



الفصل الأول

تنمية إقليم قناة السويس بالنسبة لسيناء

obeikandi.com



يتعين أن يتم النظر إلى مشروع تنمية محور قناة السويس بطريقة أشمل فيتعين النظر أولاً إلى قناة السويس نفسها والسؤال هل قناة السويس نفسها بوضعها الحالي كافية أم لا لتحقيق أقصى إستفادة إقتصادية ممكنة من مرور جزء كبير من حركة التجارة العالمية المحمولة بحرا. الواقع أن قناة السويس نفسها بوضعها الحالي ليست كافية لتحقيق أقصى إستفادة من مشروع محور تنمية إقليم قناة السويس بمفهومه الأشمل والأوسع وذلك لثلاث أسباب.

١- قناة السويس ليست بالعرض الكافى لتسمح بمرور السفن الضخمة فى المستقبل وهناك العديد من الإنشاءات على شرق وغرب ضفتى القناة القديمة التى تحجم من القدرة على توسيع مجرى القناة ومثال على ذلك أعمدة كوبرى السلام الشرقى والغربى الحاملين للجزء المعلق من جسم الكوبرى.

٢- القناة بوضعها الحالي لا تسمح بمرور السفن فى الإتجاهين. ولذلك فإن الوضع الحالي هو أن السفن تمر فى قناة السويس وفق نظام قوافل الجنوب وقوافل الشمال المعروف. وهى (أى ذلك النظام) يودى إلى تجمع السفن القادمة من جنوب القناة فى فوج من السفن وتجمع السفن القادمة من الشمال فى فوج آخر من السفن ينتظر أحد الفوجين مرور الفوج الآخر حتى يستطيع الفوج الأول المرور وهى عملية تستهلك وقت السفن العابرة لقناة السويس فى الإنتظار ويطيل من زمن الرحلة لكل من السفن العابرة لقناة السويس وعنصر الوقت مهم لبعض السلع المنقولة على السفن العابرة من قناة السويس. فتقليل زمن مرور السفن العابرة من محور قناة السويس هو مسألة يتعين وضعها فى أهداف الرؤية الأشمل لمشروع محور قناة السويس. وذلك لمصلحة المشروع ولمصلحة حركة التجارة

العالمية العابرة من خلال الأراضي المصرية. (الطبعة الأولى من هذا الكتاب كتبت قبل التفكير فى قناة السويس الجديدة والتي قلت إلى حد ما من حده المشكلة محل هذه النقطة لكن لم تحلها جذريا)

٣- قناة السويس القديمة محفورة فى أرض مصرية حيث أن الأرض أسفل القناة وعلى أجنابها هى أرض مصرية خالصة ومرور حركة التجارة العالمية فى قناة السويس القديمة هوفى الواقع مرور سفن أجنبية فى أرض مصرية خالصة وبالتالي لا ينطبق عليها بالطبع الحق القانونى المعروف بحق المرور البرىء. إلا أن إتفاقية القسطنطينية تنطبق على قناة السويس القديمة وهى (أى هذه الإتفاقية) تعد إنتهاك وإنتقاص للسيادة الوطنية حيث تنص إتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ على إلزام مصر بعدم منع أى دولة «لا تكون مصر فى حالة حرب معها» من المرور فى قناة السويس). ومن ثم فللإتفاقية سائلة الذكر أثر سلبى على مبدأ وقاعدة السيادة الوطنية المصرية على أراضيها فى العصر الحديث. هذه مشكلة من منظور السيادة الوطنية المصرية التى لا ينبغى أن تنقص مليمتر واحد.

الحل لتلك المشكلات هو حفر قناة جديدة من شمال مدينة رأس سدر إلى بحيرة البردويل غرب مدينة العريش أو بمعنى آخر شق أو حفر قناة أخرى تعتبر موازية (بميل قليل) لقناة السويس القديمة وذلك وفقا للخريطة المرفقة. هذه القناة ستكون عبارة عن حارتين ملاحيتين ملتحمتين معا فى قناة واحدة. الأسماء المقترحة للحارتين الملاحيتين الجديدتين هما «حارة أحمد عرابى الملاحية» والثانية بإسم «حارة إبراهيم الرفاعى الملاحية». هاتين الحارتين الملاحيتين (واحدة لكل إتجاه) والذان يمثلان النصفان الطويلان للقناة الجديدة المقترحة سينهيان تماما نظام المرور بقوافل الشمال والجنوب المتبع حاليا فى قناة السويس



