

٣٤- إدارة المشروعات القومية الكبرى: قناة السويس نموذجاً مصر وتحديات المستقبل

عبد القادر دياب*

عقدت دائرة الحوار بقاعة اللواء اهاب علوى بالجهاز المركزى للتعبة العامة والإحصاء- مدينة نصر في الثامن والعشرين من شهر شعبان عام ١٤٣٦هـ الموافق الخامس عشر من شهر يونيو عام ٢٠١٥م وقد شارك فيها بحسب الترتيب الهجائي كل من:

- | | |
|---------------------------|--|
| ١- أ.د. اجلال راتب | أستاذ بمعهد التخطيط القومي |
| ٢- د. أحمد حلفاوى | باحث أول اقتصاد- وزارة الاستثمار |
| ٣- أ. أشرف عليوه | مدير عام إدارة الاستثمار - محافظة شمال سيناء |
| ٤- د. حاتم عبد الجواد | باحث رئيسي - هيئة قناة السويس |
| ٥- أ.د. حامد إبراهيم | أستاذ متفرغ بمعهد التخطيط القومي |
| ٦- م. حسن أحمد عمر | محامى حر |
| ٧- أ.د. خالد عطيه | أستاذ زائر - جامعة النيل |
| ٨- أ.د. خضر أبو قورة | أستاذ بمعهد التخطيط القومي |
| ٩- أ.د. عبد القادر دياب | أستاذ بمعهد التخطيط القومي |
| ١٠- أ.د. على الدين هلال | أستاذ بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية |
| ١١- د. عماد عبد القادر | بمعهد التخطيط القومي |
| ١٢- أ.د. فادية عبد السلام | أستاذ بمعهد التخطيط القومي |
| ١٣- م/ محمد حسن محمد | مدير عام الاستثمار - محافظة الإسماعيلية |
| ١٤- أ.د. محمود عبد الحى | رئيس تحرير المجلة |
| ١٥- أ.د. مصطفى أحمد مصطفى | أستاذ بمعهد التخطيط القومي |
| ١٦- أ.د. ممدوح الشرقاوى | أستاذ بمعهد التخطيط القومي |
| ١٧- م. يحيى الزينى | مدير عام التخطيط العمراني-بيورسعيد |

* أ.د. عبد القادر دياب - أستاذ بمركز دراسات الاستثمار وتخطيط وإدارة المشروعات- معهد التخطيط القومي.

وقائع دائرة الحوار

محمود عبد الحى

بسم الله الرحمن الرحيم.. دائرة حوار اليوم حول المشروعات القومية، مشروع تنمية محور قناة السويس نموذجاً، نبدأ وقائع هذا اللقاء بكلمة للأستاذ الدكتور عبد الحميد القصاص رئيس المعهد فليتفضل.

عبد الحميد القصاص

بسم الله الرحمن الرحيم.. ضيوفنا الأعداء أ.د. على الدين هلال، أ.د. خالد عطية، السيد المهندس محمد حسن محمد، السيد المهندس يحيى الزينى، السيد الدكتور محمد أبوسريع، أشرف ربيع، أ.د. أحمد يحيى، الزميلات والزملاء أساتذة المعهد، أسعد الله صباحكم جميعاً بالخير.. يسعدني أن أرحب بحضراتكم جميعاً بالأصالة عن نفسى ونيابة عن زملائى بالمعهد.

أتوجه ابتداء بالشكر والتقدير لتشريفكم جميعاً لنا بقبول الدعوة للمشاركة في أعمال دائرة الحوار هذه حول " تخطيط وإدارة المشروعات القومية: مشروع تنمية محور قناة السويس نموذجاً وذلك ضمن أعمال المجلة العلمية للمعهد المجلة المصرية للتنمية والتخطيط.

والشكر والتقدير موصولاً للسيد اللواء أبو بكر الجندى رئيس الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ومعاونيه أعضاء أسرة الجهاز على التكرم باستضافة هذا اللقاء في هذه القاعة المتميزة ضمن كرمه المتواصل بمديد العون إلى معهد التخطيط القومي عامة في كل الأوقات وخاصة في الفترة الراهنة التى تشهد تحديثاً وتطويراً للمقر وإمكانيات المعهد ليحقق مزيداً من الانطلاق في أداء رسالته في تعميق الوعي بقضايا التنمية الشاملة والمستدامة للوطن والمواطنين واستنهاض الهمم- على أسس علمية رصينة- لعمل الجميع، أيا كان موقعهم على هرم المسؤوليات الوطنية والقومية، من أجل تحقيق وتواصل المنجزات في هذه القضايا لتظل رؤية الوطن عالية خفاقة، وتظل مصر واحة للتقدم وللأمن والأمان. ومما يدل على هذه الرسالة الدائمة لمعهد التخطيط القومي أن نسترعى الانتباه إلى أن دائرة الحوار التى نبدأ فعاليتها الآن هى الدائرة رقم ٣٤ التى تعقدها المجلة المصرية للتنمية والتخطيط ضمن سلسلة ممتدة من عام ١٩٩٣ تحت عنوان " مصر وتحديات المستقبل" كعنوان رئيسى استطلت به دائرة الحوار التى غطت العديد من قضايا التنمية والتخطيط على المستويات الكلية والقطاعية والجزئية، فضلاً عن السياسات المالية والنقدية والتجارية والاستثمارية وما يتعلق بكل ذلك من جوانب تشريعية وتنظيمية وإجرائية .. وأهم ما يميز دوائر الحوار هذه :

أولاً: أن هيئة تحرير المجلة التي تضم نخبة متميزة من الأساتذة بالمعهد تختار موضوعاتها مواكبة لقضايا الساعة التي يتركز عليها اهتمام المخططين وصناع السياسات ومتخذى القرارات والباحثين وعموم المواطنين.

ثانياً: أن المعهد يدعو للمشاركة في هذه الدوائر نخباً متميزة من أهل العلم والاختصاص والخبرات العلمية التطبيقية- حسب موضوع كل دائرة - ليقدّموا خلاصة علمهم وخبراتهم في مناقشات محاور الموضوعات، ثم يقوم المسئول العلمى عن الدائرة بتحرير وقائع الحوار ليتم نشرها في المجلة لكي يستفيد منها كل من له اهتمام بقضايا التنمية المستدامة للوطن والمواطنين.

ولا تخفى أهمية وحيوية موضوع دائرة حوار اليوم " تخطيط وإدارة المشروعات القومية: مشروع تنمية محور قناة السويس نموذجاً" باعتبار أن مثل هذه المشروعات لا تكتسب أهميتها فقط لمجرد أنها مشروعات قومية تنتقد عليها آمال وتطلعات كبرى لمستقبل أفضل للوطن وللمواطنين، وإنما أيضاً لما لها من آثار وانعكاسات وتشابكات محلية وإقليمية وعالمية تمتد عبر الزمان والمكان إلى كافة جوانب الحياة المجتمعية ومن ثم فإننا على ثقة بأن مشاركتكم في الحوار حول هذا الموضوع سوف تسهم في تعميق العلم والمعرفة بهذه المشروعات وتعظيم الاستفادة من آثارها الايجابية وتجنب ما قد يكون لها من آثار سلبية إن وجدت.

ولا يعنى إلا أن أتقدم بالشكر والتقدير لهيئة تحرير المجلة على اختيارها لهذا الموضوع الحيوى ليكون محلاً لدائرة حوار اليوم مع إشادة خاصة بالشمول والعمق الذى تتسم به الورقة الخلفية للحوار التى أعدها أ.د. عبد القادر دياب عضو هيئة تحرير المجلة، والشكر موصول أيضاً إلى كل من أسهم بجهد وعمل مخلص في الإعداد لأعمال هذه الدائرة من مختلف المراكز العلمية والفنية والإدارية والمالية بالمعهد.

وأنتهز هذه الفرصة لأنوه إلى أن ما من عمل علمى يتم انجازه في هذه المؤسسة العلمية العريقة- معهد التخطيط القومي- إلا بفضل من الله ثم بدعم مخلص وإرشادات بناءه من معالى الأستاذ الدكتور رئيس مجلس إدارة المعهد فله منا جميعاً كل الشكر والتقدير.

كما أنتهز هذه الفرصة لأتقدم للجميع بخالص التهنية بحلول شهر رمضان المعظم داعياً الله عز وجل أن يعيننا على القيام بواجباته الدينية والاجتماعية، والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

محمود عبد الحى

شكراً للأستاذ الدكتور عبد الحميد على هذه الكلمة الشاملة والمشجعة على أن يكون لنا حوار جاد حول الموضوع المطروح في دائرة الحوار هذه، وإذا كان أ.د. عبد الحميد مشاغله تمنعه في هذه الفترة الانتقالية التي تعيشها إدارة المعهد والتي استمرت ما يقرب من سنتين قد تدعوه أن يغادرنا مبكراً فأرجو أن تلتمسوا له العذر.

في هذه الأثناء يسعدني أن أقدم أ.د. عبد القادر دياب معد الورقة الخلفية لدائرة الحوار، ودائرة الحوار لمن لم يساهم معنا في هذه الأعمال العلمية للمعهد سابقاً، أن معد الورقة الخلفية يستعرض المحاور الرئيسية للورقة وما يثيره من أسئلة في حدود من ربع ساعة إلى ثلاث ساعة على الأكثر ثم يفتح باب النقاش حول هذه المحاور.

الحقيقة كان هناك مقترح من خلال الأسئلة المطروحة في المحاور أو التي نرغب في طرحها لمن يرغب في أن يدلوا بدلوه في إجابة أو لتطوير الموضوع ثم ننقل إلى السؤال الثاني وهكذا.

ودائرة الحوار يتم تحرير أعمالها وما نساهم به من مقترحات وبرامج متعلقة بالموضوع ثم نرسل لكل عضو شارك في هذا اللقاء تقرير التسجيل لكي يعيد النظر فيما قاله وأنتم تعلمون ممكن أن يسرح في أفكاره قليلاً أو يريد أن يضبط فكره قالها لكي يراجع مداخلته لتكون بالصورة التي يرضى عنها في الشكل النهائي ثم تعود هذه الأوراق الخاصة بدائرة الحوار للأستاذ الدكتور عبد القادر ليتولى عملية تحرير أعمال هذه الدورة وتنتشر في المجلة المصرية للتنمية والتخطيط الموجودة منها نسخه بين حضراتكم الآن.

وطبعاً أرجو أن تلتمسوا لنا العذر أن هذه النسخة عن ديسمبر ٢٠١٣ نحن متأخرين قليلاً نعتزف بذلك لكن هذا التأخير له أسباب بعضها موضوعي وبعضها خارج عن إرادتنا بسبب أعمال وتوصيات المعهد والمطبعة حتى أننا قمنا بطباعة العدد في مطبعة خاصة وأرسلوا لنا ٥٠ نسخة، ثم ٣٠ نسخة ثم ٢٥٠ وهكذا إنما إن شاء الله بعد هذا التأخير عندما نعود إلى منزلنا ونستقر سوف يتم التغلب عليها. أ.د. عبد القادر دياب يتفضل في حدود من ١٥-٢٠ دقيقة وإذا كانوا أقل يكون أفضل.

عبد القادر دياب

أقدم شكري وتقديري للسادة المدعوين للمشاركة معنا في نفس الوقت أقدم اعتذاري عما يكون بالورقة من جوانب نقص أو قصور لأنها أعدت من شهرين

أو ثلاثة وهذه الفترة حدث فيها تغيرات كثيرة أو بعض التعديلات على القوانين فخرجوا العذر أن المحاور وقضايا الأسئلة حدثت عليها تعديلات ولكن يهمننا أن نفتح الموضوع لنستفيد بالأراء والخبرات المتاحة في الموضوع. بداية ما دفعنا لتقديم هذا الموضوع في دائرة الحوار أنه اشتملت خطط التنمية الاقتصادية المصرية خلال فترة اقتربت من النصف قرن على بعض ما يسمى " بالمشروعات القومية للتنمية" ومن بينها، وعلى سبيل المثال، مشروع السد العالي، ومشروع تنمية جنوب الوادي (توشكى)، ومشروع تنمية شمال سيناء... وباستثناء مشروع السد العالي والذي أنطوى تنفيذه على تحقيق الأهداف المخططة والبدء في جنى ثماره في التوقيت المخطط، إلا أن إنجازات المشروعات الأخيرة لم تكن بالدرجة المرضية حيث ضعف معدلات الأداء، ومن ثم ضعف وبطء الوصول إلى الثمار المتوقعة منها. وعلى الرغم من تعدد وتنوع الأسباب المسؤولة عن ضعف إنجازات وتأثيرات هذه المشروعات، إلا إنه يمكن للورقة الحالية إجمال هذه الأسباب في أربع عوامل وهي: (١) طموح الأهداف مقابل موارد محدودة، (٢) القصور في تخطيط المشروع، (٣) ضعف الإدارة، (٤) ضعف الإرادة السياسية.

وإذا كانت هذه الأسباب أو العوامل يمكن أن تندرج تحت مظلة أي من المشروعات (خاصة أو عامة/ صغيرة أو متوسطة أو كبيرة) فهل يختلف الأمر في حالة ما يسمى بالمشروعات القومية؟.. إن الإجابة الطبيعية على ذلك يمكن أن تأتي بالنفي، إلا أن الجانب الأكبر من المسؤولية عن ذلك يمكن تأتي على عاتق الأجهزة الرسمية المسؤولة عن تحديد واختيار هذه المشروعات لما تتميز به غالبية هذه المشروعات من خصائص معينة قد لا تتواجد في الكثير من المشروعات الخاصة أو العامة الصغيرة والمتوسطة، وهي ما يمكن للورقة الحالية إيجازه في النقطة التالية.

١- خصائص المشروع القومي

قد يكتسب المشروع - وفقاً لتصور هذه الورقة- صفة القومي إذا ما وجد به خاصية أو أكثر من الخصائص التالية:

- (١/٢) كبير حجم واستثمارات المشروع.
- (٢/٢) تعدد، وتنوع مكوناته الإنتاجية أو الخدمية أو كليهما.
- (٣/٢) تعدد، وتنوع مخرجاته وتأثيراته المباشرة وغير المباشرة.
- (٤/٢) تعدد وتنوع الشركاء في المشروع بصورة مباشرة أو غير مباشرة بما في ذلك

المتأثرين بالمشروع.

(٥/٢) اتساع مساحة المناطق التي يشملها المشروع وكبر عدد المستفيدين.
(٦/٢) إذا ما أكتسب المشروع أي من الصفات الأربع الأخيرة فغالبا ما يكتسب أيضاً صفة

الارتباط أو الاعتماد المتبادل بين غالبية مكوناته، كما أن تعدد وتنوع مكوناته أو أنشطته قد يفرض إدارتها بصيغ مختلفة، ومتشابهة.
(٧/٢) قد يكتسب مشروع التنمية صفة القومية أيضاً إذا ما أرتبط تنفيذه بتأمين حدود الدولة.

(٨/٢) يغلب تبني الدولة لمثل هذه المشروعات.

إن وجود مشروعات بالسماوات المشار إليها غالباً ما يشار إليها بالمشروعات المعقدة أو المركبة والتي تتطلب إدارتها نظماً مبتكرة متطورة وليس نظاماً تقليدياً للمشروعات العادية.

٢- " مشروع تنمية محور قناة السويس مشروعاً قومياً بالمعنى الواسع "

إن فكر تنمية محور قناة السويس ليس وليد اليوم حيث بدأ هذا الفكر مع نهاية السبعينات من القرن الماضي عندما طرح وزير الإسكان (في ذلك الوقت) فكرة مشروع لتنمية هذا المحور إلا أنه لم يخرج إلى حيز التنفيذ، ثم أعيد طرح هذا الفكر في بداية التسعينات على أن يبدأ المشروع من الزعفرانة جنوباً حتى بورسعيد شمالاً ويتضمن جعل قناة السويس منطقة صناعية تجارية، وخدمية، وسياحية حرة، واستغلالها كمركز لوجستي عالمي وليس مجرد مجرى ملاحى.. إلا أنه لم يكن هناك خطوات جادة في دخول هذا المشروع إلى حيز التنفيذ، وفي عام ٢٠٠٨ أعاد وزير النقل طرح نفس الفكرة على أن يشمل المشروع فقط منطقة شرق بورسعيد حيث كلف آنذاك المكتب الاستشاري الهولندي (BHV) بإعداد مخطط عام لتنمية وتطوير منطقة شرق بورسعيد، إلا أنه عندما طرحت مشروعات هذا المخطط على المستثمرين كانت الاستجابة محدودة جداً، ومن ثم تجمد هذا المخطط.

واليوم ومع إعادة طرح هذا المشروع ، فإنه لن يبدأ من فراغ حيث هناك من الأنشطة والمكونات المتواجدة حالياً والتي ستدخل- وبطبيعة الحال- تحت مظلة المشروع بأفكاره الطموحة، حيث هناك الموانئ البحرية، كما أن هناك الكثير من المشروعات الصناعية، والسياحية، والزراعية، ووادي التكنولوجيا، وشبكة الطرق، وإن كان تطويرها وتوسعها هو من الأفكار المستحدثة للطرح الحالي للمشروع.

هذا وعلى الرغم من عدم وجود المخطط النهائي لمشروع التنمية بمنطقة المحور (إلى الآن)، إلا أن ما يطرح حالياً من أفكار حول أهداف المشروع ومكوناته يمكن أن يستخلص منها صفة قومية هذا المشروع بمعناها الواسع . ويمكن للورقة الحالية صياغة أهدافه المستخلصة ومكوناته وبإيجاز فيما يلي:

(١/٣) أهداف المشروع: يشترك هذا المشروع مع غيره من المشروعات القومية الأخرى

السابقة^(١) من حيث أهدافه العامة والممثلة فيما يلي:

- المساهمة في زيادة الإنتاج والدخل القومي، وزيادة درجة تنوعه.
- تحسين الميزان التجاري المصري بزيادة الصادرات، وتخفيض الواردات ومن ثم زيادة الدخل من النقد الأجنبي.
- زيادة فرص العمل لكل مستويات العمالة في مجالات الاقتصاد المتنوعة من زراعة، وصناعة، وسياحة، ونقل، وتجارة ... إلخ).
- إنشاء مجتمعات عمرانية جديدة على محور المشروع جاذبة لانتقال السكان من المناطق كثيفة السكان في الدلتا والوادي إلى موقع عمل المشروع، وبما يعني التنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة لدائرة عمل المشروع، بما يشتمل عليه المشروع من مشروعات للخدمات العامة (من صحة/ تعليم/ نقل ومواصلات ... إلخ) إلى جانب المشروعات الإنتاجية.

● تأمين الحدود الشرقية للدولة من خلال التنمية وزيادة الكثافة السكانية في منطقة عمل المشروع.

إن ما سبق ذكره من أهداف إنما تعبر عن التأثيرات النهائية المباشرة وغير المباشرة المتوقعة من المشروع، حيث تظل هناك الأهداف الوسيطة، والتي تعبر عنها الإنجازات المتوقعة للأنشطة المقترحة لتكوين هيكل المشروع، والتي يمكن تمثيلها في إضافة موارد وطاقت إنتاجية جديدة في المجالات المتنوعة للتنمية الزراعية، والصناعية، والسياحية، وفي التجارة، والنقل (البري/ والبحري/ والجوي)، والطرق والمواصلات، وفي الصحة والتعليم.

(٢/٣) مكونات المشروع: باستثناء مشروع توسيع وتعميق المجري الملاحي لقناة السويس،

(١) معهد التخطيط القومي، المشروعات القومية للتنمية الزراعية في الصحاري، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، العدد رقم (٢٢٣)، القاهرة، ٢٠١٠.

والذي دخل، وكما هو مشاهد، إلى حيز التنفيذ الفعلي، يبقى هناك الكثير من المكونات الأخرى للمشروع والتي مازالت (ومن منظور هذه الورقة) مجرد أفكار مطروحة لإعداد المخطط النهائي للمشروع. ويمكن تصنيف وصياغة أفكار هذه المشروعات فيما يلي:

(١/٢/٣) مشروع توسيع وتعميق المجري الملاحي لقناة السويس (جاري التنفيذ).

(٢/٢/٣) إنشاء أنفاق تحت قناة السويس للربط بين شرق وغرب القناة، في منطقة الإسماعيلية، وجنوب بورسعيد.

(٣/٢/٣) مأخذ مياه جديدة على ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة تنقية المياه بشرق القناة لدعم منطقة التنمية الجديدة.

(٤/٢/٣) تطوير طرق برية: القاهرة - السويس - الإسماعيلية - بورسعيد إلى طرق حرة للعمل على سهولة النقل والتخزين بين أجزاء منطقة المشروع، والربط بالعاصمة.

(٥/٢/٣) مناطق حرة: حيث تطوير ميناء نوبيع كممنطقة حرة إلى جانب إنشاء منطقة حرة في رفح، وفي جنوب السويس.

(٧/٢/٣) إنشاء مناطق للتجارة واللوجيستي: في شرق بورسعيد/ وفي شرق الإسماعيلية/ وفي شمال شرق السويس/ وفي العاشر من رمضان.

(٨/٢/٣) مشروعات سياحية: حيث التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين العريش/

والشيخ زايد، والمنطقة بين الطور/ رأس محمد، إلى جانب إقامة قري ومنتجعات سياحية بشرم الشيخ، وجنوب محمية نيت، وفي المنطقة ما بين ذهب/ ونوبيع، والمنطقة بين نوبيع/ وطابا، بالإضافة إلى استثمار طريق العائلة المقدسة من خلال مشروع متكامل.

(٩/٢/٣) إنشاء مجمعات صناعية: وتشمل:

● مجمعات صناعية للبتر وكيمواويات بالمنطقة الصناعية بالمساعد، وفي المنطقة الصناعية في شمال غرب قناة السويس.

● مجمع صناعي للمنتجات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زايد، وفي وسط سيناء.

● مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية في السويس، وفي المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد.

- مجمعات للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، وبالمطقة الصناعية شرق بورسعيد.
- مجمعات صناعية للصناعات التعدينية ومواد البناء في منطقة شمال سيناء، وفي المنطقة الصناعية بأبو رديس، وفي المنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس.
- مجمعات صناعية للغزل والنسيج بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد، وفي محافظة الشرقية.
- مجمع صناعي لبناء وإصلاح السفن بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد.
- مجمع لصناعات الأسمدة بالمنطقة الصناعية بالشرقية.
- مجمع صناعي لمنتجات السخانات الشمسية بوسط سيناء.
- (١٠/٢/٣) توليد كهرباء: حيث إنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية بقدرة ٢٥٠٠ ميجاوات.
- (١١/٢/٣) مشروعات زراعية: حيث استصلاح ٤٠٠ ألف فدان على ترعة السلام، بالإضافة إلى ٥٠ ألف فدان على مياه السيول بويديان البروك ٦,١ مليون فدان بسهل وادي العريش، ويضاف إلى ذلك مشروع الاستزراع السمكي على امتداد شرق القناة.
- (١٢/٢/٣) تعليم: حيث:
- إقامة جامعة تكنولوجية بمنطقة وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية.
- إقامة مدارس فندقية بالمنطقة المحصورة بين العريش/ والشيخ زويد.
- إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بشرق بورسعيد.
- (١٣/٢/٣) تطوير وإنشاء موانئ لخدمة السفن، ومحطات لتمويل السفن العملاقة.

إن أفكار المشروعات المطروحة لتكوين هيكل المشروع القومي تحت المناقشة يمكن أن يتوقع معها كبر وتنوع حصيلة إنجازاتها بالدرجة التي تتواءم مع تحقيق أهداف هذا المشروع، إذا ما تم تصميم وتخطيط مشروعات هذه الأفكار بالشكل الجيد ووجود التناسق فيما بينها وترتيب أولوياتها، مع وجود الشكل التنظيمي والإداري المناسب لتنفيذ كل منها بنجاح ويسبق ذلك وبطبيعة الحال الإطار التنظيمي والمؤسسي العام للمشروع ككل والذي يحدد مسؤوليات وواجبات الدولة نحو إدارة هذا المشروع القومي في الاتجاه الذي يحقق أهدافه وتصحيح مساره

عند الانحراف عن المسار الصحيح، وهو ما تستهدف الورقة الحالية طرحه للمناقشة.

٣- " الإطار التنظيمي والمؤسسي العام لإدارة المشروع "

من البديهي أن تستبعد مناقشة الإطار التنظيمي والإداري لأي من مشروعات الأفكار المطروحة لتكوين هيكل المشروع تحت الدراسة، وذلك ليس لكونها مازالت أفكار لم تدخل مرحلة الإعداد والتخطيط بل أيضاً لأنها تصبح موضع اهتمام أصحابها. أما ما يطرح للمناقشة في هذه الورقة فهو الإطار التنظيمي والمؤسسي الذي يوضع من قبل الدولة والذي يشكل البيئة التي ستعمل في إطارها هذه المشروعات (بعد الإعداد) مع توجيهها في الاتجاه الذي يحقق الأهداف المرجوة منها. ومع ذلك فقد يفضل مناقشة أفكار المشروعات المقترحة لتكوين المشروع كمدخل لمناقشة الإطار التنظيمي والمؤسسي، ولهذا يأتي مقترح الورقة لطرح هذه المناقشة على أربع محاور وهي:

(١/٤) المحور الأول: أفكار المشروعات المطروحة لتكوين المشروع:

من المفترض في إعداد وتخطيط أي من المشروعات أن يحدد لتنفيذه تاريخ بداية، وتاريخ نهاية، إلا أن النظر إلى عدد أفكار المشروعات المطروحة وطبيعة هذه المشروعات وتنوعها ومن ثم حجم الاستثمارات المتوقعة لتنفيذها، يمكن أن يستخلص منها أنها تعد ملائمة لتنمية دولة صغيرة وفي عملية مستمرة دون نهاية، أي وبمعنى آخر تعقد المشروع وتشابك مكوناته واتساع دائرة عمله، مما قد يدخل المشروع في دائرة الطموح وقلة الموارد ومن ثم الدخول به في دائرة الاحباط. هذا وقد يكون هناك نظرة أخرى مناقضة لذلك لهذا ولتصفية هذه النظرة أو تلك نطرح المناقشة من خلال طرح بعض التساؤلات وهي:

(١) تضمنت أفكار المشروعات المطروحة استصلاح واستزراع المساحات المشار إليها (٢,٠٥ مليون فدان) في سيناء، فهل هناك من الموارد المائية الكافية لزراعتها؟ كما ذكر من بين هذه المساحة ٤٠٠ ألف فدان يستهدف استصلاحها على ترعة السلام ألم تكن هذه المساحة واردة تحت أهداف مشروع تنمية شمال سيناء الذي بدأ تنفيذه يوليو ١٩٩١، وكانت له بعض الإنجازات المحدودة؟ فهل ستنسب هذه الإنجازات فيما بعد إلى المشروع تحت المناقشة؟

(٢) لقد ورد في أفكار المشروعات المطروحة إنشاء مأخذ جديدة للمياه من ترعة الإسماعيلية حتى موقع تنقية المياه شرق القناة. ألم يكن من الأفضل طرح فكرة إنشاء محطة تحلية مياه بالطاقة الشمسية في شرق القناة كبديل للمأخذ الجديدة المقترحة بما تشتمل عليه من استثمارات (وذلك في ضوء ندرة المياه التي تواجه مصر)؟.

