

أثر قناة السويس الجديدة و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على

الاقتصاد المصري

هاني رزق رزق بركات

الملخص :

تعد قناة السويس من اهم الممرات الملاحية في العالم حيث تقع على اهم طرق التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا حيث لعبت دورا إستراتيجيا فى تاريخ التجارة الدولية ، حيث يمر بقناة السويس سنوياً حوالي ١٧٠٠٠ سفينة تمثل حوالي ٨% من تجارة العالم و ٢٤% 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 (عن عام ٢٠١٥)، وهذا رقم ضئيل جداً مقارنة بما تحققه دبي من خدمات لوجستية للنقل البحري وادارة موانئ حوالي ١٨ مليار دولار وما تحققه سنغافورة في حدود ٣٥ مليار دولار .

أظهرت نتائج الدراسة :

أن انشاء قناة جديدة موازية للأصلية و كذلك إنشاء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وعدم اقتصر المنطقة على وظيفة المعبر التجاري فقط ، سوف يرفع من تصنيف قناة السويس كأحد أهم الممرات الملاحية في العالم ، بحيث تمتد وظيفتها لتكون مركز صناعي ولوجستي عالمي لإمداد وتموين النقل والتجارة، وتحويلها إلى منطقة لجذب الإستثمار الأجنبي المباشر من أنحاء العالم بهدف تنمية الاقتصاد المصري.

أهم توصيات الدراسة :

يجب العمل على تنفيذ مشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وفق المعايير العالمية للخدمات البحرية بما يزيد من قدرة و تصنيف القناة ... كما يساعد على المنافسة في مجال الخدمات البحرية ، ويمثل هذا المشروع أول خطوة لاستغلال الطاقات الاقتصادية لهذا المكان الفريد و للإستفادة القصوى من هذا المورد الأصيل ، لذا تعتزم الحكومة المصرية البناء على هذه الفرص التي يتيحها تاريخ قناة السويس لتحويلها إلى محور إقتصادي عالمي ومن ثم المساهمة فى التنمية طويلة الأجل.

Abstract:

The Suez Canal is one of the most important shipping lanes in the world where it is located on the most important international

trade routes between Asia and Europe, where it played a strategic role in the history of international trade. The Suez Canal annually passes about 17000 vessels representing about 8% of world trade and 24% There are unexploited economic potentials that can be used to add value to the Suez Canal and not only to transit fees of \$ 5.2 billion annually (in 2015). This is a very small number compared to Dubai's logistic services for maritime transport and the management of ports around 18 billion dollars and what Singapore has achieved The limits of \$ 35 billion (1).

The results of the study :

showed that the establishment of a new channel parallel to the original and the establishment of the economic zone of the Suez Canal, and not only the area of the commercial crossing function, will raise the classification of the Suez Canal as one of the most important navigation lanes in the world, extending its function as an industrial and logistics center for supplying and supplying Transport and trade, and turning it into an area to attract foreign direct investment from around the world to the development of the Egyptian economy.

The main recommendations:

of the study: The Suez Canal Economic Zone project should be implemented according to the international standards of maritime services, which increases the capacity and classification of the canal ... It also helps to compete in the field of marine services. This project represents the first step to exploit the economic potential of this unique place. The Egyptian government intends to build on these opportunities offered by the history of the Suez Canal to transform it into a global economic axis and thus contribute to long-term development.

تمهيد :-

إن كلاً من مشروع قناة السويس الجديدة و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس يعني بتطوير المنطقة كلها تنمية شاملة وتحويل الممر الملاحي إلى مركز أعمال عالمي متكامل يعتمد على خدمات النقل البحري من، إصلاح سفن وتموين بالوقود وخدمات القطر والإنقاذ ودهان ونظافة السفن وخدمات شحن وتفريغ بالإضافة إلي: مجمعات صناعية جديدة ومجمعات للتعبئة والتغليف ومراكز لوجستية وموانئ محورية على مدخلي القناة، بما يساهم في وضع مصر على خريطة سلاسل الإمداد العالمية وجزء من منظومة التجارة العالمية ، بما يمثله ذلك من عوائد مادية علي الاقتصاد المصري .

مشكلة الدراسة :-

تتمثل المشكلة البحثية في المقارنة بين التكاليف و العوائد التي تؤثر علي الاقتصاد المصري نتيجة تبني م مشروع قناة السويس الجديدة و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ، و ما هي انسب الطرق و الخطوات المتبعة لاقامة المناطق الاقتصادية واللوجستية العالمية و ما يتناسب منها مع الاقتصاد المصري .

أهمية الدراسة :-

تتمثل أهمية البحث فيما يلي :

إن إنشاء قناة السويس الجديدة سوف يعمل علي رفع تصنيف القناة الأصلية كما سيسمح بعبور أنواع و حمولات من السفن التي لم يكن لها أن تعبر من قبل ، بما يدر عوائد إضافية لقناة السويس تكمن أهمية المنطقة الاقتصادية ل قناة السويس الاقتصادية في أن هذا المشروع يشتمل على بعض من السياسات المقترحة والقابلة للتنفيذ داخل نطاق المحور، لأنه سيخدم معظم القطاعات الاقتصادية مثل (الخدمات البحرية، التجارة العالمية، الصناعة والتجارة، السياحة، الزراعة، الإسكان، الملاحة ورسوم العبور)، كما سيقوم المشروع على دعم المركز الدولي لمنطقة قناة السويس كمركز جديد للتنمية الاقتصادية الإقليمية والدولية وتعزيز دور المركز في جذب الاستثمارات لتطوير المنطقة لتصبح قاطرة للنمو الاقتصادي المصري ، وبذلك تتمكن من جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة واستثمارات البنية التحتية الجديدة والتصنيع والخدمات الداعمة لنمو الاقتصاد المصري للتقدم نحو المساواة مع الأسواق الناشئة الأخرى مثل الهند والتي تستهدف تحقيق النمو بنسبة ٩- ١٠% سنوياً وحتى عام ٢٠٢٠.

