

الفصل الثالث

**التوصيف الحالي لقطاع النقل
الخارجى وكفاءة أدائه**

(فى ظل التحديات الحالية والمستقبلية)

الفصل الثالث

التوصيف الحالي لقطاع النقل الخارجى وكفاءة أدائه

(فى ظل التحديات الحالية والمستقبلية)

تقديم:

لا شك أن النقل الخارجى يلعب دوراً كبيراً فى نقل التجارة الخارجية من وإلى مصر، فيعتبر كل من النقل الجوى والنقل البحرى الشرايين الأساسية التى تتدفق خلالها كافة الأنشطة التصديرية، والسياحية وكذلك النقل البرى الدولى على الطرق، وأى اختناقات فى شرايين شبكة النقل الدولى تعكس آثارها السلبية العديدة على كفاءة أداء أنشطة التجارة الخارجية، وكذلك الأنشطة السياحية، والعكس فى حالة الارتقاء بكفاءة بنية شبكة النقل الدولى.

ويعالج هذا الفصل موضوع "التوصيف الحالى لقطاع النقل الخارجى وكفاءة أدائه فى ظل التحديات المستقبلية"، فى أربع أجزاء: يعالج الجزء الأول حالة النقل البرى الدولى على الطرق، ويتناول الجزء الثانى حالة النقل البحرى، فى حين يتناول الجزء الثالث حالة قناة السويس، ويتم معالجة حالة النقل الجوى فى الجزء الرابع.

أولاً: خطوط النقل البرى الدولى:

يعتبر النقل البرى الدولى حديث العهد فى مصر، وإن كانت معظم خطوطه تعتبر قديمة العهد، فقبل حرب ١٩٦٧ كان يوجد خط سكة حديد يربط بين مصر وغزة كما كان هناك طريق برى يربط بين السعودية ومصر عن طريق العقبة والذى كان يخدم الرحلات الدينية إلى الجزيرة العربية هذا بالإضافة إلى خط السلوم ليبيا... إلخ.

وكنتيجة لارتفاع نوالين وتذاكر السفر الخاصة بالنقل الجوى فقد تم تشغيل خطوط النقل البرى على الطرق بعد تطويرها وامدادها ببنية وتسهيلات النقل المناسبة. وقد اتخذت أشكال ومحاور الربط على شبكة النقل الدولى الصورة التالية^١.

١- المحاور الدولية:

المحور الأول: محور الساحل الغربى:

يبلغ طول هذا المحور حوالى ٧٠٠٠ كم، منها ١٤٣٦ كيلو متر طريق مزدوج. ويخدم هذا الطريق مدن القاهرة - الاسكندرية - مرسى مطروح - السلوم فى الاراضى المصرية، ومساعد - طبرق - درنة - بنغازى - طرابلس فى الاراضى الليبية، وقابس - صفاقس - سوسة - تونس فى الاراضى التونسية، وعنابة - قسطنطينية - الجزائر - أغادير - العيون بالاراضى الجزائرية، ويمتد إلى مدينة فاس - مراکش بالمملكة المغربية، ثم يمر بالصحراء الغربية حتى نواكشوط فى موريتانيا.

^١ محمد ابراهيم عراقى (١٩٩٧): النقل والتنمية السياحية فى مصر، محاضرة بكلية السياحة والفنادق بالقبوم جامعة القاهرة.

المحور الثاني: محور الساحل الشرقى:

يبدأ هذا المحور من القاهرة إلى الاسماعيلية ليعبر قناة السويس إلى القنطرة/العريش إلى رفح فى الاراضى المصرية، وحيفا بفلسطين ثم بيروت بلبنان، واللاذقية- حلب بسوريا. ويمتد إلى ديار بكر بتركيا.

المحور الثالث: القاهرة- نويبع - العقبة:

ويمر هذا الطريق عبر القاهرة- السويس عابرا نفق الشهيد أحمد حمدى إلى مدينة نويبع بواسطة الطريق الساحلى، الشط- أبو زنيمة - الطور - شرم الشيخ - رأس محمد - دهب - نويبع، أو بواسطة الشط- كاترين - سانت كاترين، على المفارق الغربية لطريق كاترين إلى نويبع.

وترتبط نويبع بالعقبة بواسطة خط عبارات منتظمة لخدمة المحاور التى تربط دول المشرق العربى بدول المغرب العربى.

المحور الرابع: القاهرة - الجابون:

ويبدأ هذا المحور من مدينة القاهرة إلى صعيد مصر مارا بالجيزة - بنى سويف - المنيا - أسيوط - سوهاج - قنا - أسوان - وادى حلفا بالسودان - إلى اثيوبيا - كينيا - تنزانيا - بنسوانا.

ولا يعمل هذا المحور فى الوقت الراهن وان كان يمكن أن يساهم فى ربط الدول الافريقية التى يخدمها هذا الخط سياحيا واقتصاديا.

المحور الخامس: محور القاهرة - السعودية:

من المتوقع أن يلعب هذا المحور دوراً كبيراً فى تنشيط حركة النقل البرى بين معظم بلدان الاقطار العربية وخلق بيئة مواتية لتفعيل تحركات التكامل

الاقتصادى بين الدول العربية، وذلك بعد انشاء جسر بحرى على خليج العقبة أمام جزيرة تيران حسب الاتفاق الموقع بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية فى هذا الشأن.

المحور السادس: محور سفاجا - ميناء ضياء بالسعودية:

وهذا المحور يربط بين القاهرة - سفاجا بالاراضى المصرية، ويتم الانتقال عبر البحر الأحمر من ميناء سفاجا إلى ميناء ضياء ثم الدخول إلى عمق الاراضى السعودية بعد ذلك عن طريق الطرق البرية.

وننتقل الآن إلى التعرف على حجم الحركة على محاور النقل الدولى من خلال تحليل بعض البيانات التى امكن جمعها عن حالة شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة.

٢- حركة التنقل على الخطوط الدولية:

فى هذا الجزء نحاول اعطاء صورة تقييمية عن حركة النقل على الخطوط الدولية (السياحية) من خلال تحليل وضع نشاط النقل السياحى لشركة شرق الدلتا للنقل والسياحة كالتالى:

تطور حركة الركاب والايرادات ونتاجية الراكب:

يوضح الجدول التالى تطور الركاب والايرادات ونتاجية الراكب المنقول على خطوط القاهرة - تل أبيب - القدس، وخط القاهرة - ليبيا، وخط القاهرة - نويبع، خلال الفترة ١٩٩٠/١٩٩١ - ١٩٩٦/٩٥.

جدول (٩٣): حجم حركة سفر الركاب على الخطوط الدولية

"شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة، خطوط القاهرة - القدس، القاهرة - ليبيا"

القاهرة - ليبيا				القاهرة - تل أبيب - القدس				السنة
إنتاجية الراكب بالجنيه	الرقم القياسي "ركاب"	الإيرادات بالآلاف جنيه	عدد الركاب	إنتاجية الراكب بالجنيه	الرقم القياسي "ركاب"	الإيرادات بالآلاف جنيه	عدد الركاب	
١٠	١٠٠	١٠٤	١٠٩٣٨	١٦	١٠٠	٤٢	٢٦٣٠	١٩٩١/٩٠
٨	٢١٢	١٧٦	٢٣٢٣٩	٢٧	١١١	٧٩	٢٩١٣	١٩٩٢/٩١
٥	٢٣٠	١١٨	٢٥١٧٢	٢٩	٩٥	٧٣	٢٤٨٩	١٩٩٣/٩٢
٥	٢٠١	١٠٢	٢١٩٤٧	٢٧	٩٥	٦٧	٢٤٩٢	١٩٩٤/٩٣
٤	١٨٧٧	٨٦٠	٢٠٥٣٢٣	٤٤	٧٣	٨٤	١٩٢٥	١٩٩٥/٩٤
٤	١٩٨٩	٩١١	٢١٧٦٣٦	٥٦	٥٧	٨٣	١٤٩٢	١٩٩٦/٩٥

المصدر: محمد إبراهيم عراقى، المرجع السابق الإشارة إليه.

ينضح من الجدول السابق أن حجم حركة الركاب على خط القاهرة - ليبيا يفوق بكثير خط القاهرة - تل أبيب - القدس. ويرجع انخفاض حركة خط القاهرة - القدس إلى الظروف السياسية وعدم التنفيذ الكامل لاتفاقيات السلام من قبل إسرائيل.

ثانياً: النقل البحري:

عرفت مصر النقل البحري منذ أقدم العصور إذ تشير الدراسات التاريخية إلى أن المصريين القدماء قد ارتادوا البحر الأحمر في اتجاه الرياح الموسمية، وإن تجارتهم البحرية قد وصلت إلى ما كان يعرف ببلاد "بونت" وتشير الدراسات التاريخية أيضاً إلى أن المصريين في العصور التالية قد ارتادوا البحر المتوسط وكانت لهم تجارتهم مع بلدانه. وفي العصر الحديث يعود ازدهار

صناعة النقل البحري في مصر إلى عهد محمد علي، حيث أنشأت ترسانة الإسكندرية لبناء السفن، وحفرت قناة المحمودية (عام ١٨١٩) لتضع ميناء الإسكندرية في هذا العصر المبكر على بداية طريق النقل متعدد الوسائط، وذلك بإضافة النقل النهري إلى النقل البحري.

أعقب هذا إنشاء مصلحة الموانئ والمنازل (عام ١٨٣١)، ثم منارة رأس التين (عام ١٨٤٢). وفي عام ١٨٥٣ افتتحت شبكة السكك الحديدية المصرية لتربط الإسكندرية بدخل البلاد، ولتضع ميناء الإسكندرية فعليا على طريق النقل متعدد الوسائط من خلال ربط النقل البحري بشبكات النقل النهري والبري والسكك الحديدية للبلاد. ومع بداية القرن العشرين بدأ إنشاء شركات ملاحية مصرية تمتلك سفنا تجارية ترفع العلم المصري، ومع زيادة حجم التجارة الخارجية المصرية زاد عدد هذه الشركات، وتنوعت السفن التي تملكنا، وكلها شركات مملوكة لأفراد (قطاع خاص).

وفي بداية الستينات كان هناك عدد ٥ شركات للنقل البحري في مصر، يبلغ حجم أسطولها عدد ٣٣ سفينة بإجمالي حمولة حوالي ٢٢٥ ألف طن منها ٢١ سفينة بضائع عامة بإجمالي حمولة حوالي ١٠٨ ألف طن، ٥ سفن ركاب بإجمالي حمولة حوالي ٣٠ ألف طن، ٧ ناقلات بترول بإجمالي حمولة حوالي ٨٧ ألف^٢. وفي عام ١٩٦٣ (مع قوانين الاشتراكية) تم تأميم هذه الشركات الخمسة، وضمها في شركة واحدة مملوكة للدولة تحت مسمى "الشركة المصرية للملاحة البحرية" والتي استمرت في العمل كمشغل وحيد منفرد حتى بداية السبعينات.

^٢ Ministry of Transport (1977): National Transport Study, vol. (3) p 51.

ومع بداية السبعينات (فى ١٩/٩/١٩٧١) أنشئت وزارة النقل البحرى بموجب القرار الجمهورى بقانون رقم ٢٤٠٠ لسنة ١٩٧١ بإعادة تنظيم الجهاز الحكومى للدولة^٣. وفى عام ١٩٧٣ تأسست شركة "فامكو" Famco للملاحة البحرية كشركة مشتركة بين مصر وسوريا وليبيا بهدف توفير خدمات النقل البحرى للبلاد المؤسسة للشركة وغيرها من البلدان العربية^٤.

وفى عام ١٩٧٤ تأسست شركة الإسكندرية للسفن والملاحة البحرية كأولى شركات القطاع الخاص فى قطاع النقل البحرى منذ التأميم، أعقب هذا تأسيس شركة "عرب بان" للسفن، والتي تعد ثانياً شركات القطاع الخاص فى قطاع النقل البحرى فى مصر منذ التأميم فى النصف الأول من الستينات. والجدول التالى يعرض لنا بياناً للشركات العاملة فى مجال النقل البحرى، ونوعيات وأعداد السفن التى تملكها فى منتصف السبعينات.

جدول (٩٤): الأسطول البحرى التجارى المصرى

حسب الملكية ونوعيات وأعداد السفن (١٩٧٦)

الشركة	بضائع		ركاب		ناقلات بتترول		الإجمالى	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
المصرية للملاحة	٣٨	١٩٩٦٠٠	٤	١٤٢٠٠	٣	٩٣٠٠٠	٤٥	٣٠٦٦٠٠
الإسكندرية للسفن	٥	٣٢٠٠٠	١	٥٠٠٠	-	-	٦	٥٠٠٠
عرب بان للسفن	٦	٢٧٦٠٠	-	-	٣	-	٦	٢٧٦٠٠
الإجمالى	٤٩	٢٥٩٢٠٠	٥	٥٠٠٠	٣	٩٣٠٠٠	٥٧	٥٠٠٠

٥٠٠٠ بيان غير متوافر (الحمولة بالطن)

المصدر: محسوب من: Op.cit, table 2-3, 1977, Ministry of Transport, National Transport Study.

^٣ مجلس الشورى، التقرير النهائى للجنة الإنتاج الصناعى والطاقة ص ٦.

^٤ لم تبدأ الشركة نشاطها إلا فى عام ١٩٧٧.

واعتباراً من النصف الثاني من السبعينات اتجهت سياسة الدولة الى تدعيم الأسطول البحرى التجارى الوطنى وزيادة طاقته، وذلك بزيادة أعداد سفن الأسطول وزيادة حمولتها وتحديث السفن التى يمتلكها قطاع الدولة مع اتاحة الفرصة للقطاع الخاص لمزاولة أنشطة النقل البحرى. وقد لعبت الترسانات الوطنية فى كل من الإسكندرية وبور سعيد دوراً هاماً فى هذا الصدد، حيث قامت خلال فترة الثمانينات ببناء ١٨ سفينة بإجمالى حمولة قدرها حوالى ٢١٢ ألف طن، أنظر جداول (٩٥)، (٩٦) التالى:

جدول (٩٥): بيان بالسفن التى تم بناؤها فى الترسانات المصرية ١٩٩١/٨٢

م	الترسانة	اسم السفينة	نوع السفينة	تاريخ البناء	الحمولة (طن)
١	الإسكندرية	١٥ مايو	بضائع عامة	١٩٨٢	٨٢٣٠
٢		أبورديس	متعددة الأغراض	١٩٨٣	١٢٨٠٠
٣		أبو زنيمة	متعددة الأغراض	١٩٨٣	١٢٨٠٠
٤		أبو عجيلة	متعددة الأغراض	١٩٨٤	١٢٨٠٠
٥		دمياط	صب جاف	١٩٨٥	٣٨٠٠٠
٦		قنا	صب جاف	١٩٨٦	٣٨٠٠٠
٧		ابن الوليد	متعددة الأغراض	١٩٨٨	١٢٨٠٠
٨		نوبيع	دحرجة	١٩٨٩	٣١٣٠
٩		القصير	دحرجة	١٩٨٩	٣١٣٠
١٠		المنوفية	متعددة الأغراض	١٩٩١	١٢٨٠٠
١١		الإسكندرية	متعددة الأغراض	١٩٩١	١٢٨٠٠

جدول (٩٦) تابع بيان بالسفن التي تم بناؤها في الترسانات المصرية ١٩٩١/٨٢

١٦٧٢٩٠	إجمالي الحمولة		١١	إجمالي عدد السفن	
٦٩٦٠	١٩٨٣	بضائع عامة	القنطرة	بورسعيد	١٢
٦٩٦٠	١٩٨٤	بضائع عامة	سيدى كيرير		١٣
٣١٣٠	١٩٨٦	درجة	رأس محمد		١٤
٣١٣٠	١٩٨٧	درجة	شرم الشيخ		١٥
٢٠١٨٠	إجمالي الحمولة		٤	إجمالي عدد السفن	
١٨٧٤٧٠	إجمالي الحمولات		١٥ سفينة	الإجمالي العام	

ملحوظات: على الجداول رقم (٩٥، ٩٦) السابقة: لم يشمل البيان عدد ٣ سفن تم بناؤها فى ترسانة الإسكندرية عام ١٩٨١ هـ: أحمس، إخناتون، تحتمس، وجميعها من نوعية البضائع العامة بحمولة موحدة ٨٢٣٠ طن لكل منها بإجمالي حمولة ٢٤٦٩٠ طن.
المصدر: وزارة النقل والمواصلات، إنجازات قطاع النقل والمواصلات ١٩٩٢/٨٢، ١٩٩٣.

١- الوضع المؤسسى والملكية:

تتمحور صناعة النقل البحرى بشكل أساسى حول السفينة، ومن ثم تتعدد أنشطة تلك الصناعة بتعدد الأطراف ذات الصلة بالسفينة، وبالتالي يشتمل قطاع النقل البحرى على كل أصحاب المصالح المرتبطة بالسفينة بدءاً من بنائها إلى تشغيلها الى الموانى ثم الخدمات البحرية. وكما هو الحال فى قطاعات صناعة النقل الأخرى ينقسم قطاع النقل البحرى إلى بنية أساسية (الموانى) وتشمل (وحدات النقل والخدمات البحرية).

ومع بداية الستينات من القرن الحالى (عقب صدور قوانين التأميم) كان قطاع النقل البحرى يدار بالكامل من خلال القطاع الحكومى (الدولة) سواء فى هذا البنية الأساسية أو التشغيل، حيث كانت الدولة تتولى مسؤولية إدارة الموانى

(من خلال هيئات عامة)، بينما يتولى القطاع العام (المملوك للدولة أيضاً) مسؤولية التشغيل، وذلك من خلال الشركات المالكة للسفن وشركات الخدمات البحرية، ومع التحولات التي شهدتها المجتمع المصري والتي كانت بدايتها في النصف الأول من السبعينات مع تطبيق سياسات الإنفتاح الإقتصادي، ثم إعادة الهيكلة الاقتصادية (الثمانينات)، والخصخصة (بداية التسعينات)، طرأ تحول على هيكل الملكية في قطاع النقل البحري تمثل في تأسيس عدد من الشركات العربية المشتركة في ظل قوانين تشجيع استثمار رأس المال العربي والأجنبي، إلا أن الوضع المؤسسي ظل باقياً على ما هو عليه لم ينله التغيير.

إلا أنه في عام ١٩٩٨ طرأ تغيير على كل من التشغيل والبنية الأساسية في قطاع النقل البحري، وذلك في إطار اتجاه الدولة نحو زيادة مشاركة القطاع الخاص في الاقتصاد القومي تمثل هذا التغيير فيما يتعلق بالتشغيل - في صدور القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٦٤، والذي أجاز للأشخاص الطبيعية أو المعنوية مزاولة أعمال النقل البحري والشحن والتفريغ والوكالة الملاحية وتمويل السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغير ذلك من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري. وفيما يتعلق بالبنية الأساسية فقد صدر القانون رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٨ بإضافة مادة جديدة إلى القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٦ في شأن الموانئ التخصصية، أجازت منح التزامات المرافق العامة للمستثمرين المصريين وغيرهم أشخاصاً طبيعيين أو اعتباريين في الداخل والخارج.

ويتحدد الوضع المؤسس لقطاع النقل البحري (١٩٩٩) في الآتي:

١ - وزارة النقل ويتبعها:

١/١ مصلحة الموانئ والمنازل.

٢/١ الموانئ التجارية وعددها ١٣ ميناء.

٣/١ الموانى التخصصية:

- ١/٣/١ الموانى التعدينية، وعددها ٦ موانى.
- ٢/٣/١ موانى البترول، وعددها ١٠ موانى.
- ٣/٣/١ موانى الصيد، وعددها ٩ موانى.
- ٤/٣/١ الموانى السياحية، وعددها ٥ موانى.

٢- وزارة قطاع الأعمال، ويتبعها:

- ١/٢ الشركة القابضة للنقل البحرى، ويتبعها:
 - ١/١/٢ الشركة المصرية للملاحة البحرية.
 - ٢/١/٢ الشركة المصرية لآعمال النقل البحرى.
 - ٣/١/٢ شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية.
 - ٤/١/٢ شركة أمون للتوكيلات الملاحية.
 - ٥/١/٢ شركة أبو سمبل وطيبة للتوكيلات الملاحية.
 - ٦/١/٢ شركة ترسانة الإسكندرية.
 - ٧/١/٢ الشركة المصرية لأصلاح وبناء السفن.
 - ٨/١/٢ الشركة العامة للورش (الترسانة).
 - ٩/١/٢ الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية.
 - ١٠/١/٢ الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ.
 - ١١/١/٢ شركة المستودعات المصرية العامة.
 - ١٢/١/٢ شركة الإسكندرية لتداول الحاويات.
- ٢/٢ الشركة القابضة للنقل والتجارة، ويتبعها:
 - ١/٢/٢ شركة دمياط لتداول الحاويات.
 - ٢/٢/٢ شركة بورسعيد لتداول الحاويات.

٣- جهات أخرى:

- ١/٣ الأكاديمية البحرية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- ٢/٣ مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى.
- ٣/٣ معهد تدريب الموانى.
- ٤/٣ معهد التدريب الفنى البحرى.
- ٥/٣ معهد تدريب الصيد.

أما فيما يتعلق بالملكية فانه كما سبق القول فإن قطاع النقل البحرى منذ صدور قوانين التأميم فى النصف الأول من الستينات كانت ملكيته بالكامل خاضعة للقطاع العام، إلا أنه بعد تطبيق سياسات الانفتاح الإقتصادى والتحويلات الهيكلية للاقتصاد المصرى التى أعقبت ذلك، سمح للقطاع الخاص بالاستثمار فى صناعة النقل البحرى ومزاولة أنشطته بدءاً من ملكية السفن وتسيير الخطوط الملاحية وحتى تقديم الخدمات البحرية. لذا فإن الملكية فى هذا القطاع الآن (١٩٩٩) تضم ثلاثة أشكال، هى: ملكية الدولة (من خلال الشركات العاملة فى إطار القطاع الإستثمارى والمشارك)، ثم ملكية القطاع الخاص.

٢- خصائص نظام النقل البحرى:

٢-١ الشبكة:

٢-١-١ الخطوط الملاحية:

يبلغ عدد الخطوط الملاحية التى تعمل عليها سفن الاسطول البحرى التجارى المصرى طبقاً لبيانات ١٩٩٨ عدد ١٤ خطاً ملاحياً، والجدول التالى يعرض لنا بيانا لهذه الخطوط والدول التى يخدمها كل خط ملاحى منها:

جدول رقم (٩٧): الخطوط الملاحية للأسطول البحرى التجارى المصرى ١٩٩٨

م	الخط الملاحى	الدول التى يخدمها
١	غرب أوروبا	المانيا، هولندا، بلجيكا، البرتغال.
٢	الشمال والبلطيق	بولندا، فنلندا، دنمارك، السويد، النرويج.
٣	إنجلترا	المملكة المتحدة، إيرلندا.
٤	أمريكا الشمالية وكندا	الولايات المتحدة الأمريكية، كندا.
٥	الأدرياتيك	إيطاليا، سويسرا، البانيا، المجر، النمسا، يوغوسلافيا، تشيكوسلوفاكيا.
٦	البحر المتوسط	اليونان، قبرص، تركيا، فرنسا، أسبانيا، سوريا، لبنان، الجزائر، تونس، المغرب.
٧	الهند	الهند، باكستان، بنجلاديش، سريلانكا.
٨	البحر الأحمر	السعودية، السودان، اليمن، الاردن، العراق.
٩	البحر الأسود	روسيا، رومانيا، بلغاريا.
١٠	الخليج العربى	الكويت، الامارات، قطر.
١١	الشرق الأقصى	الصين، اليابان، هونج كونج، تايلاند، تاوان، سنغافورة، كوريا الشمالية، كوريا الجنوبية، ماليزيا، إندونيسيا، استراليا.
١٢	شرق أفريقيا	كينيا، اثيوبيا، تنزانيا، أوغندا، زامبيا.
١٣	غرب أفريقيا	الكاميرون، غانا، نيجيريا، السنغال، ساحل العاج.
١٤	امريكا الجنوبية	البرازيل، كوريا، الأرجنتين، أورجواى، شيلي، بيرو.

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الاحصائى السنوى الجزء الأول، سبتمبر ١٩٩٨.

٣-١-٢ الأهمية النسبية للخطوط الملاحية:

بصفة عامة يأتى تحديد ومعرفة اتجاهات التجارة الخارجية (وكذلك نوعيات السلع) المنقولة بحرا دائما فى مقدمة أهداف دراسات النقل البحرى، وبالتالي لعله من المفيد فى هذا المقام التعرف على الأهمية النسبية للخطوط الملاحية

التي تعمل عليها سفن الأسطول البحري التجاري المصري، ويتحقق هذا من خلال التعرف على دور تلك الخطوط الملاحية في حركة (أو تداول أو نقل) التجارة الخارجية المصرية. والجدول التالي -جدول رقم (٤)- يعرض لنا حجم التجارة الخارجية المصرية عام ١٩٩٧ (واردات وصادرات) موزعة طبقاً للخطوط الملاحية:

جدول (٩٨): الأهمية النسبية للخطوط الملاحية في نقل تجارة مصر الخارجية (١٩٩٧)

الصادرات		الواردات		الخطوط الملاحية
%	بالآلاف طن	%	بالآلاف طن	
٩,٧	١٥٧	٣,٩	١٠٠٦	غرب أوروبا
٠,٢	٤١	٥,٧	١٤٥٥	الشمال والبلطيق
٠,٦	١٠٦	١,٣	٣٤٥	انجلترا
١٢,٨	٢٠٩	٢٢,٣	٥٧٢٢	امريكا الشمالية وكندا
١١,٢	١٨٢١	٣,٧	٩٤٦	الأدرياتيك
١١,٨	١٩٣١	١٠,٩	٢٨٠٢	البحر المتوسط
٣,٠	٤٩٢	٠,٨	١٩٩	الهند
٢,٩	٤٨٣	٣,٤	٨٦١	البحر الأحمر
٤,٢	٦٧٨	١٦,٠	٤١١٨	البحر الأسود
١,٤	٢٣٢	٠,٤	١٠٤	الخليج العربي
١١,٦	١٨٩٢	١٤,٨	٣٨٠٩	الشرق الأقصى واستراليا
٠,٠٢	٤	٠,٣	٧٣	شرق أفريقيا
٠,٠١	٣	٠,٠٢	٥	غرب أفريقيا
٠,٤	٦٨	١٣,٣	٣٤١٢	أمريكا الجنوبية
٣٠,٠	٤٩٠٢	٣,٢	٨٢٢	دول أخرى
١٠٠	١٦٣٢٧	١٠٠	٢٥٦٧٦	الإجمالي

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الدليل الإحصائي السنوي - الجزء الأول، سبتمبر ١٩٩٨.

يتبين لنا من الجدول السابق أن الغالبية العظمى من الواردات المصرية المنقولة بحراً تأتي من أمريكا الشمالية، حيث تمثلت نسبة الواردات المنقولة على الخط الملاحي أمريكا الشمالية وكندا حوالي ٢٢,٣% من إجمالي حجم الواردات المصرية المنقولة بحراً في عام ١٩٩٧، ومن ثم يأتي الخط الملاحي أمريكا الشمالية وكندا في مقدمة الخطوط الملاحية التي تعمل عليها سفن الأسطول البحري التجارى المصرى من حيث الأهمية النسبية، يليه فى ذلك الخط الملاحي البحر الأسود بنسبة ١٦%، ثم الخط الملاحي الشرق الأقصى واستراليا بنسبة ١٤,٨%. ولعل تفسير هذا يتضح لنا بالنظر إلى الهيكل السلعى للواردات المصرية المنقولة بحراً فى عام ١٩٩٧ والذي يعرضه الجدول رقم (٩٩) التالى:

جدول (٩٩): الهيكل السلعى للواردات المصرية موزعاً حسب الخطوط الملاحية (١٩٩٧)

بالآلف طن

للخط الملاحي	مجمدات	دقيق	فوسفات واسمدة	اسمنت	بنزين وغاز	قمح وذرة	أخشاب	فحم حجرى وكوك	زيت نهائية	بوغيات بضائع أخرى	الإجمالى
غرب أوروبا	٥١	٩-	٩١٨	١٢	-	-	١٦	٥٠	٧	٨٥٢	١٠٠٦
الشمال	٥	-	١	١٦	-	-	٥٠٨	١٩٠	-	٧٢٥	١٤٥٥
البلطيق	٣٧	-	٣	-	-	-	-	٤١	-	٢٦٤	٢٤٥
انجلترا	١٤	١	١	١	-	٣٧١١	٥٣	٩٤٣	١١٣	٨٨٥	٥٧٢٢
أمريكا الشمالية	-	٢٤	٢٣	١٨	٢٩	١٩	١٢	-	١٠٠	٧٢١	٩٤٦
الادرياتيك	٩,٥	٤٥	-	٧٠,٦	٤١	٧٩٦	٩	-	٣١	١١٦٤,٥	٢٨٠٢
البحر المتوسط	-	-	٢	-	١٤	-	-	-	-	١٨٠	١٩٦
لهند	-	-	١٨	-	١٦٠	-	-	-	-	٦٨٢	٨٦١
البحر الأحمر	-	-	٦	١٤٣٣	٣٢	٣	٣٣٦	-	٩٢	٢٢١٦	٤١١٨
البحر الأسود	-	-	-	٢١	-	-	-	-	-	٨٢	١٠٤
الخليج العربى	-	-	٢٨٤	٤٠	-	١٨٣٦	٤٠	٢٧٢	٣٤٢	٩٩٥	٢٨٠٩
الشرق الأقصى	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٧٣	٧٣
شرق أفريقيا	-	-	-	-	-	-	١	-	-	٤	٥
غرب أفريقيا	-	-	-	-	-	-	١٣	١١٠٢	٧٠	٢٢٦٧	٣٤١٢
أمريكا الجنوبية	٣,٥	-	٨٢	-	٢٩	١٣	٤	١٤٤	-	٥٤٦,٥	٨٢٢
دول أخرى	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	١٢٠	٧٠	٤٣٨	٢٢٤٧	٣٠٥	٧٤٨٠	١٠٠٢	١٦٤٠	٧٥٥	١١٦١٩	٢٥٦٧٦

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الإحصائى السنوى - الجزء الأول، مرجع سابق.

يتضح لنا من الجدول أن واردات الحبوب (والتي تشمل القمح والذرة) قد مثلت نسبة عالية من بين نوعيات سلع الواردات المصرية في عام ١٩٩٧، إذ بلغت حوالي ٧,٥ مليون طن بنسبة حوالى ٢٩% من إجمالي الواردات المصرية، جاء معظمها من أمريكا الشمالية (حوالى ٧,٣ مليون طن، بنسبة ٤٩,٦% من إجمالي واردات الحبوب)، يليها استراليا (حوالى ١,٨ مليون طن، بنسبة ٢٤,٥% من إجمالي واردات الحبوب). أما بالنسبة للصادرات، وكما هو الحال بالنسبة للواردات، فقد استحوذ الخط الملاحي أمريكا الشمالية وكندا على أعلى نسبة من بين الخطوط الملاحية (١٢,٨%) يليه الخط الملاحي البحر المتوسط بنسبة ١١,٨%، ثم خط الشرق الأقصى واستراليا بنسبة ١١,٦%. وأيضاً نجد تفسير هذا في الهيكل السلعي للصادرات المصرية المنقولة بحراً والذي يعرضه لنا الجدول رقم (١٠٠) التالى:

جدول (١٠٠): الهيكل السلعي للواردات المصرية موزعاً حسب الخطوط الملاحية (١٩٩٧) بالآلف طن

الخط الملاحي	بوكسيت وكبريت	ملح طعام	بتروئ خام	موتج وفاكهة	بطاطس	بصل	قطن خام	منسوجات	الومنيوم	نوعيات بضائع أخرى	الإجمالى
غرب أوروبا	-	-	-	٤	٧٥	١	٢	٢٨	٢٨	١٤٤١	١٥٧٦
الشمال	-	-	-	-	١	-	-	-	-	٤٠	٤١
البلطيق	-	-	-	١١	٦٥	١	-	٦	-	٢٣	١٠٦
انجلترا	-	١٤٥	١٨٣٧	١	-	-	-	٩	١	١٠٢	٢٠٩٥
أمريكا الشمالية	١٠	٣٠	٤٩٤	-	١٩	٤	١٣	١٣	٣٩	١١٩٩	١٨٢١
الإندونيسيا	١٢٥	٧	٣٧٧	٣	٦٤	١٩	٨	١٤	٣٢	١٢٨٢	١٩٣١
البحر المتوسط	٢٣	-	٤٤٤	-	-	-	٣	-	-	٢٢	٤٩٢
الهند	١٥	-	-	٣٠	٢	٥٦	-	-	٦	٣٧٤	٤٨٣
البحر الأحمر	-	٨١	٣١٤	٤٦	٢	٧	-	٢	-	٢٢٦	٦٧٨
البحر الأسود	٥	-	-	١٤	٤	٦	-	-	١	٢٠٢	٢٢٢
الخليج العربى	١٤	-	١٢٩	٥	-	-	٩	-	١٥	١٧٢٠	١٨٩٢
الشرق الأقصى	-	-	-	١	-	-	-	-	-	٣	٤
شرق أفريقيا	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٣	٣
غرب أفريقيا	٢	-	-	-	-	-	-	-	-	٦٦	٦٨
أمريكا الجنوبية	٩	٧	٢٥٥٣	١٠	١	١٠	٧	١٢	٦	٢٢٨٧	٤٩٠٢
بول أخرى	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	٢٠٣	٢٧٠	٦١٤٨	١٢٥	٢٣٢	١٠٤	٤٢	٨٤	١٢٨	٨٩٦٥	١٦٣٢٧

المصدر: نفس مصدر الجدول السابق.

