

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس

رشا فؤاد عبدالرحمن محمد يونس^د - ومنى محمود حسين إبراهيم عليوة^د

كلية النقل الدولي واللوجستيات/الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

23 ش.د.السبكي - الدقي، rashafa@hotmail.com

كلية التجارة/جامعة الزقازيق mmahmoud_eg@yahoo.com

موجز: تعد قناة السويس من أهم الممرات الملاحية في العالم، لكن هناك إمكانيات اقتصادية غير مستغلة يمكن الاستفادة منها بخلق قيمة مضافة للمرور بالقناة، لذلك فإن إنشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع تنمية محور قناة السويس يعد نقطة انطلاق تنموية تساهم في توليد الدخل والتشغيل وإعادة توزيع السكان وغيرها من الآثار الاقتصادية، وتهدف الدراسة إلى تحديد مقومات نجاح بعض المناطق اللوجستية في العالم كدراسة مقارنة بالمنطقة اللوجستية في محور تنمية قناة السويس واقتراح خيارات للتغلب على المعوقات التي تواجه المنطقة، ومن ثم يستنتج البحث أنه بالرغم من وجود معوقات إلا إن مقومات المكان يدعم إقامة مشروعات لوجستية متكاملة.

كلمات البحث: محور تنمية - قناة السويس - مناطق لوجستية - آثار اقتصادية - مشروعات عملاقة

المقدمة

تعد قناة السويس من أهم الممرات الملاحية في العالم حيث يمر بها 10% من تجارة العالم و 22% من تجارة الحاويات ولكن تظل هناك إمكانيات اقتصادية غير مستغلة يمكن أن يستفاد منها بإضافة قيمة مضافة للمرور بقناة السويس وعدم الإكتفاء برسوم العبور بها والتي تبلغ 5,2 مليار دولار سنوياً، وهذا رقم ضئيل جداً مقارنة بما تحققه دبي من خدمات لوجستية للنقل البحري وإدارة موانئ ومنها ميناء "السخنة" 18 مليار دولار وما تحققه سنغافورة في حدود 35 مليار دولار. ومن أجل ذلك فإن إنشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع محور تنمية قناة السويس يعد نقطة انطلاق تنموية تساهم بشكل كبير في توليد الدخل القومي وزيادة الاستثمار والتشغيل وإعادة توزيع السكان من خلال التوسع العمراني وغيرها من الآثار الاقتصادية للمناطق اللوجستية. وبالرغم من أن إقليم قناة السويس يعد منطقة واعدة للخدمات اللوجستية لحركة التجارة العالمية إلا أنه يظل هناك معوقات لإنشاء هذه المناطق.

^د مدرس اقتصاد ووكيل الكلية لشئون التدريب وخدمة المجتمع - كلية النقل الدولي واللوجستيات بالقاهرة- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. حاصلة على درجة الدكتوراة في الاقتصاد عام 2013 من كلية الاقتصاد والعلوم السياسية- جامعة القاهرة.

^د حاصلة على ماجستير اقتصاد عام 2010 - كلية التجارة - جامعة الزقازيق ومسجلة حالياً ببرنامج الدكتوراة.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

في هذا الإطار أعلنت الحكومة المصرية مطلع أغسطس من العام 2014 انطلاق مشروع تنمية قناة السويس وإنشاء قناة جديدة موازية للأصلية، وعدم اقتصار المنطقة على وظيفة المعبر التجاري فقط؛ بحيث تمتد وظيفتها لتكون مركز صناعي ولوجستي لإمداد وتموين النقل والتجارة (الرفاعي، 2014).

تهدف الدراسة إلى: تحديد مقومات نجاح المناطق اللوجستية في بعض دول العالم كدراسة مقارنة وتطبيقها على المنطقة اللوجستية المقترحة في مشروع محور تنمية قناة السويس واقتراح خيارات للتغلب على هذه المعوقات، ومن ثم يستنتج البحث أنه بالرغم من وجود معوقات بيروقراطية وتمويلية وسياسية إلا أن مقومات المكان وما سيقدمه من آثار اقتصادية يدعم إقامة مشروعات لوجستية متكاملة رأسياً وأفقياً خاصة بعد ازواج الممر الملاحى لقناة السويس وتوقع زيادة عدد السفن المارة بالقناة.

وتتكون الدراسة من :

- أولاً: أهمية إقامة مناطق لوجستية.
- ثانياً: الآثار الاقتصادية لمحور تنمية قناة السويس.
- ثالثاً: دراسة تجارب بعض الدول في انشاء مناطق لوجستية واستخلاص مقومات نجاح هذه المناطق.
- رابعاً: مقومات المناطق اللوجستية بمحور تنمية قناة السويس من خلال تحليل الهيكل الجغرافي والطبيعة الاقتصادية الحالية لاقليم قناة السويس والمشروعات المقترحة من خلال ثلاثة محاور فرعية هي:
 1. تنمية بور سعيد ومنطقة شرق التفريعة
 2. تنمية الاسماعيلية وضاحية الأمل ووادى التكنولوجيا والأسماعيلية الجديدة.
 3. منطقة شمال غرب خليج السويس والعين السخنة.
- خامساً: معوقات تنمية المناطق اللوجستية بمحور تنمية القناة
- سادساً: النتائج واقتراحات التغلب على المعوقات في ضوء الدروس المستفادة من تجارب الدول في انشاء المناطق اللوجستية.

أولاً: أهمية إقامة مناطق لوجستية:

ترجع الأهمية المتزايدة للنقل البحري الذي يستوعب حوالي 98% من حجم التجارة العالمية إلى رخص تكلفته مقارنة بأنواع النقل الأخرى ولذلك معظم تجارة العالم تنقل بحراً (الأهرام الاقتصادي 2014)، ويرجع الفرق الأساسي بين الدول المتقدمة والنامية في النقل البحري في الخدمات اللوجستية التي تقدمها وتحقيق قيمة مضافة والتي تمثل 40% من تكلفة المنتج النهائي والباقي الـ 60% هو المنتج الأصلي أو المادة الخام (الأهرام اليومي 2014)، هذه الخدمات اللوجستية ساهمت في خفض سعر السلعة ؛ ومن ثم تعد كفاءة تقديم الخدمات اللوجستية أمر ذو أهمية حيوية في تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصادات. وتتزايد الأهمية النسبية لمساهمة الخدمات اللوجستية في توليد الناتج

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

المحلي الإجمالي في الدول المتقدمة عنها في الدول النامية حيث استطاعت الدول المتقدمة أن تنافس الدول النامية لتعوض ارتفاع أجر العامل لديها (World Bank, 2014).

