



## الفصل الرابع

# التصميم الإقتصادي والعمراني لمنطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء الجديدة

obeikandi.com



## التصميم الإقتصادي

من مقولات السياسى المصرى بطرس غالى (الأمين العام الأسبق للأمم المتحدة) أن أفضل الأمم هى الأمم التى تستطيع تحقيق أقصى إستفادة ممكنة من مواردها الطبيعية وبتطبيق ذلك على مصر وعلى موقع منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديده وبإعتبار أن «الموقع» هو أحد الموارد الطبيعية نجد أن القناه الجديده بحارتيها الملاحيتين ومدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة هى أفضل وأقصى إستفادة ممكنة للمنطقة الجغرافية المقترح فيها إقامة المنطقة الإقتصادية سائلة الذكر وذلك بالمقارنة بالإستخدامات الأخرى لنفس النطاق الجغرافى كالزراعة والرعى وإقامة التجمعات البدوية ذات العائد المالى البسيط جدا. بالنسبة للأنشطة الإقتصادية الوليده عموما فينبغى أن يكون التركيز فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية المصرية الجديدة على الصناعات (التي لا تلوث البيئه بالطبع) التى تنتج مصنوعات ثقيلة الوزن وذلك للإستفادة من الميزة النسبية المتمثلة فى الموقع الإستراتيجى الذى يتوسط حركة الشحن البحرى الدولية ومرور عدد هائل من السفن (التي بعضها يكون به فراغات جزئية فى الشحن) فى كلا الإتجاهين العالم الغربى وال (far east) وذلك لأن تكاليف الشحن البحرى بالنسبة لهذه المصنوعات الثقيلة سيكون رخيص نسبيا بالمقارنة بالأماكن الأخرى وبالمقارنة بالمصنوعات الأخرى الخفيفة وبالمقارنة بالشحن الجوى. والأمثلة على ذلك تشمل صناعة الأوناش والسيارات وحفارات البترول وصناعة أجزاء السفن والسفن. التركيز الأساسى فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة يتعين أن يكون للصناعات التى تنتج منتجات ثقيلة تحتاج لشحنها على السفن وذلك للإستفادة من الميزة النسبية المتمثلة فى قدرة الشحن البحرى على نقل أوزان ثقيلة جدا بتكلفة زهيدة وللإستفادة من الميزة النسبية المتمثلة فى حركة خطوط الشحن العالمية المارة على منطقة طلعت حرب

الإقتصادية المصرية الجديدة والتي تكون بعض السفن فى أحيان كثيرة لديها فراغات وستمر فى كل الأحوال على منطقة طلعت حرب الإقتصادية المصرية الجديدة مع وجود أمكانية إضافة (containers) على السفن العابرة من الشرق الأقصى إلى الغرب وبالعكس. أنواع الأنشطة الإقتصادية الوليدة فى مختلف مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء الجديدة ينبغى تقسيمها إلى نوعين هما:

### أولاً: «الأنشطة الأستراتيجية المربحة بطبيعتها والاحتمية لنشوء مجتمعات عمرانية»:

ويشار ويرمز لها لاحقا «بالأنشطة A» وهى الأنشطة التى تكون أساسية وأمر لابد من وجوده فى بدايه إنشاء المنطقة وفى نفس الوقت إحتتمالات أن تكون مربحة كبيرة. هذه الأنشطة يتعين أن تدخل فيها أجهزة المدن الجديدة فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء الجديدة بنفسها كمستثمر. تدخل أجهزة المدن نفسها بتأسيس شركة لكل نشاط من تلك الأنشطة بحيث تكون نسبة ملكيتها نسبة حاكمة بنسبة ٥١% وال٤٩% الباقية للقطاع الخاص وذلك للجمع بين مزايا القطاع العام ومزايا القطاع الخاص فى كفاءة الإدارة. مع وجود عقد إدارة مستقل عن الملكية لشركة أولشخص «محترف فى الإدارة» بالنسبة لهذا النوع من الأنشطة أو الإستثمار وذلك بعد القيام بعملية مفاضلة فى صورة مسابقة للفوز بعقد الإدارة والذى (أى العقد) يتعين أن يوجد به بند ينص على إمكانيه تعليقة (أوإلغائه) فى أى وقت لا تتحقق فيه الأرباح المستهدفة لسبب لا يرجع لقوة القاهرة. وبما أن المنطقة عمرانيا جديدة فالأمثلة لل «أنشطة الإقتصادية الإستراتيجية المربحة» بطبيعتها يتعين أن تشمل شركة للخرسانة السائلة وشركة للخرسانة الجاهزة وشركة لصناعة ألواح ال (Claddings) وال (External curtain walls). بالنسبة لما يتعلق بال (Cladding) الخارجى وإستكمالا لهذا الأسلوب من البناء فيتعين

إنشاء مصنع للحوائط الداخلية الجاهزة والقواطع الداخلية للعقارات (Precast curtain walls and internal walls). تحكم الدولة فى النشاط سالف الذكر سيؤدى إلى تحكم أكثر من الدولة فى الـ (safty) بالنسبة للحرائق لأنه بالدراسة المقارنة فقد ثبت أن أكثر عوامل وأسباب الحرائق فى مدينة مثل دى مثلا هى أن أجزاء الـ (cladding) فى معظم أبراج المدينة ليست مقاومة للحريق وستكون التكلفة عالية جدا إن تم إلزام ملاك الأبراج بشراء وإعادة تركيب (Claddings) مقاومة للحريق. ومن ثم ومن البدايه فى مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية فعندما تتحكم الدولة فى نشاط صناعتها ستحكم الدولة مسألة الجودة وستحكم الدولة استخدام مواد مقاومة للحريق فى خامات صناعتها من البداية ومن ثم ستخفض أصلا إحتتمالات وفرص الحرائق فى تلك المدن الجديدة. وفى هذه النقطة أيضا يتعين الإشارة إلى أن استخدام (الخرسانة) فى إنشاء جسم المبنى أو المبانى فى تلك المدن الجديدة أفضل من الـ (steel) فيما يتعلق بمقاومة الحرائق. وأخيرا يتعين إقامة شركة تقوم بنشاط مماثل لـ (Flat Pack Houses) الذى تقوم به شركة (IKEA). وبما أن مدن المنطقة ستشهد حركة هائلة من تأثيث المنازل داخليا فيتعين أن تضم «الأنشطة A» مصنع للأثاث للإستفادة من الميزة النسبية من أن تكاليف نقل الأثاث ستكون تقريبا أقرب إلى الصفر بالمقارنة بشراء سكان المدن للأثاث من الوادى والدلتا وهو أيضا من الأنشطة الإقتصادية المنتجة منتجات ثقيله والتي لديها ميزة نسبية فى الشحن للتصدير الخارجى بتكاليف أرخص وذلك بالإستفادة من فراغات الشحن المتاحة فى خطوط الشحن الدولية المارة بمحور إقليم قناة السويس. وبما أن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة هى منطقة إقتصادية خضراء فيتعين أن تشمل «الأنشطة A» إنشاء مصنع لصناعة الخلايا الـ (photovoltaik) من السيليكون المستخرج من الرمال (ذات الجودة العالية) الموجودة أساسا فى المنطقة وفى هذا السياق يتعين إستغلال أن الأتحاد

الأوروبي يقوم بين حين وآخر بوضع عقوبات جمركية لـ «إغراق» (Dumping) على هذه ألواح الـ (photovoltaik) القادمة من الصين فأمام هذه الصناعة فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديده فرصة ذهبية لتنمو سريعا ملء الفجوه فى أسواق الإتحاد الأوروبى الناتجة عن نقص المنتج الصينى المماثل. الخام موجود بجودة عالية وبكثرة ونحن أقرب للإتحاد الأوروبى من الصين ومن ثم تكلفة الشحن بالنسبة لنا تقريبا لا تذكر بالمقارنة بالصين ويمكن أيضا دعوة الشركات الصينية إلى أن تقوم بعملية (reassemble) لمصانعهم من الصين إلى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة بعد وضع الدولة شروط تجعل العائد الأكبر من هذا النشاط الجديد يصب فى مصلحة مصر ماليا. ويتعين كذلك أن تتضمن «الأنشطة A» إنشاء مصنع للأجهزة الكهربائية المتقدمة التى تقوم بخفض الـ (Carbon footprint) فى الأماكن الصناعية والتجارية والسكنية مثل الـ (sensors) للإطفاء الأوتوماتيكي للأجهزة المستهلكة للكهرباء. ويتعين كذلك إنشاء مصنع للدراجات الهوائية ومصنع للبطاريات الكهربائية بمختلف أحجامها وأنواعها ومصنع للمواتير الكهربائية والمولدات الكهربائية.

