

مشروعات التنمية بمحور قناة السويس الجديدة

اعداد
آمال حسن

مؤسسة دار الفرسان للنشر والتوزيع

٥١ ش ابراهيم خليل المطرية

٢٢٥١١١١٠ - ٠١٢٢٩٨٧١٢٣٧

اسم الكتاب : مشروعات التنمية بمحور قناة

السويس الجديدة

المؤلف : آمال حسن

الناشر : مؤسسة دار الفرسان

تصميم الغلاف : فرى برنت - ٠١٠٤٤٧٠٦٤٥

رقم الإيداع : ١٥٧٣

طبعة أولى : ٢٠١٥

فهرسة أثناء النشر

آمال حسن

مشروعات التنمية بمحور قناة السويس الجديدة / - القاهرة . - ط ١

مؤسسة دار الفرسان للنشر والتوزيع

٩٦ ص ؛ ٢٤ سم

تدمك : ٥-٦٨-٦١٦٩-٩٧٧-٩٧٨

١-مصر التنمية الاقتصادية

٢ السويس التنمية الاقتصادية

٣-بورسعيد التنمية الاقتصادية

٣٣٨,٩٦٢

العنوان

﴿ فَتَعَالَى اللَّهُ الْمَلِكُ الْحَقُّ وَلَا تَعْجَلْ
بِالْقُرْآنِ مِنْ قَبْلِ أَنْ يُقْضَىٰ إِلَيْكَ وَحْيُهُ ۚ وَقُلْ
رَبِّ زِدْنِي عِلْمًا ﴾ (١١٤) [طه: ١١٤]

المقدمة

في أثناء الثورة المصرية في الثمانية عشر يوماً الأولى والفاصلة منها كانت قناة "سي أن أن" مثلها مثل كل القنوات العالمية متوقفة ولا تعرض إلا مصر وأخبار الثورة المصرية على مدار ٢٤ ساعة، وكان هذا شاذاً للغاية للشعب الأمريكي والذي لا أبالغ إن الكثير منهم لا يعرف مصر ولا يعرف أين تقع، ولتعرفه عن ماذا تحدث يجب أن تقول له الأهرامات والصحراء ... حدث هذا الموقف مع أحد الأشخاص وكثيرون غيره في الولايات المتحدة عندما سأله بائع "من أين أنت؟"، وعندما عرف ماذا تعني كلمة "مصر" المجهولة بالنسبة له قال "أنت ترتدي مثلنا !! أستم تركبون الجمال في الصحراء؟؟" ... وكان هذا سؤال جاد ولم يكن يمزح إطلاقاً.

مع مجتمع منغلق كهذا وأقرب لأن يكون منعدم الثقافة بالعالم الخارجي بل وبالداخل الأمريكي أيضاً، كان على مذيع "السي أن أن" أن يبرر ويوضح لماذا هم مهتمون بهذه الدرجة بمصر؟؟؟ فقال موضعاً للشعب الأمريكي: "مصر ليس من دول النفط الكبيرة ... ولكنها يمر بها قناة السويس !! وهي أهم قناة ملاحية في العالم ... فهي تشبه صنبور التجارة العالمية ... ولو أغلقت أو تأثرت بأحدث هذه الثورة سينهار إقتصاد العالم."

يتوقع خبراء الاقتصاد أن يدر هذا المشروع إيرادات قد تصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنوياً - الإيراد الحالي ٥ مليارات دولار سنوياً تقريباً - تساهم في حل الازمات التي تعاني منها مصر حالياً إلى جانب إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف استصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدان

وأوضحت الخطة أن تنمية إقليم قناة السويس بوجه عام تتضمن ٤٢ مشروعاً ذا أولوية، منها ٦ مشروعات ذات أهمية قصوى وهي: تطوير طرق القاهرة/ السويس- الإسماعيلية- بورسعيد إلى طرق حرة، للعمل على سهولة النقل والتحرك بين أجزاء الإقليم والربط بالعاصمة، وإنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتي القناة "شرق وغرب".

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

العائد الاقتصادي للمرحلة الأولى من المشروع بناءً على الدراسة المقدمة من شركة اسكوم (ASEC Company for Mining - ASCOM) أكبر شركة للصناعات التعدينية بالشرق الأوسط بلغ ٢١٦ مليار جنيه بعد تغطية التكلفة.

وحددت الخطة ٢٨ مشروعاً آخرين رئيسيين لتنمية إقليم قناة السويس هي: منطقة التجارة واللوجيستي شرق بورسعيد، المنطقة الحرة برفح، منطقة التجارة واللوجيستي شرق الإسماعيلية، منطقة التجارة واللوجيستي شمال شرق السويس، منطقة التجارة واللوجيستي بالعاشر من رمضان، المنطقة الحرة جنوب السويس، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين العريش/ الشيخ زايد، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين الطور/ رأس محمد، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بـ شرم الشيخ، إقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نيق، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بـ بدهب/ نويبع.

بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجعات سياحية بنويبع/ طابا، مجمع صناعي للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية بالمسعيد، مجمع صناعي للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية شمال غرب خليج السويس، مجمع صناعي للصناعات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زايد، مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بالسويس، مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بشرق بورسعيد.

ومجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بمنطقة شمال سيناء، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بأبو رديس.

قناة السويس يمر بها حوالي ١٠% من التجارة العالمية، و٢٢% من تجارة الحاويات بالعالم، ومع هذا ما يتحقق من عائد من القناة لا يزيد على رسوم العبور فقط، والتي تبلغ ٥,٢ مليار دولار سنوياً.

وتتضمن الـ ٢٨ مشروعاً الآخرين أيضاً إقامة مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع صناعي لبناء وإصلاح السفن بالمنطقة الصناعية شرق بور سعيد، مجمع صناعي للغزل والنسيج بالمنطقة الصناعية بشرق بورسعيد، ومثله بالشرقية، علاوة على مجمع لصناعات الأسمدة بالمنطقة الصناعية بالشرقية، مجمع للصناعات الغذائية بوسط سيناء، ومجمع صناعي لمنتجات السخانات الشمسية بوسط سيناء.

وأشارت خطة التنمية إلى باقى الـ ٤٢ مشروعاً وهم ٨ مشروعات داعمة فى إطار المشروعات ذات الأولوية لتنمية إقليم قناة السويس هي: استثمار طريق العائلة المقدسة من خلال مشروع قومي متكامل، إقامة جامعة تكنولوجية بمنطقة وادى التكنولوجيا بالإسماعيلية، إقامة مدارس فندقية بالمنطقة المحصورة بين العريش/ الشيخ زايد، إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بشرق بورسعيد.

وإنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة ٢٥٠٠ ميغاوات، استصلاح ٤٠٠ ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، مشروع استصلاح ٥٠ ألف فدان على مياه السيول بواديان البروك، ومشروع استصلاح ١,٦٥٩ مليون فدان بسهل وادى العريش.

الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنمية إقليم قناة السويس ضخمة جداً، وتقترب من حوالي ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٢.

وكان الدكتور طارق وافي، وزير الإسكان والمجمعات العمرانية أكد فى تصريحات صحفية أول أمس، أنه سيتم البدء فى مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال ٣ مراكز تنمية رئيسية، أولها تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد، وثانيها تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل، مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، والمركز الثالث، تنمية شمال غرب خليج السويس، مع ميناء ومطار السخنة.

وكشفت الخطة المعدة لتنمية هذا المحور أن المركز الأول في التنمية يتضمن تحويل المناطق المحددة به إلى منطقة خدمية لوجيستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة ٧٠ ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسهل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الاستصلاح الزراعي، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية وحررة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية.

أما المركز الثانى فى تنمية هذا المحور والذى يتضمن تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة تبلغ مساحته ٦٦ ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أيضاً أسفل القناة، على أن تتضمن التنمية فى هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجيستية بها استيراد وتصدير، تصنيع وتوزيع، مخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية.

وحددت خطة تنمية محور قناة السويس أن المركز الثالث فى تنمية هذا المحور وهو تنمية منطقة غرب خليج السويس تبلغ مساحته ٤٦ ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجيستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتفتيش فنى.

علاوة على إنشاء منطقة صناعية بالصناعات البتروكيمياوية، ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهيكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمنت وتصديره.

كما تضمنت تنمية هذه المنطقة تنفيذ أنشطة سياحية بإنشاء إسكان سياحي وفندقي، مناطق ترفيهية، مطاعم، مسارح وسينمات، وأنشطة رياضية عالمية، فضلاً عن تنفيذ أنشطة بحرية بإنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب واليخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألومنيوم، وتخريد وتقطيع السفن.

افتتاح مشروع قناة السويس الجديدة

في خطابه بتاريخ ٥ أغسطس، أعلن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي عن إطلاق مشروع بناء قناة السويس الجديدة، التي تكتمل في غضون عام من بدء تاريخ الحفر، بهدف التوسع في قناة السويس الحالية، والسماح لحركة السفن بالمرور في اتجاهين في وقت واحد، والمشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

بموجب خطة التنمية، بحلول عام ٢٠٢٣ من المتوقع أن تستوعب قناة السويس مرور نحو ٩٧ سفينة في اليوم الواحد، وتقليل الوقت الذي يستغرقه السفر عبر قناة واحدة من ١١ ساعة إلى ثلاث ساعات، مما يزيد من تدفق الإيرادات المالية على الدخل القومي للبلاد، وتشير تقديرات الخبراء إلى أن المشروع بحلول عام ٢٠٢٣ (توقيت انتهاءه تماما) سيدر دخلا على الدولة بحوالي ١٠٠ مليار دولار سنويا، (حاليا يقدر الدخل بنحو ٥ مليارات دولار سنويا) وتركز خطة تمويل المشروع وآلية التمويل على إصدار الحكومة سندات وشهادات استثمار بلغ مجموعها ٨,٤ مليار دولار، التكلفة المقدرة لمشروع القناة بعائد ١٢ %، وتم إصدار السندات من فئة صغيرة جدا لدرجة أن المواطنين البسطاء لديهم القدرة على شرائها، وبالتالي المساهمة في المشروع بشكل مباشر.

وفي وقت مبكر من عام ٢٠١٥، ستشرع الحكومة المصرية في تقديم عروض استثمارية لشركات أجنبية للمشاركة في المناطق الصناعية،

ومن المتوقع أن تحوز المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي الأخرى على نصيب كبير من المشاركة الاستثمارية، ومن المتوقع أيضا دخول مستثمرين آسيويين بما في ذلك اليابان والصين وكوريا الجنوبية.

وفي هذا الإطار فإن مشروع حفر قناة موازية جديدة لقناة السويس، يمكن وصفه بأنه "تطوير وتنشيط لحركة النقل البحري الدولي من خلال المنطقة، لكن توجد تساؤلات حول قدرة الحكومة المصرية لإتمام هذه المهمة في عام واحد فقط، خاصة وأن الدولة تعاني من أزمات مالية منذ ثلاث سنوات، وأثرت سلبا على جميع مؤسسات الدولة والقطاعات الاقتصادية، ويوضح أن المشروع يشمل حفر ٣٥ كيلومترا (٢١,٧ ميلا) من الحفر الجاف، و٣٧ كيلومترا (٢٣ ميلا) توسعات وحفر عميق، ولكن توجد تحديات تقف أمام هذا المشروع الضخم.

وبدأت عمليات الحفر

بدأت عمليات تنفيذ مشروع تنمية قناة السويس، والذي يستهدف إنشاء قناة موازية بطول ٧٢ كيلو متراً، منها ٣٥ كيلو متراً يُعتبر حفرًا في التربة الجافة، فيما سيضاف إليها ٣٧ كيلو متراً أيضاً بمثابة عملية تعميق، حيث يصبح بإمكان المشروع عند اكتمال إنجازهِ أن يستوعب عبور السفن في القناة في الاتجاهين في وقت واحد، وسيؤدي إلى اختصار زمن استغراق الرحلة من عشرين ساعة إلى تسع ساعات، فيما سيقبل زمن عمليات انتظار السفن، وهو الأمر الذي يتوقع أن يزيد من حجم المنقولات والبضائع وتنمية حركة التجارة الدولية.

ويستهدف المشروع رفع عائدات قناة السويس من ٥ مليار دولار حالياً إلى ١٣ مليار دولار سنوياً.

وعلى صعيد آخر فقد نجح المشروع منذ بدايته في توحيد صفوف المصريين على هدف ومشروع واحد، يعمل على النهوض بمستقبل الوطن، فالمشروع حقق إجماعاً وطنياً منذ بناء السد العالي في حقبة الستينات من القرن الماضي، مثلما شهدته حملة شراء أوراق مستندات قناة السويس، وهو ما أشعل حرباً إعلامية قادتها إسرائيل عبر وسائل الإعلام الغربية بهدف إفشال المشروع، حيث بدأت في بث شائعات لعرقلة العمل بالمشروع.

