

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/TRANS/2001/7
28 September 2001
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA
15-09-2002
LIBRARY & DOCUMENT SECTION

تقييم المناطق الحرة- جوانب الصناعة والنقل
دراسات حالة مختارة في منطقة الإسكوا



الأمم المتحدة
نيويورك، ٢٠٠١

01-0800

تمهيد

تم إعداد هذه الدراسة، بعنوان "تقييم المناطق الحرة - جوانب الصناعة والنقل: دراسات حالة مختارة في منطقة الإسكوا"، في إطار برنامج عمل قسم النقل التابع لشعبة القضايا والسياسات القطاعية في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) لعامي ٢٠٠٠-٢٠٠١. وتأتي هذه الدراسة استكمالاً للدراسات التي يجريها قسم النقل في شعبة القضايا والسياسات القطاعية في الإسكوا في مجال تسهيل نقل البضائع الدولية في المنطقة ورفع الكفاءة، بما في ذلك تخفيض التكاليف وتبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية ومكنتها، بما يحقق زيادة في حجم التجارة البينية بين بلدان المنطقة وتجارة العبور وإعادة الشحن وخدمات التوزيع إلى المناطق الأخرى.

تشمل الدراسة حالات مختارة في منطقة الإسكوا تمثل جمهورية مصر العربية والجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية ودولة الإمارات العربية المتحدة (جبل علي-دبي). وتقدم تحليلاً مستفيضاً يتناول مفهوم المناطق الحرة وغاياتها والوضع الراهن وتطور المناطق الحرة في تلك البلدان بما في ذلك البنية الأساسية والإمكانات المتاحة والحوافز والمزايا والتسهيلات والأطر القانونية والتنظيمية مع التركيز بصفة خاصة على نواحي النقل، ومن ضمنها المواقع الجغرافية بالنسبة إلى الموانئ البحرية والمطارات الدولية وتقاطعات الطرق الدولية والمزايا التي توفرها تلك المواقع وأثرها على أداء المناطق الحرة، وكذلك وصف الإجراءات والنظم المستندة المتبعة للتعامل مع كافة عمليات البضائع الخاصة بالمناطق الحرة (من استيراد وتصدير وإعادة تصدير، الخ) المارة في الموانئ البحرية والطرق البرية بما في ذلك إجراءات الجمارك والأمن والإدارات الرقابية من وزارات وادارات حكومية أخرى.

اعتمدت الدراسة، التي أجريت بإشراف مباشر من السيد نبيل صفوت، رئيس قسم النقل في الإسكوا، على العديد من المصادر والمقابلات الشخصية التي جمعها الباحث الرئيس السيد محمود إدريس الحبر، موظف أول شؤون اقتصادية في قسم النقل، وعلى مصادر ودراسة بعض الحالات المختارة في المنطقة، التي أعدها استشاري الإسكوا السيد يوسف محمد سلام، مدير تيم انترناشيونال (الجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية) والسيد حمدي برغوت، مدير عام التنمية لمجموعة شركات إيجيترانس (جمهورية مصر العربية) والسيد محمد القريشي، المكتب الاستشاري للإدارة الاستراتيجية (دولة الإمارات العربية المتحدة) والسيد محمود إدريس الحبر. وقد أشرف على الدراسة بشكل عام السيد أحمد فرحات، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية في الإسكوا.

يتضمن الفصل الأول عرضاً شاملاً يتناول مفهوم المناطق الحرة وأهدافها وغاياتها، وما تقدمه من حوافز ومزايا بصفة عامة وفي بعض بلدان المنطقة بصفة خاصة، مع التركيز على نواحي النقل، والنواحي الجمركية على وجه الخصوص بالإضافة إلى النواحي الصناعية. ويتضمن الفصل الثاني عرضاً مفصلاً يتناول واقع المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية، فيصف القوانين التي تحكمها وتطور نظامها وأهدافها وما تقدمه من حوافز وضمانات للاستثمار. ويتضمن الفصل الثالث تحليلاً يتناول واقع المناطق الحرة في الجمهورية اللبنانية، ويعرض لتطورها ووضعها الحالي، مع التركيز على المنطقة الحرة في مرفأ بيروت. ويتضمن الفصل الرابع تقييماً يتناول واقع المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية، فيصف أهدافها وأنشطتها والإجراءات التي ترعاها. ويتضمن الفصل الخامس تقييماً يتناول واقع المناطق الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة، ولا سيما المنطقة الحرة في جبل علي، واصفاً مفهومها وأهدافها ومستوى تطورها. ويتضمن الفصل السادس تحليلاً عاماً يتناول مدى تحقيق الأهداف المنشودة من إنشاء المناطق الحرة في المنطقة، ويصف العقبات والتحديات التي تواجهها، ويعرض التوصيات التي انتهت إليها الدراسة.



المحتويات

الصفحة

ج	تمهيد.....
١	أولاً- تقييم عام للمناطق الحرة
١	ألف- مقدمة وتعريف.....
٢	باء- أهداف المناطق الحرة وغاياتها.....
٤	جيم- الموقع.....
٤	دال- البنى الأساسية والخدمات.....
٥	هاء- المزايا والحوافز.....
٧	واو- الإدارة والعمليات.....
٨	زاي- أثر النقل على المناطق الحرة.....
٩	حاء- قضايا المرأة في المناطق الحرة.....
١١	ثانياً- المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية.....
١١	ألف- مقدمة.....
١١	باء- القوانين الحاكمة للمنطقة الحرة.....
١١	جيم- تطور نظام المناطق الحرة.....
١٢	دال- الأهداف المنشودة من نظام المناطق الحرة.....
١٢	هاء- حوافز و ضمانات الاستثمار.....
١٣	واو- مواقع المناطق الحرة في مصر.....
١٨	زاي- الاستثمار في المناطق الحرة والاستثمار في نطاق الدول.....
٢٢	حاء- النواحي الصناعية في المناطق الحرة.....
٢٤	طاء- جوانب النقل.....
٢٥	ياء- وصف للإجراءات ونظام المستندات.....
٣١	كاف- تحليل وتقييم.....
٣٥	لام- تصورات جديدة لتطوير العمل داخل المناطق الحرة.....
٣٩	ميم- الخلاصة.....
٤٠	ثالثاً- المناطق الحرة في الجمهورية اللبنانية.....
٤٠	ألف- تطور المناطق الحرة ووضعها الحالي في لبنان.....
٤١	باء- القوانين والإجراءات التي تحكم المنطقة الحرة.....
٤٢	جيم- أهداف المنطقة الحرة.....
٤٢	دال- موقع المنطقة الحرة.....
٤٣	هاء- وصف البنية الأساسية للمنطقة الحرة.....
٤٤	واو- الحوافز والامتيازات الممنوحة للمستثمرين.....

المحتويات (تابع)

الصفحة

٤٤	زاي- وصف عمليات المنطقة الحرة وإدارتها.....
٤٥	حاء- تقييم التنمية الصناعية في المناطق الحرة.....
٤٦	طاء- وصف إجراءات النقل والرسوم.....
٥١	ياء- التوسعات والمشاريع المستقبلية.....
٥١	كاف- التحديات التي تواجه المناطق الحرة.....
٥٢	لام- التوصيات.....
٥٤	رابعاً- المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية.....
	ألف- إنشاء المؤسسة العامة للمناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية ومهامها.....
٥٤	باء- أهداف المناطق الحرة.....
٥٥	جيم- الأنشطة المسموح بها.....
٥٥	دال- مواقع المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية.....
٥٧	هاء- وصف البنية الأساسية للمناطق الحرة ومنشآتها.....
٥٨	واو- الحوافز والمزايا الممنوحة للمستثمرين.....
٥٩	زاي- تقييم التنمية الصناعية للمناطق الحرة.....
٥٩	حاء- وصف عمليات المناطق الحرة ولوجستياتها وإدارتها.....
	طاء- وصف الإجراءات والدورة المستندية للنقل البحري والبري والتخزين والجمارك والأمن.....
٦١	ياء- استخدام الحاسوب وتكنولوجيات نقل المعلومات إلكترونياً.....
٦٧	كاف- التوسعات والمشاريع المستقبلية.....
٦٧	لام- القضايا الهامة والتحديات التي تواجه المناطق الحرة.....
	ميم- تحليل وتقييم الممارسات الحالية وإعداد التوصيات بشأن تحسين جوانب النقل والصناعة في المناطق الحرة.....
٦٨	
	خامساً- المناطق الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة (المنطقة الحرة في جبل علي/دبي).....
٧١	
٧١	ألف- مقدمة.....
٧١	باء- مفهوم المنطقة الحرة وأهدافها وفوائدها.....
٧٢	جيم- الموقع الاستراتيجي للمنطقة الحرة في جبل علي.....

المحتويات (تابع)

الصفحة

٧٣	..... البنية التحتية	دال -
٧٤	..... مراحل تطور المنطقة الحرة	هاء -
٧٥	..... الحوافز المتاحة للاستثمار	واو -
٧٩	..... استخدامات التبادل الإلكتروني للبيانات	زاي -
٨١	..... التوسعة	حاء -
٨١	..... العوائق التي تواجهها المناطق الحرة	طاء -
٨٢	..... التحديات التي تواجه المنطقة الحرة	ياء -
٨٣	..... التقييم الحالي للمنطقة الحرة	كاف -
٨٣	..... أمن المنطقة الحرة	لام -
٨٤	..... الإجراءات الجمركية الخاصة بالمنطقة الحرة	ميم -
٩٠	..... النتائج والتوصيات	سادساً -
٩٠	..... النتائج	ألف -
٩٧	..... التوصيات	باء -

قائمة الجداول

٣	..... أثر المناطق الحرة على بعض بلدان الإسكوا	١ -
٥	..... مزايا وحوافز تتيحها المناطق الحرة في بعض البلدان المختارة ومن ضمنها بلدان منطقة الإسكوا	٢ -
١٤	..... مجموعة من الخصائص اللوجستية للمناطق الحرة قياساً إلى القاهرة	٣ -
١٦	..... بعض الأرقام المهمة التي تعتبر مؤشرات عامة لكل المناطق الحرة العامة	٤ -
١٨	..... توزيع الاستثمار حسب قوانين الاستثمار والاستثمار الداخلي في ظل قانون الشركات وقانون سوق المال وفرص العمل التي يتيحها	٥ -
١٩	..... توزيع الشركات العاملة بقوانين الاستثمار بين المناطق الحرة وداخل البلاد	٦ -
٢٠	..... بيان إحصائي بالمشروعات الموافق عليها والعاملة في المناطق الحرة في مصر	٧ -
٢٣	..... مقارنة تكلفة فرص العمل مع الانتاجية في المناطق الصناعية الجديدة والمناطق الحرة في جمهورية مصر العربية	٨ -
٤٢	..... المسافات بين بيروت وبعض عواصم الدول المجاورة	٩ -
٤٤	..... بدلات الإشغال السنوية للمستودعات الخاصة المبنية	١٠ -

المحتويات (تابع)

الصفحة

٤٧	..... تكاليف المعاملات بالدولار الأمريكي	١١-
٤٨	..... تكاليف المعاملات بالدولار الأمريكي	١٢-
٤٩	..... بدلات إشغال المستودعات الخاصة	١٣-
٥٠	..... حركة العبور (الترانزيت) في مرفأ بيروت باتجاه بلد المقصد	١٤-
٥١	..... حركة العمل الإجمالية	١٥-
٦٦	..... جدول أجور النقل إلى خارج الجمهورية العربية السورية	١٦-
٧٣	..... المسافات البحرية الفاصلة بين جبل علي وأقطار أخرى (بالأميال)	١٧-
٧٧	..... تطور شركات المنطقة الحرة في جبل علي حسب تخصصاتها	١٨-
٧٧	..... الترتيب العالمي لموانئ دبي (جبل علي وراشد) في مناولة الحاويات	١٩-
٩٤	..... مقارنة المستندات والإجراءات لاستيراد بضائع/مواد للمناطق الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية مصر العربية	٢٠-

قائمة الأشكال

٢١	..... توزيع رؤوس الأموال العربية المصرية حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ ...	١-
٢٢	..... توزيع رؤوس الأموال الأجنبية حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	٢-

أولاً- تقييم عام للمناطق الحرة

ألف- مقدمة وتعريف

قام عدد من البلدان النامية منذ عقد الستينيات من هذا القرن بتحفيز صادرات المنتجات الصناعية غير التقليدية، وذلك بإقامة مناطق تجهيز الصادرات (Export Processing Zones-EPZs). وقد بلغ عدد تلك المناطق في بداية عقد الثمانينيات خمسا وثلاثين منطقة في قارة آسيا فقط.

وتجدر الإشارة إلى أن منطقة الإسكوا كانت من المناطق الرائدة في إقامة الموانئ الحرة والمناطق الحرة في آسيا وإفريقيا، وقد بدأت في عدن في الجمهورية اليمنية منذ مطلع القرن العشرين، وفي الجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية منذ مطلع الخمسينيات، وفي جمهورية مصر العربية والمملكة الأردنية الهاشمية منذ مطلع السبعينيات، وفي دولة الإمارات العربية المتحدة في منتصف الثمانينيات.

ويشمل تعبير مناطق تجهيز الصادرات المتداول كلاً من العقارات (المناطق) الصناعية (Industrial estates) أو المجمعات الصناعية (Industrial parks) والمناطق الحرة أو مناطق التجارة الحرة⁽¹⁾ (Free zones or free trade zones) ومع تخصص العديد من مناطق تجهيز الصادرات في مختلف أنحاء العالم في المجالات الصناعية على وجه التحديد، تشمل أنشطة المناطق الحرة أو مناطق التجارة الحرة في العديد من البلدان النامية، وبخاصة في منطقة الإسكوا، مثل جمهورية مصر العربية والجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية ودولة الإمارات العربية المتحدة موضوع الدراسة، كلاً من التجارة الحرة، باستيراد البضائع والمواد وتخزينها ومن ثم توزيعها للخارج معفاة من ضرائب الاستيراد؛ جنباً إلى جنب مع الأنشطة الصناعية، بتوطين مختلف الصناعات وتوفير الخدمات والبيئة الاستثمارية الملائمة لها، إضافة إلى تجارة الخدمات التي تشمل التجارة الإلكترونية والاتصالات والإعلام. وبذلك يمكن القول بأن المناطق الحرة بوسعها أن تضم الأنشطة التجارية والصناعية كافة، كما يمكن أن تضم الخدمات. وتتميز المناطق الحرة الناجحة في الوقت الراهن بأنها استطاعت أن تكون مراكز للتكنولوجيا، وأصبحت صناعة المنتجات التكنولوجية من أهم اختصاصاتها.

وتمثل المناطق الحرة ومناطق تجهيز الصادرات إحدى وسائل السياسات الاقتصادية الرامية إلى توفير ودعم التبادل التجاري الحر للمنتجات غير التقليدية المعدة للتصدير، وذلك تمهيداً لاعتماد تلك السياسات وتطبيقها بعد اختبارها على نطاق ضيق في المناطق الحرة على الصناعات الأخرى التي تقع خارج الأسوار الجمركية للمناطق الحرة (يسمى بعضها في عدد من الدول بالمناطق الاقتصادية) وكذلك على القطاعات الاقتصادية الأخرى في الدولة.

وتعرّف الدراسة المشار إليها أعلاه مناطق تجهيز الصادرات بأنها "عقارات (مناطق) صناعية تقع داخل سياج جمركي على مساحة تتراوح بين ١٠ و ٣٠٠ هكتار مخصصة للمنتجات التصديرية، وتتمتع الصناعات القائمة فيها بمزايا التجارة الحرة وبمناخ ليبرالي في ما يتعلق بالأنظمة والقوانين (Liberal Regulatory Environment) وتشير الدراسة إلى أن المناطق الحرة في شانون (Shannon) في إيرلندا، التي تم انشاؤها في العام ١٩٥٩، تعتبر من أوائل مناطق تجهيز الصادرات في العالم. وتشير بعض أبحاث ودراسات صادرة عن البنك الدولي أن مناطق تجهيز الصادرات يجب ألا يتم تقييمها من ناحية

Peter G. Warr, "Export processing zones: The economics of enclave manufacturing", *World Bank Research Observer*, vol. 4, No. 1, January 1989, p. 65.

مساهمتها المؤثرة في إيرادات التبادل الأجنبي واستحداث فرص العمل وحسب، بل من ناحية مساهمتها الفعالة في سياسات الإصلاح المستمرة أيضاً^(٢).

كما تعرّف الدراسة المناطق الحرة أو مناطق التجارة الحرة بأنها مناطق تقع ضمن السياج الجمركي أو مناطق معزولة تقع ضمن ميناء بحري أو مطار جوي أو على مقربة منه، تستفيد من الإعفاء من الرسوم الجمركية، وبذلك فهي تقع خارج النطاق الجمركي للدولة مما يجعلها تستخدم لتخزين البضائع العابرة والحفاظ على مخزون البضائع للتوزيع وتأخير دفع رسوم الاستيراد عليها أو تجنب أو تقليل دفع الضرائب غير المباشرة على أنواع أخرى من الأنشطة التي تتم فيها.

وتعرّف الدراسة مناطق تجهيز الصادرات بأنها أرض خاصة مسدودة المسالك (Enclaves) تقع خارج نطاق الحواجز الجمركية الاعتيادية للدولة، وتتمتع الشركات المتوطنة التي في معظمها أجنبية بمعاملات تفضيلية في ما يتعلق باستيراد المواد الوسيطة وبدلات الضرائب وتوفير البنية الأساسية، كما تعفى الشركات من الأنظمة واللوائح المطبقة على الصناعات القائمة في أماكن أخرى من الدولة. ولمنح تلك المزايا، يشترط أن يتم تصدير معظم منتجات الشركة كما يجب أن يتم استعمال كافة المواد الوسيطة المستوردة ضمن سياج المنطقة الحرة، وفي حالة عدم التمكن من استعمال كافة المواد الوسيطة المستوردة ضمن سياج المنطقة الحرة يجب إعادة تصديرها إلى الخارج.

باء- أهداف المناطق الحرة وغاياتها

أفادت مناطق تجهيز الصادرات/المناطق الحرة الشركات الصناعية وشركات التوزيع والنقل العالمية مثلما أفادت اقتصاديات الدول التي أنشأت تلك المناطق. تسعى الشركات العالمية الكبرى، ولا سيما ذات العلامات التجارية المعروفة، دائماً إلى إيجاد أسواق جديدة والاستفادة من المزايا التي تمنحها العديد من الدول النامية كحوافز لجذب الاستثمارات الأجنبية، وبخاصة في ما يتعلق بالعمالة الرخيصة، ورخص تكاليف النقل والتوزيع للأسواق القريبة بالإضافة إلى ما يقدمه معظم المناطق الحرة من إعفاءات جمركية وضريبية لواردات المواد والبضائع الوسيطة وللصادرات وتوفير الخدمات الأساسية من أراض ومستودعات ومكاتب ووسائل اتصالات ونقل وكهرباء وماء. كما وأن هناك شركات من بعض الدول التي تواجه عقبات بسبب ما يسمى بنظام الحصص وشركات أخرى تواجه عقبات تجارية في أسواق معينة تسعى هي الأخرى إلى الاستفادة من مزايا المناطق الحرة ومناطق تجهيز الصادرات في دول أخرى.

كما تهدف الدول التي تنشئ مناطق تجهيز الصادرات/مناطق حرة، بصورة عامة، إلى تحقيق الغايات التالية:

(أ) جذب الاستثمار الأجنبي والمحلي: شهد قطاع الاستثمارات في المنطقة الحرة في جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة تطوراً ملحوظاً، حيث بلغ حجم التبادل التجاري من خلال ١٦ شركة فقط في عام ١٩٨٥ حوالي ٢٠٠ مليون دولار أمريكي ولكنه ارتفع بشكل كبير منذ ذلك الحين حتى وصل في العام ٢٠٠١ إلى ٩ مليارات من الدولارات الأمريكية بواسطة ٢٠٠٠ شركة (الجدول ١). كما بلغت مساهمات رؤوس الأموال المصرية والأجنبية في المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية حوالي ٦,٠١٢ مليار جنيه مصري^(٣)؛

(٢) World Bank, *Export processing zones, Policy and Research Series*, pp. 7-18

(٣) برغوث، حمدي، دراسة تحليلية للمناطق الحرة بجمهورية مصر العربية: مع التركيز على النقل والصناعة. أعدتها للإسكوا،

أيار/مايو ٢٠٠١.

(ب) توفير النقد الأجنبي بترويج الصادرات غير التقليدية؛

(ج) خلق فرص عمل لدى الصناعات والشركات المتوطنة بصورة مباشرة، وفرص في مجال الخدمات وتحسين مهارات العمالة الوطنية بصورة غير مباشرة. وتتميز المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات بارتفاع نسبة النساء العاملات في حجم القوة العاملة حيث يشعر معظم أرباب العمل بأن عوامل الدقة والتركيز والصبر وقلة الإلحاح على زيادة الرواتب وشروط العمل الأخرى تعطي أفضلية التوظيف للنساء أكثر من الرجال؛

(د) تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مناطق مختلفة في الدولة حيث قامت العديد من دول المنطقة التي أنشأت مناطق حرة/مناطق لتجهيز الصادرات بتوزيع تلك المناطق في أرجاء مختلفة من الدولة بهدف تميمتها، كما هي الحال في جمهورية مصر العربية.

(هـ) نقل التكنولوجيا والخبرة الفنية والإدارية، ويتم ذلك في الغالب عن طريق الفنيين ومدراء التشغيل والتسويق الأجانب وزيارة المصانع الرئيسية في الخارج من قبل العاملين المحليين. كما يقوم بعض الصناعات والشركات الأجنبية بتدريب العاملين في مكان العمل (On-the-job training) مما يحقق أفضل النتائج واكتساب الخبرات في فترات زمنية قصيرة وبأقل التكاليف؛

(و) استخدام المواد والموارد المحلية، كاستخدام مشتقات البترول والغاز بواسطة بعض الشركات الصناعية في المنطقة الحرة في جبل علي، ويمثل ذلك الروابط الخلفية (Backward linkages) للمنطقة الحرة؛

(ز) تنشيط النمو الاقتصادي بواسطة تعزيز الصادرات غير التقليدية؛

(ح) تنشيط قطاعي الخدمات والنقل وتشمل الخدمات المقدمة للصناعات والشركات في المنطقة وغيرها من خدمات الاتصالات والإنترنت والمعلومات والإعلام والتسويق والتخليص الجمركي والنقل البري والجوي وخدمات الموانئ البحرية من مناولة وإعادة شحن ونقل وتخزين للمواد والبضائع المستوردة والمصدرة بواسطة الحاويات وغيرها من وسائل الشحن الأخرى.

الجدول ١ - أثر المناطق الحرة على بعض بلدان الإسكوا

البلد	السنة	تشغيل العمالة	عدد الشركات/الصناعات	حجم الاستثمار (بالدولار الأمريكي)	حجم التبادل التجاري (بالدولار الأمريكي)
الإمارات العربية المتحدة	١٩٨٥	---	١٦	بحدود ٢ مليار	٢٠٠ مليون
الإمارات العربية المتحدة ^(أ)	٢٠٠١	بحدود ٤ ٠٠٠	بحدود ٢٠٠٠ (٢٢ في المائة صناعية و٤٠ في المائة تجميعية)	---	٩ مليارات
جمهورية مصر العربية ^(ب)	٢٠٠٠	٧٨ ٤٠٠	٨٢٩ (٣٩ في المائة صناعية)	١٥ ٣٥١ مليون	---
الجمهورية العربية السورية ^(ج)	٢٠٠٠	---	٧٧٣ (١٢,٤ في المائة صناعية)	---	---
المملكة الأردنية الهاشمية ^(د)	أواخر سنة ١٩٩٩	قراءة ٤ ٠٠٠	١١٤٩ (٥٩ شركة صناعية لا تعمل، ٢ في المائة صناعية)	---	---

المصادر: (أ) Jebel Ali Free Zone Authority, Business Guide, Dubai

(ب) برغوث، حمدي، دراسة تحليلية للمناطق الحرة بجمهورية مصر العربية: مع التركيز على النقل والصناعة. أعدها للإسكوا، أيار/مايو ٢٠٠١.

(ج) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، دراسة حول المناطق الحرة في سورية، تيم انترناشيونال، آب/أغسطس ٢٠٠١.

(د) Riad Al Khoury, "Free zones and qualifying industrial zones in Jordan", *The Arab Bank Review*, No. 2, vol. 2, October 2000, p. 16.

(-- تعني أن البيانات غير متوافرة.

جيم - الموقع

يقوم بعض الدول وبخاصة تلك التي تتمتع بمساحات واسعة وتضم أعدادا كبيرة من السكان بإنشاء بعض المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات في مناطق بعيدة عن المناطق الحضرية والمراكز المكتظة بالسكان، وذلك لزيادة فرص العمل في تلك المناطق بهدف الحد من هجرة العمالة من تلك المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية ودعم دخل الأسرة فيها، وبالتالي حفز التنمية الشاملة في تلك المناطق. وتعتبر جمهورية مصر العربية مثالا على ذلك في منطقة الإسكوا حيث يتم إنشاء مناطق في أقاليم ريفية بالإضافة إلى المناطق القائمة في المناطق الحضرية. كما يتم التركيز على أن تكون المواقع متصلة بأنماط متعددة من أنماط النقل كالموانئ البحرية والمطارات والسكك الحديدية والطرق البرية باعتبار أن أحد أهم عوامل نجاح المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات هو اتصالها بالخارج والداخل بوسائل وخدمات نقل حديثة وسريعة وبأسعار مناسبة.

يمثل الموقع الجغرافي للمنطقة الحرة/لمنطقة تجهيز الصادرات أو للدولة التي تقع فيها أحد أهم مقومات نجاح المنطقة. وقد استفادت دبي، وتحديداً المنطقة الحرة في جبل علي، من موقع منطقة الإسكوا الاستراتيجي، ولا سيما موقع دولة الإمارات العربية المتحدة، على مسارات التجارة الدولية بين الشرق والغرب، وبخاصة بين أوروبا والشرق الأقصى، إضافة إلى الموقع التجاري لإمارة دبي وتعاملها مع أسواق الدول العربية، وبخاصة دول الخليج العربية وإيران ودول القوقاز (الدول الآسيوية التي انفصلت عن الاتحاد السوفياتي السابق)، حيث يتم النقل بواسطة البحر إلى إيران ومن ثم بالسكك الحديدية وكذلك إلى أسواق دول شرق أفريقيا وشبه القارة الهندية بالبحر وإلى أوروبا وأمريكا بالبحر والجو. ويقدر حجم الأسواق الاستهلاكية للمنطقة الحرة في جبل علي بما يزيد عن ١,٥ مليار نسمة^(٤). كذلك تتمتع جمهورية مصر العربية بموقعها الجغرافي بين الشرق والغرب عن طريق قناة السويس (موانئ السويس ودمياط) وعن طريق موانئ شرق بورسعيد والعين السخنة (التي يجري العمل على استكمالها) بالإضافة إلى قربها من مناطق حوض البحر الأبيض المتوسط ودول الخليج العربية والدول العربية الأخرى. وتجدر الإشارة إلى أن العديد من المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات في العالم لم يحالفها الحظ في النجاح. ويعزى ذلك إلى أسباب عديدة أهمها عدم ملائمة الموقع. ومن الأمثلة على ذلك منطقة باتان (Bataan) في الفلبين التي تبعد ١٦٠ كيلومتراً عن مانيلا العاصمة.

دال - البنى الأساسية والخدمات

يمثل السياج الجمركي أهم دعائم البنى الأساسية للمنطقة الحرة/منطقة تجهيز الصادرات وذلك منعاً لتهرب المنتجات الصناعية والتجارية المعفاة من الضرائب إلى الأسواق المحلية. وتقوم إدارات المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات، في إطار سعيها إلى جذب المستثمرين، بإنشاء الطرق الحديثة والمجاري، وشبكات المياه والكهرباء والاتصالات، ومستودعات التخزين المغطاة والمكشوفة، بما في ذلك تأمين خدمات المستودعات المبردة القائمة في الموانئ البحرية المتصلة بتلك المناطق أو القريبة منها.

وتشمل الخدمات خدمات الموانئ التي تستقبل العديد من سفن الخطوط العالمية في رحلات، وخدمات إعادة الشحن ومحطات الحاويات الحديثة، والمرافق التخزينية المتعددة الأغراض للحاويات الجافة والمبردة وللبضائع والمواد بكافة أنواعها، بما في ذلك تلك التي تتطلب درجات برودة مختلفة، وخدمات التخليص

(٤) Sultan Ahmed Bin Souleym, "Ahlan wassahlan", Business Guide, Jebel Ali Free Zone Authority, Dubai

والتسليم والنقل، وتوفير أنظمة الاتصالات بكافة أنواعها بما فيها الساتلايت والإنترنت، وتوفير وحدات لاستخدام الصناعات الخفيفة برسم الإيجار، وخدمات العمالة بكافة التخصصات وسكن العمالة في جوار المنطقة، وخدمات البنوك في المنطقة، إضافة إلى توفير خدمات الإسكان والتعليم والترفيه لشاغلي الوظائف العليا وأسرهم.

هاء - المزايا والحوافز

بالإضافة إلى مزايا الموقع الجغرافي والقرب من الأسواق الاستهلاكية والبيئة المستقرة سياسياً والأمن، تتيح المنطقة الحرة للمستثمرين في البلد المضيف مزايا أخرى. وعلى اختلاف تلك المزايا والحوافز بين دولة وأخرى، تحظى مجموعة منها بشبه اجماع وتتمثل في التالي:

(أ) الإعفاء من الضرائب على استيراد المواد الأولية والمواد والبضائع الأخرى شبه المصنعة والمصنعة التي تكون صادرات المنطقة؛

(ب) الإعفاء من الضرائب على الدخل (الإيراد) ورأس المال؛

(ج) توفير البنية الأساسية والخدمات الأساسية من مياه وكهرباء واتصالات وغيرها؛

(د) إدارة حديثة تتولى إتمام كافة الإجراءات اللازمة، ومن ضمنها تلك المتعلقة بالإدارات الحكومية الأخرى، نيابة عن المستثمر وتقديم الخدمات له؛

(هـ) توفير العمالة اللازمة من مختلف التخصصات للصناعات والشركات التجارية المتواجدة في المنطقة.

ويبين الجدول ٢ المزايا والحوافز التي تتيحها المناطق الحرة في بعض البلدان المختارة، ومن ضمنها بلدان منطقة الإسكوا.

الجدول ٢ - مزايا وحوافز تتيحها المناطق الحرة في بعض البلدان المختارة ومن ضمنها بلدان منطقة الإسكوا

البلد	السنة	الإعفاء الجمركي	الإعفاء الضريبي	أخرى
دولة الإمارات العربية المتحدة (جبل علي) ^(١)	٢٠٠١	لا رسوم جمركية على الواردات أو الصادرات	إعفاء كامل لمدة ١٥ عاماً قابلة للتجديد لمدة مماثلة من الضرائب بما فيها الضريبة على الدخل والشركات والأراضي.	حرية تحويل رأس المال والأرباح إلى الخارج بنسبة ١٠٠ في المائة.
ناميبيا ^(٢)	١٩٩٥	إعفاء دائم من الرسوم الجمركية على الواردات والتحويل والصادرات إلى خارج القطر.	إعفاء كامل من الضريبة على الشركات (تبلغ عادة ٣٥ في المائة) وضريبة على المبيعات.	تعديل قانون العمل لمنع الاضرابات والتوقف عن العمل (Lockouts) واشتراط إعادة تكلفة تدريب العاملين للمنطقة بنسبة تصل إلى ٧٥ في المائة.
كوستاريكا ^(٣)	-	تطبيق نظام الحصص على الواردات أو الصادرات. إعفاء جمركي باستثناء ٠,٦ في المائة أجور على الصادرات والواردات.	إعفاء بنسبة ١٠٠ في المائة من الضريبة على الدخل لمدة ٦ سنوات تنخفض إلى ٥٠ في المائة لمدة ٤ سنوات.	حرية تحويل الأرباح للخارج.

الجدول ٢ (تابع)

البلد	السنة	الإعفاء الجمركي	الإعفاء الضريبي	أخرى
إيران (ج)	١٩٩٣	إعفاء كافة البضائع الواردة من الرسوم الجمركية ورسوم الفوائد التجارية.	إعفاء كامل من كل أنواع الضرائب للسنوات الـ ١٥ الأولى.	حرية تحويل الأرباح الصافية ورأس المال إلى الخارج.
غانا (د)	١٩٩٥	إعفاء كامل من الرسوم والفوائد المباشرة وغير المباشرة على الواردات المستخدمة في إنتاج الصادرات وعلى صادرات المناطق الحرة.	إعفاء كامل من ضريبة الدخل على الأرباح لمدة ١٠ سنوات وبحيث لا تتجاوز تلك الضريبة ٨ في المائة بعد مرور مدة ١٠ سنوات.	البيع للسوق المحلي بنسبة حتى ٣٠ في المائة من الإنتاج السنوي للبضائع والخدمات لمؤسسة المنطقة الحرة. حرية تحويل الأرباح الصافية بالإضافة إلى مدفوعات خدمت الدين وبيع المصالح بالمنطقة ومدفوعات تكاليف نقل التكنولوجيا.
جمهورية مصر العربية (هـ)	١٩٩٧	إعفاء كامل من الرسوم الجمركية وإعفاء كامل المكون المحلي لمنتجات المناطق الحرة من الرسوم الجمركية في حال استيراده من داخل البلاد.	إعفاء كامل من ضريبة الدخل	الإعفاء من ضريبة المبيعات لواردات مشروعات المناطق الحرة من السوق المحلي وعدم سريان القواعد الاستيرادية على واردات شركات المناطق الحرة وإعفاء بضائع الترانزيت من الرسوم المفروضة على واردات وصادرات المناطق الحرة بواقع ١ في المائة. والإعفاء المؤقت (ثلاث سنوات) من ضرائب الدمغة ورسوم التوثيق والشهر لعقود الشركات وعقود الرهن والعروض المرتبطة بها.
الجمهورية العربية السورية (و)	١٩٧٢	إعفاء كامل من الرسوم الجمركية.	إعفاء كامل من كافة الضرائب.	حرية تحويل رأس المال الأجنبي المستثمر وأرباحه إلى خارج القطر وبالعكس.
لبنان (ز)	---	إعفاء كامل من الرسوم الجمركية.	إعفاء كامل من الضرائب على الشركات لمدة ١٥ سنة.	إعفاء الموظفين الأجانب من الضرائب ومنح المستثمرين الأجانب إمكانية التملك داخل المنطقة بنسبة ١٠٠ في المائة.

المصادر: (أ) القرشي، محمد، دراسة على المنطقة الحرة لجبل علي: مع التركيز على النقل والصناعة. أعدها للإسكوا، ٢٠٠١.

(ب) تقرير البنك الدولي.

(ج) Free Trade Zones, <http://www.salamiran.org.economy/freezones/ftz.htm>

(د) Incentives and advantages, Ghana Free Zones Board, www.embassy.org/trade/fz-incentives-advantages/incentives.htm

(هـ) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، دراسة حول المناطق الحرة في سورية، تيم انترناشيونال، آب/أغسطس ٢٠٠١.

(و) دراسة حول المناطق الحرة في لبنان، تيم انترناشيونال، آب/أغسطس ٢٠٠١.

(ز) تعني غير متوافر.

ويلاحظ أن الإعفاء الكامل من ضرائب الاستيراد والتصدير في المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات يعتبر إجراءً مستمراً وملازماً لاستمرار النشاط، إلا أن الضرائب على الدخل ورأس المال والضرائب الأخرى محددة بمدد زمنية وبنسب مئوية في بعض الحالات. ومن الأمثلة على ذلك، يجري الإعفاء من الضرائب في كوستاريكا بنسبة ١٠٠ في المائة لمدة ٦ سنوات ومن ثم بنسبة ٥٠ في المائة لمدة ٤ سنوات، ويطبق الإعفاء بنسبة ١٠٠ في المائة لمدة ١٠ سنوات في السلفادور من ضرائب الدخل والملكية في حين يبلغ الإعفاء من الضرائب ١٠٠ في المائة لمدة ١٥ سنة قابلة للتجديد لمدة مماثلة ويشمل ضريبة الدخل والضريبة على الشركات والضريبة على الأراضي في دولة الإمارات العربية المتحدة (جبل علي).

وفي ما يتعلق بتوفير العمالة الرخيصة وضمان استمرارية التشغيل، يقوم بعض الدول بمراجعة قوانين العمل والتشغيل لمنع حدوث الإضرابات والتوقف عن العمل، والمساهمة مع الصناعات والشركات في تكلفة تدريب العمالة الوطنية.

واو - الإدارة والعمليات

من المعروف أن إقامة صناعة ما في دولة نامية على وجه الخصوص أمر يتطلب العديد من الإجراءات والحصول على موافقة العديد من الإدارات الحكومية، وهذا يشكل عقبة أمام المستثمرين الأجانب ويثبتهم عن الخوض في خضم من الروتين الحكومي لدى البدء في إقامة المشروع الصناعي أو لاحقاً خلال فترة تشغيله.

واستدراكاً لهذا الوضع، قامت العديد من الدول بإسناد كافة المسؤوليات والصلاحيات في المناطق الحرة إلى إدارات متخصصة أنشئت ضمن أطر قانونية وتنظيمية بموجب مراسيم وقوانين، لتكون مسؤولة عن تلبية احتياجات المستثمرين، بما في ذلك الموافقة على طلبات القبول وتوفير الخدمات وغيرها في مكان واحد وهو إدارة المنطقة الحرة/منطقة تجهيز الصادرات (One shopping window) بدون الحاجة إلى مراجعة الإدارات الحكومية الأخرى. ومن الأمثلة على ذلك في منطقة الإسكوا، المرسوم التشريعي رقم ١٨ الصادر في تاريخ ١٨ شباط/فبراير ١٩٧١ والقاضي بإنشاء المؤسسة العامة للمناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية، والمرسوم رقم ٨٤ الصادر في تاريخ ١٠ كانون الثاني/يناير ١٩٧٢ الذي ينظم عمليات المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية، والمرسوم رقم ٢ لسنة ١٩٨٦ بشأن الأنشطة التجارية في المنطقة الحرة في جبل علي، والقانون رقم ٢ لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم وإدارة المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية.

وتعتبر الإدارة الحديثة للمنطقة الحرة في جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة أحد أبرز معالم نجاحها، حيث يتم التعامل مع المستثمرين وتلبية كافة احتياجاتهم في مجال العمل، بما في ذلك تيسير معاملاتهم الشخصية في ما يتعلق بإقامتهم وأسرهم. كما وتصدر الإدارة العامة التابعة لسلطة المنطقة الحرة العديد من الكتيبات الإعلامية والإرشادية بصورة دورية كقوانين المنطقة الحرة ودليل عملاء المنطقة ودليل خدمات الإدارة ودليل الشروط العامة لاستئجار العقار وإعارة العاملين وأجور الخدمات، إضافة إلى العديد من الكتيبات والنشرات التي تصدرها دائرة الجمارك والموانئ (جمارك دبي) وميناء جبل علي في ما يتعلق بالاجراءات الجمركية واجراءات الموانئ والنقل وغيرها. وتساهم المناطق الحرة المتقدمة في تسهيل كافة العمليات التي تتطلبها الشركات التجارية والصناعية، في ما يتعلق بالمناولة والتخزين والتستيف والنقل، وذلك بتوفير الوسائل والمعدات المتخصصة والعمالة المدربة الفنية وغير الفنية.