هدف الدراسة:-

تهدف الدراسة إلي

- إستهدف بالدرجة الأولى عرض أهم إمكانيات الإستثمار في محور قناة السويس ، و الخروج من فخ الوظيفة الواحدة لقناة السويس بإعتبارها مجرد شريان مائي تمر منه السفن المختلفة ، حيث إتضح أن :
- إنشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع محور تنمية قناة السويس يعد نقطة انطلاق تنموية تسهم بشكل كبير في توليد الدخل القومي وزيادة الاستثمار والتشغيل وإعادة توزيع السكان من خلال التوسع العمراني وغيرها من الآثار الاقتصادية للمناطق اللوجستية .

فروض الدراسة :-

من الإشكالية السابقة نطرح الفروض التالية:

- الفرض الأول: توجد علاقة بين حفر قناة السويس و زيادة العوائد المتوقعة من قناة السويس .
- الفرض الثاني: توجد علاقة بين مشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و زيادة معدلات النمو و التوظيف في الاقتصاد المصري .

منهجية الدراسة:-

ولتحقيق الهدف من الدراسة فسوف يتم استخدام:

- المنهج الوصفي التحليلي وذلك للتعرف على الدور المأمول لكل من قناة السويس الجديدة و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و مردود ذلك علي الاقتصاد المصري .
- استخدام المنهج الوصفي والتاريخي في إبراز الجهود المبذولة لتطوير قناة السويس بما تواكب مع التطورات العالمية في مجال الخدمات البحرية .

بيانات الدراسة :-

تتناول الدراسة في إطارها النظري تأصيل لفكرة دور قناة السويس و المناطق الاقتصادية في دعم عملية التنمية لتحقيق نقلة اقتصادية نوعية تؤدي إلى زيادة معدل النمو الاقتصادي لإحداث تنمية مجتمعية تساعد على النهوض بالاقتصاد في مصر .

الدراسات السابقة:-

هناك العديد من الكتب والبحوث والدراسات التي تناولت جوانب متعددة من

موضوع الاستثمار الاجنبي المباشر بوصفه موضوعاً ذا اهمية خاصة للبلدان النامية ،
و قد تم استعراض عدد من الدراسات العربية و الأجنبية من خلال البحث .

▪ دراسة (علاء عبد المجيد، ٢٠١٥)

أوصت الرسالة بتطوير الموانئ وتسهيل الإجراءات الادارية ورفع مستوى التكامل اللوجيستي للموانئ المصرية وأن يكون خدمة القطر البحري للسفن إجبارياً وذلك لضمان إنسياب حركة السفن ، مع وضوح سياسة تسعير الخدمات البحرية المختلفة مع التأكيد على ضرورة الاهتمام بمشروع محور قناة السويس والاستفادة من زيادة حجم التجارة العالمية التي تنتقل عن طريق البحر مرورا بقناة السويس فى إقامة مناطق بحرية متخصصة وشركات متخصصة فى خدمات القطر البحري.

كما خلصت الدراسة إلي أن مشروع تنمية محور قناة السويس سيبترتب عليه ارتفاع الناتج المحلى الاجمالي للسوق المصرية بنحو ٢% خلال عام ٢٠١٧، متوقعا ان يقترب الناتج القومى الاجمالي من ٢ تريليون جنيه فى عام ٢٠١٨، فيما ستكون مساهمة المشروع فى حدود ٤٥ مليار جنيه.

واعتبر ان المشروع سيساهم فى تغطية العجز الكلى بنحو ٦ الى ٧ مليارات دولار، متوقعا ان يتم تغطية باقى قيمة العجز الكلى عبر استعادة نشاط السياحة وايضا عبر مشروعات تنمية محور القناة والمتوقع ان تساهم ايضا فى رفع نسبة الاستثمار الاجنبي بعد تنفيذ المشروع ، و سوف تؤدي إلي زيادة نسبة التوظيف و خفض معدلات البطالة مع إستكمال باقى مراحل المشروع بمدن القناة .

▪ دراسة (Yang and Chen 2016)

إهتمت هذه الدراسة بالمعايير المحددة التي يجب توافرها حتي يصبح الميناء محوري عالمي وذلك بمقارنة درجة التنافسية فيما بين ثلاثة موانئ محورية عالمية في شمال شرق آسيا و هي موانئ بوسان Busan ، و طوكيو Tokyo ، و كاشيونج Kaohsiung و ذلك من حيث درجة تنافسيتهما في الخدمات اللوجستية . و قد حددت الدراسة ما يقرب من عشرين معياراً للتنافسية غطت حوالي خمسة أبعاد رئيسية تتمثل في كل من البيئة السياسية و الاقتصادية و البيئة التشغيلية operating ، بيئة التكاليف cost ، و بيئة تشهيلات البنية الأساسية و بيئة الحوافز التفضيلية preferential incentive .

وقد خلصت الدراسة بنتائج هامة جعلت أكثر خمسة معايير تحسم درجة تنافسية الموانئ لكي تصبح موانئ محورية عالمية تتمثل في كل من ١- تكاليف النقل

و التوزيع ، ٢- مدي ملاءمة و وضوح إجراءات الجمارك ٣- تكاليف الشحن و التفريغ بالميناء harbor and stevedoring ٤- تكاليف الأرصيات .
بالإضافة إلى قوة و تنافسية قوانين و حوافز الاستثمار ووفقاً لهذه المعايير فإن ميناء بسان حقق أعلى مستوى تنافسية كميناء محوري عالمي تليه كل من طوكيو و كاوشيونج .

مشروع تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

إن إنشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس يعد نقطة انطلاق تنموية تسهم بشكل كبير في توليد الدخل القومي وزيادة الاستثمار والتشغيل وإعادة توزيع السكان من خلال التوسع العمراني وغيرها من الآثار الاقتصادية للمناطق اللوجستية.

في هذا الإطار أعلنت الحكومة المصرية مطلع أغسطس من العام ٢٠١٤ انطلاق مشروع تنمية قناة السويس وإنشاء قناة جديدة موازية للأصلية، وعدم اقتصار المنطقة على وظيفة المعبر التجاري ، كما تهدف المنطقة الاقتصادية لقناة السويس إلى خلق العديد من فرص العمل لرفع معدل النمو الاقتصادي ومستويات المعيشة للسكان، وتقديم نموذجاً للتنمية ومحفزاً للنمو الاقتصادي يؤخذ كنموذج يحتذى به في باقى أنحاء الدولة.