يوضح الجدول أن البترول الخام يمثل حوالى ٣٧,٧% من إجمالي الصادرات يليه المحاصيل الزراعية.

٢-٢ الأسطول وطاقة النقل المتاحة:

٢-٢-١ تطور أعداد وطاقة سفن الأسطول:

يتكون الأسطول البحرى التجارى للدولة من مجموع السفن التى ترفع علم الدولة على اختلاف نوعياتها وأحجامها. والجدول التالى يعرض لنا تطور أعداد السفن وطاقة الأسطول البحرى التجارى المصرى خلال الفترة ١٩٨٦/٨٥ - ١٩٩٧/٩٦:

جدول (١٠١): تطور أعداد السفن وطاقة الأسطول البحرى التجارى المصرى
١٩٩٧/٩٦ - ١٩٨٦/٨٥

طاقة الأسطول		السفن		السنوات
الرقم القياسى	الطاقة (بالآلف طن)	الرقم القياسى	عدد	
١٠٠	١٣٠٠	١٠٠	١٣٥	١٩٨٦/٨٥
٩٨	١٢٧١	٩٩	١٣٣	١٩٨٧/٨٦
١٠٣	١٣٤٠	٩٩	١٣٤	١٩٨٨/٨٧
١٠٨	١٤٠١	١٠٢	١٣٨	١٩٨٩/٨٨
١٠٨	١٣٩٩	١٠٤	١٤٠	١٩٩٠/٨٩
١١١	١٤٤٨	١٠٧	١٤٥	١٩٩١/٩٠
١١٠	١٤٢٧	١٠٨	١٤٦	١٩٩٢/٩١
١١٠	١٤٣٣	١٠١	١٣٧	١٩٩٣/٩٢
١٢٠	١٥٦٠	٩٨	١٣٢	١٩٩٤/٩٣
١٢٤	١٦١٠	٩٦	١٣٠	١٩٩٥/٩٤
١٢٨	١٦٦٧	٩١	١٢٣	١٩٩٦/٩٥
١٥١	١٩٦٧	٩٠	١٢٢	١٩٩٧/٩٦

* أعداد السفن تشمل السفن العاملة وغير العاملة.

المصدر: وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى ١٩٩٨.

توضح لنا بيانات الجدول السابق أنه على الرغم من أن عدد سفن الأسطول البحري التجارى المصرى قد إنخفض بين عامى ١٩٨٦/٨٥ و ١٩٨٧/٨٦ من ١٣٥ إلى ١٣٤ سفينة، إلا أنه عاود الإرتفاع بدءاً من عام ١٩٨٨/٨٧ ليصل إلى ١٤٦ سفينة فى عام ١٩٩٢/٩١، ثم عاود الإنخفاض مرة أخرى ليصل إلى ١٣٧ سفينة فى عام ١٩٩٣/٩٢، ثم ينخفض إلى ١٢٢ سفينة فى عام ١٩٩٧/٩٦. ويلاحظ هنا أن الزيادة فى عدد سفن الأسطول ما بين ١٩٨٦/٨٥ و ١٩٩٢/٩١ لم تتجاوز ٨,١% من سنة الأساس.

وفى المقابل نجد أن الطاقة التحويلية للأسطول قد ارتفعت من ١٣٠٠ ألف طن فى عام ١٩٨٦/٨٥ إلى ١٩٦٧ ألف طن فى عام ١٩٩٧/٩٦، بنسبة زيادة قدرها ٥١,٣% من سنة الأساس ١٩٨٦/٨٥. وكما هو الحال فى اعداد السفن توضح لنا بيانات الجدول أن الرقم القياسى لطاقة السفن قد انخفض فى بداية الفترة موضع الدراسة إلى ٩٨% فى عام ١٩٨٧/٨٦، ثم أخذ فى التزايد التدريجى بعد ذلك حتى وصل إلى ١١١% فى عام ١٩٩١/٩٠، إلا أنه تناقص إلى ١١% خلال العامين ١٩٩٢/٩١ و ١٩٩٣/٩٢، ثم عاود الارتفاع بشكل مستمر خلال الأعوام التالية حتى بلغ ١٥١% فى عام ١٩٩٧/٩٦.

٢-٢-٢ توزيع سفن الأسطول حسب الحمولة والملكية:

توضح لنا مراجعة بيانات توزيع سفن الأسطول البحري التجارى المصرى حسب الحمولات ونوعية السفن والتي يعرضها لها الجدول رقم (٨) أن نسبة عالية من سفن الأسطول البحري التجارى المصرى تصل إلى ٥٦,٧% تقل حمولاتها عن ١٠ آلاف طن، بينما تبلغ نسبة السفن فى فئات الحمولات أكبر من ١٠ آلاف طن وأقل من ٥٠ ألف طن حوالى ٣٣%. بينما ١٠,٣% من حجم الأسطول تزيد حمولاته عن ٥٠ ألف طن. أيضاً توضح لنا بيانات الجدول رقم

(١٠٢) أن ١٠٠% من سفن الأسطول من نوعية سفن البضائع العامة ومتعددة لا تزيد حمولاتها عن ٢٠ ألف طن، بينما حوالي ٦٨% من سفن الصب الجاف وحوالي ٤٣% من ناقلات البترول تزيد حمولاتها عن ٤٠ ألف طن.

وفيما يتعلق بتوزيع سفن الأسطول حسب الملكية فقد تعذر الحصول على بيانات موحدة لسلسلة زمنية حتى يمكن تتبع التطور في أشكال الملكية للأسطول، يرجع هذا بصفة أساسية إلى حداثة إنشاء بنك معلومات قطاع النقل البحرى. على أية حال فقد أمكن التوصل إلى توزيع لسفن الأسطول خلال الفترة من ١٩٨٣/٨٢ وحتى ١٩٩٧/٩٦ فى صورة ثلاث نقاط زمنية، ولكن يجب علينا ملاحظة أن بيانات السنوات ١٩٨٣/٨٢ و ١٩٩٢/٩١ تشير إلى اجمالى سفن الأسطول (العامة وغير العاملة)، بينما تشير بيانات ١٩٩٧/٩٦ إلى السفن العاملة فقط. والجدول رقم (١٠٢) يعرض لنا توزيعاً لسفن الأسطول خلال تلك الفترة المشار إليها.

جدول (١٠٢): توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى العاملة حسب الحمولة ونوعية السفينة ١٩٩٧/٩٦

الحمولة بألف طن	بضائع عامة ومتعددة الأغراض	صب جاف	ناقلات بترول	ركاب	اجمالى
أقل من ٥	٢٠	-	٢	٣	٢٥
١٠-٥	٢٩	-	-	١	٣٠
٢٠-١٠	١٥	١	-	-	١٦
٣٠-٢٠	-	١	-	-	١
٤٠-٣٠	-	٥	٢	-	٧
٥٠-٤٠	-	٨	-	-	٨
أكبر من ٥٠	-	٧	٣	-	١٠
الإجمالى	٦٤	٢٢	٧	٤	٩٧

المصدر: وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى ١٩٩٨.

جدول (١٠٣): توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى
حسب الملكية ١٩٨٢ - ١٩٩٧

١٩٩٧/٩٦		١٩٩٢/٩١		١٩٨٣/٨٢		القطاعات
حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	
٢٥٣	٢١	٣٩٠	٤٢	٣١٥	٣٨	قطاع الأعمال العام
١٠١٦	٣٠	٨٢٦	٥٦	٢٦٨	٤٢	القطاع الاستثمارى
٥٨١	٤٦	٢٣٣	٤٨	٥١	١١	القطاع الخاص
١٨٥٠	٩٧	١٤٤٩	١٤٦	٦٣٤	٩١	الإجمالى

* الحمولة بالآلف طن. * بيانات ١٩٨٣/٨٢ و ١٩٩٢/٩١ تشمل السفن غير العاملة.

* بيانات ١٩٩٧/٩٦ تقتصر على السفن العاملة.

المصدر:

(١) بيانات ١٩٨٣/٨٢ و ١٩٩٢/٩١ من: وزارة النقل والمواصلات، إنجازات قطاع

النقل والمواصلات ١٩٩٢/٨٢، ١٩٩٣، ص ٩٦.

(٢) بيانات ١٩٩٧/٩٦ من: وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى

.١٩٩٨

توضح لنا بيانات الجدول السابق انخفاض مساهمة كل من قطاع الدولة (قطاع الأعمال العام) والقطاع الاستثمارى فى ملكية سفن الأسطول البحرى التجارى بشكل مستمر خلال الفترة موضع الدراسة (١٩٨٣/٨٢ - ١٩٩٧/٩٦) على مستوى أعداد السفن، وإن اختلف هذا الإتجاه على مستوى الحمولات. فعلى مستوى أعداد السفن إنخفضت ملكية قطاع الأعمال العام من ٤١,٨% من حجم الأسطول فى عام ١٩٨٣/٨٢ إلى ٢١,٦% فى عام ١٩٩٧/٩٦، وانخفضت ملكية القطاع الاستثمارى بين هاتين السنتين من ٤٦,٢% إلى ٣١%، وفى المقابل ارتفعت ملكية القطاع الخاص من ٢١% فى عام ١٩٨٣/٨٢ إلى ٤٧,٤% فى عام ١٩٩٧/٩٦. أما على مستوى الحمولات فقد انخفضت نسبة

مساهمة قطاع الأعمال بشدة من ٤٩,٧% فى عام ١٩٨٣/٨٢ إلى ١٣,٧% فى عام ١٩٩٧/٩٦ أما القطاع الاستثمارى فقد زادت نسبة مساهمته فى الحمولات من ٤٢,٣% إلى ٥٤,٩% بين عامى ١٩٨٣/٨٢ و ١٩٩٧/٩٦. مع الأخذ فى الاعتبار ماسبق الإشارة إليه من انخفاض ملكية القطاع الاستثمارى فى إعداد السفن، يمكننا ان نستنتج أن عمليات الاحلال فى الأسطول المملوك للقطاع الاستثمارى متجهة نحو السفن ذات الحمولات الكبيرة. أما القطاع الخاص فقد واكب نصيبه من الحمولات الاتجاه الذى اتخذه هذا القطاع فى ملكية السفن، حيث ارتفعت الحمولات من ٨% فى عام ١٩٨٣/٨٢ إلى ٣١,٤ فى عام ١٩٩٧/٩٦. ومن هذا نستنتج ارتفاع نصيب القطاع الخاص (بشقيه الاستثمارى المشترك والخاص) فى ملكية وسائل النقل بقطاع النقل البحرى.

٢-٢-٣ نوعيات سفن الأسطول:

يعرض لنا الجدول التالى جدول رقم (١٠٤)- توزيعاً للأسطول البحرى التجارى المصرى حسب أنواع وحمولات السفن، وذلك خلال الفترة ١٩٩١/٩٠ - ١٩٩٧/٩٦. وتوضح لنا بيانات الجدول ماسبق أن رصدناه فى الفترة السابقة من أن عدد سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى فى تناقص مستمر من ١٤٥ سفينة فى عام ١٩٩١/٩٠ إلى ١٢٢ سفينة فى عام ١٩٩٧/٩٦ (فقرة ٢-١-٢)، وعلينا ملاحظة أن هذه الأرقام (أعداد السفن) تشمل كل من السفن العاملة والسفن غير العاملة. على أية حال فإن هذا الإنخفاض فى عدد السفن صاحبه زيادة فى الطاقة التحميلية للأسطول (فقرة ٢-٢-٢). وما يهمنا الآن هنا هو رصد ملاحظة أساسية هى خلو الأسطول البحرى التجارى المصرى من أى سفينة تخصصية فى نقل الحاويات، فى الوقت الذى تزايد فيه الإتجاه العالمى نحو تحوية البضائع بالشكل الذى يمكن معه القول بأن النقل بالحاويات يمثل

مستقبل النقل البحري (نقل البضائع) على المستوى العالمي. وتجدر الإشارة هنا إلى أن تقرير حديث مؤرخ ٤/٥/١٩٩٩ صادر عن مجلس الشورى فى دور الإنعقاد العادى التاسع عشر حول النقل البحرى فى مصر قد أشار إلى انضمام سفينة نقل حاويات متخصصة إلى الأسطول المصرى خلال عام ١٩٩٨ حملتها ١٧١٧٥ طن بطاقة نقل ١٠٩٢ حاوية مكافئة، وتعد هذه السفينة هى أول سفن الحاويات فى الأسطول البحرى التجارى المصرى.

جدول (١٠٤): الهيكل النوعى لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى

سنوات	بضائع عامة		صب جاف		ناقلات بترول		ركاب		إجمالى	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
٩١/٩٠	١١١	٦٦٥	١٥	٥٧٦	١٠	١٩٢	٩	١٥	١٤٥	١٤٤٨
٩٢/٩١	١١٢	٦٧٨	١٥	٥٧٦	١٠	١٥٧	٩	١٥	١٤٦	١٤٢٦
٩٣/٩٢	١٠٩	٦٧٢	١٥	٥٧٦	٦	١٧٢	٧	١٣	١٣٧	١٤٣٣
٩٤/٩٣	١٠٠	٦٠٦	١٦	٧٠٢	٩	٢٣٤	٦	٨	١٣١	١٥٥٠
٩٥/٩٤	٩٧	٦١١	١٦	٧٠٢	١٠	٢٨٤	٧	١١	١٣٠	١٦١٠
٩٦/٩٥	٩٠	٥٧٩	١٧	٧٩٧	٨	٢٧٨	٨	١٣	١٢٣	١٦٦٧
٩٧/٩٦	٨٢	٥٥٤	٢٣	١٠٨٢	٨	٣١٦	٩	١٤	١٢٢	١٩٦٧

* الحمولة بالألف طن ألف راكب.

* بيانات ١٩٨٢/٨٢ و ١٩٩٢/٩١ تشمل السفن غير العاملة.

* السفن العاملة وغير العاملة.

المصدر: وزارة النقل البحرى، مركز معلومات النقل البحرى ١٩٩٨.

بالعودة إلى بيانات الجدول رقم (١٠٤) نلاحظ أنه خلال عقد التسعينات (١٩٩١/٩٠ - ١٩٩٧/٩٦) انخفض عدد سفن البضائع العامة والسفن متعددة الأغراض من ١١١ سفينة بحمولة ٦٦٥ ألف طن فى عام ١٩٩١/٩٠ إلى ٨٢ سفينة بحمولة ٥٥٤ ألف طن فى عام ١٩٩٧/٩٦، هذا يعنى أن الانخفاض كان

على محورى العدد والحمولة. عكس هذا الاتجاه نجده فى حالة سفن الصب الجاف وناقلات الحبوب التى زادت على محورى العدد والحمولة من ١٥ سفينة بحمولة ٥٧٦ ألف طن فى عام ١٩٩١/٩٠ إلى ٢٣ سفينة بحمولة ١٠٨٢ ألف طن فى عام ١٩٩٧/٩٦. أما ناقلات البترول فقد إنخفض عددها من ١٠ ناقلات حمولة ١٩٢ ألف طن (١٩٩١/٩٠) إلى ٨ ناقلات بحمولة ٣١٦ ألف طن (١٩٩٧/٩٦)، هذا يعنى أن ناقلات البترول قد اتخذت اتجاهها مخالفاً لاتجاه سفن البضائع العامة ومتعددة الأغراض والصب الجاف، حيث إنخفض عددها (من ١٠ إلى ٨ سفن) بينما زادت طاقتها التجميعية الإجمالية (من ١٩٢ ألف طن إلى ٣١٦ ألف طن). ويمكن إرجاع السبب فى هذا إلى اتجاه عمليات الإحلال نحو السفن ذات الحمولات الأكبر. أما سفن الركاب والعبارات فقد ظل عددها ثابتاً (٩ سفن)، ولكن بالرغم من أن حمولاتها قد انخفضت شكل طفيف (من ١٥ ألف طن إلى ١٤ ألف طن) إلا أن عدد الركاب قد زاد بما يقرب من ٧٣% (من ٤ إلى ٧ آلاف راكب). ومرة أخرى قد يكون السبب فى ذلك راجعاً إلى عمليات الإحلال والتجديد، بمعنى إحلال نفس العدد من السفن ولكن بحمولات أكبر.

وعلى جانب آخر نلاحظ أن الغالبية العظمى من سفن الأسطول البحرى المصرى تنتمى إلى نوعية البضائع العامة (٦٧%)، الصب الجاف (١٩%)، ويمثل هذين النوعين معاً ٨٦% من جملة الأسطول فى عام ١٩٩٧/٩٦ (وحوالى ٨٧% فى عام ١٩٩١/٩٠) بينما تبلغ نسبة ناقلات البترول وسفن الركاب ٧% لكل منهما فى عام ١٩٩٧/٩٦ هذا التركيب النوعى لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى يمكن ارجاعه إلى هيكل التجارة الخارجية المصرية. فقد مثلت البضائع الصب بنوعيتها صب جاف وصب سائل حوالى ٤٦,٩% من جملة الصادرات وحوالى ٥٦,٦% من جملة الواردات، بينما مثلت البضائع

العامة ٥,٧% من جملة الصادرات وحوالي ١٠,٣% من جملة الواردات. بعبارة أخرى فقد مثلت البضائع العامة والبضائع الصب حوالي ٥٢,٦% من جملة الصادرات، وحوالي ٦٦,٩% من جملة الواردات (أنظر جدول رقم ١٠٥).

جدول (١٠٥): التحليل السلعي لتجارة مصر الخارجية ١٩٩٨/٩٧ (نسب مئوية)

نوعيات السلع	النسبة إلى الصادرات	النسبة إلى الواردات
بضائع صب جاف	٨,٤%	٥٥,٤%
بضائع صب سائل	٣٨,٥%	١,٢%
إجمالي البضائع الصب	٤٦,٩%	٥٦,٦%
بضائع عامة جافة	٢,٨%	٩,٤%
بضائع عامة مكيفة	٢,٩%	٠,٩%
إجمالي البضائع العامة	٥,٧%	١٠,٣%
نوعيات بضائع أخرى	٤٧,٤%	٣٣,١%
الإجمالي العام	١٠٠%	١٠٠%

المصدر: محسوب من بيانات مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الدليل الإحصائي السنوي- الجزء الأول، سبتمبر ١٩٩٨، جدول (٤-١) ص: ١٧-١٨.

٢-٢-٤ الهيكل العمري لسفن الأسطول:

مما لا شك فيه أن عمر الأسطول يعد واحداً من أهم محددات التشغيل للأساطيل النقل، إذ أن الهيكل العمري للأسطول مع مستوى وكفاية الصيانة تلعب دوراً هاماً في توريد المتاح من الأسطول للتشغيل. وبصفة عامة يلاحظ ارتفاع متوسط أعمار سفن الأسطول البحري التجارى المصرى، ويعنى هذا انخفاض عدد ونسبة السفن الحديثة فى الأسطول. والجدول التالى رقم (١٠٦) يعرض لنا

التوزيع العمري لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى العاملة وفقاً لنوعيات السفن فى عام ١٩٩٧/٩٦:

جدول (١٠٦): التوزيع العمري لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى العاملة وفقاً لنوعيات السفن ١٩٩٧/٩٦

أنواع السفن	أقل من ٥ سنوات	١٠-٥ سنوات	١٥-١٠ سنة	أكبر من ١٥ سنة	الإجمالى
بضائع عامة	-	٣	١٠	٥١	٦٤
صب جاف	٦	-	١٢	٤	٢٢
ناقلات بترول	-	-	-	٧	٧
ركاب / عبارات	-	١	٢	١	٤
الإجمالى	٦	٤	٢٤	٦٣	٩٧

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الاحصائى السنوى - الجزء الأول.

توضح لنا بيانات الجدول ارتفاع متوسط أعمار سفن الأسطول المصرى العامل، فهناك ٦٥% من وحداته أكبر من ١٥ سنة (٦٣ سفينة)، وحوالى ٨٥,٧% أكبر من ١٠ سنوات (٨٧ سفينة).

وعلى مستوى نوعيات السفن العاملة نلاحظ أن ٧٩,٧% من سفن البضائع العامة أكبر من ١٥ سنة، وأن حوالى ٧٢,٧% من السفن صب جاف أكبر من ١٠ سنوات. أما ناقلات البترول فهى أكبر من ١٥ سنة (نسبة ١٠٠%)، بينما ٧٥% من سفن الركاب والعبارات أكبر من ١٠ سنوات. هذا يعنى ببساطة أن السفن الحديثة (أقل من ١٠ سنوات) عددها قليل فى الأسطول المصرى بنسبة لا تتجاوز ١٠,٣%.

٣-٢ حجم الحركة:

المراد بحجم الحركة فى إطار صناعة نقل البضائع كميات المنقول بواسطة وسيلة النقل المعنية. ومن هنا فإن حجم الحركة فى قطاع النقل البحرى ينصرف إلى مساهمة قطاع النقل البحرى فى نقل وتداول التجارة الخارجية، وبالتالي سوف نسعى فى هذا الجزء إلى التعرف على علاقة النقل البحرى بالتجارة الخارجية المصرية. إذ يرتبط النقل البحرى ارتباطاً وثيقاً بالتجارة الخارجية، يرجع هذا إلى أن غالبية التجارة الخارجية لمعظم الدول يتم نقلها بحراً، ولا يختلف الحال فى مصر عن ذلك حيث أن حوالى ٩٠% من تجارتها الخارجية يتم نقله بحراً، وبالتالي فإن النقل البحرى هو المسئول عن تأمين القدر الأكبر من الواردات والصادرات. وفى المقابل يلعب إزدهار التجارة الخارجية دوراً هاماً فى إزدهار ورواج صناعة النقل البحرى، وهذا ما يوضحه لنا استعراض التاريخ البحرى التجارى المصرى على وجه الخصوص، حيث ارتبط ازدهار صناعة النقل البحرى برواج وازدهار التجارة الخارجية.

٢-٣-١ تطور حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً:

توضح لنا بيانات جدول (١٠٧) والذى يعرض لنا تطور التجارة الخارجية المصرية المنقولة بحراً (صادرات، واردات) خلال الفترة ١٩٩٣-١٩٩٧، أن معدل الزيادة فى حجم التجارة الخارجية المنقولة خلال هذه الفترة بلغ حوالى ٤٠,٥%، وكما هو متوقع فإن الزيادة فى حجم الواردات كانت أعلى منها بالنسبة للصادرات (٤٠,٥% للواردات مقابل ٢١,١% للصادرات). يرجع هذا إلى عوامل عديدة متشابهة لعل أهمها الزيادة السكانية ومن ثم زيادة معدلات الاستهلاك (خاصة السلع الغذائية) وانخفاض القدرة التنافسية للصادرات

المصرية أما بالنسبة لتجارة الترانزيت (صادر، وارد) فقد بلغ معدل نموها خلال هذه الفترة ٩٢,٧%.

وبالنظر إلى التحليل السلعي للتجارة الخارجية المصرية المنقولة بحراً نلاحظ الأهمية النسبية للبضائع المختلفة قد تباينت خلال الفترة موضع الدراسة (١٩٩٣ - ١٩٩٧)، فالبضائع العامة قد احتلت المرتبة الأولى بلا منازع خلال هذه الفترة (٣٠,٩% في عام ١٩٩٣ مقابل ٣٢% في عام ١٩٩٧ من إجمالي حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً دون تجارة الترانزيت) بينما تبادل المرتبة الثانية كل من الصب الجاف والصب السائل، إذ بلغت نسبة الصب الجاف ٢١,٣% والصب السائل ٢٤,١% في عام ١٩٩٣، مقابل ٢٣,٥% للصب الجاف، ١٦,٤% للصب السائل في عام ١٩٩٧ من إجمالي حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً دون تجارة الترانزيت (جدول رقم ١٠٨).

جدول (١٠٧): تطور تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً (١٩٩٣ - ١٩٩٧) (مليون طن)

نسبة الزيادة %	١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
٢١,١	١٣,٢	١٣,٤	١١,٨	١١,٤	١٠,٩	صادرات
٤٠,٥	٣٠,٢	١٨,٦	٢٤,٦	٢٢,٥	٢١,٥	واردات
٩٢,٢	٧,٩	٦,٣	٦,٣	٤,٨	٤,١	ترانزيت*
٤٠,٥	٥١,٣	٤٨,٣	٤٢,٧	٣٨,٧	٣٦,٥	جملة

* حركة البضائع ترانزيت تشمل صادرات ووارد معاً.

المصدر: محسوب من: بيانات مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الدليل الإحصائي السنوي - الجزء الأول، سبتمبر ١٩٩٨.

جدول (١٠٨): الهيكل السلعى لتجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً (١٩٩٣ - ١٩٩٧)
(مليون طن)

١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣	
١٣,٩	١٣,٥	١١,٥	١٠,٤	١٠,٠	بضائع عامة
١٠,٢	٨,٥	٨,٦	٧,٩	٦,٩	صب جاف
٩,٠	٨,١	٦,٢	٥,٧	٥,١	اتربة ومعادن
٢,٣	٢,٠	٢,٣	٢,٠	١,٩	بضائع ذات طبيعة خاصة
٠,٩	١,١	٠,٨	٠,٩	٠,٧	أسمدة
٧,١	٨,٨	٧,٠	٧,٠	٧,٨	صب سائل
٤٣,٤	٤٢,٠	٣٦,٤	٣٣,٩	٣٢,٤	إجمالى
٧,٩	٦,٣	٦,٣	٤,٨	٤,١	ترانزيت
٥١,٣	٤٨,٣	٤٢,٧	٣٨,٧	٣٦,٥	الإجمالى

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الإحصائى السنوى الجزء الأول سبتمبر ١٩٩٨.

٢-٣-٢ مساهمة الأسطول التجارى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية:

يوضح الجدول التالى تطور مساهمة الأسطول المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية، كمؤشر على مدى كفاية وكفاءة الأسطول التجارى فى نقل حجم تجارة مصر الخارجية، وذلك خلال الفترة ١٩٨٦ - ١٩٩٠:

جدول (١٠٩): تطور مساهمة الأسطول التجارى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية

١٩٩٠	١٩٨٩	١٩٨٨	١٩٨٧	١٩٨٦	السنوات
٤١	٣٩	٣٦	٣٢	٢٥	نسبة مساهمة الأسطول %

المصدر: محمد إبراهيم عراقى ١٩٩٣.

يوضح الجدول السابق أن نسبة مساهمة أسطول مصر التجاري فى نقل تجارة مصر الخارجية تراوحت بين ٢٥% كحد أدنى و ٤١% كحد أقصى خلال الفترة ٨٦-١٩٩٠. وتعتبر هذه النسبة منخفضة، فهى تعنى أن مصر تفقد حوالى ٦٠% من طاقة نقل تجارتها الخارجية ويؤثر ذلك على ميزان المدفوعات المصرى بالسلب لصالح موازين مدفوعات الدول الأجنبية والذى يقوم بنقل حوالى ٦٠% أو أكثر من حجم تجارة مصر الخارجية، وينعكس ذلك فى ضعف الطاقة الاستيعابية للاقتصاد القومى فى مصر^٥.

٢-٣-٣ مساهمة الشركات الملاحية الوطنية والاسطول الوطنى فى نقل تجارة مصر الخارجية:

من المؤكد أنه فى اطار توصيف الوضع الراهن لقطاع النقل البحرى المصرى لابد من التعرف على دور ومساهمة شركات الملاحة الوطنية والاسطول الوطنى فى نقل التجارة الخارجية المصرية. إلا أن عدم توافر البيانات يحول دون التوصيف الدقيق لهذا الدور وتلك المساهمة ذلك أن البيانات اللازمة لهذا الغرض لا تتوافر إلا لكبرى شركات الملاحة الوطنية. والذى تملك أسطولاً كبيراً نسبياً، بينما لا تتوافر هذه البيانات للشركات الوطنية صغيرة الحجم والنشاط (تمتلك الشركة الصغيرة فى العادة من ٣ إلى ٤ سفن تقل حمولتها عن ١٠ آلاف طن، وفى الغالب لا تتجاوز ٥ آلاف طن)، وكذلك السفن المملوكة للأفراد (وعددها ٦ سفن تتراوح حمولتها بين ٥٠٠ طن و ١٥٠٠ طن).

^٥ محمد ابراهيم عراقى (١٩٩٣): الطاقة الاستيعابية للاقتصاد القومى وكفاءة رأس المال الاجتماعى، مع التطبيق على قطاع النقل والاتصالات فى مصر، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، جامعة عين شمس، العدد الأول، ص: ٧٨٢-٧٨٣.

وبالتالى فإن هذا الجزء سوف يقتصر على مساهمة الشركات الخمس الكبرى للملاحة البحرية فى نقل تجارة مصر الخارجية. ويوضح ذلك الجدول التالى:

جدول (١١٠): مساهمة أهم الشركات الملاحية الوطنية فى نقل تجارة مصر الخارجية بحراً

١٩٩٨/٩٧

سفن مستأجرة			سفن الاسطول الوطنى			الشركات
جملة	واردات	صادرات	جملة	واردات	صادرات	
٨٥٠٠٥٦٧	٨٢٨٦٦٢	١١٩٠٥	٧٦٤٧٨٢	٥٩١٢٩٥	١٧٣٤٨٨	المصرية للملاحة البحرية
١٢٣٦٨٠٣	١٢٣٦٨٠٣	-	٧٥٦٧٣٤	٧٥٦٧٣٤	-	الملاحة الوطنية
١٤٣٣٢٧٦	١٤٣٣٢٧٦	-	١٨٤٢٨١	١٨٣٢٢٧	١٠٥٤	مصر للنقل البحرى
-	-	-	١٢٢٠٥٨	١٠٥٩٥٩	١٦٠٩٩	العربية للملاحة البحرية
-	-	-	١٠٧٢٦٧	٨٥٠١٥	٢٢٢٥٢	الاتحاد العربى للنقل البحرى
٣٥٢٠٦٤٦	٣٥٠٨٧٤١	١١٩٠٥	١٩٣٥١٢٣	١٨٢٢٢٣٠	٢١٢٨٩٣	الإجمالى

المصدر: (١) وزارة النقل البحرى بنك معلومات النقل البحرى، ١٩٩٩.

يوضح الجدول السابق أن حجم المنقول بواسطة أكبر خمسة شركات وطنية للملاحة البحرية بلغ حوالى ٥,٤٥ مليون طن فى عام ١٩٩٨/٩٧، من إجمالى حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً والذى بلغ ٤٣,٤ مليون طن بدون تجارة الترانزيت بنسبة ١٢,٧% منها ١,٩٣ مليون طن نقلت بسفن الأسطول الوطنى، ٣,٥٢ مليون طن نقلت بسفن مستأجرة. هذا يعنى أن حوالى ٨٧,٣% من حجم التجارة الخارجية المصرية المنقولة بحراً تقوم به شركات ملاحية غير وطنية، وأنه من حجم نشاط تلك الشركات الوطنية (البالغ ٥,٤٥ مليون طن) فإن ٣٥,٤% تنقل بواسطة سفن الأسطول الوطنى (١,٩٣ مليون طن)، ٦٤,٦% تنقل بواسطة سفن مستأجرة.

