



سياسات خدمات النقل وسلامة المواطنين



الحزب الوطني الديمقراطي
فكر جديد

المؤتمر السنوي الرابع

سبتمبر ٢٠٠٦

الفكر الجديد.. وانطلاقة ثانية نحو المستقبل

تمثل هذه الوثيقة حصيلة الدراسة التي تمت داخل أمانة السياسات وتشكيلاتها المختلفة في إطار صياغة سياسات عامة متعلقة بالقضايا التي طرحت في أوراق النقاش في مؤتمرات الحزب السابقة، وكذلك القضايا التي طرحت في البرنامج الانتخابي للسيد رئيس الجمهورية، وبرنامج الحزب الوطني لانتخابات مجلس الشعب، والذي شاركت أمانة السياسات في إعدادها، استناداً للدور المنوط بها وفقاً للنظام الأساسي للحزب.

وقد تمت دراسة هذه القضايا في لجان السياسات المتخصصة التي شكلتها أمانة السياسات، ومجموعات العمل داخل هذه اللجان والتي اقتصت بدراسة أحد القضايا التي تقع في نطاق اهتمامها بشكل تفصيلي. كما قام المجلس الأعلى للسياسات التابع لأمانة السياسات بمناقشة عدد من هذه القضايا ودراسة أبعادها وأثارها المختلفة على المجتمع. كذلك تمت مناقشة التوجهات الرئيسية لهذه السياسات في اللقاءات التي عقدتها أمانة السياسات مع الكوادر الحزبية بالمحافظات، وفي إطار مجموعات العمل التي شكلتها لجان الحزب بالمحافظات والتي رفعت توصياتها لأمانة السياسات.

ولقد جاءت الصياغة النهائية لهذه الأوراق انعكاساً لكل هذه الدراسات والمناقشات، بالإضافة للحوار الموسع مع حكومة الحزب في الجوانب المختلفة للسياسات والإجراءات المقترحة للتنفيذ، وكذلك الحوار الذي تم مع قطاعات من المجتمع المعنية بهذه السياسات.

ويرى الحزب أن السياسات المطروحة في المؤتمر السنوي الرابع للحزب هي تعبير واضح عن التزام الحزب الوطني الديمقراطي وحكومته بتنفيذ بنود البرنامج الانتخابي لرئيس الجمهورية والبرنامج الانتخابي للحزب في انتخابات مجلس الشعب. وكذلك الالتزام بالاستمرار في صياغة السياسات العامة ذات الأولوية للمواطن، والتي تحقق مصلحته ومصصلحة الوطن.

١	■ مقدمة
٤	■ المجلس القومي للنقل
٧	■ تحقيق الأمن والسلامة في خدمات النقل
١١	■ سياسات النقل البحري
٢٠	■ سياسات النقل الجوي
٢٧	■ الخاتمة

تمثل السياسات المطروحة لقطاع النقل تعبيراً واضحاً عن التزام الحزب وحكومته في ترجمة الالتزامات التي جاءت في البرنامج الانتخابي الرئاسي و الحزبي في شكل خطوات تنفيذية للنهوض بهذا القطاع الحيوي

مقدمة

حكومة الحزب التي أوكل إليها تنفيذ هذا البرنامج أن تضع من الخطط والبرامج ما يلزم لتحقيق الأهداف المبتغاة في مجال النقل، أخذاً في الاعتبار وضع كافة البرامج الفرعية والرئيسية ضمن منظومة أشمل، وهي منظومة تكامل سياسات النقل في مصر.

وهي هذا الإطار وتنفيذاً لما جاء في البرنامج الانتخابي للرئاسة والحزب، فيما يختص بإنشاء شركات للنقل الجماعي توفر ٥٠٠٠ أتوبيس لنقل المواطنين في كافة محافظات الجمهورية، فقد تم تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع في خمس محافظات هي السوادي الجديد، والمنوفية، والدقهلية، وبني سويف والجيزة وذلك من خلال خمس شركات وفرت ١٨٦٥ فرصة عمل مبدئية خلال الفترة من سبتمبر ٢٠٠٥ حتى يونيو ٢٠٠٦ أخذاً في الاعتبار أن جميع الأتوبيسات العاملة محلية الصنع. كما تم طرح مناقصات لست محافظات أخرى هي القليوبية، والغربية، والشرقية، وكفر الشيخ، والبحيرة وأسوان سيتم البت فيها في سبتمبر ٢٠٠٦، وفي خلال ٢٠٠٧ سيتم طرح محافظات بالصعيد.

في إطار السياسات التي انتهجها الحزب وحكومته خلال السنوات الماضية والتي استهدفت الارتقاء بقطاع النقل وأنشطته المختلفة باعتباره من القطاعات التي لها اتصال مباشر بالجمهور، واستكمالاً لما طرحه الحزب والحكومة من تصور عن حاضر ومستقبل قطاع النقل في مصر والذي تم عرضه ومناقشته خلال المؤتمر السنوي الأول في سبتمبر ٢٠٠٣ وما أقره الحزب من سياسات لتطوير قطاع النقل في المؤتمر السنوي الثاني في سبتمبر ٢٠٠٤ والتي أكدت على ضرورة وجود سياسات واضحة وواقعية وقابلة للتنفيذ في مجال خدمات النقل بأنشطته المختلفة، حيث تتكامل جميعها من حيث مستوى الأداء وجودته إلى ما يخدم حق المواطن في الحصول على خدمة نقل منضبطة وأمنة.

وهي هذا الإطار تبنى الحزب وحكومته من خلال هذه السياسات رؤية جديدة تستند إلى ضرورة وجود منظومة قواعد وأهداف تتكامل فيما بينها بحيث تكون قادرة على الوفاء بمتطلبات المرحلة القادمة.

فالنقل بمختلف أشكاله وأنماطه يمثل أحد جسور التواصل بين المواطنين، بل إن صح التعبير يمثل ركيزة أساسية لأي نشاط تنموي. فلا يختلف أحد على كون قطاع النقل أحد المداخل الرئيسية لعملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية لأي دولة وبالتالي فقد بات الاهتمام به يمثل حاجة ملحة وماسة لتحقيق الأهداف التنموية لأي دولة.

وقد جاء البرنامج الانتخابي الرئاسي والحزبي في انتخابات مجلس الشعب ليضع أولوية قصوى لكل الخدمات التي لها صلة بحياة المواطن، ومن ثم كان لزاماً على

**تطوير البنية الأساسية للطرق والكباري
والبدء في المرحلة الثالثة لمترو الأنفاق
تمثل نقلة حقيقية نحو تخفيف الكثافة
المرورية على شبكة الطرق الحالية**

أما عن إنشاء جهاز مستقل لتنظيم النقل البري للركاب يتولى تنظيم عملية النقل البري للركاب بين المحافظات ويُفعل دور شركات القطاع الخاص لسد العجز في الخدمات المطلوبة، فقد تم مراجعة دراسات تخطيط وتنظيم النقل بعد صدور قرار رئيس مجلس الوزراء الخاص بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري للركاب، وتمهيداً لذلك فقد تم إنشاء وحدة داخل هيئة الطرق كنواة للجهاز لحين استكمال الهيكل التنظيمي له، ومن المقرر أن يبدأ في أداء مهامه في مارس ٢٠٠٧.

وفيما يتعلق بتشغيل عربة النقل ذات العجلات الثلاث التوك توك لحل مشكلة النقل داخل القرية فقد بدأ تشغيله بالفعل في عدة محافظات وهناك دراسات تقوم بها كل من وزارة النقل والداخلية بشأن ترخيصها.

أما ما يخص تنفيذ مشروع تاكسي العاصمة فقد تم بدء تشغيله فعلياً في إقليم القاهرة الكبرى تمهيداً لتوسيع نطاقه ليشمل المحافظات الأخرى.

فضلاً عن ذلك فإنه يجري حالياً استكمال تطوير المجري الملاحي لنهر النيل طبقاً لمخطط شامل للنهوض بمرفق النقل النهري وتعميم دوره في نقل البضائع.

أما عن تطوير البنية الأساسية للطرق والكباري لتخفيف الكثافة المرورية على شبكة الطرق القائمة ومن ثم زيادة مستوى الأمان والحد من التلوث إلى جانب إنشاء محاور جديدة لخلق مجتمعات عمرانية جديدة، فقد تم البدء في إنشاء وازدواج نحو ١٤٨٣ كم من الطرق من خلال إنشاء وتوسيع وتطوير نحو ١٧ طريقاً مختلفاً، حيث تم الانتهاء من ٣٥٠ كم تمثلت في طرق مزدوجة و طرق جديدة من إجمالي الطرق المخطط إنشائها خلال فترة تنفيذ البرنامج الانتخابي.

وفيما يتعلق بإنشاء ١٠٠٠ كم طرق حرة بنظام الرسوم، فقد تم الانتهاء من تنفيذ ٩٠٪ من مرحلة إعداد الطرح الخاص بإنشاء طريق سوهاج/ البحر الأحمر وجاري الانتهاء من باقي المراحل طبقاً لجدول زمني محدد، وذلك باستثمارات يبلغ إجماليها ١.٦ مليار جنيه.

وفيما يخص الخط الثالث لمترو الأنفاق والذي تصل

تكلفته لحوالي ١٧ مليار جنيه ويستهدف ربط شرق القاهرة بغربها تلبية للمطالب المتزايدة على وسائل النقل السريعة، فقد تم البدء في الأعمال التمهيدية للمشروع والتي تقوم بها شركات مصرية والمتضمنة أعمال تحويلات المرافق بالإضافة إلى أعمال نزع الملكية للأراضي والعقارات المتعارضة مع مسار المشروع وسيتم البدء في البت في العروض في أكتوبر ٢٠٠٦.

توفير ٨.٥ مليار جنيه في إطار خطة عاجلة للنهوض والارتقاء بخدمات الهيئة القومية لسكك حديد مصر

كما تم تعديل قانون الهيئة القومية لسكك حديد مصر لتشجيع مساهمة القطاع الخاص في إنشاء خطوط جديدة تربط بين التجمعات السكنية الجديدة، وفي إطار خطة التطوير العاجلة للهيئة وافقت الحكومة على تدبير ٨.٥ مليار جنيه للنهوض بهذا المرفق الحيوي والارتقاء بالخدمات التي يقدمها، تم بالفعل توفير مبلغ ٥ مليار جنيه منها من حصيلة طرح الرخصة الثالثة للمحمول وضعت تحت تصرف الهيئة القومية لسكك حديد مصر، وتسعى الحكومة لتدبير مبلغ ٣.٥ مليار جنيه عن طريق قرض من مؤسسات تمويل دولية.

كما بدأت وزارة النقل حالياً باتخاذ الاجراءات الخاصة بفصل جهاز مترو الأنفاق عن الهيئة القومية لسكك حديد مصر وهو ما يمثل ترجمه حقيقية لما طُرح من سياسات من قبل الحزب وحكومته في هذا الشأن.

وعلى صعيد جذب استثمارات جديدة من القطاع الخاص وضخها في قطاع النقل، فقد نجحت وزارة النقل بمشاركة بيوت تمويل عربية في إنشاء شركة قابضة للنقل برأس مال مليار دولار ستوفر استثمارات تصل إلى ٣٠ مليار دولار خلال الخمس سنوات القادمة سيتم ضخها في مجال إنشاء البنية التحتية للطرق العامة والحررة وإنشاء خطوط سكك حديدية جديدة تخدم قطاع كبير من المواطنين، كما ستساهم هذه الاستثمارات في تطوير البنية التحتية لميناء شرق بورسعيد وغيرها من المشروعات.

أما في مجال النقل الجوي فهناك العديد من المشروعات التي بدأ تنفيذها ومن أهمها مبنى الركاب رقم ٣ بمطار القاهرة الجوي ومبنى الركاب الجديد في مطار شرم الشيخ بالإضافة إلى تطوير الممرات، وإنشاء ممر جديد بمطار القاهرة بالإضافة إلى تصميم مطار جديد للفردفة وتطوير وتحديث مطار برج العرب وسيتم الانتهاء منها خلال الفترة من ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧. هذا بالإضافة إلى البدء في تنفيذ خطة تطوير الأسطول التجاري الجوي لزيادة نصيب شركات الطيران المصرية في حركة نقل الركاب والبضائع لتصل إلى ٢٢ مليون راكب و ٣٢٠ ألف طن بضائع خلال خمس سنوات.

وهي مجال النقل البحري، جاري تطوير الموانئ البحرية وبنيتها الأساسية والفوقية لزيادة طاقتها الاستيعابية ورفع مستوى الأداء بها طبقاً للخطة القومية الجاري تنفيذها بما يدعم قدرتها التنافسية إقليمياً وعالمياً وتعظيم ما تحققه من مردود اقتصادي.

واستكمالاً للسياسات التي سبق للحزب والحكومة أن تقدمها بها، يطرح الحزب وحكومته حزمة من السياسات تتمثل في إنشاء المجلس القومي للنقل، وتحقيق الأمن والسلامة في خدمات النقل، وسياسات تطوير النقل البحري وسياسات تطوير النقل الجوي. ففيما يخص إنشاء مجلس قومي للنقل، سيتم استعراض الوضع الراهن لقطاع النقل في مصر في ظل تبعيته لأكثر من جهة وانعكاس ذلك على التداخل في الأهداف والاختصاصات وآثارها على مستوى خدمات النقل وتكلفتها، ورؤية الحزب والحكومة لتحقيق التكامل والتسيق بين قطاعاته المختلفة وذلك لضمان قيامه بدوره بشكل يتناسب مع مكانة مصر الحضارية وموقعها الاستراتيجي والذي يمثل همزة وصل لمنظومة النقل العالمية.