(٣) اشتملت أفكار المشروعات المطروحة على إنشاء مجتمعات صناعية للغزل والنسيج بالمناطق الصناعية في شرق بورسعيد، وفي الشرقية. أليس من الأفضل تطوير منشآت صناعة الغزل والنسيج المتواجدة بالدلتا قبل الدخول في توسعات جديدة؟

(٤) جاء أيضاً في أفكار المشروعات المطروحة إنشاء أربع مناطق للتجارة واللوجيستيات في شرق كل من بورسعيد، والإسماعيلية، والسويس، والعاشق من رمضان ... أليس ذلك بالعدد الكبير؟

(٥) وفيما يتصل أيضاً بأفكار مناطق التجارة واللوجيستيات، فقد جاء طرح هذه الأفكار دون بيان مكونات كل منها. فما هي المقترحات بشأن هذه المكونات؟

(٦) من بين أفكار المشروعات المقترحة إنشاء ثلاث مناطق حرة (توزيع/ رفح/ جنوب السويس)... هل توطين هذه المناطق في هذه المواقع هو الأنسب خاصة بالنسبة لموقع نوبيع؟ وما هي المبررات إذا كانت الإجابة بنعم؟ ... وما هي المشروعات المقترحة توطينها داخل هذه المناطق؟

(٧) جاءت أفكار المشروعات المقترحة بتوطين مجمع صناعي للمنتجات الغذائية ومجمع آخر لمنتجات السخانات الشمسية في وسط سيناء، دون غيرها من المشروعات الأخرى... فما هي المبررات لذلك؟ وهل لا تتوافر في هذا الموقع مواد خام أخرى تكفي لإقامة صناعات أخرى، وتكوين مجتمع عمراني بهذا الموقع؟

(٨) إن لوجود المشروعات الصناعية والخدمية، وما يتبعها من تجمعات سكنية متنامية قد يجعل من مشكلة الصرف الصحي (صناعي، وأدمي) من أكبر المخاطر التي تواجه المجتمعات العمرانية على محور المشروع، وخاصة على الجانب الشرقي منه فما هي المكونات التي يمكن إضافتها إلى أفكار المشروع لتجنب هذه المخاطر ومنع التلوث البيئي المحتمل؟

(٩) قد يرى البعض إضافة مشروعات أخرى إلى قائمة أفكار المشروعات المشار إليها من قبل فما هي هذه المشروعات؟ وما هي مبررات اقتراحها؟ وما هي المقومات المتواجدة التي يستند عليها في تنفيذ هذه المشروعات في دائرة عمل المشروع؟ وقد يرى البعض استبعاد بعض المكونات المطروحة فما هي هذه المكونات؟ وما هي المبررات؟

(١٠) إن وجود الارتباط المتداخل فيما بين الكثير من مكونات المشروع، ومن ثم تشابك الأعمال الإدارية يتطلب ترتيب أولويات تنفيذ هذه المكونات مع تحديد البرامج الزمنية لتنفيذها فما هو التصور المقترح في هذا الشأن؟

(٢/٤) المحور الثاني: الإطار التنظيمي لإدارة المشروع:

جاءت أفكار المشروعات المقترحة بتوزيع توطينها على ٦ محافظات (وهي شمال سيناء، وجنوب سيناء، وبورسعيد، والإسماعيلية، والسويس، والشرقية). كما تشير نوعية هذه المشروعات على أنها تقع تحت مظلة مسؤوليات العديد من الوزارات (الصناعة والتجارة/ الزراعة/ الري/ النقل والمواصلات/ الإسكان/ الكهرباء والطاقة/ السياحة/ التعليم) بما قد يتبعها من هيئات أو مؤسسات أخرى... **وهنا يمكن أن يطرح التساؤل عن كيفية تنظيم عملية إدارة المشروع في ظل تعدد الوزارات، والمحافظات التي يقع تحت مظلة مسؤولياتها؟... إن الإجابة على هذا التساؤل يمكن أن تستخلص من طرح الكثير من التساؤلات الفرعية ومن بينها:**

(١) هل تستند إدارة هذا المشروع إلى وزارة أو أكثر من الوزارات المعنية ذات الصلة؟ وما هي هذه الوزارة أو الوزارات؟ وما هي مبررات هذا الاقتراح؟ وما هو الإطار المؤسسي لعمل هذه الوزارة (أو الوزارات)؟ وهل هناك من تعديلات أو إضافات إلى هذا الإطار المؤسسي الحالي لهذه الوزارة (أو الوزارات) لتمكينها من إدارة المشروع؟ وهل يتسق الهيكل التنظيمي الهرمي (مركزي/ إقليمي/ محلي) لها مع مسؤولياتها والتزاماتها بما في ذلك مسؤولية إدارة المشروع؟. وما هي قنوات الاتصال مع غيرها من المؤسسات المعنية؟

(٢) هل تسند إدارة هذا المشروع إلى إدارة مستقلة؟ وما هي مبررات هذا الاقتراح؟ وما هي صلة هذه الإدارة، ونظام عملها مع الوزارات والمحافظات والهيئات ذات الصلة؟ وما هو الإطار المؤسسي لعمل هذه الإدارة؟ وما هو الهيكل التنظيمي المقترح لهذه الإدارة؟.

(٣) ما هو النظام المقترح لمتابعة أداء المشروع؟ وما هي نوعية التقارير التي يتضمنها هذا النظام ودوريتها، وإلى من ترفع؟

(٤) هل من المقترح توفير فرص التدريب للعاملين في إدارة هذا المشروع، وفي مكوناته المختلفة؟ وإذا كانت الإجابة بنعم فما هي مجالات التدريب المقترحة؟ وما هو التوقيت المقترح لهذه البرامج التدريبية؟ وإلى من تسند مسؤولية تنفيذ هذا النشاط؟

(٥) ما هي السياسات الإجرائية المقترحة المتصلة بالاستثمار في مكونات المشروع كإجراءات الحصول على التراخيص والموافقات، والشروط والمواصفات المعيارية لكل من مكونات المشروع ومخرجاتها؟ وهل تتغير هذه السياسات من مكون إلى آخر؟ وهل تختلف باختلاف مصدر الاستثمار (محلي/أجنبي)؟.

(٣/٤) المحور الثالث: الإطار المؤسسي لتنفيذ وتشغيل المشروع:

إن طرح إطار تنظيمي لمؤسسة (أو لمجموعة من المؤسسات) بما يشتمل عليه هذا الإطار من قواعد مؤسسية لتنظيم عملها وعلاقتها بالغير بغرض إدارة المشروع بمكوناته المختلفة بكفاءة وفاعلية لا يعد بالأمر الكافي لتحقيق أهداف المشروع وتأثيراته المنتظرة، حيث تبقى هناك التشريعات والضوابط المؤسسية التي تحكم العلاقة فيما بين الدولة وأصحاب مكونات المشروع من ناحية إلى جانب إدارة وتسيير هذه المكونات نحو الاتجاهات والالتزامات التي تحقق أهداف المشروع بما تتطوي عليه من تأثيرات مباشرة وغير مباشرة من ناحية أخرى . ولطرح الإطار المؤسسي لهذا المشروع للمناقشة، تطرح الورقة الحالية مجموعة من التساؤلات ومن بينها ما يلي:

(١) ما هي النظم المقترحة للاستثمار بالمشروع؟ هل سيكون الاستثمار تحت مظلة الاستثمار الداخلي؟ أم تحت مظلة المناطق الحرة؟ وهل هناك من تفكير في إنشاء مناطق اقتصادية خاصة داخل دائرة عمل المشروع؟ وهل يمكن الاقتراح بإنشاء مناطق استثمارية بموجب القانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٧؟.

(٢) إذا كان الاستثمار في المشروع يقع تحت مظلة نظام الاستثمار الداخلي والذي تحكمه مبادئ قانون حوافز وضمانات الاستثمار رقم (٨) لسنة ١٩٩٧، وقانون الشركات رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١، وتعديلاتهما^(١)، وإذا كان القانون الأول قد منح المستثمر الكثير من الضمانات (الحماية من نزاع الملكية والتسعير الإجمالي/ الحق في إعادة رأس المال، الأرباح إلى البلد الأصلي/ ضمانات ضد المصادرة/ والحجز والتأميم/ الحق في تملك الأرض/ حرية تعيين الموظفين/ غياب الرقابة أو القيود على الأسعار/ المساواة في المعاملة بغض النظر عن الجنسية)، إلا أن هناك من التساؤلات التي يمكن أن تطرح حول البعض من هذه الضمانات، وكذلك حول التزامات المستثمر تجاه الدولة والمجتمع وجدواها بالنسبة لتحقيق أهداف المشروع وتأثيراته المنتظرة. ومن بين هذا التساؤلات ما يمكن طرحه فيما يلي:

• إذا كانت أحكام هذا القانون قد منحت المستثمر حق تعيين الموظفين المصريين، كما سمحت بتملك الأجانب للمشروعات بنسبة ١٠٠%، وكذلك بتمثيل الأجانب في مجلس الإدارة بنسبة ١٠٠% فما هي الضمانات التي على المستثمر الالتزام بها لتشغيل العدد الأكبر من العمالة الوطنية في مثل هذه المشروعات؟ وهل تختلف الضمانات المقترحة من نشاط إلى آخر داخل المشروع؟.

(١) الهيئة العامة للاستثمار، الموقع الإلكتروني.

● لقد منح القانون حق تملك الأرض للمستثمر فهل يمنح هذا الحق للمستثمر في مشروعات تنمية محور قناة السويس؟ أم تمنح الأرض مقابل حق الانتفاع بإيجار سنوي؟ وهل يختلف هذا الحق من نشاط إلى آخر داخل نفس المشروع؟... وهل تقترن قيمة هذا الحق (تملك أو إيجار) بقيمة تكلفة البنية الأساسية وصيانتها السنوية والتي تتحملها الدولة لخدمة الموقع الاستثماري؟ أم ترتبط بنوعية النشاط أو كليهما؟ وإذا منحت الأرض مقابل حق الانتفاع فهل يمنح هذا الحق بدون ضوابط؟

● تتضمن أحكام القانون فرض ضريبة موحدة على الدخل تصل إلى ٢٠%، مع إعفاء ضريبي لفترة ١٠ سنوات بالنسبة لمشروعات استصلاح الأراضي والإنتاج الحيواني والداجني والسمكي وهنا وبالنسبة لمعدل الضريبة قد يأتي التساؤل عن الموقف إذا ما وجد التوجه نحو تطبيق الضريبة التصاعدية؟ هل يصبح هذا المعدل التزام على الدولة بالنسبة للمشروعات المتعاقدة والتي بدأت تحت مظلة هذا القانون وعلى طول فترة حياتها؟ أم من الأفضل ترك تحديد هذا المعدل للسياسات الضريبية الجارية؟

● نصت أحكام هذا القانون على فرض ضريبة جمركية موحدة ٥% على الآلات والمعدات اللازمة والمعدات اللازمة للإنتاج بالمشروع، كما نصت على رسوم على التصدير بنسبة تتراوح بين ٥%، ٢٥% من قيمة صفقات الجملة، ورسوم على الاستيراد بنسبة تتراوح ما بين ٢%، ٣٢% وهنا أيضاً قد يأتي التساؤل عن الموقف إذا ما تغيرت السياسات الجمركية المستقبلية؟ هل تصبح هذه النسب التزاماً على الدولة بالنسبة للمشروعات التي تبدأ تحت مظلة هذا القانون وعلى طول مدة حياتها؟ وهل يمكن أن ينشأ عن ذلك ازدواجية المعايير فيما بين هذه المشروعات والمشروعات السابقة أو اللاحقة لها؟ وهل من الأفضل ترك تحديد هذه النسب للسياسات الجمركية المستقبلية؟ وماذا لو وجدت الدولة ضرورة تعديل الرسوم الجمركية بغرض حماية الصناعة المحلية؟

● تمثل الرسوم الجمركية (على الصادرات أو الواردات) مصدراً هاماً لإيرادات الخزنة العامة للدولة، ومن ثم في نصيبها من القيمة المضافة في المشروعات وذلك في حالة المشروعات التي تتعامل بنصيب كبير من تعاملاتها مع الأسواق الخارجية، وذلك على عكس المشروعات التي تتعامل بنصيب كبير من تعاملاتها في السوق المحلية، حيث قد لا تشكل هذه الرسوم قيمة تذكر من إيرادات الخزنة العامة للدولة، وحيث تصبح بذلك ضريبة الدخل هي مصدر الإيرادات للخزنة العامة للدولة، وهو ما قد يخل بمبدأ المساواة بين كلا

المجموعتين من المشروعات من حيث المساهمة في إيرادات الخزينة العامة للدولة وهنا قد يأتي التساؤل عن إمكانية التمييز فيما بينهما من حيث الضريبة على الدخل.

● تغالى أحكام القانون في منح المستثمر الضمانات والحوافز، ولا يقابل ذلك من جهة أخرى تحديد الالتزامات الواجبة عليه تجاه الدولة إذا ما تخلف عن الوفاء بشروط التعاقد فماذا لو تأخر تنفيذ المشروع عن توقيتات البدء في التنفيذ والانتهاؤ منه، أو عدم تقديم المشروع للمنتج أو الخدمة المستهدفة منه بمواصفات الجودة المطلوبة، أو تقاعس المستثمر عن الوفاء بحقوق المشتغلين بالمشروع أو الوفاء بالمستحقات المالية للدولة؟ فما هي المقترحات في هذا الشأن في مثل هذه الحالات أو غيرها؟

● يشكل الإنفاق الاستثماري للدولة على البنية الأساسية اللازمة للمنطقة الاستثمارية، وكذلك المصروفات السنوية لصيانتها إلى جانب قيمة الخدمات والمنافع الأخرى التي يستفيد منها مشروع المستثمر من المرافق والبنية الأساسية القائمة (وبما في ذلك قيمة الموقع الاستثماري لمحور قناة السويس بالنسبة للعالم) كل ذلك يمثل ما تتحمله وتقدمه مصر إلى المستثمر، يقابل ما تحصل عليه من عوائد ممثلة فيما تحصل عليه من ضرائب ورسوم جمركية وإيجارات وأجور للمشتغلين المصريين في هذه المشروعات وهنا قد تأتي بعض المشروعات التي يغيب في حالتها التوازن فيما بين ما تحصل عليه مصر من عوائد وتتحمله من تكلفة من ناحية، وما يحصل عليه المستثمر من عوائد ويتحمله من تكلفة من ناحية أخرى ومن ثم يأتي التساؤل عن المقترحات التي تفيد في توفير مثل هذا التوازن؟ (٣) قد يأتي الاستثمار بالمشروع أو بإحدى مكوناته تحت نظام المناطق الحرة والذي تحكمه أيضا أحكام القوانين المشار إليها من قبل، والتي يعرفها القانون على أنها مساحة من الأرض محاطة بسور من جميع الجهات ويتم بها إقامة مجموعة من المشروعات الصناعية والخدمية والتجزئية، ويتم تخصيص الأرض لهذه المشروعات بنظام الإيجار السنوي (م٣)، وذلك وفقا للمميزات والاشتراطات التي حددها قانون الاستثمار رقم (٧) لسنة ١٩٩٧ كما أجاز القانون إقامة منطقة حرة خاصة في حالة عدم توافر مساحة في المنطقة الحرة العامة أو إذا ما تطلبت طبيعة المشروع ذلك كالقرب من مواقع المواد الخام أو القرب من موانئ معينة وتزود المناطق الحرة بما يلزمها من مرافق وبنية أساسية لازمة للتشغيل، واستقبال المشروعات (من طرق/ وكهرباء/ مياه/ محطات صرف صحي/ تليفونات/ أمن)، ويتم التعامل فيها بصورة خاصة وذلك في النواحي الجمركية

والاستيرادية والنقدية وغيرها والتي تتعلق بحركة البضائع دخولاً وخروجاً ولقد حددت أهداف هذه المناطق فيما يلي:

- توفير فرص العمل مع اجتذاب نقله نوعية في المهارات.
- زيادة الصادرات المصرية إلى خارج البلاد.
- إدخال التكنولوجيا الحديثة خاصة في المجال الصناعي والخدمي.
- جذب رؤوس الأموال وإحداث تراكم رأسمالي.
- إحداث التكامل بين مشروعات المناطق الحرة، والشركات العاملة في السوق المحلي.

لقد منحت القوانين المشار إليها الاستثمار في هذه المناطق الكثير من الضمانات والحوافز والتي وفي ظلها يمكن طرح الكثير من التساؤلات حول جدواها سواء بالنسبة لتحقيق الأهداف المخططة لهذه المناطق، أو لتحقيق أهداف الاستثمار في المشروع تحت المناقشة ومن بين هذه التساؤلات ما يمكن ذكره فيما يلي:

- لقد منح الاستثمار تحت مظلة نظام المناطق الحرة الإعفاء من الضرائب على الأرباح على مدى حياة المشروع، مع إعفاء الأصول الرأسمالية للمشروع ومستلزمات الإنتاج من الضرائب والرسوم الجمركية إلى جانب إعفاء صادرات ووردات المشروع إلى ومن الخارج من الضرائب والرسوم الجمركية، ومن ثم استبعاد الضرائب والرسوم الجمركية كمصدر من مصادر إيرادات الخزنة العامة للدولة وتتبقى القيمة الإيجازية لأرض المشروع مضافاً إليها الرسوم المقررة على هذه المشروعات هما المصدر الوحيد لإيرادات الخزنة العامة. حيث يفرض رسم كمقابل سنوي للخدمات وبواقع نصف في الألف من التكلفة الإستثمارية للمشروع وبعده أقصى ١٠٠٠ دولار، كما تخضع مشروعات التصنيع والتجميع لرسم سنوي قدره ١% على قيمة تكلفة ما أستحدث من السلعة من تصنيع أو أجري عليها من تجميع وذلك عند خروجها من المنطقة، بينما تخضع مشروعات التخزين لرسم سنوي ١% من قيمة السلع مع إعفاء تجارة الترانزيت من هذا الرسم، كما تخضع مشروعات الخدمات لرسم سنوي ١% من إجمالي الإيرادات وهنا تأتي التساؤلات: هل تعد القيمة الإيجازية والرسوم المشار إليها بالقدر الكافي لتغطية تكلفة البنية الأساسية والمرافق اللازمة لهذه المشروعات مع التكلفة السنوية لصيانتها؟ وما هو الأساس والمبرر الذي حددت على أساسه نسب الرسوم المشار إليها؟

- تتبقى أجور العمالة المصرية المحتمل توظيفها في المشروعات تحت هذا النظام المصدر الأخير لزيادة الدخل المحلي وهنا إذا ما كان لهذه المشروعات حرية توظيف العمالة فما هي الضمانات اللازمة للالتزام هذه المشروعات بتشغيل

الأعداد اللازمة للمشروعات من قوي العمل المصرية؟ وإذا كان هذا النظام يضع بين أهدافه اكتساب العمالة المصرية نقلة نوعية في المهارات فما هي الضمانات اللازمة لتوظيف الفئات المستهدفة لاكتساب هذه المهارات؟

● يعد جذب رؤوس الأموال وإحداث تراكم رأسمالي من بين أهداف الاستثمار تحت هذا النظام فمن أين يحدث هذا التراكم وما الفائدة منه مع منح المشروعات حرية تحويل الأرباح والمال المستثمر؟ وهل يصدق ذلك إذا كان رأس المال المستثمر مصرياً وبنسبة ١٠٠%؟

● جاءت زيادة الصادرات المصرية إلى خارج البلاد بين أهداف هذا النظام الاستثماري وهنا يأتي التساؤل: ما قيمة هذه الزيادة بالنسبة للاقتصاد المصري مع منح المشروعات الإعفاءات الجمركية على الصادرات، وحرية تحويل الأرباح؟ وهل يمكن النظر إلى هذه الزيادة على أنها زيادة مظهرية فقط لا غير؟

● كذلك جاء إدخال التكنولوجيا الحديثة بين أهداف هذا النظام وهنا يأتي التساؤل ما هو النفع للاقتصاد الوطني من إدخال هذه التكنولوجيا إلى داخل المنطقة الحرة؟ وهل هناك من آليات لنقل هذه التكنولوجيا إلى خارج هذه المناطق داخل الاقتصاد الوطني؟

● وكذلك أيضاً جاء إحداث التكامل بين مشروعات المناطق الحرة والشركات العاملة في السوق المحلي من بين أهداف هذه المناطق فما هي آليات إحداث هذا التكامل؟ تنص المبادئ التشريعية لنظام المناطق الحرة على حرية اختيار المستثمر لمجال الاستثمار، كما تنص على عدم وجود قيود على جنسية رأس المال، وعدم وجود حدود لرأس المال وهنا تأتي التساؤلات: ما هو الموقف إذا ما قام المستثمر باختيار مجال استثماري غير مرغوب فيه وطنياً؟ وما هو الموقف إذا ما تقدم للاستثمار تحت هذا النظام جنسية غير مرغوب في توأجدها على أرض الوطن؟

● وأخيراً هل يمكن النظر إلى هذا النظام الاستثماري على أنه يقوم على تأجير مساحة الأراضي المخصصة للمستثمرين (خاصة مع محدودية فرص العمل التي تتاح للمصريين تحت هذا النظام) مقابل الحريات الممنوحة للمستثمر والمشار إليها مع ما قد تحتويه من مخاطر؟

(٤) قد يأتي الاستثمار في أحد مكونات المشروع تحت نظام المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة (مثل منطقة شمال غرب خليج السويس) وذلك بهدف تحقيق نفس الأهداف المشار إليها في حالة الأسواق الحرة، مع وجود بعض التباينات في الضمانات والحوافز حيث يخضع الاستثمار في المنطقة الاقتصادية إلى ضريبة

عامة على الدخل بواقع ١٠% إلى جانب ٥% ضريبة كسب عمل، مع الإعفاء من الرسوم الجمركية على وارداتها وصادراتها باستثناء الصادرات إلى السوق المحلي والتي تسدد الرسوم الجمركية على المكون الأجنبي بها كما يتمتع الاستثمار في هذه المنطقة بمزايا الاتفاقيات الدولية مع مصر ومنح الأراضي بنظام حق الانتفاع وهنا أيضًا يمكن أن يطرح الكثير من التساؤلات المماثلة لما سبق طرحه بالنسبة لنظامي الاستثمار السابقين، ومن بينها:

- ماذا لو تم الاتجاه إلى تطبيق نظام الضريبة التصاعدية على الدخل على المشروعات خارج هذه المنطقة؟ هل سيتم التعاقد مع المشروعات العاملة تحت مظلة هذه المنطقة على نفس السعر الضريبي المشار إليه وعلى طول فترة حياة المشروع؟ أم من الأفضل ترك ذلك للسياسة الضريبية المستقبلية؟
 - ما هي الضمانات التي يفترض أن يقدمها المستثمر للالتزام بتشغيل العمالة اللازمة للمشروع من بين القوي العاملة المصرية؟
 - ما هي الضوابط اللازمة لتوجيه المستثمر نحو اختيار مجالات الاستثمار والإنتاج المفضلة من المنظور الوطني؟
 - وما هي الآليات لنقل مهارات العمل المكتسبة داخل هذه المنطقة، وكذلك التكنولوجيات الحديثة بداخلها إلى خارج هذه المنطقة داخل الاقتصاد الوطني.
 - (٥) كذلك أيضا هناك نظام المناطق الاستثمارية والذي يهدف إلى إقامة تجمعات عنقودية متكاملة في مختلف المجالات وبغرض تنمية الاستثمار في مجالات الصناعات الصغيرة والمتوسطة ويقوم هذا النظام على قيام المستثمر الرئيسي (المطور) بتحمل أعباء إنشاء وتنفيذ البنية الأساسية، سواء كان المستثمر الرئيسي شركة خاصة أو هيئة حكومية، والقيام بتوفير كافة الخدمات داخل المنطقة وتمنح المشروعات تحت مظلة هذا النظام كثير من الضمانات والحوافز الممنوحة للمشروعات التي تقع تحت مظلة النظم الاستثمارية المشار إليها من قبل وهنا أيضًا يمكن أن تطرح بعض التساؤلات ومن بينها:
 - ما هي المكونات (الأنشطة) المقترحة لمشروع تنمية المحور والمشار إليها من قبل والتي يفضل أن يستمر بها تحت مظلة هذا النظام، وما هي المبررات؟
 - هل من الأفضل أن يكون المستثمر الرئيسي (المطور) هيئة حكومية أم شركة خاصة؟ وما هي المبررات في كلتا الحالتين؟
- (٤/٤) **المحور الرابع: الدفعة القوية لتنفيذ المشروع، والأولويات، وأهمية دراسة المخاطر:**

إن وجود الإرادة السياسية وما قدمته من دفعة قوية لتنفيذ مكون تعميق وتوسيع المجري الملاحي لقناة السويس، قد رفع من سقف التوقعات المنتظرة لوجود نفس الدفعة لتنفيذ باقى مكونات المشروع وإذا كانت هذه المكونات من التنوع والكثرة العددية التى تتطلب الوقت الطويل (نسبياً) لتنفيذها، إلا أن الأهداف المنتظر تحقيقها من المشروع (المشار إليها من قبل) قد تدفع إلى التعجل في اختيار أو تنفيذ بعض هذه المكونات، مع وجود الدفعة للتنفيذ أو وفي المقابل قد يوجد التراخي في الاختيار والتنفيذ بحجة الرغبة في التأني والدراسة ومع ذلك فإذا كانت الإرادة السياسية والدفعة القوية لاختيار وتنفيذ مكونات التنمية بالمشروع تعد مطلباً هاماً، إلا أن هذه الدفعة يجب أن تستند على الدروس المستفادة من تجارب الماضي (محلياً، ودولياً)، وانتقاء أولويات هذه المكونات من منظور تحقيق الأهداف المنتظرة من المواطن المصري وأمنه القومي. وكما يضاف إلى ذلك أيضاً أهمية تحديد المخاطر المحتمل أن تواجه المشروع، ووضع الخطط الإدارية لمواجهتها إذا ما لزم الأمر. وهنا أيضاً يمكن أن يطرح الكثير من التساؤلات ومن بينها:

(١) ما هي المعايير التى يستند إليها في اختيار مكونات المشروع وأولوياتها؟... هل يستند في ذلك- وعلى سبيل المثال- على مقدار ما تساهم به في تحقيق فرص العمل والاستيطان في دائرة عمل المشروع؟... أم على مقدار ما تساهم به من إيرادات الخزانة العامة للدولة؟... أم على مقدار ما تساهم به في توفير النقد الأجنبي؟... هل يستند في تحديد هذه الاختيارات والأولويات على أساس المفاضلة ما بين المشروعات الصغيرة، والمتوسطة، والكبيرة وما يوجد بينها من عوامل مغذية؟ الخ.

(٢) إذا كان الاستناد على نتائج تجارب الماضي محلياً في اختيار مكونات المشروع وتحديد أولوياتها، فهل يفترض أن يتم ذلك بشكل مطلق؟ أم يؤخذ في الحسبان التطورات الجارية والمتوقعة في البيئة المحيطة بعمل المشروع؟... أم يؤخذ في الحسبان خصوصية التنمية في دائرة عمل المشروع؟... أو كل من هذه العوامل معاً؟

(٣) إذا كان الاستناد على نتائج التجارب الدولية في اختيار أي من مكونات المشروع وتحديد أولوياتها.. فهل يتم ذلك بشكل مطلق؟ أم يؤخذ في الحسبان التباينات بين البيئة المصرية والأهداف الوطنية، وبيئة العمل وأهداف دول المقارنة؟

(٤) يعد تحديد المخاطر المحتمل أن تواجه المشروع، ووضع الخطط الإدارية لمواجهتها من عوامل النجاح في تنفيذ المشروع وتحقيق أهدافه . وهنا تطرح التساؤلات.

● ما هي المخاطر المحتمل أن تواجه المشروع محليا؟ . وما هي المقترحات لمواجهتها؟.

● ما هي المخاطر المحتمل أن تواجه المشروع خارجيا؟ . وما هي المقترحات لمواجهتها؟.

(٥/٤) المحور الخامس : قضايا أخرى ذات صلة

إن ما سبق طرحه من أفكار وتساؤلات جاءت لاستخلاص الرؤى حول الإطار العام التنظيمي والمؤسسي لإدارة المشروع، ومع ذلك تبقى هناك بعض القضايا الأخرى التي يمكن أن تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على إدارة هذا المشروع، والتي تستوجب بالتالي طرح الرؤى حولها، ومن بين هذه القضايا ما يمكن ذكره فيما يلي:

(١) تخصيص مكونات المشروع ما بين الاستثمار المحلي، والأجنبي: تستند الدفعة القوية لتنفيذ مكونات المشروع على دعوة وتحفيز الاستثمار المحلي والأجنبي للمشاركة في تنفيذ أنشطته المختلفة. ومع ما قد يوجد من تباينات كبيرة فيما بين هذه الأنشطة من حيث القيمة المضافة وسرعة دوران رأس المال، وفرص العمل بها، إلى جانب الاختلافات في مراكز توطئها على طول المحور، فقد يري البعض منح أولوية تخص البعض من هذه الأنشطة (خاصة ذات القيمة المضافة العالية، وفرص العمل الكبيرة، أو التي يقترح توطئها في مواقع معينة على طول المحور) للاستثمار المحلي، مع تخصيص البعض الآخر منها للاستثمار الأجنبي. إن هذه الرؤى ليست بغرض التمييز ما بين الاستثمار المحلي والأجنبي في أنشطة المشروع بقدر ما هي لضمان تحقيق أعلى دخل للاقتصاد الوطني من ناحية، أو لضمان الأمن الوطني من ناحية أخرى، وهنا أيضاً يمكن طرح بعض التساؤلات ومن بينها:

● ما هي أفكار المشروعات (الأنشطة) التي يقترح أولوية تخصيصها للاستثمار المحلي؟ وما هي مبررات هذا الاقتراح؟.

● وما هي أفكار المشروعات (الأنشطة) التي يقترح تخصيصها للاستثمار الأجنبي؟

وما هي مبررات هذا الاقتراح؟.