القديمة الذى يستهلك وقتا يزيد من زمن الرحلة التى تقطعها أى سفينة عابرة للأراضى المصرية عبر قناة السويس القديمة. كل حارة منهما تكون بعرض أعرض قليلا من عرض قناة السويس القديمة الحالى. هاتين الحارتين ستكونان بالعرض والعمق الذى يسمح بمرور أكبر سفينة من حيث الغاطس فى العالم. يتضمن حفر القناة تركيب شمندورات على أعمده معدنية ميكانيكية متحركة بحيث تكون القاعدة (القابلة للإنشاء) لتلك الأعمده المعدنية فى أرضية قاع القناة والشمندورات مثبتة فى قمة الأعمده المعدنية وطافيه على سطح المياه. تصطف تلك الأعمده المعدنية على خط طولى فى منتصف القناة بالطول من جنوبها إلى شمالها. يفصل هذا الخط من الشمندورات بين الحارتين سالفتى الذكر. ويكون مثبت بين الشمندورات سالفة الذكر غشاء مرن من مادة لدائن بلاستيكية سميكة مرنة (شفافه أوغير شفافه) بحيث أنه حينما ترتفع الأعمده المعدنية الحاملة للشمندورات من الوضع الأفقى الملاصق لأرض باطن القناه إلى الوضع العمودى على أرض قاع القناة (بحيث تظهر الشمندورات على سطح المياه) يحدث إنفراد للغشاء المرن سالف الذكر وهوالفاصل بين مياة الحارتين الملاحيتين يمين ويسار خط الشمندورات المتحرك حركة ميكانيكية من الوضع الأفقى إلى الرأسى وبالعكس. وبذلك نحصل على حارتين ملاحيتين متوازيتين فى جسم قناة واحدة. الهدف من الغشاء المرن سالف الذكر أنه يقوم (فى حالة وجود الأعمده المعدنية الحاملة للشمندورات فى الوضع الرأسى) بوظيفة فصل «حركة المياة» سواء السطحية أوما تحت السطح والنتيجة عن حركة السفن فى الإتجاهين. الفصل بين الحركة سالفة الذكر أساسى لحركة ملاحه سلسلة بالنسبة لحركة السفن فى الإتجاهين. هذه الشمندورات سالفة الذكر متحركة بحيث يمكن طيها أليا بالكامل إلى باطن القناة بحيث يكون جسم الشمندورة والأعمده الحديدية الحامله لها يمكن طيه أليا بحيث يصبح فى أى وقت منطوى

أفقيا على قاع القناة. ويمكن كيميكانية حركة بديلة أن تكون معتمده على قانون الطفومع تعليق الغشاء المرن سالف الذكر بين كل شمندورتين وبين كل حاملين لكل شمندورتين. هذا الوضع المؤقت سيؤدى إلى أن تصبح القناة بالكامل بعرضها الكامل (والذى هوضعف عرض كل حارة من الحارتين الملاحيتين سالفى الذكر) صالحة لمرور أى سفينة عريضة فى المستقبل (أى التى يكون عرضها أعرض من عرض أحد الحارتين الملاحيتين سالفتى الذكر). وهذا ينطبق بالنسبة إلى أى جسم طافى عريض. وفى هذه الحالة بالطبع ستتوقف حركة الملاحة مؤقتا فى الإتجاه المعاكس إلى أن تمر السفينه سالفة الذكر وبالطبع سيتم تحميل السفينة سالفة الذكر رسوم مرور مضاعفة. الهدف النهائى من ذلك هو جذب المدن العائمة للمرور من مصر فى المستقبل مع إتجاه العالم مستقبلا لبناء مدن كاملة عائمة قد تحتاج فى أثناء بعض رحلاتهم للمرور من البحر الأحمر للبحر المتوسط والعكس مثل مشروع الـ freedom ship (الجارى التحضير لبناؤها حاليا) وأيضا تحسبا لقيام العالم فى المستقبل ببناء سفن شحن أكثر ضخامة بكثير من السفن الضخمة التى تصنع حول العالم حاليا.

بعد الحضر يحظر تماما بناء أى شكل من أشكال البناء فى مسافة ٥٠٠ متر شرق وغرب هذه القناة الجديدة (بحارتيتها الملاحيتين) وذلك لإمكان التوسعة المستقبلية لها. أثناء بناء المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة المجاورة لهذه القناه يتم الحفاظ على مسار القناه سالفة الذكر دون مساس. ويتم إنشاء نفق سيارات كل ٢٠ كيلومتر تحت جسم القناة أى تحت الحارتين معا وذلك لوصول الطريقين البريين الموازيين للقناة الجديدة شرق القناة الجديدة وغربها وذلك لتسهيل الأنشطة الأقتصادية بالمدن والمجتمعات العمرانية الجديدة شرق القناة الجديدة (بحارتيتها الملاحيتين) وسيكون إنشاء هذه الأنفاق أرخص من حيث التكلفة بكثير إن تم إنشاؤهم أثناء حفر القناة الجديدة (بحارتيتها الملاحيتين)

وقبل فتح مياه البحر فيها. يتعين تسمية كل نفق بإسم أحد أبطال حرب أكتوبر. وكذلك فإن تكلفه إنشاء سحارة ترعة السلام العابرة تحت القناة الجديده (بحارتيها الملاحيتين) سيكون أقل بكثير من حيث التكلفة إن تم أنشاؤها أثناء حفر القناة الجديدة (بحارتيها الملاحيتين) وقبل فتح مياه البحر فيها.