أن أصحاب التجارة العالمية يفضلون المرور عبر قناة السويس نظراً لرخص أسعار المرور بها والتأمينات التامة حولها التي تقوم بإجرائها

القوات المسلحة، على عكس طريق الرجاء الصالح الذي تزداد تكلفة النقل عبره عن معبر القناة، إضافة إلى تهديدات أخطار الطريق كخطر القراصنة الذين يعتبرونه تهديداً مباشراً لمواجهة التجارة العالمية، وبالتالي فإن مشروع قناة السويس الجديدة سيلقي نجاحاً واسعاً من الناحية المالية والاقتصادية، وسيضع لمصر جغرافيا جديدة من الناحية الاقتصادية والجيوستراتيجية.

"أن وحدة المصريين حول هذا المشروع وإخراجهم لأموالهم وطاقاتهم من أجل تمويل هذا المشروع قضى على الحلم الإسرائيلي في إنشاء قناة موازية لقناة السويس عبر خليج العقبة".

وحول تأثير مشروع قناة السويس الجديدة على الاقتصاد المصري، فإن مشروع تنمية إقليم قناة السويس الجديدة يساهم في تعافي الاقتصاد المصري، بعد مُعاناته من الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٨، وأيضاً الخسارة الفادحة والركود بعد ثورة ٢٥ يناير التي تسببت في زيادة نسبة البطالة.

أن الدولة المصرية بدأت في اتخاذ خطوات فعّالة لتشجيع الاستثمار وتحسين مستوى النمو، وتضيف "المشروع الجديد سيساهم في ضخ العديد من الاستثمارات، حيث إن الموقع الجغرافي لمصر يحظى بأهمية كبيرة لدى دول العالم، ويعمل هذا المشروع على زيادة حجم الإيرادات بنسبة عالية تتعدى مليارات الجنيهات، وسيربط بين مدن بورسعيد والسويس والإسماعيلية وسيناء، معتبرة أن إنشاء المناطق اللوجيستية وإقامة التجمعات الاقتصادية والعمرانية والصناعات الإقليمية ستنعش الاقتصاد المصري في الفترة القادمة،

وستكون قناة السويس من أفضل المعابر في العالم، وتجعل من مصر أكبر المراكز الصناعية والاقتصادية في العالم.

إن الموقع الجغرافي لقناة السويس ووجودها في وسط قارات العالم وربطها للبحر الأحمر بإفريقيا وآسيا والمتوسط بأوروبا، سيجعل هذا المشروع الجديد يتفوق على موانئ دبي التي تُعتبر أهم موانئ التصدير الجاف في العالم، مشيراً إلى أن تباطؤ الحكومة المصرية في تسعينيات القرن الماضي أتاحت الفرصة لموانئ عربية ودولية أخرى أن تزدهر وتجني ثمار ذلك.

"أن هذا المشروع قدر سيحظى بأهمية بالغة من العالم أجمع، إذا تم العمل به بالشكل المخطط والمدرّوس دون تباطؤ أو تهاون، حيث إن الوضع الاقتصادي بمصر لا يحتمل، فلا بد من استغلال الموارد والمقومات التي تمتلكها مصر للحصول على أفضل النتائج".

وعن موقف موانئ دبي من إطلاق مشروع قناة السويس الجديدة، "إن موانئ دبي ستعمل على جذب مزيد من الاستثمارات لمصر، عن طريق جلب العديد من الخطوط الملاحية للميناء لتساعد في النمو الاقتصادي لمصر"، مشيراً إلى أن المشروع سيضع مصر في مكانة متقدمة بين دول العالم في ظل التنافس العالمي، وسيضيف لحركة التجارة العالمية في المنطقة، وسيحوّل مصر لمركز تجاري واقتصادي عالمي.

إن موانئ دبي العالمية تقدّم خدمات رائعة للسفن التي تسير من خلالها أهمها ميناء جبل علي الذي أصبح البوابة الأساسية لأكثر من تسعين

رحلة أسبوعية تربطه مباشرة مع ١٤٠ ميناء حول العالم، حيث يتضمن مناطق لوجيستية من مخازن تبريد ومحطة لتعبئة الحاويات ومستودعات للتخزين، بالإضافة إلى أعمال موانئ دبي العالمية التي تضم أكثر من خمس وستين محطة بحرية موزعة على ست قارات بجانب المشروعات الجديدة التي لا يزال العمل مستمراً فيها حتى الآن في كل من إفريقيا وأوروبا وأمريكا الجنوبية والشرق الأوسط والهند".

الأهمية الاستراتيجية لحور قناة السويس الجديدة

شهدت مصر عقب ثورة ٢٥ يناير المجيدة ومن بعدها ثورة ٣٠ يونيو حراكاً سياسياً واقتصادياً واجتماعياً وذلك بإسقاطها النظام القائم لإقامة نظام يقوم على الديمقراطية وتداول السلطة والحرية والكرامة كما قامت الثورة من أجل القضاء على الفساد الاقتصادي الذي أهدر الموارد الاقتصادية على مدى ثلاثون عاماً مما ترتب عليه انخفاض فى الناتج القومى وارتفاع معدلات الفقر كما استهدفت الثورة الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية لمصر وقد كانت سيناء وقناة السويس أحد هذه العناصر والمقومات الاقتصادية التى ظلت فترة طويلة من الزمن مهملة ولا تواكب التطورات العالمية والاقتصادية والتجارية وتمحور الجانب الكبير من الفهم الأحادى لأهمية قناة السويس باعتبارها ما هى إلا إنتاج لمحصول واحد وهو رسوم العبور مما ترتب عليه ابتعاد مجرى قناة السويس والمنطقة الاقتصادية المحيطة عن الاقتصاد العالمى مما نتج عنه تراجع واضح فى معدلات الاستثمار واتجاهات التنمية نتيجة هذه البيروقراطية الاقتصادية رغم ما تتمتع به قناة السويس من موقع جغرافى واستراتيجى كمركز الوسط ما بين نصف الكرة الشمالى ونصفها الجنوبى وبالتالي جاء الاهتمام بسيناء وقناة السويس والمنطقة المحيطة بها شرقاً وغرباً لإقامة منطقة اقتصادية لوجستية كمحور مهم للتجارة العالمية ولربط المنطقة بالاقتصاد العالمى .

كما أن العالم الصناعى والتجارى لم يعد اليوم يفكر بمنطق حسابات المسافات الجغرافية البحتة بل صار مهتماً بصورة مكثفة بحسابات المسافات الاقتصادية التى تعنى أن التطورات التكنولوجية البحرية قد تغلبت على عوائق ومشكلات جغرافية .

وفى إطار هذا المفهوم لابد من تبنى خطة مستقبلية لتنمية سيناء والمنطقة المحيطة بقناة السويس شرقاً وغرباً والاهتمام بتحويل هذه المنطقة إلى مركز عالمى للمناطق اللوجستية والاستثمارية باعتبارها المحور الرئيسى للتنمية شرقاً ويأتى هذا فى إطار عرض الملامح الرئيسية للتخطيط المستقبلى لإقليم قناة السويس برؤية جديدة تكون قادرة على استيعاب كافة المتغيرات العالمية للدور الحيوى الذى يمكن أن تؤديه قناة السويس لخدمة التجارة العالمية وتنمية سيناء والمناطق المحيطة بها وجعل هذه المناطق مركزاً عالمياً للمناطق اللوجستية والصناعية وتجارة الترانزيت وتقديم الخدمات اللوجستية وتحويل الموانئ الواقعة على قناة السويس إلى موانئ محورية Hup Ports وتدعيم الانشطة الاقتصادية بها لتحقيق التنمية العمرانية والمساهمة فى تنمية سيناء ورفع الكثافة السكانية بهذه الأماكن واستيعاب الزيادة السكانية فى الوادى والدلتا ضمن خطة التنمية للخروج من الوادى الضيق .

كما أن استقرار حقائق الأمور والتخطيط المدعوم بالحقائق والأرقام وحماية الثروة الاقتصادية يفرض الاهتمام بالبعد الاقتصادى لمحور القناة وإضعاف البدائل المنافسة لقناة السويس فلا بد من استغلال المقومات

الطبيعية والاستراتيجية والاقتصادية التى تتميز بها قناة السويس وتنطلق منها إلى آفاق التنمية الاقتصادية .

كما أن محور القناة يشكل بعداً اقتصادياً لأن هذا المشروع من المشروعات القابلة للتنفيذ داخل نطاق يشتمل على بعض القطاعات الاقتصادية مثل (الخدمات البحرية - التجارة العالمية - الصناعة والتجارة - السياحة - الزراعة - الإسكان - الملاحة - رسوم العبور) .

وكما ذكرنا فإن فكرة إقامة مناطق لوجستية عالمية للمناطق الحرة الاقتصادية للتصنيع وتوزيع تجارة الترانزيت والخدمات التى تؤدى للسفن والتجارة العابرة للقناة بالاشتراك مع الشركات العالمية وجعل موانئ العريش وطابا ونويبع والعين السخنة موانئ محورية ومركز لحمولات البضائع وبذلك نتمكن من جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة واستثمارات البنية التحتية الجديدة للتصنيع والخدمات الداعمة لنمو الاقتصاد المصرى للتقدم نحو المساواة مع الأسواق الناشئة الأخرى مثل الهند التى تستهدف تحقيق النمو بنسبة ٩ - ١٠ % سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ .

وتستهدف تنمية محور قناة السويس إنشاء ثلاث مراكز لوجستية عملاقة على طول الممر المائى تكون إحداها على الجانب الغربى من القناة لخلق مجتمع عمرانى جديد حولها وتخصص إحدى هذه المناطق فى بناء وإصلاح السفن والثانية لتجارة الترانزيت وتخزين البضائع وإعادة تصديرها إلى مختلف الدول فيما يخصص المركز الثالث لصناعات تجميعية فى عدد من القطاعات الإنتاجية مع توجيه هذه الصناعات بالكامل للتصدير للأسواق

الدولية وفى حالة تثبيت تعريفه المرور ترتفع حصيلة رسوم العبور من القناة إلى نحو عشرة مليارات دولار سنوياً كمرحلة أوى عند إتمام المشروع .

كذلك تتضمن التنمية إنشاء ظهير زراعى خلف المناطق الصناعية واللوجستية الثلاث لضمان خلق ثلاث مجتمعات عمرانية تستوعب ثلاثة ملايين نسمة سكان دائمين وثلاثة ملايين كإقامة مؤقتة لعمال الشركات الاجنبية التى ستعمل فى بعض الصناعات التى سيجرى جذبها للمنطقة الصناعية التصديرية وغيرها .

يضاف إلى ذلك البعد المتعلق بتعزيز الأمن القومى فى منطقة سيناء حيث يضمن المشروع توطين عدد كبير من المستفيدين فى منطقة شرق القناة لتصبح بمرور الوقت قاعدة سكانية ضخمة تساعد على حدوث امتدادات عمرانية فى قلب سيناء فى استمرار عمليات استصلاح الأراضى القابلة للزراعة فى العمق السيناوى .

ويعد شق قناة موازنية لقناة السويس مشروعاً مستقبلياً مهماً لإعادة هيكلة الاقتصاد المصرى عبر تعظيم الاستفادة من امكاناته وموارده الطبيعية التى تميز بالندرة والكفاءة وغير متاحة لمنافسين فى المنطقة العربية أو العالم وفى مقدمة هذه المزايا النسبية الموقع الجغرافى ووجود شريان جديد بما يمثل من أهمية كبرى لحركة التجارة والاقتصاد العالمى وأن هذا المشروع يعد إعادة اكتشاف لأهمية الموقع الجغرافى لمصر وتحصل مصر على عائد يوازى أهمية موقعها الجغرافى الذى يتوسط حركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب وتعد هذه القناة مشروعاً يجدد شباب مصر والاقتصاد المصرى .

والمشروع يفتح الباب مستقبلاً للاستفادة من الموقع الزمنى لمصر حيث تعد ساعات العمل الرسمية فى مصر حلقة ربط بين ساعات العمل فى منطقة الصين وشرق أسيا وساعات العمل الرسمية فى أوروبا والولايات المتحدة ويتيح هذا الموقع الزمنى إمكانية وصل ساعات العمل بين المؤسسات المالية والتجارية حول العالم على مدار اليوم وهى نقطة جوهرية لم ينتبه إليها أحد ، وتعظيم أهمية الموقع الاستراتيجي لمصر وإنشاء مناطق لوجستية حوله سوف يجتذب كبريات الشركات العالمية العاملة فى مجال النقل واللوجستيات والتي ستجد نفسها مستفيدة من الفارق الزمنى بين الشرق والغرب كما أن العديد من الشركات الدولية المتخصصة فى هذا المجال سوف تأتى إلى مصر فى هذا المشروع لمعرفة أهمية الموقع الاستراتيجي لمصر ما يؤكد الجدوى الاقتصادية للمشروع .

