الاستثمارات في زيادة الناتج القومي. أو زيادة الصادرات المصرية أو نقل التكنولوجيا حديثه أو خلق فرص عمل.

ثانيا التحديات الخارجية (التحديات)

هناك من التحديات التي تواجه مشروع المحور الجديد قد تعوق تنفيذ بعض مراحل المشروع العملاق، والتي يجب القضاء عليها من خلال وضع استراتيجية لمواجهة تلك التحديات.

١- مؤشر الأداء اللوجستي:

يتراوح مؤشر اعلي عشره اقتصاديات بين ٤.٢٣، و٣.٩٩ وتترجع ألمانيا علي قائمة الدول بقيمة مؤشر ٤.٢٣. وقد تعتبر تلك الدول هي المهنية على عمليات النقل البحري، حيث يشمل تحليل مؤشر الأداء اللوجستي للدول علي سته مكونات هي:

- كفاءه الجمارك والتخليص الجمركي.
- جوده البنية التحتية للنقل والتجارة.
- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
- كفاءه ونوعية الخدمات اللوجستية مثل خدمات النقل بالشاحنات والشحنة والتخليص الجمركي.
- القدرة على تتبع وتعقب الشحنات الواردة إلي الموانئ.
- ترتيب مواعيد التسليم المقررة والمتوقعة للشحنات طبقا للجدول الزمن.

وبمقارنه ترتيب مصر بباقي الدول المنافسة، نجد أن ترتيبها يأتي في المرتبة ٦٢ عام ٢٠١٤ ، ٥٥ عام ٢٠١٦، ثم انخفض ترتيبها ليصل إلي المرتبة ٦٧ عام ٢٠١٨ والجدول التالي رقم (٣)^(١٢) يوضح ذلك وهو ما يعني ضعف أداء وجوده البنية التحتية للنقل والتجارة، وعدم كفاءه الخدمات اللوجستية مجتمعية، حيث لا توجد استراتيجية واضحة ومحددة للنهوض بالخدمات اللوجستية. حيث أن قطاعات الدولة تسير في اتجاهات مختلفة الكثير منها يتعارض، في حين أن المفترض أن تعمل مجتمعه لتعزيز تنافسيتها والذي يعد من أكبر التحديات التي تواجه محور قناة السويس. بالإضافة إلي النقص الشديد في الأيدي العاملة في مجال الخدمات اللوجستية.

جدول رقم (٣)

مؤشر الأداء اللوجستي عام ٢٠١٦ مقارنة بعام ٢٠١٤

الاقتصاد	الترتيب ٢٠١٦	الدرجة ٢٠١٦	الترتيب ٢٠١٤	الدرجة ٢٠١٤
ألمانيا	١	٤,٢٣	١	٤,١٢
لوكسمبرج	٢	٤,٢٢	٨	٣,٩٥
السويد	٣	٤,٢٠	٦	٣,٩٦
هولندا	٤	٤,١٩	٢	٤,٠٥
سنغافورة	٥	٤,١٤	٥	٤,٠٠
بلجيكا	٦	٤,١١	٣	٤,٠٤
النمسا	٧	٤,١٠	٢٢	٣,٦٥
المملكة المتحدة	٨	٤,٠٧	٤	٤,٠١
هونغ كونج الصين	٩	٤,٠٧	١٥	٣,٨٣
الولايات المتحدة	١٠	٣,٩٩	٩	٣,٩٢
مصر	٥٥	٣,١٨	٦٢	٢,٩٧

Source, lagislico per formance indesc 2014, 2016 trade lagistico in the glohat economy.

الدرجة من (٥-١) ← ٥ مرتفع ، ١ منخفض *

٢- الاستثمارات الأجنبية المباشرة

بالرغم من زيادة نسبة التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر إلي مصر، إلا أن صافي الاستثمارات الأجنبية المباشرة، لم ترتق إلي معدلات الدول المثيلة، تخطي بتحديات شبيهه التي تواجهها مصر، والتي نجحت في جذب المزيد من الاستثمارات والجدول التالي يوضح صافي التدفقات الأجنبية عام ٢٠١٧ لبعض الدول المثيلة لمصر

جدول رقم (٤)

صافي التدفقات الأجنبية المباشر عام ٢٠١٧ لعدد من الدول المثيلة

مليار/ دولار

الدولة	مصر	الإمارات	الهند	الصين	تركيا	البرازيل	ماليزيا	إندونيسيا	سنغافورة
صافي التدفقات الأجنبي المباشر	٢,٦	٩,٠٠	٨,٦	٩٤	١٢,٣	٥,١	١,٩	٨,٢	١٣,٩

Source: trading economic, 2018 ^(١٣)

٣- مؤشر ممارسة الأعمال^(١٤)

لقد انخفض ترتيب مصر في مؤشر ممارسة الأعمال، حيث احتلت مصر المرتبة ١٢٨ من بين ١٩٠ دولة في تقدير عام ٢٠١٨ مقارنة بعام ٢٠١٧، الذي كانت تحتل فيه المرتبة ١٢٢. بينما متوسط دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا جاء ترتيبهم ١١٦، يعني ذلك زيادة الوقت المخصص لبدء النشاط التجاري ليصل إلي ١٦ يوم، وهو أول مكون من مكونات مؤشر ممارسة الأعمال، المكون الثاني الحصول علي الائتمان مما يشير إلي أنه مازالت توجد عقبات أمام الحصول علي القروض سواء للمقرض أو المقترض من جانب الضمانات الخاصة لكل منهما. ويتمثل المكون الثالث والرابع والخامس مع الترتيب في حماية حقوق الأقلية من المستثمرين، ودفع الضرائب وتسوية حالات الإعسار. وذلك يتطلب عمل إصلاحات في كافة مكونات المؤشر المذكورة سابقا، عن طريق تيسير بدء النشاط التجاري، وتقوية حقوق المقرضين والمقترضين فيما يتعلق بالضمانات، وزيادة الشفافية لحقوق المساهمين، توسيع نطاق الرد الضريبي، إلي جانب تسوية حالات الإعسار.

٤- الاحتباس الحراري وانخفاض أسعار الوقود

إن الشركات العالمية في بحث دائم ومستمر عن اقل تكلفه لنقل الشحنات غير المعبأة وكذلك المعبأة داخل الحاويات. حيث إن انخفاض أسعار الوقود، قد ساعدت بعض الخطوط الملاحية وشركائها إلي استخدام مسارات أطول قبل طريق رأس الرجاء الصالح. وبالمثل أدت ظاهرة الاحتباس الحراري إلي إمكانية إيجاد طرق بديلة للتجارة بين الشرق والغرب عبر المحيط المتجمد الشمالي. ففي صيف عام ٢٠٠٩ شهر مايو بالممر الشمالي الشرقي شحنات تجارية ألمانية بتحر من أولسان، كوريا إلي روتروام هولندا مختصره بذلك ٢٠٠٠ ميلا بحريا في حاله القيام بنفس الرحلة عبر قناة السويس^(١٥).

