

## الطرق والنقل

تعمل الحكومة المصرية على الارتقاء بجودة حياة المواطن المصري، وتحسين مستوى معيشته، وهو ما يتحقق بالعديد من الأدوات، ومن أهمها تحسين البنية التحتية، وفي مقدمتها شبكات الطرق والنقل، وتحسين جودة الخدمات الأساسية، ومنها وسائل النقل والمواصلات.

وعليه فقد شهد قطاع الطرق والنقل خلال التسع سنوات الماضية تطورًا ملحوظًا، وفي هذا السياق تم إطلاق خطة استراتيجية تستغرق عشر سنوات (٢٠١٤ - ٢٠٢٤)؛ لتحقيق نهضة شاملة في جميع قطاعات النقل (البري - البحري - الجوي - السكك الحديدية - النهري) من خلال تطوير شبكات النقل القائمة وإعادة هيكلتها أو تحديثها؛ لتواكب أحدث النظم العالمية.

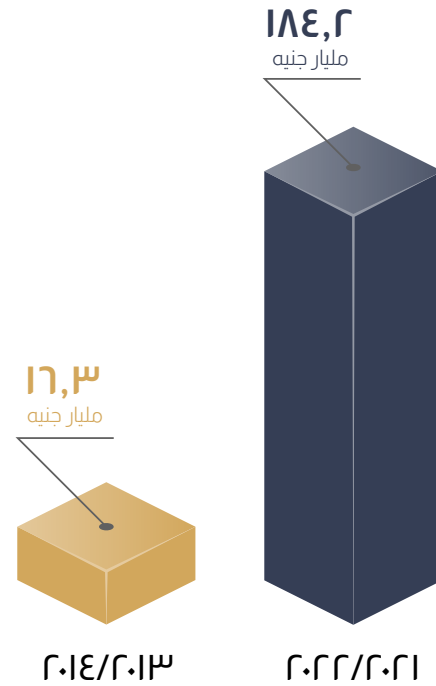
كما تبنت الدولة المصرية رؤية استراتيجية طموحة في مشروعات النقل والمواصلات تصبو إلى رفع مستوى الخدمات مع الحفاظ على البيئة، ومنها التوجه نحو النقل الأخضر المستدام، باعتباره ركيزة أساسية من ركائز التنمية الاقتصادية المستدامة ولتحقيق أهداف التنمية الشاملة، وذلك في إطار مساعي الدولة لتقليل البصمة الكربونية، وخفض التلوث، ومكافحة تغير المناخ، وتقليل المخاطر الصحية الناتجة عن استخدام الوقود التقليدي.

كما عمدت الدولة إلى تنفيذ مشروع النقل متعدد الوسائط وهو "نقل البضائع بين دولتين باستخدام وسيطين مختلفين للنقل على الأقل"، كأحد التوجهات الجديدة والمهمة للدولة، ويرتكز النقل متعدد الوسائط على التكامل بين وسائط النقل المختلفة، بما يمكن من الاستفادة بمميزات كل وسيط، في إطار يجمع بينهما في سلسلة واحدة، وبما يحقق أفضل خدمة ممكنة، في ضوء مزاياه المتعددة.



تطور حجم الاستثمارات العامة المنفذة في قطاع  
النقل والتخزين (بالأسعار الجارية)  
خلال عامي ٢٠١٣/٢٠١٤ و ٢٠٢١/٢٠٢٢

٢ تريليون جنيه إجمالي التكلفة المالية  
لمشروعات وزارة النقل منذ بداية عام ٢٠١٤  
وحتى عام ٢٠٢٤.



المصدر: وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية.

وخلال السنوات التسع الماضية نفذت الدولة مشروعات غير مسبقة في القطاع اللوجستي، وذلك بإنشاء محاور نقل ولوجستيات تربط بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة والمناطق اللوجستية من خلال الطرق الجديدة، وتنفيذ مشروع قومي للسكة الحديد يتم من خلاله إنشاء قطارات سريعة تربط موانئ البحر الأحمر بالبحر المتوسط، سواء لنقل البضائع أو الركاب، وكذلك ربط المناطق الصناعية والاستثمارية بالموانئ وشبكات الطرق الرئيسية، وذلك لتحقيق الهدف الأكبر، وهو تحويل مصر إلى مركز للتجارة العالمية واللوجستيات.

وفي إطار توجه الدولة للتحويل إلى مركز للتجارة العالمية واللوجستيات، تم تنفيذ مشروعات تربط مصر بمحيطها الإقليمي سواء كان على المستوى القاري (قارة إفريقيا) أو الشرق أوسطي (منطقة الشرق الأوسط).

هذا، وتخطط الدولة لإنشاء طرق لنفاذ البضائع، سواء المصرية، أو العربية، أو الأوروبية إلى جنوب ووسط القارة الإفريقية، وذلك من خلال مشروع "القاهرة - كيب تاون" البالغ طوله نحو ١٠,٣ آلاف كيلومتر، والمخطط تنفيذه لربط مصر بالدول الإفريقية.

قيمة الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل والتخزين بالأسعار الجارية  
عام ٢٠٢٢/٢٠٢١.

٣٨٥,٤

مليار جنيه

زيادة في عدد المشتغلين بقطاع النقل والتخزين في عام  
٢٠٢٢ بالمقارنة بعام ٢٠١٤.

٨٠٠

ألف مشتغل

إجمالي حجم التجارة العالمية المارة ب قناة السويس.

١٢%

هي تكلفة طريق «القاهرة - كيب تاون» عبر إفريقيا، كما تقوم مصر  
ببناء طريق بطول ١١٠٢ كيلومتر ليصل إلى تشاد عبر ليبيا، بالإضافة  
إلى بناء طريق ساحلي بطول ٥٨٥ كيلومترًا من «السلوم» في غرب  
مصر إلى «بنغازي» في شرق ليبيا.

٢٦  
مليار جنيه

”

## الطرق والكباري

وضعت الدولة المصرية المشروع القومي لتطوير الطرق في مقدمة أولويات تطوير البنية التحتية خلال السنوات التسع الماضية. واهتم هذا المشروع بتحسين جودة الطرق والمحاور وتوسعتها ورفع كفاءتها، وذلك في إطار خطة الدولة لتطوير وتحديث شبكة الطرق والمحاور المرورية، ووضع المعالجات الهندسية؛ للارتقاء بالمظهر الحضاري للدولة، وإنشاء طرق جديدة تربط بين المحافظات والمناطق المختلفة، وقد انعكس ذلك على ارتفاع معدلات التنمية العمرانية في تلك المناطق الجديدة.

