

الفصل الخامس

استشراف مستقبل قطاع النقل

(في ظل سيناريوهات بديلة)

الفصل الخامس

استشراف مستقبل قطاع النقل

(في ظل سيناريوهات بديلة)

تقديم:

لقد تمت مراجعة السيناريوهات التي يقترحها الفريق المركزي لمشروع مصر ٢٠٢٠، وتمت دراسة الفروض والمرتكزات الأساسية التي يقوم عليها كل سيناريو، وانتهينا إلى تبنى ثلاث سيناريوهات أساسية وهي: السيناريو المرجعي، سيناريو الرأسمالية الجديدة، سيناريو الاشتراكية الجديدة.

وقد تم الأخذ بهذه السيناريوهات نظراً لأنها أقرب إلى الواقع، كما أنها تعالج إلى حد ما العيوب التي تصاحب السيناريوهات الأخرى مثل السيناريو الرأسمالي، والسيناريو الاشتراكي في صورتها الصرفة. كما أن السيناريوهات المشار إليها والتي تم تبنيها هي التي تتواجد حالياً بصورة أو أخرى على مستوى معظم دول العالم، فيمكن القول على سبيل المثال لعبت الدولة عاملاً أساسياً وجوهرياً في نجاح عملية التنمية في دول شرق آسيا، وتفاوت هذا الدور من دولة إلى أخرى فقد جرت عمليات التنمية في إطار حرية اقتصادية كبيرة نسبياً وبالاعتماد بدرجة ملحوظة على آليات السوق في دول مثل هونج كونج

وسنغافورة، ولعبت الدولة دوراً لا يستهان به في نجاح عمليات التنمية في هاتين الدولتين^١. ويتفق هذا بشكل كبير مع مرتكزات سيناريو الرأسمالية الجديدة.

أما في حالة كل من كوريا وتايوان، فقد كان دور الدولة أكثر بروزاً وتخطى مرحلة التدخل غير المباشر بالسياسات والحوافز إلى مرحلة التدخل المباشر في آليات السوق، وإعادة تشكيل نظم الأسعار، ووضع الخطط واستخدام أساليب التدخل الإداري في إدارة بعض جوانب الحياة الاقتصادية (مثل الاستيراد والنقد الأجنبي). بل والتدخل عن طريق إقامة بعض الصناعات الأساسية في إطار القطاع العام. ويتفق هذا بصورة أو بأخرى مع الأسس والقواعد التي يقوم عليها سيناريو الاشتراكية الجديدة.

كما أن الصورة العامة لقطاع النقل كقطاع خدمي تتأثر بصورة أكبر في ظل السيناريوهات المختارة عنها في ظل كل من السيناريو الإسلامي والسيناريو الشعبي. وعلى ذلك تم الارتكان إلى مرتكزات السيناريوهات الثلاث المشار إليها في وضع تصور عام لقطاع النقل في ظل هذه السيناريوهات.

ويتم معالجة موضوع هذا الفصل في أربعة أجزاء، وهي:

الجزء الأول: الصورة العامة لقطاع النقل في ظل السيناريو المرجعي.

الجزء الثاني: الصورة العامة لقطاع النقل في ظل سيناريو الرأسمالية الجديدة.

الجزء الثالث: الصورة العامة لقطاع النقل في ظل سيناريو الاشتراكية الجديدة.

الجزء الرابع: صورة مقارنة لوضع قطاع النقل في ظل السيناريوهات الثلاث.

^١ إبراهيم العيسوي (١٩٩٥): نموذج النمر الاسيوية، والبحث عن طريق للتنمية في مصر، دار

الثقافة الجديدة، القاهرة.

أولاً: الصورة العامة لقطاع النقل في ظل السيناريو المرجعي:

تتلخص السمات الأساسية لهذا السيناريو بقبول فكرة العولمة والتسليم بها مع عدم وجود الاستعداد الكاف للتعامل مع العولمة، سواء من جانب السلطة الحاكمة أو القوى الاجتماعية المختلفة. كذلك سيستمر القطاع الخاص في أن يلعب الدور الأساسي في التنمية وسيصبح دور الدولة هامشياً، طبقاً لهذا السيناريو كذلك ستستمر تبعية الدولة التكنولوجية للخارج مع ضعف الهيكل الاقتصادي وعدم اعتماده على أساس راسخ هذا بالإضافة الى اهدار الموارد وعدم وجود أولويات واضحة في تخصيصها. كذلك يمكن أن يحدث تقدم في بعض القطاعات الاقتصادية للدولة ولكن ذلك سيكون مصحوباً بتكلفة مرتفعة^٢

وفي ظل هذا السيناريو يمكن ان تتمثل السمات الأساسية لقطاع النقل في

الآتي:

- من المنتظر أن تستمر الدولة في أن تلعب دوراً فعالاً في وضع الاستراتيجيات والسياسات الهامة لقطاع النقل، مع زيادة دور القطاع الخاص في تنفيذ مشاريع البنية الأساسية والمشاريع الخاصة بتشغيل وإدارة النقل.
- ستقوم الدولة باستكمال سياسة الخصخصة وذلك فيما يتعلق بشركات نقل الركاب والبضائع مع تركيز دورها في السيطرة على بعض القطاعات الاستراتيجية كالسكة الحديد وقناة السويس والنقل النهري.

^٢ إبراهيم العيسوي (١٩٩٨): بدايات الطرق البديلة إلى عام ٢٠٢٠، الشروط الابتدائية للسيناريوهات لمشروع مصر ٢٠٢٠، منتدى العالم الثالث مكتب الشرق الأوسط، القاهرة.

- اطلاق قوى السوق لتحديد عناصر خدمات النقل المختلفة، وبالتالى توجيه الموارد طبقاً للاستجابات السعرية لمختلف وسائل النقل، كذلك تطوير التشريعات والقوانين الخاصة بالنقل بما يسهل سريان آليات السوق بدون عوائق.
- من المتوقع أن تستمر الدولة فى التدخل لعلاج بعض الإختناقات أو الأزمات والآثار السلبية التى تنجم عن الاندفاع وراء آليات السوق على بعض الشرائح الاجتماعية، مثل الطبقات الفقيرة فى علاقتها بقطاع النقل.
- فى إطار غياب سياسة واضحة وبرامج متكاملة للعلم والتكنولوجيا، سيظل التقدم معتمداً على النقل الأفقى للتكنولوجيا التى ترد فى شكل المعدات المستوردة أو رأسمال دون زيادة قدرات الاستيعاب والتطوير للتكنولوجيا الوافدة، بحيث تتلاءم مع المجتمع المصرى والظروف البيئية لقطاع النقل فى مصر.
- فى ظل وجود العولمة ومع زيادة التنافس مع الدول الأخرى، لا سيما فى مجال النقل الدولى ستضطر شركات النقل الى الالتزام بتطبيق أحدث الأساليب التكنولوجية وذلك لزيادة دورها ونصيبها فى حركة التداول العالمية، كالتطور فى مجال النقل بالحاويات.
- من المشكوك فيه أن تتحول مصر إلى دولة منتجة أو مصدرة للمعدات الرأسمالية الثقيلة كالقاطرات وعربات السكك الحديدية والوحدات النهرية المتطورة، حيث ستكون هناك صعوبة فى الوصول إلى المستوى العالمى المطلوب والمواصفات القياسية لهذه المعدات.

- سيزداد الاستهلاك من الطاقة في هذا القطاع بمعدلات مرتفعة وذلك للتوسع في شبكات النقل الداخلي لخدمة المجتمعات العمرانية في هذا القطاع بمعدلات مرتفعة وذلك للتوسع في شبكات النقل الداخلي لخدمة المجتمعات العمرانية الجديدة وتنمية بعض المناطق النائية وربطها بالوادي كمشروع توشكى، بالإضافة إلى النمو المتوقع في حجم الطلب على الركاب والبضائع.

- من المتوقع حدوث اختناقات في مجال النقل وخاصة داخل المدن، نتيجة لزيادة الطلب المتوقع على النقل وغياب التشريعات اللازمة للحد من حركة النقل الخاص داخل المدن وزيادة دور النقل العام والجماعي.

في ضوء هذا وكذلك لبرامج التدريب بحيث تواكب التقدم العلمي والتكنولوجي. السيناريو من المتوقع أن تتم أنشطة التدريب بشكل عشوائي وبدون وجود إعداد جيد للكوادر المطلوبة.

سيستمر تدفق الاستثمارات في قطاع النقل في مجالات النقل الدولي ومجالات البنية الأساسية وذلك بتطبيق أنظمة الـ BOOT في إنشاء بعض الطرق الجديدة وكذلك المطارات وربما في مد خطوط الشبكات الحديدية.

سيزداد دور الدولة في الاهتمام بالبيئة وتقليل الآثار السلبية الخاصة بالبيئة والناجمة عن النقل كالحوادث والتلوث... الخ.

من المتوقع أن لا يتم ادماج الآثار البيئية لمشروعات النقل كأحد عناصر التكاليف في دراسات الجدوى للمشاريع الجديدة، بالصورة المطلوبة لعدم وجود قوانين ملزمة بذلك.

مع تزايد مستويات الدخل والمعيشة في المستقبل سيتأثر قطاع النقل بهذا التميز مما يؤدي إلى زيادة ملكية السيارات الخاصة بمعدل كبير، نظراً لعدم تدخل الدولة بشكل إيجابي وفعال للحد من أثر هذه المشكلة على حدوث الاختناقات المرورية سواء داخل أو بين المدن.

يدور الاقتصاد في بداية هذا السيناريو في دائرة إنتاجية العمالة المنخفضة في القطاعات الرئيسية كالسكك الحديدية والنقل النهري. وذلك لانخفاض مستوى التدريب والتكنولوجيا المستخدمة.

أما في قطاع النقل على الطرق والذي يسير في اتجاه نحو استكمال تنفيذ سياسة الخصخصة، فمن المتوقع أن تكون إنتاجية العمالة أعلى منها في قطاع السكك الحديدية والنقل النهري، نتيجة لسعي شركات نقل الركاب والبضائع على الطرق في التخلص من العمالة الزائدة وزيادة الاهتمام ببرامج التدريب وتطبيق التكنولوجيا الحديثة.

فيما يتعلق بالأبعاد الإقليمية للتنمية فإن اهتمام الدولة بالتعاون مع الدول العربية في مجال التجارة، سينعكس على قطاع النقل بحيث سيزيد الطلب على نقل البضائع بين الاقطار العربية المختلفة مما يتطلب الاهتمام بشبكات النقل الدولية سواء برية أو سكة حديد، مثال لذلك مشروع ربط شبكة السكك الحديدية المصرية بشمال إفريقيا.

من المتوقع أن تستمر المعونات الخارجية في التناقص وتظل تدفقات رأسمال الخاص الأجنبي محدودة، مما ينعكس بشكل مباشر في تركيز اهتمام الدولة على القطاعات الإنتاجية وتراجع اهتمامها بالقطاعات الخدمية مثل قطاع النقل.

تتركز مواجهة المشكلات البيئية في الداخل بيد الحكومة ودون جهد كافي لإشترك الشركات الخاصة في العمل على مواجهة المشكلات البيئية، وذلك نظراً لاتجاه هذه الشركات نحو استيراد التكنولوجيا الحديثة الرخيصة ودون الإهتمام بآثارها السلبية على البيئة.

- سيتزايد خضوع مصر في ظل هذا السيناريو للآليات الدولية للرقابة، مثل الرقابة من قبل صندوق النقد الدولي ومنظمة التجارة العالمية كمثال ذلك، فإن صندوق النقد الدولي قد وضع خطة لهيئة السكة الحديدية المصرية لمعاونتها على تحقيق التوازن بين الإيرادات والتكاليف وذلك حتى عام ٢٠٠٠.

- من المتوقع استمرار النمو العشوائي للمدن بما ينعكس بشكل سلبي على قطاع النقل، وتزايد مستمر لمشكلات المرور والاختناقات. مما يترتب عليه تدهور مستويات الخدمة المقدمة.

- من المتوقع تدهور مستويات الخدمة لمستخدمي النقل الجماعي بين المدن أو داخلها نظراً لإستمرار معدلات نمو السكان المرتفعة مع استمرار مشكلات الفقر والبطالة.

- مع تناقص رأس المال المستثمر في قطاع النقل لا سيما في المجالات التي تسيطر عليها الدولة كالسكك الحديدية والنقل النهري، فمن المتوقع أن ينعكس ذلك على تدهور مستويات الصيانة للإسطول والبنية الأساسية مما يترتب عليه زيادة الفجوة بين العرض من خدمة النقل والطلب عليه.

- من المتوقع في المرحلة القادمة أن يسير برنامج إستخدام مصادر الطاقة البديلة بشكل بطيء في تشغيل وسائل النقل، كإستخدام الغاز الطبيعي في النقل البرى.

من المتوقع ألا يحدث تكامل بين وسائل النقل في الفترة القادمة، وذلك نتيجة لعدم وجود خطة شاملة ومتكاملة لربط الوسائل بعضها ببعض كعدم وجود التكامل والتنسيق بين مترو الإنفاق وهيئة النقل العام فى النقل داخل القاهرة الكبرى.