٣- الموانى:

٣-٤-١ نظرة عامة:

تلعب الموانى دوراً هاماً كحلقة من حلقات النقل المتكامل بين النقل البحرى والنقل البرى، فهى بحكم طبيعتها نقطة التقاء البحر بالبر. والموانى البحرية هى نوافذ الدولة على العالم الخارجى، ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية. وقد شهدت العقود الثلاث الأخيرة تطوراً كبيراً فى مفهوم ودور الموانى البحرية، وقد تحقق هذا التطور من خلال ثلاث مراحل:

المرحلة الأولى حتى الستينات من القرن الحالى، وقد اقتصر فيها دور الموانى البحرية على كونها موقع لتلقى وسائل النقل البحرى والبرى وشحن وتفريغ وتخزين البضائع. أما المرحلة الثانية (السبعينات) فقد اتخذ دور الموانى البحرية بعداً إضافياً كمركز صناعى، حيث امتدت الأنشطة التجارية والخدمية إلى مناطق الموانى مثل عمليات التغليف والتعبئة وغيرها. ومع بداية الثمانينات، وزيادة استخدام الحاويات وظهور مفهوم النقل متعدد الوسائط تحولت الموانى إلى مراكز إنتاجية متكاملة، أو بعبارة أخرى مراكز لوجيستيات تقوم بالأنشطة التقليدية مع أنشطة صناعية وتجارية. والميناء البحرى فى تعريف بسيط هو تلك المساحة من الأرض التى تقع على الساحل وتجهز بالأرصفة والتجهيزات اللازمة لرسو السفن وتفريغ وشحن البضائع ونزول وركوب الركاب. ومن حيث الموقع تنقسم الموانى إلى ثلاث أنواع^٦:

^٦ محمد سليمان هدى (١٩٨٣): اقتصاديات النقل البحرى، الإسكندرية، دار الجامعات المصرية.

(١) موانى طبيعية، وهى تلك الموانى المحمية حماية طبيعية ولا تحتاج إلا لمنشآت صناعية.

(٢) موانى شبه طبيعية، وهى تلك الموانى التى يتوافر فيها نوعاً من الحماية الطبيعية يمكن زيادتها أو تحسينها باضافة أعمال حماية صناعية أخرى.

(٣) موانى صناعية، وهى تلك الموانى التى يتم انشاؤها وتجهيزها بما يشملها هذا من حماية مداخلها ومخارجها وانشاء الأرصفة والأحواض والتجهيزات الأخرى.

ومن ناحية أخرى يمكن تقسيم الموانى حسب استخدامها إلى ثلاث أنواع:

(١) موانى تجارية، وهى تلك الموانى المستخدمة فى تناول البضائع والخدمات المرتبطة بها.

(٢) موانى لجوء، وهى تلك المواقع البحرية والأماكن التى تنشأ خصيصاً كمكان لجوء آمن مؤقت للسفن فى حالة العواصف والأضواء البحرية.

(٣) موانى عسكرية، ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانى التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.^٧

وتنقسم الموانى التجارية إلى نوعين:

(١) موانى تجارية عامة، وتكون مجهزة لإستقبال جميع أنواع السفن التجارية.

^٧ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحرى المرجع السابق.

٢) موانى تخصصية، وتكون مخصصة ومتخصصة فى خدمة نوعية معينة من البضائع، مثل الموانى التعدينية وموانى البترول والموانى السياحية.

٣-٤-٢ الموانى المصرية:

فى إطار هذا التناول الموجز لتعريف الميناء وتقسيمات الموانى يمكننا عرض الموانى البحرية المصرية على النحو التالى:^١

أولاً: الموانى التجارية:

١- موانى تجارية رئيسية، وعددها ٧ موانى، هى: الإسكندرية، الدخيلة، دمياط، بورسعيد، السويس، الأدبية، سفاجا.

٢- موانى تجارية فرعية، وعددها ٦ موانى، هى: نويبع، أبو قير، مرسى مطروح، الطور، العريش، شرم الشيخ.

ثانياً: الموانى التخصصية:

١- الموانى التعدينية، وعددها ٦ موانى، هى: أبو زنيمة، القصير، الحمراوين، أبو غصون، برنيس، رأس ملعب.

٢- موانى البترول، وعددها ١٠ موانى، هى: رأس غارب، وادى فيران، رأس شقير، رأس سدر، الميناء البحرى بمنطقة المعدية، العلمين، مرسى السادات ورأس هديب، أبورديس، خط أنابيب سوميد (قطاع العين السخنة)، خط أنابيب سوميد (قطاع سيدى كرير).

٣- موانى الصيد، وعددها ٩ موانى، هى: ميناء الصيد بالأنفوشى، ميناء الصيد ببوغاز المعدية، ميناء الصيد ببورسعيد، عتاقة، السلوم، ميناء الصيد بدمياط، رشيد، البردويل، البرلس.

^١ بنك معلومات النقل البحرى، نشرة الموانى المصرية، يناير ١٩٧٣.

٤- موانى سياحية، وعددها ٥ موانى، هى: الغردقة، الميناء الشرقى
بالاسكندرية، ميناء المنتزه، شرم الشيخ، مارينا العلمين.

٣-٤-٣ تطور طاقة الموانى ونسبة الإستخدام بالنسبة للتجارة الخارجية:

يوضح الجدول التالى تطور طاقة الموانى ونسبة إستخدام تلك الطاقة
كمؤشر على مدى كفاية وكفاءة طاقة الموانى فى مصر خلال الفترة ١٩٨٨/٨٧
- ١٩٩٢/٩١:

جدول (١١١): تطور طاقة الموانى ونسبة الإستخدام

السنة	طاقة الموانى بالمليون طن	تجارة مصر الخارجية بالمليون طن	نسبة % الاستخدام
١٩٨٨/٨٧	٤٠	٧٠	١٧٥
١٩٨٩/٨٨	٤٢	٧٢	١٦٧
١٩٩٠/٨٩	٤٣	٧٢	١٦٧
١٩٩١/٩٠	٤٥	٦٨	١٥١
١٩٩٢/٩١	٤٧	٦٠	١٢٨

المصدر: محمد ابراهيم عراقى، الطاقة الاستيعابية.. مرجع سابق.

يتضح من الجدول أن نسبة الاستخدام تعدت الطاقة الانتاجية المتاحة، فقد
بلغت ١٧٥% فى عام ١٩٨٨/٧٨ كحد أقصى، و ١٢٨% كحد أدنى. كما يلاحظ
أن هناك توسع فى طاقة الموانى وإنخفاضاً فى حجم تجارة مصر الخارجية،
وهو ما كان وراء إنخفاض نسبة الإستخدام فى تطورها خلال الفترة ١٩٨٨/٧٨
- ١٩٩٢/٩١^٩. هذا وقد تراوحت نسبة الاستخدام الاجمالية بين ٦٧% كحد أدنى

^٩ محمد ابراهيم عراقى (١٩٩٣): الطاقة الإستيعابية للإقتصاد القومى وكفاءة رأس المال
الإجتماعى، مع التطبيق على قطاع النقل والاتصالات فى مصر، مرجع سبق ذكره، ص
٧٨١ - ٧٨٢.

و ٩٨,٥% كحد أقصى خلال الفترة ١٩٨٧/٨٦-١٩٩٧/٩٦ (أنظر ملحق رقم ٣).

٣-٤-٤ تداول البضائع:

يعرض لنا جدول رقم (١١٢) بيانا لتطور حركة تداول البضائع فى الموانى البحرية التجارية المصرية خلال الفترة من عام ١٩٨٧ إلى عام ١٩٩٦ ومنه نجد أن حجم المتداول من البضائع قد ارتفع من ٣٥٦٩٢ ألف طن عام ١٩٨٧ إلى ٤٨٣٤٠ ألف طن عام ١٩٩٦، بنسبة زيادة قدرها ٣٥,٤% عن عام ١٩٨٧. ويلاحظ أيضاً من بيانات الجدول أن ميناء الإسكندرية والدخيلة يساهم بالقدر الأكبر فى حركة تداول البضائع بين جميع الموانى البحرية التجارية المصرية. وهو ما يتضح بشكل افضل بالنظر إلى بيانات الجدول رقم (١١٣) الذى يعرض لنا النسبة المئوية لمساهمة كل ميناء فى حركة تداول البضائع خلال الفترة المشار إليها. واستقرت البيانات المعروضة فى الجدول يفصح عن أنه على الرغم من ان مساهمة ميناء الاسكندرية والدخيلة فى تداول البضائع قد انخفضت من حوالى ٦٢% فى عام ١٩٨٧ إلى حوالى ٤٦,٥% عام ١٩٩٦، إلا انه لازال يحظى بالمرتبة الأولى بين الموانى البحرية التجارية المصرية من حيث تداول البضائع. نفس هذا الاتجاه النزولى فى مساهمة الميناء فى حركة تداول البضائع نجده فى ميناء السويس وميناء سفاجا، حيث انخفضت نسبة مساهمة الأول فى حركة تداول البضائع من حوالى ١٧,٨% عام ١٩٨٧ إلى حوالى ١٢,٥% عام ١٩٩٦، وانخفضت نسبة مساهمة ميناء سفاجا من حوالى ٥,٩% عام ١٩٨٧ إلى حوالى ٤% عام ١٩٩٦. وفى المقابل، وعكس هذا الاتجاه، تلاحظ اتجاهها صعودياً فى مساهمة مينائى بورسعيد ودمياط فى حركة تداول البضائع، وإن كان هذا الإتجاه الصعودى أشد حدة ووضوحاً فى حالة ميناء دمياط، فقد ارتفعت مساهمة ميناء بورسعيد فى حركة تداول البضائع من

حوالى ٨,٤% إلى حوالى ١٢,٨% بين عامى ١٩٨٧ و ١٩٩٦، وفى المقابل زادت مساهمة ميناء دمياط من حوالى ٥,٨% إلى حوالى ٢٤,٢% خلال نفس الفترة. يرجع هذا فى المقام الأول إلى خطة تطوير الموانى والتي بدأت الدولة فى وضعها موضع التنفيذ بدءاً من الثمانينات، والتي فى إطارها حدث تطوير كبير فى جميع الموانى وعلى الأخص ميناء دمياط.

هذه الإتجاهات يوضحها الجدول رقم (١١٤) والذي يعرض التغيير فى حركة تداول البضائع فى الموانى البحرية التجارية المصرية خلال الفترة ١٩٨٧-١٩٩٦. وبأخذ عام ١٩٨٧ كسنة أساس نلاحظ أن ميناء الإسكندرية والدخيلة قد إنخفضت مساهمته بشكل مستمر فى حركة تداول البضائع حتى وصلت عام ١٩٩٢ إلى حوالى ٧٥,٤% مما كانت عليه عام ١٩٨٧، إلا أنها عاودت الصعود مرة أخرى حتى وصلت إلى ٩٧,٥% عام ١٩٩٥ ثم إلى ١٠١,٤% عام ١٩٩٦ مما كانت عليه عام ١٩٨٧.

جدول (١١٢): تداول البضائع بالموانى البحرية المصرية ١٩٨٧ - ١٩٩٦ (بالآلف طن)

الموانى السنوات	الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	دمياط	السويس والأديبة	سفاجا	الإجمالى
١٩٨٧	٢٢١٥٩	٣٠٠٣	٢٠٧٦	٦٣٥٠	٢١٠٤	٣٥٦٩٢
١٩٨٨	٢١١٤٩	٢٧٧٣	٢٧٤٧	٦٦٤٥	٢١٢١	٣٥٧٣٥
١٩٨٩	٢٠٥٦٧	٢٦٩٩	٢٠٧٦	٧٧٢٦	٢٢٧١	٣٥٣٣٩
١٩٩٠	٢١٧١٩	٣٠٥٧	٢٩١٧	٦٧٠٩	٢٠١٤	٣٦٤١٦
١٩٩١	٢١٤٠١	٢٩٣٣	٣٢٧٦	٥٦٢٣	١٦٣٤	٣٤٨٦٧
١٩٩٢	١٦٧٠٠	٣٢٦٧	٥١٩٠	٤٨٨٧	١٥٩٨	٣١٦٤٢
١٩٩٣	٢٠٥٧٥	٣٢٣٠	٥١١٠	٥٥١٤	٢١٠٥	٣٦٥٣٤
١٩٩٤	٢٠٣١٣	٤٥٧١	٧٣٦٦	٤٥٤١	١٩٤٣	٣٨٧٣٤
١٩٩٥	٢١٦٠٤	٦٤٧٩	٨٩٢٣	٤٣٣٠	١٣٩٧	٤٢٧٣٣
١٩٩٦	٢٢٤٦١	٦١٨٣	١١٦٩٦	٦٠٤٢	١٩٥٨	٤٨٣٤٠

المصدر: وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى ١٩٩٧.

جدول (١١٣): مساهمة الموانئ البحرية في حركة تداول البضائع ١٩٨٧-١٩٩٦ (نسب مئوية %)

السنوات	الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	دمياط	السويس والأديبية	سفاجا
١٩٨٧	٦٢,٠٨	٨,٤١	٥,٨١	١٧,٧٩	٥,٨٩
١٩٨٨	٦٠,٠٢	٧,٧٥	٧,٦٨	١٨,٥٩	٥,٩٣
١٩٨٩	٥٨,١٩	٧,٦٣	٥,٨٧	٢١,٨٦	٦,٤٢
١٩٩٠	٥٩,٦٤	٨,٣٩	٨,٠١	١٨,٤٢	٥,٥٣
١٩٩١	٦١,٣٧	٨,٤١	٩,٣٩	١٦,١٢	٤,٦٨
١٩٩٢	٥٢,٧٧	١٠,٣٢	١٦,٤٠	١٥,٤٤	٥,٠٥
١٩٩٣	٥٦,٣١	٨,٨٤	١٣,٩٨	١٥,٠٩	٥,٧٦
١٩٩٤	٥٢,٤٤	١١,٨٠	١٩,٠١	١١,٧٢	٥,٠١
١٩٩٥	٥٠,٥٥	١٥,١٦	٢٠,٨٨	١٠,١٣	٣,٢٦
١٩٩٦	٤٦,٤٦	١٢,٧٩	٢٤,١٩	١٢,٤٩	٤,٠٥

المصدر: محسوب من بيانات الجدول رقم (١٨).

أما ميناء بورسعيد فقد ارتفع حجم البضائع المتداولة فيه عام ١٩٩٦ إلى ٢٠٥,٩% مما كانت عليه عام ١٩٨٧، وقد شهدت تلك الفترة تأرجحاً لمعدلات التغيير، فقد شهدت الأعوام ١٩٨٨، ١٩٨٩ هبوطاً عما كانت عليه عام ١٩٨٧، إلا أنها عاودت الصعود عام ١٩٩٠ لتتخفف عام ١٩٩١ ثم تصعد بشكل مستمر بدءاً من عام ١٩٩٢ لتصل إلى ٢٠٥,٩% عام ١٩٩٦. ونفس هذا الإتجاه نجده في ميناء دمياط، والذي اتخذ حجم البضائع المتداولة فيه اتجاهها صعودياً مستمراً وبمعدلات كبيرة (في سنوات عديدة) ليصل إلى حوالي ٥٦٣% عام ١٩٩٦ مما كان عليه عام ١٩٨٧.

جدول (١١٤): التغيير فى تداول البضائع بالموانئ البحرية المصرية ١٩٨٧-١٩٩٦

بيان	الاسكندرية والدخيلية		بورسعيد		دمياط		السويس والادبية		سفاجا	
	%	ألف طن	%	ألف طن	%	ألف طن	%	ألف طن	%	ألف طن
١٩٨٧	١٠٠	٢٢١٥٩	١٠٠	٣٠٠٣	١٠٠	٢٠٧٦	١٠٠	٦٣٥٠	١٠٠	٢١٠٤
١٩٨٨	٩٦,٨	٢١٤٤٩	٩٢,٣	٢٧٧٣	١٣٢,٣	٢٧٤٧	١٠٤,٦	٦٦٤٥	١٠٠,٨	٢١٢١
١٩٨٩	٩٢,٨	٢٠٥٦٧	٨٩,٩	٢٦٩٩	١٠٠	٢٠٧٦	١٢١,٧	٧٧٢٦	١٠٧,٩	٢٢٧١
١٩٩٠	٩٨,٠	٢١٧١٩	١٠١,٨	٣٠٥٧	١٤٠,٥	٢٩١٧	١٠٥,٧	٦٧٠٩	١٠٠	٢٠١٤
١٩٩١	٩٦,٦	٢١٤٠١	٩٧,٧	٢٩٣٣	١٥٧,٨	٣٢٧٦	٨٨,٦	٥٦٢٣	٧٧,٧	١٦٣٤
١٩٩٢	٧٥,٤	١٦٧٠٠	١٠٨,٨	٣٢٦٧	٢٥٠,٠	٥١٩٠	٧٦,٩	٤٨٨٧	٧٥,٩	١٥٩٨
١٩٩٣	٩٢,٩	٢٠٥٧٥	١٠٧,٦	٣٢٣٠	٢٤٦,١	٥١١٠	٨٦,٨	٥٥١٤	١٠٠,١	٢١٠٥
١٩٩٤	٩١,٧	٢٠٣١٣	١٥٢,٢	٤٥٧١	٣٥٤,٨	٧٣٦٦	٧١,٥	٤٥٤١	٩٢,٣	١٩٤٣
١٩٩٥	٩٧,٥	٢١٦٠٤	٢١٥,٨	٦٤٧٩	٤٢٩,٨	٨٩٢٣	٦٨,٢	٤٣٣٠	٦٦,٤	١٣٩٧
١٩٩٦	١٠١,٤	٢٢٤٦١	٢٠٥,٩	٦١٨٣	٥٦٣,٤	١١٦٩٦	٩٥,١	٦٠٤٢	٩٣,١	١٩٥٨

المصدر: (١) وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى ١٩٩٧.

(٢) النسب المئوية محسوبة.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الأرقام الواردة فى هذا المقام تعبر عن حجم التداول الفعلى للبضائع أو ما يطلق عليه طاقة التداول (الطاقة الديناميكية للميناء) وهى تختلف عن الطاقة الاستاتيكية (الطاقة التصميمية للميناء). على أية حال فان عكس هذا الاتجاه نجده فى كل من ميناء السويس والادبية وميناء سفاجا. فعلى الرغم من أن حجم تداول البضائع فى ميناء السويس قد حقق اتجاهاً تصاعدياً خلال الفترة ١٩٨٧-١٩٩٠ حيث بلغ ١٠٥,٧% عام ١٩٩٠ مما كان عليه عام ١٩٨٧، إلا أنه أخذ إتجاه نزولياً بدءاً من عام ١٩٩١ ليصل عام ١٩٩٦ إلى ٩٥,١% مما كان عليه عام ١٩٨٧. وكذلك الحال بالنسبة لميناء سفاجا، حيث أرتفع حجم المتداول من البضائع فى الميناء بين عامى ١٩٨٧ و ١٩٨٩ إلا أنه عاود الإنخفاض ليصل عام ١٩٩٦ إلى ٩٣,١% مما كان عليه عام ١٩٨٧.

٤- تقييم أداء الوضع الراهن:

ينصرف تقييم أداء الوضع الراهن لقطاع النقل البحري فى تقييم الأداء الفنى لكل من الأسطول و الموانى، ويكون تقييم الأداء الفنى للأسطول من خلال التعرف على نسب الصلاحية الفنية للأسطول، ويكون تقييم الأداء الفنى للموانى من خلال التعرف على معدلات استغلال الطاقة المتاحة للموانى.

٤-١ تقييم الأداء الفنى:

٤-١-١ طاقة إستخدام الموانى:

الجدول التالى يعرض انا الطاقة الإجمالية المتاحة وحجم التداول الفعلى للبضائع فى الموانى البحرية التجارية المصرية لعام ١٩٩٦:

جدول (١١٥): الطاقة الإستيعابية للموانى المصرية بالمليون طن

الميناء	الطاقة الإجمالية ^(*)	حجم البضائع المتداولة	الطاقة المستغلة (%)
الأسكندرية والدخيلة	٢٨,٩	٢٢,٥	٧٧,٩
دمياط	٥,٦	١١,٧	٢٠٩,٠
بورسعيد	٣,٩	٦,٢	١٥٨,٩
موانى البحر الأحمر ^(**)	١٢,٣	٨,٠	٦٥,٠
الإجمالى	٥٠,٧	٤٨,٤	٩٥,٥

* الطاقة الإجمالية للموانى وحجم البضائع المتداولة بالمليون طن سنويا.

** موانى البحر الأحمر تشمل: السويس، الأدبية، سفاجا.

المصدر: (١) الطاقة الإجمالية للموانى من: بنك معلومات النقل البحرى، نشرة الموانى ١٩٩٧.

(٢) حجم البضائع المتداولة من: بنك معلومات النقل البحرى، التقرير الإحصائى يناير ١٩٩٧.

(٣) الطاقة المستغلة للموانى محسوب.

توضح لنا البيانات المعروضة في الجدول رقم (١١٥) أن الموانئ البحرية التجارية المصرية قادرة حالياً على إستيعاب القدر الحالى من تجارة مصر الخارجية، بل أن طاقة بعض الموانئ تزيد عن حجم المتداول فيها من البضائع. ففي ميناء الإسكندرية والدخيلة تبلغ الطاقة المستغلة ٧٧,٩% وفي موانئ البحر الأحمر (السويس، الأدبية، سفاجا) لا تتعدى الطاقة المستغلة ٦٥% من حجم الطاقة الإجمالية المتاحة. فى حين أن الطاقة المستغلة فى ميناء دمياط تصل إلى ٢٠,٩%، وفى ميناء بورسعيد تصل إلى ١٥٨,٩%. يرجع هذا بالطبع إلى تطور أساليب مناولة البضائع وزيادة الطاقات التخزينية، وهو ما يعرف بالتوسع الرأسى فى الموانئ، والذى يؤدي إلى اختلاف الطاقة الاستاتيكية للموانئ عن طاقتها الديناميكية.

ويكمن تفسير هذا فى خطة تنمية الموانئ البحرية المصرية والتي بدأت مع الثمانينات والتي كان من انجازاتها زيادة عدد أرصفة الموانئ التجارية من ١٠٨ رصيف عام ١٩٨٢ إلى ١٤١ رصيف عام ١٩٩٧، وطبقاً لما هو مخطط فسوف يصل عدد الأرصفة إلى ١٥٥ رصيف عام ٢٠١٧. وتجدر الإشارة هنا إلى أن قيمة الاستثمارات المنفذة فى الموانئ خلال الفترة ١٩٨٢-١٩٩٧ قد بلغت ٥٣ مليار جنيه، ومن المخطط ان يصل حجم الاستثمارات إلى ١٣ مليار جنيه عام ٢٠١٧ لتصل الطاقة الاستاتيكية للموانئ التجارية البحرية إلى ٦٨ مليون طن^{١١}.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن التحسينات التي تحدث فى الموانئ من المنتظر أن تنعكس على زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء ومن ثم زيادة حجم الطاقة

^{١١} وزارة النقل والمواصلات، انجازات قطاع النقل البحرى ١٩٩٧.

الاستاتيكية، ومن هنا فإن الطاقة الديناميكية المرتفعة في موانى دمياط وبورسعيد قد يكون مبالغ فيها لأنها حسبت على أساس الطاقة الاستاتيكية قبل دخول التحسينات.

٤-١-٢ الصلاحية الفنية لسفن الأسطول:

تعد نسب الصلاحية الفنية من المؤشرات الهامة فى قطاع النقل، وعادة ما تقاس الصلاحية الفنية للأسطول النقل بنسبة الوحدات الصالحة إلى إجمالى عهدة الأسطول. ولما كان كل قطاع من قطاعات صناعة النقل له خصائصه التى تميزه عن غيره من القطاعات والتى تنعكس على مجمل القطاع بدءاً من طبيعته وأسلوب التشغيل حتى النواحي الإدارية والفنية، فإن من أهم الخصائص التى تميز قطاع النقل البحرى هو الارتفاع الملحوظ لنسبة الوحدات العاملة (الشغالة) إلى إجمالى وحدات أسطول، وذلك بالمقارنة بقطاعات صناعة النقل الأخرى، يرجع هذا فى المقام الأول إلى ان طبيعة قطاع النقل البحرى، وبالتحديد طبيعة استثماراته تحول دون وجود ما يسمى "احتياطي التشغيل".

وتجدر الإشارة هنا إلى أن التوصيف الدقيق للأسطول يقتضى إستعراض تطور الصلاحية الفنية للأسطول على مدى زمنى، وليس عند نقطة زمنية محددة ووحيدة، ولكن نظراً لقصور البيانات فسوف يتم استعراض الحالة الفنية للأسطول عند نقطة زمنية واحدة ١٩٩٧/٩٦ وهو العام الوحيد المتوافر عنه بيانات يمكن إستخدامها للتعرف على الصلاحية الفنية للأسطول البحرى التجارى المصرى وهو ما يعرضه لنا الجدول رقم (١١٦) التالى:

جدول (١١٦): الصلاحية الفنية لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى ١٩٩٧/٩٦

الإجمالى		غير عاملة (غير صالح)		عاملة (صالح)		نوعيات السفن
حمولة	عدد**	حمولة*	عدد	حمولة	عدد	
٥٥٤	٨٢	٦٠	١٨	٤٩٤	٦٤	بضائع عامة
١٠٨٢	٢٣	٣٥	١	١٠٤٧	٢٢	صب جاف
٣١٦	٨	٢٠	١	٢٩٦	٧	ناقلات بترول
١٤	٩	٢	٥	١٢	٤	ركاب و عبارات
١٩٦٦	١١٢	١١٧	٢٥	١٨٤٩	٩٧	الإجمالى

* الحمولة بالآلف طن.

** عدد سفن جاف يشمل عدد ٧ سفن دحرجة.

* سفن ركاب و عبارات عددها ٩ وحمولتها ١٤ ألف طن و ٧ آلاف راكب.

المصدر:

(١) وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى ١٩٩٨.

(٢) مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الإحصائى السنوى -

الجزء الأول، سبتمبر ١٩٩٨.

توضح لنا البيانات المعروضة فى الجدول السابق أن الصلاحية الفنية للأسطول البحرى التجارى المصرى مرتفعة لكل نوعيات السفن فيما عدا سفن الركاب و العبارات. إذ تبلغ نسبة السفن العاملة إلى الإجمالى لسفن البضائع العامة ٧٨%، و السفن الصب ٩٥,٧% و لناقلات البترول ٨٧,٥%، بينما تبلغ ٤٤,٤% لسفن الركاب و العبارات. وإجمالاً تبلغ نسبة الصلاحية الفنية للأسطول ٧٩,٥% ولعل تفسير ذلك يرجع إلى ارتفاع متوسط أعمار سفن الركاب و العبارات عن مثيلاتها لنوعيات السفن الأخرى.

٥- التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري:

١-٥ المنافسة:

لمنطقة الشرق الأوسط موقع استراتيجي وموارد اقتصادية تجعلها موضع اهتمام العالم من المنظور السياسي والإقتصادي. ولمصر داخل منطقة الشرق الأوسط أهمية خاصة يفرضها موقعها الجغرافي كمعبر لحركة التجارة الدولية من السواحل الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا إلى جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى وبالعكس. ومن المسلم به أن المتغيرات السياسية تؤثر بشكل مباشر على المتغيرات والأوضاع الاقتصادية، بما في ذلك صناعة النقل البحري، وعلى الأخص مستقبل الموانئ.

فعلى سبيل المثال، أدت الأوضاع السياسية غير المستقرة في منطقة الخليج العربي إلى انخفاض الطلب على ميناء دبي والذي كان يعد واحد من أكبر مراكز تداول الحاويات في العالم (حوالي ٤,٥ مليون حاوية مكافئة في عام ١٩٩٥)^{١١}. وصاحب هذا مساهمة إحدى كبريات شركات الملاحة العالمية في تنمية ميناء صلالة بسلطنة عمان لإنشاء محطة حاويات عملاقة وتنمية الميناء في مشروع تبلغ تكلفته مرحلته الأولى ٦٠٠ مليون دولار أمريكي^{١٢} بهدف جعله ميناء محورياً. وعلى جانب آخر برزت أهمية ميناء عدن في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر بما يملكه من مميزات تتمثل في المياه العميقة والحماية الطبيعية للميناء والموقع الاستراتيجي على المسارات الملاحية الدولية، لتضع الميناء في

^{١١} UNCTAD, Review of Maritime Transport 1997, Geneva, June 1997, p 68.

^{١٢} مجلس الشورى، التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة، القاهرة، مايو ١٩٩٩ ص: ٣٩.

قائمة المنافسة مع موانئ البحر الأحمر والخليج العربي. وفي الطرف الشمالي للبحر الأحمر يسعى ميناء العقبة الأردني إلى إكتساب موقع تنافسي^{١٣} وزيادة استقبال البضائع القادمة من الشرق الأقصى.

وهكذا نجد أن الموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر، والتي مازالت في طور النمو، تواجه منافسة حادة مع موانئ الخليج العربي وعدن والعقبة. هذه المنافسة تمتد لتشمل موانئ البحر المتوسط أيضاً، فموانئ وسط وشرق البحر المتوسط تستعر المنافسة بينها بهدف الحصول على نصيب من تداول الحاويات.

وتشير الإحصاءات الحديثة إلى أن منطقة الشرق الأوسط تتداول حوالى ٣٢%^{١٤} من حجم تداول الحاويات الترانزيت على مستوى العالم فى عام ١٩٩٧. وتعتبر موانئ وسط وشرق البحر المتوسط منافساً للموانئ المصرية إذ تقع على الموانئ الملاحية الدولية عبر البحر المتوسط وبالتالي تمثل نقط جذب للسفن العاملة على تلك الخطوط الملاحية، مثل ذلك الموانئ: بيروت، حيفا، أشدود، أزميز، بيريه، لارناكا، ليماسول. وتجدر الإشارة هنا إلى أن إسرائيل قد أخذت فى تطوير موانئها على البحر المتوسط (حيفا، أشدود) بهدف اجتذاب هدف أكبر من التجارة الدولية، وإنعكست تلك الجهود فى زيادة عدد الحاويات المتداولة عبر ميناء حيفا إلى أزيد من ٥٠٠ ألف حاوية عام ١٩٩٧^{١٥}. من هنا يتضح لنا أهمية ومدى الجهد المطلوب فى السنوات المقبلة لتطوير الموانئ المصرية فنياً وإدارياً حتى تستطيع أن تكتسب مكانة تنافسية بين موانئ كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر.

^{١٣} المرجع السابق ص: ٤٠.

^{١٤} Containerisation International Year Book – 1997.

^{١٥} مجلس الشورى، مرجع سابق ذكره، ص ٤٢.

وعلينا هنا ملاحظة أن هذا الجهد للتطوير لا يجب أن يقتصر على هدف تلبية متطلبات التجارة الخارجية المصرية فحسب، بل يجب أن يكون الهدف هو الحصول على قدر أكبر من حجم التجارة العابرة.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن دراسة حديثة^{١٦} قامت ببحث الموقف التنافسي للموانئ المصرية مع الموانئ الأجنبية المنافسة في المنطقة. وقد أوضحت تلك الدراسة أن الموقع الجغرافي المتميز التي تحظى به مصر يجعلها معبراً وملتقى لمعظم الخطوط الملاحية بين الدول الأوروبية ودول جنوب شرق آسيا وأستراليا. وكذلك تمر خلالها معظم تجارة الشرق الأقصى والدول العربية والخليج العربي والبحر الأحمر وبالتالي فهي تقع في طريق التجارة المنقولة بالحاويات وهي:

- (١) شمال وغرب أوروبا - الشرق الأقصى واليابان (وبالعكس).
- (٢) شمال وغرب أوروبا - البحر الأحمر والخليج العربي وشرق أفريقيا (وبالعكس).
- (٣) شمال وغرب أوروبا - البحر الأبيض المتوسط (والعكس).
- (٤) شرق الولايات المتحدة الأمريكية وكندا - البحر الأبيض المتوسط (والعكس).
- (٥) أوروبا والبحر الأبيض المتوسط - أستراليا (والعكس).

^{١٦} مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، دراسة تسعير خدمات الموانئ المصرية

.١٩٩٧

وقد قامت الدراسة ببحث التسهيلات المتوفرة فى الموانى المصرية والموانى المنافسة لها فى كل من اليونان وقبرص وتركيا وإسرائيل ومالطة، وهى:

(١) ميناء بيريه (اليونان).

(٢) مينائى لارناكا وليماسول (قبرص).