ويتعين أن يكون إنشاء خط سكة حديد للركاب سواء الموازي للقناة الجديدة (بحارتيها الملاحيتين) أو سواء الواصل إلى المدن والمجتمعات العمرانية الجديده التي ستقام شرق القناة الجديده هو آخر شيء يتم إقامته على الإطلاق. حيث أن إنشاء خطوط السكه الحديد يتعين أن يكون فقط بعد أن تمتلئ المدن والمجتمعات العمرانية الجديده بالسكان وذلك لتجنب التفكير الإستراتيجى الخاطيء الذى حدث سابقا فى عملية إنشاء خط السكة الحديد من الدلتا إلى العريش والذى تمت سرقة القضبان الحديدية بعد تفكيكها من الأرض عمدا بعد ثورة يناير ٢٠١١ وكان يعانى (أى خط السكه الحديد سالف الذكر) أصلا من قلة الركاب قبل سرقة لأن تخطيطه أصلا كان فيه خطأ من حيث الكثافة ومن حيث المسار حيث لا توجد فى المنطقة كثافة سكانية كافية لتشغيل إقتصادى لقطارات منتظمة التسيير فى مواعيد متقاربه ولبعد مسار محطات توقفه عن مناطق التجمعات الفعلية الحالية للسكان وكانت جدوى تشغيله غير كافية لتغطية نفقات إنشاؤه ونفقات تشغيله. خطوط السكك الحديد عاده ما تكون تكلفتها الأولية عالية وهذا يتطلب أن تكون هناك كثافة استخدام من عدد سكان كافى ليتم تغطيه تكاليفها. التفكير الأستراتيجى السليم فيما يتعلق بخطوط السكك الحديد (وكذلك المترو) والتي عاده ما تكلف مبالغ باهظة فى الإنشاء المبتدأ والتشغيل بالمقارنة بالطرق الأسفلتية العادية هو أن يكون إنشاء خطوط السكك الحديد (والمترو) هو آخر وسيلة (public transportation) يتم إنشاؤها حيث يتعين أن يتم إنشاؤها فقط بعد أن تمتلئ تلك المجتمعات العمرانية الجديدة والمدن

بالسكان وذلك حتى تكون هناك جدوى إقتصادية من تشغيل تلك الوسيله من وسائل المواصلات العامه وذلك لتكلفتها الباهظة. فمن قبيل الخطأ فى التفكير الإستراتيجى أن نبدأ بتلك الوسائل المكلفة من وسائل المواصلات العامة فى مجتمعات عمرانية وليده وناشئة للتوولم ينتقل لها بعد عدد كافي من السكان يكفى لتشغيلها على أساس إقتصادى سليم من حيث تغطية تكلفتها على مدى معقول من عدد السنوات.

القناة الجديدة (بحارتيها الملاحيتين) سينتج عن حفرها كميات هائلة من الرمال. تمويل حفر هذه القناة الجديده (بحارتيها الملاحيتين) سيكون من العائد المالى للأنشطة الإقتصادية المتمثله فى الأنشطة التعدينية والأنشطة الصناعات القائمة على نواتج الحفر. هذه الرمال قد تحتوى على عدد كبير من العناصر الغالية فمثلا من غير المستبعد العثور على حبيبات أوقطع صغيره من الماس وسط هذا الكم الهائل من الرمال ومن غير المستبعد العثور على قطع صغيرة من الذهب (gold nuggets) فضلا عن أن هذه الرمال (رمال سيناء عموما) عالية النقاء وصالحة لصناعات السيليكون والزجاج وخلايا الطاقة الشمسية (photovoltaic) بالإضافة لإحتمال العثور على أحجار كريمة وغيرها من المعادن ذات القيمة الإقتصادية وسيكون تكلفة إستخراجها صفر لأن الحفر وإستخراج التراب سيتم على كل الأحوال لأن الحفر أساسا يتم لشق القناة الجديدة بحارتيها الملاحيتين فالتكلفة ستكون واحدة لحفر القناة الجديدة وإستخراج هذه الخامات والمعادن ذات القيمة الإقتصادية. ينبغى تصميم آلة فى حجم (shipping container) مقاس (40 ft) تنقل لمواقع الحفر وتتحرك مع تقدم أعمال الحفر بحيث تدخل الرمال الناتجه من الحفر من ناحية ويستخرج الماس والذهب والمعادن الثمينه أليا (أويدويا) أثناء مرورها على سيور بالداخل وتخرج الرمال التى ليس لها قيمة من الناحية الأخرى مباشرة على ظهر شاحنات أوسير متحرك بمواتير