- ضعف الرقابة على استخدام شبكات النقل وعدم توفر ضوابط وقوانين صارمة للتحكم فى ازدحام المرور والأحمال المسموح بها على الطرق بما يعكس بشكل سلبي على بنيه النقل والبيئة.

- من المتوقع استمرار عدم وجود ترابط كبير بين خطط قطاع النقل وباقي القطاعات الاقتصادية في الدولة كخطة قطاع الزراعة، والصناعة... الخ. وسينعكس ذلك على استمرار وجود الاختناقات الحالية وربما زيادة حدتها.

- يلاحظ أن أغلب إستثمارات الدولة (قطاع عام) ستركز في إنشاء وتطوير البنية الأساسية لمختلف الوسائل كالطرق، الموانئ، المطارات، السكة. مع تركيز أغلب إستثمارات القطاع الخاص في تطوير وتحديث الوحدات المتحركة.

- ومن المتوقع اضمحلال دور قطاع النقل النهري في حركة نقل البضائع، ما لم تتخذ الاجراءات لمواجهة ذلك من قبل الدولة، مع استمرار الدور

الرئيسى للطرق فى حركة نقل البضائع على الرغم من تأثيرها السلبى والضرار على البيئة.

- وبالنسبة للنقل الدولى سيستمر النقل البحرى فى أن يلعب الدور المهيمن فى حركة نقل البضائع بين الدول المختلفة، أما فى مجال نقل الركاب فستكون الغلبة للنقل الجوى يليه النقل البرى ثم البحرى.

- أما بالنسبة للنقل الداخلى للركاب فسيكون نصيب السكة الحديد فى حركة نقل الركاب بين المدن هو الأعلى مقارنة بالأتوبيس والسرفيس والسيارة الخاصة، وهذا يرجع إلى أن السكة الحديد هي أرخص وسيلة نقل جماعي مقارنة بالوسائل الأخرى.

- فى ضوء السيناريو المرجعي سيحدث تعديل جوهري فى أسلوب الإدارة المستخدم فى قطاع النقل، ولا سيما بالنسبة لشركات النقل التى يتم خصخصتها، وذلك لمواكبة سياسة الدولة فى عمليات الخصخصة، وازدياد المنافسة بين وسائل النقل.

- من المتوقع ان يستمر التوجه العالمى للدولة وذلك باستمرار اهتمام الدولة بتنمية الطرق الدولية وتطوير خطوط السكك الحديدية لربط مصر بدول المشرق العربى ودوليا باوروبا وكذلك الربط بدول المغرب العربى وذلك عن طريق انشاء مشروع خط الاسماعيلية - رفح - وربطه بخطوط السكك الحديدية فى سوريا والاردن وتركيا. وكذلك ربط مصر بلبيبا ودول المغرب العربى. بالاضافة الى تطوير البنية الاساسية للسكك الحديدية وشبكات الطرق وذلك لمواكبة متطلبات هذا الامتداد الدولى.

- ومن خلال التصور السابق وضعه لقطاع النقل في ظل هذا السيناريو نرى أن أولويات تشغيل الوسائل، وكذلك شكل الملكية يمكن أن يأخذ الصورة التي يوضحها الجدول التالي:

جدول (١٤١): الصورة العامة لقطاع النقل في ظل السيناريو المرجعي

بضائع			ركاب			نوع النقل
الاستثمارات	نوع الملكية	ترتيب الوسائل	الاستثمارات	نوع الملكية	ترتيب الوسائل	
عام ٦٥%	خاص	نقل على الطرق	عام ٨٠%	عام	سكة حديد	النقل الداخلي (بين المدن)
خاص ٣٥%	عام	سكة حديد	خاص ٢٠%	خاص+مشترك	الاتوبيس	
	خاص+مشترك	نهرى		خاص	سيارة خاصة	
عام ٧٠%	عام/خاص	بحري	عام ٧٠%	عام/خاص	جوي	النقل الدولي
خاص ٣٠%	خاص	بري	خاص ٣٠%	عام/خاص	بحري	
	عام/خاص	جوي		خاص	بري	

ثانياً: الصورة العامة لقطاع النقل في ظل سيناريو الرأسمالية الجديدة:

يعتمد هذا السيناريو بصفة رئيسية على الأخذ بمبدأ الحرية الفردية وكذلك بمبدأ الحرية الاقتصادية، وهو الأمر الهام في مجال الخدمات وخاصة قطاع النقل. ويتواجد بصورة واضحة في عديد من الدول الغربية التي تعتمد على مبدأ الحرية الاقتصادية المنظمة المعتمدة اعتماداً رئيسياً على القطاع الخاص الذي يقوم بالدور الأساسى، فى إطار آليات السوق. ومما لا شك فيه أن أصحاب هذا السيناريو يقرون بأنه لا بد وأن يظل للدولة دور وخاصة في تقديم الخدمات الأساسية التي قد يعزف عنها القطاع الخاص، مثل التعليم والصحة والأمن والقضاء والدفاع وكذلك إقامة بعض مشروعات البنية الأساسية ذات الأهمية

الاستراتيجية، إلى جانب منع قيام الاحتكارات وحماية البيئة والحفاظ على العدالة الاجتماعية إلى جانب الدور الرقابي بصورة عامة دون أية تدخل معوق لدور القطاع الخاص وبما يضمن التناغم المطلوب وبصورة فعالة.

ولاشك أن العدالة الاجتماعية قد تتحقق من خلال معطيات هذا السيناريو، وذلك في ضوء كفاءة حق كل فرد في ثمار عمله والعائد على ماله طالما كان مكتسباً بالطرق المشروعة وضمن حقوق الفقراء والضعفاء من خلال شبكة للأمان الاجتماعي وضمن الفرص المتكافئة للجميع. ومن خلال نظام ضريبي كفاء يكفل إعادة توزيع الدخل وتخفيف التفاوت في توزيع الثروة.

وتتلخص المرتكزات الأساسية التي يقوم عليها السيناريو^٢ فيما يلي:

القوى الأساسية الحاكمة هي تحالف من الرأسمالية المنتجة والشرائح العليا والوسطى من الطبقة المتوسطة وبعض الشرائح العمالية. يجمعها التحالف والإيمان بضرورة تحسين موقع مصر على الخريطة الدولية والخروج بالمجتمع من حالة التخلف إلى حالة التقدم، ومن حالة انخفاض الإنتاجية إلى حالة الكفاءة.

مجال أوسع للممارسة الديمقراطية في إطار الإيمان بأن إطلاق الحريات أمر ضروري لإطلاق طاقات الإبداع والتجديد. ومع إطلاق حرية الصحافة والاعتماد عليها كآلية للتصحيح، يكون هناك إلتزام بالتعددية الحزبية مع استمرار حظر إقامة أحزاب دينية. وتكون الفرصة متسعة لقيام ونشاط المنظمات غير الحكومية، خاصة في مجالات البيئة وحقوق الإنسان وتنمية المحليات.

^٢ إبراهيم العيسوي، وآخرون (١٩٩٨): بدايات الطرق البديلة إلى عام ٢٠٢٠، المرجع السابق.

تطور جذري للمؤسسة العلمية والتكنولوجية، بهدف الاستفادة من الإمكانيات والقدرات المتاحة، وسعيًا وراء نقل وإستيعاب التكنولوجيا المتطورة. يصاحب هذا زيادة في الإنفاق (العام والخاص) على البحث العلمي.

إعادة بناء جذرى للتعليم والثقافة، ومع سيطرة الدولة على سياسات التعليم سوف يلعب القطاع الخاص دوراً في نظام التعليم في إطار الالتزام بالتوجهات والمعايير المحددة من قبل الدولة.

تطور السياسات الصحية (خاصة في مجل القضاء على الأمراض المتوطنة) بهدف الإرتقاء بالانتاجية، مع الأخذ ببرنامج سكانى يهدف الى خفض معدل المواليد وبالتالي معدل النمو السكانى.

قبول العولمة كأمر واقع مع السعي للفوز بأسواق جديدة وتجنب الدخول في صدام مع المؤسسات والاتفاقيات الدولية. يصاحب هذا سعي نحو التكتل مع دول نامية أخرى لتشكل جماعات ضغط بهدف تحسين فرص تلك الدول.

يقتصر تدخل الدولة في الحياة الاقتصادية على التدخل غير المباشر من خلال سياسات اقتصادية كلية تهدف الى الحفاظ على التوازن الكلى للاقتصاد وتفادى التضخم والسيطرة على عجز الموازنة العامة للدولة.

تتولى الدولة مسؤولية إقامة مشروعات البنية الأساسية والمشروعات ذات الطابع الاستراتيجى والمشروعات التى يكون القطاع الخاص غير قادر على إقامتها.

يستمر برنامج الخصخصة، مع المراجعة المستمرة لاستبعاد المشروعات التى ترى الدولة ضرورة بقائها فى إطار الملكية العامة، إما لضرورتها للتنمية أو لاعتبارات الأمن القومى.

إقامة تكتلات اقتصادية إقليمية (مع استبعاد إسرائيل) ومع دول نامية أخرى.

في ضوء المرتكزات الأساسية لسيناريو الرأسمالية الجديدة، يمكن تصور الملامح العامة لقطاعات النقل على النحو الآتي:

على الرغم من أن استثمارات القطاع الخاص سيكون لها الدور القيادي في ظل هذا السيناريو، إلا أن الدولة سوف تحتفظ بالدور القيادي لعمليات التخطيط والتوجيه، سواء استخدمت لتحقيق هذا الدور الوسائل والأدوات المباشرة، وغير المباشرة.

بناء على الدور القيادي للدولة، تحدد أجهزة التخطيط مجموعة الطرق المطلوب الاستثمار فيها، في إطار تخطيط متكامل لشبكة الطرق المصرية.

يلعب القطاع الخاص الدور الرئيسي والأساسي في تمويل استثمارات الطرق الجديدة (عقود إمتياز) خاصة الطرق السريعة والرئيسية (مع إدخال نوعية الطرق الحرة)، وكذلك صيانتها وتجديدها طوال مدة الامتياز. وعند نهاية مدة الامتياز تؤول ملكية الطرق وما عليها من منشآت ثابتة إلى الدولة، والتي من المتوقع أن تقوم بمنحها إلى مستثمر آخر أو قطاع خاص آخر لإدارتها بموجب عقد لمدة معلومة، يقوم خلالها بتحصيل الإيرادات وتحمل نفقات الصيانة والتطوير طبقاً للعقد المبرم بينه وبين الدولة.

تتوسع الدولة (مستخدمة مواردها العامة) في تطوير وتحديث الشبكة الحالية، وتحويل جانب من الطرق السريعة والرئيسية إلى طرق ضرائبية (تخفيفاً لأعباء الصيانة والتطوير عن الموازنة العامة).

ينتج عن هذا توسيع ملحوظ في شبكة الطرق المصرية يعتمد على حد كبير على تمويل القطاع الخاص. وذلك لتلبية إحتياجات التوسع الاستثماري (صناعي، زراعي، تجاري) خاصة في المناطق الجديدة، وكذلك الزيادة في ملكية السيارات الخاصة.

يترتب على هذا زيادة في حجم الانفاق الاستثماري على الطرق بصفة عامة، ولكن في مرحلة لاحقة يتوقع انخفاض نصيب الطرق من استثمارات الموازنة العامة للدولة، مع تزايد الاستثمارات الممولة من قبل القطاع الخاص.

في إطار معطيات السيناريو الرأسمالي الجديد يتوقع أن يحدث تطور هائل في الطرق في جمهورية مصر العربية من حيث الأطوال والكفاءة، وذلك من خلال مشروعات تطوير الطرق بالسماح للقطاع الخاص بالمساهمة والدخول بنظام الـ BOT الذي يتيح بناء طرق جديدة وبكفاءة ومستوى خدمة Level of Service أفضل بكثير. مما يتيح خدمة نقلية تساهم بشكل مباشر في رفع كفاءة نظام النقل في الجمهورية، وخاصة مع تزايد الطلب على النقل سواء الركاب أو البضائع. ومن ثم فمن المتوقع في ظل هذا السيناريو الذي يتيح رؤوس أموال للاستثمار في الطرق أن تتحسن الطرق بصورة كبيرة جداً مما هي عليه الآن، خاصة مع توافر الباعث للربح وتحصيل الرسوم واستغلال الأراضي حول الطرق الجديدة والمحسنة الأمر الذي يشجع القطاع الخاص على الدخول والاستثمار بصورة نتيج استخدام تكنولوجيات عالية في تشييد وبناء الطرق وبما ينعكس على الارتقاء بكفاءة التشغيل.

