

## التحديات التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس

### إعداد الباحث

لواء ا ح متقاعد/ طه محمد السيد

مستشار بقيادة أكاديمية ناصر العسكرية العليا

د/ نيبال عزالدين جميل

استاذ العلوم السياسية المساعد

جامعة السويس

أ د/ رانية عبدالمنعم شمعة

استاذ إدارة الأعمال

جامعة السويس

أ د/ جمال سلامة على

استاذ العلوم السياسية

جامعة السويس

### الملخص:

استهدفت الدراسة بحث التحديات التي تواجه التنمية بمحور قناة السويس.

١. تم تناول في القسم الأول مجموعة المفاهيم والمصطلحات التي تحدد ماهية إقليم قناة السويس وموقعه الجغرافي، وجغرافية قناة السويس، ومصطلح المنطقة الاقتصادية لهيئة قناة السويس والهدف الرئيس من إنشائها، ومصطلح محور قناة السويس من منظور الباحث، وأخيرًا العلاقات المتشابكة والمتداخلة فيما بينهما.
٢. أما في القسم الثاني من الدراسة، فقد تم تناول أبرز التحديات الداخلية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس، وتعرض القسم لمشكلة تمويل إنشاء قناة السويس الجديدة، وندرة الموارد الحاكمة من (المياه والطاقة) ودورهما الحيوي في الحياة والأنشطة الاقتصادية، إضافةً إلى ظاهرة الإرهاب والجهود التي تقوم بها الحكومة لمجابهة كافة التحديات.

٣. وفي القسم الثالث، فقد تم تناول أبرز التحديات الخارجية التي تحيق بمصر من خلال الشق السياسي والأمني والمتضمنة مشكلة اليمن ومضيق باب المندب، والصومال والقرصنة البحرية، إيران ومضيق هرمز. أما الشق الاقتصادي فقد تضمن الطرق البحرية والبرية، السكك الحديدية المنافسة لقناة السويس، إضافةً إلى مشروع الصين وطريق الحرير. وأخيرًا تناولت الدراسة أهم التوصيات التي من شأنها أن تعزز وتدعم أسلوب مواجهة هذه التحديات (الداخلية والخارجية) منها، لاستقرار واستمرار إدارة خطط التنمية المستدامة.

### **Abstract:**

The study was aimed at discussing the challenges facing the development at the Suez Canal axis

1. The first section dealt with a set of concepts and terms that define the Suez Canal region and its geographical location, the geography of the Suez Canal, the term economic zone of the Suez Canal Authority and the main objective of its establishment, and the term of the Suez Canal axis from the researcher's perspective, and finally the intertwined and interrelated relations between them.
2. The second section of the study dealt with the main internal challenges facing sustainable development at the Suez Canal axis, and the section faces the problem of financing the construction of the new Suez Canal, the scarcity of water and energy resources and their vital role in life and economic activities. In addition to terrorism, the

government's efforts to face all challenges.

3. In the third section, the most prominent external challenges that afflict Egypt through the political and security parts, including the Yemen problem, the Bab al-Mandab Strait, Somalia, maritime piracy, Iran, and the Strait of Hormuz, were addressed. As for the economic part, it included the sea and land roads, and the competing railways of the Suez Canal, in addition to the China project and the Silk Road.

Finally, the study dealt with the most important recommendations that would enhance and support the method of facing these challenges (internal and external) from them, to stabilize and continue managing sustainable development plans.

## المقدمة

إقليم قناة السويس هو الجزء الرئيس من مكونات الاتجاه الاستراتيجي الشمالي الشرقي، بل ويشغل معظم مكوناته، وسيظل هذا الاتجاه الأكثر أهمية في معطيات الأمن القومي المصري، ويشغل محور قناة السويس جزءًا كبيرًا من مكونات الإقليم، كما تشغل أيضًا المنطقة الاقتصادية لهيئة قناة السويس جزءًا منه، والجزء الشرقي من الإقليم، والذي يضم سيناء، يُعتبر – ومنذ أقدم العصور - المدخل الشرقي الذي يدور حوله صراع الشرق الأوسط، والذي يُكسب الإقليم قيمة مضافة، فضلاً عن تحكم الإقليم في البحرين الأحمر والمتوسط وقناة السويس التي تعتبر محورًا للعبور بين قارتي آسيا وأفريقيا، وتتبع الأهمية الجيوستراتيجية للإقليم من أنه يتضمن خطوط الدفاع الاستراتيجية عن سيناء وعن قناة السويس، ومن ثم عن مصر.

شهدت مصر العديد من التحولات خلال الفترة التي أعقبت ثورتى (٢٥ يناير ٢٠١١م، ٣٠ يونيو ٢٠١٣)، وتراجعت عملية التنمية فى ربوع الدولة المصرية، وتأثر أمن مصر القومى، وقد انعكست تلك التحولات على إقليم قناة السويس، وشهدت سيناء أحداثًا إرهابية، ودارت بعض الشكوك حول قدرة مصر على تأمين وتوفير الحماية للمجرى الملاحي لقناة السويس، وفى ذات الوقت تفاقمت مشاكل مصر من حيث التكدس السكانى فى الحيز الحالى دون أن يقابلها زيادة مكانية، وقلة الموارد الحاكمة (المياه والطاقة) وغيرها، الأمر الذى يتطلب جهودًا مكثفة على كافة الأصعدة، ورؤية مجتمعية وإدارة رشيدة مستدامة للتنمية، تتسم ببعد النظر، ووعى كامل بالأبعاد الحقيقية لمشاكل الوطن.

يُعتبر مشروع تنمية محور قناة السويس من المشروعات الهامة، والتي من شأنها تحويل منطقة قناة السويس إلى إقليم لوجستى وتجارى وصناعى عالمى، ويُمكن أن يستوعب (٤.٤) مليون نسمة، وليس معبرًا أو موانئ فحسب، إنما منطقة تنموية متكاملة، يُمكنها أن تجذب الاستثمارات وتوفر فرص العمل، مع الوضع فى الاعتبار عنصر الزمن، حيث أن هناك من المخططات الإقليمية التى تهدف لتهميش دور قناة السويس والعمل على نقل محور التجارة جهة الشرق، تلك المخططات السياسية التى تنبع من الصراع القائم فى منطقة الشرق الأوسط، والذى يكمن الهدف الرئيس منها فى تقليص الهيمنة الاستراتيجية لقناة السويس، وصرف مستهلكى الخدمة التى تقدمها للبدائل المتنوعة المحيطة بها، ويشير الواقع ودلالاته إلى أن المجرى الملاحي لقناة السويس لن يتأثر منفردًا بهذه التحديات، بل سوف يتأثر إقليم قناة السويس ككل بقدراته التنموية وموارده المتنوعة تأثيرًا مباشرًا بكافة أنواع التحديات سواء الداخلية منها أو الخارجية.

بدأ الوعى البيئى بالتزايد على المستوى العالمى، وعقدت مؤتمرات دولية تعتنى بالبيئة، وبرزت الحاجة إلى مفهوم جديد للتنمية يصحح أخطاء نماذج التنمية السابقة، حيث ارتكزت النظرة التقليدية للتنمية على تطوير وإنعاش مختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية وتوفير الإمكانيات والهيكل لصالح المجتمع والأفراد فى

الوقت الراهن، من دون الأخذ بعين الاعتبار الأجيال المستقبلية، ولا الجوانب البيئية، الأمر الذي أدى إلى تبلور مفهوم جديد للتنمية اقترن باسم "التنمية المستدامة"، ومن ثم فإن مفهوم التنمية المستدامة هو "تحديث لمفهوم التنمية بما يتناسب ويتلاءم مع متطلبات العصر الحالي، أى بما يراعى الموارد الاقتصادية والبيئية المتاحة والممكن اتاحتها مستقبلاً لتحقيق التنمية".<sup>(١)</sup>

### أهمية البحث

يتبوا موضوع الدراسة أهميته من الظروف الراهنة التي تعيشها مصر بأبعادها الدولية والإقليمية والمحلية والتي تتطلب تنمية وتكامل وشمولية الوعي الوطنى بالتحديات والتهديدات الخارجية التي تحيق بالبلاد ويتعين التحوط منها وتوخي الحذر بل والتعامل معها، والتحديات الداخلية التي مازالت تُفرض ذاتها على الساحة، وهى تحديات بالغة التأثير على خطط التنمية المستدامة، ووضع أفضل السبل للتعاطى معها بما يمكن من مواجهتها وبما يتسق مع استراتيجية التنمية المستدامة "رؤية مصر ٢٠٣٠م".

### الهدف من البحث

١. رصد وتحليل الترابط والتكامل والتشابك بين مفهوم مصطلح إقليم قناة السويس، الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، ومحور قناة السويس.
٢. تحديد ورصد كافة التحديات التي تواجه خطط التنمية المستدامة فى مصر والمؤثرة على محور قناة السويس الداخلية منها والخارجية، للانطلاق نحو مرحلة أكثر إشراقاً من أجل تحسين مستوى معيشة المواطن وضمان جودة الحياة وبناء الإنسان المصرى.

### المفاهيم المستخدمة

١. **التحديات (Challenges):** هى "المصاعب التي تواجه الدولة وتحد من معدل نموها وتشكل حجر عثرة أمام تقدمها، وتحاول كل دولة جاهدة أن تصنع السياسات وتستخدم الأساليب المناسبة للتغلب عليها والتي قد تختلف من دولة لأخرى"<sup>(٢)</sup>.

٢. **التحديات (Threats): التهديد** في مفهومه الاستراتيجي هو وصول تعارض المصالح والغايات الوطنية إلى مرحلة يتعذر فيها إيجاد حل سلمي يوفر للدولة الحد الأدنى من أمنها (السياسي، الاقتصادي، الاجتماعي والعسكري) مع عدم قدرة الدولة على موازنة الضغوط الخارجية، مما قد يضطر الأطراف المتصارعة، أو إحداها إلى اللجوء لاستخدام القوة المسلحة، معرضة الأمن الوطني لأطراف أخرى للخطر<sup>(٣)</sup>.

### المشكلة البحثية

على الرغم من جهود الدولة المضنية في تنفيذ البرنامج الوطني للإصلاح الاقتصادي والاجتماعي، والذي يأتي متسقاً مع رؤية مصر "٢٠٣٠" للتنمية المستدامة ودافعاً في اتجاه تحقيق مستهدفاتها، وتحقيق الاستقرار على المستوى الداخلي ومواجهة الإرهاب وتفعيل دور الدبلوماسية المصرية على المستوى الخارجي، إلا أن مصر تواجه العديد من التحديات الداخلية والخارجية التي تُحد من مسيرة التنمية في الوقت الراهن، ومن ثم يصبح التساؤل الرئيسي في ماهية التحديات التي تواجه الدولة المصرية، والتي تؤثر على استمرارية معدلات التنمية بمحور قناة السويس؟

### تساؤلات البحث

١. ما هي العلاقة المتشابهة بين مفهوم مصطلح إقليم قناة السويس، المنطقة الاقتصادية لهيئة قناة السويس، ومحور قناة السويس؟
٢. ما هي التحديات الداخلية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس؟
٣. ما هي التحديات الخارجية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس؟

### فرضية البحث

تُمثل العلاقة بين التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه مسيرة وخطط التنمية المستدامة نقطة ارتكاز محورية للانطلاق نحو المستقبل، ومن ثم تبنت الدراسة البحثية فرضية مفادها أن هناك علاقة طردية بين تضافر جهود الدولة داخلياً

وخارجياً، وقدرتها على مجابهة كافة التحديات والتهديدات لتنفيذ خطط التنمية المستدامة وتحقيق أهداف وغايات الأمن القومي بمفهومه الشامل.

### المنهجية البحثية

تم تبني عدة مناهج بحثية أساسها الوصف وعرض المعطيات، من خلال المنهج التاريخي عند تناول المفاهيم والمصطلحات الأساسية (لإقليم قناة السويس/المنطقة الاقتصادية)، ومن ثم استنباط مفهوم لمصطلح محور قناة السويس، والمنهج الوصفي التحليلي عند تناول المخاطر (التحديات) التي تواجه مسيرة التنمية والتعرف على جهود الدولة المصرية لمواجهتها.

### حدود البحث

- الحدود الزمنية: الفترة من ٢٠١١م – ٢٠٣٠م
- الحدود المكانية: إقليم قناة السويس

### تقسيم البحث

يعالج البحث موضوع التحديات التي تواجه التنمية بإقليم/محور قناة السويس الداخلية منها والخارجية من خلال ثلاثة محاور **على النحو التالي:**

### المقدمة

**القسم الأول:** العلاقات المتشابكة بين مفهوم (إقليم قناة السويس – المنطقة الاقتصادية – محور قناة السويس).

**القسم الثاني:** التحديات الداخلية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس.

**القسم الثالث:** التحديات الخارجية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس.

### الخاتمة

## القسم الأول

### العلاقات المتشابكة بين مفهوم

(إقليم قناة السويس – المنطقة الاقتصادية – محور قناة السويس)

أولاً: إقليم قناة السويس:

يُعتبر إقليم قناة السويس أحد الأقاليم الاقتصادية لجمهورية مصر العربية طبقاً للقرار الجمهورى (٤٩٥) لسنة ١٩٧٧م بشأن تقسيم الجمهورية إلى أقاليم اقتصادية، ويضم الإقليم (٦) محافظات (شمال سيناء - جنوب سيناء - بورسعيد - الإسماعيلية - السويس - الشرقية)، بالإضافة إلى الجزء الشمالى من محافظة البحر الأحمر حتى نهاية خليج السويس<sup>(٤)</sup>.

