

الفصل الخامس

تنمية محور قناة السويس

ويضم الموضوعات التالية:-

- الفكرة
- المميزات
- الاعتراضات والانتقادات

obeikandi.com

مشروع تنمية محور قناة السويس

على الرغم من أهمية إقليم قناة السويس فإنه ظل مهملاً على مدى العقود السابقة ولم تسلط عليه الأضواء إلا مؤخراً وتقدر تكلفة المشروع بنحو عشرة مليارات دولار إلى جانب ٥ مليارات أخرى لإقامة البنية الأساسية ويتوقع خبراء الاقتصاد أن يدر هذا المشروع إيرادات قد تصل إلى من ١٠٠ - ١٢٠ مليار دولار سنوياً تسهم في حل الأزمات التي تعاني منها مصر حالياً إلى جانب إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف استصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدان، وذلك على المدى المتوسط وطويل الأجل، في محاولة لحل مشكلتي البطالة والإسكان.

ويتوقع الخبراء أنه في حالة نجاح تنفيذ هذا المشروع سيكون أول مشروع في مصر يتم تنفيذه في العصر الحديث بمفهوم التنمية الشاملة؛ حيث يعتمد على إنشاء إقليم متكامل اقتصادياً وعمرانياً ومرتزناً بيئياً ويطرح كذلك نموذجاً دولياً متكاملماً للتنمية الدائمة التي تقود مصر نحو التنافس العالمي وتعتمد الرؤية المستقبلية لإقليم قناة السويس على خمس ركائز أساسية، وهي:

- ١- التجارة العالمية والنقل؛ بحيث يكون محور قناة السويس مركزاً لوجيستياً عالمياً.
 - ٢- الطاقة الجديدة والمتجددة عبر استخدام الإمكانات الطبيعية لإنتاج الطاقة النظيفة بالإقليم.
 - ٣- التنمية البشرية وتمثل الثروة البشرية الركيزة والدعامة الأساسية ومفتاح تنمية إقليم قناة السويس.
 - ٤- السياحة العالمية؛ حيث هناك منتج سياحي متميز وفريد بالإقليم، وأخيراً المجمعات الصناعية؛ بحيث يتم إنشاء مجموعة من الصناعات المتكاملة في بيئة مثالية.
- وللأهمية الإستراتيجية للمشروع ولدعم البيئة الاستثمارية لبناء مصر في المرحلة القادمة تكلف جميع الجهات المختصة في الدولة بالعمل على تحويل هذه المنطقة إلى مركز عالمي متميز في تقديم كل الخدمات اللوجستية والصناعية، بهدف إنشاء منطقة تجارية إقليمية تربط مصر بجميع دول العالم، مما يعيد مصر إلى سابق عهدها الريادي بوصفها مركزاً عالمياً للنقل الملاحى وتشمل الخطة الخاصة بالتطوير ثلاث محافظات هي: الإسماعيلية وبورسعيد والسويس، وهي محافظات لديها إمكانات جذب في المجالات والأنشطة الأكثر نمواً في العالم، وهي: النقل واللوجستيات، والطاقة، والسياحة، والاتصالات والتكنولوجيا

المعلومات، كما أنها تعد أحد عوامل الجذب الاقتصادي حالياً ولتحقيق التكامل في الإقليم، فإن الخطة تتضمن إنشاء مناطق ظهير زراعي خلف مناطق التنمية الثلاث مما يسمح باستيعاب ثلاثة ملايين نسمة سكاناً دائمين، بالإضافة إلى ثلاثة ملايين آخرين إقامة مؤقتة، يعمل أصحابها في الشركات الصناعية التي ستقام في المنطقة.

وسوف تبدأ خطة التطوير بمنطقة الإسماعيلية وتضم ثلاثة مشروعات، خاصة بتنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، إلى جانب إنشاء نفق جديد أسفل القناة يضم منطقة لوجستية وصناعية ومراكز خدمية وإدارية تقدم عدداً من الأنشطة السياحية والترفيهية؛ بحيث يعتبر مشروع وادي التكنولوجيا من أهم ركائز التنمية الرئيسية لمركز القنطرة شرق ومحافظة الإسماعيلية؛ حيث سيعمل هذا المشروع على جذب أعداد من الفائض السكاني.

