

الأمانة العامة



الحزب الوطني الديمقراطي

فكر جديد



حاضر ومستقبل قطاع النقل في مصر

دعوة للمشاركة

نوفمبر ٢٠٠٣

دعوة للمشاركة في صياغة السياسات العامة

إنطلاقاً من إيمان الحزب الوطني الديمقراطي بتطوير وتفعيل العمل الحزبي لمواجهة التحديات التي تواجه مسيرة العمل الوطني. فقد تم تبني أسلوب جديد لصياغة السياسات داخل الحزب مستمد من نظامه الأساسي.

يستهدف هذا الأسلوب توسيع دائرة الحوار والمناقشة حول السياسات المقترحة بحيث تتيح الفرصة لمطرح أكبر قدر من الأفكار والآراء ووجهات النظر المتعددة في صياغة السياسات. ومن ناحية أخرى، يستهدف هذا الأسلوب توسيع وتعميق دائرة المشاركة في صياغة السياسات على مستويات الحزب المختلفة بما يرسخ قيم الديمقراطية ويقوى البنيان المؤسسي للحزب ويدعم الالتزام الحزبي. ويساعد على طرح فكر جديد ينبع من رؤية شاملة تعبر عن توجهات الحزب لخدمة العمل الوطني.

وقد حدد النظام الأساسي وأساليب العمل القواعد المنظمة لتفعيل المشاركة في صياغة السياسات العامة حيث يتم أولاً طرح الموضوع في المؤتمر السنوي للحزب أو المؤتمر العام لمناقشته وتحديد أولوياته، ووضع إطار عام لتوجهات الحزب بشأنه. وبعد إقرار المؤتمر للتوجهات العامة للموضوع تتم إحالته إلى أمانة السياسات لدراسته ومناقشة أبعاده المختلفة من خلال التشكيلات المختلفة التابعة للأمانة كالتالي:

- يتولى المجلس الأعلى للسياسات دراسة الموضوعات المحالة إليه من هيئة مكتب أمانة السياسات على النحو الذي يتناول كافة جوانبها وأبعادها وأثارها المختلفة على المجتمع.
- تتم دراسة الموضوع في إحدى لجان السياسات المتخصصة بأمانة السياسات بمشاركة كاملة من الحكومة من خلال الوزراء المختصين، حيث تحدد اللجنة التفاصيل المختلفة للموضوع وتصيغ رؤيتها بشأنه في شكل أهداف وإجراءات محددة يقترح اتباعها مع تحديد الجهات المسؤولة عن التنفيذ والإطار الزمني لذلك وأسلوب المتابعة. وترفع اللجنة تقريراً بهذا الشأن إلى هيئة مكتب أمانة السياسات.

- وفي بعض الأحوال، يمكن لأمانة السياسات أن تعجل الموضوعات التي ترى أهمية عرضها على قواعد الحزب إلى لجان المحافظات، لمناقشتها ورفع التوصيات بشأنها إلى أمانة السياسات. وللجان المحافظات استطلاع رأي لجان الحزب في الأقسام أو المراكز والوحدات الحزبية، إذا ما دعت الحاجة لذلك. كما يمكن تشكيل مجموعات عمل، من بين أعضاء مؤتمر المحافظة، لبحث الموضوعات المحالة من أمانة السياسات، وترفع توصياتها لأمين المحافظة عرضها على أمانة السياسات.

- تتولى أمانة السياسات إعداد الصياغة النهائية للموضوع بالتعاون مع الحكومة والاتفاق معها على الإجراءات التنفيذية للسياسات المقترحة.

- تقوم أمانة السياسات بإعداد التقرير النهائي المتضمن للسياسة المقترحة للعرض على الأمانة العامة للاعتماد الميداني ثم على المكتب السياسي للإقرار النهائي.

وفي هذا المؤتمر، يستمر الحزب في اتباع هذا النهج من خلال تقديم موضوعات يرى أن لها الأولوية في العمل الوطني في هذه المرحلة، حيث يطرح الحزب للنقاش ثلاثة موضوعات هي: "حقوق المواطنة والديمقراطية" و"حاضر ومستقبل قطاع النقل والحفاظ على الأراضي الزراعية واتجاهات النمو العمراني".

مقدمة:

وذلك في إطار الجهود الرامية إلى تطوير وتنمية البنية الأساسية، من خلال ما خصصته من إستثمارات وما قام القطاع بتنفيذه من مشروعات خلال الخطط الخمسية المتتالية، منذ الخطة الخمسية الأولى ١٩٨٢ / ١٩٨٧ وحتى الخطة الخمسية الرابعة ١٩٩٧ / ٢٠٠٢ والتي تم خلالها إنشاء العديد من المشروعات الجديدة، بالإضافة إلى رفع كفاءة المشروعات القائمة. وبإلقاء نظرة على ما تحقّق في هذا المجال من إنجازات في الطرق والكبارى والنقل البحري ووسائل النقل المختلفة مقارنة بما كانت عليه قبل ذلك، تتضح المفرة الكبيرة التي حدثت في البنية الأساسية لهذا القطاع.

وعلى الرغم من ضخامة ما تم إنجازه خلال الفترة الماضية، فإن خدمات النقل المقدمة للمواطن، لا تتمتع بمستوى الجودة التي تتسم بها بعض الخدمات الأخرى، مثل خدمات الاتصالات والكهرباء، وذلك على الرغم من ارتباط خدمات النقل بصورة مباشرة بالحياة اليومية للمواطنين، فما زالت هذه الخدمات تفتقر إلى الكثير من التطوير والتحديث، ورفع كفاءة الخدمة والارتقاء بها، بما يخفف من عبء الحياة اليومية والمعيشية للمواطنين، الأمر الذي دفع الحزب نحو إعطاء مزيد من الإهتمام لهذا القطاع الحيوي، وطرح رؤيته في هذا المجال على المؤتمر للنقاش.

يعتبر النقل بأنواعه المختلفة البري والبحري والجوي، مرآة للوضع الاقتصادي والاجتماعي للدول، وترتبط خدمات النقل ارتباطاً وثيقاً بالتنمية الشاملة للدولة بمفهومها الواسع، إذ أنها إحدى الركائز الهامة للبنية الأساسية للدولة، ومن خلالها تندفق متطلبات التنمية الاقتصادية والعمرائية والاجتماعية، من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك. والإهتمام بهذه المشروعات وتحديثها وصيانتها ورفع كفاءتها، فضلاً عن إنشاء مشروعات نقل جديدة، يؤدي إلى دفع عجلة التنمية المستدامة وإستيعاب حركتها، ويحقق للدولة عوائد اقتصادية واجتماعية هامة.

وقد تضمنت المبادئ الأساسية للحزب الوطني الديمقراطي التي أقرها المؤتمر العام الثامن للحزب، أن الحزب يرى إنطلاقاً من إيمانه بالمستولية الاجتماعية للدولة، أن تقديم الخدمات العامة يعد إلتزاماً أساسياً من أجل تحسين الظروف المعيشية للمواطنين لا سيما غير القادرين منهم، كما يرى الحزب أن أفضل أسلوب لتقديم الخدمات العامة يكون عن طريق الإدارة الاقتصادية في ظل رقابة الدولة لها، سواء قامت بتقديمها الهيئات أو الشركات العامة أو مؤسسات القطاع الخاص، وبما يؤدي إلى تحديث الأجهزة الخدمية ورفع مستويات أدائها.

ومن هذا المنطلق، تركز رؤية الحزب على ضرورة توفير خدمات آمنة ومنضبطة ومناسبة للمواطنين بمختلف فئاتهم، بما يتوافق مع قدراتهم المعيشية ووفقاً لاحتياجاتهم بالصورة الحضارية والجودة المطلوبة وبأعلى معدلات الأمان حفاظاً على أمنهم وأرواحهم، وذلك في ظل ما ترضه إقتصاديات أداء الخدمة من متغيرات، لا تعنى بصفة أساسية تخلي الحكومة عن سياستها الخاصة تجاه محدودى الدخل ومراعاتهم، بل تمثل دعامة أساسية للسياسة الاقتصادية للحزب وحكومته.

وإيماناً بالدور الهام والأساسي لقطاع النقل - بأنشطته المختلفة المتمثلة في النقل البري والبحري والنهري والجوي فقد أولت الحكومة إهتماماً كبيراً بتطوير هذا القطاع،

أولاً: الملامح الأساسية لقطاع النقل:

بإلقاء نظرة على واقع قطاعات النقل المختلفة يتضح ما يلي :

الطرق:

الهندسية والفنية، لتباين الجهات القائمة على إنشاء هذه الطرق. وعدم وجود مواصفات قياسية موحدة في التنفيذ.

