

## The Role of Investment in Road Development in Egypt

Yasmine Mahmoud Elgazzar

Canadian International College (CIC) || Egypt

**Abstract:** The paper illustrates the role of investment in the roads transportation sector development in Egypt. As the investments is considered an important source of external funding especially for countries that are characterized by low level of savings and investments like Egypt. As the country is seeking to attract many investments in order to work on the expansion and the construction of new urban communities and industrial centers. Egypt also is trying work on extending the roads networks between the different regions. The thing that made it a necessity for Egypt to attract the private investment sector as source to finance these investments in the transportation sector. To achieve the objective of the paper, both inductive and descriptive analytical approaches will be combined. The study concluded that there should be integration between economic activity plans and expansion plans in transport activities depending on the size of investment and also encourage the private sector to provide many investments to help the growth of industries, intensify investment and participate in the wheel of economic development.

**Keywords:** Investment, Land Transport, Public Sector, Private Sector, Economic Development Infrastructure, Investments and Public- Private Partnerships (PPP).

### دور الاستثمار في تنمية الطرق البرية في مصر

ياسمين محمود الجزار

الكلية الكندية الدولية || مصر

**المخلص:** يوضح البحث دور الاستثمار في قطاع النقل بالطرق البرية في مصر. ونظراً لأن الاستثمار يعتبر مصدراً هاماً من مصادر التمويل الخارجي، لا سيما بالنسبة للبلدان التي تتسم بانخفاض مستوى المدخرات والاستثمارات مثل مصر. حيث تسعى الدولة إلى اجتذاب العديد من الاستثمارات من أجل العمل على توسيع وبناء مجتمعات حضرية ومراكز صناعية جديدة. وتحاول مصر أيضاً العمل على توسيع شبكات الطرق بين المناطق المختلفة. ولذلك تقوم مصر على جذب العديد من الاستثمارات في قطاع النقل البري. تحقيقاً لهدف الدراسة سوف يتم المزج بين كل من المنهج الاستقرائي والتحليلي الوصفي. وتوصلت الدراسة بأن ضرورة أن يكون هناك تكامل بين خطط الأنشطة الاقتصادية وخطط التوسع في أنشطة النقل اعتماداً على حجم الاستثمار وايضا تشجيع القطاع الخاص على توفير العديد من الاستثمارات بما يعمل على مساعدة نمو الصناعات، وتكثيف الاستثمار، والمشاركة في عجلة التنمية الاقتصادية.

**الكلمات المفتاحية:** النقل البري، القطاع العام، القطاع الخاص، التنمية الاقتصادية، البنية التحتية، الاستثمار، المشاركة بين القطاعين العام والخاص.

### أولاً- المقدمة

يعتبر قطاع النقل من أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول، ويعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير والمؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضاري حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل ونظم النقل فيها. وذلك بموجب العلاقة التكاملية بينه وبين جميع القطاعات

التنموية الأخرى، حيث يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للنمو الاقتصادي.

من الممكن أن يساهم قطاع النقل بالطرق البرية في التنمية الاقتصادية وذلك من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وتأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقد كان لتقدم النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تُعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة عليها، وتعد الطرق من المهام الرئيسية لقطاع النقل البري في كل بلد؛ بحيث يمكن لجميع الأفراد الاستفادة من الوصول إلى الخدمات العامة الأساسية مثل الصحة والتعليم، والوصول إلى أسواق العمل، والتي يمكن أن يكون لها أيضاً انعكاسات هامة على الإدماج الاقتصادي. ومن هنا كان لابد من توفير وسائل النقل للأسواق الناشئة.

ومن ناحية أخرى يعتبر الاستثمار من وسائل دعم الاقتصاد في الدول بسبب المزايا التي يقدمها من خلال انشاء مشاريع استثمارية أو خدمة تعمل على تحسين الوضع الاقتصادي لهذه الدول، فيمكن الاستفادة من تلك الاستثمارات في العمل على حل المشاكل التي يواجهها قطاع النقل بالطرق البرية، وبناءً على ما سبق وفي ظل تطور قطاع خدمات النقل مع الاستفادة من تجارب الدول الأخرى وإمكانية تطبيقها على الحالة المصرية.

#### مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة في كيفية الوصول إلى وسائل وسبل لجذب الاستثمارات إلى قطاع الطرق البرية ومدى إمكانية تطبيقها على هذا قطاع بمصر تحليل وتوصيف اقتصاديات أنشاء وتشغيل الطرق البرية وأهميتها الاقتصادية وكيفية الوصول إلى وسائل وسبل لجذب الاستثمارات الأجنبية إلى قطاع الطرق البرية ومدى إمكانية تطبيقها على قطاع النقل البري بمصر ويتم ذلك من خلال الإجابة على عدد من الأسئلة التي نتوصل منها لحل المشكلة.

1. كيف يمكن توفير وسائل جديدة ومميزة لجذب الاستثمارات في قطاع الطرق البرية؟
  2. ما العوائق والمشكلات التي تواجه قطاع الطرق البرية في مصر؟
  3. ما العوامل التي تحد من التنمية في قطاع الطرق البرية في مصر؟
  4. ما درجة النجاح الذي حققته مصر في تطوير قطاع الطرق البرية للمساعدة في عملية الانتشار العمراني؟
- سيقوم البحث بالإجابة على هذه الأسئلة من خلال البحث عن سبل تشجيع الاستثمارات الأجنبية في قطاعات خدمات النقل البري بالطرق.

#### فرضيات الدراسة

- في ضوء طبيعة المشكلة وأهدافها يضع البحث الفروض التالية:
- هناك علاقة تكاملية بين الاستثمار بشكل عام وبين مشروعات البنية الأساسية، وكذلك بين الاستثمار العام في البنية الأساسية وبين الاستثمار الخاص لتطوير قطاع الطرق البرية.
  - نظم المشاركة القطاع الخاص التي تؤدي إلى تخفيف العبء على الموازنة العامة.
  - أنه يمكن تعظيم العائد الاقتصادي والاجتماعي لمشروعات الشراكة من خلال دراستها والبحث عن السبل الكفيلة بمعالجة سلبياتها.
  - يمكن الاستفادة من دور الاستثمارات الأجنبية في تطوير قطاع الطرق البرية بمصر عن طريق دراسته والبحث عن سبل كفيلة لحل سلبياته.

## أهداف الدراسة

يتم التحديد والتركيز على أهداف الدراسة الأساسية من خلال النقاط التالية:

1. دراسة وتحليل التطورات التي تؤثر بشكل واضح على تنمية قطاع الطرق البرية ودراسة دور قطاع النقل في التأثير على القطاعات المختلفة.
2. إيضاح أهمية المشاركة في اقتصاديات إنشاء وتشغيل الطرق البرية.
3. تحليل مميزات الاعتماد على المشاركة بين القطاعين لجذب الاستثمارات لتطوير قطاع الطرق البرية.
4. دراسة مدى إمكانية الاستفادة من التجارب الدولية في قطاع الطرق البرية.
5. تقييم نتائج استخدام الاستثمارات في قطاع الطرق البرية في مصر.

## أهمية الدراسة

لدراسة أهمية من حيث حيويتها وندرته النسبية لها في البحوث والدراسات في مجال تطوير الطرق البرية، وذلك لأنه مفهوم جديد وحيوي ظهر نتيجة تحولات والتطورات التي يشهدها قطاع النقل البري بالطرق في مصر وتقوم الدراسة بمناقشة اقتصاديات إنشاء وتشغيل الطرق البرية ومقارنة الأداء الحكومي بأداء القطاع الخاص والاستفادة من التجارب الدولية في هذا الشأن وذلك من المتوقع أن الدراسة تعطى رؤية عن أفضل الطرق لتمويل لتمويل تنمية البنية الأساسية للطرق والاستفادة من التجارب الدولية لتطبيقها على الحالة المصرية. بالإضافة إلى تحليل وتقييم قطاع الطرق البرية وذلك بعد الاستفادة من خبرات الدول النامية والمتقدمة التي قامت بالكثير من الإصلاحات الجوهرية في إنشاء وتشيد الطرق البرية، وذلك من خلال تحديد مدى مساهمة القطاع الخاص في تطوير القطاع وذلك من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص<sup>(1)</sup>.

## منهجية الدراسة

تحقيقاً لهدف الدراسة وللإجابة على الأسئلة البحثية واختبار صحة فرضيات الدراسة، سوف يتم المزج بين كل من المناهج التالية:

- المنهج الاستقرائي: من خلال استقراء الأدبيات السابقة من دراسات وأبحاث ودوريات وكتب ومراجع ذات صلة بموضوع الدراسة سواء من الناحية النظرية أو التطبيقية.
- المنهج الوصفي التحليلي: يهدف الباحث من خلاله إلى تحليل البيانات والاحصاءات بالاستعانة بالرسومات والأشكال البيانية التي تتوافر عن المشكلة البحثية بالرجوع إلى مصادر البيانات التي تمت الإشارة إليها. ويتم توزيع هذه المناهج على ثلاثة مباحث.

