

## ■ دائرة حوار حول ■

## مصر وتحديات المستقبل

## ٨- قطاع النقل وتحدياته

## أعد وقائع الحوار للنشر

عبد القادر دياب\*

عقدت دائرة الحوار بمقر المجلة بمعهد التخطيط القومي - مدينة نصر - القاهرة في السادس عشر من شهر محرم عام ٢٠١٤ هـ الموافق العاشر من شهر ابريل عام ٢٠٠٦، وقد شارك فيها بحسب الترتيب الهجائي كل من السادة:

رئيس قسم الطرق الاستثمارية - الهيئة العامة للطرق والكبارى	م. أهداب جمال جوهر
نائب رئيس مجلس ادارة الهيئة القومية للاتفاق	م. سعد شحاته
رئيس مجلس ادارة مركز عامر	م. عبد الحميد عامر
مدير ادارة النقل البرى - الهيئة العامة للطرق والكبارى	م. عبد الفتاح عنانى
مستشار بمعهد التخطيط القومي	أ.د. عبد الفتاح ناصف
مستشار بمعهد التخطيط القومي	أ.د. عبد القادر دياب
مدير ادارة صيانة الطرق - الهيئة العامة للطرق والكبارى	م. عبد المحسن عنانى
المعهد القومى للنقل	أ.د. فتحي التونى
وكيل ادارة مرور القاهرة	لواء فوزى احمد البقلاوى
رئيس مجلس ادارة والعضو المنتدب- الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى	أ. محمد قدرى عبد القادر
مستشار بمعهد التخطيط القومي	أ.د. محمود عبد الحى
مستشار بمعهد التخطيط القومي	أ.د. مدوح الشرقاوى

\* أ. د. عبد القادر دياب : مستشار ومدير مركز التخطيط الزراعى - معهد التخطيط القومى.

## وقائع الحوار

### عبد الفتاح ناصف

بسم الله الرحمن الرحيم .. يسعدنى أن أرحب بكم بالنيابة عن زملائى اعضاء هيئة التحرير وبالاصالة عن نفسى وأشكركم جميعا لتلبية دعوة هيئة التحرير لحضور هذه الندوة التى اسميها ندوة مغلقة وليست مفتوحة.

العرف فى المجلة أن هيئة التحرير تختار أحد الموضوعات الهامة وتدعو للحوار حولها عددا من المتخصصين والمهتمين بهذا الموضوع، ومن فترة شملت ٦-٧ حلقات مضت، اخترنا موضوع مصر وتحديات المستقبل ، أخذنا قطاعات كثيرة بدأنا بالهوية ثم قطاع الزراعة وتحدياته، وقطاع الصناعة وتحدياته وهكذا باقى القطاعات الى أن وصلنا إلى قطاع النقل والمواصلات ، فكان من الصعوبة أن نغطى النقل والمواصلات فاخترنا النقل أولا ، وحتى قطاع النقل فليس من البساطة تغطيته كله وان كان ماسيترك منه اشياء بسيطة هى النقل النهري وخطوط الانابيب.

وعادة بعد اختيار الموضوع يكلف أحد أعضاء هيئة التحرير باعداد ورقة أولية عن الموضوع تشتمل على بعض التساؤلات التى تثار حول القطاع ، وفى البداية أطلب من الدكتور عبد القادر الذى أعد الورقة أن يعرض لنا أهم محتوياتها.

### عبد القادر دياب

بسم الله الرحمن الرحيم.. بداية أوجه شكرى إلى السادة الضيوف على تلبية دعوتنا للمشاركة فى الحوار حول الكثير من القضايا المرتبطة بأحد القطاعات الحاكمة للتنمية فى مصر ، وقبل عرض ماجاء بالورقة التى تم إعدادها أود أن أشير الى أن ماتضمنه هذه الورقة من قضايا وتساؤلات قد لاتشمل بعض القضايا الأخرى التى يرى السادة المشاركون وبحكم تخصصاتهم أهميتها ، ومن ثم أتمنى أن نستمع إلى هذه الاضافات أو التساؤلات الاضافية مع الاجابة عليها . أما بالنسبة للورقة المعدة فاسمحولى قبل عرض محتوياتها من قضايا وتساؤلات أن نذكر وبشكل موجز بأهمية وخصائص قطاع النقل فى التنمية، فخدمات النقل تعد من العوامل الحاكمة لمعدلات النمو الاقتصادى فى قطاعات الاقتصاد فى أى من المجتمعات لما لها من دور هام فى ربط مناطق الانتاج بأسواق الاستهلاك ومن ثم وجود المنافسة وضعف الاحتكارات ، إلى جانب ماتساهم به فى إمكانية

استغلال مناطق وعوامل الإنتاج غير المستغلة، ورسم خريطة جديدة للتوزيع السكاني ووجود الكفاءة النسبية فى التخصص الإقليمى. ويضاف إلى ذلك أيضا مايساهم به قطاع النقل بشكل مباشر فى الاقتصاد الوطنى للمجتمع بما تنطوى عليه خطط وبرامج القطاع من تنفيذ للكثير من المشروعات المتنوعة بغرض توفير البنية الاساسية اللازمة كوسائل النقل المتنوعة ثم تشغيل هذه المشروعات، وحيث يعد بذلك مصدرا هاما من مصادر توفير فرص العمل أمام قوى العمل البشرى إلى جانب مايساهم به فى الناتج المحلى الإجمالى، وفى الدخل القومى للمجتمع.

إن تنوع وسائل النقل ( طرق ، سكك حديدية ، نهري ، جوى ، خطوط أنابيب ، بحرى) والحاجة إلى تكاملها فى كثير من الاحيان يجعل توفير خدمات النقل بالحجم وبالتكلفة الملائمة لمتطلبات التنمية من أهم التحديات التى تواجه قطاع النقل فى أى من المجتمعات خاصة فى الدول النامية التى تفتقر إلى البنية الأساسية، ووسائل النقل اللازمة لمقابلة احتياجات برامج التنمية القطاعية بها. وما يزيد من وضوح وحدة هذا التحدى ما يميز به هذا القطاع من مميزات قد لا تتواجد بنفس الدرجة فى غيره من القطاعات الاقتصادية ومن بين هذه المميزات ما يمكن ذكره - وعلى سبيل المثال - فيما يلى:

(١) قد يساهم قطاع النقل فى الناتج المحلى الاجمالى بالدول النامية بنسبة تقترب من مساهمة هذا القطاع فى الدول المتقدمة إلا أنه يستحوذ على نسبة أكبر من إجمالى الاستثمارات فى الدول النامية عنه فى الدول المتقدمة حيث تتواجد فى الدول الأخيرة البنية الاساسية ووسائل النقل الكافية. وقد يبدو ذلك واضحا فى حالة مصر حيث تقدر نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات (شاملا قناة السويس) فى الناتج المحلى الإجمالى خلال السنوات ١٩٩٧/٩٦-١٩٩٨/٩٧ بـ ٩,٥٪ تقريبا على حين بلغ نصيبها فى إجمالى الاستثمارات مانسبته ١٦,٩٪ من إجمالى الاستثمارات المنفذة فى عام ١٩٩٧/٩٦، ومانسبته ١٢,٠٪ من الاستثمارات المنفذة فى عام ١٩٩٨/٩٧.

(٢) إن التوسع فى البنية الأساسية للقطاع، وزيادة طاقته الخدمية يتطلب وقتا طويلا فى التخطيط، والتصميم ، والبناء ، ودخولها مجال الخدمة، وهو ما ينعكس على زيادة التكلفة كما يشير إلى عدم مرونة استجابة عرض هذه الخدمة للطلب المتزايد عليها على المدى القصير مما قد ينشأ عنه وجود التضام ، وانخفاض مستوى خدمات النقل المقدمة ، إلى أن يتم إضافة طاقة جديدة إلى مجال التشغيل.

(٣) تتصف البنية الأساسية لقطاع النقل فى أغلبها بحتمية تنفيذها فى شكل وحدات كبيرة غير قابلة للتجزئة ( مثل الطرق، وأرصفة الموانى، وممرات المطارات، وخطوط السكك الحديدية)، ومن ثم فقد يتواجد فائض فى الطاقة بعد دخولها الخدمة لفترة من الزمن.

(٤) غالبا ماتقع مسئولية توفير وإدارة البنية الأساسية الثابتة لقطاع النقل ( طرق ، موانى بحرية وجوية) على الحكومات أو القطاع العام على حين تقع مسئولية توفير وإدارة وسائل النقل (باستثناء السكة الحديد) على عاتق ادارات منفصلة أخرى خاصة أو عامة، وهو ماقد ينشأ عنه عدم تناسق القرارات المتصلة بتوفير وإدارة البنية الاساسية مع القرارات المتصلة بتوفير وإدارة وسائل النقل خاصة اذا لم يتواجد الاطار المؤسسى والتنظيمى القائم على توفير مثل هذا التناسق.

(٥) غالبا مايجمع قطاع النقل خليطا من وسائل النقل والخدمات الاحتكارية ، والتنافسية مما ينشأ عنه صعوبة وتعقد تسعير خدمات النقل.

(٦) تحتاج البنية الاساسية ، ووسائل النقل إلى مصروفات سنوية كبيرة للابقاء عليها فى ظروف صالحة للعمل.

(٧) يعد قطاع النقل من القطاعات الرئيسية المستهلكة للطاقة. مما يفرض بدوره الحاجة إلى التخطيط والتصميم الجيد للبنية الأساسية وشبكات النقل، ثم الاختيار الجيد لوسائل النقل وادارتها بغرض تحقيق الاستخدام الأمثل للطاقة بهذا القطاع.

(٨) إن مشروعات النقل تعد من أكبر المشروعات الاقتصادية توظيفا للعمالة ، وهو مايفرض عليها بعض التحديات إما بسبب النقص فى الكوادر الادارية الماهرة والمدربة أو بسبب التدخلات الحكومية والنقابية فى تحديد أعداد العمالة بها وتحديد أساليب العمل والأجور.

إذا كانت خدمات النقل تعد من العوامل الرئيسية الحاكمة لمعدلات النمو الاقتصادى ، وما يتصف به قطاع النقل من سمات إلى جانب ماتتطلع إليه مصر من أهداف تنمية طموحة متضمنة التوسع فى استيطان واستغلال مناطق وعوامل الانتاج غير المستغلة، بالاضافة الى الاحتمالات المصاحبة لذلك لتوسع العلاقات التجارية مع العالم الخارجى ، فإن فى ذلك مايجعل توفير خدمات النقل المتنوعة وبالتكلفة الموائمة لتحقيق هذه الأهداف تحديا يواجه قطاع النقل فى المرحلة القادمة. ولاتكنم عوامل التحدى فى ضخامة الاستثمارات اللازمة للتوسع فى البنية الأساسية ووسائل النقل

فقط، بل تمتد لتشمل القدرة على استغلال البنية الأساسية ووسائل النقل المتاحة بكفاءة إلى جانب القدرة على التخطيط ، والتصميم، ثم ادارة مشروعات النقل بالكفاءة المطلوبة، وتوفير العوامل المساعدة على ذلك. إن مواجهة قطاع النقل لهذا التحدى يفرض عليه مواجهة الكثير من التحديات التى تختلف باختلاف وسائل النقل التى يتضمنها القطاع ، حيث التباين فيما بينها سواء من حيث الوظيفة أو طبيعة البنية الأساسية، وخصائص تشغيلها إلى جانب تباينها من حيث تأثير الأسواق الخارجية على خدمات النقل . ويمكن صياغة هذه التحديات فيما يلى:

#### ١- تطوير وزيادة طاقة أسطول النقل البحرى ، وخدمات الموانى البحرية:

##### أ- أسطول النقل البحرى :

من الحقائق المعروفة أن وجود الاسطول الوطنى للنقل البحرى يساهم بدور كبير فى تحسين الميزان التجارى للدولة مع العالم الخارجى، من نقل الصادرات على أساس السعر سيف فى الدولة المستوردة ، ونقل واردات الدولة على أساس السعر فوب فى الدول المصدرة ، وذلك كبديل لنقلها على الأساطيل الاجنبية على أساس الاسعار فوب ، وسيف فى الموانى الوطنية. ومع ذلك فإن الاحصاءات عن الاسطول التجارى المصرى مازالت تعكس قدرته المحدودة على المساهمة فى هذا المجال، بل وتناقصها فى المستقبل القريب إذا لم توجد الخطط والبرامج الهادفة الى تحسين قدراته الكمية والنوعية، وعلى نحو يساير اتجاهات التغير فى حجم ونوعية التجارة الخارجية المصرية، وفى خدمات النقل البحرى على المستوى العالمى. وفى هذا الشأن تشير إحصاءات الجامعة العربية إلى أن وحدات الاسطول المصرى ذات الحمولة من ٣٠٠ طن فأكثر قد بلغت نحو ٢١٢ وحدة بطاقة حمولة ساكنة إجمالية تبلغ نحو ١,٧٥٧ مليون طن عام ١٩٩٧ منها ٧٩ وحدة (٣٠٠- أقل من ١٠٠٠طن) ذات حمولة ساكنة إجمالية تبلغ نحو ٤٤٢ الف طن بنسبة ٢٥,٢٪ من إجمالى حمولة الأسطول المصرى، على حين يبلغ عدد الوحدات ذات الحمولات ١٠٠٠ طن فأكثر ١٣٣ وحدة بحمولة إجمالية ساكنة تبلغ نحو ١,٣١٥ مليون طن تمثل نحو ٧٤,٨٪ من إجمالى حمولة الاسطول المصرى. ومن بين وحدات الاسطول الاخيرة ١٠٩ وحدة ترفع العلم المصرى ، وتبلغ حمولتها الإجمالية الساكنة نحو ١,٢١٠ مليون طن، وكذلك ٢٤ وحدة ترفع أعلاما أجنبية وحمولتها الإجمالية الساكنة تبلغ نحو ١٠٥ الف طن. كما يبلغ متوسط عمر الوحدة التى ترفع العلم المصرى نحو ١٧ عاما، على حين يبلغ متوسط عمر الوحدة التى ترفع الأعلام الاجنبية نحو ٢٦ عاما.

وتشير نفس الاحصاءات إلى أن اسطول النقل البحري المصرى ( ٢١٢ وحدة) يتكون من ٣٩ وحدة لنقل البترول بحمولة إجمالية ساكنة تبلغ نحو ٣٨٣ ألف طن تمثل نحو ٢١,٨ ٪ من إجمالى حمولة الأسطول المصرى. بالإضافة الى ٦ وحدات لنقل الكيماويات بحمولة إجمالية تبلغ نحو ٣٠٠٠ طن (٢,٠ ٪)، ووحدة واحدة لنقل الغاز المسال بحمولة ساكنة تبلغ نحو ٣٠٠٠ طن . أما وحدات الصب فتبلغ ١٨ وحدة بحمولة إجمالية ساكنة تبلغ نحو ٨٢٢ الف طن وبما نسبته ٤٦,٨ ٪ من إجمالى الحمولة الساكنة للأسطول المصرى ، على حين تبلغ اعداد وحدات البضائع العامة ٨٤ وحدة بحموله إجمالية ساكنة تبلغ نحو ٥١٣ الف طن (٢,٢٩ ٪). أما عدد وحدات الركاب فيبلغ ٦٤ وحدة بحمولة اجمالية ساكنة تبلغ نحو ٣٢ الف طن ونسبة ١,٨ ٪ من إجمالى حمولة الاسطول المصرى. كما تشير هذه الاحصاءات الى غياب وحدات نقل الحاويات والدرجة.

