

## جمهورية مصر العربية

### مجلس النواب

### الفصل التشريعى الأول

### دور الانعقاد العادى الرابع

### اللجنة المشتركة من

### لجنة النقل والمواصلات

### ومكاتب لجان الخطة والموازنة والشئون الاقتصادية

### والعلاقات الخارجية

### **السيد الأستاذ الدكتور رئيس مجلس النواب**

تحية طيبة، وبعد، فأتشرف بأن أقدم لسيادتكم، مع هذا، تقرير اللجنة المشتركة من لجنة النقل والمواصلات ومكاتب لجان: الخطة والموازنة والشئون الاقتصادية والعلاقات الخارجية، عن قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٧ لسنة ٢٠١٨ بشأن الموافقة على اتفاقية التعاون الاقتصادى والفنى للحصول على قرض بدون فائدة بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١، برجاء التفضل بعرضه على المجلس الموقر.

وقد اختارت اللجنة المشتركة، السيد النائب/ سامح السايح، مقررًا أصليًا، والسيد النائب/ عبد الهادى بعر، مقررًا احتياطيًا، لها فيه أمام المجلس.

**وتفضلوا سيادتكم بقبول وانرا الاحترام،**

**رئيس اللجنة المشتركة**

**(النائب/ هشام محمد عبد الواحد)**

## تقرير

### اللجنة المشتركة من لجنة النقل والمواصلات

**ومكاتب لجان: الخطة والموازنة والشؤون الاقتصادية والعلاقات الخارجية، عن قرار  
رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٧ لسنة ٢٠١٨ بشأن الموافقة على اتفاقية التعاون  
الاقتصادي والفنى للحصول على قرض بدون فائدة بين حكومتى جمهورية مصر العربية  
وجمهورية الصين الشعبية، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١.**

أحال المجلس بجلسته المعقودة في ١٠ من نوفمبر سنة ٢٠١٨ إلى لجنة مشتركة من لجنة النقل والمواصلات ومكاتب لجان: الخطة والموازنة والشؤون الاقتصادية والعلاقات الخارجية<sup>(١)</sup>، قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٧ لسنة ٢٠١٨ بشأن الموافقة على اتفاقية التعاون الاقتصادي والفنى للحصول على قرض بدون فائدة بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١، لبحثه وإعداد تقرير عنه يعرض على المجلس ليقرر فى شأنه مايراه.

**عقدت اللجنة المشتركة اجتماعاً في ٢٦ من نوفمبر سنة ٢٠١٨، لمناقشة موضوع القرار المعروض،  
حضره ممثلاً عن الحكومة السادة:**

- الدكتور/ عمرو شعت، نائب وزير النقل والقائم بأعمال رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية للأنفاق.
  - مهندس/ طارق أبو الوفا، رئيس الإدارة المركزية بالهيئة القومية للأنفاق.
  - مهندس/ أشرف عبد السلام، مساعد رئيس جهاز التشغيل للخط الثالث لمترو الأنفاق.
  - مهندس/ مجدى عبد المنصف، مدير عام البنية الأساسية بالهيئة القومية لسكك حديد مصر.
  - الأستاذ/ محمود خليفة، مدير عام بمصلحة الضرائب.
  - الأستاذة/ فادية على محمد، مدير عام بمصلحة الجمارك بوزارة المالية.
  - الأستاذة/ هالة أحمد فرج، مدير عام بقطاع التمويل بوزارة المالية.
  - الأستاذة/ منى أحمد، رئيس قطاع التعاون الأسيوي، بوزارة الاستثمار والتعاون الدولي.
  - الأستاذ/ عبد الله على قطب، باحث بوزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإدارى.
  - الأستاذ/ خالد عبد الله حسن، مدير عام خطط ومشروعات التنمية الاقتصادية بوزارة التنمية المحلية.
- ناقشت اللجنة المشتركة خلال اجتماعها موضوع القرار المشار إليه<sup>(٢)</sup> والمذكرة الإيضاحية المرفقة به، وراجعت مواد وبنود الاتفاقية، بعد أن استعادت نظر الدستور واللائحة الداخلية للمجلس، واطلعت على تقرير لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية<sup>(٣)</sup> بشأن طريقة إقرار الاتفاق المعروض، والذي انتهى إلى أن طريقة إقرار الاتفاقية المعروضة لا تتضمن ما يخالف الدستور وجاءت طبقاً للفقرة الأولى من المادة (١٥١) من الدستور والتي تنص على أن " يمثل رئيس الجمهورية الدولة فى علاقاتها الخارجية، ويبرم المعاهدات، ويصدق عليها بعد موافقة