في ظل هذا السيناريو سيحدد دور الدولة في دفع جميع المؤسسات المعنية بقطاع النقل على تنمية القطاع، من خلال نظام تنموي يوفر الفرص للقطاع

الخاص، ويهيئ المناخ لدخول المستثمرين في شتى مجالات خدمات النقل، وخاصة تلك التي تحتاج إلى رؤوس أموال تعجز الدولة عن توفيرها. هذا إلى جانب من السياسات المناسبة والتي تحقق التساغم بين جميع المهتمين والمستثمرين في النقل بما يفيد في النهاية نظام النقل ككل.

ومن ناحية أخرى فهناك بعض الوظائف التي ستقوم بها الدولة وهي الدور الرقابي أساساً فيما يتعلق بالرقابة على نواحي الأمان في النقل والآثار البيئية لوسائل النقل وكذلك البعد الاجتماعي من خلال ضمان وصول الخدمات النقلية لمحدودي الدخل والفقراء بما يضمن كفاءة حقهم في خدمات النقل المناسبة.

سوف تظل الطرق الداخلية (داخل المدن)، والطرق التي تربط التجمعات السكانية (القرى بالمراكز، المراكز بعواصم المحافظات، وجانب من طرق الربط بين المحافظات) مسؤولية الدولة، وتمول استثمارات صيانتها وتطويرها من الموارد العامة للدولة.

يترتب على هذا ارتفاع في متوسط نصيب الفرد من الطرق المرصوفة (أعلى منه في السيناريوهات الأخرى)، ويترتب أيضاً على هذا تحسن في نوعية الطرق بما ينعكس بشكل غير مباشر على تكاليف النقل (صيانة، استهلاك وقود وإطارات).

من المتوقع خصخصة جانب من شركات الدولة العاملة في مجال إنشاء ورصف الطرق في المرحلة الأولى لتشغيل هذا السيناريو (لإعتبرات السلامة والأمن على شبكة الطرق)، وفي مرحلة لاحقة سوف يتم خصخصة باقى شركات الدولة العاملة في هذا المجال.

من المتوقع أيضاً أن يكون هناك اهتمام كبير بالجوانب البيئية ذات الصلة بالطرق (حوادث، بيئية).

استمرار الاتجاه نحو خصخصة صناعة النقل البحري (الأسطول، والبنية الأساسية)، وتكون خصخصة الأسطول من خلال دعم الاتجاه الحالي للتملك وتشغيل القطاع الخاص لوحدات النقل البري؛ ولكن من غير المتوقع خصخصة شركات الدولة العاملة في مجال النقل البحري، إذ تحتاج الدولة لنوع من التواجد في هذا القطاع لتنميته.

توجد شركات أكبر حجماً للنقل البحري، وتناقص عدد ودور الشركات الصغيرة الحالية، إما عن طريق الدمج أو الخروج من السوق، وسوف يترتب على هذا نوعاً من التطوير والتحديث للأسطول الوطني.

يترتب على هذا تزايد حجم المنقول، وبالتالي تزايد دور الأسطول الوطني في نقل التجارة الخارجية؛ ولكن ليس بحجم كبير، إذ لا بد من المساندة والدعم الحكومي، نظراً لطبيعة صناعة النقل البحري من حيث الاحتياج إلى استثمارات رأسمالية كبيرة قد يعجز القطاع الخاص في المرحلة الراهنة عن الوفاء بها، ولا بد للدولة في ظل هذا السيناريو ومن أجل تدعيمه أن تقدم نوعاً من الدعم والحماية لإملاك وصناعة السفن بهدف تطوير وتنمية الأسطول الوطني. هذه السياسات للدعم والحماية موجودة ومطبقة في العديد من دول العالم على اختلاف نظمها الاقتصادية، مثال ذلك.

- نقل نسبة من التجارة الخارجية بسفن الأسطول الوطني.
- منح شركات النقل البحري قروضاً ميسرة لبناء وإملاك سفن حديثة.

- إعفاء شركات النقل البحري من الضرائب (كلياً أو جزئياً) خلال فترة سداد قروض تمويل إمتلاك سفن حديثة.

من غير المتوقع تغيير شروط التسجيل (مصر ليست من دول التسجيل الحر)، ولكن من المتوقع ان يكون للتسهيلات الحكومية الممنوحة لسفن التسجيل الوطنى دوراً فى زيادة دور الأسطول الوطنى فى نقل التجارة الخارجية المصرية.

مع نجاح تجربة استثمار القطاع الخاص فى إنشاء الموانى، من المتوقع التوسع فى هذه التجربة بالسماح للقطاع الخاص بالاستثمار فى الموانى الحالية. ولكن من غير المتوقع حدوث تغيير فى ملكية الدولة للموانى البحرية.

الاتجاه نحو خصخصة خدمات الموانى لفتح باب المنافسة بين الشركات المختلفة، ويترتب على هذا التحسن فى مستوى الخدمات.

من المتوقع ان تقدم الدولة نوعاً من الدعم غير المباشر (فى صورة تسهيلات) لقطاع النقل البحرى لتحقيق قدرة تنافسية كجزء من السياسة العامة للدولة، إلا أن هذا الدعم سوف يكون مقدراً من حيث الحجم والفترة الزمنية بالقدر لاحداث الأثر المطلوب، ومن المتوقع أن يؤدي هذا إلى نتائج إيجابية لكل من الأسطول والموانى.

من المتوقع زيادة الاهتمام بالقضايا البيئية المتعلقة بالنقل البحرى والمحافظة على البيئة البحرية.

- لا تغيير فى شكل الملكية الخاصة بقناة السويس.

تستمر أعمال تطوير المجرى الملاحي ليصل الى ٧٢ قدم مع علم ٢٠١٠، وبالتالي تصبح القناة قادرة على استيعاب السفن وناقلات البترول الجارى بناؤها حالياً بحمولات ٣٠٠-٣٥٠ ألف طن بغاطس ٧٠-٧٢ قدم. مع استمرار عمليات تطوير الأمن وسلامة الملاحة فى القناة، ويترتب على هذا تزايد فى إيرادات القناة، وفى جميع الأحوال فإنه (كما هو الحال فى الخطة الحالية) سيكون تمويل الاستثمارات ذاتياً.

قد يتيح السيناريو الرأسمالى مزيداً من انتقال التكنولوجيا Technology Transfer، وذلك من خلال قيام القطاع الخاص باستقدام واستحداث طرق تقدم الخدمات التكنولوجية وارسال البعثات التدريبية فى الخارج. هذا إلى جانب قيام القطاع الخاص بتوفير رؤوس الأموال لأجراء الأبحاث المحلية فى المعامل وتطوير سبل الإنتاج وفنون تقديم الخدمات من خلال هذه الأبحاث التى يقوم بها ذوي الخبرة من المهندسين والعلماء فى مجال النقل، الأمر الذى يجعل ويولد قاعدة من التكنولوجيات والـ Know How التى قد تحسن الأداء وتطور قطاع النقل بصورة كبيرة. هذا إلى جانب توافر رؤوس الأموال لإجراء الدراسات والبحوث التى تعطى مؤشرات لمدى التحسن من عدمه فى قطاع النقل ولرصد الوضع واقتراح السياسات اللازمة لأى خلل قد يحدث.

مما لا شك فيه أن اتجاه المجتمع نحو زيادة دور القطاع الخاص والمنافسة الشديدة سيؤدي الى زيادة دور قطاع النقل عامة ونقل البضائع خاصة.

ومن ثم فإن قطاع النقل سيكون له الدور المستزايد فى الناتج المحلى الاجمالي واستيعاب العمالة، خاصة مع احتمالات تزايد فرص الاستثمارات ودخول القطاع الخاص بتقل فى مشروعات النقل (ركاب أم بضائع) مثل مشروعات الطرق BOOT ومشروعات نقل البضائع باللوريات وشركات تقديم

الخدمات المعاونة مثل شركات الشحن والتفريغ وتوكيلات النقل البحري الدولي
.Freight Forwards

يتيح هذا السنياريو تزايد دور النقل بالحاويات وخاصة النقل الدولي من وإلى الدولة. هذا إلى جانب تزايد التزاوج بين وسائل النقل Combined Transport للاستفادة من مميزات كل وسيلة، مثل التزاوج بين اللوريات والسكك الحديدية من خلال نظام الـ Piggy Back للاستفادة من كل من مميزات الطرق والسكة الحديدية. هذا إلى جانب انشاء مراكز شحن وتفريغ داخلية وخاصة في المدن الجديدة والتي سيقوم بها القطاع الخاص باستثمارات كبيرة وبتكنولوجيا حديثة.

إن تزايد دور القطاع الخاص في مجال النقل سيصبح المحرك الأساسي للخدمات، وسيؤدي إلى مزيد من التنافس وخاصة في مجال النقل بين المدن للركاب حيث ستزداد المنافسة بين كل من التاكس والسكك الحديدية والاتوبيس، إلى جانب التزايد الشديد في المنافسة في نقل البضائع وخاصة النقل باللوريات، هذا إلى جانب توافر الفرص لدخول مشغلين أجانب في مجال نقل البضائع والركاب على الطرق، وذلك في ضوء اتفاقية التجارة في الخدمات GATS مما سيزيد من التنافس على تقديم الخدمات، وقد يعكس ذلك على تحسين مستوى خدمات النقل بصفة عامة.

قد يحدث نوع من أنواع التكامل والتناغم بين وسائل النقل خاصة في مجال ونقل الركاب واستخدام تذاكر الركوب الأكثر من وسيلة في ضوء استحداث نظم تكنولوجية وإدارية تساعد على تحسين الخدمة للعميل وتقليل حدة المنافسة بين الوسائل المقدمة للخدمة.

يمثل البعد الاقليمي بعداً كبيراً في هذا السيناريو، ذلك ان المرتكزات الاساسية للسيناريو تقوم على الانفتاح الكبير على العالم الخارجى مع تعاظم دور رأس المال المحلى والاجنبى، وفى ظل هذا تؤمن الدولة بأهمية التكامل على المحور العربى الافريقى لتشكيل جماعات مواجهه لتعاظم دور العولمة. وفى هذا الاطار سوف يكون السعى نحو التكامل الاقتصادى العربى والافريقى، وسينتج عن هذا السعى تكامل شبكات النقل بين الدول المجاورة، بما فى ذلك الدول العربية وكذلك الدول الافريقية.

ويعد الاهتمام باستكمال الطريق الساحلى الدولى خطوة فى هذا السياق لربط دول المغرب العربى مع مصر من ناحيه، وربط مصر مع دول المشرق العربى من ناحية اخرى. اضافة الى هذا ما يجرى من تطوير لشبكة السكك الحديدية فى مصر بما يمهد لربطها مع شبكات السكك الحديدية المجاورة فى اطار التعاون الاقليمي والدولى.

وتلخص الجداول التالية الصورة العامة لقطاع النقل فى ظل سيناريو الرأسمالية الجديدة:

جدول (١٤٢): خصائص قطاع النقل فى ظل سيناريو الرأسمالية الجديدة

الخصائص/ نوع النقل	الترتيب حسب الأهمية	الملكية	الأولوية	الاستثمارات
النقل الداخلى	السيارة الخاصة	قطاع خاص	الركاب	خاص %٦٥
	التاكس السكك الحديدية اللوريات النقل النهري	قطاع خاص قطاع عام + مشترك قطاع خاص قطاع خاص خاص + عام	البضائع	عام %٣٥
النقل الدولى	النقل الجوى النقل على الطرق النقل البحرى	قطاع عام / خاص قطاع خاص قطاع عام / خاص	ركاب بضائع	خاص ٥٠% عام ٥٠%

جدول (١٤٣): صورة قطاع النقل الداخلي في ظل السيناريو الرأسمالية الجديدة.(الركاب)

التحديات المتوقعة	جودة الخدمة	كفاءة النقل	المنافسة مع الوسائل الأخرى	نصيب الوسيلة	الوسيلة
التكنولوجيا	معتدلة	أعلى من الآن	شديدة	متزايدة	السيارة الخاصة
الحوادث	معتدلة	تتحسن	شديدة	متزايد	التاكسي
رؤوس الأموال للاستثمار	معتدلة	تتحسن	شديدة	معتدلة	
التكنولوجيا، رؤوس الأموال	افضل من الآن	تتحسن	شديدة	معتدلة وقد يتناقص في المسافات القصيرة	الأتوبيس

جدول (١٤٤): صورة قطاع النقل الداخلي في ظل سيناريو الرأسمالية الجديدة (البضائع)

التحديات المتوقعة	جودة الخدمة	كفاءة النقل	المنافسة مع الوسائل الأخرى	نصيب الوسيلة	الوسيلة
التكنولوجيا، الحوادث	متحسنة	تتحسن	شديدة	متزايدة بشدة	اللوريات
رؤوس الأموال للاستثمار	تتحسن	تتحسن	شديدة	تستمر بنفس النصيب أو أفضل قليلاً	السكك الحديدية
توافر رؤوس الأموال والتكنولوجيا	تحسن ضئيل	تحسن ضئيل	يلاقى منافسة شديدة من الطرق	تستمر بنفس النصيب	النقل النهري

ثالثاً: الصورة العامة لقطاع النقل فى ظل سيناريو الاشتراكية الجديدة:

يقدم هذا السيناريو مشروع إشتراكى مطور يستمد مرجعيته من الدروس المستفادة من خبرة الدول الاشتراكية فى بناء نظمها الاقتصادية، ويرتكز السيناريو على مجموعة من المبادئ أهمها:

تلعب الدولة دوراً فعالاً فى إعادة توزيع الثروة والدخل وتذويب الفوارق بين الطبقات وذلك من خلال توجيه الدولة لنشاط المشروعات العامة كالنقل وعناصر البنية الأساسية الأخرى، وبما يخدم الطبقات الفقيرة.