زاي - أثر النقل على المناطق الحرة

تأتي أهمية النقل ابتداءً من موقع المنطقة بالنسبة إلى تقاطعات ومسارات الطرق البرية والبحرية الدولية، وعلى مشارف الموانئ البحرية والمطارات الدولية. ويمثل النقل عنصراً هاماً في جذب المستثمرين في المجالات الصناعية والتجارية في المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات، إذ يضمن كفاءة إيصال المواد الأولية والبضائع الأخرى المطلوبة لتلبية احتياجات الصناعات والشركات التجارية في الوقت المناسب، ولتصدير المنتجات وإيصالها إلى الأسواق الاستهلاكية المستهدفة في الوقت المناسب وبدون تلف وبأسعار معقولة.

وتجدر الإشارة إلى أن دول الإسكوا قد اعتمدت نظام نقل متكامل في المنطقة تحت مسمى "نظام النقل المتكامل في المشرق العربي - إيسام"، يشمل اعتماد شبكة نقل متكاملة لهذا النظام في المنطقة منذ العام ١٩٩٩. ويهدف النظام إلى تسهيل النقل الدولي في المنطقة ورفع كفاءته، بما في ذلك تخفيض تكاليف الانتقال وتقصير زمنه، وتبسيط الإجراءات الإدارية والجمركية وزيادة السلامة والأمان في حركة البضائع والركاب، وبما يحقق زيادة في حجم التجارة البينية بين دول المنطقة وتجارة العبور وإعادة الشحن إلى المناطق الأخرى. كما وافقت دول المنطقة على مشروع اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي الذي بدأ التوقيع عليه في ١٠ أيار/مايو ٢٠٠١ ويهدف إلى زيادة التعاون والتبادل التجاري والسياحي، عن طريق وضع خطة مدروسة لإنشاء وتطوير شبكة طرق دولية تفي باحتياجات النقل والمرور المستقبلية وربط المنطقة بالأقاليم المجاورة لخدمة التجارة الدولية وتجارة العبور وإعادة الشحن.

ومن المتوقع أن تؤدي توصيات نظام إيسام لتسهيل النقل الدولي وتبسيط الإجراءات على المعابر الدولية في المنطقة، واتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي اللذان أعدتهما الإسكوا، بالإضافة إلى اجتماعات الخبراء التي تقوم الإسكوا بعقدتها في مجالات تسهيل النقل إلى تعزيز ودعم حركة الصادرات والواردات في المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات بشكل خاص، والتبادل التجاري البيني بين دول المنطقة ومع المناطق الأخرى بشكل عام.

تعتمد المنتجات التصديرية للصناعات وبضائع إعادة التصدير في المناطق الحرة إلى دول منطقة الإسكوا بشكل أساسي على النقل البري وسفن الملاحة الساحلية والسفن الخشبية.

أما التصدير إلى المناطق الأخرى، فيتم بشكل أساسي عن طريق البحر باستخدام السفن الكبيرة وبنسبة ضئيلة عن طريق الجو.

وفي كل تلك الحالات، يعتبر توافر شبكة طرق برية وسكك حديد حديثة وموانئ بحرية ومطارات دولية حديثة وذات كفاءة عالية، مع توافر إجراءات سهلة ومبسطة وحديثة على نقاط المعابر البرية والبحرية الدولية بين دول المنطقة، من أهم عوامل نجاح التبادل التجاري للسلع وبالتالي نجاح المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات في تحقيق أهدافها بزيادة حجم الصادرات غير التقليدية.

وإضافة إلى أهمية خدمات الموانئ البحرية ذات الأهمية الدولية، وما تقدمه محطات الحاويات بصفة خاصة من خدمات شحن وتفريغ وتخزين ونقل للمواد والمنتجات المستوردة والمصدرة بواسطة الصناعات والشركات العاملة في المناطق الحرة/مناطق تجهيز الصادرات، تمثل الإجراءات الجمركية والإجراءات

المتصلة بإدارات رقابية حكومية أخرى عوامل ذات أهمية بالنسبة إلى عمليات المناطق الحرة ومناطق تجهيز الصادرات من حيث الوقت والتكلفة.

وللوقوف على الوضع الراهن في المنطقة، سنقوم بعرض نواحي النقل والاتصالات في منطقة من أهم المناطق، وهي المنطقة الحرة في جبل علي، التي سيتناولها البحث والتحليل التفصيلي ضمن هذه الدراسة.

لقد خطت المنطقة الحرة في جبل علي خطوات متسارعة في التنمية، وهذا ما جعلها تتبوأ مرتبة أفضل منطقة حرة في الشرق الأوسط، وتعتبر إحدى المناطق الرائدة في العالم. ومما يؤكد على هذا النمو المتسارع أنه بحلول العام ١٩٨٥، الذي يمثل عام بداية النشاط في المنطقة، كان عدد الشركات التجارية والصناعية ١٦ شركة، وبحلول العام ١٩٩٤، بلغ عدد الشركات ٧٢٠ من ٦٠ بلداً، وفي العام ٢٠٠١ بلغ عددها ٢٠٠٠ شركة تنتمي إلى أكثر من ٩٥ بلداً.

وربما لم يكن الموقع ليمثل قيمة عالية لو لم تكن النواحي المتصلة بالنقل على مختلف أنماطه من بري وجوي وبحري على مستوى عالٍ من الجودة والانتظام، ويغطي كافة المناطق القريبة والبعيدة. فشبكة الطرق في دولة الإمارات العربية المتحدة مكتملة على كافة الاتجاهات مروراً بدول الخليج العربية إلى الدول العربية الأخرى. ومطار دبي الذي يبعد بحدود ٣٠ دقيقة بالشاحنات يؤمه أكثر من ٩٥ خط طيران تابعة لأكثر من ١٣٧ مطاراً، وهذا ما جعله من أكثر مطارات العالم انشغالاً في مجال محطات بحر-جو (Sea-air terminals) وهو مزود بمحطة للبضائع يطلق عليها اسم (Air Cargo Village) مزودة بأحدث المعدات والأنظمة لمناولة بضائع بحر-جو في أوقات قياسية. وبفضل تلك الإمكانيات وبفضل الإدارة الحديثة، تمكن المطار من الحفاظ على أعلى المستويات العالمية في تحويل بضائع السفن إلى الطائرات في عملية أصبحت تتم في حدود ٢-٥ ساعات من الحاوية على السفينة إلى مسطبة الشحن الخشبية (Pallet) داخل الطائرة.

وتتميز المنطقة الحرة في جبل علي بموقعها ضمن نطاق أحد أهم الموانئ العالمية، أي ميناء جبل علي الذي يبعد عن ميناء راشد مسافة ٣٥ كيلومتراً فقط. وهذا يزيد من السعة المرفؤية التي تحتاج إليها المنطقة الحرة.

ويقوم الميناء بخدمة عملائه، ومن ضمنهم مستخدمي المنطقة الحرة من الخدمات التي توفرها محطة الحاويات ومحطات البضائع العامة والسائبة. ويؤم الميناء ما يربو على ١٢٥ خطاً ملاحياً، وهذا ما جعله في مصاف الموانئ العالمية، حيث تجاوز حجم مناولة الحاويات فيه ٣ ملايين حاوية مكافئة^(٥) (3.058868 million TEUs) خلال العام ٢٠٠٠ مسجلاً نسبة نمو بلغت ٨ في المائة عن العام ١٩٩٩، ويعتبر من الموانئ القلائل الحائزة على شهادة الجودة ISO 9002.

حاء- قضايا المرأة في المناطق الحرة

تصنف الصناعات القائمة في المناطق الحرة في منطقة الإسكوا في فئة الصناعات الخفيفة كصناعات الألبسة والمنسوجات والأدوية والأجهزة الإلكترونية والكهربائية والغذائية والجلدية والبلاستيكية وخط ومزج المواد وغيرها.

ومن الملاحظ أن معظم تلك الصناعات تتطلب الدقة والتركيز حيث أن معظمها صناعات دقيقة، الأمر الذي يعطي أفضلية التوظيف فيها للنساء العاملات لأن الكثير منهن يستوفين عوامل الدقة والتركيز والصبر والمعرفة بالفطرة، كما تتوافر لدى الكثير منهن خبرة في صناعة الألبسة، وبخاصة التابعة للشركات صاحبة العلامات العالمية لصناعة الألبسة الجاهزة.

وتتميز المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية وبخاصة المناطق التي يغلب عليها الطابع الصناعي (الصناعات الخفيفة) مثل المناطق الحرة في القاهرة (المنطقة الحرة العامة في مدينة نصر والمنطقة الحرة العامة في الإسماعيلية) والمنطقة الحرة العامة في العامرية في الاسكندرية بالنسبة العالية للنساء العاملات بالمقارنة مع دول المنطقة الأخرى. فالعمالة في مصانع الألبسة الجاهزة، على سبيل المثال، كلها من النساء باستثناء الإدارة العليا التي تشمل مدراء أجنبية يمثلون شركاتهم الأجنبية. وتبلغ رواتب النساء في تلك المصانع ما يقارب ضعف ما تتقاضاه النساء في الإدارات الحكومية.

ثانياً - المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية

ألف - مقدمة

لم يكن نظام المناطق الحرة نظاماً غربياً على مصر، فمنذ إنشاء قناة السويس عرفت مصر هذا النظام وأقيمت عدة مناطق حرة (خاصة) على جزر داخل مجرى القناة المائي، وأقيمت عدة مشروعات تخزين لتموين السفن العابرة بعضها ما زال قائماً حتى اليوم وهو ما يعرف بأسم مناطق الترانزيت (Transit Stores Free)، كما تتمتع شركات البترول الأجنبية العاملة في مصر بنظام اتفاقيات خاصة مع كل شركة على حدة يسمى امتيازاً قد يساوي أو يفوق ما تتمتع به الشركات العاملة في نظام المناطق الحرة وسنتطرق إلى هذا الموضوع بالتفصيل لاحقاً.

باء - القوانين الحاكمة للمناطق الحرة

بدأت مصر التفكير في جذب الاستثمار الخارجي في أوائل السبعينيات من القرن العشرين، ونظراً إلى أن الفترة التي سبقت منذ العام ١٩٦١ عرفت "بالتحول الاشتراكي"، وقبلها منذ العام ١٩٥٥ شهدت مصر ما يعرف "بالتصير"، استصدرت الحكومة القانون رقم ٦٥ لسنة ١٩٧١ لجذب رؤوس الأموال العربية والمناطق الحرة كما أنشأت الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة في العام نفسه ثم عقب ذلك استصدار القانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٤ وسمي بقانون استثمار رأس المال العربي والأجنبي ثم عدل القانون في سنة ١٩٧٧ وظل سارياً حتى صدور القانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ ثم ألغي القانون وأصدر القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧. وقد سمي القانون الأخير بقانون الاستثمار الموحد وضمانات وحوافز الاستثمار.

جيم - تطور نظام المناطق الحرة

وعلى ضوء ما سبق، يوضح إصدار القوانين الخاصة بشأن الاستثمار والمناطق الحرة أن الفكر الإداري والتشريعي المصري قد نضج بالتجربة، فقد بدأ باقتصاد مخطط وسعى إلى جذب رأس المال العربي (الحكومي أو شبه الحكومي في معظمه) في سنة ١٩٧١، وتوسع أكثر مع رأس المال العربي والأجنبي في سنة ١٩٧٤، ثم أعاد تقييم التجارب في سنة ١٩٨٩ وأخيراً بلغ اقتصاد السوق الحر مرحلة متقدمة في سنة ١٩٩٨، إذ عمل على تحديد المجالات التي يمكن تنميتها بالاستثمار وبسط خريطة الاستثمار إلى أوسع رقعة جغرافية وتناول الميراث الثقيل من القوانين والأوضاع الموروثة بالنسبة إلى الحكومة آنذاك والتتبع لآليات التمويل الرأسمالية وتفعيل دور سوق المال وتقليص دور الدولة في النشاط الاقتصادي بالخصخصة والتخارج من قطاعات الإنتاج والخدمات من ناحية، وإطلاق العمل في القطاع الخاص والاستثمار وإزالة العوائق من ناحية أخرى. وفي ما يخص المناطق الحرة، نصت المادة ٢٩ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ (٦)، على أن يتولى إدارة المنطقة الحرة العامة مجلس إدارة تفصل بتشكيله الجهة الإدارية (وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية) ويسمى الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة ويقوم بتنفيذ القانون ولائحته التنفيذية.

عملاً بالمادة ٣٠ من القانون نفسه، تختص الهيئة الإدارية بما يلي:

(أ) وضع اللوائح والنظم اللازمة لإدارة المناطق الحرة؛

(٦) القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧، الجريدة الرسمية، العدد ١٩، جمهورية مصر العربية، ١١ أيار/مايو ١٩٩٧.

(ب) وضع شروط منح التراخيص وإشغال الأراضي وقواعد دخول البضائع وخروجها وغيرها، إلى جانب وضع النظام الخاص بالرقابة على المناطق وحراستها وتحصيل الرسوم المستحقة للدولة.

عملاً بالمادة ٣١ من القانون نفسه، يختص مجلس إدارة المنطقة الحرة العامة بإصدار التراخيص لمزاولة النشاط داخل المنطقة بقرار يصدر عن رئيس مجلس الإدارة.

دال- الأهداف المنشودة من نظام المناطق الحرة

بناءً على استطلاع رأي عدد من المسؤولين في وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية والهيئة العامة للاستثمار وبعض المستثمرين في المناطق الحرة، يأتي تحديد الأهداف وترتيبها حسب أهميتها على النحو التالي:

- (أ) توفير فرص عمل جديدة ومكافحة البطالة؛
- (ب) التصدير وعائد العملات الصعبة؛
- (ج) تنمية الناتج المحلي؛
- (د) نقل التكنولوجيا؛
- (هـ) تطوير الإدارة والأسواق.

هاء- حوافز و ضمانات الاستثمار

١- حوافز و ضمانات الاستثمار طبقاً للقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧

(أ) الإعفاء من الضرائب

- (١) الإعفاء من الضرائب على الإيرادات لمدة خمس سنوات في حال إقامة مشروع داخل دلتا النيل والوادي، تحتسب اعتباراً من أول سنة مالية تلي تاريخ مزاولة النشاط؛
- (٢) الإعفاء من ضرائب الإيراد لمدة عشر سنوات في حال إقامة المشروع في التجمعات العمرانية الجديدة؛
- (٣) الإعفاء من ضرائب الإيراد لمدة عشرين سنة في حال إقامة المشروع خارج الوادي (كما في توشكا وسيناء)؛
- (٤) الإعفاء التام من ضرائب الإيراد في حال إقامة المشروع في المناطق الحرة العامة؛
- (٥) تطبيق ضريبة جمركية موحدة قدرها ٥ في المائة على واردات الشركات المنشأة بالقانون من المعدات والأجهزة اللازمة لإنشائها، وعدم تطبيق أي ضرائب جمركية على مشروعات المناطق الحرة العامة؛
- (٦) إعفاء الشركات من ضرائب الأرباح الناتجة عن إدماج الشركات أو تقسيمها أو تغيير شكلها القانوني؛

- (٧) عدم تطبيق القواعد الاستيرادية على واردات شركات المناطق الحرة؛
- (٨) إعفاء واردات مشروعات المنطقة الحرة من السوق المحلية من ضريبة المبيعات؛
- (٩) إعفاء كامل المكونات المحلية لمنتجات المناطق الحرة من الرسوم الجمركية في حال استيرادها من داخل البلاد؛
- (١٠) إعفاء بضائع الترانزيت من النسبة ١ في المائة وهي الرسوم المفروضة على واردات المناطق الحرة وصادرتها.
- (١١) الإعفاء من الضريبة على إيرادات رؤوس الأموال المنقولة الناتجة من عوائد السندات وصكوك التمويل التي تصدرها الشركات المساهمة العاملة بموجب القانون شرط أن تطرح في اكتتاب عام وأن تكون مسجلة في البورصة؛
- (١٢) الإعفاء المؤقت لمدة ثلاث سنوات من ضرائب الدمغة ورسوم التوثيق والشهر لعقود الشركات وعقود الرهن والقروض المرتبطة بها.

(ب) إجراءات قانونية

- (١) عدم جواز تأميم المشروعات أو مصادرتها؛
- (٢) عدم جواز الحجز الإداري أو الاستيلاء على أموال المشروعات أو تجميدها أو فرض الحراسة عليها عن غير الطريق القضائي؛
- (٣) عدم رفع الدعاوى القضائية على المشروعات إلا بعد الرجوع إلى الهيئة العامة للاستثمار؛
- (٤) الاستثناء من قوانين العمل مثل القانون رقم ٣٧ لعام ١٩٧٣ بشأن انتخاب ممثلي العمال في مجالس إدارة الشركات، أو القانون رقم ١١٣ لعام ١٩٥٨ بشأن التعيين في وظائف الشركات المساهمة.

واو - مواقع المناطق الحرة في مصر

١- التوزيع الجغرافي للمناطق الحرة

تقع مصر بين خطي الطول ٢٧ و ٣٤ شرقاً، وخطي العرض ٢١ و ٣٢ شمالاً، ويتركز ٩٨ في المائة من السكان في وادي النيل والدلتا وإقليم قناة السويس^(٧) على مساحة تقارب ٦ في المائة من مساحة القطر (مليون كيلومتر مربع)، ويبلغ عدد سكان الدلتا وإقليم قناة السويس ٦٦ في المائة من إجمالي عدد السكان، حيث أقيمت كل المناطق الحرة حتى شهر نيسان/أبريل ٢٠٠١.

(٧) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي: ١٩٩٢-١٩٩٨، جمهورية مصر العربية، حزيران/يونيو

والجدير بالذكر أن هناك منطقة صناعية جديدة هي منطقة شمال خليج السويس تقع على مسافة ٤٠ كم جنوب السويس، وقد صدر بشأنها قرار جمهوري بقانون خاص يعرف باسم "المناطق الاقتصادية الخاصة" وهي تعد مقدمة لإقرار امتيازات خاصة بمناطق جغرافية معينة.

ومن الملاحظ أيضاً أن في مصر أربعة أقاليم حضرية هي القاهرة والإسكندرية وبورسعيد والسويس، وقد اختيرت عن قصد مكاناً للمناطق الحرة الأولى في مصر، وتمثل نسبة الحضر ٥٠ في المائة في الإسماعيلية و٣٠ في المائة في دمياط تقريباً^(٨). ولكل منهما أهمية خاصة وبعداً استثمارياً خاصاً يختلف عن المناطق الأخرى.

الجدول ٣ - مجموعة من الخصائص اللوجستية للمناطق الحرة قياساً إلى القاهرة

المسافة من القاهرة (كيلومتر)	ميناء جوي	ميناء بحري	طرق سريعة	سكك حديد	طرق نهرية
١٥	القاهرة الدولي	--	متوافرة	القاهرة	مدينة نصر
٢٠٠	٢٠ النزهة-٤٠ برج العرب	الإسكندرية/ الدخيلة	طريقان	خط مزدوج	الإسكندرية
٢٠٠	الجميل	بورسعيد- شرق بورسعيد	تقع على الطريق الرئيس بورسعيد/القاهرة	خط مفرد	بورسعيد
١٤٠	--	السويس/ الأدبية العين السخنة	تقع على الطريق الرئيس السويس/ القاهرة	خط مفرد	السويس
١٢٠	--	--	تقع على الطريق الرئيس الإسماعيلية/ القاهرة	خط مفرد حتى الزقازيق	الإسماعيلية
٢٥٠	--	دمياط	طريق الميناء الرئيس	خط مزدوج	دمياط
٣٠	القاهرة	--	تقع على الطريق الرئيس القاهرة/ الإسكندرية الصحراوي	مشروع ربط	الإعلامية

المصدر: برغوث، حمدي، دراسة تحليلية للمناطق الحرة بجمهورية مصر العربية: مع التركيز على النقل والصناعة. أعدها للإسكوا، أيار/مايو ٢٠٠١.

(-- تعني غير متوافر.

يتبين من الجدول ٣، الذي يحدد الخصائص اللوجستية المتعلقة بالنقل في كافة المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية، أن المناطق الحرة تقع ضمن الموانئ البحرية والطرق النهرية وعلى تقاطعات الطرق السريعة أو على مقربة منها.

٢- مواقع المناطق الحرة وأنشطتها

(أ) المنطقة الحرة العامة في مدينة نصر (القاهرة)

وافق مجلس الوزراء على إنشائها في سنة ١٩٧٣؛ بدأ النشاط فيها في العام ١٩٧٧؛ تبلغ مساحتها الإجمالية ١٦٨ فداناً (٢٠٠ ٤ متر مربع)؛ بلغ إجمالي عدد المشروعات العاملة فيها حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، ١٢٥ مشروعاً.

أهم المشروعات بترتيب رأس مالها المصدر:

- (١) صناعة الملابس؛
- (٢) صناعة الحواسيب والبرمجيات؛
- (٣) صناعات خشبية وأثاث؛
- (٤) صناعة مركبات الكوكاكولا؛
- (٥) صناعات متنوعة (الطباعة وصناعات معدنية خفيفة وصناعة الضفائر الكهربائية للسيارات).

(ب) المنطقة الحرة العامة بالعامرية (الإسكندرية)

وافق مجلس الوزراء على إنشائها في سنة ١٩٧٣؛ بدأ النشاط فيها في العام ١٩٧٥؛ تبلغ مساحتها الإجمالية ١٣٥٢ فداناً (٢٠٠ ٤ متر مربع)؛ بلغ إجمالي عدد المشروعات العاملة فيها ٢٥٧ مشروعاً، حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

أهم المشروعات بترتيب رأس مالها المصدر:

- (١) صناعات بترولية (بتروكيماويات ٢١ مشروعاً برأسمال ١,٢٥ مليار دولار تخزين بضائع ٧٠ مشروعاً)؛
- (٢) صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة (١٣ مشروعاً)؛
- (٣) صناعات غذائية وزيوت نباتية؛
- (٤) صناعات متنوعة (إلكترونيات، قوارب، صناعات هندسية، حاسبات إلكترونية، تأمين، جرارات، مستحضرات تجميل، ملاحه، صناعات أخرى).

(ج) المنطقة الحرة العامة ببورسعيد

وافق مجلس الوزراء على إنشائها سنة ١٩٧٥؛ بدأ النشاط فيها سنة ١٩٧٧؛ تبلغ مساحتها الإجمالية ٧٢٩ ٠٠٠ متر مربع مشغولة بالكامل، أضيفت إليها منطقة مساحتها ١٦١ ٠٠٠ متر مربع جنوب بورسعيد

إلى جوار المنطقة الصناعية الجديدة وذلك بعد صدور القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧، ومن المقترح تطوير مساحة ٦٠ مليون متر مربع إلى منطقة حرة بجوار ميناء شرق التفريعة (شرق بورسعيد)، ومن المنتظر تشغيلها سنة ٢٠٠٢ كميناء محوري للحاويات بطاقة مبدئية قدرها ٦٠٠ ٠٠٠ حاوية مكافئة سنوياً، يتوقع أن ترتفع إلى ٢,٥ مليون حاوية سنة ٢٠١٧، وتهدف هذه المنطقة الحرة، كمركز توزيع عالمي للمناطق المحيطة، إلى تطوير الصناعات التصديرية. بلغ إجمالي عدد المشروعات العاملة في هذه المنطقة حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، ١٠٩ مشاريع.

أهم المشروعات بترتيب رأس مالها المصدر:

- (١) التخزين (وهي أهم مشروعات النقل في المناطق الحرة)؛
- (٢) صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة؛
- (٣) الصناعات الهندسية والإنشائية؛
- (٤) صناعات وخدمات أخرى (ملحوظة: إذا تم تجميع جميع الصناعات لسبق ترتيبها التخزين).

الجدول ٤ - بعض الأرقام المهمة التي تعتبر مؤشرات عامة لكل المناطق الحرة العامة (ألف دولار أمريكي)

الإنشائية	الغذائية	الهندسية	الملابس الجاهزة	كل الصناعات	متوسط تكلفة استثمارية
٣ ٢٤٦,٧	٢ ٣٣٠	١١ ٦٥٥	١ ٦٤٥,٧	٢ ٨٢٨,٤	وسيط تكلفة استثمارية ^(*)
٢ ١٠٠	٢ ٠٠٠	١١ ٦٥٥	١ ٢٠٤	٢ ٠٠٠	إجمالي العمالة محلي/أجنبي
٧٠١	٣٣١	٥٢٢	٧ ٤٨١	٨٨/١٠٢٩٧	

المصدر: برغوث حمدي، دراسة تحليلية للمناطق الحرة: جمهورية مصر العربية مع التركيز على الصناعة والنقل. أعتها للإسكوا، أيار/مايو ٢٠٠١.

(* الوسيط: تعني الشريحة الأكثر تكراراً).

(د) المنطقة الحرة العامة بالسويس

وافق مجلس الوزراء على إنشائها سنة ١٩٧٥؛ بدأ النشاط فيها في العام ١٩٧٧. تتكون المنطقة الحرة العامة بالسويس من منطقة بورتوفيق التي تقع ضمن ميناء السويس ومنطقة الأدبية التي تقع على بعد ٣ كيلومترات من الادبية. تبلغ مساحة المنطقة الإجمالية ١٨ فداناً في بورتوفيق و ٥٨ فداناً في الادبية.

تشمل المشروعات في بورتوفيق تموين السفن والخدمات البحرية والبتروولية والتخزين؛ وفي الادبية بناء واصلاح السفن وتقديم الخدمات البحرية والبتروولية والصناعات الخفيفة.

(هـ) المنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية

وافق مجلس الوزراء على إنشائها سنة ١٩٨٠؛ بدأ النشاط فيها في العام ١٩٩٠؛ تبلغ مساحتها الإجمالية ٨٠٠ فدان، ٨٠ فداناً في المرحلة الأولى كاملة بالمرافق والبنية الأساسية. تغلب في المنطقة صناعة الملابس الجاهزة والمنسوجات؛ وقد بلغ إجمالي عدد المشروعات العاملة فيها ١٧ مشروعاً، حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

(و) المنطقة الحرة العامة بدمياط

وافق مجلس الوزراء على إنشائها سنة ١٩٨٥؛ بدأ النشاط فيها في العام ١٩٩٥؛ تبلغ مساحتها الإجمالية ١٩٠ فدانا في المنطقة المحصورة القناة الملاحية وميناء دمياط. بلغ إجمالي عدد المشروعات العاملة فيها ٩ مشروعات، حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

(ز) المناطق الحرة الخاصة الأخرى

نصت اللائحة التنفيذية للقانون رقم ٨ سنة ١٩٩٧، على إمكانية إنشاء مناطق حرة خاصة للشركات التي تستوفي شروطاً يقضي بتأمين رأس مال قيمته مليار جنيه مصري، وقد تأسست شركة "الآخوة العرب للصناعة والاستثمار، على مساحة تقارب ١٦٠ فدانا على طريق الإسمايلية-القاهرة في منتصف التسعينيات، وكان النشاط الرئيس تعبئة المواد الغذائية وبالأخص السكر، وقد توقفت الشركة في العام ٢٠٠٠، وألغى ترخيص المنطقة الحرة الخاصة بعد ذلك في أواخر العام.

لكن المنطقة التي تسترعي الانتباه والإعجاب هي المنطقة الحرة الإعلامية بمدينة السادس من أكتوبر غرب القاهرة (٣٠ كيلومترا) التي خصص لها ثلاثة ملايين متر مربع. تعتبر هذه المنطقة الثانية في المساحة بعد المنطقة الحرة العامة في الإسكندرية، وقد سمح لأربع شركات برأس مال ١٠٩ مليارات جنيه العمل فيها في ظل النظام غير الإقليمي وهذه الشركات هي:

- (١) الشركة المصرية للإنتاج الإعلامي (١٧٢ مليون سهم، قيمة السهم ١٣/١٢ جنيه في نيسان/أبريل ٢٠٠١، يملك اتحاد الإذاعة والتلفزيون الحكومي ٤٨ في المائة)؛
- (٢) الشركة المصرية للأقمار الصناعية؛
- (٣) الشركة المصرية للقنوات الفضائية؛
- (٤) شركة النيل للاتصالات.

ومن وجهة نظرنا أن هذه المنطقة تعمل لأول مرة على أساس الاستفادة من الميزات النوعية للقوة العاملة المصرية وتستثمر في مشروعات ذات تقنيات عالية وقيمة مضافة عالية على قمة هرم الصناعات التقنية، ويجري التفاوض حالياً بشأن مشروع استثماري لحساب شركة الأنظمة الرقمية للإعلام (Digital Media Systems) وشركة أخرى لتصنيع شرائح الحاسوب الدقيقة برأس مال ثلاثة مليارات جنيه.

وإلى جانب المنطقة الاقتصادية الخاصة بمنطقة شمال خليج السويس بالعين السخنة، التي تشمل إقامة ميناء خاص بموجب نظام البناء والتشغيل والملكية ونقل الملكية (BOOT) والمزمع افتتاحه في العام ٢٠٠٢، بدأت عدة مشروعات للإنتاج من ضمنها مشروع للحديد والصلب ومشروعات للبورسيلين وخبوط البروبلين، كما يجري إعداد منطقة حرة عامة في سفاجا (محافظة البحر الأحمر). والجدير بالذكر أن إجمالي العمالة المصرية والأجنبية في جميع المناطق الحرة حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ بلغ ٧٨ ٤٠٢ فرد منهم ٢٠٢٥ فرداً من الأجانب^(٩).

(٩) الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، البيان الإحصائي السنوي، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

زاي - الاستثمار في المناطق الحرة والاستثمار في نطاق الدول

يتبين من مقارنة الاستثمار الداخلي بنظام المناطق الحرة والاستثمار عامة داخل جمهورية مصر العربية أن الاستثمار الداخلي في ظل قوانين الاستثمار يمثل نسبة ٥/١ مقارنة بالاستثمار في ظل قانون الشركات، لذلك نجد أن الاستثمار الداخلي اجتذب الحصة الكبرى من الاستثمار والمساهمة الأجنبية، حيث بلغت نسبة مشاركة رأس المال الأجنبي في المشروعات العاملة في ظل قوانين الاستثمار الداخلي ثلاثة أضعاف المشروعات العاملة وفقاً لقوانين أخرى، في ما عدا قطاع البترول نظراً إلى ما تتمتع به تلك الشركات من امتيازات.

كما ينبغي أن نلقي الضوء على ملاحظتين هامتين:

(أ) ضعف نصيب المناطق الحرة من الاستثمار في ظل قوانين الاستثمار عامة (إذ تجتذب حوالي ١٧ في المائة من رؤوس الأموال المصرية، و ٣١ في المائة من رؤوس الأموال الأجنبية)^(١٠)؛

(ب) إن قطاع البترول بمفرده قد يمثل ثلث الاستثمارات الأجنبية الواردة لمصر حسب إحصاءات الشركات^(١١).

ويوضح الجدول ٥ توزيع الاستثمار حسب قوانين الاستثمار والاستثمار الداخلي في ظل قانون الشركات وقانون سوق المال، وفرص العمل التي يتيحها.

الجدول ٥ - توزيع الاستثمار حسب قوانين الاستثمار والاستثمار الداخلي في ظل قانون الشركات وقانون سوق المال وفرص العمل التي يتيحها

القانون	عدد المشروعات	رأس المال (مليون جنيه)	التكلفة الاستثمارية (مليون جنيه)	فرص العمل
قانون الشركات ١٩٨١/١٥٩	١٠ ٧٩٦	٢٣ ٧٠٢	٣٦ ٠٨٨	٤٠٠ ٤٤٠
قوانين الاستثمار	٨ ٩٠٧	٩٩ ٦٠٢	٢٠١ ٦٩٠	٩٠٠ ٨٩٥
قانون ٩٢/٥٩	٢٠٠	١ ١٨٥	---	---
إجمالي	١٩ ٩٠٣	١٢٤ ٤٨٩	٢٣٧ ٧٧٨	١ ٣٠١ ٣٣٥

المصدر: نقطة التجارة الدولية، www.tpegypt.gov.eg عن الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة.

(--) تعني غير متوافر.

١ - الاستثمار وهيئة سوق المال

رغم عدم توافر أي بيانات أو مؤشرات دقيقة، يتضح أن الغالبية الساحقة من الشركات العاملة في المناطق الحرة المصرية تميزت حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، بالآتي:

(١٠) نقطة التجارة الدولية، www.tpegypt.gov.eg عن الهيئة العامة للاستثمار.

(١١) السفارة الأمريكية في القاهرة، The Investment Climate in Egypt، تموز/يوليو ١٩٩٩.

- (أ) عدم إصدار أوراق مالية (سندات، أسهم) للتعامل مع البورصة؛
 (ب) كون غالبيتها العظمى شركات عائلية (شركات أموال أو أفراد) حتى لو كانت شركات مساهمة؛
 (ج) اعتمادها على التمويل القصير الأجل من البنوك والمصارف وبنسبة عالية قد تصل إلى ٦٠ في المائة من التكلفة الاستثمارية.

٢- مجالات الاستثمار حسب القطاعات الاقتصادية المختلفة

يوضح الجدول ٦ توزيع الشركات العاملة بقوانين الاستثمار بين المناطق الحرة وداخل البلاد.

الجدول ٦- توزيع الشركات العاملة بقوانين الاستثمار بين المناطق الحرة وداخل البلاد (مليون جنيه مصري)

التنفيذ نسبة مئوية	تكلفة/رأس مال نسبة مئوية	تكلفة استثمارية	رأس مال مصدر	عدد الشركات العاملة	تكلفة استثمارية	رأس مال مصدر	إجمالي المشروعات	
٣٧	١,٤٤	٧٠ ٣١١	٤٨ ٨٥٧	٢ ٧١٤	١٨٦ ٦٨٥	١٠٧ ٢١٠	٩ ٦٠٥	داخل البلاد
٥٥	٢,٣٣	٢٨ ٨٨٦	١٢ ٣٧٢	٥٧٦	٥٢ ١٩٣	١٨ ٠٨١	٨٢٩	المناطق الحرة
٤٢	١,٦	٩٩ ١٩٧	٦١ ٢٢٩	٣ ٢٩٠	٢٣٨ ٨٧٨	١٢٥ ٢٩١	١٠ ٤٣٤	الإجمالي

المصدر: الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، البيان الإحصائي السنوي، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

يوضح الجدول ٦ ارتفاع التكلفة الاستثمارية نسبياً داخل المناطق الحرة عنها خارج هذه المناطق، وارتفاع معدل تنفيذ المشروعات داخل المناطق الحرة العامة، كما يستنتج من الجدول أن متوسط التكلفة الرأسمالية خارج المناطق يبلغ ٢٥,٩ مليون جنيه مصري للمشروع لقاء ٥٠ مليون جنيه مصري داخل المناطق الحرة. ومتوسط رأس المال المصدر داخل المناطق الحرة يبلغ ٢٠ في المائة من إجمالي رأس مال المشروعات المنفذة، و ١٤ في المائة فقط من إجمالي المشروعات الموافق عليها، كما أن رؤوس الأموال التي قيد التنفيذ في ظل قوانين الاستثمار تبلغ قيمتها ٥٨ ٣٥٣ مليون جنيه مصري داخل المناطق الحرة و ٥ ٧٠٩ ملايين جنيه مصري خارج المناطق الحرة.

تبرهن هذه الأرقام أن الأهمية النسبية للمناطق الحرة داخل نظام الاستثمار في مصر تتقلص بوتيرة متصاعدة. ويأتي هذا التقلص نتيجة مباشرة لإصدار القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ (قانون ضمانات وحوافز الاستثمار).

يبين الجدول ٧ كافة التفاصيل المتعلقة بالمناطق الحرة في مصر من حيث عدد الشركات المتوطنة فيها وتفاصيل التكلفة الاستثمارية ومتوسط تكلفة المشروع في المناطق الحرة.

تعتبر المنطقة الحرة الإعلامية من أكبر الشركات المصرية للإنتاج الإعلامي من حيث رأس المال وربما تكون الشركة الوحيدة المتداولة في بورصة الأوراق المالية.

الجدول ٧- بيان إحصائي بالمشروعات الموافق عليها والعاملة في المناطق الحرة في مصر
(جميع الأرقام بالمليون دولار باستثناء أعداد الشركات)

المنطقة	عدد الشركات	رأس المال المصدر	تكلفة استثمارية	الشركات العاملة	رأس المال المصدر	تكلفة استثمارية	متوسط تكلفة المشروع
القاهرة	١٨٧	١١٠٩	٢٢٥٩	١٢٥	١٠١١	٢٠٨٥	١٦,٧
الإسكندرية	٣٥٢	١٩٩٦	٦٧٣١	٢٥٧	١٥٣٦	٤٠١٢	١٥,٦
بورسعيد	١٣٤	٧٧٩	١٧٧٥	١٠٩	٥٠٨	٨٢٤	٧,٦
السويس	٨٤	١٢٣٢	٢٧١٢	٥٩	٥٣٦	١٤٨٥	٢٥
الإسماعيلية	٤٩	٨٢	١٣٧	١٧	٣٦	٧٣	٤,٣
دمياط	٢٢	١١٩	١٧٢٧	٩	١٢	١٧	١,٩
الإعلامية	١	---	---	---	---	---	---
الإجمالي	٨٢٩	٥٣١٨	١٥٣٥١	٥٧٦	٣٦٣٩	٨٤٩٦	١٤,٧٥

المصدر: الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، البيان الإحصائي السنوي، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.
(--) تعني غير متوافر.

وفي ما يلي الترتيب العام لمجالات الاستثمار في المناطق الحرة من حيث القطاع:

- (أ) الصناعة؛
- (ب) التمويل؛
- (ج) السياحة؛
- (د) الخدمات؛
- (هـ) الإنشاء؛
- (و) الزراعة.

وحسب البيان الإحصائي الأخير الصادر عن الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠، كان إجمالي مساهمات رؤوس الأموال المصدرة ١٣٧١٠ ملايين جنيه من مصادر عربية و١٥٥٧٣ مليون جنيه من مصادر أجنبية. ويوضح الشكلان ١ و٢ أماكن توزيعها.