تواجه مصر العديد من التحديات والمشكلات منها العالمي والإقليمي والمحلى تدفعها إلى الانغلاق وفقدان الميزة التنافسية لها ولما كان الاتجاه العالمى فى مراحل تدويل العمليات الاقتصادية وعولمة نظم التجارة سيتزايد بسبب إزالة الموانع الاقتصادية كما أن قناة السويس تواجه تحديات أيضاً ترجع إلى المنافسة العالمية ومحاولة إسرائيل منافسة قناة السويس من خلال العديد من المشروعات التى تهدد قناة السويس وكذلك خفض تكاليف النقل ووسائل الاتصال وارتفاع النواتج القومية فى مجموعة الدول النامية ولا يمكن لقناة السويس أن تتلاحم مع هذه التحولات إلا إذا أسهمت فى إنتاج مزايا جاذبة لعبور التجارة العالمية مثل كفاءة الخدمة ومنافسة الأسعار وتطبيق نظم إدارية وفنية ذات معايير عالمية والتجاوب المرن مع المتغيرات الاقتصادية والتحديات التقنية وتملك القناة أن تحقق مكاسب اقتصادية متصاعدة على مستويين الأول هو استمرار فى أداء دور الطريق التجارى الدولى الأوفر تكلفة والأقصر زمناً والأكثر كفاءة وأمان بما يسهم فى سرعة تدفقات التجارة والثانى هو خلق مناطق لوجستية ومجالات اقتصادية من حولها تتبادل التعاون والتنشيط الاقتصادى مع المجرى الملاحي وبما أن القناة تواجه منافسة من مشروعات وأنشطة بديلة فإن هذا يعد أقوى الحوافز لابتداع طرق جديدة لتلافى انعكاسات هذه المنافسات .

الأهمية الاقتصادية لمحور قناة السويس :

تعد الأهمية الاقتصادية لشق هذه القناة مشروعاً قومياً عملاقاً ورائداً فى كافة جوانبه حيث تؤدى إلى حل لمشكلة البطالة وتوفير فرص عمل كثيرة

تصل إلى مليون فرصة عمل والقضاء على مشكلة التكدس السكاني في منطقة الوادي من خلال إنشاء مجموعة من المدن الجديدة مثل مدينة شرق بور سعيد - مدينة الاسماعيلية الجديدة - ضاحية الأمل - مدينة السويس الجديدة لإيواء العاملين بالمشروع والمشروعات الأخرى المصاحبة لإنشاء المشروع كما توفر المساحات اللازمة لإنشاء مناطق تخزين ومناطق التجارة الحرة بالإضافة إلى شبكة من الطرق الطولية والعرضية لربط قناة السويس بالمشروع وبما يساعد في خطة تنمية سيناء والبدء في تنمية المنطقة جنوب سيناء واعتبار هذه المنطقة نواه خطة تنمية لها والاستحواذ على نسبة عالية من السفن الكبيرة للحاويات وناقلات البترول والتي لا تناسب الأعماق الحالية لقناة السويس خاصة في ظل التطور الكبير في بناء السفن العملاقة والتي تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح في الوصول إلى مناطق تفرغها .

كذلك زيادة الوزن النسبي لحركة التجارة ما بين دول جنوب شرق آسيا والصين وأوروبا وغرب أمريكا انتقال مراكز الإنتاج من أوروبا والولايات المتحدة إلى الصين والنمور الآسيوية فيما يتوقع أن يضيف المشروع الكثير من الدخل القومي بما يفوق عائدات قناة السويس وإقامة موانئ بحرية جديدة متكاملة الخدمات التي تحتاجها السفن العابرة من شحن وتفريغ وتموين وإمداد وإصلاحات فضلاً عن إنشاء طريق برى مزدوج على جانبي القناة وربطه بالطرق العرضية التي تمر بشبه جزيرة سيناء وكذلك إقامة عدة مدن وتجمعات عمرانية على امتداد الجانب الغربي والشرقي للقناة واستصلاح الأراضي القابلة للزراعة وإقامة عدد من الأنشطة الاستخراجية للثروات

المعدنية وإقامة العديد من المشروعات السياحية والتصنيعية القائمة على الموارد الطبيعية المتوفرة بالمنطقة مثل صناعة الأسمنت والجبس والسيراميك والتصنيع الزراعى .

إن تنفيذ مشروع محور قناة السويس الموازى للقناة يهدف إلى إحباط طموحات إسرائيل تجاه مصر وقناة السويس العديد من التحديات والمخاطر التى تهدد حركة الملاحة بالقناة ومنها خطط ومشروعات جديدة منافسة لقناة السويس منها الإقليمية ومنها الدولي على النحو التالى:

التفكير الاستراتيجي لإسرائيل فى الشرق الأوسط ووضع الخطط والمشاريع الجديدة لمنافسة قناة السويس بإقامة خمس مشاريع للربط بين البحر الأحمر والمتوسط تتنوع ما بين شق قناة بحرية وإقامة طرق برية وخطوط سكك حديد ومد أنابيب لنقل البترول من الخليج إلى أوروبا .

فيوجد مشروع أسرائيلى يتكون من خمسة مشروعات مكمله لبعضها تحاول إسرائيل من خلاله منافسة قناة السويس بخط السكة الحديد والذى أعلنت عن إقامته ليكون أوتوستراد ضخماً يمر موازياً لقناة السويس بإنشاء

جسر برى يربط بين إيلات وأشدود وهو يتضمن مد خط حديدى لنقل البضائع
الآسيوية من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط إلى أوروبا .

وشق قناة ملاحية عميقة ما بين مينائى إيلات على البحر الأحمر
وأشدود على البحر المتوسط وسلسلة من الطرق البرية الحديثة وإنشاء
المطارات المتطورة واستقطاب مشروعات خطوط أنابيب البترول والغاز من
الخليج العربى ومن روسيا لتنتهى عند موانئ إسرائيلية على البحر المتوسط.

وتوصل الخبراء الإسرائيليين مؤخراً إلى البديل عن إنشاء قناة تربط
البحر الأحمر بالمتوسط هو مد خطوط أنابيب من العراق لتركيا ومنها
لإسرائيل كما كمان فى عهد الانتداب البريطانى على أن يصل لحيفا ليستفيد
منه إسرائيل فقط .

• التكتلات الاقتصادية وزيادة معدلات التجارة البينية .

• توسيع قناة بنما

• افتتاح موانئ شرق الولايات المتحدة وكندا

• ممر مائى روسى فى القطب الشمالى

• خط سكة حديد فى سيبيريا

• مشروع قطار ترانس سيبيريا .

نصل هنا إلى مجموعة نتائج هامة منها :

أولاً: إن الاهتمام بمحور قناة السويس لا تمثل لمصر قوة اقتصادية باعتبارها طاقة إنتاجية مولدة لعدة أنواع من الدخول المتنوعة القنوات والمجالات فحسب بل هي وبذلك القدر من الأهمية تمثل قاعدة ومحوراً أساساً له أبعاده الاستراتيجية التى تضع مصر فى موازين الحسابات الدولية باعتبارها دولة تمتلك وزناً لوجستياً مؤثراً فى شبكة العلاقات والمصالح التى لا تكف عن التوسع والتعقد والتشابك ما بين الدول والتكتلات العالمية سواء فى شرق الكرة الأرضية أو غربها أو شمالها أو جنوبها ولكى تكتمل مكونات الصورة فإن القناة هى ضمانة استقرار واستمرار الكيان الحضارى والقطب العمرانى الممتد بحذائها والمحيط بها أو ما يعرف عادة بالظهير المباشر وبموجب هذه الحسابات فإن أى تراجع لأهمية قناة السويس سينعكس سلباً على أهمية الوزن الاستراتيجى لمصر دون محالة وبالتأكيد فإن المنطق العام لأكثر نفوذاً فى صياغة سيناريوهات ليس مستعداً لقبول هذه الفكرة التى تعد ضمن المحاذير الحافلة بتحديات وتهديدات لا قبل لنا بتحملها .

ثانياً : ودون ريب فإن محور قناة السويس الجديدة وتنمية سيناء هناك جهات متربصة تسعى لإحباط هذا المشروع رهباً من قوة مصر ورغباً في إضعاف مصادر قوتها وركائز محورية أهميتها ومنها المشروعات العديدة التي تحاول إسرائيل إقامتها للتأثير الاستراتيجي على مصر ولضمان السيطرة الاقتصادية والتجارية على منطقة الشرق الأوسط .

إن الاهتمام بشق قناة مزدوجة لقناة السويس يؤدي إلى تنمية اقتصادية حقيقية كمشروع تنموى يجعل من سيناء منطقة جدي سكانى تحل مشكلة التكدس السكانى فى منطقة الوادى والدلتا وإعادة توزيع الخريطة السكانية لمصر ويقوم بذلك مشروع قاطر للتنمية فى مصر من خلال مجموعة المشروعات المتكاملة المحيطة بها .

ثالثاً : يمثل مشروع تنمية محور قناة السويس مشروعاً قومياً عملاقاً لا يكون بديلاً وإنما سيكون مكماً ومتكاملاً معاً لخدمة الملاحة البحرية وتسهيل التجارة العالمية .

أهم مشروعات التنمية بمحور قناة السويس الجديدة

محور قناة السويس كم منطقة خدمة لوجستية :

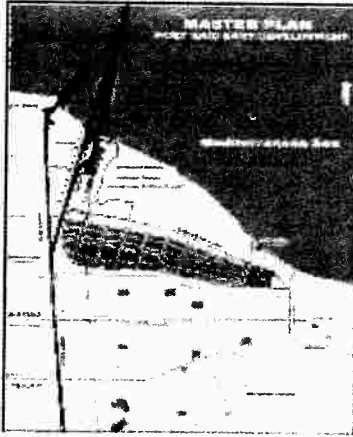
يعتمد هنا المخطط العام للمشروع على ثلاثة مراكز رئيسية

- المنطقة A وتعتمد على تنمية مدينة بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد
- المنطقة B تقوم على تنمية مدينة الاسماعيلية وضاحية الأمل مع وادى التكنولوجيا ومدينة الاسماعيلية الجديدة .
- المنطقة C تقوم على تنمية شمال غرب خليج السويس مع ميناء ومطار العين السخنة .

تنمية مدينة بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد المنطقة (A) :

تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق
وسهل الطينة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة .

ميناء شرق بورسعيد :



يقع الميناء المدخل الشمالى
الشرقى للتفرعة الشرقية لقناة السويس
مما يعد موقعا مزيذا فريدا لتلاقى القارات
الثلاثة و لحركة التجارة العالمية بين
الشرق و الغرب و جذبا للسفن العابرة
لقناة السويس

مميزات الميناء

الموقع :- يتميز الميناء بمعدل انحراف صفر

المساحة :- يتميز الميناء بالمساحة الضخمة فهو اكبر من مساحة مدينة بورسعيد مع القابلية للتوسع ليكون اكبر من مدينة بورسعيد مرة و نصف

• المساحة الحالية طبقا للقرار الجمهورى رقم ٤١٢ لسنة ٢٠٠١ تبلغ ٣٥,٤ كم ٢ من المنتظر و طبقا للمخطط العام للميناء زيادة هذه المساحة لتصبح ٥٧ كم ٢

• يوجد للميناء مخطط عام تم اعداده بمعرفة مكتب استشارى عالمى و تم الاعلان عنه عالميا فى مؤتمر صحفى بتشريف السيد الدكتور / رئيس مجلس الوزراء فى ٢٩ / ١٠ / ٢٠٠٨

• يتكون المخطط العام من ثلاث مراحل يبدأ تنفيذها على الفور و تنتهى المرحلة الاولى منه خلال عام ٢٠١٢ و المرحلة الثانية تنتهى خلال عام ٢٠٢٠ و المرحلة الثالثة خلال عام ٢٠٣٠

• تضم المرحلة الاولى انشاء عدد ٨ محطة متنوعة بطول ارصفة تبلغ ٨ كم

• تضم المرحلة الثانية انشاء عدد ١٥ محطة متنوعة بطول ارصفة تبلغ ١٦ كم

• تضم المرحلة الثالثة انشاء عدد ٢١ محطة متنوعة بطول ارصفة تبلغ ٢٥ كم

- قد تم افتتاح المرحلة الاولى من الميناء و التى تضم محطة الحاويات الاولى التى تديرها شركة قناة السويس للحاويات (SCCT) و هى عبارة عن رصيف بطول ١٢٠٠ متر بعمق ٣٥ متر و ساحة حاويات بمساحة ٦٠٠ الف متر ٢ يوجد عليها المعدات التالية

أ- ١٢ ونش عملاق

ب- ٣٧ ونش RTG للمساحة

ج- ٩٣ تريلا

د- ٦ ونش تستيف

وتدار المحطة باحدث وسائل الادارة التكنولوجية

ويتم حالياً :

- استكمال المرحلة الثانية للمحطة الاولى بانشاء رصيف بطول ١٢٠٠ متر و ساحة بمساحة ٦٠٠ الف متر ٢
- استكمال انشاء المرافق الاساسية و البنية التحتية للميناء (طرق - مياه - صرف - كهرباء - اتصالات - الخ)
- تم توقيع عقد الامتياز بتاريخ ١٧ / ٢ / ٢٠١٠ لمشروع تصميم و انشاء و ادارة و صيانة و تشغيل محطة الصب السائل رقم (١) بنظام (B.O.T) و تم صدور قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٥٤١ لسنة ٢٠١٠ بمنح الالتزام لشركة سونكر لتموين السفن .

