

المبحث الثانى

مقومات تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فى إقليم قناة السويس

أولاً : مواقع الموانئ البحرية وخصائصها الملاحية.

1) مواقع الموانئ البحرية :

يعد الموقع من أهم عناصر البيئة المؤثرة فى تحديد شكل وخصائص وتقل وإمكانات أى إقليم فى العالم ومن ثم التخطيط لتنميته وتطويره لارتباط الموقع بإمكانية استغلال موارد البيئة المتاحة وأيضاً بمستوى وسعة شبكات الطرق بمراكز تقل الإنتاج وأسواقه وبتجمعات السكان ومراكز العمران⁽¹⁾.

ويتميز الموقع الجغرافى لموانئ إقليم قناة السويس بعلاقاته المكانية المتميزة على كافة المستويات بسبب وقوعها على المجرى الملاحي للقناة والانحراف الصفرى عن الطريق ومن ثم فهي تعد نقطة هامة فى سلسلة تجارة الحاويات نظراً لأهمية توجهاتها البحرية المختلفة بين دول شرق وجنوب شرق آسيا حيث توجد موانئ الحاويات العالمية فى سنغافورة وهونج كونج، ودول غرب أوروبا ووجود موانئ مثل ميناء روتردام فى هولندا وأنتويرب فى بلجيكا.

كما خلق هذا الموقع ميزة تنافسية مع موانئ حوض البحر المتوسط المتمثلة فى الموانئ الإسرائيلية (حيفا وأشدود) وموانئ الجيسيراس فى أسبانيا، وجيوتاوارو فى إيطاليا وغيرها من الموانئ، وكذلك ميزة تنافسية أخرى متمثلة فى موانئ الخليج العربى وبخاصةً دىبى التى ازدهرت بشكل كبير فى الفترة الأخيرة، وهذا الموقع سوف يحقق لها منفعة اقتصادية مع تلك الموانئ يجب استغلالها.

(1) محمد خميس الزوكة، العلاقات المكانية لشرق بورسعيد محلياً ودولياً، مؤتمر شرق التفرعة، جغرافياً، مرجع سبق ذكره، ص 1.

والموقع على الرغم من كونه من العناصر الثابتة إلا أن أهميته تتغير عبر العصور⁽¹⁾. ولموانئ الإقليم أهميتها الإقليمية في المنطقة فهذا الإقليم هو الوحيد الأفروآسيوي في المنطقة ومن المفترض أن يتميز بشبكة هامة من الخطوط الملاحية الساحلية العربية (الآسيوية والإفريقية) ولكن الواقع لا يؤيد ذلك بحكم انخفاض حجم حركة التجارة العربية البينية التي لم تتجاوز 10%⁽²⁾.

ويمكن للسفن العابرة في القناة استغلال الموانئ في خدمة شحن وتفريغ الحاويات وحاويات إعادة الشحن بدلاً من الانتظار في قافلة العبور، حيث يمر بالقناة ثلاث خطوط ملاحية هامة وهي خط الشرق الأقصى أوروبا، وخط الشرق الأقصى الشرق الأوسط، وخط شمال أمريكا الشرق الأوسط، كما يمكن للموانئ المصرية المشاركة مع الخطوط الملاحية العالمية المترددة على موانئ شرق وجنوب شرق أفريقيا حيث تعد مركزاً لتجميع وتوزيع تجارة المنطقة عن طريق سفن الروافد التابعة للخطوط الملاحية وخاصةً أن جنوب أفريقيا تمثل سوقاً واعدة لمصر في ضوء تفعيل اتفاقية دول الكوميسا⁽³⁾.

(1) ويفسر جمال حمدان : مرجع سبق ذكره، ص 792، هذه المتغيرات (ولنا في التاريخ أمثلة عديدة من انتقال الأهمية من موانئ الشام الأموي إلى العراق العباسي وموانئ الخليج الفارسي متزامنة مع ردم العباسيين لقناة خليج أمير المؤمنين لأسباب سياسية فحلت موانئ الخليج محل القلزم ورشيد والإسكندرية، وفي أواخر القرن التاسع الميلادي أثرت ثورات واضطرابات جنوب العراق السياسية على الحركة التجارية في الخليج الفارسي فعادت الأهمية مباشرة إلى موانئ البحر الأحمر، وبهذا فإن العلاقة دائماً هي علاقة جذب وشد ومد وجزر أي علاقة عكسية فحين يزدهر الأول ينحدر الثاني والعكس). ولكن في الحقيقة أن انتقال المركز السياسي والسوق التجاري إلى بغداد هو المسبب الجوهرى وراء بروز موانئ الخليج على حساب موانئ البحر المتوسط، وعلى الأغلب عودة موانئ السويس والبحر المتوسط هي متزامنة مع انتهاء العصر العباسي الأول وبرز مصر الطولونية والفاطمية كقوة سياسية واقتصادية.

