

العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية

محمد نصر الدين أحمد محمد

الملخص :

اهتمت العديد من دول العالم بإنشاء مراكز لوجستية ذات طبيعة خاصة وتبنت إجراءات محفزة للاستثمار مثل الحوافز الضريبية والإعفاءات الجمركية وغيرها من المزايا والتسهيلات بهدف تشجيع الاستثمارات المحلية والأجنبية في تلك المراكز مما كان له آثار إيجابية علي رفع معدلات النمو وخلق فرص العمل وزيادة الصادرات واحتياطي النقد الأجنبي وخلق الروابط الأمامية والخلفية مع الصناعة المحلية والسوق الخارجي وتنمية مهارات العمالة وتطوير رأس المال البشري.

وعلي الرغم من إسهام تلك المناطق اللوجستية في رفع معدلات النمو والتشغيل إلا أنه قد زاد الاهتمام مؤخراً بكيفية تعظيم الدور الاقتصادي الاجتماعي الذي يمكن أن تقوم به هذه المناطق اللوجستية في تحقيق النمو الاحتوائي الشامل وخلق مجتمعات مستدامة في هذه المناطق الاقتصادية لدفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية.⁰

وتعد قناة السويس من أهم الممرات الملاحية في العالم حيث يمر بها حوالي 8% من تجارة العالم ولكن هناك إمكانية اقتصادية غير مستغلة يمكن الاستفادة منها بخلق قيمة مضافة بخلاف رسوم المرور بالقناة ولذلك فإن إنشاء مراكز لوجستية ضمن مشروع تنمية محور قناة السويس في كل من المدخل الشمالي في ميناء شرق بورسعيد والمدخل الجنوبي في ميناء العين السخنة تمثل أول خطوة متكاملة تسعى لاستغلال الطاقات الاقتصادية لهذا المكان العريق ومع استمرار النمو في التجارة العالمية وزيادة الحاجة إلي تقارب الأسواق.

ولذا تعتزم الحكومة المصرية البناء علي هذه الفرص الذي يتيحها الموقع الجغرافي لقناة السويس بحيث تتحقق للقناة التفوق التنافسي في ظل القواعد الدولية لتغير النفوذ بين المراكز اللوجستية الخاصة وبحيث يتوفر لهذه المراكز القابلية الاقتصادية الذي تم بنائه من خلال بيئة أعمال جاذبة وملائمة للاستثمار، وعلي هذا فإن إنشاء محطات الحاويات في تلك المراكز والتركيز علي الارتفاع بمعدلات أدائها وإنتاجيتها يصبح له انعكاسات علي القدرة التنافسية لمرفق قناة السويس .

Abstarct

Many countries in the world have been interested in establishing logistic centers of a special nature and adopting investment-stimulating measures such as tax incentives, customs exemptions and other advantages and facilities in order to encourage domestic and foreign investments in these centers, which has had positive effects on raising the rates of growth and creating job opportunities. Forward and backward linkages with local and external industry, employment skills development and human capital development.

While these logistical regions have contributed to higher growth and employment rates, recent attention has been paid to how to maximize the socio-economic role that these logistics regions can play in achieving overall inclusive growth and creating sustainable communities in these economic zones to advance economic and social development, .

The Suez Canal is considered one of the most important shipping lanes in the world, where about 8% of the world's trade passes. However, there is an unexploited economic potential that can be utilized by creating added value besides the channel's traffic fees. Therefore, the establishment of logistic centers within the Suez Canal Development Project at both the northern entrance In the port of East Port Said and the southern entrance to the port of Ain Sokhna represents the first step integrated to seek to exploit the economic potential of this ancient place and with the continued growth in world trade and increase the need for convergence of markets.

Therefore, the Egyptian government intends to build on these opportunities provided by the geographical location of the Suez Canal so that the channel achieves competitive superiority under the international rules of change of influence between the private logistics centers. These centers have the economic capacity which was built through an attractive business environment. Container stations in these centers and the concentration on the increase in their performance and productivity has implications for the competitiveness of the Suez Canal facility.

المقدمة :

تعتبر الأعمال اللوجستية في منظمات الأعمال أو غيرها من المنظمات الأخرى من أنواع الخدمات الحيوية الهامة التي تزايد الاهتمام بها في العصر الحديث بسبب تزايد التحديات في بيئة الأعمال المعاصرة ذات الطبيعة الاقتصادية والتكنولوجية والمعلوماتية.

حيث أصبحت الأعمال اللوجستية تمثل أهمية كبرى للعديد من الشركات ومنظمات الأعمال والدول باعتبارها تؤدي إلى إضافة حقيقية للقيمة وعندما تأكدت هذه الدول والمنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية يبدأ من خدمة العملاء وخفض التكاليف بدأت في تطبيق قواعد الأعمال اللوجستية.

مشكلة البحث :

تواجه قناة السويس تغيرات عالمية وإقليمية ومحلية حادة نتيجة للثورة التكنولوجية والإقتصادية والسياسية التي تعترى العالم خاصة في مجال النقل البحري لتجارة العالم والذي يشكل شريان الحياة للقناة، بما أحدث فيه تغييرات جذرية غير مسبوقه تنظيمياً وفنياً وتشغيلياً نتيجة لبروز ظاهرة العولمة

وتتمثل مشكلة الدراسة في أن القناة تواجه منافسة شديدة من الطرق البديلة سواء كانت بحرية أو برية أو خطوط انابيب مما أدى إلى حدوث تراجع في الإيرادات

محمد نصر الدين أحمد محمد

حيث بلغت عام 2016م حوالى 4.9مليار دولارا وبالرغم من زيادتها عام 2017م الى 5,6مليار دولار .

فأن الإيرادات المحققة من القناة لا تتناسب مع موقعها الجغرافي وذلك بالنظر لما تحققه بعض المناطق اللوجستية الأخرى مثل موانئ دبي الذى تحقق سنويا 15مليار دولار وموانئ سنغافورة الذى تحقق 35مليار دولار.

وذلك كان من الضروري العمل على تحويل منطقة قناة السويس إلى مركز لوجستي عالمي لتعظيم خدمات القيمة المضافة للبضائع العابرة للسفن بخلاف خدمة العبور.

ويمكن تلخيص مشكلة الدراسة :

- إلى أي مدى تساهم المراكز اللوجستية في منطقة قناة السويس في تحسين القدرة التنافسية للقناة مقارنة بالطرق البديلة.
- ماهي مجالات وشكل الخدمات اللوجستية المقترحة لكل من ميناء بورسعيد وميناء السويس لاحتفاظ قناة السويس بميزتها التنافسية وزيادة إيراداتها.
- إلى أي مدى تساهم المراكز اللوجستية في منطقة قناة السويس إلى مدى يؤدي تحسين القدرة التنافسية لقناة السويس إلى احتلال مصر مركز متقدم في التقارير الدولية.

فروض الدراسة :

الفرض الأول: زيادة القدرة التنافسية لقناة السويس تتم من خلال إقامة مراكز لوجستية في المنطقة المحيطة بالقناة.

الفرض الثاني: إيرادات السفن العابرة للقناة تعتمد على متغيرات خارجية يصعب السيطرة عليها من إدارة قناة السويس.

الفرض الثالث: قناة السويس تمتلك مقومات كثيرة لكي تصبح مركز لوجستية عالمي بالاستفادة من التجارب العالمية الناجحة .

الهدف من البحث :

بيان دور المراكز اللوجستية في تحسين القدرة التنافسية لمرفق قناة السويس .