ويأتي بعد ذلك مشروع تطوير ميناء شرق بورسعيد، وتشمل المرحلة الأولى من المشروع تشييد رصيف بطول ١٢٠٠م وعرض ٥٠٠م، يحتوي على أعمال تكريك الممرات الملاحية وحاجز الأمواج، إلى جانب إنشاء حائط الرصيف بطول ١٢٠٠م، ويشمل أعمالاً خاصة بالمرافق والبنية الأساسية الخاصة بتوصيل الكهرباء بطاقة ٨ ميجاوات، وتوصيل

المياة، والتليفونات، إلى جانب تشييد طريق شرياني وتوصيل خطوط السكة الحديد لهذه المنطقة لتسيير حركة النقل.

كما ستقدم شركة قناة السويس لتداول الحاويات خدمات خاصة بتشغيل المحطة وتوريد أوناش الجسور ومعدات التداول لتوفير الأساسيات الخاصة بهذا المجال، علاوة على الاهتمام بالتكنولوجيا الحديثة الخاصة بخطة تطوير تداول الحاويات، معتمدة على نظم المعلومات والتشغيل الحديثة وتختتم بمشروع المنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس والعين السخنة الذي يعمل على التركيز على الأنشطة الصناعية ذات الوزن النسبي المرتفع المقترح وتوطنها في منطقة شمال غرب خليج السويس وتشمل تلك الأنشطة نوعين: الأول الأنشطة الصناعية الفرعية والذي يضم مشاريع مصانع معدات وآلات صيد وبناء سفن صغيرة ولنشات، وآلات ومعدات وهياكل ومستلزمات إنتاج سيارات وجرارات، وأجهزة كهربائية معمرة وآلات صناعية.

والنوع الثاني يضم مشروعات بناء مصانع أسمدة ومستلزماتها وألياف سجاد وغزل ونسيج ومشتقات بترولية ووقود طائرات وسفن ومركبات وإطارات ومواد لاصقة، بالإضافة إلى مصانع سيراميك وأدوات صحية وتقطيع وصقل وتجهيز رخام وأسمنت وتجهيز ومعالجة وفصل خامات تعدينية وخزف وصيني وزجاج وبللور وحوائط سابقة

التجهيز، بجانب مصانع منتجات الحديد والصلب والألومنيوم وخلايا شمسية ومستلزمات إنتاج الأجهزة الإلكترونية.

يضاف إلى هذه الإنشاءات تشييد عدد من المشروعات التي تم الاتفاق عليها بصورة مبدئية، لتنمية محور قناة السويس، حتى عام ٢٠٢٧، في القطاعات المختلفة، والمتمثلة في قطاع الزراعة واستصلاح الأراضي والاستزراع السمكي؛ حيث توجد مشروعات لاستصلاح ٧٧ ألف فدان شرق قناة السويس.

كما تشمل المشروعات استكمال استصلاح واستزراع الأراضي: السلام غرب /السلام شرق/ غرب السويس/ شرق البحيرات/ شرق السويس/ ترعة بورسعيد والتوسعات الجديدة:السلام شرق/ امتداد الشباب/ غرب السويس بالإضافة إلى الاستزراع السمكي للمنتجات عالية القيمة بمحافظتي السويس وبورسعيد.

وإلى جانب ذلك هناك عدة مشروعات خاصة بتصنيع وتعبئة وتغليف الأسماك في القنطرة شرق وشرق بورسعيد، بالإضافة إلى إنشاء مركز صناعة وصيانة السفن والحاويات في بورسعيد وشمال غرب خليج السويس وتشبيد منطقة صناعية كبرى في شرق التفرعة.

