

الفصل الرابع

الوضع الكلى لقطاع النقل

(فى ظل تحليل اداء الوضع الراهن والتحديات التى
تواجه القطاع)

الفصل الرابع

الوضع الكلى لقطاع النقل

(فى ضوء تحليل أداء الوضع الراهن والتحديات التى تواجه القطاع)

تقديم:

لقد تم التعرض فى الفصول السابقة إلى علاقة النقل بالاقتصاد القومى، وكذلك تم تحليل أداء قطاع النقل فى كل من شقيه الداخلى والخارجى، بالإضافة إلى رصد لأهم التحديات التى تواجه القطاعات الجزئية التى يتكون منها قطاع النقل (النقل البرى على الطرق، النقل بالسكك الحديدية، النقل النهري، النقل البحرى، قناة السويس، النقل الجوى).

وفى هذا الفصل نعرض صورة كلية عن الوضع الكلى لقطاع النقل فى ضوء نتائج تحليل أداء الوضع الراهن والتحديات التى تواجه القطاع، وذلك من ناحية:

أولاً: توزيع استثمارات النقل الجزئية، وعلاقة شبكة الطرق بالسكان والمساحة المستغلة.

ثانياً: الأبعاد الاستراتيجية والاقليمية لسياسات النقل.

ثالثاً: بيئة أعمال النقل الدوليه.

رابعاً: السياسات المقترحة للنهوض بقطاع النقل.

أولاً: توزيع استثمارات النقل على القطاعات الجزئية وعلاقة شبكة الطرق بالسكان والمساحة المستغلة:

١- هيكل استثمارات قطاع النقل والمواصلات:

حتى يمكن التعرف على الوزن النسبى للاستثمارات القطاعات الجزئية لقطاع النقل، وقطاع الاتصالات بشكل اكثر تفصيلاً، فقد اعتمدنا على البيانات المتاحة ببيان متابعة تنفيذ مشروعات الخطة الاستثمارية للجهاز الادارى والهيئات بوزارة النقل والمواصلات عن السنتين الاخيرتين ١٩٩٨/٩٧-١٩٩٩/٩٨.

يوضح الجدول التالى توزيع استثمارات قطاع النقل والمواصلات فيما بين القطاعات الجزئية لقطاع النقل والاتصالات:

جدول رقم (١٣٧) توزيع استثمارات قطاع النقل والمواصلات على القطاعات الجزئية

١٩٩٩/٩٨		١٩٩٨/٩٧		القطاع
%	قيمة الاستثمارات	%	قيمة الاستثمارات	
١٤	٥٧١	١٨,٨	٤١٨	النقل البرى على الطرق
١٧,٦	٧١٩	٤٩,٧	١١٠٥	النقل بالسكك الحديدية
٠,٤	١٦	٠,٨	١٨	النقل النهري
١٢	٤٩٩	١١,٦	٢٥٨	النقل البحرى
-	١٨٠٥	-	١٧٩٩	اجمال قطاعات النقل
٥٦	٢٢٧٣	١٩	٤٢٤	الاتصالات
١٠٠	٤٠٧٨	١٠٠	٢٢٢٣	احمال الاستثمارات

المصدر: مبنى على بيانات تقرير متابعة المشروعات - وزارة النقل

يتضح من الجدول السابق ان الاستثمارات المعتمدة لقطاع النقل والمواصلات بلغت ٢٢٢٣ مليون جنيه فى عام ١٩٩٨/٩٧، بلغ نصيب قطاع النقل منها ١٧٩٩ مليون جنيه وبنسبة تقرب من ٨١%، وحظى قطاع

الاتصالات على النسبة الباقية (١٩%) . وقد وجهت معظم استثمارات القطاع الى نشاط النقل بالسكك الحديدية (٤٩,٧%) والنقل البرى على الطرق (١٨,٨%)، ووجهت نسبة ضئيلة لقطاع النقل المائى (١١,٦% للنقل البحرى، و٠,٨% للنقل النهرى).

وقد تضاعفت الاعتمادات الاستثمارية لقطاع النقل والمواصلات تقريباً لتصل الى ٤٠٧٨ مليون جنيه فى عام ١٩٩٩/٩٨ وبنسبة زيادة ١٨٣% عن عام ١٩٩٨/٩٧، حظى قطاع الاتصالات على النسبة العظمى منها (٥٦%)، ووجهت النسبة الباقية (٤٤%) لقطاعات النقل. وحظيت قطاعات النقل الجزئية بنفس درجة الاهتمام فى خطة عام ٩٧ / ١٩٩٨، اذا وجهت معظم استثمارات النقل الى السكك الحديدية والنقل البرى على الطرق.

وتجدر الاشارة هنا الى ان نصيب قناة السويس من الاستثمارات الكلية على المستوى القومى قد وصلت الى ١٠٠ مليون جنيه فى عامى ١٩٩٤/٩٣، و١٩٩٥/٩٤، كما وصلت الى ١٦٥ مليون جنيه فى عام ١٩٩٧/٩٦ وبنسبة ٠,٤% من اجمالى الاستثمارات الكليه على المستوى القومى. ومن المتوقع ان يرتفع حجم الاستثمارات ليصل الى ٢٦٠ مليون جنيه فى خطة عام ٢٠٠١/٢٠٠٠.

٢- علاقة شبكة الطرق بالسكان والمساحة المستغلة:

فى اطار هذا الجزء نحاول اعطاء صورة عن نمط توزيع شبكة الطرق على المحافظات المختلفة وعلاقة هذا التوزيع بعدد السكان فى كل محافظة والمساحة المستغلة بها. ويتم ذلك من خلال دراسة مؤشرين هما:

- كثافة الطرق بالنسبة للمساحة المستغلة (كم طرق / كم^٢ من المساحة).
- كثافة الطرق بالنسبة للسكان (كم / ١٠٠٠ نسمة).

ويوضح ذلك الجدول التالي:

جدول رقم (١٣٨): كثافة الطرق بالنسبة للمساحة المستغلة وعدد السكان في مصر (*)

المحافظة	المساحة (كم ^٢)	عدد السكان (الف نسمة)	أطوال الطرق (كم)	كثافة الطرق	
				كم/١٠٠٠ نسمة	كم ^٢ /١٠٠ كم ^٢
القاهرة	٢١٤	٦٠٥٣	٤٠٨٥	١٩٠٩	٠,٧
الاسكندرية	٢٩٠	٢٩١٧	١٠٠٢	٣٤٦	٠,٣
بورسعيد	٣٩٧	٤٠٠	٢٨٨	٧٣	٠,٧
السويس	٣٠٧	٣٢٧	١٥٠	٤٩	٠,٥
الاسماعيلية	٨٢٩	٥٤٤	٤٩٥	٦٠	٠,٩
البحيرة	٤٥٩٣	٣٢٥٧	١٢٩٤	٢٨	٠,٤
دمياط	٥٩٩	٧٤١	٤١٤	٦٩	٠,٦
كفر الشيخ	٣٤٩٢	١٨٠٠	٧٤١	٢١	٠,٤
الغربية	١٩٩٥	٢٨٧١	١٣٩١	٧٠	٠,٥
الدقهلية	٣٤٦٢	٣٥٠٠	١٤٦٣	٤٢	٠,٤
الشرقية	٤٧٠٢	٣٤٢٠	١٣٠٨	٢٨	٠,٤
الموفية	١٥١٤	٢٢٢٧	٩٩٩	٦٦	٠,٤
القليوبية	٩٤٣	٢٥١٤	٨٦٣	٩٢	٠,٣
الجيزة	١٠٧٩	٣٧٠٠	٨٨٨	٨٢	٠,٢
الفيوم	١٧٩٢	١٥٤٤	١٣٢٦	٧٤	٠,٩
بنى سويف	١٣١٣	١٤٤٣	١٠٢٠	٧٨	٠,٧
المنيا	٢٢٧٤	٢٦٤٨	١٤٨٤	٦٥	٠,٦
أسيوط	١٥٥٣	٢٢٢٣	٧٥٢	٤٨	٠,٣
سوهاج	١٥٤٠	٢٤٥٥	٩٦٧,٢	٦٣	٠,٤
فنا	١١١١	٢٢٥٢	١٠٠٢	٩٠	٠,٤
أسيوط	٨٢٢	٨٠١	٢٢٧	٢٨	٠,٣