- ما هي أفكار المشروعات (الأنشطة) التي يقترح أولوية تخصيصها للاستثمار العام المحلي؟ وما هي المبررات لهذا الاقتراح؟
- ما هي أفكار المشروعات (الأنشطة) التي يقترح تخصيصها للاستثمار الخاص المحلي؟ وما هي مبررات هذا الاقتراح؟
- ما هي مراكز توطین أفكار المشروعات (الأنشطة) التي يقترح تخصيصها للاستثمار الأجنبي على طول وعمق محور القناة؟ وما هي المبررات؟ إن طول الفترة الزمنية اللازمة لاستكمال تنفيذ أنشطة المشروع، ومع تنوع مواقع توطین هذه الأنشطة على طول وعمق محور القناة، قد يفرض تحديد أولويات تنفيذ هذه الأنشطة من منظور مواقع توطینها بغرض تحديد مسار هجرة القوي العاملة للعمل بهذه الأنشطة وتجنب تفرغ بعض المناطق من سكانها لحساب مناطق أخرى، أي وبمعنى آخر تحقيق التوازن في توزيع القوي العاملة على طول وعمق المحور.. وهنا يأتي التساؤل عن نوعية الأنشطة، والمواقع ذات الأولوية من هذا المنظور؟

(٢) مشروع محور قناة السويس في إطار خطة قومية شاملة: لا يمكن الإدعاء بأن تنمية محور قناة السويس تأتي خارج إطار خطة قومية شاملة للتنمية... ومن ثم فإن وجود مشروع تنمية هذا المحور في إطار الخطة القومية للتنمية يفرض بدوره التنافس فيما بين هذا المشروع، وغيره من مشروعات التنمية في المناطق والأقاليم الأخرى على مصادر التمويل المتاحة للاستثمار بالخطة، وهو ما قد يفرض بدوره تحديد الأولويات فيما بين أنشطة هذا المشروع، وأنشطة التنمية في المناطق والأقاليم الأخرى، كما قد تفرض هذه الأولويات أيضاً لاعتبارات التشابك بين أنشطة المشروع، وغيره من الأنشطة القائمة بالدلتا، والوادي... وفي ضوء هذه الاعتبارات يمكن أن يأتي التساؤل: ما هو سلم الأولويات، فيما بين أنشطة ومواقع التنمية بالمشروع؟ وما هي مبررات اقتراح كل من أولويات هذا السلم؟

(٣) التنمية الزراعية في محور قناة السويس، وقوانين التصرف في الأراضي الصحراوية: هناك من التشريعات الأخرى التي تنظم التصرف في الأراضي الصحراوية لأغراض التنمية، ومنها القانون رقم ١٤٣ لسنة ١٩٨١ في شأن استصلاح واستزراع الأراضي الصحراوية، والقانون رقم ٥ لسنة ١٩٩٦ في شأن قواعد التصرف في الأراضي الصحراوية بالمجان أو بإيجار اسمي لغرض إقامة مشروعات استثمارية أو التوسع فيها. ولقد حدد القانون الأول الفئات التي يمكن أن تستفيد من تخصيص الأراضي الصحراوية بغرض الاستصلاح

والاستزراع في مجموعات الأفراد من صغار المستفيدين، وغيرهم من خارج هذه الفئة إلى جانب الجمعيات التعاونية، والشركات المساهمة، وشركات الأشخاص، والتوصية بالأسهم. ولقد حدد القانون مساحة ما بين ٥-١٠ فدان للفرد من صغار المستفيدين، ٢٠٠ فدان للفرد من خارج هذه الفئة، ١٠ آلاف فدان للجمعية التعاونية وبعدها أقصى ٣٠ فدان للعضو، ١٠ آلاف فدان لشركات الأشخاص، والتوصية بالأسهم، ٥٠ ألف فدان كحد أقصى للشركات المساهمة، على أن لا تقل ملكية المصريين عن ٥١% من رأس مال الشركة، ولا تزيد ملكية الفرد عن ٥% من رأسمالها. ولا يجوز أن تؤول أراضي الجمعيات التعاونية والشركات عند انقضائها إلى غير المصريين. كما جاء القانون رقم ٥ لسنة ١٩٩٦ ليبيّن التصرف في الأراضي الصحراوية بالمجان أو بإيجار أسمي دون أن يحدد حداً أقصى للمساحة التي يمكن تخصيصها حيث نص على أن يتم تخصيص الأراضي اللازمة للمشروع بمراعاة حجمه وطبيعة نشاطه وقيمة الأموال المستثمرة به، كما لم يحدد أيضاً القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧، بشأن ضمانات وحوافز الاستثمار، الحد الأقصى لتخصيص الأراضي الصحراوية حيث ترك ذلك للجهات الإدارية المعنية. وهنا تأتي بعض التساؤلات:

- مع عدم وجود نصوص في قوانين نظم الاستثمار المشار إليها من قبل عن إلغاء هذه القوانين أو تعديل بعض موادها التشريعية، فهل يتوقع استمرارية سريان هذه القوانين واستخدامها في تخصيص أراضي المشروع؟.
- مع فرضية تطبيق نصوص القانون رقم ١٤٣ لسنة ١٩٨١ بشأن تخصيص الأراضي المستهدف استصلاحها واستزراعها بمنطقة عمل المشروع، وبالمساحات المشار إليها لكل من الفئات المستفيدة، فهنا أيضاً تأتي بعض التساؤلات:
- هل يمكن السماح للمستثمر الأجنبي الدخول في هذا المجال؟ أم من الأفضل قصر تخصيص الأراضي لهذا الغرض على الاستثمار المحلي فقط؟.
- إذا كان استصلاح واستزراع الأراضي بمنطقة عمل المشروع هو من المجالات المتوقعة أن يكون لها دور ملموس في تشجيع الهجرة إلى سيناء والتوطين بها، فما هي أنماط الحيازة الزراعية المفضلة لهذا الغرض (الصغيرة/ المتوسطة/ الكبيرة)؟.
- إذا كانت القوانين المشار إليها قد تركت تحديد المساحات التي يمكن أن تخصص للمشروعات الاستثمارية لمسئولية الأجهزة الإدارية المعنية فما هي الضوابط التي يمكن افتراضها لتجنب انحراف هذه المسئولية؟.

(٤) تمويل المشروع : يعد توافر التمويل اللازم لتنفيذ أنشطة المشروع من العوامل الحاكمة لمعدلات الأداء به. وإذا كانت حزمة الحوافز والضمانات التي يتوقع أن توفرها إدارة المشروع للمستثمر في هذه الأنشطة تعد هي المسار لتوفير التمويل اللازم من المستثمر المحلي والأجنبي، فيبقى هناك التساؤل عن الضمانات والضوابط التي تجعل المستثمر المحلي أو الأجنبي يفي بالتزاماته الاستثمارية دون الدخول في منافسة على الاقتراض من المصادر الوطنية للانتماء؟. وفي هذا الشأن أيضاً يبقى هناك تساؤل أخير: هل يمكن أن تجعل إدارة المشروع من التمويل الذي توافر لديها من الائتلاف الشعبي في تنفيذ مكون توسيع وتعميق القناة (أو جزء منه) كقرض دائر يستخدم في تمويل بعض أنشطة المشروع والتي يقترح تنفيذها تحت مسئولية إدارة المشروع؟. وإذا كانت الإجابة بالقبول أو النفي فما هي المبررات؟.

إن ما قدمته هذه الورقة من تساؤلات جاء بهدف استكشاف رؤى السادة المشاركين حول الإطار التنظيمي والمؤسسي لإدارة مشروع تنمية محور قناة السويس، ومن ثم فقد يرى بعض السادة المشاركين إضافة بعض التساؤلات الأخرى ومن ثم الإجابة عليها، وبما يمثل إضافة جديدة لها تقديرها وقيمتها من قبل هذه الورقة.

وأخيراً أقدم الشكر للحاضرين وأكد هناك استفسارات أخرى ممكن حضراتكم تطرحوها وشرفتنا ولكم جزيل الشكر.

محمود عبد الحى

شكراً للدكتور عبد القادر وقد تجاوزنا الوقت قليلاً، لكن هذه التساؤلات لا يمكن أن نناقشها سؤال سؤال فهل حضراتكم ترون أن يتم التحدث في الموضوع كاملاً لأننا إذا ناقشنا سؤال سؤال فسوف تنتهى من ثلاثة أسئلة وينتهى اليوم. هناك من يقترح أن نناقش الورقة محور محور وأرى أن هذا مقترح وجيه ونحن سوف نستثنى من ذلك أستاذنا د. على الدين هلال لأن لديه ارتباط وموعد فنستسمح ونضغط أيضاً أن يتحدث الينا في الموضوع كنظرة إجمالية ويستمر معنا أكبر وقت ممكن.

مصطفى أحمد مصطفى

الحقيقة الورقة المقدمة تحتوى على كل ما يجب أن نعرفه عن المشروع الواسع وعلى كل ما يعين على فهم الموضوع وهذا الكلام يجب أن يقال في إطار مبلور تماماً ورد أيضاً من خلال العرض الموحد ككل في ما يعين لأى تعليق. فأنا أرى أن العرض الموحد ككل وليس محور محور أفيد لأننا لن ننتهى من أكثر من محورين وأنا أحترم الآراء الأخرى فأنا كما أنا متوسم في أستاذنا على الدين هلال أن يدلى بإضاءة كاملة، بلورة كاملة للموضوع من كل وجهات النظر، فلماذا لا يكون هذا الأسلوب لنا جميعاً في عجالات وبتركيز شديد وإعطاء حلول عميق وشكراً

محمود عبد الحى

الحقيقة سنترك لكل واحد وهو يتكلم أن يتحدث عن المحور الأول كما قال المهندس يحيى الزينى أو كما قال د. مصطفى لن يكون هناك تقييد، فمن أراد الحديث حسب المنهج الذى سيتحدث به د. على الدين هلال واقترحه د. مصطفى أهلاً وسهلاً ثم يتعب د. عبد القادر في إعداد دائرة الحوار.

أحمد حلفاوى

الحقيقة أعتقد أن الممثلين عن هيئة قناة السويس يجب أن يكونوا أول من يتكلمون في هذه الجلسة.

محمود عبد الحى

هذا مقترح بعد أذنكم ولا نريد أن نستغرق الوقت في مناقشات والموضوع يهرب منه أيدينا، أعتقد أن المناسب حالياً من يريد أن يتحدث مثل د. على، د. مصطفى في الموضوعات ككل أهلاً وسهلاً مع مراعاة الوقت بالنسبة للزملاء، لكن يجب أن يحدد أنه يرى في المحور الأول كذا، والمحور الثانى كذا.... وهكذا.

النقطة الثانية أنه بعد أسناذنا د. على وهو مقترح وجيه أننا سنعطى الأولوية بعد أن حضراتكم للضيوف بمعنى الضيوف من هيئة قناة السويس وهيئة الاستثمار والمشروعات و... إلخ لهم الأولوية في الحديث لكي نستفيد لأن خبرتهم العملية من خلال التسويق ثم نعطي الوقت الكافي للمناقشات.

على الدين هلال

بسم الله الرحمن الرحيم.. أود أولاً أن أتوجد بالتحية للمعهد الذي اعتبره حصناً من حصون العمل الوطني منذ نشأته في الخمسينات ومازلت أذكر في شبابي المبكر وأنا معيد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية نقاشات وحوارات مع أساتذة عظام نتذكرهم بكل الخير د. إبراهيم حلمي عبد الرحمن، د. اسماعيل صبرى عبد الله، ود. إبراهيم سعد الدين، هذا المعهد قدم لمصر العقل الاقتصادي ليس فقط على مستوى التفصيلات ولكن على مستوى الفلسفة والفكر والتوجه فأشكر حضرتك وأشكر المعهد على تكريمي بالمشاركة في الندوة.

أشكر أيضاً الورقة فالورقة جيدة خاصة هذه هي المرة الأولى التي أشرف بالاستماع للدكتور عبد القادر وأعجبت بالورقة كتابة ثم ازداد إعجابي بها بعد الاستماع إليه فهو تحدث بهدوء وقدم وجهة نظره فيما ادعى أنها أسئلة، إنما هي أسئلة تتضمن وجهات نظر وطرح هذه النتائج كلها وبراءة الأطفال في عينيه. أود بعد تقديم التحية للدكتور عبد القادر أن أتحدث في موضوعين، موضوع مختصر وموضوع يحتاج لوقت.

الموضوع الأول خاص بتعبير المشروع القومي، ما هو المشروع القومي، هذه الكلمة في تاريخنا، في الفكر السياسي والاقتصادي الخاص بنا استخدمت بطريقتين: الطريقة الأولى للدلالة على المشروع القومي لمصر، المشروع القومي لثورة يوليو بمعنى ما هو مشروع النهضة المصرية؟ لم تكن بمعنى Project وإنما بمعنى تطور للتقدم أو النهضة أو للتنمية فاستخدم المشروع القومي لدولة من الدول.

تستخدم على مستوى الـ Micro للدولة على Project معين مشروع السد العالي، مشروع قناة السويس، وأنا لست من المرحبين باستخدام هذا التعبير، هناك في العالم كله ولا نريد أن نؤلف. يتكلموا على Mega Project المشروعات العملاقة، المشروعات الكبرى فأنا لى تحفظ لأنه في النهاية من يحتكروا هذا التعبير هو الدولة، فالدولة هي التي تسمى مشروعات معينة مشروعات قومية وستمنع رغم ما يحدث في المجتمع أشياء لا تقل أهمية.

عندما أنظر إلى تطوير مدينة صناعية اسمها العاشر من رمضان الذى قام بها المجتمع، القطاع الخاص، أنا أستطيع أن أقول أنها مشروع قومى أسمه تطوير مدينة العاشر من رمضان رغم أنه لم يسمها أحد بذلك لكن أنا كباحث يمكن أن أعتبر تنمية شرم الشيخ مشروع قومى، ربما نتخرج بعض الشئ أو نتوقف بعض الشئ أمام الإفراط أن كل مشروع كبير نسميه مشروع قومى.

أنتقل للموضوع الثانى أعتقد أن كثير من الأسئلة التى طرحتها الورقة أسئلة لا يجب أن تتجه للباحثين وإنما يجب أن تتجه للمشتغلين والمنفذين لهذا المشروع لأن لديهم تعليمات بمعنى نقول ماذا تنوون أن تعملوا في قضية كذا، أو ماذا تريدون كذا؟ هل نظام الحوافز كذا؟ هل ستطبقون قانون كذا أم كذا؟

بالنسبة للمشاركين في التنفيذ يجيبوا ماذا يريدون، أو ماذا ينوون، أو ماذا يخططون، بالنسبة للباحثين سوف يطرحون ما يعتقدون أنه ما ينبغي أن يكون، أو ما هو تصورهم، وبالتالي الإجابة على السؤال لا تكون عن ماذا يحدث؟ وإنما عن ما ينبغي أن يكون.

في هذا السياق أنا سأجيب على عدد من الأسئلة التى طرحها د.عبد القادر في الورقة ولكن بمنظور في تصورى ماذا يجب أن يحدث؟ ومتضمن فيها ملاحظات على المسيرة العامة لهذا النوع من الفكر.

أول نقطة أود أن أقولها أن المشروع القومى الصحيح في تقديرى ينبغي أن يكون جزءاً من تصور للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلد وأنه حاصل جمع عدد من المشروعات القومية لا يمثل خطة للتنمية لأن أولويات عمليات تخصيص الموارد في المشروعات القومية ينبع من التطور العام للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدولة، في غياب التصور لقيمة التنمية في مجتمعنا ستظل كثير من أسئلة د.عبد القادر بدون إجابة ولا يستطيع أحد أن يجيب عليها.

دور الترابطات الأفقية لمشروع قناة السويس، ومشروع شبكة الطرق، ومشروع زراعة ٤ مليون فدان، ومشروع الساحل الشمالى لا أستطيع أن أقول لك ما هي العلاقات إلا إذا أردت كلام عام، كلام ايديولوجى، شعارات عامة في غياب دراسات جدوى تفصيلية وفي غياب أولويات وفي غياب تصور للخطة الاستراتيجية الشاملة والاتصالات ما بين هذه المشروعات.

النقطة الثانية أغلب أسئلة د.عبد القادر يمكن أن تجيب عليها، لا أنا أحجب عليها ولا الأخوه الأفاضل ممثلى سواء وزارة الاستثمار يجيبوا عليها يقول السؤال وإجابته وهو ما هي رؤية القيادة السياسية لشكل النظام الاقتصادى؟ ما هو النموذج الاقتصادى الذى نتطلع إليه؟ واحد يجيبني لا يا دكتور نحن نريد أن نبني نظام اقتصادى حر ولنكن أكثر صراحة نحن نسير في طريق التنمية الرأسمالية

المعتمده على الاستثمار الأجنبي والمعتمده على الاندماج في الاقتصاد الدولي، موافق.

السؤال أن الاقتصاد الحر له أشكال مختلفة، لدينا كوريا الجنوبية، نرى ماليزيا، نرى إندونيسيا، تجارب مختلفة، هناك دول قامت مشروعاتها القومية وتنميتها أساساً بالاندماج في الاقتصاد العالمي وإعطاء الشركات دولية النشاط اليد العليا في الاقتصاد، حققت تنمية اقتصادية سريعة لكن كان هناك خلل اقتصادي واجتماعي.

هناك دول عملت التوازن بين الاستثمار المحلي والأجنبي ووضعت شروط قطر، السعودية، الكويت، لا يمكن للأجنبي أن يملك أكثر من ٤٩% من أى شركة بمعنى تبقى اليد العليا في أى استثمار خاص للقطاع الوطنى ومصر اتبعت هذه الطريقة.

ما هو شكل الاقتصاد النموذجي؟ مفتاح ما هي القطاعات الاقتصادية التي تريد أن تعتبرها أكثر أهمية وأكثر حيوية عندما نتحدث عن تنمية كل شبر فكأنك لا تتحدث عن تنمية أى شئ فالدكتور عبد القادر يتكلم وأنا أسمع منه لكل قطاعات الاقتصاد في مصر ولكل مشاريع الاقتصاد في مصر هل يمكن لأى دولة حالية أو دولة أخرى فعلت هذا؟ كل الدول الأخرى قالت في المرحلة الأولى نركز على القطاعات التالية طبعاً هو اهمال لعدم تحديد أولويات تخصيص الموارد.

نأتى لقضية شكل النظام الاقتصادي، من يقوم بعملية تنفيذ التنمية، لدينا دول الدولة هي التي قامت بها، لدينا دول القطاع الخاص الداخلى الذى قام بها، لدينا دول عملت شراكة وهذا من أصعب الأسئلة التي نتعامل معها، حالياً الجزء الأكبر من تنفيذ هذه المشروعات تقوم به الهيئة الهندسية العسكرية وهي جزء من الدولة وهذا معناه اقتصاد الدولة في تزايد، وحتى عندما تقوم الهيئة باستخدام أو بتوظيف شركات القطاع الخاص فشرركات القطاع الخاصة تعمل من الباطن أو تعمل في إطار أو رعاية أو تحت مظلة قطاع الدولة.

صدر قانون منذ عدة أيام يعطى لهيئة قناة السويس الحق في إنشاء شركات مساهمة، أساتذة الاقتصاد وأنا لست منهم يعطينا تداعيات هذا، هيئة مملوكة للدولة كاملة ستبدأ تنشئ عشرات الشركات المفترض أن يكون جزء منها ملك الدولة وجزء منها لا، السؤال ما هي الثمار لهذا؟

في بداية عهد الرئيس السادات أنشأ وزارة للتنمية الشعبية وظهرت فكرة بنك التنمية بالدقهلية عندما قال عن حاجة اسمها التنمية الشعبية، وبنك التنمية في كذا، وبنك التنمية في كذا، ودخل قطاع الدولة كشريك في عدد ضخم من الشركات، ثم

وهذه مدروسة ولها نتائج في العالم كله، الذى نحن نعمله إذا استثمر يسمى نظام رأسمالية إنما القاطرة التى تشد التنمية هى قطاع الدولة. لا بأس كوريا في بعض الأجزاء عملت هذا، في علم السياسة هناك أحد النماذج في مفهوم الدولة هى الدولة التنموية، الدولة هى التى تقوم من خلال قطاعها المدنى وفي بعض الأحيان قطاعها العسكرى هى التى تقود التنمية، السؤال ما هى التدايعات الاقتصادية والسياسية على اتباع هذا النمط؟ هل هذا النمط شجع التطور السياسي؟ ثم هل هذا النمط هو نمط مؤقت في مرحلة الدفعة الاقتصادية الأولى التى نريد فيها درجة عالية من الكفاءة والانجاز وسرعة الأداء أو يصلح كنموذج مستمر لشكل النظام الاقتصادي؟

أعتقد أن هذه الأسئلة المتعلقة بشكل النظام الاقتصادي المرجو لازم أختتم بهذين السؤالين خطة التنمية بأن أقول كباحث للعلوم السياسية أستطيع أن أفهم الرغبة في الإسراع الشديد واتخاذ قرار مبدأ قناة السويس حتى في غياب الدراسات، أستطيع أن أفهم أنه يجب أن تنتهى بعد سنة، فهناك نظام سياسى جديد، مجتمع مهلهل، استقطابات سياسية، والدكتور عبد القادر حذر من الخلط بين الاعتبارات السياسية والاقتصادية للأسف هو طلب وجيه من عالم جليل لكن لا يمكن تنفيذه في هذا الوقت.

السد العالى كان مشروع سياسى اقتصادي، تأميم قناة السويس كان سياسى اقتصادي، مشروع قناة السويس الحالى سياسى واقتصادي، والسؤال رغم الرغبة السياسية في ايجاد شئ مهم للشعب، يلهم الشعب، يعطى الشعب الشعور بالانتماء لم يتحقق هذا لكن من حق د.عبد القادر أن يسأل إلى متى؟ هلى ستضحى بالاعتبارات الاقتصادية لصالح الاعتبارات السياسية؟ وإذا عملنا هذا من سيدفع الثمن؟

سؤال أشار إليه برفق عندما قال أن الـ ١٢% هو عائد الشهادات، قبل في البداية أنها ستدفع من إيرادات قناة السويس، بعد ذلك قيل أن وزارة المالية تقول أنها ستكون من الموازنة العامة أيا كان فالسؤال سيكون هل هذا سيمثل عبئاً؟ وفي النهاية قناة السويس هى أموال عامة والسؤال سيكون هل هذه الإيرادات من عوائد المشروع؟ الأرجح لا، الناس بدأت تأخذ هذه الإيرادات بعد ٦ شهور وقبل أن يكون المشروع قد انتهى.

لكن السؤال الأكبر ما هو التوازن الذى تضعه القيادة السياسية ما بين اعتبارات الكفاءة الاقتصادية وهى أساسية والاعتبارات السياسية المتعلقة بشرعية النظام السياسي، المتعلقة بخلق رأى عام مؤيد، المتعلقة بإعطاء رسالة للعالم أن مصر حية وقادرة على التنفيذ وليست كما يقال كذا. وكذا. وكذا.

النقطة الثالثة وسأوجز أسرع أن أ، ب في تقييم أى مشروع هو تحقيق الأهداف، إلى أى مدى تحققت الأهداف المرجوة من هذا المشروع، بمعنى الرئيس السيسى قال نحن سنفتح القناة الجديدة يوم ٦ أغسطس ٢٠١٥ وأن شاء الله سنفتح في الميعاد، أذن تم تحقيق المشروع في الموعد المحدد له، لكن الذي يعرفه الاقتصاديين هل التكلفة التي كانت أمام الرئيس أو أمام رئيس الوزراء يوم ٥ أغسطس ٢٠١٤ هي التكلفة التي حدثت؟ أم أنه في التنفيذ زادت هذه التكلفة ٧٠% .

الاقتصاديون يقولون لنا هل الزيادة في تكلفة معينة بنسبة عالية يعتبر أن المشروع قد تم تحقيقه أم لم يتم تحقيقه وفقاً للإطار المالى؟ إذا رصدت العلاقة بين الأهداف المرجوة والنتائج ترى أن النتائج التي جاءت بالورقة أن كثيراً من المشروعات المدرجة، مشروعات لوجستية، ١٠ فنادق، ٣ مدارس لا ترتبط بتوقيينات زمنية أو أطر مالية، وطالما غاب الإطار الزمني أو القيد المالى إذن أنا لا أتحدث عن مشروع بالمعنى العلمى وإنما أتحدث عن أفكار نبيلة جديرة بالتأييد وينبغى تنفيذها لكن إلى أن نتقدم لنا وزارة الاستثمار أو هيئة قناة السويس تقول المشروع الفلانى، إقامة كذا منطقة لوجستية في ٣ سنوات بتكلفة كذا.

النقطة الرابعة توافر مقومات التنفيذ وبعبارة أخرى العلاقة بين درجة الطموح والمقومات التنفيذية، الرئيس في حديثه ولقائه مع الحكومة أنتقد علناً أكثر من وزير، أين أدوات التنفيذ؟ لماذا لم يحدث الحفر؟ لماذا لم يبدأ الحفر؟ وهذا سؤال لماذا لم تبدأ وزارة الحفر في مشروع ما؟ قد يكون إهمال، قد يكون تكاسل، قد يكون غياب الموارد المالية، وهناك شئ آخر قد يكون لأن جميع المعدات وابورات الظلط في مصر كلها تعمل، في نهاية الأمر أنت في مصر مثلاً لديك ١٠٠٠ وابور ظلط، ١٠٠٠ حفار، مليون حفار، إذا عملت عدد المشروعات تتجاوز القدرة الاستيعابية لهذه الأدوات فإنه يحدث قصور في منطقة معينة.

يجب الاعتراف أن مصر في ثورة عمرانية، بمعنى الذي يمشى في طريق مصر الإسكندرية، الذي يسير في طريق القطامية، الذي يسير في طريق الواحات سيجد الحفر مستمر وناس تعمل، هل حجم الطموح العمرانى يوافق معدات ولا أتكلم عن مهندسين وسأتكلم فيما بعد عن العناصر المدربة، ثم أشير أيضاً إلى قضية الكهرباء في نهاية الأمر لا تستطيع أى دولة أن تتجاوز القدرات الموضوعية لها، تقول نحضر من الخارج، موافق مثل ما يحدث في حفر القناة لكن تضع على حساب التكلفة أو نشترى.

القضية التي لم تشر إليها الورقة يمكن أن نقول إذا كنت تقيم مشروع أو مشروعات نشاطها يعتمد على عوامل ليس لك سيطرة عليها بمعنى في نهاية الأمر أنت عملت قناة السويس صاغ سليم، أما في نهاية الأمر عدد السفن التي ستمر في قناة السويس مرتبط بحركة التجارة الدولية علما بأن حركة التجارة الدولية في صالحنا وإنما ما أقصده إذا حدث في سنة من السنوات ركود في التجارة الدولية وفي سنة أخرى تصاعد في التجارة الدولية، نحن في الحساب نكتب كل حاجة لكن ربما يحدث طارئ معين أو حدث معين قد يؤثر على هذا الأمر.

ورد في حديث الورقة الحديث عن فكرة التآني والتسرع طبعاً التآني المبالغ فيه مرفوض وفكرة الكفاءة والإسراع قيم محمودة طالما أنها لا تؤدي إلى زيادة تكلفة غير مبررة أو إهدار قيم الكفاءة أو الإنجاز، إذا استطعنا أن نجتمع ما بين الكفاءة المهنية بمعنى أن يتم المشروع وفقاً للاعتبارات الهندسية والمعمارية السليمة وفي أقل وقت ممكن يكون هذا قد جمع بين الحسنين.

نقطة أخرى أنا من الذين يعتقدون أن المشكلة رقم ١، ٢، ٣ رقم ١٠ في مصر، والمشكلة التي تسم الحياة السياسية، والحياة الاجتماعية والعلاقات الأسرية في مصر هي التشغيل، فالتطرف والإرهاب والانحراف بكل إشكاله يعود إلى قضية التشغيل وهي البطالة ومع أن حضرتك تزيد سنوياً بـ ٢,٦ مليون نسمة، إذا طرحنا منه اجمالي الوفيات ٤٠٠ ألف فنحن نزيد زيادة صافية ٢ مليون نسمة. إذن أنا من حقي كباحث أن أسأل أن أحد المعايير الأساسية لي في تقييم أي مشروع هو فرص العمل فأنا من حقي أن أسأل أخوتي في قناة السويس وكذا.. وكذا.. ما هي الأعداد التي تشغلوها؟

لقد فوجئت عندما قال الرئيس أو الفريق مميش أن هناك ٢٥ ألف عامل مصري يشغلوا في الحفر، أنا كنت أتصور العدد أكثر من ذلك، هل أنا أسأت السمع وهم ليسوا ٢٥ ألف؟ إنما الذي أريد أن أطرحه أن أحد المعايير الأساسية في تقييم أي مشروع تنموى في مصر ما هي فرص العمل؟

هذا يقودني إلى التحذير من تعبير استمع إليه من كثير من المسؤولين أن يقول نحن نستخدم أحدث ما وصل إليه العالم من تكنولوجيا، وأنا من المدافعين أن هذه وجهة نظر غير موفقة، الصين لم تفعل هذا، كوريا لم تعمل هذا، هناك مجالات مثلاً مجال الالكترونيات هناك مجالات لا بد أن تستخدم أحدث ما وصل إليه العلم، عملية تسليح الجيش وهناك مجالات أخرى كثيرة لذلك أنا أدعوا أن نفكر مرة ثانية في الفكرة القديمة الجديدة وهي الخطط التكنولوجية المناسبة أو الملائمة.