اهمية البحث :

تنبع اهمية الدراسة من أهمية دراسة فرص إمكانيات تحول قناة السويس لمركز لوجستي عالمي لتقديم الخدمات اللوجستية بناء على مقارنة مع المناطق اللوجستية الأخرى

حدود البحث :

- **الحدود المكانية للدراسة: هيئة قناة السويس:** لأن الدراسة تسعى من أجل تحسين القدرة التنافسية لمرفق قناة السويس وزيادة مساهمة في الاقتصاد القومي، وإمكانية الاستفادة من التجارب العالمية في هذا المجال .
- **ميناء شرق بورسعيد، وميناء العين السخنة** كمراكز لوجستية يمكن أن تحسن من القدرة التنافسية لقناة السويس
- **ب الحدود الزمنية للدراسة:**

- أخذت الدراسة الفترة من 2007م إلى 2016م لتكون الفترة الزمنية للدراسة وذلك لبيان اهم العوامل المؤثرة على إيرادات هيئة قناة السويس باعتبارها مؤشر لزيادة القدرة التنافسية للقناة وذلك في مواجهة الطرق البديلة.
- بيان فترة توقع للدراسة من 2017م حتى 2025م.

منهجية البحث :تتبع الدراسة المنهج الاستقرائي في:

- استقراء الجانب النظري لتعريف مفاهيم وأبعاد الخدمات اللوجستية وتطورها التاريخي ودور المراكز اللوجستية كمدخل لزيادة القدرة التنافسية لقناة السويس.
- استقراء الوضع الحالي في ميناءين شرق بورسعيد والعين السخنة لتحويلهم لمراكز لوجستية لدعم القدرة التنافسية للقناة

المبحث الأول :قناة السويس والمراكز اللوجستية.**أولاً: الإمكانيات المتاحة لمنطقة قناة السويس:()**

ترجع الأهمية المتزايدة للنقل البحري الذي يستوعب حوالي 83% من حجم التجارة العالمية إلي رخص تكلفة مقارنة بأنواع النقل الأخرى ولذلك فمعظم تجارة العالم تنقل بحراً ويرجع الفرق الأساسي بين الدول المتقدمة والدول النامية في النقل البحري في الخدمات اللوجستية وتحقق قيمة مضافة والتي تمثل 40% من تكلفة المنتج النهائي والباقي 60% في المنتج الأصلي أو المادة الخام وهذه الخدمات اللوجستية ساهمت في خفض سعر السلعة ومن ثم تعد كفاءة تقديم الخدمات اللوجستية ضرورة لتعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة

واستدامة الاقتصاديات. وتعد المراكز اللوجستية العالمية واحدة من أهم معطيات العصر الحالي حيث اعتبرت العديد من دول العالم أن إقامة تلك المراكز تعد مدخلاً ملائماً لتحقيق التنمية الاقتصادية وزيادة التنافسية في الأسواق العالمية وبدأت خلال

محمد نصر الدين أحمد محمد

العقود الثلاثة مجموعة من الدول مقدمتها سنغافورة والإمارات العربية المتحدة في وضع أسس قيام مراكز لوجستية عالمية تقوم علي أساس توفير المناخ الملائم لجذب الاستثمارات وتشجيع تدفقات رأس المال إلي هذه المراكز من بقية دول العالم. ولقد استطاعت هذه المراكز سواء في سنغافورة أو الإمارات العربية المتحدة أن تكون نموذجاً ناجحاً للتنمية من خلال رؤية إقليمية تنموية واضحة ومحددة⁰ تمكنت من اجتذاب أحجام هائلة من الاستثمارات الأجنبية والاستفادة من العنصر البشري والبنية المتوفرة وقد أثرت تلك المراكز بشكل فعال علي هياكل الصناعة والتجارة العالمية مما غير من مراكز ثقل التجارة علي مستو العالم. ولقد دفعت تلك العوامل وغيرها الحكومة المصرية إلي توجيه النظر إلي تلك المنطقة ليكون بمثابة مركز لوجستي عالمي تخدم حركة التجارة العالمية فهي متصلة بالأسواق المحلية والإقليمية والعالمية ويمكن أن تخدم هذه المنطقة العديد من الدول الأوروبية والآسيوية وأيضاً دول الخليج مما يساعد علي دفع عجلة النمو الاقتصادي وخلق وظائف ذات جودة عالية للمساعدة في حل مشكلة البطالة في منطقة القناة خاصة وعلي المستوي الدولة عامة.

كما أن هذه المنطقة ستصبح منطقة جاذبة للاستثمارات في أغلب القطاعات ولها العديد من الروابط الأمامية والخلفية

تتمثل هذه الروابط فيما يلي:

- الروابط الأمامية:
 - الاستثمار الأجنبي من جميع دول العالم في هذه المنطقة.
 - أن يكون لهاللمنو و إنتاج متحددة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.
- الروابط الخلفية:
 - أن تكون المنطقة من المناطق الرائدة في الدولة وليست منطقة منعزلة.
 - توفير فرص عمل للمسالريادة الإقليمية في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
 - أن يكون رائدة في مجالات اهمة في حل مشكلة البطالة.
 - بناء قاعدة للمشروعات اللوجستية وقادرة علي استغلال الفرص في تلك المنطقة.
 - تحقيق التنمية المستدامة وخلق البيئة الملائمة للمنطقة اللوجستية التقدم.

ج - المنطقة اللوجستية لقناة السويس: ونجد ان إقامة منطقة لوجستية عالمية للتجارة الحرة حول قناة السويس خاصة ظهير ميناء شرق بورسعيد. وأن هذا المشروع إذا

أحسن تخطيطه وإدارته يمكن أن يصبح المشروع الذي يأخذ معه الاقتصاد المصري للانطلاق عالمياً .

كما أن قناة السويس هي ملتقى تجارات العالم فيما بين اقتصاديات الشرق الأقصى خاصة الصين ثاني اقتصاد في العالم جنوباً، واقتصاديات أوروبا وشمال شرق آسيا وغرب الولايات المتحدة شمالاً. ولقد استعاد البحر المتوسط أهميته حيث أصبح مستودع تجارة العالم بكونه الطريق الملاحي أمام هذه الدول وذلك تبعاً للزيادة الهائلة في التجارة العالمية. وفي ظل العولمة التي تزداد استقراراً أصبح الاعتماد علي قناة السويس اعتما

دًا رئيسياً لا بديل له في العالم أجمع وذلك من ناحيتين:

الأولي: من حيث الاتجاه المستمر الخاص بتعظيم كثافة شبكات النقل العالمية وتكاملها . وقناة السويس هي الشريان الوحيد الذي يصل بين تجارات العالم ويصعب تفاديه .

الثانية: من حيث اختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس وخاصة منطقة ظهير بورسعيد الكبرى (التي تشمل مواني شرق القناة وغربها وميناء دمياط) كي تعمل كمجمع لوجستي عالمي من مراكز التصنيع والتجارة وكذلك مركز عالمي لإصلاح السفن وإمدادها باحتياجاتها .