(٣) ميناء مرسين (تركيا).

(٤) مينائى حيفا وأشدود (إسرائيل).

(٥) ميناء مرسى كلوك (مالطا).

وذلك من حيث أطوال الأرصفة والغاطس وعدد الأوناش الجسرية ومعدلات التداول وإمكانيات الساحات ومدى توافر نظام للحاسب الآلى فضلاً عن كفاءة النظم الإدارية والجمركية. وإنتهت الدراسة إلى أن الوضع الحالى يمكن تلخيصه فى الجدول التالى:

(١) يتفوق ميناء بيريه (اليونان) على جميع موانئ المنطقة من حيث طول الأرصفة والغطاس (١٣-٣٠ متر)، وكذلك النواحي الفنية اللازمة لتقديم خدمة جيدة إلا أن هناك بعض المشكلات تواجهه، حيث يزيد إقبال الخطوط الملاحية عليه، وبالتالي يتزايد العبء الإداري والفني على الميناء، بالإضافة إلى الأزمات المتكررة نتيجة اختلاف الفكر بين حكومة المحافظين ونقابات عمال الموانئ مما يثير بعض الإضطرابات.

(٢) تتميز الموانئ المصرية عن موانئ قبرص في الغاطس، وبالتالي يتيح لها هذا فرصة التعامل مع سفن الحاويات ذات الغاطس الأكبر ١١-١٢ متر، حيث يصل غاطس ميناء الإسكندرية إلى ١٤ متر، وميناء دمياط ١٤,٥ متر.

(٣) يتوقع أن تمثل موانئ مالطة منافسا شديدا للموانئ المصرية نتيجة وجود تعاقدات بين مالطة وبين الشركات الملاحية.

(٤) تعرض ميناء مرسين (تركيا) إلى حالة من انخفاض الطلب، إذ أنه كان قائم على تجارة الحاويات المنقولة عبر الجسر البري من تركيا إلى كل من العراق وإيران والكويت، وذلك بسبب التوترات في المنطقة.

(٥) أصبح ميناء ليماسول منافسا خطيرا للموانئ المصرية نظرا للتطور الكبير في الميناء من حيث الغاطس وعدد الأرصفة.

وهناك نوعاً آخر من المنافسة التي تواجه صناعة النقل البحري في مصر، ونعني به المنافسة في مجال إصلاح وبناء السفن. فعلى الرغم من أن صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر ترجع إلى بدايات القرن الماضي، عندما أنشأ

محمد على دار الصناعة (ترسانة الإسكندرية)، وعلى الرغم من وجود عدة ترسانات بحرية في كل من الإسكندرية، بورسعيد، السويس، إلا إنه من الملاحظ أن الترسانات المصرية تواجه منافسة حادة سواء من ترسانات البحر المتوسط أو ترسانات الخليج العربي. قد يرجع هذا إلى محدودية الإمكانيات وضعف الإدارة، الأمر الذي يقتضى إعادة النظر فى أسلوب عمل وإدارة الترسانات البحرية المصرية فى ظل التغيرات العالمية الحالية.

فعلى الرغم من أن الموقع الجغرافى المتميز الذى تحظى مصر، وتحكمها فى الممر الملاحي الدولى (قناة السويس) مما يؤهلها لأن تكون فى وضع أفضل من كثير من ترسانات البحرية الإقليمية والدولية، فإن الترسانات المصرية لاتملك سوى ٩ أحواض لإصلاح السفن، وقد حققت الترسانات البحرية الثلاث فى مصر مجتمعة (ترسانة الإسكندرية، ترسانة السويس، الشركة المصرية لإصلاح السفن) إيرادات إصلاح سفن تبلغ ١٢,٣ مليون جنيه عام ١٩٩٧/٩٦، فى حين أن ترسانة "أسرى" فى دولة البحرين قد حققت إيرادا قدره ٩٠ مليون جنيه عام ١٩٩٧^{١٧}.

٥-٢ الجات:

فى عام ١٩٧١ إنضمت مصر إلى إتفاقية الجات، وشاركت فى مفاوضات أرجواى والتوقيع على نتائجها (١٩٩٤)، وبناء على موافقة مجلس الشعب صدر قرار جمهورى بإنضمام مصر إلى عضوية منظمة التجارة العالمية، وأصبحت تلتزم بنصوص الإتفاقيات التجارية الدولية من حقوق وواجبات. وقد اسفرت

^{١٧} جريدة الأهرام ١٩٩٩/٨/٢٢، ص ٣.

مباحثات جولة أرجواى عن إدراج موضوع "تحرير التجارة الدولية فى مجال الخدمات" ولكن نظراً لإختلاف المصالح (خاصة الأوربية/الأمريكية) لم يتم التوصل إلى إتفاق بشأن قطاع النقل البحرى، لذا فقد تقرر الإستمرار فى مناقشات تحرير قطاع النقل البحرى والتي إستمرت فى جنيف من مايو ١٩٩٤ حتى يونيو ١٩٩٦.

إنتهت مفاوضات جنيف إلى تعليق المباحثات فى مجال تحرير خدمات النقل البحرى إلى حين إعادة التفاوض الشامل فى قطاع الخدمات، على أن يكون الإنتهاء من التفاوض على خدمات النقل البحرى قبل نهاية الجولة الأولى من المفاوضات والتي تبدأ عام ٢٠٠٠.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مصر فى إطار جولة أرجواى قد حددت إلتزاماتها لتحرير النقل البحرى فى الأتى^{١٨}:

(١) صناعة تشييد السفن.

(٢) إصلاح الحاويات.

وقد تعدلت تلك الإلتزامات إلى:^{١٩}

(١) إنشاء شركات مشتركة لتملك سفن الركاب والبضائع على ألا يزيد رأس المال الأجنبى عن ٤٩% وبالتالي يمكنها رفع العلم المصرى وتتمتع بمزايا السفن المصرية، وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية

^{١٨} مجلس الشورى، مرجع سابق، ص ٧٨-٧٩.

^{١٩} Ibrahim M.A. Maritime Transport Under GATT, (alexandria, the 13th International port conference on portstrategy & Development, February, 1997) p13.

أعضاء المجلس من المصريين. وأيضاً ٩٥% من الطاقم وأن تمثل أجورهم ومرتباتهم ٩٠% من الأجور والمرتبات المدفوعة.

(٢) إنشاء شركات مشتركة للقيام بأعمال التطهير والتعميق بالموانى على ألا يزيد رأس المال الأجنبي عن ٧٥% وأن يكون ٢٥% من العمالة على الأقل وكذلك من مجلس الإدارة من المصريين.

إلا أن موقف مصر الآن من تلك القضية (تحرير خدمات النقل البحرى) لايد أن يطرأ عليه نوعاً ما من التعديل، وذلك فى ضوء صدور القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٦ بشأن الموانى التخصصية، والتعديل الذى طرأ عليه بالقانون رقم (٩٢) لسنة ١٩٩٨ بشأن السماح للقطاع الخاص بإنشاء الموانى وإدارتها، وكذلك القانون رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والذى سمح للقطاع الخاص بالقيام بأنشطة خدمات النقل البحرى.

ومن ناحية أخرى يجب علينا ملاحظة أن إلغاء نظام المؤتمرات الملاحية من شأنه فتح باب المنافسة بين أساطيل كل من الدول المتقدمة والدول النامية (ومنها مصر) وبالقطع فهى منافسة غير متكافئة، كما أن تطبيق مبدأ المعاملة القومية سوف يترتب عليه بلا شك إنخفاض الطلب على السفن الوطنية للدول النامية (ومنها مصر). من هنا وجب العمل على تحسين ورفع كفاءة الأسطول الوطنى بما فى ذلك النظر فى المشاركة الأجنبية للإستفادة من الخبرة والتكنولوجيا أو أى وسيلة أخرى من شأنها إكتساب الأسطول الوطنى لمميزات تنافسية.

ثالثاً: قناة السويس

تتمتع مصر بموقع جغرافي فريد من نوعه، فهي تتوسط قارات العالم، وبالتالي فهي بوابة العبور بين أجزائه المختلفة، من هنا، وتأسيساً على هذه الحقيقة جاءت فكرة ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، والتي ترجع تاريخياً إلى عهد الفراعنة، وعلى وجه التحديد إلى القرن ١٣ قبل الميلاد في عهد الملك سيتي الأول، حيث حفرت قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط من خلال نهر النيل. وخلال العقود التالية أهملت هذه القناة وجمدت أعمال حفرها في عصور الإغريق والرومان وكذلك في العصور الإسلامية. وخلال الاحتلال الفرنسي طرحت فكرة ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط مباشرة (عام ١٧٩٨) إلا أنها استبعدت حيث غلب الظن بإرتفاع منسوب مياه البحر الأحمر عن البحر المتوسط. وفي عام ١٨٥٤ تمكن المهندس الفرنسي "فرديناند ديليبس" من توقيع إتفاق مع الحكومة المصرية لحفر القناة، وفي عام ١٨٥٨ تأسست "الشركة العالمية لقناة السويس" شركة مساهمة مصرية فرنسية بامتياز إدارة وإستغلال قناة السويس لمدة ٩٩ عاماً تؤول بعدها ملكيتها إلى الحكومة المصرية. وبدء الحفر في القناة في إبريل ١٨٥٩، واستمر العمل لمدة عشر سنوات، وانفتحت القناة للملاحة في نوفمبر ١٨٦٩، وفي ١٨٧٥ اشترت الحكومة البريطانية نصيب الحكومة المصرية في الشركة العالمية لقناة السويس، وتم تأمين القناة في عام ١٩٥٦. وتجدر الإشارة هنا إلى أن قناة السويس تعتبر أطول قناة ملاحية في العالم بدون أهوسة. ومنذ تأمين قناة السويس وحتى الآن أجريت عليها العديد من المشروعات لتعميق وتوسيع المجرى الملاحي، وخاصة في الفترة التي أعقبت إعادة إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية في عام ١٩٧٥. ولعله من المفيد هنا الإشارة إلى ثلاث حقائق رئيسية ترتبط بقناة السويس لابد أن تكون واضحة عليه قبل تناول القناة بالدراسة والتحليل، هي:

١- على الرغم من أهمية قناة السويس للتجارة الدولية ولكل دول العالم، إلا أن تلك الأهمية تختلف حسب موقع الدول بالنسبة لقناة السويس. ذلك أن الدول ذات الموقع الجغرافي القريب من طرفي القناة (على البحر المتوسط، وعلى البحر الأحمر) تتزايد أهمية القناة لها عن تلك الدول ذات الموقع الجغرافي البعيد عن طرفي القناة. إذاً إن الأولى يتحقق لها وفضلاً في المسافة عند استخدام قناة السويس لا يتحقق للثانية.

٢- قناة السويس ليست هي الطريق الملاحي الوحيد بين أجزاء العالم، بمعنى أنها ليست احتكارات، وبالتالي فهي دوماً تواجه بالمنافسة سواء من الطرق الملاحية البديلة مثل الطريق الملاحي رأس الرجاء الصالح، أو من وسائل النقل البديلة مثل خطوط أنابيب البترول.

٣- تتأثر قناة السويس بالأوضاع السياسية والاقتصادية الدولية، سواء بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر عن طريق تأثير تلك الأوضاع في حركة التجارة الدولية.

هذه الحقائق الثلاثة لها تأثيراتها الكبيرة والعديدة على كل من حركة الملاحة في القناة وإيراداتها، بل هذه التأثيرات تمتد لتلعب دوراً هاماً في تشكيل وصياغة المشروعات المتعلقة بتطوير القناة وتنميتها.

١- حركة الملاحة في قناة السويس:

يعرض لنا جدول (١١٨) تطوراً لحركة الملاحة في قناة السويس بدءاً من عام ١٩٧٦ وهو العام الأول بعد إعادة إفتتاح القناة للملاحة في يونيو ١٩٧٥ وحتى عام ١٩٩٧، موزعة حسب نوعية السفن واعدادها وصافي الحمولات.

توضح لنا بيانات الجدول ان النصف الثاني من السبعينات وحتى بداية الثمانينات قد شهدت تزايدا ملحوظا في حركة الملاحة في قناة السويس، سواء بالنسبة لأعداد السفن او صافى حمولاتها، فقد إرتفع عدد السفن من ١٧٨٠٦ في عام ١٩٧٦ الى ٢٠٧٩٥ سفينة في عام ١٩٨٠، ثم واصل هذا العدد إرتفاعه ليصل في عام ١٩٨٢ الى ٢٢٥٤٥ سفينة، وهي السنة التي سجلت اعلى معدلات مرور السفن في القناة خلال هذه الفترة (١٩٧٦ - ١٩٩٧)، إذا بعدها بدأت اعداد السفن المارة بالقناة في الانخفاض التدريجي. اما بالنسبة لصادى الحمولة فقد سجلت إرتفاعا متواليا من عام ١٩٦٧ وحتى عام ١٩٩١، إذ إرتفع إجمالى صافى الحمولات من ١٨٧,٨ مليون طن في عام ١٩٧٦ الى ٤٢٦,٦ مليون في عام ١٩٩١، الا انها أخذت في الانخفاض بعد ذلك، وإن كانت ما تزال اعلى منها في عام ١٩٧٦. وإجمالا يمكن القول ان اعداد السفن العابرة للقناة قد انخفضت ما بين عامى ١٩٧٦ و١٩٩٧ بنسبة ١٤,١% (من ١٦٨٠٦ سفينة فى عام ١٩٧٦ الى ١٤٤٣٠ سفينة فى عام ١٩٩٧)، بينما زاد صافى حمولات السفن العابرة للقناة خلال نفس الفترة بنسبة ٩٦,٣% (من ١٨٧,٨ مليون طن عام ١٩٧٦ الى ٣٦٨,٧ مليون طن عام ١٩٩٧). على أية حال فإنه يمكن تقسيم هذه الفترة الى مرحلتين: الأولى تغطى الفترة الممتدة من عام ١٩٧٦ وحتى عام ١٩٩٠، وفيها نلاحظ زيادة أعداد السفن العابرة لقناة السويس من ١٦٨٠٦ سفينة (فى عام ١٩٧٦) الى ١٧٦٦٤ سفينة (فى عام ١٩٩٠) بنسبة تغير تبلغ ٥,١% وخلال هذه الفترة أيضا ارتفعت صافى حمولات السفن العابرة للقناة من ١٨٧,٨ مليون طن (فى عام ١٩٧٦) الى ٤١٠,٢ مليون طن (فى عام ١٩٩٠)، بنسبة تغير تبلغ ١١٨,٤%.

جدول (١١٨): تطور حركة الملاحة في قناة السويس ١٩٩٧/١٩٧٦

السنوات	ناقلات البترول		السفن الأخرى		الاجمالي	
	عدد	صافى الحمولة	عدد	صافى الحمولة	عدد	صافى الحمولة (*)
١٩٧٦	٢٦١٠	٧٧٠٩	١٤١٩٦	١٠٩٠٩	١٦٨٠٦	١٨٧٠٨
١٩٧٧	٢٦١٩	٧٥٠٨	١٧٠٨٣	١٤٤٠٦	١٩٧٠٢	٢٢٠٠٤
١٩٧٨	٢٤٨٩	٧٣٠٩	١٨٧٧٧	١٧٤٠٤	٢١٢٦٦	٢٤٨٠٣
١٩٧٩	٢٦٩٨	٨٦٠٣	١٧٦٦٥	١٧٩٠٩	٢٠٣٦٣	٢٦٦٠٢
١٩٨٠	٢٩٢١	٨٨٠٩	١٧٨٧٤	١٩٢٠٤	٢٠٧٩٥	٢٨١٠٣
١٩٨١	٣٤٣٨	١٣٥٠٢	١٨١٣٩	٢٠٧٠٢	٢١٥٧٧	٣٤٢٠٤
١٩٨٢	٣٥٣٨	١٣٣٠٧	١٨٩٩٧	٢٢٩٠٨	٢٢٥٤٥	٣٦٣٠٥
١٩٨٣	٣٦٠٢	١٣٦٠٤	١٨٦٢٢	٢٤١٠٨	٢٢٢٢٤	٣٧٨٠٢
١٩٨٤	٣٥٧٦	١٣١٠٣	١٧٧٨٥	٢٣٩٠٧	٢١٣٦١	٣٧١٠٠
١٩٨٥	٣٣٧٥	١٢٢٠٨	١٦٤١٨	٢٢٩٠٨	١٩٧٩٣	٣٥٢٠٦
١٩٨٦	٣٦٥٩	١٣٨٠٦	١٤٧٤٤	٢٢٧٠٥	١٨٤٠٣	٣٦٦٠١
١٩٨٧	٣٤٠٢	١٢٦٠٤	١٤١٣٩	٢٢٠٠٦	١٧٥٤١	٣٤٧٠٠
١٩٨٨	٣٤٢٩	١٢٦٠٥	١٤٧٦١	٢٣٠٠٤	١٨١٩٠	٣٥٦٠٩
١٩٨٩	٣٤٢٥	١٣٥٠٠	١٤٢٠٣	٢٣٨٠٥	١٧٦٢٨	٣٧٣٠٥
١٩٩٠	٣٦٨٢	١٥٨٠٦	١٣٩٨٢	٢٥١٠٦	١٧٦٦٤	٤١٠٠٢
١٩٩١	٣٥٤٩	١٥٦٠٨	١٤٧٧٧	٢٦٩٠٨	١٨٣٢٦	٤٢٦٠٦
١٩٩٢	٣١٥٣	١١٨٠١	١٣٤٧٦	٢٥١٠٧	١٦٦٢٩	٣٦٩٠٨
١٩٩٣	٣١٩٣	١٣٧٠٩	١٤١٢٤	٢٥٨٠٧	١٧٣١٧	٣٩٦٠٦
١٩٩٤	٢٧٣٠	١٠٧٠٢	١٣٦٤٠	٢٥٧٠٣	١٦٣٧٠	٣٦٤٠٥
١٩٩٥	٢٤٧٣	٩٦٠٩	١٢٥٧٨	٢٦٣٠٤	١٥٠٥١	٣٦٠٠٤
١٩٩٦	٢٣٠٩	٨٠٠٩	١٢٤٢٢	٢٧٤٠١	١٤٧٣١	٣٥٥٠٠
١٩٩٧	٢٢٥٥	٧٨٠٠	١٢١٧٥	٢٩٠٠٧	١٤٤٣٠	٣٦٨٠٧

* صافى الحمولة بالمليون طن.

ملحوظات على الجدول السابق:

المصدر: (١) ١٩٨٥/٧٦: البنك الاهلى المصرى، النشرة الاقتصادية، مجلد (٤١)، عدد (٤)،

١٩٨٨، جدول ١١/٢، ص ٣١٧.

(٢) ١٩٩٢/٨٦: البنك الاهلى المصرى، النشرة الاقتصادية مجلد (٤٧)، عدد (٤)،

١٩٩٤، جدول ٥/٣، ص ٤٦٨.

(٣) ١٩٩٧/٩٣: البنك الاهلى المصرى، النشرة الاقتصادية مجلد (٥٠)، عدد (٤)،

١٩٩٧، جدول ٥/٣، ص ١٠٨.

والمرحلة الثانية تمتد من عام ١٩٩٠ وحتى عام ١٩٩٧ (والتي يمكن ان نطلق عليها مرحلة التسعينات الحالية) وفيها انخفضت اعداد السفن العابرة لقناة السويس من ١٧٦٦٤ سفينة (فى عام ١٩٩٠) الى ١٤٤٣٠ سفينة (فى عام ١٩٩٧)، بنسبة تغير تبلغ ١٨,٣%. كذلك إنخفض إجمالي صافى الحمولات من ٤١٠,٢ مليون طن (فى عام ١٩٩٠) الى ٣٦٨,٧ مليون طن (فى عام ١٩٩٧) بنسبة تغير تبلغ ١٠,١%.

من هذا يتضح لنا ان المرحلة الأولى (١٩٧٦ - ١٩٩٠) قد شهدت زيادة فى كل من اعداد السفن وصافى حمولاتها، بينما المرحلة الثانية (١٩٩٠ - ١٩٩٧) قد شهدت انخفاضاً لكل من أعداد السفن العابرة لقناة السويس وحمولتها.

اما التحليل التفصيلى لنوعيات السفن العابرة للقناة فإنه يوضح إرتفاع اعداد ناقلات البترول العابرة للقناة من ٢٦١٠ ناقله فى عام ١٩٧٦ الى ٣٦٨٢ ناقله فى عام ١٩٩٠، بنسبة تغير ٤١,١%، ثم إنخفاضها فى عام ١٩٩٧ الى ٢٢٥٥ ناقله، بنسبة تغير ٣٨,٧% وقد إستتبع هذا زيادة صافى حمولات ناقلات البترول العابرة للقناة من ٧٧,٩ مليون طن فى عام ١٩٧٦ الى ٥٨,٦ مليون طن فى عام ١٩٩٠ (بنسبة تغير ١٠٣,٦%)، ثم إنخفاضها فى عام ١٩٩٧ الى ٧٨ مليون طن (بنسبة تغير ٥٠,٨%) ولعل هذا يعكس لنا بوضوح حجم المنافسة التى تواجهها قناة السويس من خطوط انابيب البترول، وعلى وجه التحديد خط "سوميد" وأثره على نقل البترول الخام. اما بالنسبة لنوعيات السفن الأخرى فقد إنخفضت اعدادها بشكل مستمر من ١٤١٩٦ سفينة فى عام ١٩٧٦ الى ١٣٩٨٢ سفينة فى عام ١٩٩٠ (بنسبة تغير قدرها ١,٥%)، ثم الى ١٢١٧٥ سفينة فى

عام ١٩٩٧ (بنسبة تغير قدرها ١٢,٩% عن عام ١٩٩٠). اما صافي حمولاتها فقد ارتفع من ١٠٩,٩ مليون طن في عام ١٩٧٦ الى ٢٥١,٦ مليون طن في عام ١٩٩٠، بنسبة تغير ١٢٨,٩%، ثم ارتفع الى ٢٩٠,٧ مليون طن في عام ١٩٩٧، بنسبة تغير قدرها ١٥,٥% عن عام ١٩٩٠. هذا الاتجاه (تناقص أعداد السفن وزيادة صافي الحمولات) يمكن تفسيره بالتطور الذي طرأ على الأسطول التجاري البحري العالمي من حيث الاتجاه نحو استخدام السفن العملاقة، وفي نفس الوقت يمكن تفسيره ايضا بنتاج مشروعات توسعة وتعميق المجرى الملاحي لقناة السويس بما يسمح بمرور تلك السفن العملاقة.

٢- الموقف الحالي لرسم المرور بقناة السويس:

تراوحت إيرادات قناة السويس بين ١٢١,٧ مليون جنيه، و ٨٤٤,٩ مليون جنيه في الفترة من ١٩٧٦ إلى ١٩٨٧. وتطورت الإيرادات لتصل إلى ٩٠٤,٦ مليون جنيه في عام ١٩٨٨، و ١٥٠٦٥,٨ مليون جنيه في عام ١٩٨٩. وارتفعت الإيرادات إرتفاعاً كبيراً منذ بداية ١٩٩٠ (٣١٧٧,٩ مليون جنيه) لتصل إلى ٦٦٩,٢ مليون جنيه في عام ١٩٩٥، ثم بدأت في الانخفاض لتصل إلى إيرادات الهيئة إلى ٦٠٢٤,٧ في عام ١٩٩٨ (ملحق رقم (٥)).

ويرجع الاختلاف الملحوظ في رقم الإيرادات منذ بداية فترة التسعينات إلى تغيرات أسعار الصرف. كما يرجع الانخفاض في إيرادات القناة بداية من عام ١٩٩٦ إلى ظروف المنافسة التي تحيط بالقناة والتي ستضح من خلال إستعراض التحديات التي تواجه القناة في الأجزاء التالية.

٣- الوضع الراهن لقناة السويس:

من العرض السابق يتضح ان قناة السويس تلعب دوراً هاماً في مجال التجارة الدولية، فهي بحكم موقعها يعتبر شرياناً رئيسياً للتجارة الدولية. الا انها في ذات الوقت تواجه منافسة شديدة سواء من الطرق الملاحية البديلة (مثل طريق رأس الرجاء الصالح) أو وسائل النقل البديلة مثل خطوط انابيب البترول. وفي نفس الوقت فإن قناة السويس بأهميتها ودورها في التجارة العالمية تجعلها متأثرة كبير بالمتغيرات السياسية والاقتصادية الدولية. وهاتين النقطتين على وجه التحديد هما ما سبق رصدهما من حقائق حول قناة السويس في مقدمة هذا الجزء.

و غاية القول في هذا المقام ان فترة التسعينات قد شهدت تغييرات كبيرة وعديدة على المستوى الدولي، الامر الذي كانت له انعكاساته على تطور حركة الملاحة في قناة السويس على النحو الذي تم رصده في البند السابق (بند رقم ١). وبالقطع كانت هناك محاولات وسياسات عديدة اتخذتها الدولة وإدارة قناة السويس لمواكبة التغيرات الدولية والتغيرات في الملاحة الدولية. ومن ثم فإن كل ذلك سوف يكون موضع البند الخاص بالتحديات التي تواجه قناة السويس.

٤- التحديات التي تواجه قناة السويس:

لعل الإتجاه نحو العالمية هو أهم ما يميز عقد التسعينات الحالي. والواقع أن عقد التسعينات الحالي يمكن النظر اليه على انه محصله لكافة المتغيرات الاقتصادية والسياسية في العقود السابقة عليه، وعلى الأخص منذ نهاية الحرب العالمية الثانية تلك التغيرات التي أفضت الى التكتلات الاقتصادية مع بداية التسعينات، ثم ظهور مفهوم العالمية مع نهايتها. وكما سبق ان أوضحنا فإن قناة

السويس بحكم طبيعتها تتأثر تأثراً شديداً بالمتغيرات الاقتصادية والسياسية الدولية، لذا فلاعجب ان عقد التسعينات الحالي هو نقطة زمنية لبؤرة التحديات الحالية والمستقبلية التي تواجه قناة السويس. وتجدر الإشارة هنا الى ان تقرير حديث صادر عن مجلس الشورى (١٩٩٩) قد انتهى من دراسته للتحديات التي تواجه قناة السويس الى تحديدها في الآتي^{٢٠}:

- ١- التطور الدائم والمتوالى فى صناعة السفن.
- ٢- تغير انماط التجارة والتوسع فى مفهوم نقل المصنع الى السوق.
- ٣- خطوط انابيب البترول فى منطقة الشرق الاوسط، واحتمالات إعادة إفتتاح ما هو مغلق منها حالياً. وأيضاً مشروعات زيادة طاقة بعض الخطوط الحالية (خط سوميد).
- ٤- خطوط انابيب الغاز الطبيعي وإحتمالات نقل الغاز الطبيعي بحراً الى دول البحر المتوسط.
- ٥- تفكك الاتحاد السوفيتى سابقاً وزيادة التبادل بين دول الكومنولث الجديد ودول شرق أوروبا.
- ٦- خط سكك حديد سيبريا (عبر روسيا) وإستخدام الحاويات بين الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا.
- ٧- الدراسات التي تجرى حالياً لإستخدام طريق القطب الشمالى على مدار العام للسفن العاملة على خطوط الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا.

^{٢٠} مجلس الشورى، التقرير النهائى للجنة الإنتاج الصناعى والطاقة عن موضوع النقل البحرى فى مصر، دور الانعقاد العادى التاسع عشر، مايو ١٩٩٩، ص ١٥٩ - ١٦٠.

- ٨- التقارب الاقتصادي والتكامل بين إقتصاديات شرق أوروبا والاقتصاديات الأوروبية الغربية.
- ٩- التطور في حجم التجارة بين دول الخليج العربي ودول جنوب شرق آسيا.
- ١٠- الخطوط البرية المتوقع إنشاؤها في منطقة الشرق الأوسط في إطار إتفاقيات السلام بين دول المنطقة.
- ١١- التفاعلات الاقتصادية على المستوى الدولي والمستوى الإقليمي من تكتلات إقتصادية وشركات متعددة الجنسيات وحركة مراكز النمو الإقتصادي وتأثيرها على حركة التجارة الدولية.
- ١٢- بدء احياء وإنشاء طريق الحرير البري، الذي يربط الصين بدول اسيا الوسطى ومنها إلى سوق دول اوربا (دول الاتحاد الاوربي). ويؤثر هذا المشروع بشكل مباشر على دور النقل البحري والوضع التنافسي لقناة السويس، خاصة وان هذا المشروع تؤيده الصين بشدة ويجد مساعدة كبيرة من قبل دول الاتحاد الاوربي وايران واسيا الوسطى.

رابعاً: النقل الجوي:

يعتبر النقل الجوي أحد الركائز الأساسية الداعمة للاقتصاد القومي وأحد المقاييس التي يعتمد عليها في تقييم مدى التقدم الحضاري للدول. إذ يقوم النقل الجوي من خلال تفاعل مكوناته المختلفة من طائرات ومطارات وأجهزة مراقبة ومراكز التدريب... الخ. بدور رئيسي في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتدعيم الأنشطة، التجارية والسياسية وغيرها من الأنشطة الثقافية والعلمية، وذلك من خلال ربط البلاد بدول وحضارة العالم الخارجي، وكذلك ربط أجزاء الدولة بشبكة من الخطوط الجوية الداخلية مما يساعد على تنمية العديد من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية.

وتعتبر مصر أول دولة في كل من الشرق الأوسط وقارة أفريقيا تدخل صناعة النقل الجوي، كما تعتبر السابعة على مستوى العالم في اقتحام هذا المجال، وذلك في بداية الثلاثينات من القرن العشرين. هذا ويبلغ أسطول مصر للطيران ٤٢ طائرة، ويبلغ رأس مال الشركة ما يقرب من ١١ مليار دولار، وحجم الحركة من وإلى مصر تصل إلى ٧ مليون راكب سنوياً، يصل نصيب مصر للطيران (من حجم الحركة المذكورة) إلى ٣ مليون راكب سنوياً، وتعمل مصر للطيران في ٨٥ دولة ومدينة ولديها اتفاقيات ثنائية مع ما يقرب من ١٥٠ دولة^{٢١}. ناهيك عن التطورات التي حدثت في مشروعات البنية الأساسية، والتي تضمنت عمليات تطوير المطارات وزيادة طاقتها الاستيعابية عن طريق إنشاء مباني ركاب جديدة وتوسيع المباني القائمة وتحديث نظم المراقبة الجوية باستخدام أحدث التكنولوجيا وتركز الدولة حالياً على الاهتمام بخطوط الملاحة الجوية والمطارات في مناطق الجذب السياحي والصناعي خاصة في مناطق أسوان وشبه جزيرة سيناء وساحل البحر الأحمر وبما يساعد على تنمية هذه المناطق وتوسيع رقعة العمران مما يعكس أثراً إيجابياً على إعادة توزيع السكان وتخفيض الضغوط على المناطق العمرانية القديمة والتي تتركز حول الشريط الضيق لوادي النيل^{٢٢}.

يهدف هذا الفصل إلى تقديم صورة عامة عن موقف أداء النقل الجوي في مصر من ناحية مدى الاستغلال الاقتصادي للإمكانيات المتاحة والوضع التنافسي للقطاع، وكذلك التعرف على مدى تمشى توزيع حركة النقل الجوي مع سياسات التنمية العمرانية التي تتبعها الدولة حالياً.

^{٢١} جريدة الأهرام ١٢/١١/١٩٩٨، ص: ١٢.

^{٢٢} محمد ابراهيم عراقى، هدى سيد لطيف (١٩٩٩): تقييم أداء قطاع النقل الجوي في مصر، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية.

وفى إطار هذا الجزء يتم التعرف على طرق الوصول وشبكة النقل الجوى التابعة لشركة مصر للطيران. ويلي ذلك تناول الوضع المؤسسى والملكية فى قطاع النقل الجوى، ثم تطور نشاط النقل الجوى فى مصر وكفاءة أداؤه. وفى النهاية يتم تحليل تطور حركة النقل الجوى فى مصر وتوزيعاتها على المطارات المصرية.

١- طرق الوصول وشبكة النقل الجوى التابعة لشركة مصر للطيران:

١-١- طرق الوصول إلى مصر والوضع النسبى لوسائل الوصول:

يصل الزائرون إلى مصر من خلال ثلاث وسائل للنقل وهى:

- النقل الجوى

- النقل البحرى

- النقل البرى على الطرق

ويبين الجدول التالى الوضع النسبى للوسائل الثلاث من ناحية نصيب كل وسيلة نقل من إجمالى حركة النقل الدولية القادمة إلى مصر.