كما تصبو استراتيجية تطوير الطرق إلى إنشاء محاور حركة رئيسة حرة قادرة على استيعاب أحجام مرورية كبيرة، مع توفير مساحات للانتظار، وتعديل اتجاهات عدد من الشوارع مع توسعتها لزيادة انسياب الحركة المرورية، بلا تقاطعات أو توقف؛ لزيادة التدفق المروري، مما يؤدي بدوره إلى تقليل أزمات الرحلات، وقد شهدت عملية رصف الطرق وإنشاء طرق جديدة تطورًا ملحوظًا.

اتصالًا، تم وضع مخطط متكامل لرفع كفاءة المحاور والطرق بأطوال تتخطى ٦,٤ آلاف كيلومتر وبتكلفة إجمالية تبلغ نحو ١٦٥ مليار جنيه، وكان لهذا أثر كبير على تحسين جودة حياة المواطن وتقليل التلوث والازدحام، وتقليل الحوادث؛ حيث تم الانتهاء من تنفيذ مشروعات بأطوال ٥ آلاف كيلومتر، بتكلفة ١٢٧ مليار جنيه، وذلك في إطار تنفيذ المشروع القومي للطرق.

إجمالي أطوال الطرق المرصوفة على مستوى الجمهورية عام ٢٠٢٠/٢٠١٩.

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.  
تشمل الطريق الدائري والطرق ذات حق الامتياز.

١٠١,٦  
ألف كيلومتر

أما على مستوى إنشاء الكباري، فقد شهدت السنوات الماضية تطورًا ملحوظًا؛ حيث يُجرى تطوير الكباري العلوية والأنفاق ضمن عناصر مشروع مصر القومي للطرق الجديدة؛ لاستيعاب الكثافات المرورية، وحل مشكلة الاختناقات المرورية المعقدة بالعديد من الميادين والطرق الرئيسية في مصر؛ مما كان لها أثر كبير في حل أزمة التكدس المروري، وتُقدّر التكلفة الإجمالية للانتهاء من نحو ألف مشروع من الكباري العلوية والأنفاق بحوالي ١٤٠ مليار جنيه.

وبشأن الكباري العلوية والأنفاق، تم إنشاء ٩٣٥ كوبري خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠٢٣) ليصل إجمالي عدد الكباري إلى ٢٤٣٥ كوبري/ نفق عام ٢٠٢٣ مقابل ١٥٠٠ كوبري/ نفق عام ٢٠١٤، ومن المتوقع أن يصل عدد الكباري إلى ٢٨٠٠ كوبري/ نفق عام ٢٠٣٠. ومن أهم الكباري العلوية التي تم تنفيذها (قلما - طوخ طنبشا - الشموت).

تم إنشاء ٧ آلاف كم طرق جديدة خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠٢٣) ليصل طول شبكة الطرق الرئيسية إلى ٣٠.٥ ألف كم عام ٢٠٢٣ مقابل ٢٣.٥ ألف كم عام ٢٠١٤، ومن المتوقع أن يصل إلى ٣٣.٥ ألف كم عام ٢٠٣٠. هذا بالإضافة إلى تطوير ١٠ آلاف كم من الشبكة الحالية في عام ٢٠٢٣ كما أنه من المتوقع أن يتم تطوير ٤ آلاف كم من الشبكة الحالية عام ٢٠٣٠ ليصبح إجمالي التطوير في الشبكة ١٤ ألف كم.



وفي السياق ذاته، يتم العمل وفق خطة مدروسة بهدف زيادة عدد محاور النيل التي تسهم في ربط الطرق الرئيسية شرق وغرب النيل، وتوفير الوقت والوقود وتكلفة النقل. ويجري العمل على تقليل المسافات البينية بين محاور النيل إلى ٢٥ كيلومترًا لتسهيل حركة المرور وخدمة المشروعات التنموية والمجمعات العمرانية الجديدة، بحيث يكون المحور عرضيًا متكاملًا يربط بين شبكة الطرق شرق وغرب النيل وليس مجرد كوبري على النيل فقط؛ حيث بلغ إجمالي عدد محاور النيل عام ٢٠٢٣ - ٥١ محورًا منها ١٣ محورًا تم تنفيذها ضمن المشروعات المدرجة في الخطة الاستراتيجية للوزارة خلال الفترة (٢٠١٤-٢٠٢٤) (تحيا مصر - حلوان - طلخا - بنها - الخطاطبة - بني مزار - طما - جرجا - عدلي منصور - سمالوط - قوص - كلابشة - ديروط) بتكلفة ١١,٢ مليار جنيه، ومن المتوقع أن يصبح عدد محاور النيل ٧٢ محور بحلول عام ٢٠٣٠.



ويمثل محور تحيا مصر «محور روض الفرج» نموذجًا وقيمة مضافة كبيرة لمحاور الربط بين الطرق الرئيسية من جهة، وشرق النيل وغربه من جهة أخرى.

على صعيد آخر، ودعمًا لاستخدام التقنيات الحديثة بما يتماشى مع رؤية الدولة للتطوير والحفاظ على الموارد وترشيد استغلالها، تم التصديق على التوسع في استخدام التقنية الحديثة والصديقة للبيئة لإعادة تدوير الأسفلت (FDR-CIR)، والتي تعتمد على إعادة استغلال وتدوير ناتج إزالة وكشط الأسفلت القديم في أعمال صيانة الطرق التابعة للهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري أو الطرق المحلية داخل المحافظات، وفي إطار تنفيذ ذلك، تم التعاقد على توريد مجموعة كبيرة من المعدات الحديثة لصالح الشركة المصرية للصيانة الذاتية التابعة لوزارة النقل، بتكلفة بلغت ٣٣٩ مليون جنيه.



تراجع معدل حوادث السيارات، حيث بلغ عدد الإصابات نحو ٥٦ ألف إصابة عام ٢٠٢٢ مقابل نحو ٧٩,٩ ألف إصابة عام ٢٠١٩ بنسبة انخفاض ٢٩.٩٪ مقارنة بعام ٢٠١٩، في إشارة إلى تحسن شبكة الطرق في مصر.

