

العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس

مقارنة مع سنغافورة و بنما و دبي

رانيا محمد أحمد الشيخ

الملخص:

إن الموقع الاستراتيجي المميز لمنطقه قناة السويس لوقوعها على قناه السويس كأهم ممر ملاحى فى العالم تمر من خلاله حوالى ٨% من إجمالى تجاره العالم المنقول بهجراً، يمنح المنطقة المحيطة بالقناة الفرصة لإقامه مركز اقتصادى لوجستى عالمى من المتوقع أن يحقق العديد من العوائد للاقتصاد المصرى من خلال زياده معدلات النمو الاقتصادى، وتنوع الأنشطة الاقتصادية، و خلق فرص عمل جديده، كما سيعمل على تطوير المنطقه لتصبح قاطرة للنمو الاقتصادى لمصر، وتحويل موانئ بورسعيد والعين السخنة لتصبح موانئ محورية ومراكز للخدمات اللوجيستيه وتجارة الترانزيت.

و يهدف هذا البحث إلى محاوله الوصول الى أهم العوامل والمحددات اللازمة لإقامة مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس من خلال دراسة بعض النماذج الناجحه لمناطق لوجيستيه حول العالم "سنغافوره - دبي - بنما"، و من ثم تقديم رؤيه مستقبلية لمشروع المركز اللوجستى بمنطقة قناة السويس تكون بمثابة دعم لمكانته بين المراكز الأخرى حول العالم، وكذلك دعم وتنمية الاقتصاد المصرى.

Abstract

The strategic location of the Suez Canal, as it is the most important shipping passage in the world which about 8% of the world's maritime trade passes through, gives the region around the canal the opportunity to establish an international economic and logistic center. It will also develop the region to become a locomotive for the economic growth of Egypt and transform Port Said and Ain Sokhna ports into major ports and logistics and transit centers.

This research aims to achieve the most important factors and determinants necessary for the establishment of a global logistics center in the Suez Canal area by studying some successful models of logistics areas around the world, "Singapore - Dubai - Panama". Supporting its position among other centers around the world, as well as supporting and developing the Egyptian economy.

كلمات البحث: مركز لوجستى - محور تنمية - قناة السويس - مشروعات عملاقة

المقدمة:

تساهم الأنشطة والخدمات اللوجستية بدور هام في اقتصاديات الدول، وزيادة تنافسية منظمات الأعمال، حيث إنها تضمن توفير المنتج المناسب بالكمية المناسبة للعميل المناسب وفي الوقت المناسب، ونظراً لأهمية الأنشطة والخدمات اللوجستية في التجارة والنقل، فقد اتجهت الشركات العالمية إلى إقامة مراكز لوجستية في مناطق قريبة من أسواقها، حيث يحقق ذلك مجموعة من المزايا لمنظمات الأعمال، ويعمل على زيادة قدرتها التنافسية، وكذلك تحقيق مزايا للدول تتمثل في زيادة معدلات النمو الاقتصادي، وخلق المزيد من فرص العمل، وتنويع وتطوير الأنشطة الاقتصادية.

وبدراسة حالة منطقة قناة السويس اتضح وجود العديد من المقومات التي تؤهلها لأن تصبح مركز لوجستي عالمي، و في المقابل يوجد عدد من القضايا التي تساهم في افتقار مصر القدرة على المنافسة الاقتصادية على المستوى الدولي، وتتطلب المعالجة لتعزيز الأداء الاقتصادي للدولة وزيادة جاذبية مصر ومنطقة قناة السويس للاستثمار والتنمية الاقتصادية.

و بهدف تحديد العوامل المؤثرة في إنشاء مركز لوجستي، وكيفية إدراج هذه العوامل في استراتيجية التنمية لمنطقة قناة السويس، تم المقارنة مع عدد من المراكز اللوجستية الناجحة حول العالم (سنغافورة - دبي - بنما) لتشابه بعض ظروفها مع منطقة قناة السويس

أهمية البحث:

تتمثل أهمية هذا البحث في محاولة الوصول إلى أهم العوامل والمحددات اللازمة لإقامة مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس، وذلك بناء على دراسة التجارب الدولية للمناطق الأخرى المشابهة حول العالم حتى يمكن الاستفادة منه، وتجنب معوقات إقامة هذا المشروع والبحث عن حلول لها حتى يمكن استكمال ونجاح إقامة مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس، بما يضمن تحقيق مكاسب لصالح الاقتصاد المصري.

مشكلة البحث:

تسعى مصر للاستفادة من الموقع المتميز لمنطقة قناة السويس وزيادة قدرتها التنافسية بهدف دعم الاقتصاد المصري، ولكن هناك مجموعة من العوامل التي تؤدي إلى تخفيض القدرة التنافسية لمصر على المستوى الدولي وتتطلب المعالجة حتى يتم نجاح إنشاء مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس، ويمكن توضيح مشكلة الدراسة من خلال التساؤلات التالية:

- ما هي أهمية الموقع في إقامة مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس؟
- إلى أي مدى تتوافر العناصر اللازمة لإنشاء مركز لوجستي؟
- ما أثر مشروع إنشاء محور لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس؟

فروض البحث:

لقد تم بناء فروض البحث اعتماداً على مشكلة الدراسة و عناصرها المختلفة حيث أن فروض الدراسة تستند إلى وجود إمكانيات حقيقية من الموارد الإقتصادية والمادية والبشرية كمقومات أساسية لإنشاء مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس و لكن هناك معوقات تقف بوجه إنشاء هذا المركز.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى دراسة العوامل المؤثرة في إقامة محور لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس، وذلك من خلال دراسة التجارب والمشروعات الأخرى المشابهة حول العالم، وذلك للوصول إلى أهم محددات وعوامل نجاح هذا المشروع القومي ووضعه على خريطة المراكز اللوجستية المحورية الإقليمية والعالمية بالشكل الذي يحقق للاقتصاد المصري أقصى استفادة، وزيادة معدلات التنمية، وكذلك تنمية منطقة القناة وسيناء.

منهجه البحث:

تم استخدام المنهج الوصفي والأسلوب الاستقرائي و التاريخي؛ وذلك للتعرف على أهمية المراكز اللوجستية ومزاياها، وكذلك مقومات إنشاء مراكز لوجيستية في عدد من دول العالم وعناصر نجاحها من خلال تحليل بيانات التنافسية الدولية (٢٠١٥-٢٠١٦)، وكذلك مؤشرات أداء الأعمال لهذه الدول. و تم استخدام الاستنتاج المنطقي من خلال تحليل مشكلة البحث و أبعادها و خصائصها عن طريق الاستعانة بالمراجع العربية و الأجنبية على اختلاف أنواعها و أشكالها. يتكون البحث من:

أولاً: دراسة تجارب بعض الدول في إنشاء مراكز لوجستية عالمية و محددات نجاح هذه التجارب

ثانياً: منطقة قناة السويس كمركز اللوجستي

ثالثاً: مقارنة الأداء اللوجستي لمنطقة قناة السويس بالنماذج المشابهة في سنغافورة و دبي و بنما.

