

## المبحث الرابع

### الخدمات اللوجستية ومشروعات التنمية

#### فى موانئ إقليم قناة السويس

أولاً : الخدمات اللوجستية.

#### 1) علاقة الخدمات اللوجستية بعلم الجغرافيا :

ترتبط الخدمات اللوجستية ارتباطاً وثيقاً بعلم الجغرافيا إذ تعتمد تلك الخدمات فى المقام الأول على الموقع الجغرافى المتميز بإمكانية الوصول إلى كل مراكز العالم ذات الأسواق العالمية والإقليمية، وتفهم العلاقات المكانية بين الأقاليم الجغرافية المختلفة والربط بينها حتى يتم تحقيق التكامل اللوجستى المطلوب، وكذلك تفهم مراكز النقل الاقتصادى العالمية وتحولاتها الحديثة، ومن المتتبع لحركة التجارة الدولية فى الآونة الأخيرة يجد أنها أصبحت أكثر تركزاً فى الشرق (مجموعة دول شرق وجنوب شرق آسيا)، وتحتل المراكز اللوجستية فى معظم الدول المناطق الساحلية القريبة من الموانئ البحرية والمناطق الصناعية والاقتصادية الحرة العامة والخاصة كما هو الحال فى اليابان والصين وأصبحت الصين هى الأكثر سيطرة نظراً لكثرة المناطق الصناعية بها والمناطق الحرة التى تتركز على الساحل الشرقى للصين على المحيط الهادئ ومنها ما يتركز حول المدن الكبرى عند مصبات الأنهار ومنها ما يتركز حول الأنهار الرئيسية ومنها ما يتركز على الحدود الشمالية والشمالية الغربية والجنوبية.

ويحتاج العالم إلى وجود مجمع كونى أو بتعبير أبسط (سوق للجملة) يتم من خلاله توزيع البضائع وإقامة مناطق تجمع رئيسية للتصنيع، ويرجع التغيير فى نمط التجارة إلى التغيير فى نمط الصناعة العالمى وظهور الحاويات وعولمة التجارة مما أدى إلى ظهور المراكز اللوجستية<sup>(1)</sup>.

(1) عصام شرف : ندوة أهمية تنمية محور قناة السويس بنادى نقابة المهندسين 2013/2/9م.

ويوضح الملحق (2) أنشطة المدينة اللوجستية والتي تتقارب مع محاور النشاط الاقتصادي فى الجغرافيا الاقتصادية وتشمل (الإنتاج والتبادل والاستهلاك) بينما يوضح الشكل التركيز على عملية التوزيع وتركز تلك الأنشطة على المحطات وهى الموانئ البحرية والمطارات ومحطات السكك الحديدية ومحطات الحاويات فى الموانئ، وكذلك التصنيع والنطاق اللوجستى التجارى ويوضح الملحق العلاقة التكاملية المرتبطة بين مناطق التصنيع والمطارات والموانئ البحرية بمركز التوزيع الإقليمى.

كما أن الخدمات اللوجستية لها البعد الجغرافى الذى يشمل (التدفقات والعقد والشبكات) وتشمل التدفقات مناطق تجميع المواد الخام وتجهيزها للمصنعين ومع توفير وظيفة التخزين، بينما تركز العقد على المواقع البحرية الاستراتيجية وإقامة مراكز لوجستية بها، بينما تركز الشبكات على دراسة الهيكل المكانى لشبكات النقل المعاصر بما يتفق مع حركة التجارة العالمية ومناطق الإنتاج وأسواق الاستهلاك.

وعلى الرغم من التقدم فى وسائل النقل وتكنولوجيا الاتصالات إلا أنه ما زالت الجغرافيا تفرض نفسها على الواقع وإذا نظرنا إلى مصر نجد أنها دولة طريق وبذا يصح أن تصبح كل أراضيها بمثابة مركز لوجستى عالمى باعتبارها المعبر الرئيسى بين الشرق والغرب عبر شبه جزيرة سيناء ومعبر بين الشمال والجنوب عبر البحر المتوسط ومنه إلى مصر ثم الجنوب الأفريقى عبر الطرق البرية والخطوط الحديدية ونهر النيل والبحر الأحمر، ويتميز إقليم قناة السويس بالعديد من المقومات لقيام المراكز اللوجستية الحديثة وقبل أن نستعرض تلك المقومات لا بد أولاً من تعريف وتوضيح اللوجستيات والمراكز اللوجستية.

## 2) تعريف اللوجستيات ومراكز التوزيع والمراكز اللوجستية<sup>(1)</sup>:

عرف مجلس إدارة اللوجستيك بالولايات المتحدة Council of Logistics Management (CLM) باعتباره من أهم الهيئات العالمية المعنية باللوجستيك بأنه (عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة على التدفق والتخزين الفعال المؤثر للسلع والخدمات والمعلومات المتعلقة وذلك ابتداءً من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء).

وينتلخص دور اللوجستيك في تقليل الفجوة الزمنية والمكانية بين مراكز المواد الخام ومراكز الإنتاج وبين مراكز الإنتاج ومراكز اللوجستيك أى أن وظيفة اللوجستيك الرئيسية تقليل الفجوة بين العرض والطلب<sup>(2)</sup>.

### ويطلق عليها البعض سلسلة الإمداد وتعرف بما يلي :

هى مجموعة أنشطة إدارة الأعمال بما فيها تبادل البيانات عبر الشركة أو الشركات التى تستجلب المواد الخام والمواد نصف المصنعة ويفيد تشكيلها وتجميعها لاستكمال المنتج النهائى وتقوم بتسليم هذا المنتج حتى يصل إلى المستهلك فى الوقت المطلوب وبأقل تكاليف ممكنة<sup>(3)</sup>.

(1) يعود أصل الكلمة إلى اللغة الإغريقية القديمة وتعنى *لوجوس* (λόγος) وتعنى نسبة أو حساب وقد انتقل استخدام الكلمة من حاجة الجيش إلى التزود بالإمدادات خلال تحركهم من قواعدهم إلى المواقع إلى المجال الاقتصادي، وتعرف بالإنجليزية باسم Logistics، وبالعربية هى فن السوقيات وهو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، عن ويكيبيديا الموسوعة الحرة.

(2) على يحيى بسبوينى : أسس النجاح المقترحة لمشروع بورسعيد، ص 4.

(3) Michael B. Berzon : (Supply Chain)، (أوراق بحثية مختارة ألفت في الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 سبتمبر 2001م، هامبورج، ترجمة: أحمد عبد المنصف)، ص 38.

وهناك تعريف آخر لسلسلة الإمداد عبارة عن الدمج الكامل والتخطيط والسيطرة

على جميع الأنشطة المتصلة بحركة المواد على طول سلسلة القيمة المضافة فى جميع مستويات التجهيز<sup>(1)</sup>.

ولقد ارتبط مصطلح اللوجستيك فى بدايته بالمناطق الحرة حيث تعد المناطق الحرة مرحلة أولية من مراكز اللوجستيك، وظهر ذلك نتيجة لاتساع رقعة السوق للعديد من الشركات العالمية والتي ترغب فى البداية فى إقامة مراكز توزيع إقليمية (Regional Distribution Center).

