

استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في ضوء التجارب الدولية

Foreseeing the Role of Suez Canal Economic Zone in Achieving Sustainable Development in Light of International Experiences

المخلص

تعاث مصر من العديد من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية بسبب انخفاض معدل الإنتاجية الناتج عن انخفاض الاستثمار المباشر المحلي والأجنبي ونقص الصادرات وارتفاع معدل البطالة الذي يسرع الهجرة الداخلية، مما يدل على أن نمط النمو الحالي غير مستدام وغير فعال. وبالرغم من إمتلاك مصر موقع جغرافي متميز، وتوافر لديها أهم الشرايين الملاحية العالمية، وتوافر العديد من الموانئ على طول السواحل المصرية، إلا أنها مازالت قاصرة عن مواكبة البلدان الأخرى في قفزاتها المتسارعة نحو التقدم في مجال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، بالرغم من توافر العنصر البشري والموارد الاقتصادية. ويتطلب حل كل هذه التحديات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية وضع استراتيجية وطنية للتنمية المستدامة في المشاريع الضخمة يمكنها معالجة كل هذه الظروف دون تدهور البيئة المحيطة بها. ونعد تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس هي واحدة من هذه المشاريع، الذي لا غنى عنه على نطاق واسع ليس لازدهار المنطقة فقط ولكن أيضاً للاقتصاد المصري.

ويتحدد نطاق مشكلة الدراسة وهدفها في استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في مصر، وتتبع أهمية هذه الدراسة من أنها تسعى للتعرف على مفهوم وأشكال ودور المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. إستنباط الدور الذي يمكن أن تلعبه المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في الاقتصاد المصري من خلال المنهج العلمي التجريبي الذي يجمع بين الإستقراء والإستنباط. وفي ضوء ما تقدم تناول خطة الدراسة الآتي:

المبحث الأول: دور المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق التنمية المستدامة.

المبحث الثاني: استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة..

الكلمات المفتاحية: المناطق الاقتصادية الخاصة - التنمية المستدامة - المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - استراتيجية التنمية المستدامة في مصر - الإنتاج النظيف - التكافل الصناعي - المنطقة الصناعية البيئية.

Abstract

Egypt suffers from many social, economic and environmental problems due to the low rate of productivity resulting from the decrease in domestic and foreign direct investment, the decline of exports and the high unemployment rate that accelerates internal migration, which indicates that the current growth pattern is unsustainable and ineffective despite Egypt's possession of a distinguished geographical location and it has the most important global navigational arteries, and the availability of many ports along the Egyptian coast, but it still fails to keep pace with other countries in their rapid leaps towards progress in special economic zones, despite the availability of the human element and economic resources. Solving all these social, economic and environmental challenges requires the development of a national strategy for sustainable development in mega projects that can address all these conditions without deteriorating the surrounding environment. The development of the Suez Canal Economic Zone is one of these projects, which is widely indispensable not only to the prosperity of the Suez Canal Economic Zone but also to the Egyptian economy.

The scope of the study problem and its objective is determined in Foreseeing the role of the Suez Canal Economic Zone in achieving sustainable development in Egypt, and the importance of this study stems from the fact that it seeks to identify the concept, forms and role of special economic zones in achieving sustainable development in its economic, social and environmental dimensions. Deduce the role that the Suez Canal Economic Zone can play in achieving sustainable development in the Egyptian economy. the study plan addresses the following:

The first topic: the role of special economic zones in achieving sustainable development.

The second topic: Foreseeing the role of the economic zone of the Suez Canal in achieving sustainable development.

Keywords: Special economic zones - sustainable development - Suez Canal economic zone - sustainable development strategy in Egypt - clean production -Eco industrial park- industrial symbiosis.

تمهيد وتقسيم:

تمتد جذور المناطق الاقتصادية لزمن بعيد، وتطورت مع تطور الحضارة الإنسانية، واكتسبت أهميتها في الاقتصاد الحديث كأداة من أدوات السياسات الاقتصادية وتوسعت الحكومات في إقامتها بهدف جذب الإستثمارات

الأجنبية المباشرة، وتوفير فرص عمل مع رفع المستوى المهاري للقوة العاملة المحلية، وزيادة الصادرات وتحسين أداء الميزان التجاري، وخلق بيئة تكاملية بين الصناعات المحلية والشركات المقامة في تلك المناطق، وإستغلال الموارد الخام المحلية في حالة توافرها، ناهيك عن إستغلال وتطوير المناطق النائية اقتصادياً وعمرانياً، الأمر الذي يترتب عليه مساهمة تلك المناطق في تحقيق التنمية الاقتصادية في العديد من الدول النامية.

ولقد تعددت مسميات وأنماط المناطق الاقتصادية، الأمر الذي أدى لوجود أجيال لهذه المناطق يمكن ذكرها حسب النشاط والسبق التاريخي على النحو التالي: المناطق التجارية والمناطق الصناعية ذات القدرة التصديرية، المناطق الاقتصادية الخاصة الشاملة، المناطق الاقتصادية الخدمية، المناطق الاقتصادية عابرة الحدود. وبصفة عامة يمكن تعريفها على أنها " مناطق جغرافية محددة داخل حدود الدولة الجغرافية تختلف قواعد العمل بها عن تلك السائدة في الأراضي الوطنية، من حيث شروط الإستثمار، قواعد التجارة الخارجية، الضرائب والرسوم الجمركية، البيئة التنظيمية، وبالتالي توفر بيئة أعمال أكثر تحراً من المنظور السياسي، وأكثر فاعلية من المنظور الإداري، وذلك مقارنة بالمناطق الأخرى الواقعة داخل حدود الدولة". (FIAS.,2008)

أما المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، تعرف بأنها "منطقة جغرافية ذات مساحة محددة تتراوح ما بين 50 إلى 100 هكتار ومحددة بحدود معينة ذات أسوار، وفي منطقة جمركية تتمتع بقوانين اقتصادية أكثر مرونة وتختلف عن القوانين الاقتصادية السائدة في البلاد وذلك لإقامة المشروعات الزراعية والصناعية والخدمية القادرة على المنافسة مع مثيلاتها في العالم". (FIAS.,2008:9-12)

وقد توالى إنشاء تلك المناطق بصورة سريعة، حيث زادت من 79 منطقة في 29 دولة عام 1975 لتصل إلى 3500 منطقة في 130 دولة في عام 2006، ولم يتوقف الأمر عن هذا الحد بل تضاعفت عدد هذه المناطق داخل الدولة الواحدة لتسع مرات، حيث ارتفعت من ثلاث مناطق في عام 1975 لتصل إلى سبعة وعشرون منطقة في الدولة الواحدة في عام 2006، كما تضاعف عدد العمالة ثلاث مرات من 22.5 مليون عامل عام 1996 إلى 66 مليون عامل في عام 2006، وتستأثر الصين وحدها بنحو مليون عامل في عام 2006 (Hakimian, Hassan, 2009:2). وفقاً للتقديرات الحديثة، يوجد حالياً أكثر من 5000 منطقة اقتصادية خاصة في أكثر من 140 دولة حول العالم، بصفة خاص في آسيا، حيث يُنظر إليها على أنها محرك رئيسي للنمو الموجه للتصدير في العقود الأخيرة (UNCTAD 2019).

وقد دخلت المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة حيز التنفيذ في مصر بموجب القانون رقم 83 لسنة 2002 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 35 لسنة 2003 بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية الخاصة بمنطقة شمال غرب خليج السويس على مساحة 20 كم² تسعى لجذب الإستثمارات الأجنبية وتوفير فرص عمالة سواء مباشرة أو غير مباشرة، وتشجيع التصدير. كما تم توسعة هذه المنطقة بموجب القانون رقم 27 لسنة 2015 المعدل للقانون 83 لسنة 2002، ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 330 لسنة 2015 باستبدال عبارة " الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس" بعبارة " الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس". وأصبح هناك المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس (SCZone)، التي تأسست في عام 2015.

وانطلاقاً من تزايد الإهتمام بالمنطقة الاقتصادية الخاصة محلياً وعالمياً، كان لأبد من دراسة تحليل وتقييم التجربة المصرية في ضوء التجارب الدولية الناجحة، بهدف استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة ومتطلبات تفعيل دور هذه المنطقة في الاقتصاد المصري من خلال الإستفادة من تلك التجارب.

مشكلة الدراسة

تعاني مصر من العديد من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية بسبب انخفاض معدل الإنتاجية الناتج عن انخفاض الإستثمار المباشر المحلي والأجنبي ونقص الصادرات وارتفاع معدل البطالة الذي يسرع الهجرة الداخلية. ولعل هذا يبين أن نمط النمو الحالي غير مستدام وغير فعال، وذلك بالرغم من إمتلاك مصر موقع جغرافي متميز، وتوافر لديها

أهم الشرايين الملاحية العالمية، وتوافر العديد من الموانئ على طول السواحل المصرية، إلا أنها مازالت قاصرة عن مواكبة البلدان الأخرى في قفزاتها المتسارعة نحو التقدم في مجال المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة، بالرغم من توافر العنصر البشري والموارد الاقتصادية. ويتطلب حل كل هذه التحديات الاجتماعية والاقتصادية وضع استراتيجية وطنية للتنمية المستدامة في المشاريع الضخمة يمكنها معالجة كل هذه الظروف دون تدهور البيئة المحيطة بها. ويعد تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس هي واحدة من هذه المشاريع، الذي لا غنى عنه على نطاق واسع ليس لازدهار المنطقة فقط ولكن أيضاً للاقتصاد المصري.

ورغم وجود العديد من التجارب الدولية الناجحة يمكن الإستفادة منها، إلا أن الدراسات التطبيقية بينت أن مجرد تطبيق منظومة المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بإستعارة ملامحها من إحدى التجارب الناجحة ليس ضماناً كافية للنجاح في حد ذاته، فقد تكون شرطاً ضرورياً ولكنها ليست شرطاً كافياً، نظراً لأن الأمر يتطلب توافر العديد من مقومات قابلية التطبيق واشتراطات تحقق الفعالية ودعائم الإستمرارية، ويرجع ذلك إلى أن كل دولة لها ظروفها السياسية والاقتصادية والاجتماعية وبيئتها الثقافية والحضارية التي تؤدي لخلق وإفراز بيئة منفردة لكل دولة تحمل في طياتها عوامل النجاح أو الفشل في تطبيق تلك المنظومة ويجعل منها تجربة قائمة بذاتها.

وتأسيساً على ما تقدم، تسعى الدراسة إلي استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في مصر من خلال دراسة الممارسات الدولية في تطبيق وإدارة تلك المناطق، وبيان دورها في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، خلق فرص العمل، زيادة الصادرات ليس هذا فحسب، بل تناول المشاكل التي تعوق مسيرتها مثل عدم كفاءة الإدارة الحكومية، عدم كفاية توفير البنية التحتية، ضعف المناطق الاقتصادية الخاصة أمام الظروف المتغيرة في الاقتصاد الدولي، استغلال القوى العاملة. وبناء على ذلك يتم استشراف هذا الدور من خلال التساؤلات الفرعية الآتية:

- ما هي المفاهيم الأساسية للمناطق الاقتصادية الخاصة وأشكال تطورها ؟
- ما هو دور المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق التنمية المستدامة في الادبيات والتجارب الدولية؟
- ما هو مدي فعالية المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق أهدافها ؟
- ما هي الملامح والدوافع والمراحل لتطور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وهيكلها التنظيمي الإداري والخاص؟
- ما هو المأمول والواقع الحالي للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس؟
- ما هو دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في مصر؟

أهداف الدراسة

- 1- توضيح ماهية المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والفروق الجوهرية بين أشكالها المختلفة وتطورها عبر الزمن وبالتالي ظهور أجيال متتابعة.
- 2- تبيان دور المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة في جذب مزيد من الإستثمارات الأجنبية وخلق فرص العمل والتغلب على مشكلة البطالة للدولة المضيئة وتحقيق التنمية المستدامة.
- 3- دراسة وتحليل بعض التجارب الدولية لإستخلاص المقومات الأساسية وراء كفاءة الأداء الاقتصادي والاجتماعي والبيئي والإداري لتلك المناطق وعوامل انخفاض الكفاءة.
- 4- تحليل وتقييم الأداء الاقتصادي والإداري والاجتماعي والبيئي والإداري للمنطقة الاقتصادية الخاصة للوصول إلي الفعالية في تحقيق الأهداف المنوط بها تحقيقها.
- 5- تقديم مقترحات حل المشكلات وتذليل الصعوبات التي تواجه المنطقة الاقتصادية الخاصة بمنطقة قناة السويس من أجل تفعيل دورها في تحقيق التنمية الاقتصادية في مصر، مع استشراف هذا الدور في تحقيق التنمية المستدامة.

أهمية الدراسة

- 1- التحديد الدقيق لمفهوم المناطق الاقتصادية الخاصة لعدم الخلط بينها وبين الأشكال الأخرى المستحدثة مثل المناطق الاقتصادية الخدمية، مناطق التعاون الاقتصادي الحدودية.
- 2- دراسة الدور الذي يمكن أن تلعبه تلك المناطق في جذب مزيد من الإستثمارات الأجنبية وخلق فرص العمل والتغلب على مشكلة البطالة للدولة المضيفة وتحقيق التنمية المستدامة.
- 3- السعي نحو إقامة المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة في مختلف دول العالم وزيادة درجة التنافسية الدولية في مجال جذب المشروعات الدولية لتلك المناطق.
- 4- التعرف على دور تلك المناطق في تحقيق التنمية المستدامة في التجارب الدولية المختلفة.
- 5- تقديم مجموعة من المقترحات التي يمكن أن تحسن دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في مصر.

منهجية الدراسة

كخطوة نحو البحث عن المقترحات التي يمكن أن تحسن دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في مصر، كان من المفيد إستقراء الأشكال المختلفة المطبقة للمناطق الاقتصادية الخاصة في التجارب الدولية ودورها في تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة. التنمية الاقتصادية المستدامة متمثلة في زيادة معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي من خلال جذب الاستثمارات الأجنبية؛ وزيادة فرص العمل؛ وزيادة الصادرات وغيرها. أما التنمية الاجتماعية المستدامة متمثلة في التنمية البشرية من خلال مراكز التدريب وإنعكاسه على النمو الاقتصادي. بينما التنمية البيئية المستدامة متمثلة في إنخفاض معدلات التلوث البيئي الناتج عن الأنشطة والصناعات المقامة في تلك المناطق من خلال التكافل الصناعي في المجمعات الصناعية البيئية. ولعل الهدف من ذلك إستنباط الدور الذي يمكن أن تلعبه المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في الاقتصاد المصري، وبالتالي يكون الباحث قد اعتمد على المنهج العلمي التجريبي الذي يجمع بين الإستقراء والإستنباط.

خطة الدراسة

المبحث الأول: دور المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق التنمية المستدامة.
المبحث الثاني: دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة.

المبحث الأول

دور المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق التنمية المستدامة

Role of Special Economic Zones in Achieving Sustainable Development

تمهيد وتقسيم:

مرت نشأة وتطور فكرة المناطق الاقتصادية الخاصة بمراحل متتالية، بحيث يمكن تصنيفها إلي ثلاث مجموعات، الأولى الأنماط الرئيسية، والثانية الأنماط الفرعية، والثالثة الأنماط المستحدثة. وتتمثل الأنماط الرئيسية في مناطق التجارة الحرة، مناطق تجهيز الصادرات، مناطق الأعمال الخاصة. في حين تتمثل الأنماط الفرعية في الموانئ الحرة، مناطق المصنع الواحد لتجهيز الصادرات، المناطق المتخصصة بأشكالها المختلفة مثل المناطق المالية؛ المناطق المصرفية؛ مناطق التأمين؛ المناطق المرتبطة بصناعة السياحة؛ المناطق المرتبطة بصناعة النقل الجوي؛ المشروعات الحرة؛ المتنزهات الصناعية Industrial Park؛ المناطق الإستثمارية Investment Zones؛ المناطق الصناعية الحرة Free Industrial Zones؛ المتنزهات اللوجيستية Logistics Parks؛ قرية البضائع Cargo Village

المناطق المسورة Bonded Zone ؛ مناطق التنمية الصناعية ذات التقنية العالية؛ مناطق التنمية الاقتصادية والتكنولوجية. أما الأنماط المستحدثة تتمثل في مناطق التعاون الاقتصادي الحدودية، المناطق الاقتصادية الخدمية، المناطق الاقتصادية الخاصة. وفيما يلي نتناول:

- أولاً: أجيال المناطق الاقتصادية الخاصة.
- ثانياً: الأنماط المستحدثة للمناطق الاقتصادية الخاصة.
- ثالثاً: المناطق الاقتصادية الخاصة والتنمية المستدامة.
- رابعاً: فعالية المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق أهدافها.

أولاً: أجيال المناطق الاقتصادية الخاصة

يوجد مجموعة واسعة من أنواع المناطق الاقتصادية الخاصة، والتي لديها سمات مختلفة للمنطقة من حيث ملكية المنطقة، والإدارة، والحجم، والنشاط الاقتصادي والصناعي، والموقع، وأهداف التنمية، والسياسة التفضيلية (Meng,2005). وقد قدم كل من (Kechichian and Jeong, 2016)، (Zeng., Douglas Zhihua., 2016) ثلاثة أشكال لتطور أنواع المناطق الاقتصادية الخاصة على النحو التالي:

الجيل الأول: يمثل المرحلة المبكرة من المناطق الاقتصادية الخاصة، وتم تطوير هذه المنطقة بشكل رئيسي من خلال انخفاض التكاليف والصناعات كثيفة العمالة لجذب الصادرات وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر والعمالة، لكنها حققت نجاحاً محدوداً. ومع ذلك، اعتبر هذا النوع من المناطق بمثابة جيوب لأن معظم هذه المناطق فشلت في أن يكون لها ارتباط كبير بالاقتصاد المحلي. وقد وجد هذا النوع في كمبوديا. (Aggarwal,2012).

الجيل الثاني: انتقلت العديد من البلدان إلى هذا الجيل من المناطق الاقتصادية الخاصة بسبب التغيرات الاقتصادية الكلية العالمية. وتعد المناطق الاقتصادية الخاصة في ظل هذا الجيل متعددة الوظائف وظهرت في البلدان ذات الاقتصادات المتقدمة (Aggarwal, 2012). وتم ربط هذه المناطق الاقتصادية بالاقتصاد المحلي وعزز تنوع الصادرات لديها. وقد استخدمت بعض البلدان هذا النوع من المناطق لاختبار انتقالها إلى الاقتصاد الموجه للسوق والذي لعب دوراً مهماً في تسريع النمو الاقتصادي للبلاد في معظم دول شرق آسيا وأمريكا اللاتينية مثل المناطق في ماليزيا وتايلاند.

الجيل الثالث: وقد دمج هذا النوع بين الجيلين السابقين، ويهدف لتعزيز الاستدامة البيئية على أساس التكنولوجيا العالية المكثفة، فقد عزز الإنتاجية من خلال ربط الأسواق المحلية مع المناطق الاقتصادية الخاصة، وتنمية المهارات، وتعزيز التقنيات العالية، والاقتصاد والابتكار القائم على المعرفة. كما إنها تفعل أكثر من مجرد الصادرات، وتجذب استثمارات متنوعة ومتعددة الجوانب، وتقلل من تكاليف الإنتاج والنقل، وتولد الدخل والعمالة، وتقلل الاعتماد على مصادر الطاقة غير المتجددة، وتحسن الإنتاجية، وتعزز التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة، وتخلق روابط مع سلاسل القيمة العالمية (Waqas Ahmed&et al.,2020:2). ويمكن أن يكون لهذا النوع من المناطق أسماء مختلفة مثل: مناطق أو حدائق منخفضة الكربون low carbon zones or parks؛ مناطق خضراء green zones، المناطق الصناعية المستدامة sustainable industrial areas؛ المدن البيئية eco-town، ومنطقة الاقتصاد الدائري circular economy zone. تشترك جميع هذه المناطق في نفس الرؤية تجاه تحقيق كفاءة الموارد والطاقة من أجل التنمية الشاملة في البلدان. وتعد الحدائق الصناعية البيئية Eco-industrial parks هي الاسم الأكثر شهرة على مستوى العالم. يعتبر نموذجاً هاماً يمكن أن يدعم التنمية المستدامة أو ما يسمى النمو الأخضر. في الآونة الأخيرة، عززت الصين واليابان جهودهما لتعزيز توسيع نموذج الحدائق الصناعية البيئية من خلال السياسات الوطنية من أجل زيادة القدرة التنافسية العالمية للبلدان حيث أصبحت نهجاً معاصراً يعزز الأنشطة الصناعية في جميع أنحاء العالم. وقد تم تطبيق هذا النوع من المنطقة إلى حد كبير في الصين وكوريا. (Kechichian and Jeong,2016)

ثانياً: الأنماط المستحدثة للمناطق الاقتصادية الخاصة.

تتمثل أهم الأنماط المستحدثة لتلك المناطق - التي تقع في نطاق الجيل الثالث- في ثلاث أشكال يمكن بيانها علي النحو التالي:

1- مناطق التعاون الاقتصادي الحدودية(1)

ظهر هذا النوع من المناطق خلال عقد التسعينيات من القرن الماضي بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي الإقليمي؛ وذلك عن طريق إستغلال أوجه التكامل بين المناطق المتجاورة جغرافياً من دول مختلفة. بالإضافة للمزايا النسبية للدول الأعضاء في عوامل الإنتاج المختلفة مثل: الموارد الطبيعية وتكاليف العمالة المنخفضة والتقنية، وذلك من أجل إكتساب ميزة تنافسية في الإنتاج المخصص للتصدير، كما تساعد تلك المناطق على تحقيق وفورات الحجم في الدول الأعضاء. ويعتمد نجاح هذه المناطق على تنسيق الاستثمار في البنية الأساسية والموارد البشرية بين الدول الأعضاء، بالإضافة لتوافق القوانين التي تنظم الاستثمار والضرائب والأراضي والعمالة والجمارك من أجل القدرة على تسويق تلك المنطقة على نحو فعال للمستثمرين(Farole, Thomas,2011b:21).

ويعد من أشهر النماذج لهذه المناطق ما يطلق عليه مثلث النمو في شرق آسيا؛ والذي يتكون من هونج كونج وتايوان والسواحل الجنوبية من الصين، الأمر الذي دعم إلى حد كبير الاستقرار السياسي في المنطقة خلال فترة تزيد خمسة عشر عاماً. أيضاً هناك مثال آخر لمثلث النمو بين اندونيسيا وماليزيا وتايلاند (Lord, Mntague. J & Pawat, 2014:31-38)، ومثال آخر لهذه المناطق بين باكستان والهند (Transnational Strategy Group,2014:).

2- المناطق الاقتصادية الخدمية

تمثلت أنشطة الخدمات القائمة في مناطق تجهيز الصادرات في عمليات التخزين وتسهيل التجارة أساساً، ولكن توسعت أنواع هذه الخدمات في تلك المناطق لتشمل الخدمات التجارية، وعمليات إدخال البيانات، وخدمات مراكز الاتصال، وخدمات السياحة، والخدمات الهندسية والمعمارية، وخدمات تقنية المعلومات، والخدمات المحاسبية والمالية. وتتركز مناطق تجهيز الصادرات أغلبها في الدول النامية، بينما المناطق الاقتصادية الخدمية التي تشتمل عمليات إعادة التجميع الصناعي، والمناطق التقنية، والمستودعات الجمركية تتواجد في الدول المتقدمة(UNCTAD,2004:33).

وتبنى المناطق الاقتصادية الخدمية على أساس النموذج التقليدي للمناطق الاقتصادية، والذي يتضمن الإعفاءات الضريبية والجمركية وحرية تحويل الأرباح المربوط بالأداء التصديري، إلا أنه يتميز عن النموذج التقليدي بضرورة وجود بنية تحتية متطورة تدعم التقنية، وقطاع إتصالات عالي الجودة، وتوريد للطاقة بصفة مستقرة، مع ضرورة إرتفاع مهارات العمالة في الدولة المضيفة. ولعل هذا هو الدافع وراء التوسع في القطاعات الخدمية مثل الخدمات التجارية، وخدمات تقنية المعلومات، والخدمات المرتبطة بتقنية المعلومات في الدول التي لديها قوة عاملة مرتفعة المهارة مثل الهند وروسيا والصين. ولاشك أن ذلك ناتج عن التطور الفني الذي شهده العالم في الفترة الحالية، بالإضافة للطلب المتزايد على مثل هذه الخدمات على المستوى العالمي(Wyman, Oliver.,2018:12).

وتشكل عملية تحويل الأرباح والمهارات والتقنية من هذه المناطق للاقتصاد المحلي تحدياً كبيراً للدول المضيفة، نظراً لأنها تتضمن قطاعات ليست كثيفة التوظيف، وغالباً ما تكون منعزلة عن باقي الاقتصاد باستثناء القوى العاملة الماهرة التي تعمل فيها، ويصعب ربطها بالاقتصاد المحلي، وذلك لأن مستوي المهارات والتقنية المطلوبة هي أعلى بكثير من المتوسط السائد في باقي قطاعات الاقتصاد. بالإضافة لإرتفاع معايير الإنتاج(Mrlberg, W. & M. Amengual,2008).

3- المناطق الاقتصادية الخاصة Special Economic Zones

¹تعددت المسميات التي أطلقت على المناطق الاقتصادية عابرة الحدود Cross- Border Special Economic Zones ، وذلك بسبب تاريخها القصير وكونها لازالت في مراحلها الأولية، فأطلق عليها المنطقة الاقتصادية دون الإقليمية، ومنطقة التعاون الاقتصادي عبر الحدود، ومثلث النمو.

هي مناطق ذات مساحات كبيرة من الأراضي مقارنة بالمناطق التجارية والصناعية، وتصل لأن تكون مدنًا بل مقاطعات قائمة بذاتها، وتغطي الأنشطة المتاحة بها جميع القطاعات الصناعية والخدمية، وتستهدف كل من الأسواق الداخلية والخارجية، ويتم السماح بالاقامة للعاملين بها كما أنها تشمل كافة أنواع الأنشطة الاقتصادية بما في ذلك السياحة وتجارة التجزئة، ناهيك عن تقديمها مجموعة أكبر من الحوافز والمزايا والتيسيرات (Wong, kwan, 1987:32). ومن أمثلتها منطقة شننتشن بالصين، وبينما باسيفيكو في بنما ومنطقة العقبة بالأردن، المنطقة الاقتصادية بقناة السويس في مصر.

ويعد النموذج الصيني خير مثال لهذه المناطق، خاصة بعد توجهها نحو تبني سياسة الانتاج الاقتصادي في عام 1978 بعد عزلة أكثر من ثلاثة عقود، وخوفاً من النتائج قررت الحكومة تبني الانفتاح بصورة جزئية من خلال التجريب في مناطق محدودة. ففي عام 1980 أقامت أربع مناطق اقتصادية خاصة هي شننتشن وزوهاى و شانغو وزيامن وذلك في مناطق سياحية بجوار هونج كونج ومكاو وتايوان، وذلك لضمان تميز المواقع وسهولة الاتصال بالعالم الخارجى وبعيداً عن التدخل السياسى من العاصمة بكين. وقد ترتب على ذلك نجاح هذه المناطق في خلق فرص عمل ودعم الصادرات وجذب الاستثمارات الأجنبية والتقنية الحديثة. ناهيك عن الآثار غير المباشرة على بقية أجزاء الاقتصاد القومى. وقد توالى عمل مناطق أخرى داخل الصين وخارجها (Zeng, Douglas Zhihua, 2011:44)

ويعد هذا النوع الأخير هو محل الدراسة، لذا يمكن تعريف المناطق الاقتصادية الخاصة لأغراض الدراسة بأنها "مناطق محددة جغرافياً داخل حدود الدولة، وتخضع لنظم إدارية وتنظيمية خاصة بها مختلفة عن تلك الموجودة في داخل الدولة، وتقدم مجموعة من الحوافز الجاذبة، وتستهدف تحقيق أهداف المجتمع". ويوجد أربعة أركان لهذا التعريف تم تدعيمها بأمثلة من التجارب الدولية، كالآتي:

*الركن الأول: مناطق محددة جغرافياً داخل حدود الدولة.

*الركن الثاني: النظم الإدارية والتنظيمية.

*الركن الثالث: الحوافز والضمانات الممنوحة للمشروعات الإستثمارية.

*الركن الرابع: تحقيق أهداف المجتمع.

*الركن الأول: مناطق محددة جغرافياً داخل حدود الدولة

حدد الباحثون المنطقة الاقتصادية الخاصة كمنطقة جغرافية محدودة داخل حدود الدولة لها قواعد التفضيلية التي تختلف من بلد إلى آخر. وتختلف هذه القواعد بناءً على وضع الاستثمار والتجارة الدولية والجمارك والضرائب وبيئة الأعمال في البلد المضيف (Farole, 2011). وتتمتع تلك المناطق بمساحات كبيرة مقارنة بأشكالها الأولية مثل المناطق الحرة، مناطق تجهيز الصادرات، مناطق الأعمال الخاصة.

ونذكر علي سبيل المثال² منطقة شننتشن Shenzhen الاقتصادية الخاصة تبلغ مساحتها الإجمالية بداية 327.5 كم² (134-130: Tatsuyuki Ota, 2003)، حيث تحولت تلك المنطقة من قرية صغيرة يمتن أهلها مهنة الصيد لمنطقة حضرية متقدمة تمثل نافذة الصين على العالم، وتتكون شننتشن من ثماني مناطق فرعية وهي (لوهو - فوتيان - تنشان - يانبتان - بوهان - لونجاتغ - فوانغمتيغ - بنغشان)، ثم إتسعت منطقة شننتشن الاقتصادية الخاصة لتضم كافة أنحاء المدينة، وذلك بعد موافقة الحكومة المركزية في يوليو 2010 (http://English.sz.gov.ch/gi/20117/t20110713_1675961.htm, 20/4/2020) وتتمتع المنطقة بثروات طبيعية وتعدينية كبيرة عبارة عن 27 نوعاً من المعادن، وأكثر من 90 نوعاً من الحيوانات، ومحمية طبيعية، وثروة سمكية ضخمة، ومزارع خضراء طوال العالم ومناخ ساحلي مميز. هذا بالإضافة لإمكانيات سياحية كبيرة، ومزارع يتم تطويرها باستمرار. أيضاً تبلغ المساحة الإجمالية للمنطقة الاقتصادية الخاصة³ بنما باسيفيكو نحو 2500 هكتار، وقد تم

² معظم الأمثلة مرتبطة بمنطقة شننتشن الاقتصادية الخاصة في الصين علي أساس أنها أول تجربة ناجحة ورائدة في هذا النوع من المناطق. كما تم اختيار منطقة بنما باسيفيكو الاقتصادية الخاصة علي أساس أن المنطقة تقع علي قناة بنما المنافسة لقناة السويس والتي تقع عليها المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أيضاً.

تجهيزها بجميع المرافق، وتحتوى على مستودعات للتخزين ومنطقة للصناعات عالية التقنية، وحدات مجهزة مخصصة للايجار لأغراض الخدمات اللوجستية والصناعات الخفيفة، وأنشطة التجميع والتوزيع (إبراهيم نافع، 1999: 23).

*الركن الثاني: النظم الإدارية والتنظيمية

تعد المناطق الاقتصادية الخاصة منطقة داخل دولة لديها إدارة منطقة توفر بنية تحتية وخدمات للمستثمرين المستأجرين ، ولديها مجموعة مختلفة من أدوات السياسة التي لا يتم تطبيقها على بقية الدولة للترويج لشركات متعددة في مكان واحد من أجل تعزيز التكتل الرأسي والأفقى (The World Bank.,2017), (K.,1974)، وهذا التكتل يمكن أن يقلل التكاليف ويعزز الكفاءة، نظراً لأن الشركات في منطقة واحدة سوف تستفيد من الروابط الخلفية والأمامية المتعلقة بالشركات داخل وخارج المناطق الاقتصادية الخاصة. هذا مستمد من افتراض مارشال (1920) فيما يتعلق بتكلفة النقل المرتبطة بنقل البضائع والعمال والأفكار. وبالتالي فإن تجميع المستهلكين والموردين المتوسطين والمنتجين للمنتج النهائي في المنطقة الأساسية سوف يبني نظاماً بيئياً يشجع المزيد من الشركات في المناطق الاقتصادية الخاصة ، ويعزز نطاقاً واسعاً من العمال ذوي المهارات العالية في المناطق الاقتصادية الخاصة وحولها ، وينقل الآثار غير المباشرة التكنولوجية في المناطق الاقتصادية الخاصة المتخصصة (The World Bank.,2017).