(*) لم يتم أخذ محافظات الصحراء في الاعتبار حيث العبرة بالمساحة المستغلة، كما أن تلك

المحافظات تتميز بخفتها السكانية

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

يتضح من الجدول السابق ما يلي:

١- بلغت كثافة الطرق في مصر نحو ٣,٦ كم/١٠٠ كم^٢ من المساحة الكلية للدولة. وفي هذا المجال تقل مصر عن بعض الدول العربية مثل لبنان (٧١,٣ كم)، تونس (١٠,٤) كم، سوريا (٨,٦ كم)، الأردن ٧,٢ كم، والمغرب (٦,٧ كم)^١.

٢- ولكن حساب كثافة الطرق على أساس المساحة الكلية يحمل عددا من العيوب، إذ أن العبرة في أي بلد ليست بمساحتها الكلية بل بالمساحة المستغلة اقتصاديا لأن تطبيق ذلك على مصر بما فيها الصحراء الواسعة التي تشغل ٩٦% من مساحة القطر والتي لا يمكن تغطيتها بشبكة من الطرق في الوقت الراهن تعطي نتائج مضللة، لذلك يجب حساب كثافة الطرق على أساس المساحة المستغلة، وذلك هو ما تم الاعتماد عليه في حساب الكثافة بالجدول السابق والذي يتضح منه أن الكثافة على أساس المساحة المستغلة بلغت نحو (٦٣,٦ كم/١٠٠ كم^٢) من المساحة المستغلة.

٣- تتفاوت كثافة الطرق من محافظة لأخرى، وقد تقل عن المعدل العام في مصر (٦٣,٣ كم/١٠٠ كم^٢) في معظم المحافظات باستثناء - القاهرة، الاسكندرية، بورسعيد، دمياط، الغربية، المنوفية، القليوبية، الجيزة، الفيوم، بنى سويف، المنيا، وقنا - حيث كانت كثافة الطرق بهذه المحافظات أعلى من المعدل العام، ويرجع ذلك الى ان بعضها محافظات صناعية مثل القاهرة ودمياط والقليوبية، وبعضها صغير المساحة بالنسبة لباقي المحافظات.

٤- والاعتماد على المساحة قد يؤخذ عليه اختلاف المساحة من دولة لأخرى، ومن هنا فلا بد أن نعتمد على السكان كأساس لما يخص كل ١٠٠٠ نسمة من

^١ مجلس الوحدة الاقتصادية، الأمانة العامة، قطاع النقل في الوطن العربي، عمان، ١٩٨٢،

السكان من أطوال الطرق. وقد بلغت هذه الكثافة نحو ٠,٧ كم / ١٠٠٠ نسمة، ويقل هذا الرقم كثيرا عن مثيله في كثير من الدول العربية ويرجع ذلك الى انها أكبر دولة عربية من حيث عدد السكان. وتختلف كثافة الطرق بالنسبة للسكان من محافظة الى أخرى فتقل عن المعدل العام (٠,٧ كم / ١٠٠٠ نسمة) في كل محافظات القطر فيما عدا محافظات القاهرة وبورسعيد والاسماعيلية والفيوم وبنى سويف.

ومن مفارقات الارقام الغربية أن نسبة سكان الصحراء المصرية الى مجموع سكان مصر، تكاد تشبه نسبة مساحة وادي النيل الى مساحة مصر، فبينما لا تزيد مساحة الوادي عن ٤% فإنه بنحو ٩٦% من السكان، ٧٥% من أطوال الطرق، وبينما تبلغ مساحة الصحراء ٩٦% فإنها لا تظفر الا بنحو ٢% من سكان مصر، ٢٥% فقط من مجموع أطوال الطرق المصرية^٢.

وهناك علاقة بين خريطة النقل وخرائط السكان والانتاج الزراعي والصناعي في الدول النامية، وبتطبيق ذلك على مصر نجد أن كثافة الطرق تزداد في وسط وجنوب الدلتا وهي المراكز السكانية والزراعية والصناعية، بينما تقل في الاطراف الشرقية والغربية والشمالية للدلتا وهي مناطق الاستصلاح، كما انها تزداد في المحافظات الزراعية والصناعية في وادي النيل^٣. وهذا لا يتفق مع ما تقوم به الدولة حالياً من تحسين نمط استخدامات الاراضي في جنوب الوادي وفي منطقة سيناء، ويحتاج ذلك الى انشاء مزيد من الطرق المرصوفة للايفاء بمتطلبات مشروعات التنمية الجديدة مثل مشروع توشكى في الجنوب، ومشروع شرق التفريعة... الخ.

^٢ محمود عبد اللطيف عصفور، جغرافية النقل في مصر، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة،

١٩٨٧، ص ٩٤.

^٣ المرجع السابق، ص ٩٥.

ثانياً : الابعاد الاستراتيجية والاقليمية لسياسات النقل :

١ - البعد الاستراتيجى :

يشهد عالم اليوم متغيرات اساسية تتوالى أثارها بشكل واضح على مختلف الأنشطة الاقتصادية، فهو يعيش ثورة فى نظم المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات ساعدت على ديناميكية القوى الانتاجية والعلاقات الاقتصادية، ولقد استفادت صناعة النقل من هذه التطورات حيث حدث تكامل حقيقى بين وسائل النقل المختلفة بما يؤدى الى تحقيق هذه الخدمات بأعلى كفاءة.

وتتلخص أهم ركائز تنمية قطاع النقل فى مصر :

- توفير طاقات النقل لمواجهة الطلب الناشئ من قطاعات المختلفة بأكبر كفاءة ممكنة، وتتوخى سياسات الاستثمار بأنشطة النقل المختلفة العمل على تحقيق التوازن المنشود بين عرض خدمات النقل المختلفة والطلب عليها مع استيعاب ما يستجد فى صناعة النقل من تقنيات حديثة يظهر أثرها فى تطوير البنية الاساسية لانشطة النقل المختلفة.
- توفير متطلبات إعادة توزيع الخريطة السكانية وتحقيق التوسع العمرانى خارج النطاق المعمور وذلك بالعمل على محورين:
 - ١- تحقيق التوازن فى خدمات النقل عامة بين الأقاليم المختلفة لتقليل الفوارق بينها، ويساعد ذلك فى تقليل الهجرة من مناطق الطرد.
 - ٢- التوسع فى البنية الاساسية للنقل حسبما تقتضى متطلبات استراتيجىة التنمية القومية التى تحدد أسلوب وإطار توزيع جهود التنمية على سائر أنحاء الحيز المصرى، وتتركز الاولوية على شبه جزيرة سيناء وجنوب مصر.

