

مرصد الموازنة العامة وحقوق الإنسان

الهيئات الاقتصادية المصرية

قطاع النقل
والمواصلات

■ تمهيد؛

يمثل قطاع النقل و المواصلات عصب الحياة الاقتصادية لأي مجتمع حيث حركة نقل الأشخاص والبضائع لازمة لكافة الأنشطة الاقتصادية الاجتماعية. وتمتلك مصر - في هذا الخصوص - بنية تحتية هامة تديرها الدولة، تتمثل في قناة السويس أحد أهم المجاري الملاحية الدولية، وخطوط سكك حديدية تربط كافة المحافظات ببعضها البعض، فضلا عن أسطول للنقل البري للأشخاص بالقاهرة والجيزة والإسكندرية. تحتل مصر المرتبة الأولى عالميًا من حيث حوادث الطرق، وذلك بحسب إحصائيات منظمة الصحة العالمية، حيث يبلغ عدد الوفيات الناجمة عنها 12 ألفًا، فيما بلغ عدد المصابين 40 ألفًا في نهاية عام 2012⁽¹⁾. فضلًا عن ارتفاع معدلات الحوادث والإصابة والوفاة من عام لآخر، وعلي وجه الخصوص حالات الوفاة الجماعية الناتجة عن الحوادث الكبرى.

ومما لاشك فيه تمثل حوادث الطرق وفقا لتلك المؤشرات معضلة اجتماعية نظرا للأضرار النفسية التي تسببها للأفراد، حيث تحتل الوفاة الناتجة عن حوادث الطرق المرتبة الثانية من بين أسباب وفيات الشباب حتى 25 عاما وفقا لمنظمة الصحة العالمية 2002، ومن ناحية أخرى، تمثل تلك الحوادث خسارة مجتمعية كبرى ممثلة في خسارة رأس المال البشري والمادي كنتيجة مباشرة لها.

تحاول الورقة التالية إلقاء الضوء علي اقتصاديات قطاع النقل والمواصلات في سياق الهيئات الاقتصادية المصرية بهدف المساهمة في النقاش العام حول ضرورات تطوير ذلك القطاع من خلال تقديم قدر من المعلومات التي يمكن أن تساعد في بلورة عدد من التوصيات لصانعي القرار.

تعتمد التحليلات الاقتصادية الواردة أدناه بشكل أساسي علي وثائق وزارة المالية المصرية حول الحسابات الختامية للهيئات الاقتصادية، ومما لاشك فيه، كان يمكن للتحليل أن يتم علي نحو أشمل لولا قصور المعلومات الواردة بتلك الوثائق، حيث كان ينبغي أن تساهم البيانات في رسم صورة أوضح وأشمل عن وضع تلك الهيئات بما يساعد في التخطيط الأمثل لمقترحات تطويرها.

شارك في اعداد هذه الورقة كل من حلمي الراوي، وفاء السيد من فريق عمل مرصد الموازنة العامة وحقوق الإنسان، الذي يتقدم بالشكر والعرفان لمشروع الديموقراطية بالشرق الأوسط علي دعمه المستمر لإصدار سلسلة أوراق السياسات ضمن إصدارات المرصد.

■ نظرة على واقع الطرق والمواصلات في مصر:

تحتل مصر المرتبة الأولى عالميًا من حيث حوادث الطرق، وذلك بحسب إحصائيات منظمة الصحة العالمية، ويبلغ عدد الوفيات الناجمة عنها 12 ألفًا، فيما بلغ عدد المصابين 40 ألفًا في نهاية عام 2012. ويتراوح المعدل العالمي لقتلى حوادث الطرق لكل 10 آلاف مركبة، ما بين 10 - 12، لكنه يصل في مصر إلى 25، أي ضعف المعدل العالمي، وأيضا يبلغ عدد قتلى حوادث الطرق لكل 100 كم في مصر 131 قتيلًا، في حين أن المعدل العالمي يتراوح ما بين 4 - 20 قتيلًا، أي أن المعدل في مصر يزيد على 30 ضعف المعدل العالمي، وأيضا فإن مؤشر قسوة الحوادث يوضح أن مصر يحدث بها 22 قتيلًا لكل 100 مصاب، في حين أن المعدل العالمي 3 قتلى لكل 100 مصاب^(٢).

