



**لقاء العمل السنوى الخامس**  
**موضوع الحوار**  
**الرؤية المستقبلية لمنظومة العمل الوطنى**  
**الإطار الفكرى - وبرامج التنفيذ**  
**١٦ - ١٧ يناير ١٩٩٦**

**تحسين وصيانة البنية الأساسية**  
**الرؤية المستقبلية لقطاع النقل والمواصلات**  
**وزارة النقل والمواصلات**

## مقدمة:

يؤدي النقل والاتصالات دورا أساسيا فى التطور الاقتصادى والاجتماعى للدولة حيث يعتبر دعامة أساسية للنمو، إذ تعتبر الشبكات الأساسية للنقل من سكك حديدية وطرق برية وقنوات ملاحية بمثابة الشرايين التى يتدفق عليها النشاط الاقتصادى والاجتماعى لنشر الرخاء وال عمران وتعتبر نظم الاتصالات سواء المحلية أو الدولية الشريان الذى تتدفق خلاله المعلومات والبيانات اللازمة للتطور، كما أن الموانى المصرية سواء البحرية أو الجوية أو البرية تعتبر المنافذ الرئيسية لنقل التجارة الخارجية، هذا فضلا عما يحققه النقل البحرى والجوى والاتصالات من دعم للاقتصاد القومى فيما يوفره من نقد أجنبي.

وقد أولت الدولة عناية كبيرة لهذا القطاع الهام الذى يعتبر من أهم قطاعات تدعيم الهيكل الأساسى وتبعا لذلك تطور القطاع تطورا كبيرا انعكس على أدائه ولم يقتصر التطور على نشاط دون آخر أو سياسة دون غيرها ولكن التطور والتقدم شملها جميعا وكان هناك توازنا فى التقدم فى كافة أنشطته حيث بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات فى الخطة الخمسية الأولى ٨٢ / ١٩٨٣ - ٨٦ / ١٩٨٧ لقطاع النقل والمواصلات ١١,٣٠ مليار جنيه بنسبة ٢٠٪ من الاستثمارات المنفذة على المستوى القومى وارتفع هذا الحجم فى الخطة الخمسية الثانية ٨٧ / ١٩٨٨ - ٩١ / ١٩٩٢ ليصل إلى ١٨,٩ مليار جنيه بنسبة ١٦,٥٪ من اجمالى الاستثمارات على المستوى القومى ويبلغ اجمالى ما تم اعتماده فى الخطة الخمسية الثالثة ٩٢ / ١٩٩٣ - ٩٦ / ١٩٩٧ للقطاع ٢٠,٥ مليار جنيه بنسبة ١٣,٣٪ من اجمالى الاستثمارات المقررة على المستوى القومى ومن ذلك يتبين أن ما يخص القطاع من استثمارات فى تزايد مستمر.

ونظرا لما حظى به قطاع النقل والمواصلات من اهتمام الدولة وحصوله على حجم مناسب من الاستثمارات فلقد تطور الأداء بالقطاع تطورا كبيرا وامكن تنفيذ السياسات التى لم يكن بالإمكان تنفيذها دون رفع كفاءة القطاع وتطوير ما يقدمه من خدمات.

وفيما يلى عرض موجز لما تم من تطور فى بعض الجهات:

١ - بالنسبة للسكك الحديدية فلقد زادت إيراداتها من ٩٤ مليون جنيه فى عام ٨١ / ١٩٨٢ إلى ٦٩٢ مليون جنيه فى عام ٩٤ / ١٩٩٥ بنسبة زيادة قدرها ٦٣٦,٢٪ وزاد عدد الركاب من ٤٣٣,١ مليون راكب فى عام ٨١ / ١٩٨٢ إلى ١٢,٤ مليون طن بنسبة زيادة قدرها ٦٤,٩٪.

٢ - حققت الهيئة القومية للاتصالات فائضا نهائيا قدره ٦٤٧,٥ مليون جنيه عام ٩٤/٩٤ بخلاف ما تحملته

الهيئة من فروق عملة وماتم تحويله لوزارة المالية وما مولت به الخط الثانى لمترو الانفاق وقدرها ٣٨٤ مليون جنيه أى أن الهيئة حققت فائضا قدره ١٠٣١,٥ مليون جنيه وأصبحت تعتمد فى تمويل معظم استثماراتها على التمويل الذاتى.

٣ - كما حققت الهيئة القومية للبريد فائضا نهائيا قدره ٣,٥ مليون جنيه فى عام ٩٤ / ١٩٩٥ وذلك بخلاف ما حصلت عليه وزارة المالية وقدره ١٨ مليون جنيه، فى حين انها كانت قد حققت عجزا قدره ٢,٨ مليون جنيه فى عام ٨٨ / ١٩٨٩ .

٤ - وبالنسبة للنقل البحرى والموانى فلقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية فائضا قدره ٦٢ مليون جنيه كما حققت ميناء الدخيلة فائضا نهائيا قدره ١٦ مليون جنيه فى عام ٩٤ / ١٩٩٥، كما حققت هيئة موانى البحر الأحمر فائضا نهائيا قدره ٤٣,٢ مليون جنيه فى عام ٩٤ / ١٩٩٥ ولم نعد نسمع عن غرامات التأخير التى كانت تتحملها الدولة والتى بلغت فى أحد السنوات ٣٠ مليون دولار وتغير الوضع وأصبحت الموانى تحصل على كسب وقت بلغ ١,٢ مليون دولار فى عام ١٩٩٤ .

وكان من الطبيعى مع تطور الأداء ورفع كفاءة القطاع أن يتم إتخاذ سياسات ما كان يمكن اتباعها بدون هذا التطور انعكست على ما حققه القطاع من إنجازات أشرنا إليها وكان من أهم السياسات التى اتبعت:

- بالنسبة للنقل فقد تم البدء فى رفع تعريفات وأجور النقل بمختلف الوسائل ليتمكن تحسين الأوضاع المالية خاصة وأن هذه التعريفات ثابتة لفترة طويلة ولم يكن مقبولا تحريكها فى ظل انخفاض الأداء ورفع كفاءة الخدمات وتنوعها حققت السياسات أهدافها من حيث خفض عبء الدعم.

- وبخصوص المواصلات فلقد أمكن إعادة النظر أيضا فى التعريفات المعمول بها وكذلك السياسات المتبعة لتتواءم مع التقدم والتطور الذى حدث فى هذا القطاع.

- تم الاستفادة من مبدأ التمييز الاقتصادى فى تقديم الخدمات جميعا فى كافة المجالات حيث تم رفع التعريفات إلى أكثر من التكلفة المالية فى حالات تقديم الخدمة المميزة والسريعة فى حين ظلت التعريفات منخفضة أقل من التكلفة الحديثة لخدمة الطبقات ذات الدخل المحدود عملا وتطبيقا لمبدأ العدل الاجتماعى.

الإنجازات التى تمت فى خلال الفترة ٨١ / ١٩٩٤:

فيما يلي نستعرض أهم الإنجازات التى تمت:

### السكك الحديدية:

- تم إدخال عدد ٣٥٨ قاطرة جديدة، ١٨٥٤ عربة ركاب، تحويل عدد ١٦٥ عربة ركاب ثالثة مستهلكة إلى أولى وثانية ونوم وادى بورش الهيئة، عدد ٤ قطارات نوم سياحي، عدد ٣ قطارات سريعة توربينية.

- تم ازدواج خط الوجه القبلى من أسيوط إلى ادفو مسافة ٤٠٥ كم وإنشاء كوبرى جديد مزدوج عد نجع حمادى وسوف يتم استكمال ازدواج الخط حتى أسوان مسافة ١٠٠ كم فى نهاية عام ٩٥ / ١٩٩٦ .

- تم إنشاء خط حديدى لنقل البضائع بين القاهرة والإسكندرية (خط الطبرية بطول ١٠٩ كم).

- إنشاء خط المنصورة - المطرية بطول ٧٤ كم.

- الانتهاء من إنشاء خط سفاجا - قنا بطول ٢٧٠ كم لربط البحر الأحمر بوادى النيل لنقل الخامات والبضائع والركاب وجرى تنفيذ الخط بين قنا وأبو طرطور بطول ٤٣٠ كم لخدمة نقل خام الفوسفات وتم منه حتى الآن ٢٥١ كيلومتر.

- تم ربط موانى دمياط والدخيلة وبورسعيد والسويس بالسكك الحديدية.

- تم تجديد خطوط حديدية بطول ٣٦٤٠ كيلومتر.

- تم إقامة ورش لصيانة وعمرة عربات الركاب والبضاعة فى التبين والواسطى والإسكندرية لإحلال الورش القديمة التى يرجع إنشاؤها إلى ١٣٠ سنة.

- تم مضاعفة عدد المقاعد على جميع الخطوط حيث بلغ ٦٦١,٨ ألف مقعد يوميا.

### مترو الانفاق:

#### الخط الأول: (حلوان - التحرير - رمسيس - المرج).

تم تشغيل الخط الأول بكامل طوله فى أبريل ١٩٨٩ باستثمارات قيمتها ١,٧ مليار جنيه.

وجارى تنفيذ أعمال رفع كفاءة الخط بزيادة عدد الوحدات المستخدمة وتقليل زمن التقاطر تدريجيا لتلبية مطالب مطالب النقل عليه والتي وصلت إلى أكثر من مليون راكب/ يوم خلال عام ١٩٩٤ بزيادة ١١٪ عن عام ١٩٩٣ .