(١) مرفق خطاب رئيس المجلس بالإحالة.

(٢) مرفق قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٧ لسنة ٢٠١٨ متضمناً الاتفاق والمذكرة الإيضاحية.

(٣) نظره المجلس ووافق عليه فى جلسته المعقودة يوم السبت ١٠ من نوفمبر سنة ٢٠١٨.

مجلس النواب، وتكون لها قوة القانون بعد نشرها وفقاً لأحكام الدستور"، والمادة ١٩٧ من اللائحة الداخلية للمجلس.

وفي ضوء ما دار من مناقشات، ومن خلال الإيضاحات التي أدلى بها السادة مندوبو الحكومة، وما اطلعت عليه اللجنة المشتركة من بيانات، فإن اللجنة تعرض تقريرها على النحو التالي:

- مقدمة.
- أولاً: بيانات الاتفاقية.
- ثانياً: أهم الإيضاحات التي أبدتها السادة مندوبو الحكومة.
- ثالثاً: رأي اللجنة المشتركة.

## مقدمة:

شهدت الحقبة الأخيرة من تاريخ مصر بعد نجاح ثورة ٣٠ يونيو تنفيذ العديد من المشروعات العملاقة في العديد من المجالات، حيث استحوذت خدمات النقل على نصيب وافر من تلك المشروعات من خلال تنفيذ المشروع القومي للطرق بمراحله المختلفة، ذلك المشروع الذي يمثل تطويراً لأحد أهم حلقات منظومة خدمات النقل على مستوى الجمهورية بشقيها - نقل الأفراد والبضائع - وفي سبيل استكمال تطوير باقى حلقات منظومة النقل، فقد وجهت القيادة السياسية بالعمل على مواكبة تنامي خدمات النقل السككى على مستوى العالم والتوسع فى تلك الشبكات وتطوير القائم منها، لذلك فقد أولت الحكومة مشروعات مد وتطوير خدمات النقل السككى اهتماما كبيرا، سواء فى مجال السكك الحديدية أو مترو الأنفاق أو القطار الكهربائى، وفى إطار هذا التوجه الذى تدعمه القيادة السياسية فقد شرعت الحكومة منذ عام ٢٠١٥ فى المفاوضات الرامية إلى تنفيذ مشروع القطار الكهربائى وإعداد الدراسات واتخاذ الإجراءات، الرامية إلى تنفيذ هذا المشروع الذى يمتد بطول ٦٧,٨٤٦ كم منها ٦١ كم مسار سطحى و ٦,١ كم تنفذ ليكون المسار على كوبرى علوى و ٠,٦٦٥ كم تنفذ فى مسار نفقى، ويتضمن خط السير ١١ محطة، تبدأ من مدينة السلام موقع محطة عدلى منصور التبادلية مع الخط الثالث للمترو، مارا بطريق القاهرة / الإسماعيلية الصحراوى حتى مدينة الروبيكى شمال خط سكك حديد السويس، ثم يتفرع فى الروبيكى إلى فرعين، أحدهما يتجه شمالاً بمحاذاة الطريق الدائرى الإقليمى بعد مدينة بدر متجها إلى مدينة العاشر من رمضان، والآخر يتجه جنوباً من محطة الروبيكى إلى العاصمة الإدارية الجديدة، ليكون بذلك أحد مشروعات التكامل المرتبطة بخدمات ومرافق العاصمة الإدارية الجديدة ذلك المشروع الضخم الذى يستهدف نموا سكانيا يصل إلى ٤٠ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٥٠.