## ▶ جهود الدولة في قطاع السكك الحديدية

تقدمت مصر ٨ مراكز لتأتي في المرتبة ٥٠ من بين ١٤١ دولة عام ٢٠١٩ مقارنة بالمرتبة ٥٨ عام ٢٠١٨ في مؤشر كفاءة خدمات القطارات، وهو مؤشر فرعي من مؤشر التنافسية العالمي، كما تحسنت قيمة المؤشر من ٤٢,٨ لتصبح ٤٥,٩ نقطة من إجمالي ١٠ نقطة في الأعوام ذاتها؛ مما يشير إلى نجاح الدولة في رفع كفاءة خدمة القطارات.

ويأتي ذلك في إطار اهتمام الدولة الكبير بتطوير منظومة النقل في مصر، خاصة مرفق السكك الحديدية، ثاني أقدم سكة حديد على مستوى العالم، وأحد أهم مرافق الدولة؛ لذلك وضعت الدولة خطة لتطوير المرفق بالكامل بالتزامن مع باقي قطاعات النقل في مصر حتى عام ٢٠٢٤.

هذا، وقد شرعت الدولة منذ عام ٢٠١٤ في تنفيذ خطتها في مجال السكة الحديد، بتكلفة إجمالية تُقدَّر بنحو ٢٢٥ مليار جنيه، وحتى عام ٢٠٢٤، وذلك لإنشاء خطوط جديدة، ضمن المحاور اللوجيستية بتكلفة تقديرية ٧٠ مليار جنيه. وازدواج الخطوط القديمة، بجانب استيراد جرارات وعربات جديدة وتطوير القديم منها وتحديثه، وتطوير محطات القطارات والمزلقانات على جميع الخطوط، بجميع محافظات جمهورية مصر العربية. وتجدر الإشارة إلى أن عدد جرارات السكة الحديد وصل إلى ٩٩٠ جرار سكة حديد عام ٢٠٢٣ مقابل ٧٩١ جرار سكة حديد عام ٢٠١٤، كما ارتفع عدد عربات السكك الحديدية ليصل إلى ٣٧٠٠ عربة عام ٢٠٢٣ مقابل ٢٨٠٠ عربة عام ٢٠١٤. هذا بالإضافة إلى ارتفاع عدد عربات البضائع ليصل إلى ٨٤٨١ عربة عام ٢٠٢٣ مقابل ٨٠٨١ عربة عام ٢٠١٤.

تجدر الإشارة إلى وصول عدد ٦ قطارات من شركة تالجو الأسبانية عام ٢٠٢٣، وهي قطارات فاخرة تضم ٣٠ عربة درجة أولى و٤٨ عربة درجة ثانية، و٦ عربة بوفيه، و٦ عربة قوى. بالإضافة إلى ذلك، عملت الدولة على تحديث نظم الإشارات الكهربائية، وذلك من خلال تنفيذ نحو ٢٥٧ مشروعًا، وبالفعل تم الانتهاء من تنفيذ عدد ١٧٧ مشروعًا منها بتكلفة إجمالية بلغت ٤٥ مليار جنيه، وجارٍ تنفيذ عدد ٥٢ مشروعًا بتكلفة إجمالية تبلغ ٤٣ مليار جنيه، ومن المخطط البدء في تنفيذ عدد ٢٨ مشروعًا بإجمالي تكلفة تقديرية ١٣٢ مليار جنيه وتجدر الإشارة إلى أن عدد أبراج الإشارات التي تم تطويرها خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠٢٣) بلغ ٦٠ برج إشارات على عدد ٣ خطوط رئيسية.

هذا وتعمل الدولة على إدخال أحدث الأجهزة العالمية في صيانة السكك الحديدية، وقد بلغ عدد ماكينات صيانة وتجديد السكة الحديد ٤٧ ماكينة عام ٢٠٢٣ مقابل ٤٠ ماكينة عام ٢٠١٤. فقد تم توريد ماكينة فحص سكة بالألتراسونيك شاملة عقد صيانة لمدة ٥ سنوات بمعرفة شركة بلاسر & تيريور النمساوية، وجارٍ تدريب العاملين عليها بمعرفة الخبراء الأجانب، حيث تقوم هذه الماكينة بفحص حالة السكك، والقضبان، والمفاتيح أوتوماتيكيًا من خلال مسيرها على السكة بالسرعة العادية، وتقديم تقرير بالحالة الفنية للسكة بالكامل.



كما تم الانتهاء من اتفاقية توريد عدد ٤ ماكينات جديدة من شركة بلاسر النمساوية لصيانة وتجديدات السكة طبقاً لأحدث ما وصلت إليه التكنولوجيا في هذا المجال.

فضلاً عن ذلك تتجه الدولة نحو توطين الصناعات وخاصة الاستراتيجية. وجارٍ التنسيق مع الشركات المتخصصة في صناعة الحديد والصلب لإنشاء مصنع لإنتاج قضبان السكك الحديدية بمصر؛ لتوطين هذه الصناعة، وتوفير العملة الصعبة وخلق فرص عمل جديدة.

واستكمالاً لتطوير القطارات وعربات الركاب يتم الآن على قدم وساق تطوير محطات السكك الحديدية للارتقاء بمظهرها الحضاري، وبالفعل تم الانتهاء من أعمال التحسينات، وإعادة تأهيل وتطوير المحطات خلال السنوات السابقة. وقد بلغ عدد المحطات القائمة التي تم تطويرها خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠٢٣) نحو ٢٤٦ محطة.

وفيما يتعلق بتطوير المزلقانات التي كانت تعاني من إهمال شديد قبل عام ٢٠١٤؛ مما نتج عنه الكثير من الحوادث؛ بسبب العشوائية وأخطاء العنصر البشري، تم الانتهاء من تطوير الأعمال المدنية لعدد ٢٩٥ مزلقاً ضمن المرحلة الثالثة من عقد ٨ لسنة ٢٠١٣/٢٠١٤، خلال الفترة من أبريل ٢٠١٤ حتى ديسمبر ٢٠٢١، بتكلفة إجمالية ٢٩٦ مليون جنيه.

كما أنه خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠٢٣)، تم تطوير ٦٧١ مزلقان (يدوي وأوتوماتيكي).