وإنطلاقاً من إيمان الحزب والحكومة بضرورة تحقيق الأمن والسلامة لكافة قطاعات النقل المختلفة، أقر الحزب وحكومته مجموعة من السياسات تستهدف تحقيق الأمن والسلامة بخدمات النقل، تناولت تحليلاً للوضع الراهن لتحقيق الأمن والسلامة في قطاعات النقل المختلفة من نقل بحري، ونقل جوي، ونقل داخلي وترتكز رؤية الحزب والحكومة في هذا المجال على ضرورة وجود آليات لتحقيق الهدف المشار إليه، واعتباره مطلباً قومياً حفاظاً على أمن وسلامة المواطنين.

كما تم إفراد مجموعة من السياسات عن الأوضاع الراهنة لقطاع النقل البحري و النقل الجوي، وما يواجههما من تحديات بهدف تحديد رؤية واضحة لمواجهة تلك التحديات وتطوير هذين القطاعين وتميئتهما بما يتوافق مع خطط التنمية وأهدافها الإستراتيجية خاصة فيما يتعلق بتنمية الصادرات وتعظيم موارد الدولة من النقد الأجنبي والتنمية السياحية للدولة. وفي هذا السياق تم تناول الموانئ البحرية والجوية المصرية وسبل تطويرها، كما تم التطرق لتنمية وتطوير الأسطول التجاري البحري والجوي المصري، كما تم تناول سبل تنمية وتطوير الخدمات البحرية والجوية، وكيفية تنمية وتطوير العنصر البشري في كل من قطاع النقل البحري والنقل الجوي.

كما تم تناول الإستثمار والتمويل في مجال النقل البحري والنقل الجوي من خلال استعراض الوضع الراهن لتمويل وإدارة وتشغيل مشروعات كل من النقل البحري والنقل الجوي، وتقييم هذا الوضع، وطرق التمويل المستهدفة في كل من المجالين، فضلاً عن العناصر الأساسية لتفعيل دور القطاع الخاص للإستثمار ومزايا مشاركته في تمويل وتشغيل وإدارة المشروعات بهذين المجالين.

ولتحقيق هذه الأهداف في مجال تنمية قطاع النقل فإن الأمر يتضمن بالضرورة تطوير بعض الأطر التشريعية المنظمة لهذه الأنشطة.

وهي هذا الإطار فإن مجمل السياسات المطروحة تستهدف المساهمة في تحقيق أهداف البرنامج الانتخابي الرئاسي والحزبي ومساندة آليات تنفيذه ومحاولة تذليل الصعاب والتحديات التي تواجهه.

تستهدف السياسات المطروحة في مجال النقل تحقيق أهداف البرنامج الانتخابي الرئاسي والحزبي ومساندة آليات تنفيذه

المجلس القومي للنقل

قيام وزارة النقل بدور المنظم للخدمة يمثل استكمالاً لتوجه الدولة نحو تطوير قطاع النقل

شركات نقل البضائع التابعة للشركة القابضة للنقل البري والبحري/ شركات قطاع الأعمال العام العاملة داخل الموانئ البحرية)

٥- وزارة الداخلية والجهات التابعة لها (الإدارة العامة للمرور وإدارات المرور بالمحافظات / شرطة المسطحات المائية / مصلحة أمن الموانئ)

٦- وزارة التنمية المحلية (المحافظات والأقاليم الاقتصادية)

٧- وزارة التنمية الاقتصادية

٨- الجهات الأخرى (القطاع الخاص ممثل في المستثمرين والعاملين في التشغيل في قطاعات النقل المختلفة والجمعيات التعاونية لنقل الركاب والبضائع على المستوى المركزي والمحافظات) وقد أدى تعدد هذه الجهات في ممارستها لأنشطة خدمات النقل من بنية أساسية وإدارة وتشغيل إلى كثير من الحقائق التالية :

- التداخل والتعارض في الاختصاصات والتكرار وعدم التكامل في تنفيذ الكثير من مشروعات النقل.
- إنشاء العديد من المشروعات ذات التكاليف الاستثمارية الضخمة التي تحملتها الموازنة العامة للدولة ولم يتحقق منها العائد المتوقع بسبب افتقارها إلى التنسيق والتكامل المطلوب.
- تباين واختلاف المستوى الفني للمشروعات المتماثلة حسب الجهة القائمة على التخطيط والتنفيذ لها.
- عدم التوازن في جانبى العرض والطلب بين خدمات النقل ومستخدميها، وهو ما يمكن تجنبه إذا وجدت الآلية المناسبة للتنسيق بين هذه الأنشطة وبعضها البعض.

تعتبر مشروعات النقل من دعائم البنية الأساسية للدولة، وتشكل أحد الأصول الإستراتيجية لها. من هنا تأتي أهمية التنسيق على المستوى القومي لمشروعات النقل لضمان تنفيذها وفق تنسيق محكم من حيث نوعية المشاريع وتكاملها وذلك بهدف الوفاء بمتطلبات التنمية الشاملة المتكاملة في كافة قطاعات الدولة، وتقديم مستوى خدمة مناسب للمواطنين.

وينظره سريعة إلى تنظيم قطاع النقل في مصر نلاحظ التعدد الواضح في الجهات المخططة والمشرفة والمنفذة لمشروعاته، حيث تتنوع ما بين وزارات ومحافظات وهيئات ومجالس محلية وأجهزة رقابية وجمعيات تختلف أنظمتها وآليات عملها والقوانين المنظمة لها بما يجعل من الاختلاف فيما بينها أمراً طبيعياً. وتتمثل الجهات ذات الصلة بأنشطة النقل فيما يلي:

١- وزارة النقل والجهات التابعة لها (الهيئة العامة للطرق والكباري / هيئة السكك الحديدية / هيئة النقل النهري / هيئة تخطيط مشروعات النقل / قطاع النقل البحري وهيئات الموانئ والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية/ الهيئة القومية للأنفاق / جهاز تشغيل وصيانة خطوط مترو الأنفاق / المعهد القومي للنقل)

٢- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية والجهات التابعة لها (الجهاز المركزي للتعمير / هيئة التخطيط العمراني / هيئة المجتمعات العمرانية)

٣- وزارة الطيران المدني والجهات التابعة لها (الشركة القابضة للمطارات / الشركة القابضة لمصر للطيران / المعهد القومي للتدريب على الطيران المدني / الهيئة العامة للأرصاد الجوية)

٤- وزارة الاستثمار والجهات التابعة لها (شركات نقل الركاب التابعة للشركة القابضة للنقل البري والبحري/

■ تداخل عمل المحليات مع وزارة النقل في مباشرة أنشطة النقل المختلفة داخل المحافظات بشكل يفقد اتجاه الحزب والحكومة نحو تعزيز اللامركزية فاعليته ومن هذا المنطلق فإن الحزب وحكومته يؤكدان على ضرورة تحقيق التكامل في مجال مشروعات النقل على المستوى القومي، باعتبار أن مستوى خدمات النقل المؤداه للمواطنين بكل دولة تمثل مرآة للوضع الاقتصادي والاجتماعي لهذه الدول .

إنشاء المجلس القومي للنقل ضرورة لتحقيق التكامل والتنسيق بين قطاعات النقل المختلفة

سياسات الحزب وحكومته لتحقيق التكامل والتنسيق بين قطاعات النقل المختلفة؛

يرى الحزب والحكومة ضرورة إنشاء "مجلس قومي للنقل" يرأسه رئيس مجلس الوزراء، يكون بمثابة الآلية التي تحقق التنسيق والتكامل على المستوى القومي والإستراتيجي بين خدمات النقل المختلفة لضمان تحقيق الأهداف ذات الصلة القومية على أن يترك التنفيذ للوزارات والجهات المختصة، بما يؤكد على دور وزارة النقل في هذا المجال كجهة مرجعية من حيث التخطيط والإشراف والرقابة على مشروعات النقل ويؤدي إلى تفعيل دور قطاع النقل في تحقيق الخطط الاقتصادية والاجتماعية للدولة وإحداث تنمية متوازنة وخدمة كافة القطاعات بالدولة.

وفي هذا المجال يؤكد الحزب والحكومة على أهمية التنسيق بين المجلس المقترح ووزارة النقل باعتبارها الوزارة المختصة بهذا القطاع حتى يتحقق الهدف من إنشائه بما يعزز دور الوزارة بكافة أجهزتها وهيئاتها في هذا الشأن.

وتتمثل الأهداف الرئيسية لإنشاء المجلس القومي للنقل على سبيل المثال لا الحصر فيما يلي :

- ١- تأكيد دور وزارة النقل من حيث التخطيط والإشراف والرقابة على مشروعات النقل على المستوى القومي.
- ٢- التخطيط على المستوى القومي لمشروعات النقل التي تخدم مشروعات الوزارات والجهات الأخرى وتحديد أولوياتها بغرض تحقيق التكامل الإستراتيجي لخدمات النقل بأنواعها المختلفة على المستوى القومي في إطار يضمن تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية للدولة سواء كان تنفيذ هذه المشروعات يتم مركزياً أو محلياً.
- ٣- تعظيم وتنظيم مشاركة القطاع الخاص المنظم في التشغيل والإدارة وفي تمويل مشروعات النقل.
- ٤- الإهتمام بالحفاظ على البعد الإجتماعي في قطاع النقل، بما يحقق التوازن الحقيقي بين الأسعار الاقتصادية لخدمات النقل ودعم مستخدميها من محدودى الدخل، بالصورة التي تكفل الإستخدام الأمثل للإستثمارات والموارد المتاحة في مجال النقل، ويحقق مردود إقتصادي جاذب لمشاركة القطاع الخاص في مشروعات النقل.
- ٥- الإهتمام بتحقيق الأمن والسلامة وجودة الأداء، في قطاعات النقل المختلفة.

تتمثل أهم أهداف المجلس القومي للنقل في التخطيط على المستوى القومي لمشروعات النقل لتعظيم الفائدة والقضاء على الازدواجية

وفي سبيل تحقيق تلك الأهداف يرى الحزب وحكومته أن يختص المجلس بالإختصاصات والمهام الرئيسية التالية :

- ١- إبداء الرأي في مشروعات النقل ذات الصبغة القومية من حيث أهميتها والجدوى الاقتصادية لتنفيذها.
- ٢- توجيه الإستثمارات في خدمات النقل ذات الأولوية التي تتطلبها مشروعات الوزارات والجهات الأخرى وترشيدها لما لذلك من تأثير إيجابي على حجم الانفاق الحكومي.

ضرورة أن تكون قرارات المجلس القومي للنقل ملزمة لجميع الجهات المعنية حتى يتحقق الهدف من إنشائه

والتي تتوزع مسئولياتها بين أكثر من كيان (النقل في القاهرة الكبرى على سبيل المثال).
٧- الاهتمام بآليات مشاركة القطاع الخاص المنظم في تمويل البنية الأساسية والتشغيل والإدارة.

ومن المقترح أن يتضمن تشكيل المجلس ما يلي:

- رئيس مجلس الوزراء رئيساً
- وزير النقل مقررراً للمجلس
- الوزراء ذوو الصلة بخدمات النقل أعضاء
- أعضاء من ذوى الخبرة
- أعضاء يمثلون القطاع الخاص فى مجال خدمات النقل بأنشطته المختلفة
- تقولى هيئة تخطيط مشروعات النقل بوزارة النقل الأمانة الفنية للمجلس

على أن تكون قرارات المجلس ملزمة لجميع الوزراء والوزارات والهيئات العامة ووحدات الإدارة المحلية وشركات قطاع الأعمال العام والجهات ذات الصلة بخدمات النقل .

٣- إبداء الرأى بما يحقق التنسيق والتكامل فى المشروعات التي تقوم بها الوزارات والجهات الأخرى من حيث خدمات النقل المطلوبة لها بما يكفل تكامل تخطيط هذه المشروعات على المستوى القومى .

٤- تحقيق التنسيق والتكامل بين خدمات النقل على المستوى المركزى واللامركزى فى مجال تنفيذ سياسات وخدمات النقل فى إطار السياسة العامة للدولة .

٥- تحقيق التوازن فى العرض والطلب ما بين خدمات النقل ووسائلها المختلفة ومستخدميهما بما يكفل الارتقاء بمستوى الخدمات وتقديمها بالصورة المناسبة والأمنة .

٦- التعامل الفعال مع القضايا ذات الجوانب المتعددة

تمتع المواطن بأقصى درجات الأمن والسلامة في أنشطة النقل المختلفة قضية أساسية يتبناها الحزب وحكومته ويسعى لتحقيقها

تحقيق الأمن والسلامة في خدمات النقل

الدولى، وتختص بوضع مقاييس الأمن والسلامة التي تتوافق مع متطلبات منظمة الطيران المدني الدولية، كما تتولى القيام بأعمال المراجعة والتفتيش على الشركات العاملة في مجال الطيران المدني والمسجلة بجمهورية مصر العربية وكذا المطارات والملاحة الجوية، ولها الحق في التفتيش على جميع الطائرات التي تهبط على الأراضي المصرية سواء مصرية أو أجنبية.

وتتمثل أهم مهام واختصاصات سلطة الطيران المدني في مجال تحقيق الأمن والسلامة فيما يلي:

القيام بأعمال التفتيش الدورية على إجراءات الأمن والسلامة الجوية في كل من المطارات وشركات الطيران وخدمات المراقبة الجوية وأمن الطيران المدني وذلك للتأكد من التطبيق التام للمعايير والقواعد والتوصيات والتشريعات الصادرة عنها.

■ **إقتراح التشريعات الخاصة بتطبيق معايير الأمن والسلامة والتي تتوافق مع متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي لصالح الطيران المدني المحلي والدولى.**

وفي هذا الإطار يتولى سلطة التحقيق الفني في الحوادث والوقائع التي تقع للطائرات المدنية في إقليم جمهورية مصر العربية بالإضافة إلى الحوادث والوقائع التي تحدث للطائرات المدنية المصرية في أعالي البحار أو فوق الأراضي غير المملوكة للدولة جهاز متخصص تابع لوزارة الطيران المدني (الإدارة المركزية للحوادث)، ويقوم هذا الجهاز برفع تقاريره الخاصة بالحالات المختلفة لكل حادث أو واقعة وبيان أسبابها والتوصيات اللازمة لمنع تكرارها إلى وزير الطيران المدني لإتخاذ اللازم بشأنها.