ولتعظيم الإستفادة من موقع منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة فيتعين أن تضم الأنشطة الإقتصادية المربحة بطبيعتها تأسيس شركة للشحن البحرى وشركة للشحن الجوى ضمن «الأنشطة A» التى يكون المال العام مساهما فيها بنسبة ٥١٪. وكذلك يتعين إنشاء شركة صناعات دوائية للإستفادة من التنوع الكبير للأعشاب الطبية (التى بعضها نادر) التى تتموبشكل طبيعى فى سيناء. التجارة جزء هام جدا ورئيسى من مشروع منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة. مستقبل التجارة فى العالم هوفى التجارة الإليكترونية عبر الإنترنت ووسائل الدفع الإليكترونى وهوالمجال الذى تتفوق فيه حاليا دول العالم الأول بينما مصر مازالت متأخرة فى مجال التجارة الإليكترونية ومتأخرة بشكل نسبى فى

وسائل الدفع الإلكتروني عبر الإنترنت. ولكن أى تجارة إلكترونية يكملها جزء عبارة عن (Physical delivery) للبضائع وهو الجزء الذى تتفوق فيه منطقة طلعت حرب الاقتصادية على مستوى العالم لمجرد موقعها الوسيط فى العالم. الميزة النسبية لتفوق منطقة طلعت حرب فى الـ (Physical delivery) ينبغى أن يستكمل بنظام قوى للتجارة الإلكترونية عبر الإنترنت يكون مكمل ومرتبطة بتلك المنطقة الاقتصادية الجديدة وموجود بها وينبغى أن يستكمل بنظام دفع إلكترونى عبر الإنترنت مماثل لنظام الـ (PayPal). الخلاصة أنه فيما يتعلق بالجانب التجارى (تمييزا عن الجانب الصناعى) فى منطقة طلعت حرب الاقتصادية الجديدة يتعين أن تمتلك المنطقة نظام من أقوى نظم العالم فى التجارة عبر الإنترنت والدفع الإلكتروني للمشتريات عبر الدول. وهذا جزء (IT) مهم جدا فى المشروع ومكمل له يتعين أن يقوم به فريق من المتخصصين المصريين. ويتعين أن يكون هذا النشاط أحد «الأنشطة A».

### صناعة السيارات كأحد «الأنشطة A»

لا يمكن إجبار أحد على الانتقال للسكنى فى المجتمعات العمرانية الجديدة. عموما وبالنسبة للسيارات فى مصر فإن أحد أهم أسباب إعاقة وخنق وإضعاف الانتشار العمرانى الأفقى للمصريين فى أنحاء مصر هو ارتفاع ثمن السيارات وذلك بالنسبة لمتوسط مستوى الدخل للمواطنين. فرغم قيام وزارة الإسكان بعمل مجتمعات عمرانية جديدة فى الصحراء القريبة من المدن نجد فى الواقع العملى أنه غالبا الفئات التى تمتلك سيارات هى من تنتقل للعيش فى تلك المدن الجديدة. أغلبية المواطنين والذين لا يملكون سيارات يعزفون عن الانتقال والعيش فى المدن الجديدة بسبب عدم إمتلاكهم سيارات. وحتى من ينتقل منهم لمدن جديدة نجد أن بعضهم أحيانا يتركها ويعود لسكنة الأصلى القديم بعد عدة أشهر أو سنة أو سنتين ويقولون «الأحياء القديمة أفضل وذلك لوجود الأنواع المختلفة من المواصلات العامة

بالقرب منا فالإقامة فى المجتمعات العمرانية الجديده هى مسأله متعبه جدا بدون سيارة». فى الواقع هذا المنطق سليم لأنه نابع من الواقع فالإنتقال والسكنى فى المدن الجديده يتطلب وجود سيارة. هذا بالطبع لا ينطبق على الفئه (القليله عدديا) من أعضاء المجتمع المصرى ذات الدخل المرتفع. لإمتلاك سيارة جديده فى مصر يتعين دفع مبلغ كبير بالنسبة لمتوسط مستوى الدخل فى مصر. وبالرغم من أن السيارات المستعمله هى أصلا لن تكون عمليه نظرا لأعطالها المتكرره والتي ستكلف مبالغ ماليه ملموسه كل عده أيام فضلا عن إضاعتها للوقت فى احيان كثيره فإنه لإمتلاك سيارة مستعمله فى مصر فيتعين أيضا دفع مبلغ كبير بالنسبة لمتوسط أسعار السيارات المستعمله فى معظم الدول الأخرى وبالنسبة لمتوسط مستوى الدخل فى مصر. إرتفاع ثمن السيارات الجديده هو نتيجة للضرائب وللجمارك المرتفعه على السيارات ونتيجة لعدم وجود صناعة سيارات رخيصه فى مصر. يتعين على القائمين على النموالعمرانى المصرى خارج الوادى والدلتا أن يفهموا الصلة والإرتباط بين مشكله ضعف إقبال المواطنين على الخروج من الوادى والدلتا لمناطق عمرانية جديده وبين مشكله إرتفاع الضرائب والجمارك على السيارات وعدم وجود صناعة سيارات رخيصه فى مصر. الإدارات المصرية المتعاقبه للسلطة التنفيذيه لديها قصور نظر فى هذه المسأله فهى تسعد بحصيله مبالغ الجمارك المبالغ فيها على السيارات ولا تدرك أنها بذلك تساهم فى إستمرار مشكله تركيز المصريين فى الوادى والدلتا فقط دون باقى مساحه مصر. وينسب البعض للإدارات سالفه الذكر أنها تفكر فى المسأله بمنطق أنه إذا تمت إعاده الجمارك إلى متوسط مبلغ الجمارك الطبيعى للسيارات المطبق فى معظم دول العالم ستخفض أسعار السيارات وبالتالي ستتكدس وستتزامم السيارات فى شوارع المدن المصرية بينما قدره الشوارع أصلا لا تتحمل. هذا منطق على فرض وجوده هو منطق غير موفق. فمشكله عدم إقتراب أسعار السيارات إلى مستوى القدره الشرائية للمواطنين هو ما أدى ويؤدى إلى تركيز