(أ) توزيع رؤوس الأموال على القطاعات الاقتصادية

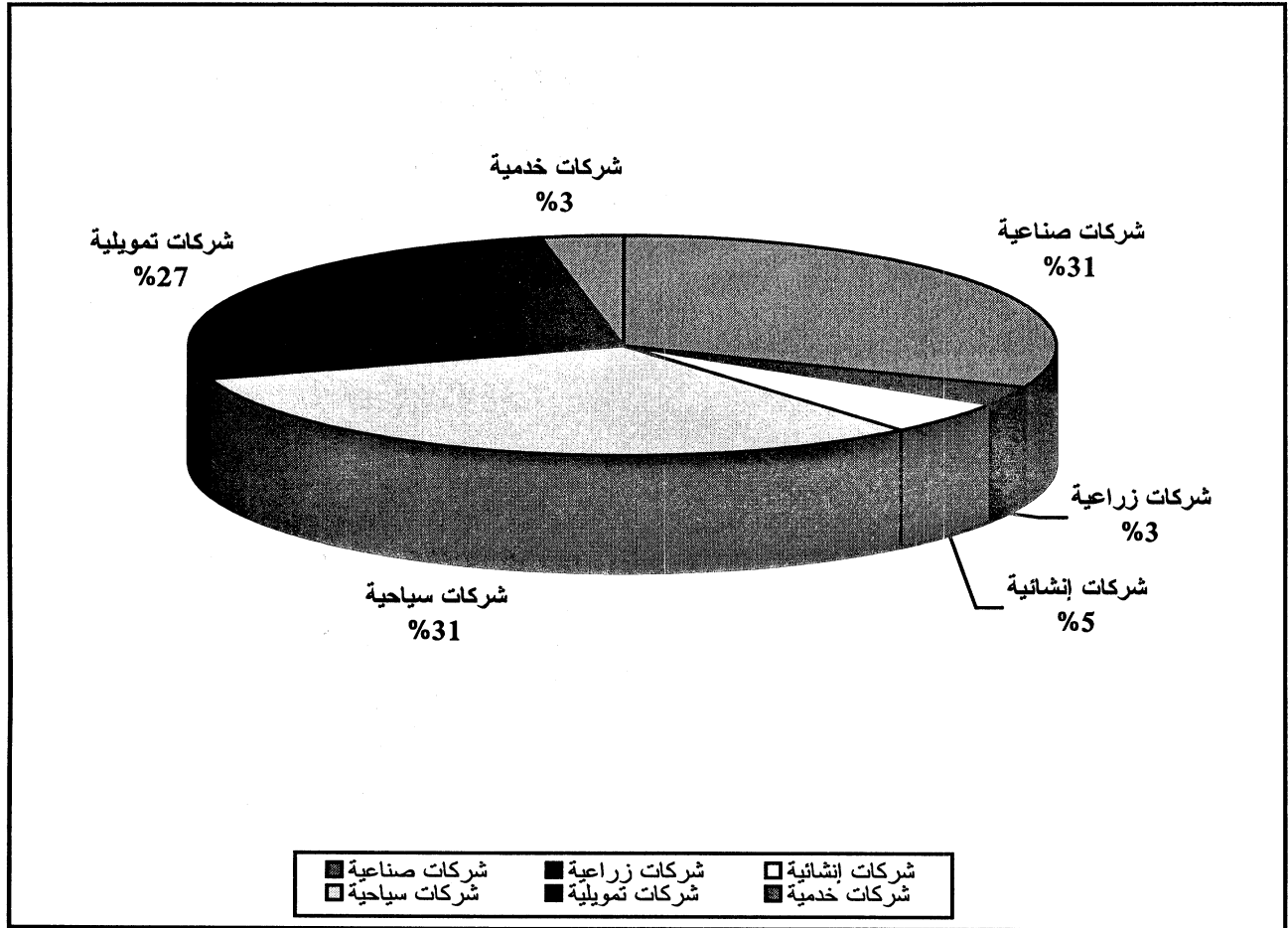
(١) ترتيب القطاعات الاقتصادية الجاذبة لرؤوس الأموال العربية

- أ- الصناعة؛
- ب- السياحة؛
- ج- التمويل؛
- د- الزراعة... إلخ.

(٢) وجاء ترتيب القطاعات

- أ- الصناعة؛
- ب- التمويل؛
- ج- الإنشاء؛
- د- السياحة.

الشكل ١ - توزيع رؤوس الأموال العربية المصرية حتى
٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠



ملاحظة: يمثل الاستثمار داخل المناطق الحرة ٢٠ في المائة من رؤوس الأموال العربية و ٢١ في المائة من رؤوس الأموال الأجنبية.

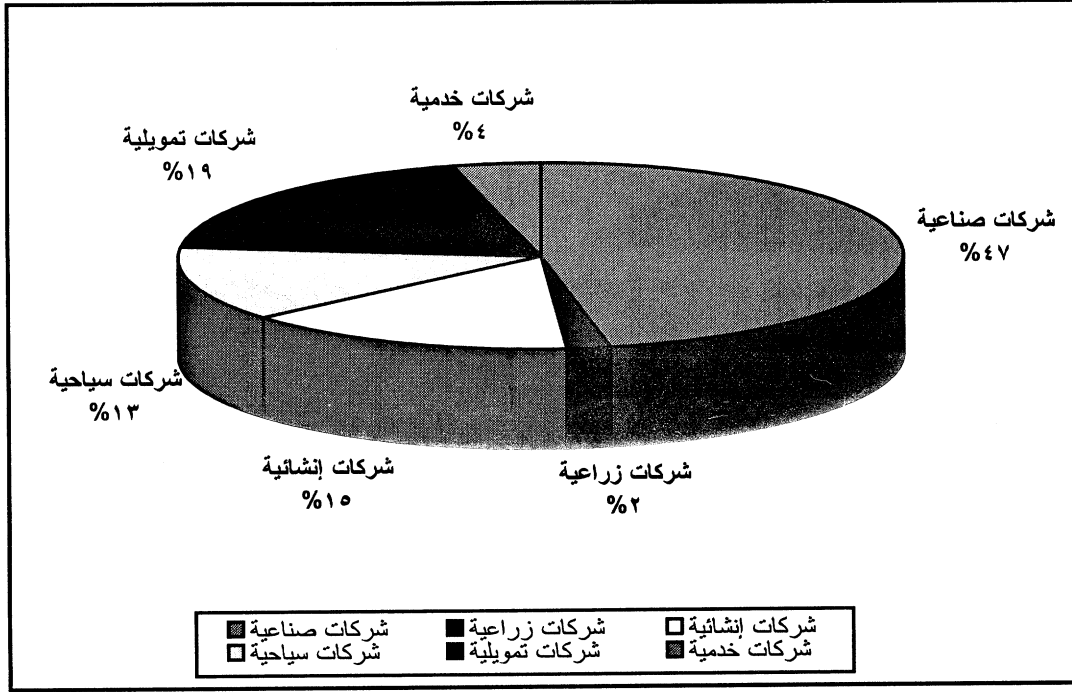
وتختلف أرقام الاستثمار بين إحصاءات بعض الهيئات، ولا سيما بين إحصاءات وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية في مصر وإحصاءات وزارة التجارة الأمريكية^(١٢). ففي حين تقدر الهيئة العامة للاستثمار حجم الاستثمار الأجنبي المباشر بمبلغ ٦,٧٤٥ مليار دولار أمريكي للعام ١٩٩٨ (عدا البترول) وتقدر إحصاءات وزارة البترول حجم الاستثمار في قطاع البترول للعام نفسه بمبلغ ٢,٠١٢٨ مليار دولار أمريكي، منها ٥٧٦ مليون دولار استثمار أمريكي؛ نجد أن وزارة التجارة الأمريكية قد قدرت الاستثمار الأمريكي في قطاع البترول بحوالي ٢,٠٤ مليار دولار.

ومن جانب آخر تمثل المملكة العربية السعودية والكويت ودولة الإمارات العربية المتحدة ٦٩ في المائة من الاستثمار العربي، وبريطانيا وأمريكا وبنما وهولندا ٥٥ في المائة من إجمالي الاستثمار الأجنبي^(١٣).

(١٢) السفارة الأمريكية، *Economic Trend Report-Egypt*، تموز/يوليو ٢٠٠٠.

(١٣) الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، *البيان الإحصائي السنوي*، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

الشكل ٢ - توزيع رؤوس الأموال الأجنبية حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠



حاء- النواحي الصناعية في المناطق الحرة

يهتمنا في هذا القسم توصيف أسلوب الإدارة داخل المناطق الحرة العامة. وفي هذا السياق، من الضروري أن ندرج ترتيباً نتعرف من خلاله على مستويات الإدارة والتكنولوجيا المستخدمة، فعلى سبيل المثال، لا شك في أن الصناعات الإلكترونية والدوائية والكيميائية المتقدمة تمثل أكثر الصناعات حاجة إلى إدارة صناعية ذات كفاءة عالية، تليها الصناعات الهندسية التقليدية المعدنية والكهربائية، ثم صناعات المنسوجات والملابس الجاهزة وما شابهها. ويأتي التخزين في ذيل القائمة.

ومن المؤكد أن الصناعات الخدمية، مثل التمويل والتأمين والإدارة الفنية، (من مراجعة واستشارات مهنية) وصناعة البرمجيات، تحل في قمة الصناعات قاطبة في احتياجها، ليس فقط إلى الإدارة والتكنولوجيا، بل إلى سياسات التوظيف والتحفيز على الإبداع وثقافة المؤسسة.

ومن البديهي أنه كلما تقدم مستوى الإدارة وارتفع مستوى التكنولوجيا، ارتفعت تكلفة المشروع الرأسمالية، ويظهر الجدول ٨ الترتيب الآتي نسبة لمتوسط التكلفة الاستثمارية للمناطق الحرة العامة:

(أ) متوسط التكلفة الاستثمارية في السويس يبلغ ٢٥ مليون دولار (لكونها منطقة صناعات بترولية وثقيلة)؛

(ب) متوسط التكلفة الاستثمارية في القاهرة يبلغ ١٦,٧ مليون دولار (لوجود صناعة البرمجيات والحواسيب ولو كانت منطقة مخصصة للصناعات الإلكترونية والحواسيب والبرمجيات لكانت الأولى على الإطلاق)؛

(ج) متوسط التكلفة الاستثمارية في الإسكندرية يبلغ ١٥,٦ مليون دولار (لوجود الصناعات والخدمات البترولية)؛

(د) متوسط التكلفة الاستثمارية في بورسعيد يبلغ ٧,٦ ملايين دولار لاستئثار نشاط التخزين ٤٠ في المائة من النشاط (وهي أهم مشروعات قطاع النقل)؛

(هـ) متوسط التكلفة الاستثمارية في الإسماعيلية يبلغ ٤,٣ ملايين دولار (ملابس جاهزة وتخزين)؛

(و) متوسط التكلفة الاستثمارية في دمياط يبلغ ١,٩ مليون دولار (تخزين فقط).

ومن شبه المؤكد أن المنطقة الحرة الإعلامية سوف تحتل المرتبة الأولى في متوسط التكلفة الاستثمارية لكون الصناعات المزمع إنشاؤها تأتي في قمة الهرم من حيث الحاجة إلى الإدارة والتكنولوجيا.

الجدول ٨ - مقارنة تكلفة فرص العمل مع الإنتاجية في المناطق الصناعية الجديدة والمناطق الحرة في جمهورية مصر العربية

المنطقة	تكلفة فرص العمل	الإنتاجية جنيه/عامل	إجمالي رأسمال	قيمة الإنتاج	عمالة+
العاشر	١٦٠,٣٣٢٢	١٣١,٢٧١٦	١١٥٨٤	١٥ ١٧٥	١١٥,٦
السادس	١٩٠,٣١٢٦	٦١,٢٠٢١٩	٢١٧٦,٧	١ ١٢٠	١٨,٣
السادس	٧٠,٥١٠١٢	٨٤,٣٩٩٤٦	٣٢٦٥,٥	٦ ٢٥٤	٧٤,١
الصالحية ج.	١٤٠,٥٧١٤	١٥٧,٨٥٧١	٣٦٩	٦٦٣	٤,٢
برج العرب	٨٠,٣٦٤٧٧	٦١,٢٤٣٥٢	٩٦٩,٤	١ ١٨٢	١٩,٣
دمياط	٥٩,٠٠٠٦	٢٨,٦١١١١	١٣٤	١٠٣	٣,٦
بني سويف	٩,٨٩٠٩٠٩	١٨,١٨١٨٢	٦,٨	٢٠	١,١
بدر	٩١,٢٢٧٥٩	٣٩,١٣٧٩٣	٣٣٠,٧	٢٢٧	٥,٨
نوبارية	٥٢,٢٦٦٦٧	٩٠	٩,٨	٢٧	٠,٣
العبور	١٧,١٢	٥٣,٣٣٣٣٣	٣٢,١	١٦٠	٣
المنيا الجديدة	١٦	١٠	١	١	٠,١
مناطق حرة	٣٦٨,٤٤٣٩	٢١,٤٢٨٥٧	٢٨٨٨٦	١ ٦٨٠	٧٨,٤

المصادر: هيئة الاستعلامات المصرية، ١٩ سنة من الإنجازات، نشرة.

الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، البيان الإحصائي السنوي، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠.

يوضح الجدول ٨ بعض المقارنات بين تكلفة فرص العمل والإنتاجية في المناطق الصناعية الجديدة والمناطق الحرة.

ويمثل نصيب فرص العمل من التكلفة الاستثمارية أحد أهم المؤشرات التي نسترشد بها في توظيف التكنولوجيا آخذين في الاعتبار أنه عند المستوى التكنولوجي نفسه، إذا جرت المقارنة بين المشروع (أ) الذي يوظف (س) عمالة والمشروع (ب) الذي يوظف (س + ص) عمالة، سوف يظهر المشروع (ب) بمستوى أقل تكنولوجيا كمؤشر للكفاءة؛ ويتمثل مؤشر آخر في الإنتاجية، وتحتسب بنسبة الناتج إلى المدخل، ويشير إلى مستوى التكنولوجيا إذ أن مشروعين يوظفان العدد نفسه من العمالة، أحدهما ممكن والآخر يدوي، يكون المشروع اليدوي أقل إنتاجية.

تخلص هذه المقارنة إلى نتائج هامة أبرزها ارتفاع التكلفة الاستثمارية في المناطق الحرة عنها خارج هذه المناطق، مع إيجار الأراضي التي تقام عليها المشروعات، وتمتعها بإعفاءات جمركية هامة؛ وانخفاض الإنتاجية عموماً بسبب الأنشطة غير الإنتاجية (مثل التخزين). ويمكن القول إن هناك عجزاً في مستويات الإدارة والتكنولوجيا على اعتبار المتوسط العام لمعدل التكلفة الاستثمارية/فرصة العمل وهي ١٢٩.٠٩٠ جنيه/فرد، والإنتاجية المتوسطة هي ١٠١.٥٩٧ جنيه/فرد (للمشروعات الصناعية الجديدة/قطاع خاص). ولا يمثل ارتفاع التكلفة الاستثمارية لفرصة العمل زيادة في الكفاءة بل انعكاس لنشاط التخزين.

ويجب التنبيه إلى أن هذه الخلاصة حكم عام وليست غطاء يشمل كل المناطق الحرة، فقد رأينا التفاوت بين المناطق الحرة وكذلك التفاوت بين الصناعات، كما لا ينطبق هذا الحكم على صناعة البرمجيات والحواسيب. إلا أن هناك عوامل أخرى تدخل في تفسير نتائج هذه المقارنات مثل سيادة أسلوب الإدارة نفسه داخل المناطق الحرة وخارجها في مصر، والنقص في إعداد الإدارة المتوسطة، واعتماد هذه المراجع على تقارير الشركات الأجنبية المتعددة الجنسيات التي تأتي بالإدارة العليا لمشروعاتها من الخارج. ونرى في حقيقة الأمر أن هناك مشكلة إدارة عليا ومتوسطة وأن القطاع الخاص والاستثماري داخل المناطق الحرة وخارجها يعتمد اعتماداً كبيراً على أفراد تلقوا إعدادهم المهني داخل القطاع العام، وهكذا تنتقل مشاكل القطاع العام المعروفة مثل انخفاض مستوى الاستخدام (Utilization) مع الإدارة، ورتابة الأداء (الروتين)، وقلة المبادرة، وشيوع السيطرة والتحكم والمركزية الشديدة التي تتضاعف بوجود المالك الفرد في غالبية الشركات المساهمة وغيرها.

وربما تكون الفردية على النحو الذي شهده القرن التاسع عشر (Captains of Industry) مع الذين قام على أكتافهم النظام الرأسمالي الحالي، أمثال روتشيلد وهامر وجونجهام، أمراً مستحسناً ولكننا بعيدون عن ذلك إذا نظرنا موضوعياً إلى واقع القطاع الخاص داخل المناطق الحرة أو خارجها في مصر. كما يوجد عدد غير قليل من غير المتخصصين في وظائف الإدارة العليا حيث يلاحظ وجود العسكريين في غالبية المشروعات كالبترول والخدمات الملاحية وبعض المشروعات الأخرى.

ويلاحظ غياب نظام متقدم لمراقبة الجودة، وكذلك عدم وجود معايير واضحة للأداء حسب تقسيمات العمل (بالمقاييس الدولية) في عدد غير قليل من المشروعات.

ومن الجدير بالذكر أن نسبة تعثر المشروعات الصناعية في المناطق الحرة العامة هي ٢٥ في المائة بحساب التكلفة الرأسمالية و ١٤ في المائة لمشروعات التخزين داخل العينة. وتلعب الإدارة العليا والمتوسطة دوراً في هذه النسبة إلى جانب العوامل الأخرى التي سنتناولها.

طاء- جوانب النقل

تعاني تجارة مصر الخارجية من عدم التوازن بنسبة ٣/١ تقريباً بين الصادرات والواردات، وينعكس ذلك على سوق النقل حيث أن نوالين الشحن من الموانئ العالمية الرئيسية التي تستورد منها مصر المعدات والسلع الرأسمالية والسلع الغذائية إلى الموانئ المصرية تبلغ ثلاثة أضعاف نوالين الشحن من الموانئ المصرية إلى تلك الموانئ العالمية. يعزى ذلك إلى انعدام التوازن بين الصادرات والواردات الذي أدى إلى تدني أسعار شحن الصادرات المصرية، واضطرار سفن الصب والحاويات الإبحار من الموانئ المصرية ببضاعة أقل من البضاعة الواردة إليها. كما أن سفن الحاويات وخطوطها تسعى بصورة مستمرة إلى تشجيع المصدرين إلى درجة عرض تحميل البضاعة بين ميناء الإسكندرية ويوكاهاما في اليابان بأقل نولون ممكن

يقارب المجان لوكلائها. وفي ما يخص المناطق الحرة تمثل صادراتها ٦-٧ في المائة من إجمالي الصادرات المصرية (باستثناء البترول) وتمثل حوالي ١٠-١٢ في المائة من الصادرات بالحاويات.

ويمكننا القول إن الشركات الصناعية والمصدرين المصريين لم يستطيعوا استغلال الميزة النسبية لتدني أسعار الشحن إلى الدول المصنعة، وينطبق ذلك على مصنعي ومصدري المناطق الحرة. ويرجع هذا الواقع إلى سببين جوهريين؛ يتمثل السبب الأول في أن نسبة تكلفة نقل السلع المصدرة تتراوح بين ٥ و ١٠ في المائة، ويتمثل السبب الثاني في ارتفاع تكلفة نوالين شحن غالبية صادرات المناطق الحرة إلى دول عربية أو غير عربية ممن تعاني من عدم التوازن نفسه، على سبيل تكلفة شحن حاوية بين السويس وجدة أعلى من تكلفة شحن حاوية من الإسكندرية إلى مارسيليا علماً بأن المسافة بين السويس وجدة أقل بنسبة ١/٨، نظراً إلى دخول عوامل كثيرة منها حجم البضائع المنقولة وشكل المنافسة وهيكلها والندرة ومصروفات التشغيل وغيرها ويمكننا عرض الصورة العامة بالنقاط التالية:

(أ) لم تستطع المناطق الحرة (النشاط التخزيني) جذب التجارة الدولية المتخصصة (مثل السيارات، والمعدات الثقيلة) وهي بضائع الدرجة (Auto Carrier/Ro-Ro)؛

(ب) تعاني المناطق الحرة من تخلف النقل البري (تريلات مبردة) بين دول الجوار بسبب القيود الإدارية المفروضة على النشاط محلياً وخارجياً؛

(ج) عجز صادرات المناطق الحرة من بعض الصناعات (مثل الملابس والمنسوجات) عن منافسة المصنعين الإقليميين أو العالميين على أساس ميزة النولون البحري فقط؛

(د) يعاني الشحن الجوي من نفس عدم التوازن بين الصادرات والواردات، كما ولا توجد صادرات عن طريق الجو للمناطق الحرة في الوقت الحاضر للاستفادة من تدني أسعار الشحن الجوي لصادرات المناطق الحرة المصرية.

باء- وصف للإجراءات ونظام المستندات

إن للحوافز التي تقدمها المناطق الحرة أثرها الإيجابي في اجتذاب رأس المال الأجنبي، إذ كانت تلك هي السمة الرئيسية لمشروعات الاستثمار في المناطق الحرة التي أنشئت في ظل قانون الاستثمار رقم ٤٣ لعام ١٩٧٤ الذي عدل بالقانون رقم ٢٣٠ لعام ١٩٧٧ ثم عدل بالقانون ٢٣٠ لعام ١٩٨٩ وأخيراً التعديل الخاص بحوافز الاستثمار بالقانون رقم ٨ لعام ١٩٩٧.

تقع المناطق الحرة خارج النظام الجمركي المصري تماماً، حيث تعتبر من الناحية الجمركية فائضاً أجنبياً. فما يتم استيراده برسم الترانزيت إلى المنطقة الحرة يعفى من كافة القيود الاستيرادية والضرائب المقررة على الواردات، وكذلك ما يتم تصديره منها إلى الخارج لا يخضع لأي قيود تصديرية أو نقدية كما لا يخضع للضرائب الجمركية المقررة على الصادرات.

وبالإضافة إلى المزايا والإعفاءات التي تمنح للمشروعات الاستثمارية المقامة بنظام المناطق الحرة، يوجد لكل منطقة حرة جهاز مهمته خدمة الاستثمار والمستثمر ويتولى تقديم كافة التسهيلات المطلوبة مثل:

- (أ) استخراج تصاريح الإقامة للأجانب؛
- (ب) استخراج تصاريح أجهزة الاتصال وتركيبها؛
- (ج) توصيل الكهرباء والمياه للمشروع؛
- (د) استخراج تصاريح العمل؛
- (هـ) الاتصال بالموانئ وكافة الأجهزة الحكومية.

وتكون إدارة المنطقة الحرة هي الجهة الوحيدة التي يتعامل معها المستثمر مباشرة.

كما تصدر الموافقات على المشروعات داخل المنطقة الحرة عن مجلس إدارة المنطقة الحرة توفيراً للوقت والجهد. كذلك يتولى الجهاز الإداري الإشراف على جميع خطوات تنفيذ المشروعات وتقديم المساعدة الفنية والاقتصادية والقانونية.

١- الرسوم على مشروعات المناطق الحرة

(أ) مشروعات التخزين

يحصل الرسم المستحق على البضائع الواردة برسم المنطقة الحرة لحساب مشروعات التخزين على أساس رسم سنوي قدره ١ في المائة من قيمة البضائع الواردة بمجرد دخولها ويسدد للهيئة بالنقد الأجنبي خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الاستحقاق، ويحسب الرسم على النحو التالي:

(١) واحد في المائة من قيمة التسليم لميناء الوصول (سيف) بالنسبة على البضائع الواردة برسم المنطقة إلى مشروعات التخزين لتخزينها لحسابها؛

(٢) واحد في المائة من قيمة السعر العادي للتصدير (فوب) على البضائع والخامات ومسئوليات الإنتاج المصرية المصدرة إلى هذه المشروعات؛

(٣) واحد في المائة من إجمالي الإيرادات على الوارد برسم المنطقة الحرة لتخزينه لحساب الغير.

وإذا قامت المشروعات بالتشغيل لدى الغير داخل المنطقة أو خارجها، تلتزم بتسديد رسم للمنطقة يعادل الفرق بين قيمة الرسم المستحق على البضائع بعد التشغيل وبالسعر العادي للتصدير (فوب) وما سبق تحصيله من الرسوم على البضائع قبل التشغيل.

(ب) المشروعات الصناعية

يفرض على هذه المشروعات رسم سنوي قدره ١ في المائة من قيمة البضائع الصادرة (فوب) للمنتجات الصناعية أو السلع التي يتم تجميعها أو تركيبها أو تجهيزها أو تجديدها، وكذلك البضائع التي يتم فرزها أو خلطها أو مزجها أو إعادة تعبئتها في المنطقة الحرة لحساب المشروع نفسه.

وتعتبر الواقعة المنشأة لهذا الرسم هي خروج هذه البضائع من المشروع، أما كافة الخامات ومستلزمات الإنتاج والسلع الوسيطة التي ترد إلى المشروع للحصول على المنتج النهائي فلا تفرض عليها أي رسم عند الوصول إلى المشروع.

وفي حال قيام المشروعات الصناعية في المنطقة بالتشغيل لحساب الغير، يفرض رسم سنوي قدره ١ في المائة من إجمالي الإيرادات التي يحققها المشروع من نشاط في إجراء عمليات صناعية أو تكميلية على البضائع وللأجزاء التي يتم تشغيلها لحساب الغير.

ويفرض على المشروعات الخدمية التي لا يقتضي نشاطها إدخال أو إخراج سلع، رسم سنوي للهيئة بنسبه ١ في المائة من إجمالي الإيرادات التي تحققها هذه المشروعات.

(ج) المشروعات الخدمية

ويتم التسديد على أساس نصف سنوي على أن تجري التسوية النهائية من واقع الحسابات المعتمدة من محاسب قانوني خلال ستة شهور من نهاية السنة المالية، وتقدر القيمة التي يحصل عليها الرسم في جميع الأحوال طبقاً لما هو محدد في المستند الجمركي وذلك في حال عدم تقديم المنشأة أو المشروع فواتير معتمدة للرسائل، أو إذا ثبت أن القيمة الموضحة فيها لا تمثل القيمة الحقيقية، ويستحق الرسم على قيمة الرسائل الواردة أو الصادرة بمجرد دخولها أو خروجها طبقاً لنوعية المشروع، ويحتسب الرسم بناء على كشوف الحسابات المعتمدة من محاسب قانوني مصري وتحصل هذه الرسوم بالنقد الأجنبي المقبول لدى البنوك المصرية.

(د) الضمان الجمركي

تقوم الهيئة العامة للاستثمار بتقديم ضمان لمصلحة الجمارك عن قيمة البضائع والضرائب والرسوم الجمركية المستحقة عليها في أثناء نقلها من الدوائر الجمركية إلى المناطق الحرة أو العكس أو بين المناطق الحرة وبناء على طلب صاحب الشأن.

وتصدر الهيئة هذا الضمان مقابل تحصيل ١ في الألف من قيمة ذلك بعد أن يقدم المشروع بوليصة تأمين ضرر ضد مخاطر السرقة والتلف والحريق بكامل قيمة البضاعة والضرائب والرسوم الجمركية المستحقة.

ويشترط في بوليصة التأمين التي تقبل من المشروعات:

- (١) أن تكون صادرة عن إحدى الشركات المرخص لها بالعمل في مصر؛
- (٢) أن تكون محررة لصالح الهيئة ولرسالة واحدة؛
- (٣) أن تسري لمدة تغطي مدة نقل البضاعة ومعاينتها وفحصها بواسطة مصلحة الجمارك؛
- (٤) أن تغطي قيمة البوليصة كامل قيمة البضاعة والضريبة والرسوم وأن تغطي مخاطر الطرفين (سرقة، تلف، حريق، الخ).

٢- إجراءات نقل البضائع للمناطق الحرة

(أ) شروط نقل البضائع إلى المناطق الحرة

يشترط لنقل البضائع إلى المناطق الحرة من موانئ الوصول تقديم قائمة الشحن مشاراً عليها أن البضائع واردة برسم التراخيص للمناطق الحرة مع تحديد اسم المنطقة، ومن الأفضل أيضاً تحديد اسم صاحب الشأن .

(ب) حالات أخرى

يجوز أن تتجاوز إدارة المنطقة الحرة هذا الشرط إذا كانت البضائع واردة باسم المشروع سواء لحسابه أو لحساب الغير شرط ألا يكون للمشروع أو للغير نشاط مماثل داخل البلاد ويكون تعديل المانيفست وفقاً لقرار رئيس المنطقة الحرة بناء على طلب المشروع وبموافقة الوكيل الملاحي.

(ج) ضمانات النقل للجمارك

تؤدي الضمانات التي تقبلها الجمارك لنقل البضاعة إلى المنطقة الحرة وفقاً لما يلي:

- (١) الأمانة النقدية بالضرائب والرسوم المستحقة على البضاعة؛
- (٢) ضمان مصرفي؛
- (٣) تعهد من هيئة الاستثمار بإدارة الضرائب المستحقة، باعتماد تعهد المشروع بتسديد القيمة في حال عدم وجود بضاعة.

(د) الخطوات الاجرائية والمستندات المطلوبة

(١) الاستيراد برسم الوارد إلى المنطقة الحرة

أ- المستندات

- ١٠٠٠ أصل تصريح الاستثمارات برسم الوارد؛
- ٢٠٠٠ الفاتورة المعتمدة من هيئة الاستثمار؛
- ٣٠٠٠ أصل البطاقة الاستيرادية؛
- ٤٠٠٠ أصل البطاقة الضريبية؛
- ٥٠٠٠ خطابات البنك؛
- ٦٠٠٠ إيصال تسديد المصاريف الأولية؛
- ٧٠٠٠ المرفق رقم ١١؛
- ٨٠٠٠ بيان العبوة؛
- ٩٠٠٠ شهادة المنشأ؛
- ١٠٠٠٠ شهادة جنسية معتمدة من الغرفة التجارية؛
- ١١٠٠٠ البطاقة الخاصة بالمتعاملين مع الجمارك؛
- ١٢٠٠٠ صورة عن شهادة التسجيل في ضريبة المبيعات؛
- ١٣٠٠٠ شهادة تحليل أو وزن أو شهادة زراعية حسب نوع السلعة.

ب- إجراءات

- ١٠ الحصول على تأشيرة التخزين؛
- ٢٠ القيد في الدفتر ٤٦؛
- ٣٠ تأشيرة المشروعات؛
- ٤٠ إتمام المرحلة الأولى من إجراءات الكشف الجمركي؛
- ٥٠ معاينة البضاعة؛
- ٦٠ تضريب الرسوم؛
- ٧٠ العرض على الجهات المختلفة إن وجدت مثل:
 - الهيئة العامة للصادرات والواردات؛
 - مديرية الزراعة؛
 - مديرية الصحة.
- ٨٠ التخصيم:
 - المراجعة؛
 - اعتماد الإفراج؛
 - تسديد الرسوم؛
 - الإفراج بلجنة جمركية.

(٢) التصدير برسم المنطقة الحرة إلى الخارج

أ- المستندات

- ١٠ تصريح الاستثمار (صادر)؛
- ٢٠ الفاتورة؛
- ٣٠ بيان العبوة؛
- ٤٠ موافقة الجهات الرقابية حسب الصنف؛
- ٥٠ إذن الشحن؛
- ٦٠ بطاقة استيرادية؛
- ٧٠ البطاقة الضريبية؛
- ٨٠ شهادة التعامل مع الجمارك.

ب- الإجراءات

- ١٠ القيد في الدفتر ٤٦؛
- ٢٠ قيد المشروعات؛
- ٣٠ مرحلة أولى؛
- ٤٠ كشف البضاعة؛
- ٥٠ معاينة جمركية للأصناف؛
- ٦٠ إصدار إذن الإفراج؛
- ٧٠ الإفراج في اللجنة الجمركية؛
- ٨٠ إصدار شهادة جنسية معتمدة من الغرفة التجارية؛
- ٩٠ الشحن على ظهر الباخرة/سيارة النقل الدولي/الطائرة من ميناء الشحن.

(٣) التصدير إلى المنطقة الحرة

أ- المستندات

- ١٠٠٠ تصريح الاستثمار (منطقة حرة)؛
- ٢٠٠٠ الفاتورة؛
- ٣٠٠٠ البطاقة الإستيرادية/السجل التجاري؛
- ٤٠٠٠ البطاقة الضريبية؛
- ٥٠٠٠ شهادة التعامل مع الجمارك؛
- ٦٠٠٠ شهادة التسجيل في ضريبة المبيعات.

ب- الإجراءات

الإجراءات نفسها الواردة أعلاه عدا الإجراء الأخير.

(٤) التصدير من المنطقة الحرة برسم الترانزيت

أ- المستندات

- ١٠٠٠ تصريح الاستثمار (صادر ترانزيت)؛
- ٢٠٠٠ الفاتورة المعتمدة من هيئة الاستثمار؛
- ٣٠٠٠ بيان العبوة إن وجد؛
- ٤٠٠٠ خطاب ضمان بقيمة الرسوم وقيمة البضاعة.

ب- الإجراءات

- ١٠٠٠ تظهير التخزين؛
- ٢٠٠٠ قيد المشروعات؛
- ٣٠٠٠ القيد في الدفتر ٤٦ والمرحلة الأولى؛
- ٤٠٠٠ الكشف الجمركي؛
- ٥٠٠٠ المعاينة؛
- ٦٠٠٠ حساب الرسوم؛
- ٧٠٠٠ إصدار خطاب ضمان بالقيمة والرسوم؛
- ٨٠٠٠ اعتماد الضمان من الحسابات في الجمارك؛
- ٩٠٠٠ تسديد رسوم الشهادة؛
- ١٠٠٠٠ التحميل والصرف في اللجنة الجمركية.

وتجدر الإشارة إلى أن تفاصيل إجراءات الاستيراد والتصدير وإعادة التصدير والترانزيت وبضائع العبور في مصر مبينة في دراسة الإسكوا المعنونة "تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا:

المجلد السادس، وصف عمليات نقل البضائع الدولية في جمهورية مصر العربية"
(E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.5).

كاف - تحليل وتقييم

في أثناء إعداد الدراسات ومن خلال ما أجري من مقابلات وما سبق من دراسات أعدت بمعرفة مكاتب استشارية وجهات حكومية وشركات خاصة، ومن منطلق حرصنا على توخي الدقة الشديدة في إعداد هذا التحليل، وبعد التعرف على كافة المشاكل المعروضة أعلاه، يمكن القول إن ما يحدث حالياً في المناطق الحرة في مصر هو طفرة إصلاحية بمعنى الكلمة بعد أن تم فض الاشتباك بين الحكومة والقطاع العام من جهة والقطاع الخاص من جهة أخرى، ومع تحرير التجارة وتطبيق أنظمة تخضع لآليات السوق، حيث وجدت الدولة أن مجال الاستثمار يحتاج إلى نظرة جديدة. وفي محاولة منها لتتقية أجواء الاستثمار، ظهرت بوادر كثيرة لعلاج مشكلات المشروعات الاستثمارية وزيادة تشجيع رؤوس الأموال الأجنبية للدخول في مشروعات استثمارية جديدة ونعرض لبعض هذه المبادرات أدناه.

١- استحداث أسلوب المنطقة الحرة الزراعية في المناطق العمرانية الجديدة

لقد تحسن المناخ العام للاستثمار، وبات يسمح للمشروعات الصناعية بالتصدير إلى داخل مصر بسهولة، ويشجع عمليات النقل من خلال إتاحة التخزين بكميات كبيرة وتصدير جزء من الكميات المخزنة إلى داخل الجمهورية وإعادة تصدير جزء آخر برسم الترانزيت إلى الدول المجاورة.

ومن الملاحظ أيضاً أن كافة المناطق الحرة في مصر تقع بالقرب من موانئ رئيسة وعلى طرق رئيسة تؤدي إلى المطارات المختلفة، وتتمتع بمزايا الموقع الجغرافي المميز لمصر في تواجد سلع بعينها سواء بإنتاجها داخل المنطقة أو بنقلها من أسواق إنتاجها بكميات كبيرة وتخزينها داخل المناطق الحرة ثم تصديرها بعد تصنيعها أو إعادة تصديرها بعد تخزينها بكميات أقل إلى الدول المجاورة، وهذا بحد ذاته هو الدور الرئيس الذي تضطلع به المناطق الحرة بحكم تمتعها بمميزات نسبية عن المناطق الصناعية والتجزئية الأولى داخل البلاد.

وأصبح الاستثمار في هذه المناطق دعامة رئيسة من الدعائم التي تساهم في دفع عملية التنمية الاقتصادية من خلال اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية والعربية، إذ دخلت، مؤخراً، شركات متعددة الجنسيات في مشروعات البتروكيماويات الأساسية والثقيلة مما أثر إيجاباً في إدراج مصر على قائمة الدول الجاذبة للاستثمار نظراً إلى استقرار مناخها الاقتصادي والسياسي وثبات ضمان ورود هذه الاستثمارات للعمل فيها. وهذه مشروعات ضخمة تصل تكاليفها الاستثمارية إلى ١ ٥٠٠ مليون دولار هذا بالإضافة إلى مشروعات أخرى يصل عددها إلى ٢٥٠ مشروعاً (كما هي الحال في الإسكندرية) وهي توفر بالطبع فرص عمالة ومساحات مخصصة للتخزين وإيرادات تحصل مقابل إيجار المساحات ومقابل الخدمات. كما أنها تساعد على نقل التكنولوجيا الحديثة في الصناعة والنقل. لذا تسعى الدولة حالياً إلى إنشاء مناطق حرة عملاقة مثل شرق التفريعة التي تبلغ مساحتها ٦٠ مليون متر مربع وتوفر ١٠٠ ألف فرصة عمل؛ وشمال السويس التي تبلغ مساحتها ٤٠,٢ مليون متر مربع وتوفر ٤٠ ألف فرصة عمل.

ومن ناحية أخرى، تتمثل مقترحات معالجة نواحي القصور في ما يلي:

(أ) النواحي الإجرائية

(١) جمارك المناطق الحرة

تكمن المشكلة الرئيسية في بيروقراطية العمل الجمركي والجهاز القائم عليه بما فيه قياداته داخل المناطق الحرة.

(٢) هيئة الاستثمار

يسود إحساس عام بين المستثمرين بأن الهيئة تتحول إلى جهة جباية بعد انتهاء فترة توطين أي مشروع وبدء تشغيله، ولا يشعر المستثمر بوجود مسؤوليتها إلا في حال طلب تسديد مبالغ مستحقة أو لأمر يتعلق بالنواحي المالية وليس الخدمية. وقد جرت مناقشة ذلك مع رئيس الهيئة ويجري حالياً بحث أسلوب تعامل الهيئة مع المستثمر على مدار المشروع ككل.

وتتمثل القضية الأخرى في تحديد ساعات العمل بحد أقصى للتشغيل حتى الساعة السابعة مساءً باستثناء مصانع الملابس الجاهزة في بورسعيد فقط بقرار من رئيس الهيئة.

(٣) الإجراءات الأمنية

لا تعتمد المشروعات على الإجراءات الأمنية التي تتخذها الهيئة بتعيين قوة من الشرطة، بل تؤجر بنفسها شركات أمن وحراسة لتتولى أمن مشروعاتها الاستثمارية داخل المنطقة في ظل وجود حراسة الشرطة التي تهتم ببوابات الدخول والخروج أكثر من كونها قوة أمن وحراسة للمنشآت داخل المنطقة.

وعموماً يمكن القول إن المناخ الاستثماري في مصر مبشر ويتقدم بخطى سريعة إلى الأمام، ومن المتوقع زيادة حجم الاستثمارات خلال السنوات المقبلة إلى نسب تصل إلى الضعف في صناعات معينة ودخول مشروعات حديثة إلى مضمار الاستثمار داخل المناطق الحرة الصناعية ومنها القرى التكنولوجية الذكية.

٢- المميزات النسبية للمناطق الحرة

بعد كل ما استعرضنا من حقائق موضوعية وذاتية حول مشروعات المناطق الحرة في مصر، تبقى الإشارة إلى أن تلك المناطق بالإجمال تتمتع داخل مصر بالمميزات الآتية:

(أ) نظام واردات وصادرات خاص ونظام للجمارك مستقل داخل المنطقة؛

(ب) إدارة خاصة لكل منطقة (مجلس إدارة مستقل)؛

(ج) وجود تراكم معرفي لكل منطقة في مجال أو أكثر (تشكل عمالة المنطقة الحرة في بورسعيد ١٠ في المائة تقريباً من إجمالي العمالة المتاحة في المحافظة وهي أعلى نسبة بين المناطق الحرة العامة)؛

(د) القرب من شبكة الطرق البرية والبحرية والنهرية والجوية، التي تجاور أفضل مواقع المناطق الحضرية في مصر.

كما تتمتع المناطق الحرة في مصر بخصائص تميزها عن المناطق الحرة الأخرى في باقي المنطقة وهي:

(أ) تتساوى قيمة إيجار المتر المربع في المناطق الحرة، تقريباً، بين مصر وجبل علي في دبي، إذ تتراوح هذه القيمة في مصر بين ٣,٥ و ٤,٥ دولارات سنوياً (٧ دولارات للمتر تخزين) وتبلغ ١٠ دراهم فأعلى في دبي؛

(ب) تعتبر المناطق الحرة بوابات إلى سوق محلية كبيرة (٦٥ مليون نسمة) ومع تحسن دخل الفرد سوف تزيد أهمية هذه السوق؛

(ج) تركز المناطق الحرة على قاعدة عمالة كبيرة تقارب ١٨ مليون ومتى نضج أسلوب الإدارة العام والخاص، سوف تستطيع تحقيق التكامل لتحسين مميزات التنافسية.

