



جامعة عين شمس
كلية التجارة
قسم الاقتصاد

اقتصاديات النقل المتعدد بواسطة السكك الحديدية وأثارها على التنمية الاقتصادية في مصر - دراسة مقارنة

رسالة
دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد

مقدمة من الباحثة
مي محمد منير موسى

تحت إشراف
الأستاذ الدكتور / فرج عبد العزيز عزت
أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة - جامعة عين شمس

الأستاذ الدكتور / أحمد فؤاد مندور
أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة - جامعة عين شمس

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وَقُلْ رَبِّنِي عَلِمَ﴾

صدق الله العظيم

(سورة طه - الآية ١١٤)



إلى أمي أطالت الله في عمرها

إلى أبي أطالت الله في عمره

إلى زوجي وأولادي الأحباء

إلى مصerna العزيزة حفظها الله

وفاءً وتقديرًا واعترافًا بالجميل



جامعة عين شمس
كلية التجارة
قسم الاقتصاد

اسم الطالبة / مي محمد منير موسى

الدرجة العلمية / دكتوراة الفلسفة في اقتصاد

القسم التابع له / قسم الاقتصاد

إسم الكلية / كلية التجارة

الجامعة / عين شمس

سنة التخرج :

سنة المنح / ٢٠١٤



جامعة عين شمس
كلية التجارة
قسم الاقتصاد

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة

الأستاذ الدكتور/ فرج عبد عزيز عزت

أستاذ قسم الاقتصاد - كلية التجارة - جامعة عين شمس
(مشرفاً ورئيساً)

الأستاذ الدكتور/ أحمد فؤاد مندور

أستاذ الاقتصاد - كلية التجارة - جامعة عين شمس
(مشرفاً بالاشتراك)

الأستاذ الدكتور/ عمرو محمد التقى

أستاذ الاقتصاد ونائب رئيس أكاديمية السادات للعلوم الإدارية
(عضواً)

الأستاذة الدكتورة/ عبير فر Hatch على

الأستاذ ورئيس قسم الاقتصاد
(عضواً)

الدراسات العليا

أجيزت الرسالة بتاريخ

٢٠١٤ / /

ختم الإجازة

٢٠١٤ / /

موافقة مجلس الجامعة

٢٠١٤ / /

موافقة مجلس الكلية

٢٠١٤ / /

شكر وتقدير وعرفان

الحمد لله الذي وفقني وأعانتني على إتمام هذه الدراسة

وأسأل الله عز وجل أن يعطي أجر هذا المجهود في الدنيا وفي الآخرة.

وأتقدم بخالص شكري وتقديري للأستاذ الدكتور / **فرج عبد العزيز عزت** لتفضله الكريم بالإشراف على الرسالة وعلى ما قدمه لي من جهد صادق وعون مخلص ووقت ثمين ونصائح وتوجيهات قيمة من أجل إخراج هذا العمل العلمي في صورة طيبة فله مني خالص تقدير وعرفاني لشخصه الجليل.

كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير للأستاذ الدكتور / **أحمد فؤاد مندور** لتفضله أيضاً الكريم بالاشتراك في الإشراف على الرسالة وعلى نصائحه القيمة فله مني أيضاً وافر التقدير والاحترام.

كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير للأستاذ الدكتور / **عمرو محمد التقى على صدق** تعاونه البناء وملحوظاته القيمة في هذه الدراسة ولتفضله في الاشتراك في لجنة الحكم والمناقشة على الرسالة إليه أسجل خالص شكري وتقديرني مرة ثانية.

كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير للأستاذة الدكتورة / **عبير فرحتات على** على ملحوظاتها القيمة التي أفادتني كثيراً في هذه الدراسة ولتفضليها في الاشتراك في لجنة الحكم والمناقشة على الرسالة.

لا يفوتنـي في هـذا المـقام أـتقدـم بـالـشـكر وـالـعـرـفـان لـكـل مـنـ عـاوـنـي في إـعـدـاد هـذـه الـدـرـاسـة وـأـخـص بـالـذـكـر أـسـاتـذـتي الـأـجـلـاء بـقـسـمـ الـاـقـتصـاد بـكـلـيـةـ التـجـارـةـ عـيـنـ شـمـسـ.