رابعاً: مقارنة العوامل المؤثرة في إنشاء وتطوير المركز اللوجستي لمنطقة قناة السويس بالنماذج المشابهة في سنغافورة و دبي و بنما.

خامساً: العوائد المتوقعة لمشروع تنمية منطقة قناة السويس على الاقتصاد المصري ومنطقة قناة السويس.

سادساً: النتائج و التوصيات

أولاً: دراسة تجارب بعض الدول في إنشاء مراكز لوجستية عالمية و محددات نجاح هذه التجارب

تم اختيار كل من سنغافورة - "جبل على" في دبي - منطقة "كولون" في بنما كنماذج لمراكز لوجستية عالمية ناجحة، و ذلك لتشابه بعض ظروفها مع منطقة قناة

رانيا محمد أحمد الشينخ

السويس، فسنغافورة توفر نموذجاً جيداً لتطوير الموانئ؛ وجبل علي مثال على الموانئ والمناطق الصناعية؛ وقناة بنما ومنطقة كولون للتجارة الحرة مثال على الطريق البحري والميناء والمنطقة الصناعية.

سنغافورة: سنغافورة هي واحدة من بين أكثر المناطق جذباً للأعمال على مستوى العالم نتيجة وجود إطار مؤسسي قوي، والسياسات الحكومية الداعمة، وظروف سوق العمل الجذابة، والبنية التحتية الجيدة.

يعتبر نجاح مجمع الخدمات اللوجيستية في سنغافورة هو نتيجة تكامل اربعة قطاعات رئيسية هي: الطيران، النقل البحري، النقل البري، والخدمات اللوجيستية ذات القيمة المضافة العالية.

دبي: يعتبر مركز الخدمات اللوجيستية في دبي هو الأهم في منطقة الشرق الأوسط، حيث يعتبر ميناء "جبل علي" واحد من أكبر ١٠ موانئ لتداول الحاويات على مستوى العالم، وكذلك يعتبر "مطار دبي" واحداً من أسرع المطارات نمواً على مستوى العالم، ومن أهم عوامل نجاح المركز اللوجيستى في دبي: الاستقرار الحكومى - البنية التحتية المتطورة - توافر العمالة العادية، وكذلك أصحاب المهارات - البيئة التنافسية - وجود مجموعة من الخدمات والصناعات التكميلية، ومن أهمها الخدمات البنكية والتمويل والتأمين.

بنما: تعتبر بنما أكثر النماذج تشابهاً مع حالة مصر (منطقة قناة السويس) من حيث وجود قناة بنما، وكذلك تحتل مركز متوسط في مؤشرات أداء الأعمال.

تحتل بنما مركزاً متوسطاً للقيام بالأعمال، يقوم المركز اللوجستى في بنما على مشغلي مرافق البنية التحتية بما فيها عمليات قناة بنما والخدمات اللوجيستية وخدمات النقل، حيث تم تطوير المحور اللوجستى بحيث يتمحور حول قناة بنما.

تتمثل أهم عوامل النجاح في تجريبه بنما فى : وجود بيئة أعمال وحكومة مستقرة- بيئة تشريعية قوية فيما يخص تنظيم الأعمال التجارية والصناعية - نظام مصرفى قوى - نظام ضريبي جذاب - بنية تحتية حديثة خصوصاً فى مجال الموانئ والنقل الجوى - قوى عاملة عالية المهارة والكفاءة.

محددات نجاح مراكز الخدمات اللوجستية العالمية:

بناء على تحليل مراكز الخدمات اللوجستية في كل من سنغافورة ودبي وبنما، وتحليل المناهج الفريدة الخاصة بهم لتصبح مراكز لوجستية محورية، تم التوصل إلى أوجه تشابه كافية لاقتراح مجموعة من المحددات المؤثرة والمنهجية لتطوير قطاعات الخدمات اللوجستية.

يقدم الشكل رقم (١) العناصر السبعة التي يتألف منها هيكل المحددات المؤثرة في تطوير ونجاح إنشاء مركز الخدمات اللوجستية، والتي تم التوصل إليها بناء على الدراسة المقارنة مع المراكز المشابهة في سنغافورة و دبي و بنما، حيث يتكون هذا الهيكل من ثلاث أجزاء هم:

(١) الأساس Foundation:

يتكون من عنصرين رئيسيين وهما الموقع الاستراتيجي ومدى استقرار الحكومة والتزامها، ويمثل هذين العنصرين شروط مسبقة لتطوير مركز الخدمات اللوجستية.

(٢) الأعمدة (الركائز) Processes: تتمثل في ٤ ركائز رئيسية التي تمثل العمليات المطلوبة وهي:

أ- الموارد البشرية.

ب- البنية التحتية .

ج- التنظيم والعمليات الإدارية.

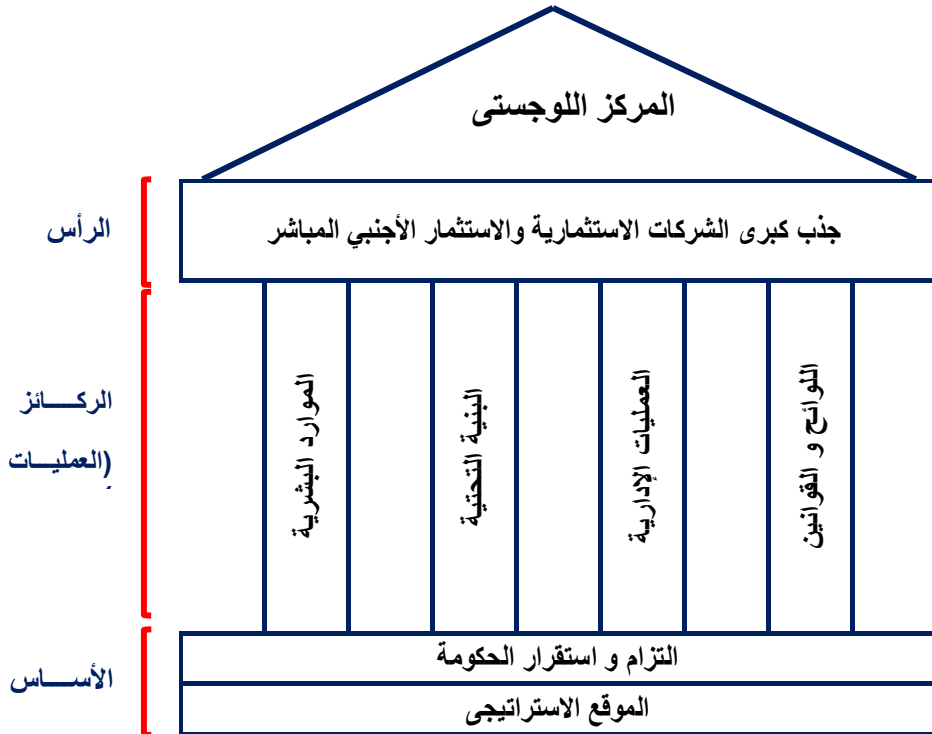
د- اللوائح والقوانين.