#### ١. الموقع الجغرافى:

يشغل إقليم قناة السويس الجزء الشمالى الشرقى لمصر، ويُعتبر مدخلها الشرقى، ويربط بين قارتى آسيا وأفريقيا، يحده شرقاً خط الحدود الدولية بين مصر والقوى العربية الإقليمية (السعودية – الأردن – فلسطين المحتلة)، والقوى العربية غير الإقليمية (إسرائيل)، ومن جهة الجنوب الشرقى خليج العقبة، ويطل شمالاً على ساحل البحر المتوسط بطول يصل إلى (٢٨٠) كم، ومن الجهة الجنوبية يمتد عمقه، ويُطل على البحر الأحمر ويتصل بإقليم جنوب مصر، أما من الجهة الغربية فيتصل بإقليمى القاهرة الكبرى والدلتا.

يُعتبر الإقليم حلقة الاتصال بين مصر والعالم الخارجى، ويحتل موقعاً متميزاً بين أقاليم مصر الاقتصادية، ويضم الإقليم منطقتين ذات أهمية استراتيجية<sup>(٥)</sup>، الأولى المجرى الملاحي لقناة السويس الذى يُعتبر أهم الممرات المائية العالمية، حيث يربط الشمال بالجنوب، أما المنطقة الثانية فهى شبه جزيرة سيناء ذات الأهمية التاريخية والاستراتيجية مما يعطى لهذه المنطقة ميزة نسبية تؤهلها لى تصبح مركزاً (صناعياً وتجاريًا ولوجستياً



عالمياً) وتزيد من فرص جذب الاستثمار الوطنى والأجنبى إلى هذه المنطقة. يقع إقليم قناة السويس بين دائرتى عرض ٥٠ - ٥٢٩، ١٠ - ٣٠ شمالاً، وخطى طول ٤٥ - ٣١، ٤٥ - ٣٣ شرقاً، ويشمل وحدات متباينة تتشابه إلى حد كبير فى جانبها الشرقى فى شبه جزيرة سيناء، والجانب الغربى فى شمال الصحراء الشرقية وشرق الدلتا.

## ٢. شبه جزيرة سيناء:

تشغل سيناء الركن الشمالى الشرقى من مصر، وهى شبه جزيرة محصورة فى معظمها بين خليجى (العقبة والسويس) من جنوبها الشرقى والغربى على التوالى، والبحر المتوسط من شمالها، وتقع بين دائرتى عرض ٢٨-٠٠ - ٣١.٣٠ شمالاً، وخطى طول ٣٢-٠٠ - ٣٥-٠٠ شرقاً<sup>(٦)</sup>.

وتبدو سيناء كتفل أو سلة مدلاة على كتف مصر الشرقى فى أقصى الشمال لا يلتحم بها إلا عن طريق بوابة برزخ السويس (قناة السويس حالياً)، بطول حوالى (٤٠٠) كم وعرض يبلغ أقصاه (٢٠٠) كم، حيث تقع رأس محمد على دائرة العرض ٢٨° التى تقع عليها ملوى، وهى بذلك أقرب لثنية قنا من القاهرة والدلتا، كما إنها ليست الأكثر تطرفاً شرقاً بشكل مطلق، إذ أن جبل علبة فى أقصى جنوب الساحل الشرقى يتجاوز خط طول ٣٧° شرقاً، بينما أقصى نقطة شرقية لسيناء عند رأس خليج العقبة تقع على خط الطول ٣٥° شرقاً، سيناء هى أكثر أجزاء مصر "شمالية" وأكثرها جزرية وأقل الصحارى المصرية عزلة وأفضلها مناخاً<sup>(٧)</sup>.

تتخذ سيناء مثلث قاعدته على ساحل المتوسط بمواجهة (٢٢٠) كم، ويقع رأسه عند منطقة رأس محمد عند مفرق خليجى العقبة والسويس بعمق (٣٩٠) كم، وهى الحد الشرقى للحدود السياسية لمصر مع فلسطين المحتلة بمواجهة (٢٥٠) كم، وغرباً قناة السويس والبحيرات المرة والساحل الشرقى لخليج السويس بطول (٣٤٠) كم، ويُعتبر موقعها فاصلاً بين قارتى آسيا وأفريقيا، وتتميز سيناء بخصائص تكاد تنفرد بها، إذ تُعتبر المنطقة الوحيدة فى يابسة

مصر مندمجة الرصيف، المتصل بها بلا انقطاع بالنسبة للاتصال أو إمكانية الوصول، ولسيناء منفردة أطول ساحل بالنسبة لمصر، إذ يبلغ طول سواحلها (٨٠٠) كم تقريباً من جملة سواحل مصر والبالغ طولها (٢٤٠٠) كم بنسبة نحو (٣٣٪)، بينما تمثل (٦.١٪) من جملة مساحة مصر، لذا ينخفض بها معامل القارية، حيث لا يبعد أقصى تقاطعها عن البحر بأكثر من (٢٠٠) كم ويتراوح بين (١٠٠ - ٢٠٠) كم، وتملك سيناء كيلو متر سواحل لكل (٨٧) كم<sup>٢</sup> من اليابسة في مقابل كيلو متر سواحل لكل (٤١٧) كم<sup>٢</sup> من اليابسة على مستوى مصر على سبيل المقارنة، وسيناء ليست أكثر أقاليم مصر عزلة فهي أقل في ذلك من الصحراء الشرقية التي تقل في عزلتها عن الصحراء الغربية، وذلك بفضل موقعها كبوابة لمدخل مصر وأفريقيا الشمالي الشرقي، وتنخفض نسبة الحدود البرية بالنسبة لمساحتها إلى كيلو متر لكل (١٦٠) كم<sup>٢</sup> من مساحتها في مقابل كيلو متر لكل (٣٧٨) كم<sup>٢</sup> على مستوى مصر على سبيل المقارنة، وهي بذلك أقل قارية من مصر عموماً وأكثر محافظاتها جزرية<sup>(٨)</sup>.

### ٣. جغرافية قناة السويس:

تبدأ قناة السويس من مدينة بور سعيد شمالاً وحتى السويس جنوباً بطول (١٩٣.٣) كم، ومن ثم فهي أولاً: تخترق وتمتد بين محافظات مدن قناة السويس (بور سعيد - الإسماعيلية - السويس)، والممتدة حدودها الإدارية شرقاً داخل شبه جزيرة سيناء بمسافة تصل إلى (٣٠) كم، وثانياً: تفصل قناة السويس (كمجرى ملاحى) محافظات (شمال وجنوب سيناء) في اتجاه الشرق عن محافظات مدن قناة السويس من اتجاه الغرب، وثالثاً: هي جزء أصيل من مكونات إقليم قناة السويس والذي يضم محافظات (شمال وجنوب سيناء، محافظات مدن القناة، محافظة الشرقية)، ورابعاً: أحد المكونات الطبيعية الرئيسية للاتجاه الاستراتيجى الشمالى الشرقى، وخامساً: تبدأ وتنتهى داخل أراضي جمهورية مصر العربية (جزء لا يتجزأ من مصر)، وسادساً: حُفرت

بأيدٍ مصرية، وتعددت مشروعات تطويرها بإرادة وعقول مصرية خالصة، وسابعاً وهو الأهم هي نقطة تحول استراتيجي في تاريخ العسكرية المصرية. لقد اختزلت قناة السويس قارة برمتها وهي أفريقيا، وهمشت طريق رأس الرجاء الصالح، وأعدت وضع مصر والشرق العربي في قلب الدنيا وفي بؤرة الخريطة، وعلى الجانب الطبيعي فإن القناة كما حولت أفريقيا من شبه جزيرة إلى جزيرة بالمعنى الحرفي، وشطرت مصر إلى شبه جزيرتين تقريباً (شبه جزيرة سيناء - وبقية القطر)، أي أن القناة حولت مصر من يابس واحد وبحرين إلى بحر واحد ويابسين<sup>(٩)</sup>.

#### ٤. المواصفات العامة لمشروع قناة السويس الجديدة<sup>(١٠)</sup>:

يُعد مشروع قناة السويس الجديدة جزءاً صغيراً ورئيسياً من المشروع القومي (تنمية محور قناة السويس) والذي ظهر مفهومه أواخر تسعينيات القرن الماضي، ويُعتبر المشروع من أهم المشروعات الاستراتيجية ليس على مستوى مصر فحسب، بل على مستوى العالم، فبعد مرور (١٥٠) عاماً على إنشاء القناة ظهرت الحاجة إلى تطويرها بحفر قناة جديدة موازية للقناة الأصلية، تعزز من حركة التجارة العالمية ومن مكانة مصر السياسية والاقتصادية إقليمياً ودولياً، وذلك من خلال إنشاء تفرعة جديدة موازية للقناة الأصلية، إضافة إلى تعميق وتوسيع المجرى الملاحي الحالي.

يتكون المشروع من جزئين، الأول: وهو الجزء الرئيسي الذي يختص بإنشاء قناة موازية بطول (٣٥) كم لربط تفرعات البحيرات بتفرعة البلاح، أما الجزء الثاني: فهو توسيع وتعميق تفرعات البلاح والبحيرات المرة بطول (٣٧) كم ليسمح بعبور السفن حتى غاطس (٦٦) قدماً، ومن ثم يصبح الطول الإجمالي للمشروع (٧٢) كم من علامة كم (٥٠) وحتى علامة كم (١٢٢) ترقيم قناة.

#### ثانياً: المنطقة الاقتصادية لهيئة قناة السويس:

تم تأسيس شركة قناة السويس سنة ١٨٥٥م، وظلت بهذا الاسم حتى عام ١٩٥٦م

حينما قام الرئيس جمال عبد الناصر بتأميم شركة قناة السويس، وفي ٢٦ / ٧ / ١٩٥٦م<sup>(١)</sup>، أنشئت هيئة قناة السويس وهي هيئة عامة مستقلة تتمتع بشخصية اعتبارية و تتبع لرئاسة مجلس الوزراء، وتتولى الهيئة القيام على شئون مرفق قناة السويس وإدارته وصيانته وتطويره، وتقوم الهيئة بفرض وتحصيل رسوم الملاحة والإرشاد والقطر والرسو على الموانئ البحرية والمرور بقناة السويس.

أنشئت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية<sup>(٢)</sup> شمال غرب خليج السويس بقرار من رئيس الجمهورية رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٣م، وتعتبر هي المنطقة الاقتصادية الأولى التي أنشئت في مصر بموجب القانون رقم (٨٣) لسنة ٢٠٠٢م للمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، وتقع هذه المنطقة في محافظة السويس بمنطقة العين السخنة والمناطق المتاخمة لميناء السخنة بمساحة (٢٠.٤) كم<sup>٢</sup>.

صدر قرار رئيس الجمهورية رقم (٢٧) لسنة ٢٠١٥م، بتعديل بعض أحكام قانون المناطق ذات الطبيعة الخاصة الصادر بالقانون (٨٣) لسنة ٢٠٠٢م، ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم (٣٣٠) لسنة ٢٠١٥م، بإنشاء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، واشتمل القرار على ما يلي:

- ١- تبلغ المساحة المخصصة من الأراضي الاقتصادية لقناة السويس (٤٦٠.٦) كم<sup>٢</sup>.
- ٢- إنشاء عدد (٤) مناطق صناعية (شرق بورسعيد-القنطرة غرب -وادي التكنولوجيا -العين السخنة أ، ب)
- ٣- نقل تبعية عدد (٦) موانئ بحرية للمنطقة الاقتصادية (شرق بورسعيد -غرب بورسعيد - العريش - العين السخنة - الأدبية -الطور).

#### التقسيم الجغرافي للمنطقة الاقتصادية:

**المنطقة الشمالية:** وتشتمل على ثلاث مناطق صناعية (شرق بورسعيد بمساحة ٦٣ كم<sup>٢</sup>، القنطرة غرب بمساحة ١٣ كم<sup>٢</sup>، وادي التكنولوجيا بمساحة ٧٠ كم<sup>٢</sup>)، بمساحة إجمالية (١٤٦) كم<sup>٢</sup>، هذا بالإضافة إلى ثلاثة موانئ بحرية (شرق بورسعيد، غرب بورسعيد، العريش).