على قواعد ثابتة على مسار القناة الجديدة لنقل الرمال الناتجة من الحفر (بعد إستخراج المواد ذات العائد الإقتصادي) مباشرة إلى أعمال الردم على الصخور التي ستشكل جسم الجزر الصناعية المتصلة المكونه لميناء مدينة (New Hong Kong) المصرية الجديدة. فريق من المخترعين المصريين يستطيع بسهولة تصميم المكونات الداخلية للـ (shipping container) المقترح سألقة الذكر لانه فى الواقع سيكون تجميع لعدة أجهزة الكشف عن المعادن وأجهزة الكشف عن الماس وأجهزة الكشف عن الأحجار الثمينة (من الممكن أيضا أن يتم كل ذلك يدويا). من غير المستبعد العثور على ثروات تعدينية ثمينة قد تدر عائد مالى كبير لذلك يتعين البدء بهذه الأنشطة التعدينية مع البدء فى حفر القناة الجديدة بحارتيها الملاحيتين. حسن الإستغلال الإقتصادي لنواتج الحفر قد يؤدي إلى أنه قد لا تتفق الدولة أى مبالغ على حفر القناة سألقة الذكر بإستثناء الـ (starter public fund) اللازم للأعمال الأولية من مبانى أولية ومن نفقات رأسمالية أولية للأنشطة التعدينية. مسار القناة الجديدة (بحارتيها الملاحيتين) كما هو موضح هو واقع فى منطقة منبسطة ولا تعترضه مناطق جبلية (بعكس فكرة مشروع قناة طابا العريش أو طابا رفح) وهو ما سيؤدى إلى أن تكون أعمال الحفر أسهل وأقل تكلفة فضلا عن بعدها (فى معظم خط طول مسارها) عن مياة البحر فمن ثم لن تظهر مياة البحر سريعا ومن ثم لن نتكبد تكاليف إضافية ضخمة فى التكريك.

بعيدا عن المسائل المالية فإنه هناك بعد قانونى مهم وهو أن قناة السويس القديمة محفورة فى أرض مصرية حيث أن الأرض أسفل القناة وعلى أجنابها هى أرض مصرية خالصة ومرور حركة التجارة العالمية فى قناة السويس القديمة هو فى الواقع مرور سفن أجنبية فى أرض مصرية خالصة وبالتالي لا ينطبق عليها بالطبع الحق القانونى المعروف بحق المرور البرىء. إلا أن إتفاقية القسطنطينية تنطبق على قناة السويس القديمة وهى (أى هذه الإتفاقية) تعد إنتهالك وإنتقاص

للسيادة الوطنية (حيث أن إتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ تلزم مصر بعدم منع أى دولة «لا تكون مصر فى حالة حرب معها» من المرور فى قناة السويس). تستطيع مصر إن تمتنع عن تطبيق إتفاقية القسطنطينية وإعتبارها غير موجودة لتغير الظروف تماما فنحن فى عصر يختلف تماما عن العصر الذى تم توقع الإتفاقية فيه فضلا عن أن الأشخاص المعنوية الإعتبارية القانونية الدولية التى وقعت الإتفاقية سألقة الذكر لم تعد موجودة. إلا أنه من الممكن خلق خيار آخر لمصر من المنظور القانونى يتضمن عدم الإمتناع عن تطبيق إتفاقية القسطنطينية ويتضمن تقليل «الأثر السلبى» للإتفاقية سألقة الذكر على مبدأ وقاعدة السيادة الوطنية المصرية على أراضيتها فى العصر الحديث والبعد القانونى المهم فى هذا الإطار الذى يحقق تقليل «الأثر السلبى» المذكور هو أن هذه القناة الجديدة بحارتها الملاحيين لن تكون خاضعة لإتفاقية القسطنطينية لأنها قناة جديدة وهوما يعنى أحقية مصر فى منع أى دولة من أن تمر سفنها فى هذه القناة الجديد بحارتها الملاحيين حتى بدون إبداء أسباب. إتفاقية القسطنطينية تلزم مصر بعدم منع أى دولة (لا تكون مصر فى حالة حرب معها) من المرور فى قناة السويس لكن لا تمنع مصر من رفع سعر المرور فى قناة السويس ومن ثم فبعد إنشاء هذه القناة الجديدة (بحارتها الملاحيين) تقوم مصر برفع سعر المرور فى قناة السويس القديمة لعدة أضعاف وتجعل سعر المرور فى القناة الجديدة فى «الحدود الطبيعية» ومن ثم يكون فى يد مصر فى النهاية سلطة عقاب مالى لأى دولة تنتهج أسلوب عدائى ضد مصر (لا يصل لدرجة «حالة حرب») بأن تجعل سفنها تمر فقط من خلال قناة السويس القديمة بالسعر العالى. وعلى كل الأحوال ستكون قناة السويس القديمة قناة إحتياطية فى حالة الطوارئ بالنسبة للقناة الجديدة (مثل جنوح سفينة أثناء عبورها والذى يعطل السفن المارة ورائها) وفى حالة الصيانة الدورية لأحد الحارتين الملاحيين للقناة الجديدة.