(2) صحيفة الرياض : مؤسسة الإمامة الصحفية، المملكة العربية السعودية، الأحد 8 ربيع الأول 1434هـ، 20 يناير 2013م، العدد 16389.

(3) مصطفى محمد عز العرب : العناصر اللازمة لخلق مركز اقتصادى عالمى جديد فى منطقة السويس، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، يوليو 2000م، ص ص 244-248.

ويتميز الإقليم بإمكانية ربط النقل البحري بالنقل متعدد الوسائط من خلال شبكة الطرق البرية التي تربط الدول العربية الآسيوية عن طريق شبه جزيرة سيناء، وكذلك شبكة الطرق في الاتجاه الأفريقي من خلال الطريق الساحلى الشمالى الدولى والطرق البرية والنهرية التى تربط بين مصر والسودان ومنها إلى أفريقيا.

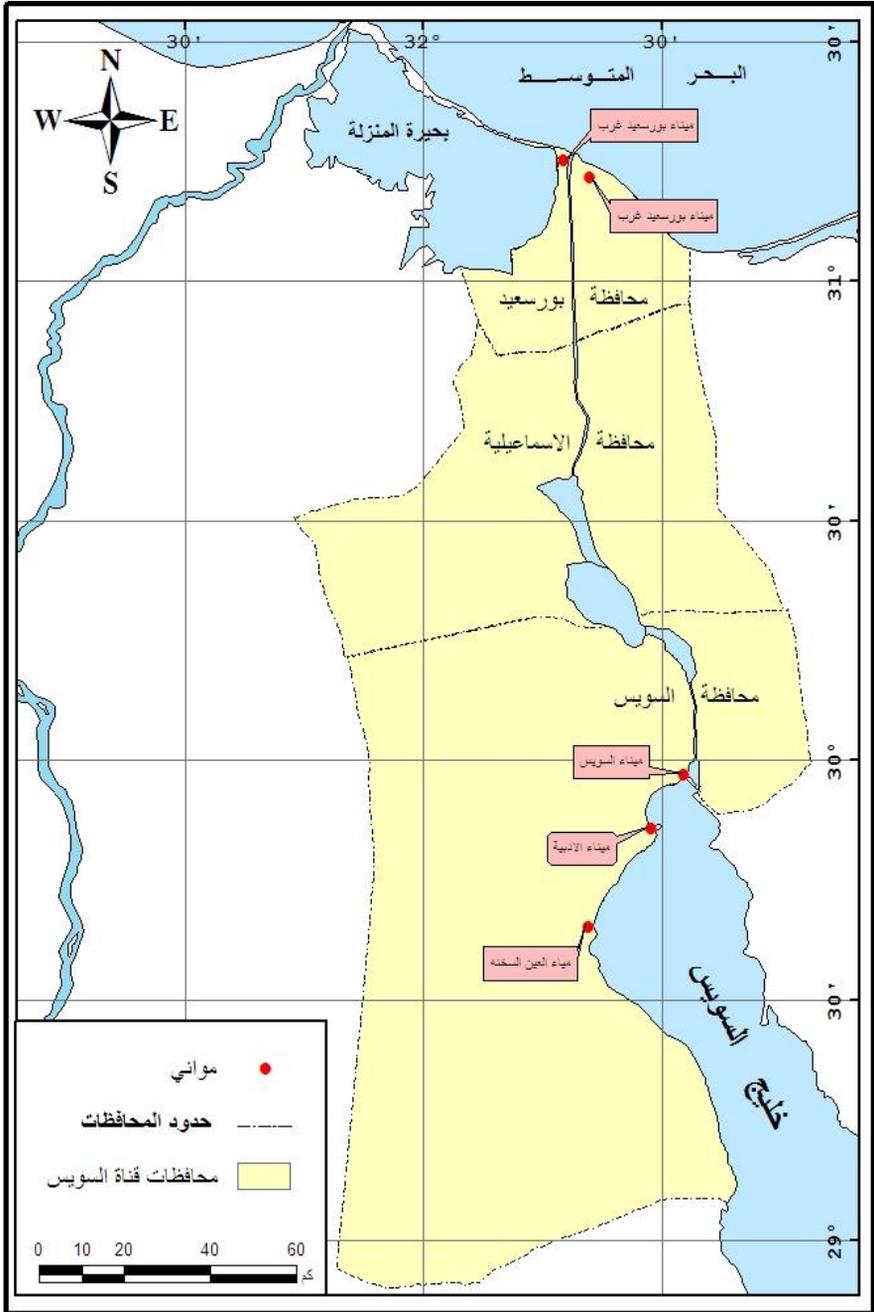
ولا نغفل أهمية الموقع على المستوى المحلى فى ظل وجود حقول البترول البرية والبحرية فى إقليم خليج السويس واكتشافات الغاز الطبيعى فى البحر المتوسط، كما يتمتع الإقليم بالتلاحم مع إقليم الدلتا والقاهرة الكبرى وشمال الصعيد ودول البحر الأحمر وشرق أفريقيا.