والله ولي التوفيق ،

مقدمة:

تُعد مصر في مقدمة الدول التي استخدمت السكك الحديدية كوسيلة للنقل في قارتي أفريقيا وآسيا. إذ بدأ إنشاء أول خط سكة حديدي بين الإسكندرية والقاهرة عام ١٨٥٢م وتم تشغيله عام ١٨٥٦م وأعقب ذلك إنشاء ومد شبكة الخطوط تدريجياً حتى غطت معظم المدن الرئيسية بالجمهورية.

تعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي ساهمت في نشر الحضارة وال عمران فهي أقلم وسائل النقل السريع ظهوراً. وتتمتع بعدة مزايا بالمقارنة بالنقل بالشاحنات على الطرق فهي:

- ١- أقل منها استهلاكاً للوقود بالنسبة للوحدة المنفولة (طن/كم).
- ٢- أقل منها في تكاليف التشغيل.
- ٣- أقل تأثيراً في الأضرار البيئية.
- ٤- أكثر أمناً.

إن الزيادة المستمرة في نصيب النقل البري للبضائع على الطرق في مقابل الانخفاض الملحوظ في نصيب السكك الحديدية على المستوى القومي من أبرز المشاكل التي يواجهها قطاع النقل في ظل الظروف والأوضاع القائمة مما نتج عنه:

- ١- كثافة شديدة للحركة على الطرق وحدوث احتقانات مرورية وزيادة في معدلات الحوادث.
- ٢- تحقيق خسائر لعدم الاستفادة المثلثى من الاستثمارات الضخمة التي تواجهها الدولة للبنية الأساسية لكل من شبكات وأساطيل نقل بضائع بالسكك الحديدية.
- ٣- تدهور واستهلاك لشبكة الطرق نتيجة زيادة الأحمال.

حيث تُعد صناعة النقل من أهم الصناعات التي لها إسهامات وآثار ملموسة في التطور الاقتصادي بصورة عامة حيث يمثل النقل حجر الزاوية للتنمية الاقتصادية والحضارة لأي بلد من البلاد وتساهم وسائل النقل في التطور الاقتصادي من خلال اتساع السوق وإتاحة فرصة التنقل للسلع والأفراد إلى الأماكن التي يمكن الانتفاع بها.

كذلك زيادة التخصص وتقسيم العمل والإنتاجية، كذلك إتاحة إمكانية التوطن للصناعات في الأماكن الأكثر نفعاً وملائمة من الناحية الاقتصادية.

ولقد تم اختيار إنجلترا كدولة رائدة في بناء وتطوير السكك الحديدية في العالم لكونها دولة رائدة في السكك الحديدية ومن هذا المنطلق تم الاعتماد عليها كدولة للمقارنة بينها وبين مصر للاستفادة من التجربة الرائدة في مجال السكك الحديدية.

مشكلة الدراسة:

تعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية ولكن رغم أن مصر هي أول دولة في الشرق الأوسط بها خط سكة حديد لم تستفد من هذه الميزة وتدهورت أحوال السكك الحديدية تدهوراً ملحوظاً ومن أهم المشكلات الموجودة هي اختلالات في اقتصاديات التشغيل والمراسيم المالية بسبب اختلال التوازن بين التكاليف والأسعار وقصور الموارد في تغطية الاستخدامات.

ومن أهم المشاكل التي تواجه قطاع النقل في مصر هي مشكلة نقل البضائع مما يدعو إلى الاهتمام بتنمية دور السكك الحديدية في نقل الركاب بصفة عامة ونقل البضائع بصفة خاصة لأسباب عدة أهمها هي أن الدولة لا تستطيع توفير جميع الاستثمارات اللازمة للتسيير في شبكة الطرق السريعة لمواجهة الطلب المتزايد على النقل فضلاً عن أن الزيادات في عدد السيارات بالمعدلات السائدة يلقي بأعباء ضخمة على الاقتصاد القومي وخاصة فيما يتعلق باستهلاك الوقود والآثار البيئية الضارة للنقل البري عبر الطرق البرية حوالي ٩٢٪ وهذا يعكس انخفاض مساهمة السكك الحديدية في مجال نقل البضائع في مواجهة النقل البري.