فى حالة ما إذا أرتأى أن حفر القناة الجديدة الموصوفة بالأعلى غير قابل للتطبيق لإعتبارات معينة فمن ثم فتطوير الفكرة وتعديلها يكون بإستبدال القناة الجديده سالفه الذكر بإنشاء خط سكة حديد للبضائع فى نفس مسار القناة الجديدة سالف الذكر. يكون تصميم بداية ونهاية خط السكة الحديد للبضائع فى طرفيه فى مينائى روتردام الجديدة المصرية وهونج كونج الجديدة المصرية بحيث أن تستطيع أوناش الرفع والإنزال فى كل ميناء نقل وإنزال الـ (containers) مباشرة من ظهر السفن إلى ظهر مسطح عربات قطارات البضائع ومراجعة الـ (containers) من حيث الرسوم (بفرض إستحقاقها) وهى على عربات قطارات البضائع. وذلك لتوفير تكلفة النقل الداخلى بالشاحنات داخل الميناء. يكون إفراغ السفن لكل أوبعض حمولتهم من الـ (containers) ومرور تلك الـ (containers) على خط سكة حديد بضائع مارا بمسار القناة الجديده سالفه الذكر هونج كونج من أنواع إتاحة فرص العمل فى النقل والتفريخ والتخزين وتصنيع الخامات والسلع الغير تامة الصنع العابرة فى هذا المسار فى المصانع التى تنشأ لهذا الغرض فى المدن الجديده شرق هذا المسار. التصنيع هو أهم نشاط من الأنشطة سالفه الذكر وهو الهدف الأهم لخط السكة الحديد للبضائع سالف الذكر. إن قامت السفن القادمة إلى إقليم قناة السويس والمحملة بمواد خام أو سلع نصف مصنعة بالإستفادة من خط السكة الحديد سالف الذكر فسوف تفوز بأنها وفرت وجنبت نفسها من رسوم العبور بقناة السويس مقابل أننا كمصر قمنا بعمليات تفريغ و(تصنيع) للمنتجات العابرة وإعادة شحن وتصدير. وهذه الأنشطة سالفه الذكر بالنسبة لمصر أكثر تحقيقا للربح بكثير من مجرد تحصيل رسوم مرور تلك السفن سواء فى القناة القديمة أوفى القناة الجديده لأن مصر فى هذه الحالة تحصل على القيمة المضافة من تصنيع خامات وارده من دول أخرى. لأن المكسب الأكبر يتحقق فى التصنيع. وهذا يتطلب إرتباط وإتصال قوى مع الشركات المالكة

لسفن الشحن من حيث التعرف على طبيعة وكميات المواد الخام والسلع النصف مصنعة العابرة بإنتظام فى سفن خطوط الشحن (وهى المتغيره من حيث النوع والكميات من وقت لآخر). وهذا يتطلب أيضا التنسيق مع مجتمعات الأعمال المصرية والدولية وشباب الأعمال المصريين والدوليين لإنشاء مصانع لتصنيع تلك المواد الخام وأتلك السلع النصف مصنعة.

فكرة مشروع تنمية محور قناة السويس قائمه على إستغلال مرور جزء كبير من حركة التجارة العالمية الضخمة المارة فى قناة السويس فى إقامة مشروعات لكل منها (business model) قائم على لوجستيات النقل والتفريغ والتخزين المؤقت وإعادة الشحن وكذلك على تصنيع المواد الخام وإستكمال تصنيع السلع النصف مصنعة المارة فى سفن الشحن التى تشكل حركة التجارة العالمية المذكورة. إنطلاقا من هذا ينبغى النظر لمحور تنمية إقليم قناة السويس بنظرة أشمل من مجرد شاطئى قناة السويس نفسها الشرقى والغربى وبالتفكير المنطقى فإن حركة الملاحة العالمية تلك قبل مرورها بقناة السويس فإنها هى نفسها تمر فى خليج السويس وفى البحر المتوسط فبالتالى الأنشطة الإقتصادية التى من الممكن ان تقوم على الخدمات والخامات والسلع النصف مصنعة (المارة فى سفن خطوط الشحن العالمية) التى يمكن إقامتها على ضفتى قناة السويس من الممكن أيضا إقامتها أوإقامة أمثالها على الساحل الغربى لخليج السويس (ساحل غرب سيناء). وبالتالي فإن أى نقطة على خط الساحل الغربى لخليج السويس (ساحل غرب سيناء) هى نقطة محتملة وممكنة لتكون موقع لتجمع أنشطة إقتصادية قائمة على حركة التجارة المارة فى سفن الشحن العالمية المارة فى قناة السويس سواء كان هذا التجمع هو مدينة كاملة جديدة أومنطقة صناعية جديدة.