وتوضح الخريطة شكل (1) الخريطة الإدارية لمحافظة قناة السويس والموانئ الموجودة بها.

أما بالنسبة لإمكانات النمو المكانى لأنشطة الموانئ فهى كما يلى :

أ- موانئ السويس والعين السخنة :

لقد ضاقت المنطقة الأرضية خلف ميناء السويس (بورتوفيق) ولم تسمح بأية توسعات بسبب تأثير التوسع العمرانى لمدينة السويس وامتداده على طول المساحة المائية الواقعة بين ميناء بورتوفيق وحوض البترول، وكذلك الحال بالنسبة لميناء حوض البترول حيث تعد المنطقة المحيطة بالميناء من الجهة الشمالية مغلقة تماماً بسبب التوسع العمرانى لمدينة السويس ناحية الجنوب ووجود بعض الشركات البترولية ومعامل تكرير البترول، بينما توجد مساحات متسعة داخل نطاق الميناء لأى توسعات مستقبلية، وكذلك الحال عند ميناء الأدبية حيث تقترب كتلة جبل عتاقة من خط الساحل مما أدى إلى ضيق المساحة العرضية للميناء وجعله يأخذ شكل المستطيل بموازاة خط الساحل.



شكل (1) : الخريطة الإدارية لمحافظات قناة السويس والموانئ الموجودة بها.

بينما يختلف الوضع كثيراً فى ميناء العين السخنة الذى يقع على بعد 55 كم جنوب مدينة السويس ويحده من الشمال قرى سياحية ومن الجنوب ميناء سوميد البترولى ومن الغرب المنطقة الاقتصادية والطريق الساحلى السويسى الغردقة⁽¹⁾، حيث روعى فى إنشاء الميناء التوسعات المستقبلية حيث تبلغ مساحته 22.3 كم²، وتوضح الخريطة شكل (2) ميناء العين السخنة، وتعد المنطقة خلف الميناء متسعة بسبب وجوده فى منطقة غبة البوص شمال بداية خط سوميد البترولى.

وتتميز منطقة شمال غرب خليج السويس بوجود الموارد الطبيعية الأرضية والثروات المعدنية والمناطق الصناعية وأنشطة تكرير البترول وإنتاج الأسمدة وصناعة المنسوجات والزجاج وصناعة الزيوت⁽²⁾.

ب- ميناء بورسعيد :

يتمثل موضع ميناء بورسعيد فى شريط ساحلى ضيق يتراوح عرضه ما بين 40-50 متر⁽³⁾.

يتكون من ساحل رسوبى يرجع تكوينه إلى طغيان البحر المتوسط من جهة الشمال واندفاع التيارات البحرية نحو الشرق يساعد على توجيه قدر كبير من الرواسب التى يحملها ماء النيل إلى البحر المتوسط نحو الشرق، ويقع الميناء فى نطاق ساحلى ضيق ينحصر بين البحر المتوسط شمالاً، وقناة السويس شرقاً وبحيرة المنزلة من الجنوب والغرب⁽⁴⁾.

(1) وزارة النقل البحرى : الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، الكتاب الاحصائى السنوى، 1999/2000م، ص 8.

(2) للمزيد راجع منى صبحى السيد نور الدين : ميناء السويس، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2002م، ص 245.

(3) محمد محمد الششتاوى عبد الوهاب : مرجع سبق ذكره، ص 50.

(4) محمد متولى : وجه الأرض، مكتبة الأنجلو المصرية، 1977م، ص 489.

وبورسعيد أشبه بجزيرة محاطة بالمياه من جميع الاتجاهات حيث كانت بحيرة المنزلة متصلة بالبحر عن طريق فتحة البوغاز، وقد أسهم التيار البحرى السفلى الراجع أمام سواحلها من الغرب إلى الشرق فى زيادة مساحة اللسان الضيق - حيث تقوم المدينة - بما كان يضيفه هذا التيار إلى اللسان من الإرسابات الدلتاوية فى موسم الفيضان⁽¹⁾، وتوضح الخريطة شكل (3) ميناء بورسعيد.