٥- ظهور طرق جديدة

إن ظهور العديد من الطرق بوسط آسيا، مثل طرق الشمال الجنوب إليأوروبا عبر ايران - يمثل تحديا لإيرادات القناة، حيث سيستخدم في نقل المواد الخام من ايران إلي أوروبا، والسلع الزراعية من الهند إلي روسيا دون المرور بالقناة^(١٦). (Hillman 2017) ولكن تبقي علاقة إيران المتوترة دائما مع الغرب عقبه في إتمام الطريق.

٦- المنطقة الحرة بجبل علي

هي منطقة حره تم التخطيط لها لتكون مركز تجاري لمنطقة الخليج والشرق الأوسط. وهو هدف يتقاطع مع بعض أهدافالقناة. حيث يتدخل معها في السوق المستهدف، وهو الشرق

الأوسط. وهي مقامه علي مساحة ٥٧ كيلو متر، مكونه من مرحلتين الأولى بمساحة ٤٥ الف متر وتبلغ نسبه الأشغال ٤٥% وتتبع مواني دبي العالمية. والتي تدير حوالي ٨٠ ميناء في أربعين دولة حول العالم. حيث تتمتع بميزه غير متوفرة في كثيرا من الدول. وهي إن المستثمر الأجنبي يستطيع إن يعمل بها منفردا دون الحاجة إلي شريك محلي. وهي ميزه تضاف إلي نقاط قوتها. إلي جانب أنها منطقه حرة صناعية وتجارية، ومنطقة لوجستية صناعية وتجارية. حيث استطاعت اجتذاب ٧٠٠٠ شركة عالمية، بما توفره من مساحات تخزينيه ونظم عمل متطور وبيئية تحتية، وذلك بأجمالي استثمارات ٣٢% من إجمالي استثمارات الإمارات (The economist 2015) ^(١٧)

٧- مشروع البحر الميت

يعد هذا المشروع من المشروعات المنافسة علي الرغم أنه لم يكتمل بعد، حيث يضم مشروعين وهو ربط البحر الميت بالبحر الأحمر، تم البدء فيه عام ٢٠١٨ والآخر وهو ربط البحر الميت بالبحر المتوسط هو مجرد فكرة لم تری النور بعد وذلك يسبب المشكلة اختلاف منسوب المياه بين البحار الثلاثة والبالغ ٤٠٠٠ متر تقريبا (بين البحر الميت والبحر المتوسط)، حيث يحل تلك المشكلة يمكن استخدامه أيضا لتوليد الطاقة الكهرومائية.

٨- ممر الشمال الشرقي

وهو ممر يربط المحيطين الهادي والأطلسي، هو ممر مناسب للتجارة الصينية الروسية المتجه إلي الشطر الآخر من العالم. هو يمثل أقصر الطرق بين شطري العالم. ولكن يعيبه مشاكله البيئية العديدة، وتهديد الظروف المناخية الجليدية المتجمدة طوال العام. وإذا ما تم معالجة المشاكل البيئية، سيمثل تحديا لقناة السويس. خصوصا لتجاره الشرق الأقصى. والتي تستحوذ علي نسبه لا يستهان بها من حجم التجارة العالمية.

٩- ممر الجنوب والشمال

هو محور مقترح للربط المائي والبري بالسكك الحديدية بين آسيا وأوروبا بطول ٧٢٠٠ كم. رورا بايران (chauahwry2017)^(١٨) وقد تم اقتراحه من قبل وزراء المواصلات الأوروبيين. وقامت كل من إيران والهند وروسيا بالتوقيع عليه. ومن مزايا هذا المحور تخفيض تكاليف النقل من آسيا إلي أوروبا بنسبه ٣٠% والوقت بنسبه ٤٠%. وأيضا يكون أسرع في الوصول من محور قناة السويس. (jayant prasabl 2015)^(١٩). وبالتالي تهديدا مستقبلا لمحور قناة السويس حيث يعتبر منافسا لقناة السويس على حجم التجارة العابرة لمنطقة الشرق الأوسط.

١٠- قناة بنما

تمثل قناة بنما والتي تم توسعها عام ٢٠١٥، منافسا قويا لقناة السويس من جهة التكلفة والمسافة، حيث أن تكلفه المرور في قناة بنما تقل بنسبة تتراوح بين ٢٥-٣٠% عن تكلفة العبور في قناة السويس ويوفر الوقت من ٣٠% إلى ٦٠% من المسافة المقطوعة، كذلك وبالتالي أصبحت منافسا أقوى بعد عمليات التوسيع بالقناة وزيادة عمق الغاطس، إذا ما استمر التكسد بموانئ الساحل الأمريكي الغربي، واستمرار تزايد التجارة الدولية^(٢٠).

١١- التحديات الفنية والهندسية والبيئية

إن مشروع قناة السويس الجديد، تم إنشائه في فترة وجيزة جدا، ولم يسبقه أي دراسة جدوى تفصيلية عن آثار الحفر في بعض المناطق الصخرية والرملية علي المياه الجوفية. وإمكانية اندلاع الزلازل.

• ولذا فإن للمشروع بعدين مؤثرين ناتج عملية سوء التخطيط:

١. **البعد البيئي** ← لم يتم تقديم دراسة بيئية وافية توضح الآثار البيئية الإيجابية والسلبية المتوقعة من المشروع، بالرغم إن قانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ والمعدل لقانون ٩ لسنة ٢٠٠٩ ينص علي وجوب عمل تقييم للأثر البيئي لمشروع قبل البدء فيه، حيث توجد منطقة اثرية من الكيلو ٦١ إلى الكيلو ٦٤. كما تضم عدد كبير من التلال المهمة (تل الهابوا، تل الجير، أبو يوسف) وبالتالي لابد من إجراء دراسات تفصيلية حول تأثير الحفر علي الثروة الأثرية بالمنطقة.

٢. **البعد الاجتماعي** ← لم يتم عمل دراسة وافية عن الطبقات الاجتماعية المختلفة التي يمكن ان يخلق بها ضرر نتيجة لوقوعها في منطقة عمل المشروع والتي تلزم الدولة بتوفير لهم حياة معيشية مناسبة. كما لم يتم أخذ الجوانب الهندسية والتصاميم التقنية والبيئة لمياه البحر وأثارها علي المشروع الجديد في الحسبان.

١٢- المخاطر الأمنية والتهديدات الإقليمية:

تعد التوترات اليمنية (الثورة اليمنية ٢٠١١) والتي نتج عنها جماعة الحوثيين كأكبر تحدي لمنطقة قناة السويس. حيث انهم استطاعوا السيطرة علي ميناء الجديدة علي البحر الأحمر. وهو ما يضع احتمالا بتمدد انتشارهم حتى مضيق باب المندب.

ويشير التقرير لشركة برايس وترهاوس وكوبر الأمريكية، إلي أن مصر تحشر سنويا أكبر من ٦٤٢ مليون دولار سنويا، كعائدات لقناة السويس، جراء أعمال القرصنة التي تزايدت قبالة السواحل الصومالية واليمنية منذ بداية الألفية الحالية^(٢٠).