(٣) الرأس (التاج) Capstone:

يتمثل في وجود كبرى الشركات الأجنبية، التي تمثل عنصر التعزيز الذي يضمن نجاح تنمية المحور اللوجستي ويعمل على جذب الاستثمارات الاجنبية المباشرة.

شكل (١)

المحددات المؤثرة على تطوير مراكز الخدمات اللوجستية الناجحة



المصدر: Munoz, D., & Rivera Virgüez, M. L. (2010), "Development of Panama as a logistics hub and the impact on Latin America", Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology, p.41.

١. الموقع الاستراتيجي:

يعتبر الموقع الجغرافي للدولة العامل الأول المؤثر في إنشاء مركز الخدمات اللوجستية، حيث تتطور المراكز اللوجستية المحورية في المناطق التي تقع على طرق التجارة عادة حيث يوفر الموقع إمكانية الوصول إلى كل من وسائل النقل البرية والبحرية، وكذلك خدمات النقل الجوي، كما يعمل الموقع المميز أيضا على ربط مراكز التجارة بأسواق السلع والخدمات.

الموقع الاستراتيجي الجيد هو العامل الأساسي في عملية التأسيس لتطوير مركز الخدمات اللوجستية، وهو شرط ضروري، وليس كافي لتطوير قطاع الخدمات اللوجستية، وبالرغم من ذلك هناك حاجة لباقي العوامل.

٢. التزام واستقرار الحكومة:

استقرار الحكومة يضمن الاستمرارية في السياسات والإطار المؤسسي لممارسة الأعمال، ويشمل استقرار الحكومة رؤية طويلة الأجل في كل من القضايا السياسية والاقتصادية.

الدول التي تتمتع بالاستقرار السياسي والاقتصادي عادة ما تمتلك مشاركة اجتماعية قوية؛ لأن القطاع الخاص يمتلك ما يكفي من النفوذ للمطالبة والدفع نحو السياسات والمؤسسات الجيدة المستدامة وتحسين السياسات الغير مواتية والمشكلات.

٣. الموارد البشرية:

يعتبر رأس المال البشري هو الركيزة الأولى في نجاح إقامة وتطوير مركز لوجستي، حيث أن جودة التعليم العالي والتدريب في مجال الخدمات اللوجستية أمر بالغ الأهمية للشركات التي ترغب في الارتقاء في قيمة سلاسل الإمداد لتخطى عمليات الإنتاج والخدمات البسيطة، كما أن الاقتصاد الحالي الذي يتجه نحو العولمة يتطلب اقتصادات قادرة على تنشئة عمال ذو تعليم جيد قادرين على التكيف سريعا مع بيئتهم المتغيرة.

٤. البنية التحتية:

تتطلب خدمات النقل واللوجستيات وجود بنية تحتية متطورة بشكل جيد مثل جودة الطرق وخطوط السكك الحديدية، والموانئ، والنقل الجوي لتمكين الوكلاء الاقتصاديين من توصيل السلع والخدمات إلى السوق بطريقة آمنة وفي توقيتها، أيضا وجود شبكة اتصالات واسعة النطاق ومستقرة تتيح التدفق السريع والحر للمعلومات، مما يزيد من كفاءة الخدمات اللوجستية بشكل عام.

٥. كفاءة العمليات الإدارية:

رانيا محمد أحمد الشيخ

إن تكلفة المعاملات الناتجة عن التأخير وتعقيدات الإجراءات الإدارية تقلل من ربحية الشركات، وتعتمد الخدمات اللوجستية على تحقيق الكفاءة في الإجراءات مثل التخليص الجمركي ووثائق الاستيراد والتصدير.

٦. التنظيم الإداري و اللوائح و القوانين:

يضم التنظيم الجيد رؤية طويلة المدى للقوانين والتشريعات بحيث تكون مستقرة عبر الزمن، كما أنها تكون غير متحيزة وتنطبق على كل الوكلاء والشركات دون أي تمييز.

٧. جذب كبرى الشركات الاستثمارية والاستثمار الأجنبي المباشر:

في حالة توفر العوامل الستة السابقة في بلد أو منطقة معينة، سيتم جذب كبرى الشركات الاستثمارية لها، تُعرف كبرى الشركات الاستثمارية بأنها شركة كبيرة وطنية أو متعددة الجنسيات التي تتسم بالكفاءة والتنافسية بحيث تخلق استقرار وحوافز لجذب الشركات الأخرى، إن جذب كبرى الشركات الاستثمارية والاستثمار الأجنبي المباشر عامل محفز يعمل على تعزيز وتسريع وتيرة تنمية القطاعات اللوجيستية ولذلك تم وضعه في الجزء العلوي للشكل رقم (١).

ثانياً: منطقة قناة السويس كمركز اللوجستي

يعد مشروع تنمية منطقة قناة السويس أحد العناصر الرئيسية في استراتيجية التنمية للدولة المصرية، حيث من المتوقع أن يحقق العديد من العوائد للاقتصاد المصري ومنطقة قناة السويس من خلال زيادة معدلات النمو الاقتصادي وتنويع الأنشطة الاقتصادية وخلق فرص عمل جديدة في إطار المشروعات المقترحة ضمن خطة عمل المشروع.

وتكمن أهمية مشروع تنمية منطقة قناة السويس الاقتصادية في أن هذا المشروع يشتمل علي العديد من الأنشطة المقترحة والقابلة للتنفيذ داخل نطاق المشروع، وسيخدم معظم القطاعات الاقتصادية مثل (النقل البحري واللوجستيات، والصناعة، والتجارة، والسياحة، والزراعة، والإسكان، والطاقة)، كما سيعمل المشروع علي دعم المركز الدولي لمنطقة قناة السويس كمركز محوري جديد للتنمية الاقتصادية الإقليمية والدولية، وتعزيز دور المركز في جذب الاستثمارات لتطوير المنطقة لتصبح قاطرة للنمو الاقتصادي المصري، وتحويل مواني بورسعيد والعين السخنة لتصبح مواني محورية ومركز لحمولات البضائع وتوزيع تجارة الترانزيت والخدمات اللوجستية التي تقدم للسفن والتجارة العابرة لقناة السويس بالاشتراك مع الشركات العالمية، ومن ثم جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة واستثمارات البنية التحتية الجديدة والتصنيع والخدمات الداعمة لنمو الاقتصاد المصري للتقدم نحو المساواة مع الأسواق الناشئة الأخرى مثل الهند وفيتنام والفلبين.