ونذكر علي سبيل المثال صدور القانون رقم 41 لسنة 2004 لاقامة المنطقة الاقتصادية الخاصة بنما باسيفيكو وتضمن هذا القانون إقامة هيئة حكومية مستقلة تتولى الإدارة وتختص بتحقيق الآتي: تنظيم وتنفيذ السياسات والاستراتيجيات والضوابط القانونية والتنظيمية المرتبطة بتشغيل وإدارة المنطقة. كذلك تنظيم الأنشطة المستهدفة في المنطقة للتأكد من الاستفادة القصوى من الموارد والمرافق المتاحة وزيادة الاستثمار وتوليد فرص العمل بما يعزز عملية التنمية. وتوفير المعلومات للمستثمرين بشأن فرص الأعمال والمزايا التي تقدمها المنطقة. ووضع معايير التعاقد مع المطور الذي يعهد إليه بتخطيط المنطقة وتطويرها، حيث يقوم بوضع خطة تفصيلية لتقسيم واستغلال الأراضي ثم تنفيذها بمجرد الموافقة عليها من قبل الهيئة المسئولة، كما يحق للمطور شراء وبيع وإستئجار وتأجير أى من الأصول المتوافرة بهدف تنمية وتطوير المنطقة وفقاً للمخطط الموافق عليه من قبل الهيئة، ناهيك عن قيامه بأعمال الدعاية للمنطقة.

أيضا في منطقة شننتشن الاقتصادية الخاصة تتمتع المنطقة بالإستقلالية عن الحكومة المركزية في مجال إتخاذ القرارات الاقتصادية أو الإصلاحات وحرية إتخاذ القرارات الاقتصادية والإصلاحات وحرية إتخاذ القرار مع الدول الأخرى اعتماداً على مبادرة الإصلاح الاقتصادي التي تم تبنيها والتي أسفرت عن تحويل المناطق الاقتصادية الخاصة إلى ما يشبه "الدول المستقلة"، وذلك بهدف تقليل فرص البيروقراطية المعرقلة لعملية التحديث الاقتصادي المستهدف (Yeang M Yue, Lee Joanna,2009:229). في عام 1981، منحت مقاطعة جوانج دونج مدينة شننتشن ذات الوضع السياسي الممنوح للعاصمة جوانجزو Guangzhou عاصمة المقاطعة. وفي عام 1988 تم ترقية شننتشن لدرجة المقاطعة، وتم منحها سلطة المقاطعة في التخطيط الاقتصادي. كما تم إعفائها من شرط إعادة حصيلة الضرائب للحكومة المركزية أو حكومة المقاطعة وذلك في أول 10 سنوات وهي ميزة جديدة لم تطبق في الصين من قبل وذلك من أجل إختبار السياسات والممارسات التي من شأنها بث الحيوية في الاقتصاد (Zeng, Douglas Zhihua,2011). في عام 1990 قامت مقاطعة شننتشن بسن تشريع بقصد تشجيع الإستثمار في الصناعات التكنولوجية، الأمر الذي كان له عظيم الأثر في جذب مزيد من الإستثمارات الأجنبية، وقد ساهم ذلك في إنشاء مركز لمراقبة أسعار العملات الأجنبية، وخصخصة جزء من الشركات المملوكة للقطاع العام، والسماح بإنشاء بنوك أجنبية، وإنشاء سوق لتداول الأوراق المالية (Mark Yaolin Wang & Xiaochen Meng,2005:4,5).

*الركن الثالث: الحوافز والضمانات الممنوحة للمشروعات الإستثمارية

يمكن تصنيف هذه الحوافز إلى نوعين: الحوافز الضريبية والحوافز غير الضريبية. (Owens, J.,2005). الحوافز الضريبية مثل: إعفاء ضريبي من دفع ضرائب الشركات أو أي ضرائب محتملة أخرى لفترة معينة من الزمن،

إعفاء الرسوم والضرائب الجمركية على المواد الخام والمكونات والسلع الرأسمالية)، استرداد ضريبة القيمة المضافة. ومعظم الدول التي لديها إعفاء من الرسوم والضرائب الجمركية وإعفاء من ضريبة القيمة المضافة، إعفاء / تخفيض على ضريبة الأملاك أو الممتلكات العقارية، ضريبة الدخل الشخصي وتخفيضات الضمان الاجتماعي والذي يستخدم في بعض الأحيان لتشجيع الاستثمارات في المناطق ذات معدلات البطالة المرتفعة.

بينما الحوافز غير الضريبية تشمل الإعانات والحوافز الإدارية والتسهيلات الأخرى. يمكن أن تكون هناك إعانات غير مباشرة مثل المنح الخاصة للتدريب أو الإعانات غير المباشرة مثل توفير إمدادات المياه أو الكهرباء بأسعار منخفضة من أسعار السوق. وتعد التسهيلات الإدارية وغيرها من التسهيلات أو الحوافز غير الضريبية محفزاً مهماً لجذب الاستثمارات في المناطق؛ ومع ذلك قد يختلف تأثيره وفقاً لظروف وأنواع الحوافز الضريبية المعروضة. يتضمن هذا النوع من الحوافز خدمات متنوعة منها تعزيز الإجراءات الإدارية المبسطة، وتوفير البنية التحتية، والمتطلبات القانونية والتنظيمية المبسطة مثل: خدمات الجمارك ذات المسار السريع، وإجراءات التراخيص المبسطة، وخدمات ترويج الصادرات، ونظام الشباك الواحد للخدمات الحكومية (Farole.,2011).

وتتمثل الحوافز والضمانات الممنوحة للمشروعات الإستثمارية في منطقة شننتشن الاقتصادية الخاصة في الآتي:

• **الإعفاءات الضريبية والجمركية أهمها الآتي:** (Hao,li.,1996) (مها عبدالفتاح يوسف، 2016: 107):

- لا يتجاوز سعر الضريبة 15% على المشروعات التي تحقق ربح.

- الإعفاء من ضريبة الدخل وأي ضرائب إضافية في السنتين الأوليتين (بعد عام تحقيق الربح) للمشروعات العاملة في مجال التصنيع، النقل، الزراعة، تنمية الغابات وتربية الحيوانات، ثم الإعفاء من 50% من الضريبة في الأعوام الثالث والرابع والخامس.

- إعفاء كل من الآلات والمعدات وقطع الغيار والمواد الخام والمواد شبه المصنعة ووسائل المواصلات وغيرها من السلع الرأسمالية اللازمة للإنتاج والتي تستوردها الشركات الخاصة من الضرائب ورسوم الاستيراد أو قد تخفض استناداً لكل حالة على حده. كما لا تخضع منتجات تلك المناطق للضرائب والرسوم الجمركية عند إعادة تصديرها.

- السماح للمستثمرين الأجانب الذين يقومون بإعادة استثمار أرباحهم في الصين لفترة لا تقل عن 5 سنوات بإسترداد 40% من ضريبة الدخل المسددة خلال الفترة الجديدة لإعادة استثمار أموالهم، وتزداد نسبة الإعفاء بالنسبة للمشروعات التي تتعامل في استثمارات أجنبية تزيد عن 5 مليون دولار أمريكي.

- حرية تبادل النقد الأجنبي، ويحق للشركات الإحتفاظ بحصيلة النقد الأجنبي الناتج عن النشاط التصديري والدخل التشغيلي وتحويله للخارج وذلك بعد خصم الضرائب المستحقة.

• **سهولة الدخول والخروج وحماية الحقوق والملكيات الخاصة:** لا توجد قيود على الهجرة من وإلى هونج كونج ومكاو إلى شننتشن، كما تخضع تأشيرات السفر إلى داخل أو خارج شننتشن للسلطات المحلية التي تتسم بكفاءة إدارية عالية. وبموجب قانون الاستثمار والمناطق ذات الطبيعة الخاصة يمكن للمواطنين من هونج كونج ومكاو إقامة مصانع وشركات خاصة بهم سواء كانت شركات مملوكة بالكامل لأجانب أو من خلال شراكة مع مواطنين صينيين، ويرجع ذلك لحماية القانون ممتلكات وأرباح وكافة الحقوق الاقتصادية والاجتماعية للمستثمرين، والذي يعد التزام دستوري على الحكومة الصينية (Jin wang,2009:6).

• **سياسات تفضيلية في استخدامات الأراضي ومكونات الإنتاج الصينية:** وفقاً للقانون العام الصيني تخضع الأراضي لسيطرة الدولة، لكن المستثمرين وفقاً لقانون المناطق الاقتصادية الخاصة يمكنهم الحصول على حق الانتفاع لأراضي من أجل تنميتها وإقامة مشروعات عليها دون وجود عقبات إدارية تذكر (3).

(3) تم إعفاء المشروعات المقامة داخل هذه المناطق من رسوم إستغلال الأراضي لأول خمس سنوات تبدأ من تاريخ الحصول على الموافقة لاستغلالها ونصف الرسوم في الخمس سنوات التالية وذلك عندما يكون عقد المشروع تزيد مدته عن (15 عام). أيضاً المشروعات التي تزيد إستثمارات عن 10 مليون دولار أمريكي والمشروعات التي تستخدم تكنولوجيا متقدمة لها معاملات تفضيلية. لمزيد من التفصيل فضلاً راجع (Jin wang,2009)

- **تسجيل وإنشاء الشركات والعمالة:** يحق لسلطات منطقة شننتشن سن التشريعات والقوانين بما يتفق مع الظروف المحلية السائدة مع مراعاة تطلعات المستثمرين العاملين بها، الأمر الذي يعنى توافر القواعد القانونية والإدارية الميسرة لإنشاء وتسجيل الشركات. أضف إلى ذلك تمتع الشركات بالاستقلالية الكاملة في تعيين ذوى الخبرات الذين يحملون جنسيات أجنبية في الوظائف التقليدية والإدارية (Jinyan Li, 1989:4).
- **توافر المرافق والبنية التحتية:** تعد من أهم مقومات الاستثمار في شننتشن وقد تم توفيرها ومنها الطرق وشبكة الموانئ البرية والبحرية والجوية ووسائل الاتصالات المتطورة.
- **تسويق المنتجات:** يحق للمشروعات المقامة في شننتشن بيع جزء من الإنتاج في السوق المحلي. وإذا كانت تلك المنتجات مصنعة من مواد خام أو تساعد في نقل التقنية للاقتصاد المحلي، ترتفع نسبة المسموح ببيعها داخل السوق المحلي والتي قد تصل إلى 100% من الإنتاج.

بينما تتمثل الحوافز والضمانات المقدمة للمشروعات في منطقة بنما بأسفكو الاقتصادية الخاصة في الآتي:

- **الإعفاءات الضريبية** (Haus Mann, Ricardo & et al, 2017:7)
 - يتم إعفاء جميع الشركات المسجلة في المنطقة من رسوم الاستيراد على البضائع والمنتجات والمعدات والخدمات وغيرها من السلع التي دخلت المنطقة.
 - يتم إعفاء من الضريبة الجمركية على المنتجات المصدرة أو المعاد تصديرها.
 - يتم إعفاء من ضريبة المبيعات وضريبة التسجيل وضريبة الدمغة والضرائب العقارية على الأراضي.
 - حدد القانون مجالات محددة في أنشطة تجارية سابقة التأسيس إعفائها من الضرائب المباشرة (الدخل- التوزيعات- التحويلات).

- **تنظيم العمالة:** هدف قانون رقم 41 لسنة 2004 إلي جذب الأيدي العاملة الماهرة من جميع أنحاء العالم، مع توفير بيئة عمل مشجعه مع ضمان حقوق العاملين، فقد تم توفير معدلات ثابتة للعمل الإضافي بنسبة 25%، وبنسبة 50% في حالة العمل بالعطلات. بالإضافة للمرونة في تحديد أيام عطلات العمالة. السماح بعمل الشركات في أيام العطلات مع ضمان حقوق العاملين. وفي حالة عدم توافر العمالة المحلية أو نقصها يجوز تجاوز نسبة العمالة الأجنبية المفترضة طبقاً لقانون العمل. مع إقامة مركز لبناء القدرات وتدريب العمالة وتوفير التعليم العالى لها. وتمثيل وزارة القوى العاملة بمكتب في داخل المنطقة. وبالنسبة للعمالة الأجنبية تم تسهيل جميع إجراءات الحصول على التأشيرة وتصاريح العمل من خلال توفير نافذة واحدة وكذلك الوضع لأسرهم. وفي حالة إستيراد أية متعلقات شخصية أو منزلية حتى قيمة 100 ألف دولار من قبل العمالة الأجنبية يتم الإعفاء من الضرائب لمرة واحدة فقط.

- **البيئة الاستثمارية:** تم توفير هيئة حكومية واحدة في المنطقة One-Stop-building من أجل تيسير إجراءات الأعمال، حيث تختص بجميع الاجراءات والتصاريح اللازمة من أجل إقامة المشروعات وتعد هذه الهيئة ممثلة لأهم الوزارات الحكومية، وذلك من أجل توفير الوقت والمال للمستثمر. وتتمثل المكاتب في شئون الصحة، الطاقة، المياه، الطيران المدني، الزراعة، والهجرة، الإسكان، العمالة، الضرائب، والتأمينات الإجتماعية. كما تم دعم القانون المنظم لعمل المنطقة الاقتصادية الخاصة بقانون إستقرار الاستثمار، والذي يضمن عدم تأثير أى من التغيرات بالنظام القانوني أو المحلي على بيئة الأعمال أى الشركات القائمة بالمنطقة، وبصفة خاصة تلك المرتبطة بالهيكل الضريبي والمزايا المقدمة للمشروع، وذلك خلال فترة 10 سنوات تبدأ من تاريخ تسجيل الشركة بالمنطقة الاقتصادية الخاصة بنما باسيفيكو.

*الركن الرابع: تحقيق أهداف المجتمع

لا شك المنطقة الاقتصادية الخاصة قد أنشئت لتحقيق أهداف المجتمع من وجودها. وقد أنشئت تلك المناطق لتحقيق واحد أو كل من الأهداف التالية: تعزيز النمو الاقتصادي في البلاد من خلال تعزيز الصادرات، جذب المستثمرين الأجانب وزيادة أرباح العملات الأجنبية، تطوير مهارات العمل ونقل التقدم التكنولوجي، زيادة التوظيف، وعند التحولات

الاقتصادات استخدمت تلك المناطق لاختبار السياسات والنهج الرأسمالي قبل التنفيذ على نطاق أوسع. (Leong, (FIAS, 2008; (Zeng, 2015); The World Bank, 2017); 2013).

ثالثاً: المناطق الاقتصادية الخاصة والتنمية المستدامة

بعد التهميش الاقتصادي والاجتماعي والتدهور البيئي اللذين تسارعا على الصعيد العالمي من المناطق الاقتصادية الخاصة بشكلها الأولي في صور مناطق التجارة الحرة ومناطق تجهيز الصادرات ومناطق الأعمال الخاصة، الأمر الذي يتطلب تعديل الاستراتيجيات الحالية التي تواجه التحديات الناجمة عن التنمية غير المستدامة. وكان من الواضح أن مفهوم التنمية المستدامة لم يعد خياراً، ولكنه أمر لا بد منه. وتعد التنمية المستدامة ضرورة في هذه الحقبة الزمنية على الصعيد الدولي، نظراً لأنه يجب على البلدان النامية أن توقف 1.8 مليار شخص من الفقر المدقع من خلال تعزيز النمو الاقتصادي؛ وفي الوقت نفسه، ضمان ارتباط هذه الأنشطة الاقتصادية بالنمو المنخفض للكربون مما يقلل من إجمالي آثار الكربون.

وتعرف التنمية المستدامة وفقاً للجنة العالمية للبيئة والتنمية (WECD) التي تأسست عام 1986 بأنها "التنمية التي تلبي احتياجات الحاضر، دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم الخاصة". وتهدف التنمية المستدامة إلى تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية: (Pandian, 2013)

- الاستدامة الاقتصادية التي تهدف إلى الحفاظ على رأس المال الذي يولد الرخاء الاقتصادي.
- الاستدامة الاجتماعية التي تشير إلى قدرة المجتمع على تعزيز التماسك والتكامل الاجتماعي.
- الاستدامة البيئية التي تشير إلى قدرة النظام البيئي على الاستمرار في المستقبل.

• الاستدامة الاقتصادية

يتمثل أحد أهداف تلك التنمية المستدامة في تحسين التنمية الاقتصادية دون التأثير على الاستدامة الاجتماعية والبيئية، الأمر الذي ترتب عليه بروز نوع جديد من المناطق الاقتصادية الخاصة يطلق عليها المجمعات الصناعية البيئية Eco-industrial parks، حيث يتم إعادة استخدام جميع النفايات والانبعاثات أو إعادة سحبها لضمان الاستدامة البيئية للمنطقة. وتعد هذه الطريقة الأكثر فعالية لتحقيق الفوائد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والحكومية. (Haggar, S. (e., & ProQuest (Firm), 2007

وبالنظر إلى المجمعات الصناعية البيئية من الناحية الاقتصادية، يمكن القول أن لها دور في تقليل العديد من التكاليف (المواد الخام وتكاليف الطاقة وتكاليف المعالجة وتكاليف إدارة النفايات)، وزيادة القدرة التنافسية في الأسواق العالمية وتحسين صورة الشركات التي تعمل في هذه المناطق. من الناحية الاجتماعية، يمكن أن تولد فرص عمل جديدة من خلال تعزيز الاستخدام المحلي وإدارة الموارد الطبيعية، وزيادة التعاون بين الصناعات المختلفة. ومن الناحية البيئية، يمكن تقليل النفايات والانبعاثات، وجعل الموارد المحدودة المتجددة. من الناحية المؤسسية، يمكن أن تقلل من تكاليف التدهور البيئي، والقضاء على الطلب على الموارد الطبيعية مما سيقبل الطلب على البنية التحتية البلدية ويزيد الإيرادات الحكومية. لذلك تعد تلك المنطقة لديها تساهم في جعل البيئة والتنمية الاقتصادية والاجتماعية مستدامة. وتعد المنطقة الاقتصادية الخاصة في سنغافورة (Sino-Singapore) (Zeng & et al., 2016).

وعلى الصعيد العالمي، نجحت المجمعات الصناعية البيئية في تقليل التكاليف التشغيلية بالإضافة إلى انبعاث غازات الاحتباس الحراري لتحقيق فوائد متعددة للجميع من خلال استخدام تقنيات الإنتاج الأنظف التي تتجنب التلوث الناجم عن معظم المناطق التقليدية. في منطقة معالجة الصادرات Chittagong (CEPZ)، تمكنت بنجلاديش من القضاء على انبعاثات غازات الدفيئة بمقدار 244 طن سنوياً وتجنب استهلاك 331 ميجاوات من الطاقة عن طريق تركيب 785 عموداً كهربائياً يعمل بالطاقة الشمسية لتوفير الإضاءة في هذه المنطقة في جنوب. كذلك في فيتنام، شجعوا القيادة البيئية التي ساعدت مصنع الأحذية الذي سينتج مديريين نايكي في وقت لاحق لاستهلاك 18٪ كهرباء أقل و 53٪ ماء أقل. هذا يشير إلى أن التنمية المستدامة تعزز النمو الاقتصادي طالما أن هذا التطور لن يستنزف الموارد البيئية أو يسبب ضرراً اجتماعياً. (Zeng, 2016).

وقد قامت بعض الدراسات (Quaicoe, Aboagye & Bokpin, 2017) & (Hu, 2007) (Zheng, et. al, 2016) بدراسة تأثير استثمارات المناطق الاقتصادية الخاصة والتوظيف بها على النمو الاقتصادي. فقد حاول Zheng, et. al, 2016) دراسة أثر استثمارات مناطق التنمية والتوظيف على النمو الاقتصادي للمنطقة المضيفة باستخدام جميع مناطق التنمية على المستوى الوطني وجميع مناطق التنمية في مقاطعة قوانغدونغ في الصين. ونتيجة لذلك ، خلص إلى أن الاستثمار والتوظيف في المناطق الاقتصادية الخاصة لها تأثير إيجابي على الناتج المحلي الإجمالي للاقتصادات المحلية. وبالمثل، أفاد (HU, A.G., 2007) أن الاستثمار الأجنبي المباشر في المناطق الاقتصادية والتكنولوجية له تأثير إيجابي على الاقتصادات المحلية. وفيما يلي بيان ذلك (Zeng, D.z., 2012), (Farole,T.,2011b),

1- خلق فرص عمل: يري البعض (Aggarwal,2007:2,3) أن هناك ثلاثة آثار توظيف في المناطق الاقتصادية الخاصة تساهم في تخفيض معدلات الفقر ، تتمثل في الآتي:
- تخلق هذه المناطق فرص عمل مباشرة للعمال المهرة وغير المهرة، نظرا لاجتذاب معظمها في البلدان النامية استثمارات لأنشطة كثيفة العمالة، الأمر الذي يترتب عليه خلق فرص عمل للعمال غير المهرة، بينما من خلال زيادة الأنشطة ذات القيمة المضافة الأخرى ولدت فرص عمل للعمال المهرة.
- تولد تلك المناطق فرص عمل غير مباشرة في قطاعات اقتصادية أخرى نتيجة لعملها مع المناطق الاقتصادية الخاصة. وتتماشى تلك الآثار مع قانون أوكون Okun's law الذي بحث إحصائياً في العلاقة بين النمو الاقتصادي والبطالة ، وأوضح أن إنتاج الدولة يعتمد على عدد العمال المستخدمين في عملية الإنتاج. ولعل هذا يعني أن زيادة الناتج تتطلب زيادة العمالة.

- تولد تلك المناطق فرص عمل للنساء، نظرا لتفضيل توظيف الإناث على الذكور لتمتعن بقدر أكبر من الانضباط والصبر مما يجعلهن أكثر ملاءمة للأنشطة غير الماهرة وشبه الماهرة في تلك المناطق.
وقد وصلت العمالة المباشرة في الصين 30 مليون عامل، 400 ألف عامل في الولايات المتحدة، 905 ألف عامل في الفلبين، 200 ألف عامل في أندونيسيا، 90 ألف عامل في تاوان 87 ألف عامل في الهند، 80 ألف عامل في كوريا الجنوبية. وقد وصل عدد المناطق الاقتصادية الخاصة نحو 4500 منطقة في عام 2015 في 140 دولة وتوظف 66 مليون عامل عالميا منهم 30 مليون في الصين فقط. ومع ذلك فقد خلصت عدة دراسات إلى أن المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لا تشكل في معظم الدول مصدراً رئيسياً للتوظيف، وإن أقرت أن التأثير غير المباشر لتلك المناطق على حجم التشغيل يعد الأكبر نسبياً (FIAS, 2008).

2- جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة: يري البعض (Manamba Epaphra.,2016) أن الاستثمار يؤثر على النمو الاقتصادي بطريقتين: الأولى، سيؤدي زيادة الطلب على الاستثمار إلى زيادة السلع وبالتالي سيؤثر ذلك على النمو الاقتصادي، شريطة ألا يتم تلبية هذا الطلب عن طريق الاستيراد. الثانية، تزيد هذه الاستثمارات المصانع والمعدات ذات التقنيات العالية لتعزيز الإنتاجية وتسريع النمو الاقتصادي للبلاد. كما أن البعض (Lynch & Zax, 2011) أوضح أن الحوافز القائمة على المكان تقلل من تكلفة الشركات لرأس المال وتشجع الاستثمارات التي لن يسمح بها خلاف ذلك. وتبعاً لذلك ، سيكون لهذه الاستثمارات تأثير على الإنتاج والإنتاجية والعمالة (Zheng, g& et al,216). وتعد المناطق الاقتصادية الخاصة وسيلة لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال توفير التسهيلات وإتباع السياسات المحفزة على الاستثمار التي تعوض قصور مناخ الاستثمار في كثير من البلدان. فعلى سبيل المثال في الفلبين زادت نسبة الاستثمارات لمناطقها الاقتصادية من 30% من إجمالي الاستثمارات في عام 1997 إلى 81% في عام 2000 (مصطفى محمد عز العرب، يوليو 2000). أيضاً بلغت قيمة الاستثمار الأجنبي المباشر في خمس مناطق اقتصادية

خاصة في الصين خلال الفترة (1980 - 2013) نحو 153.97 مليار دولار أمريكي. ومع ذلك بينت عدة دراسات أن التوسع في إنشاء هذه المناطق أظهر الآتي: (لمياء محمد المغربي، 2006)

. أن التأثير المباشر للاستثمارات الأجنبية في تخفيف الخلل بميزان المدفوعات، ويرجع ذلك لقيامه بجلب السلع الرأسمالية والسلع الوسيطة الضرورية بدلاً من الاعتماد على استيرادها في ظل عدم وجوده.
. ظهور بعض العقبات التي تحول دون نقل التكنولوجيا من الدول المتقدمة للدول النامية من خلال منظومة المناطق الاقتصادية الخاصة والتمثلة في الآتي:

- فجوة عدم الملائمة وهي ناتجة عن طبيعة الأوضاع الاقتصادية في الدول النامية ومع تناسبها مع التكنولوجيا المنقولة من الدول المتقدمة.

- ظهور بعض الفجوات من طبيعة التكنولوجيا المستخدمة، الأمر الذي يؤدي لنقل المعرفة بصورة جزئية أو بصورة غير متكاملة.

3- تنمية الصادرات: تلعب هذه المناطق دوراً هاماً في زيادة معدل نمو الصادرات ليس هذا فحسب بل تنوعها أيضاً. ويعد هدف تنمية الصادرات وتنوعها هدفاً إستراتيجياً في العديد من الدول النامية. فعلى سبيل المثال تبلغ مساهمة المناطق الاقتصادية الخاصة في بنجلاديش نحو 75.6%، وسريلانكا 67.1%، الفلبين 78.2%، باكستان 50.3% من إجمالي الصادرات. كذلك وصلت في نيكارجوا 79.4%، الدومينيكان 77%، بنما 67% من إجمالي الصادرات. كذلك وصلت في مدغشقر 80%، موريشيوس 34.4%، غانا 22.4% من إجمالي الصادرات (The World Bank, 2017:35)

كما أفادت أدبيات بنك التنمية الآسيوي (Asian Development Bank, 2005) أن زيادة عدد المناطق الاقتصادية الخاصة بين الاقتصادات الآسيوية يزيد الصادرات المصنعة. فقد أثرت صادرات المناطق الاقتصادية الخاصة بشكل كبير على الصادرات الوطنية في العديد من البلدان الآسيوية. على سبيل المثال، زادت صادرات المناطق الاقتصادية الخاصة الصادرات الوطنية بنسبة 67% في سريلانكا في عام 2007؛ 49% في الفلبين في عام 2011؛ 44% في الصين عام 2012؛ 17% في بنجلاديش في عام 2013. ومع ذلك، كان للعديد من الأساليب التحليلية والتجريبية نتائج مختلطة عندما استخدموا لتقييم تأثير المناطق الاقتصادية الخاصة على حجم الصادرات وتنوعها (The World Bank, 2017)

خلاصة القول، أن المناطق الاقتصادية الخاصة ذات تأثير كبير على تعزيز الاستثمار الأجنبي المباشر والعمالة والتصدير بشكل رئيسي ومن ثم تعزيز النمو الاقتصادي. فقد توصل (Wang, 2013) إلى أنه في البلديات الصينية التي تقع بالقرب من المناطق الاقتصادية الخاصة قد زادت استثماراتها الأجنبية المباشرة لكل رأس مال بنسبة 58% في المتوسط مما يعني أن المناطق الاقتصادية الخاصة لها تأثير إيجابي قوي على نصيب الفرد من الاستثمار الأجنبي المباشر. كما أكد مركز التنمية والمشاريع (2012) أن 32% من الاستثمار الأجنبي المباشر في عام 2004 استثمر في المناطق الاقتصادية الخاصة وأن 41% من صادرات العالم تأتي من المناطق الاقتصادية الخاصة. فيما يتعلق بخلق فرص العمل، أظهرت معظم الأدبيات المتجمعة في آسيا وأمريكا أن المناطق الاقتصادية الخاصة تلعب تأثيراً كبيراً في خلق فرص العمل (FIAS, 2008)، (Agrawal 2012). بحسب بنك التنمية الآسيوي 2015 في آخر إحصاء، زادت المناطق الاقتصادية الخاصة من حوالي 500 منطقة في عام 1995 لتكون ما يقرب من 4300 منطقة في 130 دولة تستخدم أكثر من 68 مليون عامل. لذا، تؤكد جميع هذه الدراسات التأثير الكبير للمناطق الاقتصادية الخاصة على تعزيز الاستثمار الأجنبي المباشر والعمالة والتصدير بشكل رئيسي وتعزيز النمو الاقتصادي.

• الاستدامة الاجتماعية

يري البعض (Ranis, & et al., 2000) وجود علاقة قوية بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية. كما أن تحسين رأس المال البشري يحسن النمو الاقتصادي؛ في غضون ذلك، توفر التنمية الاقتصادية لرأس المال البشري الموارد اللازمة لاستدامة التنمية البشرية. ويرى البعض (Aggarwal, A., 2012) أن التوظيف في المناطق الاقتصادية الخاصة يحسن نوعية حياة العمال وإنتاجيتهم. ومع ذلك توجد آراء مختلفة حول العلاقة بين الاستثمار الأجنبي المباشر والتنمية

البشرية، فقد وجد (Sharma & Gani.,2007) أن الاستثمار الأجنبي المباشر له تأثير كبير على التنمية البشرية نتيجة للتأثير الإيجابي على النمو الاقتصادي في البلدان المضيفة، وأكد (Manamba Epaphra, 2016) على ذلك في آسيا. بينما ذكر (Quaicoe & et al, 2017) أن استثمارات مناطق تجهيز الصادرات لها تأثير سلبي كبير على النمو الاقتصادي في بعض الدول مثل غانا، وأكد (Kira, 2013) على ذلك في تنزانيا .

• الاستدامة البيئية

تولد الصناعة نفايات و/ أو تلوث، ومع هيمنة الأنشطة الصناعية على المنطقة الاقتصادية الخاصة على مستوى العالم، فإن ذلك يجعل هذه المناطق بعيدة عن تحقيق الاستدامة البيئية بسبب قضيتين: الأولى: هي الكمية العالية من النفايات الخطرة الناتجة عن الأنشطة الصناعية المختلفة⁴. وهذا يجعل النفايات الصناعية مشكلة تؤثر على البيئة المحيطة ورفاهية الإنسان (Zhang & Chen,2018). أما الثانية: هي كمية الطاقة المطلوبة إما للإنتاج أو للتخلص من النفايات، حيث أفاد كل من وكالة البيئة الأوروبية (2013) والمكتب الإحصائي للجماعات الأوروبية (2017)، أن القطاع الصناعي هو واحد من أكثر القطاعات استهلاكاً للطاقة في جميع أنحاء العالم (تشانغ & تشين ، 2018). أضف لذلك، تعاملت المجتمعات الصناعية خلال الفترة الماضية مع النفايات/ التلوث باستخدام الرقابة واللوائح and regulations. ومع ذلك ، لم يعد هذا كافياً لتحقيق الاستدامة في المنطقة.

والسؤال الذي يطرح نفسه الآن كيف يمكن تشغيل المنطقة الصناعية بطريقة مستدامة؟ تتطلب الاجابة علي هذا السؤال إيجاد طريقة فعالة لمعالجة الآثار الصناعية على البيئة⁵، وهنا توجد فكرتين: (Zhang & Chen.,2018) الفكرة الأولى هي مفهوم الإنتاج الأنظف cleaner production الذي تم الإعلان عنه في عام 1989 من قبل برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) من أجل إيجاد طريقة للصناعات للعمل بطريقة مستدامة. أضف لذلك، أفاد هاغار (Haggar .,2007) أن الإنتاج الأنظف هو "تطبيق مستمر لاستراتيجية بيئية وقائية متكاملة لمعالجة المنتجات والخدمات لزيادة الكفاءة البيئية وتقليل المخاطر على الإنسان والبيئة. وبالتالي، فإن الإنتاج الأنظف هو نهج وقائي يتفاعل مع النمو الاقتصادي ما لم يكن مستداماً. ويشجع هذا المفهوم الجديد على الاستخدام الفعال للموارد من أجل الحد من التلوث البيئي وتحسين الصحة والأمن. وهذا يعني أن هذا المفهوم يتكامل بين الربحية الاقتصادية وحماية البيئة والكفاءة الصناعية من خلال إعادة تصميم العمليات والمنتجات والخدمات التي تتوافق مع جوانب التنمية المستدامة. الفكرة الثانية تطبيق مفهوم التعايش أو التكافل الصناعي industrial symbiosis ، وهي استراتيجية تعاونية تهدف للربط بين الصناعات المنفصلة لتحقيق ميزة تنافسية من خلال التبادل المادي للمواد والطاقة والمياه والمنتجات الثانوية. وبالتالي سوف تقلل هذه الممارسة من حجم الموارد المطلوبة لاستخراجها، مما يؤدي لتقليل استنفاد الخدمات البيئية⁶ (Costa& et al., 2010).