أنا قرأت بحث عن الصين كيف تصنع القمصان؟ فيقول ٧٥% من هذه الصناعة تتم في المنازل، هناك بيت متخصص في الياقه، بيت متخصص في الأسورة، بيت متخصص في فتح العراوي ويذهب للمصنع يقفل القميص كله وداخل ذلك يجب أن نعيد النظر في طرق الصناعات الصغيرة، الخطأ الذي يفهمه أن الصناعة الصغيرة مفروض أن تعمل منتج نهائي فطالما تطلب من الصناعة الصغيرة منتج نهائي فهي محكوم عليها بالفشل، الشكل الصحيح وهو الأسلوب الصيني أن الصناعة الصغيرة تصنع مكونات Inputs تستخدمها الصناعة الكبيرة.

وأتصور أن نعمل إعادة زيارة إذا ذهبت حضرتك لزيارة مصانع صلب حديثة مصنع بملايين الجنيهات والمصنع كله يدار بالكمبيوتر هذه هي قضية التكنولوجيا، التكنولوجيا الحديثة تكنولوجيا نستثمر فيه رأس المال وأقل في العمالة، الذي يريد أن يعمل ذلك أهلاً وسهلاً، السؤال إلى أين تذهب العمالة المصرية؟ وكيف نقضى على البطالة؟

إذا كان لدى مشروع، مشروعات عمرانية، رصف طرق.. إلخ تستخدم عدد أكبر من العمال وآلات أقل من أحدث تكنولوجيا، هذا قرار سياسى، والقرار السياسى لا، أن القضية الأساسية لدى هي تشغيل الناس، وبالذات أن عدد كبير من

المتعطلين في مصر لا يمتلكون أى مهارة هؤلاء ليسوا فقط Unemployed النقطة الأخيرة لمن صنع القرار؟ من يتخذ القرار؟ غير واضح للرأى العام ما هي الجهات التي تصدر القرار، لا بد من وجود نقاش، هل الذي يتخذ القرار رئيس هيئة قناة السويس؟ أم رئيس مجلس الوزراء في غيبة مجلس النواب.

والحقيقة كلما ضاقت قنوات المشورة كلما زادت مستويات الخطأ، هذه الندوة وهي ندوة معلقة المفروض والمطلوب منا الإجابة على هذا السؤال وليس ١٠٠ سؤال. آخر نقطة هناك مادة في الدستور تمنع بيع أملاك الدولة، أملاك الدولة حق انتفاع فقط إذا كنا سنحترم الدستور.

محمود عبد الحى

نشكر د. على الدين هلال ونتمنى أن تكون المداخلات التالية في نفس المستوى وإن كنت أرجو إرجاء بسيط لكى لا يزعل أحد منى، كلام د. على جميل وكنا مستعدين أن نستمر لآخر النهار، لكن يكون الحوار أقل بقدر الامكان لكى نعطي فرص للآخرين، وكنا قد اتفقنا أن اخواتنا وأساتذتنا الأفاضل من الهيئات المعنية مباشرة بهذا المشروع أو المناطق المتصلة وأعتقد أننا سنبدأ بالباشمهندس يحيى الزينى وأرجو من كل متحدث أن يذكر اسمه من أجل التسجيل.

والحقيقة أن كلام د. على صحيح وكان لدى مقترح أن يكون لدينا مجموعة من أساتذة المعهد وخبرائه تكون دائما على استعداد لتقديم المشورة للحكومة بدءاً من وزير التخطيط الأقرب إلينا في عملنا وانتهاء بكل أجهزة الدولة فهذه المجموعة تكون مستعدة لتقديم المشورة في كافة الأشياء لكن للأسف هذا المقترح لم يؤخذ به.

فعلاً الكلام الذى قاله د. على أنه لا مانع في المشروعات القومية ولا نشعر بالحرَج في الجلسات الخاصة والمناقشة هناك عيب كذا أو عيب كذا.

على الجانب الآخر تجزء النظرة عندما تصدر تصريحات وأنا كباحث استفز عندما يقال أن احتفال قناة السويس لن يكلف الدولة شيئاً، أنا لست معارض للاحتفال لكن ليس بهذه التكاليف المرتفعة، هذه كلها ثروة المجتمع فلا أقول أن الدولة لن تتحمل شيئاً لأن المبالغ التى ستنفق كأن يمكن أن تنفق في مجال آخر.

يحيى الزينى

أبلغ حضراتكم بتحيات السيد اللواء محافظ بورسعيد وأشكركم على دعوتنا لحضور دائرة الحوار.

عندما أتكلم عن موضوع المشروعات أنا كنتخطيب عمرانى جاءنى من وزارة الإسكان ومن الهيئة العامة للتخطيط العمرانى وقبل أن يبدأ في مشروع قناة السويس مجموعة من المشروعات المقترحة وضعتها الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، كانت مجموعة الدراسات القطاعية في وزارة الإسكان- وهذا موجود من فترة طويلة- وصلت إلينا مجموعة من المشروعات كان من ضمنها بعض المشروعات المعروضة علينا بالنسبة للمجمعات الصناعية الموجودة في شرق بورسعيد- وأتى لنا هذا الموضوع بالتوجيه من اجتماع المحافظين الذين حضروا اجتماع مجلس الوزراء وكان على محافظة بورسعيد أم أن طرح رؤية مختلفة أو إضافة مشاريع أخرى؟

أرسلنا الرد إلى الهيئة العامة للتخطيط العمراني بأن هذه المشاريع تتوافق، لكن لدينا مشاريع نريد أن نضيفها وذكرنا المشاريع التي نريد أن نضيفها في هذا المجال.

أنا سأبدأ كلامي بالمحور الأول وهو عن استصلاح واستزراع المساحات وكل التفاؤل بمصدر المياه هل هناك مصدر مياه فعلاً يكفي المساحات التي نتكلم عنها أم لا؟ وأنا هنا أقترح أن مثل هذه الأمور لا بد أن تكون مدروسة ولكي تكون مدروسة لا بد من وجود مراكز أبحاث تشتغل في ذلك.

هناك مراكز أبحاث في وزارة الري، في كلية الهندسة جامعة القاهرة وهناك مراكز أبحاث في هيئة قناة السويس تقوم بإجراء الأبحاث اللازمة في هذا النطاق للوقوف على مصدر المياه، هل لدينا مصادر مياه تكفي لإستصلاح هذه المساحات أم أننا سنعمل مشروع ونفاجأ بفشله في النهاية؟ وهذه هي البداية.

بالنسبة للنقطة والأفكار التي تحدثت عنها الورقة بالنسبة لإنشاء مأخذ جديدة للمياه من ترعة الإسماعيلية حتى شرق القناة كان هناك مقترح أفضل وهو إنشاء محطة تحلية مياه بالطاقة الشمسية.

أيضاً في الجزء الأول بالنسبة لترعة السلام لرى ٤٠٠ ألف فدان هل ستدخل هذا معنا في محور تنمية قناة السويس؟ وهل هذا المشروع سوف أنسبه لنفسى؟ أنا أقترح هنا أن يكون هناك فصل، كتوجيه أن يكون هناك فصل بين أى مشروعات استصلاح واستزراع كانت قد تمت في ترعة السلام والمشروعات التي نخطط لها ومنها مشروع تنمية محور قناة السويس ولا يكون هناك دمج بين الاثنين، لكي لا نأخذ مشروعات كانت سابقة وننسبه لأنفسنا.

بالنسبة للتوجيه بإنشاء محطة تحلية مياه، الفكرة نفسها يتم دراستها ويتم من خلال دراسة هذه الفكرة المقارنة ما بين الفكرة الأصلية المطروحة وهي إنشاء مأخذ للمياه من ترعة الإسماعيلية ففكرة إنشاء محطة تحلية مياه بالطاقة الشمسية في شرق القناة، هنا لا بد للمراكز البحثية المتخصصة أن تشارك في هذا الموضوع كلية الهندسة جامعة القاهرة ووزارة الإسكان تكون ممثلة ووزارة الري وهيئة قناة السويس هي عنصر أساسى في جميع هذه الدراسات بحيث نقارن ما بين المقترح الأصيل والمقترح البديل ونعرف العيوب والفوائد ونستقر على المقترح القابل للتنفيذ والذي يحقق الجدوى المطلوبة.

كان هناك موضوع طرح هنا عن مصانع الغزل والنسيج وأنا كنت حضرت ندوة في الأكاديمية البحرية في بورسعيد وكان بعض الأساتذة المتخصصين قالوا هذا الكلام الذى سأقوله بالنص " أن عندهم معلومات أن بعض مشروعات الغزل

والنسيج المتوقفة أو المتعثرة والتي تعاني من مشاكل يتم نقلها إلى هناك" وأنا أقول هنا لا بد أن نصل لتوجيه معين أنه ليس أى مشروع قائم سواء في المحلة أو أى مكان آخر يتم نقله إلى هذه المنطقة في شرق بورسعيد، أنا لا أنقل مشروع هناك وأقول أنا عملت مشروع، وإذا كنت أريد عمل مشروع فليكن إنشاء جديد بتقنيات جديدة ممكن تزيد وتعود على البلد بالنفع.

أيضاً أرى أنه من الممكن أن تطور المشروعات التي لديها مشاكل ونصل بها إلى أقصى استفادة بدلاً من عمل مشروعات جديدة وأنا مع هذا المقترح لا أنقل أى مشاريع فاشلة من أى مكان آخر ومتعثرة وإذا كان ضرورى أعمل مشروع أعمله بتقنيات حديثة وأستفيد من التقنيات الموجودة وإذا لم يتم هناك مشروعات أولى من ضمن الحاجات هنا ما هي المشروعات الجديدة التي تقترحوها؟

أنا أقترح مثلاً في منطقة شرق بورسعيد أن أنشئ مجمع صناعى لصناعة وتجميع السيارات وأستفيد من تقنيات الدول المتقدمة . أعمل مجمع صناعى لصناعة الأدوية والمستلزمات الطبية وهناك شركة موجودة هناك يمكن أن أستفيد منها وأطورها بحيث تكون هناك مشروعات جديدة، إضافة للمشروعات الموجودة في منطقة شرق بورسعيد وتكون حاجة مختلفة عن المشاريع الموجودة في المحلة.

كما نتكلم عن موضوع مناطق التجارة واللوجيستات كنا نقول أنه من ضمن التساؤلات أن ٤ مناطق ستكون كثيرة جداً، منطقة في شرق بورسعيد والمنطقة الثانية ستكون بالإسماعيلية والثالثة في السويس والرابعة في العاشر من رمضان، أنا فعلاً أرى أن هذه المناطق كثيرة جداً وأنا إذا عملت منطقة في بورسعيد وبجانبها مسافة بسيطة جداً وعملت في الإسماعيلية ثم بعدها خطوتين عملت في السويس، حالياً إذا أردت أن أعمل منطقة ناجحة جداً وتحقق الهدف المطلوب وتحقق استثمارات عالية المنطقة تكون في مدخل القناة شرق بورسعيد ممكن تحقق لى كل الأهداف الخاصة بي بالإضافة إلى المنطقة اللوجستية تكون في العاشر من رمضان، والمنطقة الموجودة في شرق بورسعيد تستطيع أن تخدم الإسماعيلية والسويس لكى لا أعمل ٣ مناطق ليس بينها مسافات معقولة.

بالنسبة للمناطق الحرة كان هناك تساؤل بالنسبة للمناطق الحرة منطقة في نوبيع ومنطقة في رفح ومنطقة في جنوب السويس، هل هذه المناطق مفيدة أم أعمل مناطق حرة في أماكن أخرى وتحقق نفس الهدف؟ أنا أرى أن المنطقة الحرة في نوبيع أنا معها، والمنطقة الحرة في جنوب السويس يمكن أن تكون والمنطقة الثالثة التي يمكن أن تخدم جيداً هي المنطقة في شرق بورسعيد يمكن أن تخدم أهداف التنمية المطلوبة وتحقق أهداف المشروع وهذه أفضل كثيراً بالنسبة لمشروع تنمية محور قناة السويس.

بالنسبة لموضوع سيناء والمجمع الصناعي للصناعات الغذائية وهناك مجمع صناعي للصناعات التعدينية لأن سيناء غنية بالمعادن ولا بد أن أستفيد من المواد الخام ومن الطبيعة الموجودة هناك أن أعمل حاجة تخدم ولا أترك ذلك وأهمله. بالنسبة لهذه المشاريع وتأثيرها على الصرف الصناعي والآدمي، طبعاً لا بد أن يكون هناك بالإضافة إلى جهاز شئون البيئة بالقاهرة جهاز متخصص يتابع هذه المشروعات ويعطى موافقات ويتابع التنفيذ ويرى إذا كان هناك آثار، مترتبة على هذا القرار ونعمل الدراسات وتكون هناك مشاركة من جميع المتخصصين كيف أعمل دراسة لهذا المشروع قبل أن يبدأ؟ ولا تكون دراسة على ورق ونحن لدينا في بعض المناطق هذا الكلام موجود.

هناك طاقات وتعطى موافقات ونجده يصرف الصرف الصناعي في الصحراء أو المياه وهذا يؤدي إلى مشاكل كثيرة جداً فالمحطات الموجودة لديه والتي أخذ عليها موافقات لا تعمل بكامل طاقتها وهذا يؤدي إلى مشاكل نحن نريد إصلاح العيوب التي ظهرت لنا وأن نتلافى ذلك من البداية لكي لا نفاجئ بأى مشاكل تعوق حركتنا.

من ضمن المشروعات المهمة جداً في شرق بورسعيد، وشرق بورسعيد فيه مناطق كثيرة أظهرتها صور الأقمار الصناعية وأنا أتكلم في مصلحة بلد وليس مصلحة بورسعيد أنا أتكلم عن حاجة أظهرتها الأقمار الصناعية التي أظهرت وجود منطقة هناك غنية بالملح، إذا نظرنا في صور الأقمار الصناعية سنجد الملح الأبيض وهو من المواد التي تستطيع تصديرها وأعمل اتفاقيات تساهم في الاقتصاد القومي، فهذه المنطقة تحتاج إلى أن يكون هناك استغلال لهذا المصدر بشكل جيد، استغلال للملح والصناعات القائمة عليها فلا بد من إنشاء مصانع وملاحات في منطقة شرق بورسعيد.

عندما نتكلم عن عمل مشروعات لتنمية محور قناة السويس كان من ضمن المشروعات التي أتت من هيئة التخطيط العمراني بالقاهرة مشروع تطوير مطار بورسعيد، فأنا لكي أعمل منطقة هناك في شرق بورسعيد ليس أن أعمل منطقة وأترك المطار، لا بد من تطوير مطار بورسعيد ليصل إلى مرحلة معينة بحيث الصناعات التي ستقام هناك لا بد أن يخدمها المطار سواء داخل أو خارج بحيث أستخدمه في حركة النقل والتصدير خارجياً أو أستخدمه في إحضار مواد خام من الخارج.

فمطار بورسعيد عنصر مهم جداً وهذا الكلام من سنين مطار بورسعيد موضوع في خطة التطوير ولم يطور حتى الآن، مطار قائم وموجود والمساحات التي حوله

موجودة فالمشكلة مشكلة ولايات وقلنا عندما كنا نتكلم عن موضوع المشاريع أنه لا يمكن أن نقول هذه ولاية التنمية الزراعية، ولأنه كذا، ولأنه كذا، أمام مصلحة بلد تنتقى جميع الولايات، أنا أتكلم في مصلحة بلد، أتكلم عن مصر، تختص المصلحة الخاصة ولا بد أن ترتفع المصلحة القومية فوق كل ذلك ونبدأ بتطوير مطار بورسعيد الذى سيؤثر كثيراً في التنمية السياحية وسيؤثر في المشروعات الصناعية الموجودة في شرق بورسعيد.

نحن في حاجة إلى أن نرتب الأولويات ونحتاج لبرامج زمنية تكون موجودة، نحتاج إلى تنفيذ المشروعات بالتوازي مع بعضها لا أن نؤجل مشروع من أجل الآخر ويكون ذلك بخطة مدروسة بحيث لا يؤثر مشروع على آخر وبحيث نستطيع تنفيذ ذلك في المدة المطلوبة بإذن الله.

طبعاً بالنسبة لإسناد إدارة المشروع كان لى تساؤل وحسب معلوماتي أنه تم إسناد إدارة المشروع إلى الهيئة المحترمة هيئة قناة السويس وسيادة الفريق مهاب ميمش رجل على قدر كبير من العلم والخبرة ويعلى مصلحة مصر ويعمل حاجة تخدم البلد طبعاً إسناد هذا المشروع إلى هيئة قناة السويس كان قراراً موقفاً من السيد رئيس الجمهورية.

وكان هناك تساؤل آخر عن من الذى سينسق؟ طبعاً الهيئة هي التى ستتولى عملية التنسيق مع كافة الوزارات وكافة المحافظات وهذا شئ جيد وإن شاء الله يحقق النجاح للمشروع، والهيئة هي أيضاً التى ستتولى عملية التنسيق مع المكتب الثالث وهو دار الهندسة بالمشاركة مع المحافظات والوزارات المختلفة أن شاء الله وطبعاً هيئة قناة السويس إدارتها إدارة مستقلة وهذا شئ ممتاز وسيعود بالنفع أن شاء الله على المشروع بإذن الله.

كنا نتكلم عن موضوع فرص التدريب، بالنسبة لفرص التدريب طبعاً التدريب شئ مهم بالنسبة للعاملين ونحن من خلال المجالات الموجودة في هذا المشروع، وبالنسبة لإدارة المشروع يجب أن نوفر لهؤلاء الناس والهيكل التنظيمي لها لا بد من توفير فرص للتدريب سواء كان تدريب داخلي أو تدريب خارجي، إما بإحضار الخبراء والمتخصصين ليديروا الناس في أماكنها وأنا حضرت برامج كثيرة كنا نتكلم على الجانب النظرى وأنا يهمنى أن نركز على الجانب العملى وتكون هناك أمثلة عملية نفذت بالخارج ونقل هذه الخبرات للناس بحيث ندير هذا المشروع بطريقة متخصصة لنحصل على الفوائد المرجوة من المشروع.

بالنسبة لموضوع التراخيص والتعامل والروتين الذى نعانى منه، أنا أقترح وطبعاً هيئة قناة السويس كجهة ستدير المشروع أن يتم تطبيق، نظام الشباك الواحد وهذا سمعنا عنه كثيراً، نظام الشباك الواحد أن المستثمر الخارجى أو المستثمر الداخلى

يتوجه اليوم مباشرة إلى هيئة قناة السويس يقدم الطلب في شباك واحد، وهذا الشباك هو الذى سيتولى التعامل مع الجهات المختصة ويكون هناك مدة زمنية فالموضوع غير مفتوح، والمدة منذ تقديم الطلب إلى استلام الموافقة مدة ١٥ يوم مثلا فالرجل بعد تقديم الطلب بـ ١٥ يوم يذهب لاستلام الموافقة وبذلك تتغلب على الروتين ونشجع المستثمر وبذلك نستطيع أن نحقق الأهداف المرجوة.

بالنسبة للاشتراطات البيئية والمواصفات طبعاً لا بد لكل مشروع أن تكون له اشتراطاته المحددة من البداية وتكون معروضة على المستثمر واقترح أن تلتزم بالمواصفات العالمية ولا أحبس نفسى في مواصفات محلية وعندما أحاول تسويق منتجى لا يتم تسويقه بذلك لا أكون عملت حاجة فالغرض من كل ذلك أن أفتح أسواق خارجية وأن أسوق منتجاتى وانفتح على العالم الخارجى وأن أوفر عمله صعبة، إذا عملت مشاريع لتخدم الداخل فقط أكون كمن لم يعمل حاجة فلا بد أن أطبق المعايير العالمية، المنتج الذى أصنعه عندما أعمل اتفاقيات لا يتم رفضه ولا بد أن يقبل ولا بد أن يوضع في الاعتبار.

بالنسبة للقوانين التى تطبق في هذا المشروع لا ينفع أن أقول قانون من عام ١٩٧٧، وقانون من عام ١٩٨٧ هذا مشروع قومى وهناك إدارة سنديره فهذا المشروع يجب أن يكون له قانون خاص به يطبق عليه ولا يطبق على غيره ولا بد لى أحقق أهداف المشروع من خلال هذا القانون أن أعمل توازن بين حقوق الدولة وحقوق المستثمرين بما يشجع المستثمر الخارجى ويحافظ على حقوق الدولة.

أيضاً- كما قال د.على- أضمن معالجة مشكلة البطالة، أشغل أولادى، أنا سأعمل مشروع ويحضر لى مستثمر فإذا جاء المستثمر بعماله فأنا لم أحل المشكلة بل ستناقم وهذه المشكلة تؤثر على كل جوانب الدولة وتؤثر على أمنياً فلا بد أن يكون من ضمن مواد القانون نسبة تشغيل ملزمة كمصريين، لكل مجمع صناعى لكل مستثمر موجود تشغيل نسبة محددة، ولكى أرفع من كفاءة عمالى لأننى لن أعطيه واحد ليس لديه التقنيات أو الخبرة لى يعمل فى المصنع وأقول له لا بد أن تشغله، فلا بد أن أعرف الصناعات التى ستقام وأعمل جهاز تدريب بحيث يدخل العامل والمهندس والإدارى وكل الفنيين لى يستطيع أن يعمل وهذا يجب أن يوضع فى الاعتبار.

نحن نسمع كثير أن مشروع ما فى محافظة معينة نسبة تشغيل المصريين ٩٥% لكن فى الواقع لا تجد هذا الكلام صحيحاً لذلك فإن هذا الكلام يجب أن يكون مكتوباً ومثبت فى عقود المصنع لإلزامه بذلك.

أيضاً أى مشروع لا بد أن يكون له إدارة مخاطر، ولا بد قبل إنشاء أى مشروع أن تكون قد درست المخاطر الخاصة به دراسة وافيه عن طريق متخصصين ولا تكون دراسته على ورق ثم أفاجئ بوجود مخاطر لأننى لم أدرس جيداً. هناك تقنيات جميلة جديدة يستخدمها العالم، هذه التقنيات ظهرت في الولايات المتحدة الأمريكية منذ الحرب العالمية الثانية وهى تقنيات يدخل فيها Value Engineering techniques فلا بد أن تقنيات هندسة القيمة تستخدم في هذا المشروع ولا يمكن أن أقيم المشروع وأتخلى عن هذه التقنيات التى تستخدمها كل الدول المتقدمة وقد بدأت في أمريكا وانتشرت في الدولة الأوربية لدرجة أن بعض البلاد العربية السعودية وغيرها عملت قانون ملزم باستخدام هندسة القيمة ونحن في مصر نقولها لفظاً والكثيرين لا يعلمون عنها شئ فلا بد أن تكون هذه التقنيات في إدارة المشروع.

أيضاً أوصى أن يكون هناك تدريب للمهندسين على هذه التقنيات ولا بد لهذه التقنيات أن تدرس في كليات الهندسة لأن هذه التقنيات مهمة جداً، وهذه التقنيات تختص بجودة المشروع وتختص بتكلفة المشروع والمدة الزمنية لتنفيذ المشروع والثلاثة في بوتقة واحدة لا يمكن لعنصر أن يؤثر على الآخر فحن لا بد أن نطبق هذه التقنيات وتوجيه مهمة في هذه الندوة بتطبيق هذه التقنيات.

أيضاً مسألة تملك الأرض والدكتور على تكلم عن تملك الأرض والدستور لا يمكن تملك الأرض وإنما نظام مشاركة بنظام الدولة تدخل بالأرض والمستثمر يستمر خلال المدة الزمنية ثم يعود المشروع للدولة، أما مقابل انتفاع لمدة معينة إنما الأرض لا يمكن تملكها وأشكر الجميع وأشكر معاليك وتحياتي للجميع.

خالد عطيه

أشكر د.محمود على دعوتى واستضافتي لحضور هذا الجمع الكريم وأشكر د.عبد القادر على تقديم الورقة لأنها ورقة قيمة جداً وتحتاج لدراسة متعمقة، أنا شريك في مكتب ثرى الدين وشركاه للاستشارات القانونية، عضو تحالف دار الهندسة التى أعدت خطة التنمية الإستراتيجية لمنطقة قناة السويس وعضو لجنة صياغة تعديلات قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة الذى يحكم العلاقة ما بين الدولة وبين المستثمرين في هذه المنطقة.

لو سمحت لى لن أتكلم على مستوى الـ Micro Level الذى تحدث به أستاذنا د.على الدين هلال، تحدث عن الجوانب التنموية والرؤى الإستراتيجية للدولة، سأتكلم تحديداً عن المشروع بمعلومات وليس أفكار.

بداية لدينا ثلاث مشروعات كبرى ولن استخدم مصطلح مشروع قومى، لدينا ٣ مشروعات كبرى متداخلة، المشروع الأول هو مشروع حفر المحور الأخر لقناة

السويس وهذا هو المشروع الكبير الأول وبدأ العمل فيه وينتهي ان شاء الله في ٦ أغسطس القادم تحت إشراف الهيئة الهندسية للقوات المسلحة. المشروع الآخر هو مشروع إنشاء أنفاق تحت قناة السويس واحد منهم للسكك الحديدية وثلاثة أنفاق أخرى للسيارات في منطقة بورسعيد ومنطقة الإسماعيلية وهذا المشروع بالتعاون مع الهيئة الهندسية للقوات المسلحة وتحالفات الشركات العالمية وحتى الآن الدراسات عن ٤ أنفاق وموضوع الأنفاق لازال تحت الدراسة لأن موضوع الأنفاق غير متصل بمشروع منطقة قناة السويس وهو المشروع المعنى به تحالف دار الهندسة لإعداد مخطط استراتيجي لتنمية منطقة قناة السويس، فالثلاث مشروعات مكملة لبعض لكن كل مشروع تقوم به جهة وإن كان الرابط بينهم أن كافة المشروعات تحت إشراف هيئة قناة السويس. بداية الدراسة ما هي الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع؟ هل هناك جدوى اقتصادية من عدمه لهذه المنطقة الاقتصادية؟ طبعاً حفر المحور المميز بقناة السويس خارج عن دراسة الجدوى لأنه أعدته جهة أخرى، الأنفاق خارج عن دراسة الجدوى لأنه أعدته جهة أخرى وأن كان يدخل ضمن إطار خطة التنمية الاستراتيجية لهذه المنطقة.

تم إعداد دراسة جدوى اقتصادية ربما الأساس فيها جزء مهم جداً هو المخاطر الخارجية وهي المنافسة من المناطق المحيطة المثيلة بالمنطقة منها منطقة جبل على بدبي، منها منطقة جيبيل بالسعودية، منها منطقة العقبة ومنها منطقة في تركيا، والمواني المزمع إنشائها والجاري إنشائها بالفعل في قبرص واليونان منافسة للمواني الموجودة في شرق بورسعيد والعين السخنة فتم إعداد دراسة جدوى كاملة عن أهمية المشروع وعن جدواه الاقتصادية بالنسبة للمستثمرين المصريين أو الأجانب وهذا تم فعلاً من جانب تحالف دار الهندسة.

ربما جزء مهم جداً خاص بشكل المنطقة، ما هي المنطقة الاقتصادية التي نتكلم عنها؟ المنطقة عبارة عن ٤٠٠ كم^٢ تشمل ٦ موانئ، شرق بورسعيد، غرب بورسعيد، ميناء العين السخنة، ميناء العريش، ميناء الطور وميناء الأدبية، هذه ٦ موانئ موجودين داخل المنطقة، المناطق الموجودة هي امتداد ميناء السخنة، منطقة غرب خليج السويس، والظهير الصحراوي لميناء شرق بورسعيد، بالإضافة إلى وادي التكنولوجيا والمناطق الأخرى المزمع تنميتها في إطار خطة التنمية.