المبحث الثالث

الفرص المتاحة - لتحقيق تنمية لمحور قناة السويس

لدي مصر العديد من الفرص والنابعة من مواقعها الجغرافي المتميز، وأنها تمتلك سوقا محليا كبيرة وغيرها والتي تعد من اهم المقومات لنجاح تجربة تنمية محور قناة السويس التي وتتمثل فيما يلي:

١ - التجارة الدولية:

وفقا لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في عام ٢٠١٦، فإن حوالي ٨٠% من التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من ٧٠% من التجارة العالمية من حيث القيمة تنقل عن طريق البحر. ومن المتوقع إن تزيد نسبة التجارة العالمية التي تنقل عن طريق البحر، والذي رجع إلي أن الشحن البحري هو أكثر أشكال النقل كفاءة كفاءه من حيث استهلاك الوقود وإصدار الكربون، والذي يعود على انخفاض تكلفة الشحن^(٢٨). وأيضا إعادة إحياء طريق الحرير سيؤدي إلي تعزيز التعاون ودعم حركة التجارة، الأمر الذي سيؤدي إلي زياده التجارة، خاصة من دول جنوب شرق آسيا مثل الصين والهند، وهي دول ذات كثافة سكانية عالية، مما سيكون له اثر إيجابي علي رواج التجارة. وبما إن مصر في قلب طريق الحرير مما يجعلها دولة مؤثره في التجارة العالمية. والذي ينعكس في شكل زيادة عوائد قناة السويس. وفيما يلي معدلات نمو التجارة العالمية خلال فترة السنوات السابقة والمتوقعة خلال السنوات القادمة من قبل مؤسسة world economic

جدول رقم (٦)

معدلات نمو التجارة العالمية (٢٠٢١/٢٠١٢)

النسبة	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١
نمو التجارة العالمية %	٣,٥	٣,٩	٤,٥	٢,٩	٢,٩	٤,٠٠	٣,٢	٣,١	٣,٤	٣,٧

Source: EIV Country ofrecast, reports Setemper 2012- 2017.

- الفترة ٢٠١٨-٢٠٢١ تنبؤ.

٢ - الموقع الجغرافي

يتمتع محور قناة السويس بموقع جغرافي متميز، تمر عبر القناة كميات هائلة من البضائع المصنعة، نصف المصنعة والمواد الخام، حيث يمر بها ١٢% من حجم التجارة العالمية. وتعتبر قناة السويس شريان رئيسي لحركة التجارة العالمية تربط بين ثلاث قارات في التجارة العالمية (آسيا وأفريقيا وأوروبا). وقد وصل عدد السفن التي تمر بقناة السويس خلال العشر

سنوات الماضية ٢٠٠٦-٢٠١٦ نحو ١٠٤ و ١٨٠ ألف سفينة بحمولة ٩.٠٤٨ مليار طن^(٢٩). وتعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب، وأطول قناة ملاحية بدون أهوسه بعكس قناة بنما (منافس قوي) بها ١٢ هويس. إلي جانب انخفاض نسبة الحوادث - تكاد تكون معدومة - مقارنة بالقنوات الأخرى. إلي جانب أن الملاحة تتم ليلا ونهارا. كما أنها مهياً لعمليات التوسع والتعميق كلما لزم الأمر لمجابهة ما يحدث من تطوير في أحجام وحمولات السفن. كما إن القناة مزوده بنظام أداره حركه السفن (Vtms) وهو نظام يقوم على استخدام أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر لمتابعة حركة السفن بالقناة.

جدول رقم (٧)

طرق التجارة العالمية والتوفير في الوقت التوفير في المسافة بين طريق رأس الرجاء الصالح وقناة السويس وعدد من الموانئ

من	إلي	المسافة (ميل بحري)		الوفر في المسافة	
		قناة السويس	رأس الرجاء الصالح	ميل بحري	نسبة مئوية
راس تنور	كونستانزا	٤١٤٤	١٢٠٩٤	٧٩٥٠	%٦٦
	لافيرا	٤٦٨٤	١٠٧٨٣	٦٠٩٩	%٥٧
	روتريام	٦٤٣٦	١١١٦٩	٤٧٣٣	%٤٢
	نيويورك	٨٢٨١	١١٧٩٤	٣٥١٣	%٣٠
جده	بيرايوس	١٣٢٠	١١٢٠٧	٩٨٨٧	%٨٨
	روتريام	٦٣٣٧	١٠٧٤٣	٤٤٠٦	%٤١
طوكيو	روتريام	١١١٩٢	١٤٥٠٧	٣٣١٥	%٢٣
سنغافورة	روتريام	٨٢٨٨	١١٧٥٥	٣٦٤٧	%٢٩

المصدر: موقع هيئة قناة السويس لتداول الحاويات علي شبكة المعلومات

www.scctportsaid.com

من الجدول السابق نجد أن شركات النقل البحري تحقق وفرا في المسافة عند استخدام طريق قناة السويس مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح. وهو ما قد تم ترجمته كوفر في عدد ساعات الرحلة، وهو ما يعد بالنسبة لشركات النقل البحري وفر في التكاليف الثابتة (أجور، مرتبات، زيت الماكينات، والمواليد وغيرها). وبالتالي تخفيض التكاليف الكلية للنقل البحري العالمي، مع سرعه وصول البضائع إلي الأسواق. حيث إن تخفيض نفقات الشحن يؤثر علي أسعار السلع.

٣- الاستقرار الأمني والسياسي

تتمتع مصر في الفترة الأخيرة باستقرار سياسي وأمني، يساعد علي إقامة المشروعات الكبيرة. وبالمثل قامت وكالة فينش وموديز في أغسطس ٢٠١٧، بالإبقاء علي النظرة المستقبلية مستقرة لمصر عند B₃ إيجابي، ويعد أفضل تصنيف ائتماني لمصر منذ ٧ سنوات. ومن المتوقع خلال الفترة القادمة تحسن الأوضاع بشكل أكبر. حيث رصدت وكالة موديز مؤشرات إيجابية علي مستوي ارتفاع الاحتياطي النقدي، نجاح برنامج الإصلاح

الاقتصادي. وذلك مقارنة بالأوضاع التي مرت بها البلاد عام ٢٠١١، والتي جعلت الوكالات موديز، ستاندر، فينش تسيطر على تصنيفاتها لمصر نظره مستقبلي تشاؤمية استمرت حتى عام ٢٠١٣. حيث وضعت مصر ضمن الدول مرتفعة المخاطر. ولكنها غيرت تلك النظرة منذ عام ٢٠١٥. حيث بدأ تتقدم مصر في تصنيفها الائتماني، إلي إن وصل تصنيف مؤسسه فينش لمصر عام ٢٠١٨ B₃ موجب مقارنة بعام ٢٠١٧ B مستقر. كما قامت مؤسسه ستاندر انديوز برفع تصنيفها لمصر إلي B بنظره مستقرة عام ٢٠١٨ مقارنة بعام ٢٠١٧ B سالب^(٣٠).

وهو ما يعني تزايد ثقة المؤسسات الدولية في القدرة المستقبلية علي سداد الالتزامات، وان رفع النظرة المستقبلية لمصر سيؤثر علي ارتفاع الاحتياطي النقدي أو يساهم في عدم تأثر مصر بأزمه الأسواق الناشئة، مما يدعم التوقعات بزيادة نسبة المستثمرين الأجانب في البورصة الفترة المقبلة. وأيضا سوف يخفض تكلفه الاقتراض الخارج.