ونظرا لارتفاع قيمة التكلفة الإجمالية لهذا المشروع فقد وجدت الحكومة أن هناك حتمية للاقتراض لتنفيذ المشروع فى أسرع وقت ممكن لتحقيق الأهداف المرجوة منه، لذلك توجهت الأنظار نحو الاستفادة من الشراكة الاستراتيجية الشاملة مع جمهورية الصين الشعبية، وكذلك البرنامج التنفيذى لتعزيز العلاقات بين البلدين، خاصة فى المجالات الاقتصادية والتجارية والاستثمارية والتي اتفق فيها الطرفان على تحقيق المنفعة المتبادلة

وتفعيل دور اللجنة الاقتصادية والتجارية الثنائية بين البلدين، والذي أثمر عن توقيع وزارة الاستثمار والتعاون الدولي مذكرة تفاهم مع بنك التصدير والاستيراد الصيني، تسعى إلى تسهيل التعاون مع بنك التصدير والاستيراد الصيني لتنفيذ العديد من المشروعات التنموية في مختلف القطاعات منها قطاع الكهرباء والنقل والموانئ والتي تتفق مع استراتيجية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مصر، كل هذه الأمور دعمت التوجه نحو توقيع هذه الاتفاقية والاتفاقيات المكملة لها للحصول على القرض من بنك التصدير والاستيراد الصيني ( exim ).

## أولاً: بيانات الاتفاقية.

### ← أطراف الاتفاقية

- الطرف الأول: حكومة جمهورية مصر العربية، وزارة النقل "ممثلة في الهيئة القومية للأنفاق" (مقرض)

- الطرف الثاني: حكومة جمهورية الصين الشعبية، (مقرض)

### ← الغرض من الاتفاقية: من أجل مواصلة تطوير وتعزيز علاقات الصداقة الودية والتعاون الاقتصادي

والفنى بين البلدين (مصر والصين)، وبناء على طلب حكومة جمهورية مصر العربية، توافق حكومة جمهورية الصين الشعبية على تقديم قرض بدون فائدة إلى حكومة جمهورية مصر العربية (وزارة النقل المصرية "ممثلة في الهيئة القومية للأنفاق")

### ← الجهة المستفيدة من القرض: وزارة النقل ممثلة في الهيئة القومية للأنفاق، وهي الجهة التي ستقوم

بالسداد، وتكون وزارة المالية هي الضامن لهذا القرض.

← قيمة القرض: ٣٥٠ مليون يوان (ثلاثمائة وخمسون مليون يوان فقط).

← سعر الفائدة: قرض بدون فائدة.

← استخدامات القرض: استكمال مشروع السكة الحديد العاشر من رمضان، المتفق عليه بين الجانبين.

← تنفيذ الاتفاقية: سيتم تحديد التفاصيل المتعلقة بتنفيذ هذه الاتفاقية في اتفاقية أخرى ستوقع بين الجانبين لاحقاً.

← مدة استخدام القرض: خمس (٥) سنوات تبدأ من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

← فترة السماح: خمس (٥) سنوات.

← فترة السداد: خلال عشر (١٠) سنوات تحتسب بعد خمس (٥) سنوات كاملة من نهاية مدة استخدام

القرض والخمس سنوات فترة السماح، حيث تسدد كل عام ١٠% من المبلغ المستخدم من القرض المذكور.

← حساب القرض: يشار إليه باختصار باسم حساب رقم ١٨/٢٠١٨ وهو حساب معونة بدون فوائد وبدون

رسوم يتولى كل من البنك المركزي المصري وبنك التنمية الصيني فتحه باسم الطرف الآخر بعملة اليوان الصيني.