● إن الشبكة الحالية لم يتم التخطيط لها من خلال مخططات شاملة، فهي على سبيل المثال، تقتصد للتدرج الهرمي، حيث لا تشمل على طرق حرة، كما أن نسبة الطرق السريعة المقسمة تعتبر قليلة نسبياً (حوالي ٧٪ من إجمالي الشبكة)، وهي بصورة عامة تقتصر على التحكم في الدخول إليها والخروج منها، حيث تم الاعتداء على حرم الطريق في معظم أجزاء هذه الشبكة.

● تطورت شبكة الطرق خلال العامين السابقين بنسبة ٢٠٠٪، والكبارى بنسبة ٢٠٠٪، وبلغت حجم الإستثمارات التي خصصتها الحكومة للشبكة الرئيسية للطرق والكبارى خلال العشرين عاماً (١٩٨١ - ٢٠٠١) حوالي ٨,٢ مليار جنيه، وذلك وفقاً للأرقام الصادرة عن وزارة النقل.

● على الرغم من الزيادة الكبيرة في أطوال شبكة الطرق خلال العامين السابقين، فإن كثافة شبكة الطرق المصرية، تعتبر أقل بكثير من المعدلات العالمية، حيث إن متوسط كثافة شبكة الطرق على مستوى العالم هو ٠,٢ كم/كم^٢، بينما كثافة شبكة الطرق المصرية هي حوالي ٠,٠٤٥ كم/كم^٢ (حوالي خمس المتوسط الدولي).

● ويتم حالياً نقل أكثر من ٩٠٪ من البضائع، وحوالي ٧٠٪ من الركاب، على شبكة الطرق البرية والحديدية وخلافه، ومن المتوقع أن تستمر هيمنة الطرق على نقل البضائع والركاب في المستقبل القريب، إلى أن تتم خطط وزارة النقل في جذب جزء من الطلب على النقل إلى وسائل أخرى (السكة الحديد والنقل النهري)



● وقد أشار التقرير السنوي للبنك المركزي المصري إلى أن نسبة مساهمة قطاع النقل في إجمالي الناتج المحلي تبلغ حوالي ٧٪، وفي إجمالي الناتج المحلي لقطاع الخدمات ككل حوالي ٢٣٪، وفي إجمالي الناتج المحلي لقطاعي الزراعة والصناعة حوالي ٤٣٪ و٤٠٪ على التوالي، ويمثل النقل البري على شبكة الطرق التسبب الأعظم منها بطبيعة الحال. ف وبالرغم من هذا الإنجاز، فإن قراءة الوضع الراهن لشبكة الطرق المصرية، يؤكد أن مستوى أداء هذا المرفق الهام مازال بعيداً عن المستوى المطلوب، سواء من حيث كثافة الشبكة أو كفاءة الطرق من الناحية

● كما تفتقر الطرق التابعة للإدارة المحلية إلى المبادئ الأساسية للتصميم الهندسي والإنشائي وعناصر التشغيل الآمن، مما يجعلها نقطة ضعف في منظومة النقل البري على الطرق، كما أن هناك غياب كامل لمفهوم الصيانة على هذه الشبكة من الطرق، مما أدى إلى سرعة تدهورها .

● وبصورة عامة فإن مستوى أداء شبكة الطرق التابعة لوزارة النقل والتي تمثل حوالي ٥٠% من إجمالي شبكة الطرق المصرية، أفضل بكثير من مستوى الأداء على شبكة الطرق التابعة للإدارة المحلية ويمتد هذا الفارق في مستوى الأداء، إلى جميع الخصائص الهندسية والإدارية والتشغيلية. وكمثال لهذا الفارق، نعرض التمسب التالية التي تم الحصول عليها من إحصاءات حوادث الطرق على الشبكتين، خلال الخمس السنوات السابقة، وذلك وفقاً لبيانات هيئة الطرق والكبارى بوزارة النقل:

النسب المئوية للحوادث والوفيات والإصابات موزعة على شبكة طرق الوزارة وشبكة طرق الإدارة المحلية

شبكة طرق الإدارة المحلية	شبكة طرق الوزارة	
٨٥%	١٥%	الحوادث
٦٨%	٣٢%	الوفيات
٧٣%	٢٧%	المصابين

توزيع الحوادث طبقاً لنوع المركبة (١٩٩٩ - ٢٠٠٢)

النسبة المئوية %	عدد الحوادث	النوع
٣٥.٧	٣٣٩٧	نقل وشاحنات
٣٠.٣	٢٨٨٤	أجرة وميكروباس
٢٤.٩	٢٣٦٦	ملاكي
٤.٠٧	٤٤٦	أتوبيس
٤.٤	٤٢٢	أخرى
١٠٠%	٩٥١٥	إجمالي

تطور عدد حوادث الطرق والوفيات والمصابين (١٩٩١ - ٢٠٠١)

النسبة المئوية (%)	٢٠٠١	١٩٩١	بيان
٢٢.٦+	٢٥٠٨٨	٢٠٤٦٠	عدد الحوادث
٢٣.٤+	٥٥٧٤	٤٥٣٦	عدد الوفيات
١٨.٦-	٢٣٣٠٥	٢٧٤٢٠	عدد المصابين

المصدر : هيئة الطرق والكبارى - وزارة النقل.

مقارنة الوضع الحالي في مصر مع بعض المؤشرات العالمية



نقل الركاب برأ

تفتقر المرافق القائمة على خدمة نقل الركاب برأ التي تقع ضمن مسؤولية الحكومة، إلى الكثير من التطوير والتحديث، الذي يؤدي إلى ارتفاع مستواها وتواضع عنصر الأمان الكامل بها. والصورة الحالية لخدمات نقل الركاب التي 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.

- عدد وفيات حوادث المرور على الطرق لكل ١٠٠٠٠ مركبة:

● في مصر : حوالي ٢٠ حالة.

● في الدول الصناعية: يتراوح من ٢ - ٤ حالة. أي أن المعدل في مصر يتراوح من ٥ إلى ١٠ أمثال المعدل في الدول الصناعية.

- عدد وفيات مصابي المرور على الطرق لكل ١٠٠٠ كم من الطرق:

● في مصر : حوالي ١٢٠.

● في الدول الصناعية: يتراوح من ٤ - ٢٠. أي أن المعدل في مصر يتراوح من ٦ أمثال إلى ٢٠ مثل المعدل في الدول الصناعية.

ويمكن القول، إن غياب الكيان الواحد المسئول عن هذا التخطيط الشامل لإتشاء الطرق، والذي يلعب الدور الرئيسي في وضع الرؤية المناسبة موضع التنفيذ، ومن ثم الاشراف عليها وتقييم نتائجها، هو واحد من أهم الأسباب التي أدت إلى هذا الوضع، وأن قيام مثل هذا الكيان يضمن التنسيق التخطيطي (الفكر والرؤية) مع اللامركزية في التنفيذ والتشغيل.



ويوضح الجدول التالي إسهام المرافق والوسائل المختلفة في نقل الركاب التي تصل في مجموعها إلى حوالي ٦٠ مليون راكب/رحلة يوميا على مستوى الجمهورية.

مليون راكب

بيــــــــان	عدد الركاب رحله / يوم	نسبة إلى الاجمالي (%)
المسكك الحديدية	٢,٣	٣,٨
مترو الأنفاق	٢,٦	٤
التنقل العام (القاهرة والإسكندرية)	٥,٢	٨,٦
شركات (قطاع الأعمال) تنقل الركاب بالأتوبيس بين الأقاليم	٠,٢٦٥	٠,٤
مرافق نقل بين المحافظات	٠,١٠٠	٠,٢
إجمالي الوسائل التي تقع في مسؤولية الحكومة	١٠,٤٦٥	١٧
سيارات ركوب خاصة وتنقل جماعي (مصانع وسياحة وغيرها)	٢٠,٧٢٥	٣٥
سيارات الأجرة بين الأقاليم والسرفيس	٢٨,٨	٤٨
الإجمالي	٦٠	١٠٠

المصدر: وزارة النقل وهيئاتها فيما يتعلق بإختصاصها ودراسات نقل الركاب والبحوث المقدمة في هذا الشأن.