مقومات إقامة المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس:

١- وجود قناة السويس:

تقع منطقة قناة السويس عند ملتقي طرق التجارة الرئيسية في العالم بما يعطي لها أفضلية غير متكررة في موقعها، وتمر عبر القناة كميات هائلة من البضائع مما يسهل ويشجع أن تصبح المنطقة مركزاً رئيسياً للصناعة بالقيام بعملية تحويل منتجات الآخرين غير المكتملة إلى سلع نهائية، فخلال عام ٢٠١٦ عبرت قناة السويس في كلا الاتجاهين ١٦٨٣٣ سفينة بحمولة صافية مسجلة للسفن العابرة خلال نفس العام حوالي ٩٧٤.٢ مليون طن بلغت أعداد السفن حاملة الحاويات المارة في الاتجاهين ٥٤١٤ سفينة بإجمالي حمولة ٥٥٢.٤ مليون طن صافي في عام ٢٠١٦، وهذا الحجم الكبير من السفن والحاويات يشكل حجم طلب على الخدمات اللوجستية من إصلاح وصيانة وتموين السفن، وغير ذلك من الأنشطة المختلفة.

٢- الموقع الجغرافي المتميز لمنطقة قناة السويس وقربها من المراكز الاقتصادية العالمية في أوروبا وأمريكا وآسيا:

تقع منطقة قناة السويس في قلب العالم، وعلى مسار خط التجارة الرئيسي بين آسيا وأوروبا، وبالتالي تربط بين دول آسيا والشرق الأوسط ومنطقة البحر المتوسط وأوروبا وأمريكا كما أنها قريبة من الأسواق الأفريقية الواعدة، ومن ثم فتوطن نشاط اقتصادي في هذه المنطقة يوفر فرصة لاختراق معظم أسواق العالم لقرب المسافة وسهولة الوصول إلى هذه الأسواق.

٣- سهولة الدخول للأسواق الأفريقية والمنطقة العربية:

وذلك لقرب المسافات بين منطقة قناة السويس وهذه المناطق، ووجود طرق بحرية وبرية تربط بين هذه المناطق ، كما وقعت مصر العديد من اتفاقيات التجارة الحرة مع هذه الدول بالشكل الذي يوفر معاملة تفضيلية للمنتجات الوارده منها وإمكانية تخفيض الرسوم الجمركية وغيرها من العوائق، ومن أمثلة ذلك اتفاقية التجارة الحرة مع الدول العربية، وكذلك اتفاقية الكويز ، أيضاً اتفاق الكوميسا واتفاقيات التعاون التجاري مع الاتحاد الأوروبي، حيث تتيح هذه الاتفاقيات النفاذ إلى حوالي ١.٦ مليار مستهلك في قارات العالم المخلفة.

٤- وجود موانئ متطوره ضمن المشروع:

ومنها ميناء شرق بورسعيد والذي يعد ميناء محوري لتجارة الترانزيت بالنسبة لسفن الحاويات في منطقة شرق المتوسط، وكذلك ميناء العين السخنة والذي يعد من أهم موانئ منطقة البحر الأحمر، وبوابة لتجارة مصر الخارجية، والذي تديره شركة موانئ دبي العالمية.

٥- وجود شبكة طرق ذات كفاءة عالية لسهولة ربطها بباقي الجمهورية:

تتصل منطقة قناة السويس بشكل جيد بالقاهرة حيث يتوافر شبكة جيدة من الطرق السريعة، كما تقوم الحكومة بإنشاء مجموعة جديدة من الطرق السريعة إلى

العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة و بنما و دبي

رانيا محمد أحمد الشيخ

بورسعيد ورفع مستوى الطرق الموجودة حالياً ، كما يجري حالياً حفر ٦ أنفاق جديدة لربط المناطق شرق وغرب قناة السويس.

٦- توافر الأيدي العاملة:

تتميز مصر بتوافر القوى البشرية والأيدي العاملة الكثيفة والرخيصة نسبياً كأكثر قوة عمل موجودة في المنطقة العربية مع وجود قدرات تدريبية للعمال يمكن أن تؤهلها للعمل بكفاءة في المنطقة، وتتمتع مصر بطاقات تكنولوجيا متطورة نسبياً وقابلة للتطوير والتحديث.

ثالثاً: مقارنة الأداء اللوجستي لمنطقة قناة السويس بالنماذج المشابهة في سنغافورة ودبي وبنما.

(أ) مقارنة بين مصر والدول المختارة (سنغافورة- دبي - بنما) من حيث مؤشر الأداء اللوجستي:

جدول (١) مقارنة مؤشر الأداء اللوجستي (Logistics Performance LPI Index)

بين مصر والدول المختارة (سنغافورة - الإمارات العربية المتحدة - بنما) ٢٠١٦

الدولة	التجريب	التكاليف	الجمارك	البنية التحتية	الشحن الدولي	الوجيستية (الكفاءة)	المناخ والافتتاح	الحوادث الزمنية (التوقيت)
سنغافورة	٥	٤.١٤	٤.١٨	٤.٢٠	٣.٩٦	٤.٠٩	٤.٠٥	٤.٤٠
الإمارات العربية	١٣	٣.٩٤	٣.٨٤	٤.٠٧	٣.٨٩	٣.٨٢	٣.٩١	٤.١٣
بنما	٤٠	٣.٣٤	٣.١٣	٣.٢٨	٣.٦٥	٣.١٨	٢.٩٥	٣.٧٤
مصر	٤٩	٣.١٨	٢.٧٥	٣.٠٧	٣.٢٧	٣.٢٠	٣.١٥	٣.٦٣

المصدر: <https://lpi.worldbank.org/>

شكل رقم (٢)

مقارنة مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) بين مصر والدول المختارة (سنغافورة – الإمارات العربية المتحدة - بنما)



المصدر: من إعداد الباحث

يوضح الجدول رقم (١) والشكل رقم (٢) السابقين مقارنة بين كل من مصر وسنغافورة ودبي وبنما وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجيستية (LPI) لعام ٢٠١٦ حيث يتضح:

- احتلت مصر المركز رقم ٤٩ من بين ١٥٥ دولة في مؤشر كفاءة أداء الخدمات اللوجيستية.
- تقع مصر في مراكز أقل لجميع المؤشرات مقارنة بسنغافورة ودبي.
- تقع مصر في مراكز أقل لجميع المؤشرات مقارنة ببنما باستثناء مجالين اثنين فقط تتفوق فيهما مصر عن بنما وهما: كفاءة الخدمات اللوجيستية والمتابعة والافتقار، وإن كان الفارق بينهما ضئيلاً.
- أكبر التحديات التي تواجه مصر وفقاً لهذا المؤشر تمثلت في الإجراءات الجمركية، وكذلك انخفاض كفاءة البنية التحتية.