• حفز القطاع الخاص لتنشيط دوره فى أنشطة النقل المختلفة فى شكل كيانات منظمة تسمح لها بتأكيد قدرتها على المنافسة أمام قوى السوق، واتساع المجال تدريجيا أمام القطاع الخاص فى الأنشطة التى مازال ادائها يقتصر على الدولة مع المشاركة فى الإدارة والمجالات الأخرى على أساس تجارى تنافسى.

• الاهتمام بالعنصر البشرى ورفع كفاءته من خلال تنظيم دورات تدريبية بصفة منتظمة لكوادر العمل المختلفة على كافة مستوياتها، لضمان زيادة انتاجية عنصرى العمل والمستلزمات والوصول بهما الى المعدلات العالمية. ويؤكد تحقيق ذلك ربط أجر العامل وحوافزه بكمية الإنتاج ومستواه فضلا عن العمل على الارتقاء بادراك العامل لأهمية العمل.

• الاهتمام بالصيانة للبنية الأساسية وتجهيزات النقل.

تضمنت الاستراتيجية بعض السياسات التى تهدف الى التوسع فى استخدام وسائل النقل الأقل تلويثا للبيئة، فى مجال الركاب يساهم التوسع فى شبكة مترو الانفاق بمدينة القاهرة والبدء فى إنشاء خطوط مترو الانفاق بمدينة الإسكندرية، واستخدام الغاز الطبيعى فى تسيير مركبات النقل العام بمدينة القاهرة لتقليل الآثار الضارة الناتجة عن استخدام الوقود البترولى فى تسيير مركبات النقل، كذلك تستهدف الاستراتيجية الى زيادة الأهمية النسبية لكل من وسيلتى النقل بالسكك الحديدية والنقل النهري فى مجال نقل الركاب والبضائع باعتبار أن الوسيلتين الأخيرتين أقل تلوثا للبيئة من وسائل النقل البرية وزيادة دور وسائل النقل الجماعى فى نقل الركاب بدلا من وحدات النقل الصغيرة. وفى مجال النقل البحرى راعت الاستراتيجية الحد من الآثار السلبية على البيئة باستكمال إنشاء

مركز حماية البيئة البحرية من التلوث وكيفية التعامل مع مصادر التلوث البحرى وكذلك مراقبة السفن ومنعها من إلقاء المخلفات بالمياه الاقليمية.

٢- البعد الاقليمي:

يكتسب هذا البعد أهميته من الموقع الجغرافى الفريد لمصر، فهذا الموقع يعتبر أحد المزايا النسبية التى تتمتع بها مصر كما انه يؤهلها لدور ريادى فى المنطقة. وطبيعى أن يكون تحقيق ذلك بمد شبكات نقل برية وحديدية وربطها بشبكات النقل سواء فى اتجاه الشرق أو الغرب أو الجنوب وذلك بما يحقق الصالح القومى لمصر. ويعتبر كوبرى قناة السويس أداة الربط مع الشبكة المقترحة فى اتجاه الشرق، كما يعتبر إنشاء معبر على الطرف الجنوبى لخليج العقبة لربط مصر مع دول الجزيرة العربية أحد المشروعات الهامة فى هذا المجال. وكذلك مشروع كوبرى الفردان والخط الحديدى بين الإسماعيلية ورفح والطريق البرى الإسماعيلية / رفح. وكذلك مشروع قطار الشرق السريع عبر سيناء والجارى تخطيطه الان.

٣. دور القطاع الخاص فى قطاع النقل؛

٣-١ دور القطاع الخاص فى مجال نقل الركاب على الطرق:

يتم مواجهة الطلب على نقل الركاب بين المدن بواسطة كل من السكك الحديدية وشركات الاتوبيس وتاكسيات الاقاليم. وتقوم السكك الحديدية بنقل حوالى ٤٠% من حجم الحركة. أما داخل القاهرة الكبرى فإن حجم المنقول بواسطة هيئة النقل العام بالقاهرة قد ظل ثابتا تقريبا عند ٣ مليون راكب فى

^٤ الخطة طويلة الاجل حتى عام ٢٠١٧ - وزارة النقل والمواصلات.

اليوم طوال العشر سنوات الماضية، بينما زاد بدرجة كبيرة استخدام التاكسي سرفيس والتاكسيات بعدد والاتوبيسات الخاصة، ويبلغ نسبة ما تقوم بنقله السي أكثر من ٣٠%. وقد دخل مفهوم التعاونيات في نهاية الستينات وبداية السبعينات في مجال النقل ورغم نجاح التعاونيات في نقل البضائع فإنها لم تحقق شيئاً يذكر في مجال نقل الركاب. وإن كان الهدف من التشريع الخاص بالتعاونيات هو تشجيع ملاك التاكسيات للانضمام في مجموعات لتقديم خدمة متكاملة على الطرق أو في مناطق محددة. تم استصدار القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ لفتح الباب لتقديم خدمات نقل الركاب بالاتوبيس بواسطة القطاع الخاص من خلال منح الالتزام بالتشغيل إلا أن هذه المحاولة لم تنجح لجذب الاستثمارات في هذا المجال نتيجة للشروط المتشددة التي تضمنها القانون من حيث التعريف والعائد.

ومن المحتم مع زيادة السكان وزيادة الطلب على النقل العام للركاب وتبعاً للاحداث الاقتصادية الهامة فإن الطلب على نقل الركاب بين الأقاليم من المتوقع أن يزيد مع نهاية القرن بنسبة لا تقل عن ٣٠% من حجم الطلب في عام ١٩٩٢. سوف يتوقف نصيب كل وسيلة على السياسات التي تتبع. ففي حالة ترك الامور على ما هي عليه الآن فسوف يزيد استخدام تاكسيات الأقاليم على حساب وسائل النقل الأخرى، ولا يمكن عكس هذا الاتجاه إلا إذا اتخذت الاجراءات والسياسات التي من شأنها تشجيع القطاع الخاص في الدخول والاستثمار في هذا المجال بالأسلوب الاقتصادي المنظم. أي دخول القطاع الخاص والسماح له بإنشاء الشركات الخاصة التي تعمل جنباً الى جنب مع الشركات القائمة في مجال نقل الركاب بين الأقاليم. وفي ظل القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ والذي يسمح لشركات نقل الركاب بين الأقاليم إلى اللجوء إلى التمويل الخاص بعيداً