ولم يغفل المشروع تناول المشروعات الخاصة بقطاع الخدمات؛ حيث يُقام مشروعان أولهما إنشاء جامعة تكنولوجية بمنطقة القناة في وادي

التكنولوجيا بالإسماعيلية والثاني إنشاء مدينة علمية بالتعاون مع جامعات دولية ومدينة طبية بمدينة شرق بورسعيد، إلى جانب إنشاء محطتي كهرباء تعملان بالطاقة الشمسية والدورة المركبة بواسطة التوربينات الغازية والبخارية في شمال غرب خليج السويس، بالإضافة إلى إقامة مشروع محطة كهرباء تعمل بطاقة الرياح بمنطقة شمال غرب خليج السويس وإقامة محطة توليد كهرباء بقدرة ٥٠ ميجاوات بالطاقة الجيوحرارية حرارة باطن الأرض على خليج السويس.

ويرى خبراء الاقتصاد أن مشروع تطوير إقليم قناة السويس يعد استكمالاً لمشروعات محمد علي في مجال الري والخديو إسماعيل في بناء المنشآت وعبد الناصر في بناء السد العالي والدكتور فاروق الباز في مشروع ممر التنمية، ولذلك يتعين على جميع القطاعات داخل الدولة دعم هذا المشروع ومحاربة كل المعوقات التي تواجهه وأن يواصلوا العمل الجاد للتنفيذ.

وحذر الخبراء من التقاعس في التنفيذ، خاصة أن هناك بعض الجهات الخارجية التي أبدت رغبة في عدم تنفيذ مشروع قومي بهذا الحجم لبلد كبير كمصر.

مشروع وادي التكنولوجيا

ومنطقة الإسماعيلية تضم ثلاث مشروعات، تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، وتشمل منطقة صناعية ومراكز خدمية وإدارية وجامعة تكنولوجيا وأنشطة سياحية وطبية، بحيث يعتبر مشروع وادي التكنولوجيا أحد ركائز التنمية الرئيسية لمركز القنطرة شرق ومحافظة الإسماعيلية حيث سيعمل هذا المشروع على جذب اعداد من الفائض السكاني.

مشروع ميناء شرق بورسعيد

تعد المرحلة الأولى من مشروع ميناء شرق بورسعيد عبارة عن رصيف بطول ١٢٠٠ م وعرض ٥٠٠م، شمل علي أعمال التكريك للممرات الملاحية وحاجز الأمواج، واعمال إنشاء حائط الرصيف بطول ١٢٠٠م، وأعمال المرافق والبنية الأساسية وتوصيل الكهرباء بطاقة ٨ ميجاوات، وطريق شرياني، وتوصيل السكة الحديد، وتوصيل المياه، والتليفونات كما تصل حصص المساهمين بشركة قناة السويس لتداول الحاويات إلي ٥٥% لشركة ميرسك، و ٢٠% لشركة كوسكو، و ١٠% لهيئة قناة السويس وشركاتها، و ٥% للبنك الأهلي، ١٠% لمساهمين قطاع خاص، و ٥٥ مليون دولار رأس مال المصدر، و ٣٧٥ مليون دولار

راس المال المرخص به.

وتقوم شركة قناة السويس لتداول الحاويات بتشغيل المحطة وتوريد الأوناش الجسرية ومعدات التداول ونظم المعلومات والتشغيل.

منطقة صناعية بشمال خليج السويس والعين السخنة

والمخطط لهذا المشروع هو التركيز علي الأنشطة الصناعية ذات الوزن النسبي المرتفع المقترح وتوطنها بمنطقة شمال غرب خليج السويس وتشمل تلك الأنشطة نوعين الأول هو الأنشطة الصناعية الفرعية الذي يضم مشاريع مصانع معدات وآلات صيد وبناء سفن صغيرة ولنشات، وآلات ومعدات وهياكل ومستلزمات انتاج سيارات وجارات، وأجهزة كهربائية معمرة وآلات صناعية.