(ب) مقارنة بين مصر والدول المختارة (سنغافورة- دبي – بنما) من حيث مؤشر التنافسية العالمية.

الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٣) التاليين يوضحان مؤشرات التنافسية العالمية مقارنة بين مصر وسنغافورة ودبي وبنما، حيث يتضح ما يلي:

العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة و بنما و دبي

رانيا محمد أحمد الشينغ

- تحتل مصر المركز ١١٦ من بين ١٤٠ دولة، وهو ترتيب متأخر وفقاً لمؤشر التنافسية العالمي، في حين تحتل سنغافورة والأمارات العربية المتحدة وبنما المراكز ٢ و ١٧ و ٥٠ على التوالي.
- يقل ترتيب مصر عن الثلاث دول في جميع المؤشرات باستثناء حجم السوق حيث تتفوق عليهم جميعاً نظراً لتعداد مصر السكاني الكبير مقارنة بهذه الدول.

جدول (٢)

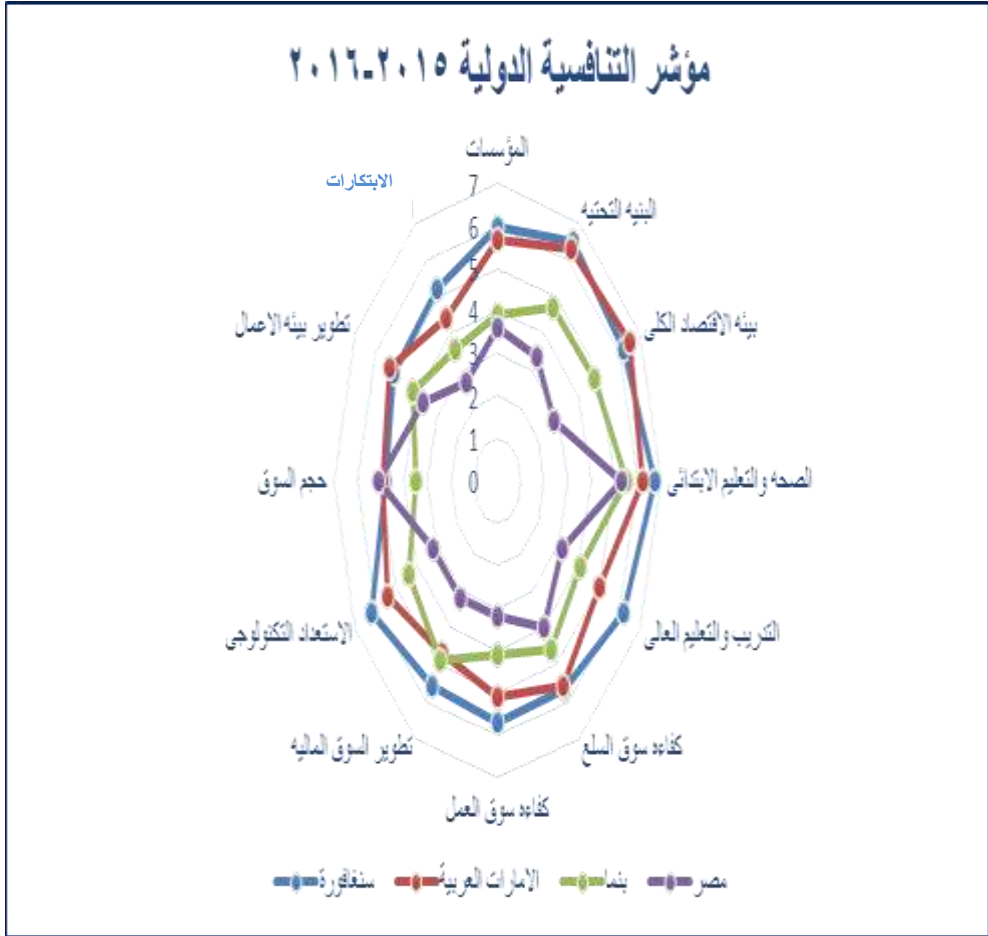
مقارنة مؤشر التنافسية الدولية ٢٠١٥-٢٠١٦

بين مصر والدول المختارة (سنغافورة - الإمارات العربية المتحدة - بنما)

المصدر: منتدى الاقتصاد العالمي - مؤشر التنافسية العالمية ٢٠١٥/٢٠١٦

الدولة	الترتيب	المؤسسات	البنية التحتية	بيئة الاقتصاد الكلي	الصحة والتعليم الابتدائي	التدريب والتعليم العالي	كفاءة سوق السلع	كفاءة سوق العمل	تطوير السوق المالية	الاستعداد التكنولوجي	حجم السوق	تطوير بيئة الأعمال	الابتكارات
سنغافورة	٢	٦	٦.٥	٦.٢	٦.٧	٦.٢	٥.٧	٥.٧	٥.٦	٦.٢	٤.٨	٥.١	٥.٢
الإمارات العربية	١٧	٥.٧	٦.٣	٦.٥	٦.٢	٥.٠	٥.٦	٥.١	٤.٧	٥.٤	٤.٩	٥.٣	٤.٤
بنما	٥٠	٣.٩	٤.٧	٤.٨	٥.٥	٤.١	٤.٦	٤.١	٤.٩	٤.٤	٣.٥	٤.٢	٣.٦
مصر	١١٦	٣.٦	٣.٤	٢.٨	٥.٣	٣.٢	٤.٠	٣.٢	٣.٢	٣.٢	٥.١	٣.٧	٢.٧

شكل رقم (٣)
 مقارنة مؤشر التنافسية الدولية ٢٠١٥-٢٠١٦
 بين مصر والدول المختارة (سنغافورة – الإمارات العربية المتحدة - بنما)



المصدر: من إعداد الباحث

العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة و بنما و دبي

رانيا محمد أحمد الشينخ

رابعاً: مقارنة العوامل المؤثرة في إنشاء وتطوير المركز اللوجستي لمنطقة قناة السويس بالنماذج المشابهة في سنغافورة ودبي وبنما

