



مؤشرات الأداء الرئيسية

مصر للطيران للشحن

تمتلك الشركة أربع طائرات مخصصة للشحن: اثنتان من طراز إيرباص B4F/300 واثنتان من طراز A300-600F. كما أن الشركة تستخدم المخازن الخاصة بطائرات ركاب شركة مصر للطيران، مما يمكنها للتوجه إلى أكثر من 70 وجهة مختلفة في أوروبا وأمريكا الشمالية وأفريقيا والشرق الأوسط والشرق الأقصى.

بلغ إجمالي الحمولة التي قامت بها الشركة في العام المالي 2012/2013 نحو 124.231 مليون طن، مقارنة بالعام المالي 2011/2012، حيث بلغ إجمالي الحمولة نحو 122.35 مليون طن.

بلغت إجمالي الحمولة التي قامت بنقلها خطوط الطيران الأجنبية خلال العام المالي 2013/2012 نحو 64,119 طن.

بلغت الحصة السوقية لحمولة الصادرات نحو 60%، ونسبة 55% لحمولة واردات الحصة السوقية.

ترسم مصر مقترحات لمدينة مطارات جديدة، حيث تعترم الحكومة المصرية بناء مدينة مطار جديدة في مطار القاهرة الدولي. وتبلغ تقديرات المشروع المقترح 14.49 مليار دولار، وستبلغ مساحته ما يصل إلى 10 مليون متر مربع. وصرح السيد/ عبد العزيز الفاضل، وزير الطيران المدني المصري، بأن المشروع من المتوقع أن يستغرق إنجازه حوالي سبع سنوات تقريبا (بداية من عام 2014)، وسيوفر ما يزيد على 100.000 فرصة عمل. كما سيكون المرفق الجديد مطارا محوريا جديدا للطيران المصري، وسيعزيز عمله.

السكك الحديدية

يذكر التاريخ على المستوى العالمي أن مصر هي ثاني دولة، بعد المملكة المتحدة، في إنشاء خطوط السكك الحديدية. فمنذ سبتمبر من عام 1856 افتتحت مصر أول خط سكة حديد في أفريقيا والشرق الأوسط، الذي امتد من الإسكندرية إلى القاهرة بطول "209" كم؛ وامتدت شبكة السكك الحديدية في مصر الآن لتصل طولها إلى 9,570 كم، منها 60% في دلتا النيل وحول نهر النيل. وتُصنف شبكة السكك الحديدية في مصر في المرتبة الـ 34 من حيث الحجم في العالم.

تشتمل على 9570 كم من قضبان السكك الحديدية، و705 محطة حاليا، و30.6 من السكك الحديدية مزدوجة، و0.84% رباعية. وتعتبر السكك الحديدية العمود الفقري لنقل الركاب في مصر، حيث يبلغ حجم ركابها حوالي 500 مليون سنويا، منهم 1.5 مليون يوميا، وحوالي 6 مليون طن من البضائع سنويا.

وشهدت حمولة السكك الحديدية توسعا نسبته 1.9% في عام 2014، بنمو متوقع يبلغ متوسطة 2.3% على المدى المتوسط.

وفي عام 2014، تتوقع هيئات رصد الأعمال أن تشهد أحجام الشحن عن طريق السكك الحديدية في مصر نموا نسبته 1.9%. وسيشهد نشاط الشحن بالسكك الحديدية توسعا طفيفا ثابتا بنسبة 0.5% تبلغ 1.62 مليار. القطاع في حاجة ماسة إلى الاستثمار.

وفي يناير 2015، وقعت شركة أليستوم الفرنسية French firm Alstom عقداً تبلغ قيمته 100 مليون يورو (115.8 مليون دولار) لتوفير معدات أنظمة الإشارات لخط سكك حديد يبلغ 240 كم بين بني سويف وأسيوط. ويتضمن هذا العقد، الذي أرسته الهيئة القومية لسكك حديد مصر، الصيانة لمدة خمس سنوات.

