

الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر المبررات والآثار

د. فتحي السيد التونى *

١- مقدمة

تعرض هذه الورقة البحثية بصورة مبسطة لتعريف الدعم من وجهة النظر الاقتصادية والصور المختلفة للدعم. هذا إلى جانب تحليل المبررات النظرية للدعم فى قطاع النقل والآثار المختلفة التى يمكن أن تنتج عن وجود الدعم خاصة بالنسبة للمستخدمين لخدمة النقل والمشغلين لخدمة النقل وكذلك الأثر على الاقتصاد القومى فى مجمله.

ثم تنتقل إلى إلقاء الضوء على حجم الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر والصور التى يتخذها ومصادر هذا الدعم والمستفيدين منه وكذا الآثار الناتجة عنه واقعياً.

يلى ذلك النظر بالتحليل فى المستتبعات المحتملة والآثار التى قد تنتج من الدخول فى اتفاقية التجارة فى الخدمات (النقل) (General Agreement of Trade in Services GATS) فى ظل وجود الدعم المباشر وغير المباشر فى قطاع النقل البرى وذلك لاستبيان السياسات اللازمة والإجراءات الضرورية للقطاع للدخول فى اتفاقية التجارة فى الخدمات.

٢- ماهية الدعم

تطلق كلمة الدعم على أى نوع من أنواع المساعدات المالية أو المنافع التى يحصل عليها فرد أو شركة أو مؤسسة أو أية شخصية معنوية بدون مقابل. ويأخذ الدعم صوراً وأشكالاً عديدة ومختلفة * د. فتحي السيد التونى : قسم اقتصاديات النقل - المعهد القومى للنقل.

تختلف وفقاً لنوع الدعم وطبيعة المتلقى للدعم.

ويعد قطاع النقل البرى فى مصر أحد القطاعات المتلقية للدعم وسنوضح أولاً أشكال الدعم وأنواعه.

٣- أشكال الدعم

يأخذ الدعم فى قطاع النقل أشكالاً عديدة يمكن تلخيصها فيما يلى:

١/٣ الدعم من خارج القطاع

يحصل قطاع النقل على العديد من المساعدات المالية فى صورة مباشرة أو غير مباشرة، ويطلق تعبير الدعم الخارجى على أى نوع من المنافع أو المساعدات التى تحصل عليها أى من وسائل النقل التى تأتى من خارج قطاع النقل نفسه ويتحمل عبئى هذا النوع من الدعم الميزانية العامة للدولة أو بقية قطاعات الاقتصاد القومى أو حتى أفراد المجتمع أنفسهم، ويأخذ هذا النوع من الدعم الخارجى عدة أشكال هى:

١/١/٣ الدعم المباشر

الدعم المباشر هو المساعدات التى تحصل عليها وسائل النقل المختلفة مباشرة من ميزانية الدولة فى صورة مدفوعات مالية مباشرة. وتكون هذه المدفوعات دائماً لسد العجز المالى للتشغيل مثل ما يحدث فى السكك الحديدية المصرية التى بلغت نسبة تغطية الإيراد للمصروفات بها حوالى ٦٧.٦٪ عام ٢٠٠٠/٩٩. وقد تأخذ أشكال الدعم المباشر ما يطلق عليه دعم الإيراد وذلك لمساعدة مشغلى النقل على الاستمرار فى تقديم الخدمة لأسباب اجتماعية.

وقد يأخذ الدعم المباشر لقطاع النقل صورة القروض الائتمانية مع إعطاء تسهيلات فى السداد ويسعر فائدة أقل من سعر الفائدة السائد فى السوق أو سعر الفائدة الاقتصادى (الذى يعكس تكلفة الفرصة البديلة للأموال) ويكون الغرض الرئيسى من هذه المدفوعات الائتمانية دائماً هو المساعدة فى تحسين ظروف التشغيل أو الصيانة أو مد خطوط ومسارات نقل جديدة (سكك حديدية).

٢/١/٣ الدعم المستتر

الدعم المستتر هو كل أنواع (المساعدات - الوفورات - المنافع) التى يحصل عليها مشغلو خدمات النقل بطرق غير مباشرة والتى تساهم فى تخفيض تكاليف الخدمة المقدمة أو تحسين الإيرادات

من الخدمة. وتعد المصادر الأساسية للدعم المستتر فى قطاع النقل كالاتى:

- عدم التساوى بين التكلفة المالية والتكلفة الاقتصادية لعناصر الإنتاج (بعض عناصر الإنتاج مثل العمالة والوقود)

- التكاليف الخارجية للنقل

ونوضح فيما يلى ما يعنيه هذان العاملان الرئيسيان كمصادر لوجود الدعم المستتر فى قطاع النقل.

أولاً: التكلفة المالية والتكلفة الاقتصادية

يقصد بالتكلفة المالية لأى عنصر من عناصر الإنتاج السعر المالى المدفوع فى السوق المحلية للحصول على عنصر الإنتاج أو ما يطلق عليه أحياناً سعر السوق أما التكلفة الاقتصادية لعنصر الإنتاج فهو السعر من وجهة النظر الاقتصادية وهو السعر الذى يعكس الفرصة البديلة للعنصر وأحياناً يطلق عليه سعر الظل .

ومن ناحية أخرى نجد أن هناك بعض عناصر الإنتاج التى تختلف فيها التكلفة أو السعر المالى عن التكلفة أو السعر الاقتصادى ومن ثم تعد هذه العناصر مصادر للدعم المستتر فى قطاع النقل ومن أمثلة هذه العناصر ما يلى:

- العمالة الماهرة - الوقود - المواد وقطع الغيار المستوردة - سعر الفائدة

ثانياً: التكاليف الخارجية للنقل

يعد النقل مصدراً رئيسياً للتكاليف الخارجية التى يتحملها المجتمع ومن أمثلة ذلك الازدحام المرورى وما ينتجه من تأخيرات وأوقات ضائعة يتحملها المجتمع بأكمله وكذلك تكاليف التلوث الهوائى والتلوث السمعى. وبالرغم من أن النقل يفرض هذه التكاليف الاجتماعية إلا أنه لا يوجد نظام معين حتى الآن يودى إلى تحمل وسائل النقل أو مشغلى النقل لهذه التكاليف، ومن ثم فمن الناحية الاقتصادية يمكن القول إن مشغلى ومنتجى ومستهلكى خدمات النقل لا يدفعون التكاليف الاقتصادية الحقيقية للمنتج الذى ينتجونه ويعد هذا بالتالى دعماً مستتراً لقطاع النقل. هذا ويمكن حصر مصادر التكاليف الخارجية للنقل فى الآتى:

- تأخيرات الازدحام المرورى - التلوث الهوائى - التلوث السمعى

- تكاليف الحوادث - تكاليف التلوث المائى - التداخل البصرى

- الاهتزازات الناتجة عن النقل

٢/٣ الدعم الداخلى أو التقاطعى

يتواجد الدعم التقاطعى أو الداخلى عندما يكون هناك نشاط نقلى لا يغطى تكاليفه الإجمالية ومن ثم يتم دعمه أو مساعدته من نشاط نقلى آخر يحقق ربحاً. وهكذا نرى أن هذا النوع من أنواع الدعم يأتى من داخل قطاع النقل لمساعدة بعض الأنشطة أو الخدمات التى قد تكون غير مربحة أو غير قادرة على تغطية تكاليف التشغيل ولكن يراد لها لأسباب اجتماعية أو اقتصادية أو أسباب أخرى أن تستمر في التشغيل. والأمثلة على الدعم التقاطعى متعددة فقد يقوم أحد المسارات المربحة بدعم مسار آخر غير مربح كما هو الحال فى النقل بالأتوبيس بين المدن حيث يتم دعم الخدمات الاقتصادية بواسطة الخدمات المربحة مثل المكيف أو البولمان . أو قد يتم دعم خدمات فترة فتور الطلب من حصيلة أرباح خدمات فترة الذروة أو العكس.

٤- مبررات الدعم

١/٤ المبرر الأول: دور النقل فى التنمية الاقتصادية

يعد النقل أحد القطاعات ذات الصلة الوثيقة بعملية التنمية الاقتصادية حيث يساهم بطريقة مباشرة فى التطور الاقتصادى والاجتماعى لأى دولة من الدول. فالنقل يمثل فى كثير من الأحيان البنية الأساسية الجوهرية للتطور الصناعى والزراعى ومن ثم فهؤلاء الذين يدافعون عن الدعم لقطاع النقل يستندون إلى أن النقل هام لعمليات التنمية ومن ثم فليس من الضرورى أن يكون نشاط النقل نشاطاً مربحاً بل يمكن أن يدعم مالياً.

٢/٤ المبرر الثانى: المبرر الاجتماعى

يستند هؤلاء المدافعون عن الدعم للنقل العام إلى حقيقة مفادها أنه يوجد الكثير من الأفراد فى المجتمع لا يستطيعون استخدام السيارة الخاصة، على سبيل المثال:

- صغار السن - كبار السن - المعوقين

- غير القادرين على امتلاك سيارة خاصة من محدودى الدخل

ومن ثم فهؤلاء لا يمكنهم الانتقال من مكان لآخر إلا فى وجود النقل العام. هذا إلى جانب أن

كثيرا من هؤلاء الأفراد - ولأسباب اقتصادية واجتماعية - قد يكونون غير قادرين على تحمل تكلفة النقل العام (فى حالة تشغيله على أسس تجارية ليكون مربحا) وعليه تصبح عملية الدعم المالى للنقل العام ضرورة ملحة إذا أراد المجتمع أن يضمن حق السفر والتنقل للأفراد سالفى الذكر.

٣/٤ المبرر الثالث: تحقيق التوازن بين النقل العام والنقل الخاص

يتعلق المبرر الثالث للدعم لقطاع النقل بإمكانية تحقيق التوازن بين النقل العام والنقل الخاص فى سوق النقل، حيث يمكن عن طريق استخدام الدعم تصحيح التوازن بين وسائل النقل من حيث مشاركتها فى سوق النقل كما يتبين من خلال شكل (١).

ويستند أصحاب هذا الفكر إلى أن النقل الخاص (السيارة الخاصة) ينتج الكثير من التكاليف الخارجية أو الاجتماعية بدون تحمل أو بدون دفع مقابل لهذه التكاليف ومن ثم فإن ذلك يسبب طلبا زائدا على رحلات النقل الخاص وهذا يكون من نتائجه الآتى:

١/٣/٤ ارتفاع التكلفة الإجمالية للرحلة بالنقل العام نسبيا مما يؤدي إلى تحول الأفراد إلى استخدام السيارة الخاصة فيقل نصيب النقل العام فى سوق النقل.