لما سبق فإن صناعة اللوجستيات تعد إحدى أهم عناصر التطور الاقتصادي وهي الممر الإستراتيجي لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة، وتعرف في مجال النقل والتجارة بالتسهيلات والإمكانات المادية والبشرية والتنظيمية والتكنولوجية التي يمكن من خلالها تحقيق عملية نقل آمن وسليم للبضائع في أقصر وقت ممكن وأقل تكلفة وفي المواعيد المحددة مع الاستفادة من مرور البضائع بتخليق صناعات القيمة المضافة بإنشاء مناطق لوجستية تقوم بأعمال التخزين والتجميع والتغليف والتعبئة والذي يمكن أن يترتب عليه إقامة بعض الصناعات الخفيفة التي تقوم على الموارد الطبيعية الموجودة بالقرب من هذه المناطق (مارلوج 3، 2014)

ومما سبق يمكن توضيح بعض الفوائد من جراء إنشاء المناطق اللوجستية خاصة في المناطق الحرة والتي تشمل:

1. المساعدة في تحسين موقف ميزان المدفوعات.
2. تقديم آلي جيد للتكامل الاقتصادي بين الدول وربط الموانئ القريبة من المناطق اللوجستية .
3. المساعدة في تحسين تنمية الموارد البشرية.
4. خلق تنمية اقتصادية متكاملة ودفع عجلة النمو .
5. خفض تكلفة الإنتاج والاستفادة من المناطق الجغرافية التي تربط بين الدول.
6. خلق الوسائل لتشجيع التعاون الداخلي والتوسع الاقتصادي.
7. تشجيع الحركة التجارية والاستثمارية وخلق فرص ووظائف جديدة عن طريق تشجيع الأنشطة التجارية والصناعية المرتبطة بالخدمات اللوجستية.
8. فوائد تعود على المستثمرين وزيادة ارباحهم.

ثانياً: الآثار الاقتصادية لمحور تنمية قناة السويس

يتضح مما سبق أهمية إستغلال وتوظيف الموقع الإستراتيجي لقناة السويس كمعبر للتجارة العالمية في تحويل منطقة القناة إلى مركز عالمي لتقديم الخدمات اللوجستية والصناعية، بهدف إنشاء منطقة تجارية إقليمية تربط مصر بجميع دول العالم، بما يساعد على إحداث نقلة نوعية للاقتصاد المصري بإنشاء مناطق ذات طبيعة اقتصادية خاصة لاستغلال المميزات النسبية لمصر وتحويلها إلى قدرات تنافسية.

ويشمل مشروع تنمية قناة السويس مشروعين متكاملين هما:

المشروع الأول قناة السويس الجديدة: يهدف إلى إزدواج جزئي للمجرى الملاحي للقناة بإنشاء قناة جديدة موازية من الكيلو متر 60 إلى الكيلو متر 95 (ترقيم قناة) بطول 35 كم بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفرعات البحيرات المرة والبلاخ بطول 37 كم ليصبح الطول الإجمالي للمشروع 72 كم من الكيلو متر 50 إلى الكيلو متر 122 ترقيم قناة. بما يسهم في خفض

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

زمن العبور ليكون 11 ساعة بدل 18 مع تقليل زمن الانتظار من 8 إلى 3 لفاصلة الشمال والسماح لممر السفن حتى غاطس 66 قدم في جميع اجزاء القناة، مما يضاعف طاقه القناة الإستيعابية إلى ما يزيد عن 97 سفينة يومياً سنة 2023 مقارنة بمتوسط حجم الحركة الحالي البالغ 49 سفينة يومياً، ويمثل ذلك زيادة في الطلب على استخدام القناة كممر ملاحي رئيسي عالمي ويرفع درجة تصنيفه مما يسهم في نمو تدريجي لإيرادات القناة مع نمو حركة السفن الفعلي بالقناة بما يمكن أن يصل إلى 13,2 مليار دولار عند وصول حجم حركة السفن الفعلي إلى الطاقة الإستيعابية الجديدة بزيادة مقدارها 259% عام 2023 (أبو زيد، بدون تاريخ)، وتعد هذه الإيرادات من أهم مصادر النقد الأجنبي في الدولة، وهو ما سيعمل على زيادة مستويات الدخل القومي، ورفع متوسط نصيب الفرد من الدخل وتنويع مصادره.

المشروع الثاني مشروع محور تنمية قناة السويس: الذي سيلعب دور اعمق في التنمية الاقتصادية وتوليد الدخل إذا تم استغلال الفرص الكامنة التي يمكن أن يطرحها المشروع على مصر على نحو كفاء . ومن المتوقع أن يدر مشروع محور تنمية قناة السويس إيرادات قد تصل إلى 100 مليار دولار سنوياً⁽⁶⁾ متمثلة في جذب الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنميته حتى عام 2022 (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، 2014) وتوفير مليون فرصة عمل مباشرة تتمثل في الصناعات المغذية من المكون المحلي والخدمات المحلية الداعمة (أبو زيد، بدون تاريخ) وسيتيح الفرصة إلى نفاذ المنتجات والسلع والبضائع إلى حوالي 2 مليار مستهلك في أمريكا وأوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط. ومن الجدير بالذكر أن معظم الإيرادات ستكون نظير خدمات لوجيستية للسفن وعمليات إصلاح وتموين اضافة إلى إيرادات مشروع التنمية والتي تساهم في حل الأزمات التي تعاني منها مصر حالياً إلى جانب إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان بلسيعة المزيد من السكان في المنطقة، وتخفيف الضغوط السكانية على مناطق التجمع التقليدية في مصر ، من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف استصلاح وزراعة نحو 4 ملايين فدان. (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، 2014).