## ← طريقة سداد القرض

- يتم سداد القرض على أقساط بعملات قابلة للتحويل أو باليوان الصيني.
- يمكن سداد القرض من خلال تصدير بضائع مصرية تتفق عليها الحكومتان (المصرية والصينية).
- في حالة سداد القرض بالعملات القابلة للتحويل، يجب أن يكون سعر الصرف للسداد هو المتوسط الحسابي لأسعار الصرف للعملات الوسيطة إلى اليوان الصيني وفقاً لما يعلنه مركز الصين لتداول العملات الأجنبية - المفوض من بنك الشعب الصيني - في آخر يوم عمل من كل عام خلال مدة استخدام القرض.
- يسدد القرض على أقساط كل عام بما يعادل نسبة ١٠% من المبلغ المستخدم منه.

## ← الإجراءات المحاسبية:

خلال مدة استخدام القرض وسداده، يجب أن تتخذ الإجراءات المحاسبية وفقاً لإجراءات التشغيل ذات الصلة المتبعة في مؤسسة بنك التنمية الصيني، ويجب أن تقدم تقارير دورية للحكومتين بالوضع المالي للحسابين.

## ← الضرائب والرسوم

يتحمل الجانب المصري (الجهة المستفيدة) كافة الضرائب الجمركية، وضريبة القيمة المضافة، والرسوم المماثلة الأخرى للمعدات والآلات، والمواد الواردة من الخارج لتنفيذ المشروع، بالإضافة إلى الحصول على تراخيص الاستيراد وأي مستندات أخرى مماثلة.

## ← حيز النفاذ:

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ من تاريخ آخر إخطار كتابي متبادل بين الجانبين يفيد بإتمام الإجراءات الدستورية اللازمة في كلا البلدين.

## ← سريان الاتفاقية

تظل هذه الاتفاقية سارية المفعول إلى أن تقوم الحكومتان بإتمام كافة التزاماتها الناتجة عنها.

## ← اللغة المعتدبها:

حررت هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١ باللغات العربية والصينية والإنجليزية ولكل من النصوص الثلاثة ذات الحجية، وفي حالة الاختلاف في تفسير، يعتد بالنص المحرر باللغة الإنجليزية.

ويحتفظ كلا من الطرفين بنسخة أصلية واحدة.

## ثانياً - أهم الإيضاحات التي أبدأها مندوبو الحكومة:

في ضوء ما دار من مناقشات لدراسة أسباب وتداعيات توقيع هذه الاتفاقية، وبحث بنودها والهدف منها، وبعد أن استمعت اللجنة إلى الإيضاحات التي أدلى بها السادة مندوبو الحكومة، فقد تبين لها ما يلي:

- الاتفاقية المعرضة في هذا التقرير تتيح قرضاً بدون فائدة يمثل تمويلاً جزئياً لمشروع القطار الكهربائي (مدينة السلام - العاشر من رمضان - العاصمة الإدارية - بلبيس) وهو ذات المشروع الذي وقع بشأنه الاتفاق الإطاري بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية بشأن تقديم الصين قرضاً ميسراً لجمهورية مصر العربية بقيمة إجمالية لا تتجاوز ٤ مليارات و ٦٠٤ ملايين يوان صيني، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١، والصادر بشأنه قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٦ لسنة ٢٠١٨، وبذلك تكون هذه الاتفاقية مكملة ومنتمة للاتفاق الإطاري سالف الذكر.

- تم الاتفاق بين الجانب المصرى والجانب الصينى على أن القرض الممنوح بموجب هذه الاتفاقية والمقدر بمبلغ ٣٥٠ مليون أيوان صينى بدون فائدة، يضاف إلى القرض الممنوح بموجب الاتفاق الإطاري سالف الذكر والمقدر بمبلغ ٤,٦٠٤ مليارات يوان صينى والمفروض عليه سعر فائدة بنسبة ٢% سنوياً، على أن يشكلها مع مبلغاً واحداً بسعر فائدة موحد بنسبة ١,٨%.

