

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

الآفاق المستقبلية لقناة السويس الجديدة
ومدى تأثيرها في تنمية منطقة الموانئ المصرية

باحث رئيسي/أ. سميح محمد سليمان هدى - باحث مشارك/الربان. هاني محمود عبد العال

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
e-mail: hany_alx1974@hotmail.com

ملخص: شهدت مصر بعد ثورة 30 يونيو نشاطاً اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً قائم على الحرية والديمقراطية والقضاء على الفساد الاقتصادي الذي أهدر موارد الدولة وبالتالي أدى إلى انخفاض الناتج القومي وارتفاع معدلات الفقر فيها. ولذلك تقوم الدولة حالياً بالعمل على الاستفادة القصوى من الموارد الاقتصادية المتاحة لها وتعتبر قناة السويس الجديدة وتنمية محورها مشروع قوم ي جديد يلتف حوله الشعب المصري فمنذ بناء وتشبيد السد العالي لم يظهر إلى العلن مشروع قوم ي يجمع المصريين ويوحد هدفهم بعد أن كانت مهملة لفترة طويلة دون الاستفادة من التطورات الاقتصادية والتجارية من حولها واقتصار الاستفادة منها على دخل القناة فقط من رسوم عبور السفن دون إقامة أي مشاريع اقتصادية وتنموية في هذا المحور بالرغم من موقعها الاستراتيجي والجغرافي الهام.

وفي إطار هذا المفهوم فقد تم إنشاء قناة السويس الجديدة وهى قناة موازية للقناة الحالية بطول 37 كم وتوسيع المجرى الملاحي الحالي بطول 72 كم لتقليص الفترة الزمنية لعبور السفن أما بالنسبة لتنمية محور القناة فإنه يعتني بتطوير المنطقة كلها تنمية شاملة ببناء وإنشاء منطقة اقتصادية ولوجستية وجعلها محور مهم للتجارة العالمية والعمل على تغيير موقع مصر على الخريطة الاقتصادية عالمياً بشكل عام ولمنطقة قناة السويس ومحورها مما يعتبر تحدياً كبيراً وإثباتاً لمكانة مصر في المنطقة بشكل خاص لتكون جزء من منظومة التجارة العالمية ولتضع مصر في مكانها المناسب الذي تستحقه.

كلمات البحث: الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية للقناة ودورها في تنمية قناة السويس الجديدة ومحورها

مقدمة

شهدت مصر بعد ثورة 30 يونيو نشاطاً اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً قائم على الحرية والديمقراطية والقضاء على الفساد الاقتصادي الذي أهدر موارد الدولة وبالتالي أدى إلى انخفاض الناتج القومي وارتفاع معدلات الفقر فيها. ولذلك تقوم الدولة حالياً بالعمل على الاستفادة القصوى من الموارد الاقتصادية المتاحة لها وتعتبر قناة السويس الجديدة وتنمية محورها مشروع قوم ي جديد يلتف حوله الشعب المصري فمنذ بناء وتشبيد السد العالي لم يظهر إلى العلن مشروع قوم ي يجمع المصريين ويوحد هدفهم بعد أن كانت مهملة لفترة طويلة دون الاستفادة من التطورات الاقتصادية والتجارية من

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

حولها واقتصار الاستفادة منها على دخل القناة فقط من رسوم عبور السفن دون إقامة أي مشاريع اقتصادية وتنموية في هذا المحور بالرغم من موقعها الاستراتيجي والجغرافي الهام.

وفي إطار هذا المفهوم فقد تم إنشاء قناة السويس الجديدة وهي قناة موازية للقناة الحالية بطول 37 كم وتوسيع المجرى الملاحي الحالي بطول 72 كم لتقليص الفترة الزمنية لعبور السفن أما بالنسبة لتنمية محور القناة فإنه يعتني بتطوير المنطقة كلها تنمية شاملة ببناء وإنشاء منطقة اقتصادية ولوجستية وجعلها محور مهم للتجارة العالمية والعمل على تغيير موقع مصر على الخريطة الاقتصادية عالمياً بشكل عام ولمنطقة قناة السويس ومحورها مما يعتبر تحدياً كبيراً وإثباتاً لمكانة مصر في المنطقة بشكل خاص لتكون جزءاً من منظومة التجارة العالمية ولتضع مصر في مكانها المناسب الذي تستحقه.

هدف البحث

- تناقش هذه الورقة الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية للقناة ودورها في تنمية قناة السويس الجديدة ومحورها.
- توضيح الآثار الإيجابية والسلبية من إنشاء قناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها على الموانئ المصرية وما تحتاجه من توسعات للاستفادة منها اقتصادياً ولوجستياً.
- التحديات التي تواجه مشروع قناة السويس الجديدة وكيفية التغلب عليها.

منهج البحث وأدواته

تم إتباع المنهج العلمي الاستقرائي والاستنباطي لتوضيح العلاقة بين حفر قناة السويس الجديدة وتنمية محورها وما يترتب عليه من زيادة نصيب مصر من حركة التجارة العالمية من خلال القناة الجديدة وبالتالي زيادة الدخل القومي المصري.

مشكلة البحث

تواجه مصر العديد من التحديات العالمية والإقليمية وأن لم تستطع مصر مواجهة هذه التحديات فإنها سوف تفقد مكانها وميزتها التنافسية بين دول العالم.

وبالتالي فإن قناة السويس أيضاً سوف تواجه تحديات ومنافسة حادة وخاصة من دول الجوار وبالتالي كان لابد من إيجاد مشروع يعيد قناة السويس إلى مكانتها الهامة وبالتالي فإن هذا البحث يوضح ما هي التحديات والصعوبات التي تواجه مشروع قناة السويس الجديدة وما هي المزايا التي تقدمها القناة الجديدة لجذب الشركات العالمية لعبور القناة مثل كفاءة أداء الخدمات بسرعة وفقاً للمعايير العالمية وخلق مناطق خدمية ولوجستية يتم تجهيزها لهذا الغرض لجلب الاستثمارات للمشاركة في تنفيذ المخطط العام للمشروع بما يحقق هدفه من زيادة حركة النقل البحرى من وإلى مصر وبالتالي زيادة عائد القناة وتعظيم القدرة التنافسية لها لتمييزها عن غيرها من القنوات المماثلة والمشاريع البديلة بالمنطقة وبالعالم مما يصعب من جدوى التفكير في تنفيذ تلك المشاريع وتقليل فرص نجاحها.