وغني عن البيان، أن هناك آراء مختلفة حول الاستثمار الأجنبي المباشر وانبعاثات الكربون. فقد حاول (Zhu et al., 2016) استخدام بيانات لكل من ماليزيا والهند والفلبين وتايلاند وسنغافورة للفترة 1981-2011 ، وتوصل إلي

⁴ يتم تعريف النفايات الصناعية على أنها المواد غير المرغوب فيها التي تنتجها الأنشطة الصناعية مثل التعدين والتصنيع وعمليات معالجة الانبعاثات. هذا الطيف من المواد يتم التعامل معها كنفايات وليس مورداً يمكن استخدامه لاحقاً. لمزيد من التفصيل فضلاً راجع

(Aivalioti, M., & et al., 2014)

⁵ الصين على سبيل المثال ، هي واحدة من أكبر الدول الصناعية في العالم ، في عام 2010 ، أنتجت 2409.4 مليون طن من النفايات الصلبة الصناعية. في عام 2014 ، ارتفعت هذه الكمية لتصل إلى 3256.2 مليون طن من النفايات الصناعية الصلبة. اليوم ، تحاول الحكومة الصينية إيجاد طريقة فعالة لمعالجة الآثار الصناعية على البيئة (Zhang & Chen.,2018)

⁶ تعد مدينة كالونبورغ Kalundborg الدنماركية وهي واحدة من المدن المعروفة بين معظم علماء البيئة الصناعية ، التي تأسست في عام 1961. هذه المدينة الصغيرة التي تقع في جزيرة سيلاند ، 75 ميلاً غرب كوبنهاجن ، نجحت في ابتكار أول شبكة إعادة تدوير بين أربع صناعات. تتغذى هذه الصناعات على بعضها البعض من خلال تحويل نفاياتها إلى مدخلات مفيدة أو منتج ثانوي إلى صناعة أخرى (Haggar.,2007).

أن تأثيرات الاستثمار الأجنبي المباشر على انبعاثات الكربون كانت سلبية في البلدان ذات انبعاثات الكربون المتوسطة والعالية. على العكس من ذلك، توصل (Yang Zhou., 2018) إلى أن الاستثمار الأجنبي المباشر زاد من انبعاثات الكربون في المدن الصينية.

رابعاً: فعالية المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق أهدافها

تعد فعالية المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق أهدافها قضية متناقضة بين الباحثين نظراً لأن تلك المناطق ليست مخططاً ثابتاً، ولها خصائص مختلفة تطورت بمرور الوقت بسبب تغير الظروف الاقتصادية للبلدان التي تعمل فيها. فقد أكد البعض أن تلك المناطق في بعض البلدان واجهت العديد من المشاكل مثل عدم كفاءة الإدارة الحكومية، وعدم كفاية توفير البنية التحتية، وضعف المناطق الاقتصادية الخاصة أمام الظروف المتغيرة في الاقتصاد الدولي، واستغلال القوى العاملة الأصلية والإناث (Wong & Chu, 1984). لذا ادعوا أن نجاح تلك المناطق يقتصر على ظروف معينة لها أفق زمني محدود باعتبار تلك المناطق تعد الخيار التنموي الثاني، اعتماداً على ضعف أداء المناطق الاقتصادية الخاصة في بعض البلدان (Hamada.k., 1974). في حين أظهر البعض الآخر أنها لها آثار إيجابية في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، خلق فرص العمل، زيادة الصادرات (Zeng, 2010; Farole, 2011; Aggarwal, 2012; Zeng, 2015) ،

ويعتمد نجاح المنطقة الاقتصادية الخاصة على عاملين: مدى ارتباط هذه المناطق الاقتصادية بالاقتصاد الكلي، وقدرة المنطقة الاقتصادية على دعم التحول الاقتصادي من أساس التصنيع إلى تكنولوجيا الابتكار. وتتمثل أهم مقومات نجاح هذه المناطق والمستمدة من التجارب الدولية في الآتي: الاستقرار السياسي، الدعم الحكومي والشعبي، توفر مناخ جاذب للاستثمار، إستقرار السياسات الاقتصادية، توافر القضاء المتخصص العادل. (إيمان محمد عبداللطيف مصطفى، 2007: 28، 29).

المبحث الثاني

دور المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة

تمهيد وتقسيم:

تعاني مصر من العديد من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية بسبب انخفاض معدل الإنتاجية الناتج عن سوء استخدام الموارد الاقتصادية المتاحة. وتنتج هذه الإنتاجية الضعيفة عن انخفاض الاستثمار المباشر المحلي والأجنبي ونقص الصادرات وارتفاع معدل البطالة الذي يسرع الهجرة الداخلية. ولعل هذا يبين أن نمط النمو الحالي ليس فقط غير مستدام ولكنه أيضاً غير فعال. ويتطلب حل كل هذه التحديات الاجتماعية والاقتصادية وضع استراتيجيات وطنية للتنمية المستدامة في المشاريع الضخمة يمكنها معالجة كل هذه الظروف دون تدهور البيئة المحيطة بها. وتعد تنمية

منطقة قناة السويس هي واحدة من هذه المشاريع، التي لا غنى عنها على نطاق واسع ليس لازدهار المنطقة فقط ولكن أيضاً للاقتصاد المصري. إن دعم التنمية المستدامة في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس هو الطريقة الفعالة لمحاربة مختلف تحديات الاقتصاد الكلي التي تعوق تنمية البلاد دون تلويث البيئة. وقد تبنت مصر فكرة المناطق الاقتصادية الخاصة من أجل تحرير اقتصاد البلاد، خاصة في ظل سعيها لتهيئة الاقتصاد القومي نحو تحقيق التنمية المستدامة بحلول عام ٢٠٣٠.

ومنذ سياسة الإنفتاح الاقتصادي التي اتبعتها الدولة في أوائل السبعينات من القرن الماضي، اتبعت ذات النهج العالمي بشأن المناطق الاقتصادية الخاصة، وتوالت القوانين المشجعة للإستثمار. فصدر قانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٤ في شأن الإستثمار العربي والأجنبي والمناطق الحرة والمعدل بالقانون الإستثمار رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ كذلك قانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ بإصدار قانون شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة، ثم صدر قانون ضمانات وحوافز الإستثمار رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ وبموجبه تم إلغاء القانون 230 لسنة 1989، وذلك من أجل توحيد الضمانات والحوافز الإستثمارية في قانون مستقل. وأخيراً صدر قانون الإستثمار الجديد رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧ لتهيئة المناخ المناسب لجذب الإستثمارات الأجنبية اللازمة لتنفيذ أهداف خطة التنمية المستدامة في مصر.

وقد جاء قانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ والمعدل بالقانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠١٥ بعد إجراء دراسات لتجارب الدول التي سبقتنا وبصفة خاصة الصين والتي حققت نتائج إيجابية في مجال جذب الإستثمار لتلك المناطق. وقد هدف هذا القانون لدفع عجلة التنمية الاقتصادية من خلال تحسين المناخ الإستثماري والموجهة للتصدير بصفة خاصة.

وفي ضوء المناقشات في اللجان المتخصصة داخل البرلمان فيما يتعلق بالقانون رقم ٨٣ لسنة ٢٠٠٢، ثم وضع التعريف التالي للمناطق الاقتصادية الخاصة بأنها "تلك المناطق التي تنشأ في مناطق عمرانية جديدة، لها ميناء رئيسي لإقامة مشروعات صناعية وخدمية بهدف التصدير، ويصدر بتحديد قرار من الجهات المعنية بذلك" (تقرير اللجنة الاقتصادية لمجلس الشعب: 2002:4,3). كذلك أوضح تقرير اللجنة الاقتصادية لمجلس الشعب أن المناطق الاقتصادية تنشأ بقرار من رئيس الجمهورية، خارج الحيز العمراني للمدن والقرى، وتكون مسورة بالكامل، وتظل جزءاً أصيلاً من أرض مصر، وتخضع لسيادتها بالكامل، وتشرف الجهات السيادية على كافة الأنشطة المتعلقة بالسيادة في مجال الدفاع والأمن الداخلي والقضاء ويطبق عليها القوانين المصرية فيما لم يرد بشأنه نص في القانون الخاص بها (مجلس الشورى المصري، 2002: 2,3).

وقد تم إنشاء أول منطقة اقتصادية خاصة في شمال غرب خليج السويس طبقاً لأحكام القانون ٨٣ لسنة ٢٠٠٢ ووفقاً لقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٥ لسنة ٢٠٠٣، والمعني بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس، كما تم توسعة هذه المنطقة بموجب القانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠١٥ المعدل للقانون ٨٣ لسنة ٢٠٠٢، ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 330 لسنة 2015 باستبدال عبارة "الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس" بعبارة "الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس". وقد تم إنشاء منطقتين اقتصاديتين خاصتين فقط بموجب قانون المناطق الاقتصادية الخاصة: الأولى: المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس (SCZone)، التي تأسست في عام 2015، والثانية منطقة المثلث الذهبي الاقتصادي (GTZone) The Golden Triangle Special Economic Zone، التي تم إنشاؤها في أواخر عام 2017 (Kenawy, Ezzat, 2016).

أولاً: الملامح العامة والدوافع وراء إنشاء المنطقة.

ثانياً: مراحل تطور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

ثالثاً: هيكل التنظيم الإداري والخاص للمنطقة.

رابعاً: المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والتنمية المستدامة.

أولاً: الملامح العامة والدوافع وراء إنشاء المنطقة

تنقسم مصر إلى سبع أقاليم تخطيطية، ويعد إقليم قناة السويس هو الأقليم الرابع، ويضم محافظات بورسعيد والاسماعيلية والسويس وشمال سيناء والشرقية وجنوب سيناء، ومساحة تمثل 7.98% من جملة مساحة الجمهورية. ويضم الإقليم منطقتين لهما أهمية إستراتيجية كبيرة هما منطقة قناة السويس التي تربط الشمال بالجنوب ومنطقة شبه جزيرة سيناء ذات الأهمية الاستراتيجية والتاريخية. ومن المتوقع أن يصل تعداد الأقاليم إلى 9.1 مليون نسمة عام 2027 بزيادة تبلغ نحو 3.9% من الزيادة الكلية المتوقعة لسكان الجمهورية خلال نفس الفترة. أما استخدامات الأراضي بالأقاليم تبلغ مساحة الأراضي الصحراوية نحو 51.4% من إجمالي المساحة الكلية للأقاليم، وتليها الأراضي الزراعية بنسبة 20.4%، ثم الأراضي البور بنسبة 18.6% من إجمالي المساحة الكلية. وتمثل المساحة المؤهولة بالسكان نسبة 48.6% من المساحة الكلية للأقاليم. ويمثل الأقليم نسبة 8% من إجمالي مساحة الجمهورية وتمثل محافظتي شمال وجنوب سيناء نسبة 74.4% من المساحة الكلية وذلك لاحتوائهما على مساحة صحراوية كبيرة (الهيئة العامة للتخطيط العمراني، 2014: 7)، (الهيئة العامة للتخطيط العمراني، 2008: 47، 48). وتصل مساحة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس إلى 461 كم² بموجب القانون رقم 27 لسنة 2015.

وتتمثل أهم الدوافع وراء إنشاء المنطقة تحويلها لمركز عالمي رائد للتجارة والخدمات اللوجيستية والصناعية، وخدمات الترانزيت والنقل البحري التي تخدم كل من أوروبا وأفريقيا ودول الخليج، الأمر الذي يؤدي لخلق مزيد من فرص العمل وتحسين جودة ونوعية المعيشة وتحقيق التنمية المستدامة. وقد تم إختيار منطقة قناة السويس بالتحديد كبدية لانطلاقة جديدة للتنمية المستدامة في مصر، وإقامة مركز عالمي للتجارة والخدمات اللوجيستية لأسباب عديدة تتميز بها المنطقة (Hussein .H, 2015), (Zone, G. A, Development of Suez Canal Corridor (scc), 2015), (A., 2015): **وجودها في قلب التجارة العالمية**، حيث إمكانية الوصول لأكثر من 1.8 مليار مستهلك في أوروبا ومنطقة الخليج وشرق وجنوب أفريقيا وآسيا. كذلك سرعة الوصول والنفاذ للأسواق المحلية؛ حيث يبلغ عدد المستهلكين بمصر نحو 90 مليون مستهلك وهو عدد كبير وقابل للزيادة منهم 65% في سن العمل. أيضا توافر الموارد البشرية؛ التي تتمتع بالمهارة والكفاءة بأسعار وأجور تنافسية رخيصة تلبى رغبات ومتطلبات المستثمرين. مع توافر البنية التحتية **جودة عالية**؛ التي تنفذ طبقاً للمواصفات والمعايير العالمية. كذلك إطار مؤسسي داعم؛ متمثل في هيئة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس. وتقديم خدمات الشباك الواحد؛ لتخفيض التكاليف للمستثمرين. ناهيك عن توافر الحوافز والمزايا الاستثمارية علي النحو الذي سيرد تفصيله.

ثانياً: مراحل تطور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

تم إنشاء أول منطقة اقتصادية خاصة في شمال غرب خليج السويس طبقاً لأحكام القانون 83 لسنة 2002 ووفقاً لقرار رئيس الجمهورية رقم 35 لسنة 2003، والمعني بإنشاء الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس، كما تم توسعة هذه المنطقة لتصل إلى مساحة 461 كم² بموجب القانون رقم 27 لسنة 2015 المعدل للقانون 83 لسنة 2002، ثم صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 330 لسنة 2015 بإستبدال عبارة " الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس" بعبارة " الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس". وترتب علي التغييرات الاقتصادية والسياسية علي المستوي الوطني والعالمي منذ صدور قانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم 83 لسنة 2002 ضرورة تعديله ليتلائم مع التغييرات الجديدة بالاضافة الي ضرورة ازالة المعوقات التي كشف عنها التطبيق العملي، الأمر الذي يوفر مزيد من المناخ الملائم لتيسير وتسهيل العمل والاستثمار في تلك المناطق. وفيما يلي بيان المراحل المختلفة لتطور

المرحلة الأولى: (1994-2002)

بدأت الحكومة المصرية مناقشات مع الجانب الصيني في عام 1994 بهدف محاكاة مصر لتجربة المناطق الاقتصادية الخاصة في الصين لتصبح نموذجاً للتنمية مع ربط الاقتصاد المصري بالاقتصاد العالمي. وقدمت وزارة التعمير دراسة لإنشاء منطقة اقتصادية شمال غرب خليج السويس لرئاسة الوزراء من أجل إقامة مراكز صناعات تصديرية وذلك في عام 1997. وقد تم تخصيص حوالي 77 مليون متر لخمس شركات وذلك في عام 1998، وتم ادارة

المشروع بواسطة محافظة السويس، وتحملت الميزانية العامة تكلفة الانشاءات من بنية أساسية وخلافة خارج موقع المنطقة، في حين يتولى القطاع الخاص تنمية المنطقة ومرافقها والبنية الأساسية داخل الموقع بنظام حق الانتفاع (B.O.T) ونظام (B.O.O) بناء وتملك وتشغيل للمرافق داخل وخارج الموقع مع الضمانات الحكومية اللازمة والدعم المالي (وائل فوزى بدوي، 2009). وفي نفس العام، تم توقيع مذكرة تفاهم مع الصين كي تشارك في استثمارات المنطقة الحرة⁷ شمال غرب خليج السويس، حيث تم اسناد مهمة تنمية تلك المنطقة لشركة تيدا Teda، التي وقعت مع كل من البنك الأهلي وبنك الاستثمار القومي وشركة المقاولون العرب وهيئة قناة السويس من أجل إنشاء شركة مشتركة " الشركة المصرية الصينية للاستثمار. وقد استحوذت شركة تيدا علي 10% من قيمة الأسهم، الأمر الذي دعاها للانسحاب لضالة النسبة وبالتالي لن تتمكن من تنفيذ مخططاتها (Brautigam, D., & Tang, X., 2011: 27-54).

المرحلة الثانية: (2002-2015):

تم تخصيص مساحة 20.4 كم² في مظلة قانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم 83 لسنة 2002، وأعقبه صدور اللائحة التنفيذية بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1625 لسنة 2002، وتم إنشاء الهيئة الاقتصادية للمنطقة الاقتصادية في شمال غرب خليج السويس لتصبح المنوطة بتنمية وإدارة تلك المنطقة. ورغبة في إنقاذ المشروع من التعثر تم اسناد تقويم وضع المنطقة الاقتصادية لشركة IDI الايرلندية، التي توصلت للنتائج التالية (Farole, Thoms., 2011b): عدم وجود مخطط عام للمنطقة، عدم الالتزام بالمواصفات العالمية عند عمل البنية التحتية مما أدي لضعفها ليس هذا فحسب، بل عدم توافر شبكة معالجة للصرف الصحي، أضف الي ذلك عدم وجود ربط بين المنطقة وميناء العين السخنة بصورة فعالة، ناهيك عن عدم توافر استراتيجية متكاملة للصناعات المستهدف إقامتها وكذلك توافر استراتيجية متكاملة لعملية التسويق.

وأوضح التقرير الذي قامت به شركة IDI الايرلندية، أنه بعد مرور نحو ست سنوات وبالتحديد في 2008، أن المصانع شغلت 3.3% من إجمالي الأراضي المخصصة للبناء، الأمر الذي ترتب عليه تشكيل لجنة برئاسة وزير الاسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية من قبل رئيس الوزراء، وذلك لمراجعة عقود شركات التنمية وكذلك مساحات الأراضي الواجب تسليمها وفقا لاقتراح شركة IDI للهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية، الأمر الذي نتج عنه احتفاظ الشركات بمساحة 30% من مساحة كل مشروع قائم وذلك بعد فسخ عقد التخصيص وسحب الأراضي التي لم يتم تنميتها.

ورغم إنشاء شركة التنمية الرئيسية في عام 2006 وتملكها 20.4 كم واعتبارها محور الانفاذ الأول، الأمر الذي أتاح لها الحق في منح مهلة لشركات التنمية حتي عام 2011، ومع ذلك لم يتغير الحال، وبالتالي صدر قرار بسحب 17.5 مليون وإعادتها للهيئة، التي أعادت طرحها بالسعر الجاري في السوق (حلمي محمد، الأهرام الاقتصادي سبتمبر 2012).

وتم تأسيس شركة تيدا مصر وحصلت علي 75% من قيمة الأسهم وذلك في عام 2008، واستطاعت الحصول علي المناقصة التي طرحتها الحكومة لتنمية تلك المنطقة وذلك في مارس 2009، ومع ذلك أخذت المفاوضات مع شركة التنمية الرئيسية فيما يتعلق بعقد تنمية الأراضي حتي عام 2013 (Scott, Emma., 2013: 23). ولعل السبب وراء ذلك الاختلاف في وجهات النظر حول آليات التطبيق، فقد اقترحت شركة تيدا إنشاء كيان مؤسسي واحد يتولي القيام بعمليات التطوير والاستثمار، بينما وجه النظر المصرية تري فصل بناء البنية التحتية عن الاستثمارات الأخرى، كي يسهل نقل البنية التحتية بعد انقضاء فترة حق الانتفاع وهي 45 عاماً ليس هذا فحسب، بل ظهرت مخاوف نتيجة لطول مدة حق الانتفاع بشأن كيفية تسوية الأوضاع في حالة قدوم مستثمرين جدد خلال تلك الفترة الزمنية، وذلك حتي تؤول الأراضي للهيئة بعد انتهاء عقد المطور العام بدون خلافات مع المستثمرين أو فقد أي حق من حقوق الدولة (Brautigam, D., & Tang, X., 2014: 79-84).

⁷ تم تخصيص الأراضي في المنطقة علي المستثمرين وبدأ العمل وفقاً لقانون حوافز وضمانات الاستثمار رقم 8 لسنة 1997، والسبب في ذلك هو عدم وجود خطة عمل محددة قبل إنشاء المنطقة وبالتالي عدم وضوح الرؤية. مزيد من التفصيل فضلاً راجع: (محمد مصطفى عبد الحفيظ 2009).

ونص التعاقد علي قيام شركة تيدا بتطوير المنطقة علي ثلاث مراحل بواقع 2 كم² لكل مرحلة وبحجم استثمارات في البنية التحتية 200 مليون دولار واجمالي استثمارات ثلاثة مليار دولار في الصناعات الكهربائية والميكانيكية وصناعة السيارات والصناعات الكيماوية والصناعات الالكترونية والصناعات التكميلية والخفيفة، مع استهداف توفير نحو 40 ألف فرصة عمل.

وقد أعلنت الحكومة عدم قدرتها علي توصيل المرافق والطاقة لمشروعات المنطقة بعد التعاقد مع شركة تيدا الملزمة بتوفير المرافق لها، الأمر الذي ترتب عليه اقرار شركة التنمية بحمل القطاع الخاص التكاليف الخاصة بتوفير كل من الطاقة والمياه والمرافق الرئيسية الأخرى، وبالتالي هناك جواز إنشاء صناعات كثيفة الطاقة في حالة تعهد المستثمر توفير الطاقة اللازمة لتشغيلها، ومع ذلك اقتصر توفير المياه والطاقة للصناعات الخفيفة ومتوسطة الاستهلاك فقط. (جريدة المال، 20 أكتوبر 2013).

والجدير بالذكر، أن قدرة شركة التنمية الرئيسية علي القيام بالترويج لأراضي المنطقة تأثر بشكل كبير بأزمة الطاقة التي تعاني منها الدولة خاصة ليس هذا فحسب، بل بالأعباء المرتبطة بحمل المستثمر تكلفة إنشاء المرافق التي يحتاجها وكذلك الكهرباء، ناهيك عن وضع مصر غير المستقر في تلك الفترة، الأمر الذي أثر سلبا علي جذب الاستثمارات الأجنبية للعمل كمطورين أو مستثمرين بالمنطقة. والنتيجة وجود مساحات شاغرة بينما التعاقدات شملت 5 كم² لشركة التحرير لاستغلالها في مجال البتروكيماويات، 3 كم² لشركة ماك أوبتك اليونانية لاستغلالها في مجال تكرير البترول، 200 ألف متر مربع لشركة الراية لاستغلالها في مجال اللوجستيات، ومثلها لشركة أسيك السعودية لاستغلالها في صناعة الجبس، 30 ألف متر مربع لشركة حياة التركية لاستغلالها في المنتجات الورقية.

المرحلة الثالثة: (2015-2020)

تولت دار الهندسة التخطيط للمشروع وعمل الدراسات الخاصة به والتأكيد علي الانتهاء منه بالكامل في 2030 ، ويتضمن إنشاء ثلاث مناطق اقتصادية في بورسعيد والإسماعيلية والسويس ، وإنشاء الأنفاق (تم إنشاء أربع أنفاق بالفعل) ⁸ التي تربط غرب القناة بشرقها مع ربط القنطرة بالمناطق الزراعية ، وإقامة مناطق للصناعات الغذائية والصناعية والخدمية في إطار توفير خدمات تكنولوجيا المعلومات. ويتطلب العمل في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس العمل على ثلاث مراحل انتقالية:

الأولى: تشمل التحديات القائمة قبل إنشاء الهيئة الاقتصادية لقناة السويس ومنازعات المستثمرين مع العديد من الجهات الحكومية في منطقة شمال غرب خليج السويس ، والتي حالت دون تحقيق التقدم المطلوب في الإستثمار. وقد تم اتخاذ العديد من الإجراءات الضرورية اللازمة لحل المشاكل التي تواجه المستثمرين.

الثانية: تشمل البناء والتأسيس وتخطيط الإستراتيجيات، وتحديد الميزات التنافسية العالمية، والتي أثمرت عن تحديد الرؤية لتصبح المنطقة الاقتصادية ضمن أكثر المناطق جذاباً للإستثمار العالمي بحلول عام 2035.

الثالثة: تشمل الخطة التنفيذية لجذب الاستثمارات حيث تم تدعيمها بجولات ترويجية من خلال لقاء العديد من المنظمات الدولية، وأسفرت عن عقد شراكات داخلية وخارجية واتفاقيات تعاون مع عدد من المؤسسات التمويلية والمراكز البحثية ليس هذا فحسب بل توقيع عقود استثمار تساهم في توفير العديد من فرص العمل.

وقد تم توسيع نطاق المنطقة الاقتصادية لقناة السويس لتصبح مساحتها 461 كم² ، ولديها أربع مناطق فريدة وستة موانئ ذات موقع إستراتيجي. تتمثل المناطق الأربع هي: العين السخنة، شرق بورسعيد، القنطرة غرب، شرق الإسماعيلية. بينما الموانئ الستة في شرق وغرب بورسعيد والعين السخنة والأديبة والطور والعريش. وسوف تعمل التوسعات المخطط لها لهذه الموانئ على زيادة قدرتها على التعامل مع حركة النقل البحري وتقديم الخدمات ذات الصلة مثل بناء السفن والتفريغ والتزويد بالوقود ، وتخريد السفن ، وإعادة التدوير (Kenawy, Ezzat, 2016). كما تعهدت هيئة منطقة قناة السويس بالحفاظ على البيئة وفقاً للمعايير البيئية، من خلال إعادة تدوير المخلفات والاستفادة من النفايات

⁸ تم إنشاء أربع أنفاق بالفعل من السبعة 7 أنفاق على أن يكون منهم ثلاثة أنفاق ببورسعيد (نفقان للسيارات، ونفق للسكك الحديدية)، بالإضافة إلى أربعة أنفاق أخرى في الإسماعيلية (نفقان للسيارات، ونفق للسكك الحديدية ، ونفق للمرافق والخدمات).

لتوليد الطاقة الكهربائية، والمياه العادمة لإعادة الاستخدام لتحقيق أكبر قدر من حسن واستغلال الموارد في ظل تحقيق التوازن بين البيئة والتنوع البيولوجي، وتعتمد الإستراتيجية الإقليمية على ثلاثة محاور رئيسية لإحداث التنمية المستدامة وهي:-

- المحور الأول : المناطق المتكاملة (السخنة- شرق بورسعيد).
- المحور الثاني: المناطق التنموية (القنطرة غرب – شرق الاسماعيلية).
- المحور الثالث: الموانئ.

المحور الأول : المناطق المتكاملة (السخنة- شرق بورسعيد)

تعني توافر البنية الأساسية والمراكز اللوجيستية والمناطق الصناعية والتجارية والسكنية، وبالتالي تكون مؤهلة لاستقبال الصناعات الخفيفة والثقيلة والمتوسطة والمشروعات السياحية بشكل يمكنها من الإتصال بالعالم الخارجى والبيئة المحيطة بها . وفيما يلي بيان ذلك:

1- منطقة العين السخنة: تبلغ مساحة المنطقة 210 كم² وتقع على بعد 45 كم من قناة السويس ، 120 كم جنوب شرق القاهرة، جاهزة لتوفير 85 ألف فرصة عمل، يعمل بها 12 مطور صناعي، يساهمون في تنمية بنيتها التحتية والترويج لها، يعمل بها أكثر من 250 منشأة صناعية، توفر 30 ألف فرصة عمل. وتعد المنطقة منتجع سياحي واستثماري وصناعي ((Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021) ، ومن المقرر الآتي: (Zone, A. F, Sokhna port, 2015)

-إنشاء ميناء عالمي طبقاً للمواصفات والمعايير الدولية.

- توسيع منافذ الإمدادات اللوجيستية فى مينائي السخنة والأديبة ، وإقامة مراكز لتقديم الأنشطة المتعلقة بالخدمات البحرية بما فى ذلك بناء السفن وإصلاحها وتزويدها بالوقود، لتقديم أكثر من 70 ألف فرصة عمل.

-التنمية الصناعية لأكثر من 16250 هكتار لدعم أنشطة الصناعات التحويلية الخفيفة والمتوسطة والثقيلة، هذا إلى جانب الأنشطة والأعمال التجارية، والقدرة على توفير 85 ألف فرصة عمل.

- مخطط لمجمعات متكاملة جديدة ، وإقامة مناطق عمرانية على مستوى متميز فى العين السخنة والسويس لاستضافة أكثر من 260 ألف نسمة من السكان.

- تخصيص 8 آلاف هكتار للتنمية بالمنطقة، منها تخصيص 110 هكتار للمرافق العمرانية (المدارس/ المستشفيات) والتجمعات السكنية مزودة بحدائق ومساحات خضراء ، هذا بالإضافة إلى المنطقة التجارية المركزية لممارسة الأنشطة التجارية وتجارة التجزئة، وكذلك 4 آلاف هكتار مخصصة للصناعات الثقيلة (البتر وكيموايات / تكرير البترول / صناعة المعادن) والمتوسطة والخفيفة.

2- شرق بورسعيد: منطقة استثمارية واعدة بمساحة إجمالية 69.3 كم²، على بعد 10 كم من المدخل الشمالي لقناة السويس ترتبط بمينائي شرق وغرب بورسعيد وتعتبر منطقة متكاملة ومؤهلة لوجستياً وصناعياً لخدمة منطقة البحر الأبيض المتوسط وشرق إفريقيا والشرق الأوسط وأوروبا الشرقية نظراً لطبيعة المنطقة، تعتبر وجهة للصناعات الخفيفة والمتوسطة والأنشطة التجارية، قادرة على توفير أكثر من 80 ألف فرصة عمل (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021 . وتعتمد فكرة المشروع على استغلال موقع المنطقة والتي تتصل بغرب بورسعيد براً عن طريق ثلاثة أنفاق للسيارات والسكك الحديدية للربط بين شرق وغرب بورسعيد ، ومن المقرر الآتي: (Zone, G.A., Development of Suez Canal Corridor, 2015)

(Port Said Port, 2015), (Zone, A. F., Development of Suez Canal Corridor, 2015)

- إقامة ثلاثة مناطق لوجيستية ملاصقة للميناء البحرى والمنطقة الصناعية والممر الملاحي لقناة السويس ، وإنشاء أنفاق لتسهيل حركة نقل البضائع من وإلى المنطقة، وربط الجانب الشرقى للقناة بالجانب الغربى للعمل على تطوير الخدمات ذات القيمة المضافة وإنشاء مراكز توزيع خاصة للخدمات اللوجيستية. وقد تم تخصيص نحو 2600 هكتار لمرحلة التطوير.

- توفير نحو 105 ألف فرصة عمل من تطوير ميناء شرق بورسعيد وظهيره لتحويله لميناء محوري عالمي ليعمل مركز لإعادة الشحن وتطبيق النقل متعدد الوسائط ، ليصبح جزء في سلسلة الإمداد العالمية ليس هذا فحسب ، بل وتقديم الخدمات والتسهيلات اللوجيستية وأنشطتها.
- توفير نحو 80 ألف فرصة عمل من خلال تخصيص نحو 4 آلاف هكتار للأنشطة التجارية الخفيفة والصناعات التحويلية المتوسطة. كذلك تخصيص مساحة 3800 هكتار لإقامة الصناعات التحويلية الخفيفة والمتوسطة وتتضمن قطع غيار السيارات وتجميعها ، صناعة المنسوجات، المنتجات الدوائية، الصناعات الغذائية، والمنتجات الزراعية ، الأجهزة الالكترونية الإستهلاكية .
- استيعاب نحو 250 ألف نسمة بحلول عام 2050 في المناطق والمدن العمرانية الجديدة في شرق بورسعيد ومدينة الفيروز، وتوفير 6 هكتار مخصصة للمنطقة الخاصة بالأعمال والأنشطة التجارية وخدمات البحث والتطوير. كذلك توفير 237 هكتار من الأراضي لاستيعاب السكان وبناء مناطق سكنية وإقامة تجمعات عمرانية جديدة .

