

## البحث التطبيقي



جمهورية مصر العربية  
معهد التخطيط القومي  
الدراسات العليا

|                                                                                                                      |                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| أثر توفر التمويل في تطوير قطاع النقل في مصر<br>(بالتطبيق على الطرق)                                                  | عنوان البحث<br>باللغة العربية    |
| The Impact of the availability of finance on the transport<br>sector in Egypt(by applying the national road project) | عنوان البحث<br>باللغة الإنجليزية |
| أحمد أبوبكر إبراهيم أحمد                                                                                             | إعداد                            |
| أ.د/ حجازي عبدالحميد الجزار                                                                                          | إشراف                            |

لاستكمال متطلبات

الحصول على الماجستير المهني "التخطيط للتنمية المستدامة"

**أكتوبر 2022**

## فهرس المحتويات

| م  | البـيـان                                                      | رقم الصفحة |
|----|---------------------------------------------------------------|------------|
| 1  | مقدمة                                                         | 3          |
| 2  | • الفصل الأول: الإطار النظري للبحث                            | 4          |
| 3  | • أهداف البحث                                                 | 5          |
| 4  | • أهمية البحث                                                 | 6          |
| م  | • البيان                                                      | 7          |
| 1  | • مقدمة                                                       | 8          |
| 7  | • مصطلحات البحث                                               | 8          |
| 8  | • منهج البحث                                                  | 9          |
| 9  | • الدراسات السابقة                                            | 10         |
| 10 | • الفصل الثاني: أهمية النقل في تحقيق أهداف التنمية المستدامة  | 11         |
| 11 | • المبحث الأول: أهمية قطاع النقل على مستوى المؤسسات الإنتاجية | 11         |
| 12 | • تحليل دراسة وخصائص الفروع المختلفة لقطاع النقل              | 12         |
| 13 | • النقل الجوي                                                 | 13-14      |
| 14 | • النقل البحري                                                | 17-18      |
| 15 | • النقل البري                                                 | 19-22      |
| 16 | • الفصل الثالث: أثر توفر التمويل على تطوير الطرق في مصر       | 23         |
| 17 | • المبحث الأول حالة الطرق في مصر قبل 2014                     | 24         |
| 18 | • المبحث الثاني: أثر توفر التمويل التعويضات التي تم إنفاقها   | 25         |
| 19 | • الطرق الجديدة التي تم تنفيذها                               | 26         |
| 20 | • الطرق التي تم صيانتها ورفع كفاءتها                          | 26         |
| 21 | • المحاور والكبارى على النيل المخطط والجارى تنفيذها           | 27         |
| 22 | • رفع كفاءة وتطوير شبكة الطرق الرئيسية                        | 28-29      |
| 23 | • المشروع القومي للطرق وتغيير خريطة مصر                       | 29-30      |
| 24 | • المبحث الثالث: بيانات وإحصائيات ونتائج                      | 31         |
| 25 | • بيان بأطوال الطرق في مصر حتى 2020/6/30                      | 32         |
| 26 | • التوزيع النسبي للطرق على الهيئات بمصر                       | 33         |
| 27 | • بيان والتوزيع النسبي للأنفاق بمصر                           | 34         |
| 28 | • إجمالى الطرق التي تم صيانتها ورفع كفاءتها                   | 35         |
| 29 | • إجمالى عدد الأنفاق التتم إنشاؤها                            | 35         |
| 30 | • نتائج البحث                                                 | 36         |
| 31 | • التوصيات والمقترحات                                         | 37         |
| 32 | • الخاتمة                                                     | 38         |
| 33 | • المراجع                                                     | 39         |

## مقدمة

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمراني لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر، وتتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية وخصوصاً فلزات المعادن، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره؛ وبالتالي يجب الاعتراف بمساهمة هذا القطاع في استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان الداخلين في قوة العمل وبالتالي في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات اجتماعية عديدة، هذا بالإضافة إلى أن تقدم وسائل النقل بأنواعها المختلفة يُساهم مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب ويدعم بالتالي تطور الفكر البشري وازدهار العلوم وانتشار مكتسباتها لتعم جميع بلدان العالم، إن صناعة النقل هي الدعامية الرئيسية التي ترتكز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما لهذه الصناعة من دور كبير وتأثير واضح في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية سواء كان ذلك في البلدان المتقدمة أو النامية؛ حيث ان تقدم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل ونظم النقل فيها وتهدف الرؤية الإستراتيجية لقطاع النقل في مصر تحقيق النواحي الإقتصادية والإجتماعية لقطاع النقل في مصر ، وكذلك تقييم الوضع الحالي لقطاع النقل وتطوير منظومة السكة الحديدية بمصر وتحقيق الترابط بين شبكات النقل وتطوير الطرق والموانئ، وزيادة مساهمة النقل النهري في عمليات نقل البضائع، وزيادة مشاركة القطاع الخاص في كافة قطاعات النقل في مصر .

## الفصل الأول

### الإطار النظري

#### مشكلة البحث :

إن التمويل اللازم لإنشاء وصيانة الطرق والمحاور سواء الداخلية أو الرئيسية من أكبر التحديات التي تواجه الحكومات وذلك لإرتفاع تكاليف المواد الخام المستخدمة في الإنشاء والصيانة وكذلك إرتفاع التكاليف الخاصة بنزع الملكيات ودفع التعويضات لأصحاب الملكيات وتستهدف رؤية مصر 2030 توفير نظام تمويل دائم لخلق نقل يُحقق أهداف التنمية المستدامة ويرتبط ارتباطاً جوهرياً مع متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية القومية والمستقبلية لمصر ورفع مستوى منظومة السلامة والأمان على الطرق وبما يدعم دور النقل على المستويين الإقليمي والدولي، وفي هذا الإطار نستعرض المحاور الأساسية للرؤية التنموية للقطاع حسبما وردت بخطة التنمية المستدامة ورؤية مصر 2030 :

- 1- تحقيق التوازن والتكامل بين وسائل النقل المختلفة، والتركيز علي النقل متعدد الوسائط لتحقيق الاستخدام الأمثل لكل وسيلة نقل.
- 2- تطوير قطاع السكك الحديدية وزيادة مساهمته في نقل البضائع لتحسين اقتصاديات القطاع وتوفير وسيلة رخيصة لحركة النقلات وتخفيف العبء عن شبكة الطرق.
- 3- تشجيع مساهمة النقل النهري في نقل البضائع حيث لا تتعدى مشاركته الحالية 4 - 5 % من جملة حجم النقلات.<sup>1</sup>
- 4- إعادة الهيكلة المالية والإدارية للهيئات والقطاعات التابعة وتنمية الموارد البشرية بما يكفل الارتقاء بمستويات الأداء وتعظيم العائد من استثمارات النشاط.
- 5- تدعيم الدور الحيوي للنقل البحري لتأثيره الإيجابي القوي علي تنشيط حركة التجارة الدولية وانتقالات الأفراد والأفواج السياحية.
- 6- تعزيز مشاركة القطاع الخاص في تطوير منظومة النقل.
- 7- توفير مستويات عالية من الأمان في قطاع النقل والاهتمام بعامل الجودة في خدمات القطاع.

#### أهمية البحث :

#### تكمن أهمية هذا البحث في ما يلي:

إن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة حديد والنقل على الطرق البرية والنقل المائي والنقل الجوي قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني، وتأتى أهمية النقل ودوره في إحداث التغيرات الاجتماعية والاقتصادية في المدن وتأثيره في عملية التحضر واختيار موقع السكن، وإن النقل هو الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية

<sup>1</sup> - تقرير الهيئة العامة للطرق والكبارى 2014.

التي لم تستغل سابقاً باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والأيدى العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

### ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة المجتمع من زاويتين مهمتين هما:

**الأولى:-** تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرههم للمكان الذي يسكنون فيه وكذلك مكان العمل.

**الثانية:-** تؤثر وسائل النقل بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وكذلك تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية. وهذا يوضح الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع.

### أهداف البحث

**الهدف الرئيسي:** توضيح دور وأهمية توفر التمويل لتطوير قطاع النقل في مصر خاصة الطرق.

- تعريف النقل وقطاعاته المختلفة ورصد أهمية كل قطاع ودوره في تحقيق التنمية.
- تسليط الضوء على وضع الطرق في مصر قبل 2014.
- توضيح دور المشروع القومي للطرق في تغيير خريطة مصر وتحسين تصنيفها العالمي.

### تساؤلات البحث:

**التساؤل الرئيسي لهذا البحث هو :**

- ما ما هي أنواع النقل ؟ وما هي أهمية قطاع النقل ودوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة؟
- و ما مدى مساهمة كل قطاع في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتوفير فرص العمل؟
- وما هو الوضع السابق والحالي لقطاع الطرق في مصر ؟

**وتتفرع من هذا التساؤل الرئيسي ، تساؤلات فرعية هي:**

- 1- ما هي حجم التعويضات المطلوبة لشق وتنفيذ الطرق الجديدة ؟
- 2- ما هي اهم الطرق والمحاور التي تم تنفيذها من خلال المشروع القومي للطرق ؟
- 3- كيف أفادت الطرق الجديدة السياحة المصرية والمدن السياحية ؟
- 4- كيف غير المشروع القومي للطرق نظرة العالم للدولة المصرية ؟

## مصطلحات البحث :<sup>2</sup>

### • تعريف النقل المستدام:

هو إتاحة النقل الأمن والفعال بأسعار معقولة وبتوزيع عادل للجميع ويقوم النقل المستدام بدور مهم في النهوض بجهود تحقيق التنمية المستدامة ومكافحة التلوث وتغير المناخ، حيث أن قطاع النقل يعد مصدراً ضخماً للوظائف ومحركاً مهماً للنو الإقتصادي، ولا يوجد تعريف ثابت ومتفق عليه لمفهوم النقل المستدام ويمكن القول بأنه نظام النقل الذي يستوفي الأعمدة الثلاثة للإستدامة (البيئية- الإجتماعية- الإقتصادية).

### • تعريف المركبات الخضراء :-

ويقصد بالمركبات الخضراء ان يكون لها تأثير أقل على البيئة من ما يمثّلها المركبات، على الرغم من أنه عندما يتم تقييم الأثر البيئي للسيارة على كامل دورة الحياة هذا قد لا يكون هذا هو الحال. تمتلك تكنولوجيا السيارات الكهربائية القدرة على الحد من نقل انبعاثات CO2، اعتماداً على الطاقة الواردة من السيارة ومصدر الكهرباء. السيارات الهجينة، التي تستخدم محرك الاحتراق الداخلي إلى جانب المحرك الكهربائي لتحقيق أفضل كفاءة في استهلاك الوقود من محرك الاحتراق العادي.

### • تعريف وسائل المواصلات:

يطلق هذا الاسم على الوسائل التي يستخدمها الإنسان لنقله أو تنقل بضاعته من مكان إلى آخر وتضم الوسائل التي استخدمت قديماً وحتى الآن، فالمواصلات تعتبر من أهم الركائز التي قامت عليها الحضارات لأنها تربط القرى والمدن ببعضهم.

### • تعريف المدن المستدامة:-

هي توجه ناشئ في الأوساط السياسية وصناع السياسات حول العالم بفعل الهجرة والتحسين في مستوى المعيشة مما أدى إلى إرتفاع غير مسبوق في مستوى التمدين والتحول الحضري "وهي مدن حول العالم تعمل بجد على إحداث تغييرات لتصبح أكثر إستدامة من خلا الإقرار بمصالح هذه المدن ودوافعها ونماذجها ويمكن أن تصنف المدينة بإعتبارها مستدامة عندما تكون صالحة إقتصادياً وإجتماعياً وبيئياً ومالياً وتتميز المدن المستدامة بأنها منخفضة او صفرية إنبعاث الكربون وزيادة الإعتماد على موارد الطاقة الجديدة والمتجددة، وهي صديقة للبيئة وصحية للمقيمين فيها وتمتاز بوجود كل الأبعاد البيئية في تصميم وتنفيذ وتشغيل كافة المباني السكنية والخدمية والترفيهية اللازمة للحياة.

### • أنواع النقل<sup>3</sup> :

النقل البري بالسيارات: هي وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل

<sup>2</sup>-( دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الإقتصادية -2019-ص10-25)

<sup>3</sup> -( دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الإقتصادية -2019-ص10-25)

الأفراد أم البضائع. إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات.

**النقل البرى بالسكك الحديدية:** تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات 210 كم/ساعة. كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها. وتعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديدية وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة. والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي يتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات ذات سرعة عالية فلا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتحمل هذه السرعات العالية. وكذلك تعتبر السكك عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.

**النقل المائي:-** يعتبر النقل المائي من أولى الوسائل التي استخدمها الإنسان في التنقل إذ إن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير مما ساعد على استعمالها في التنقل ولمسافات طوال وخصوصاً إنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية. إن الثورة الكبرى في ميدان صناعة النقل المائي قد حدثت بعد اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق. واستمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل (2-3) ملايين طن من البضائع. ولعل السر في الاهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى.

**النقل الجوي:-** إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، على أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيقف حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة ثانية وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.

**النقل البحري:** فيعتبر أهم أنواع النقل الحديث حيث أن الطلب عليه يمثل أكبر نسبة وتقدر بـ 55% من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع هذا أساساً إلى الخصائص التي تميزه عن باقي قطاعات النقل سواء من حيث تكاليف الإستخدام أو طاقة الإستيعابية وتجدر الإشارة هنا إلى أن الأهمية النسبية المتفاوتة لوسائل النقل السابقة دليل على أن خدمات النقل المختلفة لا

تمثل بدائل كاملة الإحلال، ذلك أن لكل وسيلة خصائصها والتي تؤثر على نوعية الخدمة المقدمة وتكلفة استخدامها، كما يجب الأخذ في الاعتبار دائماً أذواق مستعملي الخدمة وكذا تباين ظروفهم الاقتصادية في توجيه الطلب على وسائل نقل معينة.

### منهج البحث:

تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي الاستقرائي من خلال استخدام الكتب والدراسات والأبحاث والمراجع المتعلقة بتناول موضوع هذا البحث.

### الدراسات السابقة التي تناولت دور النقل وأهميته في تحقيق أهداف التنمية المستدامة:

1- دراسة حبيطة على ( 2019 ) الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية (جامعة الجلفة): استهدفت الدراسة أنواع النقل وتوضيح دور قطاعاته المختلفة في التنمية وإستخدام الباحث المنهج الوصفي التحليلي أخذ في الاعتبار أن الهدف الرئيسي للنقل عامة وعلى اختلاف أنماطه هو تقديم أو تقريب الخدمات إلى المراكز الحضرية، وهذا يعني أن أي مشروع لقطاع النقل يستهدف خدمة المراكز الحضرية الرئيسية والمهمة بنشاطاتها الاقتصادية المتباينة، ووفق هذا المفهوم فإن النقل يعد من أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة بشكل فعال ومباشر على الإقتصاد الوطني، فقد ذكر الإقتصادي البريطاني مارشال " أن الحقيقة الاقتصادية المتسلطة في عصرنا هذا ليست التطور الصناعي بل التسهيلات التي يقدمها النقل"، فالنقل يعمل على زيادة وتعظيم الإنتاج كماً ونوعاً، كما أنه يقدم وسيلة إنتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، وبالحظ أن هناك روابط قوية بين المستوى الإقتصادي والتقدم الحضاري لأي مجتمع مع ما يمتلكه من وسائل النقل على اختلاف أنماطها.