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

خطة البحث

تتناول الدراسة ما يلي:

- تحديد الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية للقناة ومدى تأثيرها على المنطقة المحيطة بالقناة اقتصادياً ولوجستياً
- تأثير إنشاء قناة السويس الجديدة على الموانئ المصرية ومدى الاستفادة منها اقتصادياً.
- التحديات التي تواجه مشروع قناة السويس الجديدة وسبل التغلب عليها.
- العائد والنتائج المتوقعة من مشروع القناة اقتصادياً وأثره على الدخل القومي المصري.
- النتائج والتوصيات.

المقدمة

إن مشروع قناة السويس الجديدة يعد جزءاً صغيراً من مشروع ضخم يعرف بـ "مشروع تنمية محور قناة السويس" والذي ظهر كمفهوم في أواخر التسعينيات وتنقسم عملية تنفيذه إلى ثلاثة مراحل الأولى تتمثل في تطوير موانئ بورسعيد والسويس لتصبح بمثابة مستودعات عالمية وذات جودة عالية فيما يتعلق بمحطات تموين السفن وإقامة عدد من المشروعات الصناعية لتحيط بتلك المناطق، أما المرحلة الثانية سنشمل إنشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل إنتاج الآلات والمنسوجات ومواد البناء، مصانع التعبئة والتغليف ومراكز صيانة السفن وينتهي تنفيذ المشروع بالمرحلة الثالثة والتي تشمل إقامة ما يعرف بـ "بوادي التكنولوجيا بالإسماعيلية" والذي يهدف إلى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية، وما يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب، مشروع قناة السويس الجديدة هو جزء رئيسي من المرحلة الأولى لمشروع تنمية محور قناة السويس وتتمثل الفكرة الأساسية للمشروع في إنشاء قناة موازية لقناة السويس الحالية بطول 35 كيلومتر بطريقة الحفر الجاف إضافة إلى توسيع وتعميق تفرعات البحيرة المرة والبلاخ بطول 37 كيلومتر ليصبح الطول الإجمالي للمشروع 72 كيلومتر وذلك بهدف زيادة الطاقة الاستيعابية للقناة وتعزيز تنافسيتها العالمية من خلال تقليل زمن انتظار السفن ليصل إلى 3 ساعات بدلاً من 11 ساعة إضافة إلى إنشاء محطات لخدمات تموين السفن على نحو سيضاعف أعداد السفن المارة عبر قناة السويس مما سيعمل على مضاعفة إيرادات القناة من العملة الصعبة، وتتولى الإدارة الهندسية بالقوات المسلحة تنفيذ المشروع بالتعاون مع عدد من الشركات والتي وصل عددها الآن إلى 55 شركة تقريباً ويتناول المشروع عدد من المشروعات الفرعية الأخرى وذلك وفقاً لما جاء في الخطة التنفيذية للمشروع منها تطوير طرق القاهرة/ السويس - الإسماعيلية - بورسعيد إلى طرق حرة، وإنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة كما سيتم إنشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس، وأيضاً سيتم العمل على تطوير ميناء نوبيع بمنطقة حرة. (غنيم ، 2014)

إن مشروع قناة السويس الجديدة هو مشروع قومي تنموي جديد يلتف حوله المصريين يهدف إلى تعظيم دور إقليم قناة السويس كمركز صناعي ولوجستي عالمي وتجاري مؤثر في التجارة العالمية من خلال خلق كيانات صناعية ولوجستية جديدة بمنطقة المحور وبه إمكانيات جذب في معظم المجالات يتم تمويله من عائدات أسهم تطرح على المصريين وحدهم

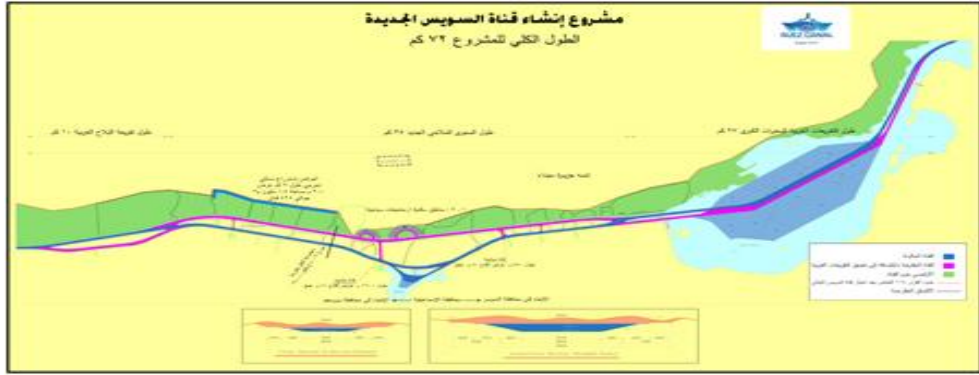
المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
(مارلوج 4)
منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة
29 – 31 مارس 2015

وتتراوح ما بين عشرات ومئات الجنيهاً للسهم الواحد ،، وتنافست 14 مجموعة شركات على تنفيذ القناة الجديدة وفاز بها تحالف يضم الجيش مع شركة دار الهندسة، ويشرف على إنشاء المشروع لجنة وزارية يرأسها رئيس مجلس الوزراء وتتفذه القوات المسلحة منفردة وبالشراكة مع دار الهندسة ومكاتب خبرة عالمية.

الإطار العام للمشروع

وهو عبارة عن شقين:

1. **الشق الأول:** إنشاء قناة موازية للقناة الحالية بطول 72 كيلو متر منها 35 كيلو متر حفر جاف و 37 كيلو متر توسعة وتعميق لتفريعات البحيرة المرة والبلاخ وفانيتها تخفيض زمن انتظار السفن في القناة من 11 ساعة إلى 3 ساعات على أقصى تقدير وزيادة عدد السفن العابرة يومياً من 49 سفينة في المتوسط عام 2014 إلى 97 سفينة يومياً، ويتكلف حفر القناة الجديدة 4 مليارات دولار.



المصدر: موقع هيئة قناة السويس 2014

2. **الشق الثاني:** تنمية محور قناة السويس أي تطوير المنطقة المحيطة بالقناة تنمية شاملة لإقامة 7 أنفاق لنقل السيارات والسكك الحديدية إلى سيناء ويتزامن إنشائهم مع إنشاء القناة الجديدة (1) بتكلفة تقدر بنحو 4.2 مليار دولار وإنشاء وادي للتكنولوجيا وإقامة مجتمع عمراني وإنشاء مناطق صناعية وزراعية وسياحية والشكل التالي يوضح هذه المشروعات.