في ضوء زيادة وتكرار حوادث النقل بقطاعاته المختلفة والآثار السلبية المترتبة عليها، تتأكد أهمية تضافر الجهود للحد منها، فتمتع المواطن بأقصى درجات الأمن والسلامة يمثل قضية أساسية يتبناها الحزب وحكومته ويسعيان دائماً لتوفيرها انطلاقاً من حرصهم على حق المواطن في الحياة الآمنة.

ولذلك كان لزاماً على الحزب وحكومته أن يأخذاً زمام المبادرة في تقديم رؤيتهما لتحقيق أعلى معدلات الأمن والسلامة في مجال النقل تفادياً لإنعكاساتها السلبية على حياة المواطن.

ويتضح من خبرات الدول المختلفة أن تحقيق الأمن والسلامة بوسائل النقل هو من العناصر الحاكمة المؤثرة سلباً إذا لم تتوافر بصورة كاملة، وهو ما دفع العديد

من الدول إلى إنشاء كيانات تتولى وضع المعايير والقواعد والاشتراطات التي تضمن نواظر الأمن والسلامة وجودة الأداء بوسائل النقل المختلفة وتضع من الآليات ما يضمن الالتزام بها، وذلك لخفض معدلات الحوادث.

أولاً: الوضع الراهن لآليات تحقيق الأمن والسلامة في قطاعات النقل وأنشطته المختلفة:

1- في مجال النقل الجوي:

تعتبر سلطة الطيران المدني المصري هي الممثلة لجمهورية مصر العربية في مجال تحقيق الأمن والسلامة في مجال النقل الجوي أمام منظمة الطيران المدني

السلامة البحرية وجودة الخدمات المنفذة بواسطة الهيئة والجهات المخولة بذلك واتخاذ الإجراءات اللازمة للتحقق من ذلك.

■ وضع خطط البحث والانقاذ ومكافحة التلوث البحري بمشاركة الجهات المعنية.

■ اقتراح مشروعات القوانين المتعلقة بنطاق عملها.

■ رقابة المستويات الفنية للسفن والوحدات البحرية المصرية للتحقق من توافر الإشتراطات الفنية بها طبقاً للمستويات الدولية وإصدار شهادات تسجيلها وشهر التصرفات التي ترد عليها وكذا إصدار وتجديد شهادات الصلاحية وتراخيص الملاحة اللازمة لتسييرها .

■ رقابة مستويات كفاءة السفن المصرية والأجنبية المترددة على الموانئ المصرية والمياه الإقليمية.

■ وضع خطط ووسائل التنظيم الملاحي وتنفيذها وتحديد الممرات البحرية وإصدار المنشورات والقرارات البحرية لمراعاة السلامة في المياه الإقليمية .

تدعيم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وسلطة الطيران المدني هدفاً أساسياً لتحقيق الأمن والسلامة بقطاع النقل البحري والجوي

الأمن داخل الموانئ البحرية ؛

فيما يتعلق بتحقيق الأمن في الموانئ البحرية بكل ما يتضمنها من أنشطة وحركة تداول البضائع يخضع لاختصاص ورقابة وزارة الداخلية.

٣ - في مجال النقل الداخلي ؛

لا توجد جهة تختص بتحقيق الأمن والسلامة بقطاع النقل الداخلي ، تضع له من المعايير والقواعد والاشتراطات وآليات ضمان الالتزام بتطبيقها بما يحقق الحد الأدنى من الأمن والسلامة وجودة الأداء ، وهو ما ترتب عليه العديد من الحوادث التي فاقت في تعدادها جميع الحوادث الخاصة بقطاعي الطيران والنقل البحري.

وفيما يخص الأمن داخل المطارات فإنه من اختصاص قطاع الأمن بوزارة الطيران بالتعاون مع كل من وزارة الداخلية والدفاع وأمن شركات الطيران العاملة بالمطارات المصرية.

كما تقوم المنظمات العالمية (الإيكاو - الأياتا) بأعمال التفتيش الدورية للتأكد من تطبيق مصر للمعايير والمقاييس والتوصيات الدولية وخصوصاً في مجال الأمن والسلامة.

تستهدف سياسات الحزب وحكومته خلق كيانات متخصصة تحكم وتتابع عملية تحقيق عناصر الأمن والسلامة في كل قطاعات النقل

٢ . في مجال النقل البحري ؛

تعتبر الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية هي الجهة المسؤولة عن تنظيم شئون الملاحة البحرية على المستوى القومي طبقاً للقانون رقم ٢٢٢ لسنة ١٩٨٩ والقرار الجمهوري رقم ٢٩٩ لسنة ٢٠٠٤ ، وذلك في إطار الخطة السياسية والاقتصادية العامة للدولة ورقابة ومتابعة أداء المنشآت والأجهزة المنوط بها تحقيق الأمن والسلامة البحرية وربطها بالمجال الدولي بما لا يتعارض مع الاتفاقيات المنضمة إليها مصر .

وتتمثل أهم اختصاصات الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية هي التالي ؛

■ تنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية بما يكفل تنفيذ الإتفاقيات الدولية المنضمة إليها مصر ، والقوانين والقرارات المنظمة لها الصادرة في شأن السلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والموانئ المصرية غير التابعة لهيئات الموانئ .

■ إتخاذ الإجراءات الواجب إتباعها في حالات التصادم البحري والتلوث بالإضافة إلى الحالات الأخرى كالحريق والغرق، كما تتولى التحقيق في الحوادث المذكورة بالإشتراك مع الجهات المتخصصة، ومراقبة مستويات

ثانياً: سياسات الحزب وحكومته لتحقيق الأمن والسلامة بقطاع النقل؛

من خلال استعراض الوضع الراهن لأليات تحقيق الأمن والسلامة في قطاع النقل بأنشطته المختلفة، وغياب الكيان الذي يمكن من خلاله وضع معايير وقواعد واشتراطات لتحقيق الأمن والسلامة لقطاع النقل الداخلي، يطرح الحزب والحكومة حزمة من السياسات كالتالي:

١- في مجال النقل الجوي :

■ الإستمرار في إعتبار سلطة الطيران المدني المصري هي جهة تحقيق الأمن والسلامة في مجال النقل الجوي باعتبارها ممثلة جمهورية مصر العربية في هذا المجال أمام منظمة الطيران المدني الدولي.

■ تطوير العمل داخل قطاعات النقل الجوي المختصة بتطبيق القواعد والإتفاقيات الدولية الخاصة بالأمن والسلامة وتوفير كافة عناصر الأداء الفني المحكم من كوادر بشرية ومعدات لتحقيق كفاءة هذا الجهاز.

■ الإهتمام بمتابعة كافة الإتفاقيات الدولية وتعديلاتها الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني والعمل على تطبيقها والإلتزام ببندوها.

٢- في مجال النقل البحري

■ إستمرار الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية في القيام بواجبات تنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية بما يكفل تنفيذ كافة الإتفاقيات الدولية المنضمة إليها جمهورية مصر العربية، والقوانين والقرارات المنظمة الصادرة من الهيئات البحرية الدولية المتعلقة بقواعد تحقيق الأمن والسلامة في خدمات النقل البحري .

■ رفع المستوى الفني لهذه الهيئة بتوفير كافة الكوادر البشرية المتخصصة ذات المستوى العالى بالإضافة إلى كافة الآلات والمعدات ذات التقنية العالية اللازمة لقيام هذه الهيئة بأداء عملها على الوجه الأكمل .

■ انضمام جمهورية مصر العربية للمعاهدة الدولية للبحث والإنقاذ الصادرة في عام ١٩٧٩ حتى يمكن تطبيق شروطها وضوابطها على السفن المترددة على الموانئ المصرية وتعديل قوانين السلامة البحرية المصرية بما يتماشى مع أحكام هذه المعاهدة الملزمة دولياً.

٣- في مجال النقل الداخلي :

نظراً لعدم وجود جهة من شأنها تحقيق الأمن والسلامة للنقل الداخلي باعتباره الضلع الثالث لمنظومة النقل في مصر، وبقصد تحقيق أعلى معدلات الأمن والسلامة للنقل الداخلي بأنشطته المختلفة والمتمثلة في النقل البري على الطرق (ركاب - بضائع)، والنقل بالسكك الحديدية ومترو الأنفاق والأنفاق. فإن الحزب وحكومته يتبنيان إنشاء جهاز يتبع وزير النقل لتحقيق الأمن والسلامة إذ أن تجميع مسؤوليات الجهات الخاصة بتحقيق الأمن والسلامة للنقل الداخلي تحت جهاز واحد سيقضي على سلبيات توزيع المسؤولية فيما بينهم.

على أن تتضمن اختصاصات هذا الجهاز ما يلي:

■ وضع المعايير والقواعد والاشتراطات الخاصة بتحقيق الأمن والسلامة لكافة العناصر المؤثرة في جودة الأداء لخدمات النقل الداخلي المختلفة، وآليات الإلتزام الكامل بتطبيقها (النقل البري على الطرق ركاب - بضائع - سكك حديدية ومترو أنفاق وغيرها) ولكافة العناصر الخاصة بتحقيق هذا الهدف (السائق - المركبة - الطريق وغيرها)

■ مراجعة الضوابط والمعايير والاشتراطات الفنية وغيرها وكافة الشروط والالتزامات التي تضعها الجهات المختلفة العاملة في هذا المجال، وذلك بهدف رفع درجة السلامة والأمن في استخدام وسائل النقل الداخلي في مصر بالإضافة إلى مراجعة ضوابط السلامة في التخطيط والتصميم والتشغيل لوسائل النقل الداخلي (النقل البري على الطرق ركاب - بضائع - السكك الحديدية ومترو الأنفاق وغيرها) ومتابعة تطبيقها.

وفي هذا الإطار سوف تكون الهيئة هي الجهة المنوط بها (على سبيل المثال لا الحصر) التحقق من توافر شروط الأمن والسلامة التي يجب توافرها في وحدات النقل النهري والإشراف على تنفيذ مشروعات التأمين الملاحي لمجرى نهر النيل فضلاً عن الإشراف على تجهيز وتنفيذ واعتماد أعمال الموانئ والمراسي الخاصة بنهر النيل فيما يخص توافر عناصر الأمن والسلامة بها.

نقل تبعية تحقيق الأمن والسلامة بالنقل النهري للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية يمثل استكمالاً لمنظومة تحقيق الأمن والسلامة بقطاع النقل

٥- التحقيق في حوادث النقل ذات الصبغة القومية، تقوم سياسة الحزب والحكومة على عدم وجود ضرورة لإنشاء كيان دائم للتحقيق في حوادث النقل ذات الصبغة القومية لإحتمال تضارب اختصاصاته مع اختصاصات ومهام الجهات المنوط بها ذلك في قطاعات النقل المختلفة مع الإكتفاء - إذا إقتضت الظروف - التحقيق في إحدى حوادث النقل ذات الصبغة القومية أن يتم تشكيل لجان متخصصة للتحقيق في كل حالة على حدة طبقاً لظروفها.

ويشير الحزب في هذا المجال إلى ما تم طرحه من خلال سياسات النقل والتي تم عرضها على المؤتمر السنوي الثالث للحزب في سبتمبر ٢٠٠٤ والتي تناولت تحقيق الأمن والسلامة على الطرق بقصد الحد من الحوادث . وتهدف سياسات الحزب وحكومته في هذا الشأن إلى وضع القواعد التي تحقق هذا الهدف من خلال كيانات متخصصة تحكم وتتابع عملية تحقيق عناصر الأمن والسلامة في كل قطاعات النقل ، وبصفة خاصة النقل الداخلي نظراً لما وصلت إليه معدلات الحوادث في هذا القطاع والتي فاقت كل المستويات العالمية.

■ التنسيق مع كافة الأجهزة والجهات التنفيذية المعنية بأمن وسلامة خدمات النقل الداخلي ومنها أجهزة وزارة النقل ووزارة الداخلية ووزارة الصحة ومراكز البحوث المصرية وغيرها ذات الصلة.

■ وضع خطط لتنمية الوعي لدى المواطنين مستخدمى الخدمة بالمحافظة على وسائل النقل وحسن استخدامها والتعامل معها وعلى جميع عناصرها ومكوناتها طبقاً للقوانين المنظمة لذلك، وتوقيع العقوبات للمخالفين بواسطة الأجهزة المعنية . بما يكفل تحقيق أقصى درجات السلامة لمستخدميها ومشغليها وإلتزام كافة الأطراف بها.

■ اتخاذ الإجراءات الواجب اتباعها في حالات الحوادث والكوارث والتحقيق الفني فيها والوقوف على أسبابها ونتائجها، وتقدير أضرارها وبحث الدروس المستفادة منها ووضع توصيات للجهات القائمة على هذا النشاط لتجنب تكرارها .

■ القيام بأية مهام ترى الجهات المنوط بها تحقيق الأمن والسلامة إسنادها إليه (دراسات، أبحاث وغيرها)

■ إفتراح مشروعات القوانين والقرارات الخاصة لتحقيق الأمن والسلامة في هذا القطاع بالتنسيق مع الجهات المعنية، وتعديل وتطوير ما هو قائم منها ومراقبة تنفيذها

إنشاء جهاز لتحقيق الأمن والسلامة للنقل الداخلي يمثل أحد الركائز الرئيسية لاستكمال منظومة الأمن والسلامة لقطاع النقل

٤- في مجال النقل النهري

فيما يتعلق بتحقيق الأمن والسلامة للنقل النهري، فإنه نظراً لعدم وجود جهة من شأنها تحقيق الأمن والسلامة للنقل النهري، فإن سياسات الحزب والحكومة تؤكد على ضرورة تبعية تحقيق الأمن والسلامة بالنقل النهري للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية نتيجة للتشابه في النشاط وهي المعايير والاشتراطات والقواعد التي تحقق هذا الهدف.