وتتمثل أهم إمكانيات قناة السويس فيما يلي⁰:

- يعبر قناة السويس حوالي 8% من إجمالي التجارة العالمية بما يساوي 807 مليون طن عام 2015م، فمنطقة قناة السويس تقع في ملتقى طرق التجارة الرئيسية في العالم بما يعطي لها أفضلية غير متكررة في موقعها. وتمر عبر القناة كميات هائلة من البضائع المصنعة ونصف المصنعة والمواد الخام في طريقها إلي دول أخرى للتصنيع أو للاستهلاك والفائدة الوحيدة التي تعود علي مصر هي تحصيل رسوم المرور،
- وعلى مصر أن تتخلص من هذا الدور في حركة التجارة العالمية فيجب أن تصبح المنطقة مركزاً رئيسياً للصناعة بالقيام بعملية تحويل منتجات الآخرين غير المكتملة إلي سلع نهائية للتصدير، مع عمل جهود مكثفة لاخترق الأسواق العالمية عن طريق التميز التنافسي من حيث الجودة والسعر .
- تعبر قناة السويس أعداد كبيرة من جميع أنواع السفن فقد بلغ عدد السفن المارة عام 2015م في كلا الاتجاهين 17483 سفينة بمعدل 49 سفينة يومياً وهذا الحجم الكبير من السفن يمكن أن يشكل حجم طلب علي خدمات إصلاح وصيانة وتموين

محمد نصر الدين أحمد محمد

السفن وغير ذلك من الأنشطة المختلفة إذا وجدت القاعدة البحرية التكنولوجية للقيام بهذه الخدمات علي المستوي الرفيع من الكفاءة والتكلفة المنخفضة.

جدول رقم (1)

العدد والحمولة الصافية طبقاً لأنواع السفن عام 2015م

أنواع السفن	عدد السفن	الحمولة الصافية (ألف طن)
ناقلات البترول	4316	177782
سفن الغاز الطبيعي	670	72996
سفن البضائع الصب	2878	1012156
الناقلات المشتركة	2	122
سفن البضائع العامة	1527	16060
سفن الحاويات	5941	555579
حاملات الجرارات	387	9046
حاملات السيارات	939	56927
سفن الركاب	68	3292
سفن أخرى	755	4692
المجموع	17483	998652

المصدر: الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس، النشرة الاقتصادية عام 2015م، ص. 6.

يتضح لنا من الجدول السابق أن سفن الحاويات تمثل الجزء الأكبر الذي يعبر قناة السويس

حيث بلغ عدد السفن 5941 سفينة والحمولة الصافية 555579 ألف طن عام 2015م.

ويبقى مسار قناة السويس الخيار الاول الجاذب ULCS على الخطوط الرئيسية بين الشرق والغرب حيث ان النمو المسبق للسفن يسمح لقناة السويس بالحفاظ على نطاق واسع بالمقارنة بطريق بنما على الرغم من توسيع قناة بنما وحيث تفضل التجارة العالمية المتوازنة قناة السويس بسبب أوقات عبور أفضل وتحسين الاتصال جزئياً بينما تبذل قناة بنما جهوداً لاستعادة التكافؤ في الحجم مع قناة السويس خصوصاً في مجال سفن الحاويات⁰.

وهناك تزايد عالمي في الطلب علي سفن الحاويات لنقل البضائع أو ما يسمى بنظام التحوية وذلك للأسباب التالية:⁰

- التحول في أسلوب النقل البحري ونظم المعلومات.
 - تعدد المراكز اللوجستية الدولية والتي تعتبر مراكز لباقي المواد الخام وتطوير البضائع التامة أو نصف المصنوعة وتعتمد هذه المراكز علي سفن الحاويات بدرجة كبيرة لأنها تتميز بالسرعة في عملية الشحن والتفريغ ومزايا أخرى لا تتوافر في السفن الأخرى.
 - ظهور الجيل الرابع و الخامس من سفن الحاويات التي تنقل كمية كبيرة من البضائع داخل الرحلة الواحدة التي تصل إلي 18 ألف حاوية.
 - الأمان والسلامة الملاحية التي توفرها سفن الحاويات لأنواع كثيرة من البضائع.
 - تميز سفن الحاويات الحديثة والتابعة للخطوط الملاحية العالمية بالسرعة الكبيرة والتكنولوجيا العالية مما يقلل من درجة الأعطال ويعطي وفر زمني لنقل البضائع.
 - (د) تحليل القدرة التنافسية لقناة السويس باستخدام نموذج SWOT Analysis:
- قناة السويس مرفق عالمي يدار بطريقة محلية نظراً لعدم وجود قنوات اتصال بين قناة السويس وسوق النقل البحري باستثناء لجنة الخطوط الطويلة التي تعمل منذ عام 1987م والتي تعتبر الجهة الوحيدة القادرة علي الاتصال بالعالم الخارجي ذلك علي الرغم من امتلاك قناة السويس كثيراً من المقومات التي يمكن أن تزيد من تنافسيتها في سوق النقل البحري وسوف تتضح هذه المقومات من خلال تحليل عناصر القوة والضعف باستخدام SWOT Analysis.
- ١- عناصر القوة (Strengths (S): وتتمثل أهم هذه العناصر:
- الموقع الجغرافي الذي يمكن استغلاله في إقامة مراكز لوجستية تخدم السفن العابرة.
 - قناة السويس علي خريطة النقل متعدد الوسائط تحيط بها عدة محاور تمثل بالنسبة لها نقطة ارتكاز تتجمع عندها وتنطلق منها الطرق والوسائل في منظومة عمليات النقل.
 - تبرز أهمية ميناء شرق بورسعيد حيث أنه أكبر ميناء في العالم 72 كم مربع.
 - قناة السويس ممر بحري يربط موانئ تجارية هامة مما يمنحها صفة المنطقة الوسطى التي تستمد حيويتها الاقتصادية من نمو ر هذه الموانئ في مجالات الأنشطة التجارية.
 - قناة السويس أطول قناة صناعية علي مستو العالم بدون أهوسه.

- ٢- عناصر الضعف (Weaknesses (W): وتتمثل أهم هذه العناصر فيما يلي^٥:
- تعتمد الملاحة في قناة السويس علي التغييرات العالمية مثل حجم الأسطول العالمي وحجم التجارة العالمية ومن ثم فقناة السويس متغير تابع للتجارة العالمية.
 - عدم قدرة الموانئ الموجودة في المدخل الشمالي والجنوبي الاستفادة من وجود القناة.
 - استخدام أسلوب النقل متعدد الوسائط والتكتلات الاقتصادية وتعاضم التجارة البنية داخل المجموعة الاقتصادية الواحدة مما أثر علي حركة التجارة العالمية المنقولة عبر قناة السويس.
 - أن النظر إلي القناة كمرفق خدمي للعبور علي نحو أساسي يحولها إلي موقع اقتصادي غير متماسك وخضوعها لقانون الغلة المتناقصة في ظل التغييرات الدولية.
 - عدم وجود أنشطة مكمله لخدمة العبور ترتب عليه عدم تعميق نفوزها الاقتصادي وتنوع طاقاتها الإنتاجية وزيادة تنافسيتها.
 - أهمية عامل الزمن داخلياً لو تأخرنا بعدة سن فقد كل فرصة لجذب الحاويات العابرة حيث تكون استقرت على أماكن لوجستية وصناعية أخرى.
 - تدهور منظومة الموانئ المصرية شمال وجنوب القناة يرجع إلي الثقة في أن القناة محتكرة لحركة الملاحة في المنطقة وحل مفهوم الإيراد محل الدخل الاقتصادي وبالتالي فقدت الشبكة تماسكها وقدرتها علي توليد مستويات من النمو المتكافئ.
 - أن فقدان منطقة القناة لحركة النمو الداخلية لقواها الدافعة تزامن مع مستوي علاقاتها بالموانئ العالمية شمالاً وجنوباً مما أفقدها عنصر المفاضلة لصالحها حيث لا يكفي العنصر الجغرافي فقط.
 - الخطأ الاقتصادي الذي أفقد القناة حيويتها وعدم الاستفادة من النمو الصناعي والتجاري
 - العالمي هو عدم دخولها في تحالفات استراتيجية واقتصادية مع الشركات العابرة للقوميات وخلق مستويات من التعاون معها.
- ٣- الفرص (Opportunities (O):
- تمتلك منطقة القناة عدة قطاعات اقتصادية وتكنولوجية يمكن أن تؤدي إلي تحسين القدرة التنافسية للقناة وتحسين وضع الاقتصاد المصري ككل:^٥

