



فصل أول تمهيدي

مصر لديها بعض المشكلات التي يتعين مواجهتها

مشكلة فقر لنسبة كبيرة في أعضاء المجتمع المصري

يعيش ٢٦,٣ ٪ من عدد السكان تحت خط الفقر وفق الإحصائيه الأخيرة للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء وهذه النسبة تتزايد حيث كانت في العام السابق له مباشرة ٢, ٢٥ ٪ من عدد السكان وقد كانت في العام السابق على العام سالف الذكر أقل أيضا

مشكلة عدم وصول معدلات النمو السنوية للقاعدة العريضة من المواطنين

تلاحظ أنه في فترة ما قبل ثورة يناير ٢٠١١ كان معدل النمو الإقتصادي السنوي بمصر (بالنسبة للإقتصاد الرسمي) قد بلغ ٧ ٪ ورغم ذلك كان الأغلبية في المجتمع تشتكى أنهم لا يشعرون بنسبة الـ ٧ ٪ التي تعلنها الإحصائيات الرسمية الحكومية حتى قامت الثورة والتفسير الممكن لتلك الظاهرة هي أن النفقات العامة التي تديرها الحكومة كانت تذهب للشركات ولا تذهب لصغار المستفيدين ومن ثم كان الـ (overhead) للشركات الكبيره يلتهم أغلب الدورة الإقتصادية لمختلف الصناعات القائمة في الإقتصاد (ومن بينها صناعة الإنشاءات) ولم تستطع الحكومة وقتها تحقيق هدف أن يستفيد المواطن العادي من النفقات العامة للحكومة بشكل مباشر وبالتالي لم يشعر المواطن العادي بنسبة النمو.

مشكلة الأحياء العشوائية

توجد في مصر أزمة عميقة وحقيقية بالنسبة لـ (urban planning) بالرغم من وجود كلية وهيئة للتخطيط العمراني إلا أنه لفترة طويلة لم تكن



هناك (vision) حقيقية للدولة ككل وللمحافظات وللمدن وللأحياء فيما يتعلق بال (urban planning). خلال عدة عقود أهمل التوسع العمرانى المخطط من الدولة للمواطنين فمن ثم نمو التوسع العمرانى الطبيعى للمواطنين بشكل شعبى عشوائى غير منظم من الدولة وغير متحكم فيه من الدولة وغير متفق حتى مع القوانين المنظمة للبناء السارية فى الدولة. كانت نتيجة ذلك وجود ما لا يقل عن تسعمائة منطقة عشوائية (slums) فى مختلف أنحاء مصر (وفق بعض التقديرات). يعيش بتك العشوائيات ما لا يقل عن ٢٨ مليون مواطن تقريبا (وفق بعض التقديرات) ومعظم هذه المناطق تفتقر للخدمات الأساسية من مياه وكهرباء وورصف شوارع. يوجد عدد كبير من المساكن فى هذه الـ (slums) خطر على أرواح الساكنين فيها. هناك تجارب جيدة فى المكسيك وأمريكا اللاتينية لمعالجة مشكلة العشوائيات هناك ينبغى أن نتعلم منها. مشكلة الـ (slums) فى مصر هى من أهم أسباب ثورة يناير ٢٠١١ لكن لم يتم إعطاء هذه المشكلة حقها فى تسليط الضوء عليها كسبب رئيسى من أسباب الثورة.

ومن ناحيه أخرى قام المواطنين بالبناء على الأراضى الزراعية الملاصقة مباشرة للمدن فقاموا بتخطيط الشوارع بأنفسهم فخرجت فى صوره شوارع ضيقة متعرجة فى أغلبها فإضطرت الأحياء (جهه مستقله عن وزارة الإسكان) برصف بعض من تلك الشوارع وبقى أغلبها غير مرصوف. ولإستمرار وزارة الإسكان فى البطء الشديد فى طرح وتسليم أراضى للمواطنين أضطر المواطنين إلى إستغلال المتاح من الأراضى الواقعة على جانبي الشوارع الضيقة سائلة الذكر أقصى إستغلال ممكن لوجود طلب شديد على الشقق فإتجهوا إلى بناء عقارات شاهقة أغلبها مخالف بدون ترخيص وفى أحسن الأحوال يحصلوا على ترخيص بعده طوابق ثم يقومون ببناء عده طوابق إضافيه فوق العمارة بدون ترخيص أيضا. فكانت النتيجة النهائية عباره عن شوارع غير منظمه