**المنطقة الجنوبية:** تشتمل على المنطقة الاقتصادية بالعين السخنة بمساحة إجمالية

(٢٠٩.٨) كم<sup>٢</sup> (القطاع أ "١٠٧.٤" كم<sup>٢</sup>، القطاع ب "١٠٢.٤" كم<sup>٢</sup>)، هذا بالإضافة إلى ثلاثة موانئ بحرية (الأدبية - السخنة - الطور)، ومناطق الظهير للخدمات اللوجستية والصناعات المختلفة في المناطق الثلاث (الأدبية - السخنة - الطور).  
الهدف الرئيسي من إنشاء المنطقة الاقتصادية<sup>(١٣)</sup>:

يهدف المشروع إلى تحويل المنطقة الاقتصادية لواحدة من أكبر (٧) تجمعات اقتصادية في العالم.

### ثالثاً: محور قناة السويس:

تتوطن الأنشطة التنموية في ثلاثة نطاقات مكانية على النحو التالي:<sup>(١٤)</sup>

#### أقطاب النمو (Poles Of Growth):

تأخذ أقطاب النمو صوراً متعددة كالآتي:

١- إقامة تجمع عمراني جديد بركائزه الاقتصادية في شكل مدينة كبيرة الحجم لها كيان اقتصادي مستقل (مليونية، نصف مليونية) مثل مدينة سلام مصر (شرق بورسعيد).

٢- إقامة مناطق تنموية متكاملة تتحقق لها مزايا التجمع ووفرات التكامل من النشاطات المنوطة بها، مثل المناطق الصناعية عالية التقنية (وادي التكنولوجيا)، والمراكز والمنتجعات السياحية المتكاملة، مما يسمح بالاستخدام الكفاء للموارد الاقتصادية.

٣- إقامة أقطاب النمو في الأماكن التي تتركز فيها مقومات التنمية، إما على الحيز الحالي أو في مناطق منتشرة في الصحراء أو على السواحل البعيدة من هذا الحيز، وتعمل هذه الأقطاب على إعطاء دفعة قوية للجهود الإنمائية لتعزيز الحراك السكاني والتوجه العمراني نحوها.

#### التنمية الإقليمية (Regional Development):

يتبنى المخطط الاستراتيجي القومي التنمية الإقليمية، أي تنمية الإقليم التنموي بكل ما فيه من أقطاب ومحاور تنموية داخله وأخرى عابرة به، وتعدّد إمكانات التنمية وتنوعها ودعمها لبعضها البعض داخل الإقليم الواحد يجعل التنمية الإقليمية أيسر حالاً

وأُسرع في عوائدها، وأقل مخاطر من التنمية القطبية، فضلاً على أنها أكثر قدرة على استيعاب عدد أكبر من الزيادة السكانية المتوقعة خلال العقود القادمة، مثال على ذلك (إقليم سيناء، وإقليم قناة السويس)، والتنمية الإقليمية لا تشمل فقط إقليم واحد، بل تشمل أقاليم التنمية الأخرى لكي تتكامل فيما بينها وتُكون في مجموعها التخطيط القومى الشامل.

### محاور التنمية (Corridors of Development):

تؤدى محاور التنمية ثلاث وظائف رئيسية:

- 1- الربط بين المراكز الاقتصادية والعمرانية القائمة أو المخطط إقامتها.
- 2- توفير خدمة النقل للأفراد والسلع والخدمات.
- 3- استكشاف الموارد الاقتصادية الواقعة على امتداد نطاق المحور والتي يُمكن أن تشكل فرصاً واعدة للاستثمار والتنمية في ظل مقومات المحور، وما تهيئه من إمكانات مُحفزة لاستغلال هذه الموارد في صورة نقاط أو مراكز تنمية متعاقبة، ومحاور التنمية إما أن تكون طولية من الشمال إلى الجنوب بصورة موازية للمحور العمرانى، أو أن تكون محاور عرضية متتالية، وتُكوّن المحاور الطولية مع المحاور العرضية شبكة تنموية متكاملة على المستوى القومى.

رابعاً: تأصيل مفهوم محور قناة السويس:

ترتيباً على ما تقدم يُمكن تعريف مصطلح محور قناة السويس من وجهة نظر "الباحث"

"الشريحة الطولية الموازية للمجرى الملاحي لقناة السويس شرقاً وغرباً من بورسعيد شمالاً وحتى المخرج الجنوبي للقناة على خليج السويس، بما تتضمنه من محاور طولية وعرضية لخدمة كافة التحركات، مع توافر الموارد الطبيعية والبشرية التي تسمح بتأسيس وبناء مشروعات تنموية سواء على الجانب الشرقى الممتد داخل سيناء أو الغربى لقناة السويس، وقد تبنى الباحث هذا المفهوم، حيث لم يصدر أية قرار سواء (جمهورية أو رئيس مجلس الوزراء) يحدد الحدود الجغرافية لمحور قناة السويس على غرار القرار الجمهورى رقم (٤٩٥) لسنة ١٩٧٧م بشأن تقسيم

الجمهورية إلى أقاليم اقتصادية، والقرار الجمهورى رقم (٣٣٠) لسنة ٢٠١٥م الخاص بإنشاء المنطقة الاقتصادية لهيئة قناة السويس **مع ملاحظة الآتى:**

١- قد لا ينطبق محور قناة السويس على مساحة رقعة إقليم القناة بالكامل، ولكنه وهو الأهم يغطى الجزء الأكبر من شبه جزيرة سيناء شرقاً ومحافظات مدن القناة غرباً بالكامل.

٢- يغطى محور قناة السويس الحيز الجغرافى للمنطقة الاقتصادية بالكامل.

٣- قد لا ينطبق محور قناة السويس على محافظة الشرقية.

٤- يتعذر الفصل بين محور قناة السويس وبين الإقليم الاقتصادى لقناة السويس، إذ يُعتبر محور القناة جزءاً مهماً وكبيراً لا يتجزأ من الإقليم، **وفى تقديري "كباحث"** ينبغى وضع مجموعة اعتبارات فى جميع الحسابات الاستراتيجية لإجراء التخطيط الاستراتيجى لإحداث التنمية **تتضمن الآتى:**

- اتساق المشروعات التنموية للمنطقة الاقتصادية ومحور قناة السويس مع التخطيط الاستراتيجى التنموى لجميع محافظات الإقليم.
- إحداث التكامل بين المشروعات التنموية لسرعة تحقيق أهداف التنمية على المستوى القومى والإقليمى والمحلى.
- تأسيس وبناء المؤسسات الخدمية التى تضمن الاستقرار الاجتماعى للعاملين بمشروعات التنمية المختلفة فى نطاق إقليم القناة بما يحقق أعلى عائد بالنسبة للجهد والزمن والتكلفة.

## القسم الثاني

### التحديات الداخلية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس

ظلت التحديات الداخلية التي تواجه تنمية محور قناة السويس منذ افتتاح القناة للملاحة الدولية تتحصر في عاملين أساسيين، الأول عدم وجود الإرادة السياسية القادرة على تنفيذ المشروع التنموي العملاق نتيجة الضغوط الخارجية، والثاني ضعف القدرة الاقتصادية وعدم قدرة الموازنة العامة تمويل هذا المشروع، وفي ظل تنامي الدين العام الداخلى والخارجى، وتمحورت أبرز هذه التحديات فى الآتى:

#### أولاً: عدم القدرة على التمويل:

تُمثل القدرة الاقتصادية لتمويل المشروعات التنموية، أهم الركائز لتنفيذ أى مشروع تنموى، وقد واجهت المرحلة الأولى من مشروع تنمية محور قناة السويس والتي تختص بإنشاء قناة السويس الجديدة مشكلة (مصدر التمويل)، فى وقت عانى فيه الاقتصاد المصرى من أزمة طاحنة عقب ثلاث سنوات من ثورة يناير ٢٠١١م.

وتمثلت جهود الدولة المصرية فى التغلب على هذا التحدى من خلال الشعب المصرى الذى حقق إنجازاً عظيماً فى عام ١٩٥٦م بتأميم قناة السويس، فإنه أعاد الكرة فى سبتمبر ٢٠١٤م وحقق إنجازاً أعظم بتوفير التمويل اللازم لحفر قناة السويس الجديدة (٦٤) مليار جنيه مصرى فى ثمانية أيام، على عكس ما توقع المتربصون بمصر، ونجح المصريون فى التغلب على هذا التحدى الاقتصادى بفضل وحدة وتماسك هذا الشعب العظيم.<sup>(١٥)</sup>

#### ثانياً: الإرهاب والفكر المتطرف:

لجأت القوى المعادية لمصر إلى استخدام الإرهاب بصور مختلفة ليعمل على اتجاهين متوازيين، الاتجاه الأول: محاولة تهديد الملاحة البحرية فى قناة السويس كرسالة دولية وإقليمية مفادها عدم قدرة مصر على تولى تأمين حركة الملاحة فى المجرى الملاحي لقناة السويس وهو محور ملاحى دولى، ومن ثم يُمكن أن تُتخذ إجراءات دولية لتأمين الملاحة فى القناة، وهى إجراءات تضر بالسيادة المصرية، أما



**الاتجاه الآخر** يتمحور حول القيام بتنفيذ عمليات إرهابية يتركز معظمها في المناطق المتاخمة لقطاع غزة (رفح - الشيخ زويد - العريش) وبعض أجزاء أخرى من وسط سيناء، إضافة إلى أجزاء على الاتجاه الاستراتيجي الغربي المتاخم للحدود مع ليبيا، ويدور مغزى الاتجاهين (الأول والثاني) حول عدم قدرة الدولة المصرية على تأمين حدودها الاستراتيجية وتوفير الأمن والأمان لأي استثمارات داخلية أو خارجية.<sup>(١٦)</sup>

**وتمثلت جهود الدولة في تحقيق الاستقرار الأمني** كمرتكز محوري للحفاظ على هوية الدولة ووحدة أراضيها، بتنفيذ عدة إجراءات متكاملة ومتوازية لمواجهة هذا التحدي تبلورت في **الاتجاهات الآتية:**

### الاتجاه الأول:

١. اعتبار مكافحة الإرهاب حق من حقوق الإنسان وحماية الأمن القومي، وهو ما تؤكد عليه المادة (٢٣٧) من الدستور، في فقرتها الأولى على أنه " تلتزم الدولة بمواجهة الإرهاب بكافة صورته وأشكاله، وتعقب مصادر تمويله باعتباره تهديداً للوطن والمواطنين، مع ضمان الحقوق والحريات العامة، وفق برنامج زمني محدد "، ومن ثم يكون الدستور قد أنفذ الالتزام الدولي الذي يطالب الدول باتخاذ التدابير المناسبة لحماية حقوق الإنسان من خطر الإرهاب وتعويض ضحايا الحرب.<sup>(١٧)</sup>
٢. تكليف قوات إنفاذ القانون بالقضاء التام على الإرهاب وتصفية الفكر المتطرف.<sup>(١٨)</sup>
٣. تحديث وتطوير السياسة الدفاعية، وهو ما ساهم في ضعف قدرات البنية التحتية للعناصر الإرهابية واعتلاء الجيش المصري مرتبة متقدمة في ترتيب الجيوش حسب الإحصائيات العالمية.<sup>(١٩)</sup>
٤. تعزيز وتحديث السياسة الأمنية للدولة، لتحقيق الاستقرار الداخلي وتوفير الامن والأمان للشارع المصري.<sup>(٢٠)</sup>
٥. إصدار التشريعات لمواجهة الإرهاب والقضاء عليه.

