استراتيجية تنمية المنطقة الإقتصادية لقناة السويس وسيناء بين الواقع والمأمول

د. يحيي أبو طالب

اسم الكتاب: استراتيجية تنمية المنطقة الإقتصادية لقناة السويس وسيناء بين الواقع والمأمول

اسم الكاتب: يحيي أبو طالب

تصميم الغلاف: عبدالله عباس

رقم الإيداع:4114-2024

الترقيم الدولي:978-977-87366-6-3

كافة الحقوق محفوظة للناشر والمؤلف

لا يُسمح بإعادة طبع أو توزيع أي جزء بأي طريقة، بما يشمل ذلك التصوير أو الطباعة أو التسجيل الصوتي أو أي وسيلة أخرى إلكترونية أو غير إلكترونية، دون إذن كتابي مسبق من الناشر، ويسمح فقط في حال الاستعانة ببعض الفقرات لغرض النقد والدراسة، طبقًا لما تحدده قوانين واتفاقات حقوق الملكية الفكرية

استراتيچية تنمية المنطقة الإقتصادية لقناة السويس وسيناء بين الواقع والمأمول

د. يحيي أبو طالب

جمهورية مصر العربية

وزارة الدفاع

أكاديمية ناصر العسكرية العليا

شهـــادة

بعد الإطلاع على قانون أكاديمية ناصر العسكرية العليا رقم (١٢٨) لسنة ١٩٨١م

والقرار الوزارى رقم (٣٧٠٢) الصادر من وزارة التعليم العالى

وحيث إن السيد / يحيى أبو طالب محمد حسن عبد الهادى

من هيئة قناة السويس

التحق بالدورة الدراسية رقم (٥٠) بكلية الدفاع الوطنى

واجتاز بكفاءة أعلى الدراسات فى الإستراتيجية القومية

وبناءً على توصية مجلس الأكاديمية تقرر منحه

درجة زميل كلية الدفاع الوطنى

وأن يحمل شارتها

القاهرة فى ١٠ ذو القعدة سنة ١٤٤٢ هجرية الموافق ٢٠ يونيه سنة ٢٠٢١ ميلادية

لواء أ ح / تامر عبد المنعم شوشة
مدير كلية الدفاع الوطنى

لواء أ ح / أيمن نعيم ثابت
مدير أكاديمية ناصر العسكرية العليا

فريق / محمد فريد
رئيس أركان حرب القوات المسلحة
رئيس المجلس الأعلى للأكاديمية

فريق أول / محمد زكى
القائد العام للقوات المسلحة
وزير الدفاع والإنتاج الحربى

إدارة الدراسات العليا
والبحوث

FACULTY OF LAW

تقرير جماعي

تقدم الطالب / يحيى ابو طالب محمد حسن ، للحصول على درجة دكتور في الحقوق . وموضوع رسالته(دور التناغم التشاوري والتراكم التوصيفي في التنمية المستدامة بالتطبيق على المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - دراسة مقارنة) وقد اجتمعت اللجنة المشكلة من كل من :-

١- أ.د/ هشام حسني محمد	استاذ الاقتصاد وكاتب العدد ووكيل الكلية لشؤون الدراسات العليا	رئيساً ومشرفاً
٢- أ.د/ احمد محمطفى محمد	استاذ ورئيس قسم الاقتصاد وكاتب العدد بالكلية	مشرفاً ومناقشاً
٣- أ.د/ ابراهيم عبدالعزيز النجار	استاذ الاقتصاد وكاتب العدد بكلية الحقوق جامعة المنوفية	مناقشاً
٤- أ.د/ هشام محمطفى الجمل	استاذ الاقتصاد وكاتب العدد بكلية التجارة وإدارة الأعمال جامعة كفر الشيخ	مناقشاً

وقد بدأت المناقشة على الرسالة الساعة (الثانية عشرة) بتاريخ ٢٠٢٣/٦/٤١
لما كانت المناقشة علنية بأحد مدرجات الكلية وانتهت في الساعة (الواحدة والنصف)
وعملاً بأحكام المادة (١٠٥) من القانون رقم ٤٩ لسنة ١٩٧٢ بشأن تنظيم الجامعات والمادة ٤٨ من اللائحة الداخلية للكلية .

اقترحت اللجنة

منح الطالب : يحيى ابو طالب محمد حسن
درجة : دكتور في الحقوق
بتقدير : جيد جداً مع مرتبة الشرف
والله الموفق!!!!

توقيعات اعضاء لجنة المناقشة:

الاسم	التوقيع
١- أ.د/ هشام حسني محمد	
٢- أ.د/ احمد محمطفى محمد	
٣- أ.د/ ابراهيم عبدالعزيز النجار	
٤- أ.د/ هشام محمطفى الجمل	

تحريراً في: ٤١ /٦/ ٢٠٢٣

BENHA UNIVERSITY
جامعة بنها – كلية الحقوق – تليفون/فاكس:-(013)3222852/(013)3236657
WWW.BENHA-UNIVERSITY.EG
BENHA UNIVERSITY - FACULTY OF LAW - TEL.FAX :- (013)3222852 / (013)3236657

مصطلحات الدراسة و الاختصارات والرموز

الرمز	المصطلح	التعريف
الوحدات السياسية	الوحدات السياسية	يتكون المجتمع الدولى من وحدات سياسية يحمل كل منها لقب دولة، والقاعدة فى الفكر القانونى الدولى بأن الدولة هى مفهوم قانونى مقوماتة (الأرض / الإقليم – الشعب - السلطة / السيادة – الاعتراف الدولى) قصد به ابتكار أداة ملائمة لتنظيم العلاقات بين وحدات سياسية غير متكافئة على أساس من العدالة والمساواة فى السيادة
الجيوبوليتك	تدرس العلاقات المكانية المتبادلة بين الأرض (المنظر الطبيعى) والسكان (المنظر البشرى) والمهارات والتقنيات (المنظر الحضارى) وذلك من وجهة نظر قومية وذاتية وتبحث فى مفاهيم أبعاد السوق من وجهة نظر خاصة، وتركز الجيوبوليتك على خمسة عناصر وهى (الاكتفاء الذاتى، المجال الحيوى، الفكرة الإقليمية، الصراع بين قوة اليابسة والماء،والحدود السياسية).	تدرس الدولة باعتبارها كائن حى ومدى قدرتها التوسعية وتأثيرها فى محيطها الأقليمى وثقلها دولياً، ومدى تعلق معاملاتها بالاتفاقيات الدولية التى تسمح لمنتجاتها بالنفاذ لأسواق الدول الأخرى وتمتعها بمزيا تحفيزية. ويعنى المجال الجيوبولوتيكي:باستغلال الحقائق الجغرافية لأية دولة من منظور سياسي مع مراعاة مصالح باقى الدول
State Grand Strategy **(الإستراتيجية العليا للدولة)** **(قوة الدولة الشاملة)**	الأهمية الجيواستراتيجيه (فن إدارة موارد الدولة لتحقيق المصالح القومية العليا وقت السلم والحرب)	موقع الدولة وأهميتها على خريطة التجارة العالمية، وهو الفكر السياسى العام للدولة والمرتبط بشكل أساسى بمواردها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية والإعلامية والنفسية بجانب إمكانياتها العسكرية .

الرمز	المصطلح	التعريف
Geo-Economic	الجيونوميك (الأهميه الأقتصاديه)	وهى تأثير الموقع والطبيعة الجغرافية علي قدرة الدولة الاقتصادية لاسيما تعلقها بمفاهيم الجغرافيا السياسية والقرب من خطوط التجارة العالمية وتوافر المناخ المناسب لتحفيز استثمارات كالتشريعات والإرادة السياسية والثبات السياسى والاستقرار الأمنى والبيئة المناسبة
الأمن القومى		القدرة على توفير أكبر قدر من الحماية والاستقرار لتحقيق التنمية الشاملة للدولة فى كافة المجالات – السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية، الأيدلوجية، العسكرية، البيئية، والمعلوماتية فى الدولة ضد كافة أنواع التهديدات الداخلية والخارجية سواء إقليمية أو عالمية لتحقيق الأهداف القومية للدولة)
القوة الشاملة للدولة	ويمكن حساب القوة الشاملة لأية دولة عن طريق المعادلة الآتية: (الكتلة الحيوية + القدرة العسكرية + القدرة الاقتصادية) × (القدرة الدبلوماسية + القدرة السياسية + القدرة المعنوية + القدرة التكنولوجية + القدرة الإعلامية والمعلوماتية) ÷ 5 = (الناتج)	(قدرة الدولة على استخدام كل مواردها المحسوسة "ص +ع +ك"، وغير المحسوسة " س +ب +ن +ت +م" والمنظورة بطريقة تؤثر على سلوك الدول الأخرى،وهى القدرة على صنع أوصياغة السياسة القومية)
(LPL)	مؤشر أداء الخدمات اللوجستية	ويقيس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذي يُغطِّي 139 بلداً مدى سهولة إقامة روابط منتظمة عبر سلاسل الإمداد، والعوامل الهيكلية التي تجعل ذلك ممكناً مثل جودة الخدمات اللوجستية، والبنية التحتية المتصلة بمجالي التجارة والنقل، وعمليات مراقبة الحدود
Doing Business	تحسين بيئة الأعمال	يقصد بهذا المؤشر وجود معايير قانونية وتنظيمية تسمح بتسهيل عمليات إنشاء وتنفيذ المؤسسات وعقود الأعمال فضلاً عن تسوية المنازعات مع النهوض ودمج المؤسسات المتوسطة والصغيرة SMEs والمتناهية الصغر TPE،وتطوير إستخدام التكنولوجيا

الرمز	المصطلح	التعريف
		فى المشروعات الإنمائية من خلال خلق مختبرات تنظيمية (**Regulatory Sandbox**)، وحاضنات الأعمال (Business Incubator) والاهتمام بالمسئولية الاجتماعية وحوكمة الشركات مع مراعاة قواعد ومبادئ حماية البيئة من خلال فكرة (استثمار المستدام) كمفهوم قانونى مستحدث
SDGs	التنمية المستدامة	عملية شاملة هدفها خلق حلول للمعضلات التى تواجة الوحدات السياسية انطلاقاً من إمكانياتها بوضع الخطط لتنموية الشاملة والنمو الدائم لجميع المجالات، يتم فى إطارهما الاستخدام العقلانى للموارد مع الحفاظ على الحياة والمناخ والثروات لسد وتقريب الفجوة بين تلك الدول وغيرها من الدول المتقدمة مع الحفاظ على حقوق الأجيال المستقبلية
Sustainable Development	متطلبات التنمية المستدامة	دعوة عالمية هدفها حماية الكوكب وإرساء مبادئ العدالة الإنسانية ترتكز على سبعة عشر هدف إجمالى ومحاور فرعية لكل هدف
الإستدامة البيئية		تقليل الاعتماد على الوقود الأحفورى وتبنى أسس التكنولوجيا المتقدمة لتحسين الإنتاجية وتعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة
النمو الإحتوائى		يقدم هذا النمو فرصاً متساوية للمشاركين الإقتصاديين مع الفوائد التى يتحملها كل قطاع اقتصادى، ويركز على المساواة فى الصحة والحماية الاجتماعية للفقراء والأمن الغذائى والتنمية البيئة المستدامة ورأس المال البشرى، ووجود صلات مباشرة بين محددات الاقتصاد الكلى (الناتج المحلى الاجمالى والقومى والإنتاجية الكلية لعناصر الإنتاج)، وبين الاقتصاد الجزئى (المنافسة والتحول الهيكلى للتنويع الاقتصادى).

الرمز	المصطلح	التعريف
النمو المستدام		تطوير الأرض والمدن والمجتمعات والأعمال التجارية لتلبية احتياجات الأجيال الحاضرة دون المساس بقدرة الأجيال المستقبلية على تلبية احتياجاتها.
التنمية الإقليمية المتوازنة		التغيرات الحادثة على إقليم ما بطريقة مقصودة بهدف تحسين كفاءة إمكاناته البشرية بكافة تفصيلاتها بغرض تقليل التفاوت بين أقاليم الدولة الواحدة،وتصحيح اختلالات التوازن فى النمو فيما يتعلق بالعدالة والمساواة وتحقيق الفعالية الاقتصادية لموارد الدولة.
المناطق الحرة		جزء من أراضى الدولة إلا أنها لا تخضع للنواحى الجمركية والاستيرادية والضريبية المعمول بها داخل البلاد ويتم إقامتها بالقرب من الموانئ البحرية والجوية للاستفادة من التميز الجغرافى
المناطق الحرة العامة		قطعة من الأرض محاطة بسور من جميع الجهات يتم تخصيصها بنظام الإيجار السنوى لكل متر مربع،ويتم بها إقامة مجموعة من المشروعات الصناعية والخدمية والتخزينية وفقاً للميزات والشروط التى يحددها القانون
المناطق الحرة الخاصة		مشروعات مقامة خارج المناطق الحرة العامة لأسباب مبررة، ومنها أن يكون موقع المشروع عاملاً مؤثراً بالنسبة لاقتصادياتة لاعتبارات تتعلق بالمنتجات كأن يكون المشروع مقام بقرب مصادر الخامات الأولية أو لاعتبارات متعلقة بالخدمات كالموانئ والطرق
المناطق الصناعية		هى مساحات يحددها القانون طبقاً لإحداثيات على الخرائط المساحية يخصصها القانون لمشروعات صناعية وأنشطة خدمية مرتبطة بها، وتتمتع تلك المناطق بأنظمة قانونية مختلفة فى تخصيص أراضيها (يستثنى من أحكامها المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة)

الرمز	المصطلح	التعريف
المناطق استثمارية		منطقة جغرافية محددة المساحة والحدود تُنشأ بقرار من رئيس مجلس الوزراء،وتخُصص لإقامة نشاط مُعين أو أكثر من الأنشطة استثمارية المتخصصة وغيرها من الأنشطة المكملة لها، ويكون لكل منطقة مطور يرخص له بإنشائها أو إدارتها أو تطويرها أو تنميتها والترويج لها وفقاً لبرنامج زمنى محدد –مثال- المناطق التكنولوجية كالتى تخصص فى مجال صناعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
Free Trade Zones (FTZs)	مناطق التجارة الحرة	وهى أحد مراكز الخدمات اللوجيستية فى التجارة الدولية تكون معفاة من الرسوم الجمركية وتقدم خدمات التخزين والخدمات الخاصة بالتجارة، وتقع غالباً فى الموانئ والمطارات الكبرى أوالمناطق الحدودية
Export Processing Zones (EPZs):	مناطق تجهيز/معالجة الصادرات	مناطق تستهدف فى معظمها أسواق التصدير وتشمل على نحو خاص توفير الخدمات التى تُسلم عن بعد من خلال الشبكات الرقمية
industrial Zones (IZs)	مناطق صناعية/حدائق صناعية	مناطق تقدم مجموعة واسعة من الحوافز والمزايا والخدمات الفعالة المرتبطة بتسهيل نمو الصناعات
(SEZ)	**المناطق الاقتصادية الخاصة** هى مناطق تهتم بمجالات التصدير فى المقام الأول ويشكل نسبة (80%) من منتجاتها	منطقة جغرافية فى دولة ما -جزء من اقليمها- يدخل ضمن حدودها ويخضع لسلطتها الإدارية تتمتع مستقبلاً ببنية حياتية، ذات موقع جيوإستراتيجى وجيوبولتيكى وأهمية جيونُميكية،وتكون مخصصة لتحقيق أهداف التنمية - تستثنى من القوانين الإعتيادية للدولة، ويتم التعامل فيها وفقاً لأحكام ضريبية وجمركية ونقدية خاصة، والتى تهدف لجذب استثمارات الأجنبية المباشرة وتصنيع وتصدير المنتجات بأسعار تنافسية عالمية ضمن سلاسل القيمة،مع التحرر من القيود الإدارية البيروقراطية والقانونية الاعتيادية على الأعمال التجارية وقوانين العمل
Exclusive Economic Zones – E.E.Z	**المناطق الاقتصادية الخالصة**	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار United Nations Convention on the Law of the sea لعام 1982م

الرمز	المصطلح	التعريف
Zones Comprehensive Special Economic	مناطق اقتصادية خاصة شاملة / متعددة الوظائف	مناطق شاسعة قد تضم مدنًا بأكملها
Technology Zones (TZs)	مناطق التكنولوجيا	مناطق تخصصية فائقة التقدم يديرها ذوو الكفاءات الفنية والتقنية الماهرة
Innovation Zones:	مناطق الابتكار	مناطق تهدف لتطوير المدن فى دولة ما وجذب الشركات المبتكرة لتصبح مركزاً للمعرفة والابتكار
Eco- Industrial Zones (EIZs)	مناطق صناعية بيئية	تشجيع شركات التصنيع والخدمات لتحسين الأداء الأقتصادى والبيئى من خلال التعاون فى إدارة القضايا البيئية وتحقيق أهداف التنمية المستدامة
Eco-industrial parks	المجمعات الصناعية البيئية	تقليل تكاليف المواد الخام والطاقة وتكاليف معالجة وإدارة النفايات والتشغيل، مع العمل على زيادة القدرة التنافسية فى الأسواق العالمية وتحسين صورة الشركات العاملة فى تلك المناطق
Zones nternational Special Economic	مناطق اقتصادية خاصة دولية	هى مناطق تهدف لتعزيز التعاون والتكامل الاقتصادى بين عدد من الدول من خلال تعزيز تبادل المعرفة والمعلومات والتكنولوجيا واستثمار المشترك وتحسين البنية التحتية والميزة الجيواستراتيجية والجيوانوميكية والجيوبولوتيكية
Border Economic Zones	المناطق الاقتصادية الحدودية	تنشأ لاستغلال المزايا النسبية والاستراتيجية للدول الأعضاء من ناحية عوامل الإنتاج المختلفة مثل الموارد الطبيعية والتقنية العالية والعمالة المنخفضة والقرب من الأسواق الخارجية وتشجيع الروابط التبادلية عبر الحدود
Growth Triangles (GT)	مثلثات النمو	مساحات مشتركة بين عدد من الدول المتجاورة تتعاون إقتصادياً واجتماعياً لتعزيز القدرة التنافسية والتنمية الاقتصادية لاكتساب مزايا تنافسية فى الإنتاج المخصص للتصدير وتحقيق وفورات فى حجم اقتصاديات الدول الأعضاء

الرمز	المصطلح	التعريف
Cross – Border Economic Zones	المناطق الاقتصادية العابرة للحدود	مناطق محددة جغرافية بين دولتين فأكثر تعمل على دمج المناطق الاقتصادية الحدودية لتحفيز النشاط الأقتصادى والتعاون الإقليمى
PATSTAT	قاعدة بيانات باتستات الخاصة بمكتب البراءات الأوروبى	
Reliance on Science	وقاعدة بيانات	
CSCMP	مجلس إدارة اللوجستيات	
GIS	نظام المعلومات الجغرافية	
GPS	نظام تحديد المواقع	
Order Proessing	معالجة الطلب	
Materials handling	التعامل مع المواد	
Inventory ControL	مراقبة المخزون	
Transportation	وسائل النقل	
break the bulk	التخزين وإدارة المخزون لخفض تكلفة النقل وتحسين وظائف الخدمات اللوجستية	
Packaging	التعبئة والتغليف	

الرمز	المصطلح	التعريف
	البضائع الحساسة	هى قائمة حدد عناصرها المشرع التركى بأنها السلع التى تعتبر خطر على صحة الإنسان أو البيئة وهى ممنوعة من الدخول البلاد وفقاً لسياسة التجارة الخارجية أو التى تعتبر عرضة تهريب
(FDI)	الاستثمارات الأجنبية المباشرة	
Capstone	الرأس "التاج"	ويقصد به تطوير المراكز اللوجستية بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والشركات العملاقة
Mainport Terminal	مراكز الموانئ التصديرية	يوجد هذا النوع من المراكز عند البوابات الحدودية (البرية/البحرية) ويتعامل مع البضائع ذات الحجم والكمية الكبيرة وذات طابع خاص
Freight Village	مراكز قرى الشحن	تقوم هذه المراكز بشحن البضائع المستوردة من الموانئ إلى قرية الشحن لتوزيعها إلى البلاد داخلياً
Inland Port	مراكز التجهيز الداعمة للميناء	تقع بالقرب من موانئ التصدير لتخفيف الضغط عنها لشحن الحاويات خارجياً
Intermodal Terminal	مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع العادية	محطة وسطية للسلع التى لا تتميز بخصائص معينة
Transland Terminal	مراكزالترانزيت للشحنات العابرة للسلع ذات الطبيعة الخاصة	تتعامل مع البضائع العابرة ذات مميزات خاصة كناقلات البترول
Warehouse	مراكز المخازن	نقطة وصل بين المصنع والمورد
Distribution centre	مراكز التوزيع	أكبر من مراكز المخازن وتتعامل مع البضائع التامة الصنع
humaniod robot)	الآنسألة	تكنولوجيا الذكاء الاصطناعى المتطورة بما يحاكى الإنسان

الرمز	المصطلح	التعريف
Linear Stages Theories	نظرية المراحل الخطية للتنمية الاقتصادية	
Stagnation	مرحلة الركود الاقتصادى	
Economic Development	التنمية الاقتصادية	
Economic Growth	النمو الأقتصادى	الزيادة فى الناتج القومى الإجمالى الحقيقى
(Gross Domestic Proguct) (GDP)	الناتج القومى الإجمالى	
World Economic Processing Zones Association	المنظمة العالمية للمناطق الحرة للصناعات التصديرية	
Structural Change Theories	نظريات التغيير الهيكلى	تركز تلك النظريات على السياسات التى تستهدف تغيير الهياكل الاقتصادية للدول النامية تحديداً والعمل على إنتقالها من النشاط الزراعى إلى اقتصاد أكثر تطور ونمواً يعتمد باالدرجة الأولى على الأنشطة الصناعية والخدمية
International Dependence	نظريات التبعية الدولية	ومعناها تبعية الدول النامية من الناحية الاقتصادية وبالتالى السياسية للدول المتقدمة.
New-Classical Theory	النظرية الكلاسيكية الحديثة	وتتلخص تلك النظرية فى أنه يجب على الحكومات عدم التدخل فى الاقتصاد وأن تعمل على تحرير الأسواق وتعزيز التجارة والتصدير وتشجيع الخصخصة.

الرمز	المصطلح	التعريف
Okun's law	قانون (أوكون)	وهو المعنى بالبحث إحصائياً فى العلاقة بين النمو الأقتصادى والبطالة ويرى بأن زيادة إنتاج الدولة يعتمد على زيادة عدد العمال المشتغلين بالعملية الإنتاجية
اتفاقية (كيوتو)	الاتفاقية المعنية بتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية	
Accountability	المساءلة	والمساءلة بمعناها البسيط هى أن الفرد لا يعمل لنفسة فقط بل هو مسئول أمام آخرين عن المخرجات التى تم الاتفاق على شروطها، بحيث يؤدى سلوك المسئول لخلق الطمأنينة العامة بأنه يعمل للصالح العام بعدالة ومساواة وبنزاهة وشفافية ووفق الأهداف المحددة ، وقد تكون المساءلة (مالية، إدارية، سياسية، إجتماعية)
Good Governance	الحوكمة	– فالحوكمة فى المفهوم الحديث – يهتم بكيفية تدخل الدولة لا بحجمها فى إدارة الموارد اللازمة للتنمية ويتضمن العناصر التالية (إدارة القطاع العام، الأطر القانونية للتنمية، المشاركة، المساءلة، المعلومات والشفافية)
	الشفافية	ويمكن تبسيطها بأنها تتضمن وضوح التشريعات وإستقرارها وموضوعيتها ومعرفة آليات اتخاذ القرار المؤسسى ودقة الأعمال ومرونتها مع المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والإدارية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ
وَقَالَ الْمَلِكُ إِنِّي أَرَىٰ سَبْعَ بَقَرَاتٍ سِمَانٍ يَأْكُلُهُنَّ سَبْعٌ
عِجَافٌ وَسَبْعَ سُنْبُلَاتٍ خُضْرٍ وَأُخَرَ يَابِسَاتٍ ۖ يَا أَيُّهَا الْمَلَأُ
أَفْتُونِي فِي رُؤْيَايَ إِنْ كُنْتُمْ لِلرُّؤْيَا تَعْبُرُونَ ﴿٤٣﴾
سُورَةُ يُوسُفَ

الإهـــداء

إلى من شجعني على المثابرة و الصبر و علمنى كيف أقف بثبات فوق الأرض، إلى الرجل الأبرز في حياتي... (أبى العزيز)

إلى من بها أسمو إلى العلا، وعليها أرتكز، إلى القلب المعطاء (أمى الحبيبة)

إلى من كانوا خير سند و عضد إخوتى (السيد – رشا – إنجى)

إلى زوجتى الحبيبة وشريكة دربى و رفقية حياتى (ساره)

إلى أبنائى نور عيونى و فلذات كبدي(يس – يوسف – لليان)

إلى كل من ساهم و ساعدني في حياتي.....

وإهداء خاص إلى أخوتي الكبار وأصحاب الفضل

محاسب / غريب أحمد غريب

د.محاسب / احمد حسن عبد الحافظ

الأستاذ / محمد مصطفى عبد العزيز

أهديكم هذا العمل، و أسال الله تعالى أن يتقبله خالص لوجهه الكريم....

الشكر و التقدير

الحمد لله الذي علم بالقلم علم الإنسان مالم يعلم الحمد لله الحنان الحمد لله المنان الحمد لله الملك القدوس السلام مدبر الليالي والأيام مصرف الشهور والأعوام مقدر الأمور فأجراها على أحسن نظام ما شاء الله كان وما لم يشأ لم يكن.

الحمد لله علىَّ ما أنعم به علي من فضله بالخير الكثير وأعانني على إنجاز هذا العمل الذي احتسبه عبادة من العبادات جعلها الله خالصة لوجهه الكريم.

وبعد حمد الله تعالى

يشرفنى ان أتوجه باسمى معانى الشكر والتقدير وعظيم الامتنان و العرفان بالجميل لمن أضاء بعلمه عقل غيره **فاعتصم** و أهدى بالجواب حيرة سائله **فأحسن** وأظهر بسماحته تواضع العلماء **فحُمِد** و رحابة العارف **الحليم** –

السيد الوزير لواء أ.ح دكتور / طه محمد السيد – مدير أكاديمية ناصر العسكرية و محافظ مطروح (سابقاً) مشرف بحث إجازة زمالة كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا والإستراتيجية لما قدمة لى من عون كبير ومشورة ثاقبة ومتابعة مستمرة خلال فترة إعداد البحث والتحضير لدرجة الدكتوراة، وإنه لفخر عظيم بأن أكون أحد أبنائة وطلابه ودعاء من القلب أن يديم الله عليه علمه الغزير وعطائه المستمر.

السيد اللواء أ. ح / أحمد فاروق الدسوقى – لما أولانيه من عناية ورعاية وفضل ملموس.

الأستاذ الدكتور / محمد محمد على إبراهيم – أستاذ الإقتصاد و اللوجستيات عميد معهد النقل الدولى واللوجستيات الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحرى

السيد اللواء أح د/ طارق أنور هلال – مدير أكاديمية ناصر العسكرية العيا(الأسبق) ومدير مركز الدراسات الإستراتيجية بالأكاديمية العسكرية للدراسات العليا والإستراتيجية.

السيد اللواء أح / تامر عبد المنعم شوشة – مدير كلية الدفاع الوطنى.

السيد اللواء أح / سعد محمد فريد – مراجع بحث إجازة زمالة كلية الدفاع الوطنى على ما قدمة لى سيادته من جهد وتوجيهات ونصح مخلص اثناء مراحل البحث متمنياً لسيادته دوام الصحة والعافية.

السيد اللواء أ.ح / عادل العمدة – مستشار أكاديمية ناصر العكسرية

السيد اللواء أ.ح / سمير بدوى – مستشار الأكاديمية العسكرية للدراسات العليا

الأستاذ الدكتور / نجلاء حرب – رئيس قسم الأقتصاد بجامعة مصر الدولية للعلوم والتكنولوجيا.

ولحضرة صاحب السعادة استأذى و معلمى و قدوتى ومرشدى العالم الجليل و الفقية القدير الأستاذ الدكتور/ عصام حسنى محمد عبد الحليم – أستاذ الاقتصاد و المالية العامة و التشريع الضريبى و وكيل كلية الحقوق جامعة بنها للدراسات العليا و البحوث على تفضله بالإشراف على الرسالة وعلى رعايته وتشجيعه المستمر وتوجيهاته البنائة وعلمه الفياض، وأنى أشكر لقامته العالية ما أولانيه من عطاء فى ضيق وفى سعة – فأما ما كان من ضيق فهو وقته الثمين ومزاحمتى ضمن مشاغله الجمه و أعباء مسئولياته، وأما ما كان من

سعة فهو بعض من فيض علمه وآفق أفكاره وسداد مشورته ورحابة صدره ومكتبته وكتبه ومؤلفاته وبحوثه القيمة التى عاونت الباحث حتى قبل نيل شرف التسجيل لدرجة الدكتوراه فى كلية الحقوق جامعة بنها، ومنها على سبيل المثال سلسلة الوسيط فى (النظريات الاقتصادية – اقتصاديات التجارة الدولية – المالية العامة – اقتصاديات البيئة والتنمية – وقانون الضريبة على القيمة المضافة) وتزخر مكتبة سيادته بكنوز المعرفة ولذلك وغيره الكثير فسيادتة ذو فضل عظيم.

وإشراف سيادته على هذه الرسالة تشريف لها وتكريم لى فسيادته صاحب الفضل الأكبر فى إخراج هذا العمل بصورة مشرفة.

ولا يسعنى وقت أو مؤلَف على إحصاء فضل أستاذى العالم الجليل والفقية القدير الأستاذ الدكتور / عصام حسنى محمد عبد الحليم، والذى شرفت بأن أحتوانى كأحد أبنائه وطلابه ولكن هى دعوات صادقة لشخصه العظيم بأن **ينفع الله بعلمه رواد العلم والمعرفة وأن يطيل لنا فى عمره ويمتعه بالصحة والعافية ويجزيه الله تعالى عنى خير الجزاء. (اللهم أمين)**

كما أتوجه بعظيم الأمتنان والتقدير لصاحب السعادة العالم الجليل والفقيه القدير الأستاذ الدكتور /أحمد مصطفى معبد – أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد والمالية العامة والتشريع الضريبى، كلية الحقوق جامعة بنها – على ما قدمه سيادته من توجيه و نصح و علم نافع و عطاء متميز و إرشاد مستمر، وعلى مؤلفات وبحوث سيادته العديدة التى أعانت الباحث ومنها على سبيل المثال (أهمية اندماج الشركات والمشاكل الضريبية المترتبة عليها، والتكييف القانونى للضريبة المضافة).

نفعنا الله بعلمه وأطال لنا فى عمره ومتعه بالصحة والعافية وجزاه الله تعالى عنى خير الجزاء (اللهم أمين)

كما أتوجه بعظيم شكرى و خالص امتنانى لأصاحب الحضرة و السعادة و المعالى أعضاء لجنة المناقشة و الحكم:

وهذا شكر واجب لا يقتضية فحسب تفضلهم بقبول عضوية لجنة المناقشه و الحكم وإنما لأنهم أهله و ما أحصينا لتلك القامات الرفيعة إلا كل الفضل على جيلنا لاسيما ما تزخر به مكتباتهم من كنوز العلم والمعرفة وما ساهموا به من درر و لالأئى منثورة فى بحور العلم لكل طالب وباحث و مريد.

وكما أخبرنا رسول الله صل الله عليه وسلم فى حديث أبى الدرداء أن:-

(...فضل العالم على العبد كفضل القمر على سائر الكواكب وأن العلماء ورثة الأنبياء و أن الأنبياء لم يورثوا دينارا ولا درهما وإنما ورثو العلم فمن أخذه أخذ بحظ وافر)

ومن المؤكد أن رسالتنا سيتوجها تشريفاً ملاحظات سيادتهم القيمة وتوجيهاتهم الرشيدة التى تثرى البحث والباحث وتنير طريق كل من يمخر عباب محيط العلم وتقشع عن أعينهم الضباب.

وعلى ما فى الشكر من إجمال فمن الواجب أن أخص شخص كل منهم بشكر خاص

فأتوجة بكل معانى التقدير والاحترام لصاحب الحضرة والمعالى العالم الجليل والفقيه القدير

الأستاذ الدكتور/ إبراهيم عبد العزيز النجار - أستاذ الاقتصاد و المالية العامة كلية الحقوق – جامعة المنوفية، والذى تزخر مكتبتة بجواهر المؤلفات والبحوث والدرسات ومنها على سبيل المثال: (الأزمة المالية العالمية وإصلاح النظام المالى العالمى – جدوى ترشيد الأسعار فى الضريبة على القيمة المضافة – وتأملات فى الواقعة المنشئة للضريبة على القيمة المضافة – إمكانية الارتقاء بالامتثال الطوعى فى المجتمع الضريبى)

نفعنا الله بعلمه وأطال لنا فى عمره ومتعه بالصحة والعافية وجزاه الله تعالى عنى خير الجزاء (اللهم أمين)

كما أتوجه بعظيم شكرى وبالغ تقديرى **لصاحب الحضرة والمعالى العالم الجليل والفقيه القدير الأستاذ الدكتور/ هشام مصطفى الجمل - أستاذ الاقتصاد و المالية العامة بكلية الشريعة والقانون – جامعة الأزهر** – التى أفتخر بأننى أحد أبنائها وخريجيها.. والذى تزخر مكتبة سيادتة بنفائس من المؤلفات والبحوث والدرسات ومنها على سبيل المثال: (الشراكة بين القطاعين العام والخاص كآداة لتحقيق التنمية المستدامة – الفساد الاقتصادى وأثره على التنمية فى الدول النامية وآليات مكافحتة من منظور الاقتصاد الإسلامى والوضعى – أثر قروض صندوق النقد الدولى على سياسات الإصلاح الاقتصادى فى الدول النامية فى ضوء التجارب الدولية والتجربة المصرية)

نفعنا الله بعلمه وأطال لنا فى عمره ومتعه بالصحة والعافية وجزاه الله تعالى عنى خير الجزاء (اللهم أمين)

ويطيب لى أن أنتهز تلك الفرصة و أتوجة لحضرة صاحب المعالى الفريق

أسامة ربيع – رئيس هيئة قناة السويس

على ما شملنى به من عناية و رعاية و دعم مستمر حفظه الله تعالى

وَالْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ أَوَّلاً وَ آخَرَاً ظَاهِرَاً وَ بَاطِنَاً عَدَدِ خَلْقَه وَ رِضَا نَفْسَه وَ زَنَّةُ عَرْشَه وَ مِدَادُ كلماته وَ الصَّلَاةُ وَ السَّلَّامُ عَلَى مَبْعُوثِ الرَّحْمَةِ سَيِّدِنَا مُحَمَّدَ ﷺ وَآله وَصَحِبَهُ أَجْمَعَيْنِ.

د. يحيى أبو طالب

المقدمة

تُعد التجارة أداة التواصل بين الشعوب ووسيلة للتغلب على أزماتها الاقتصادية والإجتماعيه، ونتيجه لتمايز بعض الوحدات السياسية (الدولة) نظراً لأهميتها الجيواستراتيجيه والجيوايكنوميكيه (الجيو اقتصاديه) فضلاً عن اعتبارات الجغرفيا السياسيه التى مكنتها من تبوء مكانه حيويه على خريطة التجاره العالميه لاسيما ماتقدمه تلك الدول من مناخ ملائم وخدمات لوجستية وصناعية وتكنولوجية وتشريعية، **وفى هذا الخضم يبرز دور المناطق الاقتصادية الخاصة (SEZ) و المراكز اللوجستية** كوسيلة تلجأ إليها الدول على اختلاف توجهاتها السياسية والاقتصادية لزيادة حجم تجارتها وتنمية صادراتها، خاصة فى ظل العولمة الاقتصادية التى ترتبط بدور فعال لتحقيق النمو الاقتصادى لأية وحدة سياسية كعضو نشط فى سلسلة التوريد والإنتاج العالمى، حيث شكل التنافس العالمى السمة الرئيسية لاقتصاديات العالم المعاصر لاسيما الانتشار فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة التى أصبحت أحد أهم أولويات السياسة الاقتصادية للدول لجذب الاستثمارات الأجنبية (FDI) وترقية الاستثمار الوطنى وتعزيز العلاقات الدولية، وعلى الرغم من هذا الانتشار فلا يوجد نموذج موحد يحتذى به للمناطق الاقتصادية الخاصة وهو الأمر الذى أدى لتتمايز أشكالها وأنماطها تبعاً للسياسة الاقتصادية التى تنتهجها كل وحدة سياسية، فانفردت كل دولة بتصميم وتنفيذ مناطقها الاقتصادية الخاصة بما يتفق مع رؤيتها التنموية الخاصة.

تقوم العولمة الاقتصادية على أساس تعميق مبدأ الاعتماد الاقتصادى المتبادل بين الوحدات السياسية المختلفة نتيجة لتقارب الأسواق وترابطها واستغلال كل دولة لمميزاتها التنافسية فى مواجهة الأخرى إما لتحقيق التكامل والترابط أولمواجهة المنافسة الحالية أو المستقبلية فى ظل رؤيتها التنموية، وهو ما أدى لظهور مفاهيم اقتصادية جديدة كفكرة اقتصاديات المشاركة الدولية مثل التكلات الاقتصادية، لاسيما وأن عمليات التصنيع ترتبط فى الفكر الاقتصادى الحديث بالحوافز والضمانات الجاذبة للاستثمارات الأجنبية والوطنية من حيث المناخ الملائم (سياسياً واقتصادياً وتشريعياً)، فضلاً عن سهولة وكفاءة وسائط ووسائل النقل وكفاية البنية التكنولوجية والأساسية لعمليات الإنتاج علاوةً على الموقع الجيواستراتيجى.

تحظى منطقة قناة السويس وشبة جزيرة سيناء بأهمية سياسية وتاريخية وجغرافية وعسكرية، وتتمحور دراستنا حول أهميتها الاقتصادية العالميه كون الممر الملاحى لقناة السويس هو نقطة الربط بين القارات، لاسيما ارتباطه الوثيق بالمضائق والتجارة البحرية العالمية، حيث تمر من خلاله تقريباً (13٪) من إجمالى تجاره العالم المنقولة بحراً، **وحوالى (100%) من إجمالى حجم التجارة البحرية بين قارة أوروبا والدول الواقعة حول المحيط الهندى وغرب المحيط الهادى** فضلاً عن كونها أقصر وأسرع طرق المرور البحرية بين **المحيط الأطلنطى والمحيط الهادى**، وتشمل حركة التجارة البحرية العابرة للمجرى الملاحى لقناة السويس الآتى: (62% من ناقلات البترول، 92% من سفن البضائع الصب، 100% من سفن الحاويات والبضائع العامة والسيارات، 100% من الأسطول العالمى للسفن الأخرى)، كما يمنح الموقع

الجيواستراتيجى لجمهورية مصر العربية والجغرافيا السياسية للمنطقة المحيطة (قناة السويس وسيناء) الفرصة لإقامة مناطق خاصة (اقتصادية، حرة، مراكز لوجستية) عالمية.

ارتبط مفهوم التنمية المستدامة بالعولمة وما تبعها من قفزات متسارعة فى عالم مليء بالمتغيرات والتحولات والتطورات المتداخلة فاتجه النظام الاقتصادى العالمى نحو تحقيق نمو اقتصادى مستدام (SDGs) قائم على تقليل الأضرار البيئية ولا يتأثر بنضوب الموارد الطبيعية باعتباره وسيلة لاستخدام الموارد المتاحة بأسلوب رشيد و كفء و فعال ليحقق أقصى عائد من أجل تحقيق أهداف مستقبلية مرجوة، ومن هذا المنطلق واكبت المناطق الاقتصادية الخاصة هذا المفهوم فظهر الجيل الخامس للموانئ البحرية والموانئ الخضراء والمراكز اللوجستية المتكاملة، قائمة ضمن خطة استراتيجية متضمنة مفاهيم النمو الاحتوائى والنمو المستدام والتنمية الإقليمية المتوازنة.

ومن هذا المنطلق لاسيما التعريف الدارج للتنمية المستدامة من حيث كونها: (استخدام الموارد المتاحة بما لا يخل بحقوق الأجيال القادمة) جاءت دراستنا بعنوان: (دور المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية فى التنمية المستدامة بالتطبيق على المنطقه الاقتصادية لقناة السويس – دراسة مقارنة)، فالتعريف السابق يحمل فى مضمونة مجموعة من الأفكار والمفاهيم ومنها الاستخدام الأمثل للموارد، وتعظيم الاستفادة من الموارد، وترشيد استخدام الموارد، ولما كان محور دراستنا الممر الملاحى لقناة السويس الذى تم اختصار دوره فى كونه معبر تحصيل رسوم بدون تقديم لخدمات القيمة المضافة فضلاً عن ضعف عمليات التنمية المستدامة أو ترقية للاستثمارات بالمنطقه المحيطه بالقناة، وبصفةً خاصه الضفه الشرقية للقناة والتى تعانى من نقص حاد فى الاستفادة من مركزها الجيواستراتيجى فضلاً عن تعظيم الاستفادة من الضفة الغربية لقناة السويس، ولما كان مرادنا هو وضع مقترح لاستراتيجية تعظم الاستفادة من أحد مصادر الدخل القومى للدولة المصرية من خلال استخدام الأرض وتعظيم الاستفادة من الممر الملاحى والسفن العابرة فكان استخدام مفهوم التنمية المستدامة متماشى مع الهدف من دراستنا لتحقيق التنمية المرغوبة حتى يستفاد منها فى الحاضر وتعظيمها حتى يستفاد منها الأجيال القادمة.

أولاً: أهمية البحث:

تأتى المناطق الاقتصادية فى طليعة الأنشطة التى تقود قاطرة التعافى الاقتصادى عالمياً لاسيما فى ظل التحديات والمخاطر والتهديدات الإقليمية والعالمية، فظهرت الحاجة الملحة نحو تعزيز الصادرات فى القطاعات الاستراتيجية والمشاركة بحصة معقولة ضمن سلاسل الإمداد والقيمة التى تحولت إلى أولوية قصوى للوحدات السياسية المختلفة، لاسيما التنافس العالمى فى جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة كمسعى لتحقيق التنمية الشاملة المستدامة،**ومن هنا تأتى أهمية الدراسة المعروضة** التى تتناول دور المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحور قناة السويس بجمهورية مصر العربية فى تعزيز النمو الاقتصادى والتنمية المستدامة وتحقيق أهدافهما ؟ مع المقارنة بغيرها من المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة فى (الصين– الهند – سنغافورة) باعتبارهما ضمن قائمة أعلى عشرة دول على مستوى العالم

جذباً للاستثمارات الأجنبية المباشرة ؟ وكذلك تجربة (تركيا–الإمارات–المغرب)، من حيث إنعكاساتها الاقتصادية والبيئية والاجتماعية والتشريعية ؟.

ونتيجة لعدم وجود نموذج موحد يحتذى به بشأن المنطقة الاقتصادية الخاصة أتت التجارب الدولية شديدة التباين بين نجاحات ملحوظة واخفاقات واضحة فما **عوامل ومعوقات نجاح** تلك المناطق الاقتصادية الخاصة ؟ وما النموذج المقترح نحو الاستفادة من المناطق الاقتصادية الخاصة ؟ كما أن المناطق الاقتصادية الخاصة تتمايز بين أنماطها وأشكالها حتى فى الدولة الواحدة فبعضها يقوم على تسيير الخدمات التجارية واللوجستية، والبعض الآخر على توطين الصناعات الحديثة والمعرفة والتقنيات العالية وتنمية مجالات العلوم والابتكار وتطوير الخدمات المالية فكان من اللازم بيان **التنظيم القانونى** لتلك المناطق فى ضوء المبادئ القانونية العامة والتجارب المقارنة من حيث **المزايا والحوافز والضمانات** الجاذبة للاستثمارات الأجنبية المباشرة ؛ فضلاً عن المقترحات المناسبة لتحقيق الموائمة بين خصوصية المقتضيات الوطنية ومتطلبات واتجاهات الممارسات الاقتصادية العالمية ؛ فضلاً عن استعراض **الفرص والتحديات ومصادرالقوة والضعف الخاصة بكل منطقة اقتصادية.** وذلك للوقوف على أهم الدروس المستفادة لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة لجمهورية مصر العربية ؟ **ويتميز بحثنا بطرح استراتيجية تنموية لمشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ذات الطبيعة الخاصة لتصبح قاطرة لنمو الاقتصاد المصرى مع تطوير وتحويل موانئ بورسعيد والعين السخنه لتصبح موانئ محورية ومراكز للخدمات اللوجستية وتجارة الترانزيت.**

ثانياً: هدف البحث:

تهدف الدراسة إلى تحقيق ما يلى:

أ – تقديم استراتيجية لمشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس ومراكزها اللوجستية تكون بمثابة داعم لمكانتها بين المراكز اللوجستية والمناطق الاقتصادية الأخرى حول العالم، وكذلك دعم وتنمية الاقتصاد المصرى لتحقيق مطالب الأمن القومى المصرى تعمل كحاضنة اقتصادية قوية داعمة للتنمية المستدامة بمفهومها الشامل.

ب – تحديد عوامل نجاح المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، وأهم التحديات التى قد تحول دون تحقيق أكبر قدر من الاستفادة من محاور التنمية، بالإضافة إلى الدروس العالمية المستفادة من استخدام المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية (شنغهاى وشينزن بالصين، كاندلا بالهند،طنجة بالمغرب،جبل على بالإمارات العربية المتحدة، روتردام بهولندا، ميناء سنغافورة، تركيا)، وكيف يمكن للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس والمراكز اللوجستية أن تساهم فى تحقيق معدل النمو الاقتصادى المنشود وأن تجذب فرص تمويلية توفر عوائد مباشرة وغير مباشرة.

جـ – دراسة العوامل المؤثرة فى إقامة المناطق الاقتصادية والمحاور اللوجستية العالمية بمنطقة قناة السويس، وذلك من خلال دراسة التجارب والمشروعات الأخرى المشابهة حول العالم، وذلك للوصول إلى أهم محددات وعوامل نجاح هذا المشروع القومى ووضعه على خريطة المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية المحورية الإقليمية والعالمية بالشكل الذى يحقق للاقتصاد المصرى أقصى استفادة، وزيادة معدلات التنمية، وكذلك تنمية منطقة القناة وسيناء.

ثالثاً: إشكالية البحث :

تسعى مصر للاستفادة من الموقع المتميز لإقليم قناة السويس وزيادة قدراتها التنافسية بهدف دعم الاقتصاد المصرى، وعلى الرغم من امتلاك مصر لإمكانيات حقيقية لوجستية واقتصادية وبشرية، إلا أن هناك مجموعة من العوامل التى تؤدى إلى إنخفاض القدرة التنافسية لمصر على المستوى الدولى وتتطلب المعالجه حتى تتوفر عوامل النجاح لإقامة المناطق الاقتصادية وإنشاء المراكز اللوجستية العالمية بإقليم قناة السويس، ومنها التزام الحكومة بالحد من معوقات نجاح المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية كالبيروقراطية والتعقيد الحكومى وعدم تطبيق الحوكمة فعلى الرغم من مرور (13٪) من التجارة العالمية البحرية بالممر الملاحى لقناة السويس ولكن تظل العائدات ضئيله جداً بما تحققة مثيلاتها من المشروعات المنافسة أو ذات الصلة.

يُعد إقليم قناة السويس بجمهورية مصر العربية من المجتمعات التقليدية التى تقوم على أنماط إنتاجية محددة، إلا أن هذا المجتمع شهد طفرات متسارعة ومتلاحقة نتيجة لتطورات سياسية واقتصادية وتشريعية،لاسيما وجود واحد من أهم الممرات الملاحية فى سلسلة التجارة العالمية وما واكبة من خطط اقتصادية طموحة بإنشاء المنطقة الاقتصادية الخاصة وما صاحبها من مشاريع استثمارية وتنموية ساعدت فى بروز تلك المتغيرات فما هو النموذج الأمثل نحو تعظيم الاستفادة من تلك المتغيرات ؟.

ويمكن توضيح مشكلة الدراسة من خلال التساؤلات التالية و**هى**:

أ – مفاهيم المناطق الحرة(العامة، الخاصة،الاقتصادية، المراكز اللوجستية)، وأهم مقوماتها؟ ومفاهيم التنمية المستدامة ؟

ب – عرض النماذج الدولية والإقليمية الناجحة للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية من الناحية الجيوبولتيكية والجيونوميكية ؟ والتشريعية ؟، وأهم ركائز ومعوقات النجاح ؟ لاسيما فى ضوء المتغيرات العالمية والإقليمية الحادة وبروز العولمة الاقتصادية ومفاهيم التنمية المستدامة، فكان من الواجب بيان دور المناطق الاقتصادية الخاصة من حيث الأهمية الجيونوميكية والجيوبولوتيكية والجيواستراتيجية، فضلاً عن تحقيق التنمية المستدامة ؟

جـ – ما المخطط العام والرؤية المتكاملة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس؟ وإلى أى مدى تتوافر العناصر اللازمة لإنشاء المناطق الاقتصادية والمركز اللوجستية لإقليم قناة السويس؟ واقتراح نموذج لتعظيم الاستفادة منه.

د – ما الفلسفة الاقتصادية التى يجب أن تحكم عمليات التنمية بمنطقة قناة السويس ؟ فالأصل أن الاستثمار عمل ذو طابع مستمر من جهة وأهداف آجلة من جهة أخرى، ولذلك فإن الشاغل لدى المستثمرين هو وجود بيئة استثمارية آمنة ومستقرة، ولاشك بأن تلك البيئة يتحكم بها عدة عوامل أهمها الأوضاع السياسية والاقتصادية وتفاعلهما مع الحركة التشريعية وهيئات الضبط الاقتصادى والبيئة الرقمية ومن هذا المنطلق وجب رصد القانون الأفضل للمستثمر فى القانون المصرى والقوانين المقارنة ؟ مع استحداث دور لهيئات الرقابة والضبط فى جذب الاستثمارات ؟

هـ – ما هى التحديات التى تواجه مشروع تنمية المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لإقليم قناة السويس، والفرص الاستثمارية ؟ لاسيما من ناحية أهمية أن تتماشى التطورات التشريعية والسياسة الاقتصادية والقانونية والإجرائية والمؤسسية مع التميز الجيواستراتيجى والجيوبولتيكى والجيوايكنوميكي للدولة المصرية عامةً ولإقليم قناة السويس خاصةً حتى يمكن تعظيم الاستفادة من مرفق القناة واستغلال الثقة العالمية التى تتمتع بها هيئة قناة السويس، لتطوير وتنمية منطقة القناة كمناطق جذب (صناعية، لوجستية، تجارية، سياحية) مع مراعاة أهداف التنمية المستدامة،ولا يتأتى ذلك إلا من خلال المقارنة مع النماذج الناجحة للوصول لأهم الدروس المستفادة ومدى إماكنية تطبيقها على جمهورية مصر العربية ؟ .

و – رصد وتحليل تحديات البيئة القانونية والاقتصادية المتصلة بإنشاء وإدارة المنطقة الاقتصادية الخاصة بإقليم قناة السويس فى ضوء التشريع الوطنى المصرى مع غيرها من القوانين اللاتينية والأنجلوسكسونية، لاسيما تسوية المنازعات الاستثمارية وحوافز وضمانات الاستثمار والطبيعة القانونية للمناطق الاقتصادية الخاصة والفروقات بين منطقة وأخرى تبعاً لأداة إنشائها وموائمة نظام التقاضى، وصولاً إلى مقترح مناسب لتحقيق التوافق بين المأمول من تلك المناطق وما تقتضية خصوصيتها القانونية والاقتصادية ومتطلبات السوق العالمى ؟.

ز – ما أثر مشروع تنمية المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لإقليم قناة السويس على الاقتصاد والأمن القومى المصرى، **وما الاستراتيجية المقترحة لتعظيم الاستفادة من هذا المشروع العملاق؟**

رابعاً: منهج البحث:

س يعتمد البحث على المنهج الاستقرائى الاستنباطى القائم على التحليل والوصف متناولين الجوانب القانونية والإجرائية والمؤسسية، **وذلك من خلال الآتى:** التحليل الوصفى للدراسات والتجارب الدولية والإقليمية الناجحة فى المناطق الحرة (العامة – الخاصة – الاقتصادية – المراكز اللوجستية) ومقارنتها بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس بجمهورية مصر العربية فى تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الاقتصادية كـ(زيادة معدلات نمو الناتج المحلى الإجمالى وزيادة الصادرات) والتنمية الاجتماعية كـ(التنمية البشرية وتأهيل الأيدى العاملة وخفض نسب البطالة والتنمية المكانية والحياتية) والتنمية البيئية كـ(انخفاض معدلات التلوث الناتج عن تلك المشروعات العملاقة)، فضلاً عن مقارنة التشريعات والضمانات المؤسسية كضمانة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتنوع توزيعها بين قطاعات اقتصاد الدولة الحاضنة لمشروعات المناطق الاقتصادية.

خامساً: حدود البحث:

أ – الحدود المكانية: منطقة قناة السويس ويشمل محافظات (بورسعيد –الإسماعيلية–السويس– شمال سيناء – جنوب سيناء) خاصةً المنطقة المحددة بالقانون رقم (330) لسنة 2015م مساحتها(460.6كم^2)، بالإضافة للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية المشابهة لموضوع البحث حول العالم.

ب – الحدود الزمنية: (أخذت الدراسة الفترة من 2015م الى 2022م فى تحليل لما رصده الواقع، ولما كانت الدراسة تسعى لتحسين القدرة التنافسية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لإقليم قناة السويس كقوة دافعة لعجلة الاقتصاد القومى، فضلاً عن الاستفادة من التجارب العالمية.

سادساً: الدراسات السابقة:

أ – محمود مجدى بربرى محمد، بحث إجازة الزمالة كلية الدفاع الوطنى، الدورة (49) 2020م: (المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحور قناة السويس ودورها فى تحقيق التنمية الاقتصادية فى مصر) تناول الطفرة الاقتصادية بدول جنوب شرق آسيا والصين والمنطقة الاقتصادية بمطار شانون بأيرلندا، وتوطين التكنولوجيا وطرق جذب الاستثمارات

الأجنبية بالإضافة للعوامل الاجتماعية مع بيان المناطق الاقتصادية الخاصة وأهدافها، **لم يتعرض الباحث** إلى نقاط القوة والضعف علاوةً على السياسة التسويقية والتسهيلات الاقتصادية الجاذبة لرأس المال الأجنبى مع تدعيم ذلك بمؤشرات القياس الحقيقية بما يحقق التنمية الشاملة لمصر وصولاً إلى تحقيق الأمن القومى.

ب – عزت عبد العزيز يسن على: إمكانيات تعظيم العائد الاقتصادى لمحور قناة السويس من خلال تفعيل دور الخدمات اللوجستية للموانئ القائمة فى المنطقة – دراسة مقارنة مع الموانئ العالمية (ميناء دبى – ميناء شنغهاى)، جامعة عين شمس،كلية التجارة قسم الاقتصاد، 2018م **لم يتعرض الباحث** للتنظيم التشريعى والدور المؤسسى فى تحقيق التنمية كضمانة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

جـ – هانى محمد السيد على: دور المشروعات الصغيرة فى تنمية محور قناة السويس – دراسة مقارنة (سنغافورة– بنما)، جامعة عين شمس، كلية التجارة قسم الاقتصاد،2018م، **لم يتعرض الباحث** لعملية التخطيط الاستراتيجى اللازمة لدمج تلك المشروعات كاستثمارات تابعة للمشروعات الاستثمارية الضخمة بالمناطق الاقتصادية الخاصة لاسيما المشروعات الفائقة التكنولوجيا ومناطق الخدمات المالية.

د – محمد حافظ حسن طربای، بحث إجازة زمالة كلية الدفاع الوطنى، 2017م: (أهمية مشروع قناة السويس الجديدة وتأثيره على الاقتصاد القومى المصرى)، تناول عرض مميزات إزدواج المجرى الملاحى وفرص التنمية الاقتصادية **لم يتعرض الباحث** للدور التشريعى والقانونى حيث إنه يمثل العائق الرئيسى أمام الاستثمار الأجنبى بالمنطقة بالإضافة إلى التحديات الأقليمية والعالمية أخصها الأزمات الاقتصادية والمشروعات البديلة لقناة السويس.

هـ – رانيا محمد أحمد الشيخ، رسالة ماجستير، جامعة قناة السويس كلية التجارة قسم الاقتصاد، 2017م: (العوامل المؤثرة فى إنشاء المركز اللوجستى بمنطقة قناة السويس) تعرضت لتحديد العوامل التى تؤدى إلى تفعيل المراكز اللوجستية، **دون التطرق** إلى الحماية التشريعية أوالضمانات القانونية أوحوافز وضمانات الاستثمار.

و – أحمد أحمد عزت: اثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، 2011م، **لم يتعرض الباحث** لفرص التكامل بين تلك المشروعات الأقليمية كوسيلة لتحقيق التكامل العربى الأفريقى المنشود كآلية لتحقيق التنمية المستدامة من تلك التحالفات العربية.

ز – مونوز، وريفيرا فيرجويز "أطروحة دكتوراة – معهد ماساتشوستس للتكنولوجيا" (2010م): "تطوير بنما كمركز لوجستي والتأثير على أمريكا اللاتينية"، استعرضت المركز اللوجستى لقناة بنما **بدون الخوض** فى الموانع الطبيعية واللازمة لدفع عملية الاستثمار ومنها (الأهوسة–المناخ الممطر لمدة 7 أشهر فى العام وغيرها من العوائق).

ح – كلاوس شواب (2009)، "تقرير التنافسية العالمية 2009–2010"، "تقرير التنافسية العالمية 2017–2018" – المنتدى الاقتصادي العالمي، جنيف، استعرضت فرص الاستثمار بمناطق (دبى – ماليزيا – بنما – منطقة الشرق الأوسط) **بدون وضع** عمليات التطوير التى تمت بالمجرى الملاحى لقناة السويس قيد البحث وكذلك المشروعات الاقتصادية والمراكزاللوجستية.

ط – غنيم أحمد – المركز المصري للدراسات الاقتصادية، سلسلة أوراق العمل، رقم 125 2007م: (تقييم النقل البحري والخدمات اللوجستية المرتبطة به في مصر)، عرض الفرص الحقيقية للموانئ اللازمة للنقل البحرى والخدمات اللوجستية **إلا أنها تقوم على فرضيات طموحة** بدون دراسات من مصادر صاحبة اختصاص لحجم الاستثمار البحرى للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية ومؤشرات قابلة للقياس.

ك – محمد أحمد الطيبي وسفالكر دفانى، رسالة ماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، القاهرة، مصر , 2004م: (دوراللوجستيات فى المناطق الحرة – دارسة تطبيقية على المنطقة الحرة بجبل على دبي)، استعرضت الفرص الاستثمارية والهيكل التنظيمى **إلا أنها لم تتناول المقارنة بمثيلاتها** من المناطق الاقتصادية، كما أنها قديمة نسبياً.

التعليق على الدراسات السابقة:

جاءت الدراسات السابقة للمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والمراكز اللوجستية إما غير متكاملة أو قائمة على تطلعات مستقبلية أوغير مرتكزة على مقومات حقيقية مقرونة بخطة استراتيجية شاملة بمقومات واقعية، كما لم تختبر تلك الدراسات مصفوفة (SWOT) فى نماذج الدراسة، ولم تقدم ربطاً بين دراستها النظرية لفكرة مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية وكيفية تطبيقها واقعياً، لاسيما وأن تلك الدراسات قد اعتمدت على أسلوب النظريات والفرضيات والتأكيد على التمايز الجيواستراتيجى للموقع المرشح كمنطقة اقتصادية أو مركز لوجستى، ومن واقع دراستنا فلا يعتد فقط به أوبالمزايا التشريعية كآليه مستقله تعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة أو تحقيق أهداف التنمية المنشودة للدولة الحاضنة.

سابعاً: الجديد في الدراسة:

يتناول البحث نقاط بحثية جديدة أهمها الآتى:

(أ) طرح استراتيجية لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لقناة السويس ودورها فى الاقتصاد الوطنى، من خلال وضع تصور لاستراتيجية شاملة تتعلق بكافة مجالات التنمية المستدامة فضلاً عن قوى الدولة الشاملة ولقد أصاب الباحث توفيق من الله عز وجل بأن تخصص فى الاستراتيجية القومية حال حصوله على زمالة كلية الدفاع الوطنى بأكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا وهو ما يجعل استراتيجيتنا المطروحة قائمة على أسس علمية تتسق وعلم التخطيط الاستراتيجى.

(ب) كما تناول البحث بيان الفرص الاستثمارية لتحقيق التكامل مع باقى المناطق الاقتصادية للدول الصديقة والشقيقة، مع وضع تصور جديد للمعوقات التى تواجه تنمية المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، فضلاً عن التطرق إلى الحماية التشريعية والضمانات القانونية وحوافز وضمانات الاستثمار التى يجب أن تحكم وتنظم الاستثمار بالمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لإقليم قناة السويس ومراكزها اللوجستيه لدفع عجلة التنمية الشاملة اقتصادياً.

(ج)دعم المكتبة الأكاديمية المصرية والعربية التى تعانى ندرة تلك النوعية من البحوث التى تتعلق بالدورالاقتصادى فى فكر قوى الدولة الشاملة والتخطيط الاستراتيجى للمناطق الاقتصادية الخاصة.

ثامناً: خطة البحث :

تم تقسيم البحث للوصول الى الأهداف الرئيسية إلى مقدمة وبابين وخاتمة على النحو التالي:

الباب الأول: المناطق الاقتصادية ودورها فى تحقيق التنمية المستدامة

أ – الفصل الأول: ماهية المناطق الاقتصادية ومقوماتها وعلاقتها بالتنمية المستدامة.

(1) المبحث الأول: ماهية المناطق الحرة .

(2) المبحث الثاني: ماهية المراكز اللوجستيه و التنمية المستدامة ومتطلباتهما.

ب – الفصل الثانى: الدور الاقتصادى للمناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامة (تحليل مقارن)

(1) **المبحث الأول**: التجارب الدولية والإقليمية الرائدة فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، ومقومات نجاحها.

(2) المبحث الثاني: تحليل مقارن لحوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى المباشر للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى التشريعات الوطنية لنماذج الدراسة .

الباب الثانى: دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة مع اقتراح استراتيجية لتفعيل ذلك.

أ – الفصل الأول: دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة.

(1) المبحث الأول: المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس والتنمية المستدامة.

(2) المبحث الثاني: التحديات التى تواجه تنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس و تقييمها.

ب – الفصل الثانى: وضع مقترح حول استراتيجية لتفعيل دور المنطقة الاقتصادية الخاصه والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة بمنطقة قناة السويس.

(1) المبحث الأول: الإطار العام للاستراتيجية المقترحة.

(2) المبحث الثانى: استراتيجية مقترحة لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس.

– الخاتمة. و – النتائج والتوصيات. هـ –

ز – قائمة المصادر والمراجع. ح – المستخلص باللغة الإنجليزية.

الباب الأول

المناطق الاقتصادية ودورها فى تحقيق التنمية المستدامة

تمهيد وتقسيم:

تُعد التجارة أداة التواصل بين الشعوب ووسيلة التغلب على أزماتها الاقتصادية والاجتماعية، ونتيجه لتمايز بعض الوحدات السياسية (الدولة) نظراً لأهميتها الجيواعتماد والجيوايكنوميكيه (الجيو اقتصادية) فضلاً عن اعتبارات الجغرفيا السياسيه التى مكنتها من تبوء مكانة حيوية على خريطة التجارة العالمية لاسيما ما تقدمه تلك الدول من مناخ ملائم وخدمات لوجستية وصناعية وتكنولوجية وتشريعية، **وفى هذا الخضم يبرز دور المناطق** الاقتصادية **الخاصة (SEZ) و المراكز اللوجستية** كوسيلة تلجأ إليها الدول على اختلاف توجهاتها السياسية والاقتصادية لزيادة حجم تجارتها وتنمية صادراتها، خاصة فى ظل العولمة الاقتصادية التى ترتبط بدور فعال لتحقيق النمو الاقتصادى لأية وحدة سياسية كعضو نشط فى سلسلة التوريد والإنتاج العالمى، حيث شكل التنافس العالمى السمة الرئيسية لاقتصاديات العالم المعاصر لاسيما الانتشار فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة التى أصبحت أحد أهم أولويات السياسة الاقتصادية للدول لجذب الاستثمارات الأجنبية (FDI) وترقية الاستثمار الوطنى وتعزيز العلاقات الدولية، وعلى الرغم من هذا الانتشار فلا يوجد نموذج موحد يحتذى به للمناطق الاقتصادية الخاصة وهو الأمر الذى أدى إلى تمايز أشكالها وأنماطها تبعاً للسياسة الاقتصادية التى تنتهجها كل وحدة سياسية، فانفردت كل دولة بتصميم وتنفيذ مناطقها الاقتصادية الخاصة بما يتفق مع رؤيتها التنموية الخاصة، **ولذا فكان من اللازم بيان الإطار النظرى للدراسة وذلك من خلال الآتى:**

الفصل الأول: ماهية المناطق الاقتصادية **ومقوماتها وعلاقتها بالتنمية المستدامة.**

الفصل الثانى: الدور الاقتصادى **للمناطق** الاقتصادية **الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامه (تحليل مقارن)**

الفصل الأول

ماهية المناطق الاقتصادية ومقوماتها وعلاقتها بالتنمية المستدامة

تمهيد وتقسيم:

استهل الاقتصاد العالمي عام 2022م وهو في وضع أضعف مما ورد في التوقعات الاقتصادية [1] فمع انتشار سلالة "أوميكرون" الجديدة المتحورة من فيروس كوفيد-19، عادت البلدان إلى فرض قيود على الحركة، وأدى تصاعد أسعار الطاقة والانقطاعات في سلاسل الإمداد إلى ارتفاع التضخم واتساع نطاقه عن المستويات المنتظرة، لاسيما في الولايات المتحدة وكثير من اقتصادات الأسواق الصاعدة والاقتصادات النامية وباتت آفاق النمو محدودة أيضا في الصين من جراء الانكماش الجاري في قطاع العقارات وبطء تعافي الاستهلاك الخاص[2].

إن التعامل مع الأزمات الاقتصادية والاجتماعية المصاحبة للمتغيرات العالمية المتسارعة كجائحة كورونا التى أدت لانخفاض النمو العالمى بنحو (4.5%) فضلاً عن بؤر التوتر الدولية كالحرب (الروسية -الأوكرانية) والحرب التجارية (الأمريكية -الصينية)، يتطلب تغيراً فى المفاهيم والسياسات، لاسيما وأن التصنيف التقليدى للدول(3) قد أصبح غير جائز علمياً وعملياً، ونرى أنه من الأنسب تصنيف الدول وفقاً لما تحرزة من تقدم فى مضمار التنمية المستدامة وقدرتها على التطور والاستجابة لمتطلبات الثورة التكنولوجية، ومدى احتوائها للمُربكات الكُبرى الأخرى خاصةً ما يرتبط بتغيرات المناخ والتركيبة الديموغرافية (4) والصدمات الطبيعية والوبائية..وغيرها **مما يشهدها عالم اليوم وهو محور بحثنا.**

([1]) صندوق النقد الدولى، تقرير آفاق الاقتصاد العالمى، بتاريخ 11 اكتوبر 2021: (..... من المتوقع أن يحقق الاقتصاد العالمي نموا قدره 5,9% في 2021 و4,9 %في 2022، أي بانخفاض قدره 0,1 نقطة مئوية في 2021 عما ورد في تنبؤات يوليو .2021ويعكس تخفيض التوقعات لعام 2021 الخفض المتعلق بالاقتصادات المتقدمة – والذي يرجع جزئياً إلى الانقطاعات في سلاسل الإمداد – وكذلك المتعلق بالبلدان النامية منخفضة الدخل، الذي يرجع في معظمه إلى تفاقم ديناميكية الجائحة.)

([2]) صندوق النقد الدولى، تقرير مستجدات آفاق الاقتصاد العالمى – إصابات متزايدة بالفيروس وتعاف معطل وتضخم مرتفع، بتاريخ 2022/1/25.

([3]) محمود محيى الدين، أولويات السياسة العالمية فى عالم شديد التغير، مجلة آفاق اقتصادية، العدد 1، ديسمبر 2020م، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء المصرى، القاهرة، ص 8: (...انتهى فعلياً مسمى دول العالم الثانى مع سقوط حائط برلين عام 1989م وبدء التحول السياسى والاقتصادى والاجتماعى لدول المعسكر الشرقى، كما أنه لايمكن جمع دول ذات اقتصاديات بازغة تشكل نسباً أكبر فى الاقتصاد العالمى وأصبحت فى مقدمتة إنتاجياً وتجارياً واستثمارياً مع دول مازالت تعانى من حدة الفقر فنضعها جميعاً تحت مسمى دول العالم الثالث).

([4]) انظر بشأن تأثير العامل الديموغرافى – Charles Goodhart and Manoj Pradhan The Great Demographic Reversal: Ageing Societies ,Waning Inequality, and an Inflation Revival Palgrave Macmillan,London, UK, 2020, 280 pp.

(يرى المؤلفان -غودهارت و برادان- بأن التحول الديموغرافى وذات السياسات النقدية والمالية التوسيعة التى اعتمدت لمواجهة جائحة كورونا سيؤديان عاجلاً – بعد رفع حالة الإغلاق العام- لارتفاع التضخم نتيجة لانخفاض المدخرات وزيادة الاستثمارات فى ظل تراكم أعباء التمويل بالديون والهشاشة المالية، فضلاً عن عدم استعداد الأسواق المالية وصناع السياسات لمواجهة التطورات اللاحقة عن رفع حالة الإغلاق وهو الأمر الذى سيدفع سعر الفائدة الطبيعى نحو الارتفاع، وعلى غرار الاقتصادى السويدى "كنوت فيكسل 1851-1926م" وضع المؤلفان العوامل الديموغرافية وتأثير الإتجاهات العامة بطيئة الحركة والمستمرة على

يشكل الهيكل الاقتصادى العالمى الحديث فى ظل المتغيرات السابقة مفاهيم مختلفة تماماً عما كان الوضع عليه إبان الأزمة الزراعية فى عام 1873م والتى ساهمت فى تحول موجة الذعر المالى والهبوط الاقتصادى الناجمة عن تراجع أسعار الغذاء وتقادم الأدوات المالية المستخدمة إلى إخفاقات مصرفية فى أوروبا وصدمة فى أسعار الفائدة فى بنك انجلترا والتى امتدت حتى للولايات المتحدة الأمريكية (وول إستريت) (5)،وكذلك أزمة الكساد العظيم الذى بدأ عام 1929م التى تراجع فيها معدل النمو الاقتصادى العالمى لنحو (27%) واستمر التعافى منه لمدة عشر سنوات على الأقل، وكذلك الركود الكبير الذى صاحب الأزمة المالية العالمية عام 2008م وأنخفض فيها النمو العالمى لنحو (5%) واستمر لمدة عامين، من حيث سرعة تلك المتغيرات وتباين حدتها ومدى استجابة اقتصاديات الدول لها فى ظل ظروف عدم اليقين المصاحبة لتلك المتغيرات فضلاً عن الدور المتصاعد لتكنولوجيا المعلومات ومستحدثاتها ومتغيرات المناخ.

يتناول هذا الفصل الإطار النظرى والمفاهيمى للمناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية والتنمية المستدامة **من خلال الآتى:**

أ – **المبحث الأول:** ماهية المناطق الحرة.

ب – **المبحث الثانى:** ماهية المراكز اللوجستيه و التنمية المستدامة ومتطلباتهما.

التطورات الاقتصادية الكلية، وربطا تلك التطورات الناتجة عن أزمة كوفيد–19 بالتطورات التى تحدث عقب الحرب من حدوث طفرة فى التضخم من (5%: 10%)، **ويرى الباحث** – بأنه ربما كان للمؤلفان رؤية استشرافية حينما ربطا مسالة التضخم وتطورة بنزاعات أو حروب على الرغم من بعدها الديموغرافى إلا أنها قد نالت من عملية السلم والاستقرار العالمى ورفعت وسترفع عمليات التضخم لمستويات ربما لم نصل إليها من قبل فى ظل أحلك الأزمات)

(5) انظر كل من *Scott Reynolds Nelson* Oceans of Grain: How American Wheat Remade the World New York, NY, 2022, 368 pp.

مجلة التمويل والتنمية، صندوق النقد الدولى، مقال جيف كيرنز، الحرب والقمح والسلام، عدد يونيو 2022، ص 59.

المبحث الأول

ماهية المناطق الحرة

تمهيد وتقسيم

تأتى الأهمية الاقتصادية نحو إنشاء وتنمية المناطق الحرة (العامة–الخاصة–الاقتصادية–المراكز اللوجستية) من منطلق تأثيراتها الإيجابية على الاقتصاد الوطنى، ولذلك تَسن لها الدول قوانين خاصة تتميز عن باقى أشكال الاستثمار الأخرى لتحقيق جملة من الأهداف، ولما كانت (المناطق الحرة / المناطق الاقتصادية الخاصة) من الأهمية فكان من الواجب الوقوف على مفهومهما وخصائهما والأهداف المرجوة منهما، ومستعرضاً فى بداية كل مرحلة من بحثنا التطور التاريخى لمفاهيم الدراسة.

ولذلك فقد قسمنا المبحث الأول للمطالب والفروع التالية:

المطلب الأول: ماهية المناطق الحرة وتطورها التاريخى وأنواعها وأهدافها ومقوماتها

الفرع الأول: التطور التاريخى للمناطق الحرة

الفرع الثانى: مفهوم المناطق الحرة

الفرع الثالث: أنواع المناطق الحرة

الفرع الرابع: أهداف المناطق الحرة

الفرع الخامس: مقومات ومعوقات المناطق الحرة

المطلب الثانى: الإطار النظرى للمناطق الاقتصادية

الفرع الأول: تعريف المناطق الاقتصادية الخاصة

الفرع الثانى: أنواع وأنماط المناطق الاقتصادية

الفرع الثالث: أهداف وفوائد المناطق الاقتصادية

الفرع الرابع: مقومات إقامة المنطقة الاقتصادية بقناة السويس

الفرع الخامس: التميز بين المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة

المطلب الأول

ماهية المناطق الحرة وتطورها التاريخى وأنواعها وأهدافها ومقوماتها

الفرع الأول

التطور التاريخى للمناطق الحرة

تعود فكرة المناطق الحرة إلى عصر الإمبراطورية الرومانية، حيث أقيمت هذه المناطق بغرض جذب التجارة العابرة واقتصرت أنشطتها على تموين وإعادة شحن السفن [6]، واستغلت الدول الأستعمارية فى العصور الحديثة بعض المواقع المهمة فى مستعمراتها لإنشاء المناطق الحرة، بغرض نقل خيرات تلك المستعمرات إلى دولة الاحتلال، ومن تلك الأمثلة قيام انجلترا بإنشاء المنطقة الحرة بـ"جبل طارق"عام 1704م، المنطقة الحرة بـ"سنغافورة" آنشئت عام1819م، والمنطقة الحرة بـ"هونج كونج" المنشئة عام 1842م، ويقول B.Merenne – Schou Maker بأنه بسبب تلك المناطق الحرة التى تمتعت بنظام خاص يشمل تبسيط القوانين وتقليص الإجراءات البيروقراطية وتخفيض الرسوم أخذت تلك المناطق الحرة تنمو وتنتشر فى الدول الواقعة على موانئ البحر الأبيض المتوسط خلال القرون الوسطى وإبان الثورة الصناعية [7]، ثم ظهرت المناطق الاقتصادية الخاصة التقليدية خلال مرحلة تطور البلدان المتقدمة المعاصرة.

حيث إنكمش إنشاء المناطق الحرة بعد الحرب العالمية الأولى خاصةً عام 1930م بعد أزمة الكساد العظيم، ومع نهاية الحرب العالمية الثانية،واتجاه تلك الدول المنتصرة نحو توليد وتحفيز الاستثمار وخلق فرص للعمل عقب تلك الأزمات العالمية، فقامت الولايات المتحدة الأمريكية بإنشاء أول منطقة للتجارة الخارجية فى نيويورك وفقاً لقانون مناطق التجارة الخارجية الأمريكى لعام 1934م والتى كانت عاملاً مساعداً لتطوير مناطق مماثلة بها مثل (نيوآورليانز، سان فرانسيسكوا، سياتل)،وتبنت تلك الدول التصنيع كاعتماد للنمو والتنمية

([6]) انظر كل من منور أوسرير، دراسة نظرية عن المناطق الحرة مع تجارب كل من كوريا الجنوبية وهونغ كونج وستغافورة ومصر، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، نوفمبر 1995م، ص 2-4،/ منور أوسرير، دراسة نظرية عن المناطق الحرة – مشروع منطقة بلارة، مجلة الباحث، العدد 2، 2003م، ص 40،/نبيل الجداوى، ورقة عمل حول دور المناطق الحرة فى التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية –حالة مصر–، مقدمة إلى الملتقى الثانى لإدارة المناطق الحرة أثر اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية والدولية على أنشطة المناطق الحرة، مصر، 2006/5/14م، ص 2،/ سميرة عاشور السيد، نشأة وتطور فكرة المناطق الحرة – دراسة ميدانية فى مدينة بورسعيد، مجلة كلية الآداب جامعة بورسعيد، العدد 15، يناير 2020م، ص 297: (هناك إجماع بين الباحثين على اعتبار المناطق الحرة ظاهرة قديمة من الناحية التاريخية كان أولها فى عهد الدولة الرومانية بجزيرة Delos اليونانية فى بحر Eger)،/
SPECIAL ECONOMIC ZONES PERFORMANCE, LESSONS LEARNED, AND IMPLICATIONS FOR ZONE DEVELOPMENT Copyright © 2008 The World Bank Group Washington, DC 20433 All rights reserved Manufactured in the United States of America April 2008 p9.

([7]) محمودى مراد: النظرية العامة للمناطق الاقتصادية الحرة، دار الكتاب الحديث، القاهرة , 2002، ص ص22 – 23.

فأنشئت مناطق معالجة الصادرات كنماذج للمناطق الاقتصادية الخاصة ومناطق صناعية لتسهيل التجارة الدولية والاستثمار– مثال– منطقة قادس التى أنشأتها أسبانيا، وفى أواخر خمسينات القرن الماضى شهدت فكرة المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة تطوراً كبيراً، خاصةً بالمنطقة الحرة بـ"مطار شانون" من تحويل فكرة اعتماد المناطق الحرة على النشاط التجارى فقط للتحول إلى التركيزعلى إنشاء المشروعات الصناعية التى تستوعب عددًا كبيرًا من العمالة وتعمل على تنمية الصادرات مع توافر البنية التحتية الجيدة [8].

حيث إنشأت أيرلندا المنطقة الحرة "شانون" بعد استقلالها لمواجهة مشاكلها الاقتصادية [9] والتى تشبة إلى حد كبير المشاكل الموجودة بالدول النامية حالياً، وقامت بتغيير وتطوير النمط التقليدى للمناطق الحرة سواء من حيث الغرض الذى تؤديه أو من حيث أماكن إنشائها ومقوماتها،وكذلك من حيث المزايا والحوافز والخدمات التى تقدمها للسفن العابرة والمستثمرين كالآتى [10]:

أ – **من حيث الغرض والنشاط:** تحولت من مجرد أماكن لتخزين السلع وإعادة تصديرها إلى مناطق تقدم خدمات لوجستية وخدمية سواء فى الإمداد والتموين أو الخدمات فى مجال الصادرات أو الصيانة وغيرها كما امتدت يد التغيير لتحويلها إلى أماكن صناعية واستثمارية.

([8]) انظر كل من – صلاح زين الدين: اقتصاديات التصدير والمناطق الحرة، دار النهضة، ط 1، القاهرة، 2000، ص 87.

-Aggarwal, Aradhna. (2017). Towards an Integrated Framework for Special Economic Zones: A Dynamic International Approach. Copenhagen Business Schoole, Asia Research Center ,Frederiksberg. Working Paper No. 64.

-Aggarwal, Aradhna. (2019a). The Evolution of the Special Economic Zones: International Experience and Lessons. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones 2. PP. 23-45. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

-Govindan, P. (2019). A Study of Performance of Special Economic Zones (SEZs) in India. Journal of Research Reinforcement, 6 (2). PP. 30-42. India

-UNIDO. (2015). Economic Zones in the Asean: Industrial Parks, Special Economic Zones, Eco – Industrial Parks, Innovation Districts as Strategies for Industrial Competitiveness. United Nations Industrial Development Organization. Vietnam.

-The World Bank. (2017). Special Economic Zones: An Operational Review of their Impacts. Competitive Industries and Innovation Program. Washington, D.C: World Bank Publications

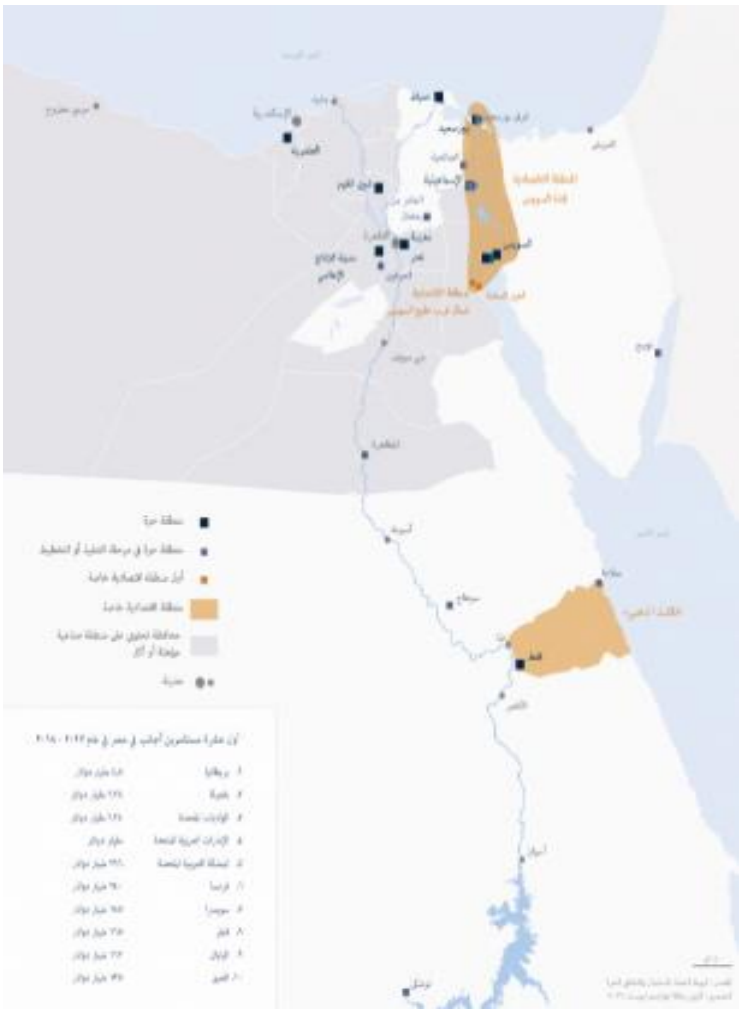
-Hakami, Morteza Saberi. (2013). A Study of Special Economic Zones: Problems and Prospects with Special Reference to Raigad and Pune District, India. Doctorate Thesis. The Faculty of Commerce, University of Pune, India.

([9]) Sweeny Valerie (2004). Shannon Airport Aunique story of survival. ISBN 0-9547424-0-0 P 16: Shannon Free Zone أقيمت أول منطقة حرة فى العالم سنة 1959م فى مقاطعة كلير فى أيرلندا فى مطار شانون على مساحة 2.4كم2.

([10]) انظر كل من – جمال السحراوى: المناطق الحرة فى العالم دراسة مقارنة، قطاع المناطق الحرة بالهيئة العامة للاستثمار، القاهرة، 1980، ص 10 / محمد قاسم خصاونة، الاستثمار فى المناطق الحرة، دار الفكر، الأردن، 2010م، ص 16-18.

ب – من حيث الموقع والمساحة: فقديماً كانت تقام المناطق الحرة بالقرب من الموانئ وخطوط التجارة الرئيسية، ومع التقدم أصبح بالإمكان إقامتها فى أى مكان بالدولة بل من الممكن إقامتها بالمناطق النائية بغرض التنمية، كما امتدت مساحتها لتقارب حجم دولة للسماح بإقامة أكبر عدد من المشروعات الاستثمارية.

وتطور مفهوم المناطق الاقتصادية الخاصة كركيزة اعتماد لمواجهة مشاكل التنمية ودفع عجلة الاقتصاد الوطنى، فاستخدمتها الاقتصاديات الآسيوية فى بدايات ستينات القرن العشرين كوسيلة لتحفيز الاقتصاد العام ولبدء التصنيع الموجهة للتصديرنتيجة لما تقدمه تلك الدول من تسهيلات ومزايا وحوافز خاصة، فتم إنشاء أول منطقة لمعالجة الصادرات فى كاندالا بدولة الهند عام 1965م، وكاوشيونغ فى اليابان عام 1966م، وعلى غرارها كل من كوريا الجنوبية وماليزيا وسنغافورة...وغيرها من الدول النامية فى حينه.



خريطة رقم (1) توضح توزيع المناطق الحرة فى مصر

حتى أتى العصر الذهبى لتطور المناطق الاقتصادية الخاصة فى السبيعينات فظهر نموذج المناطق الاقتصادية الخاصة الشاملة نتيجة محاولة تلك الدول اختبار وتجربة بعض السياسات والمناهج الجديدة فى مجال التنمية واستخدام التكنولوجيا واكتساب تقنيات الإدارة الحديثة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتحفيز التحديث الاقتصادى، وفى التسعيينات وكنتيجة لظهور العولمة وتحرر التجارة وانتشار سلاسل القيمة العالمية فضلاً عن تغير آفاق السياسات العامة وظهور الأهداف الإنمائية وقضايا المناخ ظهرت نماذج جديدة من المناطق الاقتصادية الخاصة تعمل على تشجيع التعاون وتعزيز التكامل الاقتصادى وتحفيز القدرة

التنافسية [11]، فسعت الدول على اختلاف توجهاتها نحو توسيع وترقية مناطقها الاقتصادية الخاصة إلى مراكز صناعية وخدمية كبيرة قادرة على تحقيق تحفيز التحديث الاقتصادى لتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة فتطورت تلك المناطق لنماذج وتصميمات وأهداف مختلفة تتفق لتوجهات (الدولة/الدول) الحاضنة –مثال– الانتقال من النماذج الموجهة إلى التجارة لمناطق موجهة للتصنيع، ومناطق التنمية لمناطق التكنولجيا والابتكار ومن مناطق إصلاح اقتصادى لمناطق التعاون الإقليمى والدولى [12].

ولقد عرفت مصر المناطق الحرة فى النصف الثانى من القرن الثانى عشر عندما كانت مدينة الأسكندرية مركزاً للتجارة الواردة من أوروبا وآسيا والعكس، وفى العصر الحديث أقيمت أول منطقة حرة عام 1902م عندما أبرمت الحكومة المصرية اتفاقاً مع الشركة العالمية لقناة السويس البحرية تم بمقتضاه إنشاء منطقة حرة (برية / بحرية) بمدينة بورسعيد لخدمة أغراض الشركة فى حينة ومنها توسيع وصيانة

([11]) انظر تقرير المنتدى الاقتصادى العالمى، إصدار المعهد القومى للحوكمة والتنمية المستدامة، وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، مؤشر التنافسية العالمى، أغسطس 2020، فى عام 2004م قدم المنتدى الاقتصادى ما يعرف بمؤشر التنافسية العالمى GCI ،وهو مؤشر شامل لقياس القدرة التنافسية الوطنية ويعمل على دمج أسس الاقتصاد الكلى والجزئى للتنافسية المحلية فى معيار واحد، ولمؤشر التنافسية العالمى عدة تعريفات ومنها أنه: (مجموعة المؤسسات والسياسات والعوامل التى تحدد مستوى إنتاجية دولةً ما) ويعرفة أخرون بأنه: (مدى تمكن دولة ما من إنتاج وبيع المنتجات /الخدمات التى تناسب جودة الأسواق بنفس الأسعار أو أقل والقدرة على تعظيم العوائد على الموارد المستهلكة فى إنتاج هذه المنتجات /الخدمات)، وفى عام 2018م تم تقديم الإصدار الجديد من مؤشر التنافسية العالمى (4.0) ويشمل أربعة مجالات رئيسية تتفرع كل منها لعدة محاور (المجال الأول) **بيئة مواتية:** ويركز على المؤسسات،البنية التحتية،الإعتماد على تكنولوجيا المعلومات والإتصالات، استقرار الاقتصاد الكلى –(المجال الثانى) **رأس المال البشرى:** ويركز على الصحة،المهارات –(المجال الثالث) **الأسواق:** ويركز على سوق المنتجات،سوق العمل،النظام المالى،حجم السوق –(المجال الرابع) **بيئة الابتكار:** ويركز على تعقد وتطور بيئة الأعمال،القدرة على الابتكار.

([12]) Tantri, Malini. (2012). China's policy for Special Economic Zones: Some Critical Issues. Journal of India Quarterly, 68 (3). PP. 231-250. USA: SAGE Publications.

-ADB. (2015). Asian Economic Integration Report: How can Special Economic Zones Catalyze Economic Development. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank

-ADB. (2018). Strategic Framewotk for Special Economic Zones and Industrial Zones in Kazakhstan. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

-UNIDO. (2015). Economic Zones in the Asean: Industrial Parks ,Special Economic Zones, Eco - Industrial Parks, Innovation Districts as Strategies for Industrial Competitiveness. United Nations Industrial Development Organization. Vietnam.

-Qinghe, Luo et al. (2017). A Study of Special Economic Zones Transformation and the China Model. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones. PP. 65-90. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

-Yiming, Yuan. (2017). The Dynamic Evolution of China's Special Economic Zones and their Practice China's Path. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones. PP. 13-22. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

-Aggarwal, Aradhna. (2019a). The Evolution of the Special Economic Zones: International Experience and Lessons. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones 2. PP. 23-45. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

الميناء، وعقب نصرأكتوبرالمجيد، وفى عام 1974م وفى إطار تشجيع الدولة لسياسة الانفتاح الاقتصادى [13] تبنت فكرة المناطق الحرة فصدر القانون رقم (43) الخاص باستثمار المال العربى والأجنبى والمناطق الحرة، وتبعه قرار مجلس إدارة هيئة قناة السويس عام 1975م بشأن المنطقة الحرة بمدينة بورسعيد، والذى عُدل بموجب القانون رقم 32 لسنة 1977م ثم بالقانون رقم 230 لسنة 1989م [14] لتكون منطقة جغرافية تتمتع بالعديد من الحوافز والمزايا التى لا تمنح لأى مشروعات أخرى [15] ويوجد فى مصر تسعة مناطق حرة ومنطقة اقتصادية ذات طبيعة خاصة واحدة [16](المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) [17] فضلاً عن المناطق الاقتصادية الخالصة كحقلى ظهر ونور.

([13]) انظر عن بداية الإصلاح الاقتصادى المصرى الأداة التشريعية لجذب الاستثمارات: مضبطة الجلسة الثمانين، دور الانعقاد الثانى، الفصل التشريعى الثامن، ص ص 2-3، المنشور بالجريدة الرسمية، قسم مجلس الشعب، العدد 80، بتاريخ 2002/6/18م.

([14]) تلى عملية الإصلاح الاقتصادى باستخدام الأداة التشريعية مجموعة من القوانين منها القانون 159 لسنة 1981 بشأن قانون الشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة، والقانون رقم 8 لسنة 1997 بشأن قانون ضمانات وحوافز الاستثمار المعدل بالقانون رقم 72 لسنة 2017، وصولاً لقانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم 83 لسنة 2002 والمعدل بالقانون رقم 27 لسنة 2015.

([15]) انظر كل من /عبد العظيم حمدى: تقييم المنطقة الحرة ببورسعيد، دراسة فى إدارة الأعمال، مصر، يونيو 1996، ص14،/ مزريق عاشور، مرجع سابق، ص 8: (صدر التشريع الثانى للمناطق الحرة فى مصر بموجب القانون رقم 306 لسنة 1952م، تلاه القانون رقم 66 لسنة 1963م، والقانون رقم 51 لسنة 1966م، والقانون رقم 65 لسنة 1971م بشأن استثمار رأس المال العربى والأجنبى والمناطق الحرة – والذى تم بموجبة إنشاء الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وبين إختصاصاتها، المعدل بالقانون رقم 43 لسنة 1973م، ثم القانون رقم 32 لسنة 1977م، ثم القانون رقم 13 لسنة 2004م، إلى أن آتى القانون رقم 83 لسنة 2002 وتعديلاتة فأنشأ المناطق الحرة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.

([16]) أنشأت أول منطقة اقتصادية خاصة فى مصر فى شمال غرب خليج السويس بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 41 لسنة 2007 المعدلة بالقرار الجمهورى رقم 35 لسنة 2003، والقانون رقم 83 لسنة 2002م والقانون 27 لسنة 2015 ليعرف فى شكلة الحالى بالهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، كما أنشئت فى ذات السياق الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية للمثلث الذهبى (القصير –سفاجا –قنا) بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 341 لسنة 2017 ومساحتها 2228754 فدان، وذلك بدون المساس بالملكيات القائمة داخلها أو أراضى القوات المسلحة وتحتوى تلك المنطقة على ثروات من رواسب الجبس والحجر الجيرى وخامات الطفلة ورواسب الرمل والملح والجرانيت وخامات الفلسبار والكوارتز والسربنتين والذهب واحجار الزينة، وتدخل تلك الثروات فى صناعات الزجاج والسيلكون والرخام ومواد البناء والزينة والحجر الجيرى والأسمنت والفوسفات والأسمدة ووصناعة الحراريات والطفلة البنتونية ومعالجة وتركيز المعادن الثقيلة وتركيز وتنقية وتكرير الذهب) –انظر– sis.gov.eg – تقرير مشروع تنمية المثلث الذهبى للثروة المعدنية (قنا–قفط/سفاجا–القصير) وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمرانى،ص 1-3.

([17]) انظر تقرير المنتدى الاقتصادى العالمى، إصدار المعهد القومى للحوكمة والتنمية المستدامة، وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية،مصر، مؤشر التنافسية العالمى، أغسطس 2020، وفقاً لتقرير التنافسية العالمى لعام 2019 إحتلت مصر المرتبة 93 عالمياً بمجموع 100/55 ضمن عدد 143 دولة، وتصنف مصر ضمن مجموعة الدول ذات الدخل المتوسط المنخفض ومجموعة دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ولقد حصلت مصر فى مجالات ومحاور التنافسية العالمية على الدرجات التالية من 100درجة (مجال البيئة المواتية –محور المؤسسات 51 درجة 82 عالمياً، محور البنية التحتية 73 درجة 52 عالمياً، محور الاعتماد على التكنولوجيا والاتصالات 41 درجة 106 عالمياً، محور استقرار الاقتصاد الكلى 45 درجة 135 عالمياً) –أما فى –(مجال رأس المال البشرى – محور الصحة 65 درجة 104 عالمياً،محور المهارات 54 درجة 99 عالمياً) –أما فى– (مجال الأسواق – محور سوق المنتجات 51 درجة 100 عالمياً،سوق العمل 49 درجة 126 عالمياً ،النظام المالى 56 درجة 92 عالمياً،حجم السوق 74 درجة 23 عالمياً) –أما فى –(مجال الابتكار – محور تعقد وتطور بيئة الأعمال 56 درجة 95 عالمياً،محور القدرة على الابتكار 40 درجة 61 عالمياً)

الفرع الثانى

مفهوم المناطق الحرة[18]

على الرغم من الانتشار العالمى للمناطق الحرة، فضلاً عن تعدد أنواعها وأنشطتها فلا يوجد تعريف موحد لها(فقهياً أو تشريعياً)، حيث اكتفت التشريعات ببيان حدود تلك المناطق والإجراءات والتنظيمات الجمركية والضريبية التى تخضع لها، ويرجع اختلاف الباحثين بشأن ضبط وتحديد مفهومها [19] لاتساع وتطور أنشطتها وتنوع أهدافها بتنوع الأهداف السياسية والاقتصادية والاجتماعية المرجوة لكل وحدة سياسية من إقامة تلك المناطق، ولإبراز مفهوم المناطق الحرة فسوف نتعرض لبعض التعريفات، **ومنها أنها:**

([18]) انظر كلاً من /محمود مجدى بربرى محمد: المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحور قناة السويس ودورها فى تحقيق التنمية الاقتصادية فى مصر، بحث زمالة كلية الدفاع الوطنى، دورة 49، 2020، ص2: (يوجد فى مصرتسعة مناطق حرة عامة، وهى مناطق غير متخصصة –بمعنى– أنها تضم عدداً من المشروعات الخدمية والصناعية والتخزين والتمويل دون أن تقتصر على نشاط محدد باستثناء المنطقة الإعلامية،وتتوزع تلك المناطق جغرافياً كالتالى: (العامرية بالأسكندرية عام 1976– مدينة نصر بالقاهرة عام 1975– بورسعيد – الإسماعيلية – السويس 1975– دمياط 1987– المنطقة الإعلامية بمدينة السادس من أكتوبر بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 411 لسنة 2000م– شبين الكوم بالمنوفية – قفط بقنا)،–انظر أيضاً–مزريق عاشور، دور المناطق الحرة كشكل من أشكال الاستثمار الأجنبى المباشر فى تحقيق التنمية الاقتصادية الاقليمية – تجارب مختارة، الملتقى الوطنى الأول – آفاق التنمية الإقليمية والمكانية فى الجزائر، جامعة حسيبة بن بوعلى، الشلف، الجزائر، الناشر مجلة كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة أدرار، الجزائر، 2014/2013م، ص 8، /عبد الوهاب جودة الحايس، اسماء محمود عبد الغفار، المناطق الاقتصادية الخاصة – المفهوم والتجارب، مجلة علوم الإنسان والمجتمع، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة بسكرة، الجزائر، المجلد 11، العدد 2، 2022م، ص 39،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة – وفقاً للقانون رقم 83 لسنة 2002 وتعديلاتة ، بحث منشور بمجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الأسكندرية، مصر، المجلد 1، العدد 1، يناير 2019، ص 2110–2113، محمد جلال محمد السيد خطاب، استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة فى ضوء التجارب الدولية، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة السادات، المجلد السابع، العدد الثانى، ديسمبر 2021، ص4

UNCTAD. (2019). World Investment Report: Special Economic Zones. United Nations Conference on Trade and Development ,Geneva and New York: United Nations, PP. 129–206

UNCTAD, 2019 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2019_en.pdf

Rouanet, Aurélie Varrel, «De Bangalore à Whitefield: trajectoire et paysages d'une région urbaine en Inde», 2015

https: //www. ilo. Org **الموقع الرسمى لمنظمة العمل الدولية**

(يصل عدد المناطق الحرة فى(147 دولة) الى(5400)منطقة بطاقة عمالة تقدر بـ 66 مليون عامل منهم 4772 منطقة بالدول النامية،و237 الاقتصاديات الإنتقالية،و 374 بالدول المتقدمة – توجد فى قارة آسيا لوحدها نحو 4046 منطقة يقع أغلبها فى الصين بنحو 2543، والفلبين 528،الهند 373،تايلاند 74،كوريا الجنوبية 47،الامارات 47، تركيا 102،ماليزيا 45، بنجلادش 39، كمبوديا 31) ويوجد فى دول أمريكا اللاتينية والكاريبى الآتى (الدومنيك 73، نيكارجوا 52،كوستاريكا 49،هندوراس 39،كواومبيا 39) أما فى الدول الأفريقية (كينيا 61،نيجيريا 38،أثيوبيا 18 / مصر 10، الكاميرون 9) الدول الأنتقالية (روسيا 130،شمال مقدونيا 15،صربيا 14،كازخستان 10،كوسوفو 9) الدول المتقدمة (الولايات المتحدة الامريكية 262،بولندا 21،ليتوانيا 16،كرواتيا 11،بلغاريا 9)،

([19]) يميل بعض الباحثين لإطلاق مصطلح المناطق الحرة، وآخرون لمصطلح المناطق الجمركية الحرة، وآخرون لمصطلح مناطق العبور، وفريق آخر لمصطلح المناطق الاقتصادية الخاصة، ولاشك بأن تلك المصطلحات تختلف عن مثيلاتها قريبة الشبة بها مثل (الأسواق الحرة، مناطق التجارة الحرة)، كما تختلف أنظمتها الجمركية عن بعض النظم التى تعمل على تنشيط التجارة الدولية مثل (نظام الدورباك، الإعفاء المؤقت)، انظر سلمى عبد المجيد محمد الأمين، (دور المفاهيم اللوجستية فى تنمية وتطوير المناطق الحرة – دراسة حالة منطقة البحر الأحمر الحرة – السودان 200–2012)، رسالة دكتوراة، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة البحر الأحمر، 2015، / عمر خليفة على أبو حسين، الأنشطة اللوجستية وأثرها على الصادرات السودانية المنقولة بحراً، رسالة دكتوراة كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة البحر الأحمر، السودان، 2015..

(جزء من أراضى الدولة يسمح فيها بعمليات تجارية وصناعية متحررة من قيود الجمارك والاستيراد والتصدير والنقد –أو هى – منطقة لمعالجة الصادرات يتم فيها تقليل المعوقات التجارية مثل رسوم المرور والبيروقراطية المفروضة على حركة التجارة وذلك بهدف جذب الأعمال الجديدة والاستثمارات الأجنبية المباشرة)[20]

وعرفها البنك الدولى بأنها: (مناطق تقام على مساحات من عشرة إلى 300 هكتار مخصصة للصناعات التصديرية وتعمل هذه الصناعات من خلال سياسات وبيئة تتميز بالحرية والشفافية) [21]

وعرفتها لجنة الإحصاء التابعة للأمم المتحدة (LONU) بأنها: (مجال جغرافى حدودة ثابتة، وَمدخلة مُراقب من طرف الجمارك، حيث يمكن للسلع القادمة من الخارج عبور الحدود الجمركية دون الخضوع للمراقبة – "عدا تلك التى يمنع القانون دخولها"– ثم يمكنها لاحقاً الخروج دون أن تخضع لحقوق مراقبة الصادرات) [22]

وعرفتها المنظمة العالمية للمناطق الحرة للصناعات التصديرية World Economic Processing Zones Association بأنها: (كل القطاعات المسموح لها من طرف الحكومات كالموانئ الحرة ومناطق التجارة الحرة والمناطق الجمركية الحرة والمناطق الصناعية الحرة، أوكل نموذج آخر لتلك المناطق بما فيها التى يتم توجيهها للتجارة الخارجية)

وعرفها آخرون بأنها(منطقة تخضع لسيادة الدولة وتقع فى الغالب على أحد منافذها البحرية أوالبرية أوالجوية وتتسم بحرية النشاط الاقتصادى لجميع التجار والشركات والمؤسسات والهيئات الاقتصادية التى يسمح لها بممارسة أنشطتها [23] وتهدف إلى إزالة كافة القيود الجمركية وغير الجمركية على التجارة فى السلع والخدمات فيما بينها لزيادة حجم التبادل التجارى ورفع معدلات النمو الاقتصادى [24]).

([20]) انظر كل من أحمد الميلجى فخر الدين، سياسة التنمية الاستثمارية فى البلدان العربية، بحث منشور فى مجلة العلوم الاقتصادية، وزارة الثقافة الكويتة، 2008، ص 23،/ أوسرير منور،دراسة نظرية عن المناطق الحرة (مشروع منطقة بلارة)، مرجع سابق ص 41،/ سوزى عدلى ناشد، ظاهرة التهرب الضريبى الدولى وآثارها على اقتصاديات الدول النامية، الناشر دار المطبوعات الجامعية، 1999، ص 190،/عبد الرحمن فريد، المناطق الحرة، الناشر الشركة المصرية لفن الطباعة، مصر، 1976م، ص 17.

([21]) World Bank, "**Export Processing Zones Policy and Research Series**",Washington,DC,1992,P.2.

([22]) انظر كل من مزريق عاشور، مرجع سابق، ص 3 ، وعرفها فى ص 6 بأنها: (مناطق مُغلقة ومعزولة وغير مأهولة بالسكان والتى تدخل فيها الكثير من السلع غير الممنوعة دون إجراءات جمركية رسمية للدخول) – انظر بن علال بلقاسم وبورداش شهرزاد وشعنبى مريم، دور المناطق الحرة فى جذب الاستثمار الأجنبى المباشر حالة الجزائر، مجلة نور للدراسات الاقتصادية، مجلد 5، عدد 2، ديسمبر 2019، ص 2 ISSN:2477-9814 ،/ – Boris Gombac Les Zones Franches en Europe – Bruylant – Bruxelles – 1992 – p 32.

([23]) مدنى أحمد،بلعزوز بن على: دور المناطق الحرة كحافز لجلب الاستثمار الأجنبى المباشر, دراسة حالة المنطقة الحرة (بلارة) الملتقى الدولى حول آثار وانعكاسات اتفاق الشراكة على الاقتصاد الجزائرى ومنظومة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، جامعة فرحات عباس مطيف – 13-14 /2006/11، ص7.

([24]) عصام حسنى محمد عبد الحليم، بحث إجازة زمالة كلية الدفاع الوطنى أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العيا، استراتيجية مقترحة لتنمية المنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية لإقليم قناة السويس، مصر/القاهرة،عام2021م، (إضافة لجنة المناقشة).

وعرفها آخر بأنها: (مناطق معفاة من الرسوم الجمركية وقيود الاستيراد توفر بيئة تقضى لاجتذاب الاستثمارات وترويج الصادرات ونقل التكنولوجيا وتوفير فرص العمل وغير ذلك من الأنشطة بما فى ذلك المرور العابر –تجارة الترانزيت– والشحن والتوزيع والتخزين) [25].

وعرفها آخر بأنها: (مساحة من أراضى الدولة المضيفة تُخصصها وتُحددها وتُقيمُها خارج المنطقة الجمركية، ويتم التعامل معها من وجهة نظر التجارة الخارجية كما لو أنها أجنبية، ويسمح لها بحرية التجارة وتداول البضائع والتصنيع والخدمات بدون قيود أو رسوم أوضرائب أخرى معمول بها فى نطاق المنطقة الجمركية) [26]

ولما كانت المناطق الحرة فى المفهوم العام هى نمط استثمارى متميز لكونها أحد أنظمة الاستثمار الخاضعة لقوانين خاصة(استثنائية) لاسيما القوانين المتعلقة بالجمارك والضرائب وإدارة التجارة الخارجية وقوانين التوظف وغيرها من القوانين الاقتصادية الأخرى بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة الراغبة فى الاستفادة من تلك الامتيازات وما يترتب عليها من خفض تكلفة الإنتاج والتصدير وزيادة القدرة التنافسية ورفع معدلات التسويق والقرب من مصادر المدخلات واستجابة لدورة حياة المنتجات [27]، فقد تناولتها بعض التشريعات[28] بالتعريف وتركت أخرى ذلك للاجتهاد الفقهى ومنها على سبيل المثال التشريع السورى فى المرسوم رقم (40) لسنة 2003م – المادة الأولى بأنها: (حيز جغرافى ضمن أراضى الجمهورية العربية السورية مسور ومحدد تُمارس فيها الأنشطة المرخص بها وفق هذا النظام وتخضع لأحكامة،وترتبط إدارتها مباشرة بالمؤسسة العامة للمناطق الحرة، أو ترخص المؤسسة باستثمارها لجهة أخرى تحت مسمى المناطق أو النقاط الحرة الخاصة، بحيث تعمل الجهة المستثمرة تحت إشراف ورقابة المؤسسة بالتعاون مع إدارة الجمارك).

([25]) جاسر تادرس، دور المناطق الحرة الاردنية فى التنمية الاقتصادية، الناشر مديرية الدراسات والمعرفة، مؤسسة المناطق الحرة الأردنية، عام 2006م، ص 4.

([26]) مجانى غنية و لوكال آمال شهرزاد، المناطق الحرة فى الجزائر على ضوء تجربة مصر والأردن، الناشر مجلة العلوم التجارية، الجزائر، العدد الخاص الأول، 2017، ص 6.

([27]) انظر كل من سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ، مرجع سابق، ص 2102 ،/ المنظمة العربية للتنمية الإدارية، تطوير الأداء الجمركى واتفاقيات منظمة التجارة العالمية – أمثلة عربية مختارة، القاهرة /مصر، 2008، ص 74.

([28]) التشريع المغربى بالقانون رقم 30 لسنة 2014م، والتشريع الموريتانى رقم 52 لسنة 2012، والتشريع التونسى بقانون الاستثمار رقم رقم 61 لسنة 2016م –والقانون رقم 8 لسنة 2017م بشأن مراجعة منظومة الامتيازات الجبائية –والأمر الحكومى رقم 389 لسنة 2017م المتعلق بالحوافز المالية لفائدة الاستثمارات المنجزة فى قانون الاستثمار –وقانون تحسين مناخ الاستثمار التونسى رقم 47 لسنة 2019م، ومشروع قانون الاستثمار السودانى لعام 2003م، وقانون الاستثمار العراقى رقم 13 لسنة 2006 والمعدل بالقانون رقم رقم 2 لسنة 2010 والقانون رقم 50 لسنة 2015، وقانون الاستثمار الأجنبى السعودى لعام 2000م/1399هـ، وقانون الاستثمار الإماراتى رقم 19 لسنة 2018، وقانون الاستثمار اللبنانى رقم 360 لسنة 2001م، والقانون القطرى بشأن تنظيم الاستثمار للأجانب رقم 1 لسنة 2019م.

وعرفها المشرع الأردنى فى قانون مؤسسة المناطق الحرة رقم (32) لسنة 1984م وتعديلاتة –المادة الأولى–بأنها [29]: (جزء من أراضى المملكة محددة ومسورة بحاجز فاصل توضع فيه البضائع لغايات التخزين والتصنيع مع تعليق استيفاء جميع الضرائب والرسوم المترتبة عليها، وتُعتبر هذه البضائع وكأنها خارج المملكة)

وعرفها المشرع الجزائرى فى المرسوم التنفيذى رقم (320) لسنة 1994م –المادة الثانية–بأنها: (مساحات مضبوطة حدودها تُمارس فيها أنشطة صناعية وخدمات أو تجارية طبقاً للشروط).

أما فى مصر فعرفها قانون الاستثمار رقم (72) لسنة 2017م ولائحتة التنفيذية فى مادتة الأولى بأنها: (جزء من **إقليم** الدولة يدخل ضمن حدودها ويخضع لسلطتها الإدارية ويتم التعامل فيه وفقاً لأحكام ضريبية وجمركية ونقدية خاصة) [30].

وعرفتها اتفاقية (كيوتو) المعنية بتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية بأنها: (جزء من ال**إقليم** أوالدولة تعتبر السلع المنتجة أو المقدمة فيها خارج المنطقة الجمركية وغير خاضعة للرسوم والضوابط الجمركية)[31] .

<u>ويؤخذ على تلك التعريفات وغيرها</u> أنها قد جاءت عامة أو منقوصة أو مبهمة فإما أن تُغفل بيان الأنشطة التى تمارس بالمناطق الحرة أو البضائع التى تنتجها أو التى يتم إخراجها منها للتصدير الداخلى فضلاً عن الأنشطة والعمليات الإنتاجية التى تتم داخلها، أو تطلق نشاطاتها بدون قيود وهذا غير واقعى،أوتركز على الناحية الجمركية والضريبية أو تحصر مفهوم المناطق الحرة فى منطقة بعينها كالموانئ (البرية–البحرية–الجوية) فى حين أن الواقع العملى يثبت غير ذلك وأنها قابلة للإنشاء فى أى جزء من **إقليم** الدولة.

<u>ويرى الباحث أنه يمكن تعريف المناطق الحرة بأنها</u>: (جزء معزول من **إقليم** الدولة المضيفة خاضع لسيادتها يُمارس فيه نشاط/أنشطة تمتاز بالعولمة والشمول والمساواة فى إطار الحرية الاقتصادية وفقاً لقوانين استثمارية خاصة لتحقيق جملة من الأهداف)

([29]) انظر المادة الثانية من قانون الاستثمار الأردنى رقم (30) لسنة 2014م: يكون للكلمات والعبارات التالية حيثما وردت فى هذا القانون المعانى المخصصة لها أدناه ما لم تدل القرينة على غير ذلك – (المنطقة الحرة) – جزء من أراضى المملكة محدد ومسور بحاجز فاصل يخصص لغايات ممارسة الأنشطة الاقتصادية والتجارية بما فيها تخزين السلع ويعتبر خارج النطاق الجمركى وتعامل السلع والأنشطة الاقتصادية داخله على أنها خارج المملكة لغايات تطبيق أحكام هذا القانون).

([30]) قانون رقم 72 لسنة 2017 بإصدار قانون الاستثمار، الجريدة الرسمية العدد 21 مكرر (ج) فى 2017/5/31، اللائحة التنفيذية قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 2310 لسنة 2017م، والهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، مصر، www.gafi.gov.eg، تقرير المناطق الحرة العامة المصرية، 2019م، ص 3.

([31]) محمد على عوض الحزارى، الدور الاقتصادى للمناطق الحرة فى جذب الاستثمارات، الناشر منشورات الحلبى الحقوقية، ط 1، 2007م، ص 28.

الفرع الثالث

أنواع المناطق الحرة

يمكن تصنيف المناطق الحرة لثلاثة أنواع رئيسية كالتالى:

(1)من حيث عدد النشاطات إلى:

أ- **مناطق حرة عامة:** تُنشا داخل منطقة محددة بالأسوار خاضعة لسيادة دولة ما تقع فى أغلب الأحيان على أحد منافذها البحرية أو البرية أو الجوية تتسم بحرية النشاط الاقتصادى،وتضم مجموعة من المشروعات الاستثمارية تتمتع بمزايا وحوافز استثمارية استثنائية. [32]

ب-**مناطق حرة عامة تشمل مدن بأكملها (المدن الحرة)** [33]: وتشمل تلك المناطق مدن كاملة بها جملة من الأنشطة الاستثمارية المتكاملة،وتسعى الدولة المضيفه من خلالها لتطوير مدينة معينة وتحويلها لمركز تجارى أو صناعى، وتكون مداخلها ومخارجها بوبات للمناطق الحرة، ويتم التعامل مع صادراتها وواردتها كأنها واردة من وإلى الدولة المضيفة، كالمدينة الحرة ببورسعيد وفقاً للمادة 28 من قانون الاستثمار القديم)

ج_ **مناطق حرة خاصة / مناطق** اقتصاد**ية خاصة:** (جزء محدد من **إقليم** الدولة خاضع لسيطرتها يهدف إلى إقامة مشروع مُعين /محدد، يستثمر فيه شركة واحدة أو عدة شركات، تتميز فيه كل منطقة خاصة بحسب الهدف منها بقوانين خاصة)، ويرجع السبب فى إنشاء المناطق الحرة الخاصة إلى:

1- تأثير الموقع على طبيعة المشروع أو نوعية النشاط كقرب المشروع الاستثمارى من أماكن المواد الخام / الأولية، أوكونه متفق مع طبيعة نشاط المشروع كالنقل البحرى.

2- حاجة المشروع الاستثمارى لمساحة كبيرة قد لا تتوافر فى المناطق الحرة العامة، أو ينتج عن المشروع آثار بيئية تستلزم إقامتة فى منطقة نائية معينة، أو يكون الغرض من المشروع تنمية منطقة معينة.

3- خصوصية تلك المناطق الخاصة من حيث الاعتبارات التى آنشئت من أجلها، وتخضع تلك المناطق الخاصة من ناحية الإشراف الإدارى إما لسلطة خاصة أو لسلطة أقرب منطقة حرة عامة. [34]

([32]) انظر كل من / زينب عوض الله، الاقتصاد الدولى – نظرة عامة على بعض القضايا، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، ط 2014،ومحمد على عوض الحزارى، مرجع سابق، ص 6.

([33]) جمال السحراوى، المناطق الحرة فى العالم – دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 10.

([34]) انظر كل من /عبد الرحمن بن سالم بن على المحفوظ، اقتراح مواقع للمناطق الحرة على ساحل المنطقة الشرقية للملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، جامعة الملك فيصل، 2005م، ص 19،/مدنى أحمد،بلعزوز بن على: دور المناطق الحرة كحافز لجلب الاستثمار الأجنبى المباشرمرجع سابق، ص7، تقرير الهيئة العامة للاستعلامات، وزارة الإعلام، الاستثمار فى مصر محور التنمية، مصر، يناير 2013م، تقرير الهيئة العامة للاستثمار، مصر، 2017م: (بلغ عدد مشروعات المناطق الخاصة فى مصر 209 مشروع بإجمالى رؤس أموال تبلغ خمسة مليار دولار وتكاليف استثمار بلغت 11.3 مليار دولار وساهمت فى توفير 82859 فرصة عمل).

(2)من حيث نوعية /طبيعة النشاطات إلى:

أ- **مناطق تجارة حرة** [35]: ويقوم نشاطها على استيراد السلع من خارج أو داخل البلاد بغرض إضافة عمليات قيمة مضافة عليها دون المساس بجوهرها كالتعبئة والتغليف والفرز ،وإعادة تصديرها، وتقع بالقرب من الموانئ البحرية أو الجوية أو فى إطارهما،وتأخذ عدة أشكال منها الميناء الحر والمخازن الحرة والمحلات الحرة.

ب-**مناطق حرة صناعية:** يقوم نشاطها على توطين الصناعات واستيراد مواد ومعدات الاستثمار الضرورية لعمليات الإنتاج،بهدف الارتقاء بمستوى الصناعات المحلية وفقاً لمبدأ المنافسة فى الجودة، وتقام عادة على مساحة محددة فى الدولة معزولة جمركياً تخصص للاستثمار الصناعى بجميع أشكاله والأعمال التجارية والخدمية المرتبطة به، وتضم مناطق حرة صناعية للتصدير و للمؤسسات والتشغيل، ومناطق صناعية حرة للمشروعات وهى التى يخصص إنتاجها للسوق المحلى مثل المنطقة الحرة بمدينة نصر – القاهرة.

جـ- مناطق خدمات حرة: وتقوم بتقديم الخدمات المصرفية والبنكية والتأمين وغيرها من العمليات المالية، فضلاً عن الأنشطة المتعلقة بعمليات النقل بجميع صورة وكافة الخدمات التى تحتاج إليها المشروعات الاستثمارية بالمناطق الحرة، وتسمى هذه المناطق فى جمهورية مصر العربية بالمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والتى نظمها القانون رقم (83) لسنة 2002م [36]، ولمناطق الخدمات الحرة العديد من الصور والأشكال، فعلى سبيل المثال تنقسم المناطق المالية الحرة إلى(خدمات حرة مصرفية [37]، مناطق حرة للتأمين [38]،مناطق جبائية).

([35]) عرف البنك الدولى مناطق التجارة الحرة بأنها: (منطقة محددة جغرافياً فى الغالب تكون التجارة منها وإليها مع باقى العالم مصرح بها دون قيود، حسب التسهيلات القانونية المعمول بها داخل كل منطقة وتخضع البضائع والسلع للمراقبة بفتحها وإعادة تغليفها، وتكون البضائع والممتلكات الصادرة من المناطق الحرة التجارية للبلد الذى تقع فيه المنطقة خاضعةً للجمركة).

([36]) عبد الرحمن محفوظ، النظام القانونى للاستثمار فى المناطق الحرة – دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب /سوريا، 2014م، ص 15-16.

([37]) المناطق الحرة المصرفية: (عبارة عن مساحات محددوة من إقليم الدولة المضيفة يسمح فيها لكافة المصارف من كل الجنسيات بأن تزاول أنشطتها بحرية تامة، مع منحها امتيازات وحوافز كالإعفاء من ضرورة توافر احتياطى محدد من الأموال وتخفيض نسبة الضرائب على الأرباح، فضلاً عن غياب الرقابة المالية والنقدية كمراقبة الصرف وتحديد القروض، وبشرط أن تتعامل بعملات غير عملات الدولة المضيفة ومع غير المقيمين فقط) -مثال- المنطقة الحرة المالية بدولة الإمارات المنشاة بموجب المرسوم الاتحادى رقم (8) لسنة 2004.

([38]) المناطق الحرة للتأمين: (وهى مناطق تمارس نشاط التأمين لتغطية مخاطر المشروعات الكبرى، وتتميز بالسرعة والسرية والفاعلية، وتتمتع بذات الامتيازات والحوافز المقررة للمناطق الحرة المصرفية فيما عدا خضوعها للمراقبة الصارمة والتنظيم الدقيق كما أن تكلفتها التأمينية مرتفعة جداً)

د- **مناطق إنمائية حرة:** ولما كانت المراجع قد اصطلحت على تسميتها بالمناطق الحرة الاستثمارية، إلا أننا نؤيد الاتجاه بتسميتها (مناطق إنمائية حرة) لما فى ذلك الإصطلاح من وصف دقيق للهدف منها.[39]

(3)من حيث عدد الدول الأعضاء المشاركة بالمنطقة إلى:

أ- **مناطق حرة وطنية:** تنشئها دولة واحدة داخل **إقليم**ها لتحقيق هدف أو جملة من الأهداف كدفع عجلة التنمية المحلية أو توطين وجذب الصناعات الاعتماد أو التكنولوجية.

ب-**مناطق حرة دولية** (مناطق صناعية مؤهلة -Qualified Industrial Zones QIZ): وهى أحد أدوات العمل الاقتصادى المشترك بين دولتين أو أكثر يساهم فيها القطاعين العام والخاص للعمل ضمن مفهوم المناطق الحرة، وتنشأ بموجب اتفاقية دولية تسمح بتمتع الصادرات بمزايا تنافسية بين الدول الموقعة على سبيل المثال اتفاقية الكويز بين جمهورية مصر العربية والولايات المتحدة الأمريكية عام 2014 فتم بموجبها منح الصادرات المصرية المنتجة داخل مناطق جغرافية معينة بالأراضى المصرية امتيازات جمركية فى أمريكا بشرط استيفاء قواعد المنشأ الواردة فى اتفاقية منظمة التجارة العالمية وكذلك نسبة المكون (المصرى/الإسرائيلى) [40].

([39]) SPECIAL ECONOMIC ZONES PERFORMANCE, LESSONS LEARNED, AND IMPLICATIONS FOR ZONE DEVELOPMENT Copyright © 2008 The World Bank Group Washington, DC 20433 All rights reserved Manufactured in the United States of America April 2008 p3.

([40]) د. سوزى عدلى ناشد، الجوانب الاقتصادية لاتفاقية الكويز المصرية – دراسة مقارنة بالكويز الأردنية، الناشر دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2012، ص ص 55 -63: (اشترطت اتفاقية الكويز المصرية /الأمريكية استيفاء شرط المنشأ المصرى وفقاً لقواعد المنشأ الواردة فى اتفاقية منظمة التجارة العالمية التى تسمح بجميع أشكال الترتيبات التفضيلية وفقاً للمادة 24 من جولة أوروجوى لعام 1994، كما اشترطت الاتفاقية وجود نسبة مكون للمنتجات إسرائيلية حتى تتمتع بالإمتيازات الجمركية والضريبية لدى نفاذها من المناطق الخاضعة للسلطات الجمركية الأمريكية)

ويمكن تصنيف المناطق الحرة من حيث تنوع نشاطاتها أو صيغها القانونية،كالتالى [41]

أ – **الموانئ الحرة:** ويتمحور نشاطها فى تجارة الترانزيت والتخزين والفرز والتعبئة والشحن وإعادة التصدير.

ب – **المناطق التجارية الحرة:** وهى من الأنواع التقليدية التى تنمو بتطور التجارة بين الدول،ويتمثل نشاطها فى استيراد السلع والمنتجات من خارج الدولة التى تقام بها تلك المناطق بغرض تخزينها وبيعها لاحقاً.

جـ –**المناطق الصناعية الحرة:** ولقد ارتبطت تلك المناطق الصناعية بعمليات التنمية الاقتصادية حيث تسعى الدول لتحقيق مكاسب اقتصادية وتنموية ومنها عمليات التحويل والتكميل كالتجميع والتكرير ومن ثم إعادة تصدير تلك المنتجات أو استخدامها لسد العجزالداخلى والطلب المحلى.

ويمكن تعريفها بأنها: (منطقة مخصصة ومخطط لها لغرض التنمية الصناعية تتواجد على أطراف أو خارج المناطق السكنية الرئيسية وتقوم بإدارتها هيئة عامة للتنمية الاقتصادية تكون مسئولة عن تنفيذ السياسات الصناعية التى تضعها الوزارة المختصة بالتجارة والصناعة والجهات التابعة لها،ويصدر بإنشائها قرار من رئيس الجمهورية) [42]

د – **المناطق** الاقتصادية **الخاصة:** وتتميز عن مفهوم باقى أنواع المناطق الحرة من حيث أداة إنشائها التشريعية والقانون الواجب التطبيق والموقع والهدف الاستراتيجى، فضلاً عن تمتعها باللامركزية الإدارية ومنحها قدر من المرونة تسمح لها باتخاذ جملة من القرارات الاستثمارية تمنحها أدوات السياسة التشريعية والسياسية والاستثمارية ركيزتها الفكر الاقتصادى الحر وتتطلعات تنموية مستقبلية للمنطقة المستهدفة، ومن ثم دفع عجلة الاقتصاد الوطنى. (سيأتى بيان ذلك بالتفصيل فى حينه) .

هـ– **المناطق** الاقتصادية **الخالصة** (E.E.Z – Exclusive Economic Zones): عرفتها المادة (55) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار [43] UNCLOS لعام 1982م بأنها: (منطقة واقعة وراء البحر ال**إقليمي** وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدول الساحلية وولايتها وحقوق الدولة الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية). ولا تمتد المنطقة الاقتصادية أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر ال**إقليمي**. [44]

([41]) د. محمد ناجى الزبيدى، رسالة دكتوراة: (فاعلية الاستثمار الأجنبى المباشر فى إنماء المناطق الحرة)، كلية الاقتصاد جامعة بغداد –العراق،ص20.

([42]) انظر كل من سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ،مرجع سابق، ص 2105،/ محمد عبد الفضيل النوح، السياسات الدولية للمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، بحث منشور مجلة العلوم القانونية، مركز اجاكو للدراسات السياسية والاقتصادية، عمان/الأردن، 1999، ص 52.

([43]) نظمت المواد من (55 – 63) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار United Nations Convention on the Law of the sea لعام 1982م مفهوم المناطق الاقتصادية الخالصة وهى تختلف تماماً فى مفهومها وطبيعتها وأداة إنشائها التشريعية وموقعها عن غيرها من المناطق الاقتصادية.

([44]) انظر كل من مفيد شهاب، قواعد القانون الدولى، الناشر مكتبة النهضة الحديثة، القاهرة/مصر، 2001، ص 338،/يسر عباس عبود المختار، المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتحديد، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2016م، ص 6–7، / طارق زياد أبو الحاج، النظام القانونى للأبحاث العلمية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان/الأردن، 2009م، ص 11،/ منصورى محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، بحث منشور بمجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد العاشر – المجلد الثانى لعام 2018م، ص 667.

خصائص المناطق الحرة

تختلف خصائص المناطق الحرة باختلاف الهدف من المنطقة ذاتها، إلا أنها جميعها تتميز بجملة من الخصائص المشتركة [45]، **ومنها**:

أ- تتميز بأنها مناطق محددة من حيث مساحتها الجغرافية، ومعزولة بأسوار أو منافذ، ولها خصوصية قانونية وتشريعية وإجرائية (جمركياً وضريبياً)، ومحدد بها الأنشطة والاستثمارات على سبيل الحصر.

ب – تُنشأ على جزء من **إقليم** الدولة المضيفة خاضع لسلطتها ويتم تحديد الإشراف الإدارى لها بقانون.

جـ – العالمية و الشمولية والمساواة، وذلك لمنحها امتيازات لجميع المستثمرين أو العاملين داخلها بدون تمييز بين جنسياتهم أو جنسية رأس المال المستثمر.

د –ضمانات وحوافز وإعفاءات جاذبة للاستثمارات الوطنية والأجنبية (نظام ضريبى وجمركى مرن فضلاً عن منح امتيازات للسياسة المالية والنقدية) كالإعفاءات الضريبية والحوافز الجمركية للأصول الرأسمالية للمشروع ومستلزمات الإنتاج والواردات والصادرات،فضلاً عن التسهيلات الإجرائية.

هـ –الحماية التشريعية و القانونية كعدم قابلية استثماراتها للتأميم أو الحجز أو الاستيلاء أوالمصادرة أورفع الدعاوى القضائية.....إلى آخره.

و–تسريع عملية النمو الاقتصادى، وتطوير المنطقة المستهدفة وما يتبعها من تغييرات.

([45]) انظر كل من عبد الرحمن محفوظ، مرجع سابق، ص 12–13، / محمود قطيشات، الخطة الاستراتيجية للسنوات 2008–2012، الناشر مؤسسة المناطق الحرة الأردنية، ص4،/مدنى أحمد،بلعزوز بن على، دور المناطق الحرة كحافز لجلب الاستثمار الأجنبى المباشر مرجع سابق،ص9، أحمد نبيل محمد الجداوى، دور المناطق الحرة فى التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية، مرجع سابق، ص ص 7–12، إيمان مرعى، المناطق الحرة فى مصر دراسة نقدية، الناشر مركز الأهرام للدراسات السياسية و الاستراتيجية، سبتمبر 2022 .

الفرع الرابع

أهداف إنشاء المناطق الحرة

يحقق إنشاء المناطق الحرة سواء للدولة المضيفة أوللمستثمرين جملة من الأهداف [46]، **ومنها:**

(1)بالنسبة للدولة المضيفة:

أ – جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والتكنولوجيا الفائقة وتوطينها، مع ترقية الاستثمارات الوطنية، وتساهم جميعها فى توفير الموارد اللأزمة لتحقيق التنمية وإنشاء مشروعات قد تعجز عنها مصادر التمويل المحلية.

ب –مواجهة تحديات الاقتصاد الوطنى ببعدية الاجتماعى والسياسى والبيئى – كاستغلال الموارد الطبيعية وتوظيف عوامل الإنتاج المحلية وغيرها المتاحة – مثال– حالة المناطق الحرة الصناعية – وذلك بتصنيعها وتصديرها بدلاً من بيعها كمواد خام، فضلاً عن تنمية المناطق المستهدفة وتطوير البنية التحتية ومواجهة التحديات الاجتماعية والعمل على تحقيق التوازن البيئى مما يعمل على خلق التنمية المكانية (التنمية الحياتية) والإقليمية.

جـ – ربط الاقتصاد الوطنى بالتطورات العالمية والمساهمة فى التنمية الاقتصادية وزيادة الدخل القومى مع إحلال الواردات بالإنتاج المحلى واستخدام الموارد المحلية مما يعزز حركة التجارة وينشط القطاعات المختلفة للدولة المضيفة ويعمل على تحسين مركزها التنافسى.

د –تساهم فى زيادة الاستثمارات المحلية وتوفير العملات الأجنبية وخلق فرص العمل لتخفيض معدلات البطالة، وتنمية الموارد البشرية عن طريق التدريب وخلق الخبرات الفنية والإدارية مع الاستفادة من الكفاءات المتاحة، وبالتبعية نقل المعرفة وهى محور التطور والتقدم.

([46]) د–زينب عوض الله ، دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، مرجع سابق، يناير 2021، ص 187، د–حاتم عبد الجواد، مرجع، د– رانيا الشيخ، مرجع سابق.

هـ – دعم وتعزيز النشاطات المكملة المحلية وترقية الموارد الأولية لتحقيق الترابط والتكامل مع المشاريع الاستثمارية الأجنبية أو الوطنية ورفع مستوى صناعاتها الوطنية وتنويعها، فضلاً عن تعزيز الميزان التجارى وزيادة الصادرات وتدعيم السوق النقدية والمالية.

و – يحقق الاستثمار الأجنبى المباشر فى تلك المناطق للدولة المضيفة إتاحة لزيادة مواردها المالية وهو الأمر الذى يسهم فى معالجة العجز للدين العام لاسيما فى الدول النامية والناشئة، كما يعمل على المساعدة فى تخفيض التضخم عن طريق مساهمة تلك المشروعات فى زيادة كمية وأنواع السلع والخدمات المعروضة نتيجة زيادة الإنتاج وهو ما يحقق خفضاً للأسعار وكبح جماح التضخم، كما يعمل على زيادة الإنتاج وبالتبعية الدخل وعلى تحقيق التنمية الحياتية وعوائدها من زيادة الاستهلاك وارتفاع مستويات المعيشة.

ز – ظهور وفورات تنموية كتطوير المهارات الإدارية وترقية الخبرات الفنية والتنظيمية وتعزيز روح المبادرة والطموح من خلال دمج الأفراد والكيانات وإنخراطها فى مشروعات الاستثمار الأجنبية.