المنطقة مرتبطة بثلاث محافظات على امتداد محور القناة محافظة السويس ومحافظة بورسعيد ومحافظة الإسماعيلية ما عدا ذلك فهو داخل في خطة التنمية

الاقتصادية لكن الخطة تأخذ في اعتبارها بقية المشروعات الكبرى التي تتم حالياً مثل العاصمة الجديدة وتعمل ربط معها، المشروعات الأخرى التي تتم داخل منطقة سيناء، فتربط مع مشروعات منطقة سيناء المشروعات الأخرى التي تمت في بورسعيد وكلها في إطار الخطة الموضوعية للمنطقة بحيث يتم التكامل وربط المشروعات ببعضها ببعض.

جزء مهم جداً مراعاة البعد الاجتماعي والأمني في المنطقة سواء في منطقة سيناء، منطقة بورسعيد، منطقة السويس، منطقة الإسماعيلية باعتبار أن محور قناة السويس من المحاور الهامة جداً بالنسبة لمصر على الصعيد الأمني أولاً ثم على الصعيد الاقتصادي.

فكرة إعادة توطين أو إعادة التوزيع السكاني على محور القناة جزء في غاية الأهمية إلا أنه لن يتم بمجرد إنشاء محور القناة فهو يرتبط بمجموعة من المرافق والخدمات وليس فقط خدمات أساسية كالصحة والتعليم، لكن خدمات ترفيهية أيضاً لجذب المواطنين لهذه المنطقة.

ربما النموذج الموجود في مصر حالياً هو المدن الجديدة مدينة السادس من أكتوبر، التجمع الخامس، التجمع الأول، إنشاء الخدمات أولاً والمرافق ثم انتقال المواطنين برغبتهم علماً بأن عوامل الجذب في هذه المناطق يتم تباعاً ولكن ليس باعتبار مجرد إنشاء المشروع يعنى بالضرورة أن المواطنين سينقلوا مثل مشروع توشكى على سبيل المثال أو مشروع السد العالي ولدينا بحيرة كبيرة جداً خلف السد العالي حوالى ٥٠٠ كم^٢ إلا أنها ليس لديها أى توصيف، ليس لديها أى مستثمرين، ليس لديها أي مناطق سكنية أو سياحية لأنه ليس هناك مناطق جذب، ليس هناك مرافق موجودة في المنطقة فهذا جزء مهم ثم مراعاة أن يكون هناك عناصر جذب للمواطنين أو لأى شخص يرغب في الإقامة في هذه المنطقة بداية من الترفيه لأن هذا جزء مهم، الخدمات التعليمية، الخدمات الصحية والبنية التحتية فيما يتعلق بالصرف الصحى، مياه، وغاز وكهرباء وخلافه.

جزء مهم جداً تم الإشارة إليه وهو توفير الموارد المالية اللازمة للمشروع، بالفعل المشروع يتكلف تكلفة كبيرة جداً، تنمية المنطقة بخلاف حفر قناة السويس وبخلاف الأنفاق، تنمية المنطقة وترقيتها وتوفير مصادر الطاقة لها هذا يتطلب مبالغ كبيرة جداً يصعب توفيره من جانب الدولة في المدى القصير وبالتالي أهمية توفير الموارد كان جزء هام من الدراسة أول جزء تم الاعتماد عليه هو جزء من موارد هيئة قناة السويس بتخصيص مبلغ من موارد هيئة قناة السويس لتوفير البنية التحتية في هذه المنطقة على مدار ١٠ سنوات وبالتالي هناك مبلغ محدد يتوفر سنوياً على مدار ١٠ سنوات لإقامة البنية التحتية بالكامل.

هناك خطة زمنية للمشروع بمرور سنه، ٣ سنوات، ٥ سنوات، ١٠ سنوات لانتهاء المشروع فهناك خطة زمنية محددة لبداية ونهاية المشروع ببرامج محددة للتحقق من التنفيذ على أرض الواقع خلال المدى الزمني سنه، ٣ سنين، ٥ سنين، ١٠ سنين.

المحدد وفقاً للدراسة جذب عدد عمال ليس للحفر وليس للأنفاق الحضر كان ٢٥ أو ٤٠ أو ٦٠ ألف هذا رقم ممكن تختلف عليه لكن المحدد وفقاً للدراسة تنمية منطقة قناة السويس خلال عشر سنوات مليون و ٥٠٠ ألف فرصة عمل للمصريين.

ما هي الضمانة أن يكونوا مصريين؟ قانون وهذا هو الجزء الذي يتحدث عن التنظيم التشريعي أو الإطار التشريعي لهذا المشروع الضخم هو قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ بعد تعديله وفقاً للتعديلات المقترحة من لجنة صياغة التشريع التي عرضت على لجنة الإصلاح التشريعي وعرضت على مجلس الدولة لإبداء الرأي، فالقانون هو الذي يحكم العمل في هذه المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة فيحدد نسبة العمالة بحيث لا تقل عن ٧٥% عمالة مصرية، ٢٥% عمالة أجنبية وفي حالة الرغبة إذا كانت التكنولوجيا تستدعي عمالة أجنبية فيجب الحصول على موافقة مجلس إدارة الهيئة.

وقانون المناطق الاقتصادية ينص على إنشاء هيئة لإدارة المنطقة وهيئة قناة السويس حالياً هي التي تشرف على هذا المشروع إلى أن يتم إنشاء هيئة تنمية منطقة قناة السويس وتكون هي الهيئة المنوط بها القيام بكافة متطلبات المنطقة من تراخيص، تخصيص أراضي، تمويل، موافقات على مشروعات، تحديد نوعيات المشروعات، الأولويات، توزيع المشروعات على المناطق من خلال مجلس إدارة هيئة تنمية منطقة القناة.

آخر تعديل وصلني وهو بتاريخ ٢٠١٥/٦/٩ وهو آخر تعديل تم حتى الآن، هناك بعض النقاط الخلافية مازالت محل بحث منها تخصيص الأراضي وهي مشكلة عملية كبيرة تواجهنا هل الأراضي تكون بحق الانتفاع؟ تكون بالإيجار، تكون بالتمليك؟ بعض المشروعات تتطلب التملك على سبيل المثال مشروعات الإسكان والتي بطبيعتها لا يرغب المشتري في حق الانتفاع بل يرغب في التملك فمشروعات الإسكان داخل المنطقة، هل يتم تملكها من عدمه، سؤال مازال مطروحا حتى الآن إلا أن قانون المناطق الاقتصادية عموماً الأراضي بحق الانتفاع فقط وبالتالي هناك إمكانية في التعديلات المقترحة أن يكون التملك لبعض

المشروعات خاصة فيما يتعلق بالإسكان والفندقة والمشروعات السياحية تتطلب الوحدات الموجودة فيها تملكها وليس إعطاء حق انتفاع بها. فكرة نموذج الشباك الواحد سيكون من خلال الهيئة التي لها وفقاً للقانون كافة صلاحيات كافة الجهات الموجودة بالدولة فيما عدا الجهات السيادية الخارجية، الداخلية، الدفاع، العدل فقط أما فيما عدا ذلك بيئة، صحة، تعليم، إسكان، نقل، بتترول، كهرباء وطاقة أياً كان الترخيص المطلوب أو أياً كان إجراءات التأسيس المطلوبة ستكون من خلال الهيئة ومن خلال النماذج المعدة من الهيئة فقط وفقاً للأوراق والمستندات المطلوبة من الهيئة وليس هناك أى تدخل من أى جهة في عمل هذه الهيئة.

المشكلة العملية الثانية الموجودة هي النظام الضريبي وكيفية حساب الضرائب على الجهات العاملة داخل هذه المنطقة، طبعاً هناك رأى مطروح أن يكون ضريبة موحدة سواء للاستثمار الخارجى أو الداخلى لكى لا نعمل تشويه في النظام الضريبي بين الاستثمار الداخلى والاستثمار الخارجى في المناطق الحرة أو المناطق الاقتصادية المزمع إقامتها.

رأى وزارة المالية أن يكون هناك سعر ضريبي موحد لكل مجالات الاستثمار في كل نواحي الجمهورية وكان مقترح ٢٢,٥% على كل الاستثمار الموجود في مصر مع وجود اختلاف قد يكون في فترات السماح للمشروعات هل أعطيه فترة سماح سنة لحين بدأ الإنتاج؟ أو اثنين أو ثلاثة أو خمسة؟ ممكن يكون محل كلام لكن سعر الضريبة يكون موحد بالنسبة لكل الفئات.

حالياً الموجود في قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ١٠% للمشروعات المقامة بنظام المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة وضريبة كسب عمل ٥% وهو النظام المطبق حتى يتم تعديل القانون.

نقطة أحب أن أثيرها بالنسبة للمستثمرين سواء المصريين أو الأجانب وأكثر للمستثمرين الأجانب وهى الدخول والخروج من السوق، لا يوجد مستثمر يدخل السوق دون أن يبحث عن كيفية خروجه من السوق، الأساس بالنسبة لكل مستثمر آليات الخروج قبل آليات الدخول وبالتالي الـ Execute Plan الموجودة هل هو مشجع للمستثمرين سواء وطنيين أو أجانب على الدخول من عدمه.

لدينا آليات الخروج من السوق في مصر من خلال التصفية أو الإفلاس معقدة جداً، طويلة الأجل جداً، أقل تقدير لها من ٥-٧ سنوات يستحيل على أى مستثمر ولا حتى الوطنى أن يخرج من السوق بعد ٧ سنوات فأنا أسهل له الدخول خلال ١٥ يوم لكن لكى يخرج من السوق يستمر ٧ سنوات وكان هذا فكرة إنشاء أسواق

المال بحيث يبيع الأسهم مباشرة ولو بالخسارة لكن يستطيع أن يكون خارج السوق غداً.

هناك آليات محددة لكيفية الخروج من السوق وكذلك كيفية الدخول أو الخروج أو التنازل عن الاستثمار بشرط آخر داخل المنطقة الاقتصادية متاحة إلا أنها محل دراسة أيضاً لأن النظام القانوني المصري مازال فكرة التصفية أو الإفلاس هي الفكرة السائدة.

حاجتین هامتین توافر الإرادة السياسية لتنفيذ هذا المشروع في المدى الزمني المحدد ونحن نلمس الإرادة السياسية الواضحة لتنفيذ هذا المشروع ليس فقط مشروع حفر القناة وليس فقط إقامة الأنفاق تحت القناة ولكن مشروع التنمية بالكامل حتى تكون المنطقة عنصر جذب للاستثمار ويساعد في عملية التنمية.

أنا سأختم بهذا الجزء الذي دائماً ما يكون غائباً عنا لكن في إعداد الدراسات نحن اهتمينا به كثيراً وهو الترويج والتسويق للمشروع هذا المشروع مثله مثل أى مشروع آخر يتعين أن أجد له الاستثمارات والاستثمارات ليس فقط أن أقيم مشروع على قناة السويس أو أن أعلن عن إقامة مشروع على قناة السويس أن كل الجهات ستأتى من الخارج.

كان هناك خارطة طريق وأسلوب للدعاية واستعراض المشروع قام به الفريق مهذب ممش مع مجموعة دار الهندسة والوزراء المعنيين سواء وزير التجارة والصناعة، وزير الاستثمار، وزير المالية، وزير الإسكان كلهم قاموا بإعداد دراسات واضحة لعرضها على المستثمرين في الخارج وتم السفر لأكثر من دولة لاستطلاع وجهة نظرهم هل لديهم استعداد للاستثمار في المنطقة من عدمه؟ ما هي مجالات الاستثمار المتاحة؟ ما هي الإمكانيات المتاحة من جانب الدولة؟ ما هي المشاكل الرئيسية الموجودة بالدولة؟

كانت أهم مشكلة هي مشكلة الطاقة وتوفير الطاقة وهذه المشكلة بدأت الدولة في حلها سواء بعمل محطات تحلية مياه، محطات توليد كهرباء بالطاقة الشمسية أو طاقة الرياح كل ذلك تم دراسته مع المستثمرين واستعدادهم لإقامة مشروعات داخل المنطقة، تم التوجه إلى إنجلترا إلى فرنسا، إلى ألمانيا، إلى إيطاليا كمجموعة من الدول وكلهم أبدوا استعدادهم للاستثمار في المنطقة.

سأقول بشكل مبسط دون الدخول في التفاصيل ما يتم استثماره محدد بوضوح بالدراسة التي تم إعدادها من جانب دار الهندسة ما يصلح في منطقة شرق بورسعيد قد لا يصلح في منطقة شمال غرب خليج السويس، قد لا يصلح في مناطق أخرى كالإسماعيلية نتيجة عوامل كثيرة منها البيئة الموجودة، منها المناخ

وتغير المناخ، منها التربة لأن شرق بورسعيد على سبيل المثال لا تصلح للصناعات الثقيلة لأن التربة هشة، لا يمكن إقامة عمارات كبيرة أو مصانع للصناعات الثقيلة عليها وبالتالي الصناعات المتوسطة والخفيفة هي التي تصلح في منطقة شرق بورسعيد أما الصناعات الثقيلة فتصلح في شمال غرب خليج السويس عند ميناء العين السخنه والظهير الصحراوي على امتداد ٩٠ كم٢، منهم ٢٠ كم٢ تم استثمارهم بالفعل من خلال الهيئة العامة لشمال غرب خليج السويس. لكن هناك ٧٠ كم٢ وهي المرحلة الثانية لم يتم استثمارها بعد فهناك دراسة كاملة معدة لتنمية المنطقة بالكامل تربط بين هذا المشروع وبين المشروعات الأخرى الموجودة أو المقامة في أنحاء الجمهورية المختلفة وكنت أود عرض هذه الدراسة لكي يمكن أن أرسلها على الـ E-mail لكن الأكيد أنه مشروع من المشروعات الكبرى وهذا المشروع جاذب جداً ليس فقط للاستثمارات الخارجية لكن الاستثمارات الداخلية أيضاً لأن عدد كبير جداً من المستثمرين المصريين أبدوا استعدادهم للتوجه للمنطقة وبدعوا يتوجهوا إلى المنطقة لأن الهيئة لم تنشئ بعد يتوجهوا من خلال هيئة شمال غرب خليج السويس هناك ٣ مشروعات عملاقة بدأت بالفعل مشروع بتروكيماويات، مشروع للجبس والأسمت، والمشروع الثالث للـ I.T، واحد على مساحة ٥ كم، واحد على مساحة ٥٠٠ ألف متر مربع، والثالث على ٢٠٠ ألف متر ومنهم شركة سعودية التي أخذت ٥٠٠ ألف متر مربع، فالمشروعات بدأت وبالتالي هناك حركة بدأت وأصبحت منطقة جاذبة جداً. الفكرة هي كيفية الترويج، كيفية الاستفادة من الموقع الجغرافي المتميز بدءاً من الخدمات التي تتاح وعرضها بشكل جيد للمستثمرين الذين يرغبون في الاستثمار في هذه المنطقة.

ربما الجزئية الهامة جداً هي كيفية الربط بين هذا المشروع وغيره من المشروعات المتاخمة له في باقي أنحاء الجمهورية وأستاذنا د. على الدين هلال تفضل وتكلم عن مشروعات موجودة في وسط سيناء أو في الساحل الشمالي أو في دمياط أو في غيره من المناطق كيف يتم الربط بين هذه المشروعات وبعضها؟ أعتقد أن هناك خطة شاملة ربما أهمها شبكة الطرق التي يتم إنشائها حالياً للربط ما بين المشروعات وبعضها وبعض وليس بهدف التصدير للخارج وإنما للاستفادة العظمي تكون في الداخل أيضاً بأن يكون مردود لهذه المشروعات على الداخل أولاً ثم على الخارج فشبكة الطرق تربط هذه المشروعات بالمجمعات القائمة حالياً، تسهل الانتقال سواء أفراد أو بضائع من هذه المناطق وإليها.

والأمر الأكيد أنها تعمل تقارب بين المشروعات وبعضها وبعض بحيث يكون هناك تكامل وهذه جزئية تعانى منها مصر في مجال أو متخللات بينية تؤدي إلى

عشوائيات ما بين المشروعات وبعضها وبعض بحيث يكون مشروع مخطط بالكامل ثم مشروع مخطط بالكامل والإثنان متلاصقان فلا يكون هناك متخللات بينية بين هذه المصانع وآسف إذا كنت أطلت شكراً.

محمود عبد الحي

الحقيقة نحن أعطينا الأولوية للضيوف للاستفادة بخبراتهم والحقيقة أن هذا الحوار كان يمكن أن يدور على يومين أو ثلاثة وأنتهز هذه الفرصة بمناسبة ما قاله د. خالد وزملاءه المختصون مباشرة بالموضوع كانوا يحذروننا ونحن صغار نتعلم أجديات التنمية مما يسمى بالازدواج الاقتصادي.

والازدواج الاقتصادي ببساطة معناه أن يكون هناك قطاعين أو اقتصاديين اقتصاد سريع التقدم، اقتصاد يستخدم أحدث التكنولوجيا وأحدث الأساليب وأحدث الآلات والمعدات واقتصاد شديد التخلف عايش على الطرق التقليدية ويأكل الحمير ويغسل هدمه في التربة والمناظر التي نراها.

د. خالد عندما قال العلاقة بين تخطيط المشروعات أتمنى أن يكون النظر إلى هذه المشروعات أيضاً في إطار العلاقة مع بقية الاقتصاد الوطنى المصرى ككل بحيث تمتد الآثار الإيجابية لهذه المشروعات إلى كافة أنحاء الوطن المصرى.

الجانب الآخر أرجوا أن يعاد النظر في معدلات الأرباح التي تتطلبها الاستثمارات الأجنبية أحد أساتذتنا العظام في هذه النقطة د. محمد محمود الأمام ربنا يمتعه بالصحة فكان نقطة جوهرية في خلافه مع أنور السادات عندما استقال عندما جاء روكفلر لكى يستثمر في مصر طلب منه أن يجلس معه وتم البحث عن معجل الاستثمار فوصلوا إلى ٢٢% فقال روكفلر إننا نعمل متوسط معدل استثمار ٢٥% فقال له أنت تريد أن تأخذ رأس المال نحن نريد أن نقسم العائد بيننا وبينك واستمر الخلاف وترك الموضوع.

هذه قضايا بالغة الأهمية وليس مجرد حماس ولا بد أن أعمل دراسات جدوى للمشروع وإنما المهم أن تمتد هذه الدراسات للأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والثقافية.

لدينا خبرة متميزة سيادة المستشار حسن أحمد عمر يجمع ما بين الخبرة القانونية وبين الجهد المنغمس في هذه المشروعات علاوة على أنه خبير في القانون الدولى شرق ، رئيس الخبراء القانونيين لإدارة شئون المطارات الدولية التابعة لوزارة الدفاع والطيران مستشار سابق بمحاكم الاستئناف فليتفضل.

حسن أحمد عمر

أشكر د.اجلال على هذه الدعوة وسعيد بما سمعته الآن وخاصة ما ذكره د. على الدين هلال أستاذنا جميعاً، د.خالد عطيه الزميل العزيز.

أنا سأبدأ بالفكر الاستراتيجي لهذا المشروع، الفكر الاستراتيجي لمشروع تنمية محور قناة السويس الإشكالية التي أراها تساؤلات معروضة جاءت بالورقة وأنا سعيد بهذه التساؤلات لأنه فعلاً كان لا بد أن تعرض بهذا الشكل، تساؤلات المشروع أكثر من الإجابة والتكلم بصراحة.

أنا عشت ٣٠ سنة أعطيت استشارتين اقتصاديتين في مصر فشلوا فشلاً زريعاً، هذا الفشل هو المسئول الأول عن هذا الحشد من الدين الداخلي والدين الخارجي، د.على خلال ٣٠ سنة كان سيكون مفاجأة له وأنا سعيد بوجوده معنا.

قناة السويس فشلت اقتصادياً في إدارة قناة السويس التي أعترز بها وهو حلم حياتي، قناة السويس كان مقدر أن يحدث ربع القناة ٤٠ مليار دولار، فقد خفضت إلى ٥ مليار فرحانين بها هذا معناه أن لدينا عجز عن الربع الحقيقي ما يعادل ٣٥ مليار دولار بمعنى ستكون مديون بمبلغ ٣٥ مليار دولار سنوياً لأنه لم تستطع تدير القناة التي لديك.

جاء د.عاطف عبيد رحمة الله عليه فكان يريد بيع القناة بخصصتها فعمل دراسات لتقييم قيمة القناة فبلغت ٤٠٠ مليار دولار نأخذ ١٠% ربح فيكون الإيراد ٤٠ مليار دولار فكنا فرحانين بال ٥ مليار دولار إيرادات، هل تعلمون من قدرها بـ ٤٠٠ مليار، كان يستطيع أن يشغلها بـ ١٠ مليار دولار، لو كنت أنا أدير القناة إدارة اقتصادية مضيعة ٩٥ مليار دولار في سنة، نصف مليون فرصة عمل كان يمكن اتاحتها، جريمة من أخطر ما يمكن هذا الكلام اكتشفته وأنا في جدة وقد اشتغلت إعاره في السعودية في المطارات الدولية وهذا الكلام أقوله حالياً أنا تعلمت هناك ولا أنكر هذا الناس هناك متقدمين وسبقونا، نحن كنا نجلس في الاجتماع ٩ جنسيات أنا أؤكد على هذا العنصر الأجنبي مهم لا أريد أن أقتصر على العنصر الوطني والعمالة المصرية أنا أريد أن أتكلم في حقيقة تقدم الشعوب والدول.

الفريق مهاب ممش مشكوراً حضر مؤتمر شرم الشيخ وجاء في كلامه أننا بسواعد مصرية نعمل القناة، إذن ما هي المعدات التي أحضرتها، أنا عشت بالخارج وعرفت كيف يكون التقدم والتقدم ينسب للبلد سواء كان لديك أجنب أم لا، أمريكا تقدمت بالأجانب، أوروبا تقدمت بالأجانب، آسيا تقدمت بالأجانب لا يوجد أحد تقدم بدون الأجانب.

المشروع الثاني الذي فشل اقتصادياً جداً وكان متزامناً مع الافتتاح الثاني لقناة السويس هو مشروع بورسعيد كمدينة حرة فقط لكي لا يكون هناك عنصرية في

إدارة بورسعيد، محافظ بورسعيد الله يرحمه شكرى سرحان قلت له هل تعلم لماذا فشلتم؟ قال لماذا؟ قلت لأنكم لم تحضروا شركة أجنبية متخصصة لتدير لكم هذا المشروع وكان لديك أموال.

دبى نجحت لأنها أحضرت الشركة الأجنبية التى عملت لها المشروع ثم أخذت الموظفين المهمين ورحلتهم لكن كيف نبدأ؟ أنت الآن فى قناة السويس أقول المشروع الأساسى والأهم الذى أورد أن أحافظ عليه أن عملت الـ Mother Board الخاص بمصر توصية قناة السويس هى الـ Mother Board التى أرتب بها كل ما يمكن من أشياء على هذا الـ Mother Board وتعمله وتقبله.

الإشكالية فى الفكر الذى أتكلم فيه قناة السويس هى السفينة تمر عبر قناة السويس، إذا قدمت خدمات لهذه السفينة سأتكلم عن الـ ٩٥ مليار الضائعين بمعنى ١٠٠ مليار فى السنة إضافة إلى نصف مليون فرصة عمل، أنت الآن ضاعفت القناة كمياه فلا بد أن تضاعف عدد السفن، إذا لم تضاعف عدد السفن كنتسويق فتكون قد فشلت فى هذا المشروع مضاعفة عدد السفن بمعنى أنك تتكلم عن إيرادات ٢٠٠ مليار دولار، مليون فرصة عمل الآن $2=1+1$

منطقة شرق بورسعيد لا يعتمد على السفينة، يعتمد على ما تحمله السفينة، السفينة بها بضاعة نصف مصنعة تذهب لجنوب شرق آسيا ليعاد تصنيعها وتعاد، أقول له تعالى أنزل لى فى جنوب شرق بورسعيد لأعمل لك هذا التصنيع، المركز العالمى اللوجستى فى بورسعيد هو هذا المعنى، أنا أعامله كمشروع على مساحة ٢٤٠٠ كم^٢ بمعنى ٩ أضعاف دبى، ٤ أضعاف سنغافورة، هذه المساحة تستوعب ٧ مليون من البشر من سيناء وأهل سيناء ومصالح ودول وميناء دولى ومطار دولى.

المطار الدولى إذا لم يعمل فى بورسعيد فلا توجد بورسعيد، يستخدم بإرسال طائرات BHL إنما أتكلم عن المطار الدولى الحقيقى فىكون همزة وصل بين أوروبا وآسيا موجود فى شرق بورسعيد، هذا المطار يمكن أن يكون من أخطر المطارات الموجودة حيث نسبة الركاب لن يقل عن ٣٥ مليون نسمة فى السنة، ٣٠ مليون راكب إضافة إلى منطقة صناعية يتم إنشائها لصناعة السيارات وصيانتها ومنطقة حرة كل هذا فى هذا المطار إلى جانب الميناء الذى لا تقل مساحته عن ٢٤ كم لذلك فإن احلامنا صغيره ومشروع شرق بورسعيد كيف عملوه؟

عملوه على مساحة ٢٢٠ كم، لماذا؟ لأن ذلك حدود محافظة بورسعيد مع محافظ سيناء وإذا زدنا عن ذلك فسندخل فى محافظة سيناء فنحن لى نلتزم بالحدود

الإدارية لمحافظة بورسعيد وقفوا عند الكيلو ٢٢٠ وهذه فعلاً التي كانوا يريدون تعديل حدود بورسعيد عندها.

أود أن أبدأ بالحديث عن الفكر الاستراتيجي الذي رأيته في مؤتمر شرم الشيخ وكان لي حديث في التلفزيون سألتني المذيعة ما هو رأيك في المؤتمر؟ قلت أولاً هذا المؤتمر تبني الفكر الذي طرحته من عام ١٩٩٣ فأنا متقدم عن هذا المؤتمر بـ ٢٠ سنة وسعيد أن بدأوا فلم تتأخر كثيراً ٢٠ سنة وهذه المدة كان يمكن أن تعمل الكثير في تاريخ الأمم.

والحقيقة لقد كنت حزين حيث حضرت إلى مصر عام ١٩٩٣ ومعى الفريق الذي يمكن أن يعمل في هذا المشروع حيث أنني لكي أحضر الموظفين الموجودين معى بالخارج لكي يعملوا في هذا المشروع كانوا من الكفاءات الحقيقية التي تعمل في مثل هذه المشروعات.

الفكرة الإستراتيجية لكي نأخذ استراتيجية الفكر أنا وجدت شرم الشيخ يسبقنا ولا نستطيع ملاحقته، أتى لنا بأفكار وشركات، أول حاجة مقدار الضريبة نحن نتكلم بفكر تجارة عالمية ومن عائد التجارة العالمية سوف أحصل على العائد الخاص بمصر، فعندما يحضر المستثمر إلى مصر وأخبره أن الضريبة صفر وأننى ألغيت مصلحة الضرائب، أول النجاح في المشروع هو هذا، وسأقول لماذا؟

ثانياً التأمينات الاجتماعية على العمال سألغيها، مصر سيكون فيها نظام تأمين اجتماعي حضرتك بلغت ٦٠ سنة بالرقم القومي تأخذ معاش بموجب قانون يحدد مؤهلاتك العلمية ووظائفك فيحدد ذلك معاش لائق تعيش به قد يكون أعلى من المرتب الذي وصلت إليه فمسألة التأمينات الاجتماعية التي أحبس فيها المستثمر وأحبس فيها صاحب العمل لأنه لم يدفعها، أنا سأدفع المعاش لذلك أنا غير محتاج لهذا التأمينات وأنا في غنى عنه وهذا فكر يجب أن أطرحه لكي يتناسب مع مشروع قناة السويس وإلا سأكون محلك سر.

هناك من يسأل ومن أين تأتي بالأموال؟ سؤال حضرتك وأنا أتكلم عن هذا المشروع بالعمالة التي ستشتغل المصريين العاملين بالخارج يحضروا من الخارج من ١٢-١٨ مليار في السنة، الميزه في هذا المشروع العاملين المصريين بالداخل في قناة السويس يجيبوا من ٢٠٠-٤٠٠ مليار دولار، المرتبات ستدفع مباشرة من الأجنبي الحاضر من الخارج خدمة السفينة والبضائع بالسفينة والتجارة العالمية التي تتم فكل هذا سيعطيني مرتبات تصل إلى ٢٠٠-٤٠٠ مليار دولار، لماذا أحتاج إلى ضريبة؟ ما هو حجم الضريبة؟ أنت ستدفع مرتبات العاملين لكني لم أتكلم عن المنتج الذي سأبيعه بعد، أنا أتكلم عن المرتبات تصرف للعاملين بالداخل ٢٠٠ مليار دولار.