ج- ميناء شرق بورسعيد :

يقع ميناء شرق بورسعيد فى منطقة شرق تفرعة قناة السويس بالركن الشمالى الغربى لشبه جزيرة سيناء كما يتضح من الخريطة شكل (4) على امتداد التفرعة الشرقية للممر الملاحى لقناة السويس بطول 17 كم⁽²⁾. وتعد المساحات الخلفية للميناء مفتوحة من جهة الشرق وتتمثل فى محافظة شمال سيناء.

كما ترتب على وقوعه على قناة السويس تميز تنافسى آخر وهو العمق الذى يتناسب مع أحجام السفن المستقبلية التى تتطلب أعماق كبيرة، وكانت منطقة شرق التفرعة دائماً منطقة عازلة من قبل، بينما أصبحت حالياً مرتبطة بالظهير المصرى من خلال شبكات النقل المختلفة من كبارى ومعديات وأنفاق.

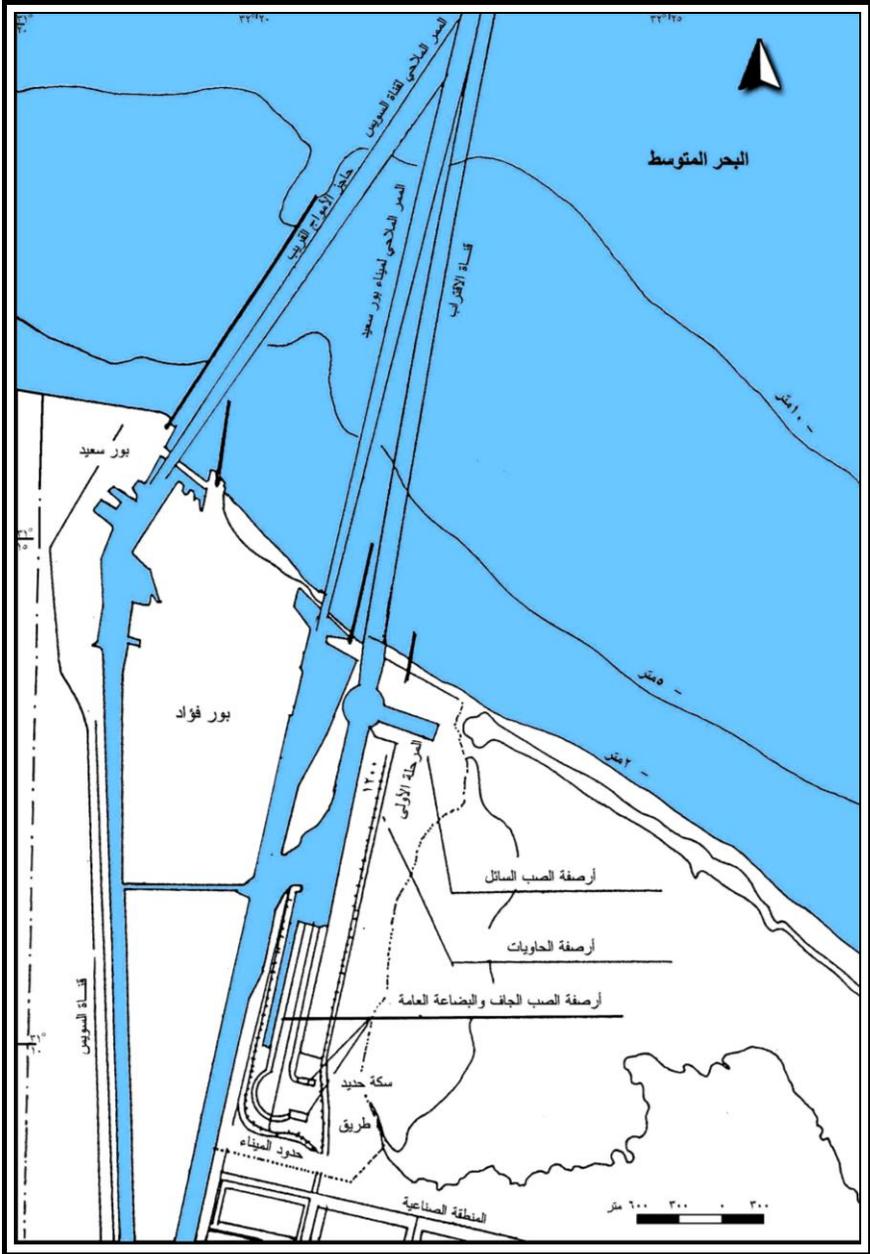
2) الخصائص الملاحية وخصائص الأرصفة بموانئ قناة السويس :

يتضح من الجدول التالى ما يلى :

- يوجد بميناء بورسعيد غرب أطول أرصفة حيث بلغت 4400 متر نظراً لامتداده بموازاة قناة السويس من الناحية الغربية، وبلغت أعداد الأرصفة 32 رصيف، ولكن يلاحظ على الميناء قلة المساحة التى بلغت 3 كم نظراً لانحسار الميناء بين قناة السويس من الشرق وبحيرة المنزلة من الغرب، بينما يتراوح العمق به من 3.6 متر بالنسبة لسفن الخدمات (القطر والإرشاد) و 13.2 متر لسفن الحاويات.