ويبقى السؤال لماذا توجد ١٥٠٠ شركة في منطقة جبل علي وحدها و ٨٢٩ في مجموع المناطق الحرة في مصر؟

والإجابة المنطقية الوحيدة عن هذا السؤال أن سوق دبي الاستهلاكية تمثل سوقاً استهلاكية أكبر أضعافاً مضاعفة من السوق المصرية إضافة إلى وجود إدارة متميزة ومرنة في دبي. كما أن النسبة المدفوعة عن الواردات والبالغة ١ في المائة، والقيمة المضافة للصادرات في المناطق الحرة في مصر تتعادل مع ارتفاع تكلفة العمل والبناء نسبياً في دبي. علاوة على ذلك، يتناول ميناء جبل علي ٣ ملايين حاوية مكافئة سنوياً و ٣٩ مليون طن بضاعة حسب إحصاءات ١٩٩٩، في حين تتناول جميع موانئ مصر ١,٥ مليون حاوية مكافئة.

٣- المناطق الحرة والاستثمار الداخلي في ضوء التشريعات الجديدة

يلاحظ أن المناطق الحرة لا تنفك تفقد أهميتها النسبية، ولا سيما في ظل الظروف الحالية (حواجز الاستثمار القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧) ومستقبلاً بإقامة المناطق الاقتصادية الخاصة. لا يخفى ذلك على المستثمرين في المناطق الحرة، فبعد تشكيل جمعيات للمستثمرين في كل منطقة تم مؤخراً في العام ٢٠٠٠ تشكيل اتحاد مستثمري المناطق الحرة العامة لتمثيلهم أمام الحكومة المصرية والرأي العام بهدف عرض قضاياهم.

وقد تجدر الإشارة إلى أن بعض الصناعات، مثل الهاتف النقال وشركات المعلوماتية قد عزفت، بسواها الأعظم، عن العمل داخل المناطق الحرة العامة.

٤- المناطق الحرة والتسويق

باستثناء مشروعات التخزين الكبرى في المنطقة الحرة العامة في العامرية (السيارات والمعدات والكمبيوتر وبعض الأجهزة والبتترول) ومركزات الكوكاكولا في مدينة نصر، إن السواد الأعظم من مشروعات المناطق الحرة هي مشروعات وحيدة تفتقر إلى ميزات العلامة التجارية (brands and trade marks)

وبالتالي تقع عليها أعباء التسويق والترويج الخارجي لمنتجاتها، ناهيك عن التطوير وأنظمة الإدارة ومراقبة الجودة، وتتنافس سعرياً فقط في السوق المحلية مع المنتجات ذات العلامات التجارية المميزة.

وإن كانت هناك حالات عديدة للتشغيل للغير في مصانع الملابس الجاهزة لماركات عالمية في فترات معينة، تدرج السبب الكامن وراء هروب الماركات العالمية من مصر عموماً، وهو ضعف الحماية القانونية للملكية الفكرية وبطء إجراءات التقاضي المدني وصعوبة تنفيذ الأحكام، ولكن الحكومة المصرية تعالج هذه المسائل بجهد مطرد ومكثف وبدعم فني من دول أجنبية.

٥- المشاكل التي تواجه المناطق الحرة

بناء على خطاب رسمي من الاتحاد العام لمستثمري المناطق الحرة، نستطيع أن نوجز المواضيع التي تكمن فيها هذه المشاكل بما يلي:

(أ) تفعيل دور المناطق الحرة في ضوء تطبيق الاتفاقات العالمية (الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة، والسوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا، والشراكة الأوروبية، والتجارة الحرة مع أمريكا، والتجارة الحرة بين الدول العربية)؛

(ب) تفعيل دور الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وسلطاتها داخل المناطق الحرة وخارجها، ولا سيما مع الجهات التي لها تعامل مؤثر مع المشروعات؛

(ج) تمثيل مستثمري المناطق الحرة العامة في مجلس إدارة الهيئة العامة للاستثمار؛

(د) تمثيل مستثمري المناطق الحرة العامة بعدد مناسب داخل اللجنة الفنية للمناطق الحرة، وداخل أي لجان تعنى بدراسة القوانين والقرارات الجديدة؛

(هـ) تشكيل لجنة من الاتحاد والتنفيذيين لمراجعة القرارات والمنشورات الصادرة بعد القانون رقم ٨ لعام ١٩٩٧ سواء من هيئة الاستثمار أو الجمارك أو غيرها؛

(و) إعطاء حق الامتياز لأراضي المشروعات لمدة ٢٥ سنة بدلاً من الإيجار؛

(ز) إعادة النظر في القرار الوزاري ١٩٩٨/٦١٩ (وزير التجارة الداخلية والتموين بشأن وجوب وصول البضاعة من بلد المنشأ واعتبار المناطق الحرة بلد منشأ، ما أدى إلى تعطيل النشاطات التخزينية في كل المناطق الحرة المصرية)؛

(ح) الجمارك التي تحصل رسوماً من غير سند قانوني وسوء تدريب القوة العاملة الجمركية وعدم تطبيق اللوجستيات الحديثة، وعدم استخدام الحاسوب في تناول الشهادات الجمركية (اعتباره آلة كاتبة حديثة إلى جانب التناول اليدوي)، وصدور القرارات فجأة من غير دراسة الأبعاد السلبية وتعديل التشريعات دون الرجوع إلى هيئة الاستثمار وأصحاب الشأن؛

(ط) ارتفاع أسعار خدمات الموانئ المصرية، وارتفاع قيمة الفواتير ببنود غير قانونية مع تدني مستوى الخدمة؛

(ي) تدخل الأجهزة الرقابية السيادية مثل (مباحث التهرب الجمركي، مباحث الأموال العامة، الرقابة الإدارية) رغم كون المناطق الحرة قانونياً خارج حدود سلطاتهم التنفيذية؛

(ك) الاستفادة من القروض الميسرة والمنح الأجنبية؛

(ل) وضع خطة لتنمية العمل في المناطق الحرة بالتعاون مع الحكومة والهيئة العامة للاستثمار والمستثمرين؛

(م) دراسة أوضاع المناطق الحرة المنافسة، ووضعها بالاعتبار؛

(ن) دراسة السياسات الائتمانية ومساواة المناطق الحرة بالاستثمار الداخلي من حيث النظرة المصرفية؛

(س) وضع المناطق الحرة العامة في الحساب عند إصدار قانون المناطق الاقتصادية الخاصة.

لقد بدأت المناطق الحرة بأفكار كبار المخططين أوائل السبعينيات في ظل اقتصاد مخطط وهم سابقون من الناحية الاستراتيجية لجذب الاستثمارات المطلوبة للتنمية. ولكن في الواقع ما زالت البيروقراطية وفلسفة التحكم والسيطرة تقاوم التغيير وتعرقل المسيرة رغم حدوث التطورات الإدارية وتغيير سياسة الدولة وفتح آفاق جديدة للاستثمار في المجالات الحديثة كما سبق وذكر. إلا أن المشاكل الإدارية وتداخل السلطات موجودة ومعروفة منذ ذلك الوقت.

لام- تصورات جديدة لتطوير العمل داخل المناطق الحرة

١- المشروعات المتميزة

(أ) المدينة الحرة الإعلامية لارتكازها على القيمة المضافة العليا، والميزات التنافسية التي تتمتع بها مصر والميزات التنافسية التي تتمتع بها القوة العاملة الخاصة، وجودة التمويل؛

(ب) شركة صخر للبرمجيات.

٢- الإدارة الحكومية وعصر المعلوماتية

تجدر الإشارة إلى العديد من المبادرات الحكومية الرامية إلى نشر ثقافة المعلوماتية وجعل مجتمع المعلومات حقيقة واقعة ونورد على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) إنشاء مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار في رئاسة مجلس الوزراء سنة ١٩٨٥، واضطلاع المركز نفسه بإدخال شبكة الإنترنت مجاناً إلى هيئات القطاع الخاص والعام عام ١٩٩٥؛

(ب) مبادرة الحكومة الإلكترونية من مجلس الوزراء واضطلاع مركز المعلومات لدعم اتخاذ القرار بالدور الرئيس في تنفيذ المبادرة؛

(ج) مبادرة وادي التكنولوجيا في الإسماعيلية والقرية الذكية في مدينة السادس من أكتوبر؛

(د) مبادرة وزارة الصناعة لإنشاء صندوق لتطوير الصناعة المصرية برأس مال ٥٠٠ مليون جنيه.

ويملك عدد من الوزارات مواقع حسنة التصميم على شبكة الإنترنت تقدم معلومات قيمة، ونخص بالذكر وزارة السياحة ووزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية والبنك المركزي ونقاط التجارة الدولية والهيئة العامة للاستعلامات.

وتجدر الإشارة إلى عدم وجود مواقع على الإنترنت لأي من المناطق الحرة أو للهيئة العامة للاستثمار (موقع قيد الإنشاء نيسان/أبريل ٢٠٠١). ونعزو ذلك إلى أن المبادرة في الجهاز الإداري تخضع لعوامل مختلفة ولا يوجد نظام موحد يحرك هذا التطور، وغالباً ما تكون مستويات الإدارة أقل من مستوى الإدارات العامة والقطاعات، في أحسن أحوالها عديمة المبادرة وقليلة الفاعلية، إن لم تكن ممانعة ومقاومة للتغيير والتطوير، كذلك عدم وجود معايير عملية وفعالية لنطاق المعلومات العامة وهذه هي أول خطوة كمية لتحقيق ما تتادي به الإدارة العليا من الشفافية.

ولا يسعنا هنا إلا أن نسجل بعض السلبات التي تعطينا مؤشراً عن توجس الإدارة الحكومية من تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات:

- (أ) استمرار الجهات المسؤولة في رفض أجهزة (VHF) اللازمة للصيد في أعالي البحار حتى العام ١٩٨٧؛
- (ب) استمرار الجهات المسؤولة في رفض أجهزة (CB) اللازمة لأساطيل النقل البري حتى تاريخه؛
- (ج) رفض الجهات المسؤولة لأجهزة الهاتف المنزلية (Cordless) حتى تاريخه؛
- (د) فرض رسوم مرتفعة وترخيص على أجهزة الفاكس حتى العام ١٩٩٩؛
- (هـ) رفض بعض الجهات الأمنية بسط شبكة الهاتف النقال إلى سائر الجمهورية حتى العام ١٩٩٧؛
- (و) فرض رسوم جمركية ٣٥ في المائة على برمجيات الحاسوب؛
- (ز) فرض رسوم على خطوط الهاتف المخصصة للإنترنت وارتفاع سعر خطوط (ISDN).

بالإضافة إلى ما ذكره اتحاد المستثمرين والمناطق الحرة في الفصل الرابع، يعاني بعض تطبيقات المعلوماتية من مشاكل عديدة، مثل وجود حاسب آلي مركزي للجمارك لا تستفيد منه ضريبة المبيعات ولا الدخل، وهي تتبع وزارة المالية، كما أن مفهوم المكننة المكتبية غائب تماماً عن العديد من المصالح والهيئات الحكومية وكلما قل التعامل مع الجمهور كلما اتجهت الإدارة الحكومية لتكون مكتبية وورقية (ضغط الأرقام جعل من اللازم مكننة قطاعات توزيع الكهرباء والهاتف والتجديد).

٣- المناخ العام للاستثمار والتشريعات والقرارات والقوانين

كما أوضحنا في الفقرة "باء" من هذا الفصل، تصاعدت وتيرة الإصلاح التشريعي حتى ١٩٩٨ لتهيئة المناخ للاستثمار. ولكن في ظل ضغط عجز الميزان التجاري وغيوم الركود في قطاعات محددة مثل التجارة الداخلية وانخفاض معدل الاستخدام الصناعي، ظهرت العديد من القرارات الوزارية المناقضة لروح التشريعات الجديدة والضارة بسياسات الحكومة على المدى المتوسط والبعيد مثل القرارات (٥٧٧، ٥٨٠، ٦١٩) التي أثرت سلباً على الثقة باستقرار الاستثمار وأضررت بقطاع مهم من قطاعات المناطق الحرة وهو

قطاع التخزين. ويبدو أن إصلاح الضرر غالباً ما يأتي متباطئاً متلئكئاً، فمن المنطقي أن سرعة التغيير تقلل من هيبة القرار السيادي.

ويبدو أن القرار الحكومي تشوبه حيرة وتردد بين الالتزام بالاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية (الغات) والاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (الغاتس) وخفض الرسوم الجمركية وزيادة الموارد السيادية لتقليص عجز الموازنة العامة، ورأب فجوة الميزان التجاري والاستجابة لضغوط جمعية رجال الأعمال التي غالباً ما تتعارض طلباتهم؛ إذ أن صانعي المنسوجات والملابس والسيارات يريدون قبضة حديدية على الواردات من جانب، والمصدرين ومستوردي الخامات الوسيطة يريدون تخفيفها من جانب آخر، كما أن بعض رجال الأعمال يحرصون الحكومة ضد المستوردين بتهم الإغراق والتهرب، ويبدو لنا أن الصواب في ما يلي:

(أ) إنجاز جميع التشريعات الضرورية بسرعة مثل اللائحة التنفيذية للجمارك؛

(ب) ديمقراطية القرار بمناقشته مع الأطراف المعنية قبل صدوره ثم تطبيقه بتدرج وبحزم والاستغناء عن العمل بالقرارات عن غير طريق التشريع (Laws not Decrees)؛

(ج) إعادة النظر في عدد من القرارات الخاصة بالتنظيم والإدارة، مثال فصل التجارة الخارجية عن الداخلية ثم ضمها ثم فصلها، وكذلك التعاون الدولي والتخطيط، وتوحيد جهات الاختصاص عند نقاط العبور (وزارات المالية/التجارة والتموين/الزراعة واستصلاح الأراضي/الاقتصاد/الصحة والسكان/الداخلية/الدفاع والإنتاج الحربي).

٤ - إعادة ترتيب الأولويات

بناء على ما سبق ذكره في مجال تشغيل العمالة الوطنية، من المستبعد التوقع أن تساهم المناطق الحرة العامة في مصر في حل مشكلة البطالة وخصوصاً إذا ما عرفنا أن العديد من التقديرات ترجح أنها تطل ٧,٤ في المائة من القوة العاملة (١,٥ مليون). وتدخل سوق العمل ما بين ٦٠٠ إلى ٩٠٠ ألف يد عاملة جديدة سنوياً في حين أن إجمالي عمالة المناطق الحرة العامة كما سبق ذكره تقارب ٧٨ ألفاً.

ونرى ضرورة في تعديل الأهداف المنشودة من المناطق الحرة العامة حتى تتخذ الترتيب التالي:

- (أ) نقل التكنولوجيا؛
- (ب) تطوير الإدارة؛
- (ج) التصدير؛
- (د) تنمية الناتج المحلي؛
- (هـ) فرص العمل.

كما نرى أن تترك المناطق الحرة العامة لمنافسة المناطق الاقتصادية والاستثمار بما يدخل في مجالات الصناعات الكثيفة العمالة والقليلة القيمة المضافة، وأن تكون واجهة (Show Case) لعرض ما يمكن أن تكون عليه الصناعات الحديثة إدارياً وتكنولوجياً مع عدم المساس بالمراكز القانونية للمشروعات القائمة حالياً.

ويتم ذلك باعتماد المزيد من الحوافز لمشروعات الاقتصاد الجديد وإجراء تغيير نوعي في إدارة المناطق الحرة العامة، ويمكن أن نوجز المقترحات لإنجاز ذلك في ما يلي:

(أ) جعل مجالس إدارات المناطق الحرة مستقلة تماماً عن الإدارة المركزية وتمثيل المستثمرين في مجالس إدارتها، وإعطاء هذه المجالس المرونة والصلاحيات لكي تتنافس داخلياً وخارجياً؛ على سبيل المثال، تبعد المنطقة الحرة في دمياط ٦٠ كلم عن بورسعيد وتبعد المنطقة الحرة في الإسماعيلية ٨٠ كلم عنها، وتبعد المدينة الحرة الإعلامية ٣٠ كلم عن المنطقة الحرة في مدينة نصر، وتبعد المنطقة الاقتصادية الخاصة في العين السخنة ٢٥ كلم عن الأدبية؛

(ب) تغيير النظرة إلى المناطق الحرة العامة من مجمعات صناعية صرفة إلى مجمعات أعمال بهدف جذب شركات التمويل والتأمين والبنوك والإدارة الفنية العليا على غرار جبل علي في دبي (مراجعة، استشارات، حمامة وخلافه)، ومراعاة ما يستتبع ذلك من تغيير في أنماط استغلال الأراضي والبنية الأساسية؛

(ج) جذب شركات البرمجيات والحواسيب عن طريق إعفاء منتجاتها المصدرة إلى السوق المحلية من الرسوم والجمارك وتمويل مشروعاتها بأسعار فائدة مدعمة (هدف إستراتيجي)؛

(د) جذب الشركات صاحبة العلامات التجارية العالمية (Brands and trade marks) عن طريق المفاوضات (امتيازات خاصة كخفض رسوم صادراتها إلى السوق المحلية مثلاً)؛

(هـ) استخدام عائدات رسوم المناطق الحرة في تمويلها ذاتياً وترويجها وبمبادرة حرة من إدارتها لكي يتسنى دراسة أساليب إدارية مختلفة للوصول إلى الأهداف والاستفادة من أفضلها؛

(و) العمل على نقل وتوطين التكنولوجيا بجذب مكاتب الشركات العالمية والمتعددة الجنسيات لاتخاذ المناطق الحرة مراكز إقليمية لخدماتها (الطيران، الملاحة، المصارف) عن طريق المساهمة والمفاوضة؛

(ز) إعطاء امتيازات لرؤوس الأموال الكبيرة (١٠٠ و ٢٠٠ و ٥٠٠ مليون دولار) بشكل هيكلي محدد ومعلن واحتضان صناعات الاقتصاد الجديد؛

(ح) إعداد قوائم تفضيلية بالصناعات المراد جذبها حسب الأولويات الجديدة.

لا يسعنا على مستوى الاقتصاد الكلي إلا أن نقترح مواجهة البيروقراطية الإدارية بشكل حازم وقاطع والحصول على نتيجة نهائية، فإدارة الاقتصاد المصري الكلي تتمتع بأعلى مستوى من الرؤية والتبصر العلمي، إذ أن نسبة عالية من الوزراء هم من حاملي الدكتوراه ومن أساتذة التخطيط، وتحظى بمساعدة فنية من المجتمع الدولي. ولكن لا يقابل ذلك تغلغل المبادرة من أعلى إلى أسفل لتصل إلى مستوى الشارع بفعالية وحزم.

٥- التفاعل مع العالم الخارجي والتكتلات الاقتصادية

لا يسعنا هنا إلا الانحياز لمطلب اتحاد المستثمرين وهو ربط الاقتصاد المصري بالشراكة الأوروبية ورسم دور محدد للمناطق الحرة. ومقارنة بدولة مثل تونس يبلغ عدد سكانها سدس عدد سكان مصر، وقد

أصبحت صادراتها تتساوى مع الصادرات المصرية دون أن يكون لها صادرات نفطية، إذ تمثل صادرات تونس السلعية والخدمات ٤٢ في المائة من الناتج المحلي، في حين تمثل صادرات مصر ١٦ في المائة فقط. وقد دخلت الشراكة الأوروبية من غير تلكؤ أو إبطاء. وينطبق الأمر نفسه على اتفاقية التجارة مع الولايات المتحدة الأمريكية.

وبكثير من التحفظ نرى بعض المشروعات الأخرى التي قد لا تحقق نفعاً اقتصادياً بقدر ما تثير جلبة إعلامية، وقد تعمل على تقليل قدرة السلع والخدمات المصرية على المنافسة دولياً على المدى الطويل.

أما في ما يخص المناطق الحرة العامة، فإننا نتصورها تسخر إمكانات القوة العاملة في الداخل وتزودها بكم معرفي وقيمة مضافة لتصبح السلع والخدمات المصرية أكثر تنافسية وقابلية للتصدير.

وقد استفاد بعض المناطق الحرة، ولا سيما مشروعات التخزين من ظروف الحصار الاقتصادي المفروض على ليبيا، ولكن في ضوء إعادة ترتيب الأولويات وأهداف المناطق الحرة، يجب ألا ننتظر الظروف الطارئة أو نعول عليها، وإنما يجب أن تكون المناطق الحرة نوافذ وروافد أساسية لنقل التكنولوجيا وتطوير الإدارة والأسواق.

ميم - الخلاصة

١- لقد نضجت تجربة المناطق الحرة في مصر، وبفضل ما حققته التجربة من نجاح، امتدت عن قصد وتخطيط إلى عموم القطر. إلا أن النجاح يلقي مزيداً من التحديات على عاتق "المناطق" من أجل الحفاظ على دورها الريادي داخل مصر وخارجها. فالاستثمار الداخلي في ظل التشريعات الجديدة يسحب البساط من تحت أقدام المناطق الحرة، والمناطق الحرة القريبة تنافس بشراسة.

٢- على ضوء تحرر اقتصادات دول المنطقة والاتجاه نحو عولمة الاقتصاد الدولي، والتزامات مصر بعدة اتفاقات لتحرير التجارة، وجب رسم خطة مستقبلية للمناطق الحرة العامة وتطوير إدارتها وأولوياتها لضمان بقائها على الحد القاطع للتجارة والصناعة والخدمات.

٣- لا يمكن تصور أن تكون المناطق الحرة منفصلة عن الإقليم الأم وارداً أو صادراً، ويجب وضع إطار يخدم ازدهار المشروعين.

٤- في ظل توسعات المناطق الحرة، لا مناص من أن تصبح نفسها أكبر منافس لبعضها البعض.

٥- يجب إطلاق طاقات إبداع في مجال الإدارة فوراً وإلا ازدادت مشاكل تركيز التنمية والاستثمار في القاهرة والاسكندرية على حساب الأقاليم، لا سيما وأن مصر العليا قد خسرت عدة جولات في ما يخص المناطق الحرة.

٦- المناطق الحرة تمثل في تصورنا إحدى الوسائل الفعالة لنقل التكنولوجيا وتطوير الإدارة والأسواق وتشجيع التصدير وتنمية الناتج المحلي وأخيراً زيادة فرص العمل.

ثالثاً - المناطق الحرة في الجمهورية اللبنانية

ألف - تطور المناطق الحرة ووضعها الحالي في لبنان

تعتبر المنطقة الحرة في مرفأ بيروت الأقدم في منطقة الشرق الأوسط. أنشئت في العام ١٩٣٣ بعد صدور القانون الأول في لبنان لإنشاء المناطق الحرة وتنظيمها بموجب القرار التشريعي الصادر عن السلطة المنتدبة الفرنسية.

تبعاً لهذا القرار، صدر، في كانون الأول/ديسمبر من العام نفسه، قرار رخص لشركة مرفأ بيروت بفتح منطقة حرة داخل حرمة.

قضت عوامل عدة بإصدار قانون إنشاء المنطقة الحرة في ذلك الوقت وأبرزها:

(أ) الجمود الاقتصادي الذي أصاب لبنان عام ١٩٣٢ عقب الأزمة العالمية التي بدأت عام ١٩٢٩؛

(ب) الفوائد المتعددة التي يمنحها نظام المنطقة الحرة لتجارة إعادة التصدير والتي لا يستطيع أي نظام آخر تأمينها؛

(ج) منافسة المرفأ في البلدان المجاورة ولا سيما مرفأ حيفا في ذلك الوقت.

قبل اندلاع الحرب اللبنانية في العام ١٩٧٥، عرفت المنطقة الحرة في مرفأ بيروت ازدهاراً كبيراً أكسبها شهرة واسعة على صعيد التجارة العالمية على رغم ضيق مساحتها. كانت هذه المنطقة تقوم على مساحة ٥٦ ٧٨٠ متراً مربعاً مؤجراً ويشغلها ١٤٥ مستفيداً وتراوحت المساحة المشغولة فردياً بين ٨ أمتار مربعة و ٣ ٣٦٢ متراً مربعاً.

أصاب المنطقة الحرة من الدمار والخراب بفعل الحرب ما أصاب كل منشآت المرفأ. فباتت المنطقة الحرة أنقاضاً يستحيل استعمال أي جزء منها.

بعد عودة النشاط إلى مرفأ بيروت عام ١٩٩١، بدأت الجهود لإعادة بناء المنطقة الحرة ولكن ضمن خطة شاملة لإنشاء مناطق حرة في جميع المحافظات اللبنانية.

أقر مجلس الوزراء اللبناني في العام ١٩٩٥ نظام استثمار المناطق الحرة وحدد شروط إنشائها وتجهيزها وحدد الجهة الرسمية التي تتولى الإشراف عليها.

شملت أحكام هذا المشروع المنطقة الحرة في مرفأ بيروت وكذلك ست مناطق أخرى يتم إنشاؤها في المحافظات على مرحلتين:

(أ) إنشاء ثلاث مناطق حرة في كل من محافظات الشمال والبقاع وبيروت؛

(ب) إنشاء منطقتين حرتين في الجنوب وواحدة في بيروت.

باشرت المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات (IDAL)، وهي الجهة الرسمية التي فوضها النظام وتملك صلاحية الإشراف على المناطق الحرة، العمل على إقامة منطقتين حرتين في محافظتي الشمال والبقاع عن طريق تزييمهما للقطاع الخاص بموجب عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) حيث يلتزم المستثمر بموجب العقد بإنجاز عمليات التأسيس وتوفير مرافق البنية الأساسية والمباني الإدارية والتشغيل على أن يتقاضى جزءاً من بدلات الإيجار والرسوم.

١- منطقة رياق الحرة

كان التوجه أن تقع المنطقة الحرة في البقاع في منطقة تل العمارة قرب مطار رياق العسكري وتبعد ثمانية كيلومترات عن مدينة زحلة مركز محافظة البقاع. قدرت تكاليف إنشاء هذه المنطقة بحوالي ٢١,٥ مليون دولار أمريكي حيث تبلغ مساحة المشروع حوالي ٤٠٠ ألف متر مربع مخصصة لنشاطات تجارية، وصناعية وخدمائية.

٢- منطقة القليعات الحرة

كان التوجه أن تقع المنطقة الحرة الثانية في منطقة القليعات على بعد ٢٥ كلم من مدينة طرابلس مركز محافظة الشمال وعلى بعد ٧ كلم من الحدود اللبنانية السورية.

قدرت تكاليف إنشاء هذه المنطقة بحوالي ٢٤ مليون دولار أمريكي، وتبلغ مساحة المشروع حوالي ٥٠٠ ألف متر مربع مخصصة لإنشطة تجارية وصناعية.

٣- منطقة بيروت الحرة

في العام ١٩٩٥، بوشر العمل في إعادة بناء المنطقة الحرة في مرفأ بيروت على أنقاض المنطقة التي دمرت خلال الحرب اللبنانية.

في أواخر كانون الثاني/يناير من العام ١٩٩٧، سلمت إدارة مرفأ بيروت أربعين تاجراً مستودعاتهم وبدأوا بمزاولة أنشطتهم التجارية من داخل المنطقة الحرة.

في العام ١٩٩٨، صدر قانون تنظيم عمل المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمار فتوقف العمل على إنشاء مناطق حرة في البقاع والشمال وسائر المحافظات الأخرى.

لذلك تركز هذه الدراسة على المنطقة الحرة في مرفأ بيروت فقط، لكونها المنطقة الحرة الوحيدة التي تزال نشاطها حالياً.

باء- القوانين والإجراءات التي تحكم المنطقة الحرة

تخضع القوانين والإجراءات التي تحكم المنطقة الحرة للتعليمات الواردة في القرار ٤٥ "مشروع نظام لاستثمار المنطقة الحرة في مرفأ بيروت" الذي أقر في جلسة مجلس الوزراء في ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٨.

أهم ما ورد في هذا المشروع:

(أ) يسمح بإدخال البضائع أياً كان نوعها أو منشأها إلى المنطقة الحرة باستثناء ما هو محظور إدخاله قانوناً؛

(ب) البضائع التي ترد تحت نظام المنطقة الحرة بحراً عبر مرفأ بيروت والتي يعاد تصديرها بحراً عبر مرفأ بيروت تحت النظام نفسه لا تخضع لمعاينة جمركية. أما البضائع الخارجة من المنطقة الحرة، فتقدم المعاملات اللازمة لها مع إمكانية توقيعها من قبل الجمارك؛

(ج) على شاغل المستودعات في المنطقة الحرة تقديم كفالة نقدية إلى الإدارة أو مصرفية لضمان تقيده بشروط الإشغال؛

(د) في حال إلغاء المنطقة الحرة أو تعديل حدودها، يحق للشاغل الذي أقام إنشاءات على نفقته الحصول على تعويض عن الإنشاءات المتضررة؛

(هـ) يحق لإدارة المنطقة الحرة عدم التجديد لشاغل المستودعات إذا لم يثبت نشاطاً مرضياً في حقل الترانزيت أو الصناعة أو غيرها من النشاطات الملحوظة في عقد الإشغال.

جيم - أهداف المنطقة الحرة

- (أ) جذب الاستثمارات الأجنبية؛
- (ب) تفادي العقبات البيروقراطية؛
- (ج) تنمية المناطق النائية ووقف زحف اليد العاملة من المناطق الريفية إلى المدن الرئيسية؛
- (د) توظيف اليد العاملة الوطنية وتزويدها بالخبرات الحديثة؛
- (هـ) زيادة العرض على العملات الأجنبية وتصحيح الميزان التجاري وتعزيز ميزان المدفوعات؛
- (و) تأمين احتياجات الأسواق المحلية من السلع والمواد.

دال - موقع المنطقة الحرة

تقع المنطقة الحرة في مرفأ بيروت على الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط وتتميز بقربها من الأسواق الرئيسية في المنطقة ومن شبكة طرق تربط لبنان بالدول المجاورة. ويبين الجدول ٩ المسافات التي تفصل بيروت عن بعض عواصم الدول المجاورة.

الجدول ٩ - المسافات بين بيروت وبعض عواصم الدول المجاورة

المسافة (بالكيلومتر)	الجهة
١١٠	بيروت - دمشق
٣٨٠	بيروت - عمان
١٩٦٠	بيروت - الرياض
٩٦٠	بيروت - بغداد

المصدر: ضاهر، حسين، واقع الإجراءات الجمركية لعمليات المرور والاستيراد والتصدير في لبنان وأثرها على حركة النقل، ورقة عمل قدمت في اجتماع خبراء حول موازنة معايير وقوانين النقل لتقوية التعاون الإقليمي بما في ذلك تطبيق معايير الأمم المتحدة لتبادل البيانات لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل، الإسكوا، تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩.

هاء- وصف البنية الأساسية للمنطقة الحرة

تبلغ مساحة المنطقة الحرة في مرفأ بيروت حوالي ١٠٤ ١٠٠ متر مربع بينما تبلغ مساحة المرفأ حوالي ٧٢٨ ٧٤٥ متراً مربعاً. أي تشغل المنطقة الحرة حوالي ١٥ في المائة من مجموع مساحة المرفأ.

تبلغ مساحة الأرض المعدة للعمل داخل المنطقة حوالي ٦١ ٥٥٠ متراً مربعاً، بينما تبلغ مساحة الأبنية والمنشآت حوالي ١٩ ٠٥٠ متراً مربعاً، أي تشكل مساحة الأرض غير المستثمرة حالياً حوالي ٧٠ في المائة.

تحتوي المنطقة الحرة على أربعة مبانٍ حديثة: ثلاثة أبنية وسوق السجاد.

١- المباني الصناعية

يغطي كل من المبنىين الصناعيين (٥) و(٦) مساحة ٤ ٠٠٠ متر مربع ويحتوي كل منهما على ٥٢ مستودعاً تقارب مساحة الواحد منها ٢٠٠ متر مربع. يضم الطابق الأرضي الذي يرتفع ٦,٥ من الأمتار ستة عشر مستودعاً. ويحتوي الطابق الأرضي الذي يرتفع ٤,٥ من الأمتار على ثمانية عشر مستودعاً.

يغطي المبنى الصناعي (٢) مساحة ٤ ٠٠٠ متر مربع ويحتوي على ٤٠ مستودعاً تقارب مساحة الواحد منها ٢٠٠ متر مربع.

يضم الطابق الأرضي الذي يرتفع ٦,٥ من الأمتار اثني عشر مستودعاً ويحتوي كل من الطابقين الأول والثاني الذي يرتفع كل منهما ٤,٥ من الأمتار على أربعة عشر مستودعاً.

المبنى (٣) الذي يعتبر مساحة مفتوحة مخصصة للمعرض الدائم للصناعات اللبنانية، يتألف من الطابقين الثالث والرابع بالإضافة إلى أربعة عشر مستودعاً من الطابق الأرضي وستة من الطابق الثالث.

تم تجهيز كل من المباني بمصعدين كهربائيين حمولة كل واحد منهما ثلاثة أطنان من البضائع، بممرات داخلية لتسهيل تنقل الرافعات. لكل من المستودعات والممرات نظام إنارة بالإضافة إلى نظام إلكتروني لرصد الحرائق وسلمين للنجاة في كل مبنى.

٢- سوق السجاد

خصص المبنى رقم (٣) لسوق السجاد الذي يمتد على مساحة تبلغ ٢ ٨٠٠ متر مربع. يضم سوق السجاد ٤٥ متجراً تتراوح مساحة كل واحد منها بين ٧٥ و٢٢٥ متراً مربعاً.

تتوزع المتاجر على الشكل التالي:

- (أ) سبعة متاجر في الطابق الأرضي؛
- (ب) ستة متاجر في الطابق الأول؛
- (ج) عشرة متاجر في الطابق الثاني؛
- (د) اثنا وعشرون متجراً في الطابق الثالث.

خصصت متاجر الطابقين الأرضي والأول لبيع السجاد وتباع الأثريات والعطورات والمجوهرات في الطابقين الثاني والثالث.

تم تجهيز المتاجر بأنظمة مستقلة للإنارة وتكييف الهواء وإخماد الحرائق، إلى جانب سلمين للطوارئ ومصعدين للبضائع بحمولة ١,٥ طن لكل منهما.

أخيراً، تجاور الأبنية الصناعية، قطعة أرض مساحتها ٢٢ ٠٠٠ متر مربع تعبرها شبكة من الطوق والممرات يقارب طولها الإجمالي ٨ ٠٠٠ متر وتعتبر هذه القطعة من الأرض مؤهلة لاستقبال المستودعات المفتوحة أو المبنية وفقاً لحاجات التجار.

واو- الحوافز والامتيازات الممنوحة للمستثمرين

نص نظام استثمار المنطقة الحرة على إعفاء البضائع المخصصة لإعادة التصدير والمعدات الصناعية المستخدمة في إنجاز مشاريع داخل المنطقة الحرة من كافة الرسوم الجمركية.

كذلك نص النظام على إعفاء الشركات التي تمارس نشاطها في المنطقة الحرة من الضرائب على الشركات لمدة ١٥ سنة.

ونص أيضاً على منح المستثمرين الأجانب إمكانية التملك داخل المنطقة بنسبة ١٠٠ في المائة وعلى إعفاء الموظفين الأجانب من الضرائب.

أقرت لجنة إدارة واستثمار مرفأ بيروت في ١٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٠ بإخضاع البدلات السنوية المترتبة على إشغال المستودعات الخاصة المبنية لتخفيضات تشجيعية في حال التزام الشاغل بعقود إشغال لثلاث سنوات أو أكثر وفقاً للجدول ١٠.

الجدول ١٠ - بدلات الإشغال السنوية للمستودعات الخاصة المبنية (النسبة المئوية)

عدد السنوات	١	٢	٣	٤	٥
المستودع الأول	-	-	٥	٦	٦
المستودع الثاني وما فوق	٥	٧	١٠	١٢	١٢

المصدر: لجنة إدارة واستثمار مرفأ بيروت، القرار رقم ٢٣/٢٠٠١: تعرفه المنطقة الحرة لدى إدارة واستثمار مرفأ بيروت، المادة الثانية، الجمهورية اللبنانية، ١٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٠.

(-) تعني لا بدل إشغال.

زاي- وصف عمليات المنطقة الحرة وإدارتها

تعتبر المنطقة الحرة في مرفأ بيروت مصلحة من مصالح إدارة واستثمار مرفأ بيروت. فالإدارة مسؤولة عن تنظيم السير وصيانة الطرق وإنارتها وتصريف المياه من غير أن تستوفي أي رسم خاص.

يبقى النشاط الأساسي للمنطقة الحرة، نشاطاً تجارياً يعتمد على الترانزيت وإعادة الترانزيت. فالإدارة تسمح بإدخال البضائع أياً كان نوعها أو منشأها إلى المنطقة الحرة باستثناء ما هو محظور إدخاله قانوناً لا سيما بموجب المادة ٢١٩ من قانون الجمارك اللبنانية^(١٤).

١- شروط دخول البضائع

تشتترط الإدارة من أجل إدخال البضائع إلى المنطقة الحرة أن تكون واردة أصلاً برسم هذه المنطقة استناداً إلى وثائقها وسنداتها على الشكل التالي:

(أ) للبضائع الواردة بحراً: نسخة أصلية عن بيان الحمولة (المانيفست) أو خلاصة عن البضائع الواردة برسم هذه المنطقة؛

(ب) للبضائع الواردة براً: وثائق الشحن وبيان الحمولة أو مانيفست النقل البري.

٢- أحكام الإشغال

تقوم إدارة مرفأ بيروت بالترخيص لإشغال الأماكن الخاصة في المنطقة وفقاً للأحكام التالية:

(أ) يقدم صاحب العلاقة طلب الإشغال إلى الإدارة ويحدد فيه نشاطه التجاري؛

(ب) يحق للإدارة قبول الطلبات أو رفضها بدون إعطاء أي تفاصيل؛

(ج) تعطي الإدارة رخصة إشغال بموجب عقد بين الإدارة ومقدم الطلب وتعتبر رخصة الإشغال سارية المفعول بموجب محضر استلام يوقعه مقدم الطلب والإدارة.

٣- المستندات المطلوبة

يجب إرفاق استمارة إشغال في المنطقة الحرة بالمستندات التالية:

(أ) نسخة عن نظام الشركة مقدمة الطلب؛

(ب) نسخة عن السجل التجاري للشركة؛

(ج) نسخة مصدقة عن الإذاعة التجارية للشركة؛

(د) صورة عن البطاقة الشخصية.

حاء- تقييم التنمية الصناعية في المناطق الحرة

إن الصناعات في المنطقة الحرة شبه معدومة، وذلك يعزى إلى عدم وجود استثمار صناعي وواقع الصناعة اللبنانية من حيث غلاء التكلفة وضعف أسواق التصدير الخارجية وضعف القدرة التنافسية.

(١٤) رئاسة مجلس الوزراء، القرار رقم ٤٥: مشروع نظام استثمار المنطقة الحرة في مرفأ بيروت، المادة الثانية، الجمهورية

اللبنانية، ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٨.

وتتركز هذه الصناعات حول صناعات خفيفة وتحويلية وتجميعية بالإضافة إلى بعض الصناعات الحرفية اليدوية وصناعة المجوهرات.

طاء- وصف إجراءات النقل والرسوم

تحدد المادة الثالثة من مشروع نظام استثمار المنطقة الحرة شروط إدخال البضائع إلى المنطقة الحرة الواردة بحراً وشروط إدخال البضائع الواردة برأ على النحو التالي:

١- البضائع الواردة بحراً

تبدأ المعاملات بوصول الباخرة حاملة البضائع إلى مرفأ بيروت وتقديم الوكالة البحرية للوثائق المطلوبة إلى الجمارك اللبنانية وإلى إدارة استثمار مرفأ بيروت لإتمام عملية تفريغ البضائع من الباخرة ونقلها إلى المخازن والحاويات.