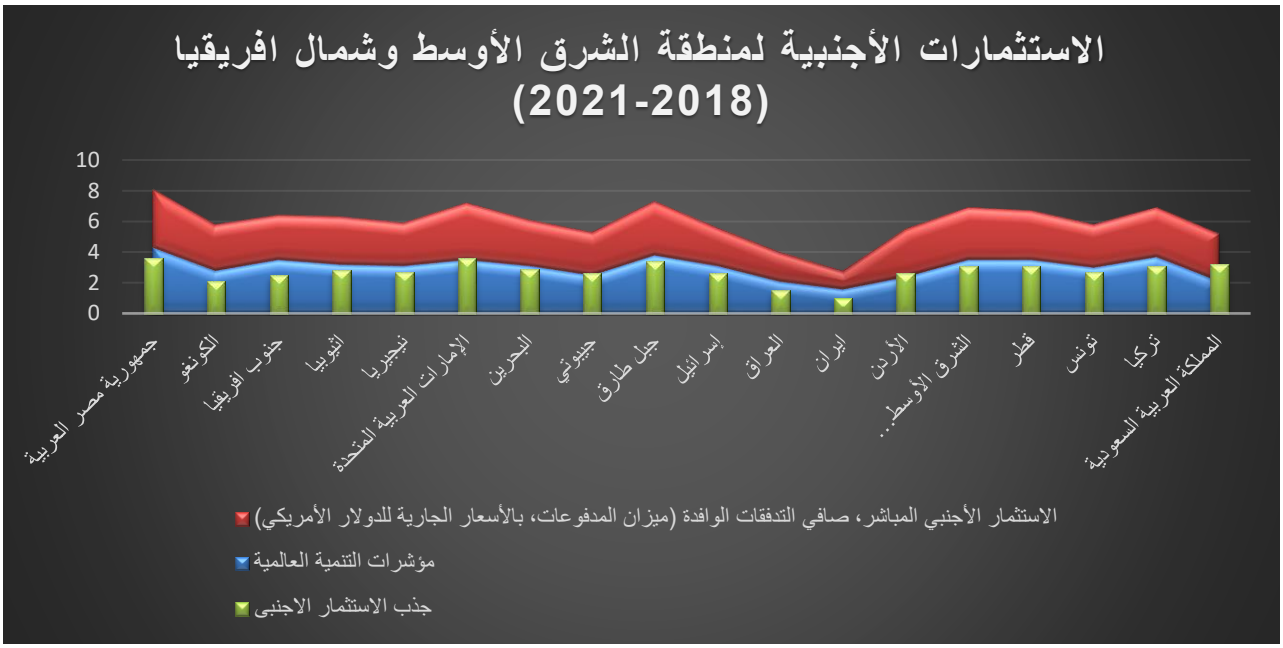
ح –تحقيق المنفعة الزمنية (الفجوة الزمنية) وذلك بوصول البضائع لأسواقها فى الوقت والمكان المحدد وبالحالة المناسبة وبأقل تكلفة.

ط –نقل المعرفة والتكنولوجيا والخبرة الفنية ودخول صناعات جديدة.

ك – الوقوف على أساليب الإدارة الحديثة الإدارية والتجارية.

ل – رفع مستوى التنافسية الدولية لصناعاتها الوطنية ودعم مشاركتها فى سلسلة القيمة العالمية.

رسم بيانى رقم (1) يوضح موقف مصر من الاستثمارات الأجنبية



المصدر: تجميع الباحث بالاعتماد على بيانات مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء، مصر، تقرير الاستثمار العالمى، 2021، تقرير البنك الدولى الاستثمار الأجنبى المباشر الشرق الأوسط وشمال إفريقيا المنشور على اللينك التالى: https://data.albankaldawli.org

وتقريرالاستثمارات الأجنبية المنشور على اللينك https://enterprise.press/ar/stories/2021، وتقرير مجموعة البنك الدولى بعنوان اقتصاد جديد لمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا أكتوبر 2018 المنشور على اللينك https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams.

(يلاحظ من الشكل عاليه أن جمهورية مصر العربية قد احتفظت بمكانتها كأكبر متلق للاستثمارات فى إفريقيا منذ عام 2020م، ومن أكبر خمس اقتصاديات إفريقية تصديراً للاستثمارات حيث بلغ حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة الوافدة لمصر خلال عام 2020م (5,9) مليار دولار، أما الكونغو بلغت نحو (4) مليار دولار، وجنوب أفريقيا (3,1) مليار دولار، أثيوبيا و نيجيريا (2,4) مليار دولار، ووفقاً لبيانات مركز دعم واتخاذ القرار المصرى وتقديرات الخبراء بصندوق النقد الدولى فقد عزز اكتشاف حقل ظهر قدرة الدولة المصرية على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة فى مجالات الطاقة).

(2)بالنسبة للمستثمر (الأجنبى / الوطنى):

أ – تحقيق الانتشار بدخول أسواق جديدة وتحقيق أرباح مهولة مع الاستفادة من المزايا والإعفاءات والضمانات (الخاصة/الاستثنائية) كحرية تحويل رأس المال المستثمر وأرباح المشروع إلى الخارج، حرية اختيار مجال الاستثمار و الشكل القانونى للمشروع والاستيراد والتصدير من السوق الخارجى أو المحلى وبدون القيد فى سجل المصدرين والموردين، فضلاً عن تحديد أسعار المنتجات وهامش الربح وعدم وجود حدود لرأس المال المستثمر أو جنسية رأس المال .

ب – يسر وسهولة الإجراءات مع منح المستثمر الأجنبى تسهيلات فى الإقامة، ومنح العاملين الأجانب تصاريح الإقامة، فضلاً عن المرونة فى مواجهة الأزمات والكوارث –مثال– فيروس كورونا (كوفيد–19) حيث اتخذت الحكومة المصرية وقتها حزمة من الإجراءات ومنها السماح للمناطق الحرة ببيع (50%) من منتجاتها، و(20%) من مخزونها بالسوق المحلى لمدة ستة أشهر.

ج – توافر الأمن القانونى – الضمانات التشريعية مثل عدم جواز تأميم المشروعات والمنشآت أو مصادرتها، أو فرض الحراسة بغير الطريق الإدارى أو الحجز على أموال المشروعات أو الاستيلاء عليها أو التحفظ أو تجميدها أو مصادرتها بغير الطريق القضائى، وكذلك عدم جواز إقامة دعوى قضائية على تلك المشروعات إلا بعد الرجوع للهيئة الإدارية للمنطقة.

د – توافر المزايا الضريبية والجمركية والمصرفية والنقدية والخدمية وغيرها، كإعفاء الصادرات والواردات للمشروع من وإلى خارج أو داخل البلاد من الرسوم الجمركية أو الضريبية وفقاً لمجموعة من الشروط.

هـ – الاستفادة من المزايا الأخرى المتنوعة كالتميز الجيواستراتيجى والجيوبولتيكى والجيوانكوميكى، كالموقع الجغرافى للدولة المضيفة للمنطقة الحرة والاتفاقيات الدولية التى تعقدها لسهولة الدخول إلى الأسواق المختلفة، فضلاً عن استغلال الموارد البشرية و الخامات الأولية مما يساعد على تخفيض تكلفة الإنتاج وزيادة الأرباح، وتعزيز الميزة التنافسية لتلك الاستثمارات.

الفرع الخامس

مقومات و معوقات المناطق المناطق الحرة

(أ) مقومات إنشاء المناطق الحرة (العامة–الخاصة–الصناعية)/المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة (مقومات جذب الاستثمار الأجنبى المباشر)

يجب تَوافر جملة من المقومات لإنشاء مناطق حرة / مناطق اقتصادية ذات طبيعة خاصة فى أية دولة لكى تحقق عوامل جذب للإستثمارات الأجنبية المباشرة لتحقيق الأهداف المرجوة منها، مع الأخذ فى الاعتبار بأن تلك المقومات لا يجب أن تتعارض مع مجالات الأمن القومى [47] و تعمل على التعزيزوالتكامل مع القوى الشاملة [48] للدولة المضيفة، **ومن تلك المقومات:**

([47]) مصطلح الأمن القومى: هناك العديد من التعريفات لمصطلح الأمن القومى، واقتصر فى هذا المجال على **تعريف كلية الدفاع الوطنى** – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا، القاهرة، مصر، حيث عرفته بأنه: (القدرة على توفير أكبر قدر من الحماية والاستقرار لتحقيق التنمية الشاملة للدولة فى كافة المجالات – السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية، الأيدلوجية، العسكرية، البيئية، والمعلوماتية فى الدولة ضد كافة أنواع التهديدات الداخلية والخارجية سواء إقليمية أو عالمية لتحقيق الأهداف القومية للدولة)

وتقاس قوة أى نظام سياسى ومدى قدرتة على تحقيقة للأمن القومى –كالآتى– (قدرة الدولة على تلبية احتياجات الجماهير الأساسية بالداخل مع كفالة الحريات وتحقيق الاستقرار، ومدى صمودة ضد التحديات الخارجية الأقليمية والعالمية)

ويتكون الأمن القومى من ستة مجالات أساسية هى: (المجال السياسى، الاقتصادى، العسكرى، الاجتماعى، الجيوبولوتيكى، المجال المعلوماتى)

وسيأتى بيان كل ذلك حال طرحنا للاستراتيجية الخاصة بتحقيق التنمية المستدامة والشاملة لمحور قناة السويس، وهو محل بحثنا لنيل درجة الدكتوراة فى الاقتصاد.

([48]) مصطلح القوة الشاملة للدولة: هو (قدرة الدولة على استخدام كل مواردها المحسوسة "ص +ع +ك"، وغير المحسوسة " س +ب +ن +ت +م" والمنظورة بطريقة تؤثر على سلوك الدول الأخرى،وهى القدرة على صنع أوصياغة السياسة القومية)

فالقوى الشاملة لأية دولة تُشكل بطبيعتها النسبية محصلة كل المقومات المادية والمعنوية والتكنولوجية لتوظيفها فى إطار الاستراتيجية الشاملة لتحقيق أهدافها القومية، ويشكل تحديد وتقييم القوى الشاملة أحد أبرز استراتيجيات الدولة لارتباطها بأمنها القومى، فالتحديد الدقيق لعناصر القوى الشاملة هو العامل الرئيسى والمؤثر لمنهج الدولة للخروج بتقديرات استراتيجية فيما يتعلق بعلاقاتها الدولية والإقليمية والتى يبنى عليها تبادل وتوازن المصالح فى ظل النظام العالمى الجديد.

ويمكن حساب القوة الشاملة لأية دولة عن طريق المعادلة الأتية: (الكتلة الحيوية + القدرة العسكرية + القدرة الاقتصادية) × (القدرة الدبلوماسية + القدرة السياسية + القدرة المعنوية + القدرة التكنولوجية + القدرة الإعلامية والمعلوماتية) ÷ 5 = (الناتج)

ق = (ص + ع + ك) × [(س + ب + ن + ت + م) ÷ 5]

ق القوة الشاملة للدولة

ص القدرة الاقتصادية

ع القدرة العسكرية = (القوة العسكرية التقليدية + القوة العسكرية الغير تقليدية)

ك الكتلة الحيوية = (السكان + الارض)

س القدرة السياسية (الداخلية)

ب القدرة الدبلوماسية (الخارجية)

ن القدرة المعنوية

ت القدرة التكنولوجية

م القدرة الاعلامية والمعلومات

(1)المقومات السياسية و الأمنية للدولة المضيفة:

وهما العنصر الأساسي الذي يُحدد كيفية تنظيم وإدارة قوى الدولة ومواردها، والمقومات السياسية ذات شقين (السياسة الداخلية) لإدارة المجتمع، والسياسة الخارجية (الدبلوماسية) للتعامل مع المجتمع الدولي وتحقيق مصالح الدولة، ويترتب لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة فى ظلهما توافر الآتى[49]:

أ –تحقيق الأمن السياسى: بمعنى توافر المناخ السياسى والأمنى من حيث الاسقرار مع التحرر من التدخلات البروقيراطية النظامية، فطبيعة الاستثمار أنه يزدهر حال الاسقرار ويختفى عند الشعور بالخطر.

ب – وجود إرادة سياسية حقيقية مع توافر استعداد اقتصادى سياسى، فتعمل الدولة المضيفة على تخصيص قوانين وجملة من الحوافز والضمانات غير تلك السائدة فى باقى ربوع الدولة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

جـ – خلق توافق فى المصالح والسياسات بين استراتيجيات البلد المضيف والشركات الدولية ومتعددة الجنسيات المدعوة للاستثمار فى المناطق المزمع إنشاؤها.

د – العمل على تعزيز وتشجيع نقاط التقاء المصالح بين البلد المضيف والمستثمرين الأجانب وتقديم كافة الضمانات لتلك الاستثمارات لزيادة قدراتها التنافسية وتعظيم أرباحها واستثماراتها لأطول مدة وبأقل مخاطر.

(2)المقومات الاقتصادية **والمالية للدولة المضيفة:**

تعطي القوة الاقتصادية ثقل سياسى لأية دولة **إقليم**يا ودوليا، ويؤدي التكامل الاقتصادي للدولة المضيفة مع دول أخرى لتعِظيم هذه القوة ويحقق الأمن الجماعي، وهناك اعتبارات يجب توافرها لتحقيق المقومات الاقتصادية للدولة المضيفة وتعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية، ومنها الآتى [50]:

أ –توافر بيئة اقتصاد كلى مستقر نسبياً ومتحرر من التدخلات النظامية والبيروقراطية الحكومية مع وجود مرونة وقدرة على تحمل الصدمات والمربُكات الكبرى، فضلاً عن تمتعها بمعدلات نمو جيدة ونظام مالى فعال .

([49]) انظر كل من دراسات ومحاضرات كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا، بهاء الدين محمد على الحريشى / مفاهيم وأبعاد الأمن القومى، جوهر الأمن القومى، محمود أمين، مصطلحات الأمن القومى، الأمن القومى داخلياً وخارجياً، مفهوم وأبعاد الأمن القومى، تهانى عبد الرازق،رسالة دكتوراة، دور مناطق التصدير الصناعية الحرة فى تنمية الاستثمارات لصناعية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1992، ص ص 213–214، سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ،مرجع سابق، ص ص 2126–2127.

([50]) محاضرات ودراسات كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا،/ حمدى خالد عرفه، رسالة ماجستير، البدائل الحديثة لمقومات الاستثمار الاقتصادية ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة/مصر، 2006، ص 103، سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2127.

ب – وجود إشراف وضوابط يتفق مع المعايير الدولية على عمل البنوك وأسواق المال والالتزام بنظم المراجعة والتدقيق وتحرر سعر الصرف للعملة الوطنية فى مواجهة المتغيرات العالمية.

جـ – توافر التمايز النسبى والتنافسى فى المجالات الاستثمارية كالمواد الأولية والطاقة الرخيصة والقدرة على الولوج للأسواق سواء محلية ذات قوة شرائية متميزة أوخارجية **(إقليم**ية / دولية) بناءً على الاتفاقيات الدولية تمنحها أفضلية، مع الأخذ فى الاعتبار موقع الدولة المضيفة من الناحية الجيواعتماد والجيبولوتيكية وقدرتها الجيونوميكية، وترتبط تلك النواحى بقياس الدولة وقدرتها على خريطة التجارة الدولية من حيث تنوع صادراتها ووارداتها ومدى ثبات/استقرار عملتها الوطنية، فضلاً عن استيعابها للتكنولوجيا المتطورة والبنية التحتية.

(3)<u>المقومات التشريعية والنظام المؤسسى للدولة المضيفة:</u>

سيأتى الحديث عند التحليل المقارن لضمانات وحوافز الاستثمار الأجنبى المباشر فى تلك الدراسة – بالفصل الثانى – توضيح قيمة التشريع كأداة جاذبة للاستثمارات ونكتفى هنا بإيجاز تسليط الضوء على بعضها، ومنها الآتى:

أ –توافر الثبات النسبى للقوانين ووضوحها لاسيما فيما يتعلق بضمانات وحوافز الاستثمار الأجنبى المباشر كحرية الاستثمار وتحويل الأرباح بصرف النظر عن جنسية رأس المال وعمليات المصادرة والتأميم والتحكيم والتقاضى ومسلتزمات الإنتاج من آلات وماكينات وأراضٍ صناعية واستثمارية ورسوم جمركية والعمالة الرخيصة المدربة...وغيرها من القوانين التى تُشغل المستثمر.

ب – توافر نظام قضائى كفء و مستقل ومتطور يحمى سلطة القانون وحقوق الملكية والعقود سريع الفصل فى المنازعات ومواكب للمتغيرات، وتوافر إطار تشريعى وقانونى وتنظيمى يمنع الاحكتار ويحد من الفساد ويعزز الانفتاح والمنافسة [51].

جـ – وجود سلطة تشريعية مستقلة توفر الأطر التشريعية والأسس القانونية والتنظيمية لتعزيز الانفتاح الاستثمارى والمنافسة المشروعة وتوطين التكنولوجيا ونقل المعرفة وتشجيع الابتكار.

د – توافر الأنظمة المحفزة و الداعمة لتعزيز وتشجيع الاستثمار، فضلاً عن تعزيز مكافحة الفساد والشفافية والحوكمة والنزاهة.....، والداعمة لعملية تبسيط الإجراءات وتقليل البيروقراطية الروتينية.

([51]) سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة مرجع سابق، ص ص 2128–2129.

(4) المقومات الحيوية

تنقسم المقومات الحيوية لعناصر رئيسية وهى (الجيونوميكية[52] والجيوبولوتيكية[53] والجيواستراتيجيه[54])

سيأتى الحديث عنها تفيصلاً بالفصل الثانى من تلك الدراسة عند التحليل المقارن للدور الاقتصادى (جيوايكنوميكية) المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية كأداة جاذبة للاستثمارات الأجنبية المباشرة،ونكتفى هنا بإيجاز تسليط الضوء على بعضها، ومنها الآتى:

أ- الأهمية الجيواسترتيجية State Grand Strategy للدولة المضيفة وموقعها من خريطة التجارة العالمية، وهو الفكر السياسى العام للدولة والمرتبط بشكل أساسى بموارها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية والإعلامية والنفسية بجانب إمكانياتها العسكرية .

ب- الأهمية الجيوبولوتيكية للدولة المضيفة وقدراتها التوسعية وتأثيرها فى محيطها الإقليمى وثقلها دولياً، ومدى تعلق معاملاتها بالاتفاقيات الدولية التى تسمح لمنتجاتها بالنفاذ لأسواق الدول الأخرى وتمتعها بمزيا تحفيزية [55].

([52]) الجونميك أو الجيواقتصاد، سيأتى بيانها تفصيلاً بالفصل الثانى من هذا البحث للوقوف على المفهوم وأهمية وعلاقتة بالجيوبولتيك والجيواستراتيجى، كجزء من مفهومنا نحو وضع استراتيجية شاملة لاستغلال المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس ومراكزها اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها.

([53]) انظر كل من إدوارد ميدايرل وآخرون، رواد الاستراتيجية الحديثة، ترجمة محمد عبد الفتاح أبراهيم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بغداد، العراق، الطبعة الثانية، 1985م، ص ص 25 -30، كلاوس دودز وديفيد اتكنسون، الجغرافيا السياسية فى مائة عام – التطور الجيوبولتيكى، ترجمة عاطف معتمد وعزت زيان، الجزء الأول، المركز القومى للترجمة، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى، 2012، ص 15 ، / ورضوان بوهيدل، الجيوسياسية (الجيوبوليتيك) من الفكر إلى الأداة، المجلة الجزائرية للأمن الإنسانى، العدد الثانى، 2016، الجزائر، ص ص 215-240،/ونوار جليل هاشم و محمد كاظم عباس المعينى، ما بين الجيوبوليتيك والجيواستراتيجية دراسة فى إختلاف المفاهيم، بحث منشور فى المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، جامعة عمار تليجى الأغواط، العراق، المجلد الرابع، العدد الثانى، 2020 ص ص 431-453: (يرى كثير من الباحثين أن علم الجيوبوليتيك من أقدم العلوم فنجد ملامحة فى آراء هيرودتس (484-425) ق.م، وآرسطو(384-332) ق.م عن وظائف الدولة وحدودها وتناسب قوتها مع عدد سكانها وثرواتها، وكذلك آراء العالم العربى ابن خلدون (1332-1406) م حيث ركز على حجم الدولة وتطورها وعليها أن تواظب على تسيير فتوحاتها وغزواتها،ويرى الكثير بأن العالم الفرنسى مونتسكيو Montesquieu (1689-1755) هو من وضع الإشكالية لهذا العلم عندما ربط مجمل السلوك السياسى للدولة بالعوامل الطبيعية كالمناخ والطبوغرافيا من خلال كتابة (روح القوانين) عام 1748م Esprit des lois وكتاب (الدفاع عن روح القوانين) عام 1750م Défense de l'esprit des lois الذى ربط فيه بين الجغرافيا والاقتصاد، لكن الانطلاقة الحقيقية لهذا العلم ترجع لكل من العالم الألمانى فردريك راتزل (1844-1904)، والعالم السويدى رودولف كيلين، كتاب الدولة كعضو حيوى، 1899م ، الجنرال والجغرافى الألمانى كارل هاوسهوفر (1869-1946)

([54]) انظر ترجمات كتب عالمية، ترجمة أكرم ديرى والهيثم الأيوبى ، ليدل هارت، الاستراتيجية وتاريخها فى العالم، 1976، ص 397،/ و أندرية بوفر، مدخل الى الاستراتيجية العسكرية، 1978 / ص 28، الناشر دار الطليعة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان /وكلاوزفيتز، كتاب فن الحرب، الكتاب الثالث، الناشر دار الكتاب العربى للطباعة والنشر، القاهرة، بلا سنة طباعة، ص 218 ، / هارى آر ياغر، الاستراتيجية ومحترفوا الأمن القومى – التفكير الاستراتيجى وصياغة الاستراتيجية فى القرن الحادى والعشرين، ترجمة / راجح محرز، الناشر مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2011، ص 21

([55]) عبد المطلب عبد الحميد،اقتصاديات المشاركة الدولية -من التكتلات الاقتصادية حتى الكويز، الناشر الدار الجامعية، 2006، ص 314

ويعنى المجال الجيوبولوتيكي: باستغلال الحقائق الجغرافية من منظور سياسي مع مراعاة مصالح الآخرين وتكمن أهمية هذا المفهوم في عنصرين :

(1) ما توضحه الدراسات الجغرافية من حقائق للإقليم تبرز المزايا والعيوب معاً وهي بذلك تضع بدائل للقرار مبكراً.

(2) اكتشاف نقطة التصادم المحتملة مع الآخرين مكانياً وزمنياً بما يساعد على الإعداد لها مسبقاً للحصول على أفضل النتائج التي تحقق الأمن القومي للدولة.

جـ – الأهمية الجيونوميكية [56] وهى تأثير الموقع والطبيعة الجغرافية علي قدرة الدولة الاقتصادية لاسيما تعلقها بمفاهيم الجغرافيا السياسية والقرب من خطوط التجارة العالمية وتوافر المناخ المناسب لتحفيز الاستثمارات كالتشريعات والإرادة السياسية والثبات السياسى والاسقرار الأمنى والبيئة المناسبة...الخ.

(5)المقومات البشرية :

وليس المقصود بها الكثافة السكانية من الناحية العددية بل مدى كفاءة العنصر البشرى للدولة المضيفة من ناحية التدريب والتأهيل والخبرة لاسيما فى ظل الثورة التكتولوجية والرقمية والإنسآلة (humaniod robot) [57]، ومن تلك المقومات الآتية [58]:

أ- تبنى الدولة المضيفة لمراكز التدريب والتأهيل والتطوير الفنى والتقنى علاوةً على مراكز الأبحاث والابتكار مع استقدام الخبرات الأجنبية فى تلك المجالات ورفع كفاءة الخبرات الوطنية للعمل على ترقية ثروتها البشرية، لاسيما الدول النامية التى تتميز عمالتها بأجور زهيدة وضعف قوانين العمل.

ب-خلق قوة عمل يتوافر فيها مهارات معلوماتية قابلة للانتقال والهجرة الداخلية للدولة المضيفة فى المناطق النائية والجديدة للتوطن والإندماج مع رؤية الدولة المضيفة لتنمية المنطقة المستهدفة حياتياً

ج- تطوير القوى البشرية المدربة من خلال مراكز التطوير والتدريب حتى تستطيع المنافسة والانخراط فى سوق العمل الدولى.

([56]) انظر Abderrazak Belabes، abelabes@kau.edu.sa، بحث بعنوان Islamic Finance From Geo-Economic Perspective – التمويل الإسلامى من المنظور الجيواقتصادى، ص 4 – الجيونميك، الجيو اقتصاد geo-economics، كلمة إنجليزية الأصل محدثة مركبة من مركبة (الأول) جيو geo وأصلها كلمة يونانية قديمة "γη η وتعنى الأرض ويرادفها كلمات (المساحة،الفضاء،المكان المتسع)، والثانى الاقتصاد economics وكل ما يرتبط به من نشاطات الإنتاج واالتوزيع والاستهلاك والتمويل وما يترتب عليه علاقات كالتبادل والتنافس والصراع – وعلى ذلك فهذا العلم يعنى بدراسة التفاعلات والتداخلات والتركيبات المعقدة بين الأرض والاقتصاد.

([57]) د. محمد عرفان الخطيب، المركز القانونى للإنسآله – الشخصيه والمسؤولية..دراسة تاصيلية مقارنة – قراءة فى القواعد الاوربية للقانون المدنى للإنسآلة لعام 2017، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة 6، العدد 4، العدد التسلسلى 24، ديسمبر 2018، ص ص 97 -128.

([58]) سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة – مرجع سابق، ص 2128.

(6)المقومات العمرانية / مقومات توافر البنية الأساسية الذكية:

يقصد بالمقومات العمرانية– توافر بنية تحتية جيدة وبيئة مناسبة للإعاشة فى المنطقة المستهدفة للتنمية حيث إن اختيار المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة تكون فى الغالب قريبة من خطوط التجارة العالمية كالموانئ البحرية أو الجوية أو البرية لتحقيق جملة من الأهداف للدولة المضيفة كالتنمية الإقليمية وتوطين الصناعات المستهدفة وسرعة الوصول إلى الأسواق المستهدفة إقليمياً وعالمياً

ويقصد بالمقومات الذكية– توافر تقنيات التكنولوجيا الحديثة والثورة الرقمية كأنظمة الاتصال**ات** والمعلومات ومراكز الابتكار والأبحاث الداعمة لعمليات التطور الهائل فى كافة مجالات الاستثمار فضلاً عن الضمانة التشريعية لتلك الثورة الرقمية كحقوق الملكية الفكرية والأنظمة المالية والنقدية كالبلوكتشين البيتكوين وغيرهم [59].

(7) مقومات دراسة الجدوى الاقتصادية **والهدف من تلك المناطق :**

فالمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة أو المناطق الحرة على اختلاف أنواعها هى فى الأصل مشروعات استثمارية وإن كانت ذات أبعاد خاصة سياسية وأمنية واقتصادية واجتماعية وبيئية، والأصل أنه يجب إعداد دراسات الجدوى الاقتصادية والمالية والفنية للوقوف على مدى تحقيق تلك المناطق للأهداف المنشودة وآليات الوصول لتلك الأهداف والتى يشترط فيها أن تكون واقعية وتتسم بالمرونة –بمعنى– أن يكون الهدف من إقامة المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة متناسباً مع إمكانيات الدولة ورؤيتها الاعتماد ، ويمر إنشاء المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بثلاث مراحل كالآتى [60]:

أ– مرحلة البدء STAGE *start–up phase* فتقوم الدولة المضيفة بوضع خطة لإطلاق مشروع إنشاء المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ضمن رؤيتها الاعتماد تُبين سياساتها التشريعية والاقتصادية والمؤسسية وغيرها داخل تلك المناطق، وتهتم الدولة المضيفة فى تلك المرحلة بالمؤسسات والشركات التى توفر فرص العمل أكثر من اهتمامها بالمؤسسات القادرة على تشغيل رؤوس الأموال.

ب– مرحلة النضوج stage of *matured* ينصب فيها الاهتمام على المؤسسات التى تتوافر لها رؤوس أموال معتبرة قادرة على توطين التكنولوجيا والصناعات الإكترونية والكمياوية وتعزيز وتشجيع الصناعات الاعتماد فضلاً عن نقل المعرفة.

([59]) سوزى عدلى ناشد، المرجع السابق، ص ص 2128–2131.

([60]) سوزى عدلى ناشد، المرجع سابق، ص ص 2129–2131.

ج- مرحلة الإندماج integration phase فتطور العلاقة الاقتصادية بين المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والاقتصاد العام للدولة المضيفة لاسيما من حيث كونها مناطق اختبارية لسياسات مالية وتشريعية قد يمكن تطبيقها على الاقتصاد العام للدولة كالتجربة الصينية، فضلاً عن تعزيز الانفتاح مع الاقتصاد العالمى كاتايوان وأيرلندا.

(ب) معوقات فاعلية المناطق الحرة / المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة (تحديات جذب الاستثمار الأجنبى المباشر)

نستعرض فى الفصل الثانى من هذه الدراسة تحليلاً للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية كآلية مرجوة لدفع عجلة التنمية لأية وحدة سياسية، ولما كانت المناطق الحرة هى أساس نشأة هذه النماذج فكان من باب آولى ما يسرى عليها من معوقات وتحديات هى ذات ما يسرى على غيرها من نماذج لمناطق استثمارية واقتصادية وبالتبعية الاقتصاد الكلى للدولة المضيفة، وتتنوع تلك المعوقات بين داخلية وخارجية نتعرض لها بإيجاز على النحو التالى:

(1) معوقات سياسية و أمنية [61]:

أ - **علي المستوي الداخلي** - يُعد عدم الاسقرار السياسي وكثره القوي المؤثرة في صنع القرار وتعقدها واختلاف الايدولوجيات السياسية والتخلف السياسي فضلاً عن عدم الاسقرار أو التوتر (الأمنى/العسكرى) للدولة المضيفة، من أهم العوامل التي تهدد عملية التنمية وتؤدى لهروب الاسثمار، ومن المؤشرات التي يمكن عن طريقها قياس عوامل المعوقات السياسية / الأمنية **ما يلى:**

(1) درجة المشاركة في النظام السياسي / تردى الأوضاع الأمنية.

(2) عدم وجود الشعور بالولاء والانتماء السياسي للدولة / وجود فصائل أو جماعات مسلحة ذات نفوذ تهدد الاسقرار.

(3) وجود جماعات ومصالح قوية تؤثر علي النظام السياسي / الانفلات الأمنى والتوتر العسكرى.

(4) ضعف نفوذ السلطة التنفيذية / ضعف السيطرة الأمنية.

(5) إهدار كرامة وهيبة القضاء / عدم سيادة دولة القانون.

(6) عدم وضوح الأهداف وتعارضها / وجود مصالح طائفية أو عرقية أو أجندات خاصة.

([61]) محاضرات ودراسات كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا (الاكاديمية العسكرية للدراسات العليا والاستراتيجية) ويمكن الرجوع لكافة المحتويات بمكتبة كل من (كلية الدفاع الوطنى – كلية الحرب العليا – مركز الدراسات الاستراتيجية)، المقر الحالى 44 شارع عبد الرحيم صبرى، الدقى، الجيزة، مصر، المقر الجديد بالعاصمة الإدارية الجديدة، وتشجيعاً للبحث العملى ودعماً للرؤية الاستراتيجية تسمح الأكاديمية وفقاً لشروطها للباحثين بالاطلاع على الرسائل العلمية المنشورة بها.

ب – **علي المستوي الخارجي:** توجد عدة مؤشرات لعوامل معوقات خارجية ذات طبيعة سياسية / أمنية – أهمها:

(1) فصل الدولة أو تجميد عضويتها في المنظمات السياسية الدولية / ضعف التصنيف الأمنى والعسكرى عالمياً.

(2) قطع العلاقات الدبلوماسية / مخططات خارجية لزعزعة الاسقرار المحلى والإقليمى.

(3) فرض العقوبات الرادعة علي الدولة / التمويل الخارجى للمتطرفين والعملاء.

(4) وجود أحلاف وتكتلات تتعارض ومصلحة الدولة / ضعف السيطرة الأمنية.

(2) معوقات اقتصاد**ية ومالية (**الاقتصاد **الكلى للدولة المضيفة):** [62]

أ – **علي المستوي الداخلي: ومؤشرات ذلك كالآتي:**

(1) التخلف الاقتصادي **والتبعية** الاقتصادية **/ تعدد الجهات المشرفة على الاستثمار وتداخل الاختصاصات.**

(2) عدم وضوح اعتماد الدولة المضيفة فى التعامل مع المناطق الحرة، وعدم استقرار السياسات الداعمة والمحفزة لتلك المناطق والاستثمار بوجه عام .

(3) عدم استقرار أداء الاقتصاد **الكلى (التضخم، عجز الموازنة العامة، سعر الصرف، السياسات المالية،...).**

(4) ضعف القدرة على تحفيز الاستثمار (تقديم القروض، ارتفاع **سعر الفائدة، التضييق التشريعى أو الأمنى،....) فضلاً عن البيروقراطية الحكومية فى إنهاء** الإجراءات.

(5) ضعف المجال الاجتماعى كالفقر وانخفاض مستوي المعيشة وارتفاع **نسبة البطالة وعدم توافر التدريب والأيدى العاملة الرخيصة فضلاً عن التأثيرات السلبية لبعض الممارسات كالإضربات والاعتصامات من النقابات العمالية.**

(6) عدم توافر المواد الأولية والطاقة اللأزمة للصناعة.

(7) ضعف الإنتاج الصناعي والزراعي والحيواني وعدم وجود اكتفاء ذاتي في المواد الغذائية والمواد الاعتماد وارتفاع معدلات الاستهلاك.

(8) ضعف مستوي الخدمات والمرافق والبنية الأساسية للدولة.

(9) انخفاض مستوي الناتج القومي واقترانه بخلل في التوزيع.

(10) انخفاض معدلات الادخار والاستثمار وعدم وجود رقابة علي البنوك والشركات متعددة الجنسية.

([62]) محاضرات ودراسات كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا.

ب – **علي المستوي الخارجي: ومؤشرات ذلك كالآتي:**

(1) زيادة القروض الخارجية للدولة ونسبة الفوائد عليها.

(2) فرض حصار اقتصادي علي الدولة.

(3) المقاطعة الاقتصادية للدولة.

(4) التكتلات الاقتصادية وإنعكاسات تعاملاتها والتي قد تتعارض ومصالح الدولة سواء المضيفة أو باقى الأعضاء فى التكتل .

(5) إيقاف المساعدات الاقتصادية للدولة.

(6) التدخل الخارجي لفرض أوضاع منافية لمصلحة الدولة.

(7) دعم بعض الدول لصناعات معينة قد يؤثر على الصناعات المماثلة بالمناطق الحرة.

(3) معوقات تشريعية / اجتماعية: [63]

أ – **علي المستوي الداخلي ومؤشرات ذلك كالآتي:**

(1) تعدد التشريعات المنظمة للاستثمار فى المناطق الحرة / وجود طوائف متعددة ومتصارعة في الدولة تفرض سيطرتها على بعض مناطقها.

(2) عدم الثبات التشريعى المنظم للاستثمار /وجود خلل في التركيب الاجتماعي.

(3) عدم استقلال السلطة التشريعية / انخفاض مستوي الإدارة والانضباط والتعليم والصحة.

(4) عدم وجود رؤية اعتماد واضحة مُصاغة ومَحمية قانوناً / وجود خلل بين السكان والنمو الاقتصادي.

ب – **علي المستوي الخارجي:**

(1) وضوح التشريعات المنافسة ووجود رؤية اعتماد داعمة ومحفزة لجذب الاستثمارات / استيراد أيديولوجيات لا تتفق وقيم ومبادئ المجتمع.

(2) وجود مبادرات مبتكرة مصاغة ومحمية من القانون تدعم عمليات الاستثمار كمبادرة جواز سفر منطقة حرة بدولة الإمارات / استخدام الحرب النفسية والإذاعات المضادة.

(3) الانفتاح العالمى فى الفكر القانونى الحديث خاصةً الفكر الاقتصادى / وجود أغراض داخلية وخارجية تدعو لتخريب الاقتصاد الوطنى.

([63]) محاضرات ودراسات كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا.

المطلب الثانى

الإطار النظرى للمناطق الاقتصادية

الفرع الأول

تعريف المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة

تُعد المناطق الاقتصادية الخاصة أحد أنواع المناطق التى تندرج تحت المناطق الحرة وشكل من أشكال الاستثمار الأجنبى[64]، **ويرى الباحث** بأنها نظام متفرد عنها على نحو ما سيأتى بيانه فى هذا البحث، لاسيما فى ظل العولمة الاقتصادية وانتشار سلاسل القيمة العالمية التى دفعت الدول على اختلافها (المتقدمة – النامية – الانتقالية) للأخذ بهذا المفهوم الاقتصادى باعتباره أفضل خيارات الاعتماد لجذب الاستثمارات المرتبطة بسلاسل القيمة العالمية [65].

وتتخذ المناطق الاقتصادية الخاصة أنماطاً متعددة ومتنوعة باعتبارها خياراً استراتيجياً حاسماً للتنمية من أجل تحقيق الإصلاح الاقتصادى والتحديث [66]،ويوجد مجموعة متنوعة من المناطق الاقتصادية الخاصة تختلف بين سماتها من ناحية (حجم المنطقة، الإدارة، وملكيتها، ونشاطتها وقطاعاتها، موقعها، أهداف التنمية المرجوة منها، السياسات التفضيلية) [67]،وأحد أهم أنواع المناطق الاقتصادية الخاصة [68] هى المناطق متعددة الأغراض

([64]) انظر كل من سمينة دلال، الاستثمارات الأجنبية المباشرة محدداتها آثارها وتوجهاتها، الناشر دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2017م، ص 10،/ ستى سيد أحمد وآخرون، أثر الفساد على النمو الاقتصادى فى وجود الاستثمار الأجنبى المباشر كمتغير وسيط –دراسة قياسية فى الجزائر خلال الفترة 2003–2017، مجلة المنتدى للدراسات والأبحاث الاقتصادية، المجلد 3، العدد 1، 2019م، ص 58،/

Bernard Hugonnier. (1984). Investissement Direct et Coopération Internationale Et Firmes Multinationale, Paris: Economica, P13.

(على الرغم من شيوع مصطلح الاستثمار الأجنبى المباشر، إلا أن تعريفة لايلقى توافقاً بين الاقتصاديين والمنظمات الاقتصادية الدولية –فعرفه صندوق البنك الدولى– بأنه امتلاك فوائد دائمة فى المؤسسة التى تقوم بنشاطها فى ميدان اقتصادى خارج ميدان المستثمر من أجل أن تكون له القدرة على اتخاذ القرارات الفعلية فى تسيير المؤسسة)

([65]) Aggarwal, Aradhna. (2019a). The Evolution of the Special Economic Zones: International Experience and Lessons. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones 2. PP. 23–45. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

–&–Yiming, Yuan. (2017). The Dynamic Evolution of China's Special Economic Zones and their Practice China's Path. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones. PP. 13–22. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China

([66]) عبد الوهاب جودة الحايس، اسماء محمود عبد الغفار، مرجع سابق، ص 39.

([67]) Meng, G.W., (2005), "Evolutionary Model of Free Economic Zones: Different Generations and Structural Features", Chinese Geographical Sciences, 15(2)

([68]) من أنماط المناطق الاقتصادية الخاصة الآتى: (المناطق الصناعية، المناطق الاقتصادية الخاصة الشاملة، المناطق الصناعية البيئية، مناطق التكنولوجيا، مناطق الابتكار،.....الخ) ويتم الترويج لتلك المناطق من قبل الحكومات المختلفة لتحفيز النمو الاقتصادى والقدرة التنافسية، والتى تهدف من ورائها لتطوير وتنويع الصادرات وخلق فرص العمل وتجربة أساليب ومناهج جديدة بما فى ذلك الجوانب المتعلقة بالشئون الجمركية والقانونية، كما تسمح تلك المناطق الخاصة بمراقبة حكومية أكثر كفاءة للمؤسسات مع توفير البنية التحتية والخدمات الفعالة مما يعزز التنمية – انظر كل من –

والتى يشار إليها باسم (الموانى الحرة)، وهى عادة تشمل مناطق كبيرة جدًا قد تصل لحجم المدن تستتوعب أنواعًا مختلفةً من النشاطات، بما فى ذلك التصنيع والإسكان والسياحة والتجزئة وتوفر مجموعة واسعة من الحوافز والمنافع،وهو ما تطبقه مصر حالياً من خلال المشروعات العملاقة ومنها تنمية (**إقليم**/محور) قناة السويس.

تتمثل أهمية المناطق الاقتصادية الخاصة بشكل حيوى فى كونها لاعبًا رئيسيًا خاصةً فى مجال التجارة الدولية وسلاسل القيمة والإمداد العالمية،ومن خلالها تتبنى الحكومات ممارسات الإدارة الحديثة وتساهم فى ترقية وتكوين رأس المال البشرى [69] وتُخلق من خلالها الأنشطة الاقتصادية وتُنقل التكنولوجيا وتُحدث التراكم الرأسمالى وتُؤدى لنمو وتنوع الصادرات وجذب وتوفير الاستثمارات الأجنبية المباشرة المتنوعة وترقية رؤوس الأموال الوطنية، فضلاً عن دورها فى تحفيز عمليات الإصلاح الاقتصادى من خلال الارتقاء الصناعى والابتكار وتوطين ونشر التكنواوجيا والمعرفة، وتعزيز وتشجيع التعاون والتكامل الاقتصادى وتحفيز القدرة التنافسية الدولية.

يبلغ عدد المشروعات بالمناطق الاقتصادية الخاصة بمصر 209 مشروع بإجمالى رؤوس أموال قدرها خمسة مليار دولار , وتكاليف استثمارية بلغت 11.3 مليار دولار وأسهمت فى توفير 82859 فرصة عمل [70].

واختصاراً مرت المناطق الاقتصادية الخاصة بعدة مراحل من النشأة و انتهاءً بشكلها الحالى **ويمكن تقسيمها لثلاث أنماط** كالتالى:

(أ) الأنماط الرئيسية: وتشمل مناطق التجارة الحرة وتجهيز الصادرات ومناطق الأعمال الخاصة.

UNIDO. (2015). Economic Zones in the Asean: Industrial Parks, Special Economic Zones, Eco – Industrial Parks, Innovation Districts as Strategies for Industrial Competitiveness. United Nations Industrial Development Organization. Vietnam.

-&-The World Bank. (2008). Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone. Report of Faculity for Investment Climate Advisory Services, The Multi – Donor Service Managed by the International Finance Corporation. Washington, D.C: World Bank Publications, No.45869

([69]) أثبتت الدراسات بأن المناطق الاقتصادية الخاصة –مثال–التجربة الصينية والهندية وسنغافورة وماليزيا وهولندا– شجعت استراتيجيات دعم وتشجيع المواهب لاجتذاب القوى العاملة الماهرة ، والتى أسهمت إيجابياً فى تكوين وترقية رأس المال البشرى من خلال توافر التدريب المهنى والتقنى وتحفيز عمليات نقل التكنولوجيا وتبادل المعرفة فضلاً عن المهارات الإدارية الحديثة – لمزيد من التفاصيل انظر كل من:

-Yiming, Yuan & Lei, He. (2020). The Poverty Reduction Effect of China's Special Economic Zones: Case Study of Shenzhen. In (Yuan, Yiming). (Ed). Studies on China's Special Economic Zones 3. PP. 1-20. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

-Sharma, S P et al. (2017). Special Economic Zones: Performance, Problems, and opportunities: A Survey based Empirical Study on Special Economic Zones in India. Delhi: PHD Research Bureau, PHD Chamber of Commerce and Industry.

-Liu, Wei et al. (2018). The Development Evaluation of Economic Zones in China. International Journal of Environmental Research and Public Health, 15 (1). Switzerland.

([70]) التقرير الإحصائى السنوى، الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، مركز المعلومات والتوثيق، 2015، ص 72.

(ب)الأنماط الفرعية: وتشمل الموانئ الحرة ومناطق المصنع الواحد لتجهيز الصادرات والمناطق المتخصصة بأشكالها المختلفة مثل المناطق (المالية، المصرفية، التأمين، الاستثمارية، الصناعية الحرة، المرتبطة بصناعة السياحة، المرتبطة بصناعة النقل الجوى، المشروعات الحرة، المنتزهات الصناعية، المنتزهات اللوجستية، قرية البضائع، المناطق المسورة، مناطق التنمية الصناعية ذات التقنية العالية، مناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية).

(ج)الأنماط المستحدثة: وتشمل (مناطق التعاون الاقتصادى الحدودية، المناطق الاقتصادية الخدمية، المناطق الاقتصادية الخاصة).

تعريف المناطق الاقتصادية الخاصة [71] (SEZs):

كحال مفهوم المناطق الحرة، لا يوجد تعريف متفق عليه للمناطق الاقتصادية الخاصة ولعل السبب فى ذلك يرجع لاختلاف مفهومها المرتبط بأسباب إنشائها والدور المنوط لها من دولة لأخرى، ومن تلك التعريفات بأنها:

-(مناطق محددة جغرافياً داخل اقتصاد تعمل من خلاله أنظمة إدارية وتنظيمية مختلفة عن تلك الموجودة فى الاقتصاد العام بحيث تهدف إلى التغلب على الحواجز التى تعوق حركة التجارة الدولية والاستثمار بما فى ذلك السياسات التقييدية والبنية التحتية غير الملائمة وكذلك الحوكمة السيئة [72])

-(مناطق محددة جغرافياً داخل دولة ما مع قوانين وسياسات تجارية واقتصادية فعالة وذلك بهدف تشجيع التصنيع والإنتاجية وكذلك جذب الاستثمار الأجنبى المباشر[73])

-(أدوات اقتصادية تتمتع ببنية تحتية عالية الجودة وخدمات لوجيستية فعالة، وقليل من القيود التنظيمية والإدارية، وذلك بهدف تسريع عملية التنمية الاقتصادية ومن ثم تحقيق التحول الاقتصادى على نطاق واسع) [74]

([71]) Comparative Study on Special Economic Zones in Africa and China, UNDP2018p 32.

(برنامج الأمم المتحدة الإنمائى) – (SEZs) وهو المصطلح الأكثر إعتماداً الذى يشمل كافة التغيرات الحديثة لمجموعة كبيرة ومتنوعة من المناطق الاقتصادية مع اختلاف الأهداف والأنشطة والموقع ونوع النظام التنظيمى والأسواق، بما فى ذلك مناطق التجارة الحرة ومناطق معالجة الصادرات والمناطق الصناعية ومناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية ومناطق التكنولوجيا الفائقة.....إلخ، ومع ذلك فإن الطريقة الأكثر شيوعاً المتبعة لتجميع أنماط هذه المناطق هى التى تصنف المناطق الاقتصادية الخاصة على أساس أهداف التنمية.

([72]) Farole, Thomas & Akinci, Gokhan. (2011). Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. Washington, D.C: World Bank Publications, No. 63844.

انظر فى ذات المعنى / محمد عبد الكريم، التنمية الاقتصادية فى العالم الحديث، الناشر مكتبة اليسر، القاهرة /مصر، 2003، ص 134: (مناطق جغرافية حرة لا تخضع لعديد من القوانين والأنظمة الاقتصادية النافذه فى البلد المعنى وهى منعزلة عن باقى مناطق النشاط الإنتاجى الأخرى ويحق لها التمتع بمميزات خاصة لتمتعها بحوافز مختلفة بموجب القوانين الخاصة بالمناطق الاقتصادية لجذب الاستثمارات والنهوض بالاقتصاد القومى).

([73]) Wang, Join. (2013). The Economic Impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese Municipalities. Journal of Development Economics, 101 (2). PP. 133-147. Oxford: Elsevier.

انظر فى ذات المعنى / محمد على عوض الحرزاوى، مرجع سابق، ص 116: (منطقة محددة بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية والوطنية الضخمة من خلال إقامة مشروعات صناعية وذلك بتقديم حزمة من الحوافز الاستثمارية لكل من المستثمر الأجنبى والوطنى).

-(مناطق تختلف فيها قواعد ممارسة الأعمال التجارية عن الاقتصاد العام بحيث يرتبط إنشاؤها بتطورات البنية التحتية، وذلك بهدف تحسين المواقع الاعتماد لتحفيز التحول الاقتصادى) [75]

-(مناطق محددة جغرافياً يمكنها جذب المستثمرين وذلك نتيجة توافر البنية التحتية لمشاريع الاستثمار وتقديم الدعم المالى بشكل رئيسى من خلال المزايا الضريبية والجمركية، وكذلك تبسيط النظام الإدارى[76])

- عرفها المشرع المصرى بأنها(تلك المناطق التى تنشأ فى مناطق عمرانية جديدة لها ميناء رئيسى لإقامة مشروعات صناعية وخدمية بهدف التصدير، ويصدر بتحديدها قرار من الجهات المعنية بذلك) [77]

<u>وعلى ذلك فيرى الباحث بأنه يمكن تعريف المناطق الاقتصادية الخاصة بأنها</u>:

(منطقة جغرافية فى دولة ما - جزء من **إقليمها**- يدخل ضمن حدودها ويخضع لسلطتها الإدارية تتمتع مستقبلاً ببنية حياتية، ذات موقع جيواستراتيجى وجيوبولتيكى وأهمية جيونُميكية،وتكون مخصصه لتحقيق أهداف التنمية - تستثنى من القوانين الاعتيادية للدولة، ويتم التعامل فيها وفقاً لأحكام ضريبية وجمركية ونقدية خاصة، والتى تهدف لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتصنيع وتصدير المنتجات بأسعار تنافسية عالمية ضمن سلاسل القيمة،مع التحرر من القيود الإدارية البيروقراطية والقانونية الأعتيادية على الأعمال التجارية وقوانين العمل).

([74]) Sharma, S P et al. (2017). Special Economic Zones: Performance, Problems, and opportunities: A Survey based Empirical Study on Special Economic Zones in India. Delhi: PHD Research Bureau, PHD Chamber of Commerce and Industry.

([75]) Cotula, Lorenzo & Mouan, Liliane. (2018). Special Economic Zones: Engines of Development or Sites of Exploitation?. The International Institute for Enviroment and Development. London, UK

([76]) Kuznetsov, Alexey & Kuznetsova, Olga. (2019). The success and Failure of Russian Special Economic Zones: some Policy Lessons. Journal of Transnational Corporations Investment and Development, 26 (2). United Nations, PP. 117-139.

William Robins,Economic Growth Tools,Bodleian Libraries,Oxford University, 2006, P.131.

الذى عرفها بأنها: (ذلك الجزء المتصل بأقليم الدولة لجغرافى لكنة منفصل فى المعاملة الاقتصادية للتجارة بداخلة ليشمل ضمانات استثمارية أوفر من التى تقدم بخارجة لتسهيل الاستثمار وتنمية الاقتصاد القومى)

([77]) انظر تقرير اللجنة المشتركة بين لجنتى الشئون المالية والاقتصادية والإنتاج الصناعى - مجلس الشورى المصرى - عن مناقشة قرار رئيس الجمهورية مشروع قانون المناطق الاقتصادية الخاصة، 2002، ص ص 2-3، انظر تقرير اللجنة الاقتصادية مجلس الشعب المصرى، مضبطة مجلس الشعب، العدد 80، الفصل التشريعى الثامن،دور الانعقاد الثانى 2002/6/18، ص ص 1-7: (المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة تنشأ بقرار من رئيس الجمهورية خارج الحيز العمرانى للمدن والقرى وتكون مسورة بالكامل وتظل جزءً أصيلاً من أرض مصر وتخضع لسيادتها بالكامل وتشرف الجهات السيادية على كافة الأنشطة المتعلقة فى مجالات الدفاع والأمن الداخلى والقضاء، كما يطبق عليها القوانين المصرية فيما لم يرد بشأنه نص فى القانون الخاص بها).

ولهذا التعريف عدة أركان نجملها كالتالى:

الركن الأول: منطقة محددة جغرافية ذات تميز جيواقتصادى داخل **إقليم** الدولة الحاضنة تكون مساحتها كبيرة جداً قد تصل لحجم مدن كبيرة أو دول صغيرة الحجم، تختص بقواعد تفضيلية عن باقى الاقتصاد العام لمسايرة الاستثمار الموجه والرؤية الاعتماد التنموية وأبعاد التجارة الدولية وحوافزها كبيئة الأعمال والمناخ الجاذب.

الركن الثانى: مواكبة النظم الإدارية والمؤسسية العالمية، لاسيما تطبيق مجموعة متنوعة من السياسات لتعزيز الترويج العالمى للمنطقة المستهدفة لجذب الشركات العالمية لخلق التكتل الرأسى والآفقى (vertical and horizontal agglomeration) مما يساهم فى خفض التكاليف ويعزز الكفاء نحو الاستفادة من الروابط المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية.

الركن الثالث: خلق مناخ وبيئة أعمال جاذبة للاستثمار فضلاً عن الحوافز الضريبية مثل (إعفاء الشركات من الضرائب لمدة معينة أو الإعفاء من الرسوم والضرائب الجمركية على المواد الأولية ومستلزمات الإنتاج أو استرداد جزء أو كل ضريبة القيمة المضافة، أو الإعفاء أو تخفيض ضريبة الأملاك أو الممتلكات العقارية وكذلك الدخول سواء للأفراد أو الشركات وتخفيضات الضمان الاجتماعى وغيرها)، أو توفير حزمة من الحوافز غير الضريبية مثل (الإعانات ووالحوافز الإدارية والتسهيلات كالحوافز الخاصة بالتدريب والتأهيل أو توفير البنية الأساسية كالمياة والكهرباء والطاقة بأسعار مخفضة وتوفير الخدمات القانونية والمؤسسية والإدارية والتنظيمية المبسطة كخدمات الجمارك ذات المسار السريع والتراخيص المبسطة وترويج إصادرات والشباك الواحد.

الفرع الثانى

أنواع و أنماط المناطق الاقتصادية

(أ) أنواع المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة [78]

قد يكون من الصعب تصنيف المناطق الاقتصادية الخاصة ضمن فئات معينة [79]، حيث تختلف أشكالها ووظائفها بالنظر لأهداف الدولة الحاضنة والمرجوة من إنشائها من حيث التركيز القطاعى والأسواق المستهدفة والأنشطة الاقتصادية المعنية بالنمو، لاسيما أنه لا يوجد نموذج موحد لها على غرار المناطق الحرة، وإن كان العامل الوحيد و المشترك الذى يميز المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة هو تمتعها بإطارات تنظيمية ومؤسسيسة وإجراءية وتشريعية متفردة عن باقى الاقتصاد العام للدولة الحاضنة [80]، سمتها الأساسية أنها جزء من استراتيجيتها التنموية وعلاقاتها التكاملية الدولية التى تفرد لها مميزات مبتكرة تعمل على تعزيز استخدامها

([78]) Special Economic Zones: lessons from the global experience, PEDL, Douglas Zhchua Zeng

-UNCTAD. (2019). World Investment Report: Special Economic Zones. United Nations Conference on Trade and Development, Geneva and New York: United Nations, PP. 129-206.

. ADB. (2018). Strategic Framewotk for Special Economic Zones and Industrial Zones in Kazakhstan. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

. UNCTAD. (2019). World Investment Report: Special Economic Zones. United Nations Conference on Trade and Development, Geneva and New York: United Nations, PP. 129-206

([79]) انظر كلاً من: زينب عوض الله، دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الاقليمية – فرص وتحديات – التجربة الصينية، بحث منشور المؤتمر الدولى السابع لكلية القانون الكويتية العالمية –التنظيم القانونى لتطوير الاستثمار، الكويت 2020/10/10م ، ص 188،/ محمد عوض عبده الدبسى، رسالة ماجستير، المناطق الحرة الصناعية أداة لتنمية الصادرات مع التطبيق على جمهورية مصر العربية، كلية التجارة، جامعة المنصورة، مصر عام 2004.

([80]) تُدير المنطقة الاقتصادية الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وهى كما سبق تختلف عن مفهوم باقى المناطق لاسيما من حيث الأداة التشريعية والسياسات المالية والنقدية والهدف الاستراتيجى والموقع وغيرذلك، ولما كانت جهة إدارتها هى فى المفهوم القانونى هيئة فلا ينصرف النظر إليها أو يسرى عليها قانون الهيئات العامة بالقانون رقم 61 لسنة 1963م أو قانون المؤسسات العامة رقم 60 لسنة 1971 كحال هيئة قناة السويس المنشأة بموجب القانون رقم 30 لسنة 1975م، فالهيئات الاقتصادية وفقاً للمفهوم القانونى هى وحدات مستقلة ذات شخصية اعتبارية تتمتع باستقلال مالى وإدارى وفقاً لقوانين إنشائها التى أعطتها من المرونة لتحقيق الغرض من إنشائها حتى تتمكن من تحقيق فوائض مالية تمكنها من تمويل نشاطاتها ذاتياً وموازنتها مستقلة ولا تدرج فى الموازنة العامة للدولة بل تقدم من وزير المالية إلى مجلس الوزراء لإحالتها لمجلس النواب للاعتماد، وتقتصر العلاقة بين موازنة الهيئات الاقتصادية والموازنة العامة للدولة على الفائض أو العجز الذى يؤول للدولة وما يتقرر لها من إعانات ومساهمات كدعم مباشر من الموازنة العامة للدولة لسد العجز فى الموازنات – مثال للهيئات الاقتصادية فى مصر– الهيئة العامة للبترول،هيئة السلع التموينية،صندوق التأمين الاجتماعى للعاملين بالقطاع الحكومى،الهيئة القومية لسكك الحديد،الهيئة القومية للبريد،اتحاد الإذاعة والتلفزيون،هيئة النقل العام،..الخ) لمزيد من التفاصيل انظر – أحمد عاشور، الهيئات العامة الاقتصادية مشكلاتها وأساليب معالجتها مع دراسة حالة الهيئة المصرية العامة للبترول،معهد التخطيط القومى، 2016، ص ص 4-5،/ عبد الفتاح محمد عبد الفتاح، أنظمة الاستثمار فى مصر فى ضوء التجارب الدولية والمتغيرات الاقتصادية العالمية، الناشر دار النهضة العربية، 2015، ص 1،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2107-2108.

بشكل أكثر فاعلية، لاسيما اعتمادها على السياسات الليبرالية التجارية (الرأسمالية التقليدية) كجزء من برنامج التكييف الهيكلى التى فرضها صندوق النقد الدولى على البلدان النامية الساعية للاقتراض [81] ونستعرض هنا أجيال، أنماط، أنواع) المناطق الاقتصادية الخاصة [82] **على النحو الآتى:**

مرت المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بثلاثة أجيال كالتالى [83]:

(أ) المرحلة المبكرة / النشأة: وهى عبارة عن جيوب صغيرة تتبناها إحدى الدول لمواجهة أزماتها الاقتصادية الداخلية واتسمت تلك المرحلة بانخفاض التكاليف ونشأة الصناعات كثيفة الاستخدام للعمالة، إلا أن معظمها قد باءت بالفشل مثل تجربة كمبوديا.

(ب) مرحلة التطور/ الوظائف المتعددة: ظهرت نتيجة للمتغيرات العالمية وتبنتها الاقتصاديات المتقدمة وفيها تم ربط تلك المناطق بالاقتصاد المحلى وتعزيز الصادرات فضلاً عن كونها حقل اختبار لسياساتها الاقتصادية لاسيما فى الدول التى يقوم اقتصادها على السوق الموجه مثل دول شرق آسيا وأمريكا اللاتينية كتجربة ماليزيا وتايلاند.

(ج) المرحلة المستحدثة / البعد البيئى: وفيها تم الدمج بين المرحلتين السابقتين بهدف تعزيز الإنتاجية وربط السوق المحلى مع الاقتصاد العالمى مع خلق سوق قادر على المنافسة وامتصاص الصدمات مرتبط بسلاسل القيمة العالمية قائم على الابتكار والمعرفة **ويعمل على تعزيز ال**استدامة **البيئية** من خلال تقليل الاعتماد على الوقود الأحفورى وتبنى أسس التكنولوجيا المتقدمة لتحسين الإنتاجية وتعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة، ومن الآجيال والأنماط والأنواع المستحدثة المناطق (الخضراء، المنخفضة الكربون، الحدائق الصناعية، الصناعية المستدامة، المدن البيئية، الاقتصاد الدائرى) ولقد تبنت دول الصين واليابان وكوريا الجنوبية نموذج الحدائق الصناعية البيئية.

([81]) Thomas Ferule, Special Economic Zones ,What have we learned? 28 September, 2. 11, P.1.

([82]) يرى البعض بأن المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة على نوعين أساسين (1) مناطق متخصصة Specialized Zones (Szs): وهى التى تستهدف قطاعات معينة وأنشطة اقتصادية محددة –(2) مناطق تنمية الأقاليم Regions Development Zones (RDz): وتستهدف تنمية الصناعات المختلفة أوصناعة محددة أندثرت فى إقليم معين – للمزيد انظر – أكثم المنيرى،الفكر الإدارى الحديث لإنشاء المناطق الصناعية، كلية الحقوق بن يوسف بن خلدة، الجزائر،2005، ص 114،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة مرجع سابق ، ص 2109.

([83]) انظر كل من

-Zeng, Douglas Zhihua., (2016). Special Economic Zones: Lessons from the global experience. PEDLSynthesis Paper Series.

-Kechichian, E. and M.H. Jeong. (2016). "Mainstreaming Eco-Industrial Parks: Conclusions from the Eco-Industrial Park 2015 Event in Seoul." Washington, D.C.: World Bank.

-Aggarwal, A. (2012), "Social and Economic Impact of SEZs in India", Oxford; New Delhi; Oxford University Press.

(ب) أنماط المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة

أ - مناطق التجارة الحرة [84]:Free Trade Zones (FTZs)

أكثر أنواع المناطق انتشاراً وهى فى العادة مناطق صغيرة محاطه بسياج، وهى أحد مراكز الخدمات اللوجيستية فى التجارة الدولية تكون معفاة من الرسوم الجمركية وتقدم خدمات التخزين والخدمات الخاصة بالتجارة، وتقع غالباً فى الموانئ والمطارات الكبرى أوالمناطق الحدودية، وتمثل آليه لزيادة الصادرات وزيادة الناتج القومى إلى جانب خلق فرص عمل جديدة نظراً لتمتعها بمزايا عديدة منها (الارتباط المباشر بالعالم الخارجى،توافر البنية الأساسية) وخصوصية التعامل فيها من حيث (النواحى الجمركية والاستيرادية والنقدية المتعلقة بحركة البضائع دخولاً وخروجاً) مما يسمح بحرية المعاملات الجاذبة للاستثمارات.

ب - مناطق تجهيز /معالجة الصادرات :Export Processing Zones (EPZs)

يقدم هذا النوع من المناطق حوافز ومرافق خاصة للتصنيع والأنشطة ذات الصلة به والتى تستهدف فى معظمها أسواق التصدير وتشمل على نحو خاص توفير الخدمات التى تُسلم عن بعد من خلال الشبكات الرقمية مثل التقاط ومعالجة البيانات الرقمية ومراكز الاتصال، وتختلف مناطق الصادرات من دولة إلى أخرى، فبعضها يكتفى بها فى المناطق الصناعية فقط التى توجه إنتاجها للسوق المحلى مع تقديم حوافز محدودة للاستثمار، والبعض الآخر يوجهها إلى منطقة إنتاج للمصنع الواحد ويوفر حوافز الاستثمار للشركات الفردية بغض النظر عن موقعها، ومن مزايا تلك المناطق (خلق فرص العمل،جذب التكنولوجيا إلى الدولة،زيادة الاستثمارات الأجنبية والنقد الأجنبى وتوليد الروابط الخلفية من منطقة تجهيز الصادرات إلى الاقتصاد المحلى).

جـ - مناطق صناعية/حدائق صناعية: industrial Zones (IZs)

هى مواقع تعتمد على تطوير النشاط الصناعى للدولة الحاضنة من خلال توفير مساحات صناعية صغيرة ومتطورة ورخيصة للشركات (العامة/الخاصة) لتحفيز النمو الصناعى وتعزيز القدرة التنافسية للشركات والمناطق، وتقدم مجموعة واسعة من الحوافز والمزايا والخدمات الفعالة المرتبطة بتسهيل نمو الصناعات،ويكمن الغرض من إنشاء المناطق الصناعية فى تشجيع (Promotion) الصناعات الجديدة، تطوير (Development) المناطق

([84]) لمزيد من التفاصيل الرجوع الى د/محمود مجدى بربرى - المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحور قناة السويس ودورها فى تحقيق التنمية الاقتصادية فى مصر، مرجع سبق ذكره، ص 3.

المتخلفة اقتصادياً من خلال إقامة صناعات من خارج أو داخل المنطقة، توطين (relocation) المصانع القديمة والصناعات الجديدة [85]

د –مناطق اقتصادية خاصة شاملة / متعددة الوظائف Economic Special Comprehensive Zones

هى مناطق شاسعة قد تضم مدن بأكملها –مثال– شينزين[86] Shenzhen، هاينان Hainan فى جمهورية الصين، تشمل مجموعة متنوعة من العمليات الصناعية والخدمية يتم تنفيذها فى ظل أطر تنظيمية وحوافز مؤسسية خاصة تختلف عن باقى الاقتصاد العام فى الدولة الحاضنة التى تهدف من إنشاء تلك المناطق التغلب على العجز المؤسسى فى الاقتصاد العام وتسهيل تدفقات الأنشطة التجارية والاستثمارات الموجهة للتصدير وبشكل خاص جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

هـ – مناطق التكنولوجيا: Technology Zones (TZs)

هى مناطق تخصصية فائقة التقدم يديرها ذوى الكفاءات الفنية والتقنية الماهرة، تعمد الدولة الحاضنة من خلالها على جذب الشركات القائمة على الابتكار مع العمل على تسهيل نموها وإنشاء مثيلاتها الوطنية، وتهدف الدولة الحاضنة من وراء دعم تلك الشركات تحفيز وإدارة تدفق المعرفة والتكنولوجيا وزيادة ثروة المجتمع من خلال تعزيز ثقافة الإبداع والابتكار وزيادة القدرة التنافسية (الوطنية / الدولية) للأعمال المرتبطة والمبنية على المعرفة.

و – مناطق الابتكار: Innovation Zones:

هى مناطق تهدف لتطوير المدن فى دولة ما وجذب الشركات المبتكرة لتصبح مركزاً للمعرفة والابتكار، وتصمم المناطق الابتكارية الإبداعية حول أربعة نماذج تشمل (التخطيط الحضرى، الإنتاجى، التعاونى، الإبداعى) تخضع جميعها لقيادة قوية تعمل لتعزيز الابتكار وزيادة القدرة التنافسية للمنطقة المستهدفة على خريطة القيمة العالمية.

([85]) محمد ابو عميرة، المناطق الوجستية بين أساس التوزيع والنشاط الصناعى، بحث منشور بمجلة العلوم الاقتصادية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة السويس /مصر، 2018، ص 43.

([86]) منطقة (شنزن / شنتشن) Shenzhen الاقتصادية الخاصة، تبلغ مساحتها نحو (327,5كم2) وتحولت من قرية صغيرة يمتهن أهلها حرفة الصيد لمنطقة حضرية تمثل نافذة الصين التجارية على العالم الحر وتتكون المنطقة الاقتصادية بها من ثمانية مناطق فرعية وهى (لوهو، فوتيان، تنشان، يانيتان، بوهان، لونجاتغ، فوانغمتيغ، بنغشان) وتتمتع المنطقة بثروات طبيعية وتعدينية ومحميات طبيعية وثروة سمكية –انظر–

– Farole, Tomes., (2011a) "Public Disclosure Authorized Directions in Development Trade Special Economic Zones in Africa Comparing Performance and Learning from Global Experience", World Bank, Washington, DC.

–Farole, Thomas., (2011b), "Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges and Future Directions", World Bank, Washington, DC

ز - مناطق صناعية بيئية: Eco- Industrial Zones (EIZs)

تتبنى العديد من الدول مفهوم تلك المناطق البيئية الجديد من خلال تشجيع شركات التصنيع والخدمات لتحسين الأداء الاقتصادى والبيئى من خلال التعاون فى إدارة القضايا البيئية وتحقيق أهداف التنمية المستدامة، وهى مناطق تركز على تحقيق الاستدامة البيئية والارتقاء الصناعى (التكافل الصناعى) لتحقيق كفاءة الطاقة والموارد، ومن خلالها برز نوع آخر يطلق عليه المجمعات الصناعية البيئية Eco-industrial parks حيث يتم إعادة استخدام النفايات والانبعاثات أو إعادة سحبها لضمان الاستدامة البيئية للمنطقة الحاضنة.

وتقوم المجمعات الصناعية البيئة بالعمل على تقليل تكاليف المواد الخام والطاقة وتكاليف معالجة وإدارة النفايات والتشغيل، مع العمل على زيادة القدرة التنافسية فى الأسواق العالمية وتحسين صورة الشركات العاملة فى تلك المناطق فضلاً عن توفير فرص العمل وتعزيز الاستخدام المحلى وإدارة الموارد الطبيعية وتشجيع التعاون بين الصناعات المختلفة فى المنطقة الحاضنة، وكذلك تقليل انبعاثات الغاز والاحتباس الحرارى وتنمية الطاقة المتجددة والحد من تكاليف التدهور البيئى، ومن النماذج الناجحة فى تحقيق الاستدامة البيئية المنطقة الاقتصادية الخاصة بسنغافورة وبنجلادش وفيتنام وهيئة قناة السويس بجمهورية مصر العربية التى قدمت حوافز تسويقية للسفن المستخدمة للطاقة النظيفة كما أن استخدام الممر الملاحى لقناة السويس يوفر نحو (20% إلى 80%) من الوقود مقارنة بالطرق البديلة مما يساهم فى خفض انبعاثات الكربون فضلاً عن استخدام هيئة القناة للأنظمة الهجينية لتوليد الكهرباء لمحطات إرشاد السفن وتحويل محركات الوحدات البحرية التابعة لها للعمل بالغاز الطبيعى وجارٍ إنشاؤها لأول مارينا صديقة للبيئة واتفاقها مع كبرى الشركات العالمية المتخصصة فى جمع وتدوير المخلفات الصلبة والسائلة من السفن كما ساهمت إدارة هيئة قناة السويس فى خفض انبعاثات ثانى أكسيد الكربون خلال عام2021م لنحو (31) مليون طن وتوفير (53) مليون طن مكافئ لثانى أكسيد الكربون كل ذلك ساهم عالمياً فى تقليل الفجوة بين الوقود الأحفورى ونظيرة الأخضر وهو العامل الأهم عالمياً فى تحول السفن للوقود النظيف.

ح -مناطق اقتصادية خاصة دولية Economic Special nternational Zones

هى مناطق تهدف لتعزيز التعاون والتكامل الاقتصادى بين عدد من الدول من خلال تعزيز تبادل المعرفة والمعلومات والتكنولوجيا والاستثمار المشترك وتحسين البنية التحتية والميزة الجيواعتماد والجيوانوميكية

والجيوبولوتيكية، وتتخذ تلك المناطق الاقتصادية الخاصة الدولية أشكالاً متعددة منها: **(المناطق** الاقتصادية **الحدودية: Border Economic Zones)** التى تنشأ لاستغلال المزايا النسبية والاعتماد للدول الأعضاء من ناحية عوامل الإنتاج المختلفة مثل الموارد الطبيعية والتقنية العالية والعمالة المنخفضة والقرب من الأسواق الخارجية وتشجيع الروابط التبادلية عبر الحدود– مثال– منطقة طنجة فى المغرب، ومنها أيضاً **(مثلثات النمو: Growth Triangles (GT)** وهى مساحات مشتركة بين عدد من الدول المتجاورة تتعاون اقتصادياً واجتماعياً لتعزيز القدرة التنافسية والتنمية الاقتصادية لاكتساب مزايا تنافسية فى الإنتاج المخصص للتصدير وتحقيق وفورات فى حجم اقتصاديات الدول الأعضاء ويعتمد نجاح مثلثات النمو أو المناطق دون الإقليمية أو العابرة للحدود وكلها مترادفات على تنسيق الاستثمار بين الدول الأعضاء فى البنية الأساسية والموارد البشرية وتوافق التشريعات المنظمة للاستثمار والجمارك والضرائب والعمل وغيرهم ومنها على سبيل المثال مثلث نمو شرق آسيا (هونج كونغ وتايوان والسواحل الجنوبية للصين) وكذلك(أندونسيا وماليزيا وتايلاند) ، ومنها أيضاً **(المناطق** الاقتصادية **العابرة للحدود: Cross – Border Economic Zones)** وهى مناطق محددة جغرافية بين دولتين فأكثر تعمل على دمج المناطق الاقتصادية الحدودية لتحفيز النشاط الاقتصادى والتعاون الإقليمى.

ط – مناطق متعددة الأغراض (الموانئ الحرة):

تشمل عادة مناطق جغرافية داخل **إقليم** الدولة قد تصل لحجم مدن كبرى لتستوعب أنواعًا مختلفةً من الأنشطة منها التصنيع والإسكان والسياحة مع توفير مجموعة واسعة من الحوافز والمنافع وتستهدف جذب رؤس الأموال الأجنبية وتحقيق التنمية المستدامة والتوازن البيئ والديموجرافى وخلق صناعات ووظائف جديدة مما يؤدى لدفع عجلة الاقتصاد المحلى باعتباره قاطرة للتنمية (وهو النموذج الذى تطبقة مصر حالياً من خلال مشروع تنمية **إقليم** قناة السويس ومساحته461.6 كم2).

ى – المناطق الاقتصادية **الخدمية:**

وتشمل عمليات إعادة التجميع الصناعى والمناطق التقنية والمستودعات الجمركية وتقديم الخدمات التجارية والمحاسبية والمالية والهندسية والسياحية وكذلك خدمات البيانات وتقنية المعلومات والاتصال ومراكز المال والأعمال وتنتشر تلك المناطق فى الغالب فى الاقتصاديات المتقدمة كما تستوعب الدول التى لديها وفرة فى

العمالة الماهرة والمدربة بنسبة كبيرة من العمل فى تلك المناطق مثل الهند والصين وروسيا، وتقوم على الأساس التقليدى للمناطق الاقتصادية الخاصة من ناحية الإعفاءات الضريبية والجمركية وحرية تحويل الأرباح المرتبط بالأداء التصديرى، وتتميز المناطق الاقتصادية الخدمية عن النموذج التقليدى للمناطق الاقتصادية و مناطق تجهيز الصادرات التى تتنتشر بالدول النامية من حيث الآتى: (وجود بنية أساسية متطورة تدعم التقنية، وجود قطاع اتصالات عالي الجودة ومتطور، وجود مصادر للطاقة مستقرة وكفئة،وجود مهارات وكفاءات بشرية مؤهلة ومدربة لدى الدولة المضيفة)

وتشكل عمليات تحويل أرباح و مهارات تقنيات تلك المناطق الخدمية للاقتصاد المحلى للدولة المضيفة تحديًا كبيراً لعدة أسباب منها: (قلة العمالة الماهرة والمؤهلة، كما أن قطاعاتها وأنشطتها ليست كثيفة العمالة، تكون أنشطتها منعزلة عن باقى اقتصاد الدولة المضيفة ويصعب ربطها بالاقتصاد المحلى وعلة ذلك أن مستوى المهارات المطلوبة والمتوفرة فى قطاعات وأنشطة تلك المناطق أعلى وأكفأ من المتوسط المهارى السائد بكافة قطاعات الاقتصاد المحلى، وكذلك معايير تلك المناطق فى الانتقاء والتعيين وصولاً إلى الإنتاج.

ك- المناطق الاقتصادية الخاصة:

وتشمل أنشطتها جمع القطاعات والصناعات والخدمات وتستهدف زيادة التصدير وتغطية احتياجات السوق المحلى وتساهم عادة فى دفع عجلة الاقتصاد المحلى وتكون حقلاً لاختبار سياسات اقتصادية جديدة يطبق ما يصلح منها على السوق المحلى مثل منطقتى شنتشن وشينزن بالصين ومنطقة بنما باسيفكو [87] ومنطقة العقبة بالأردن و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فى مصر.

([87]) محمد جلال محمد السيد خطاب، استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة فى ضوء التجارب الدولية، ص 7 ، تبلغ مساحة المنطقة الاقتصادية فى بنما باسيفيكو نحو (2500) هكتار وتحتوى المنطقة على مستودعات تخزين وومنطقة للصناعات عالية التقنية ومناطق للخدمات اللوجستية والصناعات الخفيفة.

الفرع الثالث

أهداف و فوائد المناطق الاقتصادية الخاصة [88]

(1)أهداف المناطق الاقتصادية الخاصة:

حدد البنك الدولى للإنشاء والتعمير أربعة أهداف أساسية لإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة تسعى الدولة الحاضنة لتحقيقها أو تحقيق بعضها، وهى:

أ- جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

ب-دعم اعتماد الإصلاح الاقتصادى لما تسمح به تلك المناطق بتنمية وتنوع الصادرات مع الحفاظ على الحواجز الوقائية للاقتصاد العام فى الدولة الحاضنة وتتبع كل من الصين وتايوان وكوريا هذا النمط، وسيأتى بيانها عند الحديث عن حوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى.

ج-مختبرات تجريبية لتطبيق سياسات ومناهج جديدة للاقتصاد، كالسياسات الإجرائية والإدارية والمؤسسية الحديثة فضلاً عن الخصوصية التشريعية والقانونية التى تميزها عن باقى الاقتصاد العام بالدولة الحاضنة واختبار سياسات جذب وتوطين الاستثمارات الأجنبية المباشرة وترقية الاستثمارات الوطنية، ومن ثم نقلها لباقى القطاعات العامة.

د-صمامات لتخفيف الضغط عن الاقتصاد العام وتحقيق التنمية الحياتية.

فضلاً عن الدور الحيوى الذى تلعبة المناطق الاقتصادية الخاصة فى التنمية المستدامة، ومنها مجموعة من الأهداف الديناميكية -مثال- (تعزيز القدرة التنافسية العالمية، خلق بيئة مناسبة للتطوير، تحسين الكفاءة الإدارية من خلال برامج قوية وفعاله)

(2) فوائد المناطق الاقتصادية الخاصة:

لا شك بأن المشروعات العملاقة تمثل قاطرة للتنمية المستدامة لأية دولة لدورها الحيوى فى الاقتصاد القومى ولما تمثلة من أهمية كبيرة سواء للدولة أو المستثمر لذلك كان وما زال من الأهداف الرئيسية التى تسعى الدول لتحقيقها من وراء تلك المناطق هو تحقيق عائد تجارى واقتصادى على مستوى

([88]) انظر كل من - مارلوج 4 / ندوة المناطق الحرة المشتركة ودورها فى تعزيز العمل الاقتصادى، 29-31 مارس 2015.

-Hakami, Morteza Saberi. (2013). A Study of Special Economic Zones: Problems and Prospects with Special Reference to Raigad and Pune District, India. Doctorate Thesis. The Faculty of Commerce, University of Pune, India.

-The World Bank. (2008). Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone. Report of Faculity for Investment Climate Advisory Services, The Multi - Donor Service Managed by the International Finance Corporation. Washington, D.C: World Bank Publications, No.45869.

الاقتصاد الوطنى،ويقاس مدى نجاح أو فشل تلك المناطق فى ضوء نتائج تحقيق تلك الأهداف [89] وغيرها، وسنكتفى هنا برصد بعض فوائد المناطق الاقتصادية الخاصة على اقتصاديات الدول التى أقيم بها هذا النوع من المناطق مثل الصين ودبى وسنغافورة وغيرها من الدول [90]، وكيف استطاعت تلك الدول أن تنهض اقتصادياً من خلال المؤشرات القياسية كنمو الصادرات والاستثمارات الأجنبية.... وغيرها، **ومنها الآتى:**

أ – تستخدم تلك المناطق كأداة تساعد الدولة فى دمج اقتصادها الوطنى فى منظومة الاقتصاد العالمى بحيث تتمكن الدولة من مواكبة التطورات التى تطرأ على الاقتصاديات وتتأقلم معها أولاً بأول.

ب –تحسين هيكل الاقتصاد الإقليمى بالعناية بالمناطق النائية عن طريق التنمية الإقليمية للمناطق المختلفة.

جـ –تسريع عملية النمو الاقتصادى، والعمل على زيادة الاستثمار الأجنبى المباشر من خلال الحوافز التى تقدمها تلك المناطق.

د –تطوير الجهاز الإنتاجى والصناعة الوطنية فى توفير احتياجات مشروعات المنطقة الخاصة من مستلزمات الإنتاج المحلى مع رفع مستوى الإنتاجية لاسيما فى المشروعات الصغيرة والمتوسطة.

هـ – العمل على الاستفادة من الموارد الطبيعية للدول المضيفة "المنشئة للمناطق الاقتصادية" التى لا تمكنها إمكانياتها المادية أو التكنولوجية من الاستفادة منها بالصورة المطلوبة [91].

و –توسيع قاعدة التصنيع وتنمية الصادرات من خلال تحريك وتشجيع النشاط الاقتصادى والصناعى بتنمية الإنتاج فى مجال السلع والخدمات، وهو ما يؤدى إلى زيادة إيرادات الحكومة من خلال تشغيل المناطق الاقتصادية الخاصة، وزيادة حصيلة الضرائب واستئجار الأراضى.

ز –تساهم فى تخفيف عجز ميزان المدفوعات الذى تعانى منه الدول المضيفة.

ح –نقل المعرفة والتكنولوجيا من خلال تدريب الموظفين الجدد عن طريق الاستعانة بالكفاءات المحلية أوالخارجية.

ط –تخفيض حجم البطالة من خلال توفير فرص عمل وجذب العمالة الكثيفة للصناعات التحويلية والخدمية.

ى –المساعدة على نمو الصادرات والتنوع الاقتصادى من خلال إقامة روابط وثيقة مع التجارة العالمية وجذب الاستثمارات الدولية.

ك –فتح مصادر جديدة للدخل الأجنبى، وجذب الاستمثارات الأجنبية عن طريق تصدير الخدمات وتأجير الأراضى والمنشأت والمبانى والتفريغ والشحن وغيرها، وهو ما يعمل على توفير عائدات من النقد

([89]) ثروت عبد الله على عمر، سياسة الاستثمار فى المناطق الحرة فى مصر الفترة من (1991/1990 – 2005/2004)، كلية التجارة، جامعة أسيوط، ص314.

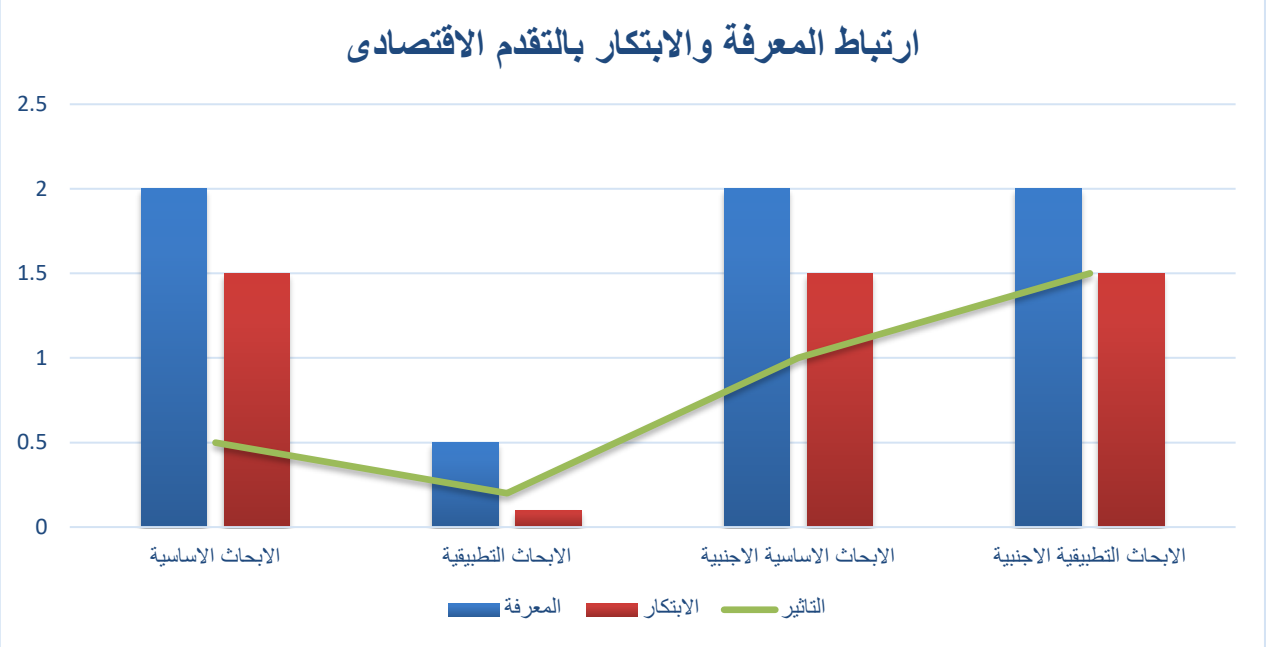
([90]) تشير التقارير الدولية أن نصف البشرية فى سبعة دول فقط كالتالى: (الهند 1.4 مليار نسمة، الصين 1.4 مليار، أمريكا 336 مليون، اندونسيا 281 مليون، باكستان 232 مليون، نيجيريا 220 مليون، البرازيل 216 مليون) – المصدر – 2023 world ometers

([91]) محمدعلى عوض الحرازى، مرجع سابق، ص ص42 – 44.

الأجنبى المباشر لتلبية الاحتياجات من الواردات وتزويد الحكومة بالموارد اللأزمة للتنمية من خلال عوامل وحوافز جذب المستثمرين الأجانب وتصدير الإنتاج إلى البلدان الأخرى [92].

ل – دعم مشاركة سلسلة القيمة العالمية ورفع المستوى الصناعى والتنويع فضلاً عن تطوير الهيكل الارتكازى للصناعات الوطنية فى الدولة المضيفة .

رسم بيانى رقم (2) يوضح تأثير نقل المعرفة ومراكز الابتكار على اقتصاديات الدول النامية



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد حسابات خبراء صندوق النقد الدولى، وقاعدة بيانات باتستات (PATSTAT) الخاصة بمكتب البراءات الأوروبى، وقاعدة بيانات (Reliance on Science)

(يلاحظ من الشكل البيانى عاليه التأثير الإضافى للأبحاث الأجنبية على براءات الاختراع والابتكار بالنسبة لاقتصاديات الأسواق الصاعدة والاقتصاديات النامية، حيث شملت الدراسة نحو أربعين دولة خلال الفترة من (1980–2017) ويتضح أن زيادة الإنفاق البحثى على براءات الاختراع قد تطور بنسبة (1%) فى اقتصاديات الأسواق الصاعدة والاقتصاديات النامية مقارنةً بالاقتصاديات المتقدمة،وهو الأمر الذى يتفاعل مع متغير الاستثمار ويحقق جذب للاستثمارات الأجنبية المباشرة).

(92) صلاح زين الدين: اقتصاديات التصدير والمناطق الحرة، مرجع سبق ذكره، ص ص89 – 91.

معايير وأبعاد – إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة

لا شك أن المناطق الاقتصادية الخاصة فى حركة تطور دائمه تسعى لتحقيق الريادة والقدرة على الجذب والارتقاء، وهى فى ذلك تنتهج أحدث النماذج لتكون أكثر شمولاً وتكاملاً وبما يتلائم مع الظروف الاقتصادية والتجارية وممارسات الأعمال العالمية،وتواجة المناطق الاقتصادية الخاصة فى المفهوم الاقتصادى الرقمى الجديد عدة تحديات منها (قضايا المناخ والتنمية المستدامة، الثورة الصناعية الجديدة والثورة الرقمية الميتافيرس – الاقتصاد الرقمى– وتغيير أنماط الإنتاج عالمياً)،إلا أنه يمكننا تحديد المعايير الرئيسية لإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة وفقاً للأبعاد والأطر التالية:

1- التركيز الاستراتيجى (وضوح الرؤية والأهداف)

2- الإطار التنظيمى والحكم.

3- اقتراح القيمة للمستثمرين والعمل المشترك.

4- الإطار القانونى والمؤسسى: وهو أحد أولويات المستثمر لاسيما الرغبة فى وضوح التشريع والآليات المنظمة لعملهم فضلاً عن استقرار الاقتصاد العام والنظام السياسى.

5- الإطار الاقتصادى (الحوافز المالية / الغير مالية) لاسيما بيئة الأعمال التجارية والمزايا والحوافز والضمانات والإعانات والإعفاءات...وغيرهم مما يزيد من جذب الاستثمار الأجنبى.

6- توافر بيئة الأعمال المناسبة والمناخ الاستثمارى وممارسات الإدارة الحديثة من وجود أقوى البرامج الفعالة والتخطيط والتطوير والبنية التحتية والموقع الجيواستراتيجى.

الفرع الرابع

مقومات إقامة المنطقة الاقتصادية بقناة السويس [93]

يمكن إيجاز المقومات الأساسية لإقامة مركز اقتصادى صناعى لوجستى عالمى بإقليم قناة السويس فى الآتى:

أ – الموقع الجغرافى الفريد لقناة السويس: حيث تقع فى قلب العالم القديم، علاوةً على كونها ملتقى طرق التجارة الرئيسية فى العالم مما يعطى لها أفضلية غير متكررة من حيث الموقع، ومن ثم فإن توطين النشاط الاقتصادى فى إقليم قناة السويس يوفر فرصة لاختراق معظم أسواق العالم وسهولة الوصول لنحو ملياى مستهلك، حيث تربط القناة بين دول آسيا والشرق الأوسط ومنطقة البحر المتوسط وأمريكا وأوروبا فضلاً عن الأسواق الأفريقية الواعدة،ويحقق الطريق وفورات فى المسافة بين موائى الشمال والجنوب من القناة وهو ما يترجم كوفر فى الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة، وتعد قناة السويس الجديدة تعظيم للقدرات التنافسية للقناة وتميزاً لها عن القنوات المنافسة والمشروعات البديلة بالمنطقة والعالم مما يصعب على ذوى الأطماع من جدوى التفكير فى تنفيذ المشروعات المنافسة للقناة ويقلل فرص نجاحها.

ب –سهولة الدخول للأسواق الأفريقية والمنطقة العربية: وذلك لقرب المسافة بين منطقة قناة السويس وتلك المناطق، والربط معهم بطرق بحرية وبرية، بالإضافة للاتفاقيات التجارية المشتركة والتى توفر معاملة تفضيلية للمنتجات الوارده من مصر كإمكانية تخفيض الرسوم الجمركية وغيرها من العوائق، ومن تلك الاتفاقيات (الكويز، الكوميسا، والتعاون التجارى مع الإتحاد الأوروبى).

جـ –توافر البنية التحتية الملائمة: خاصةً فى قطاعات الطاقة والمياة والمواصلات والاتصالات وشبكات الطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات والصرف الصحى.

د –وجود موانئ متطورة ضمن مشروع المنطقة الاقتصادية: مثل ميناء (شرق بورسعيد) الذى يعد ميناءً محوريًا لتجارة الترانزيت بالنسبة لسفن الحاويات فى منطقة شرق المتوسط، وكذلك ميناء (العين السخنة) والذى يعد من أهم موانئ منطقة البحر الأحمر وبوابة التجارة الخارجية.

هـ – توافر العمالة الرخيصة والتخصصات المختلفة ومراكز التدريب بهيئة قناة السويس و الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

([93]) هانى رزق رزق بركات: (أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى)، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية, كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2018م، ص ص751–752.

الفرع الخامس

التمييز بين المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة

تُعتبر المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة نوعاً من المناطق الحرة على نحو ما أسلفنا بالشرح إلا أنهما يختلفان من حيث الآتى:

(1)**من حيث القانون الواجب التطبيق:** فلا يخضع كلاهما لذات القانون حيث تخضع المناطق الحرة لقانون الاستثمار رقم 72 لسنة 2017 ولائحتة التنفيذية، بينما تخضع المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة للقانون رقم 83 لسنة 2002 المعدل بالقرار الجمهورى رقم 27 لسنة 2015 ولائحتة التنفيذية.

(2)**من حيث الموقع وأداة الإنشاء:** تكون فى أى مكان ضمن الحيز الجغرافى للدولة المضيفة وتُنشأ المناطق الحرة الشاملة (المدن الحرة) بموجب قانون صادر من السلطة التشريعية، أما المناطق الحرة العامة تُنشأ بموجب قرار صادر عن مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الهيئة العامة للاستثمار، أما المناطق الحرة الخاصة فتنشأ بقرار من الهيئة العامة للاستثمار – بينما المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة فتنشأ بموجب قرار من رئيس الجمهورية وتقع فى مناطق برية بالقرب من المنافذ أو الموانئ الجمركية وتشمل مدينة كاملة أو مناطق لوجستية كموانئ بحرية وبرية كالمنافذ الجمركية وموانئ جوية.

(3)**من حيث شهادة المنشأ:** تتمتع منتجات المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بالآثار الاقتصادية والقانونية لشهادة المنشأ على خلاف المناطق الحرة.

(4) **من حيث الهدف:** فالهدف من إنشاء المناطق الحرة تعزيز وتنمية حركة حركة الصادرات والواردات لعدة تكتلات اقتصادية بشرط المعاملة بالمثل، أما المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة فالهدف منها أعمق ومنها التنمية الحياتية لمنطقة معينة أو جزء من إقليم الدولة المضيفة فضلاً عن توطين التكنولوجيا ونقل المعرفة وتعزيز بعض الصناعات الوطنية للنهوض بالاقتصاد الوطنى .

المبحث الثانى

ماهية المراكز اللوجستيه والتنمية المستدامة و متطلباتهما

تمهيد وتقسيم

ارتبط مفهوم التنمية المستدامة (SDGs) بالعولمة وما تبعها من قفزات متسارعة فى عالم مليء بالمتغيرات والتحولات والتطورات المتداخلة، ولأننا نعيش فى عصر تكنولوجيا المعلومات والرقمنة واقتصاديات المعرفة، فإن مفهوم التنمية وأساليبها وقياسها كان من اللازم أن يتلائم ويواكب هذه المتغيرات العالمية، لاسيما وأن المجموعة الدولية (الأمم المتحدة، البنك العالمى، صندوق النقد الدولى، منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية) نتيجة للفجوة الموجودة بين الرؤية الكامنة للتنمية المستدامة والواقع العالمى من حيث إنهيار الصياغات فى معالجة المشكلات المطروحة وإدراكاً لحجمها وتأثيراتها العالمية، كان لابد من استحداث نهج ورؤية جديدة، وعلى ذلك فنقسم هذا المبحث للمطالب والفروع التاليه:

المطلب الأول: الإطار النظرى للوجستيات و للمراكز اللوجستية

الفرع الأول: تعريف اللوجستيات و مفهوم المراكز اللوجستية

الفرع الثانى: أهمية وأهداف المراكز اللوجستية

الفرع الثالث: مقومات وعوامل نجاح إقامة المراكز اللوجستية

الفرع الرابع: أنواع المراكز اللوجستية

المطلب الثانى: متطلبات التنمية المستدامة

الفرع الأول: ماهية التنمية المستدامة

الفرع الثانى: محاور التنمية المستدامة

الفرع الثالث: مرتكزات التنمية المستدامه

الفرع الرابع: نماذج ونظريات التنمية المستدامه

المطلب الثالث: مفهوم التنمية الاقتصادية

الفرع الأول: أهداف و أهمية التنمية الاقتصادية

الفرع الثانى: نظريات التنمية الاقتصادية

الفرع الثالث: دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامة

المطلب الأول

الإطار النظرى للوجستيات و المراكز اللوجستية

تمهيد وتقسيم

أصبحت الأعمال اللوجستية فى السنوات الأخيرة تشكل أهمية كبيرة ومتزايدة بالنسبة للعديد من الدول ومنظمات الأعمال، باعتبارها عملية أساسية تؤدى إلى إضافة حقيقية للقيمة وهى الطريق الفعال نحو تدعيم المراكز التنافسية وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح خاصة من النقد الأجنبى المباشر، ويبدأ ذلك من خلال خدمة العملاء المحتملين وخفض التكاليف وتطبيق قواعد الإدارة اللوجستية [94]، وتميل الصناعات لأمرين (الأول) أن تتوطن جغرافياً فى مجموعات ويطلق عليها مسميات مختلفة مثل القرى اللوجستية فى ألمانيا، وساحات التوزيع فى اليابان، والمنصات اللوجستية فى أسبانيا، وتجمعات التكتولوجيا كوادى السيلكون فى أمريكا، وتجمعات الخبرة كالمركز المالى فى لندن (الثانى) أن تكون قريبة من الموانئ والمدن والصناعات الرئيسية ومن أشهر تلك المراكز على مستوى العالم روتردام بهولندا وسنغافورة وبنما وجبل على بدبى.

وتعتبر المراكز اللوجستية العاملة فى المجال الدولى مثل الموانئ الجوية مثل مطار هونج كونغ بالصين وفرانكفورت بألمانيا وتشانجى بسنغافورة، والبحرية مثل روتردام بهولندا وسنغافورة ودبى، أو فى المجال الإقليمى مثل مراكز السكك الحديدية مثل union–pacific فى دالاس، Busf Logistics PARK بشيكاغو، ومراكز الشاحنات اللوجستية TRUcking Logistics Parks أو مجموعة ريتشموند فى ولاية فيرجينيا والتى تخدم الساحل الشرقى للويات المتحدة – من وجهة النظر اللوجستية جزء من نظم النقل والإمداد على طول سلسلة التوريد فتبدأ من موقع استخراج المواد الخام أوالمنتجات الوسطية أوشبه

([94]) أيمن النحراوى:التكامل بين الموانئ العالمية والمناطق الحرة، مجلة فصيلة تصدرها هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة بالدقم/الأردن، العدد الثانى أكتوبر / 2015، ص43.

المصنعه حتى تمام وصولها إلى المستهلك النهائى[95] فتحولت الموانىء لصناعة عالمية معقدة ومتشابكة تتداخل فيها الاستثمارات المالية بالمتطلبات التقنية والإدارية التشغيلية لتصبح قطاعات منتجة داعمة لقدرات الدولة التنافسية .

تشير الإحصائيات العالمية إلى أن تكاليف نقل اللوجستيات العالمية تبلغ 10.5٪ من الإنتاج العالمى، ويستأثر الإنتاج اللوجيستى بتكلفة قدرها 45٪ من ثمن السلعة، كما تستأثر عمليات التوزيع الطبيعى (أحد الأنشطة اللوجستية المهمة) بنسبة 15٪ من ثمن السلعة وهو ما يعادل ثلث تكلفة الإنتاج فعلى سبيل المثال فإن 19٪ من الثروة القومية و13٪ من قوة العمل فى الولايات المتحدة الأمريكية تستثمر فى الأنشطة اللوجستية، كما تبين الدراسات أن تكلفة الأنشطة اللوجستية تتراوح بين (41%: 61%) من تكلفة المنتج النهائى وتطبيق مفهوم الأعمال اللوجستية يؤدى لخفض التكلفة بنسبة (12%) [96].

([95]) محمد جلال خطاب:"اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق" دار الجامعة الجديدة، كلية التجارة، جامعة الأسكندرية 2015، ص37.

([96]) انظر كل من، رانيا محمد أحمد الشيخ، محددات نجاح مشروع إنشاء مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس – دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية التجارة، قسم اقتصاد، جامعة قناة السويس، مصر، 2018، ص ص 16: 21، / حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 17:20.

Bert Hofman (2017), "**Performance and Prospects of Global Logistics**", CaiNiao Global Smart Logistics Conference, Hang Zhou, China, pp:20-21

الفرع الأول

تعريف اللوجستيات ومفهوم المراكز اللوجستية

ليس هناك اتفاق كامل بين الفقهاء على مفهوم اللوجستيات [97]– ويرجع ذلك – للمتغيرات العالمية ومنها سياسات تحرير التجارة وتعاظم درجة المنافسة بين الشركات، وإن كان الأصل فى الكلمة أنها ذات مدلول عسكرى ظهر من خلال الثقافة الرومانية، إلا أنه مع التطور الحضارى خاصة فى خمسينيات القرن الماضى فقد امتد تعريف اللوجستيات إلى كافة المجالات العلمية والعملية،ويتمحور تعريف اللوجستيات **حول الآتى:-**

أ – عرفها مجلس إدارة اللوجستيات (CSCMP) بالولايات المتحدة الأمريكية بأنه: (عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين للسلع والخدمات والمعلومات من المنشأ إلى منطقة الاستهلاك فى سبيل خدمة المستهلك). [98]

ب – يعرفها البعض بأنها عبارة عن:(العلم الذى يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية والمنتجات الوسيطية والنهائية والمعلومات، بما يضمن استمرارية الإنتاج وتخفيض تكلفتة، ويحقق ميزة تنافسية للمشروع ويكفل رضا العملاء، وذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتوزيع والتغليف فى إطار نظم المعلومات) [99].

جـ – ويعرفها آخرون بأنها:تعنى تجميع للأنشطة (السلع الوسطية أوتامة الصنع) التى لها علاقة بتدفق وتخزين السلع والخدمات وإدارتها (فرز – تعبئة – تغليف – تجميع) بغرض إمداد العملاء بالسلع والخدمات التى يرغبون فيها فى الوقت والمكان وبالجودة المطلوبة بهدف خفض التكاليف الكلية لتلك العمليات وتعزيز التكامل فى سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية لتحقيق مايسمى بالوفورات الاقتصادية [100].

([97]) Kalenteev, S. (2012), " **The main problems of development of logistic centers in Russian regions**", Modern Research of Social Problems, Vol. (1), No.9, P. 13.

([98]) انظر كل من، د. رانيا محمد أحمد الشيخ، المرجع السابق، ص ص 16: 21، / د. حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 17:20.

Bert Hofman (2017), "**Performance and Prospects of Global Logistics**", CaiNiao Global Smart Logistics Conference, Hang Zhou, China, pp:20-21

([99]) شريف ماهر هيكل: اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الأسكندرية، مكتبة الوفاء القانونية، 2015، ص 115.

([100]) World Bank (2016)."Singapore Tops List of Asean Countiries on 2016 Logistics performance Index Ranked 5th Globally"Sep 15.

وعلى ذلك يمكن تعريف الخدمات اللوجستية بأنها: (تنفيذ جميع الخدمات التى تتم على المنتج من مكان إنتاجه حتى مكان تصنيعه، ومن مكان تصنيعه حتى مكان وصوله للعميل)

وتتميز منطقة قناة السويس وسيناء بإمكانية إقامة مراكز تجميع وتصنيع ومحطات طرفية (سكك حديدية- نقل نهرى - النقل البرى)، ومخازن متنوعة (عادية - باردة - مجمدة) ومراكز توزيع، ومراكز لوجستية، وساحات انتظار شاحنات، وساحات تخزين، ومكاتب مرحلى بضائع وتوكيلات ملاحية، وبنوك ومكاتب حكومية (شرطة - جمارك - زراعة - صحة) ومكاتب مقدمى خدمات وخدمات تعهيد دولية (محاماة - تأمين - **اتصالات**) وشركات أنشطة لوجستية متنوعة (تغليف - تعبئة - تكويد - فحص - مطافئ - أمن وحراسة - تغذية - تموين سيارات وشاحنات - إصلاح معدات وشاحنات - شركات نظافة - شركات شحن وتفريغ - مطار دولى).

وكذلك الحال لمفهوم المراكز اللوجستية، حيث لا يوجد تعريف موحد لها على الرغم من أهميتها فبعضها ينظر لتعريفها من ناحية الأنشطة المتعلقة بالنقل والخدمات، وآخرون يعرفونها من ناحية وظائفها كقرى الشحن، ومن تلك التعريفات أنها:

أ- مكان متاح لجميع الشركات والأنشطة عبارة عن موقع متوسط فى منطقة جغرافية معينة تتم فيه الأنشطة والخدمات المتعلقة بالنقل بواسطة مشغلين مختلفين سواء مالكين أو مستأجرين وسواء أكانت الأنشطة محلية أو عالمية - للمبانى والمنشات كـ (المخازن، مراكز التوزيع، ساحات التخزين، اللوجستيات). [101]

ب-هى الموقع الذى يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها مثل (الفرز -التعبئة وتغليف -معالجات صناعية -لصق العلاممات التجارية- ....) وخفض التكاليف الكلية لتلك العمليات مع الاستفادة من التخصص وتقسيم العمل، لإعادة شحن تلك البضائع للأسواق المستهلك النهائى.

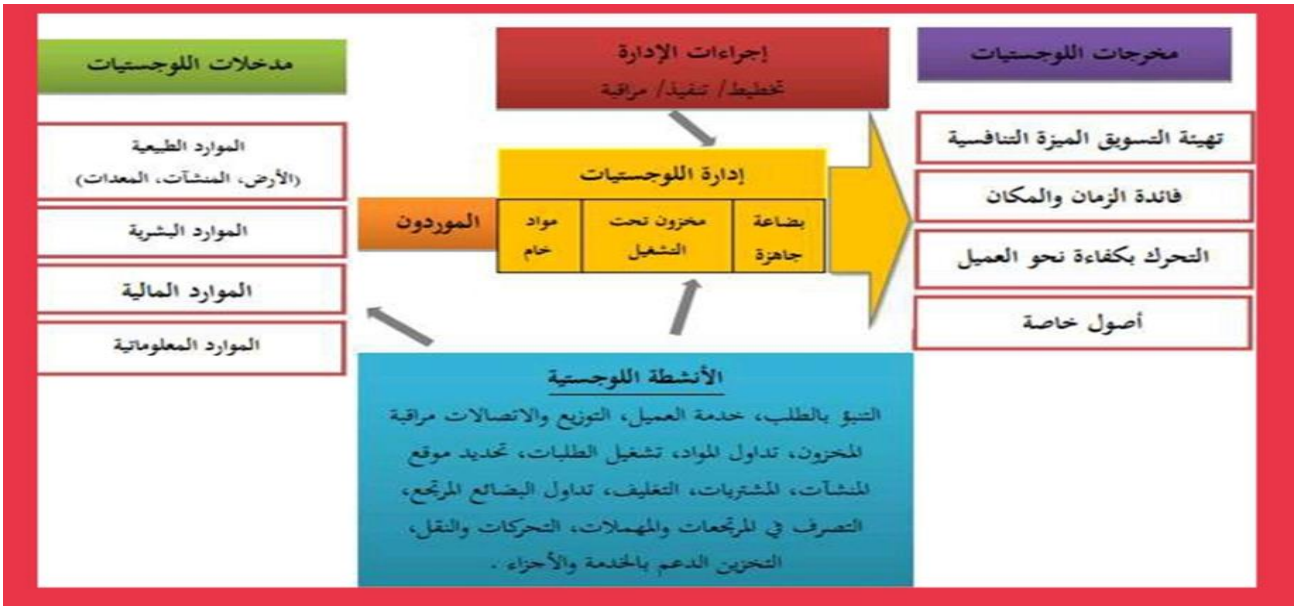
([101]) انظر كل من د.أيمن النحراوى، مرجع سابق، ص 346،، د. رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع سابق، ص ص 16: 21، / حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 17:20.

Bert Hofman (2017), "**Performance and Prospects of Global Logistics**", CaiNiao Global Smart Logistics Conference, Hang Zhou, China, pp:20-21

وعلى ذلك فيمكننا تعريف المراكز اللوجستية بأنها: (أماكن ذات تمايز جغرافى ومرونة تشريعية قريبة من الأسواق النهائية للمستهلك تؤدى بها وظائف ذات قيمة مضافة على الأنشطة وتهدف لتخفيض التكاليف وإنجاز الأعمال وتعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصاديات وتسيير سلاسل الإمداد العالمية.

وبعد استعراضنا لكل من مفهوم اللوجستيات و المراكز اللوجستية، فنستعرض فى الرسوم البيانية والأشكال التالية لوظائفها وأهميتها وأهدافها مع تناولهم بالشرح والتحليل كالتالى

شكل رقم (1) يوضح العملية اللوجستية.



المصدر: محمد على إبراهيم، أهداف النظام اللوجستى، الأسكندرية، 2008، أيمن النحراوى، إدارة اللوجستيات – مكتبة الأسكندرية، 2010م، ص115، رانيا محمد أحمد الشيخ، محددات نجاح مشروع إنشاء مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس – دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية التجارة، قسم الاقتصاد، جامعة قناة السويس، مصر، 2018، ص 16، حاتم عبد الجواد وآخرين، دراسة مقومات نجاح المركز اللوجستى فى قناة السويس مع دراسة مقارنة لبعض المراكز اللوجستية، الأكاديمية لعربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، قسم اللوجستيات، 2020م، ص 19.

الفرع الثانى

أهمية و أهداف المراكز اللوجستية

أولاً: أهمية المراكز اللوجستية

أهمية إقامة مناطق لوجستية:

تهتم منظمات الأعمال المعاصرة نتيجة لكبر حجمها وتعدد أنشطتها واتساع وتعدد خطوط منتجاتها وأسوقها بالأنشطة والخدمات اللوجستية باعتبارها العمود الفقرى لتلك المنظمات الهادفة إلى خدمة العملاء مع تحقيق الميزة التنافسية [102]، وتؤدى الأنشطة اللوجستية إلى خفض التكلفة بنحو(20٪)، وتمثل تكلفة الأنشطة اللوجستية نسب تتراوح ما بين (40٪-60٪) من تكلفة المنتج النهائى [103]، وترتبط الأنشطة اللوجستية ارتباطاً وثيقاً بالأهمية المتزايدة للنقل البحرى الذى يستوعب حوالي (80٪) من حجم التجارة العالمية و(70٪) من حيث القيمة إلى رخص تكلفته مقارنة بأنواع النقل الأخرى ولذلك معظم تجارة العالم تنقل بحراً، وتؤدى الخدمات اللوجستية التى يتم تقديمها إلى تحقيق قيمة مضافة لها تمثل (40٪) من تكلفة المنتج النهائى والباقى (60٪) هو المنتج الأصلى أو المادة الخام، هذه الخدمات اللوجستية ساهمت فى خفض سعر السلع، ومن ثم تعد كفاءة تقديم الخدمات اللوجستية أمر ذو أهمية حيوية فى تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصادات، وتتزايد الاهمية النسبية لمساهمة الخدمات اللوجستية فى توليد إجمالى الناتج المحلى فى الدول المتقدمة عنها فى الدول النامية حيث استطاعت الدول المتقدمة أن تنافس الدول النامية لتعوض ارتفاع أجر العامل لديها [104].

تعد صناعة اللوجستيات إحدى أهم عناصر التطور الاقتصادى وهى الممر الاستراتيجى لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة [105]، وتعرف فى مجال النقل والتجارة بالتسهيلات والإمكانات المادية والبشرية والتنظيمية والتكنولوجية التى يمكن من خلالها تحقيق عملية نقل آمن وسليم للبضائع فى أقصر وقت ممكن وأقل تكلفة وفى المواعيد المحددة، مع الاستفادة من مرور البضائع بتخليق صناعات القيمة المضافة بإنشاء مناطق لوجستية تقوم بأعمال التخزين والتجميع والتغليف والتعبئة والذى يمكن أن يترتب عليه إقامة بعض الصناعات الخفيفة التي تقوم على الموارد الطبيعية الموجودة بالقرب من هذه المناطق.

([102]) انظر هيكل صلاح محمد، أهمية اختيار أحد الموانئ المصرية كمحطة حاويات ضخمة للمنافسة على الصعيد العالمى، بحث منشور مجلة التجارة والمالية، كلية التجارة جامعة طنطا، مصر، 2015، المجلد الثانى، ص ص 57: 83

([103]) منى عبد العال دسوقى: استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية، معهد التخطيط القومى، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم(255)، ديسمبر 2014،ص 2.

([104]) محمد نصر الدين أحمد محمد: العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية، مرجع سبق ذكرة، 2018، ص595.

([105]) Kazmierski, J. (2011), "Conditions of the Development of Logistic Centers in Poland in the Context of European States Experiences", Comparative Economic Research, Vo. 14, No.(3), P. 101.

ممـــا ســـبق يمكـــن توضـــيح أهميـــة إنشـــاء المنـــاطق اللوجســـتية خاصـــة فـــى المنـــاطق الحـــرة **والتى تشتمل على الأتى:**[106]

أ – المساعدة فى تحسين موقف ميزان المدفوعات.

ب – تقـــديم آليـــة جديـــده للتكامـــل الاقتصـــادى بـــين الـــدول وربـــط المـــوانئ القريبـــة مـــن المناطق اللوجستية، والعمل على تعزيز القدرة التنافسية.

جـ – تفعيـــل ســـبل الوصـــول والنفـــاذ إلـــى الأســـواق الدوليـــة، والمســـاعدة فـــى تحســـين تنميـــة الموارد البشرية.

د – خلق تنمية اقتصادية متكاملة ودفع عجلة النموالاقتصادى للارتقاء بمعدلات قياسية.

هـ – خفض تكلفة الإنتاج والاستفادة من المناطق الجغرافية التى تربط بين الدول.

و – خلق الوسائل لتشجيع التعاون الداخلى والتوسع الاقتصادي.

ز – تشجيع الحركة التجارية والاستثمارية وخلق فرص ووظائف جديدة عن طريق تشجيع الأنشطة التجارية والصناعية المرتبطة بالخدمات اللوجستية.

ح – خلق فوائد تعود على المستثمرين وزيادة أرباحهم.

ويتفق الباحث مع الاتجاه التالى: **(بأن أهمية الأنشطة اللوجستية والمراكز اللوجستية تتمثل فى المحاور التالية:** [107]

أ – وضع اعتماد لتمايز الأنشطة اللوجستية من خلال رسم صورة واضحة عن السلع المطلوبة أو المشهورة فى أى دولة، وتساهم الأنشطة اللوجستية وعمليات القيمة المضافة فى خفض سعر السلعه وتنظيم خدمات ما بعد البيع.

ب – الاستفادة القصوى من الاستثمارات وتحسين عمليات التدفق المالى والمادى والمصرفى وتطوير الأداء الإدارى والمؤسسى ورفع القدرة التنافسية للمراكز اللوجستية فى سلاسل الإمداد.

جـ –تعزيز القدرة التنافسية من خلال دعم وتطوير العمليات اللوجستية والارتقاء بها.

د – مساعدة المنظمات والمراكز على طول سلسلة الإمداد فى السيطرة على المشاكل المختلفة.

هـ – تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصاديات وتزايد أهميتها فى توليد الناتج المحلى الإجمالى.

([106]) انظر حاتم عبد الجواد و آخرين، مرجع سابق، ص 74.

([107]) انظر كل من، د. حاتم عبد الجواد و آخرين، مرجع سابق، ص 20، ص30 . د. رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع سابق، ص ص 16: 21، / د. أيمن النحراوى، مرجع سابق، ص ص 17:20، د.شريف ماهر، مرجع سابق.

Bert Hofman (2017), "**Performance and Prospects of Global Logistics**", CaiNiao Global Smart Logistics Conference, Hang Zhou, China, pp:20-21

و – منع التكدس بالموانئ مع ربط الدولة بحلقات النقل متعدد الوسائط.

ز – تطوير البنية التحتية المحيطة بالمركز اللوجستى، وتنظيم خدمات ما بعد البيع.

ح – ربط الاقتصاد الوطنى بالتطورات العالمية والمساهمة فى التنمية الاقتصادية وزيادة الدخل القومى.

ط – تساهم فى زيادة الاستثمارات المحلية وتوفير العملات الأجنبية وخلق فرص العمل لتخفيض معدلات البطالة، وتنمية الموارد البشرية عن طريق التدريب وخلق الخبرات الفنية والإدارية مع الاستفادة من الكفاءات المتاحة، وبالتبعية نقل المعرفة وهى محور التطور والتقدم.

ى – تحقيق المنفعة الزمنية (الفجوة الزمنية) وذلك بوصول البضائع لأسواقها فى الوقت والمكان المحدد وبالحالة المناسبة وبأقل تكلفة فتساهم جهود منظمات الأعمال فى توفير المنتجات والخدمات للعملاء فى الوقت والمكان المناسب من خلال عمليات القيمة المضافة والأنشطة اللوجستية كتجهيز الطلبات والنقل والتخزين مما يؤدى لخفض التكاليف وزيادة الأرباح.

ك – نقل المعرفة ودخول صناعات جديدة لاسيما وأن العولمة والتقدم التكنولوجى ساهما فى تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيات وتحقيق وفورات فى تكاليف التوريد والتوزيع [108].

ل – خفض تكاليف التشغيل اللوجستية كنسبة من الناتج القومى على مستوى الدولة، وكنسبة من تكاليف المشروعات نظراً لطول خطوط الإمداد والتوزيع للإستفادة من التسويق الدولى وعولمة الصناعة.

م– مواكبة تغيير نمط العملاء من ناحية الاستهلاك ومستوى الخدمات نتيجة الثورة الرقمية التى ساهمت فى زيادة رغبة العملاء فى الحصول على استجابة سريعة لطلباتهم من السلع والخدمات فضلاً عن التنوع فيهما وزيادة المنتجات البديلة مما جعل رجال تسويق المنتجات تتجه نحو نظام اللوجستيات لتقديم أفضل خدمة بأقل تكلفة إجمالية من خلال الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع بتدفق السلع المختلفة سواء الواردة أو المصدرة، وأبسط مثال على ذلك مطاعم الوجبات السريعة وماكينات الصراف الآلى أو الموبايل أبليكيشن [109].

([108]) انظر د. رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع سابق، ص ص 19–20، د. منى عبد العال سيد دسوقى، استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم / 255، الناشر المعهد القومى للتخطيط، مصر، 2014، ص 28.

([109]) انظر كل من د. محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعى، الأسكندرية، 2008، ص 17، د. نهال فريد مصطفى وجلال أبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 25.

ثانياً: أهداف ووظائف المراكز اللوجستية

تتمثل أهم أهداف المراكز اللوجستية للدولة الحاضنة فيما يلى:

أ- تعزيز القوى الشاملة للدولة الحاضنه لتلك المشروعات من خلال الآتى:

1- زيادة القدرة التنافسية لجذب الاستثمارات الأجنبية من خلال (تخفيض التكاليف، زيادة الجودة، توفير الخدمات الإدارية والفنية والتشغيلية).

2- تعزيز القدرة الإقليمية من خلال مساهمة الأنشطة اللوجستية فى ظل التكتلات الاقتصادية والاتفاقيات التجارية بتقديم مراكز الأعمال للخدمات والسلع المختلفة وتوصيلها للمستهلك فى أسرع وقت وفى أى مكان وبأنسب سعر.

ب- تحسين ميزان المدفوعات وخفض التضخم وزيادة قدرة الدولة الحاضنة على التصدير من خلال تنشيط الواردات والصادرات فضلاً عن عمليات الإمداد والتوزيع والتى تستقطب نحو (15%) من إجمالى العمالة مما يساهم فى دفع عجلة التنمية الاقتصادية [110].

ج- توطين التكنولوجيا ونقل المعرفة ومواكبة التطورات العالمية.

د- وجود الصناعات التحويلية والخفيفة تساهم فى دمج المشروعات المتناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة فى خدمة تلك المراكز اللوجستية كصناعات مغذية مما يساهم فى القضاء على الاقتصاد غير الرسمى وتعديل وضعهم القانونى من خلال القيمة المضافة التى تقدمها لأنشطتها الصناعية والحرفية والتجارية، وبالتالى انتعاش اقتصاد الدولة.

تتمثل أهم الوظائف التى تقدمها المراكز اللوجستية فيما يلى:

أ - **الوظائف الأساسية**:وتعنى كل الأنشطة المتعلقة بنقل البضائع كـ(التخزين، النقل والنقل متعدد الوسائط، التجميع والتوزيع، المناولة، الفرز).

ب - **الوظائف المساعدة أو الإضافية**:وتشمل إصلاح السفن وبنائها والإمداد بالوقود وخدمات إصلاح وصيانة المركبات وتنظيف الحاويات وتأجيرها وخدمات القطر.

([110]) د. رانيا محمد أحمد اشيخ، مرجع سابق، ص 21، د. منى عبد العال سيد دسوقى، مرجع سابق، ص 29.

جـ – **وظائف خدمات القيمة المضافة**:وهى التى تضيف قيمة للمنتج النهائى مثل التغليف والتعبئة ولصق العلامات التجارية ورقابة الجودة واختبار المنتجات بالإضافة إلى الخدمات المكملة لأنشطة الميناء مثل الأعمال البنكية والتأمين والأنشطة الترفيهية.

د – **الوظائف المادية و البرمجية:** وتشمل أنشطة المناولة والتخزين والنقل والتوزيع وخدمات القيمة المضافة، فضلاً عن الوظائف البرمجية التى تعتمد على تكنولوجيا المعلومات والاتصال وتتضمن نظام المعلومات الجغرافية GIS ونظام تحديد المواقع GPS لتعقب مسار الشحنات وتوجيهها فى سلسة التوريد خاصة فى حالة تصحيح أوامر الطلب على البضائع وخدمات التجارة الإكترونية والتسويق والإعلان وإنشاء قاعدة للبيانات والمعلومات والأبحاث لضمان تدفق البيانات دون انقطاع سلسلة النقل ونظام إدارة المحطة [111].

طبيعة وظائف المراكز اللوجستية[112]

أ – **معالجة الطلب** Order Proessing: وهى بداية الأنشطة اللوجستية ويختص بأدائها القسم التجارى بالمؤسسة، كما يختص باستيفاء الثمن (شروط الدفع والتسليم).

ب – **التعامل مع المواد** (Materials handling): وتعنى حركة البضائع داخل المستودع بطريقة تمكنه من معالجة الطلبات بكفاءة.

جـ – **مراقبة المخزون** Inventory Control: وتعتبر تلك العملية من أهم وظائف اللوجستيات خاصةً بعد اعتماد تقنيات الإنتاج المختلفة مثل التصنيع فى الوقت المناسب أو التصنيع الخفيف أوالعمليات الأخرى حيث يتم تخفيض تكلفة إدارة المخزون.

د – **وسائل النقل** Transportation: وهى من الأنشطة اللوجستية الرئيسية ,وهى واحدة من أكثر الموارد الثقيلة التى تشكل الجزء الأكبر من الإيرادات لارتباطها الوثيق بالوقود , وتلعب اقتصاديات الحجم دوراً رئيسياً فى فعالية تكلفة النقل – مثال ذلك – شركة السلع الاستهلاكية (FMCG) التى اعتدت بطريقة break the bulk وتعنى التخزين و إدارة المخزون لخفض تكلفة النقل و تحسين وظائف الخدمات اللوجستية ككل.

([111]) د. حاتم عبد الجواد: مرجع سابق، ص ص 20–25، 36 – 37.

([112]) انظر كل من د. رانيا الشيخ، مرجع سابق، د. أيمن النحراوى، مرجع سابق، د. شريف ماهر، مرجع سابق، د. حاتم عبد الجواد: مرجع سابق، ص ص 20–25، 36 – 37.

هـ – **التعبئة والتغليف** Packaging: فى أسواق التصدير يكلف تغليف المنتج مبالغ طائلة حتى يكون مناسباً لظروف النقل المختلفة، كما أن الإخلال بتلك الوظيفة يترتب عليه خسائر هائلة.

و – **خفض التكلفة اللوجستية:** أظهرت الإحصائيات خلال العقدين الماضيين أن الدول المتقدمة استطاعت خفض التكلفة اللوجستية من 15٪ إلى 7٪ خلال الفترة من 1987م إلى 2008م، أما الدول النامية فتتحمل التكلفة بنسبة 30٪.

ز – الاتجاه **نحو التسويق الدولى:**حيث اتجهت العديد من الدول إلى بناء تكتلات اقتصادية عالمية مثل (الأتحاد الأوروبى – النافتا) – والعلة فى ذلك – اتجاه العالم نحو التسويق الدولى وعولمة الصناعة، وهما يعتمدان بشكل كبير على الأداء اللوجستى، خاصةً منظمات الأعمال والشركات متعددة الجنسيات التى يتعدى إنتاجها حدود الأسواق المحلية بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع.

ح – **تعظيم المزايا الاعتماد:** وتعنى سعى الدول والمنظمات والشركات للوصول إلى أعلى كفاءة أداء من الأنشطة اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء والتوسع فى الأسواق وبالتبعية زيادة الأرباح.

ط – **القيمة المضافة للأنشطة اللوجستية وتحقق رغبة العملاء:** رضاء العميل هو حجر الأساس لضمان استمرار الأنشطة اللوجستية المختلفة، ومنها توفير الخدمات والمنتجات للعملاء الحاليين والمتوقعيين فى الوقت والمكان وبالجودة المناسبة بالإضافة إلى تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل غيرها مما سيؤدى لزيادة القيمة المضافة إلى هذه الخدمات.

ى – **تحقيق الاستجابة السريعة والمناسبة للعملاء:** لاشك بأن تطور عمليات الأنظمة والمعلومات وعمليات التصنيع الآلى، وهو ما يساعد القائمين على الأنشطة اللوجستية على اتباع ما يعرف بالإنتاج والتسويق ذو الحجم الكبير من خلال الاستجابة السريعة لرغبة العملاء مع الاعتماد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.

الفرع الثالث

مقومات وعوامل نجاح إقامة المراكز لوجستية [113]

يمكن استنباط أهم العوامل التى تؤثر على اختيار ونجاح المناطق اللوجستية على مستوى العالم **فيما يلي:**

أ – الموقع الجغرافي وقربه من حركة التجارة والملاحة العالمية والإقليمية، وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية والصناعية.

ب – كفاءة التعامل مع تحرير التجارة وحركة رأس المال والتكنولوجيا عالميا وإقليمياً.

جـ – القدرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتحفيز الاستثمار الأجنبى والمحلى عن طريق حوافز مقدمة للشركات العالمية متلائمة مع طبيعة هذه الشركات, بحيث تشمل حوافز ضرائبية وجمركية ومالية.

د – الأولوية للمناطق ذات البنية التحتية المتطورة والتى تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من خلال اتساع الأراضي وإمكانية التوسع الافقي والرأسي للمشروعات وتنوع نظم التملك والإيجار وانخفاض أسعار الأراضي وتوصيل خدمات البنية التحتية.

هـ – التمتع بخصائص مؤسسية من حيث الجهاز الإداري للمنطقة والدولة المقامة بها المنطقة من حيث سيولة وكفاءة الإجراءات الإدارية وإزالة البيروقراطية وتبسيط الإجراءات وتيسيير الأعمال ومرونة القوانين والتشريعات.

و – توفر الخدمات الاجتماعية للعاملين والمستثمرين من حيث التعليم والخدمات الصحية والاجتماعية والترفيهية.

ز – مراعاة دعمها لبرامج تنمية الموارد البشرية والتطوير، بالإضافة لتوافر العمالة الفنية المدربة والماهرة مع معقولية أجورها وارتفاع إنتاجيتها وأن تكون موائمة لمواكبة التعامل مع التطور التكنولوجى والمعلوماتى.

ح – التطور فى الصناعات التحويلية فائقة التكنولوجيا والمراكز البحثية المغذية لها.

ط – تطور البنية المالية والتمويلية.

ى – الاسقرار السياسى والأمنى والاقتصادى والتشريعى والانفتاح في المعاملات التجارية الخارجية.

ك – التمتع بمناخ عالٍ من الشفافية والنزاهة.

ل – العمل فى ظل مفاهيم اقتصاديات الحجم الكبيروما تحتاجه من استراتيجيات متكاملة فى التعامل مع المشروعات.

م – ارتفاع التأكد بإمكانية التنبؤ وجدارة التعويل ونوعية الخدمات المقدمة التي تخفض من التكاليف.

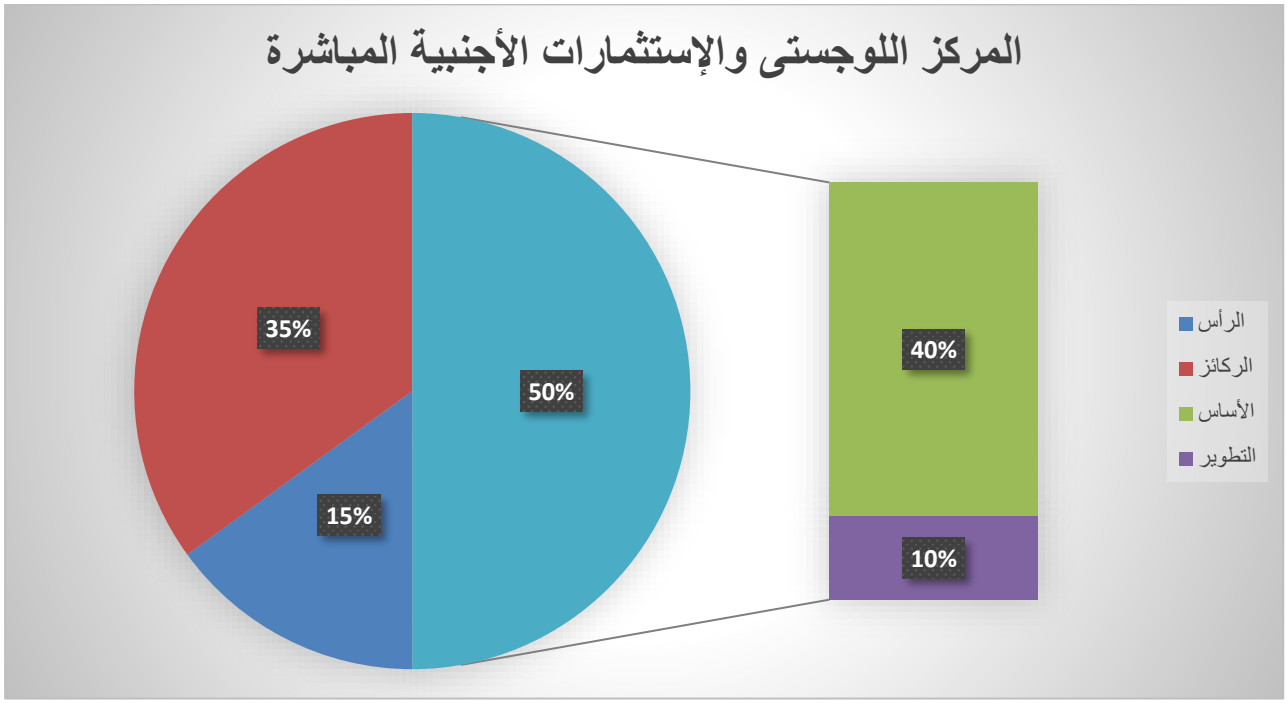
ن – انخفاض الفساد والرشاوى التى تؤدى إلى تزايد التكاليف وعدم وضوح الرؤية والاستغلال.

([113]) انظر كل من، هانى رزق رزق بركات: أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى، مرجع سابق،ص ص749 – 750. (لمزيد من التفاصيل، د / أيمن النحراوى – إدارة اللوجستيات – مرجع سابق، ص 115).

Sheffi, Y. (2005), “Maxing the gain: the Key is Delaying the point of “Differentiation.”, Chief Executive Magazine, pp:4-5.

Porter, M. E. (2008), " The five competitive forces that shape strategy ", Harvard business review, 86(1),PP. 25-40.

رسم بيانى رقم (3) يوضح المحددات المؤثرة على تطوير مراكز الخدمات اللوجستية الناجحة



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على – شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية، ص115، حاتم عبد الجواد وآخرين، دراسة مقومات نجاح المركز اللوجستى فى قناة السويس مع دراسة مقارنة لبعض المراكز اللوجستية، الأكاديمية لعربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، قسم اللوجستيات، 2020م ، ص 27، رانيا محمد أحمد الشيخ، رسالة ماجستير، محددات نجاح مشروع إنشاء مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس – دراسة مقارنة، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2018، ص ص 82-87.

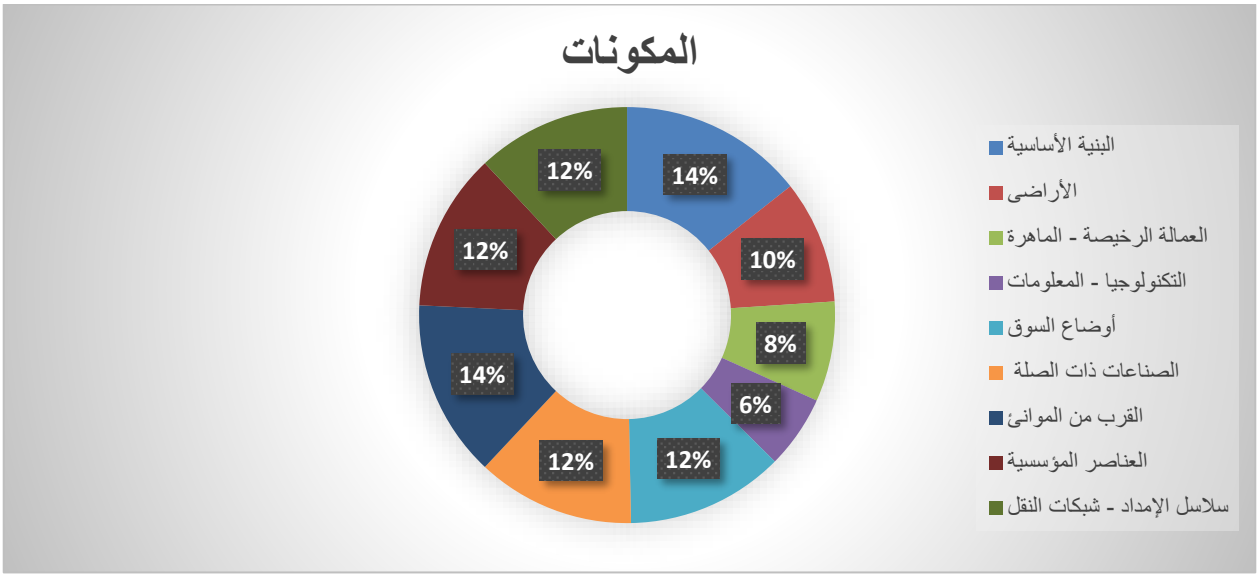
Munoz, D., & Rivera Virguez, M.L.(2010), "Development of Panama as alogistics Hub and the Impact on Latin America", Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology.

(قيم الباحث من إجمالى "100%" العناصر اللأزمة لتطوير مراكز الخدمات اللوجستية الناجحة وتتكون من الآتى: الرأس "التاج" Capstone ويقصد به تطوير المراكز اللوجستية بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والشركات العملاقة من خلال ركائز أربع رئيسية "أعمدة" Processes وهى(تطوير التشريعات والقوانين واللوائح، والعمليات الإدارية والمؤسسية والإجرائية، والبنية التحتية والأراضى والتكنولوجيا، وتوافر الموارد البشرية "العمالة المدربة") كل ذلك قائم على أساسين Foundation يمثلات الشروط المسبقة التى يبحث عنها أى مستثمر وتساهم فى اختيارة لها كمركز لوجستى و هما (مدى إلتزام الحكومة، واستغلال الموقع الاستراتيجى) .[114]

([114]) انظر حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 26-30،

Munoz, D., & Rivera Virguez, M.L.(2010), "Development of Panama as alogistics Hub and the Impact on Latin America", Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology.

رسم بيانى رقم (4) يوضح مقومات اختيار موقع المراكز اللوجستية



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على–حاتم عبد الجواد وآخرين، دراسة مقومات نجاح المركز اللوجستى فى قناة السويس مع دراسة مقارنة لبعض المراكز اللوجستية، الأكاديمية لعربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، قسم اللوجستيات، 2020م.