ثالثاً: دراسة تجارب بعض الدول في إنشاء مناطق لوجستية وإستخلاص مقومات نجاح هذه المناطق:

تحتل مصر المرتبة 62 وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية (Logistics Performance Index (LPI الصادر من البنك الدولي (World Bank , 2014) وهي مرتبة متدنية مقارنة بإمكانيات مصر وطبيعة موقعها الجغرافي ووجود أهم ممر ملاحي بأراضيها كما يتضاءل عائد قناة السويس المتمثل فقط في رسوم العبور التي تبلغ 5,2 مليار دولار سنوياً، مقارنة بما تحققه دبي من خدمات لوجستية للنقل البحري وإدارة موانئ ومنها ميناء "السحنة" 18 مليار دولار وما تحققه سنغافورة في حدود 35 مليار دولار (الأهرام اليومي، 2014)، لذلك فإنه من المفيد دراسة العوامل والمقومات التيادت إلى تعظيم العائد في هاتين المنطقتين كما يلي:

1- قدرت شركة اسكوم (ASEC Company for Mining-ASCOM) للصناعات التعدينية العائد الاقتصادي للمرحلة الاولى للمشروع بقيمة 216 مليار دولار بعد تغطية التكلفة.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

1. **منطقة جبل على دبي:**

منطقة جبل على من أقرب المناطق اللوجستية لقناة السويس، و تعدّ المنطقة الحرة بجبل على إحدى أكبر المناطق الحرة في العالم، وتحتل الإمارات العربية المتحدة المرتبة 27 في الترتيب العالمي لعام 2014 وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية (Logistics Performance Index (LPI الصادر من البنك الدولي والأولى عربياً وفقاً لنفس المؤشر (World Bank , 2014)، وتدعم منطقة جبل على 12 منطقة حرة تكنولوجية وصناعية وتجارية ومطار ومراكز مالية متخصصة ومتطورة، ذلك أدى إلى اعتبارها واحدة من أسرع المناطق الحرة نمواً في العالم، فقد حققت ما يلي على مدى السنوات الأربع الماضية⁽¹⁾:

- نمو قاعدة عملاتها بنسبة تزيد على 60%.
- زيادة إيراداتها بمعدل وسطي يبلغ 34% على أساس سنوي.
- زيادة إسهاماتها في الناتج المحلي الإجمالي لدبي بنسبة 25% على أساس سنوي.
- أحدثت أكثر من 160,000 فرصة عمل في الإمارات العربية المتحدة.
- استحوذت على أكثر من 50% من إجمالي صادرات دبي.
- استحوذت على 25% من جميع الحاويات المارة عبر ميناء جبل على.
- استحوذت على نسبة 12% من إجمالي الشحن الجوي في مطار دبي الدولي.
- اجتذبت نسبة 20% من جميع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الإمارات العربية المتحدة.

ويرجع هذا التطور والنمو المتسارع لمنطقة جبل على إلى تقديم امتيازات للاستثمار تتمثل في إمكانية تملك الأجانب بنسبة 100%، إمكانية ترحيل رؤوس الأموال والأرباح إلى الخارج بنسبة 100 في المائة، لا ضرائب على الشركات لمدة 50 عاماً، لا قيود على العملات، لا قيود على التوظيف أو الكفالة، لا ضريبة على الدخل الشخصي أو ضرائب الشركات أو الصادرات والواردات، لا رسوم جمركية على المواد الأولية والمعدات المستوردة، إجراءات مبسطة وسريعة لإنشاء الشركات. إمكانية تملك الشركات للعقارات في جزر النخيل أو أي من العقارات التي تملكها شركة نخيل ذ. م. م. أو الممتلكات العقارية التي وافقت عليها سلطة المنطقة الحرة بجبل على.

وتميزت تجربة جبل على بأنها بجانب الحوافز المقدمة لجذب الاستثمار وخاصة الاستثمار الاجنبي فإنها تحقق كفاءة في الخدمات والمرافق والبنية الأساسية بجانب توافر مناخ استثماري مستقر امني وسياسي وتشريعي وتطور اداري وتكنولوجيا عالية من خلال الاتصال بالعالم وعبورها لحدود الدولة من خلال انشاء موانئ خارجية مثل ميناء السخنة في مصر وميناء بجيبوتي، كما تميزت بإحتلال الصناعات التحويلية والمؤسسات المالية المتخصصة مكانة مميزة في تغذية الأنشطة اللوجستية.

^f الموقع الإلكتروني للمنطقة الحرة بجبل على <http://www.jafza.ae/?lang=ar>

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

ويرجع تقرير (مجلس تنافسية الامارات، 2012) نجاح منطقة جبل على في جذب 3000 شركة الى:

- تضاعف أهمية ميزة الموقع الاستراتيجي في تعزيز القدرة التنافسية.
- وجود استراتيجية قوية لأعمال مرتكزة على خدمة العملاء.
- تعزيز طرق الدمج المبتكرة ما بين القطاعين الحكومي والخاص.

2- المنطقة اللوجستية لميناء سنغافورة:

تحتل سنغافورة المركز الخامس عالمياً وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية PLI لعام 2104 والاولى في الدول النامية ومنطقة جنوب شرق اسيا وإن كانت احتلت المرتبة الأولى عالمياً عام 2007⁽⁹⁾ حيث اوضح التقرير الصادر من البنك الدولي (World Bank , 2014) ان سنغافورة جاءت في هذه المرتبة نتيجة كفاءة وكلاء التخليص الجمركي وكفاءة شركات خدمات النقل بالسكك الحديدية، ومدى التخليص على شحنات الصادرات وإتمام شحنها طبقاً للجدول والمواعيد المحددة، ومدى حدوث أنشطة إجرامية أو السعي والمطالبة بمدفوعات (رشوة) مقابل تقديم معلومات أو تسهيلات غير مشروعة، لذلك اكتسبت ميناء سنغافورة ثقة مشغلو الموانئ، ومناولو البضائع، وأصحاب شركات النقل البحري نظراً لدرجة التنافسية العالية التي يتمتع بها، ونظام الرسوم المعقولة المفروضة على نقل الحاويات، وتوفيره بنية أساسية مناسبة للحاويات، والاستثمار الملازم في البنية الأساسية الجديدة للوفاء بالمتطلبات المستقبلية، علاوة على تسهيل وتوفير الخدمات المساندة بما في ذلك مرافق الخدمات اللوجستية وتلك المتعلقة بمناولة الشحنات.

