

مشروع ازدواج قناة السويس

ا.د. حسين عباس*

ملخص

فور أن أطلق الرئيس السيسي اشارة البدء لمشروع حفر قناة السويس الجديدة في اغسطس ٢٠١٤ دخل الاقتصاد المصري عالم صناعة اللوجستيات العالمية، وإذا احسنا تنفيذ وإدارة مشروعى ازدواج وتطوير قناة السويس وتنمية محورها ستحقق بلدنا طفرة اقتصادية غير مسبوقة، كما ستؤكد قناة السويس مكانتها وأهميتها كجزء لا ينفصل من سلاسل الامدادات العالمية بالإضافة الى أنها معبر مائي وتجاري يقع في أفريقيا يربط ما بين قارة آسيا في الجنوب وأوروبا في الشمال.

أكدت الدراسات أن هذا المشروع الذي يتحكم في ٤٠% من حركة الحاويات والسفن في العالم أنه يمكن أن يوفر مليون فرصة عمل جديدة ويدير إيرادات قد تصل إلى مائة مليار دولار سنويا، كما يتضمن المشروع أيضا إنشاء أنفاق لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس تمهيدا لتنمية شاملة لشبه جزيرة سيناء. كما تتناول الورقة تقييم الأثر البيئي لهذا المشروع العملاق، خاصة فيما يتعلق بالتأثيرات البيولوجية والتأثير على النظم الايكولوجية والبيئة البحرية بوجه عام.

فهل تتحقق كل هذه الآمال ؟ هذا ما سيجيب عنه البحث.

مقدمة

يأتي هذا البحث مكملا لبحثنا السابق نشره بمجلة جمعية المهندسين المصرية في عددها الأول لعام ٢٠١٤، الذي أخذ بالعرض والتحليل مشروع تنمية محورقناة السويس بإعتباره مركزا لوجستيا عالميا يقدمه الشعب المصري هدية للعالم أجمع شرقه وغربه، فالمعتقد السائد أن توسعة وتعميق وازدواج قناة السويس سيساعد ايضا على تدعيم سلسلة الامدادات العالمية وازدهار حركة التجارة البحرية الدولية.

وعلى ذلك يأتي موضوع البحث للرد على التساؤل المطروح، وهو ما إذا كان مشروع الازدواج مساعدا خادما أو مضعفا لمشروع تنمية المحور وهو المشروع الرئيسي الذي يعقد عليه الشعب المصري كل الآمال من أجل تنمية الاقتصاد ودفعه إلى الأمام للحد من البطالة بين الشباب ورفع مستوى معيشة المواطن.

تعتبر قناة السويس (شكل ١) أهم شريان مائي للتجارة العالمية بين الشرق والغرب، وأهم طريق مائي تسلكه حركة البترول بين مصادر الانتاج وأسواق الاستهلاك، تمر بقناة السويس حاليا ١٠% من التجارة العالمية منها حوالي ٢٢% من تجارة الحاويات، ثم جاء القرار الرئاسي بمضاعفة عدد السفن المارة بالقناة ورفعها من ٤٩ سفينة حاليا يوميا إلى حوالي المائة سفينة وذلك بإضافة فرع موازي وتعميق للقناة بطول ٧٢ كم وعرض ٣٤٠ م وعمق ٢٤ م - والمتوقع عند الانتهاء من هذه المرحلة من مشروع الازدواج الجزئي من قناة السويس سترتفع الإيرادات المحصلة من خمسة مليار دولار حاليا الى إثني عشر مليار دولار، ويعتبر هذا المشروع وإن كان مستقلا تماما عن مشروع تنمية محور قناة السويس إلا أنه مكمل له تماما.

للشباب سواء في مرحلة التنفيذ أو بعدها وستساعد أيضا على إزدهار صناعة السياحة.