- قناة السويس المستهدف منها أن يكون منطقة لوجستية تمتد مجالات أنشطتها إلى بناء تحالفات اقتصادية ودولية في مواجهة البدائل المنافسة.
- أن البنية التحتية لمنطقة قناة السويس تمتد لتشمل أفق أوسع من الوضع الحالي مما يقتضي أن تسيطر عوامل التغيير علي توجهات منطقة القناة في بناء مراكز لوجستية لتنويع محاور النمو واختيار نموذج التنمية المتوافق والأكثر ملاءمة للمتغيرات الاقتصادية العالمية.
- منطقة قناة السويس تملك خواص القدرة الاستيعابية لاستثمارات في مجالات القطاعات الاقتصادية والمناطق اللوجستية وتحقيق الموارد والقيمة المضافة.
- أن قناة السويس يمكن أن تتكامل وتصبح حلقة في سلسلة النقل متعدد الوسائط في منطقة معينة بحكم موقعها بأن تصبح أكثر اندماجاً في هذه الأنشطة التي تخطي قدماً نحو العولمة Globalization وتعدد محاور النقل وينعكس بالتالي علي تنمية الموقع والإمكانيات المعاونة لقناة السويس.
- أن فكرة المراكز اللوجستية تقوم علي أسس زمنية ومكانية متوازنة ومتكافئة تكون قادرة علي جذب الاستثمارات الوطنية والأجنبية مما يسهم في زيادة القدرة التنافسية لقناة السويس^(١).
- بالنسبة للفرص المتاحة لقناة السويس فإن تحقيقها يقوم علي بناء نظم اقتصادية مرنة لأسواق بيع الخدمة الحالية والقادمة بتنوع خدمات النقل متعدد الوسائط علي أساس المنافسة المرنة والاستجابة للتغيرات في متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط.
- علي منطقة قناة السويس أن تتعامل مع الموانئ المحورية مع استخدام أسلوب النقل متعدد الوسائط وتعاضم التجارة البنية داخل التكتلات الاقتصادية ونمو حركة التجارة العالمية وذلك لتعظيم دور القناة في خدمة التجارة العالمية.
- لتنمية الدور الأساسي لمنطقة القناة بالنسبة للتجارة العالمية فإنه يتحتم وضع تصور استراتيجي بحيث تجعلها منطقة لوجستية للتصنيع والتجارة ترتبط بالشركات العالمية مع تشجيع وإعطاء حوافز الاستثمار لتدفقات رأس المال العربي والأجنبي و نقل الخبرات التكنولوجية المتقدمة.
- إن إنشاء مواني محورية علي طرفي القناة يؤدي إلي جذب مزيد من البضائع الترانزيت من الموانئ المحيطة بواسطة سفن الروافد ووسائل النقل البرية والجوية إلي هذه المراكز الممتدة طرفها لخدمة حوض البحر المتوسط والبحر

الأحمر في مجال تجميع الترانزيت والتخزين والتوزيع وإعادة الشحن بين مواقع الإنتاج العالمية ومواقع الاستهلاك كما تجعلها مركز لتحميل السفن العملاقة العاملة علي أحد الخطوط الملاحية الرئيسية الثلاثة وخدمة حول العالم مما يعمل علي زيادة أنشطة القيمة المضافة للبضائع المتداولة وتكثيف حركة المرور عبر قناة السويس وبذلك يرتبط الاقتصاد المصري بالاقتصاد العالمي.

- يمكن لمنطقة القناة أن تزيد من صادراتها الخدمية عن طريق صناعة المعرفة المعلوماتية في ظل التحديث التقني مع استيراد الخدمات الغير متوفرة لديها لدمجها مما يتيح من خدمة للاستفادة من القيمة الاقتصادية المضافة وبذلك تكون القناة حلقة الوصل بين القطاعات والأنشطة الاقتصادية المتناثرة جغرافياً وبذلك يزداد الطلب علي نواتج الخدمات وفقاً للمستويات المقدمة منها.
- زادت الأهمية النسبية لسفن الحاويات العابرة لقناة السويس من 37% عام 1997 إلي 54% عام 2015م من إجمالي الحمولات العابرة للقناة ويأتي هذا مساهمة للاتجاه العالمي بزيادة سفن الحاويات.

٤- التحديات (Threaten (T): تتمثل أهم هذه التحديات فيما يلي:

- في ظل التطور العالمي لتقليل تكلفة النقل فإنه بدون تنمية المناطق المحيطة بالقناة سوف تفقد القناة الميزة التنافسية التي تتمتع بها.
- الوفورات الاقتصادية في ظل الجودة الشاملة وتعدد الخيارات والقرارات الاستثمارية والإنتاجية خاصة عند اختيار خطوط النقل البحري ومحطات مواني الخدمة.
- المشروعات الإسرائيلية تهدف إلي بناء تكامل اقتصادي إقليمي يمثل بدائل لقناة السويس مما يثير العديد من التحديات خاصة التي تهدف إلي تقليل زمن الرحلة وخفض تكلفة الرحلة بحيث تتفادي رسوم قناة السويس لتجارة دول الخليج العربي المنقولة بحراً عن طريق قناة السويس التي تمثل 25% من إيرادات القناة.
- المنافسة القوية التي تواجهها القناة من الطرق البديلة سواء بحرية أو برية أو خطوط أنابيب.
- الطلب العالمي علي صناعة الخدمات لا سيما النقل البحري في نمو مطرد بسبب إزالة العوائق أمامها وفقاً لاتفاقية منظمة التجارة العالمية مما يتطلب استراتيجية تنموية تقوم علي تحويل منطقة القناة لمركز لوجستي عالمي.

- التأثير السلبي في المدى القصير علي حركة نقل الحاويات عبر قناة السويس من جانب الجسور البرية والبحرية المكونة لنظام النقل متعدد الوسائط.

المبحث الثاني: المراكز اللوجستية والقدرة التنافسية لقناة السويس: أولاً: العلاقة بين قناة السويس والمنطقة الاقتصادية:

يعتبر المشروع القومي لتنمية منطقة قناة السويس وثيق الصلة والارتباط بقناة السويس الجديدة وتهدف بالأساس إلي تعظيم الاستفادة من الإمكانيات الهائلة للقناة الجديدة وتوليد المزيد من فرص العمل وجعل منطقة قناة السويس مركزاً عالمياً للملاحة البحرية والخدمات اللوجستية ومركزاً صناعياً وبوابة للتجارة بين الشرق والغرب وسيكون هذا له انعكاسات علي المستوي الداخلي والخارجي والتي تتمثل فيما يلي:

(أ) الانعكاسات علي المستوى الداخلي:⁰

- 1- خلق مزيد من فرص العمل للرجال والنساء.
- 2- بناء قاعدة حيوية وتنافسية من المشروعات الصغيرة والمتوسطة.
- 3- تأسيس المجتمعات المستدامة في المنطقة.
- 4- تطوير البنية التحتية في المنطقة.
- 5- الخروج من الوادي الضيق والاستثمار في المنطقة المحيطة بقناة السويس (سيناء).

(ب) التوجهات الخارجية تتمثل فيما يلي:

- ١- تطوير منطقة قناة السويس لمركز لوجستي عالمي في مجال الإمدادات البحرية والتصنيع.
- ٢- جذب الاستثمارات الأجنبية والتعاون مع شبكات الإنتاج العالمية الكبرى.
- ٣- الريادة الإقليمية في مجال تكنولوجيا المعلومات والطاقات المتجددة.