”

ستظل البنية التحتية للسكك الحديدية المحرك الأساسي لنمو البنية التحتية للنقل في مصر، حيث تهدف البلاد إلى تنويع شبكة النقل لتقليل الاعتماد على شبكة الطرق المزدحمة، ومن المرجح أن يتم تسهيل الكثير من الاستثمارات المطلوبة من قبل الممولين الدوليين.



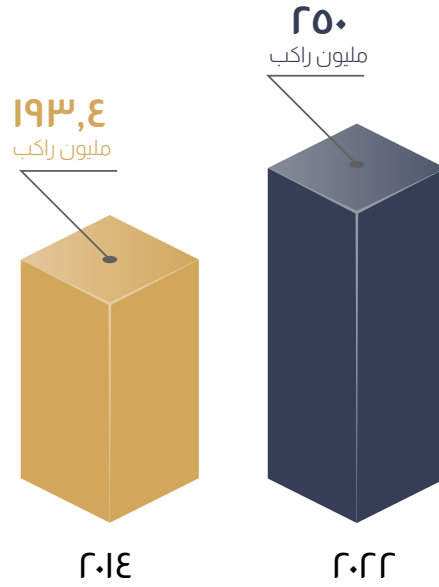
وعلى صعيد مشروعات كباري السكك الحديدية، فقد تم تنفيذ العديد من المشروعات خلال الفترة من يونيو ٢٠١٤ حتى يونيو ٢٠٢١، والتي بلغت تكلفتها ٥٤٦,٦ مليون جنيه.

تقليلاً لتلك الجهود، ارتفع عدد ركاب السكك الحديدية ليصل إلى ١.٢ مليون راكب يومياً عام ٢٠٢٣ مقابل ٩٠٠ ألف راكب يومياً عام ٢٠١٤، ومن المتوقع أن يصل إلى ٢ مليون راكب يومياً عام ٢٠٣٠.

كما ارتفعت كمية البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية لتصل إلى ٥ مليون طن بضائع سنوياً عام ٢٠٢٣ مقابل ٤ مليون طن بضائع سنوياً عام ٢٠١٤، ومن المتوقع أن تصل إلى ١٣ مليون طن بضائع سنوياً عام ٢٠٣٠.

تحسن ترتيب مصر ٨ رُتب في مؤشر جودة خدمات السكك الحديدية الفرعي من مؤشر التنافسية العالمي لعام ٢٠١٩ الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، حيث احتلت مصر المرتبة ٥٠ بين ١٤١ دولة عام ٢٠١٩ مقارنة بالمرتبة ٥٨ من بين ١٤٠ دولة عام ٢٠١٨، كما تحسنت قيمة مصر بالمؤشر لتحراز ٤٥,٩ نقطة عام ٢٠١٩ مقابل ٤٢,٨ نقطة عام ٢٠١٨.

## تطوّر عدد ركاب السكك الحديدية على مستوى الجمهورية خلال عام ٢٠٢٢ مقارنة بعام ٢٠١٤



المصدر: الهيئة القومية لسكك حديد مصر

## مترو الأنفاق والجبر الكهربائي

أولت وزارة النقل أهمية خاصة لمترو الأنفاق باعتباره واحدًا من أنجح المشروعات التنموية في مصر؛ لما له من مكاسب اقتصادية ضخمة، إلى جانب دوره في خدمة المواطن؛ فهو الأسرع، والأقل تكلفة، والأكثر أمانًا، كما يسهم في تسهيل السيولة المرورية، وأيضًا توفير الوقود وتقليل التلوث، كما بلغ عدد الركاب المستفيدين من مترو الأنفاق ٤.٥ مليون راكب يوميًا عام ٢٠٢٣ مقابل ٢.٥ مليون راكب يوميًا عام ٢٠١٤. ومن المتوقع أن يصل إلى ١٣.٥ مليون راكب يوميًا عام ٢٠٣٠.

وصل عدد محطات مترو الأنفاق إلى ١٠١ محطة عام ٢٠٢٣ مقابل ٦٤ محطة عام ٢٠١٤، ومن المتوقع أن يصل إلى ٣٣٤ محطة عام ٢٠٣٠. وسجل عدد قطارات الأنفاق نحو ١٨٠ قطارًا عام ٢٠٢٣ مقابل ١٠٦ قطارًا عام ٢٠١٤ ومن المتوقع أن يرتفع إلى ٦٧٢ قطارًا عام ٢٠٣٠.

منذ عام ٢٠١٤، خطت الدولة المصرية لتنفيذ مشروعات بقطاع مترو الأنفاق والجبر الكهربائي حتى عام ٢٠٢٤ بإجمالي عدد ٢٧ مشروعًا بإجمالي أطوال ٢,٢ ألف كيلومتر وبإجمالي تكلفة ٧٥٧ مليار جنيه، تم الانتهاء بالفعل من تنفيذ عدد ٩ مشروعات بإجمالي تكلفة ٣٩,٦ مليار جنيه، وجارٍ تنفيذ عدد ٨ مشروعات بتكلفة بلغت نحو ٣١,٤ مليارات جنيه، ومن المخطط تنفيذ عدد ١٠ مشروعات بتكلفة ٤٠٧ مليارات جنيه.

في سياق متصل، تم افتتاح وتشغيل الجزء الأول والجزء الثاني من المرحلة الرابعة من الخط الثالث للمترو بطول ١١,٥ كيلومترًا، وعدد ١٠ محطات: (هارون - الألف مسكن - نادي الشمس - هليوبوليس - النزهة - هشام بركات - عمر بن الخطاب - قباء - الهايكستب - عدلي منصور)، بتكلفة بلغت نحو ٢٨,٤ مليار جنيه، وذلك في إطار التوسع في شبكات مترو الأنفاق لتخدم جميع مناطق القاهرة الكبرى، وتقليل الضغط على الخطوط القديمة للمترو، وكذلك تقليل الكثافات المرورية؛ حيث تتسم القاهرة الكبرى بالكثافة السكانية.

وفي السياق ذاته، جرى العمل على إنشاء محطات تبادلية بمحطتي عدلي منصور وبدر، بتكلفة تُقدَّر بحوالي ١٣٩,٨ مليون جنيه.