#### الخط الثانى: (شبرا الخيمة - رمسيس - العتبة - التحرير - الجيزة).

سوف يتم الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى من الخط الثانى (شبرا الخيمة/ رمسيس) فى النصف الثانى من عام ١٩٩٦ ويتم استكمال المرحلة الثانية حتى التحرير فى النصف الثانى من عام ١٩٩٧ .

### الطرق والكبارى:

- بلغت أطول الطرق ٣٩٠٠٠ كيلومتر بعد أن كانت ١٥٢٩٨ كيلومتر وازدواج طرق بلغت أطوالها ٢٣٠٠ كيلومتر وإنشاء عدد ٥ كبارى على النيل، عدد ٣ كبارى علوية فوق طريق القاهرة/ الإسكندرية الزراعى وعدد ٤ كبارى علوية فوق طريق القاهرة/ الإسكندرية الصحرواي، وعدد ٢ كوبرى علوى فوق تقاطعات السكة الحديد عند مزلقان العياط ومزلقان الأقصر.

### الاتصالات:

- زاد عدد الخطوط التليفونية من ٥١٠ ألف خط عام ١٩٨١ إلى ٣٣٦٠ ألف خط فى ديسمبر ١٩٩٤ أى أكثر من ستة أضعاف ما كان عليه عام ١٩٨١

ادخلت الخدمة الآلية بالمدن والمراكز وأصبح عددها ٢٢٠ بعد أن كانت ٧ مدن فقط عام ١٩٨١ .

- التوسع فى شبكات التراسل عن طريق الميكروويف والكوابل المحورية وكوابل الألياف السرية لتغضى جميع محافظات الجمهورية وزاد عدد قنوات الاتصال الداخلى من ٨٩٠٠ قناة عام ١٩٨١ إلى ٩٠٠٠٠ قناة فى ديسمبر ١٩٩٤ .

- التوسع فى تليفونات الخدمة العامة لتصبح ٤٥٧٢ تليفون بعد أن كانت ٢٥٠ فقط عام ١٩٨١ .

- زاد عدد خطوط التلكس من ٣٥٢٠ إلى ٩٣٤٠ خط .

- تم إدخال نظام مراكز الأعطال التى تستخدم الحاسبات الآلية لإمكان السيطرة على الأعطال وسرعة إزالتها حيث تم إدخال ٧ مراكز فقط حتى الآن، وينتظر تغطية كافة السنترالات بالقاهرة والإسكندرية خلال العام الحالى.

- تم زيادة سعة السنترال الدولى بالقاهرة من ١٦٠ إلى ٦٦٤٦ دائرة دولية وإنشاء سنترال دولى جديد بالإسكندرية سعة ١٠٠٠ دائرة.

- توفرت لمصر أربعة محطات أرضية تعمل الأولى مع القمر الصناعى فوق المحيط الأطلنطى والثانية مع القمر فوق المحيط الهندى والثالثة للاتصالات البحرية والرابعة تعمل مع القمر العربى (عربسات) لدعم الاتصالات بين مصر والدول العربية ونقل البرامج الإذاعية والتليفزيونية.

- تم تنفيذ مشروع الشبكة القومية للمعلومات سعة ٣٥٠٠ مدخل.

- التوسع فى خدمة التليفون المتنقل (لاسلكى السيارات) ليغضى جميع مدن وطرق الوجه البحرى والطريق الصحراوى القاهرة/ الإسكندرية ومدن القناة وزيادة السعة إلى ٧٥٠٠ خط بعد أن كان يغطى القاهرة الكبرى فقط بسعة ٤٠٠ خط عام ١٩٨١ .

- ادخلت خدمة نقل المستندات عن طريق التليفون (الفاكسىملى) وكان عدد الأجهزة فى العام الأول (١٩٨٦) ٣٧٤ جهازا فى نهاية ديسمبر ٢٣٥٣٢ جهازا.

- ادخلت خدمة الاستدعاء باللاسلكى لمنطقة القاهرة والإسكندرية وبلغ عدد مشتركىها ١٣١٣٢ مشترك.

- ادخل مشروع ميكنة العلاقات التجارية وتحصيل فواتير المشتركين فى ٦ مواقع بالقاهرة اعتبارا من يناير ١٩٩٤ ثم بدأ فى تعميمه اعتبارا من أول يوليو ١٩٩٤ ليغضى ٤٢ موقع بالقاهرة بالإضافة إلى ١٦ موقع بالإسكندرية يجرى تعميمه حيث يهدف إلى تبسيط إجراءات تداول البيانات الخاصة بالمشاركين أليا مع تسديد فواتير الاشتراك فى أى موقع سواء فى القاهرة أو الإسكندرية.

### التصنيع المحلى:

- تم إنشاء الشركة المصرية الألمانية لصناعة أجهزة الاتصالات بالتعاون مع شركة سينز الألمانية برأسمال

قدره ٥٠ مليون جنيه يشار الجانب المصرى بنسبة ٧٠٪ منها.

تم تنفيذ استثمارات قيمتها ١٦٤ مليون جنيه يتم إنتاج السنترالات القمية وتصل الطاقة الإنتاجية إلى ٢٠٠ ألف خط سنويا ويمكن مضاعفتها لتغطية احتياجات هيئة الاتصالات بالإضافة إلى التصدير للدول العربية والأفريقية.

### البريد:

- زادت منافذ تقديم الخدمة البريدية للجمهور بجميع أنواعها وأصبحت ٩١٤٧ منفذا.

- تم التوسع فى خدمة البريد السريع الدولى على المستوى الخارجى بعقد اتفاقات ثنائية لتبادل هذه الخدمة مع ١١٨ دولة، كما انتشرت الخدمة على المستوى الداخلى حتى وصل عدد منافذ تقديم هذه الخدمة للجمهور إلى ١٥٩ منفذا.

- التوسع فى خدمة البريد الالكترونى حتى وصل عدد المنافذ إلى ٤٨ منفذا.

### النقل البحري:

- ارتفع عدد سفن الأسطول التجارى البحرى (قطاع أعمال - خاص - مشترك) من ٧٠ سفينة فى عام ١٩٨١ بحمولة ٩٠ ألف طن، ٣٠٠٠ راكب لتصبح ١٣٢ سفينة فى ديسمبر ١٩٩٤ بحمولة ألف طن، ٤٦٥٤ راكب فى ديسمبر ١٩٩٤ .

وبخصوص النقل البحرى فلقد أمكن استصدار قانون النقل البحرى بعد أن تم تطويره ليواكب التطور العالمى كما تم تطوير تعريفات الموانى تطويرا جذريا واكب تطور العمل بالموانى وتم تشجيع تملك السفن للقطاع الخاص والمشارك وساهمت شركات النقل البحرى فى إنشاء العديد من شركات النقل البحرى الناجحة والتي حققت إنجازا ملموسا فى نشاط نقل تجارة مصر الخارجية خاصة وارداتنا من القمح.

- تم إنشاء موانى جديدة فى الدخيلة ودمياط ونويبع وأرصفة جديدة فى موانى الأدبية وبورسعيد والإسكندرية وسفاجا وشرم الشيخ كما تم إنشاء محطات لتداول الحاويات برسم الداخل والترانزيت فى كل من موانى الإسكندرية ودمياط وبورسعيد ويجرى الانتهاء من إنشاء محطة ميناء الدخيلة وبذلك أمكن مواجهة التطوير العالمى فى نقل التجارة الخارجية باستخدام الحاويات ولنا أن نتصور ما إذا كان يمكن أن يحدث ذلك وأثره على ارتفاع النوالين وبالتالي زيادة عبء التجارة الخارجية وأثره السلبي على ميزان المدفوعات.

- وفى نفس الوقت تم زيادة الطاقة رأسيا بجانب زيادتها أفقيا عن طريق التطوير ورفع الكفاءة والتدريب حيث ارتفعت طاقة الموانى من ٢٥ مليون طن فى عام ١٩٨١ إلى ٥٠ مليون طن فى ديسمبر ١٩٩٤ .

وصارت الموانى تحقق كسب وقت بلغ ١,٢ مليون دولار عام ١٩٩٤ بدلا من تحمل غرامات تأخير بلغت فى إحدى السنوات ٣٠ مليون دولار.

## الطيران المدني:

يتمثل أهم الإنجازات التي تمت فيما يلي:

- تطوير نشاط المؤسسة الوطنية «شركة مصر للطيران» بإضافة طائرات حديثة.

- استكمال إنشاء قاعدة هندسية بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتى لصيانة وعمرة الطائرات بتطوير ورش

الصيانة والعمرات وخدمات الخطوط.

- تجديد معدات الخدمات الأرضية وتطوير المستشفى التخصصى والخدمات الإنتاجية.

- استكمال مراكز التدريب التخصصية.

- تطوير مطار القاهرة الدولى لمواجهة الأعداد المتزايدة فى حجم الحركة حيث تم تطوير الصالات ورفع

مستوى خدمات الأمن والاتصالات وتطوير نظم المعلومات وإنشاء مواقف جديدة للطائرات والبدء فى تنفيذ مبنى

الركاب رقم (٣).

- يجيء تطوير وتحسين باقى مطارات الجمهورية الدولية والمحلية.