وفى تقرير للجنة الانتاج الصناعى والطاقة بمجلس الشورى عن النقل البحرى فى مصر تضمنت تقديراته لوحداث الاسطول التجارى المصرى أعدادا اقل عن ماسبق ذكره ، حيث ذكر التقرير ان وحدات الأسطول المصرى خلال عام ١٩٩٧ كانت ١٢٢ وحدة وبحمولة إجمالية تبلغ نحو ١,٩٦٧ مليون طن ، وتشتمل هذه الاعداد على ٨٢ وحدة نقل بضائع عامة ومتعددة الأغراض بحمولة اجمالية تبلغ نحو ٥٥٤ ألف طن وبما نسبته ٢٨,١٦ ٪ من إجمالى حمولة الاسطول ، أما وحدات الصب الجاف فتبلغ اعدادها ٢٣ وحدة بحمولة إجمالية تبلغ نحو ١,٠٨٢ مليون طن ونسبة ٥٥ ٪ من إجمالى حمولة هذا الاسطول . أما ناقلات البترول فيبلغ عددها ٨ وحدات بحمولة إجمالية تبلغ نحو ٣١٦ الف طن ونسبة ١,١٦ ٪ من الحمولة الاجمالية للأسطول، على حين تبلغ أعداد وحدات نقل الركاب ٩ وحدات بحمولة اجمالية ١٤ الف راكب، كما يشير نفس التقرير الى وجود ٢٥ وحدة غير عاملة من بين وحدات هذا الأسطول بحمولة إجمالية تبلغ نحو ١١٧ الف طن منها ١٨ وحدة من وحدات البضائع العامة ومتعددة الأغراض بحمولة إجمالية تبلغ نحو ٦٠ الف طن، بالإضافة الى وحدة اخرى من بين وحدات الصب الجاف بحمولة ٣٥ ألف طن ، ووحدة اخرى من بين وحدات نقل البترول بحمولة ٢٠ الف طن، وذلك بخلاف ٥ وحدات من بين وحدات نقل الركاب. بحيث تبلغ بذلك عدد وحدات الاسطول العاملة ٩٧ وحدة بحمولة إجمالية تبلغ نحو ١,٨٥٠ مليون طن . كما يشير نفس التقرير إلى دخول سفينة لنقل الحاويات الى مجال العمل بين وحدات الاسطول المصرى فى عام ١٩٩٨ بحمولة تبلغ نحو ١٧,١٧٥ الف طن وبطاقة نقل ١٠٩٢ حاوية.

ويصنف نفس التقرير الوحدات العاملة من الاسطول المصرى وفقا لحمولة الوحدة منها إلى ٢٥ وحدة ذات حمولة اقل من ٥ آلاف طن، ٣٠ وحدة ذات حمولة تتراوح ما بين ٥-١٠ آلاف طن، ثم ١٦ وحدة ذات حمولات تتراوح ما بين ١٠-٢٠ الف طن ، ثم ٨ وحدات ذات حمولة تتراوح ما بين ٢٠-٤٠ الف طن ، ثم ٨ وحدات اخرى ذات حمولة تتراوح ما بين ٤٠-٥٠ الف طن ، ١٠ وحدات ذات حمولة تزيد عن ٥٠ ألف طن.

وبالنسبة لتوزيع الوحدات العاملة من أسطول النقل المصرى وفقا للعمر فهو ٣٤ وحدة (ونسبة ٣٥٪ من إجمالى عدد وحدات الاسطول العامل) فى الفئة العمرية ١٥ سنة فأقل، والتي تبلغ حمولتها الإجمالية نحو ١,٠٣٧ مليون طن وتمثل نحو ٥٦,١٪ من إجمالى حمولة الأسطول العامل. أما الوحدات العاملة فى الفئة العمرية أكبر من ١٥ سنة فيبلغ تعدادها ٦٣ وحدة (أى مانسبته ٦٥٪ من وحدات الأسطول) وبحمولة إجمالية تبلغ نحو ٨١٢ ألف طن ومانسبته ٤٣,٩٪ من إجمالى حمولة الأسطول العامل. وتتوزع ملكية وحدات الأسطول العاملة ما بين ٢٨ شركة تضم من بينها شركة من شركات قطاع الأعمال العام والتي تمتلك ٢١ وحدة حمولتها الإجمالية تمثل نحو ١٣,٧٪ من إجمالى حمولة الأسطول العامل، وشركتين من الشركات العربية المشتركة تملك ٨ وحدات بحمولة إجمالية تبلغ نحو ٢,٥٪ من إجمالى حمولة الأسطول ، كما تضم هذه الشركات ثلاث شركات من شركات الاستثمار العام المشترك ( شركات قطاع الأعمال العام والبنوك والافراد) والتي تحوز ٢٢ وحدة حمولتها الاجمالية تمثل نحو ٥٢,٤٪ من إجمالى حمولة الأسطول، على حين تبلغ عدد الشركات الخاصة للمستثمرين الأفراد ٢٢ شركة تحوز نحو ٤٦ وحدة بحمولة إجمالية تمثل نحو ٣١,٤٪ من إجمالى حمولة الأسطول العامل فى عام ١٩٩٧.

هذا وتصنف حمولات الأسطول المصرى حسب نوعية السفن وأعمارها وملكيتها بوجود ١٠٪ من حمولات سفن الصب الجاف المملوكة للقطاع العام ، لسفن تزيد أعمارها عن ١٥ سنة، على حين تمثل حمولات مثل هذه السفن نحو ١٠٠٪ من حمولات سفن القطاع الخاص. أما سفن البضائع العامة ومتعددة الأغراض المملوكة ملكية عامة فتمثل حمولة السفن التي يزيد عمرها عن ١٥ سنة نحو ٦٥٪ من الحمولة الإجمالية لمجموعة هذه السفن، على حين تمثل حمولة السفن التي يزيد عمرها عن ١٥ سنة والمملوكة للقطاع الخاص ما يقرب من ٨٥٪ من إجمالى حمولة سفن أسطول القطاع الخاص . أما بالنسبة لسفن نقل البترول والغاز فتتشكل جميعها من سفن ذات أعمار تزيد عن ١٥

سنة فى حالة كل من القطاعين العام والخاص. هذا وتقدر مشاركة الأسطول التجارى المصرى فى نقل البضائع المنقولة بحرا تصديرا واستيراد بنحو ٢٠٪ منها فى عام ١٩٨٧، ازدادت إلى ٢٦٪ منها فى عام ١٩٩٧.

إن النظرة السريعة على الأوضاع الراهنة للأسطول التجارى البحرى المصرى تكشف فى مضمونها الحقائق التالية:

- ضعف طاقة الأسطول التجارى المصرى إما بسبب صغر عدد وحداته، وصغر حمولاته أو لأسباب راجعة إلى ظروف التشغيل أو كليهما.

- تقادم أغلب وحدات الأسطول ( أكثر من ١٥ سنة )، وخاصة بالنسبة لأسطول نقل البترول والغاز ( أكثر من ٢٠ سنة )

- محدودة الطاقة المضافة حديثا لنقل الحاويات.

- إن الملكية الخاصة لوحدة الأسطول تكاد تنحصر كلية فى وحدات قديمة.

- ضعف مشاركة الأسطول المصرى فى نقل الصادرات، والواردات المصرية للأسباب المشار إليها حاليا، واحتمالات تدهورها مستقبلا إذا ما استمرت الأوضاع على ماهى عليه.

إن زيادة أعداد وحدات الأسطول التجارى المصرى وتحديث الوحدات المتواجدة منه حاليا لمواجهة النمو المضطرب والمنتظر فى حركة التصدير والاستيراد ، ولواجهة التغيرات العالمية فى نظم النقل البحرى بغرض مواجهة المنافسة فى النقل البحرى وزيادة مساهمة هذا النشاط فى الدخل القومى المصرى يمثل تحديا كبيرا ، أمام قطاع النقل البحرى فى الوقت الراهن وفى المستقبل، وهو مايطرح بدوره الكثير من التساؤلات ومن بينها مايمكن ذكره فيما يلى:

١- ماهى حقيقة طاقة النقل للأسطول البحرى المصرى ، وماهى الأسباب وراء تناقص

الاحصاءات المنشورة عنها؟

٢- ماهى الأسباب المسئولة عن ضعف الاستثمار فى هذا المجال؟ ... وماهى العوامل

والسياسات المطلوبة للتغلب عليها؟ .. وماهى الآثار المتوقعة لتحرير تجارة الخدمات وقفا لاتفاقية الجات على الهدف من زيادة قدرات الأسطول التجارى المصرى.

٣- ماهى المشاكل والمعوقات التى تحول دون اندماج الشركات المصرية الصغيرة للنقل البحرى



فى شركات اكبر قادرة على المنافسة وتحقيق كفاءة التشغيل؟... وماهى الوسائل والسياسات اللازمة فى هذا الشأن .

٤- هل يمكن للشركات المصرية الاندماج مع شركات النقل البحرى العربية لتكوين كيانات اكبر قادرة على المنافسة وتوفير ظروف تشغيل أفضل؟... وماهى الأسباب التى تحول دون تحقيق ذلك؟ .. وماهى المزايا أو ثمار هذا الاندماج إذا ماتحقق؟...

٥- ماهى الأسباب الدافعة إلى انكماش دور الترسانات البحرية فى صناعة السفن؟.. وماهى العوامل والسياسات اللازمة لتطويرها وزيادة دورها فى هذا المجال.

### ب- الموانى البحرية

إن زيادة قدرات الأسطول التجارى البحرى من حيث عدد ونوعية وحداته لايعد الوسيلة الوحيدة لزيادة مساهمته فى الدخل القومى، بل يتكامل مع ذلك أيضا ضرورة وجود الموانى البحرية بالسعة الملائمة سواء من حيث الأرصفة ومساحات للتخزين وتداول البضائع أو من حيث توافر إمكانات الشحن والتفريغ، وإمكانات تقديم الخدمات البحرية بالكفاءة والتكلفة المناسبة ثم نظام الادارة الجيد للميناء ، فتوافر مثل هذه الموانى وإن كان يساعد على سرعة شحن وتفريغ البضائع ومن ثم تجنب ماقد يترتب على تأخير السفن بالموانى من غرامات تأخير هى بالتأكد خسارة بالنسبة للاقتصاد الوطنى ، إلا أنها تساعد أيضا على تحقيق موارد إضافية للاقتصاد الوطنى نتيجة لما تقدمه من خدمات للسفن بالميناء ، وللسفن العابرة وتجارة الترانزيت . وفى هذا الشأن يتواجد فى مصر حاليا ٧ موانى تجارية عامة رئيسية (الاسكندرية / الدخيلة / دمياط / بور سعيد / السويس / الأدبية/ سفاجا) بالإضافة الى ٦ موانى تجارية فرعية ( نويبع / أبو قير / مرسى مطروح/ الطور / العريش / شرم الشيخ) إلى جانب الموانى التعدينية ( ٦ موانى)، وموانى ومراسى البترول ( ١٠ موانى ومراسى) ثم الموانى السياحية (٥ موانى) وتقدر الطاقة الاستيعابية للموانى التجارية العامة الرئيسية على البحر الابيض، والبحر الاحمر بحوالى ٥٢.٥ مليون طن ، على حين بلغت الطاقة المستغلة منها فى عام ١٩٩٧ بنحو ١٩٣,٥١ مليون طن وبما نسبته ٩٧,٥١٪ من الطاقة الاستيعابية التصميمية لهذه الموانى. وهنا أيضا تجدر الاشارة إلى أن كلا من موانى الاسكندرية، والدخيلة، ودمياط ، وبور سعيد قد تضمنت فى السنوات الأخيرة إنشاء محطات متخصصة فى نقل

الحاويات بطاقة تصميمية إجمالية تبلغ نحو ١,٣٥٠ مليون حاوية مكافئة، وبلغت الطاقة المستغلة منها فى عام ١٩٩٨ نحو ١,٢٩٦ مليون حاوية مكافئة أى مانسبته ٩٦,٠٪ من الطاقة التصميمية لهذه المحطات. وإذا كانت مصر قد اقتربت وإلى حد كبير من استغلال كامل الطاقة الاستيعابية لموانئها التجارية حالياً ، إلا أن خططها الجارية تضمنت أيضاً إنشاء مينائين جديدين وهما ميناء شرق بور سعيد ، وميناء شمال العين السخنة وذلك لخدمة المناطق الصناعية والتجارية الجارى إنشاءها حالياً بهذه المواقع ولجذب التجارة العابرة.

هذا ومن المسلم به أن إنشاء الموانئ الجديدة يتطلب استثمارات ضخمة قد تعجز الدولة عن تحمل أعباءها بمفردها، كما أن محاولة جذب السفن العابرة وتجارة الترانزيت تتطلب وجود النظام الإدارى الجيد للموانئ، وتقديم خدمات بحرية متميزة تساعد على زيادة قدرة الموانئ الوطنية على المنافسة، وهنا أيضاً يمكن طرح الكثير من التساؤلات ومن بينها.

١- ماهى النظم المتبعة حالياً فى ادارة الموانئ البحرية الوطنية؟ .. وماهى أوجه القصور بها؟ .. وماهى التعديلات أو النظم الجديدة التى يمكن اقتراحها لزيادة كفاءتها الادارية؟

٢- ماهى حدود التوسعات الرأسية الممكنة مستقبلاً فى الموانئ القائمة حالياً والتي يمكن تنفيذها قبل التفكير فى إنشاء موانئ جديدة؟

٣- ماهى نوعية الخدمات البحرية التى تفتقر الموانئ الوطنية إلى تقديمها بغرض جذب السفن والتجارة العابرة؟

٤- تكثر الشكوى من ضعف مستوى الخدمات البحرية التى تقدمها الموانئ الوطنية، فما هى الأسباب المسئولة عن ذلك بالنسبة لكل من الخدمات التى تقدم؟ .. وماهى الإجراءات والسياسات المطلوبة لتجنب مثل هذه الاسباب؟

٥- ماهو مستوى استخدام النقل متعدد الوسائط بالموانئ المصرية؟ .. وماهى الأسباب والعوامل الكامنة وراء ضعف هذا المستوى ؟ .. وماهى السياسات والاجراءات اللازمة للتوسع فى استخدامه؟

٦- ماهى الموانئ الأجنبية المنافسة للموانئ الوطنية المصرية فى جذب السفن والتجارة العابرة؟ وماهى عوامل الجذب والطرده فى هذه الموانئ وكيف يمكن للموانئ الوطنية الاستفادة منها، وتوسيع مزاياها التنافسية مع الموانئ الأجنبية.

- ٧- ماهو التنظيم القائم حاليا بالنسبة لوكلاء الشحن فى الموانى الوطنية؟ .. وماهى أوجه القصور به؟ .. وماهو التنظيم المقترح لزيادة كفاءة الخدمة المقدمة.
- ٨- ماهى المزايا التى تقدم حاليا بالموانى الوطنية الى سفن الأسطول الوطنى بغرض مشاركته بنسبة أكبر فى نقل الصادرات والواردات المصرية؟ .. وماهى المزايا الاضافية التى يقترح تقديمها بغرض زيادة درجة تشغيله، وتشجيع الاستثمار به.
- ٩- هل يوجد حاليا أى تأثير سلبي لشبكة النقل الداخلى على كفاءة العمل وتشغيل الموانى البحرية؟ .. وماهو أوجه القصور القائم حاليا فى هذه الشبكة وماهى التصورات للتغلب عليها.
- ١٠- تشير إحصاءات الجامعة العربية إلى أن كلا من مينائى بور سعيد ودمياط يحقق عجزا فى إيراداتهما بلغ نحو ١٨٦ ألف جنيه بالنسبة للميناء الأول ، ونحو ٤٨,٧٧٩ مليون جنيه بالنسبة للميناء الثانى فى عام ١٩٩٤ (آخر سنة متاح عنها بيانات) فما هى الأسباب التى يمكن أن تفسر ذلك.. وماهى عوامل العلاج المقترحة؟
- ١١- ماهو مدى توافر الكوادر البشرية المدربة على ادارة وتشغيل الموانى الوطنية ، وتقديم الخدمات البحرية بها؟ .. وماهى السياسات المقترحة فى هذا الشأن.
- ١٢- هل تتوافر بالموانى الوطنية النظم المحاسبية الجيدة التى تساعد على التسعير المناسب للخدمات التى تقدم بها؟.