بما أنه لم يتم حتى الآن استخدام النظام الجمركي المعلوماتي الموحد المعروف بنظام "نجم" في عملية الترانزيت العربي، تنظم معاملات الترانزيت باستخدام نموذج بيان بـ ٩/بـ ١٠^(١٥).

(أ) خطوات إتمام المعاملات

تتم المعاملات وفقاً للخطوات التالية وعددها ١٦ خطوة:

- (١) شرح إذن تسليم لمعرفة مكان وجود البضاعة؛
- (٢) تنظيم بيان ترانزيت بـ ٩؛
- (٣) أخذ موافقة رئيس دائرة الترانزيت على قبول البيان والمستندات؛
- (٤) وضع تأشيرة نظر على البيان؛
- (٥) أخذ رقم نظامي للبيان؛
- (٦) تشطيب البيان في دائرة المانيفست؛
- (٧) تحويل البيان في دائرة الاستيراد والتصدير للكشف والتأكد من إصاق قسيمة الكمبيوتر على البيان التي يحدد بموجبها اسم الكشاف ورئيس المعاينة؛
- (٨) الكشف الجمركي وتدوين نتيجة الكشف على البيان؛
- (٩) تسديد رسم الطابع وقطع قسيمة إعفاء؛
- (١٠) تسليم البيان لجمركة الباحة؛
- (١١) تجهيز شاحنات لتحميل البضاعة بحضور موظفي الجمرك والمرفأ؛

(١٥) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، "وصف عمليات نقل البضائع الدولية في الجمهورية اللبنانية" في: تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا، المجلد الثاني (E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.1)، ٢ آذار/مارس ٢٠٠١.

- (١٢) استلام قسيمة إخراج من موظف الجمرک ومن موظف المرفأ؛
(١٣) تنظيم بيان الحمولة (مانيفست)؛
(١٤) تسجيل بيان الحمولة (مانيفست)؛
(١٥) تسجيل بيان الحمولة (المانيفست) في دائرة الترخيص ووضع الرصاص على الشاحنات؛
(١٦) أخذ تأشيرة بالخروج من مخرج الحرم الجمرکي.

(ب) التكاليف

يبين الجدول ١١ تكاليف المعاملات بالدولار الأمريكي.

الجدول ١١ - تكاليف المعاملات بالدولار الأمريكي

مرفأ بيروت	٢٠ قدم/١٢ طن	٤٠ قدم/١٨ طن	تكلفة البضاعة العامة/طن
رسوم تفريغ وتحميل للوكالات البحرية (Free In/Out (FIO))	١٧٥	٣٠٠	٥
رسوم مرفأ	٣٠	٤٠	٣
تحميل وتفريغ	٣٦	٥٤	٣
أتعاب معاملات جمرکية	١٥٠	١٥٠	١,٥
مساعد جمرکية	معاملة/٣٥	معاملة/٣٥	معاملة/٣٥
المجموع	٤٩١	٥٤٤	

المصدر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "وصف عمليات نقل البضائع الدولية في الجمهورية اللبنانية" في: تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا، المجلد الثاني، (E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.1)، ٢ آذار/مارس ٢٠٠١.

(*) ضاهر، حسين، واقع الإجراءات الجمرکية لعمليات المرور والاستيراد والتصدير في لبنان وأثرها على حركة النقل.

(ج) الوقت

تستغرق المعاملات الجمرکية في مرفأ بيروت ٢-٣ أيام للمسار الأخضر و ٥-٧ أيام للمسار الأحمر.

٢- البضائع الواردة برأ

ينظم بيان الحمولة (المانيفست) عند الحدود اللبنانية لتحويل الشاحنات إلى مرفأ بيروت وتفريغها في المستودعات الجمرکية وتنتهي هذه العملية بتنظيم إعادة التصدير وتحميلها على البواخر وإيراز بيانات إعادة التصدير.

(أ) خطوات إتمام المعاملات

تتم المعاملات وفقاً للخطوات التالية وعددها ٢٥:

- (١) تسليم البضاعة على ظهر الشاحنة وتسليم بيان الحمولة (المانيفست) إلى جمارك مرفأ بيروت؛
(٢) توقيع بيان الحمولة (المانيفست) بالمشاهدة في المرفأ؛

- (٣) تسجيل بيان الحمولة (المانيفست) في سجلات المانيفست البري في مرفأ بيروت؛
- (٤) تفريغ البضاعة في عنابر المرفأ واستلام قسيمة بإدخال البضاعة؛
- (٥) تنظيم بيان إعادة التصدير؛
- (٦) تقديم طلب شحن من الوكالة البحرية إلى المركز الآلي الجمركي؛
- (٧) سحب نسخة البيان من المركز الآلي الجمركي؛
- (٨) توقيع البيان من المخلص الجمركي؛
- (٩) أخذ رقم نظامي للبيان لعرضه على موظف القبول؛
- (١٠) تسجيل البيان وتحويله لعرضه على الكشف الجمركي؛
- (١١) استلام نسخة البيان المعدة لمراحل الكشف؛
- (١٢) إصدار قسيمة الكشف لمعرفة اسم الكشاف ورئيس المعاينة؛
- (١٣) أخذ إذن التسليم لتحضير المستوعب للكشف؛
- (١٤) الكشف الجمركي؛
- (١٥) تحديد رسم المساعي والطابع؛
- (١٦) إصدار قسيمة إعفاء؛
- (١٧) إصدار قسيمة تحدد رسم المرفأ والتخزين؛
- (١٨) تحويل نسخة البيان المعدة للشحن؛
- (١٩) تقديم طلب تعبئة البضاعة في المستوعب؛
- (٢٠) تحويل المعاملة إلى المفرزة من المانيفست؛
- (٢١) إعادة البضاعة إلى الباحة العائدة للوكالة البحرية التي سيتم معها الشحن؛
- (٢٢) تأشيرة جمرك الباحة على إيصال الإخراج؛
- (٢٣) استلام قسيمة من موظف المرفأ في الباحة للإخراج؛
- (٢٤) تسليم المعاملة لموظف الباحة العائدة للوكالة البحرية؛
- (٢٥) إبراز بيان إعادة التصدير.

(ب) التكاليف

يبين الجدول ١٢ تكاليف المعاملات بالدولار الأمريكي.

الجدول ١٢ - تكاليف المعاملات بالدولار الأمريكي

مرفأ بيروت	٢٠ قدم/١٢ طن	٤٠ قدم/١٨ طن
تفريغ من الشاحنة	٤٠	٥٠
FIO	١٠٠	٢٠٠
رسوم مرفأ	٣٠	٩٠
مساعي جمركية	٣٥	٣٥
مصاريف معاملات وأتعاب تخليص	٢٠٠	٢٠٠
المجموع	٤٠٥	٥٢٥

المصدر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "وصف عمليات نقل البضائع الدولية في الجمهورية اللبنانية" في: تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا، المجلد الثاني (E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.1)، ٢ آذار/مارس ٢٠٠١.

(ج) الوقت

تستغرق المعاملات الجمركية في مرفأ بيروت ٢-٣ أيام.

٣- بدلات إشغال المنطقة الحرة

تشمل بدلات إشغال المنطقة الحرة البنود التالية:

- (أ) بدلات الإشغال السنوية للباحات الخاصة؛
- (ب) بدلات الإشغال السنوية للمستودعات الخاصة؛
- (ج) بدل استهلاك الطاقة الكهربائية؛
- (د) بدل استهلاك المياه؛
- (هـ) بدل تأمين.

(أ) بدلات الإشغال السنوية للباحات الخاصة (المكشوفة)

مع اعتماد مساحة الوحدة ٥٠٠ متر مربع، تستوفي إدارة مرفأ بيروت سلفاً وعلى دفعتين بدلات الإشغال السنوية للباحات المكشوفة بمعدل ٢٥ دولاراً أمريكياً للمتر الواحد.

(ب) بدلات الإشغال السنوية للمستودعات الخاصة

يبين الجدول ١٣ بدلات إشغال المستودعات الخاصة حسب المباني الأربعة.

الجدول ١٣ - بدلات إشغال المستودعات الخاصة
(بالدولار الأمريكي)

المبنى رقم ٣ (سوق السجاد)	الأبنية الصناعية (٢-٥-٦)				
	مساحة الوحدة (م ^٢)	الطابق	بدل الإشغال السنوي	مساحة الوحدة (م ^٢)	الطابق
بدل الإشغال السنوي					
٣٧ ٥٠٠	٣٠٠	الأرضي	١٧ ٠٠٠	٢٠٠	الأرضي
٢٩ ٠٠٠	٢٢٥	الأرضي	١١ ٠٠٠	٢٠٠	الأول
٢٠ ٠٠٠	١٥٠	الأرضي	٥ ٠٠٠	٧٠	الأول
٢٨ ٥٠٠	٣٠٠	الأول	١١ ٠٠٠	٢٠٠	الثاني
٢٢ ٠٠٠	٢٢٥	الأول	٥ ٠٠٠	٧٠	الثاني
١٥ ٠٠٠	١٥٠	الأول			
٢٢ ٠٠٠	٢٢٥	الثاني			
١٥ ٠٠٠	١٥٠	الثاني			
١٠ ٠٠٠	٧٥	الثالث			

المصدر: لجنة إدارة واستثمار مرفأ بيروت، القرار رقم ٢٣/٢٠٠١: تعرفه المنطقة الحرة لدى إدارة واستثمار مرفأ بيروت، المادة الأولى، ٩ أيار/مايو ٢٠٠١.

(ج) بدل استهلاك الطاقة

تستوفي الإدارة بدل استهلاك الطاقة الكهربائية حسب تعرفة مؤسسة كهرباء لبنان مضافاً إليها مصاريف إدارية وفنية تصل إلى نسبة ١٠ في المائة للباحات الخاصة و ٢٠ في المائة للمساحات المبنية.

(د) بدل استهلاك المياه

تستوفي الإدارة بدل استهلاك المياه حسب تعريفة مصلحة مياه بيروت مضافاً إليها مصاريف إدارية وفنية تصل إلى نسبة ١٠ في المائة للمساحات المبنية و ١٥ في المائة للباحات الخاصة.

(هـ) بدل تأمين

تستوفي إدارة مرفأ بيروت عن كل عقد إشغال في المباني الصناعية رقم ٢ و ٥ و ٦ مبلغاً قدره ١٠٠ دولار أمريكي عن كل مستودع مساحته ٢٠٠ متر مربع ومبلغاً قدره ٥٠ دولاراً أمريكياً سنوياً عن كل مستودع مساحته ٧٠ متراً مربعاً.

تستوفي الإدارة أيضاً عن كل عقد إشغال في المبنى رقم ٣ (صناعة السجاد) مبلغاً قدره ٥٠ دولاراً أمريكياً عن كل وحدة مساحتها ٧٥ متراً مربعاً.

٤- استعمال التكنولوجيا الحديثة

لم يتم حتى الآن استخدام تكنولوجيا نقل المعلومات إلكترونياً في المنطقة الحرة كما هي الحال في المصالح الأخرى التابعة لمرفأ بيروت.

استحدثت مصلحة المنطقة الحرة برنامجاً إلكترونياً لشاغلي المستودعات الخاصة لمساعدتهم على احتساب بدلات الإشغال.

الجدول ١٤ - حركة العبور (الترانزيت) في مرفأ بيروت باتجاه بلد المقصد

السنة	نقل بحري/بري (طن)								
	المملكة العربية السعودية	العراق	إيران	الأردن	الكويت	الجمهورية العربية السورية	تركيا	مختلف	نقل بحري/بري
٢٠٠٠	١٣٣٧	٦٦٠٣	٦	٤٤٣٢٩٠	٢٨٧	١٠٢٩	٦٣١	١٨٥١٧	٤٢٦٠٣
١٩٩٩	٤٣٥	٣٨٧	٩	٣٠٧٧١	٢٧٦	٣١٠١	٢٨٤١	٢٠٥٤٥	٥٦٥٩٨
١٩٩٨	١٢٢	٨	-	٦٤٨٠٨	٩٧	٢٧٣٧	٩١٧٦	٢١٨١٦	٣٧٠٨٥
١٩٩٧	٦٢	-	٦٤	٦٢٢٠٠	٢٠٤	٦١٢	٥٥٥٨	٥٢١٨	٥٥٠٦٧
١٩٩٦	٥٤٦	-	٨	٨٥٤٦١	١٣٨	١٧٢٣	٣٤٥	١٥٨٣	٦١١٩٠
١٩٩٥	٢٤٠٣	-	١٣٢	١٣٥٠٨٨	٣٧٩	١٦٦٠	١٤٥	٢١٧٢	٥٢٢٥٩
١٩٩٤	٣٠٨	-	-	١٣٣١٠٠	٥٥١	١٢٢٣٠	٢٩١	٨٩٩	٣٩٧٨١
١٩٩٣	٣٣	-	٨	٣٣٩٢٤٠	٤٢٧	٨٥٨٠	٢٣٥	٣٥٤٨	٣٢٨١٢
١٩٩٢	١٠	-	٤	١٣٥٦٩٠	٢٤٨	٦٧٢٤	٧٦	٣٩٤٥	٥١٤٤٠
١٩٩١	٠	-	-	-	-	-	-	-	-

المصدر: مرفأ بيروت/مصلحة الإحصاءات، ٢٠٠١.

يبين الجدول ١٤ الخاص بحركة العبور في مرفأ بيروت انخفاضاً ملحوظاً بدأ في العام ١٩٩٦ وحتى العام ٢٠٠٠. كما يبين أن المملكة الأردنية الهاشمية تعتبر في مقدمة دول المقصد لحركة العبور من مرفأ بيروت.

ياء- التوسعات والمشاريع المستقبلية

(أ) كانت توجد نية لدى إدارة مرفأ بيروت لإنشاء منطقة صناعية حرة بجوار مرفأ بيروت في منطقة الكرنيتينا. لكنها صرفت النظر أخيراً عن هذا المشروع بسبب ارتفاع كلفته، ولا سيما كلفة الاستملاكات في تلك المنطقة؛

(ب) حازت إدارة مرفأ بيروت على شهادة نظام الجودة (ISO 9002) مما ينعكس إيجاباً على نوعية عمل المرفأ والمنطقة الحرة؛

(ج) سمحت إدارة المنطقة الحرة في أوائل حزيران/يونيو من العام ٢٠٠١ لشاغلي المستودعات في سوق السجاد بالبيع بالمفرق لطاغم السفن الرأسية في مرفأ بيروت والسياح الأجانب الذين سيستفيدون من أسعار السجاد الرخيصة بالمقارنة مع أسعار الأسواق المحلية؛

(د) يبقى استئناف العمل على إنشاء مناطق حرة أخرى رهناً بالسلطة التنفيذية التي تحدد الأولويات الاقتصادية في لبنان.

كاف- التحديات التي تواجه المناطق الحرة

في نظرة سريعة إلى الحركة الإجمالية لشاغلي المستودعات الخاصة في المنطقة الحرة، نرى أن حركة العمل زادت بنسبة تقارب ٥٠ في المائة بين العام ١٩٩٨ والعام ١٩٩٩، ولقاء زيادة بنسبة ١٢ في المائة فقط سجلتها بين العام ١٩٩٩ والعام ٢٠٠٠.

الجدول ١٥ - حركة العمل الإجمالية

نوع العمل	مجموع الإدخال (طن)	مجموع الإخراج للمستهلك المحلي (طن)	مجموع الإخراج برسم الترانزيت (طن)	حركة إجمالية (طن)
مجموع عام ٢٠٠٠	٩ ٥٠٨	٥ ٣٨٠	٣ ٣٨٤	١٨ ٢٧٢
مجموع عام ١٩٩٩	٨ ٤٩٨	٤ ٣٩٢	٣ ٠٧٣	١٥ ٩٦٣
مجموع عام ١٩٩٨	٥ ٣٥٠	٢ ٧٥٠	١ ٧٥٠	٩ ٨٥٠

المصدر: مرفأ بيروت/مصلحة الإحصاءات، ٢٠٠١.

يمكن التمييز بين تحديات مباشرة وغير مباشرة تواجه المنطقة الحرة في مرفأ بيروت.

٢- التحديات المباشرة

يكن أحد التحديات المباشرة التي تواجه المنطقة الحرة في مرفأ بيروت في المنافسة القائمة بين المناطق الحرة في دول المنطقة. كثيرة هي المناطق الحرة ذات الطابع المتشابه، وكما أن ضيق الأسواق التجارية يجعل من تنشيط حركة العبور من مرفأ بيروت عملية صعبة.

يبقى العائق الأساسي أمام المنطقة الحرة في مرفأ بيروت، في التعقيدات البيروقراطية التي تحد من حركة النقل من المرفأ وإليه.

إذا اعتبرنا أن أحد الأهداف المرجوة من إنشاء المنطقة الحرة عامة هو تفادي العقبات البيروقراطية، نلاحظ أن المنطقة الحرة في مرفأ بيروت زادت تلك العقبات ما أدى إلى قلة حركة التبادل التجاري وغياب قدرة المنطقة الحرة في مرفأ بيروت على منافسة المناطق الحرة المجاورة في منطقة الإسكوا تحديداً.

فإذا قرر أحد التجار مثلاً إدخال بضائع مستوردة برسم منطقة عادية عبر حدود لبنان البرية أو البحرية أو الجوية إلى مخازنه في المنطقة الحرة، يتوجب عليه أولاً القيام بمعاملات الاستيراد التي تتطلب أكثر من ٢٠ خطوة جمركية وتستغرق ما معدله ٥-٧ أيام لتخليص البضائع (المسار الأحمر).

ثم يتوجب عليه القيام بمعاملات "إعادة تصدير" كأن إدخال البضائع إلى المنطقة الحرة يشبه تصدير البضائع إلى خارج لبنان الذي يتطلب بدوره الكثير من المعاملات الجمركية ويستغرق ما معدله ٢-٣ أيام لتخليص البضائع.

لهذا تشكل كثرة المعاملات الإدارية وطول مدتها عاملاً لا يشجع التجار على استخدام مخازن المنطقة الحرة مما يقلل من فرص نجاحها خصوصاً لأن العمل في المنطقة الحرة يعتمد بشكل أساسي على خدمات التخزين والتوضيب.

٢- تحديات غير مباشرة

في عودة سريعة إلى تعريف المنطقة الحرة وأهدافها المذكورة في الجزء الأول من الدراسة، نلاحظ أن منطقة التجارة الحرة لا تخدم الأهداف المرجوة من استحداث مناطق من هذا القبيل.

فالمناطق الحرة لا تجذب الاستثمارات الأجنبية ولا تؤمن فرص عمل لليد العاملة المحلية. كل ما هنالك أن حركة العبور تزيد إلى حجم العرض على العملات الأجنبية، ما يساهم في تعزيز ميزان المدفوعات.

وإذا اعتبرنا المنطقة الحرة في مرفأ بيروت منفصلة عن النظام الجمركي وتتمتع بنظام حماية، لا يمكننا أن نعتبرها منفصلة عن الجو الاقتصادي والسياسي في لبنان؛ فهو يعاني من ركود اقتصادي أثر على حركة العمل في المنطقة الحرة في مرفأ بيروت، كما أن جوه السياسي وجو المنطقة عموماً لا يشجع على جذب الاستثمارات الأجنبية في الوقت الحالي.

لام- التوصيات

١- العمل على إعادة النظر في المعاملات الجمركية وإيجاد وسيلة لتسريع المعاملات وتقليصها وتبسيط الإجراءات المطبقة.

٢- تستطيع المنطقة الحرة في مرفأ بيروت الاستفادة من التطور السريع لمختلف الصناعات الإعلامية وصناعة نقل المعلومات الحديثة. لهذا يؤدي تغيير الأساليب الخدمية التقليدية والاستفادة من نمو قطاعي الإعلام والإعلان إلى إنشاء مدينة إعلامية في المنطقة الحرة في مرفأ بيروت يمكن أن تعتبر الرائدة في منطقة الشرق الأوسط وتستطيع تقديم الخدمات التالية:

(أ) إنتاج برامج عربية ومواد إعلامية؛

(ب) دبلجة برامج أجنبية وتسويقها في دول عربية؛

(ج) إنشاء شبكة خدمات عربية تستفيد منها الوكالات الإخبارية والإعلامية المحلية والعالمية والمصارف والشركات المالية الأجنبية.

أخيراً، يساعد إنشاء مثل هذه المنطقة على جذب الاستثمارات الأجنبية والعملات الصعبة وتنمية اليد العاملة الوطنية وتمكينها بالتقنيات الحديثة، ويساعد على عودة الشباب اللبنانيين من الخارج لأن أكثر من ٧٠ في المائة من مجموع العاملين في شركات الدعاية والإنتاج في منطقة الشرق الأوسط هم لبنانيون.

رابعاً- المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية

ألف- إنشاء المؤسسة العامة للمناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية ومهامها

أنشئت المؤسسة العامة للمناطق الحرة بموجب المرسوم التشريعي رقم ١٨ لعام ١٩٧١ وقد أنيطت بهذه المؤسسة المهام التالية وفقاً لما نص عليه مرسوم إنشائها:

(أ) إدارة المناطق الحرة واستثمارها وإنشاء المستودعات والمخازن اللازمة لها وتطويرها بما يؤدي إلى نمو هذه المناطق وازدهارها؛

(ب) اقتراح مشاريع إنشاء المناطق الحرة أو إلغائها؛

(ج) تنظيم أعمال المناطق الحرة وتنسيق فعاليتها بما يؤدي إلى خدمة الاقتصاد وتنمية المبادلات التجارية الدولية؛

(د) ممارسة جميع الاقتصادات التي كانت تمارسها الجهات المستثمرة للمناطق الحرة باستثناء ما يتعلق منها بشؤون الرقابة الجمركية؛

(هـ) وبصورة عامة، معالجة كل ما يتعلق بإدارة المناطق الحرة واستثمارها.

باء- أهداف المناطق الحرة

(أ) المساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد بشكل عام عن طريق إقامة صناعات جديدة وتنمية الحركة التجارية وتنشيط حركة العبور؛

(ب) تقديم موارد مالية صافية للدولة معظمها بالقطع الأجنبي؛

(ج) تأمين فرص عمل للقوى العاملة البشرية في الجمهورية العربية السورية؛

(د) تقديم خدمات للقطاع العام (إيداع وتخزين)؛

(هـ) تقديم فرص استثمار للقطاع الخاص عن طريق التصدير وإعادة التصدير؛

(و) المساهمة في ردف ميزان مدفوعات الدولة؛

(ز) المساهمة في انتشار المنتجات السورية إقليمياً ودولياً؛

(ح) المساهمة حالياً ومستقبلاً في نقل التكنولوجيا الحديثة والقابلة للاستخدام بأيدي وطنية واستحداث مهارات صناعية جديدة؛

(ط) اجتذاب رؤوس أموال أجنبية للاستثمار في الجمهورية العربية السورية؛

(ي) المساهمة في تنشيط السياحة ورفع المستوى الاجتماعي والعمراني للمدن والمراكز المحيطة بالمناطق الحرة؛

جيم - الأنشطة المسموح بها

حددت الأنشطة المسموح بممارستها في المناطق الحرة وذلك وفق نظام الاستثمار المصدق بالمرسوم رقم ٨٤ لعام ١٩٧٢ حيث شملت النشاط التجاري والصناعي والمصرفي والأسواق الحرة، وهذا النظام بمثابة قانون خاص باستثمار المناطق الحرة والأسواق الحرة وتعريفات الاستثمار.

دال - مواقع المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية

١- التوزيع الجغرافي للمناطق الحرة

تتوزع المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية حسب مواقع الموانئ والمطارات والطرق الدولية.

٢- مواقع المناطق الحرة وأنشطتها

(أ) المنطقة الحرة في دمشق

تقع في مدينة دمشق، تبلغ مساحتها الإجمالية ٩٠.٠٠٠ متر مربع تقريباً، ومساحتها المستثمرة ٤٦.٣٠١ متر مربع، ومساحة المرافق العامة ٢٨.٠٩٩ متراً مربعاً بين طرق وساحات وسيستثمر منها لاحقاً ١٥.٠٠٠ متر مربع.

ومن الأنشطة القائمة فيها:

(١) الأنشطة التجارية: تشمل تخزين البضائع المتنوعة كالأقمشة والخيوط والأجهزة الإلكترونية والكهربائية كما تضم المنطقة محلات تجارية لبيع البضائع الأجنبية والوطنية إلى المسافرين العابرين بطريقة الترانزيت والمسافرين الدوليين بقصد إعادة التصدير؛

(٢) الأنشطة الصناعية: حيث تقام فيها معامل لصناعة الألبسة بمختلف أنواعها وصناعة الجوارب والأدوية وتعبئة الزيوت .

(ب) المنطقة الحرة في مطار دمشق الدولي

تقع في حرم مطار دمشق الدولي، تبلغ مساحتها الإجمالية ٢٤.٠٠٠ متر مربع والمساحة المستثمرة ١١.٢٦٢ متراً مربعاً، ومساحة المرافق العامة ١٢.٧٣٨ متراً مربعاً، ولا يوجد فيها ساحات متبقية للاستثمار. وقد وضعت جميع الساحات المعدة للاشغال في الاستثمار الفعلي التجاري والصناعي.

ومن الأنشطة القائمة فيها:

(١) الأنشطة التجارية: تتمثل في تخزين البضائع المختلفة كالتجهيزات الإلكترونية والمواد الغذائية و مواد أولية للصناعات الميكانيكية؛

(٢) الأنشطة الصناعية: حيث تقام صناعة الحقن الطبية وصناعة تشكيل المعادن والأوسمة وصناعة قوالب معدنية لقص وكبس ألواح من معادن مختلفة وتجميع الأجهزة والأدوات المنزلية والبلاستيك وصناعة الألبسة.

(ج) المنطقة الحرة في عدرا

تقع على طريق دمشق - بغداد تصل إليها تفرعة الخطوط الحديدية السورية، وتبلغ مساحتها الإجمالية، ٦٨٠ ٠٠٠ متر مربع، والمساحة المستثمرة ٧٢ ٠٠٠ متر مربع، والمساحة الباقية الصالحة للاستثمار ١٠٥ ٠٠٠ متر مربع، أما الباقي فمساحات للمرافق العامة والطرق والأبنية.

ومن الأنشطة القائمة فيها:

(١) الأنشطة التجارية: وتشمل تخزين الأقمشة والخيوط وقطع تبديل السيارات وأجهزة التكييف ومعدات زراعية وسيارات وآليات وأجهزة إلكترونية ويوجد سوقان لتجارة السيارات الأجنبية ومعرض للسيارات الحديثة وقطعها التبديلية ومستلزماتها؛

(٢) الأنشطة الصناعية: تضم هذه المنطقة صناعة الأحذية والحقائب، صناعات بلاستيكية، وصناعة الكراسي الخشبية ومضخات الهواء، وصناعات قص الرخام وأحجار الزينة ومستلزمات المستشفيات.

(د) المنطقة الحرة في حلب

تقع في شمال مدينة حلب قرب المسلمية، تبلغ مساحتها الإجمالية ١ ١٤٥ ٦٠٦ أمتار مربعة، والمساحة المستثمرة ٧٨ ٣٠٦ أمتار مربعة، ومساحة المرافق العامة ٣٦٥ ٠٤٧ متراً مربعاً، والباقي ٦٩٣ ٠٩١ متراً مربعاً ولا تزال بدون استثمار. وتتفرع ضمنها السكك الحديدية لتسهيل النقل منها وإليها.

ومن الأنشطة القائمة فيها:

(١) الأنشطة التجارية: وتشمل تخزين الأدوات الصناعية والأدوات المنزلية وأجهزة الكمبيوتر و مواد غذائية، وإطارات وأخشاب، وألبسة، وآليات؛

(٢) الأنشطة الصناعية: وتشمل صناعة الألبسة وصناعة حبيبات البلاستيك والطباعة.

(هـ) المنطقة الحرة في اللاذقية

تقع بالقرب من مرفأ اللاذقية على الطريق البري إلى حلب ودمشق بجوار محطة الشحن بالسكك الحديدية، تبلغ مساحتها الإجمالية ٢٧٣ ٠٠٠ متر مربع وهي مجهزة بكافة المرافق والخدمات، تبلغ المساحة المستثمرة منها ٥٠ ٠٠٠ متر مربع والباقي الصالح للاستثمار ٨٣ ٠٠٠ متر مربع، ومساحة المرافق العامة تبلغ ١٣٢ ٠٠٠ متر مربع. ونظراً إلى بعدها عن المرفأ بحدود ٧ كلم، تم إيجاد منطقة بمساحة ٨٦ ٠٠٠ متر مربع على أرض المرفأ لإنشاء منطقة حرة على المرفأ.

ومن الأنشطة القائمة فيها:

- (١) الأنشطة التجارية: تشمل تخزين البضائع المختلفة كالخشب والحديد والسيارات والمواد الغذائية؛
- (٢) الأنشطة الصناعية: حيث توجد في هذه المنطقة معامل لصناعة سحب الحديد على البارد وصناعة الخيوط وصناعة الملابس.

(و) المنطقة الحرة في طرطوس

تقع على الطريق البري من طرطوس إلى اللاذقية وهي ملاصقة لمرافأ طرطوس، تبلغ مساحتها ٤٣٦ ٠٠٠ متر مربع، وهي مجهزة بكافة المرافق والخدمات، تبلغ المساحة المستثمرة ١٠٠ ٢٤٢ متر مربع، ومساحة المرافق العامة ١٨٦ ٠٠٠ متر مربع، أما المساحة المتبقية والصالحة للاستثمار فتبلغ ٢ ٥٠٠ متر مربع.

ومن الأنشطة القائمة فيها:

- (١) الأنشطة التجارية: يغلب عليها تخزين السيارات على اختلاف أنواعها كما يخزن ضمن ساحاتها الخشب والحديد؛
- (٢) الأنشطة الصناعية: تقام ضمن المنطقة مشاريع صناعية كبيرة مثل تنقية ومعالجة الأرز وصناعة الزيوت وسحب الحديد على البارد.

هاء- وصف البنية الأساسية للمناطق الحرة ومنشآتها

تشمل البنية الأساسية ما يلي:

(أ) البنية الأساسية المستخدمة في الاستثمار وتشمل:

- (١) الأبنية الجاهزة التي يمكن استخدامها في الاستثمار الصناعي؛
- (٢) المنشآت الخاصة وهي أماكن يشغلها الغير لإقامة المصانع عليها أو إجراء عمليات التحويل داخلها؛
- (٣) الأراضي المعدة للبناء.

(ب) البنية الأساسية المستخدمة في التخزين وتشمل:

- (١) الساحات المكشوفة التي تستخدم لإيداع البضائع حسب نوعها وحسب طلب صاحبها؛
- (٢) المستودعات وهي أماكن تقوم إدارة المنطقة الحرة بتخزين البضائع المختلفة فيها لصالح الغير، وتوجد مستودعات تابعة للإدارة تضم اللوازم والقرطاسية ولكن لا تخضع لنظام الاستثمار؛

(٣) الأرصفة التي تستخدم لإيداع البضائع حسب نوعها وحسب طلب صاحبها؛

(٤) المنشآت الخاصة التي يمكن استخدامها لتخزين البضائع العائدة لشاغلها.

(ج) الأسواق الحرة للمركبات والآليات التي تقام في باحة من باحات الإشغال العامة، يتألف السوق من مراكز بيع وشوارع وباحات ولكل منها مواصفاته المحددة بموجب نظام الاستثمار؛

(د) الأسواق الحرة لبيع البضائع وهي محلات تجارية تباع فيها البضائع بالجملة والمفرق للمسافرين العابرين والدوليين والهيئات الدبلوماسية.

واو - الحوافز والمزايا الممنوحة للمستثمرين

تتمتع الاستثمارات القائمة في المناطق الحرة بمزايا مهمة وعديدة منها:

(أ) إعفاء الاستثمارات القائمة في المناطق الحرة من كافة الضرائب والرسوم؛

(ب) حرية تحويل رأس المال الأجنبي المستثمر في المناطق الحرة وأرباحه إلى خارج القطر وبالعكس؛

(ج) حرية استخدام اليد العاملة السورية أو الأجنبية في المشروعات القائمة أو التي ستقام في المناطق الحرة؛

(د) منح شهادة منشأ سورية أو منشأ منطقة حرة سورية للمنتجات المصنعة في المناطق الحرة وتصديق فواتير البضائع الأجنبية المخزنة فيها؛

(هـ) توفير البنى الأساسية القائمة في المناطق الحرة من ماء وكهرباء وهاتف وصرف صحي وطرق؛

(و) حرية تأمين مواد البناء والآلات والتجهيزات اللازمة للمشروعات القائمة في المناطق الحرة سواء من داخل القطر أو خارجه؛

(ز) السماح بعمليات التنازل عن حق استثمار المنشأة متى شاء المستثمر لطالب إشغال جديد أو لمستثمر آخر؛

(ح) حرية حركة البضائع ضمن المناطق الحرة (تتنازل ونقل من مكان إلى آخر أو من منطقة حرة إلى أخرى)؛

(ط) فتح حساب جاري بالقطع الأجنبي للمستثمرين في المناطق الحرة لدى المصرف التجاري السوري (فروع المناطق الحرة)؛

(ي) منح المستثمر سجلاً تجارياً وتسجيل علامة تجارية له وحمايتها وتأسيس شركات وتسجيلها ضمن المناطق الحرة.

زاي - تقييم التنمية الصناعية للمناطق الحرة

إن الاستثمار الصناعي يتوجه بشكل رئيس إلى التصدير، ويجوز السماح بإدخال نسبة معينة من صادرات هذه الصناعات إلى الأسواق السورية، بموافقة وزارة الاقتصاد وبناء على اقتراح تقدمه المؤسسة، استثناء من أنظمة التجارة الخارجية وأحكامها والقيود المفروضة على الاستيراد، ما عدا القيود الخاصة بحصر الاستيراد أو تقييده بإحدى جهات القطاع العام. ويمنح هذا الجزء من الإنتاج إجازات استيراد حكومية بدون الحاجة إلى تحويل القيمة إلى الخارج كما يعفى من الرسوم بنسبة المواد المحلية الداخلة في التصنيع.

يراعى في الصناعات القائمة في المناطق الحرة ألا تعمل على تقليد الصناعات القائمة في القطر ومزاحمتها، إلا في حالات المشاركة مع الصناعات المحلية، وتعطى الأفضلية للصناعات التالية على أن تؤخذ في الاعتبار الاستراتيجية الصناعية ومتطلبات الخطط التنموية في الجمهورية العربية السورية:

- (أ) صناعات تتوافر لها المواد الأولية المحلية أو الأجزاء المصنعة محلياً؛
- (ب) صناعات تتكامل مع الصناعات القائمة محلياً؛
- (ج) صناعات جديدة غير قائمة محلياً وتعتمد على إنتاج تقني حديث؛
- (د) صناعات تلبي احتياجات الاستهلاك المحلي وتساعد على الاستغناء عن الاستيراد من الخارج؛
- (هـ) صناعات تساعد على تشغيل المزيد من اليد العاملة.

تراعى كافة الأصول الفنية المتعلقة بإقامة الأبنية والمنشآت الصناعية في ظل أنظمة استثمار المناطق الحرة.

حاء - وصف عمليات المناطق الحرة ولوجستياتها وإدارتها

إن المؤسسة العامة للمناطق الحرة هي مؤسسة خدمية ذات طابع اقتصادي واستقلال مادي وإداري، تعنى بتأمين البنى الأساسية للمشروعات الاستثمارية المقامة أو التي ستقام ضمن المناطق الحرة، من حيث تأمين المستودعات والماء والكهرباء والصرف الصحي والطرق والحراسة والهاتف والعتالة (والتبريز). تشمل الأنشطة التي يمارسها المتعاملون مع المؤسسة النشاط التجاري، والنشاط الصناعي، والسوق الحرة، والنشاط المصرفي.

١- النشاط التجاري

يشمل تخزين كافة البضائع والآليات والسيارات وفقاً لما نص عليه نظام الاستثمار النافذ ضمن المنطقة، حيث تقوم المؤسسة بنشاط إيداع بضائع لغير المستثمرين في مستودعاتها العامة والباحات المكشوفة وعلى الأرصفة وكذلك المساحات الموضوعة بتصرف الجمارك كحرم جمركي لتخزين البضائع ذات المقصد، تمهيداً لوضعها بالاستهلاك المحلي. يتم تخزين البضائع وفقاً للشروط التالية:

- (أ) لا يحدد بقاء البضاعة بمدة معينة إلا في بعض الحالات الخاصة؛
- (ب) تقوم المؤسسة بالتأمين على البضائع المخزنة في المستودعات والمساحات على أن تعيده لصاحب البضاعة وفقاً لقيمة البضاعة ومدة التخزين؛

- (ج) تقوم المؤسسة بالعناية اللازمة للمحافظة على البضاعة وصيانتها؛
- (د) تسمح بمختلف عمليات التقسيم والفرز والتشكيل والتصنيع والتغليف والمزج والتقية والتنظيف والتشحيم والتقطير والتحميض والدق والتكسير والسحق والترقيم ووضع علامات تجارية وتبديلها؛
- (هـ) تجري هذه العمليات في أماكن الإشغال الخاصة ويمكن أن تسمح بها في مستودعاتها العامة أو الساحات؛
- (و) يعطى صاحب البضاعة شهادة إيداع يدرج فيها:
- (١) اسم المودع ولقبه ومهنته وموطنه المختار؛
 - (٢) رقم وتاريخ دخول البضائع إلى المستودعات العامة؛
 - (٣) اسم الباخرة الناقلة أو وسيلة النقل الأخرى المستخدمة؛
 - (٤) نوع التأمين وقيمتها؛
 - (٥) عدد وماركات الطرود وحالتها؛
 - (٦) نوع البضاعة المصرح عنها ومحتويات الطرود ووزنها.

٢- النشاط الصناعي

يسمح بأن تقام وتجرى في المناطق الحرة وبمطلق الحرية وبناءً على ترخيص مسبق من المؤسسة مختلف الصناعات والمعامل وجميع عمليات التمويل.

ويقوم شاغلو الأماكن الخاصة بالنشاط الصناعي في المنطقة الحرة بفتح قيود لآلات الصناعات المستخدمة فيها عند الإدخال وعند الإخراج يخصص بعضها للآلات الواردة من السوق الداخلية تسجل فيها البيانات اللازمة، وكذلك قيود للعمال والمستخدمين.

ويتم تسجيل البضائع التي أدخلت إلى الأماكن الخاصة وأجريت عليها عمليات التحويل والمزج والتصنيع وتبين أنواع المواد التي استعملت في الإنتاج الجديد، ويجب أن تحمل المنتجات التي لحقها تحويل أو تصنيع في المنطقة الحرة عبارة (المنطقة الحرة في) بصورة ظاهرة غير قابلة للمحو باستثناء المنتجات التي يقرر مجلس الإدارة إعفاءها من تلك العبارة.

٣- السوق الحرة

يجوز إقامة أسواق حرة ضمن المناطق الحرة وداخل المدن الرئيسية في الجمهورية العربية السورية وفي المطارات المدنية والمرافئ مثل المنطقة الحرة في دمشق واللاذقية ومطار دمشق الدولي.

وتتألف الأسواق الحرة من محلات تجارية تباع فيها بالجملة والمفرق البضائع الأجنبية والوطنية إلى المسافرين العابرين بطريق الترانزيت والمسافرين الدوليين بقصد إعادة التصدير والهيئات الدبلوماسية والقنصلية وما في حكمها وتطبق على هذه الأسواق القواعد العامة للمناطق الحرة في كل ما يتفق وطبيعتها تكوينها والغاية التي أنشئت من أجلها.

