



الحزب الوطني الديمقراطي  
فكر جديد



# النقل

تمثل هذه الوثيقة حصيلة الدراسة التي تمت داخل أمانة السياسات وتشكيلاتها المختلفة في إطار صياغة سياسات عامة خاصة بالقضايا التي طرحت في أوراق النقاش التي عرضت في مؤتمرات الحزب السابقة، وهي: التعليم والبحث العلمي، والصحة والسكان، ومصر والعالم، والتوجه الإقتصادي، والشباب، والمرأة، وهي الأوراق التي تمت مناقشتها وإقرارها في المؤتمر العام الثامن للحزب في سبتمبر ٢٠٠٢، وكذلك أوراق حقوق المواطنة والديمقراطية، والحفاظ على الأرض الزراعية وإتجاهات النمو العمراني، وحاضر ومستقبل قطاع النقل، والتي نوقشت وأقرت في المؤتمر السنوي الأول في سبتمبر ٢٠٠٢.

ولقد قامت أمانة السياسات بتشكيل عدد من لجان السياسات المتخصصة، عكفت على دراسة هذه القضايا بشكل تفصيلي وعميق، من خلال مجموعات عمل داخل اللجان اختصت كل منها بدراسة أحد القضايا التي تقع في نطاق إهتمامها. كما قام المجلس الأعلى للسياسات التابع لأمانة السياسات بمناقشة عدد من هذه القضايا ودراسة أبعادها وآثارها المختلفة على المجتمع. كذلك تمت مناقشة التوجهات الرئيسية لهذه السياسات في اللقاءات التي عقدتها أمانة السياسات مع لجان الحزب بالمحافظات.

وقد جاءت الصياغة النهائية لهذه الأوراق إنعكاساً لكل هذه الدراسات والمناقشات، بالإضافة الى الحوار الموسع مع حكومة الحزب في الجوانب المختلفة للسياسات والإجراءات المقترحة للتنفيذ. ويرى الحزب أن طرح هذه السياسات التفصيلية في المؤتمر السنوي الثاني للحزب هو تجسيد للشعار الذي رفعه الحزب في مؤتمره العام الثامن حول الدعوة للمشاركة، كما يعد تعبيراً واضحاً عن دور الحزب الوطني الديمقراطي بالتعاون مع الحكومة في رسم السياسات العامة التي من شأنها تحقيق مصلحة الوطن والمواطنين.



# المحتويات

|    |   |
|----|---|
| ٢  | مقدمة   |
| ٤  | النقل البرى للركاب  |
| ١٠ | النقل البرى للبضائع   |
| ١٢ | أمان الطرق وسلامتها   |
| ١٤ | النقل النهري وتطويره  |
| ١٥ | تحقيق التكامل الإستراتيجى للنقل على المستوى القومى              |
| ١٦ | أساليب تمويل مشروعات وخدمات النقل                               |
| ١٨ | تطوير الإطار التشريعى للنقل البرى للركاب والبضائع والنقل النهري |
| ١٩ | خاتمة   |





## مقدمة

إيماناً من الحزب الوطني الديمقراطي بالدور الهام والأساسي لقطاع النقل وأنشطته المختلفة باعتباره من القطاعات التي لها إتصال مباشر بال جماهير، وأحد ركائز التنمية الشاملة للدولة.

وإتساقاً مع ما تضمنته المبادئ الأساسية للحزب التي أقرها المؤتمر العام الثامن في سبتمبر ٢٠٠٢ من تأكيد على المسؤولية الإجتماعية وأن تقديم الخدمات العامة يعد إلتزاماً أساسياً من أجل تحسين الظروف المعيشية للمواطنين لا سيما غير القادرين منهم.

وهي إطار تنفيذ رؤية الحزب في مجال النقل التي تضمنتها ورقة حاضر ومستقبل قطاع النقل التي تم عرضها ومناقشتها خلال المؤتمر السنوي الأول في سبتمبر ٢٠٠٢ من توفير خدمات نقل منضبطة ومناسبة للمواطنين بمختلف فئاتهم ، بما يتوافق مع إحتياجاتهم والجودة المطلوبة وبأعلى معدلات الأمان ، والتي إنتهت إلى تقرير إعطاء أولوية خاصة لدراسة موضوعات ثلاث هي :

- النقل البري للركاب والبضائع
- امان الطرق وسلامتها
- النقل النهري

قام الحزب بالإشتراك مع الحكومة بدراسة هذه الموضوعات، بالإضافة إلى ما إنبثق عنها من موضوعات أخرى في نطاقها وهي :

- تحقيق التكامل الإستراتيجي للنقل على المستوى القومي
- اساليب تمويل مشروعات وخدمات النقل

- تطوير الإطار التشريعي للنقل البري للركاب والبضائع والنقل النهري

وهي هذا السياق ، تناولت ورقة النقل البري للركاب الأوضاع الراهنة لهذا القطاع على المستوى القومي، والجهات القائمة بها ، والمشاكل والسلبيات التي تواجه خدمات نقل الركاب ، ورأى الحزب والحكومة في مجال تنظيم وتحسين هذه الخدمات، ومن

الحكومة في هذا الشأن ، باعتبار أن تطوير النقل النهري يحقق هدفاً قومياً يتمثل في تخفيف الضغط المروري والحركي على الطرق البرية ، مما يؤدي إلى تخفيض نفقات الإنشاء والصيانة لها ، ويحقق مردوداً إقتصادياً وإيجابياً على المستوى القومي . وتناولت ورقة تحقيق التكامل الإستراتيجي للنقل على المستوى القومي رؤية الحزب والحكومة في هذا الشأن ، والإطار العام للألية التي تجمع بين قطاعات النقل على المستوى القومي ، للتسيق فيما بينها بما يضمن تحقيق الأهداف القومية، والتكامل في خدمات النقل على المستوى القومي .

وباعتبار أن مشروعات النقل بأنواعها المختلفة من مشروعات البنية الأساسية للدولة ذات التكلفة الإستثمارية الضخمة لإنشائها وتحديثها وصيانتها، وتمثل أحد أهم الأصول الإستراتيجية للدولة وثروة قومية يجب الحفاظ عليها وتميئتها ، أقر الحزب ورقة مستقلة لأساليب تمويل مشروعات النقل، تناولت عرضاً شاملاً لواقع قضية نقص التمويل كأحد التحديات الأساسية، كما شملت الورقة الوضع الراهن لتمويل البنية الأساسية للنقل وإدارة وتشغيل خدماته، ورؤية الحزب والحكومة لطرق التمويل التي تساعد الخزنة العامة في تدبير التمويل اللازم لإنشاء وتشغيل البنية الأساسية لخدمات النقل .

ولاشك أن الأخذ بما إنتهت إليه الرؤى بين الحزب والحكومة من سياسات في مجال تطوير خدمات النقل يترتب عليه بالضرورة إعادة صياغة بعض الأطر التشريعية الملائمة تعديلاً لما هو قائم لمجموعة التشريعات المنظمة لخدمات النقل سواء كان ذلك في مجال نقل الركاب أو البضائع .

أهمها ضرورة أن يكون هناك ترخيص لمزاولة نشاط النقل الجماعي للركاب، تقوم بمنحه الحكومة في إطار شروط وضوابط تسمح بموجبه ممارسة هذا النشاط ، مع إعادة الهيكلة التمويلية ومعالجة أوضاع الهيئات التي تقع في نطاق مسئولية الدولة المقدمة لخدمات نقل الركاب ، حتى يمكن إستيعاب الطلب المتزايد على هذه الخدمة، وما يلزم ذلك من تدبير وسائل نقل منتظمة ومنضبطة وآمنة .

وتركز ورقة النقل البري للبضائع على التكوين المؤسسي لهذا النشاط وتطويره ، على ضوء دراسة الوضع الراهن لنقل البضائع ، وتطرح رؤى الحزب والحكومة في مجال تنظيم قطاع نقل البضائع على الطرق بهدف تطوير كفاءة أداء الخدمة ، بما يتواءم مع حركة التجارة الداخلية ، ويساير منظومة النقل متعدد الوسائط .

وتسعى ورقة أمان الطرق وسلامتها إلى تطوير مستوى الأمان والسلامة على الطرق وتوفير أقصى درجات الأمان والسلامة بصورة فعالة للمواطنين مستخدمي الطرق ووسائل النقل، بما يؤدي إلى الحد من حوادث الطرق والآثار السلبية الناجمة عنها، والحفاظ على أرواح المواطنين، وذلك إنطلاقاً من حرص الحزب والحكومة على القضايا التي تتعلق بحق المواطن في الحياة الآمنة .

وتستهدف ورقة النقل النهري تطوير هذا المرفق والنهوض به فنياً وملاحياً بما يتواءم مع ما يجب أن يكون عليه من طاقة إستيعابية لحركة نقل البضائع والركاب، وذلك في إطار مخططات



## النقل البري للركاب

### النقل الجماعي بين المحافظات وداخلها وداخل المدن بوسائله المختلفة

يولي الحزب أهمية خاصة لموضوع النقل البري الجماعي للركاب باعتباره قضية جماهيرية تلعب دوراً رئيسياً ومحورياً في حياة المواطنين، ولأنه يعد من أهم نظم النقل بين المدن في مصر، لما يتمتع به من مرونة كبيرة بالمقارنة مع أنظمة النقل الأخرى.

### أولاً: تحليل الوضع الراهن لمنظومة النقل البري الجماعي للركاب

#### ١ - خدمات نقل الركاب برأ على المستوى القومي والجهات القائمة بها\*

يتم تقديم خدمات النقل البري للركاب في مصر عبر شبكاتى العرطق البرية والخطوط الحديدية . حيث يتم نقل حوالي ٦٠ مليون راكب/رحلة يومياً على المستوى القومي . وتبلغ نسبة مساهمة المرافق التي تقع ضمن مسئولية الحكومة في حركة نقل الركاب برأ على المستوى القومي حوالي ١٧ ٪ ، في حين تبلغ نسبة مساهمة القطاع الخاص (الأوتوبيسات والسيارات الخاصة والأجرة والسرفيس) في حركة نقل الركاب برأ على المستوى القومي حوالي ٨٢ ٪.

#### ٢ - خدمات نقل الركاب برأ فيما بين المحافظات والجهات القائمة بها\*

##### • مرافق تقع في نطاق مسئولية الحكومة

تساهم المرافق التي تقع في نطاق مسئولية الحكومة في نقل حوالي ٤٨ ٪ من حركة نقل الركاب فيما بين المحافظات وذلك على النحو التالي:

##### • السكك الحديدية:

تقل الهيئة القومية لسكك حديد مصر على خطوط شبكتها حوالي ٤٢ ٪ من إجمالي حركة نقل الركاب ما بين المحافظات.

##### • شركات الأتوبيس لنقل الركاب:

تقوم بخدمة نقل الركاب بين محافظات الجمهورية أربعة شركات أتوبيس تابعة لقطاع الأعمال العام بالإضافة إلى شركة الاتحاد العربي للنقل البري . إذ تنقل حوالي ٥ ٪ من إجمالي حجم حركة الركاب بوسائل النقل الجماعي بين المحافظات.