المحور الثاني: المناطق التنموية (القنطرة غرب - شرق الاسماعيلية)

تستطيع تلك المناطق المساهمة بشكل فعال في الاقتصاد القومي مع الانفتاح على العالم الخارجي من خلال التصدير وتشمل :

- 1 - القنطرة غرب:** منطقة صناعية حيوية بجوار قناة السويس على مساحة 13.6 كم² وتبعد عن شمال الاسماعيلية بحوالى 30 كم² ، حيث تقع في موقع متوسط بين مدينة العاشر من رمضان ودلتا نهر النيل، متاحة للاستثمار، نظراً لتوفر المياه والكهرباء والصرف الصحي، صالحة للأنشطة الزراعية (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021) وكذلك صالحة للخدمات اللوجستية ومنها على سبيل المثال التخزين، والنقل والتوزيع، وشحن البضائع، والفرز والتعبئة. وتعد المنطقة مجهزة لاستقبال الصناعات الخفيفة والمتوسطة والأنشطة البحثية والعلمية ، كذلك تزويد المنطقة بالمناطق السكنية والأنشطة الخدمية والرياضية والترفيهية.
- 2- شرق الإسماعيلية:** مجتمع عمراني جديد يعتمد على النشاط الاقتصادي الناتج عن تفاعل الاستثمار والتعليم والبحث العلمي القائم على صناعات عالية التقنية، تبلغ مساحتها الإجمالية 75 كم² في موقع استراتيجي على الضفة الشرقية لقناة السويس على بعد 10 كم من المجرى الملاحي، وعلى بعد 3 كم من الأنفاق الجديدة بمحافظة الإسماعيلية (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021) وتتجسد التنافسية الدولية فيما يعرف بالاقتصاد المعرفي والمتمثل في اكتساب المعارف والعلوم والقدرة على الابتكار والتطوير، ولعل هذا يعني أنه لم تعد تلك التنافسية قائمة على درجة توافر عوامل الإنتاج الأولية أو حتى اعتبارات الكفاءة في الاستثمار وتوجيه الموارد. وهكذا ظهرت فكرة وادى التكنولوجيا المخطط إقامته بمركز القنطرة شرق الاسماعيلية من خلال وجود مركز لإقامة مجتمعات ومعاهد خاصة بالبحث العلمي والتطوير التكنولوجي وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ومحطات الطاقة المتجددة ، حيث يقوم المركز باستغلال كافة التطبيقات والأبحاث التكنولوجية والصناعية في ظل تعزيز أواصر التعاون بين قطاع الصناعة والقطاع الحكومي والجامعات في إطار برنامج محدد لخدمة برامج التنمية المستدامة، هذا إلى جانب تنمية المناطق الحضرية في القنطرة والإسماعيلية الجديدة (ضاحية الأمل) والقدرة على إستضافة أكثر من 350 ألف نسمة بحلول عام 2050 ، وتجهيز المنتجات الزراعية وتطوير مراكز الخدمات اللوجيستية التي تتعلق بهذا النشاط من خلال إنشاء ميناء جاف، بالإضافة لدعم أنشطة الصناعات التحويلية في منطقة القنطرة شرق (Zone , A, F , Development of Suez Canal Corridor (scc) , 2015)

المحور الثالث: الموانئ

يشتمل محور قناة السويس على ست موانئ ، يمكن بيانها علي النحو التالي:(ايمان حسين محمد هلال، 2007:

(144-141)

• شرق بورسعيد: يعد من الموانئ المصرية المؤهلة لأن يكون ميناءً محورياً⁹. وقد خصص له استثمارات تقدر بحوالي 109 مليون جنية لاستكمال إنشاء منظومة الإدارة الإلكترونية، استكمال إنشاء ساحة انتظار الشاحنات بالمدخل الجنوبي للميناء، تطوير منطقة الميناء السياحي. وتوجد ثلاثة مراحل لتنمية الميناء هي: (Zone, A. F, East Port Said Port, 2015)

- تطوير محطات الحاويات لتصل إلى 20 مليون حاوية نمطية سنوياً على مراحل تنتهي بحلول 2050 .
- تطوير محطات البضائع العامة والجافة من خلال توفير ساحات تبلغ 105 كم²، منها مناطق وساحات مخصصة للسيارات ومناطق الانتظار وصوامع للغلال والحبوب الجافة وصوامع رأسية. كذلك توفير 8 مناطق تخزين مفتوحة تعد بمثابة موانئ جافة متعددة الأغراض على نطاق واسع مزودة بأجهزة تكنولوجية ذكية ومرئية كحلول للتخزين خاصة البضائع السائلة والجافة مثل الطرود والعبوات، بالإضافة إلى خدمات وأنشطة القيمة المضافة و تصل التكلفة الإجمالية إلى 750 مليون دولار.

- تطوير محطة الصب السائل من خلال تطوير 4 أرصفة بإجمالي أطوال 800 متر وساحات تخزينية تقدر بحوالي 480 ألف متر مربع ، تكلفتها الإستثمارية مقدرة بنحو 700 مليون دولار، بالإضافة لإمكانية تقديم الأنشطة اللوجيستية الخاصة بسلع الصب السائل.

• ميناء غرب بورسعيد : يبلغ إجمالي أطوال أرصفته حالياً 3.9 ألف متر، ال 2.35 ألف متر أرصفة تجارية بعمق من 10 - 16 متر والباقي أرصفة خدمات بطول 1.580 ألف متر و بعمق يبلغ من 4 - 8 متر ، حيث يشتمل الميناء على ستة أرصفة للبضائع العامة والصب الجاف بإجمالي أطوال 1250 متر وعمق يصل إلى 10 أمتار ، رصيف لبضائع الصب السائل بطول 430 متر و بعمق خمسة أمتار ، محطة للحاويات تشمل ثلاثة أرصفة بطول 950 متر وعمق يصل إلى 14 متر ، أرصفة الركاب (الميناء السياحي) يستوعب ثلاثة سفن سياحية بطول من 200 - 300 متر للسفينة و بعمق يصل إلى 10 أمتار ، أرصفة خدمات بحرية بعمق أربعة أمتار و بطول يبلغ 460 متر. (Zone, A. F , West Port Said Port , 2015). كما تم التعاقد في عام 2020 على إنشاء محطة صب سائل بطاقة تخزينية 45 ألف م³ على مساحة 15,6 ألف م² وبتكلفة استثمارية 264 مليون جنيه وتحقيق طاقة تداول تصل إلى 1,5 مليون طن سنوياً. كما تم التعاقد مع الشركة المصرية للصوامع والتخزين لإنشاء محطة صب جاف بطاقة تخزينية 100 ألف طن على مساحة 15 ألف م² وبتكلفة استثمارية 238 مليون جنيه وتحقيق طاقة تداول تبلغ 1,4 مليون طن سنوياً.)

<https://www.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate=29012021&id=df36cda9-8984-4c2f-aa77-716581f8b646>

• ميناء العين السخنة: صمم الميناء لتلبية احتياجات السفن العملاقة الحالية والمستقبلية من خلال تصميم مدخل يصل إلى 680 متر و غاطس حتى 15 متر ، مع إمكانية الوصول المباشر من خليج السويس. وقد تم تجهيز محطة حاويات العين السخنة بستة أرصفة بإجمالي أطوال يبلغ 2200 متر، و بإجمالي ساحات انتظار للحاويات تقدر مساحتها بنحو 1,39 كم²، كما تم تجهيز صوامع بفتحات أرضية تقدر بحوالي 2200 فتحة للحاويات المبردة والمجمدة، ليصل استيعاب محطة الحاويات لنحو 5,1 مليون حاوية نمطية سنوياً، وتقدر التكاليف اللازمة لإقامة البنية التحتية والفوقية بها نحو 2,3 مليون دولار ، كما تحتوي محطة الصب السائل على ثلاثة مراسي تصل قدرتها التحميلية إلى 20 مليون طن سنوياً ، وبتكلفة استثمارية تقدر بنحو 750 مليون ، حيث أنه من المخطط للميناء أن تكون من أكبر الموانئ الواعدة في أفريقيا مع الأخذ في الاعتبار ضرورة تحسين التشغيل الإلكتروني للمكاتب الإدارية ، والمعدات الفنية للجبل القادم من الحاويات. (Zone, A. F , Development Of Suez Canal Corridor (scc), 2015)

• ميناء الأدبية : هو ميناء أنشطة تشمل تداول حاويات الصب السائل والبضائع العامة اللذان يمثلان النصيب الأكبر في إنتاجية الميناء. تبلغ الطاقة الاستيعابية القصوى للميناء 7,93 مليون طن سنوياً، ومساحة الارضية 854 ألف متر مربع، مساحة المائبة 158 كم² وهي مساحة مشتركة بين قناة السويس والأدبية، ويتكون الميناء من تسع أرصفة بإجمالي أطوال 1840 متر و بغطاس يتراوح ما بين 12 - 14 متر.

⁹ من أهم الموانئ المنافسة: ميناء جبل علي بالإمارات العربية المتحدة ، ميناء جدة بالمملكة العربية السعودية ، ميناء طنجة بالمغرب ، ميناء ليماسول بقبرص، ميناء بيروت بلبنان ، طريق حيفا وأشدود إسرائيل.

• **ميناء العريش:** تم تطوير الميناء عام 1987 ليصبح محمياً من جهة البحر وصالحاً لخدمة أنشطة تداول الصب الجاف للسفن حتى حمولة 6 آلاف طن. وتبلغ مساحته الإجمالية 65 ألف متر بإجمالي أطوال أرصفة تصل 369 متر. وتوجد به محطة الصب الجاف تتكون محطة الصب الجاف من رصيفين أحدهما يستخدم بنصف السعة لتحميل / تفريغ بضائع البضائع العامة، وكذلك محطة البضائع العامة تتكون محطة الشحن العامة بالميناء العريش من رصيف واحد يستخدم 50٪ منه لتحميل وتفريغ البضائع السائبة الجافة. وتبلغ مناولة البضائع العامة 1.2 مليون طن سنوياً. <https://sczone.eg/services/al-arish-port/>. وفي أوائل عام 2021 بدأت الحياة تدب في الميناء مرة أخرى بعد 8 سنوات من التوقف. واستقبل الميناء 22 سفينة منذ يناير الماضي، خلال فترة إعادة التشغيل في إطار استمرار تصدير المنتجات السيناوية المعبأة والخام من الميناء منذ إعادة تشغيله، كان آخرها السفينة KARAM متجهة إلى لبنان بحمولة 4300 طن أسمنت أبيض، والثامنة من نوعها لتصدير الأسمت الأبيض للسوق الخارجية، ليصبح إجمالي ما تم تصديره من الأسمت الأبيض عبر ميناء العريش أكثر من 34 ألف طن. [\(https://www.youm7.com/story/2021/5/21/\)](https://www.youm7.com/story/2021/5/21/)

• **ميناء الطور:** يقع الميناء جنوب سيناء بمدينة الطور على الساحل الشرقي لخليج السويس، ويستخدم في خدمات منصات البترول وعائمت الخدمة ومحطات الصب الجاف. وتتمثل أعمال التطوير في رفع كفاءة وأعمال الصيانة للميناء والأرصفة. وتحتوي الخطة الرئيسية لتطوير الميناء على مساحة 464000 م² سيتم تنفيذها على عدة مراحل متتالية. ويشمل تطوير 1000 متر من الرصيف بعمق مياه يتراوح من 10-12 متر. <https://sczone.eg/services/al-tor-port/>

والجدير بالذكر، أنه تم التخطيط لمرافق الخدمات اللوجيستية والأنشطة المتعلقة بها لكل من ميناء شرق بورسعيد والعين السخنة، حيث تم تخصيص ألف هكتار للمنطقة اللوجيستية قابلة للزيادة في المستقبل، بالإضافة إلي 120 هكتار للدعم اللوجيستى في المرحلة الأولى بميناء السخنة، بالإضافة لإنشاء مراكز لوجيستية جديدة وربطها بشرايين التجارة الرئيسية مزودة بشبكة كاملة للاتصالات السلكية واللاسلكية والطرق الجديدة والسكك الحديدية (Zone, G. A , Ports, Logistics & Maritime - Related Activities , 2015)

وغني عن البيان أن إنشاء موانئ جافة يعد جزءاً لا يتجزأ من إستراتيجية تطوير المنطقة، ولعل هذا خطوة لازمة لدعم سلاسل التوريد والإمداد وتخفيف التكدس في الموانئ البحرية في ظل منظومة النقل متعدد الوسائط، ومن أهم تلك الموانئ الآتي:

* **ميناء جاف العاشر من رمضان:** تم تخصيص مساحة نحو 210 هكتار للميناء وينتهي العمل به بانتهاء سبعة مراحل تخطيطية تستغرق كل مرحلة حوالي عامين وتتطلب كل مرحلة 300 ألف م²، وتقدر تكلفتة الكلية بنحو 515 مليون دولار. ومن المقرر إنشاء خط سكة حديد لنقل بضائع الحاويات المتجهة من وإلى ميناء شرق بورسعيد، مع توفير أحدث الأساليب التكنولوجية لإنجاز الأعمال وتقديم الخدمات اللوجيستية للاستفادة من خدمات القيمة المضافة للبضائع، وسهولة مراقبة المخزون، وأعمال التغليف والتعبئة، وإعداد الجداول الزمنية للتسليم. ومن هنا يتبين أن الميناء يعمل كمساعد لكل موانئ منطقة قناة السويس وخاصة ميناء شرق بورسعيد، نظراً لقدرة العالية علي تخزين وشحن جميع أنواع البضائع ليس هذا فحسب، بل والتعبئة الخاصة ببضائع الواردات والصادرات. ويستفيد من الميناء نحو 200 خط إنتاج لشركات ومصانع بالقرب من العاشر من رمضان (Zone, G. A , 10 th Ramadan Dry Port Project , Priority Infrastructure Profiles , 2015)

* **ميناء الإسماعيلية الجاف:** تم تخصيص مساحة نحو 90 هكتار وينتهي العمل به بانتهاء ثلاثة مراحل والأخيرة منها عام 2050 م، وتستغرق كل مرحلة نحو عامين للإنشاء، وتتطلب كل مرحلة 300 ألف م². ويقدم الميناء خدمات متخصصة في تخزين ونقل ومناولة البضائع العامة والمنتجات الزراعية والفواكه المختلفة مع الحفاظ على تاريخ صلاحيتها بتحديد عمر المنتج وذلك لضمان الجودة والمصداقية وضمان قبول أسعار البيع في أسواق التصدير. ويعمل

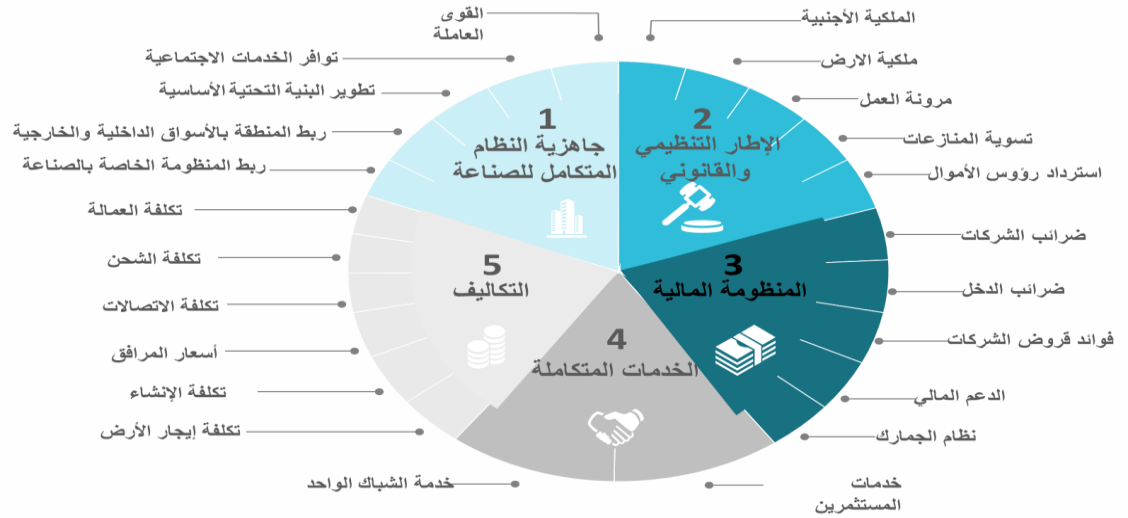
الميناء على سهولة التدفق من وإلى ميناء شرق بورسعيد بشكل كبير تليها ميناء العين السخنة , (Zone, G. A , Ismailia Dry Port Project , Priority Infrastructure Profiles , 2015).

والجدير بالذكر، أن الإستثمارات المستهدفة لهيئة قناة السويس لعام 2016/2015 تقدر بنحو 32 مليار جنية تستحوذ مشروعات بناء أنفاق أسفل قناة السويس على نحو 20 مليار جنية، مشروع قناة السويس الجديدة علي نحو 11 مليار جنية، مهمات المجرى الملاحي نحو 435 مليون، مشروعات المجرى الملاحي نحو 85 مليون جنية، تجديد الترسانات والورش نحو 50 مليون جنية، أرصفة خدمة الوحدات العامة ومهمات مواقع العمل 100 مليون جنية، تطوير خطوط العبور 84 مليون جنية، تنمية مدن القناة 269 مليون جنية (وزارة التخطيط، خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية 2015/2016).

المرحلة الرابعة (2020-2025)

من أجل خلق مجتمع متكامل يركز على الصناعة والخدمات اللوجستية لتحقيق التنمية المستدامة ، وأن تكون المنطقة منصة للتصدير للأسواق العالمية وخاصة في أفريقيا، تمثلت إستراتيجية وأهداف المنطقة الاقتصادية في الآتي: خلق فرص إستثمارية جديدة في قطاعات صناعية وبحرية مستهدفة، توظيف الصناعات ذات الأولوية للإحلال محل الواردات، تهيئة البنية الأساسية للموانئ والمناطق الصناعية وفقا للمعايير الدولية، تعظيم دور المنطقة لمركز لوجيستي عالمي ومحوري في سلاسل الإمداد العالمية، تطوير نظام العمل بالموانئ لجذب الإستثمارات والخطوط الملاحية العالمية، وضع منظومة فاعلية لتقديم الخدمات البحرية وخدمات تمويل السفن، استحداث منصات للصناعات الصغيرة والمتوسطة، إنشاء مراكز مالية وتجارية وخدمته، اعادة تنظيم الهيكل الإداري للمنطقة وإطلاق هوية تسويقية جديدة.(المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، التقرير السنوي، ديسمبر ٢٠٢٠)

وتتمثل الركائز الأساسية لتنفيذ استراتيجية المنطقة الاقتصادية حسبما هو موضح في شكل رقم (1):



يتضح من الشكل أن الركائز الأساسية لتنفيذ استراتيجية المنطقة الاقتصادية تتمثل في خمس ركائز هي: جاهزية النظام المتكامل للصناعة، الإطار التنظيمي والقانوني، المنظومة المالية، الخدمات المتكاملة، التكاليف. وقد اتخذت عدة إجراءات لتنفيذ استراتيجية المنطقة الاقتصادية ولتهيئة مناخ الاستثمار بالمنطقة الاقتصادية، ولعل أهمها: تعديل اللائحة التنفيذية لقانون المناطق الاقتصادية في عام 2021، إصدار دليل الجمارك الخاص بالمنطقة الاقتصادية في عام 2020، إصدار لائحة المشتريات والعقود الخاصة بالمنطقة الاقتصادية في عام 2020، توحيد نماذج عقود حق الانتفاع والالتزام

وجاري مراجعتها بمجلس الدولة، إعداد قواعد الاستيراد والتصدير من وإلى المنطقة الاقتصادية تمهيداً لإصدارها في الربع الأول من 2021، وذلك علي النحو الذي سيتم بيانه عند تناول التنظيم الإداري للهيئة.

وتتمثل معايير اختيار القطاعات والصناعات المستهدفة في معيارين: الأول، العائد على الدولة: المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي، المساهمة في خلق وظائف جديدة، توطين الصناعات الاستراتيجية، الارتقاء بجودة الصناعة، سد احتياجات السوق المحلي وتقليل الاستيراد، زيادة معدلات التصدير، تنمية الصناعات المغذية. والثاني، العائد على المستثمرين: زيادة حجم الإيرادات، تكاليف أقل، سهولة ممارسة الأعمال، توافر العمالة المدربة، جاهزية النظام المتكامل للصناعة. وتتمثل أهم القطاعات والصناعات المستهدفة في: الخدمات البحرية وتموين السفن، صب المعادن، مواد البناء والصناعات الهندسية، مراكز البيانات، اللوجستيات، التصنيع الزراعي، اللوحات الشمسية، عربات السكك الحديدية، المنسوجات، المنتجات الدوائية، المادة الفعالة للمنتجات الدوائية، إطارات السيارات، البتروكيماويات، قطع غيار السيارات (البطاريات الكهربائية) (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021).

ثالثاً: هيكل التنظيم الإداري والخاص للمنطقة

(1) هيكل التنظيم الإداري

حلت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس محل الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس، لتتولى اختصاصات الجهة الإدارية المنوط بها تطبيق أحكام القانون الخاص بشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسمم والشركات ذات المسؤولية المحدودة رقم 159 لسنة 1981 والقانون رقم 34 لسنة 1976 الخاص بالسجل التجاري، وتختص دون غيرها بإصدار الموافقة على النظم الأساسية للشركات بما لا يخالف النظام العام والقوانين المعمول بها، كما تختص بوضع نظام لقيد الفروع والمنشآت في داخل المنطقة. وتحدد الهيئة نظم الإفصاح التي تلتزم بها الشركات والمنشآت والفروع بالمنطقة، وذلك وفقاً للمادة (18).

وقد نص القانون علي وجود ثلاثة مستويات إدارية للمناطق الاقتصادية تتمثل في الآتي:

المستوي الأول هيئة المنطقة:

وفقاً للمادة (3)، " ينشئ رئيس الجمهورية¹⁰ بقرار منه هيئة لكل منطقة أو مناطق اقتصادية تكون لها الشخصية الاعتبارية العامة تتبع رئيس مجلس الوزراء وتسمى باسم المنطقة أو باسم إحداهما، وتختص هذه الهيئة دون غيرها بتطبيق أحكام هذا القانون، ويكون مركزها في المقر الذي تتخذه بالمنطقة"¹¹.

دور الهيئة: هي الجهة المنوطة بها إقامة المنطقة وتنميتها من أجل الوصول إلي الأهداف المرجوة، وتكون للهيئة في حدود المنطقة اختصاصات الجهة الإدارية المنوط بها تطبيق أحكام القوانين ذات الصلة بأغراض الهيئة وممارستها للاختصاصات المقررة في هذا القانون وعلى الأخص قانون الشركات ومصحة السجل التجاري، وذلك وفقاً للمادة (18) من القانون 27 لسنة 2015. كذلك تخصص الهيئة داخل المنطقة موقعا للجهات التي تقدم خدماتها للشركات والمنشآت والمشروعات التي تنشأ في المنطقة ويكون لكل من الجهات المشار إليها وحدة مختصة يتولى رئيسها الاختصاصات المقررة في القوانين واللوائح التي تنظم تلك الخدمات، وذلك وفقاً للمادة (19) من القانون 83 لسنة 2002. كما تصدر الهيئة تراخيص عمل الأجانب بعد الحصول على موافقة الجهات الأمنية المختصة، وذلك وفقاً للمادة (34): الفقرة الثانية) من القانون 27 لسنة 2015.

¹⁰ لرئيس الجمهورية أن ينشئ بقرار منه خارج الحيز العمراني للمدن والقرى القائمة منطقة اقتصادية أو أكثر وذلك بقصد إقامة مشروعات زراعية وصناعية وخدمية على النحو الوارد في المادة (4) من هذا القانون كما يجوز أن تمتد المنطقة إلى داخل الحيز العمراني للمدن والقرى متى اقتضت طبيعة المشروعات ذلك، ولرئيس الجمهورية إلحاق أو إنشاء ميناء أو أكثر بالمنطقة سواء كان بحرياً أو جوياً أو جافاً، وذلك وفقاً للمادة (2) من القانون 27 لسنة 2015.

¹¹ تم نقل اختصاص رئيس الجمهورية إلي رئيس مجلس الوزراء، الذي بعد موافقة مجلس الوزراء بقرار منه توجد هيئة لكل منطقة أو مناطق اقتصادية تكون لها الشخصية الاعتبارية العامة تتبع رئيس مجلس الوزراء وتسمى باسم المنطقة أو باسم إحداهما وتختص هذه الهيئة دون غيرها بتطبيق أحكام هذا القانون ويكون مركزها في المقر الذي تتخذه بالمنطقة أو المناطق التابعة لها، ويجوز لها أن تنشئ فروعاً في أية منطقة من هذه المناطق أو خارجها، وذلك وفقاً للمادة (3) من القانون 27 لسنة 2015.

وتهدف الهيئة لإقامة وتنمية المنطقة أو المناطق المختصة بها وتعمل على جذب الاستثمارات إليها لإقامة المشروعات الزراعية والصناعية والخدمية القادرة على المنافسة مع مثيلاتها في العالم، وزيادة حصة مصر في التجارة العالمية، وذلك من خلال توحيد سلطات الإدارة، وأداء أعمالها وفقا لأعلى المستويات العالمية، وتوفير المرافق والخدمات بأرقى المعايير والمواصفات الفنية، وتطبيق النظم والمزايا والإعفاءات الكفيلة بإطلاق طاقات الاستثمار والتنمية في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية، وتوفير القوى البشرية المدربة اللازمة لذلك، وتهيئة أفضل مناخ للعمل جاذب للاستثمار، وفقا للمادة (4) من القانون 83 لسنة 2002.

رأس مال الهيئة: تؤول إلى الهيئة ملكية الأراضي والمنشآت المملوكة للدولة داخل المنطقة. كما تؤول إلى الهيئة الحقوق والالتزامات المترتبة على العقود والتصرفات المتعلقة بتلك الاراضي والمنشآت. ويجوز أن يتضمن قرار إنشاء الهيئة دمج أية منطقة من الهيئات القائمة داخل المنطقة وذلك مع عدم الاخلال بأوضاع وحقوق العاملين في تلك الهيئات، وذلك وفقا للمادة (5) من القانون 27 لسنة 2015. وتتكون مواردها من: مقابل حق الانتفاع والأجرة بالنسبة لأراضي المنطقة، ما تحصل عليه الهيئة من أرباح الشركات التي تساهم فيها، حصيلة نشاط الهيئة ومقابل التراخيص التي تصدرها والخدمات التي تقدمها وفقا لأحكام هذا القانون، عائد استثمار أموال الهيئة، حصيلة الغرامات والتعويضات التي يحكم بها طبقا لأحكام هذا القانون، أية موارد أخرى يصدر بها قرار من مجلس إدارة الهيئة، ما تحصل عليه الهيئة من الهبات والمنح والقروض والتسهيلات بعد موافقة رئيس مجلس الوزراء¹².

رئيس الهيئة: ويكون للهيئة رئيس ونائب أو أكثر للرئيس يصدر بتعيينهم وبتحديد معاملتهم المالية قرار من رئيس الجمهورية وذلك لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد لمدة أو لمدد أخرى، وذلك وفقا للمادة (9) من القانون 27 لسنة 2015. **مجلس ادارة الهيئة:** يدير الهيئة مجلس إدارة يصدر بتشكيله قرار من رئيس مجلس الوزراء، ويتكون من رئيس الهيئة رئيساً وعضوية نوابه وتسعة أعضاء بدلا من ستة عشر عضواً¹³، أربعة منهم يمثلون الوزارات والمحافظات ذات الصلة على أن يكون من بينها وزارة الدفاع في المناطق التي تقضي طبيعتها ذلك، وخمسة من ذوي الخبرة المالية والفنية والقانونية، وذلك وفقا للمادة (10: الفقرة الأولى) من القانون 27 لسنة 2015.

المستوي الثاني الثاني شركة التنمية الرئيسية:

وفقا للمادة (16)، " تتولى الهيئة بمفردها أو بالاشتراك مع الغير تأسيس شركة التنمية الرئيسية، وفي حالة الاشتراك مع الغير يجب أن تكون للهيئة نسبة في رأس مال الشركة تزيد على 50%. وفقا للمادة (17: الفقرة الأولى)، يرخص مجلس إدارة الهيئة لشركة التنمية الرئيسية بتنفيذ وإدارة البنية الأساسية والداخلية للمنطقة، ويجوز له أن يعهد إليها بالترويج للمنطقة والعمل على جذب المستثمرين إليها. ويجب أن يتضمن الترخيص ما يأتي:

- التزام الشركة بالتخطيط العام والتفصيلي للمنطقة المعتمد من الهيئة، والالتزام بالمواصفات التي تضعها للبنية الأساسية، وإدارتها وصيانتها.
- التزام الشركة بالشروط والمعايير البيئية فيما يتعلق بالتخطيط العام للمنطقة ومنشآتها، وخطة تجميع الأنشطة المتمثلة وتنفيذ المشروعات.
- تحديد الحد الأدنى والأقصى لمقابل الخدمات الذي تتقاضاه الشركة من المستثمرين.
- تحديد القواعد والشروط التي تلتزم بها الشركة تجاه الهيئة عند تعاقدها مع الغير على تنفيذ كل أو بعض ما رخص لها القيام به.

- التزام الشركة بالقيام بذاتها أو عن طريق الغير، بإنشاء وإدارة وصيانة شبكات المياه والكهرباء والطرق والاتصالات والصرف الصحي والصناعي والغاز الطبيعي داخل المنطقة مع الالتزام بالمواصفات والاشتراطات المقررة في إنشاء

¹² بعد موافقة مجلس إدارة الهيئة، بعد أن كانت من رئيس مجلس الوزراء، وذلك لتسهيل العمل ومزيد من اللامركزية، وذلك وفقا للمادة (6: د) من القانون 27 لسنة 2015.

¹³ وزارات التجارة الخارجية والزراعة والمالية والصناعة والإسكان والنقل والطيران المدني والكهرباء والبيئة والمحافظات التي يقع مركز الهيئة في دائرتها. فضلا راجع المادة (10) من القانون 83 لسنة 2002.

هذه الشبكات، على أن تتولى الهيئة، بالاتفاق مع أجهزة الدولة والشركات المختصة، مسئولية مد الخطوط والشبكات الرئيسية إلى حدود موقع المنطقة.

- حماية البيئة وتطبيق نظم الإدارة البيئية للحفاظ على النباتات والكائنات النادرة، واستخدام أساليب آمنة لمعالجة الصرف الصحي والصناعي ومعالجة النفايات الخطرة، والالتزام بالشروط الفنية لهذه المعالجة، وذلك كله بالتنسيق مع جهاز شؤون البيئة.

المستوي الثالث شركة التنمية:

هي كل شركة يعهد إليها في حدود أغرضها بتنفيذ كل أو بعض ما رخص به لشركة التنمية الرئيسية¹⁴. ووفقاً للمادة (10) من اللائحة التنفيذية للقانون تتخذ شركة التنمية الرئيسية شكل الشركة المساهمة وفقاً لإجراءات محددة. كما تتخذ المشروعات المقامة داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة أحد الأشكال القانونية الآتية، ما لم تشترط القوانين المصرية شكلاً معيناً: المنشأة الفردية - فروع الشركات الأجنبية - شركة التوصية - شركة التضامن - الشركة المساهمة - الشركة ذات المسئولية المحدودة - شركة التوصية بالأسهم. ويتم تأسيس المنشأة الفردية وفروع الشركات الأجنبية بالقيود في السجل التجاري بالمنطقة وفقاً للشروط والضوابط والمستندات التي يحددها مجلس الإدارة.

والجدير بالملاحظة، أن هناك سيطرة علي ادارة المنطقة الاقتصادية من جانب الحكومة من خلال مجلس ادارة الهيئة والذي يصدر قرارا بتشكيله من مجلس الوزراء ويسيطر علي عضويته ممثلي الوزارات المختلفة. وبمقارنة هذا الأمر بالتجارب الدولية مثل تجربة شنتشن نجد أن الأمر مختلف، حيث تتمتع شنتشن بهيئات مستقلة ذات سلطات موسعة واستقلالية مالية وتشريعية في بعض الأحيان. أضف إلي ما تقدم، من الناحية الواقعية، ليس هناك لممثلي الوزارات في المشاركين في ادارة المنطقة الاقتصادية سلطة اتخاذ القرار دون الرجوع للوزير المختص، الأمر الذي يعني أنه مازال هناك بيروقراطية رغم تخفيض التمثيل الحكومي إلي أربعة وزراء فقط ليس هذا فحسب، بل قيام فلسفة القانون علي تطبيق نظام الشباك الواحد دون الرجوع للسلطات المختلفة خاصة بعد اجراء التعديلات التشريعية بالقانون 27 لسنة 2015 واللائحة التنفيذية بالقرار رقم 279 لسنة 2020، والتي وسعت من سلطات الهيئة لمباشرة اختصاصات المحافظين ورؤساء الهيئات وغيرهم ذوات الصلة اللازمة لعمل هيئة المنطقة .