## ٢- النقل الجوى

تلعب خدمات النقل الجوى أيضا دوراً هاماً فى تنمية الاقتصاد الوطنى ، حيث تعد خدمة النقل الجوى الدولى من الخدمات الضرورية لنشاط السياحة ولرجال الأعمال والمتخصصين فى شئون التنمية، فضلا عن ضرورتها لتصدير الصادرات سريعة التلف أو تلك الصادرات ذات القيمة المرتفعة. كما أن خدمات النقل الجوى المحلى يمكن أن تساعد على التوطن فى المناطق البعيدة التى تتوافر بها الموارد القابلة للاستغلال، كما أنها قد تساعد على تأجيل أو تجنب الاستثمارات الكبيرة فى الطرق وفى السكك الحديدية اللازمة لربط مثل هذه المناطق الجديدة بالمناطق الآهلة بالسكان.

وفى هذا المجال يتواجد لدى مصر حاليا نحو ١٥ ميناء جوى تغطى مساحة الجمهورية من الشمال الى الجنوب ومن الغرب الى الشرق . وتعد مطارات القاهرة والأقصر، والغردقة ، وشرم الشيخ، والعريش ، وأسوان والاسكندرية ، وأبو سمبل من أهم هذه المطارات سن حيث حركة الطيران ،

وأعداد المسافرين. ولقد سجلت الموانئ الجوية المصرية خلال التسعينات من القرن الماضى زيادة كبيرة فى أعداد الطائرات القادمة إليها حيث ارتفعت من ١٣٣, ٦٣ ألف طائرة فى عام ١٩٩٢/٩١ لتصل إلى ١٧١, ٤٥٤ ألف طائرة فى عام ١٩٩٧/٩٦. كما صاحب ذلك زيادة أعداد المسافرين ( قادمين، ومغادرين وترازيت) من نحو ١١, ٧٤ مليون فى عام ١٩٩٢/٩١ إلى نحو ١٤, ٠٢٤ مليون فى عام ١٩٩٧/٩٦، كما زادت البضائع المنقولة جواً لتصل إلى نحو ١٠٨, ٩ ألف طن خلال العام الأخير، مقابل ٧٩, ٥ ألف طن فى عام ١٩٩٢/٩١.

إن تزايد حركة النقل الجوى بالموانئ المصرية على النحو المشار إليه وخلال هذه الفترة القصيرة نسبياً يعد انعكاساً لارتباط مصر بالعالم الخارجى حيث زيادة السياحة والتجارة مع العالم الخارجى إلى جانب زيادة حركة رجال الأعمال والعمالة بين مصر، وغيرها من دول العالم، كما شارك فى ذلك أيضاً نمو السياحة الداخلية، وزيادة حركة النشاط الاقتصادى بين المناطق الداخلية البعيدة. ومع توقع استمرارية الزيادة فى حركة النقل الجوى مع ما تستهدفه مصر من برامج للتنمية الاقتصادية وما يرتبط بها من زيادة التبادل التجارى والسياحى مع العالم الخارجى إلى جانب سعيها إلى التوسع فى استيطان المناطق البعيدة (جنوب الوادى)، أصبح من الضرورى التوسع فى الموانئ الجوية القائمة حالياً أو إنشاء موانئ جوية جديدة، وهو ما يفرض على قطاع النقل تحدياً آخر فى مواجهة المستقبل يتمثل فى تدبير الاستثمارات اللازمة لاقامة البنية الأساسية اللازمة وتشغيلها. أضف إلى ذلك أيضاً ما تفرضه أهمية الإدارة الجيدة لهذا المرفق من تحديات سواء من حيث تخطيط شبكة الطيران الدولى لأسطول النقل الجوى المصرى أو من حيث ادارة الخدمات التى تقدم للطائرات بالموانئ الوطنية لما لذلك من تأثير هام على حجم إيرادات هذا المرفق ومن ثم على مساهمته فى الدخل القومى المصرى. وفى هذا الاطار يمكن أن يطرح الكثير من التساؤلات ومن بينها :

١- إذا كانت التوقعات المستقبلية تشير إلى الحاجة إلى التوسع فى الموانئ الجوية المصرية فما هى الاحتمالات القائمة حالياً للتوسع فى الموانئ الجوية القائمة حالياً (إنشاء ممرات أو صالات إضافية) بغرض تخفيض الاستثمارات المطلوبة كبديل لإنشاء موانئ جديدة وفى أى الموانئ تكمن هذه الاحتمالات؟

٢- فى اطار بعض الافكار التى تطرح حالياً لاقامة موانئ جوية جديدة فى مناطق الاستيطان الجديدة ( جنوب الوادى) بغرض تسهيل تنقل رجال الأعمال وغيرهم من فئات المسافرين الآخرين،

ماهى المؤشرات التى تستند عليها مثل هذه الأفكار؟ ... وفى أى المواقع يمكن إقامة مثل هذه الموانى؟ ... وعلى من تقع مسئولية تمويل الاستثمارات المطلوبة؟ ... وإدارة هذه الموانى الجديدة؟ .. وماهى مزايا وعيوب ربط مناطق الاستيطان الجديدة والدلتا عن طريق النقل الجوى بمزايا وعيوب ربطها بالنقل عن طريق السكك الحديدية أو النقل البرى؟

٣- ماهى درجة كفاءة تشغيل اسطول النقل الجوى الوطنى الحالى فى ضوء المؤشرات التى يستند عليها فى ذلك؟ ... وماهى أوجه القصور إن وجدت ووسائل التغلب عليها؟ ... وهل تدعو الحاجة حالياً أو التوقعات المستقبلية إلى زيادة طاقة هذا الأسطول بإضافة وحدات نقل جديدة؟ .. وعلى أى المسارات ( نقل ركاب أو نقل بضائع) يقترح التوسع فى طاقة الاسطول الوطنى؟ ... وماهى الموانع التى تحول دون وجود شركات النقل المتخصصة فى نقل البضائع؟

٤- ماهو النظام القائم حالياً لإدارة وتشغيل مرافق الخدمات التى تؤدى بالموانى الجوية، وما هى أوجه القصور به؟ ... وماهى التصورات نحو نظم الادارة والتشغيل الأفضل لهذه المرافق؟ .. وماهى المعايير ، والضوابط التى يستند عليها فى تسعير تكلفة كل من هذه الخدمات فى حالة كل من نقل الركاب ، ونقل البضائع؟

٥- يثور الجدل حالياً حول احتكار الشركة الوطنية لخدمة نقل البضائع ( خاصة الصادرات من الخضروات والفاكهة) مع ارتفاع تكلفة نولون الشحن، والخدمات بالموانى ، وهو مايطرح التساؤل حول الأسباب الدافعة لذلك؟ ... وهل إذا ما وجدت المنافسة بين الشركة الوطنية وغيرها من الشركات الأجنبية أو طائرات الشارتر يعود بالنفع الأكبر على الاقتصاد الوطنى من عدمه؟ .. وماهى المعايير أو الأسس التى يتم على أساسها تسعير الخدمات بالموانى فى حالة نقل الخضروات والفاكهة؟ ... وماهى الوسائل اللازمة لتخفيض تكلفة نولون الشحن وتكلفة الخدمات بهدف تخفيض تكلفة نقل هذه الصادرات إلى الأسواق الخارجية وتمكينها من المنافسة فى الاسواق الخارجية.؟

### ٣- النقل البرى:

تلعب خدمات النقل البرى دوراً هاماً فى النشاط الاقتصادى بالمجتمع ليس باعتبارها مرحلة تكميلية لنقل الصادرات والواردات السلعية مابين الموانى الوطنية والمناطق الداخلية فقط بل بما تساهم به من ربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك ومراكز المواد الوسيطة وغيرها (على نحو ماسبق

الإشارة إليه) . وفى هذا المجال تتواجد لدى مصر حاليا شبكة لا بأس بها من حيث الاسطول من كل من الطرق البرية ، وخطوط السكك الحديدية التى تغطى الدلتا والوادي وتمتد وإن كان بكثافة اقل الى المناطق الصحراوية. حيث بلغت أطوال شبكة الطرق البرية حتى منتصف عقد التسعينات تقريبا من القرن الماضى نحو ٤٩.٥٥٤ ألف كيلو متر منها ١٩,٤٧٦ ألف كم من الطرق الأسفلتية تشرف عليها الهيئة العامة للطرق والكبارى ونحو ١٧,٢٢٤ كم من الطرق الأسفلتية التى تشرف عليها مديريات الطرق والنقل بالمحافظات بالإضافة إلى نحو ١٢,٨٥٤ كم اخرى من الطرق الترابية الخاضعة لإشراف نفس المديريات ، وحيث تصل بذلك كثافة الطرق نحو ٥ كم لكل ١٠٠ كم<sup>٢</sup> من المساحة الكلية للجمهورية منها نحو ٣,٧ كم من الطرق الأسفلتية، ١,٣ كم من الطرق الترابية. أما على مستوى المساحة المستغلة من اراضى الجمهورية وافتراض أنها تبلغ نحو ٤٪ منها فتصل كثافة الطرق البرية بها إلى نحو ١٢٣,٦ كم لكل ١٠٠ كم<sup>٢</sup> من المساحة المستغلة منها نحو ٩١,٦ كم من الطرق الأسفلتية، ونحو ٣٢ كم من الطرق الترابية .

ويضاف إلى الطرق الاسفلتية والترابية ما يقرب من ٥٠٠٠ كم من السكك الحديدية بكثافة تبلغ ٠,٥ من كم لكل ١٠٠ كم<sup>٢</sup> من المساحة الاجمالية للجمهورية، ونحو ١٢,٥ كم لكل ١٠٠ كم<sup>٢</sup> من المساحة المأهولة.

ويعمل على شبكة الطرق البرية ما يقرب من ٢,٧٣٠ مليون من السيارات والمركبات المختلفة حتى آخر ١٩٩٧ تشمل ما يقرب من ١,١٥٥ مليون سيارة ملاكى ، ونحو ٢٧٧,١٥ ألف سيارة أجرة ، بالإضافة إلى ما يقرب من ٤٣,٧٤ ألف من الاتوبيسات العامة والخاصة والسياحية وأتوبيسات المدارس. أما مركبات النقل فتبلغ أعدادها خلال هذا العام نحو ٤٦,٢٣٥ ألف مقطورة. أما أعداد السيارات والمركبات التى تحمل أرقاما تجارية، وهيئات سياسية وجمارك وقطاع عام ، وحكومة، ومحافظه فبلغت أعدادها ما يقرب من ٣٧٣,٢٨١ سيارة ومركبة، على حين بلغت أعداد الدراجات البخارية ما يقرب من ٤٣٩,٧٥٦ ألف دراجة، ويضاف إلى ذلك ما يقرب من ٩٣٢,٢٠ ألف جرار زراعى. أما بالنسبة لخطوط السكك الحديدية فيعمل عليها نحو ٨٦٧ من قاطرات الديزل الطوالى ونحو ١٣٠ وحدة من وحدات الديزل ومترو الأنفاق، ويصاحب ذلك ما يقرب من ٣٤٥٦ من عربات نقل الركاب ونحو ١٢٥٦٣ من عربات نقل البضاعة.

إن مؤشرات كثافة شبكة الطرق البرية المصرية قد تعكس وجود هذه الشبكة فى مستويات

أفضل بالقياس إلى غيرها في بعض الدول الأخرى النامية، إلا أن أعداد السيارات والمركبات العاملة على هذه الشبكة من ناحية أخرى قد تعكس الكثافة المرورية عليها . وفي إطار التوقعات المستقبلية للزيادة السكانية ، وبرامج ومشروعات التنمية المستقبلية سواء داخل الوادي والدلتا أو في المناطق الجديدة بالأراضي غير المستغلة ، فمن المتوقع أن يصاحب ذلك أيضا تزايد حركة النقل البري بمعدلات كبيرة مما يفرض بدوره تحديا كبيرا أمام قطاع النقل مثلأ في جانب كبير منه في توفير الاستثمارات اللازمة سواء لزيادة الطاقة الرأسية لشبكة الطرق القائمة حاليا أو للتوسع الأفقى في هذه الشبكة ثم الاستثمارات اللازمة في وسائل النقل. ويتمثل الجانب الآخر من هذا التحدى في القدرة على توفير الأموال اللازمة لصيانة هذه الشبكة ، وادارتها بكفاءة تساعد على تخفيض تكلفة النقل وتقليل الخسائر البشرية والاقتصادية الناشئة عن سوء الادارة أو سوء تصميم هذه الشبكة. إن هذا التحدى يطرح بدوره الكثير من التساؤلات ومن بينها:

١- إن الحفاظ على شبكة الطرق الأسفلتية (أو الترابية) الحالية وتوسعتها الرأسية والأفقية المستقبلية وتخفيض مصروفات الصيانة السنوية تطرح بعض التساؤلات حول الأسباب القائمة حاليا لسرعة تدهور حالة هذه الطرق.. ماهى المواصفات المعيارية لجودة هذه الطرق فى حالة إنشائها؟... وماهى الضمانات المطلوبة لتنفيذ مثل هذه الطرق أو توسعاتها بالمواصفات المعيارية المطلوبة؟

٢- إذا كانت التوقعات المستقبلية تشير إلى احتمالات النمو المضطرد فى الصادرات والواردات المصرية والتي يتم نقلها عبر النقل البحرى فما هى التصورات حول أولويات الطرق الأسفلتية وخطوط السكك الحديدية بالنسبة لربط الموانئ البحرية، بالمناطق الداخلية للجمهورية؟... وماهى المعايير التى يستند عليها فى تحديد هذه الأولوية؟

٣- ماهى أولويات طرق النقل الداخلى ( طرق ، سكك حديد، جوى) بالنسبة لربط المناطق الجديدة المستهدف استيطانها بباقى مناطق الجمهورية؟... وماهى المعايير التى يستند إليها فى تحديد هذه الأولويات؟... وماهى أولويات مناطق الاستيطان الجديدة بالنسبة للتوسع فى أى من هذه الطرق؟

٤- إذا كان التوسع الأفقى فى شبكة الطرق الأسفلتية يتطلب استثمارات كبيرة من الدولة مما يدفع بها إلى تنفيذ بعض هذه التوسعات عن طريق نظام B.O.T فما هى الضمانات المطلوبة لتنفيذ هذا النظام للطرق المسئول عنها وفقا للمواصفات المعيارية؟... وماهى المعايير التى يستند إليها هذا

النظام فى تحديد رسوم العبور عليها ؟ .. وضمانات عدم مغالاته فيها ؟ .. وماهى المناطق التى يتصور  
امكانية تنفيذ هذا النظام بها ؟ ... وماهى نوعية الخدمات التى يفترض على هذا النظام توفيرها ؟ ..  
وماهى الضمانات اللازمة لتوفيره لمثل هذه الخدمات ؟

٥- تتشكل مجموعة وسائل نقل الركاب عن طريق الطرق غير الحديدية من مجموعة كبيرة من  
المركبات الصغيرة والكبيرة من سيارات وميكروباص واتوبيسات ، التى تتباين فيما بينها من حيث  
نظم الادارة، والملكية ، وتعريفه الأجور، وهو ما يصاحبه وجود المنافسة فيما بينها التى قد تضر  
بمصالح نوعية منها لصالح غيرها من النوعيات الأخرى ، فضلا عن ما قد يصاحب ذلك من آثار  
سلبية ضد صالح الادارة الجيدة لهذا المرفق. وهنا يطرح التساؤل عن النظم الحالية لتشغيل كل من  
هذه الوسائل ؟ .. وماهى النظم المقترحة لتشغيلها سواء داخل المدن أو خارجها بغرض تجنب هذا المرفق  
من المنافسة الضارة به ؟ ... وماهو دور الدولة فى ذلك ، وهل لها من وسائل أو اجراءات للحد من  
الدخول فى بعض هذه النماذج أو التوسع فيها ؟ .. وهل يجب أن يكون للدولة دور فى تحديد تعريفه  
أجور الركوب فى وسائل النقل الخاصة من عدمه ؟ .. وماهى المؤشرات التى يفترض الاستناد عليها فى  
ذلك ؟ ...