جدول (٣) أهم محددات نجاح المراكز اللوجستية العالمية مقارنة بمصر

سنغافوره	دبي	بنما	منطقة قناة السويس	المخطط (مصر)
تحتل موقع استراتيجي في منطقة جنوب شرق آسيا.	تحتل موقع استراتيجي في منطقة الشرق الأوسط وتقع على طريق التجارة بين آسيا وأوروبا.	تحتل موقع استراتيجي في منطقة أمريكا الوسطى وتقع على خطوط التجارة بين آسيا وأمريكا الشمالية وأوروبا.	تحتل موقع استراتيجي على طرق التجارة بين شرق آسيا.	
حكومة مستقرة، حزب سياسي واحد	حكومة مستقرة، نظام ملكي مستقر	حكومة ملتزمة ونظام مستقر، نظام سياسي متعدد الأحزاب مع وجود معارضة.	إلى حد ما عدم استقرار حكومي وسياسي حالياً	سياسات طويلة الأجل وقوانين لحماية المستثمرين والاستثمار
قوى عاملة على مستوى عالمي، نظام تعليم وتدريب يركز على التعليم الفني واللوجستي.	بيئة جاذبة للعمالة الأجنبية المدربة على مستوى عالمي من خلال العديد من الحوافز.	قوى عاملة غير كافية، هناك نقص في المعرفة الفنية.	قوى عاملة كبيرة ولكن غير مدربة بشكل كاف، مستوى التعليم غير مناسب.	يجب أن يكون هناك تخطيط لتحسين مستويات التعليم الجامعي، وإقامة مراكز تدريب تحويلي، وتركيز الاستثمارات في مجال التعليم على الأنشطة ذات العلاقة بالتعليم الفني واللوجستي.
بنية تحتية وطرق ذات مستوى عالمي.	بنية تحتية وطرق ذات مستوى عالمي.	موانئ ذات مستوى جيد، الطرق بحاجة إلى مزيد من التحسين.	عدد من الموانئ تحتاج إلى مزيد من التطوير، وشبكة طرق تحتاج إلى تطوير، كما تم إقامة قناة السويس الجديدة.	تطوير موانئ بورسعيد والعين السخنة، وكذلك تحسين ربط منطقة قناة السويس بباقي أنحاء الجمهورية من خلال شبكة من الطرق المحورية، وكذلك ربط شرق وغرب القناة بمجموعة من الأنفاق.

العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة و بنما و دبي

رانيا محمد أحمد الشينغ

سنغافوره	دبي	بنما	منطقة قناة السويس	المخطط (مصر)
نظام جمركى وضريبي على مستوى عالمي، والإجراءات الإدارية تتميز بالسهولة والسلاسة.	إجراءات إدارية وتشريعية محفزة للاستثمار.	يوجد بعض الفساد وتحثل بنما المركز ٧٩ عالميا في سهولة أداء الأعمال.	تحثل مصر مرتبة متأخرة من حيث جودة وكفاءة المؤسسات الإدارية.	ضرورة إصلاح النظام الإداري. إقامة هيئة مستقلة لإدارة منطقة قناة السويس بديل عن معظم الهيئات والوزارات الحكومية. - تفعيل نظام الشباك الواحد لإدارة الأعمال مع المستثمرين.
رؤية واضحة ونظام جيد لتقديم الحوافز للمستثمرين.	رؤية واضحة وخطة واضحة للتنمية.	تتمتع بنما بنظام ضريبي جذاب وانظمة مالية ملائمة للشركات الأجنبية ووجود حوافز اقتصادية وخاصة للعمالة. - عدم وجود خطة طويلة الاجل للتنمية.	وجود مشاكل في قانون الاستثمار وإجراءات تأسيس الشركات بالإضافة إلى مشاكل تحويل رؤوس الأموال للخارج.	قانون استثمار مناسب. - تقديم حوافز للاستثمار.
العديد من الشركات الرائدة في اللوجيستيات والصناعة والنقل تتخذ من سنغافوره مقراً لها.	العديد من الشركات الرائدة في مجال اللوجيستيات والصناعة والنقل تتخذ من دبي مقراً لها.	تم جذب العديد من الشركات في مجال النقل واللوجيستيات والخدمات المالية إلى بنما.	هناك حاجة لوجود شركات رائدة تعمل في منطقة قناة السويس.	تقديم حوافز للشركات الكبرى في المجالات ذات الصلة بالأنشطة المقترح إقامتها بمنطقة قناة السويس لجذبها لإقامة مراكز لها بالمنطقة.

خامساً: العوائد المتوقعة لمشروع تنمية منطقة قناة السويس على الاقتصاد المصري ومنطقة قناة السويس.

يمكن التعرف على العوائد المتوقعة من تنفيذ مشروع التنمية في منطقة قناة السويس على الاقتصاد المصري من خلال عدة عناصر أهمها:

١- زيادة دور قناة السويس فى خدمة الاقتصاد المصرى:

يوضح الجدول التالي تطور أداء الاقتصاد المصرى ومساهمة قناة السويس فى الناتج المحلى الإجمالى لمصر:

جدول (٤) تطور مساهمة قناة السويس بالنسبة للناتج المحلى الإجمالى لمصر خلال الفترة (٢٠١١/٢٠١٠-٢٠١٦/٢٠١٥)

(مليون
جنية)

السنوات المالية	الناتج المحلى الإجمالى (الاسعار الجارية)	ايرادات قناة السويس	القناة/الناتج (%)
٢٠١١/٢٠١٠	٨٥٣٩٧.٢	٢٨٢٣٤.٠	٣.٣١
٢٠١٢/٢٠١١	٨٧٣.٠٥٤.٣	٢٩٣٢٦.٠	٣.٣٦
٢٠١٣/٢٠١٢	١٥٣٩٥٩٤.٨	٣٠٠٠٧.٨	١.٩٥
٢٠١٤/٢٠١٣	١٥٧١٦٤٧.٧	٣٠.٨٠٨.٤	١.٩٦
٢٠١٥/٢٠١٤	١٨٦٣١٦٨.٧	٣٢٠.٤٠٠.٠	١.٧٢
٢٠١٦/٢٠١٥	١٩٠.٥٢٠.٠	٣٢٧٥٣.٠	١.٧٢

المصدر: البنك المركزى المصرى - التقرير السنوى - أعداد مختلفة

من الجدول (٤) يتبين أنه بالرغم من تزايد إيرادات قناة السويس حيث بلغت حوالى ٣٢.٨ مليار جنية فى العام المالى ٢٠١٦/٢٠١٥ مقارنة بـ ٢٨.٢ مليار جنية خلال العام المالى ٢٠١١/٢٠١٠، إلا أن هناك تراجع فى نسبة مساهمتها فى الناتج المحلى الإجمالى من ٣.٣١% فى العام المالى ٢٠١١/٢٠١٠ إلى ١.٧٢% فى العام المالى ٢٠١٦/٢٠١٥ وذلك نتيجة انه بين عامى ٢٠١٠ و ٢٠١٢ انخفض الناتج المحلى الاجمالى بسبب الاوضاع الساسية الغير مستقرة و التى اثرت على النشاط الاقتصادى فى معظم قطاعاته و بالتالى زادت نسبة مساهمة قناة السويس فى الناتج المحلى الاجمالى حيث بلغت ٣.٣% خلال الفترة من ٢٠١٠ و ٢٠١٢، ثم تراجعت خلال الفترة من ٢٠١٣ الى ٢٠١٦ الى اقل من ٢% من الناتج المحلى الاجمالى بسبب التحسن فى العديد من القطاعات الاقتصادية.