(2) هيكل التنظيم الخاص للمنطقة

وفقاً للمادة (20)، "مع عدم الإخلال بأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر، تخضع المنطقة لقوانين الضرائب والجمارك المصرية، وذلك فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون". ومع ذلك حدد المشرع نظاماً خاصاً للإدارة الضريبية والإدارة الجمركية، يصدر بها قرار من مجلس إدارة الهيئة بعد موافقة وزير المالية. كما تم إنشاء مركز تسوية المنازعات، ويمكن بيان ذلك علي النحو التالي:

1- النظام الضريبي

يعد النظام الضريبي أحد المحددات المؤثرة في قرار الاستثمار، وبالتالي قد تصبح العلاقة بين النظام الضريبي والاستثمار ايجابية من خلال توفير الحوافز الضريبية المؤثرة في قرار الاستثمار ليس هذا فحسب بل ضرورة توافر الشفافية والبساطة واليقين في تطبيق الضرائب، ناهيك عن ضرور توافر سرعة الاجراءات الضريبية، والعكس بالعكس (جمال أبوبكر محمد حامد، 1999: 14). ووفقاً للمادة (25)، يكون للمنطقة نظام خاص للإدارة الضريبية يصدر به قرار من مجلس إدارة الهيئة بعد موافقة وزير المالية، ويتضمن بصفة خاصة:

- تحديد القواعد الخاصة بتقديم الإقرار الضريبي والمستندات والتحليلات المالية المرفقة به.
- وضع الشروط والمعايير الواجب توافرها لدى مراقبي الحسابات للقيود في السجل الذي تعده الهيئة لذلك، بما يضمن توافر الخبرة بمعايير وتطبيقات المحاسبة المصرية والعالمية، والتخصص والاستقلال.
- وضع قواعد الفحص الضريبي المكتبي أو الميداني للشركات والمنشآت والفروع الكائنة في المنطقة.

¹⁴ شركة تنمية رئيسية: كل شركة يُعهد إليها بتنمية المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة أو جزء منها أو الترويج لها أو إنشاء أو إدارة أو صيانة البنية الأساسية داخل حدودها (المادة 1 البند د)، وذلك وفقاً للقانون 27 لسنة 2015.

- وضع قواعد وإجراءات الخصم والإضافة تحت حساب الضريبة وتحصيلها.
- وضع قواعد وإجراءات ربط الضريبة ومواعيد وإجراءات المنازعة في الربط والفصل فيها.
- ويتعين التنويه أنه تتولى الإشراف على تطبيق النظام الضريبي الخاص بالمنطقة لجنة عليا للضرائب¹⁵، يصدر بتشكيلها وقواعد وإجراءات العمل بها قرار من رئيس الهيئة بعد موافقة وزير المالية. وتختص اللجنة بالإشراف على تنفيذ الأنظمة الضريبية الخاصة بالمنطقة وعلى تنفيذ السياسات والقرارات التي يصدرها مجلس إدارة الهيئة أو رئيس الهيئة، ومتابعة وتطبيق ما يتم من تطوير في أنظمة التحصيل. كما تختص اللجنة بوضع الشروط التي يجب أن تستوفيها الشركات والمنشآت والفروع بما في ذلك الالتزام بنظم الضبط والرقابة الداخلية، وتطبيق معايير المحاسبة المصرية أو المعايير العالمية فيما لم يرد به نص في المعايير المصرية، وإمساك الدفاتر التي يصدر بتحديدتها قرار من اللجنة، واعتماد ميزانيتها من أحد مراقبي الحسابات المقيد لدى الهيئة، وفقا للمادة (26).
- ومن نافلة القول، يكون الاعتراض على قرارات اللجنة العليا للضرائب، واللجنة العليا للجمارك، أمام هيئة التوفيق المختصة بمركز تسوية المنازعات بالمنطقة. وتختص هيئة التوفيق، دون غيرها، بنظر الاعتراضات على ربط الضريبة، أو الربط الجمركي. وتلتزم بإصدار قرارها في الاعتراض خلال مدة لا تتجاوز سنتين يوما من تاريخ التقرير به أمامها. ولا يجوز اللجوء إلى القضاء، إلا بعد أن تصدر اللجنة قرارها في الاعتراض أو انقضاء المدة المشار إليها في الفقرة السابقة، وذلك وفقا للمادة (27).

2- النظام الجمركي

- وفقا للمادة (21)، يكون للمنطقة نظام خاص للإدارة الجمركية يصدر به قرار من مجلس إدارة الهيئة بعد موافقة وزير المالية، ويتضمن بصفة خاصة ما يلي:
- إجراءات التفتيش (التبنيذ وحصر الكميات والمواصفات) بشكل فاعل وسريع.
- أسس التثمين طبقا لاتفاقات التجارة الدولية النافذة في مصر، بحيث تكون واضحة ومعلنة.
- تبسيط إجراءات الإفراج الجمركي واختصارها، بحيث تتم بكفاءة وفي أقل مدة ممكنة.
- أسس الفحص المعملية للعينات الخاضعة للرقابة بما يضمن الفحص الدقيق والشامل وفي موقع واحد.
- إجراءات إصدار شهادات المنشأ والتحقق منها، بحيث تتم بدقة وسرعة.
- قواعد تحديد نسبة المكونات المستوردة في المنتجات المتجهة إلى السوق المحلي، على أن تكون قواعد واضحة وبسيطة ومعلنة.
- وفقا للمادة (22)، تنشأ بقرار من وزير المالية دائرة جمركية خاصة بالمنطقة. وتباشر الدائرة الجمركية عملها تحت إشراف لجنة عليا للجمارك¹⁶ يصدر بتشكيلها وقواعد وإجراءات العمل بها وتعيين المدير التنفيذي لها قرار من رئيس الهيئة بعد موافقة وزير المالية. وتختص هذه اللجنة بالإشراف على تنفيذ النظام الجمركي الخاص بالمنطقة وعلى تنفيذ السياسات والقرارات التي يصدرها مجلس إدارة الهيئة في هذا الشأن. أضف لذلك، "تكون الأماكن التي يقع عليها الاختيار لإقامة المشروعات الاقتصادية ومشروعات المرافق واضحة الحدود والمعالم يخضع الدخول والخروج منها إلى نظام محكم تضعه الهيئة. ويجوز لهذه الأماكن أن تستقبل بضائع من داخل البلاد للتشغيل أو التصدير بحالتها. كما يجوز لها أن تصدر منتجاتها إلى السوق المحلي وفقا للقواعد والنسب التي يحددها مجلس إدارة الهيئة، وفي هذه الحالة يخضع المكون الأجنبي لهذه المنتجات للضرائب والرسوم الجمركية المفروضة على هذا المكون عند استيراده إلى داخل البلاد"، وذلك وفقا للمادة (23). ناهيك عن ضرورة "إلتزم الهيئة بأن توفر للدائرة الجمركية الخاصة بجميع أنواع المعامل والأجهزة والمعدات، والفنيين والمتخصصين الذين تتحقق بهم وحدة المجمع الجمركي، وبما يكفل إنهاء جميع الإجراءات الجمركية في دقة وسرعة"، وفقا للمادة (24).

¹⁵ تشكيل اللجنة العليا للضرائب من ممثلا لوزارة المالية (رئيسا)، وعضوية كل من: ممثلا لمصلحة الضرائب على الدخل، ممثلا للجهاز المركزي للمحاسبات، المدير التنفيذي لضرائب المنطقة، أربعة أعضاء من العاملين بمهنة مراقبة الحسابات في مصر.

¹⁶ تشكيل اللجنة العليا للجمارك من ممثلا لوزارة المالية (رئيسا)، وعضوية كل من: ممثلا لمصلحة الجمارك، ممثلا لإدارة الميناء، ممثلا للهيئة، ممثلا لشركة التنمية الرئيسية، المدير التنفيذي للدائرة الجمركية.

3- مركز تسوية المنازعات

يحقق نظام تسوية المنازعات درجة عالية من الاستقلالية واللامركزية لكل منطقة من المناطق الاقتصادية. ويبدو أن تسوية المنازعات غير الجنائية من خلال المركز وكأنه نظاماً قضائياً، ولكنه ذات بعد اقتصادي أساسي للمستثمر الاجنبي، نظراً لتوفيره الوقت والجهد. ومع ذلك لا يمنع اللجوء للمركز حق اللجوء الي القضاء من جانب الخصوم علي النحو الذي سيرد بيانه.

ووفقاً للمادة (51) ينشأ بالمنطقة مركز تسوية المنازعات¹⁷، يختص بتسوية المنازعات المنصوص عليها في المادة (53) من هذا القانون بطريق التوفيق، وهي المنازعات الضرائبية، المنازعات الجمركية، منازعات العمل الفردية والجماعية، منازعات التأمينات الاجتماعية، المنازعات المتعلقة بتنفيذ العقود بين أطراف لهم أو لأحدهم نشاط اقتصادي في المنطقة، المنازعات الناشئة عن فعل تقصيري وقع في المنطقة، وأية منازعة تكون الهيئة أو شركة تنمية طرفاً فيها. ويتم ذلك بمعرفة هيئة أو أكثر تشكل وفقاً للمادة (55) من هذا القانون¹⁸. كذلك وفقاً للمادة (52) " ينعقد الاختصاص للمركز *إذا اتفق أطراف النزاع على اللجوء إليه *أو كانت إقامة أو محل عمل أو مركز إدارة أو مقر فرع جميع أطراف المنازعات أو أحدهم واقعا بالمنطقة الاقتصادية الخاصة. وفي جميع الأحوال يجوز للهيئة قبول التحكيم، أيا كانت طبيعة المنازعة، وفقاً للقواعد والإجراءات المنصوص عليها في قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية الصادر بالقانون رقم 27 لسنة 1994".

إذا توصلت هيئة التوفيق إلى تسوية النزاع وقبلها الأطراف كان قرارها ملزماً واجب التنفيذ، وذلك وفقاً للمادة (57). ووفقاً للمادة (58)، " فيما عدا الطلبات التي يختص بها القضاء المستعجل وكذلك طلبات إلغاء القرارات الإدارية المقترنة بطلبات وقف التنفيذ، يكون اللجوء إلى القضاء بعد عرض النزاع على إحدى هيئات التوفيق المختصة بالمركز وصدر قرارها فيه أو انقضاء ستين يوماً من تاريخ التقرير بالاعتراض أمامها دون صدور قرار. وفي جميع الأحوال يجوز لأطراف النزاع الاتفاق على تسوية المنازعات السابق ذكرها عن طريق اللجوء إلى التحكيم وفقاً لقواعد لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية، ويجوز أن يتم التحكيم أمام فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي التي تنشأ بالمنطقة لهذا الغرض.

4- المزايا والإعفاءات و ضمانات جذب الاستثمار

في أغلب التشريعات التي صدرت قبل قانون 83 لسنة 2002 وتعديلاته، كانت هناك مجموعة من الضمانات والمزايا التي تمنح للمستثمر الأجنبي من أجل جذبه، ومع ذلك لم تجن الثمار المرجوة، ولعل من الأسباب وراء ذلك ارتفاع تكاليف الإنتاج، وتعدد الجهات التي تتعامل معها المستثمر، ناهيك عن طول وبطء الإجراءات الإدارية بما لا يتلائم مع طبيعة الاستثمارات الأجنبية. وقد هدف قانون المناطق الاقتصادية الخاصة لتحقيق عدة أهداف أهمها: انخفاض عدد التراخيص المطلوبة، حرية الحصول علي مدخلات الإنتاج من أفضل المصادر من حيث السعر والجودة، عدم تحميل المنتج بأي أعباء أثناء فترة الإنتاج والبيع، حرية تأسيس الشركات، حرية تشغيل عناصر الإنتاج (سيد عطيتو محمد علي، 2004: 77).

(أ) الإعفاءات الضريبية

يتعين توافر كافة الشروط المحددة من قبل المشرع في المادة الخاضعة للضريبة والممثلة للوعاء الضريبي حتي يتم الاعفاء الضريبي. وتتمثل حزمة الاعفاءات في قانون المناطق الاقتصادية الخاصة في الآتي:

1- وفقاً للمادة (37) ، "مع عدم الإخلال بأية إعفاءات مقررّة بقانون الضرائب، تكون أسعار الضرائب على الدخل في المنطقة على الوجه الآتي: بالنسبة للضريبة على فائض العمليات الجارية للهيئة (10%) . بالنسبة للضريبة على أرباح

¹⁷ وفقاً للمادة (54)، " يصدر وزير العدل قراراً بنظام أداء المركز لأعماله وإجراءات مباشرته لاختصاصاته وقواعد تقدير وتحصيل مصروفاته ومقابل خدماته وقواعد تقدير مكافآت رؤساء وأعضاء هيئات التوفيق وكيفية تنفيذ الأحكام والقرارات التي تصدر عن هيئاته". كذلك وفقاً للمادة (56)، " يتخذ رئيس المركز جميع الإجراءات والترتيبات اللازمة لتوفير التسهيلات والمساعدات التي تمكن هيئات التوفيق من أداء أعمالها".

¹⁸ وفقاً للمادة (55)، " يتولى رئاسة المركز أحد المستشارين الحاليين أو السابقين من درجة رئيس محكمة استئناف أو ما يعادلها على الأقل، يعاونه عدد كاف من أعضاء الهيئات القضائية، ويكون اختيار المستشارين الحاليين بطريق الندب وفقاً للقوانين والنظم الخاصة بهم، وذلك بناء على طلب مجلس إدارة الهيئة، ويصدر بتعيين رئيس المركز ومعاونيه وتحديد معاملتهم المالية قرار من وزير العدل".

شركات الأموال (10%) . بالنسبة للضريبة الموحدة على دخول الأشخاص الطبيعيين (10%) . بالنسبة للضريبة على إيرادات الأراضي والعقارات المبنية لغير أغراض السكنى (10%) . وتستحق الضريبة على مجموع صافي الدخل الذي حققه الممول خلال السنة السابقة على موعد استحقاقها". كما تسري على المرتبات وما في حكمها والأجور والمكافآت والحوافز والإيرادات المرتبة مدى الحياة، التي تستحق للعاملين في المنطقة أو عن أداء أعمال بها، ضريبة موحدة سعرها (5%) وفقاً للمادة (38)¹⁹.

والجدير بالذكر، أن توحيد الحد الأقصى لضريبة الدخل عند 22.5% بشكل ثابت لمدة 10 سنوات لكل المشروعات المقامة في المنطقة الاقتصادية وخارجها، يتنافى مع الحوافز الضريبية المقدمة في التجارب الدولية ليس هذا فحسب، بل يمثل عائقاً لعملية جذب الاستثمار خاصة في المراحل الأولى من حياة المشروع. كما تختلف نسبة الخصم الضريبي في المنطقة (22.5%) عن سنتن (15%) مع الإعفاء الكامل من الضرائب المباشرة للشركات العاملة في بنما باسيفيكو.

2- وفقاً للمادة (39)، "تعفى من جميع الضرائب والرسوم، عوائد السندات وعوائد القروض والتسهيلات الائتمانية التي تمنح للهيئة أو لشركة التنمية الرئيسية أو للشركات والمنشآت والفروع المرخص لها بالعمل في المنطقة".
3- وفقاً للمادة (40)، "تعفى الأرباح الناتجة عن اندماج الشركات أو تقسيمها أو تغيير شكلها القانوني من الضرائب والرسوم التي تستحق بسبب الاندماج أو التقسيم أو تغيير الشكل القانوني على الشركات المقامة داخل المنطقة فقط". ولعل الهدف من ذلك الاستفادة من كافة المميزات المالية والائتمانية والانتاجية والتكنولوجية الناتجة عن الكيانات الاقتصادية الكبيرة ليس هذا فحسب، بل إمكانية الاستفادة من أرباح هذه الشركات في عملية التوسع أو تكوين شركات جديدة، الأمر الذي يدعم الاقتصاد المصري.

4- وفقاً للمادة (41)، "لا تسري على المنطقة أحكام قوانين ضرائب المبيعات (القيمة المضافة حالياً) والدمغة ورسوم تنمية موارد الدولة، كما لا يسري عليها أي نوع آخر من الرسوم أو الضرائب المباشرة أو غير المباشرة".

5- وفقاً للمادة (42)، "تعفى من الضرائب الجمركية ومن ضريبة المبيعات ومن جميع أنواع الضرائب والرسوم الأخرى المعدات والآلات والأجهزة والمواد الخام والمهمات وقطع الغيار وأية مواد أو مكونات أخرى تستوردها الهيئة أو الشركات أو المنشآت أو الفروع العاملة في المنطقة من الخارج، متى كانت لازمة لمزاولة النشاط المرخص به داخل المنطقة. كما تعفى السيارات والمركبات بكافة أنواعها من الضرائب والرسوم متى كانت مخصصة لنشاط إنتاجي سلمي أو خدمي وفقاً للمعايير التي يصدر بها قرار من مجلس إدارة الهيئة. ومع ذلك، تخضع منتجات الجهات السابقة للضريبة الجمركية وضريبة القيمة المضافة وكافة الضرائب والرسوم الأخرى على المكونات المستوردة وحدها، وذلك عند الإفراج عن تلك المنتجات لدخولها السوق المحلي". ولعل ذلك يبرز رغبة المشرع في تخفيض تكاليف الإنتاج وإعطاء هذه المنتجات ميزة تنافسية عن القيام بعمليات التصدير في الأسواق الدولية.

مما سبق يتضح، أن هناك نوعين من الحوافز: الأولي، الحوافز الضريبية المباشرة، والمتمثلة في الضريبة الجمركية الصفيرية في حالة تصدير كامل المنتج النهائي للخارج وعلى جميع احتياجات المشروع المستوردة من الخارج (تأسيس - تشغيل)، أما في حالة التصدير للسوق المحلي، تطبق الضريبة الجمركية على المكون الأجنبي فقط. بينما ضريبة القيمة المضافة الصفيرية تكون في حالة الاستيراد من السوق المحلي أو الخارج داخل المنطقة الاقتصادية، وتطبق ضريبة القيمة المضافة بسعر 14% عند التصدير من المنطقة الاقتصادية إلى السوق المحلي. وفيما يتعلق بحوافز استثمارية على ضريبة الدخل تمنح المشروعات الاستثمارية حافزاً استثمارياً خصماً من صافي الأرباح الخاضعة للضريبة بنسبة 50% من إجمالي التكاليف الاستثمارية، ولا يجاوز الحافز الاستثماري 80% من رأس المال المدفوع، ولا تزيد مدة الخصم على 7 سنوات من تاريخ مزاولة النشاط. والثانية، الحوافز غير المباشرة؛ حيث تساهم المنطقة الاقتصادية بدعم أسعار المرافق، تدريب القوة العاملة، تيسيرات في دفع مقابل حق الانتفاع للصناعات كثيفة استخدام التكنولوجيا، الصناعات كثيفة استخدام العمالة (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15 June 2021).

¹⁹ تضاف مادتان جديدتان برقمي (38/مكررا) و (38 مكررا أ) إلى قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة وفقاً للقانون 27 لسنة 2015. وفقاً للمادة (38/مكررا)، "لا تسري أحكام المادتين (37) و (38) من هذا القانون على المناطق والهيئات التي يتم إنشاؤها وفقاً لأحكامه والشركات التي يتم تأسيسها أو تجديدها للعمل بنظام المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والمشروعات والأنشطة التي يتم الترخيص لها للعمل بهذا النظام وذلك اعتباراً من تاريخ العمل بهذه المادة".

كذلك هناك حوافز للمشروعات العاملة علي تعميق المكون المحلي في منتجاتها أو المستثمرة في مجالات الخدمات اللوجستية أو تنمية التجارة أو في مجالات الكهرباء من الطاقة التقليدية أو الجديدة والمتجددة أو المشروعات الزراعية أو مشروعات النقل البري والبحري والسكك الحديدية (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، التقرير السنوي، ديسمبر ٢٠٢٠).

(ب) المزايا

تمثلت المزايا التي منحها قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة في الآتي:

- **عدم التدخل في تحديد أسعار المنتجات والخدمات:** تتولى الشركات والمنشآت والفروع العاملة في هذه المنطقة دون غيرها تحديد أسعار منتجاتها وخدماتها وذلك وفقاً للمادة (45). ولعل هذا عامل مهم في جذب الاستثمار الأجنبي وعدم هروب الموجود منها بالفعل لوثم التدخل من جانب الدولة في تحديد هامش الربح للشركات العامة في المنطقة وذلك تحت منطلق أن هذه الشركات سوف تغالي في تحديد أسعارها من أجل تعظيم هامش الربح (اسلام النمر، 2018: 46).

- **عدم الغاء الترخيص أو إيقافها:** وفقاً للمادة (46) "لا يجوز إلغاء أو إيقاف تراخيص الانتفاع بالعقارات الصادرة للشركات والمنشآت والفروع العاملة بالمنطقة إلا في حالة مخالفة شروط الترخيص. ويتبع في الاعتراض على قرارات إلغاء أو إيقاف التراخيص الأحكام الخاصة بالاعتراض على قرارات الهيئة المنصوص عليها في هذا القانون".

- **التخصيص مقابل الانتفاع:** وفقاً للمادة (47) "يكون حصول الشركات والمنشآت على الأراضي والعقارات المبنية اللازمة لمباشرة نشاطها والتوسع فيها داخل المنطقة، عن طريق التخصيص من الهيئة وذلك بمقابل انتفاع سنوي ولمدة خمسين عاماً قابلة للتجديد".

- **عدم القيد في سجل المصدرين والمستوردين:** وفقاً للمادة (48) "يكون للشركات والمنشآت أو الفروع العاملة في المنطقة أن تستورد بذاتها أو عن طريق الغير ما تحتاج إليه في إنشائها أو التوسع فيها أو تشغيلها من مستلزمات إنتاج ومواد وآلات ومعدات وقطع غيار وخامات ووسائل نقل مناسبة لطبيعة نشاطها، وذلك دون حاجة لقيدها في سجل المستوردين، ودون إذن مسبق. كما يكون لتلك الشركات والمنشآت والفروع أن تصدر منتجاتها بالذات أو بالوساطة دون ترخيص وبغير حاجة لقيدها في سجل المصدرين، ودون إذن مسبق". ولعل هذا يعني عدم امتداد الاعفاء لما يستورده المشروع خارج حدود ما يتطلبه إنشاءه أو توسعته أو تشغيله.

- **تسوية منازعات الأطراف بطريق التوفيق:** يعد إقرار المزايا للاستثمارات داخل المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة شرطاً ضرورياً ولكنه غير كافياً، الأمر الذي يعني أن عملية الاستثمار تتطلب إعداد تنظيم متكامل من الناحية القانونية يبدأ من طرق جذب الاستثمار ومعاملته وحمايته وانتهاءً بتصفية وتسوية المنازعات المرتبطة به. وينظم قانون تلك المناطق تسوية المنازعات في المواد (51:59). وقد تم عمل مركز تسوية المنازعات تابع لهيئة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس²⁰ من أجل تقديم حلول سريعة ومنجزة للمنازعات بدلاً من اللجوء للقضاء الذي يستغرق سنوات للفصل فيها، الأمر الذي يساهم في عدم جذب الاستثمار لتلك المناطق. أضف إلي ذلك، أن اختصاصات المركز وجوبية لأنها وردت علي سبيل الحصر. وأصبح مجلس إدارة الهيئة يصدر القرارات بنظام أدائه لإعماله وإجراءات مباشرة اختصاصاته بدلاً من وزير العدل²¹.

والجدير بالذكر، أنه يجوز تداول حصص التأسيس وأسهم شركات المساهمة التي تؤسس في المنطقة فور تأسيسها ودون التقييد بقيمتها الاسمية، وذلك بموافقة مجلس إدارة الهيئة، بعد أن كانت الموافقة من رئيس مجلس الوزراء أو من يفوضه، وذلك وفقاً للمادة (49) معدلة بالقانون 27 لسنة 2015.

- **منح مشروعات محددة تيسيرات وحوافز غير ضريبية:** يجوز بقرار من مجلس الوزراء بناء على عرض من مجلس إدارة الهيئة منح المشروعات ذات التشغيل كثيف العمالة أو التي تعمل على تعميق المكون المحلي في منتجاتها، أو التي

²⁰ وفقاً للمادة (59)، "تنوب الإدارة القانونية التي تنشأ بقرار من مجلس إدارة الهيئة عن جميع أجهزة وإدارات الهيئة فيما يرفع منها أو عليها من قضايا لدى المحاكم على اختلاف أنواعها ودرجاتها ولدى الجهات الأخرى التي حولها القانون اختصاصاً قضائياً، وتسلم إليها صور الإعلانات الخاصة بصحف الدعوى وصحف الطعون والأحكام. ويجوز لرئيس الهيئة أن يعهد إلى هيئة قضائية الدولة مباشرة أي عمل من الأعمال المبينة في الفقرة السابقة. ولرئيس الهيئة أو لمن يفوضه أن يتعاقد مع المحامين المقبولين للمرافعة أمام المحاكم في مباشرة أي من الأعمال المذكورة".

²¹ فضلاً راجع المادة 54 من القانون 27 لسنة 2015

تستثمر في مجالات الخدمات اللوجيستية أو تنمية التجارة ، أو مجالات الكهرباء من الطاقة التقليدية والجديدة والمتجددة والمشروعات الزراعية ، أو مشروعات النقل البرى والبحرى والسكك الحديدية ، تيسيرات وحوافز غير ضريبية وفقا للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون، وذلك وفقا للمادة (38/ مكررا أ) من المادة الثانية من القانون 27 لسنة 2015²².

- **حق الانتفاع:** يكون حصول الشركات والمنشآت على الأراضي والعقارات المبنية اللازمة لمباشرة نشاطها والتوسع فيها داخل المنطقة، عن طريق التخصيص من الهيئة وذلك بمقابل انتفاع سنوي ولمدة خمسين عاما قابلة للتجديد، وذلك وفقا للمادة (47).

- **شهادة المنشأ:** إعطاء المشروعات العاملة بالمنطقة الحق في استخراج شهادات منشأ مصرية وذلك للمنتجات المصدرة للخارج.

- **تطبيق أحكام قانون العمل:** تطبق تلك الأحكام على علاقات العمل بالمنطقة وذلك فيما لم يرد به نص خاص في هذا القانون. وتعد أحكام قانون العمل فيما تضمنه من حقوق للعمال حدا أدنى لما يجوز أن يتفق عليه في عقود العمل الفردية والجماعية، وفقا للمادة (28). كذلك تكون لائحة النظام الداخلي للعمل بأية جهة تزاوّل نشاطا في المنطقة، بعد التصديق عليها من الإدارة المختصة بالهيئة، مكملة لعقود العمل الفردية أو الجماعية، ولتلك الإدارة الاعتراض على ما تتضمنه اللائحة من أحكام تخالف النظام العام أو تتضمن مزايا أقل من المقررة بهذا القانون، وذلك وفقا للمادة (31). أيضا لمجلس إدارة الهيئة أن يضع نظاماً خاصاً للتأمينات الاجتماعية لا تقل المزايا فيه عما هو مقرر في تشريعات التأمين الاجتماعي. وإلى أن يصدر هذا النظام تسري أنظمة التأمين الاجتماعي المعمول بها، وذلك وفقا للمادة (35) من القانون 83 لسنة 2002.

وغني عن البيان، تشابه المزايا الممنوحة للمشروعات المتوطنة في المنطقة مع المذكورة في التجارب الدولية، وذلك من حيث عدم وجود قيود علي التعامل في العملات الأجنبية أو نقل الأرباح للخارج أو القيود علي جنسية المستثمر الأجنبي.

(ج) الضمانات

تم وضع مجموعة من الضمانات في قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة رقم 83 لسنة 2002 وتعديلاته في المواد (43:48)، وكذلك في اللائحة التنفيذية للقانون الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1625 لسنة 2002، وذلك في المادة (10). ومن أهم تلك المواد المادتان (43،44) والمتعلقان بعدم جواز تأمين أو فرض الحراسة، ويمكن البيان كالاتي:

- **عدم جواز تأمين:** وفقا للمادة (43) "عدم جواز تأمين الشركات والمنشآت والفروع العاملة في المنطقة". وجدير بالذكر أن التأمين يتعارض مع الهدف من جذب الاستثمارات الأجنبية، وإن كان حق من الحقوق المعترف بها في القانون الدولي كأحد الوسائل التي تحقق من خلالها الدول النامية استقلالها الكامل، والمثال علي ذلك الركود الاقتصادي في مصر والنتائج عن التأمين في ستينيات القرن الماضي (رمضان صديق محمد، 1998: 153).

- **عدم فرض الحراسة:** كما لا يجوز فرض الحراسة على الشركات والمنشآت والفروع العاملة في المنطقة أو الحجز على أموالها أو التحفظ عليها أو تجميدها أو مصادرتها بغير حكم قضائي، وذلك وفقا للمادة (44).

وغني عني البيان عدم التمييز بين المستثمر الأجنبي والمستثمر المحلي وذلك من أجل جذب الاستثمار وحمايته، وبالتالي التمتع بمناخ استثماري آمن وفعال للاستثمار داخل المنطقة. ومن نافلة القول، ضرورة وضع معايير وضوابط للمستثمر الأجنبي كي يستفيد من المزايا والاعفاءات والضمانات، ولعل من أهمها نقل التكنولوجيا وتشغيل العمالة الوطنية والتصدير، ولعل المنطق وراء ذلك هو إحداث توازن بين المزايا والاعفاءات والضمانات وبين جوانب الاستفادة للاقتصاد المصري من حيث تخفيض معدلات البطالة.

22 تشمل هذه الحوافز الحصول علي أسعار مخفضة أو تيسيرات في سداد قيمة الطاقة المستخدمة، أو رد قيمة توصيل المرافق للأراضي المخصصة للمشروع أو جزء منها أو تحميل هيئة المنطقة حصة العاملين المصريين وصاحب العمل في التأمينات أو جزء منها لمدة محددة ، أو تحميلها جزء من تكاليف التدريب الفني للعمالة المصرية. ناهيك عن تخصيص الأراضي اللازمة للمشروعات بمقابل رمزي أو تأجيل سداد كل المقابل أو جزء منه أو خلاف ذلك من التيسيرات بعد قيام المشرع بالتشغيل الفعلي.

رابعاً: المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والتنمية المستدامة

سبق أن أوضحنا أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تقوم على مقومات اقتصادية متكاملة زراعياً وخدمياً وصناعياً ولوجيستياً، معتمداً في ذلك على شبكة كاملة من المواصلات والطرق والموانئ والأنفاق والمعابر للربط ما بين شرق وغرب القناة، لتلعب دوراً محورياً في تحقيق التنمية المستدامة. وفيما يلي نتناول وقد تناول المحاور الرئيسية لإحداث التنمية المستدامة في المنطقة. وفيما يلي نتناول:

- (1) المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بين المأمول والواقع.
- (2) المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والتحديات الراهنة.

(1) المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بين المأمول والواقع:

أ- المأمول تحقيقه

من المتوقع أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في السنوات المقبلة ستكون لها دور كبير في الاقتصاد المصري، ويمكن بيان الآثار المتوقعة علي النحو التالي:

• **الأثر على الناتج المحلي الإجمالي:** من المفترض أن تحقق المشاريع التي سيتم إنشاؤها في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس 12 مليار دولار سنوياً بمجرد اكتمالها. كما أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في السنوات المقبلة ستكون مسؤولة عن 30% إلى 35% من الاقتصاد المصري (N Gage Consulting SAE, 2016).