يعتبر التراكم الرأسمالى والتراكم المعرفى محددان أساسيان للتقدم فى هذا السيناريو، ومن ثم فإن السعى للتقدم الاقتصادى وبناء القدرة التنافسية على التطوير التكنولوجى والتدريب.

الاهتمام بأشكال النقل التى تخدم عمليات تنمية المنتجات التى تغزو بها الدولة الاسواق الخارجية استناداً الى مزايا تنافسية تعتمد بشكل كبير على البحث والتطور فى ضوء استراتيجية عامة للتنمية الاقتصادية بعيداً عن شروط منظمة التجارة العالمية WTO أو أى اتفاقيات دولية أخرى.

تركز التنمية فى هذا السيناريو على دور التصنيع فى هيكلة الاقتصاد القومى، ومن ثم أهمية تطوير وسائل نقل البضائع الرخيصة كالنقل البحرى، والنهرى، والنقل بالسكك الحديدية.

^٤ إبراهيم العيسوى وآخرون (١٩٩٨): بدايات الطرق البديلة إلى عام ٢٠٢٠، الشروط الابتدائية للسيناريوهات لمشروع مصر ٢٠٢٠، أوراق مصر ٢٠٢٠، منتدى العالم الثالث، مرجع سبق

تعدد صور الملكية الاجتماعية لوسائل النقل، مع الاحتفاظ للتخطيط بالدور المحورى فى توزيع استثمارات القطاع.

تضييق الآثار الخارجية لوسائل النقل ومشروعاته (الحوادث- التلوث - الضوضاء... الخ) لتكون عند حدودها الدنيا وبما يعظم العوائد الاجتماعية للقطاع.

وفى ضوء هذه المبادئ يمكن تصور الملامح العامة لقطاع النقل فى ظل سيناريو الاشتراكية الجديدة على النحو التالى:

تلعب الدولة دوراً قيادياً فى توجيه الموارد والتشغيل فى قطاع النقل ضمن خطة قومية شاملة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، تهدف إلى تحقيق أعلى درجة من الكفاءة فى استغلال موارد المجتمع وتحقيق أكبر قدر ممكن من العدالة الاجتماعية.

وتتعدد ملامح هذا الدور فى النواحي الآتية:

استراتيجية عامة لتنمية قطاع النقل تأخذ فى الاعتبار الموارد المتاحة والاحتياجات الفعلية للمجتمع، وتقوم على أولويات تحددتها القدرات الاقتصادية والفنية وبما يتفق والموارد المتاحة واحتياجات القطاعات الاقتصادية والاجتماعية للنقل كأحد مدخلات الانتاج والتوزيع فى هذه القطاعات.

تنمية قطاع النقل كجزء من استراتيجية عامة للتنمية الاقتصادية والمكانية. وبما يعمل على إعادة استغلال المناطق الصحراوية مع الحفاظ على الخصوصيات الطبيعية والسياحية لهذه المناطق الجديدة.

إعادة تشكيل نمط قطاع النقل بما يعمل على الاستغلال الأمثل لاستخدامات الاراضي فى صورها المختلفة.

تلعب الجمعيات التعاونية للنقل دوراً مؤثراً ومسانداً لدور الدولة في تنفيذ خططها التنموية وتساند مشغلي وسائل النقل في استغلال الامكانيات المتاحة لديهم، وتسويق خدمات النقل وزيادة قدرات العاملين على الاستفادة من التطورات التكنولوجية في مجال النقل.

وضع سياسة سعرية توازن بين احتياجات المجتمع ومصالح مشغلي وسائل النقل، وتكون أداة التوجيه للموارد وتحقيق أهداف قطاع النقل وبما يضمن افضل استخدام للموارد المتاحة.

دعم القدرات التنافسية لقطاع النقل داخلياً وخارجياً من خلال التدخل لتحسين ظروف وشروط التشغيل عن طريق الرقابة وتوفير وسائل التمويل المناسبة. هذا بالإضافة إلى تقديم برامج التدريب المناسبة وتوفير بيئة تكنولوجية مواتية وبما يعمل على توفير خدمات النقل التي تتلائم والاحتياجات المتغيرة في سوق النقل المحلى والدولى.

التعامل مع الاتفاقيات الدولية التي تنظم حركة النقل الدولي وبما يعظم دور الأساطيل المصرية في نقل حركة التجارة الدولية، مع الاستفادة من امكانيات الدعم الفنى والتكنولوجى وتطوير القدرات المحلية وتعظيم الاستفادة من الاندماج في السوق العالمى.

التدخل في رسم خطط تشغيل أساطيل النقل لصالح صيانة النظام البيئى والتعامل مع الموارد على اساس مفهوم التنمية المستدامة، بمعنى أن تأخذ مشروعات النقل الآثار البيئية في حساباتها عند حساب الجدوى الاقتصادية لهذه المشروعات وفى هذا الإطار يمكن التقيد بالضوابط التالية:

- وضع ضوابط ومعايير قومية للتشغيل على شبكات النقل. وبما يضمن سلامة الافراد والبيئة.
- استخدام وسائل النقل الصديقة للبيئة كالنقل النهري والسكك الحديدية وتقليص دور وسائل النقل الأخرى "كالنقل البرى على الطرق".
- التوسع في استخدام الوقود النظيف في عمليات التشغيل.
- اتباع سياسات تكنولوجية تقلل من استهلاك الطاقة والانبعاثات والضوضاء.
- التكامل فيما بين وسائل النقل وبما يحد من درجات استخدام السيارة الخاصة.
- اعطاء الأولوية لوسائل النقل الجماعي عند استخدام شبكات النقل.
- زيادة فاعلية عمليات تنظيم النقل والمرور برفع كفاءة القائمين بذلك عن طريق التدريب.
- التدخل لصالح صيانة بنية ووسائل النقل والبيئة المحيطة وذلك عن طريق:
 - تحقيق التنمية المتكاملة لوسائل النقل والتشغيل على اساس التكامل وليس التنافس ويحسب اقتصاديات التشغيل الخاصة بكل وسيلة .
 - حماية شبكات النقل (الطرق - الخطوط الحديدية - المجاري المائية - المطارات) عن طريق تنفيذ برامج الصيانة فى مواعيدها المحددة ورقابة عمليات التنفيذ.
 - وضع ضوابط خاصة باستخدام شبكات النقل مثل الاحمال المسموح بها وطاقة حجم المرور المسموح به ... الخ وبما يحافظ على بيئة النقل المتاحة.

- زيادة الوعي المرورى لدى مستخدمى شبكات النقل لمنع الاختناقات والحوادث.
- تطبيق القوانين الخاصة بالمرور وبشكل صارم للحفاظ على بنية النقل البيئية.
- التكامل بين مشروعات النقل ومشروعات استخدامات الاراضى الاخرى.
- تخصيص النقلات ونوع المنقول على وسائل النقل بحسب تناسبية الوسيلة واقتصاديات التشغيل.

الاهتمام بشبكات النقل بين مصر والدول العربية لصالح زيادة فرص التصدير للدول العربية فى حالة تحقق التكامل الاقتصادى العربى.

التدخل لاعادة تأهيل وتدريب العمالة فى قطاع النقل بحيث يستجيب نظام النقل للاحتياجات المتغيرة والمتزايدة لقطاعات الاقتصاد القومى، وخاصة قطاع التصدير والتجارة الخارجية وقطاع السياحة مع الأخذ فى الاعتبار مبدأ القضاء على البطالة بكل أنواعها من بين الأولويات التى تسعى خطة التنمية للقضاء عليها.

وضع برنامج وطنى لمسوحات النقل لتقدير الاحتياجات المستقبلية من وسائل وشبكات النقل بكافة أنواعها فى ضوء خطط الدولة الزراعية والصناعية، والسياحية والتجارية، والامنية، والعسكرية... الخ. مع ضمان عدم تعارض برامج تنمية قطاع النقل مع برامج تنمية القطاعات الاخرى.

توفر الدولة الموارد اللازمة للاستثمار في مشروعات البنية الأساسية للنقل وصيانة هذه البنية مثل شبكات الطرق، والمجاري الملاحية، والمطارات، والموانئ .. الخ. مع فتح الباب أمام الاستثمارات الخاصة في أنشطة التشغيل والتسويق والتخزين وتصنيع وتشغيل الحاويات والمبرادات في ظل الضوابط والقواعد التي تضعها الدولة.

طبقاً لآليات هذا السيناريو فإن الفائض الاقتصادي الذي يتولد في القطاع سيتم إنفاقه أو إعادة استثماره على خطط ومشروعات تطوير وتنمية القطاع.

تتوجه معظم برامج التنمية الى الداخل ومن ثم فمن المتوقع أن تتحسن كثيراً كفاءة النقل الداخلي، كما قد تنشط الصناعات المحلية الخاصة بإنتاج وسائل النقل، وخاصة صناعة إنتاج الوحدات المتحركة لنقل البضائع وإن كانت تقل في مواصفاتها عن المثليل الاجنبي.

يحتل البعد الاقليمي مساحة صغيرة في هذا السيناريو، حيث يكون التركيز على التكامل في حدود المنطقة العربية والتعاون مع الدول التي تقترب نظمها الاقتصادية من النظام الاشتراكي، وستكون مشروعات النقل المشتركة في اضيق الحدود.

ولاشك أن هذه الصورة العامة لقطاع النقل في ظل السيناريو الاشتراكي المطور ستعكس على شكل الملكية وكذلك أولويات تشغيل الوسائل المختلفة للنقل (جماعي - خاص)، ونوع وسيلة النقل التي يتم التأكيد عليها، وكذلك نوع المنقول من ناحية الأولويات (ركاب - بضائع) ... الخ.

ويخلص الجدول التالي الخصائص السابقة لقطاع النقل في ضوء سيناريو الاشتراكية الجديدة:

دول رقم (١٤٥): خصائص قطاع النقل في ظل سيناريو الاشتراكية الجديد

نوع النقل / الخصائص	ترتيب الوسائل حسب الأهمية	نوع الملكية الغالبة	أولويات المنقول	توزيع الاستثمارات
النقل الداخلي	السكك الحديدية الاتوبيس النقل النهري العربة الخاصة	قطاع عام الجمعيات التعاونية القطاع الخاص	البضائع الركاب	٧٠% قطاع عام وتعاوني ٣٠% قطاع خاص
النقل الدولي	النقل المائي النقل البرى على الطرق النقل الجوى	ملكية عامة ملكية تعاونية قطاع خاص	البضائع الركاب	٩٠% قطاع عام وتعاوني ١٠% قطاع خاص

ويجب ملاحظة أنه غالباً ما ستتركز استثمارات القطاع الخاص في تشغيل المركبات في المسافات القصيرة داخل المدن، بالإضافة الى تقديم بعض الخدمات داخل مركبات النقل السياحي والنقل الفاخر مثل تقديم المأكولات والمشروبات.

رابعاً: صورة مقارنة لوضع قطاع النقل في ظل السيناريوهات الثلاث:

يوضح هذا الجزء الصورة العامة لقطاع النقل في وضع مقارن في ظل السيناريوهات من ناحية اولوية الملكية، وتوزيع الاستثمارات وموقف الكفاءة، وذلك لكل من قطاعى الركاب والبضائع وكذلك توضيح موقف استثمارات النقل في ظل السيناريوهات البديلة، والتعرف على موقف السيناريوهات الثلاث تجاه قضايا النقل المختلفة.