٦- يواجه مرفق السكك الحديدية حاليا بمنافسة كبيرة من طرق النقل البرى الأخرى نظرا لما  
يوجد للأخيرة من مزايا لا تتوفر فى خدمات النقل بالسكة الحديد، ومن ثم يشكو هذا المرفق من تحقيق  
الخسائر المستمرة، مما يطرح بدوره بعض التساؤلات حول هذا المرفق من بينها : ماهى التصورات حول  
الأولويات المستقبلية لتوسع هذا المرفق فى خدمات النقل : هل نقل البضائع أم نقل الركاب ؟ .. وفى  
مجال نقل الركاب هل تكون الأولوية لركاب الدرجة الأولى أم الثانية، أم الثالثة ؟ .. وماهى  
التصورات حول الوسائل اللازمة لتحسين خدمة نقل الركاب بهذا المرفق وجعله قادراً على جذب  
المسافرين والمنافسة مع وسائل النقل البرى الأخرى ؟ .. وإذا كان هناك تفكير حاليا فى الاستثمار فى  
نوعية خدمات اخرى جديدة لنقل الركاب من خلال ما يسمى القطار السريع أو قطار رجال الأعمال فما  
هى التصورات حول اقتصاديات هذه الخدمة فى ظل ظروف المجتمع المصرى وفى ظل البدائل الأخرى  
المنافسة لها ؟ .. وماهى الوسائل اللازمة للتغلب على ظاهرة ما يسمى بالركاب المخالفين (يمثلون  
مانسبة ٢١,٧٪ من اجمالى عدد الركاب فى عام ١٩٩٧/٩٦) ... وهل يمكن لمرفق السكك الحديد  
تقديم خدمة نقل السلعة من الباب إلى الباب ؟ ... وماهى متطلبات توفير هذه الخدمة ؟



٧- إذا كان تحديد تعريفه النقل عن طريق السكة الحديدية ، وغيرها من وسائل النقل التابعة للقطاع العام تخضع للتدخل الحكومي لأسباب اجتماعية فما هي الوسائل اللازمة لترشيد إنفاق هذا المرفق ( السكة الحديدية)؟ .. وماهى حدود التمييز بين فئات نقل الركاب بالدرجات المختلفة؟ .. وماهى حدود تدخل الدولة ووسائلها فى تحديد تعريفه الركوب لوسائل النقل البرى الأخرى لوجود التوازن فيما بينها؟ ..

٨- يخضع تسيير حركة النقل البرى لاشراف الدولة من قبل جهاز المرور بما يضعه من قواعد منظمة لذلك بغرض توفير الأمان، ولأسباب اقتصادية واجتماعية أخرى وهنا يمكن أن يطرح الكثير من التساؤلات من بينها:

ماهى الأسباب الكامنة وراء تزايد معدلات الحوادث بالطرق البرية؟ ... هل هى قصور فى قواعد المرور الموضوعه أم قصور فى حالة الطرق، أم قصور فى تطبيق قواعد المرور؟ .... وماهى الوسائل والسياسات اللازمة لتجنب هذه الأسباب مستقبلاً؟

ماهى المسئوليات المحددة حالياً تجاه التسبب فى حوادث الطرق؟ ... وهل هناك من تصورات لتعديل حجم هذه المسئوليات بغرض تخفيض حوادث الطرق مستقبلاً؟ ..

٩- إن تخفيض الاستهلاك من الوقود يعد من الأهداف الاقتصادية التى تسعى الدولة إلى تحقيقها، كما أن لنوعية المركبات وسرعة تسييرها تأثيراً كبيراً على هذا الهدف. فما هى القواعد والاجراءات المطبقة حالياً ومدى الالتزام بها؟ وماهى التعديلات المطلوبة مستقبلاً بغرض زيادة فاعليتها فى تحقيق هذا الهدف؟

١٠- كذلك يعد الحفاظ على البيئة من التلوث والضوضاء هدفاً من الأهداف الاجتماعية لاشراف الدولة على تسيير هذا القطاع ، إلا أنه يلاحظ وجود قصور فى هذا الجانب مما يطرح بدوره التساؤل عن : القواعد والاجراءات الحالية المتصلة بتحقيق هذا الهدف؟ ... وأوجه القصور بها إن وجدت؟ ... وأسباب عدم تطبيقها بكفاءة ؟ وماهى الوسائل والادوات اللازمة لزيادة فاعليتها فى تحقيق هذا الهدف؟ ..

١١- من الحقائق المعلومة أن التوسع فى شبكة النقل البرى يتطلب استثمارات ضخمة. كما أن صيانة هذه الشبكة والاشراف عليها يتطلب مصروفات سنوية كبيرة وهنا يمكن أن يطرح الكثير من

التساؤلات من بينها : ماهى المصادر الحالية لتمويل الاستثمار فى إنشاء الطرق البرية؟.. إن وسائل النقل تخضع إلى الضريبة على المركبات، ورسوم الطرق ، والمخالفات المرورية، فما هى القنوات التى تصب فيها قيمة هذه الضرائب والرسوم وماهى طريقة توزيعها؟... وهل يمكن أن تعد هذه الضرائب والرسوم والمخالفات أو جانب منها مصدرا من مصادر تمويل هذه الاستثمارات؟

١٢- يشتمل قطاع النقل الداخلى على وسائل النقل المملوكة للدولة، وللقطاع العام ، والقطاع الخاص من أفراد وشركات ، حيث لكل منها قراراته ، وخطته الاستثمارية فى نفس الوقت الذى تتحمل فيه الدولة الأعباء المالية لإنشاء الطرق ، وصيانتها، وهو ما يستلزم ضرورة التنسيق بين قرارات كل من هذه الأطراف وتحديد الأولويات، وإذا ما جاز القول بأن لدى مصر التنظيم المؤسسى الجيد لتحقيق هذا الهدف ممثلاً فى وجود وزارة النقل، إلا أن ذلك قد لا يمنع من طرح التساؤل حول مدى فاعلية التنظيم المؤسسى الحالى فى تحقيق هذا الهدف؟.. وهل هناك من أوجه قصور؟.. وماهى التصورات حول التفاصيل المطلوبة إذا ما استلزم الأمر ذلك؟.

### عبد الفتاح ناصف

الحقيقة الدكتور عبد القادر عرض الكثير من التساؤلات حول المحاور الرئيسية للتحديات التى تواجه وسائل النقل البحرى والجوى والبرى. ويمكن لحضراتكم التعرض لأى محاور أو تساؤلات أخرى بحكم التخصص والاهتمام.

وبحضرنى من ضمن ما تعرض له الدكتور عبد القادر من تساؤلات وتحديات أن الأسطول المصرى لا يستحوذ الا على نسبة ضئيلة من حجم التجارة الخارجية لمصر، والحقيقة أننا تعلمنا فى التاريخ أنه كان لدينا أسطول عسكرى وليس مدنى فقط من أيام محمد على تقف أمام أساطيل العالم الأوروبى، وتتفق أساطيل أوروبا للوقوف أمام الأسطول العسكرى المصرى، ماذا حدث لنا؟ هل امكاناتنا ضعفت؟ أم أن تنظيمنا تدهور حتى وصلنا الى مرحلة لانستطيع فيها أن نغطى بأسطولنا احتياجات تجارتنا الخارجية؟

يمكن أن نبني على التساؤلات الأخرى الكثير، هل الأريخ للمستولين أن تصلهم الحاجات جاهزة، يؤجر سفنا ويخلصوا أنفسهم؟ ماهى الأسباب؟ كما فى صناعة السيارات وأنا أخذ أمثلة تظهر الاتجاه العام المؤسسى فى مواجهة المشكلات، عملنا صناعة سيارات من الستينات وحتى الآن

لم ننتج فى انتاج الموتور خلال ٤٠ سنة، الدول التى بدأت بعدنا فى صناعة السيارات بعشر سنين أو أكثر حاليا تصنع السيارات ونحن نشترى منها، فما هى المشكلة الحقيقية التى تواجهنا؟ على الأقل هذا السؤال الأخير مرتبط بالنقل.

المناقشة مفتوحة سواء حول التساؤلات التى طرحها الدكتور عبد القادر أو أى تساؤلات أخرى، يمكن للبعض المهتم بالنقل النهى مثلا أو بخطوط الانابيب ان يتعرض لهما ولدورهما فى عملية النقل كما قلت من قبل باعتبارهما وسائل نقل أخرى مضافة الى النقل البحرى والجوى والبرى. أى ترتيب يوافق حضراتكم نسير عليه وان كان يلقى عبئا على عملية التحرير النهائية بحيث يمكن نقل كلام من مكان لآخر وبحيث يكون الترتيب مريحا لقارىء المجلة ونترك لحضراتكم اختيار الأسوب الذى يوافقكم.

### محمد قدرى عبد القادر

فى الواقع أشكر المجلة التى أتاحت لنا الفرصة أن ناقش موضوعا هام جدا - هذا الموضوع فى الواقع يؤثر على اقتصاديات مصر وهو موضوع النقل البحرى.

وأعتقد أنه أن الآوان أن تكون المناقشة بمنتهى الموضوعية وبصراحة تامة وأنه يجب أن تطفو جميع المشاكل على السطح ولا تقتصر المناقشة على ماسيدور فى هذه الندوة أو دائرة الحوار فقط - بل يجب أن تصعد مناقشاتنا هذه الى السادة المسئولين لاننا دائما نأتى الى مرحلة نعطى ظهرنا الى الكلمة اذا كانت جافة.

الواقع أن الاحصاءات التى تحدث عنها الدكتور عبد القادر عن طاقة الاسطول المصرى فيها بعض التباين بين جامعة الدول العربية ومجلس الشورى وقد يرجع ذلك أساسا الى أن بعض الجهات تعتبر الاسطول المصرى هو السفن التى ترفع العلم المصرى فقط فيما تعتبره بعض الجهات السفن المملوكة لمصريين أو شركات مصرية على الرغم من تسجيلها فى الخارج وبصرف النظر عن الحمولة - هناك سفن صغيرة حمولتها أقل من ٣٠٠ طن - لانعتبرها سفنا - نحن نسميها سكوترز وهذه غير مؤمن عليها وعددها كبير جدا وفى بور سعيد من قديم كان هناك فئة اسمها الفخفاخ - كل عائلة - لها ٦-٧ مراكب من الاسكوترز - هذه لم تدخل فى احصاءات الدراسة المقدمة الى مجلس الشورى - وهذه لاتهمنا فى التشغيل الاقتصادى فيما يخص نقل التجارة الخارجية لمصر - كما أنها ليست ذات

كم مؤثر فى هذه الدراسة.

وأود أن أوضح للدكتور عبد القادر أن الرقم ٢٧٪ الوارد بدراسة مجلس الشورى رقم متفائل - فقد انخفض الرقم خلال السنوات الثلاث الأخيرة الى ١٧٪. وطبعاً يؤسفنى أن أقول ذلك - " مساهمة الاسطول الوطنى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية ١٧٪ فقط".

لقد أعددت ورقة صغيرة بها أهم النقاط التى تم إثارتها واسمحوا لى أن أبدأ فى الحديث عنها.

### محمود عبد الحى

هل مفهوم حضرتك للأسطول الوطنى يعبر عن السفن المسجلة فى مصر أم المملوكة للمصريين؟ وهل التفاوت فى الإحصاءات كان لهذا السبب؟

### محمد قدرى عبد القادر

هذا جزء من التفاوت - لكن التفاوت يمكن أن يكون بسبب هذه السفن الصغيرة والسفن المملوكة لمصريين وترفع علم بنما أوليبيريا - لكن فى انطباعنا نقول إن سفن الاسطول الوطنى هى كل ما هو مملوك للمصريين حتى المسجلة للآخرين لأن اعدادنا بسيطة - ولو كان الوضع غير ذلك كنا أخذنا التى ترفع العلم المصرى فقط، انما لكى أتفادى القانون المصرى الذى يحدد ١٥ سنة لسفن الركاب - أرفع علم ليبريا لكى أشغل السفينة ٢٥ سنة.

فما دام أنا مصرى - فأعتبر هذه طاقة مصرية وواجب علينا كمصريين أن نعمل على تشغيل اقتصادى لهذه الطاقة.

الواقع أن الاستثمار فى النقل البحرى استثمار مكلف جدا وطويل الأجل والعائد يعتمد فى مجمله على مؤثرات لاترجع لادارتى الشخصية وعلى سبيل المثال:

تكلفة سفينة نقل صب طراز بانا ماكس حمولة ٧٠ ألف طن تبلغ فى كوريا من ٢٥-٢٧ مليون دولار - سفينة حاويات من الطراز المتوسط ٣٥٠٠ TEU تبلغ تكلفتها فى كوريا حوالى ٣٧

مليون دولار بدون معدات.

لذلك فنحن نقول إن هذا الاستثمار مكلف جداً.

أضف إلى ذلك أنني كرجل أعمال - لو كان لدى ٢٧ مليون دولار سأفكر أكثر من مرة - هل استثمارهم فى سفينة أم لا؟ فان العائد فى هذه الحالة يخضع ويتأثر تأثيراً مباشراً بالحالة العالمية للأسواق سواء أسواق النوالين أو أسواق البضاعة ولا يرجع لادارتي الشخصية.

وإنما إذا كنت سوف أنشئ مصنع بتروكيماويات أو مصنع حديد. الخ، أعمل دراسة اقتصادية، سأحضر مواد خام تكلفتها كذا، سأصدرها بكذا، وأبيعها بكذا، اذن نجاح أو خسارة هذا المصنع يتوقف على مجهودى. فيما يخص استثمارات النقل البحرى ٧٠٪ من نجاح أو خسارة الاستثمارات يرجع الى السوق العالمى، مدى تحرك البضاعة، كصاحب مركب أعمل حساب عائد الاستثمار - كلما كان رواج فى السوق كان هناك عائد وكلما حدث كساد فى تحركات البضائع، كلما كان عائد الاستثمارات قليلا، وربما يتدنى الى أقل من سعر عائد البنك، بمعنى لو أننى وضعت الـ ٢٧ مليون دولار فى البنك سيأتينى عائداً أكثر مع عدم وجود مخاطر بالمرّة.