جدول رقم (1) يوضح مقومات اختيار مواقع المراكز اللوجستية

البنية الأساسية – الأراضى	من حيث توافر التسهيلات التشريعية والسياسية والمالية والمصرفية
مراكز التدريب – العمالة	من حيث الشراكات الدولية لتأهيل العمالة المدربة والرخيصة
مواكبة الثورة الرقمية	من حيث توافر البنية الأساسية والخدمات التكنولوجية والرقمنة
استقرار الأسواق	ثبات أسعار الصرف والسياسات الضريبية والجمركية والنقدية والمالية
توافر المواد الأولية ومستلزمات الإنتاج	من حيث توافرها بالدولة المضيفة أو سهولة استيرادها
الموقع الجيواستراتيجى وكفاءة الخدمات اللوجستية	كالقرب من الموانئ والمراكز الصناعية وخطوط التجارة
تطور الفكر الاقتصادى للدولة المضيفة	من خلال الامتيازات والحوافز والضمانات وتبنى الأفكار التجارية الحرة
توطين الصناعات	من خلال عمليات التحفيز والتشجيع لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على – حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 37–39، أيمن النحراوى، إدارة اللوجستيات، الاسكندرية، 2010.

الفرع الرابع

أنواع المراكز اللوجستية

تتنوع أشكال المراكز اللوجستية – أحياناً نجدها متداخلة ومتكاملة ومتشابكة مع بعضها البعض من خلال تقديم الخدمات أو الوظائف الموكلة إلى كل نوع، وهذا التداخل يجعل منها شبكة تقنية لا يمكن الاستغناء عن أحدها حتى يمكن تحقيق الأهداف اللوجستية، ويمكن رصد أهم أنواع المراكز اللوجستية كالتالي [115]:

أ – **مراكز الموانئ التصديرية:Mainport Terminal**

يوجد هذا النوع من المراكز عند البوابات الحدودية (البرية/البحرية) ويتعامل مع البضائع ذات الحجم والكمية الكبيرة وذات طابع خاص، وهى مراكز للتصدير والاستيراد ولها دور عالمى للتصدير خارجياً.

ب – **مراكز قرى الشحن:Freight Village**

تقوم هذه المراكز بشحن البضائع المستوردة من الموانئ إلى قرية الشحن لتوزيعها إلى البلاد داخلياً فهى بذلك تلعب دور محلى من خلال توفير السلع للاستهلاك الداخلى، كما تقوم أيضاً بالتصدير لاتصالها بمراكز الموانئ التصديرية.

جـ – **مراكز التجهيز الداعمة للميناء :Inland Port**

تتصل مباشرة بمراكز الموانئ التصديرية فهى تقع بالقرب منها لتخفيف الضغط على هذه الموانئ الممتلئة بالحاويات التى سيتم شحنها خارجياً أو محددوة للطاقة الاستيعابية.

د – **مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع العادية:Intermodal Terminal**

هى محطة وسطية للسلع التى لا تتميز بخصائص معينة، وتتواجد تلك المراكز بالمناطق الكبرى وتساعد الحاويات والبضائع على تغيير وسيلة النقل ووجهة الشحن.

هـ – **مراكزالترانزيت للشحنات العابرة للسلع ذات الطبيعة الخاصة: Transland Terminal**وتتعامل مع البضائع العابرة ذات مميزات خاصة كناقلات البترول.

و – **مراكز المخازن:Warehouse**

وهى نقطة وصل بين المصنع والمورد وحجمها أصغر من مراكز التوزيع وتستخدم لتخزين المواد الخام والنصف مصنعة.

ز – **مراكز التوزيع:Distribution centre**

وهى أكبر من مراكز المخازن وتتعامل مع البضائع التامة الصنع فى شكلها النهائى الجاهز للتصدير.

([115])Haggins Ferguson and Kanaroglou Varicties of logistics Centres: Developing astandardized typology and Hierarchy Annual Meeting paper reviscd from Orininal sub mittal 2012, pp15-16.

شكل رقم (2) يوضح أنواع المراكز اللوجستية ووظائفها.[116]

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على رانيا محمد أحمد الشيخ، محددات نجاح مشروع إنشاء مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس – دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية التجارة، قسم اقتصاد، جامعة قناة السويس، مصر، 2018، ص39، وحاتم عبد الجواد و آخرين، مرجع سابق ص 41،

Haggins, Ferguson and Kanaroglou, Varictics of Logastics Centres: Developing astandardized Typology and Hierarchy, Annual Meeting , paper reviscd feom Oringinal sub mittal 2012 , pp15-16.

([116]) المصدر إعداد الباحث بالإعتماد على رانيا محمد أحمد الشيخ، محددات نجاح مشروع إنشاء مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس، ص39.

المطلب الثانى

متطلبات التنمية المستدامة Sustainable Development

التنمية المستدامة (SDGs)– هى دعوة عالمية هدفها حماية الكوكب وإرساء مبادئ العدالة الإنسانية، وتستند أهداف التنمية المستدامة (2015 – 2030) إلى ما تم إحرازه من نجاحات فى تحقيق الأهداف اللإنمائية للألفية (2000 – 2015) فضلاً عن أهداف جديدة، وردت فى شكل سبعة عشر هدفاً عاماً وهم: (القضاء على الفقر، القضاء على الجوع، الصحة الجيدة والرفاه، التعليم الجيد، المساواة بين الجنسين، المياة النظيفة والنظافة الصحية، طاقة نظيفة وبأسعار معقولة، العمل اللائق ونمو الاقتصاد، الصناعة والابتكار والهياكل الأساسية، الحد من أوجه عدم المساواة، مدن ومجتمعات محلية مستدامة، الاستهلاك والإنتاج، العمل المناخى، الحياة تحت الماء، الحياة فى البر، السلام والعدل والمؤسسات القوية، عقد الشراكات لتحقيق الأهداف).

وهو ما أصطلح على تسميتة بـ"إعلان الألفية الثالثة"، ويمكن تعريفها بأنها: (عملية شاملة هدفها خلق حلول للمعضلات التى تواجة الوحدات السياسية انطلاقاً من إمكانياتها بوضع الخطط لتنموية الشاملة والنمو الدائم لجميع المجالات، يتم فى إطارهما الاستخدام العقلانى للموارد مع الحفاظ على الحياة والمناخ والثروات لسد وتقريب الفجوة بين تلك الدول وغيرها من الدول المتقدمة مع الحفاظ على حقوق الأجيال المستقبلية).

ولقد استحوذ مفهوم التنمية المستدامة (SDGs)على اهتمام المشتغلين بالعلوم الاجتماعية، وكان علماء الاقتصاد هم الأسبق فى الاهتمام بهذا الموضوع، وعلى الرغم من تباين الأفكار والرؤى فيما بينهم حول مفهوم التنمية بشكل عام والتنمية المستدامة بشكل خاص من حيث تحديد الوسائل والأهداف، إلا أن هناك حدًا أدنى من الاتفاق على أن التنمية تشير إلى المتغيرات المستمرة فى الهياكل الاقتصادية للوحدة السايسية بشكل يدفعها إلى النمو الذاتى على اعتبار أن الصناعة هى جوهر التنمية الاقتصادية مع مراعاة العوامل السياسية والاجتماعية والبيئية والثقافية اللأزمة فى العملية التنموية.

فالتنمية المستدامة من اهم التحديات التى تواجه الدول النامية، وهى بذلك تثير تساؤل فى غاية الأهمية: كيف يمكن للدول النامية فى ظل ظروفها وما تواجهه من مخاطر وتحديات لاسيما فى ظل المستجدات العالمية والعولمة تحقيق التنمية المستدامة ؟ ولذلك سنتناول أولاً بيان مفهوم التنمية المستدامة كالتالى:

الفرع الأول

ماهية التنمية المستدامة[117]

ظهر مصطلح التنمية المستدامة (المستديمة) فى الأدبيات التنموية الدولية بداية الثمانيات نتيجة للاهتمامات التى أثارتها دراسات وتقارير نادى روما فى السبيعينات بشأن ضرورة الحفاظ على الموارد الطبيعية القابلة للنضوب والحفاظ على التوازنات الجوهرية فى الأنظمة البيئية.

وينصرف المفهوم اللغوى لمصطلح التنمية المستدامة (المستديمة) من الفعل (أستدام) الذى جذره اللغوى (دوم) بمعنى المواظبة على الأمر وبالتالى يشير المصطلح إلى (طلب الاستمرار فى الأمر والمحافظة عليه) [118]

ونُفضل استخدام مصطلح التنمية المستديمة – صيغة اسم الفاعل– لكونه أكثر دقة فى اللغة والمعنى من مصطلح التنمية المستدامة –صيغة اسم المفعول– لأن عملية التنمية تعنى فى الأساس البحث عن الأفضل فهى عملية مستمرة بطبيعتها. [119]

ولقد تعددت تعاريف مفهوم التنمية المستدامة [120] ولكن التعريف المبسط لها هو ما وضعتة اللجنة العالمية للبيئة والتنمية فى عام 1987م –لجنة (برونتلاند) [121] – بأنها: (التنمية التى تلبى وتواجة احتياجات الأجيال الحالية دون الإضرار بقدرة الأجيال القادمة على الوفاء باحتياجاتها).

([117]) انظر كل من محمد عبد الكريم ربه، محمد عزت محمد أبراهيم: اقتصاديات الموارد، الناشر دار المعرفة الجامعية، مصر، عام 2000م، ص 294 – 296، / عبد القادر محمد عبد القادر عطية و آخرين، قضايا اقتصادية معاصرة، بحث منشور كلية التجارة قسم الاقتصاد جامعة الإسكندرية، عام 2005/2004، ص 5، / عمارى، إشكالية التنمية المستدامة وأبعادها، المؤتمر العلمى الدولى حول التنمية المستدامة والكفاءة المستخدمين للموارد المتاحة، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، القترة 7–2008/4/8م، ص 5، / هاشم على مرزوك الشمرى وآخرين، الاقتصاد الأخضر مسار جديد فى التنمية المستدامة، الناشر دار الأيام، عمان، الأردن، 2016م، ص 45،/سحر قدورى الرفاعى، التنمية المستدامة مع التركيز خاصةً على الإدارة البيئية، بحث منشور أعمال مؤتمر المنظور الاقتصادى للتنمية المستدامة، سبتمبر 2009م، تونس، ص 25 : عرفها (روبرت سولو ROBERT SOLOW) بأنها : (عدم الإضرار بالطاقة الإنتاجية للأجيال المقبلة وتركها على الوضع الذى ورثها عليه الجيل الحالى)، وعرفها أخرون بأنها: (تنمية تستجيب لحاجات الأجيال الراهنة دون أن تعرض للخطر قدرة الأجيال القادمة على تلبية إحتياجاتها) أو بأنها (محاولة الحد من التعارض الذى يؤدى إلى تدهور البيئة عن طريق إيجاد وسيلة لإحداث تكامل بين البيئة والاقتصاد)

([118]) ابن منظور، لسان العرب ، الناشر دار الفكر، بيروت / لبنان، 1995م، المجلد التاسع، الطبعة الأولى، ص .

([119]) انظر كل من: نضال محمود المجالى، رسالة ماجستير، المسؤولية الاجتماعية وأثرها فى إحداث التنمية المستدامة فى منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، جامعة مؤتة / الأردن، 2012م، ص ص 24:26، / أسامة الخولى، الإدارة البيئية والتنمية المستدامة، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر العربى الأول للإدارة البيئية فى الوطن العربى، مدينة الرباط، الفترة من 19:21 أكتوبر 2000م.

([120]) Kozlowski, J. & Hill, G.J.E. (1998)Health through sustainable development: A potential planning contribution. Health Ecology: Health, **Culture and Human-environment Interaction** 111 – 132 available at:<http://espace.cdu.edu.au/view/cdu:274 cited on3/3/2012.

-Brown Lester Russell, (2003)Eco-Economie, une autre Economie est possible, Seuil, Paris, p. 122-132.

وتعرف منظمة الأغذية والزراعة (الفاو) التنمية المستدامة بأنها: (إدارة وحماية قاعدة الموارد الطبيعية وتوجيه التغير التقنى والمؤسسى بطريقة تضمن تحقيق واستمرار إرضاء الحاجات البشرية للأجيال الحالية والمستقبلية)

وعرفها (Burgnmer) بأنها: (العلاقة بين النشاط الاقتصادى واستخدامه للموارد الطبيعية فى العملية الإنتاجية وإنعكاس ذلك على نمط حياة المجتمع بما يحقق التوصل إلى مخرجات ذات نوعية جيدة للنشاط الاقتصادى وترشيد استخدام الموارد الطبيعية بما يؤمن استدامتها وسلامتها دون أن يؤثر ذلك الترشيد سلباً على نمط الحياة وتطورة) [122]

ومن خلال ذلك يمكن القول بأن مصطلح التنمية المستدامة (المستديمة) هو تجديد لمصطلح التنمية الشاملة، ويعنى مصطلح التنمية المستدامة (تحويل مركز الثقل فى السياسات العالمية من مجرد التفكير بتجزئة التنمية من قطاعات ومجالات إلى التفكير فى معالجة قضايا المجتمع ووضع الخطط لتنموية الشاملة والنمو الدائم لجميع المجالات، يتم فى إطارهما الاستخدام العقلانى للموارد مع الحفاظ على الحياة والمناخ والثروات ومراعاة حقوق الأجيال القادمة بتمديد فترة الانتفاع بالموارد المتاحة وبدون الإضرار بالعوامل البيئية وذلك بالاعتدال فى استخدام الموارد المتوفرة لتحسين سبل المعيشة والحفاظ على البيئة. [123]

-Ronald I. Mckinnon,(2003) "Money and Capital in Economic Development", The Brookings Institution, Washington, D.C, 2003, p. 44-52.

-Roman, M. , Ronald & Hayibot, Sefa and Agle R. Barbley, (2006) The Relationship between Social and Financial Performance", Business and Social, Vol.38, No.1, March, pp: 67-79.

أحمد حسن فرغلى، رسالة ماجستير، البيئة والتنمية المستدامة، جامعة القاهرة، مصر، 2007م، ص ص 18-20.

([121]) برونتلاند – رئيسة وزراء النرويج، وقد تم اختيارها بقرار من اللجنة العامة للأمم المتحدة فى ديسمبر 1983م كرئيسة للجنة العالمية للتنمية والبيئة – وتكونت اللجنة من (22) شخصية من النخب السياسية والاقتصادية،ومن أهداف اللجنة دراسة كيفية مواصلة النمو الاقتصادى العالمى بدون تغييرات جذرية فى بنية النظام الاقتصادى، وقد أنهت اللجنة تقريها –المعنون– (مستقبلنا المشترك) عام 1987م.

([122]) Burgnmeir Beat, (2004)"Economie du developpement durable », Bruxelles, Paris, Debock, p. 72-82.

([123]) انظر ياسمينة إبراهيم سالم، هاجر يحيى، الإطار المتكامل للتنمية المستدامة وعواملها المتجددة، مجلة أبحاث ودراسات التنمية، العدد السادس، 2017، جامعة سطيف، الجزائر، ص 147 -149.

الفرع الثانى
محاور التنمية المستدامة

انطلاقاً من ذلك يمكن القول بأن أهم محاور وخصائص مفهوم التنمية المستدامة **ما يلي:**

أ – **الحوكمة** [124]: بمعنى – الاستغلال والاستخدام المحكم والرشيد للموارد والإمكانيات الاقتصادية المتاحة من خلال وضع الآليات والصيرورات والعلاقات والمؤسسات التى بواسطتها يتبنى المجموعات والمواطنون مصالحهم فيمارسون حقوقهم ويقومون بواجباتهم من خلال المشاركة والمساءلة [125] والشفافية [126] وأطرافها الفاعلين (الدولة – القطاع الخاص – المجتمع المدنى)، وبما لا يضر بالبيئة أو يمس بحقوق الأجيال القادمة.

ب – اقتصاد أخضر مستدام [127]: بمعنى تحقيق تنمية اقتصادية متوازنة وتطوير أساليب وتقنيات الإنتاج بما يساعد على إيجاد بدائل للموارد غير المتجددة.

جـ – الحد من التدهور البيئى والسعى لإيجاد تكامل بين التنمية الاقتصادية والتوازن البيئى –بمعنى–أن يكون التأثير الاقتصادى على النظام البيئى فى مستويات يتقبلها النظام الشامل.

د – التداخل / تداخل الأبعاد الكمية والنوعية : لصعوبة فصلها أو قياس مؤشراتها فضلاً عن البعد الدولى لهذا المفهوم – بمعنى – أن التنمية المستدامة تسعى لإيجاد صيغه من التكامل بين النمو الاقتصادى والتوازان البيئى، وهو ما يؤدى إلى لتداخل والعقد بين الأمرين وتغليب أحدهما على الآخر من ناحية الأولويات .

([124]) الحوكمة – بدأ الاهتمام بها منذ صدور تقرير البنك الدولى عن الدول الأفريقية جنوب الصحراء والذى خصص الحوكمة كشرط للحصول على المعونة، وتطور Good Governance هذا المفهوم بدايةً من (ميثاق الممارسات الصالحة للشفافية المالية) الصادر من البنك الدولى 1998–2001م – فالحوكمة فى المفهوم الحديث – يهتم بكيفية تدخل الدولة لا بحجمها فى إدارة الموارد اللازمة للتنمية ويتضمن العناصر التالية (إدارة القطاع العام، الأطر القانونية للتنمية، المشاركة، المساءلة، المعلومات والشفافية)

([125]) المساءلة Accountability – يثير تحديد مفهومها العديد من الصعوبات نظراً لتداخلها مع مفاهيم أخرى (كالمسئولية و الرقابة والشفافية)،والمساءلة بمعناها البسيط هى أن الفرد لا يعمل لنفسة فقط بل هو مسئول أمام آخرين عن المخرجات التى تم الاتفاق على شروطها، بحيث يؤدى سلوك المسئول لخلق الطمأنينة العامة بأنه يعمل للصالح العام بعدالة ومساواة وبنزاهة وشفافية ووفق الأهداف المحددة ، وقد تكون المساءلة (مالية، إدارية، سياسية، إجتماعية)

([126]) الشفافية: وضعت الكثير من التعريفات لمفهوم الشفافية، ويمكن تبسيطها بأنها تتضمن وضوح التشريعات واستقرارها وموضوعيتها ومعرفة آليات اتخاذ القرار المؤسسى ودقة الأعمال ومرونتها مع المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والإدارية، فضلاً عن تبسيط الإجراءات وسهولة الوصول للمعلومات وبما يتناسب مع التطور التكنولوجى والثورة الرقمية – وتظهر أهميتها من خلال المساهمة فى تحقيق الآتى: (المصلحة العامة – عامل مهم فى تحقيق النجاح والأستمرارية لأية مؤسسة، عامل مساعد فى اتخاذ القرارات السليمة – عامل جذب للاستثمارات الأجنبية المباشرة والأموال الساخنة، تساهم فى إنعاش السوق المالى، تعمل على تخفيف العوائق البروقراطية والروتينية، تساعد فى تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار والمشاركة)، ومن مبادئ الشفافية التى أقرها صندوق النقد الدولى فى مدونة السلوك بخصوص الشفافية المالية لعام 1998–2001م وضوح الأدوار والمسئوليات وإتاحة الأدوار العامة وعمليات الميزانية المفتوحة وضمانات النزاهة ' فضلاً عن قيام الحكومة الإلكترونية وحرية المعلومات.

([127]) انظر كل من / رجاء عبد الله عيسى السالم، خوله رشيج حسن، الاقتصاد الاخضر طريق نحو تحقيق التنمية المستدامة للعراق للمدة 2004 – 2019، الناشر مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، جامعة أم البواقى، المجلد السابع، العدد الثانى، ديسمبر 2020م، ص ص 65 – 66، تقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة، نحو اقتصاد أخضر – مسارات الى التنمية المستدامة والقضاء على الفقر، عام 2011م، ص 1 متاح على الموقع الإلكترونى: greeneconomy/org.unep.www: (الاقتصاد الأخضر) هو اقتصاد ينتج عنه تحسين رفاة الإنسان والعدالة الاجتماعية مع الحد بشكل كبير من المخاطر والندرة البيئية ، وعرفة آخرون بأنه (نموذج جديد من نماذج التنمية الاقتصادية سريعة النمو الذى يقوم على معرفة الاقتصادات البيئية التى تهدف لمعالجة العلاقة المتبادلة بين الاقتصاديات الإنسانية والنظم البيئية الطبيعية و الأثر العكسى للأنشطة الأنسانية فى التغير المناخى والاحتباس الحرارى).

الفرع الثالث

مرتكزات التنمية المستدامة [128]

يمكن القول بأن أهم مرتكزات التنمية المستدامة للدول المتقدمة – **ما يلي:**

أ – **التنمية النوعية:** بمعنى – إحداث التوازن بين التنمية الاقتصادية والنظام البيئى، عن طريق الاستخدام الأمثل للموارد بدون إسراف مع تحقيق العدالة والإنصاف وتلبية الاحتياجات الضرورية للمجتمعات النامية .

ب – **التحديات التكنولوجية:** تتطلب مفاهيم التنمية المستدامة استحداث أساليب وتقنيات للإنتاج والاستهلاك فضلاً عن استعمال تكنولوجيا نظيفة للتقيل من المشاكل البيئية المسببة للتغيرات المناخية كالاحتباس الحرارى وتآكل طبقة الأوزون، وإن كان هذا الأمر ممكن من ناحية الدول المتقدمة إلا أنه يمثل تحديًا حقيقيًا للدول النامية.

جـ – **الحكم الراشد الدولى:** حيث تبرز الحاجة لوجود جهود دولية متعلقة بالتنمية المستدامة تضع الآليات وتنسق السياسات وتوحد أهداف الفاعلين فى المجتمع الدولى، وذلك بالمواءمة بين متطلبات التنمية والتوازن البيئى.

([128]) انظر كل من بن إسماعيل حياة، وزير ريان، الصادرات غير النفطية والنمو الاقتصادى –دراسة حالة الجزائر من2005 الى 2014، مجلة الاقتصاد الصناعى، جامعة بسكرة، الجزائر، العدد 12، المجلد 2017،2م، ص ص 180–181، / زملاوى عبد القادر، بشرول فيصل، الآثار الديناميكية للاستثمارات الأجنبية على النمو الاقتصادى فى الجزائر، مجلة التنظيم والعمل ، مجلد 5، عدد 3، 2016م، ص 48،/ ستى سيد أحمد، بن نحى أيمن صلاح، أثر الفساد على النمو الاقتصادى فى وجود الاستثمار الأجنبى المباشر كمتغير وسيط دراسة قياسية حالة الجزائر من 2003 الى 2017م، مجلة المنتدى للدراسات والأبحاث الاقتصادية، المجلد 3، العدد 1، 2019م ص ص 58–59.: يُعرف النمو الاقتصادى بأنه (توسع قدرة الاقتصاد على الإنتاج خلال الزمن حيث إن التوسع فى الإنتاج يكون نابعاً من الزيادة فى الموارد البشرية والطبيعة ورأس المال والتقدم التكنولوجى)، وعرفة François Perroux بأنه (عبارة عن سلسة مستمرة فى الزمن للتطور الملاحظ فى الناتج المحلى الحقيقى للبلد).

هـ – **التمتع بخصائص مؤسسية** من حيث الجهاز الإداري للمنطقة والدولة المقامة بها المنطقة من حيث سيولة وكفاءة الإجراءات الإدارية وإزالة البيروقراطية وتبسيط الإجراءات وتيسيير الأعمال ومرونة القوانين والتشريعات.

و – **توفر الخدمات** الاجتماعية للعاملين والمستثمرين من حيث التعليم والخدمات الصحية والاجتماعية والترفيهية.

ز – **مراعاة دعمها لبرامج** تنمية الموارد البشرية والتطوير، بالإضافة لتوافر العمالة الفنية المدربة والماهرة مع معقولية أجورها وارتفاع إنتاجيتها وأن تكون موائمة لمواكبة التعامل مع التطور التكنولوجى والمعلوماتى.

ح – **التطور** فى الصناعات التحويلية فائقة التكنولوجيا والمراكز البحثية المغذية لها.

ط – تطور البنية المالية والتمويلية.

ى – **الاسقرار السياسى والأمنى** والاقتصادى **والتشريعى والانفتاح في المعاملات التجارية الخارجية.**

ك – **التمتع بمناخ عالٍ من الشفافية والنزاهة.**

ل – **العمل فى ظل مفاهيم اقتصاديات الحجم الكبير** وما تحتاجه من استراتيجيات متكاملة فى التعامل مع المشروعات.

م – ارتفاع **التأكد بإمكانية التنبؤ** وجدارة التعويل ونوعية الخدمات المقدمة التي تخفض من التكاليف.

ن – **انخفاض الفساد والرشاوى** التى تؤدى إلى تزايد التكاليف وعدم وضوح الرؤية والاستغلال.

الفرع الرابع

نماذج و نظريات تفسير التنمية المستدامة [129]

(1)نموذج النمو الاقتصادى: ولقد تأثر هذا النموذج بأفكار ديفيد ريكاردو، آدم سميث حيث أخذ هذا المفهوم بحرية التجارة بين الدول وعد تدخل الدولة فى النشاط الاقتصادى إلا فى أضيق الظروف، وذلك لزيادة سعة السوق وتشجيع المبادرات الفردية، واعتبر هذا النموذج بأن النمو الاقتصادى يعتمد على (الموارد الطبيعية، رأس المال، التقدم التكنولوجى) فتراكم رأس المال هو المحرك الأساسى لعملية التنمية، وربط هذا النموذج بين النمو السكانى ومستوى الأجر السائد ومعدل التقدم التقنى والفنى والضغط على الموارد الطبيعية.

(2) **نموذج والت روستو** [130]: Linear Stages Theories (نظرية المراحل الخطية) [131] ويرى بأن النمو الاقتصادى يسير فى مراحل متعاقبة وعلى أساس غير متوازن ويتولى القيادة لاسيما فى مرحلة الانطلاق قطاع ريادى يُنمى باقى القطاعات، ولقد بنى روستو نظريته على نظرية ماركس حول مراحل التنمية، إلا أن نظريته تركز على أهمية التكوين الرأسمالى من خلال الادخار لأغراض الاستثمار الاقتصادى لتحفيز النمو الاقتصادى وبالتالى إحداث التنمية المطلوبة، **وقسم روستو مراحل النمو** الاقتصادى كالتالى:

أ –**مرحلة المجتمع تقليدى The traditional society**: وهى التى كانت سائدة فى جميع الشعوب ذات الطبقة الهرمية قبل الثورة الصناعية، ومعناها أن المجتمع قائم على وظائف إنتاجية محدودة ومبنية على علوم ووسائل فنية متواضعه .

ب –مرحلة الثورة الصناعية – مرحلة ما قبل الانطلاق (التهيؤ للانطلاق): وقد بدأت تلك المرحلة فى أواخر القرن السابع عشر فى أوروبا الغربية نتيجة للثورة الصناعية التى فتحت آفاقاً جديدة

([129]) هناك العديد من النماذج – النظريات التى وضعت لتفسير التنمية المستدامة – الاقتصادية ومنها النموذج النفسى ونظرية التغيير الهيكلى، التبعية الدولية، النظرية الكلاسيكية الجديدة، والنظرية الحديثة للنمو،وسيأتى بيانها عند الحديث عن نظريات التنمية الاقتصادية، انظر كل من مبادئ التنمية المستدامة – Douglas, Muschit – ترجمة بهاء شاهين، الناشر الدار الدولية للاستثمارات الثقافية، القاهرة، مصر، عام 2006، ص ص ، / علم اجتماع التنمية والتحديث – Harrison, David – ترجمة محمد عيسى برهوم، الناشر دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط 1، 1998م، ص ص ،/ فايز الحبيب، نظريات التنمية والنمو الاقتصادى، الناشر عمادة شئون المكتبات، الرياض السعودية،، ط 2، 2006م، ص ص ،/ مراحل النمو الاقتصادى – w.w.rostow – ترجمة سعيد النجار، الناشر المكتبة الأهلية، بيروت، لبنان، 2008م، ص ص ، / عثمان غنيم، مقدمة فى التخطيط التنموى الإقليمى، الناشر دار صفاء، 2009م، ص ص.

([130]) w.w.rostow: the stages of Economic Growth 1960

([131]) خالد عيادة نزال عليمات، رسالة دكتوراة، انعكاسات الفساد على التنمية الاقتصادية –دراسة حالة الأردن، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التيسير / قسم العلوم الاقتصادية، الجزائر، 2014–2015م، ص ص 47–51.

للاستفادة من التطور العلمى وتميزت تلك المرحلة بتغيير تدريجى للمفاهيم التقليدية لاسيما توسع آفاق التعليم والبحث العلمى وتطور الصناعات وظهور مجددين للفكر الاقتصادى والحكومى لاسيما زيادة تعبئة المدخرات والإقبال على المخاطرة فى سبيل تحقيق الأرباح مما أثر على زيادة معدلات الاستثمار وتوسع التجارة الداخلية والخارجية .

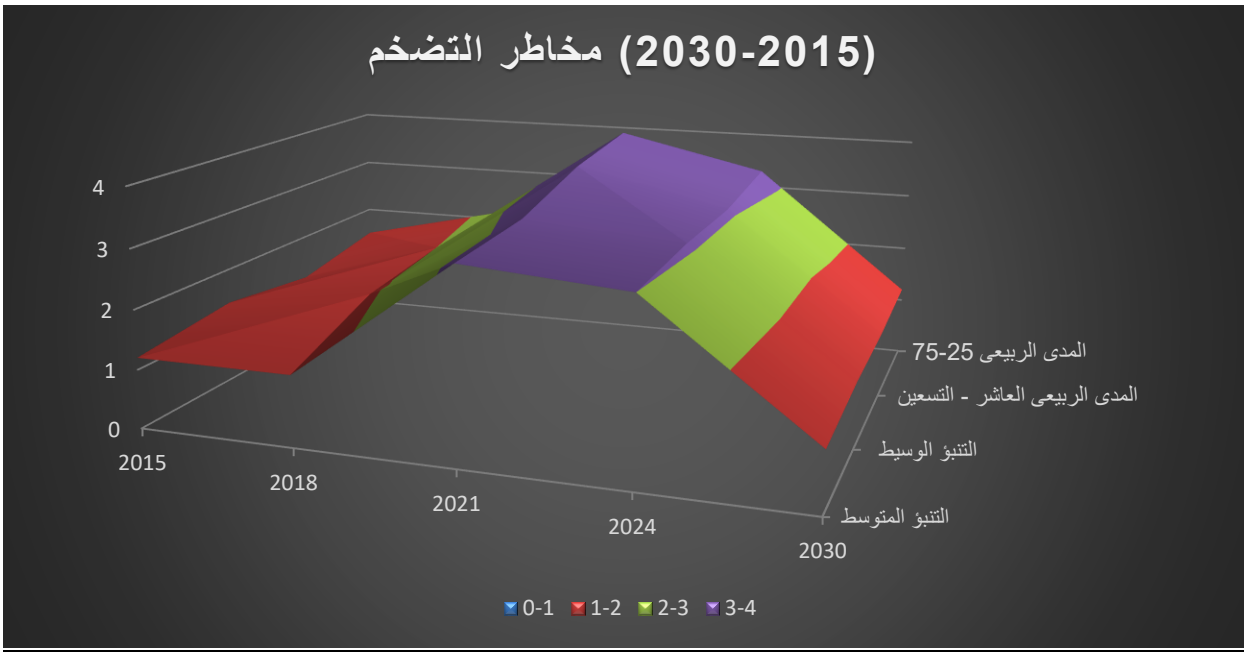
جـ –مرحلة التطور (الانطلاق): وهى أهم المراحل وتعنى ببساطة زوال العقبات التقليدية وتطور الفكر الحكومى والاقتصادى المعتمد على العلوم الحديثة وتبنى سياسة النمو المستمر لاسيما ارتفاع معدلات الاستثمار وحرية التجارة وتطور التكنولوجيا وظهور سياسات ومجتمعات تستغل الوفورات التى تدفع عجلة التنمية .

د – مرحلة النظوج (السير نحو النضوج) : فتظهر مقدرة الاقتصاد على تجاوز الصناعات الأصلية التى كانت سبباً فى إنطلاقة فينتقل من المعرفة التقنية والمهارة الإدارية إلى مرحلة الابتكار والإبداع، وتتميز تلك المرحلة بضخ استثمارات كبيرة من الناتج القومى للدولة فى تكنولوجيا الذكاء الاصطناعى وعمليات الابتكار وتجاوز الاقتصاد لحدود الدول وقيام شركات عملاقة بالتأثير حتى على مقدرات بعض تلك الحكومات، كما تتميز بزيادة الدخل وظهور وظائف جديدة وتوفير الرفاة ونمو قطاعات متخصصة داخل الاقتصاد الوطنى والعالمى .

هـ – مرحلة الاستهلاك الكبير (مرحلة الرفاة): وتتميز تلك المرحلة بتوجية الموارد نحو الإنتاج الاستهلاكى والترفيهى وحدوث تغيير جذرى فى تركيبات القوى العاملة وزيادة نسبة السكان وسكان المدن تحديداً.

و– مرحلة الركود (الكساد) Stagnation: –ويرى الباحث– – بأنها النتيجة الحتمية للرفاه وعدم الاحتراز أن الاستهلاك غير المسئول والتطور غير المقترن بالاستدامة لابد أن يؤدى للانهيار المفاجئ فضلاً عن المتغيرات العالمية كالأوبئة والحروب التى ستحدث مستقبلاً ليس ببعيد ستؤدى للتخلف والرجعية والعودة مرة أخرى لنظام غير تقليدى أشبة بالمجتمعات القبلية والهمجية، وهو الأمر الذى يستلزم من صانعى القرار توخى الحذر وتلمس الحكمة لصياغة مقدرات الشعوب والبشرية جميعها.

رسم بيانى رقم (5) يوضح سيناريوهات مخاطر التضخم فى الاقتصاديات المتقدمة والأسواق النامية



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على حسابات شركة (Consensus Economics)، ومؤسسة (Haver Analytics)، وقاعدة بيانات مؤشر أسعار المستهلكين لدى صندوق النقد الدولى، وحسابات خبراء صندوق النقد الدولى.

(يلاحظ من الشكل البيانى عاليه أنه يمثل المتوسطات المتأرجحة بين إجمالى الناتج المحلى لاقتصاديات أسواق الدول المتقدمة و النامية وتعادلها مع القوى الشرائية، وتفترض التوقعات أن التضخم مدفوعاً بتوقعات التضخم العالمى للعام الحالى 2023 و العام التالى 2024م ستؤدى لبطء حركة عجلة التجارة العالمية، ويرى الباحث أن قمة حالة التضخم وفقاً للتوقعات ستنتهى من نهاية مارس 2024م تعود بها الحركة التجارية العالمية لاسيما الحاصلات الزراعية الروسية والأوكرانية مدفوعة برفع الصين الحظر التجارى لضخ عجلة الإنتاج مرة أخرى كقوى دافعة لزيادة القوة الشرائية و بالتبيعية زيادة الناتج القومى الإجمالى لاقتصاديات الدول النامية متوسطة الدخل).

(3) **النظرية الحديثة للنمو New Growth Theory**

أتت تلك النظرية عقب فشل النظرية الكلاسيكية الجديدة بسبب عدم جدوى وصفات البنك الدولى – للدول النامية فى تحقيق التنمية، وتعتمد تلك النظرية على دراسة العوامل التى تحدد مدى أو حجم نمو الناتج القومى الإجمالى للدول وهى تركز على عاملى الادخار والاستثمار لاسيما فى القوى البشرية.

(4) **نظرية التنمية المتوازنة**

وتركز على وجود خطة اعتماد شاملة (تنموية – تراكمية – ذاتية) بمعنى – أن يتم توزيع خطة الاستثمارات على كل قطاعات الاقتصاد العام لأنها تتشابك مع بعضها البعض فكل منها يشكل سوقاً محتملاً لمنتجات القطاعات الأخرى، وهو ما يعطى دفعة قوية للاقتصاد الوطنى تجعلة قادراً على التغلب والمرور من عوائق التنمية ولديه القدرة على مواجهة الأزمات [132].

(5) **نظرية التنمية غير المتوازنة**

وهى عكس النظرية السابقة وتعنى التركيز على تنمية أحد القطاعات الرئيسية فى الاقتصاد العام نتيجة قلة الموارد اللازمة لخطة الاستثمار الشامل،فيعمل هذا القطاع الرائد والرئيسى بعد تنميتة وقوتة على سحب باقى القطاعات لكونة يشكل القوة المحفزة للاقتصاد العام للدولة النامية [133].

وعلى ذلك فالتنمية المستدامة تفرض نفسها كمفهوم عملى للمشاكل والتحديات التى تواجة البشرية، إذا تسمح بتقييم المخاطر ونشر الوعى وتوجيه العمل السياسى على جميع المستويات (المحلية، الإقليمية، الدولية) كعنصر جوهرى فى مخططات جميع الدول الرامية لبناء نمط حياة مستدام، **والتى تتطلب تحقيق التكامل بين ثلاث مجالات رئيسية وهى:**

أ- **النمو الاقتصادى والعدالة:** حيث يجب على النظم الاقتصادية العالمية لاسيما الرائدة خلق نهج تكاملي لتهيئة نمو مسئول طويل الأجل يحتوى و يضمن عدم تخلف الاقتصاديات النامية أو الناشئة عنها.

ب-**الاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية والبيئية ودعم التصنيع مع رفع التراكم الاستثمارى** [134] مع العمل على خلق حلول مبتكرة قابلة للاستمرار لمواجهة التحديات (الاقتصادية، البيئية، الاجتماعية) للحد من استهلاك الموارد وإيقاف التلوث وحفظ المصادر الطبيعية.

جـ- خلق التنمية الاجتماعية واحترام التنوع الثقافى وتمكين البشرية من أداء دورهم فى تقرير مستقبلهم.

([132]) A.P. Thriwall, Growth and Development, 6th Edition, Macmillan Press Ltd., 1999.

([133]) أحمد شامية، مبادئ التحليل الاقتصادى، الناشر دار الثقافة، ط 5، عمان، الأردن، 1992م، ص 277.

([134]) انظر كل من / محمد العمارى، التنمية الاقتصادية والتخطيط، الناشر مطبعة دار الحياة، دمشق، سوريا، 1996م، ص 826،/ عمرو محى الدين، التنمية والتخطيط الاقتصادى، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 2000م، ص 237.

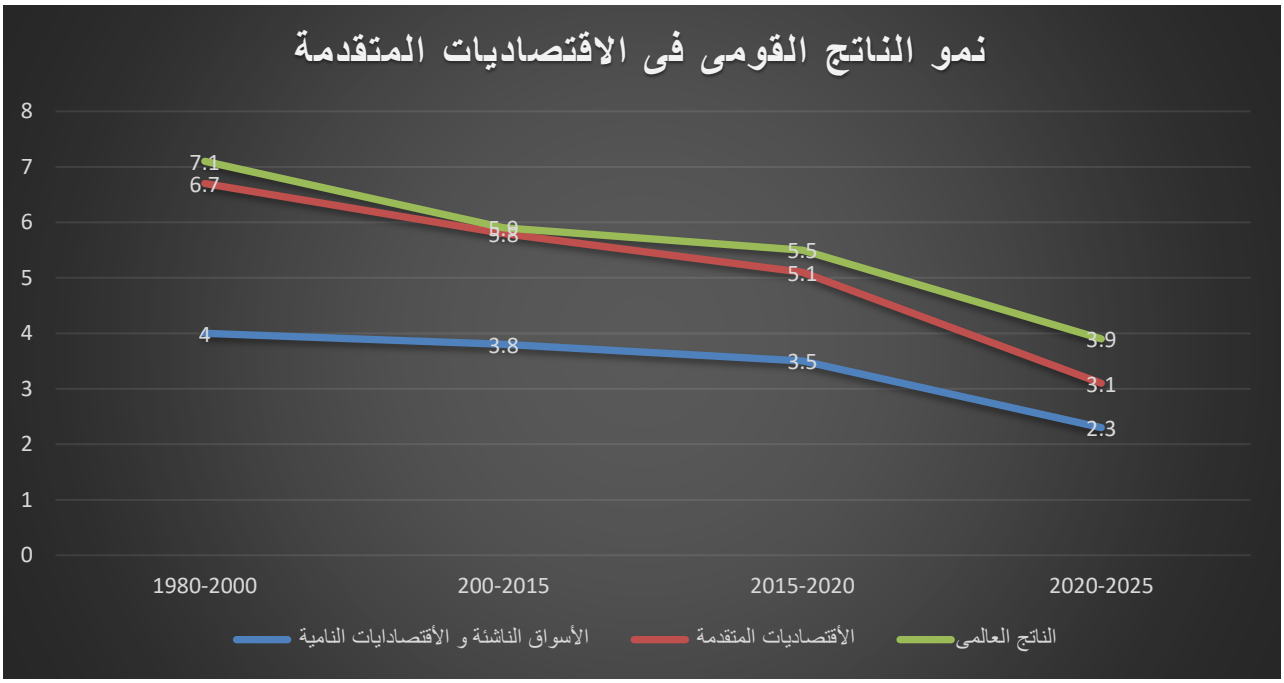
المطلب الثالث

مفهوم التنمية الاقتصادية Economic Development[135]

تمهيد و تقسيم

تحتل دراسة وبحث التنمية الاقتصادية ومشكلاتها مركز الصدارة فى الفروع التى يبحثها الفكر الاقتصادى العالمى، ولذلك توجد مفاهيم متنوعة حولها، فانتقلت من المفهوم الضيق والذى كان يتمثل فى زيادة الدخل القومى ورأس المال عن طريق القيام بمشروعات صناعية إلى مفاهيم التنمية الشاملة بكافة جوانبها (البيئية، الاجتماعية، الثقافية، الأخلاقية،....)، وفى بعض الأحيان يحدث خلط بين النمو الاقتصادى Economic Growth والذى يعنى: " الزيادة فى الناتج القومى الإجمالى الحقيقى (Gross Domestic Proguct) (GDP) خلال فترة زمنية معينة تكون فى العادة سنة وتُقاس بمعدل الزيادة فى نصيب الفرد من ذلك.

رسم بيانى رقم (6) يوضح نمو الناتج القومى فى اقتصاديات الدول المتقدمة



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على تقارير صندوق النقد الدولى.

([135]) ارتبط هذا المفهوم بمؤشرات قياس التنمية الاقتصادية وهى كالتالى (الناتج المحلى الإجمالى GDP – نصيب الفرد من الناتج المحلى GDP Per Captia – نسبة الاستثمار إلى الناتج المحلى الإجمالى – نسبة الدين العام الخارجى إلى الناتج المحلى الإجمالى – مستوى التضخم – مشاركة القطاعات الاقتصادية الرئيسية "الصناعة،الزراعة،السياحة"فى الناتج المحلى الإجمالى – الفائض فى الميزان التجارى إلى الناتج المحلى الإجمالى – مستوى الفقر – مستوى البطالة – معدل النمو السكانى)

(يلاحظ من الشكل عالية أن الناتج المحلى الإجمالى قد أخذ فى الازدياد منذ عام 1980م نتيجة لرغبة المجتمع الدولى فى تحقيق التنمية لاسيما النظرية الحديثة فى الارتكاز على آسيا ولقد استفادت الاقتصاديات المتقدمة من حزمة الامتيازات و الإعفاءات التى منحتها الدول الآسيوية لتحقيق مكاسب سريعة ساهمت فى دفع عجلة الإنتاج العالمى وتحرير التجارة العالمية، ويبرز الشكل عالية مدى تأثر التجارة العالمية بالأحداث الراهنة فى الفترة من (2020–2025) من أزمة كورونا والحرب الأمريكية الصينية التجارية والحرب الروسية الأوكرانية العسكرية وتعذر خطوط الإمداد بالطاقة وكذلك سلاسل توريد الحاصلات الزراعية).

<u>أما مفهوم التنمية الاقتصادية</u> فهو أشمل وأعمق من ذلك لما له من آثار وتغييرات جذرية فى المجالات الرئيسية والتى تشكل بُنيان أى مجتمع وتؤدى لتحقيق التغيير المنشود به، وعلى ذلك فيمكن تعريف التنمية الاقتصادية بأنها: (تغيير جذرى يكمن فى الجهد المبذول من جميع مكونات المجتمع من أجل النهوض بمختلف ميادين الحياة الإنسانية مع الزيادة التراكمية المستمرة فى متوسط نصيب الفرد من الدخل القومى الحقيقى، وتحقيق قدر من العدالة الاجتماعية مع الحفاظ على أهداف التنمية المستدامة) [136].

وعلى ذلك فالتنمية الاقتصادية عملية شاملة وطويلة الأجل وتؤدى لتغيير فى هيكل ونمط الإنتاج وتحسين نوعية السلع والخدمات بهدف زيادة إشباع حاجات المجتمع، وهى عملية مستمرة.

([136]) انظر كل من خالد عيادة نزال عليمات، رسالة دكتوراة، انعكاسات الفساد على التنمية الاقتصادية –دراسة حالة الأردن، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التيسيير / قسم العلوم الاقتصادية، الجزائر، 2014–2015م، ص ص 41–42، عبد القادر عطية، اتجاهات حديثة فى التنمية، الناشر الدار الجامعية، الأسكندرية، مصر، 2003م، ص 9 ، محمد أحمد الدورى، التخلف الاقتصادى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 53،/ مدحت محمد العقاد، مقدمة فى التنمية والتخطيط، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1980، ص 83،/ زياد طارق عبيد العلوانى، رسالة ماجستير، الامن القومى للمياة فى مصر والعراق فى ظل التحديات الدولية من أجل تحيق التنمية المستدامة، كلية الحقوق، جامعة بنها، مصر، 2022، ص 1: يعرف البعض التنمية الاقتصادية بأنها (عملية تستخدمها الدولة غير مستكملة النمو لاستغلال مواردها الاقتصادية لتحقيق زيادة فى الناتج المحلى الحقيقى وبالتالى زيادة متوسط نصيب الفرد)

الفرع الأول

أهداف و أهمية التنمية الاقتصادية

أهداف التنمية الاقتصادية [137]

نظراً لاختلاف كل دولة عن الأخرى فيقتضى المنطق لوضع أهداف التنمية الاقتصادية معرفة عناصر الإنتاج المتاحة، وألا تتعارض أهداف الخطط التنموية فى القطاعات الاقتصادية المختلفة، وتوجد أربعة معايير رئيسية لابد من مراعاتها عند وضع اعتماد لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية وهى أن تكون (قابلة للقياس بمؤشرات حقيقية، تحديد الإمكانيات، تحديد المتطلبات الرئيسية والفرعية، الشمولية)، وعلى ذلك فإن الأهداف الرئيسية للتنمية الاقتصادية يمكن إيجازها فى الآتى:

أ- زيادة الدخل القومى و بالتبعية رفع مستوى المعيشة للأفراد

ب-تقليل التفاوت فى توزيع الدخل والثروات

ج- تعديل هيكل الإنتاج وبالتالى التركيب النسبى للاقتصاد العام (القومى)

أهمية التنمية الاقتصادية

تكمن أهمية العمل على تحقيق التنمية الاقتصادية لأية دولة فى الآتى:

أ- أحد الأدوات الرئيسية فى تحقيق الاستقلال الاقتصادى وبالتبعية الاستقلال السياسى بين الدول المتقدمة والنامية من خلال تقريب الفجوة و التعاون والتكامل البينى.

ب-تحقيق البعد الاجتماعى وتعزيز البعد الثقافى وتشجيع البعد التكنولوجى لمواطنى الدولة.

ج- دعم وتحفيز عمليات الرفاة.

د- تحقيق الاسقرار الاجتماعى والسياسى وحسر الفجوات البينية الاجتماعية والاقتصادية.

هـ- تحسين الاقتصاد العام ورفع الناتج المحلى وتعزيز التكامل وتطور هيكل الإنتاج.

([137]) انظر كل من على الشرفات، التنمية الاقتصادية فى العالم العربى، الناشر دار جليس الزمان، عمان، الأردن، 2010م، ص 11، ص 25،/ إسماعيل عبد الرحمن، حربى عريقات، مفاهيم اساسيات فى علم الاقتصاد الكلى، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، الأردن، الطبعة الأولى 1999م، ص 5، / حربى عريقات، مقدمة فى التنمية والتخطيط الاقتصادى، دار الكرمل للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط 2، 2000م، ص 54،/ كامل بكرى، التنمية الاقتصادية، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1986م، ص ص 71 -74.

الفرع الثانى

نظريات التنمية الاقتصادية[138]

الأصل أن عملية التنمية الاقتصادية وإن وضعت نظريات تحاول أن تبحث وتفسر الظواهر المتعلقة بها من حيث الأسباب والمفاهيم والمعوقات وصولاً لبناء هيكل معرفى يمكن الاعتماد عليه فى إحداث التنمية أو على الأقل النهوض بالمجتمعات النامية إلا أنه يجب أن تبنى تلك النظريات على اعتماد معينة، **وعلى ذلك فنتعرض لبعض تلك النظريات ومنها:**

(1)نظريات التغيير الهيكلى Structural Change Theories

تركز تلك النظريات على السياسات التى تستهدف تغيير الهياكل الاقتصادية للدول النامية تحديداً والعمل على انتقالها من النشاط الزراعى إلى اقتصاد أكثر تطور ونمواً يعتمد بالدرجة الأولى على الأنشطة الصناعية والخدمية، وهناك نموذجان لتلك النظرية:

أ- **نموذج آرثر لويس:** الذى يعتمد على رخص العمالة ووفرتها فى تلك الاقتصاديات النامية، وإعادة عرضها على باقى النشاطات الصناعية والخدمية بدون التأثير على الإنتاجية – وبمعنى آخر- إحداث تغيير هيكلى فى رأس المال البشرى من خلال التغيير الهيكلى فى الاقتصاد العام.

ب-**نموذج تشيرى:** والذى يقول بوجود علاقة مباشرة بين معدلات الدخل للفرد وبين التغييرات الهيكلية فى الإنتاج الإجمالى المحلى للدول النامية.

(2) نظريات التبعية الدولية International Dependence Theories

وتقول تلك النظريات بتبعية الدول النامية من الناحية الاقتصادية وبالتالى السياسية للدول المتقدمة.

(3)النظرية الكلاسيكية الحديثة New-Classical Theory

انتشرت تلك النظرية فى بداية الثمانيات من القرن العشرين فى الدول الأوروبية نتيجة لسيطرة كل من (البنك الدولى – صندوق النقد الدولى) على الاقتصاد العالمى، وتتلخص تلك النظرية فى أنه يجب على الحكومات عدم التدخل فى الاقتصاد وأن تعمل على تحرير الأسواق وتعزيز التجارة والتصدير وتشجيع الخصخصة.

([138]) انظر كل من على الشرفات، المرجع السابق، ص 11، ص 25،/ إسماعيل عبد الرحمن، حربى عريقات، المرجع السابق، / حربى عريقات، المرجع السابق، ص 54،/ كامل بكرى، المرجع السابق، ص ص 71 -74.

الفرع الثالث

دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامة

وهذا هو محور بحثنا و جزء من خلاصة نتائج دراستنا، ولما كان الأصل بأن الوحدات السياسية (الدول) تتبنى فكرة إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة كوسيلة لتحقيق بعض أو جملة من الأهداف فسوف نرصدها فى النقاط التالية:

(أ) تعزيز النمو الاقتصادى من خلال تعزيز الصادرات.

(ب)جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وزيادة أرباح واحتياطى العملات الأجنبية.

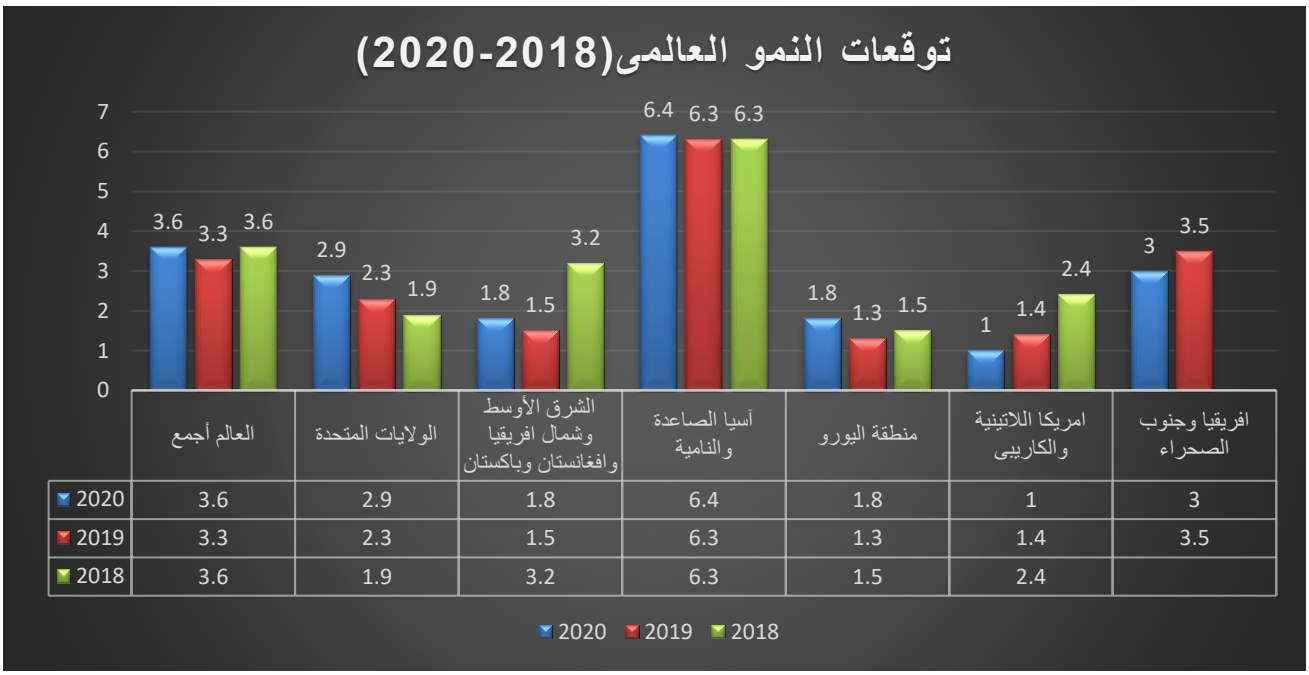
(ج) نقل وتطوير وترقية التقدم التكنولوجى والتقنى.

(د) تجريب سياسات معززة للاقتصاد العام،ومواجهة التحولات الاقتصادية العالمية والتنافسية.

(هـ) تعزيز الأبعاد المكانية والاجتماعية والبيئية.

ولاشك أن مفهوم التنمية المستدامة لاسيما ارتباط الأنشطة الاقتصادية بالنمو المنخفض الكربون قد أصبح ضرورة وأمراً لابد منه على الصعيد الدولى عامةً والبلدان النامية خاصةً لتعزيز النمو الاقتصادى ، ومن خلال بعض المؤشرات العالمية ودراستنا سنقدم شرحاً عن دور المناطق الاقتصادية من خلال مساهمتها فى الناتج العالمى وذلك على النحو التالى:

رسم بيانى رقم (7) يوضح مؤشرات النمو العالمية



	العالم أجمع	الولايات المتحدة	الشرق الأوسط وشمال افريقيا وافغانستان وباكستان	آسيا الصاعدة والنامية	منطقة اليورو	امريكا اللاتينية والكاريبى	افريقيا وجنوب الصحراء
2020	3.6	2.9	1.8	6.4	1.8	1	3
2019	3.3	2.3	1.5	6.3	1.3	1.4	3.5
2018	3.6	1.9	3.2	6.3	1.5	2.4	

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات صندوق النقد الدولى، عدد إبريل 2019 من تقرير آفاق الاقتصاد العالمى.

(يتضح من الشكل عالية مدى تأثر الاقتصاديات العالمية نتيجة الأزمات وبوئر التوتر مع توقع الخبراء استمرار حالة الانخفاض للنمو العالمى وزيادة التضخم لاسيما إذا استمرت الحرب الروسية الأوكرانية وتصاعد وتيرة التوتر بين المعسكرين الشرقى والغربى).

وهناك خلاف بين الباحثين حول فاعلية المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق أهداف التنمية المستدامة، لاسيما وكما سبق أن نوهنا فى معرض بحثنا بأنه لا يوجد نموذج يحتذى به لتلك المناطق وأن كل دولة تقوم بإنشائها ورسم سياساتها بما يتفق ورؤيتها الاعتماد كما أن خصائص تلك المناطق تختلف من دولة لأخرى بل ومن منطقة لأخرى داخل الدولة الواحدة كما أن وظائفها تتغير بتغير الظروف الاقتصادية للدولة المضيفة وتتأثر كذلك بالمتغيرات العالمية وتنحصر ربما مشكلات المناطق الاقتصادية عامة فى الأسباب التى سبق ذكرها ببحثنا ومنها: (عدم كفاءة الإدارة الحكومية و البنية التحتية وعدم قدرة الدولة المضيفة على مواكبة المتغيرات الاقتصادية العالمية واستغلال القوى العاملة وغيرها من الأسباب).

<u>ولاشك أن نجاح عمل تلك المناطق يتوقف على جملة من الأسباب منها:-</u>

(أ) مدى ارتباط تلك المناطق بالاقتصاد الكلى للدولة المضيفة، وقدرة المنطقة الاقتصادية على دعم التحول الاقتصادى من التصنيع التقليدى إلى التكنولوجى المتطور القائم على المعرفة والابتكار.

(ب) تحقق الأمن الاستثمارى: وذلك من ناحية الاسقرار السياسى والأمنى والحماية التشريعية والدعم الحكومى والشعبى وتوافر المناخ الجاذب للاستثمار واستقرار السياسات الاقتصادية والمالية.

ولما كانت التنمية المستدامة على نحو ما سبق أن نوهنا فى مفهومها البسيط هى: (تلبية احتياجات الحاضر دون المساس بحقوق الأجيال المستقبلية) **فهى بهذا المفهوم تتناول ثلاثة محاور كالتالى:**

المحور الأول

الاستدامة الاقتصادية

وتهدف للحفاظ على رأس المال لتحقيق الرخاء الاقتصادى من خلال تحسين التنمية الاقتصادية بدون التأثير على الاستدامة بشقيها(الاجتماعية – البيئية)، ولقد أثبتت الدراسات تأثير استثمارات المناطق الاقتصادية الخاصة ومناطق التنمية على النمو الاقتصادى فى الدول المضيفة من النواحى التالية:

(أ) مواجهة الأزمات الاجتماعية وخلق التنمية الحياتية: فالأصل أن الاستثمار يتبعه الاسقرار فيجد الإنسان ضالته حينما تتوافر له طرق العيش من وظيفة مستقرة ومرتب جيد وبيئة نظيفة ولعلنا نجد فى منطقة قناة السويس خير مثال على ذلك منذ عام 1859 حتى 1869 تتبع الإنسان مسار التنمية بالانتقال خلف الربح والاسقرار وتزخر مؤلفات أستاذنا الجليل مصطفى الحفناوى وعبد العزيز الشناوى ونتالى مونتال ومذكرات أكس شارل رو وفيرناند ديليسبس وغيرهم بالانتقال البشرى بين مختلف الجنسيات للنيل من فرص الكسب المشروع وخلق حياة مستقرة جديدة ولقد ساهمت منطقة قناة السويس فى تحقيق أبعاد التنمية الحياتية لأكثر من (150) عام ومازالت تؤتى من ثمارها أجيال هذا الوطن بما تقدمة من مشروعات تعزز الاقتصاد الوطنى الكلى.

و يرى الباحثون أن هناك علاقة عكسية بين النمو الاقتصادى والبطالة فكلما زاد النمو الاقتصادى قلت البطالة والعكس صحيح وهو ما يؤدى لأزمة اقتصاد إجتماعى فى حالة الركود، وعلى غرار قانون (أوكون) Okun’s law، وهو المعنى بالبحث إحصائياً فى العلاقة بين النمو الاقتصادى والبطالة ويرى أن زيادة إنتاج الدولة يعتمد على زيادة عدد العمال المشتغلين بالعملية الإنتاجية، وعلى ذلك ولمواجهة غول البطالة فتعمل المناطق الاقتصادية على خلق فرص التوظف التى تساهم فى خفض معدلات الفقر

سواء أكانت فرص التوظف مباشرة لاسيما فى الدول النامية والتى تسعى لجذب الاستثمارات كثيفة العمالة أو غير مباشرة.[139]

(ب) جذب وتوطين الاستثمارات الأجنبية المباشرة وترقية الاستثمارات الوطنية: فيرى البعض أن الاستثمار يؤثر على النمو الاقتصادى بطريقتين:

الأولى: تشجيع الإنتاج بزيادة الاستثمار فى المواد الأولية المحلية ومستلزمات الإنتاج لخلق سلع تنافسية مع تعزيز التكامل والترابط بين الصناعات المحلية لمواجهة حاجات السوق المحلى والإقليمى.

الثانية: تشجيع الاستثمارت التقنية والتكنولوجية فائقة التقدم لتعزيز الإنتاجية وبالتالى تسريع عملية النمو الاقتصادى للدولة المضيفة.

ويرى الباحث – بأنه لابد من الدمج بين الطريقين لخلق عملية نمو متسارعة لسد الفجوة بين القدرات المحلية والتطورات العالمية بتشجيع المستثمرين الوطنيين والشركات الدولية وتقديم كافة التيسرات لخلق نمو اقتصادى مستدام فرأس المال لا يبحث سوى عن الربح بدون أية اعتبارات، وعلى ذلك تعمل طريقتنا على التقليل من تكاليف الشركات لرأس المال وتشجيع الاستثمارات المختلفة مما يؤثر على الإنتاج والإنتاجية والعمالة، وعلى ذلك تعمل المناطق الاقتصادية الخاصة كوسيلة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وترقية الاستثمارات الوطنية وتحويل هوية الاقتصاد العام للاقتصاد المتنامى متعدد الأقطاب توفر له الحكومة تسهيلات وسياسات محفزة تعوض قصور مناخ الاستثمار المحلى، ومن أمثلة الدول التى اتبعت تلك السياسات الفلبين فزادت نسب الاستثمار فى مناطقها الاقتصادية الخاصة من (30%) عام

([139]) FIAS, (2008)," Special Economic Zone: Performance, Lessons Learned, and Implication for Zone Development ", Washington, DC: FIAS, World Bank.

أوردت الدراسة أن المناطق الاقتصادية الخاصة قد وصل حجم العمالة المباشرة بها فى دول الدراسة للتالى: (جمهورية الصين لنحو ثلاثين مليون، usa 400 ألف، فى الفلبين نحو 900 ألف، أندونيسيا 200 ألف، تايوان 90 ألف، وكذلك الهند وكوريا الجنوبية) – انظر أيضاً محمد جلال محمد السيد خطاب، استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة فى ضوء التجارب الدولية، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية،مرجع سابق، ص 12.

1997 إلى (81%) عام 2000م،وكذلك الصين التى زادت نسبة استثماراتها فى خمسة مناطق فقط لنحو (153) مليار دولار عام 2013م

(ج) زيادة الناتج الكلى للاقتصاد العام بالدولة المضيفة: فيساهم الاستثمار الرشيد القائم على رؤية اعتماد وأهداف واضحة فى المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق المنافع الآتية:

1- جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتخفيف الخلل فى ميزان المدفوعات لاسيما الدور الذى تقوم به الشركات العالمية المتوطنة بالمناطق الاقتصادية الخاصة فى جلب السلع الرأسمالية والسلع الوسيطة الضرورية لإنتاج سلعها وهو ما يوفر على الدولة المضيفة العملة الدولارية اللازمة لاستيراد تلك المستلزمات لمواجهة متطلبات الصناعة المحلية.

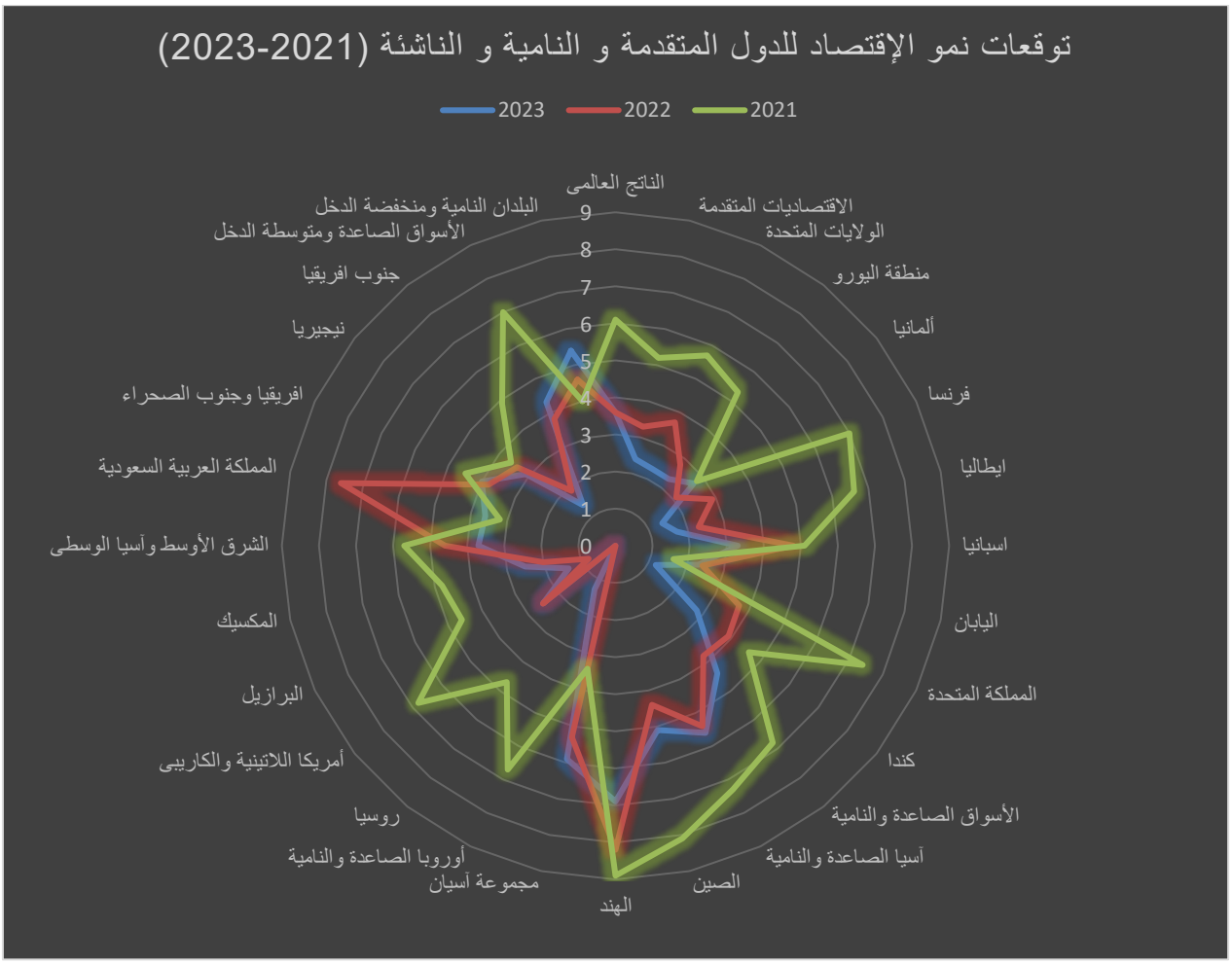
2-تضييق الفجوة بين نقل وتوطين التكنولوجيا التقنية المتقدمة وإمكانيات بعض الدول المضيفة لاسيما النامية فحال جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة يؤدى الأمر لنقل ولو جزئى لتلك التكنولوجيا

3-تنمية صادرات الدولة المضيفة وبالتالى تحسين مؤشراتها العالمية وهو الأمر الذى يساهم فى وضعها على خريطة الاستثمارات العالمية فضلاً عن تنوع صادراتها وهو هدف استراتيجى لية دولة نامية لاسيما الدول النامية منخفضة الدخل، فعلى سبيل المثال ساهمت المناطق الاقتصادية الخاصة فى تنمية صادرات بعض الدول المضيفة بنسبة كبيرة ومنها على سبيل المثال دولة بنجلاديش (75,6%) وسيريلانكا (67,1%) والفلبين (78,2%) باكستان (50,3%) نيكارجوا (79,4%) ومدغشقر (80%) وموريشيوس (34,4%) وبنما (67%) والدومينكان (77%) غانا(22,4%) [140].

([140]) The World Bank., (2017), "Special Economic Zones; An Operational Review of Their Impacts", Washington, DC 20433: Competitive Industries and Innovation Program (CIIP)p35.

محمد جلال محمد السيد خطاب، استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة فى ضوء التجارب الدولية، مرجع سابق، ص 13.

رسم بيانى رقم (8) يوضح توقعات النمو للدول الفترة (2021-2023)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على تقرير صندوق النقد الدولى، آفاق الاقتصاد العالمى، إبريل 2022.

(يلاحظ من الشكل عالية أن استمرار الأزمة الروسية الأوكرانية أدى لانخفاض توقعات النمو العالمى لأدنى مستويات لها منذ الأزمة المالية العالمية عام 2008، وأن أكبر المتضررين من الدول النامية لاسيما متوسطة ومنخفضة الدخل والدول الناشئة، مع ملاحظة أن تلك البيانات المعروضة تعتمد على أساس السنة المالية وليس السنة التقويمية وتختلف فى بعض الدول فالبعض يكون من الأول من أبريل والبعض الآخر يونيه ودول أخرى من يناير وتعانى الدول النامية لاسيما منخفضة الدخل من استمرار تلك الأزمة ويتوقع الباحث أن تستمر تلك الأزمة لمنتصف عام 2025م).

المحور الثانى

الاستدامة الاجتماعية

لاشك أن هناك علاقة قوية بين النمو الاقتصادى والتنمية البشرية وهى علاقة تبادلية منفعية فكلما تحسن النمو الاقتصادى تحسن رأس المال البشرى وربما هذا الفرق بين المجتماعات المتقدمة وغيرها من الناشئة والنامية، فالاستدامة الاقتصادية هى محور الاستدامة الاجتماعية ومنها تُطلق محاور لتعزيز قدرة النسيج المجتمعى على الترابط والتماسك والتكامل الاجتماعى، فكلما تنامت الاستثمارات الإنتاجية بالمناطق الاقتصادية الخاصة تتنامى وتتحسن نوعية حياة العمال وإنتاجياتهم.

وعلى الرغم من السلبيات التى يسوقها البعض بدراساتهم حول تأثير الاستثمار الأجنبى على التنمية البشرية ونوعية الحياة والاضطهاد العمالى لاسيما بالدول النامية منخفضة الدخل والدول الفقيرة من ناحية عدم عدالة الأجور وظروف العمل الصعبة التى قد تصل ببعض مواطنى الدول المضيفة لحد السخرة أو الاتجار فى البشر وتشغيل النساء و الأطفال وغيرها من الانتقادات التى تجد صداها فى الواقع العملى بل ونجدها فى المجتمعات المتقدمة أيضاً ولا ينسى التاريخ العمالة المكسيكية المهربة للولايات المتحدة الأمريكية أو ظروف التشغيل القاسية التى عاناها الصينيون و الفلبينيون وعامة دول شرق آسيا، إلا أننا على الرغم من ذلك ومن الثمن الباهظ الذى قدمة هذا الجيل فقد نال ثماره أبناؤهم من التطور ومواكبة التكنولوجيا وفى عالمنا اليوم نجد أن صناعة الرقائق مثلاً قد توطنت فى تايوان وانفردت الهند بتكنولوجيا الوسائط وتبعتها الصين، ولا نقول بأن تبعيات الاستثمار الأجنبى المباشر هى واحدة فى كافة الدول التى تبنت هذا النظام كآلية لمواجهة أزمات وتبعات الموازنة العامة بها وعجز ميزان مدفوعاتها مثل غانا و تنزانيا أو مواجهة هجمات العنصرية كجنوب إفريقيا ولكن فى معرض بحثثنا نؤكد ونشدد على أن الهوية الوطنية والإرادة السياسية والوحدة الشعبية نحو خلق اقتصاد مستدام قادر على مواجهة الأزمات العالمية ومرن لها لابد أن يسير بخطى اعتماد واضحة ومستنيرة حتى ينال أبناء هذا الوطن ما يستحقوه من رخاء اقتصادى وسنحاول فى نهاية هذه الدراسة تقديم اعتماد وطنية نحو تعظيم الاستفادة من المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس تكون داعمة للاقتصاد الكلى للدولة المصرية وملبية لحاجاتة فى خلق التطور المنشود.

المحور الثالث

الاستدامة البيئية

تقوم فكرة الاستدامة البيئية على (قدرة النظام البيئى على الاستمرار مستقبلاً عن طريقة مواكبة الإنتاج الصناعى والنشاط الاقتصادى للأبعاد البيئية) ويثار فى معرض هذه الفرضية سؤال مهم، وهو كيف يمكن تشغيل مناطق التنمية بطرق مستدامة ؟

فالأصل أن مناطق التنمية على اختلاف أنواعها تولد أنشطتها ملوثات لاسيما وأن الأنشطة الصناعية هى المهيمنة على قدرات المناطق الاقتصادية الخاصة وهو ما يجعل قضية الاستدامة أمر بعيد المنال ولا يتفق وواقع حال تلك المناطق المستهدفة للتقدم والنمو الاقتصادى، **ويثور فى هذا الأمر قضيتان (أولاهما)** ما الكمية العادلة من النفايات الناتجة عن الأنشطة الصناعية المختلفة والقدر المناسب والمقبول لتأثيراتها على البيئة والإنسان ؟ **(ثانيهما)** ما كمية الطاقة اللازمة للأنشطة بالمناطق الاقتصادية الخاصة وللتخلص من نفايات تلك الأنشطة لاسيما الصناعية؟

وتوجد فكرتان ساقهما الأستاذ الدكتور (محمد جلال محمد السيد خطاب) فى بحثة (استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة فى ضوء التجارب الدولية) "**أولاهما**" تطبيق مفهوم الإنتاج النظيف cleaner production لإيجاد طريقة للإنتاج بطريق مستدام من خلال تطبيق مستمر لاعتماد بيئة وقائية متكاملة لمعالجة المنتجات والخدمات لزيادة الكفاءة البيئية وتقليل المخاطر على البيئة والإنسان ، فالإنتاج النظيف هو نهج وقائى يتفاعل مع النمو الاقتصادى ما لم يكن مستداماً بتشجيع الاستخدام الفعال للموارد من أجل الحد من التلوث البيئى وتحسين الصحة والأمن من خلال خلق التكامل بين الربحية الاقتصادية والحماية البيئية والكفاءة الصناعية بإعادة تصميم العمليات والمنتجات والخدمات بما يتوافق مع أبعاد التنمية المستدامة.

، وهى (اعتماد تعاونية تهدف للربط industrial symbiosis"**ثانيهما**" تطبيق مفهوم التعايش أو التكافل الصناعى بين الصناعات المنفصلة لتحقيق ميزة تنافسية من خلال التبادل المادى للمواد والطاقة والمياة والمنتجات الثانوية وبالتبعية تقليل حجم الموارد المطلوب استخراجها وتقليل استنفاذ الخدمات والخامات الأولية الطبيعية البيئية)

الفصل الثانى

الدور الاقتصادى (جيونُميك) للمناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامة

(تحليل مقارن)

تمهيد وتقسيم

مفهوم الجيونميك[141]: الجيواقتصاد geo-economics، **تعريفها فى اللغة** فهى كلمة إنجليزية الأصل ظهرت فى الويات المتحدة الأمريكية فى أواخر الأربعينيات وانتقلت إلى لغات أخرى ومنها العربية فى أواخر القرن العشرين، فهى كلمة حديثة مركبة من مقطعين (الأول) جيو geo وأصلها كلمة يونانية قديمة "γη η وتعنى الأرض ويرادفها كلمات (المساحة،الفضاء،المكان المتسع)، والثانى الاقتصاد economics وكل ما يرتبط به من نشاطات الإنتاج واالتوزيع والاستهلاك والتمويل وما يترتب عليه من علاقات كالتبادل والتنافس والصراع – وعلى ذلك فهذا العلم يعنى بدراسة التفاعلات والتداخلات والتركيبات المعقدة بين الأرض والاقتصاد، وبمعنى آخر تأثير الموقع والطبيعة الجغرافية علي قدرة الدولة الاقتصادية.

أما إصطلاحاً: ولأنه ليس علماً قائماً بذاتة وإنما تخصص جديد فى طور التكوين ظهر فى التسعيينيات من القرن الماضى وساهم فى بنائه علماء الجيواستراتيجية والجيوسياسة والجغرافيا والاقتصاد السياسى والاقتصاد الدولى، فلا يوجد تعريف جامع مانع لهذا المفهوم حيث إنه لفظ متعدد المعانى يحمل

([141]) انظركل من عبدالرزاق بلعباس، التمويل الإسلامى من المنظور الجيواقتصادى، بحث منشور، مدرسة إدارة الأعمال،جامعة ستراسبورغ،فرنسا، والمعهد العالمى للفكر الإسلامى بباريس، 2010، ص ص 4-7، (1-41) ويمكن الاطلاع من خلال البريد الإلكترونى Abderrazak Belabes، abelabes@kau.edu.sa، بحث بعنوان Islamic Finance From Geo-Economic Perspective، / ماهر إسماعيل الجبورى، التكتلات التجارية دراسة فى التحول من الجيوسياسية إلى الجيواقتصاد، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، العراق، 1999، ص 6.

/Edward Luttwak, From Geopolitics to Geo-Economics, National Interest 20, 1990, pp. 17-24 // Edward Luttwak, Le rêve américain en danger, Paris, Odile Jacob, 1995; translated from The Endangered American Dream: How to Stop the United States From Being a Third World Country and How to Win the Geo-Economic Struggle for Industrial Supremacy, New York: Simon & Schuster, 1993

Maurice Parmelee, Geo-economic regionalism and world federation, New York: Exposition Press,1949; Henry Carter Rea, Geoeconomics: Geological Note, AAPG (American Association of Petroleum Geologists) Bulletin, Volume 47, Issue 4., April 1963, pp: 695 – 696.

دلالات (مادية، معنوية،وصفية،معيارية،معرفية) فالبعض ينظر إليه من ناحية أنه النموذج الاسترشاى الجديد للعلاقات الدولية من خلال دراسة العلاقة بين الجغرافيا والاقتصاد، وأن الاقتصاد يحتل مركز القيادة بدلاً من السياسة، وآخرون يرون إدراج البعد الاقتصادى فى علاقات القوة بين الأمم ويرى أن الجيوسياسية التقليدية مطالبة بإدراج التجارة الدولية كركيزة للرفاهية، ويراه الآخرون من منظور الجغرافيا الاقتصادية أنه عبارة عن دراسة دور المناطق regions والأقاليم territories والمُدن cities فى الديناميكية الاقتصادية وآثار ذلك على هياكل السلطة وأشكال التفاعل بين الدول، وعرف الدكتور عبدالرزاق بلعباس فى بحثة القيم (التمويل الإسلامى من المنظور الجيواقتصادى) بأنه: (دراسة تدفقات حقل مُعين بأشكالها المتعددة وتفاعلات العناصر والأطراف الفاعلة فيه وقدرتها على التأثير أو عدم التأثيرعلى مسار هذه التدفقات). (142)

ويتميز هذا التعريف بالخصائص التالية:

1- يدرس التآثير بين كافة الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والأخلاقية والبيئية والسياسية والمعيارية.

2- يفتح المجال للتحليل متعدد المستويات بعدم الاقتصار على الاقتصاد الكلى للدولة المعنية بل يشمل آثارًا (أدنى أو أعلى) من مستوى الوحدة السياسية مثل (الأقاليم، المناطق، المدن، التكتلات الاقتصادية الإقليمية أو الدولية).

3- دراسة الترابط بين الأطراف الفاعلة وعلاقات التأثير الاقتصادية والسياسية والاجتماعية والثقافية والبيئية و..إلخ.

وتعنى بعض الجهات بدراسة وتدريس علم الجيواقتصاد لاسيما فى الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا ومنها معهد شواسول للسياسة الدولية والجيواقتصاد Institut Choiseul pour la politique international et la géoéconomie – Paris، ومدرسة الحرب الاقتصادية Ecole de Guerre

(142) انظركل من عبدالرزاق بلعباس مرجع سابق ، ص ص 4-7، / ماهر إسماعيل الجبورى، مرجع سابق، ص 6.

Paris – Economique، ومركز موريس غرينبرغ للدراسات الجيواقتصادية التابع لمجلس العلاقات الخارجية بالولايات المتحدة الأمريكية The Maurice R. Greenberg Center for Geo-economics Studies – Council on Foreign Relations، وكلية الجيواقتصاد ببلغراد صربيا Faculty of Geo-Economy, Megatrend University, Belgrade، وقسم الجيواقتصاد جامعة لاسبيونزا بروما Department of Geoeconomics, Linguistic, Statistical and Historical Analysis / Universitá La Sapienza Roma Studies for Regional، أما فى جمهورية مصر العربية فتعنى كلية الدفاع الوطنى بأكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا بتدريس كافة أفرع العلوم وبما يتناسب مع الرؤية المستقبلية للدولة المصرية فى عصر الجمهورية الجديدة ولقد شرف الباحث بأن كان أحد طلابها.

التجارة أداة التواصل بين الشعوب وتتميز بعض الوحدات السياسية [143] باهمية جيواستراتيجية [144] وجيوايكنوميكية فضلاً عن اعتبارات الجغرفيا السياسية [145] مكنتها من تبوء مكانة حيوية على خريطة التجارة العالمية لاسيما ما تقدمه من مناخ ملائم [146] وخدمات لوجستية وصناعية وتكنولوجية،

([143]) مفهوم الوحدات السياسية: يتكون المجتمع الدولى من وحدات سياسية يحمل كل منها لقب دولة، والقاعدة فى الفكر القانونى الدولى بأن الدولة هى مفهوم قانونى مقوماتة (الأرض / الإقليم – الشعب – السلطة / السيادة – الاعتراف الدولى) قصد به ابتكار أداة ملائمة لتنظيم العلاقات بين وحدات سياسية غير متكافئة على أساس من العدالة والمساواة فى السيادة. / وتعتبر الدولة كحقيقة سياسية منذ نشأتها الحديثة فى أعقاب مؤتمر وستفاليا لعام 1648م اللبنة الأولى فى تكوين المجتمع الدولى الراهن، ولقد لعبت الاعتبارات السياسية دوراً رئيسياً فى نشأة واختفاء الدول حيث تغيرت الخريطة السياسية للعالم ثلاث مرات خالال القرن العشرين. انظر كلاً من هادى الشيب، رضوان يحيى، مقدمة فى علم السياسة والعلاقات الدولية، الناشر المركز الديمقراطى العربى، القاهرة، 2017م، ص 20، / وحسن نافعة، مبادئ علم السياسة، مجلة العلوم السياسية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة،2017م/ موسوعة لاروس – Larousse الفرنسية،/ اتفاقية مونتيفيديو – Montevideo لعام 1933م بشأن حقوق وواجبات الدول.

([144]) مفهوم الجيواسترتيجية:هو تأثير الموقع والطبيعة الجغرافية على العمليات العسكرية والأمنية والاجتماعية والاقتصادية للدولة.

([145]) مفهوم الجغرافيا السياسية: هى علاقة تأثير وتأثر بين الجغرافيا والسياسة بصفة عامة من خلال دراسة النتائج غير المتساوية من الناحية المكانية للعمليات السياسية والعكس –مثال– القرار السياسى بإنشاء الممر الملاحى لقناة السويس وتأثيرة على الجغرافيا وغيرها من العلوم لاسيما الاقتصاد والقانون.

([146]) تقوم النظرية التقليدية فى الفكر الاقتصادى على أساس المنافسة فى جذب الاستثمارات سواء الأجنبية أوترقية الاستثمارت الوطنية العامة والخاصة من خلال تحسين بيئة الأعمال (Doing Business)،ويقصد بهذا المؤشر وجود معايير قانونية وتنظيمية تسمح بتسهيل عمليات إنشاء وتنفيذ المؤسسات وعقود الأعمال فضلاً عن تسوية المنازعات مع النهوض ودمج المؤسسات المتوسطة والصغيرة SMEs والمتناهية الصغر TPE،وتطوير استخدام التكنولوجيا فى المشروعات الإنمائية من خلال خلق مختبرات تنظيمية (Regulatory Sandbox)،وحاضنات الأعمال (Business Incubator) والاهتمام بالمسئولية الاجتماعية وحوكمة الشركات مع مراعاة قواعد ومبادئ حماية البيئة من خلال فكرة (الاستثمار المستدام) كمفهوم قانونى مستحدث.
انظر بدر الدين براحيلة، الآليات القانونية لتحسين بيئة الأعمال فى الكويت والجزائر – من جذب الاستثمار إلى تحقيق الاستثمار المستدام، بحث محكم، كلية الحقوق، جامعة باجى مختار،عنابة، الجزائر، 2020م.

وفى هذا الخضم يبرز دور المناطق الحرة –لاسيما–المناطق الاقتصادية الخاصة (SEZ) كوسيلة تلجأ إليها الدول على اختلاف توجهاتها السياسية والاقتصادية لزيادة حجم تجارتها وتنمية صادراتها، خاصة فى ظل العولمة الاقتصادية التى ترتبط بدور فعال لتحقيق النمو الاقتصادى لأية وحدة سياسية كعضو نشط فى سلسلة التوريد والإنتاج العالمى.

يشهد العالم لاسيما الدول النامية تسارعاً فى وتيرة إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية كأحد أدوات السياسة الاقتصادية لتحقيق جملة من الأهداف منها أن تلك المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية هى أحد الوسائل الناجحة فى جذب الاستثمارات الأجنبية وترقية الاستثمارات الوطنية وتوطين التكنولوجيا ونقل المعرفة فضلاً عن ما يتبعها من تنمية صادراتها وبالتالى زيادة الدخل القومى من العملة الصعبة ومواجهة الأزمات الداخلية من تحقيق التنمية المحلية وإنشاء مجتمعات جديدة وترقية المجتمعات التقليدية وتوفير فرص العمل وترقية الكفاءات الوطنية فضلاً عن مراكز التدريب والتطوير والأبحاث، وهو ما يؤدى لزيادة ترابط اقتصاديات تلك الدول مع الاقتصاد العالمى وتحقيق نمو اقتصادى مستمر يمكن قياسة من خلال مؤشرات حقيقية ويؤدى لرفع التصنيف الائتمانى لتلك الاقتصاديات لاسيما النامية منها.

تحتل مصر المرتبة الثانية والستون [147] فى مؤشر أداء الخدمات اللوجستية وهي مرتبة متدنية مقارنة بإمكانيات مصر وطبيعة موقعها الجغرافي ووجود أهم ممر ملاحي بأراضيها كما يتضاءل عائد قناة السويس المتمثل فقط فى رسوم العبور التى تبلغ نحو ثمانية مليار دولار لعام2022م، مقارنة بما تحققه دبى من خدمات لوجستية للنقل البحري وإدارة موانئ ومنها ميناء السخنة ثمانية عشر مليار دولار وما تحققه سنغافورة في حدود خمسة وثلاثون مليار دولار، لذلك فإنه من الضرورى دراسة العوامل والمقومات التى أدت إلى تعظيم العائد فى هاتين المنطقتين بالإضافة إلى تجارب الدول الأخرى كـ(الصين – سنغافورة

([147]) Logistics PerformanceIndex (LPI) 2014 World Bank

– الهند) باعتبارها من التجارب الدولية الرائدة، فضلاً عن تجربة كل من (المغرب–الإمارات – تركيا) كمقارنة إقليمية.

كما اقترن هذا الفصل بأمر جديد يتناول بالتحليل الضمانات التشريعية فى نماذج الدراسة كحوافز ومزايا جاذبة للاستثمارات الأجنبية المباشرة باستخدام أسلوب التحليل والمصفوفات، مختتماً المطلب الثالث من المبحث الثانى بجدول مقارن لها بين نماذج الدراسة الستة للوقوف على أهم تلك المتغيرات سواء التشريعية أو السياسية أو الثقافية المحفزة لعمليات الاستثمار الأجنبى المباشر .

ولذلك رآينا تقسيم هذا الفصل لمبحثين ومطالب كالتالى:

المبحث الأول: التجارب الدولية و الإقليمية الرائدة فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، ومقومات نجاحها

المطلب الأول: التجارب الدولية فى إنشاء المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية (المناطق الحرة) ومقومات نجاح هذه المناطق

المطلب الثانى: التجارب الإقليمية لإنشاء المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستيه ومقومات نجاحها

المطلب الثالث: نتائج تحليل التجارب العالميه للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستيه

المبحث الثانى: تحليل مقارن لحوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى المباشر للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى التشريعات الوطنية لنماذج الدراسة .

المطلب الأول: ضمانات وحوافز الاستثمار للمناطق الاقتصادية الخاصه فى تشريعات التجارب الدولية وتقييمها

المطلب الثانى: الإطار التشريعى للمناطق الحرة والمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعه الخاصة بجمهورية مصر العربية

المطلب الثالث: جدول تحليل مقارن بين ضمانات وحوافز الاستثمار التشريعية بين النماذج الدولية موضوع البحث

المبحث الأول

التجارب الدولية و الإقليمية الرائدة فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية (المناطق الحرة)، ومقومات نجاحها

تمهيد وتقسيم

تضم المناطق الاقتصادية الخاصة منظومة متكاملة من المشروعات التنموية (الاقتصادية،البيئية،الاجتماعية،الخدمية)، وتشكل تلك المناطق الاقتصادية الخاصة من الأهمية بماتمثلة من مراكز تنموية فاعلة لقدرة الدولة الشاملة لاسيما قدرتها على استقطاب الاستثمارات الوطنية والأجنبية وتوطين التكنولوجيا الحديثة وتنمية صادراتها وتدعيم السوق النقدى والمالى وما يتبعه من زيادة فى الترابط بين الاقتصاد الوطنى والعالمى لاندماجها فى سلسلة القيمة التجارية العالمية وتعزيزها لعملية التنمية، ويثبت الواقع العملى أن المناطق الاقتصادية الخاصة قد لعبت دوراً محورياً فى تنمية المجتمعات التى تحتضنها باعتبارها مناطق متكاملة فهى تشمل جملة من المشروعات الاقتصادية الكبرى مثل مناطق (الصناعة، التجارة الحرة [148]، التصدير، السياحة، البتروكماويات،الموانئ، المراكز اللوجستية، المؤسسات التدريبية والتعليمية،إلخ).

ولذا رأينا حتى نحقق الوصول لهدفنا عن الدروس المستفادة من تلك التجارب الدولية و الإقليمية الناجحة أن نقسم هذا المبحث لثلاثة مطالب وفروع كما هو مبين على النحو السابق

- **الأول:** دراسة التجارب **الدولية** الناجحة لإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية ودورهما فى تحقيق التنمية فى دول (الصين – سنغافورة – الهند) باعتبارها من أعلى اقتصاديات العالم
- **الثانى:** دراسة التجارب **الإقليمية** لإنشاء تلك المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية ودورهما فى تحقيق التنمية فى دول (المغرب – الامارات العربية المتحدة – تركيا)
- **الثالث:** نتائج تحليل التجارب العالميه للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية

([148]) انظر كلاً من / منير عبد الله كرادشة، سمير إبراهيم حسن، ناصر راشد المعولى، أثر قيام المناطق الاقتصادية الخاصة فى الأوضاع الصحية والبيئية للسكان – دراسة ميدانية على ولاية الدقم فى سلطنة عمان، مركز البحوث الإنسانية، جامعة السلطان قابوس، الخوض، سلطنة عمان، الناشر مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 16، العدد 1 (A)، سنة 2019م، ص 318 / و تقرير Economist, 2017 : بلغ عدد المناطق الحرة حول العالم حتى عام 2015 حوالى (4300)منطقة حرة، موزعة قارياً بين (الأمريكتين، آسيا، أوروبا، أفريقيا بمعدل ثلاث مناطق حرة فى كل دولة من تلك القارات.

المطلب الأول

التجارب الدولية في إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز لوجستية (المناطق الحرة) ومقومات نجاح هذه المناطق

(1) التجربة الصينية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية (المناطق الحرة) – ميناء شنغهاى Port of Shanghai [149] نموذجاً

تقع جمهورية الصين الشعبية في شرق آسيا على الساحل الغربي من المحيط الهادي، والمسافة من الجنوب إلى الشمال ومن الشرق إلى الغرب أكثر من 5000 كيلومتر،وتبلغ مساحتها الإجمالية حوالى (9,6 مليون كم2)، وتتألف الصين من أكثر من 22 مقاطعة وخمس مناطق ذاتية الحكم وأربع بلديات تدار بشكل مباشر وهى(بكين ،تيانجين ،شانغهاي ،تشونغتشينغ) واثنتان من مناطق عالية الحكم الذاتي هما (هونغ كونغ وماكاو) وعاصمة البلاد هي مدينة بكين، وتتناثر في مناطق الصين البحرية حوالى (5400) جزيرة ويبلغ تعداد سكانها (1,45 مليار نسمة)، ويحد الصين 14 دولة وهى (فيتنام وولاوس وبورما والهند وبوتان والنيبال وباكستان وأفغانستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان وروسيا ومنغوليا وكوريا الشمالية)ويبلغ طول حدودها البرية 22,800 كم، ويبلغ طول سواحلها 18000 كم وتبلغ المساحة البحرية الإجمالية للصين(73ر4 مليون كم2) وهي الأطول في العالم، ويحكمها الحزب الشيوعي الصيني في ظل نظام الحزب الواحد، وعلى الرغم من أن الصين تُعتبر سياسياً واقتصادياً من ضمن الدول الكبرى (المتقدمة) إلا أنه إذا قيس الناتج الوطنى الإجمالى (GDP)على السكان (دخل الفرد–PPP) فإن الصين تُعد من الدول النامية [150].

([149]) SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF INLAND WATERWAY TRANSPORT IN CHINA (Theme I of a World Bank Project: Comprehensive Transport System Analysis in China – P109989)

([150]) "World Bank World Development Indicators". World Bank. Retrieved 8 December 2014.

رسخت الصين نفسها كقوة فاعلة [151] فى جميع الصناعات البحرية الرئيسية،حيث أطلقت استراتيجيتها بتنمية المناطق الاقتصادية الخاصة [152] عام 1980م كمنصات لاختبار سياسات اقتصادية جديدة [153] معتمدة على أساليب مبتكرة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة من خلال خلق التنسيق وتشجيع التكامل الفعال لتعزيز حزم وسياسات الفكر الاقتصادى الحديث فضلاً عن تبسيط الإجراءات المؤسسية وتطوير البنية التحتية وتشجيع الابتكار، وذلك للعمل على تعزيز الصادرات ورفع القدرة التنافسية الوطنية [154]، فأنشأت أربع

([151]) على الرغم من أن الصين دولة فاعلة كبرى فى العلاقات الدولية لاسيما كونها أحد أكبر مراكز التصنيع عالمياً خاصة شنغهاى وبكين، إلا أن التطور الصناعى التكنولوجى يواجه العديد من المشاكل أهمها عدم تطور التقنية و التكنولوجيا وقلة عدد المهندسيين والفنيين المهرة،ومن الجدير بالذكر أن الصين سباقة فى إنشاء مراكز التدريب والتعاقد مع بيوت الخبرة العالمية فضلاً عن إرسال بعثات خارجية للتدريب.

([152]) انظر كلاً من – UNCTAD,2019، op. cit./ Betty Wang, "China's economic growth hits a 30 year low," / زينب عوض الله، دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية –مرجع سابق ،ص198: يبلغ عدد المناطق الاقتصادية الخاصة بجمهورية الصين نحو 2543 وفى تزايد مستمر وأصبح إنشاء تلك المناطق من معايير تقييم حكام المقاطعات الصينية لاسيما حجم الاستثمارات الأجنبية التى نجح حاكم المقاطعة فى اجتذابها.

([153]) صمم رائد المناطق الاقتصادية الخاصة بدولة الصين (دنج شاو بنج) بهدف تحقيق الإصلاح الاقتصادى والانفتاح على العالم الخارجى وحدد هذا البرنامج عام 1978م أربعة محاورئيسية وهى: (التكيف مع متغيرات الاقتصاد العالمية والاندماج فيها، إعادة النظر فى أولويات التنمية المحلية والإقليمية للدولة، تعزيز اللامركزية فى المشروعات العامة وتشجيع القطاعات الخاصة والاستثمار الأجنبى، تسهيل قنوات التجارة الخارجية) فعلى الصين أن تتبع سياسات داخلية وخارجية لتحقيق زيادة فى الناتج القومى لاسيما فى ظل سياستها كسوق إشتراكى القائم على الملكية العامة والتوجية الاقتصادى والإصلاح الرديكالى –فتبنى فى نموذجة سياسات الاقتصاد الحر وقلص دور الدولة فى تلك المناطق الاقتصادية –انظر– زينب عوض الله، دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية ، مرجع سابق ،ص194، نادر إبراهيم، تسوية منازعات المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، الناشر دار الفكر الجامعى، 2004، ص ص 6-8، Pierre Trolliet, La diaspora chinoise, PUF, Paris,1994،/

Karen I. McKenny, An Assessment of China's Special Economic Zones‖, Executive Project, The Industrial College of the Armed Forces, National DefenseUniversity,Washington,1993,pp2 7>http: //ndu.edu/library/ic6/93S94A. pdf>on Monday 9,2003.

([154]) مر الاقتصاد الصينى بأربعة مراحل رئيسية الأولى ثورة (ماو تسى تونغ)من 1949 إلى 1977 وكان الاعتماد على التخطيط متوسط المدى وبدء الانفتاح الخارجى، والثانية (الاشتراكية ذات الخصائص الصينية) من 1978 الى 1988 فدعمت النشاط الزراعى وشجعت تدفق الاستثمارات الأجنبية وإنشاء المناطق الصناعية والاقتصادية الجديدة، الثالثة (مرحلة التجميد) من 1989–1992 نتيجة للاعتراضات الشعبية على السياسات الحكومية لمواجهة التضخم، الرابعة (استرتيجية اقتصاد السوق الاشتراكى) من 1992 إلى الآن وتقوم على إحياء مدينة شانغهاى كمركز مالى عالمى ورفع المستوى التقنى للاقتصاد الصينى) وتبنت الصين استرتيجية ثلاثية الأبعاد لمدة سبعين سنة أهدافها مضاعفة الناتج القومى من 1980–1990، مضاعفة الناتج المحلى أربعة أضعاف من 1990–2000، وزيادة متوسط دخل الفرد بمثيلة فى الدول متوسطة النمو عام 2050م –انظر – زينب عوض الله، دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، مرجع سابق،ص ص 194–197 / Pierre Trolliet, La diaspora chinoise, PUF, Paris,1994،/ Barry J. Naughton, The Chinese economy, op.cit،/ دنج شياو بنج،مؤلفات مختارة 1975–1982، دار النشر للغات الأجنبية، دار الشعب للنشر، الطبعة الأولى، 1985، بكين، الصين –للمزيد– http://arabic.china.org.cn/arabic/273737.htm/ ، روبين ميريليث، مقال الفيل والتنين صعود الهند والصين ودلالة ذلك لنا جميعاً، ترجمة شوقى جلال، مجلة عالم المعرفة، العدد 359، 2008، الكويت،/ محمد عبد المتجلى،تاريخ المناطق الصناعية للدول ذات الأحقبة التاريخية، الناشر مكتبة الفجالة،2001، ص 78،/

WeiGe, Special Economic Zones and the Economic Transition in China, Wolrd Scientific Economic Ideas to the 21st Century, Vol.5, P.12

مناطق اقتصادية خاصة منها ثلاثة بمقاطعة (قواندونغ) وهى "شينزين، تشوهاى، شانتو"،والرابعة فى مقاطعة (فوجيان) وهى "شيامن تورش" [155].

استمرت الصين فى التوسع بإنشاء مناطق للتنمية كأداة نمو استراتيجية تعمل كمحور استراتيجى للتنمية الاقتصادية الإقليمية المتوازنة تقودة الصادرات المحلية لتحقيق مكاسب اقتصادية ديناميكية فأنشأت عام 1984م مناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية على طول المدن الساحلية والتى وصل عددها عام 2002م إلى (54) منطقة [156].

([155]) انظر كلاً من –

-Yuan, Yiming et al. (2010). China's First Special Economic Zone: The Case of Shenzhen. In (Zeng, Douglas). (Ed). Building Engines for Growth and Competitiveness in China: Experience with Special Economic Zones and Industrial Clusters. PP. 55-86. Washington, D.C: World Bank Publications, No. 56447.

-http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/product/4107091e.pdf Angus Maddison. Chinese Economic Performance in the Long Run. Development Centre Studies. Accessed 2007. p.29

-Tantri, Malini. (2012). China's policy for Special Economic Zones: Some Critical Issues. Journal of India Quarterly, 68 (3). PP. 231-250. USA: SAGE Publications

-Tantri, Malini. (2013). Trajectories of China's Integration with the World Economy through SEZs: A Study of Shenzhen SEZ. China Report, 49 (2). PP. 227-250. USA: SAGE Publications.

-Dahlman, Carl J; Aubert, Jean-Eric. "China and the Knowledge Economy: Seizing the 21st Century. WBI Development Studies. World Bank Publications". Institute of Education Sciences. Retrieved 26 July 2014

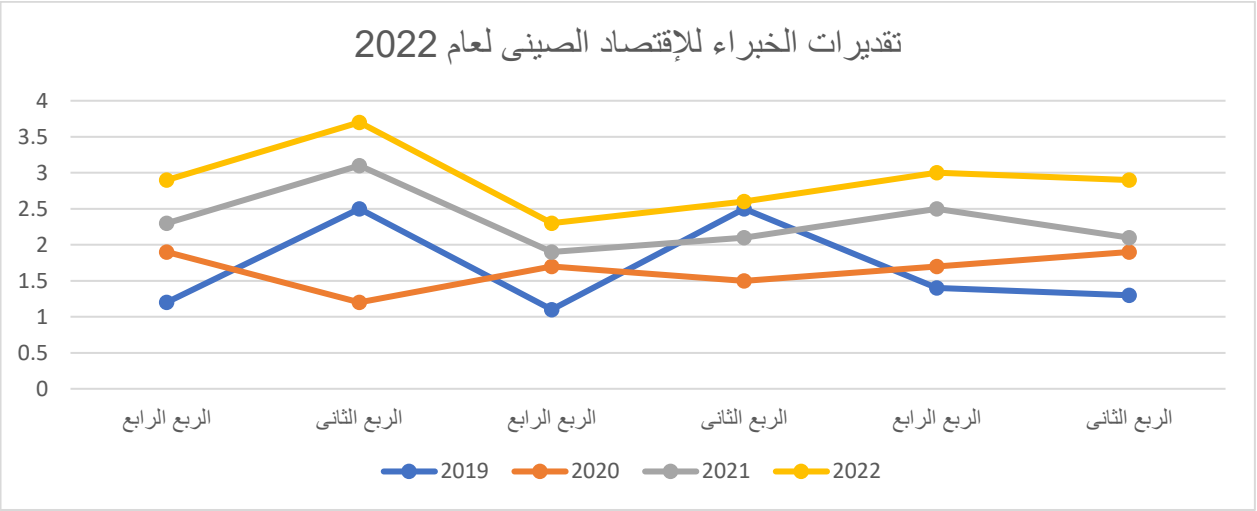
-Zhang, Kai & Wu, Songbin. (2016). Report on the Innovation Development of China's Special Economic Zones. In (Tao, Yitao & Yuan, Yiming). (Eds). Annual Report on the Development of China's Special Economic Zones. PP. 83-120. Shenzhen University: Center for Special Economic Zones, China.

-Kim, Eunice Jieun. (2017). Case Study China's Green Special Economic Zones Policies - Development and Implementation. Global Green Growth Institute, Seoul, Republic of Korea.

([156]) من مناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية الساحلية الصينية: (داليان،تشينهوادوا،تيانجين،يانتاى،شينغداو،ليانيونقانغ،نانتونغ، شانغهاى،لينغوبوه،وونتشو،فوتشونج،قوانغتشو،تشانغ جيانج،بيهاى) –انظر– عبد المطلب عبد الحميد،اقتصاديات المشاركة الدولية –من التكتلات الاقتصادية حتى الكويز، الناشر الدار الجامعية، 2006، ص 319،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2117-2121.

Studies on China's Special Economic Zone 2- Successful Experience in the Development of Chinas Special Economic Zones, Case Study of the Reform of and Innovation in the Shenzhen Financial Industry, Susheng Wag, China Center for Special Economic Zones, Shenzhen University,Yiming Yuan Editor, P.47

رسم بيانى رقم (9) يوضح تقديرات الخبراء للاقتصاد الصينى عام 2022



المصدر من إعداد الباحث بالاعتماد على تقديرات خبراء صندوق النقد الدولى.

(يلاحظ من الشكل عاليه تأثر الاقتصاد الصينى بجائحة كورنا-19 ويتبين أن السياسات التى اتبعتها قد نجحت فى عودة منحنى الاستثمار للنمو مرة أخرى بنهاية عام 2021 واستمرار ارتفاع معدلات النمو حتى عام 2022).

كذلك أنشأت الصين مناطق للتجارة الحرة التى وصل عددها عام 2022م إلى (21) منطقة بهدف تسهيل عمليات التجارة الدولية وتلبى كل منطقة منهم خدمات ومحفزات لصناعة معينة فمثلاً تركز منطقة فوجيان على التجارة مع تايوان، ومنطقة قوانغدونغ على التكامل الاقتصادى مع هونج كونج وماكاو، ومنطقة تيانجن على التجارة مع شمال شرق الصين وتطوير الأسواق المالية، ومناطق أخرى لدعم التنمية الاقتصادية لغرب الصين [157].

يعد ميناء شنغهاي الدولي واحداً من أوائل الموانئ الصينية التي افتتحت للتبادل التجاري مع دول الغرب، وتم افتتاحه في العام 1842م، ومنذ ذلك الحين يهيمن الميناء وبقوة على حركة التجارة الصينية،واستطاع تلبية وتوفير المطالب المحلية المتزايدة للصين.

[157] مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار مجلس الوزراء، مصر، تقرير التنمية للمناطق الحرة، عام 2021م، ص 48.

تقع مدينة شنغهاي جغرافيا على ثلاثة طرق شحن كبيرة من بينها نهر اليانجتسي،الذي يعد ثالث أطول نهر في العالم، فيمتد لمسافة 6437.4كم،وتعد شنغهاي أكبر المدن في الصين من حيث عدد السكان (نحو 40 مليون نسمة)، وتقع شنغهاي عند مصب نهر اليانجستي في وسط ساحل بر الصين، وهي ذات موقع جغرافي مميز جعل منها أهم المدن الاقتصادية في الصين، وتبلغ مساحتها 82 ألف كيلو متر مربع،وهي العاصمة الاقتصادية للصين.

ساعد ازدهار الميناء الكبير على تحقيق نمو اقتصادي كبير لرأس المال والسلع والخدمات، بين أكبر قاعدة سكانية في العالم، بالإضافة إلى أنه ساهم في تطور المدينة الساحلية، وزيادة تنمية مناطق الصين الداخلية. وشهدت مدينة شنغهاي تغييرات واسعة نتيجة نجاح هذا الميناء بما في ذلك إقامة ضواحٍ صناعية، ومجمعات سكنية، بالإضافة إلى تحسين الأعمال العامة، وتوفير المنتزهات والمرافق الترفيهية الأخرى.

تدير الميناء شركة ميناء شانغهاى الدولية المحدودة التي حلت محل هيئة ميناء شنغهاي في عام 2003م، وهي شركة مساهمة عامة مدرجة في البورصة، تملك حكومة شنغهاي نحو 44.23 من أسهم الشركة[158]، ويتكون ميناء شنغهاي من ثلاث مناطق عمل رئيسية هي:

أ – ميناء المياه العميقة يانغشان.

ب – ميناء نهر هوانغبو.

جـ – ميناء نهر اليانجتسى.

سيطر الناتج المحلي الإجمالي في شنغهاي على قائمة أكبر المدن في الصين من ناحية الدخل في عام 2015م، حيث جاء في المرتبة الثانية في قارة آسيا بعد العاصمة اليابانية "طوكيو"، وتحولت مدينة شنغهاي إلى واحد من أشهر المراكز التجارية والمالية والحضرية في العالم.

([158]) WORLD MARITIME UNIVERSITY Malmö, Sweden CHINA MARITIME SAFETYADMINISTRATION IN THE NEW MILLENNIUM Challenges and Strategies By XIAO MING The People's Republic of China A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirements for the reward of the degree of MASTER OF SCIENCE in MARITIME ADMINISTRATION AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

يوجد في ميناء شانغهاي أكبر ميناء للشحن والحاويات في العالم، كما تمتلك شنغهاي أول منطقة تجارة حرة في الصين،أدت إلى ضخ المزيد من الحيوية في الاقتصاد الصيني،وصارت الشركات الأجنبية التي تتطلع إلى العمل في الصين أن تحاول التسجيل في شنغهاي كي تتمكن من القيام بأعمال تجارية في الصين بشكل قانوني.

تصدر ميناء شنغهاي ترتيب منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد" للعام 2019م لأفضل الموانئ المتصلة في العالم،وحصل على هذا الترتيب المتقدم وفق مجموعة بيانات تضعها "أونكتاد" للقياس عليها منها [159]:

أ – مدى ارتباط الموانئ بالشحن الملاحي المنتظم.

ب – مكالمات الموانئ، ووقت التحول في موانئ الحاويات في العالم.

ارتفعت عائدات شركة ميناء شنغهاي الدولية المحدودة عام 2018م بنسبة 19٪ لتصل إلى 37.3 مليار يوان، في حين ارتفع إجمالي أصولها بنسبة 21.5٪ ليصل إلى 142 مليار يوان،وأرجعت الشركة نمو أرباحها بشكل أساسي إلى زيادة حجم أعمال الشحن، وذكرت أن حجم عمليات الشحن ارتفع بنسبة9.1٪ ليصل إلى 560 مليون طن، وأنها تعاملت مع 40.2 مليون حاوية،بزيادة بنسبة 8.4٪ مقارنة بالعام 2016م. (الدولار الأمريكي يعادل 7.0817 يوان،فيما يعادل اليوان 2.30 جنيه مصري).

([159]) (تاو إي تاو & ولو جه قوه)"المناطق الاقتصادية الخاصة فى الصين" تأليف أستاذا علم الاقتصاد بكلية الاقتصاد جامعة شنجن بالصين، ترجمة أية محمد الغازى، أشراف ومراجعة د/ حسانين فهمى حسين، الصادر عام 2018م، ضمن سلسلة "قراءات صينية" عن دار صفصافة.

أهم المناطق الاقتصادية الخاصة /مناطق التجارة الحرة (التجريبية) بجمهورية الصين الشعبية

يبلغ عدد مناطق التجارة الحرة فى الصين نحو (18) منطقة تجريبية كان أولها فى عام 2013 ولقد جذبت تلك المناطق استثمارات تقدر بنحو (70مليار يوان) أى (14%) من إجمالى الدخل القومى للصين وزاد حجم الاستثمار الأجنبى المباشر بنحو (20%) ولقد ركزت تلك المناطق على الانفتاح مع العالم الخارجى وتشجيع الابتكار المؤسسى وتحسين بيئة الأعمال لتعزيز حركة التجارة الحرة وتيسيرها من خلال تطبيق الضرائب التفضيلية وسياسات المراقبة الجمركية الخاصة والسماح باستيراد البضائع وتصنيعها وإعادة تصديرها بدون تدخل جمركى [160].

1- **منطقة شنزن الاقتصادية الخاصة للتكنولوجيا والذكاء الأصطناعى:** تميزت تلك التجربة فى المبادرة على الصعيد التشريعى والإدارى لاسيما نظامها القانونى والتنظيمى المستقل والمواكب للتطور الاقتصادى الحر فضلاً عن حسن استغلال موقعها الاستراتيجى كمحور للربط التجارى والتعاون الاقتصادى لخلق بيئة دولية تنافسية مستدامة، وهى رأس التنين فى استراتيجية الصين الاقتصادية كمركز مالى عالمى مُدمج بالأسواق المالية مع هونج كونج وماكاو عن طريق السوق الحر الاشتراكى المتحرر من القيود بجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة و إزالة الحواجز كنسبة تملك الأجانب فى الشركات الصينية المشتركة وحرية تبادل العملات الأجنبية، ومن تلك المنطقة انطلقت كبرى الشركات الصينية مثال(هواوى للاتصالات، زد تى إي للاتصالات،تينز للإنترنت،جوانج تشى)، وجذبت نحو 141 شركة أجنبية ذات رأس مال مشترك مثال(توشيبا،زيروكس،إيبسون) [161].

2- **منطقة التجارة الحرة بشنغهاى:** تأسست منطقة التجارة الحرة بشنغهاى عام 2013م و تبلغ مساحتها(120.72كم2)، وتمثل حوالى (3.78%) من الناتج المحلى الإجمالى،وتمثل صادراتها ووارداتها نحو (11.77%) من إجمالى صادرات وواردات الصين، وتنتج حوالى (19%) من صناعة

([160]) لمزيد من التفاصيل عن مناطق التجارة الحرة التجريبية بدولة الصين اللينك التالى: http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018
ومن مناطق التجارة الحرة بالصين منطقة جيانغبى الجديدة، ومنطقة جيانغسو الساحلية وتضم نانجينغ وسوتشو وليانيونقانغ، ومنطقة قوانغشى والتى تعتبر بوابة مهمة على خارطة الحزام الاقتصادى لطريق الحرير البحرى، ومنطقة خبي الساحلية، ومقاطعة شاندونغ للتكنولوجيا الفائقة، ومقاطعة يونان الرابطة بين جنوب وجنوب شرق آسيا، ومقاطعة هيلونغجيانغ وهى مركز للتعاون الرئيسى بين الصين وروسيا وشمال شرق آسيا وتهدف لإعادة الهيكلة الصناعية ومركز للنقل والخدمات اللوجستية، ومنطقة لينقانغ فى شانغهاى .

([161]) لمزيد من التفاصيل انظر – Rapport sur L'investissement Dans Le Monde 2019, Cnuced, NU,2019 /، CNUCED, op. cit. /، Kishore Mahbubani, Doit-on avoir peur de la Chine? Le monde Diplomatique, 27-3-2019/ زينب عوض الله، أستاذ المالية العامة والاقتصاد، بحث منشور بمجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة 8، ملحق خاص، ج 2، العدد 9، يناير 2021، ص ص 198-200.

الحاويات، ويعمل بها أكثر من (22000) شركة /مؤسسة أجنبية باستثمارات بلغت عام 2018م (20.21مليار دولار) وتضم سبعة مناطق كالتالى:

أ –منطقة لوجستية للتمويل والتجارة وتركز على المؤسسات المالية سواء الصينية أو الأجنبية مثل البنوك وشركات التأمين والاستثمار والأوراق المالية.

ب –منطقة جينقواى لمعالجة الصادرات وتركز على التنمية الاقتصادية والتكنولوجية وتطوير منطقة الرقابة الجمركية

ج–منطقة تشانغجيانغ هاى تك بارك، وتركز على تصنيع المنتجات عالية التقنية مع ترقية الصناعات الوطنية ودعم مجالات التطوير والبحث للإنتاج الصناعى.

د – منطقتان تركزان على لوجستيات التجارة الدولية.

هـ – منطقتان واحدة تركز على الشحن الدولى، والثانية تركز على خدمات الأعمال.

3– منطقة التجارة الحرة بقوانغدونغ:تتمتع تلك المنطقة ببيئة قانونية عادلة ونزيهة فضلاً عن تنفيذها لبرامج تجريبية للانفتاح المالى وتحرير الخدمات التجارية،وتأسست عام 2015م بالقرب من (هونج كونج، ماكاو) وتبلغ مساحتها(116.20كم2)، ويمثل حجم الصادرات والورادات بها (27.5%) من الإجمالى الصينى وأنتجت نحو مليار طن من البضائع المدعومة بالتطور السريع للصناعات البحرية فى الفترة (2016–2018) ويعمل بها نحو (8800شركة) باستثمارات بلغت (12مليار دولار) لاسيما فى منطقة (نانشا) والتى جذبت نحو (66.8%) من الاستثمارات الأجنبية بمعدل نمو بلغ (28.25%) عام 2018م

وتضم ثمانية عشر قطاعاً مقسمة لعدد من المناطق الفرعية وميناءً محورياً –كالتالى:

أ –**منطقة نانشا الفرعية ومنطقة ميناء نانشا الحرة** وتبلغ مساحتهما (60كم) وتقع فى أقصى جنوب مدينة قوانغتشو وهى بوابتها البحرية الوحيدة (نهر اللؤلؤ) وتهدف لتقديم الخدمات اللوجستية والشحن والتجارة الحرة والصناعات التحويلية .

ب –**منطقة (شيكو، تشيانهاى) الفرعية** الواقعتين فى مدينة شنتشن وتهدف لجذب وتحقيق التعاون مع (هونج كونج)، وتركز منطقة (شيكو) على جذب الشركات الأجنبية كمقار لممارسة الأعمال اللوجستية كشركات التأمين والتطوير العقارى صناعة الحاويات، أما منطقة (تشيانهاى) فتركز على تقديم خدمات التجارة العالمية والمعلومات والتكنولوجيا وكل ما هو جديد فى صناعة الخدمات الاستراتيجية .

ج –**منطقة هنغتشين الفرعية** وتقع جنوب مدينة تشوهاى وتبلغ مساحتها (28كم2) وهى قريبة من (ماكاو) والهدف منها أن تكون قاعدة لخدمات الأعمال الدولية وتنمية

الاقتصاد الوطنى وتقديم الخدمات الترفيهية والسياحية، وتتمتع تلك المنطقة بسياسات تفضيلية وتشريعية فضلاً عن حوافز ومميزات للاستثمار كالاعفاء من الضرائب وتخفيضها وخدمات التخليص الجمركى .

4- <u>منطقة التجارة الحرة بفوجيان:</u> تقع مقاطعة فوجيان فى المنطقة الساحلية الجنوبية الشرقية لجمهورية الصين، تم تأسيسها عام 2015م وتبلغ مساحتها(118كم2)، ساهمت فى الناتج المحلى بنحو (31.5) من الصادرات والواردات لعام 2017م، ويعمل بها نحو (3100) شركة أجنبية لعام 2018م، **<u>وتضم ثلاثة مناطق فرعية كالتالى:</u>**

أ -**منطقة فوتشو الفرعية ومنطقة ميناء فوتشو الحرة** القريبة من مضيق تايوان، وتبلغ مساحتهما (31كم2) وتركز على التعاون المالى واستيراد السيارات والتجارة الإلكترونية وعمليات التطوير الاقتصادى والتكنولوجى.

ب -**منطقة بينغتان الفرعية** القريبة من (تايوان) وتضم (128جزيرة) وتبلغ مساحتها (43كم2) وتضم ثلاثة مناطق (التجارة الحرة، التقنية العالية للصناعة، السياحة).

جـ -**منطقة شيامن الفرعية** وهى من أكثر مناطق فوجيان نشاطاً وتبلغ مساحتها (43.78كم2) وهى مركز إقليمى لعمليات سوق رأس المال والتجارة الحرة عبر مضيق تايوان.

5- <u>منطقة التجارة الحرة بتيانجين:</u> تتميز تلك المنطقة بضمانات تشريعية وإجرائية كوجود لجان تحكيم متخصصة بشأن المنازعات العمالية فضلاً عن الوضع المتميز للرعاية الصحية،وتعتبر أكبر منطقة للتجارة الحرة فى شمال /شمال غرب الصين، تم تأسيسها عام 2015م وتبلغ مساحتها(120كم2)، **<u>وتضم ثلاثة مناطق فرعية كالتالى:</u>**

أ -**منطقة ميناء دونجيانغ للتجارة الحرة**، وتبلغ مساحتهما (30كم2) وتركز على التنمية فى مجالات الشحن والتجارة الدولية والخدمات اللوجستية والتأجير التمويلى .

ب -**منطقة مطار تياجين** وتبلغ مساحتها (43كم2) وتركز على تنمية صناعات الطيران والمعدات والجيل الجديد من تكنولوجيا المعلومات والتصنيع عالى التقنية فضلاً عن البحث والتطوير والخدمات اللوجستية للطيران وخدمات المنتجين.

جـ -**منطقة بينهاى الجديدة للتجارة المركزية** وتقع فى المنطقة الساحلية الشرقية فى مقاطعة تياجين وتبلغ مساحتها (46.8كم2) وتركز على تطوير الابتكار المالى وقاعدة حديثة لخدمات البحث والتطوير.

جدول رقم (2) يوضح مساهمة المناطق الاقتصادية الخاصة (المناطق الحرة) بجمهورية الصين الشعبية فى التنمية [162]

النشاط	(القيمة/النسبة) للناتج المحلى للعام المالى 2021/2020
مناطق التجارة الحرة عدد(21) منطقة	1-تمثل حصيلتها فى عام 2020م (13.5%) من الناتج القومى. 2-يعمل بها عدد (3300) شركة أجنبية. 3-يبلغ حجم الاستثمار الأجنبى المباشر نحو(13.3مليار دولار) بنسبة (14%). 4-تشكل التدفقات الاستثمارية المباشرة فى القطاعات غيرالمالية نسبة (85.7%) بنحو (88.86مليار دولار) 5-تشكل الصادرات والواردات فى منطقة شنغهاى حوالى (11.77%) من إجمالى صادرات وواردات الصين
مناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية عدد(54) منطقة	1- يبلغ حجم الاستثمار الأجنبى المباشر بها نحو (20%). 2- تشكل إيرادات تلك المناطق نسبة (35%) من الناتج المحلى. 3- تعزيز الصادرات والتنمية التكنولوجية. 4- جذب رؤوس الأموال الأجنبية المباشرة. 5- عمالة مباشرة تقدر بـ(50مليون). 6- تحقيق التنمية المكانية والاجتماعية.

الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر.

(162) الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر.

(2) تجربة سنغافورة للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية

(المناطق الحرة) المنطقة اللوجستية لميناء سنغافورة [163] نموذجاً

تقع جمهورية سنغافورة فى جنوب شرقى آسيا بين خطي العرض 1°09' و1°29' شمالاً وبين خطي الطول 103°36' و104°25' شرقاً عند الطرف الجنوبي من شبه جزيرة ملايو حيث يلتقى بحر الصين الجنوبى بالمحيط الهندى، ويفصلها عن ماليزيا مضيق جوهور وعن جزر رياو الإندونيسة مضيق سنغافورة، وتبلغ مساحة اليابسة 710.3 كلم2 ويبلغ طول سواحلها 180 كلم وتتكون من الجزيرة الكبيرة وتبلغ مساحتها (572كم2) ويتبعها حوالى 50 جزيرة صغيرة، وهى دولة جمهورية برلمانية يبلغ تعداد سكانها حوالى ستة ملايين نسمة وهم خليط من الصينيين ويشكلون نسبة (75–80%) والباقى من المالاويين والهنود والآسيويين والقوقازيين، وتعتبر سنغافورة ثالث دولة في العالم من ناحية الكثافة السكانية بعد ماكاو وموناكو حيث تبلغ الكثافة السكانية نحو 6500فرد/كم2.

تُعتبر سنغافورة رابع أهم مركز مالي في العالم ومدينة عالمية تلعب دوراً مهماً في الاقتصاد العالمي، ويتميز اقتصادها بدرجة عالية من التطور ويعد مرفأ سنغافورة الخامس عالميًا من ناحية النشاط(الحمولة الطنية) كما تُعد سنغافورة أكثر اقتصاديات العالم انفتاحًا وحرية فلا توجد موانع على التجارة ولا قيود على الاستثمارات أو تحويلات النقد الأجنبى كما تتميز بمستويات منخفضة من الضرائب إضافة إلى المزايا الجغرافية والبنية التحتية ذات الكفاءة العالية والمتكاملة والتكنولوجيا المتطورة فضلاً عن العديد من الاتفاقيات التجارية الدولية[164] ويعتمد الاقتصاد فيها بشكل أساسى على الخدمات اللوجستية،ولقد نجحت

([163]) رشا فؤاد عبدالرحمن، منى محمود حسين: وقائع المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة)،مرجع سبق ذكره.

([164]) تنتمي سنغافورة لرابطة شعوب جنوب شرقي آسيا أسيان ASEAN ، والتي تضم (بروناي وإندونيسيا وماليزيا والفلبين، وتايلاند وكبموديا ولاوس وفيتنام وبورما) ، ولقد عقدت سنغافورة العديد من الاتفاقيات التجارية ومنها على سبيل المثال اتفاقية التجارة الحرة مع استراليا (سافنا) وكذلك شراكة استرتيجية شاملة (CSP) فى عام 2016م، ومع نيوزيلندا شراكة اقتصادية (ANZSCEP –AANZFAT)، ورابطة التجارة الحرة الأوروبية EFTA–Singapore FTA (سويسرا والنرويج وأيسلندا وليختنشتاين) واتفاقيات تجارية مع بلدان (اليابان JSEPA وكوريا الجنوبية KSFTA والصين والهند India–Singapore CECA والويات

دولة سنغافورة فى بناء بيئة استثمارية للأعمال بطريقة مبتكرة وعملية فانتهجت إقامة المناطق الاقتصادية الخاصة كاستراتيجية لتحقيق التنمية باعتبارها "مناطق تجريبية لاختبار الإصلاحات الاقتصادية" مما ساهم فى نهاية الحال فى دعم عمليات النمو وتنويع الصادرات وجذب الاستثمارات ومواجهة مشكلات الاقتصاد العام فضلاً عن تحفيز عمليات نقل التكنولوجيا وتبادل المعرفة والمهارات الإدارية الدولية. [165]

ويعد ميناء سنغافورة مركزا رئيسيًا لأنشطة الشحن ونقطة ارتكاز لأكثر من(211) خط ملاحى متصلة بأكثر من(600) ميناء فى أكثر من(123) دولة ويعتبر ثانى أكثر الموانئ ازدحامًا فى العالم بعد ميناء شنغهاى من حيث حمولة الشحن الكلية وهو الميناء الرائد عالميًا من حيث قدرتة على تزويد السفن بالوقود وتقديم خدمات تموين ذات كفاءة عالية [166].

تحتل سنغافورة المركز الخامس عالميًا وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية(LPL) لعام2106م [167]، والأولى فى الدول النامية ومنطقة جنوب شرق آسيا وإن كانت احتلت المرتبة الأولى عالميًا عام 2007م، وأختير ميناء (تشانجى/الجوى) كأفضل ميناء فى العالم عام2017م فيخدم نحو(6800)رحلة جوية أسبوعيًا وساهمت المنطقة اللوجستية وخدماتها برفع قيمة التجارة فى دولة سنغافورة إلى 3.5 مثل إجمالى الناتج المحلى لجزيرة سنغافورة [168].

المتحدة USSFTAوفيتنام وبيرو PesFTA وسيرلانكا Sri Lanka-Singapore FTA والأردن.SJFTA ..) (واتفاقية الشراكة الاقتصادية الاسترتيجية عبر المحيط الهادى Trans-Pacific SEP مع دول (برونای وشيلى ونيوزيلند) فضلاً عن اتفاقياتها مع دول مجلس التعاون الخليجى.

([165]) انظر كلاً من – عبد الوهاب جودة الحايس، وآخرين، مرجع سابق، ص 56.

-Zhao, Min & Farole, Thomas. (2011). Partnership Arrangements in the China - Singapore (Suzhou) Industrial Park: Lessons for Joint Economic Zone Development. In (Farole, Thomas & Akini, Gokhan). (Eds). Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. PP. 101-125. Washington, D.C: World Bank Publications, No. 63844.

([166]) منى عبد العال دسوقى (استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات الووجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية 2014)ص77.

([167]) Jcan-F.A & Other (2016). "Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy " World Bank p.12 & 38.

([168]) Yin Y L & Karuna R (2017). " Three Factors thet have made Singapore aglobal Logistics hub" World Bank (JAN.26)

اتخذت حكومة سنغافورة العديد من الإجراءات المنظمة لأنشطة ممارسة الأعمال بها، وكان لهذه الإجراءات دور كبير فى نهضة الدولة وتحقيق طفرة فى نظامها الاقتصادى والتجارى,وهو ما أدى إلى احتلالها الترتيب الأول عالميًا فى حماية المستثمرين،والثانى فى تنفيذالعقود والمؤشر المالى لسهولة ممارسة أعمال الاقتصاد، والسادس فى بدء النشاط التجارى، والثامن فى دفع الضرائب، والعاشر فى توصيل الكهرباء، استخراج تراخيص البناء،والتاسع عشر فى تسجيل الملكية [169].

ساهمت تلك الإجراءات والإصلاحات الوطنية الاقتصادية مع وجود الرؤية والتخطيط الاستراتيجى مجتمعه مع الإرادة السياسية [170] فى نقل دولة سنغافورة من كونها بلد منخفض الدخل محددود الموارد محروم من البنية التحتية والاستثمارات وتكدس البطالة إلى واحدة من أغنى بلدان قارة أسيا [171]، ويتلخص معيار تصدر سنغافورة للمناطق اللوجستية طبقاً لتقرير البنك الدولى **<u>فى الآتى</u>**:

أ – كفاءة وجود مكونات دليل أداء الخدمات اللوجستية ومنها:(وكلاء التخليص الجمركي وكفاءة شركات خدمات النقل بالسكك الحديدية، ومدى التخليص على شحنات الصادرات وإتمام شحنها طبقا للجداول والمواعيد المحددة، ومدى عدم حدوث أنشطة إجرامية أو السعى والمطالبة بمدفوعات (رشوة) مقابل تقديم معلومات أو تسهيلات غير مشروعة) [172].

([169]) تقرير ممارسة الأعمال (2017) الصادر عن البنك الدولى، منشور على اللينك التالى.

http://arabic doing business.org/data/explor ecconomies/singapore.

([170]) انظر – رانيا محمد أحمد الشيخ، رسالة ماجستير – محددات نجاح مشروع إنشاء مركز لوجستى عالمى بمنطقة قناة السويس – دراسة مقارنة، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2018، ص ص 39–50: لم يتوقع أحد أن سنغافورة تلك الدولة المستقله حديثاً عن ماليزيا عام 1959م قد يكون لها هذا الدور المؤثر والفعال فى حركة التجارة العالمية، لاسيما افتقارها للموارد والثروات الطبيعة وتعدد مشكلاتها الداخلية وارتفاع نسب البطالة بها، إلا أن الحكومة وضعت خطة استرتيجية لتحقيق التنمية قائمة على ستة محاور رئيسية لتنمية الاقتصاد العام، وثلاثة أسس لتنمية مراكزها اللوجستى:–

<u>أولاً:– بالنسبة للتنمية الاقتصادية كالتالى:</u> (أ) الاستثمار فى الدولة (ب) التشجيع الفعال للاستثمارات الأجنبية (ج) توفير البيئة المشجعة للأعمال ومناخ الاستثمار (د) التجارة الحرة (هـ) اتباع سياسة نقدية انكماشية (و) رفع معدلات الادخار

<u>ثانياً:– بالنسبة لأسس تنمية مركزها اللوجستى كالتالى:</u> (أ) تطوير المؤسسات والبنية التحتية مثل هيئة ميناء سنغافورة PSA والخطوط الجوية SIA

(ب) وضع استرتيجية لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة فتم إنشاء مجلس التنمية الاقتصادية عام 1960م (ج) ترقية خدمات القيمة المضافة كالخدمات المالية والإتصالات وتكنولوجيا المعلومات وخدمات السفن حيث يمثل قطاع الخدمات نحو 3/2 ثلثى السوق متفوقاً على قطاع الصناعات التحويلية.

([171]) تُشير التقارير والدراسات الدولية بأن سنغافورة قد نجحت فى تحقيق التطور الاقتصادى وأصبحت مركزاً مالياً وتجارياً وسياحياً مُهماً ونتيجة للسياسات المالية التى أنتهجتها الحكومة فقد ارتفع دخل الفرد من الناتج الإجمالى ليبلغ نحو ثمانية عشر ألف دولار أمريكى سنوياً وهى بذلك من أعلى المعدلات فى آسيا، وتنخفض بها نسبة البطالة لنحو (2%) فضلاً عن برامج الحماية الاجتماعية والخدمات الصحية، ونظراً لموقعها الاسترتيجى على طريق التجارة بين الشرق والغرب لاسيما مينائها الطبيعى والتاريخى فهى مركز للتخزين والتوزيع لمناطق آسيا والمحيط الهادئ كما تُعد سنغافورة مركزاً رئيسياً للكيماويات والنسيج والملابس والمعدات الكهربائية والإلكترونية وتكرير النفط وبناء وإصلاح السفن والصناعات الغذائية.

([172]) أيمن النحراوى – مرجع سبق ذكره – ص ص42 – 43.

ب – ثقة مشغلى الموانئ، ومناولى البضائع، وأصحاب شركات النقل البحري نظرًا لدرجة التنافسية العالية التي يتمتع بها، ونظام الرسوم المعقولة المفروضة على نقل الحاويات، وتوفير بنية أساسية مناسبة للحاويات [173].

جـ – الاستثمار الملائم في البنية الأساسية الجديدة للوفاء بالمتطلبات المستقبلية، علاوة على تسهيل وتوفير الخدمات المساندة بما في ذلك مرافق الخدمات اللوجستيه وتلك المتعلقة بمناولة الشحنات.

د – خفض التكاليف وإمكانية التنبؤ وجدارة التعويل ونوعية الخدمات المقدمة التي تعتبر عوامل أكثر أهمية حتى من التكاليف نفسها، حيث إن أكبر مصدر للتكاليف لا يتمثل في واقع الأمر في تكلفة النقل (مثل تكاليف الشحن)، ورسوم الميناء وتكلفة مناولة البضائع، والرسوم الإجرائية كالتعهد الجمركى، أو حتى الأتعاب التى يتقاضاها وكلاء التخليص الجمركى، أو أية مدفوعات جانبية.