يشمل مشروع تنمية قناة السويس مشروعين متكاملين هما :

أولاً: مشروع قناة السويس الجديدة :

• وصف المشروع:

يهدف مشروع قناة السويس الجديدة إلى إزدواج جزئي للمجرى الملاحي للقناة بإنشاء قناة جديدة موازية من الكيلومتر ٦٠ إلى الكيلو متر ٩٥ (ترقيم قناة) بطول ٣٥ كم بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفرعات البحيرات المرة والبلاخ بطول ٣٧ كم ليصبح الطول الإجمالي للمشروع ٧٢ كم من الكيلو متر ٥٠ إلى الكيلومتر ١٢٢ ترقيم قناة بما يسهم في خفض زمن العبور ليكون ١١ ساعة بدل ١٨ ساعة مع تقليل زمن الانتظار من ٨ إلى ٣ ساعات لقافلة الشمال والسماح لمرور السفن حتى غاطس ٦٦ قدم في جميع اجزاء القناة، مما يضاعف طاقة القناة الإستيعابية إلى ما يزيد عن ٩٧ سفينة يومياً سنة ٢٠٢٣ مقارنة بمتوسط حجم الحركة الحالي البالغ ٤٩ سفينة يومياً، ويمثل ذلك زيادة في الطلب على استخدام القناة كمر ملاحى رئيسى عالمى ويرفع درجة تصنيفها وهو ما يسهم في نمو تدريجي لإيرادات القناة مع نمو

حركة السفن الفعلي بالقناة بما يمكن أن يصل إلى ١٣.٢٠ مليار دولار عند وصول حجم حركة السفن الفعلي إلى الطاقة الإستيعابية الجديدة بزيادة مقدارها ٢٥٩% عام ٢٠٢٣ مقارنة بعام ٢٠١٥ ، 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.

• دوافع ومبررات المشروع:

تتمثل أهم دوافع ومبررات قيام مشروع قناة السويس الجديدة في عدد من النقاط التالية:

- رفع القدرة التصريفية للقناة حيث أن نظام العبور في الوضع الحالي لقناة السويس يعتمد على نظام القوافل .
- استيعاب الزيادة المتوقعة في أعداد السفن نتيجة للزيادة المستمرة في حجم التجارة العالمية والتي تحملها كل أنواع السفن، حيث يتزايد حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً سنوياً، ويتوقع له الاستمرار في ذلك الاتجاه مستقبلاً.
- التغلب على مشكلة محدودية زيادة أماكن الرباط والانتظار في البحيرات الصغرى والكبرى بالنسبة للسفن كبيرة الحجم القادمة من الشمال . **تطور أعداد السفن العابرة للقناة**

• التكلفة التقديرية للمشروع وحجم الاعمال:

قدرت التكلفة الاجمالية التقديرية لمشروع قناة السويس الجديدة بنحو ٦٠ مليار جنيه مصري بواقع ٤ مليار جنيه للحفر على الجاف لمسافة ٣٥ كيلو متر، من إجمالي تكلفة المشروع، ونحو ١٥ مليار جنيه لأعمال التكريك والتعميق بطول ٧٢ كيلو متر وبحجم عمل ٢٤٢ مليون متر مكعب من الرمال، وقدرت أعمال التكريسات وأحواض الترسيب ومرافق المعديات والمساعدات الملاحية بنحو ١٠ مليار جنيه، فيما قدرت تكلفة إنشاء مرافق للقوات المسلحة بنحو ٢.١ مليار جنيه، ويوضح الجدول التالي التكلفة التقديرية لمشروع قناة السويس الجديدة.

جدول رقم (١)

التكلفة (التقديرية) لمشروع قناة السويس الجديدة

مراحل التنفيذ	العمل	التكلفة		
		بالمليار جنيه	بالمليار دولار	الاهمية النسبية (%)
١	الحفر الجاف (٣٥ كم) (٢٥٨ مليون متر مكعب)	٤.٠	٠.٥٥٠	٦.٧
٢	أعمال تكريك وتعميق (٧٢ كم) (٢٤٢ مليون متر مكعب)	١٥.٠	٢.١٠	٢٥.٠
٣	تكسيات - أحواض ترسيب - مرافق معديات - مساعدات ملاحية	١٠.٠	١.٣٠	١٦.٧
٤	مرافق القوات المسلحة	٢.١٠	٠.٢٨٩	٣.٥
إجمالي تكلفة التقديرية للحفر والتكريك والمرافق		٣١.١٠	٤.٢٣٩	٥١.٨٠
٥	عدد ٦ أنفاق	٢٨.٩	٤.٠٠	٤٨.٢
إجمالي التكلفة التقديرية للقناة الجديدة والأنفاق		٦٠.٠	٨.٢٠	١٠٠.٠

المصدر: هيئة قناة السويس، مشروع قناة السويس الجديدة، ٢٠١٤. ولربط الجانب الغربي بالجانب الشرقي للقناة لذا فقد تم التخطيط لإنشاء عدد ٦ أنفاق بتكلفة تقديرية تبلغ ٢٨.٩ مليار جنيه.

• **العوائد المتوقعة لمشروع قناة السويس الجديدة على التجارة الدولية:**

- أهمية قناة السويس للتجارة الدولية المنقولة بحراً: تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد ويصعب عليها هذا الموقع طابعاً من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك في كونها مصدراً هاماً من مصادر النقد الأجنبي. وتتعاظم أهمية القناة بقدر تطور وتنامي التجارة العالمية المنقولة بحراً و التي تمثل ٨٠% من حجم التجارة

د/ هانبي رزق رزق بركات

العالمية عبر البحر. وتأتى أهمية قناة السويس للتجارة الدولية المنقولة بحراً بما تحققة من وفر كبير في المسافة لنقل التجارة الدولية والتي يتم ترجمتها في وفر تكاليف تشغيل السفن الناقلة للتجارة. كما هو موضح بالجدول التالي:

جدول رقم (١)

طول المسافة بين الرحلة عبر قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح

من	إلى	(المسافة) (ميل بحري)		الوفى
		قناة السويس	رأس الرجاء الصالح	
رأس تنورا	لافييرا	٤٦٨٤	١٠٧٨٣	٥٧
	روتريام	٦٤٣٦	١١١٦٩	٤٢
	نيويورك	٨٢٨١	١١٧٩٤	٣٠
جدة	بيرايوس	١٣٢٠	١١٢٠٧	٨٨
	روتريام	٦٣٣٧	١٠٧٤٣	٤١
سنغافورة	روتريام	٨٢٨٨	١١٧٥٥	٢٩
طوكيو	روتريام	١١١٩٢	١٤٥٠٧	٢٣

Source: <http://www.suezcanal.gov.eg,1/2/2015>.