## المبحث الأول في المبحث الأول نقوم بتقديم الدراسات السابقة والإطار النظري للدراسة.

### أولاً: الدراسات السابقة

يشمل الإطار النظري الذي تناول موضوع البحث، حيث قمنا بمراجعة العديد من الدراسات المرتبطة بالموضوع محل الدراسة:

(1) Link, Albert N. Link, (2006), "Public / Private Partnerships "Innovation Strategies and Policy Alternative" , Third Edition,

أ- الدراسات العربية:

- عفيفى، محمد، (2011)، "المشاركة بين الاستثمار العام والاستثمار الخاص: بالتطبيق على قطاع النقل". رسالة ماجستير غير منشوره، كلية التجارة، جامعة بنها، مصر.
- تناول الدراسة المشاركة بين القطاعين العام والخاص أحد الوسائل الأساسية التي يمكن أن تسهم في تمويل تقديم الخدمات العامة على المستوى المحلي. ومن أجل ذلك حظي نظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص باهتمام كبير من قبل الحكومة بعدما تأكدت العلاقة الوثيقة بين تحقيق التنمية الاقتصادية ودرجة جمع كافة امكانيات المجتمع، بما فيها من طاقات وموارد وخبرات كل من القطاعين العام والخاص، من أجل توفير وإنشاء وتطوير مشروعات البنية الأساسية خاصة في القطاعات الحيوية مثل: تطوير قطاع النقل في مصر وهو ما يساهم في تمويل عجز الموازنة العامة للدولة من خلال نقل أعباء التمويل إلى القطاع الخاص مقابل استفادته من عوائد المشروع لفترة معينة طبقاً للعقود والاتفاقات. ومن هنا تناولت الدراسة مدى المشاركة بين الاستثمار العام والخاص وذلك بالتطبيق على قطاع النقل في مصر.
- لكحل، عبد العزيز، (2011)، " دور الطرق السريعة في تحسين التنقلات دراسة حالة طريق السيار شرق-غرب"، رسالة ماجستير كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، جزائر.
- قد اوضحت هذه الدراسة أن الطرق البرية تعتبر الوريد الذي يعمل على الربط بين مناطق الوطن المختلفة، كما لها الفضل في دفع عجلة التنمية المحلية، خاصة الاقتصادية منها والمتمثلة في الأنشطة التجارية وكذلك الدور الكبير لهذه المنشآت فيما يتعلق بالجانب الاجتماعي، لكن تبقى هذه الأهمية مرهونة بالتخطيط المعتمد، حيث يلعب هذا الأخير دوراً مهماً في تحقيق الأهداف المسيطرة. لا بد وأن العالم في تغير مستمر في شتى المجالات وخاصة فيما يتعلق بمنشآت النقل التي تعتبر الركيزة او نقطة التواصل فيما بينها، وبناء وإنجاز أعظم البنى التحتية التي يراد منها حرية التنقل في مختلف الدول او في أرجاء البلاد.

ب- الدراسات الاجنبية:

- Yamouri, N. (2010), "Transport in Middle East and North Africa (MENA), Middle East and North Africa-Regional Transport Annual Meetings.
- يشكل قطاع النقل عنصراً هاماً في تحقيق أهدافها الرئيسية المتعلقة بدفع عجلة التنمية الاقتصادية من خلال النمو الذي يقوده التصدير، وخلق فرص عمل جديدة، والحد من التعرض للمعاناة والاجتماعية. وهو أيضاً عنصر أساسي لتحقيق التكامل الإقليمي والحد من الفقر في المنطقة. وبصفة عامة، تُعتبر أنظمة النقل في بلدان المنطقة، على درجة جيدة من التطور نسبياً. فلدى معظم بلدان المنطقة شبكات واسعة من الطرق، وتتمتع بقدرات وإمكانات كبيرة في بعض المناطق، كما تتوافر لديها مرافق مهمة للنقل البري. إلا أن نوعية مرافق البنية الأساسية للنقل غير كافية في كثير من الأحيان ولا تستطيع مساندة اقتصادات حديثة أخذة في النمو. وهناك أيضاً فجوات كبيرة في قدرات البنية التحتية للنقل في الحضر والريف، وكذلك قيود متعددة على النقل الإقليمي. وايضا، فإن الازدحام يمثل مشكلة متنامية وخطيرة في معظم المناطق الحضرية الكبيرة.
- SHARMA, R. (2013). The Potential of Private Institutional Investors for the Financing of Transport Infrastructure, International Transport Forum at the OECD, Discussion Paper No. 2013- 14.
- هذه الورقة أوضحت أن طبيعة المعقدة للاستثمار في قطاع النقل، ويتحقق ذلك من خلال فحص مختلف أدوات الاستثمار التي في الأسواق المالية لتوفير الفرص للمستثمرين من المؤسسات، كما تشير إلى أشكال الشراكة

المختلفة بين القطاعين العام والخاص وكذلك إلى طرق الاستثمار المتطورة في الأسواق المالية ومنها الأسهم غير مقيمة حيث توفر فرصة كبيرة للمستثمرين المؤسسين والتي تتمثل في صناديق المعاشات وصناديق الثروة السيادية ذات الأجل الطويل ومستوى منخفض من المخاطر والتي هي ملائمة للاستثمار في أصول البنية الأساسية لقطاع النقل. ومن هنا أوضحت الدراسة مدى تشجيع مشاركة القطاع الخاص في إقامة مرافق البنية الأساسية وتقديم الخدمات المتعلقة بالنقل واستمرار توسع في صيانة شبكات النقل.

وبالرغم من أن كل الدراسات السابقة قد قامت بالتغطية النظرية لقطاع النقل البري وعرضت بعض التجارب في هذا الإطار، إلا أن هذا البحث يحاول الاستفادة من هذا الإطار النظري مع الإبراز الواضح لأهم التجارب الدولية في هذا الشأن ومن مناطق جغرافية وهيكل اقتصادية مختلفة لمجموعة من الدول، وكذلك إبراز الجوانب المختلفة للتجربة المصرية في تطوير قطاع النقل البري وتقييمها بما يصل في النهاية لمجموعة محددة من النتائج والتوصيات.

### ثانياً: الإطار النظري للدراسة

يحتل النقل بالطرق مكانة مهمة في وسائل النقل البري؛ وذلك نظراً لمرونته وملاءمته لعدد متنوع من الأغراض، لذلك يعد النقل البري على الطرق من أهم قطاعات النقل؛ وذلك لأنها تؤثر على هيكل الاقتصاد القومي، وتستحوذ على جانب كبير من الاستثمارات الأجنبية المباشرة. بذلك لا بد من التعرف على قطاع النقل البري على الطرق في ظل: التحديات الحالية، والمستقبلية، وتحديد مدى الاستغلال الاقتصادي للموارد المتاحة لدى قطاع النقل سواء من: الناحية الفنية، والاقتصادية، وبالإضافة إلى التحديات التي تواجه ذلك القطاع وكيفية التغلب عليها<sup>(2)</sup>.

تمثل الطرق البرية وفقاً للمقاييس والمواصفات الدولية شرايين التواصل والترابط بين مختلف أرجاء العالم، وفي نفس الوقت تعتبر جزءاً من شبكة الطرق الوطنية لكل دولة لها بدايتها وتنتهي عند حدود الدولة، لتمتد وتتواصل مع دولة أخرى عبر المنافذ والحدود البرية، بحيث ترتبط الطرق الدولية الأساسية بطرق أخرى رئيسية داخل كل دولة تتمثل في مواصفاتها الطرق الدولية، وترتبط بين المدن الكبرى بمسافات طويلة نسبياً وترتبط بين العديد من المدن الكبرى، ومراكز الأنشطة الصناعية، والتجارية وبين القرى، والمدن، وبالإضافة إلى الطرق الجانبية لترتبط بين البلاد بشبكة طرق متكاملة ومتشابهة؛ وذلك بسبب وجود علاقة طردية ومباشرة بين أنظمة النقل والتنمية. وهذا ما يمكن إيضاحه من خلال مناقشة وضع الطرق البرية في مصر ويتم ذلك من خلال المبحث الثاني والثالث معرفة أهمية قطاع الطرق في مصر، شبكة الطرق في مصر، الاستثمار في قطاع الطرق، أسطول النقل على الطرق، العوائق التي تواجه منظومة الطرق البرية في مصر، ووسائل جذب الاستثمار في قطاع الطرق البرية.