١-اولوية الملكية وتوزيع الاستثمارات وموقف الكفاءة:

يوضح الجدول التالي الصورة العامة لقطاع النقل من ناحية الملكية وتوزيع

الاستثمارات وموقف الكفاءة:

جدول رقم (١٤٦) : مقارنة الصورة العامة لقطاع النقل في ظل السيناريوهات الثلاث

١- صورة قطاع النقل في ظل السيناريو المرجعي

		بضائع		ركاب			
نوع النقل	أولوية الملكية	توزيع الاستثمارات	موقف الكفاءة	أولوية الملكية	توزيع الاستثمارات	موقف الكفاءة	نوع النقل
النقل بين المدن	سكك حديدية، ملكية عامة.	عام ٨٠% خاص ٢٠%	تتحسن تتحسن تتحسن مع وجود الاختناقات	سكك حديدية - ملكية عامة.	عام ٨٠% خاص ٢٠%	تتحسن تتحسن تتحسن مع وجود الاختناقات	
	النقل بالأتوبيس، ملكية مشتركة .			النقل بالأتوبيس، ملكية مشتركة .			
	النقل بالسيارة - ملكية خاصة			النقل بالسيارة - ملكية خاصة			
النقل الخارجي	جوي - عام/خاص	عام ٧٠% خاص ٣٠%	تتحسن تتحسن تتحسن	بحري - عام/خاص	عام ٧٠% خاص ٣٠%	تتحسن تتحسن تتحسن	
	بحري - عام/خاص			بحري - عام/خاص			
	جوي - عام/خاص			جوي - عام/خاص			
موقف الكفاءة	تتحسن بصورة ملحوظة	عام ٦٥% خاص ٣٥%	سكك حديدية - عام النقل على الطرق - خاص نقل نهري - خاص + مشترك	تتحسن بصورة ملحوظة	عام ٦٥% خاص ٣٥%	سكك حديدية - عام النقل على الطرق - خاص نقل نهري - خاص + مشترك	
	تتحسن بصورة ملحوظة			تتحسن بصورة ملحوظة			
	تتحسن بصورة ملحوظة			تتحسن بصورة ملحوظة			

تابع جدول (١٤٦) السابق

ب - الصور العامة لقطاع النقل في ظل سيناريو الاستجابة الجديدة

بضع		ركب		نوع النقل	
تتحسن	عام ٥٠%	سكك حديد - عام	تتحسن	عام ٢٥%	النقل بين المدن
تتحسن	خاص ٥٠%	نهرى - عام/خاص	تتحسن	خاص ٦٥%	السيارة - ملكية خاصة - الاتوبيس - ملكية خاصة
تتحسن بصورة ملحوظة		جوي - خاص	تتحسن		السكة الحديد ملكية عامة + مشتركة
تتحسن	عام ٥٠%	بحري - عام/خاص	تتحسن	عام ٤٠%	جوي - عام/خاص
تتحسن بعض الشيء	خاص ٥٠%	بري - خاص	تتحسن	خاص ٦٠%	بحري - عام/خاص
تتحسن		جوي - عام/خاص	تتحسن بصورة ملحوظة		بري - خاص
ج - الصورة العامة لقطاع النقل في ظل سيناريو الاستجابة الجديدة					
تتحسن	عام ٧٠%	سكك حديد - عام	تتحسن بصورة واضحة	عام ٧٠%	النقل بين المدن
تتحسن بصورة ملحوظة	خاص ٣٠%	الذريات - عام/خاص	تتحسن	خاص ٣٠%	سكك حديدية - قطاع عام
تتحسن بعض الشيء		النهرى - عام/خاص	تتحسن		بري على الطرق - عام/خاص
تتحسن	عام ٩٠%	بحري - عام/خاص	تتحسن	عام ٨٠%	بحري - ملكية عامة
تتحسن	خاص ١٠%	بري - عام/خاص	تتحسن مع وجود اختناقات	خاص ٢٠%	بري على الطرق - عام/خاص
قد تتحسن		جوي - عام	تتحسن		جوي - عام/خاص

٢- موقف إستثمارات النقل فى ظل السيناريوهات البديلة :

١-٢ - السيناريو المرجعى:

لقد بلغت استثمارات النقل ما يقرب من ٢ مليار فى عام ٩٨ / ١٩٩٩. وحيث ان السيناريو المرجعى يعتبر بمثابة امتداد للوضع الراهن، وهناك محاولات من قبل الدولة للارتقاء بمستوى خدمات النقل وخاصة فى مناطق التنمية الجديدة ومحاولات الاندماج فى النظام العالمى الجديد بصورة او بأخرى، اذ من المتوقع ادخال خدمة القطار فائق السرعة (٣٠٠ كم / ساعة). وكذلك تطوير ميناء بورسعيد وذلك بأحتوائه على رصيف طوله ١٢٠٠ كم كمرحلة اولى، وربط شبكة الطرق الملاحية بالموانى البحرية، وتطوير شبكات الطرق لتصل اطوالها إلى ٥٠ الف كم فى بداية تطبيق السيناريو، بالاضافة إلى تطوير المطارات. وذلك يقتضى مضاعفة استثمارات النقل عند بدء تنفيذ هذا السيناريو لتصل الاستثمارات الى ٤ مليار جنيه.

٢-٢ - سيناريو الرأسمالية الجديدة:

يمثل هذا السيناريو نقلة كبيرة نحو تطبيق شروط التنافسية بشكل واسع، والانفتاح على العالم المتقدم، واستيراد التكنولوجيا والاستفادة من تجارب الدول المتقدمة فى مجال نظم النقل وتكنولوجياه، اذ من المزمع ادخال خدمة الموانى الجافة لشحن الحاويات لتنشيط حركة نقل البضائع بالسكك الحديدية، وتطوير الملاحة النيلية ليلاً والتوسع فى انشاء المراسى النهرية التى تستقبل الحاويات وسائر انواع البضائع. هذا بالاضافة إلى تطوير ميناء بورسعيد ليصبح ميناء محورى وذلك بأحتوائه على رصيف طوله ٢٤٠٠ متر فى سنة ٢٠٠٧ لكى

يستوعب حاويات كبيرة من المتوقع ان يصل عددها إلى ما يقرب من ٤ مليون حاوية. ومن المتوقع ان يصل عدد الارصفة إلى ١٦٩ رصيف عام ٢٠١٧. وكذلك ربط شبكة الطرق الملاحية بالموانى البحرية والتوسع فى مشروعات النقل النهري والسكك الحديدية لخدمة المشروعات الكبرى مثل توشكى عند المجرى النهري الجديد، ومشروعات شرق الدلتا وشمال سيناء وغيرها. وسيترتب على هذا الوضع الاهتمام بشبكات الطرق والسكك الحديدية وتدعيم قوتها البنىاوية وتوسيع الشبكة لتربط بين المدن القديمة والمدن الجديدة والامتداد بها دولياً، وذلك لتنتمشى مع هذه التطورات الداخلية والعالمية، اذ من المتوقع ان يصل عدد المركبات إلى ٣٨٦٣ الف مركبة فى بداية تطبيق السيناريو.

ولا شك ان ذلك يتطلب استثمارات كبيرة فى مجال تحسين شبكات النقل لتعكس الارتقاء بكفاءة اداء الاقتصاد القومى ككل وهذا يتطلب ان تصل استثمارات النقل الى ما يزيد عن اربعة اضعاف الاستثمارات الحالية ليقترب حجم الاستثمار من ٨ مليار جنيه. ويقوم القطاع الخاص بتنفيذ ما يزيد عن ٩٠% من هذه الاستثمارات.

٢-٣- سيناريو الاشتراكية الجديدة:

يرتكز هذا السيناريو على وجود خطة قوميه يتم من خلالها تنسيق استثمارات النقل فى ضوء احتياجات القطاعات الاخرى لخدمات النقل. ويتركز الاهتمام على تحسين الشبكة الداخليه للنقل، وسيتم التركيز بصفة رئيسية على استخدام السكك الحديدية كوسيلة لنقل البضائع والركاب سواء داخل المدن او بين المدن، ومن المتوقع تطوير شركة سيماف لانتاج عربات نقل الركاب والبضائع الخاصة بالسكك الحديدية انطلاقاً من مبدأ الاعتماد على الموارد المحلية، بجانب

استخدام وسائل النقل الجماعية الأخرى مثل الأتوبيس والمينى باص والميكروباص، وسيكون هناك استخدام محدود للعربة الخاصة، وستكون فرص الامتداد بالشبكة دولياً محدودة، ومن ثم فإن حجم الاستثمار المطلوب سيكون أقل منه في حالة سيناريو الرأسمالية الجديدة وأكبر قليلاً منه في حالة السيناريو المرجعي لتصل إلى ما يقرب من ٥ مليار جنيه.

٣- موقف السيناريوهات الثلاث اتجاه القضايا المختلفة للنقل:

يوضح الجدول التالي موقف كل من السيناريو المرجعي، وسيناريو الرأسمالية الجديدة، وسيناريو الاشتراكية الجديدة تجاه قضايا النقل المختلفة:

جدول رقم (١٤٧): موقف السيناريوهات من قضايا النقل المختلفة

م	القضايا	السيناريو المرجعي	سيناريو الرأسمالية الجديدة	سيناريو الاشتراكية الجديدة
١	الازدحام المروري داخل المدن	مستمر، مع تزايد حدتها لدخول القطاع الخاص والتنافس في مجال النقل الداخلي.	تزايد حدتها مع تزايد ملكية السيارة الخاصة.	تكون أقل حدة لغلبة النقل العام على هيكل وسائل النقل في مصر.
٢	مشاكل تلوث البيئة	تزايد حدتها مع تزايد حدة الازدحام المروري داخل المدن مع تزايد الوعي بأهمية معالجة المشاكل البيئية.	تزايد حدتها مع تزايد ملكية السيارة الخاصة، وهناك ادراك متزايد بأهمية ضرورة معالجة المشاكل البيئية، مع إمكانية توفير تقنيات لمعالجتها.	ستكون حدة المشكلة أقل نظراً لغلبة النقل العام.

م	القضايا	السيناريو المرجعي	سيناريو الرأسمالية الجديدة	سيناريو الاشتراكية الجديدة
٣	تكامل الوسائل	لا يوجد تكامل بين الوسائل على الرغم من وجود محاولات لاحداث التكامل.	لا يوجد تكامل بين الوسائل وان كانت محاولات احداث التكامل ستكون اكبر منها فى حالة السيناريو المرجعي.	احتمالات التكامل بين الوسائل اكبر منها فى حالة السيناريو هين السابقين.
٤	قصور الاستثمار	هناك قصور فى تمويل استثمارات النقل ولكن تحاول الدولة التغلب عليه من خلال تعظيم دور القطاع الخاص فى تمويل مشروعات النقل	سنتغلب الدولة جزئياً على تمويل هذه المشروعات من خلال الاستفادة برأس المال المحلى والخارجى الخاص.	تتزايد حدة مشكلة نقص الاستثمارات نظراً لاعتماد الدولة على موارد التمويل العام.
٥	الحوادث	تستمر المشكلة فى التواجد مع زيادة الوعى باهمية التغلب عليها وتبذل محاولات للامثال من حداثها.	تستمر المشكلة فى التواجد وتزايد حداثها فى حالة النقل داخل المدن بسبب زيادة ملكية السيارات، ولكن من المتوقع ان تقل حداثها على الطرق بين المدن نظراً لاتجاه الدولة الى تطوير الشبكة طبقاً للمواصفات الحديثة.	تستمر فى التواجد فى كل من النقل داخل المدن وخارج المدن.

م	القضايا	السيناريو المرجعي	سيناريو الرأسمالية الجديدة	سيناريو الاشتراكية الجديدة
٦	درجة الاستخدام (الانتفاع بالموارد المتاحة)	يستمر الاتجاه الحالي لعدم الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة بسبب غلبة الأسلوب الإداري الحالي.	من الممكن ان يتحقق استخدام افضل للموارد بسبب غلبة الأسلوب الإداري للقطاع الخاص.	يستمر الاتجاه الحالي وقد تدهور بسبب البيروقراطية الحكومية.
٧	البحوث والتدريب	يستمر الدور الحالي المتواضع للبحوث مع الاتجاه نحو زيادة الاهتمام بالبحث العلمي نظراً لتعاظم دور القطاع الخاص.	يتزايد الاهتمام بالبحث العلمي والتدريب مع اهتمام الدولة بادخال التقنيات الحديثة.	دور ضئيل للبحث العلمي نظراً لقصور الموارد المالية.
٨	استخدامات الاراضى	من المتوقع غياب تنسيق بين أنشطة استخدامات الاراضى الاخرى، واستخدامات النقل.	سيكون هناك قدر من التنسيق بين أنشطة النقل واستخدامات الاراضى وذلك نظراً لاهتمام الدولة المتزايد بالاستفادة بتجارب الدول المتقدمة فى هذا الشأن.	يكون هناك تنسيق بين أنشطة النقل واستخدامات الاراضى فى ضوء الخطة القومية للدولة.

م	القضايا	السيناريو المرجعي	سيناريو الرأسمالية الجديدة	سيناريو الاشتراكية الجديدة
٩	غياب التخطيط المستقبلي للقطاع	يغيب التخطيط المستقبلي للقطاع في ظل هذا السيناريو بسبب تركيز الدولة على التخطيط التأشيري السنوي.	يقتصر دور الدولة على تخطيط الاستثمارات السنوية.	يتحقق التخطيط المستقبلي للقطاع بسبب قيام الدولة بتطبيق التخطيط الشامل.
١٠	التوزيع على الوسائل	في مجال نقل الركاب يتعاطم دور السكك الحديدية في نقل البضائع ويتعاطم دور النقل البري على الطرق.	في مجال نقل الركاب يتعاطم دور السيارة الخاصة وفي نقل البضائع يتعاطم دور النقل البري على الطرق.	في مجال نقل الركاب سيكون لدور السكك الحديدية الغلبة وكذلك في نقل البضائع.
١١	علاقة النمو السكاني بالطلب على النقل	سيستمر معدل النمو السكاني مع توقع عجز العرض المتاح عن مقابلة الطلب المتزايد على النقل.	سيقل معدل النمو السكاني بزيادة مستوى الدخل الفردي مع قلة الفجوة بين العرض والطلب على النقل لدخول القطاع الخاص في عرض خدمات النقل.	عجز العرض المتاح من خدمات النقل عن مقابلة الطلب المتزايد على النقل نظراً لقصور الموارد المتاحة.