من هذا الجدول يتضح أن مساهمة المرافق التي تقع ضمن مسؤولية الحكومة في حركة النقل اليومية تبلغ نحو ١٧٪، والباقي يتولاه وسائل النقل المملوكة للقطاع الخاص. ويعني ذلك أن الدعم الموجه من الحكومة لقطاع نقل الركاب يستفيد منه حوالي ١٧٪ فقط من إجمالي حركة نقل الركاب اليومية على مستوى الجمهورية، بينما يتولى القطاع الخاص ما يصل إلى نحو ٨٣٪ من حركة النقل، يتحمل فيها المواطنون تكلفة خدمة النقل كاملة.



والجداول التالية تظهر مدى الدعم الذي تقدمه الحكومة لمستخدمي السكك الحديدية وامترو الأنفاق والنقل العام بالقاهرة والإسكندرية، مقارنة بالتكلفة الفعلية للخدمة:

السكك الحديدية

نسبة التخفيض %	الأجرة العادية جنيه	قيمة الرحلة قرش	المسافة كيلو متر	الدرجة	نوع الاشتراك
٩٨.٢	٣.٥	٦	١٠٠	ثانية عادية	طلبة
٩٨.٥	٥	٧.٧	١٠٠	ثانية مميزة	
٩٨.٦	٧.٥	١٠.٦	٢٥٠	ثانية عادية	
٩٩	١١.٥	١٤.٤	٢٥٠	ثانية مميزة	
٩١.٧	٣.٥	٢٩.١	١٠٠	ثانية عادية	موظفو الحكومة والقطاع العام
٩١.٥	٥	٤٣.٨	١٠٠	ثانية مميزة	
٩١.٥	٧.٥	٦٤.١	٢٥٠	ثانية عادية	
٩١.٨	١١.٥	٩٥	٢٥٠	ثانية مميزة	
٨٠.٢	٣.٥	٦٩.١	١٠٠	ثانية عادية	القطاع الخاص
٧٩.٦	٥	١٠٢	١٠٠	ثانية مميزة	
٧٩.٢	٧.٥	١٥٦.٥	٢٥٠	ثانية عادية	
٧٩.٩	١١.٥	٢٣٢.١	٢٥٠	ثانية مميزة	
٣٥.٢	٣.٥	١٦٣	١٠٠	ثانية عادية	كيلو مترى
٣٤.٢	٥	٢٣٧	١٠٠	ثانية مميزة	
٢٤.٤	٧.٥	٣٨٠	٢٥٠	ثانية عادية	
٢٨.٥	١١.٥	٥٥٢	٢٥٠	ثانية مميزة	

المصدر : الهيئة القومية لسكك حديد مصر.



مترو الأنفاق

متوسط تكلفة الرحلة الواحدة	٠,٨٣ جنيه
متوسط تعريفية التذكرة للرحلة الواحدة السائدة فعليا	٠,٦١ جنيه
متوسط الدعم للتذكرة	٠,٢٢ جنيه
متوسط نسبة الدعم للتذكرة	٪ ٢٦,٥

المصدر: الهيئة القومية للأنفاق.

قيمة دعم الاشتراكات لكل فئة من الركاب

اشتراك طلبه (٣ شهور)	١٩٦ جنيه بنسبة ٩١,٣ ٪ من التكلفة الفعلية
اشتراك قطاع عام (٣ شهور)	١٧٩ جنيه بنسبة ٨٣,٢ ٪ من التكلفة الفعلية
اشتراك قطاع خاص (أفراد / ٣ شهور)	١٤٨ جنيه بنسبة ٦٨,٧ ٪ من التكلفة الفعلية



النقل العام بالقاهرة

متوسط تكلفة التذكرة الفعلية (بدون الاهلاك)	٦٠ قرش
متوسط سعر بيع التذكرة (العادية و المكيفة)	٣٤ قرش
مبلغ دعم الحكومة للتذكرة	٢٦ قرش (بنسبة ٤٣٪ من التكلفة الفعلية للتذكرة)
متوسط تكلفة التذكرة الفعلية (متضمنة الاهلاك)	٩١ قرش
مبلغ دعم الحكومة للتذكرة	٥٧ قرش (بنسبة ٦٣٪ من التكلفة الفعلية للتذكرة)
اجمالي قيمة دعم الحكومة السنوي	١٩٧ مليون جنيه

المصدر: هيئة النقل العام بالقاهرة.

النقل العام بالإسكندرية

متوسط تكلفة التذكرة الفعلية	٦١ قرش
متوسط سعر بيع التذكرة	٢٩ قرش
مبلغ دعم الحكومة للتذكرة	٢٢ قرش (بنسبة ٥٢٪ من التكلفة الفعلية للتذكرة)
اشتراكات الطلبة (ثلاثة شهور)	٦ جنيه (بنسبة ١٠٪ من التكلفة الفعلية للتذكرة)
اشتراكات الموظفين (ثلاثة شهور)	١٢ جنيه (بنسبة ٢٠٪ من التكلفة الفعلية للتذكرة)
أصحاب المعاشات و القوات المسلحة	تذاكر مخفضة (بنسبة ٥٠٪ من التكلفة الفعلية للتذكرة)
مبلغ دعم الحكومة السنوي	٧٢ مليون جنيه

المصدر: هيئة النقل العام بالإسكندرية

وتفتقر المرافق القائمة على خدمة نقل الركاب التي تقع في نطاق مسؤولية الحكومة إلى الكثير من التطوير والتحديث، وتتسم بضعف عنصر السلامة والأمان الكامل بها. وعلى الرغم من ذلك فإن الحكومة لا تآلو جهداً في دعم هذه الخدمات.



نقل البضائع برأ

أما بالنسبة لخدمة نقل البضائع برأ على مستوى الجمهورية، فقد تبين من الدراسات التي أعدت في هذا المجال، أن مساهمة المرافق التي تقع في نطاق مسئولية الحكومة في حركة التجارة الداخلية تبلغ ١١.٢٪، والباقي تتولاه الجمعيات التعاونية ووسائل نقل البضائع المملوكة للقطاع الخاص بنسبة ٨٨.٨٪ من حركة التجارة الداخلية.

بيان	نسبة المساهمة في حركة التجارة الداخلية
السكك الحديدية	٧٪
شركات نقل البضائع	٢٪
النقل النهري	١٠.٢٪
الجمعيات التعاونية ووسائل نقل البضائع المملوكة للقطاع الخاص (شركات الأفراد)	٨٨.٨٪
الإجمالي	١٠٠٪

وتعاني هذه الخدمة من تقادم أعمار الوحدات، وانقارها إلى التوعيات والحمولات التي تتواءم مع متطلبات حركة التجارة الداخلية، وعناصر الأمن والأمان، وأصبحت هذه الخدمة تؤدي بصورة عشوائية، بلا ضوابط محددة ورقابة فعالة على نوعيات البضائع المنقولة والوحدات وحمولاتها وحركتها، الأمر الذي أدى إلى العديد من التأثيرات السلبية على أسلوب تداول البضائع، وسلامة الطرق والوحدات، وانخفاض معدلات السلامة والأمان.





وقد بدأت وزارة النقل في إعادة هيكلة الموانئ المصرية، على أساس الفصل بين الملكية والإدارة وتطبيق قواعد الإدارة الحديثة، من خلال مخطط زمني على مراحل مختلفة يستغرق تنفيذه خمس سنوات، بداية بالميناء الجديد "العين السخنة"، وتحت التنفيذ حالياً "ميناء دمياط" وسيلي ذلك باقي الموانئ. ويستهدف هذا التطوير تحقيق ما يلي :

● بقاء ملكية البنية الأساسية للموانئ للدولة عملة في هيئاتها.

● تتولى أداء الخدمات داخل الموانئ شركات أو هيئات، ترتبط بعقود تشغيل مع هيئات الموانئ محددة المدة، ملبياً لضوابط وقواعد تحكم العلاقة بين الطرفين.

● تطبيق الأساليب التقنية الحديثة والنظم المتقدمة تكنولوجياً في إدارة الموانئ بما يرفع من كفاءة أدائها، ويجعلها من الموانئ الجاذبة للسفن والتجارة العابرة.

وفي مجال تنمية الأسطول التجاري الوطني، قامت الحكومة بتطبيق سياسة الاندماج بين الشركات المملوكة لها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بهدف خلق كيان ملاحى قوى قادر على خدمة الاقتصاد القومى للدولة وتجارتها الخارجية، والمساهمة بنصيب أكبر في حركة التجارة الدولية، وتنمية الأسطول التجارى الوطنى.