### الاتجاه الثاني: نشر سماحة الإسلام لمواجهة التطرف الفكري والإرهابي:

تكتسب قضية تجديد الخطاب الديني أهمية خاصة خلال المرحلة الراهنة، في ظل دعوة القيادة السياسية إلى ضرورة إحداث ثورة دينية وفكرية على مستوى المفاهيم والتوجهات، واستجابة لحاجات اجتماعية وسياسية فرضتها الظروف التي حاقت بالدولة المصرية، واستغلال الجماعات التكفيرية للدين وتوظيفه لتحقيق مصالحها، واستغلال بعض المفاهيم المغلوطة عن الإسلام في نشر أفكارها الهدامة، ومن ثم تضمن برنامج الحكومة لعام ٢٠١٨م، أفراد برنامج فرعي لتجديد الخطاب الديني وتصويب المفاهيم الخاطئة درءاً للفكر المتطرف والأعمال الإرهابية الناجمة عن عدم الفهم الصحيح للدين، تحت عنوان نشر سماحة الإسلام لمواجهة التطرف الفكري والإرهابي، كما استجابت المؤسسات الدينية للدعوة من خلال حرصها على نشر حقيقة الإسلام ومواجهة الفكر المنحرف من خلال إعداد خطط دعوية، واستراتيجيات متكاملة لمواجهة هذا الفكر، إضافة إلى انتهاج مؤسسات الدولة (التعليمية، الثقافية، الإعلامية) برامج تدعو إلى ثقافة الاعتدال وقيم الحوار وقبول الآخر، وتعزيز ثقافة العيش المشترك، ونشر قيم التسامح واحترام كرامة الإنسان وصيانة حقوقه.<sup>(٢١)</sup>

### الاتجاه الثالث: تعزيز حقوق الإنسان و صون الحريات الأساسية:

أكد السيد رئيس الجمهورية في بيانه أمام مجلس النواب في الثاني من يونيو عام ٢٠١٨م<sup>(٢٢)</sup>، أن صناعة المستقبل والحلم الوطني هو " بناء دولة حديثة تقوم على أسس الحريات والديمقراطية "، وأن شاغله الأكبر خلال المرحلة المقبلة هو " قبول الآخر، وخلق مساحات مشتركة لتحقيق التوافق والسلام المجتمعي، وتحقيق تنمية سياسية حقيقية بجانب ما تحقق من تنمية اقتصادية"، كما أشارت استراتيجية التنمية المستدامة "رؤية مصر ٢٠٣٠"، إلى أن تحقيق التنمية المستدامة يتطلب إقامة نظام سياسي ديمقراطي يحترم حقوق الإنسان ويقوم على سيادة القانون.<sup>(٢٣)</sup>

### ثالثاً: المشكلة السكانية:

تتمثل مشكلة مصر الكبرى في تضاعف عدد سكانها بمعدل متزايد في حيز مكاني ضيق محدود بلغ درجة التشبع السكاني القصوى منذ فترة ليست بالقصيرة، وأصبح

غير قادر على استيعاب مزيد من السكان، وقد أدى هذا الضغط السكاني والذي لم يقابله اتساع مكاني متزامن ومتناسب معه، إلى مشاكل متفاقمة في الحيز المعمور الحالي في الوادي والدلتا، ويجب توافر مساحات عمرانية كافية لهذا العدد من السكان، بل ما يلزمها من مستقرات بشرية وأنشطة إنتاجية وخدمية وثقافية في الحيز غير المأهول خارج الوادي والدلتا في صحراوات مصر وسواحلها، وأصبح هذا الانتقال السكاني في الحيز الجديد أمرًا مصيريًا لا مفر منه، ومن الضروري اتخاذ الإجراءات المناسبة لمواجهة هذا التحدي على المدى القريب والمتوسط والبعيد، وضرورة امتداد الحيز العمراني الحالي ليشمل صحراوات مصر وسواحلها حتى يستوعب الزيادة السكانية المستقبلية<sup>(٢٤)</sup>. وتمحورت أبرز جهود الحكومة المصرية في نطاق إقليم قناة السويس كالاتي:

#### ١. إنشاء منطقة سكنية جديدة (المدينة المليونية):

يتم إقامة مدينة سكنية شرق مدينة بورسعيد (سلام مصر) على مساحة (٢٩٨١٥) فدان، تبدأ بإقامة (١٠) آلاف وحدة سكنية كمرحلة أولى، تستكمل مراحلها تباعًا لتكون قادرة على استيعاب نحو مليون نسمة، وجرى التخطيط لإقامة مدينة بئر العبد الجديدة جنوب البروديل، ومدينة رفح الجديدة جنوب مدينة العريش.<sup>(٢٥)</sup>

#### ٢. مدينة الإسماعيلية الجديدة:

تقع مدينة الإسماعيلية الجديدة على الشاطئ الشرقي لقناة السويس الجديدة في المنطقة المواجهة لمدينة الإسماعيلية كمجتمع عمراني متكامل يُقام على أرض سيناء ليحقق التلاحم الحقيقي بين الإسماعيلية وأهل سيناء، وقد خُطت المدينة على مساحة (٢٨٢٨) فدانًا، لتشمل (٥٢) ألف وحدة سكنية بخلاف حوالي (١٢٢٠) فيلا تستوعب نحو (٢٥٠) ألف نسمة، فضلًا عن كافة الخدمات والمرافق التي تخدم المدينة (وهي أول مدينة مصرية تراعى نوى القدرات الخاصة)، وتم الانتهاء من المرحلة الأولى بإجمالي (٣٢) ألف وحدة سكنية، وجرى تنفيذ المرحلة الثانية بإجمالي (٢٠) ألف وحدة سكنية.<sup>(٢٦)</sup>

#### رابعاً: عدم توافر الموارد الحاكمة (المياه والطاقة):

يتطلب تنفيذ المشروع القومي لتنمية محور قناة السويس، توافر مصادر المياه والطاقة، كونهما عنصرين حاكمين للتنمية الشاملة المستدامة، ومن ثم يجب التخطيط لتدبير هذه المصادر ضماناً لاستدامة التنمية لهذا المحور.

#### المياه:

الموارد المائية في مصر شبه ثابتة، وتتمثل في نصيبها في مياه النيل والمحدد حسب الاتفاقيات الدولية بمقدار (٥٥,٥) مليار متر مكعب في العام، وفي المياه الجوفية وهي في الرأي الغالب غير متجددة، والأمطار والسيول، ومع الزيادة في تعداد السكان وزيادة معدل الاستهلاك، قل نصيب الفرد في المياه، ومن المتوقع أن يستمر التناقص في الأعوام المقبلة، وتعتبر الموارد المائية أيضاً أحد العوامل الفاعلة والأساسية للإنتاج الزراعي، حيث تتوقف المساحة التي يُمكن استصلاحها من الأراضي الجديدة ونمط الإنتاج الزراعي نوعاً وكمّاً، على القدر المتاح من المياه، وقد باتت من الأمور المتفق عليها أن مصر تعاني من أزمة، فالمعروض المائي لا يتناسب مطلقاً مع التنمية المستدامة المأمولة، ولا تقتصر مشكلة المياه على الجانب الكمي فحسب، وإنما تشمل نوعية المياه وكفاءة استخدامها، مما يمثل تحدياً خطيراً لمصر في حاضرها ومستقبلها.<sup>(٢٧)</sup>

وفي هذا الإطار تُنفذ الدولة المصرية المشروعات العملاقة الآتية في نطاق إقليم قناة السويس<sup>(٢٨)</sup>:

١. البدء في إجراءات إقامة محطة عملاقة لتحلية مياه الشرب غرب العريش بطاقة (٣٠٠) ألف م<sup>٣</sup>/يوم، تُنفذ على خمس مراحل، تصل قيمة المرحلة الأولى إلى إنتاج (١٠٠) ألف م<sup>٣</sup> / يوم، بتكلفة تقديرية (٩٧) مليون دولار (١.٥٥ مليار جنيه)، ومن المنتظر الانتهاء منها خلال (٢-٣) سنة.
٢. إقامة محطة تحلية مياه الشرب شرق مدينة بورسعيد، بطاقة (١٥٠) ألف م<sup>٣</sup> / يوم، بتكلفة تقديرية (١٣٠) مليون دولار (٢ مليار جنيه)، بالإضافة إلى إقامة عدد (٤) محطة أخرى كل منهم بطاقة (١٠) آلاف م<sup>٣</sup> / يوم، بتكلفة

تقديرية (٥٢) مليون دولار (٨٣٠ مليون جنيه)، في مناطق مختلفة (رأس سدر، نوبيع، ذهب، أبو زنيمة).

٣. افتتاح سحارات (سرابيوم والمحسمة) خلال احتفالات ٢٥ أبريل ٢٠٢٠م، أضخم مشروع بالشرق الأوسط من الناحية (الفنية والهندسية) لنقل المياه العذبة أسفل المجرى الملاحي لقناة السويس، ويأتى هذا المشروع فى إطار جهود الدولة المستمرة فى التخطيط الاستراتيجى لإقامة المشروعات التنموية والخدمية العملاقة، ليعيد الحياة على أرض سيناء ويعمل على توفير المقومات الرئيسية لتنفيذ تنمية حقيقية شاملة ومستدامة تحقيقاً لمتطلبات الأمن القومى المصرى. وتهدف إلى نقل المياه العذبة إلى الضفة الغربية للقناة الجديدة ثم للضفة الشرقية لها، بطاقة تصل إلى (٧٠٠ ألف) م<sup>٣</sup> مياه عذبة يومياً، تستخدم لرى من (٧٠ - ١٠٠) ألف فدان زراعى من المحاصيل بانتظام، يستفاد حالياً فقط منها بـ (٧٠٠ ألف) م<sup>٣</sup> مياه، ويهدر نحو (مليون) م<sup>٣</sup> مياه فى بحيرة التمساح، ومن ثم يهدف المشروع إلى الاستفادة الكاملة من طاقة (مليون) م<sup>٣</sup> من مياه الصرف الزراعى المهذرة ومعالجتها معالجة ثلاثية فى محطة معالجة على مسافة (١٣) كم من سحارة المحسمة حتى يُمكن استغلال الطاقة الإجمالية (مليون و ٧٠٠ ألف) م<sup>٣</sup> مياه يومياً، هذا ويتكون المشروع من عدد (٤) بيارات بقطر (١٨.٥) م على جانبى القناة علامة كم (٩٢.٩٥٠) ترقيم قناة، وتمر المياه خلال نفقين أسفل القناتين (القديمة والجديدة) على عمق (٦٠) متر تحت الأرض.<sup>(٢٩)</sup>

### الطاقة:

تُعد الطاقة من العناصر الأساسية لتحقيق التنمية المستدامة، ويمتد استخدامها فى جميع مجالات الحياة، وكما تعاني مصر نقصاً متزايداً فى موارد المياه، فهي تعاني أيضاً نقصاً فى موارد الطاقة، وتؤكد بعض البحوث العلمية، على أن مصادر الطاقة التقليدية ستنضب فى الأمد الطويل، ويحتاج المشروع القومى لتنمية محور قناة السويس استخداماً مكثفاً للطاقة وتأمين مصادر إنتاجها، ويتميز

إقليم القناة بتوافر مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة وتنوعها، مما يجعل من استخدامها مطلبًا ملحًا لما في ذلك من فوائد اقتصادية وبيئية مؤثرة، بل ويُعتبر الإقليم من أغنى أقاليم مصر بمصادر الطاقة المتجددة، والتي يمكن استخدامها مع مصادر الطاقة التقليدية.<sup>(٣٠)</sup>

ولقد اتخذت مصر الخطوات التنفيذية لإقامة أول محطة نووية للأغراض السلمية بمنطقة الضبعة، لتوفير احتياجاتها من الطاقة سواء على صعيد الاحتياجات المحلية للمواطنين، أو على مستوى الوفاء بمتطلبات الاستثمار والمشروعات الجديدة التي يتم إقامتها. كما يُعتبر اكتشاف حقل "ظهر" العملاق للغاز الطبيعي بالمياه الإقليمية المصرية في البحر المتوسط، على بُعد ١٩٠ كم من شواطئ بورسعيد، واحدًا من التحولات الرئيسية في قطاع الطاقة في مصر خلال عام ٢٠١٥م. حيث يساهم هذا الاكتشاف في تحقيق نهضة صناعية على أرض مصر، لأنه سيلبي احتياجات الطاقة اللازمة لتشغيل المصانع الحالية والجديدة، خاصة مع تزامنه مع تنفيذ المشروعات التنموية بمنطقة إقليم قناة السويس<sup>(٣١)</sup>، كما نجحت السياسة الخارجية المصرية في تنفيذ الآتي<sup>(٣٢)</sup>:

- ١- توقيع اتفاقية تعيين الحدود مع قبرص عام ٢٠٠٣ م.
- ٢- إيداع وثيقة رسمية مصرية لدى الأمم المتحدة في فبراير ٢٠١٧ م تعلن فيها استثناء نزاعات الحدود البحرية من إجراءات التسوية الإلزامية والتي تُعد بمثابة عنصر تأمين قانوني لمصر ضد أية محاولة للتحكيم البحري بشأن أى نزاع حدودى بحرى مع أية دولة أخرى.
- ٣- إقامة تحالف ثلاثى " مصرى - قبرصى - يونانى " فى مجال اكتشاف وإنتاج الغاز الطبيعى موازٍ لمحور التعاون " الإسرائيلى - اليونانى - القبرصى " .
- ٤- توقيع اتفاق مبدئى مع قبرص واليونان وإيطاليا فى فبراير ٢٠١٨ م على إنشاء خط أنابيب للغاز الطبيعى، برعاية " الاتحاد الأوروبى " لربط حقول الغاز بشرق المتوسط بإيطاليا.

٥- الاحتفاظ بعلاقات متوازنة مع الدول الكبرى والإقليمية الفاعلة لترسيخ قناعة مع هذه الدول بأن تكون مصر " مركزًا إقليميًا " للطاقة بما لديها من قدرات وإمكانات تؤهلها لتنفيذ ذلك.

٦ - التوقيع على اتفاقية الشراكة الاستراتيجية بين " مصر وروسيا " والتي يمكن الاستفادة منها واستثمارها لكسب التأييد الروسي لتحالف مصر وقبرص واليونان في مجال اكتشاف وإنتاج الغاز الطبيعي وقيامها بدور الوساطة مع الجانب التركي لعدم عرقلة الجهود والسياسات المصرية في هذا المجال.