##### • القطاع الخاص

تبلغ مساهمة القطاع الخاص في حركة النقل الجماعي للركاب برأ فيما بين المحافظات نسبة ٥٢ ٪ وذلك على النحو التالي:

##### • سيارات تاكسي الأقاليم:

تشارك سيارات تاكسي الأقاليم بأنواعها المختلفة بدور كبير في نقل الركاب بين المحافظات وقد تزايد دور هذه الوسيلة بدرجة كبيرة إذ تبلغ نسبة مشاركتها حوالي ١٠ ٪ من إجمالي حركة النقل بوسائل النقل الجماعي بين المحافظات.

توجد جمعية تعاونية لنقل الركاب بكل محافظة ، بعضها يقوم بتنظيم خطوط نقل الركاب بين المحافظات ، والبعض الآخر يتولى الإشراف على المحطات الانتهائية وبعض الخدمات الأخرى.

##### • الشركات والمصانع وغيرها:

تقوم مجموعة كبيرة من الشركات والمصانع بخدمات نقل العاملين بها. وتبلغ نسبة مشاركة الجمعيات التعاونية والشركات والمصانع وغيرها حوالي ١٢ ٪ من إجمالي حركة نقل الركاب بوسائل النقل الجماعي فيما بين المحافظات.

\* (المصدر: هيئة تنظيم شؤون النقل)



### ب - النقل داخل مدينة الإسكندرية وضواحيها:

- تساهم مرافق النقل الجماعي التي تقع في نطاق مسئولية الحكومة (هيئة النقل العام وخط سكة حديد أبو قير) في نقل حوالي ١٥ ٪ من حركة نقل الركاب داخل المحافظة .
- يساهم القطاع الخاص في نقل حوالي ٨٥ ٪ من حركة النقل الجماعي للركاب داخل المحافظة .

### ٤ - النقل داخل باقى المحافظات والجهات القائمة بها:

#### • مرافق تقع في نطاق مسئولية الحكومة:

يقوم مرافق النقل الداخلى في بعض المحافظات بتقديم خدمات نقل الركاب بنسبة محدودة لا تتعدى ٢١ ٪ .

#### • القطاع الخاص :

تعتبر خدمة نقل الركاب بسيارات الأجرة بأنواعها المختلفة هي خدمة النقل الرئيسية بين المراكز المختلفة داخل المحافظات، إذ يتم بواسطتها نقل أكثر من ٨٤ ٪ من إجمالي الركاب داخل المحافظات .

بينما تتوفر خدمتى النقل بالتاكسي والأنوبيس لبعض المراكز داخل المحافظة ويكون مصدرها دائماً عاصمة المحافظة . وهناك محافظات تعتمد على سيارات الأجرة فقط بأنواعها المختلفة في نقل الركاب بين عاصمة المحافظة وبقية المراكز، ومحافظات أخرى تعتمد على سيارات الأجرة وبعض خطوط الأنوبيس .

### ٥- خدمات النقل العام للركاب لربط المجتمعات العمرانية الجديدة بالمعدن القريبة منها:

في إطار ربط المجتمعات العمرانية الجديدة بالمعدن القريبة منها، قامت الحكومة والقطاع الخاص بتقديم بعض خدمات نقل الركاب بالمناطق المختلفة لإتمام عملية الربط المطلوبة . حيث

### ٣ - خدمات نقل الركاب داخل المحافظات والجهات القائمة بها:

تختلف حركة نقل الركاب داخل المحافظات وما بين محافظة وأخرى، وذلك وفقاً لمطبيعة كل منها من حيث المساحة وتعداد السكان، وما بكل منها من جهات وهيئات ومصالح تتعلق بمصالح المواطنين وتلبى احتياجاتهم .

#### أ - النقل داخل القاهرة الكبرى:

#### • مرافق تقع في نطاق مسئولية الحكومة:

تساهم مرافق النقل الجماعي للركاب التي تقع في نطاق مسئولية الحكومة في نقل حوالي ٤٦ ٪ من حركة نقل الركاب داخل المحافظة، ذلك على النحو التالي :

#### • هيئة النقل العام وأنوبيس القاهرة الكبرى :

تساهم هيئة النقل العام، وشركة أنوبيس القاهرة الكبرى في نقل حوالي ٢٠ ٪ من جملة الركاب بوسائل النقل الجماعي بالقاهرة الكبرى.

#### • مترو الأنفاق:

يساهم مترو الأنفاق في نقل حوالي ١٦ ٪ عبر الخطين الأول والثانى من إجمالي عدد الركاب بالقاهرة الكبرى .

#### • القطاع الخاص :

تساهم وسائل نقل الركاب الجماعي التابعة للقطاع الخاص بالقاهرة الكبرى (السرفيس/ الأنوبيس/ مدارس/ هيئات ومصالح حكومية/ رحلات/ سياحة) بدور هام في نقل الركاب الجماعي داخل القاهرة الكبرى، حيث تنقل حوالي ٢٧ ٪ من جملة عدد رحلات الركاب بوسائل النقل الجماعي بالقاهرة الكبرى.

#### • السيارات الخاصة:

تمثل حركة الركاب بالسيارات الخاصة داخل المحافظة نسبة

٢١٧ ٪.



المحافظات، وعدم قدرة سعة الطرق على إستيعاب حجم الحركة عليها.

## ثالثاً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة لتحسين خدمات النقل البرى للركاب

على ضوء ما تقدم عرضه ، يرى الحزب والحكومة ضرورة تنظيم خدمات النقل البرى للركاب فى إطار إختصاصات الوزارات المعنية بتقديم هذه الخدمة والإشراف على تنفيذها ، وذلك بإعادة هيكلة وتنظيم خدمات النقل البرى للركاب بين ما يدخل فى نطاق مسئولية الحكومة أو فى نطاق القطاع الخاص سواء داخل المحافظات ، أو فيما بينها ، طبقاً للأسس الآتية:

1- أن تكون وزارة النقل هى الجهة المسئولة عن رسم السياسات والنواحي التنظيمية والتخطيطية لهذا النشاط .

2- ضرورة وجود ترخيص لمزاولة نشاط خدمة نقل الركاب، تقوم بمنحه وزارة النقل يسمح بممارسة نشاط نقل الركاب الجماعى، وعلى ألا يكون لهذا الترخيص علاقة بالتراخيص التى تمنح لممارسة العمل التجارى أو القيادة أو تسيير مركبة أو غير ذلك، إذ أنه ترخيص لمزاولة نشاط النقل.

3- أن يتم منح الترخيص بمزاولة هذا النشاط من خلال ضوابط وأسس وقواعد ومعايير وإشترطات فنية محددة وموحدة ، تقوم بوضعها وزارة النقل بالتنسيق مع وزارة الداخلية ووزارة التنمية المحلية . ومنها ألا يمنح الترخيص بمزاولة خدمات نقل الركاب إلا من خلال شركات أو جمعيات تعاونية أو أى شكل جماعى قانونى آخر ينشأ لهذا الغرض، وأن يتم منح فترة إنتقالية لتوفيق أوضاع القائمين على تقديم هذه الخدمة حالياً.

4- إعادة الهيكلة التمويلية ومعالجة أوضاع الهيئات المقدمة لخدمات نقل الركاب، والتي تقع فى نطاق مسئولية الحكومة ، إذ أن هذه الجهات (هيئة السكك الحديدية / مترو الأنفاق / هيئات النقل العام / شركات أتوبيس نقل الركاب بالأقاليم (قطاع الأعمال العام)، وغيرها) هى حاجة إلى إعادة هيكلة تمويله ومعالجة أوضاعها، بما يجعلها تحقق التوازن المالى بإعتمادها على مواردها الذاتية فى تمويل كافة إستخداماتها.

5- توسع هيئات النقل العام بالقاهرة والألكندرية وشركات نقل الركاب بالأقاليم (قطاع الأعمال العام) من خلال قيامها بإنشاء شركات مشتركة بينها وبين القطاع الخاص . تتولى تسيير خدمات نقل ركاب فى مناطق محددة ، وبما يمنع تقديم خدمة نقل ركاب غير منظمه فى هذه المناطق.

قامت الحكومة بإبرام بعض عقود محددة المدة مع شركات القطاع الخاص لتقديم خدمات النقل العام للركاب فى بعض المدن الجديدة مثل (الشرقى/ بنو/ العاشر من رمضان/ العبور/ ٦ أكتوبر/ القاهرة الجديدة/ مدينة ١٥ مايو/ والشيخ زايد) . كما قامت بعض شركات قطاع الأعمال العام بتقديم بعض هذه الخدمات فى كل من المدن الجديدة مثل (أسيوط/بنى سويف/برج العرب) . وهذه المحاولات لا تمثل ريباً حقيقياً للمجتمعات العمرانية الجديدة وبعضها البعض وبين باقى مدن الجمهورية . الأمر الذى يحتاج إلى إيجاد وسيلة نقل متطورة تعمل على تعظيم هذه الخدمة وتحقيق للأهداف الاقتصادية التى أدت إلى إنشاء هذه المجتمعات العمرانية الجديدة .

## ثانياً: التحديات التى تواجه خدمات نقل الركاب

تحتاج المرافق القائمة على خدمة نقل الركاب برأ على المستوى التومى إلى الكثير من التطوير والتحديث الذى يؤدى إلى ارتفاع مستواها وتواهر عنصر الأمان الكامل بها . والصورة الحالية لخدمات نقل الركاب التى يتولاها القطاع الخاص، خاصة ما يطلق عليه السرفيس، تظهر بوضوح انعدام عنصر التنظيم والتشغيل الآمن ، وعدم وجود أسس ومعايير للسيطرة عليها، ويؤكد ذلك ما نشهده حالياً من أسلوب التعامل مع الركاب، والحوادث الجسيمة اليومية .

ونوجز فيما يلى أهم التحديات التى تواجهه . بصفة عامة، خدمات نقل الركاب على المستوى التومى سواء ما بين المحافظات أو داخلها:

### ١ - فيما يخص مرافق النقل الجماعى المنظم :

- تقادم أعمار وحدات الأسطول مما يمثل عبأ كبيراً عليها لتنفيذ خطط الإحلال والتجديد واستمرارها .
- خلل الهياكل التمويلية لهذه المرافق نتيجة عدم القدرة المالية على تغطية العجز الناتج بين المصروفات والإيرادات المحققة من التعريفية المطبقة، مع عدم كفاءة العنصر البشرى القائم على الخدمة .

### ٢ - القطاع الخاص و النقل العشوائى غير المنظم:

أدى تنامي دور النقل العشوائى غير المنظم فى نقل الركاب إلى ظهور العديد من السلبيات من أهمها:

- الزيادة المطردة فى أعداد سيارات الأجرة (السرفيس) التى تعمل بشكل عشوائى غير منظم وتفتقر إلى كفاءة التشغيل وعناصر السلامة والأمان والإشترطات الفنية ومعايير الجودة .
- زيادة حدة الإختناقات المرورية على الطرق داخل المدن وبين



بتوفير عوامل الأمان، وزيادة أعداد وسرعة القطارات، لمواجهة الطلب المتزايد على النقل، الأمر الذي أدى إلى حدوث طفرة كبيرة في مجال النقل بالسكك الحديدية بمصر.