٢/٣/٤ إطالة وقت الرحلة للنقل العام الأمر الذى ينتج عنه زيادة فى تكاليف التشغيل للنقل العام حتى يحقق المستوى المطلوب من الخدمة (الاستعانة بمزيد من المركبات والأفراد لتحقيق التكرارية المجدولة والتى تتأثر بإطالة زمن الرحلة).

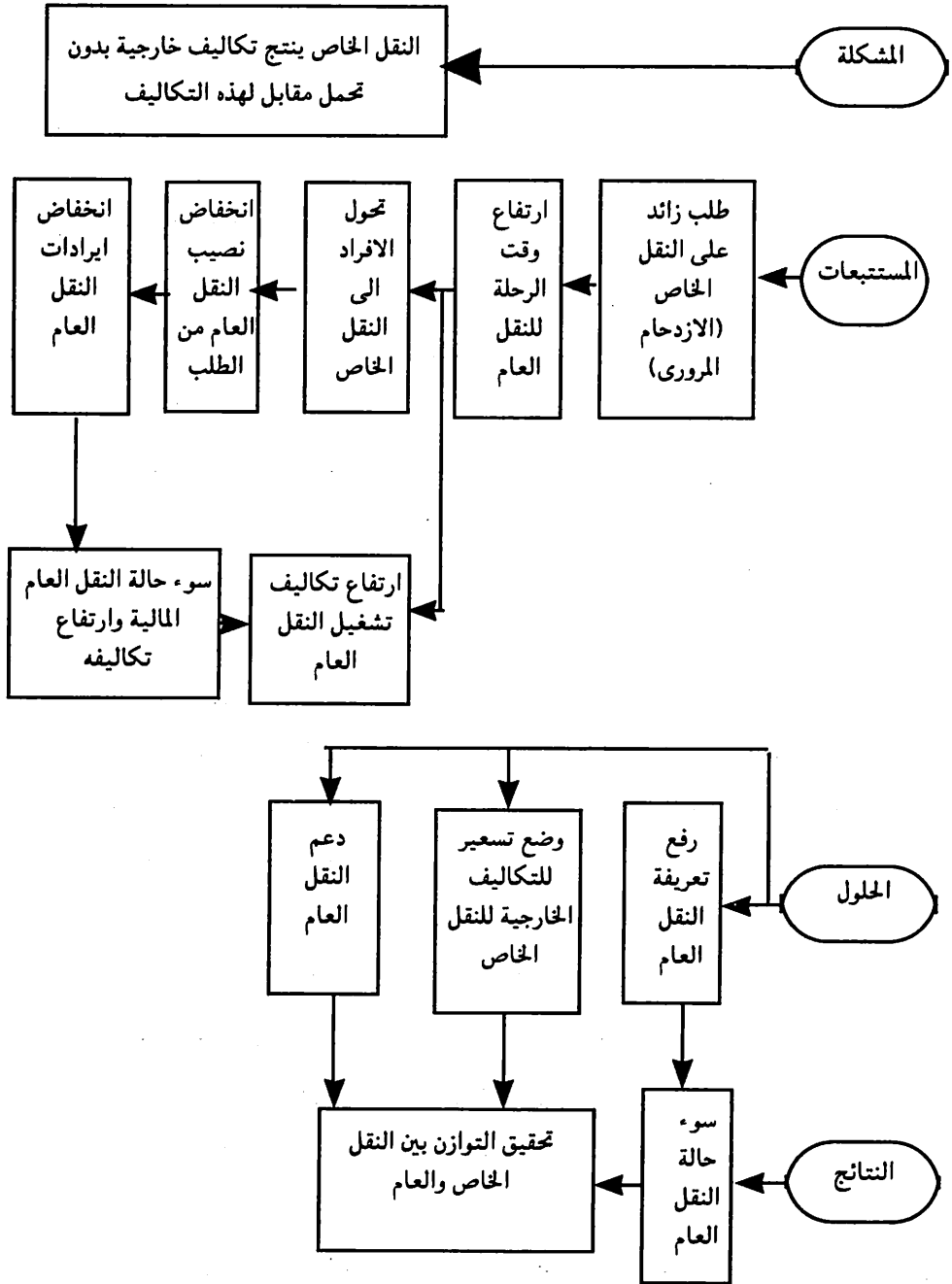
٣/٣/٤ انخفاض نصيب النقل العام من الرحلات ينتج عنه انخفاض حجم الإيرادات.

والنتيجة العامة هو أن مشغلى النقل العام يضطرون إما إلى تخفيض مستوى الخدمة المطلوبة أو رفع التعريفه وفى كلا الحالتين تكون النتيجة تقلص نصيب النقل العام فى سوق النقل وسوء حالته.

ولما كانت عملية وضع تسعيرة للتكاليف الخارجية للنقل الخاص غير مقبولة وغير ممكنة فى أغلب الأحيان (لأسباب متعددة) فإن الحل التقليدى هو دعم النقل العام مالياً لمساعدته على الاستمرار فى التشغيل ولتصحيح الخلل الذى قد يحدث فى سوق النقل.

هذا ويمكن القول إن عملية الخلل التى تحدث فى سوق النقل بين النقل العام والخاص هذه تنطبق أكثر ما تنطبق على حالة النقل الحضرى أو النقل داخل المدن ولكن الرد على ذلك هو أنه ليس هناك

شكل (١) الدعم وتحقيق التوازن بين النقل العام والخاص



ما يمنع من حدوث نفس الشيء بين النقل العام والخاص (السيارة الخاصة و النقل بالأتوبيس) فى النقل بين المدن طالما أن النقل الخاص لا يدفع مقابل ما يفرضه على المجتمع من تكاليف خارجية الأمر الذى يؤدي إلى تشوهه في الطلب على النقل عامة ومن ثم تصيح عملية الخلل بين نصيبى النقل العام والخاص فى سوق النقل هى الأخرى ممكنة فى حالة النقل بين المدن وهنا قد ينظر إلى الدعم المالى للنقل العام على أنه الحل التقليدى لتصحيح هذا الخلل. (Bell, 1983)

٥- الآثار المختلفة للدعم

بما لا شك فيه أن الدعم المالى للنقل البرى له مجموعة من الآثار المختلفة على كل من:

- المستخدمين لخدمة النقل - المشغلين لخدمة النقل - قطاع النقل إجمالاً
- الاقتصاد القومى فى مجمله

وسوف نتناول هذه الآثار بشيء من التفصيل فيما يلى:

٥-١ الأثر على المستخدمين لخدمة النقل

يؤثر الدعم تأثيراً إيجابياً على مستخدمى خدمة النقل وذلك فى صورة حصولهم على الخدمة بسعر أقل من التكلفة الحقيقية لها من خلال التعريفات المخفضة، ويؤدى هذا بدوره إلى زيادة فائض المستهلك بالنسبة لهم، ومن الناحية الأخرى وبافتراض أن مشغلى خدمات النقل يستخدمون الدعم فى تحسين الخدمة وزيادة حجمها فإن ذلك سيعود على المستخدمين للخدمة فى صورة حصولهم على خدمة نقل أجدود وبسعر أقل من تكلفتها الحقيقية وهذا أثر إيجابى آخر لمحدودى الدخل والأفراد غير القادرين على استخدام النقل الخاص (السيارة الخاصة).

وهناك أثر ثالث على المستخدمين يتمثل فى زيادة حجم الطلب على النقل عن الحجم الأمثل

كما هو مبين فى شكل (٢) وهذا ناتج عن حقيقتين ناتجتين عن وجود الدعم وهما:

الأولى : انخفاض التكلفة بالنسبة للمستخدم عن التكلفة الحقيقية.

الثانية : إن وسائل النقل متاحة لجميع الطبقات ومن ثم فإنه ليس هناك ضمان بأن الخدمة

ستستخدم فقط من قبل محدودى الدخل وغير القادرين على استخدام السيارات الخاصة.

أما بالنسبة لمستخدمى السيارة الخاصة فإن حصولهم على دعم فى صورة انخفاض أسعار

الوقود عن الأسعار الاقتصادية التى تعكس تكلفة الفرصة البديلة) وكذلك عدم دفع مقابل

للتكاليف الخارجية التى يفرضها هؤلاء على المجتمع، فإن ذلك يؤدي تبعاً إلى زيادة حجم الطلب على رحلات السيارة الخاصة عن الحجم الأمثل اقتصادياً ومن ثم تكون النتيجة مزيداً من التشوه للطلب على النقل عامة .

٥-٢ الأثر على المشغلين

١/٢/٥ - الإنتاجية: تتجه كثير من الآراء إلى القول بأن الدعم فى قطاع النقل يؤدي إلى

انخفاض الإنتاجية وارتفاع تكلفة وحدة الإنتاج بالإضافة إلى زيادة الأجر.

وهناك العديد من الدراسات التى عنيت بأثر الدعم للنقل العام على الإنتاجية وقد انتهى كثير

من هذه الدراسات إلى وجود أثر سلبي للدعم على الإنتاجية والتكاليف.

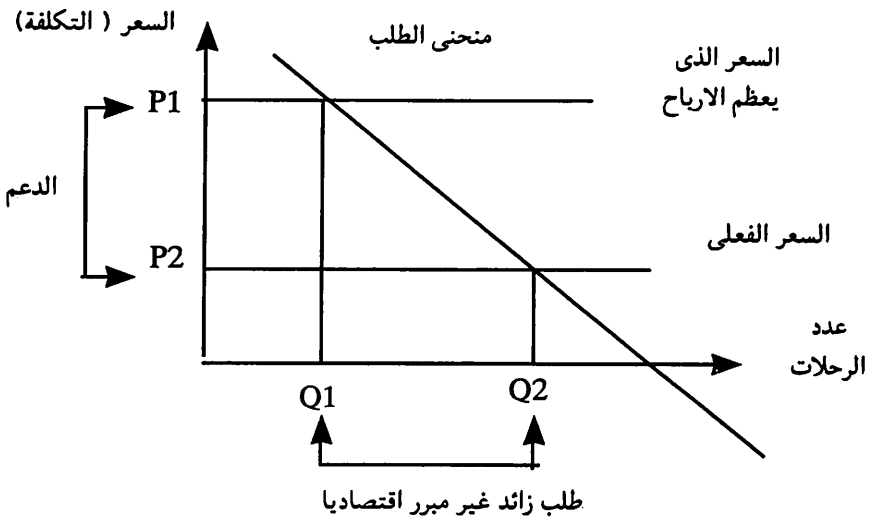
ففى دراسة دولية عن الطلب على النقل العام والتي نشرت عام ١٩٨٠ بواسطة معمل أبحاث

النقل والطرق البريطانى الـ Transport and Road Research Laboratory تم استخلاص نتيجة

هامة وهى أن الدعم فى النقل العام يؤدي بالإضافة إلى انخفاض التعريفية إلى زيادة تكلفة وحدة

الإنتاج وانخفاض حجم الإنتاج لكل عامل. وبالتحديد فإن زيادة حجم الدعم بنسبة ١٪ تؤدي إلى

شكل (٢) أثر الدعم على حجم الطلب على النقل



انخفاض قدره ٢.٠٠، ٦.٠٪ فى الإنتاجية والى زيادة أجور العاملين بنسبة ٢، ٠ - ٣، ٠٪ والى زيادة تكلفة وحدة الإنتاج بنسبة ٤، ٠ - ٦، ٠٪. (Glaister, 1987).