جدول (١١٩) الوضع النسبى لوسائل النقل الدولى فى سوق النقل الدولى

فى مصر ١٩٩٧-١٩٩٧

وسيلة النقل	سنة ١٩٧٠ %	سنة ١٩٩٦ %	سنة ١٩٩٧ %
جواً	٧٥	٦٦	٦٩
بحراً	٥	١٦	١٢
براً	٢٠	١٨	١٩
الإجمالى	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والأحصاء

تشير البيانات إلى أن النقل الجوي يحظى بالنصيب الأكبر من حجم حركة النقل القادمة إلى مصر، حيث يمثل الطيران الوسيلة الرئيسية للوصول منذ السبعينيات وحتى الآن. ويلاحظ أن النقل البرى على الطرق يأتى فى المرتبة الثانية بعد الطيران يليه النقل البحرى، ويلاحظ كذلك زيادة النصيب بالنسبة للنقل البرى ونقصان نصيب النقل البحرى فى السنين الأخيرة بين ١٩٩٦، ١٩٩٧.

ويمكن إرجاع تحسن الوضع النسبى للطريق من ناحية نصيبه من حجم حركة النقل الدولية، إلى تحسن مستوى خدمات النقل البرى، والارتقاء بمستويات الأمان. كذلك اتجاه رغبات السائحين الى الاستمتاع بالجوانب السياحية المنتشرة على جوانب الطرق وفى دول مختلفة ولا تعطيهـم الطائرة هذه الميزة.

ونتاول بإيجاز وصفاً لحجم حركة النقل الدولية على الوسائل الثلاث^{٢٢}:

١-١-١- النقل الجوى:

تعمل فى مصر ٤٣ شركة أجنبية بالإضافة إلى شركة مصر للطيران وشركات الطيران التابعة للقطاع الخاص. وتنظم هذه الشركات رحلات منتظمة تربط مصر ارتباطاً مباشراً مع أكثر من ٧٠ مدينة فى العالم فى كل دول أوربا وأسيا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط وإستراليا وأفريقيا، هذا بالإضافة إلى رحلات الطيران غير المنتظم (العارض) التى تقوم بها شركات متخصصة فى الطيران العارض.

^{٢٢} مجلس الشورى (١٩٩٩): مستقبل مصر سياحياً، لجنة الثقافة والإعلام والسياحة، القاهرة،

ص ص: ٩٠-٩٣.

وفى سنة ١٩٩٤ كان ركاب الرحلات المنتظمة يمثلون ٨١% من إجمالى الركاب الذين يأتون إلى مصر و ١٩% يأتون عن طريق الطيران العارض. وكان ركاب الطيران المنتظم يمثلون ٧٣% من حجم الحركة الواصلة إلى مصر، وارتفع نصيب الطيران العارض الى ٢٧% فى عام ١٩٩٥. وفى عام ١٩٩٦ كان ركاب الرحلات المنتظمة ٨٧% فى حين كان الطيران العارض يمثل ١٣%، وقد وصل حجم حركة الركاب على الرحلات المنتظمة ٨٥% وحجم حركة الركاب على رحلات الطيران العارض كانت تمثل ١٥% وذلك فى عام ١٩٩٧.

ورغم انخفاض حجم حركة الركاب القادمة عن طريق الطيران العارض إلا أنه أكثر مرونة من الطيران المنتظم، حيث صعوبة تجاوب شركات الطيران المنتظم مع تغيرات الطلب بسهولة نظراً لارتباطها باتفاقيات ثنائية ودولية لا تتيح لها فرصة التحرك السريع.

١-١-٢- النقل البحرى :

تستقبل مصر سنوياً عدداً لا بأس به من حجم الحركة السياحية عن طريق البحر وقد صارت نسبتهم ١٢,٨% من عدد السائحين الكلى الذين زاروا مصر فى عام ١٩٩٤، وقد وصلت هذه النسبة إلى ١١,٣% فى عام ١٩٩٥، وارتفعت إلى ١٥,٤% فى عام ١٩٩٦ انخفضت إلى ١٢,١١ فى عام ١٩٩٧.

ويستخدم هؤلاء الركاب العبارات والبواخر السياحية التى تأتى من موانى البحر الأبيض المتوسط، ومن بعض موانى البحر الأحمر. وهم عادة يمثلون رواد الرحلات التى تأتى إلى الإسكندرية ويغادرون الإسكندرية قاصدين القاهرة لزيارة معالمها السياحية ويقضون بها ليلة واحدة ثم يعودون مرة أخرى إلى الباهرة التى تكون سافرت إلى بور سعيد، ليكملوا رحلاتهم إلى باقى موانى

البحر الأبيض المتوسط. هذا بالإضافة إلى أفواج سياحية أخرى تأتي إلى ميناء سفاجا بالبحر الأحمر ويزورون مدينة الأقصر ثم يعودون في نفس اليوم للمبيت على متن الباخرة.

ويرى الخبراء^{٢٤} ضرورة تخفيض الرسوم في الموانئ المصرية، وتخفيض قيمة الخدمات التي تدفعها تلك البواخر للتوكيلات الملاحية حتى تواكب الرسوم في الموانئ اليونانية. وبما يشجع جميع البواخر التي تجوب البحر المتوسط بالحضور إلى مصر لزيادة عدد الرحلات السريعة، والتي غالباً ما تتحول إلى رحلات سياحية طويلة في فترات تالية.

١-١-٣- النقل البري الدولي على الطرق:

قدم إلى مصر عدد كبير من الحركة السياحية عن طريق البر في عام ١٩٩٤، فقد وصلت نسبة القادمين عن طريق البر قرابة ٣٤% من إجمالي الأعداد التي وصلت مصر، وأصبحت هذه النسبة ٢٢% في سنة ١٩٩٥، وانخفضت إلى ١٨% في سنة ١٩٩٦ وسنة ١٩٩٧.

ويمثل الأوروبيون نصف عدد السائحين اللذين يأتون عبر الطرق البرية، وهم يأتون من إسرائيل إما عن طريق منفذ رفح وإما عن طريق منفذ طابا أما الباقون فهم سائحون من الشرق الأوسط يأتون إما من نوبيع عن طريق سياراتهم الخاصة أو من رفح بالنسبة للفلسطينيين أو من السلوم بالنسبة لليبيين، أو من أسوان بالنسبة للقادمين من السودان.

إذاً يتضح من التحليل السابق أن الطائرة ما زالت هي الوسيلة الغالبة لنقل الركاب القادمين إلى مصر، يلي ذلك النقل البري على الطرق ثم النقل البحري. ومع التحرك نحو الشراكة الأوروبية الشرق الأوسطية فإنه يتوقع أن يلعب كل

^{٢٤} المرجع السابق، ص: ٩٢.

من النقل البحري والنقل البري على الطرق دوراً بارزاً في النقل الدولي القادم إلى مصر في المستقبل، بالإضافة إلى ميل السائحين نحو التمتع بالجواذب السياحية في أكثر من منطقة جغرافية داخل دول مختلفة وباستخدام نفس الرحلة.

١-١- تطور حجم حركة النقل الجوي في مصر:

يبين الجدول التالي تطور حركة النقل الجوي في مصر موزعة ما بين راكب/كم، طن/كم، حركة الطائرات، وعدد الركاب وذلك على مستوى النقل الجوي بصفة عامة (راكب/كم، طن/كم) وكذلك على مستوى هيئة ميناء القاهرة الجوي والمطارات الأخرى، وذلك خلال الفترة ١٩٨٢/٨١-١٩٩٨/٩٧.

جدول (١٢٠): تطور حجم حركة النقل الجوي في مصر

١٩٩٨/٩٧-١٩٨٢/٨١

المطارات الأخرى		هيئة ميناء القاهرة الجوى		النقل الجوي		السنسوات
راكب بالمليون	حركة الطائرات بالآلاف	راكب بالمليون	حركة الطائرات بالآلاف	طن/كم بالمليون	راكب/كم بالمليون	
١,٠٤	-	٦,٠٠	٥١,١	٦٠	٣٤٠,٤	١٩٨٢/٨١
٢,٢	-	٥,٦	٥٢,٣	١١٩	٤٤٥,٨	١٩٨٧/٨٦
٣,٨	٣٨,٥	٦,٩	٥٣,٤	١٢٩	٧٣٥٥	١٩٩٢/٩١
٥,٠	٥٦,٦	٧,٢	٥٤,٨	١١٩	٦٤٠,٩	١٩٩٣/٩٢
٢,٩	٦٤,٩	٦,٦	٥٨,٥	١٤١	٦٣١٦	١٩٩٤/٩٣
٣,٠	٦٨,٥	٦,٩	٦١,٥	١٥٦	٧٧٠,٦	١٩٩٦/٩٥
٣,٢	٧٢,٠٠	٧,٢	٦٥,٠٠	١٦٥	٨١٦,٠	١٩٩٧/٩٦
٤,٠٢	٧٣,٥	٧,٥	٨٠,٨	١٧٥	٨٦٤,٠	١٩٩٨/٩٧
٣,٩	٧٠,٠٠٠	٧,٠٠	٨٠,٠٠٠	١٨٥	٧٣٩٥	١٩٩٩/٩٨

المصدر: وزارة التخطيط ووزارة النقل

يتضح من الجدول السابق أن حجم حركة الركاب (راكب/كم) قد زادت لأكثر من الضعف فى نهاية الفترة ١٩٨٢/٨١-١٩٩٩/٩٨، وكذلك الأمر فيما يتعلق بحركة نقل البضائع (طن/كم) والتي تطورت من ٦٠ مليون طن/كم فى بداية الفترة حتى وصلت إلى ١٨٥ مليون طن/كم فى نهايتها.

كما يلاحظ أن هيئة ميناء القاهرة الجوى تستحوذ على النصيب الأكبر من حجم حركة الطائرات والركاب وذلك عند المقارنة بحجم الحركة فى المطارات الأخرى.

٢-١- شبكة النقل التابعة لشركة مصر للطيران:

تتكون شبكة النقل الجوى لمصر للطيران من جزئين: الجزء الأول منها يمثل شبكة النقل الدولية وتغطي ٧٢ مدينة على مستوى العالم، الجزء الثانى يمثل شبكة النقل المحلية وتغطي ١٣ مدينة داخل جمهورية مصر العربية. وتخدم الشركة هذه المدن العالمية من خلال ما يزيد على ٣٠٠ رحلة أسبوعياً تمتد من طوكيو والصين فى الشرق إلى لوس أنجلوس على الساحل الغربى للولايات المتحدة الأمريكية. ولقد بلغ عدد ركاب مؤسسة مصر للطيران ما يزيد على ٤ مليون راكباً الآن مقابل ٢,٥ مليون راكب فى عام ١٩٨١ بنسبة زيادة تزيد على ٦٠% وبلغت نسبة المشغولية ٦٩%، بعد أن كانت ٥٨% فى عام ١٩٨٢.

وفى مجال نقل البضائع فقد أنشأت المؤسسة أكبر مجمع للبضائع فى مطار القاهرة على مساحة ٥٠,٠٠٠ متر مربع، منها ١٦,٠٠٠ متر مربع للمخازن والمرافق العامة بطاقة إستيعابية ٨٠٠,٠٠٠ طن سنوياً. وقد ساعد ذلك على إنتظام حركة النقل الجوى وسهولة تعامل الهيئات والأفراد مع الشركات الناقلة

وبتكلفة مناسبة. هذا بالإضافة إلى إنشاء المجمع الجديد للبضائع بمطار
الأسكندرية على مساحة ٨١ ألف متر، ناهيك عن التسهيلات الخاصة بأعمال
الصيانة والسيطرة المركزية على حركة المطارات في جميع مطارات العالم
وأجوائه لحظياً. ولا شك أن هذا يرفع من كفاءة شبكة النقل ويحسن من أدائها.

ويوضح الملحق رقم (٦) قائمة المدن الدولية والمحلية التي تتكون منها
شبكة النقل الجوي التابعة لشركة مصر للطيران.

٢- الوضع المؤسسي والملكية في قطاع النقل الجوي:

٢-١- الهيكل المؤسسي:

يتكون هيكل النقل الجوي في مصر من خمسة أنواع من المؤسسات تعمل
في هذا المجال وهي: الهيئة المصرية العامة للطيران المدني وهيئة ميناء القاهرة
الجوي، وشركات النقل الجوي المصرية، وهيئة المعهد القومي للتدريب على
أعمال الطيران المدني، والهيئة المصرية العامة للأرصاد الجوية. تعمل هذه
الجهات في ظل كل من قانون الطيران المدني لسنة ١٩٨١، والقانون ١١٩ لسنة
١٩٨٣ الخاص برسوم الطيران المدني، والذي حل محل كافة القوانين واللوائح
والمراسيم التي صدرت منذ عام ١٩٢٠ وحتى عام ١٩٥٩.

ولقد ظل قطاع الطيران المدني تابعاً لوزارة الطيران المدني منذ عام
١٩٧١ ثم أدمج مع اختصاصات وزارة السياحة والطيران المدني في منتصف
الثمانينات، ثم انفصل عن وزارة السياحة وانضم إلى وزارة النقل كقطاع مستقل
في عام ١٩٩٤.

ونتداول بإيجاز دور كل من الهيئة العامة للطيران المدني، وهيئة ميناء القاهرة الجوى واللذان تم إنشاؤهما بالقرار رقم ٢٩٣١ لسنة ١٩٧١، وكذلك دور شركات النقل الجوى، وذلك لأن هذه الأنواع الثلاث من المؤسسات هي المسئولة بصورة مباشرة عن أداء النقل الجوى فى مصر.

٢-١-١- الهيئة المصرية العامة للطيران المدني:

أنشئت هذه الهيئة بهدف تأمين سلامة الطيران المدني، وتنظيم حركة الملاحة الجوية فى ظل الاتفاقيات الدولية، فهي الجهة المنوطة بعقد الاتفاقيات الثنائية لتبادل حقوق النقل الجوى التجارى مع الدول الأعضاء فى المنظمة الدولية لأعمال النقل الجوى المدنى ICAO . وقامت الهيئة بإبرام ما يقرب من مائة اتفاقية ثنائية لتنظيم النقل الجوى وبما أتاح لحوالى ٤٨ شركة دولية أن تسيّر خطوطاً منتظمة إلى القاهرة (١٨ شركة تابعة الدول عربية، ٢٠ شركة تتبع دول أوربية، ٥ شركات خاصة بدول آسيوية، ٣ شركات تتبع دول أفريقية، وشركتان أمريكيتان)، كما منحت ٣٠ شركة أجنبية أخرى حق تنظيم رحلات غير منتظمة Charter. كذلك تتولى الهيئة مسؤولية فتح تراخيص الطيران فى المجال الجوى المصرى سواء للشركات المصرية الخاصة أو للشركات الأجنبية ويعهد إليها تنفيذ خطط الدولة السياسية والاقتصادية فى مجال تطوير أنشطة الطيران المدنى المختلفة.

٢-١-٢- هيئة ميناء القاهرة الجوى:

تقوم هذه الهيئة بعمليات تنظيم وإدارة الحركة فى المطارات الجوية مثل عمليات الشحن والتفريغ وتخزين الطائرات. كما يقع على عاتقها مسؤولية أعمال الصيانة الخاصة بالمنشآت والمعدات والطرق والممرات داخل حدود المطار،

وتوفر الهيئة الأجهزة اللازمة لحماية وسلامة تلك المنشآت سواء في مواجهة الحوادث الطبيعية أو حوادث الطائرات أو أعمال الإرهاب والتخريب. كما أنها المسؤولة عن كافة الإجراءات بين كافة الجهات التابعة للجهاز الإداري للدولة والمؤسسات العامة العاملة داخل المطارات وبما يحقق جودة أداء الخدمات.

٢-١-٣- شركات النقل الجوي المصرية:

يوجد عدد من شركات النقل الجوي في مصر أهمها: شركة مصر للطيران التي تحتل مكان الصدارة بين شركات الطيران المصرية العاملة من حيث تاريخها وحجم أصولها، ورأس مالها، والأسطول الشغال لديها، وهي شركة عامة ذات تمويل ذاتي. أما الشركات الأخرى، فهي شركات قطاع خاص ذات رأسمال وطني أو مشترك، ويبلغ عددها حوالي ٣٥ شركة، تعمل ثلاث منها فقط في مجال نقل الركاب والبضائع على أساس منتظم، والباقي في مجال النقل غير المنتظم والتاكسي الجوي، والبالون الطائر، وغيرها من أنشطة الطيران: كالرش الزراعي، والتصوير والمسح الجوي، وصيانة الطائرات، وخدمات شركات البترول، وأنشطة الدعاية والإعلان.

٣- تطور نشاط النقل الجوي المصري وكفاءة أدائه:

٣-١- أداء شركة مصر للطيران:

تمارس شركة مصر للطيران عملية نقل الركاب كنشاط رئيسي، وكذلك عمليات نقل البضائع والبريد سواء على المستوى الدولي أو المحلي وذلك بصورة منتظمة وغير منتظمة. وتعتبر الشركة الرائدة في مجال النقل الجوي التجاري في مصر، وهي عضو في الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA.

ولقد تأسست شركة مصر للطيران فى عام ١٩٣٢ برأسمال بلغ ٢٠ ألف جنيه مصرى، ثم ارتفع إلى مليون جنيه فى نهاية الأربعينات. وقد استمر رأس مال الشركة فى الازدياد التدريجى فقد وصل إلى ٨,٦ مليون جنيه فى عام ١٩٧٧، وفى عام ١٩٨٣ ارتفع الى ما يقرب من ٥٦,٩ مليون جنيه، وصل إلى ٦٣,٤ مليون جنيه فى عام ١٩٨٧. ثم تتالت هذه الزيادات مع نمو الأسطول وتوسع أعمال الشركة ليبلغ عام ١٩٩٤ ما يقرب من ٨٠٠ مليون جنيه وقد وصل رأس مال الشركة إلى ١,٥٠٠ مليار جنيه فى ١٩٩٧/٦/٣٠.

وقد بلغت أصول الشركة بما قيمته ٦,٨٦ مليار جنيه مقابل ١,٧٠ مليار جنيه فى عام ١٩٨٨/٨٧ بزيادة قدرها ٤,٩٦ مليار جنيه، وصلت قيمة الأصول إلى ما يقرب من ٨,٤٠ مليار جنيه فى ١٩٩٧/٦/٣٠. وتتمثل هذه الزيادة فى التوسعات فى المباني والإنشاءات الخاصة بحظائر الطائرات التى ترفع من كفاءة نشاط الصيانة عن طريق تخفيض تكاليف الصيانة بالخارج، وذلك بالإضافة إلى التطورات فى مجال مكاتب الحجز وتحسين ظروف التخزين والارتقاء بمستوى عمليات التشغيل لضمان تحقيق مستوى مناسب من خدمات النقل الجوى.

وقد تميزت الفترة بين عام ١٩٨٦ و عام ١٩٩٠ بتحقيق فائض فى ميزانية الشركة بلغ نحو ٩٨,٤ مليون جنيه فى عام ١٩٨٧/٨٦ و ٩٧,١ مليون جنيه فى عام ١٩٩٠/٨٩. وبدأت الشركة تحقق عجز مالى منذ عام ١٩٩٤، فقد بلغ العجز ما يقرب من ١٨٠ مليون جنيه فى عام ١٩٩٤/٩٣، وصل إلى ٣٣٩,٣ مليون جنيه فى ١٩٩٦/٦/٣٠ ثم ٨٥٧ مليون جنيه فى ١٩٩٧/٦/٣٠. ويرجع هذا العجز فى جزء منه إلى أحداث حرب الخليج وأحداث الإرهاب فى بداية التسعينيات وحادثة الأقصر فى عام ١٩٩٧.

٢-٣- هيكّل أسطول النقل:

بدأت شركة مصر للطيران رحلاتها الجوية باستخدام الطائرات المروحية، ثم تلى ذلك استخدام الطائرات المروحية التوربينية. وانضمت الطائرة النفاثة إلى أسطول الشركة في بداية الستينيات، وقد حقق ذلك وضعاً متميزاً للشركة في منطقة الشرق الأوسط وقارة أفريقيا، فإدخال الطائرة النفاثة (الكوميت) المزودة بمحركات رولزرويس عام ١٩٦٠ تضاعفت سرعة الطيران من ٤٥٠ إلى ٨٥٠ كيلو متر في الساعة، وفي عام ١٩٧١ تم استخدام الطائرات بعيدة المدى لأول مرة طراز بوينج (٧٠٧)، تلى ذلك ضم الطائرات قصيرة المدى طراز بوينج (٧٣٧) في عام ١٩٧٧، وتم تزويد الأسطول بالطائرات عريضة الجسم طراز الأيرباص التي تتسع إلى ما يقرب من ٢٥٥ راكباً.

وفي عام ١٩٩٤ بلغ حجم الأسطول ٣٨ طائرة، ثم ارتفع إلى ٤٤ طائرة في عام ١٩٩٦، ويرتفع حجم الأسطول ليصل إلى ٥٤ طائرة في عام ١٩٩٧.

وتكون هيكّل أسطول مصر للطيران من ٣٨ طائرة حديثة، وهي طائرتين جامبو، ٥ طائرات بوينج ٧٦٧، ٩ طائرات إيرباص ٣٠٠/٦٠٠، و ٧ طائرات إيرباص ٣٢٠، و ٥ طائرات بوينج ٧٣٧/٥٠٠، و ١٠ طائرات خليط من بوينج ٧٠٧ والطائرات قصيرة المدى بوينج ٧٣٧، وذلك في عام ١٩٩٤. وقد ترتب على ذلك أن ارتفعت الطاقة الاستيعابية للأسطول من ٢٦٠٥ مقعد في عام ١٩٨٢ إلى ٧٤٨ مقعد في بداية التسعينيات.^{٢٥}

وقد قامت الشركة بإجراء بعض التحديثات في الأسطول وإحلال بعض الطائرات بأخرى ذات سعة مقعدية أكبر وسرعات أعلى. وقد ترتب على ذلك

^{٢٥} مجلس الشورى (١٩٩٣): النقل حاضره ومستقبله، التقرير المبدئي، القاهرة، ص: ٨٢.

أن وصلت السعة المقعدية لأسطول مصر للطيران إلى ٧٩٩٧ مقعد على الرغم من انخفاض الأسطول إلى ٤٢ طائرة في عام ١٩٩٩.

ويوضح الجدول التالي هيكل أسطول النقل الجوي لشركة مصر للطيران وموقف العمر التشغيلي للأسطول.^{٢٦}

جدول(١٢١): هيكل أسطول مصر للطيران والعمر التشغيلي

عدد الطائرات	نوع الطائرة	عدد المقاعد	تاريخ دخول الخدمة	العمر التشغيلي حتى ١٩٩٩/٦/٣٠
٢	Boeing 747/300	٤	١٩٨٨	١٢ عام
٣	Boeing 777/200	٣١٩	١٩٩٧	٣ سنوات
٢	Boeing 767/300	٢١٧	١٩٨٤	١٥ عام
٥	Boeing 737/500	١٠٤	١٩٩١/٩٢	٨ سنوات
٢	Boeing 737/200	١٣٠	تحت الإحلال بـ Airbus318	-
١	Boeing 737/200	١٢١		-
٣	Airbus 340/200	٢٦٠	١٩٩٦/٩٧	٣ سنوات
٩	Airbus 300/600	٢٥٣	١٩٩٠/٩١	٩ سنوات
٧	Airbus 320/200	١٤٤	١٩٩٢/٩٣	٧ سنوات
٤	Airbus 321/200	١٨٥	١٩٩٧	٣ سنوات
مجموع ٣٨ + ٣ طائرات نقل بضائع = ٤٢ طائرة ، بمتوسط عمر تشغيلي ٦ سنوات .				

^{٢٦} Egypt Air (1999): Capabilities in Brief, Fields of Co operation ,Cairo ,Air Press , Egypt , p:9

يتضح من الجدول السابق أن متوسط العمر التشغيلي لأسطول شركة مصر للطيران يبلغ ٦ سنوات، وهو ما يعنى حداثة الأسطول وارتفاع الصلاحية الفنية للتشغيل.

٣-٣- تقييم أداء نشاط النقل بشركة مصر للطيران:

فى إطار هذا الجزء سيتم التعرف على تطور حجم حركة نقل الركاب وحجم حركة نقل البضائع، (راكب/كم)، (طن/كم) وذلك خلال الفترة ١٩٨٢/٨١-١٩٩٨/٩٧، وذلك للتعرف على نمط تطور الرقم القياسى لإنتاج الشركة، بالإضافة إلى التعرف على أهم معايير إنتاجية الأسطول، وتطور حجم حركة الركاب خلال الفترة ١٩٨٠-١٩٩٨/٩٧، وكذلك إنتاجيات الأصول والأجور. وفى إطار تحديد الوضع النسبى لشركة مصر للطيران بالنسبة لبعض لشركات المنافسة فإنه سيتم مقارنة بعض معايير الإنتاجية فى الشركة بمثلاتها فى بعض شركات الدول العربية بمنطقة الخليج العربى.

٣-٣-١- تطور حجم الحركة لشركة مصر للطيران:

يوضح الجدول التالى تطور حجم حركة الركاب والبضائع، وكذلك تطور الرقم القياسى لحجمى الحركة خلال الفترة ١٩٨٢/٨١-١٩٩٨/٩٧.

جدول (١٢٢): تطور حركة النقل لشركة مصر للطيران

حجم حركة النقل				السنوات
الرقم القياسي	طن/كم بالمليون	الرقم القياسي	راكب كم/بالمليون	
١٠٠	٦٠	١٠٠	٣٤٠٤	١٩٨٢/٨١
١٩٨	١١٩	١٣١	٤٤٥٨	١٩٨٧/٨٦
٢١٥	١٢٩	٢١٦	٧٣٥٥	١٩٩٢/٩١
١٩٨	١١٩	١٨٨	٦٤٠٩	١٩٩٣/٩٢
٢٣٥	١٤١	١٨٥	٦٣١٦	١٩٩٤/٩٣
٢٦٠	١٥٦	٢٢٦	٧٧٠٦	١٩٩٥/٩٤
٢٧٥	١٦٥	٢٤٠	٨١٦٠	١٩٩٦/٩٥
٢٩٢	١٧٥	٢٥٤	٨٦٤٠	١٩٩٧/٩٦
٣٠٨	١٨٥	٢١٧	٧٣٩٦	١٩٩٨/٩٧

المصدر: وزارة التخطيط.

يلاحظ أن حجم حركة الركاب قد تطورت من ٣٤٠٤ مليون راكب/كم في عام ١٩٨٢/٨١ ليصل إلى ٧٣٥٥ مليون راكب/كم في عام ١٩٩٢/٩١ ثم أخذ في التناقص ليصل إلى ٦٣١٦ مليون راكب/كم في عام ١٩٩٤/٩٣. وأخذ حجم الحركة في التزايد إلى ٧٧٠٦ مليون راكب/كم في عام ١٩٩٥/٩٤ حتى وصل إلى أعلى قمة له في عام ١٩٩٧/٩٦ ليصل إلى ٨٦٤٠ مليون راكب/كم، ثم أخذ في التناقص مرة ثانية ليصل إلى ٧٣٩٦ مليون راكب/كم في عام ١٩٩٨/٩٧.

ويعكس ذلك تطور الرقم القياسي لحجم حركة الركاب، إذ وصل إلى ٢١٦% في عام ١٩٩٢/٩١ ثم أخذ في التناقص ليصل إلى ١٨٨% في عام ١٩٩٣/٩٢ و ١٨٥% في عام ١٩٩٤/٩٣. وأخذ في التزايد ليصل إلى ٢٢٦%

في عام ١٩٩٥/٩٤ ويصل إلى أعلى قمته ٢٥٤% في عام ١٩٩٧/٩٦ ثم انخفض إلى ٢١٧% في عام ١٩٩٨/٩٧.

ويرجع انخفاض حجم حركة الركاب في عامي ١٩٩٣/٩٢ و١٩٩٤/٩٣ إلى الظروف السياسية التي صاحبت حرب الخليج والأحداث الإرهابية في مصر. أما فيما يتعلق بانخفاض حجم حركة عام ١٩٩٨/٩٧ فيرجع إلى حادثة الأقصر التي حدثت في بداية العام. إذ أثرت هذه الأحداث على الحركة السياحية إلى مصر، وفيما يتعلق بحجم حركة نقل البضائع فيلاحظ أنها في تطور مستمر منذ بداية الفترة من ١٩٨٢/٨١-١٩٩٨/٩٧، فقد تطور الرقم القياسي لحجم حركة نقل البضائع ليصل إلى أعلى قمته ٣٨% في نهاية الفترة ١٩٩٨/٩٧، وذلك فيما عدا عام ١٩٩٣/٩٢ والذي وصل فيها الرقم القياسي لحجم حركة نقل البضائع إلى ١٩٨% بعد أن كان ٢١٥% في عام ١٩٩٢/٩١. ولاشك أن هذه التطورات تعكس مدى تأثير حركة نقل الركاب بالأحداث السياسية والأمنية عند المقارنة بحالة حركة نقل البضائع.

يوضح الجدول التالي تطور أهم معايير وإنتاجية أسطول مصر للطيران خلال الفترة من ١٩٨٥ - ١٩٩٤^{٢٧}:

^{٢٧} عادل رجب (١٩٩٧): اقتصاديات النقل الجوي الخارجي، مسع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، رسالة دكتوراه، ص: ١٣٧.

جدول (١٢٣): معايير إنتاجية أسطول مصر للطيران

الرقم القياسي	متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة (طن/كم)	الرقم القياسي	متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة (طن/كم)	الرقم القياسي	متوسط الحمولة الصافية (طن)	المعايير السنوات
١٠٠	١٤,٦	١٠٠	٣٠,٧	١٠٠	٢٥,٥	١٩٨٥
١٠٤	١٥,٢	١٠٣	٣١,٦	١٠٢	٢٦,١	١٩٨٦
١٠٥	١٥,٤	١٠٦	٣٢,٧	١٠٦	٢٧,٠٠	١٩٨٧
١١٥	١٦,٨	١١٢	٣٤,٤	١١٥	٢٩,٥	١٩٨٨
١٢٦	١٨,٤	١٢٣	٣٧,٩	١٢٣	٣١,٥	١٩٨٩
١٢٨	١٨,٧	٢٢١	٦٧,٩	١٢٥	٣١,٨	١٩٩٠
١٣٥	١٩,٧	١٤٩	٤٥,٨	١٢٨	٣٢,٧	١٩٩١
١٢٧	١٨,٦	١٣٤	٤١,٢	١٢٥	٣١,٨	١٩٩٢
١١٩	١٧,٤	١٣٦	٤١,٨	١١٦	٢٩,٦	١٩٩٣
١٢١	١٧,٧	١٣٦	٤١,٨	١٢٠	٣٠,٦	١٩٩٤
	١٧		٤٠		٢٩,٦	متوسط الفترة

المصدر: مبنى على ما ورد في إحصاءات المنظمة الدولية للملاحة الجوية ICAO .

يتضح من الجدول السابق أن مؤشر الحمولة الصافية لأسطول شركة مصر للطيران كان في ارتفاع مستمر خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٤ فقد أخذ تطور الرقم القياسي لتطور الحمولة الصافية في التزايد ليصل إلى قمته ١٢٨% في عام ١٩٩٣. ثم أخذ في التناقص ليصل إلى ١٢٥% في عام ١٩٩٢ و ١١٦% في عام ١٩٩٣، ويرجع ذلك للظروف السياسية والأمنية السابق الإشارة إليها. هذا

وقد وصل متوسط الحمولة الصافية إلى ٢٩,٦ طن خلال الفترة المذكورة، وتشير الدراسات إلى أن متوسط الحمولة هذا يمثل أكثر من ٨٠% من حجم الحمولة الصافية القصوى^{٢٨}.

وفيما يتعلق بمؤشرى متوسط إنتاجية الطائرة فى الرحلة وفى الساعة، نجد أنها تأخذ نفس اتجاه مؤشر متوسط الحمولة الصافية. فقد تطور الرقم القياسى لمتوسط إنتاجية الطائرة فى الرحلة ليصل إلى أعلى قمته ٢١١% فى عام ١٩٩٠، ثم أخذ فى الانخفاض ليصل إلى ١٤٩% فى عام ١٩٩١ وفى عام ١٩٩٢ ثم ارتفع مرة أخرى ليصل إلى ١٣٦% فى عامى ١٩٩٣ و ١٩٩٤. وفيما يتعلق بمؤشر متوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة فقد وصل الرقم القياسى لهذا المؤشر إلى قمته ١٣٥% فى عام ١٩٩١، وأخذ فى التناقص إلى أن وصل ١٢١% فى عام ١٩٩٤. هذا وقد بلغ متوسط إنتاجية الطائرة فى الرحلة، ومتوسط إنتاجية الطائرة فى الساعة ٤٠ طن / كم و ١٧ طن / كم على التوالى خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٤.