عن ميزانية الحكومة والتي سوف يتم خصصتها. وكان من المنتظر أن يتطور العمل بهذه الشركات ولكن أداءها انخفض بعد صدور القانون ٢٠٣ وانخفض عدد الوحدات الشغالة بها عما كان عليه الوضع فى عام ١٩٩٢/٩١ (انظر الفصل الثالث) حيث إنخفض عدد الوحدات الشغالة بنسبة ٣٠% فى عام ١٩٩٥/٩٤ مقارنة بعام ١٩٩٢/٩١ مما أدى الى انتشار استخدام التاكسى الاعلى تكلفة والاكثر تلويثا للبيئة والاكثر زحاما لحركة المرور. ولذا فإن الامر أصبح يستلزم ضرورة التغيير وتطوير القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ حتى يتمشى مع القوانين التى صدرت بعد ذلك، مثل قانون الشركات وقانون استثمار المال العربى والاجنبى وغيرها من القوانين التى صدرت بعده ليكون قانونا مشجعا للقطاع الخاص فى مجال إنشاء شركات نقل الركاب بين الاقاليم، وأن تعمل كل الشركات فى نطاق هذا القانون وتحت إشراف وزارة النقل من حيث الرقابة والاشراف وتحسين ورفع كفاء الاداء والعمل على راحة الجماهير. وأن تتناسب التعريفه مع ما يقدم من خدمة. ولقد صدر القرار الجمهورى رقم ٤٠٧ بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٩٥ الذى أضاف للهيئة العامة للطرق والكبارى الاشراف على تشغيل شركات نقل الركاب بالاقاليم وتغير اسمها الى الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى لتزاول اختصاصها فى مجال الإشراف والرقابة والتفتيش على شركات نقل الركاب بين الاقاليم. والقطاع الخاص هو القطاع الاكفأ فى تشغيل وسائل النقل ولذا فإن كافة الاجراءات والسياسات سوف تتخذ لدفعه واستخدام كافة إمكانياته وكذلك استخدام الإمكانيات المتاحة لدى كل القطاعات مثل قطاع السياحة والصناعة للمساهمة فى نقل الركاب وإدخال الخدمات التعاقدية والاهتمام بالتنسيق وبما يعظم العائد على مستوى الاقتصاد القومى. هذا فضلا عن أنه سوف يكون هناك اهتمام بدور التاكسى فى نقل

الركاب وذلك بأخذه في الاعتبار في التخطيط الاستراتيجي. حيث يجب أن تختلف سياسات تشغيل التاكسي تبعاً لنوع الخدمة سواء أكانت بين المدن أو داخل المدن كجزء من نظام النقل العام فدوره هام بالرغم من ارتفاع تعريفته بجانب خدمة الاتوبيس ذي التعريفه الأقل لخدمة محدودى الدخل. ولذا فإن الوسيلتان توديان وظيفتان متكاملتان ولكنهما مختلفين حيث أن الاتوبيس يعتبر وسيلة النقل المفضلة عند وجود حجم طلب كبير (٣٤٥٠٠ راكب / كم يومياً فاكثراً) وحجم مرور كبير أيضاً بالنسبة لسعة الطريق. وإذا كان حجم المرور قليل بالنسبة لسعة الطريق وحجم الطلب أقل من (٣٤٥٠٠ راكب/ كم يومياً فاكثراً) فإن التاكسي يعتبر أفضل أو أكثر ملائمة من الاتوبيس. وسوف يتم تشجيع القطاع الخاص لانشاء وإدارة المحطات النهائية والمواقف اللازمة لكل من الاتوبيس والتاكسي للمحافظة على كفاءة التشغيل والراحة والامان لكل من الراكب والمركبة.

٣-٢ دور القطاع الخاص في مجال نقل البضائع على الطرق:

يلعب القطاع الخاص دوراً بارزاً في مجال نقل البضائع على الطرق. وقد بلغ حجم البضائع المنقولة بالنقل البرى على الطرق فى عام ١٩٩٢/٩١ (٢٦٨٠٠ مليون طن / كم) وكان نصيب شركات نقل البضائع الخمس (قطاع الاعمال العام) المتخصصة فى النقل ٢٤٩٢ مليون طن / كم بنسبة قدرها ٩,٣% مما يوضح أهمية القطاع الخاص فى هذا المجال. ويوضح ذلك أيضاً نمو أعداد اللوارى المقطورات الذى كان فى ديسمبر ١٩٧٩ (٨٠٨٣٣ لورى، ١٣٩٠٤ مقطورة) وفى ديسمبر ١٩٩٤ صار (٤٠٨٦٩١ لورى، ٤٤٣٢٨ مقطورة) بمعدل نمو سنوى قدره ١٠,٥% للورى، ٨,٢% للمقطورات. وبذلك

فإن الدور الأساسى فى هذا المجال هو القطاع الخاص وسوف تستمر الدولة فى تشجيع القطاع الخاص فى هذا المجال وبما يسمح بالتوسع فى النقل المبرد والمجمد ونقل الحاويات وكذلك التوسع فى معدات الشحن والتفريغ لزيادة كفاءة التحميل والتفريغ. و يتم تشجيع القطاع الخاص لإنشاء وإدارة محطات تداول البضائع اللازمة لاستقبال البضائع وتوزيعها بالمدن الكبرى وبما يرفع كفاءة الخدمة ويقلل من حدة الازدحام والتكدس.

٣-٣ دور القطاع الخاص فى مجال إنشاء الطرق:

فى إطار السياسة العامة للدولة لتعزيز تدفق الاستثمارات ورفع مستوى الخدمات فقد رأت وزارة النقل طرح مشروعات إنشاء استثمار عدد من الطرق الحرة السريعة والرئيسية على المستثمرين والمؤسسات المالية للمصريين والأجانب وتنفيذها بنظام (B.O.O.T) - الإنشاء والتملك والتشغيل ونقل الملكية- نظير منحهم حقوق الامتياز على هذه الطرق لفترة محدودة، تؤول بعدها ملكية الطريق وكل منشأته الثابتة التى أقامها المستثمر للحكومة دون مقابل أو تعويض وهذه المشروعات هى: طريق الإسكندرية / الفيوم بطول ٢٤٠ كم، طريق الفيوم / أسوان بطول ٨٥٠ كم، طريق ديروط / الفراة بالوادى الجديد بطول ٢٦٠ كم، طريق الخارجة / شرق العوينات بطول ٥٠٠ كم.... الخ.

وهكذا تغيرت السياسة الاقتصادية ولم يعد إنشاء البنية الأساسية للنقل حكراً على التمويل الحكومى، ولكن صار تشجيع القطاع الخاص فى تمويلها مطلباً أساسياً تسعى إليه الدولة وترعاه وتشجعه.

٣-٤- دور القطاع الخاص فى مجال السكك الحديدية:

كان للهيئة القومية للسكك الحديدية السبق فى إنشاء الشركات المشتركة والاعتماد على القطاع الخاص فى تجديد الخطوط وإنشائها وإدارة عربات النوم وصيانتها، وأمكن بذلك التغلب على المشاكل والصعوبات التى واجهت الهيئة مثل انخفاض الأجور وندرة الكفاءات. وعلى ضوء ما حققته السياسات من نجاح فسوف يتم الاستمرار فى الاستفادة بخبرات القطاع الخاص فى مجالات أخرى مثل صيانة الإشارات الكهربائية والاستفادة من الإمكانيات المتاحة بورش الهيئة ومشاركة القطاع الخاص فيها.