٢/٢/٥ قياس الأداء: قد يؤدي الدعم لشركات الأتوبيس أو السكك الحديدية إلى عدم القدرة على تحليل وقياس الأداء بدقة وذلك ينتج من وجود دعم حكومى متمثل فى صورة قروض ميسرة لأعمال الشراء/الاحلال للمركبات والوحدات المتحركة أو الصيانة والتجهيزات أو فى صورة دعم لسد العجز التشغيلى ومن ثم تصبح عملية تقييم الأداء لاقيمة لها وغير معبرة عن الأداء الحقيقى للمشغلين، خاصة وأنه لا يمكن الفصل بسهولة بين الأداء بدون وجود الدعم والأداء مع وجود الدعم، وما إذا كان الدعم محسناً للأداء أم لا.

٣/٢/٥ سوء تخصيص للموارد الرأسمالية

قد يؤدي الدعم الحكومى للسكك الحديدية أو شركات البضائع والركاب إلى سوء استخدام الأموال الرأسمالية. وينطبق هذا بصفة خاصة فى حالة الدعم الرأسمالى فى صورة قروض ميسرة جداً أو منخفضة التكاليف، وينتج من ذلك أن المتلقين لهذه الأموال قد يجنحون إلى استخدام أساليب إنتاجية كثيفة لرأس المال بما لا يتوافق مع الندرة الاقتصادية لرؤوس الأموال فى الدول النامية. فقد يقوم المشغلون باستخدام فنون فى الصيانة أو التشغيل ذات التكلفة الرأسمالية العالية جداً وذلك بسبب إتاحة رؤوس الأموال لهم كدعم حكومى، أو قد يقوم مشغلو خدمات النقل باستثمارات غير مبررة اقتصادياً لمجرد فقط أن رؤوس الأموال متاحة لهم وتكون النتيجة هى سوء توزيع للموارد النادرة وذلك ناتج عن إتاحة الدعم والتي قد نطلق عليها التحيز لرأس المال.

٤/٢/٥ الباعث على تحسين الخدمات المقدمة

من الآثار التى قد تنتج عن الدعم خاصة للسكك الحديدية وشركات نقل الركاب والبضائع ضعف الحافز على تحسين الأداء وتحسين الخدمات المقدمة والارتفاع بمستوى الخدمات فوجود إمكانية الحصول على دعم تشغيلى يسد العجز بين التكاليف والإيرادات يقلل من الباعث على تحقيق الاكتفاء المالى أو حتى تحقيق الأرباح.

٣-٥ الأثر على الاقتصاد القومى

١/٣/٥ يمثل الدعم لقطاع النقل عبئاً قومياً يتحمله دافعوا الضرائب ومن ثم فإنه قد يكون

للدعم آثار توزيعيه على الدخل وهذه الآثار التوزيعية تتمثل فى تحسين حالة بعض الطبقات الفقيرة على حساب الأفراد ذوى الدخل المرتفعة. ولكن قد يعترض البعض على ذلك بالقول بأن الدعم ليس من اللازم أن يؤدي إلى إعادة توزيع الدخل وتحسين حالة ذوى الدخل المحدودة بل إنه فى بعض الأحيان تكون النتيجة عكسية طالما أن وسائل النقل المدعمة متاحة لجميع الطبقات الفقير منها والغنى ومن ثم فإن الأثر التوزيعى للدعم على الدخل ما زال محل جدل بين الباحثين.

٢/٣/٥ أما الاثر الثانى فيأتى من أن الدعم يعد نوعاً من أنواع التدخل الحكومى ومن ثم إذا لم يكن هذا التدخل مبرراً اقتصادياً فإن النتيجة تكون سوء توزيع الموارد الاقتصادية. فالدعم بما يؤديه من انخفاض أسعار خدمات النقل وبعض عناصر الإنتاج الأخرى عن السعر الحقيقي (السعر الذي يعكس التكلفة الحقيقية الاقتصادية) تكون نتيجة هذه التشوهات فى الأسعار اختلالات فى هيكل الاقتصاد إجمالاً مما يؤدي إلى سوء فى توزيع الموارد على مستوى الاقتصاد القومى، هذا إلى جانب أنه لا توجد طريقة محددة تستخدم لقياس أو لتقييم العائد الاقتصادى للدعم أو الأموال المستخدمة فى الدعم وهذا تكون نتيجته أن أموال الدعم لا تقيم اقتصادياً مما يجعلها عرضة للخطأ والصواب وقد لا يكون لها عائد اقتصادى أو فائدة اقتصادية تذكر وهذا من ناحية أخرى يمثل إهداراً للموارد الاقتصادية النادرة.

فمثلاً عند تخصيص قدر من رؤوس الأموال لدعم السكك الحديدية أو شركات الأتوبيس إما لسد العجز التشغيلى أو كاستثمارات، فمن الناحية الاقتصادية يلزم أن يتم تقييم هذه الأموال بصورة تقيس المنافع التى تعود على الاقتصاد نتيجة لتخصيصها كدعم للسكك الحديدية أو شركات الأتوبيس، فمثلاً يمكن استخدام التقييم الاقتصادى، ولكن عدم القيام بأى تقييم لهذه الأموال المخصصة للدعم يجعلها عرضة للخطأ والصواب.

٦- الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر

يتناول هذا الجزء بالنظرة التحليلية أشكال وصور وحجم الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر. ويبدأ بتحليل أشكال الدعم ثم تقدير حجم الدعم فى صورة موارد اقتصادية يتحملها المجتمع.

١/٦ أشكال الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر

يوضح شكل (٣) بعض الحقائق الخاصة بالدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر وهى:

١/١/٦ اتجاه الدعم ويأخذ اتجاهين رئيسيين هما:

- دعم من خارج قطاع النقل إلى قطاع النقل. - دعم من قطاع النقل إلى قطاع النقل.

٢/١/٦ نوعية الدعم وهو ثلاثة أنواع هى:

- دعم مباشر - دعم مستمر - دعم تقاطعى

٣/١/٦ أشكال الدعم ويأخذ ثلاثة أشكال هى:

- مدفوعات مالية مباشرة - فروق بين التكلفة المالية والاقتصادية لعناصر الإنتاج مع وجود تكاليف خارجية للنقل البرى. - مسار يدعم مسارا أو خدمة تدعم خدمة.

٤/١/٦ المتلقى للدعم وهم:

- السكك الحديدية - شركات نقل الركاب (قطاع أعمال + قطاع خاص)

- شركات نقل البضائع (قطاع أعمال + قطاع خاص + جمعيات تعاونية)

- تاكسى الأقاليم - السيارة الخاصة

- النقل النهري - الخدمات غير المريحة لأى وسيلة نقل

- بعض الخدمات المقدمة فى المناطق الريفية (ركاب)

٥/١/٦ المتحمل للدعم وهم:

- الموازنة العامة للدولة - الاقتصاد القومى فى مجمله

- بعض الخدمات المريحة فى أى وسيلة نقل

ويوضح شكل (٣) العلاقات التشابكية بين هذه الحقائق (اتجاه الدعم، نوعية الدعم، أشكال الدعم، المتلقى للدعم، المتحمل للدعم).

٢/٦ حجم الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر

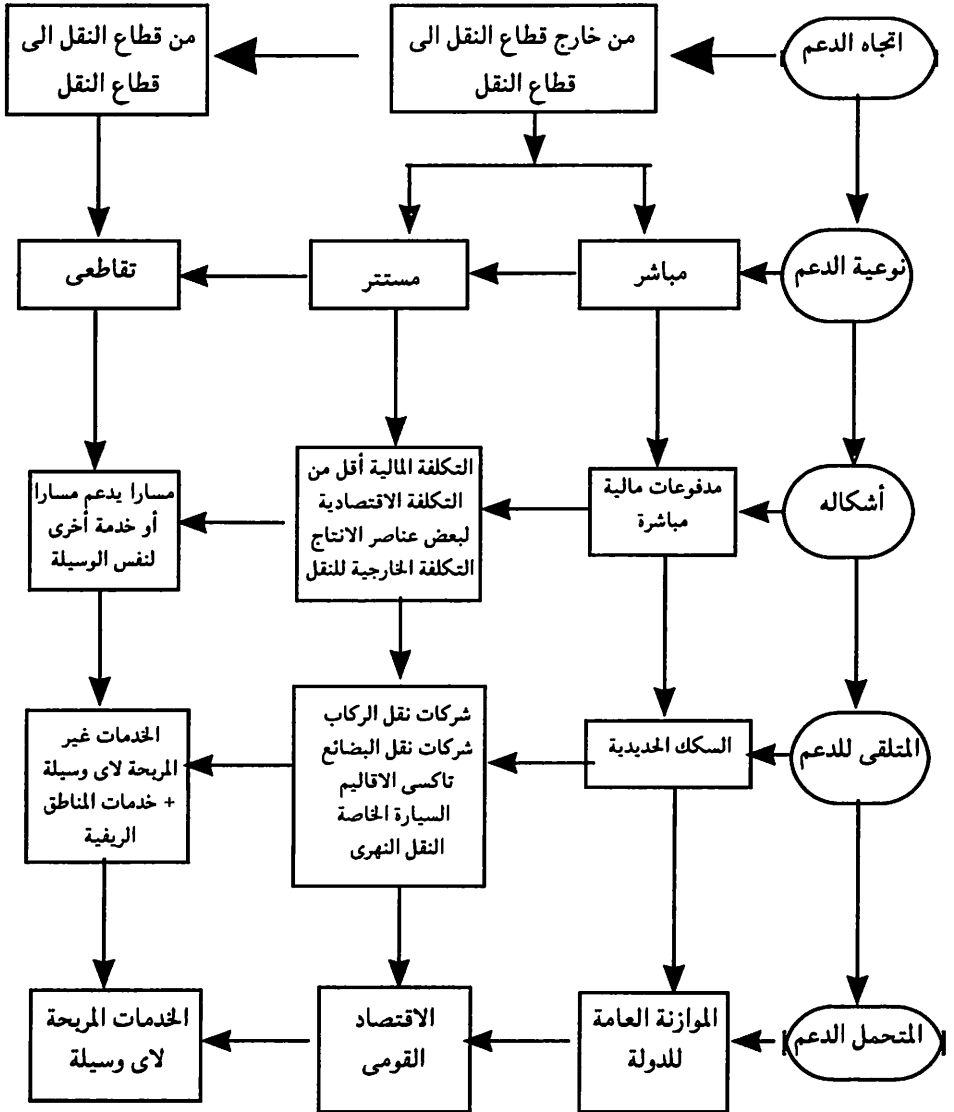
عند الحديث عن الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر فإنه يمكن اتباع طريقتين رئيسيتين:

- تحديد حجم الدعم وفقاً لنوعيته

- تحديد حجم الدعم وفقاً لكل وسيلة متلقية للدعم

وأياً كانت الطريقة أو الأسلوب المتبع فى ذلك فإن الهدف الرئيسى هنا هو الوصول إلى تحديد

شكل (٣) أشكال واتجاهات الدعم فى النقل البرى فى مصر



قيمتى لحجم الدعم فى قطاع النقل البرى سواء كان مباشرا أو مستترا وكذلك تحديد ذلك لكل وسيلة نقل متلقية للدعم وذلك للإجابة على سؤالين هامين وهما:

السؤال الأول : هل قطاع النقل البرى فى مجمله مدعوما من باقى قطاعات الاقتصاد القومى؟

السؤال الثانى : إذا كانت الإجابة على السؤال الأول بالإيجاب فما هو حجم الدعم الذى يتلقاه قطاع النقل البرى ومن يستفيد به ومن يتحمله؟

ومن الجدير بالذكر أن هذه الجزئية أيضاً سوف تشمل إجراء بعض المقارنات بين قطاع النقل البرى فى مصر ومثيله فى الدول الأخرى من حيث وجود الدعم من عدمه وكذلك حجم الدعم ونوعيته والمتحمل والمتلقى لهذا الدعم وكذلك المستفيد منه، هذا إلى جانب الافادة فى الدلالة على تعريفه النقل (ركاب وبضائع) فى مصر مقارنة بغيرها من الدول للاستدلال على الفرق فى التكلفة بالنسبة للمستخدم للنقل فى مصر وغيره من البلدان، والمبررات لوجود هذا الفرق ودور الدعم فى ذلك.

أولاً: الدعم الخاص بالوقود

اعتمدت حسابات حجم الدعم الخاص بالوقود فى وسائل النقل فى هذا البحث على البيانات الآتية:

- معدلات استهلاك الوقود لمختلف وسائل النقل - معدل المشغولية للركاب
- معدل التحميل للبضائع - ظروف تشغيل الوسيلة (تشغيل داخل المدينة ام بين المدن)
- وأسعار بيع الوقود محلياً مقارنة بالأسعار العالمية (الأسعار الاقتصادية).

يعتمد استهلاك الوقود فى وسائل النقل الى حد كبير على سرعة المسير والتى تختلف فى التشغيل داخل المدن عنها للتشغيل بين المدن. وقد تم الحصول على المعدلات الفعلية لاستهلاك الوقود لكل من وسائل نقل الركاب والبضائع و لمختلف ظروف التشغيل من واقع بيانات الشركات والمؤسسات العاملة فى قطاع النقل، كما تم أيضا الاعتماد على بيانات متوسط المشغولية ومتوسط التحميل للبضائع من واقع جداول التسيير والتشغيل لمختلف ظروف التشغيل لشركات ومؤسسات النقل فى مصر. يوضح الجدول رقم (١) والجدول رقم (٢) نتائج حسابات حجم الدعم الخاص بالوقود لمختلف وسائل النقل.

جدول رقم (١) نتائج حسابات حجم الدعم الخاص بالوقود لمختلف وسائل نقل الركاب فى مصر وفقاً لأسعار سنة ٢٠٠٠

حجم الدعم قرش/راكب- كم	معدل استهلاك الوقود		متوسط المشغولية (راكب)	طبيعة التشغيل	وسيلة النقل
	لتر/راكب- كم	لتر/١٠٠ كيلومتر			
٣,٣٧	٠,٠٤٥	١١,٢٨	٢,٥	ريف	سيارة خاصة (بنزين)
٣,٧٥	٠,٠٥٠	١٢,٧٠	٢,٥	حضر	
٣,٢١	٠,٠٤٢٨	١٠,٧٢	٢,٥	بين المدن	
٣,٣٥	٠,٠٤٤٧	١٧,٩٠	٤	ريف	تاكسى (بنزين)
٣,٨٤	٠,٠٥١٣	١٥,٤٠	٣	حضر	
٢,١٦	٠,٠٢٨٩	١٧,٣٤	٦	بين المدن	
٠,٥١	٠,٠١٧	٢٠,٥٠	١٢	حضر	ميكروباص (سولار)
٠,٤٥	٠,٠١٥١	١٨,٢٠	١٢	بين المدن	
٠,٢١٦	٠,٠٠٧٢	٤٨,٩٧	٦٨	حضر	أتوبيس عام (سولار)
٠,٢١٩	٠,٠٠٧٣	٣٣,٢٨	٤٥	بين المدن	
٠,٢٧٦	٠,٠٠٩٢٢	٤١,٥	٤٥	حضر	أتوبيس خاص (سولار)
٠,٢٢٢	٠,٠٠٧٤	٣٣,٣٣	٤٥	بين المدن	
٣,٧١	٠,١٢٣٧	١٦٣,٨٨	١٣,٣	نقل نهري	الأتوبيس النهري (سولار)
٠,٣	٠,٠١٠	٥٥٨,٦٤	٥٣٣	حضر	السكك الحديدية (سولار)
٠,١٣٩٥	٠,٠٠٤٦٥	٥٨٠	١٢٤٧	بين المدن	

جدول رقم (٢) نتائج حسابات حجم الدعم الخاص بالوقود لمختلف وسائل نقل البضائع فى مصر وفقاً لأسعار سنة ٢٠٠٠

حجم الدعم قرش/راكب- كم	معدل استهلاك الوقود		متوسط المشغولية (راكب)	طبيعة التشغيل	وسيلة النقل
	لتر/راكب- كم	لتر/١٠٠ كيلومتر			
٥,١٩	٠,١٧٣	١٨,٢٥	١,٠٥	حضر	الطرق: نصف نقل
٠,٦٦٦	٠,٠٢٢٢	٣٣,٣٤	١٥	بين المدن	النقل الثقيل
٠,٣٢٤	٠,٠١٠٨	١٠,٨٥	١٠٠٠	بين المدن	السكك الحديدية
٠,٤٩٨	٠,٠١٦٦	٨٥٢	٥١١	بين المدن	النقل النهري

ويمكن استخدام القيم المحسوبة كدعم للوقود لكل راكب-كم وطن-كم فى تقدير اجمالى حجم الدعم السنوى وذلك بمعلومية حجم الحركة السنوى الاجمالى لكل وسيلة من الوسائل. هناك صعوبة الي حد ما فى معرفة حجم الحركة الحقيقى وخاصة لمركبات الطرق ، وذلك لتبعية هذه الوسائل لاكثر من جهة مع عدم توافر إحصائية حديثة لذلك.

وفقاً للبيانات المتاحة لبعض الوسائل يمكن تقدير إجمالي الدعم السنوى للوقود كما هو مبين فى جدول رقم (٣).

جدول (٣) تقدير لإجمالى الدعم السنوي للوقود لعام ١٩٩٩/٩٨

إجمالى الدعم بالمليون جنيه	إجمالى الطن-كم بالمليون	إجمالى الراكب-كم بالمليون	الوسيلة
٩٤,٨٨	٣٤٦٤	٥٩٩٧١	(١) السكك الحديدية
٤,٠٩٣	٨٢٢	-	(٢) النقل النهري (بضائع)
			(٣) شركات نقل الركاب بالأتوبيس بين المدن
٨,٤٢	-	٣٨٤٦	- شركة أتوبيس الوجه القبلي
٧,٥	-	٣٤٢٥	- شركة أتوبيس شرق الدلتا
٥,٢٥	-	٢٣٩٨,٥	- شركة أتوبيس وسط الدلتا
٤,٨٩	-	٢٢٣٦	- شركة أتوبيس غرب الدلتا
			(٤) هيئة النقل العام بالقاهرة الكبرى
٣٥,٧٧	-	١١٦٥٦٢	- أتوبيس
٦,٠١٨	-	١١٨٠	- ميني باص
٠,٢١٨	-	٥,٩	- أتوبيس نهري
١٦٨,٩٣	-	٣٣١٢٤ ^(١)	(٥) تاكسي سرفيس القاهرة الكبرى

(١) مقدر على أساس أن نصيب تاكسي السرفيس ٥٠٪ من اجمالى الراكب-كم على مستوى

القاهرة الكبرى . (DRTPC & SYSTRA, 1999)

ثانياً: الدعم المباشر للسكك الحديدية

تسفر نتائج التشغيل فى السكك الحديدية المصرية عن تحقيق عجز مالى، وفى اطار برنامج الإصلاح الاقتصادى للدولة فإنه من المستهدف أن تحقق هيئة سكك حديد مصر توازناً مالياً ابتداءً من عام ٢٠٠٢. ويتم عادة الحصول على العجز المالى لسكك حديد مصر من الموارد العامة للدولة (الخزانة العامة). حيث يعد ذلك دعماً مباشراً تحصل عليه السكك الحديدية. يبين جدول رقم (٤) تطور العجز المالى لسكك حديد مصر فى فترة التسعينات. يلاحظ من جدول رقم (٤) أن حجم العجز (الدعم الحكومى) للسكك الحديدية المصرية انخفض من ٤٣٣,٨ مليون جنيه عام ٩١/٩٠ الى حوالى ١٩٦ مليون جنيه عام ٩٥/٩٤ ثم ارتفع مرة اخرى حتى وصل فى العام المالى ٩٩/٩٨ حوالى ٤٠٦ مليون جنيه. فإذا اضعنا الى هذا الدعم المستمر الذى تحصل عليه سكك حديد مصر فى صورة انخاض فى اسعار الوقود المستخدم عن السعر الاقتصادى والذى يقدر بحوالى ٩٥ مليون جنيه كما هو موضح فى جدول رقم (٣)، نجد أن السكك الحديدية المصرية وحدها تحصل على دعم اجمالى يقدر بحوالى ٥٠١ مليون جنيه.