كذلك هناك أسباب أخرى لخسائر السكك الحديدية والتي تمثلت في تثبيت أجور نقل الركاب والبضائع على مدى سنوات طويلة مراعاة للبعد الاجتماعي في الوقت الذي تزداد فيه مصروفات التشغيل عاماً بعد عام وذلك في صورة الدعم الذي تقدمه الدولة لقطاع النقل.

إن الزيادة الواقعة والمستمرة في نصيب النقل البري للبضائع على الطرق في مقابل الإنخفاض الملحوظ في نصيب السكك الحديدية على المستوى القومي تعد من أبرز المشكلات التي يواجهها قطاع النقل في ظل الظروف والأوضاع القائمة مما نتج عنه عدم تحقيق العائد المرجو والإستفادة المثلثى للإستثمارات الضخمة التي توجهها الدولة للبنية الأساسية لكل من شبكات وأساطيل نقل البضائع بالسكك الحديدية، تدهور وإستهلاك لشبكة الطرق نتيجة زيادة الأحمال عليها واستنفاذ قدرتها الإستيعابية وما يفوق سعتها في أنشطة نقل غير إقتصادية.

لذا كان من الضروري دراسة سبل تطوير نظم نقل البضائع بالسكة الحديد كأحد الإجراءات التي ستتساهم حتماً في إعادة التوازن بما في ذلك دراسة إمكانية تطبيق سياسة التكامل في مجال نقل البضائع في مصر بين السكك الحديدية وفي زيادة الأطنان المنقولة عن طريقها وبالتالي زيادة إيراداتها، بخلاف العائد العام من فوائد على الاقتصاد القومي

وللتطوير وزيادة الجودة والسلامة لقطاع النقل يجب أن تقوم الدولة بتقديم خدمات النقل بشكل يتسم بالجودة والأمن والسلامة، وفي مقدمتها:

١- تحقيق التكامل الاستراتيجي للنقل على المستوى القومي، بهدف الاستثمار الأمثل والتوظيف الجيد لمشروعات النقل التي تعتبر أهم عناصر البنية الأساسية للدولة، وتمثل عنصراً مهماً لل الاقتصاد القومي.

٢- تطوير الهيئات الاقتصادية العامة في خدمات النقل، من خلال إعادة الهيكلة التمويلية للهيئات الاقتصادية القائمة وتطويرها وتحديثها بما يحسن من أوضاعها المالية ويزيد من اعتمادها على مواردها الذاتية.

٣- تحسين مستوى خدمات النقل البري: وذلك في مجال نقل الركاب: من خلال وضع أساس مشاركة القطاع الخاص في النقل الجماعي للركاب داخل وخارج المحافظات من خلال ضوابط تؤدي إلى تشجيع هذا القطاع على ألا يكون ذلك على حساب الخدمات المدعومة المقدمة من جانب الحكومة، مع العمل على استمرار دعم خدمة النقل لمحدودي الدخل وتحديد الأسلوب الذي يكفل ذلك لوصول الدعم لمستحقيه.

٤- مواجهة تحدي نقص التمويل وذلك مع ضخامة الاستثمارات المطلوبة لانشاء البنية الأساسية لقطاع النقل وتشغيلها وصيانتها التي تعجز الحكومة بمفردها عن تدبيرها مما يستدعي الحاجة الملحة لدراسة أساليب تمويل أخرى مختلفة تتماشي - على التوازي - مع ما تقوم الحكومة بتدبيره في هذا المجال، عن طريق إعادة هيكلة وتطوير الهيئات الاقتصادية في مجال خدمات النقل وتعويضها عن الفرق بين السعر الاقتصادي والسعر المدعوم، مع تشجيع القطاع الخاص على القيام بتقديم وتمويل خدمات النقل وفقاً لضوابط جاذبة. والتأجير التمويلي وغيرها من الأساليب الأخرى.