سياسات النقل البحري*

وتبلغ الطاقة الاستيعابية للموانئ المصرية ١٢٥٠١٨ مليون طن، وبلغ إجمالي البضائع المتداول في الموانئ المصرية في عام ٢٠٠٥ حوالي ٩٧٠٥ مليون طن، هذا بخلاف ما تداولته الموانئ التخصصية بإجمالي ٢٣١٠٦ مليون طن منها ٢٣٠٨ مليون طن مواد بترولية.

أما الطاقة الإستيعابية لمحطات تداول الحاويات فقد بلغت في عام ٢٠٠٥ حوالي ٣٠٧٢ مليون حاوية، بينما بلغت إجمالي الطاقة المحققة لتداول الحاويات حوالي ٣٠٦ مليون حاوية (حوالي ١٠٢ مليون حاوية برسم الوارد وحوالي ٢٠٤ مليون حاوية برسم الترانزيت) .

وينظر على الوضع الحالي لهيئات الموانئ نجد أنها المالكة للبنية الأساسية للموانئ التي تشرف عليها وتمثل الدولة في إدارة المسطحات الأرضية والمائية لهذه الموانئ، كما تتولى موضوع التخطيط والتطوير والإشراف على كافة منشآت البنية الأساسية للموانئ، وتدار البنية الفوقية إما من خلال هيئات الموانئ ذاتها المملوكة للدولة أو من خلال التصريح من جانب هيئات الموانئ للأفراد والشركات من القطاع الخاص وقطاع الأعمال العام. وتواجه الموانئ المصرية العديد من التحديات التي تؤثر على كفاءة الأداء بها وقدرتها التنافسية، وما تحققه من عوائد ومن أهمها ما يلي:

■ غياب السياسة التسويقية الواضحة للموانئ المصرية إقليمياً وعالمياً.

■ عدم تهيئة البنية الأساسية للموانئ وربطها بوسائل النقل الأخرى حتى تكون حلقة في منظومة النقل متعدد الوسائط بما يدعم قدرتها التنافسية بين الموانئ العالمية.

تمثل أنشطة النقل البحري أحد ركائز التنمية ودعاماتها لما تحققه من عوائد مباشرة وغير مباشرة تدعم الدخل القومي المصري وتعظم الفائض في ميزان المدفوعات باعتباره أحد المصادر الرئيسية للنقد الأجنبي.

وإنطلاقاً من الدور الحيوي لنشاط النقل البحري في التنمية ودعم الاقتصاد القومي باعتباره من الأنشطة الاقتصادية ذات الصلة الدولية التي تؤثر تأثيراً مباشراً في الاقتصاد القومي، باعتباره من شرايين التواصل مع العالم الخارجي، إذ من خلاله يتم نقل حركة التجارة الوطنية مع مختلف دول العالم، وهو ما يجعله يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالاقتصاد القومي.

فقد اهتم الحزب والحكومة بدراسة تطوير وتنمية قطاع النقل البحري والإرتقاء بمستوى الخدمات التي يقدمها لتصل إلى المستوى العالمي، خاصة في ظل موقع مصر الجغرافي المتميز بين قارات العالم، ووجود قناة السويس كأكبر ممر مائي تمر به السفن سنوياً، مما يؤهلها لتكون مركزاً إقليمياً جاذباً للاستثمارات المحلية والأجنبية. كما قام بدراسة الأوضاع الراهنة لهذا النشاط وما يواجهه من تحديات بهدف تحديد سياساته في مواجهة التحديات وتطوير هذا القطاع الهام من النشاط الإقتصادي وتنميته، بما يتوافق مع خطط التنمية وأهدافها الإستراتيجية خاصة فيما يتعلق بتنمية الصادرات.

أولاً: الوضع الراهن لقطاع النقل البحري والتحديات التي تواجهه

الموانئ البحرية المصرية

يبلغ عدد الموانئ المصرية ٨٢ ميناء منها ٩ موانئ تجارية رئيسية، و٦ موانئ تجارية عامة فرعية، بالإضافة إلى ٦٧ ميناء تخصصي.

أكبر من ١٥ سنة مما يفرض صعوبة أمام تنمية الأسطول في ظل ما تفرضه متطلبات السلامة الدولية طبقاً لمعايير المنظمة البحرية العالمية ومواصفات هيئات الإشراف والتسجيل الدولية من اشتراطات تتعلق بأعمار السفن وحالتها الفنية ومدى استيفائها لهذه الاشتراطات ومتطلبات رقابة الدولة على الموانئ التي يتم تطبيقها على السفن المترددة عليها .

ولعل هذه المقارنات توضح مدى تواضع مستوى الأسطول التجارى المصرى مقارنة بالأسطول العالمى من حيث الحجم والمشاركة في نقل حركة التجارة الدولية . هذا وتمثل نسبة مساهمة قطاع الأعمال العام في ملكية الأسطول ١٣% ، وقطاع الإستثمار (ملكية عامة) ٥٢% أما إستثمارات القطاع الخاص (شركات/ أفراد) فتبلغ نسبة مساهمتها ٣٥% .

وفي ظل الحالة الراهنة للأسطول التجارى البحرى هناك العديد من التحديات التي تواجهه تتمثل في التالى:

■ فى الوقت الذى يصل فيه المتوسط العمري للأسطول العالمى حوالى ١٢.٣ سنة يصل المتوسط العمري للأسطول المصرى ١٩ سنة مما يجعله غير قادر بوضعه الحالى فنياً على مواجهة المتغيرات الدولية السريعة المتلاحقة في مجال صناعة السفن ، ومواكبة متطلبات الأمن والسلامة الدولية وهيئات الإشراف وسلطات الرقابة على الموانئ .

■ عدم تنوع هيكل الأسطول التجارى البحرى الراهن بما يتواءم مع متطلبات ونوعيات حركة التجارة الخارجية

■ عدم تناسب طاقة الأسطول المتاحة مع ما يمكن تحقيقه من مردود اقتصادى يسمح بتحقيق عوائد على الإستثمارات الموجهة فى هذا المجال

■ إحجام البنوك و مؤسسات التمويل عن تمويل شراء سفن ، واعتبار هذا النوع من الاستثمارات عالية المخاطر

■ عدم تناسب جودة الخدمات داخل الموانئ بالمقارنة بالموانئ الإقليمية والعالمية وضعف خدمات نظم المعلومات بها مما أثر بالسلب على قدرتها التنافسية .

■ إنخفاض مستوى التكامل اللوجيستى بالموانئ ومن ذلك على سبيل المثال سلسلة النقل متعدد الوسائط .

■ ارتفاع الرسوم والتعريفات لترددات السفن وطول وقت رسوا السفن بسبب الإجراءات البيروقراطية المعقدة .

■ بطء حركة مرور البضائع داخل الموانئ وطول الإجراءات المعقدة الخاصة بإستصدار قرارات التعريفات والرسوم .

■ إفتقار الموانئ المصرية إلى القدرة التنافسية والتي تشكل القوة الدافعة الأساسية لتحسين الأداء .

■ إفتقار الموانئ للكوادر القادرة على استخدام وتطبيق الأساليب التقنية الحديثة بما يرفع كفاءة أدائها .

الأسطول التجارى البحرى المصرى

يبلغ عدد سفن الأسطول العاملة ٧١ سفينة من مختلف الأنواع بإجمالى حمولة ١٠٤ مليون طن. وبمقارنة حمولة الأسطول المصرى من السفن حالياً (١٠٤ مليون طن) بإجمالى حمولة الأسطول العالمى التى بلغت فى نهاية عام ٢٠٠٥ - (٨٣٤ مليون طن) يتضح مدى الفارق الكبير، حيث نجد أن النسبة لا تتجاوز ٠.١٧% . ولا يوجد في الأسطول التجارى المصرى إلا سفينة حاويات واحدة تبلغ حمولتها ٣٠٠٠ حاوية. فى الوقت الذى بلغ فيه عدد سفن الحاويات بالأسطول العالمى ٢٧٠٧ سفينة بإجمالى حمولة ٨٠٤ مليون حاوية.*

ويتسم التوزيع العمري لسفن الأسطول العاملة بتباين واضح ، حيث إن عدد ٥١ سفينة بنسبة ٧٢% من إجمالى عدد سفن الأسطول (٧١ سفينة) تقع داخل الفئة العمرية

تنمية الخدمات البحرية وتطويرها

يتمثل الوضع الحالي لواقع الخدمات البحرية بأنواعها المختلفة في أن معظمها يباشرها القطاع الخاص وقطاع الأعمال العام، ماعدا بعض الخدمات مثل الإرشاد والقطر وترسية السفن والرباط، والتي تتولاها الحكومة ممثلة في هيئات الموانئ.

وفي ظل تقييم نتائج تطبيق سياسة تحرير خدمات النقل البحري للوقوف على مدى تحقيقها لأهدافها وتأثيرها على مستوى أداء الخدمات البحرية بالموانئ المصرية سلبا وإيجابا وعلى ضوء الواقع الفعلي، نجد أن مستوى أداء هذه الخدمات ليس على المستوى المأمول. فالكيانات الحالية القائمة على تقديم الخدمات البحرية لا تعتبر كيانات قوية ذات إمكانيات تجعلها قادرة على تقديم الخدمات المختلفة مثل الشحن والتفريغ وأعمال الوكالة الملاحية وتموين وتوريدات السفن وغيرها، وكذا إستغلال منطقة الظهير الإستغلال الأمثل ويرجع ذلك إلى أسباب متعددة، من أهمها ما يلي :

■ عدم توافر الخبرات التسويقية اللازمة .

■ عدم الالتزام بمواعيد أداء الخدمة أو مستواها الفني فيما يتعلق بعمليات الإصلاح.

■ ضعف مستوى كثير من الأنشطة مثل أنشطة إصلاح السفن وتداول الحاويات .

■ إفتقار العنصر البشري للكفاءة والتدريب اللازمين لأداء الخدمات البحرية على نحو فعال.

■ ضعف كيانات القطاع الخاص العاملة في مجال الخدمات البحرية، بما لا يسمح لها بالمنافسة وتقديم خدمات متميزة مقارنة بالموانئ المحيطة.

■ لجوء بعض الشركات الصغيرة إلى ممارس حرب أسعار لا تستطيع الشركات أصحاب الاستثمارات الكبيرة مسايرتها في تدنيها لحدود أقل من تكاليفها.

■ إنخفاض معدلات النقل بالحاويات في التجارة الخارجية لمصر (صادرات و واردات) قياساً بالمعدلات، العالمية مما يؤثر سلباً على الأعمال الأخرى المتعلقة بها مثل ربط الميناء بمراكز لوجستية والموانئ الجافة ، علاوة على أن معظم وسائل النقل البري للحاويات و النقل المائي داخل الموانئ وخارجها لا تتمشي مع المواصفات العالمية لوسائل نقل الحاويات مما يتسبب في وقوع حوادث تعود بالضرر علي الخطوط الملاحية والتجارة المصرية وتجارة الترانزيت.

تنمية العمالة البحرية

يعتبر العنصر البشري من أهم العناصر المؤثرة في صناعة النقل البحري، فهو يمثل أحد أهم العناصر المسببة لعدم صلاحية السفينة للملاحة، حيث تبين الدراسات الخاصة* بالحوادث البحرية أن حوالي ٨٥% من الحوادث البحرية في العالم، يرجع سببها إلى العنصر البشري.

وتشير الإحصاءات* الخاصة بالعمالة البحرية على مستوى العالم في عام ٢٠٠١ إلى أن إجمالي عدد العمالة البحرية قد بلغ ١,٣٦٧ مليون عامل من مختلف التخصصات البحرية على السفن بأنواعها منهم ٤٠٤ ألف من الضباط البحريين ، و ٨٢٣ ألف من الأفراد البحريين ، بخلاف عدد ١٤٠ ألف فرد يعملون في مجال الفنادق والسياحة البحرية.

ويبلغ إجمالي العمالة البحرية المصرية عدد ٢٣٠٢ ألف فرد من مختلف التخصصات البحرية منهم عدد ٢٠٥ ألف من الضباط البحريين ، وعدد ١٩٠٧ ألف من الأفراد البحريين

و يتبين من هذه الإحصاءات أنه يوجد في مصر عمالة بحرية مصرية أكثر من حاجة السفن المصرية في الوقت الذي تعاني صناعة النقل البحري العالمي عجزا في بعض التخصصات من العمالة البحرية.

■ عدم المرونة في تدبير التمويل اللازم لمشروعات التطوير والتحديث بتلك الهيئات نتيجة العديد من القيود الحكومية بالإضافة إلى الأعباء الكبيرة التي تتحملها موازنة الدولة والتي تعوق التوسع في تمويل أي أنشطة أخرى.

■ البطء في اتخاذ القرارات نتيجة لمركزية إتخاذ القرار وعدم تفويض السلطة بالإضافة إلى طول سلسلة إتخاذ القرار.

■ إنخفاض المستوى الإداري و الفني للموارد البشرية نتيجة لضعف برامج التدريب و التأهيل والإعتماد على نظم الأقدمية في الترقى وتولى المناصب والوظائف وليس على مستوى التأهيل والقدرة والكفاءة.

■ عدم وجود نظام للتحفيز الإيجابي يعتمد على نظام تقييم للأداء يربط بين الإنتاجية وتحقيق الأهداف .