جدول رقم (٤) تطور العجز المالى لسكك حديد مصر فى فترة التسعينات بالمليون جنيه

السنة	اجمالى الايرادات	اجمالى المصروفات	العجز (الدعم الحكومى)	تطور العجز	نسبة تغطية الايرادات للمصروفات
٩١/٩٠	٣٠٨,٦	٧٤٢,٤	٤٣٣,٨	١٠٠	٤١,٥٧
٩٢/٩١	٣٧٨,٧	٦٣٠,١	٢٥١,٤	٥٧,٩٥	٦٠,١٠
٩٣/٩٢	٤٨٤,٢	٧٠١	٢١٦,٨	٤٩,٩٨	٦٩,٠٧
٩٤/٩٣	٥٤٢	٧٨٧	٢٤٥	٥٦,٤٨	٦٨,٨٧
٩٥/٩٤	٦١٨,٤	٨١٤,٣	١٩٥,٩	٤٥,١٦	٧٥,٩٤
٩٦/٩٥	٦٢٦,٤	٨٨٣	٢٥٦,٦	٥٩,١٥	٧٠,٩٤
٩٧/٩٦	٦٢٢,٨٣	٩٢٢,٨٧	٣٠٠,٠٣	٦٩,١٦	٦٧,٥٢
٩٨/٩٧	٦٥٥,٨٠	٩٩٩,٨٣	٣٤٤,٠٣	٧٩,٣١	٦٥,٥٩
٩٩/٩٨	٦٧٠,٩٩	١٠٧٧,١٧	٤٠٦,١٨	٩٣,٦٣	٦٢,٢٩
٢٠٠٠/٩٩	٧٧٥,٧	١١٤٧	٣٧١,٣	٨٥,٥٩	٦٧,٦٣

المصدر: مبنى ومحسوب من الحساب الختامى لسكك حديد مصر

تتعدد الاسباب وراء استمرار العجز المالى فى سكك حديد مصر . من هذه الاسباب مايتعلق بجانب الإيرادات ومنها مايتعلق بجانب المصروفات . إيرادات السكك الحديدية المصرية تتكون من إيرادات الركاب ومتحصلات نقل البضائع . وتساهم نقلات البضائع بحوالى ٢٥٪ فقط من إيرادات السكك الحديدية والباقي ٧٥٪ يأتي من خدمات نقل الركاب . وقد أفادت العديد من الدراسات (JICA 1996) أن تعريفه نقل الركاب بالسكك الحديدية المصرية منخفضة جدا مقارنة بوسائل النقل الأخرى وأن هناك العديد من القيود على السكك الحديدية تحد من قدرتها على زيادة التعريفه بما يتناسب مع حجم الطلب وتكاليف الخدمة المقدمة مما يؤثر على حجم الإيرادات المحصلة لخدمات نقل الركاب . وبالرغم من أن نولون نقل البضائع بسكك حديد مصر منخفض نسبيا مقارنة بنولون نقل البضائع على الطرق الا ان منقولات البضائع بالسكك الحديدية لايتناسب مع حجم الامكانيات المتاحة لها . وقد أفادت بعض الدراسات (جهاز تخطيط الطاقة ٢٠٠١) أن السكك الحديدية المصرية تمتلك من البنية الاساسية والوحدات المتحركة مايجعلها قادرة على نقل حوالى ٢٠ مليون طن فى السنة الا أن المنقول الفعلى لايتعدى ١٣ مليون طن فى العام.

فيما يتعلق بجانب المصروفات ، فان الدراسات فى هذا المجال أفادت بأن العجز المالى المستمر يفسر جزئيا بالزيادة فى المصروفات وأن هناك اسبابا عديدة وراء تلك الزيادة فى المصروفات منها على سبيل المثال تضخم حجم العمالة فى سكك حديد مصر بصورة لايببرها حجم المنقول من الركاب والبضائع . فدراسات البنك الدولى فى مجال العلاقة بين حجم العمليات (المنقول من البضائع والركاب) والعمالة المطلوبة لعدد من سكك حديد العالم استخلصت ان حجم الاعمال الحالى لسكك حديد مصر يتطلب حوالى ٤٥ الف عامل بينما حجم العمالة الفعلى بسكك حديد مصر حاليا يصل الى اكثر من ٨٠ الف عامل ، الامر الذى يزيد من حجم التكاليف السنوية التى تحمّلها سكك حديد مصر (JICA 1996).

ثالثاً: التمويل الميسر الممنوح لشركات نقل الركاب بالأتوبيس بين المدن

ظلت شركات نقل الركاب بالأتوبيس بين المدن - وعددها أربع شركات - تابعة للقطاع العام حتى تحولت بموجب قانون قطاع الاعمال العام رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ الى شركات قطاع أعمال عام تتبع الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى. وكانت هذه هى أولى الخطوات التى اتخذتها الدولة فى سبيل تشجيع هذه الشركات على المنافسة وتحسين الخدمة والاداء المالى وتقليص الاعتماد على الدعم

الحكومي لسد العجز التشغيلى وكذلك تقليص اعتماد تلك الشركات على القروض الائتمانية الميسرة التى تعودت ان تحصل عليها من بنك الاستثمار القومى (Al-Tony and Al-Maksoud, 2000) ومع تحول الشركات الارباع الى قطاع الاعمال العام مازال هناك بعض المساعدات المالية التى تتلقاها هذه الشركات من الشركه القابضة للنقل البحرى والبرى فى صورة قروض ائتمانية ميسرة و بفائده منخفضة (حوالى ٥٪ تقريباً)، مما يعد دعماً غير مباشر لهذه الشركات. وأفاد تحليل نتائج قوائم الاعمال للشركات الارباع عن تمويل جزء من رأس المال المستثمر من خلال قروض ميسره من الشركه القابضة للنقل البحرى والبرى. ويوضح جدول رقم (٥) حجم هذا التمويل للشركات الأربعة.

جدول رقم (٥) حجم التمويل الميسر الممنوح لشركات الاتوبيس

بين المدن من الشركه القابضة للنقل البحرى والبرى

الشركة	وفق ميزانية ١٩٩٦/١٩٩٧		وفق ميزانية ١٩٩٩/٢٠٠٠	
	بالمليون جنية	% من رأس المال المستثمر	بالمليون جنية	% من رأس المال المستثمر
شركة أتوبيس الوجهة القبلى	٤٨,٣٤١	٢١	٣٩,٦٢٢	١٠,٢٧
شركة أتوبيس شرق الدلتا	٥٠,٧٦٧	٢٣	٣٩,٢٨٨	-
شركة أتوبيس وسط الدلتا	٩,٣٢٦	٤٠	٨,٦٠٥	٤,٧
شركة أتوبيس غرب الدلتا	٣٥,٠١٠	٢٣	-	-

المصدر: محسوب من تقارير نتائج الأعمال للشركات

رابعاً : الدعم التقاطعى بين الخدمات

يوجد الدعم التقاطعى بين خدمات النقل المختلفة فى مصر فى العديد من وسائل نقل الركاب. فمثلاً نجد أن شركات الأتوبيس بين المدن تقدم ٥ أنواع من الخدمات للركاب ، بعض من هذه الخدمات يحقق أرباحاً والبعض الآخر يحقق خسائر للشركة. ولكن لأهمية الخدمة الخاسرة من الوجهة الاقتصادية والاجتماعية تحرص الشركات على الاستمرار فى تشغيلها مستعينة بالخدمات المربحة الأخرى لتعويض الخسائر الناجمة. ويوضح جدول رقم (٦) نموذجاً للخدمات المربحة والخاسرة فى شركات نقل الركاب بالأتوبيس بين الاقاليم.

جدول رقم (٦) نموذجاً للخدمات المربحة والخاسرة فى شركات نقل الركاب
فى مصر لعام ١٩٩٩/٢٠٠٠

الفائض أو (العجز) بالالف جنيه			اسم الخدمة
شركة اتوبيس غرب الدلتا	شركة اتوبيس شرق الدلتا	شركة اتوبيس الوجه القبلى	
٤٨٥٢	-	٧١٨٠	بولمان
٤٠٣٤	٩٥٦	١٤١٦	عميز
٢٧٣٨	٣٢٣٦	٩٦٢٣	مكيف
(٦٥٣)	٨٨٤	(٥٥٦٨)	حجز
(٧٥٧٧)	(٣٨١٤)	(٦٨٠٧)	الاقتصادى
-	(١٥٢)	-	مجمع ميت حبيش
٣٣٩٤	١١١٠	٥٨٤٤	الاجمالى

المصدر: مبنى على ماورد بتقارير نتائج الاعمال لشركات نقل الركاب بين المدن

يتضح من جدول رقم (٦) أن خدمتى الحجز والاقتصادى التى تقدمها شركات النقل بالاتوبيس بين المدن تحقق عجزاً مالياً ، بينما تحقق خدمات البولمان والمكيف والمميز فائضاً مالياً ، ويرجع السبب فى ذلك بصورة أساسية إلى أن خدمتى الاقتصادى والحجز غالباً تقدم بتعريفات منخفضة نسبياً بما يناسب بعض الخطوط والمناطق الفقيرة مما يعنى أن هذه الخدمات لا بد وأن تستمر حتى ولو كانت تحقق خسائر لشركات النقل . فشركات النقل تحرص على استمرار هذه الخدمات حتى ولو كانت خاسرة وذلك من منطلق أنها تخدم مناطق آهله بالسكان ذوى الدخل المنخفضة أو يستخدمها قطاع كبير من محدودى الدخل والطلاب والعمال المضطرين للسفر اليومى.

خامساً: التكاليف الخارجية للنقل

يعد تقدير القيمة الحقيقية للتكاليف الخارجية أو الاجتماعية التى تولدها مركبات النقل من

الأمر بالغلة الصعوبة حيث تتعدد عناصر تلك التكاليف بالإضافة الى تشعب الآثار الناتجة عنها، فمنها ما يؤثر على صحة الإنسان والحيوان والنبات مثل التلوث الهوائى والسمعى ومنها ما تتعدد آثاره مثل حوادث الطرق وما تخلفه من قتلى وجرحى وتلفيات مادية .