وبنفس تسلسل المنطق فإن حركة التجارة العالمية المشحونة فى خطوط الملاحة العالمية نفسها المارة فى قناة السويس تمر هى نفسها بالقرب من الساحل



المصرى على البحر المتوسط شمال سيناء وذلك من ميناء شرق بورسعيد حتى رفح المصريه. وبالتالي فإنه أى نقطة على خط الساحل المصرى على البحر المتوسط شمال سيناء هى نقطه محتملة وممكنة لتكون موقع لتجمع أنشطة إقتصادية قائمة على حركة التجارة الماره فى سفن الشحن العالمية المارة فى قناة السويس سواء كان هذا التجمع هو مدينة كاملة جديدة أو منطقة صناعية جديدة.

مجمّل ما سبق أن المفهوم الأوسع والأشمل لفكرة محور تنمية قناة السويس ينبغى أن يتسع ليشمل خط الساحل المصرى الغربى لسيناء بالكامل وخط الساحل المصرى الشمالى لسيناء بالكامل. مفهوم محور قناة السويس ينبغى أن يشمل المنطقة المحاذية والقريبة لمرور خطوط التجارة والملاحة العالمية ككل فمن ثم يتعين بناء مدن ومجتمعات عمرانية جديدة فى تلك المناطق بالإضافة لمناطق مشروع تنمية محور قناة السويس التقليدية المعروفة وهى (شمال غرب خليج السويس) و(العين السخنة) و(شرق التفريعة) و(غرب بورسعيد) و(وادى التكنولوجيا بالإسماعلية) فهى لا تكفى. لذا يتعين إضافة المدن والمجتمعات العمرانية الجديده الآتية:

١- مدينة على خليج السويس ساحل سيناء فى منتصف المسافة بين مدينة رأس سدر السويس شرق مدخل القناة الجديده (بحارتها الملاحيّتين) على البحر الأحمر وتسميتها مدينة (روتterdam الجديدة) المصرية (New Rotterdam) وجعل المطار الخاص بتلك المدينة بالقرب من مدينة السويس حتى يقوم المطار سالف الذكر بخدمة سكان مدينة السويس أيضا حيث لا يوجد بمدينة السويس مطار رغم أهميتها التجاريه.

٢- مدينة على ساحل البحر المتوسط غرب مدينة العريش وشرق محمية الزراديق وشرق مدخل القناه الجديده (بحارتها الملاحيّتين) على

البحر المتوسط وتسميتها مدينة (هونج كونج الجديدة) المصرية (New Hong Kong) ويتم إنشاء ميناء لمدينة (New Hong Kong) المصرية الجديدة عبارة عن جزر صناعية طولية متصلة بالردم في البحر على شكل شريطى بحيث تنتهى آخر نقطة فى هذا الميناء وتكون كائنة شمال مدينة بورسعيد أويكون هذا الميناء على شكل نخلة (مثل نخلة جميرا أونخلة جبل على فى دبی) تقوم الدولة بنفسها بإنشاء الميناء ثم تقسمه إلى أجزاء من حيث التصرف القانونى بالإيجار وذلك بمزادات وفقا لقانون ٨٩ لسنة ١٩٩٨ للمصريين ووفقا لقانون الـ (ppp) المصرى (٦٧ لسنة ٢٠١٠) بالنسبة للشركات الأجنبية مع تخصيص جزء من هذا الميناء لإنشاء مارينا عالمية لليخوت والتصرف فيه بالتأجير المؤقت لشركات إدارة لترسوفيه اليخوت العالمية بأسعار أقل من أسعار موانى جنوب أوروبا (وهو المشروع الذى كان مقررا إقامة على ساحل ليبيا وتعثرت) ومن المتوقع أن يكون هذا الميناء أكبر وأطول (port warf) لميناء فى العالم مكون من سلسلة متصلة من الجزر صناعية من حيث الطول. ومن الممكن ايضا أن يتضمن هذا الميناء مطار كامل مماثل لمطار (Kansai) فى اليابان مدمج فى جسم الميناء. قامت الشركات القائمة على تنفيذ إنشاء نخلة جميرا ونخلة جبل على بدبى بإستخدام وجلب الصخور المكونة لجسم الجزر الصناعية سالفة الذكر من إمارة الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة وهى إمارة بها مناطق جبلية مليئة بالصخور والمحاجر وتستطيع مصر أن تستقدم الصخور اللازمة للردم فى البحر لتشكيل جسم الجزر الصناعية المتصلة التى تشكل جسم الميناء المشار إليه فى الفقرة السابقة وذلك من المناطق الجبلية فى سيناء القريبة من جسم الميناء مع إعطاء الأولوية للمناطق الجبلية التى



تحتاج إلى تهذيب أو إزالة لتعارضها مع الـ (urban planning) السليم فى أى من أجزاء منطقة طلعت حرب الإقتصادية المصرية الجديدة (سيرد ذكر هذه المنطقة لاحقا). وهو الأمر الذى سيودى فى النهاية إلى دمج تكاليف التهذيب أو الإزالة سالف الذكر مع تكاليف ردم وإنشاء جسم الجزر الصناعية المكونة لجسم ميناء (New Hong Kong city) الجديد فى تكاليف واحدة. وهوما يحقق وفر فى التكلفة الإجمالية.