٥- الحد من الآثار السلبية لخدمات النقل على البيئة.

٦- تطوير التشريعات والقوانين بما يخدم تطوير خدمات النقل وتحديث خدمات قطاع النقل عدداً من الموضوعات ذات الأولوية خاصة بثلاثة موضوعات تحديداً تؤثر مباشرة على المواطن وهي: النقل البري للركاب والبضائع، وأمان الطرق وسلامتها، والنقل النهري.

أهداف الدراسة:

- ١ التعرف على الملامح العامة للنقل متعدد الوسائل.
- ٢ التعرف على تجربة النقل بالسكك الحديدية في إنجلترا.
- ٣ التعرف على كفاءة السكك الحديدية في مصر.

فروض الدراسة:

- ١ يوجد سهولة في تطبيق النقل متعدد الوسائل في الدول النامية.
- ٢ يوجد ثبات في أداء الشركات المشغلة لقطاع السكك الحديدية في إنجلترا.
- ٣ تحقيق قطاع السكك الحديدية في مصر كفاءة تشغيل عالية.

حدود الدراسة:

تغطي الدراسة أثر اقتصاديات النقل بالسكك الحديدية على التنمية في مصر كما تغطي الدراسة نظام النقل متعدد الوسائل كجزء من السلسلة اللوجستية مع الإشارة إلى تجربة دولة إنجلترا، وتنقسم إلى الآتي:-

الزمنية: فيما بين الفترة من ١٩٩٧ إلى ٢٠١٣ .

المكانية: قطاع النقل بالسكك الحديدية في كل من مصر، إنجلترا وأثره على حركة التجارة بكل منهما.

منهج الدراسة:

تتبع الدراسة كل من المنهج التحليلي في تحليل اقتصاديات النقل بالسكك الحديدية وكذا المنهج المقارن حيث تتعرض الدراسة لنفس الموضوع في دولتي مصر، إنجلترا.

الدراسات السابقة

١ - دراسة "مايكل وأندرو" عام ٢٠٠١ بعنوان^(١)

إعادة هيكلة وخصخصة السكك الحديدية البريطانية هل كان حقاً بهذا السوء؟

لقد أوضحت الدراسة أنه بعد قرار الحكومة البريطانية لوضع مسار لإدارة السكك الحديدية في أكتوبر عام ٢٠٠١، قامت الحكومة البريطانية بتركيز الاهتمام على ما حدث من خطأ في عملية الخصخصة، ومدى أهمية تمويل الاستثمار في تمويل السكك الحديدية في المستقبل.

ولقد استخدمت هذه الدراسة إطاراً تحليلياً عن التكاليف والمنافع الاجتماعية بهدف تقييم ما إذا كانت عملية هيكلة وخصخصة السكك الحديدية البريطانية - قد حققت وفورات في تكاليف التشغيل من عدمه. ولقد أوضحت الدراسة أن الكفاءات الرئيسية قد تحققت، وبالتالي استفاد المستهلكين من خلال انخفاض الأسعار، بينما أن زيادة الدعم الحكومي قد استردت إلى حد كبير من خلال عائدات عملية الخصخصة، فضلاً عن تحسين نوعية الإنتاج، وأن تحقق المزيد من الوفورات يكون بمثابة المفتاح لتحسين تقديم خدمات السكك الحديدية في المستقبل.

٢ - دراسة "ديفيد وديفيد" عام ٢٠٠١ بعنوان^(٢)

تجزئة خط السكك الحديدية: دراسة التغيير التنظيمي في السكك الحديدية البريطانية

أوضحت الدراسة الاهتمام الكبير من جانب الاقتصاديين فيما يتعلق بعملية الخصخصة بينما تلقت عملية الخصخصة اهتماماً ضئيلاً من جانب الأكاديميين في الإدارة.