مشروع تنمية منطقة شرق بورسعيد (شرق التفريعة سابقا) يتكون من الاتى :-

- الميناء المحورى بمساحة ٣٥,٤ كم٢
 - المنطقة الصناعية جنوب الميناء بمساحة ٨٧,٥ كم٢
 - المنطقة السياحية بمساحة ٥ كم٢
 - المنطقة الادارية بمساحة ٥ كم٢
 - المنطقة الزراعية بمساحة ٥٠ الف فدان
- وتشمل أهم المشاريع إنشاء منطقة صناعية جنوب المنطقة الشرقية لبورسعيد بمساحة ٢٠٨ ألف فدان وتلك المنطقة الصناعية تعتمد على صناعة (عروق الصلب - الحديد الأسفنجى - تجميع وتصليح المعدات الثقيلة - سيارات النقل الكبيرة - مصانع للسيراميك والأدوات الصحية - مراكز خدمات صناعية - الصناعات الغذائية - تغليف المنتجات الزراعية)

كذلك تقام أنشطة بحرية هامة وذلك على طول ساحل البحر المتوسط شرق ميناء بورسعيد الحالى مثل : خدمات بحرية - تمويل المنتجات البحرية

- مركز للبحوث والدراسات البحرية - صناعة القوارب واليخوت . وكذلك مناطق استصلاح زراعى ومزارع سمكية ونتاج أملاح ،

الأنشطة السياحية : حيث يتميز الساحل الشمالى لمدينة شرق بورسعيد الجديدة بمناظر طبيعية خلابة تساعد على جذب السائحين وبالتالي سيتم إنشاء إسكان سياحى وفندقى - مناطق ترفيهية - أنشطة رياضية عالمية .

كذلك سيتم إنشاء منطقة حرة فى منطقة قناة السويس تجاه بورسعيد وتختص بالاستيراد والتصدير والتصنيع والتجميع والتغليف والتوزيع والتخزين والشحن وكذلك المعالجة .

مدينة شرق بورسعيد وسوف تقام على مساحة ٣٥٧ ألف فدان وتلك المدينة تعتبر امتدادا عمرانياً لجذب السكان والعاملين فى منطقة محور قناة السويس وتساهم فى حل المشكلة السكانية التى تعاني منها مصر وتمتد شرق ميناء بورسعيد

كذلك سيتم إنشاء Harbour Office Park

وذلك كمقار للشركات العالمية وخدمات ذات مستوى عالمى وإسكان إدارى عالمى ومراكز تجارية وإسكان سياحى متميز .وتقع تلك المنطقة شرق ميناء بورسعيد الحالى مباشرة .

تطوير ميناء غرب بورسعيد و بعد الامن القومي

بورسعيد لتداول الحاويات تستقبل باخترتين من الجيل العاشر بإنهاء المرحلة الاولى من اعمال صيانة رصيف حاويات ميناء غرب و تعميق المجرى الملاحي بطول ٣٥٠ متر

حيث تركت السفينه cma cgm ivan houe و التي يبلغ طولها ٣٥٠ متر و عرض الباخره ٤٢ متر و عمق ١٣,٧ ، حولتها ٩٦٥٨ حاويه لتقوم بتداول ١٥٧٦ حاويه

كما استقبل الرصيف في ١٠ ابريل ان يطلب دخول الباخره cscl asia التابعه للخط الملاحي china shipping البالغ طولها ٣٣٤ متر و عرضها ٤٣ متر و عمق ١٤,٥ متر إجراء عمليات التفريغ و الشحن ٢٢٩١ حاوية

و لنتعرف على ميناء غرب بورسعيد عن قرب

هو الميناء الوحيد تقريباً في حوض البحر المتوسط و الشرق الاوسط الذي لا يتأثر العمل فيه بالظروف الجوية و النوات بسبب موقعه الاستراتيجي المتميز

فهو يعتمد في تشغيله على الطاقة البشرية و يعمل بأقل الامكانيات بالمقارنة بالموانئ الاخرى المجاورة و المنافسه

رغم ذلك فقد حققت شركة بورسعيد لتداول الحاويات الحاصله على حق استغلال رصيف الحاويات خلال عام ٢٠٠٧ معدل تداول بلغ مليون حاوية ، وهي شركة وطنية تابعة للدولة ، خاضعة لقانون الاستثمار ، و هي احدى شركات الشركة القابضة للنقل البحري

وقد حققت الشركة خلال عام ٢٠١٣ صافي ربح للدولة ٢٢٠ مليون جنيه و من المنتظر ان يحقق هذا العام ايرادات تصل إلى ٤٨٠ مليون رغم العمل بثلاثي طاقته فقط بسبب اعمال تعميق المجرى الملاحي و صيانة الرصيف

هذا الميناء له اهمية كبيرة لمصر سواء من امن قومي حيث ميناء غرب بورسعيد استطاع توفير احتياجات مصر من القمح عن طريق وحدة الشفاطات التي لم تتوقف عن العمل خلال ثورة ٢٥ يناير و تم نقل القمح بسيارات القوات المسلحة

و اهمية اجتماعية حيث أن شركة بورسعيد لتداول الحاويات يعمل بها ٢٢٠٠ موظف عماله مباشرة ، و يستفيد اكثر من ١٥٠٠٠ عامل بها في شكل عماله غير مباشرة سواء نقل او عمالة تحميل و مستخلصين

إلا أن ميناء غرب بورسعيد يواجه ازمة كبيرة ليست بجديده و لكنها مستمرة و متصاعده تتمثل في اهمال الدولة الاسراع في تطوير هذا الميناء الهام ليصبح ميناء محوري في حوض البحر المتوسط و الشرق الاوسط في تداول الحاويات و تقديم خدمات لوجستية ، هذا الاهمال من الحكومات

المتعاقبه و هو بالتأكيد يصب في صالح ميناء شرق بورسعيد الذي تديره الشركة الدنماركية و التي من صالحها و صالح مواني اشدود و حيفا في اسرائيل أن يظل هذا الميناء الوطني على حاله او يسوء ليغلق ابوابه و تشرذ العمال المستفيده منه ، و يضيع على الدولة احد مصادر دخلها القومي

ولعل اكبر مساعد على عدم تطوير هذا الميناء هي هيئة ميناء بورسعيد و التي يسير المسئولين فيها عكس الاتجاه رغم انها مشارك في رأس مال شركة بورسعيد لتداول الحاويات بنسبة ٣٨٪ إلا أن قراراتها دائما عكسية في غير صالح الشركة الوطنية

و من ابرز هذه القرارات تخصيص عدد من المخازن داخل نطاق الميناء لما سمي "المنطقة الحرة المصرية الليبية" و الغير واضح نشاطها إلا أن وجود هذه المخازن بغير جدوى داخل الميناء يعطل عمليات التطوير و ضم اراضي إلى الشركة الوطنية لتستخدم في تخزين الحاويات

خاصةً و أن القوات المسلحة خصصت للشركة ارض لتستفيد بها في عمليات تخزين الحاويات في ١٦ مارس الماضي مساحتها ١٧٢ الف متر مربع ليصبح المساحة الكلية ٥٧٢ الف متر مربع تصلح لتخزين مليون ونصف مليون حاوية سنوياً ، الا انها مساحات متقطعة يفصلها عن بعضها مخازن تابعة لمستثمرين تستخدم في تخزين الرخام او ثلاجات او مخازن غير مستخدمه او شركة الحبال الموجدده داخل الميناء ، وما تقوم به هيئة ميناء بورسعيد بتخصيص مخازن و اراضي داخل الميناء لمستثمرين محليين

و اجانب تعوق العمل بمحطة الحاويات بدل من تخصيصها للشركة صاحبة الانتفاع بالميناء لترفع بها كفاءة العمل و التخزين و تداول الحاويات

غير أن شركة بورسعيد لتداول الحاويات انتهت ترخيص عملها بالميناء في نوفمبر ٢٠١٣ و لم يتم تجديد تراخيصها حتى الان مع هيئة ميناء بورسعيد صاحبت حق اصدار مثل تلك التراخيص ، ولا نعظم اسباب واضحة لهذا التعطيل ، رغم انه مفترض ان تكون المصلحة الوطنية واحده

ان ميناء غرب بورسعيد كل ما يحتاجه هو تفعيل قرارات للتطوير ، و في حالة منحه الامكانيات للتطوير يمكن خلال عامين على اقصى تقدير ان يكون جاهز للعمل بكفاءة محققاً اعلى معدلات تداول حاويات و منافس قوي لمواني المنطقة ، حيث تبدأ بالفعل اعمال المرحلة الثانية من صيانة الرصيف بطول ٣٥٠ متر و تستغرق العملية ثمانية اشهر ، و لا تحتاج لتوقف الميناء عن العمل و استمراره في تحقيق المستهدف

الامر فقط يحتاج قرارات لتسخير كافة الامكانيات لتطوير هذا الميناء بنقل رصيف البترول إلى منطقة شرق ليستفيد منه في تداول الحاويات ، و وقف تخصيص المخازن لجهات و مستثمرين لتستفيد منها الشركة ، التي تعمل على اللحاق بركب التطور في تجارة الحاويات ليعم الخير علينا جميعاً ، بدل من أن يظل المستثمرين الاجانب مستفيدين من خير مصر و معطين لاي مسيرة تنميه مستغلين تشابك المصالح بينهم و بين بعض المسؤولين في الدولة .

خصوصاً ان المواني جزء لا يتجزأ من الامن القومي المصري ، و لنا في الولايات المتحدة الامريكية اكبر دولة ليبرالية رأسمالية عبره ففي عام ٢٠٠٦ قامت شركة موانئ دبي العالمية بشراء شركة بي آند أو بقيمة ٦,٨٥ مليارات دولار ، و التي تدير ستة مواني في الولايات المتحدة بينها ميناء نيويورك ونيو أورلينز. و قوبلت هذه الصفقة بإعتراضات شعبية وصوتت لجنة المخصصات في مجلس النواب بفارق ٦٢ صوتاً مقابل صوتين لصالح تعديل في قرار يعطل صفقة شراء الموانئ. إلى أن قامت شركة مواني دبي بإصدار بيان انه "بسبب العلاقات القوية بين الامارات العربية المتحدة والولايات المتحدة وللحفاظ على تلك العلاقات، قررت موانيء دبي العالمية نقل عمليات شركة بي آند أو في الولايات المتحدة وأميركا الشمالية بشكل كامل إلى جهة أمريكية". و بهذا احتفظت الشركة الاماراتية بملكية المواني إلا انها تنازلت عن حق الادارة إلى جهه امريكيه ، كحل وسط لانهاء الصفقة التي اثارت ضجة عالمية وقتها.

فلماذا تقبل مصر أن تكون موانئها مستباحة للمستثمرين خصوصاً الواقعه على قناة السويس المدخل الشرقي لمصر ، و تتعرض المواني الوطنية إلى مؤامرات لبيعها او اغلاقها.

و نختتم بقيمة هذا الميناء و ضرورة اتخاذ خطوات جاده نحو تطويره
و الذي يؤدي إلى:

١ -يرفع من تصنيفه في الموانئ العالمية و زيادة حصته في التداول
العالمي لتجارة الحاويات

٢ -يزيد من فرص العمل المباشره و الغير مباشره لتحل مشكلة
البطالة التي يعاني منها المجتمع البورسعيدى على وجه الخصوص و
المصري عموماً

٣ -تحقيق عائد اكبر من الدخل القومي للإرتقاء بإقتصاد مصر و
رفع مستوى الدخل للفرد

المشروعات الاستثمارية بهيئة ميناء بورسعيد

المشروعات العاجلة

ميناء شرق بورسعيد :

انشاء وتشغيل وإدارة محطة متعددة الأغراض رقم ١ بالمرحلة الاولى

• محطة صب زراعى

• انشاء مراكز لوجستية

ميناء غرب بورسعيد :

- تطوير وتشغيل وإدارة محطة كروز سياحية للسفن السياحية العملاقة المشروعات متوسطة الأجل

ميناء شرق بورسعيد:

- إنشاء ساحات تخزين وصوامع
- إنشاء المرحلة الثانية من أرصفة الحاويات
- إنشاء وتشغيل وإدارة محطة متعددة الأغراض رقم ١ بالمرحلة الثانية

ميناء غرب بورسعيد:

- إنشاء محطة لتصدير الحاصلات الزراعية
- إقامة ورش لإصلاح السفن
- تطوير أرصفة الميناء
- تطوير الظهير الخلفي للميناء

المشروعات المستقبلية

- ميناء شرق بورسعيد:
- إنشاء أرصفة حاويات
- إنشاء أرصفة رورو

مشروعات تنمية المنطقة B مدينة الإسماعيلية

لربط شرق وغرب القناة

المنطقة الثانية (المنطقة B) : وتهتم التنمية في تلك المنطقة بتنمية مدينة الاسماعيلية تمتثلة في إنشاء مدن سكنية جديدة بمدينة الاسماعيلية ، حيث تضم مدينة الاسماعيلية الجديدة ونفق قناة السويس وضاحية الامل الجديدة ومدينة فيديكو والتي ستمثل نقلة نوعية مهمة في تاريخ المحافظة وان المخطط يعد البداية الحقيقية لتخطيط الاسماعيلية علي أسس علمية وبمشاركة واسعة من الحكومة لدعم مسيرة التنمية الشاملة شرق وغرب قناة السويس خلال الـ ٥٠ عاما المقبلة علي أسس تراعي عدم ظهور أي بؤر للعشوائيات في هذه المناطق .