وعلى الرغم من النقص الشديد في العمالة البحرية المدربة على المستوى العالمي نجد أن العمالة البحرية المصرية ليس لها تواجد حقيقي على خريطة العمالة البحرية العالمية بما يتناسب مع مستوى التدريب والتأهيل المرتفع نسبياً بالمقارنة بعمالة الدول الأخرى.

فتشغيل العمالة البحرية المصرية على السفن الأجنبية يعتمد في أغلبه على الجهود الفردية والاتصالات الشخصية دون التقيد بشروط أو قواعد ملزمة للطرفين ودون تنظيم مسبق مع مشغلي السفن بل ارتبطت في معظمها بظروف عمالة طارئة ببعض السفن الأجنبية، على الرغم مما تقوم به وزارة القوى العاملة في هذا الشأن.

ولا يوجد في مصر مؤسسات تعليمية وتدريبية تعمل تحت إشراف الحكومة لتأهيل وتدريب الكوادر البحرية، حيث إن الجهات القائمة على عملية تعليم وتدريب وتأهيل الكوادر البشرية البحرية تتمثل في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والمعاهد والمراكز التابعة لها .

ثانياً؛ سياسات الحزب وحكومته في تنمية وتطوير قطاع النقل البحري

الموانئ البحرية المصرية

فضلاً عن التحديات التي تواجه الموانئ البحرية السابق ذكرها، تواجه هيئات الموانئ البحرية المنوط بها إدارة الموانئ البحرية العديد من القيود والتحديات يتمثل أهمها فيما يلي:

■ تداخل السلطات و المسئوليات نتيجة عدم فصل الملكية عن الإدارة وهو ما أدى الى ضعف القدرة على تحقيق الأهداف وتقييمها .

■ إعتداد تلك الهيئات في مجال تشغيلها وتطويرها على ما يخصص و يتاح لها ضمن الموازنة العامة للدولة طبقاً للأولويات الإجتماعية و الإقتصادية دون مواردها الذاتية التي تؤول إلى الدولة وهو ما يؤثر بالسلب على اقتصاديات تشغيلها وتطويرها .

إعادة هيكلة هيئات الموانئ البحرية يمثل ضرورة ملحة حتى تتمكن من الانطلاق نحو تطويرها وتحديثها وإعادة تنظيمها

وبناءً على ما سبق، يسعى الحزب والحكومة إلى إعادة هيكلة هيئات الموانئ البحرية حتى تتمكن من الانطلاق نحو تطويرها وتحديثها وإعادة تنظيمها وتحديثها من القوانين و اللوائح الحكومية التي تعوقها عن تحقيق أهدافها والتي تحد من الارتقاء بأدائها فضلاً عن تهيئة المناخ لها لتعمل بحرية ومرونة أكبر طبقاً لآليات السوق وحتى يكون لديها القدرة على المنافسة وفي نفس الوقت لا تمثل عبئاً على الموازنة العامة للدولة، وهو ما يرسخ مبدأ ومفهوم فصل الملكية عن الإدارة .

إعادة هيكلة الموانئ البحرية سيتيح لها الحرية في وضع الخطط الاستثمارية لتطويرها والاعتماد على مواردها الذاتية بالإضافة إلى المرونة في تطوير هيكلها المالية والإدارية

على أن تتضمن اختصاصات الشركة القابضة ما يلي:

■ الرقابة والمحافظة على سياسات الدولة الإستراتيجية التي تقررها وزارة النقل فيما يختص بالموانئ البحرية.

■ وضع السياسات العامة وتحديد الوسائل اللازمة لتحقيقها مع وضع معايير الأداء وتقييمها.

■ الإشراف والمتابعة لأداء الشركات التابعة لها والقيام بكافة الأعمال اللازمة لتصحيح هيكلها التمويلية ومسار هذه الشركات التابعة وتعظيم ربحيتها .

■ تحديد أسلوب الإدارة المناسب للمشروعات.

■ إدراج قواعد حوكمة الشركات و متابعة تطبيقها وتحديد أدوار ومسئوليات مجالس الإدارات والإفصاح عن المعلومات المطلوب توافرها، وإعداد دليل التطبيق ونشره والتأكد من معايير التطبيق ونسبها كهدف جاذب للاستثمار.

على أن تتضمن اختصاصات الشركات التابعة ما يلي:

■ ملكية الأصول العامة للميناء وما يتبعها من التزامات مالية.

■ إدارة وتشغيل البنية القوقية للميناء وذلك بمعرفتها أو من خلال الشركات المنبثقة عنها لتحقيق تطوير وتمية الميناء . ويمكن مساهمة القطاع الخاص في هذا المجال من خلال القيام ببعض الأنشطة منها :

وفي هذا الصدد تركز سياسات الحزب وحكومته على ما يلي:

أولاً، إنشاء شركة قابضة للموانئ البحرية تضم شركات تابعة لها لتملك وتشغيل هيئات الموانئ الحالية. على أن يكون للشركة القابضة إستقلاليتها في إدارة محفظة الأوراق المالية المتمثلة في أسهم رأسمال الشركات التابعة لها، ويكون رأسمال الشركة القابضة مملوكاً بالكامل للدولة أو الأشخاص الاعتبارية العامة على أن يكون وزير النقل المختص بتطبيق أحكام القانون في هذا الشأن.

وتؤول للشركة القابضة والشركات التابعة لها جميع الحقوق العينية والشخصية التي لهيئات الموانئ كما تتحمل بجميع إلتزاماتها، وتتولى من خلال الشركات التابعة لها استثمار أموالها ولها في سبيل تحقيق أغراضها القيام بما يلي :

■ تأسيس شركات مساهمة تابعة لها بمفردها أو بالاشتراك مع الأشخاص الاعتبارية العامة أو الخاصة أو الأفراد لتملك وتشغيل بعض الموانئ الحالية أو المزمع إنشاؤها.

■ شراء أسهم شركات مساهمة أو بيعها أو المساهمة في رأسمالها .

■ تكوين وإدارة محفظة الأوراق المالية للشركة بما تتضمنه من أسهم وصكوك تمويل وسندات وأية أدوات أو أصول مالية أخرى.

ثانياً، تحويل هيئات الموانئ الحالية إلى شركات عامة تابعة للشركة القابضة للموانئ البحرية المقترح إنشاؤها تؤول إلي كل شركة منها جميع الحقوق العينية والشخصية لهيئة الميناء الحالية. كما تتحمل بجميع إلتزاماتها وتمثل الدولة في ملكية البنية الأساسية و الحيز المائي للميناء ويحدد رأسمال الشركة التابعة بصافي قيمة أصول الميناء في تاريخ التحول.

ويكون لكل شركة من هذه الشركات التابعة حق إنشاء شركات أخرى (خاص - خاص/عام) لممارسة أي من أنشطة الميناء.

■ إقامة إستثمارات داخل الميناء عن طريق عقود إمتياز مقابل جزء من العوائد لصالحها .

■ النهوض بمستوى التكامل اللوجيستي بالميناء بما يحقق إيجاد مراكز لوجيستية متكاملة بالموانئ المصرية وجذب إستثمارات جديدة فى هذا المجال والحصول على نصيب أكبر من حركة التجارة العالمية .

■ تنمية وتطوير الموارد البشرية ورفع كفاءتها وقدراتها ومهاراتها بما يجعلها قادرة على إستيعاب المتغيرات والنظم التقنية والتكنولوجية الحديثة بالموانئ ، وتنمية وترويج وتسويق الخدمات البحرية بها والإرتقاء بمستوى أدائها .

■ تطبيق الأساليب التقنية المتقدمة تكنولوجياً فى نظم الإتصال وتبادل المعلومات الحديثة وغيرها بما فيها تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات لميكنة وتسهيل الإجراءات وتقليل فترات تداول البضائع بالميناء ومنع التكدس، على أن يتسق تطبيق هذه الأساليب والنظم مع خطط تنمية الكوادر البشرية والموارد المالية المتاحة.

■ الأخذ بأساليب التسويق والترويج الحديثة مع وضع السياسات التسويقية للميناء على المدى القصير والمتوسط والطويل .

إنشاء شركة قابضة يتبعها شركات عامة تدير هيئات الموانئ يعتبر أحد المحاور الرئيسية لإعادة هيكلة الموانئ المصرية

وفي هذا الإطار فإن الأخذ بهذا الاقتراح سيتيح فرصة إدارة الموانئ البحرية بفكر اقتصادي حر دون المساس بملكية الدولة لها تحت مظلة القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتعديلاته ، ويؤدى إلى أن تصبح شركات الموانئ كيانات مؤسسية وإقتصادية قوية قادرة على النمو والتطور الذاتى لتحقيق هدف النهوض بها الى المستويات العالمية بما يتماشى مع التطور المستمر فى هذا المجال لمواجهة العديد من التحديات العالمية وبما يمكنها من تحقيق ما يلى:

■ الحرية فى وضع الخطط الإستثمارية الطموحة لتطوير الموانئ ليتمكن هذا المرفق الحيوى الهام من تحقيق الأهداف المحددة له بخطة التنمية الإقتصادية والإجتماعية بالدولة .

■ الإعتماد على الموارد الذاتية فى تنفيذ أعمال التطوير على أسس إقتصادية سليمة و دون تحميل كاهل الموازنة العامة للدولة أى أعباء، بما يجعلها قادرة على تدبير التمويل اللازم للمشروعات ذاتياً أو من خلال البنوك ومؤسسات التمويل المحلية والدولية ويدعم قدرتها على الوفاء بالتزاماتها المالية من مواردها الذاتية.

■ المرونة فى تطوير هياكلها الإدارية والمالية والفنية والتشغيلية بما يؤثر إيجاباً على مستوى أدائها والخدمات التى تقدمها وتزيد من قدرتها التنافسية .

وهو ما سيعترب عليه العديد من الميزات والتي تتمثل فى عوائد مباشرة وغير مباشرة لتنفيذ برنامج إعادة الهيكلة نوجزها فيما يلى:

العائد المباشر:

- عدم تحمل الدولة لأى موازنات خاصة بالموانئ سواء للتكلفة الجارية أو للمشاريع المستقبلية.
- تعظيم عائد الدولة من إستغلال أصول الموانئ.
- زيادة موارد الدولة من النقد الأجنبي من خلال جذب حصة أكبر من حركة التجارة الدولية والترانزيت.

العائد غير المباشر:

- تحسين البيئة التنافسية للموانئ مما سيكون له إنعكاس على قدراتها التسويقية .
- ظهور أنشطة تحقق قيمة مضافة مما يعظم حركة الترانزيت ويخلق فرص للعمالة .
- ظهور مجتمع الميناء الإلكتروني وهو ما يسهم فى خفض تكلفة الخدمات وزمنها .
- وهذه العوائد غير المباشرة يمكن ترجمتها من الناحية المالية الى خفض التكلفة اللوجيستية للصادرات والواردات مما يساعد على منافسة المنتج المصرى خارجياً وروج الواردات داخلياً، وخفض حجم الخسائر الناتجة عن عدم الإلتزام بمتطلبات السلامة فى المجالات المختلفة.

والظروف التي تمر بها المنطقة والتي تقتضى أن يكون للدولة بصورة أو بأخرى ومن خلال شركات تساهم فيها بأسطول من السفن لمواجهة ما يحتمه الأمن القومي من ضرورات. من هنا يؤكد الحزب وحكومته على أن القطاع الخاص أيضاً له دور رئيسى فى هذا المجال ويمكن تحقيقه من خلال ما يلى:-

١- تشجيع الحكومة للقطاع الخاص على المشاركة والإستثمار فى مجال تملك السفن. وقيام هذا القطاع بدور فعال فى هذا المجال فى ظل منافسة تجارية كاملة، وذلك من خلال إنشاء شركات مشتركة ملاحية جديدة تمتلك سفن حديثة طبقاً لمتطلبات السوق الملاحى وتحفيز البنوك على القيام بتمويل مثل هذه المشروعات.

٢- تشجيع شركات النقل البحرى المصرية بصورة مباشرة أو غير مباشرة على الدخول فى اندماجات وتحالفات على المستويين المحلى والإقليمى، لإيجاد كيانات ملاحية قوية تتوافر لها القدرة على تنمية أساطيلها من السفن وتطويرها ومواجهة الكيانات والتحالفات الإقليمية والعالمية.

وفى هذا الصدد يدعم الحزب اتجاه الحكومة وما اتخذته من سياسات وإجراءات لتشجيع الاندماج والاستحواذ بين الشركات المملوكة لها بصورة مباشرة وغير مباشرة بهدف خلق كيانات ملاحية قوية قادرة على خدمة الاقتصاد القومى للدولة وتجاريتها الخارجية والمساهمة فى نصيب أكبر فى حركة التجارة الدولية وذلك دون أى التزامات تمويلية تتحملها الموازنة العامة للدولة.

٣- التوجيه نحو منح شركات النقل البحرى التي تمتلك سفناً ترفع العلم المصرى الأولوية فى نقل تجارة مصر الخارجية التى تقع فى نطاق تعاقدات الحكومة وهيئاتها الإقتصادية.

وفى هذا الإطار يرى الحزب وحكومته أن تنفيذ ذلك يتطلب الإسراع فى إستصدار التشريعات اللازمة حتى تتمكن الموانئ المصرية من تحقيق معدلات نمو تمكنها من المنافسة على المستوى الدولى.

ثالثاً قيام وزارة النقل بدور المنظم للخدمة والذى يمثل سيادة الدولة وسياستها فى هذا المجال، واعتبارها الجهة المرجعية الرئيسية ذات الدور المحورى فى كافة الأمور المتعلقة بهذا الشأن ولها فى تحقيق ذلك على سبيل المثال لا الحصر ما يلى:

■ متابعة أعمال الشركة القابضة للموانئ البحرية.

■ وضع ضوابط إعتماد جودة أداء الخدمات داخل الموانئ للإرتقاء بها إلى المستوى العالمى.