ويضيف (World Bank ,2007) تعليقاً على احتلال سنغافورة المركز الاول عالمياً عام 2007: «إن أكبر مصدر للتكاليف لا يتمثل في واقع الأمر في تكلفة النقل (مثل تكاليف الشحن)، ورسوم الميناء وتكلفة مناولة البضائع، والرسوم الإجرائية كالتعهد الجمركي، أو حتى الأتعاب التي يتقاضاها وكلاء التخليص الجمركي، أو أية مدفوعات جانبية، بل يتمثل ذلك المصدر في إمكانية التنبؤ وجدارة التعويل ونوعية الخدمات المقدمة التي تعتبر كلها عوامل أكثر أهمية حتى من التكاليف نفسها».

مقومات وعوامل نجاح اقامة منطقة لوجستية:

- يمكن استنباط أهم العوامل التي تؤثر على اختيار ونجاح المناطق اللوجستية على مستوى العالم فيما يلي:
1. الموقع الجغرافي وقربه من حركة التجارة والملاحة العالمية والأقليمية، وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية والصناعية.
 2. كفاءة التعامل مع تحرير التجارة وحركة رأس المال والتكنولوجيا عالمياً وإقليمياً.
 3. القدرة على جذب رؤوس الاموال الاجنبية وتحفيز الاستثمار الاجنبي والمحلي عن طريق حوافز مقدمة للشركات العالمية متلائمة مع طبيعة هذه الشركات بحيث تشمل حوافز ضرائبية وجمركية ومالية.

⁹- ويوضح تقرير الاداء الصادر من ميناء سنغافورة ان تراجع حركة التجارة الدولية وراء تراجع اداء الميناء مع التأكيد على كفاءة اداء الميناء والعاملين (PSA, 2014)

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

4. الأولوية للمناطق ذات البنية التحتية المتطورة والتي تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من خلال اتساع الأراضي وامكانية التوسع الافقي والرأسي للمشروعات وتنوع نظم التملك والايجار وانخفاض اسعار الاراضي وتوصيل خدمات البنية التحتية.
5. التمتع بخصائص مؤسسية من حيث الجهاز الاداري للمنطقة والدولة المقامة بها المنطقة من حيث سهولة وكفاءة الاجراءات الادارية وازالة البيروقراطية وتبسيط الاجراءات وتيسير الاعمال ومرونة القوانين والتشريعات.
6. توفر الخدمات الاجتماعية للعاملين والمستثمرين حيث توافر التعليم والخدمات الصحية والاجتماعية الترفيهية.
7. ان تكون مدعمة لبرامج تنمية الموارد البشرية والتطوير، بالاضافة لتوافر العمالة الفنية المدربة والماهرة مع معقولة اجورها وارتفاع انتاجيتها وان تكون مؤهلة لمواكبة التعامل مع التطور التكنولوجي والمعلوماتي.
8. التطور في الصناعات التحويلية فائقة التكنولوجيا والمراكز البحثية المغذية لها.
9. تطور البنية المالية والتمويلية.
10. الاستقرار السياسي والامنى والاقتصادي والتشريعي والانفتاح في المعاملات التجارية الخارجية.
11. التمتع بمناخ عالى من الشفافية والنزاهة.
12. العمل في ظل مفاهيم اقتصاديات الحجم الكبير وما تحتاجه من استراتيجيات متكاملة في التعامل مع المشروعات.
13. ارتفاع التأكيد لمكانية التنبؤ وجدارة التعويل ونوعية الخدمات المقدمة التي تخفض من تكاليف.
14. انعدام أو بالأحرى انخفاض الفساد والرشاوى التي تؤدي إلى تزايد التكاليف وعدم وضوح الرؤية والاستغلال.

رابعاً: مقومات اقامة مناطق لوجستية بمحور تنمية قناة السويس:

- وصف المشروع:** لقد وضعت العديد من الخطط الاقتصادية والتنفيذية من العديد من الوزارات المعنية^{h)} ب طرح مشروع تخطيط متكامل لمحور قناة السويس كمركز تجاري ولوجستي عالمي واوضحت تلك الخطط ان المشروع تلخيصاً عبارة عن تنمية كاملة لمحور القناة في بورسعيد كمركز للتجارة العالمية مع مركز للتصنيع والتجميع واللوجستيات للنقل البحري ونفس النشاط عند شمال غرب خليج السويس، وهناك أيضاً في محافظة الإسماعيلية وادى التكنولوجيا والظهير قد يمد نشاطه ليشمل مدنا أخرى منها العريش في سيناء والشرقية والدقهلية من خلال كونها محافظات مغذية للمشروعات بالعمالة المطلوبة.
- وأوضحت الخطة أن تنمية إقليم قناة السويس بوجه عام تتضمن 42 مشروعاً ذا أولوية، منها 6 مشروعات ذات أهمية قصوى وهي: تطوير طرق القاهرة/ السويس - الإسماعيلية - بورسعيد إلى طرق حرة، للعمل على سهولة النقل والتحرك بين أجزاء الإقليم والربط بالعاصمة، وإنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة "شرق وغرب".

^h - يمكن الرجوع الى: (وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية: الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس، 2014)، الخطة، (أبو زيد، بدون تاريخ)، (مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2012)، (وزارة التخطيط: 1996، 1997، 2012).

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

وإنشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقى والغربى لإقليم قناة السويس، بالإضافة إلى تطوير ميناء نويبع كمنطقة حرة، وتطوير مطار شرم الشيخ وإنشاء مأخذ مياه جديد على ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة تنقية شرق القناة لدعم مناطق التنمية الجديدة.