تبدأ الورقة بشرح المقصود بالتحليل الرباعي للمشروع SWOT الذي يساعد على تحويل نقاط الضعف والتهديدات المعرض لها المشروع إلى نقاط قوة وفرص جديدة مضافة إلى الاقتصاد المصري علينا استغلالها، ثم تنتقل الورقة لشرح مفهوم التآزر SYNERGY بحيث يمكن الاستفادة وتعظيم قيمة كلا المشروعين وتطوير كل واحد منهما لصالح الآخر، والورقة تقدم أيضا دراسة نقدية للمشروع غرضها فهم أعمق له ثم تصل إلى الخلاصة التي تدعو إلى الإسراع في تنفيذ هذه المشاريع القومية حتى تأخذ قناة السويس دورها كرابط بحري لا غنى عنه بين الشرق والغرب.

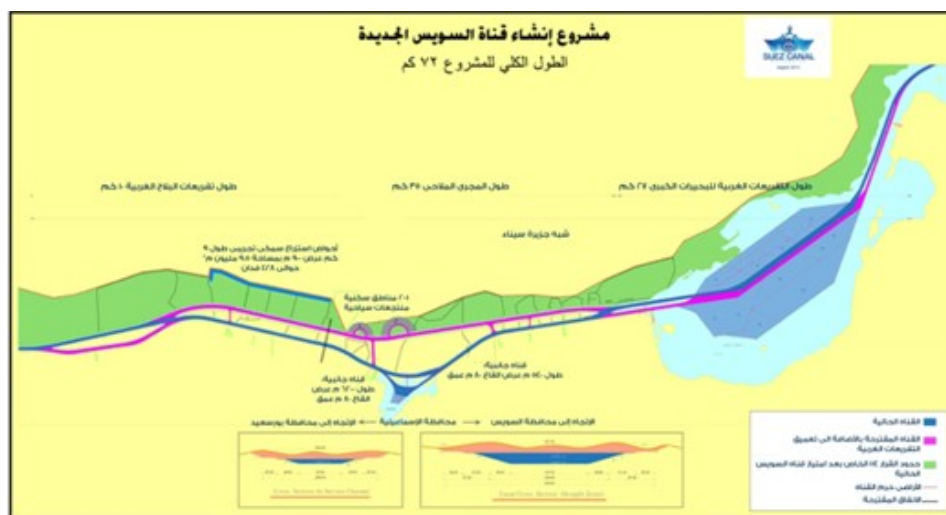
توصيف المشروع

يتلخص مشروع الازدواج الجزئي لقناة السويس في حفر قناة متاخمة للقناة الحالية من كم ٦٠ إلى الكم ٩٠ بطول ٣٥ كم بالإضافة إلى توسيع وتعميق تفرعات البحيرات المرة والبلاخ بطول ٣٧ كم ليصبح الطول الكلي للمشروع ٧٢ كم من الكم ٥٠ إلى الكم ١٢٢، بالإضافة إلى عدد من قنوات الاتصال تربط القناة القديمة بالقناة الجديدة وتخصص لدخول الكراكات ولدواعي النجدة والإغاثة عند اللزوم (شكل ٢).



شكل ١- قناة السويس حاليا

تتناول هذه الورقة المشروع القومي للازدواج الجزئي لقناة السويس الذي التفت حوله جموع المصريين بإعتباره خطوة هامة على طريق الانجاز وفرصة هائلة لتنمية الاقتصاد القومي، ويتكامل مع مشروع الازدواج مشروع تنمية قناة السويس، وبالانتهاء من هذين المشروعين خلال السنوات القليلة القادمة ستتحول مصر إلى مركز اقتصادي ولوجستي عالمي صناعي وتجاري مؤثر في التجارة العالمية، كما ستضيف هذه المشروعات فرص عمل جديدة