وضيقة بها عمارات شاهقة عشوائية تتحرك فيها عدد كبير من المركبات (سواء الخاصة أو المستخدمة كوسائل مواصلات عامة) يؤدي لإختناقات متكررة عبر اليوم الواحد. إنتظار تلك المركبات لمدد طويلة أثناء تلك الإختناقات مع إستمرار محركاتها فى الدوران يؤدي إلى إرتفاع حدة التلوث بعادم السيارات والذي يؤدي إلى عده أنواع من الأمراض السرطانية ومن ثم تنفق وزارة الصحة مبالغ إضافية على تلك الأنواع وفى أغلب الحالات يتوفى مريض السرطان ويفقد المواطن حياته وتفقده أهليته شخصا عزيزا عليهم. من يسكن فى الأحياء الراقية فى القاهرة مثلا قد لا يتخيل منظر الشوارع والعمارات والزحام والتلوث سالف الذكر وقد لا يستوعب حجم المشكلة سائلة الذكر.

مشكلة ترك سيناء شبه فارغة

يعيش فى سيناء كلها عدد أقل ممن يقيمون فى أحد الأحياء الصغيرة بالقاهرة. الأمر الذى أدى إلى أستيطان الأرهاب فى سيناء فى الفترة الأخيرة. ملء سيناء بالمواطنين أمر لم يعد رفاهية بالنسبة لمصر هو أمر أصبح ضرورة بالنظر لما حدث فى الفترة الأخيرة حينما أهملت مصر نقل المصريين لسيناء وإهمال حتى مجرد تشجيع المصريين للإنتقال لسيناء وكانت النتيجة أن ملء الإرهابيون سيناء وأصبحت العديد من المناطق (قبل حملة الجيش الأخيرة) مناطق خارج سيادة وسيطرة القانون والأمن المصرى (سواء الشرطى أوالعسكرى) وكانت سيناء على وشك أن تصبح أفغانستان الجديدة قبل الحادى عشر من سبتمبر. ملء سيناء بالمواطنين المصريين هو ضرورة للإستقرار والسلام ليس فقط فى النطاق المحلى المصرى ولكن أيضا ضرورة للإستقرار والسلام فى النطاق الإقليمى وأيضا ضرورة للإستقرار والسلام فى النطاق الدولى. ملء سيناء بالمواطنين المصريين الطبيعيين العاديين (المنتجين فى مختلف الأعمال والوظائف فى مجتمعات عمرانية عادية) ليس رفاهية ولكن ضرورة لمنع كارثة



أن يضرب الإرهاب مصر مجددا (والمنطقة والعالم) إن إستمر ترك سيناء فارغة عمرايا.

مشكلة البطالة والهجرة الغير شرعية (والشرعية للعقول)