لذا فهى تتخير الدول ذات الموقع الجغرافى المتميز والتي تتمتع بوجود مناطق تجارة حرة داخل أراضيها وتمنح تلك المناطق المستثمرين العديد من الامتيازات والحوافز مثل الإعفاءات الجمركية والحرية فى استيراد وتصدير البضائع المتداولة داخل المنطقة وعدم وجود تحويلات نقدية بغرض جذب العديد من الأنشطة مما يعود فى المقابل على الدولة بالعديد من المنافع المادية الناتجة عن إيجار الأراضى والخدمات المادية التى تقدمها وتوظيف العمالة الوطنية، ويوضح الملحق (3) مراكز التوزيع الإقليمية حيث يعتمد أى مركز على خدمات التخزين لتسويقها وتوزيعها على العملاء وأحياناً تتجاوز مراكز التوزيع الإقليمية وتشكل نوعاً من المنافسة بين العملاء، ومع تطور أجيال الموانئ<sup>(2)</sup> حدث تطور لمفهوم الميناء البحرى من نقطة عبور ومستودع إلى مركز توزيع متعدد الوظائف (التخزين، التداول، الاتصالات، النقل) وتتميز موانئ الجيل الثالث بحدوث تغييرات جوهرية تتمثل فى الخدمات الرئيسية للميناء والخدمات الصناعية والأنشطة الإدارية والتجارية وزيادة إنتاجية الأرصفة —

(1) A. Endlicher, Bayer AG, Leverkusen : (Shipper Requests to The Transport Chain)،

(أوراق بحثية مختارة القيت فى الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 سبتمبر 2001م، هامبورج، ترجمة : أحمد عبد المنصف)، ص 44.

(2) للمزيد عن أجيال موانئ الحاويات، راجع : منى صحى السيد نورالدين : النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط، مرجع سبق ذكره، ص ص 22-24.

وتقليل زمن بقاء السفن بالموانئ وانخفاض نسبة العمالة على الأرصفة، وتدعيم بعض المفاهيم الخاصة بالنقل البحرى ومنها النقل العابر والنقل متعدد الوسائط ومفهوم إعادة

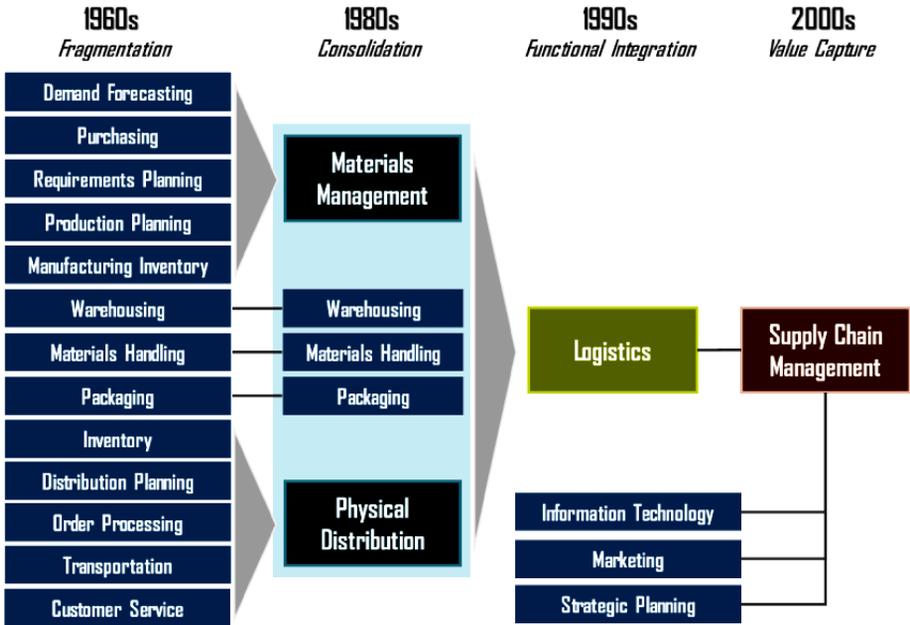
الشحن، والخدمات اللوجستية التي تحقق قيمة مضافة.

ولذا نشأت في البداية المناطق الحرة (ذات أنشطة منخفضة) قبل المناطق الصناعية (ذات أنشطة متوسطة) ثم تحولت فيما بعد إلى مركز توزيع ثم مركز لوجستي (ذو أنشطة عالية) ويوضح الشكل رقم (14) تطور أنشطة الموانئ ويتضح منه أنه حتى عام 1960م كانت أنشطة الموانئ متنوعة، وفي عام 1980م أصبحت الأنشطة أكثر إدماجاً، أما في الفترة من 1990م حتى عام 2000م وخاصة بعد انتشار نظام الحاويات على مستوى عالمي أصبحت الحركة في الموانئ تعتمد على اللوجستيات وسلسلة الإمداد والتي تشمل (التسويق وتكنولوجيا المعلومات والتخطيط الاستراتيجي) بالإضافة إلى الأنشطة الرئيسية للموانئ. أي أن المركز اللوجستي أشمل وأعم من مركز التوزيع ومركز التوزيع أشمل من المنطقة الحرة، وبذا نجد أن المركز اللوجستي يضم وظائف مركز التوزيع المذكورة سابقاً إلى جانب أنشطة القيمة المضافة.

ومن خلال تحليل حركة النقل البحري السابقة نجد أن النقل البحري لقناة السويس وموانئ إقليم قناة السويس يركز على الحاويات فلا بد من وجود مركز عالمي لتوزيع الحاويات.

### تعريف مركز توزيع الحاويات العالمي :

هو مؤسسة ذات نظام منفتح عالمياً ويقع جغرافياً على مسار الخطوط الملاحية العالمية للحاويات حيث يتكامل النقل البحري مع وسائل النقل الأخرى بهدف توفير خدمات توزيع متميزة وخدمات لوجستية أخرى داعمة، ولذا نجد أن المركز العالمي لتوزيع الحاويات يجمع بين وظائف مركز التوزيع وأنشطة القيمة المضافة اللوجستية.



Source: Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, 3<sup>rd</sup> Edition 2010.

شكل (14) : تطور أنشطة الموانئ.

### وظائف مركز توزيع الحاويات :

- شحن الحاوية وتفريغها من وإلى السفينة.
- نقل الحاوية بين الخلايا بالسفينة أفقياً ورأسياً.
- نقل الحاويات من مكانها أسفل الرافعة الجسرية إلى مكانها بساحة محطة الحاويات.
- تريبط وفك الحاويات المرصوفة بسطح السفينة حيث أن السفن مجهزة بمرشد خلايا Cell Guide.
- تخزين الحاويات بالخلايا الأرضية بالساحة وتنظيمها وسرعة استدعائها من خلال منافستو الحاويات الإلكتروني حيث يتم تخزين كل المعلومات الخاصة بالحاوية قبل دخولها الميناء والتي تشمل (رقم الحاوية، الخط الملاحي، ميناء الشحن، ميناء الوصول، كميات البضائع داخل الحاوية وأنواعها).

- نقل الحاويات خارج المركز إلى مكانها النهائى المطلوب به والعكس.
- بناء الحاوية إما عن طريق استثمار مباشر خاص أو الاشتراك مع مستثمرين آخرين(1).

### 3) الوظائف اللوجستية وأنشطة القيمة المضافة للحاويات :

تعد اللوجستيات فى مجال الحاويات بمثابة أنشطة داعمة للوظيفة الرئيسية وهى توزيع الحاوية تهدف لأن تكون الحاوية فى حالة منتجة دائماً وتتمثل هذه الأنشطة فيما يلى :

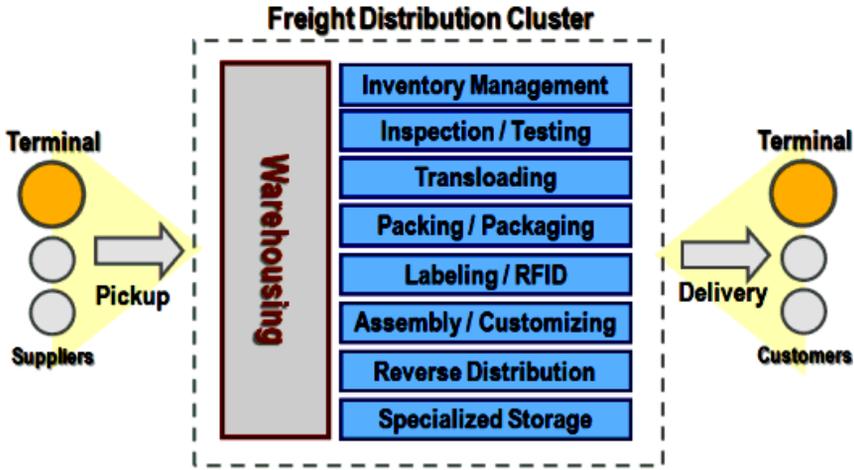
- المعلومات والاتصالات.
- التصنيع والتعديل وفقاً لمتطلبات العملاء (Customizing).
- التجميع (Assembly).
- اختبار المنتجات (Test).
- رقابة الجودة (التفتيش Quality Control).
- التعبئة (Packing).
- لصق العلامات التجارية (Labeling).
- إصلاح الحاويات وتنظيفها وتأجيرها(2).