وحددت الخطة 28 مشروعاً آخرين رئيسيين لتنمية إقليم قناة السويس هي: منطقة التجارة و النشاط اللوجيستى شرق بورسعيد، المنطقة الحرة برفح، منطقة التجارة و النشاط اللوجيستى شرق الإسماعيلية، منطقة التجارة و النشاط اللوجيستى شمال شرق السويس، منطقة التجارة و النشاط اللوجيستى بالعاشر من رمضان، المنطقة الحرة جنوب السويس، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين العريش/ الشيخ زايد، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين الطور/ رأس محمد، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بشرم الشيخ، إقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نيق، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بدهب/ نويبع. بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجعات سياحية بنويبع/ طابا، مجمع صناعى للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية بالمساعيد، مجمع صناعى للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية شمال غرب خليج السويس، مجمع صناعى للصناعات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زايد، مجمع صناعى لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بالسويس، مجمع صناعى لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بشرق بور سعيد. ومجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بمنطقة شمال سيناء، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بأبو رديس.

وأشارت خطة التنمية إلى مشروعات داعمة في إطار المشروعات ذات الأولوية لتنمية إقليم قناة السويس هي: استثمار طريق العائلة المقدسة من خلال مشروع قومى متكامل، إقامة جامعة تكنولوجية بمنطقة وادى التكنولوجيا بالإسماعيلية، إقامة مدارس فندقية بالمنطقة المحصورة بين العريش/ الشيخ زايد، إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بشرق بورسعيد. وإنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة 2500 ميغاوات، استصلاح 400 ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، مشروع استصلاح 50 ألف فدان على مياه السيول بويان البروك، ومشروع استصلاح 1.659 مليون فدان بسهل وادى العريش.

✚ ويتكون مشروع تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجستية عالمية من ثلاث مراكز تنمية رئيسية

هي:

المركز الاول: تنمية بور سعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق وسهل الطينة: يتضمن تحويل المناطق المحددة به إلى منطقة خدمية لوجيستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة 70 ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسهل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الاستصلاح الزراعى، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية وحررة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية .

المركز الثانى: تنمية الاسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادى التكنولوجيا والاسماعيلية الجديدة :

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

تبلغ مساحته 66 ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أيضاً أسفل القناة، على أن تتضمن التنمية في هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجيستية بها استيراد وتصدير، تصنيع وتوزيع، مخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية .

المركز الثالث: تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السخنة:

تبلغ مساحته 46 ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجيستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتفتيش فني . علاوة على إنشاء منطقة صناعية بالصناعات البتروكيمياوية، ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمنت وتصديره. كما تضمنت تنمية هذه المنطقة تنفيذ أنشطة سياحية بإنشاء إسكان سياحي وفندقي، مناطق ترفيهية، مطاعم، مسارح وسينمات، وأنشطة رياضية عالمية، فضلاً عن تنفيذ أنشطة بحرية بإنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب واليخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألومنيوم، وتخريد وتقطيع السفن.

➤ مراحل المشروع (الاهرام الاقتصادي، 2013):

1. المرحلة الأولى: محطات الترانزيت وإعدادها لتفريغ الحاويات وتخزينها وإعادة تصديرها من جديد وفي هذه الحالة يكون عائد الحاوية بين 75 و100 دولار.
2. المرحلة الثانية: مراكز التوزيع
3. المرحلة الثالثة : تشمل المراكز الخدمية واللوجستية
4. المرحلة الرابعة: المراكز الصناعية حيث سيتم تعظيم العائد من الحاوية الواحدة إلى ما يتراوح بين 2000 و3000 دولار ويتبع ذلك شبكة عاملة من الطرق لربط كل مراكز الإقليم والمواني الرئيسية و 9 معابر لربط شرق وغرب القناة.

➤ مراحل العمل في المشروع:

1. طرح المشروعات وفقاً للمخططات العامة واختيار المكتب الاستشاري الذي سيقوم بتنفيذ المخطط العام بالكامل.
2. تنفيذ ميناء شرق بورسعيد الذي يقع على مساحة 75 كم مربع وسيتم الانتهاء من إنشاء المنطقة اللوجيستية الأولى في بورسعيد بحلول عام 2017.
3. محور السويس الذي يضم ميناء العين السخنة والمنطقة الصناعية ورأس الأدبية وتقع ميناء السخنة على مساحة 23 كم مربع ويتضمن إنشاء 6 أحواض بأبعاد 750 إلى 350 متراً وأرصفتها بطول 2000 متر بنظام الحوائط الثابتة على الأرض ليستوعب 1,7 مليون حاوية سنوياً و 3 ملايين طن بضائع و 6 ملايين

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

طن صب جاف . وزيادة مساحة ميناء الأدبية بنسبة 180 وزيادة أطوال الأرصفة بنسبة 280 وستنتهي مرحلته الأولى عام 2017 أما منطقة شمال غرب خليج السويس فتم تقسيمها إلى منطقة وسطى بطول 17 كم ومنطقة شمالية وأخرى جنوبية وهما منطقتان للصناعة والاستثمار والمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.

4. المرحلة الأخيرة فتشمل القطاع الأوسط في منطقة الإسماعيلية والقنطرة حيث ستوفر هذه المنطقة 216 ألف فرصة عمل مباشرة في السياحة والزراعة والصناعة والمزارع السمكية ومشروع وادي التكنولوجيا الذي يتكون من 4 مراحل؛ المرحلة الأولى على مساحة 3021 فدانا والثانية 4082 فدان والثالثة على مساحة 4837 فدانا والرابعة 4160 فدانا.

✚ **التمويل المقترح:** عبر ميزانية الدولة وطرح البنية الأساسية في مناقصة بنظم (POT) بناء وتشغيل وتمويل او طرح جزء من المشروع للاكتتاب العام وطرح جزء اخر بنظام (PPP) الشراكة بين القطاع الخاص والعام في تنفيذ المشروعات.