#### خامسًا: غياب ثقافة الاستدامة:

تعد ثقافة الاستدامة عاملاً أساسياً في نجاح أو فشل عملية التنمية، فهي تسبق العامل الاقتصادي، حيث أن تنفيذ مشروعات تنموية حديثة ومتطورة غير كافٍ لضمان استدامتها، مالم تكن تلك المشروعات متوافقة مع ثقافة المجتمع وقادرة على تفعيل أفراد وإدماجهم في بيئة المشروع، وهنا تجدر الإشارة إلى الخصوصية الثقافية للسكان في إقليم قناة السويس، لاسيما أن هناك ثقافات فرعية داخل الثقافة العامة المميزة لهذا الإقليم، حيث الثقافة البدوية والطابع القبلي أو الثقافة الريفية أو البيئة الساحلية وتأثيرها على مدن القناة، إلى جانب العمالة الوافدة من محافظات أخرى، وبشكل عام تفرز هذه البيئات الجغرافية المتنوعة سكانًا يختلفون في خصائصهم وثقافتهم من منطقة لأخرى داخل الإقليم الكبير (إقليم قناة السويس). (٣٣)

رؤية الباحث:

لتفعيل جهود الحكومة المصرية في مواجهة التحديات الداخلية التي تواجه التنمية بمحور قناة السويس، يُمكن طرح عدة آليات تساهم في تعزيز الجهود الحكومية على النحو التالي:

١. اتخاذ خطوات فعالة نحو تحقيق التنمية العمرانية والاقتصادية والبشرية في المناطق الحدودية، ومشاركة أهالي هذه المناطق في اعمارها، وإقامة المشروعات التنموية المناسبة التي تشجع على توطينهم فيها والإقبال على تعميرها.

٢. تعزيز التعاون مع دول حوض النيل وإبرام اتفاقيات مشتركة في المجالات المختلفة على النحو الذى يقلل من التأثيرات السلبية لتدخلات القوى الخارجية فى دول الحوض.
٣. أهمية تعزيز دور الأسرة فى التنشئة الاجتماعية والثقافية، باعتبارها اللبنة الأولى الأساسية، والحرص على تقوية الروابط الاسرية وحمايتها من التفكك، ودعم واستدامة دخل الأسر وقدرتها على سد احتياجاتها من خلال مساندة المشروعات الصغيرة والمتناهية الصغر ومشروعات الأسر المنتجة، كأحد الوسائل الناجحة لخفض معدلات الفقر والبطالة.

### القسم الثالث

**التحديات الخارجية التي تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس**  
يواجه المشروع القومى لتنمية محور قناة السويس تحديات خارجية عديدة، يُمثل شقّها الأمنى والسياسى عنصرًا مؤثرًا، والشق الاقتصادى ببعديه الإقليمى والدولى عاملاً جوهريًا، حيث تتعلق بمشروعات تنافسية وبديلة لقناة السويس، وكلاهما يؤثران على فاعلية وجدوى مشروعات التنمية، وتدور التحديات الخارجية حول المحاور الآتية:

#### ١- تردى الوضع الأمنى فى اليمن ومضيق باب المندب:

يُعتبر المضيق أهم مطامع إسرائيل من أجل السيطرة على البحر الأحمر، ويُعد المضيق معبرًا أساسيًا لحركة التجارة العالمية، ويمر من خلاله (٣٠٪) من النفط العالمى من الخليج العربى، ويشكل نقطة استراتيجية هامة، فهو مفتاح الملاحة الرئيسى فى البحر الأحمر، وتسعى إسرائيل للسيطرة عليه من خلال تدعيم علاقاتها بالدول الأفريقية المطلة على البحر الأحمر، ومن ثم التأثير المباشر على اقتصاديات قناة السويس والمنطقة المحيطة بها.

تشكل الاضطرابات فى منطقة الشرق الأوسط منعطفًا حادًا، فى ضوء تصاعد



التوترات السياسية والأمنية في اليمن منذ عام ٢٠١١م ، وبروز جماعة الحوثيين المدعمة من قبل قوى إقليمية ودولية ودورها في تأجيج الصراع في عدة أقاليم باليمن، وجاء التحرك العسكى الذى تقوده السعودية وعدة دول أخرى منها مصر فى عملية (عاصفة الحزم)، لمنع تمدد الحوثيين داخل أقاليم اليمن أو الوصول إلى جنوب الحديدة حيث مضيق باب المندب، وهو ما يشكل خطورة وتهديد على الملاحة البحرية فى البحر الأحمر، وجاءت مشاركة مصر التزامًا بمسئوليتها التاريخية والقومية تجاه الأمن القومى العربى وتأمينًا لمصالح الأمن القومى المصرى فى دائرتى الخليج العربى والبحر الأحمر، ورغم الجهود التى تبذل فى الوقت الراهن، إلا أن الموقف فى اليمن غير مستقر، ومازالت جماعة الحوثيين تمثل تهديدًا لمضيق باب المندب.<sup>(٣٤)</sup>

## ٢- عدم استقرار الوضع الأمنى بالصومال والقرصنة البحرية:

أدى انهيار السلطة المركزية فى الصومال (الجهة المقابلة لليمن غربًا)، وأوائل تسعينيات القرن الماضى ودخول البلاد فى حالة من الفوضى والحرب الأهلية، إلى ظهور جماعات مسلحة تعترض السفن التجارية وتحتجزها فى الظهير الجنوبى لقناة السويس، مما أثر على حركة الملاحة البحرية من منطقة السواحل البحرية للصومال وخليج عدن، وانعكس ذلك سلبيًا على الملاحة فى قناة السويس، ولم تشهد السنوات القليلة الماضية أية أعمال مؤثرة تمثل تهديدًا للملاحة البحرية، إلا أن الوضع فى الصومال مازال يعانى من عدم الاستقرار الأمنى والسياسى.<sup>(٣٥)</sup>

## ٣- التدخلات الإيرانية ومضيق هرمز:

يُعتبر المضيق أحد المضائق الهامة، إذ يعبر من خلاله نحو (٣٠٪-٤٠٪) من النفط العالمى، وتشهد الأحداث السياسة فى الوقت الراهن حالة من التوتر بين إيران والعديد من الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، وكلما زادت حدة التوتر بين إيران والدول العربية كلما هددت إيران بغلق مضيق هرمز، وهو ما يُمثل تهديدًا لحركة الملاحة البحرية.

## ٤- حجم التجارة العالمية:

يؤدى انخفاض حجم التجارة العالمية إلى انخفاض رسوم العبور بقناة السويس،

وهو ما يؤثر على الدخل القومي المصري، ويرجع ذلك إلى التداخيات الآتية:

- استمرار النمو البطيء لاقتصاديات الاتحاد الأوروبي.
- تذبذب أو تراجع أسعار البترول وأسعار السلع الغذائية.<sup>(٣٦)</sup>
- تراجع نمو الصين ثاني أكبر اقتصاد عالمي.<sup>(٣٧)</sup>

### المحور الثاني: الاقتصادى

#### أولاً: الطرق البحرية المنافسة لقناة السويس:

##### ١- قناة بنما:

أحد أهم الممرات المائية في العالم المنافسة لقناة السويس، تتواجد في دولة بنما إحدى دول أمريكا الوسطى، وقد شُقت القناة لتفادى المرور حول طريق رأس هورن (الطريق الجنوبي لأمريكا الجنوبية)، والمتوسط الزمنى لعبور القناة حوالى (٨) ساعات، أى أنها توفر حوالى (٣٠ - ٦٠٪) من المسافة للسفن بتجنبها للدوران حول قارة أمريكا الجنوبية، ولكن الملاحة في القناة أكثر صعوبة عن نظيرتها في قناة السويس حيث تعتمد على العديد من الأهوسة.<sup>(٣٨)</sup>

تفصل قناة بنما بين أمريكا الشمالية والجنوبية وتصل بين المحيطين الأطلنطى والباسيفيكي (الهادى)، ويبلغ طولها حوالى (٨٥) كم، وافتتحت للملاحة البحرية عام ١٩١٤م، وانتهت أعمال التطوير بها عام ٢٠١٥م، وتجذب القناة ما يمثل (٥٪) من حجم التجارة الدولية، وتشكل حركة العبور بين الصين وشرق الولايات المتحدة الأمريكية نحو (٣٩٪) من نشاط تلك القناة، وتقل تكلفة عبور الحاويات في قناة بنما عن قناة السويس بنحو (٢٥٪)، ولكن تتميز قناة السويس عن قناة بنما من حيث عرض وعمق وطول الغاطس وانسيابية العبور، ويرى خبراء النقل أن مشروع قناة السويس الجديدة، ومحور الخدمات اللوجستية يُعد ضربة استباقية وتطوراً نوعياً تتميز بهما قناة السويس عن قناة بنما.

##### ٢- روسيا وطريق القطب الشمالى (طريق بحر الشمال) قناة المحيط المتجمد الشمالى

#### :Northern Sea Route

كشف الرئيس الروسى (بوتين) بداية عام ٢٠١٣م عن رغبة بلاده فى إنشاء

طريق بحرى جديد للملاحة البحرية العالمية، يسمح بالإبحار من جنوب شرق آسيا مرورًا باليابان والصين وروسيا ثم فيلندا والنرويج ويمتد إلى دول الاتحاد الأوروبي وحتى أمريكا الجنوبية، ويُعتبر أقصر من استخدام قناة بنما لبعض الرحلات بين السواحل الغربية لأمريكا الشمالية وأوروبا، ويُمكن للسفن أن تُبحر من روسيا للصين في (٢٣) يوماً فقط، أى أنه يوفر (٣٠٪) من المسافة المقطوعة حالة مرور السفن من روسيا إلى الصين عبر قناة السويس، ولكن من عيوب الطريق البرودة الشديدة التي تغلقه حوالى ثمانية شهور سنويًا، كما أن الحد الأقصى لحمولة السفن المارة به لا يتجاوز (٢٠) ألف طن، وتخطط روسيا لاستخدام الطريق طول العام بدلاً من فصلى الربيع والصيف فقط بسبب كثافة الجليد، أو ذوبان الجليد فى القطب الشمالى مما قد يشكل صعوبات أمام استكمال تنفيذ المشروع.<sup>(٣٩)</sup>

### ٣- طريق رأس الرجاء الصالح:

طريق بحرى يربط بين غرب أوروبا وكل من أستراليا ونيوزيلندا عن طريق غرب أفريقيا وجمهورية جنوب أفريقيا، ويشكل أهمية خاصة فى ربط أمريكا الجنوبية بجنوب أفريقيا وآسيا. وتشكل المواد الغذائية ومستلزمات الإنتاج الصناعى والإنشائى أهم السلع من أوروبا لأفريقيا، ونقل المواد الأولية من نصف الكرة الجنوبي لدول غرب أوروبا، ويستحوذ طريق رأس الرجاء الصالح على معظم السفن التى تحمل هذه النوعيات من البضائع، حيث أن قناة السويس لا تمثل عامل جذب باعتبار تماثل المسافة بين هذه الدول على هذا الطريق مع مثيلاتها على طريق قناة السويس، وبذلك يُعتبر هذا الطريق بديلاً ومنافساً لقناة السويس فى معظم الأحيان.<sup>(٤٠)</sup>

### ثانياً: الطريق البحرى، البرى، والسكة الحديد (الصين وطريق الحرير Eurasia):

أعلنت الصين فى منتدى التعاون العربى الصينى الذى عقد فى بكين فى مايو ٢٠١٤م، أنها ستعيد إحياء طريق الحرير (حزام واحد وطريق واحد)، وهو الطريق البرى البحرى التاريخى الذى يُعد أقدم الطرق التجارية فى العالم، ويربط الصين بأوروبا عبر عدة دول يمر بها فى آسيا والشرق الأوسط، بهدف المساهمة فى تنمية

النشاط التجارى الصينى وزيادة التواصل والتكامل الاقتصادى والثقافى مع معظم دول وسط وغرب آسيا، ودول شمال ووسط غرب أوروبا مرورًا بالقارة الأفريقية، من خلال مسار بحرى وبرى يبدأ من الصين وينتهى فى فينيا (إيطاليا)، ويتفرع إلى الشمال الشرقى الأفريقى، وقد تم تعديل المشروع عام ٢٠١٧ م تحت مسمى مبادرة الحزام والطريق.

تُعتبر مبادرة الحزام والطريق تحديثًا وتطويرًا لطريق الحرير ونموذجًا لمبدأ الشراكة الاستراتيجية الشاملة التى تقوم على أساس التكافؤ والثقة، أما الاستراتيجية فهى تهدف إلى تحقيق المصالح المتبادلة طويلة الأمد بين جميع أنحاء العالم التى يمر من خلالها الطريق، ويربط المشروع العالم بأسرة من دول العالم القديم فى الجزيرة المحيطية العظمى (آسيا، أفريقيا، أوروبا)، ويسهل الوصول إلى دول العالم الجديد (الأمريكتين، نيوزيلاندا، أستراليا)،<sup>(٤١)</sup> ويقوم المشروع على عدد من المحاور كالاتى:

١- **الطريق البحرى**: من أقصى السواحل الشرقية للصين حتى أقصى دول غرب أوروبا.

٢- **الطريق البرى**: يربط موانئ الدول الداخلة فى المشروع بما يتسق مع خطوط سير الملاحة العالمية.