وبذا فإن وظيفة مركز توزيع الحاويات العالمى يوفر خدمة متكاملة من خدمات التوزيع وأنشطة اللوجستيات الداعمة لها فى مجال الحاويات والتي تتبع الحاوية من لحظة خروجها من باب المنتج إلى باب المستهلك أى From Door To Door.

(1) محمد شفيق الصاوى ميرا : ص ص 3-4.

(2) على يحيى بسيونى : مرجع سبق ذكره، ص 6.

وبذلك تشمل أنشطة النقل والمناولة والتخزين الإدارة، وتشمل أنشطة النقل (الشحن البحري، والتوجيه البحري وجدولة السفن) والنقل الداخلي للحاوية في الميناء بما فيه إعادة الشحن، والنقل داخل الدولة عبر وسائل النقل المختلفة من نقل بري بالشاحنات وعربات السكك الحديدية ووسائل النقل النهري، كما يشمل النقل متعهدو النقل متعدد الوسائط، أما أنشطة المناولة فتشمل (التحميل والتعبئة والتفريغ وإعادة التجميع ... الخ)، وأنشطة التخزين (سواء للحاويات داخل الساحات المتخصصة داخل محطة الحاويات) وذلك في حالة الحاويات الكاملة Full Container Load. وفي حالة الحاويات المشتركة أو الأقل حمولة Less Container Load، يتم تخزين بضائع الحاوية داخل المخازن المشتركة بالموانئ أو المستودعات العامة والخاصة أو الموانئ الجافة وذلك بالنسبة للحاويات الواردة أو الصادرة. هذا بالإضافة إلى الأنشطة الإدارية من (الوساطة التجارية، والتأجير، وإدارة المخزون، وتوجيه سلسلة النقل)، ويوضح الشكل (15) أنشطة القيمة المضافة.



Source: Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, 3<sup>rd</sup> Edition 2010.

شكل (15) : أنشطة القيمة المضافة (Value-added Activities).  
هذا بالإضافة إلى دور متعهد النقل متعدد الوسائط فى الخدمات اللوجستية

ويعرف بأنه ناقل يعرض صفقة إجمالية يمكن أن تشتمل على العملية المادية المتعلقة بالصناعة كالتعبئة والتغليف فى حالة الحاويات المشتركة ويشرف أحياناً على تلك العملية فى موانئ التصدير أو أنشطة القيمة المضافة فى موانئ الترانزيت، وتفريغ الحاويات فى موانئ الاستيراد وتشمل تلك العملية (الإشراف على أنشطة التخزين والمناولة والتخليص والنقل والعمليات القانونية) وقبول المسؤولية الكاملة عن البضائع والحاويات من المصدر إلى الهدف على أساس عقد واحد للنقل متعدد الوسائط<sup>(1)</sup>.

ويمكن تصنيف متعهدى النقل متعدد الوسائط إلى فئتين رئيسيتين هما :  
أ- ملاك السفن :

ومهمتهم الرئيسية خدمات النقل البحرى بالإضافة إلى تقديم خدمات نقل دولية لعملائهم (خدمات النقل البرى بالشاحنات والسكك الحديدية، والنقل النهري، والنقل الجوى) من خلال التعاقد مع ملاك لكل الوسائط.

ب- غير المشغلين للسفن :

وهم اللذين يتعاقدون مع ناقلين بحريين من خلال شركات وأحياناً من الباطن وبالتالي تزيد تكلفة النقل فى هذه الحالة، ويتمثل دور متعهد النقل متعدد الوسائط فى المركز اللوجستى فى تأكيد التدفق السريع للبضائع من وإلى المركز اللوجستى<sup>(2)</sup>.

---

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : دراسة مراكز اللوجستيات لخدمة المركز

الاقتصادى العالمى بمنطقة قناة السويس وسيناء، التقرير النهائى، ديسمبر 2000م، ص 37.

(2) المرجع السابق، ص 38.

ويطلق على متعهدى النقل أحياناً (مقدمي البضائع) وهم يسيطرون على كميات كبيرة من الحركة الدولية لتدفق الحاويات وستزداد أهميتهم كلما اتجه الشاحنون إلى التعاقد مع أطراف من الباطن للقيام بالأعباء اللوجستية نيابةً عنهم، ولقد توسعت تلك

الشركات جغرافياً بصورة كبيرة ولها أهميتها على المستوى العالمى ومعظم الشركات الملاحية والشركات الناقلة التى لا تملك سفناً يزداد اعتمادها على تلك الشركات من أجل ملاءمتهم بأقل تكلفة ممكنة وذلك بتأجير خلايا السفن فى مقابل فئة نولون واحدة لكل أنواع البضائع<sup>(1)</sup>.

وبذا تعد الأنشطة اللوجستية هى أنشطة مشتركة ما بين الجهة المالكة للميناء وملاك السفن ومشغلى السفن (الخطوط الملاحية) وشركات النقل متعدد الوسائط وأصحاب الحاويات وشركات تأجير الحاويات، فعلى سبيل المثال يعمل بميناء جبل على حوالى 1200 شركة ومع ذلك فهو يعد من موانئ الحاويات العالمية ويفتح أبوابه لأكثر من 73 دولة، وكذلك تدير شركة موانئ دبي العالمية أكثر من 60 محطة حاويات عالمية منها محطة حاويات ميناء العين السخنة فى مصر.

ولقد غيرت العولمة وظائف الإنتاج والتوزيع والاستهلاك وخاصةً من خلال توسيع دورها مع المحطات والمناطق اللوجستية والمدن العالمية التى أصبحت بمثابة (مراكز مالية، مراكز ثقافية، مراكز نقل، مراكز سياسية) بينما بدأ الإنتاج أكثر هامشية مع نمو التجارة لمسافات طويلة مما أفرز أشكال أخرى للأنشطة داخل المدن تتمثل فى مراكز لوجستية ومراكز تصنيع ومحطات حاويات ومراكز تجارية.

---

(1) أحمد عبد المنصف محمود : مستقبل النقل البحرى فى مطلع الألفية القادمة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، المؤتمر البحرى الدولى الخامس عشر، الإسكندرية 14-16 نوفمبر 1999م، ص 6 .

والسؤال المهم هو أين ستقام الخدمات اللوجستية الخاصة بالنقل البحري والحاويات

:

يمكن تقسيم الخدمات اللوجستية إلى خدمات تتم داخل الميناء مثل (تداول الحاويات، مركز توزيع الحاويات، خدمات الإصلاح (السفن والحاويات) خدمات تأجير الحاويات وتنظيفها، خدمات تخزين الحاويات العادية والحاويات المبردة والخطرة فى الساحات الخاصة، تخزين بضائع الحاويات فى المخازن المشتركة، خدمة متابعة درجات الحرارة للحاويات الثلج، الكشف الإشعاعى، تقديم خدمات السلامة بساحات الحاويات الخطرة، مكاتب شركات الشحن والنقل متعدد الوسائط والخطوط الملاحية، أما الخدمات اللوجستية التى تتم خارج الميناء فهى أنشطة بناء السفن من خلال الترسانات فى المنطقة، وخدمات تجميع البضائع الصادرة وتعبئتها داخل حاويات فى المصانع، وتفريغها فى الموانئ الجافة ومستودعات التخزين أو تحميلها على الشاحنات وعربات السكك الحديدية للوصول إلى وجهتها النهائية وخدمات الصناعات التكميلية داخل المناطق الصناعية والتعبئة ووضع العلامات التجارية وكذلك مراكز تجميع السيارات.