يهاجر العديد من المصريين عن طريق ساحل البحر المتوسط المصرى والليبي بإتجاه اليونان وإيطاليا ثم يطلبون اللجوء السياسى منكرين أنهم مصريين ويدعون أنهم من دول شرق أوسطية فيها إضطرابات سياسية وأمنية ويدعون أنهم مهددون بالقتل فى بلادهم ويقومون بإدعاء ذلك بهدف الحصول على حق اللجوء فى إيطاليا أوأى دولة أوروبية أخرى على الساحل الشمالى للبحر المتوسط (الساحل الجنوبى لأوروبا) وبعضهم يواصل هجرته الغير شرعية شمالا بطرق مختلفة إلى ألمانيا وهولندا والدول الإسكندنافية والجزر البريطانية ويحصلون عند ضبطهم بمعرفات السلطات فى الدول سائلة الذكر على مبلغ بسيط أسبوعى أو شهري يكفى للأكل والشرب إلى أن يتم البت فى أمرهم فى المحاكم فى مسألة أعطائهم إقامة كلاجئ وحينما يحصل على أوراق اللجوء يبدأ فى العمل فى أى مهنة بالمخالفة للقانون هناك فى مطعم أوفى مجال المعمار ويبدأ فى إرسال مبالغ لأهله وتستمر الحياة معهم على هذا النحو. دافع هذا التصرف من بداية لنهايته هو عدم وجود عمل لهم فى مصر وأحيانا لتطلعهم لدخل أعلى من دخلهم الغير منتظم والمنخفض فى مصر. يخاطرون بحياتهم فى مراكب الهجرة الشرعية وتفقد الدولة جزء من شبابها الذى بعضهم عادة ما يكون ماهر فى حرف معينة وفى نفس الوقت هناك سلبيات لهذه الهجرة الغير شرعية فيما يتعلق بالجانب الإجتماعى للشخص نفسه ولأهله فى مصر إذا ما كان لدية زوجة أو أولاد أو والد كبير فى السن أو والدة كبيره فى السن تحتاج للرعاية وهناك سلبيات لهذه الهجرة الغير شرعية للدولة أيضا التى من المحتمل



أن تفقد ولاء هذا المواطن (المهاجر هجرة غير شرعية) للوطن جزئيا وأحيانا كليا وهذا لا ينطبق بالطبع على معظمهم.

يهاجر بعض المصريين ممن وصلوا لمستوى علمى عالى إلى الخارج وهم صفوه العقول فى مصر ومنهم الأطباء وأعضاء هيئات التدريس فى الجامعات ومحترفون فى تخصصات علمية بعضها دقيق غير موجود فى مصر وبعضها تخصصات نادرة مطلوبة فى مصر لكن الجوالعام المحيط بهذه التخصصات فى هذا المجال فى مصر غير مشجع على تحقيق تقدم مهنى فى التخصص أو تحقيق تقدم من حيث الدخل للشخص نفسه. يهاجرون عموما لعدم وجود دخل مناسب فى مصر ولإنخفاض مستوى معيشتهم فى مصر أولرورهم بتجارب قاسية أحيانا فى التعامل مع الجهات الحكومية سواء جهات عملهم أوالجهات الحكومية الأخرى التى يجدون أنفسهم مضطرين للجوء إليها للحصول على خدمة ما (الروتين التقليدى المصرى القاتل للطموح أحيانا وعدم إكتراث الروتين بالذوق فى التعامل وإحترام متلقى الخدمة وهو ما يؤدى إلى التدمير النفسى للشخص المعرض للروتين) أولرورهم بتجربه مريرة مع شرطى غبى لا يعرف حدوده فى التعامل أثناء قيامه بوظيفة العامة والذى يستحق (أى الشرطى) الفصل من عملة لتجاوزة حدوده فى التعامل وفقا للقانون وهو ما يتسبب بطريقة مباشرة فى هجرة عقلية علمية مصرية متميزة كرد فعل على إهانة تلقاها من ذلك الشرطى. مدفوعا بجهلة الجزئى بنظام العمل فى الدولة (وخطأه فى التعميم) يعتقد ذلك المواطن صاحب العقلية العلمية المتميزة أن ما فعله معه ذلك الشرطى هوالطبيعى فى جهاز الشرطة بالدولة.