تحدد المؤسسة العامة للمناطق الحرة أنواع البضائع وشروط البيع ووسائل المراقبة مع إدارة الجمارك وإدارة المطار، والبيع بالعملة الأجنبية.

٤- النشاط المصرفي

أجاز نظام الاستثمار النافذ لمجلس إدارة المؤسسة بالترخيص بإقامة منشآت مصرفية ضمن المناطق الحرة لتمارس دورها في تمويل مختلف الأنشطة والأعمال التجارية والصناعية وتقديم سائر الخدمات المصرفية التي تتطلبها أعمال المستثمرين في هذه المناطق الحرة. وقد صدر في منتصف العام ٢٠٠٠ نظام العمل المصرفي في المناطق الحرة (متوافر لدى قسم النقل في شعبة القضايا والسياسات القطاعية في الإسكوا) وذلك بغية السماح بإقامة منشآت مصرفية ضمن المناطق الحرة لتعمل على تمويل مختلف الأنشطة والأعمال التجارية والصناعية وتقديم سائر الخدمات المصرفية التي تتطلبها أعمال المستثمرين في هذه المناطق.

طاء- وصف الإجراءات والدورة المستندية للنقل البحري والبري والتخزين والجمارك والأمن

١- إدخال البضائع

(أ) يمكن إدخال جميع البضائع أيا كان نوعها ومنشأها أو مصدرها إلى المناطق الحرة دون أن تخضع لقيود الاستيراد أو قيود إعادة التصدير أو القطع أو المنع أو تفرض عليها رسوم وضرائب غير ما يفرض لمصلحة الجهة القائمة على الاستثمار من رسوم الخدمات. من التسهيلات المعطاة للمتعاملين مع المناطق الحرة:

(١) لا تخضع إجازات الاستيراد التي مقصدها المنطقة الحرة للإجراءات التي تخضع لها الإجازة التي مقصدها غير المنطقة الحرة والتي تصدر عن وزارة الاقتصاد عادة؛

(٢) يمكن إدخال البضائع الوطنية التي اكتسبت هذه الصفة بوضعها في الاستهلاك إلى المنطقة الحرة وتخضع عندئذ لقيود التصدير؛

(٣) يتم إدخال بضائع العمليات التجارية المختلفة (من استيراد وتصدير وترانزيت وإعادة تصدير) إلى المنطقة الحرة بموجب طلب يقدمه صاحب العلاقة أو ممثله القانوني يبين فيه منشأ البضاعة ومصدرها وجنسها ونوعها ووزنها وقيمتها وأنواع الطرود وعلاماتها التجارية وأرقامها وعددها، ويجب أن يتضمن الطلب تصريحاً من مقدمه يفيد أنه اطلع على أحكام هذا النظام وجميع النصوص المتعلقة باستثمار المنطقة الحرة وأنه يتقيد بها.

(ب) يجري الإدخال على الشكل التالي:

(١) الإدخال عن طريق البر:

أ- من داخل القطر أو خارجه حيث يرفق بالطلب المقدم المعاملة الجمركية النظامية المرافقة للبضاعة؛

ب- إن نماذج البيانات الجمركية المعتمدة في المناطق الحرة هي نفسها في العمليات التجارية في المنافذ العادية:

- ١٠ بيان جمركي عبور عام ب ٩ وخاص ب ٦؛
٢٠ بيان جمركي تصدير ب ٧؛
٣٠ بيان جمركي إعادة تصدير ب ١٥؛
٤٠ بيان جمركي للوضع في الاستهلاك المحلي معفى من الرسوم ب ٢؛
٥٠ بيان جمركي استيراد ب ١ .

(٢) الإدخال عن طريق البحر:

- أ- من خارج القطر مباشرة إلى المنطقة الحرة في ذات المرفأ حيث ترفق النسخة الأصلية لبيان الحمولة (مانيفست) مع المستندات والبوالص؛
ب- إذا كان المقصد منطقة حرة داخلية يجب إرفاق المعاملة الجمركية ببيان الحمولة (المانيفست) والمستندات والبوالص المشار إليها في الفقرة السابقة؛
ج- من مرفأ سوري إلى مرفأ سوري آخر أو في الداخل يخضع الإدخال لذات الشروط المذكورة في الفقرة السابقة.

(ج) تختص أمانة جمارك المنطقة الحرة بإنهاء إجراءات البضائع الموجودة في المنطقة الحرة لأحد الأغراض الآتية:

- (١) الوضع في الاستهلاك في السوق المحلية؛
(٢) إعادة تصدير البضائع من المنطقة الحرة إلى خارج الجمهورية العربية السورية براً وبحراً؛
(٣) نقل البضائع من منطقة حرة إلى منطقة حرة أخرى داخل الجمهورية العربية السورية.
(د) إن وضع المنطقة الحرة لا يستلزم مبدئياً ضمن حدود هذه المنطقة أي عمل من قبل الجمارك عبر العمليات التي تتعلق بالتفتيش على البضائع المحظور إدخالها وذلك بالاتفاق وبالإشتراك مع المؤسسة ولكن يترتب على المؤسسة إشعار الجمارك بكل ما يطلع عليه موظفوها من مخالفات؛
(هـ) على المؤسسة العامة للمناطق الحرة أن تقدم إلى الجمارك قوائم بجميع ما يدخل إلى المنطقة الحرة أو ما يخرج منها وذلك خلال مدة ٣٦ ساعة؛
(و) عند إدخال البضائع إلى المنطقة الحرة وعند إخراجها منها يجري قيدها في سجلات الإدخال والإخراج التي تنظمها المؤسسة وفق النماذج المقررة والمعتمدة والتي يجب أن تتضمن كافة البيانات العائدة لهذه البضائع المذكورة سابقاً وكافة البيانات التي من شأنها تسهيل معرفة هوية البضائع؛
(ز) توضع البضائع الداخلة ضمن المستودعات العامة أو الساحات المكشوفة؛

(ح) يجري تسليم البضائع إلى المؤسسة عند إدخالها إلى غير أماكن الإشغال الخاصة وتسجل بحضور صاحب البضاعة أو ممثله بحسب أنواعها وعلاماتها وأرقامها وتفرز الطرود المعطوبة والمشبوهة وينظم محضر ضبط بتوقيع ممثل المؤسسة وصاحب العلاقة؛

(ط) يعطى صاحب البضاعة المودعة شهادة إيداع اسمية وإيصالات بالأمر ويعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الواردة في هذه الشهادة التي تتضمن كل ما يتعلق بالبضاعة؛

(ي) يتم إخراج البضاعة من المنطقة الحرة بناءً على طلب خطي من صاحب العلاقة يوضح فيه نوع البضاعة ومنشأها وعدد الطرود وأنواعها.

٢- إخراج البضائع

يمكن إخراج البضائع من المناطق الحرة أيًا كان نوعها أو منشأها أو مصدرها إلى غير المنطقة الجمركية دون أن تخضع لقيود الاستيراد أو التصدير، على أن تستوفي في إخراجها الشروط التالية:

(أ) تسديد البدلات المترتبة واستكمال المعاملات الجمركية؛

(ب) إعادة شهادات الإيداع الإسمية أو إيصالات الأمر المشار إليها أعلاه؛

(ج) إبراز أوامر التسليم وفقاً لتعليمات المؤسسة؛

(د) نقل البضائع إلى قاعة المعاينة كي تخضع للكشف والمعاملات الجمركية وتقام هذه القاعة على حساب المؤسسة في مكان يتفق عليه مع إدارة الجمارك حيث تكون تحت حراسة مشتركة بين المؤسسة والجمارك؛

(هـ) توقيع مالك البضاعة أو ممثله إشعاراً بالاستلام.

٣- دور الجمارك

يمكن تلخيص دور الجمارك بثلاث مراحل:

(أ) في الدخول: يجري تأشير مستندات إدخال البضائع وذلك بتسجيل البيانات الجمركية في سجلات مع موظفي الجمارك الموجودين على مدخل المناطق الحرة والاشتراك في عملية التفريغ للتعداد والكشف لإعطاء تأشيريات الدخول إلى المنطقة الحرة؛

(ب) في المنطقة الحرة: يقتصر دور موظف الجمارك على المشاركة في عمليات تعداد البضائع الداخلة، والكشف عليها، والمشاركة في تنظيم الضبوط بالنواقص والزوائد، وتدقيق المستندات والتحري عند الاشتباه بعملية تهريب، ولا تتدخل الجمارك بعملية التخزين؛

(ج) في الخروج: تدار قاعة المعاينة للبضائع من قبل الجمارك وجهة الاستثمار في المؤسسة العامة للمناطق الحرة معاً حيث تجرد قيود هذه البضائع المدخلة، وتسجل البيانات الجمركية للبضائع الخارجة من المناطق الحرة بالاستناد إلى مستندات الإيداع، ويجري الكشف والترخيص، ويتم خروج البضائع من قاعات المعاينة إلى خارج المنطقة الحرة من منافذ الخروج التي تعتبر كمركز حدود ويجب تحديد زمن وتاريخ الخروج على المستندات الجمركية.

٤- نقل البضائع

تتم عملية نقل البضائع وفق أنظمة نقل البضائع في الجمهورية العربية السورية وتتولى هذه العملية مكاتب الدور لتنظيم نقل البضائع.

ويمكن الحصول على المعلومات المتعلقة بعمليات نقل البضائع وإجراءاتها في الجمهورية العربية السورية من دراسة الإسكوا بعنوان "تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا"، المجلد الرابع، وصف عمليات نقل البضائع الدولية في الجمهورية العربية السورية (E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.1)، وتخضع الشاحنات للتدقيق عند المراكز الحدودية.

٥- نظام التخزين

يقصد بنظام التخزين عمليات إدخال وإخراج البضائع في:

- (أ) المنشآت الخاصة التي ترتبط بدوائر الاستثمار المسؤولة عن مراقبة عملية الإدخال والإخراج؛
- (ب) المستودعات التي ترتبط في كل منطقة بدائرة الاستثمار المسؤولة عن توجيه البضائع المراد تخزينها إلى أي مستودع حسب مقتضيات العمل وطبيعة البضائع.

٦- الرسوم والبدلات المتوجبة ونقل البضائع

تستوفي المؤسسة البدلات التالية والمحددة فئاتها في تعريف المناطق الحرة (الفصل الثاني من أنظمة الاستثمار في المناطق الحرة):

- (أ) بدلات العتالة والتبريز؛
- (ب) بدل الخزن؛
- (ج) بدل الإشغال؛
- (د) بدل الدخول؛
- (هـ) بدل التأمين؛
- (و) بدل التنازل؛
- (ز) بدل الخدمات الأخرى واستعمال التجهيزات والمعدات.

تتقاضى المؤسسة من المتعاملين معها أحد البدلين التاليين وهما بدل الإشغال أو الإيداع (الخزن) إضافة إلى بدل التصدير في كلتي الحالتين. أما البدلات الأخرى الواردة أعلاه فيمكن الحصول عليها من تعريف المناطق الحرة.

(أ) بدل الإشغال

يستوفي سنوياً عن المكان الذي يشغله المستثمر سواء أكان أرضاً بقصد إقامة بناء عليها أو بناءً جاهزاً أو مساحة مكشوفة، ويحدد سنوياً بقرار من مجلس إدارة المؤسسة. وعلى سبيل الاستئناس، حدد هذا البديل لعام ١٩٩٩ على الشكل التالي:

(١) المناطق الحرة في عدرا - اللاذقية - حلب - طرطوس

- أ- الأراضي المعدة للبناء ٤ دولارات/م^٢/السنة للإشغال التجاري ولبناء طابق واحد عليها، يضاف إلى هذا المبلغ ٣ دولارات/م^٢/السنة لكل طابق إضافي ويستمر العقد لمدة خمس عشرة سنة يخضع البديل خلالها لزيادة قدرها ١ دولار عن كل طابق/م^٢/السنة عن كل طابق كل خمس سنوات؛
- ب- بدل الإشغال الصناعي، ويحدد بمعدل ٣ دولارات/م^٢/السنة لطابق واحد مع زيادة ٢ دولار/م^٢/السنة عن كل طابق إضافي وزيادة ١ دولار/م^٢/السنة كل خمس سنوات ويستمر العقد لمدة عشرين سنة؛
- ج- بدل البناء الجاهز، ويبلغ ١٥ دولار/م^٢/السنة عن طابق واحد يضاف إليه ٥ دولارات عن كل طابق إضافي والعقد سنوي؛
- د- بدل الساحة المكشوفة، ويبلغ ١٣ دولار/م^٢/السنة.

(٢) المنطقة الحرة في مطار دمشق الدولي

- أ- الأرض المعدة لبناء طابق واحد، بدلها ١٠ دولارات/م^٢/السنة يضاف إليه ٥ دولارات عن كل طابق إضافي ويضاف ٢ دولارات/م^٢ عن كل طابق كل خمس سنوات؛
- ب- الأبنية الجاهزة، بدلها ٣٠ دولار/م^٢/السنة.

(٣) المنطقة الحرة في دمشق

- أ- الأرض المعدة للبناء بهدف إقامة طابق أو طابقين: ٢٥ دولار/م^٢/السنة يضاف إليه ١٠ دولارات/م^٢/السنة. ويخضع البديل لزيادة قدرها ٢ دولار/م^٢/السنة عن كل طابق في الإشغال التجاري وكل خمس سنوات حيث يستمر العقد ٧ سنوات؛ ١ دولار/م^٢/السنة عن كل طابق في الإشغال الصناعي وكل خمس سنوات حيث يستمر العقد ١٠ سنوات؛
- ب- البناء الجاهز: المؤلف من طابق واحد ٤٠ دولار/م^٢/السنة؛ المؤلف من طابقين ٤٦ دولار/م^٢/السنة؛ المؤلف من ثلاثة طوابق ٥١ دولار/م^٢/السنة.

(ب) بدل الإيداع

تتوجب هذه البدلات على البضائع المودعة في المستودعات والمساحات العامة طيلة مدة إيداعها وتحدد بمعدل ٤ دولارات/طن في العشرة أيام الأولى؛ و ٢ دولار/طن كل عشرة أيام أخرى. يخضع هذا البديل لحسم قدره ٤٠ في المائة إذا تم الإيداع في المساحات المكشوفة ولحسم قدره ٢٠ في المائة إذا تم الإيداع على الأرصفة أو تحت السقائف. تجدر الإشارة إلى أنه حيث يتوجب بدل الإيداع لا يتوجب بدل الإشغال والعكس صحيح.

(ج) بدل التصدير

يعادل بدل التصدير ثلاثة بالآلف من قيمة المنتجات المصنعة في المناطق الحرة؛ ويعادل واحد وربع بالآلف من قيمة المواد المخزنة في المناطق الحرة، ويتوجب هذا البديل عند إخراج البضاعة من المناطق الحرة.

(د) تكلفة نقل البضائع

تتم عملية نقل البضائع وفق أنظمة نقل البضائع في الجمهورية العربية السورية وتتولى هذه العملية مكاتب الدور لتنظيم نقل البضائع المتواجدة في كافة محافظات القطر. حددت وزارة التموين والتجارة الداخلية تعريفات أجور النقل للبضائع والمواد في السيارات الشاحنة داخل الجمهورية العربية السورية بالقرار رقم ١٧٣١ لسنة ١٩٩٧. وكذلك أصدرت قراراً بتحديد الحد الأقصى لأجور نقل البضائع والمواد بالسيارات الشاحنة إلى خارج الجمهورية العربية السورية وهو القرار رقم ١٧٣٢ لعام ١٩٩٧.

يبين الجدول التالي التعريفات الرسمية للشاحنة من فئة أربعة محاور كما حددتها وزارة التموين وأجور النقل المتفق عليها بين الناقل وصاحب الحمولة والتي تخضع للعرض والطلب حسب متوسط زمن الرحلة بدون عودة.

الجدول ١٦ - جدول أجور النقل إلى خارج الجمهورية العربية السورية

جهة النقل	المسافة (كلم)	متوسط زمن الرحلة (يوم)	التعرفة الرسمية (ليرة سورية)	أجور النقل ^(*) (ليرة سورية)
دمشق - بيروت	١١٠	٣-٢	٥ ١٣٢	١٨ ٠٠٠
دمشق - الرياض	١ ٨٠٠	١٠-٨	٦٠ ٢٣١	٥٥ ٠٠٠
دمشق - القاهرة	١ ٢٠٠	٦-٤	٣٩ ١٥١	٣ ٥٠٠
دمشق - بغداد	٨٥٠	٣-٢	٢٩ ٨٣٧	٣ ٠٠٠
دمشق - الإمارات	٢ ٧٠٠	١٢-١٠	٨٩ ٣١٠	٧٥ ٠٠٠
دمشق - عمان	٢٧٠	٣-٢	١٠ ٤٧٠	٢٢ ٠٠٠

المصدر: وزارة المواصلات/وزارة النقل/المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام ١٩٩٩: السنة الثانية والخمسون، الجمهورية العربية السورية.

(*) متوسط أجور النقل المتفق عليها بين الناقل وصاحب البضاعة فعلياً.

٧- الوقت

تستغرق عملية إنهاء الإجراءات اللازمة للعمليات التجارية:

- (أ) الاستيراد والتراخيص ٣-٢ يوم حسب التدقيق؛
(ب) والتصدير وإعادة التصدير ٢-١ يوم حسب التدقيق.

١٦- استخدام الحاسوب وتكنولوجيات نقل المعلومات إلكترونياً

لم يتم حتى الآن لدى مؤسسة المناطق الحرة استخدام تكنولوجيا نقل المعلومات إلكترونياً وإنما تم تكليف الوحدة الهندسية في جامعة دمشق بإعداد الدراسة التحليلية لمكنة العمل في مؤسسة المناطق الحرة

ووضع البرامج الحاسوبية اللازمة لهذا العمل وخاصة لدى مديريات الاستثمار والمحاسبة والدراسات الفنية وسيتم تسليم هذه الدراسة في نهاية العام ٢٠٠١ تمهيداً لتنفيذها في بداية العام ٢٠٠٢.

كاف- التوسعات والمشاريع المستقبلية

تسعى المؤسسة العامة للمناطق الحرة إلى العمل على توسيع رقعة الاستثمار ضمن أراضي الجمهورية العربية السورية وتطوير الاستثمارات القائمة، ويمكن تلخيص التطلعات والمشاريع المستقبلية على النحو التالي:

(أ) إحداث مناطق حرة في كل من المنطقة الوسطى بين محافظتي حمص وحماه وفي المنطقة الشرقية ضمن محافظة دير الزور؛

(ب) مشروع إنشاء منطقة حرة بحرية على الساحل السوري مع مرفأ خاص بها سـيـنفـذ بموجـب عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وتقدر كلفته بحوالي ٤٦٠ مليون دولار أمريكي وتبلغ مساحته ٨٦ ٠٠٠ متر مربع وسيتم التوسع بهذه المنطقة لتغطي مساحة ٥٧٧ ٠٠٠ متر مربع ومن المتوقع أن يبدأ استثمار المرحلة الأولى خلال العام ٢٠٠١؛

(ج) الترخيص مجدداً لإقامة سوق حرة في كل من مركز جديدة يابوس على الحدود السورية اللبنانية وفي مطار حلب الدولي وفي مركز درعا الحدودي على الحدود السورية الأردنية؛

(د) إعادة النظر في نظام الاستثمار بشكل عام، أعدّ مشروع نظام جديد ومتطور يشمل أنشطة جديدة في القطاع الفندقي والصحي والزراعي والمكاتب الخدمية، بالإضافة إلى أحكام ونظم جديدة تواكب المعطيات والتطورات الحالية، علماً بأن الجهات المعنية تتولى دراسة المشروع تمهيداً لإصداره حسب الأصول.

لام- القضايا الهامة والتحديات التي تواجه المناطق الحرة

(أ) وجود مساحات كبيرة تابعة للمؤسسة العامة للمناطق الحرة وتشغلها مؤسسات حكومية أخرى ما يسبب خسارة في دخل الخزينة وإيراداتها؛

(ب) الاستثمار المسموح به حالياً في المناطق الحرة، عملاً "بنظام استثمار المناطق الحرة في القطر العربي السوري" الصادر في العام ١٩٧٢، هو استثمار تجاري تخزيني واستثمار صناعي وأسواق حرة واستثمار مصرفي، ولكن من الضروري تطويره بحيث يتم التوسع في النشاط الاستثماري المسموح به؛

(ج) من المرتقب أن يتأثر نشاط المناطق الحرة بتحقيق مشروع منطقة التجارة الحرة العربية نظراً إلى أن المزايا التي ستمنحها هذه المنطقة لمنتجات الدول الأعضاء لن تستفيد منها منتجات المناطق الحرة المحلية ما سيشكل عاملاً سلبياً للاستثمار فيها؛

(د) لدى القيام بزيارات ميدانية لبعض المنشآت الصناعية والتجارية (الصناعة الألبسة وصناعة الجوارب) ومن خلال المقابلات مع أصحاب هذه المنشآت تبين أن بعض الصعوبات تواجه عمل هذه المنشآت الصناعية والتجارية وأهمها:

- (١) التعرض للمنافسة الشديدة في عملية التصدير من السوق العالمية، ففي الماضي كان معظم البضائع يصدر إلى أوروبا الشرقية وحالياً توجد منشآت صناعية في هذه المنطقة مثل رومانيا ودول البلقان تقوم بالتسويق فيها؛
- (٢) كان الإعفاء الضريبي من أهم مزايا النشاط في المنطقة الحرة، ولكن حالياً، وبعد صدور مرسوم بالإعفاء الضريبي على المنتجات المعدة للتصدير، قلت المزايا الممنوحة للمنشآت الصناعية في المناطق الحرة؛
- (٣) ارتفاع بدلات إيجار الأبنية الجاهزة؛
- (٤) تأخير البضائع وخاصة في المطار لمدة ٢٤ ساعة لضرورات أمنية؛
- (٥) لا توجد صعوبات تذكر بالنسبة إلى النقل البري الذي يتولى تنظيمه مكتب الدور لتنظيم البضائع التابع لوزارة النقل حيث تتم عملية النقل بشكل منظم وبالتسويق مع مكتب الدور؛
- (٦) في النقل البحري تنشأ الصعوبات عند وجود بضاعة مستعجلة للتسليم ولا توجد باخرة في المرفأ وأحياناً يكون الوقت المتبقي لإقلاع الباخرة المتواجدة في المرفأ قصيراً.

ميم- تحليل وتقييم الممارسات الحالية وإعداد التوصيات بشأن تحسين جوانب النقل والصناعة في المناطق الحرة

١- التحليل والتقييم

- (أ) شهدت السنوات الأخيرة تطوراً ملحوظاً في النشاط الاستثماري للمناطق الحرة وفي زيادة حركة البضائع الداخلة والخارجة منها وتنمية المبادلات التجارية، وهذا ما انعكس إيجاباً على حجم إيرادات المؤسسة من القطع الأجنبي حيث بلغ في نهاية العام ١٩٩٨ ما مقداره ٣٢٨ ٠٠٠ ٧ دولار أمريكي ووصل في نهاية العام ٢٠٠٠ إلى ٣٨٧ ٠٠٠ ٧ دولار أمريكي؛
- (ب) وقد بلغ مجموع عدد المستثمرين ٧٧٣ مستثمراً في نهاية العام ٢٠٠٠ موزعين بين ٦٧٧ مستثمراً تجارياً و ٩٦ مستثمراً صناعياً؛
- (ج) بلغ مجموع المساحات المستثمرة حوالي ٤٧٣ ٤٧٣ ٧٥٣ متراً مربعاً في نهاية العام ٢٠٠٠، منها ٨٨٢ ٥٥٥ متراً مربعاً مساحات إشغال و ١٩٧ ٥٩١ متراً مربعاً مساحات إيداع؛
- (د) بلغ مجموع حركة البضائع الداخلة والخارجة من المناطق الحرة، ١ ٧٠٨ ٠٣٩ طناً بقيمة ٣٦٢ ٨٧٧ ٨٩ ليرة سورية في العام ١٩٩٨؛ و ٢ ٢٥٢ ٢٢٢ طناً بقيمة ٤٣ ٨١٤ ٢٣٤ ليرة سورية في العام ٢٠٠٠؛
- (هـ) وافق مجلس إدارة المؤسسة العامة للمناطق الحرة على الترخيص لستة مصارف خاصة من جنسيات مختلفة في المنطقة الحرة في دمشق، وقد تم تأمين الأماكن اللازمة لهذه المصارف عن طريق

التنازل من مستثمرين في المنطقة الحرة في دمشق، وقد باشر اثنان منها العمل فعلاً والباقي يقوم باستكمال التجهيزات اللازمة؛

(و) تشكل المباني التي أنشئت على حساب المستثمرين وتصبح في ما بعد ثروة كبيرة للمؤسسة وذلك حسب نظام الاستثمار حيث تؤول ملكية مباني المنشآت الخاصة بعد انتهاء مدة عقود الإشغال إلى المؤسسة وتشكل قيمة مضافة إلى المباني والمنشآت التابعة لها إضافة إلى تزايد إيراداتها السنوي حيث أن بدل إشغالها السنوي يرتفع من بدل أرض معدة للبناء إلى بدل الأبنية الجاهزة. بلغت الإيرادات المغطاة بالليرات السورية مباشرة عام ١٩٩٩ ما قيمته ٤٤ ٠٦٤ ٠٠٠ ليرة سورية، وبلغت ٥٠ ٧٠٢ ٠٠٠ ليرة سورية في العام ٢٠٠٠؛

(ز) بعد استعراض واقع المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية والنتائج التي تحققت حتى الآن يمكن استخلاص النتائج التالية:

(١) إن السمة العامة للنشاط الاستثماري في المناطق الحرة السورية هي النشاط التجاري حيث تبلغ نسبة هذا النشاط ٧٤ في المائة، بينما لا تتجاوز نسبة النشاط الصناعي في أحسن الأحوال ٢٤ في المائة من مجموع مساحات الإشغال؛

(٢) نظراً إلى ضآلة حجم النشاط الصناعي في المناطق الحرة قياساً إلى حجم النشاط التجاري فيها، يبقى حجم الصادرات من المناطق الحرة إلى الأسواق الخارجية ضعيفاً نسبياً؛

(٣) إن النشاط الصناعي القائم في المناطق الحرة يعتمد بشكل رئيس على تصنيع الألبسة وبعض الصناعات التحويلية في مجال التغذية والأدوية وبعض صناعة العدد، بينما لم تشهد المناطق الحرة حتى الآن قيام صناعة تعتمد على التكنولوجيا العالية؛

(٤) تأثر نشاط المناطق الحرة تأثراً ملحوظاً بالقرارات التي أخذت تصدر منذ مطلع العقد الأخير وسارت بالاقتصاد السوري على طريق الانفتاح التدريجي حيث انعكس ذلك على المناطق الحرة ما يؤكد حقيقة الترابط بين أنشطة المناطق الحرة والسوق الداخلية؛

(٥) يتفاوت النشاط الاستثماري في المناطق الحرة السورية بين منطقة وأخرى، تبعاً لموقعها فبينما يتزايد الإقبال النسبي على مناطق دمشق والمطار وطرطوس وعدرا، يقل الإقبال على اللاذقية وحلب، ما يؤكد أهمية الموقع المناسب كشرط لنجاح المنطقة الحرة؛

(٦) لا يقتصر الترابط القائم بين فعاليات المناطق الحرة والسوق الداخلية على تطور حجم النشاط فيها، وإنما يتأثر في المناطق الحرة بشكل كبير بالبنية الاستثمارية المتوافرة وبالمناخ الاستثماري السائد بشكل عام في الجمهورية العربية السورية.

(ح) يمكن أن يساهم نشاط المناطق الحرة في عملية الانضمام إلى ظاهرة التجارة العالمية في ظل التحولات التي يشهدها العالم، ولا سيما لجهة سهولة نقل البضائع ورؤوس الأموال، كما يمكن أن تلعب المناطق الحرة دوراً في التحضير لمثل هذه التغيرات؛

(ط) جرى الترخيص لستة مصارف خاصة في المنطقة الحرة في دمشق، وقد تم تأمين الأماكن اللازمة لها عن طريق التنازل من مستثمرين في المنطقة الحرة في دمشق لعدم توافر أماكن بتصرف المنطقة، ولم تباشر هذه المصارف أنشطتها حتى الآن بشكل فعلي، وهي:

- (١) الشركة العامة اللبنانية الأوروبية المصرفية من لبنان؛
- (٢) المصرف الأوروبي للشرق الأوسط (بيمو) من لبنان؛
- (٣) بنك لبنان والمهجر من لبنان؛
- (٤) مصرف فرنسبنك من لبنان؛
- (٥) بنك بيروت والبلاد العربية من لبنان؛
- (٦) بنك الشركة العربية المصرفية (S.B.A) من فرنسا.

٢- التوصيات

إن التوصيات التي يمكن اقتراحها لزيادة النشاط في المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية في مختلف أوجهه هي:

- (أ) السعي إلى تنشيط المناطق الحرة من خلال الإطلاع على نظام العمل لدى المناطق الحرة الناجحة مثل المنطقة الحرة في جبل علي وتعميق علاقات التعاون مع سلطة هذه المنطقة؛
- (ب) زيادة الاهتمام بالخدمات اللازم توافرها والبنى الأساسية من حيث تأمين المياه اللازمة وإنشاء مراكز تحويل للكهرباء وتأمين المولدات الكهربائية؛
- (ج) إصدار القوانين التي من شأنها اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية للاستثمار في الجمهورية العربية السورية وبالتالي إمكانية زيادة حجم النشاط الصناعي الذي يعتمد على التكنولوجيا المتطورة؛
- (د) العمل على رفع كفاءة أسطول النقل البري وتنشيط صناعة السياحة ورفع المستوى الاجتماعي والعمراني للمدن والمراكز المحيطة بالمناطق الحرة؛
- (هـ) تخفيض بدلات إيجار الأبنية الجاهزة؛
- (و) السعي إلى استصدار مرسوم بمشروع تطوير نظام الاستثمار في المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية والمعد حديثاً بحيث يتم التوسع في النشاط الاستثماري مثل إضافة استثمار مكاتب وفنادق واستثمار زراعي.

خامساً- المناطق الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة (المنطقة الحرة في جبل علي/دبي)

ألف- مقدمة

تم إنشاء سلطة المنطقة الحرة، كهيئة حكومية مسؤولة عن الإشراف على المنطقة الحرة في جبل علي، بموجب مرسوم صادر عن حكومة دبي بتاريخ ٩ شباط/فبراير ١٩٨٥، وتضمنت مسؤوليات السلطة إصدار التراخيص للشركات التي ترغب في مزاولة العمل وتقديم المساعدة والخبرة الفنية، كالمساعدة في التزويد بمصادر الطاقة والقوى العاملة المتضمنة توظيف العمالة وإعداد تأشيرات الإقامة وتوفير السكن والمواصلات، والمرافق والخدمات الطبية بالإضافة إلى خدمات التأمين والرد على استفسارات وطلبات المستثمرين. ولتحديد النظم القانونية التي تحكم المنطقة، صدرت اللائحة التنفيذية رقم ٩٩/١ وفقاً للقانون رقم ٢ لسنة ١٩٨٦. وقد منحت المنطقة الحرة امتيازات كثيرة لجذب رؤوس الأموال واستثمارها كالإعفاء من الضرائب والقيود التجارية، وتوفير العمالة ذات الخبرة المطلوبة من سوق العمل بسهولة ويسر، والإعفاء من وجود الشريك المواطن وذلك بموجب القانون الذي ينص على أن المنطقة الحرة لها كيانها القانوني المستقل عن المالك. وإضافة إلى ذلك، تقوم سلطة المنطقة بتوفير البنية الأساسية من مرافق وإنشاءات متمثلة في تجهيز المكاتب والمصانع والمستودعات الجاهزة للإيجار.

باء- مفهوم المنطقة الحرة وأهدافها وفوائدها

١- مفهوم المنطقة الحرة

يقوم مفهوم المنطقة الحرة وبشكل أساسي على تسهيل عمليات الاستثمار والتصنيع وذلك باتباع النهج التالي:

- (أ) وجود بنية تحتية متطورة؛
- (ب) حرية التملك بالكامل؛
- (ج) إعفاءات طويلة المدى من الضرائب؛
- (د) حرية تحويل الأموال؛
- (هـ) عدم تطبيق الأنظمة المحلية والقوانين على أنشطتها؛
- (و) إعفاءات جمركية على الاستيراد والتصدير وعلى استيراد المواد الخام التي تدخل في التصنيع؛
- (ز) تسهيل الإجراءات الإدارية.

٢- أهدافها

انطلاقاً من هذا المفهوم، حددت سلطة المنطقة الحرة أهدافها وتقضي بأن تكون المنطقة منطقة حرة عالمية باتخاذ الإجراءات وتطبيق السياسات التالية:

- (أ) توفير البنية التحتية المتميزة للتصنيع والتوزيع مدعومة بخبرات رفيعة المستوى؛
- (ب) جذب الاستثمارات الأجنبية؛

- (ج) التسويق الفعال المقرون بالحوافز الفعالة وذلك لاجتذاب الشركات ذات السمعة الجيدة التي بدورها ستساهم بتتويج وتنمية اقتصاد دبي؛
- (د) الانتعاش الاقتصادي وذلك عن طريق التعامل مع البنوك وحركة السفن؛
- (هـ) إيجاد فرص عمل وظيفية.

٣- فوائدها

أنت إقامة المنطقة الحرة في جبل علي بفوائد عديدة على إمارة دبي نوجزها في التالي:

- (أ) تعزيز موقع الإمارة كموقع تجاري في الشرق الأوسط من خلال وجود مكاتب أجنبية إقليمية لشركات دولية؛
- (ب) استقطاب رؤوس الأموال والمستثمرين الأمر الذي أدى إلى انتعاش القطاعات الخدمية (المصارف، التأمين، المقاولات... الخ)؛
- (ج) إنعاش حركة الميناء الذي دعمه وجود عدد من الخطوط الملاحية وتوافر مراكز التخزين وإعادة التصدير، ما أدى إلى زيادة حركة الاستيراد والتصدير؛
- (د) العمل المستمر على تطوير الخدمات والمرافق كالجسور والطرق السريعة... الخ.

وتعمل السلطة جاهدة وباستمرار على تحسين أدائها في جميع مجالات العمل المتصلة بها من خلال توفير خدمات ذات جودة عالية، بهدف تلبية المتطلبات الفردية والجماعية للشركات التجارية والصناعية والخدمية في المنطقة.

ولتحقيق الأهداف المذكورة أعلاه تجري مراقبة وتقييم وتطوير كافة جوانب الخدمات التي تقدمها السلطة من خلال الاشتراك في عملية تحسين الجودة مدعومة بتوفير التجهيزات المتطورة والتكنولوجيا الحديثة.

جيم - الموقع الاستراتيجي للمنطقة الحرة في جبل علي

تعتبر منطقة جبل علي محوراً عالمياً بفضل موقعها المتوسط بين الشرق والغرب، وكونها نقطة توقف الملاحة لحركة التجارة العالمية، وموقع إمارة دبي الاستراتيجي القريب من مضيق هرمز (مدخل الخليج)، وسهولة الوصول إلى شبه الجزيرة العربية، وهذا بدوره أدى إلى استخدام الشركات المتعددة الجنسيات المنطقة الحرة كمركز إقليمي خاص بها لتوزيع منتجاتها إلى ١,٥ مليار مستهلك في الأسواق المجاورة.

توجد شبكة طرق سريعة عبر القارات تربط المنطقة الحرة بكل من عُمان وقطر والبحرين والمملكة العربية السعودية والكويت وإيران وما بعد أوروبا. وفي المجال البحري، توفر خطوط المواصلات البحرية نقلاً بحرياً مبرمجاً ومنظماً إلى جميع الأقطار المذكورة أعلاه مباشرة من ميناء جبل علي بالإضافة إلى شبه

القارة الهندية واليمن وجنوب وشرق أفريقيا. وبما أن الوقت عامل جوهري، يعد مطار دبي الدولي المطار الثاني بعد سياتل كمركز للشحن الجوي، تصل إليه وتقلع منه حوالي ٣٠٠ رحلة طيران يومياً من ١٠٠ مدينة وإليها.

وبما أن الجسور التجارية ممتدة بين استراليا وكوريا واليابان وحتى الأمريكيتين، فإن أكثر من ١٢٥ خطاً من خطوط شحن الحاويات العالمية الرئيسة تمر عبر ميناء جبل علي التابع لسلطة موانئ دبي الذي يتكون من ٦٧ مرسى بطول ١٥ كيلومتراً من الأرصفة، وهو مزود بمحطة حاويات مجهزة بأحدث المعدات ومستودعات واسعة مكيفة ذات أسقف وأبواب كبيرة.

ويعتبر ميناء "راشد" التابع لسلطة موانئ دبي أحد الموانئ العالمية، وهو يقع ضمن مدينة دبي وعلى بعد ٣٥ كيلومتراً من المنطقة الحرة، ويوفر ٣٥ مرسى آخر.

تتمتع المنطقة الحرة في جبل علي بشبكة موصلات برية وبحرية تصلها بالأسواق الاستهلاكية على المستويين الإقليمي والعالمي. ويبين الجدول ١٧ المسافات البحرية بين جبل علي وبعض الدول والمناطق:

الجدول ١٧ - المسافات البحرية الفاصلة بين جبل علي وأقطار أخرى (بالأميال)

المسافة	البلد	المسافة	البلد
١٠٠	إيران	٨ ٠٠٠	كوريا
١٠٠	قطر	٨ ٥٠٠	اليابان
٥٠٠	الكويت	٧ ٥٠٠	الصين
٣ ٥٠٠	شرق أفريقيا	٦ ٥٠٠	هونغ كونغ
٤ ٥٠٠	البحر المتوسط	٥ ٠٠٠	سنغافورة
٧ ٥٠٠	وسط أوروبا	٥ ٥٠٠	استراليا
٧٠٠	المملكة المتحدة	٧٥٠	الهند/باكستان
١٠ ٥٠٠	الساحل الشرقي للولايات المتحدة	١٥ ٠٠٠	الساحل الغربي للولايات المتحدة

المصدر: دائرة التسويق، سلطة المنطقة الحرة في جبل علي.

دال - البنية التحتية

من البديهي أن نجاح أي مشروع تجاري يتطلب موازنة بين جودة الخدمات المقدمة وتكلفتها. ومن هذا المنطلق، يقوم العمل في المنطقة الحرة على استنباط الوسائل الناجحة لزيادة جودة الخدمات وتخفيض تكلفتها. ونظراً إلى موقع المنطقة الحرة حول ميناء جبل علي، تقوم سلطة موانئ دبي بتقديم خدمات ذات جودة عالية للشركات القائمة في هذه المنطقة، وقد حققت ساحات الحاويات مناولة أكثر من ثلاثة ملايين حاوية نمطية في العام ٢٠٠٠ إلى جانب ساحات الحاويات وساحات البضائع العامة وخدمة سفن الدرجة. كما توجد ساحة خاصة لمناولة البضائع السائبة وذلك لدعم القطاع الصناعي المتنامي وقد روعيت بذلك ظروف بعض الشركات التي ترغب في خفض حجم استثمارها المبدئي أو في اختبار الأسواق حيث تم توفير وحدات جاهزة للتخزين ومكاتب حديثة، وتوفير الأراضي للشركات الراغبة في بناء وحدات صناعية أو تجارية خاصة بها إلى جانب ما قامت به سلطة الموانئ من توفير مساحات واسعة مكشوفة ومغطاة للتخزين ومخازن أخرى مكيفة حسب الحاجة، كمجمع تخزين الأخشاب.