م	القضايا	السيناريو المرجعي	سيناريو الرأسمالية الجديدة	سيناريو الاشتراكية الجديدة
١٢	التكامل بين القطاعات الاقتصادية - المختلفة والنقل.	لا يوجد تكامل لغياب التنسيق بين خطط التنمية للقطاعات المختلفة.	سيكون هناك نوع ما من التكامل بين القطاعات الاقتصادية المختلفة وقطاع النقل وذلك مع اهتمام الدولة بنقل تجارب الدول المتقدمة فى ان تعكس النظرة المستقبلية لقطاع النقل الرؤية المستقبلية فى باقى القطاعات.	سيكون هناك تكامل بين القطاعات الاقتصادية المختلفة وقطاع النقل وذلك لوجود خطة قومية مستقبلية للدولة.

خلاصة الدراسة

خلاصة الدراسة

لقد تناول هذا البحث دراسة قطاع النقل في مصر، في إطار المشروع البحثي مصر ٢٠٢٠، والذي يعده منتدى العالم الثالث، مكتب الشرق الأوسط بالقاهرة.

وقد تكون هيكل البحث من خمسة فصول رئيسية، تم فيها معالجة "النقل والاقتصاد القومي"، في الفصل الأول، وفي الفصل الثاني تم تناول موضوع النقل والمتغيرات الاقتصادية الكلية، وعالج الفصل الثاني قضية التوصيف الحالي لقطاع النقل الداخلي وكفاءة أدائه، في ظل التحديات الحالية والمستقبلية، وتناول الفصل الثالث قضية "النقل الخارجي وكفاءة أدائه، في ظل التحديات الحالية والمستقبلية"، وعالج الفصل الرابع موضوع "الوضع الكلي لقطاع النقل، في ضوء تحليل أداء الوضع الراهن والتحديات التي تواجه القطاع". وتم معالجة موضوع استشراف مستقبل قطاع النقل في ظل سيناريوهات بديلة في الفصل الخامس.

وكانت خلاصة أهم المكونات الرئيسية للدراسة على النحو التالي:

١- النقل والاقتصاد القومي:

في هذا الإطار تم تقديم لتعريف قطاع النقل وطبيعة الإنتاج في القطاع، وفي سياق هذا الموضوع تم تقديم رصداً لدور قطاع النقل في هيكل الاقتصاد

القومي، وكذلك تحليل لعلاقة قطاع النقل بالمتغيرات الاقتصادية الكلية، بالإضافة الى تحليل لمؤشرات الانتاج الكلية لقطاع النقل.

وفي إطار هذا التحليل أمكن استخلاص الآتي:

يحتل قطاع النقل والمواصلات المرتبة الثانية بين قطاعات الخدمات الانتاجية من حيث مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي خلال التسعينات، وكذلك من حيث الاستثمارات.

فقد بلغت نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس في الناتج المحلي الاجمالي خلال التسعينات حوالي ٦,٧% في المتوسط، وبلغ نصيب القطاع من الاستثمارات حوالي ١٤,٨% في المتوسط خلال نفس الفترة من جملة الاستثمارات المنفذة في قطاعات الاقتصاد القومي.

ارتفع حجم الانتاج في قطاع النقل والمواصلات قناة السويس بما يزيد عن ٤ أضعاف خلال عقد الثمانينيات--مقابل ١١٠% خلال التسعينات- وارتفع نصيب القطاع من الاستثمارات بما يعادل ٣ أضعاف خلال الثمانينيات مقابل ٧٧% خلال التسعينات.

بلغ متوسط الزيادة السنوية في أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس حوالي ٩,٥% خلال التسعينيات، وارتفع إلى حوالي ١٥,٥% خلال الثمانينيات، ثم انخفض إلى ١١,٢% خلال التسعينيات.

ارتفع حجم العمالة في قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من حوالي ٣,٨% من اجمالي حجم العمالة إلى ٤,٥% من خلال الثمانينيات وبلغ معدل نمو حجم العمالة خلال هذه الفترة حوالي ١٨,٤% مقابل ٥١% خلال التسعينيات.

بالنسبة لإنتاجية قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس، فقد ارتفعت نسبة الإنتاج إلى الاستثمار من ٢,٦٣ جنيه خلال الثمانينيات إلى ٤,١٩ جنيه خلال التسعينيات، وزاد متوسط إنتاجية الأجور من ٦,٨ جنيه في الثمانينيات إلى ٨,٣٤١ جنيه في التسعينات كذلك زاد متوسط إنتاجية العمالة من ٧,٩ في الثمانينيات إلى ٣١,٥ خلال التسعينيات.

بلغت نسبة الانفاق العائلي على خدمات النقل والمواصلات في المتوسط حوالي ٤,٨٤% من اجمالي حجم الانفاق العائلي السنوي خلال عقد التسعينيات.

٢- النقل البري على الطرق:

لقد تناول هذا الجزء من الدراسة قطاع النقل البري على الطرق ويعتبر هذا القطاع مكون رئيسي من مكونات قطاع النقل في مصر حيث يساهم قطاع النقل على الطرق بما يزيد على ٩٠% من مقولات البضائع وحوالي ٥٠% من نقل الركاب بين المدن.

ولقد تم استعراض تفصيلي تحليلي لهذا القطاع وكانت خلاصة المكونات الرئيسية كالتالي:

- يشارك قطاع النقل على الطرق بما يزيد على ٩٠% من نقل البضائع وحوالي ٥٠% من نقل الركاب.
- تزايدت في الفترة الاخيرة أطوال شبكات الطرق في مصر حتى وصلت إلى ٤١٣٠٠ كم عام ١٩٩٧ بما يساوي تقريباً ثلاثة اضعاف الشبكة عام ١٩٨٠.

- يقوم بنقل الركاب على الطرق كل من شركات قطاع الاعمال العام للقطاع الخاص، بالإضافة إلى الجمعيات التعاونية لنقل الركاب بالمحافظات.

- يقوم بنقل البضائع على الطرق المصرية كل من الشركات التابعة لقطاع الأعمال العام وعددها خمس شركات، والجمعيات التعاونية، والقطاع الخاص بالإضافة إلى الشركات الحكومية وقطاع الأعمال والتي تمتلك اسطولاً خاصاً لنقل منتجاتها وكذلك القطاع الاستثماري.

- تحقق شركات نقل الركاب بالأتوبيس للقطاع الأعمال العام خسائر مالية سنوية وذلك خلال فترة التسعينيات وبعضها فقط يحقق أرباحاً ضئيلة.

- تتجه سياسات النقل البري على الطرق نحو اعطاء دور أكبر للقطاع الخاص سواء في مجال بناء وصيانة وتشغيل الطرق عن طريق مشاريع الـ BOT، أو من خلال اعطاء الناقل الخاص الشركات الاستثمارية الفرص للمشاركة في نقل البضائع والركاب من خلال منح التراخيص اللازمة لذلك.

- يعاني قطاع نقل البضائع على الطرق من المنافسة الشديدة التي تؤدي في بعض الاحيان الى النزول بالنولون إلى حدود دنيا قد لا تتناسب مع التكلفة الحقيقية للنقل.

- يواجه قطاع النقل البري على الطرق العديد من التحديات ومن أهم هذه التحديات: الآثار البيئية الضارة التي تنتج من مركبات النقل على

الطرق، والتي تساهم مساهمة كبيرة في كثير من الأمراض للإنسان والحيوان والنبات، ومن أهم هذه الانبعاثات غاز ثانى أكسيد الكربون وأكاسيد الكبريت والرصاص. وهناك العديد من الاجراءات والسياسات التي تتخذ الآن للحد من هذه الأثار مثل الحد من الانبعاثات الناتجة عن احتراق الوقود فى السيارات.

- بالإضافة الى التحديات التكنولوجية والتي من أهمها الاحتياج الى كم هائل من الاستثمارات لمواكبة التطور التكنولوجى الكبير في وسائل النقل على الطرق ووسائل الاتصال بالمركبات وخلافه. وتعد حوادث المركبات تحدياً كبيراً آخر من التحديات التي تواجه قطاع النقل البرى على الطرق حيث وصل عدد الحوادث عام ١٩٩٨ الى ما يقرب من ٢٧٠٠٠ حادثه وحوالى ٥٠٠٠ قتيل و ٢٢٠٠٠ جريح ويحتاج هذا بالطبع إلى مزيد من الاجراءات والبحوث التي تحد من هذا الكم الاقل من الموارد البشرية الضائعة فى الحوادث.

- وتعد التحديات المكانية أيضاً احد التحديات التي تواجه قطاع النقل البرى على الطرق وذلك من ناحية البعد الجغرافى الذى تفرضه ظروف التنمية العمرانية فى المناطق الجديدة والمدن الجديدة مثل توشكى وسيناء وغيرها، ومما لا شك فيه أن كل ذلك يتطلب المزيد من تمهيد من الاستثمارات، والذى بدأت تتغلب عليه الدولة باشتراك القطاع الخاص فى بناء وتشغيل وصيانة الطرق عن طريق مشاريع الـBOT.

٣- السكك الحديدية:

تلعب السكك الحديدية دوراً كبيراً في مجال نقل الركاب فهي تقوم بنقل ٥٠% من إجمالي نقل الركاب بين المدن عام ١٩٩٢، ويبلغ نصيبها من نقل البضائع ٧% من إجمالي طن / كم عام ١٩٩٢ وتساثر بنحو ٦٠% من حجم استثمارات النقل عام ٩٣.

ورغم زيادة أطوال خطوط الهيئة بنسبة ٩٠% من بداية الثمانينيات وحتى ١٩٩٧/٩٦، وزيادة طاقة الجر (عدد القطارات بالهيئة) بنسبة ٤٢% وزيادة اسطول نقل الركاب بنحو ١٨٧%.

إلا أن حجم التشغيل (ممثلاً بمسير قطارات الركاب والبضائع لم يرتفع بدرجة تناسب النمو في حجم الأسطول حيث انخفض مسير قطارات الركاب بنسبة ١٣% ثم زاد بنسبة ٦,٧% خلال الفترة من ٩٢/٩١ إلى ٩٦/٩٥ أما بالنسبة لمسير قطارات البضائع فلقد شهد انخفاضاً في بداية التسعينيات بنسبة ٤% ما بين عام ٩٢/٩١ و ٩٣/٩٢ ثم ارتفعا بنسبة ١٥% خلال الفترة من ٩٣/٩٢ إلى ٩٦/٩٥.

وبالنسبة لتطور حجم الطلب فلقد زاد عدد الركاب المنقولين بالهيئة بنسبة ٢٠% و زاد الطن المنقول بنسبة ٨% خلال فترة التسعينيات وهي زيادة أقل منها في فترة الثمانينيات ويرجع ذلك الى زيادة تعريفه نقل البضائع والركاب مع بداية التسعينيات.

وبتقييم الأداء الفني لسكك حديد مصر يتضح من خلال البحث وجود فائض في طاقة الخطوط يمكن استغلاله لمواجهة الزيادة في الطلب في المستقبل غير

أنه بالنسبة لمشغولية المقاعد فلقد زادت من ٣٥% في المتوسط عام ٨١/٨٠ الى ٩٢,٨% عام ٩٦/٩٥ فهما يعكسان تدهور الخدمة المقدمة للراكب كذلك فإن نسبة مسير عربات البضائع الفارغة الى اجمالي مسير العربيات قد زادت من ٢٧% عام ٨١/٨٠ الى ٥٣% عام ٩٦/٩٥ وانخفض متوسط معامل التحميل من ٥٩% عام ٨١/٨٠ الى ٤٦,٦% عام ٩٢/٩١ مما يعكس سوء استغلال الهيئة لطاقة نقل البضائع المتاحة لديها.

فلقد انخفضت نسبة تغطية الإيرادات للتكاليف من ٧٠% عام ٨١/٨٠ الى ٣٤% عام ٨٩/٨٨ ثم زادت لتصل إلى ٦٨% عام ٩٥/٩٤ ويرجع هذا الارتفاع في نسبة تغطية الإيرادات للتكاليف في فترة التسعينيات إلى زيادة تعريفه نقل الركاب والبضائع كذلك فإن معدلات النمو في حجم الحركة سواء نقل الركاب أو البضائع قد زادت عن معدل النمو في حجم الاستثمارات، حيث بلغت الزيادة في الراكب /كم ٤٠,٦% وفي الطن /كم ١٠,١% عام ٩٨/٩٧ بمقارنة بعام ٨١/٨٠ بينما انخفض حجم الاستثمارات بعد استبعاد أثر التضخم ليصل إلى ٧٦% فقط.