حيث يظهر هذا المؤشر مدي جداره مقدره الدولة في الحصول علي قرض، والقدرة علي تمويله والإبقاء به في موعده المحدد. ويشير هذا المؤشر إلي تحفيز المستثمرين وطمأنتهم علي المناخ الاقتصادي والتشجيع علي الدخول إلي الأسواق المصرية. ويساهم في خفض أسعار الفائدة على الديون.

٤ - الاتفاقيات الدولية^(٣١)

قامت مصر بأبرام العديد من الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية أغادير، الكوميسا، الكويز واتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية.

• **اتفاقية أغادير:** وتنص علي إنشاء منطقة للتجارة الحرة بين مصر والأردن وتونس والمغرب. وتتمتع الدول الأعضاء بدخول حر إلي أسواق بعضها البعض دون رسوم جمركية. وبدون تحجيم حصص الدخول للأسواق، ويمكن الاستفادة من هذه الاتفاقية عن طريق النقل الحر للبضائع بين الدول الأعضاء.

• **اتفاقية الكوميسا:** وهي اتفاقية تخلق سوق مشتركة لشرق وجنوب أفريقيا منطقة تجارة خرة متكاملة بين دولها الأعضاء البالغ عددهم ١٩ دولة. تسمح بدخول البضائع المصرية بدون رسوم الي سوق تحتوي علي أكثر من ٤٥٠ مليون مستهلك، وتعد الدول الأعضاء دولا شركاء تجاريين لمصر، وتعمل سوق الكوميسا علي إنشاء منطقة للتجارة الحرة، والتي تضمن حرية حركة البضائع بين الدول الأعضاء، إزاله جميع الحواجز الجمركية.

• **اتفاقية الكويز:** هي اتفاقية بين مصر وإسرائيل والولايات المتحدة تسمح بدخول البضائع معفاة من الضرائب شريطة أن تكون مصنعة بنسبه ٣٥% في إحدى المناطق الصناعية المؤهلة بمصر. وبنسبه ١٠.٥% مدخلات إسرائيلية. وهذا أديالي تضاعف الصادرات من المنسوجات والملابس الجاهزة إلي الولايات المتحدة الأمريكية أكثر من عشر مرات خلال الأربع سنوات الأولى من توقيع الاتفاقية.

• **اتفاقية الافتا:** هي الاتفاقية تم توقيعها عام ٢٠٠٧ بدافوس، بموجبها تعفي الصادرات المصرية من السلع المصنعة إلي دول الافتا من كافة الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب.

• **اتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية:** وقعت مصر والاتحاد الأوروبي في ٢٠٠١ بيروكسيل اتفقيه لإقامه منطقة تجارة حرة بين الطرفين تتيح الاتفاقية لمصر أن تتمتع صادراتها الصناعية إلي بلدان الاتحاد الأوروبي بالإعفاء من الرسوم الجمركية. أية رسوم أخري ذات أثر مماثل.

ونستخلص مما سبق أن وجود مصر في مثل تلك الاتفاقيات، تعتبر من اهم الفرص التي يجب الاستفادة منها في ظل إقامة مناطق صناعية واقتصادية جديدة (محور قناة السويس). وهذا إلي جانب عقد اتفاقيات محلية مثل: هيئة قناة السويس بصدد توقيع عقد مع شركة دي بي ورلد الإماراتية (اكبر مشغلي الموانئ بالعالم) بشأن تطوير المنطقة الاقتصادية بمساحة ٩١ كيلومتر في منطقة العين السخنة. وإنشاء شركة تنمية رئيسة مشتركة بين الهيئة العامة الاقتصادية لمنطقة قناة السويس ومجموعة موانئ دبي العالمية.

قامت وزارة الاستثمار والتعاون الدولي بتشكيل مجلس استشاري للاستثمار الأجنبي، والذي ساعد علي مد جسور التواصل بين المستثمرين الأجانب والحكومة. ومحاولة التصدي للعبقات التي تعرقل تدفق الاستثمارات.

مؤشر التنافسية العالمي

يعد مؤشر التنافسية أحد المؤشرات التي يصدرها المنتدى الاقتصادي العالمي دافوس منذ عام ١٩٨٠ وتضم ١٤٤ دولة علي مستوي العالم. ويضم هذا المؤشر اثني عشر مؤشرا فرعيا مقسمة إلي ثلاث عوامل (دفع الاقتصاد - تحقيق الكفاء للاقتصاد - تحقيق الابتكار) وتتمثل تلك العوامل في:

- **عوامل دفع الاقتصاد:** البنية التحتية، بيئة الاقتصاد الكلي، الصحة والتعليم
- **عوامل تحقيق الكفاء:** كفاءه سوق العمل، سوق السلع، سوق المال، التعلم العالي
- **عوامل تحقيق الابتكار:** تطوير بيئة الأعمال والابتكار

وطبقا لذلك المؤشر يأتي ترتيب مصر ١٠٠ دوليا في عام ٢٠١٧/٢٠١٨ بقيمة ٣.٩ نقطة من ١٣٧ دولة، مقابل ١١٥ من بين ١٣٨ دولة بقيمة ٣,٧ عام ٢٠١٦/٢٠١٧ ليصبح أكبر دولة شهدت تحسنا في المؤشر على مستوى المنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وكان أكبر المؤشرات تحسنا مؤشر سوق المال سجلت مصر ٣.٩ نقطة عام ٢٠١٨ مقابل ٣,٢ نقطة عام ٢٠١٦/٢٠١٧ حيث يحتل المرتبة ٧٧ بدلا من ١١١. يليه مؤشر البنية التحتية حيث سجلت مصر ٤.١ نقطه عام ٢٠١٨ مقابل ٣.٤ نقطة عام ٢٠١٦/٢٠١٧ لتحتل المرتبة ٧١ بدلا من ٩٦ عام ٢٠١٦/٢٠١٧. وهو ما يعني تقدمها ٢٥ مركزا.^(٣٢)

ومن المتوقع الارتفاع وبمعدل إلى المرتبة ٩٠ بحلول عام ٢٠٢٠، نتيجة لما تقوم به الحكومة المصرية من تطوير للبيئة التحتية وزيادة فرص الاستثمار.

المبحث الرابع

نحو استراتيجية لمواجهة التحديات الداخلية والخارجية لتنمية محور قناة السويس

ترتكز الاستراتيجية المقترحة لمواجهة التحديات الداخلية والخارجية، لتنمية محور قناة السويس، وجذب الاستثمارات له، باعتبار أن تنمية محور قناة السويس تمثل قوة دافعة للاقتصاد المصري، بما يكفل تحقيق معدلات نمو كافية لاستيعاب القوة العاملة الزائدة، وزيادة العائدات التي تحقيقها مصر من هذا المشروع.