(ج) مركز توزيع النقل بالحاويات:⁰

ويعد النقل بالحاويات من التطورات التي طرأت علي قطاع النقل من خلال النصف الثاني من القرن الماضي كما أن نطاق التحوية من أهم جوانب النقل النمطي والدافع إلي تطور وسائل النقل ذاتها سواء بحرياً أو برياً أو بالسكك الحديدية إلي جانب وسائل شحن وتفريغ الحاويات.

وبذلك فإن وظيفة مركز توزيع الحاويات العالمي يوفر خدمة متكاملة من خدمات التوزيع وأنشطة اللوجستيات الداعمة لها في مجال الحاويات من وقت خروجها من باب المنتج إلي المستهلك وبذلك تشمل أنشطة النقل والمناولة والتخزين والإدارة

محمد نصر الدين أحمد محمد

وتشمل أنشطة الشحن البحري والتوجيه البحري وجدولة السفن والنقل الداخلي للحاويات.

وقد اتجهت بعض محطات الحاويات إلى محاولة تدعيم وإقامة المراكز اللوجستية والتي تعتبر إضافة وتعظيم لدور المحطة في ظل المنافسة الشديدة بين محطات الحاويات الإقليمية وتمثل المزايا التنافسية التي يمكن توافرها من خلال تدعيم الأنشطة اللوجستية:⁰

- تحسين الإنتاجية الكلية وتحقيق سرعة دوران أكبر للسفن وذلك من خلال تنسيق وتسهيل العمليات وفقاً للنظم اللوجستية.
- تحقيق استخدام الأمثل لإمكانات وتسهيلات المحطة لخدمة العمليات الإنتاجية وفقاً لمتطلبات العملاء.
- العمل على خفض تكاليف تشغيل الوحدات وتحقيق وفورات كمية ونوعية للأنشطة المختلفة وذلك بتكامل أنشطة المحطة بأنشطة القيمة المضافة.
- زيادة الطلب على خدمات المركز اللوجستي من خلال التفاعل مع الأنشطة الصناعية والخدمية المختلفة.

ثانياً المراكز اللوجستية لقناة السويس:

يرتكز مشروع تنمية قناة السويس كمنطقة لوجستية عالمية على تنمية ثلاث مراكز سوف يكون لها دور كبير في زيادة تنافسية قناة السويس.

المركز الأول: (ميناء شرق بورسعيد):

تلعب الموانئ دوراً محورياً في تنمية الاقتصاديات القومية على أساس أنها صناعة تحتوي العديد من الأنشطة والصناعات المغذية مثل أنشطة الشحن والتفريغ وخدمة السفن وصناعات مثل الصيانة والتعبئة والتغليف والشحن مع القدرة الكبيرة على توفير الآلاف من فرص العمل وتنمية المناطق التي تقام بها اقتصادياً واجتماعياً.⁰ وميناء شرق بورسعيد SCCT هي شركة مصرية مشتركة مع مستثمرين محليين وأجانب. الشركة الهولندية APM هي أكبر مساهم بنسبة 55% وهي تعتبر واحدة من أكبر الشركات الصناعية في العالم ويتم توزيع السهم المتبقية على النحو التالي 20% تملكها الشركة الصينية كوسكو، 10.3% من الأسهم مملوكة لهيئة قناة السويس ويمتلك البنك الأهلبي المصري 5% ويمتلك المستثمرون المصريون 9.7% الباقية. ونوضح فيما يلي الملامح الرئيسية لتطوير الميناء.

أولاً: المرحلة الأولى (2009م-2012م):

بافتتاح الميناء للتشغيل في أكتوبر عام 2004م بلغ طول رصيف محطة الحاويات 1200 متر وعمق مياه 16 متر يسمح باستقبال سفن الحاويات التي تصل حمولتها إلي 9000 حاوية مكافئة (Ultralarge container ship غاطس حتي 15 متر) ووصلت مساحة المحطة إلي 600 ألف م² وقد تم تزويد الأرصفة بـ 12 ونش عملاق. وهو في موقع فريد شرق المدخل الشمالي لتفريعة قناة السويس الشرقية وفي ملتقى ثلاثة قارات وعلى الطريق الرئيسي لملتقى الشرق والغرب، حده الشمالي البحر المتوسط، حده الجنوبي المنطقة الصناعية، حده الشرقي بحيرة الملاحة، حده الغربي التفريعة الشرقية لقناة السويس داخل النطاق الجغرافي لمحافظة بورسعيد، مخطط لإنشاء أرصفة بطول 25 كيلو متر كما توجد منطقة صناعية جنوب الميناء على مساحة 92 كيلو متر مربع. ويوضح الجدول رقم (28) الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات بالميناء بعد استكمال وتنفيذ أعمال التوسعات. حتى عام 2012م.

جدول رقم (2)

الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات الحالية بميناء شرق بورسعيد
خلال المرحلة الأولى من التشغيل وبعد استكمالها عام 2012⁰

التسهيلات	المرحلة الأولى	استكمال المرحلة الأولى
حول الرصيف	1200 متر	2400 متر
مساحة المحطة	600م ²	1.200.000م ²
عمق المياه علي طول الرصيف	16.5م	17.00م
مساحة التخزين	215.000م ²	
مساحة المستودعات	100.000م ²	
عدد الأوناش	12	24
عدد أوناش الساحة (RTG)	41	74
طاقة المحطة مليون (TEU)	2.7	5.4

بانتهاء هذه المرحلة سوف يبلغ طول رصيف محطة الحاويات الإجمالية 2400م وتصل مساحة المحطة إلي 1.2 مليون م² كما يتم زيادة عمق المياه إلي 17.5 م مما يرفع الطاقة الاستيعابية للمحطة إلي 5.4 مليون حاوية مكافئة سنوياً.

ثانياً: المرحلة الثانية والثالثة تبدأ من عام 2013م حتى 2018م:**تم التخطيط في هاتين المرحلتين كالتالي:**

- إضافة مساحة حوالي 10كم2 تشمل إنشاء محطات الحاويات والصب السائل وتموين السفن والبضائع العامة.
- استكمال باقي أعمال التكريك للميناء وامتداد القناة الداخلية لمسافة 5كم جنوب دائرة الدوران الحالية ليصبح إجمالي أطول أرصفة الحاويات 14-12كم.
- إنشاء الحوض الجنوبي وفقاً للحاجة لخدمة أغراض تداول البضائع المختلفة.
- بدء إدخال المرافق للأراضي وتشغيل السكك الحديدية وتشغيل الميناء إلكترونياً.

المرحلة الرابعة (حتى عام 2020م):

تضم التخطيط طويل الأجل مرحلة رابعة ممتدة يتم إتخاذ الخطوات بشأنها في ضوء الحاجة الفعلية للتشغيل وتشمل حفر مدخل خاص بالميناء واستكمال أعمال المرافق بالميناء بعد التوسعات الإضافية واستكمال شبكات البنية التحتية والبنية المعلوماتية.

ومن خلال المراحل السابقة يتضح أن:

- **المخطط الجديد للميناء:** بهدف ألا يقل أطول الأرصفة مجتمعة من 24-20كم مما يزيد طاقة الميناء إلى 150 - 120طن سنوياً.
- من المتوقع أن تصل الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات إلى 11مليون حاوية مكافئة سنوياً بحلول عام 2020م وذلك نظراً لامتداد الأرصفة علي استقامة واحد مما يعظم من كفاءة استخدام الأوناش العملاقة.
- ويوضح الجدول رقم (29) أعداد الحاويات المتداولة لمحطة الحاويات الأولى في الميناء من عام 2007م حتى 2016م.