و بالتالى يتوقع أن يؤدي إنشاء محور لوجستى فى منطقة قناة السويس إلى تزايد حركة البضائع العابرة لقناة السويس، و من ثم تزايد العوائد المتوقعة من هذه العبورات بالشكل الذى يؤثر إيجابياً فى الناتج المحلى الإجمالى لمصر.

٢- تحقيق نمو إقتصادى مستدام:

يهدف مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس إلى إنشاء منطقة اقتصادية يمكن أن تصبح قاطرة للنمو الاقتصادى على مستوى الدولة من حيث تنوع النشاط الاقتصادى والطاقة النظيفة والاكتفاء الذاتى، وكذلك نموذج إدارى وإقتصادى متميز من خلال تحويل منطقة قناة السويس إلى مركز صناعى ولوجستى وبحرى عالمى ، وجعل

منطقة قناة السويس مدخل للأسواق في آسيا وأوروبا وأمريكا وأفريقيا والشرق الأوسط.

٣- تنويع الأنشطة الاقتصادية:

يمثل مشروع تنمية منطقة قناة السويس فصلا جديدا في التنمية الاقتصادية في مصر، وهناك مجموعة واسعة من الفرص الاستثمارية المتاحة في المشروع في العديد من المجالات أهمها: الموانئ والنقل البحري، الخدمات البحرية (مثل بناء و اصلاح السفن و كذلك نشاط تموين السفن)، الخدمات اللوجستية، تطوير مراكز صناعية في شرق بورسعيد و منطقة شمال غرب خليج السويس والعين السخنة، أيضاً الاستفادة من مصادر الطاقة المتجددة في هذه المنطقة خصوصا الرياح والطاقة الشمسية لتكون أحد الحوافز للتنمية

٤- العمالة والتوزيع السكاني المتوازن:

يتوقع أن يحقق مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس العديد من فرص العمل ، حيث يتوقع أن يتم إضافة حوالي مليون فرصة عمل بحلول عام ٢٠٣٠ حتى تصل إجمالي الوظائف بمنطقة المشروع إلى ١.٨ مليون وظيفة ثم تصل إجمالي الوظائف إلى حوالي ٤.٢ مليون وظيفة عام ٢٠٥٠.

٥- تطوير نظام النقل والنقل متعدد الوسائط :

تقوم الإستراتيجية الخاصة بالطرق على تحسين الطرق البرية التي تربط منطقة قناة السويس بباقي مناطق الجمهورية، وكذلك الأنفاق التي تربط بين سيناء وباقي أجزاء الدولة، وخصوصاً ما يربط هذه المنطقة بمنطقة القاهرة الكبرى والإسكندرية ومناطق التركز السكاني في الوادي والدلتا، وينبغي أن يتم تطوير البنية التحتية في قطاع النقل والاتصالات بما في ذلك الموانئ.

٦- تطوير وتنمية منطقة قناة السويس:

يهدف مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس إلى تطوير مجموعة من الأنشطة التي من شأنها أن تعزز اقتصاد منطقة قناة السويس مع الحفاظ على الطابع البيئي والاجتماعي للمنطقة، وإستهداف المجالات التي لديها القدرة على النمو بالشكل الذي يحقق فوائد اقتصادية وتنموية كبيرة، من خلال تحويل منطقة شرق بورسعيد إلى واحد من أهم عشرة موانئ للحاويات على مستوى العالم، تحويل ميناء السخنة إلى ميناء محلي ودولي ومركز صناعي رئيسي لمصر.

سادساً: النتائج و التوصيات:

النتائج:

إن إقامة مشروع تنمية منطقة قناة السويس سيخلق ميزة تنافسية عالية للاستثمار في منطقة قناة السويس، وسيعمل على تحويل مصر لمركز لوجستي سيعمل على دفع عجلة التنمية والنمو الاقتصادي لمصر.

رانيا محمد أحمد الشيخ

و بدراسة العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي في كل من سنغافورة و دبي و بنما مقارنة بحالة منطقة قناة السويس اتضح وجود العديد من المقومات التي تؤهل منطقة قناة السويس لأن تصبح مركز لوجستي عالمي أهمها: وجود قناة السويس ، الموقع الجغرافي المتميز للمنطقة وقربها من المراكز الاقتصادية العالمية في أوروبا وأمريكا وآسيا، توافر الأيدي العاملة، وكبر حجم السوق المحلي. و في المقابل يوجد عدد من القضايا التي تساهم في افتقار مصر القدرة على المنافسة الاقتصادية على المستوى الدولي، وتتطلب المعالجة لتعزيز الأداء الاقتصادي للدولة وزيادة جاذبية مصر ومنطقة قناة السويس للاستثمار والتنمية الاقتصادية، وأهمها: الضعف المؤسسي والبيروقراطية والروتين وتعدد جهات إصدار القرارات بالإضافة إلى ضعف تطبيق التشريعات، و كذلك انخفاض كفاءة طرق التعليم والتدريب المتبعة، و الحاجة الى تحسين البنية التحتية من خلال عدة إجراءات مثل الربط المادي وتوافر الطاقة النظيفة والمياه وضرورة معالجتها لدعم التنمية الاقتصادية.