ويمكن بلوغ هذا الهدف عن طريق وضع استراتيجية محكمة الصياغة، تحدد بدقة مواطن الضعف في أداء تلك المنطقة، ونستفيد في الوقت نفسه من مواطن القوة والفرص المتاحة، لتحقيق تنمية مستدامة لهذا المشروع، وتوفير العلاج لعناصر الضعف، وتستفيد من عناصر القوة في الحد من تأثير التهديدات.

تستخدم لوضع تلك الاستراتيجية تحليل SOWT وهي طريقة تحليله تساعد على تحديد النقاط الخاصة بالضعف والقوة وإدراك نوعية التهديدات وطبيعة الفرص المتاحة، والمؤثرة في هذا المشروع العملاق. ويعد تحليل SOWT من النظم المهمة لإعداد تقييم الاستراتيجيات الخاصة عن طريق تقديم مجموعة من الخطط سواء قصيره أو طويلة الأجل.

أهمية التحليل SOWT^(٢٤):

١. أهم الأدوات الخاصة بالتحليل الاستراتيجي ويعتبر المرحلة الأولى من مراحل إعداد وتصميم الخطط داخل المشروع.
٢. يساعد القيادات المختلفة على اتخاذ وضع القرارات المؤثرة.
٣. من الطرق السهلة وذات الأهمية الكبيرة حيث لا يجوز تجاهله في بيئة العمل.
٤. يساعد التحليل على معرفة جميع عناصر القوة التي من الممكن استخدامها للتعامل مع التهديدات والعقبات.
٥. يوفر الوسائل المناسبة للاستفادة من الفرص المتاحة ويقلل من السيطرة الناتجة عن عناصر الضعف المؤثر في كفاءه عمل المشروع.
٦. يساهم في تقديم العلاجات المناسبة للحالات الاستراتيجية التي تتميز بالتعقيد.
٧. يمكن من الوصول إليأفضل أنواع التخطيط الذي يساعد علي تحقيق الأهداف.
٨. تظهر مجموعة من الاستراتيجيات المتنوعة وتتمثل تلك الاستراتيجيات فيما يلي:
 - استراتيجية هجومية: وذلك للاستفادة من جميع الفرص وتعزيز قوتها.

- **استراتيجية علاجية:** تقديم علاج مناسب لتصحيح نقاط الضعف التي يعاني منها المشروع، ولكي تستطيع الاستفادة من الفرص.
- **الاستراتيجية الدفاعية:** تظهر عند ظهور عناصر قوة والتي تتفاعل مع التهديدات التي تواجه المشروع.
- **الاستراتيجية الانكماشية:** تستخدم عند مواجهة المشروع لعناصر ضعف صادرة من داخله، ومجموعة من التهديدات الواردة من الخارج. وتهدف إلي توفير علاج للضعف وتقليل قدر المستطاع من التهديدات، الجدول التالي رقم (٨) يوضح نقاط القوة ونقاط الضعف لمشروع تنمية محور قناة السويس الجديدة

جدول رقم (٨)

تحليل نقاط القوة والضعف

Weakens نقاط الضعف	Strength نقاط القوة
الخصائص السكانية بالإقليم غير متجانسة اجتماعيا، مما يؤدي إلى عدم ملائمة نواتج النظام التعليمي لنوعية المهارات المطلوبة للصناعة.	١-مشروع توسيع قناة السويس الجديدة والذي يعد جزء من عملية تنمية مستدامة لمنطقة المحور ككل. والذي يساهم بالنواتج القومي الإجمالي.
توطين الأنشطة الصناعية بهذا الشكل في مدن محور القناة الجديدة يكون مصدرا للأضرار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، ومن ثم الحد من القدرة التنافسية للإقليم.	٢-يمر بقناه السويس ١٢% من حجم التجارة الدولية، بجانب زيادة حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا والتي تعني زيادة حجم التجارة المارة بقناه السويس.
نقص مراكز التدريب لإعداد الكوادر اللازمة للعمليات الصناعية وقادرة على العمل في المراكز اللوجستية، وانخفاض أنشطة البحث والتطوير.	٣-تساهم إيرادات قناة السويس بنسبه ١٠% في الناتج المحلي، فزياده الإيرادات تؤدي إلي تحسين قيمة العملة المحلية، حيث يتم تحصيل الرسوم بوحدة حقوق السحب الخاصة والتي تؤدي إلي دعم الاحتياطيات من النقد الأجنبي.
هيكل الصادرات الصناعية يغلب عليه الصادرات المعتمدة على الموارد الطبيعية والتقنيات المنخفضة المستوى إلى جانب انخفاض حجم الصادرات خلال السنوات الماضية.	٤-تتميز إقليم قناة السويس بوجود العديد من الخامات التعدينية والمحجرية، الزراعية، الحيوانية والنباتية، مما يساهم في نمو الأنشطة الصناعية القائمة على الاستفادة من المزايا النسبية والتنافسية المرتبطة بتضيق مدة الموارد.
تقتصر الأنشطة الإنتاجية القمامة بالإقليم على أنشطة المواد الغذائية، مواد البناء. كما أن نوعية المشروعات المقترحة غير متوافق مع إمكانيات العمالة بالإقليم.	٥-تتوافر بالإقليم العديد من المناطق الصناعية علي قدر كبير منه التنوع، بالإضافة إلى وجود بنية تحته متطورة نسبيا، وانخفاض تكلفة المستلزمات الإنتاجية، ووفره العمالة الرخيصة.
غالبية رؤوس الأموال المستثمرة في إقليم قناة السويس تعتمد على القطاع الخاص المحلي، ونسبه مساهمة رأس المال الأجنبي تصل إلى ٧.٤% من إجمالي الاستثمارات بالمنطقة.	٦-المشروعات المقترحة والمنفذة في منطقته محور قناة السويس ستؤدي إلى جانب إعادة توزيع السكان وتخفيض معدلات البطالة.
تعاني المشروعات القائمة بالإقليم من العديد من المشكلات مثل ارتفاع تكاليف المواد الخام، وعمليات الصيانة، ارتفاع مستويات الأجور وكثرة الأعطال، وعدم توافر قطع الغيار.	٧-تعديلات قوانين الاستثمار والتي عدلت المشروع العملاق محور قناة السويس وتجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية.
عدم الاستفادة من المناطق السياحية بالإقليم في تعظيم العوائد وجذب الاستثمار.	