وكذلك يضم النوع الأول مشاريع مصانع أسمدة ومستلزمات وألياف سجاد وغزل ونسيج ومشتقات البترول ووقود طائرات وسفن ومركبات واطارات ومركبات ومواد لاصقة، بالإضافة إلي مصانع سيراميك وأدوات صحية وتقطيع وصقل وتجهيز رخام وأسمنت وتجهيز ومعالجة وفصل خامات تعدينية وخزف وصيني وزجاج وبللور وحوائط سابقة التجهيز، بجانب مصانع منتجات الحديد والصلب والألومنيوم وخلايا شمسية ومستلزمات انتاج الأجهزة الالكترونية والتفاصيل الكاملة تجدونها في عدد جريدة الحرية والعدالة غداً الأربعاء

معارضوا المشروع

قال الدكتور عصام شرف، رئيس الوزراء الأسبق، إنه سيجوب العالم في جولة معارضة لما أسماه النص الفاشل لقانون تنمية محور قناة السويس الذي لا يصلح لإدارة منطقة حرة، ومشروع يمثل حجم محور تنمية قناة السويس، ويفوت على مصر فرصة أن تكون من رواد العالم وقال رغم استقالتي من منصب رئيس اللجنة الاستشارية لتنمية محور قناة السويس، إلا أنني سأدافع عن المشروع من أجل تنمية إقليم قناة السويس، وقال إنه يعتبر أن المشروع قضية قومية، ومن أفضل المشروعات المستقبلية لمصر وأن التصريحات الأخيرة للمستشار طارق البشري، نائب رئيس مجلس الدولة الأسبق، تركز على الناحية الأمنية للمشروع، وكذلك دور القوات المسلحة المفترض، بينما اعتراضى يتعلق بالناحية الفنية ومدى صلاحية القانون للمشروع.

ويذكر أن المستشار طارق البشري، أشار إلى أن القانون بمواده الثلاثين يعنى استقلال إقليم قناة السويس، ويجعله خارج سلطة الدولة، ويرفع يد السلطة المصرية، عن هذه المنطقة ويجعلها تحت سيطرة الشركات الأجنبية التي تعتزم الاستثمار في هذا الإقليم.

وأعلنت بعض الأحزاب عن رفضها لمشروع تنمية قناة السويس باعتبار أن المشروع بهذا الشكل ينتزع الإقليم من السلطات الوطنية وينتقص من السيادة المصرية على أراضيها، ويعود بنا إلى نظام الامتيازات الأجنبية ويعتبر دولة للإخوان داخل الدولة وأن المشروع يعد أول بداية لتنفيذ الأجندة القطرية بمساعدة الإخوان كما أن تركه لـ ١٥ شخصاً، المفوض الوحيد بتعيينهم هو رئيس الجمهورية، يجعل هذا المشروع بعيداً عن رقابة البرلمان والقضاء حتى لو تم إخضاعه لرقابة مجلس الشورى فهو من وإلى الإخوان، كما أننا لانعرف على أى أسس ومعايير سيتم إختيار مجموعة الـ ١٥ الموكلين بالمشروع لأنهم غير ممثلين للوزارات المعنية مطالبون بخضوعه للرقابة ممثلاً في الجهاز المركزي للمحاسبات وأن الحديث عن ١٠٠ مليار دولار حجم العائد سنوياً ومليون فرصة عمل حتى ٢٠٣٠ فهي أرقام تعلن دون دراسات جدوي فعلية (في رأيهم).

وقال عمرو موسى، إن قناة السويس لم تتعرض للتطوير منذ فترة طويلة، مما أدى إلى انخفاض عائدات القناة، في حين أن المنطقة غنية جداً بالموارد الطبيعية، وتكفي لاستيعاب الأيدي العاملة التي تعاني من البطالة والازمات الاقتصادية.

وانتقد القانون الذي طرح بشأن محور قناة السويس قائلاً، إنه قانون ليس له ملامح، موضحاً أنه لا بد أن يكون للقانون نظرة شاملة اقتصادياً، وصناعياً، وتجارياً، وسياحياً بحيث يشمل كافة المجالات ويساعد في توفير آلاف فرص العمل، وتعمير السويس والإسماعيلية وبورسعيد وجميع مدن القناة والاعتراضات هنا ليست على الفكرة بينما هي اعتراضات على كيفية التنفيذ والقوانين المنظمة له .

مشروع منخفض القطارة

هو مشروع مصري يدرس امكانية توليد الكهرباء عن طريق شق مجرى يوصل مياة البحر الأبيض المتوسط لتصب في منطقة منخفض القطارة في الصحراء الغربية المصرية.