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



المصدر: هيئة قناة السويس 2014

الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للقناة

1. الأهمية الاستراتيجية للقناة:

- قناة السويس من أهم قنوات العالم لا ينافسها أي ممر آخر سوى قناة بنما ويدعم هذه الأهمية سيادة مصر الكاملة عليها منذ تأسيس شركة قناة السويس سنة 1956 واحترامها لبنود اتفاقية القسطنطينية التي تنظم حرية الملاحة فيها.
- تلعب قناة السويس دوراً أساسياً في نظرية الأمن القومي المصري فهي ليست مجرد عازل مائي فقط وإنما تعتبر هي العمق الاستراتيجي لمصر الذي أصابه النقص والانكماش بسبب التحديات الدولية والإقليمية.
- ربط سيناء بالقطر المصري حيث ظلت سيناء لمدة طويلة تعازي من ويلات الحروب حيث خاضت حروب 56 – 67 وتعازي من قلة عدد سكانها وتواضع الأنشطة الاقتصادية فيها.
- حتى بعد تحرير الأرض فكان المشروع القومي لتعمير سيناء هدفه الوصول بعدد سكانها إلى خمسة ملايين في 2017 إلا أنه لم يحقق أهدافه، وظل عدد سكان المنطقة أقل من نصف مليون مواطن، وأصبحت التنمية في

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

- هذه المنطقة الهامة والحيوية لأمن مصر قاصرة على إقامة عدد من المدن والمنتجعات السياحية مما أوجد المناخ المناسب لنمو الأنشطة الإجرامية والإرهابية التي تمثل تهديداً مباشراً للأمن القومي. (هلال، 2014)
- يعتبر قرار البدء في مشروع قناة السويس الجديدة دليل على سيادة واستقلال وحرية القرار المصري على المستوى الإقليمي والدولي، مما يؤكد على أهمية دور مصر كعامل أساسي ومهم في منطقة الشرق الأوسط والعالم.
 - فعلى المستوى الإقليمي أدى تدخل الدول الأجنبية إلى خلق مشاكل بالمنطقة العربية إلى حد سقوط بعض الدول الكبيرة بالمنطقة لتقسيمها إلى دويلات صغيرة وتهديد باقي دول المنطقة لخلق شرق أوسط جديد، وهنا تبرز أهمية مصر كمرتكز أساسي لحفظ الاستقرار والأمن الإقليمي وإفشال هذا المخطط الأجنبي، وعلى المستوى الدولي فهي تعمل كدولة حريصة على إقامة علاقاتها الدولية القائمة على قاعدة ثابتة وهي تبادل المصالح فقط لا التدخل في شؤون البلاد.
 - تؤكد قناة السويس الجديدة من قدرة القناة على التنافس حيث يمر بها حالياً حوالي 10% من حجم التجارة الدولية مقارنة بقناة بنما التي يمر بها حوالي نصف هذه النسبة، وذلك بسبب موقع مصر الجغرافي والقناة، لنقل نפט الخليج إلى أوروبا، وتزايد نشاط دول آسيا في حركة التجارة الدولية. وبحفر القناة الجديدة ستكون قادرة على استيعاب كافة أنواع وأحجام السفن كناقلات النفط وسفن الحاويات والغاز المسيل، فالمر الملاحى سيسمح بعبور السفن في اتجاهين في وقت واحد، طوال العام ليلاً ونهاراً، ومن ثم زيادة عدد السفن المارة بها.
 - يعتبر مشروع قناة السويس الجديدة فرصة لتشغيل الشباب المصري والاستفادة من قدراته وبالتالي تقليل نسبة البطالة التي ستؤدي إلى تحجيم الجرائم والعنف في البلاد. (هلال، 2014)

1. الأهمية الاقتصادية للقناة:

- قدرته على الدفع بالنشاط الاقتصادي من حالة الركود إلى حالة من النمو ترتبط بخلق فرص عمل جديدة على المدى القصير.
- قدرة هذا المشروع على خلق أو توسيع مجال اقتصادي جديد قائم بالفعل على المدى البعيد.
- استغلال الإمكانيات الحالية في موانئ المشروع والمناطق الصناعية في تميمتها واستغلال الظهير الجغرافي لها في إنشاء مناطق لوجستية تعتمد على استغلال البضائع التي تمر في القناة لإنشاء هذه الكيانات.
- توفير فرص عمل لأبناء مصر من جميع المحافظات خاصة مدن القناة وسيناء مع إنشاء مراكز تدريب فني وتخصصي لهم وخلق مجتمعات عمرانية جديدة لجذب السكان وتعمير هذه المنطقة الحيوية.
- اعتمادها على تمويل المصريين فقط بحيث لا يضيف أعباء مادية إلى الدين العام لا يستطيع الاقتصاد المصري تحمله.
- يعتمد مشروع القناة في أغلب مراحلها على الشركات والمؤسسات الوطنية لتنفيذ هذا المشروع القومي مما يؤدي إلى انتعاشها واكتساب خبرات جديدة وزيادة إمكانياتها المادية.

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

- إعداد بيئة مناسبة للاستفادة من نمو حجم التجارة العالمية خاصة في وجود كيانات اقتصادية عملاقة مثل الصين والهند وجنوب شرق آسيا والتي يمكن أن تغزو السوق الأوروبية والأمريكية من خلال قناة السويس.
- تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والعربية والأجنبية وجلب أكبر قدر من الاستثمارات لتحقيق المخطط العام للمشروع دون المساس بالأمن القومي.
- يؤدي كل ما سبق إلى زيادة الدخل القومي خاصة العملة الصعبة نتيجة زيادة معدلات مرور السفن بالمجرى الملاحي وكذلك عوائد المشروعات الجديدة التي ستقام في هذا المحور.

تأثير إنشاء قناة السويس الجديدة على الموانئ المصرية ومدى الاستفادة منها اقتصادياً:

إن موقع مصر يجعلها تتمتع بالعديد من المقومات الجغرافية والسياسية والاقتصادية بوجه عام، وقد أضاف مرور قناة السويس فيها إلى رفع مكانتها الاقتصادية بجعل ثلث التجارة العالمية تمر من خلال قناتها مما يضعها في مكانة لا يستهان بها عالمياً.

وبالتالي لا بد أن ينعكس هذا المردود على الموانئ التي تخدمها قناة السويس ، وتشتمل الموانئ البحرية التي تخدمها قناتي السويس والتطورات التي سوف تطرق عليها تزامناً مع مشروع قناة السويس الجديدة:

1. ميناء شرق بورسعيد:

موقعه: يقع ميناء شرق بورسعيد على المدخل الشمالي الشرقي للفرع الشرقية لقناة السويس مما يجعله موقعا مميزاً فريداً لتلاقي قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا وربط حركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب وجذباً للسفن العابرة لقناة السويس.