هـ – تشجيع الحكومة للاستثمار والعمل من جانبها على مواجهة التحديات والصعوبات التى تواجهها ومنها (نظام الرسوم المعقولة المفروضة ومرفق الشحن الإقليمى السريع والشراكة القوية مع القطاع الخاص وتبسيط الإجراءات الحكومية والإجراءات المبتكرة وبناء شبكات ربط قوية). [174]

و – الشراكة القوية مع القطاع الخاص والتى تضمن استدامة المبادرات من الناحية التجارية على المدى الطويل، وعدم تحويلها إلى عبء على الأموال العامة، وهو الأمر الذى كان له دور كبير فى جذب الاستثمارات الأجنبية.

([173]) رشا يونس، منى عليوة، مارلوج4 – مرجع سبق ذكره – ص 6.

([174]) رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع سابق، ص 51.

عوامل نجاح تجربة سنغافورة

الناظر لتجربة سنغافورة تلك الجزيرة الصغيرة التى تواجه ندرة الموارد طبيعية أو الثروات فضلاً عن تعدد العرقيات الأثنية والتى وحدها كفيلة فى أى بلد نامى لتوطين الفقر والتخلف، كيف نجحت فى الانتقال لمصاف الدول المتطورة عالميًا ؟ لاسيما على المستوى التجارى والاقتصادى، يجد أن المكون الأساسى لهذا الإنجاز هى الإدارة الرشيدة من نظامها الحكومى الذى تبنى نظام قائم على الجدارة من خلال مزج للسياسات القائمة على منح الأولوية للكفاءة والاستحقاق لضمان فاعلية النظام الحكومى ورفع مستويات الإنتاجية الوطنية وتحقيق التنمية المستدامة وإرساء مبادئ التماسك المجتمعى [175].

ولا يدعى الباحث أن تلك الجزيرة الصغيرة التى لا تكاد تبلغ فى مساحتها إمارة دبى بالإمارات العربية أو البحرين فى منطقتنا العربية أو حتى منطقة قناة السويس وسيناء خلوها من المعوقات والتحديات المتعارف عليها بأي نظام سياسى، ولكن استطاعت من خلال رؤيتها الاستراتيجية ومبادئ الحوكمة تقليل تلك الفوارق والاتفاق المجتمعى على أن الأولوية لنهضة الدولة ويكفى فى هذا الصدد الاستشهاد بمقولة (لى كوان يو) المؤسس لسنغافورة الحديثة ورئيس وزرائها: (إذا أردت أن تنشئ حكومة جيدة لابد أن تسلم زمام المسئولية فيها لأشخاص جيدين).

لا شك أن السياسات العامة بعيدة النظر والإجراءات التى اتخذتها حكومة سنغافورة تقدم بعض الدروس لأى بلد نامٍ يسعى إلى تحسين شبكة خدماتة اللوجستية ورفع مستوى المعيشة لمواطنيها [176]، وإن كانت تلك التجربة لا تخلو من الانتقادات كغيرها من التجارب الدولية **إلا أننا هنا نكتفى برصد الإيجابيات والعوامل التى هى أساس النجاح والتقدم، ومنها:**

([175]) . www.singstat.gov.sg/ موقع الحكومة بدولة سنغافورة

([176])) Porter, M. E., Neo, B. S., & Ketels, C. H. (2010), "Remaking Singapore", Harvard Business School Strategy Unit Case No. 710-483. Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=2037954

أ – **الحوكمة الرشيدة والقيادة الفريدة:** من خلال تبنى المنهجية الاقتصادية والإصلاحات السياسية وإدارة رأس المال البشرى، من خلال الآتى:

(1) تعزيز بيئة السلام والاستقرار المجتمعى واتباع المنهجيات السليمة فى رسم السياسات العامة وتقديم الخدمات المدنية الفعالة والتأكيد على نظام الجدارة والكفاءة.

(2) خلق بيئة مناسبة لاستثمار ثروتها الوحيدة وهى رأس المال البشرى من خلال التعليم والتدريب واختيار الكفاءات لشغل الوظائف بكافة قطاعات الدولة.

ب – **البنية التحتية والإجراءات المبتكرة** [177]: استطاع قطاع الخدمات اللوجستية فى سنغافورة إقامة بنية أساسية ومنظومة عالمية المستوى تؤسس للعديد من المبادرات للمستقبل فى كل جزء من سلسلة الخدمات اللوجستية ومنها:

(1) تيسير التجارة "الحكومة الإلكترونية": حيث تغير النمط الفكرى للحكومة من البيروقراطية إلى الميكنة وتيسير الإجراءات فحولت الأذون التجارية ألى إجراءات رقمية من خلال الاستمارة الموحدة والتى يستغرق انهائها عدة دقائق، فأطلقت عام 1989م اول نافذة رقمية وطنية موحدة فى العالم يشترك بها أكثر من (35)جهة حكومية لتيسير التعامل الالكترونى التجارى واختصار سلسلة الإمدادات.

(2) تشجيع شركات الشحن الجوى: حيث تم إقامة مجمع للخدمات اللوجستية بالمطارات لاستقبال ومناولة الشحنات العاجلة ومراكز التبريد التى حصلت على شهادة المعتمدين المستقلين فى الخدمات اللوجستية الدوائية [178] CEIV pharma لاستقبال البضائع المعرضة للتلف والمرافق الإقليمية السريعة للتعامل مع أنشطة التجارة الإلكترونية المتزايدة بالإضافة لما ينالة العاملين من تدريب منتظم ومتطور الذى يمكنهم من مواكبة التقنييات الجديدة والتعامل مع مختلف انواع الشحنات الدولية.

([177]) www:iesingapore.com الموقع الرسمى لميناء سنغافورة.

([178]) يمنح تلك الشهادة الاتحاد الدولى للنقل IATA للمتميزين فى التعامل مع الشحنات الدوائية.

(3) تطوير ميناء سنغافورة البحرى: وضعت سنغافورة خطة طموحة لتطوير الميناء ليستوعب خمسة وستون مليون حاوية فى عام 2030م ليكون اكبر منشأة متكاملة فى العالم من خلال إضافة استخدام المركبات الاوتوماتيكية التى تسير بدون سائق واجهزة الفحص الذكية لرصد المخالفات واستحداث اجهزة وادوات تحليل البيانات للرصد المبكر لمواقع التكدس.

جـ - **بناء شبكات ربط قوية:** فى ظل خطة استراتيجية استباقية وسياسة الحكومة التوسعية ابرمت هيئة الطيران المدنى اتفاقيات للخدمات الجوية مع(130)دولة لزيادة عدد رجلات الربط الجوى بالإضافة الى عمل الميناء مع خطوط الشحن لبناء واحدة من أكثر شبكات النقل البحرى كثافة فى العالم بالانخراط مع أكثر من(30)شريك تجارى بشبكة واسعة من اتفاقيات التجارة الحرة لتعزز حكومة سنغافورة من سبل دخولها الى الاسواق التجارية وهو الامر الذى ينعكس ايجاباً ويشجع الشركات فى سائر سلسلة الخدمات اللوجستية على العمل من سنغافورة.

د - **تشجيع مشاركة القطاع الخاص:** حيث اشركت الحكومة القطاع الخاص فى القرارات الخاصة بالسياسات بل تطور الأمر الى تشكيل مؤسسة من مشغلوا الميناء وهيئة المطار وهو الامر الذى ادى زيادة حجم الشحن لدى هيئة ميناء سنغافورة PSA واستثمرت ما يقرب من(40)محطة للشحن فى مختلف انحاء العالم.

هـ - **توفير المناخ المواتى للاستثمار:** حيث شجعت الحكومة على جذب المستثمرين الاجانب من خلال تقديم الحوافز الملائمة لاشراك القطاع الخاص مما ادى الى قيام(20)من اكبر شركات الخدمات اللوجستية فى العالم أن تدير عملياتها العالمية والإقليمية من سنغافورة وهو الامر الذى حفز شركات النقل الكبير المحلية على المحاكاة للمعاييرالدولية.

و - **تبادل الرؤى وتعزيز الدراسات:** كما تقوم الحكومة بعمل مشاورات مكثفة مع القطاع الخاص بشكل مستمر قبل التصديق على الاستثمارات العامة للوقوف على تلبيتها للاحتياجات الفعلية للنشاط وتشجيعة على الاستثمار فى البنية التحتية التكميلية كمراكز الشحن البارد ومرافق الشحن الإقليمى السريع [179].

([179]) Ibid.www.icsingapore.com

ز – **تعزيز الحوافز الاقتصادية وتشجيع المنافسة:** فتستخدم الدولة حوافز التنمية الاقتصادية لتشجيع قطاعات مستهدفة وتحقيق التقدم فى سلسلة القيمة وتجنب السلوكيات السلطوية بين شركات القطاعين العام والخاص، كما تعمل الحكومة بتبنى البرامج الداعمة والمعززه لمهارات التنمية وتحقيق الإرتقاء التشغيلى للمؤسسات ودعم وتشجيع الشركات الصغيرة والمتوسطة وكذلك دعم ريادة الأعمال فى المجتمع

ح – **مكافحة الفساد ومعايير الشفافية والتزاهة:** تشير تقارير الجهات الدولية الرسمية أن دولة سنغافورة تصنفها شركات الأعمال بانها دولة منعدمة الفساد لوجود إجراءات فعالة لتحقيق الشفافية وتقليل تكلفة العمليات، كما أن شركات القطاع العام بها تتبع أسلوب التجارة الحرة والتحرر الفكر رأسمالى والاقتصادى لتعظيم أرباحها وتقليل تكاليف تشغيلها وتتميز الإدارة العامة بأنها نموذج يحتذى به .

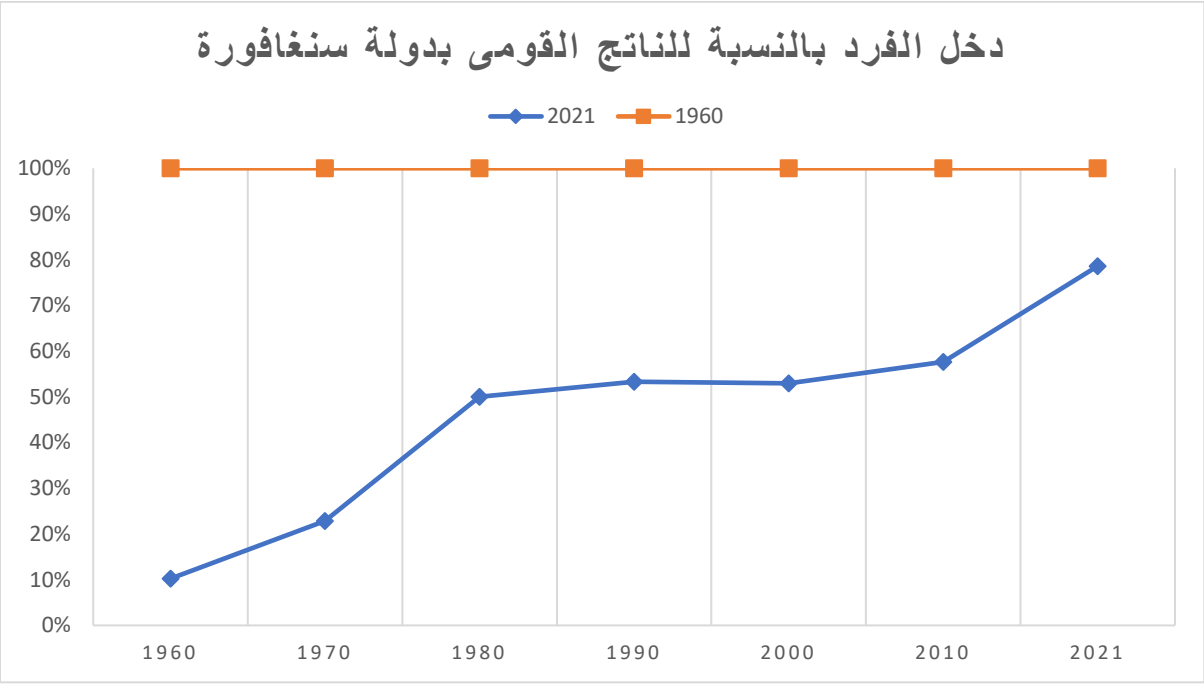
ط – **إرتقاء منظومة التعليم والبحث والتطوير:** فتحتل سنغافورة المركز التاسع عالميًا من حيث الإنفاق على مراكز البحث والتطوير، والمرتبة الثالثة عشرمن حيث عدد الباحثين، والمركز الثلاثين عالميًا فى التعليم الجامعى، والمركز الحادى عشر من حيث الأنظمة الحكومية المرتبطة بالتكنولوجيا [180].

ك – **توطين الصناعات الداعمة وتشجيع خدمات القيمة المضافة:** أصبحت سنغافورة موطناً للصناعات المتقدمة والمتطورة وترتب على ذلك أن شهدت الأعمال ذات الصلة مثل شركات الاستشارات القانونية والإدارية والمحاسبية والإعلان والخدمات اللوجستية تطوراً رهيباً لخدمة الأعمال التجارية، قابلها اهتمام الحكومة بتسويق الخدمات العالية والخدمات القابلة لتصدير دولياً والخدمات القائمة على المعرفة لتحقيق القيمة المضافة مثل خدمات المجمعات كتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والإعلام والرعاية الصحية والتعليم والخدمات اللوجستية.

([180]) انظر كلاً من رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع سابق، ص 53، /

) Porter, M. E., Neo, B. S., & Ketels, C. H. (2010), "Remaking Singapore", Harvard Business School Strategy Unit Case No. 710-483. Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=2037954.

رسم بيانى رقم (10) يوضح تطور دخل الفرد بالنسبة للناتج الإجمالى [181]



المصدر من إعداد الباحث بالاعتماد على تقرير البنك الدولى تقرير دولة سنغافورة: (تطور نصيب الفرد من إجمالى الناتج المحلى) بالأسعار الجارية للدولار الأمريكى بتاريخ 2023/1/10، س 11 am، منشور على اللينك التالى

https://data.albankaldawli.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2021&locations=SG&start=1960&view=char

:

(يتضح من الشكل عاليه مدى مساهمة المناطق الاقتصادية الخاصة والمناطق الحرة فضلاً عن السياسات المالية فى دفع عجلة التنمية المستدامة وارتفاع نصيب الفرد من الناتج القومى الإجمالى.)

([181]) المصدر من إعداد الباحث بالاعتماد على تقرير البنك الدولى تقرير دولة سنغافورة – تطور نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي (بالأسعار الجارية للدولار الأمريكي)Singapore – – بتاريخ 2023/1/10م، س 11 AM – منشور على اللينك التالى:
https://data.albankaldawli.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2021&locations=SG&start=1960&view=chart

(3) التجربة الهندية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية (المناطق الحرة)

كاندلا Kandla Special Economic Zone – KASEZ نموذجاً

تشغل الهند الجزء الأكبر من شبه القارة الهندية وتقع فى جنوب آسيا إلى الشمال من خط الاستواء بين '6°44 و'35°30 شمال خط العرض و'7°68 و'97°25 شرق خط الطول (شمال الهند هي المنطقة المتنازع عليها من نهر سياتشن الجليدي قي جامو وكشمير)، وبين 36 28 درجة شمالاً و 12 72 درجة شرقاً – يحدها المحيط الهندي من الجنوب، وبحر العرب من الجنوب الغربي، وخليج البنغال من الجنوب الشرقي، وتشترك في الحدود البرية مع باكستان من الغرب والصين ونيبال وبوتان من الشمال وبنغلاديش وميانمار إلى الشرق،وتقع الهند بالقرب من سريلانكا وجزر المالديف في المحيط الهندي، وتشترك جزر أندمان ونيكوبار في حدود بحرية مع تايلاند وإندونيسيا، وتتكون الهند من ثمانٍ وعشرين ولاية وثمانية أقاليم اتحادية وهى (جزر أندمان ونيكوبار، شانديغار، دادرا ونغر هاويلى ودامان وديو، جامو وكشمير، لداخ، لكشديب،دلهى، بونديتشيري) ونظامها القانونى اتحادى فيدرالى بنظام برلمانى وتٌحدد الفيدرالية توزيع السلطة بين الاتحاد والولايات[182] ، وهى قوة إقليمية صاعدة وتعتبر ثانى أكبر دولة فى العالم من حيث عدد السكان والذى يتجاوز المليارو أربعمائة مليون نسمة وتمتد سواحلها لأكثر من 7000 كم وتحتل الهند المرتبة السابعة عالميًا من حيث المساحة (3.1مليون كم2) [183]بدون إقليم كشمير المتنازع عليه، وتٌعد الهند أكبر خامس اقتصاد من ناحية أسعار الصرف فى السوق و الثالث من ناحية تعادل القوة الشرائية وتحتل المركز 118 عالميًا من ناحية نصيب الفرد من الناتج المحلى (PPP–GDP).

([182])على غرار النموذج البريطانى يتكون البرلمان الهندى من مجلسين الأول مجلس الشعب (لوك صابحا) ويتألف من 545 عضو، والمجلس الأعلى ويدعى مجلس الولايات (راجيا صابجا) ويتألف من 250 عضو يتم انتخابهم من أعضاء المجالس التشريعية على مستوى الولايات، ويتم إقرار التشريعات والقوانين عن طريق تقديم مشروعهما لكلا المجلسين للمناقشة وفى حالة التصديق يرفع لرئيس الدولة الذى يتمتع بسلطات شكلية بينما السلطة التنفيذية بيد رئيس الوزراء –انظر– محمد ضياء الحق، الهند عوامل النهوض وتحديات الصعود، الناشر الدار العربية للعلوم، بيروت /لبنان، 2010، ص 30، / ستار جبار علاى، التجربة الهندية أكبر ديمقراطية فى العالم، الناشر دار العربى، القاهرة /مصر، 2017، ص66.

([183]) أحمد مرسى، جغرافيا الهند، بيروت /لبنان، ط 1، 2010، ص ص 36 – 42.

تحتل الهند [184] المرتبة السادسة ضمن أفضل الدول فى إدارة المناطق الحرة، ومن أكثر الدول استثماراً فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة كمناطق التجارة الحرة ومناطق تجهيز الصادرات (EPZ) ومناطق صناعية واقتصادية حرة، وتحتل مناطق التجارة الحرة بالهند مواقع استراتيجية حول الموانئ البحرية الرئيسية والمطارات الدولية، وتشمل صناعاتها الرئيسية الاتصالات والتكنولوجيا الحيوية والآلات والمعدات والبرمجيات والكيماويات والأدوية وصناعات الصلب والتعدين والبترول والأسمنت والمنسوجات [185].

تبنت الحكومة الهندية منذ عام 2000م سياسات تشريعية وإجرائية ومؤسسية داعمة لتحقيق النمو الاقتصادى [186] وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة عن طريق خلق بيئة ملائمة لإقامة الأعمال وتسيير التبادل التجارى بين الدول وتوفير مناخ تنافسى على مستوى عالمى لمنتجى السلع ومقدمى الخدمات، لاسيما حزمة

([184]) انظر تقرير المنتدى الاقتصادى العالمى، إصدار المعهد القومى للحوكمة والتنمية المستدامة، وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، مؤشر التنافسية العالمى، أغسطس 2020،تصنف دولة الهند وفقاً للتقرير بأنها دولة ذات دخل متوسط منخفض وتحتل دولة الهند المرتبة 68 عالمياً من بين 141 دولة .

([185]) القارئ للتاريخ الهندى عقب الاستقلال عن بريطانيا عام 1947 والتى تبنت النظام الاشتراكى الفابي كنموذج للتنمية القائم على تدخل الدولة فى إدارة النشاط الاقتصادى الموجه لتحقيق الاكتفاء الذاتى وحماية الاقتصاديات العامة والصغيرة حيث فشل هذا النموذج فى تحقيق المنشود مما اضطر الهند للجوء للمؤسسات الدولية للحصول على القروض، وفى الثمانيات أطلقت الهند عملية مراجعة جذرية لسياستها التنموية وانتهجت نموذج الانفتاح والتحرر الاقتصادى وتخفيض العملة الوطنية لأكثر من مرة، إلا أن الإصلاح الجوهرى بدء عام 1991م (مهندس عملية الإصلاح الاقتصاد الهندى وزير المالية مانموهان سينغ 1991–1996) فتبنت الهند برنامج إصلاح اقتصادى شامل جوهره الالتحاق بالاقتصاد الرأسمالى المعولم (حكومة تاريندرا مودى 2014م مبادرة صنع فى الهند) مما كان لهذه السياسة القدرة على الصمود ودفع عجلة النمو فحققت عام 2018 نسبة نمو بلغت (7,3%) وبلغ الاستثمار الأجنبى المباشر نحو (34,4 مليار دولار) بنسبة نمو بلغت (22,1%) مع الإقرار بأنها كأية دولة نامية توجه العديد من المشكلات الجوهرية التى يتعين معالجتها –للمزيد انظر– وفاء لطفى، القوى الآسيوية الصاعدة فى النظام الدولى: الهند نموذجاً، الدوريات المصرية، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مصر، المجلد 24، العدد الأول، يناير 2023، ص ص 231 – 260، DOI: 10.21608/jpsa.2023.279879

BaldevRajNayar(2006),India'sGlobalization:evaluatingthe Economic Consequences, Policy studies, Washington: Est-WestCenter, pp. 10-23

India-Economic Growth andDevelopment-and-growth-economic-https://www.tutor2u.net/economics/reference/india development

Indi atrade statistics https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/IN

قاعدة بيانات البنك الدولى – معطيات الناتج المحلى الإجمالى للهند https://ar.tradingeconomics.com/india/gdp

John D.Ciorciari,(2011),"India's Approach to Great-Power Status", the fletcher forum of world affairs, vol.35, No. 1p. 61-63

([186]) تزخر التجربة الهندية كدولة نامية بالعديد من الدروس المستفادة للدول الأخرى التى تسعى لتحقيق التنمية ولقد اتبعت الحكومة الهندية التخطيط من أجل التنمية فى الفكر الاقتصادى منذ دعوات Visvesverayya أثناء الاحتلال البريطانى عام 1936م فى كتابة (الاقتصاد المخطط للهند" وفى عام 1938م تم تشكيل لجنة التخطيط القومى من قبل مجلس النواب الهندى تحت رئاسة "جواهر دلال نهرو" وبعد الاستقلال عن بريطانيا 1947م تم تأسيس لجنة للتخطيط عام 1950م لصياغة خطط خمسية للتنمية –لمزيد من التفاصيل– دينا قاسم، تخطيط التنمية فى لهند نظرة للماضى وآفاق المستقبل، ورقة بحثية، الناشر المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، معهد التخطيط القومى، ص ص 208 – 219.

الإجراءات التى اتخذتها لمواجهة مشكلات سوء الإدارة ومواجهة جمود الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتخزين والضمانات البنكية.

أطلق المشرع الهندى فى عام 2005م قانونًا جديدًا للمناطق الاقتصادية الخاصة به حزمة من المزايا والحوافز الضريبة والجمركية وتخفيف القيود القانونية على الأعمال التجارية وقوانين العمل استثنت تلك المناطق من القوانين الفيدرالية الاعتيادية بهدف زيادة معدلات النمو الاقتصادى وجذب الاستثمارت الوطنية والأجنبية وتشجيع الصادرات ومواجهة أزمة البطالة [187].

أهم المناطق الاقتصادية الخاصة في دولة الهند

أ -منطقة كاندلا الاقتصادية الخاصة (KASEZ):

(1) تقع منطقة كاندلا الاقتصادية الخاصة بخليج كوتش على الساحل الغربى لولاية غوجارات بين مينائى (كاندلا، موندار)، ويعتبر ميناء كاندلا هو مركز الهند الرئيسى لتصدير الحبوب واستيراد النفط والكيماويات والحديد والمنسوجات.

(2) تأسست منطقة كاندلا الاقتصادية الخاصة عام 1965م وهى أول منطقة لتجهيز الصادرات فى آسيا، وتعتبر أكبر منطقة متعددة المنتجات والأنشطة بالهند.

(3) نتيجة للحوافز التشريعية أصبحت المنطقة وجهة جذب للاستثمارات الأجنبية والتجارة الدولية وتضم نحو (255) شركة لعام 2019م.

([187]) Dhingra, Tarun et al. (2009). Location Strategy for Competitiveness of Special Economic Zones: A Generic Framework for India. Competitiveness Review: An International Business Journal, 19 (4). PP. 272-289. India.

-Sharma, Naresh. (2009). Special Economic Zones: Socio – Economic Implications. Journal of Economic and Political Weekly, 44 (20). PP. 18-21. India.

-Joshi, Seema P & Narkhede Parag A. (2008). Special Economic Zones: Issues and Implications. North Maharashtra University, Jalgaon, India.

-Shah, Deepak. (2012).Special Economic Zones in India: Investment, Trade, Employment Generation and Impact Assessment. Gokhale Institute of Politics and Economics, India. Working Paper, No. 39273.

-Govindan, P. (2019). A Study of Performance of Special Economic Zones (SEZs) in India. Journal of Research Reinforcement, 6 (2). PP. 30-42. India.

ب –منطقة سانتا كروز الاقتصادية الخاصة (SEEPZ) Santacruz Electronics Export Economic Zone:

(1) تأسست عام 1973م بمدينة بومباى، وتحولت من منطقة لتجهيز الصادرات إلى منطقة اقتصادية خاصة لتصنيع وتصدير الأحجار الكريمة والمجوهرات.

(2) تتميز تلك المنطقة بموقعها الاستراتيجى وقربها من مطار مومباى الدولى والميناء البحرى الرئيسى مما يسهل عمليات الشحن السريع والفعال وانخفاض التكلفة.

(3) منحت الحوافز التشريعية والإجرائية فضلاً عن توافر البنية التحتية المتطورة ومراعاة عمليات الإنتاج الصديق للبيئة وتوافر العمالة الماهرة والرخيصة المنطقة ميزة استثمارية لجذب وتوطين الاستثمارات الأجنبية.

جـ –منطقة كوشين الاقتصادية الخاصة (Cochin sez):

(1) أنشأت عام 1984م وتقع فى ولاية كيرالا جنوب غرب الهند على بعد (11ميل بحرى) من الطريق البحرى الدولى من أوروبا إلى حافة المحيط الهادئ، وتعتبر مركز رئيسى لأسواق جنوب آسيا وأوروبا.

(2) تقوم موانئ دبى العالمية بتطوير المنطقة كمحطة لشحن الحاويات ودفع عمليات الإيجار المباشر للأسواق الأوروبية.

(3) ساهمت واردات وصادرات المنطقة لاسيما نشاط الأحجار الكريمة والمجوهرات بنسبة (93%) من إجمالى الناتج التجارى لتلك المنطقة عن عام 2019/2018م.

د – منطقة مدراس الاقتصادية الخاصة (MEPZ) / Madras Export Processing Zone_:

تأسست 1984م وتقع فى منطقة تشينای وتتميزبوصول مباشرعبرالطرق والسكك الحديدية للموانئ الرئيسية البحرية والجوية.

هـ – منطقة فيساكاباتنام الاقتصادية الخاصة (VSEZ): تتميز بوجود قاعدة صناعية قوية متخصصة فى العديد من الأنشطة الصناعية والأسمدة.

و – منطقة فالتا الاقتصادية الخاصة (FALTA):منطقة متخصصة فى صناعات النسيج والصناعات الغذائية والزراعية

ز – **منطقة نويدا الاقتصادية الخاصة (NOIDA):** وهى المنطقة الاقتصادية الخاصة الوحيدة فى شمال الهند تم إنشاؤها عام 1985م وتوفر خدمات داعمة لمجالات الصادرات كالأحجار الكريمة والإلكترونيات والبرمجة.

ح – **منطقة ماهيندرا وورلد سيتى تشيناى الاقتصادية الخاصة:** تأسست عام 2002م وهى مدينة تجارية متكاملة تعمل بالاعتماد على نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

جدول رقم (3) يوضح مساهمة المناطق الاقتصادية الخاصة بدولة الهند فى التنمية [188]

النشاط	(القيمة/النسبة) للناتج المحلى للعام المالى 2020/2019
تطور الصادرات	1– ارتفعت الصادارت بنسبة (57.7%) فى الفترة من (2015 إلى 2020م) لتبلغ (112مليار دولار). 2– تطور حجم الاستثمار فى المناطق الاقتصادية الخاصة من (44مليار دولار) عام 2013/2012م إلى (81مليار دولار) عام 2020/2019م. 3– تشكل كل من (الولايات المتحدة الأمريكية، الإمارات العربية المتحدة، سنغافورة) أعلى ثلاثة وجهات للاستثمار والاستيراد لمنتجات تلك المناطق [189].

المصدر: الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر، مجلس ترويج الصادرات للمنطقة الأقتصادية الخاصة والمدن الأقتصادية الخاصة بالهند لعام 2020م.

([188]) الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر، مجلس ترويج الصادرات للمنطقة الاقتصادية الخاصة والمدن الاقتصادية الخاصة بالهند لعام 2020م.

([189]) كما تعتبر مصر من الشركاء التجاريين التقليديين للهند فهى سادس أكبر شريك تجارى لمصر وسابع أكبر مصدر، وينظم العلاقة بين البلدين العديد من الاتفاقيات التجارية ومنها اتفاقية التجارة الثنائية فى مارس 1978م واتفاقية تجنب الازدواج الضريبى فى فبراير 1969م واتفاقية إنشاء لجنة مشتركة فى مارس 1983م واتفاقية تشجيع وحماية الاستثمارات المتبادلة فى سبتمبر 1997م، مذكرة تفاهم لتنمية مشروعات تطوير الصناعات الصغيرة عام 1998م...واتفاقية التعاون فى مجال النقل البحرى فى سبتمبر 2016م واتفاقية التصنيع المشترك ونقل تقنية الأسلحة فى أبريل 2021م ووصل حجم التبادل بين البلدين (غير البترولى) فى الفترة من 2022 حتى الأول من يناير 2023م نحو أربعة مليار دولار منها (723 مليون دولار صادرات مصرية)، وتبلغ قيمة الاستثمارات الهندية فى مصر نحو ثلاثة مليارات دولار فى حوالى (52) مشروع فى مجالات الكيماويات وأسود الكربون والمنتجات الغذائية والتعبئة والتغليف والسياحة ومنها شركات قطاع الاتصالات والطاقة وخطوط الانابيب مثل(TCI SANMAR، L&T، STERLING & WILSON)،وشركة الأسكندرية كربون بلاك، كيرلوسكار، دابر الهند، فليكس بى فيلمز، SCIB PAINTS، GODREJ، MAHINDRA، MONGINIS – للمزيد – الهيئة العامة للإستعلامات / مصر https://www.sis.gov.eg

بعض التجارب الدولية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية

أولاً: المركز اللوجستى بدولة هولندا (ميناء روتردام) [(190)] Port of Rotterdam

يُعد ميناء روتردام أكبر ميناء في أوروبا، يقع على بعد 70 كم جنوب غرب ميناء أمستردام. تتم إدارته من قبل هيئة ميناء روتردام (The Port of Rotterdam Authority) المسؤولة عن تطوير وتشغيل الميناء والمنطقة الصناعية التابعة له ولقد تفوق ميناء روتردام بكثير على الموانئ الأوروبية الأخرى **فى النواحى التالية:**

أ - يعالج الميناء سنوياً (430 مليون طن) من البضائع بما في ذلك ما يقرب من (305 مليون طن) من الواردات،وأكثر من (125 مليون طن) من الصادرات تصنف إلى 84.6 مليون طن من البضائع السائبة الجافة و 209.4 مليون طن من السائبة السائلة و 23.7 مليون طن من البضائع العامة و 112.3 مليون طن من البضائع المنقولة بالحاويات.

ب - شملت البضائع السائبة السائلة النفط الخام (100.3 مليون طن)، ومنتجات الزيوت المعدنية (77.6 مليون طن)، والبضائع السائلة الأخرى (31.5 مليون طن) أما البضائع السائبة الجافة فتشمل الخامات والخردة (39.8 مليون طن)، والفحم (24.1 مليون طن) وغيرها من البضائع السائبة الجافة (12.3مليون طن).

جـ - وجود بنية تحتية قوية من قنوات ملاحية ونهرية وشبكة طرق وسكك حديدية تربط المركز اللوجستى بكافة مراكز التوزيع والتسويق المحلية والعالمية وكافة المدن الصناعية.

د - تقدم إدارة الميناء العديد من التسهيلات والتيسيرات للمستثمرين منها الخدمات البنكية والتأمينية بكفأة عالية وبأقل التكاليف مع توفير الخدمات الاجتماعية بالإضافة إلى نظام ضريبى متميز مع توفير نظم إدارية وجمركية مرنة تعمل على جلب مزيد من البضائع والاستثمارات مع وجود مراكز للصيانة والإصلاح.

هـ - الاستعانة بالشركات الاستشارية المتخصصة فى مجال نظم المعلومات والحاسب الآلى، وتعد تلك التكنولوجيا المستخدمة الأكثر تقدماً بين مجموعة موانئ قمة العشرين وهى تخدم مجالات متعددة منها معالجة البيانات وتسليم المعلومات إلى سلاسل الإمداد فى الميناء وتوزيعها والتحكم بها مثل تقارير وصول ورحيل السفن وعمليات الشحن والتفريغ.

([190]) انظر كلاً من - الموقع الإلكترونى الرسمى هيئة ميناء روتردام https://www.canonvannederland.nl/ar/havenvanrotterdam الأحد 2020/11/10: س 12 م، حاتم عبد الجواد و أخرين، مرجع سابق، ص ص 75-76.

ثانياً: المراكز اللوجستية والمناطق الاقتصادية فى جمهورية بنما:

تقع دولة بنما فى الجزء السفلى من أمريكا الوسطى وهى إحدى دول جنوب أمريكا الوسطى وتبلغ مساحتها نحو(78200 كلم2) يحدها من الشمال البحر الكاريبي والمحيط الأطلنطي ومن الجنوب المحيط الهادئ ومن جهة الجنوب الشرقي كولومبيا ومن جهة الشمال الغربي كوستاريكا، وتعداد سكانها لايتجاوز الخمسة ملايين نسمة، وتوجد بها قناة بنما التى تربط بين المحيط الهادى والأطلنطى والمنافس التقليدى من الناحية اللوجستية لقناة السويس "ليست طريقًا بديلاً"، وكان لمشروع تطوير قناة بنما عام 2016 بجانب مشاريع تطوير البنية التحتية والأساسية للدولة دور ملحوظ فى ارتفاع معدلات نمو القطاعات الخدمية والبحرية والمصرفية والسياحية فضلاً عن ازدهار قطاع النقل والخدمات اللوجستية.

تعتبر جمهورية بنما مركز أعمال دولي مهم بسبب موقعها الجيواستراتيجي على الحافة الشرقية للبرزخ الرابط بين الأمريكتين الشمالية والجنوبية ومرور قناة بنما بها كشريان للتجارة العالمية، ويعتمد اقتصادها بشكل أساسي على قطاع الخدمات الذي يشمل (قناة بنما، والخدمات المصرفية، ومنطقة كولون للتجارة الحرة والتأمين [191]، وموانئ الحاويات،و الخدمات البحرية والصناعات المرتبطة،خدمات القانون البحرى وتسجيل السفن [192]،والخدمات الطبية والصحية وغيرها من الأعمال) ويمثل حوالي(80٪) من الناتج المحلي الإجمالي، فضلاً عن المناطق الاقتصادية الحرة [193]، ويشمل قطاعها الصناعى – صناعات– قطع غيار الطائرات والأسمنت والمشروبات والمواد اللاصقة والمنسوجات،وكذلك صادرات الموز والروبيان والسكر والقهوة والملابس.[194]

([191]) الجدير بالذكر أن منطقة كولون الحرة تم إنشاؤها في 1948 على الساحل الكاريبي من مضيق بنما في مجاورة ثلاثة موانئ عالمية وهي: (ميناء كريستوبال –ميناء مانزانيلو الدولي – محطة حاويات كولون)، ينظم منطقة كولون قانون رقم 8 بتاريخ 4 أبريل 2016 والقواعد المطبقة التي تلت ذلك، وهي جهة عامة مستقلة، مسئولة عن مراقبة كافة الأنشطة داخل حدود المنطقة، وتمثل منطقة كولون الحرة حاليًا أكثر من 13 مليار دولار أمريكي من الصادرات عام 2022م، وفى يونيو من نفس العام عقدت المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس بجمهورية مصر العربية اتفاق تعاون من السيد/ جيوفانى برونو فيرارى –رئيس منطقة كولون الاقتصادية لقناة بنما، ويهدف الاتفاق للتعاون المشترك بين المنطقتين وتبادل المعلومات لإتاحة الفرصة لجذب المستثمرين من المناطق المختلفة للتأكيد على مكانتهما الدولية والاستفادة من الخبرات البشرية المتاحة وتقديم قيمة مضافة لخلق سلاسل إنتاجية متكاملة وكذلك السعي لرفع مستوى أداء المناطق الصناعية المستقبلية، وجذب المزيد من الاستثمارات المستدامة في المناطق الصناعية واللوجستية والتجارية التي يقومان بإدارتها خاصة أن الطرفين يشتركان في ذات الرؤية وهي أن يصبحا مركزين اقتصاديين رائدين عالميين ووجهتين مفضلتين للاستثمار – للمزيد من التفاصيل عن الاتفاقية انظر الموقع الرسمى www.sczone.eg

([192]) https://www.cia.gov
https://www.nis.gov.kh/
http://logistics.gatech.pa/en/assets/seaports/colon-container-terminal

([193]) يوجد بجمهورية بنما (15) منطقة تجارة حرة (FZs) مسجل بها نحو مائة شركة تتركز أنشطتها فى خدمات التجارة الخارجية، ومن تلك المناطق منطقة كولون الحرة colon Free Zone وهى مركز لتوزيع البضائع وحلقة وصل بالنسبة للحاويات والترانزيت وتتمتع المنطقة بمزايا وحوافز تشريعية وجمركية ومالية وضريبية،وتبلغ مساهمة منطقة كولون فى الناتج المحلى لبنما نحو (7,3%) وهى جزء من تجمع الأطلطنى الذى يستفيد من المرافق والخدمات فى محطة مانزانيلو الدولية (MIT) وميناء كريستوبال ومحطة حاويات كولون (CCT) ومطار (Enrique Adolfo Jimenez AIRPORT) ويرتبط بخط سكك حديد مرتبط مباشرةً بميناء بالبوا (Balboa) على جانب المحيط الأطلنطى ، كما توجد منطقة اقتصادية خاصة بإسم (بنما باسيفيكو) المنشأة بموجب القانون رقم (41) لسنة 2004 والذى نص على أن تتولى إدارتها هيئة حكومية مستقلة وتختص بتحقيق الآتى تنظيم وتنفيذ السياسات والاستراتيجيات والضوابط القانونية والتنظيمية المرتبطة بتشغيل وإدارة المنطقة، وكذلك تنظيم الأنشطة المستهدفة لتحقيق الاستفادة القصوى من الموارد والمرافق المتاحة وزيادة الاستثمار وتوليد فرص العمل بما يعزز عملية التنمية وتوفير معلومات للمستثمرين بشأن فرص الأعمال والمزايا المقدمة، مع وضع معايير للتعاقد مع المطور الذى يعهد إليه بتخطيط المنطقة وتطويرها، وللمطور بيع وشراء واستئجار وتأجير أي من الأصول المتوافرة بهدف التنمية.

([194]) Government of Panama, (2010), “Panama Government's Strategic Plan 2010-2014”, January 13, Panama.
https://tradingeconomics.com/panama/indicators/ 2016
http://logistics.gatech.pa/en/assets/special-economic-zones/colon-free-zone/statistics

القدرة التنافسية لمراكز الأعمال ببنما ومصر فى ظل وجود قنوات مائية

يختلف الوزن النسبي لأهمية كلٍّ من قناة بنما وقناة السويس بالنسبة للربط بين المناطق الجغرافية المختلفة كالتالى:-

أولاً: الأهمية المحورية والربط الجيواستراتيجى والأهمية الجيوبولوتيكية والجيونوميكية:

(1) قناة السويس تمثل أهمية محورية بالنسبة لحاملات النفط من الخليج العربي إلى أوروبا، وكذلك في الربط بين جنوب شرق آسيا وأوروبا، وبين شرق إفريقيا والدول العربية.

(2) قناة بنما تتميز بملاءمتها الجغرافية في تدفق التجارة بين اليابان وأستراليا ودول أمريكا الجنوبية والساحل الشرقي لأمريكا.

ثانياً: المساهمة فى الناتج المحلى الإجمالى:

(1) قناة السويس تمثل نحو (2%) من الناتج القومى لجمهورية مصر العربية.[195]

(2) قناة بنما تمثل نحو (5,6%) من الناتج القومى لجمهورية بنما [196].

ثالثاً: من حيث المنافسة بين الطريقين والمنطقة الاقتصادية والمركز اللوجستى:

(1) تبرز المنافسة بين قناة السويس وقناة بنما حول نقل البضائع بين آسيا وأمريكا الشمالية خاصة ولايات الساحل الشرقى حيث توجد ثلاثة طرق رئيسية تربط بين المنطقتين وهم:

أ- / ب - (قناة بنما، وقناة السويس)

ج - الطريق الملاحي عبر المحيط الهادئ المرتبط بنظام النقل متعدد الوسائط بين الولايات المتحدة وكندا:- حيث تتجه الحاويات والبضائع القادمة من الموانئ الآسيوية إلى موانئ الساحل الغربي لأمريكا الشمالية ثم عبر الخطوط والسكك الحديدية والطرق البرية صوب الساحل الشرقى، وقبل التوسعات الجديدة في قناة بنما تصاعد الاعتماد على هذا الممر الأخير خاصة بالنسبة للسفن الضخمة التي لم تكن تستطيع عبور قناة بنما، ونظرًا إلى تكدس موانئ الساحل الغربي الأمريكى

([195]) رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع يابق، ص 68.

([196]) رانيا محمد أحمد الشيخ، مرجع سابق، ص 68.

فضلت العديد من سفن الحاويات التي يتعدى حجمها ما تسمح به قناة بنما والتي يطلق عليها Post Panamax استخدام ممر قناة السويس باعتباره الأكثر ملاءمة من حيث الوقت وتكلفة النقل .

(2)من حيث الطاقة الاستيعابية ونقل البضائع ورسوم العبور:

تتفوق قناة السويس على قناة بنما من حيث اختصار المدة الزمنية والمسافات في معظم الرحلات بين الموانى الآسيوية وموانئ الساحل الشرقي الأمريكي، كما تتفوق قناة السويس فى تنافسية رسوم العبور، إلا أنه يوجد ثلاثة خطوط رئيسية تتفوق فيها قناة بنما على قناة السويس، يتمثل أهمها في :

أ- (خط نيويورك/هونج كونج) توفر قناة بنما أكثر من نصف يوم وحوالي 331 ميل بحري بالمقارنة بقناة السويس .

ب-(خط نيويورك/ملبورن) توفر قناة بنما ما يقرب من 5 أيام، وأكثر من 27 ألف ميل.

ج-(خط نيويورك/شنغهاي) يصل الفارق بين القناتين إلى 3 أيام لصالح قناة بنما، حيث تصل مدة العبور من خلال بنما إلى حوالي 25 يومًا، بينما تستغرق المسافة نفسها مرورًا بقناة السويس 28 يومًا، ما يمثل عبئًا إضافيًّا في الطاقة والوقت بزيادة تتراوح بين(4%،5%).

من المتوقع أن تزداد قدرة قناة بنما على استقبال سفن الحاويات، وأن يتلاشي مصطلح Post Panamax الذي كان يعبر في مرحلة سابقة عن محدودية اتساع قناة بنما قبل مشروعات التطوير والتوسعات الجديدة التى شهدتها القناة منذ 2016، ووفقًا لتوقعات إدارة قناة بنما فمن المأمول أن تسهم التوسعات الجديدة في زيادة نصيب قناة بنما من الحركة التجارية بين الساحل الشرقي للولايات المتحدة وشرق آسيا بحوالي(50%)، في حين من المتوقع أن ينخفض نصيب الطريق الملاحي عبر الباسيفيكي والمرتبط بنظام النقل متعدد الوسائط من(75% إلى حوالي 60%)، **<u>ولكن يظل تحقق هذا السيناريو مرهونًا بعدة شروط، من أهمها:-</u>**

أ- استمرار تكدس موانى الساحل الأمريكي الغربي بما يشجع السفن الكبيرة على الاتجاه إلى قناة بنما.

ب-قدرة موانى الساحل الشرقي على استقبال السفن الضخمة.

ج-قدرة قناة بنما على تقديم رسوم تنافسية مقارنة بقناة السويس .

جدول رقم (4) يوضح المقارنة بين قناة السويس وقناة بنما من حيث الوزن النسبى

من ميناء نيويورك إلى	قناة السويس (ميل /يوم)	قناة بنما (ميل /يوم)	الفرق (ميل /يوم)
هونج كونج	19,8 /11632	19,2 /11301	0,6/ 331-
ليم شابانج	18,7 / 11002	21,5 /12645	2,8 / 1643
سنغافورة	17,3 / 10204	21,3 / 12537	4 / 2333
كولومبو	14,6 / 8600	23,9 /14073	9,3 /5473
ملبورن	22,4 / 13162	17,7 /10392	4,7/ 27770-
هاليفكس إلى هونج كونج	18,9 /11140	19,7 /11616	0,8 / 746

المصدر: السيد حسين جلال، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، مرجع سابق

عوامل نجاح تجربة بنما

أ- توافر مناخ ملائم وجاذب للاستثمارات الأجنبية لاسيما وأن عملتها الوطنية تساوى الدولار الأمريكى فضلاً عن استقرار الحكومة والعمل على خلق بيئة أعمال مستقرة ومثمرة.

ب-الحماية التشريعية لضمانات وحوافز الاستثمار فضلاً عن الجاذبية الضريبية والملائمة لشركات الاستثمار المباشر لاسيما الأعمال الصناعية والتجارية وقطاعات الخدمات فتحتل المركز الـ 51 من ناحية حماية حقوق الملكية الفكرية الدولية.

ج- سهولة مؤشر ممارسة الأعمال حيث تحتل المرتبة الـ 52 عالميًا، والثالث عالميًا كأفضل البلدان فى ظروف العمل الملائم.

د- مرونة القطاع المالى والمصرفى الذى يوفر الأنظمة الملائمة للشركات العالمية فضلاً عن كون بنما مقرًا رئيسيًا لكثير من البنوك الدولية والشركات متعددة الجنسيات كونها، والمركز الـ(25) كأفضل أماكن للعيش فى العالم.

هـ- تمتع بنما بالعديد من الاتفاقيات الدولية النافذة لسوق يفوق الـ 750 مليون نسمة فى أكثر من (30) دولة وما تلاقيه من معاملة تفضيلية لمنتجاتها فضلاً عن الحماية الأمريكية.

و- وجود بنية تحتية عالية ومتطورة فضلاً عن توافر الأيدى الماهرة والمتعلمة والخبيرة ونظام تعليمى عالى فنى وتقنى فهى من أقوى (30) دولة عالميًا فى مجال رأس المال البشرى.

ثالثاً: تجربة كوريا الجنوبية للمناطق الاقتصادية الخاصة

تم إنشاء أول منطقة اقتصادية خاصة فى كوريا الجنوبية بمنطقة (ماسان) عام 1970م كخطة استراتيجية "تجريبية" لمعالجة العوائق التى كان يفرضها نظامها المقيد للاستثمار، حتى بدأت كوريا الجنوبية فى تبنى هذا النموذج كصمام أمان لاستراتيجيتها التنموية التى انتقلت بعدها نحو تحويل هيكلها الصناعى بالتركيز على نقل التكنولوجيا فى قطاعاتها لتعزيز قدراتها التنافسية.

تبنت الحكومة الكورية الجنوبية سياسات حديثة لجذب الاستثمارات الأجنبية ونقل المعرفة والتكنولوجيا ومنها خفض حواجز المعاملات مع السماح بالاستعانة بالمصادر الخارجية لعمليات الإنتاج وتحفيز سياسات البحث والتطوير لتحويل اقتصادها إلى اقتصاد قائم على المعرفة والابتكار فضلاً عن استغلال موقعها الاستراتيجى كمركز مالى ولوجستى وتجارى فى قارة آسيا [197].

رابعاً: تجربة تايوان للمناطق الاقتصادية الخاصة

تبنت تايوان إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة كاستراتيجية للتنمية الاقتصادية، فأنشأت أول منطقة اقتصادية خاصة فى "كاوشيونغ" عام 1966م بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والعمل على تعزيز التعاون والتكامل الدولى لاسيما قربها من الصين وموقعها الجيوبلتيكى لمنطقة (شرق وجنوب شرق آسيا) [198] كجهة جاذبة للاستثمارات الغربية.

فعمدت الحكومة فى تايوان لتقديم حزم متنوعة من حوافز ومزايا استثمارية واقتصادية شملت خفض الحواجز التجارية وتبسيط الإجراءات المؤسسية، كما قامت بترقية مناطقها الاقتصادية الخاصة كحاضنات للصناعات الجديدة لتكون بمثابة القوة الدافعة لديناميكيتها وتعزيز قدراتها التنافسية.

([197]) Aggarwal, Aradhna. (2017). Towards an Integrated Framework for Special Economic Zones: A Dynamic International Approach. Copenhagen Business Schoole, Asia Research Center, Frederiksberg. Working Paper No. 64.
-ADB. (2015). Asian Economic Integration Report: How can Special Economic Zones Catalyze Economic Development. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

([198]) Mukherjee, Arpita et al. (2016). Special Economic Zones in India: Status, Issues, and Potential. Indian Council for Research on International Economic Relations, India Studies in Business and Economics, India, No. 2198.

المطلب الثانى

التجارب الإقليمية لإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة و المراكز اللوجستية، ومقومات نجاحها

(1) تجربة دولة المغرب للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية منطقة TANGER FREE ZONNE (طنجة المتوسط) نموذجاً [199]

تقع دولة المغرب في أقصى غرب شمال أفريقيا، وتُطل على البحرالمتوسط شمالاً بساحل يبلغ طوله 486كم،والمحيط الأطلسي غربًا بساحل يبلغ طوله 1000كم، وتحدها الجزائر شرقًا وموريتانيا و(الصحراء الغربية المتنازع عليها) جنوبًا، وفي الشريط البحري الضيق الفاصل بين المغرب وإسبانيا توجَد بعض المناطق متنازع عليها بين البلدين وهي (سبتة ومليلية وبجيبى وباديس وعدد من الجُزر) ولا يفصلها عن أوروبا سوى مضيق جبل طارق، وتنقسم المغرب لأربعة أقاليم كبيرة وهى (الأراضى الساحلية المنخفضة، سلسلة جبال أطلس، الصحراء، السهول) وتم تحديد التقسيم الإدارى سنة 2015 في إطار اللامركزية التي اعتمدتها المملكة المغربية حيث صارت البلاد تتألف إداريا من إثنتى عشرة جهة، وكل جهة تَنقسم إلى(13 عمالة و62 إقليمًا) [200] وتبلغ مساحة المغرب [201] (446,550كم^2) ويبلغ عدد سكانها أكثر من 36 مليون نسمة، ونظام الحكم ملكى شبة دستورى مركزى ببرلمان منتخب، ويوجد بالمغرب

([199]) انظر كلاً من تقرير منظمة مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد –CNUCED) 2020/8/12، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء – مصر، مجلة (FDI Intelligence) إصدار الربع الأخير لعام 2020م، إحدى إصدارات جريدة فيننشال تايمز.

([200]) (عمالة)تجمع على عمالات، وهي إحدى التقسيمات الإدارية في بعض الدول وغالبا ما تكون في المستوى الثاني أو الثالث من التقسيم الإدارى، أما (الإقليم) فهو مساحة مكانية معينة ومحددة تمثل الخطوط الجغرافية للدولة وهو جزء من سطح الأرض، يتميز بخصائص بشرية وطبيعية واقتصادية تميزه عن باقي المناطق، (الفرق بين العمالة والإقليم) هو أن العمالة يكون أغلب سكانها حضريين ونسبتهم أكبر من السكان القرويين، وعلى العكس من ذلك فإن الإقليم تكون نسبة السكان القرويين فيه أكبر من نسبة السكان الحضريين

([201]) المساحة 446.550 كم² باستثناء جميع الأراضي المتنازع عليها، بينما المساحة 710.850 كم² تتضمن الأراضي التي تطالب بها المغرب وإقليم الصحراء الغربية تحت السيطرة الجزئية المغربية (تطالب به الجمهورية العربية الصحراوية الديمقراطية بواسطة جبهة البوليساريو .(كما تطالب المغرب بسبتة ومليلة، مما يجعل مساحتها تزيد 22.8 كم²

(24) ميناء بحرى أهمها (الدار البيضاء والمحمدية وآسفى وأغادير والجرف الأصغر وطنجة)، و(19) ميناء جوى أهمها (الدار البيضاء والرباط وطنجة) ويحتل الاقتصاد المغربى عالميًا الترتيب(75)فى تقرير التنافسية لعام 2019 والمرتبة(53)من حيث مؤشر سهولة ممارسة الأعمال لعام 2020م، وإفريقياً المرتبة الرابعة من ناحية جذب الاستثمار الأجنبى المباشر والثانية من ناحية السياحة والأولى فى صناعة الطيران، وتشارك المغرب فى العديد من اتفاقيات التجارة الحرة مع بلدان (الاتحاد الأوروبى، الولايات المتحدة الامريكية، المملكة المتحدة، مصر والأردن وتونس، الإمارات، تركيا،...).

تبنت المغرب نهج التنمية الاقتصادية المدفوعة بمساهمة المناطق الحرة (المناطق الاقتصادية الخاصة) التى تم إستحداثها عام 1962م فوطنت صناعات رئيسية مثل (المنسوجات والسيارات وصناعة وتركيب أجزاء الطائرات والصناعات الإلكترونية والتكنولوجيا الحيوية والصناعات الدوائية) ونتيجة للمشاركة الصينية ضمن مبادرة الحزام والطريق لاسيما المنطقة الحرة بمنطقة طنجة التى تحتل موقع استراتيجى بين المحيط الأطلسى والبحر الأبيض المتوسط، ويقع ميناء طنجة عند مدخل مضيق جبل طارق على الطرف الغربى بمرفأ طنجة فى اتجاه الشمال الغربى، وهى بوابة المغرب البحرية الرئيسية المطلة على البحر المتوسط ويقع الميناء عند تقاطع المحيط الأطلسى والبحر المتوسط على مستوى خليج يقع في رأس سبارتل ورأس مالاباطا، وتبلغ المساحة المخصصة للمشروع (50كم2) ويمثل الميناء قطباً لوجيستياً موصول بأكثر من (174 ميناء عالمى فى 74 دولة موجودة فى خمس قارات)، وبقدرة استيعاب قدرها تسعة ملايين حاوية، وسبعة ملايين راكب وسبعمائة شاحنة ومليون سيارة، ويتم تشغيل كافة أنشطة الميناء والمحطة بعقود امتياز مبرمة مع شركات عالمية مثل (MSC / CMA-CGM Maersk) بالإضافة إلى شركات رائدة فى مجال الموانئ مثل (EUROGATE / APM TERMINALS).

كروكى رقم (1) يوضح ميناء طنجة والمنطقة الاقتصادية الخاصة.

المصدر: التقرير السنوى طنجة المتوسط لعام 2017.

1- **المواصفات العامة لمشروع طنجة المتوسط (1 – 2)**[202]:

أ – **مركز مينائى بمواصفات عالمية على مساحة 1 مليون م^2 ويضم الآتى:**

(1) ميناء طنجة المتوسط 1 ويضم – محطتين للحاويات ومحطة لكل من (السكة الحديد، للمحروقات، للسلع المتنوعة، للسيارات).

(2) ميناء طنجة المتوسط 2 ويضم – محطتين للحاويات.

(3) ميناء طنجة المتوسط للركاب وسفن الدحرجة ويضم أرصفة مخصصة للركاب وصعود شاحنات النقل الدولى ونقاط التنظيم ومحطة للركاب.

(4) المركز المينائى طنجة المتوسط.

(5) المنطقة الحرة اللوجستية.

([202]) التقرير السنوى طنجة المتوسط لعام 2017.

ب – منصـــة إقليميـــة للتنافســـية الصـــناعية واللوجســـتية والخـــدمات والتجـــارة مســـاحتها 16 مليون م^2 وتضم الآتى:

(1) المنطقة الحرة طنجة.

(2) منطقة صناعة السيارات " Tanger Automotive City".

(3) منطقة رينو طنجة المتوسط " Renault Tanger Med" .

(4) منطقة مخصصة لإنشاء وحدات صناعية ولوجستية تستهدف سوق شمال المغرب Tetouan Park.

(5) منطقة مخصصة للمهن المُرحلة من المكاتب وفضاءات الخدمات تكنولوجيا المعلومات Tetouan Shore.

جـ – عروض خدمات ذات كفاءة مهنية ومبتكرة، وتضم الآتى:

(1) منطقة تقنيات (تكنولوجيا) الشمع Cires Technologies.

(2) منطقة الخدمات الهندسية Tanger Med Engineering.

(3) منطقة مرافق طنجة المتوسط Tanger Med Utilities.

2– **أهم المناطق الحرة فى دولة المغرب:**

أ – **المنطقة الحرة بطنجة (1FZ):**

(1) تُعتبر أكبر منطقة حرة بدولة المغرب تم تأسيسها عام 200م،وتقع على بعد (14كم) من مضيق جبل طارق،ونظراً لقربها من القارة الأوروبية فإن حركة التجارة تتأثر بالسوق الأوروبية.

(2) تدير وكالة طنجة المتوسط الخاصة (TMSA) المنطقة الحرة وقد ميزها التشريع المغربى بإفراد سلطة قضائية لهاعلى المنطقة،وهى مؤسسة عامة مملوكة للحكومة لها شخصية قانونية مستقلة يتبعها هيئة ميناء طنجة ومكتب تنمية المنطقة الحرة، ورأس مالها (75مليون يورو) [203].

([203]) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء، تقرير التنمية، 2021م، ص 36.

(3) تتكون المنطقة من أربعة مشروعات رئيسية تشكل إمتدادًا تجاريًا متكاملاً وتشمل (السيارات،التصنيع، الخدمات اللوجستية،الخدمات البحرية) بقيمة استثمارات بلغت (8مليار دولار أمريكى) بطاقة توظيف لحوالى ثمانين ألف عامل لعام 2019م.

ب - <u>المنطقة الحرة بالقنيطرة /عجمان (AFZ):</u>

(1) تأسست عام 2012م وتبعد عن طنجة بنحو (200كم)،تم ربطها بها وبالدار البيضاء عام 2018م بقطار فائق السرعة (LGV) وشبكة طرق سريعة.

(2) تم افتتاح عدد من المصانع الأجنبية بالشراكة المحلية فى الفترة من عام 2017م إلى 2019م لصناعات السيارات كالزجاج والمحركات ومنها شركات بيجووستروين.

جـ - <u>المنطقة الصناعية بالنواصر الحضرية / الدار البيضاء (ميدبارك):</u>

(1) مركز لوجستى صناعى متميز لاسيما قربة من مطار محمد الخامس الذى يخدم أكثر من (70) دولة حول العالم فضلاً عن موانئ طنجة المتوسط والدار البيضاء وشبكة متميزة من الطرق السريعة والسكك الحديدية.

(2) تقدم المنطقة الصناعة (ميدبارك) خدمة تنافسية متميزة قلما تتوافر فى المناطق ذات الصلة وهى إدارة الموارد البشرية التى توفر أيادٍ عاملة مدربة أرخص لنحو ثمانى مرات مقارنةً بأوروبا،لاسيما فى مجالات الإلكترونيات والطيران والفضاء، فضلاً عن المبادرة التى تقدمها المنطقة الصناعية للشركات الناشئة والعمالة بها من خلال صندوق التدريب الذى يقدم حوافز تدريب لكل عامل تصل لنحو ثمانية آلاف يورو، كما تقدم إدارة الموارد البشرية بالمنطقة برامج تطوير تدريبى متميزة من خلال مبانيها الذكية وخدماتها ذات الصلة بالتنمية المكانية والاجتماعية.

د – **المنطقة الحرة للخدمات المالية /المدينة المالية بالدار البيضاء (CFC):**

(1) أهم ما يميز تلك المنطقة التى تأسست عام 2010م هى حوافز وضمانات الاستثمار التى قررها المشرع المغربى التى قررت لها وضعاً مالياً مختلفاً ومميزاً للمؤسسات المالية كالبنوك والمصارف وشركات (التأمين والمحاماة والتدقيق والقابضة) وكذلك الموظفين المؤقتين والمقار الإقليمية للشركات متعددة الجنسيات .

(2) أهم المميزات التشريعية (عدم وجود قيود على توظيف الأجانب،تيسير إجراءات الاستثمار وتصاريح العمل،عدم وجود لائحة للعملات الأجنبية المقبولة) .

النتائج المتحققة من المنطقة الحرة / ميناء طنجة نموذجاً

يمثل الميناء قطباً صناعياً لأكثر من 750 شركة عالمية ناشطة فى مجالات مختلفة منها صناعة السيارات والطائرات واللوجستك والنسيج والتجارة بحجم تبادلات سنوى يفوق 72 مليار درهم، وتعتبر الحكومة المغربية أن هذا المشروع الاقتصادى هو حجر الزاوية كمركز ضخم مينائى ولوجستى صناعى وتجارى وسياحى، كما أن هذا المشروع يعمق جذور انتماء المغرب للفضاء الأورومتوسطى ولمحيطة العربى ويعزز هويته المتميزة كقطب للتبادل بين أوروبا وأفريقيا وبين البحر المتوسط والمحيط الأطلسى ويدعم دورها المحورى كفاعل وشريك فى المبادلات الدولية[204]، ولقد أسفر هذا التوجه **عن تحقيق النتائج الآتية:**

أ – حازت دولة المغرب عام 2020م على المستوى الأول إفريقياً من حيث النجاح فى إدارة المناطق الحرة كمركز استراتيجى للتصنيع والتجارة، مقارنةً بالأعوام السابقة حيث احتلت دولة المغرب عام 2017م المرتبة (16) عالميًا من حيث مؤشر الربط البحرى, بعد أن كان ترتيبها الـ(86) عالميًا عام 2003م.

([204]) خطاب صاحب الجلالة الملك محمد السادس – فبراير 2003. منشور فى (التقرير السنوى طنجة المتوسط لعام 2017م).

ب – حقق الاقتصاد المغربى نموًا بنسبة 5% عام 2020م، كما ساهمت المناطق الحرة بها بنسبة (25%) من الناتج المحلى الإجمالى لعام 2020م، ولقد ساهمت منطقة طنجة فى جذب استثمارات أجنبية خاصة مباشرة بقيمة(3.45)مليار درهم.

جـ – حازت منطقة طنجة عام 2020م أفضل منطقة حرة فى العالم من مؤسسة التنمية الفيدرالية مقارنةً بعام بالمركز الثانى لعام 2019م، كما احتل ميناء طنجة المركز الأول كأفضل منطقة إفريقية والشرق الأوسط وأكثرهم إزدحاماً.

د – ساهمت حوافز وضمانات الاستثمار المغربية فى جذب (750)شركة عالمية ساهمت فى توفير(65 ألف) فرصة عمل فى المناطق الصناعية،(10 ألاف) فرصة عمل فى المناطق اللوجستية، وبلغت المبيعات التصديرية بالمنطقة الحرة بطنجة (5.5مليار دولار) فى عام 2017م،وبلغت (8.8ملياردولار) عام 2019م.

هـ – استقبل المركز اللوجسيتى والصناعى خلال عام 2017م(50مليون طن) من البضائع, (3.3مليون حاوية حجم 20 قدم).

و – زيادة القدرة التصديرية من الناتج المحلى للمغرب عام 2017م الى 88 مليار درهم.

ز – إنجاز برامج إعادة تأهيل مجموع مدارس الإقليم تزامناً مع التربية والتعليم والصحة والتكوين المهنى والتنمية والسوسيوثقافية.

(2) تجربة دولة الإمارات العربية المتحدة للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية (المناطق الحرة) – منطقة جبل على بدبى نموذجاً [205]

دولة الإمارات إتحادية رئاسية يحكمها نظام اتحادي فيدرالي دستورى [206]، ويبلغ تعداد سكانها نحو عشرة ملايين نسمة وتقع على الساحل الشرقى لشبة الجزيرة العربية في جنوب غرب قارة آسيا بين خطي عرض 22 و26,5 درجة شمالاً وخطي طول 51 و56,5 شرق خط غرينتش، يحدها شمالاً الخليج العربي، وشرقاً خليج عمان وسلطنة عمان، وتحدها جنوباً المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان، وغرباً دولة قطر والمملكة العربية السعودية، يبلغ طول حدودها البرية 876 كم (457 مع المملكة السعوديّة و410 مع سلطنة عمان)إلى جانب حدود متنازع عليها مع دولة قطر بطول 19 كم2، ويمتد ساحل الإمارات مسافة 644 كيلومتراً على الساحل الجنوبي من الخليج العربي، بادئاً من قاعدة شبه جزيرة قطرغرباً، وحتى رأس مسندم شرقاً، وتتقاسم جميع الإمارات السبعة شاطئ الخليج ما عدا إمارة الفجيرة التي تمتد سواحلها على خليج عمان بطول 90 كيلومتراً، وتبلغ مساحة الإمارات 83.600 كم2، وتشكل إمارة أبوظبي القسم الأكبر من أراضي الدولة إذ تشمل إجمالي مساحتها (86.77%) من المساحة الكلية للإمارات، أما أصغر الإمارات فهي إمارة عجمان وتبلغ مساحتها 285 كم2 ، وأكبر ميناء طبيعي فيها هو ميناء دبى البحرى، وأكبر الموانئ الصناعية المنشأة هما مينائي أبو ظبي والشارقة.

([205]) المنطقة الحرة فى جبل على https://ar.m.wikipedia.org/wiki/.

([206]) تتكون دولة الإمارات العربية المتحدة من سبعة إمارات وهى (أبو ظبى "العاصمة" ودبى "أكبر ثانى المدن ومركز التجارة"والشارقة وعجمان وأم القيوين ورأس الخيمة والفجيرة) ولدولة الإمارات وضع قانونى خاص يختلف عن باقي الدول العربية كون نظام الحكم فيها اتحادي فيدرالي، ويحكم دستور ديسمبر 1971م والمعُدل لعام 1996م العلاقة بين الحكومة الاتحادية المركزية وحكومات باقى الإمارات، وعلى هذا الأساس فإن لكل إمارة ستقلالها فى إدارتها المحلية وفى حدود مساحتها، وتتكفل العاصمة أبوظبي في احتضان جميع الوزارات وإدارة سياسات الدولة وتشريعاتها ومسؤوليتها بالدرجة الأولى العلاقات الخارجية والسياسات الدولية والدفاع عن الوطن ضمن مسؤوليات أخرى منها الصحة والتعليم وغيرها.

تُعتبر دولة الإمارات الرائدة إقليمياً فى مجال المناطق الاقتصادية الخاصة (المناطق الحرة) لاسيما الخدمات اللوجستية وتسبق العديد من الدول المتقدمة بفارق واسع فى مجال التجارة عبر الحدود غير النفطية، فلقد بلغ عدد المناطق الحرة بدولة الإمارات (47) [207] منها (28) منطقة حرة فى دبى [208]، ونتيجة للسياسات التى انتهجتها دولة الإمارات (رؤية الإمارات 2071م) فقد خلقت ثقة لدى المستثمر الأجنبى فى الاقتصاد الإمارتى واستدامة النمو على المديين القصير والبعيد، لاسيما ما تقدمة الحكومة من فرص فى ظل المخاطر والتحديات التى تواجهها حركة التجارة العالمية، وهو ما أهلها لتحتل المرتبة الخامسة عام 2012م من ناحية سهولة ممارسة التجارة عبر الحدود مقارنة بالمرتبة 24 عام 2008م [209]، وفى عام2021/2020م احتل الميناء المركز الثالث عالميًا لإعادة التصدير بعد هونج كونغ وسنغافورة [210]، واحتلت المناطق الحرة المركز الأول عربياً والرابع عالميًا بحسب مؤشر أجيليتى اللوجستى للأسواق الناشئة حول العالم "Agility Project Logistics" الذى يقيس القدرة التنافسية للأسواق على تقديم الخدمات اللوجستية الفعالة.

([207]) لاشك بأن التجربة الإمارتية هى نموذج يجب دراسة بعناية للوقوف على الدروس المستفادة منها التى يمكن تطبيقها على التجربة المصرية، حيث استطاعت فى ظل رؤيتها 2071م وفى ظل منطقة يتمثل ثقلها الاسترتيجى حول موارد النفط إلى استغلال موقعها الاسترتيجى ومرونة سياسية واقتصادية وتشريعية لخلق مناخ جاذب للاستثمارات من خلال إنشاء مناطق حرة وتقسيمها كالتالى (28 فى دبى،8فى أبو ظبى،3فى الشارقة، 4فى رأس الخيمة،2فى الفجيرة، 1فى عجمان،1فى أم القوين) ولعل من أهم الدروس التى يجب الاستفادة منها هى (أنها اقتصاد مفتوح قائم على المعرفة والابتكار والتطور والاستدامة والبيئة التشريعية السليمة وخلق مناخ مناسب وجاذب للاستثمارات، العلاقات المتميزة مع كل الدول، تفعيل دور القطاع الخاص وتعزيز ودعم المواطنة وتشجيع المشروعات الصغيرة والمتوسطة وريادة الأعمال ودعم القطاعات الناشئة والقائمة ذات الإنتاجية العالية والقيمة المضافة، تقديم الخدمات بكفاءة وجدارة، والأهم وجود رؤية استرتيجية واضحه وأهداف محددة عمل على تنفيذها إدارة جيدة مستعينة بكافة الخبرات الممكنة).

([208]) تختلف المناطق الحرة فى مدينة دبى تبعاً لاختلاف النشاطات ومنها منطقة دبى لـ(السيارات، المنسوجات،الصناعت الوطنية، للتكنولوجيا والتجارة الإلكترونية والإنترنت، للإعلام، للمعرفة، للسلع المتعددة، الأكاديمية العالمية) وتشتمل المنطقة الحرة على مدينة للرعاية الصحية ومنتزة للفروسية والمساعدات الإنسانية، ولقد أدى التنوع بين المناطق الحرة بدولة الإمارات إلى فتح العديد من مجالات الاستثمار ومنها الاستثمار فى (الطيران،الإنشاءات،التجارة لإلكترونية،التعليم، الطاقة،الملابس والتصميم،الأعمال المصرفية، الزراعة والأغذية، الرعاية الصحية،السياحة، الصناعة وتكنولوجيا المعلومات والإتصالات والخدمات اللوجستية والوسائط الإعلامية والخدمات المشتركة،...).

([209]) مجلس الإمارات للتنافسية، دبى التجارية: نحو خدمات لوجستية عالمية، العدد 12 يناير 2012، الإمارات، ص ص1-9.

([210]) http://www.commit.ae/

ويمكن تقسيم نجاح إمارة دبى (منطقة جبل على) فى تحقيق التنمية لثلاثة مراحل رئيسية:

الأولى: الحكومة الرشيدة: قبل اكتشاف البترول وقبل اتحاد الإمارات سارعت الأسرة الحاكمة بإمارة دبى فى تنفيذ برنامج اقتصادى تنموى قائم على الاستفادة من التجارة الدولية لدعم النمو المستقبلى لإمارة دبى وشقيقاتها فحصلت عام 1960م على قرض مالى كبير من الكويت لتكريك خور دبى مما يسمح باستيعاب السفن كبيرة الحجم، وبعد اكتشاف البترول عام 1966م ركزت الأسرة الحاكمة على إعادة استثمار عوائد البترول لخلق تنوع اقتصادى ومناخ جاذب للاستثمارات فأنشأت ميناء راشد (1967-1971) وميناء جبل على 1979، وحوض دبى الجاف 1983 .(211)

الثانية: التركيز على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والاستعانة بالخبرات الأجنبية: نتيجة لكون الإمارات دولة وليدة بالمجتمع الدولى ولقلة الخبرت الوطنية عمدت الحكومة على اجتذاب الخبرات الأجنبية فى كافة المجالات وبما يحقق مصلحة الوطن وركزت الرؤية الاستراتيجية التنموية فى حينة على التالى:

(أ) تشجيع الشراكة الحكومية مع الشركات العالمية والرئيسية فأنشأت الحكومة شركات فى مجالات الخدمات اللوجستية والقيمة المضافة مثل شركة طيران الإمارات عام 1985م وكانت رؤيتها جعل إمارة دبى محور رئيسى للطيران والنقل البحرى بين آوروبا وجنوب شرق أسيا، تلاها إنشاء المنطقة الحرة بجبل على 1985 وإنشاء هيئة موانئ دبى (DPA) 1991م،واندماج أول تجمع لوجستى للأعمال عام 1999 الذى ضم (منطقة الأعمال – المنطقة الحرة – مدينة دبى للأنترنت) تعمل به نحو (108) شركة منها (ميكروسوفت -Canon-Siemens-Sony-IBM- Dell)، وتلاها العديد من التجمعات التى ساهمت فى تحقيق طفرات بالاقتصاد القومى وزيادة دخل الفرد ومنها (التجمعات الإعلامية كمدينة دبى الإعلامية و استديوهات دبى – مدينة دبى الطبية – مدينة دبى

(211) hΣps://www.scribd.com/document/355080282/Dubai-Logistics-Cluster-2015.
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.31

الصناعية)، وفى عام 2005 تم تشغيل شركة دبى العالمية للموانئ (DPI) كشركة عالمية لتشغيل الموانئ وتقديم الخدمات اللوجستية [212] الذى يوسع نطاق عملياته فى خارج حدود الدولة من خلال الحصول على عقود امتياز فى الموانئ الأجنبية وهى أكبر ثالث مشغل على مستوى العالم وتدير (78) محطة بحرية وبرية مدعومة بأكثر من (50) نشاط فى نحو أربعين بلداً حول العالم، فتدير 60 محطة حاويات وغير حاويات فى ستة قارات بإجمالى إنتاجية قدرها 55 مليون وحدة معادلة لعشرين قدم فى عام 2011م[213]، ووصلت لإنتاجية قدرها(103مليون وحدة معادلة لعشرين قدم) بنهاية عام2021م[214].

(ب) اتباع خطط استراتيجية تنموية قائمة على جذب وتوطين الخبرات و الاستثمارات الأجنبية: فعمدت الحكومة الإمارتية إلى التركيز على تحسين الأوضاع المشجعة للاستثمار بالدولة ككل ودبى خاصةً ولاسيما دعم القطاع الخاص والشركات الناشئة.

ثالثاً: تنمية الاقتصاد غير النفطى: فعمدت الحكومة على تنويع الأنشطة الاقتصادية وضخ الاستثمارات فى كافة القطاعات والأنشطة غير النفطية والتوسع فيها، فأنشأت المناطق الحرة (FZ) لتشجيع صناعات محددة وتطوير الاقتصاد القائم على المعرفة، حيث ساهمت المناطق الاقتصادية الخاصة (المناطق الحرة) والمراكز اللوجستية فى تعزيز النمو الاقتصادى بدولة الإمارات لما لها من دور رائد فى تنويع اقتصادها فحولتها من دولة يقوم اقتصادها التجارى على المنتجات الهيدروكربونية (النفط،الغاز) إلى اقتصاد قائم على المعرفة والابتكار، وتمتلك دبى نحو (22) منطقة تجارة حرة فحقق اقتصاد دبى معدل نمو بواقع (2.2%) لعام 2019م مما أنعكس على نصيب الفرد من الناتج

([212]) Ashai, Z., El Dahshan, M., Kubba, J., Talati, H., & Youssefi, P. (2007), "The Transport and Logistics Cluster in the United Arab Emirates", Cambridge, MA: Microeconomics of Competitiveness Group Project,p.35.

([213]) منى عبد العال سيد دسوقى:استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية، معهد التخطيط القومى،سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم(255)،ديسمبر 2014م، ص 84.

([214]) DP World Global Ports Connecting Global Markets Presentation November 2012, p.3.

المحلى الإجمالى فبلغ (70.089 دولار أمريكى)، ويقع ميناء جبل على ضمن المنطقة الحرة ويبعد مسافة تقدر بـ35 كم من ساحل دبى الغربى على الخليج العربى لدولة الإمارات العربية، وقد أتاح موقعها الجغرافى الاستراتيجى أن يشكل حلقة وصل ملاحية بين الشرق ونصف الكرة الغربى بسوق يبلغ أكثر من 1.5 مليار نسمة وهو من أكثر الموانئ تطوراً بالمنطقة وأتمها تجهيزاً لتلبية احتياجات النقل المحلى والدولى[215] وتعتبر المنطقة الاقتصادية الحرة "جبل على " أول منطقة لأنشطة التصنيع واللوجستيات وتحتوى على الأنشطة التقليدية مثل المنسوجات،وأنشطة القيمة المضافة والعالية، والأنشطة القائمة على المعرفة مثل الطاقة والتمويل والتكنولوجيا فضلاً عن السياحة.

الآثار الاقتصادية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بالإمارات

نتيجة للسياسات التنموية أصبحت دولة الإمارات تحتضن فى الوقت الحالى(70%) من شركات قائمة "فورتشن جلوبال" لأكبر(500)شركة فى العالم التى تمتلك بها مكاتب مخصصة لخدمة السوق الإقليمية، وتضم المنطقة الحرة بجبل على أكثر من (6000 شركة خاصة) تعمل فى مجالات التصنيع والتجارة والخدمات اللوجستية فهو مركز متكامل متعدد الوسائط يوفر ربطًا بحريًا وبريًا وجويًا مدعوماً بالمرافق اللوجستية التى تضم منشأت البضائع المبردة ومحطة الشحن بالحاويات والمخازن، بالإضافة إلى قربها من قناة السويس، كما تم توسيع الميناء بإضافة(3 مراسى) لتزيد من قدرتة الاستيعابية لنحو 19 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم[216]، ولميناء جبل على القدرة على تداول بضائع الصب الجاف واستقبال سفن الدحرجة والبضائع العامة والثروة الحيوانية وغيرها، ويحتل ميناء جبل على الترتيب التاسع عالميًا من بين أكبر الموانئ تداولاً للحاويات ويجذب الميناء نحو (170) خط شحن بحرى عالمى ويتصل الميناء بنحو (100) ميناء حول العالم.

([215]) مجلس الإمارات للتنافسية: التنافسية سياسات وممارسات، دبى التجارية نحو خدمات لوجستية عالمية، العدد3، ص 3.

([216]) موانئ دبى العالمية "تقرير – تعزيز التجارة لدفع عجلة النمو" يونيو / 2015، ص 19.

كما صُنِف الميناء كأفضل ميناء فى الشرق الأوسط على مدى عشرين عاماً متتالية وتعدّ المنطقة الحرة بجبل على إحدى أكبر المناطق الحرة فى العالم، وأحد أبرز مقاصد العالم فى مجال التجارة والخدمات اللوجستية[217]، وتسبق العديد من الدول المتقدمة بفارق واسع فى مجال التجارة عبر الحدود حيث خفضت الوقت اللازم فى استيراد وتصدير الحاويات بنسبة 50٪ تقريباً مابين عامى 2006م و 2012م، فقبل هذا التاريخ كان يلزم لتصدير حاوية واحدة إصدار 7 وثائق رسمية وتستغرق 12 يوماً وهو ما تقلص إلى 4 وثائق و 7 أيام فى عام 2012م[218]، وتحتل الإمارات العربية المتحدة المرتبة 13 فى الترتيب العالمى لعام 2016م والأولى عربياً[219]،وتعتمد منطقة جبل على اثنى عشر منطقة حرة (JAFZA) تكنولوجية وصناعية وتجارية ومطار ومراكز مالية متخصصة ومتطورة، كل ذلك أدى إلى اعتبارها واحدة من أسرع المناطق الحرة نموا فى العالم[220]، وهى منطقة، **<u>فقد حققت على مدى السنوات الأربع الماضية ما يلي</u>**[221]:

أ – استقطابها لحوالى 32٪ من جملة الاستثمارات الأجنبية[222].

ب – أول منطقة حرة على المستوى الإقليمى تحصل على شهادة الأيزو.

جـ – نمو قاعدة عملائها من الموردين والشركاء التجاريين ومزودى الخدمات اللوجستية بنسبة تزيد على (60٪).

د – تخفيض البطالة عن طريق توفير فرص عمل وتبلغ أكثر من 144000 عام 2017م.

هـ – زيادة إيراداتها بمعدل وسطى يبلغ (34 ٪) على أساس سنوى.

و – زيادة اسهاماتها فى الناتج المحلى الإجمالى لدبى بنسبة 25٪ على أساس سنوى.

ز – وفرت أكثر من (160,000) فرصة عمل فى الإمارات العربية المتحدة.

([217]) الأمانة العامة لمجلس الإمارات للتنافسية–"التنافسية سياسات وممارسات:دبى التجارية نحو خدمات لوجستية عالمية"،العدد 3 –يناير 2012، ص 1.

([218]) منى عبد العال سيد دسوقى – استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية –مرجع سبق ذكره، ص 83.

([219])World Bank Report (2016) Logistics Performance Index LPI.

([220]) رشا فؤاد عبد الرحمن، منى محمود حسين (مقومات ومعوقات إقامة لوجستية بالتطبيق على محور قناة السويس) المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات منظور التنمية المستدامة للمشروعات القومية العملاقة، 29–31 مارس 2015)، للمزيد انظر(رشا يونس، منى عليوة –مارلوج4، ص5)

([221]) انظر كلاً من حاتم عبد الجواد و آخرين، مرجع سابق، ص ص 76–78،/ Jcan–F.A & Other (2016).Op.cit.p:12&38

([222])http://www.jafza.ae/?lang=ar

ح – استحوذت على أكثر من (50٪) من إجمالي صادرات دبي.

ط – استحوذت على (25٪) من جميع الحاويات المارة عبر ميناء جبل علي.

ى – استحوذت على نسبة (12٪) من إجمالى الشحن الجوى فى مطار دبى الدولى.

ك – اجتذبت نسبة (20٪) من جميع تدفقات الاستثمار الأجنبى المباشر إلى الإمارات العربية المتحدة.

ل– تنمية وتطوير أنشطة الشحن الرئيسية وإعادة الشحن وبناء وإصلاح السفن وخدمات الصيانة.

م– تسعى خطة تطوير ميناء جبل على ضمن مراحلها الخمسة عشر على زيادة سعة استيعاب الميناء لنحو(55 مليون) حاوية عام 2030م بدلاً من(19 مليون) حاوية عام 2014م ويستطيع الميناء استيعاب نحو (10) سفن حديثة فى وقت واحد

يرجع هذا التطور والنمو المتسارع لمنطقة جبل على إلى تقديم امتيازات للاستثمار تتمثل فى إمكانية تملك الأجانب بنسبة (100٪)، مع إمكانية ترحيل رؤوس الأموال والأرباح إلى الخارج بنسبة (100٪) أيضاً، حيث لا ضرائب على الشركات لمدة خمسين عامًا، ولا قيود على العملات، لا قيود على التوظيف أو الكفالة، لا ضريبة على الدخل الشخصى أو ضرائب الشركات أو الصادرات والواردات، لا رسوم جمركية على المواد الأولية والمعدات المستوردة، إجراءات مبسطة وسريعة لإنشاء الشركات. [223]

تميزت تجربة جبل على بأنها بجانب الحوافز المقدمة لجذب الاستثمار وخاصة الاستثمار الاجنبي فإنها تحقق كفاءة فى الخدمات والمرافق والبنية الأساسية بجانب توافر مناخ استثمارى مستقر أمنيًا وسياسيًا وتشريعيًا وتطور إدارى وتكنولوجى عالٍ، من خلال الاتصال بالعالم وعبورها لحدود الدولة من خلال إنشاء موانئ خارجية مثل ميناء

([223]) Ashai, Z., El Dahshan, M., Kubba, J., Talati, H., & Youssefi, P. (2007), "The Transport and Logistics Cluster in the United Arab Emirates", Cambridge, MA: Microeconomics of Competitiveness Group Project,p.50.

السخنة فى مصر وميناء بجيبوتى، كما تميزت باحتلال الصناعات التحويلية والمؤسسات المالية المتخصصة مكانة مميزة فى التغذية[224]، ويرجع نجاح منطقة جبل على فى جذب (3000) شركة **إلى الآتى**[225]:

أ – تضاعف أهمية ميزة الموقع الاستراتيجي فى تعزيز القدرة التنافسية.

ب – وجود استراتيجية قوية لأعمال مرتكزة على خدمة العملاء.

جـ – تعزيز طرق الدمج المبتكرة ما بين القطاعين الحكومى والخاص.

واحة دبى للسيليكون: تُعتبر واحة دبى للسيليكون المنشأة عام 2004م من أحد أهم المناطق الحرة بدولة الإمارات المعترف بها عالميًا كمجمع تكنولوجى متكامل تم تصميمة كنظام بيئى عالى التقنية، وينظم العمل بتلك المنطقة سبعة قوانين، **وتتميز تلك المنطقة بالآتى:**

أ – استقرار اللوائح القانونية المنظمة للعمل بها فضلاً عن المرونة والحوافز الاستثمارية.

ب –توافر البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والمرافق مع وجود مركز بيانات من المستوى الثالث.

جـ –دعم الأعمال المخصصة من خلال نظام إلكترونى متكامل عبر الإنترنت، ويقدم الخدمات الحكومية كتصاريح العمل وتأشيرات الإقامة والزيارة، وكذلك الخدمات التكنولوجية (Servers)، وخدمات بلدية دبى كطلبات التخطيط والبناء للشركات / المطورين العقاريين،وخدمات دعم العملاء (HALA) وهى بوابة تضم أكثر من (340) خدمة رقمية.

د – منح حوافز استثمارية ومنها – انخفاض تكلفة العمليات، وسرعة تأسيس الأعمال وإنهاء التراخيص، 100% ملكية أجنبية، 100% إعادة توطين رأس المال، وعدم فرض ضريبة على الدخل للشركات أو الأشخاص أو الاستيراد أو التصدير[226] .

([224]) حاتم عبد الجواد: دراسة مقومات نجاح المركز اللوجستى فى قناة السويس مع دراسة مقارنة لبعض المراكز اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص ص 76: 78.

([225]) تقرير (مجلس تنافسية الإمارات، 2012).

ومن ذلك يتضح أن عوامل نجاح التجربة الإمارتية فى المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية تكون فى العناصر التالية:

(أ) وجود إرادة سياسية و رؤية استراتيجية واضحة.

(ب) الاستقرار الحكومى و السياسى و الثبات الأمنى.

(ج) مواكبة الفكر الاقتصادى و مرونة التشريع.

(د) بنية تحتية وأساسية متطورة.

(هـ) توافر العمالة المدربة والماهرة فضلاً عن الخبرات الأجنبية المتميزة (رأس المال البشرى).

(و) توافر الحوافز الاستثمارية وجودة مناخ الأعمال مما يحفز على التنافس بين مقدمى الخدمات ومشغلى القطاعات، فضلاً عن تمايز الفكر الحكومى فى الإدارة كحال المشروعات الخاصة والاستثمارية.

(ز) وجود بيئة جاذبة للاستثمارات الأجنبية المباشرة فأنشِئَت التجمعات اللوجستية والمناطق الاقتصادية على أسس تنظيمية ليبرالية بدون ضرائب وتقدم تسهيلات مؤسسية وإجرائية وإدارية وحكومية.

(ح) الدعم الحكومى للصناعات التكميلية والخدمات الداعمة والأعمال الناشئة وريادة الأعمال.

([226]) Ashai, Z., El Dahshan, M., Kubba, J., Talati, H., & Youssefi, P. (2007), "The Transport and Logistics Cluster in the United Arab Emirates", Cambridge, MA: Microeconomics of Competitiveness Group Project,p.50.

جدول رقم (5) يوضح مساهمة المناطق الحرة بدولة الإمارات فى الناتج المحلى [227]

النشاط	(القيمة/النسبة) للناتج المحلى للعام المالى 2020/2019
تجارة السلع تجارة الخدمات	658.9 مليار درهم إماراتى وتشكل نسبة (38%) من إجمالى تجارة دولة الإمارات غير النفطية تحتوى على هيئة موانئ دبى العالمية DP WORLD رابع أكبر مشغلى الموانئ فى العالم تمثل نحو (12,6%) من إجمالى الدخل القومى وتستحوذ على (7,5%) من سوق العمل
الواردات	340.6 مليار درهم إماراتى، تتصدرها جمهورية الصين الشعبية بنسبة (23.9%)، الهند بنسبة (15.5%)، USA بنسبة (6.9%) – تليها فيتنام واليابان والبحرين والسعودية وألمانيا والمملكة المتحدة وكوريا الجنوبية. تقوم المنطقة الحرة بجبل على بتوفير (10,1%) من فرص العمل لسكان دبى تساهم منطقة جبل على الحرة فى (21%) من الناتج المحلى الإجمالى لدبى وبحصيلة قدرة بنحو (82) مليار دولار.[228]
الصادرات	264.1مليار درهم إماراتى، وتشكل نسبة (19.2%) من الناتج المحلى.

المصدر: الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر، نشرة تجارة لمناطق الحرة، الهيئة الاتحادية للجمارك الإمارتية، أعداد متفرقة، تقرير النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية أمثلة من لمنطقة العربية – اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربى آسيا، الأسكو – الأمم المتحدة، مارس 2017م.

([227]) الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر، نشرة تجارة المناطق الحرة، الهيئة الاتحادية للجمارك الإمارتية، أعداد متفرقة، تقرير النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية أمثلة من المنطقة العربية – اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا، الأسكو – الأمم المتحدة، مارس 2017م.

([228]) http://www.jafza.ae/explore/why-jafza/

(3) التجربة التركية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية (المناطق الحرة)

منطقة بحر إيجة [229] نموذجاً

تركيا دولة جمهورية رئاسية يبلغ تعداد سكانها نحو ستة وثمانين مليون نسمة وتبلغ مساحتها نحو(783562كم2)، وهى دولة عابرة للقارات حيث تصل ما بين القارة الآسيوية والأوروبية وتتميز بشكل مستطيلي بطول 1,600 كم وعرض 800 كم، وتقع ما بين خطي عرض 35 درجة و 43 درجة شمالا، وخطي طول 25 درجة و 45 درجة شرقًا، وهى محاطة بالبحار من ثلاثة جوانب (بحر إيجة من الغرب، والبحر الأسود من الشمال والبحر الأبيض المتوسط من الجنوب،وبحر مرمرة في الشمال الغربى)، ويقع أغلبها في شبه جزيرة الأناضول في غرب آسيا، والجزء الأصغر في شبه جزيرة البلقان في جنوب شرق أوروبا ومنها(تراقيا الشرقية) وهي الجزء الأوروبي من تركيا وهى مفصولة عن الأناضول ببحر مرمرة، ومضيقي البوسفور والدردنيل، وتمتد اسطنبول بين أوروبا وآسيا وهي أكبر مدينة في البلاد، وتحد تركيا من الشمال الغربي اليونان وبلغاريا ومن الشمال البحر الأسود ومن الشمال الشرقي جورجيا وشرقا أرمينيا، أذربيجيان وإيران ومن الجنوب الشرقي العراق، ومن الجنوب سوريا والبحرالأبيض المتوسط، ويطل الغرب على بحر إيجه.

تحتل تركيا أهمية كبرى نظراً لموقعها الاستراتيجى بين دول الشرق الأوسط والاتحاد الأوروبى وهو الأمر الذى يكسِب المناطق الحرة بها أهمية لوجستية لاسيما تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير ضمن سلاسل الإمداد العالمية، فضلاً عن موانيها المنتشرة على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود وبحر إيجة، وبشكل عام تسمح المناطق الحرة التركية بمجموعة واسعة من الأنشطة منها (التصنيع،البحث والتطوير(R & D) والبرمجة والتجارة العامة والتخزين والتعبئة،والبنوك والتأمين،والتجميع والتفكيك،وخدمات الصيانة)، ويستثمر فى مناطقها نحو (1900) شركة بإجمالى استثمارات بلغت نحو 22مليار دولار عام 2020م.

([229]) هو أحد أفرع البحر المتوسط طوله 643.5 كم وعرضه 322 كم، يقع بين شبه الجزيرة اليونانية والأناضول، يتصل ببحر مرمرة عن طريق مضيق الدردنيل، وتطل عليه تركيا واليونان

تضم تركيا 19 منطقة حرة فعالة من أصل (21)، ممتدة على مساحة تركيا الواسعة تقع بشكل استراتيجي في نقاط تتيح سهولة الوصول إلى طرق التجارة الدولية عبر موانئ البحر الأبيض المتوسط وبحر إيجه والبحر الأسود وبالقرب من أسواق الاتحاد الأوروبي والشرق الأوسط ويتم فيها إنتاج مختلف الصناعات في مختلف المجالات والقطاعات [230]، **<u>وتنقسم للآتى:</u>**

(1) منطقة البحر الأبيض المتوسط:وتضم (أنطاليا، مرسين، أضنة، هاتاى، يومورتاليك)

(2) منطقة بحر إيجة: وتضم مناطق (إزمير وإزمير الحرة، ودنيزلي).

(3) منطقة مرمرة: وتضم مناطق(مطار اسطنبول أتاتورك، اسطنبول للصناعة والتجارة، تراكى)

(4) منطقة اسطنبول: وتضم (اسطنبول ثراسيان، أوروبا، كوجالي، المنطقة التكنولوجية الحرة "توبيتاك مام – TURITAN–MAM"، المنطقة الحرة بورصة، وساكاريا إبيكيولو للمناطق الحرة).

(5) منطقة البحر الأسود: وتضم مناطق (طرابزون، ريزه، سامسون، وفيليوس للمناطق الحرة).

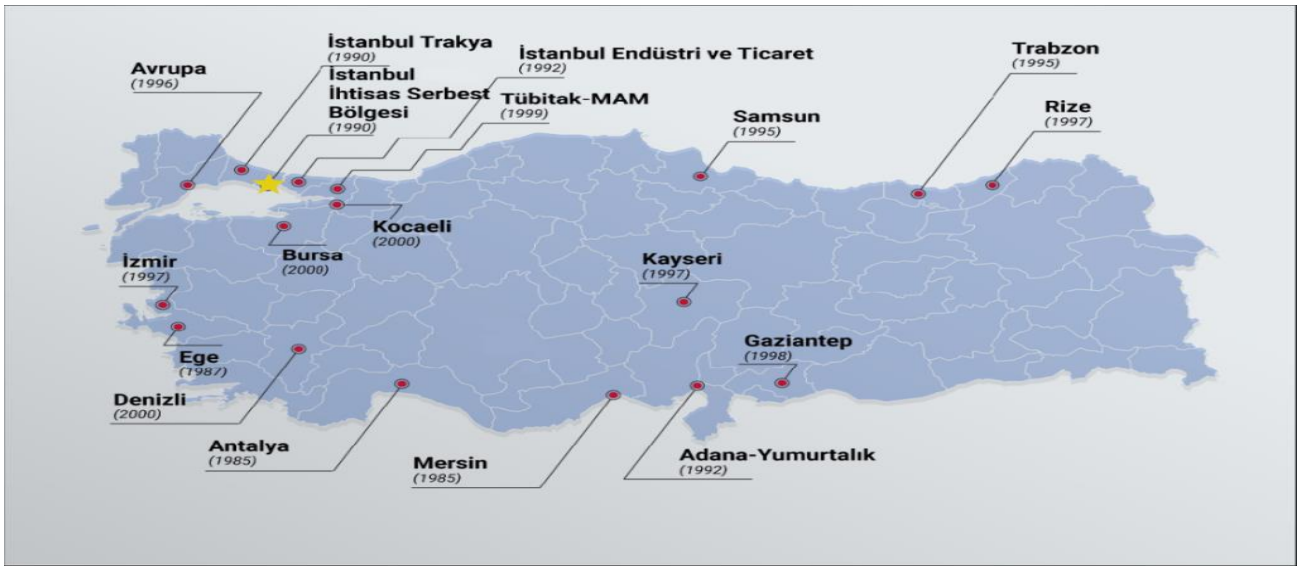
(6) منطقة جنوب شرق الأناضول: وتضم مناطق (غازي عنتاب وماردين للمناطق الحرة).

(7) منطقة وسط الأناضول: (المنطقة الحرة فى قيصرى– Kayseri Free Zoe ، وقطاعات تركيز الخدمات).

وتُعد منطقة بحر إيجة الحرة بمثابة المنطقة الأكثر نجاحاً لما تتمتع به من مميزات وحوافز تشريعية وإجرائية فضلاً عن تطور البنية التكنولوجية والأساسية اللازمة للصناعات ذات المكون التكنولوجى المرتفع.

([230]) من تلك المناطق (1) المنطقة الحرة للتجارة والصناعة باسطنبول وتتميز بشكل رئيسى فى صناعات الطاقة الشمسية وتوريد السيارات وأجزاء المركبات البحرية وصناعة الآلات والأدوات الآلية ومستحضرات التجميل والكيمياء والإلكترونيات /(2) المنطقة الحرة فى سامسون:وتشمل الأنشطة الأولية والخدمات التجارية واللوجستية من تغليف وصيانة وتخزين وتجميع والخدمات الهندسية فضلاً عن عمليات البنوك والتأمين.../(3) المنطقة الحرة لأوروبا: وتعد مدينة تكنولوجية وتعتمد فى نموها على الاستثمارات الصناعية /(4) منطقة ريز الحرة: وتشمل أنشطة الخدمات اللوجستية والمصرفية /(5) المنطقة الحرة فى أزمير: وتشمل صناعات معالجة الجلود والألكترونيات والأثاث والكيماويات وتأجير المستودعات /(6) المنطقة الحرة فى غازى عنتاب:وتشمل الخدمات المصرفية والتأمين والتأجير وإدارة المخازن وتأجير المكاتب وأنشطة الاستثمارات /(7) المنطقة الحرة توبيتاك: وتتميز بعمليات البحث والتطوير /(8) المنطقة الحرة فى بورصا: تقع على طريق بورصا يالوفا السريع فى منطقة جمليك القريبة من أسطنبول وموانئ بورسان وجيمبورت ويلفيرت ورودا /(8) المنطقة الحرة فى كوجايلى: وهى أكبر ثانى مدينة صناعية فى تركيا /(9) المنطقة الحرة ماردين /(10) منطقة دينيزلى الحرة.

كروكى رقم (2) يوضح توزيع المناطق الحرة فى تركيا



أهم المناطق الحرة فى دولة تركيا

أ - **منطقة بحر إيجة الحرة:** تأسست عام 1987م وتقع على بعد (4كم) من مطار إزمير الدولى،و(12كم) من الميناء البحرى ومساحتها (2.2مليون م2)، وتشكل الاستثمارات الأجنبية المباشرة بتلك المنطقة نسبة (43.3%) والباقى استثمارات تركية.

(1)تدار بواسطة القطاع الخاص على الرغم من تأسيسها على أراضى عامة.

(2)يعمل بها نحو (228)شركة وتوظف نحو عشرين ألف عامل بنسبة تشكل (35%) من جملة المشتغلين بالمناطق الحرة فى تركيا.

ب - **المنطقة الحرة فى مرسين:** تأسست عام 1985م بالقرب من الميناء الرئيسى.

(1) تتركز أنشطة المنطقة فى الصناعات الخفيفة (كالإلكترونيات،والآلات،البصريات،قطع الغيار،المنسوجات والملابس) فضلاً عن تجارة الجملة.

(2) تقدم المنطقة عمليات القيمة المضافة والخدمات اللوجستية للمنتجات كالتعبئة والتغليف والتخزين والإصلاح.

جـ - **المنطقة الحرة فى أنطاليا :** أنشِئت عام 1985م وتقع بالقرب من ميناء أنطاليا .

(1) يتركز نشاطها فى الخدمات التجارية (كالبنوك والتأمين والإيجار) فضلاً عن تقديم الخدمات اللوجستية كالتخزين والتجميع والتفكيك والصيانة.

(3) تقدم كذلك المنطقة خدمات الإنتاج مثل بناء القوارب الفاخرة والمنسوجات والزراعة والأخشاب والكهرباء.

د – **المنطقة الحرة بمطار أتاتورك الدولى بإسطنبول:** تأسست عام 1990م وتتميز بوصول مباشر للمركز التجارى والمالى والثقافى للدولة التركية.

هـ – **منطقة طرابزون الحرة:** تأسست عام 1990م داخل ميناء طرابزون شمال شرق الأناضول وتتميز بأعمال تجارة الترانزيت والمبيعات لجميع السلع والبضائع.

و – **منطقة فالتا الاقتصادية الخاصة (FALTA):** منطقة متخصصة فى صناعات النسيج والصناعات الغذائية.

ز – **منطقة اسطنبول الحرة (ثراس):** بدأ العمل بها عام 1998م، وهى أول منطقة تحث على مراعاة المعايير البيئية، وتشمل الصناعات البصرية والآلات الكهربية والإلكترونية ومعالجة المعادن والذهب فضلاً عن عمليات الإنتاج كالجلود والسجاد والأثاث وجميع أنواع الصناعات الخفيفة الموجهه للتصدير.

ح – **منطقة أضنة يومرتاليك الحرة:** تأسست عام 1992م وتتميز بموقع جغرافى استراتيجى لوقوعها بالقرب من قارة (آسيا،أفريقيا،أوربا) فضلاً عن قربها من خطى أنابيب (بوتاس، باكو/تبليسى/جيهان)، وهى المنطقة الوحيدة فى تركيا المتخصصة فى مجالات الكيماويات والبتروكيماويات ومحطات توليد الطاقة ومصانع الأسمنت وأحواض بناء السفن.

جدول رقم (6) يوضح مساهمة المناطق الحرة بدولة تركيا فى التنمية [231]

النشاط	(القيمة/النسبة) للناتج المحلى للعام المالى 2020/2019
تطور الصادرات /الواردات	1- ارتفعت الصادارت لتبلغ (22.6مليار دولار) عن عام 2020م. 2- شكلت الصادرات الداخلية مبلغ (4.7مليار دولار) والخارجية مبلغ (7.7مليار دولار) 3- بلغت الواردات (7مليار دولار) عام 2020م. 4- تطور حجم الاستثمار فى المناطق الحرة التى بلغت نحو ستى بليونات دولار وتشكل نسبة الاستثمارات الأجنبية نحو(50%) أغلبها من دول الاتحاد الأوروبى.

المصدر: الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر، تقرير أفاق الأقتصاد العالمى، إصدار مايو 2021م، وزارة التجارة التركية.

[231] الجدول إعداد الباحث / المصدر مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء /مصر، تقرير آفاق الاقتصاد العالمى، إصدار مايو 2021م، وزارة التجارة التركية.

المطلب الثالث

نتائج تحليل التجارب العالمية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية

نتيجة للتطور التكنولوجى والثورة التقنية فضلاً عن تطور التجارة العالمية، أصبحت المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية ركيزة قوية فى خريطة الاقتصاد العالمى، مما دفع الدول النامية نحو الاستفادة من التجارب الدولية فى هذا الشأن لتحقيق تطلعات شعوبها فى تحقيق التنمية المستدامة.

حققت المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية خلال العقود السابقة طفرة اقتصادية للدول التى تبنتها ضمن مشروعاتها العملاقة لتحقيق التنمية المستدامة، وقد انعكست تلك الطفرة على معدلات النمو بكافة مستوياته نتيجة لجذب الاستثمارات المباشرة (المحلية – الأجنبية) فضلاً عن نقل المعرفة وتوطين التكنولوجيا مما ساهم فى تحقيق التنمية المستدامة التى تنشدها كافة المجتمعات وفقاً للأبعاد التى تبنتها، وإن كان من آثارها المباشرة عامةً التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئة.

ولقد خلصت الدراسة بعد عرض نماذج للتجارب الدولية عن المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والمراكز اللوجستية بأن هناك قواسم مشتركة (نقاط القوة) لنجاح تلك المناطق والمراكز لدى الدول التى أخذت بها كقاطرة للنهوض باقتصادها الوطنى، وكذلك هناك العديد من التحديات (نقاط الضعف)المشتركة التى تتطلب المواجهة وخلق سياسة النمو الاقتصادى والقبول المجتمعى مع الحفاظ على التوازن البيئ **ونستعرضها على النحو التالى:**

1- القواسم المشتركة لنجاح المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية:

تُسهم المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية فى رفع معدلات النمو والتشغيل، ولقد زاد الاهتمام مؤخراً بكيفية تعظيم الدور الاقتصادى الاجتماعى الذى يمكن أن تقوم به هذه المناطق اللوجستية فى تحقيق النمو الاحتوائى الشامل وخلق مجتمعات مستدامة فى هذه المناطق الاقتصادية لدفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية[232]، وحتى يتحقق هذا الهدف يرى الباحث أنه يمكن إيجاز العوامل التى أدت إلى نجاح بعض التجارب الدولية السابق عرضها، **كالآتى:**

([232]) هبه نصار، "تحقيق الاندماج الفعال فى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس"، مؤتمر التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمنطقة قناة السويس، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، نوفمبر 2017، ص45.

أ – **الإدارة الجيدة وتوفير المناخ المناسب للاستثمار مع تقديم التيسيرات للمستثمرين**، ومنها مرونة التشريعات القانونية والنظم الإدارية والجمركية، كفاءة الخدمات البنكية والتأمينية بالإضافة إلى توافر الخدمات الاجتماعية.

ب – **كفاءة البنية التحتية وتطور البنية الرقمية**، من وجود قنوات ملاحية ونهرية لوجستية بالإضافة إلى شبكة طرق وسكك حديدية وموانئ ومطارات مرتبطة جميعها بقاعدة بيانات متطورة تسهل تنفيذ عمليات سلسة الإمداد تربط جميعها المركز اللوجستى بكافة مراكز التوزيع والتسويق والمناطق الصناعية.

جـ – **الاستعانة بالخبرات العالمية والكفاءات الوطنية**، كالاستعانة بالشركات المتخصصة فى مجالات نظم المعلومات والبنية الرقمية بالإضافة إلى عمليات التدريب والتأهيل للكوادر الفنية والتخصصية.

د – **الشراكة القوية مع القطاع الخاص**، من خلال العمل على تعزيز طرق الدمج المبتكرة والتعاون المشترك بين كل من القطاع الحكومى والخاص.

هـ – **وجود رؤية واضحة للأهداف** بناءً على الإمكانيات المتاحة يخلق الاستراتيجية المناسبة لتقوية المراكز اللوجستية وتبوئها المكانة المستحقة بين الدول.

و – **الموقع الجيواستراتيجى والقدرة الجيونوميكية والأهداف الجيوبولوتيكية** كميزة تعزز من القدرة التنافسية.

ز – **كفاءة أداء الخدمات اللوجستية** من وكلاء التخليص الجمركى وشركات الشحن والنقل والثقة فى مشغلى الموانئ ومناولى البضائع وانخفاض مستوى الفساد.

ح – **خفض التكاليف** بالإضافة إلى إمكانية التنبؤ وجدارة ونوعية الخدمات المقدمة للمستثمرين.

ط – **الإرادة السياسية** من خلال تشجيع الحكومات للاستثمار فى تلك المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية، بالإضافة إلى تبسيط الإجراءات الحكومية وخلق أخرى مبتكرة جاذبة للاستثمار.

ى – **بناء شبكات ربط قوية وتعزيز الحكومة الإلكترونية.**

ك – **عدم التبعية الاقتصادية.**

ل – **تحرر المناطق الاقتصادية الخاصة من النظام الاقتصادى العام للدولة المضيفة** وذلك عن طريق اختيار النظام السياسى للدولة اتباع الفكر الاقتصادى الحديث وأوضح مثال على ذلك

ما انتهجته الصين كدولة اشتراكية بدمج وربط نظامين مختلفين عند تبنى سياسة المناطق الاقتصادية الخاصة وهما (نظام السوق الرأس مالى، نظام التخطيط الاشتراكى) فجعلت مناطقها الاقتصادية الخاصة كمحطة تجريبية (شينزن) قامت الحكومة المركزية بدعمها وتطويرها وقياس نتائجها وذلك لتقليل مخاطر تعميمها فى باقى الدولة فقام مجلس الدولة الصينى بخلق بيئة تشريعية حاكمة لتلك المناطق تعمل على تحسين هيكلها القانونى والتنظيمى والمؤسسى والإدارى ورفع كفاءة الحكومة بشكل عام مع الحفاظ على الهوية السياسية –وهو أمر محمود منها لاسيما وأن التغييرات الاقتصادية والسياسية والتشريعية قد أتت من الحكومة وليس قوى حزبية أو ضغوط خارجية – فنجحت فى البداية فى اجتذاب رؤوس الأموال الصينية التى سبق أن هاجرت لآسيا وأمريكا وأوروبا خاصةً بعد سياسة ماو الاشتراكية تبعتها رؤوس الأموال الأجنبية.

2- **<u>التحديات والمعوقات المشتركة للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية</u>:**

أحرز عدد قليل جداً من المناطق الأفريقية تقدم نحو الاستفادة من الإمكانيات الديناميكية للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية كأداة للتحول الهيكلى المستدام، وتوجد العديد من التحديات التى يتحتم مواجهتها لتحقيق الهدف من تلك المشروعات التنموية، **<u>منها ما يلي</u>:**

أ – بيئة العمل السيئة المتمثلة فى المشاكل القانونية والتنظيمية والمؤسسية والإجرائية.

ب – الافتقار إلى التخطيط الاستراتيجى.

جـ – ضعف البنية التحتية والأساسية.

د – الأفتقار إلى الكفاءات والخبرات لإدارة المنطقة الاقتصادية.

هـ – ضعف الإرادة السياسية.

و – عدم توطين التكنولوجيا والمعرفة.

ز – ضعف التمويل والتسويق مع عزوف القطاع الخاص عن المشاركة.

ح – المشروعات المنافسة.

ط – التهديدات الإقليمية والدولية.

ى – التبعية الاقتصادية سواء لنظام رأس مالى أو اشتراكى.

3- **<u>النتائج المترتبة على تبنى المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية كاستراتيجية تنموية</u>:**

تُعتبر المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية من الركائز القوية فى تحقيق آبعاد التنمية المستدامة، ويسهم هذا المفهوم الاقتصادى **<u>فى تحقيق النتائج الآتية:</u>**

أ - تعزيز الإصلاح الاقتصادى والتنمية[233]

ب - تعزيز التكامل الاقتصادى المحلى / الإقليمى / العالمى.

جـ - تعزيز الارتقاء الصناعى ونقل التكنولوجيا والمعرفة والابتكار.

د - تحقيق التوازن بين التنمية الصناعية والحياتية.

هـ - تعزيز القوى الجيونوميكية والجيوبوليتيكية للدولة المضيفة.

و - التكامل والاندماج مع الاقتصاد العالمى وقابلية النظام الكلى للدولة المضيفة على تحمل الأزمات والكوارث المالية وامتصاص الصدمات.

ز - يترتب على تبنى الدولة المضيفة للمناطق الاقتصادية الخاصة قدرتها على اختبار سياساتها الاقتصادية كمواقع تجريبية وفى حال نجاحها وتحقيق النتائج المرجوة إمكانية تطبيقها على النظام الاقتصادى الكلى للدولة.

([233]) يقصد بالإصلاح الاقتصادى اتباع سياسات جديدة وتصحيح للاختلالات المؤسسية والهيكيلية الأساسية التى تعمل على إعادة هيكلة مؤسسات الدولة لتعيد التوازن للاقتصاد العام حتى يصبح أكثر كفاءة وأعلى إنتاجية وبما يضمن استمرار واستقرار النظم الاقتصادية والسياسية القائمة مع إعادة رسم الأولويات التى تحقق النمو المستدام والتنمية الاقتصادية الشاملة المستدامة.

المبحث الثانى

تحليل مقارن لحوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى المباشر للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى التشريعات الوطنية لنماذج الدراسة

تمهيد وتقسيم

نتيجة للعولمة الاقتصادية والثورة التكنولوجية والرقمية التى خلقت منافسة قوية فى مجالات التسويق لجذب الاستثمارات الأجنبية وما يتبعها للاستثمار فى المناطق الاقتصادية الخاصة لكل دولة حاضنه لهذا النوع من المشروعات العملاقة وما تمثلها من قوة اقتصادية وربما سياسية فى بعض الظروف، تأتى أهمية وجود إطار قانونى مناسب ومشجع وجاذب للاستثمارات، فضلاً عما توفره الضمانة التشريعية خاصةً إذا اقترنت بجودة الصياغة وحكمتها وراعت مهارات الإدارة الحديثة من التراكم الرأسمالى نتيجة لشعور المستثمرين بالاستقرار الحقيقى المقترن بالاستثمار طويل الأجل.

وعلى الرغم مما مرت به مصر من ظروف استثنائية منذ عام 2011م ومروراً بالأزمات العالمية كفيروس كورونا والحرب الروسية الأوكرانية عام 2022م، فإن مصر فى أشد الحاجة اليوم لجذب الاستثمارات الأجنبية لتمويل خططها التنموية، ومن هنا وجب على صانعى السياسة الاقتصادية توفير المناخ الجاذب للاستثمار والمرتبط بالاستقرار السياسى والأمنى والاقتصادى والمالى، وذلك من خلال مراجعة وتطوير وسن التشريعات التى توفر الحوافز والاعفاءات والضمانات مع المواكبة للتحولات والمتغيرات العالمية فضلاً عن الاستفادة من التجارب العالمية الناجحة فى هذا الشأن.

وعلى ذلك فإن هذا المبحث يعالج أحد الجوانب الشائكة فى موضوع التنمية الإقليمة عن طريق تنمية المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والمراكز اللوجستية من ناحية جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتوطينها، لاسيما **السؤال التالى:** هل تُعد حوافز وضمانات الاستثمار أداة كافية لجذب الاستثمار الأحنبى المباشر ودفع عجلة التنيمة الاقتصادية وبالتالى التنمية الإقليمية بالتوازى مع تحقيق أهداف التنمية المستدامة ؟.

ولمعرفة هذا فقد رأينا اختيار بعض النماذج الدولية والإقليمية (الإمارات – المغرب – الصين – الهند – تركيا) وجمهورية مصر العربية كإسقاط لإدراك مدى مساهمة الأداة التشريعية كآلية مرجوة لتحقيق هذا الهدف، فضلاً عما تقدمة الضمانات التشريعية من حوافز ومزايا لتشجيع الاستثمار الأجنبى وترقية الاستثمار الوطنى وتعزيز التجارة بين الدول، وعلى أن يُقرن بكل تحليل لتلك الضمانات والحوافز التشريعية مصفوفة سوات للوقوف على نقاط القوة والضعف وما هى الفرص والتحديات التى تواجه تلك النماذج للوقوف على أهم الدروس المستفادة لجمهورية مصر العربية.

ولما كانت المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى الفكر الاقتصادى تُعتبر شكل من أشكال المناطق الحرة وكذلك من أشكال الاستثمارات الأجنبية المباشرة فتسعى معظم الدول خاصة النامية منها لإنشاء تلك المناطق والمراكز باعتباراها المحرك الرئيسى لاقتصادياتها فى وقت عجزت فيه الموارد المحلية عن تحقيق هذا الهدف، وذلك لما تقدمه تلك المناطق من امتيازات كالحوافز الضريبية والجمركية والتسهيلات المؤسسية والائتمانية والمصرفية، وإجراءات استثنائية وميزات تنافسية ذاتية كالعمالة الماهرة والرخيصة وتوافر مراكز التدريب والأبحاث الممولة .

ولتقييم آثار المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لاسيما الضمانات والحوافز التشريعية كأداة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة بها وتحقيق الأهداف المرجوة منها، وهو الأمر الذى يتطلب دراسة حالة بعض النماذج الدولية بشأن المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية كإسقاط عملى لتلك التجارب وجمهورية مصر العربية والتى تحتضن واحدة من أهم المناطق الاقتصادية الخاصة وما يتبعها من مراكز لوجستية، وهى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

ونأمل فى هذا المبحث أن نسلط الضوء على الضمانات التشريعية كآلية جاذبة للاستثمارات الأجنبية المباشرة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، لتحقيق التنمية المحلية والإقليمية والاقتصادية مع مقارناتها بمثيلاتها من النماذج الدولية الناجحة، **وعلى ذلك فسنقسم هذا المبحث لثلاثة مطالب كالتالى**

المطلب الأول: ضمانات وحوافز الاستثمار بالمناطق الاقتصادية الخاصة فى تشريعات التجارب الدولية وتقييمها.

المطلب الثانى: الإطار التشريعى للمناطق الحرة والمنطقة الاقتصادية الخاصة بجمهورية مصر العربية

المطلب الثالث: جدوا تحليل بين مقارن لضمانات وحوفز الاستثمار التشريعيه بين النماذج الدولية موضوع البحث.

المطلب الأول

ضمانات وحوافز الاستثمار للمناطق الاقتصادية الخاصة فى تشريعات التجارب الدولية وتقييمها

نُقسم هذا المطلب لفرعين

(الأول) نستعرض فيه الحماية التشريعية للتجارب الإقليمية فى دول (الإمارات – المغرب – تركيا) لوجود تقارب فى الظروف الاقتصادية والاجتماعية فضلاً عن تقدمهم فى مجال المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية.

(الثانى) نستعرض فيه التجارب الدولية من ناحية الضمانات التشريعية فى دول (الصين – الهند – سنغافورة) باعتبارهما من الاقتصاديات النامية مرتفعة الدخل والرائدة عالميًا فى مجال المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية.

الفرع الأول

(1) الإطار التشريعى للمناطق الاقتصادية الخاصة (المناطق الحرة) بدولة الإمارات [234]

تتمتع المناطق الحرة (العامة/الخاصة) بنظام قانونى ومؤسسى مختلف عن باقى قوانين الدولة،وتتنوع تلك القوانين تبعاً للأهداف المطلوب تحقيقها من كل منطقة،ونظراً لتعدد القوانين الجاذبة للاستثمارت بدولة الإمارات ولعل من أهمها المرسوم الاتحادى بالقانون رقم (19) لسنة 2018 بشأن الاستثمار الأجنبى المباشر والذى أرسى فى المادة (2) منه الأهداف المرجوة لتحقيق رؤيته الاستراتيجية ومنها:

أ- تعزيز وتنمية البيئة الاستثمارية والترويج لجذب الاستثمار الأجنبى المباشر بما ينسجم والسياسات التنموية للدولة .

ب- ترسيخ مكانة دولة الإمارات كمركز جذب رئيسى للاستثمار الأجنبى المباشر على المستويين الإقليمى والعالمى

ج- استقطاب وتشجيع الاستثمار الأجنبى المباشر .

د-توسيع قاعدة الإنتاج وتنويعه ونقل واستقطاب التكنولوجيا المتطورة والمعرفة والتدريب.

هـ- زيادة تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة فى القطاعات ذات الأولوية بما يحقق التنمية المتوازنة والمستدامة وتوفير فرص عمل فى المجالات المختلفة.

و-تحقيق العائد الأفضل للموارد المتاحة وتحقيق قيم مضافة عالية لاقتصاد الدولة .

([234]) انظر الموقع الرسمى لوزارة الاقتصاد: moec.gov.ae – الإمارات https://www.moec.gov.ae .

ونستعرضها طبقاً للحوافز الممنوحة بالجدول (7) التالى:

حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون الإماراتى	مميزات الحوافز الجاذبة للاستثمارات
الحوافز الضريبية	1- إعفاء ضريبى كامل على الدخل (شركات/أفراد) [235] فيما يتعلق بالأعمال داخل المنطقة الحرة 2- إعفاء من ضريبة القيمة المضافة المقررة بالقانون رقم (8) لسنة 2017م. 3- توقيع 135 اتفاقية ازدواج ضريبى تتيح للمستثمرين والعاملين التمتع بعدم وجود ضريبة على الدخل الشخصى أو التجارى. 4- توقيع 101 اتفاقية لحماية وتشجيع الاستثمارات من جميع المخاطر غير التجارية مثل التأميم والمصادرة والحجز القضائى والتجميد مع السماح بإنشاء الاستثمارات وترخيصها فضلاً عن حرية تحويل الارباح والعائدات الأخرى بعملة قابلة للتحويل بالإضافة لمنح المستثمرين الأجانب المعاملة الوطنية وفقاً للقوانين السائدة.
الحوافز المصرفية	1- انخفاض تكلفة الرسوم التى تدفع مقابل تأسيس الشركات. 2- مواكبة المصارف الإماراتية لأحدث النظم التكنولوجية العالمية، فضلاً عن توافر بوابة إلكترونية لإتمام العمليات المصرفية الإلكترونية. 3- بما لا يتعارض مع الاتفاقيات الدولية تتمتع شركات الاستثمار الأجنبى المباشر بقانون ضمان سرية المعلومات الفنية والاقتصادية والمالية والمبادرات الاستثمارية "مادة8/ف4". 4- تقديم التسهيلات الائتمانية والخدمات المصرفية المختلفة،وفى أسرع وقت.
الضمانات التشريعية	حق الملكية للأجنبى (100%) للشركات [236] ، وحرية الاستثمار [237]. منح الاستثمارات الأجنبية العاملة فى المناطق الحرة الحق فى إعادة (100%) من رأس المال والأرباح إلى وطنه أو أى مكان آخر مع عدم فرض أية ضرائب على هذه الأموال والأرباح [238]. يجوز للشركة الاستثمار الأجنبى المباشر بعد الحصول على موافقة كتابية إدخال شريك أو عدة شركاء فى المشروع ونقل ملكية المشروع لمستثمر جديد واتعديل عقد التأسيس أو النظام الأساسى أو الشكل القانونى، كما يجوز لها الاندماج أو الاستحواذ – مع منح المزايا المقررة بالقانون بشرط الاستمرار فى مزاولة النشاط المرخص لها به (مادة 8/ف5).

([235]) مادة (8/ف3) للعاملين فى شركة الاستثمار الأجنبى المباشر الحق فى تحويل رواتبهم وتعويضاتهم ومستحقاتهم إلى خارج الدولة.

([236]) تلزم المادة (7/ف 5) من قانون الاستثمار الأجنبى المباشر المستثمر الأجنبى ببيان الشكل القانونى للمشروع ونسبة ملكيته فيه سواء 100% أو أقل والحد الأدنى لرأس المال المستثمر ونسبة الكوادر الوطنية العاملة فى المشروع، ويجوز لمجلس الوزراء استثناء بعض الاستثمارات الأجنبية من بعض أحكام قانون الشركات والقوانين الإتحادية.

([237]) الأصل أن الاستثمار متاح طالما تطابق مع رؤية الدولة الاسترتيجية وأهدافها القومية ولذلك معظم الدول ومنها الإمارات تضع قائمة سلبية لبعض القطاعات والأنشطة تُقيد فيها الاستثمار، ومن تلك الأنشطة (الثروة البترولية، الأنشطة العسكرية والأمنية، الأنشطة المصرفية والتمويل وأنظمة الدفع والتعامل مع النقد، خدمات التأمين وإستقدام العمالة والموظفين والمياة والكهرباء ومصائد الأسماك والبريد والاتصالات والنقل البرى والجوى، وخدمات الوكلاء التجاريين، وتجارة التجزئة الطبية ومراكز السموم وبنوك الدم والمحاجر الصحية) – ويجوز بقرار من مجلس الوزراء تعديل تلك القائمة.

([238]) تنص المادة (8/ف2) على: (مع مراعاة التشريعات لنافذة فى الدولة للشركة الاستثمار الأجنبى إجراء التحويلات المالية خارج الدولة لعوائد المشروع بما فى ذلك: صافى الأرباح السنوية، حصيلة تصفية الاستثمار ببيع كل أو جزء من مشروع الاستثمار الأجنبى المباشر، الأموال المتحصلة عن تسوية منازعات مشروع الاستثمار)

	سهولة الإجراءات اللازمة لتاسيس الشركات والأعمال داخل المناطق الحرة وحرية إنشاء مكاتب فرعية لها داخل الدولة (جواز سفر منطقة حرة واحدة). تيسير إجراءات التقاضى وفض المنازعات والتحكيم. عدم خضوع الاستثمارات والأموال والأنشطة بالمناطق الحرة لأية إجراءات تأميمية أو مقيدة للملكية الخاصة، ولا يجوز الحجز أو المصادرة أو التجميد أو التحفظ أو فرض الحراسة على المشروعات الاستثمارية المباشرة إلا بحكم قضائى. (مادة 9/ف3) . لا يجوز نزع ملكية المشروع الاستثمارى كلياً أو جزئياً إلا للمنفعة العامة ومقابل تعويض عادل (مادة 9/ف1) لا يجوز إلغاء أو إيقاف أو تقييد حق شركة الاستثمار الأجنبى المباشر فى الانتفاع بالعقارات المخصصة للمشروع الاستثمارى إلا فى حالة مخالفتها لشروط الترخيص (مادة 9/ف2) والمادة (14). ويجوز الطعن من الشركة على هذا القرار خلال ثلاثين يوماً من الإخطار.
مزايا متنوعة	1- وجود إرادة و إدارة حكومية جيدة ورؤية استراتيجية واضحة ومحددة وسياسات رشيدة للارتقاء بالاقتصاد. 2- وجود اقتصاد متنوع (غير النفط) قائم على المنافسة والابتكار. 3- بنية تحتية جيدة وموقوع جيواستراتيجى متميز حيث يوجد (10) مطار رئيسى و(12) ميناء بحرى وستة ناقلات وطنية، فضلاً عن شبكة طرق متميزة. 4- منح مشروعات القائمة الإيجابية تيسرات فى شروط وإجراءات الترخيص [239] 5- يسر الإجراءات الحكومية والخدمية والمصرفية 6- الاستفادة من الاتفاقيات الدولية لتنمية التجارة الحرة [240]. 7- توافر البنية التكنولوجية والأساسية والفنية. 8- سهولة تسوية الخلافات والمنازعات ويكون لها صفة الاستعجال (المادة 12).

([239]) ماد (، 11) من قانون الاستثمار الأجنبى المباشر: (حرية الاطلاع على شروط وإجراءات الترخيص، تستغرق خمسة أيام عمل من تاريخ تقديم الطلب أو إستيفاء المستندات المطلوبة ويعتبر الطلب مرفوض إذ لم يصدر القرار من السلطة المختصة خلال الخمسة أيام ويجوز لمقدم الطلب التظلم من القرار خلال 15 يوم عمل ويبت فى التظلم خلال عشرة أيام عمل، ويجوز لمقدم الطلب الطعن على القرار خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إخطاره بالرفض أو فوات المدة.

([240]) مادة (8/ ف 1) من قانون الاستثمار الأجنبى المباشر.

تقييم المناطق الحرة بدولة الإمارت جدول (8) – تحليل SWOT

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1-بنية تحتية متطورة داعمة قائمة على المعرفة والابتكار والتكنولوجيا المتطورة. 2-توافر الضمانات القانونية لا سيما منح التملك للأجانب بنسبة 100% للمشروعات داخل المناطق الحرة وكذلك رأس المال والاعفاءات الضريبية والجمركية. 3-توافر مزايا وخدمات حكومية مطمئنة وجاذبة للاستثمارات كمبادرة جواز سفر منطقة حرة واحدة، والتى تسمح للشركات بالعمل داخل 24 منطقة حرة بترخيص واحد 4-تنوع مصادر الدخل القومى غير النفطية	1- التركيز على توفير الخدمات أكثر من الاهتمام بتنمية الصادرات التقليدية والواردات. 2- ضعف الحوافز الاستثمارية المقدمة خارج المناطق الحرة. 3- قلة قيمة الواردات عن الصادرات بالنسبة للمنتجات غير النفطية.
الفرص (Opportunities)	**التحديات(Threaten)**
1- استغلال قلة المناطق الحرة بباقى مناطق الإمارات، وتخلفها عن تحقيق الأهداف المرجوة. 2- توفير الأيدى العاملة والمدربة لمواجهة حاجات العمل بالشركات داخل المناطق الحرة. 3- الاستفادة من ارتفاع قيم إعادة التصدير بالمناطق الحرة الإمارتية من خلال استيراد السلع نصف المصنعة وإعادة تصديرها تامة الصنع ضمن سلاسل الإمداد.	1- تركيز المناطق الحرة بأمارتى (دبى، أبو ظبى) فى حين تعتمد باقى الإمارات على ديناميكية الأعمال السائدة بهما. 2- على الرغم من الضمانات والحوافز القانونية إلا أنه تطبق على الشركات نسبة (5%) لدى بيع المنتجات بالسوق المحلى. 3- يحظر القانون الإماراتى تداول السلع والمنتجات بالمنطقة الحرة مع باقى الدولة وهو ما يقلل من الاستفادة من مزايا المناطق الحرة فى عملية التبادل التجارى الداخلى لاسيما مع ضعف عمليات التصنيع المحلى.

(2) الإطار التشريعى للمناطق الاقتصادية الخاصة (المناطق الحرة) بدولة المغرب [241]

تبنت دولة المغرب نهج التنمية الاقتصادية المدفوعة بمساهامات المناطق الحرة (العامة/الخاصة) كمحرك تنافسى لجذب الاستثمارات الأجنبية وتحفيز الاستثمارات الوطنية [242]، لاسيما فى ظل العولمة الاقتصادية والتى تفرض على الدول النامية إصلاحات جذرية لجميع القطاعات والمفاهيم السائدة بها لاسيما الانفتاح الاقتصادى والتجارى وتعزيز الاستثمارات كأحد أهم الأدوات الرئيسية والفعالة.

ساهم التشريع المغربى فى تحقيق طفرة اقتصادية لمواكبة توجهات العولمة باستخدام الأدوات التشريعية ومنها (الظهير الشريف /المرسوم/القانون) التى تُنشأ المناطق الحرة (اقتصادية – تجارية – سياحية – صناعية) وتُحدد طبيعتها وأنشطة الشركات بها[243]، ولقد كان السبق عام 1961م بالمرسوم (426-61-1) المنشور بالجريدة الرسمية (الطبعة الفرنسية) بتاريخ 1960/12/30م الصادر بالطبعة العربية العدد (2567) بتاريخ 1962/1/5م ومرسومة التطبيقى رقم (709-61-2)، ومدونة الجمارك والضرائب غير المباشرة [244]، ومع مطلع التسعينيات حدثت المغرب ترسانتها القانونية بما يتلاءم مع التشريعات الدولية لاسيما ذات الطابع الاقتصادى ومنها ميثاق الاستثمار(قانون الإطار) بالقانون (95 – 18) [245] المعدل بالقانون رقم (22-03) بتاريخ 2022/10/18 [246]، وقانون المحاكم التجارية [247]، ومدونة التجارة [248]، وقانون حرية الأسعار والمنافسة [249]، ومدونة الضرائب [250] وبعض الاتفاقيات الدولية [251].

([241]) انظرالامانة العامة للحكومة – المغرب – على اللينك التالى sgg.gov.ma http://www.sgg.gov.ma

([242]) انظر شرحنا عن جيونوميكية المغرب من تلك الدراسة، ص ص 125: 130.

([243]) لمزيد من التفاصيل على اللينك التالى الموقع الرسمى لمجلس نواب المملكة المغربية https://www.chambredesrepresentants.ma

([244]) المصادق عليها بالظهير رقم (1-00-222) المنشور بالجريدة الرسمية العدد (3339مكرر) فى 1977/10/13.

([245]) ميثاق الاستثمار–قانون الإطار رقم (95-18) الصادر الأمر بتنفيذة بالظهير الشريف رقم (213-95-1) بتاريخ 1995/11/8 – 14 جمادى الآخر 1416هـ، ويتضمن هذ القانون 25 مادة موزعة موزعة على خمسة أبواب، ومن أهم ما جاء بهذا القانون توحيد كل الجهات الاقتصادية بدولة المغرب حيث أصبح أى مشروع استثمارى بغض النظر عن القطاع وبالتالى يستفيد المشروع من المزايا والحوافز الاستثمارية ومنها الإعفاءات الضريبية والجبائية – حيث نصت المادة الثانية والمادة السابعة عشر منه على: (تهدف التدابير المنصوص عليها فى الميثاق إلى التحفيز على الاستثمار عن طريق تخفيض العبء الضريبى المتعلق بعمليات شراء المعدات والآلات والسلع التجهيزية والأراضى اللازمة لإنجاز الاستثمار، وتخفيض الضريبة المفروضة على الدخول والأرباح، وسن نظام ضريبى تفضيلى لفائدة التنمية الجهوية، وتعزيز الضمانات الممنوحة للمستثمرين بتسيير طرق الطعن فيما يتعلق بالنظام الضريبى الوطنى والمحلى، إنعاش المناطق المالية الحرة OFF shore ومناطق التصدير الحرة ونظام المستودعات الصناعية الحرة، وتحقيق أفضل توزيع للعبء الضريبى، وتطبيق أحسن للقواعد المتعلقة بالمنافسة الحرة، منح المشروعات الاستثمارية التى تتمتع بأهمية كبرى كتوطين التكنولوجيا إعفاء جزئى من نفقات الأراضى اللازمة للمشروع ونفقات البنية الأساسية ومصاريف التكوين المهنى، فضلاً عن التحكيم الدولى حال حدوث نزاع).

([246]) يهدف قانون الإطار – ميثاق الاستثمار "الجديد" بلوغ الاستثمار الخاص ثلثى الاستثمار الإجمالى وفقاً لرؤية المغرب 2035م والذى نص فى مادتة الأولى على الأهداف الأساسية لعمل الدولة طبقاً لأحكام الفقرة الثانية من الفصل (71) من الدستور المغربى وهى: (إحداث مناصب شغل قارة وتقليص الفوارق بين أقاليم وعمالات المملكة فى جذب الاستثمارات وتوجية الاستثمار نحو القطاعات ذات الأولوية ومهن المستقبل، وتعزيز جاذبية المملكة من أجل جعلها قطباً قارياً ودولياً للاستثمارات الأجنبية المباشرة وتشجيع الصادرات وتواجد المقاولات المغربيةعلى الصعيد الدولى وتشجيع تعويض الواردات بالإنتاج المحلى وتحسين مناخ الأعمال وتسهيل عملية الاستثمار والرفع من مساهمة الاستثمار الخاص الوطنى والدولى فى مجموع الاستثمارات المنجزة)، ويأتى القانون الجديد للاستثمار فى سبعة أبواب ويتألف من 42 مادة (يراجع تقرير مشروع القانون بمجلس النواب المغربى – لجنة المالية والتنمية الاقتصادية – اكتوبر 2022 السنة التشريعية الثانية الولاية التشريعية رقم 11 عن الفترة من 2021 الى 2026 من ص ص 45 الى 304).