وبعد سرد مقومات المراكز اللوجستية فى المنطقة نجد أن ما يحتاجه العالم يوجد لدينا حيث تعد قناة السويس كمجرى ملاحى من أهم المقومات اللوجستية فهى ميزة فوق ميزة الموقع الجغرافى حيث يمر بها أكثر من 10 % من إجمالى التجارة العالمية، ولا بد لموانئ قناة السويس من الخروج من الدور التقليدى للموانئ باعتبارها نقاط مرور فقط إلى مراكز لتحميل الحاويات ثم مراكز توزيع عالمية ثم مراكز لوجستية ولا بد من إضافة بعض الخدمات اللوجستية من خلال أنشطة القيمة المضافة وخاصة الحاويات فبدلاً من أن يتم تداول الحاوية على سبيل المثال بـ 50 دولار يمكن رفعها إلى 350 دولار كما هو الحال فى ميناء سنغافورة العالمى وضرورة وجود مراكز لوجستية على الطريق الملاحى الذى يربط بين الشرق الأقصى وأوروبا تعمل على جذب الشركات العالمية العملاقة وتنمية النقل البحرى بالمنطقة.

## ثانياً : مشروعات التنمية بموانئ الإقليم.

### (1) المشروعات الجارى تنفيذها فى ميناء العين السخنة :

تم توقيع عقد امتياز شركة تنمية السخنة والسماح لشركة دبي العالمية للاستحواذ على الحصة الحاكمة فى ميناء السخنة والحاصلة على عقد امتياز إدارة وتشغيل الحوض الأول بالميناء، ومن المنتظر أن تبلغ الاستثمارات خلال السنوات الثلاث القادمة 12 مليار جنيه ومن المتوقع الانتهاء من مشروعين لإنتاج الأمونيا وتداول الصب السائل وستقوم شركة موانئ دبي بإنشاء رصيف بحري بطول 1300 متر وغاطس 16 متر لاستيعاب 2 مليون حاوية سنوياً وإنشاء محطة الصب السائل على مساحة 400 ألف متر مربع ومحطة للبضائع العامة على رصيف بطول 800 متر<sup>(1)</sup>.

### (2) المشروعات الاستثمارية بميناء شرق بورسعيد :

#### أ- المشروعات الجارى تنفيذها حالياً بميناء شرق بورسعيد :

1. استكمال إنشاء السور الجنوبي لميناء شرق بورسعيد بطول 3 كم والبوابة الرئيسية للميناء.
2. بناء عدد (2) قاطرة بقوة شد 50 طن للاستخدام فى أعمال القطر بميناء شرق بورسعيد بتكلفة 100 مليون جنيه، كما تم الانتهاء من أعمال بناء القاطرتين وتم تسليمهم عام 2011م.
3. تصميم وتنفيذ أعمال إنشاء المرحلة الثانية لمحطة الحاويات الأولى بإنشاء رصيف بحري امتداد للرصيف الأول بطول 1200 م حيث سيبلغ طول الرصيف 2400 م مما يعمل على زيادة كفاءة و قدرة الميناء على تداول 5.5 مليون حاوية مكافئة ومساحة الساحة (600 ألف م<sup>2</sup>) تنفيذ شركة بتروجيت فى مارس 2010م لتصبح إجمالى مساحة ساحات الحاويات 1.2 مليون متر مربع ، وعدد 16 ونش عملاق ليصبح عددها 18 ونش.

(1) هيئة موانئ البحر الأحمر : إنجازات ومشروعات 2013م.

4. إنشاء البنية الأساسية للمرحلة الأولى لميناء شرق بورسعيد (ازدواج طريق شريانى، شبكات مياه وصرف صحى، شبكة كهرباء وإنارة، 2 ميزان طرق) تنفيذ مجلس الدفاع الوطنى بتكلفة 190 مليون جنيه
5. مشروع تطوير شبكة الاتصالات والمعلومات بميناء شرق بورسعيد وإنشاء نفق لمرور الكابلات الفيبر أسفل التفرعة الشرقية لقناة السويس بتكلفة 10 مليون جنيه وجارى الاتفاق مع جهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة على بناء سنترال الميناء سعة 3000 خط.
6. مشروع شركة مشرق البترول وهى محطة الصب السائل لتموين السفن بالوقود بمساحة 210 م<sup>2</sup> وباستثمار 50 مليون دولار.
7. مشروع إنشاء محطة الصب السائل (1) بالميناء على مساحة 500 ألف متر مربع تنفيذ وإدارة سونكر لتموين السفن وهى شركة مساهمة مصرية تساهم فيها كل من وزارة المالية ووزارة البترول بنسبة 49%.

#### ب- المشروعات المستقبلية الجارى إعدادها بميناء شرق بورسعيد :

- إنشاء قناة جانبية منفصلة للمدخل الشمالى للميناء بطول 9 كم وعمق 18.5 م لخدمة الميناء وكالتزام حكومى طبقاً لعقد امتياز شركة قناة السويس للحاويات ويحقق للميناء التحرر من الارتباط بحركة القوافل لهيئة قناة السويس ويقلل من زمن تواجد وانتظار السفن بالميناء مما يزيد من الإيرادات المحققة حيث تبلغ التكلفة التقديرية للمشروع 500 مليون جنيه.
- محطة المحولات الدائمة بالميناء سعة 250 ميغا فولت/أمبير بتكلفة تقديرية 210 مليون جنيه وتم توقيع عقد الإشراف مع الشركة المصرية لنقل الكهرباء وجارى الطرح.
- منطقة انتظار الشاحنات المزودة بكافة المرافق والخدمات والتي سيتم إدارتها طبقاً لأحدث النظم الإلكترونية حيث تبلغ التكلفة التقديرية لإنشاء المرحلة الأولى 50 مليون جنيه.