● بالنسبة لتصاعق النقل البحري، فقد زادت الطاقة التصميمية للموانئ البحرية المصرية خلال العقدىن السابقين إلى ٦٦,١ مليون طن، والطاقة المحققة إلى ٥٩,١ مليون طن كما زادت أعداد الأرصفة إلى ١٤١ رصيفاً، وأطوالها إلى ٢٤١٤٠ متر وحركة الحاويات إلى ١,٨ مليون حاوية، وذلك وفقاً لبيانات بنك معلومات النقل البحري.

● وعلى الرغم مما تم إنفاقه على البنية الأساسية للموانئ البحرية، فإن مستوى الخدمات داخل الموانئ لم تصل إلى ما يجب أن تكون عليه مقارنة بالموانئ الأخرى سواء في البحر الأحمر أو البحر المتوسط، وما زالت الخدمات المقدمة فيها لا تتسم بالكفاءة والجودة، سواء في عمليات تداول البضائع شحناً وتقريباً أو في الإجراءات المستندية والجمركية والأعمال المرتبطة بخدمات السفن من توكيلات وتموينات وإصلاح وغيرها، مما يؤثر تأثيراً سلبياً على حركة التجارة الخارجية المصرية إستيراداً وتصديراً، ويفقد الموانئ المصرية قدرتها التنافسية مع الموانئ الأجنبية الأخرى.

● إن تطوير الموانئ المصرية بما يضمن إحداث تدفق سريع للبضائع، وتسهيل الإجراءات، والتغلب على العقبات، وتطبيق أسس الإدارة الاقتصادية وإستخدام الأساليب التقنية الحديثة، وتعديل القيود التنظيمية والأخذ بالطابع اللامركزي في الإدارة والمرافية، يعتبر عناصر أساسية وهامة، واجبة التطبيق الفوري، إذ أنها تعتبر العنصر الحاسم في تعزيز الميزة التنافسية للموانئ المصرية.





وقد اتخذت الحكومة عدداً من الإجراءات في هذا المجال على مراحل متعددة أخذة في الاعتبار ظروف كل مشروع وموقعه الجغرافي بهدف تحديث هذا القطاع وتفعيل دوره محلياً ودولياً منها :

- إعادة هيكلة الوحدات الاقتصادية المملوكة للدولة، بما يحقق إدارة هذه الوحدات بمفهوم الفصل بين الملكية والإدارة. وفي هذا الشأن فقد بدأت الحكومة في التعاقد مع شركات عالمية لتحديث وإدارة بعض المطارات، بما يسمح بنقل التكنولوجيا والخبرة وذلك بتطوير أساليب الإدارة والتسويق.

- وضعت الحكومة خطة تمويلية تسمح بالاعتماد على التمويل الذاتي كلما كان ذلك ممكناً. وذلك من خلال تسعير خدمات الطيران المدني داخل المطارات بأسلوب اقتصادي. وفي هذا الشأن بدأت الحكومة بتحويل المطارات الدولية بمصر إلى مراكز للأنشطة الاقتصادية، وذلك بتعظيم سعة الخدمات والتجارة داخل المطارات، وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في هذه الأنشطة، وعهدت في بعض الحالات للقطاع الخاص بإنشاء بعض المطارات مثل مطاري "مرسى علم" و"العلمين".

- تقوم الحكومة حالياً بتطوير شامل للأنشطة الرئيسية المتعلقة بالنقل الجوي، من خلال إعادة تخطيط شبكة الخطوط الجوية لتحقيق الإستخدام الأمثل للطائرات وتطوير سياسة التسويق والتسعير والبيع.

- يعتبر النقل الجوي عنصراً هاماً من عناصر منظومة النقل بصفة عامة فضلاً عن الطابع الدولي لهذا النشاط، وإرتباطه بالمتغيرات العالمية. كما يمثل النقل الجوي عنصراً هاماً من عناصر التنمية الاقتصادية بمفهومها الواسع، لعلاقته المباشرة ببرامج التنمية السياحية، وزيادة الصادرات والتنمية العمرانية، وإنشاء مناطق صناعية جديدة وربط المناطق الداخلية ببعضها وربطها بالعالم الخارجي.

- بإلقاء نظرة على واقع النقل الجوي، الذي تشمل عناصره الموانئ الجوية (المطارات) وأسطول النقل الجوي والخدمات الجوية الأرضية، يتضح أنه قد مرت عليه فترة طويلة لم يتم خلالها تطويراً مناسباً، سواء في البنية الأساسية للمطارات وتطابقها مع المواصفات الدولية، أو مجابية التحالفات والتكتلات بين شركات الطيران والمطارات العالمية، والإستعداد لتطبيق سياسة السماوات المفتوحة، وتطوير وتحديث نظم الإتصالات والملاحة وإدارة الحركة الجوية لمواكبة التطورات العالمية في هذا المجال. كل ذلك جعل النقل الجوي لا يتمشى مع مكانة مصر الإقليمية والدولية، ولا يتواكب مع الحركة الوافدة إلى مصر. كما أنه لا يستقطب الكثير من الحركة العابرة، مما أفقده ما كان يجب أن يكون عليه إقليمياً ودولياً. وقد فرضت المتغيرات الدولية التي طرأت في النقل الجوي، وتلك المتوقع حدوثها في المستقبل القريب وحالة النقل الجوي الحالية صياغة سياسة جديدة، لتفعيل دوره وتطويره.





- تطوير ورفع كفاءة الطرق الملاحية وتزويدها بالمساعدات الملاحية اللازمة لتأمين ورفع كفاءة الملاحة النهرية على مدى ٢٤ ساعة يومياً لضمان سلامة وسائل النقل النهري بالتنسيق مع وزارة الموارد المائية والري.
- تطوير وإنشاء البنية التحتية للموانئ والمراسي النيلية وتشجيع القطاع الخاص للاستثمار في مجال بناء وتشغيل البنية اللازمة لها.
- الربط بين النقل النهري ووسائل النقل الأخرى لتحقيق منظومة متكاملة لتساير الأنظمة الحديثة للنقل متعدد الوسائط، بالإضافة إلى ربط الموانئ البحرية بشبكة النقل المائي.
- تعظيم الاستفادة من الطرق الملاحية بعد تطويرها للاستخدام كشريان نقل حيوي للبضائع والركاب وذلك بتشجيع القطاع الخاص للاستثمار في مجال النقل النهري في البضائع والركاب.
- تشجيع الاستثمار في مجال التصنيع المحلي لبناء وحدات للنقل النهري مثل الأتوبيس النهري ووحدات نقل الحاويات حيث تبلغ إمكانيات التصنيع المحلي أكثر من ٨٠٪.
- إنشاء موانئ متخصصة لتداول الحاويات لتعظيم دور النقل النهري في نقل البضائع.
- تطوير وإنشاء البنية التحتية للموانئ والمسارات الملاحية والمراسي النيلية.

فيما يتعلق بقطاع النقل النهري، الذي يعتبر شريان النقل المائي الداخلي بطول نهر النيل وروافده داخل الأراضي المصرية، ويقوم بخدمة نقل البضائع والركاب، من خلال شبكة طرق ملاحية بطول ٣٥٠٠ كم وعدد ٤٢ ميناء، فإن هذا المرفق يقتدر إلى التطوير الفني والملاحي، بالإضافة إلى تقادم الوحدات العاملة به، وعدم وجود معايير الجودة والسلامة لمستخدمي الخدمة والوحدات، فضلاً عن أن عدد الموانئ والمراسي لا يتواءم مع ما يجب أن يكون عليه هذا المرفق من طاقة استيعابية لحركة نقل الركاب والبضائع.

وقد وضعت حكومة الحزب مخططاً شاملاً لتطوير هذا المرفق والنهوض به، لتعظيم دوره في خدمة نقل البضائع، لتمييز هذا المرفق بالمقارنة بوسائل النقل الداخلي الأخرى بانخفاض تكلفة البنية الأساسية والتكلفة التشغيلية ومعدلات الحوادث والاختناقات فضلاً عن أن هذا المرفق يعتبر من أكثر وسائل النقل حفاظاً على البيئة. وفي هذا المجال خصصت الحكومه بالخطة الخمسية ٢٠٠٧/٢٠١٢ حوالي ٧٥٠ مليون جنيه لتطوير هذا المرفق والنهوض به بما يحقق ما يلي :



ثانياً: التحديات الإستراتيجية التي تواجه قطاع النقل



٢- تطوير الهيئات الاقتصادية العاملة في مجال خدمات النقل

إن خدمات النقل التي تشرف عليها الحكومة، تتم من خلال هيئات اقتصادية منها الهيئة القومية لسكك حديد مصر، وهيئات الموانئ البحرية، والهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى، والهيئة العامة للنقل النهري، وهيئة الطيران المدنى وغيرها. وعلى الرغم من أن بعض هذه الهيئات الاقتصادية لها صفة الاستقلالية والقوانين الخاصة بها، فإن كثيراً منها تؤثر على أداؤها العوامل التالية:

● عدم التمتع بالاستقلال الاقتصادى كما ورد في قوانينها حيث إن استقلاليتها المالية والإدارية غير كاملة.