توسعت المغرب عام 1995م فى إقامة المناطق الحرة فصدر القانون رقم (94-19) بالظهير الشريف رقم (1-95-1) بتاريخ 1995/1/26م الذى حدد نظامًا خاصًا للتجارة فى المناطق الاقتصادية مثل (الصرف الأجنبى) بمعنى ألا تخضع البضائع الواردة أوالمصدرة من تلك المناطق للتشريع الوطنى الخاص بالعملات الأجنبية مع تمتعها بحرية التداول مهما كانت جنسية أو إقامة مالك الشركة على أن تتم تسوية المعاملات بعملة قابلة للتحويل فقط، وتتم التسوية بين مناطق التجارة الحرة وباقى أراضى الدولة المغربية وفقاً للوائح الصرف العامة السائدة فى المغرب المعُدل بالتشريع لعام 2016م [252] ولعل قانون الإطار (ميثاق الاستثمار الجديد) قد أرسى المبادئ الأساسية للدولة المغربية فى تشجيع الاستثمار"مادة2" (حرية المقاولة،المنافسة الحرة والشفافية،المساواة فى معاملة المستثمرين مهما كانت جنسيتهم،الأمن القانونى،مبادئ الحكامة الجيدة) **ونستعرضها طبقاً للحوافز الممنوحة بالجدول (9)التالى**

حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون المغربى	مميزات الحوافز الجاذبة للاستثمارات
الاعفاءات والحوافز (الضريبية/ المصرفية /الجمركية)	يجب لحصول الشركات العاملة فى المناطق الحرة (العامة/الخاصة) على حوافز ومزيا الاستثمار فى التشريع المغربى أن تكون صادراتها تشكل نسبة من 70% إلى 80% من إنتاجها للخارج. "يستثنى من ذلك المنطقة الحرة المالية ". 1-إعفاء الشركات الناشئة لمدة 5 سنوات، على أن تخفض تلك الضريبة فى العشرين سنة التالية بنسبة من 30% إلى 8.75% . 2-الاعفاء من ضريبة الدخل لمدة 5 سنوات، على أن تخفض فى العشرين سنة التالية لـ80% 3-الاعفاء من ضريبة الأعمال لمدة 15 سنة. 4-الاعفاء من رسوم الاستيراد وضريبة القيمة المضافة ومصروفات تسجيل الشركات. 5-تيسيير وتبسيط الإجراءات الجمركية. 6-توافر الميزة التنافسية التى يقدمها صندوق تنمية صناعة الاستثمار وأهمها الموارد البشرية التنافسية من حيث التدريب والتأهيل والدعم المالى التوظيفى. 7-إعفاء البضائع بالمناطق الحرة (الاستيراد/التصدير)، وكذلك البضائع المحصل عليها أو الماكثة بها من جميع الرسوم والضرائب أو الضرائب الإضافية المفروضه على استيراد البضائع أو حركتها أو استهلاكها أو إنتاجها أو تصديرها. (مفهوم أيضاً من م31 قانون الاستثمار

([247]) قانون يقضى باستحداث المحاكم التجارية رقم (95-53) الصادربتنفيذ الظهير الشريف رقم (65-97-1) بتاريخ 1997/1/12 المنشور بالجريدة الرسمية العدد (4482) 1997/5/15 – 8محرم 1418

([248]) مدونة التجارة بالقانون رقم (95-15) الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم (83-96-1) بتارخ 1996/10/3.

([249]) المنشور بالجريدة العدد (4810) فى 2000/7/6 ص 1941.

([250]) قانون المالية رقم (07-38) المنشور بالجريدة الرسمية العدد (5591) بتاريخ 2007/12/31 بالظهير الشريف رقم (1-07-211)

([251]) ومنها القانون رقم (22-18) بشأن التعاون الاقتصادى والتجارى بين المغرب واسرائيل بتاريخ 2022/2/21 الجريدة الرسمية العدد 1443،

([252]) عدل المشرع المغربى عام 2016م المناطق الاقتصادية الخاصة كالتالى: (9 مناطق رئيسية، 3 مناطق فرعية تابعة لمنطقة طنجة الحرة) ويهدف هذا التشريع الى إنشاء مناطق ذات توجة قطاعى تعمل على الترابط بين الشركات المختلفة العاملة فى المنطقة نفسها

	الجديد) 8-إعفاء العاملين الأجانب فى المناطق الحرة من الرسوم والضرائب، ويمتد هذا الاعفاء إلى الأمتعة والمنقولات المستوردة بالنظام المؤقت كالسيارات (التريبتك). (مفهوم أيضاً م 31) 9-إعفاء الشركات من رسوم التسجيل والدمغة وزيادة رأس المال وعمليات شراء أراضى المشروعات الاستثمارية بتلك المناطق. 10- إعفاء المنشآت المرخصة من الضريبة المهنية فيما يخص جميع أعمال التصدير سواء الصناعى/التجارى/الخدمى، كما تعفى تلك المنشآت من الضريبة الحضارية على العقارات والأماكن المخصصة لعملياتها. 11- إعفاء شركات المناطق الحرة من واجب التضامن الوطنى المفروض على الأرباح الخاضعة للضريبة على الشركات 12- إعفاء البضائع (الاستيراد/التصدير) بالمناطق الحرة من التشريع الخاص بمراقبة التجارة الخارجية والصرف "يستثنى من ذلك النفايات والمواد الخطرة، أية محظورات، الأشخاص المعنويين / الطبيعيين المقيمن بدولة المغرب
سياسات الدعم	1- دعم المشروعات بالمناطق الحرة (العامة/الخاصة) بنسبة من (15% إلى 50%) من قيمة الاستثمارات، لاسيما فى المشروعات والصناعات الاستراتيجية. 2- حماية حقوق الملكية الفكرية للمستثمرين (م 32، 33 من قانون الاستثمار الجديد) 3- دعم المشروعات الاستثمارية والناشئة بنسبة (10%) من تكلفة إنشاء المصنع، (100%) من إيجار (الأرض/المصنع) وتحسب التكلفة على أساس (سعر أقصى للمتر الصناعى 250درهم). 4- دعم المشروعات والصناعات بنسبة تصل إلى (20%) من إجمالى الاستثمارات. 5- انخفاض تكلفة الرسوم التى تدفع مقابل تأسيس الشركات. 6- تقديم التسهيلات الائتمانية والخدمات المصرفية المختلفة،وفى أسرع وقت. 7- تسوية الخلافات بطريقة ودية بين الدولة والمستثمر قبل اللجوء للقضاء أو التحكيم (م 37،38 قانون الاستثمار الجديد)
حوافز قررها التشريع المغربى يمنحها لصندوق تنمية صناعة الاستثمار للمناطق الحرة	اشترط المشرع المغربى توافر أمرين للحصول على المزايا بالمناطق الحرة وهما (ألاتقل الاستثمارات عن خمسين مليون درهم "قبل الضرائب"/ أو توفير ما لا يقل عن خمسين فرصة عمل دائمة)، وذلك ضمن المبادرات الآتية: (أ) (مشروع قاطرة) وهى استثمارات بقيمة تزيد عن خمسين مليون درهم قبل الضرائب أو توفير ما لا يقل عن مائتين فرصة عمل دائمة. (ب) (مشروع المقاول) وهى الاستثمارات التى تزيد عن مائتى مليون درهم قبل الضرائب. (ت) (مشروع مراكز الهندسة والبحث والتطوير) وهى استثمارات تزيد عن عشرين مليون درهم قبل الضرائب أو توفير خمسين فرصة عمل دائمة وذلك للحصول على المزايا التالية: 1- الدعم بنسبة (30%) من إجمالى قيمة الاستثمارات قبل الضريبة. 2- الدعم بنسبة (10%) من إجمالى حجم الصادرات، وبحد أقصى (2%) من سعر الشراء المحلى أو (2%) من حجم التداول السنوى الإضافى. 3- دعم البنية التحتية بنسبة من (5% إلى 10%) من إجمالى مبلغ الاستثمار. 4- الدعم بنسبة (20%) من تكلفة شراء الأراضى أو تطوير البنية التحتية.

	5- دعم عمليات التدريب المهنى بنسبة من (5% إلى 20%) من نفقات التدريب
مزايا متنوعة	1- إلتزام الدولة بتوفير التدابير لأهداف تنمية الاستثمار وتحسين مناخ الأعمال وتعزيز تنافسية القطاعات اللوجستية (مادة 22،24 من قانون الاستثمار). 2- منح المستثمرين تسهيلات فى المناطق والعقارات المخصصة للأنشطة الصناعية واللوجستية والتجارة والخدمات والسياحة (م 23). 3- المشاركة مع القطاع الخاص بما يتلاءم وتشجيع الاستثمار والبحث والتطوير والتكنولوجيا وإيجاد حلول مبتكرة للتمويل (المواد 25 الى 28). 4- تلتزم الدولة بالرقمنة واللامركزية للعمليات الاستثمارية (م 29،30) 5- يسر الإجراءات الحكومية والخدمية والمصرفية 6- توافر البنية التكنولوجية والأساسية والفنية 7- تتمتع العمليات (التجارية/الصناعية/الخدمية) بالمناطق الحرة مع الخارج بحرية كاملة فى مجال الصرف مهما كانت جنسية المالك أو محل إقامتة المعتاد 8- عدم تحديد مدة زمنية لمكوث البضائع المصدرة بالمناطق الحرة. 9- يمنح قانون الاستثمار الجديد نظام دعم أساسى للمستثمرين يتمثل فى منح مشتركة والتى تتماشى مع الأهداف التنموية، ومنح ترابية لتشجيع الاستثمار فى الأقاليم والعمالات الأقل فى التنمية، منح قطاعية لتحفيز الاستثمار فى القطاعات ذات الأولوية، ويجوز للمستثمر الجمع بين كل المنح فى حدود (30%) من مبلغ الاستثمار. 10- الاعفاء من ضريبة الأرباح والأسهم عند توزيعها لغير المقيمين بدولة المغرب، وتقدرنسبتها للمقيميين (7.5%) مقابل أنشطة مناطق التجارة الحرة. 11- خفض الضرائب للشركات التى تصدر 85% من إجمالى إنتاجها لاسيما شركات السيارات والإلكترونيات والطاقة المتجددة والفضاء. 12- الاعفاء من ضريبة القيمة المضافة لواردات الشركات التى تقدر استثماراتها بعشرين مليون دولار لمدة (36)شهر من بداية تشغيلها.

تقييم المناطق الحرة بدولة المغرب جدول (10) – تحليل SWOT

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1- حوافز تشريعية مرنة وجاذبة للاستثمارات لاسيما الأجنبية والأموال الساخنة. **2- موقع جيواستراتيجى متميز وجيوبولتيكى مدعوماً بسياسات جيوايكنوميكية رائدة جاذبة للشركات الأوروبية التى تسعى لتخفيض تكاليفها وزيادة رأس المال.** **3- بنية تحتية متطورة داعمة قائمة على المعرفة والابتكار والتكنولوجيا المتطورة.**	1- تستغرق الفترة المبدئية لإصدار تراخيص الشركات العمالة بالمناطق الحرة مدة لا تقل عن ثلاثين يوماً 2- التركيز على توفير الخدمات أكثر من الاهتمام بتنمية الصادرات الوطنية وتوطين التكنولوجيا المتطورة لاسيما رفع كفاءة الأيدى العاملة فى غير مجالات الملابس والمنسوجات.
الفرص (Opportunities)	**التحديات(Threaten)**
1- إمكانية تعزيز الكفاءات التدريبية فى مجالات الإلكترونيات والطاقة والفضاء . **2- تعظيم الاستفادة من الاستثمارات الأوروبية لاسيما فى ظل ماتقدمة المغرب من مزايا وحوافز تسهم بشكل كبير فى خفض التكلفة لتلك الاستثمارات وزيادة رأس مالها** **3- استغلال المرونة التشريعية وحزمة السياسات الاستثمارية التى تقدمها المغرب لخلق نظام إجرائى فعال وكفء لإنهاء الأعمال التعاقدية والتسجيل.** **4- إمكانية استغلال التعاون الفرنسى والصينى لتوطين التكنولوجيا المتطورة.** **5- وضع استراتيجية استشرافية لاستيعاب الشركات والمشروعات الصغيرة والمتوسطة ومتناهية الصغر لدمجها ضمن المناطق الحرة.**	1- وضع آليات لحماية الصناعة الوطنية حيث تلجأ بعض الشركات بالمناطق الحرة لإعادة تصدير منتجاتها للسوق المحلية. 2- الموازنة بين ماتقدمة الدولة من تسهيلات لتلك المشروعات وآثرة على توطين التكنولوجيا ومواجهة أزمة البطالة ورفع كفاءة الأيدى العاملة الوطنية. 3- استيعاب الشركات العاملة خارج المناطق الحرة والتى يبلغ صادراتها 70% من إجمالى إنتاجها ضمن المبادرات والحوافز الاستثمارية والتشريعية.

(3) الإطار التشريعى للمناطق الحرة بجمهورية الصين الشعبية

تتمتع المناطق الحرة فى الصين على اختلاف أنواعها [253] بنظام قانونى ومؤسسى مختلف عن باقى قوانين الدولة [254]،وتتنوع تلك القوانين تبعاً للأهداف المطلوب تحقيقها من كل منطقة، ويرجع السبب فى ذلك للإدارة الجيدة [255] لاسيما وأن الصين دولة اشتراكية بفكر استثمارى فخلقت تشريعات تواكب رغبتها فى توفير احتياجاتها مع الحفاظ على هويتها [256]ومنها صدور قانون الشركات لعام 2006 [257]، وقانون

([253]) يوجد فى الصين نوعان من المناطق الخاصة –الأول– مناطق اقتصادية تُنشأ داخل المناطق الجمركية تُطبق فيها نظم وسياسات خاصة وتتنوع بين مناطق تقليدية ومناطق شاملة ومناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية ومناطق تطوير التكنولوجيا الفائقة والمناطق الخالية من التعريفة ومناطق التجارة الحرة...وغيرها وتخضع كل منطقة تنظيمياً وتشريعياً لمكتب المنطقة الاقتصادية الخاصة التابع لمجلس الدولة الصينى والحكومات المحلية،–الثانية– المناطق الإدارية وتطبق فيها سياسات اقتصادية ونظم نقدية ومالية وتجارية مستقلة تماماً عن الدولة مثل هونج كونج وماكاو.

([254]) ساهمت المناطق الاقتصادية الخاصة فى دولة الصين فى تحقيق نمو اقتصادى بلغ عام 2018م نحو (30%) من الناتج المحلى الإجمالى، (50%) من الاستثمارات الأجنبية المباشرة، (48%) من حجم التجارة،(35%) من الإيرادات الضريبية، واتبعت الصين (السوق الاشتراكى) نمط التنمية المتكاملة الرأسمالية بالتخطيط والتكامل مع القطاع الخاص فجعلت مناطقها الاقتصادية الخاصة شاملة مرتبطة باستراتيجية إصلاح اقتصادى شامل فضلاً عن تحقيق أهدافها الرئيسية فى حينة عام 1980م وهى جذب الاستثمارات والخبرات الأجنبية وتوطين التكنولوجيا والمعرفة وكذلك احتواء هونج كونغ داخل الصين– انظر– دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية – فرص وتحديات – التجربة الصينية، زينب عوض الله، مرجع سابق، يناير 2021، ص ص 185–186.

([255]) لاشك بأن فيروس كورونا قد أثر على العالم أجمع لاسيما حركة التجارة خاصةً فى الصين التى سارع رئيسها (شى جين بيغ) بتوجية دعوة لأقوى (500) شركة عالمية ومنحهم سياسات تفضيلية للاستثمار فى الصين ومنها كتابة للسيد/هوارد شولتز –الرئيس الفخرى لشركة استاربكس الأمريكية المؤرخ فى يناير 2021 وجاء فية: (أن الصين تبدأ مسيرة جديدة لبناء دولة اشتراكية حديثة على نحو شامل مما سيوفر مجالاً أوسع للشركات من جميع أنحاء العالم بما فى ذلك استاربكس والشركات الأمريكية الاخرى للتطور فى لصين) فأصدرت الصين قائمة الصناعات المشجعة للاستثمار الأجنبى المباشر ، وهو ما يرد على المحللين عن أسباب نجاح الصين فى إدارة مناطقها الاقتصادية وأن السبب الرئيسى هو تبنيها لسياسات اقتصاد السوق الحر بدون التخلى عن دورها الاجتماعى وبقائها قابضة على النظام السياسى –انظر كلاً من – زينب عوض الله دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، مرجع سابق، ص 192

Betty Wang, "China's economic growth hits a 30 year low," Australian Broadcasting Company, January 21, 2919. https://www.abc.net.au/radionational/programs/drive/ chinas-economic-growth-hits-a-30-year-low/10733492

([256]) والدليل على ذلك تجربتها فى منطقة (شنزن / شنتشن) الاقتصادية الخاصة عام 1980م القريبة من هونج كونغ والتى كانت تجربة للإصلاحات الاقتصادية للقيادة السياسية التى كانت تخشى تطبيق تلك الإصلاحات على مستوى الدولة، فمنحت الحكومة المركزية المنطقة استقلالية فى مجال القرارات الاقتصادية والإصلاحات المؤسسية والإدارية والإجرائية، فضلاً عن حرية إدارة المنطقة فى اتخاذ وعقد الاتفاقيات مع دول خارجية إتماداً على مبدأ الإصلاح الاقتصادى فتحولت المنطقة كأنها دويلة مستقلة، فمنحتها الحكومة المركزية ذات الوضع السياسى الممنوح للعاصمة (جوانجزو) Guangzhou، وفى عام 1988م تم ترقية منطقة شينزن / شنتشن لدرجة مقاطعة ومنحها بعض السلطات لاسيما الاقتصادية وأعفتها الحكومة المركزية من إعادة من شرط إعادة حصيلة الضرائب للحكومة المركزية أو للمقاطعة للمدة عشرة سنوات وهى من الإصلاحات الجديدة التى تطبقها الصين لإختبار سياسات وممارسات من شأنها تحريك عجلة وحيوية الاقتصاد والاستثمار، فتحولت شنزن من بلد يكنها ثلاثين الف صياد الى منطقة تجارية يقطنها 12مليون نسمة –انظر– <Shenzhen Population 2019>, world population review, https://hyatok.com

([257]) ويتكون من (218مادة) فأتى الفصل الأول:أحكام عامة والفصل الثانى عن التأسيس والهيكل التنظيمى للشركات ذات المسؤولية المحدودة، والفصل الثالث عن تحويل حقوق الملكية فى الشركات ذات المسئولية المحدودة، والفصل الرابع عن التأسيس والهيكل التنظيمى للشركات المحدودة بالأسهم،والفصل الخامس عن إصدار وتحويل الأسهم فى الشركات المحدودة بالأسهم والفصل السادس عن مؤهلات والتزامات أعضاء مجلس الإدارة والمشرفين وكبار الموظفيين،والفصل السابع عن سندات الشركات،والفصل الثامن عن الشؤون المالية وحاسبة الشركات،والفصل التاسع عن اندماج الشركات وتقسيمها وزيادة رؤوس أموالها وخفضها، والفصل العاشر عن حل الشركات وتصفيتها، والفصل الحادى عشر عن فروع الشركات الأجنبية، والثانى عشر عن المسؤولية القانونية،والثالث عشر أحكام تكميلية.

إنشاء وإدارة مناطق التجارة الحرة بشأن اللوائح الخاصة لعام 2003م المعدل عام 2019م [258]،وقانون الاستثمار الأجنبى الجديد لعام 2020 [259] الذى نص فى مادتة الثالثة على: (تلتزم الدولة بالانفتاح وتشجيع المستثمرين الأجانب وتنفيذ السياسات المتعلقة بتحرير الاستثمار وتيسيرة على أعلى المستويات وإنشاء وتحسين آلية تشجيع الاستثمار الأجنبى وخلق بيئة سوق مستقرة وشفافة ومتوقعة ومتساوية)، **وعلى ذلك نستعرض الحوافز الممنوحة للاستثمار الأجنبى المباشر بالجدول(11)التالى:**

حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون الصينى	مميزات الحوافز الجاذبة للاستثمارات
الحوافز الضريبية	**بالنسبة لمناطق التجارة الحرة لاسيما (شنغهاى،قوانغدونغ،تيانجين،فوجيان) فقد سمح القانون بالآتى:** **1- تخفيض ضريبة الدخل على الشركات بنسبة (15%) ويمكن تقسيطها.** **2- الاعفاء من ضريبة القيمة المضافة للسلع المباعة داخل مناطق التجارة الحرة.** **3- تقديم مزايا ودعم مالى للشركات وإعانات معيشية للموظفين فضلاً عن مساعدات التدريب والتأهيل.** **4- منح سكان (هونج كونج، ماكاو) العاملين فى منطقة (قوانغدونغ) حق المطالبة بتخفيض ضريبة الدخل الفردى لتعادل مستوى الضرائب على المساكن.** **5- منح الأفراد ذوى الكفاءة والمهارة المرتفعة تسهيلات فيما يخص الضرائب على الدخل.** **6- وجود حزمة متميزة للمناطق الحرة من السياسات التفضيلية والاعفاءات الضريبية وحوافز الاستثمار كالاعفاء من الضرائب و رهن المستودعات وتيسير إجراءات التراخيص.** **7- سهولة ويسر إجراءات استخدامات أراضى المناطق الحرة،فضلاً عن رخص سعرها.** **8- سهولة إجراءات ترخيص وتأسيس الشركات العاملة بها.** **9- خدمة الشباك الواحد.**

([258]) ويتكون من ثمانية فصول وثلاثة وأربعين مادة يتضمن الفصل الثانى قواعد تأسيس وإدارة المناطق الحرة والعمالة الوطنية والأجنبية، وينظم الفصل الثالث الإجراءات والقواعد المتعلقة بتداول البضائع والمنتجات داخل المناطق الحرة، ويستعرض الفصل الخامس المزايا والضمانات وحوافز الاستثمار كالإعفاءات الضريبية والجمركية، ولما كانت كل منطقة حرة تتمتع بمجموعة من اللوائح والسياسات والمزايا والحوافز

([259]) جاء قانون الاستثمار الجديد كتطوير تشريعى تبنتة الحكومة الصينة لمواجهة التباطؤ الاقتصادى لاسيما الحرب التجارية بينها وبين أمريكا فضلاً عن جذب المزيد من الاستثمارات وضمان تدفق رؤوس الأموال،وتلافى التعقيدات فى مجموعة قوانين (FIE) القديمة وهى قوانين (الملكية المشتركة بين الصين والمشاريعه الأجنبية، قانون المشاريع التعاونية الصينية –الأجنبية، وقانون الشركات الأجنبية المملوكة بالكامل) والتى كانت تفرض مجموعة من القيود على الشركات الأجنبية منها نسبة الملكية والتكوين والحوكمة وإدارة الشركات والشريك الوطنى والنقل الإلزامى للتكنولوجيا وعدم اشراكهم فى التشريعات المنظمة للاستثمارفضلاً عن ضعف حقوق الملكية الفكرية والصناعية والمساواة وتكافوء الفرص، فجاء القانون الجديد(FIL) الذى تم اعتمادة فى الدورة الثانية للمجلس الوطنى الثالث عشر لنواب الشعب الصينى بتاريخ 2019/3/15 ودخل القانون حيز التنفيذ اعتباراً من 2020/1 (م42)،ويتكون من ستة فصول (الأول) أحكام عامة (الثانى) تشجيع الاستثمار (الثالث)حماية الاستثمار (الرابع) إدارة الاستثمار (الخامس) المسؤولية القانونية (السادس) أحكام تكميلية، ويهدف هذا القانون كما ورد بمادتة الأولى إلى (التوسيع والانفتاح وتعزيز الاستثمار الأجنبي بقوة حماية الحقوق والمصالح المشروعة للمستثمرين الأجانب، وتوحيد إدارة الاستثمار الأجنبي، والحث على تشكيل نمط جديد من الانفتاح الشامل وتعزيز التنمية السليمة لاقتصاد السوق الاشتراكي) – وعلى ذلك فيهدف القانون لأمرين (1) تحسين بيئة الأعمال لجذب مزيد من الاستثمارات الأجنبية،(2) بث الطمأنينة للشركات الأجنبية القائمة بالصين لتلافى ملاحظاتها السابقة وضمان مشاركتها فى المنافسة السوقية على قدم المساواة مع المستثمر الوطنى الصينى،.

الحوافز الجمركية	1- إعفاء البضائع المستوردة داخل المنطقة الحرة من الرسوم الجمركية مع دفع رسوم إذا تم بيعها محلياً، وإعفاء المعدات المستوردة للاستخدام الذاتى للاستثمارات الأجنبية من الجمارك. 2- إعفاء البضائع تامة الصنع المستوردة من الرسوم الجمركية و الترويج التجارى وخدمة الميناء، مع دفع تلك الرسوم إذا تم بيعها محلياً. 3- إعفاء الواردات اللازمة لمشروعات المناطق الحرة من آلات ومعدات من الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة. 4- يتم تحديد الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة على البضائع بعد الأخذ فى الاعتبار نسبة المكون المحلى فى المنتج النهائى. 5- تبسيط وسرعة الإجراءات الجمركية لاسيما الإقرارات والمدفوعات. 6- مرونة ضوابط الصرف الأجنبى مثل حساب منطقة تجارة حرة (FTA) مما يسهل تحويل الأرصدة بحرية وتلقى العملة الأجنبية أو الصينية. 7- انخفاض تكلفة الرسوم التى تدفع مقابل تأسيس الشركات.
الضمانات التشريعية	1- المساواة فى المعاملة الحكومية بين المستثمرين الأجانب ونظرائهم المحليين مع استفادتهما من المعاملة التفضيلية لأية معاهدة أو اتفاقية دولية تبرمها الصين والتشاور مع المؤسسات ذات التمويل الأجنبى عند صياغة القوانين واللوائح والقواعد المتعلقة بالاستثمار الأجنبى مع توفير الدولة لنظام خدمات لهم.(م4،9،10،11،12،14،15،24 قانون الاستثمار) 2- التزام الدولة الصينية بحماية الاستثمارات الأجنبية والأرباح وحقوقهم ومصالحهم المشروعة داخل أراضى الدولة وتوفير آلية فعالة لحل مشكلاتهم. (م 5،7،26) 3- امتلاك الأجانب لنسبة (100%) من المشروعات فى المجالات المحددة خارج القائمة السلبية للاستثمار الأجنبى [260] وعدم المصادرة إلا فى الأحوال التى يقررها القانون وفى مقابل تعويض عادل ومعقول وفى وقت مناسب.(م 20، 21،25،36) 4- تحويل (100%) من الأرباح والاستثمارات الرأسمالية لدولة المستثمر. 5- منح المؤسسات المالية الأجنبية فى بعض المناطق الاقتصادية والحرة والقطاعات المشجعة للاستثمار معدل ضريبة دخل الشركة التفضيلية بنسبة (15%). 6- منح التشريع الصينى للسلطة التنفيذية بالمناطق الحرة والإدارات المختصة بالحكومات الشعبية المحلية والإدارات المختصة بالتجارة والاستثمار التابعة لمجلس الدولة سياسات تحفيزية تتسم بالمرونة وأقل بيروقراطية لتحفيز أنشطة تجهيز الصادارات وتنمية إدارة التجارة التجهيزية لجذب الاستثمارات الأجنبية.[261] (م7،18،19) 7- سهولة الإجراءات اللازمة لتاسيس الشركات والأعمال داخل المناطق الحرة وحرية إنشاء مكاتب فرعية.(م19،25) 8- يجوز للمؤسسات ذات التمويل الأجنبى أن تقوم بالتمويل من خلال الطرح العام للأسهم والسندات والأوراق المالية الأخرى أوبوسائل أخرى. (م17) 9- حماية الملكية الفكرية(IPR) للاستثمارات الأجنبية وإساءة استعمال السلطة المحلية (م39)

([260]) القائمة السلبية للاستثمار الأجنبى: هى قائمة مشتركة تصدرها اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح (NDRC) ووزارة التجارة (MOF) توضح مجالات الاستثمار التى لايسمح فيها بامتلاك الأجانب لحصة الأغلبية من أسهم المشروع،ولقد تم تخفيف تلك القيود بإضافة 125 صناعة يسمح بالاستثمار الأجنبى فيها مثل المستحضرات الصيدلانية غير المتوفرة فى الصين.

([261]) امتيازات منحها التشريع الصينى للسلطة التنفيذية للمناطق الحرة ومنها: (السماح بأنشطة التخزين والشحن، خفض تكاليف التصنيع وتعزيز القدرة التنافسية، منح تسهيلات وامتيازات للاستثمارات الأجنبية لتخفيض التكلفة والوقت الراغبة فى إنشاء مراكز توزيع فى المنطقة الحرة، منح امتيازات لتفعيل عمليات التطوير والبحث التى تؤدى لزيادة القيمة المضافة والقدرة الإنتاجية)

	10- خضوع الشكل التنظيمى والإطار المؤسسى ومعيار السلوك للمؤسسة ذات التمويل الأجنبى لأحكام قانون الشركات لجمهورية الصين الشعبية وقانون الشراكة والقوانين الأخرى.(م31)
مزايا متنوعة	1- تطوير البنية التحتية مع وجود نظام كفء لتقديم الخدمات على أحدث النظم العالمية. 2- تخفيف سياسات الاستثمار للشركات الأجنبية فى صناعات محددة(م19،18،14،4) 3- فتح مجال الاستثمار للشركات الأجنبية ففى مجالات البنوك والخدمات المالية والتمويل والصناعات الثقيلة والسيارات والقطاع الزراعى والصناعات عالية التقنية. 4- توفر العناقيد الصناعية فى مناطق التجارة الحرة التى تهدف لجذب الاستثمارات الأجنبية فى الصناعات والقطاعات المستهدفة لتنمية الصادرات الصينية [262] 5- منح الاستثمارات المؤهلة لتنمية المناطق المشجعة للاستثمار فيها الأراضى على أساس الأولوية بالإضافة لخصم يصل الى (30%) أقل من السعر الإلزامى لحقوق استخدام الأراضى الممنوحة لتشجيع الاستثمار فى بعض المناطق أوالقطاعات. 6- استغلال الموقع الاستراتيجى لكل مقاطعة فى مميزات وحوافز الاستثمار اللازمة لجذب الاستثمارات الأجنبية بها مما ساهم فى إنشاء نحو 960 ألف شركة باستثمارات أجنبية بلغت نحو 2,1 ترليون دولار أمريكى لعام 2018م. 7- تقديم أنواع مختلفة من الدعم المالى وإعانات سواء للشركات المستثمرة أوالموظفين العاملين بتلك المناطق. 8- توفير المساعدات اللازمة من التدريب والتأهيل وكفاءة الأيدى الماهرة ورخص تكاليف التشغيل والنفقات. 9- سهولة الإجراءات الحكومية والخدمية والمصرفية، ومنح أسعار مخفضة للأراضى المشجعة بالاستثمار مع منح معاملة ضريبية تفضيلية للمناطق والقطاعات المشجعة. 10- توافر البنية التكنولوجية والأساسية والفنية

([262]) تقدم السياسات الإجرائية والتشريعية والمؤسسية الصينية عدد من حوافز وضمانات الاستثمار التى تستهدف جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة فى قطاعات محددة من الدولة–مثال– تركيز مقاطعة شنغهاى على الخدمات المالية، ومقاطعة قوانغدونغ على التصنيع والخدمات المالية، ومقاطعتيى فوجيان وسيتشوان على التصنيع المتقدم والتكنولوجيا المتطورة والبحث والتطوير، ومقاطعة خنان على صناعة السيارات والتجارة الإلكترونية، ومقاطعة تيانجن على التمويل والتأجير عبر الحدود.

تقييم المناطق الحرة بجمهورية الصين جدول (12) – تحليل SWOT

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1- الإستقلال السياسى والاقتصادى للمناطق الحرة والاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة. 2- المرونة التشريعية والإجرائية والمؤسسية واللوائح البلدية الحاكمة التى منحت امتيازات للشركات والأفراد العاملين بتلك المناطق. 3- طبقاً للقانون المساواة بين المستثمر الأجنبى والوطنى. 4- زيادة قائمة التشجيع(قائمة الصناعات المشجعة للاستثمار الأجنبى) لعام 2021م بنحو 1235 بند بزيادة قدرها 127 بند عن خطة 2019م (استراتيجية 2035 للتنمية الاجتماعية والأهداف طويلة الأجل). 5- وجود بنية تحتية متطورة داعمة قائمة على المعرفة والابتكار والتكنولوجيا المتطورة. 6- وجود سياسات تشجيعية لجذب العمالة الماهرة كالإعانات المعيشية والحوافز الضريبية فضلاً عن تمويل الأبحاث. 7- مرونة العمليات الإدارية وبساطتها، فضلاً عن سرعة وتيسير الإجراءات الجمركية. 8- مرونة لوائح العمل بمنح المستثمر حرية التعيين والفصل. 9- جودة البنية الأساسية واستغلال الموقع الاستراتيجى لها وتوفير نظام الشباك الواحد. 10- توافر الضمانات القانونية لاسيما منح التملك للأجانب بنسبة 100% للمشروعات داخل تلك المناطق بخلاف القائمة السلبية وكذلك رأس المال والاعفاءات الضريبية والجمركية. 11- توافر مزايا وخدمات حكومية مطمئنة وجاذبة للاستثمارات.	1- خلفت تلك المناطق أزمات ساهمت فى التدهور البيئى لاسيما التلوث الناتج عن المناطق الصناعية. 2- تأثير عمليات التنافس بين هيئات إدارة المناطق الحرة بجمهورية الصين على بيئة الأعمال والاستثمار القائمة على المنافسة الهادفة. 3- عدم تحقق العدالة اللازمة لتحقيق التوازن بين المناطق الحرة لاسيما التوازن بين عمليات التنمية الصناعية والأبعاد الاجتماعية كالخدمات الصحية والتعليمية والاجتماعية والحضرية المناسبة. 4- قلة خبرة السلطات المحلية (إدارة القطر) للهدف من المناطق الحرة وتعلقها بالسياسات العامة للدولة الصينية وتوجهاتها المالية والسياسية والتشريعية. 5- الاهتمام بتنمية الصادرات أكثر من توفير الخدمات. 6- غموض ونقص التفاصيل فى بعض نصوص قانون الاستثمار الجديد(FIL) لاسيما الضمانات التشريعية المتعلقة بالإفصاح عن الأسرار التجارية وتوضيح الإدارات والوسائل الإدارية التى قد تطبق الأحكام الخاصة بنقل التكنولوجيا وكيفية إدارة قنوات الأتصال بين الوكالات الحكومية والكيانات الأجنبية وكذلك نظام مراجعة الحكومة الصينية للاستثمارات الأجنبية التى قد تؤثر أو لديها إمكانية التأثير على الأمن اقومى الصينى، كما آتى التشريع بصياغة مبهمه حول المقصود بالمصلحة العامة والمراجعات الأمنية التى تجيز للحكومة وضع يدها على الاستثمارات الأجنبية لقاء تعويضات. 7- تشكل نسبة (90%) من القضايا المنظورة فى الصين عن الاستثمارات الأجنبية مشاكل حول حماية حقوق الملكية الفكرية للمستثمر الأجنبى كالعلامات التجارية وبراءات الأختراع وتقنيات الإنتاج، فضلاً عن العلاقات التجارية والتواصل مع الموظفين الحكوميين وإساءة استعمال السلطة الحكومية وقضايا التشغيل للعاملين والموظفين.
الفرص (Opportunities)	**التحديات(Threaten)**
1- تقدم إدارة كل منطقة حرة أو اقتصادية بالصين مجموعة من الحوافز والامتيازات الإضافية التى تتفق وسياستها بالإضافة لما تقدمة جمهورية الصين من تلك الحوافز والمميزات.	1- وجود تكتلات اقتصادية واستثمارية فى بعض المناطق الحرة تؤثر سلباً على باقى المناطق. 2- وجود حوافز ومميزات جاذبة للاستثمارات فى مناطق معينة بهدف تنمية وجذب وتوطين الصناعات المتطورة. 3- عدم استقرار بيئة الأعمال الخارجية لاسيما الحرب التجارية

2- وجود عدد ضخم من مناطق التنمية بالصين يتجاوز (2000) منطقة. 3- تعزيز الكفاءات الوطنية والمهارات بتنمية قطاعات التأهيل والتدريب. 4- الاهتمام بمراكز التطوير والأبحاث المتطورة. 5- توفير الأيدى العاملة والمدربة والرخيصة لمواجهة حاجات العمل بالشركات داخل المناطق الحرة.	الصينية / الأمريكية، علاوةً على التوتر بسبب قضية بحر الصين الجنوبى ودول الجوار. 4- هيمنة الشركات الأجنبية على قطاع التكنولوجيا المتطورة. 5- مراجعة الموقف الصينى من قضايا المناخ.

(4) الإطار التشريعى للمناطق الاقتصادية الخاصة بدولة الهند

منح التشريع الهندى استثناءات من القوانين الفيدرالية الاعتيادية (القوانين واللوائح المحلية) لمناطق التنمية المرجوة، لاسيما قانون المناطق الاقتصادية الخاصة لعام 2005م الذى منحها العديد من المزايا الضريبية والجمركية والحوافز الاستثمارية التى ساهمت فى تحسين العديد من المؤشرات الاقتصادية وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة [263] ونستعرضها طبقاً للحوافز الممنوحة بالجدول (13)التالى:

حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون الهندى	مميزات الحوافز الجاذبة للاستثمارات
الحوافز الضريبية	1- الاعفاء من ضريبة الدخل بنسبة (100%) على دخل الصادرات لوحدات المناطق الاقتصادية الخاصة للخمس سنوات الأولى، و(50%) فى الخمس سنوات اللاحقة . 2- الاعفاء من بنسبة (50%) ولمدة خمس سنوات من ضريبة الأرباح إذا تم إعادة استثمار أرباح التصدير فى المنطقة الاقتصادية 3- الاعفاء من الحد الأدنى من الضرائب البديلة وفقاً لقانون الضريبة على الدخل. 4- الاعفاء من ضريبة المبيعات المركزية . 5- الاعفاء من ضريبة الخدمة. 6- الاعفاء من ضريبة المبيعات الحكومية. 7- الاعفاء من أية ضرائب تفرضها حكومات الولايات المعنية.

([263]) انظر: زينب عوض الله، من دور المناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، مرجع سابق، ص 185.

Thierry Sanjuan, «La fin des trois Chine?», Géoconfluences, 2016, mis en ligne le 14 février 2016 http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/la-fin-des-trois-chine

(على الرغم من الحوافز التى قدمتها الهند لتوطين المناطق الاقتصادية إلا أنها قد فشلت بها المئات من تلك المناطق من بينها أكثر من ستين منطقة بولاية ماهاراشتر لوحدها، ولقد أحدث تلك الفلسفة الاقتصادية العديد من التشوهات فى الاقتصاد الكلى للدولة كما أصبحت ملاذًا لعمليات غسيل الأموال)

	8- وجود نظام الشباك الواحد لتأسيس أو ترخيص الشركات يتمكن بموجبه المستثمرين من إنهاء كافة معاملاتهم والحصول على كل الموافقات سواء على المستوى المركزى أو مستوى الولاية. 9- سهولة ويسر إجراءات استخدامات أراضى تلك المناطق،فضلاً عن رخص سعرها.
الحوافز الجمركية	1-إعفاء جميع الواردات داخل المنطقة من الرسوم الجمركية (ماعدا البضائع المحظورة). 2-الاعفاء من رسوم الإنتاج لتطوير المناطق الاقتصادية الخاصة. 3-الاعفاء من ضريبة الدخل على الدخل المستمد من أعمال تطوير المنطقة الاقتصادية الخاصة ولمدة (10سنوات). 4-الاعفاء من ضريبة توزيع الأرباح. 5-الاعفاء من ضريبة المبيعات المركزية. 6-عدم وجود تراخيص للاستيراد سواء أكانت المهمات جديدة أو مستعملة.
الضمانات التشريعية	1- امتلاك الأجانب لنسبة (100%) من المشروعات. 2- تحويل (100%) من الأرباح والاستثمارات الرأسمالية لدولة المستثمر ومنحة تخفيض (50%) من الضرائب إذا قام بإعادة تدويرها بالمنطقة الاقتصادية الخاصة . 3- منح التشريع الهندى للسلطة التنفيذية بالمناطق الاقتصادية سياسات تحفيزية تتسم بالمرونة وأقل بيروقراطية لتحفيز أنشطة تجهيز الصادارات وتنمية إدارة التجارة التجهيزية لجذب الاستثمارات الأجنبية. 4- سهولة الإجراءات اللازمة لتاسيس الشركات والأعمال داخل المناطق الحرة.
مزايا متنوعة	1- تطوير البنية التحتية مع وجود نظام كفء لتقديم الخدمات على أحدث النظم العالمية. 2- تخفيف سياسات الاستثمار للشركات الأجنبية فى كل الصناعات. 3- استغلال الموقع الاستراتيجى لكل ولاية فى مميزات وحوافز الاستثمار اللازمة لجذب الاستثمارات الأجنبية. 4- توافر الأيدى الماهرة والرخيصة وحرية المستثمر فى التعيين أو الفصل للعاملين. 5- يسر الإجراءات الحكومية والخدمية والمصرفية

تقييم المناطق الاقتصادية الخاصة بدولة الهند جدول (14) – تحليل SWOT

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1- مرونة التشريعات القانونية المركزية والمحلية التى تسمح بتشجيع الانفتاح التجارى مستخدمةً كل الأدوات السياسية والإجرائية والمؤسسية. 2- استقلال هيئات إدارة المناطق الاقتصادية والتى نجحت فى تنمية الصادرات لاسيما التكنولوجية المتقدمة. 3- نتيجة للمرونة التشريعية والسياسية والإجرائية فقد مثلت مشروعات المناطق الاقتصادية مورداً مهما فى سلاسل الإمداد العالمية. 4- ساهمت مشروعات المناطق الاقتصادية فى تشجيع مشروعات التكامل الخلفى واستقطاب مشروعات التكنولوجيا المتطورة. 5- ساهمت التشريعات القانونية فى توفير مناخ جاذب للاستثمارات المحلية والأجنبية. 6- استغلال الموقع الاستراتيجى للمناطق الاقتصادية كمنفذ للسوق الأوروبية والعالمية. 7- مرونة العمليات الإدارية وبساطتها، فضلاً عن سرعة وتيسيير الإجراءات الجمركية.	1- ارتفاع التكلفة غير المباشرة التى تتحملها دولة الهند نتيجة لما تقدمة من إعفاءات وامتيازات للمستثمرين فى تلك المناطق. 2- عدم الاستقرار السياسى نتيجة توسع السلطات المحلية فى نزع ملكية الأراضى من السكان المحليين وضمها للمناطق الاقتصادية الخاصة. 3- تأثير بعض الصناعات على البيئة نتيجة عدم تطبيق الشروط والضوابط البيئية. 4- عدم تحقق العدالة اللازمة لتحقيق التوازن بين تلك المناطق وعمليات التنمية كالخدمات الصحية والتعليمية والاجتماعية والحضرية المناسبة.
الفرص (Opportunities)	**التحديات(Threaten)**
1- أدى توسع السلطات المحلية فى نزع الأراضى من السكان المحليين لتوافر عمليات إعادة استخدام تلك الأراضى بسعر زهيد فى عمليات التصنيع والتطوير. **2- تقدم إدارة كل منطقة مجموعة من الحوافز والامتيازات الإضافية التى تتفق وسياستها بالإضافة لما تقدمة دولة الهند من تلك الحوافز والمميزات.** 3- وجود عدد ضخم من مناطق التنمية يتجاوز (265) منطقة متضمنة سبعة مناطق رئيسية تابعة للحكومة المركزية. 4- تعزيزالكفاءات الوطنية والمهارات بتنمية قطاعات التأهيل التدريب. 5- الاهتمام بمراكز التطوير والأبحاث المتطورة. 6- توفير الأيدى العاملة والمدربة والرخيصة لمواجهة حاجات العمل بالشركات داخل تلك المناطق.	1- الأستحواذ غير المبرر على الأراضى للسكان المحليين. 2- إهدار مساحة كبيرة من الأراضى الزراعية الخصبة. 3- وجود تكتلات اقتصادية واستثمارية فى بعض المناطق تؤثر سلباً على باقى المناطق. 4- تنامى عمليات الفساد فى تلك المناطق. 5- عدم استقرار بيئة الأعمال الخارجية لاسيما الحرب التجارية الصينية / الأمريكية، علاوةً على التوتر بسبب قضية الحرب الروسية /الأكرانية. 6- هيمنة الشركات الأجنبية على قطاع التكنولوجيا المتطورة. 7- مراجعة الموقف الهندى من قضايا المناخ.

(5) الإطار التشريعى للمناطق الحرة بدولة تركيا [264]

ساهم الإطار التشريعى والمؤسسى فى تحقيق نجاح المناطق الحرة التركية حيث أصدر المشرع التركى القانون رقم (3218) لسنة 1985م بشأن إنشاء المناطق الحرة وذلك بهدف زيادة الاستثمار والإنتاج الموجهين للتصدير والمتضمن حوافز وضمانات لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتوطين التكنولوجيا وتنظيم شراء مدخلات الاقتصاد وزيادة استخدام التمويل الخارجى وإمكانيات التجارة، وفى عام 1993م أصدر المشرع التركى لائحة تنظيمية واحدة لجميع المناطق الحرة تغطى القواعد التفصيلية المتعلقة بأنشطة المشتغلين وشركات المناطق الحرة بدلاً من اللوائح الداخلية التى كانت تستقل بها كل منطقة فى السابق **ونستعرضها طبقاً للحوافز الممنوحة بالجدول (15)التالى:**

حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون التركى	مميزات الحوافز الجاذبة للاستثمارات
الحوافز الضريبية	1- السماح للشركات بتحويل الأرباح للخارج وبدون قيود 2- الاعفاء من ضريبة الشركات بنسبة (100%) لشركات التصنيع. 3- الاعفاء بنسبة (100%) من ضريبة القيمة المضافة (VAT)وضرائب الاستهلاك. 4- الاعفاء من الضريبة العقارية بنسبة (100%). 5- الاعفاء من الضريبة على الأرباح وضريبة الشركات لبعض الخدمات اللوجستية بشرط أن تكون ذات واجهة تصديرية بنسبة (100%). 6- الاعفاء من ضريبة الدخل بنسبة (100%) على أجور الموظفين للشركات التى تصدر (85%) من قيمة FOB (التسليم على ظهر السفينة للبضائع والسلع التى تنتجها المنطقة الحرة. 7- الاعفاء من ضريبة القيمة المضافة عند استصدار الموافقات والاعتمادات. 8- سهولة ويسر إجراءات استخدامات أراضى تلك المناطق،فضلاً عن رخص سعرها. 9- تخفض الرسوم على البضائع الواردة من الخارج من (0.05%) إلى (0.1%). 10- تزاد الرسوم على البضائع الواردة الى المناطق الحرة والمباعة داخل الأسواق التركية المحلية من (0.05%) الى (0.09%) 11- الاعفاء من الجمارك والرسوم التبعية الأخرى. 12- الاعفاء من رسوم الطوابع بالكامل على جميع الأوراق ذات الصلة. 13- قد تبقى البضائع في المناطق الحرة إلى أجل غير مسمى.

[264] - انظر الموقع الرسمى الوزارة التجارة التركية Republic of Türkiye trade.gov.tr https://www.trade.gov.trr-

	14- الاعفاء من تكاليف سند الملكية لامتلاك وبيع العقارات. 15- يتم تطبيق الاعفاء من ضريبة القيمة المضافة خلال مراحل البناء والتصميم والتسوية والموافقة. 16- البنية التحتية الجاهزة للاستخدام خالية من ضريبة القيمة المضافة والضرائب الأخرى. 17- تصريح استيراد الآلات المستعملة.
الحوافز الجمركية	1-الاعفاء من رسوم الدمغة على المستندات المتداولة بنسبة (100%). 2-الاعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم المشابهة بنسبة (100%). 3-إعفاء جميع الواردات داخل المنطقة من الرسوم الجمركية (ماعدا البضائع المحظورة). 4-الاعفاء من رسوم سندات الملكية عند الأستحواذ على الممتلكات وبيعها. 5- الاعفاء من ضريبة القيمة المضافة خلال عمليات الإنشاء والتصميم. 6-إمكانية الإحتفاظ بالبضائع فى المناطق الحرة لفترة غير محددة.
الضمانات التشريعية	1- امتلاك الأجانب لنسبة (100%) من المشروعات. 2- تحويل (100%) من الأرباح والاستثمارات الرأسمالية لدولة المستثمر. 3- منح التشريع التركى للسلطة التنفيذية بالمناطق الاقتصادية سياسات تحفيزية تتسم بالمرونة وأقل بيروقراطية لتحفيز أنشطة تجهيز الصادرات وتنمية إدارة التجارة التجهيزية لجذب الاستثمارات الأجنبية وفقاً لرؤية القطاع الخاص على الرغم من كونها على أراضى عمومية. 4- سهولة الإجراءات اللازمة لتاسيس الشركات والأعمال داخل المناطق الحرة من خلال خدمة الشباك الواحد وفى مدة زمنية قليلة.
مزايا متنوعة	1- تطوير البنية التحتية مع وجود نظام كفء لتقديم الخدمات على أحدث النظم العالمية. 2- تخفيف سياسات الاستثمار للشركات الأجنبية فى كل الصناعات يستثنى (البضائع الحساسة)[265] 3- استغلال الموقع الاستراتيجى لكل ولاية فى مميزات وحوافز الاستثمار اللازمة لجذب الاستثمارات الأجنبية. 4- يسر الإجراءات الحكومية والخدمية والمصرفية

[265] البضائع الحساسة: هى قائمة حدد عناصرها المشرع التركى بأنها السلع التى تعتبر خطر على صحة الإنسان أو البيئة وهى ممنوعة من الدخول البلاد وفقاً لسياسة التجارة الخارجية أو التى تعتبر عرضة تهريب.

تقييم المناطق الحرة بدولة تركيا جدول (16) – تحليل SWOT

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1- مرونة التشريعات القانونية المشجعة لعمليات الانفتاح التجارى وجذب الاستثمارات الأجنبية. 2- إمكانية تطبيق التشريعات المحلية والإدارية فى المناطق الحرة بشكل جزئى أو عدم تطبيقها على الإطلاق. 3- اعتماد تركيا على التطور التكنولوجى فى إدارة المناطق الحرة وهو ما يؤدى لمكافحة عمليات التجارة غير المشروعة من خلال برنامج (SBBUP) برنامج التطبيقات المحوسبة للمناطق الحرة. 4- عدم خضوع البضائع المستوردة للإجراءات الجمركية التقليدية ويستثنى من ذلك وفقاً للقانون (البضائع الحساسة) وهى قائمة تبين السلع الخطرة على صحة الإنسان أوالبيئة. 5- استغلال الموقع الاستراتيجى للمناطق الحرة سواء على البحر الأبيض أوبحر إيجة أو البحر الأسود. 6- تنمية محفزات الاستثمار فى أى مجال سواء أنشطة أو خدمات 7- إمكانية الإحتفاظ بالبضائع فى تلك المناطق لمدة غير محدودة	1- عدم استقرار التشريعات من ناحية المزايا الضريبية وقواعد الاستفادة منها. 2- عدم توافق بعض تشريعات المناطق الحرة مع المتطلبات الأوروبية خاصة فيما يتعلق بالاعفاءات الضريبية لاسيما المطالب التركية بالانضام للاتحاد الأوروبى. 3- ضعف البنية التحتية التكنولوجية المتطورة. 4- تركيز الاستثمارات الأجنبية على مناطق دون الأخرى للاستفادة من موقعها الاستراتيجى مثل مناطق (إيجة،أوروبا، كوجالى، بورصة) 5- الحرب الروسية /الأوكرانية .
الفرص (Opportunities)	التحديات(Threaten)
1- كفاءة الإدارة التى حققها القطاع الخاص على الرغم من كونها أراضٍ عمومية. 2- الموقع الجغرافى الاستراتيجى لتلك المناطق.	1- عدم التوازن فى توزيع الاستثمارات الأجنبية بين المناطق التركية. 2- وجود تكتلات اقتصادية واستثمارية فى بعض المناطق تؤثر سلبًا على باقى المناطق. 3- عدم استقرار بيئة الأعمال الخارجية لاسيما الحرب التجارية الصينية / الأمريكية، علاوةً على التوتر بسبب قضية الحرب الروسية /الأكرانية. 4- هيمنة الشركات الأجنبية على قطاع التكنولوجيا المتطورة

المطلب الثانى

الإطار التشريعى للمناطق الحرة / المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بجمهورية مصر العربية

شهد برنامج الإصلاح الاقتصادى الذى أنتهجتة الحكومة المصرية بدأً من أبريل 2016م (المرحلة الأولى[266]) جهود مضنية لتهيئة مناخ استثمارى مناسب مما ساهم فى تحقيق نتائج إيجابية، فأتت التعديلات التشريعية فى مقدمة تلك الجهود من خلال الحرص على تحقيق إصلاح شامل لكافة القوانين المؤثرة على مناخ الاستثمار وبيئة الأعمال فى مصر[267]، فمرت البيئة التشريعية بمراحل مختلفة تهدف إلى تشجيع وجذب الاستثمارات الأجنبية، سواء فى المناطق الحرة [268](العامة [269]/الخاصة [270]/ المناطق

([266]) مرت مصر بمرحلة انتقالية مريرة أعقاب ثورة 2011م دخل خلالها الاقتصاد المصرى فى مرحلة كساد وتوقف الإنفاق الاستثمارى فى الأنشطة الإنتاجية وبالتالى تأثرت قدرة الاقتصاد العام على فتح سوق العمل المنتج فزادت حدة الأزمات وارتفعت المخاطر والتحديات حتى وصل عجز الموازنة العامة لنسب خطيرة وتدهور الميزان التجارى وميزان المدفوعات وكادت أن تنتقل إلى دولة فاشلة، حتى أتت ثورة يونيو 2013م وقادت تصحيحاً ثورياً مدعوماً بحزم من السياسات الهادفة لبناء الدولة القوية القائمة على المعرفة والابتكار، ومن ذلك حزمة السياسات الاقتصادية لمعالجة الوضع المتدهور للاقتصاد العام وتبنت المشروعات التنموية العملاقة كطوق نجاة، فأتت أهداف المرحلة الأولى من برنامج الإصلاح الاقتصادى كالتالى: (1) تحقيق الاستقرار فى مؤشرات الاقتصاد الكلى ومنها:"تحرير سعر الصرف بهدف القضاء على السوق الموازية وإنهاء حالة الأضطراب فى أسواق العملة، إصلاح منظومة الدعم،إصدار قانون ضريبة القيمة المضافة،إصدار قانون إنهاء المنازعات الضريبية،(5) الوصول لمستويات منخفضة من معدلات التضخم " (2) تنفيذ إصلاحات هيكلية فى بيئة الاستثمار ومنها "تهيئة مناخ الاستثمار وتشجيع الاستثمار الوطنى والأجنبى، تكوين قاعدة إنتاجية كبيرة، التركيز على زيادة قدرة القطاعات الصناعية على المنافسة والتصدير، العمل على خفض الواردات وزيادة الصادرات، إصدار القوانين الداعمة لمناخ الاستثمار، إنشاء جهاز تنمية المشروعات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر " (3) تبنى برامج اجتماعية تتميز بالكفاءة لحماية الفقراء ومحدودى الدخل ومنها: " تخفيف الأعباء الضريبية على الفئات الأقل دخلاً، العمل على توفير فرص العمل فى القطاع الخاص بهدف تحقيق النمو الاحتوائى، زيادة قيمة الدعم النقدى على السلع الغذائية، التوسع فى معاشات التضامن الاجتماعى ورفع المزايا التقاعدية، تطبيق برامج موجهه للشباب مع إتاحة المزيد من فرص التدريب المهنى)

([267]) ومثال لمثل تلك عمليات الاصلاح الاقتصادى ماسبق أن حدث ومازال فى دول أوروبا وجمهورية الصين الشعبية _للمزيد انظر

-Dahlman, Carl J.; Aubert, Jean-Eric. China and the knowledge economy: seizing the 21st century (English). WBI working papers.Promoting knowledge and learning for a better world. Washington, DC: World Bank2001. http://documents.worldbank.org/curated/en/597311468221378343/China-and-the-knowledge-economy-seizing-the-21st-century

([268]) المناطق الحرة: (جزء من أراضى الدولة إلا أنها لاتخضع للنواحى الجمركية والاستيرادية والضريبية المعمول بها داخل البلاد ويتم إقامتها بالقرب من الموانئ البحرية والجوية للاستفادة من التميز الجغرافى)

([269]) المناطق الحرة العامة: (قطعة من الأرض محاطة بسور من جميع الجهات يتم تخصيصها بنظام الإيجار السنوى لكل متر مربع،ويتم بها إقامة مجموعة من المشروعات الصناعية والخدمية والتخزينية وفقاً للميزات والشروط التى يحددها القانون)

([270]) المناطق الحرة الخاصة: (هى مشروع معين يحدد المستثمر موقعة لاعتبارات تتعلق بالمنتجات أو الخدمات، وقد يكون الموقع (الأرض) مملوكة للمستثمر أومستأجرة لحسابة – بمعنى – أنها مشروعات مقامة خارج المناطق الحرة العامة لأسباب مبررة، ومنها أن يكون موقع المشروع عاملاً مؤثراً بالنسبة لاقتصادياتة لاعتبارات تتعلق بالمنتجات كأن يكون المشروع مقامًا بقرب مصادر الخامات الأولية أو لاعتبارات متعلقة بالخدمات كالموانئ والطرق)

الصناعية [271] / المناطق الاستثمارية [272]) ومن أبرز تلك التعديلات قانون الاستثمار رقم (72) لسنة 2017م ولائحتة التنفيذية والذى تشرف على تطبيقة الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة بقرار مجلس الوزراء رقم (2310) لسنة 2017م [273]بالإضافة لمجموعة أخرى من القوانين المكملة لهذا القانون المتعلقة بكافة المجالات والقطاعات الصناعية [274]،والاتفاقيات الدولية [275]

يهدف قانون الاستثمار رقم (72) لسنة 2017م ولائحتة التنفيذية لتعزيز وتشجيع النشاط الاستثمارى فى مصر مع مراعاة الأهداف الإنمائية، فيضمن القانون معاملة منصفة للمستثمرين بغض النظر عن جنسية وحجم المشروع وتنمية المشروعات الصغيرة والمتوسطة وضمان المنافسة العادلة وتطبيق حوكمة الشركات، فضلاً عن تبسيط الإجراءات كنظام الشباك الواحد، وخدمة الإنترنت لدفع رسوم الاستثمار والجداول الزمنية للخدمات الاستثمارية ومراكز خدمات الاستثمار أحد الأذرع الإدارية للدولة.

([271]) المناطق الصناعية: (هى مساحات يحددها القانون طبقاً لإحداثيات على الخرائط المساحية يخصصها القانون لمشروعات صناعية وأنشطة خدمية مرتبطة بها، وتتمتع تلك المناطق بأنظمة قانونية مختلفة فى تخصيص أراضيها (يستثنى من أحكامها المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة)

([272]) المناطق الاستثمارية: (منطقة جغرافية محددة المساحة والحدود تُنشأ بقرار من رئيس مجلس الوزراء،وتخُصص لإقامة نشاط مُعين أو أكثر من الأنشطة الاستثمارية المتخصصة وغيرها من الأنشطة المكملة لها، ويكون لكل منطقة مطور يرخص له بإنشائها أو إدارتها أو تطويرها أو تنميتها والترويج لها وفقاً لبرنامج زمنى محدد –مثال– المناطق التكنولوجية كالتى تخصص فى مجال صناعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات).

([273]) المعدل بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 2467 لسنة 2020 والذى يشمل منطقة العاصمة الإدارية الجديدة بالإضافة إلى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والمنطقة الاقتصادية للمثلث الذهبى،المنشور بالجريدة الرسمية العدد 48 تابع أ فى 2020/11/26.

([274]) القوانين المكملة لقانون الاستثمار: (قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم 83 لسنة 2002م وتعديلاتة، قانون شركات المساهمة والتوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة رقم 159 لسنة 1981م وتعديلاتة قانون تنظيم التعاقدات التى تبرمها الجهات العامة رقم 182 لسنة 2018م والقرارات الوزارية المنظمة، قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحتة التنفيذية، قانون الضريبة على الدخل رقم 157 لسنة 1981م وتعديلاتة، قانون الضريبة على القيمة المضافة رقم 67 لسنة 2016م وتعديلاتة، قانون سوق رأس المال رقم 95 لسنة 1992م وتعديلاتة، قانون الضريبة العقارية رقم 196 لسنة 2008م وتعديلاتة، قانون تنظيم إعادة الهيكلة والصلح الواقى من الإفلاس رقم 11 لسنة 2018م وتعديلاتة، قانون السجل التجارى رقم34 لسنة 1976 المعدل بالقانون رقم 198 لسنة 2020م، قانون الملكية الفكرية رقم 82 لسنة 2002م المعدل بالقانون رقم 178 لسنة 2020م، قانون الشهر العقارى رقم 114 لسنة 1946م المعدل بالقانون رقم 186 لسنة 2020م وتعديلاتة، قانون المشروعات المتوسطة والصغيرة رقم 152 لسنة 2020م، قانون الثروة المعدنية رقم 198 لسنة 2014م وتعديلاتة، قانون الكهرباء رقم 87 لسنة 2015م وتعديلاتة، قانون مشاركة القطاع الخاص فى مشروعات البنية الأساسية والخدمات والمرافق العامة رقم 67 لسنة 2010م وتعديلاتة، مشروع قانون العمل الجديد المعروض بمجلس الشيوخ فى ديسمبر 2021م، فضلاً عن الاتفاقيات التجارية والاقتصادية)

([275]) الاتفاقيات التجارية: (اتفاقية الشراكة بين مصر والإتحاد الأوروبى لعام 2004 التى تتيح زيادة حجم الصادرات المصرية إلى دول الإتحاد الأوروبى فضلاً عن جذب الاستثمارات الأوروبية، اتفاقية السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا الكوميسا لعام 1999م بإعفاء السلع المصرية المصدرة للأعضاء من كافة الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب ذات الأثر المماثل وتطبيق مبدأ المعاملة بالمثل، اتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى "بافتا" لعام 1998م والتى تهدف لإقامة منطقة تجارة حرة عربية، اتفاقية أغادير للتجارة الحرة لعام 2006م بشأن تعزيز التعاون الاقتصادى والتجارى ودعمة بين الأعضاء وزيادة القدرة الإنتاجية على النفاذ للأسواق الأوروبية، اتفاقية التجارة الحرة بين مصر ورابطة التجارة الحرة الأوروبية –إفتا– لعام 2007م والتى تهدف لإقامة منطقة تجارة حرة مع دول الأفتا " ايسلندا –النرويج –سويسرا –إمارة لخنتشاين"، اتفاقية التجارة الحرة بين مصر والسوق المشتركة الجنوبية –ميركوسور– لعام 2017م والتى تقلل من تكلفة الواردات المصرية لبعض المنتجات وإعفاء نحو 47% من الصادرات المصرية لتلك الدول من الرسوم الجمركية.

أقرت اللائحة التنفيذية لقانون الاستثمار عدة مزايا وضمانات ومنها (تمتع جميع الاستثمارات المقامة فى مصر بالمعاملة العادلة والمنصفة، والمعاملة بالمثل حيث يجوز استثناءً بقرار من رئيس مجلس الوزراء منح معاملة تفضيلية للمستثمرين الأجانب التى تمنح دولهم للمستثمر المصرى أفضلية مماثلة، منح الإقامة للمستثمرين الأجانب طوال مدة المشروع ودون الإخلال بالقوانين المنظمة لذلك، عدم خضوع الاستثمارات لأية إجراءات تعسفية أوقرارات تتسم بالتمييز، تلتزم الدولة بإحترام وإنفاذ العقود التى تبرمها ويستثنى من ذلك المشروعات القائمة على الغش أوالتدليس او الفساد ويكون ذلك كلة بموجب حكم قضائى أو حكم تحكيم، تكون كافة القرارات المتعلقة بشئون المشروع مسببة ويخطر بها ذوى الشأن، لا يجوز تأميم المشروعات الاستثمارية، لا يجوز المصادرة وتجميد الأصول، لا يجوز تدخل الحكومة فى تسعير المنتجات، فضلاً عن تبسيط الإجراءات وتعزيز الشفافية وضمان تكافؤ الفرص وخفض البيروقراطية)

يمنح قانون الاستثمار مجموعة من الحوافز (العامة–الخاصة –الإضافية)،**<u>ويتميز قانون الاستثمار بالآتى:</u>**

أ – التمويل: لاسيما المشروعات الصغيرة والمتوسطة عن طريق تعزيز الشمول المالى.

ب – سهولة بدء النشاط: بتوفير خيارات للمستثمرين لتيسير إجراءات التسجيل وإصدار موافقات الترخيص.

جـ – نظام الشباك الواحد: من خلال اللامركزية ووجود ممثلى الجهات ذات الصلة بمركز خدمات المستثمرين.

د – توفير مكاتب الاعتماد الخاص المستقلة: الاستعانة بالقطاع الخاص بمشاركة الحكومة لفحص طلبات المستثمرين وتوفير سبل المساعدة لهم.

هـ – توفير الحماية للمستثمر: كضمان عدم التأميم أوالمصادرة أوالحجز التحفظى أوفرض الحراسة إلا بناءً على حكم قضائى أو تحكيم،وتوفير لجان فض المنازعات الاستثمارية والتسوية والتظلمات،والحماية من القرارات التعسفية أوالتى تنطوى على التمييزأوإساءة استخدام السلطة.

و – تعزيز القدرة التنافسية: وذلك من خلال تشجيع الحوكمة والقضاء على الاحتكار ووضع جدول زمنى لعمليات الموافقة والقضاء على الروتين الحكومى.

ز – الحوكمة: من خلال الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وتحديد أدوار وصلاحيات المجلس الأعلى للاستثمار الذى يتولى وضع سياسات واستراتيجيات الاستثمار وفقاً لأهداف مصر الاجتماعية والاقتصادية.

تتمتع جميع المشروعات الخاضعة لأحكام قانون الاستثمار – فيما عدا المشروعات المقامة بنظام المناطق الحرة– **بمجموعة من الحوافز العامة وهى:**

أ – إعفاء المشروعات لمدة خمس سنوات من تاريخ قيدها فى السجل التجارى من ضريبة الدمغة ورسوم التوثيق والشهر لعقود تأسيس الشركات والمنشآت وعقود التسهيلات الائتمانية والرهن المرتبطة بأعمالها.

ب – الاعفاء من الضرائب والرسوم المشار إليها بعقود تسجيل الأراضى اللازمة لإقامة الشركات والمنشأت .

جـ – إعفاء الشركات والمنشآت الخاضعة لأحكام هذا القانون من أحكام المادة (4) من قانون تنظيم الاعفاءات الجمركية الصادرة بالقانون رقم (86) لسنة 1986م بشأن تحصيل ضريبة جمركية موحدة مقدارها (2%) من القيمة وذلك لجميع ما تستورده من آلات ومعدات وأجهزة لازمة لإنشائها، وكذلك تتمتع بهذا الاعفاء الشركات والمنشآت التى تعمل فى مشروعات المرافق العامة.

د – مع عدم الإخلال بأحكام الأفراج المؤقت المنصوص عليها فى قانون الجمارك بالقانون رقم (66) لسنة 1963م تعفا من الرسوم الجمركية المشروعات الاستثمارية ذات الطبيعة الصناعية لأحكام استيراد القوالب والأسطمبات وغيرها من مستلزمات الإنتاج ذات الطبيعة المماثلة وذلك لاستخدامها لفترة مؤقتة فى تصنيع منتجاتها وإعادة تصديرها للخارج ويكون الإفراج والإعادة للخارج بموجب مستندات الوصول على أن تسجل مستندات الدخول وإعادة الشحن فى سجلات تعد لهذا الغرض بالهيئة وبالتنسيق مع وزارة المالية.

تُمنح المشروعات الاستثمارية التى تقام بعد العمل بهذا القانون وفقاً للخريطة الاستثمارية حافزاً استثمارياً خصماً من صافى الأرباح الخاضعة للضريبة **مجموعة من الحوافز الخاصة وهى:**

أ – خصماً (50%) من التكاليف الاستثمارية للقطاع (أ): ويشمل المناطق الجغرافية الأكثر احتياجاً للتنمية طبقاً للخريطة الاستثمارية وبناءً على البيانات والإحصائيات الصادرة من الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ووفقاً لتوزيع أنشطة الاستثمار بها على النحو الذى تبينة اللائحة التنفيذية لقانون الاستثمار. .

ب – خصماً (30%) من التكاليف الاستثمارية للقطاع (ب): ويشمل باقى أنحاء الجمهورية وفقاً لتوزيع أنشطة الاستثمار لمشروعات كثيفة الاستخدام للعمالة،المشروعات الصغيرة والمتوسطة،والمشروعات التى تعتمد على الطاقة المتجددة أو تنتجها،والمشروعات القومية والاستراتيجية التى يحددها المجلس الأعلى للاستثمار وكذلك المشروعات السياحية، ومشروعات إنتاج الكهرباء وتوزيعها،والمشروعات التى يُصدر إنتاجها للخارج،وصناعة السيارات والصناعات المغذية لها،والصناعات الخشبية والأثاث والطباعة والتغليف والصناعات الكيماوية والمضاد الحيوى وأدوية الأورام ومستحضرات التجميل،والصناعات الغذائية والحاصلات الزراعية وتدوير المخلفات الزراعية والصناعات الهندسية والمعدنية والنسيجية والجلود، وفى جميع الأحوال لا يجوز أن يتجاوز الحافز الاستثمارى (80%) من رأس المال المدفوع حتى تاريخ مزاولة النشاط، وذلك وفقاً لأحكام قانون الضريبة على الدخل رقم (91) لسنة 2005م ولا يجوز أن تزيد مدة الخصم عن سبع سنوات من ذات التاريخ (بدء مزاولة النشاط).

كما تمنح المشروعات الاستثمارية **<u>مجموعة من الحوافز الإضافية ومنها:</u>**

أ –إنشاء منافذ جمركية خاصة لصادرات المشروع الاستثمارى أو وارداتة – بالاتفاق مع وزير المالية.

ب –تتحمل الدولة كل أو جزءًا – من قيمة ما يتكلفة المستثمرمن توصيل للمرافق للعقار المخصص للمشروع الاستثمارى،وذلك بعد تشغيل المشروع.

جـ– تتحمل الدولة جزءًا من تكلفة التدريب الفنى للعاملين بالمشروع.

د – تخصص الدولة الأرض بالمجان لبعض الأنشطة الاستراتيجية وفقاً للضوابط القانونية.

هـ– ترد الدولة نصف قيمة الأرض المخصصة للمشروعات الصناعية فى حالة بدء الإنتاج خلال عامين من تاريخ تسليم الأرض.

الضمانة التشريعية كآلية لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة فى المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس

يواجة الاقتصاد الدولى عامةً والاقتصاد المصرى خاصةً لاسيما لكونه من اقتصاديات الدول النامية المنخفضة العديد من التحديات فى ظل المتغيرات العالمية مثل كوفيد19 والحرب الروسية الأكرانية، وبؤر التوتر العالمية كالحرب التجارية بين الصين وأمريكا فضلاً عن ضعف معدلات الادخار وتراجع الاستثمار الأجنبى المباشر وعدم ملاءمة بيئة الأعمال..وغيرها من التحديات، ولما كان إنشاء المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة يلزم لقيامها عدة محاور لاسيما المحور التشريعى وهو أحد الأدوات الرئيسية إما فى دب الحياة وتحقيق المنشود من تلك المناطق أو يؤدى لغير ذلك، فتخلق أداة السياسة التشريعية نصوصًا قانونية تنقسم إلى نصوص تشريعية أساسية تتمثل فى المبادئ الأساسية لتك المناطق ونصوص تفصيلية وإجرائية وتنفيذية وهى المتعلقة بتنظيم العمل داخل المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، ويتم إدراج تلك التشريعات ضمن التشريعات الاقتصادية للدولة المضيفة فتنشئ نظاماً اقتصادياً قائماً بذاتة له خصوصيتة ومندمج فى ذات الوقت مع النظام الاقتصادى للدولة المضيفة [276].

ولما كانت الأداة التشريعية فى طليعة أدوات الإصلاح الاقتصادى فقد أقر البرلمان المصرى فى مايو 2002م قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم (83) لسنة 2002 [277]،ولائحتة التنفيذية بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1625) لسنة 2002م [278] والمعدل بالقانون رقم 27 لسنة 2015 المعدل بالقرار رقم (97) لسنة 2021م [279] **ويهدف القانون لتحقيق جملة من الأهداف منها** [280]:

1- عدم تحميل المنتج بالأعباء أثناء فترة الإنتاج والبيع.
2- حرية الحصول على المنتجات من أفضل المصادر سعراً وجودة.
3- حرية التشغيل لعناصر الإنتاج وتأسيس الشركات والمؤسسات والمنشآت.
4- سهولة ويسر الإجراءات اللازمة وتحقيق الكفاءة الحكومية.
5- خلق التوازن بين الاعفاءات والامتيازات الممنوحة وحقوق الدولة المصرية.

([276]) محمودى مراد، التطورات العالمية فى الاقتصاد الدولى – النظرية الأمة للمناطق الاقتصادية الحرة، الناشر دار الكتاب الحديث، 2002، ص 88.

([277]) الجريدة الرسمية العدد (22)مكرر (أ) 5 يونية 2002 ص 3.

([278]) الجريدة الرسمية العدد 32 مكرر 31 سبتمبر 2002م.

([279]) الجريدة الرسمية العدد 53 مكرر (ب) 6 يناير 2021م.

([280]) انظر كلاً من سيد عطيتو محمد على، دور المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة فى تنمية وتشجيع الاستثمار فى مصر، جمعية الضرائب المصرية، النشرة الدورية لجمعية الضرائب المصرية، مجلد 14، العدد 56، نوفمبر 2004، ص 77 ، / سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق ، ص 2135.

ولما كانت المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة تُعرف فى المفهوم العالمى بأنها: (كل المناطق المحددة جغرافياً داخل حدود دولة معينة ويتم تنظيم هذه المنطقة الاقتصادية من خلال جهاز إدارى وإطار قانونى مختلف عن باقى الدولة وتتطرق القوانين المنظمة الخاصة بالمناطق الاقتصادية بشروط وإجراءات الاستثمار فى المنطقة، بالإضافة إلى الضرائب والجمارك وكل ما يتعلق بخلق بيئة منفتحة للاستثمار ،وتطبق قوانين أسهل وأكثر كفاءة من تلك المطبقة داخل حدود الدولة) [281].

وعلى ذلك فالمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة هى مناطق تهتم بأسواق التصدير فى المقام الأول ومنح القانون للشركات العاملة بها بمجموعة من المزايا والحوافز والضمانات تسهم فى تحقيق الأهداف المرجوة منها، ومن ذلك أن تكون عمليات الاستيراد للمعدات الرأسمالية والمواد الخام والسلع الوسيطة معفاة من الرسوم الجمركية مع تمتعها بإجراءات عمالية أكثر مرونة وخضوعها لضرائب منخفضة وإعفائها من ضرائب المبيعات والضرائب غير المباشرة، ويوجد فى مصر منطقة اقتصادية خاصة واحدة وهى (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) [282]، وقد نص قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة على مجموعة من الامتيازات والضمانات رقم 83 لسنة 2002 ولائحتة التنفيذية،والمعدل بالقانون رقم (27) لسنة 2015 وقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 2282 لسنة 2015 [283] **نستعرضها كالتالى:**

([281]) دراسة مقارنة عن المناطق الاقتصادية في أفريقا والصين، برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تعريف برنامج الأمم المتحدة للتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة على الرابط التالي،http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDPP-

([282]) يأتى مشروع تنمية محور قناة السويس والذى يُعنى بتنمية إقليم القناة بشكل شامل وتحويل ممر قناة السويس الملاحى إلى مركز أعمال عالمى متكامل معتمداً على خدمات النقل البحرى مما يساهم فى تعزيز الميزة التنافسية لمصر على خريطة سلاسل القيمة والأمداد العالمية.

([283]) نتيجة للمتغيرات السياسية والاقتصادية العالمية رأت القيادة السياسية تعديل بعض مواد القانون ليتناسب مع تلك المتطورات من جهة ولإزالة كافة المعوقات التى كشف عنها الواقع العملى أمام المستثمرين الوطنيين والأجانب وعملاً على تعزيز وتشجيع وتهيئة المناخ القانونى والاقتصادى الجاذب للاستثمارات فأتى هذا القرار بعد نحو 13 عام من القانون السابق موضحاً انتقال ملكية كافة الأراضى والمنشأت المملوكة للدولة والواقعة فى نطاق محور قناة السويس فضلاً عن نقل تبعية الموانئ البحرية الواقعة فى المنطقة إلى الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على النحو الذى سيرد بيانة بالفصل الثالث من هذا البحث

أولاً: الاعفاءات الضريبية: وحددتها المواد (37-42) من القانون عاليه ضمن مجموعة من الأسعار للضرائب [284]على الدخل فى المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة كالآتى:

1- (10%) للضريبة على فائض العمليات الجارية للهيئة، وكذلك الضريبة على أرباح شركات الأموال، وكذلك للضريبة الموحدة على دخول الأشخاص الطبيعيين. (م37)

2- (10%) للضريبة على إيرادات الأراضى والعقارات المبنية لغير الأغراض السكنية.(م37)

3- (5%) لضريبة المرتبات وما فى حكمها والأجور والمكافأت والحوافز والإيرادات المرتبة مدى الحياة التى تستحق للعاملين فى المنطقة أو عن أداء أعمال بها. (م38)

4- الاعفاء من جميع الضرائب والرسوم لعوائد السندات والقروض والتسهيلات الائتمانية التى تُمنح للهيئة أو لشركة التنمية الرئيسية أو للشركات والمنشآت والفروع المرخص لها بالعمل فى المنطقة الاقتصادية الخاصة. (م39)

5- إعفاء الأرباح الناتجة عن اندماج الشركات أو تقسيمها أو تغيير شكلها القانونى من الضرائب والرسوم التى تُستحق بسبب الاندماج أوالتقسيم أوتغييرالشكل القانونى على الشركات المقامة داخل المنطقة فقط.(م40) [285]

6- إعفاء مشروعات المنطقة الاقتصادية من ضريبة القيمة المضافة [286] وضريبة الدمغة ورسوم تنمية موارد الدولة، كما لا يسرى عليها أى نوع أخر من الرسوم والضرائب المباشرة وغير المباشرة.(م41)

7- الاعفاء من جميع الضرائب والرسوم الأخرى للمعدات والآلات والأجهزة والمواد الخام والمهمات وقطع الغيار وأي مواد أو مكونات أخرى تستوردها الهيئة.

([284]) انظر: سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص ص 2134- 2138، سوزى عدلى ناشد،، قانون الضريبة الموحدة على دخل الأشخاص الطبيعيين رقم 91 لسنة 2005 وتعديلاتة، الناشر دار المطبوعات الجامعية، 2020م، ص 110: (يختلف القصد التشريعى لمفهوم الإعفاء من الضريبة عن مفهوم عدم الخضوع للضريبة (فالأول) حدد المشرع له شروط يلزم توافرها إلا أنه ارتأى - لأسباب يقدرها - منح تلك الإعفاءات والتى يجب النص عليها صراحة فى القانون وفقاً لمبدأ قانونية الضريبة -حتى يمكن تطبيقها وتستفيد منها الفئات المستهدفة بالتشريع،(الثانى- عدم الخضوع للضريبة) فهو لا تتوافر فيه ابتداءً الشروط اللازمة للخضوع للضريبة .

([285]) وعلة المشرع فى ذلك هى تشجيع الشركات الكائنة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة على توسيع حجم كياناتها الاقتصادية والاستفادة من مميزاتها مجتمعة سواء من الناحية الإئتمانية أو المالية أو التكنولوجية أو الإنتاجية، فضلاً عن أن تلك التكتلات الاقتصادية تساعد فى زيادة معدلات الإنتاج والتوسع فى الأسواق وتنوع المنتجات وزيادة الشركات والصناعات المغذية وتكوين شركات جديدة وبالتالى زيادة الأرباح وهو ما يصب فى النهائية فى مصلحة الاقتصاد الوطنى للدولة المضيفة.

([286]) حل قانون ضريبة القيمة المضافة رقم 67 لسنة 2016 محل قانون الضريبة العامة على المبيعات رقم 11 لسنة 1991.

8- إعفاء الشركات والمنشآت والفروع العاملة فى المنطقة الاقتصادية من الخارج متى كانت لازمة لمزاولة النشاط المرخص به داخل المنطقة الاقتصادية.

9- إعفاء المركبات والسيارات بكافة أنواعها من الضرائب والرسوم متى كانت مخصصة لنشاط إنتاجى سلعى أو خدمى يدخل فى نطاق صناعات المنطقة الاقتصادية، ولا تمتد الاعفاءات من الضرائب والرسوم لتشمل المكونات المستوردة لهذه الشركات عند الإفراج عنها لدخولها السوق المحلى.(م42) [287]

ثانياً: مزيا الاستثمار بالمنطقة الاقتصادية الخاصة: وحددتها المواد (43-49) بالإضافة للمادتين (51-52) كالآتى:

1- حرية الشركات العاملة داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة والخاضعة لأحكامة فى تحديد أسعار منتجاتها وخدماتها وبدون أي تدخل من أية جهة إدارية وبدون التقيد بأسعار البورصات أو المرافق الإدارية التى تتبع الدولة أو تكون الدولة طرفاً فيها.(م45)

يرى البعض أن الحرية الممنوحة بموجب هذا النص قد تدفع الشركات لتعظيم هامش أرباحها على حساب المستهلك وأنه يجب على الدولة الاتفاق مع تلك الشركات ولو فى مرحلة معينة بتحديد أسعار هامش الأرباح، إلا أننا نؤيد الرأى الخاص بمنح الحرية لتلك الشركات فى تحديد أسعار منتجاتها وخدماتها وهامش أرباحها لما فى ذلك من بث رسالة طمأنينة لدى المستثمرين كافة وأصحاب رؤوس الأموال الأجنبية خاصةً عن مدى استقرار وثبات القوانين وحرية الاستثمار ودعم وتشجيع الاستثمارات فضلاً عن تعزيز الاقتصاد الوطنى الذى سيستفيد بصور أخرى من تلك الاستثمارات [288] ونرى أن المشرع المصرى قد أيد هذا الاتجاه حينما سمح بموجب نص المادة (20) من اللائحة التنفيذية المعدلة بموجب قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (279) لسنة 2020م بمعاملة المنتجات المصنعة داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة حالة دخولها للأسواق المصرية معاملة المنتج الوطنى وعدم اعتبارها منتجاً أجنبياً مستورداً.

([287]) كان القانون قديماً ينص على: عند الأفراج عن أى من المنتجات المصنعة داخل المنطقة الاقتصادية لدخولها السوق المحلى المصرى فإنها تخضع لكافة الضرائب كالضريبة الجمركية وضريبة القيمة المضافة، وكافة الرسوم على المكون المستورد فقط – تم العدول عن هذا النص بموجب المادة 20 من قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 279 لسنة 2020 بشأن اللائحة التنفيذية لقانون المناطق ذات الطبيعة الخاصة والذى يقضى بمعاملة المنتجات المصنعة فى المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة معاملة المنتج الوطنى حال دخولها للسوق المحلى.

([288]) انظر:إسلام نمر، رسالة دكتوراة، تسوية المنازعات التجارية فى المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، كلية الحقوق جامعة الأسكندرية –مصر، 2018، ص 46،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة، مرجع سابق، ص ص 2138- 2139.

2- منح الجهة الإدارية (الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) حق تخصيص الأراضى والعقارات للشركات والمنشأت داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة اللازمة لمباشرة نشاطتها والتوسع فيه لمدة خمسين عاماً قابلة للتجديد مقابل انتفاع سنوى.(م47)

3- إعفاء الشركات والمنشآت العاملة داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة من إجراءات القيد فى سجل المصدرين أو المستوردين فى حدود ما يتطلبه المشروع من إنشاءات أو توسعات أوتشغيل، وبدون الحصول على إذن مسبق لذلك، فيترتب على ذلك منح الشركات أو المنشآت أو الفروع حق استيراد كافة مستلزمات الإنتاج من مواد وآلات ومعدات وقطع غيار ومواد أولية ووسائل نقل مناسبة لطبيعة نشاطها، كما لها أن تصدر منتجاتها سواء عن طريقها أو باستخدام وسيط وبدون الحاجة للقيد فى سجل المصدرين أو المستوردين أو الحصول على إذن مسبق، ولا يمتد هذا الاعفاء خارج الغرض المخصص لها [289].(م48)

4- منح المستثمر جواز تداول حصص التأسيس وأسهم الشركات المساهمة التى تؤسس داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة فور تأسيسها ودون التقيد بقيمتها الاسمية، وذلك بشرط الحصول على موافقة رئيس مجلس الوزراء أو من يفوضة.(م49) [290]

5- إنشاء مركز تسوية المنازعات طبقاً للمواد (51-59) للفصل فى المنازعات غير الجنائية المحددة بالقانون على سبيل الحصر ومنحها الاختصاص الوجوبى [291] للفصل فيها عن طريق التوفيق [292]، ويصدر قرار من وزير العدل ينظم أداء المركز لأعماله ويتضمن القرار بيان نظام أداء المركز لأعماله وإجراءات مباشرة اختصاصاته وقواعد تقدير مكافآت رؤساء وأعضاء هيئات التوفيق وقواعد تحصيل المصروفات وكيفية تنفيذ أحكامه وقراراته [293]، وإن

([289]) انظر رمضان صديق محمد، الضمانات القانونية والحوافز الضريبية لتشجيع الاستثمار، الناشر دار النهضة العربية، 1998، ص 153، سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2148.

([290]) عُدل هذا النص بموجب المادة (49) من القانون رقم 27 لسنة 2015 فجعل الاختصاص لمجلس هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة

([291]) وينعقد اختصاص المركز بالتوفيق فى المنازعات طبقاً للمادة 52 فى الحالات الآتية: (إذا اتفق أطراف المنازعة على ذلك، أو كانت محل إقامة أوعمل أو مركز إدارة أو مقر فرع جميع أطراف النزاع أو أحدهم واقعاً بالمنطقة الاقتصادية الخاصة)، وفى جميع الأحوال يجوز للهيئة قبول التحكيم أيا كانت طبيعة المنازعة و وفقاً للقواعد والإجراءات المنصوص عليها فى قانون التحكيم فى المواد المدنية والتجارية الصادر بالقانون رقم 27 لسنة 1994م، كما تنص المادة 57 على: (إذا توصلت هيئة توفيق المركز إلى تسوية للنزاع وقبلها الأطراف كان قرارها ملزماً وواجب النفاذ)

([292]) طبقاً للمادة 53 من القانون فيختص المركز بتسوية المنازعات (الضريبية، الجمركية، العمل الفردية والجماعية، التأمينات الاجتماعية تنفيذ العقود بين أطراف لهم أو لأحدهم نشاط اقتصادى فى المنطقة، والمنازعات الناشئة عن فعل تقصيرى وقع فى المنطقة الاقتصادية الخاصة، وأية منازعة تكون الهيئة أو شركة التنمية طرفاً فيها).

([293]) كما يصدر وزير العدل طبقاً لأحكام المادة 55 من قانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم 83 لسنة 2002 قراراً بتعيين رؤساء مراكز تسوية المنازعات ومعاونيهم وتحديد معاملاتهم المالية، ويتولى رئاسة مركز تسوية المنازعات أحد المستشارين الحاليين أو السابقين من درجة رئيس محكمة استئناف أو ما يعادلها

كان ذلك لا يمنع الخصوم من حق اللجوء للقاضى الطبيعى [294]–العلة– اللجوء للقاضى الطبيعى هو حق دستورى مصون لا يمكن سلبة وتتميز مراكز تسوية المنازعات باللامركزية حيث خصص القانون لكل منطقة اقتصادية خاصة مركزاً لتسوية المنازعات مما يمنح الطمأنينة لأصحاب رؤوس الأموال والمستثمرين الوطنيين والأجانب على حد سواء بتحقيق الاستقرار النسبى للتشريع وسرعة الفصل فى المنازعات ورفع مستوى الكفاءة مما يعزز وجود نظاماً متكاملاً للاستثمار والتنمية الاقتصادية[295].

6- تسوية منازعات أطراف المنطقة الاقتصادية الخاصة طبقاً للمادة (51-52) إما عن طريق الاتفاق أوعن طريق التحكيم، ويقبل التحكيم وفقاً لقانون التحكيم فى المواد المدنية والتجارية الصادر بالقانون رقم 27 لسنة 1994 إذا كان محل إقامة أو عمل أو مركزِ إدارة أو مقر فرع جميع أطراف النزاع أو أحدهم واقعاً بالمنطقة الاقتصادية الخاصة.

يثور فى تلك المسألة حالة لو كانت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية الخاصة طرفاً فى النزاع (فيما عدا المنازعات المدنية والجنائية التى يختص بها القضاء فقط) ولم تقبل قرار التوفيق أو حكم التحكيم، ففى هذه الحالة يتم الرجوع للقواعد العامة التى تحكم المنازعة **<u>وذلك على النحو التالى</u>** [296]:

على الأقل ويعاونة عدد كاف من أعضاء الهيئات القضائية، ويكون اختيارهم بالنسبة للمستشارين فى الخدمة عن طريق الندب وفقاً للقوانين الخاصة بهم وبناءً على طلب مجلس إدارة الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية الخاصة، وتنص المادة 56 على أن يتخذ رئيس المركز جميع الإجراءات والترتيبات اللازمة لتوفير التسهيلات والمساعدات التى تمكن هيئات التوفيق من أعمالها.

عُدلت تلك المادة بموجب القانون رقم(27) لسنة 2015 فجعلت المواد (54،55) منه هذا الاختصاص بتعيين رؤساء مراكز تسوية المنازعات ومعاونيهم وتحديد معاملاتهم المالية من صلاحيات مجلس إدارة هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة ويضاف لعضوية مراكز تسوية المنازعات رجال القانون والمستشارين السابقين بترشيح من وزارة العدل بناءً على طلب مجلس إدارة الهيئة.

([294]) أوجب قانون المناطق الاقتصادية الخاصة فى المادة(58) على الخصوم اللجوء إلى القضاء فى حالات معينة ولا يجوز لمراكز تسوية المنازعات نظرها وهى: (الطلبات التى يختص بها القضاء المستعجل، طلبات إلغاء القرارات الإدارية المقترنة بطلبات وقف التنفيذ، الطعن على قرار صادر فى منازعة من إحدى مراكز التوفيق المختصة، وحالة عرض نزاع على إحدى هيئات التوفيق المختصة مركز تسوية المنازعات وانقضاء ستين يوماً من تاريخ التقرير بالاعتراض أمامها دون صدور قرار فيه) ووفقاً لقواعد لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية وفى جميع الأحوال يجوز لأطراف النزاع الاتفاق على تسوية المنازعات سالفة الذكرعن طريق التحكيم ،ويجوز أن يتم التحكيم أمام فرع من فروع التحكيم التجارى الدولى التى تنشأ بالمنطقة لهذا الغرض، ويتم التحكيم فى هذه الحالة وفقاً لقواعد وإجراءات قانون التحكيم فى المواد المدنية والتجارية رقم 27 لسنة 1994.

([295]) انظر: نادر ابراهيم، تسوية منازعات المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، الناشر دار الفكر الجامعى، 2004، ص 14،/، سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2151.

([296]) انظر كلاً من: أحمد فضل، رسالة دكتوراة، المنازعات الاقتصادية بين التحكيم والجوء للقضاء دراسة مقارنة، كلية الحقوق جامعة طنطا /مضر، 1999، ص 141،/ نادر ابراهيم، المرجع عاليه، ص ص 29-33،/، سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص ص 2154-2155.

(أ) إذا كانت المنازعة عقدية وكان العقد هو مصدر الالتزام وكان أحد بنود العقد ينظم الوضع القانونى فتطبق أحكام العقد فى هذه الحالة، أما إذا خلا العقد من النص فيختص القضاء بنظر المنازعة.

(ب) أما المنازعات الإدارية كالمنازعات الناشئة عن القرارات الإدارية الصادرة من الهيئة الاقتصادية الخاصة أو القرارات الصادرة من اللجنة العليا للضرائب أو الجمارك بخصوص الربط الضريبى أو الجمركى فيجب اتباع الإجراءات التى حددها القانون قبل الطعن أمام القضاء حتى لا توسم الدعوى بالرفض لعيب الشكل ومن تلك الإجراءات الاعتراض أمام هيئة التوفيق أو مضى مدة ستين يوماً المحدة بالقانون دون صدور قرار من هيئة التوفيق.

ثالثاً:الحماية التشريعية للاستثمارات الأجنبية المباشرة والوطنية: أوضحتها المواد (43-48) من القانون رقم 83 لسنة 2002 ولائحة التنفيذية رقم 1625 لسنة 2002، وقد شملت الضمانات القانونية الآتية:

1- عدم جواز تأميم الشركات والمنشآت والفروع العاملة فى المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.(م43)

2- عدم جواز فرض الحراسة أو الحجز على الأموال أو التحفظ أو التجميد أو المصادرة على الشركات والمنشآت والفروع العاملة فى المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة إلا بموجب حكم قضائى.(م44)

3- حرية الشركات والمنشآت والفروع العاملة فى المنطقة الاقتصادية الخاصة فى تحديد أسعار منتجاتها وخدماتها وبدون أى تدخل من أية جهة.(م45)

4- عدم جواز إلغاء التراخيص الصادرة من رئيس مجلس الوزراء أو من يفوضة بحق الانتفاع بالعقارات أو الأراضى للشركات والمنشآت والفروع لعاملة داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة إلا فى حالة مخالفة شروط التخصيص.(م46)

ويرى اتجاه فى الفقة القانونى بضرورة وضع معايير للمستثمرين لاسيما الأجانب للاستفادة بتلك المزايا والاعفاءات والضمانات المقررة فى القانون ومنها تشغيل العمالة الوطنية فى تلك المشروعات مع الإلزام بنقل التكنولوجيا الحديثة [297] – **<u>ويرى الباحث</u>**– أن الواقع العملى لاسيما فى التجربة الصينية منطقة شينزن على سبيل المثال والتى كانت تلزم المستثمرين الأجانب بذلك فى بادئ الأمر وهو الأمر الذى لم يترتب عليه النمو المنشود ولكن حينما أتاحت الحكومة الاشتراكية مستخدمة الفكر الرأسمالى التقليدى حرية لتلك الشركات فى ممارسة أنشطتها ترتب على ذلك تشغيل عدد أكبر من العمالة الوطنية وتوطين بعض التقنييات التكنولوجية الحديثة وتسعى الصين حالياً فى مناطقها لجذب صناعة الرقائق الإلكترونية الذكية والتى تنفرد بها تايوان فضلاً عن مغازلتها لأكبر 500 شركة عالمية لتوسيع أنشتطها بجمهورية الصين مع منحهم امتيازات إضافية لاسيما حرية التشغيل للعمالة وتخصيص الأراضى والعقارات ومنحهم تسهيلات ائتمانية وقروض وحرية التداول داخل مناطقها سواء الاقتصادية الخاصة أو المناطق الحرة أو الصناعية.

رابعاً:مميزات متنوعة: شملها القانون رقم 27 لسنة 2015 ولائحة التنفيذية رقم 2282 لسنة 2015 المعدلة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 279 لسنة 2020م ، **<u>نوضحها كالتالى</u>** :

1- تأسيس شركة تنمية رئيسية أو أكثر لتنمية وتطوير المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة أو جزء منها وبما يحقق المرونة فى تطبيق أحكام القانون.(م1/د)

2- لرئيس الجمهورية سلطة إنشاء مناطق اقتصادية خارج الحيز العمرانى للمدن والقرى بقصد إقامة مشروعات زراعية وصناعية وخدمية، ويجوز أن تمتد المنطقة الاقتصادية الخاصة

([297]) انظر فى ذلك، سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2144،/ سوزى عدلى ناشد، ظاهرة التهرب الضريبى الدولى وآثارها على اقتصاديات الدول النامية، مرجع سابق ، ص 46-50، / سيد عطيتو محمد على، دور المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة فى تنمية وتشجيع الاستثمار فى مصر، جمعية الضرائب المصرية، النشرة الدورية لجمعية الضرائب المصرية، مجلد 14، العدد 56، نوفمبر 2004، ص 83 .

لـداخل الحيـز العمرانـى للمـدن والقـرى متـى اقتضـت طبيعـة المشـروعات ذلـك، ولـرئيس الجمهورية إلحاق أو إنشاء ميناء أو أكثر بالمنطقة سواء بحرياً أو جوياً أوجافاً.(م2)

3- لرئيس مجلس الوزارء إنشاء هيئة لكل منطقة أو مناطق اقتصادية.(م3)

4- تحقيقاً للمصلحة العامة لاسيما منع ازدواج عمل الهيئات والجهات الحكومية وتيسيراً على المستثمرين بالتعامل مع جهة واحدة فقد أتاح القانون للهيئات أو الجهات القائمة فى الهيئة الاقتصادية إمكانية الدمج.(م5)

5- تحقيقاً لسهولة الأعمال وإقراراً لمبدأ اللامركزية أعطى التعديل لمجلس إدارة هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة حق الموافقة على المنح والهبات والقروض الممنوحة لها.(م6)

6- يتم تعيين رئيس الهيئة الاقتصادية ونائبة أو نوابة بقرار من رئيس الجمهورية ويحدد معاملاتهم المالية وذلك لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدة أو مدد أخرى.(م9)

7- تيسيراً لاتخاذ القرارات يقلص عدد مجلس إدارة هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة لعدد تسعة بدلاً من ستة عشر.(م10)

8- لمجلس إدارة هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة سلطات وصلاحيات الوزراء والمحافظين ورؤساء الهيئات وتفعيل خدمة الشباك الواحد تيسيراً على المستثمرين.(م13)

9- للهيئة أن تشارك فى تأسيس شركة تنمية أو أكثر أو أن ترخص للغير إنشاءها للقيام بأعمال تنمية وتطوير المنطقة وفقاً للقواعد التى تحددها اللائحة التنفيذية.(م16)

10- لهيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة عن طريق شركة تنمية رئيسية أو أكثر تنفيذ وإدارة البنية الأساسية الداخلية للمنطقة أو المناطق التابعة لها أو جزء منها.(م17)

11- يُمنح مجلس إدارة الهيئة إختصاصات الجهة الإدارية خاصةً الاختصاصات المنصوص عليها فى قانون الشركات وقانون السجل التجارى.(م18)

12- مـع عـدم الإخـلال بالاعفـاءات الجمركيـة المقـررة للمشـروعات المقامـة بالمنطقـة الاقتصـادية الخاصـة، وتنشأ دائرة جمركيـة خاصـة بالمنطقـة الاقتصـادية بقرار مـن وزيـر المالية وتباشر عملها بإشراف لجنة عليا للجمارك.(م22)

13- لهيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة سلطة إصدار التراخيص لعمل الأجانب بعد موافقة الجهات الأمنية المختصة.(34)

14- لمجلـس إدارة المنطقـة الاقتصـادية الخاصـة مـنح تيسـيرات وحـوافز غيـر ضـريبية للمشروعات ذات التشغيل كثيف العمالة وكذلك المشروعات التى تعمق المكون المحلى فى منتجاتهـا والتـى تسـتثمر فـى الخـدمات اللوجسـتية أو تنميـة التجـارة وبعـض المجـالات التنموية.(م2،م38)

15- لمجلس إدارة هيئـة المنطقـة الاقتصـادية الخاصـة مـنح الموافقـة علـى تـداول حصـص التأسـيس وأسـهم الشـركات المسـاهمة التـى يـتم تأسيسـها فـى المنطقـة الاقتصـادية بقيمتهـا الأسمية.(م49)

16- تُعامـل المنتجـات المصـنعة فـى المنـاطق الاقتصـادية ذات الطبيعـة الخاصـة معاملـة المنتجات الوطنيـة وعدم اعتبارها منتجًا أجنبيًا مستورداً من الخارج حال دخولها للأسواق الداخلية.(م20 قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 279 لسنة 2020) [298]

([298]) تنص المادة عالية على: (يكون الاستيراد من المناطق الاقتصادية الى داخل البلاد طبقاً للقواعد العامة للاستيراد التى يضعها مجلس إدارة الهيئة طبقاً للقانون وتعامل المنتجات المصنعة معاملة المنتج الوطنى)

المطلب الثالث:جدول رقم (17) تحليل مقارن بين ضمانات وحوافز الاستثمار التشريعية بين النماذج الدولية موضوع البحث

الميزة الاستثمارية	مصر	الإمارات	المغرب	الصين	الهند	تركيا
التأميم /المصادرة	لايجوز تأميم المشروعات الاستثمارية أو نزع ملكية أموالها إلا للمنفعة العامة ومقابل تعويض عادل يدفع مقدماً	لايجوز كذلك ومقابل تعويض عادل يعادل القيمة الاقتصادية للمشروع وقت تأميمة	لايجوز كذلك ومقابل تعويض عادل وعاجل وفعلى خلال مدة لا تزيد عن سنة	يجوز مصادرة الاستثمارات الأجنبية فى ظل ظروف خاصة وللمصلحة العامة وتخضع لمراجعات أمنية وطنية واسعة النطاق	يجوز مع دفع تعويض عادل	يجوز تأميم المشروعات التى تقدم خدمات ذات طبيعة عامة
الدعاوى العمومية	لاترفع دعاوى عمومية على المشروعات إلا بعد مخاطبة الهيئة المسئولة عن االمناطق الحرة ويحق للمستثمر التظلم ويجب أن يكون القرار مسبباً ويخطر بها ذوى الشأن	تخضع لقوانين المناطق الحرة التى تختلف باختلاف كل منطقة،وفى بعض الأحيان يتطلب الأمر الالتزام بأنظمة حكومية أخرى تحكم النشاط التجارى أوالصناعى بشكل خاص	لا توجد آلية تنظم مقاضاة الشركات الأجنبية والمستثمرين فيمنح التشريع المغربى حق رفع الدعاوى العمومية بدون الرجوع لوكيل المنطقة.	يجوز مقاضاة الشركات الأجنبية وفرض العقوبات عليها لاسيما فى حالة العقوبات المماثلة التى تفرضها دول المستثمرين	لا يمكن رفع الدعاوى العمومية على المستثمرين إلا بعد موافقة مجلس الاعتماد المنظم لعمل المناطق الحرة	يختص مجلس الوزراء التركى بكافة المنازعات التى تتعلق بالمستثمرين الجانب

الحجزوالإستيلاء وفرض الحراسة بغير الطرق القضائية	لايجوز من غير الطريق القضائى	لايجوز	يجوز بالطريق الإدارى	يجوز إذا أثر على الأمن القومى	يجوز فى حالة التهرب الضريبى	يجوز
حرية اختيار مجال الاستثمار والشكل القانونى	يتمتع المستثمر بهذ الحق دون قيود	يسمح فى المناطق الحرة ويستثنى من ذلك الأنشطة التى تخالف قوانين حماية الملكية التجارية و الصناعية والفنية والأدبية	يتمتع المستثمر بهذا الحق بدون قيود	يتمع المستثمر بهذا الحق ويستثنى من ذلك الأنشطة والصناعات المتعلقة بالأمن القومى أوالتى تنتهك حقوق الملكية	يتمتع المستثمر بهذا الحق	يتمتع المسستثمر بهذا الحق
حرية تحويل رأس المال المستثمر والأرباح	**يسمح بذلك بدون الأخلال بحقوق الغير وبعملة قابلة للتحويل الحر**	**يسمح بذلك وبدون الخضوع لأية ضرائب**	**يسمح بذلك مع الإعفاء من ضريبة التضامن الوطنى**	**يسمح بذلك**	**يسمح بذلك**	**يسمح بذلك**
حرية تسعير المنتجات والخدمات	يسمح بذلك من تسعير للمنتجات وتحديد نسبة الربح	يسمح بذلك وللمستثمر توزيع منتجاتة داخل الإمارات بعد تعيين موزع مرخص ويضمن الإلتزام بقواعد وأنظمة وإجراءات الجمارك	غير متوفر	يسمح بذلك	يسمح بذلك وبالبيع المحلى طالما تم استيفاء المعايير الإيجابية لصافى النقد الأجنبى وبعد دفع الرسوم	ما لم يطلب المصنعون فإن الأسعار والأرباح تكون بموجب تشريعات

حرية الإستيراد من السوق (المحلى/الخارجى)	بالنسبة للمشروعات الخاضعة لقانون الاستثمار رقم(72)لسنة2017م أن تستورد بذاتها أو عن طريق الغير ماتحتاج إلية، لكن فى حالة الإستيراد من الخارج يجب إتباع القواعد العامة للإستيراد	يجوز ذلك ويحظر ذلك ما يضر بمصالحها أو أمنها وسيادتها	يتمتع المستثمر بحرية الإستيراد من الداخل أوالخارج	يسمح بذلك داخلياً وخارجياً	يسمح بذلك داخلياً وخارجياً	يسمح بذلك داخلياً وخارجياً
حرية التشغيل لحساب الغيرأولدى الغير بالسوق المحلى	يجوز طبقاً للقواعد المعتمدة من الهيئة المسئولة عن المنطقة الحرة	يجوز	يجوز	يجوز لحساب الغير بالسوق المحلية	يجوز ولكن بشرط موافقة الحكومة المركزية (الفيدرالية) كتابياً	يجوز
حرية الاستيراد / التصدير بدون القيد بالسجلات المعنية	وفقاً لقانون الاستثمار يجوز ذلك بشرط إخطار الهيئة بتقرير ربع سنوى عن الكميات والأنواع المستوردة أو المصدرة	يسمح وبدون خضوعها للضرائب أو الرسوم الجمركية،أما فى حالة إعادة التصدير فتخضع لقيود التصدير والإجراءات الجمركية	وفقاً لقانون مراقبة التجارة الخارجية والصرف فيجوز فيما عدا المحظورات والمواد الخطيرة	يتمتع المستثمر بحرية كاملة	يسمح بذلك	تخضع لقانون نظام التجارة الخارجية،ويسمح بالمبيعات للسوق المحلية باستثناء المنتجات الاستهلاكية والخطيرة

معاملة السلع والبضائع المصدرة للمناطق الحرة من داخل البلاد كمثيلاتها المصدرة للخارج	من الناحية الجمركية وبعض القواعد التشريعية تعامل كأنها مستوردة من الخارج، ويكون تصدير مستلزمات الإنتاج من السوق المحلية إلى المناطق الحرة وفقاً للقواعد التى يحددها وزير التجارة الخارجية مع الوزير المختص ووزارة المالية	يسمح بذلك ودون الخضوع للرسوم الجمركية ويستثنى من ذلك إعادة التصدير التى تخضع لإجراءات التصدير والجمارك	يسمح بذلك مع الإعفاء من الرسوم والضرائب المتعلقة بقانون مراقبة التجارة الخارجية	يسمح بذلك وفق معايير وضوابط كل منطقة بشرط ألا تكون تلك الأنشطة ضمن القائمة السلبية	يتم معاملتها كالسلع المصدرة لخارج البلاد وفقاً لقانون التجارة الخارجية (التطويروالتنظيم)	التجارة التى تتم بين السوق المحلية أو بين المناطق الحرة تخضع لنظام التجارة الخارجية بمعنى تعامل كصادرات
الحوافز غير المالية	1-عدم خضوع مشروعات المناطق الحرة وأرباحها لأحكام قوانين الضرائب والرسوم السارية داخل مصر. 2- للمشروعات داخل المناطق الحرة توظيف عاملين أجانب بنسبة (10%) من إجمالى العاملين ويجوز زيادة النسبة لـ(20%) مع حقهم فى تحويل مستحقاتهم المالية كلها أو بعضها للخارج. 3-عدم وجود قيود على جنسية رأس مال المشروع (يستثنى من	1- يمتلك الأجانب نسبة(100%) من بعض المشروعات. 2- إعفاء (100%) لرأس المال والأرباح من أية ضرائب. 3- يسر وسرعة إنهاء التصاريح والتأشيرات لصاحب رأس المال والموظفين الأجانب وعائلاتهم وتكون مدتها من عام إلى ثلاثة.	1- وجود دعم من مؤسسة الحسن الثانى (15%) من قيمة الاستثمار للمشروعات (30مليون درهم)،ونسبة (50%) للمشروعات الصناعية الاستراتيجية ومنح دعم يصل (10%) من تكلفة بناء المصنع،(100%) من إيجار الأرض أو المصنع على أساس التكلفة القصوى 250درهم للمتر المربع. 2-تقديم منح ودعم من	1-لايشترط مشاركة مستثمر وطنى فى مشروعات المناطق الحرة (منح الأسشار الأجنبى نسبة 100% لملكية مشروعات المنطقة الحرة). 2-منح امتيازات خاصة باستخدام الأراضى أوالمنفعة منها. 3-كفاءة البناء	1-خدمة الشباك الواحد لإنهاء الإجراءات على مستوى المركزية الفيدرالية أو الولاية. 2-الحرية الكاملة للتعاقد من الباطن. 3-حرية عمليات التصدير والاستيراد داخل المنطقة ومرونة السلطات الجمركية. 4-بنية تحتية جيدة	1- منح البضائع المستوردة أو المصدرة حرية لفترة غير محدودة داخل المنطقة. 2-حرية تحويل رأس المال والأرباح للخارج

الحوافز غير المالية	ذلك مشروعات شبة جزيرة سيناء). 4-عدم وجود حد لحجم رأس المال لمشروعات المناطق الحرة. 5-المركز الاستراتيجى للمناطق الحرة كالموانئ والمطارات. 6-توافر البنية اللازمة والمجهزة لإقامة المشروعات. 7-وجود حوافز وضمانات للاستثمار كالتسهيلات ومنح الإقامات والتصاريح.	4-بنية أساسية متطورة قائمة على المعرفة والابتكار.	صندوق تنمية صناعة الاستثمار لمشروعات بناء النظام الأيكولوجى المتفق عليها مع الحكومة المغربية. 3-دعم (30%) من إجمالى قيمة الاستثمار (قبل الضريبة). 4-منح دعم عقارى (20%) من تكلفة شراء الأراضى. 5-دعم البنية التحتية بنسبة (5%) من المبلغ الإجمالى و(10%) بالنسبة لمشروعات النسيج والمنسوجات.	الإدارى وسهولة الإجراءات (الشباك الواحد). 4-جودة البنية الأساسية وتطورها. 5-منح امتيازات لأنشطة التخزين والشحن داخل المناطق 6-تفعيل عمليات البحث والتطوير ومنحهما امتيازات خاصة مما ساهم فى زيادة تحسين القيمة المضافة والقدرة الإنتاجية للمشروعات.	وأراضٍ رخيصة. 5-استغلال الموقع الاستراتيجى.	

الحوافز المالية	1-إعفاء السلع والبضائع من الضريبة على القيمة المضافة أو غيرها ومن الرسوم الجمركية. 2-فى تجارة الترانزيت تمنح السلع الواردة محددة الوجهة إعفاء بشرط أن يكون المشروع داخل الدائرة الجمركية. 3-إعفاء المكونات المحلية من الرسوم الجمركية فى حالة البيع داخلياً. 4-إعفاء الواردات المحلية للمشروع من الضرائب على القيمة المضافة. 5-إعفاء الأصول الرأسمالية ومستلزمات الإنتاج من الضرائب والرسوم الجمركية حتى ولو أقتضت طبيعة النشاط وجودها بصفة مؤقتة خارج المنطقة (يستثنى من ذلك السيارات).	إعفاء كامل من ضريبة الشركات والدخل والقيمة المضافة لمشروعات المناطق الحرة وصادراتها. يسر إجراءات الترخيص والتشغيل وخفض قيمة رسوم فتح حساب مصرفى للشركات. 36شهر	الإعفاء من ضريبة الشركات لمدة 5سنوات يلهيها تخفيض لمدة عشرين عاماً بنسبة (30% إلى 8.75%). 2-الإعفاء من ضريبة الدخل لمدة 5سنوات يليها تخفيض (80%) لمدة 20عاماً. 3-الإعفاء من ضريبة الأعمال لمدة 15عام. 4-إعفاء بضائع المناطق الحرة من كافة الرسوم والضرائب. 5-إعفاء الشركات من الرسوم والدمغات. 6-إعفاء الشركات من واجب التضامن الوطنى المفروضة على الأرباح. 7-الإعفاء من ضريبة الأرباح والأسهم لغير المقيمين ومعدل ضرائب بنسبة (7.5%) للمقيمن. الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة للشركات التى تزيد استثماراتها عن 20مليون	الإعفاء من ضريبة الدخل لمدة عامين بعد بدء التشغيل. 2-تحصل قيمة (50%) فقط على الاستثمارات الأجنبية خارج المناطق الحرة. 3-تخفيض الضرائب للشركات التى تصدر (70%) من إنتاجها. خفض تكاليف التصنيع وتعزيز القدرة التنافسية بمنح تسهيلات وامتيازات. 4-يقدر معدل ضريبة الدخل للشركات الأجنبية بنسبة (15%) من الأرباح.	لاتوجد تراخيص مطلوبة للاستيراد. 2-الإعفاء من الرسوم الجمركية للواردات والشراء المحلى باستثناء البضائع المحظورة. 3-الإعفاء من ضريبة الدخل على الصادارت (100%) لأول 5سنوات و(50%) لل5سنوات التالية. 4-الإعفاء من ضريبة الدخل على الأرباح للتصدير إذا تمت إعادة استثمار تلك الأرباح فى المناطق الحرة ولمدة 5سنوات. 5-الإعفاء من الحد الأدنى للضرائب البديلة. 6-الأعفاء من ضريبة المبيعات المركزية والخدمة والمبيعات	1-الإعفاء من الرسوم الجمركية والمشابهة بنسبة (100%). 2-الإعفاء من ضريبة الشركات (100%) لشركات التصنيع. 3-الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة وضرائب الاستهلاك الخاصة (100%). 4-الإعفاء من رسوم الدمغة على المستدات المتداولة(100%). 5-الإعفاء من الضريبة العقارية (100%). 6-تقديم إعفاءات من ضرائب الأرباح والشركات لبعض الخدمات اللوجستية بالمناطق الحرة بشرط أن تكون للتصدير بنسبة (100%). 7-الإعفاء من ضريبة الدخل على (الموظفين،الشركات) التى تصدر (85%) من قيمة التسليم على ظهر السفينة. 8-الإعفاء من رسوم سندات

			دولار ويستمر بعد بدء التشغيل الفعلى ولمدة		الحوكمية متضمنة ضريبة السلع والخدمات والإمدادات الى المناطق الحرة.	الملكية عند الإستحواذ على الممتلكات وبيعها. 9-الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة خلال عمليات الإنشاء والتصميم والتسوية و. بنية تحتية جاهزة ومعفاة من كافة الضرائب.
الميزان التجارى للصادرات السلعية لعام 2020م	20.3% صادرات سلعية خارجية	تمثل ثلث حجم التجارة الخارجية	غير متوفر	(13.5%) من حجم التجارة الخارجية	(33.81%) من حجم التجارة الخارجية	غير متوفر
الاستثمارات الأجنبية لعام 2020م	38.8%	32%	8مليار دولار (27.3%)	14%	44مليار دولار (32.8%)	غير متوفر
استيعاب العمالة لعام 2020م	عمالة مباشرة عشرون ألفاً	مائتين وسبعة آألاف	تسعون ألفاً	خمسين مليون	2.2 مليون	20.4 ألف

الباب الثانى

دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة مع اقتراح استراتيجية لتفعيل ذلك

تمهيد وتقسيم:

يشغل إقليم قناة السويس الجزء الشمالى الشرقى لمصر، ويعتبر مدخل مصر الشرقى،ويشغل مساحة إجمالية قدرها (80588.73 كم2) بنسبة تمثل (7.98٪) من جملة مساحة جمهورية مصر العربية، وبتحليل استخدامات الأرض بالإقليم يتضح أن الأراضى الصحراوية تشغل نسبة (51.4٪) بمساحة قدرها (41396كم2) أما الأراضى الزراعية (20.4٪) بمساحة قدرها (16428.13كم2) والباقى أراضٍ بور بنسبة (18.6٪) وتمثل المساحة المأهولة بالسكان نسبة (48.6٪) من المساحة الكلية للإقليم، وتشغل محافظتى شمال وجنوب سيناء المساحة الأكبر من الإقليم بنسبة (74.7٪)[299]،ويضم الإقليم منطقتين ذاتا أهمية استرتيجية هما:

أ -**منطقة قناة السويس**: ذات الأهمية الدولية (تربط الشرق بالغرب أوالشمال بالجنوب /البحر المتوسط بالبحر الأحمر).

ب -منطقة شبة جزيرة سيناء: ذات الأهمية الاسترتيجية والتاريخية.

تعتبر منطقة قناة السويس من المجتمعات التقليدية النامية ولقد أثبت الواقع العملى منذ بدء حفر قناة السويس (1859-1869) قدرة تلك المنطقة الواعدة على تحقيق أبعاد التنمية المستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، فعلى المستوى الاقتصادى تمثل قناة السويس أحد أهم مصادر الدخل القومى للدولة المصرية، وعلى المستوى الاجتماعى انتقلت المنطقة لاسيما الشريط الموازى للمجرى الملاحى لقناة السويس إلى مصاف الإقليم المدنية المتطورة -**مع ملاحظة**- أنه لم يتم حتى الأن استغلال هذا التفرد الجيواسترتيجى فى تحقيق الأهداف المنشودة كالموقع الجيوبولتيكى لمنطقتى بورسعيد و السخنة والسويس أو المراكز اللوجستية بالإسماعيلية مع بطء عمليات التنمية فى شبة جزيرة سيناء لاسيما وسط وشمال سيناء، وعلى المستوى البيئى فتتمع المنطقة بكافة المعايير اللازمة لمواكبة مفاهيم النمو البيئى وقضايا المناخ.

تعبر قناة السويس أعداد كبيرة من مختلف أنواع السفن محملة بكميات هائلة من البضائع المصنعة ونصف المصنعة والمواد الخام فى طريقها إلى دول أخرى للتصنيع أو للاستهلاك مما يسهل ويشجع ان تصبح المنطقة مركزاً رئيسياً للصناعة بالقيام بعملية تحويل منتجات الآخرين غير المكتملة إلى سلع نهائية للتصدير،فقد بلغ عدد السفن المارة عام 2022م، نحو(23000) سفينة بحمولة صافية مسجلة للسفن العابرة خلال نفس العام حوالى (1.420) مليار طن بحصيلة إيرادات

(1) وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية – الهيئة العامة للتخطيط العمرانى (2008) استرتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية: إقليم قناة السويس.

بلغت (7,932) مليار دولار [300]، وهذا الحجم الكبير من السفن والحاويات يشكل حجم طلب على الخدمات اللوجستية من إصلاح وصيانة وتموين السفن وغير ذلك من الأنشطة المختلفة.

يمثل النقل البحرى نسبة (83%) من حجم التجارة العالمية وعليه تقوم صناعات وخدمات أدت لتبوء دول مصاف متقدمة لاسيما فى الخدمات اللوجستية والمناطق الاقتصادية الخاصة والحرة بكافة أنواعها، فعلى سبيل المثال تحقق الدول المتقدمة نحو (40%) من تكلفة المنتج النهائى كقيمة مضافة، وتعتبر العديد من الاقتصاديات المتقدمة تبنى المراكز والخدمات اللوجستية ضرورة لتعزيز قدراتها التنافسية وتحقيق الاستدامة، ومن التجارب الناجحة فى تشجيع وجذب الاستثمارات كمراكز لوجستية عالمية (سنغافورة – الإمارات) وأثرت بشكل كبير على هياكل الصناعة والتجارة العالمية، ولما كانت منطقة قناة السويس وسيناء مركز ثقل لحركة التجارة العالمية فكان من اللازم على الحكومة المصرية استغلال هذا التميز لكونها حلقة الوصل بين الأسواق الإقليمية والعالمية ودول أوروبا وآسيا والخليج فوجهت ساعدها التنفيذى (هيئة قناة السويس – الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس) فى اتخاذ الخطوات اللازمة لمواكبة رؤية مصر 2030 والاستفادة من مقوماتها، ويُعد حفر قناة السويس الجديدة فضلاً عن التوسعة الجنوبية والتخطيط لإنشاء محطات إمداد وتموين السفن فضلاً عن وجود ترسانة كبرى لبناء وإصلاح السفن تعظيم للقدرات التنافسية للقناه وتمييزها عن القنوات المماثلة والمشاريع البديلة بالمنطقة مما يصعب من جدوى التفكير في تنفيذ تلك المشروعات المنافسة ويقلل فرص نجاحها.

وهو الأمر الذى يدفعنا نحو البحث عن سبل الاستغلال الأمثل لهذا الموقع الجيواسترتيجى الذى يعد أهم شريان للاقتصاد العالمى، ولبيان دور المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة (الاقتصادية – الاجتماعية – البيئية) فلقد ارتئينا تقسيم هذا الباب إلى فصلين وكل فصل إلى مبحثين و ثلاثة مطالب و فروع، **وتنقسم الدراسة كالآتى:**

أ – الفصل الأول: دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة.

المبحث الأول: المنطقة الخاصة لقناة السويس والتنمية المستدامة

المطلب الأول: أهداف مشروع تنمية إقليم قناة السويس

المطلب الثانى: المخطط العام للمنطقه الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس

المطلب الثالث: الآثار الاقتصادية للمنطقه الاقتصادية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة وتقييمها

([300]) الموقع الرسمى لهيئة قناة السويس 2023/2/12 سعت1350– تصريح السيد الفريق /أسامة ربيع www.suezcanal.gov.eg: وهى ثانى أكبر حمولة فى تاريخ الهيئة وثالث أعلى إيراد سنوى فى تاريخها، وهو مؤشر يقدم دليلاً على النموذج المشرف الذى قدمتة إدارة القناة للأزمات على الرغم من الظروف المضطربة والتحديات غير المسبوقة وتأثير جائحة كورونا وتراجع حركة التجارة العالمية بنسبة 10٪، وانكماش الاقتصاد العالمى بنسبة 4.4٪، وانخفاض أسعار النفط فضلاً عن الحرب الروسية الأوكرانية.

المبحث الثانى: التحديات التى تواجه تنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس و تقييمها.

المطلب الاول: تقسيم التحديات التى تواجه تنمية المنطقه الاقتصادية الخاصة لقناة السويس

المطلب الثانى: المشروعات المنافسه و نظرية اقتناص الفرص

المطلب الثالث: تقييم المشروعات المنافسه للمنطقه الاقتصادية ذات الطبيعه الخاصة لقناة السويس

ب – <u>الفصل الثانى</u>: وضع مقترح حول استراتيجية لتفعيل دور المنطقه الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة بمنطقة قناة السويس

المبحث الأول: الإطار العام للاستراتيجية المقترحة

المطلب الأول: تصور عام للاستراتيجية المقترحة (الأهداف – المحددات – المرتكزات)

المطلب الثانى: الفرص المحتمله و نقاط القوع لتحقيق تنمية مشروع إقليم قناة السويس

المطلب الثالث: مجالات و مستويات الاستراتيجية المقترحة

المبحث الثانى: استراتيجية مقترحه لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقه الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس

المطلب الأول: الهدف الاسترتيجى للاستراتيجية المقترحة

المطلب الثانى: مجالات الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنطقه الاقتصادية والمراكز اللوجستية لمنطقة قناة السويس

المطلب الثالث: نطاق تنفيذ الاستراتيجية المقترحة لتنمية منطقة قناة السويس

الفصل الأول

دور المنطقه الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة

المبحث الأول

دور المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس والتنمية المستدامة

(المخطط العام – الآثار الاقتصادية – الفرص الاستثمارية)

تمهيد و تقسيم

يعتبر مشروع تنمية إقليم قناة السويس من المشروعات الهامة، والتى من شأنها تحويل منطقة القناة إلى إقليم لوجستى وتجارى وصناعى وسياحى متزن بيئياً،مشاركاً فى تشكيل معالم التجارة العالمية، مع تعظيم الاستفادة من الممر الملاحى والموانئ، وجذب الاستثمارات المباشرة (المحلية، الأجنبية) مما يعمل على دفع عجلة الاقتصاد الوطنى وتحقيق التنمية المستدامة، كما ترتبط استرتيجية التنمية لإقليم قناة السويس [301] بخريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية المتوقعة [302] على المدى المتوسط والبعيد[303] ومنها المشروع القومى لتنمية سيناء[304].

يحقق مشروع المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعه الخاصة هدف تنمية إقليم قناة السويس ومن المأمول أن يكون لهذا المشروع أضعاف القيمه التنموية لمشروع حفر قناة السويس و الذى تحصد مصر آثاره اليوم كأحد أهم مصادر الدخل القومى فضلاً عن الأهمية الاسترتيجية لهذا المشروع فى تحقيق الأمن القومى المصرى، مع الأخذ فى الاعتبار عنصر الزمن، حيث إن هناك من المخططات الإقليمية والدولية التى تهدف لتهميش دور قناة السويس والعمل على نقل محور التجارة جهة الشرق.

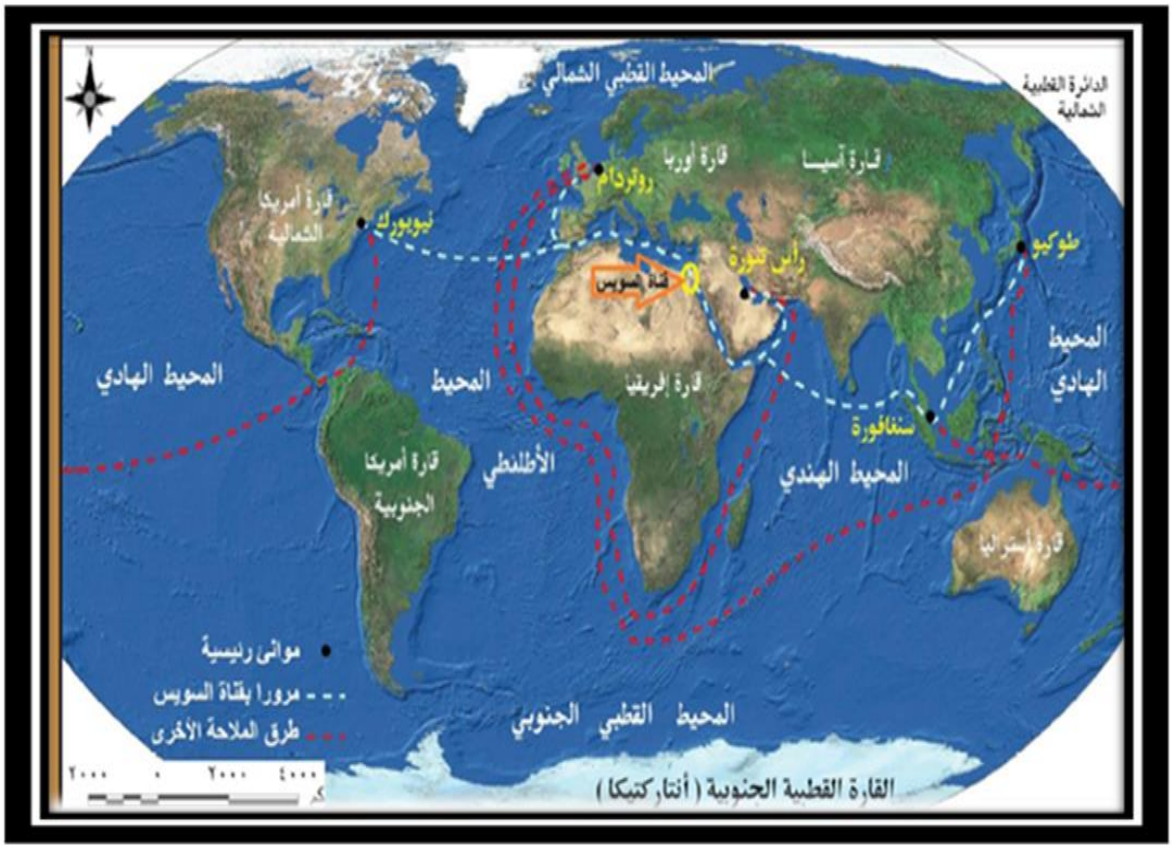
([301]) عمر محمد عثمان صقر – الأبعاد المكانية للتنمية الإقليمية فى مصر مع التطبيق على مشروع تنمية محور قناة السويس – المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية – جامعة حلوان – كلية التجارة وإدارة الأعمال– 2014 – ص ص124–127: يتكون الهيكل الإدارى لإقليم قناة السويس من ستة محافظات هى (بورسعيد، الإسماعيلية، السويس، شمال سيناء، جنوب سيناء، الشرقية)ويمثل حوالى (8٪) من مساحة جمهورية مصر العربية، وتمثل محافظتى شمال وجنوب سيناء المساحة الأكبر من الإقليم بنسبة 74.7٪، وتحتوى محافظات الإقليم على عدد 29 مركز تضم 38 مدينة و625 قرية (217 قرية رئيسية، 408 قرية تابعة) بالإضافة إلى (3993 عزبة تابعة وتجمع بدوى)، يشكل سكان الحضر نسبة (37.7٪) سكان الريف (62.3٪)، تشغل الأراضى الصحراوية نسبة (51.4٪) الأراضى الزراعية نسبة (20.4٪) الأراضى البور (18.6٪) المساحة المأهولة بالسكان (48.6٪)، وتتوزع الكثافة السكانية ما بين الفئة الحجمية (250 ألف إلى مليون نسمة) بمحافظات بورسعيد، السويس والإسماعيلية، بقوة عمل نسبتها (30.7٪) ترتفع فى جنوب سيناء (67.7٪) وتصل أدناها بمحافظتى الشرقية وشمال سيناء بنسبة (29.2٪).

([302]) ابتهال أحمد عبد المعطى – استرتيجيات التنمية الإقليمية – كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى – جامعة القاهرة.

([303]) صقر أحمد صقر – عشرون عاماً من التخطيط الإقليمى فى مصر 1957–1977 – مجلة المعاصر العدد 371، نيفين محمد إبراهيم طريح – الأبعاد المكانية للتنمية الإقليمية فى مصر – جامعة حلوان –كلية التجارة – 2014 – ص132: جرت العديد من المحاولات لصياغة مخططات طويلة المدى للعمران المتصل بإقليم قناة السويس مثل المخطط الإقليمى لإقليم قناة السويس 1976،التخطيط الهيكلى لشبه جزيرة سيناء 1983،Dames & Moor دراسات تنمية سيناء 1985، خطة تنمية الضفة الشرقية لإقليم قناة السويس 1986، التخطيط الإقليمى للقطاع الساحلى 1998، المشروع القومى لتنمية سيناء 1994، المشروع القومى لتنمية محافظات القناة وسيناء – وزارة التخطيط 2000.

([304]) أحمد محمد عبد العال – المدن الجديدة والتنمية الإقليمية فى مصر – مجلة الآداب والعلوم الإنسانية – كلية الأداب – جامعة المنيا – المجلد العاشر.– سنة 1992

خريطة رقم (2) توضح الموقع الجيواستراتيجى / الجيوبولتيك لقناة السويس[305]



المصدر، محمد عبد الرحمن الرافعى، قناة السويس أهميتها السياسية والاستراتيجية

لبحث ذلك فسنستعرض هذا المبحث فى ثلاثة مطالب كالتالى:

الأول: العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية والمنطقة الاقتصادية الخاصة .

الثانى: المخطط العام للمنطقة الاقتصادية الخاصة SCZone والمراكز اللوجستية لقناة السويس.

الثالث: الآثار الاقتصادية للمنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة و تقييمها.

[305] المصدر، محمد عبد الرحمن الرافعى، قناة السويس أهميتها السياسية والاستراتيجية

المطلب الأول

أهداف مشروع إقليم قناة السويس

تمهيد وتقسيم

تتحدد الرؤية المتكاملة لمشروع تنمية منطقة (قناة السويس –سيناء) كمركز لوجستى وصناعى عالمى فى كونها منطقة متكامله اقتصادياً وعمرانياً، متزن بيئياً ويمثل مكانياً مركزاً عالمياً متميزاً فى الخدمات اللوجستية والصناعية، كما يسعى المشروع إلى كونه إقليماً مستداماً ينافس عالمياً فى مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة[306] لاسيما استغلال الممر الملاحى لقناة السويس كملتقى لتجارات العالم خاصةً اقتصاديات الشرق الأقصى كالصين واقتصاديات أوروبا وشمال شرق آسيا وغرب الولايات المتحدة.

يهدف مخطط مشروع إنشاء المنطقة الاقتصادية والمركز اللوجستى إلى استغلال الموقع الفريد لقناة السويس وما يحققة الممر الملاحى من وفورات اقتصادية للعملاء بأن يكون للمنطقة الريادة العالمية فى صناعة النقل البحرى واللوجستيات وأن تكون مركزاً صناعياً وتجارياً وسياحياً عالمياً، حيث تقوم فكرة مشروع تنمية منطقة قناة السويس على التحول من مجرد ممر ملاحى ومناطق صناعية وخدمية متفرقة إلى مركز أعمال عالمى متكامل ومنطقة للتجارة العالمية وتحقيق معدلات متصاعدة فى التنمية بناء على استغلال الموارد والثروات الموجودة بالمنطقة، وتدعيم القدرة التنافسية لاقتصاد المنطقة بناء على تنمية وتطوير الأقطاب والمراكز والمناطق الاسترتيجية على طول المنطقة [307]، بالإضافة إلى الطاقات التكنولوجية المتطورة نسبياً والقابلة للتطور والتحديث، وكذلك بتوافر القوى البشرية والأيدى العاملة الكثيفة والرخيصة نسبياً كأكبر قوة عمل موجودة فى المنطقة العربية مع وجود قدرات تدريبية للعمالة يمكن أن تؤهلها للعمل بكفاءة فى المنطقة.

وعلى ذلك فسنتناول هذا المطلب على فرعين:

(الأول) العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية والمنطقة الاقتصادية الخاصة.