وتعتبر الدراسة السكك الحديدية البريطانية من المنظور الإستراتيجي والتنظيمي في سياق فترة طويلة من الاستغلال التجاري للشركة التي أدت إلى عملية الخصخصة. واعتمدت الدراسة على تحليل التغيرات المعنية باستخدام "أفين" عام ١٩٩١، و"باركر" عام ١٩٩٥، وتم استخدام الإطار التحليلي الناتج كرد فعل طبيعي للزيادة للتغيير في النموذج التنظيمي لتشمل مسارات التغيير وهو ما أطلق عليه "رد تجزئة التطور"، والهدف منه هو أن هذا النموذج يجب

1 Michael Pollitt and Andrew Smith, "The Restructuring and Privatization of British Rail: Sas

2 David Tyrrell and David Parker, "The Fragmentation of a railway: A Study of Organizational change in British Rail", Accounting and Finance Research unit (AFRU), ISBN, 7492 45484, November, 2001.

أن يكون للتطبيق على نطاق واسع، وليس فقط لدراسة مؤسسات القطاع العام التي خضعت للشخصية، ولكن لغيرها من أشكال التغيير التنظيمي الرئيسية.

٣ - دراسة "أندرو سميث" عام ٢٠٠٥ بعنوان: ^(١)

تقييم كفاءة السكك الحديدية في إنجلترا:

استعرضت الدراسة دور كفاءة تقديرات السعر التنظيمي في المملكة المتحدة: حالة السكك الحديدية، حيث تناولت هذه الدراسة الطرق المختلفة التي تم تطبيقها لتقدير أداء كفاية البنية التحتية للسكك الحديدية ببريطانيا منذ عملية الخصخصة. وقد أوضحت الدراسة مجموعة كبيرة من المناهج التي اعتمدها من قبل "مكتب تنظيم السكك الحديدية".

وعلى الرغم من ذلك فقد أوضحت الدراسة أنه على النقيض من القطاعات الأخرى الخاضعة للوائح، وأساليب القياس التي وضعت في السكك الحديدية - إلا أنها لم تكن قوية وفعالة بما فيه الكفاية وذلك بهدف كبح جماح التكاليف بالنسبة لمستويات الكفاءة.

لذلك افترضت الدراسة أن المشكلة الرئيسية إنما تتبع من عدم وجود مقارنة خارجية بناء على البيانات الحقيقة (مثل المعايير الدولية، أو المقارنة مع الخبرة السابقة في إطار السكك الحديدية البريطانية).

وعلى الرغم من خلال الاستعراض الذي تم خلال عام ٢٠٠٣ والذي قام به "مكتب تنظيم السكك الحديدية" بهدف الحصول على منظور خارجي من خلال الاستعراض الذي قام به الخبرير الاستشاري من القاعدة إلى القمة - إلا أن الدراسة أوضحت أن مثل هذه الدراسات التي تمت ليست بديلاً ملائماً للتحليل الكمي.

ومن ثم اقترحت الدراسة التطلع إلى المزيد من العمل الذي يتبعه القيام به للحصول على فهم أفضل للأسباب التي تؤدي إلى الزيادة في التكاليف. كما أوصت الدراسة بوضع المعايير الدولية القوية التي يمكن على أساسها الحكم على موقف الكفاءات النسبية لشبكة السكك الحديدية، نظراً لأن المقارنات الدولية ليست واضحة وبطبيعة الحال، أوضحت الدراسة أنه من المهم أن نبدأ من الآن بدلاً من الانتظار حتى الاستعراض القادم لتمويل شبكة السكك الحديدية.

1 Andrew S.I. Smith, "The Role of Efficiency Estimates in U.K: Regulatory price review: The Case of Rail, Utilities Policy, Vol. 13, Issue 4, December 2005, pp. 294 - 300 .

٤ - دراسة وائل محمد ابراهيم عام ٢٠٠٦ بعنوان^(١)

"أسلوب لتحسين السعة (الكافاءة) لخطوط السكك الحديدية بأقل تكالفة":

هدفت الدراسة إلى التعرف على العوامل المؤثرة على سعة (كافاءة) خطوط السكك الحديدية، وبحث مفهوم السعة، والعوامل المؤثرة عليها، وكيفية حساب سعة الخطوط، مع دراسة ديناميكية الحركة (الوحدات والإشارات والتشغيل) المؤثرة في حركة القطارات من حيث الجر والفرامل.