### المبحث الثاني

في المبحث الثاني نوضح تعريف الاستثمار وأنواعه وأشكاله. بالإضافة إلى، أهمية قطاع الطرق في مصر. أن الاستثمار يؤدي إلى زيادة الإنتاج وخلق فرص عمل جديدة وإنشاء صناعات جديدة، وزيادة القدرة التنافسية للصناعات، وطرق وأساليب الإدارة المتقدمة، وتطوير وتنمية العنصر البشري وتدريبه.

(2)Masriq Sani,(2013),” Malaysia: Key Logistics and Transport System (Road and Rail)”, Seminar on the Development of Integrated Transport and Logistics System in ASEAN and Pacific Sub region, Ministry of Transport, Malaysia

- المفهوم العام للاستثمار:

فالاستثمار هو استخدام ذلك الجزء من الناتج المحلي للدولة والذي لم يستخدم في الاستهلاك الجاري في سنة معينة (المدخرات) في تكوين الطاقات الإنتاجية الجديدة اللازمة لعمليات إنتاج السلع والخدمات والمحافظة على الطاقات الإنتاجية القائمة وتجديدها<sup>(3)</sup>.

- أنواع الاستثمار:

لقد تعددت أنواع الاستثمار من حيث مجالات الاستثمار ومصادر رأس المال وهي كالتالي:

1- الاستثمار طبقاً لمجالات الاستثمار.

ويمكن تصنيف مجالات الاستثمار إلى نوعين رئيسيين وهما كما يلي:

أ- الاستثمار الحقيقي:

يقوم الاستثمار الحقيقي على إضافة وخلق أصول إنتاجية جديدة بهدف زيادة الدخل والناتج القومي للدولة وخاصة في المدى الطويل، وهو ما يطلق عليه برأس المال الثابت من إنشاء مصانع وطرق وكباري وغيرها من المشروعات، كما يتضمن أيضاً المخزون بمختلف أنواعه وهو ما يطلق عليه برأس المال العامل، ويمكن القول:- بوجه عام- بأن الاستثمار الحقيقي يشمل كافة مجالات الاستثمار المتعارف عليها فيما عدا الاستثمار في الأوراق المالية.

ب- الاستثمار المالي:

ويقصد به توظيف رأس المال في شراء الأصول المالية مثل: الأسهم، والسندات، وشهادات الإيداع في الأسواق المالية، وقد يكون الاستثمار المالي استثمار قصير الأجل: (أذون خزانة، وشهادات إيداع) أو استثمار طويل الأجل: (الأسهم، والسندات).

ويتحول الاستثمار المالي إلى استثمار حقيقي في حالة قيام المستثمر بشراء الأوراق المالية الصادرة لأول مرة بهدف إقامة أصول رأسمالية جديدة، وفي حالة قيام المستثمر بإعادة عملية شراء الأسهم والسندات المصدرة سابقاً، فعملية الشراء تعد استثماراً مالياً ويعد عملية نقل للملكية.

2- الاستثمار طبقاً لمصدر رأس المال.

وطبقاً لهذا التصنيف فالاستثمار يمكن أن يكون: محلياً، أو أجنبياً وذلك على النحو التالي:

أ- الاستثمار المحلي:

وهو الاستثمار الذي يتكون رأس ماله من مصادر داخل الدولة: أي أنه توظيف للمدخرات المحلية في تكوين رأس مال حقيقي جديد سواء كانت هذه المدخرات خاصة أو عامة بغض النظر عن نوع آداه الاستثمار المستخدمة سواء: كانت أوراق مالية، أو مشروعات إنتاجية وخدمية، أو غيرها من أدوات الاستثمار الأخرى مثل: ما يقوم به مجموعة من المستثمرين المحليين لتكوين وبناء شبكة للطرق في إحدى المدن الجديدة<sup>(4)</sup>.

ب- الاستثمار الأجنبي:

ويعد من الوسائل الهامة في تعجيل مشروعات التنمية، وتلجأ الدول لهذا النوع من الاستثمار نظراً لعدم كفاية المدخرات المحلية اللازمة لتمويل الاستثمارات لسد الفجوة التمويلية بين المدخرات المحلية والاستثمار المخطط أو للحصول على التكنولوجيا المتقدمة والتي يأتي بها الاستثمار الأجنبي سواء: كانت في صورة آلات ومعدات متقدمة، أو

(3) أحمد جامع، النظرية الاقتصادية، القاهرة: دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 1985، ص 289.

(4) محمد ابراهيم العراقي، " الاستثمار في قطاع النقل - دراسة حاله للنقل البري بين المدن في مصر"، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 1992، ص 38.

في صورة خبرة فنية وإدارية، ويمكن لأصحاب هذا النوع من المستثمرين إعادة تصدير رأس المال وتصدير الأرباح الناشئة عن عمليات الاستثمار<sup>(5)</sup>، مثال: مساهمة المستثمرين الأجانب مع المحليين لإنشاء مشروعات النقل والتي تأخذ شكل مشروعات مشتركة.

بعد شرح أنواع الاستثمار سوف يتم التركيز على الاستثمار الأجنبي المباشر، بما أنه محل دراستنا من خلال دراسة وأهميته، وأشكاله الرئيسية حيث يعتبر الاستثمار الأجنبي المباشر أحد مصادر التمويل الخارجي التي يتم الاستعانة بها لتمويل عجلة التنمية الاقتصادية وتنمية قطاع الطرق البرية. فقطاع النقل البري يحتاج إلى المزيد من الاستثمارات لمواكبة التطورات الحديثة في مجال نظم تشغيل النقل، والعمل على رفع كفاءة شبكة الطرق، يتم ذلك من خلال الربط والتنسيق بين السياسات الاقتصادية والبرامج الاجتماعية بهدف رفع معدلات التنمية والتطوير في قطاع النقل البري. ولتوضيح ذلك بصورة أكبر لابد من التعرف على طبيعة الاستثمارات وأهميتها ودورها في تطور قطاع الطرق البرية ومن هنا نشير إلى: أهمية الاستثمار في قطاع الطرق البرية، ووسائل جذب الاستثمارات والمحددات الخاصة به، مع العمل على إيضاح تطور معدلات الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع الطرق البرية، والإجراءات التي اتخذتها الحكومة لتحسين مناخ الاستثمار بها. وفي النقاط التالية نسلط الضوء على أهمية قطاع الطرق في مصر ونظرة عامة عليه.

#### أولاً: أهمية قطاع الطرق في مصر

يلعب قطاع الطرق دوراً هاماً على المستوى الكلي للدولة Macro Level؛ وذلك من خلال: تأثيره على اقتصاد الدولة، وعلاقته المباشرة وغير المباشرة بقطاعات الدول الأخرى من: تجارة، وسياحة، وغيرها. ودوره على المستوى الجزئي Micro Level من خلال تأثيره على الأفراد، ودخولهم. وكذلك يعتبر قطاع الطرق من أحد أهم القطاعات المهمة التي تلعب دوراً حيوياً في تنمية المجتمعات، وذلك للأسباب الآتية:<sup>(6)</sup>

- 1- علاقته وارتباطه بجوانب متعددة للاقتصاد القومي.
- 2- علاقته بزيادة حجم التجارة الخارجية، وذلك من خلال: تطوير البنية التحتية لشبكة الطرق البرية، وتوفير العمالة المناسبة للعمل على هذه الشبكة، مما يعمل على خفض تكلفة النقل داخل الدولة وأيضاً بين مجموعة الدول المجاورة.
- 3- يعمل على تحقيق عملية التكامل الاقتصادي من خلال تسهيل الاتصال، والربط بين شبكات الطرق المتكاملة بين الدول الأعضاء في التكامل.
- 4- تعمل الطرق كمسارات رئيسية لشبكة البنية الأساسية بالمدينة؛ حيث تمد المباني السكنية بالمرافق: مياه، وكهرباء، وغاز طبيعي.
- 5- الاستثمار في الطرق البرية يسمح بالربط بين نقطتين وهذا يخلق أثراً على المنطقة العمرانية مما يؤدي إلى: زيادة طلب الأفراد الذي يؤدي إلى: تنمية، وجلب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة؛ لإنشاء مواقع اقتصادية جديدة.

(5) فريد النجار، " الاستثمار الدولي والتنسيق الضريبي "، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 2000، ص 23.

(6) لاشين، عبد القادر، (2009)، "المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ص 181.