عنيت بعض الدراسات بمحاولة وضع أسس لتقدير القيمة الحقيقية للتكاليف الخارجية او الاجتماعية التى تولدها مركبات النقل (أكوجيم ، ١٩٩٩) وكان من نتائجها تقدير التكاليف الخارجية للنقل بنسبة من رأس المال المستثمر فى قيمة الوحدات المتحركة للنقل باعتبارها المسببة للتلوث والآثار الأخرى، وتختلف النسبة وفقاً لطبيعة وسيلة النقل حيث تختلف وسائل النقل من حيث الآثار البيئية والملوثات ومعدلات الحوادث لوحدة المنقول. وبناء على هذا الفرض قامت تلك الدراسة بتقدير حجم التكاليف الخارجية لوسائل النقل بأسعار ١٩٨٩/٨٨ .

و يمكن فى هذا الإطار استخدام المؤشر العام لاسعار وحدات النقل المتحركة فى تحديث تقديرات تلك الدراسة للحصول على تقدير للتكاليف الخارجية او الاجتماعية التى تولدها مركبات النقل بالأسعار الجارية.

٧- الآثار المحتملة التى قد تنتج عن إلغاء الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر

تناولنا بالتفصيل أشكال الدعم بالنسبة لقطاع النقل البرى فى مصر، كما أوضحنا الآثار

جدول رقم (٧) التكاليف الخارجية المقدرة لمركبات النقل (جنيه لكل ١٠٠ كيلومتر)

تقديرات دراسة اكوجيم لعام ١٩٨٩/٨٨	نوع المركبة
٠,٣٧	عربة نقل حمولة ٨ طن
١,٢٥	عربة نقل حمولة ٢٤ طن
١,٣٩	أتوبيس هيئة النقل العام بالقاهرة
٠,٤٦٧	مينى باص هيئة النقل العام بالقاهرة
٠,٦٥	أتوبيس شركات نقل الركاب بين الاقاليم
٠,٨٣	أتوبيس شركات نقل الركاب بين الاقاليم (مكيف)
٠,٤٢	تاكسى الاقاليم
٠,٤٣	سيارة خاصة صغيرة
٢,٦٦	سيارة خاصة كبيرة
٣,٣٥ ^(١)	وحدة نقل نهريه مزدوجة عمرها ١٠ سنوات

(١) قرش لكل طن-كم

المصدر : أكوجيم (١٩٩١)

المختلفة للدعم بالنسبة للمستخدمين لخدمة النقل والمشغلين للخدمة وكذلك بالنسبة للاقتصاد القومى إجمالاً، هذا وقد تم أيضاً تحليل المبررات الاجتماعية والتنموية والاقتصادية للدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر، بالإضافة إلى أنه تم عمل تقدير لبعض أشكال الدعم المباشر والمستتر لقطاع النقل فى مصر. واستكمالاً لذلك فإن هذه الجزئية سوف تتناول بالتحليل الآتى:

- الآثار المختلفة والمحتملة التى قد تنتج عن إلغاء الدعم بالنسبة لقطاع النقل البرى فى مصر.

- أثر الدخول فى اتفاقية التجارة فى الخدمات GATS فى ظل وجود الدعم فى قطاع

النقل البرى.

٧-١ الآثار المحتملة التى قد تنتج عن إلغاء الدعم فى قطاع النقل البرى فى مصر

تناقش الجزئية التالية الآثار المحتملة لإلغاء الدعم المباشر وغير المباشر (المستتر) بالنسبة

لقطاع النقل البرى، وسوف يتم ذلك من خلال تحليل هذه الآثار بالنسبة لثلاثة عناصر رئيسية هى:

(أ) الأثر بالنسبة للمستخدمين للنقل

(ب) الأثر بالنسبة للمشغلين لخدمة النقل

(ج) الأثر بالنسبة للاقتصاد القومى

٧-١-١ الأثر بالنسبة للمستخدمين

يمكن تلخيص ومناقشة الآثار الناجمة عن إلغاء وجود الدعم بالنسبة لقطاع النقل البرى على

المستخدمين للنقل فى الآتى:

الأثر الاجتماعى

قد ينتج عن إلغاء الدعم ارتفاع فى أسعار التنقل بالنسبة للأفراد والبضائع ويؤدى هذا بدوره

إلى مجموعة من الآثار الاجتماعية على محدودى الدخل خاصة المضطرين منهم إلى التنقل مثل

الموظفين والطلبة. ومن ناحية أخرى فإن ارتفاع سعر التنقل بالنسبة للبضائع سيؤدى بالتالى إلى زيادة

نسبية فى أسعار السلع (مع ثبات دخول الأفراد) وهذا من نتيجته انخفاض القدرة الشرائية لمحدودى

الدخل وانخفاض مستوى المعيشة.

هذا إلى جانب أن ارتفاع أسعار التنقل سيؤدى إلى حرمان طائفة من محدودى الدخل وكبار

السن من التنقل نظراً لعدم قدرتهم على دفع الأجور المرتفعة للنقل.

ويمكن تحليل اثر الغاء الدعم على المستخدمين لخدمات النقل من خلال دراسة الاثر على نسبة الانفاق السنوى للاسرة على وسائل النقل العام.

فاذا علمنا أن نسبة تغطية الإيرادات للمصروفات فى السكك الحديدية لعام ٢٠٠٠/٩٩ هى حوالى ٦٧,٦٪ وأن حجم الدعم اللازم لتغطية العجز هو حوالى ٣٧١,٣ مليون جنيه ، فإن الغاء هذا الحجم من الدعم يتطلب أن تتزايد الإيرادات بنسبة ٤٧,٨٪ (هى نسبة الدعم الى الإيرادات) ومن ثم فإن ذلك يعنى زيادة تعريفه النقل بما يعادل ٤٧,٨٪. ومن ناحية أخرى اذا علمنا أن النسبة المثوية للاتفاق السنوى للاسرة على وسائل النقل العام هى ٣,٠٦٪ ، كما هو وارد فى دراسات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء. فإن معنى ذلك أن زيادة التعريفه فى السكك الحديدية بنسبة ٤٧,٨٪ ستؤدى الى زيادة نسبة الانفاق السنوى للاسرة الى حوالى ٤,٥٢٪ على الاكثر بدلا من ٣,٠٦٪ ، ومن الجدير بالذكر أن الاتفاق الاسرى على وسائل النقل العام يشمل جميع وسائل النقل الاخرى بما فيها السكك الحديدية ومن ثم فان النسبة الاجمالية للاتفاق الاسرى على وسائل النقل العام ستكون اقل من ٤,٥٢٪ . وعليه فإن الغاء وجود الدعم المباشر للسكك الحديدية سيكون قليل الاثر على المستخدمين وذلك من حقيقة أن الاتفاق الاسرى على وسائل النقل العام يشكل نسبة منخفضة من الدخل الاسرى. ويبين ذلك جدول رقم (٨).

الطلب على النقل

قد يؤدى إلغاء الدعم المستمر والمتمثل في انخفاض أسعار الوقود عن السعر الذى يعكس الندرة الاقتصادية للوقود وكذلك إلغاء الدعم المستمر لأصحاب السيارات الخاصة والمتمثل فى صورة تكاليف خارجية غير مدفوعة مثل تكاليف الازدحام المرورى والتلوث الهوائى والضوضاء قد يؤدى إلى تقليل الطلب على النقل الخاص فى صورة انخفاض فى استخدام السيارات الخاصة وهذا من نتيجته تحسين التنقل داخل المدن والمناطق المزدحمة وينعكس أيضاً فى صورة تحسين سرعة التنقل داخل المدن وعلى الطرق السريعة.

ومن ناحية اخرى فإن تحليل تأثير الغاء الدعم المباشر لسكك حديد مصر على الطلب على نقل الركاب والبضائع يحتاج الى معرفة بمرونات الطلب السعرية للسكك الحديدية التى تفتقر اليها الاديبيات المتاحة خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع . اما فيما يتعلق بنقل الركاب بالسكك الحديدية فان مرونة الطلب السعرية سوف تختلف من نوع الى آخر من أنواع الخدمات المقدمة (درجة أولى -

جدول رقم (٨) تحليل أثر الغاء الدعم المباشر فى السكك الحديدية
على النسبة المثوية للاتفاق السنوى للاسرة على ووسائل النقل العام

نسبة تغطية الايرادات للمصروفات لعام ٢٠٠٠/٩٩	٦٧,٦٪
حجم العجز المالى (الدعم المباشر) بالمليون جنيه لعام ٢٠٠٠/٩٩	٣٧١,٣
نسبة الدعم للايرادات الاجمالية لعام ٢٠٠٠/٩٩	٤٧,٨٪
نسبة الزيادة المطلوبة فى الايرادات فى حالة الغاء الدعم المباشر	٤٧,٨٪
نسبة الزيادة المطلوبة فى التعريفه أو التولون فى حالة الغاء الدعم المباشر	٤٧,٨٪
نسبة الاتفاق السنوى للاسرة على وسائل النقل العام قبل الغاء الدعم المباشر	٣,٠٦٪
نسبة الاتفاق السنوى للاسره على وسائل النقل العام بعد الغاء الدعم المباشر	٤,٥٢٪

ثانية - الثالثة... الخ) كما قد تختلف ايضا من مسار لآخر وفق طبيعة المسار وطبيعة المنطقة الجغرافية التى يخدمها . وبالرجوع الى دراسات الطلب على خدمات السكك الحديدية امكن الحصول على قيم لمرونة الطلب السعرية لكل من الدرجة الاولى والثانية تعادل (-٤,٠) والدرجة الثالثة تعادل (٠,٦٧) وهذه القيم تم قياسها فى أحد رسائل الدكتوراه فى هذا المجال (El-Mahdi1995) وباستخدام هذه القيم للمرونات واعتمادا على النسبة المتوقعة للزيادة فى التعريفه المطبقة فى السكك الحديدية المصرية مع الغاء الدعم المباشر وهى حوالى ٤٧,٨٪ يمكن قياس الاثر على الطلب لمختلف درجات الخدمة. كما يوضحها جدول رقم(٩).