٣- **السكة الحديد**: تم الافتتاح الرمزي لخط السكة الحديد عام ٢٠١٤، الذى يربط بين مدينة (بيوى) الصينية الواقعة أقصى شرق الصين ويعبر قارة آسيا وأوروبا ليصل للعاصمة الإسبانية (مدريد)، ومن المنتظر الانتهاء من تأسيس أول طريق سريع من جنوب الصين حتى موسكو نهاية عام ٢٠٢٠م.

٤- شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية: لربط الصين بالعالم الخارجى عبر ما يسمى (طريق الصين الرقمى)، وقد استطاعت الصين جذب (٧٥) دولة، (٣٥) منظمة دولية للانضمام للمبادرة، وبشارك (١٥) دولة من منطقة الشرق الأوسط وعلى رأسها مصر منذ إطلاق المبادرة<sup>(٤٢)</sup>، وقد تضمن خطاب الرئيس عبدالفتاح السيسى فى كلمته بقمة الحزام والطريق نقطتين<sup>(٤٣)</sup>، **الأولى منها**: أن أهداف المبادرة تتفق مع جهود مصر فى عدد من المشروعات العملاقة ذات الفرص الاستثمارية المتنوعة، وفى مقدمتها

تنمية محور قناة السويس، القائمة على إنشاء مركز صناعى وتجارى ولوجستى يُمثل فرصاً واعدة للشركات الصينية والدول أطراف المبادرة وغيرها من الدول الراغبة فى الاستثمار من موقع مصر، **والثانية:** قامت مصر بتطوير قدراتها على إنتاج الطاقة وتنوع مصادرها وبشكل يؤهلها لتصبح مركزاً إقليمياً للطاقة فى ضوء ما يمثله موقعها الاستراتيجى على جانبى قناة السويس من إمكانية نقل وتخزين وتداول المنتجات البترولية والغاز انطلاقاً من كون مصر مركزاً لحركة الشحن المتدفقة من أسواق آسيا والشرق الأوسط وأوروبا.

**وفى تقديرى "كباحث" أرى الآتى:**

- ١- إن مصر تقع فى الحزام البحرى ممثلة فى الممر الملاحي لقناة السويس كجزء من مبادرة الحزام والطريق.
- ٢- إن المشروع يحمل فى طياته العديد من المشاكل الفنية التى تتعلق بقياسات خطوط السكك الحديدية من دولة لأخرى، وانخفاض حجم البضائع التى تنتقل بالطائرات مقارنة بالسفن.
- ٣- تعدد المشاكل السياسية التى تتعلق بعدد كبير من الدول التى يمر بها الطريق البحرى أو البرى.
- ٤- إن تنمية محور قناة السويس له آثار بالغة فى تدارك الاحتمالات والتداعيات السلبية التى تترتب على المشروع أو المبادرة.
- ٥- إن مشاركة مصر كدولة محورية فى المنطقة فى المبادرة، هو تحرك له مردود إيجابى سياسى واقتصادى بالدرجة الأولى بالغ الأهمية لمستقبل مصر.

**المحور الثالث: إسرائيل ومشروعات النقل المنافسة لقناة السويس:**

يشير الواقع أن هناك عدة مشروعات للنقل فى إسرائيل تحاول من خلالها المنافسة مع المجرى الملاحي لقناة السويس، والسؤال الذى يطرح نفسه هل تتوافق المشروعات التى تروج لها إسرائيل من أن لآخر مع منظومة النقل البحرى واتجاهات تطويره؟ وتتضمن المشروعات المنافسة لقناة السويس الآتى:<sup>(٤)</sup>

**المشروع الأول:** الخط البرى الذى يربط ميناء إيلات على خليج العقبة وميناء حيفا

على البحر المتوسط.

**المشروع الثاني:** إنشاء خط سكة حديد يربط بين ميناء إيلات على خليج العقبة وميناء حيفا على البحر المتوسط، وتم طرح المشروع في فبراير ٢٠١٢م، وقدرت السلطات الإسرائيلية تكلفة المشروع بمليار دولار، وأن المشروع سيوفر عائداً سنوياً (٢٤٠) مليون دولار مستقطعا ما يوازي (٥٪) من عوائد قناة السويس، وتأتي المبررات الإسرائيلية لتنفيذ المشروع من منطلق الاستقلالية الاقتصادية الإسرائيلية، فيما يتعلق بحرية نقل البضائع التجارية الدولية وتوفير الأمان والتأمين للاقتصاد الإسرائيلي.<sup>(٤٥)</sup>

**المشروع الثالث:** شق قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط (مازاً) بالبحر الميت، ويدخل في بعض أجزاءه خط أنابيب وعدد من الأنفاق بما يتماشى مع طبيعة وتضاريس الأرض، ووفقاً لرأى مايا الدار رئيس هيئة القناة الإسرائيلية " أنها فكرة وقضية تم دراستها وتحليلها والتخلي عنها بسبب عدم الجدوى الاقتصادية، حيث للتأثيرات البيئية المتنوعة والمؤثرة على مياه البحر الأحمر، والبيئة، والمياه الجوفية والسطحية.. إلخ.<sup>(٤٦)</sup>

**المشروع الرابع :** خط أنابيب ( عسقلان - إيلات ) حيث يبلغ طول الخط حوالى (١٦٠) ميل (٢٥٤) كم، ويمتد من ميناء إيلات على خليج العقبة إلى ميناء أشكول على البحر المتوسط بطاقة نحو (٦٠) مليون طن، وتسعى إسرائيل لربط خط أنابيب البترول (باكو في أذربيجان وسيهان في تركيا) عن طريق تركيب وصلة تحت سطح البحر المتوسط من ميناء سيهان التركي حتى ميناء عسقلان بطول (٤٠٠) كم بالتعاون مع الحكومة التركية، وتهدف إسرائيل بالتحالف مع شركات النفط الأمريكية والبريطانية إلى تصدير نفط آسيا الوسطى إلى الهند والصين والدول الآسيوية عبر ميناء إيلات متخطية بذلك قناة السويس.<sup>(٤٧)</sup>

وبدراسة وتحليل المشروعات السابقة المنافسة لقناة السويس يُمكن أن نخلص إلى الآتى:  
١- بالنسبة لمشروعى (النقل البرى، النقل بالسكة الحديد) فإنه يُمكن من خلال عملية حسابية أن ندرك أنه لا يُمكن تنفيذ ذلك واقعياً وعملياً مقارنة بعدد السفن المارة بقناة السويس فى معدلها اليومي، وندرك أيضاً أن ما تطرحه إسرائيل من مشروعات لا ترقى للمنافسة مع قناة السويس.

- ٢- استبعاد شق قناة تربط بين البحرين (الأحمر والمتوسط) لصعوبة وطبيعة تضاريس الأرض التي تتميز بانحدار شديد، وأثارها البيئية على المنطقة بما فيها إسرائيل، ولضخامة تكاليف المشروع.
- ٣- ينبغي أن نأخذ تلك المشروعات مأخذ الجد لتكون دافعاً لاستمرار تطوير قناة السويس وتنفيذ مشروعات جديدة تنسق مع اتجاهات تطوير استراتيجيات واقتصاديات النقل البحري بهدف تعظيم المشاركة الفعلية في حركة التجارة العالمية.

#### المحور الرابع: خطوط أنابيب البترول:

تنطلق أغلب أنابيب الغاز والبترول من بلدان نامية في أفريقيا وآسيا، فضلاً عن بلدان بأوروبا الشرقية السابقة، حيث تتوفر الطاقة والمواد الخام، في حين تمتلك الدول على الطرف الآخر بنية صناعية وتقنية متقدمة، وتعتبر خطوط أنابيب البترول (٤٨) إحدى وسائل النقل الرخيصة والأمنة وهي كالاتي:

- ١- خط أنابيب (العراق – سوريا – لبنان):  
يبدأ من كركوك في العراق حتى بيناس في سوريا بطول (٥٥٥) ميل، وأضيف له خط آخر لطرابلس في لبنان بطاقة (٨٣) مليون طن سنوياً وهو (متوقف منذ عام ١٩٩٢م).
- ٢- خط أنابيب العراق - تركيا (كركوك – دورتيول):  
يبلغ طول الخط (١٠٥٠) ميل وبطاقة (٧٥) مليون طن سنوياً (متوقف حتى الآن)
- ٣- خط أنابيب (السعودية – لبنان):  
يربط بين حقول السعودية من بقيق وينتهي بميناء صيدا في لبنان بطول (١٥١٣) كم، وبطاقة (٢٥) مليون طن سنوياً (متوقف منذ عام ١٩٧٥م).
- ٥- خط أنابيب الشركة العربية لنقل البترول SU – MED:  
خط يمتد من ميناء العين السخنة إلى ميناء كرير بالإسكندرية بطول (٣٢٠) كم، بدأ تشغيل الخط عام ١٩٧٧م، وتم تطويره حتى بلغت طاقته عام ١٩٩٦م حوالي (١١٧) مليون طن سنوياً، ويتلخص الهدف من استخدامه في كون الناقلات ذات الغاطس أكبر من (٢٠) متر التي لا تستطيع عبور القناة، تقوم بتفريغ جزء من

حمولاتها البترولية فى خط أنابيب سوميد حتى يصبح الغاطس مناسباً لعبور القناة، ثم تقوم باستقباله مرة أخرى من ميناء كرير والعكس.<sup>(٤٩)</sup>  
وبدراسة وتحليل خطوط أنابيب البترول المنافسة لقناة السويس يُمكن أن نخلص إلى الآتى:

- ١- توقف استخدام خطوط الأنابيب منذ فترة طويلة.
- ٢- إن الوضع الراهن غير مناسب لإعادة استخدامها لأسباب عديدة (خلافات سياسية – أوضاع إقليمية غير مناسبة – تواجد عسكري أجنبي بالمنطقة .. إلخ)
- ٣- قد يكون خط أنابيب سوميد مناسباً للاستخدام من عام ١٩٧٧م وحتى ٢٠١٤م، وفى تقديري "كباحث" أنه يمثل نوعاً من التعاون المباشر بين نشاط قناة السويس ونشاط خط سوميد فى الوقت الراهن.

#### رؤية الباحث:

بعد استعراض التحديات الخارجية التي تواجه التنمية بمحور قناة السويس، تجدر الإشارة إلى أن الحكومة المصرية ادرجت مشروع تنمية محور قناة السويس على قمة أولوياتها من برامج ومشروعات التنمية الاقتصادية حتى عام ٢٠٣٠م بوصفه نقطة الانطلاق التي ستؤدى إلى تعافي الاقتصاد المصرى وتحقيق التنمية المستدامة، ومن ثم يُمكن طرح عدة آليات لتعظيم دور السياسة الخارجية لمواجهة التحديات الخارجية على النحو التالى:

١. استمرار الدعم المصرى للموقف الخليجى تجاه الأزمة اليمنية، مع استمرار التنسيق فى إطار الرباعية الدولية (مصر – المملكة العربية السعودية – الإمارات العربية المتحدة – مملكة البحرين)، والدعوة للإسراع فى بناء القوى العربية المشتركة التى أقرها الملوك والرؤساء العرب.
٢. تنشيط وتفعيل الدبلوماسية البرلمانية والشعبية والقوى الناعمة واستخدامها فى بناء المواقف الرسمية إزاء القضايا الخارجية جنباً إلى جنب مع الدبلوماسية الرسمية.
٣. أن تتصافر وتتكامل السياسات التخصصية الأخرى (الاقتصادية – الاجتماعية .. إلخ) مع السياسة الخارجية.