الإشكالية وقد كنت مع المهندس إبراهيم محلب قلت له نحن نعالج مشاكل حديثة بأفكار قديمة، هذا التخلف الذى عشناه في أقطارنا المتخلفة إذا استمر في فكره القديمة لن تحل الأزمة المالية، أنا سأحل الأزمة المالية في مصر، أنا أتكلم عن خطة متكاملة بحيث خلال عشر سنوات يتم تناقص الضريبة سنوياً حتى يتم الغائها وبهذا يكون هناك أسلوب جذب.

عندما أسمع أن مصر ليس فيها ضريبة أنا سأقدم واحضر لمصر هذا الكلام من أين أتيت به؟ من المستثمرين أجلس مع المستثمر فيقول لى أنا لا أحب أن استثمر في مصر فسألته لماذا؟ قال انتم تحبسون المستثمرين هناك إشكالية بالشركة مع العامل، مع أى حاجة يمكن حبسه، ومنذ قليل دخالذ كان يتكلم عن القروض، المستثمر يغامر بأمواله لكن أضعه بالسجن فإشكالية أن تخفينى وأنا أحضر لك بأموالى استثمر لديك تدخلنى السجن.

ثالثاً هناك قانون غسل الأموال هذا القانون لا ينفذ مع الدول المتخلفة، أو الدول النامية أو الدول التى ترغب في النمو، إلغاء هذا القانون قانون غسل الأموال علمنا لكي نقبل باتفاقية غسل الأموال أن الناس التى تخرج أموالها للخارج لكي نحضرها، لا بد أن ندخل هذا القانون ونحن بناء على هذه الاتفاقية أدخلنا قانون غسل الأموال تذهب للبنك لكي تودع ٦٠ ألف جنيه يسألك ما هو عمالك؟ ومن أين أتيت بالمال؟ فالبعض يذهب بفلوس لتوظيف الأموال بدلاً من التعامل مع البنوك. نحن لدينا تجربتين دوليتين الإكراه البدنى حبس المدين إكراه بدنى يعاقب عليه القاضى، كلاهما في العالم كله، نحن نرى جمعية رسالة تدفع لفلان أو فلانة لكي تخرجه من السجن، هذه لا يمكن حبسها، حبس المدين جريمة ضد الإنسانية، نحن مازلنا نعيش على حبس المدين وهذه ثقافة.

أنا واقف في المحكمة الدستورية من أجل موضوع الفوائد قلت لهم إما أن تهدوا السجن وتحولوها إلى مصانع، أما أن تتركوني فستهدوا المصانع وتبنوا السجن وهذا هو ما حصل، ليس هناك دولة في العالم بها الفايده ١٨% إلى ٦٨% فايده مركبة، الرجل أخذ قرض ٥ مليون مطالب بـ ٣٥ مليون والمحكمة حكمت بألزامه بدفع ٣٥ مليون، نهب منظم للملكية تقوم به المحاكم وأنا والحمد لله أخذت كل البنوك التى أمامى إلى المحكمة الدستورية أنا أخذت ٣٦ دستورية ضد ٩ بنوك بشأن هذه الفوائد وهذا ما دمر المصانع، المصانع الآن لا تعمل، الذى عليه فوائد ٣٥ مليون وفي نفس الوقت يحتاج ٥ مليون لكي يعود للعمل وليس هناك عمالة لذلك أقول مثل هذه الأفكار الاستراتيجية في موضوع الضريبة والفايدة لن ينصلح

الحال إلا إذا كان سعر الفايذة صفر والشيخ الشعراوى قالها وقال أن كينز قال هذا الكلام وهذه حقيقة إذا لم تطور هذه الأفكار لكي نعمل مشروع مثل قناة السويس. أنا سعيد وأشكر نظام الطرق الذي يتم حالياً لأننا في عام ١٩٩٣ أنا قلت هذا الكلام وهو جمت وأنا في بورسعيد من أ.محمد المصري الزميل رئيس الغرفة التجارية فأنا قلت لهم أنا حضرت من المطار في ٣ ساعات، لماذا لا تعملوا طرق متعددة لكي تستوعبوا ولديكم كونتينر كانوا بعيدين، الفكر الآن وأنا أذهب يوماً إلى بورسعيد ٥ حارات رايح، ٥ حارات جاي يعملوا حالياً في الكبارى العلوية، أقول لك حاجة أنا واثق في السيسي بسبب هذه الحارات، هذا الشغل اليوم الذي أراه في الطرق يطمحنا، أودى أن أطمئن على السكة الحديد، السكة الحديد لا بد أن تطور، لا بد أن تستكمل، السكة الحديد السريعة.

مشروع بورسعيد وشرق التفريعة وقناة السويس لن يكتمل عملياً إلا إذا ربطنا مصر بالسعودية، إلا إذا اربطنا العالم العربي شرق بغربه هذا الربط يتم عن طريق ٣ كبارى تقام فوق تيران، ولكي أقيم هذه الكبارى الثلاثة لا بد أن اتفق مع إسرائيل لأن إسرائيل لن تسمح لنا بإقامة هذه الكبارى وأيام الرئيس حسنى مبارك عندما رفض إقامة المشروع لم يكن خائفاً على شرم الشيخ كما أعلن هذه حجة يمكن أن يقولها عبد الناصر عندما أراد بناء السد العالى ورفض الغرب تمويل السد اضطر لتأميم القناة فيمكن أن يقول أن أهل دمياط وبورسعيد ورشيد سوف يحرّموا من الطمى فقلت لن نعمل السد العالى.

لكن الحقيقة أن هناك حرب إسرائيل مستعدة أن تخوضها لمنع هذا المشروع لأن أحد أهداف قيام إسرائيل في المنطقة هو فصل العالم العربي فعندما تصل الشرق بالغرب فقد ألغيت وظيفة قيام إسرائيل، وقد كنت مع منى الشاذلى وقلت لها المقترح لدى عوامه برمائية - توجد بين فرنسا وانجلترا وتربطها حتى هذه اللحظة- هذه العوامة البرمائية تنزل من البر إلى المياه ثم إلى البر مرة أخرى هذه تنقل لى السيارات والبشر والسكة الحديد بمعنى قطار السكة الحديد يمكن أن يركب العوامة وتربط المسافة بين مصر والسعودية في نصف ساعة ووصلت العالم العربى شرقه وغربه.

هذه العوامات إذا لم تتم ستؤثر على المنطقة لأننى أتكلم عن مركز لوجستى متعدد في مصر نقل جوى وبرى وبحرى وسكه حديد فستكون مشكلة البرى والسكة الحديد خليج العقبة عندما عبرت هنا الخليج ووجدت نفسى في السعودية بهذه العوامات أكون قد ربطت نفسى بدبى، بسوريا، بالعراق، بالمغرب وأصبحت محور المنطقة وهذا مهم جداً.

المفروض هذا المشروع يتم حالياً، وكما قلت قناة السويس هو الـ Mother Board سوف يتحمل كل ما يمكن أن يوضع.

ربما المشكلة في منتهى البساطة، مشروع الهيئة التي تكلم عليها خالد بك للإدارة أقول أن هذه الهيئة ليس لديها سند قانوني أن أزمه بعدد معين من العمالة، لماذا لا أطور العمالة المصرية؟ نحن لدينا ١٢ مليون شاب ولد وبنت والذي أقوله لابد من عمله، أنا كمصر أضع ٦ مليون منهم تحت البدلة الخضراء لأنني احتاج ضبط وربط ومنهم أدرب وأوزع العمل، الذي يلبس اللون الأخضر هو الجيش المدني الذي سيطور البلد، والذي يلبس الكاكي هو الجيش الذي يحمي البلد، فبدون ضبط وربط لن نشغل، لدى إشكالية في الملابس الجاهزة كان عرضها في التلفزيون أنه ليس لديه عماله، عنده طلبات من أوروبا وأمريكا وليس لديه العمالة التي تستوعب فيعمل بخطين انتاج ويترك ٨، لماذا لا توجد عماله؟

لكن إذا أنا خاطبت الجيش بأن يدرّب لي خياطين وسوف يأخذون مرتب وهذا ما عملوه في كوريا، أنا أضمن في هذه الفترة عملية الضبط والربط فإذا استوعب هؤلاء في هذه الفترة عملية الضبط والربط فإذا استوعبنا هؤلاء الـ ٦ مليون فلن يوجد من يمشى في المظاهرات لأن هناك عمل، ولابد أن أعطى لهم حوافز فالحافز يستطيع أن يعمر الدنيا كلها فالذي يسافر ويتغرب من أجل الحافز فإذا وجد الحافز في بلده فلن يسافر وبالتالي لابد أن أدرب هؤلاء الناس ومركز التدريب الحقيقي هي القوات المسلحة، مركز التشغيل الحقيقي هو القوات المسلحة وفي هذه الحالة كل مستثمر قبل أن يحضر يقول أعطى لي هؤلاء لأنه ضمن وجود العمالة التي يحتاجها.

سأكتفى بهذا لكن كما قلت بدون عمل يتناسب مع هذا المشروع لن نستطيع عمل شيء، عشت عمري في بورسعيد، إذا فتحت شريان من شراييني تجد تجرى فيه مياه القناة وليس دم لأنني عشت بورسعيد كحلم، كحياة، كنت سعيد وأنا أكتب مشروع شرق فرع التفريعة وانتهى منه وأنا في جده لكي أرسله إلى مصر لكي ينشر في الأهرام الاقتصادي على عديدين وقد سألت كيف تنشر هذا الكلام؟ هذا الكلام يساوى فلوس، قلت لهم أننى أنشره من أجل بلدى وهذا المشروع من أجل بلدى.

الفكرة أننى لا أستطيع أن أعمل كل حاجة بمناسبة التمثال، دليبيس جاء للخديوى إسماعيل سأله كم عدد عجائب الدنيا قال ٧ قال سأجعلهم ٨ قال كيف؟ قال هناك تمثال لهذه البنت سنعمله على مدخل قناة السويس، قناة مصرية تحمل البلاص وتلبس جلباب ويتدلى منه في النهاية زهرة اللوتس وهناك كردان وطوق الكردان

عبارة عن قناة السويس والطوق رأس الرجاء الصالح وهي رمزية فوصي فنان فرنسي أن يعمله فعمل تمثال الحرية فالخديوى إسماعيل هو من دفع تكاليف التمثال رفض تسلمه لأنه غير مطابق للمواصفات المصرية فديسبس خاف من الفضيحة فقال له هناك ولاية فقيرة في أمريكا أسمها نيويورك ما رأيك أن نهدبها التمثال فوافق فجمع الشعب الفرنسي أموال نقله وجمع الشعب الأمريكى تكاليف المنصة لا أحد قال أنه مهدي من الخديوى إسماعيل.

المقترح أن نعمل بانوراما في مدخل قناة السويس وسوق حره للتجارة الحره وأكبر المولات ووضع سيده القناة الفتاة المصرية هذا المشروع في مدخل القناة جزيرة داخل المياه سوف يجذب من ٧-١٠ سفن ركاب من البحر المتوسط، الآن عمل واحد في جنوب أفريقيا للنسون مانديلا بحيث يكونوا ثلاث تماثيل برجية في العالم مهمين جدا، الحرية- فتاة القناة- مانديلا.

هذه الأفكار والمشاريع، والحقيقة مشروع القناة هو هرم رابع لأنه من ضمن المشاريع الكثيرة التي أحلم بها أن تمشي على قناة السويس كل هذه الأرض الفضاء عبارة عن الهيبر ماركت لقطع غيار السفن، صعقت عندما رأيت قطع غيار السفن، لن نعمل شئ سوى تعديل القانون والشركات سوف تأتي عندنا بالمستودعات التي تجدها جاهزة توضع فيها البضاعة التي ستباع إلى السفن، العمالة مصرية فسندج التطور الحقيقي في قناة السويس في كيفية تنوع هذه السفن والأموال التي ستأتي لنا لتكون مصر دولة من الدول المتقدمة وشكراً.

أشرف عليوه

كلمة قصيرة تتعلق بشمال سيناء، هناك تخوف عند شمال سيناء من موضوع المشروعات القومية التي تقوم على مستوى الجمهورية، عام ٢٠١٧ سنحتفل بانتهاء المشروع القومى لمدينة سيناء الذى كان مرصوداً له عدة مليارات وينتهى في ٢٠١٧ والمفروض من النتائج الخاصة به إعادة توطين ٣,٥ مليون مواطن في شمال وجنوب سيناء، وعدد ٢ جامعة بشمال سيناء، ومجموعة من الطرق والمشروعات القومية العملاقة الإضافية كان مفروضاً أن تكون منتهية عام ٢٠١٧ لكن الوضع الحالى في شمال سيناء لا يخفى على أحد من الموجودين وأنا أخوف من المشروعات القومية التي يتم دراستها.

ونعود إلى موضوع المشروعات القومية عموماً سواء المشروع القومى لشمال سيناء وكان قد بدأ أيام د.الجنزورى وينتهى عام ٢٠١٧ كان هناك مشروع قومى لبناء السد العالى وطبعاً هذا نجح نجاحاً خطيراً، واعتراضاً على المشروعات القومية نقول أن المشروعات القومية كانت تتم عن طريق دراسات من الجهات العلمية والجهات التنفيذية ويتم تطبيقها وفي أغلب الأحوال كان يتم تحقيق نسبة

كبيرة من النجاح كالذى حصل في المشروع القومي لتنمية سيناء لكن طول الفترة التي يتم فيها المشروع تم الانحدار في تنفيذه حتى درجة الصفر. المشروع القومي لتنمية سيناء كان نهاية استصلاح ٤٠٠ ألف فدان على ترعة السلام لم يتم استصلاح سوى ٧٠ أو ٦٥ ألف فدان وألغى من الـ ٤٠٠ ألف حوالي ١٣٥ ألف فدان في الردم والقوارير ولم تصل ترعة السلام إلى بئر العبد وهي أول مدينة في شمال سيناء.

فكرة المشروعات القومية في سيناء، فإن سيناء بها بعض الحزن والتخوف، تخوفنا بالرغم من اقتناعي أنا شخصياً بتنمية محور قناة السويس وبالرغم من عدم وجود أى مشروعات تنموية في محور قناة السويس تخص شمال سيناء غير تطوير سيناء/العريش من ضمن ١١ مشروع وهو بداية المحور، لكن هناك تخوف في شمال سيناء أن يحدث إعادة توطين أو إعادة نزوح مواطنين من شمال سيناء حيث كان عام ١٩٩٦ كان عدد سكان سيناء يقدر بـ ١٠٠-١٢٠ ألف مواطن، حالياً حوالي نصف مليون مواطن وحالياً بدأت هجرة عكسية من شمال سيناء للعمل بمحور قناة السويس.

أنا لن أطيل لكن هناك بعض التخوفات ونتمنى أنه في محور قناة السويس إلا يتكرر ما حدث في مشروع تنمية سيناء وشكراً.

محمد حسن محمد

بسم الله الرحمن الرحيم.. الحقيقة أنا لى شرف حضور هذه الندوة، هناك استفسار بسيط، هناك حاجة نعانى منها في محافظة الإسماعيلية، جاء خطاب من المركز الوطنى لتسليم الأراضي بالنسبة للمشروعات التي يوافق عليها استثمارياً، ممنوع تخصيصها إلا بعد الرجوع للمجلس التنفيذي لهيئة قناة السويس والعرض على الخبير الاستشارى ليرى هل توفر للأشطة، لكن لا يأتى رد وبالتالي كل المشروعات تطالب بتسليمها الأرض أو تسير في الإجراءات الخاصة بها.

نحن في الإسماعيلية نعتبر مشروع قناة السويس نقله كبيرة بالنسبة لنا، خاصة أن الإسماعيلية ليس بها موانى مثل بورسعيد، والسويس، فقناة السويس الجديدة سوف تعطينا دفعة كبيرة جداً خاصة أن لدينا مشروعات داخلين ضمن مشروع تنمية قناة السويس وادى التكنولوجيا قرية الأمل بأبى خليفة وهما سيمثلان نقله كبيرة لأنه سيكون هناك مجتمع عمرانى سواء شرق القناة أو غرب القناة وهم سيوفروا فرص عمل للشباب لدينا، هناك تنمية كبيرة لنا ونأمل أن شاء الله أن يكون لها دفعة أكبر لمحافظة الإسماعيلية ولن أطيل بالنسبة للموضوع وقد استقدت كثيراً

من سيادة المستشار، ومن د. على الدين هلال، من د. خالد وضح لنا أمور كثيرة بالنسبة للإسماعيلية وشكراً.

أحمد حلفاوى

في البداية أحب أن أقول بالنسبة لإدارات الاستثمار دورها الترويج للمشروعات ووزارة الاستثمار لديها محفظة كبيرة سواء شركات القطاع العام وتأسيس الشركات أو بها الأمانة الفنية الخاصة بلجنة فض المنازعات ولكن الدور الرئيسي للوزارة هو الترويج للمشروعات.

في المؤتمر الاقتصادي نحن عملنا بروتوكول تعاون ما بيننا وبين هيئة قناة السويس لكي ننسق مع بعض في كيفية الترويج للمشروعات هذا دور الوزارة ببساطة ولا أريد الحديث طويلاً.

ولكن وأنا أتكلم عن محور قناة السويس وأنا قرأت ورقة العمل التي تفضل د. عبد القادر بعرضها المحاور كلها، أحب أولاً أن أتكلم عن الولاية مشروع يكبر في مصر، هناك قرار رئيس مجلس الوزراء بلجنة مشكلة لمحور قناة السويس مكونه من وزارة الاستثمار ووزارة الإسكان، ولكن هناك مجلس تنفيذى منبثق عن هذه اللجنة برئاسة الفريق مهاب مميش لعمل قناة السويس والأساتذة من هيئة قناة السويس، بعد الماستر بلان الذي ننتظر الإعلان عنه يعرفونا عن المرحلة القادمة.

ولكن الذى يهمنى في هذه المنطقة أن الاستشارى الذى رسى عليه الماستر بلان وهى دار الهندسة كانت وظيفة مهمة جداً من وظائفه أن يقترح أفضل السياسات الاستثمارية الحاكمة للمشروع فنحن كلنا نعرف هل أفضل القوانين الحاكمة هو قانون المناطق الاقتصادية أم قانون المناطق الحرة أم يدخلها مناطق استثمارية هذا شغل المستشارين شغل المستشار المفروض من وظيفته أن يقترح علينا أفضل السياسات الاستثمارية وفقاً للتجارب الدولية

بالنسبة لمشروع محور قناة السويس فقد تكلمنا كثيراً في ورش عمل مختلفة مع هيئة قناة السويس وقلنا أن هذه المشروعات لا بد أن تلبى كافة قطاعات الاقتصاد المصرى ولا بد أن تكون المشروعات بالداخل يسمح لها بإنتاج الكهرباء بسبب مشكلة الطاقة التى لدينا، وأشرطنا أن تكون الطاقة نظيفة سواء كانت طاقة شمسية أو طاقة رياح وتكلمنا مع الاستشارى أنه لا بد من الاستفادة من تحلية مياه البحر وخاصة أن هناك سفن حالياً تقف بالبحر وتعمل لك تحلية لمياه البحر وتعطيك مياه نظيفة، وأن يكون داخل المشروع محطات لمعالجة الصرف الصحى، ولا بد أن يكون داخل المشروع مصانع لتدوير القمامة بمعنى أن المشروع يكون على غرار مدن الجيل الرابع.

كل هذا الكلام عملناه في ورش عمل مع دار الهندسة ومنع هيئة قناة السويس ولكن حالياً الفكرة كلها هل سيتم فعلاً الإعلان في ٨/٦ مع افتتاح قناة السويس عن المخطط العام للقناة؟ هذا هو السؤال المهم للأساتذة ممثلي هيئة قناة السويس. نحن كوزارة الاستثمار عملنا معهم بروتوكول نعمل البروتوكول حالياً بعمل اجتماعات مشتركة ما بيننا وبينهم ولكن كل الأنشطة التي تدور في ذهننا إيجابتها لديهم وهذا ما جعلني كنت أود أن نسمع منهم أولاً ثم تعقب على ما قالوا شكراً.

محمود عبد الحى

الحقيقة معهد التخطيط مؤسسة علمية له مجهودات علمية كبيرة وخبراء معهد التخطيط القومى لهم قدرات يمكن الاستفادة منها، ونحن لا نرفض التعاون وأنا دائماً أقول لأبناءنا وأحبائنا الحريصين على التخطيط الاستراتيجي للمعهد لا بد أن تدرسوا خبرات الكبار في سعينا للوصول إلى الأشياء الموجودة الحديثة، لذلك أقول لشركائنا أو لأصحاب المصلحة نحن بذلنا في أكثر من مجال أن هذه المؤسسة مؤسسة علمية استشارية تدريبية تعليمية من أعظم الدراسات التي تمت في تقييم التحفيز في المطاحن وأثره الصحى وأثره الاجتماعى وأثره الاقتصادى تمت في معهد التخطيط القومى، التخطيط لإنشاء مراكز التدريب المهني هناك مشروع قدر لوزير الصناعة في هذا الوقت على الصعيدى لإنشاء المراكز على أسس علمية في ٢٦ محافظة، المعهد الحقيقة له مجهودات أنا أنتهز الفرصة ولا مانع أن نعلن عن الموضوع وأنا أعرف أن تكاليف الإعلان مرتفعة لكن لا بد أن الحق يقال أن هذه المؤسسة تعمل في صمت في خدمة البلد.

إنما الشئ الذى أذكره منذ عدة سنوات رئيس اتحاد الصناعات المرحوم د.عبد المنعم سعودى عمل إعلان يريدون دراسات عن السوق المصرى، رفعت سماعة التليفون وكلمته وقلت له معك فلان مدير معهد التخطيط قال أهلاً وسهلاً وأنا درست الحاسب لديكم عندما أخذت الدكتوراه فقلت له أنا أردت أن أعرفك بالمعهد أنتم طالبين دراسات عن السوق المصرى نحن هنا نستطيع أن نقوم بهذه الدراسات بتكليف ٣٠٤ خبراء بالسفر من بلادهم لمصر في رحلتين أو ثلاثة، قال أرسل لى مذكرة أرسلت له المذكرة ولم أتلق الرد حتى الآن فما أتمناه أننا كمؤسسات وطنية أو حكومة قبل أن نبحت عن الاستشارة في المكاتب الخاصة أو التجمعات الخاصة نبحت في الحكومة ومعاهدها المتخصصة قد يكون لدينا ما يفيدهم ويعنى عن هذا أو على الأقل يعطى معايير حاسمة لتقييم دراسات الجدوى التي تأتيك من المكتب الاستشارى وأسف للإطالة لكن كان لا بد أن يكون شئ من الوفاء للمؤسسة التي نعمل بها.

حاتم عبد الجواد

في البداية أتشرف أن أكون في هذا المكان العظيم وسط هذه النخبة والدراسة الجميلة والتساؤلات الجميلة جداً.

في البداية هناك موضوعان، موضوع القناة الجديدة وموضوع مشروع التنمية، وكنت أود أن يكون المستشار حسن عمر موجوداً لأننى لدى رد على كلامه والرد عليه من ١٥ سنة هو نفس الرد.

بداية هناك مشروع تنمية قناة السويس ومشروع قناة السويس الجديدة والمشروع متكاملان، في البداية مشروع تنمية قناة السويس وهذا المشروع تم في مراحل مختلفة مرحلة التخطيط ومرحلة التنفيذ القادمة أن شاء الله والمرحلة التي نحن فيها الآن ومن ضمنها إعداد مخطط تفصيلي للمشروع، هذا الماستر بلان أعدته دار الهندسة كان المفروض أن يتم قبل انعقاد المؤتمر الاقتصادي وتقريباً هناك مخطط مبدئي للمشروع وخلال هذا الشهر سيكون المخطط النهائي قد سلم لهيئة قناة السويس.

تقريباً كل التساؤلات التي وردت في الورقة البحثية مجابوب عليها في المحاضرة اليوم وأزيد من ذلك، فإذا كنا نتكلم عن المخطط العام للمشروع فالشركة المنفذه لها أو التحالف المنفذ لها وهو ليس مصرى ولا أجنبى هو مصرى أجنبى لأنه يضم أكثر من شركة فهو يضم شركة دار الهندسة في المجالات المختلفة الخاصة، هناك شركة ميموكول للموانى، أيضاً شركة كريم الدين للاستشارات القانونية.

هناك الجزء الخاص أيضاً من الأجزاء التي كنا نتحاور فيها هناك محور البيئة، محور التسويق، والمحور الاستراتيجي، والمحور الاجتماعي فالدراسة غطت كل هذه المحاور، دراسة هي دراسة متكاملة، دراسة مرنة، دراسة متدرجة ليس سنة أو اثنين أو ثلاثة، لا، ولكن المخطط العام للمشروع يتم للفترة من ٢٠١٥ حتى ٢٠٥٠ على فترات زمنية ٣ سنوات، ٥ سنوات يراعى فيها المرونة فإذا رأيت أن المرحلة القادمة تحتاج إلى نوع من المرونة أو نوع من التعديل أو الدراسة فالمرونة موجودة.

الدراسة ليس ٣ محافظات كما قال د. خالد هي ٥ محافظات هي بورسعيد والإسماعيلية والسويس وشمال سيناء وجنوب سيناء، لكن هناك أولويات في التنفيذ، الأولويات هي شرق بورسعيد ومنطقة العين السخنة لأهل غرب خليج السويس، المستهدف كما قال د. خالد توزيع للأشطة، هناك دراسة تفصيلية خاصة بالمناطق نفسها وهناك دراسة تفصيلية خاصة ببورسعيد، وهناك دراسة تفصيلية خاصة بالإسماعيلية، وغرب بورسعيد، والسويس وكل منطقة لها دراسة تفصيلية خاصة بها تحدد الاحتياجات وتحدد المستهدف.

قبل كل شئ وقبل أن يبدأ المشروع هناك جلسات عمل مع كل أطراف المجتمع، الشباب، شركات الملاحة، المستثمرين، الوزارات المعنية، المحافظات المعنية كل من هو مستهدف في المشروع حتى أن ناس من الصعيد حضروا للإسماعيلية وانضموا إلى هذه الجلسات وأبدوا رأيهم وأخذ بها في المخطط العام للمشروع لذلك أعتقد أن التصرف كان شامل أخذ كل الآراء حتى أن المستشار حسن قد حضر أيضا.

المشروع ليس كما قيل هنا أنه قائم على أساس المنافسة مع موانئ المجاورين، لأننى لو عملت هذا أنا سأخسر، من ضمن الأسباب تنافس الموانئ مثل ميناء جبل على أو اليونان أنا لن أنافس كيان قائم مستقر ونفس الفكرة الذى يقوم بهذه المشروعات في كل أنحاء الدنيا شركات دولية، شركات الموانئ لن يديرها هيئة الموانئ في بورسعيد أو هيئة البحر الأحمر لكن هناك شركات دولية هي التي ستديرها ولها استثمارات؟

طبيعة المنطقة تفرض عليها التنوع في الأنشطة هل هناك تنوع في الأنشطة الموجودة، داخل مصر؟ هل سأعمل غزل ونسيج؟ هل سأعمل زراعة؟ هناك Major Activity هذه الأنشطة تم اختيارها وفقا لدراسات وحسابات إستراتيجية وكما قال الباشمهندس كان هناك دراسات وكل هذا الكلام تم للوصول إلى مجموعة من الأنشطة الرئيسية فكان المقترح لدى فيه ٥ أنشطة رئيسية وكل هذه أنشطة قائمة على استغلال قناة السويس.

الموقع منذ ٥٠٠ سنة، الماستر بلان بالنسبة للمشروع يراعى مع المشاريع الكبيرة في مصر مشروع العاصمة القاهرة الجديدة، مشروع الجولدن بلان في الجنوب، مشروع الصوامع في دمياط، مشروع الساحل الشمالى لكى لا يحدث هدر في الموارد.