• **الأثر على الاستثمارات الأجنبية:** بالنظر لصافي الاستثمار الأجنبي المباشر بعد ثورة الربيع العربي في عام 2011، نلاحظ أنه انخفض بشكل كبير من 5.9% عام 2006 إلى 0.9% عام 2011، 1.5% عام 2014. وفي الوقت نفسه، انخفض تصدير السلع والخدمات بين عامي 2006، 2014، من حوالي 30% إلى ما يقرب من 14% (البنك الدولي، 2018). ولعل هذا يبرز ضرورة الاعتماد علي المنطقة الاقتصادية لقناة السويس كمصدر جذب للاستثمارات الأجنبية، والتي من المتوقع جذب المزيد من تلك الاستثمارات ويظهر ذلك مبدئياً في وصول عدد المشروعات إلي 250 مشروع في منطقة السخنة بقيمة استثمارية تصل الي 12488 مليون جنيه وان كان هذا لا يتلائم مع الاستثمارات في البنية التحتية التي وصلت تكلفتها 18 مليار دولار ووصول عدد المطورين إلي 14 مطور، الأمر الذي يزيد من الجهود التسويقية لجذب المزيد من الاستثمارات (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021).

• **الأثر على التجارة الخارجية:** من المتوقع وجود أثر إيجابي علي التجارة الخارجية في ظل التوجه نحو التصدير هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى اتباع استراتيجية الاحلال محل الواردات خاصة في ظل الاعتماد علي الموارد المحلية. وبالتالي من المتوقع زيادة الصادرات وانخفاض الواردات بفعل استراتيجية الاحلال محل الواردات، وبالتالي يكون الأثر الصافي ايجابي علي ميزان المدفوعات بتخفيض العجز في المراحل الأولية، وامكانية التحول الي تحقيق فائض في الأجل الطويل. (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021).

• **الأثر على العمالة:** يدخل مصر في كل عام أكثر من 800 ألف عاطل عن العمل في سوق العمل (USAID., 2018) بسبب عدم التوافق بين عدد المتقدمين للوظائف والشواغر الفعلية المتاحة في مصر، مما أدى لزيادة معدل البطالة في مصر من 8.7% عام 2008 إلى 12% في عام 2011، 13.2% عام 2013، لتصل إلي 11.8% في عام 2017، ثم الي 9.9% عام 2018، وأخيراً وصلت 7.9%

% عام 2020 (https://www.capmas.gov.eg/Pages/IndicatorsPage.aspx?Ind_id=1117). من ناحية أخرى، تم استيعاب معظم الهجرة الداخلية لأغراض العمل من قبل محافظات قناة السويس. وبما أن أعلى تدفق للهجرة في مصر في السنوات السابقة كان من بين بورسعيد والسويس والإسماعيلية بنسبة 36.5%، 35.75%، 17.4% على التوالي (Herrera, Santiago; Badr, Karim, 2012). وهذا يعني أنه بدون استمرار التنمية في منطقة قناة السويس، فإن مصر ستخاطر بفقدان الميزة التنافسية لهذه المنطقة. ومن المتوقع توفير أكثر من 80 ألف فرصة عمل مباشرة في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد، كذلك توفير 85 ألف فرصة عمل مباشرة في المنطقة الصناعية بالسخنة، بجانب تلك العمالة المباشرة المتولدة بالمنطقة الصناعية بغرب القنطرة والمنطقة الصناعية بشرق الإسماعيلية، ناهيك عن العمالة

غير المباشرة. إضافة إلى 100 ألف فرصة عمل مباشرة مرتبطة بالموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15 June 2021)

• الأثر الديموغرافي: يعد التركيز المكاني الشديد من أهم ملامح الاقتصادى المصرى بمعنى أن نسبة المأهول للمساحة الكلية فى مصر لا يتجاوز 10% على أحسن التقديرات وباقي المساحة غير مستغلة، ولذلك فإن التحدى الأساسى يكمن فى خلخلة الكثافة السكانية من خلال المنطقة، مما يؤهل لبناء اقتصاد قوى وقادر على مواجهة الفقر ليس هذا فحسب، بل زيادة عائدات القناة بنسبة 259% عام 2023 ليكون 13,2 مليار دولار مقارنة بالعائد الحالى 5 مليار دولار. (www.suezcanal.gov.eg)

ويمكن لمشروع تنمية محور قناة السويس باكتمال مراحلها (حفر قناة السويس الجديدة - تنمية منطقة قناة السويس) أن يدعم عملية النمو الاقتصادى والتنمية المستدامة بمصر من خلال تحقيق ما يلى (وزارة التخطيط، 2015: 243)

1- تحول دور قناة السويس من مجرد بوابة لمرور السفن والحاويات وتجارة العالم نظير رسوم عبور فقط إلى مركز إقتصادى ولوجيستى عالمى صناعى وتجارى يؤثر بشكل مباشر فى حركة التجارة العالمية من خلال خلق كيانات صناعية ولوجيستية جديدة بمنطقة المشروع، اعتماداً على الصناعات التكميلية وإعادة التصدير للداخل والخارج بواسطة مناطق توزيع لوجيستية يتم تحضيرها لهذا الغرض، مما يؤدى بدوره إلى تنمية ودفع عجلة الإقتصاد القومى ويرفع من شأن منطقة قناة السويس.

2- تخفيض معدل البطالة فى الإقتصاد المصرى من خلال إتاحة فرص عمل بمشروعات تنمية قناة السويس وخاصة لأبناء مدن القناة وسيناء، والمحافظات المجاورة مع التركيز على إنشاء مراكز تدريب فنية وتخصصية، وبناء مجتمعات عمرانية جديدة متكاملة داخل حيز المشروع ومرتبطة بأنشطته فيحدث تحويل ديموغرافى للسكان من مناطق التكدس السكانى من القاهرة والدلتا وغيرها إلى محافظات منطقة تنفيذ المشروع حيث تتوفر فرص العمل.

3- إن إستغلال الكيانات الحالية والعمل على تطوير مشروعاتها مستقبلاً وتشجيع رؤوس الأموال الوطنية والأجنبية، واستقطاب أكبر قدر من الإستثمارات للمشاركة فى تنفيذ المخطط العام للمشروع بشرط أن يحقق أهدافه دون المساس بالأمن القومى المصرى يؤدى إلى خلق رواج إقتصادى وإنتعاش بالمنطقة، وتحسن فى مستويات المعيشة.

4- ضمان إحداث نمو إقتصادى طويل المدى بجذب الإستثمارات الأجنبية، وتطور حجم التجارة الدولية، وزيادة حجم الصادرات واستخدام أفضل تطبيقات التنمية المستدامة.

وتقدم الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية فرصاً عديدة للمستثمرين فى مختلف المجالات لعدد من القطاعات والأنشطة المتنوعة. ويتطلب تحقيق هذه الرؤية وجعلها واقعاً ملموساً معرفة تلك الفرص الاستثمارية ومقوماتها وما تقدمه الهيئة من بنية تحتية. وفيما يلى نتناول الآتى:

• **البنية التحتية:** يعد توفير بنية تحتية عالية الكفاءة ومطابقة للمعايير العالمية لدعم النمو السكانى والإجتماعى، وتوفير بيئة جاذبة للأعمال تشمل: طرق النقل والمواصلات، السكك الحديدية، النقل البحرى والجوى، توليد الطاقة ونقلها، واستخدام الطاقة البديلة المتجددة والنظيفة، إقامة محطات لمعالجة وتحلية مياه الصرف الصحى لخدمة المناطق التنموية بالمنطقة، اقتراح إنشاء خط سكك حديدية مخصص للحاويات يربط بين ميناء شرق بورسعيد وميناء جاف العاشر من رمضان. كذلك إقامة منافذ بحرية عديدة تقع داخل المنطقة مع وجود أولوية لزيادة تطوير أحواض المحطات فى العين السخنة وميناء شرق بورسعيد حيث تم إعداد مخططات رئيسية لكل منها لتوفير أماكن وساحات لحاويات البضائع العامة، وحاويات الصب السائل، مع إعادة النظر فى تطوير ميناء غرب بورسعيد (Zone, G.A., Infrastructure Opportunities, 2015). أضف إلى ما تقدم، إنشاء مجمعات للطاقة الشمسية فى شرق الإسماعيلية والسويس، إنشاء مزرعة للرياح بطاقة 450 ميجاوات بجانب إقامة محطات توليد الطاقة من النفايات، إنشاء محطتان لتحلية مياه البحر فى كل من العين السخنة والساحل الشمالى من سيناء (Zone, G. A., New Desalination Plants, Priority Infrastructure Profiles, 2015). كذلك إقامة أربعة محطات رئيسية لمعالجة المياه العادمة ومياه الصرف الصحى لإعادة الاستخدام بعد التخلص من الشوائب بسعات تصل من 50 ألف إلى 120 ألف متر مكعب فى

اليوم الواحد لخدمة المنطقة . ومن المتوقع توفير نحو 100 ، 65، 225، 75 ألف متر مكعب في اليوم الواحد الي شرق بورسعيد، القنطرة، الاسماعيلية، السويس علي التوالي ، وذلك بحلول عام 2030. (Zone, G. A., Provision of Additional Wastewater Treatment Capacity, 2015)

• **البحوث وتكنولوجيا الاتصالات:** تم توفير 225 هكتار منها 64 هكتار بشرق بورسعيد، 6 هكتار بالقنطرة شرق الاسماعيلية، 155 بمنطقة التنمية بالعين السخنة لإقامة مجمعات بحثية علمية وتكنولوجية وممارسة الأعمال التجارية مع المكاتب والمؤسسات الأكاديمية. ويتوقع جذب أكثر من 1400 مستثمر للمشروعات الكبيرة والصغيرة والمتوسطة تعمل في مختلف الأنشطة مثل تطوير البرمجيات وتصميم برامج الكمبيوتر وشبكات الإنترنت وبرامج الوسائط المتعددة والخدمات الاستشارية والإدارية. ومن المتوقع أن تضيف تلك المشروعات أكثر من 30 ألف فرصة عمل خلال خمسة عشر عاماً في المنطقة. (Zone, G. A., ICT& Research Parks, 2015)

• **الصناعات المختلفة:** يوجد مساحات شاسعة من الأراضي المخصصة للصناعات الخفيفة والمتوسطة والثقيلة والتي من أهمها ما يلي: (Zone, G. A, Ports, Logistics & Maritime - Related Activities, 2015)

- **صناعة المنسوجات والملابس:** ومن المقرر أن تستضيف المنطقة الحرة ببورسعيد المشروع باعتبارها مركزاً للتصنيع الرئيسي بمساحة تقدر بما يعادل 100 ألف متر مربع مخصصة لصناعة المنسوجات والصناعات المكمل لها ومجهزة بكافة المرافق والبنية التحتية اللازمة للاستفادة من الحوافز والمزايا الاستراتيجية لموقع المنطقة الحرة ببورسعيد باعتبارها بوابة مركزية للتصدير إلى آسيا وأوروبا وإفريقيا. من المتوقع إنتاج 1000 طن سنوياً من المنسوجات والملابس الجاهزة ، وتوفير أكثر من 500 فرصة عمل في المرحلة الأولى للمشروع ، و باكتمال المرحلة الثانية والأخيرة للمشروع يتوقع إنتاج 3000 طن سنوياً من المنسوجات وتوفير 1000 فرصة عمل أو أكثر. تبلغ التكلفة الإجمالية للمشروع 75 مليون دولار ، منها 25 مليون دولار كمرحلة أولى، وما يبلغ 50 مليون دولار كمرحلة ثانية (Zone, G. A, Textiles, Manufacturing Project Profiles, 2015)

- **السيارات والصناعات الغذائية:** تعد مصر ثالث أكبر منتج للسيارات من خلال التجميع في أفريقيا عام 2013. وتتمثل أهم الصناعات الغذائية في: مقاعد السيارات – زجاج السيارات – الإطارات – الصفائح المعدنية - صناعة الجلود وصباغتها- الكابلات والأسلاك – البطاريات – مصابيح السيارات – مكيف الهواء. وتقدر التكلفة الإجمالية لمشروع تجميع السيارات بنحو 850 مليون دولار منها 350 مليون دولار كمرحلة أولى ، 500 مليون دولار. ومن المتوقع أن يتم إنتاج 170 ألف سيارة سنوياً في المرحلة الأولى للمشروع وهو ما يوفر ثلاثة آلاف فرصة عمل، أما في المرحلة الثانية للمشروع فمن المتوقع إنتاج 400 ألف سيارة سنوياً وتوفير سبعة آلاف فرصة عمل . في المرحلة الثانية للمشروع (Zone, G . A, Automotive parts & vehicle Assembly, Manufacturing Project Profiles, 2015)

- **المستحضرات الدوائية:** يعد الاستثمار في تلك المستحضرات من أهم المشروعات. ومن المتوقع زيادة المبيعات السنوية بنسبة تصل إلى 11% ما بين 2013 – 2023، هذا بالإضافة لإمكانية زيادات الصادرات من الأدوية الي دول مجلس التعاون الخليجي ، حيث يوجد أقل من 40 شركة تعمل بهذا المجال. وتقدر التكلفة الإجمالية نحو 55 مليون دولار. ويتوقع إنتاج 250 مليون منتج سنوياً من المستحضرات الصيدلانية والدوائية وتوفير 150 فرصة عمل سنوياً ، استهلاك 2500 متر مكعب من المياه، 170 كيلو وات من الطاقة الكهربائية (Zone, G. A, Pharmaceuticals, Manufacturing Project Profiles, 2015)

ب- واقع التنفيذ

أصدرت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس تقريرها السنوي في ديسمبر 2020 حول الإنجازات التي تمت خلال السنوات الخمس الماضية، حيث أكد التقرير أن المنطقة نجحت بالتعاون والتنسيق مع الجهات والمؤسسات المعنية في الدولة في تنمية وتطوير البنية التحتية للمناطق الصناعية والموانئ التابعة وتنفيذ مرافق وأنفاق عملاقة ساهمت في تنمية وتطوير وجذب استثمارات عديدة للمنطقة. ويمكن بيان ذلك علي النحو التالي:

- تم تأسيس الشركة الوطنية لصناعات السكك الحديدية "نيرك" المتخصصة في صناعة الوحدات المتحركة للسكك الحديدية ومستلزماتها التي تشمل القطارات السريعة وقطارات الخط الأحادي والمترو، في إطار خطة الدولة لتوطين صناعة السكك الحديدية والعمل على خدمة الأسواق المحلية والأفريقية بناء على تنامي الطلب في هذا القطاع، محلياً وإقليمياً (<https://aawsat.com/home/article/2382551>)، وذلك على مساحة 300 ألف متر مربع بتكلفة استثمارية 240 مليون دولار، وتوفير 200 فرصة عمل. ويتم تنفيذ المشروع على مرحلتين: الأولى منها مصنع للوحدات المتحركة بطاقة إنتاجية تبلغ 300 ألف عربة سنوياً، والثانية مصانع للصناعات المغذية للقطاع.

- تم التعاقد على 5 مشروعات بإجمالي مساحة 28.5 ألف متر مربع بالأرض المخصصة للمطور الصناعي بشرق بورسعيد (<https://gate.ahram.org.eg/News/2568116.aspx>). وتم إنشاء الشركة بالشراكة بين المنطقة الاقتصادية وصندوق مصر السيادي والقطاع الخاص. وقد تم تخطيط المشروع ليكون قاعدة صناعية متكاملة، مزودة بأحدث الأنظمة اللوجستية ومجهزة لاستقبال الشركات العالمية في مجال صناعة مركبات السكك الحديدية (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، التقرير السنوي، ديسمبر 2020).

- صدق رئيس الجمهورية على القانون رقم 65 لسنة 2021 بمنح امتياز إنشاء وتشغيل وإعادة تسليم محطة دحرجة "رورو" بنظام الـ "B.O.T" في ميناء شرق بورسعيد. وتم التعاقد مع التحالف العالمي المكون من مشغلي المحطات المتخصصة، شركة بولوريه لوجيستيك الفرنسية، تويوتا تسوشو اليابانية، نيبون يوشن كايشا اليابانية NYK Line في الأرصفة الجديدة بميناء شرق بورسعيد بنظام B.O.T. ويقوم التحالف باستغلال رصيف بطول 600 متر من الناحية الغربية للأرصفة الجديدة لتشغيل محطة الرورو على مساحة 270 ألف متر مربع تخصص لاستقبال السيارات وسفن الدحرجة، حيث ستوفر هذه المحطة الجديدة لمجال صناعة السيارات أحدث الخدمات وعمليات التشغيل الفعالة من أجل استيراد وتصدير وإعادة شحن السيارات للأسواق والموانئ للدول المجاورة. ومن المقرر أن يستثمر التحالف 150 مليون دولار أمريكي في المعدات والبنية التحتية للتعامل مع تداول نحو 800 ألف سيارة بالمحطة، والتي من شأنها توفير حوالي 400 فرصة عمل مباشرة، 1000 فرصة عمل غير مباشرة.

(<https://www.youm7.com/story/2021/5/30/>). بينما تم التعاقد على إنشاء محطة صب سائل بطاقة تخزينية 45 ألف م³ على مساحة 15.6 ألف م² وبتكلفة استثمارية 264 مليون جنيه وتحقيق طاقة تداول تصل إلى 1.5 مليون طن سنوياً، بميناء غرب بورسعيد. (<https://gate.ahram.org.eg/News/2568116.aspx>)

- تطبيق نظم المعلومات الجغرافية GIS بالمنطقة الاقتصادية لوضع المنطقة في مصاف الموانئ الذكية ليس هذا فحسب بل لزيادة تنافسيتها وكفاءة أنظمتها بما يتوافق مع المواصفات العالمية. وقد تم تطبيق المرحلة الأولى للمشروع بميناء بورسعيد وجاري تعميم تطبيقه على كامل المنطقة الاقتصادية. ويقوم هذا النظام بمعالجة وتحليل وعرض وإخراج المعلومات المكانية والوضعية لأهداف محددة، الأمر الذي يساعد متخذ القرار على تخطيط المشروعات الجديدة والتوسعية ليس هذا فحسب، بل التمكين من الوصول لأكبر قدر من المعلومات بفاعلية وكفاءة عالية، ناهيك عن نشر المعلومات لأكبر قدر من المعلومات بفاعلية وكفاءة عالية، كذلك نشر المعلومات لأكبر عدد من المستفيدين، ومع دمج المعلومات المكانية والوصفية في قاعدة معلومات موحدة والتنسيق بين المعلومات والجهات ذات الصلة قبل إتخاذ القرار²³. (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، التقرير السنوي، 2020).

- حقق ميناء شرق بورسعيد نتائج ايجابية عام 2020 في حركة تداول الحاويات وتحصيل الإيرادات، وتمثلت هذه النتائج في زيادة إيرادات التحصيل بنسبة 15%، وزيادة حركة التداول بنسبة 18.5% في تداول الحاويات المكافئة، زيادة في حركة الشاحنات بنسبة 38.1%، وبلغت حمولات سفن الحاويات 85 مليون طن، بزيادة قدرها 11.6% كما انخفضت معدلات زمن الإفراج الجمركي. (<https://gate.ahram.org.eg/News/2568116.aspx>). كما وافق مجلس الإدارة على مشروع إنشاء محطتي صب جاف للحبوب والغلال بميناء شرق بورسعيد بالأرصفة الجديدة «الناحية

²³ يتميز النظام بالقدرة على التمثيل المرئي للمعلومات المكانية والتمثيل والمحاكاة للإقتراحات الحديثة والمشروعات المستقبلية ودراسة النتائج قبل التطبيق الفعلي.

الشرقية» بطول كيلومتر واحد، وساحات تداول 500 ألف متر مربع، ومنطقة لوجيستية لعمليات القيمة المضافة بمساحة 400 ألف متر مربع. (<https://aawsat.com/home/article/2382551>)

بالنسبة للبنية التحتية والمرافق (<https://www.youm7.com/story/2020/6/27>) قامت الهيئة وشركائها من المطورين الصناعيين الذي يعملون داخل المنطقة بالإنهاء من تنفيذ عدد من محطات الكهرباء (خفض الجهد والتوزيع) بإجمالي تكلفة 4,4 مليار جنيه، بالإضافة لإنشاء عدد من محطات المياه ما بين محطات تحلية مياه البحر ومحطات رفع وتنقيه وخزانات تكديس بإجمالي تكلفة 5,4 مليار جنيه، بالإضافة إلى إنشاء عدد من محطات ووحدات معالجة الصرف الصحي بإجمالي تكلفة 2,4 مليار جنيه.

ضمت جهود البنية التحتية توصيل كابلات ضوئية في قطاع الاتصالات داخل المنطقة الاقتصادية (القطاع الشمالي) بقيمة 29 مليون جنيه، وإمدادات لشبكة الغاز الطبيعي بنحو 252 مليون جنيه، وتنفيذ أعمال تحسين التربة في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد بمساحة 17 كم2 كمرحلة أولى بتكلفة حوالى 7,8 مليار جنيه، بالإضافة لتنفيذ أعمال شبكة طرق بأعلى المعايير العالمية في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد بإجمالي أطوال 64 كم بعروض متغيرة بتكلفة حوالى 4,2 مليار جنيه، وتنفيذ شبكة طرق بطول 32 كم في المنطقة الصناعية بالقنطرة غرب بإجمالي تكلفة 455 مليون جنيه، كما أنه جاري استكمال أعمال المرافق في المنطقة الصناعية بالقنطرة غرب بتكلفة 627 مليون جنيه.

تم الانتهاء من أعمال المرافق في منطقة الاسماعيلية شرق (وادي التكنولوجيا) للمرحلة العاجلة بتكلفة 35 مليون جنيه، ويتم استكمال أعمال أخرى تنتهي في 2022 بتكلفة 81 مليون جنيه، كما تم لانتهاج من تنفيذ مخزرات السيول بالمنطقة الصناعية في العين السخنة بتكلفة 32 مليون جنيه.

ساهمت الدولة في إنشاء وتجديد شبكة الطرق المحيطة للمنطقة الاقتصادية بالمحاور الاستراتيجية بالدولة لربطها بمدن القناة والمدن الجديدة ومناطق الدلتا من خلال تجديد طريق العين السخنة القديم "وادي حجل" وإنشاء محور 30 يونيو وطريق القنطرة شرق، وتنفيذ عدد 4 أنفاق عملاقة تحت الممر الملاحي لقناة السويس وربط الضفتين الشرقية والغربية للقناة، منها أنفاق الاسماعيلية (تحيا مصر) تربط منطقة الاسماعيلية شرق (وادي التكنولوجيا) ومناطق التنمية في سيناء بمناطق الدلتا وباقي أقاليم الوطن، وأنفاق جنوب بورسعيد (3 يوليو) تربط ميناء شرق بورسعيد والمنطقة الصناعية واللوجيستية ومدينة سلام مصر السكنية الجديدة بشرق بورسعيد ومناطق شمال سيناء بمناطق شمال الدلتا وباقي أقاليم الوطن. - في إطار خطة الدولة المصرية لتبسيط إجراءات الإفراج الجمركي وإدارة مخاطر وأمن البضائع الواردة من الخارج، من خلال تفعيل منظومة التسجيل المسبق قبل الشحن Advanced cargo information عند الاستيراد لجميع السلع والبضائع، والذي يعتبر من أفضل الأنظمة العالمية لإدارة المخاطر المسبقة وتأمين الموانئ عند استيراد البضائع للمنافذ المصرية، حيث يتم استقبال بيانات ومستندات الشحنات الجمركية إلكترونياً وبشكل مسبق قبل شحن البضائع، مما يساعد على الاستعلام بشكل كامل عن كافة الشحنات قبل شحنها ودخولها للبلاد وسرعة تنفيذ مهام الجهات المعنية من قبول الشحن والإفراج الجمركي عنها. (<https://www.youm7.com/story/2021/5/25>)

الموافقة على إقامة مشروع للبتروكيماويات بالعين السخنة، وتخصيص مساحة 1.5 مليون متر مربع، لينفذ المشروع على مرحلتين، وستكون جميع منتجات المشروع مخصصة للتصدير، وتقدر التكلفة الاستثمارية المتوقعة للمشروع بمرحلتيه بما يقرب من 2.6 مليار دولار. (<https://aawsat.com/home/article/2382551>)

تم توقيع عقد تمويل مشترك طويل الأجل من خلال تحالف مصرفي مصري لصالح الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس. ويقود هذا البنك الأهلي المصري بصفته وكيل التمويل والمرتب الرئيسي الأولي ومسوق التمويل وبنك مصر بصفته مرتب رئيسي أولي ومسوق التمويل وأربعة بنوك هي البنك العربي الإفريقي الدولي، البنك التجاري الدولي، بنك القاهرة، وبنك قناة السويس كمرتبين رئيسيين، حيث يصل إجمالي التمويل إلى 10 مليارات جنيه موجهة لاستكمال أعمال التطوير في البنية التحتية والمرافق في المناطق الصناعية والموانئ التابعة للمنطقة الاقتصادية (<https://extranews.tv/extra/category/27/topic>)

إعتمدت لجنة الشؤون الاقتصادية بمجلس النواب مشروع موازنة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس للسنة المالية 2022/2021 والتي تقدر بنحو 15,1 مليار جنيه للعام المالي الجديد 2021 / 2022. وقد تم تخصيص الجزء الأكبر

من الاستثمارات لصالح المباني والإنشاءات، حيث تم تخصيص نحو 9 مليارات، 267 مليون، 428 ألف جنيهه للتشييدات، كما تم تخصيص مبلغ 319 مليون، 670 ألف جنيهه لشراء آلات ومعدات ووسائل نقل، منها 17 مليون، 975 ألف جنيهه لوسائل النقل. والجدير بالذكر، أن مخصصات الاستخدامات الاستثمارية بمشروع موازنة الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس للسنة المالية 2022/2021 حقق قفزة كبيرة، حيث بلغت نحو 9 مليارات و587 مليوناً، 98 ألف جنيهه بمشروع، مقابل نحو 2 مليار، 381 مليون جنيهه بموازنة العام 2021/2020، بزيادة بلغت قيمتها نحو 7 مليارات، 206 ملايين، 98 ألف جنيهه، وبنسبة نمو بلغت نحو 302.7%، 900 مليون جنيهه نصيب الخزانة العامة منها (<https://www.youm7.com/story/2021/5/26/>)

وما زال هناك العديد من مشروعات البنية التحتية الجاري تنفيذها، تتمثل في الآتي: (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15June2021)

- **منطقة العين السخنة:** في ميناء السخنة جاري إنشاء رصيف الصب السائل بالحوض الثالث بطول ٤٢٤ م لإستقبال عدد ٢ سفينة كما جاري إنشاء رصيف تداول حاويات بطول ١٣٠٠ متر وحجم تداول ١,٧ مليون/ نسمة، جاري إنشاء محطة تحلية مياه بحر والخط الناقل بطاقة ١٠٠ ألفم/٣ يوم، جاري إنشاء محطة محولات بطاقة ٥٠٠/٢٢٠/٢٦/٢٢ كيلو فولت، جاري إنشاء محطة معالجة مياه الصرف الصحي بقدرة ٣٥ ألفم/٣ يوم، جاري توصيل كابل اتصالات للمطورين.
- **منطقة شرق بورسعيد:** في ميناء شرق بورسعيد جاري إنشاء مساحات التداول الخلفية لعدد ٥ أرصفة بطول ٥٠٠/ ساحة، جاري إنشاء المرحلة الأولى من الطرق بطول ٦٣ كم، جاري تنفيذ أعمال شبكات توزيع المياه ونقل الخط المياه الموجود، جاري تنفيذ أعمال شبكة الكهرباء والإنارة والجهود المتوسط، جاري إنشاء محطة معالجة مياه الصرف الصحي بقدرة ٢٥ ألف م/٣ يوم، جاري تنفيذ ٤ محطات رفع وشبكات صرف بطول ٥٥ كم، جاري إنشاء شبكة الإتصالات وتوصيل ٢ كابل فايبر، جاري إنشاء سنترال رئيسي لتوفير جميع الأجهزة والكابلات اللازمة لتوفير خدمة الإتصالات، جاري إنشاء شبكة الغاز الطبيعي بطول ٣٥ كم وإنشاء محطة تخفيض الضغط.
- **منطقة غرب بورسعيد:** تطوير رصيف عباس بطول ٦٧٠ م وعمق ١٧,٥ كم محطة متعددة الأغراض. إنشاء شبكة الصرف الصحي والمطر، إنشاء البنية التحتية المعلوماتية.
- **منطقة القنطرة غرب:** إنشاء المرحلة الأولى من الطرق بطول ٦٣ كم، إنشاء شبكة المياه والطرق بطول ١٣ كم ووحدة تنقية بطاقة ٢٠٠ لتر/ث، توصيل تيار كهربائي بطاقة ٢٠ ميغاوات وموزع الجهد والشبكة الداخلية.

خلاصة القول، أن هناك جهد يبذل من جانب إدارة المنطقة الاقتصادية والمطورين الصناعيين في الاسراع بتنفيذ مشروعات البنية التحتية في المناطق المختلفة وخاصة منطقتي العين السخنة وشرق بورسعيد، وكذلك في الموانئ التابعة وخاصة ميناء العين السخنة وشرق بورسعيد. وبالرغم من ذلك هناك بعض الجوانب التي يتعين الاسراع في أخذها في الحسبان:

- لا يوجد مطار بالمنطقة باعتبارها منطقة متكاملة تشمل وجود ميناء وأنفاق وطرق برية ومناطق صناعية ولوجيستية تكون مدعمة بمطار لربطها بالعاصمة. فهناك منطقتين متكاملتين (شرق بورسعيد - السخنة) تم تزويدهم بموانئ وأنفاق ومناطق سكنية ومرافق وأنشطة لوجيستية، ومنطقتين تنمويتين (شرق الإسماعيلية - غرب القنطرة) يعدا منطقتين واعدتين للاستثمار وإحداث التنمية، وجاري تنفيذ العديد من المشروعات بقطاع النقل والخدمات اللوجيستية، نظراً لأنها يعدا من أهم عوامل جذب الاستثمار سواء كقطاع مستقل أو لقطاعات والصناعات المتنوعة في الاقتصاد القومي والتي يشكل النقل فيها عامل أساسي لسهولة النفاذ والوصول للأسواق وبما يؤدي لزيادة معدلات النمو الاقتصادي. كذلك لأهمية الوصول لمنظومة متكاملة النقل متعدد الوسائط. (إيمان حسين محمد هلال، 2017)

- لا يوجد توصيف قانوني من قبل الدولة لمفهوم الميناء الجافة في مصر ، غير أن مصلحة الجمارك تقوم بإصدار التراخيص الجمركية للميناء الجاف على أنه مستودع عام، وبالتالي هناك عدم وضوح مفهوم الموانئ الجافة من الناحية التشريعية ، وكذلك عدم تطوير دورها من مجرد مستودعات جمركية لمناطق ذات قيمة مضافة، والافتقار لربطها بكافة وسائل النقل متعدد الوسائط رغم ما يميزها من أهمية لا تقل في أهميتها عن الموانئ البحرية.(إيمان حسين محمد هلال، 2017: 86)

- لم يتم رقمنة سوي منطقة وميناء بور سعيد شرق، الأمر الذي يتطلب التأكيد علي وجود بنية أساسية ذكية حديثة ومتطورة وفقاً للمواصفات العالمية. ولعل هذا يعني ضرورة أن تكون المنطقة مزودة بأنظمة متطورة ومركز تحكم للمراقبة والتشغيل عن بعد والتأمين بكافة المرافق الموجودة من خلال شبكة ذات نطاق واسع وعريض مزود بطواقم للدعم وعمل بوابات الكترونية وتشغيل ألي للمرافق (Mohammed Khamis., Marlog 10, 13-15 june 2021).
- تقتصر السياسات الإعلانية في المرحلة الأولى بالدعاية المباشرة من خلال الموقع الأليكتروني للمنطقة ومواقع التواصل الاجتماعي المختلفة، وذلك عن التعريف بمزايا المنطقة والموارد الاقتصادية المتاحة فيها وفرص الاستثمار التي تقدمها دون التطرق للسياسة الاعلانية غير المباشرة. كما تميز الأسلوب الترويجي عن فرص الاستثمار بالمنطقة بالسطحية ولم تواكب هذه السياسات تطور الأحداث في المنطقة وفي العالم، فضلاً عن أنها تنسم بالجمود فلم تستطيع مواكبة الانتقال من مرحلة لأخرى(إيمان حسين محمد هلال، 2017: 111).