- تطوير المراقبة الجوية والمنارات فى مرحلتها الثانية وتوريد أجهزة هبوط.

- تطوير وتحسين أداء شبكة محطات الأرصاد الجوية بمختلف أنحاء الجمهورية مع إنشاء محطة اتصالات

بعيدة المدى واتصالات عن طريق الأقمار الصناعية وقياس التلوث وربط مراكز التنبؤات بالحاسب الآلى.

ولقد كان من نتيجة ما حصل عليه قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من استثمارات فى الفترة من

٨٢ / ١٩٨٣ حتى ٩٣ / ١٩٩٤ وقدرها ٤١,٠٢ مليار جنيه أن ارتفعت مساهمة القطاع فى الناتج المحلى

الإجمالى من ٢١٦٧ مليون جنيه فى عام ٨١ / ١٩٨٢ بنسبة ١٠,٥٪ من الناتج المحلى الإجمالى فى ذلك العام

إلى ١٥٥٠٤ مليون جنيه فى عام ٩٣ / ١٩٩٤ بنسبة زيادة قدرها ٦١٥,٥٪ بنسبة ١١,١٪ من الناتج المحلى

الإجمالى وبلغ معدل النمو فى الناتج المحلى الإجمالى فى الخمس سنوات الأولى ٨٢ / ١٩٨٣ - ٨٦ / ١٩٩٣

١٣٪ وفى الخمس سنوات التالية ٨٧ / ١٩٨٨ - ٩٢ / ١٩٩٣ ١٧٪ كما بلغ فى العامين التاليين حتى

٩٣ / ١٩٩٤ ٣٢٪، كما بلغ معدل نمو الناتج المحلى الإجمالى فى الفترة من ٨١ / ١٩٨٢ حتى ٩٣ / ١٩٩٤

١٨٪ سنويا.

مما يوضح أن الاستثمارات التى تمت قد حققت تطورا كبيرا فى الناتج المحلى الإجمالى «القيمة المضافة».

## دراسات النقل التى أجرتها الوزارة:

لقد انتهجت وزارة النقل منذ بداية الثمانينيات بالأسلوب العلمى فى التخطيط لهذا القطاع الهام حيث قامت

الوزارة بإجراء دراسات النقل القومى بمراحلها الأربعة وبدأت بالمرحلة الأولى فى عام ٧٦ / ١٩٧٧ والتي كانت

تهدف بصفة أساسية تجميع المعلومات عن وسائل النقل (سكة حديد - طرق - نقل مائى داخلى) وكانت بداية

تنظيم الحصول على المعلومات وتم بناء على ذلك إجراء دراسة النقل على المستوى القومى المرحلة الثانية فى عام ١٩٨١ وكانت أول دراسة علمية عن النقل القومى فى مصر وتلاها المرحلة الثالثة فى عام ١٩٨٤ وانتهت المرحلة الرابعة فى عام ١٩٩٤ حيث تم وضع الخطة العامة لنظام النقل فى مصر وخطة الطرق والنقل على الطرق، وتعتبر هذه المجموعة من الدراسات نموذجا لأعمال التخطيط الشامل للنقل تضمنت شبكات النقل القومى (السكة الحديد والطرق والمجارى المائية) واخذت فيها كافة العناصر الاقتصادية والاجتماعية على مستوى الجمهورية ومناطقها الجزئية وتطور هذه العناصر على مدى سنوات الهدف لهذه الدراسات وتم إعداد تقديرات الطلب على النقل وخطط تطوير الشبكات لمواجهة الطلب فى ضوء السياسات التى وضعتها الوزارة.

ولقد أوضحت دراسة النقل على المستوى القومى فى المرحلة الرابعة المؤشرات التالية:

- من المتوقع أن ينخفض معدل نمو السكان من ٢,٤٪ سنويا خلال الفترة (٩١ / ١٩٩٦) ليصبح ٢,٢٪ فى الفترة (٩٦ - ٢٠٠١) ثم ينخفض مرة أخرى ليصبح -٢,٢٪ سنويا بعد ذلك.

ولذا فإن عدد السكان سوف يصل فى عام ١٩٩٧ إلى مليون نسمة يرتفع إلى ٧١ مليون نسمة عام ٢٠٠٢ ثم يصل ٨٧ مليون نسمة ٢٠١٢ .

- وعلى ذلك فإن الناتج المحلى الإجمالى سوف يصل إلى ١٦١ مليار جنيه فى عام ١٩٩٧/96 يرتفع ٢٢٠ مليار جنيه فى عام ٢٠٠١ / ٢٠٠٢ ويواصل ارتفاعه ليصل إلى ٤١٣ مليار جنيه عام ٢٠١١ / ٢٠١٢ بأسعار ١٩٩٢ / ٩١ .

- سوف يرتفع إجمالى الإنتاج والاستهلاك من ٣٤٨، ٣٥٧ مليون طن فى عام ١٩٩٠ إلى ١٢١٦، ١٢٠٦ مليون طن فى عام ٢٠١٢ على الترتيب، وهذه القيمة تمثل ٣,٤ مرة من قيمة الإنتاج والاستهلاك فى عام ١٩٩٠ .

من ذلك يتبين أن رؤية الوزارة تمتشى مع ما تضمنته الورقة المقدمة من أن متوسط معدل نمو الناتج المحلى الإجمالى سوف يكون ٦,٥٪ فى العشر سنوات القادمة وهو نفس معدل النمو الذى تم أخذه فى الحسبان فى دراسات الوزارة.

ومن المستهدف أن يحصل القطاع على استثمارات تبلغ نسبتها ٢٠٪ من إجمالى الاستثمارات على المستوى القومى يخصص نصفه للجهات التابعة لوزارة النقل والمواصلات حيث يلزم المحافظة على ما وصل إليه القطاع من تطور وأن يساير التطور العالمى السريع فى كافة المجالات.

### إستراتيجية الوزارة حتى عام ٢٠١٢

سوف يشهد نهاية القرن الحالى ولأول مرة الكفاءة الاقتصادية فى إدارة وسائل النقل المختلفة حيث أن تعريفه النقل المعمول بها ستعكس التكلفة المالية وبذلك ستكون هى العامل الهام فى التنسيق بين وسائل النقل المختلفة بحكم آليات السوق وليس بالتوجيه والتدخل - وذلك إلى أن يتيسر مساواة التعريفه بالتكاليف الاقتصادية - وسوف تقوم كل وسيلة على بناء ذلك بدورها الاقتصادى وبما يحقق الاستخدام الأمثل للطاقت



المتاحة وكذلك الاستفادة الاكفاء من تخصيص الموارد ويتم ذلك فى ضوء القواعد والسياسات التى ستضعها وزارة النقل ليتحقق الأداء الأمثل وبالتكلفة الأقل.

## السكة الحديد:

سوف يشهد القرن الواحد والعشرين الربط العضوى لسيناء بالوادي عن طريق إنشاء خطوط السكك الحديدية بدءا بخط الإسماعيلية/ العريش/ رفح بطول ٢٢٥ كم وانتهاء بخط الإسماعيلية/ شرم الشيخ بطول ٣٠٠ كم كما سوف يتم ربط المدن الجديدة دمياط والعاشر من رمضان والسادات وستة أكتوبر والعبور بالسكك الحديدية وكذلك ازدواج بعض الخطوط مثل خط الإسماعيلية/ بورسعيد والاستمرار فى كهربية إشارات الخطوط الهامة التى يستدعى الأمر رفع كفاءتها.

كما سوف يشهد بداية القرن الواحد والعشرين تعادل إيرادات التشغيل مع مصروفات التشغيل أى أن تعمل السكك الحديدية بدون دعم من الدولة مما يمكنها من الانطلاق التشغيل أى أن تعمل السكك الحديدية بدون دعم من الدولة مما يمكنها من الانطلاق وزيادة مواردها تمهيدا لاعتمادها على تمويلها الذاتى.

ونظرا لأننا نستهدف زيادة حجم المنقولات بالسكك الحديدية فسوف يجرى الانتهاء من إنشاء أول محطة داخلية للحاويات ببشتيل يتم نقل الحاويات إليها من كل موانى بورسعيد ودمياط والإسكندرية والدخيلة ببشتيل ولسرعة إنهاء إجراءات الحاويات بالمحطة الداخلية بعيدا عن تكديس الموانى وازدحامها ورفع كفاءة العمل بها، وبذلك يمكن رفع نصيب السكك الحديدية فى نقل الحاويات.

وعموما فإن القرن الحادى والعشرين سوف يشهد تطورا ملموسا فى أداء السكك الحديدية وزيادة أهميتها النسبية فى نقل البضائع وأن يكون العمل بها على أساس اقتصادى سليم وذلك ليتسنى الاستفادة من إمكانياتها وميزاتها من حيث خفض تكاليف النقل والمحافظة على البيئة وسوف يزداد دورها خاصة فى مجال تشغيل القطارات الموحدة (نوع واحد من البضائع ومحطة قيام واحدة ومحطة وصول واحد) وللمسافات الطويلة أكثر من ٢٠٠ كم لتشغيل الطاقات المتاحة بأقصى كفاءة ممكنة والاستفادة من ميزة السكك الحديدية فى توفير استهلاك الوقود خاصة بعد أن يتم رفع سعره العالمى واحتلاله أهمية نسبية أكبر فى تكاليف التشغيل.