أثر مشروع قناة السويس الجديدة على التجارة الدولية المنقولة بحراً:

لمشروع قناة السويس الجديدة عدد من المزايا للتجارة الدولية المنقولة بحراً حيث انه سيؤدى الى:

- زيادة القدرة الاستيعابية للقناة لتكون ٩٧ سفينة قياسييه عام ٢٠٢٣ بدلا من ٤٩ سفينة عام ٢٠١٤، الامر الذي سيساعد في زيادة التجارة الدولية المنقولة بحراً عبر القناة.
- السماح بعبور السفن حتى غاطس ٦٦ قدم في كلا الاتجاهين بدلا من عدد ٨ سفن فقط لقافلة الشمال وجميع السفن لقافلة الجنوب.
- تحقيق الأمان الملاحي لوجود قناة بديله تضمن عدم توقف الملاحة عند حدوث أي حادث طارئ.
- تحقيق العبور المباشر لعدد ٤٥ سفينة في كلا الاتجاهين مع تقليل زمن العبور ليكون ١١ ساعة بدلا من ١٨ ساعة لقافلة الشمال وضم قافلة الشمال الثانية الى

قافلة الشمال الأولى ليكون العبور قافلة شمال وقافلة جنوب فقط، ويوضح الجدول التالي الوفر المتوقع تحقيقه للتجارة الدولية .

أما عن الآثار غير المباشرة للمشروع على التجارة الدولية فتتمثل في الآتي:

- خفض زمن الرحلة والذي بدوره يعنى سرعة وصول البضائع لمواني التفريغ، بالإضافة الى زيادة عدد الرحلات للسفن المختلفة.
- زيادة قدرة القناة الاستيعابية لمرور السفن في ظل النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل ارتباطاً بمشروع التنمية بمنطقة قناة السويس.
- رفع درجة الثقة في القناة كأفضل ممر ملاحى عالمي.

ثانياً: مشروع محور تنمية قناة السويس :

حيث تهدف الحكومة الى تحويل منطقة قناة السويس الى مركز اقتصادى لوجستى عالمى من المتوقع ان يلعب دور أعمق 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 ١٠٠ مليار دولار سنوياً متمثلة في جذب الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنميتها حتى عام ٢٠٢٢ وتوفير مليون فرصة عمل مباشرة تتمثل في الصناعات المغذية من المكون المحلى والخدمات المحلية الداعمة وسيتيح الفرصة إلى نفاذ المنتجات والسلع والبضائع إلى حوالي ٢ مليار مستهلك في أمريكا وأوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط .

ومن الجدير بالذكر أن معظم الإيرادات ستكون نظير خدمات لوجيستية للسفن وعمليات إصلاح وتمويل اضافة إلى إيرادات مشروع التنمية والتي تساهم في حل الأزمات التي تعاني منها مصر حالياً إلى جانب إعادة التوزيع العمرانى والجغرافى للسكان باستيعاب المزيد من السكان في المنطقة، وتخفيف الضغوط السكانية على مناطق التجمع التقليدية في مصر، من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف استصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدان.

- مقومات وعوامل نجاح اقامة منطقة لوجستية:

يمكن استنباط أهم العوامل التى تؤثر على اختيار ونجاح المناطق اللوجستية

على مستوى العالم فيما يلي:

١. الموقع الجغرافى وقربه من حركة التجارة والملاحة العالمية والأقليمية، وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية والصناعية.

٢. كفاءة التعامل مع تحرير التجارة وحركة رأس المال والتكنولوجيا عالمياً و اقليمياً.
٣. القدرة على جذب رؤوس الاموال الاجنبية وتحفيز الاستثمار الاجنبي والمحلى عن طريق حوافز مقدمة للشركات العالمية متلائمة مع طبيعة هذه الشركات بحيث تشمل حوافز ضرائبية وجمركية ومالية.
٤. الأولوية للمناطق ذات البنية التحتية المتطورة والتي تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من خلال اتساع الاراضى وامكانية التوسع الافقى والرأسي للمشروعات وتنوع نظم التملك والايجار وانخفاض اسعار الاراضى وتوصيل خدمات البنية التحتية.
٥. ان تكون مدعمة لبرامج تنمية الموارد البشرية والتطوير، بالاضافة لتوافر العمالة الفنية المدربة والماهرة مع معقولية اجورها وارتفاع انتاجيتها وان تكون مؤهلة لمواكبة التعامل مع التطور التكنولوجى والمعلوماتى.
٦. التطور في الصناعات التحويلية فائقة التكنولوجيا والمراكز البحثية المغذية لها.
٧. تطور البنية المالية والتمويلية.
٨. الاستقرار السياسى والامنى والاقتصادى والتشريعى والانفتاح في المعاملات التجارية الخارجية.
٩. العمل في ظل مفاهيم اقتصاديات الحجم الكبير وما تحتاج ومن استراتيجيات متكاملة في التعامل مع المشروعات.
١٠. ارتفاع التأكد بإمكانية التنبؤ وجدارة التعويل ونوعية الخدمات المقدمة التي تخفض من التكاليف.

مقومات اقامة مركز اقتصادى صناعى لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس

• وجود قناة السويس:

الموقع الجغرافى الفريد و المتميز 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، كما تقع منطقة قناة السويس في ملتقى طرق التجارة الرئيسية في العالم بما يعطي لها أفضلية غير متكررة في موقعها .