ولقد أوضحت الدراسة الأساليب غير التقليدية والمقترحية لرفع كفاءة خطوط السكك الحديدية عن طريق إعادة ترتيب تتابع القطارات؛ تغيير تركيب القطار الواحد؛ استخدام هلتات فيما بين المحطات؛ فصل الحركة (الركاب عن البضائع)؛ تحسين وتطوير الجرارات؛ تقليل زمن الوقوف بالمحطات؛ وعمل مقارنة اقتصادية بين التكاليف الازمة لتنفيذ هذه الأساليب مع تكاليف كهربية الإشارات لتحقيق مستوى معين من رفع كفاءة (سعة) الخطوط. فضلاً عن إعداد البديل المختلفة لتحسين السعة (الكافاءة) بأقل التكاليف، مع دراسة الجدوى الاقتصادية لأساليب تحسين كفاءة خطوط السكك الحديدية.

ومن ثم احتوت الدراسة على استخلاص النتائج المترتبة عن تطبيق كل من هذه البديل للوصول إلى أفضلها، ووضع التوصيات التي تحقق أعلى كفاءة ممكنة لخطوط الطوالى باستخدام أقل التكاليف الممكنة المتاحة.

٥ - دراسة مصطفى محمد مصطفى عام ٢٠٠٧ بعنوان^(٢)

"دراسة اقتصادية وقانونية لأهم محددات التشغيل والاستثمار في قطاع نقل البضائع بسكك حديد مصر":

استعرضت الدراسة من خلال فصولها أن هناك مشكلات متصلة وهيكلاية في هيئة سكك حديد مصر بقطاعها الرئيسيين (الركاب والبضائع)، مع العلم بأن الدراسة لم تتعرض لمشاكل قطاع نقل الركاب بصفة مستقلة اللهم إلا إذا كانت هذه المشكلات مرتبطة بمشكلة نقل البضائع.

١ وائل محمد ابراهيم محمد، أسلوب لتحسين السعة (الكافاءة) لخطوط السكك الحديدية الطوالى بأقل تكالفة، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، قسم الأشغال العامة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦ .

٢ مصطفى محمد مصطفى يوسف، "دراسة اقتصادية وقانونية لأهم محددات التشغيل والاستثمار في قطاع نقل البضائع بسكك حديد مصر"، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة طنطا، قسم الاقتصاد، عام ٢٠٠٧ .

ويتأخص هدف هذه الدراسة في التعرف على مشاكل قطاع نقل البضائع تحديداً، واقتراح التوصيات والحلول الممكنة في ضوء المستقبل المنظر في ظل التطور الطبيعي لظروف الاستثمار والتشغيل داخل هيئة سكك مصر، مع الأخذ في الاعتبار تطور الظروف العامة في مصر من الناحية السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

ولقد أوضحت الدراسة أن مشكلات السكك الحديدية ليست قاصرة على سكك حديد مصر وحدها، بل طالت وأثرت معظم مشروعات السكك الحديدية في العالم أجمع، ربما لنفس الظروف التي أحاطت بسكك الحديد مصر، وربما لظروف أخرى مغایرة - إلا أنه يبقى في النهاية دائماً كثيراً من المشكلات الفنية والاقتصادية والمالية موزعة بشكل أو آخر على معظم مشروعات السكك الحديدية في العالم أجمع (بما في ذلك الدول المتقدمة نفسها)؛ وإذا كان هناك اختلافاً بين هذه المشروعات في مختلف الدول - فإنما يكون في طبيعة المشكلات وذلك لاختلاف الظروف الخاصة بكل دولة (سواء الظروف العامة منها أو الخاصة).

وخلالص القول: أن هناك دائماً مشكلات بصرف النظر عن طبيعتها أو حجمها في معظم مشروعات السكك الحديدية في العالم (سواء كانت مملوكة للدولة أم خاصة أم مشتركة) وهذا مما حدا بالعديد من الدول إلى التدخل الحكومي لحل هذه المشاكل وذلك لوقف النزيف المستمر في الخسائر نتيجة عجز الإيرادات وعدم استطاعتها تعطية المصاروفات ناهيك عن تحقيق الأرباح.