كما تم الانتهاء من مشروع ازدواج السكة بين محطتي المرج والمرج الجديدة بالخط الأول للمetro في يناير ٢٠٢١، بتكلفة بلغت ٤٤٤,٢ مليون جنيه، وتضمن ذلك ازدواج السكة بين محطتي المرج / والمرج الجديدة بطول ١,٤ كيلومتر، وتركيب شبكة هوائية لاستيعاب التشغيل حتى المرج الجديدة، وتركيب أجهزة الإشارات والتحكم على طول السكة وربطها مع أجهزة التحكم المركزي للخط، وتنفيذ غرفة معدات كهربائية لتقوية الطاقة الاستيعابية للقطارات بعد الازدواج؛ وذلك بهدف تحسين مستوى الخدمة المقدمة بين محطتي المرج والمرج الجديدة من خلال الوصول إلى زمن تقاطر ٢:٣٠ دقيقة، وتقليل زمن الرحلة من حلوان إلى المرج الجديدة إلى ٧٥ دقيقة بدلاً من ٩٠ دقيقة.

وفي إطار تطوير منظومة metro، تم الانتهاء من مشروع توريد وتركيب بوابات للخطين الأول والثاني، في أغسطس ٢٠١٩، بتكلفة بلغت ٣٧٧,٤ مليون جنيه، ويتضمن المشروع توريد وتركيب عدد ٨٥٠ بوابة دخول وخروج للركاب، و ١٢٥ ماكينة إصدار تذاكر ، و ٥٥ وحدة تحكم للمحطات بمعدل وحدة تحكم لكل محطة، و ٢ وحدة تحكم للخطين بمحطة العتبة.

وفي إطار خطة تطوير metro لتعزيز سبل الربط بين مناطق العاصمة، تم البدء في تنفيذ مشروعات، منها:

- ◆ مشروع مونوريل شرق النيل، والذي بدأت الدولة تنفيذه في أغسطس ٢٠١٩، يمتد المشروع بطول ٥٦,٥ كيلومترًا، ويشمل ٢٢ محطة، بتكلفة ٤٤ مليار جنيه.
- ◆ مشروع مونوريل غرب النيل (السادس من أكتوبر)، والذي تم بدء تنفيذه في يناير ٢٠٢٠، ومن المخطط الانتهاء منه في أكتوبر ٢٠٢٣، بتكلفة ٣٢,٧ مليار جنيه، يمتد المسار بطول ٤٢ كيلومترًا وعدد ١٣ محطة.
- ◆ مشروع شبكة القطار الكهربائي السريع، بإجمالي أطوال ٢٠٠ كم يشمل ٦٠ محطة و ٤١ قطار سريع و ٩٤ قطار إقليمي، و ٤٠ قطار بضائع.

إجمالي عدد الركاب المستفيدين من Metro الأنفاق عام ٢٠٢٣.

٤,٥  
مليون راكب يوميًا



”

أولوية الحكومة القصوى هي ربط المدن بوسائل النقل اللائقة والمستدامة وتطوير الطرق والمواني للتوسعات الصناعية، وقد أعلنت مصر عن بناء قطار فائق السرعة لربط البلاد بأكملها عبر مراحل مختلفة، وتم التعاقد مع شركة سيمنز كمقاول رئيس بقيمة ٨,٧ مليارات دولار.

INTERNATIONAL  
**TRADE**  
ADMINISTRATION

”

خمس مشروعات مصرية صنف كـأفضل الأعمال الإنشائية في العالم لعام ٢٠٢٢، كان من بينها مشروع محطة عدلي منصور التبادلية كأفضل مشروع نقل في العالم لعام ٢٠٢٢.

**ENR**  
Engineering News-Record



## مشروعات النقل البحري

تتمتع جمهورية مصر العربية بموقع جغرافي متميز بين ملتقى ثلاث قارات، وتمتد سواحلها أكثر من ألفي ميل بحري، وتطل على البحر المتوسط والبحر الأحمر وتربطهما قناة السويس، التي تعد من أهم الشرايين الملاحية العالمية التي تربط الشرق بالغرب.

اتصالاً، تم افتتاح قناة السويس الجديدة في ٦ أغسطس عام ٢٠١٥ بعدما تم مشروع حفرها في زمن قياسي (عام واحد فقط). ويأتي إنشاء قناة جديدة موازية في إطار جهود الدولة لتعزيز الاستفادَة وتحقيق أكبر نسبة من الازدواجية في تسيير السفن في الاتجاهين بدون توقف في مناطق انتظار داخل القناة، وتقليل زمن عبور السفن المارة، وزيادة القدرة الاستيعابية للقناة لمرور السفن، في ظل النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل.

ويأتي افتتاح القناة الجديدة ارتباطاً بمشروع التنمية بمنطقة قناة السويس؛ مما يرفع درجة الثقة في القناة كأفضل ممر ملاحي عالمي، ويقلل تنافسية القنوات البديلة، كما يرفع أيضاً درجة الثقة في استعداد مصر لإنجاح مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس، وينعكس كل ما سبق على زيادة الدخل القومي من العملة الأجنبية، وإتاحة أكبر عدد من فرص العمل للشباب، وخلق مجتمعات عمرانية جديدة.

زادت مساحات الموانئ البحرية من ٤٠ مليون م ٢ عام ٢٠١٤ إلى ٧٥ مليون م ٢ عام ٢٠٢٣، ومن المتوقع أن تصل إلى ١٠٠ مليون م ٢ بحلول عام ٢٠٣٠.

وفي مجال النقل البحري، يتم استهداف تطوير أرصفة الموانئ لتصل حركة التداول إلى ٤٠ مليون طن في عام ٢٠٣٠ بدلاً من ١٦٠ مليون طن في عام ٢٠١٤، وتعزيز تجارة الترانزيت، بالإضافة إلى العمل على جعل مصر مركزاً عالمياً للتجارة واللوجستيات من خلال التطوير الشامل للموانئ المصرية، ومشروعات تطبيق نظام الشباك الواحد، والإفراج الجمركي المسبق بالموانئ المصرية، وكذلك إطلاق مشروع بنك معلومات النقل البحري. وتجدر الإشارة إلى أن الموانئ المصرية استقبلت ١.٥ مليار طن بضائع و٦٠ مليون حاوية خلال ٩ سنوات.

هذا، بالإضافة إلى مشروعات موانئ البحر الأحمر باستكمال تطوير ميناء السخنة، وتطوير ميناء سفاجا، وكذلك مخطط تطوير ميناء الإسكندرية في إطار مخطط تنفيذ ميناء الإسكندرية الكبير، حيث يتم تطوير مينائي الإسكندرية، والدخيلة، وإنشاء الميناء الأوسط (ميناء المكس)، وأيضاً مشروعات تطوير ميناء دمياط، وأبرزها مشروع محطة الحاويات الثانية تحيا مصر ١، ومشروع إنشاء حاجز الأمواج الغربي وامتداد حاجز الأمواج الشرقي.