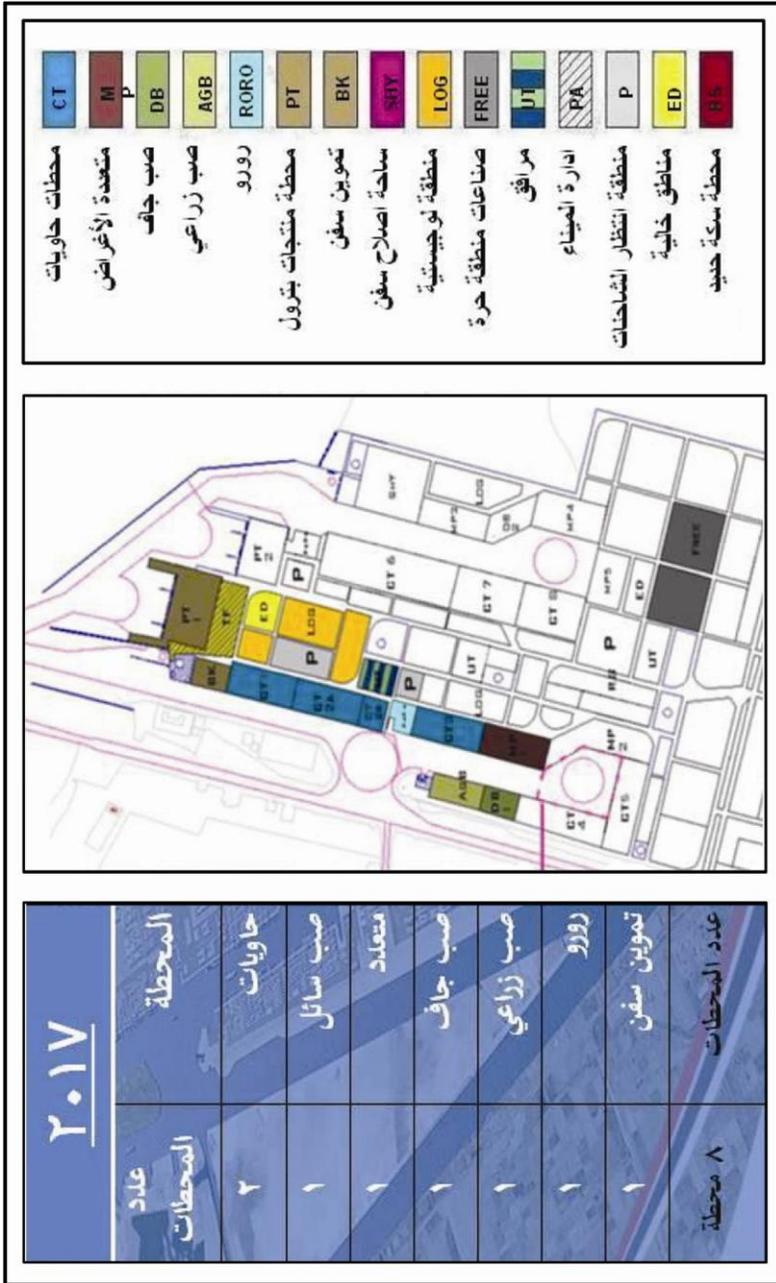
- جارى إعداد دراسات الجدوى لمشروعات الجدوى لمشروعات المرحلة الأولى من المخطط العام للميناء والتي تشمل على محطات للحاويات والبضائع المتعددة والصب الجاف والصب الزراعى والرورو<sup>(1)</sup>. ويوضح الشكل (16) المرحلة الأولى لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2017م، والتي يبلغ عدد محطاتها 8 محطات موضحة بالشكل ومنها محطة الصب السائل (1) وتم تشغيلها بنظام حق الانتفاع بمساحة 500 ألف متر مربع بغرض تداول بضائع الصب السائل وتشمل عمليات مزج ومعالجة تجارة الصب السائل وتخزينها وشحنها وتموين السفن بالوقود.

بينما يوضح الشكل (17) المرحلة الثانية حتى عام 2022م والتي تستهدف وجود محطتين للحاويات ومنطقة لوجستية والتي تحتل مناطق متفرقة خلف أرصفة الحاويات ومجاورة للمنطقة الصناعية الحرة، بينما توجد محطة منتجات البترول وتموين السفن فى أقصى شمال شرق الميناء، وكذلك إنشاء محطة الحاويات الثانية بمساحة 500 ألف متر مربع وبطول أرصفة 1200 متر وبتكلفة استثمارية 3.8 مليار جنيه وتم طرحها فى المزايدة رقم (1) لسنة 2013/2012م.

وتستهدف الانتهاء من إنشاء نفق بورسعيد حيث تم التعاقد مع مكتب أسباني لعمل دراسة الجدوى وكراسات الطرح بتكلفة 841 ألف يورو.

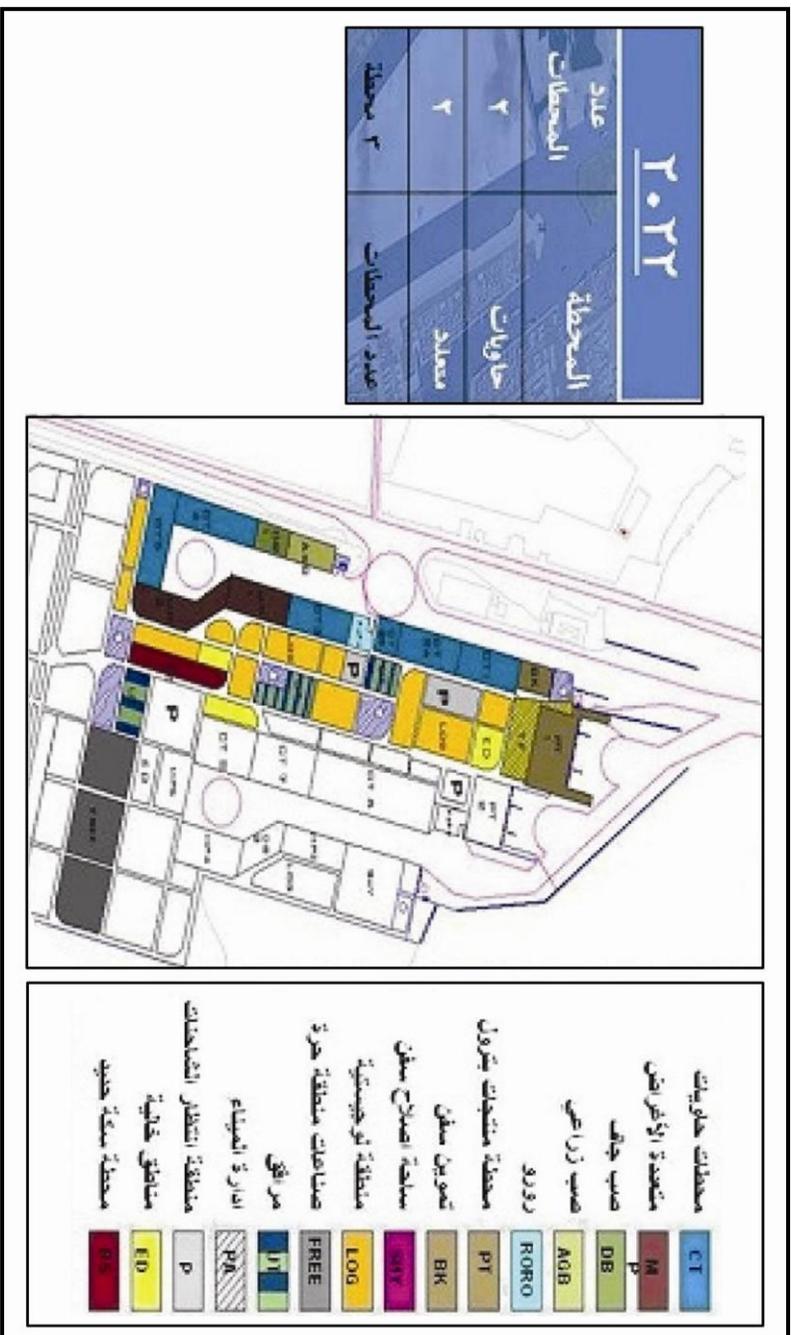
أما المرحلة الثالثة حتى عام 2030م فتستهدف وصول عدد محطات الحاويات إلى ثلاثة محطات وذلك بعد تنفيذ القناة الجانبية الشرقية بالإضافة إلى وجود محطة السكة الحديد وإقامة المنطقة الصناعية الحرة وساحة إصلاح السفن.

(1) الهيئة العامة لموانئ بورسعيد : إنجازات ومشروعات 2013م.