وقد خلصت نتائج الدراسة إلى ان نمو قطاع النقل خلال النصف الثاني من القرن العشرين كان بمعدل 7 % سنوياً عالمياً، في حين تراوحت نسبة النمو الإقتصادي العالمي في باقي القطاعات ما بين 3-4 %، ما يعني إحتلال قطاع النقل مكان الريادة للقطاعات التي لها القدرة على استحداث وتحفيز النمو، موفراً حصيلة إيرادات اسهمت بنسبة 11 % في توليد الناتج الوطني بصفة مباشرة، ومناصب شغل لـ 7-8 % من اجمالي العمالة، كما استوعب نسبة 22 % في المتوسط من اجمالي التدفقات الإستثمارية، واستحوذ على نسبة تتراوح بين 11 - 22 % من ميزانية الأسرة في البلدان المتقدمة مقابل أقل من 1 % في الدول النامية والفقيرة ، ما يعكس الأهمية المتزايدة لهذا القطاع.<sup>4</sup>

### 2- كتاب- حمادة فريد ( 2007م) : كتاب إقتصاديات النقل(جامعة الإسكندرية) تناول أهمية النقل في زيادة الناتج

المحلى: وفي هذا الكتاب تم إلقاء الضوء على أهمية قطاع النقل في زيادة الناتج المحلى سواء بصفة مباشرة أو بآثاره المضاعفة الإيجابية من خلال إستخدام المنهج الإستقرائي مع إستخدام المقابلة والملاحظة والقراءة التاريخية للموضوعات التي تناولت أهمية النقل والترابط الطردي بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى، فالإرتباط الطردي بينه وبين مختلف الوحدات الإنتاجية لا ينعكس على الإيرادات المباشرة فقط، بل يمتد لعوائد عنصر العمل والتجهيزات الأساسية والتكميلية المرتبطة بالوسائل والمحطات وورش الصيانة، وتنشيط الموانئ والمطارات والصناعات الوسيطة والنهائية ومختلف الخدمات المتعلقة به، بحيث تقود الحصيلة

<sup>4</sup> - ( دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -2019-ص15)



التنشيطية وإعادة استثمارها إلى تحديث القوى الإنتاجية باستمرار، وتنشط بذلك دورة الاقتصاد الوطني عن طريق مضاعفات الإنفاق الإيجابية، وهو ما يؤدي إلى زيادة الدخل في قطاع النقل، وتصل القيمة المضافة لعوائدها الإنتاجية أكثر من 32 % في المتوسط، سرعة وارتفاع المردود الاستثماري والتشغيلي ويزيد من إيرادات النقل والمواصلات ومضاعفاتها الإيجابية لتعظيم صافي الإيراد عن طريق الإقلال من معدلات التسرب المتمثلة في المدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية، أو للواردات من مستلزمات إنتاج القطاع وقيمة وسائط النقل وقطع الغيار المستوردة، فصافي الإيراد يمثل الإجمالي مطروحاً منه التسربات كمدفوعات للخارج.

**وخلصت نتائج الدراسات** التي قام بها الكاتب إلى أن تعظيم صافي الإيراد عن طريق رفع معدلات الأداء والكفاءة للوسائط والتجهيزات الأساسية والتكاملية ودعم الصناعات الأساسية والمكملة وإنتاج قطع الغيار محلياً وتطوير الخبرات الفنية والإدارية، إلى جانب تقليل التسربات خاصة عن طريق إحلال الواردات.

**3- دراسة - سميرة محمد أيوب ( 2003 ) عنوان الدراسة إقتصاديات النقل دراسة تمهيدية الدار الجامعية (الإسكندرية) :** هدفت الدراسة إلى تسليط الضوء على أهمية قطاع النقل في توفير فرص العمل وتحسين الظروف والأوضاع المجتمعية المعاصرة وهي دراسة وصفية تحليلية وتم استخدام المنهج المسحي والاجتماعي .. استعان في دراسته على استمارة الاستبيان.

**وخلصت نتائج الدراسة** أن البطالة من الأفات الاقتصادية والاجتماعية المدمرة على مختلف المجالات حتى سياسياً وأمنياً حيث تقود إلى صراعات اجتماعية وجرائم وتكوين عصابات وسرقة وتشرذم، وما يزيد من تفاقم معضلة البطالة في الدول النامية عبئ الإعالة والمتصف فيها بالارتفاع، حيث يلاحظ ارتفاع عدد الفئات العمرية المعالة من الأطفال والشيوخ والنساء والمرضى بالإضافة إعالة العاطلين عن العمل. من هنا يأتي دور قطاع النقل كقطاع قائم بنشاطاته ووسائله وآثاره التنموية المضاعفة التي يمكن أن توفر فرص عمل بأجور مقبولة، لتمتص جزءاً من اليد العاملة العاطلة سواء بما يوفره هذا القطاع من فرص عمل مباشرة في شتى مجالاته، أو من فرص عمل في العمال غير المباشرة والمرتبطة به، خاصة أن طبيعة العمل في هذا القطاع تتصف بتكثيف عنصر العمل سواء في الأعمال المباشرة من قيادة وصيانة ومساعدين، إلى جانب الأعمال المرتبطة مباشرة كالشحن والتفريغ والمناولة والتخزين وخدمات محطات الوقود وإنشاء وتشغيل التجهيزات الأساسية والتكاملية للمطارات والموانئ والسكك والطرق والمسارات وصيانتها... إلخ. بالإضافة إلى ذلك تفرض طبيعة العمل في هذا القطاع اختيار كفاءات عالية فنية وإدارية وفق تخصصات دقيقة ملمة بحركية الوسائط المتطورة وتكلفة التشغيل والبدائل والمسارات وطبيعتها وأطوالها وخصائصها، وحسن اختيار الوسيلة وفق أبعاد الوقت والمكان والاستفادة من النقل متعدد الوسائط لتعظيم التشغيل، والإهتمام ببرامج الرحلات وانتظامها، والصيانة ومستلزماتها واستمرارية التطور والتحديث.

**كتاب حمد سليمان المشوخي ( 2008 ) بعنوان - إقتصاد النقل والمواصلات - دار الفكر العربي : الكتاب يوضح دور النقل وتوفير الفرص الاستثمارية:** وأهتم الكاتب بتسليط الضوء على الاستثمار في قطاع النقل وقد إعتد الكاتب في دراسته على المنهج الوصفي التحليلي وتم استخدام المنهج المسحي الاقتصادي .. واستعان في دراسته على استمارة الاستبيان.

ويرى ان مجموع التدفقات المالية الموظفة في الوسائط والخدمات والتجهيزات الأساسية والتكميلية اللازمة لتفعيل النقل، من أجل انتاج وتقديم خدمات تشبع وتلبي حاجات الطلب وتحقق الأهداف المسطرة، وتُدرّ عائداً استثمارياً مادياً واجتماعياً وفق حسابات التكلفة والعائد، وهذا يعني التوفيق بين العرض والطلب سواء امتد الطلب لابعاد آنية أو مستقبلية بما يحقق زيادة الطاقات الإنتاجية المستقبلية للوسائط والتجهيزات، وهنا تبرز ضرورة الدفع بالمزيد من الاستثمارات الإنشائية الجديدة أو التوسعية أو الحالية التي ترتبط بالتحديث وفق التطور التقني ومتطلبات إحلال العمالة التقليدية من آلات ووسائط حديثة مكان أخرى انتهت عُمرها الفني لرفع الكفاءة الإنتاجية ومعدلات الأداء وإحداث تنمية فاعلة مضاعفة، وتتحدد درجة التكثيف الرأسمالي في استثمارات قطاع النقل كغيره من القطاعات وفق معدلات الإنشاء والتوسع أو الإحلال وأهميتها ودرجة تكاملها الفني والاقتصادي، والوفورات المتحققة ودرجة التقدم والتقانة، ومعدلات العائد وفترة الاسترداد والمردود الاقتصادي والاجتماعي، وتوظيف العمالة وتخصصها ومهارتها، والإهلاك ومعدلاته ودرجة المخاطر والضمانات والاعفاءات والتأمين وغير ذلك من العوامل المؤثرة في الاستثمار في ميدان النقل خاصة في ضوء تعدد وتنوع الوسائط وسرعة تطورها وتجهيزاتها ومتطلبات تشغيلها وصيانتها وقطع غيارها وغير ذلك. هذا الوضع تطلب تكثيف رأس المال في أصول ثابتة في ظل ظروف المخاطرة وطول فترة الاسترداد، مما فرض حتمية تحمل الكثير من الدول إقامة خدمات نقل متكاملة نظراً لإحجام القطاع الخاص عنها، خاصة في مجالات النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي والبحري .

ويرى الكاتب أن هناك اتجاه نحو الخصخصة منذ العقد الأخير من القرن العشرين بسبب منح اعفاءات جمركية وضريبية وحوافز استثمارية متمثلة في قوانين وضمانات تشجع الاستثمار المحلي والأجنبي سواء استثمار الأفراد أو المؤسسات التمويلية في اطار تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في هذا الميدان .

##### 5- كتاب خالد طه عبدالكريم (2009) الأبعاد الاقتصادية للنقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل (بغداد): النقل والقطاع

**الزراعي والسياحي:** إهتم الكاتب بتوضيح أهمية التناسب طردي بين قطاع النقل ومساحة الاراضي الزراعية وقد إعتد المنهج الوصفي التحليلي وقد إستخدم إستمارة المقابلة الحرة لجمع البيانات ، ويرى الكاتب أن النقل يساهم في التوسع الزراعي بما يقدمه من تسهيلات تصب في إطار زيادة مساحة الأراضي المستصلحة من جهة، وتوفير مستلزمات الحياة للعاملين في هذه الاراضي على اعتبار أن المناطق الجديدة المستصلحة أغلبها كانت مناطق نائية أو بعيدة عن المدن وطرق النقل، وهو ما يزيد من أهمية فك العزلة عنها بتوفير الوسائل المناسبة للنقل في الإتجاهين، نحوها بتوفير وسائل نقل المواد والتجهيزات الضرورية للعمليات الزراعية من بذور وأسمدة ومبيدات ومعدات وآلات وتجهيزات وغيرها من مستلزمات الانتاج وكذا نقل اليد العاملة، وبالعكس أي باتجاه المدن والأسواق لنقل المنتجات والسلع الزراعية وتسويقها بسرعة وسهولة وبتكاليف منخفضة قدر الإمكان. وقد ساعد هذا الإتجاه وجود وسائط نقل متنوعة ومتخصصة كوسائل النقل المبردة أو المثلجة، والتي تتلائم مع زيادة المرونة السلعية وسرعة نقلها للأسواق المحلية أو الخارجية في اطار دعم التصدير للخارج، وهو الإتجاه الذي ساهم في زيادة عائد هذه الأراضي وكمية المحاصيل المنتجة التي سهّل تسويقها بوجود وسائل النقل، ما انعكس ايجابيا على التوسع الزراعي.

وخلصت رؤية الكاتب أن وسائل النقل أن التخصص الذي أصبح سمة الكثير من المناطق في العالم وفق أحدث البحوث التقنية ساعدت بدورها على زيادة المحاصيل وتخفيض التكلفة، وزيادة قدرة وتحكم الإنسان للاستفادة من التوسع الزراعي سواء من حيث تنوع المنتجات الزراعية أو تضاعف المساحات المزروعة.

**النقل والقطاع السياحي:** ويرى الكاتب أن النقل منذ القديم فرض محدداته على السياحة من حيث طول الرحلة وتنظيمها، فبدائية النقل قديماً جعلت السياحة تنحصر في سياحة الصيد والسياحة الدينية والثقافية وسياحة المغامرات، وتقوم في شكل قوافل بالإضافة إلى القوارب والسفن في الأنهار والبحار، مع ضرورة حمل كل مستلزمات الإعاشة من طعام وشراب ومعدات إقامة، وهو ما يشير إلى أن السفر والسياحة كان حِكراً على القادرين مادياً. ومع تطور النقل ووسائله وزيادة سرعتها وتحسين كفاءتها قلَّ وقت السفر بدرجة كبيرة، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية التي ساهمت في تطوير النقل الجوي بشكل كبير بإدخال المحركات النفاثة في تشغيل الطائرات، وتقدم وسائل النقل البحري والبري، وهو ما سمح بتوزيع تكلفة النقل على مدة الرحلة القصيرة نسبياً مقارنة بما كانت عليه، وترتب على هذا دخول فئات جديدة مستهلكة لمنتج السياحة وهي الطبقات العاملة التي ترغب في قضاء عطلةا السنوية خارج دولها. بالمقابل فإن تطور القطاع السياحي في حد ذاته وتضاعف مناطق الجذب السياحي عبر مختلف أقاليم العالم، أسفر عن زيادة الطلب على النقل بتوفير الوسائل المناسبة لتحقيق ذلك، وبالتالي ساهمت في تطوير قطاع النقل، نظراً لأنه يعتبر قطاع محفز ومتفاعل بشدة معه، فقد تحسنت وسائل النقل وتطورت وفق متطلبات قطاع السياحة ما أفضى إلى انشاء النقل السياحي المتخصص في توفير مستلزمات وتحسين ظروف نقل السياح على متن وسائل النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية، كما أصبحت رؤية الكاتب أن وسائل النقل هي في حد ذاتها قد تكون محور السياحة كالسفن السياحية التي تجوب البحار والمحيطات وتوفر كل مستلزمات السياحة الترفيهية داخلها. من هنا يتضح مدى الترابط بين قطاع النقل والسياحة، فمحور تطور السياحة يركز بنسبة كبيرة على النقل، ودون النقل السياحي ما تطورت السياحة - خاصة الدولية منها - بمعدلات مذهلة فاقت كل تصور خاصة منذ خمسينيات القرن العشرين، فقد تراوح معدل نمو السياحة الدولية ما بين 6 إلى 7 % سنوياً، ففي سنة 2019 قُدر عدد السياح الدوليين وفق المنظمة العالمية للسياحة بـ 82 مليون سائح بعد أن كان لا يتجاوز 72 مليون سائح سنة 2006، وهذه الأرقام المعطاة لا تأخذ في الاعتبار السياحة الداخلية التي تحتاج هي الأخرى إلى وسائل النقل.

#### الخلاصة:

جميع الدراسات السابقة قد تناولت أهمية النقل بقطاعاته المختلفة وركزت على تعزيز المفاهيم والتعريفات اللازمة للنقل وقطاعاته وكذلك أهمية النقل على مستوى الدخل القومي ودوره في الميزان التجاري والأهمية الاقتصادية للنقل دون التطرق إلى مشاكل التمويل المتعلقة بتطوير قطاع النقل وسبل توفير الدعم المادي المطلوب لتطوير النقل بقطاعاته المختلفة لذا في هذا البحث سوف نلقى الضوء على أثر توفر التمويل المادي على تطوير الطرق بجمهورية مصر العربية.