مشكلة البناء على الأرض الزراعية وتآكلها السريع وعدم وجود بديل

البناء على الأراض الزراعية فى مصر جريمة بنص المادة ١٥٢ من قانون



الزراعة المضافة بالقانون ١١٦ لسنة ١٩٨٣ (والمادة ٢ من القانون ٣ لسنة ١٩٨٢) وخلافا للأصل العام فى القانون فمجرد الشروع معاقب عليه قانونا (المادة ١٥٦ من القانون ٥٣ لسنة ١٩٦٦) وذلك يعكس تشدد المشرع الذى يعكس خطورة البناء على الأراضى الزراعية. تم وضع هذا النص فى النظام القانونى المصرى لحماية الأراضى الزراعية من التآكل ببناء المساكن عليها. فى الفترة الأخيرة وبعد ثورة يناير ٢٠١١ زادت ظاهرة الإعتداء على الأراضى الزراعية بشدة فى مختلف قرى الوادى والدلتا المصرية وذلك لضعف تطبيق الأجهزة التنفيذية المعنية للقانون فيما يتعلق بالبناء على الأراضى الزراعية. وعمليا فى حاله إدعاء تلك الأجهزة قيامها بتطبيق القانون فإنه ليس كل بناء غير شرعى بنى على أرض زراعية يتم إزالته فعليا. مما دعى العالم المصرى فاروق الباز إلى الإعلان أنه إن إستمر معدل البناء على الأراضى الزراعية فى الوادى والدلتا على النحو المتسارع الذى حدث بعد ثورة يناير ٢٠١١ (والذى تم قياسه بالأقمار الصناعية) سوف تتآكل وتنتهى تماما كل الأرض الزراعية بالكامل الموجودة فى الوادى والدلتا حاليا وذلك فى غضون ١٨٣ عام وهذا كارثة بالنسبة لدولة يعتمد جزء كبير من إقتصادها على الزراعة كمصر. فمن ثم يتعين التوسع عمرانيا فى الصحراء بطريقة مدروسة ومنظمة وبطريقة مخطط لها مسبقا بعناية لإمتصاص النمو السكانى الطبيعى لسكان القرى وبشكل يؤدى إلى أن المجتمعات العمرانية الجديدة فى الصحراء تكون معتمدة على أنشطة إقتصادية من بينها الزراعة فلا ينبغى إستثناء الزراعة من الأنشطة الزراعية التى يمكن أن تتواجد فى المجتمعات العمرانية التى يغلب عليها الطابع الحضرى. الزراعة قد يراها البعض أنها نشاط إقتصادى غير مناسب أن يقوم فى المدن أو المجتمعات العمرانية التى يغلب عليها الطابع الحضرى بينما يتعين (وهو بالفعل ممكن) دمج نشاط الزراعة كنشاط إقتصادى داخل المدن والمجتمعات العمرانية العادية. ولنا



فى أفكار الدول الأخرى مثال ونموزج من هذه الأفكار والتجارب على سبيل المثال تجربة (Symbio City) فى السويد والـ (XERO Project) فى دالاس وغيرها من تجارب الـ (vertical farming) وهناك أفكار أخرى فى هذا السياق.

مشكلة إنفجار سكانى وشيك لا تتحملة المدن فى الوادى والدلتا

فمن المتوقع أن يصل سكان مصر إلى ١٦٠ مليون نسمة فى عام ٢٠٥٠ (فى بعض التقديرات) فلا يمكن مع هذه الزيادة الضخمة المتوقعة فى عدد السكان أن يستمر المصريون فى الإقامة فقط فى الوادى والدلتا أى ٦٪ فقط من مساحة مصر ويتركوا باقى الـ ٩٤٪ من مساحة مصر فارغة. يجب تنظيم خروج وإستيطان المصريين فى مناطق خارج الوادى والدلتا بطريقة علمية مدروسة ومنظمة. ومن حيث التصميم الداخلى للمدن فمعظم مدن مصر القديمة المتوسطة الحجم فى الوادى والدلتا فى حالة بالغة السوء من حيث التخطيط العمرانى وشوارعها نشأت بشكل عشوائى بدون أى تخطيط مسبق مدروس وفى وضع بالغ السوء من حيث الأمن والسلامة بالنسبة للمشاه وبالنسبة لقائدى السيارات. فمن ثم ينبغى تلافى ذلك فى مدن مصر المستقبلية التى تقام خارج الوادى والدلتا.