✚ **مقومات:**

الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح ، ويحقق طريق القناة وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة (هيئة قناة السويس)، كما تقع منطقة قناة السويس في ملتقى طرق التجارة الرئيسية في العالم بما يعطي لها أفضلية غير متكررة في موقعها.

وتمر عبر القناة كميات هائلة من البضائع المصنعة ونصف المصنعة والمواد الخام في طريقها إلى دول آخرى للتصنيع أو للاستهلاك مما يسهل ويشجع ان تصبح المنطقة مركزاً رئيسياً للصناعة بالقيام بعملية تحويل منتجات الآخرين غير المكتملة إلى سلع نهائية للتصدير مع عمل جهود مكثفة لاختراق الأسواق العالمية عن طريق التميز التنافسي من حيث الجودة والسعر.

تعتبر قناة السويس أعداد كبيرة من مختلف أنواع السفن فقد بلغ عدد السفن المارة عام 2014 في كلا الاتجاهين 17148 سفينة بحمولة صافية مسجلة للسفن العابرة خلال نفس العام حوالي 962,7 مليون طن بلغت أعداد السفن حاملة الحاويات المارة في الاتجاهين 6129 سفينة باجمالى حمولة 536316 الف طن في عام 2014(هيئة قناة السويس، 2014). وهذا الحجم الكبير من السفن والحاويات يشكل حجم طلب على الخدمات اللوجستية من إصلاح وصيانة وتمويل السفن وغير ذلك من الأنشطة المختلفة.

تفوق منطقة قناة السويس من حيث الموقع الجغرافي المتميز الذي يؤهلها لان تصبح اكبر منطقة لوجستية في منطقة الشرق الاوسط، فهي افضل من جبل علي في دبي ولديها ممر ملاحى موجود ومع وجود مركز صناعى وخدمات لوجستية سوف يعظم من دور القناة كمر ملاحى. (عبد المنصف، 2012)

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

يعد حفر قناة السويس الجديدة تعظيم للقدرات التنافسية للقناة وتم ييزها عن القنوات المماثلة والمشاريع البديلة بالمنطقة والعالم مما يصعب من جدوى التفكير في تنفيذ تلك المشروعات ويقلل من فرص نجاحها (المخطط الاستراتيجي لتنمية محور قناة السويس، 2014).
تتميز مصر بتوافر القوى البشرية والأيدي العاملة الكثيفة والرخيصة نسبياً كأكبر قوة عمل موجودة في المنطقة العربية مع وجود قدرات تدريبية للعمالة يمكن أن تؤهلها للعمل بكفاءة في المنطقة، وتتمتع مصر بطاقات تكنولوجيا متطورة نسبياً وقابلة للتطور والتحديث.

خامسا: معوقات تنفيذ مشروع محور تنمية قناة السويس:

بالرغم من ان فكرة مشروع محور قناة السويس فكرة من عشرات السنين ورغم الدراسات والخطط التي تناولته بالشرح والتفصيل الا ان المشروع إلى الآن لم يولد بشكل قوى ومؤثر ويتضح ذلك من خلال استعراض موجز للموقف التنفيذي للمشروع فيما يلي (سلطان، 2014):

1. ميناء السخنة في المدخل الجنوبي لقناة السويس في محافظة السويس على مساحة 23 مليون متر مربع بتكلفة نحو مليار جنيه ملحقاً به المنطقة الاقتصادية لشمال غرب خليج السويس على مساحة 50 مليون متر مربع، وفي حين بدأ تشغيل المشروع الأول بالميناء في عام 2003، وقيام الدولة في عام 2004 بإعلان وإعتماد المخطط العام لميناء السخنة والذي تم إعداده بواسطة بيت الخبرة العالمي DHV وإصطلح على تسميته "السخنة 2020". وبالتوازي مع المخطط العام للميناء تم إعداد دراسة متكاملة ومخطط عام للمنطقة الاقتصادية لشمال غرب خليج السويس بواسطة بيت الخبرة العالمي W S Atkins بالتكامل مع المخطط العام للميناء. وقد أشارت الدراسة إلى تواضع معدلات تنمية ميناء السخنة والتي توأكب معها نشأة بعض المشروعات الصناعية المتفرقة في المنطقة الاقتصادية لشمال غرب خليج السويس في القطاعات المخصصة لمطورين من القطاع الخاص، في حين فشلت تماماً كافة جهود الترويج والتسويق في القطاع المخصص للهيئة الاقتصادية لشمال غرب خليج السويس التابعة للدولة والتي تفتقر لكافة المرافق والبنية الأساسية.

2. ميناء شرق بورسعيد: ميناء شرق بورسعيد في المدخل الشمالي للتفريعة الشرقية للقناة في محافظة بورسعيد على مساحة 34 مليون متر مربع بتكلفة بلغت نحو 2.6 مليار جنيه ملحقاً به منطقة صناعية على مساحة 87 مليون متر مربع، وتم إفتتاح تشغيل أول محطة للحاويات بالميناء عام 2004 وإعتمد المخطط العام لكل من ميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية الملحقه به وهما المخططين الذين تم إعدادهما متكاملين بواسطة بيت الخبرة العالمي DHV مرفقاً به دراسة اقتصادية وإستثمارية متكاملة للأنشطة البحرية بالميناء كذا الصناعات المختلفة وأنشطة القيمة المضافة بالمنطقة الصناعية في تناغم وتكامل تام بين الميناء والمنطقة الصناعية الملحقه به . وقد أشارت الدراسة إلى تواضع معدلات تنمية

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

ميناء شرق بورسعيد بالتوازي مع فشل جهود هيئة التنمية الصناعية للترويج والتسويق للمنطقة الصناعية الملحقة بالميناء والتي لم تشهد أي مشروع صناعي في ظل إفتقارها لكافة المرافق والبنية الأساسية.