وبالنسبة لانتاجية العمالة ومعدلات الاجور فلقد زاد متوسط انتاجية العامل بنسبة ١١٣% وزاد عدد العاملين خلال الفترة من ٩١/٩٠ إلى ٩٨/٩٧ بنسبة ١١,٢% بينما شهدت انتاجية الجنيه اجر تذبذباً ما بين الارتفاع والانخفاض حيث انخفضت انتاجية الجنيه أجر بدأ من عام ٩٥/٩٤ وحتى ٩٨/٩٧ بنسبة ٦,٩% ويرجع ذلك إلى زيادة الأجور بنسبة أكبر من زيادة الإيراد نتيجة لزيادة عدد العاملين بالهيئة وزيادة الأجور والحوافز مع انخفاض إيراد الهيئة نتيجة لعدم تحريك تعريفه النقل منذ يناير ٩٥، وحتى ١٩٩٨/٩٧.

أما عن تطور عدد الحوادث خلال الفترة من ٨٢/٨١ إلى ٩٥/٩٤ فلقد انخفضت اجمالي عدد الحوادث من ٦٨٢ الى ٣٢٠ أى بنحو أكبر من النصف مما يؤدي الى زيادة درجة الامان بالسكة الحديد، هذا بالاضافة الى كون السكة الحديد وسيلة أكثر أماناً من النقل على الطرق. حيث تبلغ عدد الحوادث لكل ١٠٠٠ قطار ٠,٦٥ حادثة بينما يبلغ عدد الحوادث لك ١٠٠٠ مركبة على الطرق ١٢,٢ حادثة عام ١٩٩٥/٩٤.

هذا وتواجه الهيئة العديد من المشاكل والصعوبات من أهمها:

انخفاض تعريفه نقل الركاب وتعريفه نقل البضائع، تهرب الركاب من دفع التذاكر، سوء الخدمة المقدمة في مجال نقل الركاب بسبب زيادة التزاحم لا سيما بالنسبة للدرجة الثانية والثالثة وانخفاض سرعة القطارات على الخطوط الفرعية وبعض الخطوط الرئيسية مثل خط بنها- بور سعيد، عدم وجود نظام تسويق جيد لنقل البضائع، وانخفاض معامل التحميل لعربات نقل البضائع وعدم اهتمام الهيئة بنظام النقل بالحاويات. هذا بالاضافة الى عدم التكامل ووسائل النقل لتقديم خدمة من الباب إلى الباب، ووجود العديد من الخطوط التي تؤثر سلبياً على ميزانية الهيئة مثل خط بنى سويف اللاهون الفيوم- سنورس .. الخ. كذلك صعوبة اجراءات التعاقد مع الهيئة لشحن البضائع نظراً لوجود العديد من الدرجات للسلع ولكل درجة من السلع تعريفه خاصة بها مما يزيد من صعوبة تحديد تعريفه النقل بدقة بالاضافة الى انخفاض نسبة الوحدات المتحركة المتاحة التشغيل، نتيجة لعدم الاهتمام بالصيانة الدورية للقاطرات والعربات ودليل ذلك ارتفاع تكلفة عنصر الاهلاك الذى وصل الى ٣٠% من تكاليف الهيئة عام ١٩٩٨/٩٧.

تعد السكك الحديدية من أقل الوسائل إستهلاكاً للوقود وتأثيراً على البيئة لذا لا يواجه قطاع النقل بالسكة الحديد أى تحديات بيئية تكمن أهم التحديات التى تواجه قطاع النقل بالسكك الحديدية فى التحديات التكنولوجية والتحديات الخاصة بالبعد المكانى.

لذا تسعى الهيئة الى تجاوز البعد المكانى عن طريق انشاء الخطوط التى تربط المناطق النائية كالوحدات بباقي خطوط الشبكة كما تسعى إلى تجاوز البعد الإقليمى عن طريق ربط شبه جزيرة سيناء ودول الشرق العربى بباقي أجزاء الجمهورية من خلال إنشاء خط الإسماعيلية رفح. بالإضافة إلى ربط مصر بدول المغرب العربى عن طريق تطوير خط السكة الحديد ما بين القاهرة / الإسكندرية /مطروح ومدة ليصل مصر لليبيا.

وبالنسبة للتحديات التكنولوجية، فلكي تتمكن الهيئة من مسايرة التقدم التكنولوجى فقد بادرت الهيئة بإدخال نظم الإشارات الحديثة التى تعمل بالكمبيوتر، والتي تمكن من زيادة سرعة القطارات وإدخال القطارات السريعة. غير أن ذلك يتطلب من الهيئة أن تعالج عجز الموازنة بها وأن تقوم بتطوير منشأتها وتطوير التكنولوجية الحديثة.

٤- النقل النهري:

تعتبر مصر من الدول المتميزة التى جاد الله عليها بشبكة ممتدة من الطرق والقنوات الملاحية ويعتبر مرفق النقل المائى الداخلى وسيلة واداة فعالة لها آثارها على التنمية والنهضة الاجتماعية والعمرانية والصناعية. ويتضمن هذا الجزء تعريف لقطاع النقل النهري فى ج . م . ع من حيث الجهات العاملة

والنظم التي يعمل في ظلها المرفق، وكذلك تحليل كفاءة التشغيل وقد نلاحظ ثبات حجم إسطول النقل النهري بأكمله خلال الفترة من ١٩٧٩-١٩٩٨ مع اختلاف توزيع مساهمة القطاعات المختلفة داخله خلال هذه الفترة. فقد تقلص حجم اسطول شركتي النقل النهري والمائي من ٧٥٤ وحدة عام ١٩٧٩ إلى ٤٥٦ وحدة عام ١٩٩٨، وهذا بالتالي له أثره على حركة نقل البضائع في قطاع النقل النهري.

وقد تبين الانخفاض المستمر في حجم نقلات البضائع حيث نلاحظ انخفاض حجم نقلات البضائع في قطاع النقل النهري بمقدار ٢٠% عام ١٩٩٨ مقارنة بعام ١٩٩٠ ليبلغ ما يقارب ٣ مليون طن سنوياً. هذا بالإضافة إلى أن الفحم الحجري والحجر يمثلان ما يقرب من نصف المنقول في هذا القطاع خلال الفترة ٩٠-١٩٩٨. وقد حدث ثباتاً لحجم نقلات للمواد البترولية بنصيب يتراوح بين ١٢-١٤% من إجمالي النقلات خلال الفترة السابقة، على الرغم من تزايد استخدام النقل النهري في نقل بعض المواد كالمولاس فقد تزايدت نسبتة من ٦,٧% عام ١٩٩٠ لتصل إلى حوالي ٢٠% عام ١٩٩٨.

وقد أوضح التحليل ارتفاع أداء شركتي النقل النهري والمائي في عامي ٩٣/٩٤، ٩٤/٩٥ لتبلغ نسبة تغطية الإيرادات إلى المصروفات ٨٢,٢%، و٨٣,٧% لكنتا الشركتين على التوالي وقد يرجع هذا التحسن إلى تغيير أداء الشركتين بعد القانون ٢٣ محاولة لزيادة ربحية هذه الشركات.

ومع ذلك فإن الدراسة تشير إلى تقلص دور النقل النهري في حركة نقل البضائع خلال فترة الدراسة نظراً للتنافس مع الوسائل الأخرى كالطرق والسكك الحديدية، وذلك نظراً لوجود صعوبات وتحديات سواء بيئية أو تكنولوجية

أومكانية تقلل من مزايا هذا القطاع على الرغم من إثارة الايجابية على المجتمع والبيئة المحيطة، ويمكن تلخيص أهم مشاكل قطاع النقل النهري في الاتسى:

١- صعوبة الملاحة داخل المجرى المائى نظراً لعدم توافر مسار ملاهى محدد.

٢- وجود عوائق طبيعية وصناعية تحد من كفاءة التشغيل كالأهوسة والمنحنيات.

٣- عدم التنسيق والتكامل مع وسائل النقل الأخرى.

٤- قلة استخدام الأساليب التكنولوجية والتقنيات الحديثة، سواء الاتصال بين جميع الوحدات العاملة داخل المجرى.

٥- عدم وجود عدد كافي من الموانى والمراسى التى تتلائم مع طبيعة الوحدات النهريّة العاملة، سواء للركاب أو للبضائع وعدم وجود تجهيزات كافية لخدمة وتشغيل هذه الوحدات فى الوقت المناسب.

٦- تعددت الجهات المسئولة عن المجرى الملاهى وصعوبة التنسيق فيما بينها.

٥- النقل البحرى وقناة السويس:

صناعة النقل البحرى من الصناعات الهامة فى الإقتصاديات الحديثة، وهى بطبيعتها صناعة ذات أبعاد قومية وإقليمية ودولية، وهى صناعة متعددة الأبعاد، إذ تشمل عدداً من الأنشطة مثل: صناعة السفن (بناء، إصلاح، تملك)، موانى، خدمات ملاحية، تموين سفن، نقل، تخزين، تعليم وتدريب. ومن المسلم به أن

مصر لها تاريخ طويل مع صناعة النقل البحري، يبدأ من عصور المصريين القدماء. وفي العصر الحديث يرجع إزدهار صناعة النقل البحري في مصر إلى عهد محمد علي، حيث أنشأت ترسانة الاسكندرية، وحفرت قناة السويس (١٨١٩) وأنشأت مصلحة الموانئ والمناظر (١٨٣١) منارة رأس التين (١٨٤)، وشبكة السكك الحديدية (١٨٥٣).

ومع بداية الستينات كان هناك ٥ شركات للنقل البحري في مصر، يبلغ اسطولها ٣٣ سفينة، بإجمالي حمولة حوالي ٢٢٥ ألف طن، منها ٢١ سفينة بضائع عامة (١٠٤ الف طن)، ٧ ناقلات بترول (٨٧ ألف طن)، ٥ ركاب (٣٠ ألف طن). ومع قوانين التأمين أمتت هذه الشركات في شركة واحدة إستمرت كمشغل وحيد حتى منتصف السبعينيات عندما أخذت الدولة بمنهج الانفتاح الاقتصادي، وسمحت للقطاع الخاص بالاستثمار في قطاع النقل البحري بتملك وتشغيل السفن، ثم في مرحلة لاحقة بالاستثمار في الخدمات البحرية والموانئ.

بالنسبة لشبكة الخطوط الملاحية، يعمل الاسطول المصري على ١٤ خطاً ملاحياً تتفاوت أهميتها النسبية، إذ يأتي في مقدمتها الخط الملاحى أمريكيا الشمالية وكندا، ليسييه الشرق الاقصى واستراليا، وخطر البحر المتوسط. تفسير ذلك نجده في الهيكل السلعي لتجارة مصر الخارجية والتي يغلب عليها واردات الحبوب وصادرات البترول. ويعمل على هذه الشبكة اسطولاً يبلغ ١٢٢ سفينة بإجمالي حمولة ١٩٦٧ ألف طن (عام ١٩٩٧).

وتوضح لنا مراجعة بيانات توزيع الاسطول حسب الحمولة ان حوالي ٥٧% من السفن تقل حمولاتها عن ١٠ آلاف طن، وان حوالي ٣٣% تزيد حمولاتها عن ١٠ آلاف وتقل عن ٥٠ ألف طن، بينما حوالي ١٠% تزيد

حمولاتها عن ٥٠ ألف طن. ويشير هذا الى الطريق ما زال مفتوحاً لتطوير الاسطول فى اتجاه السفن الأحدث ذات الحمولات الأكبر من أجل الوصول الى قدرة تنافسة للاسطول.

تشير مراجعة بيانات الهيكل النوعى لسفن الاسطول إلى ارتفاع نصيب سفن الصب من حيث الحدود والحمولة، يليها سفن البضائع العامة. وتفسير هذا الهيكل النوعى نجده فى الهيكل السلعى لتجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً والتي يغلب عليها الصب (٤٧% صادرات، و ٥٧ واردات) والبضائع العامة (٦% صادرات، و ١٠% واردات). وبصفة عامة يلاحظ ارتفاع متوسط أعمار سفن الاسطول، فهناك ٦٥% من الوحدات تزيد أعمارها عن ١٥ سنة، وحوالى ٨٥% تزيد عن ١٠ سنوات. هذا الهيكل العمري تصاحبه صلاحية تشغيل تبلغ حوالى ٨٠%. أما فيما يتعلق بالبنية الأساسية لقطاع النقل البحرى (الموانى) فقد ارتفع حجم المتداول فى الموانى البحرية المصرية من البضائع من حوالى ٣٦ مليون طن عام ١٩٨٧ الى حوالى ٥١ مليون طن عام ١٩٩٧، وفى المقابل ارتفعت طاقة الموانى من حوالى ٣٩ مليون طن (١٩٨٧) الى حوالى ٥٢ مليون طن (١٩٩٧)، وبلغت نسبة الاستغلال حوالى ٩٨% (١٩٩٧).