تتلقى المنطقة الحرة كثيراً من الطلبات من شتى أنحاء العالم وذلك لتأسيس أعمال تجارية وصناعية فيها. فهي تتعامل بمرونة فائقة وتعمل على تقديم مجموعة واسعة من البدائل والخيارات وبجودة عالية وذلك بحكم تعاملها مع مجموعة متنوعة من المشروعات ذات الجنسيات والثقافات المختلفة، كما تقوم المنطقة بتطوير النظم والإجراءات المتبعة لتسيير الأعمال بحيث تكون قادرة على تلبية أي احتياجات في ظل أي ظروف وعلى وجه السرعة وبدرجة كفاءة عالية ولتحقيق الجودة العالية حيث أن العمل يجري دائماً على استنباط الوسائل الناجحة لزيادة جودة الخدمات التي تقدم وتخفيض تكلفتها.

ومن أجل الوصول إلى الجودة العالية في العمل، اتخذت المنطقة الخطوات التالية:

(أ) تحليل الأعمال التفصيلي وذلك لرسم صورة كاملة حول سير الأعمال وبالتالي تم وضع نظام لدراسة السوق، للوقوف على التغير المستمر في طلب العملاء حتى يتسنى تقديم الخدمات المطلوبة؛

(ب) تحليل العمليات وإعادة النظر في الأساليب التكنولوجية المساندة للعمل ومدى ملاءمتها الأمر الذي ترتب عنه وضع نظام معلومات جديد للإدارة؛

(ج) استمرار التطوير، حيث بين النظام المتبع للتحليل مكامن الضعف ووضع الحلول المناسبة لها وأكد على استمرار التطوير وتقديم الأفضل للوصول إلى الجودة؛

(د) توثيق العمليات، إذ لا بد من أن تعمل أي منظمة ناجحة على تحديد وسائل العمل الناجحة وتسجيلها، كما لا بد من تحقيق المرونة وقابلية تغيير وتحسين الإجراءات والأساليب المتبعة وذلك من أجل تأمين استمرارية عملية التطوير؛

(هـ) الوقوف على أهمية وسائل القياس فهي المؤشر الحقيقي لتقييم مستوى الأداء الذي يتم تحقيقه، فإذا كانت الإجراءات العملية المتعلقة بإنجاز عمل ما تستكمل خلال خمسة أيام، يجب التأكد من أن هذا هو ما يحدث فعلياً في الواقع؛

(و) تشجيع الإبداعات والمقترحات من أجل التطوير والوصول إلى الأفضل.

هاء- مراحل تطور المنطقة الحرة

لقد مرت المنطقة الحرة بمراحل تطور تدريجية جعلتها مؤهلة لما وصلت إليه الآن. ففي العام ١٩٨٠ أنشئت المنطقة الحرة وفي العام ١٩٨٥ أنشئت سلطة المنطقة الحرة ومهمتها إدارة المنطقة الحرة، وفي العام نفسه بدأت تستقطب الشركات إليها، وفي العام ١٩٨٦ صدر القانون الذي يحدد العمل فيها.

لذا، تطور حجم التبادل التجاري بشكل ملحوظ منذ العام ١٩٨٥، فبعد أن كان ٢٠٠ مليون دولار لخدمة ١٦ شركة، بلغ ٩ مليارات دولار لخدمة ٢٠٠٠ شركة في العام ٢٠٠١.

وإذا نظرنا إلى التوزيع الجغرافي لهذه الشركات، نجد أن أكثر من ٢٧ في المائة منها شركات عربية ومعظمها من دولة الإمارات العربية المتحدة، و٢٧ في المائة شركات أوروبية ومعظمها من المملكة المتحدة، و١١ في المائة من أمريكا، ونسبة أخرى مماثلة من الشرق الأقصى معظمها من شركات يابانية، وما يعادلها من شبه القارة الهندية، أما باقي دول العالم فنسبتها ٢٤ في المائة.

عملت المنطقة الحرة منذ تأسيسها على انقضاء المؤسسات ذات الجودة التي يمكن السماح لها بالعمل في المنطقة الحرة. لذلك، نجحت سلطة المنطقة الحرة في جبل علي في جذب هذا العدد الكبير من الشركات من غير التضحية بالجودة.

واو- الحوافز المتاحة للاستثمار

تكونت صورة دبي التجارية على أساس الاقتصاد الحر، فإمارة دبي تتمتع بذهنية تجارية حرة واتجاهات متسامحة مبنية على أسس علمية متحررة، وهذا ما أهلها للنجاح، كما دعمها في تحقيقه توافر الأسواق المحيطة التي تضم ١,٥ مليار مستهلك مع سهولة الوصول إليها. وتضم تلك الأسواق ما مجموعه ١٨ مليون مستهلك من أسواق الخليج فقط، لذلك يتطلع المتعهدون من الشرق والغرب وبأعداد متزايدة إلى هذه الأسواق المربحة والوصول إليها. وقبل إنشاء المنطقة الحرة، كان عدد كبير من الشركات مطلعاً على الإمكانيات المتاحة في دبي في مجال إعادة التوزيع ومتحفزاً للدخول فيها. وكما سبق وذكر، هيأت المنطقة الحرة في دبي وسخرت جميع السبل الآيلة إلى النجاح التجاري وعملت على تذليل المشاكل التي من شأنها أن تؤثر على هذا النجاح. لتلك الأسباب ولغيرها، قامت السلطة بما يلي:

١- في مجال التملك والقوى العاملة

أتاحت المنطقة الحرة للشركات أن تكون مساهمة أجنبية بنسبة ١٠٠ في المائة كما تركت لها الحرية في استخدام وتوظيف أي موظف تختاره، فتكون المنطقة الحرة مجرد كفيل اسمي للموظفين، وما من حاجة إلى قيام الشركات باستخدام الموظفين بمعرفتها، وذلك لأن السلطة ستقوم بتزويد الشركات بالعمال بما يتلاءم مع المواصفات التي تحددها هذه الشركات، حيث إن مدينة دبي مفتوحة على عدد كبير من الوافدين فهي مصدر وفير للعمالة الماهرة الوافدة من الدول المجاورة.

٢- في المجال المالي والضريبي

منحت المنطقة الحرة الشركات الحق في تحويل ١٠٠ في المائة من الأرباح ورأس المال إلى الخارج بالإضافة إلى إعفاء الشركات والدخل الفردي من الضرائب، مقابل وعد يستمر لمدة خمسين عاماً حتى ولو فرضت هذه الضرائب في إمارة أخرى من دولة الإمارات العربية المتحدة، كما منحتها الإعفاء من دفع الرسوم الجمركية على الصادرات والواردات في المنطقة الحرة في جبل علي.

٣- مجال الخدمات المساندة للتطور الصناعي: (النقل البحري والنقل الجوي والاتصالات)

نجد أن الخدمات المساندة في دبي تتطابق مع معايير الخدمات العالمية بل وتتفوق عليها، حيث أن ميناء جبل علي البحري الحديث، بمحطته المشهورة وبمرافقه وتمتعه بتسهيلات المناولة الممتازة وسمعته الطيبة، مؤهل لأن يكون أكثر الموانئ فعالية بين كل من سنغافورة وأوروبا الشمالية.

ويتمتع مطار دبي الدولي وقرية الشحن الجوية المتطورة بقدرة كبيرة في مناولة الشحن الجوي، إذ يتجاوز حجم الشحن الجوي اليومي أكثر من ٥٠٠ طن ويتم تخليص البضائع بسهولة ويسر وسرعة من خلال الجهاز الإداري والفني، ويستطيع الأشخاص استلام بضاعتهم المشحونة في أقل من ساعة من وصول الرحلة الجوية.

وفي مجال نقل البضائع بحر-جو (Sea-air) فإن دبي تحافظ على الرقم القياسي لنقل بضائع الحاويات الواردة على السفن إلى المطار وشحنها على الطائرات خلال حد أقصى يتراوح بين ساعتين وخمس ساعات.

وعلى صعيد الاتصالات، توفر دبي خدمات ممتازة، كخدمة الهاتف والتلكس والفاكس والإنترنت، وإمكانية الاتصال بأكثر من ١٧٥ بلداً. فهي بذلك تغطي معظم خطوط الاتصال الدولية بجميع مدن وأقطار العالم وذلك بأسعار تنافسية ومعقولة وميسرة.

وتقدم سلطة البريد في الإمارات العربية المتحدة خدمات بريدية سريعة للطرود، متفوقة بذلك على مثيلاتها على المستويين الإقليمي والعالمي.

٤- في مجال الطاقة والتشغيل

إن إمارة دبي غنية بمصادر الطاقة البترولية والغازية والكهربائية، فهذه المصادر مؤمنة بكميات وفيرة كما تتمتع باحتياطي وفير من الطاقة لعدد من السنوات المقبلة.

على سبيل المثال، تتمتع محطة جبل علي للكهرباء والمياه بالقدرة على توليد كمية كبيرة من الكهرباء وإنتاج كمية كبيرة من المياه تفوق الطلب العالي في الإمارة.

كان لوجود التسهيلات والحوافز السابق ذكرها، الأثر الكبير على استقطاب نحو ٢٠٠٠ شركة من ٨٦ بلداً، وهذا ما أثر إيجاباً وبشكل ممتاز على الموظفين في المنطقة الحرة وأكسبهم الخبرة الكبيرة في مجال التعامل مع كافة أنواع الحالات الطارئة وأهلهم لأن يكونوا على أتم الاستعداد لتقديم المشورة والمساعدة العملية في مجالات التخطيط للمشاريع والتنفيذ والحصول على التأشيرات وبذلك مهدت المنطقة الحرة بدورها الطريق للمساعدة على عملية إثراء وزيادة الربحية وخفض التكاليف، وهذه تعتبر مؤشرات أساسية لنجاح المشروعات الصناعية والتجارية على حد سواء.

وخلاصة القول، يمكن تلخيص الحوافز التي جعلت المنطقة الحرة من أنجح المناطق الحرة في العالم في التالي:

- (أ) سوق لأكثر من ١,٥ مليار مستهلك؛
- (ب) استثمار أجنبي ١٠٠ في المائة؛
- (ج) الإعفاء من الضرائب على الدخل الفردي ورأس المال؛
- (د) الإعفاء الضريبي لمدة خمسين عاماً؛
- (هـ) حرية تحويل رأس المال والأرباح إلى الخارج بنسبة ١٠٠ في المائة؛
- (و) عدم وجود قيود على العملة؛
- (ز) عدم وجود مشاكل في استقدام واستخدام الموظفين والعمال؛
- (ح) توافر وسائل اتصالات حديثة وفعالة (فاكس وتلكس وإنترنت وبريد وهاتف)؛
- (ط) توافر الطاقة للتشغيل من بترول وكهرباء ومياه وغاز؛
- (ي) وفرة المشورة ذات الخبرة العالمية حال دون وجود مشاكل إدارية؛
- (ك) وفرة خدمات نقل ممتازة (ميناء جبل علي، ميناء راشد، مطار دبي، قرية الشحن)؛
- (ل) وجود جو عملي صحي يجذب المستثمرين.

٥- التطور الصناعي

يلاحظ في غالبية المناطق الحرة في العالم هيمنة المشروعات التجارية على معظم الأنشطة، ولكن ما تقدمه المنطقة الحرة في جبل علي من حوافز ومزايا أدى إلى قيام نوع من التوازن الاقتصادي المناسب.

يوضح الجدول ١٨ تطور شركات المنطقة الحرة في جبل علي حسب تخصصاتها ويبين أن ٢٢ في المائة من مجموع المشروعات القائمة صناعية يقابلها ٧٥ في المائة مشروعات تجارية و ٣ في المائة مشروعات خدمات.

الجدول ١٨ - تطور شركات المنطقة الحرة في جبل علي حسب تخصصاتها

السنة	التصنيع		التجاري		الخدمي		تجارة عامة		خاصة		أخرى	
	جديدة	ألغيت	جديدة	ألغيت	جديدة	ألغيت	جديدة	ألغيت	جديدة	ألغيت	جديدة	ألغيت
١٩٨٥	٢		٤				١		٧			
١٩٨٦	١٣		٧		١		٦	١	٣٤	١		
١٩٨٧	١٣		١٤		٢		١٥	٣	٣٤	١٧		
١٩٨٨	١٢		١٤				١٢	٧	٣٢	١٩	١	
١٩٨٩	١٩		١٦		٢		١١	٧	٤١	٢٣		
١٩٩٠	١٧		٢٨		٢		٩	١٢	٢٩	٣٣		
١٩٩١	٣٠		٤٨		٤		٤	٨	٢٨	٤١		
١٩٩٢	٢٨		٦٤		٧		٧	٨	٤٢	٣٠		
١٩٩٣	٣١		٩٢		٧		٧	٣	٤١	٣٦		
١٩٩٤	٢٩		١٣١		١١		٢	١٤	٢٦	٥٤		
١٩٩٥	٥٣	٢	١٨٦		٦		١	١٣	٥	٦٥	٢	٣
١٩٩٦	٣٩	٢١	٢٧٣	٦٠	٣							
١٩٩٧	٤٧	٢١	٢٧٦	٨٣	١٤	٢						
١٩٩٨	٤٦	٢٥	٢٣١	١٢٣	٤	١						
١٩٩٩	٢٩	٣٣	٢٦٣	١٣٠	٨	١						
٢٠٠٠	٤٥	٢٦	٣٥٦	١٧٠	١٠	٢						
٢٠٠١	١٣	١٠	١٧٠	٧٧	٧							

المصدر: دائرة التسويق، سلطة المنطقة الحرة في جبل علي.

الجدول ١٩ - الترتيب العالمي لموانئ دبي (جبل علي وراشد) في مناولة الحاويات

موانئ	١٩٩٩	٢٠٠٠	التغيير ٠٠/٩٩	الشحن العابر ١٩٩٩	الشحن العابر ٢٠٠٠
١ هون كونغ	١٦ ٢١١ ٠٠٠	١٨ ١٠٠ ٠٠٠	١١,٦٥	٤ ٨٨٣ ٠٠٠	
٢ سنغافورة	١٥ ٩٠٠ ٠٠٠	١٧ ٠٤٠ ٠٠٠	٧,١٧		
٣ بوسان	٥ ٦٥٥ ٥٣٣	٧ ٦١٥ ٠٤٣	٣٤,٦٥	١ ٦٣٠ ٠٠٠	
٤ كوهيسون	٦ ٩٨٥ ٣٦١	٧ ٤٢٥ ٨٣٢	٦,٣١		
٥ روتوردام	٦ ٤٠٠ ٠٠٠	٦ ٣٠٠ ٠٠٠	١,٥٦-	١٤٠ ٨٠٠	١ ٣٨٦ ٠٠٠
٦ شانغهاي	٤ ٢١٠ ٠٠٠	٥ ٥٦٠ ٠٠٠	٣٢,٠٧		
٧ لوس أنجلوس	٣ ٨٢٨ ٨٥١	٤ ٨٧٩ ٤٢٦	٢٧,٤٤	١ ٩١٤ ٠٠٠	٢ ٤٣٩ ٠٠٠
٨ لونغ بيتش	٤ ٤٠٨ ٤٨٠	٤ ٦٠٠ ٧٨٧	٤,٣٦		
٩ هامبرج	٣ ٧٣٨ ٣٠٧	٤ ٣٠٠ ٠٠٠	١٥,٠٣	١ ٤٠٠ ٠٠٠	
١٠ أنتورب	٣ ٦١٤ ٢٤٦	٤ ٠٨٢ ٣٤٣	١٢,٩٥	٤٩٨ ٠٠٠	٦٣٠ ٠٠٠
١١ شانزن	٢ ٩٨٤ ٠٠٠	٣ ٩٩٣ ٠٠٠	٣٣,٨١		
١٢ تانجانج بريوك	٢ ١١١ ٧٩٢	٣ ٣٦٨ ٦٢٩	٥٩,٥١	٩٦٦ ٠٩٠	
١٣ بوت كلانج	٢ ٥٥٠ ٤١٩	٣ ٢٠٦ ٧٥٣	٢٥,٧٣	١ ٢٦٦ ٧٢١	١ ٣٥٠ ٤٨٤
١٤ دبي	٢ ٨٤٤ ٦٣٤	٣ ٠٥٨ ٨٧٦	٧,٥٣		١ ٢٨٨ ١٠٨
١٥ نيوجرسي	٢ ٨١٧ ٠٨٤	٣ ٠٠٦ ٤٩٣	٦,٧٢		

المصدر: دائرة خدمة العملاء، سلطة المنطقة الحرة في جبل علي.

٦- البوابة الإلكترونية لسلطة موانئ دبي

تمثل البوابة الإلكترونية لسلطة موانئ دبي خطوة هامة من الخطوات الحديثة التي قامت بها دبي نحو الحكومة الإلكترونية وتتطلق من استراتيجية سلطة موانئ دبي الثابتة في خدمة عملائها.

إن ما تقوم به سلطة موانئ دبي من استثمار في مجالات تكنولوجيا المعلومات عموماً يرتبط مباشرة بالجدوى العملية لهذه المجالات وملاءمتها لما يفيد العملاء في التطبيق العملي، وينسجم مع الظروف الموضوعية لطبيعة أعمالهم.

وهكذا، تم إنشاء البوابة الإلكترونية لسلطة موانئ دبي بهدف تقديم المزيد من الخدمات في المستقبل التي تتجاوز ما يمكن أن تفرضه التكنولوجيا السائدة الآن من قيود. وتجدر الإشارة إلى أن خدمة سلطة موانئ دبي لعملائها كانت تتم عن طريق الاتصال الهاتفي من خلال الارتباط بخط مخصص لهذه الخدمة مع وجود عدد من التحفظات على هذه الخدمة، تتجاوزها البوابة الإلكترونية لسلطة موانئ دبي لانفتاحها على المعلومات اللازمة وبتكلفة أقل.

وإذا كانت سلطة موانئ دبي من أوائل من استخدموا أنظمة تعتمد على الحاسوب لمواكبة الزيادة في حجم المناولة، فقد أدركت منذ بداية العام ١٩٩٨ أن تكنولوجيا الإنترنت هي الطريقة المثلى لخدمة عملائها والعاملين في صناعة النقل بصفة عامة وخاصة.

ومن خلال الخدمات التي تقدمها البوابة، تم اختصار الوقت اللازم لإنجاز إجراءات بيان الشحن من ساعة كاملة إلى ١٠ دقائق فقط. ومع هذا الإنجاز، لا يزال العمل مستمراً لتطوير هذه الخدمة بحيث لا يستغرق إنجاز بيان الشحن أي وقت على الإطلاق ومن المتوقع تحقيق هذا الهدف قريباً.

ومع انطلاقة البوابة الإلكترونية لسلطة موانئ دبي، ستتوافر للعملاء خدمات كثيرة أخرى منها:

(أ) مجال أوسع لاستفسار الجمهور عن مجالات مختلفة تشمل الحاويات وبوالص الشحن وأمور أخرى؛

(ب) الإطلاع على الملفات والتقارير التي تشمل البضائع وإنجاز العمل على السفن؛

(ج) طلبات العملاء على الشبكة الإلكترونية للاستفسار عن خدمات مختلفة مثل الموعد المتوقع لوصول السفن وحجز الرافعات؛

(د) إرسال التعديلات على الشبكة الإلكترونية في ما يخص بيان الحمولة (المانيفست) وقوائم التحميل والتزليل؛

(هـ) إتمام الإجراءات على الشبكة الإلكترونية.

٧- السوق الإلكترونية

السوق الإلكترونية للتجارة، هي الأولى من نوعها في أوروبا والشرق الأوسط، وقد بدئ في إنشائها في أواخر تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠ لخدمة الأسواق العالمية من دبي وفتح خط تبادل تجاري إلكتروني يتصل بأسواق العالم كافة ويكمل دور دبي التجاري التقليدي لتكون المدينة الإلكترونية للألفية الثالثة.

ويمكن المشروع رجال الأعمال من بيع وشراء المنتجات والخدمات مباشرة وبتيح الفرصة للتجار لتوفير التكاليف والمنافسة عالمياً من غير الحاجة إلى التواجد الفعلي في الأسواق الخارجية، وتتولى سلطة موانئ دبي والمنطقة الحرة في جبل علي هذه المبادرة، بينما تتكفل أوراكل الأمريكية بتطوير البنية الأساسية وتوفير التكنولوجيا المتطورة للمشروع.

تستخدم السوق الإلكترونية تكنولوجيا الإنترنت التي تتيح للشركات السرعة في استطلاع الأسعار ومصادر البضائع وعقد الصفقات مع مختلف الموردين. وتتمكن الشركات المشتركة في السوق الإلكترونية من توفير في تكاليف مشترياتها وزيادة أرباحها، بينما تتمتع بما توفره السوق من مدى واسع للتعامل. وبذلك تستطيع السوق الربط بين الشركات المزودة في كافة مراحل الإنتاج والتعاون في تصميم مختلف المنتجات وتطويرها واختصار الدورة الإنتاجية.

وتمكن السوق الإلكترونية كلا من القطاعين الخاص والحكومي من حشد قوتها الشرائية للحصول على أعلى عائد ممكن، وضمن السوق الإلكتروني وعند استكمال المشروع سيتحقق للموردين والمشتريين إيجاد قنوات مباشرة خاصة بهم، ويستطيعون من خلالها عرض بضائعهم وخدماتهم أو طلب عروض لشراء البضائع والمشاركة في المناقصات والمزادات. ويمكن شراء البضائع من خلال إجراءات للقبول إلكترونياً وتثبيت وتأكيد الموافقة على هذه الطلبات من قبل الموردين المعنيين.

وتتيح سوق دبي الإلكترونية فرصاً متساوية للمؤسسات في الدول الأخرى، بما في ذلك الحق في تأسيس أسواق تحمل علامتهم التجارية، حيث أن السوق الإلكترونية تسمح للتجار بالتبادل التجاري خارج حدود الشرق الأوسط، وتتيح كذلك فرصاً متساوية للمؤسسات في أي دولة من التعامل من خلال أسواق خاصة بهم تحمل علامتهم التجارية ويتم ربط هذه الأسواق إلكترونياً.

زاي - استخدامات التبادل الإلكتروني للبيانات

وفي مجال التبادل الإلكتروني للبيانات والاتصالات، تقوم كل من سلطة المنطقة الحرة وميناء جبل علي وجمارك دبي باستخدام أنظمة الحاسوب والتبادل الإلكتروني للمعلومات في كافة الإجراءات المتعلقة بالخدمات التي تقدمها سلطة المنطقة الحرة وفي الإجراءات المرفئية والجمركية للمستثمرين، وذلك لكافة المواد والمنتجات الصناعية والتجارية. ويتميز العمل في المنطقة الحرة بالشفافية والوضوح، حيث أن كافة القوانين واللوائح والشروط العامة للحصول على خدمات استئجار وترخيص المشروعات في المنطقة، والخدمات التي تقدمها السلطة من استئجار للعقارات، كالمستودعات والمكاتب والأراضي وإعارة العاملين أو تعيينهم للشركات والخدمات الشخصية للمستثمرين من أدوات دخول وسمات الزيارة والإقامة ورخص القيادة وتسجيل السيارات الخصوصية الخ، والأجور المترتبة على تلك الخدمات وغيرها، قد تم إعدادها بصورة

مفصلة ودقيقة، وتسلم للمستثمر في المراحل الأولية لمراجعة السلطة. وتهدف السلطة من خلال ذلك إلى جعل المستثمر على بيئة من الخدمات التي تقدمها المنطقة والتكاليف المترتبة عليها.

أما ميناء جبل علي المرتبط بالمنطقة الحرة، فقام بتطوير نظامين للعمليات بالحاسوب، يعرف أحدهما بنظام إدارة محطة الحاويات (Container Terminal Management System-CTMS) والآخر يعرف بنظام التخطيط المتزامن والمراقبة (Synchronic Planning and Real Time Control System-SPARC).

يقوم النظامان بوصول محطة الحاويات إلكترونياً مع كافة وكلاء الملاحة المحليين، فيمكنهم إدخال البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفن والبضائع والخدمات التي يحتاجون إليها مباشرة بواسطة الحاسوب من مكاتبهم. كذلك يوفر النظامان مراقبة وتحكما على عمليات محطة الحاويات في ما يتعلق بمناولة السفن ونقل الحاويات وتخزينها في الساحات والمنطقة الحرة والسوق المحلية وداخل مستودعات الحاويات المشتركة (Container Freight Stations-CFS).

كما قامت دائرة الموانئ وجمارك دبي بتطوير نظام "مرسال" (Mirsal) إلى المرحلة الثانية المسماة "e-mirsal". ويمثل هذا النظام شبكة إلكترونية تؤمن الاتصال بين دائرة الجمارك والموانئ ووكلاء بضائع النقل الجوي والبحري والبري وشركات وإدارات المناولة والنظام المصرفي، وذلك لتبادل البيانات وتخليص إرساليات البضائع وتحصيل الرسوم والأجور الجمركية إلكترونياً.

ويقوم النظام المخصص للشركات والعمليات البحرية باستبدال النظام القديم للمستندات الملاحية العديدة التي تطلبها دائرة الجمارك بنظام الربط الإلكتروني المباشر (Online) بين جمارك دبي وكافة الوكلاء الملاحيين الأمر الذي أدى إلى الاستغناء عن الورق (Paperless environment)، وإلى تخفيض ملموس في الوقت الذي تستغرقه الإجراءات وفي التكلفة وزيادة وكفاءة العمل.

أما الأنظمة الإلكترونية الأخرى التي تستفيد منها الصناعات والشركات في المنطقة الحرة وغيرها فتتمثل في الأنظمة الهامة التالية:

١- النظام المنسق لتصنيف البضائع

قامت دائرة جمارك دبي باعتماد النظام المنسق لتصنيف وترميز السلع في العام ١٩٩١.

النظام المنسق (Harmonized System)، هو نظام متعدد المسارات يناسب الأغراض الإحصائية بالإضافة إلى التعريف الجمركية، حيث يوفر وصفاً ورمزاً للسلع لجميع المستندات المتعلقة بالتجارة الدولية. ويستخدم النظام المنسق بشكل موسع في جميع تخصصات نقل البضائع الجوية والبحرية والبرية بالإضافة إلى التسويق والتخزين.

ويقوم النظام المنسق بتصنيف التجارة الدولية ضمن ٢١ قسماً رئيساً تقسم بدورها إلى ٩٧ فصلاً تتضمن ما يزيد عن ٥ ٠٠٠ رمز من ستة أرقام للسلع. وتقوم إدارة البحوث والإحصاء في دائرة موانئ وجمارك دبي باستخدام آخر إصدار للنظام المنسق لأغراض إحصاء التعريف الجمركية الخاصة به.

ومنذ الأول من كانون الثاني/يناير من العام ٢٠٠٠، أصبح على جميع المستوردين تقديم فواتير تجارية تتضمن وصفاً مفصلاً للبضائع مع أرقامها الجديدة بموجب النظام المنسق لترميز السلع لأغراض التخليص الجمركي. ويأتي هذا المطلب الجديد بموجب مرسوم الجمارك رقم ٤ لعام ١٩٩٨. ويؤدي عدم استخدام أرقام النظام المنسق لترميز السلع إلى التأخير في التخليص وكذلك سندات إعادة التصدير على أرقام النظام المنسق لترميز السلع لأغراض إحصائية.

٢- نظام بوليصة التخليص الجمركي (Customs Bill Clearance System)

يمكن هذا النظام أصحاب البضائع من استكمال الإجراءات الجمركية لبضائعهم بدون الحاجة إلى مغادرة مكاتبهم وذلك باستخدام شبكة الإنترنت.

٣- دائرة تحويل الوكلاء (Agents Transfer Authority (e-ATA))

ويساعد هذا النظام وكلاء النقل الجوي على نقل بضائعهم من مستودعات متعهد التخزين (DNATA) إلى مستودعاتهم الخاصة ويسهل التخليص الجمركي الإلكتروني على بضائعهم وذلك بتمكين مفتشي الجمارك من التفتيش الإلكتروني المباشر "Online" على البضائع.

حاء- التوسعة

- (أ) المرحلة الثانية في المنطقة الجنوبية للمنطقة الحرة وهي بمساحة ١٠٠ كيلومتر مربع؛
- (ب) استقطاب المزيد من الاستثمارات والمصانع والمكاتب المتخصصة في مجالات معينة؛
- (ج) إدارة المناطق الحرة الأخرى حول العالم ونقل التكنولوجيا لها؛
- (د) تمديد خط الغاز الطبيعي من أبوظبي؛
- (هـ) بناء مزيد من المكاتب والمستودعات؛
- (و) استقطاب الشركات المتعددة الجنسيات ذات المستوى العالمي.

طاء- العوائق التي تواجهها المنطقة الحرة

كان لا بد، في بداية العمل، من التقيد بخطة تسويقية محكمة أدت خلال الأعوام الخمسة الأولى إلى تأسيس المنطقة الحرة في جبل علي وإلى جذب ثلاثمائة شركة. بعد هذه المرحلة، تصاعدت وتيرة النجاح ليصل عدد الشركات إلى ٨٧٥ شركة في العام ١٩٩٥. وكان الارتفاع الهائل حتى وصل العدد إلى أكثر من ٢٠٠٠ شركة من مختلف الدول في العام ٢٠٠١.

ونظراً إلى ما سبق ذكره من إنجازات، كان لا بد من إدراك الأمور التالية:

- (أ) ضرورة تقييم الأداء تقيماً مستمراً يتناول أدق التفاصيل، وذلك في إطار النمو الكبير والسريع الذي تحقق، حيث كان لا بد من الاهتمام بكيفية تحقيق هذا النمو، من هنا تأتي الحاجة إلى تقييم الوضع القائم والنظر بعمق ورصد فرص التطوير الممكنة؛

(ب) الحاجة إلى مستوى أعلى من التخطيط المسبق، فمع النمو الكبير، تزداد الحاجة إلى مستوى أعلى من التخطيط المسبق، ومن هذا المنطلق وضعت خطتان أساسيتان للمساهمة بصورة حاسمة في نمو المنطقة الحرة وتطورها، وهاتان الخطتان هما:

(١) خطة أعمال المنطقة الحرة، التي تعتبر ركيزة كل الخطط المتعلقة بالأنشطة الأخرى وتجري مراجعتها وإعادة نشرها سنوياً. وهذه الخطة تضع أسس التوجه على المدى القصير وال المدى البعيد. وكذلك:

(٢) الخطة الشاملة، وهي خطة مرنة تضع تصوراً بعيد المدى للتطورات المستقبلية لمرافق المنطقة الحرة.

كان لاتباع الأسلوب المرن وتجاوز الحواجز بين الإدارات أثراً في إنجاز المعاملات بسلاسة ويسر، فالمعاملات تتساقط بمرونة بين الإدارات المختلفة وتتجزأ بأسرع وقت.

يحدث أحياناً أن تضع إدارات حواجز حول نفسها ويرى القائمون عليها أن أي تدخل في عملهم من قبل أي إدارة أخرى، يشكل انتقاصاً من صلاحيتهم وقد تم التغلب على هذه العقبة بجمع الموظفين وتشجيعهم على تبادل المعلومات.

وتشبه العقبة الثانية إلى حد ما العقبة الأولى إذ تتمثل في النزعة نحو العمل الفردي المنعزل بدلاً من العمل الجماعي، وفي هذه الحالة كان لا بد من التوعية المستمرة بأهداف المؤسسة ومسؤولية الجميع في أن يتكاتفوا معاً لتحقيق الأهداف.

تتمثل العقبة الثالثة في عدم قبول بعض الأفراد للتغيرات فهم يتعودون على العمل بأسلوب معين، ويرفضون بذلك أسباب التطوير.

ولكن إيقاع العمل السريع في المنطقة الحرة في جبل علي والتحدي الدائم، يضع الموظفين في حالة تحدٍ متواصل مع الذات ويدفعهم إلى التسابق مع الزمن لمواكبة ما تشهده المؤسسة من تطور في عملها.

ومن أهم العوائق التي تواجه المنطقة الحرة، عدم اعتراف معظم الدول العربية بمنتجاتها كمنتجات إماراتية، واعتبارها منتجات أجنبية، وبذلك لم تتم الاستفادة من الاتفاقيات المبرمة بين هذه الدول في مجال التبادل التجاري.

باء- التحديات التي تواجه المنطقة الحرة

(أ) الوضع السياسي في المنطقة؛

(ب) وجود مناطق حرة أخرى منافسة؛

(ج) عدم اعتراف بعض دول الخليج العربية بالمنتجات المصنعة في منطقة جبل علي على أنها منتجات إماراتية وإعاقة التصدير إليها؛

- (د) وجود بعض التسهيلات المنافسة في المناطق المجاورة قد تغري بعض الشركات للانتقال إليها حيث تعدلت الرسوم الجمركية في بعض الإمارات الأخرى من ٤ في المائة إلى ما يقارب ١ في المائة كي تستقطب الشركات إلى مناطقها الحرة؛
- (هـ) منظمة التجارة العالمية؛
- (و) كثرة المناطق الحرة الموجودة في مدينة دبي؛
- (ز) استقطاب التكنولوجيا من الدول المتقدمة.

كاف- التقييم الحالي للمنطقة الحرة

- (أ) حققت المنطقة الحرة نجاحاً بتحقيق معظم أهدافها الموضوعية؛
- (ب) عملت على إيجاد حركة اقتصادية متنامية عن طريق زيادة عدد الشركات والاستثمارات ومستوى النمو فيها؛
- (ج) استفادت الحكومة من زيادة الدخل المالي من خلال تحصيل الإيجارات والرسوم؛
- (د) ساهمت المنطقة الحرة في الانتعاش الاقتصادي في إمارة دبي.

لام- أمن المنطقة الحرة

يضطلع قسم الأمن بمسؤولية ضمان سلامة الموظفين والأمالك في المنطقة الحرة، كما يتحمل مسؤولية جميع تحركات المركبات والموظفين من المنطقة الحرة وإليها. وفي حال تعرضت الشركات الواقعة في المنطقة الحرة لحرائق أو سرقات أو أي انتهاكات أخرى، عليها إخطار أمن سلطة الموانئ لجبل علي أولاً، الذي يقوم بدوره بإخطار شرطة دبي.

كما يتولى قسم الأمن المراقبة والتأكد من الإجراءات التالية:

- (أ) تقييد المركبات والعاملين فيها وغيرهم بالحصول على التصاريح حسب أنواعها لدخول المناطق التي تقع ضمن المنطقة الحرة والموانئ والتحرك فيها؛
- (ب) قيام الشركات بإخطار أمن المنطقة الحرة بشأن أي تغير يحصل في ترتيبات العمل لديها؛
- (ج) خضوع المركبات التي تدخل المنطقة الحرة وتخرج منها للتفتيش عن طريق أمن المنطقة الحرة؛
- (د) تقييد جميع أصحاب المنشآت والشركات بإيداع مفتاح خاص بها ليتسنى دخولها عند حدوث أي أمر طارئ وعند تغير الأقفال يجب إخطار أمن المنطقة الحرة وإعطائها المفتاح الجديد؛

(هـ) قيام أصحاب المنشآت أو الشركات بإعطاء أمن المنطقة الحرة أسماء المسؤولين لإبلاغهم على وجه السرعة عن حريق أو سرقة أو أي أمر طارئ آخر؛

(و) إخطار أمن المنطقة الحرة قسم الشرطة بأي انتهاك مروري يحدث في المنطقة الحرة، لاتخاذ الإجراء اللازم. وفي ما يتعلق بالمخالفات الصغيرة، يقوم أمن المنطقة الحرة بتحذير السائق المخالف وأصحاب الشركات لتجنب تكرارها.

وبهدف مراقبة الأفراد داخل سياج المنطقة الحرة، يقوم قسم الشؤون الإدارية بإصدار البطاقات التعريفية للموظفين والعاملين وإصدار مختلف أنواع التصاريح والبطاقات المؤقتة لبعض فئات العاملين وزائري الشركات وإدارات المنطقة الحرة.

ميم - الإجراءات الجمركية الخاصة بالمنطقة الحرة

ضمن جهودها المستمرة الرامية إلى تبسيط الإجراءات ومكنتها دعماً للقطاع التجاري، قامت جمارك دبي بتطوير نظام لإجراءات التخليص والمستندات للبضائع المستوردة والمصدرة والمعاد تصديرها ولبضائع العبور ولبضائع الإدخال المؤقت للمنطقة الحرة في جبل علي ولل سوق المحلية. وتجدر الإشارة إلى أنه من الممكن الإطلاع على تفاصيل النظام في صفحة الإنترنت التابعة لجمارك دبي. وفي ما يلي عرض لأهم معالمه.

١- إجراءات التخليص

يقوم مركز جمارك جبل علي بإجراءات التخليص على ستة أنواع من البيان الإلكتروني وذلك حسب الحركة التي تتم على إرسالية البضاعة عند دخولها المنطقة الحرة أو خروجها منها في جبل علي وذلك على النحو التالي:

(أ) بوليصة إدخال للمنطقة الحرة (Free Zone Bill of Entry-BOE)

يتم إصدار هذه البوليصة لواردات الشركات والصناعات في المنطقة الحرة ويتم التخليص بعد استيفاء ١٠ دراهم إماراتية كأجور تسجيل، ويتوقف تخليص البضاعة على توفير المستندات التالية:

- (١) أمر التسليم الصادر عن الوكيل الملاحى؛
- (٢) شهادة المنشأ الصادرة عن الشركة الموردة؛
- (٣) قائمة المحتويات؛
- (٤) بوليصة الشحن؛
- (٥) الفاتورة الأصلية.

(ب) بوليصة تصدير من المنطقة الحرة (Ex-FTZ Export Bill)

يتم إصدار هذه البوليصة لصادرات الشركات والصناعات في المنطقة الحرة. ولاستكمال إجراءات خروج البضاعة من ميناء جبل علي، يتم إعداد بوليصة تصدير من غير تسديد أي رسوم باستثناء رسوم

التسجيل التي تمثل ١٠ دراهم وإعداد بيان بالبضاعة. ويتطلب تخليص البضاعة تقديم الفاتورة الأصلية وإشعار تسليم من الشركة صاحبة الرخصة في المنطقة الحرة وشهادة دخول وخروج من المنطقة. وفي حال خروج البضاعة من بوابة ميناء جبل علي إلى ميناء آخر في دولة الإمارات العربية المتحدة، يستوفى مبلغ تأمين معادل للرسوم الجمركية على البضاعة يتم استرداده عند ثبوت خروج البضاعة من الدولة. وفي حال التصدير إلى إحدى دول مجلس التعاون الخليجي، يجري إعداد بيان شحن عابر لدول مجلس التعاون وبيان شحن بوسائل النقل البري للشاحنات، وبيان شحن بحري بالإضافة إلى بيان الشحن العابر في حال التصدير بالمراكب الشراعية.

(ج) بوليصة الاستيراد من المنطقة الحرة (Ex-FTZ Import Bill)

تستخدم هذه البوليصة لدى قيام الشركات في السوق المحلية في الدولة بالاستيراد من المنطقة الحرة. ويشترط أن تستوفى الرسوم الجمركية عن البضائع المستوردة إلى السوق المحلية من المنطقة الحرة في جبل علي (وذلك للبضائع التي يترتب عليها رسوم وأجور تسجيل) وتشمل المستندات المطلوبة ما يلي:

- (١) الفاتورة الأصلية؛
- (٢) سندات استيراد المنطقة الحرة المتعلقة بالبضاعة؛
- (٣) نسخة عن الرخصة التجارية من البائع وأخرى من المشتري؛
- (٤) بوليصة إدخال للمنطقة الحرة.

(د) بوليصة نقل/تحويل داخل المنطقة الحرة (FTZ Internal Transfer Bill)

وتستخدم هذه البوليصة لدى قيام شركة/صناعة في المنطقة الحرة ببيع بضائع أو مواد أو غيره لشركة/صناعة أخرى في المنطقة نفسها. وتشمل المستندات المطلوبة ما يلي:

- (١) فاتورة من البائع تبين البضائع/المواد المباعة للمشتري؛
- (٢) فاتورة المورد الأصلية؛
- (٣) رسالة تبين نقل ملكية البضائع/المواد موقعة من البائع والشاري؛
- (٤) رخصة المنطقة الحرة لكل من البائع والشاري.