3. يوجد حاليا بإقليم قناة السويس : 28% من عدد المناطق الصناعية بالجمهورية (27 منطقة صناعية) ، 43% من عدد المناطق الحرة على مستوى الجمهورية 17% من عدد المناطق الصناعية بالمدن الجديدة في الجمهورية، 34,5% من عدد المصانع المنتجة بالمدن الجديدة بالجمهورية 47,9 % من اجمالي رأس المال المستثمر بالمدن الجديدة في الجمهورية 48% من اجمالي قيمة الانتاج السنوي بالمدن الجديدة بالجمهورية 47,3% من اجمالي فرص العمل بالمدن الجديدة في الجمهورية (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 2012)

- من خلال العرض الموجز للموقف التنفيذي يمكن استنباط بعض المعوقات التي عرقلت تنفيذ وانطلاق التنمية بالمحور بالهيئة التيكان عليها في صيغتها الأصلية المخططة ومنها:
1. سوء الإدارة والعقبات الإدارية والبيروقراطية التبلم تتواكب مع الفكر الدولي والاتصال بالعالم في هذا المجال.
 2. عدم ترابط وتكامل المشروعات سواء تكامل رأسي أو أفقي حيث ظهرت مشروعات منفردة ليس بينها رابط.
 3. عدم الترويج الفعال للمشروع لدى المستثمرين الاجانب او المصريين.
 4. لم يكن مناخ الاستثمار مواتي لجذب رؤوس الاموال للاستثمار في المشروع من حيث الحوافز الضريبية والجمركية والتمويلية.
 5. عدم الاستقرار السياسي والأمني فيما بعد 2011 كعامل طرد لرؤوس الاموال.
 6. ضعف القوانين والتشريعات المحفزة على تنمية هذه المنطقة المهمة.
 7. عدم توافر الشفافية والحوافز الفعالة.
 8. عدم تطور الصناعات التحويلية والتكنولوجيا وقد غلبت على المنطقة أنشطة التخزين.
 9. لا تزال المنطقة مفتقرة للبنية الاساسية ومقومات تكون تجمع عمراني واجتماعي.
 10. قصور القواعد التنظيمية: مثل تداخل الاختصاصات بين مختلف السلطات في الموانئ، وعدم فصل الملكية. عن التنظيم، وتحكم الحكوم ة في تحديد أسعار الخدمات، و هيمنة القطاع العام على تقديم الخدمات اللوجيستية (Ghoneim and Helmy , 2007) .

سادسا: النتائج والتوصيات:

النتائج:

يلستخلص مجموعة من الدروس المستفادة من تجربتي نجاح منطقتي جبل عل ي وميناء سنغافورة وفي ضوء التقارير الدولية التي حدد في ضوءها عوامل نجاح المناطق اللوجستية يمكن التوصل للنتائج التالية:

1. وجود امكانيات اقتصادية كامنة غير مستغلة في منطقة قناة السويس ادى إلى ضآلة العائد من الموقع المتميز لمصر والقناة.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

2. تواجه المناطق اللوجستية في مصر وخاصة محور تنمية قناة السويس معوقات متشابكة خاصة ببيئة الاعمال في مصر والمناخ غير المحفز على الاستثمار بوجه عام مما أدى إلى بطء تنفيذ المشروع ومن ثم على جدواه الاقتصادية.
 3. غياب الرؤية الشاملة لاستراتيجية متكاملة صناعيا وتكنولوجيا وتجاريا تتضمن تكامل تنموى يشمل محور تنمية قناة السويس.
 4. مشروع قناة السويس الجديدة سيخلق ميزة تنافسية عالية للاستثمار في محور تنمية قناة السويس ودفع عجلة التنمية بتحويل مصر لمركز لوجستي عالمي فريد الموقع.
 5. يستخلص من تجارب نجاح اقامة مناطق لوجستية ان كفاءة الادارة والتطور التكنولوجي وكفاءة الاداء من اهم عوامل نجاح المناطق اللوجستية.
- وإجمالاً يستنتج انه بالرغم من وجود معوقات بيروقراطية وتمويلية وسياسية الا ان مقومات المكان وما سيقدمه من اثار اقتصادية يدعم اقامة مشروعات لوجستية متكاملة راسيا وافقيا خاصة بعد ازدياد الممر الملاحي لقناة السويس وتوقع زيادة عدد السفن المارة بالقناة.

التوصيات:

في ضوء النتائج السابقة يمكن وضع بعض الاقتراحات للتغلب على المعوقات التي واجهت محور تنمية قناة السويس وهي:

1. تطوير الموارد البشرية لتوفير العمالة الماهرة والمدربة عن طريق مراكز التدريب مع الإستعانة بالعمالة الخارجية ذات الخبرات العالية غير المتوفرة محلياً لاكساب العمالة المحلية الخبرة ونقل المهارات والاستفادة من الخبرات التي تولدت من تجارب المناطق اللوجستية العالمية.
2. إنشاء مراكز تدريب عالمية مع توفير الخدمات الإجتماعية والترفيهية ومعيشية ع المية المستوي لتأهيل المنطقة للإقامة وتكوين مجتمعات عمرانية جديدة.
3. اختيار الادارة الفعالة التيواكب التطورات العالمية والتي تتسم بتيسير الاعمال لجذب الشركات العالمية إلى المنطقة و تفعيل الترويج للاستثمار في المنطقة بجذب رؤوس الاموال.
4. الحاجة إلى وضع استراتيجية متكاملة مبنية على آليات تنفيذية للتغلب على المعوقات بدقة وكفاءة وسرعة وترجمتها إلى آليات وخطط تنفيذية بما يكفل دفع التنمية.
5. وضع إستراتيجية لتعظيم أنشطة القيمة المضافة ووصولها لأقصى إنتاجية لرفع ال قدرة التنافسية بخفض سعر المنتج وتقديم الخدمة بتكلفة تنافسية عالميا مع زيادة الكفاءة إلى المستويات التنافسية العالمية مع استخدام أحدث التكنولوجيات .