ويلاحظ أن هناك تحسناً متواضعاً فى مؤشرات إنتاجية الأسطول وذلك عند المقارنة بسنة الأساس ١٩٨٥، ولكن يلاحظ أن المؤشرات تدور حول الثبات أو النقصان منذ بداية التسعينيات وحتى نهاية الفترة، وربما قد يرجع ذلك إلى ضعف مستوى خدمات النقل التى تقدمها شركة مصر للطيران عند المقارنة بالخدمات التى تقدمها الشركات المثيلة العالمية أو حتى الشركات العربية فى منطقة الخليج على سبيل المثال.

^{٢٨} ICAO (1995): Traffic Commercial air Carriers, Digest- of statistics, No.421, Montreal, Canada.

٣-٣-٣- تطور حركة الركاب على الخطوط المنتظمة لشركة مصر للطيران:

يوضح الجدول التالي تطور حجم حركة الركاب على الخطوط الجوية المنتظمة لشركة مصر للطيران خلال الفترة ١٩٨٠-١٩٩٨:

جدول (١٢٤): تطور حركة الركاب على خطوط مصر للطيران

الرقم القياسي	إجمالي حركة الركاب بالمليون راكب	الرقم القياسي	حجم حركة الركاب الداخلية بالمليون	الرقم القياسي	حجم حركة الركاب الدولية بالمليون	البيان / السنة
١٠٠	٢,٠٢٨	١٠٠	٠,٧٥٨	١٠٠	١,٢٧٠	١٩٨٠
١١٠	٢,٢٢٩	١١١	٠,٨٤٥	١٠٩	١,٣٨٤	١٩٨١
١١٠	٢,٢٣٦	٩٦	٠,٧٣٠	١١٨	١,٥٠٦	١٩٨٢
١٢٥	٢,٥٢٨	١٠٤	٠,٧٩٠	١٣٧	١,٧٣٨	١٩٨٣
١٣٧	٢,٧٨٦	١٢٦	٠,٩٥٥	١٤٤	١,٨٣١	١٩٨٤
١٣٧	٢,٧٨٦	١٣٦	١,٠٣٠	١٣٨	١,٧٥٦	١٩٨٥
١١٦	٢,٣٥٠	١١٣	٠,٨٥٥	١١٨	١,٤٩٥	١٩٨٦
١٤٢	٢,٨٩١	١٤٢	١,٠٨٠	١٤٢	١,٨١١	١٩٨٧
١٥٨	٣,١٩٧	١٥٨	١,٢٠٢	١٥٧	١,٩٩٥	١٩٨٨
١٦٨	٣,٤١٨	١٦٩	١,٢٨١	١٦٨	٢,١٣٧	١٩٨٩
١٦٠	٣,٢٣٩	١٥٩	١,٢٠٦	١٦٠	٢,٠٣٣	١٩٩٠
١٢٨	٢,٥٩٦	١١٢	٠,٨٥٣	١٣٧	١,٧٤٣	١٩٩١

الرقم القياسي	إجمالي حركة الركاب بالمليون راكب	الرقم القياسي	حجم حركة الركاب الداخلية بالمليون	الرقم القياسي	حجم حركة الركاب الدولية بالمليون	البيان / السنة
١٧٨	٣,٦٠٨	٢٠٢	١,٥٣٣	١٦٣	٢,٠٧٥	١٩٩٢
١٤٢	٢,٨٨١	١٣٨	١,٠٤٥	١٤٤	١,٨٣٦	١٩٩٣
١٨٥	٣,٧٥٩	١٩٣	١,٤٦٤	١٨١	٢,٢٩٥	١٩٩٤
٢١٥	٤,٣٦٨	١٩٧	١,٤٩٥	٢٢٦	٢,٨٧٣	١٩٩٧/٩٦
١٩٨	٤,٠٢١	١٦٧	١,٢٦٩	٢١٧	٢,٧٥٢	١٩٩٨/٩٧

المصدر: المنظمة الدولية للملاحة الجوية ICAO وشركة مصر للطيران.

يتضح من الجدول السابق رقم (١٢٤) أن الرقم القياسي لتطور حجم حركة الركاب على الخطوط المنتظمة لشركة مصر للطيران قد تطور إلى أن وصل إلى أعلى قيمة له في عام ١٩٩٧/٩٦، حيث وصل إلى ٢١٥% مقارنة بسنة الأساس ١٩٨٠. ويرجع هذا التطور في معظمه إلى تطور حجم حركة الركاب الدولية، حيث أن الرقم القياسي لها يفوق الرقم القياسي لحجم حركة الركاب الداخلية، فقد كان أكبر رقم قياسي وصلت إليه حجم حركة الركاب الدولية ٢٢٦% خلال الفترة ١٩٩٨/٩٧-١٩٨٠ في حين أن أكبر رقم قياسي وصلت إليه حركة الركاب الداخلية كان ٢٠٢% خلال نفس الفترة.

كما أن أصغر رقم قياسي خاص بحركة الركاب الدولية كان ١٠٩% في عام ١٩٨١ في حين كان ٩٦% لحركة الركاب الداخلية في عام ١٩٨٢.

هذا ويلاحظ أن حجم حركة الركاب الكلي لم يتضاعف ولو لمرة واحدة خلال فترة الـ ١٧ عام إلا في عام ١٩٩٧/٩٦. وكان أعلى رقم قياسي آخر

وصلت إليه حجم الحركة الكلى هو ١٩٨% فى عام ١٩٩٨/٩٧، وكان أقل رقم قياسي هو ١١٠% فى عام ١٩٨١، وذلك مقارنة بسنة الأساس ١٩٨٠.

٣-٣-٤- إنتاجية الأصول المملوكة لشركة مصر للطيران وإنتاجية الأجور:

يوضح الجدول التالى تطور أصول شركة مصر للطيران، وكذلك إيرادات التشغيل وقيمة الأجور على مستوى المؤسسة وذلك خلال الفترة ١٩٩٣/٩٢-١٩٩٨/٩٧.

جدول (١٢٥) إنتاجية الأصول والأجور فى شركة مصر للطيران

السنوات	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨
إيرادات التشغيل بالمليون جنيه	٢,١٦٢	١,٨٩٠	٢,٤٤٢	٣,٠٦٠	٣,٠٥٣	٢,٧٤٧
قيمة الأصول الثابتة بالمليون جنيه	٥٩٨٠	٦٠٨٦	٦١٣٩	٥٨٨٧	٧٧٦١	٨٩٧٠
قيمة الأجور بالمليون جنيه	٢٢٩	٢٥٦	٣٠٩	٤٢٠	٤٨٦	٤٩١
إنتاجية الأصول بالجنيه	٠,٣٦	٠,٣١	٠,٤٠	٠,٥٢	٠,٣٩	٠,٣١
إنتاجية الأجور بالجنيه	٩	٧	٨	٧	٦	٦

المصدر: مبنى على بيانات الحسابات الختامية

يتضح من الجدول أن إنتاجية الأصول الثابتة تراوحت ما بين ٠,٣١ جنيه كحد أدنى و ٠,٥٢ جنيه كحد أقصى خلال الفترة ١٩٩٣/٩٢-١٩٩٨/٩٧، كما أن إنتاجية الأجور قد تراوحت بين ٩ جنيه كحد أقصى و ٦ جنيه كحد أدنى خلال نفس الفترة.

ويلاحظ أنه ليس هناك تطور ملحوظ فى إنتاجيات كل من الأصول الثابتة والأجور، ويدل ذلك على انخفاض كفاءة التشغيل على مستوى الشركة، ويتفق

ذلك مع التطورات الطفيفة في إنتاجية الأسطول جدول (١٢٣) وفي حجم حركة الركاب جدول (١٢٤).

٣-٣-٥- إنتاجية أسطول شركة مصر للطيران في وضع مقارن ببعض شركات الدول العربية بمنطقة الخليج:

في هذا الجزء يتم التعرف على أداء شركة مصر للطيران في وضع مقارن بأداء مجموعة من الشركات التابعة لبعض دول الخليج مثل السعودية، والكويت، والإمارات العربية المتحدة^{٢٩}.

٣-٣-٥-١- متوسط الحمولة الصافية للطائرة:

يوضح الجدول التالي تطور متوسط الحمولة الصافية لشركة مصر للطيران في وضع مقارن للشركات السعودية، والكويتية، والإمارات العربية خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٤:

جدول (١٢٦): متوسط الحمولة الصافية لمصر للطيران في وضع مقارن مع بعض شركات دول الخليج العربية (بالطن)

السنوات الشركة	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧	١٩٨٨	١٩٨٩	١٩٩٠	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	متوسط
مصر للطيران	٢٥,٥	٢٦,١	٢٧	٢٩,٤	٣١,٥	٣١,٨	٣٢,٧	٣١,٨	٢٩,٦	٣٠,٦	٢٩,٦
السعودية	٣٥	٣٧,١	٣٩,٦	٣٨,٧	٣٩,٨	٤٠	٤١,٢	-	٤٠,٣	-	٣٨,٩
الكويتية	٤٢,٩	٤٣,٣	٤١	٣٧,٨	٣٨	٣٨,٢	٣٨	٣٥,٨	٣٤,٥	٣٧,٩	٣٨,٧
الإمارات العربية	-	-	-	٢٥,٩	٢٦,٧	٢٨,٤	٢٩,٢	٢٥,٩	٢٧,٥	٢٧,٤	٢٧,٣

المصدر: المنظمة الدولية للملاحة الجوية ICAO

^{٢٩} عادلة رجب، مرجع سبق ذكره، ص ص: ١٣٩-١٤٢.

يتضح من الجدول رقم (١٢٦) السابق أن متوسط الحمولة الصافية للطائرة على مستوى الفترة ١٩٨٥-١٩٩٤ قد بلغت ٢٩,٦ طن بالنسبة لشركة مصر للطيران، ٢٧,٣ طن للإمارات العربية، و ٣٨,٧ طن للكويتية، و ٣٨,٩ طن للخطوط السعودية. ويستنتج من ذلك الانخفاض النسبي لإنتاجية الطائرة من ناحية متوسط صافي الحمولة عند المقارنة بمثيلاتها في الخطوط الجوية الإماراتية، والكويتية والسعودية.

٣-٣-٥-٢- متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة:

يبين الجدول التالي متوسط إنتاجية الطائرة بشركة مصر للطيران بالنسبة لمثيلاتها في بعض شركات دول الخليج العربية:

جدول (١٢٧): متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة

متوسط بالآف طن/كم	١٩٩٤	١٩٩٣	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٨٩	١٩٨٨	١٩٨٧	١٩٨٦	١٩٨٥	السنوات الشركات
٤٠,٦	٤١,٨	٤١,٨	٤١,٢	٤٥,٨	٦٧,٩	٣٧,٩	٣٤,٤	٣٢,٧	٣١,٦	٣٠,٧	مصر للطيران
٤٣,٣	-	٤٥,٨	-	٤٥,٥	٤٤,٦	٤٤,٨	٤١,٨	٤٣,٩	٤٠,٩	٣٩,٥	السعودية
٧٢,٧	٧٥,٠٠	٧٠,٥	٧٢,١	٧٣,٥	٦٧,٤	٦٨,٨	٦٦,٥	٧٥,٤	٧٩,١	٧٨,٩	الكويتية
١١٥,٣	١٢٩,٤	١٤١,٥	١٩٥,٨	١٤٩,٥	٦٥,٦	٦٤,٣	٦١,٣	-	-	-	الإمارات العربية

المصدر: المنظمة الدولية للملاحة الجوية ICAO.

يتبين من الجدول السابق أن متوسط إنتاجية الطائرة في الرحلة على مستوى الفترة ١٩٨٥-١٩٩٤ وصل الى ٤٠,٦ ألف طن/كم بالنسبة لشركة مصر للطيران، ٤٣,٣ ألف طن / كم بالنسبة للسعودية، و ٧٢,٧ ألف طن / كم الكويتية، و ١١٥,٣ ألف طن /كم لخطوط الإمارات العربية. ويلاحظ أن شركة مصر للطيران تقع في المركز الأخير.

٣-٣-٥-٣- متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة:

يوضح الجدول الآتي متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة لشركة مصر للطيران في وضع مقارن بإنتاجية الخطوط الجوية السعودية، والخطوط الكويتية، وخطوط الإمارات العربية خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٤:-

جدول (١٢٨) : متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة

متوسط بألف طن/كم	١٩٩٤	١٩٩٣	١٩٩٢	١٩٩١	١٩٩٠	١٩٨٩	١٩٨٨	١٩٨٧	١٩٨٦	١٩٨٥	السنوات الشركات
١٧,٢	١٧,٧	١٧,٤	١٨,٦	١٩,٧	١٨,٧	١٨,٤	١٦,٨	١٥,٤	١٥,٢	١٤,٦	مصر للطيران
٢٣,٥	-	٢٤,٦	-	٢٤,٨	٢٤,٠٠	٢٤,٠٠	٢٣,٣	٢٣,٩	٢٢,٥	٢٠,٨	السعودية
٢٤,٩	٢٣,٦	٢١,٦	٢٣,٣	٢٦,٣	٢٣,٩	٢٤,٠٠	٢٣,٩	٢٦,٦	٢٧,٩	٢٧,٦	الكويتية
٢١,٥	٢١,٦	٢٢	٢٢,٦	٢٥,٤	٢٠,٨	١٩	١٩,٣	-	-	-	الإمارات العربية

المصدر: المنظمة الدولية للملاحة الجوية ICAO.

يبين الجدول السابق أن متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة بالنسبة لشركة مصر للطيران تأتي في المركز الأخير عند المقارنة بكل من الخطوط الجوية السعودية، والكويتية، والإمارات العربية. فقد بلغ متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة ١٧,٢ ألف طن / كم لمصر للطيران، ٢١,٥ ألف طن / كم للإمارات العربية، و ٢٣,٥ للخطوط السعودية ٢٤,٩ ألف طن / كم للخطوط الجوية الكويتية.

٣-٣-٦ معامل الكفاءة في شركة مصر للطيران في وضع مقارن ببعض الدول:

يوضح الجدول التالي معامل كفاءة خطوط مصر للطيران في وضع مقارن بمعامل كفاءة بعض الدول المختارة في منطقة الإسكيمو:

جدول (١٢٩): معامل كفاءة خطوط مصر للطيران مقارنة ببعض الخطوط في الدول الأخرى

الترتيب	معامل الكفاءة	عدد الطائرات	الخطوط الجوية
١	٦٨,٨	١٧	الخطوط الإماراتية
٢	٦٤,٦	١٧	الخطوط الملكية الأردنية
٣	٦٢,٧	-	خطوط طيران الخليج
٤	٦١,٨	١١٠	الخطوط الجوية السعودية
٥	٦٠,٧	١٨	الخطوط الجوية الكويتية
٦	٦٠,١	٣٧	الخطوط الجوية المصرية
٧	٥٤,٦	٥	الخطوط الجوية اليمنية
٨	٥٤,٧	١٧	خطوط الشرق الأوسط
٩	٤٧,٧	١٦	الخطوط الجوية السورية

المصدر: الأمم المتحدة، نشرة النقل، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، العدد السابع، ديسمبر ١٩٩٦، عمان.

يتضح من الجدول السابق أن الخطوط الجوية المصرية تأتي في الترتيب السادس بعد الخطوط الجوية الإماراتية، والأردنية، خطوط طيران الخليج،

والخطوط الجوية السعودية، والخطوط الكويتية. هذا مع ملاحظة أن أسطول النقل الجوي في مصر أكبر من أسطول الخطوط الإماراتية، والأردنية، والكويتية، ويمكن إرجاع ذلك إلى انخفاض كفاءة التشغيل بشركة مصر للطيران.

٣-٧-٣- تقييم عام لأداء شركة مصر للطيران:

توضح التحليلات السابقة أن هناك تطورات متواضعة في مؤشرات الأداء الخاصة بالشركة خاصة فيما يتعلق بتطور حجم حركة النقل، وتطور إنتاجات الأصول الثابتة والأجور. كذلك ينخفض الوضع النسبي لأداء الشركة مصر للطيران عند المقارنة بأداء الخطوط الجوية السعودية، والخطوط الجوية الكويتية، وخطوط الإمارات العربية، وذلك رغم حدائه أسطول شركة مصر للطيران، إذ لم يتعدى متوسط العمر التشغيلي للأسطول ٦ سنوات. ويمكن إرجاع هذا التدهور إلى انخفاض كفاءة التشغيل بصفة خاصة والأحداث السياسية والسياحية التي حدثت في المنطقة العربية وفي مصر بصفة عامة.

٣-٤- نشاط النقل الجوي الخاص في مصر:

لقد تبنى قطاع الطيران المدني في مصر سياسة متحررة في عمليات النقل الجوي وذلك في ظل سياسة الانفتاح الاقتصادي وقانوني الاستثمار والشركات حيث أجازت الهيئة لعدد من الشركات الخاصة بتشغيل بعض الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة، كما منحت شركات أخرى تصاريح لتشغيل التاكسي الجوي ونقل البضائع تحت شروط معينة. وكان الهدف من فتح مجال النقل الجوي أمام القطاع الخاص هو زيادة الإمكانات الوطنية واكتساب حصة أكبر من السوق العالمي للنقل الجوي، وقد ترتب على هذه السياسة دخول عدة شركات طيران

مصرية في سوق النقل الجوي تعمل إلى جانب شركة مصر للطيران. وقد استطاعت هذه الشركات أن تزيد من نصيب مصر في عمليات النقل الدولي بحوالي ٥% حيث قامت هذه الشركات بنقل حوالي ٣٠ ألف راكب^{٣٠}.

وإنشاء هذه الشركات الخاصة يخضع لمجموعة من القيود والضوابط تتمثل في: ألا يقل نسبة ما يمتلكه المصريون في رأسمال الشركات الخاصة الجوية عن ٦٠% مع الالتزام بتمصير العمالة الأجنبية خلال ٦ أشهر من بدء النشاط بهدف توفير فرص عمل للمصريين، وألا يقل المقدم المدفوع لشراء أى طائرة عن ٣٠% من ثمنها عند منح الترخيص، على أن يتم تملك الطائرة بالكامل خلال خمس سنوات من تاريخ بدء النشاط. ألا يقل رأسمال الشركة فى حالة ممارسة نشاط النقل المنتظم عن ٥٠ مليون جنيه، و ٢٥ مليون جنيه فى حالة النقل الدولي غير المنتظم. أما بالنسبة لرأس المال المصرح به لكل من النقل الداخلى المنتظم وغير المنتظم فقد تم تحديده بحوالى ١٠ مليون جنيه. ويتوقف رأس المال المصرح به بالنسبة لحالة التاكسي الجوي على سعة الطائرات، فيبلغ حوالى ٣ مليون جنيه للطائرة سعة ١٠ ركاب يتصاعد تدريجياً إلى ١٠ مليون جنيه للطائرة سعة ٥٠ راكباً. مع تقديم الدراسات التى تثبت جدوى المشروع وتحديد مطار التمرکز الرئيسى^{٣١}.

وقد ظهر فى السوق حوالى ٣٥ شركة طيران خاصة منذ بداية الثمانينيات وحتى عام ١٩٩٦، ويوجد الآن فى السوق ما يقرب من ٤٠ شركة للنقل الجوى، وقد حصلت على الترخيص للعمل بالفعل، يعمل بعضها فى نقل

^{٣٠} سلوى سليمان، جودة عبد الخالق وآخرون (١٩٩٨): الصناعة وحوافز الاستثمار

الصناعى فى مصر، وزارة الصناعة والثروة المعدنية، القاهرة، ص: ٣٤٩.

^{٣١} عادل رجب، مرجع سبق ذكره، ص: ١٤٣.

المنتجات الزراعية والبتروول^{٢٢}. وكانت أهم وأكبر شركات سيطرت على نصيب كبير من السوق هي: زاس المصرية للطيران، وترانسفير، وشروق، وشركة القاهرة للنقل الجوي، وشركة صيانة الطائرات. ونقدم فيما يلي تطور نشاط كل شركة من هذه الشركات بالإضافة إلى موقف أداء شركات النقل الجوي الخاصة في مصر في عام ١٩٩٢ وبالقدر الذي تسمح به البيانات المتاحة.^{٢٣}

٣-٤-١- شركة زاس المصرية:

تعد أكبر شركات النقل الجوي الخاصة في مصر، وقد حققت أداءً متميزاً لمدة تصل إلى ما يقرب من عشرة سنوات، ثم تعثرت مالياً وأوقفت نشاطها في عام ١٩٩٥. لقد بدأت الشركة نشاطها برأسمال قدره ٥٠ مليون جنيه، ثم زيادته عام ١٩٩٤ إلى ٨٠ مليون جنيه. وقد مارست نشاط النقل المنتظم وغير المنتظم بناء على ترخيص لمدة ٢٥ عاماً. وقد كان أسطول الشركة يتكون من ٦ طائرات لنقل الركاب، وطائرتين لنقل البضائع، وكانت تلجأ إلى نظام التاجير في حالة ضغط الطلب. وكانت تعمل على خمس خطوط منتظمة لعدد من الدول الأوروبية: كالمانيا، وهولندا، والدول العربية: كالكويت، ودول الخليج، هذا بالإضافة إلى رحلاتها غير المنتظمة للعديد من الدول الأخرى. وكانت الشركة تمارس عدة أنشطة أخرى بالإضافة إلى نشاطها الأساسي كرحلات التاكسي الجوي وصيانة وإصلاح الطائرات، وخدمات شركات البترول.

وقد تمكنت الشركة من تحقيق أرباح قدرت بما يقرب من ٢ مليون جنيهه في عام ١٩٩١، وقد شجع ذلك الشركة على فتح مكاتب جديدة (ما يقرب من ٢٦

^{٢٢} Word Travel & Tourism Council (1999): The liberalization of Egyptian Aviation policies: The Benefits for Tourism and the National Economy , p: 5.

^{٢٣} وزارة النقل، هيئة الطيران المدني.

مكتب)، فيما بين عام ١٩٩٢ و عام ١٩٩٤، وتكبدت الشركة فى سبيل ذلك تكاليف تصل إلى ١٢ مليون جنيه. وقد اتسمت الفترة المذكورة بكساد الطلب على بعض خطوط التشغيل المنتظمة جديدة، وفشلها فى الحصول على حق الطيران على خطوط وحققت الشركة خسائر وصلت الى ما يقرب من ٥ مليون جنيه فى عام ١٩٩٢، ارتفعت الى ٢٧ مليون جنيه فى عام ١٩٩٣.^{٢٤}

ويمكن إرجاع أسباب انهيار الشركة الى:

- اعتماد الشركة على وكيل سياحى وحيد فى الحصول على رحلات الطيران على الخطوط المنتظمة.
- التوسع فى فتح مكاتب جديدة وغزو أسواق جديدة بدون دراسة كافية لبيئة العمل فى هذه الاسواق، مثل مدى استمرارية احتفاظها فى تسير رحلاتها على الخطوط المنتظمة.
- منافسة شركة مصر للطيران عن طريق خفض الأسعار ووصول الأمر إلى حد الصدام بينها وبين إدارة شركة مصر للطيران.
- عدم السماح لطيران القطاع الخاص أو الطيران الأجنبى "الشارتر" بالإقلاع أو الهبوط فى مطار القاهرة وقصر هذا الحق على شركة مصر للطيران (وقد عدل هذا الوضع بصورة استثنائية للرحلات غير المنتظمة المتجهة أو القادمة أصلا من مطار الأقصر أو الغردقة أو شرم الشيخ).
- عدم اتباع قواعد السلامة والأمان من ناحية عدد ساعات التشغيل، وأنواع الطائرات المستخدمة، ومستوى برامج الصيانة الدورية... الخ.

^{٢٤} عادل رجب، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٤.

٣-٤-٢- شركة ترانس ميد (شمال أفريقيا سابقا):

اعتمدت هذه الشركة على نظام التأجير التشغيلي في بداية نشاطها وذلك بالإتفاق مع بعض الشركات البريطانية، وبرأس مال ٥ مليون جنيه. وتعتبر ثاني أكبر شركة خاصة للطيران في مصر بعد شركة زاس. وكانت تقوم بتشغيل رحلات الشارتر (رحلات غير منتظمة) بين مصر وأوروبا، بالإضافة الى رحلات التاكسي الطائر، وأعمال الدعاية والإعلان. ومع بداية التسعينيات وما صاحبها من أحداث مثل حرب الخليج وأحداث الإرهاب ضد السائحين في مصر، وما ترتب على ذلك من انخفاض عدد القادمين من أوروبا مما اضطرت معه الشركة إلى تقليص نشاطها وتخفيض عدد الطائرات المستأجرة من ٣ طائرات إلى طائرة واحدة، وخرجت الشركة من سوق النقل الجوي تماما في عام ١٩٩٣.

٣-٤-٣- شركة شروق للنقل الجوي:

قامت هذه الشركة على مبدأ التعاون بين أساطيل شركات النقل العربية بحيث يتم تحويل الطاقة الفائضة من الطائرات في أي شركة عربية إلى شركة البلد العربي الآخر التي تعاني من عجز في الطاقة في فترات ومواسم الذروة على أساس تثبيت القيمة الايجارية للطائرات على مستوى شركات النقل الجوي العربية، وعلى أن تتحمل شركة شروق نسبة الأهلاك عن عدد ساعات الايجار فقط. ولم تلقى هذه الفكرة ترحيبا من كثير من شركات النقل الجوي العربية وذلك بسبب أن مبدأ عرض طائراتها للإيجار يوحى بركود الحركة الجوية على خطوطها.

وقد رحبت كل من شركة مصر للطيران والخطوط الجوية الكويتية بفكرة التعاون هذه، وقاما بتكوين شركة طيران برأسمال مشترك حوالى ٢٠ مليون دولار فى ظل قانون الاستثمار والمناطق الحرة، حصة مصر للطيران ٥١% وحصة الخطوط الكويتية ٤٩%. وبدأت الشركة مزاوله نشاطها فى عام ١٩٩٢ على الخطوط التى لا يتم استغلالها من قبل الشركتان المؤسســتان وبأسطول يتكون من طائرتين. وقد واجهت الشركة الوليدة ظروف حرب الخليج فى بداية تشغيلها وتسبب ذلك فى توقف الشركة نتيجة عدم قدرتها على تشغيل الطاقة المقدره لها فلم تستطع تشغيل سوى ثلث الساعات المقدره، مما أسفر عن خسائر كبيرة بلغت حوالى ١٣ مليون دولار فى العام المالى ١٩٩٣/٩٢، و٤ مليون دولار فى عام ١٩٩٤. وفى عام ١٩٩٥ قامت الشركة بالتحول نحو نشاط التشغيل على خطوط غير منتظمة (شارتر)، وبدأت بدراسة الاسواق المصدرة للسياحة إلى مصر، والبحث عن منظمين سياحيين فى الخارج لتسويق رحلات الشركة. وقامت بتغيير قاعدة التمرکز من القاهرة الى كل من الغردقة والأقصر. وقد استمرت الشركة فى سوق النقل الجوي نتيجة مساندة الشركتين المؤسسيتين لها، مصر للطيران، والكويتية، بالإضافة الى ابتعاد الشركة عن منافستها فى الخطوط المنتظمة. وقد استطاعت الشركة تغطية نفقاتها وتحقيق الربح العادى منذ عام ١٩٩٦. وتستعين مصر للطيران بأسطول شركة شروق الايرباص ٣٢٠ بنظام التأجير التشغيلى فى مواسم الذروة.

٣-٤-٤- شركة القاهرة للنقل الجوى:

بدأت الشركة المذكورة بمزاولة نشاطها فى عام ١٩٩٠ بتشغيل رحلات منتظمة وغير منتظمة باستخدام التاكسى الطائر، بالإضافة الى مجموعة من الأنشطة الأخرى كأعمال الصيانة وإصلاح الطائرات، وتجهيز وتغليف وتعبئة البضائع للشحن وتجهيزها للشحن الجوى. وبدأت الشركة برأسمال يبلغ

نحو ١٢,٥ مليون جنيهه وبأسطول يتكون من ٤ طائرات مملوكة روسية الصنع. وتعتمد الشركة فى تشغيل خطوطها على مجموعات السائحين القادمين من أوروبا الشرقية ودول الاتحاد السوفيتي المنهار، بالإضافة الى مجموعات السائحين الراغبين فى زيارة هذه الدول من ناحية أخرى. إلا أن الطلب الفعلى كان أقل من الطلب المتوقع نظرا لعدم إقبال الأفواج المصرية على استخدام الطائرات الروسية، وعدم القدرة على إستقطاب الأعداد الكافية من السائحين وقد إنعكس ذلك فى تعثر أداء الشركة وتوقفها عن العمل فى عام ١٩٩٦ لعدم حصولها على شهادة كفاءة التشغيل من هيئة الطيران المدني^{٣٥}.

٣-٤-٥- شركة صيانة الطائرات:

بدأت هذه الشركة نشاطها فى نهاية الثمانينات برأسمال قدرة ٣٣ مليون جنيه لصيانة الطائرات ومارست نشاط النقل غير المنتظم (شارتر) بعد شرائها طائرة بوينج ٧٣٧ عام ١٩٩٣، وطائرة أخرى من نفس الطراز عام ١٩٩٥ بغرض مضاعفة طاقتها لمواجهة الطلب المتزايد على رحلاتها. وحاولت الشركة تجنب المشكلات التى وقعت فيها الشركات الجوية الخاصة الأخرى، فلم تحاول الحصول على حقوق تنافس بها شركة مصر للطيران، وسيرت رحلاتها فى خطوط بين أوروبا والاسكندرية وأسوان فقط. وما زالت الشركة تتمتع بحصة مناسبة فى سوق النقل الجوى غير المنتظم فى مصر.

٣-٤-٦- موقف أداء شركات النقل الجوى الخاصة فى مصر:

يوضح الجدول التالى حركة النقل الدولية والمحلية لشركات الطيران الخاصة فى ميناء القاهرة الجوى.

^{٣٥} عادلة رجب، المرجع السابق، ص: ١٤٧.

جدول (١٣٠): حركة النقل الجوي لشركات الطيران الخاصة في مصر
(ميناء القاهرة الجوى ١٩٩٢)

عدد الركاب		عدد الرحلات		البيان
مغادرة	وصول	مغادرة	وصول	
الحركة الدولية المنتظمة:				
١٢١٠٣	١١٧٧٣	١٦٦	١٦٦	طيران سيناء
١٧٠٩٤	١٥٤٦٧	١٤٣	١٣٧	زاس
٢٩١٩٧ (%٩,٥)	٢٧٢٤٠ (%٨,٨)	٣٠٩ (%٥,٩)	٣٠٣ (%٥,٧)	إجمالى
الحركة الدولية غير المنتظمة :				
٩٤٢	١١٠٣	١٥	١٥	طيران سيناء
١٩٦٠	٤٠٧	٥٨	٣٧	القاهرة للنقل الجوى
٢٨١٧٥	١٤٤٦٦	٢٠٣	١٦٦	ترانس ميد
٥٤٠٨٧	٥٠١٩٨	٦٤٤	٥٩٨	زاس
٨٥١٦٤ (%٢٨)	٦٦١٧٤ (%٢١,٥)	٩٢٠ (%١٧,٥)	٨١٦ (%١٥)	إجمالى
الحركة المحلية المنتظمة :				
٣٨٣	٧٠٣	٧	٨	طيران سيناء
٦٠٩٢٢	٧٢٤١٦	٨٤٩	٩١١	زاس
٦١٣٠٥ (%٢٠)	٧٣١١٩ (%٢٣,٨)	٨٥٦ (%١٦)	٩١٩ (%١٧)	إجمالى جزئى:
الحركة المحلية غير المنتظمة :				
٦	٨٨	١	٢	طيران سيناء
١١٤١٨٤	١٢٢٨٥٩	٢٩٣٤	٢٩٢١	شركة خدمات البنترول
١٥٥٠٣	١٨٠٩٥	٢٢٤	٣٤٥	ترانس ميد
١٢٣٤	٦٨٤	١٦	١٠	زاس
١٣٠٩٢٧ (%٤٣)	١٤١٧٢٦ (%٤٦)	٣١٧٥ (%٦٠,٤)	٣٢٧٨ (%٦١,٧)	إجمالى جزئى
٣٠٦٥٩٣	٣٠٨٢٥٩	٥٢٦٠	٥٣١٦	مجموع
١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	% :

المصدر: هيئة الطيران المدنى، التقرير الإحصائى السنوى ١٩٩٢

يتضح من الجدول رقم (١٣٠) السابق أن السوق الرئيسي لشركات النقل الجوي قطاع خاص هو السوق المحلي للنقل الجوي غير المنتظم، حيث كانت نسب عدد الرحلات الغير المنتظمة وصول ومغادرة ٦١,٧%، و ٦٠,٤% على التوالي. وكذلك الأمر بالنسبة لنسب عدد الركاب على الخطوط المحلية غير المنتظمة فقد كانت ٤٦% وصول و ٤٣% مغادرة. يلي ذلك الحركة المحلية المنتظمة والحركة الدولية غير المنتظمة والأثنان على نفس المستوى تقريباً.