٣-٥- دور القطاع الخاص فى مجال النقل البحرى والموانى:

تطبيقا لما تم الاتفاق عليه فى مجال النقل البحرى فى جولة أورو جواى لاتفاقية الجات فى قطاع الخدمات (GATS) فإنه فضلا عن السياسة الثابتة منذ مدة طويلة فى تشجيع القطاع الخاص فى تكوين الشركات الملاحية المشتركة ونجاحها فى عملها ودعمها للأسطول المصرى فى نقل التجارة الخارجية، فإنه قد سمح أيضا بتكوين شركات النقل البحرى برأسمال أجنبى لا يزيد عن ٤٩% وكذلك تكوين شركات مشتركة لتطهير وإنشاء الموانى برأسمال مصرى لا يقل عن ٢٥%.

ولقد بدئ أيضا فى إنشاء الشركات المشتركة الخاصة لتعمل فى الموانى حيث صدر القرار رقم ٣ بتاريخ ١١ / ٢ / ١٩٩٣ بالسماح للقطاع الخاص فى مزاوله الشحن والتفريغ وتم إنشاء شركة خاصة للشحن والتفريغ تعمل فى ميناء الدخيلة وطبقا للنجاح فى هذا المجال فسوف يتم تشجيع القطاع الخاص ليشترك

فى العمل فى مختلف المجالات بالموانى المصرية، وطبقاً لما سوف يسفر عنه برنامج خصخصة شركات قطاع الأعمال العام. وسوف يتم تشجيع القطاع الخاص للاستثمار فى مجال الخدمات بالنقل البحرى، حيث سوف يتم الإعلان عن إنشاء محطة حاويات بميناء الأدبية على نظام (B.O.O.T) حيث يقوم القطاع الخاص بإنشاء الشركة وتملكها وتشغيلها على أساس فترة امتياز محددة يتم بعدها نقل الملكية للدولة، مع الالتزام بالتشغيل والمحافظة على المعدات والآلات المستخدمة فى حالة جيدة صالحة للاستخدام. كما سوف يتم تشجيع القطاع الخاص للعمل فى المجالات المختلفة سواء فى مجال خدمات النقل البحرى أو مجال إنشاء البنية الأساسية.

٤- دور القطاع الخاص فى مجال النقل الجوى:

مازال دور القطاع الخاص فى النقل الجوى محدوداً وتهدف الدولة فى هذه المرحلة إلى استمرار تشجيع إنشاء شركات النقل الجوى الخاصة، وتوسيع مجال عملها وإزالة المعوقات التى تواجهها، سواء للشركات القائمة فعلاً أو التى سوف يتم إنشاؤها مستقبلاً، وسوف تكون هناك سياسة واضحة فى التنسيق بين هذه الشركات وشركة مصر للطيران صاحبة اليد الطولى فى هذا المجال فى مصر.

ولقد تمت موافقة الوزارة على تشجيع القطاع الخاص للاستثمار فى إنشاء المطارات، حيث تم الإعلان عن إنشاء مطار مرسى علم للقطاع الخاص وهى بداية سوف تستمر على ضوء نجاح تلك التجربة فى تشجيع القطاع الخاص للاستثمار فى مجال البنية الأساسية للنقل الجوى.

٥. النقل واستهلاك الطاقة:

يعد قطاع النقل احد المستهلكين الرئيسيين للطاقة البترولية في مصر. فقد وصل نصيب قطاع النقل وحده من استهلاك الطاقة (المنتجات البترولية) إلى ٣٣,٤% عام ١٩٩٨/٩٧.

ويوضح الجدول التالي الاستهلاك من المنتجات البترولية المختلفة لقطاع النقل:

جدول (١٣٩): استهلاك قطاع النقل من المنتجات البترولية عام ١٩٩٨/٩٧ (الف طن)

القطاع	المنتج	بوتاجاز	بنزين	كبروسين	سولار	مازوت	اخرى	اجمالي
قطاع النقل	-	٢١٥٥	٤٠٨	٤٠٨	٤٠٧٤	٨٤٧	٢٥٧	٧٧٤١
الاستهلاك القومي	١٨٦٨	٢١٥٥	١٥٦٩	٦٨٠٢	٩٣٣٠	١٤٣٤	٢٣١٥٨	
الاهمية النسبية لقطاع النقل %	صفر	١٠٠%	٢٦%	٦٠%	٩%	١٧,٩%	٣٣,٤%	

المصدر: جهاز تخطيط الطاقة، الطاقة في مصر ١٩٩٨/٩٧.

يتضح من الجدول السابق ان قطاع النقل يستهلك ٦٠% من اجمالي السولار المستهلك في جميع قطاعات الاقتصاد القومي، هذا إلى جانب أن قطاع النقل هو المستهلك الوحيد للبنزين في مصر تقريباً حيث يصل استهلاكه إلى ١٠٠% من الاستهلاك القومي الكلي.

وبصفة عامة يستهلك قطاع النقل ٢٩% من الطاقة ويسهم بنحو ٢٦% من انبعاثات ثاني اكسيد الكربون°.

° سلوى سليمان واخرون (١٩٩٨): آليات تحفيز الحفاظ على الطاقة والبيئة في مصر، جهاز تخطيط الطاقة، القاهرة ص: ٩٩.

ويوضح الجدول التالى الاستهلاك من المنتجات البترولية والغاز الطبيعى والانبعثات من ثانى اكسيد الكربون موزعاً على القطاعات الاقتصادية: فى عام ١٩٩٨/٩٧.

جدول (١٤٠): استهلاك المنتجات البترولية والغاز الطبيعى وانبعثات ثانى اكسيد الكربون فى مصر ١٩٩٨/٩٧.

الغاز الطبيعى			المنتجات البترولية			البيان
طن ثانى اكسيد الكربون لكل الف طن غاز	الانبعاثات الف طن	الاستهلاك الف طن	طن ثانى اكسيد الكربون لكل الف طن بترول	الانبعاثات الف طن	الاستهلاك الف طن	
١,٥	٤٦٢٨	٣,٠٧٨	٢,٧٨	٢٠٣٩٦	٧٣٣٢	قطاع الصناعة
—	—	—	٣,١٢	٢٤٢٠٥	٧٧٤١	قطاع النقل
—	—	—	٢,٦٤	٣٣٨	١٢٨	قطاع الزراعة
٢,٦	٥٨٠	٢٢٢	٣,٠٧	٨٨٣٥	٢٨٧٧	منزلى وتجارى
٢,٦	١٦٩٩٠	٦٥٠٦	٣,١٠	١٣٤٣٨	٤٣٢١	قطاع الكهرباء
٢,٦	١٨٥٧	٧١١	٣,١٥	٢٣٩١	٧٥٩	قطاع البترول
٩,٣	٢٤,٠٥٥	١٠,٥١٧	١٧,٨٦	٦٩,٦٠٣	٢٣,١٥٨	الاجمالى

المصدر: مبنى على بيانات جهاز تخطيط الطاقة ووزارة البترول.

يوضح انجدول السابق ان قطاع النقل يأتى فى المرتبة الثانية من ناحية مؤشر الانبعثات من ثانى اكسيد الكربون (٣,١٢ طن لكل الف طن بترول مستهلك)، وذلك بعد قطاع البترول. هذا ويجب التنويه أن خطر انبعثات النقل اكثر خطورة منها مقارنة بالقطاعات الأخرى نظراً لسير المركبات داخل وحول التجمعات البشرية.