مشكلة عدم وجود رؤية لكيفية إستغلال موقع مصر الذى يتوسط العالم

إذا نظرنا إلى موقع مصر الجغرافى نجد أنه يتوسط العالم سواء بالنسبة لخطوط الشحن الجوى أو بالنسبة لخطوط الشحن البحرى. بالنسبة للطيران تحديداً وبسبب أن الطائرات لها مدى محدود من حيث المسافة بسبب محدودية تانك الوقود بطائرات الركاب فيتعين على الطائرات المسافرة من غرب أوروبا إلى شرق آسيا (وهذا جزء هائل من حجم حركة الطيران) أن تتوقف فى منتصف المسافة للتزود بالوقود وإذا نظرنا لمدى مثلنا نجدها إستفادت بنجاح من موقعها الممتاز الذى يتوسط المسافة (بالنسبة للطيران) بين الـ (far east) وبين أوروبا.

حاولت أبوظبى وقطر وتركيا أن يفعا نفس الشىء ونجحوا. مصر أيضا فى نفس المربع وتستطيع أن تحقق نجاح مماثل فى مجال الشحن الجوى والتزود بالوقود وترانزيت الركاب بين غرب أوروبا وشرق آسيا وتستطيع أن تستفيد مصر من الأثار المصرية الموجودة داخل مصر فى جعل ركاب الترانزيت يزورون المناطق الأثرية الشهيرة فى رحلات سريعة خلال مده الترانزيت بطريقة منظمة (كما تفعل مدينه أمستردام) وبالإضافة لذلك تستطيع مصر أن تتجح (بشكل أفضل وأوضح) فى مجال الشحن البحرى لأن خطوط التجارة العالمية تمر من خلال الأراضى المصرية فمصر بالنسبة لخطوط الشحن البحرى موقع إستراتيجى مثالى لأنشطة تموين السفن ولوجستيات النقل والتخزين والتوزيع.

An Action Plan

مع وجود هذه المشاكل يتعين تحديد هدف واضح قابل للقياس. الهدف يتعين أن يحدد بعد النظر إلى مصر بالنسبة لمعيار الدول المقاربه لها إلى حد ما فى عدد السكان والأعلى منها فى حجم الإقتصاد. بعد تحديد هذا المعيار نجد أنه ينطبق على ثلاث دول هى إيران وتركيا وألمانيا. هذه الثلاث دول بها (تقريبا) نفس عدد السكان فى مصر إلا أن حجم الإقتصاد الإيرانى حوالى ضعف حجم الإقتصاد المصرى وحجم الإقتصاد التركى أعلى مرة ونصف من حجم الإقتصاد الإيرانى وحجم الإقتصاد الألمانى أعلى أكثر من أربع مرات من حجم الإقتصاد التركى. يتعين أن يضع المصريون هدف قصير المدى هو الوصول بحجم الإقتصاد المصرى لحجم الإقتصاد الإيرانى على المدى القصير والوصول لحجم الإقتصاد التركى على المدى المتوسط والوصول لحجم الإقتصاد الألمانى على المدى الطويل. قد يقول البعض كيف هذا؟ إستهداف وصول حجم الإقتصاد المصرى إلى حجم الإقتصاد الألمانى هونوع من أنواع الخيال الغير واقعى. ويتعين الرد على هذا بالقول «ولم لا». تتفاوت الدول وتتحرك صعودا وهبوطا نسبيا على