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



Source: Google earth

مميزاته:

- يتميز الميناء بمعدل انحراف صفر.
- يتميز بمساحته الضخمة فهو أكبر من مساحة مدينة بورسعيد نفسها مع إمكانية توسيعه ليصبح أكبر من مدينة بورسعيد نفسها مرة ونصف.

بياناته:

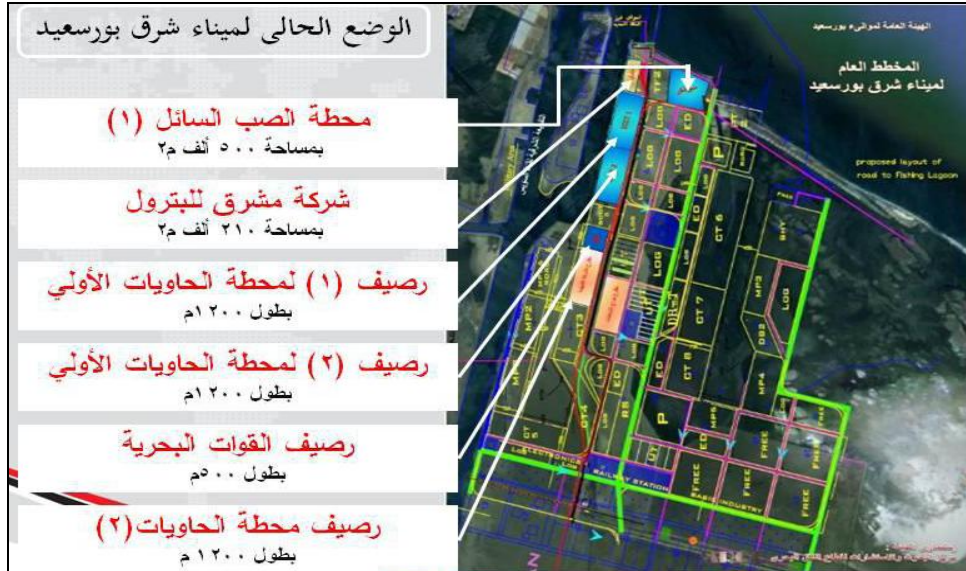
- تبلغ مساحته 35.4 كم² وطبقاً للمخطط العام للميناء سوف يتم زيادة هذه المساحة لتصبح 57 كم².
- يتكون المخطط العام من ثلاث مراحل يبدأ تنفيذها الآن وتنته خلال عام 2030 وتضم:
 - المرحلة الأولى إنشاء عدد 8 محطة متنوعة بطول أرصفة تبلغ 8 كم.
 - المرحلة الثانية إنشاء عدد 15 محطة متنوعة بطول أرصفة تبلغ 16 كم.
 - المرحلة الثالثة إنشاء عدد 21 محطة متنوعة بطول أرصفة تبلغ 25 كم.

يتم حالياً:

- استكمال المرحلة الثانية لمحطة الحاويات الأولى بإنشاء 2 رصيف بطول 1200 متر لكل منهما:
 - إنشاء رصيف لمحطة الحاويات الثانية بطول 1200 متر.

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

- إنشاء محطة الصب السائل تعمل بنظام ال B.O.T بمساحة 500 ألف قدم.
- إنشاء ساحة للحاويات بمساحة 600 ألف متر مربع ليصبح إجمالي المساحة 1.2 مليون متر مربع
- إنشاء رصيف للقوات البحرية بطول 500 م.
- استكمال إنشاء المرافق الأساسية والبنية التحتية للميناء (طرق - مياه - صرف - كهرباء - اتصالات - الخ).



<http://www.portsaid.gov.eg/invest/portsaidport/estport/default.aspx>

- مشروع تنمية منطقة شرق بورسعيد (شرق التفريعة سابقاً) يتكون من الآتي:
 • إنشاء ميناء محوري بمساحة 35.4 كم2 تتولى الهيئة العامة لموانئ بورسعيد إدارته.
 • إنشاء منطقة سياحية بمساحة 5 كم2.
 • إنشاء منطقة زراعية بمساحة 50 ألف فدان.
 • إنشاء منطقة صناعية جنوب الميناء بمساحة 87.5 كم2.
 • إنشاء منطقة إدارية بمساحة 5 كم2.
 وتتولى الهيئة العامة لموانئ بورسعيد ملكية إدارة الميناء المحوري طبقاً للقرارات الجمهورية.

2. ميناء غرب بورسعيد

موقعه: يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس ويعتبر أحد أهم الموانئ المصرية نظراً لموقعه المتميز على مدخل أكبر ممر ملاحى (قناة السويس) وفي منتصف أكبر خط ملاحى تجارى يصل أوروبا بالشرق كما يعتبر أكبر ميناء عبور في العالم.

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



المصدر: الهيئة العامة لموانئ بورسعيد

بياناته:

-تبلغ مساحته 2.9 كم2 المساحة المائية تبلغ 1.7 كم2 والمساحة الأرضية تبلغ 1.2 كم

الخدمات وتسهيلات الميناء:

(1) الأرصفة والمحطات المتخصصة:

يتميز الميناء بوجود محطات مستقلة متخصصة فهناك:

- محطة الصب الجاف (الغلال) - محطة الحاويات

(2) يحتوي الميناء على 37 رصيف تنقسم إلى:

- أرصفة البضائع العامة.
- رصيف اليخوت ومحطة الركاب.

وكل محطة بها مجموعة أرصفة بها الساحات والمستودعات والمعدات ومراكز الصيانة مما أدى إلى رفع مستوى الإنتاجية وتقديم خدمات بكفاءة عالية وخفض تكلفة التشغيل.

(3)المشروعات الاستثمارية:

- تطوير وتشغيل وإدارة محطة كروز سياحية للسفن السياحية العملاقة.
- إنشاء محطة لتصدير الحاصلات الزراعية.
- إقامة ورش لإصلاح السفن.
- تطوير أرصفة الميناء.
- تطوير الظهر الخلفي للميناء

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

3. ميناء العريش:

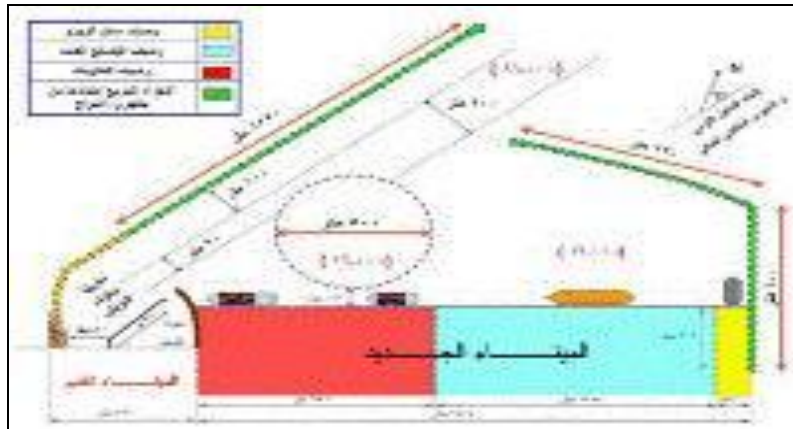
موقعه: هو الميناء الوحيد بشمال سيناء على البحر المتوسط ويقع على الساحل الشمال ي لمدينة العريش بمحافظة شمال سيناء تم تحويله من مرسى صغير للصيد إلى ميناء لاستقبال السفن التجارية.