٦- النقل والمشروعات الكبرى:

لقد تنامت في الأونة الاخيرة فكرة الخروج من الوادى الضيق الى رحاب وفاق ارحب واوسع وذلك لمقابلة الزيارة المضطردة في السكان، ومن ثم تبنت الدولة عدد من المشروعات العملاقة مثل مشروع توتشكى ومشروع شرق التفريعة ومشاريع تنمية سيناء. وهذه المشروعات افرزت واقعا تحديات كبيرة بالنسبة للنقل حيث انه من الضروري ربط هذه المناطق والمشاريع بغيرها من المدن بشبكة من الطرق ووسائل النقل الاخرى مثل خطوط السكك الحديدية وخطوط الطيران والاتوبيس.

وهذا من ناحية ساعد على خلق فرص كبيرة للتشغيل نتيجة لزيادة حجم الطلب على خدمات النقل، الامر الذى يشجع القطاع الخاص على اكتساب هذه الفرص والدخول في جانب العرض مقدماً على سبيل المثال الطرق ذات الرسوم عن طريق مشاريع الـ Boot وكذلك فرص أخرى للمهتمين بالاستثمار في النقل عن طريق تقديم خدمات نقل سياحية او غيرها في صورة شركات صغيرة للأتوبيس مثلاً او حتى دخول الافراد بتقديم خدمة التاكسى، هذا بالإضافة لتزايد فرص إنشاء شركات للنقل الجوى الداخلى وتحسين فرص استغلال النقل النهري.

ومن ناحية اخرى افرز هذا الاحتياج الى سن السياسات والقواعد Policies & Regulations من جانب الدولة وذلك لوضع إطار عام للخدمات الجديدة وحجمها ونوعياتها ومدى الامان Safety المقدم من جانب مشغل هذه الخدمات ومما لا شك فيه ان ذلك يدخل في إطار الدور الحكومى المتمثل في وزارة النقل

والجهات المختصة بذلك مثل هيئة الطرق والكبارى، وهيئات النقل الجوى والهيئة العامة للنقل النهريإلخ.

ثالثاً: بيئة أعمال النقل الدولية

فى هذا الإطار سنحاول التعرف على نمط ملكية بنية النقل فى العالم ودور الحكومات فى عملية التشغيل، وكذلك التعرف على ملكية بنية النقل فى مصر وأثر ذلك على التشغيل، هذا بالإضافة إلى دراسة التطورات العالمية فى مجال سياسات النقل¹.

١- ملكية بنية النقل فى العالم ودور الحكومات فى عملية التشغيل:

فى اواخر الستينات وبداية السبعينات كان يعتبر التدخل الحكومى والإعانات بمثابة الطريقة المثلى لتخصيص الاستثمارات فى قطاع النقل، وكان هذا هو الوضع السائد فى معظم دول اوربا بما فيها فرنسا التى كانت تأخذ بأسلوب التخطيط التأشيرى، ومن ثم كانت بنية النقل ووسائله تملك وتدار عن طريق الحكومات سواء كانت حكومات مركزية أو حكومات محلية.

وكانت الفلسفة وراء هذا النمط من الملكية هى أن ترك سوق النقل حرة سوف يترتب عليه زيادة تكثيف العرض (زيادة عدد المركبات) والذى ينتج عنه انخفاض نسب مشغولية المقاعد فى خدمة سفر الركاب وانخفاض معامل التحميل

¹ محمد ابراهيم عراقى (١٩٩٨): اداء النقل البرى والسياحى فى مصر، وتحديات المستقبل، الاقتصاد العالمى الجديد وموقع مصر فيه، تحرير الاستاذ الدكتور: مصطفى كامل السيد، مركز بحوث الدول النامية، جامعة القاهرة - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية.

فى خدمة نقل البضائع، وبالتالي زيادة تكاليف التشغيل (متوسط تكلفة الراكب / كم أو بالطن / كم). كذلك فإن الفقراء الذين لا يمتلكون الدخول الكافية يتضررون من ازدياد أعداد العربات الخاصة مع زيادة الدخول، ومن هنا كان ضرورة تدخل الحكومات لتنظيم وتشغيل وسائل النقل.

وفى عام ١٩٧١ أثبتت دراسات النقل (Kahn 1971)^٧ أن التدخل الحكومى فى قطاع النقل ترتب عليه كساد الإدارة وخمولها، وكذلك أنتشر الاستغلال الاحتكارى، وزاد حجم الاستثمارات غير المبررة اقتصادياً وانخفضت الرغبة فى الاحتكار نتيجة عدم المنافسة. وقد ترتب على ذلك أن حققت السكك الحديدية خسائر فادحة - فى معظم دول العالم، وكذلك الحال فى مجال النقل البرى على الطرق والنقل الجوى.

ولقد ادركت الحكومات هذه المواقف وبدأت فى تخفيف القيود على قطاع النقل وافساح مجال اكبر للقطاع الخاص سواء بالسماح له بتملك وسائل النقل أو اعطائه حقوق امتياز بشروط معينة لبناء شبكات طرق وتشغيل قطارات السكك الحديدية وانشاء المطارات وقد بدا ذلك بالفعل منذ منتصف السبعينات واولئ الثمانينات.

ولقد قامت الحكومة الإنجليزية باعادة تنظيم قطاع النقل وتخفيف القيود الحكومية عليه من اجل توفير التمويل اللازم لتحسين خدمات النقل البرى وخاصة النقل بالسكك الحديدية. فقد اعطت الحكومة حقوق امتياز لشركات النقل لتشغيل القطارات بين المناطق المختلفة داخل المملكة المتحدة البريطانية فى ظل

G william, M., Ken (1989): Setting the market free, deregulation of the bus Industry^٧
Journal of transport Economics and policy, volume XX III, No.1, University of Bath,
London, P:30.

شروط معينة للتشغيل تلتزم بها هذه الشركات. في حين تمتلك الحكومة الخطوط الحديدية وتلتزم بصيانتها وتجهيزها بصورة مناسبة للتشغيل، وهذا يماثل النموذج الياباني تماماً في تشغيل السكك الحديدية والتي تحقق فوائض مالية كبيرة. وقد قامت شركات القطاع الخاص بالتوسع في استخدام تكنولوجيا الأمان المعتمدة على تكنولوجيا المعلومات كنوع من تحسين مستوى الخدمة داخل القطارات وعربات المترو. وقد ترتب على ذلك تحسن جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية وبدأت في منافسة النقل البرى على الطرق والنقل الجوى بين المدن داخل بريطانيا.

وفى جانب النقل البرى على الطرق فقد قامت الهيئات العامة للطرق بإسناد عمليات البناء والتشغيل للقطاع الخاص مقابل قيامه بتحصيل رسوم للمرور على الشبكة. وقد ترتب على ذلك تحسن أداء الشبكة وتوفير أموال معقولة لدى ميزانيات الحكومات المركزية والحكومة المحلية.