السكان فى مساحة ضيقة من مساحة مصر ومن ثم هوما أدى إلى الزحام المتحجج به وفق المنطق المنتقد سالف الذكر. إذا وجد المواطنين أسعار السيارات فى متناول القدرة الشرائية ثم وجدوا بعد إمتلاكهم لسيارات تكدسا فى الشوارع يوما تلو الآخر سيتجهوا تلقائيا وبشكل طبيعى إلى المدن الجديده عملا وسكنا. هى مسألة توازن إجتماعى عمرانى طبيعى يحدث تلقائيا ويصحح نفسه تلقائيا ويحصل المخطط الإستراتيجى على نتيجة نهائية عبارة عن إقبال المواطنين على السكنى فى المجتمعات العمرانية الجديده. إعادة جمارك السيارات إلى مستويات طبيعية يؤدى إلى توسع السكان إلى مدن ومناطق عمرانية جديدة ومن ثم يختفى أويقل الزحام فى المدن القديمة بالوادى والدلتا. وجود سيارة هو أمر حتمى لتشجيع المصريين على السكنى فى المدن الجديدة والخروج من الوادى والدلتا إلى مناطق جديدة. بدون سيارة خاصة سيظل المواطن أسير المناطق التى تذهب إليها المواصلات العامة (الحكومية والميكروباصات السيرفيس) بانتظام وهم بالطبع لا يصلوا للمناطق الجديدة فى الصحراء لعدم وجود كثافة ركاب تسمح بالتشغيل الإقتصادى لوسائل المواصلات العامه سالفه الذكر. لن يقوم شخص عام أوخاص بتشغيل مركبة كمواصله عامة من أجل أن يخسر. وجود سيارة خاصة تحت يد أكبر عدد من المواطنين هو مسألة حتمية لتشجيع إعمار المناطق الجديدة الملاصقة للوادى والدلتا والمناطق الصحراوية عبر مصر عموما. جمارك السيارات فى الواقع فى مصر مبالغ فيها وهذه مسألة يتعين التوقف أمامها من منظور العدالة. فلسفة الجمارك على السيارات فى مصر حادت عن فلسفتها السليمة وإقتربت من فكره الجباية المبالغ فيها أى أنها تدفع جبرا بأرقام أكبر من المبالغ المنطقيه. الوضع الحالى فى مصر بالنسبة للجمارك المبالغ فيها على السيارات هوفى الواقع وضع خاطيء وهوموروث من الأفكار التى كانت سائده فى الحقبة الإشتراكية فى الستينات حيث تم رفع الجمارك بشكل كبير على السيارات لإعتبارها ترف وإستمر هذا الوضع بشكل متواتر حتى الآن. المحصلة النهائية للوضع

الحالى هى عدم قدرة الأغلبية من المواطنين على شراء سيارة جديدة لإرتفاع ثمنها وأيضا نجد إرتفاع فى متوسط ثمن السيارات المستعملة بالنظر إلى مشاكلها العديده. يتعين خفض جمارك السيارات وجعلها فى المتوسط الطبيعى لمعظم دول العالم. بل لن تكون هناك مبالغة إن طالب البعض بجعلها صفر (مع إستمرار الرسوم الأخرى وضريبة مبيعات بالطبع) وذلك بالنظر إلى كون ذلك وسيلة لحل المشكلة المزمنة فى مصر الخاصة بتركز المصريين حول الوادى والدلتا. ومن ثم سيصبح الوضع أصح أكثر مثل معظم دول العالم الطبيعية وهو اقتراب سعر السيارات الجديدة من متناول يد شريحة كبيرة من المواطنين (ومن ثم ستخفض أسعار المستعمل لتقترب بدورها من متناول يد شريحة أقل فى متوسط الدخل من المواطنين). ومن ثم فبالنسبة للدولة فإن المبلغ الذى سيقبل من حصيلة الجمارك ستعوضه الدولة من تقليل الزحام نسبيا فى المدن القديمة فى الوادى والدلتا وما يستتبعه من خفض فى إستهلاك الوقود فى الزحام وتكاليف علاج الأمراض المترتبة على التلوث الناتج عن الزحام إلا أن التعويض السالف الذكر غير قابل للقياس بشكل حال وسريع. بالنسبة للمجتمعات العمرانية الجديدة البعيدة عن مدن الوادى والدلتا سيكون أملاك سيارات (سواء جديدة أو مستعملة) لعدد كبير ولشرائح أكبر من حيث القدرة المالىه من المواطنين عامل مساعد حاسم على إقبالهم على الشراء والبناء فى المدن الجديدة والإنتقال إليها. أى إنسان يجب أن يعيش بكرامة وخصوصا عند الإنتقال إلى المدن الجديدة لأنه غالبا سيضطرب أسرته فى تحركاته والمواصلات العامة (على فرض وصولها بانتظام لبعض أوكل المدن الجديدة) غير ملائمة للإنتقالات العائلية. مسألة إرتفاع سعر السيارات سيمنع المواطن مالك أوقائد السيارة من التردد على المناطق والمدن الجديدة لأن البناء والإنتقال والسكنى فى المدن الجديدة يتطلب التردد عليها مرات عديده قبل الإنتقال الفعلى للعيش فى المدن الجديدة. إرتفاع ثمن السيارة وعدم وجودها فى يده سيمنعه أصلا من التفكير فى الإنتقال للمدن والمجتمعات العمرانية

الجديدة أساسا. أحد أدله صحة ذلك هو ما حدث في القاهرة الجديدة التي كان الهدف من تجمعاتها في بدايه إنشائها إستيعاب الطبقة المتوسطة والعمال إلا أنه لعدم وجود سيارات لدى معظم أسر تلك الطبقة تحول الأمر تدريجيا أن أصبحت تلك المنطقة الجديدة ككل للطبقة الأعلى من حيث القدرة المالية بسبب أن القدرة على الإنتقال للمناطق الجديدة مرتبطة بوجود سيارة خاصة لدى الراغب في الإنتقال إلى تلك المناطق الجديدة. المشكلة مركبة فهي مسائل مترتبة على بعضها البعض. نقطة البداية هي خفض جمارك السيارات والتصنيع المحلى لسيارة مصريه رخيصة. هذا مرتبط بشدة بنجاح تشجيع الناس على الإنتقال للمدن والمناطق العمرانية الجديدة. فمن ثم يتعين خفض الجمارك على السيارات وتعويض ذلك من سلع مستورده أخرى لا يؤدي رفع الجمارك عليها إلى أى أثر إجتماعى سلبى. إذا تم خفض جمارك السيارات فى مصر (والمبالغ فيها حاليا) ستخفض أسعار السيارات الجديده (وبالتبعيه ستخفض أسعار السيارات المستعملة) وهذا سيؤدي إلى قدرة عدد أكبر من شرائح المصريين على شراء سيارة. لكن الحل الأمثل فى الواقع هوأنه يتعين على الدولة لحل هذه المشكلة التركيز على تصنيع سيارة مصريه رخيصة. يتعين إنشاء مصنع سيارات محلى بمكونات محلية يهدف إلى إنتاج سيارات مصريه بنصف سعر مثيلتها المستورده وهذا يكون ممكن بشكل أكثر كلما كان نسبة المكون المحلى فى السيارة مرتفعة أكثر. لأن المكون المحلى هوناتج مدخلات إنتاج محلية والأخيره هى تكلفتها قليلة فى الداخل المصرى. وطالما سيحدث هذا يتعين أن يكون التركيز على تصنيع السيارات الـ ZeroCarbon وذلك للحفاظ على البيئه ولتجنب الأمراض التي تنتج بسبب التلوث.