شكل ٢- مشروع الازدواج الجزئي للقناة

باعتبار أن البحر الاحمر هو شريان توصيل النفط من منطقة الخليج الى الدول الاوروبية. اضافة الى التوسع في انشاء مصانع للبتروكيماويات وزيادة الانشطة الترفيهية لجميع دول المنطقة المطلة على البحر الاحمر، فنتيجة لذلك هناك احتمال تلوث بالزيت والمواد الضارة والنفايات الخطرة والملوثات العضوية طويلة الأجل. لذلك يلزم لدرء خطورة هذه المواد والحد من التلوث الناتج عن مختلف الانشطة التنموية، وكذلك لحماية البيئة البحرية يجب متابعة اثار التلوث النفطي في المنطقة وتأثيره على الكائنات البحرية. كما يستدعي الامر ضرورة تطبيق خطة بيئية مصحوبة برصد ومسح بحري بغرض الحفاظ على سلامة البيئة البحرية في منطقة قناة السويس، مع مراعاة كافة القوانين والمعايير والمعاهدات الدولية المنظمة للتوازن الطبيعي لمياه البحار من ملوحة ودرجات حرارة حتى لا تتعرض صحة الانسان والحيوان وايضا النباتات البحرية والموارد البيولوجية للخطر. كذلك يخشى البعض انتقال الكائنات البحرية من بحر الى بحر، فهذه ظاهرة عالمية ليست بالجديدة خصوصا وأن البحرين الاحمر والأبيض موصولان بالفعل منذ افتتاح قناة السويس في القرن الثامن عشر. ان الهجرة الموسمية لبعض الكائنات البحرية بمساعدة حركة المياه وتيارات المد والجزر واختلاف درجات الحرارة امر لا يمكن منعه بل يجب ادارته بحيث يتم تعظيم الاستفادة من ذلك وتقليل السلبيات الى اقصى حد ممكن من خلال تطبيق النهج الوقائي السليم ويقول الدكتور طارق تراز بقسم علوم البحار بجامعة قناة السويس ان طريق هجرة انواع الاحياء البحرية الى مياه البحر المتوسط تكون اما هجرة طبيعية من خلال الممرات المائية او بالانتقال بالسفن من خلال التعلق بها او بالخطاطيف وبشباك الصيد، كذلك تكون عن طريق الاستزراع السمكي لأنواع غير المستوطنة او باستخدام اعلاف تحتوي على كائنات حية، ويرى الدكتور تراز ان الانتشار الكثيف لقناديل البحر لها تأثيرات سلبية على البيئة

يهدف المشروع إلى تلافى مشكلات القناة الحالية من توقف قافلة الشمال لمدة تزيد عن ١١ ساعة في منطقة البحيرات المرة، كما سيسمح هذا المشروع بعد استكمالها باستيعاب القناة للسفن العملاقة ذات غاطس ٦٥ قدم (شكل ٢)، ، ويبلغ حجم هذه الأعمال ٢٥٨ مليون م^٣ وأعمال تكريك لرمال مبللة بالمياه بحجم ٢٤٢ مليون م^٣. اي ان المعدلات المطلوب تحقيقها تتراوح ما بين ١,٣ الى ٢ مليون متر مكعب يوميا تقوم بها كراكات متعددة الاحجام والقدرات تشق طريق الخير والرخاء. ويعد مشروع قناة السويس الجديدة من اكبر مشروعات الحفر على مستوى العالم. ويتوقع بذلك زيادة دخلها بنسبة ٢٤٠% بتكلفة تقديرية ستصل إلى ٦٠ مليار جنيه تشمل أعمال حفر وتسويات على الناشر وأعمال تكريك وتعميق.

كما تتضمن التكلفة أعمال ترسيب ونكسيات ومرافق معديات ومساعدات ملاحية وتجهيزات مخصصة بالقوات المسلحة، كما تشمل أيضا تكلفة إقامة ٦ أنفاق لعبور السيارات والسكك الحديدية المتجهة من و إلى سيناء يتزامن إنشائها مع إقامة القناة الجديدة، تضاف إلى نفق الشهيد احمد حمدي وكوبري السلام وكوبري الفردان، يجب أن يكون هذا المشروع الكبير جزءا من خطة عامة لتنمية كل أقاليم مصر.