كما سوف يتم التركيز فى نقل الركاب على الخطوط الطوالى وسيتم التخلص تدريجيا من خطوط الفروع الأكثر تكلفة والأقل عائدا وتركها لوسيلتى النقل بالأتوبيس والتاكسي، وسنحافظ على الأهمية النسبية للسكك الحديدية فى نقل الركاب لتظل ٥٠٪.

وسوف يشهد نقل الركاب بالضواحي تطورا كبيرا وتنظيما واسعا بما يحقق التكامل بين شبكة مترو الأنفاق بالقاهرة الكبرى والنقل لمسافات طويلة على شبكة الخطوط الرئيسية حيث سوف يتم الاستفادة من محطة شبرا لتكون نهاية للخطوط القادمة من الوجه البحرى وتكون محطة الجيزة نهاية للخطوط القادمة من الوجه القبلى والاعتماد على خط مترو الأنفاق (حلوان/ المرج) حيث تم إيقاف خط السويس عند المرج بدلا من وصوله إلى

ميدان رمسيس، كما سوف يتم التنسيق بين النقل السطحي والخط الثانى لمترو الانفاق واستبعاد الخطوط التى تعمل سطحيا بالتوازي وإنشاء خطوط عرضية ليتمكن استغلال شبكة المترو بكفاءة.

## النقل داخل المدن:

### مترو الانفاق:

كما سبق أن أوضحنا فقد بدأ تشغيل الخط الأول لمترو الانفاق بالقاهرة فى ابريل ١٩٨٩ وبذلك كانت القاهرة أول مدينة فى أفريقيا والدول العربية والإسلامية التى تدخل مجال الانفاق.

ويجرى الآن تنفيذ الخط الثانى لمترو الانفاق الذى يربط ما بين شبرا الخيمة فى محافظة القليوبية ومحطة سكة حديد الجيزة ويتقاطع مع الخط الأول فى محطتى مبارك والسادات ومع الخط الثالث (الذى سوف يبدأ فى دارسته) فى العتبة ويبلغ طول الخط الثانى ١٨ كيلومتر.

وسوف ينتهى الخط الثانى بإذن الله - شبرا الخيمة - رمسيس - العتبة - التحرير - الجيزة عام ٢٠٠٥، وفى نفس الوقت سوف يتم الانتهاء من الدراسات الخاصة بإنشاء الخط الثالث وتحديد مساره - والذى كان محددًا له امبابة/ الدراسة - وذلك نظرا للعديد من المتغيرات التى حدثت - بالقاهرة الكبرى من حيث المدن الجديدة وامتداد العمران واستخدامات الأراضى وحاجة المواطنين إلى خدمات.

كما أن الانفاق سوف تدخل المدينة الثانية فى مصر وهى الإسكندرية حيث سوف يتم إنشاء الخط الأول والذى يشمل ثلاث مراحل:

- المرحلة الأولى: من أبى قير/ إلى محطة مصر بطول ٢٢ كم فى مسار سطحي.
- المرحلة الثانية: من محطة مصر إلى المكس فى مسار نفقى لعبر وسط المدينة.
- المرحلة الثالثة: من المكس إلى العامرية.

وسوف ينتهى هذا الخط قبل نهاية الخطة الخمسية (٢٠٠٢ / ٢٠٠٧).

وبذلك فإننا نأخذ بأحدث الأساليب فى إيجاد الحل الجذرى لمشكلتى النقل والمرور فى المدن الكبرى بإيجاد وسيلة النقل الجماعية السريعة والأمنة والمريحة وغير الملوثة للبيئة وحيث تعجز وسائل النقل السطحية عن تحقيق تلك الأهداف بشكل حضارى وتنموى ينعكس اقتصاديا واجتماعيا على الفرد.

## الطرق والكباري:

نظرا لما تمثله مشروعات الطرق من قيمة ملموسة فى تدعيم البنية الأساسية اللازمة للنهوض بالمجتمع المصرى فى المدن والقرى ولخدمة كافة فروع النشاط الاقتصادى فسوف يجرى استكمال مشروعات الطرق التى بدأ فى تنفيذها بالخطة الثالثة ٩٢ / ١٩٩٣ - ٩٦ / ١٩٩٧ وتنفيذ المشروعات الجديدة التى تركز على مشروعات توسيع وتقوية الطرق بحيث تصل الشبكة المرصوفة إلى الحالة التى تستطيع من خلالها خدمة حركة

النقل والمرور المتزايدة وتوفير أعلى درجة من الأمان لحركة النقل والمرور على شبكة الطرق وربط التجمعات السكانية بشبكة الطرق العامة تخفيفا للمعاناة التي تقابل مستخدمي هذه الطرق وتوفير الخدمات لهذه التجمعات.

هذا فضلا عن استكمال وتزويد شبكة الطرق بوسائل الأمن والأمان من لافتات ارشادية وتحذيرية وعواكس أرضية وتحسين الخدمات بإنشاء الاستراحات ومراكز الإغاثة ومحطات الخدمة ومراكز التلفون، كما سوف يتم استكمال طريق القاهرة/ أسيوط الصحراوي بعيدا عن الوادي الضيق إلى أسوان حيث يمكن أن يتسع النشاط الاقتصادي بعيدا عن الوادي واستغلالا للصحراء.

وسوف تشهد سيناء الربط العضوي بالوادي حيث يتم الانتهاء من الكوبرى البرى فوق قناة السويس سعة أربع حارات بمنطقة الفردان تسهيلا لعبور القناة وتخفيفا عن المعاناة الحالية وتسهيلا لنقل المنتجات من وإلى سيناء ودعمًا لمسيرة السلام فى الشرق الأوسط وربطًا للشرق بالمغرب.

ورفعا للمعاناة عن كاهل الدولة من أعباء الصيانة سوف يجرى تدعيم الطرق ذات الرسوم والتوسع فيها رفعا لكفاءة الأداء وحماية لشبكة الطرق بصيانتها دوريا ووقائيا حفاظا على الثروة القومية.

أوضحت الدراسات والخطط التى أتمتها وزارة النقل ضرورة إنشاء الطرق السريعة الحرة بين القاهرة والإسكندرية، والقاهرة ودمياط والتي تبلغ تكاليف انشاؤهما اقتصاديا ٥, ٣٥٧٠ مليون جنيه، ولقد أوضحت الجدوى الاقتصادية لإنشاء هذين الطريقين أن معدل العائد الداخلى بلغ ١٧, ٢٥٪ وهو عائد مرتفع جدا، كما أن صافى القيمة الحالية ١٢٪ بلغ ٢, ٢٥٠٩ مليون جنيه وأن مؤشر المنافع/ التكاليف عند سعر ١٢٪ يبلغ ٤٧, ٢٪.

ولذا فإن عام ٢٠١٢ سوف يشهد إنشاء وتشغيل الطرق السريعة الحرة بين القاهرة والإسكندرية لما له من أهمية كبيرة.

## النقل البرى على الطرق:

### أولاً نقل الركاب:

لقد أوضحت الدراسات أن حجم النقل البرى للركاب قد بلغت فى عام ١٩٩٢ - ٨, ٢٧٠ ألف راكب. كم يوميا منها للتاكسى ٣, ١٢٦ ألف راكب. كم يوميا وللأوتوبيس ٥, ١٤٤ ألف. كم يوميا وأن التشغيل الاقتصادي يبلغ ٢, ٨٥, ٠, ٤٨ ألف راكب. كم يوميا وأن التشغيل غير الاقتصادي يبلغ ١, ٤١, ٥, ٩٦ ألف راكب. كم يوميا على الترتيب، وهذا يعنى الاعتماد على تشغيل الأتوبيس فى المناطق والمسافات غير الاقتصادية التشغيل بنسبة ٨, ٦٦٪ فى حين أن التاكسى يعمل فى مجالات غير اقتصادية التشغيل بنسبة ٥٥, ٣٢ وسوف تضع الوزار الأسس والمعايير اللازمة والتي يتم من خلالها التشغيل الاقتصادي لكل وسيلة والاستفادة من مزايا كل وسيلة فى التشغيل الاقتصادي ليتمكن تحقيق الاستفادة القصوى من الموارد المتاحة وربما يعود بالنفع فى تقليل تكاليف النقل حيث أنه من المعلوم نظريا أن الأوتوبيس يكون أقل تكلفة من استخدام التاكسى عندما يكون حجم

الطلب أكبر من ٣٤٥٠٠ راكب.كم يوميا، ومن المنتظر أن يزداد حجم حركة الركاب بالتاكسي والاتوبيس إلى ثلاثة أمثال ما هو عليه الآن بنفس أهميتهما النسبية ولكن التركيز سوف يكون على دعم الاتوبيس ليزداد دوره الاقتصادي على حساب التاكسي وذلك نظرا لأن تكلفة نقل الركاب بالاتوبيس أقل منها بالتاكسي حيث تبلغ تقريبا النصف.

وليتم إعادة هيكلة نقل الركاب بين التاكسي والاتوبيس عام ٢٠١٢ فسوف يكون المستهدف أن يعاد التنظيم بحيث يزيد دور الاتوبيس بنسبة ٥٪ ونقص التاكسي بنفس النسبة أى أن يتحول ١٣٣ ألف راكب يوميا من التاكسي إلى استخدام الاتوبيس وسوف يكون اداتنا فى ذلك هو رسوم التراخيص واستخدام التعريفات لتكون الأداة الاقتصادية فى توسيع نطاق استخدام الأوتوبيس، وذلك للمسافات الاقتصادية وطبقا لحجم الطلب السابق الإشارة إليه.