تتفوق منطقة قناة السويس من حيث الموقع الجغرافى المتميز الذي يؤهلها لان

د/ هانبي رزق رزق بركات

تصبح أكبر منطقة لوجستية في منطقة الشرق الأوسط ، فهي أفضل من جبل علي في دبي ولديها ممر ملاحى موجود ومع وجود مركز صناعى وخدمات لوجستية سوف يعظم من دور القناة كممر ملاحى ، يعد حفر قناة السويس الجديدة تعظيم للقدرات التنافسية للقناة وتميزا عن القنوات المماثلة والمشاريع البديلة بالمنطقة والعالم مما يصعب من جدوى التفكير في تنفيذ تلك المشروعات ويقلل من فرص نجاحها.

• الموقع الجغرافى المتميز وقربها من المراكز الاقتصادية العالمية في اوربا وامريكا واسيا:

تقع منطقة قناة السويس في قلب العالم وعلى مسار خط التجارة الرئيسى بين اسيا واوربا وبالتالي تربط بين دول اسيا والشرق الاوسط ومنطقة البحر المتوسط واوربا وامريكا كما انها قريبة من الاسواق الافريقية الواعدة ومن ثم فتوطن نشاط اقتصادى في هذه المنطقة يوفر فرصة لاختراق معظم اسواق العالم لقرب المسافة وسهولة الوصول الى هذه الاسواق.

• سهولة الدخول للأسواق الأفريقية والمنطقة العربية

وذلك لقرب المسافات بين منطقة قناة السويس وهذه المناطق ووجود طرق بحرية وبرية تربط بين هذه المناطق، كما وقعت مصر العديد من اتفاقيات التجارة الحرة مع هذه الدول بالشكل الذي يوفر معاملة تفضيلية للمنتجات الوارده منها وامكانية تخفيض الرسوم الجمركية وغيرها من العوائق، ومن امثلة ذلك اتفاقية التجارة الحرة مع الدول العربية، وكذلك اتفاقية الكويز، ايضا اتفاق الكوميسا واتفاقيات التعاون التجارى مع الاتحاد الاوروبى، حيث تتيح هذه الاتفاقيات النفاذ الى حوالي ١.٦ مليار مستهلك في قارات العالم المختلفة.

١. توافر البنية التحتية الملائمة:

توافر بنيه تحتية على مستوى على بما في ذلك قطاعات الطاقة والمياه ومياه الصرف الصحي، والاتصالات، والمواصلات.

٢. وجود موانئ متطوره ضمن المشروع

ومنها ميناء شرق بورسعيد والذي يعد ميناء محورى لتجارة الترانزيت بالنسبة لسفن الحاويات في منطقة شرق المتوسط وكذلك ميناء العين السخنة والذي يعد من اهم موانئ منطقة البحر الاحمر وبوابة لتجارة مصر الخارجية والذي تديره شركة موانئ دبي العالمية.

٣. وجود شبكة طرق ذات كفاءة عالية لسهولة ربطها بباقي الجمهورية

تتصل منطقة قناة السويس بشكل جيد بالقاهرة حيث يتوافر شبكة جيدة من الطرق السريعة، كما تقوم الحكومة بإنشاء مجموعة جديدة من الطرق السريعة إلى بورسعيد ورفع مستوى الطرق الموجودة حالياً.

٤. توافر الأيدي العاملة

تتميز مصر بتوافر القوى البشرية والأيدي العاملة الكثيفة والرخيصة نسبياً كأكبر قوة عمل موجودة في المنطقة العربية مع وجود قدرات تدريبية للعمال يمكن أن تؤهلها للعمل بكفاءة في المنطقة، وتتمتع مصر بطاقات تكنولوجيا متطورة نسبياً وقابلة للتطوير والتحديث.

كل هذه المقومات تجعل من التجربة المصرية لتنمية محور قناة السويس تجربة جديرة بالحرص على تنفيذها وفق المعايير العالمية حتى يبتني لها أن تكون قاطرة التنمية للاقتصاد المصري.

تم استنباط أهم العوامل التي تؤثر على اختيار ونجاح المناطق اللوجستية على مستوى العالم و التي أضح توافرها في منطقة قناة السويس خاصة الموقع الجغرافي و قربة من حركة التجارة و الملاحة العالمية و الإقليمية ، إضافة إلي توافر البنية التحتية و وجود موانئ متطورة ضمن المشروع .

الأثار المتوقعة على الاقتصاد المصري

أولاً: العوائد المتوقعة لمشروع قناة السويس الجديدة على الاقتصاد المصري:
شهد الاقتصاد المصري خلال السنوات (٢٠١١، ٢٠١٢، ٢٠١٣) تراجعاً في معدلات النمو الاقتصادي صاحبها ارتفاع في معدل البطالة وتراجع في متوسط نصيب الفرد من الناتج، وهو ما كان سبباً محفزاً للقيام بتنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة ومشروع تنمية إقليم قناة السويس باعتبارهما مشروعين عملاقين يتوقع أن يكون لهما أثراً كبيراً على الاقتصاد المصري في الفترة المقبلة ، ويوضح الجدول التالي تطور أداء الاقتصاد المصري ومساهمة قناة السويس في الناتج:

جدول رقم (٢)
تطور أداء الاقتصاد المصري
خلال الفترة (٢٠٠٦ - ٢٠١٤)

(القيمة- النسبة)

القناة الناتج %	ايرادات قناة السويس		الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة معدل البطالة			
	معدل النمو (%)	بالمليار جنيه	(%)	معدل النمو (%)	بالمليار جنيه	
٤.٨%		٢١.٨	١٠.٩٢	٦.٨٤	٥٤٥.٣	٢٠٠٦
٥.٣%	١٨.٨%	٢٥.٩	٩.٢١	٧.٠٩	٥٨٦.٥	٢٠٠٧
٥.٦%	١٢.٧%	٢٩.٢	٨.٦٨	٧.١٦	٥٢١.٣	٢٠٠٨
٤.٤%	١٨.٥%	٢٣.٨	٩.٣٧	٤.٦٧	٥٤٥.٧	٢٠٠٩
٤.٧%	١٢.٦%	٢٦.٨	٩.٢١	٥.١٥	٥٧٣.٨	٢٠١٠
٥.٣%	١٥.٧%	٣١	١٠.٣٨	١.٧٨	٥٨٤	٢٠١١
٥.٢%	٠.٣%	٣١.١	١٢.٣٧	٢.٢٢	٥٩٦.٩	٢٠١٢
٥.٧%	١٢.٥%	٣٥	١٣.٠١	٢.١٠	٦٠٩.٤	٢٠١٣
٦.٢%	١٠.٣%	٣٨.٦	١٣.٤٢	٢.٢	٦٢٢.٨	٢٠١٤

Source:

<http://www.imf.org/external/datamapper/index.php,19/2/2014>.