وبما أن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة هى منطقة إقتصادية خضراء وحيث أن صناعة السيارات المحلية فى مصر تحتاج دفعة عموما فيتعين أن تشمل «الأنشطة A» التركيز على جعل منطقة طلعت حرب الإقتصاديه

الخضراء الجديدة هي رقم واحد في العالم ومصنع العالم في تصنيع مكونات وتجميع السيارات الـ (CO2 emissions free). ويتعين دعوة الشركات الرائدة في العالم في صناعة هذا النوع من السيارات للإستثمار في هذه المنطقة الجديدة في مجال تصنيع السيارات سائلة الذكر. إن إنشاء مدينة (from scratch) من أجل إستضافة مشروعات صناعية وإقتصادية وتحديدًا لصناعة السيارات هوفى الواقع أمر ليس بالجديد. مدينة (Wolfsburg) في ألمانيا هي أحد الأمثلة حيث أنشئت من الأساس كمدينة (from scratch) لإنشاء مصنع أحد الماركات الألمانية لصناعة السيارات (Wolkswagen) وذلك عام ١٩٣٨. السيارات الصديقة للبيئة التي لا تنتج أى أنبعاثات كربونية (أى Zero Emission) تنقسم إلى نوعين هما

- ١- السيارات التي يعمل محركها بقوة ضغط الهواء.
  - ٢- السيارات التي يعمل محركها بالكهرباء وهوفى الواقع موتور كهربائى عادى مضاف إليه بعض التجهيزات حتى يكون مناسبًا لتحريك السيارة.
- النوع الأخير من السيارات الـ (zero emmission) إما أن :
- ١- يعمل محركها الكهربائى على خلايا وقود التي تزود بالهيدروجين القادم من إسطوانه مملوءة بالهيدروجين المضغوط المسال أو
  - ٢- يعمل محركها على بطارية كهربائية.
- النوع الأخير من السيارات الـ (zero emmission) إما أن :
- ١- تكون بطاريتها ثابتة أو
  - ٢- تكون بطاريتها قابلة للتغيير بحيث تكون هناك إمكانية لتغيير البطارية التي فرغت الطاقة الكهربائية التي كانت بها للتو ببطارية كهربائية أخرى مشحونة بالكامل شحنة كهربائية كاملة.



ومن ثم فمن حيث الـ (infrastructure) الخاص بتزويد السيارات الـ (ZeroEmission) بالطاقة فيكون المطلوب فى المدن الجديدة بمنطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء الجديدة هو:

- ١- مصادر لإعادة الشحن بالكهرباء.
- ٢- مصادر لإعادة الشحن بالهيدروجين .
- ٣- مصادر لإعادة الشحن بالهواء المضغوط.

وأصلا فينبغى أن تكون الـ (public infrastructure) فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء بالكامل مهيأه (from scratch) لتحرك هذا النوع من السيارات فيها. ومن حيث الأولوية كتفكير إستراتيجى أولى وحيث أن أى سيارة على كل الأحوال تتحرك على إطارات مملوءة بالهواء المضغوط فمن ثم فتصبح هناك حاجة «على كل الأحوال» لمصادر تزود بالهواء المضغوط عبر التصميم الداخلى لكل مدينه من مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء. فمن ثم فإن الأولوية كتفكير إستراتيجى أولى ينبغى أن تعطى للسيارات التى يعمل محركها على ضغط الهواء لأن نقاط التزود بالهواء المضغوط التى سيتم خلقها عبر البنية التحتية للمدينة ستؤدى إلى تحقيق هدفين فى وقت واحد هما تزويد إطارات السيارة بالهواء المضغوط عند الحاجة وتزويد أسطوانات السيارة الداخلية بالهواء المضغوط عند الحاجة أيضا أى عند إحتياج الإسطوانات الداخليه (المخصصة لتخزين الهواء المضغوط الذى يعمل به محرك السيارة) لإعاده الملىء بمعرفه قائد السيارة.

### صناعة الطائرات كأحد «الأنشطة A»

يتعين أن تكون منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء المصرىه الجديده مكانا لإنشاء شركة مماثلة لشركة بوينج الأمريكية أو إيرباص الأوروبيه أو كوماك

(Comac) الصينية. ليس بالضرورة أن ننشئ شركة عملاقة في هذا المجال غدا لكن من الضرورة أن نبدأ في الخطوات التمهيدية العديدة لإنشائها. شركة بحجم الشركة المقترحة سألقة الذكر قد تشترك بعض الأموال من الدول العربية في إنشائها (على غرار طريقة إنشاء الهيئة العربية للتصنيع وشركة Airbus) ومن ثم قد تصبح هذه الشركة رمزا للدول العربية في العصر الحالي فمن ثم فيتعين تدخل الحكومة نفسها كشريك بنسبة في رأس المال في هذه الشركة عباره عن العقارات اللازمة مع ضمان حد أدنى من الأرباح الربع سنوية. وبالطبع سيستفيد المشروع من الكوادر المصريه في هذا المجال. من أحد طرق إثبات التفوق أن يتم التخصص في المجال الجديد. المجال الجديد في صناعة الطائرات هو الطائرات التي تطير بالطاقة الكهربائية المولده من الخلايا الفوتوفولطية المثبتة على أجنحة نفس الطائرة. ما المانع أن تخصص شركة صناعة طائرات الركاب المدنية المصرية المقترحة في هذه التكنولوجيا الجديدة. بعد نجاح تجربة السويسرى (Bertrand Piccard) في صناعة الطائرة (Solar Impulse) والتي تطير بالطاقة الكهربائية المولده من الخلايا الفوتوفولطية المثبتة على أجنحة نفس الطائرة والطيران بها طيرانا طويلا. ما المانع أن نقوم كمصريين بتطوير ذلك بأن يكون الـ (Layer) الخارجية لجسم طائرة الركاب المدنية العادية بالكامل مثبت عليها خلايا فوتوفولطية (مقوسة أو منحنية قليلا) وليس فقط أجنحة الطائرة أو بعض أجزائها كما فعل (Bertrand Piccard) وذلك لتحقيق أكبر قدر من شحن الطاقة الكهربائية من الشمس خلال رحلات الطائرة النهارية (وهى - أى الخلايا الفوتوفولطية - هى أحد مجالات التفوق المحتمل لمصر بالنظر إلى توافر أنقى خامات صناعتها فى سيناء). بالطبع - وعلى الأقل فى الأجيال الأولى من هذه الطائرات المقترحة - لن تكون سرعتها مساوية لسرعة الطائرات التى تنتج حاليا والتي تعمل على محركات الـ (Jet) التى تعمل



على الوقود الأحفوري. لذلك يتعين إقناع شركات الطيران بشراء هذه الطائرات الجديدة وإقناع زبائنهم (الركاب المسافرون) على تفضيل هذه الطائرات فى رحلاتهم عن طريق المنطق التالى:

The flight might take about 20% longer in terms of the duration. However you will then contribute to the efforts spent to save our planet.

بالنسبة للإسم فما المانع من تسمية الشركة المقترحة سالفه الذكر (Flying Carpet) أو اختصارا كـ (FC) وذلك لربط مجال تفوق مستقبلى محتمل بالموروث الثقافى التاريخى لمنطقة الشرق الأوسط. فقصة الـ (Flying Carpet) وعلاء الدين هى من أجمل القصص التى لها وقع جميل على مواطنى الثقافة الغربية ودائما ما تعطيه هذه القصة إنطباعا جميلا حالما عن الشرق الأوسط. هذه القصة فى الواقع أصبحت جزء من التراث الثقافى العالمى مثلها مثل قصص الأدب الأوروبى الرئيسيه (أليس وسندريلا) لكن مهدها هى منطقتنا العربية. يمكن تسمية الشركة على أساس قصة سجاده علاء الدين الطائر حتى يكون المواطنين سالفى الذكر (وغيرهم) متقبلين للشركة سالفه الذكر. قد تصبح هذه الشركة رمزا للدول العربية فى العصر الحالى ومن ثم فربط إسم الشركة بماضى ثقافة هذه الدول سيكون أمرا ذومعنى. الحديث عن شركة تدخل حكومات فى تأسيسها لا يتعين أن يكون جامدا جافا دائما وخصوصا حينما نناقش أفكار الـ (Business Enterprise) الجديدة فكم من منتجات وشركات كان للإسم عامل كبير فى جذب الإنتباه الإيجابى لها وتقبل المنتج نفسيا من قبل المستهلك. يعرف رجال الاعمال أن بعض الأفكار وأسماء المنتجات والشركات هى التى فتحت لهم باب الإنطلاق رغم إعتبار المحيطين بهم أن بها نوع من أنواع الخيال. نجاح تجربة موقع «على بابا» الصينى مثال على ذلك وكان لإسم الموقع المستوحى من قصه على بابا دور فى نجاحه حيث قال منشئ هذا الموقع (Jack Ma) أنه إختار هذا الإسم

بالتحديد ليقول من خلال الإسم أن من يدخل هذا الموقع سيجد أشياء ثمينه مثل عثور على بابا على أشياء ثمينه حينما فتح أحد المغارات وفق القصة العربية الشهيره. هذا الموقع الآن تفوق على (ebay) الأمريكى وأصبح مؤخرا أكبر موقع تجارة إلكترونية فى العالم. إنضباط الإدارة واحترافيتها هى الركن الرئيسى بالطبع لنجاح أى نشاط إقتصادى لكن الأسم أيضا له دور على الأقل فى جذب الإنتباه.