وفى سبيل ذلك فمن المستهدف أن يتم استثمار ٢٧٦٩,٩ مليون جنيه فى الأربعة عشر عاما القادمة (٩٨ / ١٩٩٩ - ٢٠١١ / ٢٠١٢) بمعدل سنوى قدره ١٩٨ مليون جنيه بأسعار ١٩٩٢ .

وبحيت ينخفض حجم حركة نقل الركاب بالتاكسي عام ٢٠١٢ من ٢١٧٦ ألف راكب يوميا إلى ١٩١٤ ألف راكب يوميا بنسبة خفض قدرها ١٢٪ عما إذا ترك عليه الحال قبل إعادة التنظيم.

أن دور الوزارة الرئيسى أن تقود نشاط النقل العام للركاب بالاتوبيس فى القطاع الخاص سواء بتحديد أو تشجيع زيادة عدد المشغلين ليتوازن الطلب مع العرض وسوف يكون دور الجهاز الحكومى فى هذا المجال متمثلا فى:

١- إمداد الركاب بخدمة آمنة وعادلة عن طريق مشغلين مؤهلين لآداء الخدمة.

٢- حماية المشغلين الحاليين الذين يدخلون السوق لآداد الخدمة عن طريق تجنب زيادة عدد المشغلين.

٣ - إتاحة خدمة النقل العام عند مستوى الحد الأدنى لكل التجمعات السكانية.

ولتحقيق تلك الأهداف يلزم أداء الخدمة عن طريق الترخيص أو منح الالتزام الذى يصدر من وزارة النقل وسوف تدرس الوزارة تبعا لذلك ظروف العرض والطلب وتبسيط الإجراءات والمستندات المطلوبة وسرعة اتخاذ القرار دون تأخير أو إبطاء لكى لا تعوق نشاط النقل.

ونتيجة تحسين وارتفاع مستوى المعيشة وزيادة الدخل القومى (إلى الضعف تقريبا) فسوف ترتفع ملكية

السيارات إلى:

السنة	السيارة الخاصة	التاكسي
١٩٩٢	٨٧٦	٣,٣٧٠
٢٠١٢	٤٣٨٠	١٠,٥٧٥

ومما يجدر ذكره فإن اعداد الاتوبيس سوف

ترفع من ٣٣٧٠ إلى ١٠٥٧٥ بافتراض أن كفاءة التشغيل سوف تزيد بمقدار ٥٠٪ كل خمس سنوات سواء

زيادة نسبة المشغولية أو زيادة كيلومترات المسير.

ومن الضروري أن يتم الاهتمام بالمحطات الانتهائية والمواقف لكل من الاوتوبيس والتاكسى للمحافظة على كفاءة التشغيل والراحة والامان لكل من الراكب والمركبة وسوف يتم إعادة هيكلة المحطات والمواقف ليكون هناك تنسيق وتكامل بين نقل الركاب بين الأقاليم والنقل داخل المدن، حيث سيكون هناك مراعاة لرفع كفاءة المحطات القائمة فعلا وتطويرها وفي نفس الوقت إنشاء الجديد الذى يحقق الهدف وبما يخدم التناسب بين حجم حركة النقل وعدد الاوتوبيسات والتاكسيات المطلوبة.

### نقل البضائع:

تم دراسة حجم حركة نقل البضائع لوسائل النقل الثلاث (سكة حديد، طرق برية، نقل مائى داخلي) وذلك على أساس ثلاث بدائل الأولى على أساس استمرار الوضع الحالى على ما هو عليه، والثانى على أساس أقل تكلفة والثالث على أساس التوجيه والتحديد المسبق، وتم اختيار البديل الذى يتمشى مع معدل نمو الناتج الإجمالى وبنسبة نمو ٥,٦٪ سنويا حتى عام ٢٠١٢ مع تحقيق أقل تكلفة ممكنة.

ومن المنتظر أن يرتفع حجم البضائع المتداولة من ١٧٨,٤ مليون طن فى عام ١٩٩٢ إلى ٥٩١,١ مليون طن عام ٢٠١٢ وسوف يتغير الهيكل النسبى لنقل البضائع عام ٢٠١٢ عنه فى عام ١٩٩٢ بحيث تنخفض الأهمية النسبية للنقل البرى على الطرق من ٩٢,٨٪ (١٦٥,٥ مليون طن) عام ١٩٩٢ إلى ٨٥,٣٪ (٥٠٤,٤ مليون طن) عام ٢٠١٢ وفى نفس الوقت ترتفع الأهمية النسبية للسكك الحديدية من ٥,٤٪ (٩,٦ مليون طن) فى عام ١٩٩٢ إلى ٧,٧٪ (٤٥,٧ مليون طن) فى عام ٢٠١٢ وكذلك ترتفع الأهمية النسبية للنقل المائى ١,٨٪ (٣,٢ مليون طن) فى عام ١٩٩٢ إلى ٦,٩٪ (٤١ مليون طن) فى عام ٢٠١٢ .

وسوف تتخذ السياسات اللازمة سواء السعرية أو الاستثمارية للاستفادة من مزايا كل وسيلة من حيث تكاليف النقل ومناسبة الوسيلة للسلعة المنقولة ومسافة المسير وبما يعود بالنفع على الاقتصاد القومى، وبحيث تكون دالة التكاليف العامة (Generalized Cost Function) أحد المعايير الهامة فى التوزيع بين الوسائل وبما يؤدي إلى تقليل التشوه فى نموذج النقل من حيث التركيز على الوسيلة الأقل تكلفة. وتنظيما للنقل البرى للبضائع على الطرق ورفعا لكفاءته فسوف يتم انشاء محطات تداول البضائع ليتم تداول ٥,٦ مليون طن سنويا (١٩ ألف طن يوميا) ولتخدم ١٨٥٠ لورى يوميا بالقاهرة وبالإسكندرية على أساس تداول ١,٧٥ مليون طن سنويا (٥٨٣٠ طن يوميا) ولتخدم ٥٩٠ لورى يوميا وبالمنصورة لتداول ٧٤٠ ألف طن سنويا (٢٤٧٠ طن يوميا) ولتخدم ٢٦٠ لورى يوميا، وبالمنيا لتداول ٥٠٥ ألف طن سنويا (١٧٠٠ طن يوميا) لخدمة ٢٠٠ لورى يوميا وسوف تستقبل تلك المحطات البضائع بالوحدات الثقيلة ثم يعاد توزيع البضائع بالوحدات الصغيرة.

وسيتم تشجيع القطاع الخاص لانشاء تلك المحطات لتستقبل البضائع ويتم توزيعها بما يرفع كفاءة الخدمة وتجنب الازدحام والتكدس وسوف تجهز هذه المحطات بالمعدات والارصفة ومحطات الخدمة والصيانة والمواقف والساحات المرصوفة وأماكن التخزين.

وستبلغ تكاليف انشاء تلك المحطات ٢٤, ٧٤ مليون جنيه بأسعار ١٩٩٢.

ولهذه المحطات مزايا عديدة منها ترشيد حالات التحميل لضمان الحمولة الكاملة وتقليل زمن الرحلة، ورفع كفاءة التوزيع وتجنب أو التقليل من المسير الفارغ وزيادة حمل وتقليل تكاليف التشغيل، وتجنب الازدحام فى داخل المدن.

ولقد أثبتت الدراسات أن معدل العائد الداخلى الاقتصادى للمحطات ٣, ٥١٪ وأن صافى القيمة الحالية يبلغ ٢, ٥٣ مليون جنيه وأن نسبة المنافع/ التكاليف يبلغ ٩, ٤ على أساس عمر المشروع ٢٠ عاما وأن معدل الخصم ١٢٪.

ومن المنتظر أن يزداد عدد اللورى التى تعمل بين المدن فى نقل البضائع على الطرق البرية إلى ٦, ٢٧١ ألف لورى وسوف يكون ٢٤٪ من الوحدات تعمل فى منطقة القاهرة و١٢٪ للاسكندرية ولباقى المناطق ستكون فى حدود ٥٪ أو أقل لكل منها.

### النقل المائى الداخلى:

- وحت يمكن الاستفادة من إمكانيات النقل المائى الداخلى الذى يتميز بانخفاض تكاليفه خاصة للمسافات الطويلة وللسلع الرخيصة فوسف يتم استكمال ربط كافة الموانى بالنقل المائى الداخلى (دمياط - الدخيلة - بورسعيد - السويس) وذلك عن طريق تطوير فرع دمياط ليكون ملاحيا من الدرجة الأولى وكذلك تطوير ترعة الاسماعيلية وربط ميناء الدخيلة بالوصلة الملاحية لترعة النوبارية.

- كما سوف يتم تحديد محرى ملاحى ثابت بنهر النيل وانشاء موانى نهريه مجهزة بوسائل الشحن والتفريغ.

وتطوير المعهد الاقليمى للنقل النهري لإعداد العمالة الفنية المدربة سواء عمالة فنية أو هندسية.

هذا فضلا عن المحافظة عن نظافة نهر النيل من التلوث حيث لا يعنى التوسع فى النقل المائى السماح بتلوث البيئة فالنيل هو مصدر الحياة وشريانها وينبغى المحافظة عليه.