وعلى صعيد إنشاء وتطوير الموانئ المصرية، فقد بلغ عدد الموانئ البحرية لمصر ٥٥ ميناءً منها ١٨ ميناءً تجارياً و٣٧ ميناءً تخصصياً عام ٢٠٢٢، وجارٍ إنشاء ٣ موانٍ جديدة (جرجوب - أبوقير بالبحر المتوسط - رأس بناس بالبحر الأحمر)، ويشير كل ذلك إلى قوة البنية التحتية للنقل البحري في مصر.

اتصالاً، وضعت الدولة المصرية استراتيجية لتطوير النقل البحري ٢٠٣٠ لتعظيم الاستفادة من قطاع النقل البحري ودور الموانئ البحرية في دعم الاقتصاد القومي.

ولتعظيم الاستفادة من قطاع النقل البحري ودور الموانئ البحرية في دعم الاقتصاد القومي، وضعت الدولة خطة لإنشاء ٤٦ مشروع نقل بحري بتكلفة إجمالية تقدر بحوالي ٥٤,٤ مليار جنيه.

وتجدر الإشارة إلى أنه تم تنفيذ ١٦ مشروعاً منها بإجمالي تكلفة ١٥,٨ مليار جنيه، وجارٍ تنفيذ ٣٠ مشروعاً بتكلفة ٣٨,٦ مليار جنيه. كما تم وضع خطة لتنفيذ ١٧ كيلومتر رصيف بحري بتكلفة ٣٠ مليار جنيه لخدمة التجارة الدولية وتقديم الخدمات اللوجستية للسفن.

احتلت مصر المرتبة ٤١ من بين ١٤١ دولة في مؤشر جودة خدمات النقل البحري الفرعي عام ٢٠١٩ من مؤشر التنافسية العالمي، الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، وتحسنت قيمة مصر بالمؤشر لتحز ٦٢,٦ نقطة عام ٢٠١٩ مقارنة بـ ٦٠,٨ نقطة عام ٢٠١٨.



في إطار خطة تطوير الموانئ البحرية التي تشمل إنشاء أرصفة ومحطات بطول ٣٧ كيلومتراً ليصل إجمالي أطوال الأرصفة بالموانئ البحرية إلى ٧٦ كيلومتراً وإنشاء حواجز أمواج بطول ١٥ كيلومتراً وكذلك تعميق الممرات الملاحية، تم الانتهاء حتى عام ٢٠٢٣ من تنفيذ عدد من المشروعات ويتقدم العمل في العديد من المشروعات الأخرى.

تكلفة المشروعات التي تم الانتهاء من تنفيذها بميناء الإسكندرية الكبير.

٩,٤  
مليارات جنيه

قيمة إنشاء ٤٦ مشروع نقل بحري في الخطة التي وضعتها الدولة لتعظيم الاستفادة من قطاع النقل البحري ودور الموانئ البحرية في دعم الاقتصاد القومي.

٥٤,٤  
مليار جنيه

قيمة العقود التي تم توقيعها في أغسطس ٢٠٢٢، لتأمين وتوريد عدد ٤٠ قطارا للخطين الثاني والثالث للمetro، كما ستقوم الشركة بأعمال الصيانة خلال فترة الضمان لمدة (سنتين)، كما ستقوم بأعمال الصيانة لمدة ٨ سنوات وعمره جسيمة واحدة لكل قطار.

١٢,٧  
ألف سفينة

”ساعدت الحاجة إلى تعزيز المرافق وقدرات النقل على مواصلة النمو والتطور لهذا القطاع في مصر، وذلك رغم وجود وباء عالمي، وقد جعلت الطبيعة التعاونية للشركات المحلية والدولية العاملة في المشاريع الرئيسية قطاع البناء المصري أحد أكثر القطاعات ديناميكية في المنطقة، مع تأثيرات إيجابية غير مباشرة على الأسواق الأخرى، لا سيما تلك الموجودة في شرق إفريقيا، التي تستفيد من الخبرة المصرية في تقديم المشاريع الكبيرة.



## مشروعات الموانئ البرية

في إطار رؤية مصر ٢٠٣٠، يتم تنفيذ خطة شاملة لتطوير وتحديث الموانئ البرية والجافة والمراكز اللوجستية؛ لتخفيف الضغط عن الموانئ البحرية والطرق البرية، بالإضافة إلى تقليل التكاليف وتوفير الوقت بما يخدم أصحاب المصانع.

سجل عدد الموانئ البرية ٧ موانئ برية عام ٢٠٢٣ بإجمالي ٣ مليون عابر و٣٥٢ ألف مركبة و٥٥ مليون طن بضائع مقابل ٥ موانئ برية بإجمالي ١ مليون عابر و١٧٠ ألف مركبة و١.٢ مليون طن بضائع عام ٢٠١٤.

ومن المخطط إنشاء ٣ ميناء جاف و ٢ منطقة لوجيستية بالمشاركة مع القطاع الخاص (وقد تم الانتهاء من عدد ١ ميناء جاف)، وبحلول عام ٢٠٣٠ من المخطط إنشاء ١٠ ميناء جاف و ٥٥ مناطق لوجيستية بالمشاركة مع القطاع الخاص.

وقد راعت استراتيجية وزارة النقل في إنشاء الموانئ الجافة، توافر هذه الموانئ والمناطق في مواقع تم اختيارها وفقاً لأسس علمية لخدمة أهداف التنمية، ولذلك تم وضع خطة لتنفيذ ٢٩ مشروعاً بتكلفة إجمالية ٦ مليارات جنيه تم تنفيذ ٩ مشروعات من تلك المشروعات.

في إطار استكمال خطة تطوير الموانئ البرية الحدودية، تم خلال عام ٢٠٢٢ تنفيذ عدة مشروعات في الموانئ البرية بإجمالي تكلفة ٥٦ مليون جنيه.

هذا، وقد تم تنفيذ عدد من المشروعات المتعلقة بتحسين منظومة العبور والعمل بالموانئ البرية.

تكلفة ميناء أرقين البري الذي يربط بين مصر ودولة السودان والدول الإفريقية الواقعة على امتداد مسار محور الإسكندرية - كيب تاون.