■ التنسيق فى مجال وضع قواعد وضوابط القدرة التنافسية بين الموانئ المصرية والموانئ الأجنبية المحيطة وبين الموانئ المصرية وبعضها البعض. وبما يحقق جذب حصة أكبر من حركة التجارة العالمية، مع التنسيق فى هذا المجال مع جهاز حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية لتحقيق العمل فى منظومة متكاملة تدعم القدرة التنافسية للموانئ المصرية.

■ إقتراح أساليب تطوير وتنمية الموانئ البحرية والتشريعات الخاصة بهذا الشأن .

يمثل الأسطول التجارى البحرى المصرى أحد الدعائم الرئيسية للأمن القومى

الأسطول التجارى البحرى المصرى

ترتكز السياسات التي يطرحها الحزب والحكومة فى مجال تنمية وتطوير الأسطول التجارى البحرى على منظور إقتصادى يسعى إلى تعظيم العائد والقيمة المضافة التي يحققها للاقتصاد القومى. هذا بجانب نقل إحتياجات الدولة من السلع الإستراتيجية خاصة فى ظل الأوضاع السياسية والاقتصادية

جذب الاستثمارات الأجنبية في مجال النقل البحري يمثل أحد أولويات الحزب وحكومته

٤- إنشاء اتحاد الشاحنين المصريين الذي يمثل أصحاب البضائع المصرية وتفعيل دور اتحاد ملاك السفن حتى تستطيع هذه الاتحادات أن تكون القوة المعبرة عن مطالب أعضائها والقادرة على التفاوض مع اتحادات الشاحنين المحلية والدولية، وذلك بقصد زيادة حصة مساهمة سفن الأسطول المصري في نقل حركة التجارة المحلية والإقليمية والدولية.

تنمية الخدمات البحرية وتطويرها

ترتكز سياسات الحزب والحكومة لتطوير الخدمات البحرية في الموانئ على المحاور التالية:

١- ضرورة إعادة النظر في هيكل منظومة الخدمات المقامة في ظهير الموانئ المصرية. وذلك من حيث النوعية والإمكانيات والكيانات القائمة بها ومدى توافقها مع التطورات التقنية وجودة الخدمة وتكاملها. وتطبيق سياسة موحدة من خلال جهة واحدة على كل الاستثمارات في المنطقة وذلك بالتركيز على المينامين المحوريين شرق بورسعيد والسخنة.

٢- جذب الاستثمارات الأجنبية في مجال تقديم الخدمات البحرية وزيادة مشاركتها في فرض الاستثمار المتاحة في هذا المجال.

٣- وضع قواعد واشتراطات جديدة خاصة بمزاولة نشاط الخدمات البحرية من خلال وزارة النقل بالتعاون مع الجهات المعنية الأخرى. على ضوء تقييم تجربة سياسة التحرير ونتائجها سلباً أو إيجاباً، لكي يمكن تقديم خدمة أفضل من حيث السرعة والتكلفة و مستوى الأمان المناسب، وعلى سبيل المثال :

■ تطوير نشاط التوكيلات الملاحية في الموانئ المصرية وذلك ببدء وزارة النقل بتنفيذ سياسة قادرة على تكوين كيانات كبيرة ذات خبرات فنية عالية لديها القدرة على أن تتواءم مع التطورات والمتطلبات الخاصة بالأنشطة البحرية وذلك بهدف تقديم خدمة متميزة لملاك السفن وأصحاب البضائع .

■ قيام وزارة الاستثمار بتطوير أداء شركات تداول الحاويات في الموانئ المختلفة ووضع الضوابط أمام الشركات التي يرخص لها القيام بهذه الخدمة بما يسمح لها بأداء خدمة متميزة للسفن التي تتردد على الموانئ المصرية.

■ تشجيع القطاع الخاص على إنشاء شركات كبيرة في مجال خدمات تموين السفن باحتياجاتها المختلفة حتى تكون هذه الشركات قادرة على تقديم خدمات متميزة وقادرة على تسويقها بكفاءة بين ملاك السفن.

■ تشجيع القطاع الخاص على إنشاء شركات تعمل في مجال إصلاح وتكسير السفن وصناعة وإصلاح الحاويات وذلك لجذب أصحاب السفن المترددة والعبارة لإجراء العمرات والإصلاحات بالموانئ المصرية بما يؤدي إلى زيادة الدخل.

■ تشجيع القطاع الخاص على إنشاء شركات لتقديم الخدمات البحرية في مجالات الإرشاد والقطر بغرض تعظيم العائد وتوفير خدمات متميزة ومتكاملة. تخدم الدور الذي تلعبه الموانئ البحرية في حركة التجارة العالمية مع وضع الضوابط المنظمة في هذا الشأن.

تشجيع الاندماجات والتحالفات العاملة في مجال الخدمات البحرية يعزز من قدره التنافسية لهذا القطاع

٤- ضرورة تطوير مشروعات النقل متعدد الوسائط، في إطار منظومة متكاملة للنقل على المستوى القومي. تشمل هيئة قناة السويس / السكك الحديدية / النقل البحري / النقل البري / النقل النهري وغيرها، بما يحقق التوازن فيما بينها ويتلاءم مع المتغيرات الاقتصادية العالمية. وتعظيم الدخل القومي. مع الأخذ في الاعتبار ما يتطلبه هذا النشاط من الإرتقاء بمستوى لوجيستيات العمل في الموانئ البحرية وأنشطة النقل الداخلي. وقد يتطلب تطوير النقل متعدد الوسائط، في مصر تطوير تشريعات النقل الحاكمة في هذا المجال بما يتماشى مع القوانين الدولية التي تحكم هذا النشاط.

يمثل العنصر البشري أحد أهم العناصر المؤثرة في صناعة النقل البحري

تنمية العمالة البحرية

إنطلاقاً من إيمان الحزب بأهمية العنصر البشري كعنصر أساسي في عملية التنمية، أصبحت هناك حاجة ماسة لتطوير قدرات العنصر البشري العامل في قطاع النقل البحري. في ضوء ذلك سعي الحزب والحكومة إلى تحقيق ما يلي:

١- وضع قواعد موحدة لتنظيم العمالة البحرية وتصديرها وذلك بدءاً من تاريخ التعيين وحتى تاريخ العودة إلى أرض الوطن. على أن يؤخذ في الاعتبار عند إعداد تلك القواعد أن تتواءم مع كافة المتغيرات في سوق العمل البحري داخلياً وخارجياً ومسايرة كافة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في هذا المجال.

٢- تواءم السياسات التعليمية والتدريبية والتأهيلية للعمالة البحرية مع متطلبات سوق العمل داخلياً وخارجياً

٣- الإهتمام بالعاملين بنشاط الصيد بالمياه الساحلية والإقليمية والدولية البالغ عددهم حوالي ٣ مليون فرد ، ودراسة أوضاعهم من كافة النواحي القانونية والتشغيلية وغيرها ، ووضع السبل والأساليب المنظمة لعملمهم الكفيلة بالمحافظة على حقوقهم ومصالحهم ، لما يحققه ذلك من عوائد إجتماعية وإقتصادية للدولة .

٥- الإهتمام بإنشاء الموانئ الجافة في المدن الجديدة والصناعية وذات الكثافة السكانية العالية، والعمل على ربطها بالموانئ الرئيسية بشبكات نقل عالية المستوى في إطار المنظومة المتكاملة للنقل متعدد الوسائط.

٦- أهمية الانضمام للاتفاقيات الدولية التي تخدم نظام النقل متعدد الوسائط وإزالة جميع المعوقات التي تعوق حركة الترانزيت عبر الأراضي المصرية، وإعادة النظر في جميع الإجراءات الجمركية ، مع دراسة تجارب الدول الرائدة في هذا المجال وكيفية الاستفادة منها.

٧- تشجيع الإندماجات والتحالفات بين كيانات القطاع الخاص العاملة في مجال تقديم الخدمات البحرية بما يسمح لها بالدخول في أنشطة خدمات جديدة ذات تكلفة إستثمارية عالية والمنافسة بتقديم خدمات مميزة مقارنة بالموانئ المحيطة .

تسعى سياسة الحزب وحكومته إلى تنمية وتطوير قطاع النقل الجوي لجذب حصة أكبر من حركة الترانزيت في مجال نقل الركاب بدعم الدخل القومي

سياسات النقل الجوي

عدد ٦ مطارات محلية باجمالى طاقة استيعابية ١٦٠٠ راكب/ساعة بمعدل ٢.٣٣٦ مليون راكب سنوياً. وكذا مطار أكتوبر الذى يستخدم فى التدريب.

وتتمثل المطارات التى قام بينائها وتشغيلها القطاع الخاص فى مطارى (مرسى علم والعلمين الدوليين) بطاقة استيعابية قدرها ٩٠٠ راكب/ساعة بمعدل ١.٣ مليون راكب سنوياً.

ويبلغ إجمالى الطاقة الإستيعابية للموانئ الجوية المصرية ٢٢٨٣٠ راكب/ساعة، وهو ما يعادل ٣٦.٠٤٩ مليون راكب سنوياً.

هذا ومن المطارات التى تديرها الدولة يبلغ عدد المطارات التى تحقق عائدا اقتصاديا (٥) مطارات (القاهرة الدولى / الأقصر / شرم الشيخ / الغردقة / الإسكندرية). أما باقى المطارات فإنها تحقق خسارة نتيجة لضعف الحركة الجوية بها وقلة الحركة السياحية عليها.

أما عن حركة الركاب الجوية فقد بلغت فى عام ٢٠٠٥ عدد ٢٤.٩ مليون راكب بنسبة ٧٠٪ من الطاقة الاستيعابية بزيادة قدرها ٧٪ عن حركة الركاب عام ٢٠٠٤ (١.٣٣ مليون راكب).

وينظر على الوضع الحالى للحركة الجوية للركاب بالمطارات التابعة للحكومة وتناميها مقارنة بطاقتها الاستيعابية. يتضح مدى أهمية زيادة الطاقة الاستيعابية لهذه المطارات.

أما فيما يتعلق بحجم البضائع المنقولة جوا عام ٢٠٠٥ فقد بلغت حوالى ٢٣٢ ألف طن أغلبها من مطار القاهرة الدولى بزيادة قدرها ٥٪ عن حجم البضائع المنقولة فى عام ٢٠٠٤ (حوالى ٢٢١ الف طن).

يؤمن الحزب وحكومته بالدور الحيوي لقطاع النقل الجوي فى التنمية ودعم الاقتصاد القومي باعتباره من الأنشطة الاقتصادية ذات الصلة الدولية وأحد ركائز التنمية. لما يحققه من عوائد مباشرة وغير مباشرة تدعم الدخل القومي المصري وتعظم الفائض فى ميزان المدفوعات.

وتتمثل أهم العوائد المباشرة الناتجة عن تطوير هذا المجال فى زيادة موارد الدولة من النقد الأجنبي وذلك من خلال جذب حصة أكبر من حركة الترانزيت فى مجال نقل الركاب. أما فيما يتعلق بالعوائد غير المباشرة فتتمثل أهمها فى مواكبة خطط التنمية السياحية فى مصر باعتبارها من أهم الصادرات الخدمية غير المباشرة بالإضافة إلى تنمية الصادرات.

وهي هذا الإطار قام الحزب والحكومة بدراسة الأوضاع الراهنة لهذا القطاع وما يواجهه من تحديات بهدف تحديد رؤية واضحة لمواجهة التحديات وتطوير هذا القطاع وتنميته، بما يتوافق مع خطط التنمية وأهدافها الإستراتيجية خاصة فيما يتعلق بتنمية الصادرات والتنمية السياحية للدولة.

أولاً: الوضع الراهن لقطاع النقل الجوي والتحديات التى تواجهه

الموانئ الجوية المصرية (المطارات)

تتمثل المطارات التى تقوم عليها الدولة وتديرها فى عدد ٩ مطارات دولية تبلغ إجمالى الطاقة الاستيعابية لها ١٩٩٥٠ راكب/ساعة، بما يعادل ٣٢.٣ مليون راكب سنوياً. ويوجد عدد ٣ مطارات محلية يتم استخدامها دولياً، تبلغ إجمالى الطاقة الإستيعابية لهذه المطارات ٣٨٠ راكب / ساعة بمعدل ٥٥٥ ألف راكب سنوياً. وذلك بالإضافة إلى

٨- تعدد الجهات العاملة داخل الموانئ الجوية وتداخل الإختصاصات وغياب التنسيق فيما بينها بما يؤدي إلى عدم إتساق العمل في منظومة متكاملة.

٩- تضخم العمالة بالموانئ، الجوية المصرية بالمقارنة بالمعدلات العالمية.

١٠- فرض رسوم سيادية لا تتعلق بأنشطة التشغيل تؤثر بشكل مباشر على القدرة التنافسية بين الموانئ، وعلى ما تحققة من عوائد.

الأسطول التجاري الجوي المصري

بلغ حجم الأسطول التجاري الجوي ١٠٣ طائرة في عام ٢٠٠٥ تعمل في مجالات النقل الجوي المختلفة . منها عدد ٥٥ طائرة ركاب بإجمالي سعة مقعدية ١١٣٦٢ مقعد وعدد ٧ طائرات نقل بضائع ، و٤١ طائرة تاكسي جوى، على النحو التالي:

الشركة القابضة لمصر للطيران :

■ يبلغ أسطول الشركة من طائرات الركاب عدد ٢٧ طائرة بإجمالي سعة مقعدية ٧٩٧٧ مقعد بنسبة ٧٠٪ من إجمالي السعة المقعدية لأسطول نقل الركاب ، وجميعها تعمل في مجال نقل الركاب المنتظم والغير منتظم (العارض).

■ أما في مجال نقل البضائع ، فيبلغ أسطول الشركة عدد ٤ طائرات بحمولة إجمالية ١٦٥ طن.