نتيجة لزيادة حوادث السيارات خلال الفترة من عام 1990-2007 زادت حالات الوفاة والإصابة ولكن بمعدلات تفوق معدلات الزيادة في الحوادث، وهو ما يعبر عن خطورة تلك الحوادث، فقد ارتفعت حالات الوفاة بواقع 36.7% خلال تلك الفترة، وحالات الإصابة بنسبة 59.3%، في حين ارتفع عدد الحوادث بنسبة 24.4% فقط خلال نفس الفترة^(٣).

كما تشير البيانات إلي تدني عدد مراكز الإسعاف المنتشرة على الطرق، حيث بلغت 867 مركزا فقط، موزعة على جميع محافظات الجمهورية بواقع 86 ألف نسمة لكل مركز إسعاف عام 2008^(٤).

تتزايد - كذلك - حالات حوادث القطارات من عام لآخر، حيث بدأت بالارتفاع بداية من عام 2005 الذي سجل عدد 1034 حادثة قطار، وصلت إلي 1231 حادثة عام 2007، كما سجلت الأشهر الأربعة الأولى فقط من عام 2008 عدد 644 حادثة^(٥).

ومما لاشك فيه تمثل حوادث الطرق وفقا لتلك المؤشرات معضلة اجتماعية نظرا للأضرار النفسية التي تسببها للأفراد، وكذلك الخسارة المجتمعية الممثلة في خسارة رأس المال البشري والمادي كنتيجة مباشرة لها، الأمر الذي مثل ظاهرة يجب التصدي لها من خلال وضع خطة قومية شاملة لتطوير ذلك القطاع الحيوي في ضوء الواقع الاقتصادي للهيئات التابعة له.

■ اقتصاديات قطاع النقل و المواصلات:

يشير الحساب الختامي لقطاع النقل والمواصلات عن العام المالي 2010 - 2011 إلي أن جملة إيرادات ذلك القطاع قد بلغت 48.397.892.226 جنيها مصريا، كما بلغت جملة الاستخدامات 76.195.242.686 جنيها، وبذلك بلغ عجز قطاع النقل والمواصلات قيمة - 27.797.350.460 جنيها، بنسبة 36.5% من جملة الاستخدامات.

وكذلك، بلغ معدل دوران الأصول بقطاع النقل والمواصلات 28.3%^(٦)، في حين بلغ متوسط العائد على مبيعات القطاع (هامش الربح) 37.2%^(٧).

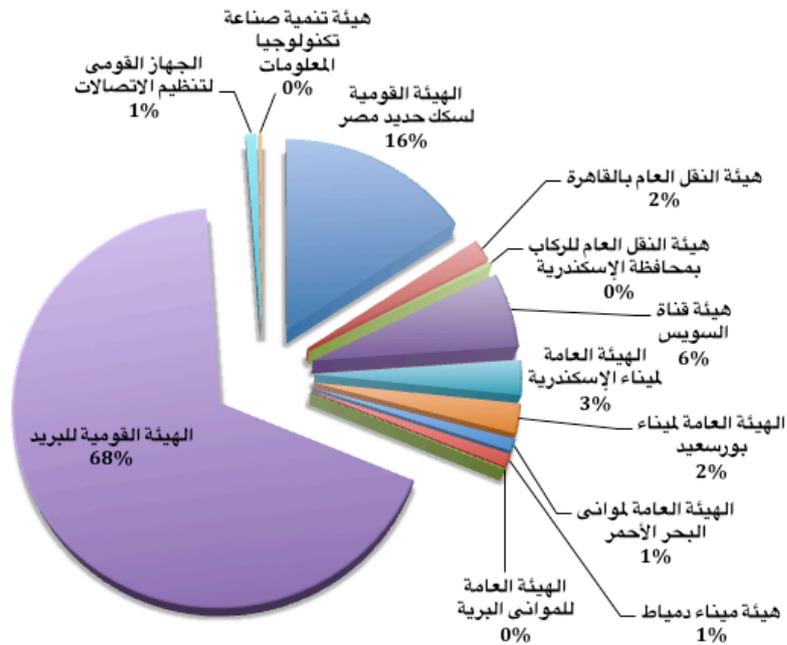
■ هيكل قطاع النقل والمواصلات:

يضم قطاع النقل و المواصلات 12 هيئة اقتصادية، بلغت جملة أصولها مبلغ 155,540,728,560 (مائة وخمسة وخمسون مليار خمسمائة واربعون مليون وسبعمائة وثمانية وعشرون ألف وخمسمائة وستون جنيها، بيانها على النحو التالي:

الهيئة القومية لسكك حديد مصر بقيمة 24.323.501.065 جنيها، بنسبة 16 % من جملة الأصول، هيئة النقل العام بالقاهرة بقيمة 2.713.713.858 جنيها، بنسبة 2 %، هيئة النقل العام للركاب بمحافظة الإسكندرية بقيمة 529.225.757 جنيها، بنسبة 0.34 %، الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بقيمة 4.391.181.335 جنيها، بنسبة 3 %، الهيئة العامة لميناء بورسعيد بقيمة 3.789.228.045 جنيها، بنسبة 2 %، الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر بقيمة 1.547.386.684 جنيها، بنسبة 1 % تقريبا، هيئة ميناء دمياط بقيمة 1.667.321.999 جنيها، بنسبة 1 % تقريبا، الهيئة العامة للموانى البرية بقيمة 141.150.260 جنيها، بنسبة 0.09 %، الهيئة القومية للبريد بقيمة 105.076.916.183 جنيها، بنسبة 68 %، الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات بقيمة 1.432.114.436 جنيها، بنسبة 1 % تقريبا، وأخيرا هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات بقيمة 403.821.379 جنيها، بنسبة 0.26 % فقط من جملة أصول الهيئات التابعة لقطاع النقل والمواصلات، وفقا للشكل التالي:

نصيب هيئات قطاع النقل من جملة الأصول

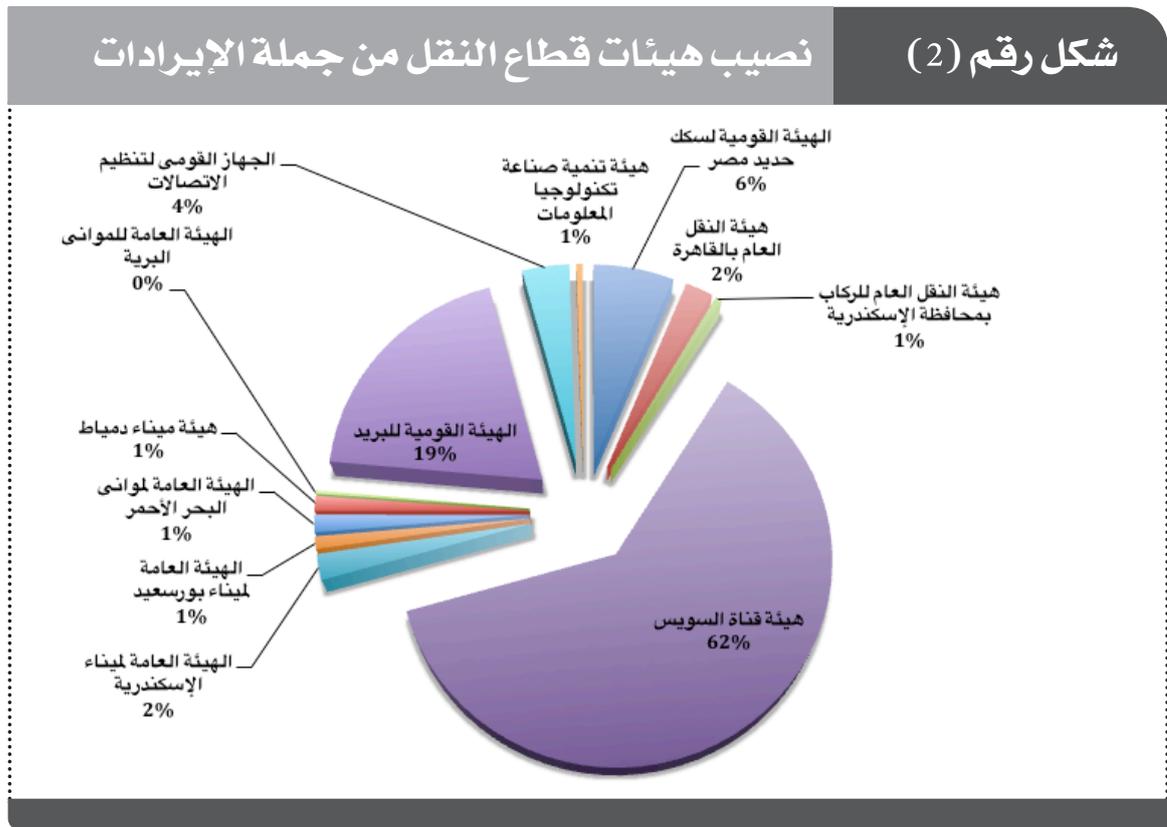
شكل رقم (1)



تستحوذ الهيئة القومية للبريد على اعلي نسبة للأصول، بواقع 68 % من إجمالي أصول هيئات النقل والمواصلات، تأتي بعدها الهيئة القومية لسكك حديد مصر بنسبة 16 % وتتوزع النسبة الباقية