ولا شك أن مشروع مترو الأنفاق من أكبر المشاريع والإنجازات التي تحققت على أرض مصر، حيث أصبحت مصر بتنفيذ هذا المشروع العملاق، أول الدول الإفريقية والشرق أوسطية امتلاكاً له، وقد وضع مشروع مترو الأنفاق اللبنة الرئيسية لتطوير النقل الجماعي داخل القاهرة الكبرى ليس في الوقت الحاضر ولكن في المستقبل أيضاً، إذ إن عائد مشروعات الأنفاق يمتد للأجيال القادمة.

### أولاً: الوضع الراهن للسكك الحديدية ومترو الأنفاق

تعتبر الهيئة القومية لسكك حديد مصر من الهيئات الإقتصادية التي تقدم خدمات النقل تحت إدارة الحكومة ويقع في نطاق مسؤولية الهيئة تشغيل وصيانة خطوط مترو الأنفاق من خلال جهاز تشغيل مترو الأنفاق التابع لها.

وإذا كانت الهيئة تعتبر من الهيئات الإقتصادية ذات الموازنات المستقلة فإنها لا تتمتع بالإستقلال المالي الكلي، حيث أن إستقلاليتها المالية غير كاملة ومواردها المالية لا تسمح بإداء خدماتها على الوجه الأكمل، فضلاً عن تحملها بأعباء ضخمة ناتجة عن الديون الإستثمارية الخاصة بالبنية الأساسية الخاصة بها. وتستعرض فيما يلي المشاكل والمسئوليات التي تواجه الهيئة وجهاز تشغيل مترو الأنفاق وإستراتيجية مواجهة وتطويرها:

٦- مراجعة القوانين والتشريعات المنظمة لعمليات النقل البري للركاب وتطويرها وإستصدار الجديد منها. وفي هذا الشأن فإن الأمر يقتضى تعديل القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ ليتواءم مع رؤية الحزب والحكومة في تطوير وتحسين هذه الخدمة.

٧- تطوير وتحديث خدمات التاكسي، حيث أصبحت خدمات تاكسي الأجرة في المدن في حالة لا تتماشى تئياً وحضارياً مع ما يجب أن تكون عليه هذه الخدمة، خاصة في عواصم المحافظات الكبرى، مما يؤثر سلباً على المظهر الحضاري. ولا يتواءم مع الحركة السياحية المطردة لمصر والحركة المتزايدة من زوارها من رجال الأعمال والمستثمرين.

وقد تم إعداد دراسات مستقضة عن تطوير خدمات التاكسي بما يؤدي إلى تنظيمها وتطويرها، وسوف يعمل الحزب والحكومة جتياً إلى جنب على تفعيل هذه الدراسات والإستفادة بما جاء بها في تطوير خدمات التاكسي سواء في القاهرة أو الأسكندرية أو على مستوى المحافظات الأخرى.

### خدمات النقل بالسكة الحديد ومترو الأنفاق وتطويرها

حظيت سكك حديد مصر باهتمام خاص لدى الحكومات عبر العصور المختلفة، لدورها المتميز في مجال النقل، في أوقات السلم وفي أوقات الحرب، وقد اهتمت الحكومة بتطوير وتجديد سكك حديد مصر وتوفير الإستثمارات اللازمة لتطويرها وتميئها، وأولت الدولة منذ بداية عام ١٩٨١ عناية خاصة بتحديث السكك الحديدية، لمواكبة الأساليب الحديثة في التشغيل وذلك

## هيئة السكك الحديدية

أ - انخفاض مستوى الكفاءة الفنية للمرفق بما يؤثر سلباً على التشغيل الفني والأمن والعنضبط، ويرجع ذلك إلى مواجهة المرفق الكثير من الصعوبات ومنها ما يلي:

1- الاعتماد على الاستيراد المكثف من الخارج للجرارات ومعداتنا وكثير من مستلزمات التشغيل وقطع الغيار مما يؤدي إلى التقصير الشديد منها بمجرد عدم توافر الإمدادات من النقد الأجنبي، مع الإرتفاع المستمر لأسعارها.

2- الحاجة إلى إستثمارات سنوية كبيرة وإعتمادات مناسبة للحفاظ على الشبكة والإحلال والتجديد للوحدات والصيانة وتجديد البنية الأساسية للمرفق.

3- ضعف تنفيذ مفهوم الصيانة الشاملة، فالصيانة الوحيدة الموجودة هي "الصيانة العلاجية" والمطلوب أن تأخذ الهيئة بنظام الصيانة الوقائية في المقام الأول لتلافي الأخطاء قبل وقوعها.

ب - تحقيق الهيئة عجز بالنشاط الجاري، ويرجع ذلك إلى عوامل متعددة أهمها:

1- تثبيت أجور نقل الركاب على مدى سنوات طويلة مراعاة للبعد الإجتماعي في الوقت الذي تتزايد فيه مصروفات الهيئة عام بعد عام، فضلاً عن انخفاض أجرة نقل البضائع الإستراتيجية مثل المواد التموينية والبنزولية .

2- تشغيل خطوط غير اقتصادية مثل الخطوط الإستراتيجية التي تخدم المشروعات التومية، هذا فضلاً عن تحمل الهيئة أعباء تشغيل قطارات الفروع والضواحي، وهي تمثل حوالي 62% من إجمالي أعباء التشغيل في حين تحقق إيراداتها 20% فقط من إيرادات الهيئة .

3- كثافة العمالة إذ يبلغ عدد العاملين بالهيئة 69563 فرداً (مارس 2002) وتبلغ أجورهم الشهرية حوالي 62% من الإيرادات التي تحتتها الهيئة .

ج - حاجة الهيئة إلى إعادة تنظيمها الداخلي، وانضباط أدائها.

## مترو الأنفاق

يواجه مشروع مترو الأنفاق المشاكل والسلبيات التالية:

• لازالت هناك وسائل أمان مطلوب استكمالها لتأمين خطى مترو الأنفاق حتى يمكن تحقيق التشغيل الفني والأمن لمستخدمي الخدمة والمرفق وأصوله.

• زيادة الزحام لعدم كفاية القطارات خاصة في الخط الأول (حلوان/المرج) والحاجة إلى شراء قطارات جديدة.

## ثانياً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة في تطوير هيئة السكك الحديدية

حتى يمكن تطوير كفاءة أداء هيئة السكك الحديدية، فإن الأمر يقتضى تحقيق ثلاثة عناصر أساسية:

• تحديث مستوى النواحي الفنية للمرفق من خلال ما يلي:

• استمرار عمليات الإحلال والتجديد بصفة مستمرة للبنية الأساسية للمرفق من وحدات متحركة وسكك وكبارى ومنشآت وغيرها وتوفير الموارد المالية اللازمة لذلك.

• الإهتمام بالصيانة الوقائية والصيانة الدورية وتعديل دور الورش لزيادة كفاءتها وتقليل الفاقد في عمليات الإصلاح والصيانة لرفع كفاءة تشغيل القطارات.

• تطوير ورفع كفاءة النواحي الإدارية وذلك من خلال ما يلي:

• إعادة بناء الهيكل التنظيمي للهيئة على ضوء متطلبات العمل الحالية والمستقبلية مع تنمية قدرات ومهارات العاملين لرفع معدلات الأداء والإنتاجية بالهيئة .

• وضع نظم متقدمة لمتابعة وتقييم الأداء للتأكد من سلامة أداء العمل وتحقيق الأهداف .

• تعميق مفاهيم ونظم الإدارة الحديثة والمفكر التجاري وآليات السوق ومتطلباته ومتغيراته.

• تدبير الموارد المالية اللازمة لأداء النشاط:

إن التوازن المالي للنشاط الجاري للهيئة يعتبر مطلباً هاماً يجب أن تتضافر الجهود لتحقيقه، وذلك من خلال بعض إجراءات تتخذها الهيئة وأخرى تتخذها الحكومة وهي على النحو التالي:

أ - بالنسبة لهيئة السكك الحديدية :

ضرورة قيام إدارة الهيئة بإعداد وتنفيذ حزمة متكاملة من الإجراءات اللازمة لتحقيق التوازن المالي، على أن تتضمن ما يلي:

• الاستثمار الجيد والكمال لأسطول الهيئة وشبكاتها والمحافظة عليه ورفع كفاءته وعدم إقامة مشروعات جديدة لتوسيع الشبكة أو ازدواج الخطوط بها حالياً إلا بعد إجراء دراسة جدوى وثبوت جدوى هذه المشروعات فنياً ومالياً واقتصادياً وكيفية تمويلها وبرامج تنفيذ ذلك وما تحلقه من عوائد أو تضيق للهيئة، بما يساهم في زيادة موارد الهيئة ولا يمثل عبئاً إضافياً عليها.

• إعادة هيكلة مسارات الخطوط لرفع كفاءة الخدمة الآمنة بما لا يؤثر على إقتصاديات التشغيل وأهمية الخدمة المقدمة.

## ثالثاً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة لتطوير مترو الأنفاق

١ - هناك حاجة ملحة إلى إنشاء الخط الثالث لمترو الأنفاق - خاصة وأن مسار هذا الخط يربط بين شرق وغرب القاهرة الكبرى، واتجاه الخطين الأول والثاني اللذين سبق إنشاؤهما، هو من شمال إلى جنوب القاهرة الكبرى- وسيؤدي عدم تنفيذ هذا الخط إلى تفاقم مشكلة الاختناقات المرورية بالقاهرة في المستقبل القريب، حيث إن الطاقة التصميمة للخطين الأول والثاني تبلغ ٧.٣ مليون راكب/يوم، وهذه المسافة ستعجز عن استيعاب الحجم المرغوب للحركة على شبكة المترو، وتبلغ حوالي ٧.٨ مليون راكب/يوم بحلول عام ٢٠٢٢ -

وتتركز أهمية تنفيذ الخط الثالث فيما يلي:

أ - تلبية مطالب النقل الكثيفة على محور الخط .

ب - خفض المرور السطحي بما يعادل ٢ مليون رحلة يومياً في منطقة وسط المدينة.

ج - رفع كفاءة الخطين الأول والثاني لتبادل الخدمة معهما وارتفاع العائد.

د - تحقيق عوائد اجتماعية وبيئية ، تتمثل في تقليل التلوث والضوضاء والارتفاع بالمستوى الصحي للسكان، بالإضافة إلى تحقيق سهولة التحرك وراحة وأمان المواطنين.

ويحتاج تنفيذ هذا المشروع إلى تدبير التمويل اللازم لذلك، وفي هذا المجال سوف تقوم الحكومة بدراسة أفضل أساليب التمويل اللازمة لتنفيذ هذا الخط .

٢ - لما كان الخط الأول قد أعطيت له الأسبقية الأولى في التنفيذ والتشغيل، لوجود البنية الأساسية لإنشائه، فإن الأمر يتطلب ضرورة تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لضمان استمرارية التشغيل بكفاءة عالية، وتلافي حدوث أي أعطال به، وما يترتب على ذلك من إنتظام زمن التقاطر وتقديم خدمة متميزة ويحقق الأمن والأمان للجمهور .

٣ - البدء في إنشاء شبكة ربط المدن الجديدة والتجمعات العمرانية حول القاهرة الكبرى، بوسيلة نقل كهربائي سريع وأمن، بهدف تشجيع التوطن في هذه المدن، مما يساعد على تخفيف حدة الزحام وتخفيف العبء المروري على شبكة الطرق الداخلية، بالإضافة إلى العائد البيئي .