جدول رقم (3)

أعداد الحاويات المتداولة في ميناء شرق بورسعيد (2007م) - م (بالألف حاوية مكافئة

السنة	أعداد الحاويات المحلية	أعداد الحاويات الترانزيت	إجمالي أعداد الحاويات
2007	58743	1031638	1091381
2008	89505	1412038	1501543
2009	756015	111531	1679123
2010	784942	131764	1750396

محمد نصر الدين أحمد محمد

1781985	1645370	136615	2011
1720339	1526048	194291	2012
337648	154728	182928	2013
430162	209354	220808	2014
295822	124902	170920	2015
242544	97637	144907	2016

المصدر: وزارة النقل، قطاع النقل البحري، بنك معلومات النقل البحري، الإسكندرية، عام 2016م.

يتضح لنا من الجدول السابق زيادة أعداد الحاويات عام 2007م، 2008م بسبب زيادة القدرة علي تداول الحاويات بسبب تدريب العاملين وزيادة معدل التداول في الميناء.⁰

وقد استمر زيادة معدل تداول الحاويات حتي وصل إلي 1781985 حاوية مكافئة عام 2011م بالرغم من الأحداث السياسية التي شهدتها مصر إلا أن معدل التداول انخفض في السنوات التالية لتصل في عام 2016م إلي أدني معدل له هو 242544 حاوية مكافئة ويرجع ذلك إلي المشاكل الإدارية التي يواجهها ميناء شرق بورسعيد. ولا شك أن هذا التخطيط الطموح للميناء يتيح له القيام بدور هام كمركز لوجستي في مواجهة الزيادات المتوقعة لحجم التجارة الدولية بين الدول الأوروبية والدول الأفريقية والآسيوية مروراً بمنطقة البحر المتوسط وقناة السويس.

كما أن تنفيذ هذا التخطيط حسب الجدول الزمني له حيث من المتوقع أن يمتد إلي ما بعد عام 2020م والذي يسمح بالتطوير استجابة لمتغيرات ومتطلبات الأسواق الدولية.

لا شك سيؤدي إلي مزيد من الانفتاح الاقتصادي المصري علي الأسواق الأجنبية ويسمح بمواجهة الزيادة المتوقعة في التجارة الخارجية لمصر تصديراً واستيراداً مع زيادة فرصة نمو تجارة الترانزيت وما تدره من عوائد كبيرة من زيادة في القدرة التنافسية لعدد كبير من الأنشطة الوطنية.

*وتتوفر لدي منطقة شرق بورسعيد العديد من المقومات التي يمكنها من إقامة⁰مركز لوجستي عالمي يستطيع أن يكون له دور فعال في التأثير علي مراكز التجارة في العالم وحيث أن توافر هذه المقومات تحولها إلي مراكز لجذب أحجام هائلة من الاستثمارات والشركات الدولية التي تساعد علي زيادة نصيب الميناء من التجارة الدولية.

محمد نصر الدين أحمد محمد

إضافة إلى ما سبق فإن زيادة حجم الطاقة الاستيعابية والتشغيلية لميناء شرق بورسعيد من شأنها زيادة عدد السفن التي تتعامل الميناء والتي تمر ذهاباً وإياباً بقناة السويس مما يؤدي زيادة إيرادات قناة السويس وزيادة تنافسيتها للطرق البديلة.

وتستطيع قناة السويس الاستفادة من ميناء شرق بورسعيد كالتالي:

- تعظيم الفائدة من قناة السويس من خلال جعلها مركز ونقطة ربط رئيسية.
- استغلال إمكانيات الشركات التابعة للهيئة في تجهيز المراكز اللوجستية والمناطق الصناعية الخاصة بتنمية منطقة قناة السويس.
- إنشاء صناعات إضافية في ترسانات الهيئة مثل صناعة الحاويات وصيانة وإصلاح الحاويات.
- إضافة صناعة تخريد السفن بترسانة الهيئة بعد الحصول علي الشهادات العلمية والفنية والصحية الخاصة بهذه الصناعة.

المركز الثاني: تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة بمساحة 66 ألف فدان ويتم إنشاء فيه منطقة لوجستية تشمل استيراد وتصدير وتصنيع وتغليف ومخازن ومستودعات وخدمات الإصلاح والصيانة وصناعة الحاويات. ويهدف وادي التكنولوجيا إلى خلق مجتمع عمرانصناعي يعتمد على الصناعات عالية التقنية والبرمجيات الحديثة^(٥).

المركز الثالث: تطوير ميناء شمال العين السخنة كمركز لتحميل الحاويات:

(أ) نشأة تطور الميناء:^(٥)

يرجع إنشاء مشروع شمال العين السخنة إلى عام 1998 م حيث أعلنت الحكومة المصرية علي البدء في مشروع تنمية شمال غرب خليج السويس وتم ذلك بناء علي دراسات اقتصادية للمنطقة قامت بها بيوت خبرة متخصصة فيما قبل ويشمل المشروع الآتي:

- إنشاء ميناء بحري عالمي متعدد الأغراض لخدمة عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع العامة وتداول الحاويات بمساحة 22.3 كيلومتر ويعد الميناء من أحدث مواني الحاويات حيث يتم التخطيط لإنشاء ميناء بحري متكامل يتمشى مع المعايير الحديثة للموانئ التي تدرج تحت مسمى مواني الجيل الرابع والخامس وتم اختيار منطقة السخنة كموقع للميناء المقترح.

محمد نصر الدين أحمد محمد

• منطقة صناعية واقتصادية حرة لإقامة صناعات ثقيلة وبتروكيماويات وأنشطة اقتصادية وبحرية بهدف تغطية الاحتياجات المحلية وتصدير الفائض وإيجاد فرص عمل جديدة.

(ب) الشكل العام للميناء:

1- يشمل الميناء علي أربعة أحواض منها الحوضين الشمالي بطول 750 متر وعرض 350 متر لكل منهما، والحوضان الجنوبيان بطول 1000 متر وعرض 350 متر لكل منهما ويخدم الميناء قناة اقتران ملاحية بطول 3650 متر وعرض 20 متر وذلك لمرور السفن في اتجاه واحد وعمق 17 متر ويمكن في مراحل مستقبلية زيادة عرضها وعمقها ودائرة دوران بقطرة 650 متر وإنشاء حواجز للأمواج عند مدخل الميناء.

2- يتم إنشاء باقي الميناء علي مراحل طبقاً لمعدل التشغيل في الميناء وتم توقيع أول عقد امتياز يتم في قطاع النقل البحري بمجلس الوزراء لبناء محطة تداول الحاويات وبضائع عامة وبضائع صب بنظام البناء والتشغيل وإعادة الملكية (Bot) ومدة العقد 25 عاماً وذلك بالنسبة للحوض الأول من الميناء الذي تم إنشاؤه كمرحلة أولى.

(ج) تنمية الخدمات البحرية داخل الميناء للعمل كمركز لوجستي:⁰

تشكل الخدمات البحرية داخل الميناء مكونات رئيسية للمنظومة التسويقية المتكاملة لجذب العملاء وخطوط السفن العملاقة للمرور وشحن وتفريغ البضائع من خلال ميناء السخنة حيث تتحقق هذه الخدمات من خلال ثلاث محطات أرضية بأرصفتها وهي علي النحو التالي:

• **محطة الحاويات:** وتشمل رصيف بطول 400 متر يمكن زيادة إلي 750 متر وساحات تخزين بمساحة 200 ألف متر مربع وتبلغ طاقة المحطة 100 ألف حاوية يمكن زيادة إلي 400 ألف حاوية.