وفى فرنسا تم وضع قيود ادارية على وصول السيارات الخاصة إلى داخل المدن المزدهمة مثل باريس وليون ومارسيل الخ من اجل الحد من مشاكل الاختناقات فى أوقات الذروة وتشجيع الناس على استخدام وسائل النقل العام. وهذا يتطلب تبنى برنامج طموح لتحسين جودة خدمات النقل العام من ناحية معدلات التقاطر وزيادة السرعات وتحسين بنية النقل العام من شبكات طرق وأساليب الرقابة، وقد سمحت الحكومة للقطاع الخاص بالقيام بالكثير من هذه المهام. وقد شجع ذلك بالفعل على استخدام وسائل النقل الجماعى Mass Transport بصورة كبيرة فى فرنسا. ناهيك عن القوانين التى وضعتها الحكومة كقيود على ساعات القيادة وأجراء اختبارات دورية للسائقين للتأكد من مدى

تركز نسبة الكحول في دمائهم ومن ثم مدى السماح لهم بالقيادة من عدمه، وينطبق هذا الوضع الآن على كل دول الاتحاد الأوروبي وقد ترتب على هذا النوع من التنظيم تغيير وسائل التشغيل والهيكل التنظيمية لمنظمات أعمال النقل في معظم دول العالم كإنجلترا وفرنسا وبلجيكا واليابان وحتى دول شرق آسيا مثل سنغافورة وغيرها ... الخ.

٢. ملكية بنية النقل في مصر وأثر ذلك على التشغيل:

لقد كانت بنية معظم النقل ووسائله مملوكة للدولة بالكامل منذ صدور قوانين التأميم في الستينات وظل هذا الوضع حتى بداية عمليات الإصلاح الاقتصادي وإنشاء وزارة قطاع الأعمال وتحول تبعية شركات النقل البري، فيما عدا السكك الحديدية، إلى قطاع الأعمال تمهيدا لخصخصتها، وأن كان هناك اتجاه لرجوع هذه الشركات إلى تبعية وزارة النقل مرة أخرى الآن. خاصة من ناحية التشغيل على شبكة الطرق وتحديد الأوزان والأحمال.

وفي مصر تحقق شركات النقل خسائر مالية كما سيتضح في الجزء الخاص بتقييم الأداء، ويرجع ذلك إلى عدم إتباع ذات الأساليب الإدارية وتقسيم العمل المتبع في صناعة النقل بالدول المتقدمة. فعلى سبيل المثال مازالت الحكومة تسيطر على بنية النقل من شبكة طرق وخطوط حديدية. وحتى شركات النقل البري والسياحي التي بدأت الدولة في تخصيصها مازالت تدار بعقلية القطاع العام إذا لم تتغير الإستراتيجيات والهيكل التنظيمية وبما يتفق والتقسيم الدولي الجديد للعمل. هذا ناهيك عن طاقات النقل العاطلة لدى مؤسسات الأعمال الصناعية والخدمية الأخرى غير النقل والتي تستخدم اسطولها الخاص في نقل عمالة ومواد هذه المؤسسات نتيجة عدم الثقة في أداء معظم شركات النقل

المتخصصة. ولتحسين الوضع وارتقاء الأداء فى قطاع النقل البرى والسياحى فى مصر، فإن ذلك يتطلب مراجعة التقسيم الدولى للعمل فى مجال النقل وتغيير الهياكل التنظيمية لمؤسسات أعمال النقل فى مصر، وربما يتفق والتحولات الجديدة فى بيئه أعمال النقل.

٣- التطورات العالمية فى مجال سياسات النقل البرى:

تتمثل التطورات العالمية فى مجال سياسات النقل البرى فى مجموعة التدابير وحزم السياسات التى تهدف إلى الاستخدام الأمثل لطاقت النقل المتاحة فى كل من جانبي بنية النقل والوحدات المتحركة ومن أهمها:

أ - التركيز المباشر على تكاليف تجهيز وإنشاء الطرق وتأثير ذلك على عنصر خلق القيمة لدى مستخدمى وسائل النقل، ومن ثم إمكانية إدارة مشاكل اختناقات المرور داخل المدن عن طريق مواجهة المستخدمين بالتكاليف المتسببين فيها. ويمكن ذلك من وضع نظام لرسوم المرور فى الشوارع والطرق وبما يتفق والمنافع النسبية التى يتحصل عليها المستخدمين، وقد تم ذلك بنجاح فى دول مثل هونج كونج، وسنغافورة، وبريطانيا، وأستراليا ومدن الولايات المتحدة الأمريكية... الخ.

ب - تشجيع عمليات التكامل بين النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوى للحد من المنافسة الشرسة بينهما وتقليل خسائر السكك الحديدية، وكذلك إحداث نوع من التكامل بين النقل البرى على الطرق والنقل بالسكك الحديدية خاصة فيما يتعلق بنشاط نقل البضائع للمسافات الطويلة حيث انه بعد التحسينات العديدة التى أدخلت على قطاع النقل البرى على الطرق فى مجال تحسن الظروف السطحية وتحسين ظروف الرقابة

والامن اشتعلت حده المنافسة بين السكك الحديدية والنقل البرى على الطرق.

ج- الاتجاه نحو التمويل الذاتى لانشاء بنية النقل البرى على الطرق عن طريق رسوم المرور والتمويل بنظام (Bot) build operate and transfer) وتشغيل خطوط السكك الحديدية بنظام حق الامتياز .Franchising

د- التكامل بين الأنشطة الصناعية ونشاط نقل البضائع فى سلسلة واحدة تسمى سلسلة اللوجستيات Logistics، بمعنى النظر إلى نشاط النقل كجزء من شبكات الإنتاج والتوزيع ويكون الهدف هو تعظيم مخرجات السلسلة بالتركيز على خفض تكاليف النقل.

هـ- التكامل بين وسائل النقل عند التعامل مع العميل، فعلى سبيل المثال يمكن للعميل أن يقوم برحلة ما يستخدم فيها السكك الحديدية والنقل البرى على الطريق، والنقل المائى، وربما النقل الجوى بتذكرة سفر واحدة وفى مواجهة شركة واحدة للنقل.

و- الاهتمام بسياسات النقل النظيف والاهتمام بموضوعات البيئة... الخ.

٤ - التحديات المستقبلية التى تواجه قطاع النقل فى مصر فى ظل التطورات العالمية لبيئة أعمال النقل:

تتراوح التحديات المستقبلية التى تواجه قطاع النقل من ظاهرة الاندماج بين شركات السياحة وشركة النقل بل وقيام شركات السياحة بإمتلاك أسطول النقل الخاص بها، وظاهرة تحول شركات النقل... ذات الطبيعة الاحتكارية، مثل السكك الحديدية وشركات انشاء الطرق، نحو القطاع الخاص، وازدياد حجم

الضغوط من منظمات البيئة على شركات النقل، وكذلك مشروعات النقل الدولية مثل مشروع النقل البرى عبر محور طريق الحرير الدولى.

وسنركز هنا على علاقة النقل بالبيئة^٤، وكذلك ابراز تأثير تطوير مشروع طريق الحرير على شبكة النقل الداخلى، حيث ان ذلك يمثل تحدياً لكفاءة شبكة النقل فى مصر.