على الهيئات العشر التابعة لقطاع النقل و المواصلات.

■ إيرادات هيئات النقل والمواصلات:

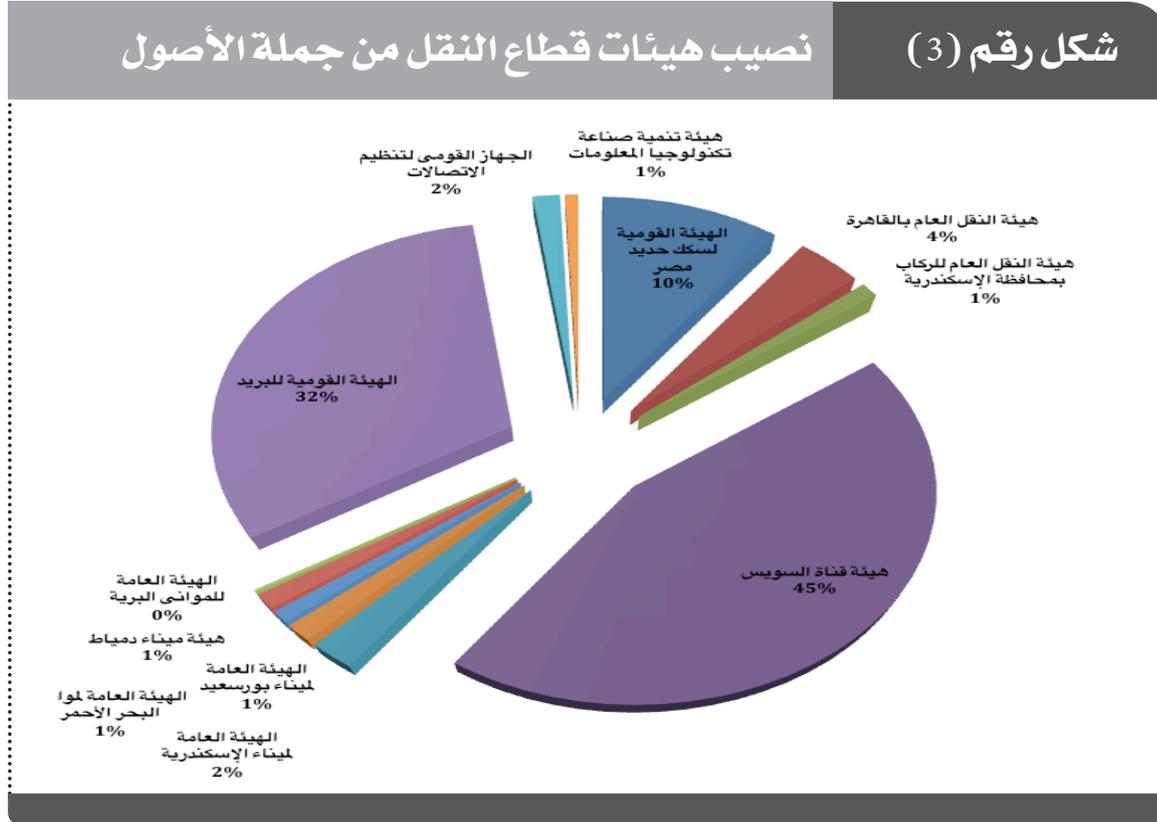
حقق قطاع النقل و المواصلات إجمالي إيرادات قيمتها 48,397,892,226 جنيها مصريا، تتوزع هذه الإيرادات بين الهيئات المختلفة وفقا للشكل التالي:



تمثل هيئة قناة السويس اعلي نسبة إيرادات بالقطاع بنسبة 62 % تقريبا من إجمالي إيرادات القطاع، تليها الهيئة القومية للبريد بنسبة 19 %، ثم الهيئة القومية لسكك حديد مصر بنسبة 6 % من إجمالي إيرادات النقل والمواصلات، وفقا للشكل السابق.

■ صافي التكاليف و المصروفات ^(٨):

بلغت صافي تكاليف ومصروفات قطاع النقل و المواصلات قيمة 32,034,200,989 جنيها، تتوزع بين الهيئات المختلفة وفقا للشكل التالي:



مثلت هيئة قناة السويس اعلي نسبة للتكاليف والمصروفات بواقع 45 % من اجمالي صافي التكاليف والمصروفات، تليها الهيئة القومية للبريد بنسبة 32 %، ثم الهيئة القومية لسكك حديد مصر بنسبة 10 % من اجمالي صافي التكاليف والمصروفات.

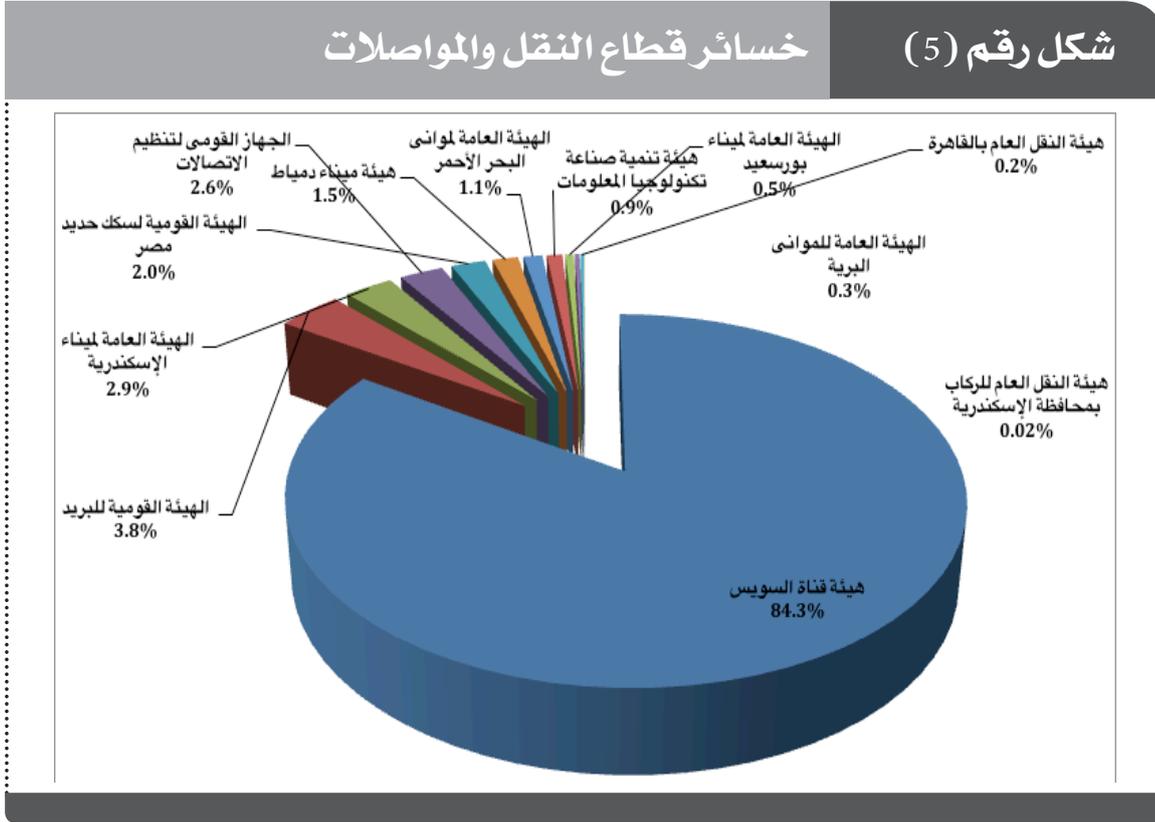
■ صافي الدخل ^(٩):

يحقق قطاع النقل و المواصلات دخلا صافيا قدره 16,363,691,237 ستة عشر مليار وثلاثمائة وثلاث وستون مليون وستمائة وواحد وتسعون ألف ومائتان وشبعة وثلاثون جنيها. تختلف هيئات القطاع من حيث تحقيق الدخل، حيث تحقق عدد ثمانية هيئات دخلا موجبا، بينما تحقق الأربعة الباقية دخلا سالبا على النحو التالي:

■ خسائر هيئات قطاع النقل والمواصلات^(١١):

حققت الهيئات الاقتصادية بقطاع النقل والمواصلات خسائر مالية بقيمة 13.320.014,135 جنيهاً،

توزعت بين الهيئات وفقاً للشكل التالي:



تأتي هيئة قناة السويس على رأس تلك الهيئات بواقع 84.3% من جملة خسائر قطاع النقل والمواصلات، بينما تمثل هيئة النقل العام للركاب بالإسكندرية أقل نسبة أعباء وخسائر ضمن القطاع بواقع 0.02% فقط، وفقاً للشكل السابق.

■ ملاحظات ختامية وتوصيات عامة:

تشير مؤشرات أداء الخدمة السابقة، وكذلك المؤشرات الاقتصادية لهيئات قطاع النقل والمواصلات إلى قصور أداء ذلك القطاع عن تقديم خدمات ذات جودة مقبولة إلى جمهور المستفيدين في ضوء تدني مستوى السلامة والأمان، وكذلك قصور المؤشرات الاقتصادية عن الحفاظ على الاستدامة المالية لتلك الهيئات في ضوء خسائرها المتنامية.

إن المعضلة الرئيسية تتمثل في انعدام الرؤية السياسية العامة لمواجهة تلك الظاهرة، حيث أوضحت البرامج الانتخابية للمرشحين الرئاسيين المصريين عن قصور واضح في رؤية المشكلة ووسائل مواجهتها^(١٢)، بالشكل الذي يحافظ على كل من رأس المال البشري والمادي، ممثلاً في الحفاظ على المال العام باعتبار فوائض الهيئات الاقتصادية واحدة من أهم مصادر إيرادات تمويل الخزنة العامة، وإن وسائل تطويرها وتميئتها سوف ينعكس بالضرورة على تخفيض أعباء عجز الموازنة العامة للدولة بما يساهم في رفع مستويات معيشة الأفراد.