## الفصل الثاني

### أهمية النقل في تحقيق أهداف التنمية

#### • تمهيد

إن صناعة النقل هي الدعامة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما لهذه الصناعة من دور كبير وتأثير واضح في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية سواء كان ذلك في البلدان المتقدمة أو النامية؛ حيث ان تقدم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل ونظم النقل فيها وتستهدف الرؤية الإستراتيجية لقطاع النقل في أى دولة متقدمة تحقيق النواحي الإقتصادية والإجتماعية لقطاع النقل.

وقد قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما كالتالي:

**المبحث الأول: أهمية قطاع النقل على مستوى المؤسسات الإنتاجية.**

**المبحث الثاني: تحليل خصائص فروع قطاع النقل المختلفة.**

#### المبحث الأول

##### أهمية قطاع النقل على مستوى المؤسسات الإنتاجية

**إن خدمات قطاع النقل تؤثر على جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمية من خلال :**

- 1- تسهيل الحصول على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والسرعة اللازمة، مما يؤدي إلى انخفاض نقل المواد الخام ووسائل الإنتاج المحلية و المستوردة الموجهة للتخزين، وهذا بشرط أن تتوفر شبكات النقل الملائمة بصفة دائمة .

2- المساهمة في تخفيض تكاليف التخزين والتكلفة النهائية للمنتج مع تخفيض تكاليف النقل، مما يترتب عنه زيادة الإنتاج وزيادة العرض الكلي من مختلف السلع والخدمات مع زيادة قدرتها على المنافسة.

### بالنسبة لجانب الطلب الكلي فإن خدمات النقل تؤثر من خلال:-<sup>5</sup>

1- تخفيض تكلفة تخزين المنتج النهائي.

2- تخفيض تكاليف نقل المنتج النهائي إلى الأسواق وبالتالي تخفيض سعر بيعه مما يزيد في الطلب عليه.

3- توسيع نطاق الأسواق وضمان سهولة توزيع المنتج ووصوله إلى المستهلك.

4- بالتالي فإن توفر النقل بتكلفة مناسبة سيزيد من الطلب والعرض الكلي للمنتجات بما يحقق أرباح للمنتجين ومستوى رفاهية أعظم للمستهلكين نظرا لأن حاجياتهم الإستهلاكية متوفرة بأسعار مقبولة.

الأهمية النسبية لوسائل تقديم خدمات قطاع النقل:- تتمثل وسائل تقديم خدمات قطاع النقل حسب طبيعة كل وسط (بري، جوي ومائي) حيث نجد :

1- النقل البري: وهو قسمان النقل البري عبر الطرق والنقل البري عبر السكك الحديدية .

2- النقل الجوي: يعتمد على تقديم خدمة النقل بواسطة أسطول من الطائرات المختلفة.

3- النقل المائي: ويشمل النقل البحري من خلال نقل البضائع والركاب بالسفن الصغيرة منها والعملاقة، وكذا النقل عبر الأنهار من خلال السفن الصغيرة والمتوسطة الخاصة بالركاب أو السلع.

وتختلف وسائل النقل من حيث الأهمية النسبية التي يحتلها كل منها وكذلك حسب حجم الطلب

1- أن الطلب على خدمات النقل البري عبر الطرق يشكل نسبة هامة تقدر بـ 23 % ويرجع إلى عدة عوامل أهمها: السرعة والمرونة في استخدامها إضافة إلى السهولة في الشحن والتفريغ، كما أن مستعمل الخدمة له اختيار التوقيت والمكان الملائمين للإنطلاق والتوقف والوصول<sup>6</sup>.

2- بالنسبة للطلب على خدمات النقل عبر خطوط السكك الحديدية الذي يبلغ حوالي 12 % من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع ذلك إلى طبيعة هذه الوسيلة حيث أنها تتمتع بارتفاع نسبة الأمان فيها مقارنة بالوسائل الأخرى إضافة إلى تكلفة استخدامها المتدنية بالنسبة للمستهلك، كما أنها تتميز بالانتظام إلى حد كبير في أداء الخدمة.

<sup>5</sup> - (دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -2019-ص10-25)

<sup>6</sup> - المصدر نشرة الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء-2014.

3- بالنسبة للطلب على خدمة النقل الجوي فإنه يمثل حوالي 12 % من مجموع الطلب على النقل، وهي النسبة القليلة مقارنة بالوسائل الأخرى وذلك راجع إلى عدة عوامل أهمها ارتفاع تكلفة الاستخدام، وانخفاض قيمة معامل الأمان والسلامة فيها خاصة عند الإقلاع والهبوط، كما أن هذا النوع يرتبط أيضاً بالظروف السياسية بين الدول.

4- أما عن النقل البحري فيعتبر أهم أنواع النقل الحديث حيث أن الطلب عليه يمثل أكبر نسبة وتقدر بـ 55 %<sup>7</sup> من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع هذا أساساً إلى الخصائص التي تميزه عن باقي قطاعات النقل سواء من حيث تكاليف الاستخدام أو طاقة الاستيعابية وتجدر الإشارة هنا إلى أن الأهمية النسبية المتفاوتة لوسائل النقل السابقة دليل على أن خدمات النقل المختلفة لا تمثل بدائل كاملة للإحلال، ذلك أن لكل وسيلة خصائصها والتي تؤثر على نوعية الخدمة المقدمة وتكلفة استخدامها، كما يجب الأخذ في الاعتبار دائماً أنماط مستعملي الخدمة وكذا تباين ظروفهم الاقتصادية في توجيه الطلب على وسائل نقل معينة.

## المبحث الثاني

### تحليل ودراسة خصائص فروع قطاع النقل

1- **النقل الجوي:** شهد القرن العشرون ثورة تكنولوجية غير مسبقة في وسائل النقل، وقد برز النقل الجوي بالطائرات كوسيلة لنقل المسافرين عبر آلاف الكيلومترات في زمن قصير حيث تميزت بأنها أسرع وسائل النقل وأكثرها راحة. و يعد النقل الجوي في أيامنا هذه، العنصر الهام لمقتصدي الوقت المسافرين بين الدول والقارات، وما زاد في الطلب عليه هو التقدم الفني من حيث زيادة السرعة والراحة والسعة، التي تعتبر عناصر أساسية تميز هذا النوع من النقل. خصائصه:

أ- يتميز النقل الجوي بالعديد من الخصائص السلبية والإيجابية في آن واحد نذكر منها<sup>8</sup>:

- (1) أن تكاليف النقل الجوي ترتبط طردياً مع المستوى التكنولوجي للمستخدم.
- (2) أن تكاليف التشغيل الكبيرة في النقل الجوي تؤثر على قرارات الإستثمار في هذا القطاع.
- (3) أن التكاليف الرأسمالية للاستثمارات في هذا النشاط كبيرة جداً (تكلفة الطائرة، معدات الطيران، تجهيزات المطارات والخطوط الملاحية الجوية).
- (4) تنوع أسطول الطائرات من حيث الحجم والمُصنِع في شركات الطيران، وهو ما يتطلب ملائمة الطيارين لكل نوع ببرامج تدريب خاصة ومختلفة، صيانة وقطع غيار مختلفة.

<sup>7</sup> حمادة فريد – مقدمة في إقتصاديات النقل- أفسندرية -2008- ص 10  
<sup>8</sup> - دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية –الجلفة -2019-ص15.

(5) المجالات الجوية للدول والتي تؤثر على مسار الطرق الجوية للطائرات، بالإضافة إلى تأثيرها بالقيود السياسية للدول التي تملكها.

(6) القيود العسكرية التي تحدد مسار الرحلات الجوية المغادرة أو القادمة أو العابرة ما يؤثر في زمن وتكلفة الرحلة.

(7) التطور السريع والمستمر في مجال صناعة النقل الجوي من حيث زيادة السرعة والسعة.

(8) طرق الملاحة الجوية: تستخدم الطائرات المجالات الجوية للدول كطرق لها، وبالتالي لا توجد حاجة إلى إنشاء أو صيانة، فشركات النقل الجوي لا تتكلف شيئاً في إنشاء خطوط الملاحة الجوية.

(9) المطارات: وجوب وجودها حتى تكتمل عملية النقل ونجد فيها إدارة الجمارك، الشرطة الحدودية، مكاتب ممثلي شركات الطيران، مراكز المراقبة الجوية، خدمات الشحن و التفرغ، مكاتب سيارات الاجرة، مراكز الإسعاف، مراكز صيانة الطائرات، إضافة إلى مدارج الإقلاع و هبوط الطائرات .

(10) الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي: تبرز الأهمية لقطاع النقل الجوي ودوره في تحسين التنمية الاقتصادية في تزايد المردود الاقتصادي والاجتماعي الناتج عن خدمات هذا النشاط، وتأثيره على المتغيرات الاقتصادية التي ترفع من معدل التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ومنه فإن دراسة هذه الأهمية تكمن في دراسة تأثير هذا النشاط على متغيرات عديدة، كرفع معدلات العمالة، تنشيط وتنمية قطاع السياحة وتحسين مركز ميزان المدفوعات<sup>9</sup>.

(11) أثر نشاط النقل الجوي على العمالة : يعمل هذا النشاط كغيره من النشاطات على توفير فرص عمل سواء بطريقة مباشرة أي داخل القطاع أو بطريقة غير مباشرة بسبب العلاقات التي تربط هذا النشاط بالقطاعات الاقتصادية الأخرى، بالتالي فإن هذا التوظيف (المباشر وغير المباشر) يساهم في رفع معدلات الطلب والعرض الكلي داخل الاقتصاد الوطني من خلال الإنفاق الاستهلاكي (سواء على السلع أو الخدمات) أو الدخار، ما ينتج عنه رفع قيمة الناتج المحلي الإجمالي.

(12) أثر نشاط قطاع النقل الجوي في تنشيط و تنمية قطاع السياحة : كما سبق الإشارة إليه فإن نشاط قطاع النقل الجوي مرتبط بشكل واضح مع قطاع السياحة ويتضح ذلك من خلال :

أ-ارتفاع معدل العمالة الموظفة في شركات الطيران لتقديم الخدمات السياحية.

ب- زيادة الجذب السياحي في الدول التي تتوفر لديها مقومات السياحة مع توفر وانتظام تقديم خدمات النقل الجوي وانخفاض أسعاره.

ج- تزايد الطلب على خدمات السياحة يؤدي إلى زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي.

<sup>9</sup> - دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -الجلفة -2019-ص15.

(13) أثر نشاط النقل الجوي على تحسين مركز ميزان المدفوعات: يتضح هذا التأثير من خلال تحليل بنود ميزان المدفوعات خاصة حساب المعاملات الجارية ( حساب الخدمات) وكذلك الحساب التجاري :

أ- **الأثر على ميزان المعاملات الجارية:** يظهر: الأثر الإيجابي لهذا النشاط في العوائد المادية بالعملة الأجنبية، وتتمثل مصادرها في المردود المادي لنشاط السياحة الذي تقوم شركات الطيران بالدور الرئيسي في تحقيقه، من خلال تقديم خدمات النقل الجوي للسياحة وكافة الأنشطة التي يتم تسويتها بالعملة الأجنبية، أما عن الجانب الآخر في هذا الميزان والمتعلق بنشاط النقل الجوي ونقص هنا ما تدفعه شركات الطيران المحلية إلى الدول الأخرى، ويتضمن أقساط التأمين، الوقود، رسوم الاقلاع والهبوط، وكذلك أسعار تذاكر وخدمات السفر على الطائرات الأجنبية .

وبالتالي فإن الأثر الصافي لنشاط القطاع الجوي على ميزان الخدمات الجارية إنما يتوقف على رصيد حساب الخدمات الجارية المتعلقة بالنشاط.

ب- **الأثر على الميزان التجاري:** إن حجم ونطاق التبادل التجاري (الصادرات والواردات) القائم بين الدولة وغيرها من الدول يتأثر بنشاط خدمات النقل الجوي، ذلك أن تكاليف النقل تؤثر على

(1) التوقع الجغرافي للصناعة لتخفيض تكلفة الإنتاج .

(2) الميزة النسبية لإنتاج السلع و تصديرها، و بالتالي مركزها التنافسي في الأسواق العالمية .

(3) حصيلة تلك الصادرات بالعملة الأجنبية.

**تمويل قطاع النقل الجوي<sup>10</sup>:** تتسم تكاليف الإستثمار في قطاع النقل الجوي بالضخامة من أجل رفع معدل كفاءة أدائها، ومع عجز مصادر التمويل التقليدية عن مثل هذا التمويل كالقروض، الإعانات الحكومية، والتمويل الذاتي، ومع التحول إلى اقتصاد السوق في كثير من دول العالم، بدأ استعمال أساليب جديدة في تمويل هذا القطاع سواء عن طريق بيع شركات الطيران للخواص، أو بيعها الجزئي (فتح رأسمالها)، أو استخدام عقود الإدارة والتشغيل أو التمويل التأجيري ، ويعد هذا الأخير أحد أهم الأساليب و يُعرف التمويل التأجيري على أنه اتفاق بين المؤجر صاحب الأصل والمستأجر، يحق بموجبه استخدام الأصل من طرف المستأجر خلال مدة زمنية محددة مقابل دفع إيجار متفق عليه في العقد. ونظراً لأهمية هذا التمويل ظهر عدد كبير من البنوك والمؤسسات التمويلية المتخصصة في شراء الطائرات بهدف إعادة بيعها لشركات الطيران، وهو ما يسمى بالتأجير التمويلي متعدد الأطراف، ونجد هذا النوع من التمويل في قطاع النقل الجوي وكذا البحري نظراً لضخامة تكاليف الإستثمار في الأصل الرأسمالي (السفن والطائرات)، أي يعجز فيه المستأجر عن دفع قيمة الأصل المطلوب فيقوم طرف ثالث وهو الممول بعملية التمويل مقابل فائدة متفق عليها.

<sup>10</sup> - دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -الجلفة -2019-ص15.



2- النقل البحري:-<sup>11</sup>

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل خاصة الدولي منه، إذ أنه يدخل في أغلب المبادلات التجارية الدولية لما يتميز به من خصائص التي لا نجد لها إلا في هذا النوع، ما أهله لإكتساب أهمية خاصة في تحقيق النمو الإقتصادي للدول النامية والمتقدمة على حد سواء، والتي تتمتع بمقومات طبيعية واقتصادية لممارسة هذا النشاط، ذلك أن نشاط النقل البحري يعد نشاطاً إنتاجياً مكملًا للنشطة الإنتاجية الأخرى، كما أنه يؤثر مباشرة في عناصر ميزان المدفوعات، وحسب قدرة الدولة على امتلاك أسطول تجاري يساهم في توفير العملات الأجنبية التي تصرف لعمليات تأجير السفن من جهة، وما يحققه من مداخيل في حالة تأجير هذه السفن لدول أخرى، ضف إلى ذلك أن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لأختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، لأن تكلفة النقل البحري تؤثر مباشرة على قيمة السلعة في جانبي الطلب والعرض .

نشاط النقل البحري ومحاور صناعته:- يعرف نشاط النقل البحري على أنه نشاط إنتاجي لما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية من مكان لآخر، كما يعد نشاط توزيعي لأثره على عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً، ويمكن تعريفه من خلال المحاور التي تساهم في تقديم خدماته من السفينة ومراكز بنائها، فضلاً عن الموانئ التجارية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين وتأمين إضافة إلى كل الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري، وفيما يلي سوف نعرض هذه المؤسسات والهيئات

1- شركات الملاحة البحرية : تهتم بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية.