بالرغم من التراجع في معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي إلا أن مساهمة قناة السويس في الناتج استمرت في التزايد نتيجة للتزايد المستمر في تحقيق معدلات نمو متواصلة في الإيرادات حيث بلغت الإيرادات في عام ٢٠١٣ نحو ٣٥ مليار جنيه محققة معدل نمو بنسبة ١٢.٥% ووصلت في عام ٢٠١٤ الى نحو ٣٨.٦ مليار جنيه بنسبة نمو ١٠.٣% مقارنة بعام ٢٠١٣. كما ارتفعت مساهمة القناة في الناتج من ٤.٧% في عام ٢٠١٠ لتصل الى ٦.٢% في عام ٢٠١٤.

وللمشروع عدد من المزايا والمنافع الهامة التي يتوقع ان تنعكس على الاقتصاد المصري بالإيجاب خلال الفترة المقبلة تتمثل في الاتي:

- زيادة عائد قناة السويس من ٥.١ مليار دولار في عام ٢٠١٣ ليصل الى ١٣.٢ مليار دولار بحلول عام ٢٠٢٣ بنسبة زيادة ٢٥٩%.
- التأثير الإيجابي على مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس وتعتبر خطوة على الطريق لإنجاح المشروع ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري للأمام والذي سيحول مصر الى مركز تجارى ولوجيستي عالمي.
- خلق مجتمع عمراني بمنطقة القناة وتحويلها الى منطقة جذب سياحيه وتجاريه وتحقيق زيادة في فرص العمل.
- ربط الجانب الشرقي بالجانب الغربي للقناة من خلال تنفيذ عدد ٦ أنفاق مما يسهل من حركة الانتقال من والى سيناء.
- زيادة فرص العمل.

يمكن التعرف على أثر الاستثمار في محور قناة السويس على النمو الاقتصادي في مصر من خلال مراحل تنفيذ المشروع

ثانياً: الآثار المتوقعة لتنفيذ مراحل مشروع تنمية إقليم قناة السويس:

مشروع تنمية منطقة قناة السويس يستهدف تحويل المنطقة إلى مركز بحري وصناعي ولوجستي عالمي، حيث يمر بقناة السويس حوالي ٨% من بضاعة العالم و ٢٤% من الحاويات، ويشمل المشروع ٣ مراحل اساسية كالتالي:

■ المرحلة الأولى من المشروع:

تهدف الى تطوير موانئ بورسعيد والسويس وتنتهي عام ٢٠١٧، حيث

تستهدف:

- تحويل ميناء شرق بورسعيد الذي يقع على مساحة ٧٥ كم مربع الى ميناء محوري عالمي بحيث يكون أكبر موانئ البحر المتوسط وأحد أكبر ٢٠ ميناء للحاويات على مستوى العالم وزيادة حركة الترانزيت لخدمة منطقة شرق البحر المتوسط، كما سيتم الانتهاء من إنشاء المنطقة اللوجستية الأولى في بورسعيد بحلول عام ٢٠١٧ .

- كما تشمل هذه المرحلة ايضاً تطوير ميناء العين السخنة وتحديثه لخدمة تجارة مصر الخارجية وكذلك منطقة البحر الاحمر مما سيجعل الموانئ الواقعة على ممر قناة السويس مخزناً لتجارة العالم. كما أنه ستتم إقامة منطقتي تخزين عالميتين، الأولى شرق بورسعيد لخدمة السفن العملاقة لتخفيف حمولاتها بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية، والثانية في العين السخنة لخدمة السفن بين

د/ هاني رزق رزق بركات

آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية حيث سيتم تطوير محور السويس الذي يضم ميناء العين السخنة والمنطقة الصناعية ورأس الأدبية وتقع ميناء السخنة على مساحة ٢٣ كم مربع ويتضمن إنشاء ٦ أحواض بأبعاد ٧٥٠ إلى ٣٥٠ متر وأرصفة بأطوال ٢٠٠٠ متر بنظام الحوائط الثابتة على الأرض ليستوعب ١.٥ مليون حاوية سنويا و ٣ ملايين طن بضائع و ٦ ملايين طن صب جاف . وزيادة مساحة ميناء الأدبية بنسبة ١٨٠% وزيادة أطوال الأرصفة بنسبة ٢٨٠% وستنتهي مرحلته الأولى عام ٢٠١٧ أما منطقة شمال غرب خليج السويس فتم تقسيمها إلى منطقة وسطى بطول ١٧ كم ومنطقة شمالية وأخرى جنوبية وهما منطقتان للصناعة والاستثمار والمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.

■ المرحلة الثانية للمشروع:

- تهدف إلى إقامة منطقة صناعية حرة إلى جانب المنطقة اللوجيستية التخزينية وتنتهي هذه المرحلة عام ٢٠٢٢، ومن المرتقب أن تحقق إيرادات قدرها ١٠٠ مليار دولار.