### النقل متعدد الوسائط:

مع بد نظام النقل بالحاويات وتطبيق نظام الـ (EDI) Electronic Data Interchange ظهرت الحاجة إلى نظام معاملات تجارية فعال ما استلزم تطوير النقل ليتمش مع متطلبات السوق ومن ثم بدأ استخدام النقل متعدد الوسائط (Multimodal Transport) وانتشار استخدامه على نطاق واسع فى الدول ذات الخبرة يدفعنا إلى الاستعداد لمواجهة استخدامه وازالة العوائق التى تحول دون تطوره وتقدمه وأن ينظر إلى النقل على أنه وحدة واحدة متكاملة بهدف الاستفادة من ميزة كل وسيلة ومن الإمكانيات المتاحة لها خاصة وأن شروط التكامل بين وسائل النقل متوفرة فلدينا الإمكانيات من موانى متطورة ومجهزة بمحطات تداول الحاويات ووسائل نقل يمكن تشغيلها بكفاءة وسوف نستكمل باقى الإمكانيات المطلوبة حت يمكن استخدام النقل متعدد

الوسائط الذى يجرى استخدامه حاليا والذى سيفرض استخدامه على باقى الدول فى المستقبل.

وللنقل متعدد الوسائط خصائص هي:

نشاط خدمات: يتضمن نقل البضائع ف إطار عقد نقل بين متعهد النقل متعدد الوسائط والعميل.

نشاط تجاري: من الضرورى أن يتم بمعرفة متعهدى نقل مؤهلين دوليا للقيام بهذا العمل فى إطار قانونى مع حفظ حقوق مختلف الاطراف.

نشاط دولي: حيث تتحرك البضائع من دولة إلى أخرى باستخدام وسائل نقل مختلفة تحت ظل نظم ادارية ومالية ومختلفة.

ويكون متعهد النقل مسئولاً عن البضائع فى حوزته من نقطة القيام إلى نقطة الوصول.

وسوف نعمل جاهدين على الاستفادة واستخدام هذا النظام وسوف نتخذ الإجراءات التالية حتى يمكن الانضمام إلى الدل التى تقوم بتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط:

١ - وضع الإطار التنظيمى حيث يعتبر النقل متعدد الوسائط تطورا جديدا فى اسلوب النقل المتكامل وليس لدينا خبرة فى تشغيله بكفاءة ويلزم اعداد القوانين واللوائح والإجراءات الخاصة به.

٢ - تعديل القوانين والتشريعات التى تعوق حرية تدفق التجارة والنقل عبر الحدود أولا تسهل الحركة للنقل متعدد الوسائط واصلاح الإجراءات واللوائح الخاصة بالتجارة.

٣ - تبسيط المستندات الخاصة بالنقل والتجارة حيث أن كثرة المستندات وتعقيدها تعتبر من أهم عوائق التجارة.

٤ - انشاء البنية الاساسية اللازمة للنقل متعدد الوسائط ويتطلب ذلك ما يلي:

- انشاء محطات الحاويات الداخلية التى تعتبر أحد الدعائم الرئيسية ف تطور النقل متعدد الوسائط وسوف يتم البدء بانشاء محطة داخلية للحاويات فى بشتيل بالقاهرة الكبرى تكون امتدادا لموانى دمياط والاسكندرية والدخيلة وبور سعد حيث يتم نقل الحاويات مباشرة من الموانى لهذه المحطة حيث يتم التعامل معها وبذلك يتم زيادة إمكانيات استقبال مزيد من الحاويات.

- تطوير نظم المعلومات القائمة بحيث يمكن الاعتماد عليها وتكون شاملة وحديثة وتتلاءم مع الطلب المتزايد لاستخدام النقل متعدد الوسائط والذى يتطلب تسهيل تبادل المعلومات الكترونيا.

- تجهيز محطات تبادل البضائع والحاويات بين الوسائل وامدادها بالمعدات والالات اللازمة لتسهيل عمليات النقل بين مختلف الوسائط والوسائل ورفع الكفاءة.

٥ - الاهتمام بالتدريب وتنمية الموارد البشرية حيث أن النقل متعدد الوسائط صناعة جديدة ذات تكنولوجيا جديدة لم تتطور بعد سواء من ناحية البنية الأساسية أو إطار العمل لذلك فإن التدريب هام ويلزم اعداده

على نطاق واسع والعمل ف يظل لوائح وظم متطورة ومناسبة والاستفادة من تقسيم العمل ووضع خطط التدريب وتنمية روض العمل لتدرب الإدارة العليا والوسطى ووضع شروط العمل المناسبة.

## الاتصالات:

- ارتفع عدد الخطوط التليفونية من ٥١٠ ألف خط فى عام ١٩٨١ إلى ٣٣٦٠ ألف خط فى ديسمبر ١٩٩٤ وبذلك ارتفع عدد الخطوط لكل ألف من السكان من ١٢,١ خط فى عام ١٩٨١ إلى ٥٨,٠٨ خط فى عام ١٩٩٤ بنسبة قدرها ٣٨٠٪ من ذلك يتبين أن عدد الخطوط قد زاد إلى حوالى خمسة أضعاف ما كان عليه عام ١٩٨١ .  
- ومن المستهدف أن ترتفع عدد الخطوط لتصل إلى ١٧ مليون خط فى عام ٢٠١٢ وذلك لتيسير الحصول على الخدمة التى أصبحت من الضروريات وبذلك فإننا سوف نصل إلى ١٩٦ خط لكل ألف من السكان عام ٢٠١٢ أى أن عدد الخطوط لكل ألف من السكان سوف تزيد لأكثر من ثلاث مرات على ما هى عليه الآن.

هذا فضلا عن أننا سوف نستمر فى تطوير الاتصالات الدولية وتنفيذ الخدمات المتطورة مثل التليفون المحمول وشبكة المعلومات للمدن الرئيسية بالجمهورية.

كما سوف يتم إقامة محطات لا سلكية ساحيلية السلامة البحرية وانشاء محطة للرقابة على الموجات اللاسلكية وتحديث المحطات الأرضية للاتصال بالاقمار الصناعية.

## البريد:

التوسع فى الخدمة لمواجهة زيادة الطلب الناتج عن الزيادة السكانية والنمو الاقتصادى والتوسع العمرانى مع تحسين وتطوير الخدمة لتحقيق مستوى الجودة المطلوب لمواكبة التطور العالمى.

وتطوير الخدمات البريدية التقليدية وادخال خدمات جديدة تتوافق مع احتياجات الجماهير، وتطوير مطابع البريد كوحدة انتاجية تواجه متطلبات سوق الطباعة.

سوف يتم افتتاح ٣٥٠٠ وحدة بريدية يشارك القطاع الخاص فيها بنسبة ٧٥٪ بخلاف ما سوف يتم تحديثه وتطويره واحلاله من الوحدات القائمة وعددها حوالى ٥٠٠ وحدة بريدية.

كما سوف يتم تنمية الموارد البشرية من خلال التوسع فى الوحدات التعليمية البريدية والتوسع فى مراكز التدريب ودعم البرامج التدريبية بالوسائل التعليمية الحديثة بما يتواءم مع التطور التكنولوجى المعاصر.

## النقل البحرى والموانى:

سوف يتم دعم قطاع النقل البحرى لتحقيق الاستقرار الاقتصادى واستمرار عملية التجديد والتطوير تأكيدا للقدرة الذاتية للاقتصاد الوطنى وذلك بزيادة طاقة الموانى بالقدر الذى يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية المتوقعة لعام ٢٠١٢ وسوف يكون ذلك بالتوسع الافقى والرأسى بما يتمشى مع مواجهة التحديات الدولية والمنافسات العالمية بتقديم مستوى رفيع من الخدمات للتجارة الخارجية تصديرا واستيرادا اسهاما منا فى تحقيق التقدم الاقتصادى الوطنى المنشود.



ان الموانى هى واجهة البلاد وكما تم تطويرها منذ بداية الثمانينات بانشاء محطات الحاويات فسوف نستمر فى تطويرها حتى لا تكون عائقا لنمو ونقل تجارة مصر الخارجية بأقل تكلفة ممكنة وإذا لم تواكب الموانى - فى عصر التكنولوجيا والمعلومات - التطور العالمى السريع فسوف تكون عبئا على الاقتصاد القومى وتزداد التكلفة استيرادا وتصديرا وتعوق النمو الاقتصادى ولذا سوف يتم تدعيم كافة الموانى بالشبكات السلوكية واللا سلوكية وأجهزة الحاسبات الآلية لتبادل ونقل المعلومات، وتطوير الملاحة بالبحرين الابيض والاحمر بتحديث وتطوير المساعدات للموانى وإدخال نظام المواقبة بالاقمار الصناعية والمراقبة الالكترونية تحقيقا للأمن والأمان وتأمين الملاحة البحرية بالمياه الاقليمية وتطوير وتحديث البنية الاساسية وزيادة الطاقة الحالية للموانى سواء بانشاء أرصفة جديدة حديثة أو تحديث القائم منها وانشاء محطة حاويات بميناء الادبية بالإضافة إلى إقامة ميناء عتاقة التجارى لخدمة المناطق الصناعية وتحديد الانشطة الرئيسية والثانوية لموانى البحر الاحمر طبقا لطبيعة العمل بكل ميناء سواء أكان للركاب أو البضائع العامة أو الصب الجاف أو الحاويات أو السياحة.