٤-١ النقل وظاهرة الدفء التى تسود المناخ العالمى:

تشير دراسات النقل إلى انه إذا لم تقم الحكومات باتخاذ تدابير من شأنها الحد من مسببات التلوث وتقديم خدمات نقل نظيفة، فإن متوسط حرارة الجو سيرتفع ٣ درجات مئوية فى نهاية القرن الواحد والعشرين وسيرتفع مستوى البحر ٦٥ سنتيمتراً. وعندما ترتفع درجات الحرارة فإن ذلك يؤدى إلى تغيير تدفق الهواء، وتحدث تغيرات مناخية تؤثر على كافة نواحي الحياة الزراعية والتصحّر، وتأثر مصادر المياه والطاقة.

وللحد من الآثار السينة لهذه الظاهرة البيئية فإن ذلك يقتضى:

- أن تضع سياسات للنقل فى أولويات تقليل إنبعاثات غاز ثانى اكسيد الكربون ذلك بتشجيع استخدام الجازولين والزييت الخفيف Gasoline and light oil.
- تشجيع التحول من استخدام الموتورات التى تعمل بالديزل إلى استخدام تلك التى تعمل بالجازولين، وذلك لتخفيض إنبعاثات اكاسيد النيتروجين Nox ذات الأثر الضار على الجهاز التنفسى.

^٤ محمد إبراهيم عراقى، المرجع السابق.

- وضع القوانين واللوائح التى تمنع العربات الخاصة من استخدام الوقود المحتوى على الرصاص، وتقديم الحوافز التى تشجع على استخدام الجازولين الخالى من الرصاص.

٤ - ٢ الدور التكاملى للنقل مع عناصر استخدامات الأراضى والعناصر البيئية الأخرى:

لا شك أن للنقل دورا تكامليا هاما مع باقى عناصر استخدامات الأراضى الأخرى، فالارتقاء بكفاءة استخدامات الاراضى الصناعية والسياحية والزراعية والتعليمية... الخ.

يتوقف على كفاءة النقل كذلك فإن الارتقاء بكفاءة النقل يساهم فى حل المشاكل البيئية ومشاكل استهلاك الطاقة. وللحد من ظاهرة دفاء الارض وترشيد استهلاك الطاقة، والحد من تلوث الهواء بالاكسيد النيتروجينية وغيرها، فإن ذلك يتطلب تشجيع نظم النقل الصديقة للبيئة وذات الكفاءة العالية من ناحية استخدام الأراضى واستهلاك الطاقة، مثل استخدام وسائل النقل العام فى كل من جانبى سفر الركاب ونقل البضائع.

ففى جانب سفر الركاب يمكن استخدام التدابير التالية:

- تشجيع استخدام السكك الحديدية فى عمليات السفر والنقل، وذلك حيث أنها تتفوق على وسائل النقل البرى الأخرى من عدة وجوه: منها أقلها إستهلاكا للطاقة، بالإضافة إلى مزاياها البيئية الأخرى، وخاصة مع التحول من تشغيل الخطوط بالديزل إلى الكهرباء.
- تشجيع النقل بالأتوبيس ووسائل النقل الجماعية بصفة عامة.
- تحسين الطرق ومسارات النقل لتسهيل السير بسرعات منتظمة.

- تشجيع الاستخدام المشترك للعربة الخاصة cooperative usage of private cars .

وفى جانب نقل البضائع فإنه يمكن الاعتماد على الترتيبات التالية:

- التحول من اللوريات الخاصة الى لوريات الاعمال المشتركة - Multi business trucks .

- تحسين كفاءة اللوريات المشتركة وكفاءة التحميل .

- تشجيع استخدام النقل المائى (النهرى والبحرى) .

٤-٣ - طريق الحرير الدولى وأثرة على شبكة النقل الداخلى:

لقد بدأت دول مثل ايران وتركمستان بربط الخطوط البرية والسكك الحديدية (عبر خط مشهد مرخستاجان) بطريق الحرير الدولى. كما يجرى حالياً ربط خطوط السكك الحديدية بين تركيا وجيورجيا، اضافة الى ربط خطوط النقل البرى بين الصين وكازاخستان لتعظيم الاستفادة من حركة التجارة العالمية عبر الشبكة الدولية المشار اليها (طريق الحرير).

حتى يمكن لمصر مواجهة هذا التحدى فان ذلك يتطلب مد الخطوط البرية والسكك الحديدية لتركيا ودول اسيا الوسطى، وايضاً دول الخليج تمهيداً لربطها بشبكة طريق الحرير البرى. هذا بالاضافة الى ضرورة تقوية بنية شبكات النقل الداخلى (طرق، خطوط حديدية، مجارى مائية) للايفاء بمتطلبات النقل الدولى مثل نظم النقل بالحاويات ونظم اللوجستيات. وبذلك تصبح مصر مركزاً لتقديم خدمات التجارة البرية وتعظيم عوائد مصر من التجارة الدولية عبر طريق الحرير الدولى.

رابعاً: السياسات المقترحة للنهوض بقطاع النقل فى مصر:

يمكن تلخيص اهم السياسات التى نراها ضرورية للارتقاء بمستوى خدمات النقل فى مصر كالتالى:

— الارتقاء بمستوى كفاءه الشبكات الحالية وتحقيق اقصى استفادة ممكنه لصالح عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية وبما يفي المتطلبات المحلية والاقليمية والدولية لضمان المنافسة فى ظل الاتفاقيات الدولية.

— التوسع فى شبكات النقل لتصل إلى مناطق العمران والتنمية الجديدة.

— احداث نوع من التكامل بين شبكات الطرق والمطارات والسكك الحديدية والموانى البحرية والنهرية لتنشيط حركة السياحة والتجارة والايفاء بمتطلبات اقامة مناطق اقتصادية جديدة وبما يمثل نوع من انواع حوافز جذب رؤوس الاموال اللازمة لاقامة المشروعات الجديدة فى كافة المجالات.

— مواكبة التطورات الحديثة فى مجال نظم تشغيل النقل، مثل الاخذ باسلوب النقل متعدد الوسائط وما يتطلبه ذلك من توفير محطات وخدمات تداول البضائع والحاويات داخل الموانى وخارجها، ورفع كفاءة شبكة الطرق لتصبح الشبكة من نوع الطرق السريعة المتوفرة فى معظم دول العالم وخاصة المتقدم منها "High ways".

— ان يكون هناك تكامل بين خطط الانشطة الاقتصادية وخطط التوسع فى أنشطة النقل تجنباً للاختناقات.

— التنسيق بين الجهات المختلفة المسؤلة عن أنشطة النقل مثل وزارة النقل، ووزارة السياحة، ووزارة الري... الخ. حتى يمكن الارتقاء بخدمات النقل المائى الداخلى.

- الاهتمام ببرامج الصيانه والتنسيق بين الجهات المسؤولة عن مشروعات استخدامات الاراضى غير النقل والجهات المسؤولة عن مشروعات النقل لتقليل معدلات الحوادث والاثار السلبية الاخرى المرتبطة بالتداخل بين مشروعات استخدامات الاراضى ومشروعات النقل.
- اتخاذ التدابير الكفيلة للارتقاء بمستويات تشغيل شبكات النقل الداخلى والربط بينها وبين شبكات النقل الدولى مثل طريق الحرير الدولى. وكذلك للايفاء بمتطلبات النقل الدولى ونظم مثل نظم النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط ونظم اللوجيستيات.