Source: Google earth

الأرصفة وساحات التخزين:

- يوجد رصيف بطول 242 متر يستخدم للسفن التجارية بغاطس من 7-8 متر ورصيف.
- رصيف بطول 122 متر يستخدم للعائمات الصغيرة بعمق من 3-4 متر.
- يوجد ساحات تخزينية مغطاة بمساحة 2000 متر 2 وساحات غير مغطاة بمساحة 28000 متر 2.



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

أنشطة الميناء:

- تصدير خامات سيناء التعدينية إلى دول البحر المتوسط والبحر الأسود.
- استقبال سفن الصيد الصغيرة كذا سفن الوارد من البضاعة العامة.

مجالات الاستثمار المتاحة بميناء العريش:

- إنشاء أرصفة بأطوال 2000 متر تشمل (محطة الحاويات - محطة للصب الجاف - محطة للبضائع العامة والرورو).
- إنشاء ساحات تخزينية.
- أعمال الشحن والتفريغ للبضائع بأنواعها.
- إنشاء مارينا ليخوت.
- إقامة مشروعات لوجستية للصناعة التكميلية.
- سيتوافر بالميناء ساحات تخزينية تصل إلى مليون متر مربع إلى جانب أرصفة بطول 2000 متر وزيادة العمق إلى 16 متر لتستوعب سفن تصل حمولاتها من 30 إلى 40 ألف طن بالإضافة إلى محطة الصب الجاف وأرصفة البضائع العامة وسفن الرورو ومحطة الحاويات.

4. ميناء السخنة:



source: Development of Suez Canal Corridor (SCC)

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

موقعه: يقع على الساحل الغربي لخليج السويس على مساحة 22.3 كيلو متر مربع وعلى مسافة 43 كيلو متر من مدينة السويس.

وصف الميناء:

هو ميناء القرن ويعتبر من أحدث الموانئ التي تم إنشاؤها بنظام الـ B.O.T وتتم إدارته بنظام المراكز واللوجستية وهو من المشاريع القومية العملاقة وهو أول ميناء محوري شامل ومتكامل ومتعدد الأغراض وهو يندرج تحت مسمى "الجيل الثالث للموانئ وهو يتكون من:

- 6 أحواض تم استخدام حوض واحد منه ويجري تطوير الحوض الثاني وتجهيزه وسوف يتم استكمال بناء الأحواض الباقية أثناء تنفيذ المشروع.
- رصيف لسفن الحاويات بطول 750 متر وغاطس 17 متر الصب والعامه.
- 2 رصيف لسفن الرورو بطول 200 متر وغاطس 17 متر.
- رصيف لسفن الصب والبضائع العامه وطول 750 متر وغاطس 17 متر.
- رصيف للنشات القطر بطول 200 متر وغاطس 5.5 متر.
- رصيف للوحدات المساعدة بطول 100 متر وغاطس 5.5 متر.
- محطة حاويات بساحات تخزين تصل 200 ألف متر مربع.
- محطة سمد بها مخزن طاقته التخزينية 40 ألف طن.
- محطة بضائع الصب بسعة 100 ألف طن.

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



source: source:Development of Suez Canal Corridor (SCC)

المشروعات الاستثمارية:

- من المنتظر أن تبلغ الاستثمارات خلال السنوات الثلاث القادمة 12 مليار جنيه.
- مشروعين لإنتاج الأمونيا وتداول الصب السائل.
- إنشاء رصيف بحري بطول 1300 متر وغطس 16 متر لاستيعاب 2 مليون حاوية سنوياً.
- إنشاء محطة الصب السائل على مساحة 400 ألف متر مربع.
- إنشاء محطة للبضائع العامة برصيف 800 متر.

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

5. ميناء الأدبية:



Source: source:Development of Suez Canal Corridor (SCC)

موقعه:

- يتمتع ميناء الأدبية بموقع استراتيجي هام على الشاطئ الغربي لخليج السويس وعلى مسافة حوالي 17 كيلو متر من مدينة السويس.

وصف الميناء:

- ويتكون هذا الميناء من تسعة أرصفة تبلغ أطوالها حوالي 1840 متر وغطاس يتراوح بين 27 – 42 قدم
- رصيف للبضائع العامة بطول 150 متر وغطاس 11.
- رصيف لسفن الصب الجاف بطول 435 متر وغطاس 12 متر.
- رصيف للبضائع والسياحة بطول 725 متر وغطاس 12 متر.
- رصيف حربي بطول 530 متر وغطاس 9.5 متر.
- رصيف للوحدات المساعدة بطول 100 متر وغطاس 5.5 متر.

المشروعات الاستثمارية:

- جاري إنشاء محطة للصب الجاف بمساحة كلية 100000 متر مربع وطول الرصيف 600 متر
- إنشاء محطة متعددة الأغراض بمساحة كلية 100000 متر مربع وطول الرصيف 600 متر.
- إنشاء محطة للحاويات بمساحة كلية 400000 متر مربع وطول الرصيف فيها 1000 متر.
- زيادة مساحة الميناء من 32 ألف م² إلى 1، 5مليون م² بنسبة زيادة قدرها 180%،
- زيادة مساحة الأرصفة من 1800 إلى 4500 متر بزيادة قدرها 250%، على أن يشمل أماكن لإصلاح وبناء السفن.

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

- مشروع المنظومة الإلكترونية أي ميكنة الميناء والربط مع جميع مجتمع الميناء.