نستخلص من تحليل هذا الجدول أن مروونات الطلب السعرية لنقل الركاب بسكك حديد مصر تشير الى أن الغاء الدعم المباشر بسكك حديد مصر سوف يؤدي الى انخفاض فى طلب الركاب بنسبة ١٩٪ فى الدرجتين الاولى والثانية وبحوالى ٣٢٪ فى الدرجة الثالثة وذلك من خلال زيادة فى التعريفه مقدارها ٤٧,٨٪ . وجدير بالذكر هنا الى انه وبالرغم من أن التحليل السابق المستمد على قيم واقعية لمرونات الطلب الا أن الاثر السلبي على الطلب من المتوقع أن يكون أقل من النسب التى تم الوصول اليها (٣٢-١٩٪) وذلك من عدة منطلقات وهى:

- مازالت السكك الحديدية المصرية اقل وسائل النقل تكلفه وأرخصها بالنسبة للمستخدم وخاصة للسفر بين المدن مقارنة بالاتوبيس وتاكسى الاقاليم ومن ثم فإن ارتفاع التعريفه سوف يكون قليل الاثر على الطلب خاصة مع احتمال زيادة تعريفه النقل بالوسائل الاخرى فى نفس الوقت.

- الكثير من المستخدمين لسكك حديد مصر وخاصة مستخدمى الدرجات المكيفة من ذوى الدخل المرتفعة الذين ترتفع عندهم قيمة الوقت ومن ثم فهؤلاء سيكون رد فعلهم منخفضا جدا لزيادة التعريفه مع الغاء الدعم ومن ثم فإن الاثر السلبى على الطلب سيكون قليلاً فى هذه الحالة.

- مازالت السكك الحديدية المصرية الوسيلة الرئيسية للنقل بين المدن فهى تقوم بمفردها بنقل مايزيد على ٥٠٪ من الركاب ومن ثم فهناك قطاع عريض من الركاب مرتبط بالسكك الحديدية كوسيلة أساسية وهؤلاء تنخفض لديهم ردود الفعل لزيادات التعريفه مع الغاء الدعم المباشر.

جدول رقم (٩) تحليل تأثير الغاء الدعم المباشر لسكك حديد مصر

على الطلب على نقل الركاب

٤٧,٨٪	نسبة الزيادة المتوقعة فى تعريفه الركوب بالسكك الحديدية مع الغاء الدعم المباشر
- ٠,٤	مرونة الطلب السعرية للدرجتين الاولى والثانية بالسكك الحديدية المصرية
١٩,٢٪	نسبة الانخفاض فى حجم الطلب على الدرجتين الاولى والثانية فى حالة الغاء الدعم المباشر
- ٠,٦٧	مرونة الطلب السعرية للدرجة الثالثة بسكك حديد مصر
٣٢٪	نسبة الانخفاض المتوقعة فى حجم الطلب على الدرجة الثالثة مع الغاء الدعم

٧-١-٢ الأثر بالنسبة للمشغلين

مما لا شك فيه أن إلغاء الدعم بالنسبة لقطاع النقل البرى سيؤدى إلى مجموعة من الآثار الإيجابية بالنسبة للمشغلين يمكن تلخيصها فى الآتى:

- الحرية الكاملة فى تحديد الأسعار والعمل على أسس تجارية مما يؤدى إلى تحسين الأحوال المالية خاصة بالنسبة لوسائل النقل العام للركاب والتي لا تحقق فى الغالب الأعم نتائج مالية مريحة.

- العمل على أسس تجارية يؤدى إلى تحسن فى الأداء وترشيد للتكاليف مما يحسن الأحوال المالية أيضاً.

- القدرة على قياس الأداء بصورة أكثر جدية وواقعية مما يساعد على التحسن والتطور.

- زيادة الإنتاجية وذلك من منطلق العمل على أسس تجارية اقتصادية حيث أثبتت بعض الدراسات أن الدعم يؤثر سلبيا على الإنتاجية من خلال عدم توفر الحافز التجارى

٧-١-٣ الأثر على الاقتصاد القومى

يمكن بصفة عامة تلخيص الآثار الناتجة عن إلغاء وجود الدعم المباشر والمستتر بالنسبة للاقتصاد القومى فى الآتى:

- تقليل التشوهات فى الاختلالات والأسعار الناتجة عن التدخل الحكومى.
- تعظيم وتحسين استخدام الموارد الاقتصادية من خلال العمل على أسس اقتصادية للمؤسسات العاملة فى قطاع النقل.

٧-١-٤ الآثار الفعلية لإلغاء الدعم بالنسبة للنقل البرى فى مصر

كما لا شك فيه أن التكهن بالآثار المحتملة لإلغاء وجود الدعم المباشر والمستتر بالنسبة للنقل البرى فى مصر من الأمور ذات الصعوبة خاصة فى ظل عدم الإلمام بالكيفية التى يتم بها إلغاء الدعم (تدرجياً - مرة واحدة - على فترات ... الخ) وكذلك عدم الإلمام بالسياسات الأخرى المصاحبة لعملية إلغاء الدعم مما يجعل التكهن بالآثار المحتملة بالغ الصعوبة. وعليه فإن الاستعراض السابق أعلاه هو تحديد للإطار الذى يمكن أن تكون عليه آثار إلغاء الدعم بالنسبة للمستخدمين والمشغلين والاقتصاد القومى فى مجمله.

ومن هنا فإن عملية توقع الآثار الناتجة عن إلغاء الدعم فى قطاع النقل البرى تحتاج وتتكامل مع الكيفية التى يتم بها إلغاء الدعم وكذلك السياسات المصاحبة والمكملة لإلغاء الدعم.

هذا ومن الجدير بالذكر أن الآثار المحتملة لإلغاء الدعم سوف تختلف خاصة بالنسبة للمستخدمين والمشغلين لخدمة النقل من وسيلة لأخرى (سكك حديدية - شركات ركاب - شركات بضائع) وذلك للاختلاف فى الخصائص الفنية والإدارية والاقتصادية وظروف العمل لكل وسيلة عن الأخرى.

جدول (١٠) ملخص للآثار المحتملة على إلغاء الدعم بالنسبة لقطاع النقل البرى فى مصر

نوع الدعم	المستخدمين للخدمة	المشغلين للخدمة	الاقتصاد القومى
الدعم المباشر (السكك الحديدية)	ارتفاع سعر الخدمة المقدمة حرمان طائفة من محدودى الدخل من السفر انخفاض حجم الطلب على النقل	العمل على أسس تجارية زيادة الإنتاجية وتحسين الأداء تحسين الإيراد نظراً للحرية فى تحديد الأسعار	رفع العبء عن الميزانية العامة تقليل الاحتياج إلى الضرائب لتمويل الدعم المباشر تحسين استخدام الموارد
الدعم الخفى أو المستتر (جميع وسائل النقل البرى)	ارتفاع سعر الخدمة المقدمة حرمان طائفة من محدودى الدخل من السفر ارتفاع أسعار بعض السلع انخفاض حجم الطلب على النقل نسبياً	ارتفاع تكاليف التشغيل نقل عبء زيادة التكاليف للمستخدم	تقليل التشوهات الناجمة عن الاختلالات والتشوهات فى الأسعار مما يحمل معه تحسين استخدام الموارد

٨- أثر دخول مصر فى اتفاقية الـ GATS فى ظل وجود دعم مباشر ومستتر فى قطاع النقل البرى

٨-١ الأثر على المستخدمين لخدمة النقل

مما لا شك فيه أن إعطاء الفرصة للمشغل الأجنبى للدخول فى خدمات النقل للركاب والبضائع سيؤدى إلى تعظيم المنافسة فى سوق النقل المصرى وهذا من الناحية النظرية قد يؤدى إلى تحسين الخدمات المقدمة للمستخدمين من ناحية التكاليف والجودة، ولكن ذلك قد لا يكون صحيحاً على إطلاقه فقد يدخل المشغل الأجنبى فقط فى الخدمات المربحة أو ينافس على خطوط النقل ذات الطلب العالى ومنخفض المرونة ومن ثم يحقق أرباحاً وتحسن الخدمة ولكن وكما نعلم أن هناك بعض الخطوط غير مربحة والطلب عليها منخفض وعالى المرونة ومن ثم إذا ابتعد المشغل الأجنبى عن هذه الخطوط ستكون

النتيجة تركها للشركات المحلية والتي تحقق عليها خسائر عالية تحتاج إلى مزيد من الدعم للاستمرار في التشغيل بما قد ينتج عنه سوء في الخدمات المقدمة.

٢-٨ الأثر على المشغلين المحليين

قد يؤدي دخول مشغل أجنبي في خدمة النقل ونقل الركاب خاصة إلى نتيجتين رئيسيتين هما:

١/٢/٨ تحقيق المشغل المحلي مزيداً من الخسائر على الخطوط والخدمات غير المربحة مثل الخطوط قليلة الطلب عالية المرونة وكذلك الخدمات الاقتصادية التي قد لا يدخل في تقديمها المشغل الأجنبي ويتطلب هذا مزيداً من الدعم الحكومي للاستمرار في هذه الخدمات.

٢/٢/٨ ضعف القدرة التنافسية للمشغل المحلي نتيجة لضعف القدرات الفنية والإدارية مقارنة بالمشغل الأجنبي قد يؤدي إلى عدم قدرة المشغل المحلي على المنافسة في الخطوط والخدمات المربحة جنباً إلى جنب مع المشغل الأجنبي الأمر الذي تكون نتيجته تحقيق مزيد من الخسائر حتى على الخطوط والخدمات المربحة مثل البولمان والمميز والمكيف في النقل بالأتوبيس بين المدن.

أيضاً قد يؤدي دخول المشغل الأجنبي في خدمات نقل البضائع والركاب إلى تعظيم المنافسة وجعلها منافسة قاتلة بين المشغل المحلي والأجنبي وذلك نتيجة لضعف القدرة النسبية للمستثمر المحلي على توفير رؤوس الأموال اللازمة لتحديث وتطوير الخدمات المقدمة بعكس المشغل الأجنبي الذي قد تتوافر لديه هذه الإمكانية مما يؤدي إلى عدم التكافؤ في المنافسة قد تنتهي بخروج المشغل المحلي من السوق نهائياً أو تحقيق خسائر طائلة تحتاج إلى مزيد من الدعم.

٣-٨ الأثر على المشغل الأجنبي

كما لا شك فيه أن المستفيد من الدعم سيكون المشغل الأجنبي وذلك في حالة المعاملة بالمثل فإذا كان المشغل الأجنبي له الحق في الاستفادة بالعمالة الرخيصة نسبياً والدعم على الوقود وكافة صور الدعم المستتر الأخرى فإن ذلك سيكون نتيجته الآتي:

١/٣/٨ الاستفادة من الدعم المستتر ستزيد من الأرباح المحققة (دعم محلي للمشغل الأجنبي).