2- الموانئ البحرية : أهم ركائز النقل البحري لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية لعمل السفن.

3- شركات الشحن والتفريغ: تقوم بشحن وتفريغ البضائع المختلفة الصادرة أو الواردة، نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة لشحنها أو بالعكس، استخدامقاطرات السفن لعمليات قطر السفن، تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ كتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

4- شركات بناء وإصلاح السفن: يساهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل البضائع والركاب، ويتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن، كما تقوم بتصميم وتنفيذ عمليات التصنيع وإجراء التجارب على السفن.

5- شركات توريد المعدات البحرية : تقوم بتزويد السفن باحتياجاتها من المواد التموينية وتوفر خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.

<sup>11</sup> حمادة فريد- مقدمة اقتصاديات النقل-الإسكندرية-2003- ص40.

6- شركات التوكيلات الملاحية : وتقوم بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وبعد الوصول إلى الميناء، كما تتولى مهمة تنفيذ كل الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية لدى السلطات المحلية، إضافة إلى حجز التذاكر للمسافرين على السفن الأجنبية و شحن البضائع التي يتم تصديرها حسب الحجم و السعة المتاحة في السفن، وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالمالك .

خصائص نشاط النقل البحري إن مشاريع الإستثمار في أنشطة النقل البحري تتسم بطبيعة خاصة مقارنة بالمشروعات الإستثمارية في الأنشطة الإقتصادية الأخرى و هذا راجع إلى طبيعة أن النقل البحري يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس،...)، و من هنا فإن الإستثمارات في هذا القطاع تتصف بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية للتغلب على قوى الطبيعة وجعلها في خدمة الإنسان، كما تتطلب مشروعات ملاحية مكملة وتوافر موانئ ذات أعماق ملائمة للسفن بمختلف أحجامها وقادرة على تحمل عمليات النحر الناتجة عن حركة الأمواج، إلى جانب توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ،

أ- الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري: تتميز مشاريع خدمات قطاع النقل البحري باعتمادها على الكثافة الرأسمالية مقارنة بصناعات النقل الأخرى، فالسفينة لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة مخاطر البحار، بالإضافة لإحتوائها على معدات ووسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة في البحر لفترات زمنية طويلة، كما يجب أن تتوفر على أماكن ملائمة لمعيشة العمال، وتخزين المواد الغذائية والسريعة التلف.

تزايد استعمال التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري: يلعب التقدم التكنولوجي دورا هاما في صناعة النقل البحري، إذ يساهم في رفع معدلات الإنتاج وخفض بعض عناصر التكاليف، إلى جانب علاج المشاكل الملاحية فتطبيق النظام الألي في إدارة السفن وعمليات الشحن والتفريغ في الكثير من موانئ العالم قلّص فترة بقاء السفين داخل الموانئ، وقضى على الطاقات العاطلة وحسّن مستوى الإنتاجية كما ونوعا، ما عمل على تجنب وتتميز مشاريع الإستثمار في أنشطة النقل البحري بخصائص نحاول تلخيصها فيما يلي :

ب- ارتفاع الكثافة تبديد رؤوس الأموال المستثمرة في القطاع البحري. كما أن التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ عرف قفزة نوعية، عندما ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات لمناولة البضائع ومتطلبات تخزينها، نتيجة حجم شحناتها من مختلف المنتجات المنقولة، و يعد نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور هذا التقدم التكنولوجي، ويقصد به تعبئة البضائع ورصها في حاويات ذات أحجام كبيرة ومتماثلة، فيتم نقل البضائع الموحدة نمطيا من وإلى السفينة عن طريق استعمال وسائل موحدة، مما ساعد على ظهور عمليات النقل من الباب إلى الباب وتسهيل عمليات تخطيط النقل عبر كافة مراحلها وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط .

ج- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية :فهي صناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين مختلف دول العالم، فالدول المطلة على البحار هي وحدها من تملك سفنا لنقل البضائع، وتقوم بتأجير ما

يفيض عن حاجتها إلى أسواق النقل المختلفة، كما نلاحظ أن هناك عددا محدودا من الدول والشركات الملاحية العالمية تسيطر على صناعة بناء السفن، وتمتلك أسطول ناقلات إضافة إلى استحوادها على نسبة كبيرة من التجارة العالمية.

د- طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري: إن العمر الافتراضي للسفن على العموم يكون ما بين 25 و 30 سنة، بينما العمر الافتراضي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يتجاوز 100 سنة مما يترتب عنه صعوبة تقييم ومراجعة خطط الإستثمار خلال الإنشاء أو الإستغلال، وطول مدة الإنشاء والإستغلال يزيد من احتمال عدم ملائمة هذه المشاريع بعد الإنتهاء منها، بسبب التطور التكنولوجي والتحول الإقتصادي والإجتماعية الحاصلة خلال مدة الإنشاء والإستغلال.

هـ- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين: تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، فالسفينة تبحر في زمن ومكان محدد لتصل إلى ميناء آخر في فترة محددة، كما أن البضائع التي سوف تنقل بحرا يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة، وشحنها يعتمد على زمن إبحار السفينة، مما قد يؤدي إلى عدم إستغلال حيز السفينة كله في حالة عدم وجود الكم المناسب من البضائع المراد نقلها.

و- تكاليف صناعة النقل البحري غير قابل للتجزئة: لأنه عند تسعير خدماتها وتقييم الإستثمارات الموجهة إليها تظهر مشكلة توزيع هذه التكاليف، فمثال نجد أن الموانئ تخدم عددا من السفن المختلفة حجما ونوعا وتخصصا وبالتالي يصعب توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف الأنواع، إضافة إلى مشكلة توزيع تكاليف نشاط النقل البحري على مدار السنة، فهناك فترات الذروة أين يزداد الطلب على خدمات النقل البحري والعكس.

### الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في التنمية الإقتصادية: <sup>12</sup>

يؤثر قطاع النقل البحري بطريقة مباشرة وغير مباشرة على مختلف المتغيرات الإقتصادية الداخلية، والتي تشكل الإطار العام لرفع معدل الأداء الإقتصادي للدولة، كما يلعب دورا هاما في التنمية الإقتصادية خاصة في الدول النامية، ولدراسة هذا التأثير يجب دراسة العلاقة بينه وبين القطاعات الأخرى أو بينه وبين المتغيرات الإقتصادية كالتجارة الخارجية، التوظيف وتقسيم العمل .

**العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية:** يعتبر نشاط النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية في أي دولة نظرا لخصائصه المميزة من جانب العرض، ولقدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، مثال ذلك ناقلات البترول التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في الرحلة الواحدة، وهنا تبرز الأهمية البالغة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية. فتوافر خدمات النقل البحري يعد من الشروط الضرورية لتسهيل حركة التجارة الخارجية للدولة سواء كان ذلك من جانب الصادرات أو الواردات، ذلك أنّ وجود سفن مملوكة للدولة على خط ملاحى معين يعمل على تشجيع وتنمية صادراتها، فنشاط التصدير لا يتوقف على تقديم منتج جيد فقط بل يتعداه إلى وفرته وبسعر مقبول، أضف إلى ذلك أنّ تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توفير خدمات النقل

<sup>12</sup> - دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الإقتصادية -الجلفة -2019-ص15.

البحري والدليل على ذلك أنه في الحربين العالميتين تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لعمليات إمداد الجيوش المشتركة، مما ترتب عنه نقص عدد السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة وارتفاع تكاليف النقل البحري وتزايد مخاطر التشغيل. ومن هنا تتضح أهمية قطاع النقل البحري لدى الدولة في تنمية تجارتها الخارجية، الأمر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول بتنمية ودعم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص قدر أكبر من الإستثمارات لتطوير هذا نشاط هذا القطاع حتى تخفض من اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل الأجنبي، وتحمل تكلفة نقل عالية تعيق قدرة الدولة على تصدير منتجاتها والإحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية.

**العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات:** إن أحد أهم المشاكل تواجه الدول عامة والنامية منها خاصة، مشكلة عجز ميزان المدفوعات، خاصة تلك الدول المستوردة للنفط، وقد يكون هذا العجز عجزاً هيكلياً حاداً، وبالرغم من أنه عجز ناتج عن الإختلال القائم بين حجم الطلب الكلي من جهة، و حجم الجهاز الإنتاجي من جهة أخرى، إلا أن أحد مقوماته تتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقات الاقتصادية الدولية، وحركة التبادل التجاري جزء منها تتأثر بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة، وبقيّة دول العالم من جهة أخرى، وبالتالي فتأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات واضح وتدعيمه سيعمل على:-

توفير أموال بالعملة الصعبة: كانت ستفقها تلك الدول في نقل منتجاتها بواسطة السفن الأجنبية؛ -إمكانية استغلال الأسطول كمصدر للنقل بتأجيرها إلى الدول والشركات الأجنبية .

**العلاقة بين نشاط النقل البحري وظاهرتي التخصص وتقسيم العمل:** إن نشاط النقل عامة والنقل البحري خاصة من أهم العوامل المحددة للتخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، وفيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى، فالتخصص الدولي هو عبارة عن تفوق نسبي لدولة في إنتاج سلعة أو مجموعة السلع لاكتسابها مزايا خاصة تؤهلها لإنتاجها، بينما تقوم دول أخرى بإنتاج سلع لها مزايا خاصة تؤهلها لإنتاجها، و يأتي هنا دور نشاط النقل البحري لنقل كل سلعة للدولة التي تطلبها، وبالتالي يتسع نطاق السوق مما يساهم في تدعيم التخصص وتقسيم العمل، كما أن لهذا النشاط دور كبير في عملية اختيار مواقع الصناعة ومراكز التوزيع، حيث نشير هنا إلى أن تكلفة النقل تعد من العوامل الهامة في تحديد مواقع الإنتاج، فأنسب مواقع الصناعة هي تلك التي تكون اقرب من مناطق تواجد المواد الأولية وأماكن إنتاج المواد الداخلة في الصناعة المعينة، ونفس الشيء ينطبق على تموقع مراكز التوزيع .

**العلاقة بين قطاع النقل البحري ومستويات التوظيف و تنوع العمالة:** يساهم قطاع النقل البحري في خلق فرص العمل سواء على مستوى السفن أو على مستوى النشاطات المكملة لنشاط النقل البحري كالشحن والتفريغ..... ، ويتميز هذا القطاع بأنه قطاع يخلق فرص العمل دون اشتراط إنشاء أسطول تجاري وطني حيث أن سوق العمل في قطاع النقل البحري يوظف العمالة البحرية في الدولة على سفن أجنبية، وبالتالي فهذا النشاط يمكن الدول من:-

-زيادة فرص العمالة وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على العرض والطلب.

-إمكانية الاستعانة بهذه العمالة إذا ما تم إنشاء أسطول تجاري وطني بعد اكتسابها الخبرة والمهارة اللازمة في هذا المجال، مما يؤدي إلى رفع كفاءة الخدمات التي يقدمها الأسطول.

### 3- النقل البري:-<sup>13</sup>

يمارس قطاع النقل البري دورا بارزا ورئيسيا في نقل البضائع والركاب، وتتزايد أهمية النقل البري (القطار، السيارات، الشاحنات، الحافلات) في دول العالم، حيث يضمن النقل البري تقديم خدماته عبر نظامين رئيسيين هما النقل البري عبر الطرق بواسطة الشاحنات (لنقل البضائع) والحافلات (لنقل الركاب) والسيارات الخاصة، والنقل بالسكك الحديدية، والملاحظ أنه في حالة وجودهما جينا إلى جنب تشدد - في معظم الأحيان - المنافسة بين هاذين النظامين

#### أ- النقل البري عبر الطرق يعتمد النقل على الطرق البرية على ثلاثة محاور وهي:-

- وسائل النقل: وتشمل السيارات الخاصة، الحافلات العامة، شاحنات النقل الضخمة،...ويراعى فيها الحد الأقصى والحجم والطول والإرتفاع.
- المحطات: ونقصد بها نقطة انطلاق ووصول وحدات النقل المتحركة، ونجد فيها مهام التسيير، التجميع والتوزيع.
- الطرق: وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البري وتختلف خصائصها حسب مواصفات وسائل النقل التي تستعملها وكذا التضاريس التي توجد فيها

يتميز النقل البري عبر الطرق باختلاف ملكية رأسمال وسائله المتحركة وفقا لاختلاف ظروف التشغيل حيث أن :

- (1) الحكومة تفضل امتلاك الأصول الإنتاجية (وسائل النقل) في الشركات التي تتصف بالقدرة على استيعاب معدلات طلب كبيرة على خدمة النقل عبر الطرق البرية، كشركات نقل الركاب والشركات المتخصصة في نقل البضائع ضخمة الحجم وثقيلة الوزن، بسبب ضخامة التكاليف الرأسمالية وتكاليف التشغيل، إضافة إلى أنها تتدرج في إطار نشاطات المنفعة العامة، أي أن هناك ضمان توفير الخدمة على نطاق واسع دون مراعاة الجانب الاقتصادي فيه.
  - (2) كما يتولى القطاع الخاص الاستثمار في خدمة النقل البري عبر الطرق ولكن من خلال مشاريع أقل تكلفة وتتلاءم مع الطاقة التمويلية التي يمكن تحملها، وهنا يتولى المالك بنفسه تمويل وتنظيم المؤسسة .
- يعتبر النقل البري عبر الطرق من أهم أنواع النقل لما يتمتع به من مزايا على عدة أوجه، كاتساع نطاق السوق البري عبر الطرق وضآلة التكاليف الثابتة و تكاليف التشغيل لوحدة النقل، إلى جانب سهولة وسرعة استخدامها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، إلا أنه يتسم بعدة سلبيات أهمها:-

<sup>13</sup> - دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -الجلفة -2019-ص15.

يشكل الازدحام: والتي تعد من الآثار السلبية خاصة داخل المدن في أوقات الذروة، مما يؤثر على قيمة الوفر المحتمل في زمن الرحلة.

**معدل حصول الحوادث:** زيادة عدد الحوادث وحدتها مع زيادة الحركة ما يترتب عليه تكاليف مالية، صحية وحتى نفسية بالنسبة للمصابين بسببها.

**تلوث الهواء الجوي:** يقصد به التكاليف التي يتحملها المجتمع لعلاج ما يترتب على تقديم خدمات النقل بسبب انبعاث الغازات ونواتج احتراق الوقود، أضف إلى ذلك انخفاض طاقاتهم الإنتاجية بسبب الأمراض الناتجة عن التلوث الجوي.

**التلوث السمعي:** يقصد به الضوضاء التي تنتج عن حركة المركبات العامة والخاصة.

### (ب) نشاط النقل البري بالسكك الحديدية : -14

تعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، لذلك تقوم أغلب الدول بإنشاء خطوط السكك الحديدية وتحديثها، ويدخل في ذلك المنشآت الثابتة من محطات وخطوط السكك والمركبات المتحركة (القاطرة و المقطورة)، ويتم هذا التحديث من أجل ملائمة الخطوط لسرعات أكبر وسهولة تحرك أكثر، والملاحظ في هذا النوع من النقل ضخامة الاستثمارات المطلوبة، إضافة إلى تكامل الاستثمارات فيها حيث أن شراء قطارات ذات سرعات عالية يحتم تجديد الخطوط الحديدية بما يتلائم والمعطيات الجديدة، إلى جانب أن معدل العائد للاستثمار في هذا القطاع منخفض .