التوصيات:

- من خلال دراسة التجارب المشابهة في سنغافورة و دبي و بنما يمكن وضع بعض المقترحات لنجاح اقامة مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس كالتالي :
- تفعيل دور واستقلالية الهيئة الاقتصادية لتنمية منطقة قناة السويس في إدارة المشروع، و يكون لها سلطات الاستعانة بالمديرين المحترفين المتخصصين في أعمال الموانئ البحرية من الأجيال الحديثة، والمناطق الصناعية والتجارية واللوجستية الملحقة بها سواء من الأجانب أو المصريين .
 - تفعيل نظام الشباك الواحد لإدارة الاعمال مع المستثمرين
 - تحفيز الاستثمار المحلي و الاجنبي في منطقة قناة السويس من خلال مجموعة من خلال النظر في تعديل قوانين الاستثمار الحالية ، و تحسين بيئة ومناخ الأعمال المحفز على الاستثمار في مصر بوجه عام ومنطقة قناة السويس على وجه الخصوص.
 - توفير المرافق اللازمة مع ضمان كفاءة البنية التحتية وجودتها مع تخطيط عالمي للمنطقة يخدم أغراض المشاريع مستقبلا.
 - التخطيط لخلق بنية أساسية لتكنولوجيا المعلومات ذات مستوى عالمي وسرعة تداول المعلومات والاستفادة منها وتطبيق الأنظمة المتطورة الذكية .
 - تطوير الموارد البشرية لتوفير العمالة الماهرة والمدربة من خلال إنشاء مراكز التدريب مع الإستعانة بالعمالة الخارجية ذات الخبرات العالية غير المتوفرة محلياً لاكساب العمالة المحلية الخبرة ونقل المهارات والاستفادة من الخبرات التي تولدت من تجارب المناطق اللوجستية العالمية.

رانيا محمد أحمد الشيخ

- الاستفادة من المؤسسات التعليمية بالمنطقة مثل جامعة قناة السويس و جامعة بورسعيد وجامعة السويس في تأهيل الخريجين بما يتناسب مع الأنشطة المتوقع اقامتها في المنطقة.
- تحديد القطاعات ذات الأولوية الرئيسية، والتي يجب إستهدافها ويستند اختيار هذه القطاعات إلى عدد من العوامل المختلفة، مثل الميزة النسبية للدولة، قدرة النشاط على خلق فرص عمل، قدرة النشاط على جذب الاستثمارات الأجنبية، ويمكن أيضاً أن يتأثر اختيار القطاعات بالاعتبارات السياسية والاستراتيجية.
- إعداد خطة تسويقية تستفيد من التجارب السابقة وتجارب المناطق المشابهة مثل: بنما وسنغافورة ودبي، كما تبرز أهمية المشروع والمزايا من إقامة استثمارات في منطقة قناة السويس.

المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- البنك المركزي المصري - التقرير السنوي - أعداد مختلفة
- الهيئة العامة للاستعلامات (٢٠١٥)، "الاقتصاد المصري بعد ثورتي ٢٥ يناير و ٣٠ يونيو"، ١٩ فبراير.
- حاتم عبدالجواد (٢٠١٤)، "الحلم المصري العظيم: مشروعات قناة السويس الجديدة"، مؤتمر قناة السويس: ماضٍ مجيد ومستقبلٌ واعد، مكتبة الإسكندرية، ١٨ نوفمبر.
- رشا فؤاد عبد الرحمن ومنى محمود حسين (٢٠١٥)، "مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس"، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج ٤، ٢٩-٣١ مارس ٢٠١٥.
- محمد أحمد الطيب يوسف الكردفاني (٢٠٠٤)، "دور اللوجستيات في المناطق الحرة - دراسة تطبيقية على المنطقة الحرة بجبل علي - دبي"، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، القاهرة، مصر.
- منى عبد العال سيد دسوقي (٢٠١٤)، "إستكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، (رقم ٢٥٥)، معهد التخطيط القومي، مصر، ديسمبر.

ثانياً: المراجع باللغة الانجليزية:

Ghoneim, A. F., & Ahmed, O. A. H. (2007), "An Assessment of Maritime Transport and Related Logistics Services in Egypt", Egyptian Center for Economics Studies, Working Paper Series, No. 125.

- Heakel, S. M. O. (2015), " The Importance of Choosing One of the Egyptian Port As A Mega Container Terminal to Compete Globally", Journal of Commerce and Finance, Faculty of Commerce, Tanta University, Egypt, Vol. 2.

http://www.oecd.org/document/13/0,3343,en_39048427_39049358_41368845_1_1_1,00.html

- Klaus Schwab (2009), “**The Global Competitiveness Report 2009–2010**”, World Economic Forum, Geneva.
- Klaus Schwab (2009), “**The Global Competitiveness Report 2009–2010**”, World Economic Forum, Geneva.
- Klaus Schwab (2017), “**The Global Competitiveness Report 2017–2018**”, World Economic Forum, Geneva.
- Munoz, D., & Rivera Virgüez, M. L. (2010), "**Development of Panama as a logistics hub and the impact on Latin America**", Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology.
- Munoz, D., & Rivera Virgüez, M. L. (2010), "**Development of Panama as a logistics hub and the impact on Latin America**", Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology, p44.
- **OECD, (2009)**. Retrieved from Custom procedures:
- Porter, M. E. (1998), "**Clusters and the new economics of competition**", Boston: Harvard Business Review , Vol. 76, No. 6.
- Porter, M. E. (2000), " **Location, competition, and economic development: Local clusters in a global economy**", Economic development quarterly, Vol. 14, No. 1.
- Porter, M. E. (2011), "**Competitive advantage of nations: creating and sustaining superior performance**", Free Press, Kindle Edition.
- Porter, M.E. (1990), “**The Competitive Advantage of Nations**”, New York: The Free Press.
- SCZone (2015), "**Opportunities in the Suez Canal Economic Zone**”, unpublished presentation, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.
- SCZone (2015), "**Ports & Logistics**" , unpublished presentation, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.
- SCZone (2015), “**Industrial Development Plan**”, unpublished presentation, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.
- SCZone (2015), unpublished Brochure, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.
- SCZone, (2015), "**Opportunities in the Suez Canal Economic Zone**”, unpublished presentation, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.

- SCZone, (2015), “**Industrial Development Plan**”, unpublished presentation, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.
- SCZone,(2015),unpublished brochure, Egypt Economic Development Conference (EEDC), Sharm El-Sheikh, March.
- Tarek Hashem (2016), "**Suez Canal Economic Zone**", Suez Canal Global Conference (Challenges & Opportunities), Feb 22-24, Cairo.
- The Schwab, K. (2015), “**The Global Competitiveness Report 2015–2016**”, World Economic Forum Geneva, P. 87.
- The World Bank (2016), “**Doing Business 2016: Measuring Regulatory Quality and Efficiency**”, Washington, DC.
- The World Bank (2017), “**Doing Business 2017: Equal Opportunity for All**”, Washington, DC.
- UNCTAD (2017), “**World Investment Report 2017: Investment and the Digital Economy**”, United Nations, Geneva.

ثالثاً: مواقع الانترنت:

- <http://www.suezcanal.gov.eg>
- <https://lpi.worldbank.org/>
- <http://web.dpworld.com/>
- <http://www.emirates.com>
- <http://www.sias.org.sg>
- <http://www.singaporepsa.com>