وقد أعلنت وزارة النقل المصرية عن وضع خطط لبناء خط سكة حديد سريع يصل بين الإسكندرية وأسوان، ماراً عبر القاهرة، وأسيوط والأقصر. وسيتم تمويل هذا المشروع البالغ قيمته 10 مليار دولار بشكل جزئي من خلال طرح مبدئي عام، والجزء المتبقي سيتم تمويله من خلال مساهمات من الجيش والبنوك الحكومية. وسيتم تطوير المشروع على ثلاثة مراحل. حيث من المتوقع أن تدخل المرحلة الأولى حيز التشغيل الكامل في 2019، ما بين الإسكندرية والقاهرة، وستستوعب ما يُقدَّر بـ 18 مليون راكب سنوياً. بينما ستعمل المرحلة الثانية ما بين القاهرة والأقصر، لتستوعب ما يصل إلى 30 مليون راكب سنوياً، من المتوقع أن تدخل هذه المرحلة حيز التشغيل بحلول عام 2022. والمرحلة الثالثة والأخيرة ستربط ما بين الأقصر وأسوان بحلول عام 2019.

الطرق

يبلغ طول شبكة الطرق المصرية 32,619 كيلو متر مقسمة إلى 67,15,303 كم في كل طرق ذات متن واحد، و3,920 كم في شكل طرق مزدوجة، و 476 كم في شكل طرق سريعة. ورغم أن الطرق في مصر تحمل الحصة الكبرى من الحمولات، بنسبة 53%، فلا يوجد حالياً في مصر مقدم خدمات لوجستية يتمتع ببنية تحتية مناسبة للتوزيع؛ كما لا تتوفر الخدمات في وسائل النقل المعتمدة على الطرق. ولذلك، تحتل شبكة الطرق المصرية أهمية بالنسبة للاقتصاد الوطني، وتحتاج الدولة إلى استثمارات كبيرة في شبكات الطرق في صعيد مصر غير المتطور. وبسبب اتساع رقعة ملكية السيارات في مصر، من الواضح أن التوسع المستمر في شبكات الطرق، فإن إنشاء طرق للشحن سيكون خطوة حيوية في المساعدة في تخفيف وطأة الزحام وتعزيز التنمية الاقتصادية.

ومن المحتمل أن يكون إنشاء كوبري جديد يربط بين مصر والسعودية بمثابة نعمة أسبغها الله على قطاعي الطرق والسكك الحديدية في مصر.

وقد سمحت التشريعات الحكومية الجديدة للهيئات شبه الحكومية، مثل هيئة سكة حديد مصر، بإصدار سندات، والتي ستُثمر بدورها في جذب مزيد من الاستثمارات.

الموانئ والموانئ الجافة

تتمتع الدولة بمرافق بحرية عديدة على شواطئ كل من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر.

لدى مصر 15 ميناءً تجارياً و 51 ميناءً خاصاً (6 منها سياحية، و 15 منها نفطية، و 9 منها للتعبئة، و 21 للصيد، و 17 مرسى): وتوجد 6 موانئ على البحر المتوسط و 9 على البحر الأحمر. وتشمل الموانئ الأربعة الرئيسية ميناء الإسكندرية متعدد الأغراض، وتعد من أكبر الموانئ في مصر، وفي عام 2011 هيمن الميناء على النصيب الأكبر من البضائع في الموانئ المصرية مسجلاً 35.4 من إجمالي تعاملات الموانئ المصرية مقارنة بـ 21.2% لهيئة ميناء دمياط، و 30.6% لهيئة ميناء بور سعيد و 12.8% لهيئة موانئ البحر الأحمر.

وتعتبر هيئة ميناء بور سعيد أكبر هيئة موانئ من حيث عدد الحاويات التي تم التعامل معها في الموانئ المصرية، ما يمثل 59.3% في عام 2011، من إجمالي عدد الحاويات التي تعاملت معها الموانئ المصرية. ويعمل الميناء كمحور إقليمي لنقل البضائع من وسيلة إلى أخرى بالنسبة لحركة سير الحاويات، في حين يلعب ميناء السويس دوراً هاماً في مناولة حمولات البضائع وعمليات الترانزيت والعبور في قناة السويس.