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

6. توفير مناخ جاذب للاستثمار لجذب الشركات العالمية للمنطقة من حيث تطوير الأداء الإداري والمؤسسي والتشريعي خاصة فيما يتعلق بفض المنازعات وسرعة التقاضي وحوافز الاستثمار مع مراجعة عقود المستثمرين بما يكفل توزيع ملائم للمخاطر لإستقطاب المزيد من مشغلي المحطات العالميين والمستثمرين.
7. وضع استراتيجية متكاملة للتعامل مع اقتصاديات الحجم الكبير في كل نواحي النشاط واختلاف أنواعه الاتصال الفعال بالعالم الخارجى وموائمة نظم العمل.
8. توفير المرافق اللازمة مع ضمان كفاءة البنية التحتية وجودتها مع تخطيط عالمي للمنطقة يخدم أغراض المشاريع مستقبلاً.
9. العمل على استقرار المعاملات المالية والاستقرار السياسي والاجتماعي مع التركيز علي مكافحة التلوث البيئي بأنواعه المختلفة.
10. تقديم الأراضي اللازمة للمشاريع بأسعار تنافسية مع الحذر من المضاربة في أسعار الأراضي.
11. التخطيط لخلق بنية أساسية لتكنولوجيا المعلومات ذات مستوى عالمي وسرعة تداول المعلومات والاستفادة منها وتطبيق الأنظمة المتطورة الذكية (الاهرام اقتصادى، احمد عبد المنصف).
12. تنمية الموانئ البحرية ومحطات الحاويات بدعم برامج ودراسات التخطيط الإستراتيجي بالموانئ والمحطات المختلفة في إطار تحقيق الموازنة بين إمكانيات وموارد هيئة الموانئ ومتطلبات التطوير في ضوء المتغيرات العالمية والإقليمية المحيطة.
13. التنسيق مع مصلحة الجمارك لتعديل قوانين الجمارك بما يسمح بإعتبار المركز اللوجيستي منطقة جمركية، بحيث يسمح بمرور البضائع من الميناء مباشرة إلى المركز اللوجيستي ثم إتخاذ الإجراءات الجمركية عند خروج البضائع من المركز اللوجيستي وفقاً لتوصيات مؤتمر مارلوج 3.

المراجع:

أولاً: مراجع باللغة العربية

- 1- الاهرام الاقتصادي، تصريحات صحفية لوزير الاسكان بتاريخ 2013/5/21
- 2- الاهرام اليومي: النقل البحري.. الممر الذهبى للتنمية تحقيق منشور بتاريخ 9 يوليو 2014.
- 3- البنك المركزي المصري، تقرير الوضع الاقتصادي، أداء ميزان المدفوعات، يونيو 2014.
- 4- دائرة التنمية الاقتصادية: المناطق الحرة في دبي، حكومة دبي.
- 5- راجح، ابو زيد. المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية. وزارة الإسكان والمجتمعات العمرانية الهيئة العامة للتخطيط العمرانى .
- 6- الرفاعي، نورا (2014): المشروعات القومية وتكلفة الفرصة البديلة: قناة السويس الثانية نموذجاً، التقرير العربي - التقرير الاقتصادي، المركز الدبلوماسي للدراسات الدبلوماسية، الكويت، العدد 39.
- 7- سلطان، أحمد (2004) : دراسة متكاملة حول مشروع تنمية قناة السويس، اليوم السابع بتاريخ 17

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

اغسطس 2014

- 8- عبد المنصف، أحمد (2012)، مشروع تطوير القناة خطوة إلى العالم الأول، الاهرام الاقتصادي، منشور بتاريخ 19 نوفمبر 2012
- 9- مارلوج 3، 2014، صناعة اللوجستيات في العالم العربي - التحديات والفرص، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- 10- مجلس الامارات للتنافسية (2012): التنافسية. سياسات وممارسات، دبي التجارية: نحو خدمات لوجستية عالمية، العدد 3، يناير.
- 11- مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار. الرؤية المستقبلية لمصر 2030، مركز الدراسات المستقبلية، مجلس الوزراء 2012.
- 12- هيئة قناة السويس: التقرير السنوي، 2014.
- 13- وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية (2014)، الخطة التنفيذية لتنمية محور قناة السويس.
- 14- وزارة البحث العلمي أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا دراسة وسائل النقل والمواصلات في محاور التنمية الجديدة. 2012
- 15- _____ دراسة الصناعات التي يمكن توطئها في محاور التنمية الجديدة والتقنيات الملائمة لها
- 16- وزارة التخطيط. الاستراتيجية القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في مستهل القرن الحادي والعشرين 1998/97-2017/16. ابريل 1997.
- 17- _____ . المشروع القومي لتنمية محافظات القناة وسيناء 1996-2017.
- 18- _____ ، اللجنة العليا لتخطيط إقليم قناة السويس . الخريطة الاقتصادية لاقليم قناة السويس. 1996
- 19- وزارة التخطيط والتعاون الدولي. الخطة القومية لمضاعفة الدخل، إطار استراتيجي لفترة عشر سنوات 2012-2022، لجنة التخطيط، يونيو 2012.

ثانيا: مراجع اجنبية

- 1- Asian Development Bank.2008. "Logistics Development Study of the Greater Mekong Sub region North-South Economic Corridor.", Publication Stock No. 101307.
- 2- Banomyong, R & Sopadang, 2009, 'Logistics benchmark study of the East West Economic Corridor.'
- 3- Devlin J. and Peter Yee. 2002. Global links to regional networks: Trade logistics in MENA countries. Paper presented at the Fourth Annual Mediterranean Development Forum Held in Amman, 6 – 9 October, 2002
- 4- Ghoneim , A. and Helmy.O, 2007 , An assessment of maritime transport and

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

- related logistics services in Egypt , ECES , Working Paper No. 125. September.
- 5- International Exhibition Logistics Associates (IELA) obtained from www.iela.org.
- 6- North Africa. World Economy 28 (3): 435 – 456.
- 7- PSA ,2014 , Container throughput performance , 19 January 2015.
- 7- World Bank , 2007 : Connecting to Compete 2007 Trade Logistics in the Global Economy , World Bank , Washington
- 8- World Bank , 2014 : Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy , World Bank , Washington.
- 9- www.singaporepsa.com
- 10- www.jafza.ae