وتمثل الحركة الدولية المنتظمة أقل نسب من نصيب الشركات الخاصة من سوق النقل الجوي الخاص، إذ بلغت نسب عدد الرحلات على الخطوط الدولية المنتظمة ٥,٧% وصول، و ٥,٩% مغادرة. وكانت نسب عدد الركاب ٨,٨% وصول، و ٩,٥% مغادرة.

وتؤكد هذه النتائج المنافسة الشديدة التي واجهتها هذه الشركات من قبل شركة مصر للطيران وسيطرتها على حركة النقل الجوي في مصر، وخاصة حركة النقل الجوي المنتظم في الداخل والخارج.

ونرى أن اتساع المجال أمام شركات النقل الجوي الخاصة وإعادة تنظيم سوق النقل الجوي في مصر يساعد في تحسين كفاءة التشغيل الخاصة بشركة مصر للطيران، والارتقاء بجودة درجات النقل المقدمة وتحسين الوضع التنافسي لشركة مصر للطيران أمام الشركات العربية الخليجية والدولية.

٤- تطور حركة النقل الجوي في مصر وتوزيعاتها على المطارات المصرية:

في إطار دراسة حركة النقل في المطارات المصرية سيتم التعرف على تطور حجم حركة الركاب في مطار القاهرة في وضع مقارن بحجم الحركة في المطارات الأخرى وذلك في الفترة من عام ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٩٧، ويتم الانتقال بعد ذلك إلى التعرف على توزيع حجم حركة النقل (ركاب- بضائع)

على المطارات العاملة في جمهورية مصر العربية. ونقدم بعد ذلك تحليلاً لتطور حجم حركة البضائع في الفترة من ١٩٨٩/٨٨-١٩٩٦/٩٥.

٤-١- تطور حجم حركة النقل في المطارات المصرية:

يوضح الجدول التالي تطور حجم حركة الركاب في مطار القاهرة في وضع مقارن بحجم الحركة على المطارات في الفترة من ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٨٧.

جدول (١٣١): تطور حركة الركاب الدولية في المطارات المصرية

السنوات	مطار القاهرة		المطارات الأخرى
	حجم الحركة بالآلاف راكب	نسبة من مجموع حجم حركة المطارات	
١٩٧٠	١١٤٥	%٩٩	١٢
١٩٧١	١١٣٣	%٨٤	٢٠٧
١٩٧٢	١٦٤٨	%٨٤	٣٠١
١٩٧٣	١٥٣٥	%١٠٠	-
١٩٧٤	١٩٩٩	%١٠٠ تقريباً	٠,٤٥٣
١٩٧٥	٢٣٥٩	%١٠٠ تقريباً	٠,٠٤٨
١٩٧٦	٢٩٥٩	%٩٩	٣٠
١٩٧٧	٣٣٣١	%١٠٠	-
١٩٧٨	٣٦٥٢	%٩٩	٤٩
١٩٧٩	٣٨٢٣	%٩٥	٢١٥
١٩٨٠	٤٢٠٨	%١٠٠	٥
١٩٨١	٤٨٢٣	%١٠٠	١٥
١٩٨٢	٥٥٩٢	%١٠٠	-
١٩٨٣	٦٠١٨	%٩٩	٥١
١٩٨٤	٦٦٣٨	%١٠٠	-
١٩٨٥	٦٢٥٥	%٧٦	٢٠٠٢
١٩٨٦	٥١١٧	%٧٤	١٧٥٤
١٩٨٧	٥٩٤٣	%٦٧	٢٥٨٩

المصدر: مبنى على ما ورد من الهيئة العامة للطيران المدني، والجهاز المركزي للتعبئة العامة والأحصاء.

يتضح من الجدول السابق أن مطار القاهرة كان يستأثر بما يقرب من ٨٤% كحد أدنى و ١٠٠% كحد أقصى من إجمالي حركة النقل الجوي في مصر وذلك خلال الفترة من عام ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٨٤. كما أن حجم حركة النقل الجوي قد تضاعفت الى ما يزيد عن خمسة أضعاف خلال الفترة ١٩٧٠ - ١٩٨٧.

كما يلاحظ أن نصيب مطار القاهرة قد أخذ في التناقص لصالح زيادة نصيب المطارات الأخرى من حركة النقل الجوي الكلية، حيث انخفض نصيب مطار القاهرة من ٧٦% في عام ١٩٨٥ إلى ٦٧% في عام ١٩٨٧، وارتفع نصيب المطارات الأخرى ليصل الى ما يقرب من ٣٠% في نفس العام، وترجع هذه الزيادة إلى التحسن في ظروف التنمية الاقتصادية في المدن التي تقع فيها المطارات الأخرى كالأقصر، وأسوان، والغردقة، وشرم الشيخ... الخ.

ويوضح الجدول رقم (١٣٢) التالي توزيع حجم حركة النقل الجوي (ركاب) على مطارات القاهرة، والاسكندرية، والغردقة، وأسوان، والأقصر، وبورسعيد، وشرم الشيخ، والطور، وسانت كاترين، والوادي الجديد، ومطروح، وأبو سمبل، والعريش.

جدول(١٣٢) : توزيع حجم حركة النقل الجوي على المطارات العاملة

عدد المسافرين						اسم المطار
١٩٨٧		١٩٨٦		١٩٨٥		
وصول	مغادرة	وصول	مغادرة	وصول	مغادرة	
٣٠٤٧٣٩٥	٢٨٩٦٢٢٠	٢٧١٦١٤٨	٢٤٠١٧٤٧	٣١٤١٨٠٦	٣١١٣٨٢٨	القاهرة
٧٠	٦٩	٧٦	٧٣	٧٦	٧٦	%
٦٣٧٩١	٦٦٦٠٢	٥٧٤٧٧	٥٨٥٣٦	٨٠٢٧٤	٨٢٢٢١	الإسكندرية
٥٧١١٩	٥٦٠١٦	٤٢١٥٥	٤٧٤٩١	٤٦٠٤٥	٥٠١٦٨	الغردقة
٤٤١٢٧٦	٤٤٥٨٥١	٢٧٧٤٣٠	٢٧٢٨٣٢	٣٣٥٥٥٦	٣١٦٢١٤	أسوان
٤٨٤٧٨١	٤٦٤٧٢٥	٣١٤٠٠٧	٣١٦٦٤٣	٣٣٨٠٠٥	٣٢٧٤٣٣	الأقصر
٧٢٠	٧٤٦	١٠٨٧	١١٢٦	١٤٦٤	١٤٦٩	بورسعيد
١٣٤٣٨	١٢٦١٠	٤٧٩٩	٤١٣٣	٦٦٩٠	٤٧٧٦	شرم الشيخ
٢٠٢٢	٢١٦٥	١٨١٨	١٧٤٩	٢٥٤١	٢٥٦٠	الطور
٢٤٥٢	٢٢٧٤	٣٧٥٩	٣٤٥٨	٥٠٤٣	٤٥٧٧	سانت كاترين
٨٢٦٣	٩١٧٣	٧٤٨٨	٨٤٨٥	٥٣٢٦	٧١٨٠	الوادى الجديد
١٧٠١	١٦٣٩	٢٥٣٨	٢٢٣٥	٢٠٥٧	٢٠٩٥	مطروح
٢٢٤١٢٨	٢٢٢٩٩٧	١٥٩٠٠٥	١٥٩٣١٩	١٨٠٨٤٨	١٨١٦١٥	ابو سمبل
١٩٩٧	٢٠٧٢	٢٨٦٢	٢٧١٤	٣٦٩٨	٣٦٦٧	العريش
١٣٠١٦٨٨	١٢٨٦٨٧٠	٨٧٤٤٢٥	٨٧٨٧٢١	١٠٠٧٥٤٨	٩٩٣٩٧٥	مجموع المطارات الأخرى غير القاهرة
٣٠	٣١	٢٤	٢٧	٢٤	٢٤	%
٤٣٤٩٠٨٣	٤١٨٣٠٩٠	٣٥٩٠٥٧٣	٣٢٨٠٤٦٨	٤١٤٩٣٥٤	٤١٠٧٨٠٣	المجموع الكلى

المصدر: مبنى على ما ورد من الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء.

يتضح من الجدول السابق أن المطارات الأخرى غير القاهرة قد تحسنت وضعها النسبي من ناحية حجم حركة الركاب، إذ أن هذه المطارات قد حظيت بنسب ٢٤% وصول و ٢٤% مغادرة في عام ١٩٨٥ وصلت إلى ٣١% مغادرة و ٣٠% وصول في عام ١٩٧٨، ويلاحظ أن مطار القاهرة يقع في المركز الأول يليه مطار الأقصر ثم أسوان والإسكندرية والغردقة وشرم الشيخ... الخ.

ويمكن إرجاع تحسن نصيب المطارات الأخرى إلى التطورات التي تمت في المطارات الأخرى من ناحية تحسنت ظروف الأمان وزيادة الطاقة الاستيعابية، والتنمية العمرانية والسياحية في مناطق شرم الشيخ، والوجه القبلي ومرسى مطروح والوادي الجديد ... الخ.

٤-٢- توزيع حجم حركة النقل الجوي على مطارات الجمهورية:

٤-٢-١- حركة الطائرات

يوضح الجدول رقم (١٣٣) تطور حركة الطائرات في الفترة من ١٩٨٩/٨٨ وحتى ١٩٩٦/٩٥ وتوزيعها على مطارات الجمهورية.

جدول (١٣٣) تطور حركة الطائرات وتوزيعاتها النسبية على مطارات الجمهورية

المطارات	٨٩/٨٨		٩٠/٨٩		٩١/٩٠		٩٢/٩١		٩٣/٩٢		٩٤/٩٣		٩٥/٩٤		٩٦/٩٥	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
القاهرة	٣٤٠٦٧	٥٦	٣٥٠٦٦	٦٠	٢٩٤٤٥	٦٤	٣٣٢٤١	٥٣	٣٨٢٣٧	٥٢	٤١٤٦٨	٦١	٣٤٦٥٥	٥٧	٣٩٧١٨	٤٨
الإسكندرية	٢٨٨١	٥	٢١٣٧	٤	١٦٢٣	٤	١٨٤٩	٣	٣٧٨٣	٥	٣١٧٨	٥	٥٤٣٧	٧	٤٣٥٧	٤
الإقصر	٧٢٤٨	١٢	٣٩٧٩	٧	٥٠٤٧	١١	٩٦١١	١٥	١٤٧٨٠	٢٠	٦٦١٨	١٠	٦٧٧٧	٩	٨٤٢٩	١٠
بور سعيد	٥٠	٠	١٤٩	٠,٣	٣٥	٠,٠٨	١٠٤	٠,٣	٤٨٠	٠,٧	٥٢٠	٠,٨	١٠٧٧	١,٤	١٧٠٠	٢
أسوان	١٩٤٣	٦	٧,٤١٨	١٣	٤١٠٣	٩	٧٨٠٧	١٢	١٨٩٣	٩	٤٠٢٣	٦	٤١٧٦	٥,٤	٥١٢٦	٦
أبو سمبل	٣٦٧٢	٦	٣٦٤٤	٦,٣	١٣٤٣	٣	٣٨٩٧	٦	٢٩٦٠	٤	١٢٩٥	٢	١٥٠٤	٢	٢١٠٧	٢,٦
الغردقة	٢٠٩٨	٣	١٩٩٤	٣,٤	١٨٨١	٤	٢٩٦٣	٥	٣٠١٠	٤	٣٦٤٠	٥	٥١٠٩	٧	٧٥٣٥	٩
الوادي الجديدة	١٠٤	٠,٢	١٣٣	٠,٢	٧٩	٠,٢	٨١	٠,١	١٦١	٠,٢	٢٤٢	٠,٤	٢٠٠	٠,٣	٢١١	٠,٣
شرم الشيخ	٧٢٨	١,٣	٩٣١	٢	٨٣٤	٢	٢٠٢٨	٣	٢٥٣١	٣	٧٨٣٥	٤	٣٢٩٣	٤,٣	٤١٠٧	٥
المرسى	٣٨٦	٠,٦	١٩٦	٠,٣	١٨١	٠,٤	١٨٠	٠,٣	١٨٥	٠,٣	٣٥٨٨	٤	٤٤٩٣	٦	٨٨٤٧	١١
الجيزة	١٢٨٠	٢,١	١١٩٨	٢	٨٧٨	٢	٦٤٥	١	-	-	-	-	-	-	-	-
رأس النقب	٢٠٩	٠,٣	١٨٣	٠,٣	١٩٠	٠,٤	١٦٦	٠,٣	٢٥٠	٠,٣	٢٦٥	٠,٤	٣٣٧	٠,٣	١٥١	٠,٢
سانت كاترين	١٨٥	٠,٣	١٩٢	٠,٣	٩٤	٠,٢	٨٦	٠,١	٩٢	٠,١	١٣٨	٠,٢	٨٤	٠,١	٤٦	-
مرسى مطروح	٤٣١	٠,٧	٣٥٦	٠,٦	٤٣١	٠,٩	٣٩٨	٠,٦	٤٣٤	٠,٦	٤٤٥	٠,٧	٤٣٣	٠,٦	٣٣٦	٠,٤
الطور	١٢٢	٠,٢	٩٨	٠,٢	١٢٨	٠,٣	٨٢	٠,١	٥٨	٠,١	٧٣	٠,١	٨٢	٠,١	١٠٠	٠,١
حجم حركة الطائرات (عدد)	٦٠٤٠٤	١٠٠	٥٧٦٥٤	١٠٠	٤٦٢٤٣	١٠٠	٣٣١٣٣	١٠٠	٣٨٨٢٦	١٠٠	٦٧٨٢٨	١٠٠	٧٦٥٦١	١٠٠	٨١٩٨٥	١٠٠
الرقم القياسي	١٠٠		٩٥		٧٧		١٠٥		١٢٢		١١٢		١٢٧		١٣٦	

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو ١٩٩٥، ويناير ١٩٩٧.

يتضح من الجدول السابق أن حجم حركة الطائرات قد تناقصت بداية من عام ١٩٩٠/٨٩ إذ قد وصل الرقم القياسي لتطور حجم حركة الطائرات في هذه السنة إلى ٩٥% ثم انخفض مرة أخرى إلى ٧٧% في عام ١٩٩١/٩٠. وقد ارتفع الرقم القياسي لتطور حجم حركة الطائرات إلى ١٠٥% في عام ١٩٩٢/٩١ ثم إلى ١٢٢% في عام ١٩٩٣/٩٢، وإن كان الرقم قد انخفض إلى ١٢% في عام ١٩٩٤/٩٣ مقارنة بعام ١٩٩٣/٩٢، ولكن ما زال الرقم متزايد في تطوره مقارنة بسنة الأساس ١٩٨٩/٨٨. وقد ارتفع الرقم في عامي ١٩٩٥/٩٤، و ١٩٩٦/٩٥ ليصل إلى ١٢٧% و ١٣٦% على التوالي.

ويبين التوزيع النسبي لحجم حركة الطائرات على المطارات المختلفة أن مطار القاهرة يستأثر بالنسبة الأكبر (٥٢%-٦٤%) خلال الفترة (١٩٨٩/٨٨-١٩٩٦/٩٥) يليه مطار الأقصر ثم أسوان. كذلك تزداد الأهمية النسبية لمطارات أبو سمبل، الغردقة، وشرم الشيخ.

٤-٢-٢- حركة الركاب :

يبين الجدول التالي تطور حجم حركة الركاب وتوزيعها على مطارات الجمهورية المختلفة خلال الفترة ١٩٨٩/٨٨-١٩٩٦/٩٥.

جدول (١٣٤) : تطور حجم حركة الركاب وتوزيعاتها النسبية على مطارات الجمهورية (ألف راكب)

السنوات المطارات	٨٩/٨٨		٩٠/٨٩		٩١/٩٠		٩٢/٩١		٩٣/٩٢		٩٤/٩٣		٩٥/٩٤		٩٦/٩٥	
	عدد	%														
القاهرة	٦٧٣٣	٦٨	٧٨٦٤	٦٩	٥٦٢٨	٧٤	٧١٩٢	٦١	٦٧٣٨	٦٠	٦٣٠٩	٧٠	٦٧٥٨	٦٥	٧٧٠٨	٦٠
الإسكندرية	١٥٥	٢	١٦٨	١	١٣٣	٢	١٨٥	٢	٢٠٥	٢	٢٦٢	٣	٢٨٤	٣	٢٥٢	٢
الأقصر	١٠٨٣	١١	١٤٢٥	١٢	٨٨١	١٢	١٨٥٥	١٦	١٩٨٩	١٨	٨١٢	٩	١١١٥	١١	١٦١٠	١٣
بور سعيد	(٢)	-	١	-	(٢)	-	٢	-	٧	٠,١	٨	٠,١	١٥	٠,١	٢٥	٠,٢
أسوان	١٠٩٦	١١	١٠٢١	٩	٤٨٥	٦	١٣٢٧	١١	١٠٩٨	١٠	٤٧٤	٥	٥٠٤	٥	٧٥٧	٦
أيو سمبل	٥٤٦	٦	٦٥٨	٦	٢٠٠	٣	٦٢٠	٥	٤٥١	٤	١٧٤	٢	٢٠٥	٢	٣١١	٢
الغردقة	١٧٠	٢	٢٠٧	٢	١٧٨	٢	٣٧٨	٣	٤١٢	٤	٥٦٠	٦	٨٤٦	٨	١٣٨٢	١١
الوادى الجديد	١٣	٠,١	١٦	٠,١	١٠	٠,١	٦	-	٨	٠,١	١٠	١٢	١٢	١١	٠,١	
شرم الشيخ	٤٧	٠,٥	٥٩	٠,٥	٤٤	٠,٦	١٥٥	١,٣	٢٢٢	٢	٣٢٥	٤	٥٥١	٥	٦٨٩	٥
العريش	٢	-	٢	-	١	-	٢	-	١	-	٣	-	١٢	٠,١	١٣	٠,١
الجورة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
رأس النقب	٥	٠,١	٥	-	٤	-	-٨	٠,١	١٦	٠,١	١٠	٠,١	٥	٠,١	٣	-
سانت كاترين	٤	-	٥	-	٢	-	١	-	١	-	١	-	١	-	(٢)	-
مرسى مطروح	٤	-	٤	-	٨	٠,١	٩	٠,١	١١	٠,١	١١	٠,١	٥	٠,١	١٢	٠,١
الطور	٣	-	(٢)	-	(٢)	-	(٢)	-	-	-	(٢)	-	(٢)	-	٣	-
حجم حركة الطائرات (عدد)	٩٨٦١	١٠٠	١١٤٣٥	١٠٠	٧٥٧٤	١٠٠	١١٧٤٠	١٠٠	١١١٥٩	١٠٠	٨٩٦٠	١٠٠	١٠٣١١	١٠٠	١٢٧٧٢	١٠٠
الرقم القياسي	١٠٠		١١٦		٧٧		١٩٩		١١٣		٩١		١٠٤		١٢٩	

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوى، يونيو ١٩٩٥، ويونيو ١٩٩٧.

يتبين من الجدول السابق أن حجم حركة الركاب قد ارتفع إلى ١١٦% في عام ١٩٩٠/٩٨ ثم انخفض إلى ٧٧% في عام ١٩٩١/٩٠. وقد ارتفع الرقم القياسي لتطور حجم حركة الركاب إلى ١١٩% في عام ١٩٩٢/٩١. ثم انخفض إلى ١١٣% في عام ١٩٩٣/٩٢ ثم إلى ٩١% في عام ١٩٩٤/٩٣ مرة أخرى وقد ارتفع مرة أخرى ليصل إلى ١٠٤% و ١٢٩% في عامي ١٩٩٥/٩٤ و ١٩٩٦/٩٥. وهذا يعني أن حجم حركة الركاب متذبذب في تطوره إلى حد ما.

كما يلاحظ أيضا أن مطار القاهرة يستحوذ على النسبة العظمى من إجمالي حركة الركاب على مستوى كل مطارات الجمهورية، يليه مطار الأقصر ثم مطار أسوان. كما أن مطار أبو سمبل يستحوذ على نسبة معقولة مقارنة بباقي المطارات التي تليه في معظم سنوات الفترة. ويلاحظ أن مطار شرم الشيخ قد تحسن وضعه النسبي في السنتين الأخيرتين ١٩٩٥/٩٤، ١٩٩٦/٩٥ وكذلك الوضع بالنسبة لمطار العريش وذلك بسبب إقبال السياحة الدولية على هذه المناطق.

٤-٢-٣- حركة البضائع:

توضح الإحصاءات المتاحة أن مطار القاهرة يستأثر بنسبة تقترب من ١٠٠% من حجم حركة البضائع على مستوى مطارات الجمهورية المختلفة. وقد يرجع ذلك إلى أن الصناعات في محافظات الجمهورية الأخرى لا تتحمل تكاليف النقل الجوي إذ ربما تكون صناعات وليدة في معظمها أو قد تكون المطارات الأخرى ليست مجهزة بصورة كافية لاستقبال أو إرسال المنتجات بالصورة المناسبة وبما يتوافق ومتطلبات عمليات الاستيراد والتصدير.

ويوضح الجدول التالي تطور حجم حركة البضائع وتوزيعها على مطارات الجمهورية خلال العامين ١٩٩٥/٩٤ و ١٩٩٦/٩٥:

جدول (١٣٥): توزيع حركة البضائع على المطارات

السنوات	١٩٩٥/٩٤	%	١٩٩٦/٩٥	%
القاهرة	١.٦٨٦٨	٩٩,٧	١٢٨٨٧٩	٩٨,٧
الاسكندرية	٣٦٥	٠,٣	٩٣٦	٠,٧
الإقصر	-	-	٤٦٦	٠,٤
الغردقة	-	-	٣٣٠	٠,٢
شرم الشيخ	-	-	٢٨	-
مجموع	١.٧٢٣٣	١٠٠	١٣.٦٣٩	١٠٠

يوضح الجدول التالي تطور حجم حركة البضائع على مستوى مطارات الجمهورية خلال الفترة من ١٩٨٩/٨٨ الى ١٩٩٦/٩٥.

جدول(١٣٦) تطور حجم حركة نقل بضائع بالنقل الجوى

السنة	حجم حركة البضائع	%
١٩٨٩/٨٨	١.٨١٤١	١٠٠
١٩٩٠/٨٩	١.٢١٤٤	٩٤
١٩٩١/٩٠	٨٥٤٩١	٧٩
١٩٩٢/٩١	٧٩٥٠٥	٧٤
١٩٩٣/٩٢	٩٨.١٥	٩١
١٩٩٤/٩٣	١.٧٢٠٧	٩٩
١٩٩٥/٩٤	١.٧٢٣٣	٩٩
١٩٩٦/٩٥	١٣.٦٣٩	١٢١

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، يونيو

١٩٩٥، يونيو ١٩٩٧.

يتبين من الجدول السابق أن الرقم القياسي لتطور حركة البضائع أخذ فى التناقص خلال الفترة ١٩٨٩/٨٨ - ١٩٩٤/٩٣، وذلك مقارنة لسنة الأساس ١٩٨٩/٨٨، وإن كان قد تحسن قليلا فى نهاية الفترة حيث قد ارتفع من ٧٤% فى عام ١٩٩٢/٩١ إلى ٩١% فى عام ١٩٩٣/٩٢ ثم إلى ٩٩% فى عام ١٩٩٤/٩٣، وفى عام ١٩٩٥/٩٤، وقد ارتفع الى ١٢١% فى عام ١٩٩٦/٩٥.

٥. تقييم عام لأداء النقل الجوى :

يتبين من تحليل أداء النقل الجوى فى مصر أن الطاقة المتاحة كافية. ولكن الأمر قد يحتاج إلى محاولة توفير عوامل أمان أكثر ومستويات أعلى من الخدمة حتى يمكن المنافسة مع شركات الملاحة الجوية الأجنبية، كما أن الأمر يتطلب وجود طائرات نقل بضائع متخصصة ويا جيدا لو تم التكامل بين النقل الجوى، والسكك الحديدية والنقل البرى (نقل متعدد الوسائط) للاستفادة من اقتصاديات تشغيل كل وسيلة ومراعاة خصائص البضائع المنقولة فى هذه السلسلة وما يرتبه ذلك من زيادة نصيب قطاع النقل الجوى من سوق نقل البضائع.

هذا بالإضافة إلى النظر فى إعادة تنظيم سوق النقل الجوى فى مصر وبما يعمل على إعطاء دور أكبر لشركات النقل الخاصة لصالح تحسين الوضع التنافسى لشركة مصر للطيران والارتقاء بخدمات النقل الجوى بصفة عامة.

٦- التحديات التى تواجه قطاع النقل الجوى:

٦-١- النقل الجوى والبيئة:

تعتبر أنشطة المطارات من المصادر الرئيسية للتلوث البيئى، والذى تزداد معدلاته مع ارتفاع معدلات نمو الحركة الجوية، وتشغيل أعداد أكبر من

الطائرات الضخمة المزودة بمحركات تنبعث منها معدلات كبيرة من العادم تؤدي إلى تلويث الهواء وتأثير ذلك على طبقة الأوزون وطبقات الجو العليا والتأثير على الصحة العامة. ورغم وجود هذه المخاطر فإن التجمعات السكانية يزداد إنتشارها حول المطارات إلى حد الالتصاق بأسوارها.

وتتميز مراحل اقتراب وهبوط واقلاع الطائرات بأنها من أخطر مراحل الطيران، حيث تشكل الحوادث التي تقع اثناء هذه المراحل الثلاث أعلى معدلات حوادث الطائرات عالمياً، لذلك فإن قانون الطيران المدني الذي يستند إلى القواعد التي وضعتها المنظمة العالمية للملاحة الجوية ICAO، حدد قواعد معينة للإرتفاع في الجو يلتزم بها في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الاجهزة الملاحية المخصصة لخدمة حركة الطيران، والتي تشمل منطقة السطح الداخلي الأفقي للمطار في دائرة نصف قطرها ٤ كيلومترات يكون مركزها الموقع الجغرافي للمطار، والتي يجب الا يزيد ارتفاع أى منشأة في حيزها عن ٤٥ متراً، كما حدد القانون منطقة أمان لكل مطار يبلغ مسطحها ٤٠٠٠ متر من جميع الجهات ولا يسمح بالبناء فيها مطلقاً ، كما لا يزيد إرتفاع زوايا ميل سطح الإقتراب، فقد حددت على أساس ميل ١ إلى ٧ وذلك بالنسبة للمباني والمنشآت في اتجاه مناطق الاقتراب والاقلاع وحتى مسافة ١٥ كيلومتراً، بالاضافة إلى ذلك وضعت قواعد لحماية المساعدات الملاحية التي تخدم الطائرات حيث ان وجود أى عوائق يؤدي إلى عدم دقة قراءات تلك الاجهزة مما يشكل خطورة كبيرة على الملاحة الجوية^{٣٦}.

^{٣٦} جريدة الاهرام ٣ أغسطس ١٩٩٩، ص ٣٧.

كذلك تتسبب الطائرات في انتشار ظواهر الضوضاء بمختلف أنواعها (البسيط - الشديد - الصاخب) حول المناطق التي تحيط بالمطارات مما يتسبب في حدوث أضرار صحية تتعلق بمشاكل السمع والأتزان للتجمعات البشرية والصناعية والخدمية داخل وحول منطقة المطارات. ويوجد دليل طبي الآن على ان الضوضاء كضاغط Stresser تعتبر سبب رئيسي للتوتر العصبى الذى يرتبط مباشرة بمرض القلب^{٢٧}. وتوضح التنبؤات ان عدد السكان المعرضين للضوضاء غير المقبولة ستزداد فى المستقبل، فنجد ان نسبة السكان المعرضين لمستوى ضوضاء أعلى من ٦٥ ديسبل سيزداد من ١٥% إلى ٢٠% فى عام ٢٠٠٠، وذلك بالنسبة لسكان دول منظمة التعاون الاقتصادى الاوروبى وهذه دول متقدمة تتخذ فيها إجراء وقائية قوية، فماذا سيكون الوضع فى الدول النامية؟ لاشك ان الوضع سيكون أكثر خطورة.

هذا ويلاحظ أن الطيران المدنى يعد من اقل وسائل النقل تلويثا للبيئة وذلك عند المقارنة بوسائل النقل البرى. فالضوضاء التى تصدر عن الطائرات تنحصر اثارها عند الهبوط والاقلاع فقط. بينما تتسبب حركة النقل البرى على الطرق والسكك الحديدية فى أحداث الضوضاء منذ لحظة بدايتها وحتى لحظة توقفها. أما انبعاث العوادم الناشئ عن تشغيل الطائرات فهى تشكل نسبة تتراوح بين ١% و ٨% من إجمالى حجم العوادم المنبعثة من كافة المصادر بينما تتراوح هذه النسبة ما بين ٧٦% و ٨١% فى حالة النقل البرى على الطرق.

^{٢٧} سراج الدين محمد (١٩٩٨): النقل الجوى وتلوث البيئة فى مدينة القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب ص: ١٢٩. المصدر السابق، ص حتى: ٦١-٦٣ .

وتمثل الانبعاثات فى النقل البحرى وخاصة السفن التجارية نسبة أكبر منها فى حالة النقل الجوى.

٦-٢- النقل الجوى والضوضاء فى مصر:

٦-٢-١ - الضوضاء الناشئة عن حركة الطائرات بمطار القاهرة الجوى:

يمكن تلخيص حركة النقل فى مطار القاهرة الدولى كالتالى^{٢٨}:

لقد بلغت نسبة الطائرات الحديثة التى تستخدم مطار القاهرة ٣١,٧% مسن جملة حركة الطائرات به، وهذا النوع من الطائرات (مثل الأيرباص والبوينج ٧٦٧) أقل ضوضاءً من باقى الطائرات.

وبلغت نسبة الطائرات الأسرع من الصوت مثل الكونكورد التى تستخدم مطار القاهرة ١,١% من جملة حركة الطائرات به، وهى تمثل نسبة ضئيلة كما هو واضحاً.

تحتل طائرات البوينج المرتبة الأولى حيث تبلغ نسبتها ٤٥,١% من جملة حركة الطائرات التى تستخدم مطار القاهرة، وتأتى طائرة البوينج ٧٣٧ فى مقدمة طائرات البوينج التى تستخدم المطار وتبلغ نسبتها ٣٣,٢% من جملة الطائرات البوينج ، كما تحتل طراز البوينج ٧٣٧ المرتبة الثانية من جملة الطائرات التى يستخدم مطار القاهرة حيث تبلغ نسبتها ١٥%.

تأتى طائرات الأيرباص فى المرتبة الثانية وتبلغ نسبتها ٢٤,٦% من جملة الطائرات التى تستخدم مطار القاهرة الدولى.

^{٢٨} المصدر السابق، ص ص: ٦١-٦٣.

وتتركز حركة الطائرات في مطار القاهرة خلال الفترة من الساعة ٦ صباحا وحتى الساعة الثانية عشرة ظهرا.

يبلغ معدل الحركة اليومية للطائرات في مطار القاهرة ٢٧٠ طائرة / يوم. أما أيام الذروة فتبلغ ٣٣٧ طائرة / يوم.

بلغ معدل حركة الطائرات في الساعة في مطار القاهرة ١١,٢٥ طائرة / ساعة، أما في أيام الذروة فتبلغ ١٤ طائرة / ساعة أى بمعدل طائرة / كل خمس دقائق في الايام العادية وطائرة / كل ٤ دقائق في أيام الذروة تقريبا.