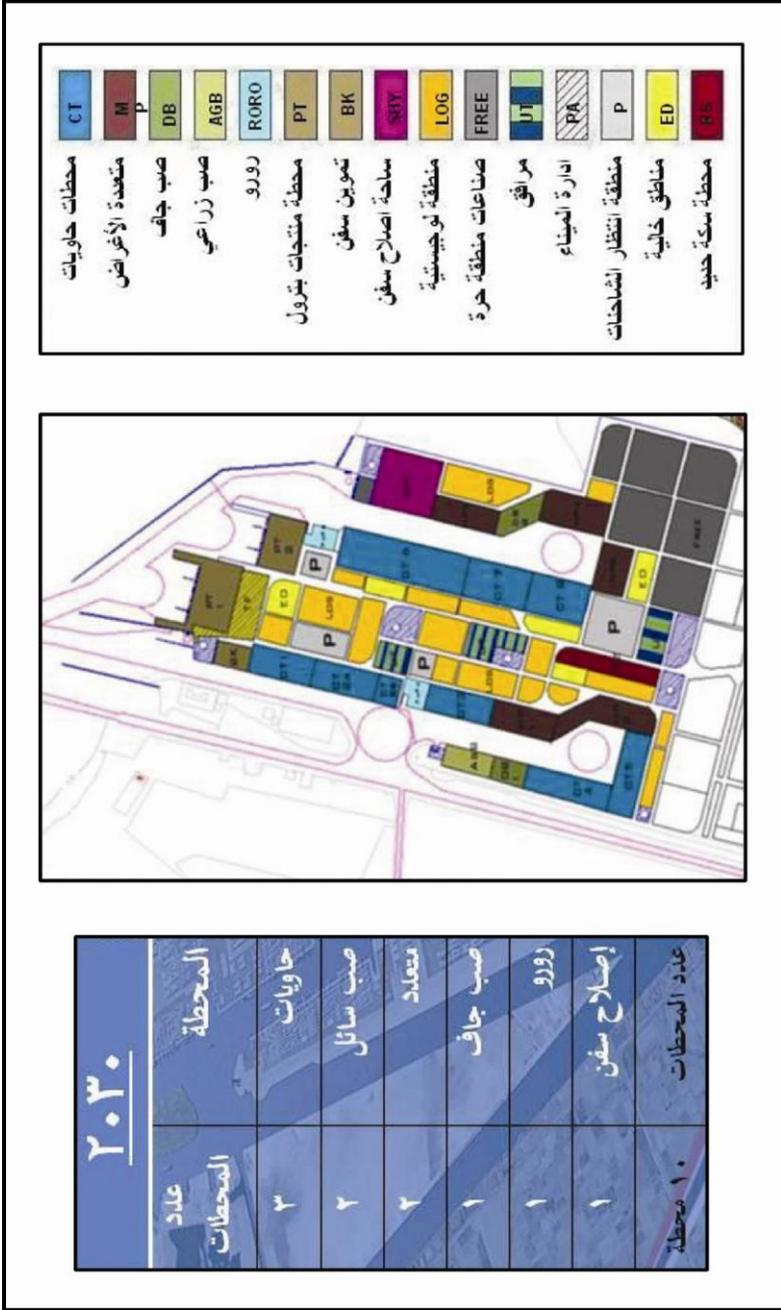
المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

شكل (16) : المرحلة الأولى لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2017م.



المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

شكل (17) : المرحلة الثانية لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2022م.



المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

شكل (18) : المرحلة الثالثة لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2030م.

### 3) المشروعات الاستثمارية فى ميناء الأدبية (ملحق 8):

- مناطق تصلح للاستثمار كمحطات صب جاف بمساحة 200 ألف متر مربع.
- مناطق بها تخزين زيوت حاليا (صب سائل) بمساحة 100 ألف متر مربع.
- مناطق تصلح كمحطات للبضائع العامة بمساحة 100 ألف متر مربع. بالإضافة إلى صناعات ذات قيمة مضافة صغيرة تعتمد على مواد خام مستوردة ثم تجمع ويعاد تصديرها.
- مناطق يمكن ردمها بعد إنشاء رصيف بطول 1000 م (جارى دراسته للتنفيذ) ويقام عليها (بضائع عامة - صب جاف - صب سائل).

### 4) الأنشطة الاستثمارية فى ميناء السويس (بورتوفيق) (ملحق 9):

- من المخطط تطوير الميناء لتكون ميناء ركاب ويخوت بدلا من ركاب وبضائع.
- جميع المساحات تصلح لإقامة مشروعات لخدمة الركاب واليخوت ومشروعات تجارية وخدمية (اتصالات - بنوك - تجارة - سوق حرة - كافيتيريات - تموين سفن) بمساحة إجمالية قدرها 240 ألف متر مربع.

ومما سبق يتضح مدى التكامل فى النقل البحرى بين موانئ قناة السويس حيث أن لكل ميناء خصائصه المميزة فالموانئ الجنوبية تركز على الصب السائل (الزيوت) والحاويات والبضائع العامة فى ميناء الأدبية، وحركة الركاب واليخوت السياحية فى ميناء بورتوفيق، حركة الحاويات المحلية والترانزيت والخدمات اللوجستية والصب السائل والسياحة الخارجية فى ميناء العين السخنة، بينما تركز الموانئ الشمالية على حركة الركاب السياحية والحاويات والترانزيت فى ميناء بورسعيد غرب، بينما تركز الحركة فى ميناء شرق بورسعيد على الحاويات والترانزيت وتموين السفن من خلال محطة الصب السائل والمنطقة الصناعية والخدمات اللوجستية والصب الجاف.

**ثالثاً : الخدمات اللوجستية فى إطار مشروع تنمية محور قناة السويس .**

تم إسناد المشروع مؤخراً إلى هيئة قناة السويس بالقرار الوزاري<sup>(1)</sup> رقم (1368) بتاريخ 2013/11/24م بإنشاء مجلس تنفيذى لمشروع تنمية إقليم قناة السويس وإسناد المشروع إلى هيئة قناة السويس برئاسة مجلس إدارة الهيئة وعضوية كل من : ممثل عن كل من وزارات الدفاع، النقل والسياحة، الكهرباء والطاقة، الزراعة واستصلاح الأراضي، التجارة والصناعة، الاستثمار، التخطيط، التنمية المحلية، المالية، الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، البترول والثروة المعدنية، الطيران المدني، الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، وممثل عن كل من محافظات شمال وجنوب سيناء والسويس والإسماعيلية وبورسعيد ويهدف المشروع إلى جذب استثمارات صناعية وخدمية بحوالى 100 مليار دولار، ويرتكز مشروع تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجستية عالمية على تنمية ثلاثة مراكز :

- **المركز الأول :** تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق وسهل الطينة على مساحة 70 ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة.
- **المركز الثانى :** تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة بمساحة 66 ألف فدان.
- **المركز الثالث :** تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس مع ميناء ومطار العين السخنة بمساحة 46 ألف فدان.

وتوضح الملاحق من (4) إلى (7) خرائط مشروع تنمية محور قناة السويس.

---

(1) الجريدة الرسمية رقم 47 مقرر أ العدد 56.

وفى إطار هذا المشروع يجب التركيز على إبراز بعض الاختلافات بين المراكز الثلاثة حتى يتسنى لكل مركز القيام بدوره وذلك بالتوافق مع مقومات البيئة الطبيعية والحضرية ففى المركز الأول يجب إعطاء الأولوية على المنطقة الحرة وتشمل أنشطة

التصدير والتصنيع والتجميع والتغليف والتوزيع والتخزين والشحن والمعالجة والأنشطة البحرية والإنتاج الزراعي لتنمية منطقة شمال سيناء والتي تعمل على تنشيط الحركة بميناء شرق بورسعيد، وكذلك منطقة صناعية للصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة بمساحة 20 ألف فدان مثل الحديد الإسفنجي وتجميع وتصنيع المعدات الثقيلة ووسائل النقل وصناعة السيراميك والصناعات الغذائية وتغليف المنتجات الزراعية وأنشطة بحرية تشمل خدمات بحرية وتسويق المنتجات البحرية ومركز البحوث والدراسات البحرية وصناعة القوارب واليخوت وأنشطة سياحية تضم إسكان سياحي وفندقي ومناطق ترفيهية وأنشطة رياضية عالمية ومكاتب عالمية للشركات العالمية والخدمات ذات مستوى عالمي وإسكان إداري ومراكز تجارية.

وفي المركز الثاني يجب التركيز على الصناعات الإلكترونية وتضم الصناعات عالية التقنية مثل الإلكترونيات والبرمجيات والاتصالات وصناعة الدعم الفني والصناعات الغذائية وتغليف المنتجات الزراعية وأنشطة سياحية، وأنشطة طبية تشمل صناعة الأدوية ومستحضرات التجميل ومراكز للرعاية الصحية ومراكز طبية ومنطقة لوجستية تشمل استيراد وتصدير وتصنيع وتغليف ومخازن ومستودعات وخدمات الإصلاح والصيانة وصناعة الحاويات.