القطاع الخاص:

يساهم القطاع الخاص في مجال نقل الركاب المنتظم والغير منتظم (العارض) من خلال ٧ شركات تمتلك عدد ١٨ طائرة بإجمالي سعة مقعدية ٢٣٨٥ مقعد بنسبة حوالى ٣٠٪ من إجمالي السعة المقعدية للأسطول العامل في هذا المجال.

وتجدر الإشارة إلى أنه بعد صدور قرار وزير الطيران المدني رقم ٥٠٢ لعام ٢٠٠٥ وما ترتب عليه من إزالة جميع القيود أمام المستثمرين من حيث رأس المال اللازم لإنشاء شركات الطيران ونسب الملكية الأجنبية، تقدم عدد

وتتركز أهم ملامح الوضع الحالي في إدارة الموانئ الجوية في تبنى الحزب وحكومته تطبيق نظام الفصل بين الملكية والإدارة بدءاً من عام ٢٠٠٢ وترتب على ذلك أن قامت وزارة الطيران المدني بإعادة هيكلة الكيانات الاقتصادية العاملة في مجال النقل الجوي ، لتدار بالمفهوم الاقتصادي للشركات التي تهدف إلى تحقيق الربح، وتطبيق سياسة الدولة في مجال المشاركة مع القطاع الخاص بأنشطتها المختلفة.

وفيما يلي التحديات التي تواجه تطوير وتحديث الموانئ الجوية المصرية:

١- المنافسة الحادة إقليمياً وعالمياً في مجال جذب الحركة الجوية وتطوير المطارات وتجهيزاتها وما تقدمه من خدمات خاصة في ظل الموقع الجغرافي للمطارات المصرية والتي يجعلها تتأثر تأثيراً مباشراً بكافة المتغيرات والأحداث السياسية والاقتصادية التي تمر بها المنطقة وكذا العالمية.

٢- التطور التكنولوجى والتقنى السريع في مجال صناعة الطائرات وزيادة سعتها والذي يؤدي الى ظهور أجيال جديدة منها، مما يتطلب التطوير المستمر للموانئ الجوية وتجهيزاتها لمواكبة تلك التطورات.

٣- عدم توافق الطاقة الاستيعابية بالموانئ الجوية مع الزيادة المضطردة في الحركة الجوية.

٤- تحمل الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية الديون وأعبائها الخاصة بتنفيذ المشروعات خلال الفترة السابقة على إعادة هيكلتها في عام ٢٠٠١.

٥- ضخامة الإستثمارات المطلوبة لإنشاء وتطوير وتشغيل وصيانة الموانئ الجوية.

٦- عدم تناسب التمويل المتاح مع ما هو مطلوب لإنشاء وتطوير وصيانة وتشغيل الموانئ الجوية.

٧- تحمل الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية أعباء تكاليف التشغيل والصيانة والخسائر التي تحققها المطارات التي أنشئت لأهداف استراتيجية قومية ولا تحقق مردود إقتصادى.

■ نظراً لتقدم الأسطول الجوي المملوك للقطاع الخاص بما يستوجب توفير التمويل اللازم لذلك حيث تعتمد الشركات الخاصة على أسلوب التأجير التشغيلي بشكل أساسي لزيادة حجم أسطولها الجوي.

■ وضع الخطط الخاصة بمواجهة الممارسات الضارة بالمنافسة بين شركات الطيران، ومن ذلك إنشاء العديد من شركات الطيران منخفضة التكاليف في دول الخليج العربي مما دعا الشركة القابضة لمصر للطيران إلى القيام بدراسة إنشاء شركة طيران منخفضة التكاليف.

■ تدبير الموارد المالية اللازمة لمواجهة زيادة تكاليف التشغيل نتيجة المتطلبات التكنولوجية التي تفرضها تطورات الصناعة وحتمية مواكبتها وارتفاع تكاليف التأمين نتيجة للأحداث الإقليمية والعالمية .

تنمية الخدمات الجوية

بنظرة عامة على الوضع الحالي لأداء الخدمات الجوية بأنواعها المختلفة نجد أن معظمها يباشرها قطاع الأعمال العام والقطاع الخاص إما منفرداً أو بالمشاركة، ما عدا الخدمات ذات الصلة السيادية التي تتولاها الحكومة من خلال الوزارات المعنية، ومن أهمها ما يلي:

١- خدمات يقوم بتأديتها قطاع الأعمال العام والقطاع الخاص

■ خدمات العمليات الجوية مثل خدمات تأمين سلامة الطيران داخل المطار / خدمات تجهيز وتوفير أماكن الانتظار للطائرات والمعدات على أرض المهبط.

■ خدمات العمليات الأرضية بالمهبط مثل خدمات تموين الطائرات بالوقود / خدمة تموين وإمداد الطائرات بمختلف أنواع الاحتياجات من المشروبات والأطعمة المقدمة على الطائرات / خدمات الصيانة للطائرات ومعدات الهبوط

■ خدمات الركاب والأمتعة مثل خدمات الركاب والأمتعة على الرحلات المنتظمة والغير منتظمة (استقبال وترحيل الركاب) خدمات الركاب والأمتعة داخل مباني الركاب بالمطارات.

من المستثمرين للحصول على التصاريح، وتم اعتماد ١٦ شركة طيران خاصة جديدة تعمل في مجال النقل الداخلي المنتظم والنقل الدولي غير المنتظم، صدر قرار بالموافقة على الترخيص لشركة واحدة، وتم الموافقة المبدئية على تأسيس ١٥ شركة الباقية وجاري استكمال أوراق الترخيص لهم.

وفي مجال نقل البضائع يساهم القطاع الخاص بعدد ٢ طائرات بحمولة إجمالية ٨٠ طن من خلال شركتين، أما في مجال التاكسي الجوي فتقتصر ممارسة هذا النشاط على القطاع الخاص من خلال ٧ شركات تمتلك عدد ٤١ طائرة.

هذا وتبلغ حصص مساهمة الأسطول المصري (الشركة القابضة لمصر للطيران والقطاع الخاص) والشركات الأجنبية في مجال نقل الركاب والبضائع (منتظم - غير منتظم) في المطارات الرئيسية طبقاً لإحصاءات عام ٢٠٠٤ ما يلي :

الشركة القابضة لمصر للطيران:

تبلغ حصتها في مجال نقل الركاب حوالي ٥٠٤ مليون راكب بنسبة ٢٥٪، وفي مجال نقل البضائع حوالي ٩٦ ألف طن بضاعة بنسبة ٤١٪ من إجمالي الحركة.

القطاع الخاص :

تبلغ مساهمته في مجال نقل الركاب حوالي ٢٠٤ مليون راكب بنسبة ١١٪، وفي مجال نقل البضائع حوالي ١٠ آلاف طن بنسبة ٤٪ من إجمالي الحركة.

الشركات الاجنبية:

■ في مجال نقل الركاب حوالي ٩٠٥ مليون راكب بنسبة ٥٤٪ من إجمالي الحركة .

■ في مجال نقل البضائع حوالي ١٢٧.٦٠٠ طن بنسبة ٥٥٪ من إجمالي الحركة .

ويواجه الأسطول التجاري الجوي المصري العديد من التحديات أهمها ما يلي :

■ تدبير التمويل اللازم لتحقيق تنمية وتطوير أسطول الشركة القابضة لمصر للطيران.

وتتميتها وتطويرها نظراً للمنافسة الشديدة في إستقطاب هذه العمالة المتخصصة فيما بينها .

وتعتبر الخبرة المكتسبة عنصراً هاماً من عناصر التميز على مستوى الطيران المدني الدولي ، إذ توضح الإحصاءات الصادرة عن المنظمات الدولية لشركات النقل الجوي (الآياتا) أن الشريحة العمرية الأكبر من ٤٥ عاماً تمثل ٢٠٪ من الطيارين العاملين بشركات الطيران و ٢٠٪ من مهندسي صيانة الطائرات . وتمثل تكلفة العمالة الجوية جزءاً كبيراً من التكلفة الكلية للتشغيل ، فطبقاً للإحصاءات الرسمية نجد أن تكلفة العمالة الجوية تمثل نحو خمس تكاليف التشغيل في شركات الطيران الآسيوية ، ونحو ثلث تكلفة التشغيل في شركات الطيران الأوروبية والأمريكية . وتمثل في الشركة القابضة لمصر للطيران حوالي ربع تكاليف التشغيل أما في المجالات الأخرى كمجال المراقبة الجوية فإن تكلفة العمالة تمثل حوالي ثلث تكاليف التشغيل هذا وقد بلغت استثمارات مؤسسات النقل الجوي الدولية في تنمية وتطوير قدراتها البشرية من حوالي ١٠٪ إلى ١٥٪ من إجمالي أرباحها ، أما في مؤسسات النقل الجوي الوطنية فلا يتعدى حجم استثمارات في العنصر البشري ٣٪ من إجمالي أرباحها .

ثانياً: سياسات الحزب وحكومته في تنمية وتطوير قطاع النقل الجوي

الموائن الجوية المصرية (المطارات)

■ تقييم التجربة الحالية من إعادة الهيكلة الإدارية للموائن الجوية والتي تمثلت في فصل القطاع الانتاجي الخدمي لمنظومة النقل الجوي عن جهازها الرقابي ووضعها في شركات قابضة وتطويرها للوصول إلى أفضل شكل ممكن للكيانات لتحقيق الأهداف المرجوة منها .

■ استمرار السياسة الحالية في الفصل ما بين الملكية والإدارة والعمل على تشجيع نظم الإدارة المستقلة سواء كانت مصرية أو مشتركة أو أجنبية لكافة الخدمات التي يقدمها قطاع الطيران المدني .

■ الالتزام بتنفيذ مخطط الدولة في مجال زيادة الطاقة الاستيعابية للموائن الجوية بما يتوافق مع تنامي الحركة

■ خدمات البضائع (وهي من الأنشطة المحررة بالكامل) مثل خدمة الشحن الجوي للبضائع / خدمة المناولة والتخزين .

٢- خدمات تقوم بها الحكومة من خلال الوزارات المعنية مثل أمن الموائن والحراسات الإضافية / خدمات الإطفاء والإسعاف .

وتواجه الخدمات في الموائن الجوية المصرية تحديات تؤثر على مستوى أدائها والقدرة التنافسية بين الموائن ، وجذب الحركة الجوية العابرة ومن أهمها:

■ التعليمات الدولية الصادرة من المنظمات والجهات الإشرافية العالمية الخاصة بمتطلبات الأمن والسلامة وغيرها المتعلقة بأداء الخدمات وأساليب تقديمها .

■ التطورات السريعة في أسلوب أداء الخدمات بين المطارات على مستوى العالم والتطورات التكنولوجية والتقنية الحديثة المتلاحقة والسريعة وحثمية مواكبها في مجال المطارات وصناعة الطائرات ، بالإضافة إلى المنافسة الشرسية في مستوى أداء هذه الخدمات ومواكبها للمعدلات العالمية من حيث مدة وكفاءة أدائها مقارنة بالمعدلات والمطارات العالمية .

■ موسمية التصدير لحوالي ٦٠٪ من حجم البضائع الصادرة جواً .

■ تعدد الجهات العاملة داخل المطارات مما أدى إلى التداخل في الاختصاصات وطول مدة أداء بعض الخدمات داخل المطارات بالمقارنة بأدائها في المطارات المنافسة .

تنمية العمالة البشرية

تمثل العمالة البشرية في مجال النقل الجوي في حوالي ٤٢ ألف عامل . وتمثل العمالة بوزارة الطيران المدني والجهات التابعة لها حوالي ٨٧٪ منها ، وبالقطاع الخاص حوالي ١٣٪ . ومع تزايد أهمية النقل الجوي ، وفي ظل التطورات الجديدة في هذا المجال وإستخدام التكنولوجيا المتقدمة وتطبيق نظم السلامة والأمان على المستوى الدولي أصبحت العمالة البشرية العاملة في مجال النقل الجوي المؤهلة وذات الخبرة ، أحد أصول مؤسسات النقل الجوي التي تعمل على الحفاظ عليها

الجوية، ويعظم حصتها من الحركة العابرة، ويتواكب مع التطور التكنولوجي والتقنى السريع في مجال صناعة الطائرات.

■ تقييم تجربة مشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية للمطارات وتشغيلها ودراسة التوسع في هذه السياسة.

تطوير المطارات الجوية وزيادة طاقة النقل للشركة القابضة لمصر للطيران بما يحقق مساهمة أكبر لحركة النقل الجوي

■ في إطار تقسيم أنشطة النقل الجوي لأنشطة سيادية وأنشطة تجارية وأنشطة خدمية، يرى الحزب والحكومة الإبقاء على جميع الأنشطة السيادية في نطاق سيادة الدولة (مثل نشاط الملاحة الجوية) أما فيما يتعلق بالأنشطة التجارية أو الخدمية فيمكن مشاركة القطاع الخاص إما منفرداً أو بنظام المشاركة، مع مراعاة نسب الملكية الحكومية التي تفرضها بعض الضمانات والالتزامات الدولية.

■ وضع السياسات التسويقية والترويجية الحديثة بالموانئ الجوية على المدى القصير والمتوسط والطويل لاجتذاب أكبر قدر ممكن من الحركة الجوية، ومواجهة المنافسة الشرسية بين الموانئ الجوية إقليمياً وعالمياً في ظل موقع مصر المتميز، وبما يتواكب مع خطط التنمية وتطوير الموانئ الجوية وطاقتها الاستيعابية.

■ إيجاد آلية تكفل التنسيق بين كافة الجهات العاملة بالموانئ الجوية مع تحديد الأدوار والمسئوليات لكل جهة من الجهات للعمل في منظومة متكاملة تقضى على التداخل أو التعارض في الاختصاصات بالموانئ الجوية.