• قيام الهيئة بإنشاء شركات مشتركة بينها وبين الشركات ذات التقنيات العالية للقيام ببعض الأنشطة التي تقوم بها الهيئة حالياً في بعض المجالات .

• قيام الهيئة بإنشاء شركات إدارة مشتركة أو شركات مشتركة بين الهيئة والشركات المتخصصة وذلك بالنسبة للورش الثابتة للهيئة لتحقيق استثماراً أمثل لها ورفع كفاءة أداؤها فنياً ومالياً وإدارياً.

• استثمار أصول الهيئة والأراضي المخصصة لها في مشروعات استثمارية وتجارية تعددها الهيئة بمعرفتها بقصد تحقيق زيادة في الموارد المالية .

### ب - بالنسبة للحكومة :

تتمثل استثمارات الهيئة التي تمولها الحكومة في إنشاء خطوط ومحطات، وشراء وحدات جر وعربات جديدة وكباري وغيرها ، لتحمل الهيئة بمديونيتها وتلتزم بسداد أقساطها وفوائدها باعتبارها ديون مستحقة لبنك الاستثمار القومي وتمثل أصولاً أضيفت إلى أصول الهيئة .

**ويرى الحزب والحكومة أن هناك عدة بدائل متنوعة يجب دراستها وتقييم نتائجها لتحقيق التوازن العالي للهيئة، ومنها على سبيل المثال ما يلي :**

أ - رفع رأس مال الهيئة بقيمة الإستثمارات التي تحقق مردود اقتصادي من عربات وقاطرات وخلافه وإضافتها إلى أصول الهيئة بعد تعديدها وتقييمها .

ب - بالنسبة للإستثمارات ذات الصيغة القومية . فيتم تعديدها وتقييمها وتحمل الحكومة باعتبارها، على أن تعهد بها للهيئة لإدارتها وتشغيلها باعتبارها إستثمارات قومية . وذلك حتى لا تتحمل الهيئة بتكلفتها من أقساط وفوائد وإهلاك.

ج - إعادة النظر في الديون المتركمة على هذا المرفق للحكومة وهي تتمثل في أقساط القروض وفوائدها المستحقة عليها لبنك الإستثمار القومي عن السنوات السابقة، ودراسة نقل هذه الإلتزامات إلى جانب الحكومة وإسقاطها من على جانب الهيئة.

د - قيام الدولة بتدبير المبالغ اللازمة للهيئة ، لإحلال وتجديد وتطوير وتدعيم الشبكة الحالية والإرتقاء بالخدمات التي تقدمها حتى تتمكن من رفع كفاءة التشغيل الأمن للمرفق ومستخدمى الخدمة وأصولها وتحقيق أهدافها في الفترة الحالية وإعتبارها ديدناً على الهيئة .

إن الأخذ بهذه البدائل أو بعضها سوف يخضع لدراسات مستبعدة مشتركة بين الحزب والحكومة للوصول إلى الأخذ بأفضلها تحقيقاً لمصالح الهيئة من ناحية ومصالح الخزنة العامة من ناحية أخرى .



## النقل البري للبضائع

يتم تقديم خدمات نقل البضائع في مصر عبر شبكات الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية والممرات الملاحية المائية إلى جانب شبكات الأنابيب مثل خطوط البترول والغاز الطبيعي، وتتعدد وسائل نقل البضائع حيث تتضمن أساطيل النقل البري الشاحنات وأسطول الوحدات المتحركة بالسكك الحديدية وأساطيل النقل المائي الداخلي.

ويولى خدمة نقل البضائع على الطرق في مصر بصفة أساسية القطاع الخاص، إذ تبلغ نسبة مساهمته في حركة نقل البضائع برأ ما يزيد عن ٩٥ ٪، والباقي تتولاه وسائل النقل الأخرى من السكك الحديدية وشركات قطاع الأعمال العام.

### أولاً: الوضع الراهن لنقل البضائع

تشير التقديرات إلى أن حجم المنقولات من السلع المختلفة على شبكة الطرق لعام ٢٠٠٢ يبلغ حوالي ٤٢١.٢ مليون طن، ومن المتوقع أن يصل في عام ٢٠١٢ إلى حوالي ٧١٩.٧ مليون طن. وهذه التقديرات تقتصر على منقولات البضائع بين المحافظات، ولا تتضمن المنقولات داخلها والتي قد تصل إلى مثل هذا الحجم من التقلبات.

ويوضح الجدول التالي مقارنة تطور توزيع منقولات البضائع على وسائل النقل خلال عشر سنوات ٢٠٠٢/١٩٩٢:

| السنة | لنقل على الطرق |        | لنقل بالسكك الحديدية |        | لنقل النهري |        | الإجمالي (مليون طن) |
|-------|----------------|--------|----------------------|--------|-------------|--------|---------------------|
|       | مليون طن       | النسبة | مليون طن             | النسبة | مليون طن    | النسبة |                     |
| ١٩٩٢  | ١٦٥.٥          | ٣٩.٢٨  | ٩٦                   | ٢٥.٤   | ٢.٢         | ٢١.٨   | ١٧٨٢                |
| ٢٠٠٢  | ٤٢١.٢          | ٣٩.٦٨  | ١٢.٠                 | ٢.٨    | ١.٣         | ٠.٣    | ٤٢٤.٥               |

المصدر: الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (٢٠٠٤)

ومن الجدول السابق يتضح زيادة نصيب النقل البري للبضائع المنقولة على الطرق، وتراجع نصيب كل من السكك الحديدية والنقل النهري في نقل البضائع.

## نوعيات البضاعة المنقولة،

تختلف البضائع المنقولة برأ وفقاً لنوعياتها ، ويمكن تقسيمها إلى مجموعات رئيسية . ويوضح الجدول التالي حجم المنتول من مجموعات البضائع الرئيسية على شبكة الطرق في عام ٢٠٠٢ والمتوقع نقله عام ٢٠١٢ :

| مستل | المجموعة           | مليون طن | مليون طن | سنة ٢٠١٢ % | سنة ٢٠٠٢ % |
|------|--------------------|----------|----------|------------|------------|
| ١    | المنتجات البترولية | ٢١١١     | ٤٧٢      | ٢٨٨٩       | ١-١        |
| ٢    | مواد البناء        | ٢٠٤٦٨    | ١٨٥٩     | ٢٩-٢٦      | ٥٤٢٢       |
| ٣    | المعادن            | ٩٢٨      | ٢٢٢      | ١٢٩٤       | ١٨         |
| ٤    | المنتجات الزراعية  | ٨٦٥٢     | ٢٠٥٤     | ١٢٩٤٢      | ١٧٩٨       |
| ٥    | المنتجات الصناعية  | ٩١٦٢     | ٢١٧٥     | ١٤٩٩٢      | ٢٠٨٢       |
| ٦    | البضائع العامة     | ٤٩١      | ١١٧      | ٨٢٧        | ١١٥        |
|      | الإجمالي           | ٤٤١٢٣    | ٦٠٠      | ٧٩٩١٩      | ١٠٠        |

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط - صرودة النقل (٢٠٠٤)

توجهات وسياسات الدولة للأخذ بنظام الاقتصاد الحر وإعمال اقتصاديات السوق ، مما يتطلب إجراء بعض التعديلات في هذا المجال.

### ثالثاً، رؤية وتوجهات الحزب والحكومة

إن نقل البضائع على الطرق في مصر هو نشاط يتولى القطاع الخاص بأشكاله المختلفة ممارسة معظمه وهو يخضع في تصرفاته لقوى السوق . مما أدى إلى الوضع الراهن السابق إيضاحه . الأمر الذي يقتضى وضع القواعد المنظمة لهذا القطاع، بما يحقق التوازن بين ممارسة النشاط من ناحية ويضع الضوابط الكفيلة بالمحافظة على البنية الأساسية والأمن والأمان واستخدامات الطرق من ناحية أخرى . لذلك فسوف يتم تنفيذ ما يلي :

- تكون وزارة النقل هي الجهة الرئيسية والمرجعية في وضع قواعد وتنظيم نقل البضائع برأ .
- تقوم وزارة النقل بإعداد السياسات التي تعنى التكامل بين وسائل نقل البضائع والتوازن بين مصالح كل من أصحاب البضائع والقائمين على إدارة خدمة نقلها .
- تتولى وزارة النقل إصدار تراخيص مزاولة نشاط نقل البضائع، ووضع شروط لذلك ، ومن أهمها العمل على قصر الترخيص بمزاولة هذا النشاط على الشركات بكافة أنواعها أو الجمعيات التعاونية فقط وإعطاء فترة انتقالية يتم خلالها توفيق أوضاع العاملين في مجال نقل البضائع طبقاً لذلك .
- يجب الفصل بين الترخيص بمزاولة النشاط والترخيص بتسيير وسائل النقل بحيث يرتبط الترخيص بتسيير وسيلة النقل ، بالحصول على ترخيص مزاولة النشاط .
- التوسع في إنشاء محطات التهايات والموانئ الجافة في مناطق متعددة من الجمهورية، لتكون بمثابة مراكز تجميع وتوزيع البضائع الواردة والصادرة عبر الموانئ البحرية المصرية وإعتبارها امتداداً لها ، بإعتبارها حلقة من حلقات منظومة النقل المتعدد الوسائط .
- التوسع في إنشاء ساحات داخلية للبضائع على حدود المحافظات المختلفة والمدن الكبرى وتجهيزها بما يسمح باستقبال البضائع الواردة للتوزيع داخل المحافظة أو المدينة، وإعادة توزيعها بوسائل أصغر إلى مناطق الإستهلاك المطلوبة داخل كل محافظة أو مدينة .

ويبين من هذا الجدول عدم التنسيق بين نوعيات البضائع المنقولة ووسائل نقلها المختلفة ، فعلى سبيل المثال بلغت منقولات مواد البناء في عام ٢٠٠٢ حوالي ٤٨.٦ % من حجم المنقول على الطرق على الرغم من أن هذه المواد يمكن نقلها بوسائل نقل أخرى تتوافق مع طبيعتها مثل السكك الحديدية والنقل النهري . وهو ما كان سيؤثر إيجابياً على حالة الطرق من حيث إستهلاكها وحركة المرور عليها .