تتركز حركة الطائرات في يوم الخميس حيث تبلغ نسبة حركة الطائرات به ١٦,٤% من جملة الطائرات في الاسبوع، ويليه يومى الثلاثاء ١٤,٤% والاحد ١٤,٣% على الترتيب.

تستأثر حركة اسطول مصر للطيران بحوالى ٢٥% من جملة حركة الطائرات في مطار القاهرة، وتحتل المرتبة الاولى وتليها السعودية (٤,٥%) والعراقية (٣,٧%) وازاس (٢,٦%).

تبلغ نسبة الطائرات النفاثة القديمة والمروحية التى تستخدم مطار القاهرة حوالى ٦٨,٣% من جملة حركة الطائرات وتشمل ١١,١% منها طائرات ب ٧٠٧. دى سى ٨. ومعنى ذلك ان مطار القاهرة يعانى من مشاكل الضوضاء الذى يسببه هذا النوع من الطائرات.

وتبلغ نسبة حركة الطائرات العاملة ليلا ٢,٢% ويؤدى ذلك الى تفاقم مشكلة الضوضاء، حيث نجد أن تأثير الضوضاء على السكان ليلا وهم في فترة راحتهم قوى على صحتهم، وذلك كما سنرى فيما بعد.

تتركز حركة الطائرات فى يومى الخميس والأحد والتي تعتبر يومى الراحة الأسبوعية لمعظم السكان ويؤدى ذلك الى زيادة الأثر الضار للضوضاء على صحتهم.

كما بلغت الضوضاء اليومية الناتجة عن حركة الطائرات فى مطار القاهرة ٨٥١٨٩ ديسبل تقريبا. وبلغت الضوضاء الأسبوعية الناتجة عن حركة الطائرات فى مطار القاهرة ٥٩٦٣٢٢٣. ديسبل تقريبا. وبلغت الضوضاء الشهرية الناتجة عن حركة الطائرات فى مطار القاهرة ما يقرب من ٢٥٤٠٨٥٩ ديسبل وذلك خلال شهر اغسطس ١٩٨٩.

وبلغ معدل الضوضاء للطائرة لحرقة الطائرات فى مطار القاهرة ٣١٥ ديسبل / طائرة، وبلغ معدل الضوضاء للطائرة لحرقة الطائرات البوينج فى مطار القاهرة ٣١٩ ديسبل / طائرة.

فى حين بلغ معدل الضوضاء الناتجة عن حركة الطائرات فى الساعة ٣٥٥٠ ديسبل / ساعة أى بمعدل ٦٠ ديسبل / دقيقة تقريبا.

٦-٢-٢- سياسات حماية المناطق حول المطارات فى جمهورية مصر العربية:

من أجل حماية المناطق حول المطارات من أثار تلوث الهواء والضوضاء الناجمة عن عمليات الطيران، فان الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى حرصت على تنفيذ القواعد الدولية للتقليل من تلك الأثار اعتبارا منذ بداية عام ١٩٩٩ وتلزم هذه القواعد كل طائرة بحمل شهادة ضوضاء سارية المفعول.

كذلك وضعت الهيئة خطة للتخلص من الطائرات الأكثر تلويثا للبيئة ابتداء من أول ابريل عام ٢٠٠٢. كما أنشأت الهيئة ادارة عامة لحماية بيئة الطيران المدني تتركز جهودها في رصد مختلف الملوثات ووضع الحلول لمنعها أو تقليلها، كما منحت الادارة صفة الضبطية القضائية لوضع وتنفيذ الاجراءات التي من شأنها منع أو وقف أو إزالة أية مخالفات تعوق أو تؤثر على حركة الملاحة الجوية أو يتسبب عنها المزيد من الكوارث.

وحيث أن انشاء المطارات غالبا ما يسبق زحف حركة العمران السكاني حولها، فإن السكان في هذه الحالة يعتبرون في موقف المتعدى وتبدأ شكاوهم بعد ذلك من الضوضاء والاهتزازات لذلك يتم أخذ اجراءات وقائية لمنعهم من البناء والاستيطان بالقرب وحول المطارات.

كذلك توعية السكان بعزل اسقف المنازل واستخدام الواح الزجاج المزدوجة للنوافذ لتقليل اثار الضوضاء، كذلك هناك ضرورة زراعة غابات ذات مواصفات خاصة في اتجاه الرياح السائدة حول المطارات.

وتقوم الإدارة أيضا بمتابعة القواعد والقوانين والمؤتمرات التي تعدها المحافل الدولية والمنظمات العالمية الخاصة بتنظيم وتشغيل ورقابة حركة الطيران المدني حول العالم.

٦-٣- تحديات البعد المكاني الأقليمي:

يشهد العالم تطورا كبيرا واتساعا غير مسبوق للسوق الدولي في تحرير التجارة ودرجة تزايد التشابك الاقتصادي من ناحية والاعتماد المتبادل بين الدول والكيانات الاقتصادية العملاقة من ناحية أخرى. وقد اسفر هذا الاتجاه عن تكوين عدد من التكتلات الاقليمية في مجموعة الدول المتقدمة كالمجموعة الأوروبية

E C ودول أمريكا الشمالية NAFTA. وفي مجموعة الدول النامية مثل MERCUSOR, ASEAN. كما أخذ شكلا آخر كمحاولة إقامة تكتلات إقليمية أوسع (بحر متوسطية - أوروبية)، أو أضييق (شرق أوسطية).

ووفقا للنظرية الاقتصادية يهدف التعاون الإقليمي إلى تحقيق نوعين من المكاسب: أولا المكاسب الاستاتيكية، وثانيا المكاسب الديناميكية، حيث يختص النوع الأول بالتجارة البينية في الأجل القصير، بينما يأتي أثر النوع الثاني على كل من النمو والاستثمار في الجبل الطويل. وتتوقف قدرة الدول على الاستفادة من هذه المكاسب بصورة ملموسة على توافر عددا من الشروط بعضها خاص بالفوائد الاستاتيكية والبعض الآخر يرتبط بالآثار الديناميكية^{٢٩}.

ومما لا شك فيه أنه لا يمكن تصور تحقيق نجاح تعاون متنامي الأطراف دون وجود نظم نقل دولية متطورة ومتكاملة ذات خصائص أساسية، فدخل العالم في النظام العالمي الجديد يحمل في طياته تطور قطاع النقل بوسائله المختلفة بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة.

فالنقل الجوي يعد أحد دعائم التجارة الدولية والأنشطة السياحية التي يعتمد عليها كثير من دول العالم، ويعتبر الوسيلة المثلى للربط بين أطراف المعمورة المترامية في سرعة فائقة لنقل الركاب، ولنقل البضائع سريعة التلف وتلك التي تتطلب مناخا متميزا، وكذلك لنقل البريد. فمن ناحية التجارة الدولية، يؤثر النقل الجوي على حجم النشاط الاقتصادي بمدلول المشروعات الوطنية والاجنبية

^{٢٩} سميحة فوزى (١٩٩٨): منطقة التجارة الحرة العربية، قضايا للحوار، منتدى الحوار الاقتصادي، ورقة عمل، ص: ٣ - ٧.

العاملة لأن ارتفاع نسبة هذه الأنشطة خاصة القابلة منها للتوسع، من شأنه زيادة طلب النقل الجوي سواء أكان على حركة نقل الركاب أم حركة نقل البضائع.

ومن ناحية السياحة فيلعب النقل الجوي دورا هاما في عملية الجذب السياحي لكثير من الدول، فقد تحول العوامل الجغرافية لتلك الدول كالموقع أو التضاريس من إمكانية وصول السائحين إليها بغير طريق الجو كمنطقة جنوب شرق آسيا حيث تعتمد دول هذه المنطقة على النقل الجوي في المرتبة الأولى لنقل السائحين وتعتبر حالة جزيرة هاواي في الولايات المتحدة التي تمثل السياحة النشاط الأساسي لها من أبرز الامثلة، حيث يبلغ عدد السائحين القادمين إليها جوا ما يقرب من ٦,٥ مليون سائحا سنويا في المتوسط، بينما لا يتعد القادمون بحرا سوى ٧٥٠ ألف سائحا سنويا. كما أنه من جهة أخرى يمكن ذكر حالة دول قد يشجع موقعها الجغرافي تنمية السياحة عن طريق الجو كحالة مصر، إذ بلغ متوسط نسبة السائحين المنقولين جوا إلى إجمالي السائحين القادمين إلى مصر خلال الفترة من عام ١٩٨٣ وحتى عام ١٩٩٦ حوالي ٦٦,٥%^{٤٠}. فمصر تتمتع بموقع متميز وسط العالم يتيح لها أن تصبح مركزا رئيسيا لعمليات النقل الجوي للركاب وللبضائع وللبريد بين الشرق والغرب.

٤.٦. اتفاقية الجات والنقل الجوي:

لم يتأثر السوق العالمي بالتجربة الأمريكية في تحرير النقل الجوي من زاوية قرارات فتح الاجواء ومحاولات الخصخصة فقط، وانما امتد أثرها ليشمل القرارات التي اضيفت إلى ملحق الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات الجاتس

^{٤٠} Ministry of Tourism in Egypt : EGYPT, Tourism in Figures, 1995/1996.p42.

Annex on air transport تحت عنوان خدمات النقل الجوي GATS عام ١٩٩٣ Services^{٤١}.

ففي عام ١٩٩٠ عقدت عدة جولات بين الدول الاطراف في اتفاقية الجات في سويسرا (جنيف) لدراسة نشاط النقل الجوي كأحد القطاعات الخدمية الهامة بحيث انقسمت آراء هذه الدول الى فريقين: الاول، يمثل مجموعة الدول المتقدمة في مجال النقل الجوي وهي: الولايات المتحدة. والدول الأوروبية، واليابان، وسنغافورة، والثاني، يضم الدول ذات الامكانيات المحدودة وهي دول العالم الثالث.

فتبنى الفريق الأول سياسة تحررية لفتح السماوات أمام النقل الجوي المنتظم أو الشارتر (غير المنتظم)، وكذلك النقل الجوي الداخلي، مع تبادل كافة حقوق النقل الجوي المعروفة بين الدول الاطراف بدون أي قيود. ويعد الهدف من وراء ذلك هو فتح أجواء أقاليم الدول الأخرى أمام شركات الطيران الوطنية التابعة لهذا الفريق في إطار من المنافسة الحرة. أما الفريق الثاني فقد عارض هذا الاتجاه التحرري، حماية لصناعة النقل الجوي في الدول التابعة له خاصة وان معظم شركات طيرانه لا تستطيع منافسة شركات طيران الفريق الآخر فيما لو طبقت قواعد الجات في مجال حقوق النقل الجوي.

وازاء هذا التضارب في المصالح والانقسام الواضع بين معارض ومؤيد، فقد توصلت المباحثات إلى تقسيم حقوق النقل الجوي إلى نوعين من الحقوق: الحقوق الأساسية Hard rights والحقوق التكميلية أو الثانوية Soft Rights وتمثل الحقوق الأساسية حرية تبادل نقل الركاب والبضائع في عمليات النقل

^{٤١} المرجع السابق.

الجوى الدولى بين اقاليم الدول الأطراف فى الجات. أما الحقوق التكميلية، فتشمل كل الخدمات المعاونة المكملة لخدمات الركاب والبضائع سواء للنقل الجوى المنتظم أو غير المنتظم، مثل خدمات إصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق النقل الجوى. وقد خلصت المباحثات إلى ضرورة ان يتضمن ملحق اتفاقية الجات تبادل الحقوق التكميلية فى المرحلة الحالية بين الدول الطراف فى الاتفاقية، على ان توجّل الحقوق الاساسية لمرحلة قادمة من التفاوض حينما تنتهى الظروف لذلك.

وقد تضمن هذا الملحق خمسة فقرات^{٤٢}:

الفقرة الاولى: أن تطبق الاتفاقية على الاجراءات التى تؤثر فى خدمات النقل الجوى سواء المنتظم أو غير المنتظم، وما يتعلق بها من خدمات مساعدة (تابعة) على ألا تؤثر على أى التزامات محددة طبقا لاتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف تكون سارية المفعول وقت دخول اتفاقية الخدمات حيز التنفيذ.

الفقرة الثانية: أن لا يتم تطبيق الإجراءات الخاصة بتسوية النزاع بين الأطراف فى الاتفاقية إذا كانت ستؤثر على حقوق النقل Traffic rights بينهم - كيفما كانت ممنوحة - فيما عدا تلك التى تتعلق بالخدمات المعاونة المحددة فى الفقرة الثالثة.

الفقرة الثالثة: أن تطبق الاتفاقية على الاجراءات المرتبطة بما يلى:

^{٤٢} خيرى الحسينى (١٩٩٦) الجات والنقل الجوى للدول الاسلامية، مؤتمر اثر اتفاقية الجسات على اقتصاديات الدول الاسلامية، جامعة الازهر، مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامى مايو ١٩٩٦ ص: ٤٧٩-٤٨٠.

أ- خدمات إصلاح وصيانة الطائرات Aircraft Repair and maintenance Services

ب- خدمات بيع وتسويق النقل الجوي Selling and Marketing of Air transport

ج- خدمات نظم الحجز بالحاسب الآلى Computer Reservation system Services (CRS)

الفقرة الرابعة: يجوز اللجوء لوسائل فض المنازعات المنصوص عليها في الاتفاقية العامة في حالة عدم سريان اية التزامات في هذا الشأن بين الاطراف المعنية في الاتفاقات الثنائية أو متعددة الأطراف.

الفقرة الخامسة: أن يقوم مجلس التجارة في الخدمات The Council for Trade in Services بمراجعة دورية لملاحق خدمات النقل الجوي - كل خمس سنوات على الأقل - للنظر في تنفيذ بعض الاحكام التي لم يعمل بها بعد؛ وإمكانية التوسع في المطبق منها لتنمى مع تطورات هذا القطاع.

ومما تقدم يتضح أن تطبيق كل الاحكام السابق ذكرها، بالإضافة إلى التقدم التكنولوجى والاتجاه العام نحو التخصصة يشكل القوى الدافعة لتحقيق التكامل الدولى بين شركات الطيران سواء أخذ شكل التكتلات الإقليمية الواسعة أو المحدودة حتى تستطيع دخول الاسواق فى ظل التغيرات العالمية الجديدة، كما يتضح فى الجزء الخاص بتحديات البعد المكانى الإقليمى.

٦-٥- التحديات التكنولوجية:

ارتبطت خطى التغيير فى العالم بالتطور التكنولوجى وما استتبعه من دقة وسرعة انتقال المعلومات فى شتى المجالات وخاصة الطيران المدنى. فقد شمل هذا التغيير كل من مجال صناعة الطائرات ونظم الحجز وتوزيع الأماكن

والمقاعد على الطائرات. فتعتبر السرعة الهائلة فى مجال تطور "رقائق الإلكترونيات" سببا فى توفير رحلات أكثر راحة وأمان للركاب أثناء الطيران بالنسبة للملاحة الجوية ولرقابة الأداء وخط سير الطائرة، أو لتحديد متطلبات الصيانة اللازمة قبل الهبوط. ويعد هذا التطور التكنولوجى دافعا أساسيا لتحقيق التكامل لما يتطلبه من استثمارات ضخمة تعجز كثير من شركات الطيران الدولية منفردة عن توفيرها.

وفى هذا الإطار يمكن أن نميز اتجاهين رئيسيين للتطور التكنولوجى فى مجال النقل الجوى:

- أ - تطور تكنولوجيا صناعة الطائرات.
- ب - تطور تكنولوجيا نظم المعلومات فى مجال صناعة النقل الجوى.

أ - تكنولوجيا صناعة الطائرات:

لقد اصبح استخدام طائرات كبيرة الحجم ومرتفعة السرعة أمرا حتميا لدى معظم شركات الطيران الدولية التى تشير نماذج تنبؤ الطلب على خطوطها ورحلاتها إلى الارتفاع، وذلك لما تحققه من انخفاض نفقة تشغيل الوحدة (مقاسا بالطن المنقول أو الراكب المنقول لكل كيلومتر) مع كبر حجم الطائرة. إذ تتوقف نفقة التشغيل فى هذه الحالة على كل من طول رحلة الطيران والزمن المستغرق فى الرحلة، وعلى الحمولة الصافية للطائرة فتتخفص. عادة نسبة الوقود المستهلكة أثناء الطيران المستقيم إلى اجمالى كمية الوقود اللازمة للرحلة مع طول مرحلة الطيران. ومن ثم يؤدى استخدام الطائرات الضخمة طويلة المدى إلى انخفاض إجمالى نفقات التشغيل بسبب انخفاض النسيب النسبى لنفقة الوقود. وبشكل عام تؤدى المزايا الهندسية المرتبطة بحجم الطائرة كانخفاض نسبة الأعاقاة فى الطائرات كبيرة الحجم إلى زيادة سرعتها وإلى فعالية المحركات

المستخدمة مما يرفع من معدلات استغلالها في السنة ومن طاقتها الانتاجية، وكنتيجة لذلك تنخفض تكاليف التشغيل ونقل الأثار السلبية على البيئة.

هذا فيما يتعلق بمحركات الطائرات، أما بالنسبة للخدمات التي تقدم للركاب داخل الطائرة، فيلاحظ أن المنافسة في مجال التسويق بين شركات الطيران تتحدد عادة بمظاهر التقدم التكنولوجي داخل الطائرة من خلال نوعية نظم الاتصال والمعلومات والتسليية التي تقدم للراكب أثناء الطيران.

ب - تطور تكنولوجيا نظم المعلومات في مجال صناعة النقل الجوي:

تعتبر نظم الحجز بالحاسب الآلي (Computer Reservations Systems) أفضل أسلوب تستطيع به شركات الطيران تعظيم عائد رحلاتها. ويعتمد هذا الأسلوب على فكرتي اختلاف المرونة السعرية لاختلاف الغرض من السفر بين الركاب، وفائض المستهلك مما يتيح تطبيق التمييز السعري حيث تحاول كل شركة بيع أكبر عدد من المقاعد المعروضة لديها بأعلى سعر يكون الراكب مستعدا لدفعه.

وتقوم هذه النظم بإدارة المعلومات المتاحة للشركة أليا بشكل يتيح امكانية التخزين لكافة المعطيات المتعلقة بالرحلة الجوية أو الرحلة السياحية بصورتها الشاملة. بالإضافة إلى التحكم في كل هذه البيانات من خلال الأجهزة المنتشرة في كل ارجاء العالم. كما تسمح نظم الحجز بالحاسب الآلي لكل شركات الطيران المشتركة فيها بإدراج أى معلومات متعلقة بالرحلة على خطوطها داخل شبكتها الجوية. ويعود الفضل في استخدام نظم الحجز بالحاسب الآلي في السوق الأمريكي في نهاية الستينيات وبداية السبعينيات إلى إحدى شركات الطيران الأمريكية وهي: شركة أمريكان للطيران (أمريكان إير لاينز) American Airlines وقد أدى إدخال هذا التطور الآلي في الحجز إلى رفع

الكفاءة التسويقية للوكلاء السياحيين الذين انتشروا فى تلك السنوات لتلبية ارتفاع الطلب على الطيران الداخلى مما سهل من حجز هذه الرحلات من ناحية وتحديد العمولات الخاصة بهذه المكاتب من ناحية أخرى. كما أتاحت هذه النظم لشركات الطيران إمكانية التعرف على حجم الطلب المتوقع على خطوطها وعلى الخطوط المنافسة لها. وقد تمكنت الشركات الأمريكية المالكة لتلك النظم من تطويرها، ثم تأجيرها لوكلاء السفر المختلفين لتيسير الحجز من خلال ربطهم بشبكاتهما. وقد كان ذلك سببا فى انتشار هذا النظام عالميا: فى أوروبا وفى جنوب شرق اسيا وفى الشرق الاوسط، وأفريقيا. كما قامت بعض شركات الطيران الأوروبية بإنشاء نظم خاصة بها ومنافسة للنظم الأمريكية. وقد قامت شركات الطيران العالمية بربط أنظمتها مع بعضها البعض لتخدم اشكال التعاون المتعددة التى تقوم بينها مما أدى إلى مزيد من التطور لهذه النظم وتيسير إقامة التحالف والاندماج فيما بين شركات الطيران وظهور ما يسمى نظم التوزيع العالمية Global distribution systems GDS وتهدف تلك النظم إلى توزيع منتجات خدمة النقل الجوى المنتظم على المشتركين فيها ايا كان نظام الحجز (CRS) الذى تتبعه شركة الطيران^{٤٢}.

٦-٦-٦- آثار التغييرات العالمية على صناعة النقل الجوى فى مصر^{٤٣}:

أ- الآثار الايجابية:

تعتبر أهم الآثار الإيجابية التى نتجت عن التغييرات العالمية متمثلة فى التقسيم الجديد للعمل الدولى وما يستتبعه من تحقيق التكامل فى الاسواق الدولية وقرارات الجات، هى ما ولدته لدى شركات النقل من حافز على التطوير،

^{٤٢} عائلة رجب، مرجع سبق ذكره ص: ١٥ - ١٦.

^{٤٣} المرجع السابق.

والرغبة في تحسين الأداء لمواجهة المنافسة الضارية في مستقبل صناعة النقل. فقد بدأت شركة مصر للطيران على سبيل المثال في البحث عن سبل تكوين كتلتات إقليمية او عقد اتفاقات متعددة الأطراف إلى جانب الاتفاقات الثنائية بهدف تحقيق التكامل في مجال النقل الجوي. كما اتجهت نحو تخفيض نفقات تشغيلها عن طريق تطبيق اشكال التعاون المختلفة السابق الإشارة إليهما: كالمشاركة بالرمز (مع طيران الخليج على خط القاهرة - الدار البيضاء). وإقامة تحالف مع شركات عملاقة (كمشروع التحالف مع شركة طيران دلتا الأمريكية).

أما بالنسبة للأثار الأيجابية للحقوق التكميلية Soft Rights التي ذكرت ففى ملحق اتفاقية الجات فهي تتمثل فى تلك المرتبطة بفتح السوق المصرى أمام أنظمة الحجز بالحاسب الآلى CRS فيوجد ١٢ نظام عالمى لا يعمل منهم الان فى مصر سوى اربع أنظمة فقط^{٤٥} تخدم شركات الطيران ووكلاء السياحة. ومما لا شك فيه أن دخول أنظمة الحجز الأخرى فى السوق المصرى سيؤدى إلى مزيد من الاختيارات للعملاء المحليين من ناحية، كما سيفسح المجال لعرض معلومات أشمل عن مصر فى شتى أنحاء العالم من ناحية أخرى. هذا سيدفع بدوره إلى تنشيط خدمات تسويق وبيع الرحلات الجوية وارتفاع حركة الركاب المتولده من وإلى مصر خاصة فى مراكز الحركة السياحية فى اوروبا وأمريكا واليابان التى يتم نقلها عن طريق الجو. إلى جانب هذا سيؤدى الاحتكاك التكنولوجى مع هذه النظم المتطورة إلى رفع المستوى الفنى للعاملين فى مجال النقل الجوى المصرى، ومن ثم مستوى أداء شركات الطيران المصرية وقدرتها على المنافسة.

^{٤٥} هي: سابر، وورلد سبان، وولد سبان، وأمادبوس، وجاليليو.

ب - الآثار السلبية:

تتمثل هذه الآثار في الحقوق الأساسية Hard rights التي تضمنها ملحق الاتفاقية، وتؤدي إلى فتح الأسواق والسموات على أساس متحرر من القيود والضوابط بالنسبة لنقاط بداية ونهاية الحركة في تشغيل الخطوط، وسعة الطائرات، وعدد مرات التشغيل، والطرز المستخدم. فسيشكل تطبيق هذه الحقوق ضررا كبيرا للنقل الجوي المصري في وضعه الحالي، فبالنسبة لشركة مصر للطيران، قد يؤدي هذا التحرير إلى قيام الشركات المنافسة الأقوى بعرض أسعار منخفضة أو المغالاة في الحمولات المعروضة يحول دون استمرار الشركة الوطنية في سوق النقل الجوي العالمي. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى قد لا يسمح للشركة الوطنية التي تمارس نشاط النقل الجوي في عدة نقاط داخل أوروبا من إمكانية استخدام حقوقها المتعاقد عليها في تلك النقاط طبقا للاتفاقيات القديمة نظرا لأن أوروبا ستعامل كدولة واحدة. وهذا بالطبع سوف ينتج عنه ممارسة حقوقها الجوية فيما لا يزيد عن نقطة واحدة، أو نقطتين على الأكثر مما يؤثر على اقتصاديات تشغيلها تأثيرا ضارا. بالإضافة إلى كل ما تقدم، قد يشكل تراجع الحكومة عن دعم وحماية الشركة الوطنية، مع فتح المجال أمام الشركات الخاصة للعمل في النقل الجوي إلى جانب تخفيف القيود عليها عبئا على الشركة الوطنية لتعمل على أسس اقتصادية تبرر وجودها.

أما بالنسبة لطاقة المطارات المصرية، ففتح السماوات يعني زيادة الحركة الجوية القادمة بصورة قد يصعب استيعابها سواء من حيث عدد هذه المطارات، والإمكانيات والخدمات الأرضية المقدمة فيها، والتسهيلات الأخرى المرتبطة بالجوازات وبالجمارك وبوسائل النقل من وإلى المطارات.

كما قد يؤدي ظهور نظم التوزيع العالمية الآلية إلى زيادة دور الوكلاء في تسويق خدمات مصر للطيران بما يضيف عبئا جديدا على كاهل الشركة الوطنية، مما قد يعرضها للمنافسة من الشركات الأخرى.

يتضح مما سبق أن النقل الجوي في مصر في ضوء التحديات السابق الإشارة إليها أصبح في وضع يستوجب إعادة النظر في استراتيجيته العامة والسياسة التشغيلية للشركات العاملة فيه سواء الشركة الوطنية أو الشركات الخاصة مما يستلزم أن تتضافر جهود كل الجهات والهيئات المختلفة العاملة في مجال النقل الجوي المصري بسرعة وبجدية لاتخاذ إجراء جماعي للدفاع عن اسواقها، ومواجهة تطورات النقل الجوي وأثار التغيرات الجديدة.

٦-٧-٢- كيفية التغلب على التحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي:

يمكن تحديد معالم الصورة العامة بالنسبة للحالة المصرية لمواجهة التحديات المستقبلية على كل من المستوى المحلي وعلى المستوى العربي وعلى المستوى العالمي فيما يلي^{٤٦}:

٦-٧-١- المستوى المحلي:

تتمثل الأهداف الأساسية على المستوى المحلي في رفع إنتاجية الشركة الوطنية وتحقيق معدلات مرتفعة من الحمولة حتى تستطيع تغطية نفقات التشغيل أو محاولة تخفيض تلك النفقات مع التمسك بمعايير الاداء الدولية لتتمكن من الاستمرار في السوق وقد يستلزم ذلك عدة خطوات:

^{٤٦} عائلة رجب، مرجع سبق ذكره ص ص: ٣١ - ٣٣.

أ - إعادة النظر فى سياسة تحديث الأسطول من خلال توحيد أنواع الطائرات للحصول على شروط افضل عند التعاقد لشراء الطائرات الجديدة، وحتى لا تضطر الشركة إلى تحمل نفقات التدريب والصيانة التى تختلف باختلاف نوع الطائرة.

ب - الاهتمام بتطوير المطارات القائمة وتوفير البنية الأساسية اللازمة لمواجهة تدفق الوفود السياحية القادمة بعد تطبيق قرارات الجات الخاصة بفتح السماوات.

ج - الإسراع فى تخفيف القيود الإدارية كتمويل شراء الطائرات الجديدة والمشروعات الخاصة بتطوير الممرات بطرح أسهم للمواطنين سواء مصريين أو اجانب على غرار نظام الخصخصة الجزئية، او سندات على أن تعطى لحاملها امتيازات خاصة كخصم على تذاكر الشركة أو أولوية فى الحجز أو الاشتراك فى برنامج للأسفار يتيح رحلات مجانية بعد عدد من الكيلومترات المقطوعة.

د - محاولة ايجاد نوع من التنسيق والتعاون المشترك بين الشركة الوطنية والشركات الخاصة بشكل لا يحدث تنافس فيما بينهم.

هـ - محاولة زيادة معدلات الطلب على شركات الطيران العاملة فى السوق المصرى عن طريق إنشاء شركة للنقل متعدد الوسائط تستطيع تقديم الخدمة بأقل نفقة ممكنة مما يتيح لها المنافسة فى السوق العالمى.

٦-٧-٢ - المستوى العربى:

يتعين على الشركة الوطنية التنسيق مع الشركات الأخرى العاملة فى المنطقة سواء من ناحية التسعير حتى لا تنشأ منافسة ضارية محلية، او من ناحية نظم الحجز الآلية لحماية الأسواق العربية من أنظمة الحجز الأخرى التى

قد تشكل خطرا تسويقيا على الشركات العربية وقد تستطيع أن تحقق تلك الهدف من خلال:

أ - تحقيق التعاون مع الأساطيل الجوية العربية الأخرى فى منطقة الشرق الأوسط أو منطقة شمال أفريقيا فى مجالات المشاركة التجارية أو التشغيل المشترك أو مشاركة الرمز للطرق الجوية.

ب - الإشتراك مع شركات الطيران العربية فى أنظمة الحجز بالحاسب الآلى، وتكوين شركات خاصة بتقديم الخدمات الأرضية وخدمات التمويل وإمداد الوقود، وخدمات الصيانة والإصلاح فى المطارات العربية المختلفة لتخفيض نفقات التشغيل.

ج - العمل على تنسيق المواقف العربية فى المؤتمرات والمنظمات الدولية للظهور كقوة تفاوضية واحدة فى مواجهة التكتلات الغربية والشرق آسيوية فى المستقبل.

د - السعى للتوحيد التدريجى لأنظمة وقوانين النقل الجوى والطيران المدنى فى الدول العربية حتى يتسنى لهم فى حالة إقرار المجموعة الأوروبية أن النقل الجوى فى أوروبا يعتبر نقلا داخلى تنتهج المجموعة العربية نفس القاعدة.

هـ - محاولة إقامة اتفاقات جماعية فيما بين الدول العربية أولا تمهيدا لإقامة كتل عربى أو إقليمى.

أما الدعوة لإنشاء شركة عربية موحدة للنقل الجوى وإن كانت تأتى تلبية لضرورات تفرضها هذه المرحلة إلا أنها أمر يصعب تنفيذه فى الوقت الراهن رغم فوائدها وأهميتها ويعود السبب فى ذلك إلى الاختلاف الواضح فى هيكل شركات النقل الجوى العربية من حيث حجم الأسطول وحجم الشبكات الجوية، وساعات التشغيل وعدد الرحلات وحركة الركاب والشحن والبريد وحجم

الإيرادات المحققة والنفقات. كما تجدر الإشارة إلى أن محاولة دمج شركات الطيران العربية في كيان واحد ليست فكرة وليدة الوضع الحالي، ولكنها إحياء لفكرة سابقة كان قد تبناها المجلس الاقتصادي لجامعة الدول العربية في عام ١٩٦١ في بغداد ولم يكتب لها النجاح.

ولا يقصد بذلك رفض الفكرة أو صعوبة إمكانية تحقيقها ولكن من الممكن تنفيذها تدريجياً على مراحل تُحدد لها فترات زمنية:

المرحلة الأولى: يتم خلالها تبادل المعلومات الخاصة بهيكل وخصائص أسطول كل شركة والمنشآت التابعة لها وقيمة الوحدات المختلفة التي تملكها مع تشجيع وتكثيف التعاون بين الشركات تمهيداً لتحقيق الاندماج.

المرحلة الثانية: يتم خلالها قيام الشركات العربية بتحقيق التعاون المشترك في كل من مجال التأمين على الطائرات، نظم الحجز الآلية المركزية، اقتناء قطع الغيار، الصيانة الدورية والوقائية، تحديد الرحلات، واستئجار الطائرات.

٦-٧-٣ - المستوى العالمي:

تشجيع الدخول في تحالفات مع الشركات العملاقة أو عمليات الاندماج مع شركات الطيران الأخرى في المناطق الجغرافية المختلفة سواء الأوروبية أو الأمريكية لخلق كيانات أكبر تكون قادرة على المنافسة، ويمكن في هذا الإطار الاعتماد على الإتفاقيات الاستراتيجية^{٤٧} Strategic Alliances لتقليل الأثار السلبية للاندماجات الكاملة.