**يتم نشاط النقل البري بالسكك الحديدية بوجود ثلاثة عناصر أساسية وهي:-**

**وسائل النقل (القطارات):** ويتكون من القاطرة التي تحتوي على محرك قوي يستطيع جر مجموعة من القاطرات التي تحمل الركاب أو البضائع أو كلاهما.

**المحطات:** وهي عبارة عن منشآت ثابتة تهدف إلى تجميع وتوزيع البضائع أو الركاب على الخطوط.

**السكك الحديدية :** وهي عبارة عن خط حركة وسير القطار، ويتكون من خطين حديديين مثبتين على خشبات عارضة موضوعة على أحجار صخرية بشكل متوازي، و يتباعد الخطان عن بعضهما إما ب 1435 ملم بالنسبة للخطوط العادية و 1055 ملم بالنسبة للخطوط الضيقة، كما أنها تحتوي على أنظمة الإشارات التي تسهل حركة القطارات عليها .

على عكس نشاطات النقل الأخرى، فإن شركات النقل بالسكك الحديدية تتحمل تكاليف تأسيس الخط الحديدي وتشغيله - وهنا نستثني النقل بالأنابيب أو على الخطوط الكهربائية- فشركات النقل الجوي والمائي (البحري والنهري) هي طبيعية ولا تحتاج إلى

14 - دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -الجلفة -2019-ص15.

إنشاء، أما المطارات والموانئ البحرية فتقوم في معظم الأحيان الحكومات بإنشائها وتطويرها وصيانتها، كذلك الأمر بالنسبة لإنشاء الطرق البرية وصيانتها، ومن هذا المنطلق فإن نشاط النقل بالسكك الحديدية يعتبر من النشاطات التي تتسم بارتفاع نسبة التكاليف الثابتة بغض النظر عن كمية السلع المنقولة أو عدد الركاب الذين يتم نقلهم.

وتقع أهمية النقل بالسكك الحديدية في أنها أحد العوامل المؤثرة في اختيار أماكن العمل والسكن، وفي اختيار أماكن تركز الصناعة ومواقع بناء وتخزين السلع، ذلك أنه كلما كانت تكلفة نقل المواد الأولية أو المنتج النهائي كبيرة كلما كان النقل أحد العوامل المهمة في قرارات اختيار مواقع الصناعة وبالعكس.

#### سوق خدمات النقل: 15-

يتميز سوق النقل بوجود العديد من وسائل النقل البديلة التي تعمل جنباً إلى جنب داخله، فنجد النقل البري (النقل عبر الطرقات و النقل بالسكك الحديدية)، النقل الجوي و النقل المائي (النقل النهري و البحري)، كما يوصف هذا السوق بأنه سوق مختلط يعمل داخله كل من شركات النقل الخاص والنقل العام والتي تتباين أهداف النشاط الاقتصادي الذي يقوم به كل نوع منها، وهنا تتولد المنافسة في سوق النقل حيث يمكن تقسيمها إلى أنواع هي :

1- **التنافس داخل القطاع:** هي المنافسة بين الشركات التي تتدرج تحت وسيلة نقل معينة، حيث تقوم عدة شركات عاملة بنفس الوسيلة بتقديم خدمات النقل داخل السوق من أجل جذب طالبي خدمات السفر ونقل البضائع، ولكي تتمكن هذه الشركات من جذب المزيد من طالبي هذه الخدمات فإنها تعمل على استثمار المزيد من المال والجهد لتحسين خدماتها وتخفيض تكلفة الخدمة.

2- **التنافس داخل السوق:** تتعدد وسائل النقل العامة داخل دائرة سوق النقل من سكك حديدية ونقل مائي إلى نقل على الطرق البرية ونقل جوي، وتنشأ المنافسة بين أي وسيلتين أو أكثر أو بينها جميعاً إذا كانت لها خطوط موازية تمتد بين المناطق أو المدن داخل إطار السوق، وتتأثر هذه المنافسة بخصائص كل وسيلة، فالوسيلة القادرة على ضمان خدمة كاملة وبأقل تكلفة هي التي سوف تكون أكثر تنافسية من غيرها، حيث نجد أن:-

**النقل البري عبر الطرقات:** يتميز بقدرته على زيادة مساحة السوق بسبب إمكانية وصولها إلى أماكن ومناطق ال تصل إليها وسائل أخرى، كما يتميز بانخفاض تكاليف التشغيل وخدمته الجاهزة.

**والنقل بالسكك الحديدية:** فيتميز بخصائص الخدمة الجيدة من حيث الراحة، الأمان، التكلفة المنخفضة للرحلات الطويلة، السرعة، نقل الكتل الضخمة والعدد الكبير من المسافرين في الرحلة الواحدة.

**والنقل البحري:** فيتميز بنقل الأحجام والكتل الكبيرة، نقل عدد كبير من المسافرين، وانخفاض تكلفة النقل.

**أما النقل الجوي:** يتميز بالسرعة الفائقة في النقل، مع نقل عدد كبير نسبياً من المسافرين، إلا إن له تكاليف كبيرة تنعكس في أسعار عالية بالمقارنة مع الوسائل الأخرى البديلة وبُعد المطارات عن المدن ومواقع العمل والإنتاج. وبالتالي فإن هذا النوع من المنافسة يؤدي إلى التطور في السرعة، زيادة وسائل الراحة، زيادة وسائل السلامة وانخفاض تكاليف النقل<sup>(16)</sup>. وتعتبر نوعية الخدمة من أهم العوامل في المنافسة بين وسائل النقل البديلة، حيث تتمثل أهم خصائص نوعية الخدمة في سلامة الوصول في الوقت المناسب، سهولة الشحن والتفريغ، السرعة، خدمة من الباب إلى الباب، تكرار خدمة الوسيلة، الأمان، درجة الراحة والسلامة من الخسائر .

**منافسة التأجير:** في هذا النوع تواجه وسائل النقل العاملة بصفة قانونية في سوق النقل حالتين من المنافسة هما:

- أ- المنافسة التي تنشأ نتيجة غزو السيارات الخاصة سوق النقل بطريقة غير قانونية، وهذا النوع من المنافسة ذو تأثير كبير وخطير على وسائل النقل العاملة بصفة قانونية في السوق.
- ب- المنافسة التي تنشأ نتيجة قيام الشاحنين بتسويق منتجاتهم بوسائل نقل يمتلكونها، ونتيجة قيام بعض المصانع والشركات والجامعات بشراء حافلات ركاب خاصة لنقل العمال من مناطق السكن إلى مواقع العمل والعكس.

(16) دراسة حبيطة على-أهمية دور النقل في التنمية الاقتصادية -الجلفة -2019 ص15..



## الفصل الثالث

### اثر توفر التمويل على تطوير الطرق بمصر

#### • تمهيد

تكس وازدحام وطرق متهاكة أزمة عانى منها الشعب المصري طويلا وعلى مدار 7 سنوات وتحديدا منذ 6 أغسطس 2014 أطلقت الدولة المصرية المشروع القومى للطرق بمراحله الثلاث لإنجاز أكبر عدد من مشروعات الطرق والكبارى الضخمة وخلال هذه السنوات شهد قطاع الطرق والكبارى التخطيط لتنفيذ المشروع القومى للطرق بإجمالى أطوال 7000 كم وبتكلفة استثمارية 313 مليار جنيه وقد قامت الدولة المصرية بتوفير السيولة المادية اللازمة لإنشاء وصيانة ورفع كفاءة الطرق سواء كانت فى صورة تعويضات تدفع لنزع الملكيات او سيولة مادية لتدبير المعدات اللازمة أو للتعاقد مع الشركات المنفزة أو تدبير المواد الخام اللازمة مع توفير الدعم الإدارى والسياسى والحكومى.

وقد قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما كالتالى:

#### المبحث الأول: وضع الطرق قبل عام 2014<sup>17</sup>

المبحث الثانى: أثر توفير التمويل ووضع الطرق بعد عام 2020 ويتضمن:

- 1- التعويضات التى تم إنفاقها.
- 2- أهم المشروعات التى تم تنفيذها.
- 3- الطرق الجديدة التى تم إنشاؤها لخدمة المدن السياحية.
- 4- الطرق التى تم صيانتها ورفع كفاءتها.
- 5- أهم المحاور والكبارى المخطط والجارى تنفيذها.
- 6- شبكة الطرق الرئيسية والمحلية التى تم تطويرها.

<sup>17</sup> - المصدر نشرة الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء 2014.

## المبحث الأول

## وضع وحالة الطرق في مصر قبل البدء في المشروع القومي للطرق عام 2014

جدول رقم (1) بيان بأطوال الطرق بجمهورية مصر العربية (كم) بعد إعادة المراجعة سنة 2014  
قبل البدء في المشروع القومي للطرق<sup>18</sup>

| السنة    | الطرق   | الهيئة العامة للطرق والكبارى | مديريات الطرق المحلية | هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة | الهيئة الهندسية للقنوات المسلحة | الإجمالي |
|----------|---------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------|----------|
| 2010     | مرصوف   | 23619                        | 40325.5               | --                               | ----                            | 63944.5  |
|          | ترايبية | --                           | 46880.7               | ----                             | ----                            | 46880.7  |
|          | إجمالي  | 23619                        | 87206.2               | --                               | ---                             | 110825.2 |
| 2011     | مرصوف   | 23619                        | 36073.9               | ---                              | ---                             | 59692.9  |
|          | ترايبية | --                           | 46832.6               | -----                            | ----                            | 46832.6  |
|          | إجمالي  | 23619                        | 82906.5               | -----                            | ---                             | 106525.5 |
| 2012     | مرصوف   | 23331                        | 40660.8               | ----                             | ---                             | 63991.8  |
|          | ترايبية | --                           | 46750.5               | ---                              | ----                            | 46750.5  |
|          | إجمالي  | 23331                        | 87411.3               | ---                              | ---                             | 110742.3 |
| 2013     | مرصوف   | 23331                        | 42377.2               | ---                              | ---                             | 65708.2  |
|          | ترايبية | --                           | 47512.9               | ---                              | ---                             | 47512.9  |
|          | إجمالي  | 23331                        | 89890.1               | ----                             | ---                             | 113221.1 |
| 2014     | مرصوف   | --                           | 43276.6               | ---                              | ---                             | 73946.6  |
|          | ترايبية | 23331                        | 48034.4               | ----                             | ---                             | 48034.4  |
|          | إجمالي  | 23331                        | 91311                 | ----                             | ---                             | 121981   |
| الإجمالي |         | 23331                        | 91311                 | ----                             | ---                             | 121981   |

(1) نشرة الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء 2014

## المبحث الثانى

## أثر توفر التمويل على تطوير الطرق فى مصر

## التعويضات التى تم إنفاقها من خلال المشروع القومي للطرق :-

يعتبر المشروع القومي للطرق (2030) فى مقدمة المشروعات القومية الكبرى التى تشارك فيها وزارة النقل المصرية بالتعاون مع جميع الجهات ذات الصلة بشكل فعال وأساسى، حيث تقوم الهيئة بالأعمال المساحية من حصر الأملاك المتداخلة لعدة طرق ومحاور وكذلك تقدير قيمة التعويضات العادلة بالإضافة لصرف قيمة هذه لتعويضات التى بلغت نحو 5 مليارات جنيه وفى التالى نرصد 6 معلومات عن المشروع القومي للطرق :-

أ- الطريق الإقليمى نسبة التنفيذ بلغت 90% بمحافظة القليوبية والشرقية والجيزة والمنوفية، وتم صرف تعويضات بمبلغ حوالى 2.5 مليار جنيه بنسبة صرف حوالى 84% من إجمالى التعويضات.

<sup>18</sup> - المصدر نشرة الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء حصر الطرق والكبارى 2014.

ب- محور روض الفرج يتم على مرحلتين الأولى من طريق مصر الاسكندرية الصحراوى وحتى الطريق الدائرى وتم صرف تعويضات هذه المرحلة بمبلغ قدره (1,5 مليار جنيه ) بنسبة 95 %.

ج- المرحلة الثانية من محور روض الفرج وتبدأ من الطريق الدائرى وحتى الخلفاوى شبرا مرورا بجزيرة الوراق وهى نهاية المشروع وتم صرف تعويضات لهذه المرحلة بحوالى نصف مليار جنيه.

د- محور 30 يونيو يتم تم تنفيذ 75% من المشروع، و صرف تعويضات بمبلغ حوالى 201 مليون جنيه بنسبة صرف نحو 40% من قيمة التعويضات.

هـ- مشروع طريق وادى النطرون العلمين بالتعاون مع الهيئة العامة للطرق والكبارى وتم التنفيذ بنسبة 50% و صرف تعويضات بمبلغ 21 مليون جنيه بنسبة صرف 18%.

و- مشروع طريق شبرا - بنها الحر، تم الانتهاء من المشروع وصرف تعويضات بمبلغ 693 مليون جنيه بنسبة صرف 73% من إجمالى العويضات التى قد تصل إلى مليار جنيه.

### أهم المشروعات التى تم تنفيذها الدولة فى قطاع الطرق بتكلفة حوالى 313 مليار جنيه:-

تكس وازدحام وطرق متهاكة أزمة عانى منها الشعب المصري طويلا وعلى مدار 7 سنوات وتحديدا منذ 6 أغسطس 2014 أطلقت الدولة المصرية المشروع القومى للطرق بمراحله الثلاث لإنجاز أكبر عدد من مشروعات الطرق والكبارى الضخمة وخلال هذه السنوات شهد قطاع الطرق والكبارى التخطيط لتنفيذ المشروع القومى للطرق بإجمالى أطوال 7000 كم وبتكلفة استثمارية 313 مليار جنيه ، استحوذت شبكة الطرق القومية الجديدة على النصيب الأكبر من حجم الأعمال الاستثمارية بإجمالى 175 مليار جنيه، فيما بلغ حجم الاستثمارات بمشروعات محاور الكبارى على النيل والبالغة 21 كوبرى جديدا نحو 30 مليار جنيه، وقامت الدولة بإنشاء ما يقرب من 600 كوبرى ونفق أعلى مزلقانات السكك الحديدية على مستوى الدولة بتكلفة بلغت 85 مليار جنيه، كما تم تنفيذ مشروعات ضخمة لتطوير وصيانة ورفع كفاءة 5000 كم من شبكة الطرق القديمة بلغت 15 مليار جنيه، والتخطيط لتنفيذ المشروع القومى للطرق بإجمالى أطوال 7000 كم بتكلفة 175 مليار جنيه، وبلغ إجمالى الأطوال المنفذة بالمرحلتين الأولى والثانية من الشبكة القومية الجديدة للطرق 4500 كيلومترومن أهمها الآتى:

### الطرق الجديدة التى نفذتها الدولة لخدمة المدن السياحية:-<sup>19</sup>

تم تنفيذ طرق تخدم المدن السياحية وتختصر الرحلات إليها إلى النصف تقريبا كآلاتى:-

أ- محور " روض الفرج- الضبعة" الذى تنفذه الدولة لربط القاهرة بالساحلى الشمالى واختصار المسافة من القاهرة حتى الضبعة إلى ساعتين، حيث يضم كوبرى تحيا مصر المعلق الذى يعتبر أضخم كوبرى معلق فى العالم، ويبدأ من ميدان

<sup>19</sup> - التقرير السنوى للهيئة العامة للطرق والكبارى 2020.