### ثانياً: التحديات التي تواجه نقل البضائع

يتضح من تحليل إمكانيات أسطول نقل البضائع من حيث نوعيات البضائع ما يلي:

- أن حجم أسطول النقل البري العالى يبلغ حوالي ٧٤٢ ألف مركبة ، لتتنوع نوعياتها بصورة أساسية إلى العربات المجهزة لنقل الحاويات برغم التماس المستمر في أعداد الحاويات المنقولة خاصة من الموانئ إلى المدن الرئيسية في البلاد ، كما يقتدر الأسطول أيضاً إلى النوعيات المتخصصة في نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة مثل المنتجات الزراعية وغيرها .
- زيادة عدد الوحدات الملحقة (مقطورات نقل البضائع) لتصل إلى حوالي ٥٢٠٠٠ مقطورة، بما يمثل خطورة على الطرق ويؤثر سلباً على الأمان بها .
- عدم امتلاك حمولات الشاحنات من الناحية الواقعية مع الكود الفني للطرق، مما يؤدي إلى إستهلاك البنية الأساسية للطرق .
- تقادم عمر أسطول وحدات النقل سواء كانت مملوكة للقطاع الأعمال العام أو الخاص .
- تعدد الوزارات والأجهزة المعنية بخدمات وأنشطة نقل البضائع على الطرق العامة، إذ تشارك العديد من أجهزة الدولة في تنظيم هذا النشاط، سواء من ناحية إعداد مخططات ورسم ومتابعة السياسات أو وضع شروط ترخيص المركبات والعمالة بها ، ويعتبر القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ هو التشريع الرئيسي لتنظيم هذه الصناعة ، وقد صدر هذا القانون في حقبة السبعينيات ليتلائم مع متطلبات هذه المرحلة في ذلك الوقت، غير أنه قد طرأت بعد هذه الفترة العديد من التغيرات في

## نوعيات البضاعة المنقولة:

تختلف البضائع المنقولة برأ وفقاً لنوعياتها - ويمكن تقسيمها إلى مجموعات رئيسية ، ويوضح الجدول التالي حجم المنقول من مجموعات البضائع الرئيسية على شبكة الطرق في عام ٢٠٠٢ والمتوقع نقله عام ٢٠١٢:

| سنة  | المجموع  | سنة  | المجموع  | معدل     |
|------|----------|------|----------|----------|
| ٢٠١٢ | مليون طن | ٢٠٠٢ | مليون طن | %        |
| ٤٠١  | ٢٨٨٨     | ٥٧٢  | ٢٤١١     | ١        |
| ٥١٢٢ | ٢٩٠٣٦    | ٤٨٥٩ | ٢٠٤٦٨    | ٢        |
| ١٨   | ١٢٩٤     | ٢٢٢  | ٩٢٨      | ٢        |
| ١٧٨٨ | ١٢٩٤٢    | ٢٠٥٤ | ٨٦٥٢     | ١        |
| ٢٠٨٢ | ١٤٩٩٢    | ٢١٧٥ | ٩١٦٢     | ٥        |
| ١١٥  | ٨٢٧      | ١١٧  | ٤٩١      | ٦        |
| ١٠٠  | ٧١٩١٩    | ١٠٠  | ٤٢١٢٢    | الإجمالي |

المصدر: الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (٢٠٠٤)

توجهات وسياسات الدولة للأخذ بنظام الاقتصاد الحر وإعمال اقتصاديات السوق ، مما يتطلب إجراء بعض التعديلات في هذا المجال.

### ثالثاً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة

إن نقل البضائع على الطرق في مصر هو نشاط يتولى القطاع الخاص بأشكاله المختلفة ممارسة معظمه وهو يخضع في تصرفاته لقوى السوق ، مما أدى إلى الوضع الراهن السابق. إيضاحه ، الأمر الذي يقتضى وضع القواعد المنظمة لهذا القطاع. بما يحقق التوازن بين ممارسة النشاط من ناحية ويضع الضوابط الكفيلة بالمحافظة على البنية الأساسية والأمن والأمان واستخدامات الطرق من ناحية أخرى. لذلك فسوف يتم تنفيذ ما يلي :

- تكون وزارة النقل هي الجهة الرئيسية والمرجعية في وضع قواعد وتنظيم نقل البضائع برأ.
- تقوم وزارة النقل بإعداد السياسات التي تحقق التكامل بين وسائل نقل البضائع والتوازن بين مصالح كل من أصحاب البضائع والقائمين على إدارة خدمة نقلها.
- تتولى وزارة النقل إصدار تراخيص مزاولة نشاط نقل البضائع، ووضع شروط لذلك ، ومن أهمها العمل على قصر الترخيص بمزاولة هذا النشاط على الشركات بكافة أنواعها أو الجمعيات التعاونية فقط وإعطاء فترة انتقالية يتم خلالها توفيق أوضاع العاملين في مجال نقل البضائع طبقاً لذلك.
- يجب الفصل بين الترخيص بمزاولة النشاط والترخيص بتسيير وسائل النقل بحيث يربط الترخيص بتسيير وسيلة النقل - بالحصول على ترخيص مزاولة النشاط.
- التوسع في إنشاء محطات النهايات والموانئ الجافة في مناطق متعددة من الجمهورية، لتكون بمثابة مراكز لجميع وتوزيع البضائع الواردة والصادرة عبر الموانئ البحرية المصرية وإعتبارها إمتداداً لها ، بإعتبارها حلقة من حلقات منظومة النقل المتعدد الوسائط .
- التوسع في إنشاء ساحات داخلية للبضائع على حدود المحافظات المختلفة والمدن الكبرى وتجهيزها بما يسمح باستقبال البضائع الواردة للتوزيع داخل المحافظة أو المدينة، وإعادة توزيعها بوسائل أصغر إلى مناطق الإستهلاك المحلي داخل كل محافظة أو مدينة.

ويبين من هذا الجدول عدم التنسيق بين نوعيات البضائع المنقولة ووسائل نقلها المختلفة. فعلى سبيل المثال بلغت منقولات مواد البناء في عام ٢٠٠٢ حوالي ٤٨.٦% من حجم المنقول على الطرق على الرغم من أن هذه المواد يمكن نقلها بوسائل نقل أخرى تتوافق مع طبيعتها مثل السكك الحديدية والنقل النهري ، وهو ما كان سيؤثر إيجابياً على حالة الطرق من حيث إستهلاكها وحركة المرور عليها.

### ثانياً: التحديات التي تواجه نقل البضائع

يتضح من تحليل إمكانيات أسطول نقل البضائع من حيث نوعيات البضائع ما يلي:

- أن حجم أسطول النقل البري الحالي يبلغ حوالي ٧١٢ ألف مركبة ، تقتصر نوعياتها بصورة أساسية إلى العربات المجهزة لنقل الحاويات برغم التنامي المستمر في أعداد الحاويات المنقولة خاصة من الموانئ إلى المدن الرئيسية في البلاد . كما ينتشر الأسطول أيضاً إلى النوعيات المتخصصة في نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة مثل المنتجات الزراعية وغيرها.
- زيادة عدد الوحدات الملحقة (مقطورات نقل البضائع) لتصل إلى حوالي ٥٢٠٠٠ مقطورة، بما يمثل خطورة على الطرق ويؤثر سلباً على الأمان بها .
- عدم التساق حمولات الشاحنات من الناحية الواقعية مع الكود الفني للطرق، مما يؤدي إلى استهلاك البنية الأساسية للطرق.
- تقادم عمر أسطول وحدات النقل سواء كانت مملوكة لقطاع الأعمال العام أو الخاص.
- تعدد الوزارات والأجهزة المعنية بخدمات وأنشطة نقل البضائع على الطرق العامة، إذ تشارك العديد من أجهزة الدولة في تنظيم هذا النشاط سواء من ناحية إعداد مخططات ورسم ومتابعة السياسات أو وضع شروط ترخيص المركبات والعمالة بها ، ويعتبر القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ هو التشريع الرئيسي لتنظيم هذه الصناعة ، وقد صدر هذا القانون في حقبة السبعينيات ليتلاءم مع متطلبات هذه المرحلة في ذلك الوقت. غير أنه قد طرأت بعد هذه الفترة العديد من التغيرات في



## أمان الطرق وسلامتها

وتوضّح إحصائيات وزارة الداخلية التالية لعام ٢٠٠٣ حجم المشكلة ومدى ضخامتها،\*

|                       |       |       |
|-----------------------|-------|-------|
| • إجمالي عدد الحوادث  | ٢٩١١١ | حادثة |
| • إجمالي عدد الوفيات  | ٦٧٦٦  | متوفى |
| • إجمالي عدد المصابين | ٢٩٦٥٨ | مصاب  |
| • إجمالي عدد النفايات | ١٦٨٢٠ |       |

• كما أن أكثر من نصف عدد وفيات حوادث المرور يحدث في الفئة ما بين سن ١٧ و٤٥ عاماً وهو العمر المنتج.

### ثانياً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة

يرى الحزب والحكومة في موضوع أمان الطرق وسلامتها ضرورة التركيز على محورين رئيسيين هما:

**المحور الأول: الخطة العاجلة لتحقيق الأمان على الطرق:**

على ضوء الاستعراض الموجز السابق لحجم المشكلة وأسبابها، يسعى الحزب والحكومة إلى تبنى خطة عاجلة تكون بمثابة دعوة للمشاركة الفاعلة بين الحزب والحكومة والمجتمع للتصدي لهذه المشكلة، وذلك في إطار يضمن تعامل الحزب وحكومته مع المواطنين كشركاء كاملين وفاعلين.

وتقوم الخطة العاجلة على عنصرين أساسيين:

- قابليتها للتنفيذ فور إقرارها.
- إمكانية التنفيذ بأدنى أعباء مالية ودون تحميل الحكومة تدبير استثمارات كبيرة.
- هذا بالإضافة إلى اعتماد الخطة العاجلة في تنفيذها على محورين أساسيين:
- التعميل الإداري لما هو قائم من قوانين وقرارات صادرة في شأن تنظيم المرور.
- تنفيذ بعض المهام الإدارية التي تحقق انضباط القيادة على الطرق.

على أن يبدأ تنفيذ الخطة العاجلة في معابرها المختلفة لمدة تجريبية قدرها ثلاثة شهور، على الوجه الآتي:

تعتبر حوادث المرور أحد المشاكل الرئيسية التي يعاني منها المجتمع الدولي المتقدم أو النامي على حد سواء، وهي بمثابة وصف لانتهيار العلاقة بين واحد أو أكثر من العوامل المتداخلة أثناء حركة المركبة على الطريق، والتي تشمل المركبة والسائق والطريق والبيئة وغيرها.

وقد تزايدت مشكلة حوادث الطرق في مصر بشكل كبير، وأصبحت هذه الظاهرة مشكلة قومية، وهي ليست وليدة اليوم، ولا تخص جهة معينة بعينها بل هي مشكلة تهم كل قطاعات المجتمع. الأمر الذي يؤكد الحاجة الملحة لتضاضر جميع الجهات التي لها صلة بالمنظومة المرورية علاوة على المدرسة والجامعة والمنظمات الحكومية وغير حكومية والأسرة والمجتمع بأسره للعمل معاً للحد من تزايد هذه المشكلة كلاً في مجال اختصاصه وعمله ومسئوليته.

### أولاً: الوضع الراهن

هناك زيادة مطردة بوجه عام في عدد حوادث الطرق ليس في مصر فقط، ولكن في العالم أجمع، حيث إن سبب الوفاة نتيجة حادث مرور سوف يتدرج في ترتيبه من السبب رقم (٩) من بين خمسة عشر سبباً آخر (أمراض القلب / السرطان / وغيرها...) في عام ١٩٩٠، ليصل إلى السبب رقم (٢) كما هو متوقع في عام ٢٠٢٠؛ وذلك كما ذكر في التقارير الصادرة من منظمة الصحة العالمية.

وقد تزايدت معدلات حوادث المرور التي تقع على شبكة الطرق المصرية خلال الأونة الأخيرة، مما أدى إلى تضاعف الخسائر البشرية والاجتماعية والاقتصادية بصورة لم يسبق لها مثيل. وأصبحت نتائج الحوادث تؤثر تأثيراً مباشراً وسلبياً على المواطن، نظراً لما تسببه من معاناة إنسانية كبيرة وعبئاً اقتصادياً ضخماً على الدولة، نتيجة لفقد الأرواح والإصابات والعجز، فضلاً عن التأثير الضار على الممتلكات الخاصة والعامة وتضخم مبالغ التأمين والتعويضات وغيرها.