Source: source:Development of Suez Canal Corridor (SCC)

وعليه فإن العمل على تطوير الموانئ البحرية المحيطة بالقناة سوف يعمل على جذب الخطوط الملاحية وتشجيع املاك السفن بالدخول للموانئ المصرية وذلك بت خفيض الرسوم المحصلة مثل رسوم الإرشاد، الرسوم على المخطاف، أجور استخدام القاطرات، رسوم دخول ومغادرة الميناء، أجور المناولة والخدمات الأخرى التي يقدمها الميناء في حالة استخدام قناة السويس والدخول لموانئها مما يؤدي إلى رفع الميزة التنافسية للموانئ المصرية.

كما أن هذا التطور في الموانئ المصرية سوف يساعد على تعظيم دور إقليم قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي متكامل اقتصادياً وعمرانياً وبيئياً، جعله مركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات اللوجستية والصناعية، كما سوف يعمل على جعل الإقليم لأن يكون محوراً مستداماً يتنافس عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة.

ومع استكمال تنمية محور قناة السويس وإنشاء المنطقة اللوجستية والكيانات الاقتصادية العملاقة، فسوف تتحول القناة من مجرد ممر ملاحى لعبور السفن إلى منطقة جذب استثمارية وإقامة أنشطة اقتصادية متنوعة، مما يؤدي إلى تغيير الخريطة الاستثمارية في الشرق الأوسط، وذلك ضمن الاتجاه إلى عولمة الإنتاج والتوزيع، وسلاسل الإمداد العالمية Global Supply Chains، وتكثيف شبكات النقل ومراكز الخدمات اللوجستية المتكاملة. ويزيد من تنافسية القناة وجود عدد من الموانئ المحورية Hub ports على طريقها عبر السواحل الآسيوية والبحرين الأحمر والمتوسط، وأنها تخضع - كما ورد سلفاً - لإدارة دولة واحدة (سمير، 2014)

التحديات التي تواجه مشروع قناة السويس الجديدة وسبل التغلب عليها:

إن هناك العديد من التحديات التي تواجه مشروع قناة السويس الجديدة والتي يمكن تقسيمها إلى تحديات داخلية وتحديات خارجية.

إن التحديات الداخلية تتمثل في تحديات اقتصادية مرتبطة بطريقة التمويل المتبعة بالإضافة إلى تلك التي ترتبط بالبعدين البيئي والاجتماعي والتي يمكن توضيحها وفقاً لما يلي:

بالنسبة للتحديات الاقتصادية فيما يتعلق بشهادات الاستثمار كآلية للتمويل كان يمكن للحكومة أن تلجأ إلى آليات تمويلية أخرى المتمثلة في الأسهم أو صكوك الاستثمار لما تتميز به هذه الآليات من كونها قائمة على المشاركة وليست المديونية وبالتالي لن تؤثر على مديونية الحكومة وعجز الموازنة العامة كما أن التمويل عبر الاكتتاب العام أي طرح أسهم للمصريين سواء كانوا أفراداً أو مؤسسات كان يمكن أن يؤثر إيجابياً على أداء سوق المال المصري من خلال تعزيز ثقة المستثمرين الأجانب في سوق المال المصري. ويتمتع بدرجة عالية من الثقة لدى الحكومة كمصدر تمويلي للمشروعات القومية.

وفيما يتعلق بتقييم شهادات الاستثمار ك أداة تمويلية فبالرغم من سهولة استخدام تلك الأداة وقدرتها على توفير التمويل اللازم لعملية الحفر في فترة وجيزة إضافة إلى التأثير الإيجابي المتوقع لسعر الفائدة المرتفع لهذه الشهادات على معدل التضخم إلا أنه يوجد العديد من الآثار السلبية المتوقعة من هذه الأداة التمويلية على الاقتصاد المصري وذلك وفقاً لتوقعات أساتذة وخبراء الاقتصاد والتمويل والتي يمكن عرض أهمها التأثير السلبي لشهادات الاستثمار ذات العائد المرتفع الذي يبلغ 12% سنوياً على أداء البورصة. إن هذا العائد المرتفع سيؤدي إلى ارتفاع مديونية الحكومة لأن حاملي الشهادات علاقتهم بالمشروع هي علاقة دائنية وليست مشاركة مما سيؤثر سلبياً على عجز الموازنة العامة خاصة وأن الفوائد على بعض فئات الشهادات المصدرة ستدفع قبل البداية الفعلية للمشروع. (رمضان، 2014)

أما للتحديات التي تتعلق بالبعدين الاجتماعي والبيئي وهي ناتجة عن رغبة القيادة السياسية وحكومتها في البدء بتنفيذ المشروع الجديد وانجازه في أسرع وقت ممكن ويمكن الإشارة إليها بإيجاز فيما يلي:

- **البعد البيئي:** لم يتم تقديم دراسة بيئية وافية توضح الآثار البيئية الإيجابية والسلبية المتوقعة للمشروع بالرغم من أن القانون رقم 4 لسنة 1994 والمعدل بقانون رقم 9 لسنة 2009 ينص على وجوب عمل دراسة لتقييم الأثر البيئي لأي مشروع قبل البدء فيه وأقصى إجراء قانوني يتم اتخاذه هو إيقاف العمل بالمشروع.
- **البعد الاجتماعي:** لم يتم عمل دراسة وافية عن الطبقات التي يمكن أن يلحق بها أي ضرر نتيجة لوقوعها في منطقة عمل المشروع (أحمد 2014).

وعلى الصعيد الآخر هناك التحديات الخارجية ومنها المشروعات المنافسة حيث ظهرت خلال العقود الماضية العديد من المشروعات المنافسة لمشروع قناة السويس، ولعل أهمها قناة بنما، والتي يجري حالياً توسيع عرض وعمق المجرى، ومن المقرر أن يتم الانتهاء من مشاريع التوسيع في عام 2015، وهي تمثل منافساً قوياً لقناة السويس من جهة التكلفة،

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

حيث إن تكلفة عبور الحاوية في قناة بنما تقل بنسبة تتراوح بين % 30 - 25 عن تكلفة العبور في قناة السويس. وفي نفس السياق، برزت محاولات لتفعيل قناة المحيط المتجمد الشمالي، والتي تمتد من سواحل روسيا الشمالية مروراً بالمحيط المتجمد الشمالي وصولاً إلى شرق آسيا، وعلى الرغم من بعض الصعوبات الفنية التي تعترض عمل هذا الطريق، إلا أنه يمكن أن يكون خطأً ملاحياً بين أوروبا واليابان. كما استطاعت إحدى السفن في عام 2009 الإبحار من ميناء مورمانسك الروسي إلى موانئ الصين بمدة زمنية تقل عن 22 يوماً عن العبور من قناة السويس. كما يمثل مشروع التكامل الاقتصادي بين مينائي إيلات والعقبة لاجتذاب الشركات العالمية للعمل في هذه المنطقة، تحدياً آخر لقناة السويس، ويقوم المشروع على اجتذاب كميات كبيرة من البضائع والحاويات بمختلف أنواعها للتشغيل والتداول والنقل عن طريق إيلات أشدود على حساب قناة السويس.