وبالنسبة لمصر: أوضحت الدراسة أن معظم مشكلات قطاع نقل البضائع بالسكك الحديدية فيها - يمكن نسبتها إلى خمسة عناصر رئيسية هي: عنصر التشغيل والحركة والشئون الفنية؛ عنصر التسويق والشئون التجارية؛ عنصر العمالة والتنمية البشرية؛ عنصر الإدارة والتنظيم والبحوث والهيكلة؛ عنصر مجالات الاستثمار والشخصنة.

ولقد حاولت الدراسة - جاهدة ما أمكن - التعمق والتغلغل في عمق هذه العناصر مدقة وكاشفة عن حقيقتها، ويكون روافد ومنابع هذه المشكلات من أين تأتي وأين تصيب، وما هو العلاج الممكن حتى وإن كان صعباً، وما هو العامل المؤثر قبل وبعد العلاج المقترن.

٦- دراسة مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار عام ٢٠٠٧ بعنوان: ^(١)

"نتائج المسح الميداني لقياس جودة خدمات السكك الحديدية في مصر":

قامت هذه الدراسة على إعداد مسح لقياس مستوى رضا المواطنين من الخدمات التي تقدمها منظومة السكك الحديدية في مصر في مايو ٢٠٠٧ وقد أسفرت النتائج عن أن مؤشر الرضا عن الخدمات التي تقدمها السكك الحديدية - يشير إلى ضعف الرضاء عن هذه الخدمات المقدمة.

ولقد أوضحت نتائج المسح أيضاً، أن النسبة أكبر من المبحوثين (نحو ٥٩%) قيموا منظومة السكك الحديدية المصرية على أنها متوسطة، بينما أقلّ نحو ٢٥% أن منظومي السكك الحديدية المصرية دون المتوسط.

٧- دراسة نسرين اللحام وآخرين عام ٢٠٠٨ بعنوان ^(٢)

ـ نحو الاستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافي:

استعرضت الدراسة الفرص الواعدة لتوسيع الأبعاد البرية والبحرية والجوية لموقع مصر الجغرافي، وتحديد التحديات التي تواجه هذا الاستغلال بما يحقق الأهداف الإستراتيجية لرؤية مصر عام ٢٠٣٠ كدولة مقدمة اقتصادياً واجتماعياً ومتكلمة إقليمياً ومندمجة عالمياً. ولقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:-

فيما يتعلق بالبعد البري لموقع مصر، والذي يجعل مصر كأنها بوابة مشتركة بين أفريقيا وآسيا - فإن مصر مؤهلة للتحكم في توزيع حركة النقل والاتصالات بين القارتين، وتطوير التسهيلات اللوجستية المقدمة لشركاء مصر التجاريين.

وتقترح الدراسة في هذا السياق توسيع شبكة النقل البري بالطرق السريعة أو بالسكك الحديدية، وذلك من خلال إحياء قطار الشرق السريع، ومد خطوط السكك الحديدية بين القارتين بحيث يمكن تطوير حركة التجارة والتعاون الاقتصادي بين الدول الأفرو-آسيوية. ويمكن أيضاً إحياء الطرق القديمة مثل طريق درب الأربعين، وطريق الحج القديم، واستحداث طرق جديدة تربط القارة الأفريقية طولياً مثل طريق القاهرة/كاب تاون في جنوب أفريقيا، أو ربط شمال

١ مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، نتائج المسح الميداني لقياس جودة خدمات السكك الحديدية في مصر، عام ٢٠٠٧، القاعدة القومية للدراسات عن مصر: حوادث الطرق، العدد ٣٧ يونيو ٢٠٠٩ .

٢ نسرين اللحام وسماء محمد سليمان ورانيا صبري عبد المنعم، "نحو الاستغلال الأمثل لموقع مصر الجغرافي"، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء، مركز الدراسات المستقبلية، يونيو ٢٠٠٨ .