٢ . تعديل الأسلوب العالي لاستخراج وتجديد رخص القيادة الخاصة. بأن تمنح رخصة قيادة مبدئية لمن يبلغ عمره ١٨ سنة على أن يعاد النظر فيها على ضوء مدى التزام حاملها لقواعد وفوانين المرور.

٢ . تعديل الأسلوب العالي لاستخراج وتجديد رخص القيادة المهنية وعلى الأخص (وعلى سبيل المثال):

- ضرورة حصول طالب رخصة القيادة المهنية على مؤهل متوسط-

- وبالنسبة لحاملي هذه الرخص في الوقت الحالي . فيتم قبل تجديد رخصهم إحقاقهم بمراكز التدريب للحصول على شهادة تؤكد صلاحيتهم للقيادة .

### ب- إجراءات ومعايير مواجهة المشكلة بالنسبة للمركبات:

١ . تقييم مدى صلاحية المركبة بالبدء في تنفيذ نظام جديد فعال لفحص الحالة الفنية للمركبات عند الترخيص . ويجب أن يتم الفحص في محطات متخصصة مزودة بالأجهزة الحديثة والملائمة لتعدد سلامة ومدى صلاحية جميع أجهزة الأمان والتحكم في المركبة . وكل ذلك مع تفعيل نظام الفحص الإنتقائي على جانبي الطرق للتأكد من مدى سلامة المركبة.

٢ . تشديد الرقابة على قطع غيار السيارات وعلى الإنتاج المحلي في مجال تصنيع مركبات النقل الثقيل والأتوبيس . والتأكد من توافر شروط الجودة والأمان . فضلاً عن مراقبة مدى جودة الإطارات المستوردة من الخارج ومطابقتها للمواصفات.

٣ . إعادة النظر في فترات ترخيص وسائل النقل الجماعي للركاب ونقل البضائع.

### ج - الإجراءات و المعايير المتعلقة بالطب المهني والتوعية الطبية:

١ . تحديث المعايير الطبية التي يجب توافرها فيمن يتولى قيادة المركبات عند إصدار أو تجديد رخص القيادة سواء المهنية أو الخاصة.

٢ . إجراء مسح صحي لسائقي مركبات النقل الجماعي والنقل الثقيل لمعرفة الحالة الصحية لهم. ولتحديد نسبة الإصابة بالأمراض التي تؤثر على كفاءتهم أثناء القيادة إذا أهمل علاجهم.

٢ . وضع المزيد من الضوابط والقيود على صرف الشهادات الطبية اللازمة لاستخراج الرخص.

### د- الإجراءات و المعايير الهندسية اللازمة لزيادة أمان الطرق ومنها على الأخص :

١ . تحديث كود الطرق والمرور ليشتمل على متطلبات أمن وسلامة المرور كمعايير أساسية تؤخذ في الاعتبار في مرحلة التصميم.

٢ . تفعيل دور إدارات هندسة الطرق والمرور في المحافظات والأحياء والمدن ليعمل بهذه الإدارات مجموعة من المهندسين المتخصصين في هندسة الطرق والمرور من خريجي الجامعات. لتكون مسئولة دون غيرها عن وضع معايير الأمان والسلامة وعمل التخطيط المروري الصحيح داخل وخارج المدن والإشراف على التنفيذ .

٢ . الصيانة الدورية والمستمدة للطرق لتوفير حركة آمنة لمستخدميها.

### أ - حملة إعلامية واسعة النطاق تستهدف:

• إلقاء الضوء على حجم المشكلة ومدى ضخامتها، والآثار المترتبة عليها من خسائر بشرية ومادية، ومدى تأثير ذلك على الاقتصاد القومي.

• الحد من الحوادث والآثار السلبية الناجمة عنها، والحفاظ على أرواح المواطنين.

• نشر الوعي والانضباط المروري بين المواطنين.

• تحسين سلوكيات مستخدمي الطرق.

على ان تشمل هذه الحملة الإعلامية كافة مؤسسات المجتمع المدني بالاشتراك مع كل وسائل الإعلام بصورها المختلفة المقروءة والمسموعة والمرئية.

### ب- تحقيق الانضباط المروري من خلال:

• تفعيل التنفيذ الدقيق لقانون المرور، الذي يعتبر من أنجح آليات معالجة أسباب الحوادث، وذلك على النحو التالي:

- تحقيق الانضباط المروري داخل عواصم المحافظات بصفة عامة.

- الأخذ بمبدأ الحد الأقصى في توقيع العقوبات الواردة في قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ وتعديلاته ولائحته التنفيذية.

- تدعيم قوات وزارة الداخلية الراكبة المتحركة المزودة بوسائل الانتقال والاتصالات ومعدات الرصد، للمراقبة والضبط.

على أن يبدأ تنفيذ الخطة العاجلة على بعض الطرق كالتجربة رائدة ، وأن يتم تقييم التجربة ودراسة سلبياتها وإيجابياتها.

### المحور الثاني، معايير الأمان والسلامة وقواعد التشغيل على الطرق وأساليب تطبيقها والالتزام بها،

رغم ما تقوم به الحكومة من مشاريع تموية متعددة في كافة مجالات البنية الأساسية لشبكات الطرق الإقليمية والحضرية.

سواء لربط المحافظات والمدن. أو لدعم أهداف تنمية وتعمير المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة. فإن الإحصائيات المتوافرة حالياً الخاصة بمشكلة حوادث المرور على الطرق العصرية تشير إلى مدى خطورة هذه المشكلة وآثارها السلبية الكبيرة . بما لا يتناسب مطلقاً مع مكانتنا الحضارية والثقافية. ويؤكد الحزب والحكومة على المعايير الأتية بالنسبة لعناصر السائق والمركبة والطب المهني والتوعية الطبية والاشتراطات الهندسية للطرق.

والتي يجب مراعاتها مستقبلاً للحد من آثار تلك المشكلة.

والتي يجب مراعاتها مستقبلاً للحد من آثار تلك المشكلة.

### أ- إجراءات ومعايير مواجهة المشكلة بالنسبة للسائقين:

تشير معظم الدراسات السابقة سواء المحلية أو العالمية إلى أن العنصر البشري ممثلاً في قائدي المركبات هو أهم العناصر المؤثرة على معدلات وخطورة حوادث المرور، ومن هذا المنطلق فإنه يجب تركيز الجهود بصورة أساسية على أسلوب تعلم القيادة.

ثم استخراج رخص القيادة خاصة المهنية ، وكذلك تفعيل قانون المرور . خاصة في حالة تكرار ارتكاب المخالفات من بعض السائقين ، ومن أهم الإجراءات المطلوبة في هذا المجال ما يلي:

١ . التوسع في إنشاء مدارس متخصصة لتعليم القيادة سواء للراغبين في الحصول على رخص القيادة الخاصة أو المهنية.



## النقل النهري وتطويره

مما أدى إلى تأخير تنفيذ معظم المشروعات المتعلقة بها.

- تقدم أسطول شركات النقل النهري وتتنوع كفاءته بدرجة كبيرة وتدهور أوضاع العمالة قديماً مما أدى إلى عزوف جزء كبير من أصحاب البضائع على التعامل معها.

### ثانياً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة لتطوير النقل النهري

إن تطور النقل النهري يحقق هدفاً قومياً يتمثل في تخفيف الضغط العموري والحركي على الطرق البرية، مما يؤدي إلى تحقيق نقفات الإنشاء والصيانة لها، ويحقق مردوداً إقتصادياً إيجابياً على الإقتصاد القومي.

وترتكز محاور تطوير قطاع النقل النهري على ما يلي:

- الإلتزام بتنفيذ خطة تطوير المجري الملاحي والمراس النيلية وإنشاء نقاط موانئ تبادلية مع العمل على تطوير المجاري الملاحية للروافد الرئيسية لنهر النيل وإعدادها إعداداً قديماً للنقل النهري.

- العمل على تكوين مؤسسات نقل نهري قوية من القطاع الخاص أو القطاع الخاص مع قطاع الأعمال العام. فوجود مؤسسات نقل قوية ذات هيكل تنظيمي يضم إدارات متخصصة في التسويق وبحوث السوق تدعمها كفاءات علمية وعملية في هذا المجال، يمكنها من تطوير نظم النقل واجتذاب المنقولات المناسبة لهذه الوسيلة. ويتطلب ذلك وجود حوافز من الحكومة للقطاع الخاص للدخول في هذا المجال، وإمكانية منح امتياز تشغيل بعض الموانئ والمراس للقطاع الخاص لتنفيذ سلسلة متكاملة من النقل متعدد الوسائط .

- البدء في إنشاء شركات إدارة وتشغيل الموانئ النهري، وشركات النقل متعدد الوسائط، سواء كانت هذه الشركات قطاع خاص كاملة أو بالتعاون مع وزارة النقل أو وزارة الاستثمار .

- العمل على إرتباط المراس والموانئ النهري بوسائل النقل الأخرى (النقل المشترك) .

إن واقع قطاع النقل في مصر في طبيعته وتنوع أنشطته يقع داخل اختصاص أكثر من وزارة أو هيئة في الجهاز التنفيذي للدولة، مما أدى في كثير من الحالات إلى ما يلي:

لقد كان نهر النيل وروافده على مدار قرون عديدة منذ القدم المحور الأساسي للنقل بين مختلف أنحاء البلاد شمالاً وجنوباً. وقد ظل النقل النهري في وضع متميز حتى نهاية الستينيات، حيث كان الأسطول في حالة جيدة وتحملت الدولة التكاليف الرأسمالية له. وكان الفاس متوفر، إلا في حالات السدة الشتوية، وكانت البضائع المنقولة متواجدة وأسعار النقل محددة من قبل الدولة ولم تكن هناك منافسة حقيقية مع أي من الوسائل الأخرى سواء المسكك الحديدية أو النقل البري.

ومع ظهور النقل البري على الطرق كحل سريع لبعض مشاكل النقل الداخلي، ولتكون عنصر الوقت يمثل أهمية كبيرة في سوق النقل، أصبحت وسيلة النقل النهري في وضع غير مناسب ومن ثم بدأ الانخفاض التدريجي لحجم المنقول بهذه الوسيلة.

### أولاً: الوضع الراهن لقطاع النقل النهري

#### ١- مميزات النقل النهري:

يتميز النقل النهري بالمميزات التالية:

- توافر البنية الأساسية (نهر النيل وفروعه والقنوات الملاحية) دون تكلفة تذكر إذا ما قورنت بتكلفة البنية الأساسية لوسيلتي المسكك الحديدية والطرق.

- انخفاض التكلفة التشغيلية للوحدات النهري، فمتوسط استهلاك الوقود للوحدة النهري أقل بكثير من استهلاك الوقود لوسائل النقل الأخرى مما ينعكس إيجابياً على أجرة النقل والبعد البيئي.

- إمكانية التصنيع المحلي لوحدات النقل النهري بنسبة كبيرة تصل إلى حوالي ٨٠ ٪ .