## ثانيا- شبكة قطاع الطرق في مصر

وهي تشمل شبكات البنية الأساسية للطرق والكباري ويتم تصنيفها إلى أربع أنواع رئيسية:

- الطرق الحرة: تتميز بخصائص الطرق الحرة أي لا يوجد بها تقاطعات.
- الطرق الرئيسية: هي التي تربط بين: العاصمة، وكل الموانئ الرئيسية، وباقي المدن الرئيسية في الوجهين: القبلي، والبحري. ويتم العمل حالياً على تحويل بعض منها إلى طرق حرة في إطار مخطط لإنشاء شبكة من الطرق الحرة الاستثمارية حتى عام 2017<sup>(7)</sup>.
- الطرق السريعة: وهي الطرق التي تربط بين عواصم المحافظات بعضها وبعض.
- الطرق المحلية: وهي الطرق الداخلية في حدود المدن والقرى (أي الطرق التي تربط بين القرى وباقي أنواع الطرق الأخرى).

ويعد هذا التصنيف على أساس: مدى السرعة المسموح بها على الطريق، ودرجة الاتساع، وحالة الرصف، وحجم الحركة على الطريق بحيث ترتفع جودة هذه الظروف في النوع الأول مقارنةً بالنوع الأخير. وتنشأ الطرق: الحرة، والرئيسية، والسريعة وتعديل وتحدد أنواعها بقرار من وزير النقل وتشرف عليها الهيئة العامة للطرق والكباري، أما الطرق المحلية فتشرف عليها الإدارات المحلية.

جدول (1)- إجمالي أطوال شبكة الطرق (المرصوفة والترابية) على مستوى الجمهورية حتى 2014/6/30

الإجمالي العام (الطول: بالكم)	أطوال الطرق الترابية	إجمالي الطرق المرصوفة	أطوال شبكة الطرق المرصوفة		
			هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة	مديريات الطرق	الهيئة العامة للطرق والكباري
163.070	7857	155213	7339	123.174	24.700

المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، "نشرة حصر الطرق والكباري لعام 2014/2013، فبراير 2015.

## المبحث الثالث

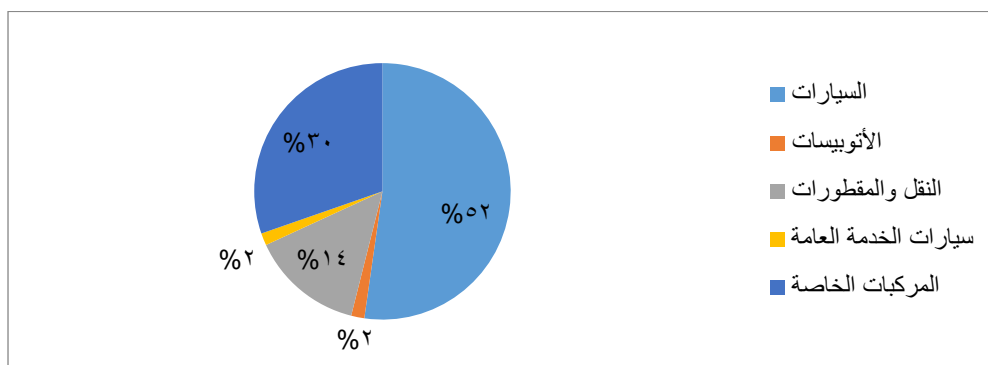
في المبحث الثالث يكون الجانب التحليلي الذي يوضح حجم قطاع الطرق والاستثمارات في قطاع الطرق.

### أولاً- أسطول النقل على قطاع الطرق:

يشير الشكل التالي إلى توزيع المركبات وفقاً لنوع الترخيص، حيث تمثل السيارات 52% من إجمالي المركبات المرخصة فهي تمثل النصيب الأكبر في التوزيع النسبي، بينما المركبات الخاصة تمثل 30% وحيث تبلغ سيارات الأجرة 322 ألف سيارة وتزداد سنوياً، وذلك بسبب وجود طبقة غير قادرة على ملكية السيارة الخاصة وانخفاض العوائد المالية لشركات التوبيس وعدم قدرتها على ادخال أساطيل جديدة للموازنة مما أدى إلى استخدام تاكسي الأقاليم بدرجة كبيرة وتليها سيارات النقل والمقطورات بنسبة 14%، ثم الأتوبيسات بنسبة 2% وبينما شكلت سيارات الخدمة العامة 2%.

(7) الوضع الحالي والمستقبلي لشبكة الطرق الحرة حتى عام 2017، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، وزارة النقل.





الشكل (1) التوزيع النسبي للمركبات المرخصة وفقاً لنوع الترخيص

المصدر: تم إعداده بواسطة الباحثة بالاعتماد على بيانات لكتاب الإحصائي السنوي، المركزي للتعبة العامة والإحصاء، سبتمبر 2015.

ارتفاع معدلات الحوادث التي تعتبر من أكثر مشاكل المرور إزعاجاً؛ حيث تزداد نسبة حوادث النقل البري في مصر ويعد معدل الوفيات مرتفعاً للغاية، وتتضمن تكاليف الحوادث من وجهة نظر مستخدم خدمة النقل، وتكاليف الحوادث من وجهة نظر المؤسسات والمشروعات التي تهتم بقطاع النقل البري والتي تدرج ضمن تكاليف التشغيل. بينما تكاليف الحوادث من وجهة نظر الأفراد فيمكن تحديدها في الآتي<sup>(8)</sup>:

- التكاليف المالية التي يتحملها الركاب لإصلاح التلفيات الناتجة عنها.
- تكاليف العلاج الطبي للمصابين والتي تختلف قيمتها حسب درجة الإصابة.
- تكاليف التغيب، أو انقطاع المصابين عن العمل وتقاس بقيمة الأجر والعوائد المالية الأخرى التي يفقدها المصاب نتيجة التغيب عن العمل أو فقد الوظيفة.
- التكاليف الإنسانية ويقصد بها الألم النفسي الذي يلحق بالمصابين وبالتالي التأثير السلبي على معدلات إنتاجهم ومستويات دخولهم.

وعلى الرغم من انخفاض حوادث السيارات من 18061 حادثة عام 2006 إلى 14548 حادثة في عام 2015، فإنه يلاحظ ارتفاع عدد المتوفين إلى 6203 متوفى في عام 2015 بدلاً من 6180 متوفياً في عام 2006، وانخفض عدد المصابين فوصل إلى 19325 مصاباً في عام 2015 بدلاً من 24913 في عام 2006، بالإضافة لما سبق فقد ارتفع حوادث القطارات حتى وصلت إلى 1235 في عام 2015 بينما كان 1118 في عام 2006. بلغ إجمالي عدد المتوفين والمصابين خلال الفترة من (2006-2015) نحو 643 متوفياً و1234 مصاباً نتيجة حوادث القطارات<sup>(9)</sup>. ويتضح ذلك في الجدول التالي:

جدول (2) عدد حوادث السيارات والقطارات ونتائجها خلال الفترة (2006-2015)

السنوات	عدد حوادث		نتائج حوادث	
	السيارات	المتوفين	المصابين	المركبات التالفة
2015	14548	6203	19325	19116
2014	14403	6236	24154	21188

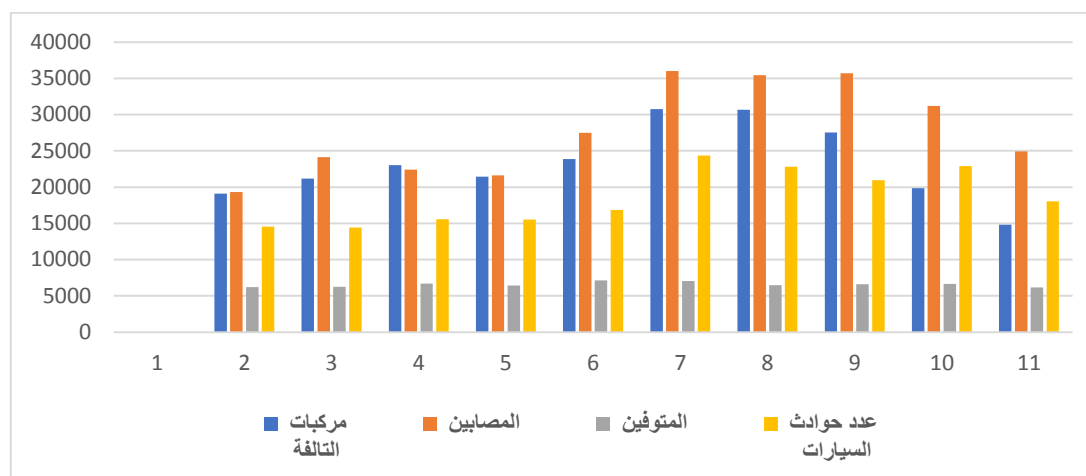
8 سميرة إبراهيم محمد ايوب، مرجع سبق ذكره، ص 238.