ومن ضمن التحديات الخارجية المخاطر الأمنية حيث تتعدد التهديدات الإقليمية التي تعترض عمل مشروع قناة السويس ولاسيما في ضوء تزايد الاضطرابات الأمنية في منطقة الشرق الأوسط، ففي الآونة الأخيرة وفي ضوء تصاعد التوترات الأمنية والسياسية في اليمن منذ الثورة اليمنية منذ 2011، برزت جماعة الحوثيين كأكبر تهديد لمنطقة قناة السويس، إذ استطاعت السيطرة على ميناء الحديدة على البحر الأحمر، وهو ما يضع احتمالاً بتمدد انتشارهم نحو جنوب الحديدة، حيث مضيق باب المندب، الذي يربط خليج عدن بالبحر الأحمر والبحر المتوسط عبر قناة السويس. وكذلك، يشير تقرير لشركة برايس ووتر هاوس وكوبر الأمريكية إلى أن مصر تخسر سنوياً أكثر من 642 مليون دولار سنوياً كعائدات لقناة السويس جراء قيام شركات الشحن العالمية بإعادة توجيه سفنها بعيداً عن المنطقة جراء أعمال القرصنة التي تزايدت قبالة السواحل الصومالية واليمنية منذ بداية الألفية الحالية. وعلى جانب آخر، تزايدت خلال العام الماضي التهديدات الداخلية للمجرى الملاحي لقناة السويس، إذ تعرضت منطقة قناة السويس إلى 9 حوادث إرهابية سواء في نطاق القناة نفسها أو في محيطها، واثنين من هذه الحوادث كانت محاولات من قبل جماعة إرهابية تدعى الفرقان هاجمت فيها السفن العابرة للقناة، وبرغم أن الأوضاع الأمنية صارت أكثر استقراراً بعد ثورة 30 يونيو مع الانتشار الأمريكي المكثف في محيط القناة، إلا أن تجدد الاضطرابات السياسية في مصر، ربما يشكل تهديداً إضافياً للمجرى الملاحي، ومن ثم حركة التجارة العالمية.

وعليه إن هناك تحديات قوية يتعين على الحكومة المصرية التعامل معها سريعاً، ولاسيما فيما يتعلق بالتهديدات الأمنية المحلية أو الإقليمية، التي ستتقصر من الأهمية الاستراتيجية لمنطقة قناة السويس بأكملها، ويضاف إلى ذلك، أنه من الأهمية أن يأتي المشروع في إطار استراتيجية عامة تستهدف تنمية القطاعات الصناعية والزراعية والخدمية في مصر، لتعظيم العوائد الاقتصادية، وضمان تحقيق تنمية اقتصادية مستدامة تذهب عوائدها للأجيال القادمة (الغيطاني 2014).

العائد والنتائج المتوقعة من مشروع القناة اقتصادياً وأثره على الدخل القومي المصري

يرى العديد من الخبراء الاقتصاديين أن المشروع يعد حجر الأساس في بداية تحقيق نهضة الاقتصاد المصري من خلال الاستثمارات التي سيتم ضخها في المشروع إضافة إلى الآثار الإيجابية المتوقعة من الصناعات التي سيتم إقامتها على ضفاف القناة ومن ثم يمكن القول بأن أهم النتائج الإيجابية المتوقعة للمشروع على الاقتصاد المصري تتمثل فيما يلي:

- زيادة إيرادات قناة السويس من العملة الصعبة من خلال زيادة عدد السفن العابرة للقناة وتوفير سيولة نقدية قدرها بعض المحللين الاقتصاديين بـ 13 مليار دولار مما سيعمل على تحسين موقف ميزان المدفوعات المصري وسيعمل على تدعيم احتياطات النقد الأجنبي.
- تقلل قناة السويس الجديدة زمن انتظار السفن من 11 ساعة إلى 3 ساعات.
- تكاليف حفر القناة الجديدة 29 مليار جنيه، ويوفر المشروع تنمية لمناطق الإسماعيلية بمساحة 66 ألف فدان.
- المشروع يهدف إلى إقامة مشروعات عملاقة منها إنشاء محطة خدمات للسفن ومصنع للحاويات بمنطقة القناة
- يحول المشروع الجديد منطقة قناة السويس إلى مركز للاقتصاد العالم ي، والدعم اللوجستي وبالتالي تحويل مصر إلى مركز اقتصادي ولوجستي وصناعي وتجاري عالمي يؤثر في التجارة العالمية مما يعود بالنفع على الاقتصاد القومي المصري وسيزيد أيضاً من معدلات الاستثمار المحلي والأجنبي
- تخفيض معدل البطالة من خلال توفير فرص عمل جديدة لأبناء محافظات القناة وسيناء والمحافظات المجاورة تصل إلى حوالي مليون فرصة عمل مع خلق مجتمعات عمرانية جديدة وإمكانية إنشاء مناطق صناعية على ضفاف القناة تشمل صناعات عديدة مثل الصناعات الخشبية والزجاجية ومناطق لإنشاء السفن والحاويات ومشروعات للاستزراع السمكي وإيجاد حوالي مليون فرصة عمل جديدة للشباب وفرص استثمارية للشركات الوطنية والأجنبية، والعمل على تحويل ديموجرافي للسكان من القاهرة إلى محافظات المشروع.
- زيادة قيمة الاقتصاد المصري بالنسبة للمنطقة الإقليمية والعالمية.
- يشكل إنشاء 5 مناطق سكنية على الضفة الشرقية بقناة السويس الجديدة، على طول 16 كيلو متر، يتضمن مناطق سكنية وتجمعات سياحية وموانئ للسفن.
- هذا المشروع يعد أحد المشروعات القومية التي ستدعم التأييد الشعبي للقيادة السياسية في هذه الفترة كما أنها ستعمل على بث إشارات إيجابية تعمل على تحسين توقع المستثمرين لاستقرار ونمو الاقتصاد المصري في الفترة القادمة خاصة وبعد تقليل المدة الزمنية لإنشاء المشروع من 3 سنوات إلى سنة واحدة فقط ومن ثم سيكون له آثاراً إيجابية على معدل النمو الاقتصادي.