### ثانيا : « الأنشطة الأخرى (وهى الغير إستراتيجية) » :

ويشار ويرمز لها لاحقا «بالأنشطة B» وهى الأنشطة التى تكون غير أساسية وغير حتميه فى بدايه إنشاء المنطقة وفيها (Risk) للجهه الإداريه أن تدخل فيه. إنشاء المنطقة الإقتصادية سالفه الذكر مهم لإنماء الإقتصاد المصرى بوتيره أسرع بحيث تتم مضاعفه حجمة فى مدى زمنى قصير. يتعين أن تكون هذه المنطقة الإقتصادية مبنية بشكل أساسى على أنشطه الصناعات الصغيرة والمتناهية الصغر مبنية على فكرة الـ (Microeconomic businesses) أو (business with small capital). فكرة إنشاء المدن سالفه الذكر هى فى حقيقتها «فتح فرص» رزق إضافية للإقتصاد المصرى مرتبطه مباشرة بالحركة الكثيفة لخطوط الشحن العالمية المارة فى إقليم قناة السويس. «فتح الفرص» سالفه الذكر قد يؤدى إلى حجم حركة إقتصادية قد يصبح فى حد ذاته أعلى من حجم الإقتصاد المصرى الحالى فى زمن قصير. وهوما يعنى مضاعفه حجم الإقتصاد المصرى فى زمن قصير. ليس بالضرورة أن تقوم الدولة بعد فتح هذه الفرص أن تقوم هى نفسها (أى الدولة) بإدارة كل الأنشطة الإقتصادية نفسها فى تلك الفرص وإلا فقد تتورط الدولة فيما لا تفهم وفيما لا تجيد إدارته ومن ثم تفاجأ بـ (Risk) غير ضرورى كان يمكن تجنبه. ببساطة فإنه يكفى فقط أن تقوم الدولة بتأجير (أوبيع) الفرص سالفه الذكر بعقود مؤقتة للـ (Business Entrepreneurs)

المصريين (مع الحظر العقدي لإعادة التأجير أو البيع للأجانب) أوتقوم الدولة بتأجير الفرص سائلة الذكر بعقود مؤقتة للـ (Business Entrepreneurs) الأجانب. وفى كلا الحالتين فإن الـ (Business Entrepreneurs) هم الأقدر على تحقيق قيمة الإيجار وتحقيق مكسب لأنفسهم. وستحصل الدولة على عائد فى صورة إيجار وهو عائد ثابت ومتزايد والـ (Risk) فيه منخفض وهذا سيحقق دخل للمستأجرين الـ (Business Entrepreneurs) أنفسهم ثم سيحقق دخل للدولة ثم سيحقق إنتعاش إقتصادى فى المنطقة المحيطة بالمدن الجديده سائلة الذكر ككل ثم سيؤدى هذا فى النهاية إلى إرتفاع قيمة مبانى المدن الجديده سائلة الذكر والمنطقة كلها بما يؤدى إلى إمكانية رفع الإيجار عند تجديد عقود الإيجار بعد إنتهاء العقود المؤقتة الأولية بما يشكل دورة جديده من الإنتعاش الإقتصادى ودورة جديده من المكاسب الأعلى. الدليل على إمكانية تحقيق هذا الإنتعاش والإرتفاع فى الدخل سالف الذكر هو المقارنة بين سعر المتر فى قطعة أرض فضاء (أوعقار) فى دى فى التسعينات وسعرها الآن. هذه مثل تلك. الأنشطة B هى فى الواقع ستكون أغلب الأنشطة فى المنطقة الأقتصادية الجديدة من حيث حجم الأعمال. هذه الأنشطة يتعين أن لا تدخل فيها أجهزة المدن الجديدة فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء الجديدة بنفسها كمستثمر رئيسى. لكن مدن منطقة طلعت حرب الإقتصاديه الخضراء ستركها للقطاع الخاص (محلّى أو عربى أو أسيوى أو أجنبى) فهو أدرى بكيفيه تحمل وتجنب الـ (Risk) وذلك بالإستفادة من أسلوب وكفاءة الإدارة فى القطاع الخاص. هذه الأنشطة سيقودها القطاع الخاص منفردا مع بعض الإستثناءات حيث يمكن تدخل أجهزة المدن فى مشروع إن إرتأت أن المشروع له مستقبل ويحتاج فقط دفعة فى البدايه. دور أجهزة المدن سائلة الذكر هى توفير العقارات التى ستعمل منها تلك «الأنشطة B» سواء بالإيجار أو بحق الإنتفاع أو بالبيع (البيع للمصريين فقط). ويتعين على هيئة

التنسيقية منطقة طلعت حرب الإقتصادية الخضراء أن تقوم بدورين رئيسيين بالنسبة للأنشطة الإقتصادية B وهما:

١- تصميم برنامج (VIP). فى منطقة (Talaat Harb Egyptian Green Economic Zone) يتعين وضع برنامج يقوم بتجميع أى شخص مصرى فى أى سن لدية فكرة شركة مبتكرة تنشأ فى هذه المنطقة الإقتصادية الخضراء الجديدة أولدية فكرة مبتكرة عموما صالحة للتطبيق فى هذه المنطقة وجمعهم فى مجموعات بحث رئيسية تتم إستضافه المتميزين منهم فى مساكن مجانية فى الـ (Science Park) الموجودة فى كل مجتمع عمرانى أو مدينة من مدن المنطقة. هذا البرنامج (VIP project) أو (Vertical Integrated Project) يهدف إلى دمج الطلبة المصريين فى مرحلة الـ (undergraduate) ومرحلة الماجستير ومرحلة الدكتوراة بمجموعات البحث الرئيسية سالفه الذكر إذا أثبتوا أن لديهم أفكار مما يدرسونه مرتبطة بأحد مجموعات البحث الرئيسية سالفه الذكر.

٢- خلق نظام الـ (early career entrepreneurs). الربا والفوائد فى الإسلام محرمة سواء فى المعاملات المالية فيما بين المسلمين أوفى التعاملات المالية بين المسلمين مع غيرهم. إلا أن التطور الإقتصادى فى بداية عصر النهضة الأوروبية قام بتطوير أنظمة حفظ الودائع الشخصية لدى أفراد إلى نظام (systematic) لحفظ الودائع مع قيام نفس الشخص أو العائلة أو المؤسسة بإقراض الآخرين من نفس الأموال فى نفس الوقت. تطور هذا النظام وتضمن أنواع من المعاملات التى تضمنت الربا أفضت إلى نشوء وتطور نظام البنوك الحالى والذى يتضمن الربا فى القلب منه والذى إنتقل فى مرحلة لاحقة من التاريخ (نهاية القرن الـ ١٩) إلى الدول الإسلامية بنفس وضعة فى بلاد نشأته وتطورة الأولى. نظام البنوك