• محطة البضائع الصب:

• وتشمل رصيف بطول 400 متر والأرصفة مزودة بنظم أوتوماتيكية حديثة لتداول البضائع وتبلغ طاقة المحطة 3 مليون طن سنوياً.

• محطة الأسمدة ويتوفر بهذه المحطة مخزن الأسمدة وتبلغ طاقته السنوية 400 ألف طن ومعدلات تحميل السفن بواقع 8000 طن يومياً وسيور ناقلة من السفينة للمخزن ويتوفر بجميع محطات ميناء شمال العين السخنة كافة الخدمات الملاحية

المطلوبة كما يتوافر أيضاً خدمات القطر والإرشاد والشحن والتفريغ ورباط السفن وتموين السفن وتجميع مخلفات السفن.

وفيما يلي أهم الخدمات الخاصة بمحطة الحاويات بالميناء:⁰

• **خدمات التخزين:** تتنوع أشكال التخزين داخل المحطة من ساحات مكشوفة ومخازن وتخصيص الساحات المكشوفة لتخزين وهي مقسمة إلى ساحات خاصة بالحاويات الفارغة وساحات خاصة بالحاويات الثلاجة وساحات خاصة بالحاويات الخطرة.

• **خدمات الشحن والتفريغ والنقل:** يتوفر بالميناء المعدات الخاصة بالحاويات حيث يتوافر ثلاث أوناش من طراز Post Panamax لرفع الحاويات من السفينة إلى الرصيف ويوجد أيضاً أوناش الساحة وكذلك بعض الأوناش الناقل التي تقوم بنقل الحاويات من الرصيف إلى السيارات والعكس وعددها عشرة أوناش.

(د) تطبيق مفهوم اللوجستيات الحديثة للنقل داخل الميناء:

تتحقق الميزة التنافسية للخدمات البحرية عن طريق تطبيق مفهوم اللوجستيات الحديثة للنقل داخل إدارة وتنمية هذه الخدمات حيث يتميز ميناء العين السخنة بتقديم خدمات عالية الجودة:

١- استخدام المدخلات اللوجستية التي يمتلكها الميناء لمكون إداري وهي الموارد الطبيعية من أرض وموقع ومناخ والتي تعتبر مميزات نسبية والموارد البشرية والمالية والموارد والتكنولوجيا.

٢- ويتم استخدام هذه الموارد لتحقيق الأنشطة اللوجستية المختلفة من خدمات العملاء والتنبؤ بالطلب ومراقبة المخزون، تناول المواد واتصالات التوزيع، أمور التوريد واختيار المخازن والتغليف للبضائع وتوفير وسائل النقل والمواصلات.

٣- تحقيق المخرجات اللوجستية من خلال هذه العملية هي توفير الوقت وتعظيم الفائدة من الموارد النسبية لتقديم خدمة جيدة بسعر جيد وفي هذا الإطار تتحقق الميزة التنافسية من خلال تعظيم الكفاءة والفاعلية في تقديم الخدمات اللوجستية وتشغيلها.⁰

٤- ميناء السخنة بتقديم الخدمات البحرية من خلال محطة لوجستية متكاملة تقوم بإنتاج العمليات والأنشطة اللوجستية الجديدة Logistics/ operations علي نحو مستمر لجذب أكبر عدد من ويقوم السفن الوافدة لخلق فرص نمو مع توسع التجارة الدولية . وكلما تنوعت أنماط الحاويات الوافدة إلى الميناء كلما تنوعت معها أساليب ومستويات

محمد نصر الدين أحمد محمد

الخدمات اللوجستية اللازمة حتي تكون محطة علي درجة عالية من المحورية وما يسمى (Hub – port) وهي من أهم المهام التي .
فيما يلي جدول رقم (30) يوضح الطاقة الاستيعابية لمحطة الحاويات بميناء العين السخنة اعتباراً من 2007م حتي 2016م.

جدول رقم (30)

إعداد الحاويات المتداولة في ميناء العين السخنة من (2007م-2016م)

السنة	أعداد الحاويات المحلية	أعداد الحاويات الترانزيت	إجمالي أعداد الحاويات
2007	229874	52562	282386
2008	258780	49359	308139
2009	254163	35428	289591
2010	343995	47194	391189
2011	30284	18987	336577
2013	289127	4.471	294398
2014	354942	4.643	359585
2015	437976	8.244	446220
2016	408106	2996	411102

المصدر: وزارة النقل، قطاع النقل البحري، بنك معلومات النقل البحري، الإسكندرية، عام 2016م.

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

بلغ ارتفاع معدل تداول الحاويات المحلية من 229874 حاوية مكافئة طبقاً لمؤشرات التداول عام 2007م ثم استمر في الزيادة ليصل إلي 408106 حاوية مكافئة عام 2016م

بلغ معدل تداول الحاويات الترانزيت 52652 حاوية مكافئة طبقاً لمؤشرات التداول عام 2007م ثم استمر في الانخفاض ليصل إلي 2996 حاوية مكافئة عام 2016م.

ونجد أن ميناء العين السخنة تميز بارتفاع ميزته التنافسية كونه مركز لوجستي عالمي استند إلي ثلاث عوامل تتعلق بإدارة الميناء ذاته وعوامل تعود إلي الميزة التنافسية كالموقع الجغرافي والاستقرار الأمني والأخيرة تعود إلي اعتبارات جغرافية تبلور كل ذلك في استيفاء الميناء لمتطلبات الوصول إلي الميزة التنافسية ومنها مواكبة الفكر التشريعي الداعم لفصل الملكية عن الإدارة وزيادة الاستثمارات بالميناء .

محمد نصر الدين أحمد محمد

وتتمية الكوادر العاملة وتطبيق أحدث النظم التكنولوجية بحيث يتم إعطاء الأولوية للأنشطة البحرية والمنطقة اللوجستية وتشمل الترسانة البحرية وتداول السفن وتجارة الترانزيت وتموين وإصلاح وصيانة السفن والخدمات البحرية وتسويق المنتجات البحرية.

العلاقة الاقتصادية بين المراكز اللوجستية وقناة السويس.

تعتبر صناعة النقل البحري معقدة لذلك يجب استخدام المزايا الطبيعية لتحديد الاهداف على اساس المساهمة الفعالة فى نمو الاقتصاد القومى من ناحية خلق الموارد وفرص العمل الجديدة وكذلك التحسن المستمر عن طريق وضع استراتيجية محددة. ولا شك أن تحويل مصر إلى منطقة لوجستية عالمية وفقا لمخطط اقتصادي تنموي شامل يركز علي منظومة متكاملة لخدمات نقل البضائع وتخزينها وإعادة تصديرها من خلال نظام متكامل سوف يمثل إضافة للاقتصاد المصري، ويساهم في طفرة اقتصادية سريعة وعاجلة في الأجل المتوسط وسوف تتحول مصر معه إلى مركز تجاري عالمي شديد الأهمية فيالأجل الطويل..وذلك بحسن التخطيط والتنفيذ مع الاستفادة من التجارب العالمية .

كما أن تحويل منطقة قناة السويس إلى منطقة لوجستية عالمية لا يعني علي الإطلاق تحويل الأرض المحيطة بقناة السويس إلى منطقة لتخزين ونقل البضائع ..بل يعني تحويل مناطق محددة في حكم الدوائر الجمركية المغلقة كمستودعات للتخزين ويتم نقل البضائع منها وإليها كما في التجارب العالمية المختلفة طبقا لضوابط ورقابة من الأجهزة المختصة والمسئولة بما يمنع تهريبها للسوق الداخلية، وبما يمنع أيضا إعادة تصديرها للخارج إلا بصورة دقيقة ومنظمة.