البعد البيئي للمشروع

تربط قناة السويس بحرين اقليميين مهمين هما البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط - ويشكل كل بحر منهما، اضافة الى منطقة خليج عدن، منطقة بحرية خاصة عرفتها المنظمة الاقليمية لحماية البيئة البحرية ROPME ، وذلك طبقا للندرة البيولوجية التي تتميز بها كل منطقة وأهميتها الايكولوجية. ان توسعة القناة تتم وفق دراسات تقييم للأثر البيئي بالتوافق مع اتفاقيات التنوع البيولوجي، الامر الذي يحقق الامان البيئي ويضمن دول حوض البحر المتوسط والبحر الاحمر ايضا. ونظرا للزيادة المطردة للحركة الملاحية في هذين البحرين، فهما عرضة للتلوث بالنفط

حتى يتسنى لمتخذي القرار التوصل إلى القرار الصحيح، ويجب التركيز المستمر على الهدف المطلوب تحقيقه، فالهدف المطلوب تحقيقه لأي مشروع يجب أن يكون: محدودا - قابلا للقياس - واقعا ومحددا بالزمن وذو عائد مالي مقبول، يلاحظ أن قوة المشروع تعد من الخصائص الايجابية المادية أو غير المادية وتقع بالتالي ضمن السيطرة، أما الضعف فهي خصائص سلبية، والفرص تعد من الخصائص الإيجابية أما التهديدات فهي خصائص سلبية مادية أو غير مادية تقع خارج السيطرة عليها، وبتطبيق التحليل الرباعي على مشروع ازدواج قناة السويس يتم تجميع العناصر الآتية لكل من نقاط القوة ونقاط الضعف والفرص والتهديدات.



شكل ٣- التحليل الرباعي

أ- نقاط القوة Strength

أما نقاط القوة لمشروع ازدواج قناة السويس فهي متعددة، فالقناة ستسمح بعد توسيعها بعبور الناقلات الفوق العملاقة للبترول التي قد تصل حمولتها إلى أكثر من ٢٥٠ ألف طن وسفن الحاويات الناقلة لأكثر من ٢٠ ألف حاوية وذلك نتيجة زيادة الغاطس من ٤٠ قدم إلى ٦٥ قدم، كما ستشجع البواخر التجارية العبور من القناة الجديدة نتيجة اختصار فترات التوقف لقافلة الشمال من ٨ إلى ١١ ساعة، ولذلك مردود هائل على تكلفة الرحلة وبالتالي السلع المنقولة وستسمح القناة نتيجة لذلك بمضاعفة عدد السفن العابرة حيث يتوقع أن يصل إلى مائة سفينة يوميا بدلا من الخمسين سفينة التي تعبر القناة يوميا في الوقت الراهن، وزيادة عدد السفن لن يتواكب معه احتمالات حوادث أو تصادمات، كما أن تكلفة التشغيل منخفضة للغاية بالمقارنة مع غيرها

البحرية مما يؤثر على قلة كفاءة عمليات الصيد ويشكل انزعاجا كبيرا لسياح الشواطئ. ولذلك فهو يوصي بدراسة علمية تبين اسباب الهجرة والزمن اللازم لها وتوضح لماذا ينجح نوع في الهجرة بينما لا تنجح انواع اخرى من نفس العائلة. كما ستبين هذه الدراسات حالات الانقراض واختفاء لأنواع من الكائنات الاصيلة المسجلة بالبحر الابيض المتوسط.

نبذة عن التحليل الرباعي SWOT

نتعامل مع مشروعاتنا الكبرى بالنظر إلى ايجابياتها فقط من قوة وتميز وفرص متاحة ويتم دمجها معا - أما عن نقاط الضعف أو جوانب القصور والتهديدات والمعوقات التي قد تواجه المشروع فلا ننظر إليها بل ونتجاهلها.

مشروع ازدواج قناة السويس ليس استثناء من هذه القاعدة بالرغم من أنه مشروع استراتيجي نتائجه ستؤثر ليس فقط على الجيل الحالي بل على الأجيال القادمة، فمن الخطأ التعامل معه من زاويته المضيئة فقط اعتمادا على مزاياه النسبية المنظورة، بل يجب دراسة سلبياته من نقاط الضعف والتهديدات التي قد تلحق به ودراسة كيف يمكن التغلب عليها أو على الأقل التقليل من انعكاساتها السلبية والسعي لتحويلها إلى نقاط قوة ومجالات تميز - مع الالتزام بالواقعية في تحديد نقاط القوة ونقاط الضعف وفي تحليل الوضع الراهن للتنبؤ بالوضع المستقبلي.