## الخاتمة

### أولاً: خلاصة الدراسة:

١. تؤدي التنمية الحقيقية إلى نماء القوة الشاملة للدولة، لذلك يتعين أن تشمل على جميع عناصر البُعد البنائي للدولة (السياسية – الاقتصادية – الاجتماعية – العسكرية) لتحقيق الاستقرار الأمني والسياسي اللازمين لاستمرار العملية التنموية، فإذا كان الأمن هو المحور الذي يتحرك حوله المرتكزات التي تصون تماسك الدولة ويكفل لها القدرة على تحقيق الثبات والمنعة في مواجهة المخاطر، فإن التنمية تعنى المنهجية العلمية لتلبية احتياجات أهداف الدولة باستخدام تقنية المعلومات والمعرفة والخبرات المترابطة لمجتمعها.
٢. يُمثل منتصف القرن العشرين النقطة الحرجة التي بلغ عندها الاتزان بين الإنسان المصرى والمكان منتهاه، والتي بعدها بدأ المكان يضيق تدريجياً بساكنيه إلى حد الاختناق، ومع الانفجار السكاني على حيز مكاني يتآكل بدأت مصر لأول مرة في تاريخها تفقد الاتزان بين الإنسان والمكان بدرجة خطيرة، وأصبح هذا الخلل المكاني السكاني يهدد وجود مصر، مما يتطلب من الدولة الآن ليس إقامة حيز مكاني جديد لاستقبال الزيادة السكانية فحسب، بل إيجاد حلول إيجابية للحيز الحالي الذي يزداد تفاقماً، ومن ثم تُعتبر مشكلة الزيادة السكانية والحيز العمراني الضيق أحد أهم التحديات الداخلية التي ينبغي مواجهتها، كما تشهد مصر أيضاً ندرة في عنصرين حاكمين لا غنى عنهما في التنمية وهما المياه والطاقة، شأنهما في التنمية شأن الماء والهواء بالنسبة للإنسان.
٣. تؤكد الدراسة على أنه لا يوجد تعارض بين محاربة الإرهاب والتطرف والقضاء عليه من ناحية، والاستمرار في تنفيذ خطط البناء والتنمية والتعمير في ذات الوقت، وأن محاربة الإرهاب والتطرف يتطلب تضامناً كافة الجهود

- والتنسيق العام بين كافة الأطراف الفعالة من علماء الدين ودور العلم، وأجهزة الثقافة والإعلام وأخيرًا قوى الشرطة، كما يبرز الدور المحوري للأسرة في التوعية بخطورة تبني الأفكار المتطرفة التي تدعو للكراهية والعنف.
٤. يأتي الأمن المائي في مقدمة التحديات الداخلية، في ظل ما تشهده مصر من عجز مائي، ومن تراجع مطرد في نصيب الفرد من المياه إلى حد الفقر المائي، وهي قضية جد خطيرة تستوجب العمل الدؤوب على عدة محاور لمواجهتها. **الأولى:** تنمية الموارد المائية من مصادر مختلفة، **والثانية:** ترشيد استخدام المياه ورفع كفاءة البيئة القومية للرى والصرف، **والثالثة:** مواصلة مفاوضات سد النهضة حفاظاً على حقوقنا المشروعة، ولحل النقاط الخلافية.
٥. تُعتبر قضية أمن الطاقة، التي تُمثل المحرك الأساسي للنشاط الاقتصادي بحكم تعريفها كقوى مُحركة، من الأولويات الرئيسية على أجندة التنمية المصرية، وأن تأمينها وتنوع مصادرها شرط أساسي لاستدامة التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحسين جودة الحياة.
٦. **يُكمن الهدف الرئيس من التحديات الخارجية** التي تواجه قناة السويس كمر ملاحى عالمى، سواء (طرق بحرية أو طرق برية أو خطوط أنابيب البترول)، في تقليص الهيمنة الاستراتيجية للقناة، وصرف مستخدمى الخدمات الملاحية التي تقدمها قناة السويس إلى البدائل الأخرى، الأمر الذي يتطلب رؤية مستقبلية شاملة تهدف إلى استمرار تطوير، **أولاً:** المجرى الملاحى للقناة بما يتناسب مع معطيات العصر، **وثانياً:** الخدمات اللوجستية والملاحية التي يقدمها محور قناة السويس إلى السفن العابرة للمجرى الملاحى للقناة.

### ثانياً: التوصيات:

- أهمية استصدار قرار (جمهورى/رئيس وزراء) يتضمن الحدود الجغرافية لمحور قناة السويس على غرار القرار الجمهورى الخاص بالإقليم الاقتصادى لقناة السويس-المنطقة الاقتصادية لهيئة قناة السويس.

- محورية دور الإعلام والصحافة في المرحلة الراهنة، في ضوء أهمية ذلك في توعية المواطنين بخطورة الأوضاع والتحديات التي تواجه الدولة المصرية على الصعيدين الوطنى والدولى، ولتصحيح وتوضيح المفاهيم للجمهور، وترسيخ القيم والثوابت المجتمعية والتعايش والتسامح وقبول الآخر.
- ينبغي أن نتناول جميع المشروعات البديلة المنافسة لقناة السويس بمأخذ الجد، لتكون دافعاً للتطوير، واستمرارية تنفيذ مشروع / مشروعات جديدة تتسق مع اتجاهات تطوير استراتيجيات واقتصاديات النقل البحرى، بهدف تعظيم المشاركة الفعالة فى حركة التجارة والنقل العالمية بالقدر الذى يؤدي إلى تعظيم الناتج الإجمالى للدولة المصرية.
- التصدي للنظرة الانتقائية لمواقف الدول الغربية تجاه الإرهاب، واستمرار إقناع الدول الرئيسية بضرورة تبنى نظرة شاملة تنطلق من القناة بأن كل التنظيمات الإرهابية فى المنطقة تتبع من إطار فكرى وعقائدى واحد، رغم اختلاف أشكالها وأهدافها، وتعزيز التعاون الثنائى مع القوى الدولية في مجال مكافحة الإرهاب بما يخدم المصالح المصريين والجهود الوطنية للتصدي للتهديدات الإرهابية.

## هوامش ومصادر الدراسة

### أولاً: قائمة الهوامش:

- (١) ضياء محمد عادل عبد القادر: الحكم الرشيد والتنمية المستدامة مصر ٢٠٣٠ بالتطبيق على قطاع التعليم، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في الدراسات السياسية الاستراتيجية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٦م، ص ٢١.
- (٢) طلال بن حميد مغربل: تنمية القدرات الشاملة للملكة العربية السعودية لمواجهة التهديدات الحالية والمستقبلية، بحث غير منشور، زمالة كلية الدفاع الوطني، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، القاهرة، ص ٨١.
- (٣) أسامة منصور السواح: علم دراسة المستقبل ودوره في إدارة الأزمات والصراعات المؤثرة على الأمن القومي المصري، رسالة دكتوراه غير منشورة في فلسفة الاستراتيجية القومية، أكاديمية ناصر العليا ٢٠١٤م، ص ١٤٣.
- (٤) هاني رزق رزق بركات: أثر الاستثمارات المباشرة لمشروع محور قناة السويس على التنمية الاقتصادية بمصر خلال الفترة ٢٠١٣ - ٢٠٣٠، (دراسة تطبيقية)، رسالة دكتوراه في الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، عام ٢٠١٧م، ص ٩١.
- (٥) المرجع السابق، ص ٩٤.
- (٦) محمد عبد الفضيل شوشة: التنمية الشاملة لشبه جزيرة سيناء وتأثيرها علي الأمن القومي المصري، رسالة دكتوراه في فلسفة الاستراتيجية القومية غير منشورة، كلية الدفاع الوطني، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، عام ٢٠١٨م.
- (٧) جمال حمدان: سيناء في الاستراتيجية والسياسة والجغرافيا، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩٣م، ص ٩٤.
- (٨) المرجع السابق، ص ٧٦ - ٧٧.
- (٩) جمال حمدان: شخصية مصر البشرية، دراسة في عبقرية المكان، المجلد الثاني، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٨١م، ص ٧٩٦.
- (١٠) أحمد محمد حسن سليم: المشروعات القومية العملاقة ودورها في نهضة الاقتصاد المصري، مجلة أحوال مصرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، السنة ١٣، خريف عام ٢٠١٥م، العدد ٥٨، ص ٢٦.
- (١١) قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم (٢٨٥) لسنة ١٩٥٦م بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، جريدة الوقائع المصرية، العدد (٦٠)، ١٨ من ذى الحجة ١٣٧٥هـ، ٢٦ يوليو ١٩٥٦م.

- (١٢) الموقع الرسمي للهيئة العامة للتنمية الاقتصادية لقناة السويس تاريخ الدخول: <https://www.sis.gov.eg/section/6977/10050?lang=ar> ٢٠٢٠/٦/١٦م.
- (١٣) مهاب مميث: تاريخ من الإنجازات والتحديات: مجلة السياسة الدولية، العدد ٢١١، المجلد ٥٣، يناير ٢٠١٨م، ص ٢٥.
- (١٤) الهيئة العامة للتخطيط العمراني: المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية ٢٠٥٢، وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، ٢٠١٤م، ص ص ١٠٢-١٠٤.
- (١٥) أحمد أبو الحسن زرد: قناة السويس الجديدة، هدية مصر للعالم، الهيئة العامة للاستعلامات، ٢٠١٥م، ص ٧١.
- (١٦) طارق فهمي: استراتيجيات مكافحة الإرهاب إقليميًا ودوليًا، حدود الفاعلية والتأثير على الحالة المصرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٦٤، ٢٠١٧م، ص ص ٨٨ - ٩١.
- (١٧) عادل ماجد: دراسات في حقوق الإنسان (حقوق الإنسان ومجابهة الجماعات الإرهابية المسلحة)، الهيئة العامة للاستعلامات، دورية فصلية علمية محكمة، قطاع الإعلام الخارجي، القاهرة، العدد الأول، مايو ٢٠١٨م، ص ١٨.
- (١٨) ياسر عبد العزيز: المؤتمر الصحفي الذي نظمته إدارة الشؤون المعنوية، لعرض نتائج عمليات المجابهة الشاملة، سينا ٢٠١٨م، المركز الإعلامي للقوات المسلحة، ١٢ فبراير ٢٠١٨م.
- (١٩) مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، التقرير الاستراتيجي العربي، القوات المسلحة بين متطلبات الأمن القومي والدفع التنموي، القاهرة، ٢٠١٨م، ص ٣٦٥.
- (٢٠) تقرير اللجنة الخاصة للرد على برنامج حكومة السيد الدكتور مصطفى مدبولي، المعروض على مجلس النواب بجلسة ٣ يوليو ٢٠١٨م، ص ٢٥.
- (٢١) مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية: التقرير الاستراتيجي العربي، القضايا العشر، المحددات الحاكمة لخطاب وأداء مؤسسة الرئاسة، القاهرة ٢٠١٦م، ص ٤٦٩.
- (٢٢) بيان السيد رئيس الجمهورية أمام مجلس النواب في الجلسة الخاصة التي نظمها لأداء الرئيس لليمين الدستورية أمام المجلس، بتاريخ ٢ يونيو ٢٠١٨م.
- (٢٣) استراتيجية التنمية المستدامة: وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري، رؤية مصر ٢٠٣٠، ٢٠١٦م، ص ١٢.
- (٢٤) صابر أحمد عبد الباقي الذكورى: المشكلة السكانية في مصر، مطبعة دار الشروق، القاهرة، ٢٠١١م، ص ١٣٤.
- (٢٥) القرار الجمهوري رقم (٢٢٢) لسنة ٢٠١٠م.

- (٢٦) داليا عصمان: المشروعات القومية بسيئات والإسماعيلية، جريدة المصرى اليوم، الاثنين ٦ مايو ٢٠١٩م، السنة ١٥، العدد ٥٤٣٩، ص ٦.
- (٢٧) الهيئة العامة للتخطيط العمرانى: المنظور البيئي لاستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم قناة السويس، وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، ٢٠١٤م، ص ص ١٥٤ – ١٤٩.
- (٢٨) الشركة القابضة لمياه الشرب والصرف الصحى. <https://www.hcww.com.eg> تاريخ الدخول: ٢٠٢٠/٦/١٦م.
- (٢٩) مجدى فتحى لاشين: مشروع تنمية محور قناة السويس، بوابة مصر إلى المستقبل، مجلة أبناء الوطن فى الخارج، الهيئة العامة للاستعلامات، العدد ٣٢، أبريل ٢٠١٦م، ص ص ١١ – ١٢.
- (٣٠) الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، ٢٠١٤م، مرجع سابق، ص ص ١٥٠ – ١٥١.
- (٣١) مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، التقرير الاستراتيجى العربى، الاعتماد الذاتى، السياسات الحكومية لتنمية قطاع الطاقة، القاهرة، ٢٠١٦م، ص ٥٧٥.
- (٣٢) الاستراتيجية المقترحة لتأمين مصادر الطاقة فى شرق المتوسط: البحث الرئيسى لمركز الدراسات الاستراتيجية للقوات المسلحة، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، فبراير ٢٠١٩م، ص ٧٢.
- (٣٣) كامل كمال: البحث العلمى والتنمية المستدامة لإقليم قناة السويس، مجلة أحوال مصرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٥٨، السنة ١٣، خريف ٢٠١٥م، ص ٣٩.
- (٣٤) فارس الجلاد: الصراع على باب المنذب، مجلة المنتدى العربى، البحرين، دار الكتاب العربى للطباعة، أكتوبر ٢٠١٣م، ص ٢٦.
- (٣٥) محمد حافظ عبد المجيد: قناة السويس بين الأزمة المالية والقرصنة البحرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٢٣، القاهرة، مطبعة مركز الأهرام، يوليو ٢٠٠٩م، ص ٣٠.
- (٣٦) سمير معوض: قناة السويس فى مواجهة التحديات الاستراتيجية العالمية، مجلة الجمعية البحرية المصرية، ١٩٩٥م، العدد الثامن، ص ٥.
- (٣٧) شادى إبراهيم حسن: محددات الاستثمار الأجنبى المباشر فى اللوجستيات فى مشروع محور قناة السويس، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير فى اقتصاديات التجارة الخارجية، جامعة حلوان، ٢٠١٨م، ص ١٠٢.
- (٣٨) مصطفى الحفناوى: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، هيئة قناة السويس، الجزء الرابع، القاهرة، مطبعة الهيئة، ٢٥ أبريل ٢٠١٤م، ص ١٦.
- (٣٩) علي الدين هلال: الأبعاد الدولية والإقليمية لمشروع قناة السويس الجديدة، مجلة الملف