إن اعتبارات معايير السلامة والأمان لجمهور المستفيدين، وكذلك الاستدامة المالية لهيئات النقل والمواصلات يجب أن تكون على رأس الأولويات الحكومية، لذلك هناك عدد من التوصيات التي يجب وضعها موضع التنفيذ لتطوير ذلك القطاع، أهمها:

■ ضرورة إنشاء مجلس أعلى للأمان والسلامة المرورية للتنسيق بين كافة وسائل النقل والمواصلات العامة والخاصة في ضوء خطة استراتيجية بعيدة المدى تحدد أهداف النظام ووسائل تمويل تنفيذ تلك الأهداف.

■ تفعيل دور صندوق التأمين الإجباري على حوادث مركبات الطرق من خلال خلق آليات تمويل تطوير شبكة الطرق والكباري بما يكفل التقليل من نسبة حوادث الطرق.

■ الاهتمام بمشروعات النقل النهري وتحسين المجري الملاحي لنهر النيل لتقليل الاختناقات المرورية البرية والحد من حوادث الطرق.

■ زيادة استثمارات منظومة النقل البري والنهري وخطوط السكك الحديدية في إطار الخطة الاستراتيجية التي يجب أن تستهدف الوصول إلى معدلات عالية للأمان المروري مع الحفاظ على جودة خدمات النقل والمواصلات من خلال إعادة تخطيط الهياكل المالية والاقتصادية لذلك القطاع الحيوي.

■ هوامش ومراجع:

١. البوابة نيوز، مصر الأولي عالميا في حوادث الطرق، والمواطنون: الحكومة متهم رئيسي، ٢٧/١١/٢٠١٣.
٢. البوابة نيوز، السابق.
٣. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقارير معلوماتية، حوادث الطرق في مصر، ص ٤.
٤. السابق، ص ٩.
٥. السابق، ص ١٠.
٦. معدل دوران الأصول يقيس قدرة الأموال المستثمرة علي تحقيق مبيعات، وكلما زاد معدل الدوران كلما دل ذلك علي كفاءة استخدام الأموال المستثمرة.
٧. متوسط العائد علي المبيعات يعني قدرة الاستثمارات علي تحقيق عائد، أي أن كل جنيه مستثمر يحقق النسبة المذكورة.
٨. تمثل التكاليف والمصروفات مساحة مالية أصغر من الاستخدامات التي يدخل في حسابها كل من: التحويلات الرأسمالية، الاستخدامات الرأسمالية، الأجور، الأعباء والخسائر، خامات وقطع غيار ووقود. ولذلك تبدو قيمة المصروفات أقل كثيرا من إجمالي الاستخدامات.
٩. يمثل صافي الإيرادات مطروحا منه صافي التكاليف والمصروفات.
١٠. الدخل الإجمالي يمثل إجمالي الربح مخصوما منه إجمالي الخسارة، ولذلك جاءت قيمته أعلى من صافي الدخل.
١١. تمثل الأعباء والخسائر أحد مكونات الاستخدامات كما أوضحنا في الهامش رقم ٤ ولذلك يجب قرائتها مجتمعة منعا للالتباس حيث قد يتبادر للذهن أن هناك تناقضا بين الأرقام، إذ كيف يمكن لهيئة مثل قناة السويس التي تساهم بالنصيب الأكبر في إيرادات القطاع أن تكون أيضا من الهيئات التي تساهم بالنصيب الأكبر في الخسائر.
١٢. المصري اليوم، ٣٠ سؤالا للرئيس، ما رؤيتك لحل مشكلة المواصلات المزممة؟، ١٥/٥/٢٠١٢.