كثيرا ما يستخدم التحليل الرباعي كأداة للتخطيط حتى نستطيع من خلال خطوات بسيطة المحافظة على كل نقطة قوة وتنميتها والبناء عليها وعلاج كل نقطة ضعف واستغلال والاستفادة من كل فرصة وتجنب كل خطر والتقليل من أثر التهديدات.

مما سبق يتبين أن التحليل الرباعي يتعامل مع نقاط القوة ونقاط الضعف والايجابيات والفرص وكيفية الحد من التهديدات والمعوقات (شكل ٣).

التحليل الرباعي أداة لجمع البيانات التي يجب تحليلها

- توقع انخفاض النمو العالمي الذي له حاليا بعض المؤشرات.

- ارتفاع الرواتب ومستوى المعيشة في الصين والهند واحتمال اقترابها من مثلتها في الدول الغربية وذلك خلال عدة سنوات قليلة.

- التوسع في مشروعات السكك الحديدية مما سيؤثر سلبا على حركة النقل البحري العالمية.

- إنتاج السلع بالقرب من أسواقها الاستهلاكية حتى يسوق المنتج الأوروبي للمستهلك الأوروبي.

- نضوب بترول الشرق الأوسط في دول الخليج والاتجاه إلى الطاقات المتجددة وأثر ذلك على حركة النقل البحري.

- التهديدات الإرهابية بتعطيل الممر المائي والوضع الأمني الصعب التي تمر به القناة الآن، فقناة السويس تتأثر بالأحداث السياسية والاقتصادية العالمية تأثرا كبيرا كما أنها تؤثر فيها أيضا.

- تفادي الأزمات المالية العالمية والحد من أثارها السلبية على قناة السويس، ونشير هنا إلى الأزمة المالية الآسيوية عام ١٩٩٧ والأزمة المالية العالمية عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ وما قد يعانيه العالم خلال السنوات القادمة من أزمات مالية محتملة.

- تفادي الأزمات السياسية الناشئة عن عدم استقرار المنطقة - فأثر إغلاق قناة السويس على اقتصاديات وموانئ حوض البحر الأحمر أعوام ١٩٥٦ و ١٩٧٣ كان كارثيا، فأغلاق قناة السويس يمزق سلاسل الإمدادات للنقل البحري المستمر بين الشرق والغرب.

علاقة التآزر بين مشروع الازدواج ومشروع تنمية المحور

يتساءل البعض عن كيفية الاستفادة من تعدد المشروعات الكبرى التي تتم حاليا على ارض مصر لنشر الخير على أوسع نطاق وكيف يمكن خلق نوع من التآزر بينها، فلنبدأ بمشروع ازدواج القناة وتنمية محور قناة السويس.

بالطرق البديلة، حيث أن قناة السويس تكاد تكون هي القناة الوحيدة التي لا تعتمد على الأهوسة في تشغيلها.

ب- نقاط الضعف Weaknesses

هل زيادة طاقة موانئ البحر الاحمر وشرق افريقيا والخليج العربي الحالية تزيد عن الاحتياجات المطلوبة على المدى المتوسط. ما هو مردود التنافس: هل يأتي لصالحنا أم لصالح منافسينا ؟

كيفية التخلص من نقاط الضعف وتحويلها إلى نقاط قوة:

- التخصص في تقديم الخدمة البحرية أو مجموعة محددة من الخدمات البحرية في الموانئ بمنطقة الجغرافية.

- التنسيق فيما بين موانئ البحر الأحمر فنيا وأمنيا ولوجستيا. - العمل على استقرار المنطقة سياسيا وأمنيا حتى تستشعر الشركات العالمية الأمن والأمان وتتدفق رؤوس الأموال العربية والأجنبية.

ج- الفرص Opportunities

أما عن المقومات الاقتصادية للمشروع فقد سبق التحدث عنها وعن الموقع الجغرافي المتميز للمشروع التي تجعل من هذا الشريان المائي المحوري الواقع بين ثلاث قارات بالإضافة إلى أن استخدام قناة السويس يحقق وفرا في الوقت في الرحلة ما بين طوكيو وروتردام تقدر بحوالي ١٣ يوما كما يحقق وفرا في المسافة المقطوعة تبلغ ٣٣١٥ ميلا بحريا وهو ما يعادل ٢٣% وفرا.