البند الآخر لتوضيح موضوع العائد، فى عام ١٩٩٩/٩٨ كان الايجار اليومى لناقله الحبوب حمولة ٧٠ ألف طن يتراوح من ٤٥٠٠-٧٥٠٠ دولار يومياً، فى عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ بلغ الايجار اليومى لنفس الناقله ونفس الحمولة ١٠٥٠٠-١١٥٠٠ دولار فى اليوم، اذن الذى يتحكم فى عائد الناقله ليس مالكلها ولكن سوق الملاحه الخارجى وبالتالى كيف يكون لدى ناقله تكاليفها الثابتة يومياً ٨٠٠٠ دولار وأؤجرها للغير طبقاً لسعر السوق بمبلغ ٤٠٠٠ دولار حيث يصبح لدى خسارة مالية يومية ٤٠٠٠ دولار، ولا أستطيع عمل شىء، وأكون محظوظاً ان وجد ايجار لهذه الناقله بسعر ٤٠٠٠ دولار، حالياً نفس الناقله تؤجر بـ ١١٠٠٠ دولار، اذن الذى يحدث فى السوق حالياً أسوأ من ٤ سنين مرت فى صناعة النقل البحرى بالنسبة لملاك السفن وهذا مايسمى Charters Market.

أصحاب البضاعة خلال السنوات الأربع الماضية كانوا أسعد ناس فى العالم لأنهم كانوا يجدون عشرة مراكب لكل بضاعة تعرض لهم، وصاحب البضاعة يختار المركب ذات العمر الأصغر والتسهيلات الأكثر و..، اذن حالياً الاستثمار فى النقل البحرى بالنسبة لمصر هو استثمار غالى، لذلك فان القطاع الخاص يحجم عن الاستثمار فيه، ثانياً عائد هذا الاستثمار غير مضمون. ليس

معنى ذلك أن نقفل الباب لكن سنناقشه بتوسع بعد ذلك، نحن سنفتح الباب، اذا كان العائد يعتمد على التجارة الخارجية للدول Cross Trading أنا من حقى كدولة مستوردة تقوم باستيراد كميات كبيرة جداً جداً (ولدى بيانات من هيئات الموانى) مع المشاركة الضئيلة من الأسطول الوطنى المصرى أن أضمن لهذا الأسطول حداً أدنى من التشغيل الاقتصادى الذى يشجعه على الاستثمار وهذا سنقوله فى مجال آخر.

اذن الاستثمار عالى وعائده محدود وقد يواجه بمخاطرة عالية جداً وقد يكون هذا سببا رئيسيا أن البنوك الخارجية لم تكن تمول هذه السفن ذات القيمة العالية بسبب الشرط الذى ينص على عدم امكانية بيع السفن التى ترفع العلم المصرى الا بموافقة وزير النقل البحرى، اذن البنك اذا رهن سفينة ولم أسدد قيمة الرهن، فان البنك فى أى ميناء سوف يبيع السفينة، المركب التى ترفع العلم المصرى لايجوز بيعها وهذا معلن الا بعد موافقة وزير النقل، لذلك فان البنوك الأجنبية أحجمت عن المشاركة فى تمويل قروض لشراء سفن ترفع العلم المصرى، اضافة الى ذلك من حوالى ١٥ سنة حدثت تجيرة سيئة لأحد البنوك المصرية فى تمويل إحدى شركات الملاحة للقطاع الخاص ولم تكن مبنية على اسس سليمة، والبنك حتى الآن لم يستطع أن يأخذ مستحققاته والمراكب واقفة فى ميناء الاسكندرية بعد أن أصبحت خردة، لأن ادارة هذه الشركة كانت فاسدة تماما، وهذا المثل جعل كل الناس فى جميع البنوك المصرية قفلت باب الاستثمار أو تقديم قروض لحساب سفن مصرية تماما، اذن حاليا يجب أن نعد دراسة لأن هذه السفن لايمكن أن تكون تمويلا ذاتيا، اذا كان لدى ٢٧ مليون دولار لن أضعهم فى مركب لأننى بعد ذلك لايد أن أحضر معدات ٢-٣ مليون دولار لتشغيل المركب اضافة الى ادارته وغيره، لذلك فان من ضمن التوصيات التى سنطلبها هو تشجيع البنوك المصرية على المساهمة فى تمويل السفن المصرية.

قد تكون النقطة السابقة قد أخافتنا من الاستثمار فى قطاع النقل البحرى نتيجة ارتفاع سعر المراكب وعدم ضمان العائد، انما فى مصر نحن لدينا امكانية لتفعيل وزيادة دور مساهمة الأسطول المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية. كان هناك القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ الذى تم الغاؤه بالقانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ وأصبح من حق كل جهة مصرية حكومية وقطاع عام وقطاع أعمال أن تستخدم النقل البحرى بالطريقة التى تراها، هذا اجراء صحيح لأنه لارجعة للاحتكار، لأن موضوع الاحتكار لانستطيع التحدث فيه فى الظروف التى نعيشها، انما حاليا لايد من حالة وسط، فنحن أنتقلنا من

احتكار كامل ممنوع فيه أن ننقل مسمارا دون أن نأخذ موافقة هذه الشركة، الى النقل عن طريق أى واحد، ترتب عليه أشياء خطيرة جداً، وقد أشار إليها الدكتور عبد القادر حتى الناس الذين ليس لديهم غرض من الجهات الحكومية كثير منهم يفهم أن الشراء على أساس CIF سيريح دماغهم، المورد هو الذى يشيل البضاعة، المركب تصل لاتجد البضاعة، السبت والأحد مغلق بالخارج، يحضر CIF وهناك أجهزة كثيرة اعتقدت أن الشراء على أساس CIF يمثل القاء مسئولية النقل البحرى والتوريد على حساب المورد، وأعتقد أن هذا الاعتقاد خاطئ. ١٠٠٪، لأن المورد عندما يتعاقد CIF يتعاقد لحساب المستورد، المورد رجل يبيع سلعته، عندما يتعاقد CIF هو مسئول عن سلعته يوردها بمواصفاتها.

فيما يخص النقل البحرى هو وكيل عن المستورد وبالتالي جميع شروط عقد النقل البحرى الذى يبرمه المورد هو يبرمه لحساب المستورد وغالبا لا يعلم المستورد أى شىء عن بنود العقد، يعرف ثمن البضاعة فقط، لا يعلم شيئا عن النولون، المورد انتهت علاقته بالمستورد فى ميناء الشحن عندما شحن البضاعة على ظهر المركب وحصل على بوليصةه وذهب للبنك وأخذ فلوسه وانصرف، كل شروط بوليصة النقل البحرى أيا كانت شروطها بصرف النظر عن مدة غرامات الحاويات ومصاريف تفرغ الحاويات، ماورد فى البوليصة هو عقد ملزم للمستورد طالما تم شحن بضاعته.

وأرجو، أفراد ندوة خاصة عن عملية تفعيل سياسة مساهمة الأسطول الوطنى الذى أعنى به ليس أسطول القطاع العام لأنه حدث نوع من الهجوم لأصحاب الصوت العالى من، الأخوة رجال الأعمال بان كل ما هو حكومى أو قطاع أعمال مرتشى وتالف، هناك جزء سليم وجزء غير سليم، فى الأسرة الواحدة ولد ناجح وولد تزق فيه، هل نلغى التوكيلات، تم الغاء التوكيلات، ماحدث لم يقوموا بتوكيلات ملاحية فى الموانى المصرية، جاءت توكيلات أجنبية وعملوا شركات مشتركة ونحن كمصريين خدمنا هذه الشركات وكنا نظن أنه بعد الغاء التوكيلات ستظهر شركات ملاحية مصرية شركة كذا للملاحية أو كذا للملاحية، قالوا قف عندك، انت لاتكون وكيلاً لدى، اذا أردت أن تكون وكيل عنى نشترك باسم شركتى الشركة الماليزية، ليست هذه هى القصة، ما لم نلتفت الى عملية تفعيل وزيادة دور ومساندة الأسطول الوطنى على أساس من السعر الجيد والخدمة الممتازة، ويجب أن يتضمن هذا عدم وجود مكان لأى احتكار. العلم الوطنى لا بد أن يكون علما ملتزما بمواعيد ثابتة مثله مثل الحاجة وسعر يتناسب مع سعر الحاجة.. اذا استطاع أن يعطينى هاتين الميزتين أرحب به،

إذا لم يستطع يصلح نفسه.

للأمانة، لكي يكون الأنسان أميناً في هذا العرض، هناك بعض الملاحظات على أداء بعض الشركات المصرية للملاحة في نقل البضائع وهذه الملاحظات لها مكانها الأساسى والمؤثر، لكن من حقهم مرة أخرى أن نعيد تصحيح أوضاعهم ونبحث الخطأ الذى لديهم لأن هذه بلدنا، وسأذكر واقعه من الوقائع اننا فى احدى السنوات أثناء الستينات كان القمح المصرى ينقل على سفن أجنبية، وجاءت ٦ مراكب أيام حكومة الدكتور مصطفى خليل ولم يسدد الـ Operator الإيجار، أصبحت ٦ مراكب تحمل كل مركب ٤٠ ألف طن باجمالى ٢٤٠ ألف طن مرميه فى البحر، صاحب المركب يرفض الحضور الا بعد سداد الإيجار، تصوروا حضراتكم سلعة استراتيجية، ٢٤٠ ألف طن سايحه فى البحر ودفعنا التولون مرة ثانية.

هذا مقابل تجريتين ناجحتين لشركات ملاحه مصرية، شركة الملاحه الوطنية، وشركة مصر للنقل البحرى وهى شركة مصرية تدار بمصريين لكن تخضع لقانون آخر، من حق أى واحد فى الشركة بفصل ويعين، رأسمال كامل مصرى حكومى، هذه الشركات من عام ١٩٨٥ لم يحدث أن تأخر طن قمح، وقد عمل لها عقد أن تنقل القمح لمصر عن طريق هذه الشركات بطريقة نوع من أنواع عدم المغالاة فى الأسعار والارتباط والانتظار، ولم يحدث فى ١٦ سنة حادثة واحدة عكرت هذا الترتيب، اذا استطعنا ندخل فى هذا النظام بالنسبة للبضائع العامة وهو رقم كبير أعتقد سنكون قادرين على زيادة تشغيل وزيادة مساهمة الأسطول المصرى فى نقل البضاعة المصرية.

بالنسبة لبعض المزايا للسفن المصرية، الواقع المزايا المعطاه للسفن المصرية فى الموانى المصرية غير كافية، وهذه ليست بدعة فالسعودية تعطى هذه الميزة للسفن التى ترفع العلم السعودى، أمريكا نفسها وهى أكبر دولة رأسمالية تعطى هذه الميزة أيضا للسفن الأمريكية، لا بد من اعادة صياغة هذه الامتيازات بمعنى سنفرق ما بين السفن التى يملكها مصريون ولا ترفع العلم المصرى وهذه لا تأخذ هذه الميزة لأنه ليس من حقها، والسفن التى يملكها مصريون وترفع العلم المصرى من حقها أن تأخذ هذه الميزة لأنه سيكون عليها التزامات كاملة كسداد نسبة قروض تبلغ نحو ٨٠٪، ولا بد أن تدفع تأمينات ولا بد من اعطائهم الميزة.

بالنسبة لتفعيل دور الأسطول المصرى وزيادة مساهمته فى نقل تجارة مصر الخارجية، أعتقد



أننا يجب أن نعمل لها بحثاً أو ندوة أخرى لأنه موضوع خطير جداً لأنه ما لم نعمل هذا سيظل يتناقص مدى مساهمة الأسطول المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية الى أن تتولى السفن الأجنبية نقل بضاعتنا بالسعر الذى تراه وبالشروط التى تراها.

بالنسبة لمن تحدثوا عن الاندماج، نتكلم بصراحة، نحن كمصريين لانستطيع الاندماج، لأن كلا من الشخصين سيقول شركتى وأنا عملت ١٨ مليون جنيه والآخر عمل ١٤ مليون جنيه، للأسف جنسيتنا لاتنفع فى الاندماج اضافة إلى أن خدمة النقل البحرى تعتمد على اسماء عائلية وهذا غير موجود فى مصر فقط، بل موجود بالخارج بمعنى جميع خدمات النقل البحرى تبدأ كشركات قابضة عائلية، لكن هذا لم يمنع أكبر شركات للحاويات من الاندماج لأننا نعيش حالياً عصر الاندماجات، ومن يقرأ يجد أن أكبر شركتين للحاويات شركة سى لاند وشركة SOL اندمجوا مع بعض وكل يوم والثانى جميع المجالات البحرية تعطينا نويا لهذه الاندماجات، نحن فى الواقع لاننظر لها ولانريد النظر اليها لأن هذا ينتفى مع طبيعتنا.

إذا كان هذا الاندماج لا يصلح بالنسبة للقطاع الخاص، فى رأى الشخصى أنه يصلح بالنسبة لشركات القطاع العام، لأن شركات القطاع العام تملكها الحكومة، ومن واجب الحكومة أن تنظر الى الاندماج على أنه شىء قومى، لأن الكيانات الضخمة هى التى ستعيش وهى التى ستأكل السمك الصغير كله، نحن نرى ذلك ولانستطيع تقدير خطورته، حالياً لدينا ٥ شركات ملاحه مصرية مملوكة لجهة واحدة وهى الحكومة، حكومة وقطاع عام هيئة القطاع العام للنقل البرى والبحرى ثلاثة يتبعون قانون الاستثمار واثنين تتبعان قانون ٢٠٣، هذه كلها أشياء شكلية، انما المالك فيها واحد فهى مندمجة لكن مندمجة بغير واقعية، ماذا يمنع أن نبدأ بهذه الشركات خاصة أن بها مراكز تحمل بضائع عامة وتحمل حاويات وبعضها صب وبعضها يحمل ركابا، اذن فيها تنوع، هذه الشركات اذا اندمجت ومعظمها شركات ناجحة أعتقد أننا سنكون على الأقل أخذنا بالاتجاه الموجود فى العالم وهو اتجاه الاندماج، لأن هذه الجهات الكبيرة لاتلعب وخبرتنا مع هذه الجهات تؤكد أنهم لايلعبون، الفرق أنهم قارئون قبلنا، ولدينا مصريون قارئون، لكنهم لم يأخذوا فرصتهم لكى تظهر نتائج هذه القراءة.

نحن دائماً نقول الخواجة، نحن لسنا أقل من الخواجة نقرأ نفس اللغة التى يقرأها، العلم هو، الاندماجات التى تحدث فى سوق الملاحه هى اندماجات مقصود بها السيطرة على السوق الملاحى وتعويض السنوات الأربع الماضية، لأنه خلالها نالت هذه الشركات خسائر فادحة وبعضها أفلس،

حاليا يندمجون تمهيدا للسيطرة بالكامل على سوق الملاحة وفرض السعر، نحن نتحدث عن مراكب تحمل ٨٠٠٠ حاوية، تعطى أسعار كما تريد، الأسطول المصرى كله ليس به سوى مركبين متخصصين فقط، مركب تملكه احدى الشركات المصرية ومركب تملكه احدى الشركات السويدية التى لا أعتبرها تتبعنا رغم أنها ترفع العلم المصرى لتأخذ مجموعة ميزات من قانون الاستثمار واعفاءات ضريبية. الخ.