■ إعادة النظر في الديون وأعبائها المتركمة، والخاصة بمشروعات تنمية وتطوير الموانئ الجوية خلال الفترة السابقة على إعادة هيكلتها في عام ٢٠٠١، ودراسة سبل معالجتها، ومنها على سبيل المثال دراسة زيادة رأس مال الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية بقيمة هذه الالتزامات أو إصدار سندات طويلة الأجل بقيمتها أو غير ذلك من البدائل.

تنمية وتطوير الأسطول التجاري الجوي المصري

ترتكز رؤية الحزب والحكومة في مجال تنمية وتطوير الأسطول التجاري الجوي، في ظل ما يواجهه من تحديات، على ضرورة تنمية بإعتباره مطلباً قومياً يجب أن تتضافر كل الجهود لتحقيقه، ويرى الحزب أنه يمكن تحقيق ذلك من خلال ما يلي:

■ تشجيع القطاع الخاص على تكوين كيانات قوية قادرة على ضخ استثمارات تتناسب مع طبيعة الفرص المتاحة في السوق المصري.

■ العمل على زيادة حجم أسطول شركة مصر للطيران للخطوط الجوية، بما يتناسب مع نمو الحركة ويحقق اقتصاديات التشغيل ومتطلبات شبكة الخطوط وسياسات التسويق، مع التوسع في استخدام أساليب لا تحتاج إلى استثمارات مالية ضخمة.

■ التوسع في استغلال حقوق النقل المتاحة لمصر في نشاط نقل الركاب والبضائع ومشاركة القطاع الخاص في هذا المجال.

■ العمل على تنمية وتعظيم إيرادات أنشطة الروافد المتعلقة بالأسطول والقائم على تقديمها الشركات التابعة للشركة القابضة لمصر للطيران.

يمثل الأسطول التجاري الجوي المصري أحد الركائز الرئيسية للإقتصاد المصري

■ زيادة رأسمال الشركة القابضة لمصر للطيران من خلال زيادة عدد الأسهم بمشاركة القطاع الخاص للحصول على التمويل اللازم لزيادة حجم أسطول الشركة.

■ إعادة هيكلة شبكة خطوط شركة مصر للطيران للخطوط الجوية على أسس اقتصادية، لتحقيق الاستخدام الأمثل للأسطول مع التركيز على الخطوط التي تحقق أفضل مردود إقتصادي لتعظيم ما يتم تحقيقه من عوائد

■ الإرتقاء بمستوى عمليات التسويق لزيادة حجم الأشغال خاصة في المجالات التي تحقق خفض التكاليف مثل الدخول في سياسة التحالف الجماعية أو الثنائية

■ الالتزام بقواعد ونظم التشغيل العالمية بما يعطى مصداقية التشغيل وجذب العملاء . وبيت روح الثقة فى شبكة خطوط مصر للطيران للخطوط الجوية .

■ توسيع دور القطاع الخاص فى مجال نقل حركة الطيران الداخلية وتشجيعه على تدعيم أسطوله من الطائرات ذات السعات المقعدة التى تتناسب مع متطلبات الحركة ، وعلى قيامه بإعادة هيكلة شبكة خطوطه بما يتناسب مع تنامي الحركة وتغطيتها لمناطق الجذب السياحى بخدمة منتظمة آمنة ومناسبة .

تنمية الخدمات الجوية وتطويرها،

نظرا لما تواجه الخدمات الجوية من تحديات، فإن الحزب وحكومته يتبنيان سياسات من شأنها النهوض بهذه الخدمات وتوفير متطلباتها من الإمكانيات بما يدعم أداؤها لتتواءم مع المعدلات العالمية، ولتتوافق مع المتطلبات والمعايير القياسية

يتبنى الحزب وحكومته سياسة الفصل بين الملكية والإدارة في مجال خدمات النقل الجوي وذلك استكمالاً لخطوات إعادة هيكلة هذا القطاع والتي بدأت منذ ٢٠٠٢

التي ترضها المنظمات الدولية . وفى ظل خطط تطوير قطاع النقل الجوي الجارى تنفيذها، يسعى الحزب إلى ما يلى:

■ الاستمرار فى مواكبة المعايير والمقاييس الدولية الخاصة بمستوى أداء الخدمات الجوية والالتزام بها، بما يحقق أمن وسلامة الركاب والبضائع ويدعم المكانة التنافسية للمطارات.

■ التركيز على تطبيق سياسة السماوات المفتوحة بما يدعم فرص المنافسة لتسويق المجال الجوي المصري ويعظم العوائد الاقتصادية لشركات الطيران من خلال تخفيض زمن الرحلات وما يتبعها من آثار إيجابية على إقتصاديات التشغيل.

■ دراسة استغلال ظهير المطارات فى إقامة أنشطة تجارية تسهم فى تنشيط الخدمات الجوية، والارتقاء بأدائها وتحقيق التكامل اللوجستى والنقل متعدد الوسائط وحركة نقل البضائع.

■ التنسيق مع دول الجوار فيما يختص بخدمات الملاحة الجوية بما يحقق التكامل فى هذا المجال ويخدم حركة النقل الجوي للركاب والبضائع .

تنمية العمالة البشرية فى مجال النقل الجوى

الحفاظ على العمالة البشرية العاملة فى مجال النقل الجوى وتميئتها أمر ضرورى، باعتبارها من العمالة المتخصصة التى يجب الحفاظ عليها وعلى استثمارات الدولة فيها . ولتحقيق ذلك يطرح الحزب والحكومة السياسات التالية:

■ إعادة هيكلة العمالة الحالية فى مجال النقل الجوى وأنشطته المختلفة بما يسمح بدراسة أوضاعهم الوظيفية والعمرية ، وتحديد حجم العمالة المطلوبة الحالية والمستقبلية ومدى مواكبتها لخطط التنمية فى هذا المجال ومتطلبات

تتميتها وتأهيلها من برامج تدريبية متخصصة وتحويلية . وذلك لتحقيق الإستخدام الأمثل للعمالة المتاحة والحفاظ عليها وتنمية روح الولاء والإنتماء لديها .

■ وضع إستراتيجية فاعلة لإدارة وتنمية الكوادر البشرية بقطاع النقل الجوى طبقاً لنظم الإدارة الحديثة ، للإرتقاء بمستوى أدائها مقارنة بمثيلتها بالأسواق العالمية ، على أن يتم ذلك سواء بمعرفة الطيران المدنى أو بالإستعانة بالخبرات الأجنبية وبمراكز التدريب المتخصصة العالمية والمحلية والالتزام ببعض الدورات التى تعقد بالمنظمات العالمية ، وذلك لرفع مستوى كفاءة العاملين فى الطيران المدنى من خلال الخطط التدريبية السنوية .

■ الإسراع فى تحويل المعهد القومى للتدريب على الطيران المدنى إلى كيان أكاديمى متطور يشمل مؤسسات تعليمية وتدريبية، وكذا إنشاء مراكز بحثية متخصصة للقيام بعمل الدراسات والبحوث المتعلقة بجميع مجالات وأنشطة العمل بالطيران المدنى .

سياسات الحزب وحكومته في الاستثمار والتمويل في مجال النقل البحري والجوى

تتسم مشروعات النقل البحري والجوي بضخامة التكلفة الاستثمارية بما يستدعي وضع رؤية جاذبة للاستثمار في هذا القطاع تكون مبنية على دراسة المعوقات لتذليلها من جانب والعمل على إيجاد حوافز حقيقية عادلة للاستثمارات خاصة مع تزايد الأعباء على الموازنة العامة للدولة وهو ما يستوجب استحداث قنوات وسبل تمويل جديدة بما يضمن أفضل توزيع واستخدام لها.

واستناداً لرؤية واضحة واسترشاداً بالتجارب الناجحة للدول الأخرى في هذا المجال، يتبنى الحزب وحكومته في مجال تمويل مشروعات النقل البحري والجوي ما يلي:

١- الاستمرار في تنفيذ سياسة الحكومة في تفعيل الأخذ بنظام الفصل بين الملكية والإدارة، وتنفيذ مقترحات وتوصيات الحزب الواردة بشأن إدارة الموانئ البحرية.

٢- تعزيز دور الدولة في الرقابة والمتابعة في ظل قواعد محددة بالنسبة للأنشطة التي سيتولى القطاع الخاص تنفيذها.

٣- تحديد مجالات الاستثمار المستهدف تمويلها من جانب القطاع الخاص وأولويات التنفيذ.

٤- تنويع الأساليب الجاذبة للقطاع الخاص لتوسيع قاعدة مشاركته وذلك من خلال تطبيق نماذج التمويل غير التقليدية التي تتفق مع طبيعة المشروعات المختلفة.

٥- التوسع في قيام القطاع الخاص سواء منفرداً أو بنظام المشاركة مع الحكومة في إدارة وتشغيل الأنشطة المختلفة وذلك من خلال نظام عقود الامتياز في المجالات التي تسمح طبيعتها بتطبيقه، مع الأخذ بعقود الامتياز التي تحمل القطاع الخاص مسؤولية الاستثمار الكامل في البنية الأساسية والإدارة والتشغيل وخلافه، وعقود الإيجار

طويل الأجل، التي يقوم المستثمر بموجيها بتغطية تكلفة الهياكل والمعدات وغيرها من استثمارات البنية التحتية.

٦- إنشاء شركات مشتركة - كلما كان ذلك ضرورياً - ما بين الحكومة ممثلة في الشركات القابضة أو الشركات العامة والعاملة في هذا المجال وبين القطاع الخاص المصري والأجنبي لإدارة وتشغيل الأنشطة المختلفة.

٧- تهيئة المناخ وفتح مجال الاستثمار كاملاً أمام القطاع الخاص. وتذليل كافة العقبات سواء كانت إدارية أو تشريعية أو غيرها، والتي تؤثر في إجماع القطاع الخاص عن تمويل الإستثمارات في مجال مشروعات النقل البحري والنقل الجوي.

ترتكز رؤية الحزب وحكومته على استحداث قنوات وسبل تمويل جديدة لقطاعات النقل بما يضمن أفضل توزيع واستخدام لها

سياسات الحزب وحكومته لتطوير الإطار التشريعي للنقل البحري والجوى

تتطلب حزمة السياسات التي طرحها الحزب وحكومته لتطوير مجالى النقل البحري والنقل الجوي إدخال تعديلات على التشريعات القائمة، ومن أهمها :

أولاً : في مجال النقل البحري

١- البدء في تعديل قانون التجارة البحري رقم (٨) لسنة (١٩٩٠) على ضوء المتغيرات الاقتصادية والسياسية للدولة خاصة فيما يتعلق بالتأمين على الركاب ومبالغ التعويض خصوصاً في ظل المعاهدات الدولية التي انضمت إليها مصر مؤخراً.

٢- تعديل التشريعات الحالية الخاصة بالملاحة البحرية وعلى الأخص المتعلقة بالأمن وسلامة السفن وتطويرها بما يتفق مع القواعد والنظم الدولية، ووفقاً للمعاهدات الصادرة في هذا الشأن، وتقليظ العقوبات التي ترتكب بالمخالفة لإشتراطات الأمن والسلامة الواردة بالقانون رقم ٢٢٢ لسنة ١٩٨٩ .

في هذا المجال من خلال كيانات ذات إمكانيات تجعلها قادرة على تقديم الخدمات بالمستوى والجودة التي يجب أن تكون عليها .

ثانياً : في مجال النقل الجوي

تعديل القانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ والمنظم لأعمال الطيران المدني من خلال رؤية أدق واشمل للمتغيرات المحلية والعالمية . وبما يلائم السياسة العامة للدولة وآليات الحاضر ويهدف إلى إتاحة الفرصة لمشاركة أوسع وأكبر للقطاع الخاص في مجال النقل الجوي وتحسين خدماته .

تتطلب حزمة السياسات المطروحة تطوير بعض الأطر التشريعية لتحقيقها

٣- إلغاء القرارات الوزارية التي تمثل عائقاً أمام بيع السفن المصرية .

٤- تعديل القرارات الوزارية الصادرة في شأن شروط وضوابط منح تراخيص مزاولة أعمال النقل البحري والأعمال المرتبطة بها ، بما يتواءم مع التطورات الحالية والمستقبلية في مجال تقديم الخدمات البحرية ومتطلباتها ويعظم دور القطاع الخاص

تمثل مجمل السياسات التي يطرحها الحزب والحكومة تجسيد واضح لمتطلبات قطاع النقل بمختلف أنشطته

خاتمة:

يسعى الحزب والحكومة من خلال هذه السياسات إلى وضع الأطر والقواعد التي يمكن من خلالها تحقيق التنسيق والتكامل بين خدمات النقل على المستوى القومي من خلال إنشاء مجلس قومي للنقل ، وتحقيق الأمن والسلامة وضمان جودة الأداء لجميع أنشطته من نقل بحري ، ونقل جوي ، ونقل داخلي من خلال تفعيل ما هو قائم بالإضافة إلى إنشاء كيان يتولى تحقيق الأمن والسلامة لقطاع النقل الداخلي بمختلف أنشطته .

ويرى الحزب والحكومة أن طرح تلك السياسات في المؤتمر السنوي الرابع للحزب ٢٠٠٦ هو تجسيد لما تم تدارسه على مدار السنوات الماضية لنخرج في النهاية بمفهوم أكثر تكاملاً وشمولاً لرؤيتنا لهذا القطاع الذي عانى وما يزال يعاني من العديد من التحديات والتي آن الأوان أن نتعامل معها بشكل حاسم حتى نتدارك عواقب ما قد يحدث نتيجة لذلك .

وأخيراً فإن السياسات المطروحة إنما تعد تعبيراً واضحاً عن إلتزام الحزب والحكومة في ترجمة الإلتزامات التي جاءت بالبرنامج الانتخابي الرئاسي والحزبي في شكل خطوات تنفيذية وصولاً للنهوض بقطاع النقل كأحد المحاور الأساسية في عملية الإصلاح الشامل .