وأن توافر المنظومة الاقتصادية في المنطقة الصناعية ومحطات الحاويات بمنطقة شرق بورسعيد ومينائها +المجرى الملاحة لقناة السويس + المنطقة الصناعية والتجارية بمنطقة شمال خليج السويسومينائها بشمال العين السخنة سيحدث ثورة في الطاقة النقلية في المنطقة وذلك عند السماح لسفن الحاويات العملاقة التي تحمل 18 ألف حاوية دخولها الموانئ عن طريق القناة حيث سيصل عمق المياه في شرق بورسعيد إلى 18 متر وعمق ميناء شمال العين السخنة إلى 17 متر والغاطس المسموح به عبور القناة 66 قدم وهناك خطط مستقبلية ليصل الغاطس إلى 72 قدم بالتالي يصيح المينائين مراكز لوجستية لدعم عمليات العبور في القناة وبذلك يزداد الطلب على قناة السويس

محمد نصر الدين أحمد محمد

وعلي هذا فإن إنشاء مينائي شرق بورسعيد والعين السخنة يعد من المشروعات الكبرى وبداية تنمية المنطقة حول القناة بحيث تعمل هذه الموانئ كمراكز لوجستية ذلك سيؤدي إلى تدفق المواد الخام إلى هذه المراكز وتصدير السلع التامة والغير تامة بما يؤدي إلى زيادة حركة التجارة بالمنطقة ويزداد نصيب القناة من التجارة العالمية. **إن تحويل المنطقة المحيطة بقناة السويس إلى منطقة لوجستية عالمية لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا وبالعكس تمنحها المتغيرات المتلاحقة في نظام الشحن العالمي الذئغير بعد الأزمة المالية ..** حيث تفضل الشركات الأوروبية الآن وصول بضائعها عن طريق مراكز صغيرة إلى أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج أو البيع.. وذلك لارتفاع تكلفة النقل الداخلي في حين تفضل الدول الآسيوية نقل بضائعها عن طريق سفن عملاقة لتقليل تكلفة الشحن.

ومع امتلاك مصر لهذه الإمكانيات بالفعل بعد تطوير الكثير من الموانئ المصرية في السنوات السابقة مثل ميناء السخنة بورسعيد دمياط الإسكندرية سفاجا وما ينقصنا هو إيجاد مناطق لوجستية خلف هذه الموانئ وتحسين الطرق الداخلية والسكك الحديدية التي تربط الموانئ المصرية بعضها ببعض.

ومن الواضح أيضا أنه في حالة القيام بهذه المشروعات لن تكون الفائدة من عملية التخزين والنقل فقط، بل ستمتد إلى قيام صناعات تجميعية عالمية لخدمة الأسواق الخارجية والتي سوف تؤدي بدورها إلى زيادة عدد المصانع المصرية المتخصصة في التجميع وإيجاد فرص للعمالة الوطنية.

إن تحويل منطقة قناة السويس إلى مركز لوجيستي عالمي مثل ما حدث في هونج كونج وسنغافورة ودبي سيتيح فرص عمالة كبيرة ويجلب استثمارات جديدة في مجالات عديدة مثل صناعة وصيانة الحاويات وصيانة السفن والتخزين والصناعات التجميعية والتحويلية وبناء الفنادق والمكاتب الإدارية لخدمة المتعاملين في هذه المناطق وتحويل المنطقة إلى مراكز بيع وشراء عالمية .. وغيرها من المميزات الأخر.

النتائج:

- أن ترتيب مصر في تطوير مؤشر الخدمات اللوجستية وتقرير التنافسية في عام 2016 م متأخر بالمقارنة بالدول الأخرى علي الرغم من الخصائص والمزايا التي تتمتع بها مصر موقع جغرافي وسوق واسع ووجود قناة السويس
- انخفاض معدل سفن الحاويات التي تدخل إلى ميناء بورسعيد عام 2016 م بنسبة 30% بسبب فرض هيئة قناة السويس رسوم على دخول الميناء بمعدل 8% من رسوم المرو

التوصيات :

- التخطيط لخلق بنية أساسية لتكنولوجيا المعلومات ذات مستوى عالمي والعمل على سرعة تداول المعلومات والاستفادة منها وتطبيق الأنظمة المتطورة
- إنشاء مراكز تدريب عالمية لتطوير الموارد البشرية في توفير العمالة الماهرة والمدرّبة مع الاستعانة بالعمالة الخارجية ذات الخبرة العالية مع الاستفادة من الخبرات التي تولدت من تجارب المناطق اللوجستية
- توفير مناخ للاستثمارات لجذب الشركات العالمية للمنطقة اللوجستية بحيث تصبح واحدة من أكثر سبع مناطق جاذبة للاستثمار عام 2035 م

قائمة المراجع

- 1- هبه نصر، "تحقيق الاندماج الفعال في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس"، مؤتمر التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمنطقة قناة السويس، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، نوفمبر 2017م، صـ
- 2- شريف ماهر هيكل، "اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، عام 2015، صـ 115.
- 3- طارق محمد عبد العظيم، "نموذج التنمية الإقليمية لإمارة دبي: دراسة مقارنة لإقليم قناة السويس"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية، جامعة حلوان، عام 2011م، صـ 13.
- 4- صباح محمد حسين حجازي، فاعليات مؤتمر قناة السويس الجديدة تعظيم دور الإدارة في منطقة قناة السويس الجديدة، كلية التجارة، جامعة بنها، قسم إدارة الأعمال، في الفترة من 23-24 ديسمبر 2014م، ص 6

محمد نصر الدين أحمد محمد

- ٥- محمد صالح عبد الواحد، التنمية والنقل، المؤتمر الدولي رقم (١)، للموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، الورقة التحثية رقم (٦) ص ٨.
- ٦- عماد حمدي فواز، جودة الخدمات التسويقية واثرها على إيرادات قناة السويس ، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، عام ٢٠١٦م، ص ١٣٠، ١٣١
- ٧- إيناس أمين محمد، "ظاهرة رموز اقتصاد العولمة بالتطبيق علي منطقة إقليم قناة السويس - دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، كلية التجارة، قسم ادارة الأعمال، جامعة حلوان، عام ٢٠١٠ ص ١٨٦.
- ٨- شريف ماهر هيكل، "اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، عام ٢٠١٥، ص ١١٥.
- ٩- نسرين اللحام وآخرون، "نحو الاستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافي"، مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار، مجلس الوزراء المصري، يونيو ٢٠٠٨م.
- ١٠- مروة محمد عبدالحميد، دور وادي التكنولوجيا في تنمية محور قناة السويس الجديدة ، كلية التجارة، جامعة بنها، ٢٣-٢٤ ديسمبر ٢٠١٤.
- ١١- وزارة النقل البحري، الهيئة العامة لمواني البحر الأحمر، الكتاب الإحصائي السنوي عام ٢٠٠١، ٢٠٠٢ ص ١١.
- ١٢- سمير معوض، "التجارة الدولية ولوجستيات الموانئ" (الإسكندرية) المؤتمر الرابع والعشرين للموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ١٧ - ١٩ فبراير ٢٠٠٨، ص ١ - ٧.
- ١٣- فريد النجار، تأثير قناة السويس الجديدة على التجارة العالمية، ورقة مقدمة للمنتدى العلمي الأول تعظيم دور الإدارة الاستراتيجية في منطقة قناة السويس، جامعة نيويورك، ص ٢٨