جدول رقم (٩)

تحليل الفرص والتهديدات مشروع تنمية محور قناة السويس

التهديدات threats	الفرص opportunities
تأخر استغلال ممر قناة السويس كمركز لوجستي، واستخدامه كممر مائي فقط.	مساهمة منطقة محور قناة السويس في حركة التجارة العالمية من خلال ممر قناة السويس، وتدعيم حركة التجارة العالمية من خلال الموقع الاستراتيجي لقناة السويس.
التهميش علي مستوي الاقتصاد العالمي، وذلك بانخفاض نصيب مصر من الصادرات العالمية، وانخفاض نصيبها من الاستثمار الأجنبي المباشر.	الموقع الاستراتيجي والفريد الذي يطل علي البحر الأبيض المتوسط شمالا والأحمر جنوبا ويضم ممر قناة السويس بالإضافة إلي التحامه من خلال محافظة الشرقية بالدلتا، مما يوفر العديد من الموانئ لتصدير الإنتاج الصناعي وربط الدلتا بسيناء مما تعمل علي إعادته تعميرها.
احترام المنافسة العالمية من قبل موانئ عديدة مقامة (قناة بنما وتوسعتها وممر الشمال الشرقي) وموانئ قيد الإنشاء (مشروع البحر الميت بالبحر الأحمر والمتوسط طريق الشمال الجنوب) حيث يتميزون عن ممر قناة السويس بانخفاض تسعيره المرور، قصر المسافة البحرية.	قناة السويس هي أطول قناة ملاحية بدون أهوسة، تربط بين الشرق والغرب، والملاحة تم ليلا ونهارا، انخفاض نسبه الحوادث، إلى جانب توفير مسافات بحرية كبيرة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح.
الأبعاد البيئية والاجتماعية والتي لم توضع في الاعتبار عند التخطيط للمشروع.	الاستقرار الأمني والسياسي لمصر في القدرة الأخير مقارنة بكافة الدول العربية، إلي جانب تطور التصنيف الائتماني لمصر ليصل إلي B ₃ موجب عام ٢٠١٩ مقارنة B ₃ مستقر عام ٢٠١٨
المخاطر الأمنية والتهديدات الإقليمية (حروب اليمن ومشاكل الحوثيين)	تبنى خطه الدولة خلال المرحلة القادمة للمشروعات القومية العملاقة بالإقليم، ومساهمتها في توفير فرص العمل على المستوي القومي.
انخفاض ترتيب مصر في المؤشرات العالمية مثل مؤشر ممارسة الأعمال، ومؤشر الأداء اللوجستي مقارنة بالاقتصاديات المنافسة.	مشاركه مصر في كثير من الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية أغادير، الكوميسا، الكوزب والتي تساعد علي إنشاء مناطق حره وزيادة حجم الصادرات المصرية.
	ارتفاع قيمة المؤشر التنافسية العالمي لمصر، حيث ارتفعت مصر إلي المرتبة ١٠٠ عام ٢٠١٧/٢٠١٨ بقيمة ٣.٩ نقطه مقابل المرتبة ١١٥ بقيمة ٣.٧ عام ٢٠١٦/٢٠١٧ والذي يعني مزيد من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، والتفوق في مستوي البيئة التحتية.

من خلال العرض السابق يمكننا صياغة الاستراتيجيات التالية لكي ندعم نقاط القوة والاستفادة من الفرص، وعلاج نقاط الضعف ومواجهة التحديات لمشروع تنمية محور قناة السويس الجديد:

أولاً: الاستراتيجية الهجومية:

- ١- الإسراع بكافة مشروعات محور القناة السويس، والتي تعد قيمة مضافة لقناة السويس وخاصة الخدمات اللوجستية، وذلك لتحقيق الإيرادات المتوقعة من مشروع توسعه ممر قناة السويس، والتي تدعم الاحتياطات الدولية، وبالتالي جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية.
- ٢- التركيز علي المشروعات كثيفة العمالة، وخلق كباتات ومجتمعات جديدة لجذب الكثافة السكانية، لإعادة التمركز بمنطقة سيناء، والاستفادة من المزايا النسبية بالإقليم فيما يتعلق

بالسياحة والثروة المعدنية والثروة السمكية والموارد الزراعية، مما يفتح مصدرا لزيادة الصادرات.

٣- مزيد من التحسين لقوانين الاستثمار، وزيادة الحوافز الاستثمارية وعدم المغالاة في فرض الرسوم والضرائب، إعطاء تخفيض ضريبي داعم للصناعات التي ترغب في تحديد مكانها في مناطق المشروع.

٤- الترويج لمشروعات محور قناة السويس الجديدة وذلك من خلال عرض مميزات تلك المناطق والفرص المتاحة للإقليم.

ثانيا: الاستراتيجية العلاجية:

١- تطبيق نموذج الاقتصاد الدائري والذي يهدف إلى إعادة هيكلة النظم الصناعية لدعم النظم الأيكولوجية، من خلال اعتماد أساليب لزيادة لاستخدام الفعال للموارد، عن طريق إعادة التدوير وتقليل الانبعاثات والنقابات فالنموذج الخطي يعتمد علي كميات كبيرة ورخيصة من المواد، والتي تؤدي إلي زيادة معدل النقابات والتلوث. حيث أن اتباع استراتيجية طويلة الأجل للموائئ تعتمد على الاقتصاد الدائري والارتقاء بمهارات عمال الموائئ، والتركيز علي تحسين الأداء من خلال سياسات الانتظار، والتي تفتح مجالات جديدة للتصدير.

٢- دراسة مشكلات مشروعات إقليم قناة السويس ووضع حلول سريعة ودائمة لها.

٣- استخدام الغاز الطبيعي المسال كوقود للسفن البحرية والشاحنات، والذي يخفض انبعاثات أكاسيد النتروجين، يقلل الحاجة إلي صيانة المحركات، ويخفض التكلفة. ومن خلالها تستطيع الموائئ إعطاء مزايا وخصومات عند استخدام هذا الوقود.

ثالثا: الاستراتيجية الدفاعية:

١- الإسراع في إنهاء المنطقة الاقتصادية الحرة بقناه السويس، حيث تساهم في إجهاض كل المحاولات التي مازالت أفكار مثل مشروع البحر الميت والبحر الأحمر، البحر الميت والبحر المتوسط، ومشروع العقبة إيلا، لان كل هذه المناطق سوف تنافس علي جذب الاستثمارات وليس تنافس ملاحى. وذلك باستغلال مميزات الإقليم الصناعية من بنية تحتية وموارد طبيعة متاحة.

٢- التعاون والتكامل بين منطقي جبل علي، وقناه السويس بتوفير طرق برية بين المنطقتين لتقصير زمن الرحلة إلي الشمال. كما أن التكامل في نظم التشغيل بين المنطقتين يعظم من مزاياهما التنافسية والحصول علي حصة أكبر في التجارة العالمية. ويعتبر تأسيس شركه

مساهمته بين موانئ دبي العالمية والمنطقة الاقتصادية بمحور قناة السويس ٩ أغسطس ٢٠١٧، من أهم الدعائم التي تدفع بمشروعات المحور الي التنافسية.

٣- متابعة هيئة قناة السويس لسياسة التسعير في قناة بنما، وذلك لتطبيق سياسة سعرية مرنة تنافسية.

رابعاً: الاستراتيجية الانكماشية:

١- إيجاد طرق بديلة لنقل التقنية والإدارة الحديثة، لتكون حافز لجذب الاستثمارات الأجنبية، والتي تعد من مشكلات إقليم القناة، وتدعم بعض الأنشطة الإنتاجية الواعدة مثل الصناعات الهندسية والكهربائية والصناعات الإلكترونية والأجهزة الطبية والتي تدعم زيادة الصادرات وتغير هيكلها.

٢- إعطاء دفعة قوية للأنشطة الصناعية ذات المزايا النسبية للصناعات البيئية.