٢/٣/٨ قوة القدرة التنافسية للمستثمر الأجنبي قد تؤدي إلى الاستحواذ الكامل على إجمالي الطلب في سوق نقل البضائع والركاب مما قد يخرج المشغل المحلي من السوق نهائياً.

٨-٤ الأثر على الاقتصاد القومى

١/٤/٨ ازدياد العبء على دافعى الضرائب من جراء الاحتياج إلى مزيد من الدعم الحكومى

لشركات ومؤسسات النقل حتى يمكنها المنافسة مع الشركات الأجنبية.

٢/٤/٨ مزيد من الخدمات غير المربحة قد ينتهى بها الأمر إلى التوقف مما يؤثر سلبياً على

متطلبات التنمية الاقتصادية

٣/٤/٨ مزيد من التشوهات فى الاقتصاد القومى (سوء تخصيص الموارد) نظراً لاختلالات

فى الأسعار.

جدول (١١) ملخص للأثار المحتملة للدخول فى اتفاقية GATS فى ظل وجود الدعم

لقطاع النقل البرى فى مصر

المستخدمين	المشغل المحلى	المشغل الاجنبى	الاقتصاد القومى
١- تحسين الخدمة المقدمة على خطوط النقل المربحة لتعاطم المنافسة.	١- تحقيق مزيد من الخسائر على الخطوط غير المربحة ذات الطلب القليل.	١- الاستفادة من الدعم غير المباشر يزيد من الأرباح والضرائب	١- ازدياد العبء على ميزانية الدولة والضرائب
٢- ضعف وسوء الخدمة المقدمة على الخطوط ذات الربح القليل قليلة الطلب ذات المرونة المرتفعة.	٢- قد يحقق خسائر حتى على الخطوط المربحة وذلك لضعف القدرة التنافسية في مواجهة المشغل الأجنبي.	٢- فرص تحقيق الأرباح (دعم محلى - أجنبى). مزيد من الدعم المباشر للمشغلين	٢- مزيد من الدعم المباشر للمشغلين
٣- تحسين خدمات نقل البضائع لتعاطم المنافسة.	٣- الاحتياج إلى مزيد من رؤوس الأموال والعمالة الماهرة وذلك للمنافسة الحادة التي ستواجه في السوق من قبل المشغل الأجنبي ذي القدرة الأعلى على توفير رؤوس الأموال والعمالة الماهرة والتكنولوجيا الحديثة.	٣- قوة القدرة التنافسية يزيد من فرص الربح فى نقل البضائع والأفراد قد الاقتصاد	٣- مزيد من الدعم المباشر للمشغلين
٤- ازدهار تقديم الخدمات المتكاملة لنقل البضائع (الباب للباب).	٤- احتياج إلى مزيد من الدعم المباشر.	٤- القدرة التنافسية يزيد من فرص الربح فى نقل البضائع والأفراد قد الاقتصاد	٤- مزيد من الدعم المباشر للمشغلين
٥- تحسين وازدهار تقديم الخدمات المساعدة لعمليات نقل البضائع وخاصة النظم الحديثة المتعلقة بتحريك المواد الخام والمنتج النهائى من مكان الى مكان بصورة متكاملة تعكس المفهوم الجديد لعمليات توزيع المنتج من منطلق مفهوم إدارة اللوجيستيات.	٥- احتياج إلى مزيد من الدعم المباشر.	٥- القدرة التنافسية يزيد من فرص الربح فى نقل البضائع والأفراد قد الاقتصاد	٥- مزيد من الدعم المباشر للمشغلين

الخلاصة

اهتم هذا البحث بتحليل الاشكال المختلفة للدعم فى قطاع النقل البرى المصرى وإبراز حجم هذا الدعم باشكاله المختلفة فى مختلف وسائل النقل.

أفرز التحليل عن وجود قدر كبير من الدعم المستمر فى وسائل النقل متمثلا فى كل من الدعم الخاص بالوقود والتكاليف الخارجية لوسائل النقل مثل الوقت الضائع نتيجة الازدحام المرورى والتلوث الهوائى والسمعى الناتجين عن وسائل النقل المختلفة. وقد بين التحليل أن الدعم الخاص بالوقود لوسائل النقل البرى وصل الى حوالى ٣٣٦ مليون جنيهها وذلك لعام ١٩٩٨/١٩٩٩ وأن حوالى ٥٠٪ تقريبا من هذا الدعم يخص تاكسى سرفيس القاهرة الكبرى .

ومن ناحية أخرى تبين أن هناك قدرا من الدعم غير المباشر تحصل عليه شركات نقل الركاب بين الاقاليم بالاتوبيس وذلك فى صورة قروض ميسرة ويفائدة منخفضة (فائدة نقل عن تكلفة الفرصة البديلة لرأس المال فى مصر).

أفاد التحليل أن هناك أيضا قدرا من الدعم المباشر لبعض وسائل النقل يتم فى صورة مدفوعات مالية مباشرة لسد العجز التشغيلى لهذه الوسائل . وتعد السكك الحديدية المصرية المثال الواضح على هذا النوع من الدعم حيث وصل حجم العجز المالى لسكك حديد مصر الى حوالى ٣٧١ > ٣ مليون جنيه لعام ١٩٩٩ / ٢٠٠٠ ويتم عادة تغطية هذا العجز من الميزانية العامة للدولة فى صورة مدفوعات مباشرة.

أما بالنسبة للدعم التقاطعى فقد تبين أنه يستخدم فى وسائل النقل وخاصة شركات نقل الركاب بين الاقاليم حيث يتم دعم بعض الخدمات الخاسرة مثل خدمة الاقتصادى (لأسباب اجتماعية) وذلك من حصيلة الأرباح التى تحققها الخدمات الأخرى مثل خدمة البولمان والمكيف . وقد يحدث نفس الشئ فى خدمات السكك الحديدية للركاب حيث يمكن دعم الدرجة الثالثة للركاب من حصيلة الدرجات المكيفة (الأولى والثانية المكيفة).

عالج البحث أيضا الآثار الفعلية لإلغاء الدعم بالنسبة للنقل البرى فى مصر من عدة زوايا . حيث تبين أن إلغاء الدعم قد يؤثر على كل من المستخدمين والمشغلين للخدمة وكذلك على الاقتصاد القومى فى مجمله. هذا الى جانب أن عملية تحليل وتوقع الآثار الناتجة عن إلغاء الدعم فى قطاع

النقل البرى تحتاج وتتكامل مع الكيفية التى يتم بها الإلغاء وكذلك السياسات المصاحبة والمكملة للإلغاء الدعم. هذا بالإضافة الى أن تحليل الأثر يمكن أن يختلف من وسيلة نقل الى أخرى وذلك للاختلاف فى الخصائص الاقتصادية والفنية والإدارية وكذلك نطاق عمل ونشاط كل وسيلة عن الأخرى.

إن الأثر الذى يحمله وجود الدعم فى قطاع النقل البرى بالنسبة لاتفاقية التجارة فى الخدمات GATS يمكن أن يأخذ عدة زوايا واتجاهات. وتحليل هذا الأثر يحتاج إلى التعرف على الكيفية التى يتم بها إبرام اتفاقية التجارة فى الخدمات. وقد عالجت هذه الجزئية بصورة مباشرة الإطار العام للأثار المحتملة. هذا ويمكن أن يتم دراسة الأثار المحتملة بالنظر إلى كل وسيلة نقل على حدة فى ضوء أحكام وشروط اتفاقية الـ GATS لاستنباط ما يعنيه وجود الدعم وأثره بالنسبة للاتفاقية.

Bibliography

- 1- Al-Tony Fathy E. A. (1995) **The Marginal Social Cost of Road and Rail Transport: Implications for Rail Investment and Pricing.** Ph.D. Thesis, Cranfield . University, England, United Kingdom.
- 2- Al-tony Fathy E. A. and Al-Maksoud A. (2000) Promoting Privatization policy for Inter-city Bus Companies in Egypt: Implications of Law 203/1991. **Al-Azhar International Engineering Conference, Al-Azhar University. Cairo, Egypt.**
- 3- Button, K. J. and A. D. Pearman (1983), **The Practice of Transport Investment Appraisal.** Gower, England.
- 4- Bell G., D. A. Blackledge and P. Bowen (1983) **The Economics and Planning of Transport.** Heinemann, London.
- 5- Department of Transport, (1978), **Report of the Advisory Committee on Trunk Road Assessment.** Leitch Committee, London HMSO
- 6- Japanes International Cooperation Agency JICA (1996) **The Master plan study for Egyptian National Railways.** Interim Report, Cairo , Egypt.
- 7- SYSTRA (1999), **Greater Cairo Public Transport Study and General Features of the Greater Cairo Metro Third Line.** Report 1, Vol. 2/2..
- 8- Glaister S. (1987), **Transport Subsidy.** Policy Journals, London.
- 9- Pearman, A. D. (1978), **An Assessment of Multiple Criteria Decision making Methods and Their Potential use in Comparability Studies between Trunk Road and rail investment.** Report prepared

for the British Railway Board, London

10- Stuart Cole (1996) **Applied Transport Economics**. Kogan Page, London.

11- El-Mahdi R. (1995) **Investment Appraisal Methods for the Egyptian National Railways : A case study of upgrading the Cairo Alexandria Railway line**. University of Leeds, England , U.K.

١٢- مكتب الاستشارات الفنية (لاشين-السهلى) (١٩٩٨) دراسة أثر الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات (GATS) على سياسات قطاع النقل البرى فى مصر. التقرير النهائى، هيئة تخطيط مشروعات النقل، القاهرة.

١٣- المكتب الهندسى الاستشارى أكوجيم (١٩٩١) دراسة اقتصاديات النقل: الدعم والتسعير. الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل ، التقرير النهائى، الجزء الثانى ، القاهرة.

١٤- الحساب الختامى لسكك حديد مصر لسنوات مختلفة.

١٥- تقارير نتائج الأعمال لشركات نقل الركاب بالأتوبيس لعام ٢٠٠٠/١٩٩٩ .

١٦- جهاز تخطيط الطاقة (٢٠٠١) دراسة تطوير نقل البضائع بالسكك الحديدية وأثره على قطاعى الطاقة والبيئة . مكتب الاستشارات الفنية (لاشين السهلى) ، القاهرة.

١٧- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء (١٩٩١/٩٠) بحث الدخل والانفاق والاستهلاك فى جمهورية مصر العربية- المجلد الثانى (جزء ثانى) ، دخل وإنفاق الحضر.