٩٣  
مليون جنيه

تكلفة إنشاء ميناء قسطل البري بجنوب مصر .

٧٩  
مليون جنيه

تكلفة إنشاء ميناء قسطل البري بجنوب مصر .

١٨,٣  
مليون جنيه

قطاع النقل والخدمات اللوجستية في مصر أحد أكثر مراكز الركاب والبضائع ازدحامًا في إفريقيا، وهو أحد المحركات ذات الأولوية للنمو الاقتصادي. وكانت هناك جهود متضافرة من قبل الحكومة للاستفادة من شبكة النقل وتطويرها من خلال خطة مدتها ١٠ سنوات لتعزيز التجارة الخارجية وإدارة التنمية الحضرية والاقتصادية. وتشكل الطرق السريعة والجسور جزءًا كبيرًا من البنية التحتية الحكومية، وتهدف إلى تحفيز الاقتصاد بعد سنوات من النمو السكاني الذي أدى إلى توتر تخطيط المدينة، ومن المقرر الانتهاء من ٣٠ ألف كيلومتر من الطرق الجديدة والمطورة بحلول نهاية عام ٢٠٢٤. وقد سعت شركات عالمية صينية - إماراتية - ألمانية لطلب مشاركة الحكومة المصرية في تشغيل وإدارة المواني بعد توقيع مذكرات تفاهم خلال المؤتمر الاقتصادي ٢٠٢٢ في ذات الشأن.



كما تقدم العمل في العديد من مشروعات وزارة النقل في مجال المواني البرية والجافة والمراكز اللوجستية خلال عام ٢٠٢٢، من أهمها: إنشاء عدد ١٥ ميناء جافًا ومركزًا لوجستيًا على مستوى الجمهورية تستوعب ٦ ملايين حاوية مكافئة سنويًا، وأبرزها مواني: (٦ أكتوبر - العاشر من رمضان - السادات - برج العرب الجديدة - دمياط الجديدة - الفيوم الجديدة - كوم أبو راضي "بني سويف" - سوهاج الجديدة - قسطل - أرقين - الطور - السلوم - القنطرة)، وذلك بهدف منع التكدس بالمواني البحرية وربطها بالمواني الجافة والمراكز اللوجستية؛ لتسهيل حركة التجارة.



٥٦

مليون جنيه

تكلفة مشروعات تطوير الموانئ البرية الحدودية.

## الطيران المدني

يُعدُّ قطاع الطيران من القطاعات الأساسية في خطط التنمية، ومدخلًا مهمًا للنقد الأجنبي؛ حيث يسهم تطويره بشكل أساسي في تنمية التجارة مع العالم الخارجي وأيضًا تنشيط السياحة.

كما يسهم هذا القطاع الحيوي بقدر كبير في تنمية الموارد، ودعم وتحسين الاقتصاد القومي؛ لتأثيره على قطاعات كثيرة في الدولة، سواء كانت خدمة أو إنتاجية. وتمثل خدمة نقل الركاب والبضائع أحد أهم المحاور الرئيسة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية.

هذا، وقد وضعت الشركة القابضة لمصر للطيران رؤية استراتيجية تتوافق مع رؤية مصر ٢٠٣٠ بمحور الطيران المدني لتطوير القطاع، والتي تتمثل في أن يكون قطاع الطيران المدني متميزًا عالميًا ورائدًا على مستوى القارة السمراء والشرق الأوسط، ويسهم في دعم الاقتصاد المصري في إطار منظومة حقوقية تضمن للإنسان المصري مستوى معيشيًا لائقًا.

١١,٧

مليار جنيه

و

٤٨١

مليون دولار أمريكي

تكلفة المشروعات التي نفذتها الشركة القابضة لمصر للطيران وشركاتها التابعة، خلال الفترة (يونيو ٢٠١٤ - يونيو ٢٠٢١).

١١,٥

مليار جنيه

التكلفة الإجمالية لـ ٣٥ مشروعًا نفذته الشركة المصرية للمطارات خلال السنوات الماضية.

٦,١

مليارات جنيه

تكلفة ١١ مشروعًا نفذتها شركة ميناء القاهرة الجوي.

وفي إطار الاستراتيجية الموضوعة لتطوير القطاع، تم خلال الفترة من ٢٠١٤ حتى ٢٠٢٢ تطوير ورفع كفاءة المطارات المصرية التي يبلغ عددها ٢٦ مطارًا مدنيًا حتى يونيو ٢٠٢٢، منها مطاران بنظام الـ B.O.T، وتبلغ الطاقة الاستيعابية للمطارات حوالي ٣٠ مليون راكب سنويًا، وقد نفذت قطاعات الطيران المدني المختلفة العديد من المشروعات في هذا السياق.

إجمالي حركة الطائرات بالمطارات المصرية خلال عام ٢٠٢١.

٢١٥,٣

ألف رحلة



”

احتلت مصر المرتبة ٤٦ من بين ١٤١ دولة عام ٢٠١٩ في مؤشر جودة خدمات الطيران، وهو مؤشر فرعي من مؤشر التنافسية العالمي الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، كما تحسنت قيمة المؤشر لتصبح ٦٨,٤ نقطة عام ٢٠١٩.

كما قامت الدولة بدعم المدن الجديدة، وذلك بإنشاء مطارات جديدة بها؛ لتسريع عملية التوجه لهذه المناطق، وتعظيم العائد، وأيضًا تقليل الضغط على المطارات المصرية القديمة. حيث تم افتتاح التشغيل التجريبي لمطار العاصمة الإدارية الدولي يونيو ٢٠٢٠، والذي بدأ إنشاؤه عام ٢٠١٥ على مساحة ١٦ كيلومترًا مربعًا، وصمم وأنشئ وفقًا لأعلى المواصفات العالمية، ويقع مطار العاصمة الإدارية الجديدة عند الكيلو ٦١ بطريق القاهرة / السويس جهة الشرق من مطار القاهرة الدولي، والمطار مرتبط بأربعة طرق رئيسية، هي: (طريق السويس - الطريق الدائري الأوسط - طريق العين السخنة - الطريق الإقليمي).