مقياس التقدم أو التخلف عبر التاريخ (كما أوضح ابن خلدون) وقد تصل دولة إلى مركز "الأكثر تقدما في العالم" في فترة زمنية ما في تاريخ البشرية وتظل في هذا المركز فترة ما (قد تطول قليلا وقد تقصر) ثم تتراجع ببطء (أوبسرعة حسب عوامل عديدة) لتعود إلى مركز الدولة العادية في العالم. إلا أنه يلاحظ أن كل دول العالم التي وصلت لمركز «الأكثر تقدما في العالم» وصلت إليه مرة واحدة في تاريخها. وقد تكون معلومة جديدة لبعض قليلي القراءة في التاريخ أن مصر هي الدولة الوحيدة في العالم التي وصلت لهذه المكانة ليس مرة واحدة وإنما مرتين عبر تاريخ البشرية. كان ذلك مرة في زمن الفراعنة ومرة زمن المماليك قبل العصر العثماني. مصر من الممكن أيضا أن تفعلها للمرة الثالثة. من الممكن جدا أن تكون مصر هي الدولة الوحيدة في تاريخ البشرية التي تصل لتلك المكانة ثلاث مرات عبر التاريخ الإنساني للدول وللأمم. مصر تستطيع أن تنافس نفسها وأن تصل لهذه المكانة للمرة الثالثة. وهذا هو السبب في أنه يتعين الرد بالقول سالف الذكر «ولم لا». بعض الناس نظروا إلى ثورة يناير ٢٠١١ على أنها مجرد إسقاط شخص معين (رأس الإدارة السياسية للسلطة التنفيذية) في ذلك الوقت. إلا أنه في الواقع ومن خلال كلام المصريين أنفسهم خلال الأحداث الكثيره لتلك الثورة كان المنطق الغالب هو عدم الرضا عن أحوال مصر الحالية ورغبة المصريين أن يروا مصر دولة متقدمة مثل دول العالم الأول. تقدم مصر ليس ضد أحد بالطبع وإنما هو خطوة للأمام تصب في مصلحة تقدم البشرية ولخير الإنسانية.

تحديد الهدف هونقطة البداية وهو جعل الإقتصاد المصرى يعمل بقدرته الحقيقيه وتقليل (أومنع) الهدر فى قدرات الإقتصاد المصرى وربط الإقتصاد المصرى بالإقتصاد العالمى بطريقة أكثر فعالية ولن يتحقق ذلك إلا عبر مشروع محور تنمية إقليم قناة السويس. وذلك لأن نظرية الإستطراق فى العلوم الطبيعية

(أى الفيزياء) متحقق أيضا فى العلوم الإنسانية فمثلا ”نظرية الإستطراق“ هى نظرية قائمة بالفعل فى العلوم الجنائية فمثلا فى علم العقاب الجنائى فإن التطبيق السليم لأحد المبادئ فيه هو الفصل بين المتهمين والمدانين وبسبب هذه النظرية (نظرية الإستطراق) يتم فصل أنواع المتهمين فى أقسام الشرطة ويتم فصل أنواع المدانين فى السجون حتى لا تنتقل أفكار وتصرفات وخبرات تؤدى إلى إزدياد خطورة وتنوع النمط الإجرامى لبعضهم. وأيضا فنظرية الإستطراق موجودة وقائمة (لكن فى جانبها الإيجابى هذه المرة) فى الجانب الإجتماعى من علوم الإقتصاد. الأقتصاد المصرى بوضعة القائم يمكن وصفة كإقتصاد «محلّى» محدود يعانى من وجود حواجز تفصلة عن حركة الإقتصاد العالمى وهذا (أى الإنعزال النسبى للإقتصاد المصرى) هو ما يفسر عده ظواهر إقتصادية سلبية وأحيانا غير منطقية فى الإقتصاد المصرى ومنها على سبيل المثال الإختلاف الكبير فى أسعار بعض السلع والخدمات (سواء بالإيجاب أو السلب). إرتباط الإقتصاد المصرى بالإقتصاد العالمى يحتاج وسط يصل بين الإقتصاديين حتى تكون نظرية الإستطراق فى وضع العمل. ذلك الوسط أوال (link) هومشروع محور تنمية إقليم قناة السويس. من الأمثلة التى توضح الفكرة فى هذا السياق والتى توضح أن الإقتصاد المصرى غير مرتبط بالإرتباط الأمثل بحركة الإقتصاد العالمى هى أن هناك بعض المصنوعات القادمة من بلدان جنوب شرق آسيا (مثل تايوان) تباع فى بلدان أوروبا الغربية (مثل المملكة المتحدة) بسعر أرخص من سعرها فى مصر (بفرق فى السعر ليس بالقليل) بالنسبة لنفس السلعة تحديدا رغم أن تلك السلع مشحونه بحرا ومرت فى رحلة شحنها البحرى من بلد المنشأ فى قناة السويس! أى مرت من خلال الأراضى المصرية! وهناك أمثلة عديدة على ذلك. وهناك أمثلة عكسية لسلع مصرية رخيصة الثمن جدا فى داخل مصر بينما سعرها مرتفع جدا فى أوروبا الغربية (مثل بعض الفواكه والمنتجات