كما هو موضح بالجدول التالي :

جدول رقم (١٤)

الإيرادات التي ستتحقق من محور قناة السويس
خلال الفترة من ٢٠١٨-٢٠٢٢

القيمة بالمليار دولار

النشاط	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١	٢٠٢٢
رسوم قناة السويس	٥.٣٠	٦.١٠	٧.٠٠	٨.٠٠	٨.٨٠
تموينات سفن	٥.٠٠	٦.٠٠	٧.٢٠	٨.٦٠	١٠.٥٠
إصلاح سفن	٣.٠٠	٣.٥٠	٤.٠٠	٥.٠٠	٥.٥٠
شركات قطر	٠.٢٥	٠.٤٠	٠.٦٠	٠.٨٠	١.٠٠
مراكز لوجستية	٠.٥٠	٠.٧٥	٠.٩٠	١.١٠	١.٢٠
تصنيع حاويات	٠.٥٠	٠.٥٣	٠.٥٥	٠.٥٨	٠.٦٠

د/ هاني رزق و رزق بركات

٢.٢٣	٢.٠٠	١.٨٩	١.٧٢	١.٥٠	شركات تكريك
٣.٠٠	٢.٦٦	٢.٤٢	٢.٢٠	٢.٠٠	شركات لإستكشاف البتترول والغاز في المياه
١.٩٨	١.٧٢	١.٥٠	١.٢٠	١.٠٠	مستودعات تخزين
٤.٤٠	٤.٠٠	٣.٦٠	٣.٣٠	٣.٠٠	شركات ملاحيه
١٢.٢٠	١١.١٠	٩.٦٨	٨.٤٠	٧.٠٠	عائد من السياحه
٢.٧٠	٢.٢٤	١.٨٧	١.٥٠	١.٠٠	موانى حاويات
٢.٤٧	١.٩٨	١.٣٢	١.١٥	١.٠٠	موانى صب سائل
٣٩.٦٩	٣١.٧٤	٢٦.٤٣	٢٣.٠٠	٢٠.٠٠	صادرات صناعيه من المناطق الإقتصادييه
٥.٩٥	٤.٧٦	٣.٩٦	٣.٤٥	٣.٠٠	صادرات زراعيه
<u>١٠٣.٧٣</u>	<u>٨٧.٥٢</u>	<u>٧٤.٧٤</u>	<u>٥٩.٣٧</u>	<u>٥٥.٠٥</u>	إجمالي مليار دولار

المصدر: رسالة ماجستير مقدمة من الباحث حسام عبد الكريم، عام ٢٠١١، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ١٢٠.

■ المرحلة الثالثة للمشروع:

- المرحلة الأخيرة فتشمل القطاع الأوسط في منطقة الإسماعيلية والقنطرة حيث ستوفر هذه المنطقة ٢١٦ ألف فرصة عمل مباشرة في السياحة والزراعة والصناعة والمزارع السمكية ومشروع وادي التكنولوجيا الذي يتكون من ٤ مراحل؛ المرحلة الأولى على مساحة ٣٠٢١ فداناً والثانية ٤٠٨٢ فداناً والثالثة على مساحة ٤٨٣٧ فداناً والرابعة ٤١٦٠ فداناً.
- حيث من المستهدف إقامة مركز عالمي للخدمات للاستفادة من فرق التوقيت بين الشرق والغرب. وقد تم اقتراح الإسماعيلية لتكون مقراً لهذا المركز، وسيقام بها مدينة كبرى تتضمن مناطق سكنية متنوعة وفنادق ومطار، فضلاً

عن قاعات ضخمة للمؤتمرات والمعارض لتشجيع سياحة المؤتمرات. ومن المخطط أن تنتهي هذه المرحلة عام ٢٠٣٠ وتضاعف الإيرادات إلى نحو ٢٠٠ مليار دولار.

ثالثاً: الأهداف والنتائج المتوقعة من مشروع تنمية منطقة قناة السويس:

١. تنمية ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري بإستغلال عبقرية الموقع لجمهورية مصر العربية بمنطقة قناة السويس.

٢. تحول مصر إلى مركز اقتصادى ولوجيستي عالمى صناعى وتجارى مؤثر فى التجارة العالمية من خلال خلق كيانات صناعية ولوجيستية جديدة بمنطقة المشروع، تعتمد على أنشطة القيمة المضافة والصناعات التكميلية وإعادة التصدير للداخل والخارج، وذلك من خلال مناطق توزيع لوجيستية يتم تجهيزها لهذا الغرض، وإستغلال الكيانات الحالية ومشروعات تطويرها المستقبلية.

٣. تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والعربية والأجنبية وجلب أكبر قدر من الاستثمارات للمشاركة في تنفيذ المخطط العام للمشروع وبما يحقق أهدافه دون المساس بالأمن القومي المصري.

٤. زيادة الدخل القومي المصري وعلى الأخص من العملة الصعبة نتيجة الزيادة المتوقعة لدخل قناة السويس من زيادة معدلات مرور السفن بالمجرى الملاحي إرتباطا بالمشروع القومى وكذا الزيادة المتوقعة لحركة النقل البحري من وإلى جمهورية مصر العربية وموانئ المشروع واستغلال الموقع كموقع محوري للاتصالات الألكترونية للعالم أجمع وبالأخص فى منطقة البحر المتوسط والبحر الأحمر .

٥. إتاحة الفرصة للشركات والمؤسسات الوطنية للاشتراك في تنفيذ المخطط العام للمشروع والبنية التحتية له طبقا للمقاييس العالمية وبما يحقق إنتعاشه لهذه الشركات ويمثل إضافة لإمكاناتها المادية وخبراتها المكتسبة وتحسين أوضاعها المادية وأوضاع العاملين بها

من خلال العرض الموجز للموقف التنفيذي يمكن استنباط بعض المعوقات التي عرقلت تنفيذ وانطلاق التنمية بالمحور بالشكل الذي كان عليه في صيغته الأصلية المخططة ومنها:

١. سوء الإدارة والعقبات الإدارية والبيروقراطية التي لم تتواءم مع الفكر الدولي

1. والاتصال بالعالم في هذا المجال.
2. عدم ترابط وتكامل المشروعات سواء تكامل رأسي او أفقى حيث ظهرت مشروعات منفردة ليس بينها رابط.
3. عدم الترويج الفعال للمشروع لدى المستثمرين الاجانب او المصريين.
4. لم يكن مناخ الاستثمار مواتى لجذب رؤوس الاموال للاستثمار في المشروع من حيث الحوافز الضريبية والجمركية والتمويلية.
5. عدم الاستقرار السياسي والأمنى فيما بعد ٢٠١١ 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 عمرانى واجتماعى.