(9) الجهاز المركزي للتعبة العامة والاحصاء، حوادث السيارات والقطارات، النشرة السنوية، 2015-2016.

السنوات	عدد حوادث			نتائج حوادث
	السيارات	المتوفين	المصابين	
2013	15578	6700	22397	23039
2012	15516	6431	21620	21442
2011	16830	7115	27479	23876
2010	24371	7040	36028	30775
2009	22793	6486	35428	30666
2008	20938	6603	35718	27551
2007	22900	6666	31187	19832
2006	18061	6180	24913	14818

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، حوادث السيارات والقطارات، النشرة السنوية، 2015-

2016.



شكل (2) عدد حوادث السيارات ونتائجها خلال الفترة (2006-2015)

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، حوادث السيارات والقطارات، النشرة السنوية، 2015-

2016.

ومن هنا نجد أنه لا يمكن القضاء على مشكلة الحوادث بصورة نهائية ولكن يمكن التخطيط لتقليل عددها وأنواعها؛ ولذلك يزداد الاهتمام المصري بمشاكل حوادث الطرق، نظرا لجسامة الخسائر البشرية والمادية المترتبة عليها؛ فمصر تفقد حوالي 7000 مواطن سنوياً بسبب حوادث الطرق- وهذا الرقم يمثل ثلاثة أضعاف قتلى أحداث 11 سبتمبر في الولايات المتحدة الأمريكية والذي بسببه أعلنت الدولة أنها في حالة حرب- وكذلك عدد المصابين يفوق 10 أمثال عدد القتلى؛ لذلك تعد حوادث الطرق السبب الثاني للوفاة في مصر وتكون أكثر في الفئة العمرية من سن (11- 45) وتؤدي هذه المشكلة إلى افتقد مصر 2% من دخلها القومي الإجمالي<sup>(10)</sup>.

(10) محمد صفى الدين خربوش ود. صالح عبد الرحمن الشيخ، "سياسات الحد من حوادث الطرق في مصر: الواقع ومدخل الحل"، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مركز دراسات واستشارات الإدارات العامة، منتدى السياسات العامة، القاهرة، 2005، ص 15.

وبعد النظر إلى أهمية قطاع الطرق وتأثيره على اقتصاد الدولة وعلاقتها بتنمية المجتمعات، نجد أن قطاع النقل يمثل 4% من الناتج المحلي الإجمالي في مصر. ويبين الجدول التالي نسبة مساهمة قطاع النقل من الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة من (1990-2015).

جدول (3) نسبة مساهمة قطاع النقل البري من الناتج المحلي الإجمالي خلال الفترة من (1990-2015)

السنة	عام	خاص	إجمالي (بالمليار جنية)
1990	7.10	4.86	5.62
1995	5.13	6	5.69
2000	3.52	6.34	5.48
2001	3.53	6.22	5.38
2002	3.11	5.82	4.89
2003	2.73	5.69	4.60
2004	2.47	5.42	4.31
2005	2.47	5.37	4.26
2006	2.35	5.45	4.22
2007	2.76	5.08	4.18
2008	2.74	4.92	4.07
2009	2.76	4.96	4.12
2010	2.81	4.90	4.12
2011	2.73	4.89	4.07
2012	2.20	5.18	4.11
2013	2.14	5.21	4.11
2014	2.11	5.38	4.18
2015	2.29	5.38	4.29

المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري.

ويتضح من جدول (3) أن مساهمة القطاع العام في الناتج المحلي الإجمالي ظلت في ازدياد منذ التسعينات وبدأت في الانخفاض عام 2000 وذلك على نقيض مساهمة القطاع الخاص التي بدأت في الارتفاع في العام ذاته، ويعزى ذلك إلى توجه الدولة لزيادة مساهمة القطاع الخاص في الاقتصاد، ولكن على المستوى الإجمالي انخفض مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي من 5.62 في عام 1990 إلى 4.07 عام 2011؛ وذلك لانخفاض مساهمة القطاع العام من 7.10 عام 1990 إلى 2.73 عام 2011، وبالتالي فإن توجه الحكومة في زيادة مساهمة القطاع الخاص لم يحقق الحفاظ على مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الجمالي.

وتؤثر شبكة الطرق على الأداء الاقتصادي في مصر بطريقة مباشرة من خلال القيام بدورها الرئيسي في نقل الركاب، والبضائع (أي تقديم خدمة نهائية). وتشير البيانات إلى عدم التناسق في أحجام النقل بين وسائل النقل المختلفة بالنسبة لنقل الركاب، والبضائع فالجزء الأكبر يقع على عاتق الطرق البرية.

جدول رقم (4) أحجام النقل بين وسائل النقل المختلفة بالنسبة لنقل الركاب والبضائع

الإجمالي	النقل النهري	سكة حديد	الطرق	السنة
		نشاط الركاب (مليارراكب- كم)		
65359	7	17903	47449	1982/1981
124023	12	46517	77494	1992/1991
151914	15	39083	112815	2002/2001
264094	24	83730	180340	2012/2011
(%100)	(%0)	(%32)	(%68)	
%4.8	%4.2	%5.3	%4.6	متوسط معدل النمو السنوي
		نشاط نقل البضائع (مليار طن- كم)		
18311	2114	2307	13890	1982/1981
31251	1761	3229	26261	1992/1991
48505	3712	4188	40605	2002/2001
68333	3277	6280	58776	2012/2011
(%100)	(%5)	(%9)	(%86)	
%4.5	%1.05	%3.4	%4.9	متوسط معدل النمو السنوي

Source: united Nations, 2013, Policy reforms to promote energy efficiency in the transportation sector, case study Egypt, P2.

كما هو مبين من جدول (4): ارتفع مجموع الركاب من حوالي 65.4 مليار راكب كم في عام 1982/1981 إلى حوالي 264.1 مليار راكب كم في عام 2011/2012 بمتوسط معدل نمو سنوي بلغ نحو 4.8%، خلال تلك الفترة مع حصة النقل البري حوالي 68% مقارنة ب 32% سكك الحديدية وتقريبا 0% للنقل النهري بسبب مشاكل قلة المياه وتقلص الاستثمارات المتاحة لتجديد، وتطوير الأسطول النهري. وخلال الفترة نفسها نجد: أن تركيز نقل البضائع على وسيلة النقل على الطرق، بالرغم من توافر كافة الوسائل النقل في مصر، إلا أنه يعد نقل البضائع على الطرق البرية الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع، فقد ارتفع إجمالي نشاط نقل البضائع من نحو 1.8 مليار طن كم في عام 1981/1982 إلى نحو 68.3 مليار طن كم. بينما كان يبلغ نصيب السكك الحديدية 4% والنقل المائي الداخلي 1%، في عام 2012/2011 حيث بلغ متوسط معدل النمو السنوي لحوالي 4.5% وكان يوجد هدف مستقبلي بتقليل نسبة الاعتماد على النقل من خلال الطرق لتصل إلى 86% وزيادة نصيب السكك الحديدية إلى 9%، والنقل النهري 5% بحلول عام 2012<sup>(11)</sup>. وفي نفس العام ساهم قطاع الطرق بنقل 95% من إجمالي الصادرات والواردات والتي بلغت 26، 8 بليون جنيه على التوالي وساهم النقل النهري والنقل من خلال السكك الحديدية بنسبة 5% من إجمالي حجم صادرات والواردات. وفي عام 2017 انخفض نصيب النقل البري على البضائع ليصبح 85.4% (670 مليون طن) وفي

(11) Hamed Korkor, Policy reforms to promote energy efficiency in the transportation sector, case study Egypt, United Nations, 2014.

نفس الوقت وصل نصيب كل من السكك الحديدية إلى 7.7% (60 مليون طن) والنقل المائي إلى 6.9% (50 مليون طن)<sup>(12)</sup>.

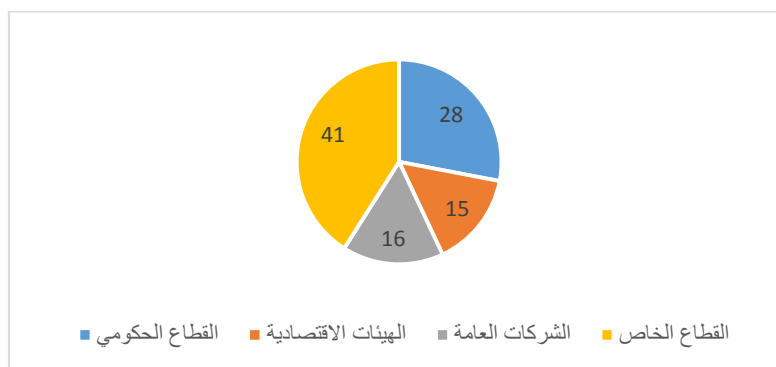
## ثانيا- الاستثمارات في قطاع الطرق

يتعلق الاستثمار على مستوى الاقتصاد القومي بالإنفاق الرأسمالي على المشروعات الجديدة في قطاعات: المرافق العامة، والبنية التحتية. فكلما زاد الإنفاق الاستثماري بكفاءة على البنية الأساسية وزادت الإنتاجية وأدى ذلك إلى: تحقيق معدل نمو اقتصادي، وتحقيق أهداف النمو الاحتوائي، والتنمية الشاملة.