النتائج

- ١- تراجع تصنيف مصر في مؤشرات التنمية الحديثة، حيث نجد أن تصنيف مصر في مؤشر ممارسة الأعمال يأتي في المرتبة ١٢٨ عام ٢٠١٨ مقارنة بالمرتبة ١٢٢ عام ٢٠١٧. ومؤشر الأداء اللوجستي يأتي في المرتبة ٦٧ عام ٢٠١٨، مقارنة بالمرتبة ٥٥ عام ٢٠١٦. مما يعني ضعف البنية التحتية للنقل والتخزين، وعدم كفاءة الخدمات المقدمة للبضائع واللوجستيات التي تخدم حركة التجارة العالمية.
- ٢- زيادة حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا بنسبه ٣٥% خلال الفترة ٢٠١٣/٢٠٠٧ ولم تزد التجارة العابرة من خلال ممر القناة السويس في نفس الفترة ٧.٦%، مما يعني عدم قدرة الخدمات المقدمة من موانئ قناة السويس علي جذب خطوط الشحن العالمية الناقلة لحركة التجارة العالمية.
- ٣- الدول التي تمتع بمركز لوجستيني متميز تجذب استثمارات أجنبية بشكل مباشر وبنسبه أكبر.
- ٤- يساعد مشروع محور القناة في تعزيز الصادرات والتجارة الدولية من خلال قوة استهلاكه كسوق واعدة ١٠٠ مليون نسمة.
- ٥- عدم وجود خطة الترويج لمشروعات محور قناة السويس.

التوصيات

- ١- ضرورة ضخ الاستثمارات في البنية التحتية للنقل والتخزين واللوجستيات وذلك لجذب الشركات العاملة في مجالات الخدمات واللوجستيات المختلفة.
- ٢- تدعيم المناطق الحرة الجديدة (منطقة قناة السويس)، لكي يكون هدفها الأول التصنيع من اجل التصدير، وتقديم مزيد من التسهيلات والحوافز لجذب الاستثمارات الأجنبية (شركات متعددة الجنسيات).
- ٣- الإسراع في تحسين مركز مصر في مؤشر الأداء اللوجستي، أداء ممارسة الأعمال، حيث أنها مؤشرات عالمية تعتمد عليها توجيهات الاستثمارات الأجنبية.
- ٤- خلق كيانات ومجتمعات عمرانية جديدة لجذب الكثافة السكانية لإعادة التمركز بمنطقة سيناء والقناة.
- ٥- الإسراع بوضع خريطة استثمارية عبارة عن دليل جغرافي وتشريعي وإجرائي، بوضع الأماكن المخصصة للمشروعات، والاستثمارات سواء سياحية أو صناعية أو زراعية أو سمكية وبوضع مشروعات الدولة للبنية التحتية وذلك لتشجيع الاستثمار وتوفير أكثر من ٥٠% من الطريق لاتخاذ قرار الاستثمار.

الهوامش

- (١) الهيئة العامة للاستعلامات، المشروعات القومية العملاقة قاطرة التنمية، ص ٧-١٠.
- (٢) الهيئة العامة للاستعلامات، المشروعات القومية العملاقة قاطرة التنمية، ص ٧-١٠.
- (٣) إدارة البحوث ودعم القرار، محور قناة السويس ودوره في التنمية مع مقارنة بالمحاور الاقتصادية العالمية قطاع الاستراتيجية والتطوير المؤسسي، ٢٠١٧، ص ٤٨-٥٠.
- (٤) مركز معلومات محافظة شمال وجنوب سيناء.
- (٥) مركز معلومات محافظة بورسعيد.
- (٦) مركز معلومات محافظة شمال وجنوب سيناء، مرجع سبق ذكره.
- (٧) مركز معلومات محافظة شمال وجنوب سيناء، مرجع سبق ذكره.
- (٨) تقييم دور المناطق الصناعية في محافظات إقليم قناة السويس، معهد التخطيط، الهيئة العامة لقناة السويس، بحث غير منشور، ٢٠١٥.
- (٩) المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، خطوة على الطريق، بحث غير منشور.
- (١٠) الجريدة الرسمية العدد ١١ تابع الصادر في ١٢ مارس.
- (١١) الجريدة الرسمية العدد ١١ تابع الصادر في ١٢ مارس.
- (١٢) تقرير الأداء اللوجستي العالمي ٢٠١٤، ٢٠١٥، ٢٠١٦، ٢٠١٨.
- (13) Treading Economics, 2018.
- (١٤) تقرير مؤشر ممارسة أداء الأعمال-أعداد مختلفة ٢٠١٤، ٢٠١٥، ٢٠١٦، ٢٠١٧، ٢٠١٨.
- (١٥) النحراوي، أيمن، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- (16) Hillman. J. e Russia and India's plan to sjiip the susy Canal, 2017.
- (17) The Economicmist 2012.
- (18) Chaudhwey, D. R, insia – Eworasia nood almost needy, container day new soon, the economic times, April 2017.
- (١٩) طريح، نفين محمد صقر، عمر محمد عثمان، الأبعاد المكانية للتنمية الإقليمية في مصر مع التطبيق على مشروع تنمية محور قناة السويس، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، كلية التجارة، جامعة حلوان، مجلد ٢٨، العدد ٤، ١٢٣-١٤٤.

- (٢٠) مركز معلومات أقاليم القناة (بورسعيد، السويس، الإسماعيلية، شمال وجنوب سيناء)،
٢٠١٨
- (٢١) تقييم دور المناطق الصناعية بإقليم القناة-معهد التخطيط القومي، القاهرة، ٢٠١٣،
ص ٩٩-٩١.
- (٢٢) تقييم دور المناطق الصناعية بإقليم القناة-معهد التخطيط القومي، القاهرة، ٢٠١٣،
ص ٩٩-٩١.
- (٢٣) تقييم دور المناطق الصناعية بإقليم القناة-معهد التخطيط القومي، القاهرة، ٢٠١٣،
ص ٩٩-٩١.
- (٢٤) تقييم دور المناطق الصناعية بإقليم القناة-معهد التخطيط القومي، القاهرة، ٢٠١٣،
ص ٩٩-٩١.
- (٢٥) تقييم دور المناطق الصناعية بإقليم القناة-معهد التخطيط القومي، القاهرة، ٢٠١٣،
ص ٩٩-٩١.
- (٢٦) تقييم دور المناطق الصناعية بإقليم القناة-معهد التخطيط القومي، القاهرة، ٢٠١٣،
ص ٩٩-٩١.
- (٢٧) وزارة التجارة الخارجية، قاعدة البيانات، القاهرة، ٢٠١٦.
- (٢٨) إدارة البحوث ودعم القرار، محور قناة السويس ودوره في التنمية مع مقارنة بالمحاور
الاقتصادية العالمية قطاع الاستراتيجية والتطوير المؤسسي، ٢٠١٧، ص ٣٣-٣٨.
- (٢٩) إدارة البحوث ودعم القرار، محور قناة السويس ودوره في التنمية مع مقارنة بالمحاور
الاقتصادية العالمية قطاع الاستراتيجية والتطوير المؤسسي، ٢٠١٧، ص ٣٢-٤٩.
- (٣٠) مؤسسات Poors , standard , fitch , moody's للتصنيف الائتماني
- (٣١) إدارة البحوث ودعم القرار، محور قناة السويس ودوره في التنمية مع مقارنة بالمحاور
الاقتصادية العالمية قطاع الاستراتيجية والتطوير المؤسسي، ٢٠١٧، ص ٣٢-٤٩.
- (٣٢) تقرير مؤشر التنافسية العالمي، ٢٠١٩.