وقد ظهرت أولى الدعوات للمشروع منذ ٩٠ سنة، وأول من فكر في المشروع كان البروفيسور هانز بنك استاذ الجغرافيا في جامعة برلين عام ١٩١٦م دعم هذه الفكرة جون بول وكيل الجمعية الملكية البريطانية الذي نشر دراسة عنه عام ١٩٣١ وفي العام نفسه لم يتردد حسين سري باشا وكيل وزارة الأشغال المصرية في عرضه أمام المجمع العلمي المصري والفكرة الأولى للمشروع هي تحويل مجرى النيل ليصب في منخفض القطارة بدلا من فقد المياة التى تصب

فى البحر لتكوين بحيرة عذبة كبرى وخزان مائى ضخـم يمكن تحويل المنطقة الصحراوية حوله الى منطقة غابات، ومد مواسير للرى لمناطق زراعية شاسعه كما أن البحيرة ستكون مصدر هائل للثروة السمكية وتكوين مناطق سياحية وتعمير مدن كبرى حيث سيتغير مناخ المنطقة بسبب البخر الناتج عن سطح مياة البحيرة، ويمكن للشركات أن تبيع الأراضى لتدبير قيمة المشروع.

يقع المشروع بالقرب من مدينة العلمين عند مارينا ويتلخص في شق مجري مائي بطول ٧٥ كيلومتراً تندفع فيه مياة البحر المتوسط إلى المنخفض الهائل الذي يصل عمقه إلى ١٤٥ متراً تحت سطح البحر، لتكوين بحيرة صناعية تزيد مساحتها على ١٢ ألف كم^٢، واستغلال اندفاع المياة لتوليد طاقة كهربائية رخيصة ونظيفة تصل إلى ٢٥٠٠ كيلووات/ساعة، توفر سنوياً ١٥٠٠ مليون دولار تكلفة توليدها بالمازوت وتوجد العديد من المكاسب التي تمنح المشروع قيمة إقتصادية كبيرة، منها:

١- توليد طاقة كهربائية نظيفة، تصل إلى ٢٥٠٠ كيلووات/ساعة، توفر ١٥٠٠ مليون دولار على الخزانة المصرية سنوياً.

٢- يمكن استخدام المطر الناتج عن البخر في زراعة ملايين الأفدنة في الصحراء.

١. مساهمة البحيرة الصناعية في إنتاج كميات هائلة من الملح والأسماك.

٢. إنشاء ميناء بحري يخفف الضغط علي ميناء الإسكندرية.

٣. إنشاء مشروعات سياحية.

٤. تسكين ملايين المصريين القادمين من وادي النيل الضيق وخلق فرص عمل لهم.

كما توجد صعوبات عديدة تواجه تنفيذ المشروع، بعضها وجد لها حلول عملية اليوم، أهم هذه الصعوبات:

١. التكاليف الكبيرة لحفر مسار قناه المشروع التي بلغت حوالي ١٤ مليار دولار حسب آخر حسابات وزارة الكهرباء والطاقة.

٢. رفض القوات المسلحة تنفيذ المشروع عن طريق شق قناه المسار من البحر إلي المنخفض كقناه مفتوحة يتراوح عرضها ما بين ١٣٦ الي ٢٥٦ متر حيث ستفصل الصحراء الغربية الي شقين يصعب تأمينها.

٣. وجود آبار بترول في المنخفض وكذلك وجود امتيازات لشركات البحث عن البترول تنتهي عام ٢٠٢٩.

٤. الجيولوجيا الصخرية (حجر جيرى في الأغلب) للمنطقة المطلوب شق القناة يجعل شق القناة مكلف للغاية وفي مرحلة ما من عهد السادات جرى الحديث عن استخدام قنابل نووية صغيرة جداً لشق القناة، ولكن اليوم مع التقدم التكنولوجي أصبحت معدات الحفر العادية كافية لتنفيذ المشروع.

٥- بعد امتلاء خزان المنخفض بالمياه ستؤثر المياه المتسربة على المياه الجوفية وستصبح مالحة.