وسوف تزداد تغلغل استخدام الحاويات فى نقل التجارة الخارجية لمصر وكذلك تزداد عمليات الترانزيت، كما سوف يستمر الاهتمام بالاسطول الوطنى بتشجيع القطاع الخاص على تمك السفن ليتمكن المحافظة على نصيب الاسطول الوطنى عند ٤٠٪ من حجم التجارة الخارجية.

### **الطيران المدني:**

- النهوض بمستوى أداء تشغيل المطارات حتى تتفق والمستويات العالمية فى الأداء وذلك من حيث أطوال الممرات وعرضها وكفاءة رصفها وذلك بما يسمح باستخدام الطرازات الحديثة من الطائرات وبما يكثف من استخدام المطارات المصرية ويعمل على زيادة العائد على الاقتصاد القومى.

- تطوير وتوسيع صالات الركاب بمختلف المطارات على ضوء حجم الحركة والتدفق السياحي.

- تزويد المطارات بأحدث أجهزة الأمن والأطفاء وتطوير وتحديث أجهزة تأمين سلامة الطيران وبما يرفع مستوى الخدمات للطائرات.

### **الارصاد الجوية:**

- مواكبة التطور التكنولوجى الحديث واستخدام أفضل النظم التى تحقق أهداف البيئة.

- المساهمة الفعالة فى عمليات الانذار المبكر للكوارث الطبيعية والتغيرات الجوية العنيفة وسقوط الأمطار وتطوير وسائل الاتصالات المحلية والدولية لنقل البيانات واتاحتها فى الوقت المناسب، وتقوية الارصاد الجوية بمصر ووضعها على خريطة العالم المتقدم.

### **المعهد القومى للتدريب على أعمال الطيران المدني:**

من الأهمية بما كان الاهتمام بالتدريب فى النقل الجوى أخذين فى الاعتبار والتطوير السريع فى مجالات الطيران المدني على المستوى الدولى والاقليمى والمحلي.

وسوف يتم تزويد معاهد الهيئة الثلاث بأحدث المعامل التمثيلية والوسائل التعليمية والطائرات المتطورة، واستمرار تأهيل أعضاء هيئة التدريس ليكونوا على المستوى المطلوب وتطوير المناهج الدراسية وتوثيق روابط التعاون والتبادل العلمى مع مختلف المعاهد والجامعات ذات الطبيعة المشتركة.

### **الثقافة الجوية:**

الثقافة الجوية من الأنشطة الهامة فى اعداد الكوادر اللازمة فى مجال الطيران والفضاءمدنيا وعسكريا، ولذا فسوف يتم انشاء المركز القومى للرياضيات الجوية بطريق القاهرة/ الواحات (الكيلو ٥٥) ليكون بمثابة المنارة التى تضيء الطريق أمام الشباب ولتنمية السياحة فى مجال الرياضيات الجوية من جميع أنحاء العالم لاعداد المعلمين والمدربين لمختلف الرياضيات الجوية واعداد الفرق القومية وتدريبها وإقامة المسابقات المحلية والاقليمية والعالمية.

كما سوف يتم انشاء المركز الفرعى للرياضيات الجوية بجنوب سيناء لخدمة محافظات القناة وجنوب وشمال سيناء، وانشاء مركز فرعى بمحافظة سوهاج أو إحدى محافظات جنوب الصعيد، كل ذلك يتم تدعيمه بالمعدات والطائرات سواء الشراعية أو المنفردة أو ذات الثلاث محاور أو فائقة الخفة.

وعموما فإننا بجانب ما ذكر عن كل نشاط على حدة فإن هناك سياسات مشتركة سوف نحرص على اتخاذها بل وتنفيذها على أعلى مستوى من الكفاءة.

### **وتتلخص فيما يلي:**

- ١ - يجب الاستفادة من الطاقات القائمة بأقصى قدر ممكن بما يؤدي إلى زيادة حجم الانتاج دون أعباء استثمارية جديدة تخفيفا وتخفيفا للاستثمارات الجديدة.
- ٢ - اعطاء الصيانة والاصلاح - سواء للبنية الاساسية للنقل من شبكات أو وحدات متحركة، أو آلات ومعدات - بكافة أنواعها سواء أكانت صيانة دورية أو وقائية أو صيانة جسيمة للمحافظة على العمر الانتاجى لما هو قائم منها وذلك حفاظا على الثروة القومية والاستفادة القصوى من الإمكانيات المتاحة دون اهدار للموارد الاقتصادية وذلك لأننا كما نعلم جميعا فإن معدل العائد الداخلى لمشروعات الصيانة أعلى معدل بالمقارنة بانشاء الجديد فى حالة اهمال الصيانة وانقضاء العمر الانتاجى سريعا نتيجة نقص الاعتمادات المخصصة للصيانة.
- ٢ - التكامل بين المشروعات باعتبارها حلقة متكاملة تتوقف فائدتها إذا افتقدت أحد المقومات اللازمة وتزامن العناصر المتعددة التى تدخل فى قيام هذه المشروعات حتى لا تحدث استثمارات معطلة دون عائد منها.
- ٤ - نقل التكنولوجيا وتطويرها وتطويرها محليا والاستفادة من معاهد البحوث الموجودة وأهمية الاتصالات والعلاقات والترابط بينها وبين الجامعات وبينها وبين العالم الخارجى واعطاء عناية خاصة للبحوث والتطبيق العلمى بما يضيف للعملية الانتاجية من إمكانيات أوسع ومستوى أفضل.

٥ - سوف يواكب كل ذلك الاهتمام بالعنصر البشرى (القوى العاملة) حيث أنها هي الركيزة الأساسية فى الأداء ومحور كل عمل فبدون العمالة المدربة الماهرة بكافة مستوياتها سوف تفقد الكثير من الموارد ولا يعتبر ما يتم انفاقه على مراكز التدريب اسرافا أو ترفا لأنه من خلال الانفاق القليل على هذه المراكز وتنميتها ودعمها نتجنب الكثير من إهدار الموارد، فمن المعلوم أن أفضل استثمار فى القوى العاملة وتدريبها ورفع كفاءتها والحرص على تنمية روح العمل والارتفاع بالمهارات التى تعتبر الفارق بين العامل فى الدول النامية والدول المتقدمة.

## دور القطاع الخاص:

### دور القطاع الخاص فى مجال نقل الركاب على الطرق:

ما زال معدل ملكية السيارات الخاصة منخفضا فى جمهورية مصر العربية فأسرة واحدة بالقاهرة الكبرى تملك سيارة من كل خمسة أسر ويقل معدل الملكية عن ذلك كثيرا خارج القاهرة الكبرى ولذا فإن غالبية السكان يعتمدون فى تنقلاتهم على النقل العام وسوف يبقى الحال على ذلك فى المستقبل، وبالرغم من تحريك تعريفه نقل الركاب بين الاقاليم فى السنوات السابقة فما زالت منخفضة عن التكاليف الاقتصادية التى هى هدفنا فى المستقبل وقد أدى انخفاض إيرادات شركات وهيئات النقل إلى عدم تمكنها من زيادة طاقاتها لكى تحافظ على التوازن بين الطلب والعرض مما أدى إلى زيادة استخدام وسائل النقل الغير منظم بدرجة كبيرة ( التاكسى بالنفر للنقل بين الاقاليم - تاكسى السرفيس والتاكسيات بعداد والاتوبيسات الخاصة ملك الشركات والهيئات لنقل العاملين بها) وكل ذلك فيه إهدار للموارد من حيث تحمل زيادة تكاليف النقل أو وجود طاقات عاطلة غير مستغلة.

ويتم مواجهة الطلب على نقل الركاب بين المدن بواسطة كل من السكك الحديدية وشركات الاتوبيس وتاكسيات الاقاليم وتقوم السكك الحديدية بنقل حوالى ٥٠٪ من حجم الحركة (أما داخل القاهرة الكبرى فإن حجم المنقول بواسطة هيئة النقل العام بالقاهرة قد ظل ثابتا تقريبا عند ٣ مليون راكب فى اليوم طوال العشر سنوات الماضية، بينما زاد بدرجة كبيرة استخدام التاكسى سرفيس والتاكسيات بعداد والاتوبيسات الخاصة ويبلغ نسبة ما تقوم بنقله إلى أكثر من ٣٠٪).

ولقد دخل مفهوم التعاونيات فى القانون عامى ٦٨، ١٩٧٠ فى مجال النقل ولكن على الرغم من نجاح التعاونيات فى نقل البضائع فإنها لم تحقق شيئا يذكر فى مجال نقل الركاب العام وان كان الهدف من التشريع الخاص بالتعاونيات هو تشجيع ملاك التاكسيات للانضمام فى مجموعات لتقديم خدمة متكاملة على طرق مناطق محددة ولكنهم لا يقبلون على ذلك لأنهم لا يجدون ميزة تعود عليهم من ذلك، هذا فضلا عن أنه قد تم استصدار القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ لفتح الباب لتقديم خدمات نقل الركاب بالاتوبيس بواسطة القطاع الخاص من خلال منح الالتزام بالتشغيل إلا أن هذه المحاولة لم تنجح لجذب الاستثمارات فى هذا المجال نتيجة للشروط المتشددة التى تضمنها القانون من حيث التعريفه والريح.