(1) عمر الفاروق السيد رجب : مدن قناة السويس، عوامل النمو وتغييرات التركيب والوظائف، الطبعة الثانية، 1983م، ص ص 83-84.

(2) أحمد عيسوى صالح : مرجع سبق ذكره، ص 7.



المصدر: الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، تنمية دور النقل بالحاويات لدعم التجارة الخارجية في جمهورية مصر العربية، التقرير النهائي، مارس 2001م، ص 94، بتصريف.

شكل (4) : المخطط العام لميناء شرق بورسعيد.

جدول (١) : الخصائص الملاحية وخصائص الأرصفة بموانئ قناة السويس.

| الخصائص | الموانئ | العين السخنة | السويس | حوض التبرول | الأدبية | بورسعيد | شرق بورسعيد |
|-----------------------------|---------|-----------------|--------|-----------------|---------|----------|----------------|
| أطوال الأرصفة بالمتر | | ٢٣٥٠ | ٢٠٧٠ | ٨٢٨ | ١٨٤٠ | ٤٤٠٠ | ١٢٠٠ |
| عدد الأرصفة | | ٧ | ١٢ | ٢ رصيف، ٤ أساكن | ٩ | ٣٢ | ٣ |
| طول أرصفة الحاويات بالمتر | | ٧٥٠ | - | - | - | ٩٤٧ | ١٢٠٠ |
| العمق بالمتر | | ١٧ | ٨-٥ | ٩ | ١٢-٩,٥ | ١٣,٢-٣,٦ | ١٤,٥ |
| إجمالي المساحة كم | | ٨٧,٨ | ١٦٠,٣ | ١٥٩,١٦ | ١٥٨,٨ | ٣ | ٧٢,١٠ |
| المساحة البحرية كم | | ٦٥,٥ | ١٥٨ | ١٥٨ | ١٥٨ | ١,٧ | ١,٥ |
| المساحة الأرضية بالكم | | ٢٢,٣ | ٢,٣ | ١,١٦ | ٠,٨ | ١,٣ | ٧,٦ |
| مساحة ساحات الحاويات بالمتر | | ٢٠٠٠٠٠ | - | - | - | ٤٣٥٠٠٠ | ٦٠٠٠٠٠ |

المصدر : بنك معلومات قطاع النقل البحري، ٢٠١١م.

ملحوظة : ١. تعد المساحة البحرية لموانئ السويس وحوض التبرول والأدبية واحدة وهي ١٥٨ كم نظراً للقرب المكاني بين تلك الموانئ.

٢. أساكن ومفردها أسكنا وتعني أرصفة حديدية تمتد عمودية على الرصيف الرئيسي كي ترسو عليها سفن الخدمات التبرولية.

ولم تعد أطوال الأرصفة وأعدادها هي المقياس بل أصبح العمق هو الأهم حالياً لأنه هو الذى يحدد أنواع السفن التى يستقبلها الميناء، وكذلك نجد ميناء السويس الذى بلغت أطوال أرصفته 2070 متر بعدد 12 رصيف ولكن يتراوح العمق به من 5-8 متر.

- يعد كلاً من ميناءي العين السخنة وشرق بورسعيد أهم الموانئ بالنسبة للعمق وخاصة ميناء العين السخنة الذى يبلغ العمق به 17 متر بينما بلغ العمق فى شرق بورسعيد 14.5 متر، والميناءان مهيأان لاستقبال سفن الحاويات حالياً.

وتكاد تقترب المساحة الكلية فى الميناءين 87.8 كم للميناء السخنة مقابل 72.10 كم لشرق التفريعة ولكن يختلف تقسيم هذه المساحات من المساحات البحرية والأرضية حيث تزيد المساحات الأرضية بميناء شرق بورسعيد عن المساحات المائية (70.6 كم مقابل 1.5 كم) ويرجع ذلك إلى وجود الميناء فى الركن الشمالى الغربى من شبه جزيرة سيناء على تفرعة قناة السويس لذا يعد الظهير الأرضى كبير فى الجانب الشرقى للقناة، بينما تتناسب المساحات بالنسبة لميناء العين السخنة (65.5 كم مساحة بحرية مقابل 22.3 كم مساحة أرضية).