”

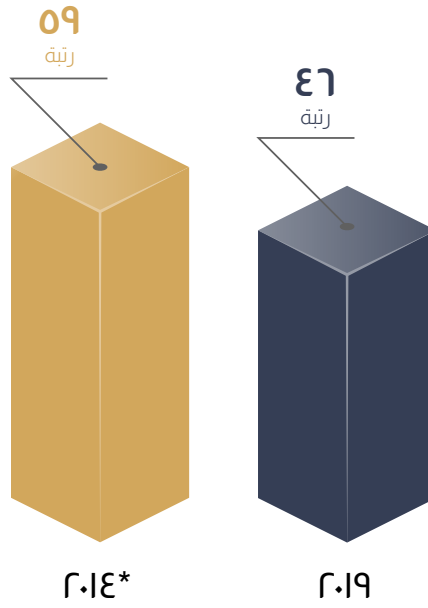
حصل مطار القاهرة الدولي على المركز الأول إفريقيًا في حركة الشحن الجوي، حيث ارتفعت حركة البضائع لمطار القاهرة بنسبة ١١,٦٪.

إجمالي حركة الطائرات بالمطارات المصرية خلال عام تكلفة إنشاء قاعدة برنيس العسكرية (مطار برنيس الدولي)

٢,٣  
مليار جنيه



## تطور قيمة مؤشر جودة خدمات الطيران في مصر خلال عامي ٢٠١٩ و ٢٠١٤\*



المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي.  
\* عام ٢٠١٣/٢٠١٤، حيث اختلفت دورية عرض المؤشر بدءًا من عام ٢٠١٨.

## منظومة النقل الذكي

تعمل الدولة المصرية على تحقيق النقل الجماعي الأخضر المستدام صديق البيئة الذي يعد أساس التنمية المستدامة ضمن رؤية مصر ٢٠٣٠، وكذلك في إطار الجمهورية الجديدة التي تربط الحاضر بالمستقبل، وتُعيد إحياء دور مصر التاريخي في الريادة الإقليمية.

وفي إطار مواكبة التطورات العالمية في مجال النقل، تم تطبيق منظومة النقل الذكي (ITS) باستخدام أحدث أساليب تكنولوجيا المعلومات في إدارة منظومة النقل، واستخدام أحدث أجهزة البوابات الإلكترونية، والحساسات، والموازين، والكاميرات، والرادارات؛ بهدف رفع مستويات الأمان على شبكة الطرق والحد من الحوادث؛ إذ وضعت مصر استراتيجية متكاملة للاعتماد على النقل الذكي الجماعي، سواء في القاهرة أو بعض المناطق الجديدة في إطار حرصها على عدم الإضرار بالمناخ، وتخفيض الانبعاثات، لذلك تعاقدت مع شركات عالمية لتوفير الأنابيب الترددية التي تعمل بالكهرباء لتعمل بدلاً من الميكروباس الذي يعمل بالوقود الأحفوري، وكذلك تنفذ مشروع المونوريل "القطار الكهربائي" الذي يعتمد على الكهرباء في التنقل.

هذا، وقد تم اختيار ٦ طرق بإجمالي أطوال ١٠٧٩ كيلومترًا كمرحلة أولى لتنفيذ منظومة النقل الذكي، أما المرحلة الثانية فتتم بإجمالي ١٥ طريقًا بطول ٥,٢ ألف كيلومترًا ليصل عدد المداور والطرق المستهدفة من المرحلتين إلى ٢١ طريقًا بطول ٦,٣ ألف كيلومتر.

هذا، وقد وضعت وزارة البيئة هدفًا فيما يتعلق بقطاع النقل، مفاده خفض ٨,٩ ملايين طن من ثاني أكسيد الكربون المكافئ بحلول عام ٢٠٣٠، وهو ما يمثل خفضاً بنسبة ٧٪ في الانبعاثات تحت مستوى انبعاثات السيناريو المعتاد، وذلك من خلال تنفيذ عدة إجراءات، أبرزها التوسع في شبكة مترو القاهرة، وتطوير مترو الإسكندرية وإعادة تأهيل خط ترام الرمل، وتشغيل مونوريل العاصمة الجديدة ومونوريل ٦ أكتوبر، وخطوط القطار الكهربائي الخفيف وخطوط القطار الكهربائي السريع، وتحويل الحافلات العامة للعمل على أنواع وقود منخفضة الكربون واعتماد أنظمة النقل السريع للحافلات (BRT)، وتنفيذ المشروع الوطني للطرق، بالإضافة إلى وضع أهداف غير كمية من خلال سياسات وإجراءات للتخفيف في القطاعات الأخرى كالصناعة والسياحة وإدارة المخلفات والمباني والمدن الحضرية.

وفيما يخص النقل منخفض الكربون: تمثلت أبرز المشروعات التي تم تنفيذها في التوسعة الإضافية في شبكة مترو أنفاق القاهرة الكبرى بتشغيل المرحلة الرابعة بطول ١١,٥ كيلومترًا من خط مترو القاهرة الثالث كتحقق نحو تحقيق التحول النموذجي إلى النقل الجماعي منخفض الكربون، فضلاً عن تنفيذ نظام نقل عام حديث يتكامل مع أنظمة النقل الجماعي الحالية، ويتم تقديمه من قبل القطاع الخاص.

تسهم وسائل النقل الذكي بالعاصمة الإدارية الجديدة في تحسين نوعية الحياة وتقدم الحلول للعديد من مشكلات التنقل في المدن كالازدحام المروري وارتفاع مستويات التلوث وزيادة وقت التنقل، بالإضافة إلى استهلاك الطاقة.

هذا، وتعتمد وسائل النقل بالعاصمة الإدارية الجديدة بشكل كبير على الطاقة النظيفة، حيث تعتمد ٦٠٪ منها على الكهرباء، و٤٠٪ على الغاز الطبيعي.

توجد بالعاصمة الإدارية الجديدة شبكة مواصلات متكاملة، وتتمثل أبرز وسائل المواصلات المتاحة في الآتي: المونوريل أو القطار المعلق، ومطار ضخم، وخط سكة حديد سيتم ربطه مع شبكة مواصلات العاصمة، وخطوط أتوبيسات للتنقل داخل المدينة.

كما تم شراء واستلام ٢٠ أتوبيسًا يعمل بالغاز الطبيعي، بجانب ٣٠ حافلة أخرى تعمل بالكهرباء، وتم تحديد أماكن عدد ٢٠ محطة وسطية داخل العاصمة، كما تم التعاقد على مختلف تطبيقات تشغيل منظومة النقل الذكي.