التحديات Threats

- طريق القطب الشمالي البديل، هل هو حقيقة أم خيال!
- زيادة سعرات السفن والناقلات العملاقة والفوق عملاقة وتفضيلها المرور عبر رأس الرجاء الصالح.
- زيادة القرصنة في القرن الإفريقي وأثرها السلبي على الملاحة العالمية.
- اشتداد حدة التنافس بين موانئ المنطقة واتجاهها إلى خفض رسوم العبور والخدمات البحرية.

من ناحية عدد السكان وتعدد الموارد فما تحتويه سيناء من ثروات تعدينية وطبيعة كبيرة جدا، كما أن هناك مزايا جعلت من قناة السويس مجالا تجاريا واقتصاديا يفوق المساحات والمسافات المجردة مما يؤكد أنها عالمية ومهمة.

ولتحقيق الإستفادة القصوى من هذين المشروعين العملاقين يجب الإسراع في تنفيذهما حتى لا يسبق أحدهما الآخر فلا نجني ثمار التآزر، كذلك يجب إتاحة الفرصة كاملة للشركات والمؤسسات الوطنية للمشاركة في كافة خطوات هذه المشروعات الكبرى بدءاً من بالإعداد والتخطيط والتجهيز وتنفيذ البنية التحتية التي يجب أن تكون مطابقة تماماً للمعايير العالمية ثم المتابعة للبرامج الزمنية وجودة الأعمال، يجب أيضاً إبعاد هذه المشاريع عن أي مؤثرات أو اتجاهات حزبية أو دينية وألا تسييس بأي شكل من الأشكال، والتأكد من تنفيذها وإدارتها باستقلالية تامة.

رؤية نقدية للمشروع

نحن لا نسعى إلى نقد المشروع من أجل النقد فقط بل من أجل الإلمام بالمزيد من المعلومات التي تساعد على فهم هذا المشروع الذي استطاع تجميع جزء لا بأس به من مدخرات المصريين، فلا شك أن المعلومات الفنية حول هذا المشروع القومي غير متاحة بالقدر الكافي، وفيما يلي بعض التساؤلات التي تحتاج إلى رأي فني لها:

- ١- هل دراسات الجدوى التي سبقت الاعلان عن المشروع كافية أم تحتاج إلى المزيد من التحقق؟
- ٢- حفر القناة الموازية سيتسبب عنه بالتأكيد نقل للسكان وهدم عدد من المنازل والمباني القائمة على الضفة الشرقية للقناة مما يشكل عبء مادي ونفسي على هؤلاء المواطنين.
- ٣- العنصر الأمني ومدى تأثيره بإنشاء قناة موازية، فعلى المؤسسة العسكرية المصرية إعادة خططها الأمنية والتدريبية على ضوء اتساع العائق المائي الفاصل بين سيناء والوادي.
- ٤- من الناحية الجيولوجية والجيوتقنية، يتسأل خبراء هل المسافة الفاصلة بين القناتين البالغة حوالي ٧٥٠م كافية لمنع

يمكن تعريف التآزر بأبسط صورته Synergy بأن مجموع & ب أكبر من حاصل جمعهما، فيكون التآزر في هذه الحالة ايجابيا اما اذا كان المجموع اقل من حاصل الجمع يمكن القول ان التآزر سلبي. ومن هذا التعريف المبسط ننتقل إلى مشروعى الازدواج الجزئي ومشروع تنمية محور القناة لنرى كيف يمكن أن يكون عائدتهما معا على البلاد واقتصادها أكبر بكثير من عائد كل واحد منهما على حدة (شكل ٤)، كما يمكن تعريفه بأنه التأثير المضاعف عند تعاضد عاملين أو أكثر قياسا بتأثير كل عامل على حدة، ويتميز هذا التأثير بكونه أكبر أو أقل من حاصل مجموع العاملين اذا ما أخذ كل منهما على حدة، وعكس التآزر هو الانفراد وهو العمل منفردا.