- تتزايد المساحة الكلية لموانئ السويس وحوض البترول والأدبية نظراً لوجود هذه الموانئ على الخليج مباشرةً لذا تزيد المساحات البحرية، بينما تنخفض المساحات الأرضية فى تلك الموانئ إلى 2.3 كم فى السويس، و 1.16 كم فى حوض البترول، و 8 كم فى الأدبية نظراً لانحسار الموانئ بين رأس الخليج والتكتلات العمرانية التى تزحف نحو الجنوب وكذلك انحسار ميناء الأدبية بين خليج السويس من ناحية الشرق وكتلة جبل عتاقة من ناحية الغرب مما أدى إلى اتخاذ الميناء الشكل الطولى.

ومن العرض السابق يتضح أن ميناء العين السخنة هو الأكثر مثالية بالنسبة للموانئ من حيث أطوال الأرصفة والمساحات الأرضية والبحرية وسوف تتزايد أهمية الميناء بالنسبة للحاويات بعد افتتاح باقى مراحل الميناء وتشغيل المحطة الثانية للحاويات، ويرجع تفوق شرق التفريعة فى عدد الحاويات كما سيتضح فيما بعد من

خلال تحليل حركة النقل البحرى بسبب التخفيضات والإعفاءات الجمركية المقدمة من هيئة الميناء للخطوط الملاحية للحاويات مما أدى إلى سحب الخطوط الملاحية من الموانئ المصرية الأخرى ومنها ميناء بورسعيد ودمياط والعين السخنة وجذبها إلى الميناء الجديد.

ثانياً : المناطق الحرة والصناعة.

وتتمثل فى المناطق الحرة⁽¹⁾ والمناطق الصناعية وأنواع الصناعات المختلفة بالإقليم من صناعات استخراجية وصناعات تحويلية وصناعات ثقيلة وصناعات خفيفة والإلكترونية وبحرية (بناء وإصلاح السفن فى الإقليم)، والمناطق الصناعية الحرة العامة التى تتبع الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، ويوجد فى مصر عشرة مناطق صناعية حرة عامة منها خمسة فى إقليم قناة السويس وهى بورسعيد والإسماعيلية والسويس (بورتوفيق والأديبة) بالإضافة إلى المنطقة الحرة العامة بشرق بورسعيد الجارى استكمالها، ويدل ذلك على الأهمية الاقتصادية للإقليم، كما يوجد بالإقليم حوالى أثنى عشر منطقة صناعية تابعة للمحافظات، هذا بالإضافة إلى المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحافظة السويس كما يتضح من الجدول رقم (2).

(1) تعرف المناطق الحرة وفقاً لقانون الاستثمار رقم 43 لسنة 1974م، والذى تم تعديله مؤخراً بالقانون رقم 32 لسنة 1977م، وتم تعديله مؤخراً بالقانون رقم 230 لسنة 1989م، وهى مناطق تقع خارج النطاق الجمركى المصرى تماماً أى تعتبر من الناحية الجمركية كأرض أجنبية فيما يتم استيراده برسم الترانزيت للمناطق الحرة يعفى من كافة القيود الاستيرادية والضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب المقررة على الواردات، وكذلك الحال فى حالة الصادرات، والمناطق الحرة الخاصة هى التى تعمل بنظام المناطق الحرة ولكن لكل مشروع على حدة، وكان مسموحاً بإقامة مشروعات المناطق الحرة الخاصة فى المحافظات التى لا يوجد بها مناطق حرة عامة، ولكن سمح بإقامة مشروعات المناطق الحرة بنظام الاستثمار الداخلى أن يكون له الحق فى تحويل جزء أو كل مشروع إلى منطقة حرة خاصة فى كافة أنحاء البلاد. عن : مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : دراسة مراكز اللوجستيات لخدمة المركز الاقتصادى العالمى بمنطقة قناة السويس وسيناء، مرجع سبق ذكره، ص ص 25-28.