● عدم توافر الموارد الذاتية لتغطية تكاليفها التشغيلية والاستثمارية حيث إن مواردها تؤول إلى خزانة الحكومة واستثماراتها واستخداماتها تدرج ضمن موازنة الحكومة.

● ابتعاد القواعد التي تحكم العاملين في هذه الهيئات عن إتاحة الفرصة أمام التطوير الإدارى والمالى.

● عدم توازن الهياكل التمويلية وهو ما يجعلها في حاجة إلى تطوير وإصلاح لهياكلها المالية.

١- عدم تكامل التخطيط الإستراتيجى للنقل على المستوى القومى:

● بنظرة إلى واقع قطاع النقل وطبيعته وتنوع أنشطته، يتضح أن هذا القطاع يقع داخل إختصاص أكثر من وزارة أو هيئة هي الجهاز التنفيذى للدولة.

● إن تعدد الجهات المخططة أو المشرفة أو المنفذة لمشروعات النقل دون وجود تخطيط إستراتيجى يجمع بينها على المستوى القومى أدى في كثير من الحالات إلى التعارض أو التكرار في تنفيذ المشروعات، وفي أحيان أخرى تنفيذ بعض المشروعات التي كان يمكن توجيه إستثمارتها إلى مشروعات نقل أخرى تحقق مردوداً خديماً وإقتصادياً أكبر. وأدى ذلك إلى تباين المستوى الفنى للمشروعات المتماثلة طبقاً للجهات القائمة على التخطيط والتنفيذ لها، ويظهر ذلك بصورة كبيرة في مشروعات الطرق والكبارى ونقل الركاب، فضلاً عن عدم التوازن في العرض والطلب ما بين خدمات النقل ومستخدميها.

● وقد أدى عدم التكامل والتنسيق في الإشراف وتنفيذ خدمات النقل إلى ما نعاصره حالياً من ضعف الإلتزام بتطبيق قواعد السلامة والإشترطات الفنية ومعايير الجودة، وما ترتب على ذلك من ظهور العشوائيات في النقل وحوادث الطرق التي تؤثر تأثيراً مباشراً على المواطنين في حياتهم اليومية.

٣- انخفاض مستوى خدمات النقل البرى للركاب والبضائع وضعف مستوى الأمان بها،



٤- نقص التمويل :

● إن مشروعات النقل من مشروعات البنية الأساسية للدولة ذات التكلفة الإستثمارية الضخمة لإنشائها وتحديثها وصيانتها. وقد تبين مما سبق، أنه على الرغم مما خصصته الحكومة خلال السنوات الماضية من إستثمارات للبنية الأساسية لهذا القطاع، والتي تجاوزت ما يقرب من ١٥٠ مليار جنيه، فإن هذا القطاع مازال فى حاجة إلى تطوير وتحديث ليواكب الطلب المتزايد على خدمات النقل.

● وفى ظل إلزام الحكومة بتدبير التمويل اللازم للبنية الأساسية لمرافق الدولة المختلفة، فإن إستمرار الحكومة فى تحمل عبء تدبير التمويل اللازم لمشروعات النقل، قد لا يفي بمتطلبات الخطة الطموحة لتطوير هذه الخدمات، بما يواكب متطلبات المواطن والإقتصاد المصرى فى تقديم خدمة نقل جيدة وأمنة.

● وفى ضوء ضخامة الاستثمارات المطلوبة وصعوبة جذب استثمارات خاصة كبيرة فى هذا القطاع، تبرز مشكلة نقص التمويل كأحد المشكلات الأساسية التى قد يترتب عليها افتقار خدمات النقل إلى التطوير والتوسع والارتقاء بمستوى الخدمة.

● لذلك هناك حاجة ملحة لدراسة أساليب تمويل أخرى مختلفة والاستفادة من الأساليب المطبقة عالمياً فى هذا الشأن، وإختيار أفضل البدائل التمويلية التى تناسب كل مشروع.

سبق أن أوضحنا أن ما تقوم حكومة الحزب بنقله من الركاب يومياً، من خلال الهيئات التى تقع فى نطاق مسئوليتها، يبلغ حوالى ١٧ ٪ من إجمالى حركة الركاب اليومية على المستوى القومى، بينما تتولى سيارات الركوب الخاصة والنقل الجماعى (مصانع/سياحة وغيرها) نقل نحو ٢٥ ٪، وسيارات الأجرة بين الأقاليم والسرفيس نحو ٤٨ ٪. وإذا استمرت خدمة السرفيس داخل أو خارج المدن على الصورة التى تدار بها حالياً من انعدام عنصر التنظيم والتشغيل الآمن وعدم وجود أسس ومعايير للسيطرة عليها، فإن ذلك يؤدى إلى تدنى مستوى أمان الخدمة المقدمة للمواطن ويخلق نمطاً سيئاً أمنياً واقتصادياً.

ويتضح من زيادة الحوادث، أن كثيراً منها ترجع إلى غياب وسائل الأمان والأمان فى كثير من خدمات نقل الركاب والبضائع، ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى عدم وجود معايير واضحة ومحددة لجودة أداء الخدمة وكذا عدم وجود نظام مؤسسى لمقدمى الخدمة يضمن إلتزامهم بتقديم مستوى أمان مناسب، فضلاً عن غياب الرقابة الفعالة على العنصر البشرى القائم بتقديم الخدمة.

كما أن عدم مراعاة اشتراطات الجودة فى انشاء الطرق خاصة تلك التابعة للإدارة المحلية يؤدى - كما تدل على ذلك الاحصائيات- إلى ضعف مستوى الخدمة وما يترتب على ذلك من زيادة الحوادث.



٦- تفاقم الآثار السلبية لخدمات النقل على البيئة،

● يعتبر قطاع النقل من أكبر القطاعات الاقتصادية المستهلكة للطاقة. فهو يحتل الأهمية النسبية الأولى في استهلاك المنتجات البترولية لأغراض الطاقة من بين قطاعات الدولة الأخرى. حيث بلغت نسبة استهلاكه في عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ حوالي ٤٣.٤٪ من هذه المنتجات.

● وإذا كانت قضايا ومشاكل البيئة وتأثيرها على التنمية في مقدمة إهتمام عالم اليوم، وأصبح من الواضح أن إستخدامات الطاقة في مجال خدمات النقل تصاحبها تأثيرات بيئية ضارة، تتمثل في التلوث الهوائي الناتج عن الإنبعاثات الناتجة عن إستهلاك أنواع الوقود، والتلوث السمعي الناتج عن الضوضاء، فضلاً عن التلوث المائي الناتج عن حوادث السفن وتسرب الزيوت والمخلفات والنفايات وغيرها. فإن الأمر - في مجمله - يقتضى ضرورة إيجاد برامج وآليات متكاملة تكفل توفير الإمكانيات التكنولوجية، والمتطلبات اللازمة لمواجهة الآثار التاجمة عن مخاطر التلوث البيئي المرتبطة باستخدام خدمات النقل ووسائلها، حماية وحفاظاً على البيئة.

٥- عدم توافق العديد من القوانين والتشريعات المنظمة لعمليات النقل مع التطورات والتحولات الجديدة،

● تتمثل التشريعات الحالية المنظمة لعمليات النقل الصادرة من قبل عام ١٩٥٢ وما بعد ذلك، في عدد ضخم من التشريعات صدرت في ظل السياسات الاقتصادية التي كانت متبعة خلال هذه الفترة، والمتمثلة في تولى الحكومة ملكية وإدارة معظم خدمات النقل.

● وقد تم إدخال بعض التعديلات على هذه التشريعات، لكن ما زال الجزء الأكبر منها لا يتمشى ولا يخدم أسلوب تطوير خدمات النقل بما يحقق الكفاءة والفاعلية، ومثال ذلك القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ بشأن منح الإلتزام لنقل الركاب على الطرق والقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ الخاص بتنظيم نقل البضائع على الطرق، والقانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ الخاص بتحرير خدمات النقل البحري، وغيرها من القوانين الأخرى.