- المصرى، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٣، السنة الأولى، نوفمبر ٢٠١٤م، ص ٦.
- (٤٠) رامى عدلى زكي: اقتصاديات قناة السويس خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠٠٥) م، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٧م، ص ١١٤.
- (٤١) مصطفى كامل محمد: الأداة التنافسية للصين لتحقيق الشراكة والهيمنة، مجلة الدفاع، العدد ٣٩٠، يناير ٢٠١٩م، ص ص ٤٣ - ٤٥.
- (٤٢) آلاء المصرى: مبادرة الحزام والطريق تفتح آفاق التنمية، جريدة أخبار اليوم، العدد ٣٦٩٦، سبتمبر ٢٠١٨م، ص ٨، لمزيد من التفاصيل: انظر (مصطفى كامل محمد: التنافس الدولي الاستراتيجي وتأثيره على المنطقة العربية، المخاطر - الأدوار - الأدوات)، دار أخبار اليوم، ٢٠١٩م، ص ص ٢١٠ - ٢١١.
- (٤٣) عمرو الخياط، معتز عبد الحميد: مبادرة الحزام والطريق تتفق مع أهداف مشروعاتنا العملاقة، جريدة أخبار اليوم، العدد ٣٨٨٦، ٢٧ أبريل ٢٠١٩م، ص ٤.
- (٤٤) علي الدين هلال: ٢٠١٤م، نفس المرجع والصفحة، ص ٦.
- (٤٥) محمد مجاهد الزياد: مشروع إسرائيل للالتفاف على قناة السويس، الأهرام، فبراير ٢٠٠٧م، ص ٦.
- (٤٦) لمزيد من التفاصيل: انظر تقرير جلسة الكنيست (مركز البحث والمعلومات) بتاريخ ٦ يونيو ٢٠١٦م، بشأن موضوع مشروع قناة البحرين وتداعياتها البيئية، الموقع الرئيسى لمركز المعلومات والابحاث للكنيست الإسرائيلى: <https://m.knesset.gov.il/Activity/Info/mmm/pages/documents.aspx?docid=6fb85f60-5c26-e611-80db00155d010ede&businessstyp1=1> رابط الوثيقة داخل الموقع: [https://ihaklai.org.il/portals/0/documents/TealatHaYamim\\_BackgroundInformation062016/pdf](https://ihaklai.org.il/portals/0/documents/TealatHaYamim_BackgroundInformation062016/pdf). تاريخ الدخول: ٢٠٢٠/٤/٩م.
- (٤٧) السيد حسين جلال: "قناة السويس والطرق البديلة المناقشة"، المؤتمر الدولي للنقل البحرى واللوجستيات، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس، رؤية مستقبلية، ٢٠١٣م، ١٧ - ١٩ مارس.
- (٤٨) عادل سيد أحمد: قناة السويس وتحديات الطاقة، مجلة السياسة الدولية، القاهرة، العدد ١٩٠، أبريل ٢٠٠٦م، ص ص ٩٢ - ١٠٤.
- (٤٩) محمد محمد الديب: مستقبل قناة السويس فى ضوء المتغيرات العالمية، مركز بحوث الشرق الأوسط، القاهرة، ١٩٩٧م، ص ٩٠.

## ثانياً: قائمة المصادر:

### المراجع العربية:

١. أحمد أبو الحسن زرد: قناة السويس الجديدة، هدية مصر للعالم، الهيئة العامة للاستعلامات، ٢٠١٥م.
٢. جمال حمدان: سيناء في الاستراتيجية والسياسة والجغرافيا، القاهرة، مكتبة مدبولي، ١٩٩٣م.
٣. \_\_\_\_\_: شخصية مصر البشرية، دراسة في عبقرية المكان، المجلد الثاني، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٨١م.
٤. صابر أحمد عبد الباقي الدكتور: المشكلة السكانية في مصر، مطبعة دار الشروق، القاهرة، ٢٠١١م.
٥. عادل ماجد: دراسات في حقوق الإنسان (حقوق الإنسان ومجابهة الجماعات الإرهابية المسلحة)، الهيئة العامة للاستعلامات، دورية فصلية علمية محكمة، قطاع الإعلام الخارجي، القاهرة، العدد الأول، مايو ٢٠١٨م.
٦. فارس الجلاد: الصراع على باب المنذب، مجلة المنتدى العربي، البحرين، دار الكتاب العربي للطباعة، أكتوبر ٢٠١٣م.
٧. مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، هيئة قناة السويس، الجزء الرابع، القاهرة، مطبعة الهيئة، ٢٥ أبريل ٢٠١٤م.
٨. محمد محمد الديب: مستقبل قناة السويس في ضوء المتغيرات العالمية، مركز بحوث الشرق الأوسط، القاهرة، ١٩٩٧م.

### الرسائل العلمية:

١. أسامة منصور السواح: علم دراسة المستقبل ودوره في إدارة الأزمات والصراعات المؤثرة على الأمن القومي المصري، رسالة دكتوراه غير منشورة في فلسفة الاستراتيجية القومية، أكاديمية ناصر العليا ٢٠١٤م.
٢. رامى عدلى زكي: اقتصاديات قناة السويس خلال الفترة (١٩٧٥ - ٢٠٠٥) م، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٧م.
٣. شادى إبراهيم حسن: محددات الاستثمار الأجنبي المباشر في اللوجستيات فى مشروع محور قناة السويس، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير فى اقتصاديات التجارة الخارجية، جامعة حلوان، ٢٠١٨م.



٤. ضياء محمد عادل عبد القادر: الحكم الرشيد والتنمية المستدامة مصر ٢٠٣٠ بالتطبيق على قطاع التعليم، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير فى الدراسات السياسية الاستراتيجية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٦م.
٥. طلال بن حميد مغربل: تنمية القدرات الشاملة للملكة العربية السعودية لمواجهة التهديدات الحالية والمستقبلية، بحث غير منشور، زمالة كلية الدفاع الوطنى، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، القاهرة.
٦. محمد عبد الفضيل شوشة: التنمية الشاملة لشبه جزيرة سيناء وتأثيرها على الأمن القومي المصري، رسالة دكتوراه في فلسفة الاستراتيجية القومية غير منشورة، كلية الدفاع الوطنى، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، عام ٢٠١٨ م.
٧. هانى رزق رزق بركات: أثر الاستثمارات المباشرة لمشروع محور قناة السويس على التنمية الاقتصادية بمصر خلال الفترة ٢٠١٣ - ٢٠٣٠، (دراسة تطبيقية)، رسالة دكتوراه في الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، عام ٢٠١٧ م.

### الدراسات العلمية:

- الاستراتيجية المقترحة لتأمين مصادر الطاقة فى شرق المتوسط: البحث الرئيسى لمركز الدراسات الاستراتيجية للقوات المسلحة، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، فبراير ٢٠١٩م.

### التقارير:

١. قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم (٢٨٥) لسنة ١٩٥٦م بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، جريدة الوقائع المصرية، العدد (٦٠)، ١٨ من ذى الحجة ١٣٧٥هـ.
٢. القرار الجمهورى رقم (٢٢٢) لسنة ٢٠١٠م.
٣. الهيئة العامة للتخطيط العمرانى: المنظور البيئى لاستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم قناة السويس، وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، ٢٠١٤م.
٤. بيان السيد رئيس الجمهورية أمام مجلس النواب فى الجلسة الخاصة التى نظمها لأداء الرئيس لليمين الدستورية أمام المجلس، بتاريخ ٢ يونيو ٢٠١٨م.
٥. تقرير اللجنة الخاصة للرد على برنامج حكومة السيد الدكتور مصطفى مدبولى، المعروف على مجلس النواب بجلسة ٣ يوليو ٢٠١٨م.

### الدوريات:

١. الهيئة العامة للتخطيط العمرانى: المخطط الاستراتيجى القومى للتنمية العمرانية ٢٠٥٢،

- وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، ٢٠١٤م.  
٢. استراتيجية التنمية المستدامة: وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري، رؤية مصر  
"٢٠٣٠"، ٢٠١٦م.

### المؤتمرات:

١. السيد حسين جلال: "قناة السويس والطرق البديلة المنافسة"، المؤتمر الدولي للنقل البحري  
واللوجستيات، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس، رؤية مستقبلية، ٢٠١٣م.  
٢. ياسر عبد العزيز: المؤتمر الصحفي الذى نظّمته إدارة الشؤون المعنوية، لعرض نتائج  
عمليات المجابهة الشاملة، سيناء ٢٠١٨م، المركز الإعلامى للقوات المسلحة.

### المجلات والصحف:

١. أحمد محمد حسن سليم: المشروعات القومية العملاقة ودورها فى نهضة الاقتصاد المصرى،  
مجلة أحوال مصرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، السنة ١٣، خريف  
عام ٢٠١٥م، العدد ٥٨.  
٢. آلاء المصرى: مبادرة الحزام والطريق تفتح آفاق التنمية، جريدة أخبار اليوم، العدد  
٣٦٩٦، سبتمبر ٢٠١٨م، ص٨، لمزيد من التفاصيل: انظر (مصطفى كامل محمد: التنافس  
الدولى الاستراتيجي وتأثيره على المنطقة العربية، المخاطر - الأدوار - الأدوات)، دار  
أخبار اليوم، ٢٠١٩م.  
٣. سمير معوض: قناة السويس فى مواجهة التحديات الاستراتيجية العالمية، مجلة الجمعية  
البحرية المصرية، ١٩٩٥م، العدد الثامن.  
٤. طارق فهمى: استراتيجيات مكافحة الإرهاب إقليمياً ودولياً، حدود الفاعلية والتأثير على  
الحالة المصرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٦٤، ٢٠١٧م.  
٥. عادل سيد أحمد: قناة السويس وتحديات الطاقة، مجلة السياسة الدولية، القاهرة، العدد  
١٩٠، أبريل ٢٠٠٦م.  
٦. علي الدين هلال: الأبعاد الدولية والإقليمية لمشروع قناة السويس الجديدة، مجلة الملف  
المصرى، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٣، السنة الأولى،  
نوفمبر ٢٠١٤م.  
٧. عمرو الخياط، معتز عبد الحميد: مبادرة الحزام والطريق تتفق مع أهداف مشروعاتنا  
العملاقة، جريدة أخبار اليوم، العدد ٣٨٨٦، ٢٧ أبريل ٢٠١٩م.  
٨. كامل كمال: البحث العلمى والتنمية المستدامة لإقليم قناة السويس، مجلة أحوال مصرية،

٩. مجدى فتحى لاشين: مشروع تنمية محور قناة السويس، بوابة مصر إلى المستقبل، مجلة أبناء الوطن فى الخارج، الهيئة العامة للاستعلامات، العدد ٣٢، أبريل ٢٠١٦م.
١٠. محمد حافظ عبد المجيد: قناة السويس بين الأزمة المالية والقرصنة البحرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ٢٣، القاهرة، مطبعة مركز الأهرام، يوليو ٢٠٠٩م.
١١. محمد مجاهد الزياد: مشروع إسرائيل للالتفاف على قناة السويس، الأهرام، فبراير ٢٠٠٧م.
١٢. مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية: التقرير الاستراتيجى العربى، القضايا العشر، المحددات الحاكمة لخطاب وأداء مؤسسة الرئاسة، القاهرة ٢٠١٦م.
١٣. \_\_\_\_\_، التقرير الاستراتيجى العربى، القوات المسلحة بين متطلبات الأمن القومى والدفع التنموى، القاهرة، ٢٠١٨م.
١٤. \_\_\_\_\_، التقرير الاستراتيجى العربى، الاعتماد الذاتى، السياسات الحكومية لتنمية قطاع الطاقة، القاهرة، ٢٠١٦م.
١٥. مصطفى كامل محمد: الأداة التنافسية للصين لتحقيق الشراكة والهيمنة، مجلة الدفاع، العدد ٣٩٠، يناير ٢٠١٩م.
١٦. مهاب مميح: تاريخ من الإنجازات والتحديات: مجلة السياسة الدولية، العدد ٢١١، المجلد ٥٣، يناير ٢٠١٨م.

### المواقع الإلكترونية:

١. الموقع الرسمى للهيئة العامة للتنمية الاقتصادية لقناة السويس  
<https://www.sis.gov.eg/section/6977/10050?lang=ar>
٢. الشركة القابضة لمياه الشرب والصرف الصحى. <https://www.hcww.com.eg>
٣. الموقع الرئيسى لمركز المعلومات والابحاث للكنيست الإسرائيلى:  
<https://m.knesset.gov.il/Activity/Info/mmm/pages/documents.aspx?docid=6fb85f60-5c26-e611-80db00155d010ede&businesstyp1=1>  
رابط الوثيقة داخل الموقع: <https://ihaklai.org.il/portals/0/documents/TealatHaYamim.BackgroundInformation062016/pdf>