٢- إنشاء مدينتين على مسافات متساوية تقريبا فى منتصف المسافة تقريبا بين المدينتين سالفتى الذكر وهما مدينة دى الجديدة المصرية (New Dubai) ومدينة سنغافورة الجديدة المصرية (New Singapore) وذلك فى المواقع المبينة وفقا للخريطة المرفقة.

السبب فى إقتراح إنشاء هاتين المدينتين الأخيرتين وعدم الإكتفاء بالمدينتين الأولتين هو أن المسافة بين المدينتين الأولتين هى فى الواقع مسافة كبيرة تسمح بإنشاء ليس فقط مدينة واحدة فى المنتصف وإنما مدينتين بالنظر إلى أن متوسط حجم التجارة العالمية السنوى الحالى العابر للممر الملاحي (تريليون و٦٩٢ مليار دولار) من الضخامة بحيث أنه من الممكن أن تتعيش عليه أربع مدن كاملة وذلك على الأنشطة الإقتصادية القائمة على الخدمات اللوجستية والصناعات التكميلية للبضائع النصف مصنعة والخامات العابرة فى حجم التجارة العالمية العابره سالفه الذكر. هذه الأربع مدن هى فى الواقع يمكن تشبيههم بأربع محركات جديدة تضاف لطائرة الإقتصاد المصرى الشراعية (إذا ما إعتبرناه كذلك). المدن عموما هى محركات الإقتصاديات الحديثة فى العالم. فى كوريا الجنوبية الجزء الأكبر من الإقتصاد والدخل القومى يأتى من الأنشطة الإقتصادية فى المدن وفى الصين مثلا كشفت إحصائية حديثة أن تسعة فقط من المدن الصينية أنتجت فى ٢٠١٤ ناتج إقتصادى معادل لإجمالى الناتج القومى لكل دولة الهند فى نفس العام! مع العلم إن الهند هى

ثانى دولة فى العالم بالنسبة لعدد السكان. النظر إلى المدن كمحركات لأله الإقتصاد فى أى دولة يتسق مع ظاهرة تزايد نسبة عدد البشر الذين يسكنون المدن بالمقارنة بعدد البشر الذين يسكنون خارج المدن. بالنسبة لدول العالم مجتمعه فإن النسبة حاليا هى أن نصف عدد سكان الكرة الأرضية يسكنون المدن. تزيد هذه الظاهرة فى بعض الدول فمثلا فى المملكة المتحدة على سبيل المثال فإن ٧٠٪ من السكان يسكنون المدن والمناطق الحضرية الملاصقة للمدن. ومن المتوقع أن يتزايد ميل البشر للسكنى فى المدن حيث يتوقع - وفق أبحاث علمية عديده - أن تبلغ متوسط نسبة البشر الذين يسكنون المدن فى كل دول العالم فى ٢٠٥٠ نسبة ٧٥٪ من عدد البشر على وجه الكرة الأرضية وهو ما يدفع دول عديده فى العالم حاليا إلى الإتجاه لبناء المزيد من المدن الجديدة (From scratch). فقد قامت دولة الهند على سبيل المثال بالإعلان فى شهر يوليو ٢٠١٤ عن إنشاء عدد مائة مدينه جديدة على لسان رئيس وزراء الهند (Narendra Modi). وقامت دولة الصين أيضا بالإعلان فى شهر مارس ٢٠١٤ عن خطة لرفع نسبة سكان المدن فى الصين إلى ٦٠٪ من نسبة السكان فى الدولة قبل عام ٢٠٢٠ وورد ذلك فى الخطة المعلنه من مجلس الدولة الصينى (أى الحكومة الصينية) والمعنونه بعنوان (National New-type Urbanization Plan 2014-2020) والمعلنه على لسان الـ (Premier) الخاص بمجلس الدولة الصينى (Li Keqiang). الخلاصة أن المدن الآن أصبح من الممكن إعتبارها بمثابة المحركات لإقتصاد أى دولة حديثة.

السبب فى تسمية هذه المدن سالفه الذكر بهذه الإسماء هو توفير تكاليف الدعاية الموجهه لمجتمعات الأعمال الدولية عموما ولمجتمع تجارة النقل البحرى الدولى تحديدا وذلك من مستثمرين ورجال أعمال لتوضيح وجذب الإنتباه إلى أن كل من هذه المدن تهدف إلى أن تكون ميناء عالمى ضخم لتداول الحاويات والترانزيت (تماما مثل مدينة هونج كونج القديمة ومدينة روتردام القديمة ومدينة دى القديمة ومدينة سنغافورة القديمة). وجه التميز والتفرد هو أن

ذلك فى منتصف المسافة تقريبا لخطوط الشحن العالمية وهو ما سيولد لديهم التفكير التلقائى لفتح مقار فروع لشركاتهم ومصانعهم فى تلك المدن الجديدة العالمية وإعتبار هذه مثل تلك. وهذه التسمية ستؤدى إلى إعفاء مصر من أن تدفع أى تكاليف فى الدعاية الدولية لتلك المدن الجديدة ومن ثم تحدث حالة رواج إقتصادى فى تلك المدن فور إنشاؤها وهو ما يتضمن تشغيل العديد من الشباب المصرى فى تلك المدن بأقل التكاليف الرأسمالية لإنشاء تلك المدن كفكرة عمرانية إستثمارية فى حد ذاتها.