مدينة الإسماعيلية الجديدة

وأنه من المخطط ان تظل الاسماعيلية المدينة الاولى في الحفاظ علي البيئة موضحا ان الاسماعيلية لديها القدرة علي التنافس علي مستوى التخطيط القومي كما انها تمتلك فرصا هائلة للاستثمار شرق وغرب القناة وقال إن الدراسات تؤكد وجود فرص هائلة للاستثمار في هذه المناطق ووصول سكان مدينة الاسماعيلية الجديدة الي مليون نسمة خلال ٣٠ عاما وأضاف ان الاسماعيلية الجديدة ستكون امتدادا للعاصمة الغربية للمحافظة وستشكل مع مدينة فيديكو ومدينة الأمل مثلثا اقتصاديا وعمرانيا وبيئيا قويا

مع مراعاة التكامل بين هذه المشروعات ومشروعات شرق التفريعة ببورسعيد

إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة شرق قناة السويس، من المخطط أن ينتهى المشروع فى أغسطس ٢٠١٥ تنفيذًا لتكليف الرئيس"، خلال شهر ديسمبر ٢٠١٤ تقوم المراكز العلمية بدراسات التربة والمجسات الأرضية وتجهيز مناطق الإنشاءات وهذا المشروع يتم تنفيذه بناء على طلب المشير عبد الفتاح السيسى، رئيس الجمهورية، على أن يتم إنهاء مشروع إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة فى يوم ٨ أغسطس ٢٠١٥، مع بدء مرور السفن فى قناة السويس الجديدة .

أن المدينة تقام على مساحة ٢١٥٧ فدانًا بطول ١١,٣ كيلو متر بين مسارى المجرى الملاحي لقناة السويس، ويتضمن مشروع المدينة إقامة ٥٧ ألفًا و ٥٤ وحدة سكنية و ٦٢٠ فيلا شبه منفصلة و ٣٧٣ فيلا منفصلة، مرفقة بمنشآت خدمية صحية واجتماعية ونادٍ رياضى للقوات المسلحة وتخدم المدينة حجم العمالة المتوقعة فى مشروعات تنمية قناة السويس، وظهيراً مدنيا لتوسعات محافظة الإسماعيلية والمحافظات المجاورة .

إن "معدات الشركات العاملة فى حفر قناة السويس، ستنتقل بين مراحل الحفر بعد إنهاء المرحلة الأولى من حفر قناة السويس الجديدة، وتويع التفريعات الغربية، بعدها تخطيط البنية التحتية لمدينة الإسماعيلية الجديدة ."فيما أنجزت الهيئة الهندسية للقوات المسلحة حفر ١٤٢ مليون

متر مكعب بما يوازي ٧٨,٨% من مهمة العمل الأولى فى مشروع حفر قناة السويس الجديدة .

وأكد رئيس أركان الهيئة الهندسية: "وصلنا إلى إنجاز حفر ١٤٢ مليون متر مكعب خلال أربعة أشهر من مهمة الحفر"، وأن عدد الشركات ارتفع إلى ٨٣ شركة تشارك فى أعمال الحفر، بعدما بدأت شركة جديدة فى توسيع تفرعة البلاح الغربية .

أن "الشركة الجديدة بدأت فى أعمال توسيع وتعميق تفرعة البلاح ليصل عرضها إلى ٣٠١ متر بعدما كانت ٢٥٠ مترا، ويصل عمقها إلى ٦٦ قدما، وقد تم وضع تخطيط لإنشاء النادى الاجتماعى بمدينة الإسماعيلية الجديدة - تخطيط لنماذج الخدمات بالأحياء السكنية - رسم تخطيطى لمدينة الإسماعيلية الجديدة - رسم لتخطيط تفصيلى لحى سكنى بمدينة الإسماعيلية الجديدة شرق قناة السويس - عرض مخطط الوحدات السكنية بالإسماعيلية الجديدة شرق قناة السويس - نموذج الوحدات السكنية بمدينة الإسماعيلية الجديدة نموذج .

ففق الإسماعيلية أسفل القناة :

وكذلك سيتم اقامة نفق اسفل القناة حيث تجري المفاضلة بين موقعين الاول في شمال الحيز العمراني للمدينة بالقرب من كوبري الفردان للاستفادة من ضيق الممر الملاحي في هذه المنطقة ولسهولة الربط المباشر بين الاسماعيلية الجديدة والقديمة والثاني في جنوب المدينة في اتجاه بحيرة التمساح علي محور الطريق الاقليمي الاسماعيلية العوجة .

كما يتضمن المخطط العام لمدينة الاسماعيلية الجديدة علي مساحة ١٣٠ ألف فدان اقامة الصناعات العالية التقنية غير الملوثة للبيئة والتي تتكامل مع الصناعات في مشروع وادي التكنولوجيا لتتواءم مع المشروعات البحثية والتعليمية شرق القناة بالاضافة الي الانشطة الرياضية والسكنية والثقافية والسياحية .واقترح المخطط اقامة واحات اقتصادية متوازية تضم محورا يربط المدينة ووادي التكنولوجيا بعدد من الواحات التي يمكن تنميتها مرحليا .

ضاحية الأمل

كذلك المخطط العام لمدينة الامل الجديدة والتي تقع علي مساحة ٥٠٥٠ فدانا شمال الاسماعيلية وتمتلك كل المقومات لاقامة مجتمع عمراني جديد ، كما تناول المخطط استعراض مشروع أرض فيديكو والذي يبدأ بمساحة ٨٠٠ فدان كمرحلة أولى حيث من المخطط ان تكون اكبر مدينة صديقة للبيئة في العالم وتصل كثافة السكان فيها الي ٣٠ فردا في الفدان الواحد

الهدف من المشروع:

إقامة مجتمع عمراني يكون مثلاً عمرانياً مع مدينة الإسماعيلية غرب القناة ومدينة الإسماعيلية الجديدة ووادي التكنولوجيا شرق القناة لتكوين كيان اقتصادي يلبي توجهات المخطط الاستراتيجي العام لمدينة الإسماعيلية .

الموقف التنفيذي للمشروع:

تم الموافقة على ٢٤٠ مشروع بالمنطقة الصناعية بأبوخليفة (منها ٢٣١ مشروعا بالمنطقة الجاري ترفيقها بالاضافة الى ٩ مشروعات بالمنطقة غير المرفقة) بتكلفة إستثمارية قدرها ٨,٢ مليار جنية توفر ٤١٤٤٨ فرصة عمل .

تقع ضاحية الأمل على الطريق الإقليمي القاهرة / بورسعيد ويحدها من الجهة الشرقية المجرى الملاحي لقناة السويس أمام جزيرة البلاح على بعد ١٥ كم شمال مدينة الإسماعيلية ، ١٣٠ كم من مدينة القاهرة ، ٦٥ كم من ميناء بورسعيد ، ١٠ كم من كوبري السلام . مما يجعلها من المناطق المتميزة جغرافياً .

تم الموافقة المبدئية على مساحة ٥٠ فدان لجهاز تنمية التجارة الداخلية لإقامة مركز تجاري بنظام المطور التجاري بناء على طلب وزارة التموين والتجارة الداخلية .

جارى انشاء مجزر آلي على مسطح ٥٠٠٠ م ٢ ضمن مساحة ٣٠ فدان غابة شجرية.

الفرص المتاحة للاستثمار بضاحية الأمل

١٢٣ فدان منطقة سكنية

٢٨٣ فدان منطقة سياحية

منطقة لوجيستية	٨٥ فدان
منطقة صناعية	١٢١٠ فدان
منطقة خدمات	٥٠٠ فدان

المتاح الإجمالي ١٦٦٠ فدان والأراضي غير مرفقة

مصرح بجميع أنواع الأنشطة الصناعية والسكنية والسياحية
والخدمية بما لا يخالف قانون البيئة.

-افتتاح صومعة للفلال بدمياط وربطها بضاحية الأمل

باستثمارات ٢٠٤ ملايين جنيه ضمن المنحة الإماراتية

بعد توقيع كل من الدكتور خالد حنفى، وزير التموين والتجارة
الداخلية، واللواء أحمد بهاء الدين القصاص محافظ الإسماعيلية بروتوكول
تعاون مشترك بين المحافظة وجهاز تنمية التجارة الداخلية التابع لوزارة
التموين، لإقامة منطقة خدمات لوجيستية جديدة على مساحة ٥٠ فداناً
بضاحية الأمل الجديدة التابعة لمدينة القنطرة غرب وتشمل المنطقة
اللوجيستية الجديدة إقامة مناطق لتخزين الحاصلات والمنتجات الزراعية
وجميع السلع الغذائية وإقامة عدد من المراكز التجارية بالمنطقة.

إن مساحة الصومعة ١٨ ألف متر، وتكلفة إنشائها ٢٠٤ ملايين
جنيه ممولة من دولة الامارات، وتبلغ طاقتها الاستيعابية ٧٠ ألف طن
سنوياً.

انها تعد امتداداً للصومعة الحالية الموجودة بالميناء والتي تعمل بطاقة تخزينية ١٠٠ ألف طن، وتأتى ضمن السياسة العامة للدولة لدعم رغيف الخبز وتوفير مخزونه الاستراتيجي، .

و أنه سيتم إنشاء منطقة لوجيستية بجانب ميناء دمياط بطاقة تخزينية ٥٠٠ ألف طن لتجميع وحفظ المنتجات وتداول الحبوب، ضمن المشروع القومى لإنشاء ١٠ مناطق لوجيستية فى محافظات الجمهورية. و اضاف سيتم ايضا إنشاء صومعة بسعة ٢٠٠ ألف طن قمح على مساحة ٢٧٥٠٠ متر. مما يسهل عملية الشحن والتفريغ والنقل بالشاحنات إلى محافظات الجمهورية.

منطقة لوجستية : تمتد فى أقصى الشرق من مدينة الإسماعيلية الحالية وتكون مهمتها الاستيراد والتصدير والتصليح والتشغيل والتجميع والتوزيع والتخزين فى مستودعات وصيانة السفن وصناعة الحاويات .

وادي التكنولوجيا:

صحراء قاحلة على بعد ١٥ كيلو مترا من المجرى الملاحي لقناة السويس، إلا أنها قد تتحول خلال السنوات القليلة المقبلة لواحدة من كبريات المناطق التكنولوجية بمنطقة الشرق الأوسط، "وادي التكنولوجيا" أرض صحراوية تحتل مئات من الأفدنة بين رمال سيناء الذهبية على الطريق الرئيسى "محور الإسماعيلية- العوجة"، أمام "تبة الشجرة" في الناحية الشرقية من المجرى الملاحي لقناة السويس.

فإن الوادي يعد من المحاور الرئيسية للمشروع القومي لتنمية سيناء، الذي ينظم الشكل الاقتصادي لشبه جزيرة سيناء، ويعد وادي التكنولوجيا أحد الأقطاب التنموية علي طريق "الإسماعيلية- العوجة".

مخطط الوادي:

وفقاً للمخطط لوادي التكنولوجيا سيكون مجتمعاً عمرانياً شاملاً يعتمد على الصناعات القائمة على التكنولوجيا، ما يقدم قيمة إضافية لاقتصاد مصر من جانبين، أحدهما ذو بعد قومي بتوطين المصريين في سيناء، والبعد الآخر اقتصادي، وهو إقامة مجتمع للصناعات عالية التقنية ينفرد بها الوادي عن غيره من المجتمعات الصناعية بمصر والمناطق المجاورة بالدول المحيطة، مثل صناعات الطاقة المتجددة والخلايا الشمسية والصناعات الطبية عالية التقنية والإلكترونيات وصناعات حماية البيئة والصناعات التكميلية.

تنقسم أراضي وادي التكنولوجيا لأربع مناطق رئيسية "عمرانية - صناعية - خدمية - مراكز أبحاث وجامعات"، وفقاً لمدير الوادي فإن دراسة تنفيذ المشروع انتهت منذ عام ٢٠٠٠، إلا أنه كان يعتمد على مخصصات ضئيلة من الميزانية العامة للدولة ما تسبب في استغراق الكثير من الوقت لتجهيز البنية التحتية الخاصة به.

المخصصات المالية لوادي التكنولوجيا

إن المخصصات المالية للوادي كانت لا تتعدى ٣٠٠ ألف جنيه سنوياً في كثير من الأحيان، بينما لم تتعد ٦ ملايين جنيه في أفضل حالتها قبل حلول ٢٠١١، إلا أن ثورة ٢٥ يناير جعلت المسؤولين بالدولة يبدو اهتمامهم بإحياء المشروع بزيادة المخصصات المالية له، وبدأت الإعتمادات المالية ترتفع قيمتها بداية من ٢٠١١، حيث ارتفعت إلى ١١ مليون جنيه خلال ٢٠١٢ و ٢٥ مليون جنيه خلال ٢٠١٣/٢٠١٤.