ومن المحتم مع زيادة السكان وزيادة الطلب على النقل العام للركاب وتبعاً للأحداث الاقتصادية الهامة فإن الطلب على نقل الركاب بين الاقاليم من المتوقع أن يزيد مع نهاية هذا القرن بنسبة لا تقل عن ٣٠٪ من حجم الطلب فى عام ١٩٩٢ .

وسوف يتوقف نصيب كل وسيلة نقل عن السياسات التى تتبع، ففى حالة ترك الأمور على ما هى عليه الآن فسوف يزيد استخدام تاكسيات الاقاليم على حساب وسائل النقل الأخرى ولا يمكن عكس هذا الاتجاه إلا إذا اتخذت الإجراءات والسياسات التى من شأنها تشجيع القطاع الخاص فى الدخول والاستثمار فى هذا المجال بالاسلوب الاقتصادى السليم أى دخول القطاع الخاص والسماح له بإنشاء الشركات الخاصة التى تعمل جنباً إلى جنب مع الشركات القائمة فى مجال نقل الركاب بين الاقاليم، وفى ظل القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ والذى يسمح لشركات نقل الركاب بين الاقاليم فى اللجوء إلى التمويل الخاص بعيداً عن ميزانية الحكومة والتى سوف يتم خصخصتها وكان من المنتظر أن يتطور العمل بهذه الشركات ولكن أداؤها انخفض بعد صدور القانون ٢٠٢ وانخفض عدد الوحدات الشغالة بها عما كان عليه الوضع فى عام ٩١ / ١٩٩٢ مما أدى إلى انتشار استخدام التاكسى الأعلى والأكثر تلويثاً للبيئة وزحاما لحركة المرور ولذا فإن الأمر أصبح يستلزم ضرورة التغيير وتطوير القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ حتى يتمشى مع القوانين التى صدرت بعد ذلك مثل قانون الشركات وقانون استثمار المال العربى والأجنبى وغيرها من القوانين التى صدرت بعده ليكون قانوناً مشجعاً للقطاع الخاص فى مجال انشاء شركات نقل الركاب بين الاقاليم وأن تعمل كل الشركات فى نطاق هذا القانون وتحت إشراف وزارة النقل من حيث الرقابة والإشراف وتحسين ورفع كفاءة الأداء والعمل على راحة الجماهير وأن تتناسب التعريفه مع ما يقدم من خدمة.

ان القطاع الخاص هو القطاع الأكفأ فى تشغيل وسائل النقل ولذا فإن كافة الإجراءات والسياسات سوف تتخذ لدفعه واستخدام كافة إمكانياته وكذلك استخدام الإمكانيات المتاحة لدى كل القطاعات مثل قطاع السياحة للمساهمة فى نقل الركاب وإدخال الخدمات التعاقدية والاهتمام بالتنسيق بما يعظم العائد على الاقتصاد القومى.

هذا فضلاً عن أنه سوف يكون هناك اهتمام بدور التاكسى فى نقل الركاب وذلك بأخذه فى الاعتبار فى التخطيط الاستراتيجى حيث يجب أن تختلف سياسات تشغيل التاكسى تبعاً لنوع الخدمة سواء أكانت بين المدن أو داخل المدن كجزء من نظام النقل العام فدوره هام بالرغم من ارتفاع تعريفه بجانب خدمة الاوتوبيس ذى التعريفه الأقل لخدمة محدودى الدخل ولذا فإن الوسيلتان تؤديان وظيفتان متكاملتان ولكنهما مختلفتين حيث أن الاوتوبيس يعتبر وسيلة النقل المفضلة عند وجود حجم طلب كبير (٣٤٥٠٠ راكب كم يومياً فأكثر) وحجم مرور كبير أيضاً بالنسبة لسعة الطريق، وإذا كان حجم المرور قليل نسبياً بالنسبة لسعة الطريق وحجم الطلب قليل (أقل من ٣٤٥٠٠ راكب. كم يومياً) فإن التاكسى يعتبر أفضل أو أكثر ملاءمة من الاوتوبيس.

## دور القطاع الخاص فى مجال نقل البضائع على الطرق:

فى مجال نقل البضائع فإن للقطاع الخاص دور بارز وواضح فى مجال النقل البرى على الطرق وقد بلغ حجم البضائع المنقولة بالنقل البرى على الطرق فى عام ١٩٩٢/٩١ ٢٦٨٠٠ مليون طن. كم بنسبة قدرها ٩,٢٪ مما يوضح أهمية القطاع الخاص فى هذا المجال ويوضح ذلك أيضا نمو أعداد اللوارى والمقطورات الذى كان فى ديسمبر ١٩٧٩ ٩٠٨٣٣ لورى، ١٣٩٠٤ مقطورة وفى ديسمبر ١٩٩٤ صار ٤٠٨٦٩١ لورى، ٤٤٣٢٨ مقطورة بمعدل نمو سنوى قدره ٥,١٠٪ للوارى، ٢,٨٪ للمقطورات، وبذلك فإن الدور الأساسى فى هذا المجال هو للقطاع الخاص وسوف نستمر فى تشجيع القطاع الخاص فى هذا المجال وبما يسمح بالتوسع فى النقل المبرد والمجمد ونقل الحاويات وكذلك التوسع فى معدات الشحن والتفريغ لزيادة كفاءة التحميل والتفريغ.

## دور القطاع الخاص فى السكك الحديدية:

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

## الاتصالات:

لقد تطور العمل بالهيئة القومية للاتصالات تطورا كبيرا وارتفع عدد الخطوط التليفونية من ٥٤٠ ألف خط فى عام ١٩٨٢ إلى حوالى ٣,٤ مليون خط فى عام ١٩٩٤ وذلك باستخدام التكنولوجيات المتطورة وشهدت طفرة لم تحدث من قبل وارتبطت الجمهورية ببعضها بدءا من النجوع والقرى وانتهاء بعواصم المحافظات وكذلك بالعالم الخارجى، ولا يخفى ما لهذا التطور من أثر على تشجيع الاستثمار وتخفيض حركة النقل.

ومن المقترح أن نبدأ فى إدخال القطاع الخاص فى تادية الخدمات الجديدة الإضافية مثل التليفون الخلوى المحمول والتى يتطلب الأمر تحريرها وذلك تطبيقا للسياسة التى سوف تتبع فى نطاق اتفاقية الجات فى قطاع الخدمات والتى تسمح لمصر من خلال التزاماتها المحدودة فى تحرير تلك الخدمات بالحصول على التكنولوجيا الجديدة فى مجال الاتصالات والوصول إلى قنوات الاتصالات ومراكز المعلومات المتعلقة بأنشطة تجارة الخدمات فى الدول المختلفة وكذلك الاطلاع على كافة النظم والقواعد التى تطبقها الدول المختلفة خاصة المتقدمة منها.

وسوف يتم باستخدام شبكات الهيئة وغير ذلك من الخدمات التى سوف تستجد بحيث يتم تخفيف العبء على الهيئة وبما يفيد الاقتصاد وحث القطاع الخاص على المساهمة فى الاستثمار خاصة بعد نجاحنا فى انشاء صناعة محلية للسنترالات الالكترونية الرقمية ذات التكلفة المنخفضة والإمكانيات الواسعة حيث تم انشاء

الشركة المصرية الالمانية لتصنيع أجهزة الاتصالات كشركة مساهمة مصرية بمشاركة هيئة الاتصالات والشركة المصرية لصناعة المعدات التليفونية بنسبة ٧٠٪ من رأس المال وشركة سيمنز الالمانية بنسبة ٣٠٪ من رأس المال وتنتج الشركة السنترلات الرقمية بطاقة ٣٠٠ ألف خط لسد احتياجات الهيئة القومية للاتصالات مع إمكانية التصدير للدول العربية والافريقية، وسوف نستمر فى استثمار إمكانيات القطاع الخاص فى كافة المجالات التى يمكن للقطاع الخاص الاقبال عليها.

### البريد:

يعمل حاليا مع الهيئة القومية للبريد خمس شركات تعمل فى مجال البريد السريع جنبا إلى جنب معها وسوف نستمر فى تشجيع القطاع الخاص ليعمل فى مجال تأدية الخدمات البريدية سواء الجديدة التى سوف تستحدث أو الخدمات التقليدية.

### النقل البحري:

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

ولقد بدىء أيضا فى انشاء الشركات المشتركة الخاصة لتعمل فى الموانى حيث صدر القرار رقم ٣ بتاريخ ١١/٢/١٩٩٣ بانشاء شركة خاصة للشحن والتفريغ تعمل فى ميناء الدخيلة وطبقا للنجاح فى هذا المجال فسوف يتم تشجيع القطاع الخاص ليشارك فى العمل فى مختلف المجالات بالموانى المصرية وطبقا لما سوف يسفر عنه برنامج خصخصة شركات قطاع الأعمال العام.

### النقل الجوى:

ما زال دور القطاع الخاص فى النقل الجوى محدودا وتهدف الدولة فى هذه المرحلة استمرار تشجيع انشاء شركات النقل الجوى الخاصة وتوسيع مجال عملها وإزالة المعوقات التى تواجهها سواء للشركات القائمة فعلا أو التى سوف يتم انشاؤها مستقبلا وسوف تكون هناك سياسة واضحة فى التنسيق بين هذه الشركات وشركة مصر للطيران صاحبة اليد الطولى فى هذا المجال فى مصر.