فقد اهتمت خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مصر اهتماما كبيرا بتحسين خدمات النقل التي تمس حياة المواطنين بشكل مباشر؛ ولتحقيق العدالة الاجتماعية بين الأقاليم. وتشير اتجاهات الاستثمارات المستهدفة والموجهة لتحقيق التنمية الاقتصادية إلى الأهداف التالية:

- تحسين كفاءة شبكه الطرق والاستغلال الأمثل لها وتعظيم الاستفادة منها من خلال الإمكانيات الحالية وتنظيم حركة النقل عليهما: لتحقيق السيولة والانسيابية، ومنع الاختناقات، والحد من مسببات الحوادث، وتلافي تكرارها، والآثار السلبية الناجمة عنها.
  - رفع ودعم كفاءة شبكة الطرق القديمة والحالية لمواجهة زيادة الطلب على النقل بالنسبة للطرق.
  - زيادة عوامل السلامة والأمن المروري باستخدام أحدث التقنيات.
  - زيادة قدرة وسعة استيعاب الطرق والكباري الحالية لحجم الطلب المتزايد على نقل: الركاب، والبضائع.
  - الحد من التوسع في الطرق الزراعية؛ للحفاظ على الأراضي الزراعية وإنشاء طرق بديلة صحراوية.
  - استكمال مجموعة من مشروعات إنشاء طرق ومحاور جديدة خارج المدن وربطها مع شبكة الطرق الحالية بوصلات عرضية.
  - رفع قيمة كفاءة الطرق والكباري القائمة وتجديدها وتزويدها بعوامل السلامة والأمان.
- وذلك للعمل على التوسع في بناء المجتمعات العمرانية الجديدة والتجمعات الصناعية التي تعمل تحت أنظمة استثمارية مختلفة وتمثل في: العمل على مد شبكات الطرق بين المناطق، إنشاء خطوط سكك حديدية جديدة، والعمل على تحقيق التوازن في نقل البضائع بين السكك الحديدية والنقل البري. وأيضا الاستفادة من المزايا التنافسية التي تتمتع بها كل شبكات ووسائل وخدمات النقل بما يحقق: ترشيد الاستثمارات، وتحقيق اقتصادات النقل، وتطوير الوضع المؤسسي التشريعي لكي يتلاءم مع التطورات الحديثة لإدارة منظومة النقل. ويتضح أيضا استهداف الدولة لتطوير قطاع النقل لعام 2016/2017. تقدر استثمارات خطة قطاع النقل بنحو 53.8 مليار جنية خلال العام المالي 2016/17، بنسبة 9.4% من الاستثمارات الاجمالية للخطة. ويخص الجهاز الحكومي منها حوالي 15 مليار جنية، والهيئات الاقتصادية 8.1 مليار جنية، والشركات العامة 8.6 مليار جنية. ويتولي القطاع الخاص تنفيذ باقي الاستثمارات والبالغة نحو 22 مليار جنية اي نسبة 40.9%

(12) خطة طويلة الاجل لقطاع النقل والمواصلات حتى عام 2017، هيئة العامة للطرق والكباري، وزارة النقل والمواصلات، ص 35.



الشكل (3) هيكل الاستثمارات لقطاع النقل بحسب جهات الاسناد في إطار التنمية المستدامة لعام 2017/16

وبحلول عام 2050، ستصل الاحتياجات الاستثمارية العالمية للبنية التحتية للنقل البري إلى 3 تريليون دولار أمريكي سنويًا في المتوسط، بموجب السياسات الحالية. تمثل الاستثمارات في البنية التحتية للنقل ميزة فريدة لتلبية الطلب المتزايد على النقل والتنمية، سيكون إشراك القطاع الخاص عنصراً هاماً ملء فجوة الاستثمار في البنية التحتية، خاصة مع الضغوط الحالية على المالية العامة. ولخلق تيار ثابت من فرص الاستثمار في البنية التحتية للنقل يتطلب الاعتماد على أهداف طويلة الأجل وأهداف سياسية واضحة، ودمجها ضمن الاستراتيجيات وخطط البنية التحتية وذلك يعتبر من الأنشطة الأساسية للمساعدة نحو الامتداد العمراني<sup>(13)</sup>.

بعد توضيح منظومة النقل البري على الطرق في مصر، يواجه قطاع النقل البري بعض التحديات والمشكلات والتي سوف يتم التطرق إليها في الفقرة القادمة، ونقوم بدراسة المشكلات والتحديات بدقة في مجالين من النقل: هما الركاب، والبضائع.

### ثالثاً- العوائق التي تواجه منظومة الطرق البرية في مصر

يقوم النقل البري على الطرق بنقل كل من الركاب، والبضائع، ويعتبر كل من المجالين ذوا أهمية كبيرة. فيعتبر نقل الركاب من الأنشطة التي ترتبط ارتباطاً قوياً بالمواطنين؛ حيث يعمل على نقل المواطنين من أماكن سكنهم إلى أماكن عملهم في الأوقات المفترضة، فإذا لم يتم تقديم الخدمة المطلوبة لنقل الركاب أو المواطنين بالشروط المطلوبة فقد يؤثر ذلك بالسلب على المواطن المصري، وذلك بخلاف ما يحدث من: إمكانية وقوع حوادث، وتلوث بيئي وما له من آثار سلبية على الحياة الاقتصادية والبيئية.

أما بالنسبة لنقل البضائع فيرتبط هذا المجال بالعديد من المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والسكانية ومن أبرزها: الناتج المحلي الإجمالي، وتطور حجم الإنتاج والاستهلاك، وحجم التجارة الخارجية، وبالتالي تبرز أهمية النقل من خلال نواحي: تقسيم العمل والإنتاج، وتوزيع الموارد، وذلك أدى إلى خلل في توزيع منقولات بين وسائل النقل الداخلي، فقد استحوذ النقل عبر الطرق على نسبة 9.96%<sup>(14)</sup>، وتشير التوقعات إلى ارتفاع كمية البضائع المنقولة في الفترة 2007 إلى 2022 من حوالي 315 مليون طن إلى 500 مليون طن بحلول عام 2022 بما يحمل الطرق أعباء إضافية.

(13) OECD, (2013) "Mobilising private investment in sustainable transport infrastructure", PP 3- 5.

(14) عبد المنعم، السيد، الغريب، (2011)، "استراتيجية زيادة الأمان على الطرق (من خلال تحويل نسبة من نقل البضائع على الطرق للسكك الحديدية)، ورقة عمل، المعهد القومي للإدارة، وزارة الدولة للتنمية الإدارية، يناير، ص 3. مقابلة شخصية م/رضا كمال، الهيئة العامة للطرق والكباري، وزارة النقل.

وتسعى الحكومة إلى إنقاص البضائع عبر الطرق تدريجياً من 9.6% لعام 2004 إلى 6.93% في 2007 و4.92% في 2012، وأشار التقرير إلى أن مصر تمتلك ٤٥ ألف كيلو متر من طرق يسير عليها 137 ألف شاحنة وفقاً لإحصائيات عام 2002 بينما وصلت حالياً إلى 145 ألف شاحنة، ويعتبر النقل عبر الشاحنات من أكثر الوسائل تكلفة وأكثرها ضرراً بالبيئة بما يحمل الدولة أعباء إضافية. وكما يعاني القطاع من: انتشار ظاهرة السماسرة، ومتعهدي النقل الذين لا يملكون وحدات نقل وُسمح لهم بدخول المناقصات ومنافسة الشركات المتخصصة بما يؤدي لحدوث خلل في السوق ينجم عنه النقل بأسعار متدنية، ويدفع المتنافسون إلى زيادة حمولة السيارات عن المقرر في التراخيص وهو ما يؤثر على حالة الطرق.<sup>(15)</sup>

#### رابعاً- وسائل جذب الاستثمار في قطاع الطرق البرية

تسعى الدول النامية لجذب المستثمرين الأجانب ومن ثم مشروعات الاستثمار في قطاعات النقل البري بأنواعه للوصول إلى التنمية وذلك من خلال توفير الحوافز والتسهيلات والامتيازات لهؤلاء المستثمرين ومن هنا يتم محاولة القيام بالعديد من الإجراءات ومنها: الإدارية، والقانونية؛ لترغيب المستثمرين في القيام بعملية الاستثمار في قطاع النقل من خلال النقاط التالية:

- 1- مدى اهتمام الدول بتنمية الموارد البشرية ودعم القدرات الذاتية للتطور التكنولوجي يعد من العناصر الهامة في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في تنمية قطاع النقل البري.
- 2- الاستمرار في تحقيق المزيد من الإجراءات الإصلاحية فيما يتعلق بتحسين مناخ الاستثمار، ووجود سياسات اقتصادية مستقرة ودراسة كيفية تنمية الأعمال الاقتصادية والسياسية والتشريعية، وهذا يساعد في توضيح الرؤية للمستثمرين الأجانب ويسهل عليهم الاستثمار على أحسن وجه<sup>(16)</sup>.
- 3- وجود الإطار التشريعي والتنظيمي للاستثمار الذي يحكم أنشطة الاستثمار من العوامل التي تشجع على قدوم الاستثمار الأجنبي المباشر، وهذا الإطار التشريعي لا يمكن أن يتحقق إلا من خلال وجود قانون موحد للاستثمار يتسم بالوضوح والاستقرار والشفافية وعدم التعارض مع التشريعات الأخرى، وأن يكون متوافقاً مع القواعد والتنظيمات الدولية الصادرة لحكم وحماية الاستثمار<sup>(17)</sup>.
- 4- وجود بنية أساسية مناسبة عامل مؤثر على اتجاه الاستثمار الأجنبي المباشر، إذ أن توفر خطوط النقل الحديثة وكثافتها بالإضافة إلى وجود شبكة اتصالات متطورة، يسهل للمستثمرين الأجانب عملية التواصل داخل الدولة وكذلك العالم الخارجي<sup>(18)</sup>.
- 5- العمل على توفير حوافز مالية التي تتمثل في الحوافز الضريبية بصفة أساسية ومن أهم أشكالها الإعفاءات الضريبية المؤقتة، والإعفاء من الرسوم الجمركية وقيود الاستيراد والحوافز الخاصة التي تطبق لتشجيع الاستثمار في المناطق الحرة بكل مراحل الصادرات علاوة على تخفيضات الرسوم (أو الإعفاء النهائي) المتعلقة

(15) تقرير صادر عن المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية، 2006.

(16) United Nations, the role of foreign direct investment in economics development in Escawa Member countries, New York and Geneva, 2000.

(17) محمد، أميرة، (2006)، " محددات الاستثمار الأجنبي المباشر والغير مباشر في البيئة الاقتصادية العربية "، مرجع سبق ذكره، ص 38.

(18) قويدر وعبد الله، (2005)، " حوافز الاستثمار الخاص المباشر"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد الثاني، الشلف، مايو، ص116.

باستخدام واستغلال مشروعات البنية الأساسية، بالإضافة إلى إعفاء العاملين الأجانب من الضريبة العامة على الدخل سواء بالمناطق الحرة أو المشاريع القائمة داخل البلاد<sup>(19)</sup>.

ومن هنا حددت العوامل المؤثرة على جذب الاستثمارات الأجنبية وهي وجود استقرار سياسي واجتماعي وحدوث استقرار ووضوح للسياسات الاقتصادية والمالية، ووجود بيئة تشريعية وقضائية تتميز بالوضوح والسهولة، عدم التناقض في القوانين والقرارات المتخذة ولا بد من تطبيقها بكفاءة وفعالية، والعمل على توفير بنية ارتكازية ومعلوماتية متطورة تقوم على تيسير اجراءات التأسيس وتقليل الخطوات البيروقراطية الخاصة بكل ما يتعلق بالنشاط الاقتصادي، والعمل على توفير المزيد من تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع النقل البري<sup>(20)</sup>.

### خامسا: النتائج ومناقشتها

وفي ظل التطورات التكنولوجية الكبيرة التي يشهدها الغرب في وسائل النقل، وبشكل خاص في قطاع النقل البري سيصعب على مصر مواجهه هذه التحديات التكنولوجية الكبيرة في المستقبل مالم يتوفر لديها: دعم مالي، وخبرة حديثة لتتألم الظروف المحلية والمستوى الاقتصادي، والثقافي، والاجتماعي مع تطورات والظروف العالمية. توصلت الدراسة إلى:

- اختلاف نتائج الدراسات السابقة حول أهمية قطاع النقل البري بالطرق، وإبراز دور الدولة كمحتكر طبيعي لقطاع الطرق من حيث: تملكها، وتمويلها، وتشغيلها لاحتفاظ الدولة بدورها الاجتماعي. وأن جذب الاستثمارات الأجنبية ليس الحل الوحيد كما أنها تزيد من أعباء الدولة وبالتالي يتضح التأثير على النشاط الاقتصادي للدولة ككل.
- يمر قطاع النقل البري على الطرق في مصر بمرحلة فراغ من الناحية التنظيمية، ويوجد العديد من الصعوبات والعوائق التي تواجه جذب العديد من الاستثمارات لتنمية قطاع النقل البري بالطرق في مصر.
- لا يوجد مشروعات لتشديد الطرق قدمت من قبل القطاع الخاص حتى الآن بالرغم من وجود كافة القوانين التي تؤهل عملية تنفيذ الشراكة في مصر في مجال الطرق، حيث يقصر دخول القطاع الخاص على بعض الشركات التي تدير تشغيل نقل الركاب والبضائع في مصر؛ ولذلك تقوم الدولة بتنفيذ بناء وتشغيل الطرق من خلال عقود مقابولة لشركات البناء والتشييد<sup>(21)</sup>.
- الجزء الأكبر من الاستثمارات في قطاع النقل في مصر يقع على القطاع العام.

### الخلاصة

من خلال البحث تبين أن القطاع الخاص قادرا على الاستثمار في هذا القطاع من خلال عمليات البناء والتشغيل والصيانة والإدارة إلى غير ذلك، ومن جهة أخرى تبرير إلزامية الدولة في توفير خدمات البنية الأساسية وعدم إلغاء دورها في ذلك، مما يوضح في النهاية أن مشاركة القطاع الخاص من الخيارات الاستراتيجية لتنفيذ مشروعات البنية الأساسية التي تتمثل: في الطرق، والكباري وغيرها. فعلى الرغم من الأسباب التي تؤكد بأن القطاع

(19) جروب وكوستيال، (2001)، "الاستثمار الأجنبي المباشر وإيرادات ضرائب الشركات"، مجلة التمويل والتنمية، بدون عدد، يونية، ص10.

(20) Chaudhuri, Sarbajit, Mukhopadhyay, Ujjaini, (2014), "Foreign Direct Investment in Developing Countries", A Theoretical Evaluation, Springer India, PP2- 5.

(21) لاشين، عبد القادر، (2009)، "المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ص 181.



الخاص يفشل في بعض الحالات وينجح في الأخرى في توفير البنية الأساسية وخدماتها، فالقطاع العام مجبر على توفير هذه الخدمات رغم نقص كفاءته في بعض الحالات. إذن فجذب الاستثمارات لتنمية قطاع الطرق البرية، تبقى أحد الحلول من خلال تكاتف جهود القطاعين العام والخاص في تأسيس وتوفير البنية الأساسية وخدماتها وهذا ما يسمح بعدم إلغاء دور الدولة في هذا المجال الحيوي.