● إن كثرة إصدار التشريعات في أوقات متقاربة أو متباعدة في صور مختلفة لمعالجة وتنظيم أداء خدمات النقل، أدى إلى التضارب وعدم استكمال منظومة واضحة وشاملة تحكم هذه الخدمات، كما أن تعدد التشريعات فيما يخص النشاط الواحد يؤدي إلى عدم وضوح الرؤية والتضارب بينها، وكذا تضارب الإختصاصات بين أكثر من جهة.

ثالثاً: التوجهات العامة للحزب في مجال النقل:

الأنشطة والقطاعات الاقتصادية المختلفة، وأنشطة قطاعات النقل

- ضمان توافق أنشطة وخطط النقل مع خطط وأنشطة التوطن الصناعي والتجاري والعمراني، بما يخدم هذه الأنشطة، ويضمن توافر خدمات النقل بالقدر الملائم وبالمستوى والتكلفة المناسبتين.
- توسيع نطاق اللامركزية على مستوى الجمهورية من خلال المحافظات في تنفيذ سياسات وخدمات النقل في إطار السياسة العامة للدولة.

ويمكن أن يتم تنفيذ ذلك من خلال الية تجمع بين قطاعات النقل على المستوى القومي، للتنسيق فيما بينها وتضمن تحقيق أهداف لها صفة قومية، وتحقيق تكامل خدمات النقل، على أن يترك التنفيذ للوزارات والجهات المعنية، ويكون لهذه الية - على سبيل المثال لا الحصر - رؤية في الموضوعات التالية:

- التخطيط الإستراتيجي لخدمات النقل.
- أولويات تنفيذ مشروعات النقل.
- النظم التمويلية المناسبة لتنفيذ المشروعات.
- أسلوب الإدارة المناسب للمشروعات.



يطرح الحزب عدداً من التوجهات العامة للنقاش الحزبي تتسق مع مبادئه الأساسية السابق الإشارة إليها، وذلك رغبة في التوصل إلى سياسات محددة تقوم الحكومة بتنفيذها لتقديم خدمات النقل للمواطنين بصورة تتسم بالجودة والأمن والسلامة.

وفيما يلي نعرض لهذه التوجهات:

١- تحقيق التكامل الاستراتيجي للنقل على المستوى القومي،

على ضوء ما سبق إيضاحه، من أن مشروعات النقل تعتبر من أهم عناصر البنية الأساسية للدولة وتمثل عنصراً هاماً ومتممماً للإقتصاد القومي، وتعتبر ثروة قومية للأجيال الحالية والمستقبلية، فإن الأمر يتطلب أهمية إستمرار مسئولية الحكومة عن قطاع النقل، وذلك من خلال نظم وآليات واضحة، تعتمد على التخطيط العلمي السليم وتهدف إلى تطوير هذا القطاع وتنميته، ويقتضى ذلك تدعيم دور الحكومة في الإشراف على قطاع النقل، مع مساهمتها في القيام بدور الناقل، وتهيئة المناخ لدفع القطاع الخاص للمشاركة في مشروعات النقل من خلال ضوابط، تكفل أداء الحكومة لدورها في هذا المجال، وآلية تحقق التكامل المشترك بين الحكومة والقطاع الخاص.

ولا يمكن أن يتم ذلك إلا من خلال منظور واحد للنقل على المستوى القومي يضمن تحقيق ما يلي :

- تحديد الأهداف العامة القومية لصناعة النقل، بما يخدم أهداف التنمية الإقتصادية الشاملة.
- ضمان تحقيق التوازن بين الوسائل المختلفة للنقل في تقديم الخدمة بالصورة المناسبة والأمنة.
- ضمان التوافق بين الأهداف العامة لصناعة النقل، وأهداف التنمية الإقتصادية، بما لا يتعارض مع خطط

٣ - تحسين مستوى خدمات النقل البري:

(١) نقل الركاب :

● وضع أسس مشاركة القطاع الخاص في النقل الجماعي للركاب داخل وفيما بين المحافظات، من خلال ضوابط تؤدي إلى تشجيعه في التوسع في تقديم الخدمة مع مراعاة ألا يكون ذلك على حساب الخدمات المدعومة المقدمة من جانب الحكومة.

● العمل على استمرار دعم خدمة النقل لمحدودي الدخل من المواطنين، وتحديد الأسلوب الذي يكفل إيصال الدعم لمستحقيه من مستخدمي الخدمة، باعتبار أن ذلك إحدى الدعائم الأساسية للتوجهات الاقتصادية للحزب والحكومة.

● دراسة شاملة لخدمات نقل الركاب (السرفيس) بما يضمن إنضباطها وتنظيمها، وذلك بتشجيع إنشاء شركات أو جمعيات تعاونية يندرج تحتها القائمون بخدمات السرفيس، وذلك خلال فترة زمنية محددة (على سبيل المثال خمس سنوات)، مع وضع ضوابط لقيامها في إطار مؤسسي يكفل تقديم هذه الخدمة بصورة آمنة.

● على كل محافظة أن تقوم بتشجيع إنشاء شركات أو جمعيات تعاونية يندرج في ظلها القائمون بخدمات السرفيس مع وضع ضوابط لخطوط سيرها في إطار مؤسسي يكفل تقديم هذه الخدمة بصورة آمنة على أن يعاون المحافظات في هذا المجال جهات الأمن التابعة لوزارة الداخلية في هذه المحافظات.

● العمل على تشجيع الصندوق الإجتماعي على إقامة مشروعات النقل في هذا المجال خاصة وأن هذه المشروعات تحقق مردوداً إقتصادياً يضمن استمرارها في تقديم الخدمة داخل المحافظات.

● دراسة دور المحافظات والإدارات المحلية في تنظيم خدمات نقل الركاب فيما بين المحافظات وداخلها.



٢ - تطوير الهيئات الاقتصادية العاملة في خدمات النقل:

● إعادة الهيكلة التمويلية للهيئات الاقتصادية القائمة وتطويرها وتحديثها، بما يحسن من أوضاعها المالية ويزيد نسب اعتمادها على مواردها الذاتية في تمويل استثماراتها وإستثماراتها وتحقيق عائد يتناسب مع رأس المال المستثمر، وذلك في إطار التوجه الإقتصادي للحزب في خطته لتطوير الهيئات الاقتصادية المختلفة. وفي هذا المجال قد يكون من المناسب عرض بعض التوجهات الآتية للمناقشة:

● عدم تحمل الهيئات بقيمة تكلفة البنية الأساسية للمشروعات التي تديرها .

● رفع رأس مال الهيئات بقيمة الإستثمارات التي تمت وتحقيق مردوداً إقتصادياً وإضافتها إلى أصول الهيئات بعد تحديدها وتقييمها .

● إعادة النظر في الديون المترتبة على الهيئات للدولة المتمثلة في أقساط القروض وفوائدها المستحقة.

● لما كانت سياسات مراعاة محدودى الدخل، تمثل إحدى الدعائم الأساسية للسياسة الاقتصادية للحزب والحكومة، فإن الأمر يتطلب طرح القضايا التالية للنقاش:

- وضع إطار تسعير خدمات النقل بهدف تحديد السعر الحقيقي للخدمة ومقدار الدعم.

- تحديد نوعيات خدمات النقل المطلوب دعمها مراعاة للبعد الإجتماعي.

- وضع آلية لتحميل الخزانة العامة بقيمة الفرق بين السعر الإقتصادي للخدمة والسعر المدعوم دون تحميلها على مشغلي خدمات النقل.



● العمل على الربط بين المجتمعات العمرانية الجديدة ومواطني التركز السكاني بما يتماشى مع تنامي الكثافة السكانية وإستيعاب حركة التنمية الحالية والمستقبلية.

● دراسة إمكانية التوسع في تشغيل خدمات نقل ركاب متميزة داخل المدن وفيما بين المحافظات، تكفل توفير موارد غير تقليدية تدعم تكاليف خدمات النقل المدعومة، وقد أثبتت التجربة التي قامت بها شركات قطاع الأعمال العام في هذا المجال نجاحاً متميزاً، ساعد هذه الشركات على الإستمرار في تقديم خدماتها بأسلوب مميز دون تأثير على إلتزامها بتقديم خدمات مدعومة

الحالية خلال فترة زمنية محددة (خمس سنوات على سبيل المثال).

● ضرورة تحديد وتطبيق إشتراطات السلامة والبيئة في وسائل نقل البضائع.

● الإهتمام بتنفيذ المخطط الشامل لتطوير النقل النهري للبضائع، بما يخفف من حركة نقل البضائع على الطرق.