(2) المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والتحديات الراهنة

تواجه المنطقة الاقتصادية لقناة السويس العديد من التحديات منها تحديات مرتبطة بقناة السويس ذاتها وأخرى مرتبطة بالأنشطة الصناعية واللوجستية التي سيتم إقامتها بالمنطقة. ويمكن توضيح ذلك كالتالي:
النوع الأول: تحديات مرتبطة بقناة السويس.
النوع الثاني: تحديات مرتبطة بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

النوع الأول: تحديات مرتبطة بقناة السويس:

تتمثل في أهم الطرق ووسائل النقل المنافسة للقناة في الآتي(السيد جلال حسن، مارلوج 2013، 2): طريق رأس الرجاء الصالح، وقناة بنما²⁴، وخط سكك حديد سيبيريا²⁵، وخطوط أنابيب بتزول دول الخليج العربي(هبة إبراهيم محمد عشري، 2005 : 32) ، وشرق آسيا المنتهية بسواحل البحر المتوسط²⁶. وتجنب شركات الشحن والملاحة من المرور بقناة السويس لخوفها من زيادة أخطار أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية مما يدفعها الى سلوك ممرات مائية أخرى. أيضا استخدام القطب الشمالي على مدار العام للسفن العاملة على خطوط الشرق الأقصى واليابان وبين شمال وغرب أوروبا، خاصة مع تغير عوامل المناخ في تناقص وذوبان الجليد بالقطب الشمالي، الأمر الذي يفتح ممرات

(24) المنافسة من قناة بنما بالنسبة لتجارة دول شرق آسيا، فقد قامت بنما بتجهيز ممرها المائي؛ حيث تأتي البضائع من الشرق الأقصى عبر المحيط الهادى إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة، ثم المرور من قناة بنما إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة، وبالتالي يصبح الوقت المستغرق للرحلة البحرية أقل من مرور تجارة المنطقة عبر قناة السويس.

(25) مرور تجارة غرب أوروبا عبر ساحل سيبيريا ثم روسيا إلى الشرق الأقصى، ولكن هذا الطريق معظمة طريق برى، رغم إختصار المدة بالسكك الحديدية الروسية إلى الصين واليابان، ويجب على هيئة قناة السويس ان تتعاون مع الموانئ البحرية المحورية التي تمر بها السفن عبر قناة السويس إلى الشرق الأقصى، بحيث يركز العمل على تقليل زمن ومسافة الرحلة بالمقارنة بالمرور بين ساحل سيبيريا إلى الشرق بما ينافس قناة السويس. لمزيد من التفصيل فضلا راجع: أحمد عبد المنصف، مصطفى رشيد، 2013، 11-13

(26) تشمل خط أنابيب سوميد مصر (السخنة - سيدى كرير)، وخط أنابيب العراق - تركيا (كركوك - دور بتول)، وخط العراق - سوريا ولبنان (كركوك - بانياس وطرابلس)، وخط السعودية - لبنان (التايلين Tap)، وخط إسرائيل البلاين (Tip).

جديدة بديلة للقناة أقصر من حيث المسافة وأقل من حيث الزمن ودون دفع رسوم (محمد إبراهيم منصور وآخرون، 2008 : 42). كذلك طريق الحرير الجديد(خط حديد شونكيج-دويسبوج) والذي أنشئ في عام 2011 وبطول 11 ألف كيلو متر ويعبر كل من كازاخستان وروسيا وبيلا روسيا وبولندا(نسرين نور الدين حسن، 2019 : 288) وغني عن البيان أن استخدام السفن العملاقة التي تفوق المقطرة الاستيعابية لمجرى القناة الملاحى ويصعب عبورها بكامل حمولتها مع إمكانية استخدام الطرق البديلة، وإستخدام بعض السفن فائقة السرعة التي توفر الوقت الذي كان يحققة لها عبور قناة السويس. ناهيك عن أن هناك طرق ووسائل نقل سوف تكون منافسة للقناة السويس منها إعتزام إسرائيل تنفيذ مشروع ربط البحر الأحمر بالبحر الميت وصولاً بعد ذلك إلى البحر المتوسط عبر ممر مائى قناة البحرين²⁷. أضف إلي ذلك، تخطط إسرائيل لإقامة مشروع خط سكك حديدية مكهرب بطول 350 كم يمتد من إيلات على البحر الأحمر لميناء أشدود على البحر المتوسط. ويعد هذا الطريق تهديداً لقناة السويس بالنسبة لحركة النقل بين أوروبا وآسيا ، وذلك من خلال تفريغ السفن فى ميناء إيلات، ونقل الحمولات بالسكك الحديدية لتحميلها سفن أخرى لمينائى أشدود وحيفا، ولعل الهدف من ذلك تحويل المينائين ليكونا بوابة الشرق(رامى عدلى ذكى سليمان، 2007 : 100).

ويرى البعض (ELsaky, Khaled.,2014:4,5) أن من أهم السياسات المتبعة لتدعيم القدرة لقناة السويس كمنطقة وممر ملاحى إزاء الطرق والممرات البحرية البديلة بشكل يكفل تنامى نصيبها من حركة الملاحة الدولية، من خلال: دراسة اقتصاديات الطرق البديلة للقناة ومتابعتها، وادراك دور وأهمية اقتصاديات النقل البحرى ومواكبة التقدم التكنولوجى وتأثيره على بناء السفن وأحجامها وتخطيط الموانئ وتكاليف التشغيل، ناهيك عن الإستمرار فى أعمال التطوير للموانئ والمعدات والأرصفة.

النوع الثانى: تحديات مرتبطة بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس:

توجد العديد من التحديات لتلك المنطقة يتمثل أهمها فى الآتى:

1-المناطق الاقتصادية الخاصة المحيطة:

توجد العديد من الدول فى المنطقة لديها مناطق اقتصادية خاصة مثل طنجة بالمغرب (Bencardino,M & Vincenzo Esposito,2020:40-50) والاردن والسعودية والامارات وعمان واسرائيل، بالاضافة إلى العديد منها فى الدول الافريقية مثل زامبيا وأثيوبيا ونيجيريا والجزائر وموريشيوس وذلك من خلال الدور الصينى فى أفريقيا. (Dannenber, Peter., & et al.,2013). ناهيك عن تلك الموجودة فى أوروبا -والتي يصل عددها إلى نحو 26 منطقة – وخاصة فى جنوب غرب أوروبا مثل اليونان وتركيا وإيطاليا وأسبانيا(UNCTAD,2019:138). ولعل هذا يبرز أن هناك منافسة طاحنة من جانب المناطق الاقتصادية الخاصة فى المناطق المحيطة. وعلى مستوى الدول العربية المحيطة على الأقل يتعين وجود بعض جوانب التنسيق من أجل التعاون ليكون بديل للتنافس بحيث تتوطن الصناعات فى المناطق الاقتصادية وفقاً للميزة التنافسية ، الأمر الذى يترتب عليه إستفادة الجميع، لأن التنافس سوف يعود بالضرر على الجميع.

2- فيروس كورونا COVID 19:

(²⁷) لاشك أن هذا المشروع قد يؤثر بشكل سلبي على خط الشاطئ والاستثمارات السياحية فى مصر، فضلا عن تأثر الشعب المرجانية التى تعد من أساسيات بقاء الثروة السمكية فى منطقة البحر الأحمر. (رامى عدلى ذكى سليمان، 2007)

بدأ هذا الفيروس في الانتشار في العالم وفي مصر وقد أخذت الحكومة المصرية العديد من الإجراءات الاحترازية لمنع انتشار هذا الفيروس من إغلاق وحجر صحي وخلافه، الأمر الذي أثر علي تكاليف ممارسة الأعمال ليس في مصر فحسب بل في أغلب دول العالم. لذا أثر هذا الفيروس علي التدفقات الاستثمارية الدولية ومنها الاستثمار الأجنبي المباشر للمناطق الاقتصادية الخاصة. وتعد منطقة كيجالي الاقتصادية الخاصة Kigali SEZ في رواندا خير مثال فبعد أن حققت نجاح كبير معتمدة علي الاستثمارات الأجنبية تباطئ الأمر بسبب الفيروس الذي أثر علي معدل تدفقات الاستثمارات الأجنبية (Burmazovic, Aleksa.,2020). فقد كان قيمة الاستثمارات علي مستوي العالم 1.5 تريليون دولار أصبحت بعد كورونا 858 مليار دولار وبالتالي حدث بطء في معدلات النمو الاقتصادي علي مستوي العالم ومصر كذلك وحجم التبادل التجاري ما عدا النذر القليل من الدول مثل الصين، فقد وصل قيمة الاستثمارات الأجنبية 136 مليار دولار في عام 2020. (UNCATD, May 2020).

وبعد توافر اللقاح المضاد للفيروس، بدأت العديد من الدول في توفير اللقاح للمواطنين بالمجان، وذلك من أجل عودة الحياة الاقتصادية مرة أخرى وجذب الاستثمارات الأجنبية إليها خاصة في المناطق الاقتصادية الخاصة. في الامارات عدد الجرعات 159 لكل 100 نسمة، بينما في البحرين 127.3 جرعة لكل 100 نسمة ، وفي قطر 115.7 جرعة لكل 100 نسمة، وفي جبل طارق 231.9 جرعة لكل 100 نسمة، وفي اسرائيل 125.7 جرعة لكل 100 نسمة، وفي كندا 107.8 جرعة لكل 100 نسمة، وفي الولايات المتحدة 99.2 جرعة لكل 100 نسمة، وفي بريطانيا 119.1 جرعة لكل 100 نسمة، الأمر الذي يعني عندما تزيد الجرعة عن 100 جرعة لكل 100 نسمة تناول الفرد اللقاح أكثر من مرة، وبالتالي تهيئة البيئة لجذب المزيد من الاستثمارات. ومن المتوقع جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية إلي أوروبا والصين. أما الوضع في مصر علي خلاف ذلك 4.4 جرعة لكل 100 نسمة ، الأمر الذي يترتب عليه ضياع الفرص المحتملة لجذب تلك الاستثمارات، وذلك لعدم توافر أحد مقومات توافر البيئة الملائمة (<https://www.bbc.com/arabic/science-and-tech-55939100>)

3- تحديات مرتبطة بالمنطقة ذاتها والتنمية المستدامة:

تتمثل الصناعات الموجودة والمزعم وجودها بصفة عامة في: التكنولوجيا الحيوية والأدوية، المنسوجات والملابس الجاهزة، تجميع السيارات، الأعمال الزراعية وتجهيز الأغذية، الأجهزة المنزلية والإلكترونيات، الكيماويات والبتروكيماويات، مواد البناء والتشييد، اللوجستيات، التخزين (Dar Group,2015). وفيما يلي بيان الصناعات الموجودة والمزعم وجودها في الأربع

مناطق (Mohammed Abdulaziz, Marlog 10, 13-15 June 2021):

- **المنطقة الصناعية بالسخنة:** تتمثل أهم الصناعات القائمة والمستهدفة في تصنيع مكونات الطاقة، المنسوجات والملابس الجاهزة، الصناعات الغذائية، صناعات تكرير البترول، الكيماويات والبتروكيماويات، مواد البناء والتشييد، الأنشطة اللوجستية وخدمات البريد السريع، الصناعات الثقيلة، تجميع وقطع غيار السيارات، الإلكترونيات والأجهزة المنزلية، الأدوية، مجمعات الصناعات الصغيرة والمتوسطة (جميع أنشطة سلاسل القيمة).
- **المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد:** تتمثل الصناعات القائمة والمستهدفة في: الروبوتات وصناعات الأتمتة، الإلكترونيات والأجهزة المنزلية، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات/ الأجهزة، المعدات والآلات الهندسية، المنسوجات والملابس الجاهزة، الأدوية، تجميع السيارات/ الصناعات الغذائية، مواد البناء والتشييد، صناعة الطاقة الكهربائية، الصناعات الغذائية، أنشطة القيمة المضافة، المراكز اللوجستية والخدمية، مجمعات الصناعات الصغيرة والمتوسطة (جميع أنشطة سلاسل القيمة).

- **المنطقة الصناعية بغرب القنطرة:** تتمثل الصناعات القائمة والمستهدفة في: الأنشطة الزراعية، المنسوجات والملابس الجاهزة، الصناعات الصغيرة والمتوسطة، الأغذية والمشروبات، الصناعات الخفيفة، الصناعات الغذائية، الأنشطة التجارية، خدمات الدعم الصناعي، الأنشطة المجتمعية، اللوجستيات والموانئ الجافة.
- **المنطقة الصناعية بشرق الإسماعيلية (وادي التكنولوجيا):** تتمثل الصناعات المستهدفة في الأنشطة التجارية والمجتمعية، الطاقة المتجددة، صناعات عالية التقنية، مؤسسات التعليم والبحث العلمي.

في ضوء ما تقدم، تتوافر في المنطقة الصناعية بالسخنة 250 منشأة صناعية بعد أن كانت 233 منشأة في ظل المنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس، وأغلب الصناعات ملوثة للبيئة، وبالتالي ذات أثر سلبي على التنمية البيئية المستدامة. كما يتواجد بها 12 مطوراً من 14 مطور على مستوى المنطقة الاقتصادية بأكملها، الأمر الذي يعني حتى الآن مازال أغلب الصناعات في المنطقة الاقتصادية موجودة في منطقة العين السخنة، فلم يتم تجهيز سوي واحد كيلو متر بالمرافق في منطقة بور سعيد شرق، وباقي المناطق في طور التجهيز. وبالتالي أي زيادة متحققة في معدلات النمو في الناتج المحلي الإجمالي يمكن إرجاعه بصفة أساسية للمشروعات الموجودة في منطقة السخنة، ومن ثم المساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة. وقد دعمت ذلك إحدى الدراسات²⁸. أما فيما يتعلق بالتنمية الاجتماعية المستدامة معبرا عنها بمؤشر التنمية البشرية والمتعلق بتدريب العمالة وزيادة مهاراتهم. فإن زيادة عدد العاملين في قطاعي الصناعة والخدمات بمقدار 100 عامل، يقلل مؤشر التنمية البشرية المصري، الأمر الذي يتطلب توافر مراكز تدريب مبتكرة يكون لها انعكاس إيجابي على التنمية البشرية للعمالة المصرية في المنطقة، ويظهر ذلك الأثر في منطقة السخنة بالمقارنة بالمناطق الأخرى (شرق وغرب بورسعيد، غرب القنطرة، شرق الإسماعيلية)، نظراً لأنه حتى الآن لم تقام بهم صناعات تمكن من إظهار دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة.

وقد قامت إحدى الدراسات (Ali, D., 2019:63-77) بدراسة المناطق الاقتصادية الخاصة بمحافظة قناة السويس خلال الفترة (2002-2018). وشملت الدراسة المناطق الصناعية، المناطق الحرة العامة، المنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس، المناطق الحرة الخاصة. وبالرغم أن عينة الدراسة أوسع عن حيز بحثنا، إلا أنه يمكن استخدام نتائجها كمؤشر مدعم لما تم التوصل إليه. فقد توصلت الدراسة إلى أنه من الناحية الاقتصادية، فإن استثمارات المناطق الاقتصادية الخاصة لها تأثير إيجابي كبير على النمو الاقتصادي للاقتصاد المصري. كما إن العمالة في المناطق الاقتصادية الخاصة لها تأثير إيجابي كبير على النمو الاقتصادي للبلاد ومحافظة قناة السويس. بينما من الناحية الاجتماعية، ليس لاستثمارات المناطق الاقتصادية الخاصة تأثير كبير على دليل التنمية البشرية لمصر ومحافظة قناة السويس. فيما يتعلق بالتوظيف، كشفت النتائج أن زيادة التوظيف في المناطق الاقتصادية الخاصة لها تأثير سلبي كبير على دليل التنمية البشرية في مصر ومحافظة قناة السويس. ومن الناحية البيئية، فإن معظم استثمارات المناطق الاقتصادية الخاصة لها تأثير إيجابي كبير على تسريع التدهور البيئي. يشير هذا إلى أنه على الرغم من الأثر الاقتصادي الإيجابي للمناطق الاقتصادية الخاصة، فإن الطريقة التي تتعامل بها الحكومة الحالية مع استدامة المناطق الاقتصادية الخاصة اجتماعياً وبيئياً تؤثر سلباً على رأس المال البشري ونوعية البيئة.

في ضوء ما تقدم، يمكن استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة من خلال النظر في مراحل التطوير للمشروع ومدى وجود سيناريوهات يمكن أن تساعد في تحقيق المستهدف في ضوء المتغيرات

²⁸ أن قيمة الاستثمارات في القطاع الصناعي 19606.5 مليون جنيه خلال الفترة (2002-2018) معظمها في السويس بقيمة 17817.5 مليون جنيه، وبداخل منطقة شمال خليج السويس بقيمة 9488.7 مليون جنيه بعدد مشروعات بعدد 393 مشروع منها 250 مشروع داخل منطقة شمال غرب خليج السويس، وحجم عمالة 37227 عامل خلال نفس الفترة. لمزيد من التفصيل فضلاً راجع (Ali, D., 2019:57-60)

الدولية والاقليمية والمحلية. ويقسم التطور للمشروع لمرحلتين. المرحلة الأولى (2015 – 2030)، والمرحلة الثانية (2030- 2050). وفيما يلي بيان ذلك علي النحو التالي:

المرحلة الأولى (2015-2030):

تم تحليل الجهود التي بذلت من أجل تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس خلال الفترة (2015-2020) علي النحو سالف الذكر. وكذلك تم تناول المشروعات التي تم التعاقد علي تنفيذها والجاري التعاقد علي التنفيذ خلال الفترة (2020-2025). وقد تبين أن منطقة العين السخنة هي المنطقة الوحيدة من بين المناطق الأربعة للمنطقة الاقتصادية التي يوجد بها نحو 250 مشروعاً وأغلبها من المشروعات الملوثة للبيئة ومعظمها ميراث من المنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس. ومع أن هذه المشروعات ذات أثر إيجابي متمثل في زيادة معدلات نمو الناتج المحلي الاجمالي ولكنها ذات أثر سلبي علي كل من التنمية الاجتماعية والبيئية المستدامة. كما أنه تم بيان العديد من جوانب القصور تحتاج الاسراع في معالجتها من أهمها المنظومة اللوجستية بصفة عامة ولوجستيات النقل بصفة خاصة مثل عدم وجود مطار ومشاكل الموانئ الجافة، بالرغم من تنفيذ العديد من الطرق والأنفاق والموانئ وجاري العمل علي تنفيذ البعض الآخر، وكذلك عدم وجود سياسة اعلانية متكاملة وغيرها من المشكلات والتحديات علي النحو سالف الذكر.

وبداية من الآن حتي 2030، اذا تم التركيز علي الصناعات غير الملوث للبيئة مثل الروبوتات وصناعات الأتمتة، الإلكترونيات والأجهزة المنزلية، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات/ الأجهزة، المراكز اللوجستية والخدمية، مجمعات الصناعات الصغيرة والمتوسطة في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد. كذلك الأنشطة الزراعية، اللوجستيات والموانئ الجافة، الصناعات الصغيرة والمتوسطة في المنطقة الصناعية بغرب القنطرة. أيضا الطاقة المتجددة، صناعات عالية التقنية، مؤسسات التعليم والبحث العلمي في المنطقة الصناعية بشرق الإسماعيلية. أما المنطقة الصناعية بالسخنة يتعين التركيز علي الأنشطة اللوجستية وخدمات البريد السريع، الإلكترونيات، مجمعات الصناعات الصغيرة والمتوسطة (جميع أنشطة سلاسل القيمة). وكذلك يتم استكمال المنظومة اللوجستية وبصفة خاصة المرتبطة بالنقل. والقضاء علي التحديات المرتبطة بالقناة والمنطقة الاقتصادية. أضف الي ذلك اتباع السياسات التي تضمن جذب الاستثمارات الاجنبية بالقدر المناسب وفي المكان المناسب وفي الزمن المناسب. ناهيك عن وضع منظومة متكاملة للسياسة الاعلانية. فمن المتوقع ارتفاع معدل نمو الناتج المحلي الاجمالي معبرا عن تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة مصحوبا بتحقيق التنمية البيئية المستدامة. ومع وجود مراكز التدريب والتأهيل وارتفاع مهارة العاملين بالمنطقة، الأمر الذي يتوقع أن ينعكس إيجابيا علي مؤشر التنمية البشرية، وبالتالي المساهمة في تحقيق التنمية الاجتماعية المستدامة.

المرحلة الثانية (2030 - 2050):

بين عامي 2015 ، 2030 ، سوف يتم استيعاب معظم النمو في المدن الحالية التي سوف يصاحبها توسع كبير في شرق بورسعيد والعين السخنة وتوسع طفيف في القنطرة. وفي الوقت نفسه، بعد عام 2030 ، سوف يتطلب حجم التنمية التوسع الحضري ؛ لذلك لابد من تطوير مدن جديدة ، وسيختلف هذا التطور بناءً على السيناريو الذي سيتم اختياره لمواصلة التطوير في منطقة قناة السويس بعد 2030. ووفقا لدار الهندسة هناك سيناريوهين، يمكن بيانها علي النحو التالي: (Dar Group, 2015)

- سيناريو الممر الموحد Consolidated Corridor Scenario ، سوف تكون بورسعيد المنطقة التي تضم أكبر عدد من السكان ، وسيكون النمو في الإسماعيلية في شرق الإسماعيلية. وسوف يستمر التوسع في منطقة مدينة السويس

في العين السخنة بما يتجاوز التطوير المحتمل في مدينة بحيرة السويس الجديدة. وسوف يكون هناك نمو مطرد في كل من العريش والطور يعتمد على حجم الاستثمارات.

- سيناريو التكامل الإقليمي Regional Integrator Scenario ، سوف تكون الإسماعيلية منطقة المدينة ذات أعلى كثافة سكانية، وسوف يكون التوسع الحضري في بوابة الإسماعيلية. وسوف يستمر التوسع في منطقة مدينة السويس في العين السخنة بما يتجاوز التطوير المحتمل في بوابة السويس، وسوف يكون هناك نمو مطرد في كل من العريش والطور يعتمد على حجم الاستثمارات.

وبغض النظر عن السيناريو الذي سوف يتم اتباعه، فإنه يتعين التنويه إلي ضرورة الاستمراية في الحفاظ علي تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاث.

الخاتمة

تسعي الدراسة إلي استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في مصر من خلال دراسة الممارسات الدولية في تطبيق وإدارة تلك المناطق، وبيان دورها في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، خلق فرص العمل، زيادة الصادرات، وتناول المشاكل التي تعوق مسيرتها مثل عدم كفاءة الإدارة الحكومية، عدم كفاية توفير البنية التحتية، ضعف المناطق الاقتصادية الخاصة أمام الظروف المتغيرة في الاقتصاد الدولي. وقد تم التوصل لمجموعة من النتائج والتوصيات علي النحو التالي:

أولاً: النتائج

تتمثل أهم النتائج التي تم التوصل إليها من أدبيات وتجارب المناطق الاقتصادية الخاصة في الآتي:

- (1) تبين من دراسة بعض التجارب الدولية للمناطق الاقتصادية الخاصة، أن مجرد تطبيق منظومة المناطق الاقتصادية الخاصة بإستعارة ملامحها من إحدى التجارب الناجحة ليس ضماناً كافية للنجاح في حد ذاته، فقد تكون شرطاً ضرورياً ولكنه ليس شرطاً كافياً، ويرجع ذلك إلى أن كل دولة لها ظروفها السياسية والاقتصادية والاجتماعية وبيئاتها الثقافية والحضارية التي تؤدي لخلق وإفراز بيئة منفردة لكل دولة تحمل في طياتها عوامل النجاح أو الفشل في تطبيق تلك المنظومة ويجعل منها تجربة قائمة بذاتها.
- (2) تبين من دراسة تطور المناطق الاقتصادية الخاصة، أن الجيل الثالث يهدف لتعزيز الاستدامة البيئية على أساس التكنولوجيا العالية المكثفة، من خلال ربط الأسواق المحلية مع المناطق الاقتصادية الخاصة، وتنمية المهارات، وتعزيز التقنيات العالية، والاقتصاد والابتكار القائم على المعرفة.
- (3) من دراسة المناطق الاقتصادية الخاصة والتنمية المستدامة تبين الآتي:
أ- تبين أهم أن يميز المنطقة الاقتصادية الخاصة وفقاً للأنماط المستحدثة تمتعها بمساحات كبيرة مقارنة بأشكالها الأولية، وتصل لدرجة المقاطعة كما هو الحال في منطقة شنتشن الاقتصادية الخاصة.
ب- اتضح توافر النظم الإدارية والتنظيمية المستقلة من خلال هيئة حكومية مستقلة تتولى الإدارة وتوفير بنية تحتية وخدمات للمستثمرين المستأجرين، ولديها مجموعة مختلفة من أدوات السياسة التي لا يتم تطبيقها على بقية الدولة للترويج لشركات متعددة في مكان واحد من أجل تعزيز التنكثل الرأسي والأفقي.
ج- تبين توافر العديد من الحوافز والضمانات الممنوحة للمشروعات الإستثمارية في المنطقة الاقتصادية الخاصة (منطقة شنتشن - منطقة بنما باسفاكو) وغير موجودة في التجربة المصرية، وبالتالي الاستفادة منها لجذب المزيد من الاستثمارات للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس علي النحو الوارد في متن البحث.
د- تبين أن التنمية المستدامة تستهدف تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية كالآتي:

- تبين أن التنمية الاقتصادية المستدامة تتحقق عندما تزيد معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي دون التأثير على الاستدامة الاجتماعية والبيئية، وأن المناطق الاقتصادية الخاصة ذات تأثير كبير على تعزيز الاستثمار الأجنبي المباشر والعمالة والتصدير بشكل رئيسي ومن ثم تعزيز النمو الاقتصادي.
- ظهر أن التنمية الاجتماعية المستدامة ترتبط بالتنمية البشرية، وأن هناك علاقة قوية بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية. كما أن تحسين رأس المال البشري يحسن النمو الاقتصادي، وتوفر التنمية الاقتصادية لرأس المال البشري الموارد اللازمة لاستدامة التنمية البشرية.
- تبين أن التنمية البيئية المستدامة يمكن تحقيقها من خلال فكرتين: تطبيق مفهوم الإنتاج النظيف، تطبيق مفهوم التعايش أو التكافل الصناعي .

هـ - اتضح أن للمجمعات الصناعية البيئية دوراً هاماً في تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة.

- و- تبين أن فعالية المناطق الاقتصادية الخاصة في تحقيق أهدافها تعد قضية متناقضة بين الباحثين نظراً لأن تلك المناطق ليست مخططاً ثابتاً، ولها خصائص مختلفة تطورت بمرور الوقت بسبب تغير الظروف الاقتصادية للبلدان التي تعمل فيها.

(4) اتضح أن نجاح المنطقة الاقتصادية الخاصة يعتمد على مدى ارتباط هذه المناطق الاقتصادية بالاقتصاد الكلي، وقدرة المنطقة الاقتصادية على دعم التحول الاقتصادي من أساس التصنيع إلى تكنولوجيا الابتكار.

وتتمثل أهم النتائج التي تم التوصل إليها من دراسة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في الآتي:

- (5) تبين أن نمط النمو الحالي في مصر غير مستدام وغير فعال. كما تبين أن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس هو الطريقة الفعالة لمحاربة مختلف تحديات الاقتصاد الكلي التي تعوق تنمية البلاد دون تلويث البيئة، خاصة في ظل السعي لتهيئة الاقتصاد القومي نحو تحقيق التنمية المستدامة بحلول عام ٢٠٣٠.

(6) أتضح أن أول إنشاء لمنطقة اقتصادية خاصة في مصر بدأ في شمال غرب خليج السويس بموجب القانون ٨٣ لسنة ٢٠٠٢، وتبين أنه لم تحدث التنمية الكاملة للمنطقة للعديد من الأسباب الإدارية والتنظيمية وتمويلية وتسويقية، وتداعيات الأزمة المالية العالمية في 2008، بالإضافة للأحداث السياسية التي مرت بها مصر ممثلة في ثورة 25 يناير 2011، وثورة 30 يونيو 2013. لذا تم توسيع نطاق المنطقة لتصبح المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ومساحتها 461 كم² بموجب القانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠١٥ .

(7) المأمول تحقيقه وواقع العمل بالمنطقة الاقتصادية

- أ- تبين من الدراسة أنه من المتوقع وجود أثر إيجابي علي الناتج المحلي الإجمالي، واعتبار المنطقة في السنوات المقبلة ستكون مسؤولة عن 30 % إلى 35 % من الاقتصاد المصري. أيضا متوقع مزيد من الجذب للاستثمارات الأجنبية والعمالة المباشرة وغير المباشرة، والتجارة الخارجية في ظل التوجه نحو التصدير واتباع استراتيجية الاحلال محل الواردات خاصة في ظل الاعتماد علي الموارد المحلية وخلق الكفاية السكانية وإعادة توزيع السكان، وذلك في ضوء هيكل التنظيم الإداري والخاص للمنطقة، والمزايا والإعفاءات وضمانات جذب الاستثمار، ووجود مركز تسوية المنازعات.

ب- إتضح أن هناك جهد يبذل من جانب إدارة المنطقة الاقتصادية والمطورين الصناعيين في الاسراع بتنفيذ مشروعات البنية التحتية في المناطق الأربعة وخاصة منطقتي العين السخنة وشرق بورسعيد، وكذلك في الموانئ الست وخاصة ميناء العين السخنة وشرق بورسعيد. ومع ذلك، هناك افتقار في الآتي:

- إفتقار في البنية التحتية الذكية حتي الآن فلم يتم رقمنة سوي ميناء بور سعيد. وعدم وجود مطار بالمنطقة يمكن من تطبيق منظومة النقل متعدد الوسائط. وأن قطاع النقل والخدمات اللوجيستية يعد من أهم عوامل جذب الاستثمار سواء

كقطاع مستقل أو للقطاعات والصناعات المتنوعة في الاقتصاد القومي والتي يشكل النقل فيها عامل أساسي لسهولة النفاذ والوصول للأسواق وبما يؤدي لزيادة معدلات النمو الاقتصادي.

- هناك عدم وضوح في مفهوم الموانئ الجافة في السياق التشريعي، وعدم تطوير دورها من مجرد مستودعات جمركية لمناطق ذات قيمة مضافة، والافتقار لربطها بكافة وسائل النقل متعدد الوسائط رغم ما يميزها من أهمية لا تقل في أهميتها عن الموانئ البحرية .

- تقتصر السياسات الإعلانية في المرحلة الأولى بالدعاية المباشرة من خلال الموقع الإلكتروني للمنطقة ومواقع التواصل الاجتماعي المختلفة، دون التطرق للسياسة الاعلانية غير المباشرة. كما تميز الأسلوب الترويجي بالمنطقة بالسطحية ولم تواكب هذه السياسات تطور الأحداث في المنطقة وفي العالم.

(8) اتضح وجود نوعين من التحديات تواجه المنطقة الاقتصادية لقناة السويس:

أ- ظهور تحديات مرتبطة بقناة السويس ذاتها، تتمثل في وجود العديد من الطرق ووسائل النقل المنافسة لقناة السويس علي النحو الوارد في متن البحث.

ب- ظهرت عدة تحديات مرتبطة بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، تتمثل في الآتي:

• أن هناك منافسة طاحنة من جانب المناطق الاقتصادية الخاصة في المناطق المحيطة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس مثل طنجة بالمغرب والاردن والسعودية والامارات وعمان واسرائيل، بالإضافة للعديد منها في الدول الافريقية وذلك من خلال الدور الصيني في أفريقيا.

• تبين تأثير فيروس كورونا علي معدل تدفقات الاستثمارات الأجنبية للمناطق الاقتصادية الخاصة بصفة عامة، وبالتالي حدث بطء في معدلات النمو الاقتصادي علي مستوي العالم ومصر وكذلك حجم التبادل التجاري ما عدا النذر القليل من الدول مثل الصين.

• اتضح أن هناك تحديات مرتبطة بالمنطقة ذاتها وتحقيق التنمية المستدامة، فما زال حتي الآن أغلب الصناعات في المنطقة الاقتصادية موجودة في منطقة العين السخنة، وبالتالي أي تحقق لمعدلات نمو في الناتج المحلي الاجمالي يمكن رده بصفة أساسية للمشروعات الموجودة في منطقة السخنة، ومن ثم المساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة. أما فيما يتعلق بالتنمية الاجتماعية المستدامة بأخذ مؤشر التنمية البشرية والمتعلق بتدريب العمالة وزيادة مهارتهم، فكان الأثر سلبي لعدم وجود مركز للتدريب وإن كان يحتاج للتطوير، ويظهر ذلك الأثر في منطقة السخنة بالمقارنة بالمناطق الأخرى (شرق بورسعيد، غرب القنطرة، شرق الاسماعيلية)، نظراً لأنه حتي الآن لم تقام بهم صناعات يمكن في إظهار دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة.