الخلفاوى على كورنيش النيل ويتقاطع خلال مساره مع طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي بالكيلو 39 والدائرى الإقليمى وصولاً إلى الضبعة ليمتد إلى مطروح والسلوم باجمالى 600 كم.

ب- نفذت الدولة طريق "وادي النطرون - العلمين" بطول 135 كم لىخدم مدن الساحل الشمالىبتكلفة حوالى 1.920 مليار جنيه.

ج- طريق شرم الشيخ الجديد "عيون موسى - شرم الشيخ" بطول 342 كم الذى اختصر المسافة من القاهرة إلى شرم الشيخ حوالى 100 كم، حيث كان لا بديل أمام المسافرين سوى طريق شرم الشيخ القديم البالغ طوله 540 كم، ومسار الطريق الجديد يختلف عن المسار الحالي له، واختصر زمن الرحلة من القاهرة إلى شرم الشيخ لتصل إلى 4 ساعات تقريبا.

د- طريق نفق الشهيد أحمد حمدي- النقب الممتد بطول 231 كم وبتكلفة بلغت نحو 3.2 مليار جنيه يخدم مدن جنوب سيناء.

هـ- محور 30 يونيو الذى نفذته الدولة يربط القاهرة بمحافظات السويس والإسماعيلية وبورسعيد بطول 210 كم، وهو يضم قطاع بطول 95 كم حر مزدوج بدون تقاطعات مرورية، ويتكون من 5 حارات مرورية في كل اتجاه بجانب حارتان للنقل الثقيل و3 حارات للمركبات، ويختصر الوقت من القاهرة إلى بورسعيد لتصبح 75 دقيقة وهو يعنى اختصار إلى النصف تقريبا.

#### بعض الطرق التى تم صيانتها ورفع كفاءتها: <sup>20</sup>

- 1- تطوير وتوسعة طريق وادي النطرون - العلمين بطول 135 كيلو متر وبتكلفة 1.920 مليار جنيه.
- 2- إنشاء المرحلة الأولى من الطريق الدائرى الأوسطى بطول 22 كيلو متر وتكلفة 536 مليون جنيه وازدواج طريق نفق أحمد حمدي - الشط - عيون موسى بطول 33 كيلو متر وتكلفة 128 مليون جنيه
- 3- ازدواج طريق الصعيد - البحر الأحمر بطول 180 كيلو متر وتكلفة 848 مليون جنيه
- 4- طريق قنا - سفاجا بطول 120 كيلومتر وتكلفة 448 مليون جنيه.
- 5- ازدواج المرحلة الأولى من طريق الشيخ فضل - رأس غارب بطول 90 كيلومتر وتكلفة 317 مليون جنيه وإستكمال إنشاء الطريق بطول 55 كيلو متر وتكلفة 585 مليون جنيه وكذلك
- 6- تطوير طريق القاهرة - السويس فى المسافة من الطريق الدائرى الإقليمى وحتى السويس بطول 70 كم وتحويله لطريق حر بدون تقاطعات مرورية بتكلفة 1.185 مليار جنيه
- 7- إنشاء طريق شبرا - بنها الحر بطول 40 كم وتكلفة 3.5 مليار جنيه
- 8- إنشاء طريق الفرازة - عين دالة بطول 87 كم وتكلفة 423 مليون جنيه
- 9- إنشاء القوس الشمالى من الطريق الدائرى الإقليمى (بلبيس - بنها - طريق إسكندرية الصحراوي) بطول 90 كم وتكلفة 8.2 مليار جنيه.
- 10- إنشاء طريق العين السخنة - الجلالة لخدمة المناطق السياحية بطول 82 كم وبتكلفة 3 مليار جم.

<sup>20</sup> - التقرير السنوى للهيئة العامة للطرق والكبارى 2020.

وحاليا تعمل الدولة فى المرحلة الثالثة بطول 1300 كيلو متر أخرى ومخطط تنفيذ 1200 كيلو متر أخرى فور الانتهاء من تنفيذ المرحلة الثالثة، لتصبح إجمالى أطوال شبكة الطرق السريعة والرئيسية 30.5 ألف كلم بعدما كانت 23.5 ألف كلم فى يونيو 2014

### أهم المحاور والكبارى المخطط والجارى تنفيذها لربط شرق وغرب النيل:-<sup>21</sup>

شرعت الدولة خلال السنوات الـ 5 الأخيرة فى تنفيذ خطة لتقليل المسافات البينية بين محاور النيل لتصل إلى 25 كيلومتر بدلا من 100 كيلو متر لتسهيل الحركة وخدمة المشروعات التنموية والمجتمعات العمرانية الجديدة، على أن يكون المحور عرضى متكامل يربط بين شبكة الطرق شرق وغرب النيل حتى يتسنى ربط المشروعات التنموية فى الصحراء الغربية بالمشروعات التى يتم تنفيذها فى الصحراء الشرقية وربطها بالموانئ والمناطق الصناعية. وقد خططت الدولة فى 2014 لإنشاء عدد (22) محور جديداً على النيل لتضيف لشبكة الطرق ما يقرب من 342 كم جديدة وبتكلفة إجمالية 34 مليار جنيه وبنسبة تصل إلى 55% من الكبارى القائمة على النيل منذ بدء إنشائها والبالغة 38 كوبرى ليصل إجمالى الكبارى والمحاور على النيل 60 كوبرى ومحور كالآتى:-

- تم تنفيذ (11) محوراً بتكلفة 14 مليار جنيه ( طلخا - بنها - الخطاطبة - تحيا مصر « محور روض الفرج » - بنى مزار - طما - جرجا - عدلى منصور - سمالوط - قوص - كلابشة ) .
- وجرى العمل فى تنفيذ (7) محاور ( حلوان - ديروط - دراو - بديل خزان أسوان - الفشن -ش أبو تيج -عمروس ) بتكلفة 13 مليار جنيه.
- وجرى العمل فى تنفيذ عدد(4) محاور أخرى جديدة على النيل (شمال الأقصر - منفوط - شبراخيت - سمند) بتكلفة تقديرية 7 مليار جنيه بالإضافة إلى إستكمال المرحلة النهائية من محاور ( طما - جرجا ) .

### الكبارى العلوية:-

تم التخطيط لإنشاء حوالي (1000) كوبرى ونفق فوق مزلقانات السكك الحديدية وعند تقاطعات الطرق الرئيسية بإجمالى تكلفة (140) مليار جنيه، وتم تنفيذ (756) كوبرى ونفق بإجمالى تكلفة (105) مليار جنيه، تم الإنتهاء من 156 كوبرى / ونفق خلال عام 2020 .

من أهمها ( كوبرى دكرنس - كوبرى المديرية أعلى مزلقان السكة الحديد ببنى سويف - كوبرى قلما على طريق الإسكندرية الزراعي - كوبرى تقاطع طريق الصعيد الصحراوي الغربي مع طريق الفيوم - عدد 26 كوبرى بمنطقة شرق القاهرة - عدد 8 كبارى على محور الفريق العصار - 14 كوبرى على محور المحمودية .

<sup>21</sup> - التقرير السنوى للهيئة العامة للطرق والكبارى 2020.

**وجاري تنفيذ ما يقرب من (211) كوبرى ونفق بإجمالى تكلفة (30) مليار جنيه ومن أهمها ( 15 كوبرى أعلى مزلقانات السكة الحديدية - عدد 10 كبارى علوية جديدة على طريق القاهرة / الإسكندرية الزراعى - كوبرى أعلى مفيض توشكى - كوبرى تقاطع وصلة الذراع البحرى مع الطريق الدولى الساحلي ( كم 21 ) - توسيع كبارى وصلة الكافورى ووصلة الذراع البحرى وإنشاء دوران للخلف فى إتجاه الإسكندرية .**

**ومن المخطط تنفيذ عدد (18) كوبرى أعلى مزلقانات السكك الحديدية وعدد 15 كوبرى أعلى الرياح البحري بتكلفة اجمالية 5 مليار جنيه .**

### شبكة الطرق الرئيسية:-<sup>22</sup>

بخصوص شبكة الطرق الرئيسية، فتم التخطيط لتنفيذ عدد (340) مشروع لتطوير ورفع كفاءة طرق وإنشاء طرق جديدة بأطوال 9000 كم بإجمالى تكلفة (107,7) مليار جنيه من إجمالى 9600 كم تحتاج إلى تطوير ورفع كفاءة .

تم تنفيذ عدد (190) مشروع بإجمالى أطوال (5000) كم وبإجمالى تكلفة (15) مليار جنيه، وآخرها تطوير وإزدواج طريق المنصورة / مدخل كوبرى طلخا بطول 10 كم وتكلفة 90 مليون جنيه وتطوير طريق الكافورى / برج العرب / سيدي كريب بطول 28,5 كم وتكلفة 705 مليون جنيه ورصف طريق سعال / كاترين بطول 65 كم وتكلفة 315 مليون جنيه ورصف طريق دهب / نوبيع ( المرحلتين 1، 2 ) بطول 50 كم بتكلفة 100 مليون جنيه .

وجاري العمل فى تنفيذ عدد (125) مشروع بأطوال (2500) كم وبتكلفة (27) مليار جنيه ومن أهمها (تطوير الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى بطول 106 كم بتكلفة 8 مليار جنيه وإنشاء طريق شرق الرياح التوفيقي ( المرحلة الأولى من بنها حتى ميت غمر ) بطول 30 كم وتكلفة 4,3 مليار جنيه وتطوير وإزدواج الطريق من مدخل طلخا حتى كوبرى شربين بطول 12 كم وتكلفة 398 مليون جنيه وإنشاء طريق الزقازيق / السنبلوين الجديد بطول 37 كم بتكلفة 800 مليون جنيه وتطوير وإزدواج طريق كفر الشيخ / دسوق ( المرحلة الأولى ) بطول 10 كم وتكلفة 1 مليار جنيه وتطوير ورفع كفاءة طريق الباجور - القناطر الخيرية بطول 45 كم وتكلفة 161 مليون جنيه .

ومن المخطط بدء تنفيذ عدد 25 مشروعا لتطوير وصيانة ورفع كفاءة طرق وإنشاء طرق جديدة بإجمالى أطوال 1500 كم بتكلفة تقديرية 65,7 مليار جنيه، ومن أهمها: مشروعات التطوير و رفع الكفاءة (إستكمال تطوير طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعى بتكلفة 4 مليار جنيه - إزدواج الطريق الصحراوى الشرقى من حلوان حتى أسيوط الجديدة بطول 230 كم وتكلفة 1,2 مليار جنيه -إزدواج الطريق الزراعى الغربى من المنيا حتى قنا بطول 340 كم وتكلفة 3 مليار جنيه - تطوير طريق شبين - طنطا - كفر الشيخ - بلطيم بطول 127 كم وتكلفة 2 مليار جنيه .- تطوير طريق طنطا - المحلة - المنصورة - دمياط الغربى بطول 122 كم وتكلفة 750 مليون جنيه - تطوير طريق بنها - زفتى - المحلة - المنصورة ( غرب النيل ) بطول 80 كم وتكلفة 215 مليون جنيه .

<sup>22</sup> - التقرير السنوى للهيئة العامة للطرق والكبارى 2020.

وتتضمن مشروعات إنشاء طرق جديدة (إنشاء محور النوبارية بطول 203 كم وتكلفة 20 مليار جنيه وإنشاء محور أنفاق 3 يوليو - المنصورة - المحلة - كفر الشيخ بطول 150 كم وتكلفة 10 مليار جنيه وإستكمال تطوير طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعى بتكلفة 4 مليار جنيه وإنشاء طريق بديل لهضبة السلوم بطول 31 كم بتكلفة 1,2 مليار جنيه .

### الطرق المحلية: -23

تم إطلاق المشروع القومى لرصف وصيانة ورفع كفاءة الطرق المحلية داخل المحافظات تحت إشراف الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى، وجاري العمل فى المرحلة الأولى من المشروع فى نطاق (12) محافظة بعدد (197) مشروع بإجمالى أطوال 828 كم بتكلفة (2) مليار جنيه .

تم الانتهاء من تنفيذ 45 مشروع بتكلفة 300 مليون جنيه، وتم إطلاق المرحلة الثانية للمشروع القومى لرصف الطرق المحلية داخل المحافظات بتكلفة 5,3 مليار جنيه وتم توقيع بروتوكول بين الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى مع عدد 3 محافظات لقيام الهيئة بطرح وإسناد والإشراف على تنفيذ مشروعات وهي: محافظة المنوفية ( المرحلة الثانية ) بعدد 78 مشروع بإجمالى تكلفة 153,4 مليون جنيه، ومحافظة الفيوم ( المرحلة الثانية ) بعدد 47 مشروع بإجمالى تكلفة 216,98 مليون جنيه، ومحافظة أسيوط بعدد 10 مشروعات بإجمالى تكلفة 271,4 مليون جنيه .

### المشروع القومي للطرق وشكل خريطة المحافظات في مصر؟

نفذت الدولة المصرية على مدار السنوات الماضية، خطة كبرى لتطوير شبكة الطرق في مختلف ربوع مصر، وشهدت السنوات الـ 5 الماضية شروع الدولة فى تنفيذ شبكة طرق جديدة بأطوال 7 آلاف كيلو متر بتكلفة إجمالية تصل إلى 175 مليار جنيه، حيث انتهت الدولة فعلياً من تنفيذ حوالى 5 آلاف كيلو متر طرق جديدة نفذتها وزارات الدفاع والنقل والإسكان، فيما تواصل تنفيذ حالياً الفين كيلو متر طرق جديدة، فى الوقت الذى كانت تبلغ فيه إجمالى أطوال شبكة الطرق قبل 2014 حوالى 24 ألف كيلو متر نفذتها الدولة على مدار تاريخها المعاصر .

ورفع كفاءة وتطوير الطرق الرئيسية بين المحافظات بإجمالى أطوال 5000 كم وبتكلفة 15 مليار جنيه، كما بدأت الدولة فى تنفيذ خطة متكاملة لرفع كفاءة وتطوير الطرق الداخلية بالمحافظات باستخدام التقنيات الحديثة لإعادة تدوير الأسفلت والصديقة للبيئة بتكلفة تقديرية 10 مليار جنيه، وتم البدء فى تنفيذ المرحلة الأولى منها داخل 12 محافظة بتكلفة تقديرية 2 مليار جنيه. حيث شهدت مصر نهضة على مستوى البناء لكافة الطرق والكبارى، استطاعت أن تغير شكل الخريطة المصرية. وساهم تطوير شبكة الطرق فى تحقيق التنمية بمعدلات عالية على الأراضى المصرية، حيث ساهمت عمليات التطوير فى إحداث نهضة تنموية كبيرة وجذب مزيد من المستثمرين وتشجيع جذب الاستثمارات الخارجية، كما حصلت تلك المشاريع على إشارات من كبار الاقتصاديين العالميين، لما تسهم به فى التنمية.