شكل ٤- تعريف التآزر وأهميته

لذلك يجب إيجاد آلية تنسيق مشتركة بين شركة قناة السويس والقوات المسلحة والجهات الأخرى المسؤولة عن إدارة مشروع تنمية قناة السويس ومدنه الثلاث لضمان التآزر والفاعلية والتكامل مع مشروع ازدواج القناة، كما يلزم أيضا تحقيق المزيد من تضافر الجهود وبناء وتعزيز أوجه التعاون مع الدول المشاركة معنا في التنمية وشركات النقل البحري الكبرى ورجال الصناعة والبنوك.

مشروع الازدواج الجزئي للقناة سيجلب في حد ذاته الخير لمصر من خلال مضاعفة عدد البواخر المارة بالقناة وبالتالي زيادة الرسوم المحصلة منها، كذلك تنمية منطقة القناة ستسمح بالمزيد من الازدهار لهذا الجزء الغالي من البلاد البالغ مساحته سبعة آلاف كيلومتر مربع، حيث لن تقتصر التنمية على النقل البحري فقط بل ستشمل الصناعة والزراعة والسياحة وخلق مجتمعات عمرانية جديدة فالأمر في حقيقته هو تنمية شاملة ستحول مصر بمقتضاها إلى مركز صناعي اقتصادي عالمي خلال السنوات القادمة، هذه المساحة الضخمة سواء من ناحية امتدادها هي أيضا ضخمة

لأوجه التآزر بينهما من أجل النهوض بالاقتصاد المصري ومكافحة البطالة وتحقيق معدلات نمو مناسبة.

- زيادة الاستثمار في قطاع النقل البحري ولوجستيات الموانئ حتى تستفيد الشركات المحلية والمؤسسات الوطنية مثلها مثل الشركات العالمية التي ستقبل على الاستثمار في هذا المشروع - لما لذلك أولاً مردود إيجابي على الاقتصاد الكلي للدولة ثم لرفع القلق وتأكيد الثقة في المشروع بإعتبار أن رأس المال الوطني مشارك فيه.

- إن مشروع تنمية محور قناة السويس لو أحسن تنفيذه ثم إدارته بعد ذلك سيكون هو المحرك والمولد لباقي القطاعات الاقتصادية والتنمية في مصر، فالمشروع هو إذن مشروع قومي، إفريقي، عربي، دولي عملاق يمكن أن يحقق كل طموحات مصر المستقبلية.

- يجب التشديد على قوافل السفن العابرة بقناة السويس والتعامل معها بكل جدية وحزم لمنع تلوث المجرى الملاحي والتأكد من أن السفن خالية من الأوبئة للحد من نقل العدوى والأمراض للوادي.

- استغلال المقومات التنافسية الاقتصادية لقناة السويس طبقاً للمعايير الدولية المعروفة التي تتضمن جودة البنية التحتية المحلية، والاستقرار السياسي والعام، ومدى ملائمة التدريب والتعليم، والتوزيع العادل للدخول، واهتمام الدولة بتنمية التكنولوجيا، وتشجيعها للإبداع والاختراع وغيرها، وذلك بغرض زيادة الإنتاجية وجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية.

- تنفيذ المخطط الإقليمي لمنطقة قناة السويس يجب أن يستند إلى قواعد علمية وتنبؤات مستقبلية ودراسات اقتصادية وجيوإستراتيجية متقدمة حتى يؤتي المشروع بنتائجه المرجوة، فلا شك أن ممر قناة السويس ممر حيوي لا غنى للتجارة العالمية عنه، إلا أن العالم لن يتوقف عن البحث عن مسارات جديدة وخطوط ملاحية بديلة لقناة السويس لعلها تكون أكثر أماناً من الخطوط المارة بمنطقة الشرق الأوسط المضطربة سياسياً واجتماعياً.

تسرب المياه من القناة إلى مواقع الحفارات مما سيقلل حجم الحفر على الناشف ويزيد من عمليات التكريك، ومن ثم زيادة ملموسة في التكلفة.

٥- التكلفة المقدره للمشروع لا تستند الى أي دراسات هندسية جادة ولذلك يخشى التجاوز كما حدث في مشروع توسيع قناة بنما مما أدى إلى تأخر التسليم ونشؤ خلافات مع الشركات القائمة على التنفيذ.