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

النتائج والتوصيات:

النتائج:

قيام ثورتان متتاليتان في مصر كانتا عبئاً على الاقتصاد المصري أدى إلى خفض تصنيف مصر الائتماني وترتب على ذلك:

1. قلة حجم تدفقات الاستثمارات سواء الأجنبية أو المحلية، فالمستثمر لن يغامر في إقامة أي مشروعات من الممكن أن تدعم الاقتصاد المصري.
2. تقليص فرص عمل الشباب وارتفاع نسب معدلات البطالة بعد هروب الاستثمارات الأجنبية من مصر.
3. ولكن بعد إعلان مشروع حفر قناة السويس الجديدة وتنمية محورها سيكون هناك بنية أساسية جاهزة لاستيعاب أي استثمارات عربية أو أجنبية أو محلية.
4. وجود مشروع قومي جديد يلتف حوله الشعب المصري منذ بناء وتشيد السد العالي يجمع المصريين ويوحد هدفهم.
5. سيادة واستقلال وحرية القرار المصري على المستوى الإقليمي والدولي، مما يؤكد على أهمية دور مصر كعامل أساسي ومهم في منطقة الشرق الأوسط والعالم.
6. بناء قناة السويس الجديدة ستكون القناة قادرة على التنافس العالمي باستيعاب كافة أنواع وأحجام السفن كناقلات النفط وسفن الحاويات والغاز المسيل.
7. تخفيض زمن انتظار السفن في القناة من 11 ساعة إلى 3.
8. جذب الخطوط الملاحية العالمية التي لم تكن تمر من قبل بقناة السويس فضلاً عن تسهيل عمل الخطوط الملاحية العالمية وزيادة اقتصاديات تشغيل السفن.
9. الاستفادة من نمو حجم التجارة العالمية خاصة في وجود كيانات اقتصادية مثل الصين وجنوب شرق آسيا إلى دول العالم مروراً بقناة السويس في زمن أقل.
10. تحويل مصر إلى مركز اقتصادي وصناعي ولوجستي وتجاري عالمي يؤثر في التجارة العالمية مما يعود بالنفع على الاقتصاد القومي المصري.
11. زيادة معدل دخل قناة السويس من العملة الصعبة والذي يدخل في خزانة الدولة وبالتالي يؤدي إلى ازدهار الاقتصاد القومي.
12. توفير فرص عمل للشباب من أبناء مصر من جميع المحافظات في جميع التخصصات وخاصة مدن القناة وسيناء.
13. ربط سيناء بالوطن الأم عن طريق مشروعات التنمية لمنع نمو الأنشطة الإجرامية والإرهابية التي تمثل تهديداً مباشراً للأمن القومي.

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

التوصيات:

1. إعادة الاستقرار السياسي والأمني لمصر بسرعة لجذب الاستثمارات الأجنبية إليها مرة أخرى من خلال خلق بيئة اقتصادية وسياسية ملائمة.
2. الإسراع في إصدار قانون الاستثمار الموحد قبل انعقاد المؤتمر الاقتصادي في مارس المقبل لتسهيل عمل المستثمرين.
3. تطوير العوامل المباشرة المحفزة لجذب الاستثمارات في منطقة محور القناة الجديدة.
4. التركيز على الاستثمارات التي تخدم الأهداف التنموية في مصر دون غيرها التي لا تفيد الاقتصاد المصري.
5. عدم التركيز على الحوافز التي يمكن أن تمنحها مصر للمستثمر الأجنبي على حساب الوطن.
6. تنمية قطاعات جاذبة بجانب القطاعات التقليدية مثل الطاقة والصناعات التحويلية والتركيز على قطاع الخدمات والمجالات ذات الكثافة المعرفية والتقنية العالية.
7. إيجاد طرق بديلة لنقل التقنية والإدارة الحديثة لتكون حافزاً لجذب الاستثمارات إلى محور القناة الجديدة.
8. تدريب العمالة المصرية لتكون قادرة على استيعاب العمل التي تسند إليها وإتمامها على أحسن وجه.
9. خلق كيانات ومجتمعات عمرانية جديدة في المنطقة لجذب الكثافة السكانية لإعادة التمركز بمنطقة القناة وسيناء.

المراجع

1. إمام رمضان، شهادات الاستثمار "أسلوب حياة" ينفذ الدولة من الاقتراض وخبراء الاعتماد عليها بكافة المشاريع مطلوب و"مجد" بشروط"، صدي البلد، التاريخ 15 سبتمبر 2014، متاح على الرابط التالي: <http://goo.gl/Agt1uK>
2. محمد سمير، قناة السويس الجديدة... الآثار والتحديات - فكر أون لاين - قضايا اقتصادي الأريعاء 24 سبتمبر 2014.
3. إبراهيم الغيطاني، تحديات أمنية متصاعدة لمشروع تنمية إقليم قناة السويس- الملف المصري- الأهرام- 3نوفمبر 2014
4. محمد الشوافي، "قناة السويس الجديدة استثمار في مستقبل مصر"، صحيفة العرب، التاريخ 7 أغسطس 2014
5. مروة أحمد، "مفاجأة.. مشروع «قناة السويس» مهدد بالتوقف لمخالفته قانون البيئة"، البديل، التاريخ 27 أغسطس 2014، متاح على الرابط التالي: <http://goo.gl/tQLSQ8>
6. معلومات مباشر مصر، "المصرية للتمويل تطرح عدة بدائل تمويلية لمشروع قناة السويس الجديدة"، التاريخ 24 أغسطس 2014 - على الرابط التالي: <http://goo.gl/dlw8iD>
7. على الدين هلال، مجلة الملف المصري، الأبعاد الدولية والإقليمية لمشروع قناة السويس الجديدة، العدد الثالث 2014.
8. هيئة قناة السويس 2014 <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=69>
9. محمد حسنين، "محلل اقتصادي: مشروع "قناة السويس" الجديد سيوفر للدولة 13 مليار دولار"، البوابة نيوز، التاريخ 10 أغسطس 2014، على الرابط التالي:

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

10. : [http://www.albawabhnews.com/727370Ahmed Farouk Ghoneim. "Egypt's Suez Canal Corridor Project"](http://www.albawabhnews.com/727370Ahmed%20Farouk%20Ghoneim%20%E2%80%9C%Egypt%27s%20Suez%20Canal%20Corridor%20Project%E2%80%9C%2C%20Middle%20East%20Institute%20%2C%20Date%2019%20August%202014)، Middle East Institute ، Date 19 August 2014
11. :<http://www.mei.edu/content/at/egypts-suez-canal-corridor-project>
12. <http://www.alarabonline.org/?id=29813>
13. <http://www.masress.com/rosasabah/128631>
14. <http://www.portsaid.gov.eg/invest/portsaidport/estport/default.aspx>
15. Trade logistics in global economy، world bank، 2012