أما فى حالة تسمية هذه المدن الأربع بأسماء محلية مصرية (كمدينة الفيروز أوغير ذلك من الأسماء العادية المحلية المصرية) سيكون الإسم مجهولا وركيكا بالنسبة لمجتمعات الأعمال الدولية المختلفة عموما ولأهل صناعة الشحن العالمية تحديدا وأيضا لحركة الإستثمارات العالمية وسيتعين حينها إنفاق أموالا باهظة فى قنوات التليفزيون العالمية كالمسى ان ان وبلومبرج والبى بى سى وغيرهم (كما تفعل الصين بالنسبة لبعض مدنها المغمورة) لجذب إنتابة الشركات العالمية وشركات صناعة الشحن لكل مدينة. ستكون كل هذه النفقات الباهظة فى الدعاية لمجرد التوضيح لمجتمع الأعمال الدولى أن تلك المدن المصرية الجديدة ذات الإسم المحلى (الركيك بالنسبة لهم) الهدف من إنشائها هو أن تكون ميناء عالمى أوسط فى مسار صناعة الشحن والتفريغ العالمية والصناعات التكميلية المرتبطة. مجرد إختيار هذه الإسماء سألفة الذكر سيوفر مبالغ الدعاية فى الإعلام الدولى (وهى عادة مبالغ باهظة). ومن الممكن بعد ١٠ أو ١٥ سنة من نشأة هذه المدن ورواج أنشطته الإقتصادية والإستثمارية والصناعية والسياحية فيها إعادة تسميه كل منهم بأسماء محلية مصرية أن أرادت السلطة المختصة أوالمجتمع المصرى ذلك فى المستقبل حينئذ. فلا يوجد فى القانون المصرى ما يمنع إعادة تسمية أى مدينة أوحى أوشارع بأسم آخر.

المدن سألفة الذكر ستقام فى المناطق المشار إليهم فى الخريطة المرفقة لكن يتعين قبل التنفيذ تحديد مواقعهم بدقة فى كل منطقة بحيث تكون كل مدينة بعيدة عن مخرات السيول التى يعرفها أهل الصحراء وفقا لإتجاهات سيول السنوات السابقة ووفقا لدراسات المتخصصين فى مناطق الأمطار والسيول فى سيناء. ثم يلى ذلك مسح مواقع المدن الجديدة سالفه الذكر من الألفام (إن وجدت) ويمكن طرح مناقصة محدودة بين الفرق المصرية لتنفيذ ذلك ويوجد فريق جامعى من الشباب المصرى إبتكر (quadacopter) قادر على إكتشاف الألفام وفريق آخر جامعى إبتكر روبوت لنفس الغرض وتوجد فرق أخرى فبقدر بسيط من التكاليف يمكن تشغيلهم بعقد بعد إجراء مناقصة (محدد المدة أو محدد المهمة) لمسح مواقع المدن سألفة الذكر بالكامل تحت رقابة فنية من القوات المسلحة أو تقوم القوات المسلحة بهذا الدور بشكل مباشر. ويتعين أيضا مسح المنطقة من حيث الـ (fossils) وهذا يتطلب مساعدة عدد من علماء الـ (fossils). ويتعين أخيرا مسح مواقع المدن الأربع الجديدة سألفة الذكر من حيث إستخراج الذهب السطحى المتوقع وجوده فى هذه المناطق الأربع وذلك عبر تشكيل فرق تكون من أفضل مجندين بكل كتيبة فى السمعة من حيث الأمانة فى الجيشين الثانى والثالث وتزويد كل فريق بجهاز كشف الذهب (والمعادن) السطحى وتنفيذ ذلك بعد مرحلة مسح الألفام سالفه الذكر.

وأخيرا يتعين البدء فى تخطيط المنطقة المثلثة الشكل الواقعة بين القناة الجديدة المقترحة (بحارتيتها الملاحيين) وبين قناة السويس القديمة القديمة بدقة وبتأنى شديد لأنها ببساطة منطقة فى موقع لن يتكرر فى تاريخ الملاحة البحرية فى العالم ولأنها ستخدم الأجيال القادمة من المصريين أكثر من الأجيال الحالية.

هذا الفصل يمكن تلخيصه فى جملة

بدلا من أن تكون سيناء منطقة يملأها الإرهابيون

فالأفضل أن يملأها المصريون المسالمون