بالنسبة للدول ذات الأغلبية المسلمة يمكن إعتبار نظاما مستوردا بحسن نيه. إلا أنه ليس كل نظام مستورد غير صالح للتطبيق فى الدولة المستوردة وأيضا العكس أى ليس كل نظام مستورد صالح للتطبيق فى الدولة المستورده. حاول بعض الفقهاء المسلمين فى القرن الماضى بحسن نيه أيضا التوفيق وإعتبار أن معاملات البنوك بوضعها الحديث ليست الربا المحرم فى الإسلام. وحاولت بعض البنوك فى العالم الإسلامى تجميل شكل بعض المعاملات البنكية وإسباغ وصف «الإسلامى» عليها إلا أن تلك المعاملات المسماه إسلامية عند الكثيرين هى ليست إسلامية فى حقيقتها. وهناك إختلاف كبير فى الآراء فى هذه المسألة وما تفرع منها من مسائل. هذا الكتاب ليس بصدد عرض تلك المسائل والآراء والترجيح بينها ولكنة يحاول تصميم نظام مختلف إختلافا جذريا يحل محل فكرة البنوك الغربية المنشأ من الأساس على الاقل فى دورها فى تحفيز الإقتصاد وتوفير السيولة المالية للمشروعات الإقتصادية وذلك بشكل متحكم فيه من جهة حكومية محايدة. وهونظام ال (early career entrepreneurs). يتجنب هذا النظام أسباب فشل تجارب توظيف الأموال فى بعض البلاد ذات الأغلبية المسلمة. لكن قبل توضيح هذا النظام يتعين توضيح أن الخلاصة فيما يتعلق بالنظام الإقتصادى الإسلامى أنه نظام هوأقرب إلى نظام الإقتصاد الرأسمالى إلا أنه ليس فى صورة الإقتصاد الرأسمالى المتطرف وإنما هونسخة «هادئة» من الرأسمالية الغير حاده. النظام الإقتصادى الإسلامى يدعوالى أن تكون نسبة الفائده صفر وهذا يدفع الأفراد والمؤسسات المقرضة (ومنها البنوك) إلى جعل إعطاء المال أقرب إلى الشراكة منه إلى الإقراض المالى وهذا يؤدى إلى تلقى المشروع لدراسات جدوى ناضجة قبل أن يتلقى المشروع المال وهذا يدفع المؤسسات

المقرضة (ومنها البنوك) إلى تخصص المؤسسات المقرضة فى مجموعة مجالات ومشروعات متقاربة محدده. الفكرة مبدئياً تعتمد على تطوير فكرة البنوك المتخصصة كبنك الإسكان إلى بنوك مماثلة كبنك جديد للنقل وبنك جديد لكل صناعة وبنك لتكنولوجيا المعلومات وبنك الغذاء (للمشروعات الغذائية) وهكذا. يتعين على الهيئة التنسيقية لمنطقة طلعت حرب الإقتصادي الخضرى وضع نظام كامل لدفع المبتدئين فى مجال الأعمال الوليدى وذلك وفق برنامج (early career entrepreneurs) وهو البرنامج المدمج بنظام مراقب للـ (crowdsourcing). يكون كل جهاز مدينة من المدن سالفه الذكر قائم بدور «المنظم» للعلاقة بين الشخص الذى لديه فكرة (Business Model) جيدة جديدة أو نسخة مصرية وليدة من فكرة قائمة بالخارج بالفعل وبين من لديه قدر من السيولة المالية أيا كان حجمها ويريد أن يستثمرها سواء كان مصرى أو عربى أو أسويى أو أجنبى. سواء كان فرد أو شركة أو حتى صندوق سيادى لدولة عربية أو أسويية أوغربية (بعد المراجعة الأمنيه). يتضمن هذا النظام أن يكون جهاز المدينة جهة تصنيف وتقييم وجهة تنظيم وسطى فيما بين الأطراف الثلاثة الآتية:

- ١- الشاب صاحب فكرة الـ (Business Model) أيا كان مجالها الإقتصادى.
  - ٢- الشاب صاحب القدرة على الإدارة كمهمة منفردة قائمه بذاتها.
  - ٣- أصحاب الأموال (أفراد أو جهات أو بنوك) الذين يرغبون فى تشغيلها والحصول على أرباح من تشغيلها.
- دور ووظيفة جهاز المدينة فى هذا الصدد هو تصنيف وإعطاء (Ranking) لكل فكرة (Business Model) من ١ إلى ١٢ وكذلك تصنيف وإعطاء

(Ranking) لكل شاب يسجل نفسه كقائم محتمل بمهمة الإدارة للمشروعات وذلك وفق تصنيف من ١ إلى ١٢ بالنسبة لكل تخصص معين أو مجال معين من مجالات المشروعات والأنشطة الاقتصادية على حدة على أن يكون الأعلى (أى التصنيف رقم ١) هولن يثبت بالممارسة العملية وفق تدقيق صارم كفاءته بنسبة ١٠٠٪ أيأ كانت الظروف الغير مواتية فى إدارة المشروعات الإقتصادية المماثلة أيأ كانت الظروف الغير مواتية وبحيث يكون التصنيف الأقل منه مباشرة (أى التصنيف رقم ٢) هولن يثبت بالممارسة العملية وفق تدقيق صارم كفاءته بنسبة ٩٠٪ أيأ كانت الظروف الغير مواتية فى إدارة المشروعات الإقتصادية المماثلة. وبالطبع ستختلف نسبة الربح المبدئى المستحق للمبالغ التى قدمها أصحاب الأموال ومبلغ الأجر للقائم على الإدارة حسب التصنيف سالف الذكر وذلك وفق جدول يصمم لذلك. ويكون هامش الربح الإجمالى فى نهاية المده المستحق للمبالغ التى قدمها أصحاب الأموال متغيرا حسب الظروف الواقعية التى مر بها المشروع بالفعل خلال مده خضوع تلك الأموال للإستثمار تحت هذا المشروع المحدد ك (Business Model) وتحت إدارة هذا الشخص (أو شركة الإدارة) القائم بالإدارة تحديدا. ويكون جهاز كل مدينة هو المنظم والمقيم الإقتصادى الوسيط بين الأطراف الثلاثة سالفه الذكر وجهه التدقيق والتصنيف والتقييم بين الأطراف الثلاثة السالفين الذكر وفق نظام الـ ranking سالف الذكر بدون مسئولية قانونية مباشرة على الجهاز أو الجهة الإدارية فيما يتعلق بالالتزامات والحقوق القانونية المتولة عن المشروع نفسه. ويتعين أن يكون تقييم كل طرف يتم عبر تقييم متغير وهو التقييم المراجع كل شهر وكل ثلاث أشهر عبر مؤشر نقاط بواسطة (Online platform) معلنه

للكافة عبر الإنترنت لتحقيق الشفافية ولتحقيق علم الكافة بالمشروعات التي يفكر فيها البعض وبأفضل من يمكنه إدارة كل مشروع والذي (أى التقييم) يظهر كمؤشر لتزايد الثقة نسبيا أوتراجعها نسبيا بالنسبة لكل مشروع وبالنسبة لكل قائم على إدارة مشروع عبر مؤشر متغير لتدرج نقاط الثقة مع الوقت مماثل لمؤشر أسعار الأسهم والمعادن. يقوم جهاز المدينة بإجراء عملية التقييم للأطراف الثلاثة سائلة الذكر بدون أن يكون هو متلقى الأموال فالأموال المستثمرة تنتقل مباشرة من الأطراف الثلاثة بعضهم البعض والمسئولية متبادلة فيما بين بعضهم البعض وفق العقود النموذجية النمطية التي تصمم لهذا الغرض والتي تختلف قليلا من نشاط إقتصادي إلى نشاط إقتصادي آخر ويظل جهاز المدينة أو الجهة الإدارية بدون مسئولية قانونية مباشرة فيما يتعلق بالالتزامات والحقوق القانونية المتولدة عن المشروع نفسه. أحد أهداف تصميم هذا النظام هوتقليل الـ (uncertainty) فى كل عناصر العلاقة بين الأطراف الثلاثة سائلة الذكر إلى الحد الأدنى الممكن حتى نستطيع أن نجعل مسأله أن «هامش الربح متغير فعلا» مقبولة منهم. والهدف النهائى هو جعل النظام المقترح متفق أكثر مع الشريعة الإسلامية بالمقارنة بنظام البنوك. تصميم هذا النظام غير موجه ضد نظام البنوك لكنه مباشر بشكل أكثر وحي ومتغير مع تطور الأمور ومرتبطة بمشروع محدد بشكل أكثر وواقعى بشكل أكثر. الـ (foucs) لهذا النظام ليس عملية الإقراض كما تفعل البنوك وإنما الـ (foucs) وفق هذا النظام هو المشروع ذاته وعملية الإدارة ذاتها للمشروع كمسألة مستقلة تماما هذا النظام ينطوى على قدر إضافى من المجهود من الأجهزة المعنية فى أجهزة السلطة التنفيذية (أى أجهزة المدن الجديده) لكن أن تمت إدارته بواسطة محترفين فى