وفي المركز الثالث يجب إعطاء الأولوية للأنشطة البحرية والمنطقة اللوجستية وتشمل الترسانة البحرية وبناء السفن وتداول الحاويات وتجارة الترانزيت، وتموين وإصلاح وصيانة السفن وأنشطة أخرى تتمثل في استيراد وتصدير وتصنيع وتشغيل وتجميع وتغليف وتوزيع ومخازن ومستودعات وشحن وتفتيش فني وخدمات الإصلاح والصيانة والمناطق الصناعية، والتركيز على الأنشطة البحرية وتضم خدمات بحرية وتسويق المنتجات البحرية وصناعة القوارب واليخوت وبناء السفن الصغيرة وتكسير السفن وبناء الوحدات العائمة وتصنيع منتجات الألمنيوم وتخريد وتقطيع السفن وتشمل المنطقة الصناعية صناعة البتروكيماويات ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية ومعدات السلامة والإنقاذ وتجميع أجهزة الحاسب الآلي، وصناعة وصيانة

الحاويات وتصنيع الصاج والهياكل المعدنية وتصنيع وتجميع الأوناش البحرية،  
وتصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك وإنتاج الأسمدة الكيماوية وتصنيع وتعبئة الأسمنت  
وتصديره.

وإذا ما تم حل جميع المشكلات الإدارية والقانونية المتعلقة بتلك الأنشطة سوف  
تلحق بها باقى المشروعات بالتبعية ويتحول الإقليم إلى إقليم لوجستى عالمى على  
غرار المراكز اللوجستية العالمية.

## المقترحات والتوصيات

**(1) إعداد إقليم قناة السويس ليكون مركز عالمي لتحميل وتوزيع الحاويات ومن ثم مركز لوجستى :**

من خلال دعم خدمات وأنشطة القيمة المضافة بالموانئ والمناطق الصناعية والاقتصادية بالإقليم باعتباره محور عالمي للسفن يقوم ببعض الأنشطة تتمثل فى (تموين، تفريغ، تحميل، إصلاح، صيانة، بناء سفن، سياحة، تصدير، استيراد).

**(2) تهيئة المناخ التشريعى وضرورة إنشاء هيئة إدارية خاصة ومستقلة للنهوض بالإقليم.**

لا بد من تهيئة المناخ التشريعى من خلال مجموعة من القوانين التدريجية وإنشاء هيئة إدارية خاصة مستقلة وإدارة خاصة بالنقل البحرى وضرورة التنسيق بين محافظات الإقليم وهى السويس، الإسماعيلية، بور سعيد، شمال سيناء وجنوب سيناء)، (الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة)، هيئات الموانئ البحرية وهى هيئة ميناء بورسعيد وهيئة موانئ البحر الأحمر) وجميع الوزارات المعنية، (الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات) (شركات محطات الحاويات ومحطات الصب السائل بالموانئ).

**(3) ضرورة وجود مركز مالى وإداري عالمي :**

ويشمل الأول فروع لأهم البنوك وشركات الصرافة ، بينما يشمل المركز الإداري مكاتب وكلاء الشحن الملاحيين، مكاتب الخطوط الملاحية بالموانئ، وكلاء النقل متعدد الوسائط، شركات النقل متعدد الوسائط، شركات تأجير الحاويات، شركات تسويق الخدمات ... الخ) ويمكن الاستعانة بالنماذج العربية الناجحة مثل المركز اللوجستى بميناء جبل على الذى تم افتتاحه عام 1985م وكان يتسع لحوالى 650 شركة، بينما بلغ عدد الشركات 1450 شركة من 85 دولة فى العالم، و 74% من التعاملات هى تراخيص تجارية، و 22% تراخيص صناعية فى المنطقة الحرة، و 4% تراخيص خدمات أساسية، ويخدم الميناء 125 شركة من

كبريات خطوط سفن الحاويات العالمية<sup>(1)</sup>، وضرورة التسويق الجيد للمراكز اللوجستية بين المراكز العالمية، وضرورة تطوير وتحديث الإدارة وتبسيط الإجراءات الروتينية والبعد عن البيروقراطية قدر الإمكان.

#### 4) أهمية وجود مركز سياحي عالمي يشمل ما يلي :

- تشغيل موانئ وأرصفت الركاب بموانئ الإقليم بكفاءة عالية من خلال حل المشكلات المتعلقة بالإجراءات الروتينية في مباني الجوازات بالموانئ والاعتماد على سفن ركاب وعبارات حديثة بالموانئ والتخلص من القديمة والمتهاكة، واستكمال مشروع اليخوت بميناء بورتوفيق.
- نقل متحف الإسماعيلية إلى شرق القناة لتنمية تلك المناطق وتزويده بالقطع الأثرية لجذب السائحين (سفن الركاب والسياحة) العابرة للقناة لزيارة المناطق الأثرية.
- الاهتمام بالنواحي الجمالية في إنشاء الطرق المصرية وتزويد جوانبها باللوحات والخرائط الأثرية على ضفاف القناة و تزويدها بالتماثيل الأثرية كبيرة الأحجام أو بناء بعض المسلات وبعض الأهرامات الصغيرة التي تعمل على جذب السياح لما يرتبط في أذهان الغرب عن (مصر الفرعونية) وأثارها المتفردة على مستوى العالم.
- عمل بانوراما لحرب أكتوبر تكون على مستوى عالي داخلية وخارجية، ويمكن تشغيل البانوراما الخارجية على ضفاف قناة السويس حتى يتسنى لسفن السياحة العابرة التمتع بها لجذب ركاب تلك السفن للدخول في البانوراما الداخلية.
- تنشيط سياحة المعارض والمؤتمرات من خلال إقامة مركز معارض ومؤتمرات دولي في ظل وجود مطار بورسعيد وإنشاء مطار السخنة، وإنشاء فنادق عالمية، وتسويق هيئة تنشيط السياحة مع هيئة قناة السويس لرحلات داخلية إلى الأهرامات والنيل والأقصر وأسوان وذلك باستغلال النقل الجوي إلى مطار أكتوبر أو مطار الأقصر، وكذلك توفير يخوت للتنقل إلى مناطق شرم الشيخ والغردقة إلى خليج العقبة والبحر الأحمر.

(1) محمد رياض : مصر نسيج الناس والمكان والزمان، مطبعة عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، 2008م، ص 158.

- تنمية السياحة على الجانب الشرقى والغربى لقناة السويس وكذلك الجزء الشمالى من خليج السويس، وخاصة السياحة الداخلية وتسويق الرحلات اليومية من خلال التنسيق بين الفنادق والنوادرى الموجودة على شواطئ القناة وبعض الجهات الحكومية والشركات السياحية.

#### (5) استكمال مشروع ازدواج القناة :

يجب الاسراع بمشروع ازدواج القناة لتلبية متطلبات التجارة العالمية التى من المتوقع أن تزيد بنسبة 10% ومن المتوقع أن تصل كمية البضائع العابرة للقناة عام 2050م إلى 3.5 مليار طن بعدما كانت عام 2012م تبلغ 739 مليون طن أى أن حجم التجارة العابرة للقناة سيتضاعف خمس مرات، ويجب ازدواج القناة لأن الكمية العابرة حالياً تمثل 75% من الطاقة الاستيعابية للقناة، لذا لابد من خلق تكتل اقتصادى لدول الخليج العربى والدول العربية وإنشاء شركات ملاحية عالمية من خلال اندماج بعض شركات الملاحة العربية فى هذه الشركة ليكون لها دور فاعل فى سوق النقل البحرى<sup>(1)</sup>.