الزراعية) وتفشل آليات إرتباط الإقتصاد المصرى المحلى بالإقتصاد الدولى فى تصدير هذه السلع المصرية الرخيصة الثمن إلى أوروبا الغربية رغم مرور المئات من سفن الشحن أسبوعيا فى قناة السويس ومعظم هذه السفن بها فراغات شحن أى أن تكلفة إستغلال المصريين لتلك الفراغات (بعد عمل التنسيق اللازم مع الشركات المالكة لتلك السفن) ستكون منخفضة جدا. إذا تم ربط الإقتصاد المصرى بالإقتصاد العالمى بشكل جيد عبر مشروع محور تنمية قناة السويس سيرتفع منسوب (لفظ مأخوذ من نظرية الإستطراق) حجم الإقتصاد المصرى بشكل تلقائى وبالتدرج وسيرتفع مستوى متوسط الدخل للفرد المصرى بالتبعية أيضا بشكل تلقائى وبالتدرج. الربط يتعين أن يكون عن طريق وصلتين أولهما اللغة فيتعين أن يكون أغلب المصريون يجيدوا اللغة الإنجليزية (لغة الإقتصاد العالمى حديثا) والوصلة الثانية هى ربط مجتمع الأعمال المحلى بمجتمعات الأعمال الدولية. مجتمعات الأعمال الدولية هنا هى التى تقوم بالشحن البحرى لخامات و سلع نصف مصنعة ومنتجات من وإلى بعضهم البعض عبر قناة السويس حتى يتعرف كل من الطرفين (مجتمع الأعمال المحلى من ناحية ومجتمعات الأعمال الدولية من ناحية أخرى) على المنفعة المتبادلة والفرص الإستثمارية الممكنة بينهما والمربحة لكلا الطرفين. لكن قيل ذلك يتعين أصلا وجود المجتمعات العمرانية المحلية (بالقرب من محور قناة السويس) التى تجعل ذلك الربط ممكنا من الأساس.

مشروع تنمية إقليم قناة السويس لا ينبغى فقط أن يكون إقتصادى فقط يعمل المواطنون فيه نهارا ثم يعودون للمدن القديمة القريبة بنهاية يوم العمل كما يحدث فى معظم المدن الجديدة فى مصر حاليا. هذا المشروع ينبغى أن يكون سكنى عمرانى بالأساس ثم إقتصادى وتجارى بالتبعية لان الخلاصة هى أن أى نشاط إقتصادى يحتاج لمبنى ليتم القيام بعمل النشاط الإقتصادى أوالتجارى

منه ولا يمكن أن تزدهر هذه المناطق إقتصاديا وتجاريا بدون وجود قوه بشرية تسكن فى نفس نطاق مراكز الأعمال الناشئة ومن ثم فإن صلب مشروع تنمية محور قناة السويس يتعين أن يكون سكنى عمرانى بالإساس ثم إقتصادى بالتبعية. فمن ثم يتعين البحث أولا فى عده مسائل هى هل النطاق الجغرافى للمحور بوضعة الحالى كافى لتحقيق الهدف منه؟ هل قناة السويس فقط هى المحور أم أن مفهوم محور تنمية إقليم قناه السويس يتسع ليشمل مناطق أخرى؟ هل قناة السويس نفسها كافية بوضعها الحالى لتحقيق أقصى إستفادة إقتصادية ممكنة من مرور خطوط الشحن البحرى الرئيسية فى العالم فى داخل الأراضى المصرية؟ ويتعين ثانيا أن نبحث فى مسألة أين هى المناطق الصالحة لإنشاء مجتمعات عمرانية جديدة حول المحور سالف الذكر يكون لها (Potential) من المنظور العمرانى والإقتصادى؟