- نوعية البضائع، فالنقل النهري يعتبر الوسيلة المثلى لنقل البضائع ذات القيمة الضعيفة والمعدات ذات الأطوال والأوزان غير التمهلية.

#### ٢- مشاكل النقل النهري:

- عدم الاهتمام بتطوير المجري الملاحي النهري خلال السنوات الماضية مما أدى إلى تدهور وصعوبة الملاحة النهري المنتظمة به .

- قلة الاستثمارات التي كانت متاحة للبنية الأساسية للنقل النهري



## تحقيق التكامل الإستراتيجي للنقل على المستوى القومي

التكامل في التخطيط الإستراتيجي بين إختصاصات هذه الجهات لتحقيق ما يلي:

1. تأكيد دور الحكومة من حيث التخطيط والإشراف والرقابة.
2. وضع السياسات الإستراتيجية للنقل على المستوى القومي لخدمة متطلبات الحاضر والمستقبل.
3. التخطيط على المستوى القومي لمشروعات النقل مركزياً ومحلياً وتحديد أولوية المشروعات، بغرض تحقيق التكامل الإستراتيجي لخدمات النقل بأنواعها المختلفة على المستوى القومي في إطار يضمن تحقيق الأهداف الإقتصادية والإجتماعية للدولة.
4. تعظيم وتنظيم مشاركة القطاع الخاص المنظم في التشغيل والإدارة وهي تمويل مشروعات النقل.

5. الاهتمام بقضايا التسعير والدعم والحفاظ على البعد الإجتماعي في قطاع النقل، بما يحقق التوازن الحقيقي بين الأسعار الإقتصادية لخدمات النقل ودعم مستخدميها من محدودى الدخل، بالصورة التي تكفل الإستخدام الأمثل للإستثمارات والموارد المتاحة في مجال النقل، ويحقق مردوداً إقتصادياً جاذباً لمشاركة القطاع الخاص في مشروعات النقل.

من الجدول السابق، يتضح أن الوضع الراهن للتمويل والإدارة في قطاع النقل في مصر يتمثل في أن تمويل البنية الأساسية لقطاع النقل تتولاه الحكومة، وأن تشغيل الخدمات تتولاه جهات حكومية وقطاع الأعمال العام أو قطاع خاص منظم أو غير منظم.

وما زال القطاع الخاص غير قادر بصورة فعالة على المشاركة في تنفيذ مشروعات البنية الأساسية، مثل إنشاء الطرق والكباري والأنفاق والموانئ والمطارات وغير ذلك من أنشطة النقل المختلفة.

### ثانياً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة

يؤمن الحزب والحكومة بأهمية التكامل بين دور الحكومة ودور القطاع الخاص في تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية في ظل مناخ يتسم بالشفافية والاستقرار.

وعلى ضوء ذلك فإن الحزب والحكومة يؤكدان على ما يلي في مجال تمويل مشروعات النقل -

- التعارض أو التكرار في تنفيذ المشروعات التي كان يمكن توجيه إستثماراتها إلى مشروعات نقل أخرى تحقق مردوداً خدمياً وإقتصادياً أكبر.
- عدم التوازن في جاتي العرض والطلب بين خدمات النقل ومستخدميها.
- تباين المستوى الفني للمشروعات المتماثلة طبقاً للجهات القائمة على التخطيط والتنفيذ لها، ويظهر ذلك بصورة كبيرة في مشروعات الطرق والكباري ونقل الركاب -
- ضعف الإلتزام بتطبيق قواعد السلامة، والإشتراطات الفنية ومعايير الجودة.

### أولاً: رؤية وتوجهات الحزب والحكومة

يرى الحزب والحكومة ضرورة تحقيق التكامل الإستراتيجي على المستوى القومي في مجال قطاعات النقل واستمرار الحكومة في الإشراف عليها، وذلك إنطلاقاً من أن مشروعات النقل من البنية الأساسية للدولة وتشكل أحد الأسس الإستراتيجية لها - وتعتبر ثروة قومية للأجيال الحالية والمستقبلية.

هذا مع تهيئة المناخ لدفع القطاع الخاص للمشاركة في مشروعات خدمات النقل من خلال ضوابط تكفل الإشراف الحكومي في هذا المجال.

والتكامل المستهدف يمكن أن يكون له أشكال مختلفة، طبقاً لمجالات التكامل، منها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

• تكامل في التخطيط والتنفيذ والإدارة بين مختلف قطاعات النقل ووسائله.

• تكامل بين خدمات النقل المختلفة.

• تكامل بين القطاع الحكومي والأعمال العام والقطاع الخاص في القيام بخدمات النقل -

• تكامل تشريعي وتنظيمي فيما تشرعه القوانين والوزارات وما تنظمه المحليات في تقديم خدمات النقل -

وفي ظل تعدد الجهات المختملة والمشرفة والمنفذة لمشروعات النقل على المستوى القومي، فإن الأمر يقتضى توافق آليه تحقق

# أساليب تمويل مشروعات وخدمات النقل

تعتبر مشروعات النقل بأنواعها المختلفة من مشروعات البنية الأساسية للدولة ذات التكلفة الاستثمارية الضخمة لإنتاجها وتحديثها وصيانتها. وتمثل أحد أهم الأصول الإستراتيجية للدولة و جزء من ثروتها القومية.

وهي ضوئها ضخامة الإستثمارات المطلوبة وصعوبة جذب إستثمارات خاصة في البنية الأساسية لقطاع النقل تبرز مشكلة نقص التمويل كأحد التحديات الأساسية ، والتي قد يترتب عليها إفتقار خدمات النقل إلى التطوير والتوسع والإرتقاء بمستوى الخدمة.

وقد أصبحت هناك حاجة ملحة لدراسة أساليب تمويل متعددة تتمشى على التوازي، مع ما تقوم الحكومة بتسييره في هذا المجال، والاستفادة من الأساليب المطبقة عالمياً في هذا الشأن. واختيار أفضل البدائل التمويلية التي تناسب كل مشروع.

## أولاً: الوضع الراهن لتمويل البنية الأساسية للنقل وإدارة وتشغيل خدماته في مصر

يلخص الجدول التالي الوضع الحالي لتمويل وإدارة خدمات النقل في مصر :

### الوضع الراهن للتمويل والإدارة في قطاع النقل في مصر

| بيئة التشغيل                      | النوع   | التمويل  | الإدارة وتشغيل  |
|-----------------------------------|---|--|---|
|                                   | <b>البنية الأساسية</b>  | حكومي  | حكومية  |
|                                   | الطرق   | حكومي  | حكومية  |
|                                   | السكك الحديدية<br>النقل النهري  | حكومي  | حكومية  |
| النقل بين المدن                   | <b>التشغيل</b>  | قطاع أعمال عام/خاص/حكومي   | قطاع أعمال عام/خاص/حكومي  |
|                                   | الأوتوبس<br>التاكسي/الميكروباس/السرفيس<br>نقل البضائع<br>السكك الحديدية<br>النقل النهري   | قطاع خاص<br>قطاع أعمال عام/خاص/التعاونيات<br>حكومي<br>قطاع أعمال عام / خاص | قطاع خاص<br>قطاع أعمال عام/خاص/التعاونيات<br>حكومية<br>قطاع أعمال عام / خاص |
| النقل داخل المدن                  | <b>البنية الأساسية</b>  | حكومي  | حكومي   |
|                                   | الطرق   | حكومي  | حكومي   |
|                                   | السكك الحديدية<br>مترو الأنفاق<br>ترام  | حكومي<br>حكومي<br>حكومي  | حكومي<br>حكومي<br>حكومي   |
|                                   | <b>التشغيل</b>  | قطاع أعمال عام/خاص/حكومي   | قطاع أعمال عام/خاص/حكومي  |
|                                   | الأوتوبس<br>التاكسي<br>الميكروباس<br>نقل البضائع<br>السكك الحديدية / مترو الأنفاق<br>ترام | خاص<br>خاص<br>خاص<br>حكومي<br>حكومي  | خاص<br>خاص<br>خاص<br>حكومي<br>حكومي   |
| المتنقل الدولية<br>(النقل الدولي) | <b>البنية الأساسية</b>  | حكومي  | حكومي   |
|                                   | الموانئ (فيما عدا الموانئ التخصيصية)<br>المطارات (فيما عدا مطار مرسى علم)                 | حكومي<br>حكومي   | حكومي<br>حكومي  |
|                                   | <b>التشغيل</b>  | حكومي  | حكومي   |
|                                   | الموانئ (فيما عدا ميناء العين السخنة<br>وشبه جزيرة)<br>المطارات (فيما عدا مطار مرسى علم)  | حكومي<br>حكومي   | حكومي<br>حكومي  |

• على الرغم مما تقدم، فإنّ التقلب على المعوقات السابق الإشارة إليها ليس أمراً عسيراً ، كما أن وجود هذه المعوقات لا يعنى أن العيب يكمن في مبدأ مشاركة القطاع الخاص في حد ذاته وإنما يكمن في التطبيق، وهو ما يتطلب إتخاذ الإجراءات الكفيلة لتنفيذ السياسات الداعمة لمشاركة القطاع الخاص في تمويل وتشغيل مشروعات النقل.

وعلى ضوء ذلك فإنه من الممكن النظر في تمويل مشروعات النقل المختلفة بالأسلوب الذى يمتشى مع طبيعتها من ناحية، ومع الخدمات التى تقدمها للمواطنين من ناحية أخرى. ولا يمكن تطبيق أسلوب معين بصفة مطلقة على كافة قطاعات النقل بصفة عامة على اختلاف الأنشطة التى تقوم بها، كما لا يمكن أيضاً تجاهل بصورة أو بأخرى إمكانات الدولة من ناحية، وقدرات القطاع الخاص من ناحية أخرى، فما يمكن أن يكون ناجحاً من خلال الدولة قد لا يكون على نفس قدر النجاح من خلال القطاع الخاص.

• كما أن الحزب والحكومة يريان أن تطوير الصناعة المصرية في مجال تصنيع وحدات النقل ينعكس إيجابياً على القدرة التمويلية في مشروعات النقل. وقد بدأت الحكومة بالفعل في الأخذ بهذا الفكر وتشجيع الصناعة المحلية لوسائل النقل وتطويرها من كافة الجوانب ، والامر يقتضى في هذا المجال وضع سياسة ثابتة في هذا الإتجاه مصحوبة ببرامج زمنية محددة للدخول بقوة في هذه الصناعة، مع لضاظر كافة الجهود لتوفير عوامل النجاح لها للوصول بمنجزاتها إلى المستوى العالمى المطلوب . مع تحقيق مستوى عال من التقنية والتكنولوجيا في التصميم والتنفيذ والجودة . وهو ما سيحقق على المدى المتوسط والطويل مردوداً إيجابياً على الناتج القومى ، وعلى إقتصاديات تشغيل خدمات النقل .

• وباعتبار إن سياسات النهوض بمعدودي الدخل ومرامياتهم، تمثل إحدى الدعامات الأساسية للسياسة الإقتصادية للحزب، وأن إقتصاديات السوق والاقتصاد الحر، قد فرض واقعاً جديداً لكنه لن يغير من توجه الدولة تجاه معدودي الدخل، ولا من مسئوليتها عن رفاهيتهم، ولكنه يغير من الأساليب المتاحة للدولة لتحقيق هذه الأهداف وتولى هذه المسئوليات. وعلى ضوء ما ورد بورقة التوجه الإقتصادى للحزب، التى أقرها المؤتمر العام الثامن للحزب في سبتمبر ٢٠٠٢ . من أن هناك مبادئ أساسية لمواجهة مسئولية الدولة تجاه معدودي الدخل يندرج منها في مجال خدمات النقل ضرورة تعديد مستحقى الدعم الحقيقيين وتوسيل الدعم لهم، بأسلوب يسمح بتحقيق أكبر إستفادة منه.