(الثانى) أهداف وأهمية تحويل منطقة قناة السويس لمركز عالمى.

([306]) عمر محمد عثمان صقر،نيفين محمد إبراهيم طريح،أحمد عيد إبراهيم محمد – الأبعاد المكانية للتنمية الإقليمية فى مصر مع التطبيق على مشروع تنمية محور قناة السويس – المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية –جامعة حلوان كلية التجارة وإدارة الأعمال –2014 ص 124 ص 125 ص 135.

([307]) انظر كلاً من أحمد الطبلاوى –دراسة بحثية –الرؤية المتكاملة لتنمية منطقة قناة السويس،القاهرة، 2014/4، 56 ، عبد المطلب عبد الحميد،اقتصاديات المشاركة الدولية –من التكتلات الاقتصادية حتى الكويز، الناشر الدار الجامعية، 2006، ص 319،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2117–2121.

الفرع الأول

العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية والمنطقة الاقتصادية الخاصة

ترتبط منطقة قناة السويس بعلاقة وثيقة بالمراكز والخدمات اللوجستية والمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة إذا أُحسن استغلالها وإدارتها، **ونستعرض ذلك فى النقاط التالية:**

أ - تعد قناة السويس أهم مجرى ملاحى عالمى بين الشمال والجنوب إذ قصرت المسافة بينهما بما يتراوح بين (17٪ - 59٪) بالإضافة إلى توفير وقت الرحلة وتكاليفها علاوةً على زيادة عدد رحلات السفينة سنوياً [308] ونظراً لما تتمتع به من موقع جغرافي واستراتيجي جاء الاهتمام بسيناء والمنطقة المحيطة بقناة السويس شرقاً وغرباً من أجل إقامة منطقة اقتصادية لوجستية كمنطقة مهمة للتجارة العالمية من أجل ربط هذه المنطقة بالاقتصاد العالمى، علاوةً على تعظيم خدمات القيمة المضافة للبضائع العابرة للسفن بخلاف خدمة العبور.

ب - المراكز اللوجستية من أهم معطيات العصر الحالي وتعتبرها الاقتصاديات الحديثة مدخلاً ملائماً لتحقيق التنمية الاقتصادية وزيادة التنافسية فى الأسواق العالمية , وخلال الثلاث العقود الأخيرة بدأت مجموعة من الدول فى مقدمتها سنغافورة والإمارات العربية المتحدة فى وضع أسس قيام مراكز لوجستية عالمية تقوم على أساس توفير المناخ الملائم لجذب الاستثمارات وتشجيع تدفقات رأس المال، ولقد استطاعت هذه المراكز أن تكون نموذجًا ناجحًا للتنمية من خلال رؤية إقليمية تنموية واضحة ومحدده تمكنت من اجتذاب أحجام هائلة من الاستثمارات الأجنبية مما غير من مراكز ثقل التجارة على مستوى العالم.

جـ - صناعة النقل البحرى معقدة لذلك يجب استخدام المزايا الطبيعية لتحديد الأهداف على أساس المساهمة الفعالة فى نمو الاقتصاد القومى , ولاشك أن تحويل مصر إلى منطقة لوجستية عالمية وفقاً لمخطط اقتصادى تنموى شامل يرتكز على منظومة متكاملة لخدمات نقل البضائع وتخزينها وإعادة تصديرها يمثل إضافة للاقتصاد المصرى، علاوة على توافر المنظومة الاقتصادية فى المنطقة الصناعية ومحطة الحاويات بمنطقة شرق بورسعيد وميناءها بالإضافة إلى المجرى الملاحى لقناة السويس والمنطقة الصناعية والتجارية بمنطقة شمال خليج السويس وميناءها بشمال العين السخنة سيحدث ثورة فى الطاقة النقلية للمنطقة.

د- يمثل مشروع توسيع و تعميق المجرى الملاحى لقناة السويس القلب النابض للمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية نظرة استرتيجية داعمة للاقتصاد القومى – سبب ذلك – الآتى:

(1)تعميق القناة (حالياً 66 قدم مخطط مستقبلاً 72 قدم) فى منطقة شرق بورسعيد لـ(18م) وشمال العين السخنة لـ(17م) سيؤدى للسماح لسفن البضائع (الحاويات) العملاقة (18ألف حاوية) بالعبور مما سيزيد الطلب على القناة ويزيد أسهمها وأسهم مراكزها

(308) الوحدة الاقتصادية لقناة السويس www.suzecanal.gov.eg.

اللوجستية من التجارة العالمية نتيجة لتدفق المواد الخام لهذه المراكز وتصدير السلع التامة والغير تامة.

(2) يوفر المجرى الملاحى بالاشتراك من المنطقة الاقتصادية الخاصة و المناطق الصناعية (شرق بورسعيد – خليج السويس) ومحطات الحاويات، لاسيما إذا اقترن الأمر بتطوير باقى الموانئ المنتشرة على طول السواحل المصرية خاصةً موانئ دمياط والأسكندرية منظومة اقتصادية متكاملة تصلح كنواة دافعة لتحقيق أبعاد التنمية المستدامة، وذلك بتحويل المنطقة المحيطة بقناة السويس لمنطقة لوجستية عالمية لنقل البضائع بين آسيا و أوروبا، ومع تطبيق نظرية اقتناص الفرص وتحقيق التكامل واستغلال المتغيرات العالمية الحالية والتى بطبيعة الحال أثرت فى نظام الشحن ومع استمرار الحكومة برفع كفاءة وتطوير وإنشاء بنية تحتية كالطرق والسكك الحديدية سيمتد هذا الآثر الاقتصادى لقيام صناعات تجميعية عالمية لخدمة الأسواق الخارجية وبالتالى تحقيق التنمية المستدامة مثل ما حدث فى (هونج كونغ – سنغافورة –دبى).

ج – تمنح المتغيرات المتلاحقة فى نظام الشحن العالمى خاصةً بعد الأزمة الاقتصادية لجائحة كورونا ميزة تنافسية نحو تحويل المنطقة المحيطة بقناة السويس الى منطقة لوجستية عالمية لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا حيث تفضل الدول الآسيوية نقل بضائعها عن طريق سفن عملاقة لتقليل تكلفة الشحن،[309] كما أن هذه المنطقة ستصبح منطقة جاذبة للاستثمارات فى أغلب القطاعات ولها العديد من الروابط الأمامية و الخلفية، **<u>وتتمثل الروابط فيما يلى:</u>**

(1) <u>الروابط الأمامية</u>:

(أ) الاستثمار الأجنبى من جميع دول العالم فى هذه المنطقة.

(ب) أن يكون لها نمو وإنتاج فى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

(2) <u>الروابط الخلفية</u>:

(أ) أن تكون المنطقة من المناطق الرائدة فى الدولة وليست منطقة معزولة.

(ب) الريادة الإقليمية فى مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

(جـ) بناء قاعدة للمشروعات اللوجستية قادرة على استغلال الفرص فى تلك المنطقة.

(د) تحقيق التنمية المستدامة وخلق البيئة الملائمة للمنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية.

([309]) انظر كل من حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 64-65.

الفرع الثانى

أهداف وأهمية تحويل منطقة قناة السويس لمركز عالمى

أهداف مشروع تنمية إقليم قناة السويس[310]

تتمثل الأبعاد المكانية للتنمية بالنسبة لمصر فى توجية النمو العمرانى والزيادة السكانية والعمالة الفائضة نحو المناطق غير المزدحمة بالسكان والقابلة للاستغلال بما يتلاءم مع إمكاناتها ومواردها، فالرؤية المصرية تهدف للقضاء على التكدس السكانى بمنطقة وادى النيل وإعادة التوطين والانتشار بالمناطق الصحراوية والحد من التفاوتات الإقليمية والحضرية والريفية، وزيادة القدرة التوظيفية للاقتصاد عن طريق إقامة تجمعات صناعية وعمرانية فضلاً عن تعظيم الطاقات الذاتية للمجتمع المصرى من خلال الاستثمار والتوظيف الأمثل للإمكانيات العمرانية والثروات المتاحة فى الدولة المصرية [311]، ويعتبر مشروع تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فرصة لرفع المستوى الكلى لمعدل النمو الاقتصادى فى مصر، وعلى ذلك فسنتناول أهداف مشروع تنمية منطقة قناة السويس وسيناء **فى النقاط التالية:**

أ – تحويل منطقة قناة السويس إلى مركز اقتصادى صناعى / لوجستى عالمى يؤثر بشكل مباشر فى حركة التجارة العالمية،ويحقق التنمية الاقتصادية وتوليد الدخل والتنمية المكانية والتوازن البيئى والتنمية المكانية.

ب – زيادة إيرادات الخزينة العامة: يتوقع الخبراء أن يدر المشروع دخلاً (100 مليار دولارسنوياً) متمثلاً فى جذب الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات فى عام2022م، وتتركز معظم الإيرادات فى الخدمات اللوجستية للسفن وعمليات الإصلاح والتموين.

جـ – خلق كيانات صناعية ولوجستية جديدة تعتمد على أنشطة القيمة المضافة والصناعات التكميلية وإعادة التصدير للداخل والخارج، وذلك من خلال مناطق توزيع لوجستية يتم تجهيزها، علاوة على استغلال الكيانات الحالية ومشروعات تطويرها المستقبلية.

([310]) هانى رزق رزق بركات:أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى،المجلة العلمية،كلية التجارة بالإسماعيلية، جامعة قناة السويس،2018م، ص749،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2162.

([311]) انظر سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة – مرجع سابق، ص 2174.

د – تعزيز القدرات التصديرية للإقليم (السلعى / الخدمى) "تمثل حالياً 27٪ من إجمالى صادرات الدولة" للمساهمة فى تدعيم ميزان المدفوعات وزيادة موارد الدولة من النقد الأجنبى.

هـ – نقل التكنولوجيا المتطورة بإيجاد كيانات اقتصادية قادرة على المساهمة فى نقل المعرفة والتدريب للارتقاء بالخبرات والمهارات الفنية الوطنية.

و – مواكبة التطور العالمى والإقليمى فى الفكر التنموى الاقتصادى والتحرك بديناميكية وواقعية بمنطقة المشروع، وبما يحقق أحسن استغلال ممكن لقدرات وثروات الوطن المادية والبشرية وتنعكس آثاره الإيجابية فى النهاية على الحالة الاقتصادية والاجتماعية [312].

ز – تشجيع رؤس الأموال الوطنية والعربية والأجنبية وجلب أكبر قدر من الاستثمارات للمشاركة فى تنفيذ المخطط العام للمشروع وبما يحقق أهدافه،لإنشاء مشروعات (صناعية، خدمية) للمنافسة إقليمياً ودولياً، وبدون المساس بالأمن القومى المصرى.

ح – خلق رواج اقتصادى بالمنطقة مع التركيز على إنشاء مراكز تدريب فنية وتخصصية وإتاحة أكبر قدر من فرص العمل لأبناء مدن القناة وسيناء والمحافظات المجاورة [313].

ط – تحقيق التنمية المكانية التكاملية / التنوع الديموجرافى: وتتمثل فى استصلاح أربعة ملايين فدان وبناء مجتمعات عمرانية متكاملة داخل حيز المشروع ومرتبطة بأنشطتة، فضلاً عن إعادة التوزيع الديموجرافى والجغرافى والعمرانى وتخفيف الضغوط السكانية على مناطق التجمع التقليدية فى مصر [314].

ى – إتاحة الفرصة للشركات والمؤسسات فى المشاركة فى تنفيذ المخطط العام للمشروع والبنية التحتية له طبقاً للمقاييس العالمية، بما يحقق للمشاركين انتعاشة اقتصادية ويمثل إضافة لإمكانياتها المادية وخبراتها المكتسبة.

([312]) محمد على إبراهيم: قناة السويس من ممر ملاحى إلى محور لوجيستى عالمى (قناة السويس – الماضى، الحاضر، المستقبل)، الهيئة العامة للاستعلامات، 2020م، ص522: (تبين من مراجعة التجارب الدولية أن المناطق الاقتصادية الخاصة تحقق زيادة كبيرة فى الدخل فى الأجل الطويل حيث تضاعف دخل الفرد فى "شينزن" إلى مائة ضعف خلال ثلاثين سنة، وتحولت من قرية صغيرة إلى مدينة عالمية يسكنها "14مليون نسمة"، كما أن المناطق الاقتصادية تعمل على جذب الاستثمارات والنمو وزيادة الصادرات فى مدى زمنى قصير نسبياً، مثال زيادة الإستثمارات فى المنطقة الخاصة بمقدونيا الفترة من (2007: 2014م) بنسبة (30٪) من إجمالى الاستثمارات الأجنبى المباشر للدخل القومى المقدونى، بل بلغت تلك الاستثمارات (51٪ – عام2009م).

([313]) رانيا حفنى . الاستثمارات المتوقعة لتنمية الإقليم . الأهرام . العدد 46993 الأربعاء 5 أغسطس 2015.

(314) إبراهيم نوار – تنمية منطقة قناة السويس وتطوير القدرة التنافسية – مجلة أحوال مصرية – العدد58 – مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية القاهرة – 2015/9.

ك – توفير (مليون فرصة عمل مباشرة) تتمثل فى الصناعات المغذية من المكون المحلى والخدمات المحلية الداعمة.

ل – دمج الإقليم (وخاصةً سيناء) فى الكيان الاجتماعى والاقتصادى للدولة فى إطار الاستراتيجية المكانية القومية لمصر، وبما يحقق تكامل واتساق منظومة التنمية الشاملة.

م – ارتفاع درجة الثقة فى الاقتصاد القومى المصرى، وقدرة مصر على تنفيذ المشروعات الاقتصادية العالمية.

ن – تدعيم البعد الأمنى والاستراتيجى للدولة، ومواكبة التغيرات الإقليمية والدولية.

أهمية تحويل إقليم قناة السويس لمركز صناعى / لوجستى / تجارى

أجمعت الدراسات الاقتصادية على أن العامل الرئيسى لجذب الاستثمارات عالمياً هو إمكانية الوصول للأسواق والعملاء، وهذا هو مناط تفرد موقع قناة السويس الاستراتيجى، ومن هنا تأتى أهمية استغلال هذا الموقع كمركز صناعى ولوجستى عالمى لخلق طلب إضافى على خدمات المرور من قناة السويس،فضلاً عما يحققة مشروع تنمية إقليم القناة من أهداف سابقة فإن هذا التحول للإقليم سيحقق الآتى:

أ – تعظيم عوائد الممر الملاحى لقناة السويس، حيث إن متوسط إيراد الحاوية حالياً كرسم مرور يتراوح من (90: 100 دولار) يقفز هذا الإيراد إلى ما يتراوح ما بين (3500: 5000 دولار للحاوية الواحدة) فى حالة إجراء عمليات لوجستية وعمليات قيمة مضافة.

ب – خلق طلب إضافى على خدمات المرور من القناة، حيث إن توطين الصناعة فى منطقة إقليم قناة السويس سيترتب عليه استيراد مستلزمات الإنتاج وتصدير منتجات تلك الصناعات الى خارج القطر المصرى عبر القناة للأسواق المتاخمة والعالمية.

جـ – تعزيز تنافسية الممر الملاحى لقناة السويس فى مواجهة الطرق البديلة والمشروعات المنافسة،نتيجة للخدمات اللوجستية كخدمة (الصناع، التجار، السفن العابرة) علاوةً على المراكز الصناعية والتجارية التى ستؤدى فى مجموعها لخلق الطلب على المرور بقناة السويس.

د – زيادة الوزن الاستراتيجى للدولة المصرية على المستوى الدولى [315]: حيث يتيح المشروع فرصة نفاذ المنتجات والسلع والبضائع لحوالى (2 مليار مستهلك) فى الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط.

(315) محمد محمود عطوه،إبراهيم حمدى السيد شتا، إيمان حسين محمد هلال: الخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس (سبل التطوير وآليات التنفيذ)، المجلة المصرية للدراسات التجارية، جامعة المنصورة، كلية التجارة، المجلد / العدد (مج 41، ع3)، 2017م، ص467.

صورة رقم (1) توضح اتفاقيات تصدير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (المركز الجيوبوليتكى للمنطقة الاقتصادية)

المصدر: الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg

المطلب الثانى

المخطط العام للمنطقة الاقتصادية الخاصة SCZone والمراكز اللوجستية لقناة السويس [316]

صدر قرار رئيس الجمهورية رقم (330) لسنة 2015م المُعدل للقانون رقم (35) لسنة 2003م[317] والقانون رقم (27) لسنة 2015م وتعديلاته، المُعدل للقانون رقم (83) لسنة 2002م بإنشاء المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس كهيئة عامة تخضع لقانون المناطق الاقتصادية الخاصة، وذلك بهدف خلق آلية مرنة مستقلة وسريعة لاتخاذ القرار بهدف خلق موقع أعمال عالمى تنافسى مجهز وجاذب للمستثمرين وقادر على النفاذ للأسواق العالمية مع استغلال الموقع الجيواستراتيجة للمر الملاحى لقناة السويس فتؤدى كل العوامل لرفع الكفاءة الاقتصادية للاستثمارات التى ستضخ فى تلك المشروعات وبالتالى تعظيم تنافسية الدولة المصرية [318]، **ويشتمل القانون على الآتى:**

أ – يتولى مجلس إدارة الهيئة وضع السياسة العامة للمنطقة وإدارتها على نحو يكفل تحقيق أهداف إنشائها، وتكون له الصلاحيات والاختصاصات المقررة فى القوانين واللوائح للوزراء والمحافظين ورؤساء الهيئات وغيرهم، داخل الإطار الجغرافى للمنطقة الاقتصادية، دون المساس باختصاصات الوزارات السيادية والتى تشمل (الدفاع،الداخلية، العدل، الخارجية) التى تعمل كجهات استشارية بمجلس إدارة الهيئة.

ب –الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية (هيئة اقتصادية ذات طبيعة خاصة) وفقاً لأحكام القانون رقم (83لسنة2002م) وتعديلاته، وتبلغ المساحة المخصصة للمشروع من الأرض (460.6كم^2) بدءًا من جنوب العين السخنة وتشمل (السويس، جنوب سيناء، شمال سيناء، الإسماعيلية، بورسعيد).

جـ – إنشاء أربعة مناطق صناعية، منطقتين متكاملتين وهما (العين السخنة، شرق بورسعيد)، ومنطقتين تنمويتن وهما (القنطرة غرب، شرق الإسماعيلية "وادى التكنولوجيا").

د –نقل تبعية عدد ستة موانئ بحرية [319] للمنطقة الاقتصادية وهى ميناء (شرق بورسعيد، غرب بورسعيد، العريش، الأدبية، العين السخنة، الطور).

---

(316) منشور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس – محور الأمل – 5 سنوات تنمية.. استثمار (2015–2020)، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg

(317) المعنى بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس، وتؤول إليها ملكية الأراضى والمنشآت المملوكة للدولة داخل المناطق المحددة بالقرار بدون الحاجة لأى تصرف أو إجراء قانونى كما تؤول إليها كافة الحقوق واللتزامات المترتبة على العقود والتصرفات المتعلقة ببيع الأراضى والمنشآت، وتكون لها الولاية الكاملة على كافة الأنشطة الواقعة داخل المنطقة، وتنقل إليها تبعية الموانئ البحرية المقررة بقرار رئيس الجمهورية الصادر بإنشاء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ويكون لها كافة الإختصاصات المقررة، انظر– الجريدة الرسمية العدد 33مكرر–ج فى 2015/8/19.

(318) انظر تقرير اللجنة الاقتصادية بمجلس النواب المصرى، الفصل التشريعى الأول، اللجنة الخاصة بدراسة القرارات بقوانين المحالة إليها، صادر فى 2016/1/14، ص ص 2–3.

(319) تمتلك مصر (48 ميناء حتى الان , 15 تجارى على طول ساحل البحر الأحمر والمتوسط , 33 تخصصى , معناها الإنشاءات المقامة على السواحل المصرية أو فى المناطق الاقتصادية الخالصة لمصر بغرض استقبال سفن الصيد او ناقلات البترول أو غيرها من الموانئ ذات الطبيعة الخاصة).

خريطة رقم (3) توضح الحيز الجغرافى والرؤية المتكاملة لمشروع تنمية إقليم قناة السويس.

المصدر: تقرير التنافسية مصر 2030م ص38، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg

الفرع الأول

المناطق الاقتصادية (الصناعية / اللوجستية) بمنطقة قناة السويس

أولاً: المناطق الصناعية

أ - منطقة العين السخنة:

محور صناعى ولوجستى رئيسى عند المدخل الجنوبى لقناة السويس، يجمع بين (مرافق الموانئ والمناطق الصناعية والمناطق السكنية)، بالإضافة إلى الطرق الممهدة والسكك الحديدية وربطهم بالقاهرة ومدينة السويس، ويشغل مساحة تقدر بـ(162كم^2 من مجموع 210كم^2) من مساحة العين السخنة المخصصة للتصنيع، وتم تصميم المنطقة لاستيعاب الصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة، وتشمل الأنشطة ذات الصلة البحرية من بناء السفن وخدمات الإصلاح وتزويد السفن بالوقود وتكهين الحاويات وإعادة تدويرها، فضلاً عن المرافق التجارية، علاوةً على فرص التطوير العقارى، فضلاً عن الثروات والموارد الطبيعية بمنطقة (شمال غرب خليج السويس) [320] مثل الحجر الجيرى والديلميت والفحم والبترول والثروات السمكية، حيث تم الانتهاء من تنفيذ مخرات السيول بتكلفة (32مليون جنيه) بالمنطقة الصناعية، علاوةً على إنشاء وتجديد شبكة الطرق المحيطة بالمنطقة الاقتصادية والمحاور الاسترتيجية لربطها بمدن القناة والمدن الجديدة والدلتا مثل تجديد طريق العين السخنة القديم "وادى حجول" وإنشاء محور (30يونيو) وعدد (4أنفاق عملاقة – تحيا مصر بالإسماعيلية،3 يوليو جنوب بورسعيد) [321] فضلاً عن إضافة نفق الشهيد أحمد حمدى 2 بمدينة السويس، ويوجد بالمنطقة الاقتصادية لشمال غرب السويس (182) منشأة صناعية وفرت نحو (110) ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة [322].

(320) محمد محمود عطوة،إبراهيم حمدى السيد شتا: الخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس سبل وآليات التنفيذ، المجلة المصرية للدراسات التجارية، جامعة المنصورة، كلية التجارة، مج41، ع3، 2017م، ص ص480-482.

(321) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (محور الأمل) الفترة من (2015-2020): 5 سنوات تنمية – استثمار، ص ص5-6.

(322) سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق ، ص 2188،/ تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، فرص الاستثمارات – حقائق وأرقام .

كروكى (3) يوضح المخطط العام لمنطقة العين السخنة[323].

المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg **، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس** www.suezcanal.gov.eg

ب – <u>منطقة شرق بورسعيد</u>:

يجرى تطويرها حالياً لتصبح مركز إعادة شحن رئيسى بالإضافة إلى مركز لوجستى متعدد الوسائط، ومساحتها (75.5كم2) بالمنطقة المتاخمة لميناء شرق بورسعيد، تم تخصيص (40 كم2) من المنطقة للأنشطة التجارية والصناعات المتوسطة والخفيفة، فضلاً عن إنشاء محطات لتوليد الطاقة وتحلية المياه وتنفيذ أعمال لتحسين التربة بمساحة (17كم) كمرحلة أولى بتكلفة (7.8مليار جنيه)، فضلاً عن تنفيذ أعمال طرق بأعلى المعايير العالمية بطول (64كم) بعروض متغيرة وبتكلفة (4.2مليار جنيه)[324]،كما تتاخم المنطقة الاقتصادية / الصناعية ميناء

(323) المصدر الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس، والموقع الإلكترونى لهيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg .

(324) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مرجع سابق.

شرق بورسعيد الذى يحتوى على واحدة من أكبر مناطق التخزين فى العالم لخدمة السفن العملاقة بتخفيف حمولاتها بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية [325]، **<u>ويحقق موقع المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد الأهداف التالية</u>:** [326]

(1) خدمة الظهير المباشر لميناء شرق بورسعيد المتمثل فى المنطقة الصناعية والاقتصادية الكبرى التى تتمتع بامتيازات خاصة.

(2) جذب سفن الحاويات ذات الحجم الكبير فى منطقة شرق البحر المتوسط.

(3) زيادة حركة الترانزيت لخدمة منطقة شرق البحر المتوسط مما سيؤثر على زيادة حركة تداول الحاويات بالميناء ويعمل بشكل مباشر على دعم المنطقة الصناعية.

(4) جذب الاستثمارات (المحلية، الأجنبية) نتيجة للفرص الاستثمارية (أنشطة بحرية بالميناء أوصناعة وإصلاح وصيانة السفن والحاويات بالمنطقة الصناعية)، علاوةً على الاستثمارات فى الأنشطة الصناعية ذات القيمة المضافة أو سلاسل الإمداد اللوجستى.

(5) زيادة إيرادات الخزينة العامة للدولة وقدرها الخبراء بنحو (100مليار دولار خلال عقدين) نتيجة تحفيز التنمية الصناعية وضمان خلق فرص استثمارية بالمنطقة.

(6) رفع كفاءة البنية التحتية وخاصةً المرافق التجارية والخدمية وشبكات الطرق.

(7) إنشاء مجتمعات جديدة خاصةً فى شرق بورسعيد والبردويل التى تطل على البحر المتوسط لاستيعاب نحو (250) ألف نسمة.

(8) تدعيم هيكل الاقتصاد الوطنى.

(9) تصلح المنطقة لتوطين الصناعات الخفيفة والمتوسطة نظراً للطبيعة الجيوتقنية لأراضى بورسعيد ذات الطبيعة الرخوة والطينية.

(10) إنشاء مناطق مزارع سمكية.

(11) حفر قناة جانبية لتسهيل حركة مرور السفن للميناء مباشرةً

(12) توفير نحو مائة ألف فرصة عمل فى الخدمات اللوجستية، وثمانين ألف فرصة عمل فى منطقة الصناعات المتوسطة والخفيفة.

([325]) هانى رزق رزق بركات: أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى،مرجع سبق ذكره، ص754.

([326]) انظر كل من من سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2188، / تقرير منظمة العمل الدولية عن حجم التشغيل الكلى لعام 2018 بدول شمال افريقيا والمنشور على اللينك التالى: http://www.ilo.org

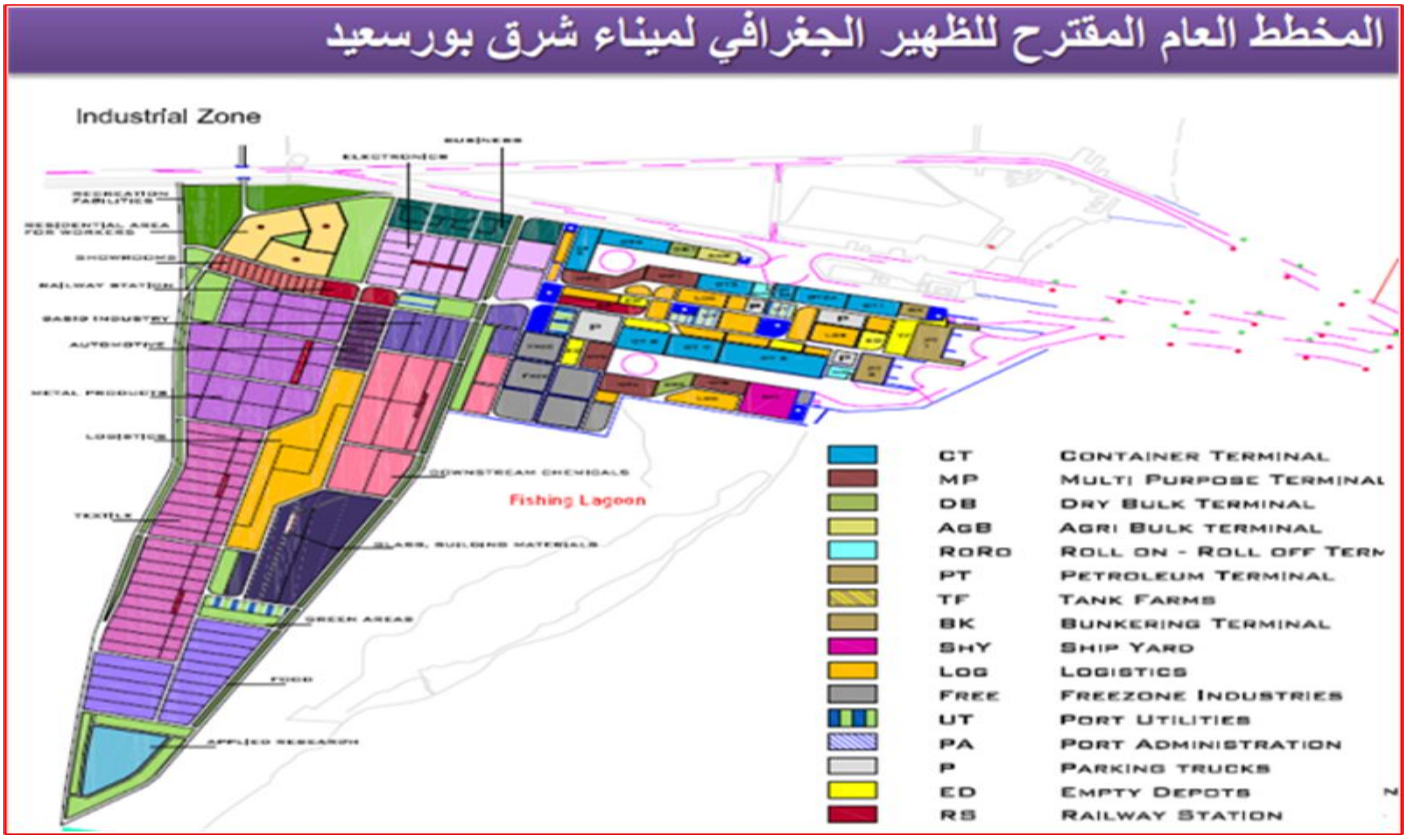
،/ تقرير اداء 2020م المنطقة الاقتصادية عام الجائحة: تم إنهاء وتسليم (3.5كم2) أرض محسنة للمطور الصناعى (شركة شرق بورسعيد للتنمية) فى شهر يونيو 2020م , فضلاً عن إحلال التربة بالساحات الخلفية للأرصفة الجديدة لإنشاء عدد(8 ساحة تداول) بإجمالى مساحة (2.6كم2).

صورة رقم (2) توضح المحور الصناعى واللوجستى بمنطقة شرق بورسعيد.

م	البيان	الوحدة	المساحة
1	المدينة المليونية	فدان	29815.4
2	المنطقة الصناعية	فدان	23574
3	ميناء شرق التفريعة	فدان	17159.6
	الإجمـــــالي	فدان	70549

المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg ، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg

كروكى (4) يوضح المخطط العام لظهير شرق بورسعيد.



المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg ، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg

جـ - منطقة غرب القنطرة:

تقع على بعد (30كم) من شمال الإسماعيلية على طريق بورسعيد، وتشغل مساحة متاحة للتنمية قدرها (13.6 كم^2)، وتم تنفيذ شبكة طرق بطول (32كم) بتكلفة (455مليون جنيه)[327] **وتتميز تلك المنطقة بالخصائص التالية:**

(1) قربها من الدلتا الخصبة ويعتبر موقعها مثالى للأعمال التجارية الزراعية.

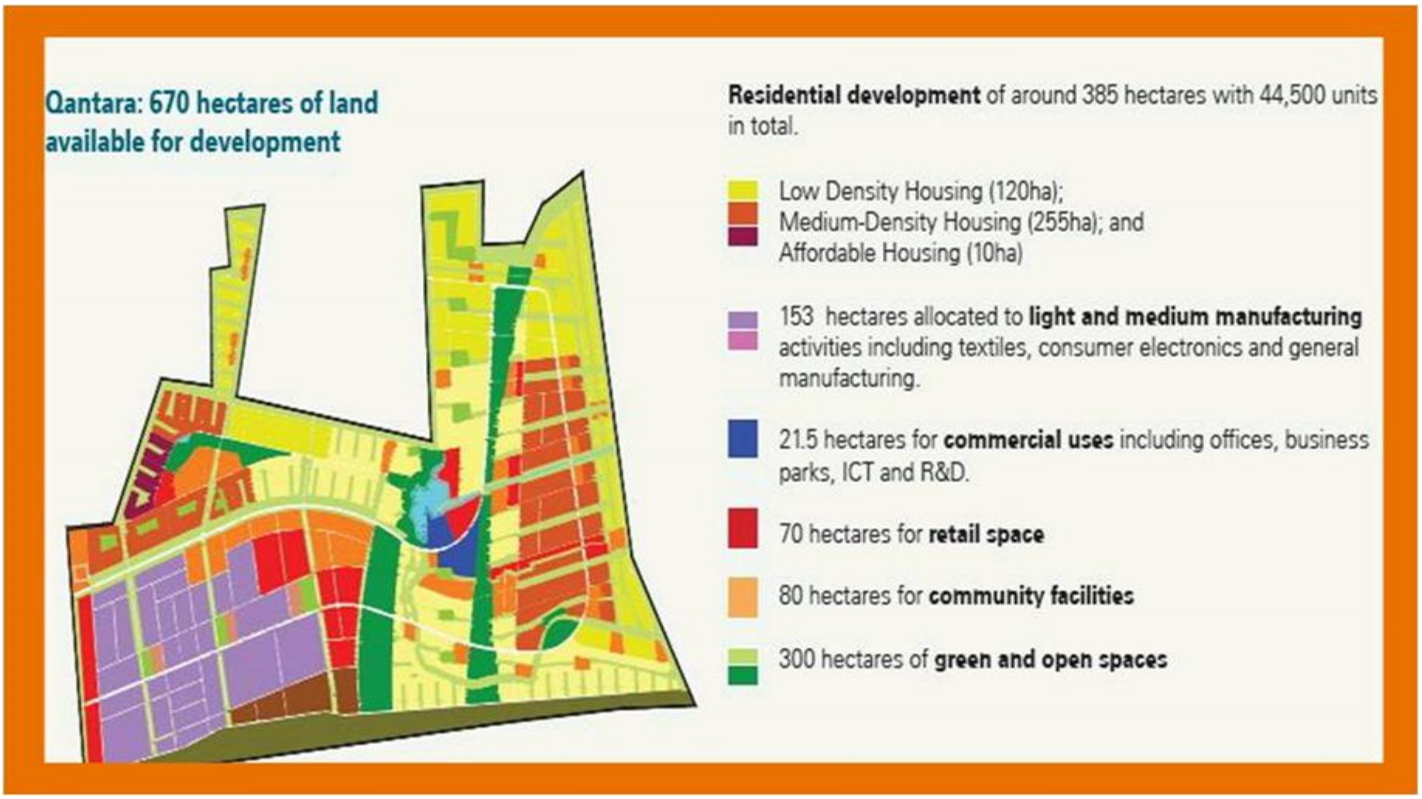
(2) إنشاء المنطقة الصناعية للصناعات الخفيفة بمنطقة أبو خليفة.

(3) وجود مراكز للخدمات اللوجستية مثل التخزين والنقل والتوزيع والشحن والاستلام والتغليف تسهل الوصول إلى قناة السويس.

(4) التنمية المكانية بإنشاء مجتمع سكنى جديد مجاور لمنطقة المصانع والخدمات اللوجستية.

(5) وجود بنية تحتية جيدة بالإضافة لشبكة مواصلات رئيسية تتمتع بكفاءة عالية[328].

كروكى(5) يوضح المخطط العام لمنطقة غرب القنطرة.



المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg **لموقع الرسمى هيئة قناة السويس ، www.suezcanal.gov.eg**

(327) تقرير المنطقة الاقتصادية – مرجع سبق ذكره.

(328) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (عام الجائحة): تم الانتهاء بنسبة (71٪)من شبكة الطرق الرئيسية بشرق بورسعيد وتنقسم لمرحلتين (الأولى – 9 طرق بإجمالى أطوال 64.4كم , الثانية – 3طرق بإجمالى أطوال 34.1كم) تنتهى جميعها نهاية عام 2022م.

ثانياً: المراكز اللوجستية لمنطقة قناة السويس

تلعب الموانئ دوراً محورياً فى تنمية الاقتصاديات القومية على أساس أنها صناعة تحتوى على العديد من الأنشطة والصناعات المغذية والخدمات فضلاً عن التنمية المكانية وخلق الوظائف.

أ - ميناء شرق بورسعيد (SCCT)[329]:

يقع على المدخل الشمالى لتفريعة قناة السويس الشرقية، وهو موقع فريد فى ملتقى ثلاث قارات وعلى الطريق الرئيسى لملتقى الشرق بالغرب، حده الشمالى البحر الأبيض المتوسط، حده الجنوبى المنطقة الصناعية، حده الشرقى بحيرة الملاحة، حده الغربى التفريعة الشرقية لقناة السويس، ويتميز بغاطس عميق (18,5م) يستوعب سفن الحجم الكبيرة، وتغطى توسيعات الميناء مساحة قدرها (26 كم^2) مما يزيد من المساحة الكلية لميناء شرق بورسعيد لتصل إلى(70 كم^2)، حيث تم إنشاء (5كم) من الأرصفة الجديدة بتكلفة قدرها (6.8مليار جنيه) ليصل طول الأرصفة الى (7400م)، علاوةً على افتتاح قناة ميناء شرق بورسعيد (الجانبية) بطول (9.5كم) وبعمق (18.5م)[330] كميناء محورى معدل إنحراف (صفر) عن خط التجارة العالمى (قناة السويس)[331] **ويعمل هذا التطوير على تحقيق النتائج الآتية:**

(1) احتلال الميناء بعد التطوير المركز الخامس على مستوى الشرق الأوسط[332].

(2) زيادة حركة تداول الحاويات وزيادة الإيرادات[333]، وتأهيل الميناء كمحور لإعادة الشحن الدولى والمحلى الرئيسى عند مدخل القناة الشمالى.

(3) الارتقاء بالميناء كواحد من بين أكثر (20ميناء) إزدحاماً فى العالم وأكثرها نمواً، خاصةً لما يتميز به من موقع استرتيجى وغاطس كبير.

---

(329) ميناء شرق بورسعيد SCCT: شركة مصرية مشتركة مع مستسمرين محليين وأجانب ومنها (الشركة الهولندية APM بنسبة 55٪، شركة كوسكو الصينية بنسبة 20٪، هيئة قناة السويس بنسبة 10.3٪، البنك الأهلى المصرى بنسبة 5٪، المستثمرين المصريين بنسبة 9.7٪)، تم افتتاح الميناء للتشغيل فى أكتوبر سنة 2004م وبلغ طول الرصيف لمحطة الحاويات (1200م) بغاطس (16م) يستقبل سفن الحاويات حمولتها (9000حاوية مكافئة Ultra Large Comtainer Ship) وكانت مساحة المحطة (600 ألف م2)، بها عدد (12 ونش عملاقاً) حتى عام 2012م، لمزيد من التفاصيل انظر حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص ص 54 -55.

(330) تقرير الهيئة العامة لتنمية لمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، 2020م - ص 4.

(331) محمد محمود عطوة،إبراهيم حمدى السيد شتا: الخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس سبل وآليات التنفيذ، مرجع سبق ذكره، ص ص482:484.

(332) وزارة النقل والمواصلات، تقرير قطاع النقل البحرى – يوليو2018م – ص5.

(333) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (عام الجائحة): حقق ميناء شرق بورسعيد عام 2020م نتائج واعدة تمثلت فى زيادة حركة تداول الحاويات بنسبة (18.5٪) وزيادة حركة الشاحنات بنسبة (38.1٪)، وزيادة إيرادات التحصيل بنسبة (15٪)، وبلغت حمولة سفن الحاويات (85مليون طن) بزيادة قدرها (11.6٪).

(4) مراعاة البعد البيئى وتحقيق استرتيجية النقل البحرى المصرى 2030م: وذلك برفع التصنيف الدولى للموانئ البحرية المصرية وتحويلها إلى موانئ خضراء[334] تراعى البعد البيئى باستخدام مصادر الطاقة المتجددة، ويعد ميناء شرق بورسعيد أول ميناء أخضر فى مصر.

(5) جذب مشغلى وملاك السفن نتيجة تقليل زمن الانتظار للسفن من (13.5ساعة: 4.5ساعة)[335] وانخفاض معدلات زمن الإفراج الجمركى،مما يساعد فى خفض تكاليف التشغيل.

(6) تطوير الخدمات اللوجستية مما سيوفر فرص واسعة للاستثمار والتنمية، ويضم الميناء محطة حاويات تديرها محطة حاويات قناة السويس (SCCT) بسعة (5,4) مليون حاوية مكافئة سنوياً، وعدد (23) وحدة شحن إلى الشاطئ (STS) لرافعات علوية مقاس سوبر بوست بانامكس، ورافعات علوية من المطاط (RTG) سعة (50) وحدة، وبلغ حجم الحاويات العابرة به عامى 2019،2020 (16%، 30%) على التوالى [336].

(7) وجود بنية تحتية ممتازة بالإضافة لشبكة مواصلات رئيسية تتمتع بكفاءة عالية.

(8) يسمح التطوير بمزيد من الانفتاح الاقتصادى المصرى على الأسواق الأجنبية خاصةً فى ظل الزيادة المتوقعة فى التجارة الخارجية لمصر[337].

(9) زيادة القدرة التنافسية لعدد كبير من الأنشطة الوطنية نتيجة لزيادة نمو تجارة الترانزيت بالميناء ومنها ترسانات هيئة قناة السويس بإضافة صناعات مثل صناعة وصيانة وإصلاح الحاويات وكذا تخريد السفن.

(10) زيادة إيرادات قناة السويس وقدرتها التنافسية للطرق البديلة والمشروعات المنافسة،نتيجة لزيادة حجم الطاقة الاستيعابية والتشغيلية للميناء.

---

(334) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، وزارة النقل المصرى: تقرير المنتدى الاقتصادى العالمى , ويشير الى أن (20٪) من عمليات التصريف العالمية للنفايات والمخلفات فى البحار تنتج عن أنشطة النقل البحرى، مصطلح الميناء الأخضر يعنى (ميناء قليل أو عديم التأثير السلبى على البيئة يراعى الاعتبارات البيئية فى جميع مراحل الإنشاء أو التشغيل، ويعرف أيضاً بأسم الميناء البيئى وهو نموذج للتنمية المستدامة للمونئ لما له من عائد اقتصادى على الدولة والمجتمع والأجيال القادمة)، ويهدف قطاع النقل البحرى بوزارة النقل المصرية إلى (تحقيق التكامل بين الموانئ المصرية من خلال وضع مخطط متكامل يتضمن خريطة استثمارية لهذه الموانئ فضلاً عن التحول إلى مركز عالمى للطاقة والتجارة واللوجستيات على المستوى الإفريقى والعالمى من خلال الـ48ميناء تمتلكهم مصر وجارى إنشاء مينائين آخرين بـ(جربوب).

(335) تقرير قطاع النقل البحرى، مرجع سابق، تقرير الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية، مرجع سابق – ص5،6.

(336) تقرير وزارة الاسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، دراسة جمع البيانات حول تأثيرات استعمالات الأراضى الحالية والمقترحة فى إقليم القاهرة الكبرى ومحيطها وأثر ذلك على تخطيط الطرق والنقل (QCBS)، بالتعاون مع الوكالة اليابانية للتعاون الدولى (جايكا)، وشركة ألميك، وشركة أورينتال كونسلتنس المحددودة، فبراير 2022، ص 32.

(337) محمد نصر الدين أحمد محمد:العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية،مرجع سبق ذكره، ص 604: 608.

صورة رقم (3) توضح المركز اللوجستى لميناء شرق بورسعيد

المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg **لموقع الرسمى هيئة قناة السويس ، www.suezcanal.gov.eg**

ب – ميناء العين السخنة[338]:

يقع ميناء العين السخنة على الساحل الغربى لخليج السويس، على بعد حوالى (43كم) من جنوب مدينة السويس، وتقدر مساحة الميناء بحوالى (22.3كم^2) وبعمق غاطس (18م) ويتضمن إنشاء (6 أحواض بأبعاد 350مإلى750م، وأرصفة بأطوال 2000م بنظام الحوائط الثابته على الأرض) ليستوعب الميناء سنوياً (1.5 مليون حاوية،3 ملايين طن بضائع، و6 ملايين طن صب جاف)[339]،ويعد الميناء من موانئ الجيل الرابع والخامس لكونه ميناءً بحريًا متكاملاً يتماشى مع المعايير الحديثة[340]، ويعتبر الميناء هو بوابة نفاذ لجمهورية مصر العربية ولدول الخليج العربى وآسيا، ويحتوى على واحدة من أكبر مناطق التخزين فى العالم لخدمة السفن بين قارات (آسيا، أفريقيا، وأمريكا اللاتينية)[341]،تم توسعة الحوض الثالث بالميناء وإنشاء سقالة بحرية للصب السائل (Liquid Bulk Jetty) بتكلفة (436مليون جنيه)، فضلاً عن تنفيذ الحوض الثانى

(338) يرجع إنشاء مشروع تنمية شمال غرب خليج السويس(العين السخنة)لعام 1998م،يحتوى الميناء على حوضيين شماليين بطول (750م) وعرض (350م)، وحوضين جنوبيين بطول (1000م) وعرض (350م)، ويخدم الميناء قناة اقتران ملاحية بطول (3650م) وعرض (20م) وعمق (17م) ويمكن فى مراحل مستقبلية زيادة عرضها وعمقها، ودائرة دوران بقطر (650م) بالإضافة لحاجز للأمواج عند مدخل الميناء، ويوجد بالميناء ثلاث محطات أرضية بأرصفتها وهى (محطة الحاويات بطاقة مائة ألف حاوية يمكن زيادتها إلى أربعمائة ألف: برصيف 400م ويمكن زيادته إلى 750م وساحة تخزين مائتين ألف م2 / محطة البضائع الصب بطاقة ثلاثة ملايين طن سنوياً: رصيف بطول أربعمائة متر يمكن زيادته إلى سبعمائة متر، مزود بنظم أوتوماتيكية حديثة لتداول البضائع / محطة الأسمدة بطاقة أربعمائة ألف طن ومعدلات تحميل سفن بواقع ثمانية ألاف طن يومياً).

(339) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره.

(340) تقرير قطاع النقل البحرى، مرجع سبق ذكره.

(341) هانى رزق رزق بركات – أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى –مرجع سبق ذكره – ص754.

بالميناء وإنشاء محطة جديدة لتداول الحاويات بإجمالى استثمارات (10مليار جنيه) وتجهيز الساحات بأحدث الرافعات [342]المتحركة بتكلفة (140مليون جنيه)، ورفع كفاءة برج الإرشاد بميناء العين السخنة[343]، وهو أول ميناء محورى متعدد الأغراض تم انشاؤه بنظام (BOT)[344] ويخدم عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع العامة والصب الجاف وتداول الحاويات،**<u>ويحقق موقع الميناء النتائج الآتية</u>:**

(1) يحتل الميناء مركز رئيسى فى المجال الصناعى يخدم الأسواق المحلية والدولية.

(2) توافر الخدمات اللوجستية ومراكز التخزين والتوزيع وغيرها.

(3) وجود محطات للحاويات الجديدة ومحطات البضائع العامة والشحنات الجافة ومحطات الشحنات السائلة.

(4) التنمية المكانية بإنشاء مجمعات سكنية / سياحية جديد مجاورة للمنطقة الاقتصادية والخدمات اللوجستية.

(5) وجود بنية تحتية جيدة بالإضافة لشبكة مواصلات رئيسية تتمتع بكفاءة عالية.

(6) تحديث مركبات الميناء ومعدات مناولة الحاويات.

كروكى(6) يوضح المخطط العام لميناء العين السخنة

المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg **لموقع الرسمى هيئة قناة السويس ، www.suezcanal.gov.eg**

([342]) تقرير وزارة الاسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، دراسة جمع البيانات حول تأثيرات استعمالات الأراضى الحالية والمقترحة فى إقليم القاهرة الكبرى ومحيطها وأثر ذلك على تخطيط الطرق والنقل (QCBS)، بالتعاون مع الوكالة اليابانية للتعاون الدولى (جايكا)، وشركة ألميك، وشركة أورينتال كونسلتنس المحددودة، فبراير 2022، ص 32-33: (بدء تشغيل الميناء عام 2007 بموجب امتياز تطوير وتشغيل وإدارة شركة تطوير ميناء السخنة – SPDC– وفى عام 2010م امتلكت شركة موانئ دبى العالمية بالسخنة –DPWS (100%) من أسهم شركة تطوير ميناء السخنة (SPDC) كما أبرمت اتفاقية امتياز جديدة لتطوير وتشغيل وإدارة الميناء مع الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر (RSPA) بما فى ذلك محطة الحاويات بسعة (1,1) مليون حاوية مكافئة فى السنة البضائع العامة / محطات متعددة الأغراض بسعة (20) مليون طن سنوياً فى الحوض (1) وإمتداد الحوض (2-3) الذى تم الانتهاء منه عام 2020م بما فى ذلك المرسى والساحة وجزء من المنطقة الخلفية بمحطة الحاويات (2) وتوفر شركة موانئ دبى العالمية (6) وحدات رافعات علوية (STS) (4 مقاس سوبر بوست بانامكس، 2مقاس بوست بانامكس)، ورافعات طراز (RTG) ذات (19) وحدة (1فوق5).

(343) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره.

(344) BOT يعنى تولى القطاع الخاص بموجبة تمويل وإنشاء مرفق خدمات عامة بدلاً من الحكومة مقابل تشغيلة والانتفاع بعوائدة لمدة محددة تعود بعدها ملكية المرفق للدولة.

جـ - <u>ميناء غرب بورسعيد</u>:

يقع على المدخل الشمالى لخليج قناة السويس من البحر الأبيض المتوسط، كما يقع ميناء غرب بورسعيد على المسارالبحرى العالمى الرئيسى للتجارة بين دول قارة (أوروبا،جنوب آسيا) ويحتل الميناء موقع غرب مدينة بورسعيد على مساحة قدرها (2كم^2) قامت المنطقة الاقتصادية بتنفيذ بنية تحتية معلوماتية لميكنة وإدارة ميناء غرب بورسعيد بتكلفة (94مليون جنيه) فضلاً عن رفع كفاءة وتجديد شبكة الصرف الصحى ومياه الأمطار، علاوةً على رفع كفاءة بعض الأرصفة بطول (670م) وإنشاء ستائر جديدة لها وتعميق الغاطس من (14م: 17م) بتكلفة (1.4مليار جنيه)[345]، علاوةً على التعاقد لإنشاء محطة صب سائل بطاقة تخزينية (45ألف م^3) على مساحة (15.6ألف م^2) بتكلفة استثمارية(264مليون جنيه) وتحقيق طاقة تداول (1.5مليون طن سنوياً)، كما تم التعاقد مع الشركة المصرية للصوامع والتخزين لإنشاء محطة صب جاف بطاقة تخزينية (100ألف طن) على مساحة (15ألف م^2) وبتكلفة (238مليون جنيه) بطاقة (1.4مليون طن) سنوياً[346].

د - <u>ميناء الأدبية</u>:

يقع ميناء الأدبية على الشاطئ الغربى لخليج السويس على بعد حوالى(10كم) من جنوب مدينة السويس، ويغطى مساحة قدرها (1.8 كم^2) وتستخدم مرافق الميناء لمعالجة كميات كبيرة من الشحنات غير المعبأة الجافة،ويهدف المشروع إلى زيادة مساحة ميناء الأدبية بنسبة (180٪) وزيادة أطوال الأرصفة بنسبة (280٪)، قامت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية بالانتهاء من رفع كفاءة المنظومة الإلكترونية للميناء بتكلفة (9.5مليون جنيه) بالإضافة لرفع كفاءة وتطوير الميناء بنسبة (85٪) بتكلفة (250مليون جنيه)، علاوةً على إنشاء محطة الصب الجاف بالميناء بنظام (BOT) بنسبة (90٪) وبتكلفة (260مليون جنيه)[347]، **<u>ويتمتع ميناء الأدبية بالخصائص الآتية</u>:**

(1) وجود تسعة مراسى يبلغ طولها الإجمالى (1800م).
(2) القدرة على التعامل مع سفن البضائع غير المعبأة الجافة والسائلة بقدرة تصل إلى (60000 طن).
(3) توجية الاستثمارات فى الميناء إلى إنشاء محطات إضافية للتعامل مع الشحنات غير المعبأة الجافة والسائلة والبضائع العامة والحاويات.

---

(345) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره.

(346) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس عام الجائحة 2020م: شهد ميناء غرب بورسعيد حركة تداول بلغت خمسمائة ألف وستمائة وأربعة وعشرون حاوية، واستقبل الميناء (527سفينة حاويات، 115سفينة بضائع عامة، 22سفينة صب جاف).

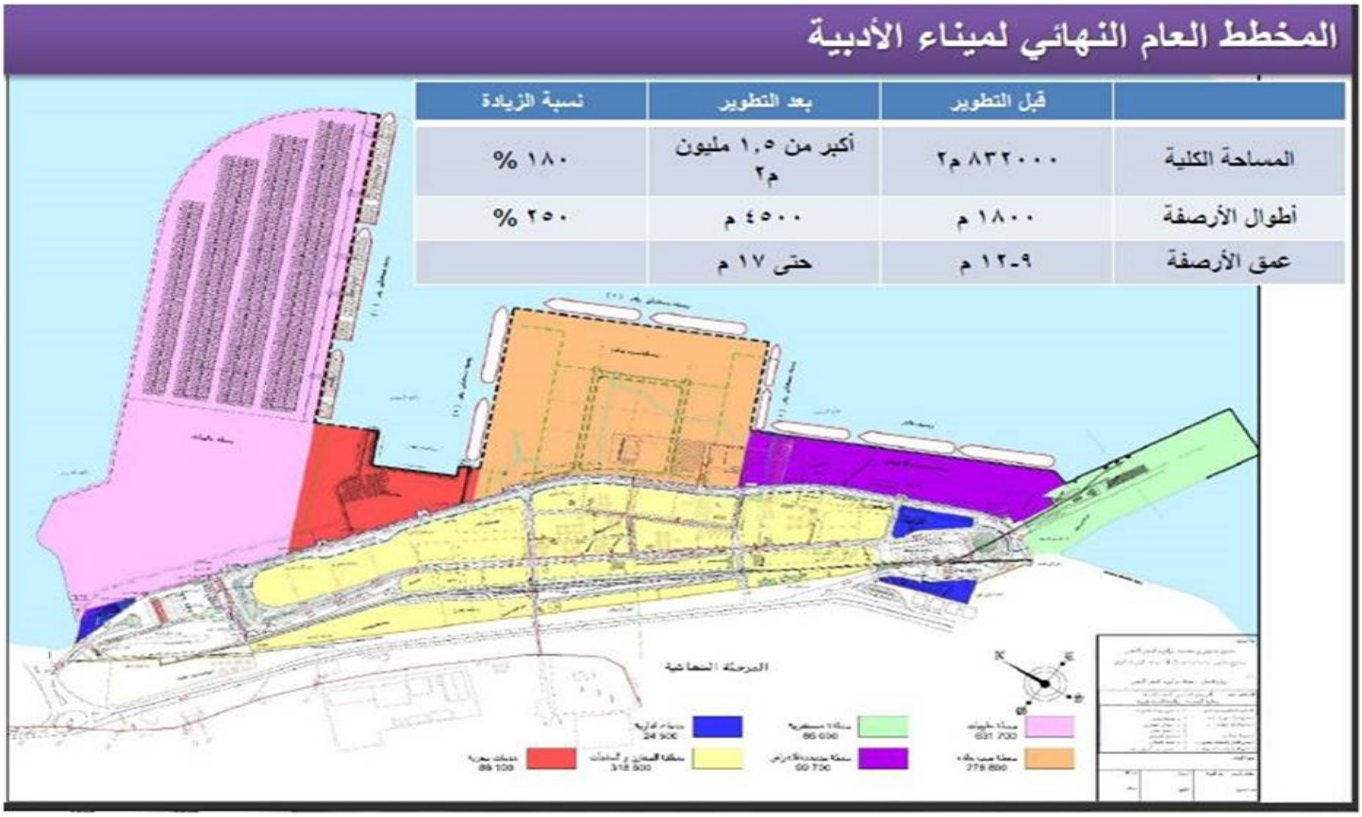
(347) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية، مرجع سابق.

(4) زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء لنحو (22440طن): حيث إنشئت شركات الصب السائل (قطاع خاص) عدد (13خزان زيوت) بالميناء بتكلفة (45مليون جنيه)[348].

(5) تفعيل منظومة الدفع الإلكترونية لجميع التعاملات المالية بالميناء.

(6) تساهم أعمال التنمية فى مينائى العين السخنة والأدبية لاسيما مراكز الخدمات اللوجستية كبناء السفن وإصلاحها وتزويدها بالوقود فى توفير نحو (70) ألف فرصة عمل، كما ستستوعب مناطق التنمية الصناعيه بها من صناعات خفيفة ومتوسطة وصناعات تحويلية وثقيلة نحو (80) ألف فرصة عمل، وتستوعب المناطق السكنية بهما توطين نحو (260) ألف نسمة [349].

كروكى(7) يوضح المخطط العام لتطوير ميناء الأدبية.



المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg **لموقع الرسمى هيئة قناة السويس ، www.suezcanal.gov.eg**

هـ – ميناء العريش:

يقع ميناء العريش على شاطئ البحر الأبيض المتوسط الشرقى،تتعاون فيها المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مع القوات البحرية المصرية وهيئة قناة السويس، وتشمل إنشاء أرصفة جديدة وساحات للتداول وأعمال مدنية وطرق

(348) تقرير المنطقة الاقتصادية عام الجائحة 2020م: جارى إنشاء عدد (11خزان صب سائل) منهم خزانان للزيوت وتسعة خزانات للكيماويات، استقبل الميناء (442سفينة بحجم بضائع متداولة ثمانية مليون طن).

(349) سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2189، / تقرير منظمة العمل الدولية عن حجم التشغيل الكلى لعام 2018 بدول شمال افريقيا والمنشور على اللينك التالى: http://www.ilo.org

رئيسية وأعمال تكريك للممر الملاحى وحوض الميناء ودائرة الدوران وزيادة الغاطس أمام الأرصفة، واستكمال بناء حاجز الأمواج الحالى وبناء حواجز جديدة، **ويتمتع ميناء العريش بالخصائص الآتية:**

(1) وجود أحواض للسفن ممتدة على مساحة (40000م)[350].

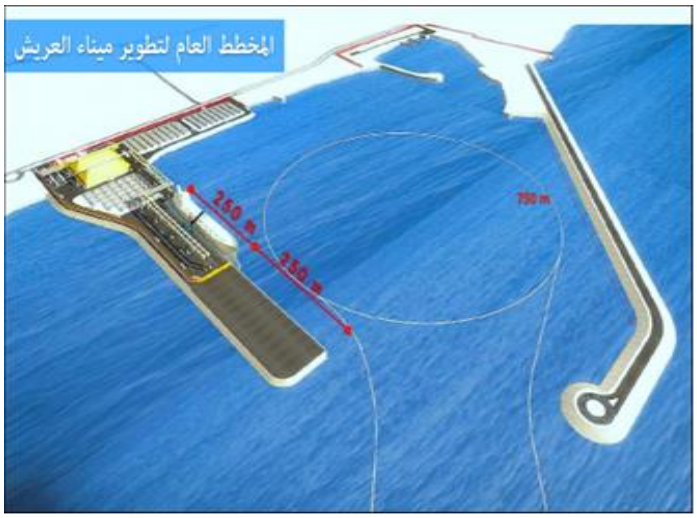
(2) يعد ميناء للبضائع وصيد الأسماك والسياحة.

(3) يعد ميناء صناعى وتجارى.

(4) المركز الاسترتيجى للميناء ودورة بالنسبة لمنطقة شمال سيناء وقطاع غزة.

(5) التنمية المكانية نظراً لدورة الحاسم كميناء تجارى وصناعى ومركزه الاسترتيجى بشمال سيناء.

كروكى(8) يوضح المخطط العام لتطوير ميناء العريش.



www.suezcanal.gov.eg ، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.SCZONE.egالمصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس

(350) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس عام الجائحة: الحوض الاول بإجمالى أرصفة (1165م وغاطس 12م على مدار 4 سنوات)، الحوض الثانى بإجمالى أرصفة بطول (1440م وغاطس 12م على مدار 4 سنوات أخرى).

و – ميناء الطور:

يقع ميناء الطورعلى الضفة الشرقية لخليج السويس (جنوب أبو زنيمة) ويحتل الميناء مساحة قدرها ثلاثة هكتارات،تم الانتهاء منه بنسبة (80٪) بتكلفة قدرها (29مليون جنيه)[351]، **ويتمتع ميناء الطور بالخصائص الآتية:**

(1) منفذ استرتيجى لمحافظة جنوب سيناء.

(2) المنتج الأكبر للصادرات المكونة من المعادن والشحنات غير المعبأة الجافة.

(3) يعد ميناء لقوارب الصيد ومرسى للسفن.

(4) يعد ميناء تجارى ويحتوى على محطات للبضائع غير المعبأة الجافة والبضائع العامة والحاويات.

(5) التنمية المكانية نظراً لدورة كميناء تجارى ومركزه الاسترتيجى واللوجستى بمحافظة جنوب سيناء.

صورة رقم (4) توضح مخطط تطوير ميناء الطور

المصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg **، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg**

ز – منطقة شرق الإسماعيلية: (وادى التكنولوجيا)

تقع منطقة شرق الإسماعيلية على بعد (10كم) من الضفة الشرقية لقناة السويس، وتقدر مساحتها بحوالى (71 كم^2)، وتتضمن المنطقة (وادى التكنولوجيا) الذى يعتبر أحد ركائز مشروع التنمية ومساحته (16.1ألف فدان) مخصصة للأغراض الصناعية ومقسمة على (17قطعة) تتراوح المساحات فيها من (3200م: 60ألف متر) ويتكون وادى التكنولوجيا من أربعة مراحل ,تم الانتهاء من أعمال المرافق للمرحلة العاجلة بتكلفة (35مليون جنيه)، وتنتهى باقى الأعمال فى 2022م بتكلفة (81مليون جنيه) ويهدف لخلق مجتمع عمرانى صناعى يعتمد على

(351) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره.

الصناعات عالية التقنية والبرمجيات الحديثة[352]،**ويهدف مشروع تنمية منطقة شرق الإسماعيلية الى تحقيق النتائج الآتية:**

(1) استغلال الثروات والموارد الطبيعية غير المستغلة اقتصادياً، مثل الرمال البيضاء.

(2) تحقيق التنمية المكانية وإعادة التوزيع الديموجرافى مثل مدينة الإسماعيلية الجديدة وضاحية الأمل، فضلاً عن استصلاح (400ألف فدان) تغذيها سحارة سرابيوم.

(3) إنشاء مركز جديد للصناعات التكنولوجية الفائقة.

(4) دقة التخطيط لاحتوائها على مؤسسات البحوث العلمية والمؤسسات التعليمية.

(5) تقدم فرص وافرة للصناعات الخفيفة والمتوسطة.

(6) تعد منطقة شرق الإسماعيلية مركزاً للبحث والتطوير وهو ما ينعكس بالإيجاب على القطاع الأوسط وسيناء.

(7) التنمية المكانية لما توفرة المنطقة من خدمات ومشاريع تجارية علاوة على البنية التحتية وتوافر إمدادات الكهرباء والمياه (سحارة سرابيوم) وقابلية الأرض للزراعة.

(8) تحقق البعد الاسترتيجى ودفع عجلة التنمية خاصة فى ظل وجود أنفاق 30 يونيو أسفل قناة السويس بالإضافة إلى الكبارى العائمة والمعديات.

(9) استيعاب منطقتى القنطرة والإسماعيلية الجديدة لنحو (350) ألف نسمة مما يحقق التنمية المكانية [353].

صورة رقم (5)توضح مخطط تنمية منطقة وادى التكنولوجيا شرق الإسماعيلية.

www.suezcanal.gov.eg ، لموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.SCZONE.egالمصدر:، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس

([352]) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره.

(353) سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2188، / تقرير منظمة العمل الدولية عن حجم التشغيل الكلى لعام 2018 بدول شمال افريقيا والمنشور على اللينك التالى: http://www.ilo.org

الفرع الثانى

تأثير مشروع إنشاء المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس على منطقة القناة و شبه جزيرة سيناء

(أ) <u>تأثير مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية على شبة جزيرة سيناء:</u>

تؤكد الدراسات العلمية والتجارب السابقة على العلاقة التبادلية بين التنمية والسياق الاجتماعى الحاضن لها، ولا شك أن المشروعات التنموية الكبرى الحكومية والأنشطة الأيكولوجية تتحرك بتأثيراتها داخل وخارج المنطقة المحلية، فضلاً عن أن التخطيط للمشروعات التنموية الكبرى يقود لتحقيق عائدات مباشرة اقتصادية واجتماعية مثل (تنوع مصادر الدخل، زيادة الثروة، زيادة الناتج القومى، رفع المستوى المعيشى)، علاوةً على العائدات غير المباشرة مثل (إعادة تنظيم المناطق السكنية، التنوع الديموجرافى،الاستقرار الاجتماعى، التحضر)[354]،ويمكن إيجاز تآثير مشروع تنمية إقليم قناة السويس على شبه جزيرة سيناء فى **<u>العناصر التالية</u>:**

أ – ربط سيناء بمحاور التنمية المستدامة خاصةً منطقة وسط وشمال سيناء.

ب – توطين المبادئ الرئيسية لمشروعات التنمية المستدامة وتشمل (العدالة الاجتماعية، الكفاءة الاقتصادية، الاستدامة البيئية).

جـ – تقليل عمليات التهميش الاجتماعى وامتصاص التوترات الاجتماعية واستغلال الطاقات البشرية المعطلة.

د – تحقيق العائد المباشر للسكان المحليين من خلال توفير فرص عمل لاسيما فى شركات التغذية والأمن والتخزين والحراسة، تنشيط حركة التجارة المحلية مع تنشيط إنتاجية المشروعات الصغيرة ومتناهية الصغر والمهن المرتبطة بالنشاط الأسرى علاوةً على التأثير على أنماط الإنتاج المعيشى وتجديدها كأدوات الإنتاج ووسائله، وتنوع مصادر الدخل الاسرى كاستثمار الأراضى والعقارات والأنشطة والخدمات.

هـ – تحقيق العائد غير المباشر للسكان المحليين من خلال الدمج الاجتماعى التنموى، جودة الحياة الاجتماعية، الاستقرار الاجتماعى والأمن،القيم الثقافية والبيئية والجمالية، تمكين المرأة المصرية، تدعيم المواطنة النشطة والمسئولية الاجتماعية والتنموية، ورفع مستوى الوعى والتعليم والثقافة والصحة.

و – خلق التنمية المكانية وإعادة التوزيع الديمجرافى بما يتماشى مع خطة الدولة الاسترتيجية، علاوةً على توطين الصناعات والتكنولوجيا بالمنطقة "وادى التكنولوجيا"، مما سيؤدى لرفع القيمة التسويقية والعقارية وتنشيط حركة السياحة.

---

(354) عبد الوهاب جودة الحايس: استشراف العائد الاجتماعى للمشروعات القومية كقيمة مضافة على الشباب: مشروعات محور تنمية قناة السويس نموذجاً، المؤتمر الدولى السنوى لكلية الآداب: الشباب وصناعة المستقبل، جامعة عين شمس، كلية الآداب، مجلة محكمة، فبراير 2018م، ص ص14–16.

(ب) تأثير مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية باستغلال القدرة التنافسية لقناة السويس :

يظل المجرى الملاحى لقناة السويس هو الخيار الأول للخطوط الرئيسية بين الشرق والغرب بنسبة (12%) من حجم التجارة العالمية المنقوله بحراً، وتستوعب قناة السويس أنواع وأحجام السفن المختلفة وتشكل النسب الآتية من حجم التجارة العابرة بها (62,2 %) من ناقلات البترول،(92,6 %) من سفن البضائع الصب، (100 %) من سفن الحاويات وحاملات السيارات وسفن البضائع العامة وكذلك سفن الأسطول العالمى الأخرى المارة بمرفق قناة السويس، لاسيما ما يقدمة مرفق القناة من مرونة أوقات العبور وتمتعها بأفضل الظروف الجوية ووسائل الاتصال، وتتميز قناة السويس بأنها ذات مستوى واحد ويختلف ارتفاع متوسط منسوب المياه في حدود ضيقة وأقصى ارتفاع للمد في الشمال حوالي 65سم وفى الجنوب حوالي 1,90 متر. ولا شك أن التجارة البحرية كاقتصاديات حجم فى تطور مستمر خاصةً سفن البضائع (نظام التحوية) وهوما يدفعها لاستخدام مرفق قناة السويس و بالتالى التفكير فى استغلال وتقديم خدمات لوجستية وتنمية مناطق اقتصادية وصناعية واجتماعية، وذلك للأسباب التالية:

أ- تربط منطقة قناة السويس موانئ بحرية تجارية هامة على خريطة التجارة العالمية مما يمنحها صفة المنطقة الوسيط التى تستمد حيويتها الاقتصادية من نمو مجالات وأنشطة الموانئ الأخرى.[355]

ب- تعدد المراكز اللوجستية الدولية مستغلةً تحول سفن الحاويات وظهور الجيل الرابع والخامس منها والتى تنقل نحو (18) ألف حاوية فى الرحلة الواحدة.

ج- تمتعها بالتكنولوجيا المتقدمة وكفاءة الأمان والسلامة الملاحية وقدرتها على توفير الوقت والتكاليف.

د- تطوير المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس والمراكز اللوجستية يسهمان فى تحقيق الاستفادة ورفع كفاءة موانئ القناة والمنطقة بالمدخلين الجنوبى والشمالى وبالتالى توطين الصناعات وتحقيق التنمية الاجتماعية.

هـ- تبنت هيئة قناة السويس استرتيجية خضراء تضع البعد البيئي في مقدمة أولوياتها وهو الأمر الذي يتماشى مع توجهات الدولة المصرية لتحقيق التنمية المستدامة من خلال اقتصاد نظيف صديق للبيئة، وكذا جهود

([355]) انظر حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص 47.

المنظمة البحرية الدولية (IMO) لخفض الانبعاثات الناجمة عن قطاع الشحن البحري، وتشجيع التوجه نحو استخدام الوقود النظيف المحايد للكربون بدلاً من أنواع الوقود الأحفوري، وتقدم حوافز للسفن التي تستخدم الطاقة النظيفة.

و- تلتزم قناة السويس بالإجراءات والضوابط البيئية بتحقيق الوفر في الوقت والمسافة مقارنةً بالمسارات البديلة مما يساهم في خفض استهلاك الوقود بنسب تتراوح من(20إلى 80%) وخفض الانبعاثات الكربونية الضارة.

ز- تساهم أعمال التطوير بالمجرى الملاحي (قناة السويس الجديدة وتطوير القطاع الجنوبي) إلى تقليل زمن الانتظار والعبور وزيادة معدلات الأمان الملاحي.

ح- تعميم استخدام الأنظمة الهجينة (الخلايا الشمسية – توربينات الرياح) لتوليد الكهرباء لمحطات الإرشاد للسفن على طول قناة السويس، مما يحافظ على استدامة عمل الأجهزة الضرورية للملاحة ويساهم في الحفاظ على البيئة من انبعاثات مكافئ ثاني أكسيد الكربون.

ط- وضع استرتيجية للعمل على تحويل محركات الوحدات البحرية التابعة لهيئة قناة السويس لتعمل بالغاز الطبيعي وذلك لتقليل الانبعاثات الكربونية.

ى- نلتزم بالتطبيق الأمثل لمعايير السلامة البيئية البحرية لتفادي مخاطر التلوث والانسكاب البترولي.

ك- تطوير مراكز مكافحة التلوث التابعة للهيئة وتعزيزها بأحدث المعدات التي تتكامل مع أنظمة المحاكاة المتخصصة في إدارة أزمات حوادث الانسكاب البترولي.

ل-تقترب هيئة قناة السويس من الاتفاق مع شركة عالمية متخصصة في مجال جمع وتدوير المخلفات الصلبة والسائلة من السفن.

م- الحصول على تصديق رئيس الجمهورية بإنشاء أول مارينا جديدة صديقة للبيئة في الشرق الأوسط.

ن- قناة السويس ساهمت في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحوالي 31 مليون طن خلال عام 2021 مقارنةً بالمسارات البديلة، وتوفير الوقود بحوالي 10.3 مليون طن، كما ساهمت قناة السويس الجديدة في توفير 53 مليون طن مكافئ لثاني أكسيد الكربون.

ش- تتوفر بالمجرى الملاحى لقناة السويس الآتى:[356] الضفة الغربية للقناة توجد بها (15 محطة إرشاد) تقع على مسافات متساوية تقريبًا كل 10 كم وذلك لمتابعة حركة السفن بالقناة، وتقديم خدمات في حالات الطوارئ، ويحدد الطريق الملاحي علامات للإرشاد (شمندورات) منها المضيئة والعاكسة التى تحدد طريق السفن أثناء الليل، كما يوجد في كل من بور سعيد والسويس والإسماعيلية مكاتب حركة تعمل على تنظيم حركة الملاحة في القناة وترتبط مكاتب الحركة بعضها ببعض وبالمحطات البحرية وكذلك بالسفن العابرة من خلال شبكة اتصالات سلكية ولاسلكية يجرى تطويرها بأحدث شبكات الاتصال باستخدام كوابل الألياف الضوئية كما تم تطوير وسائل الاتصالات بالسفن عن طريق وحدة اتصال عبر الأقمار الصناعية وكذلك استكمال التغطية الرادارية لتشمل منطقة قناة السويس وهذا يساعد على التعرف على السفن أتوماتيكيا بمجرد دخولها منطقة الرادار على مسافة 35 كم من بور سعيد والسويس وكذلك متابعة السفن أثناء عبورها مع إمكانية تسجيل واسترجاع صور وتوقيتات عبور السفن، شمعات للرباط على جانبى القناة على مسافات متساوية كل 125 مترا لربط السفن في حالات الطوارئ، وكذا علامات كيلو مترية (من 1 الى 162) ترقيم قناة، ويمتد موازيا للقناة من جهة الغرب خط للسكك الحديدية وترعة للمياه العذبة.

([356]) الموقع الرسمى هيئة قتاة السويس: www.suezcanal.gov.eg

المطلب الثالث

الآثار الاقتصادية للمنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة و تقييمها

يمكن تقييم الأداء الاقتصادى للمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لقناة السويس من ناحيتين، الأول المعوقات والتحديات التى تؤثر على أداء المناطق الاقتصادية الخاصة بصفة عامة لأعمالها، والثانى المزايا والفوائد التى حققتها إدارة المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس [357] وسنتاولها كالتالى:

الفرع الأول : تحديات المناطق الاقتصادية الخاصة:

أ- **الانتقاص من الإيرادات العامة للدولة المضيفة و إزاحة الاستثمار المحلى الوطنى:** نظراً لما تقدمة المناطق الاقتصادية الخاصة من امتيازات وحوافز للمشروعات والأنشطة المقامة بها أو ذات الصلة ونتيجة لاستخدام تلك الأنشطة التكنولوجيا المتطورة وتحقيق معدلات الكفاءة فى التصنيع والجودة والسعر فضلاً عن الإدارة الجيدة، فمن شأن تلك العوامل وغيرها حالة دخول منتجات المناطق الاقتصادية للسوق المحلى التأثير السلبى ليس على المنتج الوطنى فقط بل على الاقتصاد الكلى للدولة المضيفة بشكل عام لاسيما فى حالة دخولها بدون فرض ضرائب أو رسوم أو السماح للمستثمرين بتحويل الأرباح لخارج الدولة المضيفة وهو ما يفوت على الخزينة العامة إيرادات مجزية – ويرى الباحث– أن الثابت من دراسة التجارب الدولية بالفصل الثانى من هذا البحث أن تلك المحفزات والمزايا والضمانات قد ساهمت فى

---

(357) انظر كل من سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص ص 2185-2197،/ أحمد فاروق غنيم وطالب عوض، أثر تأهيل الصناعة المناطق في مصر والأردن، تحليل نقدي، ص 68 – 73،/ تقرير منظمة العمل الدولية عن حجم التشغيل الكلى لعام 2018م بدول شمال أفريقيا –المنشور على اللينك التالى: http://www.ilo.org ،/ معهد التخطيط القومى، دراسة مقارنة بين عائدات المناطق الحرة مع المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، منشور على اللينك التالى: http://www.inlplanning.gov.eg ،/ عبد المطلب عبد الحميد،اقتصاديات المشاركة الدولية –من التكتلات الاقتصادية حتى الكويز، الناشر الدار الجامعية، 2006، ص 315-319،/ المؤتمر الدولى الرابع للاتحاد الدولى للمناطق الاقتصادية الخاصة – لندن – 7-2017/4/9 ، / نبيل جداوى، دور المناطق الحرة والاقتصادية فى التنمية الاقتصادية العالمية والتجارة الدولية بالتطبيق على حالة مصر، الناشر المعهد القومى للتخطيط، عام 2016، ص 67،//

Yeow Teck Chai and Ooi Chooi Im , The Development of Free Industrial Zones –The Malaysian Experience, 27 April 2009, PP. 17-18.

Ujjain Halim, Special Economic Zones (SEZs) Untold Agonies, Experiences from Asian Countries, SEZs as Engine of Economic Growth in Asia: Acritical Appraisal, P.11

Ujinni Halim, SEZs, Employment and Labour Rights a Major Concern in SEZs, P.15. - Shao provoker, FDI in South Asia: Trends and Prospects, 2006.

زيادة إيرادات الخزينة العامة للدولة المضيفة فضلاً عن رفع قدرة الإنتاج الوطنى المحلى لمواكبة التطور التقنى والتكنولوجى وإنشاء صناعات محلية مرتبطة بتلك المناطق تعمل كصناعات مغذية أو مكملة لها كما ساهمت فى جذب وتوطين التكنولوجيا وخلق بيئة حياتية تنموية وكل ذلك يصب فى مصلحة الاقتصاد الوطنى واسترتيجية التنمية المستدامة للدولة المضيفة كما أن القول بموازنة ما تقدمة الدولة المضيفة للمستثمرين بالمناطق الاقتصادية مع المنافع المحققة من تلك الاستثمارات للاقتصاد الوطنى أمر لا يمكن قبولة لأمرين –ا لأول– صعوبة تحقيق ذلك فى الواقع العملى لأنه سيؤدى لفرض مزيد من القيود وتعقد للإجراءات وعدم المساواة والعدالة بين المستثمرين مما يجعلهم يصرفون النظر عن ضخ استثماراتهم بتلك الدولة –الثانى– وجود تنافس قوى من الدول لتقديم ضمانات وامتيازات لاستقطاب تلك الاستثمارات الأجنبية المباشرة بل قد يصل الأمر للمنافسة بين ولايات أو مقاطعات الدولة الواحدة لجذب تلك الاستثمارات كالتجربة الصينية التى تجعل من مقومات اختيار حكام الأقاليم أو التجديد لهم فى مناصبهم مدى قدرتهم على جذب وتوطين الاستثمارات الأجنبية المباشرة وترقية الاستثمارات الوطنية وتوطين التكنولوجيا كجزء من قرار السلطة فى معايير استمرارهم بالمنصب.

ب– **<u>عدم تحقيق التنمية المتوازنة بين أقاليم الدولة المضيفة</u>:** كالحال فى الصين والهند وبنجلادش والفلبين والدول الآسيوية بشكل عام وهذا الانتقاد بحد ذاته لا ينال من قدرة المناطق الاقتصادية الخاصة على تحقيق المنشود من ورائها وهو النهوض بالاقتصاد الكلى العام للدولة المضيفة باية حال من الأحوال والفروق التنموية بين الأقاليم للدولة المضيفة هو أمر طبيعى وموجود حتى بدون المناطق الاقتصادية الخاصة، ويمكن مواجهة هذا الانتقاد عن طريق سياسة التخطيط الصناعى والتنموى بالمعنى الواسع فى توجية الاستثمارات الأجنبية المباشرة أو عوائدها للأقاليم المختلفة داخل الدولة المضيفة مع العمل على تعزيز وتشجيع المستثمرين للعمل بها قدر المستطاع.

ج– **<u>تأثرها بالمتغيرات العالمية</u>:** من الأهداف الرئيسية لإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة مواكبة التطورات العالمية وخلق تنافسية للاقتصاد الكلى للدولة المضيفة تجعلة قادراً على استيعاب تلك المتغيرات بما يحقق الاستقرار للاقتصاد الكلى بنسبة مقبولة إزاء مواجهة تلك الصدمات الاقتصادية وهو الأمر الذى يؤثر على استرتيجية الدولة المضيفة لتحقيق التنمية المستدامة لاسيما وأن الدراسات قد أثبتت أن منافع المناطق الاقتصادية الخاصة تنحصر فى الأمد القريب , ويرى الباحث أن منافع المناطق الاقتصادية الخاصة لا تحقق الاستقرار المطلوب وتساهم فى عمليات التنمية إلا فى الأمد البعيد ولا أدل على ذلك من التجربة الصينة فى منطقة شينزن أو التجربة فى ماليزيا وسنغافورة، فالنشاط الإنتاجى للمناطق

الاقتصادية يتقلب بتقلب أحوال السوق العالمية فدولة ماليزيا ومناطقها الاقتصادية المعنية على سبيل المثال بصناعة الإلكترونيات أو دولة تايوان وهى الأولى فى إنتاج الرقائق الإلكترونية تمر بفترات رواج أوكساد ولا يغيب عن الذهن أزمة رقائق السيارات والتى ساهمت فى ارتفاع أسعار السيارات عالمياً نظراً لانخفاض المواد الأولية ومواد وحجم الإنتاج والتشغيل وعوائد الشركات .

وتتسم منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بمجموعة من التحديات بشكل خاص ومنها:

أ- **عدم وضوح الرؤية** بشأن إنشاء تلك المناطق الاقتصادية الخاصة أو وجود معايير تقييم وتقويم لأدائها وانفصالها عن الاقتصاد العام كجزر منفصلة غير محددة الهوية لاسيما انقطاع اتصالها بين الصناعات والاستثمارات القائمة بها والصادرات المرغوبة، فتظهر بشكل عام كمبادرات تنموية غير منسقة مفتقدة لاسترتيجية حقيقية، فضلاً عن ضعف الجهود الترويجية المبذولة.

ب- **عدم وجود اللامركزية:** وهو ما يؤدى للتضارب والتعارض بين سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة والسلطة المركزية الإدارية ويعيق أدائها فضلاً عن عدم إسناد إدارتها لأهل الاختصاص والخبرة والاعتماد فقط على الحوافز والامتيازات كوسيلة وحيدة لجذب الاستثمارات والتى قد تتعارض فيما بينها أو بين تطبيقاتها فى الواقع العملى لاسيما مع تشريعات وقوانين ولوائح السلطة الإدارية المركزية مع السلطة الإدارية اللامركزية وهو ما يعرف بعدم اتساق التشريعات المنظمة للاستثمار والاقتصاد، وكل تلك العوامل ستؤدى فى نهاية الأمر الحتمى لفشلها أو على أقل تقدير عدم تحقيق أهدافها.

ج- **بطء تنفيذ إصلاحات السياسات الاقتصادية والحكم الرشيد:** حيث تعاني بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بصورة عامة من التأخر في تطبيق الإصلاحات الضرورية في السياسات الاقتصادية ونظم إدارة الحكم، والتي تعد حاسمة في تحسين مناخ الاستثمار ومعالجة أوجه القصور الناتجة عن كبر حجم القطاع العام وافتقاره إلى الكفاءة، فضلاً عن ضعف مشاركة القطاع الخاص وعدم ديناميكيته نسبياً وهو ما يتماشى مع المتحديات المشار إليها سلفاً من ناحية عدم تحقيق اللامركزية، وتؤدي محدودية تحويلات المالية العامة والموارد البشرية المتاحة من جهة، ومحدودية الاستقلال المالي والسياسي من جهة أخرى إلى شدة تكبيل قدرات أجهزة الإدارة الحكومية المحلية على تمويل، وتقديم وإدارة الخدمات الحضرية.

د- **ضعف الكفاءة الحكومية الجيدة** ومعايير الشفافية والنزاهة والاقتصار فى إدارتها على القطاع العام فضلاً عن استثناء القطاع الخاص من المشاركة فى اتخاذ القرارات ومناقشة مشروعات القوانين اللازمة للمناطق الاقتصادية ونجد أن الصين و المغرب والإمارات على سبيل المثال قد أتاحت فى تشريعاتها تمثيل القطاع الخاص الوطنى و الأجنبى فى مناقشة القرارات ومشروعات القوانين المتعلقة بالمناطق الاقتصادية الخاصة أو حتى قوانين الاستثمار

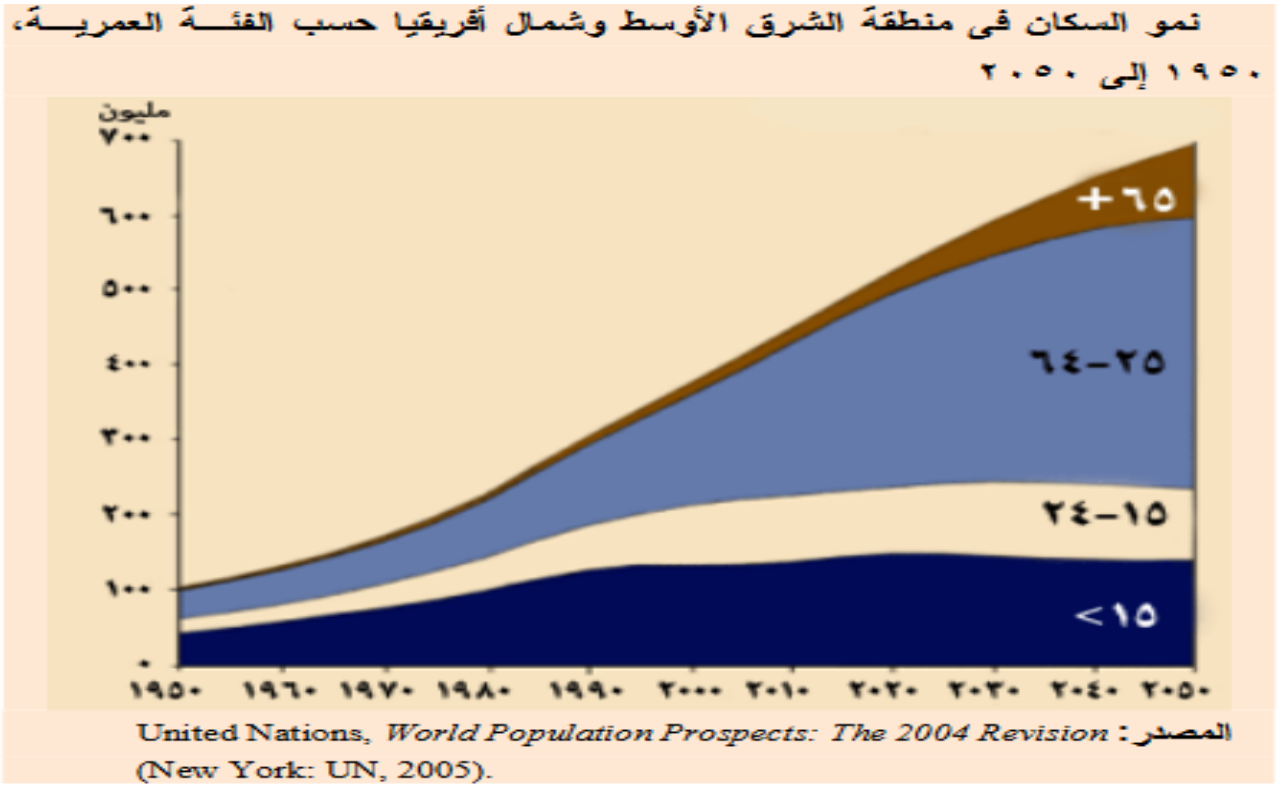
وهو ما يعود بالنفع العام على الاقتصاد الكلى عامةً والمناطق الاقتصادية خاصةً باعتبارها مناطق لتجريب سياسات اقتصادية ومالية حديثة فى حال نجاحها تسرى على باقى قطاعات الاقتصاد العام.

هـ- **ضعف الملائة المالية وعدم إستحداث طرق لتمويل المشروعات التنموية** فالقدرة المالية هى الركيزة الأساسية لضخ عمليات الاستثمار فى المناطق الاقتصادية الخاصة كقاطرة لدفع عجلة الاقتصاد الوطنى وتحقيق التنمية.

و- **ضعف الأداء الاقتصادى فى بعض دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا:** وهو الأمر الحاسم مع متغير الهرم السكانى والبطالة وغيره من العوامل الاجتماعية والتى تؤثر على مفاهيم الأمن القومى عموماً لأية دولة، حيث يجري النمو السكاني والتوسع الحضري السريعان في بيئة تشهد ضعفاً في مستوى الأداء الاقتصادي إذ بلغ متوسط النمو بنسبة الفرد نحو (0.9%) عن الفترة من (1985–2000) وعلى الرغم من انتعاش النمو العالمى منذ عام 2009 حتى 2019 إلا أن اقتصادات بلدان المنطقة هي في مجملها اقتصادات تفتقر إلى تنوع الأنشطة بدرجة كبيرة وتحتل الأنشطة النفطية لبعض البلدان الصدارة فى ارتفاع الناتج الكلى القومى لها، أما باقى دول المنطقتين فتتأثر بمجموعة من العوامل منها عوامل خارجية مثل الارتفاع الحاد في أسعار النفط ووجود بؤر للمنازعات السياسية والعسكرية وتوترات اقتصادية تشكل فى مجموعها بيئة جغرافية سياسية حساسة مثل (الصراع الإسرائيلي– العربى، والصراع السورى، والانقسام الداخلى لليبيا،وحرب لبنان، والتوترات السياسية مع إيران، وتوترات العراق، الحرب التجارية الأمريكية – الصينية، والحرب العسكرية الروسية – الأوكرانية، وانتشار جماعات التطرف والأرهاب، فضلاً عن انتشار الأوبئة وانتهاءً فى بداية عام 2023م بالكوارث الطبيعية كزلزال تركيا وسوريا)، وهي بيئة تتصف بتزايد عدم الاستقرار وغياب الأمن السياسي على مستوى المنطقة .

ز- **الهرم السكانى (Population Pyramid) وارتفاع معدل البطالة:** يُعدّ الهرم السكاني وسيلةً لدراسة وتتبّع متغيّرين هما العمر والجنس، ويستخدمها علماء السكان أو الديموغرافيين لتصوّر كيفية تكوين السكان عند البحث عن مجموعاتُ مقسّمة حسب العمر والجنس،ويُعدّ التعرف على هذه الأهرامات واستخدامها وفهمها جزءًا مهمًا من الجغرافيا السكانية ودراسات البيئة، ويبلغ عدد سكان منطقتى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا نحو (572) مليون نسمة طبقاً لإحصائية البنك الدولى عام 2020م يحتل فيهم الشباب النسبة العريضة من شكل الهرم السكانى (Expansive Population Pyramid) ولا شك أن ذلك يترك آثاراً غير محمودة نظراً لضعف قدرة بعض تلك الدول والتى تعانى من الزيادة السكانية فى الوفاء باحتياجاتها من الوظائف اللازمة لاستيعاب تلك الطاقات المهدرة، فضلا عن زيادة عدد سنوات التعليم وتأخر سن الزواج بالرغم من زخرة الثروات الطبيعية والمقومات اللازمة لتوطين وتحقيق التنمية فى تلك الدول النامية ويُعتبر ارتفاع معدلات البطالة من بين أكثر المشكلات الحاسمة في المنطقة (تبلغ 15% وفقاً للتقديرات المتحفظة) خاصة بين الشباب، وتحتاج منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا لنحو خمسة ملايين فرصة عمل جديدة سنوياً لاستيعاب الداخلين الجدد إلى سوق العمل، ومن الضروري زيادة هذا الرقم بغرض مواكبة أي نمو في مشاركة المرأة في قوة العمل (والتي تعد حالياً الأدنى بين جميع المناطق الأخرى إذ لا تزيد على 29%). وسيتوجب إيجاد هذه الوظائف الجديدة في المدن الجديدة والمناطق الاقتصادية حيث تتمركز معظم الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية.

شكل رقم (3) يوضح متوسط النمو السكانى بحسب الفئة العمرية



المصدر:United nations world population 2005

ح- **<u>الافتقار إلى حقوق الملكية المأمونة</u>** :ترى الشركات العاملة في معظم بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بصفة عامة أن عدم وجود حقوق ملكية آمنة، وبخاصة فيما يتعلق بالأراضي والعقارات والصعوبات في الحصول على الأراضي، يشكلان معوقين أمام الاستثمار فى (مصر والمغرب واليمن وسوريا) حيث يتسبب عدم وجود حقوق ملكية آمنة في الحد بصورة كبيرة من القدرة على الاستفادة من الأراضي والعقارات كضمانات للحصول على التمويل، وهو ما يفسر إلى حد كبير السبب وراء عدم تطور أسواق التمويل والرهن العقاري في هذه المنطقة (باستثناء الأردن وتونس).

ط- **<u>انتشار الأحياء العشوائية والمستقطنات غير الرسمية</u>** : ساهم ارتفاع تكلفة الأراضي وسوء الإدارة العامة للأراضي مقترناً بارتفاع أسعار الإسكان المتاح في القطاع الرسمي في انتشار الأحياء العشوائية والمستقطنات غير الرسمية في مدن المنطقة،ويعيش نحو(50%) من سكان المناطق الحضرية بمصر في مثل تلك الظروف المتمثلة في محدودية أمن حيازة الأراضي، وضعف القدرة فى الحصول على خدمات البنية الأساسية الرئيسية.

ي-التحديات العمالية: إذا تطور الحال وانتعشت إحدى تلك المناطق وشغلتها التنمية نجد تسارعًا فى وتيرة الحقوق العمالية وتعالى أصوات تنادى بالنقابات فى ظل إدعاء صادف الواقع من ناحية زيادة ساعات العمل وتدنى الأجور وعدم منح المكافآت عند تحقيق الأرباح وتشغيل الأطفال والنساء فى ظروف لا تتناسب والتشريعات سواء الوطنية المحلية أو الدولية العالمية بشأنهم وعدم وجود تمثيل نقابى للعمال بمجالس إدارة تلك المشروعات أو الشركات ولا شك أن هذا المتغير قد مرت به كل بلدان العالم ونتيجة لارتفاع الأجور وحسم قبضة القوانين تسارع الاستثمارات الأجنبية بالهروب للمجتمعات النامية للاستفادة من ضعف التشريعات والرقابة وتدنى الأجور وتحقيق أرباح.

ك- الفكر المتطرف والإرهاب: تنتشر فى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ظاهرة الفكر المتطرف وانتشار ملموس للجماعات الإرهابية لاسيما العناصر والمجموعات المدعومة لتحقيق أجندات خارجية ومما لا شك فيه أن الاستقرار الأمنى هو أحد العوامل والركائز الجاذبة لبث الطمأنينة فى المستثمرين الأجانب.

ل- غياب الدور الثقافى لاسيما الاستدامة: وهذ العنصر الرئيسى يسبق عمليات التنمية الاقتصادية من توسيع آفاق المواطنين نحو العائد من تلك المشروعات التنموية والتى ربما لا يستفيد من آثارها سوى الأجيال القادمة وتتحمل وطئتها الجيل الحالى فيشكل العامل الثقافى نحو الاستدامة – إذا أُحسن استغلاله – نوعاً من القبول المجتمعى لتلك المشروعات.

م- انخفاض حجم التجارة العالمية: فهى شأنها تتغير وتتأثر بجميع تلك العناصر السابقة وهو ما يؤثر بالتبعية على حجم الاقتصاد الوطنى لاسيما فى الدول النامية متوسطة أو منخفضة الدخل.

الفرع الثانى: الفوائد المحققة من المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس لتحقيق التنمية المستدامة

وسنتناول تلك العوائد من عدة محاور كالتالى:

آليات التعاون بين المنطقة الاقتصادية والمنظمات الدولية والإقليمية[358]:

أ – تتعاون الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مع العديد من المنظمات ومؤسسات التمويل الدولية لتعظيم الاستفادة من الموارد الميسرة والمتاحة لمصر لدعم احتياجات المنطقة الاقتصادية الفنية والمالية، ومن تلك المنظمات والمؤسسات (الاتحاد الأوروبى، بنك الاستثمار الأوروبى، منظمة التعاون الاقتصادى والتنمية، البنك الدولى للإنشاء والتعمير، البنك الأوروبى لإعادة الإعمار والتنمية، البنك الأفريقى للاستيراد والتصدير، الوكالة اليابانية للتعاون الدولى، الصندوق الصينى الأفريقى للتنمية).

ب – انضمام الهيئة الاقتصادية لمنظمة المناطق الاقتصادية الإفريقية AEZO،وهو يعد خطوة جديدة تهدف لزيادة أواصر التعاون مع المنظمات والجهات المحلية والدولية، وكذلك الاستفادة بالدعم والمساعدة فى تنمية المشروعات بالمناطق الاقتصادية الإفريقية، ومن ثم تعزيز تجارة الأعمال وتحفيز الاستثمارات المتنوعه بالمنطقة.

أهم مشروعات التعاون بين المنطقة الاقتصادية والمنظمات الدولية والإقليمية[359]:

أ – مساعدة فنية من بنك الاستثمار الأوروبى للاستفادة من منحة مالية لإجراء دراسة احتياجات المنطقة الاقتصادية للربط بالقاهرة الكبرى التى تتضمن تقييم وسائل النقل، مع الأخذ فى الاعتبار تدفق حركة البضائع والركاب بين مينائى شرق بورسعيد والعين السخنة إلى القاهرة الكبرى.

ب – التعاون مع البنك الأوروبى للاستثمار فى إعداد دراسة جدوى لإقامة مركز لوجستى ذو قيمة مضافة بميناء شرق بورسعيد،وتشمل الدراسة الجوانب التقنية والبيئية والاجتماعية والاقتصادية فضلاً عن التسويق.

---

(358) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مرجع سبق ذكره.

(359) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مرجع سبق ذكره.

جـ – مشروع الدعم الفنى المقدم من منظمة التعاون الاقتصادى والتنمية، والممول من الاتحاد الأوروبى،بشأن تبنى وتطبيق أطر تنظيمية ذات جودة ودعم سياسات الاستثمار فى المنطقة، وكذا تطوير سبل الربط والتكامل للأنشطة والبنية التحتية للمنطقة الاقتصادية والاقتصاد المحلى والعالمى.

د – مساعدات فنية مقدمة من الاتحاد الأوروبى،من خلال إيفاد بعثات من خبراء كبرى الموانئ الأوروبية لزيارة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وعقد ورش فنية متخصصة بهدف تبادل الخبرات فى أحدث سبل إدارة الموانئ.

مراكز التدريب الفنى بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس[360]:

توفر المنطقة الاقتصادية الخاصة مجموعة من فرص العمل تساهم فى خفض نسبة البطالة للدولة المضيفة ورفع معدلات التشغيل وهو الأمر الذى يعود بالتبيعة بفوائد على الاقتصاد الكلى لاسيما فى النشاطات كثيفة العمالة أو الصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة، ومما لا يخفى أن العمالة الماهرة هى المرغوبة والأوفر حظاً لنيل تلك الوظائف وتماشياً مع مشروعات المنطقة أنشئت هيئة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مراكز تدريب لتأهيل الراغبين بالعمل فى مشروعات تجميع السيارات ومكوناتها الكيماويات والبتروكيماويات الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والتصنيع الزراعى والصناعات الغذائية والتشييد والبناء والأجهزة الكهربائية والإلكترونية والخدمات اللوجستية والتخزين والمستحضرات الطبية، ومن المراكز الآتى:

أ – **الأكاديمية المصرية الألمانية للتدريب التقنى:**وهو أول مركز للتدريب المهنى والفنى بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس – يقام بالعين السخنة – باستثمارات تفوق (22مليون يورو) وتم إنشاؤه من قبل التحالف بين (شركة سيمنس العالمية، وزارة ألمانيا الاتحادية للتعاون الاقتصادى والتنمية "الممثلة بالوكالة الألمانية للتعاون الدولى"، المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) وسيقوم المركز بتوفير خدمات التدريب الحديثة فى التخصصات الفنية المتقدمة لأكثر من (5500 شاب مصرى) ما بين مهندس وفنى على مدار الخمس سنوات المقبلة.

(360) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (عام الجائحة 2020)، مرجع سبق ذكره.

ب – **<u>إنشاء مركز تدريب فنى بالتعاون مع الحكومة الصينية</u>**: وذلك باستثمارات تقدر بنحو (110مليون جنيه مصرى)، وتهدف المنطقة الاقتصادية من إنشاء هذا المركز تدريب وتأهيل العمالة بالمنطقة ورفع كفاءتها فى إطار اهتمامها بجودة العمالة وأهمية تأهيل العنصر البشرى، وهو الأمر الذى يعمل على رفع تصنيف المنطقة الاقتصادية عالمياً كأحد مؤشرات القياس.

ج– مركز تدريب هيئة قناة السويس بفرعية ببورفؤاد وبورتوفيق: ويمكن بالتنسيق بين الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس وبالتعاون مع هيئة قناة السويس لاسيما من ناحية الاستفادة من الخبرات العملية والعلمية فى مجالات بناء وإصلاح وصيانة السفن وإعداد الفنيين المؤهلين على أعلى المستويات للعمل بمواقع هيئة قناة السويس المختلفة بمدن القناة الثلاث فى الاستفادة من مراكزها بتدريب وتأهيل فضلاً عن تطوير مهارات الفنيين والتقنيين اللذان يحتاجهما سوق العمل بالمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية، وهو ما يشكل حافزًا إضافيًا لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة لما تجده من عمالة فنية مدربة ومتخصصة بمرفق عالمى كهيئة قناة السويس وما يتمتع به من سمعة عالمية، فضلاً عن استحداث للتخصصات المطلوبة كعمالة بالمشروعات والأنشطة بتلك المناطق والمراكز، ويمنح هذا المركز شهادة تعادل دبلوم المدارس الفنية الصناعية من الناحية المهنية.

<u>مساهمة المطورون الصناعيين بالمنطقة الاقتصادية[361]</u>:

يعمل المطورون الصناعيون داخل المنطقة الاقتصادية على تطوير وتنمية مساحة قدرها (239كم^2) بإجمالى استثمارات بلغت (17مليار دولار)، خلقت نحو (70ألف فرصة عمل)، حيث ساهم خمسة مطورين صناعيين يعملون على تنمية مساحة قدرها (42.29كم^2) بإجمالى استثمارات بلغت خمسة مليار دولار، وفرت نحو (45ألف) فرصة عمل،ومن أبرز المطورين الصناعيين فى المنطقة الاقتصادية:

(361) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس(محور الأمل) الفترة من (2015–2020): 5 سنوات تنمية– استثمار، مرجع سبق ذكره، ص ص5–6.

أ – شركة شرق بورسعيد للتنمية،يعمل المطور الصناعى فيها على تنمية وتطوير مساحة قدرها (16 مليون م^2)، حيث تم تسليم مساحة(2 مليون م^2) كمرحلة أولى من أعمال تحسين التربة، كما تم الانتهاء من أعمال الترفيق والبنية التحتية.

ب – شركة التنمية الرئيسية, وتعمل داخل منطقة العين السخنة وإدارة البنية الأساسية، ولها دور هام فى تنمية وتطوير مساحة قدرها (20كم^2)، بالإضافة لتوقيع عقود نهائية لتطوير وتنمية مساحة تقدر بـ(12.88كم^2) والمتوقع الانتهاء منها والتشغيل لكامل المساحة بنهاية عام2030م.

جـ – شركة السويس للتنمية الصناعية SIDC، تقع داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بالعين السخنة، تهدف إلى تنمية وتطوير مساحة قدرها (8.75 مليون متر مربع) بحجم استثمارات يقدر بنحو (40 مليار جنيه مصرى)، نجحت الشركة فى جذب مجموعة من المستثمرين الأجانب والمحليين لشراء قطع صناعية بالمنطقة الاقتصادية خلال الست سنوات السابقة بلغت مساحتها نحو (1.565.837م^2 من الأراضى الصناعية).

د – شركة تيدا مصر , انتهت من أعمال التنمية والتطوير لمساحة (1.34كم^2) بإجمالى استثمارات بلغت نحو (مليار دولار) ووفرت نحو (3700فرصة عمل)،وتتضمن استثماراتها العديد من المشروعات الهامة المتمثلة فى (صناعات المعدات البترولية،الفايبر جلاس، صناعات المعدات الكهربائية ذات الجهد العالى والمنخفض، صناعة المعدات الزراعية)، كما تعمل شركة تيدا مصر حالياً على المرحلة التوسعية لمساحة قدرها (6كم^2) لجذب ما يقرب من (150شركة) للدخول إلى المنطقة الاقتصادية لخلق فرص عمل تقدر بنحو (40ألف وظيفة).

الاستثمارات الأجنبية بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس[362]:

أنشئت مصر بالتعاون مع الدول الصديقة ومنها الصين مناطق للتعاون التجارى فى منطقة شمال غرب خليج السويس وقد استوعبت المنطقة عدد 32 مؤسسة صينة منها (21) صناعية و(7) خدمية لنقل التكنولوجيا الحديثة و(4) مخازن للتعبئة والتغليف والتوزيع للمنتجات المستوردة من الخارج والتى يتم تسويقها داخل مصر بنسبة إشغال بلغت (86%)، وبلغ حجم رؤوس الأموال للشركات العاملة فى المنطقة نحو ثلاثة مليارات دولار من أصل (902) مليار دولار إجمالى حجم التعاون التجارى والاقتصادى بين مصر والصين وأدت تلك الشركات ضرائب تقدر عام 2018 بنحو (29) مليون دولار[363]، ولقد ساهمت الشركات الصينية بالاستثمارات التالية:-

أ - شركة ديون الصينية: بحجم استثمارات بلغت نحو (30مليون دولار) وهى شركة متخصصة فى صناعة سيارات النقل الثقيل والموتوسيكلات.

ب - شركة جولد تايم للبلاستك: باستثمارات بلغت (13مليون دولار) لإنتاج وتصنيع وبيع الحبيبات البلاستيكية.

جـ - شركة لى تشو ايجيبت: باستثمارات بلغت (30مليون دولار)، وهى متخصصة فى أعمال النسيج والصباغة وأقمشة المنسوجات المنزلية والملابس والطباعة وغيرها.

د - شركة تاى شان المحدودة: باستثمارات بلغت (100مليون دولار) لإنتاج وبيع ألواح الجبس ومسحوق الجبس.

هـ - شركة يان جيانغ إيجيبت المحدودة: باستثمارات بلغت (36مليون دولار) وهى شركة متخصصة فى المنتجات غير المنسوجة.

و - شركة باترون مصر لتصنيع وبيع أفلام PVBوالمنتجات والحبيبات البلاستيكية باستثمارات بلغت (55مليون دولار).

---

(362) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (محور الأمل)، مرجع سبق ذكره، ص ص6-7.

(363) انظر كل من سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2186-2187، / تقرير وزارة الاستثمارات للعام الاقتصادى 2018، المنشور بمجلة الاقصاد والاستثمارات، فى 2019/3/5، ص 72.

ز – شركة تيانشينغ للموارد المتجددة: باستثمارات بلغت (18مليون دولار)، وهى شركة متخصصة فى إعادة تدوير وإنتاج الموارد المتجددة، وإنتاج وبيع منتجات البلاستيك والمطاط.

ح – شركة السخنة لوجيستك: بحجم استثمارات بلغت (600مليون جنيه مصرى)، وتهدف لإقامة مركز لاستضافة معارض السيارات التى تخدم دول الخليج، ويعمل المشروع على توفير نحو (3250فرصة عمل) مباشرة وغير مباشرة.

أبرز المشروعات بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس[364]:

(القطاع الشمالى للمنطقة الاقتصادية)

أ – المنطقة الصناعية الروسية بشرق بورسعيد: يقع المشروع شرق مدينة بورسعيد وملاصق للميناء المحورى الجديد، وتبلغ مساحة المشروع (5.25كم^2)، ويتم تمويله بالكامل من (مركز الصادرات الروسى، البنك المركزى الروسى) باستثمارات قدرها (6.9مليار دولار)، ويستغرق تنفيذ المشروع (12عاماً) وينفذ على ثلاث مراحل بنظام حق الانتفاع لمدة(50 عاماً)، ويوفر المشروع (35ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة) تشكل منها العمالة المصرية نسبة (90٪).

ب – محطة دحرجة السيارات RO – RO: تقع المحطة بالأرصفة الجديدة التى يتم إنشاؤها بميناء شرق بورسعيد، وهو عقد امتياز بين الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مع التحالف العالمى "بولورية، تويوتا تسوشو،KYN " بموجبه ينشئ التحالف ويشغل ويعيد تسليم محطة دحرجة السيارات والمركبات RO–RO. واستقبال سفن الدحرجة بنظام BOT بالأرصفة الجديدة لميناء شرق بورسعيد على رصيف بطول (600م طولى) وساحة تشغيل مساحتها (225ألف م^2)، كما يقوم التحالف بضخ استثمارات للمشروع تبلغ نحو (159مليون دولار أمريكى) فى المعدات والبنية التحتية للتعامل مع تداول نحو (800ألف سيارة بالمحطة)، ويسهم المشروع فى توفير نحو (400 فرصة عمل مباشرة،1000 فرصة عمل غير مباشرة).

جـ – محطة متعددة الأغراض: وتقع بميناء شرق بورسعيد برصيف طولة (900م) وساحة قدرها (340ألف م^2)، بنظام BOT، وتهدف المحطة لتداول البضائع العامة وبضائع الصب الجاف، والاستثمارات

[364] تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (عام الجائحة 2020)، مرجع سبق ذكره.

المستهدفة للمشروع تبلغ نحو (1.5مليار جنيه مصرى)، ويساهم المشروع فى خلق نحو (300فرصة عمل مباشرة،2000 فرصة عمل غير مباشرة).

د – تأسيس الشركة الوطنية لصناعات السكك الحديدية "نيرك" لإنشاء مصانع تجميع وتوريد وإعادة تأهيل وحدات متحركة للسكك الحديدة على مساحة (300ألف م^2) وبتكلفة استثمارية (240مليون دولار) توفر (200 فرصة عمل).

هـ – التعاقد على خمسة مشروعات بإجمالى مساحة (28.5ألف م^2) بالأرض المخصصة للمطور الصناعى بشرق بورسعيد EP.

(القطاع الجنوبى للمنطقة الاقتصادية)

أ – إنشاء مجمعات صناعية بالتعاون مع الهيئة العربية للتصنيع: وهى اتفاقية إطارية بين الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والهيئة العربية للتصنيع، تهدف لإنشاء مجمعات صناعية بمنطقة العين السخنة، وتنفيذ مشروعات مشتركة بإنشاء مصنع لإنتاج ألواح الأستلس ستيل بطاقة إنتاجية (250ألف طن سنوياً)، وإنشاء مصنع لإنتاج إطارات السيارات على مساحة (600ألف م^2) بإجمالى استثمارات تبلغ (156مليون دولار) وتوفر تلك المشروعات نحو (800 فرصة عمل مباشرة).[365]

ب – تأسيس شركة المنطقة الاقتصادية للمرافق: وهى شركة مساهمة بين الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بنسبة (50٪)، وشركة السويدى إلكتريك بنسبة (49٪)،وشركة التنمية الرئيسية بنسبة (1٪)، برأس مال مرخص قدره أربعة مليارات جنيه مصرى، مدفوع منه للشركة (250مليون جنيه مصرى)، وتهدف الشركة للقيام بكافة أعمال إنشاء وتملك وتشغيل وصيانة المرافق بأنواعها المختلفة، وأى مشروعات أخرى للمطورين الصناعيين والمستثمرين الراغبين فى ذلك داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

جـ – إنشاء أكبر مصنع للألياف الضوئية:يقع المصنع بالمنطقة الاقتصادية بالعين السخنة على مساحة (50ألف م^2)، ويقوم بإنشائه شركة (بنية كابيتال) أحد الشركات المتخصصة والرائدة فى مجال كابلات الألياف الضوئية، من المتوقع أن ينتج المصنع سنوياً نحو (4 مليون كم كابل)، وهو ما يخدم الاستثمار المحلى وكذلك التصدير للسوق العربى والأفريقى والأوروبى.

([365]) تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (عام الجائحة 2020)، مرجع سبق ذكره.

إيرادات المنطقة الاقتصادية لقناة السويس الفترة (يوليو 2016: يونيو 2020م)[366]

تنقسم العوائد الاقتصادية لمباشرة وغير مباشرة، ومن العوائد المباشرة عدد المشروعات ونسبة نمو الناتج المحلى الصناعى للاقتصاد القومى وتوطين التكنولوجيا ومدى نسبة التنمية المكانية والإقليمية، وعلى غرارها تلعب العوائد الاقتصادية غير المباشرة دوراً مهماً فى تحقيق التنمية الاقتصادية، ولقد أخذت الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بمبدأ (التسوية الودية) مع مطورى ومستثمرى المنطقة (بما لا يخل بحقوق الدولة المصرية) وبما يحقق النتائج المرجوة وبما يتفق مع القانون، وفى ضوء توجه الدولة نحو تشجيع الاستثمار وإزالة عثرات المستثمرين، وحرصاً من كافة الأطراف على إعلاء مصالح الدولة للحفاظ على حقوقها، فقد نجحت الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس خلال الفترة من (يوليو 2016 حتى يونيو 2020م) فى إبرام تسويات على أراضى منطقة العين السخنة مع بعض المستثمرين كالآتى:

أ – بلغت إيرادات حق الأنتفاع والتسويات من المستثمرين (576.6مليون جنيه مصرى).

ب – بلغ إجمالى إيرادات الموانئ الستة التابعة للهيئة (9.4 مليار جنيه مصرى).

جـ – بلغت إيرادات الهيئة من استثمارات الأوراق المالية (816.3 مليون جنيه مصرى).

د – بلغت الإيرادات المتنوعة (577.1 مليون جنيه مصرى).

هـ – تعاقد المطورون الصناعيون بالمنطقة على عدد (24مشروع) بتكلفة استثمارية (1.077مليار دولار) يتم تشغيلها خلال الثلاث سنوات القادمة[367].

(366) انظر كل من تقرير الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس،مرجع سبق ذكره،/ معهد التخطيط القومى، دراسة مقارنة بين عائدات المناطق الحرة مع المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، منشور على اللينك التالى: http://www.inlplanning.gov.eg ،/ سوزى عدلى ناشد، جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، مرجع سابق، ص 2189.

(367) تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، تقرير اداء عام 2020م (عام الجائحة 2020)، ص 1.

و – التفاوض مع مجموعة من الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة على إقامة مشروعات مستهدفة لصناعات (البتروكيماويات، الصناعت التكميلية من الحديد، الإطارات، الاستانلس ستيل، كابلات الألياف الضوئية) ومناطق لوجستية لتخزين السيارات.

ز – بلغت العمالة المباشرة بالقطاع الصناعى الأول عام 2020م نحو (21000 ألف)، وبلغت أعداد العمالة غير المباشرة نحو (76.958 ألف).

ح– ارتفاع عدد المشروعات بالمنطقة من (97) بتكلفة استثمارية بلغت نحو ثلاثة مليار دولار عام 2014 إلى (182) مشروع بتكلفة استثمارية بلغت تسعة مليار دولار لعام 2018.

ط– تطور حجم الصادرات الصناعية لمشروعات المناطق الاقتصادية من مائة مليار دولار فى عام 2014م إلى أربعمائة مليار دولار عام 2018م، وهو الأمر الذى ساهم فى نمو الناتج المحلى الصناعى بالنسبة للاقتصاد القومى.

ك– ساهمت المناطق الاقتصادية فى جذب وتوطين التكنولوجيا الحديثة حيث تزايد حجم الواردات من الأصول الرأسمالية لمشروعاتها من 293 مليون دولار عام 2014م إلى 416 مليون دولار عام 2018م.

ل– من العوائد غير المباشرة تنمية أنشطة وخدمات إدارة الموانئ وتشغيل محطات تداول الحاويات ومزاولة الأنشطة لصناعية والتخزينية والخدمية المرتبطة، فضلاً عن خلق تنمية حياتية ملازمة لحياة تلك المناطق الاقتصادية الخاصة والعوائد التى تحققها الدولة المضيفة من بيع أصول أو طاقة أو فرض ضرائب وما نحو ذلك على هذا المجتمع.

تقييم الباحث للمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ومراكزها اللوجستية بمنطقة قناة السويس فى تحقيق التنمية عن الفترة (2015-2022م)

نتيجة للعرض السابق يرى الباحث أنه يمكن تقييم المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لقناة السويس ومراكز اللوجستية بنموذج (SWOT Analysis) كما هو موضح بالجدول (18)الآتى: -

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1 - الموقع الجيواستراتيجى والجيوبولوتيكى.	1 - ارتفاع التكاليف اللوجستية.
2 - القدرة على النفاذ للأسواق والمستهلكين.	2 - ضعف التسويق والترويج الفعال لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.
3 - الفرص الاستثمارية (موانئ جديدة، رفع كفاءة الموانئ القائمة، تنمية محور قناة السويس، تعمير واستثمار منطقة شمال غرب خليج السويس وشمال سيناء والساحل الشمالى الغربى، تطوير منطقة المثلث الذهبى،.....).	3 - قلة مساهمة القطاع الخاص فى مجال الخدمات اللوجستية والنقل.
4 - توفر ركائز اقتصاديات النظام اللوجستى (Economics of Logistics)	4 - نقص التمويل وتأخر استكمال البنية الأساسية.
5 - تحقق وجود عوامل النجاح من إرادة سياسية ورؤية استرتيجية وقدرات تمويلية وبنية تحتية.	5 - قصر توطين التكنولوجيا والمعرفة ووسائل الإنتاج.
6 - وجود مناخ داعم للاستثمار.	6 - الافتقار إلى الخبرات الوطنية والكفاءات.
7 - انخفاض تكاليف التشغيل.	7 - قلة مراكز التدريب والتأهيل خاصةً التكنولوجية.
8 - توافر المزايا التنافسية الصناعية / اللوجستية.	8 - ضعف التشريعات القانونية، وحوافز وضمانات الاستثمار
9 - الاستقرار الأمنى والسياسى، علاوةً على الحوافز الجاذبة للتجارة والتشغيل اللوجستى.	9 - المعوقات البيروقراطية والإجرائية التى لا تتواكب مع الفكر الاقتصادى الدولى.
10 - القدرات التنافسية للممر الملاحى لقناة السويس.	10 - ضعف أداء بعض الموانئ بسبب عدم تطبيقها لمعايير الجودة أو افتقارها لتقديم خدمات للعملاء مدفوعة بعوامل التميز والابتكار والربحية.
11 - وجود عديد من الاتفاقيات التجارية الإقليمية والدولية التى تمنح مصر ميزة تنافسية.	11 - عدم ترابط وتكامل المشروعات.
12 - وجود موانئ رئيسية تخصصية من الجيل الخامس والسادس.	
13- توافر موارد الطاقة المتجددة والثروات المعدنية والموارد الطبيعية.	

14- وجود الأطر القانونية والمؤسسية (الحوكمة) الداعمة للمراكز اللوجستية.	
الفرص (Opportunities)	**التحديات (Threats)**
1 - زيادة جهود الدولة لتحسين مناخ داعم للاستثمار. **2 - زيادة نصيب الدول النامية من الاستثمارات الأجنبية المباشرة.** **3 - دور جمهورية الصين كقوى تجارية.** **4 - وجود مؤشرات دولية لاستئناف حركة التجارة العالمية والإقليمية خاصةً بعد إكتشاف لقاح لفيروس كورونا.** **5 - خلق فرص جيدة للمنتجات الوطنية للمنافسة خارجياً.** **6 - زيادة الطلب على الخدمات اللوجستية.** **7 - استخدام موقع قناة السويس فى بناء تحالفات اقتصادية (الإقليمية، الدولية) كحلقة فى سلسلة النقل متعدد الوسائط مما يزيد الطلب على نواتج الخدمات اللوجستية والصناعية.** **8 - ارتفاع التصنيف الائتمانى لمصر ليصل(B3)عام 2019م، علاوةً على ارتفاع قيمة المؤشر التنافسية العالمى لمصر عام (2018/2017م) مما يعنى مزيد من تدفقات الاستثمار الأجنبى المباشر، والتفوق فى مستوى البنية التحتية.**	1 - ضعف حركة التجارة العالمية، جائحة كورونا. 2 - انخفاض سعر البترول. 3 - التحديات الإقليمية والدولية. 4 - المشروعات المنافسة والطرق البديلة. 5 - اتفاقيات التجارة الحرة التى قد تشكل قيد على المنتجات بالمنطقة الاقتصادية. 6 - توطين التكنولوجيا ونقل المعرفة. 7 - انخفاض نصيب مصر من الصادرات العالمية، نتيجة قلة الصناعات الوطنية للمواد الخام والأولية ومن ثم تكون فرص السوق محدودة أمام التصدير بعكس الاستيراد. 8 - تحويل التجارة للمناطق الاقتصادية يتعارض مع المنتج المحلى نتيجة لسعره التنافسى وانخفاض تكاليف الإنتاج. 9 - ضعف التمويل والقدرة على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة. 10 - الاعتماد على الناقل الأجنبى، وسيطرة المؤسسات الخاصة باللوجستيات على سلاسل الإمداد. 11 - تطوير البنية الأساسية للموانئ وتشغيلها وصيانتها. 12 - تنمية وتحديث الأسطول التجارى البحرى المصرى. 13 - رفع كفاءة الترسانات البحرية الحالية، وإنشاء ترسانات متطورة. 14 - عدم الاستقرار السياسى لبعض القوى الإقليمية والمخاوف الأمنية (اليمن، الصومال، إيران). 15- انخفاض ترتيب مصر فى بعض المؤشرات العالمية مثل مؤشر (ممارسة الأعمال، الأداء اللوجستى) مقارنة بالاقتصاديات المنافسة.

المصدر: التحليل من إعداد الباحث

المبحث الثانى

التحديات التى تواجه تنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة

لقناة السويس و تقييمها

تواجه مصر العديد من التحديات العالمية والإقليمية، وإن لم تستطع مواجهة هذه التحديات فإنها سوف تفقد مكانتها ومميزاتها التنافسية[368]، وهو ما ينطلى بالتبعية على قناة السويس كمحور لتنمية الإقليم ومحفز للاقتصاد الوطنى[369]، التى برغم التحديات وبخطة استرتيجية وبرؤية واضحة احتفظت بأهميتها الاسترتيجية بالنسبة للمصالح الإقليمية والدولية[370]، وتمثل قناة السويس فى المرحلة الراهنة تطبيقاً واقعياً لحالة "البناء والتنمية والأمل" لتجاوز عقبة الكساد الانتقالى الذى تعرضت له البلاد بعد الحراك الثورى فى عام 2011م بما يجعل مشروع القناة الجديدة ومنطقة إقليم قناة السويس بوابة حقيقية لمصر تصالح بها ماضيها وترتب حاضرها وتعانق مستقبلها[371] فى ظل قيادة وطنية تمخضت عن ثورة شعبية فى الثلاثين من يونيو عام 2013م لتعيد لمصروللمصريين مقدراتهم وثرواتهم.

([368]) سمية محمد سليمان، هانى محمود عبد العالى: الآفاق المستقبلية لقناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها فى تنمية منطقة الموانئ المصرية، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات (مارلوج 4) منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مارس2015، ص ص29-31.

([369]) محمد نصر الدين أحمد محمد: العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية، مرجع سبق ذكرة، ص593.

([370]) نهلة محجوب أحمد: حرب الخليج الثانية والعلاقات العراقية الأمريكية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، جامعة الخرطوم، الخرطوم، 2003م، ص 3.

([371]) نسرين نور الدين حسن: قناة السويس فى مصر بين الواقع والمأمول، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة- 2019/4/2م، ص275.

المطلب الأول

تقسيم التحديات التى تواجه تنمية المنطقه الاقتصادية الخاصة لقناة السويس

تنقسم التحديات التى تواجه تنمية إقليم قناه السويس إلى:

أ - **تحـديات داخليـة:** تتمثـل فـى تحـديات (اقتصـادية / فنيـة /أمنيـة-عسـكرية /تشـريعية -إجرائيـة /بيئية/إجتماعية).

ب - **تحديات خارجية: يمكن تصنيفها كالتالى:**

(1) تحـدٍ سياسى/عسكرى-أمنـى(جيوبولتيك):هدفـه التـأثيرعلى مركزيـة قنـاة السـويس المصـرية بالنسـبة للملاحة الدولية.

(2) تحديات طبيعية: المتعلقة بتغيرات المناخ العالمى وتأثيره على الطرق البديلة.

(3) تحـدٍ اقتصـادى ببعديـه الإقليمـى والدولى(جيوايكونوميك/جيواسـترتيجى): هدفـة تقلـيص الهيمنـة الاستراتيجية لقناة السويس وصرف مستهلكى الخدمة التى تقدمها إلى البدائل المتنوعة المطروحة على الساحة.

(4) تحديات تقنوسياسية: وهى التحديات التى تجمع بين شق تقنى (زمن الرحلة) وآخر سياسى ينحصر فيما تنطوى عليه سياسات بعض الدول من رغبة فى اقتناص دور قناة السويس.

(5) المؤشرات الاقتصادية: تصنيف قدرة الدولة على استيعاب الاستثمارات الدولية ووضعها الإئتمانى والإنمائى.

أولاً: التحديات الداخلية:

نموذج للمحددات الاقتصادية:

رأس المال المستثمر فى منطقة قناة السويس:

تكمن أهمية مشروع تنمية إقليم قناة السويس فى أنه يشتمل على دعم المركز (اللوجستى /الاقتصادى) الدولى لمنطقة قناة السويس، علاوةً على الإيرادات المتوقعه طبقاً لآراء الخبراء الاقتصاديين والتى قدرت بنحو مائة مليار دولار فى عام 2023م، **وينقسم هذا التحدى كالآتى:**

أ - **التمويل:** حيث حرصت القيادة السياسية على أن يكون تمويل المرحلة الأولى من مشروع تنمية إقليم قناة السويس (حفر قناة السويس الجديدة) مصريًا خالصًا فى مراهنة خطيرة، وفى توقيت يعانى فيه الاقتصاد المصرى من أزمة طاحنة بعد ثلاث سنوات عقب ثورة الخامس والعشرين من يناير عام 2011م، توقفت فيها كل مظاهر الإنتاج وهربت كثير من رؤوس الأموال المصرية والعربية والأجنبية.

ب - **نوعية الاستثمار:** أصبح التنافس على استقطاب الاستثمارات سواء (المحلية، الاجنبية) يمثل جانباً مهما من السياسات الاقتصادية لجميع الدول وخصوصاً الدول النامية، لما يلعبه من دور بارز فى زيادة معدلات النمو الاقتصادى وتحسين استخدام التكنولوجيا لتحقيق التنمية الاقتصادية[372]، حيث إن غالبية رأس المال المعدة للاستثمار فى تنمية إقليم قناة السويس كانت للقطاع الخاص بنسبة (84.7٪)، أما رأس المال الأجنبى فساهم بنسبة (7.4٪)، واستثمر القطاع الحكومى بنسبة تمثل (3.6٪) من إجمالى الاستثمارات[373].

([372]) هانى رزق رزق بركات: الاستثمارات الاجنبى المباشر ودورة فى تنمية الاقتصاد المصرى، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، جامعة قناة السويس، كلية التجارة بالإسماعيلية، مج 9 ع 1، محكمة، 2018م، ص 724.

([373]) أيمن النحراوى: الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مركز الإسكندرية للكتاب، الأسكندرية، 2008م.

ضعف آلية التسويق / ضعف نوعية الأنشطة الإنتاجية بإقليم قناة السويس:

أ- **الأقتصار على أنشطة وصناعات معينة:** فرغم تنوع الأنشطة الإنتاجية بإقليم قناة السويس إلا أنها تقتصر على أنشطة المواد الغذائية والبناء التى تستأثر بنسبة(17.7٪)[374] من إجمالى المشروعات الإنتاجية بالإقليم، والبعد عن الأنشطة الإنتاجية المخصصة للتصدير، ويمثل هذا الأمر أحد أهم أسباب ضعف وانخفاض القدرة التنافسية لإقليم القناة، على الرغم من وجود الفرص الاستثمارية والدعم الحكومى.

ب-**ضعف آلية التسويق للمنتجات:** عدم وجود شركات متخصصة لتسويق المنتجات الصناعية بإقليم قناة السويس، حيث اعتمد هيكل الصادرات السلعية المصرية بشكل كبير على المواد الأولية (الخام)، وخروج تلك المواد الأولية للتصدير ثم إعادة استيرادها بدون تحويلها لمنتجات تامة الصنع أو نصف مصنعة يشكل تحدى خطير للمنطقة الصناعية بإقليم قناة السويس[375].

ج- **ضعف الترويج الاستثمارى:** تتفوق الاستثمارات الخاصة فى إقليم قناة السويس على الاستثمارات الأجنبية والحكومية، مما يعنى الافتقار إلى حرفية الترويج للاستثمار الأجنبى المباشر فى مصر خاصةً فى ظل المنافسة العالمية لجذب الاستثمارات، علاوةً على اتباع سياسات غير مرنة أو فعالة فى التعامل مع المستثمر.

([374]) إيمان أحمد أحمد عوض: الأفاق المستقبلية لمحور قناة السويس الجديدة (الفرص –التحديات)، المجلة المصرية للدراسات التجارية، جامعة المنصورة،كلية التجارة، 2019م، ص343.

([375]) http//unctadetat.unctad.org/wds/talilevceuers

مواكبة التطور في صناعة الشحن والنقل البحرى القدرة على جذب الاستثمارات[376]:

أ- **اقتصاديات الحجم:** شهدت إمكانيات سفن الشحن العالمية تطورًا كبيرًا من حيث الضخامة والسرعة[377]، مما جعل الركيزة الأساسية لعمل هذه السفن تستند إلى توافر مراكز تخزين إقليمية ضخمة يتم فيها تفريغ الشحنات الضخمة من البضائع، قبل أن تتم إعادة تصديرها وشحنها لاحقاً عبر سفن أصغر حجماً في النطاق الإقليمي لمراكز التخزين والخدمات اللوجيستية،وبالتالي فقد بات توافر مثل هذه المراكز الضخمة هو المقصد الرئيسي للجزء الأكبر من حركة الشحن البحري الدولية، مثلما هو الحال في دبي حاليًا، ويهدد عدم توافر مثل هذه المراكز على خطوط التجارة الدولية بتحول حركة الشحن إلى خطوط بديلة تتوافر عليها مثل هذه الخدمات.

ب-**الاستثمارات الأجنبية المباشرة[378]:** بالرغم من زيادة نسبة التدفقات الداخلة فى الاستثمار الأجنبى المباشر إلى مصر[379]، إلا أن صافى تلك الاستثمارات الأجنبية المباشرة لم يرتق الى معدلات الدول المنافسة لمحور قناة السويس، ولا حتى الدول المثيلة والتى خاضت تحديات عملية التنمية شبيهة بالتى تواجهها مصر، ومع ذلك نحجت تلك الاقتصاديات فى جذب التدفقات الأجنبية[380].

---

(376) http//unctadetat.unctad.org/wds/talilevceuers

(377) إيمان أحمد أحمد عوض: الآفاق المستقبلية لمحور قناة السويس الجديدة، مرجع سابق، ص343.

(378) هانى رزق رزق بركات: الاستثمارات الاجنبى المباشر ودورة فى تنمية الاقتصاد المصرى، مرجع سبق ذكرة،ص ص723-739.

(379) تقرير الاستثمارات العالمى UNCTAD يونيو 2020م: تتصدر مصرالدول الإفريقية فى جذب الاستثمارات الاجنبى المباشر وتبلغ نسبته (20٪) من الاجمالى لعام 2019م اى نحو تسعة مليارات دولار من أصل (45.5مليار دولار) تتركز معظمها فى قطاعات النفط والغاز ثم الاتصالات والسلع الاستهلاكية والعقارات.

(380) Source: Trading Economic 2018.

نموذج للمحددات الفنية:

(1) مصادر التنمية المستدامة (الطاقــة والميــاه)[381]:

أ- يتطلب تنفيذ مشروع تنمية إقليم قناة السويس توافر مصادر الطاقة (كهرباء[382]،غاز، اتصالات)[383] والمياه العذبة، ومن ثم يجب تدبير هذه المصادر ضماناً لاستدامة التنمية، نظراً لمحدودية مصادر الطاقة البترولية في مصر، إضافة إلى توقع عجز كبير في المياه العذبة نتيجة لتهديدات إقليمية ودولية كإقامة سد النهضة بدولة إثيوبيا[384]، علاوةً على التوسع في استصلاح الأراضي الزراعية والزيادة السكان ونمو القطاعات الصناعية.

ب-تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية الموقعة بين مصر وروسيا في نوفمبر عام 2015م بشأن بناء محطة الطاقة النووية بالضبعة[385] سيكون لها دور جوهري في تنوع مصادر الطاقة بمصر وتعزيز مكانتها الدولية والإقليمية، علاوةً على دخولها مجالات التكنولوجيا مما يشجع المستثمرين المحليين والأجانب، فضلاً عن الشبكات الجديدة التي تنفذها وزارة الكهرباء ومنها محطة كهرباء العين السخنة، محطة محولات ميناء شرق بورسعيد القابلة للتطوير والتوسعة[386].

---

(381) محمود عبد الوهاب: قناة السويس ستظل الطريق الرئيسي للتجارة العالمية رغم التحديات، أنترناسيونال ريفيو، القاهرة، إصدار يوليو 2012م، ص 27.

([382]) محاضرة ممثل وزارة الكهرباء والطاقة التجددة (د/تامر صقر)، أكاديمية ناصر العسكرية العليا، كلية الدفاع، بتاريخ 2021/2/15: تشغيل ثلاث محطات دورة مركبة عملاقة وفقاً لأعلى مستويات الكفاءة العالمية مع شركة سيمنس في كل من بني سويف، البرلس، العاصمة الإدارية بإجمالي قدرة (14400ميجاوات باستثمارات 6مليار يورو) علاوة عن مصادر الطاقة المتجددة كمجمع الطاقة الشمسية بنبان بمحافظة أسوان ومحطات الرياح بالزعفرانة وجبل الزيت، محطة توليد الكهرباء بالفحم النظيف مشروع الحمراوين بالبحر الأحمر.