(هـ) بوليصة الاستيراد للمنطقة الحرة بهدف إعادة التصدير (Ex-FTZ Import Bill for Re-Export)

تستخدم هذه البوليصة عند قيام شركات المنطقة باستيراد بضاعة بهدف إعادة تصديرها إلى مناطق أخرى أو إلى السوق المحلية. ويستفيد العديد من الشركات العالمية المعروفة التي لها تمثيل (شركة/صناعة) في المنطقة الحرة من هذا النظام بحيث يتمكن وكيلها المحلي في دولة الإمارات العربية المتحدة من القيام بالاستيراد من الشركة في المنطقة الحرة بدلاً من الاستيراد من الخارج. ويستوفى أجور تسجيل وتأمين تعادل قيمة الرسوم الجمركية على البضاعة المراد إعادة تصديرها. ويبقى التأمين ساري المفعول لمدة ١٨٠ يوماً للتصرف في البضاعة يتم بعدها تحويل مبلغ التأمين إلى رسوم جمركية بقيمة ٤ في المائة. وتشمل المستندات المطلوبة ما يلي:

- (١) الفاتورة الأصلية من البائع؛
- (٢) الرخص التجارية للطرفين.

(و) بوليصة إخراج مؤقت لبضاعة من المنطقة الحرة (Ex-FTZ Temporary Exit Bill)

وتستخدم هذه البوليصة في تخليص المواد والبضائع المراد إخراجها من المنطقة الحرة لمدة مؤقتة لأغراض تتعلق بالتصليح أو الصيانة العامة للماكينات الكبيرة أو للعرض في المعارض التجارية والصناعية. وتسمح دائرة الجمارك بعرض المواد والبضائع في المعارض لمدة أقصاها ثلاثة أشهر بعد استيفاء أجور التسجيل والتأمين التي تسترد عند إعادة المواد والبضائع إلى المنطقة الحرة. كما يمكن دفع الرسوم الجمركية عن جزء من البضائع أو المواد المباعة خلال فترة العرض. أما في حالة تصليح وصيانة المعدات الكبيرة في السوق المحلية، فيستوفى مبلغ تأمين يتم استرداده عند إعادة المعدات إلى المنطقة الحرة. وتشمل المستندات المطلوبة ما يلي:

- (١) الفاتورة؛
- (٢) نسخة عن الرخصة التجارية.

وللمزيد من التفاصيل عن الإجراءات الجمركية في دولة الإمارات العربية المتحدة، وذلك في ما يتعلق بإجراءات الاستيراد والتصدير وإعادة الشحن والعبور، يمكن الرجوع إلى وثيقة الإسكوا المعنونة "تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا، المجلد الخامس، وصف عمليات نقل البضائع في دولة الإمارات العربية المتحدة" (E/ESCWA/TRANS/2000/4/Add.4).

٢- استيفاء الرسوم الجمركية

يتم استيفاء الرسوم الجمركية بإحدى الوسائل التالية:

- (أ) نقداً أو بموجب شيك؛
- (ب) إيصال مصرفي إذا تم دفع الرسوم الجمركية من خلال المصرف؛
- (ج) تسهيلات ائتمانية لتسديد الرسوم الجمركية مقابل ضمان؛
- (د) ودائع مقابل رسوم جمركية.

إذا لم تتوافر بعض المستندات الأصلية، يتم إيداع مبلغ ٥٠٠ درهم نقداً أو بموجب شيك، ولا يشترط إيداع مبلغ إذا كانت صورة الفاتورة واضحة.

٣- الضمانات المصرفية

يمكن إصدار ضمان بالرسوم الجمركية لصالح دائرة الجمارك من قبل مصرف مفوض، وبذلك يمكن في حالات تأخر وصول المستندات الأصلية للبضائع الإفراج عن البضائع إلى حين استلام المستندات الأصلية.

وعند استلام المستندات الأصلية يتم استلام إيصال الرسوم الجمركية سواء أكان من المصرف الذي يتعامل مع العميل أو في دائرة الجمارك، وتقديمه خلال ١٢٠ يوماً إلى قسم الضمانات في مركز جمارك ميناء راشد، وذلك حتى يتمكن المصرف من إلغاء الضمان.

ويستطيع المستوردون والوكلاء الحصول على الأذن بمنح ضمان ثابت للكفالة الجمركية.

٤ - الضمانات الثابتة

هذا النوع من الضمانات لا يمكن استخدامه بدلاً من ودائع المستندات الأصلية. وتقوم دائرة الجمارك بتحديد مبلغ الضمان المطلوب، ويجب أن يحصل الوكيل على نموذج من دائرة الموائى والجمارك ويقوم بملئه وتقديمه مع المستندات الأخرى عندما يتم تخليص البيان، كما هي الحال في الودائع. وينبغي على الوكيل تقديم ما يدل على إعادة التصدير كشهادة الخروج/الدخول إلى الجمارك موقعة من السلطات المختصة. يطبق هذا النوع من الضمانات في الحالات التالية:

- (أ) نقل البضائع العابرة؛
- (ب) نقل الصادرات براً من المناطق الحرة أو مناطق التخزين الحرة المعفية من الرسوم الجمركية؛
- (ج) الواردات بغرض إعادة التصدير؛
- (د) بدل من ودیعة الرسوم الجمركية.

٥ - الودائع

من أجل الإسراع في إجراءات التخليص، في حالات مثل الاستيراد والاستيراد بغرض إعادة التصدير، والبضائع العابرة براً، يمكن أن يقوم الوكيل بإيداع ودیعة لصالح دائرة الموائى والجمارك كضمان مقابل الرسوم الجمركية.

(أ) أنواع الودائع

(١) ودیعة الرسوم

تدفع هذه الودیعة عوضاً عن الرسوم وبخاصة في الحالات التي تتطوي على شك حول ما إذا كانت الرسوم مستحقة بالفعل أو في حالات التأخر عن تقديم المستندات الصحيحة. ويمكن المطالبة برد قيمة هذه الودیعة خلال ٦٠ يوماً.

(٢) ودیعة فقدان مستند أصلي

تسمح هذه الودیعة بتخليص البضائع لحين استلام الفاتورة الأصلية أو شهادة المنشأ. ويمكن المطالبة باسترداد قيمته خلال ٦٠ يوماً.

(٣) ودیعة استرداد بغرض إعادة التصدير

تسمح هذه الودیعة باستيراد البضائع مع إمكانية إعادة التصدير خلال ١٨٠ يوماً. ويمكن المطالبة باسترداد قيمتها خلال ٢٤٠ يوماً.

(٤) ودیعة العبور

تسمح هذه الودیعة بإرسال البضائع براً إلى جهتها الأخيرة خارج دولة الإمارات العربية المتحدة من منطقة جمركية إلى أخرى. ويجب إرسال البضائع إلى خارج الدولة خلال ٣٠ يوماً ويمكن المطالبة باسترداد قيمة الودیعة خلال ٤٥ يوماً.

(٥) وديعة استيراد بري خلال المناطق الحرة

تسمح هذه الوديعة بنقل البضائع بين المناطق الحرة ومناطق الموانئ في دولة الإمارات العربية المتحدة. ويجب إرسال البضائع إلى خارج الدولة خلال ٣٠ يوماً. ويمكن المطالبة باسترداد قيمة الوديعة خلال ٤٥ يوماً. ولا تستوفي الوديعة للبضائع المنقولة بواسطة وسائل نقل سلطة موانئ دبي للتصدير سواء أكان عن طريق ميناء جبل علي أو ميناء راشد.

(ب) استرداد قيمة الودائع

للمطالبة برد قيمة الوديعة، يتم تسليم دائرة الموانئ والجمارك النسخة الوردية من بيان الجمارك مع المستندات الثبوتية مثل إيصال الرسوم الجمركية والمستند الأصلي الذي لم يكن متوافراً وكذلك المستندات الدالة على التصدير بالنقل البري. في حال استلام الجمارك للمستندات المطلوبة، يتم إصدار شيك بقيمة الوديعة خلال أسبوعين من تاريخ المطالبة ويمكن استلام الشيك الخاص بقيمة الوديعة سواء أكان من المكتب الذي تم فيه دفع قيمة الوديعة أو من دائرة الجمارك في ميناء راشد.

٦- أنواع الرخص التي تصدرها سلطة المنطقة الحرة

تمنح الشركات التي يتم قبولها في المنطقة الحرة إحدى الرخص التالية:

(أ) رخصة عامة

تصدر فقط للشركات التي لديها رخصة صادرة عن دائرة التنمية الاقتصادية أو البلدية للعمل في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتسمح هذه الرخصة بممارسة مختلف الأنشطة باستثناء التصنيع.

(ب) رخصة خاصة

تصدر للشركات التي يتم تأسيسها خارج دولة الإمارات العربية المتحدة، ولا يستلزم الحصول على رخصة من دائرة التنمية الاقتصادية أو البلدية، ويجوز أن تعود ملكية الشركة بالكامل لأجنبي، تجيز هذه الرخصة ممارسة مختلف الأنشطة بما في ذلك التصنيع.

ويستطيع حاملو الرخصة الخاصة أن يمارسوا النشاط في المنطقة الحرة في جبل علي فقط أو خارج دولة الإمارات العربية المتحدة بموجب رخصهم الأصلية، ويسمح لهم بممارسة النشاط في دولة الإمارات العربية المتحدة من خلال شركة تحمل رخصة صادرة عن دائرة التنمية الاقتصادية أو البلدية أو معها.

(ج) رخصة مؤسسة بالمنطقة الحرة

تسمح هذه الرخصة لحاملها أن يقوم بإنشاء مؤسسة تتمتع بوضع قانوني مستقل في المنطقة الحرة، وتكون مسؤولية المالك، الذي يجب أن يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً منفرداً، في حدود رأس مال المؤسسة المدفوع.

(د) رخصة صناعة وطنية

تمنح هذه الرخصة لشركات التصنيع المؤسّسة والمسجلة داخل دولة الإمارات العربية المتحدة أو خارجها، ويجب أن تكون الملكية أو ملكية الأسهم بنسبة ٥١ في المائة على الأقل لمواطني دول مجلس التعاون الخليجي ويجب إضافة نسبة ٤٠ في المائة كحد أدنى على قيمة المنتج من خلال معالجته في المنطقة الحرة.

وتتمتع الشركات المرخص لها بوضع الشركات الوطنية أو شركات دول مجلس التعاون الخليجي داخل دولة الإمارات العربية المتحدة، وتكون الشركات التي تحمل هذه الرخصة مؤهلة للحصول على إعفاء من الرسوم الجمركية على منتجاتها عند استيرادها إلى دول مجلس التعاون.

كما يجب أن تكون شركات التصنيع مسجلة لدى وزارة المالية والصناعة وتقوم سلطة المنطقة الحرة باتخاذ الترتيبات اللازمة بهذا الشأن.

سادساً - النتائج والتوصيات

ألف - النتائج

لقد استعرضت الدراسة العديد من الجوانب المتصلة بالمناطق الحرة بصورة عامة وفي بعض بلدان منطقة الإسكوا بصورة خاصة، بهدف تقييم التجارب القائمة في هذا المجال، ولا سيما الجوانب المتصلة بالنقل والصناعة، بغية معرفة مدى تمكن البلدان من تحقيق الغايات المنشودة من إنشاء هذه المناطق، واستعراض العقبات والتحديات التي تواجهها.

١- أهداف المناطق الحرة ومدى تحقيقها

أوضحت الدراسة أن أهداف وغايات إنشاء المناطق الحرة متشابهة في دول المنطقة التي تم اختيارها للدراسة، وفي ما يلي عرض موجز لأهم تلك الأهداف والغايات:

- (أ) المساهمة في التنمية الاقتصادية بشكل عام عن طريق إقامة صناعات جديدة وتنمية الحركة التجارية وتنشيط حركة العبور (الترانزيت)؛
- (ب) جذب الاستثمار الأجنبي والمحلي؛
- (ج) توفير النقد الأجنبي بترويج الصادرات غير التقليدية؛
- (د) توفير فرص عمل جديدة؛
- (هـ) تقديم فرص استثمار للقطاع الخاص عن طريق التصدير وإعادة التصدير؛
- (و) تعزيز القطاع الصناعي؛
- (ز) تعزيز قطاع الخدمات؛
- (ح) تأمين احتياجات الأسواق الاستهلاكية المحلية؛
- (ط) تنمية الناتج المحلي؛
- (ي) نقل التكنولوجيا الحديثة وخلق مهارات صناعية جديدة؛
- (ك) تطوير الإدارة؛
- (ل) المساهمة في انتشار المنتج المحلي على المستويين الإقليمي والعالمي؛
- (م) المساهمة في تنشيط السياحة ورفع المستوى الاجتماعي والعمراني في المناطق الحضرية والريفية المحيطة بالمناطق الحرة.

وقد استفادت معظم الدول موضوع الدراسة في المنطقة من تجربة المناطق الحرة كأماكن لاختبار سياسات السوق والإصلاح والتحرير الاقتصادي وسياسات تشجيع الصادرات غير التقليدية. وما يؤكد ذلك

توسع تلك الدول في إنشاء المناطق الحرة كالمشروعات العملاقة في شرق التفريعة وفي شمال السويس في جمهورية مصر العربية، ومنح العديد من حوافز المناطق الحرة للصناعات القائمة خارج نطاق المناطق الحرة ضمن قوانين الاستثمار، وذلك في خطوة أولية باتجاه تعميم الحوافز على كافة القطاعات الصناعية والتجارية التي تدعم الصادرات وتؤمن جزءاً من احتياجات السوق المحلية. وتعتبر جمهورية مصر العربية من الدول التي طبقت تلك التجارب واستفادت منها، بالإضافة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة في المنطقة.

ومع عدم توافر البيانات المطلوبة أو نقصها في بعض الدول المختارة، عن التكلفة الرأسمالية للمناطق الحرة بما في ذلك تكلفة الحوافز الممنوحة للمستثمرين، يلاحظ أن بعض تلك الدول قد أخذت بأهمية الأهداف الأساسية المشار إليها في هذه الدراسة لما تأتيه من فوائد على الاقتصاد الكلي. ومن هذه الفوائد إقامة المناطق الاقتصادية الحرة والمناطق الخاصة خارج نطاق المناطق الحرة بعد نجاح تجربتها في مناطق محصورة بسياج جمركي، بما في ذلك الجوانب الاجتماعية من تشغيل العمالة ودعم الأسر بتشغيل النساء وتنمية الأماكن النائية وتشجيع الصناعات الحرفية وغيرها في جمهورية مصر العربية؛ وتنشيط ودعم دور دبي كمركز تجاري وصناعي إقليمي ودولي في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ وزيادة حركة البضائع وتنمية المبادلات التجارية في الجمهورية العربية السورية.

يشهد واقع تجارب المناطق الحرة في بلدان المنطقة تبايناً كبيراً في الإمكانيات وفي مستوى النشاط وفي مستوى النجاح. وتأتي تجربة جبل علي في دبي على رأس التجارب الناجحة ما دفع دولة الإمارات العربية المتحدة كلها وبعض دول الخليج الأخرى إلى تعميم هذه التجربة بينما لم يشهد المغرب العربي والجمهورية العربية السورية والأردن نظير هذا النجاح. وتأتي تجربة جمهورية مصر العربية في موقع وسط بين الحالتين، ما يؤكد خصوصية الأوضاع المتعلقة بكل تجربة وتأثرها بالعوامل والظروف المحيطة بها.

وعلى الرغم من المنافسة الداخلية التي تواجهها المناطق الحرة من جراء المزايا والحوافز والتسهيلات التي تمنحها قوانين الاستثمار للمناطق الاقتصادية والمناطق الخاصة والصناعات المقامة خارج المناطق الحرة، تقوم المناطق الحرة التي أثبتت نجاحها بزيادة المساحة المخصصة لتوطين الصناعات والشركات وذلك لاستقطاب المزيد من الاستثمارات وتويع الأنشطة كخدمات التكنولوجيا والتجارة الإلكترونية والإعلام في دولة الإمارات العربية المتحدة والخدمات الزراعية والإعلام في جمهورية مصر العربية بالإضافة إلى تحسين الخدمات كالطرق والاتصالات وغيرها.

وتشمل الخطط المستقبلية للمنطقة الحرة في جبل علي كذلك الاستفادة من الخبرات المكتسبة والحصول على عقود إدارة مناطق حرة في بلدان عربية أخرى حيث بدأت المشاورات في هذا المجال مع كل من جيبوتي والسودان.

وتبين أن المناطق الحرة قد شهدت نمواً ملحوظاً في الدول المختارة في المنطقة حيث زاد عدد المناطق في جمهورية مصر العربية من ٥ مناطق إلى ٧ مناطق منذ العام ١٩٧٢ بالإضافة إلى منطقتين قيد الإنشاء في شرق التفريعة وفي شمال السويس. وتسعى المؤسسة العامة للمناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية إلى العمل على توسيع المناطق القائمة وتطويرها واستحداث مناطق حرة في كل من المنطقة الوسطى بين محافظتي حمص وحماة وفي المنطقة الشرقية ضمن محافظة دير الزور، وإنشاء منطقة حرة بحرية على الساحل السوري مع مرفأ خاص بها بالإضافة إلى أسواق حرة أخرى. وفي دولة الإمارات

العربية المتحدة توسعت المنطقة الحرة في جبل علي بحيث تحتل المرتبة الأولى في منطقة الشرق الأوسط بعد أن بلغ عدد الشركات/الصناعات المتوطنة ٢٠٠٠ شركة وحجم التبادل التجاري حوالي ٩ مليارات دولار بعد أن كان ٢٠٠ مليون في العام ١٩٨٥. كما أقيمت ٧ مناطق حرة في معظم مناطق الدولة بما فيها المنطقة الحرة في دبي للتكنولوجيا والتجارة الإلكترونية والإعلام.

وفي ما يتعلق بإقامة صناعات جديدة وتنمية الحركة التجارية وتنشيط حركة العبور، يختلف النشاط الصناعي في المناطق الحرة من دولة إلى أخرى وتغلب عليه الصناعات الخفيفة كالألبسة والمنسوجات والصناعات الهندسية والخشبية والمنتوعة من إلكترونيات وبرمجيات وعمليات التجميع والخلط بالإضافة إلى الصناعات التحويلية كصناعة الأغذية والأدوية. أما الصناعات الثقيلة فهي بمعظمها بترولية/بتروكيماوية (في دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية مصر العربية). وتتباين نسب النشاط الصناعي بالمقارنة مع الأنشطة الأخرى في المناطق الحرة في دول المنطقة، إذ يعتبر شبه معدوم في المنطقة الحرة في مرفأ بيروت (لبنان) بينما يصل إلى ٢٢ في المائة للصناعات الإنتاجية و ٤٠ في المائة للصناعات التجميعية وغيرها في جبل علي (دولة الإمارات العربية المتحدة) و ٢٤ في المائة في الجمهورية العربية السورية، و ٣٩ في المائة في جمهورية مصر العربية.

وبذلك يعتبر النشاط التجاري هو المهيمن على أنشطة المناطق الحرة في المنطقة ويتكون من استيراد البضائع والمواد والمعدات والأجهزة وإعادة تركيبها أو تجميعها أو خلطها أو تغليفها وإعادة تصديرها أو إعادة تصدير البضائع والمواد والمعدات والأجهزة بعد تخزينها عبر البحر بدون إجراء تعديلات عليها، أو كبضائع عبور بوسائل النقل البري. وبينما يتراوح هذا النشاط التجاري التخزيني بين ٣٠ في المائة في جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة (علماً بأن الصناعات التجميعية تمثل حوالي ٤٠ في المائة) و ٧٤ في المائة في الجمهورية العربية السورية، يمثل جل النشاط في المنطقة الحرة في مرفأ بيروت (لبنان) باستثناء بعض الصناعات الخفيفة التحويلية والتجميعية والحرفية اليدوية وصناعة المجوهرات.

ويتبين من هذا العرض للنواحي الصناعية في المناطق الحرة أن المناطق الحرة في المنطقة لم تتمكن، لسبب أو لآخر، من جذب الصناعات الثقيلة وذات التكنولوجيا الحديثة، كما أن هدف نقل التكنولوجيا الحديثة وتكوين المهارات الصناعية الجديدة الذي كان من المفترض أن يتحقق بقدوم الصناعات التكنولوجية الحديثة ما زال بعيد المنال باستثناء بعض الحالات المحدودة.

ومع ذلك، لا بد من الإشارة إلى اهتمام بعض المناطق الحرة في المنطقة بتنويع الأنشطة وزيادة الاهتمام بنشاط الخدمات. فبينما أدخلت جمهورية مصر العربية أنشطة الشركات التمويلية والسياحية والخدمية كالنقل البحري والإنشائية والزراعية وخدمات الإعلام، قامت المنطقة الحرة في جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة بإدخال خدمات السوق الإلكترونية للتجارة باستخدام تكنولوجيا الإنترنت وخدمات الإعلام والمصارف.

وفي ما يتعلق بجذب الاستثمارات وتوفير النقد الأجنبي، يمكن القول إن بعض المناطق الحرة قد حققت نجاحاً في هذا المضمار. فبينما بلغت مساهمات رؤوس الأموال المصرية والأجنبية في المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية ٦,٠١٢ مليار جنيه مصري لما مجموعه ٨٢٩ شركة، بلغ إجمالي حجم التبادل التجاري في المنطقة الحرة في جبل علي ٩ مليارات دولار أمريكي خلال العام ٢٠٠١ لما مجموعه ٢٠٠٠ شركة. وفي الجمهورية العربية السورية، حققت المؤسسة العامة للمناطق الحرة ٣٨٧ ٠٠٠ دولار أمريكي كإيرادات من القطع الأجنبي في نهاية العام ٢٠٠٠.

وفي ما يتعلق بتوفير فرص العمل، فإنه مع تشغيل المناطق الحرة اليد العاملة الوطنية وخاصة في الجمهورية العربية السورية وجمهورية مصر العربية، يعتبر حجم تلك العمالة ضئيلاً بالمقارنة مع حجم البطالة في تلك الدول، ودول المنطقة بصورة عامة، بالإضافة إلى أن بعض المناطق الحرة في دول المنطقة، ولا سيما دول الخليج العربية كدولة الإمارات العربية المتحدة يغلب عليها تشغيل العمالة غير الوطنية من الآسيويين والأجانب الآخرين.

ويتبين أن معظم المناطق الحرة التي شملتها الدراسة تتمتع بمواقع جغرافية على مسارات وطرق التجارة بين الشرق والغرب. كما ويشرف بعضها على أسواق استهلاكية ضخمة تمتد إلى مناطق شبه الجزيرة الهندية وشرق أفريقيا. وبصورة عامة، تقع تلك المناطق ضمن الموانئ البحرية أو حولها وعلى تقاطعات الطرق الإقليمية والدولية وبالقرب من المطارات الدولية، ما يساعد على سرعة وصول الواردات والصادرات في الأوقات المناسبة ويخفض من تكلفة النقل.

كما تبين الدراسة أهمية الموقع الجغرافي بالنسبة إلى الأسواق الاستهلاكية التي تعتبر من أهم العوامل لجذب الشركات والصناعات الأجنبية التي تبحث عن توسيع أسواقها أو إيجاد أسواق جديدة لمنتجاتها. وتعتبر منطقة جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة من المناطق الرائدة التي استفادت من موقعها للتوزيع على سوق استهلاكية بحدود ١,٥ مليار مستهلك حيث تتميز عن غيرها بتوافر كافة أنماط النقل الحديث وبخاصة النقل البحري (ملاحة وموانئ) وخدمات شحن وتخزين وغيرها بالإضافة إلى النقل الجوي والنقل بحر-جو (sea-air) والنقل البري إلى المناطق المجاورة.

وفي ما يتعلق بإجراءات المناطق الحرة، يلاحظ تباين كبير بين المناطق الحرة التي شملتها الدراسة. وقد تبين أن المناطق الحرة الناجحة في المنطقة تتميز عن غيرها بالإدارة العصرية الحديثة وبالإجراءات السهلة والمبسطة والمعلنة في كتيبات بكافة تفاصيلها بما في ذلك التكلفة على المستثمر. كما يتم معظم تلك الإجراءات إلكترونياً بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات واستخدامات شبكة الإنترنت، بما في ذلك الإجراءات الجمركية والمرفئية والمصرفية والإدارية مع المنطقة على غرار المنطقة الحرة في جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة.

وبمقارنة المستندات المطلوبة لاستيراد بضائع/مواد للمنطقة الحرة في كل من المنطقة الحرة في جبل علي وإحدى المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية، نجد أن عدد المستندات المطلوبة في جبل علي هو ٥ مستندات بينما يصل عدد المستندات المطلوبة ١٣ مستنداً إضافة إلى العديد من الإجراءات في إحدى المناطق الحرة في جمهورية مصر العربية كما هو مبين في الجدول ٢٠.

أما المناطق الحرة في الجمهورية العربية السورية، فما زالت هي الأخرى تعاني من تعدد المستندات والإجراءات لاستيراد أو تصدير البضائع، وتستغرق عمليات إنهاء الإجراءات اللازمة للاستيراد والترانزيت بحدود ٢-٣ أيام حسب إجراءات الترفيق الجمركي و ١-٢ يوم للتصدير وإعادة التصدير وذلك حسب إجراءات الترفيق الجمركي، كما تستوفي بدلات إيداع على البضائع المودعة في المستودعات والساحات العامة بعد انقضاء فترة سماح تبلغ ١٠ أيام كما يستوفي بدل تصدير قيمته ٣ في الألف من قيمة المنتجات المصنعة في المناطق الحرة و ١,٢٥ في الألف من قيمة المواد المخزنة في المناطق الحرة عند إخراج البضاعة من المناطق الحرة. وتجدر الإشارة إلى أن المؤسسة العامة للمناطق الحرة لا تستخدم تكنولوجيا تبادل المعلومات إلكترونياً.

الجدول ٢٠ - مقارنة المستندات والإجراءات لاستيراد بضائع/مواد للمناطق الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية مصر العربية

منطقة حرة في جمهورية مصر العربية	المنطقة الحرة في جبل علي
	<u>المستندات</u>
<ul style="list-style-type: none"> ١- أصل تصريح الاستثمارات برسم الوارد ٢- الفاتورة المعتمدة من هيئة الاستثمار ٣- أصل البطاقة الاستيرادية ٤- أصل البطاقة الضريبية ٥- خطابات المصرف ٦- إيصال تسديد المصاريف الأولية ٧- مرفق رقم ١١ ٨- بيان العبوة ٩- شهادة المنشأ ١٠- شهادة جنسية معتمدة من الغرفة التجارية ١١- البطاقة الخاصة بالمتعاملين مع الجمارك ١٢- صورة عن شهادة التسجيل في ضريبة المبيعات ١٣- شهادة تحليل أو وزن أو شهادة زراعية حسب نوع السلعة 	<ul style="list-style-type: none"> ١- أمر التسليم الصادر عن الوكيل ٢- شهادة المنشأ الصادرة عن الشركة الموردة ٣- قائمة المحتويات ٤- بوليصة الشحن ٥- الفاتورة الأصلية
	<u>الإجراءات</u>
<ul style="list-style-type: none"> ١- الحصول على تأشيرة التخزين ٢- القيد في دفتر (٤٦) ٣- تأشيرة المشروعات ٤- إتمام المرحلة الأولى: إجراءات الكشف الجمركي ٥- معاينة البضاعة ٦- تضريب الرسوم ٧- العرض على الجهات المختلفة إن وجدت مثل: <ul style="list-style-type: none"> - الهيئة العامة للصادرات والواردات - مديرية الزراعة - مديرية الصحة ٨- التخصيم <ul style="list-style-type: none"> - المراجعة - اعتماد الإفراج - تسديد الرسوم - الإفراج بلجنة جمركية 	<p>يقوم مركز جمارك جبل علي بإجراءات التخليص لستة أنواع من البيان الإلكتروني وذلك حسب الحركة التي تتم على إرسالية البضاعة عند دخولها المنطقة الحرة أو خروجها منها في جبل علي.</p> <p>ويسمى هذا البيان موضوع المقارنة بوليصة إدخال للمنطقة الحرة ويختص باستيراد البضائع/المواد إلى المنطقة الحرة. ويتم نقل البضاعة من الميناء بواسطة الشاحنات التابعة للميناء بعد معاينتها من قبل الجمارك إلى الشركة المستوردة في المنطقة الحرة.</p>
	<u>تكاليف التخليص الجمركي</u>
٢٦-١٨٠ دولارا أمريكيا	بحدود ٣١ دولارا أمريكيا
	<u>المدة الزمنية لاستكمال الإجراءات</u>
٢-٣ أيام في المتوسط	<ul style="list-style-type: none"> - إجراءات البيان الجمركي بحدود ١٠ دقائق - كافة الإجراءات حتى استلام البضاعة بحدود ساعتين

المصدر: ركب الجدول الباحث استنادا إلى دراستي حمدي برغوث ومحمد القرشي.

ولا يختلف الوضع في المنطقة الحرة في مرفأ بيروت في لبنان حيث تتم المعاملات للبضائع والمواد الواردة وفقاً لخطوات عديدة تصل إلى حدود ١٦ خطوة و ٢٥ خطوة لإعادة التصدير، وتستغرق المعاملات الجمركية في المرفأ بحدود ٥-٧ أيام للمسار الأحمر. ولم يتم استخدام تكنولوجيا تبادل المعلومات إلكترونياً في المنطقة الحرة كما هي الحال في المصالح الأخرى في مرفأ بيروت.

٢- العقبات والتحديات التي تواجه المناطق الحرة بالمنطقة

(أ) العقبات

تتمثل العقبات الرئيسية في:

- (١) التعقيدات البيروقراطية التي تعرقل حركة الاستيراد والتصدير وإعادة التصدير والعبور في العديد من المناطق الحرة في المنطقة؛
- (٢) صدور القرارات الجمركية وغيرها من القرارات ذات الصلة بصورة مفاجئة ودون النظر في أبعادها السلبية؛
- (٣) تحول بعض هيئات الاستثمار إلى جهات جباية وضعف التنسيق بين إدارات ومؤسسات المناطق الحرة والمستثمرين فيها لمناقشة ومراجعة القوانين واللوائح السارية التي تؤثر سلباً على أنشطة المستثمرين؛
- (٤) تعديل التشريعات من غير التنسيق مع هيئات الاستثمار وإدارات المناطق الحرة ومؤسساتها؛
- (٥) عدم اكتمال البنية الأساسية والخدمات في بعض المناطق مثل الكهرباء والمياه؛
- (٦) ارتفاع بدلات التخزين والضرائب والرسوم المباشرة وغير المباشرة ورسوم وأجور الموانئ البحرية وتكاليف الحراسة الخاصة للمنشآت داخل بعض المناطق التي يترتب على المستثمر توفيرها؛
- (٧) عدم انتظام الشحن البحري لإيصال صادرات المناطق الحرة إلى الأسواق الاستهلاكية في الوقت المناسب؛
- (٨) عدم اعتراف معظم الدول العربية بالمنتج في المنطقة الحرة في جبل علي كمنتج إماراتي واعتباره منتجاً أجنبياً ما يؤدي إلى عدم الاستفادة من الاتفاقيات المبرمة مع هذه الدول في مجال التبادل التجاري، وقيام بعض دول المنطقة بعدم اعتبار المناطق الحرة لديها كبلد منشأاً للمنتجات الصادرة عنها.

(ب) - التحديات الأساسية

من المعروف أن المناطق الحرة تمثل إحدى وسائل الإصلاح والتحرير الاقتصادي، ولا سيما عبر جذب الاستثمارات الأجنبية في المجالات الصناعية والتجارية والخدمية، وهذا ما يعود على الدول بفوائد

يتمثل أهمها في دعم وزيادة الصادرات غير التقليدية، وبالتالي توفير عائدات التبادل بالنقد الأجنبي؛ ونقل التكنولوجيا، ولا سيما الممارسات الصناعية والإدارية والتسويقية؛ واستخدام المناطق الحرة كمكان لاختبار سياسات الإصلاح والتحرير الاقتصادي؛ وتشغيل العمالة الوطنية؛ وغيرها من الفوائد الأخرى.

ولتحقيق تلك الأهداف وخاصة في بيئة تنافسية إقليمية ومع المناطق الحرة في الأقاليم الأخرى، تجد إدارات المناطق الحرة نفسها أمام تحديات عديدة للاستمرار وعدم الفشل. وفي ما يلي بعض التحديات التي تواجه بعضاً من المناطق الحرة:

(١) عدم توافر الاستقرار السياسي واستمرار النزاعات في بعض دول المنطقة يؤثر سلباً على جذب المستثمرين؛

(٢) المنافسة الشرسة بين المناطق الحرة في المنطقة ومع المناطق الحرة في الأقاليم المجاورة؛

(٣) تشابه أنشطة المناطق الحرة في المنطقة التي يغلب عليها الطابع التجاري التخزيني وإعادة التصدير وضيق الأسواق الاستهلاكية المحلية وقلة الأسواق التصديرية؛

(٤) ضعف القدرة على جذب الاستثمارات الصناعية ذات التكنولوجيا الحديثة والصناعات التي تعتمد على المنتج المحلي من مواد خام وغيرها؛

(٥) عدم استخدام تكنولوجيا تبادل المعلومات ووسائل الإدارة الحديثة، بما في ذلك التسويق وغيره في العديد من المناطق الحرة في المنطقة؛

(٦) الحاجة إلى إعادة النظر ومراجعة دور المناطق الحرة على ضوء تطبيق اتفاقية منظمة التجارة العالمية لتحرير التجارة؛

(٧) عدم توافر الاستقرار والضمان الاقتصادي؛

(٨) عدم توافر الهيكل القانوني الواضح وعدم استقرار القوانين واللوائح والأنظمة، ولا سيما الجمركية منها؛

(٩) الحاجة إلى تسهيل وتبسيط الإجراءات الجمركية والمرفئية وغيرها لتكون ملائمة ومقبولة من المستثمرين القادمين من دول متقدمة حيث لا تعاني هذه الإجراءات من تعقيدات؛

(١٠) ضعف الصلاحيات والمسؤوليات وعدم حصرها بإدارة واحدة ذات دراية عالية بشؤون الإدارة الحديثة؛

(١١) الحاجة إلى تنويع وتحديث أنشطة المنطقة الحرة، ولا سيما في مجال الخدمات وجذب المستثمرين الأجانب والوطنيين؛

(١٢) عدم توافر وسائل النقل المناسبة لعمليات التصدير، ولا سيما النقل البحري، في بعض المناطق الحرة حيث أن بعض دول المنطقة يعاني من عدم توافر خدمات النقل البحري المباشر والمنظم لعدد من مناطق الأسواق الاستهلاكية؛

باء- التوصيات

من أهم التوصيات:

- ١- بلورة استراتيجية موحدة بشأن النقل في منطقة الإسكوا وإنشاء المناطق الحرة، أولاً لأن التنافس القائم بين الدول الأعضاء يقلل فرص نجاح العمل على إنشاء أسواق عربية محددة، وثانياً لأن النقل البري يعاني من كثرة الحواجز الجمركية والعقبات الإدارية، ما يضعف حركته التي تعتبر من أهم الوسائل للتبادل التجاري بين دول المنطقة.
- ٢- أهمية اختيار الموقع الجغرافي المناسب في جوار الموانئ البحرية والمطارات الدولية وعلى ملتقى شبكات النقل البري وبالقرب من التجمعات الصناعية والعمرانية، حيث يسهل الحصول على مختلف فئات العمالة وتأمين الإقامة المناسبة لموظفي الشركات الاستثمارية.
- ٣- تأمين البنية الأساسية من طرق ومياه وكهرباء وأنظمة اتصالات ومستودعات تخزين مبردة لمختلف الاستخدامات ومكاتب للإدارة، وتقديم تلك الخدمات للمستثمرين بأسعار مناسبة وذات قدرة تنافسية.
- ٤- قيام كل منطقة حرة باستهداف الأسواق التجارية والاستهلاكية المناسبة لها واستخدام و/أو تنشيط كافة أساليب التسويق الحديث لدخول تلك الأسواق، ومنها الأسواق التجارية الأوروبية والعربية المجاورة للجمهورية اللبنانية بالنسبة إلى المنطقة الحرة في بيروت، والأسواق الاستهلاكية في منطقة الخليج وشبه القارة الهندية وشرق أفريقيا للمناطق الحرة في دولة الإمارات العربية المتحدة ودول الخليج العربية الأخرى ذات المواقع الاستراتيجية على البحر الأحمر وبحر العرب والخليج.
- ٥- قيام المناطق الحرة بمتابعة تحليل المزايا والحوافز التي تمنحها وتقييم تكلفتها على الاقتصاد الوطني ومقارنتها مع المزايا والحوافز التي تمنحها المناطق الحرة المنافسة.
- ٦- القيام بتنويع الأنشطة والتخصص للمناطق الحرة في الدولة كالسوق الإلكترونية للتجارة الإلكترونية والأنشطة الزراعية والإعلامية والتمويلية وأنشطة التأمين وغيرها.
- ٧- تبسيط وتسهيل الإجراءات وبخاصة الجمركية والمرفئية، واستخدام الحواسب الآلية وأنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات في كافة أنشطة المنطقة الحرة، وتوفير الخدمات للمستثمرين عن طريق إدارة واحدة في الدولة، هي إدارة المنطقة الحرة، تستخدم أحدث أساليب الإدارة. ويمكن في هذا الصدد، الاستفادة من نظم الإجراءات الجمركية والمرفئية في دبي للتعامل مع المواد والبضائع الواردة والمصدرة بصفة عامة وتلك المتعلقة بالمنطقة الحرة في جبل علي بصفة خاصة.
- ٨- تشجيع استخدام العمالة الوطنية، ولا سيما المرأة لما في ذلك من دعم مباشر للأسرة ومشاركة المرأة في مشاريع التنمية الاقتصادية، ومساهمة الدولة في تكاليف التدريب المحلي وفي مقر الشركات والصناعات الأم في الخارج، وزيادة نسبة العمالة الوطنية في كافة التخصصات في المنطقة الحرة في جبل علي وكذلك الميناء، وعدم حصرها في وظائف الإدارة العامة والعليا وذلك بزيادة الحوافز المادية وغيرها للوطنيين في التخصصات الفنية الأخرى.

٩- زيادة الاهتمام بتطوير إدارات المناطق الحرة من حيث الإمكانيات والتمتع بالاستقلالية والسلطات اللازمة لإنجاز كافة معاملات المستثمرين لدى الوزارات والإدارات الحكومية المختصة وإشراك ممثلي المستثمرين في المناطق الحرة في الهيئات واللجان ذات الصلة بالاستثمار ودراسة وتعديل القوانين واللوائح والقرارات التي تؤثر على أنشطة المناطق الحرة، وتزويد المستثمرين بصفة مستمرة بكافة التفاصيل المتعلقة بالخدمات التي تقدمها المناطق الحرة وبالإجراءات التي تتطلبها والتكاليف المترتبة عليها.

١٠- إن كثرة المناطق الحرة في منطقة الإسكوا وخصوصاً نجاح منطقة جبل علي الحرة، لا يعني عدم جدوى المناطق الحرة في أماكن أخرى في المنطقة، كالمناطق الحرة في مرفأ بيروت. فالمناطق الحرة في بيروت، على سبيل المثال، تخدم أسواقاً تجارية تختلف عن أسواق المنطقة الحرة في جبل علي في إمارة دبي. وتعتبر الدول الأوروبية والعربية المجاورة شركاء لبنان الأساسيين في التجارة، بينما تعتمد إمارة دبي بشكل أساسي على الأسواق الآسيوية بما في ذلك الخليجية والافريقية.