## التوصيات

- وفي ظل سعي مصر إلى توجيه القدر الكافي من الاستثمار إلى قطاع النقل باعتباره ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد المصري ومن ثم ينبغي مراعاة ما يلي عند التخطيط لتنمية قطاع النقل البري، وهي تتمثل في النقاط التالية:
- نظراً لأن المناخ العام الجاذب للاستثمار غير متوافر بشكل عام في الدول النامية ومن بينها مصر إلى حد كبير، فإن إنشاء مناطق اقتصادية خاصة يعد أحد أهم آليات جذب الاستثمارات الأجنبية، ومما لا شك فيه أن أي نجاح لتلك المناطق سيكون مرهوناً بمدى توافر وكفاءة البنية الأساسية داخل المناطق الاقتصادية، ومدى التكامل والترابط بين تلك المناطق وباقي الاقتصاد المحلي والإقليمي، وهو ما يبرز معه الدور المحوري للاستثمار في البنية الأساسية لقطاع النقل كمتغير حاكم لجذب الاستثمارات الأجنبية<sup>(22)</sup>.
- ضرورة أن يكون هناك تكامل بين خطط الأنشطة الاقتصادية وخطط التوسع في أنشطة النقل اعتماداً على حجم الاستثمار: المتوقع، والمتنبأ به داخل القطاع وذلك من خلال تحديد أولويات الإنفاق الاستثماري في قطاع النقل من حيث: موقع، ونوعية المشروعات، مع التوسع في شبكات النقل لتصل إلى مناطق العمران الجديدة.
- حتمية الاهتمام ببرامج الصيانة والتنسيق بين الجهات المسئولة عن مشروعات استخدامات الأراضي لتقليل معدلات الحوادث والآثار السلبية البيئية المرتبطة بمشروعات النقل، وذلك لزيادة العائد المتوقع من المشروعات المخطط تنفيذها<sup>(23)</sup>.
- ضرورة الارتقاء بمستوى كفاءة شبكات الطرق الحالية وتحقيق أقصى استفادة ممكنة لصالح عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية وبما يفي بالمتطلبات: المحلية، والإقليمية، والدولية لضمان المنافسة في ظل الاتفاقيات الدولية.
- الاعتماد على وسائل تمويلية متعددة للاستثمار في قطاع النقل البري كالشراكة بين القطاعين العام، والخاص، أو التمويل من خارج الموازنة، أو بالاعتماد على القطاع الخاص في المشروعات التي يمكن فيها ذلك دون الإضرار بالمصلحة العامة أي إعطاء القطاع الخاص حرية كاملة في العمل على تنمية قطاع النقل البري بمختلف أنشطته<sup>(24)</sup>.
- خلق أنشطة جديدة إلى جانب النشاط الرئيسي لعمليات النقل، يجذب المستثمرين للدخول فيها، بغرض تعظيم العائد وتوفير خدمات متميزة متكاملة، تخدم عمليات النقل والمتعاملين معه.

(22) سليمان، عمرو، (2016)، "دور البنية الأساسية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر: دراسة تطبيقية على الاقتصاد المصري"، الملتقى العربي الأول لإدارة المناطق الاقتصادية واللوجستية والحرّة من أجل تنمية الاقتصاد والتجارة" تجارب عربية ودولية"، بورسعيد، جمهورية مصر العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ص 4.

(23) خربوش والشيخ، (2005)، "سياسات الحد من حوادث الطرق في مصر: الواقع ومدخل الحل"، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مركز دراسات واستشارات الإدارات العامة، منتدى السياسات العامة، القاهرة.

(24) لاشين، عبد القادر فتحي، (2010) "المعالم الأساسية لخدمات النقل البري في العالم العرب ومجالات التطوير" المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ص 8

- تشجيع القطاع الخاص على توفير العديد من الاستثمارات عن طريق استخدام الضرائب بما يعمل على مساعدة نمو الصناعات، وتكثيف الاستثمار، والمشاركة في عجلة التنمية الاقتصادية.
- رفع مستوى الخدمات الحكومية المرتبطة بالاستثمار: لتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في مشروعات البنية الأساسية، مع ضرورة تكثيف العمل للخروج في أقصر وقت ممكن من أزمة أو تعثر الاستثمارات القائمة، وهذا يتطلب تطبيق السياسات والإجراءات الفورية التي يكون من أولوياتها دعم المشروعات المتعثرة تمويلياً، وإدارياً، وفنياً، وتسويقياً<sup>(25)</sup>.

## قائمة المراجع

### أولاً- المراجع بالعربية:

- أحمد جامع، (1985)، "النظرية الاقتصادية"، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، ص 289.
- تقرير صادر عن المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية.
- جروب، كوستيال، (2001)، "الاستثمار الأجنبي المباشر وإيرادات ضرائب الشركات"، مجلة التمويل والتنمية، بدون عدد، يونيو، ص10.
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، حوادث السيارات والقطارات، النشرة السنوية، 2015-2016.
- خربوش والشيخ، (2005)، "سياسات الحد من حوادث الطرق في مصر: الواقع ومدخل الحل"، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مركز دراسات واستشارات الإدارات العامة، منتدى السياسات العامة، القاهرة.
- خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام المالي 2016/2015، 2015.
- خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام المالي 2017/2016، 2016.
- سليمان، عمرو، (2016)، "دور البنية الأساسية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر: دراسة تطبيقية على الاقتصاد المصري"، الملتقى العربي الأول لإدارة المناطق الاقتصادية واللوجستية والحررة من أجل تنمية الاقتصاد والتجارة" تجارب عربية ودولية"، بورسعيد، جمهورية مصر العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية.
- عبد المنعم، السيد، الغريب، (2011)، "استراتيجية زيادة الأمان على الطرق (من خلال تحويل نسبة من نقل البضائع على الطرق للسكك الحديدية)، ورقة عمل، المعهد القومي للإدارة، وزارة الدولة للتنمية الإدارية، ص 3.
- غبريال، داليا عزيز، (2007)، "مدى فعالية الحوافز الضريبية في قانون الضريبة على الدخل رقم 91 لسنة 2005 لتشجيع الاستثمار"، مجلد البحوث المالية، ص 83.
- فريد النجار، (2000)، "الاستثمار الدولي والتنسيق الضريبي"، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ص 23.
- قويدر وعبد الله، (2005)، "حوافز الاستثمار الخاص المباشر"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد الثاني، الشلف، مايو، ص116.
- لاشين، عبد القادر فتحي، (2009)، "المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ص 181.

(25) غبريال، داليا عزيز، (2007)، "مدى فعالية الحوافز الضريبية في قانون الضريبة على الدخل رقم 91 لسنة 2005 لتشجيع الاستثمار"، مجلد البحوث المالية، ص 83.

- لاشين، عبد القادر فتحي، (2010) " المعالم الأساسية لخدمات النقل البري في العالم العرب ومجالات التطوير "المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ص 8.
- محمد ابراهيم العراقي، (1992)، " الاستثمار في قطاع النقل - دراسة حاله للنقل البري بين المدن في مصر"، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص 38.
- محمد، أميرة، (2006)، " محددات الاستثمار الأجنبي المباشر والغير مباشر في البيئة الاقتصادية العربية "، مرجع سبق ذكره، ص 38.
- محمد، حسن، (2007)، "أثر تبسيط إجراءات تأسيس الشركات في مصر على زيادة الاستثمارات الأجنبية المباشرة مع التطبيق على تجرب البيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة"، رسالة ماجستير غير منشورة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، معهد النقل الدولي واللوجستيات.
- مقابله شخصية م/رضا كمال، الهيئة العامة للطرق والكباري، وزارة النقل.
- الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، (2017)، "الوضع الحالي والمستقبلي لشبكة الطرق الحرة حتى عام 2017"، وزارة النقل.

#### ثانياً- المراجع بالإنجليزية:

- Chaudhuri, Sarbajit, Mukhopadhyay, Ujjaini, (2014). "Foreign Direct Investment in Developing Countries", A Theoretical Evaluation, Springer India, PP2- 5.
- Farlam. Peterm (2005)," Assessing Public-Private Partnerships in Africa", the South African Institute of International Affairs, ISBN: 1- 919969- 17- 9.
- James A., Ca G., (2009)," Financing and Evaluation of Investments in Road Infrastructure Development", Pg1816107, Sn: 20065806.
- John L. Ward1 and Joseph M. Sussman, (2005), "Analysis of the Malaysian Toll Road Public -Private Partnership Program and Recommendations for Policy Improvements", Massachusetts Institute of Technology Engineering System Division, Working Paper Series, ESD- WP- 2005- 09. URL: <https://dspace.mit.edu/openaccess-disseminate/1721.1/110652>
- Larbi, G.A., (2003)," OVERVIEW OF PUBLIC SECTOR MANAGEMENT REFORM", United Nations Research Institute for Social development, Discussion paper 112.
- Link, Albert N. Link, (2006), "Public / Private Partnerships "Innovation Strategies and Policy Alternative", Third Edition.
- Masriq Sani, (2013)," Malaysia: Key Logistics and Transport System (Road and Rail)", Seminar on the Development of Integrated Transport and Logistics System in ASEAN and Pacific Sub region, Ministry of Transport, Malaysia. URL: <http://www.unescap.org/sites/default/files/10.7.Malaysia.pdf>
- OECD, (2013)" Mobilising Private Investment in Sustainable Transport Infrastructure ", PP 3- 5.
- SHARMA, R. (2013). The Potential of Private Institutional Investors for the Financing of Transport Infrastructure, International Transport Forum at the OECD, Discussion Paper No. 2013- 14.

- United Nations, (2000). "The Role of Foreign Direct Investment in Economics Development in Escawa Member Countries", New York and Geneva.
- United Nations, 2013, Policy reforms to promote energy efficiency in the transportation sector, case study Egypt, P2.
- Yamouri,N. (2010),"Transport in Middle East and North Africa (MENA), Middle East and North Africa- Regional Transport Annual Meetings.