جدول (٢) : المناطق الحرة والمناطق الصناعية بمحافظة إقليم قناة السويس.

| المحافظة | المناطق الحرة العامة | سنة الإنشاء | المساحة | المناطق الصناعية | المساحة | سنة الإنشاء | المناطق الحرة العامة | المحافظة |
|----------|---|--|-----------------|---|-------------------------------------|--|---|-------------|
| السويس | المناطق الحرة العامة بالسويس ١- بوركو فوق ٢- الأبيية | قانون رقم ١٦٨٨ لسنة ١٩٩٣م | ٧٥٦٦٠ ٢٤٧٢٠٨ | ١- منطقة عتاقة الصناعية وتشمل منطقة شمال عتاقة ومطقة غرب عتاقة الصناعية | ٧٧٥ فدان، مرحلة أولى ١٠٠ فدان | قانون رقم ٩٧٦ لسنة ١٩٨٦م ومعدل بالقانون رقم ٩٠٤ لسنة ١٩٩٥م | المناطق الحرة العامة بالإسماعيلية | الإسماعيلية |
| ٢٧٧٣٣٧ | | | | | | | | |
| ١٨٨٩٦ | | قانون رقم ١٩١٢ لسنة ١٩٩٥ قرار جمهوري رقم ٢٥٨ لسنة ٢٠٠٨ | | | | | | |
| ٥٣٥ | | ١- قرار رقم ١٢٧٢ لسنة ١٩٨١ ٢- قرار رقم ١٢٧٢ لسنة ١٩٨١ ٣- قرار رقم ٥٢١ لسنة ٢٠٠١ ٤- قرار رقم ٣٣٩ لسنة ٢٠٠٥ | | ١- المنطقة الصناعية الأولى ٢- المنطقة الصناعية الثانية ٣- المنطقة الصناعية بالقطر شرق ٤- وادي التكتولوجيا ٥- المنطقة الصناعية بأبو خليفة وامتدادها ٦- المنطقة الصناعية بأبو خليفة (مصنع السكر) | | | | |
| ١٣٧٩ | | | | | | | | |
| ١٦٠٠٠ | | | | | | | | |
| ٦٦,١ | | ١٩٧٥ | ٨٦٠٢,٢ | ١- المنطقة الصناعية C1 ٢- المنطقة الصناعية C6 | ١٩٧٥ | | ١- المنطقة الحرة ببورسعيد | |
| ٥٥,٢ | | ١٩٧٥ | | ٣- المنطقة الصناعية شمال غرب وركن | | | ٢- المنطقة الحرة بميناء بورسعيد | |
| ٧٥,٥ | | ١٩٧٥ | ٢٥٦,٣٩ | ٤- المنطقة الصناعية جنوب بورسعيد (الرسوة) | | | ٣- المنطقة الصناعية بـشرق بورسعيد | |
| ٢٤٠ | | ٢٠٠٥ | | ٥- المنطقة الصناعية C11 | | | | |
| ١٧,٥ | | قرار رقم ٢٢٤ لسنة ١٩٨٧ | | ٦- منطقة شرق بورسعيد الصناعية | | | | |
| ٢٠٨٥٧ | | قرار رقم ٣٧٥٦ لسنة ١٩٩٩، قرار مجلس الوزراء رقم ١١٧٢ لسنة ٢٠٠٣ بشأن تعديل حدود المنطقة الحرة العامة بشرق بورسعيد | | | | | | |

المصدر: الهيئة العامة للتنمية الصناعية، أطلس المناطق الصناعية ٢٠١٢/٢/١٥.

جدول (٣) : خصائص الصناعة بمحافظة إقليم قناة السويس.

| النسبة % | الأجور | النسبة % | عدد العمال | النسبة % | النسبة % | التكاليف الاستثمارية | النسبة % | قيمة الإنتاج | النسبة % | عدد المنشآت | المحافظة |
|----------|--------|----------|------------|----------|----------|----------------------|----------|--------------|----------|-------------|----------------------------------|
| ٢٥,٧ | ٤٠٢ | ٣٨,٨ | ٤٢٣٢٨ | ١٧,٩ | ١٧,٩ | ١٠٠٥٩ | ١٧,٩ | ١٣١١٧ | ٤٥,٦ | ٣٤٠ | بورسعيد |
| ٥٨,٦ | ٩١٥ | ٣٤,٥ | ٣٧٦٨٣ | ٧٦,٤ | ٧٣,٥ | ٤٢٩٩٦ | ٧٣,٥ | ٥٤٠٢٩ | ٢١,٦ | ١٦١ | السويس |
| ١٥,٧ | ٢٤٥ | ٢٦,٧ | ٢٩٠٥٨ | ٥,٧ | ٨,٦ | ٣٢٢٠ | ٨,٦ | ٦٣١٠ | ٣٢,٨ | ٢٤٤ | الإسماعيلية |
| ١٠٠ | ١٥٦٢ | ٦,١ | ١٠٩٠٦٩ | ١٠٠ | ١٠٠ | ٥٦٢٧٥ | ١٠٠ | ٧٣٤٥٦ | ١٠٠ | ٧٤٥ | إجمالي الإقليم |
| - | ٨ | - | ٦,١ | - | - | ١٠,٥ | - | ١٠,٤ | - | ٢,٣ | نسبة الإقليم من إجمالي الجمهورية |
| - | ١٩٥٣٢ | - | ١٧٨٦٧٢٧ | - | - | ٥٣٣٩٩٩ | - | ٧٠٧٤١٠ | - | ٣٣٠٤٦ | إجمالي الجمهورية |

المصدر : الهيئة العامة للتنمية الصناعية، المنشآت التابعة لهيئة التنمية الصناعية طبقاً لمحافظة إقليم قناة ٢٠١٢/٢٠١٥ م.