([383]) تقرير عام الجائحة: إنشاء مسارات وغرف تفتيش لشبكة الاتصالات بالمنطقة الصناعية بإجمالي أطوال (245كم) , وإنشاء شبكات الغاز الطبيعي بالتعاون مع شركة سينا غاز.

([384]) محمد حافظ حسن طرباوي: أهمية مشروع قناة السويس الجديدة وتأثيره على الاقتصاد القومي المصري، بحث زمالة كلية الدفاع الوطني، الدورة 46، 2017، ص ص28-29.

([385]) محطة الضبعة النووية: اربعة مفاعلات باجمالي قدرة 4800ميجاوات باستثمارات تبلغ 21.3مليار دولار وهي من طراز الجيل الثالث للمفاعلات النووية.

([386]) تقرير اداء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس عام 2020م عام الجائحة: تعمل محطة محولات ميناء شرق بورسعيد الرئيسية جهد (20/22/22ك فولت) بقدرة إجمالية (375ميجافولت أمبير)، والمحطة قابلة للتوسع بمحول اضافي بقدرة (125ميجا فولت امبير) فضلاً عن إنشاء محطة محولات المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد بقدرة (3/175ميجا فولت امبير) وستنتهي بنهاية 2021م، علاوةً على تنفيذ عدد خمسة موزعات كهرباء وشبكة كابلات التغذية الكهربائية بجهد متوسط/منخفض بإجمالي أطوال (400كم) ونقل كابلات جهد متوسط بطول(120كم).

ج- وضعت القيادة السياسية خطة استرتيجية لمواجهة تحديات الموارد المائية[387]، ومنها رفع كفاءة البنية القومية للرى والصرف، حماية الشواطئ والسواحل، محطات تحلية مياه البحر[388]،معالجة المياه ومحطات الصرف ومخرات السيول[389]، تبطين الترع بطول (7000كم) كمرحلة أولى تنتهى يونيو 2021م من إجمالى (33000كم) توفر لمصر (5مليار م^3 من المياه تكفى لاستصلاح مليون فدان) لمكافحة الفقر المائى علاوةً على استخدام قدراتها السياسية والقانونية لتأمين مواردها المائية.

(2)نقص مراكز التدريب "العمالة المدربة"[390]

يحتاج قطاع الصناعةلى مهارات وخبرات متعددة، ففى استطلاع للرأى بمنطقة إقليم قناة السويس لنحو (84) منشأة صناعية وجد أن نسبة (79.2٪) منها تعانى من نقص العمالة الفنية المدربة وكذلك الخبرات والمهارات المهنية[391]، لاسيما أن المشروعات الصناعية المقترحة لتنمية إقليم قناة السويس تحتاج إلى إعداد كوادر فنية متخصصة ومدربة قادرة على العمل فى المراكز اللوجستية الجديدة والقطاعات الصناعية والتكنولوجية الحديثة، وأنشطة البحث والتطوير.

([387]) تقرير المنطقة الاقتصادية عام الجائحة 2020: خط مياه ميناء شرق بورسعيد بطول تسعة كم، شبكات مياه شرب رئيسية بالمنطقة الصناعية بطول (34.5كم)، وشبكة مياه الرى الرئيسية بأطوال (50كم) تنتهى عام 2022م، وخط ناقل من محطة معالجة مياه البحر وتنفيذ خزانات التكديس.

([388]) مرجع سابق: اكتمل مشروع إنشاء محطة تحلية مياه البحر والخط الناقل وخزانات التكديس والروافع الخاص بها بتكلفة (2مليار و475مليون جنيه)، وإنشاء محطة معالجة صرف بقدرة (35000م3/اليوم، تم الانتهاء من المرحلة الأولى بطاقة 10000م3/اليوم) بتكلفة 248مليون جنيه، علاوةً على البدء فى تنفيذ مشروع حماية المنطقة الصناعية من أخطار السيول بأعمال تكسيات لمخر السيول الرئيسى بالعين السخنة بطول (5كم) بتكلفة (97مليون ج).

([389]) www.idsc.gov.eg , ENR COM: فى إطار سعى مصر لتحقيق أهداف التنمية المستدامة خاصة الهدف السادس (المياه النظيفة والنظافة الصحية) وتنفيذ خطتها الاسترتيجية لمواجهة (الندرة المائية) تم تنفيذ مشروع (محطة المحسمة) وتقع غرب قناة السويس بطاقة (مليون م3 / اليوم) وتقوم المحطة برفع المياه ونقلها من غرب القناة إلى شرقها، وقد حصل المشروع على (4جوائز عالمية) نظراً لتميزة فى البناء والتصميم والتكنولوجيا المستخدمة، (للمزيد: تقرير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس عام الجائحة , محطة صرف عاملة بميناء شرق بورسعيد بقدرة 500م3/اليوم, تنفيذ شبكة صرف صحى رئيسية بالمنطقة الصناعية بأطوال 35كم، وعدد سبعة محطات رفع مياه صرف صحى، وخطوط طرد مياه صرف صحى بطول 28كم، وإنشاء محطة معالجة مياه صرف صحى بطاقة 200ألف م3/اليوم تنتهى 2022م.

([390]) أحمد فؤاد مندور، حمد السيد جودة الفقى: (مدى توافر المهارات العمالية المطلوبة لمشروع تنمية محور قناة السويس كمدخل للحد من مشكلة البطالة فى مصر)، جامعة عين شمس، كلية التجارة مجلة محكمة، لعدد3، اكتوبر 2018م، ص ص 319:352، لمزيد من التفاصيل: مؤشر التنافسية العالمى (2015-2016م) جاء ترتيب مصر الـ(137) من حيث معامل كفاية سوق العمل ومرونتة (توافر العمالة الماهرة والانسيابية فى الانتقال من مهنة لأخرى).

([391]) لطيف منصور: المناطق اللوجستية بالعالم العربى تكامل أم تنافس، بحث غير منشور، 2018م.

نموذج التحديات الأمنية / الحروب اللامتماثلة:

لجأت القوى المعادية لمصر، للعمل على اتجاهين متوازيين كالآتى:

أ – تهديد الملاحة فى القناة: لإعطاء رسالة دولية أن مصر غير قادرة على تأمين الملاحة فى ممر قناة السويس، وبالتالى يمكن أن تتخذ إجراءات دولية من شأنها أن تمس السيادة المصرية.

ب – الإرهاب[392]: تشمل العمليات التى تتم عبر الحدود المصرية الشرقية والغربية، والتى تعكس صورة مصر خارجيًا بأنها بلد لا يتحقق فيه الأمان للاستثمارات الأجنبية، نجحت العملية العسكرية الشاملة (سيناء 2018) بالتعاون الوثيق مع كافة مؤسسات الدولة لتنفيذ خطة مجابهة شاملة للعناصر الإرهابية والإجرامية في شمال ووسط سيناء ومناطق بدلتا مصر والظهير الصحراوي غرب وادي النيل، وتشمل العملية أيضًا تشديد إجراءات الأمن على الحدود الغربية مع ليبيا وذلك لتمشيط مناطق الوادى الجديد والواحات[393] علاوةً على الحرب الإلكترونية مستغله جماعات الشر وأصحاب المصالح تطور التكنولوجيا بنشر الأخبار الكاذبة ونشر روح اليأس والإحباط مع الترويج لأفكارها الشيطانية.

نموذج لمعوقات مناخ الاستثمار:

التشريعات القانونية / الإجرائية – ضمانات وحوافز الاستثمار / السياسة الضريبية:

الاستثمار لا يتحقق بقانون مهما بلغت دقته أو درجة صياغتة فالاستثمار مناخ، وملف الاستثمارات الاجنبية من الملفات الشائكة والدقيقة لتعلقه بالنظام الدولى للاستثمار خاصةً ما يتعلق بالاتفاقيات الدولية الحاكمة له، وتتأسس فلسفة قانون الاستثمار على تسخير التشريعات وجميع أجهزة الدولة لجذب وتحفيز الاستثمارات الأجنبية، والأولى أن تقترن هذه الفلسفة بفلسفة أخرى أهم وأجل لاتقل أهمية فى رفع معدلات النمو الاقتصادى للبلاد، وهى فلسفة تجنب المنازعات مع المستثمرين الأجانب أو على أقل تقدير تسويتها بالطرق الودية قدر الإمكان[394].

([392]) قاسم مسعد عليوة: هيئة قناة السويس تحديات ومخاطر، مجلة الرآى البورسعيدى، القاهرة، مطبعة هيئة قناة السويس، يوليو 2014م، ص11.

([393]) هبة عبد العزيز: العملية سيناء 2018م، جريدة الوطن، القاهرة، 2018/2/15.

([394]) عبد المنعم زمزم: (إنهاء الدولة للعقود بإرادتها المنفردة وأثره على خسائرها من التحكيم فى ضوء قانون الاستثماراات الدولى – تأصيل وتطبيق فى قضاء التحكيم وأحكام المحاكم)، القاهرة، دار النهضة العربية، ط 1، 2021م، ص ص1: 14، (تشير التقارير الدولية لعام 2019م أن خسائر الدول العربية والافريقية من التحكيم الاستثمارى –على وجة الخصوص– متفاقمة، على سبيل المثال مجمل القضايا التى سجلت ضد القارة السمراء أمام الأكسيد وحد 106قضية تم

تتنافس دول العالم على جذب الاستثمار الأجنبى المباشر لدفع عجلة التنمية الاقتصادية الوطنية ولا يتأتى ذلك إلا من خلال إصدار تشريعات وقوانين تصون حقوق المستثمر الأجنبى أو المحلى، بالإضافة لوجود حوافز وضمانات لضخ رؤوس الأموال للاستثمار وتهيئة البيئة المناسبة لتنمية أموال المستثمر فى تلك الاقتصاديات، وعلى الرغم من الخطوات الواسعة التى اتخذتها الحكومة المصرية لجذب الاستثمارات المباشرة إلا أنه لازالت توجد عقبات قد تحول دون تحقيق ذلك، ومنها على سبيل المثال قانون الشركات رقم (159) لسنة 1980م باشتراط ألا يقل عدد العاملين المصريين فى الشركات الخاضعة لهذا القانون عن (90٪) من مجموع العاملين، وألا يقل الأجر المتقاضى عن (80٪) من إجمالى الأجور، فضلاً عن عدم ربط الحوافز الضريبية والجمركية التى يحصل عليها المستثمر بمدى مساهمة استثماراته فى زيادة الناتج القومى أو زيادة الصادرات المصرية أو نقل التكنولوجيا الحديثة "اقتصاديات المعرفة" أو خلق فرص عمل جديدة.

عدم وجود إطار مؤسسى ملائم، علاوةً على القيود الشديدة بشأن إنشاء مشروعات النقل واللوجستيات التى وضعها قانون المنطقة الاقتصادية الخاصة ومنها (عدم وضع قواعد تسهل إنشاء المناطق اللوجستية وحسن سير العمل بها , فضلاً عن أن المشرع لم يراعِ تنافسية المراكز اللوجستية بمصر مع مثيلاتها، ولم يضمن حرية التجارة فى هذه المنطقة).

عدم تنافسية الحوافز الاستثمارية المصرية (الضريبية، الجمركية) فى المناطق الاقتصادية عن مثيلاتها فى الدول المجاورة، علاوةً على التعارض بين قانون المناطق الخاصة لاتفاقيات التجارة الإقليمية، وهو ما يدفع المستثمرين من التخوف لضخ مزيد من الاستثمارات – مثال – حرمان المناطق الاقتصادية الخاصة من مزايا الاتفاقيات الإقليمية.

رفعها على 28 دولة أفريقية "أى ما يعادل 50٪ من دول قارة أفريقيا" مصر 33قضية بنسبة 31٪ من اجمالى القضايا – ليبيا 12 – الجزائر 9– عدد4قضايا لكل من (المغرب، الكونغو الديمقراطية، تنزانيا، مدغشقر، بورندى) عدد3 قضايا لكل من (السنغال، زيمبابوى، مورشيوس)، وقضيتان لكل من (جامبيا، غانا، الجابون، أثيوبيا، موزمبيق، مملكة ليسوتو) وقضية لكل من (تونس، السودان، نيجيريا، الكاميرون، بنين، الرأس الأخضر، غنيا الاستوائية، كينيا، أوغندا، رواندا، جنوب افريقيا).

نموذج للمعوقات البيئية:

التحديات البيئية:

توطين الأنشطة الاقتصادية الصناعية والتجارية والسياحية وغيرها بالمدن الشاطئية، وإن كان أحد أهم عوامل الدفع لنمو الاقتصاد الوطنى، إلا أنه يكون كذلك مصدراً رئيسياً للأضرار البيئية والاجتماعية، لاسيما أن مكافحة التلوث والحد من النفايات الضارة والتقليل من التكاليف البيئية من أهم عوامل تحقيق التنمية المستدامة للموانئ البحرية، علاوةً على تعزيز القدرة التنافسية لها.

أخذت مصر بالبعد البيئ فى استرتيجية التنمية المستدامة 2030م، وألزمت القطاعات الاقتصادية بتوفيق أوضاعها البيئية، وتبلغ نسبة المشروعات التى وفقت أوضاعها البيئية بمنطقة إقليم قناة السويس (82.1٪)، ونسبة المشروعات التى تستخدم طرق للحد من التلوث (30.3٪)[395]، وبالرغم من ذلك إلا أنه يوجد عدد من المشروعات لا تتبع إجراءات لتوفيق أوضاعها البيئية بنسبة تبلغ (17.9٪)، وأخرى لا تستخدم طرقًا للحد من التلوث البيئى بنسبة بلغت (69.7٪)، وهو ما يشكل تحديًا كبيرًا لإقليم القناة خاصةً مع تطور مشروعات إقليم قناة السويس[396].

راعت إدارة هيئة قناة السويس بالتعاون مع الجهات المختصة (وزارة البيئة، المعهد القومى لعلوم البحار، جامعة قناة السويس....)[397] البعد البيئى فضلاً عن البعد الفنى، لاسيما أن المردود الإيجابى البيئى لمشروع قناة السويس الجديدة لا يتمثل فقط فى تقليل زمن الانتظار او العبور، وإنما يمتد ليشمل خفض الانبعاثات الغازية من التجارة العابره خاصةً لسفن الحاويات وهو ما يتماشى مع الاتفاقيات الدولية التى تشجع على خفض الانبعاثات مثل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ (UNFCCC) وبرتوكول (كيوتو[398] Kyoto

---

([395]) ايمان أحمد أحمد عوض: الآفاق المستقبلية لمحور قناة السويس الجديدة، مرجع سابق، ص342.

([396]) بان على حسين: تنمية تطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، العدول 9، المجلد22، 2016م.

([397]) مشروع قناة السويس لا يقف فقط عند كونه إنجازاً هندسياً فى زمن قياسى، ولكنه مثل تحدياً علمياً تمت دراسة أوجه تنفيذه وتأثيراته وكيفية التقليل منها واتخاذ البدائل المناسبة بكل دقة ومراعاة تطبيق الاشتراطات البيئية، وتوافقها مع المعايير العلمية الدولية المتبعه فى مثل هذه المشروعات حيث تم عمل دراسات باستخدام نماذج المحاكاة الهندسية والبحرية، نماذج المحاكاة الهيدروديناميكية الحديثة، وقد تم تعميم هذه الدراسات على السفارات والبعثات العلمية المهتمه، علاوةً على عمل دراسات لتقييم التأثيرات البيئية للمشروع.

([398]) الموقع الرسمى وزارة البيئة (جهاز شئون البيئة) eeaa.gov.eg بتاريخ 2021/2/11م، سعت 2 صباحاً: وقعت جمهورية مصر العربية على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغيير المناخ فى 1992/6/9م، كما وقعت مصر على بروتوكول كيوتو المنبثق عن إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية للتغيرات المناخية بتاريخ 1999/3/15م.

Protocol) وهو ما يتم المكافأة عليه عالمياً باستخدام ما يسمى (صكوك الكربون) واتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث ومن أهدافها (إدماج عنصر البيئة فى التنمية الاجتماعية والاقتصادية).

يضم إقليم قناة السويس منطقة أثرية من (الكيلو 61 الى الكيلو 64) بالإضافة لعدد كبير من التلال المهمة ومنها تل (الهابون، الجير، أبو يوسف)، ومن ثم فلابد من إجراء دراسات تفصيلية حول تأثير مشروع تنمية إقليم قناة السويس خاصةً على الثروة الأثرية فضلاً عن تقييم الآثار البيئية طبقاً لأحكام القانون رقم (4) لسنة 1994م، المعدل بالقانون رقم (9) لسنة 2009م[399]، كما لم يسبق تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة دراسة جدوى تفيصيلية عن آثار الحفر فى بعض المناطق الصخرية والرملية على المياه الجوفية وبيئة الأرض كالزلازل والصفائح التكتونية (GeoScience / Seis Mology / Plate Tectonics).

نموذج للمحددات الاجتماعية:

التحديات الاجتماعية / التنمية المكانية الحضرية:

أ- **التنوع الحضارى:** نتيجة للتنوع الحضرى كان يجب عمل دراسة وافية عن الطبقات الاجتماعية المختلفة التى يمكن أن يلحق بها ضرر لوقوعها فى منطقة عمل المشروع، حيث يتوزع سكان إقليم قناة السويس على أنماط متنوعة من البيئات الجغرافية، فيمثل سكان البيئة الصحراوية (6٪)، وسكان البيئة الزراعية (86٪)، وسكان البيئة المشاطئة "البحرية" (26٪)، علاوةً على ضرورة ملاءمة نواتج النظام التعليمى لنوعية المهارات المطلوبة للصناعة[400].

([399]) بشأن تقديم دراسة بيئية وافية توضح الآثار البيئية (إيجابية، سلبية) لأى مشروع قبل البدء في، أقصى إجراء قانونى حال المخالفة هو إيقاف العمل بالمشروع المخالف.

([400]) محمد على فرج: أثر النقل البحرى على الدخل القومى فى الدول النامية دراسة تطبيقية على الاقتصاد المصرى، رسالة دكتوراة، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2004م، ص112.

ب- **<u>التنمية المكانية</u>:** يمثل إجمالى سكان إقليم قناة السويس نسبة (10.9٪) من إجمالى السكان فى جمهورية مصر العربية وفقاً لإحصاء عام 2016م، وهى نسبة ضئيلة جداً مقارنةً بمساحة الإقليم، ومن ثم فإن إنشاء مشروعات استثمارية جديدة سيكون لها بالغ الآثرعلى خفض معدلات البطالة وإعادة توزيع القوة السكانية والقضاء على مشكلة التكدس السكانى فى الوادى والدلتا، فضلاً عن تحقيق العمق الاسترتيجى للظهير الشرقى لمصر (تنمية شبه جزيرة سيناء)، وذلك بتوطين أكثر من خمسة ملايين مواطن بالمدن الجديدة سواء التى تم الانتهاء منها أو من المقرر إنشاؤها ضمن إقليم قناة السويس، وتوفير مليون فرصة عمل فى مشروعات النقل والتخزين والصناعات الثقيلة.

خريطة رقم (4) توضح التنمية المكانية والتوزيع الديموجرافى لإقليم قناة السويس.

المصدر: تقرير التنافسية مصر 2030م ص 41، الموقع الرسمى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس www.SCZONE.eg، الموقع الرسمى هيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg

ثانياً: التحديات الخارجية (التحديات، الفرص):

نموذج للتحديات العسكرية والسياسية (الجيوإستراتيجيك / الجيوبولتيك)

عدم الاستقرار السياسى والأمنى بالصومال[401]:

أدى انهيار السلطة المركزية فى الصومال فى أوائل تسعينات القرن الماضى ودخول البلاد فى حالة من الفوضى والحرب الأهلية إلى ظهور أمراء الحرب والجماعات المسلحة، التى لم تجد سبيلاً للحصول على الأموال والسلاح إلا بإعتراض السفن التجارية فى الظهير الجنوبى للقناة ومهاجمتها واحتجازها، مما آثر نسبياً على حركة الملاحة البحرية فى منطقة السواحل الصومالية وخليج عدن وانعكس سلبيا على الملاحة فى قناة السويس(فترة من الزمن)، مما ساعد على انتشار القوى الدولية بمنطقة البحر الأحمر لتأمين نفوذها ومصالحها التجارية وأهدافها الاسترتيجية والجيوبولتيكية.

تردى الوضع الأمنى باليمن / مضيق باب المندب[402]:

تعد التوترات اليمنية (الثورة اليمنية عام 2011م) والتى نتج عنها جماعة الحوثيين المدعومة من إيران، والتى استطاعت السيطرة على ميناء (الجديدة) بالبحر الأحمر، وهو ما يضع احتمالاً بتمدد انتشارهم حتى (مضيق باب المندب)، وهو ما يمثل تحديًا لمنطقة قناة السويس وهو ما دفع جمهورية مصر العربية للمشاركة ضمن قوات التحالف العربى (عاصفة الحزم).

يشير تقرير شركة (برايس وتر هاوس، كوبر) الأمريكية إلى أن مصر تخسر (642 مليون دولار سنوياً) كعائدات لقناة السويس جراء أعمال القرصنة التى تزايدت قبالة السواحل الصومالية واليمنية منذ بداية الألفية الحالية[403].

([401]) محمد حافظ عبد الحميد: قناة السويس بين الأزمة المالية والقرصنة البحرية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاسترتيجية، العدد 23، القاهرة، مطبعة مركز الأهرام، يوليو 2009م، ص30.

([402]) فارس الجلال: الصراع على باب المندب، مجلة المنتدى العربى، البحرين، دارالكتاب العربى للطباعة، 20 أكتوبر 2013.

([403]) محمد محمود عطوة: الخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس، سبل التطوير وآليات التنفيذ، المجلة المصرية للدراسات التجارية، كلية التجارة، جامعة المنصورة، 2017م، مجلد 41، العدد4.

كروكى (9) يوضح موقع مضيق باب المندب فى المدخل الجنوبى لقناة السويس.

.المصدر: سيد حسن جلال، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ،/ انترناشونال ريفيوا - قناة السويس رغم التحديات

نموذج للمحددات الطبيعية (التغيرات المناخية)

الاحتباس الحرارى / انخفاض تكاليف التشغيل:

أدت ظاهرة الاحتباس الحرارى إلى إمكانية إيجاد طرق بديلة للتجارة بين الشرق والغرب عبر المحيط المتجمد الشمالى – مثال ذلك – أدت ظاهرة الاحتباس الحرارى فى صيف 2009 بقيام سفن تجارية المانية بالإبحارعبر الممر الشمالى الشرقى من أولسان بكوريا إلى ميناء روتردام بهولندا مختصرة بذلك (2000 ميل بحرى) أقصر من مرورها بقناة السويس، فضلاً عن أن المحرك الأساسى للشركات العالمية هو تحقيق الأرباح، ولا يتأتى ذلك إلا من خلال عامل قلة تكاليف التشغيل والنقل للشحنات، علاوةً على انخفاض سعر الوقود[404]، كما أن بطء حركة التجارة العالمية نتيجة جائحة كورونا المستجد ساهمت فى خفض الطلب على خدمات الأسطول البحرى وهو ما أدى إلى تخفيض سرعة الإبحار لهذه السفن للحد من أستهلال الوقود وأنبعاث غازات الاحتباس الحرارى بنسبة تصل إلى(30٪).

([404]) رشا فؤاد عبد الرحمن: مقومات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور قناة السويس، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات، مارلوج4، الاسكندرية، 2015م.

روسيا وطريق القطب الشمالى (ممر الشمال الغربى)[405]:

يتكون من طريقين رئيسيين (الأول) الممر الشمالى (NSR–The Northern Sea Route) ويربط بين (أوروبا وآسيا –عبر المحيط المتجمد الشمالى)، (الثانى) الممر الشمالى الغربى (NWP–Northern West Passage) عبارة عن ممرات ملاحية تربط المحيط الأطلنطى بالمحيط الهادى من خلال الممرات المائية فى امريكا الشمالية فى المحيط المتجمد الشمالى، تولدت فكرة إنشاء طريق القطب الشمالى نتيجة التغيرات المناخية العالمية وذوبان الجليد فيه، ويتكون من الطريق الممتد بطول الساحل الشمالى لروسيا بمسافة (3600ميل) ما بين (Murmansk) غرباً، ومضيق (Bering) شرقاً.

تشير الدراسات المناخية إلى أنه سيصبح صالحاً للملاحة عام (2050م) وفى بداية عام 2013م، كشف الرئيس (بوتين) فى مناسبات متعددة رغبة بلاده فى إنشاء وتعزيز طريق بحرى جديد للملاحة العالمية والذى سيسمح بالإبحار من جنوب شرق آسيا مروراً عبر اليابان والصين وروسيا ثم فنلندا والنرويج والاتجاه نحو دول الاتحاد الأوروبى والمملكة المتحدة وحتى أمريكا اللاتينية.

يعتبر ممر الشمال الشرقى الرابط بين المحيطين الهادى والأطلنطى ممر مناسب للتجارة الصينية الروسية، ولكن يعيب هذا الطريق مشاكلة البيئية المتعددة خاصةً الظروف المناخية بالإضافة للتكلفة الباهظة للتشغيل واقتصاره على فترة زمنية محددة للعبور الملاحى، علاوةً على عدم وجود بنية تحتية أو تشريعات منظمة للملاحة والتأثير البيئى.

كروكى (10) يوضح المقارنة فى المسافة بين الممر الشمالى الشرقى وقناة السويس.

المصدر: سيد حسن جلال، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ، قناة السويس 150 عام، الهيئة العامة للاستعلامات، 2020م ،/ انترناشونال ريفيو، قناة السويس رغم التحديات.

[405] مصطفى الحفناوى: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، هيئة قناة السويس، الجزء الرابع، القاهرة، مطبعة الهيئة، 2014/4/25م، ص16.

نموذج للمحددات الاقتصادية الإقليمية والدولية

الموانئ الإقليمية المنافسة للموانئ البحرية المصرية

تواجة الموئ المصرية[406] منافسة من موانئ الدول الإقليمية، ولذا عمدت الحكومة ضمن الخطة الاسترتيجية 2030م على تعظيم الاستفادة من موانيها خاصةً ذات الموقع الاسترتيجى على طرق التجارة الرئيسية، ويمكن تقسيم تلك الموانئ الإقليمية كالآتى[407]:

أ – منطقة البحر المتوسط: (تركيا، سوريا، لبنان، إسرائيل، قبرص، اليونان) خاصةً ميناء(حيفا، أشدود) بإسرائيل، ميناء (ميرسين، إمبارلى) بتركيا، وبيريه باليونان.

ب – منطقة البحر الأحمر: (السعودية، السودان، الأردن، اليمن، جيبوتى، إريتريا) خاصةً ميناء جدة بالمملكة العربية السعودية.

مشروع شركة جبل علي بدبي في دولة جيبوتي:

تدير موانئ دبى العالمية حوالى (80 ميناء فى 40 دولة حول العالم)، وتتلخص فكرة المشروع في نقل تجارة الشرق إلي جيبوتي بالسفن، ليجري نقلها بعد ذلك إلى غرب أفريقيا إما بالسيارات أو بالقطارات، ومن ثم لتنقل بالسفن من موانئ غرب إفريقيا إلى الأمريكتين، وفي هذا المشروع لن تطرق السفن القادمة من الشرق مضيق باب المندب، ومن ثم قناة السويس بالمرة، وذلك لأن موانئ جيبوتي تطل على خليج عدن الممتد إلى جنوب الغرب من المضيق.

([406]) إجمالى عدد الموانئ المصرية (48 ميناء) "15 تجارى، 33 تخصصى"، بالإضافة إلى إنشاء مينائين تجاريين، وهما (ميناء جرجوب غرب البحر المتوسط، ميناء رأس بناس بجنوب البحر الأحمر).

([407]) وزارة النقل: قطاع النقل البحرى: استرتيجية النقل البحرى المصرى وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية، إصدار يوليو2018م، ص4.

نموذج التحديات التقنوسياسية:

طريق رأس الرجاء الصالح

وهو طريق بحرى يربط بين غرب أوروبا وكل من استراليا ونيوزيلند عن طريق غرب أفريقيا وجمهورية جنوب افريقيا، ويشكل أهمية خاصة فى ربط أمريكا الجنوبية بجنوب أفريقيا و آسيا، وتتشكل التجارة من خلال طريق رأس الرجاء الصالح فى نقل سلع الإنتاج والخامات من نصف الكرة الجنوبى لدول غرب أوروبا [408]، ولكن تظل قناة السويس هى الطريق الأقصر والذى يحقق وفرات لمشغلى وملاك السفن، وتزيد أهميتة بشكل خاص للسفن التى تحمل بضائع عالية القيمة، وتعمل بجداول منتظمة، وينافس طريق رأس الرجاء الصالح مركز قناة السويس كممر ملاحى فى حالات معينة على الرغم من عدم وجود موانئ كبيرة أو مهمة فى مسارة لخدمة السفن،**ومن تلك الحالات الآتى:**

أ – السفن ذات الغاطس الأكبر من حمولة قناة السويس للاستفادة من اقتصاديات الحجم.

ب – انخفاض تكاليف التشغيل كأسعار وقود تشغيل السفن (البترول).

ج – وجود فائض فى طاقة الأسطول أكبر من الطلب.

جدول رقم (19) يوضح مقدارالوفر فى المسافة بين قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح.

من	إلي	زمن الرحلة باليوم		الوفر الحالي	الوفر المتوقع	معدل التغيير %
		قناة السويس	رأس الرجاء الصالح			
رأس تنورا	لافييرا	14.6	33.7	19.10	19.4	1.5%
	روتردام	20.10	34.90	14.80	15.10	2%
	نيويورك	25.90	36.90	11.00	11.3	2.7%
جده	بيرابوس	4.10	35.00	30.90	31.20	0.9%
	روتردام	19.80	33.60	13.80	14.10	2.1%
سنغافورة	روتردام	25.90	36.70	10.80	11.10	2.7%
طوكيو	روتردام	35	45.3	10.4	10.7	2.8%

المصدر: الموقع الإلكترونى لهيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg ، تم إعداد البيانات بافتراض أن متوسط سرعة السفينة (16) عقدة فى الساعة / (320) ميل بحرى فى اليوم.

[408] طه محمد السيد و جمال سلامة على ونيبال عز الدين جميل و رانية شمعة ، التحديات التى تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، الناشر كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2020م، المجلد الحادى عشر، العدد الثالث، الجزء الأول، ص 490.

مشروع البحر الميت (قناة البحرين) / إيلات – أشدود[409]:

قدم مشروع (قناة البحرين) فى المنتدى الاقتصادى العالمى المنعقد بالأردن عام 2010م بتعاون مشترك بين (الأردن وفلسطين وإسرائيل)،وبرعاية البنك الدولى، وينقسم إلى مشروعين (الأول) ربط البحر الميت بالبحر الأحمر "تم البدء فيه عام 2018م"، و(الثانى) ربط البحر الميت بالبحر المتوسط ويصعب تنفيذ المشروع الثانى نظراً لاختلاف مناسيب المياه بين البحار الثلاثة، والتى تبلغ نحو (4000م تقريباً) بين البحر الميت والبحر المتوسط[410].

يتكون مشروع (إيلات – أشدود) من قناة ملاحية تبدأ من إيلات بطول (10كم) وخط سكه حديد بطول (300كم) وبتكلفة قدرها خمسة مليار دولار بتمويل وتنفيذ صينى، وتقوم فكرة المشروع على استقبال السفن القادمة من آسيا وشرق وجنوب أفريقيا إلى ميناء إيلات، ونقل الحاويات برياً وإعادة نقلها بحراً عبر ميناء أشدود.

يقلل البعض من أهمية هذا الخط تأسيساً على أن النقل البرى لا يمكنه استيعاب حجم كبير من البضائع مقارنةً بالسفن , إلا أنه يجب النظر إلى أن هذا المشروع يستقطب نوعيات معينة من البضائع مرتفعة القيمة سيتم استقبالها فى مراكز لوجستية تحقق قيماً مضافة عليها، كما أن هذا المشروع سيربط مينائى (حيفا – إيلات) التى تقوم الصين حالياً بتطويرهما لرفع كفائتهما لنحو (1.2مليون حاوية) لكل منهما كما أن هذا المشروع يدعم الطرح الإسرائيلى فى مشروع (سكك حديد السلام) مع دول الخليج.

([409]) الهام جبر شمالى: قناة السويس والتحديات الإسرائيلية مشروع قناة البحرين "أنموذجاً"، قناة السويس (الماضى –الحاضر–المستقبل)، الهيئة العامة للاستعلامات، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، 2020م، ص ص440: 463.

([410]) أشرف بدر: قناه البحرين قنبلة إسرائيل الأخطر على مصر، دار الأهرام للنشر، القاهرة، مطبعة الأهرام، 2014م، ص13.

كروكى (11) يوضح الشكل والمسار المقترح لقناة البحرين.

.المصدر: محمد مجاهد الزيات، مشروع اسرائيل للإلتفاف على قناة السويس،/ قناة السويس 150 عام، الهيئة العامة للاستعلامات، 2020م

مشروع سكك حديد السلام الإسرائيلى[411]:

تقوم فكرة المشروع الإسرائيلى على ربط البحر الأبيض المتوسط باستخدام السكك الحديدية مع دول الخليج، بالتعاون مع (السعودية، الأردن، السلطة الفلسطينية) لنقل البضائع والمسافرين بين الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط فى الغرب، والمملكة العربية السعودية ودول الخليج فى الشرق، تمثل فيه إسرائيل الجسر البرى عن طريق (قطار الوادى بين حيفا، بيت شيئان) والذى يعتمد على الطريق التاريخى لسكك حديد الحجاز المقترح تمديده الى معبرى (الجلمة، جنين) بالسلطة الفلسطينية، وخط آخر باتجاة الشرق يصل إلى الحدود الأردنية (معبر الأردن – الشيخ حسين)، ومنها الى المملكة العربية السعودية التى تمتلك خط سكك حديدية يربط الشمال بالجنوب عند الأردن، ومنها إلى دول الخليج، ويبلغ طول السكك الحديدية المقترحة (1590كم من ميناء حيفا حتى مدينة الرياض) ثم ينقسم الى اتجاهين الأول (450كم من الرياض وحتى الدمام) الثانى (970كم من الرياض وحتى ميناء دبى بدولة الإمارات)، علاوةً على إنشاء ميناء متطور بالأردن كمركز للنقل الإقليمى وإدارة البضائع.

([411]) محمد مجاهد الزيات: مشروع إسرائيل للالتفاف على قناة السويس، الأهرام، القاهرة، فبراير 2007م، ص6.

قناة بنما:

تُعد قناة بنما أحد أهم الممرات المائية في العالم المنافسة لقناة السويس وتقع فى دولة بنما إحدى دول أمريكا الوسطى، وقد شقت القناة لتفادى المرور حول (رأس هورن) الطريق الجنوبى لأمريكا الجنوبية، حيث تصل القناة بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي بطول يتجاوز حوالي ثمانين كم،وتفصل بين الأمريكتين الشمالية والجنوبية تم افتتاحها عام 1914م و يستغرق زمن العبور فيها نحو ثمان ساعات، وفى يونيو من عام 2016م أنهت المؤسسات المشرفة على قناة بنما مشروعًا ضخمًا يهدف إلى مضاعفة السعة الاستيعابية للقناة حتى غاطس (58 قدم) وأيضا قدرتها على استقبال حاويات أكبر، وذلك بتعميق مدخل القناة من جهة المحيط الأطلنطي لمرور سفن الشحن العملاقة الحديثة من خلال تزويد القناة بمجموعة ثالثة من السدود التي تسمح بمرور سفن أكبر تنقل بين (12.000: 15.000) حاوية، ومن ثم يرتفع بذلك حجم الترانزيت العابر للقناة بمقدار الضعف ليصل إلى (600) مليون طن سنويًا[412]، وتجذب القناة نحو (5%) من حجم التجارة العالمية التى تشكل حركة العبور بين الصين وشرق وشرق الولايات المتحدة الأمريكية. [413]

تمثل قناة بنما منافساً قوياً لقناة السويس من حيث الآتى:

أ – التكلفة: حيث تقل تكلفة المرور فى قناة بنما بنسبة تتراوح بين (20–30٪) عن قناة السويس.

ب – المسافة: حيث توفر قناة بنما من (30–60٪) من المسافة المقطوعة عبر قناة السويس[414].

جـ – حركة التجارة: السواحل الشرقية والغربية للأمريكتين إلى جانب (شمال شرق آسيا، شرق استراليا ونيوزليندا، دول الساحل الغربى من أمريكا الشمالية والجنوبية، بعض دول الشرق الأوسط).

([412]) خالد محمد جلال: الاستراتيجية المقترحة لاستغلال محور تنمية قناة السويس فى تحقيق مطالب الأمن القومى المصرى، بحث زمالة كلية الدفاع الوطنى، الدورة 47، 2018م، ص ص49–51.

([413]) انظر كل من السيد حسين جلال: "قناة السويس والطرق البديلة المنافسة"، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي للنقل البحرى واللوجستيات حول "آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس: رؤية مستقبلية"، الفترة من 19:17 – مارس 2013م، الإسكندرية، ص 2،/ طه محمد السيد و جمال سلامة على ونيبال عز الدين جميل و رانية شمعة ، التحديات التى تواجه التنمية المستدامة بمحور قناة السويس، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، الناشر كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2020م، المجلد الحادى عشر، العدد الثالث، الجزء الأول، ص 489.

([414]) متوسط رحلة السفين (ناقة الغاز) بين ساحل خليج المكسيك متجهة إلى اليابان (قناة بنما 30 يوم، قناة السويس 39يوم، رأس الرجاء الصالح 45يوم).

كروكى (12) يوضح مسار قناة بنما.

المصدر: قناة السويس 150 عام، الهيئة العامة للاستعلامات، 2020م.

تبرز المنافسة بين قناة السويس وقناة بنما حول نقل البضائع بين آسيا وأمريكا الشمالية خاصة ولايات الساحل الشرقي، ولقد نجحت إدارة هيئة قناة السويس فى جذب الشاحنين والملاك نتيجة السياسة التسويقية المبتكرة فى ظل مواجهة جائحة كورونا وتراجع معدلات التجارة العالمية، فضلاً عن التأخيرات التى واجهتها قناة بنما فى شهرى نوفمبر وديسمبر من عام 2020م نتيجة لاختناق حركة العبور بها للسفن المتجهة إلى الشمال العائدة من آسيا[415].

([415]) بلومبرغ: 3.9مساءً، 2021/1/22.

جدول رقم (20) يوضح الوفر فى المسافة للسفن بين ميناء نيويورك وعدد من موانئ آسيا فى حالة عبورها من قناة السويس كبديل عن قناة بنما.

تم إعداد الجدول بافتراض أن متوسط سرعة السفينة (15 – 16عقدة) فى الساعة (320 ميل بحرى فى اليوم)

الجهة		زمن الرحلة / اليوم		الوفر الحالى	الوفر المتوقع	معدل التغير ٪	المسافة (ميل بحرى)		مقدار الوفر الحالى	
من	الى	قناة السويس	رأس الرجاء الصالح				قناة السويس	راس الرجاء الصالح	الميل البحرى	النسبة ٪
رأس التنور	لافييرا	14.6	33.7	19.10	19.4	1.5	4684	10783	6099	57
	روتردام	20.10	34.90	14.80	15.10	2	6436	11169	4733	42
	نيويورك	25.90	36.90	11	11.3	2.7	8281	11794	3513	30
	كونستانتزا	–	–	–	–	–	4144	12094	7950	66
جدة	بيرابوس	4.10	35	30.90	31.20	0.9	1320	11207	9887	88
	روتردام	19.80	33.60	13.80	14.10	2.1	6337	10743	4406	41
سنغافورة	روتردام	25.90	36.70	10.80	11.10	2.7	8288	11755	3647	29
طوكيو	روتردام	35	45.3	10.4	10.7	2.8	1192	14507	3315	23

مقارنة بين مسارات الطرق التجارية البحرية لقناة السويس عن الطرق البديلة

شنغهاى	روتردام	المسافة بالميل البحرى	أيام الملاحة	مقدرا الوفر	يوكاهاما	روتردام	المسافة بالميل البحرى	أيام الملاحة	مقدار الوفر	
القطب الشمالى		8031	22	–	–	–	7010	19	–	–
قناة السويس		10525	–	–	–	–	11133	–	–	–
قناة بنما		13411	37	–	–	–		–	–	–
رأس الرجاء الصالح		13843	38	–	–	–	14448	40	–	–
مضيق ماجلان		17184	47	–	–	–			–	–
هون كونج	نيويورك				شانغهاى	نيويورك	–	–	–	–
قناة بنما		11207	31	–	–	–	10852	30	–	–
قناة السويس		11593	32	–	–	–	12370	34	–	–
رأس الرجاء الصالح		13686	38	–	–	–	14468	40	–	–
شانغهاى	هيوستن	–	–	–	–		–	–	–	–
قناة بنما		10138	28	–	–	–	–	–	–	–
قناة السويس		13932	39	–	–	–	–	–	–	–
رأس الرجاء الصالح		15176	42	–	–	–	–	–	–	–

المصدر: تجميع الباحث بالإعتماد على بيانات هيئة قناة السويس www.suezcanal.gov.eg..

ممر الجنوب والشمال / سكك حديد سيبيريا:

ممر الجنوب والشمال:هو محور مقترح من قبل وزراء المواصلات الأوروبيين، وقامت كل من (إيران، الهند، روسيا، أذربيجان، بيلاروسيا، أرمينيا، كازاخستان) بالتوقيع عليه، للربط (المائى/البرى – سكك حديدية) بين آسيا وأوروبا مروراً بإيران[416] بطول (7200كم) يبدأ من ميناء بومباى الهندى على المحيط الهندى (ممر مائى) إلى ميناء بندر عباس جنوب إيران، ومروراً داخل إيران عن طريق السكك الحديدية (النقل البرى) شمالاً إلى بحر قزوين بأذربيجان، ثم شمالاً إلى القوقاز وروسيا وأوروبا، وتبلغ الطاقة المتوقعة للمحور (6ملايين حاوية) مرحلة أولى على أن تصل إلى ما بين (15: 20 مليون حاوية مستقبلاً)، وهو الأمر الذى يمثل تحديًا مستقبليًا وتنافسيًا لإقليم قناة السويس خاصةً فى حجم التجارة العابرة لمنطقة الشرق الأوسط، ويتميز بالآتى[417]:

أ – انخفاض تكاليف النقل من آسيا إلى أوروبا بنسبة (30٪).

ب – اختصار الوقت بنسبة (40٪)[418] حيث تستغرق الرحلة من بومباى إلى سان بطرسبورج ما بين (20: 23 يوماً) بدلاً عن 40 يوم حال استخدام قناة السويس.

جـ – الدورالمحورى لميناء بندر عباس فى عمليات الشحن والتفريغ، علاوةً على المنطقة الحرة الملحقة بالميناء وأنشطتها الصناعية المختلفة كالحديد والصلب والورق.

خط سكك حديد سيبيريا (آمور): وتقوم فكرتة على ربط شرق آسيا بأوروبا بخط للسكك الحديدية عبر الأراضى الروسية، وتبلغ طاقتة (75000حاوية سنوياً) بطاقه إجمالية (130مليون طن /سنوياً) وتستغرق الرحلة (14يوم)، ويعتبر ذو أهمية اقتصادية وعسكرية كبيرة ويعد من أهم المنجزات فى تاريخ الأمبراطورية الروسية(1901م).

يواجه خط حديد سيبيريا العديد من المشاكل أهمها تعدد عمليات الشحن والتفريغ على طول الخط مما يؤدى إلى زيادة التكلفة النهائية للنقل بالإضافة إلى عدم ملاءمة الظروف الطبيعية المناخية على طول الخط، علاوةً على عدم قبول أوروبا مرور تجارتها بروسيا وكذلك كوريا الجنوبية التى تأبى أن تمر تجارتها عبر كوريا الشمالية،لذلك لا يتوقع أن يؤثر هذا الخط على الملاحة عبر قناة السويس، وعلى أسوأ الأحوال فإن تأثيره سيكون محدوداً.

([416]) Chauahwry، 2017م.

([417]) أحمد أحمد عزت: اثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، 2011م.

([418]) Jayantprasabl، 2015م.

خط سكك حديد شونكينغ – دويسبورغ[419]:

يطلق عليه طريق الحرير الجديد، وهو أحد أطول الخطوط فى العالم بطول (11 ألف كم) وقد أنشيء عام 2011م، ويعبر بين كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا.

خطوط أنابيب النفط[420]:

تعتبر خطوط أنابيب البترول من وسائل النقل الرخيصة والآمنة،حيث تمتد عبر أقصر المسافات بين مناطق الإنتاج والشحن أو الاستخدام , كمثل خط أنابيب (العراق /سوريا / لبنان، العراق /تركيا "كركوك/دوريتول" , السعودية /لبنان) وتنطلق أغلب أنابيب الطاقة فى العالم من بلدان نامية فى أفريقيا وآسيا، فضلا عن بلدان أوروبا الشرقية السابقة حيث تمتلك تلك البلدان موارد للطاقة والمواد الخام، ومن أبرز خطوط الأنابيب المنافسة لقناة السويس **التالى:**

أ – **خط أنابيب اسرائيل(إيلات – أشكول):**

يمتد من إيلات على خليج العقبة إلى أشكول على البحر المتوسط بطول (160) ميل، وبلغت طاقة خمسين مليون طن سنوياً, ولقد اتخذت مصر العديد من الإجراءات التى تحفز الدول على استخدام النقل الملاحى عبر قناة السويس تتمثل فى تطبيق سياسات تسعيرية مرنة للسفن العابرة للقناة، مع تعزيز تنافسية القناة على الطرق المختلفة للتجارة، بالإضافة إلى تطبيق برنامج للتعاون مع خط سوميد لجذب ناقلات البترول العملاقة.

ب –**خط أنابيب إيلات – عسقلان:**

(1) حاولت حكومات إسرائيل المتعاقبة توسيع خط أنابيب (إيلات – عسقلان) الذى أقيم بالتعاون مع إيران عام 1968م، ويربط بين (البحر الأحمر – البحر الأبيض المتوسط) كبديل لقناة السويس لنقل البترول الإيرانى لمصافى التكرير الرومانية[421]، وقد توقف هذا المشروع بسبب نجاح مصر فى تنفيذ مشروع مضاد وهو (خط أنابيب سوميد)[422].

(2) وقعت شركة أوروبا آسيا بايبلان الحكومية الاسرائيلية (EABC) وشركة ميد ريد لاند بريدج (الإماراتية/الإسرائيلية) فى شهر اكتوبر 2020م اتفاقاً مبدئياً يهدف لاستخدام خط أنابيب إيلات – عسقلان لنقل النفط الإماراتى إلى أوروبا، وتشير دراسات هيئة قناة السويس إلى أن تاثيره سيكون

([419]) نسرين نور الدين حسن: قناة السويس فى مصر بين الواقع والمأمول، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، 2019م، ص288.

([420]) عادل سيد أحمد: قناة السويس وتحدى أنابيب الطاقة، مجلة السياسة الدولية، القاهرة، الأهرام للطباعة والنشر، العدد 190، إبريل 2006م، ص ص92-104.

([421]) مديرية الدراسات الاسترتيجية: خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعى فى غرب اسيا وشمال افريقيا (خرائط وجداول)، المركز الاستشارى للدراسات والتوثيق، بيروت، فبراير 2016م، ص 8.

([422]) السيد حسين جلال: قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (1869 -1985م)، دار المعارف، القاهرة، 1987م، ص ص 39: 40، (أنشئ خط أنابيب سوميد"الشركة العربية لأنابيب البترول" عام 1977م، يمتد من العين السخنة على خليج السويس إلى سيدى كرير على ساحل البحر المتوسط، وهو مشروع مكمل لقناة السويس لنقل البترول من منطقة الخليج العربى إلى ساحل البحر المتوسط المتجه إلى أوروبا وأمريكا، وتصل طاقة الخط (120مليون طن بترول خام سنوياً) ويستخدم الخط لتخفيف حمولة السفن التى يزيد غاطسها عن عمق القناة.

محدودًا نظراً لاستحواذ القناة على (66٪) من كميات النفط المحتمل عبورها عبر القناة وتبلغ نحو (107مليون طن) فضلاً عن أن أى نقل برى يتضمن طريقاً للسكك الحديدية سيكون تأثيرة محدوداً مقارنةً بحاويات النقل البحرى عبر قناة السويس التى يمكنها نقل كميات ضخمة بتكلفة أقل، علاوةً على دور الهيئة الاقتصادية للقناة التى تعمل على تطوير صناعات جاذبة للسفن.

نموذج للمحددات العالمية:

المؤشرات الاقتصادية العالمية:

تنبئ المؤشرات الاقتصادية عن مدى قدرة الوحدة السياسية على الاندماج فى الاقتصاد العالمى وبالتالى توقع مستقبلها الإنمائى والائتمانى, ولا شك أن الدولة المصرية قد حققت الكثير من التطور بناءً على مؤشرات الاقتصاد العالمى وتوقعات الخبراء الدوليين، إلا أنه ما زال هناك تحديات جمة للوصول إلى الهدف الرئيسى لوضع مصر ضمن الاقتصاديات الدولية كقوة فاعلة

بمقارنة ترتيب مصر بباقى الاقتصاديات (إقليمياً / عالمياً) لعام 2018م الذى شمل نحو (190 دولة)،على مستوى مؤشر الأداء اللوجستى احتلت مصر المركز (67عالمياً)، ومؤشر ممارسة الأعمال الـ(180 عالمياً)، ومؤشر التنافسية العالمي الـ(100)،وفى عام 2020م تحسنت بعض مؤشرات الدولة المصرية ,ومنها مؤشر التنمية المستدامة الـ(83)، ومؤشر التنافسية العالمى الـ(93) لذا لزم بيان ماهية هذه المؤشرات ودلالاتها الاقتصادية للوقوف على أوجه القصور وطرق الإصلاح كالآتى:

جدول رقم (21) يوضح المؤشرات العالمية

أ – مؤشر الأداء اللوجستى	**من اكبر التحديات التى تواجه تنمية المراكز اللوجستية بإقليم قناة السويس، للعمل على تعزيز التنافسية وتحقيق التكامل والتوافق مع رؤية مصر الاستراتيجية 2030م[423]**
مكوناتة (6 عناصر)	كفاءة الجمارك والتخليص الجمركى / جودة البنية التحتية للنقل والتجارة /سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية/كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية/القدرة على تتبع وتعقب الشحنات الواردة إلى الموانئ /ترتيب مواعيد التسليم المقررة والمتوقعة للشحنات طبقاً للجدول الزمنى.
ب –مؤشر ممارسة الأعمال	من التحديات التى تواجة تنمية إقليم قناة السويس، ويتطلب تكامل وتعاون قطاعات الدولة لعمل إصلاحات فى كافة مكونات مؤشر ممارسة الأعمال، ويقصد به (قياس الفترة الزمنية /الإجراءات التى يستغرقها المستثمر لبدء النشاط التجارى فى أى دولة)[424]
مكوناتة(5 عناصر)	الوقت المخصص لبدء النشاط التجارى /الحصول على الإئتمان سواء للـ(المقرض أو المقترض)علاوةً على الضمانات الخاصة لكليهما /حماية حقوق الأقلية من المستثمرين /دفع الضرائب /تسوية حالات الإعسار.
جـ –مؤشر التنافسية العالمية[425]	ويقصد به (مدى تمكن دولة ما من إنتاج وبيع المنتجات /الخدمات التى تناسب جودة الاسواق بنفس الأسعار أو أقل والقدرة على تعظيم العوائد على الموارد المستهلكة فى إنتاج هذه المنتجات /الخدمات)
ويشمل تحليل مؤشر التنافسية العالمى على (أربعة مجالات رئيسية، اثنى عشر	(1) عوامل دفع الاقتصاد"مجال بيئة مواتية": (المؤسسات، البنية التحتية،الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات، بيئة الاقتصاد الكلى "استقرار الاقتصاد الكلى"). (2)مجال رأس المال البشرى: (الصحة، المهارات). (3)عوامل تحقيق الكفاءة للأسواق: (المنتجات، سوق العمل،النظام المالى، حجم

(423) أيمن نبيل سليمان: تنمية محور قناة السويس وانعكاساتة على الاقتصاد القومى المصرى، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة الأزهر، 2016م.

(424) طريح، نفين محمد صقر، عمر محمد عثمان: الأبعاد المكانية للتنمية الإقليمية فى مصر بالتطبيق على مشروع تنمية محور قناة السويس، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، كلية التجارة، جامعة حلوان، المجلد 28، العدد4.

(425) يصدرمؤشر التنافسية العالمية عن المنتدى الاقتصادى العالمى (دافوس) منذ عام 1980م الذى يضم (144 دولة)، أحتلت فيه مصر المرتبة الـ(100 دولياً) عام 2018/2017م بقيمة (3.9 نقطة) والمرتبة(83) عام 2020م، ومن أفضل المؤشرات الفرعية نمواً للدولة المصرية ضمن مؤشر التنافسية العالمى (مؤشر البنية التحتية لتحتل مصر المرتبة 71 – لتتقدم مصر 25 مركزاً عن تقرير عام 2017/2016م، وكذلك مؤشر سوق المال حيث أحتلت مصر المرتبة (77) لتتقدم مصر 34 مركزاً عن تقرير عام 2017/2016م

مكون فرعياً كالآتى:	السوق). (4)محال بيئة الابتكار: (تعقد وتطور بيئة الأعمال، القدرة على الابتكار).
د –مؤشر التكامل الاقتصادى[426]	يهدف إلى(تقييم حالة وجهود الاندماج الأفريقى بين الدول الأعضاء فى التكتلات الإقليمية الثمانية المعتمدة من الاتحاد الافريقى ومقارنتها داخل كل تكتل ومع بقية الدول من خارجة)
وينقسم المؤشر إلى خمسة عوامل اندماج	(التكامل التجارى – تكامل الاقتصاد الكلى – الاندماج الإنتاجى – اندماج البنية التحتية –حرية حركة الافراد)

المصدر: تجميع الباحث

(426) تقرير مؤسسة فيتش عن جمهورية مصر العربية بتاريخ 13 يوليو2020م، المنشور بموقع مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار www.idsc.gov.eg بتاريخ 2020/2/14م سعت 3.12 صباحاً: احتلت مصر الترتيب الثانى لعام 2019م فى مجال البنية التحتية والثالث فى مجال الاقتصاد الكلى، وعلى الرغم من النمو السريع للاندماج الافريقى الا انه ما زال بحاجة لمزيد من التحفيز، ويتوقع الخبراء بان تكون مصر من النماذج المتقدمة فى منطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا بمعدل نمو سنوى موجب (2.6٪)، وكذلك توقعت وحدة الاستخبارات الاقتصادية بانكماش جميع اقتصاديات منطقة الشرق الاوسط عام2020م نتيجة تداعيات جائحة كوفيد – 19 باستثناء مصر.

المطلب الثانى

المشروعات المنافسة ونظرية اقتناص الفرص

المنطقة الحرة بدولة الإمارات / دبى (جبل على)

أنشئت عام 1985م تتبع المنطقة الحرة بجبل على موانئ دبى العالمية، تبلغ مساحتها (75كم) مكونة من مرحلتين، وتم التخطيط لها لتكون مركز تجارى لمنطقة الخليج والشرق الأوسط، وهو هدف يتقاطع مع بعض أهداف قناة السويس من حيث (السوق المستهدف)،ولا تعتبر المنطقة الحرة بجبل على بمثابة تحدى لمنطقة إقليم قناة السويس بل يمكن فى إطار التعاون المشترك أن تتحول من منطقة منافسة الى منطقة متكاملة مع منطقة قناة السويس إذا أحسن استغلال واقتناص الفرص لتعزيز التعاون بينهما.

جسر الملك سلمان[427]

تخطط المملكة العربية السعودية لإنشاء جسر الملك سلمان ضمن خطتها الاستراتيجية (2030م) حيث أنشأت ثلاث مناطق اقتصادية ذات طبيعة خاصة , علاوةً على السعى لإنشاء مناطق لوجستية لخدمة التجارة العالمية مستغلة موقع مصر بأنها نافذة آسيا على أفريقيا وتشترك جمهورية مصر العربية ضمن مشروع (نيوم) كتعاون مشترك لتعظيم الاستفادة والتعاون المشترك لدعم حركة النقل وتبادل التجارة شرقاً وغرباً.

مبادرة الحزام والطريق الصينية[428]:

يأتى المشروع الصينى ضمن سلسة التحديات والمنافسات التى تواجه تنمية محور قناة السويس[429]، ينقسم مشروع (الحزام والطريق) إلى[430]، (طريق بري) يبدأ من وسط الصين وجنوب غرب آسيا إلى شمال إيران قبل أن يتحول غربًا عبر العراق وسوريا وتركيا نحو أوروبا، ومن هناك يذهب عبر بلغاريا ورومانيا وجمهورية

---

(427) محمد على إبراهيم: قناة السويس من ممر ملاحى الى محور لوجيستى عالمى – قناة السويس (الماضى –الحاضر–المستقبل) الصالون البحرى المصرى – القاهرة –2020م – ص 511.

(428) إسلام المنسي: الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم، 14مايو 2017م، إضاءات. لمزيد من التفاصيل(https://goo.gl/r5tYng)

(429) سيد حسن جلال: قناة السويس الجديدة والتحديات الضخمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2014/10م، ص3.

(430) نسرين نور الدين حسن: قناة السويس فى مصر بين الواقع والمأمول، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، 2019م، ص288.

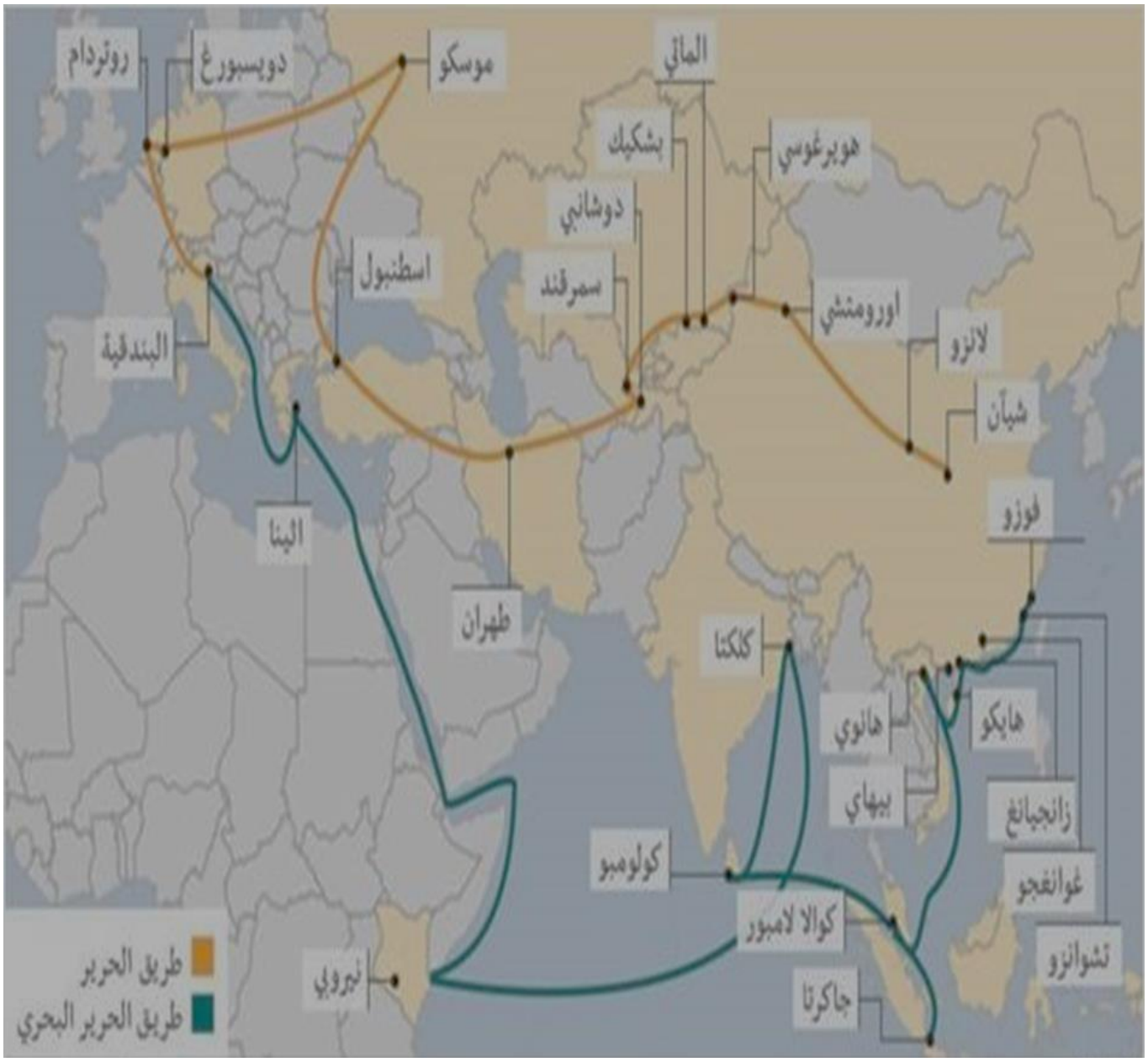
التشيك، وألمانيا، وصولاً إلى روتردام فى هولندا ثم جنوبًا إلى إيطاليًا، علاوة على خطوط السكك الحديدية (طريق الحرير الجديد) التى تمتد من مدينة (يبوى) الواقعة أقصى شرق الصين عابرةً قارتى أسيا وأوروبا ليصل الى العاصمة (مدريد) بأسبانيا بطول (13 ألف كم) ويمر هذا الخط عبر ستة دول هى (كازاخستان, روسيا , روسيا البيضاء,بولندا,فرنسا) وتستغرق الرحلة (17يوم – مقارنةً بـ45 يوم عن طريق البحر) بينما تزيد تكلفة النقل البرى فية بنسبة (30٪) عن النقل البحرى، و(طريق بحري) يمتد من أقصى السواحل الشرقية للصين وحتى أقصى دول غرب أوروبا.

نجحت إسرائيل فى استقطاب الشركات الصينية لتنفيذ مشروع (إيلات – أشدود) بتكلفة قدرها (5مليار دولار) بتمويل صينى, علاوةً عن تطوير مينائى (حيفا–أشدود) لتصبح جزء من طريق الحرير، كذلك نجحت السعودية والكويت فى عقد اتفاقيات مع الصين لتصبحا ضمن المشروع، ولا شك أن لهذا الطريق آثار سلبية على حركة المرور فى قناة السويس ليس من حيث حجم التجارة و لكن من حيث القيمة [431].

تعتبر مصر نقطه الوصول والارتكاز بين دول العالم العربي في قارتى(آسيا، أفريقيا) بحريا،لاسيما في التجارة العربية والأفريقية في الشرق الأوسط بالنسبه للصين، وهو الأمر الذى يفسر أهمية مصر كمحور رئيسي على امتداد المجرى الملاحي لمبادرة الحزام، مما يعنى أن الطريق البحري سيعزز من فرص الاستثمار بمحور القناة ويعزز أيضا من حركة التجارة المارة بالقناة، وفي ظل فرضية اقتناص الفرص قد يعزز ذلك من جعل محور قناة السويس مركزا لوجيستيًا للسفن والبضائع، ويحقق بالتالي ستساهم إيرادات فى تحقيق التنمية ودفع عجلة الاقتصاد الوطنى.

(431) محمد على إبراهيم: قناة السويس من ممر ملاحى الى محور لوجيستى عالمى، قناة السويس (الماضى، الحاضر، المستقبل)، الهيئة العامة للاستعلامات، 2020م، ص 519.

خريطة رقم (5) توضح مسارات مبادرة الحزام والطريق الحرير الصينى



المصدر: 150عاماً على قناة السويس، الناشر الهيئة العامة للإستعلامات، 2020-2021

المطلب الثالث

تقييم المشروعات المنافسة للمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لقناة السويس

نتيجة للعرض السابق يرى الباحث بأنه يمكن تقييم التحديات التى تواجة تنمية المنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية لإقليم قناة السويس بنموذج (SWOT Analysis) بالجدول رقم(22)كالآتى:

نقاط القوة (Strengths)	نقاط الضعف (Weaknesses)
1-الموقع الجيواسترتيجى والجيوبولوتكيى اللذان يجعلان منطقة قناة السويس – كوسيط يستمد نموه من نمو الموانئ التجارية المرتبطة أو التى يقدم لها عوامل جذب للمرور بالمجرى الملاحى لقناة السويس. **2- البيئة الاقتصادية الملائمة والممر الملاحى لقناة السويس كنقطة إرتكاز فى منظومة النقل وسلاسل الإمداد اللوجستية العالمية التى تقع على مسار خط التجارة الرئيسى بين آسيا وأوروبا وأمريكا و قربها من الأسواق الأفريقية الواعدة.** **3- الاتفاقيات الدولية و الإقليمية التجارية والاقتصادية التى تسمح بسهولة ولوج منتجات المنطقة الاقتصادية الخاصة والمناطق الصناعية لبعض الدول وتمتعها بمعاملة تفضيلية لمنتجاتها، وتتيح تلك الاتفاقيات النفاذ لسوق مهول من المستهلكين يقدر بنحو (1,6 مليار مستهلك) – مثال – اتفاقية التجارة الحرة مع الدول العربية، اتفاقية الكويز مع الولايات المتحدة الأمريكية و اتفاقية الكوميسا و اتفاقيات التعاون التجارى مع الاتحاد الأوروبى .** **4- الإرادة السياسية والتخطيط الاسترتيجى والتى انتهجت تطوير الموانئ (شرق وغرب بورسعيد، شمال السويس والسخنة وسفاجا، دمياط و الإسكندرية) إنشاء وتطوير شبكات وسائط النقل الداخلى (البرى، البحرى، الجوى).**	1-قناة السويس متغير تابع للتجارة العالمية -بمعنى- إعتماد الملاحة بالمجرى الملاحى لقناة السويس على حجم الأسطول والتجارة العالمية 2- ضعف استفادة الموانئ بالتميز الجيواسترتيجى والتنافسى وحجم التجارة العابرة للمجرى الملاحى لقناة السويس خاصة الموجودة بمدخل القناة من بورسعيد إلى السويس إلى السخنة. 3- على الرغم من أن نص قانون (30) لسنة 1975م يعتبر مرفق القناة هيئة اقتصادية وتدار بالطرق الاستثمارية والتجارية الحديثة وبما يكفل تحررها عن المفهوم الحكومى،إلا أننا أمام أمرين يضعفان من قدراتها الاستثمارية والاقتصادية والتنافسية وهما:- (أ) النظر إلى مرفق القناة كمرفق خدمى قائم على تحصيل رسوم العبور فقط، وهو ما يحولها لموقع اقتصادى غير متماسك لاسيما خضوعها لقانون الغلة المتناقصة فى ظل المتغيرات العالمية. (ب) قلة تنوع الطاقة الإنتاجية وضعف التنافسية – نظراً لعدم وجود أنشطة مكملة وخدمات لوجستية مكملة ومصاحبة لخدمة عبور سفن البضائع، مما أدى لضعف النفوذ الاقتصادى للمنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس ومراكزها اللوجستية وبالتبعية منطقة قناة السويس. 4- تعاظم حركة التجارة البينية داخل التكتلات الاقتصادية الواحدة لاسيما استخدامهم لأسلوب النقل متعدد الوسائط سيؤدى مستقبلاً للتأثير على حركة التجارة العالمية المنقولة عبر المجرى الملاحى لقناة السويس 5- المعوقات البيروقراطية والإدارية والمؤسسية والإجرائية والتنظيمية. 6- عدم ترابط وتكامل المشروعات بالمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لاسيما الموانئ كمحور ارتكاز مستقبلى للتنمية المستدامة

5-قابلية التشريع للتطور بما يتواكب مع الفكر الاقتصادى الحديث مع مراعاة أن دراستنا قد أثبتت أن العائق ليس فى الرؤية التشريعية وإنما الإفراط فيها قد يؤدى لضياع حقوق على الدولة المصرية، ولكن من الواجب الانتباة لما يعطى للمستثمرين الأجانب من امتيازات قد لا نجد لها مردود فى الواقع العملى – مع ضرورة انتقاء واختيار أفضل العناصر للعمل فى جذب وتوطين تلك المجالات من العاملين الحكوميين أصحاب فكر متطور مع توفير الحماية القانونية والمظلة الشرعية الواضحه لأعمالهم.

6- توافر الطاقة والأراضى والبنية التحتية والأيدى العاملة ومعظمها من الشباب ومراكز التدريب / العمالة الفنية المتخصصة التى تستطيع توفير أية برامج لازمة لخدمة المناطق الصناعية والمراكز اللوجستية فضلاً عن البنية المالية الداعمة لصناعة الموانئ كالبنوك وشركات الاكتتاب و شركات التأمين.

7- تحقق مؤشرات التنافسية والقدرة على جذب خطوط التجارة الملاحية العالمية لاسيما عقب توسعات قناة السويس الجديدة 2015 و التوسعات الجنوبية للقناة 2021 – 2023، وبمقارنة بسيطة بين المجرى الملاحى لقناة لسويس و قناة بنما أشهر المنافسين نجد أن الأولى تتمتع بخصائص متفردة ومتعددة منها وحدة الارتفاع وملاءمة حركة الملاحة والقدرة على التوسعات المستقبلة وبما يناسب حركة التجارة العالمية فالعرض 790 قدم والغاطس (78,7) قدم وتستقبل سفن لغاطس (66قدم) – أما قناة بنما – والتى تشمل ثلاث مستويات للمياه وعدد من الأهوسة وأقصى عرض لها (163 قدم) والعمق (60 قدم) يستقبل غاطس (50 قدم).

8- نمو حركة التجارة الخارجية وتغيير حركة أسطول

7- ضعف منظومة تعظيم الاستفادة من إدارة الموانئ الموجودة بطول السواحل المصرية، لاسيما موانئ بورسعيد شرق وغرب، وموانئ السويس الأدبية والأتكة وموانئ العين السخنة، فكأنها مناطق جبائية بدون النظر لكونها محور وأساس الاستثمار والتنمية فكان من الواجب على إداراتها (حال تعديل التشريعات المنظمة) أن يحل مفهوم الإيراد الاقتصادى الاستثمارى محل مفهوم الدخل القومى الجبائى، وهو ما أدى لفقد شبكة الموانئ قدرتها توليد مستويات مقبولة من النمو المتكافئ نظراً لضعف تماسكها وقدرتها على الابتكار والتلحف بتخلف بيروقراطى ينفذه آغا خانة.

8- ويرتبط العنصر عاليه ارتباطاً وثيقاً بما يليها من عناصر ساهمت فى مجموعها فى فقدان المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس وبالتبعية قد تمتد آثارها للقناة ذاتها وبالتالى المنطقة ككل وهو: **(فقدان منطقة القناة لحركة النمو الداخلى)** كقوة دافعة للاقتصاد القومى المصرى لاسيما وقد سبق أن نوهنا إلى أن القناة هى متغير وتابع لحركة التجارة والموانئ والأسطول العالمى مما أفقد المنطقة عنصر المفاضلة لصالحها **ومن تلك العناصر:**

(أ) ضعف آلية التسويق وعدم التخطيط الاسترتيجى.

(ب) عدم الاستفادة من نمو حركة التجارة العالمية والأسطول البحرى العالمى والنمو الصناعى والتجارى العالمى.

(ج) الأخطاء الاقتصادية التى أفقدت قناة السويس حيويتها التنموية والمنطقة الاقتصادية ومراكزها اللوجستية ميزاتها التنافسية، لاسيما عدم ارتباطها بتحالفات استرتيجية واقتصادية عابرة للقوميات أو خلق مستويات من التعاون معها.

(د) عدم توافر الشفافية والحوافز الفعالة

(هـ) عدم تطوير الصناعات التحويلية والتكنولوجية

(و) تأخير تحسين البنية التحتية

(ز) ارتفاع تكلفة المواد الخام

(ح) ارتفاع تكاليف الصيانة وقلة قطع الغيار.

(ط)ضعف التمويل الوطنى

(ى)عدم استقرار التشريعات المتعلقة بالاستثمار الأجنبى.

الملاحة نتيجة للمتغيرات الدولية. **9- خلق مناخ التنمية الصناعية وتقرير الحوافز الاستثمارية** **10- الاعتماد على مراكز الفكر والدراسات من أكاديمية البحث العلمى ومراكز ومعاهد البحوث الصناعية والمالية والزراعية وإدارة الأزمات.** **11- وجود خبرات وكفاءات وطنية.** **12- التحول للاقتصاد الأخضر وهى السياسة التى تبنتها الدولة المصرية ضمن خطتها الاستراتيجية 2030 وطبقتها إدارة هيئة قناة السويس.** **13- وجود مناطق حرة واتفاقيات دولية.** **14- الاستقرار السياسى والأمنى.**	9- ضعف توظيف تكنولوجيا المعلومات والاتصالات طبقاً لأحداث النظم، لاسيما و أن قناة السويس تمتلك القدرة على توفير التكنولوجيا بمختلف أنشطتها وصناعاتها البحرية لتعزيز قوى الدولة الشاملة ومن ذلك يتحقق الآتى: (أ) سهولة الاتصال البحرى والتجارى بين العملاء والمستثمرين (ب)تخفيض وقت الآداء البحرى وتحقيق السرعة فى إنجاز المهام (ج) تخفيض تكلفة أداء الخدمات البحرية. (د) استغلال نمو حركة التجارة الإلكترونية .
الفرص (Opportunities)	**التحديات (Threats)**
يمتلك إقليم قناة السويس قطاعات اقتصادية وتكنولوجية ولوجستية عند حسن إدارتها ستؤدى لتحسين القدرة التنافسية للمنطقة ودفع عجلة الاقتصاد الكلى للدولة المصرية، لاسيما إذا انطلقت إداراتها مجتمعة وفقاً للخطة الاستراتيجية المحددة المطروحة بدراستنا ورؤية واضحة لبناء تحالفات اقتصادية ودولية فى مواجهة البدائل المنافسة واقتناص الفرص بالتكامل مع المشروعات الاقتصادية واللوجستية الممكنة، حتى تحقق الفرص والغرض المرجو منها – ومن وجهة نظر الباحث تتمثل الفرص فى الآتى:- **1-تتمتع منطقة قناة السويس وسيناء ببنية تحتية تمتد لتشمل آفاقاً أوسع للتنمية من الوضع الحالى مما يقتضى تغيير الفكر الاقتصادى فى تعظيم الاستفادة واختيار نموذج للتنمية يتلاءم مع المتغيرات العالمية الاقتصادية.** **2-تمتلك منطقة قناة السويس القدرة على استيعاب الاستثمارات المتنوعة فى مجالات وأنشطة وقطاعات**	تتجة الاقتصاديات العالمية لاسيما اقتصاديات الحجم فى أسطول النقل البحرى العالمى و الذى يستوعب نحو (83%) من حجم التجارة العالمية إلى تقليل نفقات النقل و زيادة الأرباح، وعلى ذلك فبدون تحقيق تنمية حقيقية بمنطقة قناة السويس و سيناء، لاسيما قلبها النابض وهو المجرى الملاحى لقناة السويس و المنطقة المحيطة به فإن المجرى الملاحى سيفقد أو ستقل ميزتة التنافسية التى يتمتع بها، وعلى ذلك فيمكن حصر التحديات التى تواجة تنمية المنطقة الأقتصادية الخاصة لقناة السويس و المجرى الملاحى لقناة السويس **<u>فى النقاط الأتية:</u>** 1- تذبذب معدل نمو الاقتصاد العالمى لاسيما فى الأقطاب الرئيسية العالمية (الاتحاد الأوروبى – الولايات المتحدة الامريكية – الصين) وخروج بعض القوى الاقتصادية المتقدمة التحالفات الاقتصادية مثل (بريطانيا) – تؤدى تلك المتغيرات لتحديد حجم التجارة العالمية لاسيما التجارة المارة بالمجرى الملاحى لقناة السويس فإذا استمرت تلك المعدلات البطيئة للنمو فقد تؤثر سلباً على المكاسب المتوقعة من توسعة

المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية من خلال تعظيم الموارد وتحقيق القيم المضافة. **3-بحكم تميز المنطقة الجيواستراتيجى يمكن تعظيم قدراتها الجيوبولوتيكية بأن تصبح أكثر اندماجاً بالعولمة الاقتصادية وتعدد محاور النقل والوسائط وزيادة حجم اقتصاديات الموانئ والسفن المكافئة، لاسيما وأن المراكز اللوجستية تقوم على فكرة الأسس الزمنية والمكانية المتوازنة والمتكافئة وتكون قادرة على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وترقية مثيلاتها الوطنية مما ينعكس على تحقيق التنمية بالإقليم.** **4-تبنت إدارة هيئة قناة السويس رؤية مستقبلية قائمة على البعد البيئى والاقتصادى وترقية دورها الاجتماعى، ومن ذلك تبنيها لنظم اقتصادية مرنة لأسواق بيع الخدمات تتنوع بتنوع خدمات النقل الدولى متعدد الوسائط.** **5-تنمية دور الممر الملاحى المحورى فى الاستفادة من نمو التجارة والأسطول العالمى، مع جذب فرص لتحقيق التنمية بالمنطقة لاسيما القيمة المضافة للأنشطة البحرية.** **6-تشجيع مساهمة المطورين الصناعيين الوطنيين والأجانب.** **7-دعم وتطوير الموانئ المحورية بمدخلى القناة لجذب بضائع الترانزيت من الموانئ المحيطة بواسطة وسائط النقل المتعدد البرى والجوى و سفن الروافد لإنشاء مراكز خدمات لوجستية لخدمة حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر كمواقع إنتاج عالمية / مما**	قناة السويس 2- غياب البيئة التنافسية الملائمة واضطراب حركة التجارة العالمية فى ظل المتغيرات الدولية. 3- المنافسة الشرسة من المشروعات المنافسة والطرق البديلة كالخطوط وأنابيب النفط والبدائل الملاحية الأخرى مثل رأس الرجاء الصالح كبديل عن قناة بنما بين آسيا و أمريكا الجنوبية. 4- تحقيق الموازنة بين تكلفة الخدمة لعبور السفن قناة السويس والرسوم التنافسية المحققة لجذب خطوط النقل والملاحة العالمية [432]، حيث يمثل تحديد قيمة رسوم العبور بالمجرى الملاحى لقناة السويس وتكلفة الخدمات المقدمة للسفن العابرة له تحديًا رئيسيًا لإدارة قناة السويس لاسيما عقب تكلفة قناة السويس الجديدة فى عام 2015 حيث قامت إدارة القناة برفع رسوم العبور نحو (ثلاث مرات) فى الخمس سنوات الماضية فتتقاضى عن سفينة حاويات حمولة (4500 حاوية) نحو (450) ألف دولار أمريكى أو ما يعادله بمجموع سلة عملات هيئة قناة السويس [433] ضعف شفافية المعلومات عن محددات قدرة الدولة. 5- قلة المعلومات عن الخريطة الرئيسية للاستثمار فى جمهورية مصر العربية .

([432]) فى إبريل 2013 قررت شركة Maersk Line أكبر شركة للشحن الملاحى فى العالم الاعتماد بالنسبة لسفنها المارة من شرق آسيا إلى الشواطئ الأمريكية والعكس بشكل أساسى على قناة السويس بديلاً عن قناة بنما وذلك لخدمة الأجيال الحديثة التى ضمتها الشركة لأسطولها، وهو ما يؤيد رأينا نحو سرعة العمل على الانتهاء من التوسعات بالمنطقة الجنوبية وتعميق مدخلى القناة لنحو (77 قدم) لاستيعاب الأجيال الحديثة من السفن.

([433]) خلال تلك المدة ضاعفت قناة بنما من رسوم العبور بها نحو (300%) فضلاً عن الميزة التنافسية لقناة السويس بالنسبة للسفن العاملة بين آسيا و أمريكا فى الفارق الزمنى عن قناة بنما.

يجعل المنطقة مراكزاً لتحميل السفن العملاقة وتؤدى لإرتباط الاقتصاد المحلى المصرى بالاقتصاد العالمى. **8-دعم اقتصاديات المعرفة وتوطين التكنولوجيا.** **9-نفاذ السلع المصرية لسوق ضخم يقرب من مليارى مستهلك.** **10- الأخذ بالنموذج الإماراتى وإيجاد سبل للتعاون المشترك** **11- التعاون والتكامل مع المشروعات الإقليمية والعالمية ذات العائد المشترك (WIN WIN) مثل مشروع نيوم بالمملكة العربية السعودية، ومبادرة الحزام والطريق الصينية**	6- ضعف الرؤية الاسترتيجيةالجاذبةللاستثمارات الأجنبية للمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية 7- المشروعات المنافسة والطرق البديلة 8- التأثير السلبى المتوقع من جانب نظام النقل متعدد الوسائط للجسور البرية والبحرية فى المدى القريب على حركة النقل للحاويات عبر قناة السويس. 9- الأطماع الداخلية والإقليمية والدولية. 10- ضعف طرق توجية نوعية الاستثمارات الأجنبية المباشرة. 11- الوفورات الاقتصادية فى ظل الجودة الشاملة وتعدد الخيارات والقرارات الاستثمارية و الإنتاجية خاصةً عند اختيار خطوط النقل البحرى ومحطات موانئ الخدمة. [434]

([434]) انظر حاتم عبد الجواد وآخرين، مرجع سابق، ص 51.

الفصل الثانى

وضع مقترح حول استراتيجية لتفعيل دور المنطقه الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة بمنطقة قناة السويس

تمهيد وتقسيم:

شكلت المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية قوى دافعة للاقتصاديات المختلفة حول العالم، إلا أن الصورة لم تكن دائماً مثالية حيث اختلف تأثيرها من وحدة سياسية لأخرى ما بين نموذج مثالى للتنمية الحقيقية وآخر ما زال يحبوا بخطى متباطئة ثقيلة، وبعد حصاد خمسة سنوات من نشأة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وجب تقييم استراتيجية عملها مع محاولة طرح تصور لاستراتيجية قد تسهم فى تبوئها المكانة المنشودة إقليمياً وعالمياً.

تضطلع مصر بدور هام وفعال فى نطاقها الإقليمى (عربياً / أفريقياً) كقوى رشيدة مدركة أن أساس التقدم والتطور لا يتأتى إلا من خلال التعاون المشترك والمساهمات الفاعلة بما يحقق الأمن القومى بمفهومه الشامل وبمجالاته المختلفة [435] (سياسياً، اقتصادياً، عسكرياً / أمنياً، اجتماعياً،إعلامياً، تكنولوجياً)، وتحتم الأوضاع وجود استراتيجية تعمل على النهوض ودفع عجلة الاقتصاد القومى من خلال مكون رئيسى وهو المشروعات القومية العملاقة ومحل دراستها هنا المنطقة الاقتصادية والمركز اللوجستى لإقليم قناة السويس كنموذج مرجو الاقتداء به.

([435]) تعريف الأمن القومى (كلية الدفاع الوطنى): محاضرة لواء أ ح / بهاء الدين محمد على الحريشى (مفاهيم وأبعاد الأمن القومى)، هو (القدرة على توفير أكبر قدر من الحماية والاستقرار لتحقيق التنمية الشاملة للدولة فى كافة المحالات "السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية، الأيدلوجية، العسكرية، البيئية، المعلوماتية " فى الدولة ضد كافة أنواع التهديدات الداخلية والخارجية سواء إقليمية أو عالمية لتحقيق الأهداف القومية للدولة) وتتكون المجالات الأساسية للأمن القومى من الآتى (السياسى – الاقتصادى – العسكرى الاجتماعى – الجيوبولوتيكى – المعلوماتى) – (لمزيد من التفاصيل – البحث الرئيسى لكلية الحرب العليا 2013م: المهام الاستراتيجية المستقبلية للقوات المسلحة لتحقيق الأمن القومى).

تجسيداً لروح دستور مصر الحديثة [436] الذى صاغ محاور استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م) بأبعاد (السياسة الخارجية،الأمن القومى، السياسة الداخلية) **<u>فى الركائز الرئيسية الآتية:</u>**

أ – البعد الاقتصادى، يشمل (التنمية الاقتصادية، الطاقة، المعرفة والابتكار والبحث العلمى، الشفافية وكفاءة المؤسسات الحكومية)

ب – البعد الاجتماعى، ويشمل (العدالة الاجتماعية، الصحة، التعليم والتدريب، الثقافة).

جـ – البعد البيئى، ويشمل (البيئة، التنمية العمرانية).

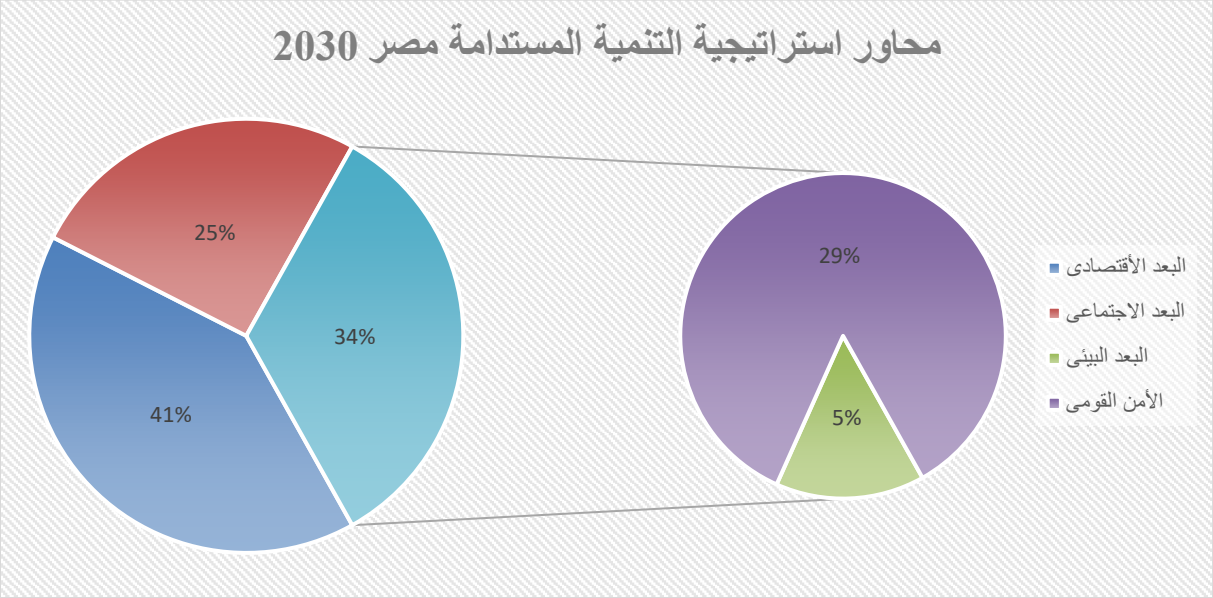
شكلت استراتيجة التنمية المستدامة أهدافها العامة بحلول عام 2030م بأن تكون مصر من أفضل (30) دولة عالمياً على مستوى (حجم الاقتصاد، تنافسية الأسواق، التنمية البشرية، جودة الحياة، مكافحة الفساد)، وتمكين مصر لتكون لاعباً فاعلاً فى البيئة الدولية التى تتميز بالديناميكية، مع وضع رؤية موحدة (سياسية، اقتصادية، اجتماعية) طويلة المدى تكون ميثاق ملزم للخطط التنموية متوسطة وقصيرة المدى على المستوى القومى والمحلى والقطاعى.

وضعت استراتيجية مصر للتنمية المستدامة هدفاً أساسياً للنظام الاقتصادى تبلور فى تحقيق الرخاء للوطن من خلال التنمية المستدامة والعدالة الاجتماعية، وأكدت على ضرورة التزام النظام الاقتصادى بالتنوع والنمو المتوازن (جغرافياً، قطاعياً، بيئياً) مع الاعتماد على الابتكار والمعرفة، قائمة على العدالة والاندماج الاجتماعى والمشاركة، ذات نظام إيكولوجى متزن ومتنوع،

([436]) تعد استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م) أول استراتيجية يتم صياغتها وفقاً لمنهجية التخطيط الاستراتيجى بعيد المدى، والتخطيط بالمشاركة بين الدولة مع المجتمع المدنى والخاص وشركاء التنمية الدوليين مما جعلها تتضمن أهدافاً شاملة لكافة مرتكزات وقطاعات الدولة المصرية، فضلاً عن مراعاتها لمبدأ تكافؤ الفرص وسد الفجوات التنموية والاستخدام الأمثل للموارد ودعم عدالة استخدامها بما يضمن حقوق الأجيال القادمة.

تستثمر عبقرية المكان والإنسان،كما تبنت الاستراتيجية ثلاثة مفاهيم رئيسية هى (النمو الاحتوائى [437]،النمو المستدام[438]، التنمية الإقليمية المتوازنة [439]).

شكل رقم (4) توضح محاور استراتيجية التنمية المستدامة:رؤية مصر 2030م



"يتضح من الشكل عاليه أن جمهورية مصر العربية قد أخذت بالأبعاد التالية كمحاور إرتكاز لتحقيق رؤيتها وهى كالتالى: (الاقتصادى ويشمل: التنمية الاقتصادية – الطاقة – المعرفة والابتكار والبحث العلمى – الشفافية وكفاءة المؤسسات الحكومية)، (الاجتماعى ويشمل: العدالة الاجتماعية – الصحة – التعليم والتدريب – الثقافة)، (البيئى ويشمل: البيئة – التنمية العمرانية)، الأمن القومى: السياسة الخارجية – السياسة الداخلية) "

المصدر: تجميع الباحث اعتماداً على خطة وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإدارى: استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م)، ط 2020م، ص4.

([437]) مفهوم النمو الاحتوائى: يقدم هذا النمو فرصاً متساوية للمشاركين الاقتصاديين مع الفوائد التى يتحملها كل قطاع اقتصادى، ويركز على المساواة فى الصحة والحماية الاجتماعية للفقراء والأمن الغذائى والتنمية البيئة المستدامة ورأس المال البشرى، ووجود صلات مباشرة بين محددات الاقتصاد الكلى (الناتج المحلى الإجمالى والقومى والإنتاجية الكلية لعناصر الإنتاج)، وبين الاقتصاد الجزئى (المنافسة والتحول الهيكلى للتنويع الاقتصادى).

([438]) مفهوم النمو المستدام: تطوير الأرض والمدن والمجتمعات والأعمال التجارية لتلبية احتياجات الأجيال الحاضرة دون المساس بقدرة الأجيال المستقبلية على تلبية احتياجاتها.

([439]) مفهوم التنمية الإقليمية المتوازنة: التغيرات الحادثة على إقليم ما بطريقة مقصودة بهدف تحسين كفاءة إمكاناته البشرية بكافة تفصيلاتها بغرض تقليل التفاوت بين أقاليم الدولة الواحدة،وتصحيح إختلالات التوازن فى النمو فيما يتعلق بالعدالة والمساواة وتحقيق الفعالية الاقتصادية لموارد الدولة.

وينقسم الفصل الثانى إلى مبحثين و كل مبحث لثلاثة مطالب كالآتى:

أ - **المبحث الأول:** الإطار العام للاستراتيجية المقترحة.

المطلب الأول: تصور عام للاستراتيجية المقترحة (الأهداف–المحددات–المرتكزات)

المطلب الثانى: الفرص المحتمله ونقاط القوى لتحقيق تنمية مشروع إقليم قناة السويس

المطلب الثالث: مجالات ومستويات الاستراتيجية المقترحة

ب - المبحث الثانى: استراتيجية مقترحة لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس.

المطلب الأول: الهدف الاستراتيجى للاستراتيجية المقترحة

المطلب الثانى: مجالات الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنطقه الاقتصادية والمراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس

المطلب الثالث: نطاق تنفيذ الاستراتيجية المقترحة لتنمية منطقة قناة السويس

المبحث الأول

الإطار العام للاستراتيجية المقترحة

تُعانى جمهورية مصر العربية العديد من المشكلات (الاجتماعية – الاقتصادية) بسبب انخفاض معدل الإنتاجية والاستثمار الأجنبى المباشر فضلاً عن نقص الصادرات وارتفاع الواردات وكذلك البطالة، وهو ما يُظهر لنا أن نمط النمو الحالى للدولة المصرية ليس فقط غير مستدام بل غير فعال فى مواجهة التحديات الاقتصادية والاجتماعية، وهو الأمر الذى يتطلب من أبناء هذا الوطن المشاركة فى وضع استراتيجية وطنية للتنمية المستدامة، وتُعد رؤية استغلال منطقة قناة السويس وسيناء هى فى رئينا المحرك الرئيسى لهذه الاستراتيجية ليس فقط لتحقيق الأبعاد السياسية والأمنية لهذا الجزء النفيس من تراب الوطن بل لخلق تنمية حقيقية مستدامة تدفع عجلة الاقتصاد الكلى للدولة المصرية وكطريقة نراها فعالة لمواجهة تحديات الاقتصاد الكلى للدولة المصرية والتى تعوق التنمية، ولقد تناولنا سابقاً جهود الدولة المصرية فى تشجيع الاستثمار منذ قانون الاستثمار العربى والأجنبى والمناطق الحرة رقم (43) لسنة 1974 والمعدل بالقانون رقم (230) لسنة 1989 وحتى قانون الاستثمار رقم (72) لسنة 2017 وتعديلاتة وقانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم (83) لسنة 2002 وتعديلاتى بالقانون رقم (27) لسنة 2015 وتعديلاتة لتهيئة المناخ الجاذب للاستثمار ولمساعدة الدولة فى تنفيذ أهداف خطتها للتنمية المستدامة.

وتهدف استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م) بأن يكون الاقتصاد المصرى اقتصاد سوق منضبط يتميز باستقرار أوضاع الاقتصاد الكلى، وقادر على تحقيق نمو احتوائى مستدام، ويتميز بالتنافسية والتنوع، ويعتمد على المعرفة، ويكون فاعلاً فى الاقتصاد العالمى، قادرًا على التكيف مع المتغيرات العالمية، وتعظيم القيمة المضافة، وتوفير فرص عمل لائق ومنتج، وأن يصل نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى الحقيقى إلى مصاف الدول ذات الدخل المتوسط المرتفع.

المطلب الأول

تصور عام للاستراتيجية المقترحة

(الأهداف – المحددات –المرتكزات)

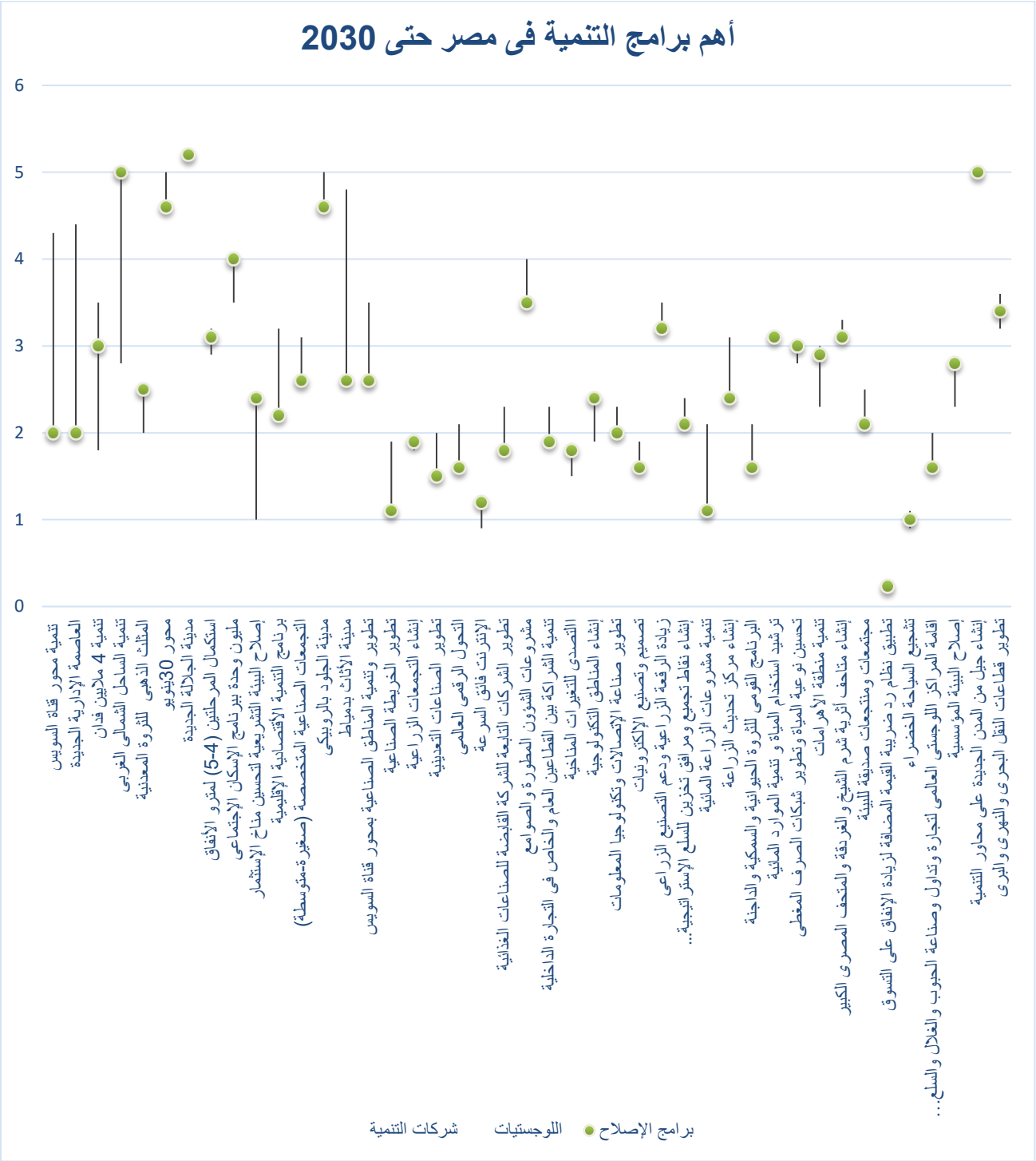
أولاً: الهدف الاستراتيجى للاستراتيجية المقترحة

تنقسم جمهورية مصر العربية لسبعة أقاليم تخطيطية ومنها إقليم قناة السويس ويشكل نحو (7,98%) من مساحة القطر المصرى [440] ويضم الإقليم منطقتين ذاتى أهمية استراتيجية وتاريخية عظيمة (منطقة قناة السويس) التى تربط الشمال بالجنوب ومنطقة (شبة جزيرة سيناء) بوابة مصر الشرقية عبر عصور التاريخ ومنبع الثروات الطبيعية والتميز الجيواستراتيجى،وتتمثل أهم دوافعنا فى تحويل هذا الإقليم لمركز عالمى للتجارة والخدمات اللوجستية والصناعية وخدمات الترانزيت والنقل البحرى لخدمة أوروبا وأفريقيا ودول الخليج العربى وشرق آسيا فى كونها محور قلب التجارة العالمية وقدرتها على النفاذ لنحو (1,8) مليار مستهلك ووجود الأيدى العاملة الرخيصة بالسوق المصرى الذى كاد أن يبلغ نحو مائة مليون نسمة منهم (65%) فى سن العمل.

وعلى ذلك فيأتى الهدف الاستراتيجى فى استراتيجيتنا المقترحة: تعظيم الاستفادة من الإمكانات والقدرات للدولة المصرية، واستغلال موقعها الجيواستراتيجى والجيوبولتيكى لتحويل المنطقة الاقتصاديةالخاصة والمراكز اللوجستية بإقليم قناة السويس إلى بؤرة للتنمية الاقتصادية تعمل على جذب استثمارات أجنبية مباشرة بقيمة مماثلة أو أكبر من الاستثمارات الأجنبية المباشرة في باقي مصر أو المشروعات المنافسة،علاوةً على زيادة الصادرات من المنطقة بمعدلات ثابتة سنوياً تجاوزالمناطق المنافسة في قارة أفريقيا وآسيا وتقدم حلولاً حقيقية للمشكلات الاقتصادية.

([440]) انظر تقرير الهيئة العامة للتخطيط العمرانى لعام 2008، مرجع سابق، ص ص 47-48.

رسم بيانى (11) يوضح أهم برامج ومشروعات التنمية الاقتصادية حتى عام 2030م.



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات - وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإدارى، استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م)، ص7.، الجهاز المركز للتعبئة العامة والإحصاء 2016م، استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م)، ص

ثانياً: محددات الاستراتيجية المقترحة (المعوقات / القيود)

معوقات / قيود تنمية إقليم منطقة قناة السويس[441]:

تأتي أهمية مشروع تنمية إقليم قناة السويس فى إطار استراتيجية عامة متشابكة لتكملة باقى قطاعات الاقتصاد الوطني مثل قطاع الصناعة والزراعة والتجارة وقطاع الخدمات، وذلك لتعظيم الفوائد الاقتصادية التي سيكون للأجيال القادمة نصيبً منها وليس كل ما يتم تصديره لهم الديون وأعباءها، لذا سعت الحكومة المصرية للتعامل مع المحددات التى تواجه تنمية إقليم قناة السويس، حتى لا تعرقل سير عملية التنمية المستدامة، ويمكن استنباط بعض المحددات التى عرقلت وقيدت تنفيذ وانطلاق التنمية بإقليم قناةالسويس،**ومنها الآتى:**

المحددات السياسية / التشريعية / الإجرائية

أ – الاتفاقيات التجارية والتكتلات الاقتصادية: أستعادت مصر دورها النشط فى الانضمام للإتفاقيات التجارية إقليمياً ودولياً، إلا أنها قد تكون سلاح مزدوج إن لم يحسن استغلالها كعائق نحو توطين الصناعات المرجوة بالمناطق الاقتصادية، مثال ذلك – اتفاقية أغادير مع الاتحاد الآوروبى حيث خفضت الجمارك على السيارات الأوربية لنحو (صفر جمركى) فأصبحت بلا جدوى اقتصادية تجميع السيارات الأوروبية بمصر وهو ما دفع الشركات الأوروبية لطلب الحصول على الأرض بدون مقابل حتى توطن أنشطتها بمصر، فضلاً عن أن تلك الاتفاقيات التجارية يخرج من عباءتها بعض الشركات الآسيوية.

ب – تعثر البيروقراطية وسوء الإدارة والعقبات الإجرائية: حيث لم تتواكب التشريعات مع الفكر الدولى خاصةً الاتصال بالعالم الخارجى فى النماذج الاقتصادية واللوجستية الناجحة.

جـ – عدم ترابط وتكامل المشروعات: حيث ظهرت كمشروعات منفصلة منقطعة الصلة عن الرؤية الاستراتيجية الكاملة المخطط لها المشروع سواء أكان المخطط تكامل رأسى أو أفقى.

([441]) هانى رزق رزق بركات، أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، 2018م، ص ص757–758.

د – عدم ملاءمة المناخ لجذب الاستثمار: ويرجع ذلك لضعف وقصر رؤية التشريعات القانونية والحوافز الجمركية والضريبية والتمويلية كعامل محفز ورئيسى فى جذب الاستثمارات.

هـ – عدم مرونة التشريعات وحوافز وضمانات الاستثمار المقدمة: حيث لم تقدم مزايا تحفيزية للمشروعات الثقيلة ذات الاستثمارات المرتفعة.

المحددات الاقتصادية:

أ – عدم توافر الشفافية والحوافز الفعالة.

ب – التسويق: حيث لم يتم الترويج الفعال للمشروع لذى المستثمرين الأجانب والمحليين.

جـ – عدم تطوير الصناعات التحويلية والتكنولوجية: حيث غلب على المنطقة سواء فى ميناء العين السخنة أو شرق بورسعيد أنشطة التخزين.

د – ضعف البنية التحتية والأساسية، وتأخر عمليات تحسين البنية اللوجستية.

هـ – ارتفاع تكلفة المواد الخام المستخدمة فى العملية الأنتاجية.

و – تسعير الأراضى: نتيجة ارتفاع تكلفة الترفيق للأراضى بالمناطق الصناعية وتحمل المستثمر القيمة النهائية لسعر المتر علاوةً على الربح المقرر، وهو ما يقلل من تنافسية جذب المستثمرين مقارنة بالمناطق المنافسة كالمنطقة الصناعية بطنجة فى المغرب أو جبل على بدبى

ز – الاقتصار على مشروعات معينة: أمر يحد من عمليات جذب الاستثمار الاجنبى المباشر ويعيق فرص استقطاب كافة أنواع الاستثمار مما قد يدفع المستثمرين للعزوف عن المشاركة فى تلك المناطق لعدم إدراج نوعية استثماراتهم ضمن الخريطة الاستثمارية.

ح – ارتفاع تكاليف الصيانة لخطوط الإنتاج وعدم توافر قطع الغيار.

المحددات الاجتماعية / البيئية:

أ – ضعف مقومات التنمية المكانية كالمجتمعات العمرانية والاجتماعية.

ب – الرؤية المتكاملة للتخطيط الحياتى وتوافر فرص جذب السكان والتوطين علاوةً على الاختلاف الحضارى للنوعيات المستهدفة.

جـ – الآثار السلبية البيئية الناتجة عن الصناعات والخدمات اللوجستية على المدن الشاطئية للقناة.

د – حماية المناطق الأثرية خاصةً بمشروع قناة السويس الجديدة.

المحددات الأمنية / العسكرية:

أ – المانع المائى لقناة السويس والخطة الاستراتيجية للقوات المسلحة.

ب – مخاطر تأمين منطقة إقليم قناة السويس ومساحتها (460.6كم^2).

جـ – ضرورة وجود قوات مدنية مناسبة تتوازى مع خطة التنمية المكانية المستهدفة من المشروع.

المحددات الفنية / التقنية / البشرية:

أ – قلة مراكز التدريب / العمالة الفنية المتخصصة.

ب – عمومية الأهداف للمنطقة الاقتصادية: حيث اقتصرت على أهداف عامة مثل زيادة الدخل من العملة الأجنبية والاستثمارات وزيادة الصادرات ومعدل التوظيف، حيث كان ينبغى التركيز على الأهداف بشكل أدق ومنها جذب الاستثمارات الثقيلة كثيفة التوظيف، توطين الصناعات التكنولوجية ونقل المعرفة

جـ – ضعف الاستعانة بالكفاءات والخبرات الوطنية والشركاء الدوليين.

د – ضعف مشاركة القطاع الخاص فضلاً عن حصة الاستثمار الأجنبى فى المنطقة.

هـ – ضعف المحددات البشرية: حيث لم يتم تطوير الموارد البشرية للتناغم مع رؤية مصر 2030م واستراتيجية التطوير ومكافحة الفساد المالى والإدارى.

و – ضعف توطين التكنولوجيا ونقل المعرفة.

ثالثاً:مرتكزات الاستراتيجية المقترحة (نقاط القوة / الفرص)

نقاط قوة الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنطقة الاقتصادية لإقليم قناة السويس

تملك الدولة المصرية العديد من نقاط القوى بما حباها الله بها من إمكانيات وثروات وجهود مخلصة من أبنائها، فضلاً عن وعى كامل للحقائق من قيادتها السياسية، ومن نقاط قوى الدولة المصرية التى تشكل الأساس والارتكاز لتحقيق الاستراتيجية المقترحة **ما يلى:**

المرتكز السياسى/ التشريعى:

أ – الإرادة السياسية والمناخ المناسب لجذب الاستثمار وتشجيعه، فضلاً عن الرعاية من القيادة السياسية للمشروع.

ب – الموقع الجيوبولتيكى للإقليم والمساحة المعتبرة فى عمليات التنمية المكانية.

جـ – الموقع الجيواستراتيجى للممر الملاحى لقناة السويس ويمثل قلب ممرات التجارة الرئيسية.

د – وجود العديد من الاتفاقيات الإقليمية والدولية المحفزة للجذب الاستثمارى.

هـ – القوة الشاملة للدولة المصرية كفاعل رئيسى فى المحيط الإقليمى فضلاً عن الاعتبار الدولى خاصةً من الناحية الدبلوماسية والقوة العسكرية.

و – التطوير التشريعى والإجرائى والمؤسسى من حيث تعديل قانون حوافز وضمانات الاستثمار رقم (72) لسنة 2017م وما يقدمه من مزايا وحوافز لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

المرتكز الاقتصادى:

أ – تصاعد عمليات تحسين البنية التحتية والأساسية من إنشاءات وتطوير ورفع كفاءة.

ب – وفرة مصادر الطاقة والتنمية المستدامة.

جـ – الإسراع فى برنامج الإصلاح الاقتصادى: أسهم برنامج الإصلاح الاقتصادى الذى أطلقته الحكومة المصرية فى تعزيز الاقتصاد الكلى وتحسين ثقة المستثمرين كما انعكست تلك الإصلاحات بشكل إيجابى على الاقتصاد مع ارتفاع معدلات النمو وتضييق العجز المالى

والخارجى كما ساعدت فى حل مشكلة نقص العملة الأجنبية وأسهمت فى توسيع الاستثمار العام الذى يستهدف تطوير وتحديث البنية التحتية من طرق وإمدادات للطاقة [442].

د – تحقق فرص جذب الاستثمار الأجنبى المباشر FDI، حيث أصبحت مصر أكبر واجهة للاستثمارات الأجنبية بالمنطقة العربية كالاستثمارات الصينية التى بلغت 28.5مليار دولار[443]، ويتوقع الخبراء الدوليون وعلى الرغم من جائحة كورونا (كوفيد – 19) بانتعاش الاقتصاد المصرى عام 2021م لتبلغ (5.2٪) بدلاً من (0.5٪) عام 2020م بالنسبة لمنطقة شرق وجنوب المتوسط [444].

هـ – تحسن مستوى التصنيف الائتمانى لمصر فى مؤشرات القياس الاقتصادية العالمية عقب الخطوات الواسعة التى اتخذتها مصر ضمن برنامج الإصلاح الاقتصادى ونيل ثقة مؤسسات المال والأعمال العالمية.

و – سهولة الوصول للأسواق العالمية (ملیارى مستهلك)، فضلاً عن مشروعات التنمية المكانية والإنمائية والتى تشهدها أرض الواقع المحققة لسلاسل الإمداد اللوجستية.

<u>المرتكز البيئى / الاجتماعى</u>:

أ – التحول إلى المشروعات الخضراء كميناء بورسعيد وما تضمنه من مراكز لوجستية ومناطق صناعية والاهتمام بالجانب البيئى.

جـ – توافر الأيدى العاملة فضلاً عن انخفاض تكلفتها المالية مقارنةً بالمناطق المنافسة.

د – الاهتمام بالبعد البيئى والاجتماعى من خلال استراتيجية موضحة وأهداف محددة، فضلاً عن التشريعات القانونية والخطوات الإجرائية للحماية البيئية والمجتمعية، علاوةً على الرعاية المؤسسية.

([442]) تقرير البنك الدولى 2020م.

([443]) المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، المنشور بموقع مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار www.idsc.gov.eg

([444]) تقرير الآفاق الاقتصادية الإقليمية فى مناطق البنك الأوروبى للإنشاء والتعمير، مايو 2020م.

هـ – الدور البارز للجهات المنفذة و المساندة لتحقيق التنمية المكانية والتوازن البيئى من خلال آليات تنفيذ معتبرة ورقابة وإطار زمنى، مثل هيئة قناة السويس والمنطقة الاقتصادية.

و – الوعى المجتمعى لأهمية المشروع وما يمثله من فرصة حقيقية لدفع عجلة الاقتصاد القومى وما يترتب عليه من عائدات مباشرة وغير مباشرة.

المرتكز الأمنى / العسكرى:

أ – المظلة التأمينية للقوات المسلحة المصرية.

ب – الإنتشار الأمنى الاستراتيجى لقوات وزارة الدخلية وتمثلها المديريات المختلفة.

جـ – مجلس التعاون الأمنى المشترك تمثلة (إدارة تأمين المجرى الملاحى لقناة السويس).

د – توافر الخطط الاستراتيجية للتعامل مع السيناريوهات المختلفة مع توافر سبل وآليات المواجهة اللازمة وسبل التدريب والتطوير.

المرتكز الفنى / التقنى:

أ – وجود مراكز تدريب فنية تخصصية مثل مدرسة الأفرنتية التابعة لهيئة قناة السويس بفرعيها ببورفؤاد وبورتوفيق, فضلاً عن المركز الألمانى بالمنطقة الاقتصادية.

ب – توافر سبل وآليات التدريب والتأهيل بالجهات المنفذة والقدرة على الاستعانة بالخبرات الإقليمية والدولية.

جـ – التطور التكنولوجى وتوطين التكنولوجيا كمعيار حاكم بهيئة قناة السويس والمراكز اللوجستية والمنطقة الاقتصادية فضلاً عن وادى التكنولوجيا بشرق الإسماعيلية.

د – وجود مراكز للدراسات والفكر بالمنطقة الاقتصادية وهيئة قناة السويس كالوحدة الاقتصادية.

المطلب الثانى

الفرص المحتملة ونقاط القوى لتحقيق تنمية مشروع منطقة قناة السويس

الفرص الدولية / العالمية:

أ – تعظيم الاستفادة من المشروعات العالمية: كمشروع الحزام و الطريق الصينى الذى من ضمن محاورة الممر الملاحى لقناة السويس، ومدى تأثير ذلك على تسويق الأراضى بالمناطق الصناعية وجذب الاستثمارات اللوجستية.

ب – اقتصاديات الحجم، القيمة المضافة للأنشطة البحرية: حيث تتجة التجارة العالمية نحو اقتصاديات الحجم من حيث الحمولة والسعة (اليابان) فضلاً عن المشروعات المنافسة والطرق البديلة (المشروعات الإسرائيلية)، ولما كانت كل من المنطقة الاقتصادية، هيئة قناة السويس توفر فرص ذات قيمة مضافة للأنشطة البحرية من حيث خدمات الشحن وتزويد السفن بالوقود والإصلاح والصيانة، وبناء السفن وتصنيع الحاويات وغيرها من الخدمات الصناعية، علاوةً على تعزيز الخدمات اللوجستية مثل النقل متعدد الوسائط ومركز الشحن الإقليمى ونقل البضائع من سفينة لأخرى وأنظمة الشحن الذكية بالإضافة إلى توفير طريق سريع على درجة تقنية عالية وآمنة واقتصادية لنقل الحاويات بين التكتلات الاقتصادية العالمية، الأمر الذى يجعلها مركزاً للجذب خاصةً لدى الشاحنين وملاك السفن.

د – خلق اقتصاديات المعرفة وتوطين التكنولوجيا: خاصةً مع الشركاء الدوليين والمطورين الصناعيين، حيث تعمل مراكز الابتكار والبحوث والتطوير الوطنية (الحالية / الجديدة) وبالشراكة مع التعليم الفنى والجامعى والشركات والمؤسسات الصناعية وبتمويل وخبرات وطنية وأجنبية لإنتاج مخرجات وخدمات جديدة ذات قيمة مضافة عالية وتكنولوجيا متقدمة مبنية على اقتصاديات المعرفة ونقل الخبرة والابتكار.

هـ – نشاط حركة التجارة العالمية على المنطقة الاقتصادية: حيث تمثل وتيرة الاقتصاد العالمى محدداً أساسياً نحو تعظيم الاستفادة من المنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية، فإذا ما تغلب العالم على جائحة فيروس كورونا المستجد وتسارعت عجلة الإنتاج بكل من الصين والولايات المتحدةالأمريكية فبالتالى ستزيد معدلات الاستهلاك والطلب بأوروبا مما سيؤدى إلى زيادة حركة

المرور للأسطول البحرى العالمى بقناة السويس لا سيما بعد قناة السويس الجديدة وتقليل زمن العبور إلى (11 ساعة) فضلاً عن خدمات المنطقة الاقتصادية.

د – الاتفاقيات الدولية: أبرمت الدولة المصرية العديد من الاتفاقيات الدولية، بموجبها استطاعت البضائع والسلع المصرية أو التى تبلغ مكوناتها نسبة مصرية معينة، الولوج إلى تلك الأسواق فضلاً عن تمتعها بمزايا تنافسية، **ومن تلك الاتفاقيات:**

(1) اتفاقية أغادير: بإنشاء منطقة للتجارة الحرة بين (مصر، الأردن، تونس، المغرب) تتمتع فيها الدول الأعضاء بدخول حر إلى الأسواق بدون رسوم جمركية وبدون تحجيم حصص الدخول الأسواق.

(2) اتفاقية الكوميسا: بإنشاء منطقة تجارة حرة متكاملة بين الدول الأعضاء وعددهم (19دولة) كشركاء تجاريين، لخلق سوق مشتركة لدول شرق وجنوب أفريقيا تسمح بحرية حركة البضائع بين الدول الأعضاء مع إزالة جميع الحواجز الجمركية، وهو سوق ضخم يحتوى على أكثر من (450 مليون مستهلك).

(3) اتفاقية الكويز: وتضم (الولايات المتحدة الأمريكية، مصر، إسرائيل) بمقتضاها تعفى البضائع من الضرائب شريطة أن تكون مصنعة بنسبة (35٪) فى إحدى المناطق الصناعية المؤهلة بمصر، وبنسبة (10.5٪) مدخلات إسرائيلية.

(4) اتفاقية الافتا: الموقعة فى (دافوس – عام 2007م) وبموجبها تعفى الصادرات المصرية من السلع المصنعة إلى دول (الافتا) من كافة الرسوم الجمركية والضرائب.

(5) اتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية: الموقعة بين (مصر – الاتحاد الأوروبى عام2001م ببروكسيل) لإقامة منطقة تجارة حرة بين الطرفين، بموجبها تتمتع الصادرات الصناعية المصرية إلى بلدان الاتحاد الأوروبى بالإعفاء من الرسوم الجمركية أو أى رسوم ذات أثر مماثل.

الفرص الإقليمية:

أ – مشروع منطقة جبل على بدبى، مشروع "نيوم" جسر الملك سلمان: وفقاً لنظرية اقتناص الفرص لخلق استثمارات للتعاون المشترك وصولاً لتحقيق التكامل مع بعض المشروعات.

ب – تحقق فرص جذب رؤوس الأموال للاستثمارات الصناعية بالمناطق الصناعية الجديدة: حيث توفر المنطقة الصناعية للمستثمرين قاعدة إنتاج جاذبة للوصول لأسواق الاتحاد الأوروبى وروسيا وتركيا وأفريقيا والشرق الأوسط، علاوةً على ربط الصناعات بباقى أنحاء جمهورية مصر العربية من خلال استغلال مصادر المعادن الخام أو المصنعة، وكذلك الإنتاج الزراعى بالمحافظات الواقعة على ضفتى القناة، من أجل تعظيم مستويات القيمة المضافة الاقتصادية التنافسية التى يتم إنتاجها فى مصر.

جـ – ارتفاع مستوى التصنيف الائتمانى [445]: يؤدى هذا المؤشر إلى تحفيز المستثمرين وطمأنتهم على المناخ الاقتصادى والتشجيع على دخول الأسواق المصرية، كما يساهم ارتفاع التصنيف الائتمانى لمصر على خفض أسعار الفائدة على الديون الخارجية [446].

د – التعاون الاقتصادى (الثنائى، الإقليمى، الدولى) فضلاً عن تزايد ثقة المؤسسات الدولية فى القدرة المستقبلية لجمهورية مصر العربية على سداد الالتزامات، نتيجة لعدة عوامل منها الاستقرار السياسى والأمنى وجود رؤية استراتيجية واضحة وبرنامج إصلاح اقتصادى فعال، وارتفاع الاحتياطى النقدى، والاستثمارات الأجنبية المباشرة، فضلاً عن مدى مقدرة الدولة على الحصول على قرض وتمويلة و تسديدة فى الموعد المحدد.

([445]) تقرير وكالة (فينش ومووديز) أغسطس2017م، الإبقاء على النظرة المستقبلية لمصر إيجابى عند (B3).

([446]) تقرير مؤسسة (ستاندرد أند يوز) 2018م، برفع تصنيف مصر إلى (B)، تقرير بنك ستاندرد تشارترد البريطانى 2020م.

جدول رقم (23) يوضح معدلات نمو التجارة العالمية الفترة (2012–2021م).

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
نسبة نمو التجارة العالمية (٪)	3.5	3.9	4.5	2.9	2.9	4	3.2	3.1	3.4	3.7

Sourse: EIV Counntry Ofrecast, Reports Setemper 2012 – 2021

جدول رقم (24) يوضح معدلات نمو الناتج المحلى ونصيب الفرد منه الفترة (2000–2021م).

	معدلات نمو الناتج المحلى الإجمالى (%)		الناتج المحلي الإجمالي (أسعار صرف السوق) (بالمليارات)		معدلات نمو الناتج المحلى الإجمالى للفرد (٪)		الناتج المحلى الإجمالى للفرد (تعادل القوة الشرائية) (بالآلاف)	
	2000-2010	2017-2030	2015	2030	2000-2010	2017-2030	2015	2030
مصر	4.9	5.3	268	577	3.0	1.9	10,100	13,280
الجزائر	3.8	2.2	228	319	2.4	0.2	13,720	14,230
لبنان	5.5	1.9	43	57	2.5	0.8	13,350	14,390
الأردن	6.1	2.9	32	49	2.7	1.1	8,490	9,750
المغرب	4.7	3.5	115	188	3.4	1.6	7,300	9,025
ماليزيا	5.0	5.2	356.4	754.5	3.0	2.3	25,000	34,750

Sourse: Historical Data from IMF (2018) Forecast from Internatianal Futures 7.36

المطلب الثالث

مجالات و مستويات الاستراتيجية المقترحة

اولاً: مجالات الاستراتيجية المقترحة

بناءً على المحددات والمرتكزات السابقة فإن الأهداف الأساسية لمصر سوف تتمثل فى مواجهة التحديات والتهديدات المؤثرة على الأمن القومى بمفهومة الشامل، وذلك وفق عدة مجالات وهى (السياسى – الاقتصادى – الأمنى / العسكرى – الاجتماعى والثقافى والبيئى – الجيوبولوتيك – التكنولوجيا)، وينبثق عن تلك المجالات عدة محاور سيتم تناولها عند طرح كل مجال.

أ – **المجال السياسى / التشريعى / الإجرائى:**

يعد المجال السياسى من وجهة نظر الأمن القومى العنصر الأساسى الذى يحدد كيفية تنظيم وإدارة قوى الدولة ومواردها، **وله شقين أساسيين:**

(1) السياسة الداخلية: وهى المعنية بإدارة المجتمع والتغلب على مشاكله وتحدياته وتهديداته.

(2) السياسة الخارجية (الدبلوماسية): وتختص بإدارة مصادر القوة للدولة للتأثير على المجتمع الدولى وسياسات الدول الأخرى لتحقيق مصالح الدولة المصرية.

(3) أظهرت خطوات الإصلاح التشريعى والمؤسسى مؤشرات إيجابية نحو التناسق مع الفكر الاقتصادى العالمى (وإن كان يحتاج لمزيد من التطور) فضلاً عن الحوافز والضمانات القانونية التى أقرها قانون الاستثمار (72) لسنة 2017م.

ب – المجال الاقتصادى:

تعطى القوة الاقتصادية للدولة ثقلاً سياسياً على المستويين (الإقليمى، العالمى)، ويؤدى التعاون والتكامل الاقتصادى مع الدول الأخرى فى إطار تنظيم إقليمى أو دولى إلى تعظيم عائد هذه القوة الاقتصادية، وهو ما يحقق فى ذات الوقت أهداف أخرى مباشرة وغير مباشرة.

جـ – المجال الاجتماعى / المجال البيئى:

يمثل العنصر البشرى العامل المؤثر فى الأمن القومى والقوة الفاعلة فى كافة مجالاته، لذا وجب على الوحدة السياسية تحقيق عوامل الأمن و السلم الاجتماعى، ويشكل المجال الاجتماعى بعداً حاسماً فى تحقيق أى استراتيجية لذا تعين دائماً عند صياغة الاستراتيجيات بحث مقومات المجال الاجتماعى وتحليله ودراسته وتفعيل أوجه تنميته وعلاج نقاط ضعفه.

فضلاً عن المجال البيئى الذى يشكل محوراً أساسياً فى كافة القطاعات التنموية والاقتصادية لما يحققة من تأمين للموارد الطبيعية ويدعم عدالة استخدامها والاستغلال الأمثل لها بما يضمن حقوق الأجيال القادمة فيها.

د – المجال الفنى / التقنى / التخصصى:

يتعلق بتحقيق مصادر التنمية المستدامة من حيث (التخطيط، الإنشاء، التطوير، رفع الكفاءة) فى مجالات الطاقة (المتجددة – غير المتجددة) والمياه، ومراكز التدريب الفنية التخصصية فضلاً عن التكامل بينها مع مؤسسات الدولة مثل وزارة التربية والتعليم والتعليم الفنى، وزارة التعليم العالى والبحث العلمى، علاوةً على الاستفادة من الكفاءات والخبرات الوطنية والاستعانة بمثيلاتها الدولية.

هـ - المجال العسكرى / الأمنى:

يعتبر المجال العسكرى من أكثر مجالات الأمن القومى فاعلية، حيث لا تسمح أى وحدة سياسية بأن تناله عوامل الضعف أو الهوان حيث إن دلالالته خطيرة قد تصل الى حد احتلال الدولة أو حتى فنائها، فالمجال العسكرى / الأمنى هو أمر متعلق ببقاء الوحدة السياسية ذاتها.

و- المجال الجيوبولوتيكى:

يشكل هذا المجال مفهوم استغلال الحقائق الجغرافية من منظور سياسى مع مراعاة مصالح الآخرين المشاركين فى الأهداف نفسها والمتأثرين من الاستغلال السياسى للوضع الجغرافى، **وتكمن أهمية هذا المفهوم فى عنصرين كالآتى:**

(1) الحقائق الجغرافية للإقليم، من مزايا وعيوب تمكن صانع القرار من وضع بدائل مبكرة.

(2) اكتشاف نقاط التصادم المحتملة مع الآخرين، لوضع خطط استراتيجية وإعداد سيناريوهات محتملة لتلك النقاط التصادمية مع الوحدات السياسية الأخرى ذات المصالح بالإقليم بما يعود على تحقيق أفضل النتائج للأمن القومى المصرى.

ز - المجال المعلوماتى (CYBER SPACE):

نتيجة للتطور التكنولوجى و التقنية المعلوماتية استطاعت بعض الدول توسيع مجالات الأمن القومى من الفضاء المادى المحسوس إلى الفضاء الإلكترونى (القوة غير الملموسة) ولكنها ذات تأثير محسوس على كافة مجالات الأمن القومى ويمتلك من القدرة والفاعلية فى عصر الأتمتة والرقمنة ما يشكل تهديداً خطيراً قد يصل لحد التبعية أو الاحتلال.

ثانياً: مستويات الاستراتيجية المقترحة

سارعت جهود الدولة المصرية عقب ثورة الثلاثين من يونيو لعام 2013م بالتحرك الاستراتيجى على كافة المستويات لمواجهة التحديات والتهديدات المؤثرة على الأمن القومى المصرى، حيث تضافرت الجهود الوطنية من خلال المستويات (الذاتية، الثنائية، الإقليمية، الدولية) وهى النواه التى سيتم الاعتماد فى تقديم الاستراتيجية المقترحة **كالآتى:**

أ - **المستوى الذاتى:**

تتمثل فى تعظيم الاستفادة من الإمكانيات والموارد المتاحة بالدولة المصرية حتى تؤتى الاستراتيجية ثمارها المرجوة مع الاعتماد على مراكز الفكر والدراسات الاقتصادية الشاملة والمتخصصة للتعامل مع مستجدات الاقتصاد العالمى، **بالتعاون مع الجهات التالية:**

(1) المطورين الصناعيين: وهم الشركاء الأصليون للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، وهم من يؤل إليهم عمليات الإنشاء و التنفيذ والبنية التحتية بنظام (BOT) أى حق الانتفاع.

(2) رؤوس الأموال (المحلية / الأجنبية): فالاستثمار هو عصب الحياة الاقتصادية ويجب اشراك المستثمرين ضمن مستويات الاستراتيجية وليس فقط كأحد أهم آليات أو جهات تنفيذ الاستراتيجية ومن أبرز الأمثلة على ذلك فى مشاركة القطاع الخاص لوضع الاستراتيجية للمناطق الصناعية والمراكز اللوجستية منطقة جبل على بدبى والتجربة الهندية.

(3) الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس: صاحبة الاختصاص الأصيل طبقاً لأحكام القانون رقم (330) لسنة 2015م بما لها من سلطات طبقاً لأحكام القانون رقم(27) لسنة 2015م وهى حلقة الوصل بين المستثمرين بكافة أنشطتهم والحكومة للوصول إلى صيغة توافقية حول محاور الاستراتيجية تنال القبول العام وتشجع على ضخ الاستثمارات الدافعة لعجلة الاقتصاد الوطنى.

(4) القيادة السياسية (الحكومة المصرية): فعمليات الإصلاح الاقتصادى التى أقرتها الدولة المصرية ساهمت بنحو فعال فى دفع عمليات التنمية المستدامة ورفع التصنيف الائتمانى والإنمائى للدولة على مؤشرات القياس الاقتصادية العالمية، فضلاً عن دور الحكومة فى تسويق المناطق الصناعية والمراكز اللوجستية وتذليل عقبات الاستثمار وتوطين التكنولوجيا والاستعانة بالخبرات والكفاءات الوطنية وغيرها من أوجه الدعم الرئيسية.

ب – <u>المستوى الثنائى والإقليمى:</u>

تمثل التكتلات الاقتصادية الإقليمية (الثنائية، العربية، الإفريقية) وفقاً لنظرية اقتناص الفرص نقطة قوية دافعة نحو جذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية وطمأنة أصحاب رؤوس الأموال تعد ميزة تفضيلية وتنافسية فى النفاذ للأسواق المتاخمة للمناطق الصناعية وهو ما يرشح المراكز اللوجستية للمسوقين والمطورين الصناعيين كوجهة لتحقيق الأرباح علاوةً على ما تقدمة الدولة من مزايا ومنح كمحفزات للاستثمار وقدرتها على تذليل العقبات والتعاون المشترك بسياسة رشيدة.

جـ – <u>المستوى الدولى:</u>

خطت مصر عقب ثورة الثلاثين من يونيو المجيدة فى ظل رؤية استراتيجية محددة وواضحة، وبقيادة رشيدة مواجهة كافة (التحديات، المخاطر، التهديدات) ما كفل لها تبوء مكانتها الطبيعية بين القوى الفاعلة واستعادة دورها النشط بين الاقتصاديات المعتبرة وتحسن مستوى تصنيفها الائتمانى والإنمائى ونيل ثقة مؤسسات المال والأعمال العالمية كالبنك الدولى للإنشاء والتعمير وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائى والبنك الآسيوى للتنمية وغيرها من المؤسسات العالمية علاوةً على الاتفاقيات التجارية والتكتلات الاقتصادية على المستوى الدولى.

المدى الزمنى لتنفيذ الاستراتيجية المقترحة:

أ - **وصف برنامج المدى القريب (2020 – 2023م):**

يهدف هذا البرنامج إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية ورفع كفاءة الخدمات المقدمة **كالتالى:**

(1) إقامة مشروعات إنشاء وإحلال وتطوير الموانئ البحرية التجارية.

(2) رفع كفاءة وإنشاء مناطق لوجستية.

(3) تطوير منظومة الشحن والتفريغ لجذب الشاحنين وملاك السفن.

(4) تطوير البنية التشريعية والإجرائية والمؤسسية لضمان حرية المنافسة فى مجال تقديم الخدمات اللوجستية و إنشاء الصناعات الثقيلة والمتوسطة.

(5) تطوير وتحديث بيئة العمل داخل الموانئ البحرية التجارية.

(6) تفعيل وتطوير الربط الإلكترونى للأنظمة داخل كل ميناء مع ربطها بجهة الاختصاص القائمة على الإشراف العام على الموانئ (وزارة النقل).

(7) تحقيق أعلى معدل لاستغلال المساحات المتاحة والمخازن داخل الموانئ.

(8) تنفيذ مشروع الشباك الواحد ومناطق الخدمات الاجتماعية الشاملة.

(9) تدبير وتحديث الأجهزة المستخدمة فى تأمين الموانئ.

(10) إنشاء وتطوير مراكز التدريب الفنية المتخصصة مثل مركزى تدريب هيئة قناة السويس "الأفرنتية" بكل من (بورفؤاد، بورتوفيق) والمركز الألمانى بالمنطقة الاقتصادية.

(11) الترويج للمناطق الاقتصادية واللوجستية والتجارية والسياحية.

(12) دعم القطاع الخاص وتحفيزة على المشاركة الفاعلة.

(13) تحفيز كافة القطاعات الحكومية والخاصة والإقليمية والدولية على المشاركة فى الرؤية الاستراتيجية للوصول إلى صيغة توافقية تمثل ميثاقًا للعمل بالمنطقة الاقتصادية لإقليم قناة السويس.

(14) تمكين المجتمع المدنى والبرلمانى من متابعة ومراقبة تنفيذ الاستراتيجية من خلال تحديد أهداف واضحة ومؤشرات قياس أداء ومستهدفات كمية وبرامج ومشروعات يتم تنفيذها فى إطار زمنى محدد.

(15) تحديد جهة فوق حكومية تتولى مهام المتابعة للآليات والنتائج ومراجعة وتحديث الاستراتيجية وفقاً لمنهجية قومية لضمان تحقيق الحوكمة الجيدة للاستراتيجية من خلال فصل الدور التنفيذى عن الدور الرقابى.

(16) الطاقة الاستعابية واقتصاديات الحجم، حيث إن الموقع الجغرافى لم يعد هو عامل الجذب الأوحد فى اجتيار الخطوط الملاحية للموانئ نظراً لتوجهة التجارة العالمية نحو اقتصاديات الحجم من الأجيال المتقدمة من السفن العملاقة، لذا يجب زيادة أعماق الممرات الملاحية وأطوال الأرصفة بجميع الموانئ.

(17) الاتجاه إلى الجانب الاستثمارى من خلال إنشاء مشروعات جديدة ومحطات مختلفة الأنماط (بضائع عامة، حاويات، صب، بضائع خطرة) مع الأخذ فى الاعتبار الاحتياجات الفعلية الحالية لكل ميناء فضلاً عن وضع خطط استراتيجية تعالج الاحتياجيات المستقبلية.