إجراء عملية التقييم لأفكار المشروعات وللقائمين المحتملين على إدارتها فلن يكون هناك إحساس لدى الأجهزة التنفيذية بالعبء الإضافي سالف الذكر. يبقى القول أن مهمة الإدارة لكل (Business Model) يمكن أن يتم أداؤها بمعرفة شخص أو مجموعة من الأشخاص أو شركه وأن فكرة الـ (Business Model) يمكن أن تقدم من شخص أو من مجموعة من الأشخاص أو شركه وأن الـ (Business Model) نفسه لا حدود له فيمكن أن يتراوح مثلا من تصنيع مكون بسيط كأحد المكونات التي تمثل صناعه مغذية لصناعة أكبر إلى صناعة متقدمة معقده.

وأخيرا وبالنسبة للأنشطة B والتي سيقودها القطاع الخاص منفردا فينبغى أن تكون القواعد الداخلية التي يفرضها كل جهاز إدارى بكل مدينة والمنظمة للأعمال الوليدة تؤدي إلى أن أى شخص (سواء مصرى أو غير مصرى) لديه فكرة أعمال جيدة لا يفشل فى أن يخرج بفكرته إلى حيز الوجود والتحقق بمعنى أن جودة فكرة الأعمال هى مسألة منفصلة عن عدم وجود التمويل الشخصى للشخص صاحب الفكرة ومنفصلة أيضا عن غير ذلك من الظروف الغير مواتية. ويتعين حصر المصنوعات والمنتجات المستوردة بالدولار والتي يمكن تصنيعها أو إنتاجها فى مصر وتشجيع المشروعات المتعلقة بها. ويتعين تحديد أولويه رعايه المشروعات سالفه الذكر حسب معيار

- ١- أى منهم يكلف بالدولار أكثر (من حيث سعر وحجم كمية ما يتم إستيراده سنويا)
- ٢- سهوله وإمكانية تصنيعه فى مصر. ويتعين كقاعده عامه إلزام الغير مصرى القادم للإستثمار فى هذه المنطقة بتحويل المبلغ الرئيسى من رأس المال المنتوى إستثماره من الخارج إلى أحد البنوك المصرية فى مصر قبل شروعه فى بدأ إستثماره وذلك لتلافى الظاهرة التى حدثت فى مصر فى الفترة السابقة وهى قيام عدد كبير من المستثمرين الأجانب بإقتراض تكاليف تمويل مشروعاتهم (العادية التى ليس فيها نقل

تكنولوجيا) من البنوك المحلية المصرية وهذا أدى إلى إفراغ فكرة الإستثمار الأجنبي من مضمونة وهدفة. ويتعين قصر السماح للغير مصرى بالإقتراض من البنوك المحلية فقط إذا كانت فكرة الإستثمار الذى ينتوى إقامته فكرة خلاقة ومبتكرة وغير تقليدية وأثبت صاحبها أنه ليس لديه مصادر تمويل فى بلدة وذلك لجذب العقليات الممتازة الخلاقة فى الـ (business) الغير مصرية للقدوم إلى منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة فمثل هؤلاء هم أحد محركات أن تنمو وتزدهر تلك المنطقة الإقتصادية الجديدة ويتعين أن تكون رعاية كل صاحب فكرة business سواء مصرى أو غير مصرى من خلال (business incubator) تابع لجهاز كل مدينة على حدا.

### التصميم العمرانى

أبرز ما خلفته الحضارة المصرية الفرعونية القديمة هى نهضة فى البناء (مبانى عدد كبير منها مازال قائما) كانت هى قمة تطور البشرية فى البناء فى ذلك الوقت فهل يعجز الجيل الحالى من المصريين أن يقيموا نهضة عمرانية حديثة تكون الأكثر تطورا فى العالم الحديث. من كان يتخيل فى الثلاثينات والأربعينات أن مدينتى القاهرة والإسكندرية اللتان كانتا من أجمل مدن العالم متغلبتان على مدن العالم الأول فى ذلك الوقت سينتهى بهما المطاف مؤخرا أن تكون كل منهما مدينة مكتظة بالعشوائيات على تخومها وحتى الأحياء القديمة الراقية فيهما فى حالة تدهور. يتعين على المخططين المصريين أن يضعوا هذا الهدف فى عقولهم وهو أن تكون أحد مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة هى أفضل مدينة فى العالم وينبغى تكرار أن بناء مدينة بهدف أن تكون أفضل مدينة فى العالم هو أمر سهل طالما أنك تخطط لتبنى مدينة (from scratch). ولأننا نبنى مدن (from scratch) فمن الممكن أن نبنى مجتمعات عمرانية من حيث أنتهى العالم الأول ولدينا (potential) فيما يتعلق بإحتمالية النمو القوى لإقتصاد هذه المدن لموقعهم الإستراتيجى فى منتصف خطوط تجارة

العالم ولدينا فى نفس الوقت شغف بين المصريين للإقامة فى مجتمعات حديثة جدا ومتطورة من حيث الـ (urban planning) فالمصريون المقيمون فى مصر ملوا من الإقامة فى المجتمعات العشوائية التخطيط الغير منظمة فى مدن الوادى والدلتا القديمة ولديهم تطلع لإقامة مجتمعات حديثة على أفضل مستوى فى العالم. بناء مدينة بهدف أن تكون أفضل مدينة فى العالم هو أمر ممكن حيث أن الظروف الآن مواتية والظرف التاريخى مواتى والمصريين للتوقد خرجوا من فترة ثورية خسر الجميع فيها الكثير ولديهم شغف لتحقيق شىء ما يبهروا به العالم وليعوضوا أنفسهم عن خسائرهم. يتعين جذب الأمة المصرية بقوة للأمام من حالة شبة الفوضى والإرتباك بالإتجاه الوحيد الصحيح وهواتجاه التنمية والنمو الإقتصادى. يتعين البدء من حيث إنتهت أفضل المدن فى العالم ثم نأخذ ذلك خطوة إلى الأمام. يتعين أن نأخذ فكرة المدن الإنسانية خطوة إلى الأمام. يتعين إحداث تطور جذرى فى طريقة حياة البشر فى المدن على يد المصريين. فيتعين فى طريقة بناء وتصميم هذه المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة من البداية أن تكون كل مدينة مهيأه من حيث الـ (urban planning) للأتى:

١- أن تخصص حارة فى كل شارع لراكبى الدراجات وذلك لأن هذه المدن أساسا مصمم لها أن تكون مدن خضراء فتشجيع إستخدام الدراجات بالطبع مسألة حتمية فمن ثم يتعين مراعاة ذلك فى تصميم المدن من البداية.

٢- بالنسبة للزلازل فيتعين أن يكون تصميم وتنفيذ المبانى فى مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة مقاوم للزلازل حتى لا تتكرر المأساة التركيه والتي بنت (أى تركيا) منازل كثيرة رخيصة الثمن ضمن خطة حكومية منذ عشرين عاما وأنهارت معظمها فى الزلزال الأخير فى ٢٠١١ .