وتتمثل أهم التحديات التى تواجه قطاع النقل البحرى فى مصر فى آثار اتفاقية الجات فيما يتعلق بإلغاء نظام المؤتمرات الملاحية، والذى يترتب عليه فتح باب المنافسة بين أساطيل الدول المتقدمة والدول النامية (ومنهما مصر)، وبالقطع فهى منافسة غير متكافئة، أضف إلى ذلك أن تطبيق مبدأ المعادلة القومية سوف يترتب عليه انخفاض الطلب على السفن الوطنية. وعلى جانب

آخر تواجه الموانئ المصرية (خاصة على البحر المتوسط) منافسة شديدة من موانئ اليونان وقبرص مالطا وتركيا.

أما بالنسبة لقناة السويس فعلى الرغم من انخفاض أعداد السفن العابرة للقناة بين عامي ١٩٧٦، و١٩٩٧ بنسبة ١٤%، إلا أن حمولاتها قد ارتفعت بنسبة ٩٦% هذا الانخفاض في إعداد السفن العابرة للقناة يمكن إرجاعه إلى المنافسة التي تواجهها القناة من خطوط الأنابيب وخاصة خط سوميد بالإضافة إلى التطور في الأسطول التجاري العالمي من حيث الاتجاه نحو استخدام السفن العملاقة.

٦- النقل الجوي:

يتبين من تحليل أداء النقل الجوي في 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 وياحبذا لو تم التكامل بين النقل الجوي. والسكك الحديدية والنقل البري (نقل متعدد الوسائط) للاستفادة من اقتصاديات تشغيل كل وسيلة ومراعاة خصائص البضائع المنقولة في هذه السلسلة وما يترتب على ذلك من زيادة نصيب قطاع النقل الجوي من سوق نقل البضائع.

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

ويعانى قطاع النقل فى مصر منافسة شديدة من قبل شركات النقل العالمية، خاصة فى ظل التكتلات بين شركات النقل، والاتفاقات الاستراتيجية بين هذه الشركات وكذلك الاندماج بينها وبين شركات السياحة هذا ناهيك عن التحديات البيئية والتكنولوجية التى يواجهها القطاع، وللتغلب على هذه التحديات فإن ذلك يقتضى الدخول فى مجموعة الاتفاقات والتدابير على مستوى المنطقة العربية ومحاولة تكوين كيان عربى كبير فى مجال النقل الجوى لمواجهة المنافسة من التكتلات العالمية.

٢- الوضع الكلى لقطاع النقل:

لقد تبين أن قطاع النقل يعلب دوراً كبيراً فى الترابط بين الوحدات الاجتماعية والاقتصادية التى تشكل الهيكل الاقتصادى والاجتماعى للمجتمع. ويستهلك ما يقرب من ٢٩% من الطاقة ويتسبب فى انبعاث نحو ٢٦% من انبعاثات ثانى أكسيد الكربون، ومن ثم فإنه يشكل أحد المسببات الرئيسية لتلوث البيئة.

هذا وتفرض تغيرات بيئة العمل تحديات كبيرة تواجه قطاع النقل سواء تعلق الأمر بتحديات تلوث البيئة، أو التحديات التى تصاحب عمليات التنمية عن طريق المشروعات الكبرى مثل توشكى، وشرق التفريعة.. الخ. وكذلك التحديات التكنولوجية والتطورات العالمية والأقليمية، إذ تفرض هذه التغيرات ضرورة أن يتواكب قطاع النقل فى مصر مع التحديات التى تفرضها هذه التغيرات فى كل من جانبى التشغيل والأرتقاء بمستوى البنية الأساسية للنقل وربطها بالتطورات التى تحدث فى الجوانب المختلفة للطلب الصناعى والسياحى، وما يتطلبه ذلك من إستثمارات تكنولوجية كبيرة.

وتقتضى عوامل الكفاءة ضرورة التكامل بين وسائل النقل، بحيث يمكن الاستفادة من إقتصاديات التشغيل لكل الوسائل، وتعظيم العائد عند الربط بشبكة النقل البرى الدولية والاستفادة القصوى من نظم النقل الحديثة كالنقل بالحاويات ونظم اللوجستيات.

٨- الصورة العامة لقطاع النقل فى مصر فى ظل سيناريوهات بديلة:

فى إطار هذا الجزء تم عرض صورة عامة لقطاع النقل فى ظل ثلاث سيناريوهات بديلة هى: السيناريو المرجعى، وسيناريو الرأسمالية الجديدة، وسيناريو الاشتراكية الجديدة، وذلك فى ضوء المرتكزات الأساسية التى يقوم عليها كل سيناريو. وقد أتضح لنا فى ظل السيناريو المرجعى أنه ستستمر الدولة فى التخلّى عن دورها الرئيسى فى ملكية القطاع، وسيحدث تحسن ما فى أداء القطاع، إلا أنه ربما تزداد الاختناقات فى الجوانب المختلفة لقطاع النقل نظراً لغياب استراتيجية متكاملة يعمل فى ظلها قطاع النقل فى مصر.

وفى ظل سيناريو الرأسمالية الجديدة سيلعب القطاع الخاص الدور الرئيسى فى تشغيل قطاع النقل، وستتحسن كفاءة التشغيل وسيقتصر دور الدولة على وضع النظم المناسبة وخلق بيئة العمل الملائمة للتشغيل.

وطبقاً لمرتكزات سيناريو الاشتراكية الجديدة ستكون الدولة هى اللاعب الرئيسى فى تشغيل القطاع، خاصة فيما يتعلق بالنقل بين المدن والنقل الخارجى، وقد يقتصر دور القطاع الخاص على تشغيل بعض خدمات النقل داخل المدن، كذلك تقديم بعض الخدمات داخل المركبات فى حالة النقل بين المدن والنقل الخارجى وذلك فى ظل الضوابط والمعايير التى تضعها الدولة.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- ١- خيرى الحسينى (١٩٩٦): الجات والنقل الجوى للدول الإسلامية، مؤتمر أثر اتفاقية الجات على اقتصاديات الدول الإسلامية، جامعة الأزهر، مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامى.
- ٢- محمد شوقى الصباغ (١٩٨٥): مشروع اثر رفع طاقة أسطول النقل النهري الشراعى على اقتصاديات النقل، التقرير النهائى، أكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا، مجلس بحوث النقل والاتصالات.
- ٣- إبراهيم العيسوى (١٩٩٨): بدايات الطرق البديلة الى عام ٢٠٢٠، الشروط الابتدائية للسياريوهات لمشروع مصر ٢٠٢٠، منتدى العالم الثالث، مكتب الشرق الأوسط، القاهرة.
- ٤- إبراهيم العيسوى (١٩٩٥): نموذج النمر الاسيوية والبحث عن طريق للتنمية فى مصر، دار الثقافة الجديدة، القاهرة.
- ٥- عادل رجب (١٩٩٧): اقتصاديات النقل الجوى الخارجى، مع دراسة تطبيقية على جمهورية مصر العربية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة، رسالة دكتوراه.
- ٦- محمود توفيق سالم (١٩٨٤): هندسة المرور، القاهرة.
- ٧- سلوى سليمان وآخرون (١٩٩٨): آليات تحفيز الحفاظ على الطاقة والبيئة فى مصر، جهاز تخطيط الطاقة، القاهرة.
- ٨- سلوى سليمان، جودة عبد الخالق وآخرون، (١٩٩٩): الصناعة وحوافز الاستثمار الصناعى فى مصر، وزارة الصناعة والثروة المعدنية، القاهرة.

- ٩- محمد إبراهيم عراقى (١٩٩٨): أداء النقل البرى والسياحى فى مصر، وتحديات المستقبل، الاقتصاد العالمى الجديد وموقع مصر فيه، مركز بحوث الدول النامية كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.
- ١٠- محمد إبراهيم عراقى (١٩٩٢): الاستثمار فى قطاع النقل، دراسة حالة للنقل البرى بين المدن فى مصر، رسالة دكتوراه / كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.
- ١١- (١٩٩٩) التعامل مع أزمة النقل بين المدن، لصالح بيئة سياحية مواتية، المؤتمر السنوى الرابع لإدارة الأزمات والكوارث ٣٠-٣١ أكتوبر، وحدة بحوث الأزمات، جامعة عين شمس، المجلد الثانى.
- ١٢- (١٩٨٩): سياسات تسعير خدمات النقل بالسكك الحديدية، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.
- ١٣- محمد إبراهيم عراقى (١٩٩٤): الكفاءة الاقتصادية لتشغيل طاقات النقل النهري، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس.
- ١٤- محمد إبراهيم عراقى (١٩٩٣): الطاقة الاستيعابية للاقتصاد القومى وكفاءة رأس المال الاجتماعى، مع التطبيق على قطاع النقل والاتصالات فى مصر، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، العدد الاول.
- ١٥- محمد إبراهيم عراقى، وهدى سيد لطيف (١٩٩٩): تقييم أداء قطاع النقل الجوى فى مصر، أكاديمية السادات للعلوم الادارية.
- ١٦- محمد إبراهيم عراقى (١٩٩٧): النقل والتنمية السياحية فى مصر، محاضرة بكلية السياحة والفنادق بالفيوم، جامعة القاهرة.

- ١٧- محمود عبد اللطيف عصفور، وآخرين (١٩٨٧): جغرافية النقل في مصر
مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة.
- ١٨- سميحة فوزى (١٩٩٨): منطقة التجارة الحرة العربية، قضايا للحوار،
منتدى الحوار الاقتصادى، ورقة عمل.
- ١٩- مجلس الشورى (١٩٩٩): مستقبل مصر سياحياً، لجنة الثقافة والإعلام
والسياحة، القاهرة.
- ٢٠- مجلس الشورى (١٩٩٩): التقرير النهائى للجنة الإنتاج الصناعى
والطاقة، عن موضوع النقل البحرى فى مصر.
- ٢١- مجلس الشورى (١٩٩٣): النقل حاضره ومستقبله، التقرير المبدئى.
- ٢٢- مجلس الوحدة الاقتصادية (١٩٨٢): قطاع النقل فى الوطن العربى،
الأمانة العامة، عمان.
- ٢٣- سراج الدين محمد (١٩٩٨): النقل الجوى وتلوث البيئة فى مدينة القاهرة،
الهيئة المصرية العامة للكتاب.
- ٢٤- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى (١٩٩٧): دراسة تسعير
خدمات الموانى المصرية.
- ٢٥- المركز القومى للبحوث الاجتماعية والجنائية (١٩٨٥): النقل
والمواصلات، المسح الاجتماعى الشامل للمجتمع المصرى ١٩٥٢ -
١٩٨٠ المجلد السادس.
- ٢٦- المعهد القومى للنقل (١٩٩٣): الندوة الدولية لتطور النقل النهري فى
مصر ٢-٣ مايو، القاهرة.
- ٢٧- محمد سليمان هدى (١٩٨٣): اقتصاديات النقل البحرى، الإسكندرية دار
الجامعات المصرية.

- ٢٨- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (١٩٨١): دراسة النقل القومي، المرحلة الثانية، مجلد رقم ٦.
- ٢٩- وزارة النقل، هيئة تخطيط مشروعات النقل (١٩٨٣): دراسة النقل القومي في مصر، المرحلة الأولى، المجلد الثاني.
- ٣٠- المعهد القومي للنقل (١٩٨٩): ندوة مستقبل السياحة النيلية في مصر، القاهرة.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1- Abraham M.A (1997) : Maritime Transport Under Cattle, the 13th International port conference on port strategy S development, February, , Alexandria.
- 2- Coyle, et al (1992): The Management of business Logistics, 5th ed-west Publishing Company., New York.
- 3- Egypt Air (1997): Capabilities in Brief, fields of Cooperation, Cairo, Air press, December. P:9.
- 4- EL Mahdi R.M (1995) : Investment Approach Methods for the Egyptian National Railways : A Case Study of Upgrading the Cairo – Alexandria Rail Ways Line, PHD thesis, University of Leeds U.K.
- 5- M.I. Eraqi (1996): the Economic Efficiency of Levying tolls on road users, issr, Cairo University, vol 31, part (v).
- 6- JICA (1989): Greater Cairo Region Transportation Master Plan study in The Arab Republic of Egypt, final Report.
- 7- JICA (1993) : The Study of Transportation Systems the National Road Transportation Master plan, executive summary Ministry of Transport, Egypt.
- 8- ICAG (1995) : Traffic Commercial Air Carriers ,Digest of Statistics, No.421, Montreal, Canada.

- 9- JICA (1996) : The Master plan study for Egyptian National Rail Ways, final report,
- 10- G. William M. Ken (1989): Setting the Market free, Deregulation of the Bus Industry, Journal of transport economics and policy , vol. Xxiii, No.1 University of Bath London.
- 11- Ministry of Transport (1977) : National transport Study, vol (3).
- 12- UNCTAD (1997) : Review of Martini Transport, Geneva.
- 13- World Travel & Tourism Council (1999): The Liberalization of Egypt Cairo Aviation Policies the Benefits for Tourism and National economy.
- 14- Peter White (1994): public Transport , Its planning , Managenent and Operation, UCLL - press.