النتائج والتوصيات:

النتائج

في ضوء الدراسة السابقة عن أثر قناة السويس الجديدة و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصري تم التوصل إلي النتائج التالية :

قبول **الفرض الأول** و هو " توجد علاقة بين حفر قناة السويس و زيادة العوائد المتوقعة من قناة السويس " .

يعد ازدياد الممر الملاحي لقناة السويس وتوقع زيادة عدد السفن المارة بالقناة مع إنتعاش التجارة العالمية أحد الأهداف الرئيسية لقناة السويس الجديدة بما يدر عوائد إضافية لاقتصاد المصري ، كما تمثل أحد عوامل نجاح المناطق اللوجستية ، التي تم التوصل إلي وجود إمكانيات غير مستغلة في منطقة قناة السويس مما أدي إلي ضألة العائد من الموقع المتميز لمصر و القناة قبول **الفرض الثاني** و هو " توجد علاقة بين مشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و زيادة معدلات النمو و التوظيف في الاقتصاد المصري . "

انشاء مشروع المحور كأحد المشروعات القومية الهامة من المتوقع أن يزيد من معدلات التنمية الاقتصادية فى مصر، ويساعد فى عمليات تنمية مدن القناة

وسيناء، كما يؤدي إلى زيادة فرص العمل نتيجة زيادة الإستثمارات و هو ما يؤدي بدوره إلي القضاء على البطالة و سيكون منافس للمراكز اللوجستية الأخرى في المنطقة عند اكتماله .

وللمشروع عدد من المزايا والمنافع الهامة التي يتوقع ان تنعكس على الاقتصاد المصري بالإيجاب خلال الفترة المقبلة تتمثل في الاتي

- زيادة عائد قناة السويس من ٥.١ مليار دولار في عام ٢٠١٣ ليصل الى ١٣.٢ مليار دولار بحلول عام ٢٠٢٣ بنسبة زيادة ٢٥٩%.
 - التأثير الإيجابي على مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس وتعتبر خطوة على الطريق لإنجاح المشروع ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري للأمام والذي سيحول مصر الى مركز تجارى ولوجيستي عالمي.
 - خلق مجتمع عمراني بمنطقة القناة وتحويلها الى منطقة جذب سياحيه وتجاريه وتحقيق زيادة في فرص العمل.
 - ربط الجانب الشرقي بالجانب الغربي للقناة من خلال تنفيذ عدد ٦ أنفاق مما يسهل من حركة الانتقال من والى سيناء.
 - زيادة فرص العمل.
- يمكن التعرف على أثر الاستثمار في محور قناة السويس على النمو الاقتصادي في مصر من خلال مراحل تنفيذ المشروع

التوصيات:

- في ضوء النتائج السابقة يمكن وضع بعض الاقتراحات وهي:
١. إنشاء مراكز تدريب عالمية لتطوير الموارد البشرية لتوفير العمالة الماهرة والمدربة مع الإستعانة بالعمالة الخارجية ذات الخبرات العالية غير المتوفرة محلياً لإكساب العمالة المحلية الخبرة ونقل المهارات والاستفادة من الخبرات التي تولدت من تجارب المناطق اللوجستية العالمية.
 ٢. الحاجة إلى وضع استراتيجية متكاملة تتضمن :
 - آليات تنفيذية للتغلب على المعوقات بدقة وكفاءة .
 - وضع إستراتيجية لتعظيم أنشطة القيمة المضافة .
 - اختيار الإدارة الفعالة التي تواكب التطورات العالمية والتي تتسم بتيسير الاعمال لجذب الشركات العالمية إلى المنطقة وتفعيل الترويج للاستثمار

- في المنطقة بجذب رؤوس الاموال.
- تطوير الأداء الاداري 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.
 - العمل على استقرار المعاملات المالية والاستقرار السياسي والاجتماعي مع التركيز.
٣. إعادة النظر في القوانين المتعلقة بنشاط النقل البحري و تحديث القديم منها الذي لا يتناسب مع مستحدثات العصر و الحديث الذي لا يتناسب مع سياسة الجذب للعمل بالموانئ المصرية .

قائمة المراجع:-

اولاً المراجع العربية

١. المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج ٣، تحت عنوان " صناعة اللوجستيات في العالم العربي - التحديات والفرص"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠١٤.
٢. رشا فؤاد عبد الرحمن، " مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس"، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج ٤، تحت عنوان " منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠١٥.
٣. هيئة قناة السويس: "الحلم المصري العظيم: مشروعات قناة السويس الجديدة"، محاضره غير منشوره.
٤. هيئة قناة السويس، مشروع قناة السويس الجديدة، ٢٠١٤.
٥. احمد درويش، محاضرة بالمؤتمر العالمي الأول لهيئة قناة السويس الاول بعنوان (الفرص والتحديات)، بفندق جي دبليو ماريوت، بالقاهرة، خلال الفترة ٢٢-٢٤ فبراير ٢٠١٦.
٦. الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد)، تقرير الاستثمار العالمي، ٢٠١٥.
٧. سلطان أحمد، " دراسة متكاملة حول مشروع تنمية قناة السويس، جريدة اليوم السابع، بتاريخ ١٧ أغسطس ٢٠١٤ .

Reports:

1. United nations, New York, **the role of foreign direct investment in economic development in ESCWA member countries**, 2000
2. United Nations (UNCTAD), **Conference on trade & Development**, World Investment Report, Egypt, 2015.

CONFERENCES:

1. SCZone, General Authority for the Suez Canal Economic Zone, **unpublished brochure, Egypt Economic Development Conference (EEDC)** , Sharm El-Sheikh, March 2015.
2. SCZone, General Authority for the Suez Canal Economic Zone, "**Ports & Logistics**", unpublished presentation, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March 2015 .
3. SCZone, General Authority for the Suez Canal Economic Zone, "**Opportunities in the Suez Canal Economic Zone** " , unpublished presentation , Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March 2015.
4. Tarek Hashem , "**Suez Canal Economic Zone**", Suez Canal Global Conference (Challenges & Opportunities) , Cairo, 22-24 Feb 2016 .

Websites:

1. www.cbe.org.eg
2. www.IMF.org
3. www.unctad.org
4. www.suezcanal.gov.eg
5. http://ar.wikipedia.org/wiki/قناة_السويس_الجديدة