أن المخطط العام المشروع يقوم على مساحة ١٦,٥ ألف فدان تستحوذ المرحلة الأولى منه على ٣,٣ ألف فدان منها مرحلة عاجلة جارٍ تنفيذها حالياً على مساحة ٢١٥ فدانا، وتشمل المرحلة العاجلة إنشاء شبكة للمياه وأخرى للصرف الصحي، وكذلك شبكة طرق والبنية التحتية لشبكة الاتصالات، تم تأجير غالبيتهم ولم يتبق سوى ٤٠ فداناً فقط.

فقد خصصت ٢٥ مليون جنيه من قبل جهاز ترفيه المناطق الصناعية العام الجاري لاستكمال مخطط المرحلة العاجلة، وبذلك تنتهي إدارة الوادي من إنشاءات المرحلة العاجلة قبل نهاية العام ٢٠١٥

مشروعات الوادي

وقد تم تخصيص أرض ٢٢٠ مشروعا بالمرحلة العاجلة، تعمل في مجال الصناعات عالية التقنية، مثل الصناعات الإلكترونية والطاقة الجديدة والمتجددة اعتمادا على الرمال البيضاء التي تتمتع بها الأرض السيناوية.

إضافة إلى بنكين "البنك الأهلي المصري - بنك مصر"، مشيرة إلى سعى الشركات المخصص لها أراضي لإنهاء التراخيص الخاصة بهم للبدأ في عمليات الإنشاء والبناء الخاصة بمشروعهم.

وسيتم اختيار للمشروعات المعتمدة على تقنيات عالية دون أن يكون لها تأثير سلبي على البيئة مستدلة بذلك على رفضها لإقامة مصنع لإنتاج السيراميك على مساحة ٦٠ فداناً بسبب أضراره البيئية.

وهناك مشروعين قيد الدراسة حالياً من جانب إدارة وادي التكنولوجيا لحسم موقفهما من حيث تخصيص الأراضي ويعمل المشروعان بمجال الصناعات الإلكترونية، وينتظر أن يحسم أمرهما خلال شهر، سواء من قبولهما أو رفضهما، مشيرة إلى تحديد مدة ٣ سنوات كحد أقصى لإنهاء المستثمر الأعمال الخاصة بمشروعه وإلا يتم سحب الأرض المخصصة له منه.

سعر الأرض

يحصل المستثمر على الأراضي غير المرفقة بسعر ٧,٥ جنيه للمتر الواحد، و ١٧ جنيهاً لمتر بالأراضي المرفقة، مقابل حق انتفاع سنوي لمدة ٣٠ سنة قابلة للتجديد، وتتحدد المشاريع المقبولة تخصيص أراضي لها وفقاً لدراسة الجدوى المقدمة لإدارة الوادي عن المشروع.

وتشترط الإدارة توضيح عدة نقاط جوهرية بدراسة الجدوى، أهمها العمالة والطاقة الإنتاجية وخطوط الإنتاج والمواد الخام المستخدمة بالمشروع

والخطط التوسعية المستقبلية للمشروع، وكذلك رأس المالن والجدول الزمني لتنفيذ المشروع واستخدامات الأرض المطلوبة.

أما الشق الأول من المرحلة الأولى للمشروع فمن المنتظر أن يقام على مساحة ٢٠٠ فدان، على أن يبدأ تنفيذها خلال ٢٠١٥، نبهت إلى تمتع سيناء بمورد طبيعي هام جدًا يتم إهداره، وهو الرمال البيضاء، التي يتم تصديرها بـ ٨ دولار للطن الواحد، والتي تدخل في صناعة الخلايا الشمسية بكثير من الدول الأوروبية، وتعد مشروعات وادى التكنولوجيا خير استغلال لتلك الموارد بحيث يتم تصنيع الخلايا الشمسية محليًا باستغلال توافر المواد الخام اللازمة للصناعة.

طلبت بإصدار قانون لمنع تصدير المواد الخام في حالتها الطبيعية وإنزام الشركات والمصانع بمعالجتها ولو بشكل أولي لتقدم قيمة مضافة للبلاد والاقتصاد المصري.

الخلايا الشمسية

وهناك تنسيق إدارة الوادي وهيئة الطاقة المتجددة لإقامة مشروعات خاصة بإنتاج وتصنيع الخلايا الشمسية و إستغلال المساحة الشاسعة للوادي لإقامة مزارع لتوليد الطاقة الكهربائية من خلال استخدام الطاقة الشمسية، خاصة أن مصر تقع فى نطاق حزام شمسي يعتبر من أعلى المناطق تركيزا من الطاقة الشمسية عالميا، مؤكدة عن دراسة المشروع من قبل هيئة الطاقة المتجددة.

من جانب آخر تم البدء في عمليات إنشاء أول تجمع سكني بالوادي، ومن المقرر الانتهاء منه بحلول ٢٠١٥، على إجمالي مسطح ٢٠٠ فدان بتمويل من وزارة الإسكان من ضمن مشروعات تنمية قرى الظهير الصحراوي لمحافظة الإسماعيلية، وتبلغ استثماراتها أكثر من ٥٠ مليون جنيه، مجهزة بخدمات كاملة "مطافئ - سنترال - مسجد - كنيسة - مركز طبي - هايبر ماركت"، ومن المنتظر أن تصل مساحة المنزل الواحد ١٠٠ متر بحديقة خلفية قابلة للتعلية دور ثاني، وذلك تحت إشراف جهاز تعمير سيناء، ومن المخطط أن تستمد المنطقة العمرانية طاقتها الكهربائية عبر الطاقة الشمسية.

وعن التعامل مع بدو سيناء، فقد أبدوا تعاونهم مع مسؤولي وادي التكنولوجيا، حيث يعمل عدد كبير منهم على حراسة وحفظ أمن الوادي والمبني الإداري به، مقابل تثبيبتهم بعقود رسمية ضمن العاملين بمشروع وادي التكنولوجيا.

إحياء مشروع وادي التكنولوجيا جانب هام ضمن تنمية محور قناة السويس وتم إدراجه بالفعل بالمخطط الخاص بالمشروع القومي لتنمية المحور، مشددة على دور حفر نفق أسفل قناة السويس في تنمية الجانب الآخر من القناة وتفعيل دو الوادي بشكل أفضل.

تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السفنة المنطقة C

تتم تنمية تلك المنطقة بمساحة ٤٦ ألف فدان

المنطقة الصناعية

هي منطقة صناعية متكاملة بالقنطرة شرق، شمال غرب خليج السويس، تطل علي طريق الشط/نوبيع ومساحتها ٩١٠ فدان مقسمة علي ٦ مراحل، الأولي ١٣٢ فدان وتم الإنتهاء من مرافقها بتكلفة ٢٠ مليون جنيه مصري، والثانية ١٣٢ فدان أيضا ولم يبق من استكمال مرافقها سوي محطة الصرف الصحي بتكلفة ٢٣ مليون جنيه مصري، وتوجد بها ٢٣ مشروعا صناعيا يعمل بكامل طاقته و ٥٦ مشروعا تحت الإنشاء وفي حالة التنفيذ الكامل لها سوف توفر ٩٣٨٦ فرصة عمل. كما تم طرح ٦٩ قطعة أرض في القنطرة شرق لإقامة مشروعات صغيرة مساحة كل واحدة منها ٤٠٠ متر، على أن تكون الأولوية لشباب الخريجين ، ومن أهم المشروعات الصناعية فى تلك المنطقة : الصناعات البتروكيماوية - مشروعات تموين السفن - الخدمات البحرية - تصنيع المعدات البحرية - معدات السلامة والإنقاذ - تجميع أجهزة الحاسب الألى - صناعة وصيانة الحاويات - تصنيع الهياكل المعدنية - تجميع وتصنيع الأوناش العلوية - تعبئة وتغليف الأسماك.

المنطقة الزراعية

يتضمن المشروع محورا أساسيا للإستزراع السمكي من خلال أحواض الترسيب شرق قناة السويس والتي تتمثل في ٢٣ حوض ترسيب بطول ١٢٠ كم وعمق ٣ إلى ٥ كم تمتد من جنوب التفريعة حتى خليج السويس. يهدف المشروع إلى توفير منتجات غذائية آمنة وذات جودة عالية، وتنمية الثروة السمكية. كما سيتضمن المشروع إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة ٢٥٠٠ ميجاوات، واستصلاح ٤٠٠ ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، واستصلاح ٥٠ ألف فدان على مياه السيول بوديان البروك، واستصلاح ١,٦٥٩ مليون فدان بسهل وادي العريش .

المنطقة السياحية

تتضمن التنمية السياحية والعمرانية بالمشروع المنطقة بين العريش/الشيخ زويد، والمنطقة بين الطور/أس محمد، وزيادة عدد القرى والمنتجعات السياحية بشرم الشيخ، وإقامة قرى ومنتجعات سياحية بدهب/نويبع، وإقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نبق، بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجعات سياحية بنويبع/طابا .

تطوير وتنمية ميناء الأدبية

الإحداثيات

Long	٥٣٢ ٢٩ / E
Lat	٥٢٩ ٥٢ / N

خصائص طبيعية

الطقس	الرياح شمالية إلى شمالية غربية
كثافة الماء النسبية	١,٠٤ جم/سم ^٣
موسم الأمطار	شتاء
مقدار المد والجزر (متر)	من ١,٢ الى ٢,١ متر

وصف ومقومات الميناء

يقع على الشاطئ الغربى لخليج السويس وعلى مسافة حوالى ١٧ كيلو متر من مدينة السويس ويتكون هذا الميناء من تسعة أرصفة تبلغ أطوالها حوالى ١٨٤٠ متر وغاطس يتراوح بين ٢٧ ٤٢ - قدم .

المساحة المائية	١٥٨ كيلو كمتر مربع (١٥٨٠٧٣٠٠٠ متر مربع) (وهى مساحة مشتركة بين ميناء السويس - حوض البترول - الأدبية)
المساحة الأرضية	٨ كيلو متر مربع (٨٥٤٠٠٠ متر مربع)

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية) ١٠,٧٥ مليون طن سنويا

بياناتها كالتالى:

- بضائع عامة ٣ مليون طن.
- صب جاف ٣ مليون طن.
- غلال ٣ مليون طن
- زيوت ٨٥٠ ألف طن
- ساعات العمل: ٢٤ ساعة يوميا على ثلاث ورادى

خصائص ملاحية

منطقة الإقتراب

منطقة المخطاف الداخلى تنظمها هيئة قناة السويس ويتم استقبال السفن على المخطاف فى مناطق الإنتظار بالمخطاف الداخلى .

بيانات الإرشاد

الإرشاد بالميناء إجبارى ويتم بواسطة مرشدى ميناء السويس ومجهز للعمل ليلاً ونهاراً ومزود بالمساعدات الملاحية والإلكترونية الكافية للملاحة الآمنة ٢٤ ساعة يوماً

بيانات القطر

تكلفة القطر ٢٧٥ دولار أمريكى للسفن الأجنبية فى الساعة ، ١٧٥ جنيه مصرى للسفن المصرية فى الساعة لحد أدنى ثلاث ساعات.

خصائص الأرصفة

إجماليات بيانات الأرصفة طبقاً لأنواعها

نوع الرصيف	العدد	أرقام الأرصفة التابعة	الطول (متر)	أقصى غاطس متدرجة (متر)	
				من	إلى
بضائع عامة	١	٣	١٥٠	١١	١١
بضائع وصب جاف	٢	٥ ، ٤	٤٣٥	١٢	١٢
بضائع وسياحة	٤	٩ ، ٨ ، ٧ ، ٦	٧٢٥	١٢	١٢
الرصيف الحربي	٢	٢ ، ١	٥٣٠	٩ ، ٥	٩ ، ٥
الإجمالي	٩		١٨٤٠		

مشروع المنظومة الالكترونية : (مكنة الميناء والربط مع جميع مجتمع الميناء)

المرحلة الأولى

مكنة نشاطات الميناء

تطوير كافة نشاطات الميناء الخاصة بالسفن و البضائع في حالتي الصادر و الوارد و هذه النشاطات التالية :

- ١ - حركة السفن و الإرشاد.
- ٢ - حركة البضائع والركاب.
- ٣ - الإيرادات.
- ٤ - التحكم في بوابات الميناء .

٥- ربط الموازين الالكترونية بالنظام الآلي.

المرحلة الثانية

يمكنة نشاطات الجهات الخارجية بمجتمع الميناء و الربط مع نظام الميناء :-

بعد انتهاء مرحلة إنشاء نظام إدارة الميناء الكترونيا سوف يتم تنفيذ تطبيقات الجهات الخارجية بمجتمع الميناء ثم ربطها مع نظام الميناء في المرحلة الثانية بالأنظمة الخارجية المرتبطة بنشاطات الميناء .

و تتضمن المرحلة الثانية الأعمال التالية

١- تنفيذ تطبيقات الجهات المتعاملة في مجتمع الميناء :

- أ- تطبيقات الجمارك.
- ب- تطبيقات هيئة الرقابة على الصادرات و الواردات.
- ج- تطبيقات التفيتش البحري / الجوازات / الشرطة / الحجر الصحي.

٢- الربط مع الجهات المتعاملة في مجتمع الميناء

- الربط مع نظام مصلحة الجمارك.
- الربط مع نظام هيئة الرقابة على الصادرات و الواردات.
- الربط مع البنوك.
- تنفيذ نظام تبادل الرسائل الالكترونية الخاصة بالسفن و البضائع العامة.