يتضح من الجدول السابق رقم (3) ما يلي :

- بلغ حجم المنشآت الصناعية بإقليم قناة السويس 745 منشأة بنسبة 2.3% من إجمالي المنشآت بالجمهورية، بينما بلغت جملة قيمة الإنتاج 73456 مليون جنيه بنسبة 10.4% من إجمالي الجمهورية وهى تعد نسبة هامة جداً ويرجع ذلك لارتفاع جملة التكاليف الاستثمارية إلى 56.275 مليون جنيه بنسبة 10.5%، وبلغ عدد العمال 109.069 عامل بنسبة 6.1%، بينما بلغت الأجور 1562 مليون جنيه بنسبة 8% من إجمالي الجمهورية.
- أما بالنسبة للمنشآت على مستوى محافظات الإقليم فيعد أهمها فى محافظة بورسعيد نظراً لانتشار الصناعات الخفيفة والورش الصغيرة بعدد 340 منشأة بنسبة 45.6%، تليها محافظة الإسماعيلية بنسبة 32.8%، ثم محافظة السويس بنسبة 21.6% من إجمالي المنشآت بالإقليم، وعلى الرغم من قلة المنشآت بالسويس إلا أنها تعد أكثرها أهمية لأن معظم الصناعات عبارة عن صناعات ثقيلة، ويستدل على ذلك من قيمة الإنتاج والتكاليف الاستثمارية التى بلغت 73.5%، 76.4% على الترتيب

وفى إطار اهتمام الحكومة بمحور قناة السويس تم تخصيص مبلغ 199 مليون جنيه فى صورة دعم حكومى، وتعد محافظة الإسماعيلية هى أولى محافظات الإقليم التى تم توقيع بروتوكول بينها وبين الهيئة العامة للتنمية الصناعية فى 2010/4/22م بشأن طرح 2 مليون متر مربع بنظام المطور الصناعى لجذب استثمارات بقيمة 3.5 مليار جنيه⁽¹⁾.

ولقد تم عقد أول اجتماع تأسيس لتكوين شركة مساهمة برأس مال مرخص مليار جنيه والمصدر (100) مليون جنيه لبدء تنفيذ المشروع القومي للطاقة الذى —
(1) الهيئة العامة للتنمية الصناعية : المنشآت الصناعية التابعة لهيئة التنمية الصناعية طبقاً لمحافظة قناة السويس 2012/2/15م.

مخطط ليشمل 10 مصانع ومركز بحوث متميز، وتشمل مصنعا لتتقية السليكا

(الرمال) والكوارتز بدرجة نقاء 99% ومصنع لإنتاج شرائح الطاقة وتجميع أجهزة الطاقة الشمسية بقدرات مختلفة، وإقامة حقول للطاقة الشمسية بقدرة إجمالية 200 ميجاوات، ومصنع لإنتاج الألياف الضوئية وآخر لإنتاج مكونات دوائر الاتصالات ونقل المعلومات للاتصالات الضوئية، ومصنع لإنتاج أجهزة الإرسال والاستقبال للاتصالات الضوئية، ومصنع لإنتاج سليكون كريستال وتصنيع الرقائق للصناعات الإلكترونية وآخر لإنتاج دوائر النانو والكيرونيكس، ومصنع لإنتاج مكونات الميكرو اليكترو ميكانيكال(1).

كما تعد شبكات النقل فى إقليم قناة السويس من أهم مقومات النقل البحرى اللوجستية وقد ذكرت تفصيلاً فى مراجع متعددة(2).

(1) جريدة الوطن الإلكترونية : دراسة إقامة مشروع قومى بوادى التكنولوجيا بالإسماعيلية
2012/6/4م.

(2) للمزيد راجع:

- أ- منى صبحى السيد نورالدين، ميناء السويس، مرجع سبق ذكره، ص ص 33-39.
- ب- منى صبحى السيد نور الدين، النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2007م، ص 86، 89، 95، 97، 103، 104.
- ج- عبير سراج الدين إبراهيم، النقل ودوره فى التنمية فى إقليم قناة السويس، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 2005م، ص ص 3-88.
- د- محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص ص 6-9.