- يرجع السبب فى إبرام هذه الاتفاقية التى تتيح قرضاً بدون فائدة إلى أن البنوك المقرضة الكبيرة تضع شروطاً مالية ثابتة تتعامل بمقتضاها مع كافة المقترضين لتتال المصداقية بين المتعاملين معها ومن هذه البنوك بنك التصدير والاستيراد الصينى (إكزيم) الذى يضع ضمن شروط الإقراض المالية سعر فائدة الإقراض بنسبة ٢% سنوياً ، ونتيجة للتفاوض الذى بنى على العلاقات الجيدة بين البلدين فقد تم التوصل إلى توقيع هذه الاتفاقية فى شكل حساب معونه بدون فوائد للوصول إلى تخفيض نسبة الفائدة المفروضة على المبلغ الإجمالى الممنوح بموجب الاتفاقيتين الصادر بشأنهما قرارى رئيس جمهورية مصر العربية رقمى (٤٩٦ و٤٩٧) لسنة ٢٠١٨.

- التكلفة التقديرية التى تم الاتفاق عليها لتنفيذ المشروع تمثل أسعاراً تنافسية بالمقارنة بما يتم تنفيذه فى الدول الأخرى، حيث أنه بعد أن تم التوصل مع اتحاد الشركات المنفذة إلى احتساب تكلفة تنفيذ الكيلومتر الواحد بنحو ٢٠ مليون دولار، صدرت توجيهات القيادة السياسية بمقارنة تلك الأسعار بأسعار أخرى لمشروعات مثيلة فى عدة دول، وقد تبين أن تكلفة الكيلو متر الواحد من هذه المشروعات فى كل من المغرب والجزائر وكينيا والهند وماليزيا يتراوح بين ٢٦ إلى ٣٢ مليون دولار.

## **ثالثاً - رأي اللجنة المشتركة:**

بعد أن تدارست اللجنة مواد وبنود اتفاقية التعاون الاقتصادي والفنى للحصول على قرض بدون فائدة بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١، الصادر بشأنها قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٧ لسنة ٢٠١٨، مستحضرة أمامها الاتفاق الإطاري بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية بشأن تقديم الصين قرضاً ميسراً لجمهورية مصر العربية بقيمة إجمالية لا تتجاوز ٤ مليارات و ٦٠٤ ملايين يوان صيني، والموقع في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١، الصادر بشأنه قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٦ لسنة ٢٠١٨ وبعد أن استمعت إلى الإيضاحات التى أبدأها مندوبو الحكومة واطلعت على البيانات التى قدموها بشأن المشروع الممول من خلال اتفاقية القرض المعروضة واتفاقيات أخرى مكملتها لها ، وبعد أن بحثت اللجنة الشروط المالية المفروضة لتوفير التمويل اللازم للمشروع، فقد رأت اللجنة أن المشروع المستهدف تنفيذه يعد من مشروعات البنية الأساسية اللازمة للدولة الحديثة التى تتطلع إليها القيادة السياسية، بما توفره خدمات النقل السككى بالجر الكهربائى من خدمات متطورة وأمنة تلبى احتياجات المواطن المصرى بشكل يحفظ له كرامته وييسر معيشتة. هذا بالإضافة إلى أن العوائد الخدمية والمجتمعية والاقتصادية المستهدفة من هذا المشروع تفوق التكلفة المقررة له وما تتحمله الدولة من أعباء هذا القرض الممول للمشروع.

وفي ضوء ما تقدم فقد انتهى رأي اللجنة المشتركة إلى الموافقة على قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٤٩٧ لسنة ٢٠١٨، بشأن الموافقة على اتفاقية التعاون الاقتصادي والفنى للحصول على قرض بدون فائدة بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١.

واللجنة المشتركة إذ ترفع تقريرها إلى المجلس الموقر، ترجو الموافقة على ما رأت وعلى القرار التالي:

**”ووفق على اتفاقية التعاون الاقتصادي والفنى للحصول على قرض بدون فائدة بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية الصين الشعبية، والموقعة في بكين بتاريخ ٢٠١٨/٩/١، مع التحفظ بشرط التصديق.**

**رئيس اللجنة المشتركة**

**النائب / هشام عبد الواحد**