المركب التى تملكها الشركة المصرية تحمل ٣٥٠٠ حاوية، وهذه أول مركب متخصصة تنضم للأسطول الوطنى، مركب واحدة فى ترافيك حاويات ليس لها قيمة، اذا كان هناك خط قصير يحتاج الى ٣ مراكب، وان كان هناك خط طويل نحتاج الى ٧ مراكب على الأقل، لأن مراكب الحاويات تشبه القطار السريع اذا لم تتردد على الميناء حد أدنى ٧ أيام لاتكون مركب حاويات، هذا هو العرف الذى تعلمناه فى الملاحة من احتكاكنا بالخارج، لكن مركب واحدة أحسن من لاشيء، وأول الغيث قطره، وبدأنا على الطريق، هذه الشركات اذا تم اندماجها فى شركة واحدة ستكون قادرة على الاستثمارات الجديدة، بالإضافة لكونها شركات حكومية وقطاع أعمال سيكون لها صفة الضمان من البنوك، فالبنك الأهلى وبنك قناة السويس سيحاولان تمويلها باعتبار أن هذه الشركات حتى لو سقطت فالحكومة تضمنها، بدون استثمارات نقل بحرى جديد، وبدون اضافات للأسطول، فأسطولنا يتآكل ونسبة الأعمار موجودة فى التقريرين الموجودين، ليس هناك داع لتكرارها، فالأعمار تتزايد.

بالنسبة للاندماج مع الدول العربية، الذى اشار اليه الدكتور عبد القادر، لدينا تجربتان مع الأسف، اذا قيمناهما ستكون النتيجة سلبية، تجربة مع سوريا وليبيا ومصر فى شركة الاتحاد العربى للملاحة وتجربة أخرى مع دول جامعة الدول العربية الامارات وقطر والسودان ومصر وهذه الدول تستورد من الإبره للصاروخ، ومع ذلك خلال الخمسة عشر عاما الماضية لم يمنحوا هذه السفن التى يملكونها طن واحدا، لم يمنحوا هذه السفن أى امتيازات فى مواينهم، هم ينتظرون أن هذه السفن تنقل تجارة مصر الخارجية وتحقق ربحا وتوزع هذه الأرباح عليهم، اذن تجربة الاندماج عن طريق الشركات العربية فى رأى هى تجربة غير ناجحة وغير ايجابية حتى الآن، ونحن نحاول أن نكبر نفسنا بنفسنا.

### فوزى أحمد البقلاوى

هناك سؤال لحضرتك كيف يمكن الدمج، نحن نقول إن الكيانات الكبيرة هى التى لها المستقبل،

كيف يمكن دمج الشركات المصرية فى كيان كبير ينافس الشركات العالمية؟

ان الاتجاه العالمى حالياً يتجه الى الكيانات الكبيرة بحجة أنها الأكفأ، وأنها الأقدر على المنافسة، وعندما ستأتى الجات سيكون ذلك بصورة واضحة، كيف أدفع الناس وأخرجهم من انانيتهم والنظر للمصلحة الوطنية بحيث يكونون كيانا كبيرا ينافس الكيانات بالخارج، كيف نعمل ذلك؟

### محمد قدرى عبد القادر

فى رأى أن الاندماج لن يتم فى القطاع الخاص، أنا أتحدث عن الشركات الخمس التى تحدثت عنها فى الاندماج، كل من فيها من أول رئيس الشركة حتى الساعى الواقف على الباب فهو موظف وليس مالكا، لكن من حيث الملاك فهم مندمجون، الحكومة المصرية تمتلك هذه الشركات برأس مال ٣٥٠-٤٠٠ مليون دولار، حالياً ما الذى يمنع أن أجعل هذا الاندماج اندماجا فعليا؟ هل ستغضب أنه بدلا من ٥ رؤساء شركات سيكون هناك رئيس واحد للشركة فقط، انما القصة أننا نملك هذا لأن الذى يملك هذه الشركات الخمس هو واحد.

فى ظل القطاع الخاص، وفى ظل أسماء معينة لهيطة والنجار، هذه عائلات من أول الجد الكبير مالك السفن، لن يستطيع أن يشيل النجار ويدمجه مع لهيطة أو مع كحوار، لا يمكن، وأيضا القطاع الخاص ينتظر تجربة الحكومة، اذا نجح الاندماج، ونحن متأكدون والتقارير تقول ذلك، إن التجربة الفعلية للـ SOL والخاصة بـ Sea Land، هذا ليس كيمياء انما قراءة، كيان كبير بدأ واستمر يعمل ٣ سنوات والآن بدلا من مركب مصر تدخل ومركب Sea Land تدخل ومركب SOL تدخل أصبحت مركب واحدة للتجمع الجديد وبها خلايا جزء منها يخضع لهذه الناس الذين نظموا أنفسهم بالكامل.

حاليا لوفتهانزا أنشأوا Star Airline مكونة من لوفتهانزا وساس وبيتسن وايز، اذن هذه كيانات قائمة ونراها ليست محتاجة لنوع من البحث العلمى نحن قرأناها ونفذناها لكن كيف نقسم الاستثمارات فى هذه المراكب؟ وما هو عليك وما هو على؟ ماذا تأخذ وماذا آخذ، طالما أن هناك تجربة اذن هناك علم وهناك برامج مخصصة لهذا الكلام، نذهب للتدريب على هذه البرامج، ليس نحن، لكن الجيل الذى بعدنا والذى بعده، انما التجربة الوحيدة لهذا الكيان لن تتم الا اذا كان المالك واحدا الى أن يتأكد القطاع الخاص أن هذه التجربة صالحة يبدأ فى التجريب فى الأندماج.

## فوزى أحمد البقلاوى

هل سيادتكم ترى أنه يلزم اصدار قرار سيادى بإنشاء شركة قابضة تضم هذه الشركات الكثيرة؟

### محمد قدرى عبد القادر

الشركة القابضة موجودة، أود عمل شركة واحدة، أود الغاء الشركات الخمس، الشركة القابضة موجودة وهى الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى، موجودة ولها شركات تابعة والشركات التابعة تتبع لها شركات تابعة.. وهكذا، لكن للأسف ياسيادة اللواء أن العلم موجود والتطبيق ممكن، لكن العلم غير قابل للتطبيق لأنه لم يستطع الوصول الى منطقة القرار.

كيف يحدث أن ٨٩٪ من تجارة مصر الخارجية تأتى على مراكب أجنبية؟ مهما كانت المراكب المصرية غالية، ولتكن غالية السعر، لكن هذا الإيراد سوف يؤدي الى شراء مراكب أخرى، وهذه اضافة سيعمل عليها ابني وابنك، هذه المراكب ستشغل التوريدات.. وغيرها، هناك ١٨-٢٠ صناعة بخلاف صناعة السفن نفسها، نصلح المراكب فى الترسانة المصرية، نحن لانستطيع الرؤية، نحن ندعى أن هناك مؤامرة، نحن الذين عملنا المؤامرة على أنفسنا، وضعنا السواد أمام أعيننا رغم أننا نعرف.

### عبد الفتاح ناصف

سيادتكم أشرت إلى ضخامة الاستثمارات التى اشار إليها الدكتور عبد القادر فى العرض، لكن سيادتكم فى كلامك كنت تشير إلى شراء السفن، والتساؤل هنا هل فكرة بناء السفن فى الترسانات المصرية أصبح صعبا أو مستحيلا؟ أنا لا أتحدث عن شراء السفينة لكنى أتكلم عن بناءها.

### محمد قدرى عبد القادر

للأسف، سيادتكم لاتستطيع بناء سفينة إلا فى ترسانتين، ترسانة الأسكندرية، وترسانة بور سعيد، هناك حد أقصى من الحمولة للبناء، فى الاسكندرية ٣٥ ألف طن، وفى بور سعيد ١٥ ألف طن، هذان الرقمان أصبحا تاريخا، سأذكر شيئا، مركب الحاويات التى اشتريناها ٣٥٠٠ حاوية متكافئة، تستخدم حاليا Feeder بمعنى مركب بمونه كان زمان عندما نزلنا هاملت من الترسانة البحرية من ١٥ سنه كان حمولتها ٣٥٠ حاوية اقمننا احتفالا كبيرا.

## عبد الفتاح ناصف

الرد هنا يمكن أن يعنى أن أطور الترسانة بما يسمح بتطوير انتاجها.

## محمد قدرى عبد القادر

الترسانة تحتاج بحثا آخر، ولا أود الحديث عن الترسانة، لأنه للأسف نحن نبني فى دايو، فى هيونداى، فى أى مكان، الذى جعلنى أتحديث فى بناء السفن - وأنا غير متخصص - لكن يمكن الخبرة غير مشجعة، أنا أبني بالخارج لالتزامهم فى مواعيد التسليم تحدد لى أكتوبر للاستلام، فى مارس السابق على هذا التاريخ ترسل لى لاستلام مراكبى، هذا استثمار متخصص يحتاج الى ضرورة عمل دراسة متأنية فى منتهى الموضوعية ولا مانع من الاستعانة بأى من الأسماء الكبيرة فى بناء السفن لعمل Upgrading لتتواءم مع ضرورة زيادة التقنية بالنسبة للعمالة وهناك حاليا بعض الحلول المطروحة فى هذا المصدر.

## عبد القادر دياب

لقد أشرت سيادتكم إلى ما يوصى بفشل تجربة الاندماج بين الدول العربية فى شركات النقل البحرى، وربما يكون السبب فى ذلك هو نظام أو سياسة الادارة الخاصة بالشركة المندمجة، فلقد ذكرت سيادتكم أنه على الرغم من المشاركة فى ملكية السفن، إلا أن هذه الشركات لم تحظ بنصيب فى التجارة الخارجية للدول العربية المشاركة فى الملكية، وهنا يمكن طرح تصور بأن يكون لحصة هذه السفن فى التجارة الخارجية لكل من الدول المشاركة فى الملكية وزن معين فى توزيع العائد على الملكية وعلى نحو يلفت نظر المسئولين فى كل من هذه الدول لاستخدام هذه المراكب.

## محمد قدرى عبد القادر

النظام الأساسى بالكامل أن نسبة المساهمة فى رأس المال مثلا ١٠:٢ يأخذ نصيبه من الأرباح ١٠:٢ الامارات مثلا نصيبها ١٠:٤ تأخذ ١٠:٤ فاذا شحنت لك بضاعة الى الامارات أو بضاعة من الامارات ليس لها علاقة، وأيضا هذه الدول لها مراكبها الخاصة، هناك United Arab Shipping لديها مراكب من أمريكا، مراكب حاويات ٤٠٠٠ TE، اذن هو ليس فى حاجة الى ذلك، هو تورط فى هذا الاستثمار فى وقت من الأوقات، والامارات لديها اسطولها الوطنى والسعودية لديها اسطولها الوطنى.

## عبد الحميد عامر

أنا بخبرتي كمصدر ورجل عملي فى النقل، اعطى ملاحظة على الأستاذ قدرى قالها وهى مهمة جداً بالنسبة للاقتصاد المصرى وهى اضافة النولون للاقتصاد المصرى نفسه، المهم أن هذا النولون يكون جزءاً لا يتجزأ من الدخل المصرى، فعلى سبيل المثال لو نظرنا الى النقل البحرى والجوى والبرى، نجد أحياناً يمثل النولون من ٢٥٪ الى ١٠٠٪، فالنسبة ٢٥-١٠٠٪ فى النقل الجوى يمثل اضافة لمصر، فمعنى ذلك اذا كان سعر النولون أعلى فى الشركات المصرية فذلك اضافة جديدة للاقتصاد المصرى واطافة للدخل المصرى، فمثلاً فى الطيران قد يصل سعر الطن فى المتوسط ١٥٠٠ جنيه، وتكلفة النولون ٣٥٠٠ جنيه فاذا وضعتها على شركة أجنبية، معنى ذلك أننى أعطيت للشركة الأجنبية ٢٠٪ مثل البضاعة المصرية التى تصدر.

نفس الكلام بالنسبة للنقل البرى، جميع النقل البرى من مصر للدول العربية نقل أجنبى للأردن وتركيا وغيرها، نحن ندفع نولون أكثر من البضاعة، وفى حالة كون هذا الأسطول مصرى فنحن نضيف اضافة للاقتصاد المصرى قيمة النولون أياً كان هو بالمصرى أو بالدولار، فنحن ندفعه بالدولار سواء لشركة الطيران أو البرى أو البحرى وان كنا فى مصر ندفعه بالجنيه المصرى فهو يعتبر أيضاً اضافة جديدة من العملات الأجنبية.

أنا مع الأستاذ قدرى على اساس انه من المهم جداً أن تنمو شركات النقل المصرية سواء بحرى أو جوى أو برى، والدولة هنا مستوردة، تستورد بما قيمته ١٥ مليار دولار، نصيب النقل منها أكثر من ٢٥٪ فهذه اضافة لمصر وكذلك فى الجوى والبرى، لذلك من المهم جداً أن نمتلك الشركات وتدعمها الحكومة أو البنوك وفى النهاية الدخل فى جيبنا، مثل الأب وابنه، الأب يعطى ابنه ليصرف، أو الابن يصرف من دخل الأسرة فهو كيان واحد وشكراً.

## محمود عبد الحى

بالنسبة للكلام الذى قاله الأستاذ عبد الحميد، أتفق معه ١٠٠٪، لكن لانستطيع أن نفكر فى الظروف الحالية والتغيرات التى نعيشها بعقلية. عفوا لا أريد أن أقول متخلفة ولكن متأخرة عن الواقع. عملية الانتماء الوطنى هامة جداً ولها تأثيرها ولكنها لاتكفى. أى رجل أعمال، أى رجل يستورد، تجده يقول أنا أبحث عن الكفاءة وسابق الخبرة، لذلك فاننا اذا كنا نفكر فى تنمية أسطول النقل البحرى المصرى، لا بد أن يكون فى اعتبارنا القدرة التنافسية لهذا الأسطول من حيث

التوقيتات، من حيث الحفاظ على سلامة البضاعة المنقولة، لا بد من التوسع فى اسطول النقل البحرى، السؤال المهم هنا هل هو يعمل بكامل طاقته حاليا؟ أم أن لديه طاقة فائضة؟ اذا كان هناك طاقة فائضة، يكون هناك سوء ادارة فى هذا القطاع.

الشيء الآخر أننا تحدثنا عن بعض المعوقات التشريعية التى يجب تغييرها. اذا كنت أود أن أعطى دفعة لقطاع النقل البحرى، حكاية ممنوع بيع السفينة الا بموافقة وزير النقل اذا كانت ترفع العلم المصرى، اذا كانت تعرقل امتلاك المصريين لسفن نقل ألغيتها لأن ذلك ليس شرطا موضوعيا ولا مبرر له لأى سبب. الجانب الثانى عملية تحديد عمر السفن أو السفينة عند الشراء فى مصر بما لا يزيد ١٥ سنة: لانستطيع أن ننسى أننا مهملون جدا فى عملية الصيانة، ولانقوم بالصيانة الا عندما تقع الكارثة، و كارثة سالم اكسبريس لازالت تعيش فى ذاكرتنا، فاذا كنا نود الكلام عن اطالة عمر السفينة فى الاستخدام، لا بد من إجراءات وترتيبات فعالة للصيانة والتجديدات وهذه مسائل تنظيمية فنية واقتصادية يجب أن تراعيها الشركات والقطاعان العام والخاص، وليس كل شىء على الدولة، فالدولة دورها سيتراجع فى المسائل الاقتصادية، فى قضية النقل والانتاج وكل شىء، ويحكم الجات لن تستطيع الدولة مهما رغبت فى اعطاء مزايا فى أن تعطى قطاع النقل البحرى المصرى مزايا على حساب الآخر غير المصرى، لأن هذه ستكون سوقا تنافسية ١٠٠٪.

الذى يحل محل الدولة - ونحن نرى أن هناك أساسا منها فى كلامنا - هو التنظيمات المهنية أو النقابية بمعنى اتحاد العاملين فى النقل البحرى أو ملاك السفن، هذا الاتحاد هو الذى يضع الكود الخاص به فى الضوابط، فى التطوير، فى عنصر الأمان، يقدم الدراسات السوقية على المستوى الدولى والاقليمى والمحلى، ويحدد لهم الأسعار وحدودها، وهو الذى يستطيع أن يعطى بعض المزايا أو يطالب ببعض المزايا أو لا يطالب بها.