#### (6) إنتاج الحاويات وسفن الحاويات :

يعد إنتاج الحاويات فى مصر إضافة كبيرة لأنه سوف يضع مصر على الخريطة العالمية لإنتاج الحاويات مما يعمل على تنمية النقل البحرى المصرى وتنمية الموانىء المصرية وزيادة نشاطها فى تجارة الترانزيت كما يجب أيضاً التركيز على تصنيع سفن الحاويات الروافد الصغيرة (Feeder ships) والتي تعد صغيرة الحجم بالمقارنة مع السفن المحورية الأم نظراً لكثرة سفن الروافد الأجنبية التي تتردد على موانىء الترانزيت المصرية مثل موانىء بورسعيد وشرق التفريعة ودمياط، كما يمكن تأجير تلك السفن فى الموانىء القريبة، وبالنظر إلى الأسطول المصرى من سفن الحاويات يقتصر على ثلاث شركات —  
(1) جريدة البديل : 2013/2/27.

فقط تمتلك أربعة سفن حاويات حمولة 3000 طن فى الوقت الذى يسعى العالم إلى

تصنيع سفن حاويات حمولة 18 ألف حاوية، وتطوير المجرى الملاحي لقناة السويس بما يتناسب مع تلك السفن الجديدة وبما يتناسب مع التطورات المتوقعة في صناعة النقل البحري.

#### 7) تشجيع القطاع الخاص المصرى والأجنى فى تطوير منظومة النقل البحرى :

- طرح مشروعات مشتركة بنظم الخصخصة المختلفة فى معظم أنشطة النقل البحرى مثل الخطوط الملاحية والتوكيلات الملاحية والخدمات اللوجستية، وإنشاء خطوط ملاحية عربية من خلال تكتل اقتصادى كبير والدخول فى تحالفات الخطوط الملاحية، وإنشاء شركات للنقل متعدد الوسائط.
- دعم القدرة التنافسية للترسانات المصرية فى إقليم قناة السويس على المستوى الدولى والإقليمى من خلال إدخال أنظمة لوجستية حديثة تستند إلى إدارة جيدة فى مجال التسويق العالمى لخدمات الإصلاح والصيانة ورفع كفاءة العاملين بها عن طريق التدريب المستمر.
- تشجيع الشركات العالمية للاستثمار فى مجال تموين السفن بالوقود الثقيل والخفيف عن طريق إرساء منصات تخزين عائمة فى البحرين المتوسط والأحمر مع سفن توزيع كالمتبع فى سنغافورة وموانئ أوروبا وكذلك فى مجال تموين السفن بالموئل والمياه والتوريدات الاستهلاكية وقطع الغيار وخلافه<sup>(1)</sup>.

#### 8) توفير مجموعة من الموانئ الجافة والمخازن والمستودعات الجمركية :

وتقام خارج الموانئ لاستقبال الحاويات المشتركة للتجميع سواء للشحن أو التفريغ، وتوفير مساحات كبيرة داخل الموانئ لساحات الحاويات، وكذلك لتوفير السيولة المرورية وتجنب دخول السيارات النقل والنصف نقل داخل الميناء وساحة الحاويات.

(1) الهيئة العامة للتنمية الصناعية : الرؤية المستقبلية لإنشاء مراكز للخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس 2012/1/1م.

## 9) ضرورة وجود علاقة تكاملية استراتيجية بين هيئة قناة السويس وموانئ قناة السويس :

وذلك فيما يخص تخفيض رسوم المرور للسفن العابرة في حالة تردها على موانئ إقليم القناة والاستفادة من الخدمات اللوجستية وضرورة التكامل بين موانئ الإقليم بصفة خاصة، مع التنسيق مع الموانئ المصرية الأخرى وخاصة التي يوجد بها محطات حاويات لئلا يتم سحب الخطوط الملاحية من الموانئ المصرية الأخرى وإن الهدف الرئيسي هو جذب الخطوط الملاحية العالمية لسفن الحاويات.

## 10) استكمال شبكات الطرق وخطوط السكك الحديدية التي تربط المنطقة العربية عبر إقليم القناة :

وتكون هذه الشبكة موحدة على أساس الجوار الجغرافي لتسهيل نقل البضائع والركاب بين دول المنطقة، وخاصة الاسراع بإنشاء الجسر البرى بين مصر والمملكة العربية السعودية وإنشاء شركات عربية فى مجال النقل متعدد الوسائط ودراسة تأثير التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط والاستفادة من خبرات الدول العربية وخاصة الإمارات والتي وقعت على الاتفاقية.

وعلى المستوى المحلى ضرورة الاسراع بمشروعات النقل لاستكمال طرق الربط بين شرق القناة وغربها مثل نفق الفيروز المزمع إنشاؤه شمال كوبرى الفردان، وكذلك تسهيل الحركة من المدن الصناعية مثل مدينة العاشر من رمضان واستحداث وسائل جديدة للكشف الاشعاعى على السيارات فى كوبرى السلام ونفق الشهيد لتسهيل حركة المرور .

## 11) ضرورة دراسة إنشاء ميناء بحرى فى محافظة الإسماعيلية على الضفة الشرقية للقناة :

وذلك فى إطار مشروع وادى التكنولوجيا والعديد من مشروعات التنمية ودراسة المقترح المقدم من الأستاذ الدكتور/ محمد رياض عن حفر بعض القنوات المائية بامتداد نحو 1 كم شرقاً فى عدة مناطق مثل شرق كل من الدفرسوار والإسماعيلية والبحيرات المرة والشط،

وإقامة المناطق والعرب الصناعية حولها لتسهيل عمليات نقل المنتجات الصناعية من الموانئ الصغيرة مباشرةً على السفن بشكل لا يتم معه تعطيل حركة السفن العابرة للقناة وكذلك استغلال النقل البحري الرخيص عبر القناة بدلاً من النقل البري وكذلك تنظيم مرور سفن الشحن الصغيرة إلى جانب سفن القوافل الكبيرة العابرة، وإقامة خدمات خاصة للعاملين وتوفير السكن والخدمات الضرورية للعاملين دون التورط في إنشاء مدن أو قرى كبيرة تصبح بعد قليل مشكلة عمرانية كما يحدث دائماً<sup>(1)</sup>.

## 12) مراعاة الأبعاد البيئية في إقليم قناة السويس :

يجب توطن الصناعات الثقيلة بعيداً عن حرم المجرى الملاحي لقناة السويس والتعميق الاستراتيجي داخل شبه جزيرة سيناء وتحقيق مفهوم اللوجستيات الخضراء وضرورة وجود ممثل من وزارة البيئة ضمن الوزارات المشرفة على المشروع وخاصةً أنه لم يرد ذكرها ضمن الوزارات في مشروع تنمية قناة السويس.

## 13) تنمية كل من ميناءي العريش في شمال سيناء وميناء نويبع في جنوب

### سيناء ودراسة إمكانية الربط بينهما من خلال خط سكة حديد :

إن تنمية تلك الموانئ مصاحبة للخط الحديدي سوف تعمل على تسهيل حركة النقل ومنافسة خط سكة حديد إيلات الجاري إنشاؤه، وتوفير خدمات النقل متعدد الوسائط بدلاً من مشروع القناة المزمع دراسته للربط بين المينائين نظراً لما تحدثه هذه القناة من فصل وعزلة بين القطاع الشرقي من شبه جزيرة سيناء والممتد من العريش غرباً حتى رفح شرقاً وفي هذه الحالة يتم اللجوء إلى إنشاء الكبارى والأنفاق عالية التكلفة، والاكتفاء بمشروعات الازدواج في قناة السويس.

ولكن حتى الآن اقتصاديات النقل لا تحبذ التكلفة العالية ولكن ربما في المستقبل مع أشكال تنموية كثيفة تحتاجه وليس فقط لمجرد المنافسة مع إسرائيل.

(1) محمد رياض : مرجع سبق ذكره، ص 158.