• الربط مع بنك معلومات النقل البحري.

أما المرحلة الثانية فستهدف إلى استخراج الفواتير الآلية و دفعها مباشرة فى البنك عن بعد مما ينعكس مباشرة على الإجراءات اللازمة لخروج البضائع إلى السفينة .

خصائص طبيعية

الطقس الرياح شمالية الى شمالية غربية

كثافة الماء النسبية ١,٠٤ جم/سم^٣

موسم الأمطار شتاءاً

مقدار المد والجزر من ١,٢ إلى ٢,١ متر

مقومات خاصة بالميناء

المساحة المائية ١٥٨٠٧٣٠٠٠ متر مربع (وهى مساحة مشتركة بين ميناء

السويس - حوض البترول - الأدبية) المساحة الأرضية ٨٥٤٠٠٠ متر

مربع

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية)

٧,٩٣ مليون طن سنوياً:

بضائع عامة ٥,١٣ مليون طن

صب جاف ٢,٨ مليون طن

ساعات العمل ٢٤ ساعة يومياً على ثلاث ورادى.

خصائص ملاحية

منطقة الإقتراب

منطقة المخطاف الداخلى تنظمها هيئة قناة السويس ويتم استقبال السفن على المخطاف فى مناطق الإنتظار بالمخطاف الداخلى.

مقومات تداول البضائع

الساحات والمخازن

متوفر بالميناء عدد ٢ مخزن أحدهما مسقوف والآخر مكشوف وعدد ١٠ ساحات ومخازن للغلل بطاقة ١٠ آلاف طن وجارى بناء مخزن بطاقة ٣٠ ألف طن.

معدات الميناء

يوجد بالميناء المشروع الآلى لتفريغ الغلال التابع لشركة السويس للشحن والتفريغ الآلى ويتكون من عدد ٢ شفاط بطاقة ١٠٠ طن / ساعة ويتم استخدام شفاطات صغيرة تبلغ ٢٢ شفاط بطاقة ٢٥ طن / ساعة.

أساليب نقل البضائع

المنافذ البرية

طريق برى الذى يصل بين السويس والقاهرة ومنها إلى جميع أنحاء الجمهورية.

الطريق البرى الساحلى بين السويس - بورسعيد.

كذلك السويس - الطريق الساحلى الجنوبى.

خط سكك حديدية مرتبط بشبكة الجمهورية.

المنافذ الجوية

أقرب ميناء جوى هو مطار القاهرة الجوى على بعد ١٣٥ كم.

الخدمات والتسهيلات بالميناء

الإمداد والتموين

وقود تشغيل	المياه العذبة
وقود ثقيل	وقود خفيف
إصلاح سفن	تغير طاقم
ديزل	سولار
استقبال مياه متسخة	قطع غيار
التبخير	مواد غذائية
سفن تموين	القطر والإرشاد

الأهمية الاقتصادية لتنمية إقليم قناة السويس

جاء المشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

ومن الناحية الاقتصادية فإن الجيش المصري التزم بالموعد المحدد لانتهاء من حفر المشروع خلال عام، وهذا الالتزام يتجسد على أرض الواقع من خلال توريد ما يقرب من ٥ آلاف من المعدات والمركبات الثقيلة المعدة للحفر والشاحنات، وتم توقيع اتفاقيات مع حوالي ٥٠ شركة مصرية للوصول إلى نسبة حفر مليون كيلومتر مربع يوميا، وتابع: "لكن ظهور المياه الجوفية سوف يصعب من أعمال الحفر، وستزيد تكلفة المشروع نحو ٢٠ % من النسبة المالية التي حددتها الحكومة التي تقدر بأكثر من ٨ مليارات دولار، ويوضح أن الحكومة تعدد الفوائد الاقتصادية للمشروع، ولكن التوقعات العالية من عائدات سريعة قد لا تكون قابلة للتحقيق في المستقبل القريب، خاصة وأن المياه الجوفية ستزيد من الضغط المالي على الشركات العاملة، وعلى قدرة الاقتصاد في تحمل هذه المخاطر الاقتصادية"، واصفا التدفق المالي الذي تتوقعه الحكومة عقب افتتاح الممر الملاحي الجديد بأنه غير دقيق، نظراً لأن الأمر مرتبط بعدد السفن التي تمر عبر قناة السويس، ففي الأوقات الطبيعية تزيد حركة التجارة العالمية بنسبة ٢ إلى ٣ % على الأكثر، بينما في فترات الركود تقل هذه النسبة كثيرا، وهو الأمر الذي يثير المخاوف بشأن

تحقيق الأرقام والعائدات المطلوبة، لكن هذا لا يمنع أن المشروع سيدير دخلاً إضافياً للدولة.

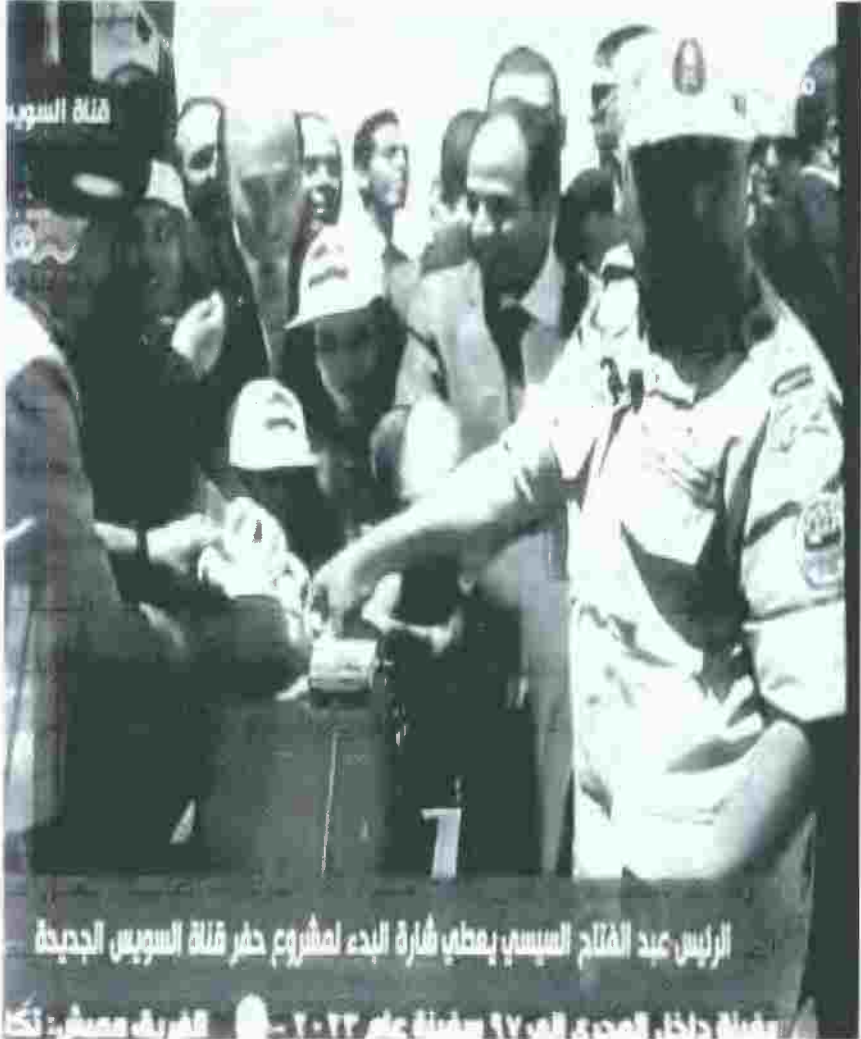
وهناك اختلاف من الخبراء في الرأي في ظهور المياه الجوفية أمر متوقع لقربها من الممر المائي القائم حالياً، وقلل من أهمية وجود تحديات صعبة تواجه أعمال الحفر، نظراً لأن الهيئة الهندسية بالقوات المسلحة قامت بدراسة جدوى للمشروع، وللمنطقة التي يتم تنفيذ أعمال الحفر بها حالياً، خاصة وأن "المشروع لا يتحمل التجربة أو وجود أخطاء، أو إعادة الحفر في أماكن أخرى، لأننا وقتها سنصبح أضحوكة العالم"، ويوضح أن المنطق يؤكد أن ظهور المياه الجوفية مؤشر على سير العمل بشكل صحيح، فكلما شرع الإنسان في الحفر العميق كلما زاد منسوب المياه الجوفية، كما أن تكلفة المشروع معدة طبقاً للحفر الجاف وأعمال التكريك التي تحدث في حالة ظهور مياه جوفية، لأنها تحتاج تقنيات ومعدات متخصصة لسحب المياه ومواصلة الحفر، وهذه الأمور ضمن دراسة جدوى المشروع.

أن مصر تحتاج إلى تنويع الاقتصاد وتوسيع قاعدة الإيرادات للدولة، ومع ذلك هناك تحديات رئيسية في مشروع قناة السويس، أبرزها الإطار الزمني المتوقع، الذي من المتوقع أن يتخطى حاجز العام بعد ظهور المياه الجوفية بكثافة، والتي ستتضاعف كمية ظهورها كلما زاد العمق، وأيضاً يوجد تحدي التمويل، وبالنسبة لمشروع بهذا الحجم، لا بد من وجود احتياجات مالية كبيرة، مع إمكانية التمويل الدولي، ويظل التحدي الثالث وهو التنفيذ، ومشروع بهذا الحجم يتطلب إدارة متقدمة للغاية من الناحية اللوجستية وعمليات الرصد، ويؤكد أن الحكومة المصرية عليها أن تعمل بمعدلات سريعة

لدوران عجلة الاقتصاد، من خلال النظر في مشاريع كثيفة العمالة وجذب استثمارات أجنبية، مع إعادة النظر في الإطار القانوني القائم وتعديل قوانين الاستثمار، لأنه من غير المنطقي أن تظل قناة السويس مصدرا وحيدا لإيرادات العملات الأجنبية في البلاد، في ظل ضعف إيرادات السياحة وتحويلات المصريين في الخارج.

ملحق توضيحي لمشروعات تنمية

قناة السويس الجديدة













الرئيس السيسي في موقع الحفر





الرؤية المستقبلية للمنطقة

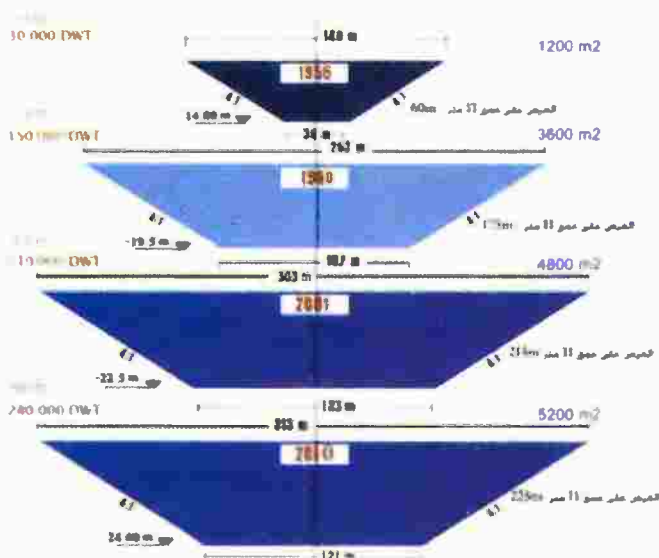


قناة السويس الجديدة

مراحل تطوير القطاع المائي للقناة

أقصى جولة - كفة ض

مساحة القطاع المائي (متر مربع)

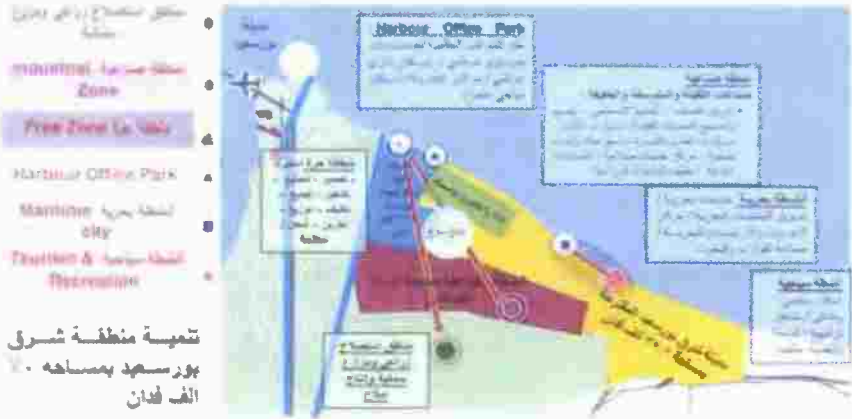


تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية



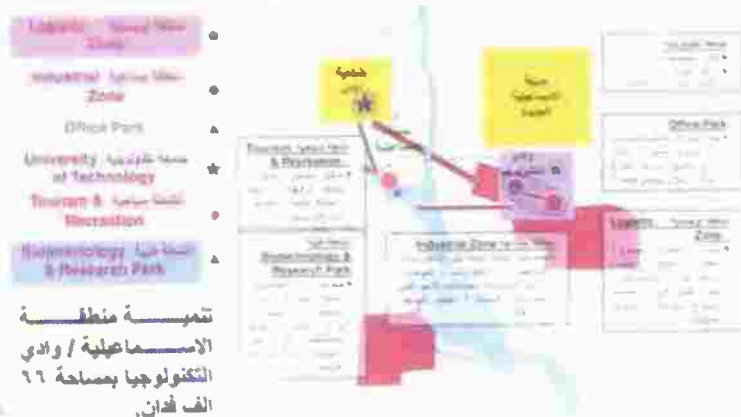
تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية

المركز الاول: تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القطرارة شرق وسهل الطونة مع انشاء نفق جديد اسفل القناة



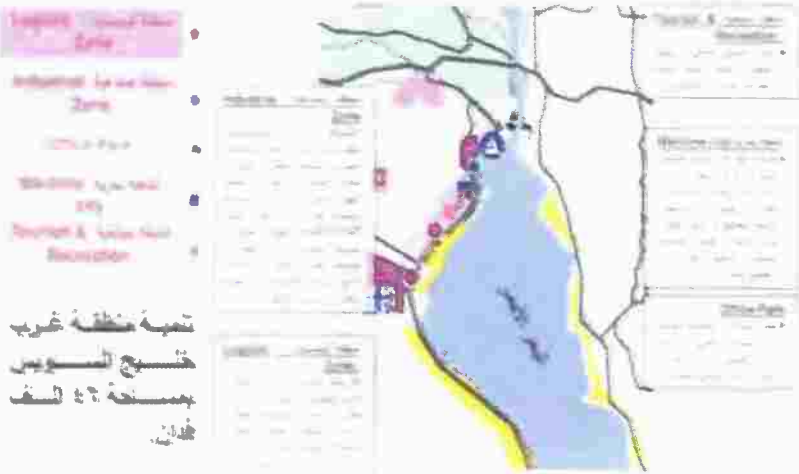
تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجيستية عالمية

المركز الثاني: تنمية الاسماعيلية وضاحية الامل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والاسماعيلية الجديدة مع انشاء نفق جديد اسفل القناة



تنمية محور قناة السويس كم منطقة خدمية لوجيستية عالمية

المركز الثالث: تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السفن



تنمية منطقة غرب
خليج السويس
بمساحة ٤٦ ألف
هكتار

أقسام المشروع الكبير المشروع لتنمية منطقة قناة السويس الأسس التي بنيت عليها فكرة المشروع



يعد سنده جاذباً للأنشطة
مستنداً عن طريق التلصق بين
خلال المشروع ومن خلال
التركيب التي يتم البناء بها
(٧ - ٧)
أحد ٢ نقل بار سعة
(٢ - ٢) نقل بار سعة
أحد ٢ نقل بار سعة
(٢ - ٢) نقل بار سعة



60

ان يكون المحرر في هذه الحالة في صناعه اخلال بحري و القواعيد و ان يكون مركزا صاعدا و خطرا و صاعدا عاليا



2



مراكز التنمية الرئيسية في المحور



المخطط العام المقترح لتنمية شرق بورسعيد





مشروع قناة السويس الجديدة
مدخلات الأسماطين الجديدة

وزارة التخطيط
والتنمية الاقتصادية



الموقع العام لإنشاء مدخلات الأسماطين الجديدة شرق قناة السويس الجديدة و الممتد إلى مساحته ٢١٨٢ فدان
بموازاة بطول ١١.٦ كم



مشروع قناة السويس الجديدة
مدخلات الأسماطين الجديدة
المنطقة ١٢

وزارة التخطيط
والتنمية الاقتصادية



صورة لمدخلات الأسماطين الجديدة في المنطقة ١٢



صورة لمدخلات الأسماطين الجديدة في المنطقة ١٢



صورة لمدخلات الأسماطين الجديدة

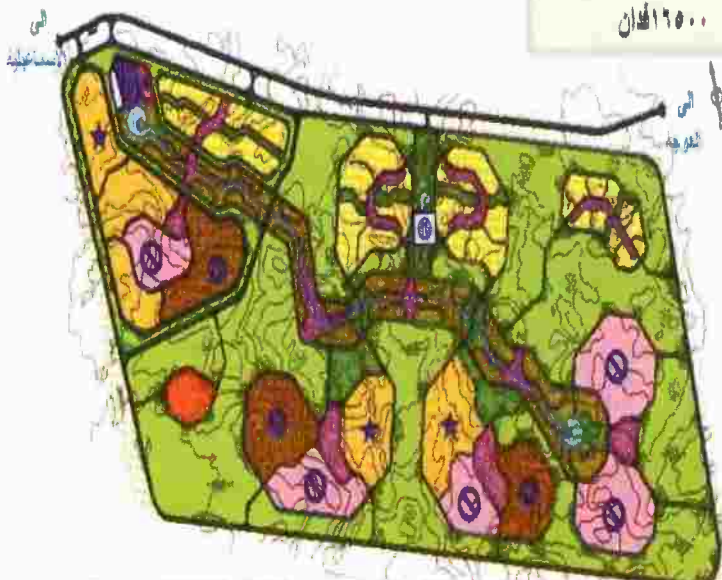






المخطط العام لواءى
التكنولوجيا
باجمالي مسطح
١٦٥٠٠ هكتار

المرحلة الاولى باجمالى مسطح ٣٠٣٠ هكتار تقريبا



نسبة المساحة (%)	المساحة بالهكتار	الاستخدامات
١,٢	٣٠٥,١٠	ملاصق رياضية، ملاعب، جوارك
٠,٨	٢٢٧,٩٠	مناطق الترفيه والظلال
٠,١	٢٦,٥٠	كاسيات خضراء
٢,٥	٥١٩,٢٠	كاسيات تجارية وإقامة
٠,٥	١٢٨,٥٠	مناطق الترفيه
١١,٤	٢٨٧,١٠	مساحات تجارية
١٠٠	٢٤٧٢,٥٠	مناطق الطرق الرئيسية
١٠٠	١٥٧٧٩,٥٠	إجمالي

نسبة المساحة (%)	المساحة بالهكتار	الاستخدامات
٠,٢	٥١,٠٠	مركز تجاري، مطاعم، فنادق
٠,٦	١٢٨,٥٠	مناطق تجارية
٠,٦	١٠١٥,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٨	٢٠٤١,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٨	٢٠٤١,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٦	١٢٨٢,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٦	١٢٨٢,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٦	١٢٨٢,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٦	١٢٨٢,٢٠	مناطق تجارية وإقامة
٠,٦	١٢٨٢,٢٠	مناطق تجارية وإقامة





العلم المصري العظيم

المشروع التنموي بمنطقة قناة السويس

www.suezglobe.com

فيسو

١- أوجه الفرصة للشركات والمؤسسات الوطنية والأجنبية في تنفيذ المخططات العامة للمشروع والبنية التحتية له طبقاً للمقاييس العالمية وبما يحقق المنفعة لبلاد الشركات وعلى إضافة إمكانياتها المالية وخبراتها المتكسبة وتحسين أوضاعها المالية وإرضاء العاملين بها



C منطقة الشرق الأوسط

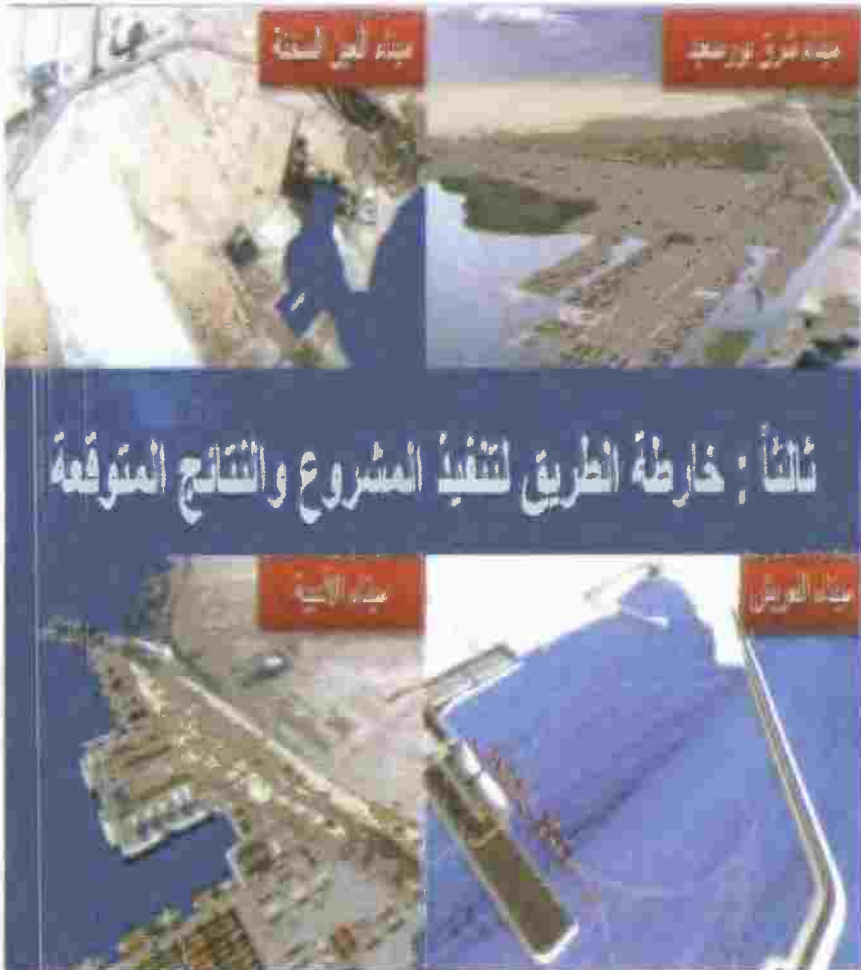
مراكز التجهيز الرئيسية في المغرب





المخطط العام و التفصيلي لمنطقة شمال غرب السويس





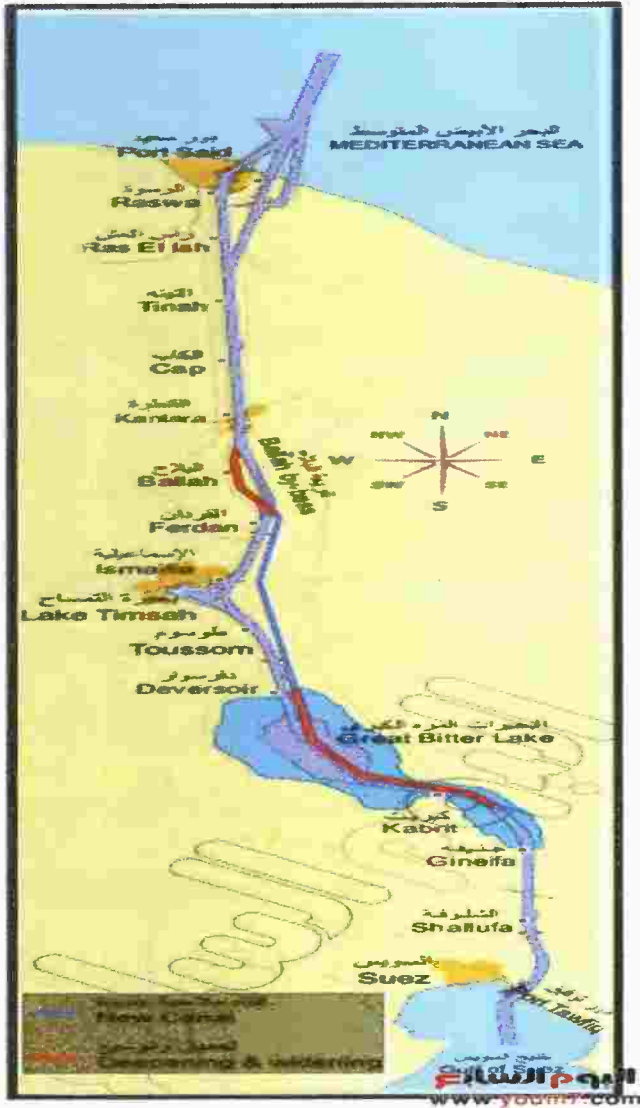








الرئيس السيسى فى موقع الحفر



فهرس

٥	.....	مقدمة
٩	.....	افتتاح مشروع قناة السويس الجديدة
١١	.....	وبدأت عمليات الحفر
١٥	.....	الأهمية الاستراتيجية لمحور قناة السويس الجديدة
٢٧	.....	أهم مشروعات التنمية بمحور قناة السويس الجديدة
٢٨	.....	تنمية مدينة بورسعيد ومنطقة شرق بورسعيد المنطقة (A)
٣٣	.....	تطوير ميناء غرب بورسعيد وبعد الامن القومى
٤٠	.....	مشروعات تنمية المنطقة (B) مدينة الإسماعيلية
٤٨	.....	المخصصات المالية لوادى التكنولوجيا
٥٢	...	تنمية شمال غرب خليج السويس وميناء السخنة المنطقة (C)
٦١	.....	الأهمية الاقتصادية لتنمية إقليم قناة السويس
٦٥	.....	ملحق توضيحى لمشروعات تنمية قناة السويس الجديدة
٩٦	.....	فهرس