المشروع لكى يتم فعلا محتاج متطلبات كثيرة، محتاج أنفاق لأن المشروع قائم على التفريق بين الداخل والخارج بمعنى منطقة العين السخنة Mainly Gateway للداخل لمصر ولكن منطقة شرق بورسعيد Mainly Transit وفي نفس الوقت عايز تطوير لمنتج داخل مصر وفي منطقة شرق بورسعيد فكان لا بد من وجود مجموعة من الطرق، لا بد من وجود أنفاق ولا بد من وجود بنية أساسية قوية جداً بالمنطقة وهناك قصور كبير في المياه في مصر فموضوع تحلية المياه موضوع مهم جداً، هناك نقص في الطاقة فلا بد من توفير الطاقة المطلوبة للمشروع والشئ الأهم أن هناك نقص في العمالة ليس في العدد ولكن العمالة كترتيب لذلك لا بد من

إنشاء معاهد لإعادة تدريب العمالة، هذا من المخطط العام للمشروع، وموجود جامعة تنشئ في هذه المنطقة لخدمة الصناعات والأنشطة الموجودة بالمنطقة. مشروع لتنمية هذه المنطقة لتوفير مليون فرصة عمل حتى عام ٢٠٣٠ بمعنى خلال ١٥ سنة هذا الرقم رقم غير قليل، مليون فرصة عمل بشري مباشرة غير الخدمات غير المباشرة الأساتذة الذين كانوا يتكلمون عن صناعة الغزل والنسيج فهي موجودة لكي اصدر للخارج لدى مشاكل كبيرة في الطرق، تكلفة النقل هي جزء من تكلفة المنتج، الصناعة الموجهة للتصدير من غزل ونسيج وملابس الجزء القريب من الموانئ سيوفر على المصري مشاكل كثيرة داخل مصر من ناحية النقل، هذا الكلام سيحل وسيكون متكامل.

الجزء الخاص بالصناعات الصغيرة والمتوسطة جزء متربط بالمشروع يراعى ضمن المخطط العام للمشروع هناك جزء مرتبط بالصناعات الصغيرة ويخدم المشروع الكبير.

طبعاً المشروعات المقترحة في المنطقة الشمالية مدخل منطقة قناة السويس وفي نفس الوقت يمر بها من أوروبا وشرق المتوسط، كل هذا يؤهلها لكي تكون منطقة لوجستية، منطقة ترانزيت ومنطقة خدمات كل الأنشطة الخفيفة وتخدم على حركة النقل الموجودة.

في المنطقة الجنوبية في العين السخنة وشمال غرب خليج السويس هذه المنطقة مخصصة لأنشطة الصناعات الثقيلة والبتروكيميكال والمنطقة فيها بعض المصانع كما قال أ. أحمد وهي منطقة شمال غرب خليج السويس ومن المتوقع أن تكون جزء من الإدارة الخاصة بمشروع تنمية قناة السويس.

الفكرة كلها أن هذه الأنشطة كلها موجودة لكن فكرة الماستر بلان أن يجمع كل هذه الأنشطة في هذه المنطقة تحت إدارة واحدة، تحت قيادة واحدة، تنسيق واحد وأقدم لها قانون واحد فيكون لها قانون خاص بها والحقيقة أنا أتكلم في نقاط بسيطة لكن التفاصيل كثيرة جداً.

المخطط العام للمشروع منذ ٨ شهور أو أكثر نعد فيه وليس هو النهاية لكن بعد ذلك ستكون هناك مخططات تفصيلية ليس للمناطق فقط ولكن للمشروعات التي ستتم أيضاً.

هناك زيارات ميدانية تمت في إطار المخطط العام سنغافورة طنجة، بينما لكي نرى ما يمكن أن تستفيد به، كل هذه المناطق بالأساس كل الناس أجمعت أن رقم (١) القانون والنظام الإداري الأساسي وضحو لنا القانون ويعرف حقوق المستثمر وحقوق العمال وبعد ذلك النظام الإداري الفساد والرشوة هذا هو الأساس.

التمويل يمكن أن نتكلم فيه، التمويل نظام استثماره ليس هناك خلاف، يأتوا به موافق، يأتوا بالسلع موافق، تكلمنا عن التدريب والمناطق المختلفة، كيفية التعامل في المنطقة.

هناك مخاطر، مخاطر داخلية وخارجية، كما أن هناك مخاطر، هناك Opportunities وهناك عوامل نجاح المشروع، كل عوامل النجاح متوقع، المنافسة موجودة لكن ماذا سأعمل لكي أنافس؟ لابد أن أقدم حاجة متميزة، لكن يمكن أن أقدم أنشطة جديدة بالمنطقة، لكن هل كل الأنشطة تصلح في هذه المناطق، بالتأكيد لا، لكن يمكن على جانبى القناة، هل يمكن أن أنافس المناطق التى حولنا؟ ما هو الناقص لكي أكمله، ما الذى يقدمون عندهم وليس عندي؟ كل ذلك مطروح في الإطار المقترح.

هناك مخاطر خارجية ليس إسرائيل، لأن الاستثمار ليس له كبير ولا دولة وهل لإسرائيل حق الاستثمار لدينا؟ كل هذا الكلام مطروح، هل كل الدول متاح لها الاستثمار لدينا؟

المؤسسة لها مشروع وهذا المشروع سيكون مشروع متكامل ولا بد أن يكون لهذا المشروع اليد العليا على المحافظات، وعلى المشروعات في إطار المحافظة بمعنى ليس مسموحاً أن يأتى أحد ليعمل مشروع في محافظة بورسعيد ويذهب لوزارة الاستثمار ووزارة الصناعة لا، إدارة المشروع واحدة ولا أدرى هل ستكون تابعة لرئاسة الجمهورية أو رئاسة الوزراء والقانون سيصدر بكل ذلك والهيئة ستكون طبقاً لهذا القانون.

شكل الاستثمار يمكن ألا يكون شكل واحد، يمكن أن يكون أكثر من شكل، ممكن بعض المشروعات تقوم بها الحكومة وبعض المشروعات يقوم بها القطاع الخاص كل أشكال الاستثمار متاحة لكن كل ذلك مؤجل لحين صدور القانون.

خلق مجتمع جديد ومتكامل، مجتمع كامل وحديث يراعى كل الأبعاد الاجتماعية والثقافية والتنمية المستدامة كل الأنشطة التى لها علاقة بالتلوث مستبعدة تماماً. الحاجة الثانية الاعتماد على مصادر الطاقة قائم على مصادر الطاقة البديلة وليس التقليدية، هناك مخطط لمزارع الرياح للطاقة الشمسية وكل ذلك في إطار المخطط العام للمشروع.

كما قلنا التمويل ليس مشكلة سواء مصرى أو أجنبي، المهم القانون الذى يحكم الاستثمار في هذه المنطقة، التكنولوجيا المطبقة في المنطقة ليس كلها High Techology نحن نتكلم في التكنولوجيا المناسبة، والتكنولوجيا في ظل إطار المشروع ستكون لدينا بنية تكنولوجية للمشروع، T.T.T داخل المشروع لأنه

سيكون لدى مشروعات قائمة على الـ T.T.T وأحول هذه المنطقة إلى Tech.Hub محور تكنولوجي، نقل قناة السويس للـ T.T.T كابلات وخطوط الأنترنت سيكون الحمل عليها؟

الجزء الخاص بالبيئة جزء من المخطط العام للمشروع وأن كل المشروعات تراعى الاشتراطات البيئية، والدكتور كان يتكلم عن المعايير الدولية فالمعايير المصرية هي نفسها وصالحة وقوية جداً في بعض الأحيان تكون أشد من القوانين الدولية.

أرد على د.حسن، والدكتور الذى تحدث عن البديل في إسرائيل، د. حسن يقول أن قناة السويس يجب أن تعطى ٤٠ مليار دولار وليس ٥ مليار دولار، وهيئة المشروعات ٢٠٠ مليار، طبعاً هذه أحلام والواقع مختلف تماماً، ٥ مليار دولار كان مخطط أن يصل إيراد القناة لها عام ٢٠٢٠ وكانت إيرادات القناة ٢,٥ مليار دولار عام ٢٠٠٢ فكان مخطط أن تصل إلى ٥ مليار عام ٢٠٢٠.

هناك عوامل أخرى ظهرت من عام ٢٠٠٩، والحاجة الثانية أن هيئة قناة السويس بدأت تشغيل مرفق قناة السويس وفقاً لكل مواصفات الأمن والأمان وتسهيل مرور السفن لقناة السويس.

تجربة هيئة قناة السويس أن نعمل مشروعات وتكون مسؤولة عن هذه المنطقة، هذه المنطقة في محافظة بورسعيد والسويس ومناطق أخرى، تنمية المنطقة ليست مسئولية هيئة قناة السويس هذا مشروع قومى لابد أن نفرق بين هيئة قناة السويس ومنطقة قناة السويس.

هيئة قناة السويس عندما نتكلم عن قناة السويس ونقول أنها تجتذب ٨% من التجارة العالمية، هذا الرقم قد يكون صحيح للبعض يرى أن ٨% رقم قليل جداً من حجم التجارة العالمية، لكن نحن نتكلم عن الـ related rate التي هي مرتبطة بالمناطق التي تمر، لا نريد البضاعة المرسله من البرازيل وأمريكا ولا البضاعة المرسله من استراليا للصين كل ذلك بعيد عن طريقي فكون أنا اجتذبت ٨% من التجارة العالمية هذا جزء كبير جداً أنا أتكلم عن ٣٩ مليون حاوية تمر من قناة السويس.

هذا رقم مخيف جداً، رقم كبير جداً، أكثر من أى حاجة نتخيلها لكن عندما أتكلم عن التجارة المفروض أن تمر في قناة السويس نجدها فوق الـ ٩٠% وما أخسره أقل من ١٠% ليس راجعاً إلى عوامل في التشغيل ولكن راجع لعوامل استراتيجية لأن هناك مراكز مثل التانكر الغاطس قد لا يسمح لها بالمرور وفي نفس الوقت هناك أسباب أخرى استراتيجية.

الجزء الخاص بمشروعات قناة السويس ومشروعات إسرائيل، حالياً إسرائيل تنفذ مشروع لكن ليس مشروع قناة بديلة إسرائيل تنفذ Southern gateway، هذا الجات وأي قائم على أن منطقة إيلاف التركيز السكاني فيها كبير لكن منطقة النقب والمنطقة الجنوبية قد تكون فقيرة في كل حاجة فالفكرة قائمة على نقل الأنشطة الاقتصادية والتركز السكاني عن طريق امتداد خط سكك حديدية من حيفا إلى إيلات وميناء إيلات سينقل إلى الداخل، ومن المعروف أن ٢٥% من تجارة إسرائيل تمر من قناة السويس، وأن قدرتهم على استيعاب الحاويات ٦ مليون حاوية حتى بعد مشروعات التطوير شكراً.

مصطفى أحمد مصطفى

كما نتمنى أن الأخوة الأعزاء الذين أدلوا بدلوهم والذين نورونا وفتحوا لنا فتحات كبيرة جداً للموضوع لكن هذا لا يفوتني الإشادة بالورقة الراقية والمنتسعة جداً للرأى والرأى الآخر وأنه مهما كانت التوجهات نحن في الدرجة الأولى البحث والمنهج العلمي يجعلنا في طريق البحث عن الخلطة الملائمة لكلمة مشروع وقومى مهمة جداً في القراءة والتعامل معها وترشيد المسار والموضوع غير منتهى فمشروع محور قناة السويس ليس مجرد حفر قناة بل موضوع تنمية إقليم ومنطقة وجزء هام جداً تلت مساحة مصر في سيناء.

مشروع تنمية محور قناة السويس كمشروع قومى أهدافه ومكوناته في عرض الورقة والإطار التنظيمى والمؤسسى كمشروعات مطروحة كإطار تنظيمى، إطار تنظيمى تعنى إشارة كما حددتها الورقة وإطار مؤسسى إدارة تشغيل أو إدارة على نحو الـ Operating Costs نفسها ثم الدفعة القوية والأولويات والمخاطر. أرى أن آخر جزء في التواضع الذى عبرت فيه الورقة قضايا أخرى ذات صلة جاءت في الهوامش هى القضايا الحقيقية هى الاستثمار وارتباطها بإطار خطة الدولة ثم استخدامات الأراضي والتمويل وأنا أضفت إليها قصة وقضية التكنولوجيا.

المشروع القومى طبعاً بالمفهوم الواسع وأنا سأعطى متابعة للتفاصيل كفكر يعمل خريطة ولكن يتوجب أن يطرح في إطار أولوية الأولويات القانون والتشريعات والإجراءات وهنا نتوقف عن ما نسميه الغرلة والتنمية في كل الأبعاد في إطار السياق القانونى ثم ترجمته إلى تشريعات ولوائح تنفيذية ثم إدارته كإجراءات على أرض الواقع.

هذه أهم خصوصية تكون في الواقع أو قيد أساسى تركز عليه ما أسميه تكوين المصفوفات الأساسية وهم ٥ أساسيين في الواقع اجتماعى، ثقافى، سلوكى كل

كلمة من هؤلاء تحتاج شغل نوعي، كفي، كمي، رقمي، احصائي، مؤشرات ثم نحوله إلى رقمي من قبيل المعرفة الحقيقية في موضوع ترسيم فكر جديد ومحوري للمشروع القومي.

الثاني لـ Basic matrix الاستراتيجي الأمني، الثالث اقتصادي مالي تنموي، الرابع بيئي موارد واستخدامات أراضي، الخامس تكنولوجيا فني ومعلومات وإرساء المجتمع الراقى.

في الواقع يعبر عن المصفوفات الأساسية في العمق الخاص بها ما يسمى المصفوفات الداعمة، كل واحد من المصفوفات الخمسة هؤلاء سنعمل عليهم مرة أخرى كفية، نوعية كمية، رقمية، إحصائية، معرفية، بها مؤشرات هي تحتاج إلى جهد كبير.

هذه المصفوفات الداعمة تشمل إمكانية المزج ما بين الإطار التنظيمي من وجهة نظر الإدارة والإطار المؤسسي من وجهة نظر التشغيل أو التسيير، سنتحدث في الإطار التنظيمي أو الإدارة عن أننا ننتقي نموذج حق انتفاع، أو مناطق اقتصادية خاصة أو مناطق حرة أو Industrial Zone وهي تصلح لعملية الزراعة والصناعة والخدمات واللوجستيات.

حالياً أنقل على الإطار المؤسسي الذي هو التسيير أو التشغيل أو الـ Operation لهذه القصة كلها هل ننتقي أسلوب شركة مساهمة أو شركة توصية بسيطة، شركات أشخاص بالأسهم ثم جمعيات أو نظام الذي أرى أنه لتطبيق أى نموذج من هذه النماذج تصلح كلها لمجموعة حسب طبيعة شكل النشاط والمشروع والشركة بشكل تكاملي وأرى أنها أصبح ما يمكن أن تكون من الغرب أى من شرق القناة محور القناة اتجاهاً إلى أقصى الشرق عكس ما كنا بدأنا أن ننمي سيناء من الشمال أو الوسط أو الجنوب من القمة في شكل سيناء وصولاً إلى منطقة القناة وأنا أرى حالياً لا بد أن يكون من الغرب زاحفاً إلى الشرق إلى أقصى حدودنا.

الطريقين معاً يكونوا المصفوفات الداعمة التي تحدثت عنها، الحقيقة المصفوفات المساعدة أو المشتقة هي التي يتم البناء عليها يمكن أن تقرر شكل المصفوفات التي يتوجب أن تعالج على سبيل المثال لا الحصر القضايا الأربعة أو الخمسة التي أشارت إليها الورقة والقضايا الأخرى ذات الصلة.

نبدأ بالاستثمار، كل هذا الكلام سيفتح كمي، ثم كفي، كمي رقمي بمؤشراته على نحو مقارن لنحدد قوة الدفع القوية وتأثيرها، تحديد الأولويات ثم تجنب المخاطر أو كيفية التعامل معها بشكل أو بآخر، وإقرار الغرض من شكل هذه المخاطر بشكل أو آخر.

في الاستثمار أجنبي أو محلي وما هي النسب؟ في القوانين والإجراءات في الحوافز ومعدل التدفقات، في الضمانات والالتزامات، في النزاعات وكيفية التسويات، في الإعفاءات أو نظام Value Engineering System ثم كيفية الإدارة والتشغيل لذلك، والتكنولوجي في المستويات المهنية وهنا نتوقف عندما يغيب عنا تماماً أننا نقول أن كل بلد في العالم المتقدم له من المشروعات الضخمة مثلما نحاول تنمية منطقة أو محور قناة السويس وهذا الكلام غير موجود في مصر.

علماً بأن دبي عمل فيها هذا، وجبل على عمل فيها هذا، كل الناس تم لها هذا لكي تجد العمالة المتخصصة الواجبة التي لا يجب أن نبحث عنها خارج إطار لو كنا نريد ننتظر ونتعامل مع قضية البطالة والتشغيل في مصر وهي القضية الحاسمة بالنسبة لشكل التنمية التي يجب أن تأخذ محور أو إقليم قناة السويس.

أيضاً يلتحق بنا موضوع التدريب والتأهيل في قضية التعليم إذا كانت هي Centre للإشعاع التعليمي ثم التعامل مع نظم الضرائب والنظم الجمركية.

الارتباط بالنقطة الثانية المهمة التي أشارت إليها الورقة في خطة الدولة وهو المتابعة في استقرار المشروعات السنوية ٣ سنوات، ٥ سنوات رؤية ٢٠٣٠ أو أبعد من ذلك ثم شكل أن هذا في الخطة قطاع انتاجي، قطاع خدمي، قطاع لوجستيات على مستوى القطاعات زراعة، صناعة، أو الأقاليم أو قضية المركزية واللامركزية أيضاً واتخاذ القرار وإقرار القوانين واللوائح والإجراءات والتعامل معها في استخدامات الأراضي في مشروعات قديمة ومشروعات جديدة زراعة، صناعة، خدمات، المشروعات السياحية المختلفة، استصلاح الأراضي، في شبكات رى وطرق وكهرباء، في مجتمعات جديدة، في شبكات مدارس ومستشفيات ومواصلات كل هذا الكلام كقضايا ليفية نوعية كمية رقمية إحصائية مؤشرات يجب أن تحسب وتعمل وإذا لم تكن عملت يتم عملها أو تراجع وحسب كل ما سمعناه من مخططات وكل ما ذكر على عيني ورأسي هذا فكر يمكن إلا يكون تقليدي وعملية Reengineering للشكل كل ما يحدث قابل لأن يطبق ويمكن تلافى ما سهى عنه أو ما ترك.

التمويل في تدفق الاستثمارات أجنبي أو محلي، بنوك صناديق استثمار، أفراد أو جمعيات تعاونية، هناك قصة الضرائب والنظم الجمركية وهل هذا سيعالج على مستوى قصير ومتوسط وطويل الأجل وقصة الاستثمار كما قلنا مداه سيكون واسع جداً كمي، كيفي بشكل أو بآخر.

التكنولوجيا، مفهوم الخدمة التكنولوجية وإقرار تكنولوجي ملائم، التكنولوجي كمفهوم غير مطلق لا يعيش في الهواء ولكن ما يطبق منه شئ آخر، والهندسة

العكسية يتوفر ذلك في المراكز التي سنشئ في منطقة تنمية قناة السويس ثم نحن ضعاف جداً وناس محتاجين أن نتعلم أشياء كثيرة في قضية التفاوض من أجل التكنولوجي والتعاقد من أجل التكنولوجي وهذا ما يجب أن يقوم به الناس القانونيين لكي لا بد أن يكونوا مؤهلين فعلاً وفاهمين قضية التكنولوجي والانتقاء والاختيار التكنولوجي الملائم للمشروعات.

كل ما قيل في الإطارات المختلفة في شكل المصفوفات الأساسية الخمس، Support Matrix , Basic Matrix التي ضمت الإطار التنظيمي للإدارة والإطار المؤسسي للتشغيل أو التسيير Dry matrix الذي نفذ كل القضايا الأخرى ذات الصلة كما أقرتها الورقة بالإضافة إلى قضية التكنولوجي يمكن تفعيل هذه المصفوفات على نحو علمي وعملي حقيقى على أرض مشروعات قومية بمعنى واسع لكل الأنشطة التي تم مناقشتها وعرضها من الأخوة جميعاً يلزم تفعيل قضية كبيرة نحن في غيبة منها من الزمان والمكان والإنسان والإنسانيات، تفعيل الاستشعار عن بعد وعلوم الفضاء والتكنولوجي الحديثة في المتر المربع للأرض.

التكنولوجي الحديثة مستعدة أن تريك ما هو داخل الأرض في المتر المربع ونحن نملكها وهناك مؤسسات غير مستغلة وغير مفعلة ونرجو أن نسمع عن حضور الاستشعار عن بعد في إقرار المشروعات على الأرض مع إصدار مجلس الوزراء يوم الأربعاء الماضى قرار جري جداً لم يأخذ أحد باله منه هو إنشاء مجلس أعلى للمجتمع الرقمى وشكراً.

خضر أبو قوره

أنا غاضب وحزين، أما عن الغضب فسوف أظلمة، وأنا عن الحزن فسوف أتحدث في إشارات سريعة جداً.

كان يمكن أن نكون أفضل كثيراً مما نحن فيه، ولكن ندع هذه المسألة جانباً وأخذ من كلام فضيلة الرئيس لماذا أنا حزين وغاضب.

معهد التخطيط القومي قبل أن يولو مشروع تنمية محور قناة السويس، حتى لا فكرة ولا حلم أقتحم ما بعد الحديث في التنمية الكلية المستدامة المتواصلة بإمكانيات محدودة للغاية، طرحنا موضوع الزمان التنموي، الخيال التنموي، الإبداع التنموي والتقدم التنموي وأخذنا غيرنا وعكف عليه وكانت النتيجة ما هي حق الملكية الفكرية لمعهد التخطيط القومي وهدر إمكانات وجهد محترم راقى... إلخ

كنت أتمنى من السادة الضيوف أن يسمعوا ما يقال الآن إذا غابت الفروض فلا قيمة للنوافل.

الفريضة الغائبة فيما سبق والعنصر الوسيط وما لها، أقصد ما سبق تجربة عبدالناصر ثم تجربة الانفتاح الساداتى ثم الجزء الإيجابي إذا كان هناك جزء إيجابي وما بعده.

غابت الأنثروبولوجيا، غابت السسيولوجيا، غابت السيكلوجيا ، الشق الآخر غابت الثقافة الكلية للمجتمع المصرى، والسياسة والاقتصاد وهذه محنة ينبغي الإشارة والتركيز عليها، لماذا؟ لأن سيناء مجتمع له خصوصيته ومكوناته ومدخلاته ومخرجاته.

ثالثاً إذا لم تكن البوصلة سليمة والأهداف واضحة ومدرسة جيداً وذات قبول مجتمعي وإقليمي ووطنى فلا بهم في أى اتجاه نسير إطلاقاً.

رابعا ليس مهما أن تتوافر القوة لأننا نحن نعانى من مرض القوة الفارغة وإذا امتلأت فسوف تمتلئ بما لا نريده ولا يريده المجتمع، مثال صغير لدينا وزارة تعليم بلا تعليم، لدينا صحة بلا رعاية صحية، عندنا... عندنا... وهذه مسألة تداركتها بعض الدول المتقدمة في دول العالم الأول وقلدتها دول كانت أقل منا على سبيل المثال كوريا وماليزيا وهونج كونج وسنغافورة... إلخ، لماذا؟ لغياب الشقين اللذين تطرقت لهما اليوم الأنثروبولوجيا والسسيولوجيا والسيكلوجيا في جانب، والثقافة والسياسة والاقتصاد في الجانب الآخر.

خامساً من أهم مميزات مصر المحروسة ككل ومنطقة شبة جزيرة سيناء وقناة السويس جزء منها التجانس العرقى والثقافى والنفس، التجانس بين البدو

والحضر، الأغنياء والفقراء، الصعايدة والبحاروة، سكان المدن وسكان الريف، عمال وفلاحين، العالم والأمى، العامل والعاطل ولكن بعد زلزالين كبيرين ١٠ على مقياس ريختر في ٢٥ يناير، ٣٠ يونيو هذه الميزه حولته إلى مجتمع منك، مجهد في بعض القطاعات هس لكن في داخله بركان من الغضب وبالتالي لا بد من طرح الإشكالية والبحث عن حل.

سأخذ النقطة السادسة والسابعة معاً، المستشار حسن عمر قال ياريت هيئة قناة السويس تحول إلى شبه حكومة مثل هونج كونج، لا أريد الشكل، هونج كونج لها ظروفها في الاستفادة العظمى من ثلاث مزايا المزية الأولى مكر ودهاء الاستعمار البريطاني شريطة أن تدفع الثمن كامل وتأخذ الميزة كاملة، الثانية الاستفادة من الموقع الجغرافي والصراع المكتوم بين الصين واليابان، المزية الثالثة التكنولوجيا بين من يملك ومن يحتاج،

السؤال هل درس القدامى والمتوسطون والجدد أقصد القدامى الذين تولوا هذا المشروع في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ في تأميم القناة ثم إغلاقها نتيجة حرب ١٩٦٧ ثم افتتحها السادات ثم تجربة مبارك.

النقطة الثامنة وقبل الأخيرة الطاقات الرائعة لدى معهد التخطيط القومى تهدر وتبدد في فرعيات وجزئيات الجزئيات وصغائر الصغائر التى تتحول إلى نفايات، لكى أقدم ما لا يقدم، لا مكتوب ولا مقروء ابتغاء وجه الله سبحانه وتعالى. سيدى رئيس التحرير أنت أمين أمانة كبرى وأنا أعاهدك أمام الله أرجوك لقد اقتحمنا ثورة التنمية الحقيقية من المربع الذهبى الذى ذكرناه وأخذة غيرنا ودرسه ثم سوقه وللأسف الشديد باعوه ونحن غفل أو نيام أو مخدرون... إلخ، مسئولية من؟ مسئولية من يسمع لمدير المؤسسة بأن ينصرف، لماذا لم يجلس ويسمع القضية الأساسية للمعهد، لكن دخلنا متاحة والمسألة مما نرى هذه في مسارات الفكر المعاصر أن تقوم بدور سيدنا إبراهيم حيث أمر "وأذن في الناس يأتوك رجالا" قال يارب من يسمع؟ قال " عليك الأذان وعلينا البلاغ"، الموقف تغير، لا يوجد سيدنا إبراهيم ولا يوجد العون الألهى وهذه مأساة حقيقية؟

القضايا الكبرى بمعهد التخطيط مجمدة والقضايا الصغرى سائدة وتفرض نفسها بمنطق الصدفة أو منطق الواقع وهذا أرفض شكلا وموضوعا "أحبك يا عمر.. ولكن حبى للحق أقوى وأكبر منك يا عمر" وهو من هو، المكلف من منارات الفكر المعاصر عليها أن تتحمل المسئولية وكنت أتمنى أن مكتب هانى سرى الدين وأخونا د. خالد عطيه والمستشار حسن عمر يسمعوا لكى لانكلم أنفسنا.

قبل أن يقال المشروع تحول من ٥ سنوات إلى ٣ سنوات وقال لهم سنة واحدة، أليس هذا هو الزمن التنموي الذي تحدثنا عنه واستمرينا نشتغل فيه ٩ شهور وأفة التنمية باختصار هو الزمن، إلى النصف، إلى الثلث، إلى الربع إلى الخمس وبعض الجهات والهيئات أخذت هذا.

أشكر د.عبد القادر على ما بذله من جهد في إعداد هذه الورقة وأشكر لفضيلتك رحابة صدرك أن تحملت حالة الحزن وحالة الغضب التي انتابتني وأتمنى قفزه يقبل من يقبل ويرفض من يرفض لأنه لاشئ يسبق العلم وأخلاقيات العلم ومنطقة العلم وقيم العلم، العلم الحق الذي هو سيد الجميع ويعلوا فوق الجميع من أجل مصر المحروسة المنهكة الغاضبة، شكرا سيدي الرئيس.

فادية عبد السلام

أشكر د.عبد القادر على التفصيلات الجميلة التي أغنتنا عن كثير من النقاط لكن المداخلات التي سبقتنى أغنتنى عن كثير من التساؤلات أو التعليقات التي كان مفروضا أن أقولها لكن الحقيقة استرعى انتباهي جملة جاءت على لسان د.حاتم الذي قال أن تقرير الجايكا توقع أن تصل إيرادات القناة عام ٢٠٢٠ إلى ٥ مليار دولار وهذه تقديرات سابقة، لكن ما أورد أن أقوله ألم يستدعى انتباه الهيئة أن هناك تقرير البنك الدولي حول أداء اللوجستيات في العالم وأن مصر تراجعت في الترتيب الخاص بها وفقاً لهذا التقرير لتصل من ٥٧ في ٢٠١٢ إلى ٦٠ عام ٢٠١٤ ألم يستدعى انتباه الهيئة ما هي الأسباب في هذا التراجع؟

النقطة الثانية قد يكون في خلال مداخلة أستاذنا د.على الدين هلال ما يشير إلى أن قناة السويس تتأثر بمتغيرات خارجية عن إرادة متخذ القرار، اتجاهات التجارة العالمية، الاتجاهات في معدلات النمو الاقتصادي في العالم وهكذا ومن ثم كان هناك مؤتمر حضرناه في جامعة بنها عن قناة السويس وعن هذا المشروع . أحد زملائكم بالهيئة د.أنس قال أن التقديرات المتاحة للوصول إلى الرسوم في قناة السويس عام ٢٠١٣ تصل إلى ١٣ مليار دولار، وهذا أربطه مع الكلام الذي قاله المستشار حسن عمر شعرت أن هناك طفرة في التقديرات وأن التقديرات مبالغ فيها إلى حد كبير ووجدت أن التقديرات الموجودة هنا بنيت على حسابات منطقية لمعدلات النمو في التجارة الدولية وفي معدلات النمو في الاقتصاديات المتقدمة وفي الدول النامية ومن ثم أعتقد أنها أقرب للواقع.