وفى ظل ما أثبتته الدراسات التى قام بها الحزب من أن عوائد تشغيل مرافق البنية الأساسية في مجال الهيئات الإقتصادية التابعة للحكومة لا تغطي تكلفة التشغيل والصيانة، بل إن الدعم الذى تتحمله الدولة لهذه الهيئات لا يشمل البنية الأساسية

• فى ظل المتغيرات والتحولت الإقتصادية التى تسود عالمنا المعاصر لم تعد أعباء تمويل مشروعات التنمية مقصورة على الحكومات فقط. بل صار للقطاع الخاص دوراً رئيسياً في الاضطلاع بتصويب هام في هذا العيب، وهذا ليس فقط في الدول الصناعية وإنما أيضاً في الدول النامية على إختلاف درجات تقدمها وتطورها الإقتصادى.

• إن تمويل أغلب مشروعات البنية الأساسية لمشروعات النقل فى مصر سوف تظل فى المدى العالى والقريب، التزاماً على عاتق الحكومة ، ولا يمكن في مثل هذه المرحلة ولفترة قادمة الإعتماد الكبير في هذا المجال على مشاركة القطاع الخاص، وإستمرار الحكومة في جعلها لعبة تدير التمويل اللازم للبنية الأساسية قد لا يفي بمتطلبات الخطط الطموحة لتمويل مشروعات النقل.

• إذا كان إنشاء البنية الأساسية لها تكلفة ضخمة، فإن العائد من تشغيل البنية الأساسية لهذا القطاع وإستخداماتها، يعش عنصرأ جاذباً للإستثمار الخاص أو المشترك مع الحكومة. وعلى ذلك فإن الأمر يقتضى إيجاد السبل الجاذبة لتشجيع مشاركة القطاع الخاص للمساهمة في إدارة وتشغيل البنية الفوقية في مجال خدمات النقل.

### مزايا مشاركة القطاع الخاص في تمويل وتشغيل وإدارة مشروعات النقل.

- معالجة قصور التمويل الحكومى.
- نقل عبء تمويل بعض أنشطة النقل من الحكومة إلى أطراف أخرى وما ينتج عنه من تخفيف العبء عن الخزنة العامة.
- الاستفادة من نقل التكنولوجيا الحديثة.
- تحقيق مزايا اجتماعية وسياسية نسبية بالمقارنة بالخصخصة الكاملة.
- الارتقاء بمستوى خدمات النقل المؤداء للمواطنين ورفع كفاءة التشغيل.
- تطبيق نظم الإدارة الحديثة.
- تمثل إحدى آليات الإصلاح الهيكلى للهيئات الإقتصادية العاملة في مجال خدمات النقل.

### أسباب إحجام القطاع الخاص عن المشاركة في هذا المجال

- ضعف الجدوى الإقتصادية لبعض المشروعات المطروحة، وتعاظم المخاطر التجارية المرتبطة بتشغيلها .
- تعدد الجهات المسئولة عن تنظيم مشاركة القطاع الخاص لتقديم خدمات النقل، وتعدد الإجراءات الإدارية من الموافقات والترخيص اللازمة بشكل مبالغ فيه .
- عدم توافق بعض التشريعات الحالية مع التوجهات الإقتصادية الجديدة في مجال تحرير خدمات النقل .

والعمل على زيادة مواردها بالصورة التي تغطي الجزء الأكبر إن لم يكن الكل من نفقات التشغيل والصيانة.

#### لذلك فإنه يجب النظر فيما يلي :

1. تحديد نوعيات خدمات النقل المطلوب دعمها مراعاة للبعد الاجتماعي.
2. وضع إطار لتسعير خدمات النقل بهدف تحديد السعر الحقيقي للخدمة التي سيتقرر دعمها، ومقدار الدعم.
3. وضع أسلوب تحميل الخزانة العامة بقيمة الفرق بين السعر الاقتصادي للخدمة والسعر المدعوم.

فقط، ولكن يقوم أيضاً بتغطية جزء كبير من نفقات التشغيل والصيانة.

وإذا كان إنشاء البنية الأساسية هو التزام على عاتق الدولة، فإنه يجب على الأقل أن تكون موارد تشغيل البنية القومية تسمح بتغطية تكاليف تشغيلها وصيانتها وإن لم يكن كلها، فعلى الأقل الجزء الأكبر منها.

وإن كانت قضية دعم مرافق النقل الجماعي للركاب، قضية محورية تتولى الدول باختلاف توجهاتها الاقتصادية دعمها مراعاة لمحدودي الدخل، فإنه يجب على المقابل تطوير أداء هذه الخدمات

## تطوير الإطار التشريعي للنقل البري للركاب والبضائع والنقل النهري

### الأولى : إدخال التعديلات على التشريعات القائمة، ومن أهمها،

- القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ الخامس بتطبيق نقل البضائع في الطرق العامة وكافة القرارات المنفذة له .
- القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ بإصدار قانون نظام منح التزامات إدارة مرافق النقل العام للركاب بالسيارات والقرارات المنفذة له .
- قانون المرور رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ والقرارات المنفذة له.
- القرار الجمهوري رقم ١٧٤ لسنة ١٩٧٩ بإنشاء الهيئة العامة للنقل النهري.

### الثانية، وضع قانون موحد للنقل يأخذ في الاعتبار عند إعداده ما يلي:

- مواكبة التغيرات والتحول الاقتصادي التي طرأت في الوقت الحاضر، والمتوقع حدوثها مستقبلاً، مقارنة بتلك التي وضعت في ظلها النواتج القائمة، وأحكام التنظيم القانوني لأنشطة قطاعات النقل المختلفة كأحد حلقات التطوير الهادف لهذا القطاع.
- أن يتضمن القانون المقترح ما يحقق تطوير خدمات النقل بما يتفق مع خصوصية الاقتصاد المصري وكذلك مرحلة نموه وتطوره وظروفه الاجتماعية وثقافته وقيمه، وبما يتفق مع أولويات المرحلة الراهنة وتطلعات المستقبل الأفضل.

يشتمل التنظيم التشريعي القائم في مجال تنظيم خدمات النقل الكثير من القوانين والقرارات الجمهورية، وقرارات مجلس الوزراء والقرارات الوزارية الصادرة من الوزراء المعتمدين أو المختصين، الأمر الذي يؤدي إلى صعوبة متابعتها والتنسيق فيما بينها، خاصة لدى الجهات القائمة على التنفيذ.

وعلى الرغم من إدخال بعض التعديلات على هذه التشريعات، فإن الجزء الأكبر منها مازال لا يتماشى ولا يتقدم أسلوب تطوير خدمات النقل بما يحقق الكفاءة والفاعلية، فضلاً عن أنها لا تخدم التوجهات الخاصة بتطوير خدمات النقل.

ولقد إلتضح مما سبق عرضه ضرورة إدخال بعض التغييرات الجوهرية على عدد من التشريعات القائمة حتى تتماشى مع رؤية الحزب والحكومة في مجال تطوير خدمات النقل . ولعل إدخال مثل هذه التعديلات يمثل ضرورة ملحة حتى يمكن هيكلة خدمات النقل بالصورة التي تحقق رؤى الحزب والحكومة.

ولما كان أي نشاط اقتصادي أو خدمي يحتاج بالضرورة إلى إطار تشريعي متكامل من القواعد القانونية لتنظيمه، سواء من حيث التأسيس أو الترخيص أو الممارسة وشروطها وضوابطها وأساليب الرقابة والمتابعة الفعالة للتأكد من انضباط الممارسة والأداء . فإنه من الناحية الإستراتيجية يكون مطلوباً في مرحلة لاحقة ليست ببعيدة إعداد مشروع قانون موحد للنقل ينظم منظومة النقل الداخلي بأنشطته المختلفة على المستوى القومي، يحل محل كافة القوانين والتشريعات القائمة حالياً والمنظمة لهذه الأنشطة .

وعلى ذلك فإن تطوير الإطار التشريعي يمر بمرحلتين:



تحقيق التكامل الإستراتيجي لقطاع النقل على المستوى القومي.

• وضع القواعد المنظمة الكفيلة بتهيئة المناخ الملائم والفعال الجاذب لكافة مسور مشاركة القطاع الخاص في تمويل وتشغيل مشروعات النقل، مع الأخذ في الاعتبار مساندة الإلجاءات العالمية والأسول الحديثة في معالجة حقوق والتزامات الأطراف المعنية على نحو يدعم الإستثمار المباشر في خدمات النقل ويشجع مصادر تمويل متنوعة.

- تحديد الدور المحوري لوزارة النقل باعتبارها الجهة المرجعية الرئيسية في جميع الأمور التي تتعلق بالتنظيم والإشراف على قطاع النقل، وتحويلها من دور الناقل إلى دور الجهة المنظمة.
- التحديد الواضح لدور وعلاقة وزارة النقل، في ظل المفهوم السابق أيضاً، مع الوزارات الأخرى المعنية، وخصوصاً المحليات، القائمة على تقديم خدمات النقل.
- أن يتضمن القانون المقترح ما يتم الإتفاق عليه في شأن آليه

## خاتمة

واقع بعض قضايا قطاع النقل والتحديات التي تواجهه ورؤية الحزب والحكومة في مواجهتها بما يتسق مع مبادئ الحزب الأساسية، من حيث ضمان تقديم خدمات نقل آمنة ومنضبطة ومناسبة، وفقاً لإحتياجات المواطنين ومتطلبات التنمية الشاملة للدولة.

ويبري الحزب ان طرح ماورد بهذه الاوراق من سياسات في المؤتمر السنوي التالي للحزب هو تجسيد للشعار الذي رفعه الحزب في مؤتمره العام الثامن حول الدعوة للمشاركة، كما يعد تعبيراً واضحاً عن دور الحزب الوطني الديمقراطي في التعاون مع الحكومة في رسم السياسات العامة التي من شأنها تحقيق مصلحة الوطن والمواطنين.

ينبع إهتمام الحزب بقضايا النقل وتطويره من إيمانه بأن خدمات النقل هي الأساس في تطوير الأمور الحياتية والمجتمع إقتصادياً واجتماعياً، وتؤثر تأثيراً مباشراً على التنمية الإقتصادية والاجتماعية وتلعب دوراً محورياً وترتبط ارتباطاً وثيقاً بالخطط التنموية على المستوى القومي.

ومن منطلق أن تمتع المواطن بأقصى درجات الامان والسلامة قضية اساسية يسعى الحزب لتوفيرها باعتبارها من القضايا التي تتعلق بحق المواطن في الحياة الآمنة وانساقاً مع توجهه نحو تعزيز حقوق المواطن في جميع المجالات، فإن جملة الأوراق وما تناولته من موضوعات لتلقى الضوء على

www.ndp.org.eg ■

الفكر الجديد... وأولويات الإصلاح