٦- هل تم دراسة تأثير مشروع الازدواج الجزئي لقناة السويس على المشروع الأساسي الخاص بتنمية محور القناة - فالاول يعمل على الاسراع على مرور البواخر أما الثاني فلا تتحقق أرباحه إلا من خلال توقف البواخر مما ينشط التجارة والسياحة وغيرها من الأنشطة التي تنشأ من رسو البواخر بالموانئ والممرات البحرية.

٧- بعد تنفيذ مشروع التطوير وإعداد القناة الجديدة لاستقبال البواخر لا يتوقع خبراء النقل أن تصل القناة إلى درجة التشغيل، أي أن يصل عدد السفن المارة إلى طاقتها التصريفية الكاملة المقدره بحوالي ٢٨,٥٠٠ سفينة سنوياً بمعدل ٧٨ وحدة يومياً.

نأكد مرة أخرى أن الهدف من هذه الاستفسارات ليس التشكيك من جدوى المشروع أو زعزعة الثقة في القائمين عليه، فالشعب المصري بكافة طوائفه كله ثقة في قواته المسلحة ولا مجال لزرع الشك بين الشعب وجيشه.

خلاصة

مشروع ازدواج قناة السويس باعتباره أحد المشروعات المكتملة لمشروع التنمية الشاملة لمحور القناة يحقق مزايا مباشرة تتمثل في زيادة حركة الملاحة الدولية للمجرى وتقليص زمن عبور السفن وزيادة أعدادها، وعلينا من أجل جني ثمار هذا المشروع القومي مراعاة النقاط الآتية:

- الإسراع في تنفيذ مشروعي الازدواج الجزئي لقناة السويس والنخطيط الإقليمي للمحور للاستفادة من الإمكانيات المتعددة للموقع من الناحية الجغرافية والاقتصادية والتجارية والسياسية والإستراتيجية، تعزيزاً

القناة يرتبط كل منهما بالآخر ارتباطا وثيقا وسيرفع كل
منها تصنيف الآخر وذلك لاعتماد كلا المشروعين في
الاساس على النقل البحري.

- يلزم دراسة الأثار المتبادلة بين تطوير القناة واقتصاديتها
من ناحية وبين الاقتصاد العالمي من ناحية أخرى.
- مشروع قناة السويس الجديدة ومشروع التنمية بمنطقة

THE SUEZ CANAL DOUBLING PROJECT

Dr. Hussein Abbas

ABSTRACT

This article describes the Suez Canal doubling necessary to cope with the increasing capacity of the international commerce.

The paper addresses the SWOT analysis as a useful tool to evaluate, the strengths, weaknesses, opportunities and threats involved in the project. It is suggested also to take advantage of the two projects namely the doubling of the water way and the development of the Canal Zone. It shows how these two projects can interact in ways to magnify the benefits expected from each one of them if taken separately.

It is concluded that these two projects are complementing each other benefits and once completed, we hope that the country's economy will be significantly boosted and the growth considerably improved.

This paper complements a paper previously published in the magazine of the Egyptian Society of Engineers No. 1 – 2014, in which we developed the project of the Suez Canal corridor.

المراجع

- 1- Abbas H., 'Les Infrastructures Maritimes en Mer Rouge: Complémentarité ou Concurrence? ', *Compte rendu du colloque (Stratégie Logistique et de Transport au Service du Développement) du 15 et 16 Décembre 2013 a Djibouti, (باللغة الفرنسية)*.
- 2- *Global Supply Chain Security, Chapter 10 "The Role of Suez Canal Development in Logistics Chain" Springer book 2014*
- 3- مجلة جمعية المهندسين المصرية ، العدد الأول ٢٠١٤ ، مجلد ٥٣ - "محور قناة السويس: ما له وما عليه".
- 4- Abdillahi Ahmed A., et al., "Stratégie logistique et de transport au service du développement en Afrique", *Edition L'Harmattan, Paris, 2015 (باللغة الفرنسية)*
- 5- Abbas H., *Le Nouveau Projet du Canal de Suez et son Impact sur l'Environnement, C.S.C.E. Regina, Canada 2015.*
- 6- ROPME <http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonunep/ropme/>