حقيقة أن بعض الصناعات المرتبطة بالسفن وبالتسهيلات التي ستتم والترانزيت والخدمات التي ستقدم للسفن سوف تزيد الطلب على القناة وتزيد معدلات المرور وأعتقد أنه وفقاً للتقديرات التي ذكرت والدراسة موجودة أن عدد السفن سيصل

إلى ٦٨ سفينه عام ٢٠٢٣ لكن د.حاتم عبد الجواد يقول أن طاقة المرور في القناة سوف تزيد إلى ٩٧ سفينه يومياً بدلاً من ٤٨ سفينه حالياً.

النقطة المرتبطة بهذا الكلام وهي ترتبط بالتساؤل الذي طرحه د.عبد القادر فيما يتعلق بالمخاطر الخارجية والداخلية لهذا المشروع، بالنسبة للمخاطر الخارجية وانتوا تضعوا المخطط ألم تضعوا في أذهانكم المخاطر الأمنية المتعلقة باحتمال سيطرة الحوثيين على باب المندب؟ ألم يوضع ذلك في حساباتكم.

النقطة الثانية فيما يتعلق بالمنافسة مع إسرائيل قلنا التكلفة ستكون أعلى، لكن التكلفة بصفة عامة بالمقارنة بدبي وسنغافورة ألم تراع في حسابات الهيئة بتخفيض مستوى التكلفة وتحسين الخدمة وفي نفس الوقت لجعل القناة أكثر جاذبية والهيئة ليس لها تدخل في فرض الرسوم والحقيقة المنافسة مرتبطة بكفاءة إدارة الخدمة وليس بكلفة العبور بدليل أن البنك الدولي وضع الهيئة في ترتيب متأخر لذلك لا أستطيع أن أتجاهل مسألة المنافسة، لا أستطيع أن أقول أن شركة شحن تحدد الأسعار معناها أنه ليس مهماً قصة المنافسة.

مشروع قناة السويس الجديدة وآليات تمويله من خلال شهادات الاستثمار أود أن أقول أنه إذا كان هذا المشروع الذي اعتمد على شهادات الاستثمار واجتذب ٦٨ مليار جنيه بسعر فائدة ١٢% فأنا أعتقد أن هذه المشاكل سيكون لها اعتبارات متناقضة ومتعارضة بالنسبة لاعتبارات السياسة المالية باعتبار أن هذا التوجه يتناقض مع مسألة تطبيق إجراءات التقشف المالي في الإنفاق العام بغرض خفض العجز في الموازنة لأن تمويل هذا الاستثمار في مشروع قناة السويس يترتب عليه أعباء إضافية على الموازنة العامة وهذه مسألة طبيعية فأنا أعطى ١٢% فوائد المفروض أن القناة سوف تعطيني عوائد بعد ٩ سنوات فهذا سيخلق خلل تمويلي يتمثل في عبء هذه الشهادات تستهلك على ٥ سنوات والحكومة تعطي مقدم وبالتالي الموازنة العامة للدولة ستتأثر وتتعارض مع السياسة المعلنة لمكافحة عجز هذه الموازنة.

النقطة الأخرى هل كان من الأجدى الاقتراض المباشر من الجهاز المصرفي بدلاً من شهادات الاستثمار؟ على اعتبار أن تكلفة الاقتراض من الجهاز المصرفي تعتبر أقل من ١٢% وبالتالي يعتبر جانب سياسى تحديد مصدر التمويل ولكنه لا يأخذ في اعتباره مسألة الكفاءة إلى حد كبير في اختيار آلية التمويل لأننى وأنا أتكلم عن قدرة آلية شهادات الاستثمار على تحقيق الهدف منها فأننى لا بد أن أراعى قدرة هذه الآلية على دفع الجهد الإذخارى للاقتصاد المصرى وعلى تحفيز الاستثمار لأى مدى وقدرتها على محاربة التضخم وبالتالي ونحن نفكر في تعظيم العائد المتوقع لمشروع قناة السويس الجديدة لا بد أن نتحسب جيداً في اختيار الآلية

المناسبة للتمويل قد يكون القرض الدوار أحد الوسائل لكنه مستحب أن يتم. أفضل الاقتراض من الجهاز المصرفي كإقتراض بدلاً من دفع سعر فائدة ١٢% هذه جولة أولى ويمكن أن نتحدث مرة ثانية في الجولة الثانية.

حامد إبراهيم

بسم الله الرحمن الرحيم.. الهدف من التساؤلات الجميلة التي قالها د.عبد القادر والمدخلات الأكثر قيمة التي قالها د.خضر، د.مصطفى والأساتذة جميعاً كان الهدف منها الارتقاء بهذا المشروع وتجنب فشله في المستقبل هذا هو الهدف في النهاية وهو هدف أسمى لمصلحة مصر.

لكن هذا الكلام لمن يوجه؟ في مثل هذه الأمور وأنا سافرت إلى دبي وكنت مسئول عن مشروع كبير من ٢٥ سنة، وهذا المشروع كما قال د.على Meg Project مشروع قومي كبير جداً يؤثر على اقتصاد مصر وجميع التساؤلات التي قيلت اليوم لابد أن توجه ويحضر الجلسة المكتب الهندسي لدار الهندسة ويعمل review لهذا المشروع.

أول حاجة يأتوا ليعرضوا علينا المشروع- مشروع قناة السويس- عرض كامل وأنا كنت مسئول عن مثل هذه المشاريع أعمل عرض كامل لهذه المشاريع ثم يصب كل هذا الكلام عند الاستشارى الفنى الذى يراجع المشروع ليأخذ كل ذلك في الاعتبار.

مثل هذه المشاريع عندما تتم كما قال د.حاتم تتم بمخطط استراتيجي مخطط تنمية شاملة، مخطط هيكلية أي يسمى بتسميات مختلفة لأن هذه المشاريع عبارة عن وثيقة استراتيجية من توجهات التنمية حتى عام ٢٠٣٥، ٢٠، ٣٠، ٥٠ سنة.

نحن حتى الآن لا نعرف هل هناك برامج معتمدة لتنفيذ هذه المشاريع وهناك برامج على ٥ سنوات، نحن في غيبوبة جميل هذا الكلام الذى قيل لكن لمن؟ الشخص المفروض أن يسمع هذا الكلام ليأخذ به غير موجود، هل هناك خطط خمسية فعلاً، هل هناك دراسات Special Studies عن الاستثمارات والسياسات والاستدامة والتشغيل والحكومة إلكترونية والمنافسة؟ هل هناك Action Plan؟ هل.. هل...؟

نحن لا نعرف هل هناك آليات وبرامج لتنفيذ المخطط؟ هذه خطط خمسية، هذه خطط سنوية يتم تحديث ومراجعة هذا المخطط لأن هناك تطورات ومتغيرات، هل يتم هذا الكلام؟ هل هناك نظام لإدارة المخاطر؟ خاصة أن لدينا مخاطر عالمية كثيرة جداً لا يوجد وقت لكى أعدها، هناك مخاطر سلبية ومخاطر إيجابية، هل لدينا فعلاً سياسات للتمويل في خطة National Plan واضحة؟ هل

لدينا Communication؟ الدكتور سأل أين الـ Frame Work للمشروع؟ لكي نعرف ما هو الموضوع، من الذى سيجيب على هذه الأسئلة.

هل هناك Performance Social System لرقابة ومتابعة المشروع؟ قال هناك مرونة، نعم المشروع لابد أن يكون Flexible آليات التنسيق مع الجهات المختلفة، آليات الرقابة والمتابعة، كيف يتم تحديث هذا المشروع.

وبالتالى هذه التساؤلات التى قالها د.عبد القادر مبادرة ممتازة وجولة من الجولات الجميلة لا بد فعلاً في آلية ومنهجية هذه المشاريع قبل المرحلة الأخيرة تطلع بديل أو بديلين أو ثلاثة يتنافسوا، عادة يناقشوه مع هيئة قناة السويس ومع الحكومة، معهد التخطيط يجب أن يكون طرف وأن يعرض عليه البديل النهائى، من أجل هذه التساؤلات هل أخذت في الحسبان؟ وبالتالى لا بد من عرض البديل قبل النهائى على معهد التخطيط وتكون في جلسة حوارية مثل هذه لنرى هل التساؤلات التى طرحها د.عبد القادر أو الأسئلة الحوارية التى طرحت بالجلسة هل أخذ بها أم لا؟ وشكراً جزيلاً.

عماد عبد القادر

من أهم أهداف المشروع الذى طرحها د.عبد القادر في الورقة إنشاء مجتمعات عمرانية جديدة على محور المشروع جذباً للسكان من المناطق كثيفة السكان في الدلتا والوادي إلى موقع المشروع.

كنت أود أن أتكلم عن المجتمعات الريفية تحديداً، أتكلم عن الأرض واستصلاح ٢ مليون فدان، إذا نظرنا إلى إجمالي الأراضي المستصلحة خلال الخمس سنوات السابق ستجد أنها لا تتجاوز ٤٤١٢ فدان على مدار ٥ سنوات من عام ٢٠٠٩ حتى ٢٠١٣، ولم يستصلح أى فدان في عام ٢٠١٤، سنجد ٦٧٠ فدان في ٢٠٠٩، ٢٠١٠ لا يوجد، ٢٠١١ لا يوجد، ٣٢٠٠ عام ٢٠١٢، ٥٤٢ فدان عام ٢٠١٣.

إذا كنا نتكلم عن استصلاح ٢ مليون فدان، ٥٠ ألف أيضاً، ما هي المدة التى سيستغرقها لكي تنتهي من ٢ مليون فدان وهذا رقم ١.

ثانياً في ظل الأزمة الموجودة مع أثيوبيا، وفي ظل أزمة المياه التى ستكون مستقبلاً هل سنستطيع فعلاً تحقيق هذا الطموح ونزرع هذه الأراضي سواء من ترعة السلام أو من خلال الأنفاق تحت قناة السويس؟ أنا لا أستطيع أن أستوعبه.

هناك حاجة ثانية هامة جداً حضراتكم تكلمتم عن موضوع التشغيل والبطالة هل سنأخذ شباب خريجين ونستفيد بهم في الأراضي المستصلحة وتنشئ عليها مجتمعات جديدة تستوعب فعلاً هذه الزيادة؟ وهل ستكرر مأساة شباب الخريجين الموجودين في ٩ مناطق في مصر في غرب النوبارية ومصر العليا ومصر

الوسطى ومحور شرق الدلتا وغرب ووسط الدلتا لديهم مشاكل لا تعد ولا تحصى حتى الآن.

هل تصدق أنه بعد ٤٠ سنة من المشروعات مثل مديرية التحرير أن بعض القرى تخضع لهيئة تعمير الصحارى ووزارة الزراعة ولا تخضع للإدارة المحلية، أنها تغطيها بمظلتها تعمل لهم المياه والصرف الصحى وبطاقة التمويل هل تصدق أنه حتى هذه اللحظة عقود التمليك رغم مرور ٦٠، ٧٠ سنة للخريجين لم يتسلموها حتى الآن.

هناك تداخل رهيب جداً بين القوات المسلحة وبين الرى وبين الآثار والإدارة المحلية فكيف ستحل النزاعات في هذه المشروعات الجديدة. الإدارة المحلية تقول أن بعض المشروعات تسلم للإدارة المحلية، كما أن قرية في هذه المناطق ليس لهم حق التصويت في الانتخابات وكنت أتمنى أن أتكلم أكثر من ذلك بكثير لكن هذه تساؤلات أرجو أن نجد لها إجابة، شكراً.

ممدوح الشرقاوى

بسم الله الرحمن الرحيم .. سوف أتكلم كلام سريع جداً لأننى كان لدى موقف أثناء إعداد هذه الورقة مع د. عبد القادر، د. محمود وهى أن نناقش هذه الورقة ليس كمشروعات محددة بقدر ما نناقش أفكار وأن ما طرح حالياً من قبل د. على الدين هلال ثم د. حامد ونحن نناقش مشروع قومى أو غير قومى والأهداف التى تحدثت عنها الورقة وهى ٧ أو ٨ أشياء تخص أى مشروع نتحدث فيه من حيث العمالة، النقد الأجنبى، التشغيل، و.. إلخ، هذه أهداف شاملة لأى مشروع يتحدث فيه سواء قومى أو غير قومى، مشروع سيشغل الناس أم لا؟ يصدر أم لا يصدر؟ عمل إحلال واردة أم لا؟ وهكذا فهذه الأهداف يمكن الإتفاق عليها. وهناك بعض ملاحظات عامة أذكرها حسب المحور:

المحور الأول الورقة اقترحت هل يمكن أحداث تنمية زراعية في سيناء بينما هناك ندرة في المياه؟ أنا ردى على هذا الموضوع أنه أجريت دائرة حوار في المعهد تحت عنوان تنمية سيناء ونوقش هذا الموضوع من قبل أساتذة متخصصون في مجال المياه وتوصلنا أن هناك هدر في إدارة المياه وليس هناك ندرة وعل ذلك كيف نتحدث من نقص المياه بينما نتحدث عن هدر المياه، بل وصل الأمر أن المياه التى تسقط على سيناء تكفى للزراعة لمدة ٢٠ سنة لأن المياه هناك تتوافر بدرجة كبيرة.

النقطة الثانية تكلمت الورقة هل نعمل مصنع للغزل والنسيج في محور القناة أم نهتم بصناعة الغزل والنسيج؟ نحن نعمل في الاتجاهين لماذا؟ لأن صناعة الغزل

والنسيج حالياً تصدر قيمة محدودة للغاية لأنها تنتج منتجات لا تلبى ذوق واحتياجات السوق العالمى والمطلوب إذا كنا فريد زيادة الصادرات أن ندرس احتياجات السوق العالمى وأحدد المطلوب.

هناك حاجات تحتاج لتكنولوجيا متقدمة ليس لدينا ذلك، ليس لدينا الخبرة فيه فالرجل في هذا المشروع قناة السويس ينمى هذه النواحي، ينمى شئ موجود كما قال دحاتم ينقلوا ما ينقلوه، ناس يهرجوا، ناس تحت بند التنمية أنقل مشروع قائم إلى منطقة جديدة، لا، أنا أعمل مشروع تقليدى ينمى، وأوسع صادراتى والاستهلاك المحلى ثم أعمل في القناة المنتجات التصديرية التي لا أنتجها ولا يوجد عليها طلب خارجى فالأثنين يسيران معاً.

من ضمن الأسئلة أننا نريد أن نقيم مجمع زراعى وأسمدة في سيناء، المبرر واضح، شمال سيناء تنتج منتجات زراعية متعددة وبكميات تصلح وقد تناولنا هذا الكلام في دائرة الحوار الخاصة بتنمية سيناء وبكميات ضخمة ونوعيات ضخمة ونحن نطالب بعملية تصنيع منتجات زراعية وتتوافر المواد الخام للمنتجات الزراعية لا بد أن أنميها نتحدث عن التسميد مع التوسع الزراعى أتصور أنه سيكون هناك تزايد في الطلب على الأسمدة ثم تتوافر المواد الخام اللازمة لصناعة الأسمدة في سيناء فنحن نعمل هذا ونعمل هذا.

هناك سؤال قد يرى البعض إضافة مشروعات أخرى إلى قائمة المشروعات المشار إليها من قبل وقد بحثت عن المشروعات التي أشير إليها من قبل فلم أجدها.

أثير كلام كثير عن تمليك الأرض للأجانب والمصريين، أنا من المؤيدين لعدم تمليك الأرض المصرية نهائياً، الأرض تعطى للمصرى والأجنبى حق انتفاع .

من يريد أهلاً وسهلاً ٥٠ سنة، ٧٠ سنة يشتغل وبعد ذلك يتكل على الله .
الورقة تكلمت كلام كثير على العمالة المصرية ومن يضمن أن يشتغلوا ومن يضمن أنهم سيؤدوا المهمة، هذا الكلام أثار نقطة في منتهى الخطورة هذه ليست مشكلة عمالة كمصرية، هذه مشكلة قضايا دولية ترفع على مصر نتيجة لتغيرات كبيرة في القوانين المعدة، لن تعد القوانين وفقاً لأحكام مصر وحقوق الشركات وكانت النتيجة يرفع علينا قضايا دولية كل هذه المشاكل لا بد أن تحل من خلال دراسة قانونية متعمقة من خبراء ومستشارين قانونيين ليحرروا العقود وفقاً لمصلحة البلد ما لها وما عليها وفقاً لمصلحة المستثمر ما له وما عليه أما إذا استمرينا بالأوضاع التي نحن عليها يمكن أن تحدث بدل ١٠ قضايا ١٠٠ قضية .

تسلت د.عبد القادر في الورقة نحن نعطي حوافز كثيرة للمستثمر الأجنبي ثم يحضر ولا يلتزم بالشروط، نعم لا يلتزم لأنه أخذ عقد بالشروط التي ترغب فيها

بعد ذلك يمكن ألا ينفذ لذلك يجب أن تعاد صياغة القوانين خصوصاً في المشاريع الجديدة لأن هذه الفرصة لن تتكرر مرة أخرى بالنسبة للأجيال القادمة وشكراً.

اجلال راتب

كنت أود أن نلم الموضوع، لازال هناك لبث في مشروع تطوير منطقة قناة السويس لأنه في عام ٢٠١٢، ٢٠١٣ كان الكلام عن الإقليم والناس اعترضت التشريعيين والقانونيين لابد أن القانون الذي سيصدر يحدد لنا نطاق العمل في هذا المكان وسيصل في النهاية أن هذا الإقليم كما هو راسخ في ذهن بعض الناس أن هذه المنطقة عندما يتم تنميتها ستكون خارج مصر، هي جزء من مصر لن توضع حولها أسوار بحيث تعيش وحدها.

محمود عبد الحي

القصة ليست قصة تسمية إقليم أو منطقة سنعتبرها مناطق خاصة فإن فكرة المناطق الخاصة والمناطق الحرة و... و... دلالة على أحوال الاقتصاد والمجتمع المصرى يجب أن تكون أحوال الاقتصاد المصرى والمجتمع المصرى عامة مشجعة، مناطق واحدة، نحن نلوم على المستثمر الأجنبي يعمل سنه، سنتين، ٥ سنوات ثم يصفى ويهرب ويصروا على كلمة الخروج الآمن، من أين يأتي الخروج الآمن؟

في حالة عدم الاطمئنان عندما كنا عام ١٩٨٢ كان الانفتاح والاستثمارات الأجنبية عندما سألنا الناس قالوا لا نطمئن البيئة الاستثمارية المشجعة للاستثمار ومشجعة للإنتاج ومؤملة للاستثمار سواء كان يشتغل أو يصفى أو يخرج بعدالة إنما البيئة القائمة على استثناءات استثناء من وضع عام في المجتمع، وأعمل منطقة اقتصادية خاصة لا ينفع.

أيام د.عاطف عبيد الله يرحمه عندما بعث يطلب رأى المعهد أنا رفضت إقامة المناطق الاقتصادية الخاصة وأبدت أسبابي، لكن فوجئت للأسف الشديد وجدته يدافع عن هذه المسألة وقال أخذنا رأي الخبراء في معهد التخطيط ووافقوا ولا أدري هل أخذ رأيي وحرف أم ماذا؟

أقول هذا لحضراتكم لأننى أريد أن تكون البلد كلها مشجعة للاستثمار لأن هناك نقطة كنا أغفلناها وأنا أشرت إليها بسرعة مسألة الازدواجية في الاقتصاد المصرى، الازدواجية في المجتمع المصرى، كل من سيتعامل مع مشروعات محور قناة السويس سيكون يتحدث بالإنجليزية والفرنسية ويتعامل مع الكمبيوتر ومع النت، بينما أهالينا في الصعيد وفي الريف يشربوا مياه ملوثة، وناس كثيرون لا يجدوا قوت يومهم، لابد أن هذه المشروعات تندمج في الاقتصاد القومي

وتتفاعل معه، تغطيه مدخلات وتأخذ منه مخرجات وتأخذ بيده وتصدر معه واستشاره فنية تعطيها له.

لكن للأسف حتى الآن والذي نراه الاستثمارات مفتوحة لاستثمارات أجنبية، دعوة للاستثمار رأس المال الأجنبي وليس هناك دعوة لرأس المال المصري، هل أحد قال نؤسس شركة مساهمة مصرية تدخل في اللوجيستيات الخاصة بالموضوع، والحقيقة الموضوع صعب أن يتم في يوم واحد لذلك لا أريد أن أعلق أكثر من ذلك.

اجلال راتب

هناك ليس في هذه النقطة من أن هيئة قناة السويس هي الجهة المسؤولة عن الممر الملاحي ومؤقتا مسؤولة عن تطوير المنطقة الخاصة بقناة السويس تشمل الشرق والغرب والثلاث مناطق التي تكلمنا عليها كأساس.

في الواقع كنا عملنا لقاء خبراء بشأن هذا الموضوع وخرجنا فيها بتوصيات هامة من أهمها الإسراع في انشاء كيان مستقل تكون مهمته الأساسية تطوير هذا المحور، هذا الكيان الذي قيل أنه سيكون هيئة عامة هذه الهيئة لا بد أن يكون لها شكل تنظيمي وشكل مؤسسي في شكل مجلس إدارة، مجلس الإدارة ليس ضروري أن يكون الفريق ميميش رئيس مجلس إدارته لكن قد يكون هو باعتبار أنه يمثل الجانب العسكري من أجل الأمان لكن لا بد أن يمثل في هذه الهيئة ممثلي جميع الوزارات المعنية وخاصة فيما يتعلق بالأمن، وزارة الدفاع والتعليم والصحة كل ذلك يمثل في مجلس إدارة الهيئة، وهذه الهيئة لا بد أن يبنى تأسيسها على تشريع، القانون يحدد شكل الهيئة، عدد الإدارات ويكون لهذا القانون لائحة تنفيذية نشغل عليها أما أن يكون في الضياع، سيادة الفريق ميميش يعمل شركات مساهمة هو المسئول، لا، لكلا تبدأ العمل الجاد إضافة إلى الدراسات القبلية التي أعدت بحيث يعرف ما الذي درسوه وما الذي وضعوه في اعتبارهم.

النقطة الثانية أن تكون هناك صورة عامة في البداية ثم بعد ذلك لكل منطقة من المناطق حسب خصوصيتها سنحدد ما هي المشروعات التي تتوطن فيها وكيفية التنفيذ بالإضافة إلى فكرة اللوجيستيات تشمل مناطق أوسع من ذلك شكراً.

حامد إبراهيم

أرجوا من سيادتكم والفريق الذى يعمل معكم بالإسراع في تحرير هذه الندوة، وتجميع المناقشات الجميلة التى دارت بالجلسة وإرسالها إلى دار الهندسة من أجل مراجعتها للاستفادة بها ولتحقيق الهدف من المشروع.

محمود عبد الحى

الحقيقة مقترح د.حامد مقترح جيد وجميل وبناء، د.حاتم نعول على وجوده في توصيل ما دار من نقاشات في دائرة الحوار لأننى كما ذكرت لحضرتكم أننا لنا آلية لا أستطيع أن أصيغ أود عبد القادر يصيغ مع أن تعطى الفرصة لكل الزملاء لمراجعة مداخلاتهم لكن د.حاتم مشكورا بصفته موجود من الهيئة Homework الذى سيعمله بعد عودته أن يصيغ أهم المقترحات التى استمع إليها وينقلها لزملائه في الهيئة.

وأنا يا دكتور حامد لا أستطيع أن أكسر التقليد، د.حاتم ، د.إجلال، أ.أشرف يتكلم لا أستطيع أن أصيغ كلامه إلا بعد أن يؤمن عليه لذلك لابد أن يراجع الحاضرون مداخلاتهم للاستقرار عليها، د.حاتم سينقل ما دار في دائرة الحوار وإذا كان هناك اهتمام بالتفاصيل فإن د.عبد القادر وكل الزملاء المشاركين فإننا مستعدون أن نذهب ونوضح أو أحد يود يجلس معنا هنا ليكون هناك تكامل.

ولكى تكون حضرتك في الصورة د.على ملاحظة جيدة باعتباره كان وزير ورجل مسئول والحقيقة هذه ليست أول مرة أسمعها سمعتها من بعض الزملاء كانوا في مواقع المسؤولية، هناك فرق أن أطلع أقول رأى في الصحف وأقوله كذلك وأنت كرجل مسئول تتحسس أو تنزعج مما قصدته أن تكون هناك جلسة مغلقة يختار لها مجموعة من الناس المهتمين بهذه القضايا على الا تخرج مداولاتها خارج الحجرة ثم أنتم بعد ذلك أصحاب الشأن تأخذون الآراء تستفيدون منها.

والحقيقة هناك موضوع جوهرى أذكر عام ١٩٨٤ جاء د.رجاء عبد الرسول من زملائنا وكانوا قد أعدوا تقرير عن إعادة النظر في الخطة الاستثمارية لمصر لتخفيض الاستثمارات وكانوا من خبراء البنك الدولي د.رجاء الله يرحمه دعانى للمشاركة في هذا اللقاء وكنت عائداً من الخارج فاختلفت مع رئيس البعثة قلت له بدلاً من أن تقولوا زودوا الاستثمارات تطلبون تخفيضها وكان خلاف حاد في الجلسة صباحاً، وأنا بالصدفة كنت مقدم طلب للعمل بالبنك الدولي، بعد الظهر أرسلوا لى للمقابلة في الماريوت فوجنت أن رئيس البعثة الذى قابلته صباحاً وأقسم بالله أنه قال لى أننى شديد الإعجاب بما قلته وأنا أوافقك عليه ١٠٠% كاقصادى ولكى نضع نصائح البنك الدولي في حجمها الصحيح حيث قال أنا أوافقك على كل

ما قلته صباحاً لكن نحن في البنك الدولي لنا سياستنا وأحياناً أقول أشياء قد لا أكون مقتنعاً بها ثم قال أنا لدى 2 Sections الأول Policy Division، Country Offices Division أنا أريدك أن تشتغل معنا لكن في الـ Country Offices Division ستكون ماسك بلد معينة وبراحتك تعمل بحوث، إذا أردت ذلك اعتبر نفسك قد عينت فقلت له أنا أرى أن أكون مفيد أكثر في Policy Division فبعثوا لى خطاب رقيق جداً.

بعد ذلك عام ١٩٩٥ جاء ذلك في دراسات البنك الدولي بعد أن ترك العمل قال نصحنا ٥١ دولة نامية أن تزيد الصادرات إذا كانت هذه الدول ستصدر وصادراتها متفاقمة فمن الذى سيستورد؟ معنى هذا أن الروشنة غير صالحة وأنا لا أدعوا للقطيعة مع أى مؤسسة لكن يجب أن نحرص في التعامل مع البنك الدولي لأن هذه مؤسسات لها خطط ولها نظم وشكرا.

عبد القادر دياب

دممدوح قال أننا نناقش مشروعات في الورقة ليست مشروعات هي أفكار، والحقيقة هناك صعوبة في الإجابة لأنه ليس لدى مخطط كامل وبالتالي أتكلم عنه كأفكار ومشروعات تأتي من هنا وهناك.

نقطة أود أن أتكلم عليها سريعاً المستشار حسن عمر قدم مقترحات للترويج للاستثمار في المشروع من مقترحات أن نلغى الضرائب... إلخ سأعطيك تحويلات أولاً الإدارة تفقده ٣ مليار كل سنة وهذا افتراض جدلى كما يقال بيع منزلك أو بيع حقلك ثم عيش على عائد الوديعة، المنزل يعطيك ريع ١٠٠ جنييه، أما الوديعة ستعطيك ٢٠٠ جنييه، هذا لا ينفع.

ما أقصده كلام سيادته أقدره وأبجله وهو لم يكمل معنا وقال في النهاية سأقول لك كيف نلغى الضرائب.

محمود عبد الحى

كل سنة وأنتم طيبين ، فرصة طيبة جداً جداً لكل واحد منكم تشرفنا بمعرفته أن نراه ونلتقى به وأرجوا إلا نكون مزعجين بالنسبة لكم وتحياتنا لكل مؤسساتكم وأسركم وكل سنه وأنتم طيبين وإن شاء الله يكون رمضان سعيد علينا وعليكم وعلى البلد كلها والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.