- 1- تم التخطيط لتنفيذ مشروعات الطرق والكبارى بإجمالى (1769) مشروع وإجمالى تكلفة (464) مليار جنيه حتى عام 2024 و تم الإنتهاء من تنفيذ (1052) مشروع بإجمالى تكلفة (254,3) مليار جنيه وجارى تنفيذ (642) مشروع بإجمالى تكلفة (114) مليار جنيه ، ومخطط بدء تنفيذ ( 75 ) مشروع بتكلفة (95,7) مليار جنيه حتى 2024 .
- 2- ويشمل المشروع القومي للطرق 7000 كم / بتكلفة 175 مليار جنيه ومحاور النيل 22 محور / بتكلفة 34 مليار جنيه والطرق الرئيسية 9000 كم / بتكلفة 107,7 مليار جنيه والكبارى العلوية والأنفاق 1000 كوبرى ونفق / بتكلفة 140 مليار جنيه والطرق المحلية داخل المحافظات 7,3 مليار جنيه
- 3- بالنسبة للمشروع القومي للطرق، فتم التخطيط لتنفيذ المشروع القومي للطرق بعدد (75) مشروع بأطوال (7000) كم وبتكلفة (175) مليار جنيه، وتم الإنتهاء من تنفيذ (50) مشروع بأطوال (4800) كم وبتكلفة (120) مليار جنيه .
- 4- تطوير طريق الصعيد - البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا ) بطول 180 كيلومتر وتكلفة مليار جنيه وتطوير طريق وادي النطرون - العلمين بطول 135 كم وتكلفة 192 مليون جنيه و إنشاء طريق شبرا - بنها الحر بطول 40 كم وتكلفة 3,5 مليار جنيه وإنشاء القوس الشمالى من الطريق الدائرى الإقليمى بطول 90 كم وتكلفة 8 مليار جنيه وأيضاً إنشاء طريق الجلالة بطول 82 كم وتكلفة 4,5 مليار جنيه وتطوير طريق النفق - شرم الشيخ بطول 350 كم وتكلفة 3,2 مليار جنيه .
- 5- تم تطوير الطريق من نفق الشهيد أحمد حمدي إلي الكم 109 طريق السويس بطول 24 كم وتكلفة 870 مليون جنيه وإنشاء طريق الخدمة بطريق القاهرة - السويس من الطريق الدائرى الإقليمى حتى الطريق الدائرى بطول 37 كم وتكلفة 930 مليون جنيه .
- 6- وجارى العمل حالياً في (12) مشروع بإجمالى أطوال (1400) كم وإجمالى تكلفة (37) مليار جنيه ومن أهمها تطوير طريق الصعيد الصحراوي الغربى فى المسافة من القاهرة حتى ديروط بطول 282 كم بتكلفة إجمالية 8 مليار جنيه وتطوير وإزدواج طريق سفاجا - القصير - مرسى علم بطول 200 كم بتكلفة 1,738 مليار جنيه وإزدواج طريق أسبوط - سوهاج شرق النيل بطول 145 كم وتكلفة 1,35 مليار جنيه وتطوير وإزدواج طريق 6 أكتوبر - الواحات بطول 283 كم بتكلفة 2,2 مليار جنيه وإنشاء الطريق الدائرى الأوسطى بطول 156 كم وتكلفة 5 مليار جنيه وتطوير طريق السويس / الإسماعيلية ( المعاهدة ) بطول 80 كم وتكلفة 1,5 مليار جنيه وتطوير طريق المنصورة - جمصة بطول 50 كم وتكلفة 1 مليار جنيه . وتطوير باقى قطاعات طريق الصعيد الصحراوى الغربى بإجمالى أطوال (800) كم بتكلفة (18) مليار جنيه وامتداده إلي أرقين كجزء رئيسى من الطريق الدولى القاهرة / كيب تاون ليصل إجمالى أطوال شبكة الطرق السريعة والرئيسية إلى 30,5 ألف كيلومتر بعد أن كانت 23,5 ألف كم .

#### المشروع القومى للطرق ووضع مصر فى مؤشر جودة الطرق عالمياً: 24

شهد قطاع الطرق فى مصر طفرة غير عادية بفضل المشروع القومى للطرق الذى انعكست على انخفاض معدلات حوادث الطرق بنسبة تصل إلى 41% عن السابق، وكذلك انخفاض أعداد الوفيات والإصابات جراء حوادث الطرق بنسبة تخطت الـ 50%، كما تقدم ترتيب مصر فى الترتيب العالمى لمؤشر جودة الطرق إلى المركز 28 عالمياً فى 2019 متقدمة 90 مركزاً

24 - التقرير السنوى للهيئة العامة للطرق والكبارى 2020.



مقارنة بما مقارنة بالمركز 45 عام 2018، والمركز 75 عام 2017، والمركز 107 عام 2016، والمركز 110 عام 2015،  
والمركز 118 عام 2014، وذلك وفقاً لتقارير التنافسية العالمية

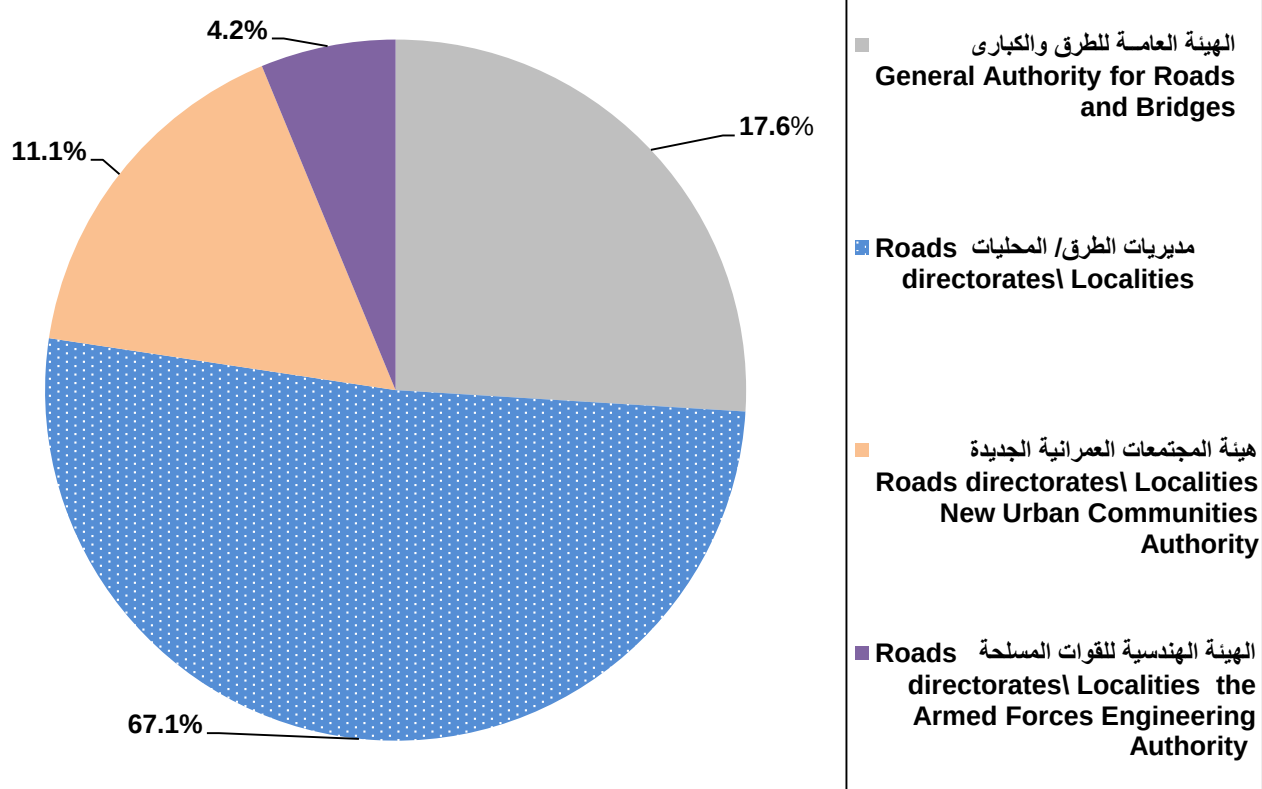
**بيان بأطوال الطرق بجمهورية مصر العربية (كم) بعد إعادة المراجعة سنة 2020**  
**بعد ست سنوات من البدء في المشروع القومي للطرق**

| السنة | الطرق  | الهيئة العامة للطرق والكبارى | مديريات الطرق المحلية | هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة | الهيئة الهندسية للقوات المسلحة | الإجمالى  |
|-------|--------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------|
| 2015  | مرصوف  | 23331                        | 44907.5               | 7798                             | ----                           | 76036.5   |
|       | ترابية | --                           | 48176.4               | ----                             | ----                           | 48176.4   |
|       | إجمالى | 23331                        | 93083.9               | 7798                             | ---                            | 124212.9  |
| 2016  | مرصوف  | 25469.7                      | 44636                 | 8448                             | ---                            | 78553.7   |
|       | ترابية | --                           | 48863.4               | -----                            | ----                           | 48863.4   |
|       | إجمالى | 25469.7                      | 93499.4               | 8448                             | ---                            | 127417.1  |
| 2017  | مرصوف  | 25494                        | 45424.1               | 9213                             | ---                            | 80131.1   |
|       | ترابية | --                           | 47484.6               | ---                              | ----                           | 47484.6   |
|       | إجمالى | 25494                        | 92908.7               | 9213                             | ---                            | 127615.7  |
| 2018  | مرصوف  | 26279.9                      | 46577.6               | 10065                            | ---                            | 82922.5   |
|       | ترابية | --                           | 47341.9               | ---                              | ---                            | 47341.9   |
|       | إجمالى | 26279.9                      | 93919.5               | 10065                            | ---                            | 130264.4  |
| 2019  | مرصوف  | 26429.9                      | 48748.7               | 14776.5                          | ---                            | 89955.1   |
|       | ترابية | --                           | 47809.6               | ----                             | ---                            | 47809.6   |
|       | إجمالى | 26429.9                      | 96558.3               | 14776.5                          | ---                            | 137764.7  |
| 2020  | مرصوف  | 26429.9                      | 52173.34              | 16648.9                          | 6323.8                         | 101575.94 |
|       | ترابية | --                           | 48475.82              | --                               | --                             | 48475.8   |
|       | إجمالى | 26429.9                      | 100649.16             | 16648.9                          | 6323.8                         | 150051.76 |

ملحوظة: بدأ اصدار النشرة من عام 2012

**التوزيع النسبي لإجمالي أطوال شبكة الطرق (المرصوفة والترايبية) على مستوى الجمهورية (كم) بعد إعادة المراجعة في 2020/ 6/30<sup>25</sup>**

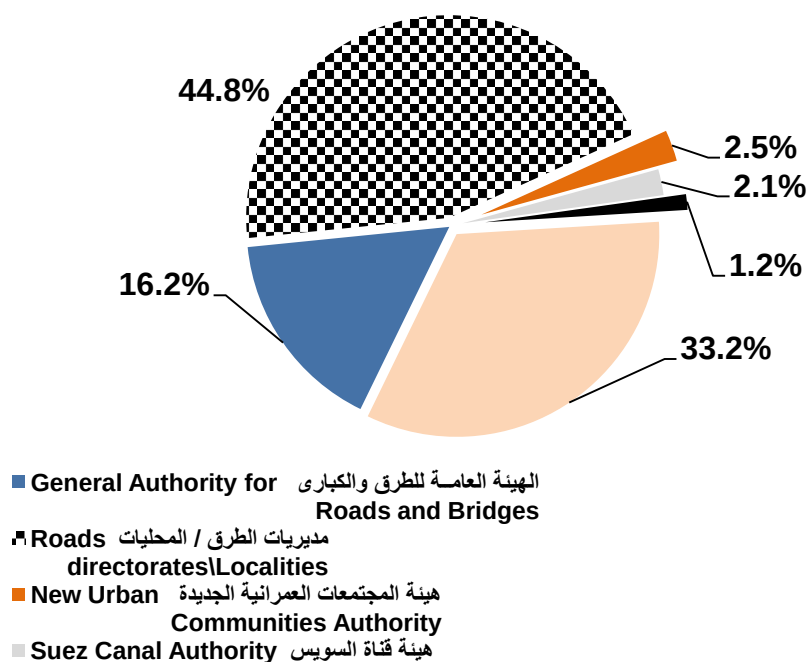
| الجهة            | الهيئة العامة للطرق والكبارى | مديريات الطرق بالمحليات |          | هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة | الهيئة الهندسية للقوات المسلحة | الإجمالي  |
|------------------|------------------------------|-------------------------|----------|----------------------------------|--------------------------------|-----------|
|                  |                              | مرصوفة                  | ترايبية  |                                  |                                |           |
| البيان           | 26429.9                      | 52173.34                | 48475.82 | 16648.96                         | 6323.84                        | 150051.86 |
| النسبة الإجمالية | %17.5                        | %34.8                   | %32.3    | %11.1                            | %4.2                           | %100.00   |



<sup>25</sup> - نشرة الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء حصر الطرق والكبارى 2020.

## التوزيع النسبي لإجمالي أعداد الأنفاق على مستوى الجمهورية في 2020 / 6/30 <sup>26</sup>

| الجهة    | الهيئة العامة للطرق والكبارى | مديريات الطرق بالمحليات | هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة | هيئة قناة السويس | الهيئة القومية للأنفاق | الهيئة الهندسية للقوات المسلحة | الإجمالي |
|----------|------------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------------|------------------------|--------------------------------|----------|
| البيان   |                              |                         |                                  |                  |                        |                                |          |
| الإجمالي | 39                           | 108                     | 6                                | 5                | 3                      | 80                             | 241      |
| النسبة   | %16.2                        | %44.8                   | %2.5                             | %2.1             | %1.2                   | %33.2                          | %100     |



التوزيع النسبي أعداد الأنفاق على مستوى الجمهورية حتى 2020/6/30

Relative distribution of the number of tunnels at the level of the Republic until 30/6/2020

<sup>26</sup> نشرة الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حصر الطرق والكبارى 2020.