(9) تبين من استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة، أنه من المتوقع تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة في ظل وجود ضوابط محددة علي النحو الوارد في متن البحث.

ثانياً: التوصيات

(1) ضرورة الأخذ في الحسبان عند دراسة التجارب الدولية ونقل جانب أو أكثر من جوانب الاستفادة أو التنبيه لأي جانب من جوانب القصور من هذه التجارب، تطويع أو تعديل جانب الاستفادة أو تجنب جانب القصور بما يتلائم مع مقومات القابلية للتطبيق واشتراطات تحقق الفعالية ودعائم الإستمرارية، نظراً لأن كل دولة لها ظروفها السياسية والاقتصادية والاجتماعية وبيئاتها الثقافية والحضارية التي تؤدي لخلق وإفراز بيئة منفردة لكل دولة تحمل في طياتها عوامل النجاح أو الفشل في تطبيق تلك المنظومة ويجعل منها تجربة قائمة بذاتها.

(2) ضرورة دعم التنمية المستدامة في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس لمحاربة مختلف تحديات الاقتصاد الكلي التي تعوق تنمية البلاد دون تلوّث البيئة. وهذا يتطلب ضرورة التأكيد علي جذب الاستثمار الأجنبي بالقدر المناسب وفي المكان المناسب وفي الوقت المناسب وبمل يحقق المستهدف. وضرورة الاستفادة من التجارب المختلفة التي تم تناولها خاصة فيما يتعلق بحوافز وضمانات الاستثمار والعمالة واستخدامات الأراضي وغيرها، وذلك علي النحو التالي:

أ- ضرورة الا يتجاوز سعر الضريبة 15% على المشروعات التي تحقق ربح. مع التدرج في الاعفاء؛ حيث تم الإعفاء من ضريبة الدخل وأي ضرائب إضافية في السنتين الأوليتين (بعد عام تحقيق الربح) للمشروعات العاملة في مجال التصنيع النظيف، النقل، الزراعة، تربية الحيوانات، ثم الإعفاء من 50% من الضريبة في الأعوام الثالث والرابع والخامس.

ب- ينبغي السماح للمستثمرين الأجانب الذين يقومون بإعادة استثمار أرباحهم في المنطقة الاقتصادية لفترة لا تقل عن 5 سنوات بإسترداد 40% من ضريبة الدخل المسددة خلال الفترة الجديدة لإعادة استثمار أموالهم، وتزداد نسبة الإعفاء بالنسبة للمشروعات التي تتعامل في استثمارات أجنبية تزيد عن 5 مليون دولار أمريكي.

ج- يجب تمكين المستثمرين من الحصول على حق الانتفاع للأراضي من أجل تنميتها وإقامة مشروعات عليها لأن الأرض ملك الدولة. كما يتعين إعفاء المشروعات المقامة داخل هذه المناطق من رسوم إستغلال الأراضي لأول خمس سنوات تبدأ من تاريخ الحصول على الموافقة لاستغلالها ونصف الرسوم في الخمس سنوات التالية وذلك عندما يكون عقد المشروع تزيد مدته عن 15 عام. كذلك المشروعات التي تزيد إستثمارات عن 10 مليون دولار أمريكي والمشروعات التي تستخدم تكنولوجيا متقدمة لها معاملات تفضيلية.

د- ينبغي ربط بيع المنتجات بالمستخدم من مواد خام ونقل التقنية للاقتصاد المحلي، حيث يحق للمشروعات المقامة في المنطقة الاقتصادية بيع جزء من الإنتاج في السوق المحلي. وإذا كانت تلك المنتجات مصنعة من مواد خام أو تساعد في نقل التقنية للاقتصاد المحلي، ترتفع نسبة المسموح ببيعها داخل السوق المحلي والتي قد تصل إلى 100% من الإنتاج.

هـ- ضرورة سن تشريع بقصد تشجيع الإستثمار في الصناعات التكنولوجية التي تساهم في تحقيق التنمية البيئية المستدامة، بجانب التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة.

و- ضرورة صدور قانون ينظم العمالة كما هو الحال في كل من شنتشن وبنما باسيفيكو. مع ضرورة العمل علي جذب الأيدي العاملة الماهرة من جميع أنحاء العالم مع حرية استيرادها بنسبة 100% كما هو الحال في كل من شنتشن وبنما باسيفيكو ، والتي لا تزيد نسبتها عن 10% في المنطقة ، الأمر الذي يتطلب في حالة عدم توافر العمالة المحلية أو نقصها ضرورة تجاوز نسبة العمالة الأجنبية المفترضة طبقا لقانون العمل. أيضا مع ضرورة توفير بيئة عمل مشجعه مع ضمان حقوق العاملين متمثلة في: توفير معدلات ثابتة للعمل الإضافي بنسبة 25%، وبنسبة 50% في حالة العمل بالعطلات. بالإضافة للمرونة في تحديد أيام عطلات العمالة. بالنسبة للعمالة الأجنبية ضرورة تسهيل جميع إجراءات الحصول على التأشيرة وتصاريح العمل من خلال توفير نافذة واحدة لهم وأسرههم. في حالة إستيراد أية متعلقات شخصية أو منزلية من قبل العمالة الأجنبية ضرورة الإعفاء من الضرائب لمرة واحدة فقط حتى قيمة محددة وفقا لظروف الدخل والمعيشة. والأهم إقامة مركز لبناء القدرات وتدريب العمالة وتوفير التعليم العالي لها.

ز- ضرورة توافر قانون إستقرار الاستثمار، والذي يضمن عدم تأثير أي من التغيرات بالنظام القانوني أو المحلي على بيئة الأعمال أي الشركات القائمة بالمنطقة، وبصفة خاصة تلك المرتبطة بالهيكل الضريبي والمزايا المقدمة للمشروع، وذلك خلال فترة 10 سنوات تبدأ من تاريخ تسجيل الشركة بالمنطقة الاقتصادية كما هو الحال في بنما باسيفيكو.

(3) الإسراع في اكتمال مراحل المشروع وضرورة التكامل بين وحداته، وهذا يتطلب بذل المزيد من الجهد من جانب إدارة المنطقة الاقتصادية والمطورين الصناعيين في الإسراع بتنفيذ مشروعات البنية التحتية في المناطق الأربعة وخاصة منطقتي العين السخنة وشرق بورسعيد، وكذلك في الموانئ الست التابعة وخاصة ميناء العين السخنة وشرق بورسعيد. وبالرغم من ذلك هناك بعض الجوانب التي يتعين الإسراع في أخذها في الحسبان:

أ- التأكيد على ضرورة استكمال البنية الأساسية الذكية الحديثة والمتطورة وفقاً للمواصفات العالمية، وتكون مزودة بأنظمة متطورة ومركز تحكم للمراقبة والتشغيل عن بعد والتأمين بكافة المرافق الموجودة من خلال شبكة ذات نطاق واسع وعريض مزود بطواقم للدعم وعمل بوابات الكترونية وتشغيل آلي للمرافق، كما تعد الرقمنة للموانئ خطوة مهمة لتطبيق الموانئ الذكية .

ب- ضرورة وجود مطار بالمنطقة باعتبارها منطقة متكاملة حيث أن صفة التكامل تتلخص في وجود ميناء وأنفاق وطرق برية ومناطق صناعية ولوجيستية تكون مدعمة بمطار ويربطها بالدولة الأم . مع إعادة النظر في الأهداف الإنمائية للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس حتى تتمكن من تحقيق الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في البلاد من خلال التكافل الصناعي.

ج- ضرورة اتباع سياسات تسويقية للمنطقة فعالة ومرنة تسمح بمخاطبة أصحاب رؤوس الأموال وصناديق الاستثمار لعرض الفرص الاستثمارية المتاحة بعد إعداد دراسات جدوى لتلك المشروعات التي يتم دراستها بدقة ليختاروا منها ما يناسبهم، مع الأخذ في الاعتبار إعداد دراسات لتنافسية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في المجالات الاستثمارية المختلفة. كما تتطلب المراحل المتعاقبة لتنفيذ العمل بالمنطقة الاقتصادية بجانب سياسة الترويج المباشرة أن تبدأ إدارة المنطقة باعتماد سياسية ترويجية غير مباشرة، تنطوي على سياسات مرتبطة بالشركات العاملة بالمناطق في الأسواق المحلية والإقليمية والدولية، وذلك من أجل تعريف المستهلكين في كافة الأسواق ومساعدة هذه الشركات في تسويق منتجاتها مما يساهم في انتشارها ونجاحها، كذلك إقامة المؤتمرات والمعارض الدولية من أجل تفعيل دور المنطقة ودعمها باعتباره أسلوباً للدعاية والترويج لها.

(4) يتطلب القضاء على التحدي المرتبط بقناة السويس، ضرورة دراسة اقتصاديات الطرق البديلة للقناة ومتابعتها، وإدراك دور وأهمية اقتصاديات النقل البحري ومواكبة التقدم التكنولوجي وتأثيره على بناء السفن وأحجامها وتخطيط الموانئ وتكاليف التشغيل، بالإضافة إلى الإستمرار في أعمال التطوير للموانئ والمعدات والأرصدة.

(5) من أجل القضاء على التحدي المرتبط بالمناطق الاقتصادية الخاصة المحيطة، يتعين وجود بعض جوانب التنسيق مع المناطق الاقتصادية الخاصة المحيطة وخصوصاً في الدول العربية من أجل التعاون ليكون هناك بديل للتنافس بحيث تتوطن الصناعات في المناطق الاقتصادية وفقاً للميزة التنافسية، الأمر الذي يترتب عليه إستفادة الجميع، لأن التنافس سوف يعود بالضرر على الجميع.

(6) يتطلب القضاء على التحدي المرتبط بفيروس كورونا، ضرورة العمل على رفع نسبة تناول اللقاح المرتبط بفيروس كورونا ليصل إلى أكثر من 100%، الأمر الذي يعني تناول جرعتين من اللقاح ، وذلك من أجل عودة الحياة الاقتصادية مرة أخرى وجذب الاستثمارات الأجنبية للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس. أما في ظل عدم الوعي والتوعية وانخفاض نسبة تناول اللقاح مجاناً، الأمر الذي يترتب عليه ضياع الفرص المحتملة لجذب تلك الاستثمارات، وذلك لعدم توافر أحد مقومات توافر البيئة الملائمة.

(7) يتعين إعادة النظر في الأهداف الإنمائية للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس من أجل القضاء على التحدي المرتبط بالاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، من خلال تطبيق الجيل الثالث من المناطق الاقتصادية الخاصة ممثل في

إنشاء مجتمعات صناعية بيئية يمكنها تعزيز الأنشطة الصناعية مع تحسين الاستدامة الاجتماعية والبيئية للمنطقة من خلال التكافل الصناعي.

(8) ينبغي أن يعتمد نجاح المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على مدى ارتباط هذه المنطقة بالاقتصاد الكلي، وقدرة المنطقة الاقتصادية على دعم التحول الاقتصادي من أساس التصنيع إلى الابتكار التكنولوجي. مع ضرورة توافر الاستقرار السياسي والدعم الحكومي والشعبي، توفر مناخ جاذب للاستثمار، إستقرار السياسات الاقتصادية، توافر القضاء المتخصص العادل.

(9) ضرورة التركيز على الصناعات غير الملوثة للبيئة، واستكمال المنظومة اللوجستية وبصفة خاصة المرتبطة بالنقل، والقضاء على التحديات المرتبطة بالقناة والمنطقة الاقتصادية، واتباع السياسات التي تضمن جذب الاستثمارات الأجنبية بالقدر المناسب وفي المكان المناسب وفي الزمن المناسب، ووضع منظومة متكاملة للسياسة الاعلانية، من أجل استشراف دور المنطقة الاقتصادية الايجابي في تحقيق التنمية المستدامة.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

• الكتب

- إبراهيم نافع، "الصين: معجزة نهاية القرن العشرين"، القاهرة، مركز الأهرام للترجمة والنشر، الطبعة الأولى، 1999.
- محمودى مراد، "النظرية العامة للمناطق الاقتصادية الحرة"، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2002.
- رمضان صديق محمد، " الضمانات القانونية والحوافز الضريبية لتشجيع الاستثمار"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

• البحوث والتقارير والمؤتمرات والمجلات

- أحمد عيد المنصف، مصطفى رشيد، (2013) "إعادة صياغة مصر: قناة السويس بوابة تجارة العالم"، المؤتمر الدولي للنقل البحرى واللوجستيات، أفاق للتنمية لمنطقة قناة السويس: رؤية مستقبلية، 17-19 مارس 2013.
- السيد جلال حسن (2013)، "قناة السويس والطرق البديلة المناقسة"، المؤتمر الدولي للنقل البحرى "مارلوج 2"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية.
- المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (2020)، التقرير السنوي، ديسمبر 2020.
- جريدة المال، (2013)، 20 أكتوبر 2013.
- سلوى بخيت، (1977) "دراسة عن تنظيم وإدارة المناطق الحرة"، بحث غير منشور، القاهرة، معهد التخطيط القومى.
- سعد الحصن، (1986)، "المناطق الحرة بجمهورية مصر العربية: دراسة تحليلية للموقع الجغرافى والبناء الصناعى"، سلسلة دراسات الشرق الأوسط رقم 18، جامعة عين شمس، مركز بحوث الشرق الأوسط.
- سيد عطيتو محمد علي، (2004)، " دور المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة في تنمية وتشجيع الاستثمار في مصر"، جمعية الضرائب المصرية، النشرة الدورية، المجلد 14 العدد 56، نوفمبر.
- لمياء محمد المغربى، (2006)، "تقييم مشروع تنمية شمال غرب خليج السويس: دراسة حالة المنطقة الحرة بدليات بالصين والمنطقة الحرة بدولة الامارات العربية المتحدة"، مجلة النهضة، العدد 3، يوليو.
- محمد إبراهيم منصور وأخرون، (2008)، "نحو الإستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافى"، مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء المصرى.
- مصطفى محمد عز العرب، (2000) "العناصر اللازمة لخلق مركز إقتصادى عالمى جديد فى منطقة السويس"، دراسة غير منشورة، جامعة حلوان، مركز بحوث ودراسات التجارة الخارجية، يوليو.
- مجلس الشورى المصرى، (2002)، تقرير اللجنة المشتركة بين لجنتي الشئون المالية والاقتصادية والإنتاج الصناعى عن قرار رئيس الجمهورية بمشروع قانون المناطق الاقتصادية بمشروع قانون المناطق الاقتصادية الخاصة.
- تقرير اللجنة الاقتصادية لمجلس الشعب، 2002
- الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، (2014)، "المنظور البينى لإستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم قناة السويس"، وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية.
- الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، (2008)، " إستراتيجيات التنمية لمحافظة الجمهورية: إقليم قناة السويس"، وزارة الاسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية.
- وزارة التخطيط، الإطار الإستراتيجى لخطة التنمية الإقتصادية والإجتماعية 2014/2015، القاهرة، 2015.
- وزارة التخطيط، (2016) خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية (2015/2016).

• الرسائل

- اسلام النمر، (2018) ، "تسوية المنازعات التجارية في المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة"، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية.
- ايمان أحمد مرعى، (2009) ، " إدارة المناطق الحرة: دراسة مقارنة مع التطبيق على المنطقة الحرة العامة بمدينة نصر بجمهورية مصر العربية "، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، قسم الإدارة العامة، جامعة القاهرة.
- ايمان حسين محمد هلال، (2017) ، " نحو استراتيجية تنمية محور قناة السويس في ضوء تكنولوجيا اللوجيستيات وخدمات النقل البحرى"، رسالة ماجستير، قسم الاقتصاد، كلية التجارة ، جامعة المنصورة.
- ايمان محمد عبداللطيف مصطفى،(2007)، " دور المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة في تنمية الاقتصاد المصري مع الاشارة للتجربة الصينية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة ، جامعة الزقازيق.
- جمال أوبكر محمد حامد، (1999) ، " دور السياسة في التوزيع القطاعي والاستثمارات في مصر"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة.
- رامى عدلى ذكى سليمان (2007) ، " اقتصاديات قناة السويس خلال الفترة من (1975 - 2005) "، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة ، جامعة عين شمس.
- محمد مصطفى عبد الحفيظ (2009) ، تنمية المناطق الحرة العالمية في حقبة تكنولوجيا المعلومات - دراسة حالة مشروع المنطقة الحرة شمال غرب خليج السويس وشرق بورسعيد، رسالة دكتوراة ، كلية الهندسة ، جامعة القاهرة.
- هبة إبراهيم محمد عشرى، (2005) ، "إستخدام نظم دعم القرار لترشيد قرارات الاستثمار فى مشروعات تطوير الملاحى لقناة السويس، " رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة بورسعيد، جامعة قناة السويس.
- وائل فوزى بدوى،(2008)، " التجربة المصرية فى مشروعات BOOT ودور البنوك فى تمويلها مع التطبيق على قطاع النقل البحرى" ، رسالة ماجستير،كلية التجارة ،جامعة عين شمس. ، 2008 .

• القوانين والقرارات الاتفاقيات

- القانون 83 لسنة 2002 الخاص بالمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس.
- القانون 27 لسنة 2015 الخاص بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.
- قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 35 لسنة 2003 الخاص باللائحة التنفيذية لقانون المنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس.
- قرار رئيس الجمهورية رقم 330 لسنة 2015 بإستبدال عبارة " الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس" بعبارة " الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية شمال غرب خليج السويس".
- قرار رقم 279 لسنة 2020 الخاص باللائحة التنفيذية لقانون المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.
- حلمي محمد، (2012) ، " الاقتصادي ينفرد بنشر خطة تنمية المنطقة الاقتصادية لشمال غرب خليج السويس"، مجلة الأهرام الاقتصادي، سبتمبر 2012. <http://http://digital.aharm.org.eg/articales.aspx?Serial=136899&eid=13537>

ثانياً: المراجع الأجنبية

• Books

- Aggarwal, A. (2012), "Social and Economic Impact of SEZs in India", Oxford; New Delhi; Oxford University Press.
- Owens, J. (2005), "Competition for FDI and the Role of Taxation", in Tax Systems and Tax Reforms in New EU Members, Routledge, London.

• Periodicals, Articles and Reports

- Aivalioti, M., & et al., (2014), "New opportunities in Industrial Waste Management", Waste Management, 34(10), 1737-1738.
- Aggarwal, A., (2007) ,"Impact of Special Economic Zones on Employment, Poverty and Human Development", Indian Council for Research on International Economic Relation.
- Brautigam, D., & Tang, X., (2011), "African Shenzhen: China Special Economic Zones in Africa", Journal of Modern African Studies, 49(1), PP.27-54.
- Brautigam, D., & Tang, X., (2014), "Going Global in Groups: Structural Transformation and China's Special Economic Zones Overseas", World Development, Vol. (63), PP.79-84.
- Costa, & et al., (2010), "Waste Management Policies for Industrial Symbiosis Development: Case Studies in European Countries", Journal of Cleaner Production, 18(8), 815-822.
- Dar Group., (2015), "Suez Canal Area Development project", Egypt, Dar Group.
- Dannenberg, Peter., &et al., (2013), " Chinese Special Economic Zones in Africa: a New Species of Globalization?", African East-Asian Affairs, issue 2, June 2013.

- ELSakty., Khaled., (2014),” Suez Canal Logistics Hub: Competition and Challenges “, Vol 8 No 1, Journal of Supply Chain Management.
- Farole, Tomes., (2011a) “Public Disclosure Authorized Directions in Development Trade Special Economic Zones in Africa Comparing Performance and Learning from Global Experience”, World Bank, Washington, DC.
- Farole, Thomas., (2011b), "Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges and Future Directions", World Bank, Washington, DC.
- FIAS, (2008), "Special Economic Zone : Performance, Lessons Learned, and Implication for Zone Development " , Washington, DC: FIAS, World Bank.
- Hakimian, Hassan, (2009), "Iran's Free Trade and Special Economic Zones: Challenges and Opportunities", University of California, Sep. 2009.
- Haggard, S. E., & ProQuest (Firm)., (2007), “Sustainable Industrial Design and Waste Management: Cradle-to-Cradle for Sustainable Development, Amsterdam; Boston; Elsevier Academic Press.
- Hamada, K., (1974), “An Economic Analysis of Duty-Free Zones.” Journal of International Economics, Vol. 4.
- Haus Mann, Ricardo & et al., (2017), "Special Economic Zones in Panama: A Critical Assessment", Working Paper, Center for International Development at Harvard University.
- Hussein .H, A., (2015), "The Role of Suez Canal Development in Logistics Chain”, Springer Science Business Media, New York.
- HU, A.G., (2007), “Technology Parks and Regional Economic Growth in China.”, Research Policy, Vol. 36, Issue 1, pp 76-87.
- Jinyan Li., (1989), "Incentives for Foreign Investment in the People`s Republic of China", Review of International Business Law.
- Kira, A. R., (2013), “The Factors Affecting Gross Domestic Product (GDP) in Developing Countries: The Case of Tanzania”, European Journal of Business and Management, 5(4)148-158.
- Kechichian, E. and M.H. Jeong. (2016). “Mainstreaming Eco-Industrial Parks: Conclusions from the Eco-Industrial Park 2015 Event in Seoul.” Washington, D.C.: World Bank.
- Kenawy, Ezzat., (2016), " The Economic Impacts of the New Suez Canal Strategic Sectors”, Economy & Territory, IEMed. Mediterranean Yearbook.
- Mark Yaolin Wang & Xiaochen Meng., "Building Nets to Attract Brides: China's Hi- Tech Zones and Their Impacts on Transition from Low-Skill to High- Value Added process, Proceeding of the 15th Annual Conference of the Association for Chinese Economic Studies Australia (ACESA).
- Meng, G.W., (2005), "Evolutionary Model of Free Economic Zones: Different Generations and Structural Features", Chinese Geographical Sciences, 15(2).
- Mohammed Abdulaziz, (2021), ” SZCONE”, The International Maritime Transport and Logistics Conference, Marlog 10, 13-15 June.
- Mohammed Khamis., (2021), “Digitalization in Ports & Maritime Industry”, The International Maritime Transport and Logistics Conference "Marlog 10", 13-15 June.
- Mrlberg, W. & M. Amengual., (2008), "Economic Development and Working Conditions in Export Processing Zones: A Survey of Trends", ILO, Geneva.
- N Gage Consulting S.A.E., (2016), “The Suez Canal Economic Zone: A Strategic Location & Modern-day Innovation”, General Authority for Suez Canal Economic Zone, Cairo.
- Pandian, J. a., (2013), “Composite Performance Index for Sustainability”, IOSR Journal of Environmental Science, Toxicology and Food Technology, 3(1), 91-102.
- Quaicoe, A& et al., (2017), “Assessing the Impact of Export Processing Zones on Economic Growth in Ghana”, Research in International Business and Finance, 42, 1150-1163.
- Ranis, & et al., (2000)., ” Economic Growth and Human Development”, World Development, 28 (2):197-219.
- Sharma, G., & Azmat Gani., (2004),” The Effects of Foreign Direct Investment on Human Development”, Global Economy Journal, Vol.4(2).
- Tatsuyuki Ota., (2003), "Industrial Policy in Transitional Economy: The Role of China's Special Economic Zone in Economic Development", Part One.

- The World Bank., (2017), “Special Economic Zones; An Operational Review of Their Impacts”, Washington, DC 20433: Competitive Industries and Innovation Program (CIIP).
- Transnational Strategy Group, (2014), " Study of the Benefits of Establishing a Pakistan- India Cross- Border Special Economic Zone", prepared for the United States Institute of Peace, Washington, D.C, November.
- United Nations Conference on trade and Development (UNCTAD), (2004), " World Investment Report 2004: The Shift Towards Services", New York and Geneva, United Nations Publication, Sales No E93IIA14.
- Wong K, &Chu., (1984), “Export processing zones and special economic zones as generators of economic development: the Asian experience”, Geogr Ann Ser B 6:1–16
- Yeow Teck Chai and Ooi Chooi Im, (2009), " The Development of Free Industrial Zones–The Malaysian Experience", 2009.
- Yang Zhou, J. F., (2018), “How Foreign Direct Investment Influences Carbon Emissions, Based on the Empirical Analysis of Chinese Urban Data”, Sustainability, 10.
- Yeung, Y, Lee.J, Kee G, (2009), "China’s Special Economic Zones at 30", Bellwether Publishing, Eurasian Geography and Economics.
- Waqas Ahmed& et al., (2020), “Sustainable and Special Economic Zone Selection under Fuzzy Environment: A Case of Pakistan”, symmetry, MDPI.
- Wong, kwan-Yiu., (1987), "China's Special Zone Experiment: An Appraisal", Geografiska annaler series B, Human Geography, No 69 (1).
- Zeng, Douglas Zhuhua., (2016). Special Economic Zones: Lessons from the global experience. PEDLSynthesis Paper Series.
- Zheng, g& et al (2016), “Development Zones and Local Economic Growth: Zooming on the Chinese Case”, China economic review, 38, 238-249.
- Zeng, Douglas Zhuhua., (2015),” Global Experiences with Special Economic Zones: Focus on China and Africa”, The World Bank.
- (2012), " Putting the Car in Front of The Horse? Let's Talk Development: A Blog Hosted”, the World bank's Chief Economist", April.
- (2011), " How Do Special Economic zones and Industrial Clusters Drive China's Rapid Development?", World Bank Policy Research Working Paper 5583
- Zhang, M., & Chen, H., (2018), “Steam Jet Mill—a Prospective Solution to Industrial Exhaust Steam and Solid Waste”, Environmental Science and Pollution Research, 25(18), 17842-17854.
- Zone, G. A, Development of Suez Canal Corridor (scc), 2015.
- Zone, A. F, Sokhna port, 2015.
- Zone, A. F, East Port Said Port, 2015.
- Zone, G. A, Ports, Logistics & Maritime - Related Activities, 2015
- Zone, G. A., 10 th Ramadan Dry Port Project, Priority Infrastructure Profiles, 2015
- Zone, G. A, Ismailia Dry Port Project, Priority Infrastructure Profiles, 2015
- Zone, G. A., Infrastructure Opportunities, 2015.
- Zone, G. A., New Desalination Plants, Priority Infrastructure Profiles, 2015.
- Zone, G. A., Provision of Additional Wastewater Treatment Capacity, 2015.
- Zone, G. A., ICT & Research Parks, 2015.
- Zone, G. A, Pharmaceuticals, Manufacturing Project Profiles, 2015.
- Zone, G. A, Automotive parts & vehicle Assembly, Manufacturing Project Profiles, 2015.
- Zone, G. A, Textiles, Manufacturing Project Profiles, 2015.

Thesis

Ali, D., (2019), " The Use of Special Economic Zones to Drive Sustainable Development in Egypt: A case Study on the Suez Canal Region", Master of Science in Sustainable Development, The American University in Cairo.

• Internet Reference

- Bencardino, M & Esposito, V.,(2020), “Tanger MED SEZs: A Logistic and Industrial Hub in the Western Mediterranean”, Springer Nature Switzerland AG, PP.40-50.

http://dx.doi.org/10.1007/978-3-030-58820-5_4

- Bost, François.,(2019), "Special economic zones: methodological issues and definition", 2019.

https://unctad.org/en/PublicationChapters/diaeia2019d2a7_en.pdf

- Burmazovic, Aleksa., (2020), "COVID-19 - Implications for SEZ in Africa: Lessons from Rwanda", 3 Sep.<https://www.tralac.org/blog/article/14883-covid-19-implications-for-sez-in-africa-lessons-from-rwanda.html>

- Don Hirasuna and Joel Michael., (2005)," Enterprise Zones: A Review of the Economic Theory and Empirical Evidence", Policy Brief Minnesota House of Representatives Research Department, January.<http://www.house.leg.state.mn.us/hrd/pubs/entzones.pdf>

- Herrera, Santiago&Badr, Karim., (2012), "Internal migration in Egypt: Levels, Determinants, Wages, and likelihood of employment ", Policy Research working paper; no. WPS 6166. Washington, DC: World Bank.
<http://documents.worldbank.org/curated/en/875681468232465669/Internal-migration-in-Egypt-levelsdeterminants>

- Investing in China's Economic Development Zones.

<https://www.china-briefing.com/news/chinas-economic-development-zones-types-incentives/>

-Iseng Yea Jen., (2015)," Merging Challenges of Free Trade Zones to The Export Control Regime", Workshop on Strategic Trade Control, Pacific Forum CSIS Taipei, Taiwan, August.

https://csisprod.s3.amazonaws.com/s3fspublic/legacy_files/files/attachments/130828_TsengYeaJen.pdf

- Jin wang., (2009),"The Economic Impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese Municipalities", Job Market Paper, London School of Economics, Novmber.

https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=NASM2011&paper_id=239

- Lilly and Associates, " Panama's Colon Free Zone: Challenges and Opportunities of a Logistics Hub",
<http://www.shiplilly.com/rates/PanamaCFZLogisticsHub.pdf>

- Lord, Mntague. J & Pawat tangtrongjita,(2014), " special Border Economic zone (SBEZ) in the Indonesia-Malaysia- Thailand Growth Tringle (IMT-GT), Munich personal RePE Archive 15 May .

www.mpra.ub.uni-muenchen/61060/1/MRRA_paper_61060.pdf

- Manamba Epaphra, J. M., (2016), "Investment and Economic Growth: An Empirical Analysis for Tanzania", Turkish Economic Review, Vol.3(4)

https://www.researchgate.net/publication/313979391_Investment_and_Economic_Growth_An_Empirical_Analysis_for_Tanzania

- Matthew Ward., (2016)," Enterprise Zones", House of Commons Library, BRIEFING PAPER, Number 5942, 17 March. <file:///C:/Users/galal/Downloads/SN05942.pdf>

- Rishi Su. Ak , " The Free Ports Opportunity How Brexit could boost trade, manufacturing and the North", Centre for Policy Studies, November .

<http://www.exportjamaica.org/ja/images/pdfs/TheFreePortsOpportunity-UK.pdf>

-Scott, Emma., (2013), " China Goes Global in Egypt: A Special Economic Zone in Suez", Center for Chinese Studies, Discussion papers, August. <https://core.ac.uk/download/pdf/37420868.pdf>

-UNCATD," INVESTMENT POLICY RESPONSES TO THE COVID-19 PANDEMIC", Investment Policy Mointor, May 2020.https://unctad.org/system/files/official-document/diaepcbinf2020d3_en.pdf

- NNIDO.,(2015), "Economic Zones in The Asian ", Unido Country Office in Viet Nam, August.

[https://www.unido.org/fileadmin/user_media_upgrade/Resources/Publications/UCO_Viet_Nam_Study_FINAL.p
df](https://www.unido.org/fileadmin/user_media_upgrade/Resources/Publications/UCO_Viet_Nam_Study_FINAL.pdf)

- USAID. (2018), "Economic Growth and Trade",Retrieved from 20/5/2020.

<https://www.usaid.gov/egypt/economic-growth-and-trade>

-Wyman, Oliver., (2018)," Special Economic Zones as aTool for Economic Development ".<https://www.oliverwyman.com/content/dam/oliver-wyman/ME/publications/Special-Economic-Zones.pdf>

- UNCTAD,(2019) "Special Economic Zones ", World Investment Report.

https://unctad.org/en/PublicationChapters/WIR2019_CH4.pdf

-<https://www.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate=29012021&id=df36cda9-8984-4c2f-aa77-716581f8b646>

-<https://sczone.eg/services/al-arish-port/>

-<https://www.investopedia.com/terms/e/enterprise-zone.asp>

- <https://www.youm7.com/story/2021/5/21/>
- www.suezcanal.gov.eg
- <https://aawsat.com/home/article/2382551>
- <https://sczone.eg/services/al-tor-port/>
- https://www.capmas.gov.eg/Pages/IndicatorsPage.aspx?Ind_id=1117
- <https://aawsat.com/home/article/2382551>
- <https://gate.ahram.org.eg/News/2568116.aspx>
- <https://www.youm7.com/story/2021/5/21/>
- <https://www.youm7.com/story/2021/5/30/>
- <https://www.youm7.com/story/2020/6/27/>
- <https://www.youm7.com/story/2021/5/25/>
- <https://www.youm7.com/story/2021/5/26/>
- <https://extranews.tv/extra/category/27/topic>
- <https://www.bbc.com/arabic/science-and-tech-55939100>
- http://English.sz.gov.ch/gi/20117/t20110713_1675961.htm.20/4/2020