- ٢- يتعين أن يوضع فى تصميم كل مدينة وسيلة مواصلات سريعة تصل ما بين مطار كل مدينة وبين الـ (city centre) لكل مدينة فى دقائق معدودة ومعدل تقاطر قصير وذلك للإستفادة من سياحة اليوم الواحد لركاب الترانزيت. تنفيذ ذلك أثناء تصميم وبناء مدينه (from scratch) أقل فى التكلفة من إعادة تأهيل الـ (infrastructure) لاحقا.
- ٤- يتعين أن تكون أرصفة المدينة كلها فى مستوى واحد محدد ولا توجد إختلافات فى الإرتفاع بين رصيف ورصيف آخر ويتعين أن يكون الأرتفاع المتساوى سالف الذكر أقل من أن يصطدم بباب أى سيارة مهما كانت منخفضة الإرتفاع ذلك حتى لا يصطدم الرصيف بباب السيارة عند فتحه لركوب السيارة أوالنزول منها.
- ٥- أن يكون قسم (أو أقسام) الشرطة بجوار المحكمة وكلاهما بجوار السجن العمومى للمدينة والجهات الأمنية ذات الطبيعة الجنائية وذلك لتقليل الـ (risk) الخاص بالهروب أثناء عملية نقل المساجين من جهة إلى أخرى من الجهات سالفة الذكر إلى الصفر. فلا يوجد منطق لإقامة كل من مباني هذه الجهات سالفة الذكر فى أماكن مختلفة ثم تعانى أجهزة ترحيل المتهمين والمساجين يوميا فى مسالة التأمين أشد معاناة بسيارات ليست كلها على المستوى المطلوب وإنفاق تكاليف على تلك السيارات من وقود إلى صيانة وشغل لقوات تأمين نقل المساجين وهم من الممكن تفرغهم لشيء آخر فى العمل الشرطى عموما. فضلا عن منع احتمالات رشوة صغار الشرطيين القائمين على عملية نقل المتهمين والمساجين يوميا وذلك لأن الفكرة فى جعل تلك المباني متجاورة هونقل المتهمين من الأقسام والمساجين من السجن العمومى إلى النيابة والمحاكم والجهات والعكس سيكون

من خلال سراديب وممرات داخلية من داخل المباني تصل تلك المباني بعضها البعض. وأخيرا فأن جعل مباني تلك الجهات سائلة الذكر متجاوزة سيؤدي إلى تحكم أفضل وأسهل فى عملية تأمين تلك المباني مجتمعة.

٦- بالنسبة لمواسير المياه فى المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة المقترحة يتعين تصميم المواسير بشكل مختلف (from scratch) بحيث يكون هناك خط ثانى للمياه الغير صالحة للشرب. ففى انجلترا على سبيل المثال هناك فى أماكن ومباني كثيرة صنابير مياه إضافية موجود عليها لافتة معدنية صغيرة «واضحة الكتابة» عليها جملة (not suitable for drinking) وهذا غير معتاد فى مصر فخطوط المياه فى المدن القديمة فى الوادى والدلتا هى خطوط واحدة ولا تتميز بالنسبة للإستهلاك بين الشرب وأى إستخدام آخر لا يحتاج درجة نقاء الشرب مثل رى الحدائق على سبيل المثال أو (toilet flush) وهذا يؤدي لهدر جزئى فى تكاليف تنقية المياه فى مصر. يتعين تلافى ذلك فى مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة وذلك عبر جعل خطوط المياه خطين يسيران معا أحدهما تكون المواسير نفسها باللون الأحمر ويكون خاص بالمياه المنقاه تنقية بسيطة غير مكلفة لأى إستخدام آخر غير الشرب والطهى وجعل الخط الآخر بأى لون غير اللون الأحمر (أخضر أو أزرق مثلا) ويكون الخط السالف الذكر للشرب والإستخدامات المماثلة للشرب (كالطهى). وبالتالي يكون ضخ المياه فى الخط الأول بعد إجراء عمليات تنقية بسيطة (غير مكلفة) عليها (أى المياه) يؤدي إلى توفير فى تكاليف تنقية المياه الإجمالى فى مدن منطقة طلعت حرب

الإقتصادية الجديدة. وسيكون الوفرة بالنسبة لكلا الطرفين الدولة والمواطنين لانهم سيدفعوا ثمن متر المياة أقل بالنسبة لإستهلاكهم من الخط الأول (الأحمر).

٧- أن تكون المدينة قادرة على أن تستضيف الأحداث الرياضية الكبرى فى العالم مثل دورة الألعاب الأولمبية وكأس العالم لكرة القدم. وذلك لأن الرؤية بالنسبة لكل من هذه المدن والمجتمعات العمرانية المقترحة أن تكون كل منها مدينة لها صفة العالمية بشكل كاملة ولا تكون هذه المدن حائزها (على المدى الطويل) لتلك الصفة إلا اذا إستضافت أحد الأحداث الرياضية العالمية. تصميم أحد هذه المدن لتستضيف حدث رياضى هام عند بناء المدينة (from scratch) سيوفر من النفقات الباهظة التى من الممكن أن يتكبدها جهاز المدينة أو الدولة لتطويع الـ (public facilities) لتصبح مناسبة وصالحة لإستقبال مثل هذه الأحداث. تصميم الشوارع بالنسبة لمدينة قادرة على استضافة حدث رياضى ضخم يحضرة أعداد ضخمة من كل دول العالم يستلزم مواصفات معينة لضمان سيولة وسهولة الحركة (بالنسبة للمشاة والسيارات) من وإلى مختلف نقط المدينة الرياضية والسكنية والفندقية بشكل مؤمن وهذا يتطلب تصميمنا معيناً للمدينة ككل. وأخيراً يتعين تخصيص قطعة أرض فى أى جزء من منطقة (Talaat Harb Egyptian Green Economic Zone) لبناء حلبة سباق «الفوملا وان» لكن للسيارات الـ (CO2 zero emission cars).

٨- وأخيراً وبالنسبة لتصميم الطرق فيما بين مدن منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة يتعين تصميم الطرق بحيث يكون هناك فرعا من الطريق موازيا له يكون على شكل خطا مستقيم بدون إرتفاعات



وإنخفاضات فى أول الطريق الخارج من مدينة وكذلك فرعا موازيا على شكل خط مستقيم بدون إرتفاعات وإنخفاضات فى آخر الطريق الداخلى إلى مدينة أخرى (ويكون الطريق بطولته بالكامل صالح لهبوط الطائرات الصغيرة الإضطرارى فى أى نقطة) وذلك لجعل منطقة طلعت حرب الإقتصادية الجديدة منطقة صالحة للسيارات التى لديها القدرة على الطيران وذلك لأن السيارات التى لديها القدرة على الطيران ستكون شيئا عاديا فى المستقبل (ربما خلال الثلاثون عاما القادمة) وقد سمح بها بالفعل حاليا فى عدة دول (إلا أنها مازالت غالية الثمن وتحتاج رخصة طيران لقائدها ولم يعتد الناس عليها بعد) فمن ثم يتعين أن تكون الـ (infrastructure) فى منطقة طلعت حرب الإقتصادية جاهزة لذلك من البداية والمتوقع عملا أن يسمح لتلك الأنواع من السيارات القادرة على الطيران أن تطير بطريقة متحكم بها بالكامل من سلطات الطيران المدنى وبعد أخذ إذن فى كل مرة طيران من مكتب تحكم الطيران الأرضى وذلك عند أول وأخر كل طريق بين كل مدينتين وذلك عند سفر السيارة من مدينة لأخرى فقط ففى الغالب عالميا لن يسمح لتلك الأنواع من السيارات بالطيران داخل المدن نفسها وإنما بين المدن. جعل الطرق بين المدن صالحة لذلك من البداية لن يكلف الكثير بالمقارنة بإعادة تأهيل الطرق لذلك مستقبلا.

هذا الفصل يمكن تلخيصه فى جملة

(الإقتصاد الأخضر هو المستقبل)