(ب) نقل البضائع برأى

أما بالنسبة لتطوير نقل البضائع برأى، فإن رفع كفاءة أداء هذه الخدمة يتطلب وضع ضوابط ومعايير واضحة ومحددة لها، في إطار خطة واضحة، بالتعاون والتنسيق بين الجهات المعنية، ومن أهم الأبعاد التي يتعين أن تتضمنها هذا الخطة ما يلي:

● العمل على تحديد الجهات المنوطة بخدمات نقل البضائع، وقصر الترخيص بمزاوتها على الشركات أو الجمعيات التعاونية فقط، على أن يتم ذلك من خلال خطة زمنية تتراوح ما بين ثلاث وخمس سنوات، على أن تعطى الفرصة للعاملين في هذا النشاط لتوفيق أوضاعهم طبقاً لذلك.

● العمل على تشجيع إنشاء شركات نقل بضائع قوية قادرة على المنافسة من حيث تملك وحدات نقل جديدة متنوعة الأغراض.

● دراسة منع إستخدام وسائل نقل البضائع ذات الوحدات الملحقة (المقطورات) التي تمثل خطورة على الطرق، وذلك خلال فترة زمنية محددة (خمس سنوات على سبيل المثال)

● دراسة وضع أسس التزام وحدات نقل البضائع بالحمولة المقررة للوحدة وعدم تجاوزها لأى سبب من الأسباب، على أن يتم توفيق أوضاع الوحدات

٥- مواجهة تحدى نقص التمويل:

مع ضخامة الإستثمارات المطلوبة لإنشاء البنية الأساسية لقطاع النقل وتشغيلها وصيانتها التي تعجز الحكومة بمفردها عن تديرها، فإن هناك حاجة ملحة لدراسة أساليب تمويل أخرى مختلفة تتمشى - على التوازي - مع ما تقوم الحكومة بتديره في هذا المجال، ومنها:

● ماسبق الإشارة إليه عند التعرض لموضوع تطوير الهيئات الاقتصادية العاملة في مجال خدمات النقل من إعادة هيكلتها تمويلياً، ودراسة سبل تعويض هذه الهيئات بقيمة الفرق بين السعر الإقتصادي للخدمة والسعر المدعوم، والذي يعتبر من القضايا الهامة الجديرة بالمناقشة العميقة للوصول إلى تصور واضح بشأنها.

● العمل على تشجيع القطاع الخاص على القيام بتقديم وتمويل خدمات النقل، طبقاً لأسس وقواعد وضوابط جاذبة وليست طاردة، وبما يمكنه من تحقيق عائد مناسب على رأس المال المستثمر.

● التمويل عن طريق تولي المستفيدين من خدمات النقل مباشرة عمليات الإنشاء والصيانة لمشروعات النقل، مثل المشروعات التي تتطلب توصيل خدمات النقل لها بصورة مباشرة كخدمات النقل بالسكك الحديدية والنقل النهري وخلافه.

● التأجير التمويلي لعناصر النقل في الحالات التي لا يتوافر فيها التمويل الكافي لتملك الوحدات اللازمة لاداء الخدمة.

● التمويل بإسترداد حصة من إرتفاع القيمة التي تترتب على تنفيذ مشروعات النقل مثل الأراضي التي تقع على جانبي الطرق، والمصانع والمشروعات التي تستفيد من الطرق سواء برية أو نهريّة.



٤- تحقيق مستوى أفضل للأمن والسلامة:

يعتبر تمتع المواطن بأقصى درجات الأمن والسلامة قضية أساسية يتبناها الحزب ويسعى لتوفيرها إنطلاقاً من حرصه على القضايا التي تتعلق بحق المواطن في الحياة الآمنة، واتساقاً مع توجهه نحو تعزيز حقوق المواطن في جميع المجالات.

ويعتبر تطوير مستوى الأمان في قطاع النقل مطلباً حيوياً، يتطلب الإهتمام الأقصى من الحكومة لتحقيقه وتنفيذه، حتى يمكن السيطرة بصورة أفضل على استخدامات الطرق، ووسائل النقل بصورة فعالة تؤدي إلى إنخفاض الحوادث اليومية المتكررة.

ولتحقيق هذا الهدف، يطرح الحزب للنقاش القضايا التالية:

● دراسة إيجاد آلية تجمع المجهودات المتناثرة الحالية في إطار كامل يحظى بأعلى إهتمام قومي، ويكون لهذه الآلية - على سبيل المثال لا الحصر - رؤية في الموضوعات التالية :

● تطوير التشريعات ووسائل التشغيل ونظم المعلومات والأبحاث والدراسات السلوكية والهندسية التي تدعم تحقيق الهدف.

● وضع معايير الجودة والسلامة والمواصفات والمعايير القياسية لوحدات النقل والطرق.

● نظم المراقبة والمتابعة والتفتيش على قواعد السلامة والأمان والجودة لضمان الإلتزام الكامل بتطبيقها.

٧- تطوير التشريعات والقوانين بما يخدم تطوير خدمات النقل،

إن التشريعات الحالية لا تخدم التوجهات الخاصة بتطوير خدمات النقل، وهناك حاجة إلى مراجعتها وتطويرها خاصة - على سبيل المثال لا الحصر - ما يلي:

● تعديل التشريعات بما يسمح بمشاركة القطاع الخاص في تملك أو إدارة مشروعات النقل في ظل النظم والضوابط التي تراها الدولة في هذا الشأن. ومن الضروري تعديل (القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ وغيره) بما يسمح بمشاركة القطاع الخاص في هذا النشاط بأسلوب يحقق توازن المصلحة بين الحكومة والشركات القائمة بتقديم الخدمة.

● صياغة التشريعات الخاصة بإعادة هيكلة الهيئات الاقتصادية لتصبح هيئات اقتصادية ذات موازنات مستقلة.

● تعديل التشريعات الخاصة بنقل البضائع على الطرق (القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ وغيره) بما يضمن تحقيق الضوابط الخاصة بهذا النشاط.

● وضع التشريعات الخاصة بتطبيق الأمان والسلامة في استخدام مرافق النقل.

● وضع التشريعات الخاصة بالسلامة البيئية في خدمات النقل.



● الاستثمار الأمثل للأراضي والمرافق التابعة للهيئات الاقتصادية العاملة في مجال النقل.

● التمويل الذاتي بالإعتماد على الفائض من الموارد، مثل السماح للهيئات الاقتصادية في حالة تحقيقها فائضاً بإحتجاز جزء من الفائض للتمويل الذاتي للمشروعات أو للصيانة.

٦- الحد من الآثار السلبية لخدمات النقل على البيئة:

على ضوء ما سبق إيضاحه من أن قطاع النقل من أكبر قطاعات الدولة المستهلكة للطاقة، وأن إستخدامات الطاقة في مجال خدمات النقل بنوعياتها المختلفة ينتج عنها آثار سلبية على البيئة، تؤدي إلى العديد من المشاكل الإجتماعية والصحية، و يترتب عليها أعباء يتحملها الإقتصاد القومي، فإن الأمر يتطلب اتخاذ اجراءات تكفل حماية البيئة من مخاطر التلوث الناتجة عن خدمات النقل بجميع صورها وأشكالها، وذلك من خلال - على سبيل المثال لا الحصر - ما يلي :

● العمل على التنسيق مع الجهات الأخرى المعنية في الدولة في شأن مراعاة الاشتراطات البيئية في مجال النقل.

● إعداد خطط الطوارئ البيئية في مجال النقل والتنسيق مع الجهات المعنية بالدولة لإعداد برامج مواجهة الكوارث البيئية الناجمة عن حوادث النقل.

● وضع آليه للتفتيش ومراقبة الالتزام بتنفيذ قواعد الحفاظ على البيئة في وسائل النقل ووحداتها ومستخدميها.

● إعداد الدراسات اللازمة للبحث عن مصادر طاقة صديقة للبيئة بديلة للوقود السائل المستخدم في وسائل النقل.

الموضوعات ذات الأولوية:

وفي هذا السياق، يتبنى الحزب السياسات التالية:

١ - تنظيم الخدمة المقدمة للمواطن عن طريق القطاع الخاص، وذلك من خلال قيام مقدمى خدمات النقل الجماعى بالعمل من خلال شركات تلتزم بجودة الخدمة ويسعر تحدده الحكومة، على أن تقوم الحكومة بمراقبة الالتزام بالسعر والجودة، ولا يتم فى هذا المجال منح تراخيص مستقبلية إلا من خلال شركات تنشأ لهذا الغرض، ويسمح بما هو قائم الآن، على أن يقوم بتوفيق أوضاعه خلال فترة انتقالية من ثلاث إلى خمس سنوات.