(18) وضع أطر ومعايير جاذبة للخدمات الخاصة بالتوريدات البحرية والتموين وغيرها من الخدمات التى تؤدى من جهات مستقلة بشكل مباشر مع السفن والخطوط مع وضع آلية للمراقبة

(19) إنشاء شركة وطنية متخصصة فى عمليات التكريك لتخفيض تكاليف عمليات التكريك التى تتم من قبل الجهات الخارجية (الأجنبية).

(20) تنمية وتحديث الأسطول التجارى البحرى المصرى من خلال تقديم حوافز وتسهيلات للسفن المصرية، علاوةً عن رفع كفاءة الترسانات البحرية الحالية وإنشاء ترسانات متطورة لتكون ركيزة أساسية لإحلال وتجديد الأسطول التجارى البحرى المصرى.

(21) تطوير التشريعات والقوانين البحرية المصرية بما يعمل على تشجيع الاستثمارالوطنى والأجنبى فى مجال تملك السفن المصرية.

(22) التنسيق بين الموانئ البحرية المصرية لتحقيق التكامل فيما بينهم وتقليل حدة المنافسة الداخلية ودعم المركز التنافسى للنقل البحرى المصرى فى ظل مقومات كل ميناء (طبيعية، لوجستية، بنية أساسية).

(23) تطبيق أحدث ما وصلت إلية الموانئ العالمية من تطور فى المجالات التشغيلية والتقنية من خلال برامج تبادل الخبرات والزيارات والتدريب مع الموانئ الصديقة.

ب - <u>وصف برنامج المدى المتوسط (2023 - 2030م)</u>:

يهدف البرنامج الى توطين الصناعات الثقيلة وكثيفة التشغيل مثل صناعة السفن و عربات السكك الحديدة فضلاً عن المشروعات التكنولوجية التى تعمل على توطين التكنولوجيا ونقل المعرفة.

<u>ويشمل البرنامج العناصر الآتية</u>:

(1) تنشيط الاستثمار فى الصناعات الثقيلة والتكنولوجية بنظام BOT.

(2) تطوير الترسانات البحرية بهيئة قناة السويس والشركات التابعة لها.

(3) إنشاء وتطوير ورش إصلاح وصيانة وبناء السفن.

(4) إنشاء منصات لإمداد وتموين السفن.

(5) توطين مشروعات تصنيع وصيانة وإصلاح الحاويات.

(6) دعم وتطوير شركات الملاحة المصرية لتشغيل السفن.

(7) تقديم التخفيضات وعوامل جذب للشاحنين وملاك السفن خاصةً خطوط الملاحة التى تتجنب المرور من قناة السويس.

(8) إنشاء إدارات للتسويق مرتبطة بآليه رقابة عليا لسرعة اتخاذ القرار والمتابعة والتوجيه.

(9) تنشيط دور مجلس إدارة الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

(10) استغلال المقومات والإمكانيات للدولة المصرية فى كافة المجالات لدعم نهضة مشروع تنمية إقليم قناة السويس.

(11) إنشاء وتطوير منصات رقمية موجهة بكافة اللغات لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

(12) التحول إلى الاقتصاد الأخضر وبادرتة الأولى ميناء شرق بورسعيد.

(13) إنشاء موانئ تجارية تعمل على جذب التجارة العالمية مثل ميناء (جرجوب غرب البحر المتوسط، رأس بناس جنوب البحر الأحمر).

(14) استغلال المساحات الجغرافية وتوطين التنمية المكانية والتوزيع الديموجرافى.

(15) خلق أوجه للتعاون والتكامل مع المشروعات المنافسة كجسر الملك سليمان ومنطقة جبل على بدبى.

(16) تطويع التشريعات بما يحقق الضمانات الاستثمارية ويخلق حوافز الجذب ولا يضر بالأمن القومى المصرى.

(17) الانتهاء من عمليات فض المنازعات مع المطورين الصناعيين والمستثمرين، علاوةً على دعم المتعثرين خاصةً ملاك أو مستثمرى المشروعات الثقيلة والتكنولوجية.

(18) إيفاد بعثات فنية متخصصة للتدريب والتأهيل.

(19) الاستفادة من الخبرات والكفاءات الوطنية والخارجية.

(20) تعظيم الاستفادة من العلاقات الدولية (اتفاقيات، مذكرات تفاهم، مذكرات تآخى) فى تدعيم الموانئ المصرية باعتبارها شريكًا أو عنصرًا مكملاً.

جـ - وصف برنامج المدى البعيد (2020-2050م):

يهدف البرنامج لتحقيق استراتيجية التنمية المستدامة بركائزها (الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية)، فضلاً عن تحقيق (النمو الاحتوائى، النمو المستدام، التنمية الإقليمية المتوازنة)، واستقرار الرؤية الموحدة فى المجالات (السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية) طويلة المدى بأن تكون ميثاقًا ملزمًا للخطط التنموية قصيرة ومتوسطة المدى على جميع المستويات، وتستعيد مصر دورها التاريخى كلاعب فاعل فى البيئة الدولية **من خلال العناصر التالية:**

(1) بحلول عام 2030م تكون مصر من أفضل (30) دولة عالمياً على مستوى (حجم الاقتصاد، تنافسية الأسواق، التنمية البشرية، جودة الحياة، مكافحة الفساد).

(2) التوافق مع الأهداف الأممية للتنمية المستدامة، واستراتيجية التنمية المستدامة لأفريقيا 2063م.

(3) تحقيق طموحات الشعب المصرى وتحسين مستوى المعيشة ورفع كفاءة الخدمات.

(4) وجود اقتصاد تنافسى متوازن ومتنوع بحلول عام 2030م، يعتمد على الابتكار والمعرفة قائم على العدالة والاندماج المجتمعى والمشاركة.

(5) الانتهاء من كافة البرامج والمشروعات التنموية الاقتصادية المدرجة بخطة 2030م.

(6) الانتهاء من محاور التنمية المستدامة مثل تطوير الطاقة وتأمين مصادر المياه.

(7) مراجعة وتطوير القوانين والتشريعات ذات الصلة بأهداف ومحاور التنمية المستدامة.

(8) النزاهة والشفافية والحوكمة والأتمتة كضوابط حاكمة للحكومة المصرية

(9) تحقيق العدالة الاجتماعية وتحفيز فرص الحراك الاجتماعى.

(10) سد الفجوات التنموية والاستخدام الأمثل للموارد ودعم عدالة استخدامها.

(11) تطبيق التغطية الصحية الشاملة، رفع جودة الخدمات الصحية فضلاً عن تطوير حوكمة قطاع الصحة وتطوير قطاع الدواء.

(12) تطوير العملية التعليمية والتدريب والاستثمار فيهما، مع تطوير منظومة تأهيل المدارس للاعتماد وتطبيق نظام الإصلاح الشامل للمناهج القائم على المعرفة والابتكار والتكنولوجيا فضلاً عن دمج ذوى القدرات الخاصة (الإعاقة) ودعم المتفوقين والموهوبين والنوابغ.

(13) تطوير وإعادة هيكلة المنظومة الثقافية، وتبنى حزمة من البرامج تهدف لرفع الوعى الثقافى والتراثى لدى المجتمع فضلاً عن حماية وصيانة التراث وتطوير الحرف التراثية.

(14) يشكل البعد البيئى المحور الأساسى فى كافة القطاعات التنموية والاقتصادية بما يحقق أمن الموارد الطبيعية ويدعم عدالة استخدامها والاستغلال الأمثل لها والاستثمار فيها بما يضمن حقوق الأجيال القادمة فيها.

(15) التنمية المكانية (المخطط العمرانى القومى 2052م) مرتبطة بمخطط التنمية المستدامة مع استغلال الحيز الجغرافى لمشروع تنمية إقليم قناة السويس فى إعادة التوزيع الديموجرافى كمحفز للتوطين السكانى والتنمية الحياتية.

(16) تحقيق البعد الاستراتيجى للدولة المصرية بربط شبة جزيرة سيناء بالوطن وخلق التنمية المستدامة من خلال مشروع تنمية لإقليم قناة السويس بما يحافظ ويحقق كافة الأهداف والمحاور للأمن القومى المصرى بكافة مجالاته وأبعاده ودوائره خاصة الداخلية والإقليمية والدولية.

(17) تطبيق المعايير البيئية العالمية على السفن بما يضمن تخفيض تلوث البيئة البحرية للوصول إلى مفهوم الموانئ الخضراء.

المبحث الثانى

استراتيجية مقترحة لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لمنطقة قناة السويس.

تمهيد وتقسيم:

شهدت الدولة المصرية خلال تاريخها الحضارى العديد من المشروعات العملاقة نقلت البلاد بخطوات واسعة نحو التقدم والتنمية، وعلى الرغم مما تلاقية تلك المشروعات حال طرحها او تنفيذها من انتقادات إلا أنها ما تلبث أن تتحول إلى أيقونات قومية بعد أن تصبح تاريخاً، وبعد أن تدرك الأجيال اللاحقة الأثر الذى تركته مثل تلك المشروعات على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية خاصةً والحضارية عامةً [447]، ولعل هذا التشكيك فى تلك المشروعات العملاقة ليس بالجديد فهو يعبر عن نمط من التفكير السلبى المزمن له أسبابه النفسية بقدر ما يشتبك أحياناً مع نمط المكايدة السياسية المعبرة عن عجز التفريق بين المعارضة لنظام حكم من المنظور السياسى وبين الحرص على المصلحة القومية من المنظور الاستراتيجى.

تبنت الدولة المصرية فى السنوات الخمس الأخيرة المشروعات العملاقة ذات الاقتصادية والاستراتيجية، كركيزة لنقل الوطن نحو تحقيق التنمية المستدامة، اعتماداً على البعد الاقتصادى الذى يعتبر المحرك الأساسى لكافة مجالات الأمن القومى، فى ضوء رؤية واضحة واستراتيجية محددة معتبرة بمؤشرات قياس أداء ومستهدفات كمية وإطار زمنى محدد، فضلاً عن تمكين المتابعة والرقابة، لتستفيد من عائداته الأجيال الحالية والمستقبلية [448].

([447]) سعيد عكاشة: دراسات – المشروعات العملاقة فى مصر: انتقادات فى الحضر واحتفاء عندما تصبح تاريخاً، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، فبراير 2021م، ص ص 2: 10.

([448]) تعتبر المنطقة الاقتصادية لتنمية لإقليم قناة السويس ومساحتها (460.6كم2) هى الوعاء المركزى والحاضنة الكبرى للممر الملاحى لقناة السويس، وتصنف قناة السويس فى العرف الدبلوماسى والعلاقات الدولية بأن لها شق سياسى وهى بذلك تعلو فى القيادة عن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس طبقاً للعرف الدبلوماسى الذى يشكل أسمى الأعراف، أما المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فهى مشروع قومى (تنموى)يعمل على النهوض بمنطقة إقليم القناة اقتصادياً وعمرانياً واجتماعياً، وهو ذات الأمر الذى تشاركه وتمثله قناة السويس منذ افتتاحها عام 1869م.

المطلب الأول

الهدف الاستراتيجى للاستراتيجية المقترحة

تحويل إقليم قناة السويس لمركز عالمي للخدمات (البحرية،الصناعية،الاقتصادية، السياحية،أضخم معبر تجارى وخدمى) بين قارتى آسيا وأفريقيا، فضلاً عن تحويل الإقليم لمنطقة جاذبة للاستثمارات المباشرة المحلية والأجنبية.ذات القيمة الاقتصادية والاستراتيجية مع زيادة الصادرات وتنمية التجارة الدولية لتكون نموذجاً يحتذى به فى كافة المناطق المقترحة، ومحركًا أساسية لدفع عجلة النمو الاقتصادى الكلى للدولة المصرية مع تحقيق التوازن البيئى والتنمية المكانية وترسيخ الأمن الاجتماعى مما يعزز ويدعم الأمن القومى المصرى.

الاستراتيجية العامة للتنمية لإقليم قناة السويس

طبقاً لأحكام القانون رقم (83) لسنة 2002م المعدل بالقرار بقانون رقم (27)، (330)لسنة 2015م تعتمد الاستراتيجية العامة لتنمية إقليم قناة السويس على خمس ركائز أساسية، وهى:

أ – التجارة العالمية والنقل: بحيث يكون منطقة محور قناة السويس مركزاً عالمياً قوياً ومنافساً.

ب – الطاقة الجديدة والمتجددة: عبر استخدام الإمكانيات الطبيعة لإنتاج الطاقة النظيفة بالإقليم [449].

جـ – التنمية البشرية: تمثل الثروة البشرية الركيزة الأساسية لانطلاقة واسعة للاستثمار والدعامة الأساسية له ومفتاح تنمية الإقليم.

د – السياحة العالمية: لاحتواء الإقليم على مميزات تنافسية فريدة منها الموقع الجيواستراتيجى والمنتجعات السياحية والمزارات الدينية والروحية مثل (مسار العائلة المقدسة، جبل موسى) والمزارات الأثرية والتاريخية.

هـ – المجمعات الصناعية وتحقيق الأمن القومى: وذلك بإنشاء وتطوير المجعات الصناعية والاقتصادية المتكاملة والتنموية علاوةً عن المراكز اللوجستية والمناطق الاقتصادية لتحقيق التخطيط الحياتى والتوازن البيئى، فضلاً عن ربط الدلتا والعاصمة بشبة جزيرة سيناء وخلق بيئة حضارية مصرية متكاملة.

([449]) قناة السويس 150 عام، الفصل الثالث، المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، مرجع سبق ذكره، ص 79: تم اختيار مصر مركزاً إقليمياً للطاقة ومقراً لمنتدى غاز البحر المتوسط.

المطلب الثانى

مجالات الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية لقناة السويس

المجال الاقتصادى

أ - **الهدف الاستراتيجى المقترح فى المجال الاقتصادى:**

راعى الفصل الثانى من دستور مصر الحديث المواد (27 – 36) حماية مقومات النظام الاقتصادى للدولة المصرية، ونظمت استراتيجية مصر للتنمية المستدامة الهدف التخصصى للبعد الاقتصادى بما يحقق وجود سوق منضبط يتميز باستقرار أوضاع الاقتصاد الكلى، قادر على تحقيق نمو احتوائى مستدام يتميز بالتنافسية والتنوع، يعتمد على المعرفة، ويكون فاعلاً فى الاقتصاد العالمى، **ويتأتى ذلك من خلال المحاور الآتية:**

(1) تعظيم الاستفادة من المقومات والمزايا التنافسية للدولة المصرية عامةً ومنطقة إقليم قناة السويس خاصةً (المشروعات التنموية).

(2) وضع خريطة طريق بما يحقق سوق منضبط اقتصادياً يعتمد على المعرفة والتكنولوجيا، يتميز بالاستقرار الاقتصادى الكلى والتنافسية.

(3) تحقيق نمو احتوائى مستدام وتنمية إقليمية متوازنة جغرافياً وقطاعياً وبيئياً واجتماعياً قادر على التكيف مع المتغيرات العالمية.

(4) تمكين مصر لتكون لاعباً فاعلاً فى الاقتصاد العالمى.

(5) التوافق مع الأهداف الأممية للتنمية المستدامة ما بعد عام 2015م.

(6) التوافق مع استراتيجية التنمية المستدامة لأفريقيا 2063م.

(7) تحقيق طموحات الشعب المصرى اقتصادياً من توفير فرص عمل لائق ومنتج فضلاً عن أن يصل نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى الحقيقى إلى مصاف الدول ذات الدخل المتوسط المرتفع.

(8) بحلول عام 2030م مصر من أفضل (30) دولة على مستوى (حجم الاقتصاد وتنافسية الأسواق،التنمية البشرية، مكافحة الفساد، جودة الحياة).

(9) وجود مؤشرات قياس حقيقة لأداء التنمية الاقتصادية.

(10) تحويل مصر إلى مركز اقتصادى عالمى (لوجستى / صناعى / تجارى / سياحى) من خلال خلق كيانات تعتمد على أنشطة القيمة المضافة والصناعات الثقيلة والتكميلية ومناطق توزيع لوجستية مع سرعة تطوير المناطق والمراكز الحالية.

(11) استغلال الموقع المحورى لقناة السويس للاتصالات الألكترونية العالمية خاصةً منطقة البحر الأحمر والبحر المتوسط من خلال إنشاء مشروع (قناة السويس الألكترونية).

(12) جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية المباشرة من خلال التشريعات القانونية وحوافز وضمانات الاستثمار بما لا يضر بالأمن القومى المصرى.

(13) بحلول عام 2030م يصبح قطاع الطاقة قادر على تلبية كافة متطلبات التنمية الوطنية المستدامة بما يعزز النمو الاقتصادى والتنافسية الوطنية والعدالة الاجتماعية والحفاظ على البيئة، ويتميز بالقدرة على الابتكار والتنبؤ والتأقلم مع المتغيرات المحلية والإقليمية والدولية.

(14) وجود نظام متكامل بحلول عام 2030م يضمن القيمة التنموية للابتكار والمعرفة ويربط تطبيقات المعرفة ومخرجات الابتكار بالأهداف والتحديات الوطنية، وتصبح مصر مجتمعًا مبدعًا ومبتكرًا ومنتجًا للعلوم والتكنولوجيا والمعارف.

(15) الشفافية وكفاءة المؤسسات الحكومية بأن يصبح الجهاز الإدارى للدولة بحلول عام 2030م جهازًا كفؤًا وفعالاً يحسن إدارة موارد الدولة ويتسم بالشفافية والنزاهة والمرونة ويخضع للمساءلة، ويعلى من رضاء المواطن ويتفاعل معه ويستجيب له.

ب – <u>السياسات المقترحة للوصول الى الهدف الاقتصادى</u>:

(1) <u>المدى القريب 2023م</u>:

(أ) توفير الموارد التمويلية اللازمة.

(ب) تحسين إدارة المالية العامة للدولة.

(جـ) تنمية القطاعات الرائدة المحركة للنمو الاقتصادى.

(د) تنمية الموانئ الجوية و التنمية السياحة.

(هـ) تحسين بيئة الأعمال.

(و) تنمية القدرات التصديرية.

(ز) تطوير الأداء الحكومى.

(2) <u>المدى المتوسط 2030م</u>:

(أ) معدل نمو حقيقى بنسبة (12٪).

(ب) تشكل نسبة الدين العام إلى الناتج المحلى الإجمالى (75٪).

(جـ) تقلص نسبة العجز الكلى إلى الناتج المحلى الإجمالى (2,28٪).

(د) رفع نسبة مساهمة قطاع الطاقة إلى الناتج المحلى الإجمالى (25٪).

(هـ) ارتقاء الترتيب العالمى فى مؤشرات (الابتكار، جودة مؤسسات البحث العلمى، قدرة الشركات على الابتكار) للمرتبة (60 عالمياً).

(و) تطوير قدرات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للوصول إلى المرتبة (30) عالمياً.

(ز) تطوير الأداء الحكومى للمرتبة (50)، مكافحة الفساد (70)، سهولة ممارسة أنشطة الأعمال للمرتبة (80) – عالمياً [450].

(3) <u>المدى البعيد 2050م</u>:

(أ) ارتقاء مصر لتكون فاعلاً رئيسياً فى النظام العالمى.

(ب) تحقيق كافة مجالات ومحاور التنمية المستدامة والتكامل الاقتصادى.

(جـ) التوافق مع الأهداف الأممية بما يتفق مع ثوابت الدولة المصرية.

(د) التعاون والتكامل مع الأهداف الإفريقية للتنمية المستدامة 2063م.

جـ – <u>آليات تنفيذ الاستراتيجية فى المجال الاقتصادى</u>:

(1) <u>توفير الموارد التمويلية اللازمة من خلال الآتى</u>:

(أ) الإصلاحات المنفذة فى مجال تحسين كفاءة التحصيل الضريبى والجمركى ومكافحة التهرب الضريبى.

(ب) التمويل بالمشاركة مع المؤسسات الدولية.

(جـ) توسيع قاعدة تمويل المشروعات بنظام المشاركة بين القطاع العام والخاص.

(د) استرداد حق الشعب فى الأموال العامة والتعديات.

([450]) مؤشرات قياس الشفافية وكفاءة المؤسسات الحكومية: (تعنى الدرجة صفراً على المؤشر الأسوء وضعاً، تعنى الدرجة 100 الأفضل من حيث المؤشر).

(2) تحسين إدارة الموارد المالية للدولة:

(أ) تحسين كفاءة الانفاق العام.

(ب) تطوير وإعادة هيكلة شركات قطاع الأعمال العام.

(جـ) الإصلاح الإدارى والتنظيمى.

(د) استغلال الأصول غير المستغله وتسوية المديونات التاريخية.

(هـ) إعادة الهيكلة الفنية للشركات.

(3) تنمية القطاعات الرائدة المحركة للنمو الاقتصادى:

(أ) تحسين تنافسية قطاع الصناعة.

(ب) تحفيز الاستثمار الصناعى الخاص.

(جـ) تنمية التجارة الداخلية.

(4) تنمية الموانئ الجوية والتنمية السياحية:

(أ) تطوير قطاع الطيران المدنى.

(ب) إنشاء الموانئ اللوجستية الجوية.

(جـ) الترويج والتنشيط السياحى.

(د) تطوير المناطق الأثرية والمتاحف.

(5) تحسين بيئة الأعمال:

(أ) تحفيز المشاركة المجتمعية الداخلية والإقليمية والدولية.

(ب) خلق فرص حقيقية لجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية المباشرة.

(جـ) الترويج للمشروعات المستهدفه وتنشيط آلية التسويق.

(6) تنمية القدرات التصديرية:

(أ) تنمية الصادرات الصناعية.

(ب) تنمية الصادرات غير البترولية.

(جـ) تنمية قطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

(د) تطوير قطاع النقل النهرى والنقل البحرى.

(هـ) التوسع فى خدمات التأجير التمويلى.

(7) تطوير الأداء الحكومى والمؤسسى ومواجهة الفساد:

(أ) بناء وتنمية قدرات العاملين بالجهاز الإدارى للدولة.

(ب) تطوير الخدمات الحكومية المقدمة للمواطنين.

(8) الإصلاح المؤسسى للسياسات العامة:

(أ) اتباع سياسات اقتصادية مستقرة تعمل على تحقيق الانضباط المالى والنقدى والسعرى فى إطار البيئة المؤسسية الفعالة.

(ب) الإصلاح المؤسسى لكل من السياسة (المالية،النقدية،التجارية،الإجراءات المنظمة).

(جـ) الإصلاح المؤسسى للشراكة بين القطاعين العام والخاص.

المجال الاجتماعى

أ - **الهدف الاستراتيجى المقترح فى المجال الاجتماعى:**

تكفل المادة (8) من دستور مصر الحديث لعام 2014م التزام الدولة المصرية بتحقيق العدالة الاجتماعية وتوفير سبل التكافل الاجتماعى بما يضمن الحياة الكريمة لجميع المواطنين على

النحو الذى ينظمة القانون ومنها (تكافؤ الفرص، القيم الدينية والأخلاق والوطنية، المساواة، العمل، التأمين الاجتماعى، الصحة، التعليم / البحث العلمى) [451] **من خلال محاور**:

(1) العدالة الاجتماعية ببناء مجتمع عادل ومتكاتف يتميز بالمساواة فى الحقوق والفرص (الاقتصادية، الاجتماعية، السياسية).

(2) تحقيق الاندماج المجتمعى بوجود مجتمع قادر على كفالة حق المواطنين فى المشاركة والتوزيع العادل فى ضوء معايير الكفاءة والإنجاز وسيادة القانون.

(3) تحفيز فرص الحراك الاجتماعى المبنى على القدرات ويوفر آليات الحماية من مخاطر الحياة.

(4) مساندة شرائح المجتمع المهمشة وتحقيق الرعاية للفئات الأولى بالرعاية.

(5) تقليص الفجوات المجتمعية والنوعية والجيلية.

(6) تحقيق التوازن فى التوزيع الجغرافى للخدمات وتطوير وتوسيع نطاق عمل أجهزة الدولة مع رفع كفاءة منظومتى الحماية الاجتماعية والدعم.

(7) مراجعة وتطوير التشريعات والقوانين المتعلقة بتحقيق العدالة والاندماج المجتمعى.

(8) تطبيق نظام صحى كامل يتميز بالإتاحة والجودة وعدم التمييز، قادر على تحسين المؤشرات الصحية.

(9) تحقيق التغطية الصحية والوقائية الشاملة والتدخل المبكر لكافة المواطنين بما يكفل الحماية المالية لغير القادرين ويحقق طموح الشعب المصرى.

(10) بحلول عام 2030م تكون مصر رائدة فى مجال الخدمات والبحوث الصحية والوقائية عربياً وإفريقياً.

([451]) دستور جمهورية مصر العربية لعام 2014: الباب الثانى، الفصل الأول، المقومات الاجتماعية المواد (7 – 26).

(11) الارتكاز على التعليم والتدريب من خلال وجود نظام مؤسسى كفء وعادل ومستدام ومرن مستند على التفكير والابتكار والتقنية التكنولوجية.

(12) تبنى استراتيجية للاستثمار فى التعليم والتدريب واستحداث مصادر للتمويل.

(13) تفعيل دور مراكز البحوث بمؤسسات التعليم العالى وربط الخريجين بمؤسسات التوظف محلياً وإقليمياً ودولياً.

(14) بناء منظومة قيم ثقافية إيجابية تستعيد روح الأصالة للشعب المصرى فى إدراك تاريخة وتراثة الحضارى، الذى يقدر التنوع والاختلاف وعدم التمييز.

(15) تأمين حق المواطن فى ممارسة وإنتاج الثقافة الإيجابية كمصدر قوة لتحقيق التنمية وأساساً لاستعادة وتنشيط قوة مصر الناعمة إقليمياً وعالمياً.

(16) تمكين المواطن وتسليحة بالمعرفة الحقيقية للوصول إلى وسائل اكتساب المعرفة وفتح الآفاق للتعامل مع المعطيات العالمية المعاصرة.

(17) حماية وصيانة التراث وتطوير الحرف التراثية وتطوير هيكل المنظومة الثقافية.

ب – <u>السياسات المقترحة للوصول الى الهدف الاجتماعى</u>:

(1) <u>المدى القريب 2023م</u>:

(أ) توفير الموارد التمويلية اللازمة.

(ب) تطوير الأداء الحكومى ورفع كفاءة جهات الأختصاص.

(جـ) مراجعة وتطوير التشريعات والقوانين المتعلقة بتحقيق العدالة والاندماج المجتمعى.

(د) تحفيز مشاركة القطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدنى , فضلاً عن تنمية القطاعات الرائدة المحركة للنمو الاجتماعى.

(هـ) التنمية المكانية وجودة التخطيط الحياتى وتحقق فرص جذب السكان.

(و) تحسين مؤشرات جودة الحياة، وتحفيز بيئة ممارسة الأعمال.

(ز) رفع كفاءة منظومتى الحماية الاجتماعية والدعم وتوسيع نطاقهما.

(ح) مراجعة وتطوير التشريعات والقوانين ذات الصلة بالبعد الاجتماعى بكافة محاورة (الثقافة، الصحة، التعليم).

(ى) الانتهاء من إعداد دليل المعدلات والمعايير التخطيطية للخدمات الأمنية والإدارية، فضلاً عن حصر مخرجات المخططات الاستراتيجية لعدد (12) محافظة وتوقعيها على خريطة مصر فى إطار تحديث المخطط الاستراتيجى القومى للتنمية العمرانية 2030م.

(2) <u>المدى المتوسط 2030م</u>:

(أ) ارتفاع مؤشرات العدالة الاجتماعية لمصاف الدول ذات الدخل المتوسط المرتفع.

(ب) توفير فرص عمل لائق ومنتج، تحفيز التوطين السكانى فى مناطق التنمية الجديدة.

(جـ) تقليص الفجوات المجتمعية والنوعية والجيلية.

(د) ارتفاع مستوى توزيع الدخل والاستهلاك للمرتبة (10) عالمياً.

(هـ) تحقيق التوازن فى التوزيع الجغرافى للخدمات، مكافحة العشوائيات.

(و) تخفيض نسبة السكان تحت خط الفقر لمستوى (صفر).

(ز) رفع كفاءة منظومتى الحماية الاجتماعية والدعم وتوسيع نطاقهما.

(ح) تطبيق التغطية الصحية الاجتماعية الشاملة، تطوير قطاع الدواء بنسبة (100٪).

(ط) ارتفاع نسبة الإنفاق على التعليم قبل الجامعى من الناتج المحلى الإجمالى إلى (8٪)، فضلاً عن القضاء على (الأمية،التسرب من التعليم).

(ى) ارتقاء تصنيف مصر فى مؤشر التنافسية العالمية محاور (التعليم العالى والتدريب الـ45، نسبة مؤسسات التعليم العالى الحاصلة على الاعتماد الـ80، وارتفاع عدد الجامعات طبقاً للكثافة والتخصص والتوزيع الجغرافى الـ64).

(3) <u>المدى البعيد 2050م:</u>

(أ) تحقيق جودة الحياة بالتكامل مع التنمية المكانية والاجتماعية.

(ب) توطين المدارس المجهزة لرعاية الموهوبين والمتفوقين وذوى الهمم.

(جـ) تكامل بناء الشخصية المصرية المرتكزة على ثوابت الدين والأخلاق القادرة على التفكير والاستنتاج المنطقى، المتمكنة فنياً وتقنياً وتكنولوجياً.

(د) ارتقاء نسبة المؤسسات التعليمية الحاصلة على الاعتماد لمستوى (100٪).

(هـ) ارتقاء تصنيف مصر فى مؤشرات الثقافة (السياحة والسفر، الفجوة الجغرافية للمكتبات والمراكز الثقافية).

(و) الارتقاء فى مؤشرات التنمية العمرانية (نسبة الزيادة فى مستخدمى وسائل النقل الجماعى العام، نصيب الفرد من المسطحات الخضراء، انخفاض عدد سكان المناطق غير الأمنة، المناطق العشوائية، انخفاض التعدى على الأراضى الزراعية).

(ز) إصلاح البنية المؤسسية وحوكمة منظومة تخطيط وإدارة التنمية العمرانية

(ح) تحقيق انتشار أنماط البناء الأخضر والمستدام.

جـ - آليات تنفيذ الاستراتيجية فى المجال الاجتماعى:

(1) توفير الموارد التمويلية اللازمة من خلال الاتى:

(أ) تحفيز الاستثمارات الأجنبية المباشرة FDI وما يلاحقها من آثار مباشرة وغير مباشرة.

(ب) دعم القطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدنى لجذب الاستثمارات الوطنية.

(جـ) رفع النسبة المخصصة للإنفاق على المجال الاجتماعى من الناتج المحلى الإجمالى.

(2) ضبط النمو السكانى والانتشار العمرانى من خلال الاتى:

(أ) تعزيز دور مشروع تنمية إقليم قناة السويس فى تحسين جودة حياة المواطنين من خلال مشروعات (مياه الشرب، تبطين الترع، المنشآت السياحية والرياضية والترفيهية).

(ب) تطوير خدمات الإسكان والجذب العمرانى،حوافز التنمية المكانية ومدن الجيل الرابع بواقع "8 مدن" (الإسماعيلية الجديدة، العاصمة الإدارية الجديدة، العلمين الجديدة، غرب أسيوط، غرب قنا، المنصورة الجديدة، حدائق أكتوبر).

(جـ) تطوير المرافق العامة، توافر الخدمات اللائقة.

(د) تطوير وتفعيل دور المجلس القومى للسكان مع زيادة مخصصاته.

(هـ) عدم التمييز النوعى

(3) <u>التوسع فى شبكات الأمان الاجتماعى من خلال الاتى</u>:

(أ) التوسع فى أهداف برامج الحماية الاجتماعية (تكافل وكرامة، سكن كريم، الشمول الاجتماعى، حياة كريمة)

(ب) تنشيط برامج الرعاية الاجتماعية (القروض الحسنة والميسرة من بنك ناصر، تقديم وزارة الداخلية خدمات الأحوال المدنية للمحافظات الحدودية بالمجان كشمال سيناء، منظومة أمان / مبادرة كلنا واحد، القوافل الطبية وزارة الصحة).

(جـ) تطوير منظومة الخدمات التموينية، ورفع كفاءة منظومة الدعم العينى.

(د) تعزيز الدور الاجتماعى لمؤسسات الدولة الدينية والروحية (الأوقاف – الكنيسة).

(هـ) تفعيل آليات حماية المستهلك.

(و) توفير مظلة تأمينية شاملة للمصريين بالخارج.

(4) <u>معالجة الفجوات التنموية من خلال الآتى</u>:

(أ) تدعيم المحاور التنموية بالمحافظات، مع تعظيم الاستفادة من مواردها.

(ب) تحفيز القطاع الخاص والشركاء الدوليين لجذب الاستثمارات.

(جـ) رفع النسبة المخصصة للإنفاق على المجال الاجتماعى من الناتج المحلى الإجمالى.

(د) تطوير العشوائيات، إزالة مصادر الخطر، تنفيذ بنية تحتية.

(هـ) تنشيط البرنامج القومى للإسكان (الاجتماعى – المتوسط – التعاونى).

(و) تنمية خدمات التمويل العقارى، دعم أنشطة الأسر المنتجة.

المجال البيئى

أ - **الهدف الاستراتيجى المقترح فى المجال البيئى:**

يشكل البعد البيئى محوراً أساسياً فى كافة القطاعات التنموية والاقتصادية لما يحققه من تأمين للموارد الطبيعية ويدعم عدالة استخدامها والاستغلال الأمثل لها بما يضمن حقوق الأجيال القادمة فيها، كما يعمل المجال البيئى على تحقيق الأبعاد الآتية:

(1) تنويع مصادر الإنتاج والأنشطة الاقتصادية ويساهم فى دعم التنافسية.

(2) يحقق البعد البيئى عدالة اجتماعية وتوفير فرص عمل جديدة والقضاء على الفقر

(3) توفير بيئة نظيفة وصحية وآمنة للإنسان المصرى.

(4) تعزيز البنية المؤسسية والتشريعية وإصلاح السياسة المالية واستخدام الأدوات الاقتصادية لتغيير السلوك نحو أنماط الإنتاج والاستهلاك.

(5) حماية التنوع البيولوجى وإدارة الموارد المائية ورفع كفاءة حماية المناطق الساحلية والبحرية وحماية البيئة ومكافحة التغيرات المناخية.

(6) التنمية المكانية بإعادة التوزيع الديموجرافى للسكان بشكل متوازن ضمن المناطق الاقتصادية وخلق (مجتمعات حياتية) تلبى طموحات المصريين وترتقى بجودة حياتهم.

(7) ربط المخطط الاستثمارى الشامل مع المخطط العمرانى القومى لعام 2052م.

(8) إصلاح البنية المؤسسية وحوكمة منظومة تخطيط وإدارة التنمية العمرانية.

(9) تحفيز التوطين السكانى فى مناطق التنمية الجديدة، وتحقيق التوازن بين العرض والطلب فى قطاع الإسكان.

(9) تحقيق انتشار أنماط البناء الأخضر والمستدام وزيادة القدرة التشيدية فى المجتمعات العمرانية الجديدة، مع مكافحة ظاهرة العشوائيات والمناطق غير الأمنة.

ب – السياسات المقترحة للوصول الى الهدف البيئى:

(1) المدى القريب 2023م:

(أ) توفير الموارد التمويلية اللازمة ويتحقق بنظام BOT.

(ب) تحسين إدارة موارد الدولة وثرواتها الطبيعية.

(جـ) تنمية القطاعات الرائدة للتحول إلى الاقتصاد الأخضر كمشروع شرق بورسعيد.

(د) تعزيز البنية المؤسسية والتشريعية لمنظومة إدارة الموارد المائية.

(هـ) تحفيز البدائل والتكنولوجيا اللازمة لترشيد وحماية الموارد الطبيعية.

(و) رفع كفاءة حماية المناطق الساحلية والبحرية.

(2) المدى المتوسط 2030م:

(أ) إصلاح السياسة المالية واستخدام الأدوات الاقتصادية لتغيير السلوك نحو أنماط الإنتاج والاستهلاك الأكثر استدامة للموارد المائية.

(ب) رفع كفاءة منظومة إدارة المخلفات الصلبة ودعم تحقيق استدامتها.

(جـ) زيادة مشاركة القطاع الخاص والأهلى فى جهود صون وحماية التنوع البيولوجى.

(د) متابعة برامج تنفيذ الاتفاقيات الدولية.

(هـ) ارتقاء الترتيب العالمى فى مؤشرات البيئية (نسبة معالجة مياه الصرف الـ80، المحميات الطبيعية التى لها خطة إدارة معتمدة ومفعلة الـ30، نسبة الفاقد فى شبكات نقل المياه ومحطات معالجة المياه الـ5).

(3) المدى البعيد 2050م:

(أ) تطوير السياسات اللازمة للحد من تلوث الهواء ومكافحة التغيرات المناخية.

(ب) إنشاء مجلس أعلى للتنمية المستدامة.

(جـ) ارتفاع نصيب الفرد من الموارد المائية العذبة والمسطحات الخضراء.

جـ - آليات تنفيذ الاستراتيجية فى المجال البيئى:

(1) تحسين نوعية الهواء من خلال الآتى:

(أ) ربط الكيانات الصناعية بالمنطقة الاقتصادية ضمن الشبكة القومية للانبعاثات الصناعية.

(ب) الانتهاء من تركيب (7) محطات لرصد نوعية الهواء، (47) نقطة لرصد الانبعاثات الصناعية.

(جـ) تطوير منظومة مجابهة نوبات تلوث الهواء الحادة (كمجمعات ومكابس قش الأرز التى وفرت نحو "5000" فرصة عمل).

(2) تحسين نوعية المياه:

(أ) تفعيل الرحلات الحقلية للموارد المائية والبحار.

(ب) تطوير البرنامج الدورى لرصد نوعية المياه والرواسب بالبحيرات، والبحر الأحمر وخليجى السويس والعقبة والبحر المتوسط (موقع مشروع التنمية).

(جـ) خفض أحمال التلوث من الصرف الصناعى، والتوسع فى عمليات التدوير (مشروع الغابة الشجرية بمنطقة سرابيوم - الإسماعيلية).

(د) التوسع فى إنشاء محطات تحلية المياه.

(3) التحكم فى التلوث الصناعى:

(أ) توفيق أوضاع الكيانات الصناعية المخالفة.

(ب) مراجعة وتطوير التشريعات والقوانين المتعلقة بالبعد البيئى.

(جـ) تفعيل الأدوار المؤسسية للرقابة والمتابعة والتفتيش مع وجود آليات للتنفيذ.

(د) مراجعة تقييم الأثر البيئى للمشروعات الصناعية القائمة

(4) <u>إدارة وتطوير المحميات الطبيعية:</u>

(أ) بدء تنفيذ مخطط شامل لتطوير محميات جنوب سيناء.

(ب) تعزيز السياحة العالمية للمنطقة بإدراج محميتى (رأس محمد، وادى الحيتان) ضمن القائمة الخضراء والتى تشمل "30 دولة فقط فى العالم ".

(جـ) الترويج والتنشيط للسياحة العلاجية.

(د) إنشاء مركز التميز البيئى بجبل الزيت، فضلاً عن المزارات الدينية.

(5) <u>البرامج البيئية الداعمة</u>:

(أ) استضافة مصر لمؤتمر الدول الأطراف الرابع عشر للاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة حول التنوع البيولوجى بمشاركة "195 دولة ".

(ب) المشاركة فى المبادرة العالمية "ساعة الأرض".

(جـ) تنفيذ البرامج التدريبية لرفع كفاءة العاملين بالوزارات والجهات الحكومية وغير الحكومية ومنظمات المجتمع المدنى.

(د) تجذب المشروعات البيئية فى ظل التحول إلى الاقتصاد الأخضر العديد من العمليات التمويلية من شركاء التنمية والمنظمات الدولية.

المجال السياسى / التشريعى – المؤسسى / المجال العسكرى – الأمنى

أ – **الهدف الاستراتيجى المقترح فى المجال السياسى / العسكرى – الأمنى:**

تعزيز الاهتمام بالبعد الاقتصادى كركيزة للعلاقات المصرية الخارجية، للترويج لمشروعات تضمن تحويل مصر إلى مركز (صناعى، اقتصادى، لوجستى، تجارى، ومركز إقليمى للطاقة) علاوةً على الصناعات الأمنية والعسكرية كقوى رشيدة منتجة، تعمل على حماية وتحقيق الأمن القومى بكافة مجالاته فضلاً عن تثبيت عودة مصر لراية القيادة الإقليمية و العربية والتأكيد على قدراتها الحقيقية ومركزيتها كلاعب فاعل ورئيسى فى دوائر اهتمام الأمن القومى المصرى **من خلال المحاور الآتية:**

(1) الاستقرار الأمنى.

(2) الأمن المائى.

(3) الأمن الغذائى.

(4) أمن الطاقة.

(5) الإصلاح التشريعى والمؤسسى

ب – **السياسات المقترحة للوصول إلى الهدف السياسى / العسكرى – الأمنى:**

(1) المدى القريب 2023م:

(أ) تعزيز العلاقات الدبلوماسية والأمنية / العسكرية مع دول حوض النيل.

(ب) توحيد الرؤى مع القوى المؤثرة (إقليمياً، دولياً) على صنع القرار.

(جـ) تنمية الصناعات العسكرية (Egypt Defence EXPO).

(د) تنويع مصادر الأسلحة وعمليات التدريب المشتركة.

(هـ) تقريب الأيدلوجيات السياسية كلبنة أساسية نحو الوحدة فى القضايا ذات الاهتمام المشترك.

(و) تحييد جماعات المصالح وتقارير الاستغلال السياسى العالمى (HRW) .

(2) المدى المتوسط 2030م:

(أ) تحقيق التوازن العسكرى مع بعض دول المنطقة والقوى الإقليمية.

(ب) إنشاء تحالف سياسى /عسكرى – أمنى (حقيقى) لمواجهة بعض التحالفات المعادية.

(جـ) تقلص نسبة العجز فى قطع الغيار العسكرى وتعزيز الصناعات العسكرية.

(د) ضمان تحقيق الأمن العربى / الإقليمى.

(هـ) رفع نسبة مساهمة المكون المحلى للصناعات العسكرية فضلاً عن التكنولوجيا الأمنية – العسكرية.

(و) الارتقاء بدور الوكالة المصرية للشراكة من أجل التنمية وسبل تمويلها.

(ز) تطوير قدرات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للوصول إلى المرتبة (30) عالمياً.

(ح) تطوير الأداء الحكومى بما يتماشى ومواكبة التطورات السياسية والأمنية

(3) المدى البعيد 2050م:

(أ) ارتقاء مصر لتكون فاعلاً رئيسياً فى النظام العالمى.

(ب) تحقيق كافة مجالات ومحاور التنمية المستدامة والتوافق السياسى.

(جـ) التوافق مع الأهداف الأممية بما يتفق مع ثوابت الدولة المصرية .

(د) التعاون والتكامل مع الأهداف الإفريقية للتنمية المستدامة 2063م.

جـ – آليات تنفيذ الاستراتيجية فى المجال السياسى

(1) الاستقرار الأمنى:

(أ) التطوير المستمر للقدرات الدفاعية والهجومية للقوات المسلحة مما ساهم فى نجاح العملية الشاملة سيناء 2018م فى تحقيق أهدافها الاستراتيجية [452].

([452]) رئاسة مجلس الوزراء: التقرير السنوى عن تقدم أعمال برنامج الحكومة (يوليو 2018 – يونيو 2019)، فى إطارالنجاحات المحققة فى مجال المكافحة الاستباقية لجرائم الارهاب، ضبط 64 بؤرة إرهابية وإخوانية باجمالى 458 متهم ومبالغ مالية تجاوزت 750الف دولار، 1.5مليون جنية مصرى.

(ب) تعزيز التصنيع المحلى للصناعات الدفاعية والصناعات التى يتم استيرادها من الخارج (معرض EDE– Egypt Defence Expo بمشاركة 300 شركة من 41 دولة).

(جـ) تعزيز التعاون الدولى لمكافحة الجريمة فى ضوء ما تشهده الساحة الدولية من مستجدات أمنية تستدعى توسيع نطاق التعاون لتلبية متطلبات الأجهزة الأمنية المصرية.

(د) ضمان تحقيق الأمن العربى والإقليمى خاصةً بؤر التوتر كالسودان وليبيا.

(هـ) المشاركة فى ورش العمل والاجتماعات المتعلقة بمكافحة الإرهاب الدولى، كاللجنة التنسيقية للمنتدى العالمى لمكافحة الإرهاب التى عقدت بأسبانيا فى مارس 2019م وتم خلالها إعادة انتخاب مصر رئيساً لمجموعة العمل المعنية ببناء القدرات فى منطقة شرق إفريقيا – لولاية ثانية – إلى جانب الاتحاد الأوروبى.

(ي)تعظيم الاستفادة من العلاقات العربية / الأوروبية، عقد أول قمة عربية / أوروبية فى مدينة شرم الشيخ (فبراير 2019م) بمشاركة (21 دولة عضو بجامعة الدول العربية،28 دولة عضو بالاتحاد الأوروبى)، فضلاً عن رئاسة مصر لمجموعة الـ77 والصين للدفاع عن مصالح وأولويات أعضاء المجموعة من الدول النامية فى المحافل الدولية، علاوةً على تكثيف العلاقات الثنائية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية سياسياً واقتصادياً (لقاء ثنائى على هامش اجتماعات الدورة الثالثة والسبعين للجمعية العامة للامم المتحدة سبتمبر 2018م، الزيارة الرسمية لواشنطن 2019م، لقاءات وزيرى الخارجية فى يناير ومارس 2019م، زيارة مدير الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية بهدف تعزيز التعاون التنموى والاقتصادى بين الدولتين).

(ز) تعد مصر من أكبر عشر دول مساهمة بقوات فى عمليات حفظ السلام.

(ح) تعزيز الاهتمام بالبعد الاقتصادى فى العلاقات المصرية الخارجية مع التركيز على الترويج لمشروعات تحويل مصر الى مركز صناعى، اقتصادى، لوجستى، تجارى، ومركز إقليمى للطاقة، انعقاد الجولة الأولى من المفاوضات بين مصر والاتحاد الجمركى الأوارسى فى يناير 2019م، انعقاد الجولة الثانية من مفاوضات موسكو أبريل 2019م بهدف إنشاء منطقة تجارة حرة بين مصر والاتحاد الاوراسى.

(ط) العلاقات المصرية الإفريقية ورئاسة مصر للاتحاد الإفريقى فى فبراير 2019م بأديس أبابا، نجاح مصر فى استضافة وكالة الفضاء الإفريقية فى فبراير 2019م، فضلاً عن استضافة مركز الاتحاد الإفريقى لإعادة الإعمار والتنمية بعد النزاعات فى يوليو 2018م، دخول اتفاقية إنشاء منطقة التجارة الحرة الإفريقية حيز التنفيذ فى مايو 2019م صدق عليها 22 دولة، علاوةً على التوقيع لعدد من اتفاقيات التعاون منها عقد إنشاء المزرعة النموذجية المشتركة فى أوغندا، إنشاء مجزر آلى لإنتاج اللحوم فى تنزانيا، افتتاح المرحلة الأولى من محطة توليد الطاقة الشمسية بالمزرعة المشتركة المصرية التنزانية، قيام شركة المقاولون العرب بتنفيذ مشروع سد ستيجلر جورج فى تنزانيا.

(ى) تعزيز دور مصر الريادى فى إفريقيا من خلال تطوير الشراكة الاستراتيجية بين كل من الأمم المتحدة والاتحاد الإفريقى لاسيما ملفات التنمية وإعادة الإعمار، فضلاً عن مضاعفة انشطة الوكالة المصرية للشراكة من أجل التنمية فى إفريقيا علاوةً على إيفاد فرق طبية كل من السودان وإثيوبيا والصومال ضمن مبادرة السيد رئيس الجمهورية لعلاج مليون إفريقى من فيروس سى، وكذلك تقديم الدعم الطبى لكل من تشاد وإريتريا فى مجالات طب وجراحة العيون والغسيل الكلوى وفيروس سى كتجهيز الوحدات الطبية بالأجهزة اللازمة وتدريب واستقدام الكوادر الطبية بالمستشفيات المصرية وإرسال شحنات أدوية وإيفاد الكوادر الطبية المصرية.

(ك) توطيدالروابط الإنسانية والسياسية بين الشعوب الإفريقية من خلال تعزيز الدور الثقافى والتاريخى المشترك وتبادل الثقافات بإعلان رئيس الجمهورية أسوان عاصمة للشباب الإفريقى، وتنظيم المهرجانات والمعارض والمنح الدراسية والترجمة لأبرز الكتاب والمفكرين الأفارقة وموسوعة تاريخ إفريقيا.

(ل) تعزيز الدور الدينى (الأزهر، الكنيسة) من خلال نشر سماحة الإسلام لمواجهة الفكر المتطرف وتصحيح المفاهيم الخاطئة من خلال برامج تأهيل وتدريب الأئمة، إيفاد البعثات للخارج، وتطوير مدينة البعوث الإسلامية وفروعها ونزل الشباب، وتعزيز دور الكنيسة المصرية وعمقها الإفريقى.

(م) تعزيز حقوق الإنسان وصون الحريات الأساسية من خلال مشروع قانون تنظيم وممارسة العمل الأهلى وإحالته لمجلس النواب، وتوفيق أوضاع 801 كنيسة، وإبراز جهود الدولة المصرية فى مجال حقوق الإنسان للشركاء الدوليين، فضلاً عن استمرار الجهود الرامية لتفعيل قرار رئيس مجلس الوزراء بإنشاء اللجنة العليا الدائمة لحقوق الإنسان، وتفعيل دور الشباب فى برامج تعزيز قيم المواطنة وتعميق المشاركة السياسية.

(ن) مكافحة الهجرة غير النظامية من خلال المشاركة الفعالة فى المؤتمر الدولى لاعتماد (العهد الدولى للهجرة غير النظامية)، فضلاً عن البرامج التدريبية والدورات التى تعقدها مؤسسات الدولة المصرية.

(س) دعم الجاليات المصرية بالخارج مثل مبادرة (إحياء الجذور) بين مصر واليونان وتوسيع نطاقها لتشمل (إنجلترا، أستراليا، أرمينيا، السودان)، فضلاً عن إنشاء المنتديات والمنصات التفاعلية مع المصريين بالخارج مثل (إجازتك فى وطنك نشوفك نسمعك)، (منتدى الكيانات المصرية بالخارج، مصر تستطيع)، علاوةً عن إطلاق مجلة إلكترونية شهرية تحت شعار (مصر معاك) يناير 2019م، وتنظيم الدورات التدريبية والتثقيفية وبرامج تعليم اللغة العربية لأبناء الجيل الثانى والثالث من المصريين المقيمين بالخارج.

(2) <u>الأمن المائى (تنمية الموارد المائية)</u>:

يهدف هذا البرنامج إلى حفظ الحقوق المائية المصرية المشروعة وتنمية الموارد المائية وترشيد استخدامات مياه الرى من خلال التوسع فى تطبيق نظام الرى الحقلى فى الزراعة وتنفيذ معالجة ثنائية وثلاثية مطورة **<u>من خلال الآتى</u>**:

(أ) افتتاح قناطر أسيوط الجديدة ومحطتها الكهرومائية لتلبية احتياجات محافظات (اسيوط –المنيا– بنى سويف–الفيوم– الجيزة) لزراعة 1.650 مليون فدان وتوليد طاقة كهرومائية بقدرة 32 ميجاوات، فضلاً عن حفر 45 بئر بمحافظات (قنا وأسوان) وتجديد عدد 40 بئر بمحافظات (المنوفية –الغربية–القليوبية–الجيزة) لتحسين حالة الرى بالمناطق المتعبة بنهايات الترع، تطوير وحفر عدد 50 خزان أرضى للاستفادة من مياه الأمطار والسيول بمحافظة مطروح.

(ب) إنشاء عدد (22) مخرًا للسيول, (43) سدًا للإعاقة والبحيرات الصناعية بمحافظات (البحر الأحمر، جنوب سيناء، أسوان، أسيوط)، فضلاً عن إنشاء وإحلال وتجديد (1431) منشآت مائية هامة (قناطر – سحارات – كبارى – محطات).

(جـ) إنشاء محطات تحلية المياه بكل من (شمال سيناء – البحر الأحمر – مطروح).

(د) ترشيد استخدامات مياه الرى ورفع كفاءة البنية القومية للرى، مثل إنشاء وإحلال شبكات الصرف المغطى بعدد (27) محافظة منهم (الإسماعيلية، بورسعيد).

(هـ) حفظ حقوق مصر المائية: تدعيم التعاون مع دول حوض النيل وتعزيز سياسة بناء الثقة والتعاون فى المشروعات ذات المنافع المشتركة مثل مشروعات (حصاد مياه الأمطار، مقاومة الحشائش المائية بأوغندا وبحيرتى كيوجا وألبرت).

(و) عمل حماية لأطوال الشواطئ مما زاد من مساحة الأراضى بمحافظتى (بورسعيد، جنوب سيناء).

(3) <u>الأمن الغذائى:</u>

يهدف هذا البرنامج لتوفير متطلبات الأمن الغذائى وزيادة المساحة المحصولية وزيادة القدرة التخزينية من القمح **<u>فى إطار المحاور الأتية</u>:**

(أ) تحسين إنتاجية الأراضى الزراعية.

(ب) منع التعديات على الأراضى الزراعية.

(جـ) رفع كفاءة شبكتى الرى والصرف.

(د) إنشاء صوامع معدنية رأسية جديدة، فضلاً عن التعاقدات التجارية (محلية /أجنبية).

(4) <u>أمن الطاقة:</u>

يهدف هذا البرنامج تنمية مصادر الطاقة (التقليدية، المتجددة) وتنمية الثروة البترولية والغاز الطبيعى والثروة المعدنية، وتطوير وصناعة البتروكيماويات **<u>فى إطار المحاور الأتية</u>:**

(أ) الانتهاء من المرحلة الأولى من خط الربط الكهربائى المصرى / السودانى .

(ب) طرح مزايدة عالمية لعدد (11) منطقة لاستكشاف البترول، فضلاً عن طرح (10 قطاعات أخرى) بالبحر الأحمر[453].

(جـ) رفع كفاءة شبكتى الرى والصرف.

(د) إنشاء صوامع معدنية رأسية جديدة، فضلاً عن التعاقدات التجارية (محلية /أجنبية).

(هـ) تنمية نشاط الغاز الطبيعى بتوقيع اتفاقية نور البحرية، فضلاً عن مشروع تنمية حقل ظهر.

([453]) تعد المزايدة العالمية التى قامت بها شركة جنوب الوادى لعدد (10 قطاعات) إستكشاف البترول، إحدى ثمار إتفاقية ترسيم الحدود البحرية مع المملكة العربية السعودية "الشقيقة"، فبموجب الاتفاقية تم السماح ببدء مزاولة النشاط البترولى لأول مكرة فى تلك المنطقة البكر، فضلاً عن إنتهاء المرحلة الاولى من المسح السيزمى لإقليمى البحر الأحمر.

(5) <u>الإصلاح التشريعى والمؤسسى</u>:

يهدف هذا البرنامج إصلاح المجتمع المدنى وتدعيم وسائط الإعلام مع ضبط السلوك بما يحقق السلم والأمن الاجتماعى **<u>فى إطار المحاور الآتية</u>:**

(أ) تدعيم حكم دولة القانون عبر الإصلاحات التشريعية والقضائية .

(ب) الإصلاح المؤسسى للجهاز الإدارى للدولة (الحوكمة،الشفافية، النزاهة).

(جـ) تحسين كفاءة البيروقراطية مع إصلاح الإجراءات الإدارية والحد من الروتين الحكومى.

(د) تدعيم آليات المشاركة والمساءلة فى القطاع الحكومى

(هـ) إصلاح وتحسين الخدمة المدنية اللامركزية وتدعيم الحكم المحلى فضلاً عن الرقمنة لإدارة الدولة.

<u>المجال المعلوماتى / التقنى / الفنى</u>

أ - **<u>الهدف الاستراتيجى المقترح فى المجال المعلوماتى / التقنى:</u>**

بناء مصر الرقمية – حيث يعيش العالم اليوم ثورة حقيقية في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات ولم يعد بإمكان أي دولة تتطلع إلى الإنجاز والتطوير، بهدف تحقيق التنمية المستدامة على كافة الأصعدة، أن تحقق ذلك دون أن يكون هذا القطاع أحد ركائزها الأساسية، وحتى يتحقق المجال المعلوماتى / التقنى، **<u>فلابد منتحقيق المحاور والأسس الآتية</u>:**

(1) تطوير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

(2) تعزيز الشمول الرقمي

(3) تحقيق الشمول المالي.

(4) تعزيز بناء القدرات وتشجيع الابتكار.

(5) محاربة الفساد.

(6) ضمان الأمن المعلوماتي.

(7) ربط المخطط الاستثمارى الشامل للدولة المصرية بالتحول المعلوماتى / التقنى.

(8) تعزيز مكانة مصر على المستويين الإقليمي والدولي.

(9) تحفيز النشاط الإبداعى والابتكارى، مع جذب الاستثمار الخاص فى التعليم المعلوماتى / التقنى / مراكز التدريب التكنولوجيا.

ب – <u>السياسات المقترحة للوصول إلى الهدف المعلوماتى / التقنى</u>:

(1) <u>المدى القريب 2023م</u>:

(أ) توفير الموارد التمويلية اللازمة ويتحقق بنظام BOT.

(ب) تعزيز التعاون مع المبادرات العالمية (حزام الحرير).

(جـ) تنمية القطاعات الرائدة للتحول الرقمى.

(د) تعزيز البنية المؤسسية والتشريعية لمنظومة المعرفة والتكنولوجيا.

(هـ) تحفيز البدائل والتكنولوجيا اللازمة للابتكار والإبداع.

(و) رفع كفاءة البنية المعلوماتية والتقنية.

(2) <u>المدى المتوسط 2030م</u>:

(أ) توطين البرامج المعلوماتية / التقنية / الفنية

(ب) إصلاح السياسة المؤسسية لتكنولوجيا المعلومات فضلاً عن التشريعات القانونية.

(جـ) رفع كفاءة المنظومة المعلوماتية ودعم تحقيق استدامتها.

(د) زيادة مشاركة القطاع الخاص والأهلى فى جهود تنمية المعلومات.

(هـ) متابعة برامج تنفيذ الاتفاقيات الدولية.

(و) الارتقاء بالكفاءات الوطنية وتنشئة البراعم على المعلومات واستخدام التكنولوجيا فضلاً عن التوسع فى مراكز التدريب الفنى / التقنى.

(3) <u>المدى البعيد 2050م</u>:

(أ) تطوير السياسات اللازمة لتحفيز التكنولوجيا والمعلومات.

(ب) إنشاء مجلس أعلى لرعاية الموهبين والمتميزين أصحاب الاختراعات.

(جـ) ارتفاع نصيب الفرد من التعليم التكنولوجى / التقنى.

(د) الارتقاء بتصنيف مصر ضمن الدول الرائدة فى مجال المعلومات والتكنولوجيا

(هـ) المساهمة العالمية فى نقل المعرفة وتوطين التكنولوجيا لكافة المجالات

جـ - <u>آليات تنفيذ الاستراتيجية فى المجال المعلوماتى/التقنى</u>:

(1) <u>تطوير البنية التحتية الرقمية من خلال الاتى</u>:

(أ) تحديث البنية التحتية للاتصالات بإحلال كابلات الفايبر بديلا للكابلات النحاسية.

(ب) زيادة عدد وحدات التجميع الذكية لتحسين جودة خدمات الاتصالات في كافة أنحاء الوطن.

(جـ) زيادة متوسط سرعة الإنترنت فى مصر إلى (20ميجابت/ثانية)، فضلاً عن الاستفادة من الثورة التكنولوجية / المعلوماتية 5G- 6G.

(د) تطوير المركز القومى لمراقبة جودة خدمات الاتصال التابع للجهاز القومى لتنظيم الاتصالات.

(هـ) تحديث الكود المصرى للبناء ليتضمن كود شبكات الاتصالات ضمن البنية التحتية بإدراج توصيل كابلات الألياف الضوئية للمبانى الجديدة.

(2) <u>تنمية المهارات والوظائف الرقمية من خلال الآتى</u>:

(أ) إنشاء مبادرات وبرامج تدريبية على غرار مبادرة (تصميم وصناعة الالكترونيات، التعليم التكنولوجى "رواد المستقبل"، فرصتنا رقمية، مستقبلنا رقمى، شغلك من بيتك).

(ب) تأسيس شركات ناشئة فى المجال المعلوماتى / التكنولوجى / التقنى (ريادة الأعمال الرقمية)، فضلاً عن مراكز التدريب.

(جـ) توفير تدريب متقدم (تخصصى /تقنى) للمتميزين والموهبين بدون رسوم.

(د) إنشاء مجمعات للإبداع التكنولوجى تضم فروعاً لمعاهد التدريب الرقمية بالجامعات والمدارس الأهلية.

(هـ) تطوير حاضنات تكنولوجيا الأعمال، ومعامل تكنولوجيا المعلومات المتخصصة فى البرمجيات والأنظمة المدمجة وتصميم الإلكترونيات.

(و) توفير المنح الدراسية (محلياً – دولياً) الهادفة لنقل التكنولوجيا والمعرفة مثل الشراكة بين وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات مع شركةCORNING العالمية.

(3) <u>الإبداع الرقمى من خلال الاتى</u>:

(أ) إنشاء مراكز تطبيقات الذكاء الإصطناعى والحواسيب فائقة القدرة.

(ب) إنشاء الأكاديمية الوطنية لتكنولوجيا المعلومات.

(جـ) توفير خدمات متطورة للحوسبة السحابية.

(د) بناء القدرات لخلق قاعدة من المتخصصين فى كافة مجالات الذكاء الاصطناعى وعلوم البيانات.

(4) <u>التحول الرقمى من خلال الاتى</u>:

(أ) ميكنة القطاعات الحكومية والخدمية بها، وربطها بقواعد البيانات الموحدة للدولة وذلك بالتعاون مع القطاعات مقدمة الخدمة.

(ب) رقمنةالخدمات الحكومية من خلال قنوات مختلفة، وإتاحتها من خلال تطبيقات الهاتف المحمول والمنصات الرقمية ومراكز الخدمات الحكومية.

(جـ) تقديم خدمات الإنترنت فائق السرعة باستخدام تكنولوجيا الألياف الضوئية في كل محافظات مصر عن طريق تحديث شبكات الاتصال وربطها بكابلات الـFiber Optics .

(د) إنشاء المرحلة الأولى من مدينة المعرفة في العاصمة الإدارية الجديدة بالتعاون مع الشركات العالمية، وتضم مركزًا متخصصًا فى البحوث التطبيقية فى مجالات التكنولوجيا.

(هـ) إنشاء جامعة متخصصة فى مجالات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

(و) إطلاق أكاديمية إنترنت الأشياء.

(ز) إنشاء وكالة الفضاء المصرية، (طيبة 1) لتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.

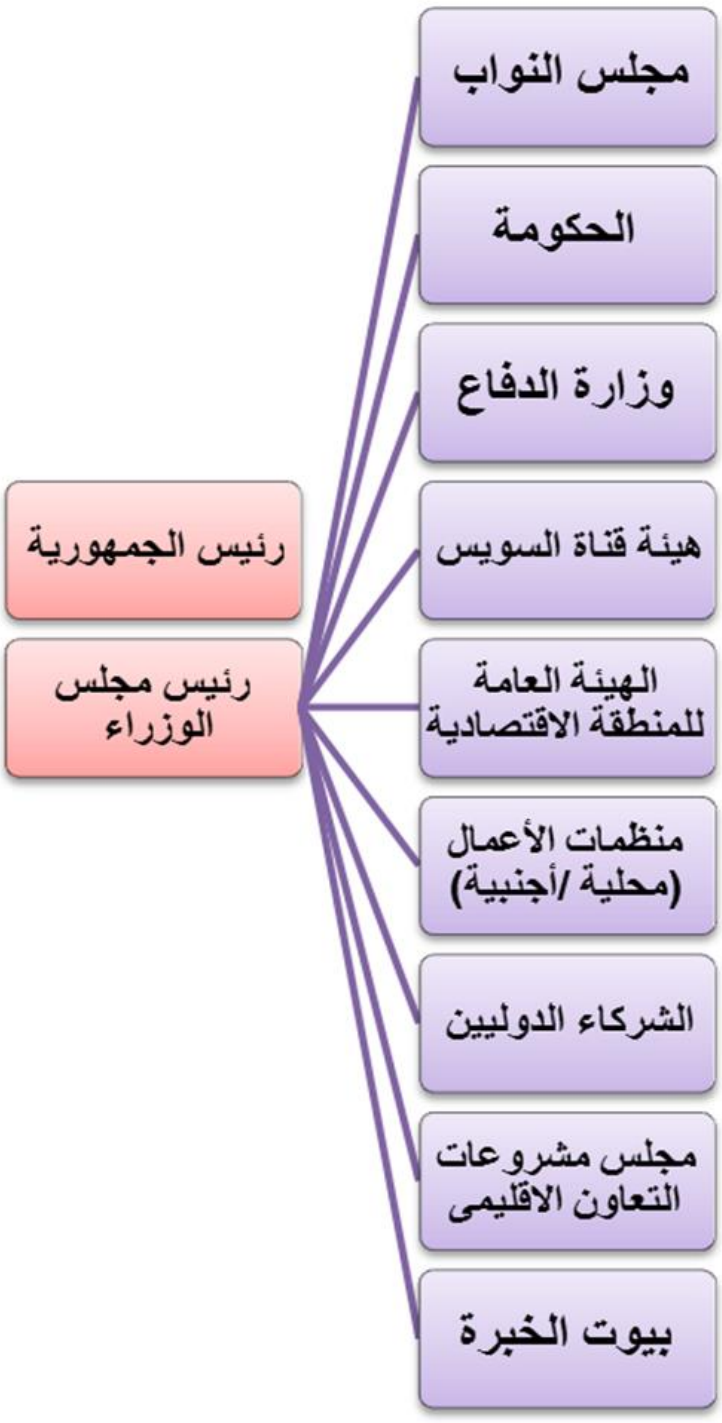
(5) <u>توفير الإطار التشريعى التنظيمى</u>:

(أ) تطور التشريعات القانونية بما يواكب الثورة المعلوماتية / التكنولوجية.

(ب) عقدت مصر العديد من الاتفاقيات فى مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات مما يلزم تعديل النصوص القانونية والإجرائية والمؤسسية.

(جـ) التحول لمجتمع رقمى سيترتب عليه آثار تشريعية من الناحية (الجنائية /الإجرائية/الإدارية /.....) ويرى الباحث أنه من الممكن أن تحتل مكانة ما بين القانون العام والخاص لما لها من وضع فريد لاسيما وأن مجالها الواسع والغامض عن البيئة القانونية المعروفة يجب أن تواجه بمرونة تناسبها.

ملحق (1) يوضح تصور الباحث للجهات ذات الصلة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس.



المصدر: من إعداد الباحث حيث لا يمكن فى ظل تتداخل الاختصاصات تصور عدم وجود تنازع – وإن كانت المناصب تُمنح إلا أن الاختصاصات تُنزع – فكان من اللازم وجود رئاسة قوية تنطلق من مظلتها الشرعية القوة المستقبلية لتحقيق الاستراتيجية المطروحة.

المطلب الثالث

نطاق تنفيذ الإستراتيجية المقترحة لتنمية منطقة قناة السويس

عمدت مصر حال اتخاذ خطوات الإصلاح الاقتصادى فى الارتكاز على المشروعات القومية العملاقة لتحقيق التنمية المستدامة، وشكلت إدارات (هيئة قناة السويس – المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) رأس الحربة فى شق غمار النهوض ودفع عجلة مصر الاقتصادية، واستطاعت بالأرقام والمؤشرات التنافسية العالمية أن تضع قدم وساق راسخة نحو المضى قدماً فى أبعاد التنمية الاقتصادية، **ومن منطلق ذلك نطرح نطاق وآليات تنفيذ الاستراتيجية المقترحة فى النقاط التالية:**

1 – إنشاء جهة فوق حكومية:

أ – المضمون:

(مجلس لمتابعة تنفيذ التنمية الشاملة والمستدامة – يتبع رئيس مجلس الوزراء) لضمان استمرارية التنفيذ والحوكمة الجيدة للاستراتيجية سواء (استراتيجية مصر للتنمية المستدامة أو الاستراتيجية المقترحة).

ب – العائد:

(1) تحقيق المصلحة القومية لما تملكة تلك الجهة من صلاحيات وآليات وفقاً لمنهجية واضحة، تضمن اتساق الخطط التنفيذية مع الرؤية الاستراتيجية.

(2) فصل الدور التنفيذى عن الدور الرقابى، فضلاً عن مراجعة وتحليل مؤشرات قياس الأداء مع التوجيه.

(3) امتلاك الصلاحيات المناسبة للتدخل الوقائى والعلاجى.

جـ – جهات التنفيذ:

رئاسة الجمهورية – مجلس النواب / مجلس مشكل على غرار مجلس الأمن القومى.

د – آلية التنفيذ:

(1) السياسة التشريعية من خلال طرح قانونى ملزم وإجراءات مؤسسية.

(2) تعليمات تنظيمية مقترنة بآليه تفسيرية ديناميكية.

هـ – المدى الزمنى:

المدى القريب.

2 – إنشاء جهة مشتركة للتسويق العالمى (مركزعالمى للتسويق والاستثمار):

أ – المضمون:

تتكون من شراكات(عامة – خاصة – شركاء دوليين) لصياغة وتنفيذ شراكة للتسويق العالمى للمنطقه الاقتصادية فضلاً عن المراكز اللوجستية مرتبطة بالخريطة الاستثمارية القومية.

ب – العائد:

هدف استراتيجى قومى يعمل على تعزيز التنافسية العالمية لمنطقة إقليم قناة السويس معتمدة على المزايا التنافسية للمجرى الملاحى لقناة السويس، وخلق التنمية الإقليمية بمحيط المشروع بالتوازن مع البعد البيئى معتمده على تعزيز النمو الاحتوائى والمستدام.

جـ – جهات التنفيذ:

وزارة الاستثمار بالتعاون مع – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس / هيئة قناة السويس / الهيئة الوطنية للإعلام / القطاع الخاص / وزارة العدل /الشركاء الدوليين (FDI)/ مراكز الفكر والدراسات.

د – آلية التنفيذ:

(1) ضم عناصر الخبرة خاصةً الكفاءات الدوليه لصياغة استراتيجية للتسويق العالمى.

(2) الاستفادة من إمكانيات الخارجية المصرية مع التكامل للأطراف ذات الصلة.

هـ – المدى الزمنى:

المدى القريب.

3 – إنشاء مجلس وطنى للتعاون الاقتصادى:

أ – المضمون:

استحداث سبل للتعاون والتكامل مع المشروعات الإقليمية والدولية ذات الفرص الاستثمارية المتاحة، نظرية اقتناص الفرص كموانئ دبى.

ب – العائد:

الاستفادة من التجارب الدولية المماثلة والعمل على جذب الخبرات فضلاً عن تنمية الكفاءات الوطنية وإتاحة فرص التدريب والتأهيل وتحقيق الاستفادة المشتركة للأطراف ذات الصلة مما يعمل على تحقيق أبعاد التنمية المستدامة.

جـ – جهات التنفيذ:

هيئة قناة السويس / الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية – بالتعاون مع وزارة الاستثمار / وزارة الصناعة /الخارجية المصرية (التعاون الدولى) / وزارة التجارة / وزارة السياحة.

د – آلية التنفيذ:

(1) طرح استراتيجية تخصصية نحو تعظيم أوجه الاستفادة من التعاون المشترك بين المشروعات الصناعية والمناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية وصولاً للتكامل وتخفيض حدة التنافس بين المشروعات المنافسة.

(2) فتح آفاق جديدة لتوطين مشروعات اقتصادية (صناعية / اقتصادية) تخدم التجارة العالمية وتحقق أقصى استغلال للموارد و الثروات فضلاً عن تنمية وزيادة الصادات مما يعمل على تخفيض عجز الموازنة والارتقاء بقيمة العملة الوطنية.

(3) إنشاء التجمعات الابتكارية (Innovation Clusters) فى المجالات ذات الأولوية لتعظيم الميزة التنافسية والقيمة المضافة.

هـ – المدى الزمنى:

المدى المتوسط.

4 – تطوير التشريعات والسياسات المالية والنقدية والمصرفية والمؤسسية:

أ – المضمون:

تطوير التشريعات وما يتعلق بها من لوائح وإجراءات، فضلاً عن المؤسسات الحكومية (الحوكمة – الشفافية– محاربة الفساد الاقتصادى....) لخلق حزمة من الإصلاحات القانونية والإجرائية والمؤسسية تعمل على خلق مناخ مناسب لجذب الاستثمارات (المحلية –الأجنبية) لدعم التنمية المستدامة.

مع مراعاة – أن الإسراف فى منح المزايا والحوافز للمستثمر الأجنبى قد أثبتت الدراسات أنه ليس العامل الحاسم والمؤثر لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة بل على العكس ترتب عليها إلحاق أضرار بالاقتصاد الوطنى للدولة المضيفة فضلاً عن إهدار موارد مالية ضخمة للدولة، وإنما يهتم المستثمر الأجنبى بحوافز مستلزمات الإنتاج كالأراضى الصناعية والبنية التحتية ومصادر الطاقة والعمالة المؤهلة منخفضة التكلفة أكثر من المزايا الضريبية.

ب – العائد:

مواكبة التطور العالمى فى التشريع الاقتصادى مما يخلق مناخ مناسب لجذب رؤس الأموال المرجوة لدفع عجلة الاقتصاد القومى وتعمل على تحقيق طموحات وآمال المستثمرين،مما يعود فى النهاية على تحقيق اقتصاد كلى مستدام.

جـ – جهات التنفيذ:

مجلس النواب ومجلس الشيوخ بالتعاون مع وزارة التخطيط – هيئة قناة السويس – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية – وزارة الدفاع – وزارة الداخلية – وزارة المالية – وزارة الاستثمار– القطاع الخاص – الشركاء الدوليين– وزارة البيئة – وزارة الزراعة.

د - آلية التنفيذ:

(1) مراجعة التشريعات الحالية خاصة قانون (72) لسنة 2017.

(2) تحرر المنطقة الاقتصادية من كافة القوانين الداخلية.

(3) الاستفادة من التجارب التشريعية الدولية فى هذا الشأن (دبى – ماليزيا– سنغافورة– الصين–الهند).

هـ - المدى الزمنى:

المدى الزمنى القريب.

5 - إنشاء مجلس رعاية لدمج المشروعات الصغيرة والمتوسطة وحمايتها تشريعياً:

أ - المضمون:

يكون جزءًا من(صندوق مصر السيادى) يعمل على دمج تلك المشروعات ضمن الخطة المتكاملة لتنمية إقليم قناة السويس، حيث تحتل المشروعات الصغيرة مكانة متميزة ضمن أولويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية –العلة فى ذلك– أنها تمثل (80٪) من مشروعات القطاع الخاص فى الاقتصاد المصرى فضلاً عن أنها تستوعب (50–60٪) من حجم العمالة .

ب - العائد:

(1) توفير فرص العمل الحقيقة والمساهمة فى تخفيض البطالة.

(2) تحقيق التنمية المكانية حيث يعمل مشروع تنمية إقليم قناة السويس على جذب تلك المشروعات حال توطينها وتحقيق التكامل بينها وبين مشروعات المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية للعاملين.

(3) تحقيق التكامل الصناعى من خلال الاستفادة من تلك المشروعات الصغيرة كصناعات مغذية للمشروعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة

جـ - جهات التنفيذ:

وزارة التخطيط – وزارة التجارة والصناعة بالتعاون مع مجلس النواب – صندوق مصر السيادى – البنك المركزى – وزارة المالية – هيئة قناة السويس – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية – القطاع الخاص – الشركاء الدوليين.

د - آلية التنفيذ:

(1) وضع استراتيجية لتنمية المشروعات الصغيرة من خلال الآليات التشريعية لإزالة التحديات والمعوقات لها مثل (التسويق –التمويل –المعوقات التشريعية – التحديات الفنية).

(2) إعداد دراسة جدوى للمشروع.

(3) دراسة التجارب الدولية فى هذا الشأن خاصةً (سنغافورة –دبى– بنما– ماليزيا).

هـ - المدى الزمنى:

المدى المتوسط.

6 - ربط النقل النهرى والنقل البرى (السكك الحديدية) بالنقل البحرى:

أ - المضمون:

حيث إن تنافسية الصناعات العالمية ترتبط بتكاليف اللوجيستيات، ويمثل تكلفة النقل الجزء الأكبر منها، وحال توافر وسائل النقل ضمن سلاسل الإمداد وبأسعار معقولة ضمن الحقوق السبعة للعملية اللوجستية، تعمل على رفع الناتج المحلى الإجمالى فضلاً تحقيق ظهير اقتصادى قوى لمشروع تنمية إقليم قناة السويس، مثل نهر يانغتسى فى الصين بميناء شنغهاى الذى صار أكثر أنهار العالم إزدحاماً بأعمال اللوجستيات من نقل وشحن.

ب – العائد:

(1) رفع الناتج المحلى الإجمالى .

(2) تقوية المركز اللوجستى ضمن المزايا التنافسية لمشروع تنمية إقليم القناة.

(3) دعم صناعة اللوجستيات بصفة عامة والنقل بصفة خاصة،لاسيما الحاويات.

(4) تنوع سلاسل الإمداد وتوفير فرص العمل (مشروع القطار الكهربائى).

جـ – جهات التنفيذ:

وزارة النقل والمواصلات بالتعاون مع قطاع النقل البحرى والنهرى – البنك المركزى – هيئة قناة السويس – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية – وزارة الداخلية – وزارة الدفاع – وزارة العدل – القطاع الخاص –الشركاء الدوليين.

د – آلية التنفيذ:

(1) وضع استراتيجية لتنمية لمشروعات سلاسل الإمداد النهرى والبرى (سكك حديد)

(2) إعداد دراسة جدوى للمشروع.

(3) دراسة التجارب الدولية فى هذا الشأن خاصةً (الصين).

هـ – المدى الزمنى:

المدى المتوسط، البعيد.

7 – إنشاء مجلس المعرفة والتكنولوجيا الرقمية :

أ – المضمون: مواكبة التطور التقنى والتكنولوجى ودعم عمليات الابتكار و الأبحاث والتطوير

ب – العائد:

(1) ربط كافة الموانئ والمراكز اللوجستية والمناطق الاقتصادية (الصناعية –التجارية) بمكونات الاستثمار (داخلياً –خارجياً).

(2) تقوية المركز اللوجستى ضمن المزايا التنافسية لمشروع تنمية إقليم القناة.

(3) دعم صناعة اللوجستيات، فضلاً عن توقع خريطة سلاسل الإمداد وحركة التجارة.

جـ - جهات التنفيذ:

وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات بالتعاون مع وزارة النقل والمواصلات (قطاع النقل البحرى والنهرى) – هيئة موانئ البحر الأحمر، دمياط – هيئة قناة السويس – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية – وزارة الدفاع – وزارة العدل –وزارة الداخلية – القطاع الخاص – الشركاء الدوليين.

د - آلية التنفيذ:

(1) توطين التكنولوجيا ونقل المعرفة.

(2) إعداد دراسة جدوى للمشروع.

(3) الاستفادة من التجارب الدولية فى هذا الشأن.

هـ - المدى الزمنى:

المدى المتوسط، البعيد.

8 - إنشاء رواق الحضارة المصرية على الضفة الشرقية للقناة:

أ - المضمون:

حيث يتمتع إقليم قناة السويس بمناطق سياحية وأثرية ودينية فريدة، لذا يلزم إنشاء بانوراما تاريخية على ضفتى قناة السويس وتفعيل متحف الإسماعيلية وبورسعيد ومتحف هيئة قناة السويس كمنارة تثقيفية شاهدة على عبقرية أجدادنا العظام وتاريخ الإنسانية المصرية مهد الأديان الثلاثة.

ب – العائد:

إنشاء البانوراما التاريخية فرصة مثالية لتسويق المنطقة الاقتصادية بمشروعاتها الصناعية بكافة مجالاتها، مما يعمل على تحفيز التنمية الإقليمية وتنشيط حركة السياحة الخارجية والداخلية وتحقيق أبعاد التنمية المستدامة، لا سيما ما له من عوائد مباشرة وغير مباشرة على الاقتصاد الكلى والأمن القومى المصرى، فضلاً عن تدعيم مكانة مصر الثقافية والسياحة والدبلوماسية لدى المجتمع الدولى.

جـ – جهات التنفيذ:

وزارة السياحة – وزارة الآثار بالتعاون مع وزارة التخطيط – هيئة قناة السويس – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية – وزارة الدفاع – وزارة الداخلية – القطاع الخاص – الشركاء الدوليين– وزارة البيئة – وزارة الزراعة.

د – آلية التنفيذ:

(1) إعداد خطة لتعظيم الاستفادة من المزارات الموجودة فعلياً (تاريخية، عسكرية، دينية) فضلاً عن تدعيم منطقة البانوراما بالقطع الأثرية.

(2) إعداد دراسة جدوى للمشروع.

(3) إنشاء رواق أو طريق لحضارة إقليم قناة السويس، لاسيما النماذج الأثرية الدالة على تاريخ القناة وعمقها التاريخى والاستراتيجى للدولة المصرية الحضارية وصولاً الى التقدم والتطور الحالى.

هـ – المدى الزمنى:

لحين الانتهاء من الرؤية الاستراتيجية ودراسة جدوى المشروع.

9 - إنشاء قناة السويس الإلكترونية:

أ - المضمون:

حيث يحتل الممر الملاحى لقناة السويس موقعًا فريدًا بين قارات (أوروبا، أسيا، أفريقيا) مما يعزز الميزة التنافسية لمصر من خلال مرور كابلات الإنترنت فضلاً عن رفع إمكانات كل من (هيئة قناة السويس، المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) من حيث القاطرات و الأوناش، فضلاً عن رفع كفاءة مراكز إدارة الأزمات والكوارث ذات الصلة بإقليم القناة وحرية تدفق المعلومات فيما بينها.

ب - العائد:

يعد تحقيق الأمان للسفن المارة بقناة السويس هدف استراتيجي وجيوبولوتيكى للدولة المصرية فضلاً عن البعد الجيونوميكى للتجارة العالمية البحرية، علاوةً على أن البدء فى إنشاء قناة السويس الإلكترونية سيعمل على تعزيز مكانة مصر الدولية كمركز رئيسى لعبور شبكة الاتصالات الدولية بين قارات (آسيا، أفريقيا، وأوروبا) ولذلك عمدت رئاسة هيئة قناة السويس ضمن خطتها الاستراتيجية على التطوير المستمر للمعدات البحرية ونظم الملاحة فضلاً عن التدريب المستمر للنهوض بالعنصر البشرى بما يتواكب وعصر تكنولوجيا المعلومات، مع مراعاة البعد البيئى، ولا شك بأن الحوداث والأزمات (ولا قدر الله الكوارث) أمر متوقع ويشغل دائماً حيز الاهتمام والرعاية ليس لرئاسة هيئة قناة السويس أو المنطقة الاقتصادية فحسب بل للدولة المصرية كلها، وربما يمتد ليشمل كافة دول العالم، ومن هذا المنطلق تظهر أهمية النهوض بالبنية التحتية التكنولوجية والمعلوماتية واستغلال هذا التطور بما يتلاءم مع حركة التجارة البحرية العالمية فضلاً عن مركز إدارة الأزمات والكوارث بهيئة قناة السويس ومثيله بالمنطقة الاقتصادية ورئاسة مجلس الوزراء.

جـ - <u>جهات التنفيذ</u>:

هيئة قناة السويس – الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس بالتعاون مع وزارة الدفاع (سلاح الإشارة – سلاح المهندسين)، وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات – القطاع الخاص – الشركاء الدوليين.

د - <u>آلية التنفيذ</u>:

(1) إعداد دراسة جدوى للمشروع.

(2) إنشاء مسار كابلات للألياف الضوئية لخدمات الإنترنت للربط بين البحر الأحمر و البحر الأبيض المتوسط مروراً بالممر الملاحى لقناة السويس.

(3) إنشاء برنامج (تطبيق) يحاكى عملية المرور بقناة السويس.

هـ - <u>المدى الزمنى</u>:

المدى المتوسط.

الخاتمة

شكل التنافس العالمى السمة الرئيسية لاقتصاديات العالم المعاصر لاسيما الانتشار فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية التى أصبحت أحد أهم أولويات السياسة الاقتصادية للدول لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة(FDI) وترقية الاستثمار الوطنى وتعزيز العلاقات الدولية، ولقد تناولت الدراسة التجارب الدولية والإقليمية الناجحة فى إدارة تلك المناطق على إختلاف أنواعها وتوجهاتها، ولايوجد نموذج موحد يحتذى به للمناطق الاقتصادية الخاصة وهو ما أدى لتتمايز اشكالها وأنماطها تبعاً للسياسة الاقتصادية التى تنتهجها كل وحدة سياسية، فأنفردت كل دولة بتصميم وتنفيذ مناطقها الاقتصادية الخاصة ومراكزها اللوجستية وبما يتفق مع رؤيتها التنموية الخاصة.

ويثبت الواقع العملى أن المناطق الاقتصادية الخاصة قد لعبت دوراً محورياً فى تنمية المجتمعات التى تحتضنها بإعتبارها مناطق متكاملة(اقتصادية–خدمية–اجتماعية–بيئية) فهى تشمل جملة من المشروعات الاقتصادية الكبرى مثل مناطق (الصناعة، التجارة الحرة، التصدير، السياحة، البتروكماويات،الموانئ، المراكز اللوجستية، المؤسسات التدريبية والتعليمية،...الخ)، وعلى الرغم من الموقع الجيواستراتيجى لجمهورية مصر العربية إلا أن الدراسة أظهرت أن أقتصادها يعانى العديد من المشكلات لاسيما انخفاض معدل الإنتاجية الناتج عن انخفاض الاستثمارات المباشرة المحلية والأجنبية وضعف الصادرات وتضاعف الواردات وضعف استغلال المواد الأولية وثرواتها الطبيعية،وهو مايُظهر لنا بأن نمط النمو الحالى غير مستدام أو فعال، لذا سارعنا وبعد دراسة لسنوات فى بيت التخطيط الاستراتيجى والأمن القومى بطرح استراتيجية لتحقيق التنمية المستدامة بمنطقة قناة السويس وسيناء.

تناولت الدراسة فى الفصل الأول المفاهيم العامة للبحث مع رصد لمقومات ومعايير إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية ومعوقات فاعليتهما وعوامل نجاحهما كآليه لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، مع بيان محاور ومرتكزات ونظريات التنمية المستدامة، تلاها فى الفصل الثانى بيان الدور الاقتصادى (جيونميك) للمناطق الاقتصادية الخاصة والمركز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة من خلال المقارنة بين التجارب الدولية والاقليمية الناجحة من خلال إستعراض الدول الحاضنة لنماذج الدراسة وأهم المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بها، مع بيان عوامل نجاح كل تجربة ومساهمتها فى تحقيق التنمية المستدامة، ورصد لأهم القواسم المشتركة كعوامل لنجاح أو كمعوقات فى تبنى تلك المشروعات التنموية العملاقة، وتحليل مقارن لحوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى المباشر فى التشريعات الوطنية لنماذج الدراسة باستخدام التحليل الرباعى (مصفوفة سوات – نموذج LCAG)، ثم إنتقلنا فى الفصل الثالث لبيان دور المنطقة الاقتصادية الخاصة و المراكز اللوجستية لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة من خلال رصد لأهداف مشروع تنمية منطقة قناة السويس وسيناء وبيان مخطط المشروع ودور وفوائد كل منطقة فى تحقيق التنمية المستدامة، وما هى التحديات التى تواجهها، انتهاءً بالفصل الرابع بوضع مقترح لخطة استراتيجية لتعظيم الإستفادة من مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس و مراكزها اللوجستية فى تحقيق التنمية وهو مفتاح قوة بحثنا وما يميزة عن غيره.

تبنت مصر سياسة المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بموجب القانون رقم (83) لسنة 2002م ولائحتة التنفيذية الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (35) لسنة 2003م بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية الخاصة بمنطقة شمال غرب خليج السويس ومساحتها عشرون كم2، وتوالت التعديلات التشريعية المتبنية لهذا النوع من السياسات الاقتصادية كآليه لدفع عجلة الاقتصاد القومى فتم توسيع نطاقها بموجب القانون رقم (27) لسنة 2015م وقرار رئيس الجمهورية رقم (330) لسنة 2015م بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس (SCZone) التى تسلمت إرثاً ثقيلاً وأستطاعت تسوية الاستثمارات العالقة والمتعثرة فى منطقة شمال غرب خليج السويس وضمان حقوق الدولة المصرية، والأخذ بمفهوم التسويق الدولى BOT مع الترويج الاستثمارى فضلاً عن تحقيق مسارات ناجحة ضمن أهدافها المقررة لتحقيق التنمية المستدامة مع الأخذ بالبعد البيئى والإجتماعى فضلاً عن البعد الاقتصادى– إلا أنها لم تآتى بالنتائج المتوقعة منها حتى الآن.

تأتى أهمية الاستراتيجية المقترحة فى ظل ظروف راهنة (إقليمياً – عالمياً) تتطلب إعادة النظر فى الرؤية التنموية لمواكبة التطورات، فضلاً عن وضع أفضل السبل للتعاطى معها بما يمكن الدولة المصرية من الإنتقال إلى مصاف الدول النامية متوسطة الدخل وتحقيق الغايات التنموية المنشودة.

تبنت الاستراتيجية المقترحة على هدى خطى استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030م) مفهوم التنمية المستدامة كإطار عام مرتكزة على مفاهيم (النمو الاحتوائى، النمو المستدام، التنمية الإقليمية المتوازنة) بما يؤكد مشاركة الجميع فى عملية البناء والتنمية ويضمن إستفادة كافة الأطراف من ثمارها، فضلاً عن مراعاة الاستراتيجية لمبدأ تكافؤ الفرص وسد الفجوات التنموية والاستخدام الأمثل للموارد ودعم عدالة استخدامها بما يضمن حقوق الأجيال.

يساهم مشروع تنمية منطقة قناة السويس فى تحقيق الأمن القومى و الإقليمى، فالقاعدة أنه كلما تنامت المعدلات الاقتصادية والاجتماعية ارتفعت مؤشرات الأمن والأستقرار، فضلاً عن تأثير ذلك على القوة السياسية للدولة فى محيطها الأقليمى بدوائرة المختلفة، وعلى المستوى الدولى حيث تشكل القدرة الاقتصادية ركيزة للقوة السياسية (داخلياً – إقليمياً–دولياً)**وعلى ذلك أظهرت الدراسة النقاط التاليه:**

أولاً: إستعارة الملائح الرئيسية فقط للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية الناجحة فى التجارب الدولية والإقليمية بدون وضع رؤية واستراتيجية وطنية حقيقية لاتُشكل فى حد ذاتها ضمانة كافية لتحقيق النجاح ولا أدل على ذلك من فشل معظم التجارب المقلدة حتى ولو داخل الدولة الواحدة فدولة الهند مثلاً فشل بها نحو (35) منطقة اقتصادية ومراكز لوجستية مستعارة ومقلدة من منطقة كاندلا لعدم رسم سياسة تتناسب ومقومات المناطق المستهدفة بكل إقليم لتحقيق التنمية.

ثانياً: أهمية المناطق الاقتصادية الخاصة الناجحة وما يصاحبها من إستثمارات لاسيما المراكز اللوجستية فى إكساب المنطقة المستهدفه موقعاً حيوياً على خريطة التجارة العالمية ، فضلاً عن إزدهار المنطقة الحاضنة لهذا النوع من المشروعات التنموية العملاقة وما يصاحبها من إرتقاء لدور الوحدة السياسية على

المستويين الإقليمى والدولى لاسيما الدول النامية كتعزيز إمكانياتها الجيواقتصادية والجيوسياسية والجيوبولوتيكية والجيوغرافية والتكنولوجية...الخ، وهو ما يعود بالتبيعية على أهداف التنمية المستدامة التى تنتهجها كل وحدة سياسية "دولة" وفقاً لخطتها الاستراتيجية القومية.

ثالثاً: تضم المناطق الاقتصادية الخاصة منظومة متكاملة من المشروعات التنموية، وتشكل من الأهمية بماتمثلة من مراكز تنموية فاعلة لقدرة الدولة الشاملة لاسيما قدرتها على ترقية الاستثمارات الوطنية وإستقطاب الاستثمارات الأجنبية وتوطين التكنولوجيا الحديثة وتنمية صادراتها وتدعيم السوق النقدى والمالى وما يتبعة من زيادة فى الترابط بين الاقتصاد الوطنى والعالمى لإندماجها فى سلسلة القيمة التجارية العالمية وتعزيزها لعملية التنمية.

رابعاً: تسعى دراستنا ومحور بحثنا عن إستشراف دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس وما يصاحبها من مراكز لوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة من خلال دراسة الممارسات الإقليمية والدولية الناجحة فى إدارة تلك المناطق والمراكز، لذا فكان لازاماً على الباحث لاسيما وأنه من العاملين – هيئة قناة السويس – كما أنه حاصل على زمالة كلية الدفاع الوطنى – أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا، التصدى بالدراسة والتحليل لتقييم التجربة المصرية فى ضوء التجارب الإقليمية والدولية الناجحة للوقوف على الدروس المستفادة وذلك لاستشراف دور المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لمنطقة قناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة وانعكاساتها على الاقتصاد القومى المصرى.

خامساً: كما أظهرت الدراسة أهمية المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية وما يصاحبها من إستثمارات فى إكساب المنطقة المستهدفه موقعاً حيوياً على خريطة التجارة العالمية ، فضلاً عن إزْدِهَار المنطقة الحاضنة لهذا النوع من المشروعات التنموية العملاقة وما يصاحبها من إرتقاء لدور الوحدة السياسية على المستويين الإقليمى والدولى لاسيما الدول النامية كتعزيز إمكانياتها الجيواقتصادية والجيوسياسية والجيوبولوتيكية والجيوغرافية والتكنولوجية...الخ، وهو ما يعود بالتبيعية على أهداف التنمية المستدامة التى تنتهجها كل وحدة سياسية "دولة" وفقاً لخطتها الاستراتيجية القومية.

تمنح الجغرافيا السياسية لجمهورية مصر العربية لاسيما التميز الجيواستراتيجى للممر الملاحى لقناة السويس المنطقة المحيطة (قناة السويس و شبة جزيرة سيناء) الفرصة لإقامة مناطق اقتصادية خاصة ومراكز لوجستية عالمية، حيث تمر من خلاله تقريباً (13٪)من إجمالى تجاره العالم المنقولة بحراً، والثابت من التجارب الدولية أن تلك المشروعات العملاقة تحقق العديد من العوائد المباشرة وغير المباشرة للاقتصاد الوطنى من خلال زيادة معدلات النمو الاقتصادى، وتنويع الأنشطة الاقتصادية، وخلق فرص عمل جديده، كماسيعمل على تطوير المنطقة لتصبح قاطرة للنمو الاقتصادى لمصر، مع تحويل موانئ بورسعيد والعين السخنه لتصبح موانئ محورية ومراكز للخدمات اللوجستية وتجارة الترانزيت.

يشهد الاقتصاد المصرى تحولات تصنف بأنها الأكبر فى تاريخه الحديث، تحقيقاً لأهداف قومية تعمل على تنفيذها الإرادة السياسية بإعادة رسم الأدوار مرةً أخرى فوضعت قناة السويس فى صدارة آولويات الدولة

المصرية من أجل تعظيم العائد الاقتصادى لهذا الممر الملاحى، ومن هذا المنطلق، جاء إنشاء الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس كهيئة حكومية منشأة وفقاً لأحكام قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم 83 لسنة 2002م، وتعديلاتة بالقانون رقم (27، 330) لسنة 2015م وتعيين أول مجلس إدارة لها في نوفمبر 2015م.

منطقة قناة السويس و سيناء لا تحظى فحسب بأهمية سياسية وتاريخية وجغرافية واقتصادية، بل له أهمية عالمية كونه نقطة الربط بين القارات، لاسيما الممر الملاحى الذى يرتبط أرتباطاً وثيقاً بالمضائق والتجارة البحرية العالمية، فضلاً عن الموقع الجيواستراتيجى لجمهورية مصر العربية، ومن ثم فإن القيادة السياسية وضعت خطة استراتيجية أساسها المشروعات العملاقة، ومنها مشروع تنمية منطقة قناة السويس ويشمل محافظات (بورسعيد – الإسماعيلية – السويس – شمال سيناء – جنوب سيناء)

ويرى الباحث أنه لابد من منح سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس وهيئة قناة السويس المزيد من السلطات والصلاحيات اللازمة لتحقيق الغرض منهما لاسيما جذب الاستثمارات إلى المنطقة المحيطة بالممر الملاحي لتأسيس منطقة محورية للصناعة والخدمات واللوجستيات بالمنطقة، مع منحها حق تأسيس صندوق إستثمارى يمنحها صلاحيات التمويل والاستثمار فى المشروعات المرغوبة لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة.

أظهرت الدراسة قدرة الدولة المصرية خاصةً فى ظل عمليات الإصلاح الاقتصادى والإرادة السياسية، علاوةً عن التقارير الاقتصادية الدولية وما يتبعها من مؤشرات وأدوات قياس تعافى الاقتصاد المصرى وتحسن الوضع الأنمائى للدولة، وهو الأمر الذى يدلل بشكل قاطع على أن ثمار الخطة الاستراتيجية 2030م تسير فى الطريق الصحيح، **إلا أنها لا تزال دون التوقعات المرغوبة** نتيجة لعدة عوامل أهما تكرار الازمات العالمية كفيروس كورونا ومستجداتة و الحرب الروسية الاكرانية فضلاً عن بعض المعوقات الداخلية كالإنضباط التشريعى والمؤسسى والإجرائى فى تبنى الأفكار الاقتصادية

النتائج و التوصيات

أولاً: النتائج

1- لتحقيق التنمية المستدامة لمنطقة قناة السويس وسيناء تم وضع استراتيجية نرجو من خلالها تنمية دورها كمنطقة لوجستية للتصنيع والتجارة مرتبطة بالشركات العالمية مما يساهم فى رفع القدرة التنافسية للاقتصاد الكلى و المجرى الملاحى لقناة السويس.

2- أثبتت الدراسة بعد المقارنات أن التميز الجيواستراتيجى وتوافر المقومات لا يكفى منفرداً لتحقيق النمو بل يجب على صانعى السياسات خلق ميزات تنافسية جاذبة للاستثمارات، والحال كذلك فى مصر لتحويل منطقة قناة السويس وسيناء لمركز لوجستى عالمى.

3- بطء معدلات النمو المتكافئ والتنمية الاقتصادية فى منطقة قناة السويس و سيناء و فقدانها لقواها الدافعة لحركة النمو الداخلية لاسيما فى ظل المتغيرات (الداخلية – الإقليمية – الدولية – العالمية).

4- على الرغم من الإنجاز التاريخى بتجاوز عائدات المجرى الملاحى لقناة السويس نحو ثمانية مليار دولار نهاية عام 2022، إلا أنها تظل بعيدة عن الأهداف المرجوة منها كقاطرة لتحقيق التنمية المستدامة مع المقارنة بمثيلاتها.

5- تبنى الإدارة مفهوم الإيراد كفكر استثمارى لوجستى صناعى محل الدخل القومى لاسيما وأن منطقة قناة السويس وسيناء تمتلك القدرة الاستيعابية للاستثمار وتحقيق القيمة المضافة فى الأنشطة والمجالات والقطاعات الاقتصادية والصناعية والخدمية واللوجستية.

6- أثبتت الدراسة بعد المقارنة أن الأسراف فى منح المزايا التشريعية ليس العامل الحاسم والمؤثر فى جذب الاستثمارات الأجنبية أو ترقية الاستثمارات المحلية، بل على العكس ترتب عليها إلحاق أضرار بالاقتصاد الوطنى للدولة المضيفة فضلاً عن إهدار موارد مالية ضخمة للدولة.

7- يهتم المستثمر الأجنبى بحوافز مستلزمات الإنتاج كالإعفاءات الجمركية على المواد الأولية المستوردة وماكينات ومعدات الإنتاج، وسعر الأراضى الصناعية وجودة البنية التحتية وانخفاض واستقرار أسعار ومصادر الطاقة واستخدام الإجراءات المبسطة التى تخص العمل والصيانة لتلك المناطق وكفاءة العمل الحكومى والمؤسسى والسماح للمشروعات الكائنة فى المناطق الاقتصادية بالإقتراض الخارجى التجارى فى حدود معينة سنوياً بتسهيلات إئتمانية وشروط ميسرة، وتسهيل الحصول على التمويل بأشكالة المختلفة لمشروعاتهم، والعمالة المؤهلة منخفضة التكلفة ومراكز التدريب والبحوث والابتكار.

8- تمتلك هيئة قناة السويس و المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مراكز تدريب فنى تأهيلى تستطيع توفير البرامج وبالتعاون مع الجهات الخارجية لخلق كوادر فنية ماهرة مؤهلة لتخريج جيل متطور لشغل المهن بالمناطق الاقتصادية والصناعية واللوجستية.

9- يستوعب النقل البحرى حوالى (98%) من حجم التجارة العالمية وتمتلك منطقة قناة السويس وسيناء نظراً لوجود المجرى الملاحى الذى يستوعب حجم التجارة العابرة به (62,2 %) من ناقلات البترول،(92,6 %) من سفن البضائع الصب، (100 %) من سفن الحاويات وحاملات السيارات وسفن البضائع العامة وكذلك سفن الأسطول العالمى الأخرى المارة بمرفق قناة السويس كل ذلك يمنحها الفرصة لتقديم الخدمات اللوجستية وتحقيق القيمة المضافة والتى لا تقل عادة عن (40%) من تكلفة المنتج النهائى وهو ما يسهم فى تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصاد و زيادة الناتج المحلى الإجمالى للدولة المصرية.

10- يُعانى الفكر الاستثمارى فى الدولة المصرية مجموعة من العوائق تؤدى لضعف تصنيف مصر فى المؤشرات العالمية وإحجام المستثمرين ومنها:

(أ) الضعف المؤسسى والتنظيمى والإجرائى، لاسيما قدرات بعض المسؤولين الحكوميين القائمين على التوجية أو الإشراف أو التنفيذ.

(ب) الضعف التكنولوجى والفكر الثقافى، نتيجة انخفاض الكفاءة التعليمية وضعف البنية التحتية سواء المؤسسية أو الاستثمارية.

(ج) التأخر غير المبرر فى استغلال جانبى الشريط المائى لمجرى قناة السويس الملاحى أو مدخلى القناة ومنطقة السخنة و السويس والإسماعيلية وبورسعيد فى إنشاء مراكز للأنشطة والخدمات اللوجستية والاقتصادية والصناعية وبالتبعية الحياتية – **ويرى الباحث** – أن هذا التأخير ترتب عليه ضعف وضياع العديد من الفرص التسويقية لمنطقة قناة السويس وسيناء و زيادة حدة المنافسة مع المشروعات المشابهة فى المنطقة والتى استفادت من تلك الفرص التسويقية وقطعت أشواطاً متقدمة فى التوطين والتقدم.

ثانياً: التوصيات

1- أهمية مراجعة وتطوير التشريعات بما يتفق والفكر الاقتصادى العالمى وإدارة واستغلال المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، على أن يتزامن ذلك مع الآتى:

(أ) تطوير الآداء الحكومى والمؤسسى، فضلاً عن حوافز وضمانات الاستثمار، حيث تشكل تلك العناصر الرئيسية محور التنافس الحقيقى لخلق التنمية.

(ب) تحسين بيئة ومناخ الاستثمار فى مصر بوجه عام ومنطقة قناة السويس خاصةً، وأن تتفق التعديلات التشريعية والهوية المؤسسية والثقافة الاستثمارية مع خصوصية منطقة القناة، لاسيما أهل سيناء، وبالتوازن مع طبيعة الأنشطة الاقتصادية والصناعية واللوجستية المتوقع إقامتها بالمنطقة.

(ج) إجراء مجموعة من التعديلات التشريعية لتحسين مناخ الاستثمار كطرق فض المنازعات وسرعة الفصل فى المنازعات القضائية والتحفيز التشريعى والاستثمارى لجذب مشغلى الخطوط والمحطات العالميين، ومنها القانون البحرى (النقل – الموانئ – اللوجستيات) لمواكبة الغرض من التنمية فى المنطقة.

(د) إصلاح عيوب التشريعات الحالية لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة ومنها: (قانون الشهر العقارى رقم 114 لسنة 1946، قانون الشركات رقم 159 لسنة 1981، قانون سوق المال رقم 95 لسنة 1992، قانون الملكية الفكرية رقم 82 لسنة 2002، قانون البنوك رقم 88 لسنة 2003 وتعديلاتة بالقانون رقم 194 لسنة 2020).

(هـ) يتضمن مخطط التنمية المستدامة لإقليم قناة السويس إنشاء موانئ جافة مثال الميناء الجاف بمنطقة الإسماعيلية ما بين أبو سلطان وسرابيوم، وبالبحث التشريعى فهناك عوار وعدم وضوح فى تحديد وتوصيف هذا المفهوم، ولا يكفى قيام مصلحة الجمارك المصرية بإصدار الترخيص الجمركى للميناء الجاف على أنه مستودع عام متجاهلة دورها فى تحقيق القيمة المضافة وأبعادها التنموية.

(و) سن تشريعات مواكبة للتطور فى مفهوم المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية وتشجيع الاستثمار لاسيما الصناعات التكنولوجية وحماية حقوق الملكية الفكرية وتنظيم العاملة.

2- منح هيئة قناة السويس و الهيئة العامة لتنمية المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لقناة السويس مزيد من السلطات و الصلاحيات على أن يتزامن ذلك مع الآتى:

(أ) الشراكة مع القطاع الخاص (الوطنى – الأجنبى)

(ب) الاستعانة بالخبرات والكفاءات (الوطنية – الأجنبية) لتحقيق الإدارة الحديثة فى أعمال موانئ الجيل الخامس والمناطق الصناعية والتجارية والمراكز اللوجستية والموانئ الجافة.

(ج) إنشاء صندوقين خاصين للاستثمارت يساهمان فى دفع عجلة التنمية لمنطقة قناة السويس وسيناء والتى تضم خمس محافظات رئيسية (بورسعيد – الإسماعيلية – السويس – جنوب سيناء – شمال سيناء) كركيزة لدفع عجلة الاقتصاد القومى وتحقيق التنمية المستدامة.

(د) الأصل فى القانون 30 لسنة 1975 هو تحرر هيئة قناة السويس من الفكر البيروقراطى الحكومى والانطلاق لآفاق الفكر الاستثمارى والاقتصادى، ولما كان الارتباط بين مشروع منطقة قناة السويس والاقتصاد العالمى من حيث المناطق الاقتصادية أوالمراكز اللوجستية مما يمنحة درجة من الديناميكية لجذب الفرص الاستثمارية وصولاً لتحقيق التنمية المستدامة بتبنى الأفكار الاستثمارية والاقتصادية المتحررة من القيود الروتينية والبيروقراطية، بالارتقاء بالمنطقة لمصاف النماذج الناجحة.

(هـ) الإسراع فى عمليات التحول التكنولوجى والرقمنة وبما يتفق مع النظم العالمية للمؤسسات الاقتصادية.

(و) منح وتعزيز التعاون الدولى للسياسات التسويقية للمنطقة الاقتصادية الخاصة ومشروعاتها

3- <u>دعم عمليات التنمية المستدامة بمنطقة قناة السويس وسيناء</u> بما يعود بالنفع على الاقتصاد الكلى للدولة المصرية من خلال استغلال الموقع الاستراتيجى وضم منطقة شبة جزيرة سيناء لهذا المفهوم لاسيما من ناحية استخدامات الأراضى وحقوق الإنتفاع أو الامتياز والتشريعات كقانون (العمل والاستثمار والضرائب)، بدءًا من استغلال مفاهيم التنمية الإقليمية كمدينة الإسماعيلية الجديدة وصولاً لإنشاء المراكز اللوجستية والمناطق الصناعية بمختلف ربوع سيناء كجزء من متطلبات تحقيق الأمن القومى المصرى و التنمية المستدامة **<u>ويتأتى ذلك من خلال الآتى</u>:**

<u>(أ)</u> منح حق الانتفاع للأراضى للمستثمرين المصريين (خاصةً "أهل سيناء") والأجانب فى المشروعات الزراعية والنشاطات اللوجستية وإعفائهم من الرسوم وغيرها كرسوم استغلال الأراضى، مع منح إعفاءات ضريبية تتدرج كالتالى خمس سنوات بحد أدنى إعفاء كامل ثم (50%) للمشروعات التى تحقق أرباح لمدة أربع سنوات ثم (30%) لمدة خمس سنوات، مع منح المستثمرين الأجانب الذين يقومون بإعادة استثمار أرباحهم باسترداد (50%) من الضرائب المدفوعة، وكذلك منح المشروعات التى تساهم فى نقل وتوطين التكنولوجيا أو النشاطات كثيفة العمالة والصناعات النظيفة ذات الإعفاءات).

(ب) تحديد القطاعات الأولى بالرعاية والتى تستهدفها الدولة (الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية) لتحقيق التنمية وفى ذات الوقت أن تكون تلك القطاعات أو النشاطات لديها القدرة على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

4- **ضرورة وضع خطة استراتيجية تُعيد النظر فى الأهداف الإنمائية لمنطقة قناة السويس** وتعمل على إحداث التكامل والترابط بين مشروعات المنطقة الاقتصادية الخاصة ومنطقة قناة السويس وشبة جزيرة سيناء، مع تبنى أفكار للتمويل كالطرح للاكتتاب والمساهمة بما يحقق التكامل مع المشروعات بالمناطق الأخرى فى إطار نظرية إقتناص الفرص.

5- ضرورة إنشاء مطارات مدنية وخطوط سكك حديدية ورفع كفاء الطرق بشبة جزيرة سيناء لخلق مراكز لوجستية لاسيما استغلال القرب من موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس كالسخنة والأدبية و شرق بورسعيد والمجرى الملاحى لقناة لسويس.

6- التخطيط لبنية تكنولوجية عالمية بالمنطقة والاستفادة من الأنظمة المتطورة بما يخدم المشروعات المستقبلية فى القطاعات الاقتصادية والصناعية واللوجستية.

7- الاستفادة من المؤسسات والمراكز التعليمية والبحثية المتواجدة بمنطقة القناة وسيناء لتخريج أجيال قادرة على استيعاب سوق العمل ولديها القدرة على التطوير والابتكار وبفكر تكنولوجى متطور وبما يتناسب مع القطاعات والأنشطة والمجالات المتوقع إنشائها بمنطقة قناة السويس وسيناء.

ويرى الباحث بعد الدراسة أن المناطق الاقتصادية الخاصة الناجحة تتميز بعنصرين رئيسيين وهما:

أ – **التخطيط الاستراتيجى:**فوضعت الوحدة السياسية فى اعتبارها استراتيجية إصلاح اقتصادى شامل غايتة التنمية المستدامة من خلال تنوع النظام الاقتصادى وتحقيق النمو المتوازن جغرافياً وقطاعياً وبيئياً مع الإعتماد على الابتكار والمعرفة وتوطين التكنولوجيا وإرساء مبادئ العدالة والإندماج الإجتماعى وبنظام أيكولوجى متزن ومتنوع.

ب – **شمولية المناطق الاقتصادية الخاصة والثورة التكنولوجية** : بمعنى أنها لا تقتصر على كونها مناطق تجارية أومناطق لمعالجة الصادرات وحيدة الإدارة منعزلة عن النظام الاقتصادى والتشريعى للوحدة السياسية بل تمتد لتشمل كافة النشاطات التجارية والصناعية والتكنولوجية والتنموية والبيئية والاجتماعية مرتبطة بالنظام الاقتصادى للدولة.

قائمة الفهارس العامة

م	المرفق	البيـــــــان	رقم الصفحة من	رقم الصفحة إلى
أولاً: الرسوم البيانية				
3	**رسم بيانى رقم (1)**	يوضح موقف مصر من الاستثمارات الأجنبية	31	31
4	**رسم بيانى رقم (2)**	يوضح تأثير نقل المعرفة ومراكز الابتكار على اقتصاديات الدول النامية	56	56
5	**رسم بيانى رقم (3)**	يوضح المحددات المؤثرة على تطوير مراكز الخدمات اللوجستية الناجحة	72	72
6	**رسم بيانى رقم (4)**	يوضح مقومات اختيار موقع المراكز اللوجستية	73	73
7	**رسم بيانى رقم (5)**	يوضح سيناريوهات مخاطر التضخم فى الاقتصاديات المتقدمة والأسواق النامية	84	84
8	**رسم بيانى رقم (6)**	يوضح نمو الناتج القومى فى اقتصاديات الدول المتقدمة	86	86
	رسم بيانى رقم (7)	يوضح مؤشرات النمو العالمية	90	90
	رسم بيانى رقم (8)	يوضح توقعات النمو للدول الفترة (2021-2023)	94	94
9	**رسم بيانى رقم (9)**	يوضح تقديرات الخبراء للاقتصاد الصينى عام 2022	104	104
10	**رسم بيانى رقم (10)**	يوضح تطور دخل الفرد بالنسبة للناتج الإجمالى	117	117
11	**رسم بيانى رقم (11)**	يوضح أهم برامج ومشروعات التنمية الاقتصادية حتى عام 2030 م	279	279
ثانياً: الجداول				
12	**جدول رقم (1)**	يوضح مقومات اختيار مواقع المراكز اللوجستية	73	73
13	**جدول رقم (2)**	يوضح مساهمة المناطق الاقتصادية الخاصة (المناطق الحرة) بجمهورية الصين الشعبية فى التنمية	110	110

14	**جدول رقم (3)**	يوضح مساهمة المناطق الاقتصادية الخاصة بدولة الهند فى التنمية	121	121
15	**جدول رقم (4)**	يوضح المقارنة بين قناة السويس وقناة بنما من حيث الوزن النسبى	126	126
16	**جدول رقم (5)**	يوضح مساهمة المناطق الحرة بدولة الإمارات فى الناتج المحلى	140	140
17	**جدول رقم (6)**	يوضح مساهمة المناطق الحرة بدولة تركيا فى التنمية	144	144
18	**جدول رقم (7)**	حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون الإمارتى	152	153
19	**جدول رقم (8)**	تقييم المناطق الحرة بدولة الإمارت	154	154
20	**جدول رقم (9)**	حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون المغربى	156	158
21	**جدول رقم (10)**	تقييم المناطق الحرة بدولة المغرب	159	159
22	**جدول رقم (11)**	حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون الصينى	161	163
23	**جدول رقم (12)**	تقييم المناطق الحرة بجمهورية الصين	164	165
24	**جدول رقم (13)**	حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون الهندى	165	167
25	**جدول رقم (14)**	تقييم المناطق الاقتصادية الخاصة بدولة الهند	167	168
26	**جدول رقم (15)**	حوافز وضمانات الاستثمار فى القانون التركى	168	169
27	**جدول رقم (16)**	تقييم المناطق الحرة بدولة تركيا	169	170
28	**جدول رقم (17)**	تحليل مقارن بين ضمانات وحوافز الاستثمار التشريعية بين النماذج الدولية موضوع البحث	186	191
29	**جدول رقم (18)**	تقييم الباحث للمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ومراكزها اللوجستية بمنطقة قناة السويس فى تحقيق التنمية عن الفترة (2015 – 2022)	239	241

30	**جدول رقم (19)**	**يوضح مقدا الوفر فى المسافة بين قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح**	256	256
31	**جدول رقم (20)**	يوضح الوفر فى المسافة للسفن بين ميناء نيويورك وعدد من موانئ آسيا فى حالة عبورها من قناة السويس كبديل عن قناة بنما.	260	260
32	**جدول رقم (21)**	يوضح المؤشرات العالمية	264	265
33	**جدول رقم (22)**	تقييم التحديات التى تواجة تنمية المنطقة الإقتصبادية والمراكز اللوجستية لإقليم قناة السويس	269	273
34	**جدول رقم (23)**	يوضح معدلات نمو التجارة العالمية الفترة (2012 – 2021 م)	289	289
35	**جدول رقم (24)**	**يوضح معدلت نمو الناتج المحلى ونصيب الفرد منه الفترة (2000 – 2021 م)**	289	289
ثالثاً: الملاحق				
36	**ملحق رقم (1)**	يوضح تصور الباحث للجهات ذات الصلة لتنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية لقناة السويس.	325	325
رابعاً: الأشكال				
37	**شكل رقم (1)**	يوضح العملية اللوجستية	64	64
38	**شكل رقم (2)**	يوضح أنواع المراكز اللوجستية ووظائفها	75	75
39	**شكل رقم (3)**	يوضح متوسط النمو السكانى بحسب الفئة العمرية	229	229
40	**شكل رقم (4)**	توضح محاور استراتيجية التنمية المستدامة رؤية مصر 2030 م	275	275
خامساً: الكروكيات				
41	**كروكى رقم (1)**	يوضح ميناء طنجة والمنطقة الاقتصادية الخاصة	129	129
42	**كروكى رقم (2)**	يوضح توزيم المناطق الحرة فى تركيا	142	142
43	**كروكى رقم (3)**	يوضح المخطط العام لمنطقة العين السخنة	208	208
44	**كروكى رقم (4)**	يوضح المخطط العام لظهير شرق بورسعيد	210	210
45	**كروكى رقم (5)**	يوضح المخطط العام لمنطقة غرب القنطرة	211	211
46	**كروكى رقم (6)**	يوضح المخطط العام لميناء العين السخنة	215	215
47	**كروكى رقم (7)**	يوضح المخطط العام لتطوير ميناء الأدبية	217	217
48	**كروكى رقم (8)**	يوضح المخطط العام لتطوير ميناء العريش	218	218

49	**كروكى رقم (9)**	يوضح موقع مضيق باب المندب فى المدخل الجنوبى لقناة السويس	253	253
50	**كروكى رقم (10)**	يوضح المقارنة فى المسافة بين الممر الشمالى الشرقى وقناة السويس	254	254
51	**كروكى رقم (11)**	يوضح الشكل والمسار المقترح لقناة البحرين	257	257
52	**كروكى رقم (12)**	يوضح مسار قناة بنما	259	259
	سادساً: الخرائط			
53	**خريطة رقم (1)**	توضح توزيع المناطق الحرة فى مصر	17	17
54	**خريطة رقم (2)**	توضح الموقع الجيواستراتيجى / الجيوبولتيك لقناة السويس	196	196
55	**خريطة رقم (3)**	توضح الحيز الجغرافى والرؤية المتكاملة لمشروع تنمية إقليم قناة السويس	206	206
56	**خريطة رقم (4)**	توضح التنمية المكانية والتوزيع الديموجرافى لإقليم قناة السويس	251	251
57	**خريطة رقم (5)**	توضح مسارات مبادرة الحزام والطريق الحرير الصينى	268	268
	سابعاً: الصور			
58	**صورة رقم (1)**	توضح اتفاقيات تصدير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (المركز الجيوبوليتكى للمنطقة الاقتصادية)	204	204
59	**صورة رقم (2)**	توضح المحور الصناعى واللوجستى بمنطقة شرق بورسعيد	210	210
60	**صورة رقم (3)**	توضح المركز اللوجستى لميناء شرق بورسعيد	214	214
61	**صورة رقم (4)**	توضح مخطط تطوير ميناء الطور	219	219
62	**صورة رقم (5)**	توضح مخطط تنمية منطقة وادى التكنولوجيا شرق الإسماعيلية.	220	220

قائمة المحتويات

م	البيـــــــان	رقم الصفحة	
		من	إلى
1	الآية القرأنية	أ	أ
2	الإهداء	ب	ب
3	الشكر والتقدير	ج	هـ
4	مصطلحات الدراسة و الاختصارات والرموز	و	ش
5	المقدمة	1	10
	الباب الأول: المناطق الاقتصادية و دورها فى تحقيق التنمية المستدامة	11	191
6	الفصل الأول: ماهية المناطق الاقتصادية ومقوماتها وعلاقتها بالتنمية المستدامة.	12	96
7	المبحث الأول: ماهية المناطق الحرة	14	59
8	المطلب الأول: ماهية المناطق الحرة وتطورها التاريخى وأنواعها وأهدافها ومقوماتها.	15	41
9	المطلب الثانى: الإطار النظرى للمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.	42	59
10	المبحث الثاني: ماهية المراكز اللوجستيه و التنمية المستدامة ومتطلباتهما.	60	96
11	المطلب الأول: الإطار النظرى للمراكز اللوجستية.	61	75
12	المطلب الثانى: متطلبات التنمية المستدامة.	76	85
13	المطلب الثالث: مفهوم التنمية الاقتصادية .	86	96
14	الفصل الثانى: الدور الاقتصادى للمناطق الاقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامة (تحليل مقارن).	97	191
15	المبحث الأول: التجارب الدولية و الإقليمية الرائدة فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، ومقومات نجاحها.	101	148
16	المطلب الأول: التجارب الدولية في إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز لوجستية (المناطق الحرة) ومقومات نجاح هذه المناطق.	102	127
17	المطلب الثانى:التجارب الإقليمية لإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، ومقومات نجاحها.	128	144
18	المطلب الثالث:نتائج تحليل التجارب العالمية للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية.	145	148
19	المبحث الثانى: تحليل مقارن لحوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى المباشر للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى التشريعات الوطنية لنماذج الدراسة .	149	191

20	المطلب الأول: ضمانات وحوافز الاستثمار للمناطق الاقتصادية الخاصة فى تشريعات التجارب الدولية وتقييمها.	151	170
21	المطلب الثانى:الإطار التشريعى للمناطق الحرة والمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بجمهورية مصر العربية	171	185
22	المطلب الثالث:جدول تحليل مقارن بين ضمانات وحوافز الاستثمار التشريعية بين النماذج الدولية موضوع البحث	186	191
	الباب الثانى:- دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة مع اقتراح استراتيجية لتفعيل ذلك .	192	332
23	**الفصل الأول:- دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة.**	195	273
24	**المبحث الأول: المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس والتنمية المستدامة**	195	241
25	المطلب الأول: أهداف مشروع تنمية إقليم قناة السويس	197	204
26	المطلب الثانى: المخطط العام للمنطقة الاقتصادية الخاصة SCZone والمراكز اللوجستية لقناة السويس	205	224
27	المطلب الثالث: الآثار الاقتصادية للمنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة و تقييمها	225	241
28	**المبحث الثانى: التحديات التى تواجه تنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس.**	242	273
29	المطلب الأول: تقسيم التحديات التى تواجه تنمية إقليم قناه السويس	243	365
30	المطلب الثانى: المشروعات المنافسة ونظرية اقتناص الفرص	266	268
31	المطلب الثالث: تقييم المشروعات المنافسة للمنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لقناة السويس	269	273
32	**الفصل الثانى: وضع مقترح حول استراتيجية لتفعيل دور المنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامة بمنطقة قناة السويس**	274	332
33	**المبحث الأول: الإطار العام للاستراتيجية المقترحة.**	277	289
34	المطلب الأول: تصور عام للاستراتيجية المقترحة (الأهداف – المحددات – المرتكزات)	278	285
35	المطلب الثانى:الفرص المحتملة ونقاط القوى لتحقيق تنمية مشروع إقليم قناة السويس	286	289
36	المطلب الثالث: مجالات و مستويات الاستراتيجية المقترحة	290	289
37	**المبحث الثانى: استراتيجية مقترحة لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس.**	299	332
38	المطلب الأول: الهدف الاستراتيجى للاستراتيجية المقترحة	300	300
39	المطلب الثانى: مجالات الاستراتيجية المقترحة لتنمية المنطقة الاقتصادية والمراكز اللوجستية لمنطقة قناة السويس	301	325

40	المطلب الثالث: نطاق تنفيذ الاستراتيجية المقترحة لتنمية منطقة قناة السويس	326	332
41	الخاتمة.	333	337
42	النتائج والتوصيات.	338	342
43	قائمة المصادر والمراجع.	343	375
44	قائمة الفهارس العامة	i	iii
45	قائمة المحتويات	iv	v
46	المستخلص باللغة العربية	376	377
47	المستخلص باللغة الإنجليزية	1	2

المستخلص

التجارة أداة التواصل بين الشعوب وتتميز بعض الوحدات السياسية باهمية جيواستراتيجية وجيوايكنوميكية فضلاً عن اعتبارات الجغرفيا السياسية مكنتها من تبوء مكانة حيوية على خريطة التجارة العالمية لاسيما ما تقدمة من مناخ ملائم وخدمات لوجستية وصناعية وتكنولوجية، وفى هذا الخضم يبرز دور المناطق الاقتصادية الخاصة(SEZ) كوسيلة تلجأ إليها الدول على اختلاف توجهاتها السياسية والاقتصادية لزيادة حجم تجارتها وتنمية صادراتها، خاصة فى ظل العولمة الاقتصادية التى ترتبط بدور فعال لتحقيق النمو الاقتصادى لأية وحدة سياسية كعضو نشط فى سلسلة التوريد والإنتاج العالمى.

تقوم العولمة الاقتصادية على أساس تعميق مبدأ الاعتماد الاقتصادى المتبادل بين الوحدات السياسية المختلفة نتيجة لتقارب الأسواق وترابطها واستغلال كل دولة لمميزاتها التنافسية فى مواجهة الأخرى إما لتحقيق التكامل والترابط أو لمواجهة المنافسة الحالية أو المستقبلية فى ظل رؤيتها التنموية، وهو ما أدى إلى ظهور مفاهيم اقتصادية جديدة كفكرة اقتصاديات المشاركة الدولية مثل التكلات الاقتصادية، لاسيما وأن عمليات التصنيع ترتبط فى الفكر الاقتصادى الحديث بالحوافز والضمانات الجاذبة للاستثمارات الأجنبية والوطنية من حيث المناخ الملائم (سياسياً واقتصادياً وتشريعياً)، فضلاً عن سهولة وكفاءة وسائط ووسائل النقل وكفاية البنية التكنولوجية والأساسية لعمليات الإنتاج علاوةً على الموقع الجيواستراتيجى.

أستهل الاقتصاد العالمي عام 2022 وهو في وضع أضعف مما ورد في التوقعات الاقتصادية فمع انتشار سلالة "أوميكرون" الجديدة المتحورة من فيروس كوفيد-19، عادت البلدان إلى فرض قيود على الحركة. وأدى تصاعد أسعار الطاقة والانقطاعات في سلاسل الإمداد إلى ارتفاع التضخم واتساع نطاقه عن المستويات المنتظرة، لاسيما في الولايات المتحدة بعد تدهور القطاع المصرفى وارتفاع أسعار الفائدة مع بداية عام 2023م، وهو ما أثر بالتبعية على كثير من اقتصاديات الأسواق الصاعدة والنامية، كما باتت آفاق النمو محدودة أيضا في الصين من جراء الانكماش الجاري في قطاع العقارات وبطء تعافي الاستهلاك الخاص، فضلاً عن تبعات بؤر التوتر العالمية كالصراع الغربى الشرقى كالولايات المتحدة والصين من الناحية التجارية ,وقضية بحر الصين الجنوبى، وروسيا وأوكرنيا من الناحية العسكرية.

أثرت تلك المتغيرات على كافة مناحى الاقتصاد العالمى لاسيما الاقتصاديات النامية ومنها جمهورية مصر العربية التى تعانى بسبب انخفاض مستويات الإستثمار المباشر الوطنى و الأجنبى فضلاً عن نقص الصادرات وزيادة الواردات و أرتفاع معدلات البطالة مما يؤثر على خطط التنمية المستدامة التى تتبناها الدولة المصرية حالياً ضمن خطتها الاستراتيجية، وعلى الرغم من التميز الجيواستراتيجى لمصر و امتلاكها أحد أهم روافد التجارة العالمية المجرى الملاحى لقناة السويس و العديد من الموانئ البحرية المنتشرة على طول سواحلها إلا أنها لم تحقق النمو المستهدف فى مجال المناطق الاقتصادية ذات

الطبيعة الخاصة و المراكز اللوجستية كقاطرة لدفع عجلة الاقتصاد الكلى و مواجهة التحديات الوطنية (الاقتصادية – الاجتماعية – البيئية)، وهو الأمر الذى يتطلب وضع خطة استراتيجية لتفعيل دور المناطق الاقتصادية الخاصة و المراكز اللوجستية فى تحيقيق التنمية المستدامة، **وعلى ذلك فيأتى بحثنا** مستعرضاً لأهم التجارب الدولية و الإقليمية الناجحة التى تبنت مفهوم المناطق الاقتصادية الخاصة كآليه لدفع عجلة الاقتصاد الوطنى وزيادة الناتج القومى ومستوى دخل الفرد من خلال المقارنة بين تلك التجارب الدولية والإقليمية الناجحة والتجربة المصرية فى إقامة المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخصة بمنطقة قناة السويس من خلال بيان التمايز الجيوبولوتيكى والجيوانوميك و الجيواستراتيجى مع بيان الضمانات والإعفاءات و الامتيازات التشريعية و القانونية و المؤسسية و الإجرائية من خلال استخدام أسلوب التحليل للوقوف على أهم الدروس المستفادة و استخلاص أنسبها للتطبيق فى مصر.

تبنت الدراسة محاولة طرح استراتيجية تنموية شاملة تتفق والمقصود من إنشاء تلك المناطق لاسيما وانها جميعها تعتمد على فكرة الموقع الاستراتيجى واستغلال المميزات التشريعية والاستثمارية و تبنى الأفكار الاقتصادية المحفزة لجذب الاستثمارات الأجنبية و توطين التكنولوجيا الفائقة، ونظراً للأهمية الجيواستراتيجية لجمهورية مصر العربية فكان من اللازم التعرض لها من خلال مقارنتها بمثيلاتها من تلك المناطق ووضع تصور داعم لمكانتها الجيوبولوتيكية والجيو اقتصادية مع طرح توصياتنا لأهم المتغيرات التى تعوق تحقيقها لأهدافها وطرح استراتيجية تتضافر من خلالها كافة الجهود لتحقيق المنشود.

<u>أظهرت الدراسة</u> قدرة الدولة المصرية خاصةً فى ظل عمليات الإصلاح الاقتصادى والإرادة السياسية، علاوةً عن التقارير الاقتصادية الدولية وما يتبعها من مؤشرات وأدوات قياس تعافى الاقتصاد المصرى وتحسن الوضع الإنمائى للدولة، وهو الأمر الذى يدلل بشكل قاطع على أن ثمار الخطة الاستراتيجية 2030م تسير فى الطريق الصحيح، **إلا أنها لا تزال دون التوقعات المرغوبة** نتيجة لعدة عوامل أهما تكرر الازمات العالمية.

<u>أظهرت الدراسة</u> بأن تبنى الدولة المصرية لمشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة قد ساهم بشكل كبير فى تحقيق التنمية المستدامة لتك المنطقة خاصة و للدولة المصرية عامة و إن كان الأمر يسيير بخطا بطيئة نظرًا للمعوقات و التحديات التى تناولناها بالبحث، و مما لا شك فيه أن مشروع المنطقة الاقتصادية الخاصة و إنشاء المراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس و شبة جزيرة سيناء سيعود بالنفع على الاقتصاد الكلى للدولة المصرية، **و يرى الباحث** أن تبنى هذا المشروع يماثل فكرة إنشاء مشروع المجرى الملاحى لقناة السويس عام 1859 – 1869 والتى ترتب عليها تحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة متمثلة فى أبعادها (الاقتصادية – البيئية – الاجتماعية) وأصبحت اليوم أحد أهم روافد الاقتصاد القومى المصرى و شريانًا رئيسيًا للتجارة البحرية العالمية.

المقدمة

الباب الأول

الباب الأول

المناطق الاقتصادية ودورها فى تحقيق التنمية المستدامة

الفصل الأول:

ماهية المناطق الاقتصادية ومقوماتها وعلاقتها بالتنمية المستدامة.

الفصل الثانى:

الدور الاقتصادى للمناطق الاقتصادية الخاصه فى تحقيق التنمية المستدامة (تحليل مقارن).

قائمة المحتويات

الفصل الأول

الفصل الأول

ماهية المناطق الاقتصادية ومقوماتها وعلاقتها بالتنمية المستدامة

المبحث الأول:

ماهية المناطق الحرة.

المبحث الثاني:

ماهية المراكز اللوجستيه و التنمية المستدامة ومتطلباتهما.

الفصل الثانى

الفصل الثانى

الدور الاقتصادى للمناطق الأقتصادية الخاصة فى تحقيق التنمية المستدامة
(تحليل مقارن)

المبحث الاول:

التجارب الدولية و الاقليمية الرائدة فى إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية، ومقومات نجاحها.

المبحث الثانى:

تحليل مقارن لحوافز وضمانات الاستثمار الأجنبى المباشر للمناطق الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية فى التشريعات الوطنية لنماذج الدراسة.

الباب الثانى

الباب الثانى

دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة مع إقتراح استراتيجية لتفعيل ذلك

الفصل الأول:

دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة.

الفصل الثانى:

وضع مقترح حول استراتيجية لتفعيل دور المنطقة الاقتصادية الخاصه والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامه بمنطقة قناة السويس

الفصل الأول

الفصل الأول

دور المنطقة الأقتصادية الخاصة لقناة السويس فى تحقيق التنمية المستدامة

المبحث الاول:

المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس والتنمية المستدامة

المبحث الثانى:

التحديات التى تواجه تنمية المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس وتقييمها.

الفصل الثانى

الفصل الثانى

وضع مقترح حول استراتيجية لتفعيل دور المنطقة الاقتصادية الخاصه والمراكز اللوجستية فى تحقيق التنمية المستدامه بمنطقة قناة السويس

المبحث الأول:

الإطار العام للاستراتيجية المقترحة.

المبحث الثانى:

استراتيجية مقترحة لتحقيق التنمية المستدامة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة والمراكز اللوجستية بمنطقة قناة السويس.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

المستخلص العربى

المراجع