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

١. أبو الحسين زرد، احمد، قناة السويس الجديدة هدية مصر للعالم، الهيئة العامة للاستعلام، القاهرة، ٢٠١٥.
٢. إدارة البحوث، ودعم القرار، محور قناة السويس ودورة في التنمية مع مقارنة بالمحاور الاقتصادية العالمية، قطاع الاستراتيجية والتطوير المؤسس، ٢٠١٧.
٣. إمام، محمد فؤاد، دور المناطق الحرة في تنمية الصادرات في مصر، دراسة مقارنة بين مصر، والصين، كوريا الجنوبية، رسالة ماجستير، كلية التجارة جامعة عين شمس، ٢٠١٠.
٤. تقرير التنافسية العالمية ٢٠١٨/٢٠١٩.
٥. تقرير مؤشر الأداء اللوجستي العالمي ٢٠١٨.
٦. جلال، حسين السيد، أفاق التنمية لمنطقة قناة السويس، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج ٢) الإسكندرية، ٢٠١٣.
٧. حسين، فاروق، الامتداد الدولي للمشروعات الوطنية. صور الدخول الأسواق الدولية، الاقتصاد الدولي المتقدم، كلية التجارة، جامعة الأزهر، ٢٠١٢.
٨. حسين، محمد احمد، الامتداد الاقتصادية لمشروعات قناة السويس وتأثيرها علي نمو الاقتصاد المصري، رساله ماجستير، المعهد العالي للدراسات الإسلامية، ٢٠١٧.
٩. خليل، مصطفى كامل، الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لشق قناة موازية لقناة السويس تربط البحر المتوسط بخليج العقبة (قناة سيناء)، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج ٢)، الإسكندرية، ٢٠١٤.
١٠. الزغبى، معين، تعزيز القدرة التنافسية في الموانئ البحرية العربية، ملتقى المنظومة الحديثة في إدارة اللوجستيات، المنطقة العربية للتنمية الإدارية، ٧-٩ مارس، ٢٠١١.
١١. زكي رامي عدلي، اقتصاديات قناة السويس خلال الفترة ١٩٧٥/٢٠٠٥ رسالة ماجستير، كلية التجارة جامعة عين شمس، ٢٠٠٧.
١٢. سليمان، ايمن نبيل، تنمية محور قناة السويس وانعكاساته علي الاقتصاد القومي المصري، رساله ماجستير، كلية التجارة جامعة الأزهر، ٢٠١٦.

١٣. سليمان، حنان، الأثار المتوقعة لمشروع قناة السويس الجديدة علي الاقتصاد المصري، مجلة مصر المعاصرة الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء، مجلد ١٠٥، العدد ٥١٥، ٢٠١٤.
١٤. طريح، نفين محمد صقر، عمر محمد عثمان، الأبعاد المكانية للتنمية الإقليمية في مصر مع التطبيق على مشروع تنمية محور قناة السويس، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارة، كلية التجارة، جامعة حلوان، مجلد ٢٨، العدد ٤.
١٥. عبد الرحمن، رشاد فؤاد، مقومات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور قناة السويس، المؤتمر الدولي للنقل البحري اللوجستيات، (مارلوج ٤)، الإسكندرية، ٢٠١٥.
١٦. عبد الغني، وديان عبد الفتاح، العلاقة بين التصنيف الائتماني السيادي والاستثماري الأجنبي المباشر، دراسة تحليله للحالة المصرية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة ٢٠١٧.
١٧. عبد الفتاح، خيريه، قياس إسهام قناة السويس في تنمية الاقتصاد المصري دراسة الفترة ١٩٥٦-٢٠٠٠، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة الزقازيق ٢٠٠٨.
١٨. عبد الفتاح، عبد الفتاح محمد، اثر السياسة الضريبية في مصر علي مناخ الاستثمار في ضوء تنمية محور قناة السويس بالتطبيق علي المناطق الاقتصادية المؤتمر العلمي الضريبي الرابع والعشرين، الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب، مصر، ٢٠١٦.
١٩. عزت، احمد حمد، أثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ٢٠١١.
٢٠. عطوة، محمد محمود، الخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس، سبل التطوير وأليات التنفيذ، المحلية المصرية للدراسات التجارية، كلية التجارة جامعة المنصورة، مجلد ٤١، العدد ٤، ٢٠١٧.
٢١. علي حسين، بان، تنمية تطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، العدول (٩) المجلد (٢٢) لسنة ٢٠١٦.
٢٢. علي فرج، محمد، أثر النقل البحري علي الدخل القومي في الدول النامية دراسة تطبيقه علي الاقتصاد المصري، رسالة دكتوراه كلية التجارة، جامعة قناة السويس، ٢٠٠٤.

٢٣. لطيف، منصور، المناطق اللوجستية بالعالم العربي تكامل أم تنافس ٢٠١٨، بحث غير منشور.
٢٤. مهدي، احمد عبد الفتاح، قياس إسهام قناة السويس في الاقتصاد المصري في الفترة ١٩٥٦-٢٠٠٠، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة الزقازيق، ٢٠٠٨.
٢٥. النحرأوي، أيمن، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
٢٦. تقارير سنوية، البنك المركزي.
٢٧. قاعدة بيانات الأعمال للبنك الدولي.
٢٨. هيئة قناة السويس، إدارة الشركات تقرير ٢٠١٥/٢٠١٦، ٢٠١٦/٢٠١٧، ٢٠١٧/٢٠١٨.
٢٩. موقع هيئة قناة السويس الإلكتروني علي شبكة المعلومات الدولية

www.sueycanal.gov.eg

ثانيا: المراجع الأجنبية:

1. **Ahmed Mohamed Egypt**, sustainable development of seaport city through circular economy a comparative study with implications to the Suez Canal corridor project, European journal of sustainable development, 2016, 5,...
2. **Chaudhry, D. R, India** – E-commerce almost ready, container day new soon, the economic times, April 2017.
3. **Egypt Moustafa Jenaoui**, the expected economic effects of the new Suez Canal project in Egypt, European journal of academic essays 1 (12): 13-22, 2015
4. **Hall, Jeffrey, Reedemburg, Harrie, (2012)**. The challenge of reorienting infrastructure for national development. with a foreword by Ronald H. Ballou, business logistics management, Prentice – Hall International, Inc, USA.
5. **Hillman. J. e** Russia and India's plan to skip the Suez Canal, 2017.
6. **Jayant Prasad**, Iran deal spells good tidings for India, the Hindu, April 2015.
7. **Marwa Tarek and Khaled el- Sakty**, transportation sustainable development in Egypt; new Suez Canal project, Asala Academy for science and technology, Cairo, Egypt 2014.
8. Trading Economics.
9. Economist intelligence unit (EIU).
10. Maritime Transport 2016, UNCTAD.
11. World Economic Forum.