٢ - العمل على إنشاء جهاز يتولى وضع أسس تحقيق الأمن والأمان والالتزام بمعايير الجودة والسلامة والأمان فى وسائل النقل المختلفة والطرق والإشراف على تطبيقها.

٣ - قيام هيئات النقل العام بالقاهرة والألكندرية بالتوسع فى تسيير خدمات مميزة بأسعار تعكس التكلفة الحقيقية للخدمة، على ألا يكون ذلك على حساب الخدمات المدعمة التى تقوم بها حالياً.

٤ - تعديل تعريفة سيارات الأجرة فى القاهرة والمدن الكبرى، بحيث تطبق تعريفة عادلة لسائقى السيارات



إضافة إلى ذلك وفى إطار ما سبق عرضه من أوضاع راهنة وتحديات تواجه هذا القطاع الحيوى وتوجهات عامة للحزب، يولى الحزب أولوية خاصة لثلاثة موضوعات تؤثر مباشرة على المواطن هى:

● النقل البرى للركاب والبضائع.

● أمان الطرق وسلامتها.

● النقل النهري.

ويطرح الحزب هذه الموضوعات ويقدم عدداً من المقترحات المحددة التى يمكن تحقيقها فى الأجلين القصير والمتوسط.

النقل البرى للركاب والبضائع:

هناك أهمية قصوى لموضوع نقل الركاب، باعتباره من الأنشطة التى تتصل بالحياة اليومية للمواطنين، وباعتبار أن توفير خدمة آمنة وحضارية للجمهير يمثل حقاً مهماً من حقوق المواطن التى يضعها الحزب نصب عينيه وتؤدى بالضرورة إلى تخفيف عبء الحياة اليومية والمعيشية لهم، وتحقيق مردود إيجابى من الناحية السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

ومع زيادة معدلات حوادث نقل الركاب برأ، والآثار المترتبة عليها من زيادة أعداد المصابين والوفيات من المواطنين مستخدمى الخدمة، والتى أصبحت من القضايا الحيوية الهامة التى تتطلب التصدى لها بصورة ملحة وحاسمة، للحد من الآثار المفعجة الناجمة عنها والحفاظ على أرواح المواطنين، أعطى الحزب الأولوية الأولى لموضوع نقل الركاب برأ للوقوف على ما يواجهه من مشاكل وتحديد رؤى الحزب فى سبل مواجهتها، بما يحقق تطوير هذه الخدمة والارتقاء بها لتقديم خدمة حضارية وأمنة للجمهير

كما أن هناك أولوية لموضوع نقل البضائع برأ نظراً لما تعانيه هذه الخدمة - كما سبق الإيضاح - من انخفاض مستواها وانتشارها إلى عناصر الأمن والأمان وعدم مواكبتها لحركة التجارة الداخلية، بالصورة التى تساهم منظومة النقل متعدد الوسائط...

وللمواطنين تقضى على الفوضى القائمة في الوقت الراهن. على أن يلتزم السائقون بهذه التعريفات تحت إشراف الدولة الصارم، وتحديد فترة انتقالية للتضاء على ظاهرة السيارات المتهالكة من خلال تشجيع السائقين على التخلص من السيارات المتقادمة بوسائل غير تقليدية، والعمل على تشجيع إنشاء شركات لإدارة سيارات الأجرة في هذه المدن يلتزم السائقون بالعمل من خلالها خلال فترة انتقالية، بحيث يكتب اسم الشركة على السيارة، ويوجد بداخلها اسم السائق ورخصته وتعريف الركوب في مكان واضح للمواطن.



ويهدف الحزب من خلال هذه الآلية إلى ضمان حق المواطن في خدمة آمنة وجيدة، وحقه في المطالبة بمعايير غير الملزمين.

٥ - العمل على تفعيل دور المحافظات في إنشاء شركات للنقل الجماعي داخل كل محافظة تقوم بتقديم خدمة آمنة ومناسبة للمواطنين.

٦ - العمل على تعديل القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ بشأن منح الالتزام لنقل الركاب على الطرق بما يسمح بمشاركة القطاع الخاص في النقل الجماعي للركاب كأسس تضمن استمرار تشغيل هذه الخدمة



أمان الطرق وسلامتها:

يتبنى الحزب في مجال تعزيز أمان الطرق وسلامتها السياسات التالية:

١ - استكمال إعداد مخطط شامل لشبكة الطرق البرية، وجميع الأعمال المتعلقة بها، بما يتماشى مع متطلبات التنمية في جميع المجالات.

٢ - استكمال تطبيق معايير الأمان والسلامة على الطرق الرئيسية، ويتبنى الحزب دعوة المواطنين إلى الالتزام بمعايير السلامة، والالتزام بنظم المرور ومتابعة تنفيذ ذلك بالمراقبة الدائمة والمنضبطة من الأجهزة الحكومية المسؤولة.

٣ - دعم الإدارات المحلية لتحسين مستوى أداء شبكات الطرق التابعة لها، بما يضمن الحفاظ على هذه الشبكات وتحسينها، وذلك من خلال نظم إدارية وإعية، ونظم صيانة متطورة، لتؤدي دورها المنشود في منظومة شبكات الطرق.

٤ - العمل على تنمية الموارد المخصصة للطرق في ظل ما اتجهت إليه كثير من



الدول في هذا المجال وذلك من خلال تحويل الطرق ذات الكثافات المرورية العالية الى طرق ذات رسوم، على أن يتم ذلك من خلال شبكة متكاملة، وليس من خلال طرق متفرقة، لضمان فعالية وإستمرارية هذا النوع من التمويل، ولضمان وجود المسارات البديلة.

٥ -دراسة تعظيم مشاركة القطاع الخاص في تمويل وإدارة شبكة الطرق.

٦ - البدء في العمل على تطبيق نظم تقديم خدمة نقل البضائع من خلال شركات أو جمعيات تعاونية يندرج تحتها القائمون بتقديم هذه الخدمة، حتى يمكن إلزامهم بتطبيق معايير السلامة والأمان وقواعد التشغيل على الطرق.

٧ - العمل على تعديل القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ الخاص بتنظيم نقل البضائع على الطرق بما يسمح بمشاركة القطاع الخاص في تقديم هذه الخدمة بأسس تضمن كفاءه أداء هذه الخدمة.



سبق أن تم استعراض خطة الدولة في تطوير مرفق النقل النهري. ويتميز هذا المرفق بالمقارنة بوسائل النقل الداخلي الأخرى، بانخفاض تكلفة البنية الأساسية، والتكلفة التشغيلية ومعدلات الحوادث والإختناقات، وذلك لإنسياب شبكة الطرق الملاحية، فضلاً عن أن النقل النهري يعتبر من أكثر وسائل النقل حفاظاً على البيئة، ويقوم هذا المرفق بخدمة نقل البضائع والركاب، ويعتبر أحد الوسائل الهامة لتنشيط السياحة.

والأمر يقتضى الاهتمام بهذا المرفق اهتماماً كبيراً ومتابعة تنفيذ مخططات الدولة في هذا الشأن وذلك في إطار ما يلي:

- ألا يتم تطوير هذا المرفق بمعزل عن مشاركة القطاع الخاص المستفيد من هذه الخدمة.
- يجب الإعتماد على التصنيع والتوريد المحلى لما يلزم التطوير من الوحدات والمعدات والمهمات الخاصة بهذا النشاط.
- الربط بين المجارى الملاحية وشبكة الطرق المحورية بما لا يترتب عليه التوسع في شبكة الطرق على حساب الأراضى الزراعية.
- تطوير ورفع كفاءة الوحدات والرقابة عليها وتأمين سلامتها، وزيادة عوامل الأمان والسلامة للوحدات النهرية.

ويولى الحزب الوطنى قطاع النقل إهتماماً خاصاً لما يمثله تطويره من آثار إيجابية على عملية التنمية في جميع المجالات، ويتطلع الحزب إلى تحقيق تطورات إيجابية لا سيما في مجالات النقل البرى وأمان الطرق وسلامتها والنقل النهري، مع التركيز على حق المواطن في خدمة نقل آمنة تتسم بالجودة اتساقاً مع توجه الحزب نحو تعزيز حقوق المواطن في جميع المجالات.



الحزب الوطني الديمقراطي

فكر جديد

دعوة للمشاركة
المؤتمر السنوي

الفكر الجديد وحقوق المواطن

سبتمبر ٢٠٠٣