لذلك ما اتمناه ونحن نفكر فى عملية التطوير أن يكون فى ذهننا التطورات القائمة والاستكون يتقفز الى المجهول، حقيقة الانتماء الوطنى عظيم وأنا من أشد انصاره ولكن يجب ان تسانده جودة الخدمات واعتدال الأسعار.

أيضا لا أود أن نياس من عملية صناعة السفن وتطوير الترسانة نتيجة ممارسات أو تجارب قاصرة فى الماضى، لأننى لو أننى سأسلم بعيوب الماضى ودوامها فلن أستطيع أن أطور فى المستقبل، سيكون عندى إحباط ونحن هنا نفتقد كثيرا جدا من آليات واستحكامات التعاقدات. حاليا اذا كانت

الترسانة تشتغل وعهدت بعملية بناء السفن لشركات خاصة فهل هناك تشجيع حقيقي لذلك؟ مثلاً قطاع الحديد والصلب فى مصر مهتم جداً بتطوير صناعة السفن فى الاسكندرية وعندهم استعداد لاعداد الدراسات اللازمة واحضار أحدث تكنولوجيا لازمة، لكن المؤسف أنه ما إن اشتد ساعد بعض الشركات فى هذا القطاع حتى تعالت صيحات تتهمة بالاحتكار متناسبة أن مثل هذه الصناعات بطبيعتها صناعات احتكارية، وتحتاج قواعد منظمة أخرى بخلاف التفتيت والتزقير.

عندما أتحدث عن صناعة الحديد والصلب فان البلد لا تتحمل ٥٠ مصنع حديد وصلب والا سأعمل ورشا، لكن الأهم من ذلك اذا كنت أتركه لأنه احتكار طبيعى من المهم أن أضع له الاطار التنظيمى المحكم الذى لا يقبل الفساد أو الإفساد بأن يكون ملتزماً بضوابط تخص التشغيل والتكلفة والسعر والبيئة مقابل أن أعطيه تيسيرات.

لذلك فان ما اتناه ونحن نناقش مثل هذه القضايا أن تكون نظرتنا شاملة لأن هذه قضايا بالغة الحيوية، وعملية بناء السفن ليست لمجرد نقل بضائع فقط، لكنها عملية طاقة وقدرة عسكرية للأمن القومى فى الأجل القصير والأجل الطويل، فاذا لم استطع بناء السفن الخاصة بى، لن أصل الى النتائج المرجوة فى هذا القطاع. لن أستطيع عمل الصيانة فى أوقات الحروب وأوقات الحصار، الترسانة مهمة جداً، وتتمنى أن تتعلم من سلبيات الماضى لكن لانصر على استمرارها ومسألة التعاقدات هامة جداً فى أحد البرامج وللأسف كان مع ٧ من قمم المصانع الموجودة خبرة وعلم وسن وكل شىء، فوجئت بأحد السادة الموجودين يقول: تعاقدت معى جهة ما على انتاج معين استلزم أن يتعاقد مع الخارج لاحضار بضائع معينة بما يتجاوز عشرين مليون دولار. ثم فوجىء أثناء التنفيذ أن الجهة التى تعاقدت معه استوردت البضاعة من الخارج، وبالتالي تحملت شركتى هذا المبلغ خسائر. وتساءل ماذا أفعل؟ قلت له هناك الشرط الجزائى، لكن واضح أن حضرتك تخرجت من المطالبة بالنص عليه فى العقد.

عند الدخول فى مجال الأعمال لابد من تطبيق شروط التعاقدات التى لو طبقناها سنعالج مشاكل كثيرة مماثلة.

## ممدوح الشرقاوى

لدى استفسار للأستاذ قدرى، لقد قال إن السفينة تتكلف من ٢٧ مليون دولار، إلى



٣٧ مليون دولار وأعتقد أن هذا المبلغ الكبير يقتضى شيئين: استخدام كثيف للمركب، والعمر الزمنى هل يخضع لعوامل اقتصادية أم فنية، بمعنى تقادم اقتصادى أم تقادم فنى؟ هل ١٥ سنة المكتوبة والتي حددها مجلس الشورى تعتبر فعلا العمر الاقتصادي للمركب؟ وهل هذا العمر معترف به دوليا؟ الشئ الآخر هذه القضية ترتبط بالتطور التكنولوجى الذى تخضع له صناعة السفن، هل صناعة السفن من الصناعات التى تخضع لتطور تكنولوجى سريع؟

السؤال الثانى يتعلق بعملية الاندماج، طبعا عملية الاندماج لها مزايا، لكن لو أخذنا مثال الصناعة سنجد الآتى، شركة كبيرة جداً وتحقق خسائر لأنه توجد علاقة وثيقة بين حجم الانتاج والقدرة على ادارة هذا الحجم، نحن نتحدث عن اندماج ثم نفاجاً بكيانات كبيرة جدا لايتوافر لها القدرة الادارية والتنظيمية لاستغلالها الاستغلال الصحيح. ونتيجة لأن هذه الشركات الكبيرة تحقق خسائر كان أحد الأفكار تقسيم الشركة الكبيرة الى اقسام صغيرة حتى يسهل ادارتها، بالنسبة لشركة تعمل فى مجال النقل فانها تكون مرتبطة بدول كثيرة وموانى كثيرة، هل لدينا الخبرة التى تستطيع أن تدير هذه الكيانات بكفاءة وتحقق أرباحا؟ إنه بعد عملية الاندماج نفاجاً بأن هذه الشركة تحقق خسائر ثم تخرج من السوق.

### محمد قلىرى عبد القادر

أنا أشكر الدكتور على هذين السؤالين، فهما سؤالان هامان جداً، بالنسبة لعمر السفينة، يتحدد أساسا فى حدود ١٥ سنة على أساس أنها - بصرف النظر عن تكنولوجيا البناء وخلافه - بعد ١٥ سنة هذا شرط من شروط الاهلاك فقط، وليس معناه أننى أتخلص من السفينة بعد ١٥ سنة، هناك سفن موجودة عمرها ٢٠ سنة، ٢٥ سنة، شركات التأمين وشركات التصنيف العالمية ثم اللويدز وغيرها لكى يتفادوا المشاكل التى حدثت فى السنين الأخيرة استطاعوا أن يطلعوا عن طريق هيئة الكوميكو ما يسمى بقواعد ISM اعتبارا من يوليو ٢٠٠٣ لن يسمح لسفينة بالابحار من أى ميناء من موانى العالم الى أى ميناء الا اذا كانت تتبع قواعد ال ISM، هذه القواعد تعمل نوعا من الرقابة على كل شئ، كان زمان يطلع واحد deck boy معه دبلوم صنایع على المركب، هذا انتهى أصبح حاليا لا بد أن يكون معه شهادة من الاكاديمية أنه قضى مدة معينة لكى يستطيع أن يكون الولد الذى يصبن المركب، عمود الونش أو خلافه، لذلك فان المراكب ذات الصيانة المتخلفة deck boy لن يسمح لها بالعمل اعتبارا من يوليو ٢٠٠٣ وسمح بهذه الفترة لكى تنظم دول العالم الثالث نفسها

حيث كان هناك نوع من الميل.

كنت أود أن أطمئن الدكتور عبد القادر فيما يخص موضوع الجات، الولايات المتحدة الأمريكية وهى وراء الجات ومشاكلها لكن أخذت استثناء لخدمات النقل البحرى، استثناء للبضاعة المباعه من عندها كمعونة عسكرية أو معونة اقتصادية، اذن هناك استثناء من حقى أن اتمشى مع ما عملته الولايات المتحدة الأمريكية وأقول بالنسبة لبضائع تجارة مصر الخارجية يفضل أن تشحن على علم مصرى، هذا ليس استثناء لأن الولايات المتحدة أخذته فى بند صريح، أولاً أجلت تطبيق قواعد الجات بالنسبة لخدمات النقل البحرى وهذا شىء لم يكن متوقعا منها أبداً، ثانياً أخذت استثناء بالنسبة للبضائع التى تباع لديها سواء معونة عسكرية أو اقتصادية وهذا واضح فى نصوص الاتفاقية.

بالنسبة لموضوع الاندماج الذى أثاره الزميل، الواقع أن الاندماج قد لا يكون على اطلاقه صح وقد لا يكون على اطلاقه خطأ، وماينفع فى الاندماج فى النقل البحرى قد لاينفع فى الاندماج فى الصناعة، وعندما نتكلم عن دمج شركات نقل بحرى، لن ندمج شركات لديها مشاكل عمالة، أو عدم تجديد خطوط انتاج لمدة طويلة، سيتم تصنيف هذه الشركات وازالة كل مشاكلها التى كانت موجودة قبل اندماجها.

فيما يخص الادارة، الحمد لله ادارة شركات الملاحة لدينا ادارات ناجحة جدا ولدينا قطاع خاص لديه ٤-٥ مراكب ونقدر نسميها الشركة الدولية للملاحة البحرية وهى قطاع خاص شغالة فى الشرق الأقصى وتدير مراكب على قدر كبير جدا من الادارة الاقتصادية، الشركتين أو الشركات الثلاث التى اتحدث عنهم، المشكلة فى القانون الذى يطبق فى الادارة، عندما أندمج لا أرجعها الى القانون ١٢٧ وقانون ٢٠٣ كلما يشتري رفاصا يذهب ليستأذن، هو نفس الشخص ولديه نفس المركب ولايستأذن من أحد، وهو ليس لصا، لماذا هذا يستأذن وهذا لا؟ لأن هذا خاضع للقانون رقم ٤٣ وهذا خاضع للقانون ٢٠٣، اذن يجب أن يكون موضوع الاندماج اذا كان سيقتراح أن يقترح بكافة الضوابط التى تؤدى الى نجاحه لأن كيانات النقل البحرى فى خلال سنوات، اذا لم نتبته ستكون خارج اللعبة.

الحمد لله نحن مطمئنون بالنسبة للقمح لكن القمح ليس كل شىء بالنسبة لنا تجرية ناجحة ولولا سياسة الدولة فى التنسيق، وأنها لاتعطى القمح للشركات المصرية بأى سعر، تنزل السوق العالمى، ونعرف الأسعار العالمية، والشركة تقبل السعر العالمى أو أؤجر بره، لأننى مع سيادتك اذا لم

يكن السعر منافس والتنفيذ مضبوطا طبقا للقواعد المضبوطة يصبح لامكان لشخص متخلف يعمل معنا وكذلك فانتى مع سيادتكم أن السعر الجيد والتنفيذ الجيد هما أساس اعطاء الأسطول الوطنى أو عدم اعطائه، لابد أن يكون هذان الشرطان موجودين، ولا أستطيع بحكم التكلفة أن أدخل فى تكلفة عالية على حساب سعر أو تنفيذ ، ارجو أن أكون قد وضحت ما هو مطلوب.

وأخيراً وتلخيصاً لما سبق أود أن أذكر أهم النقاط الممكنة إثارتها فى السياسات المطلوبة لتحسين فرص الاستثمار فى هذا المجال:

تعديل سياسة مساهمة الاسطول التجارى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية بما يؤمن لهذا الاسطول القدر الادنى من التشغيل الاقتصادى.

السماح ببيع السفن التى تحمل العلم المصرى والمملوكة للأفراد دون أى شروط أو قيود.

تشجيع البنوك المصرية على المساهمة فى تمويل شراء سفن مقابل رهنها.

السماح برهن السفينة التى تحمل العلم المصرى الى البنك الاجنبى الذى قام بالتمويل.

اعطاء بعض المزايا للسفن التى ترفع العلم المصرى فى الموانى المصرية مثل تخفيض رسوم الموانى أو رسوم الخدمات أو اعفاءات ضريبية لمدد طويلة.

واهم النقاط التى أرجو أن أوضحها فى هذا المجال هو البند الأول وهو:

تعديل سياسة مساهمة الاسطول التجارى المصرى..

ما أقصده فى جميع المجالات هنا بالأسطول التجارى المصرى هو السفينه التى ترفع العلم المصرى بصرف النظر عن ملكيتها سواء كانت مملوكة للقطاع العام - أو الاستثمارى أو الخاص. الخ.

مايسمى بالعمل على زيادة مساهمة الاسطول التجارى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية هو ليس بدعه ولكنه معمول به فى معظم دول العالم وأهمها الولايات المتحدة الامريكية وفرنسا ودول السوق الاوربية.

والطروح هنا هو ضرورة أن يكون للشركات مالكة الاسطول المصرى دور هام ونشاط فى نقل تجارة مصر الخارجية عن طريق:

الزام جميع الهيئات الحكومية وهيئات وشركات قطاع الأعمال والشركات التي تساهم فيها الحكومة بنسبة تزيد عن ٣٥٪ من رأسمالها - بأن يتم استيراد جميع احتياجاتها على أساس فوب ثم يتم طرح مناقصة عالمية للتولون بين الشركات المصرية والأجنبية للوصول الى أنسب سعر وشروط للنقل.

ومن المعروف أن هذا الرأي قد يرد عليه بالتالى:

- الشركات المصرية تقوم بعرض أعلى الأسعار.

- الشركات المصرية لاتلتزم بالنقل فى المواعيد.

- معظم المهمات يتم استيرادها على أساس تسليم موقع أو تسليم مفتاح.

بعض الشكاوى الجديدة التي صادفتها بعض الجهات الحكومية فى تنفيذ نقل معداتها مع الشركات المصرية.

وأرجو أن أوضح أن اعتناق سياسة زيادة مساهمة الاسطول الوطنى فى نقل البضائع من تجارة مصر الخارجية يجب أن تعتمد أساسا على :

أ - تقديم سعر مناسب.

ب - ضمان تنفيذ جيد.

ومن السهل وضع شروط للتأكد من هذين البندين ولكن المهم هو ضرورة الالتزام بها والإستجد أنفسنا فى النهاية عرضة للصراع فى السوق الملاحى أمام ملاك أجنب لا يهتمهم الا الربح.

كما يهمنى الاشارة أيضا الى ماورد فى التقرير الذى عرض على مجلس الشورى عام ١٩٩٩ ص ٩٥ حيث ورد به:

أنه ترتب على احتكار الدولة لعملية التعاقد على نقل البضائع بعد سنوات طويلة تكوين كوادرفنية متخصصة فى دراسة الأسواق الملاحية وأساليب التعاقد والتفاوض - ثم نتج عن اطلاق الحرية أمام كافة القطاعات للتعاقد على أعمال النقل البحرى الخاصة بها وجود فراغ لدى هذه القطاعات - من الكوادرفنية المتخصصة . الأمر الذى لا بد وأن يؤثر على كفاءة وأسلوب التعاقدات فى الفترة القادمة مما يتطلب ضرورة الاستفادة من هذه الكوادرفنية.

كما تجدر الإشارة إلى أن معظم الجهات والهيئات الحكومية تفضل التعاقد على أساس سيف أو س آن اف على مظهره أنها بهذا التعاقد تحمي نفسها من أى مسئوليات تخص النقل البحرى وأنها تكون مسئولية الطرف المتعاقد أى المورد - وفى هذا الشأن نوضح الآتى:

- أن المورد يتعاقد على النقل البحرى كوكيل عن المستورد.
- أن جميع المسئوليات والالتزامات التى تخص عقد النقل البحرى تعود فوراً على المستورد بمجرد اتمام شحن بضاعته.

كما تجدر الإشارة أيضاً الى ضرورة أن يتم تجميع البضائع الخاصة بالهيئات والجهات الحكومية وقطاع الأعمال حتى تمثل قوه - أو انشاء ما يسمى باتحاد الشاحنين يكون أعضاؤه أهم الجهات المستوردة وذلك لامكان تواجد قوة تفاوضية أمام ملاك السفن.