إجمالي أطوال الطرق المنشأة والمصانة (رفع كفاءتها) التابعة لمديريات الطرق / المحافظات على مستوىالجمهورية حتى 6/30 سنة 2020<sup>27</sup>

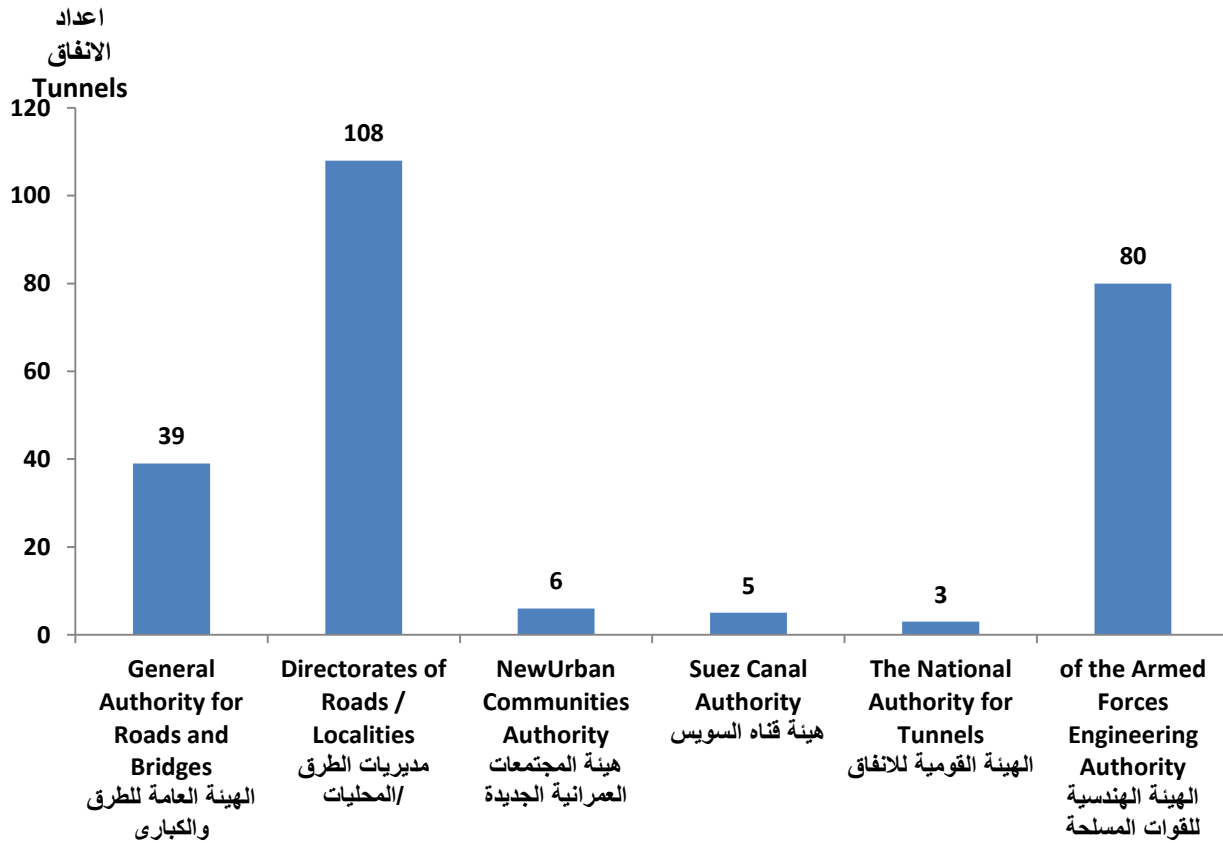
| المحافظة      | طرق تم إنشاؤها وإكمالها (كم) | طرق تم صيانتها ورفع كفاءتها (كم) |
|---------------|------------------------------|----------------------------------|
| الإجمالي      | 793.33                       | 1159.81                          |
| القاهرة       | 16                           | 35                               |
| الإسكندرية    | 41.58                        | 65                               |
| بورسعيد       | 2.5                          | 8.5                              |
| السويس        | 2.25                         | 26                               |
| دمياط         | --                           | 52.4                             |
| الدقهلية      | 21.8                         | 43                               |
| الشرقية       | 71.5                         | 20                               |
| القليوبية     | --                           | 71.9                             |
| كفر الشيخ     | --                           | 90                               |
| الغربية       | --                           | 20                               |
| المنوفية      | 105.7                        | 34.3                             |
| البحيرة       | --                           | 18                               |
| الاسماعيلية   | 17.3                         | 37.7                             |
| الجيزة        | 18.8                         | --                               |
| بنى سويف      | 40.41                        | 47.9                             |
| الفيوم        | 2.3                          | 23.3                             |
| المنيا        | 9.9                          | 70.1                             |
| أسيوط         | 18.64                        | 61.6                             |
| سوهاج         | --                           | 235.75                           |
| قنا           | 98                           | 14.7                             |
| أسوان         | 43                           | --                               |
| الأقصر        | 6                            | 36.3                             |
| الوادى الجديد | --                           | --                               |
| البحر الأحمر  | 129.22                       | 94.46                            |
| مطروح         | 100                          | 30                               |
| شمال سيناء    | 32.3                         | --                               |
| جنوب سيناء    | 16.13                        | 14.9                             |

<sup>27</sup> نشرة الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حصر الطرق والكبارى 2020.

## إجمالي أعداد الانفاق على مستوى الجمهورية طبقاً للجهاز المنفذ لها

على مستوى الجمهورية حتى 6/30 سنة 2020<sup>28</sup>

| البيان         | الهيئة العامة للطرق والكبارى | مديريات الطرق والمحليات | هيئة المجتمعات العمرانية | هيئة قناة السويس | الهيئة القومية للانفاق | الهيئة الهندسية ق.م |
|----------------|------------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------|------------------------|---------------------|
| الإجمالي       | 39                           | 108                     | 6                        | 5                | 3                      | 80                  |
| النسبة المئوية | 16.2%                        | 44.8%                   | 2.5%                     | 2.1%             | 1.2%                   | 33.2%               |
| الإجمالي العام | 241                          |                         |                          |                  |                        |                     |

<sup>28</sup> نشرة الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء حصر الطرق والكبارى 2020.

## نتائج البحث والمستخلصة من الدراسة النظرية والميدانية:-

- 1- يتم الآن تنفيذ المشروعات بتكلفة معقولة وبأعلى جودة وفي أقل وقت وبأيادي مهندسين مصريين ويتم تطبيق المعايير والمواصفات الدولية التي تم تحديثها في 2015 سواء في الإنشاء والبناء سواء مبانى أو طرق.
- 2- طول شبكة الطرق القومية في مصر حتى 2014 كان 20 ألف كيلو متر، و تم إضافة 5 آلاف كيلو متر للشبكة، وإنشاء ما يقرب من 21 محورًا مروريًا على النيل لحل المشكلات المرورية الكبيرة على الطرق السريعة، مما أدى إلى حدوث طفرة كبيرة بها، وتم الدفع بوسائل نقل جديدة ومختلفة خلال الـ 7 سنوات الماضية لإنشاء الكباري العلوية لإلغاء التقاطعات الرئيسية على شبكة الطرق وتقاطعاتها مع خطوط السكك الحديدية وإنشاء طرق خدمة لشاحنات النقل الثقيل ( رصف خرساني ) لتقليل الحوادث والآثار التدميرية للأحمال العالية.
- 3- كانت تحتل مصر المركز 118 في الترتيب العالمي لجودة الطرق على مستوى العالم، فى مؤشر التنافسية الدولية في مجال جودة الطرق، حيث قفزت مصر نحو 90 مركزاً لتصل إلى المركز 28 على مستوى العالم أجمع ، وقد ساهم تطور قطاع الطرق في خفض معدل وفيات حوادث الطرق بنسبة 44% خلال عام 2019/2020 .
- 4- أن المشروع القومى للطرق يتصدر المشهد الاقتصادى، وتعد واحدة من أهم مقدرات الاقتصاد المصرى، وله مردود مباشر على الاقتصاد، حيث 5 مليون عامل يستفيدون من المشروعات القومية، وشركات عملاقة في هذا المجال تؤهل مصر للريادة، ومردود اقتصادى على المواطن، كما أنه توفير في العملة الصعبة وانخفاض مستويات التلوث، مما ينعكس على الاقتصاد الوطنى والصحة العامة، وانخفاض الحوادث بنسبة 44 %، وانخفاض القتلى والجرحى بنسبة 50 %.
- 5- الخروج من الوادي الضيق".. شعار رفعتة الدولة المصرية في تطوير شبكة الطرق والكباري ربط المراكز الحضرية بمراكز النشاط الاقتصادي والإنتاجي والعمل على الخروج من الوادي الضيق وتعمير مناطق جديدة غير مأهولة بهدف الربط مع مخططات التنمية الشاملة بكافة قطاعات الدولة (الزراعية - الصناعية - السياحية) وإنشاء محاور عرضية جديدة على النيل من منظور تنموي شامل وليس مجرد الربط بين ضفتي النيل وتقليل المسافات البينية بين المحاور إلي 25 كم .

## الخلاصة والتوصيات:-

- 1- ضرورة تشغيل شركات للإدارة تتولى الطرق وتحسين المدفوعات وأعمال الصيانة الموسمية، ليتم تدارك أي مشكلات في الطريق قبل تفاقمها، مثل ما هو متبع في كل دول العالم، موضحاً أنه يمثل من 10 إلى 15 % من كلفة لمشروعات إنشاء الإنشاء مما يطول العمر الافتراضى.
- 2- المراقبة الجيدة وتطبيق القانون ومواجهة أى تعديات على الطرق بكل حسم مع التوسع فى الوسائل افلكترونية والذكية لإدارة ومراقبة الحركة على الطرق.
- 3- ضرورة الإهتمام بأعمال الصيانة الدورية للطرق والتوسع فى تطبيقات الصيانة الذاتية والحديثة مثل غعادة التدوير والتغطية السطحية وذلك للمحافظة على الثروة المعدنية والمحجرية وخفض التكاليف والمحافظة على البيئة.
- 4- إن النقل المستدام هو مفهوم نابع من التنمية المستدامة ولا بد أن يسمح بوصولية وتلاقي احتياجات الأفراد والشركات والمجتمع بشكل آمن وبطريقة تتفق مع صحة الإنسان والبيئة وتعزيز المساواة داخله وبين الأجيال المتعاقبة.
- 5- لابد من تقديم خدمات النقل بأسعار معقولة وأن يعمل بنزاهة وكفاءة وأن يقدم خيارات كثيرة تكمن في اختيار وسيلة النقل المناسبة وان يدعم الاقتصاد المنافس والتنمية الإقليمية المتوازنة.
- 6- عند التطوير لابد من مراعاة العمل على الحد من الانبعاثات والنفايات الضارة والتي تحد من قدرة الكوكب على استيعابها وان يستخدم الموارد المتجددة بمعدلات إنتاجها أو أقل وان يستخدم الموارد غير المتجددة بمعدلات تنمية بدائل الطاقة المتجددة أو أقل مع تقليل الأثر على استخدام الأراضي وإصدار الضوضاء.
- 7- مراعاة عامل الأمان على الطرق ووضع العلامات الإرشادية وإستخدام النظم الحديثة لمراقبة وإدارة الحركة على الطرق وذلك للحد من الحوادث وزيادة عوامل الأمان.

## الخاتمة

يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تولي إليها الدول المتقدمة اهتماما خاصا، لما له من نتائج على الرفاه الاقتصادي والاجتماعي لشعوبها، وهو يدعم العلاقات بين الشعوب ويقارب بينها ويزيد من تبادلاتها التجارية من جهة، ويؤثر على كل القطاعات الأخرى من جهة أخرى، ففي الصناعة يعمل على إمداد مراكز التصنيع بالمواد الأولية واليد العاملة في جانب الإنتاج، ويعمل على توزيع المنتجات إلى مختلف الأسواق التجارية في جانب التوزيع. ويمثل النقل البحري أهم أنواع النقل حيث يعمل على تسهيل المبادلات الدولية فأكثر من 12% منها تتم عن طريقه بسبب طبيعته وتكاليف استخدامه المنخفضة وطاقته الاستيعابية الكبيرة، لكنه من جهة أخرى يتميز بارتفاع التكلفة الرأسمالية وتزايد استعمال التكنولوجيا الحديثة فيه، مما يجعله حكرًا على بعض الدول والشركات المالحة، نفس الشيء يمكن ملاحظته في قطاع النقل الجوي حيث يتسم هو الآخر بالكثافة الرأسمالية والتكنولوجية المستعملة في مشروعاته، بالمقابل يؤثر النقل الجوي بشكل إيجابي على عدة مؤشرات كمستوى التشغيل وعلى عدة قطاعات كالسياحة التي ترتبط ارتباطا وثيقا به، ولا يقل النقل البري بنوعيه -النقل البري بالسكك الحديدية والنقل البري عبر الطرق- أهمية عن باقي قطاعات النقل الأخرى، بل إنه يفوقها أهمية في بعض الأحيان خاصة في الدول التي لا تملك منافذ على البحر، ويعتمد قطاع النقل على نظام تكنولوجي وتنظيمي معين لنقل الركاب والبضائع وفق مسار معين بأسلوب وتوقيت ملائمين، ومنه فالنقل يساهم في تحقيق التوازن بين مراكز العرض والطلب، ولعل هذا ما يبرر أن النقل أو صناعة النقل بصفة عامة تعد من أهم الصناعات وأكثرها انتشارا سواء على المستوى المحلي أو العالمي، فهي من ناحية نشاط إنتاجي قائم بحد ذاته لتمتعه بخصائص معينة متميزة عن باقي الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ومن ناحية أخرى نشاط توزيعي تعتمد عليه باقي الأنشطة الاقتصادية كالزراعة، الصناعة،... الخ، ويفسر ذلك بأن صناعة النقل تتميز بقدرتها على تحقيق التكامل مع الإستثمارات في قطاعات الإقتصاد الوطني المختلفة، إذ أن لهذا القطاع القدرة على التكامل من خلال مساهمته في توفير احتياجات باقي الأنشطة الاقتصادية من المواد الخام والسلع نصف المصنعة ومواد الطاقة هذا من جهة، ومن جهة أخرى له القدرة على فتح أسواق جديدة للمنتجات بمواكبة التغيرات في معادلات الطلب عليها سواء في السوق المحلي أو العالمي.. ومن هنا يمكن أن نعتبر قطاع النقل بمختلف أنواعه من القطاعات المكملة للقطاعات المهمة في الإقتصاد القومي.



## المراجع

- 1- كمال أمين الوصال (كتاب) البنية التحتية والاستثمارات العامة في العالم العربي، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات - 2018 عن المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات بالمصادر المختلفة لتمويل البنية التحتية، متناولاً تجارب دول نجحت في التغلب على معضلة تمويلها، ومناقشاً دور القطاعين العام والخاص في تطويرها.
- 3- محمود رجب محمود، محمود رجب - المجلة العلمية التجارة والتمويل في تطوير خدمات قطاع النقل في مصر، أهم معوقات وآليات رفع كفاءة خدمات النقل -، 2018 .
- 4- هيثم عبد الله سلمان (كتاب) اقتصاديات الطاقة المتجددة في ألمانيا ومصر والعراق ، - 2016 - المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات. ويأتي هذا الكتاب في وقت تشغل فيه مسألة الطاقة ...
- 5- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2008 .
- 6- حمد الطفيلي، جغرافية المواصلات والتواصل، دار المنهل اللبناني، بيروت، الطبعة الأولى، 2003 .
- 7- حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، 2003 .
- 8- حسام الدين عبد الغني، اليجار التمويلي، دار النهضة، القاهرة، 2004 .
- 9- محمد مرسي الحريري، دراسات في جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية 2003.
- 10- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2003 .
- 11- سعدي على غالب، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، العراق، 2003.
- 12- سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل -ألسس، المشكلات والحلول، ط 4 ، القاهرة، 2003.
- 13- سميرة ابراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
- 14- عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والتواصل والتجارة، دار الفكر للطباعة، عمان، الطبعة 2001.
- 15- خالد طه عبد الكريم، البعاد الاقتصادية لقطاع النقل وأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38 ،بغداد، 2001.
- 16- نشرة الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حصر الطرق والكبارى فى مصر يوليو 2020.
- 17- تقرير الطرق الصادر من الهيئة العامة للطرق والكبارى عام 2020.