كل ما أود الإشارة اليه هو أن الولايات المتحدة الأمريكية أعفت مشحوناتها العسكرية والمشتريات الحكومية وكافة السلع المنقولة بنفس نظام المعونات الاقتصادية من التزامات التحرير.

وهذا راجع أساساً الى اشتراط الشحن على السفن التى ترفع العلم الأمريكى (أى أن ما ننادى به ليس بدعة) حتى مع الجات فان الولايات المتحدة تحتفظ بأكثر من ٩٥٪ من حجم تجارتها الخارجية للشحن على السفن الأمريكية.

بالنسبة لاندماج الشركات:

- لا أعتقد فى امكانية تفعيل هذا الموضوع بالنسبة لشركات الملاحة القطاع الخاص للأسباب التى سبق ايضاحها.

- من الممكن اندماج الشركات المصرية ذات الملكية المشتركة سواء للدولة أو للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى. أما تجرية الاندماج مع الشركات العربية فكانت نتائجها سلبية.

### عبد الفتاح ناصف

هل هناك من يرغب أن يبدأ فى الحديث عن موضوع النقل الجوى؟ البعض طلب أن تنتقل إلى النقل البرى إلى أن يأتى المتخصص فى النقل الجوى.

## محمود عبد الحى

قبل فكرة النقل القطاعية، المفروض هناك النظام كله، الشبكة ومفهوم الشبكة، حالياً تخطيط النقل على مستوى العالم يأخذ بمفهوم الشبكة الذى يحدث تكاملاً بين النقل البحرى والبرى والجوى وكل وسائل النقل فى هذه المجالات، بل وتكاملاً فى البنى الأساسية لها.

## عبد المحسن عنانى

بسم الله الرحمن .. أولاً لكى نأخذ فكرة عن الطرق، هناك اناس كثيرون تخلط بين الطرق التى تتبع الهيئة العامة للطرق والكبارى والطرق التى تتبع المحليات، الهيئة العام للطرق والكبارى مسئولة عن الطرق التى تصل بين عواصم المحافظات، وعاصمة المحافظة والمراكز التابعة لها أما مديريات الطرق فمسئولة عن الطرق بين المراكز أو بين المركز والقرية، كما أنه توجد جهات أخرى كالى والتعمير والجيش مسئولة عن بعض الطرق التابعة لها لانه يحدث خلط فى تبعية هذه الطرق. خلال العشرين سنة الماضية، كانت أطوال الطرق ١٥ ألف كم وصلت حالياً الى ٤٤ ألف كم منها ٢١٥٠٠ كم تتبع الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى.

لا بد أن نوضح أن شبكة الطرق التابعة للهيئة تنقسم الى محاور طولية ومحاور عرضية.

بالنسبة للمحاور الطولية: مثل بور سعيد/ السويس / الزعفرانة/ رأس غارب/ سفاجا وحتى حلایب خط عرض ٢٢، القاهرة / أسوان الزراعى حتى أبو سمبل/ أرقين على حدود السودان، القاهرة/ أسيوط الصحراوى الغربى وحتى أسوان، القاهرة/ اسكندرية الزراعى، القاهرة/ اسكندرية الصحراوى والقاهرة/ اسماعيلية/ بور سعيد وهناك طرق أخرى كثيرة الهرم / الواحات البحرية / الفرافرة/ الداخلة / الخارجة، الشط/ رأس سدر/ شرم الشيخ/ نويبع / طابا.

بالنسبة للمحاور العرضية: القاهرة / السويس/ الشط / سدر الحيطان تصل لنويبع، الكريمت/ الزعفرانة، القطارية / الشيخ فضل/ رأس غارب - قنا / سفاجا - قفط/ القصير - إدفو / مرسى علم - أسوان / برانيس - العوجه / الطاسة / الاسماعيلية/ الزقازيق / ميت غمر/ طنطا، رفح/ القنطرة/ بور سعيد/ دمياط/ رشيد/ السلوم/ العين السخنة.

بالنسبة لسيناء، قامت الهيئة العامة للطرق والكبارى بتغطية سيناء بشبكة متكاملة وربطت

بين المدن والعواصم بين شمال سيناء وجنوب سيناء.

كما تضمنت المحازات الهيئة أعمال توسيع عدد كبير من الطرق وازدواجها، فقمنا بازدواج طرق بطول ٣٥٠٠ كم لاستيعاب الزيادة المضطردة في الأحجام المرورية وتحقيق السيولة المرورية والتقليل من الحوادث ومن أهم هذه الطرق بنها/ ميت غمر/ أجا / المنصورة، السويس/ العين السخنة، القناطر الخيرية / الباجور/ شبين الكوم.

كما قامت الهيئة برصف محاور للربط بين الدول العربية وجمهورية مصر العربية مثال: الاسكندرية/ السلوم تصل بين جمهورية مصر العربية والجمهورية الليبية، وجمهورية مصر العربية بالمملكة الاردنية عن طريق القاهرة / السويس / الشط / سدر الحيطان حتى نوبع وبالعبارة تصل للأردن من رفح وكذا طريق القاهرة/ القنطرة / العريش/ رفح لربط السلطة الفلسطينية ولبنان وسوريا ثم تركيا.

قمنا بانشاء كبارى على النيل. وتقوم الهيئة طبقا لخطة مدروسة بصيانة ١٠٪ من مجموع أطوال الطرق التابعة لها سنويا ولكن يحكمنا قلة الاعتمادات المالية المخصصة للهيئة ولانصل الى هذه النسبة.

لقد أشارت الورقة المعدة لدائرة الحوار إلى أن الطرق تتدهور بسرعة وهنا أود أن أشير إلى أنه من الناحية الفنية فلدى الهيئة خبراء في مجال تصميم وانشاء وصيانة الطرق تعتمد عليهم كافة الدول العربية في ادارة شئون الطرق بها وهم نماذج ممتازة وبالهيئة نفس الكفاءات والحمد لله لا توجد لدينا طرق متدهورة أو منهارة لدينا أكثر من ٧٠٪ من الطرق بحالة جيدة جداً، ٥٢٪ من الطرق بحالة جيدة ومقبولة، ٥٪ من الطرق تحتاج الى صيانة كبرى تتم سنويا وتم تطوير نظام الصيانة بحيث تستطيع المحافظة على شبكة الطرق بحالة مقبولة على الرغم من نقص الاعتمادات.

### عبد الفتاح ناصف

هل تسمح لى بتدخل سريع ، إننا حينما ننتقد، ننتقد حبا في مصر وليس كرها لها، لكي اكون صريحا معك، نحن نتكلم رغبة في أن نكون أفضل، لا أحد ينكر أن العمر الحقيقي لأي طريق في مصر أقصر كثيرا من الطرق الأخرى، الكويت كان بها عدد من الجيوش وأنا رحمت وسألت هل قاموا بالسفلته، قالوا لم يتم سفلته أى طريق، بكل الدبابات التي كانت موجودة، لم يتم سفلته أى شارع.

نحن في مدينة نصر، عندما كان يقام العرض العسكري سنويا، كان لايد بعد انتهاء العرض

ومرور الدبابات، من سفلة شارع الطيران والشوارع المحيطة، لذلك فان مصيبة المواصفات مسألة معروفة في انشاء الطرق، لماذا لا أصرح بنفسى؟ هناك محاولات للتجويد لكن لازال العمر الحقيقي للطرق لدينا ضعيف، هل يمكن أن تعرفنى أسبابها؟ ماهى المشكلة؟ وكيف تعالج، هذا ما أتمناه.

### عبد الحميد عامر

اسمح لى سيادتك بكلمة، كنت فى العراق الأسبوع الماضى، وقصدت أن آخذها من دمشق لبغداد برى، دخلت العراق، مشيت على الطرق ذهلت، سألت هل هذه الطرق تم سفلتها بعد العدوان؟ قالوا إن هذه الطرق مسفلته من عام ١٩٨٥، ولاتقل - وقد لقيت أوروبا كلها - عن الطرق فى أوروبا أو أحسن، ومن عام ١٩٨٥ حتى الآن لم يعمل فيها أى صيانة.

### عبد الفتاح ناصف

سيادتك تحدثت عن العراق، وأنا تحدثت عن الكويت، ونجد نفس الشىء فى السعودية، كل ما يهمنى أن الطريق عند انشائه تحدد المواصفات، لا ينهب فى المواصفات، مشكلتنا النهب فى المواصفات، فى البلاد الأخرى اذا كان الطريق يتكلف ٥٠ مليون جنيه يعمل الميزانية على ٥٥ مليون فلا ينقص من المواصفات، لكن يأخذ من خارج المواصفات.

### عبد الفتاح عنانى

استأذن سيادتك سرىعا، تكلفة الكيلو متر فى الكويت أو فى العراق ليس مثل التكلفة لدينا، نحن أبسط الأمور - ولست متخصصا فى الطرق - هنا فى مصر نطلب مثلا ميزانية لطريق ٢٠٠ مليون جنيه يقولون لا يوجد سوى ٣٠ مليون جنيه ومطلوب الانتهاء من الطريق، سياسيا مطلوب، لذلك أضع مواصفات توازى الميزانية بعد ذلك أواجه بأن الطريق انهار، اضافة الى إساءة استخدام الطريق بزيادة الحمولات.

### عبد الفتاح ناصف

نحن لانتهم أحدا، نقول التكلفة عالية، للوصول الى عمر افتراضى كذا محتاج الى تكلفة أعلى لأن المواد الداخلة من زفت وخلافه تتكلف تكلفة عالية، نريد الأفضل ليس للطرق فقط لكن للموانى، لكل شىء.



## عبد المحسن عنانى

سيادتك ضربت أمثلة بالكويت، الكويت تصمم الطرق بحيث تعيش فترة زمنية أعلى من مصر، لكن مصر تصمم طرقها لتعيش مدة أقل حسب ظروفها الاقتصادية، سيادتك اذا ذهبت الى اليابان ستجدها تختلف عن مصر وعن الكويت، كل حسب الظروف الاقتصادية كل يعمل بطريقته وبالمواصفات التى تنطبق على هذه الطرق والعمر الافتراضى لها، لكن ليس هناك انهيار للطرق بجمهورية مصر العربية.

من حيث تصميم الطرق، أود توضيح بعض النقاط، أن العيوب التى تظهر فى الطرق سببها تجاوز حمولات العربات للحمل التصميمى.

فى الكويت والسعودية هناك التزام بالحمولات ولكن عندنا تحدث ولا حرج أكثر من ٩٠٪ من السيارات التى يتم وزنها على الطريق مخالفة للحمولة.

الصيانة فى الهيئة العامة للطرق والكبارى حتى الآن تعتمد على الميزانية العامة للدولة ونقوم حاليا بالبحث عن موارد جديدة لتخفيف بعض العبء عن كاهل الدولة. وعليه قمنا بإنشاء الطرق ذات الرسوم، عوائد مخالفات الحمولات، وكذا العائد من الاعلانات بعد تغيير سعر المتر المسطح من الاعلانات وليصبح حوالى ٥٠ جنيها بدلا من ٥ جنيهات.

نفكر حاليا فى زيادة عدد الطرق ذات الرسوم مثل الطريق الدائرى حول القاهرة، وطريق القاهرة / أسيوط الصحراوى غرب النيل وكل ذلك بهدف تخفيف العبء على ميزانية الدولة. ندخل فى موضوع تأمين سلامة المرور على الطرق، نحن نلاحظ والحمد لله اننا نؤمن الطرق بالعلامات المرورية الارشادية والتحذيرية والتنظيمية وكذلك تركيب العواكس الارضية المضيئة، ايضا الغاء التقاطعات السطحية العمودية على شبكة الطرق، هناك ايضا مشروعات لتطوير الامان على الطرق ، وحاليا لدينا مصنع للعلامات ينتج ٤٠٠٠ علامة شهريا تغطى الطرق الخاصة بنا.

كما نقوم بتزويد الطرق بعيون القط أو الحواجز الخرسانية أو المعدنية وكذلك يتم تخطيط الطرق بالبويات المرورية سواء على الساخن أو على البارد.

وللحد من الحوادث المرورية على الطرق بجانب صيانة الصرغ بدأنا بالسكك الحديدية التى

تتقاطع مع الطرق وتم انشاء عدد من الكبارى على المزلقانات وعلى التقاطعات ، بدأنا نغلق التقاطعات العمودية مع خطوط السكة الحديد لأن الاتجاه المائل للصدمة يقلل من حجم الكارثة كما توجد قاعدة بيانات لدينا بحيث تجمع بيانات الحوادث المرورية ولدينا فنيون يتصلون بالمرور لمعرفة الحوادث على الطرق وتدخلها الى الكمبيوتر ونخرج منها عدد الحوادث وأسبابها وأى معلومات اخرى وعدد الحوادث فى الكيلو متر الواحد اذا بلغ ٤ حوادث فى السنة أو أكثر تعتبر نقطة سوداء ثم نبدأ فى بحث الاسباب هل هى عيب فى الطريق ، وماهو السبب؟

الا أن احصاءات حوادث المرور لدينا تظهر أن ٤١ ، ٨٠٪ سببها العنصر البشرى ، ( سائقين+ مشاه) (بمعنى سلوكيات) فمثلا السرعة تمثل ٦٣٪ ، الاحوال الجوية ٥٪ ، تجاوز خاطئ ٥٪ انفجار الاطارات ١٢ ، ٥٪ وهذا مهم جدا ، حيث قامت شركة عالمية بعمل تجرية معنا ومع المرور اخذت عددا من السيارات وعملت اختبارات على الكاوتش الخاص بها وجدت أن أكثر من ٦٠٪ من هذه السيارات لايد من علاجها هناك كاوتش من تاوان يباع فى السر حيث ان الكاوتش السليم لايد ان يكون له سمك معين ، وبه فراغات وليس ناعما لكن للأسف الشديد لا أحد يأخذ باله من هذا الكلام.

وهناك نسبة يقظة السائق ٧ ، ٧٪ ، الطريق ٣ ، ٠٪ أى أقل من ١٪ ، كتصميم هندسى أو تخطيط ، هذه معظمها سلوكيات ومايؤيد ذلك أن معظم الحوادث تكون نهارا ، ومعظم الحوادث تكون فى الاتجاه المستقيم ، ٨٤٪ من الحوادث فى الاتجاه المستقيم بسبب سرعة أو تجاوز خاطئ. الخ.

كما يوجد لدينا بيان بالحوادث فى قاعدة البيانات ونحلل كل الحوادث على كل طريق من الطرق السريعة والرئيسية ، بيانات عن الطرق السريعة ، اسكندرية الزراعى والصحراوى ، الفيوم ، ، السويس وعدد الحوادث والطريق لاينظر اليه نظره فاحصة بعدد الحوادث التى تتم عليه لكن بحجم الخطورة التى تعبر عن معدل القتلى الى حجم الحركة ، والحمد لله فى طريق القاهرة/ السويس كنا نعانى فى السابق من زيادة عدد الحوادث ، قمنا بغلق الجزيرة الوسطى وتحديد اماكن رسمية للدوران للخلف لذلك قلت شدة الحوادث من ٣ ، ١٥ الى ٥ ، ١١ ومازلنا نعمل فى غلق الجزيرة الوسطى وهنا نعمل على نقص عدد الحوادث فى الطريق الزراعى حيث قلت به من ٤ ، ١٠ الى ٢٩ ، ٥ ، والصحراوى ايضا من ٥ ، ٥ الى ٩ ، ٤.