ولا تقتصر استفادة مصر على العائدات المباشرة التي تُدرها القناة، بل تستفيد كذلك من موانئ تبادل البضائع من وسيلة إلى أخرى، حيث تكمن استفادتها من التجارة العابرة من خلالها للظفر بأحجام كبيرة.

ومن المتوقع أن ينمو إجمالي الطاقة الإنتاجية للأطنان بنسبة 3.5% ليصل إلى 26.51 مليون طن في عام 2014، وبمتوسط 5.4% سنويا حتى عام 2018.

ومن ضمن ما سبق ميناء شرق بور سعيد وهو أكبر مرفق لمناولة الحاويات في مصر. وبفضل إدارته من قبل مشغل موانئ عالمي، وهو شركة APM Terminals، من المتوقع أن يشهد ميناء الحاويات نمواً نسبته 3.5% في إجمالي الأطنان لعام 2014.

وقد ركزت الحكومة المصرية على تطوير وتحديث الموانئ لاستيعاب السفن الكبيرة ولزيادة القدرات وتسيير أكبر حجم ممكن من التجارة؛ كما أن وزارة النقل المصرية تعزم استثمار 67 مليون جنيه (9.6 مليون دولار) في جرف الوحل من قاع ميناء دمياط بهدف استيعاب السفن الضخمة.

في عام 2011، وصل عدد الحاويات التي تمت مناولتها عبر الموانئ المصرية 6.6 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدماً، مقارنة بعام 2009 التي وصلت فيه إلى 6.2 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدماً... وإلى جانب توفيرها لخدمات التخزين، ومناولة البضائع، والتخليص الجمركي، وخدمات الاستيراد/التصدير الأخرى، توفر الموانئ الجافة وسيلة إضافية من وسائل سد الفجوة المتوقعة بين قدرات الموانئ والطلب، والذي من المرجح أن يرتفع بزيادة متوقعة بنسبة 4.8% في حجم الواردات/الصادرات على مدار العشرين عاماً القادمة.

وتتمتع مصر بستة موانئ جافة ذات موقع استراتيجي (يسهل الوصول إليها براً، وأحدها يمكن الوصول إليه براً وعن طريق السكك الحديدية) تحتاج كلها إلى إدخال تحسينات على محفظة خدماتها لتصبح مراكز متكاملة في تقديم الخدمات اللوجستية، وذات عمليات فعالة بتكاليف منخفضة.

تم افتتاح قناة السويس الجديدة في 6 أغسطس 2015، والتي تهدف بدورها إلى زيادة الدخل القومي المصري من العملة الصعبة، تحقيق أكبر نسبة من الإزدواجية في قناة السويس وزيادتها لنسبة 50% من طول المجرى الملاحي.

تقليل زمن العبور ليكون 11 ساعة بدلاً من 18 ساعة لقافلة الشمال، تقليل زمن الانتظار للسفن ليكون 3 ساعات في أسوأ الظروف بدلاً من (8 إلى 11 ساعة) مما ينعكس على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لملاك السفن ويرفع من درجة تئمين قناة السويس، الإسهام في زيادة الطلب على استخدام القناة كمر ملاحي رئيسي عالمي ويرفع من درجة تصنيفها، زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن في القناة لمجابهة النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل.

خطوة هامة على الطريق لإنجاح مشروع محور التنمية بمنطقة قناة السويس ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري لتحويل مصر إلى مركز تجاري ولوجيستي عالمي.

النقل النهري

تتكون شبكة النقل النهري في مصر من 1,850 كم من المجاري المائية الصالحة للملاحة، و 11 هويس قناة، و 39 ميناء خاصاً، و 5 موانئ عامة. الإمكانيات المتاحة للتنمية واضحة: حوالي 1.3 مليون طن من البضائع، ما يمثل أقل من 1% من كل النقل البري، يتم شحنها عن طريق الملاحة النهرية.

ويعتبر النقل النهري أحد الفرص الواعدة في تطوير شبكات النقل متعدد الوسائل في مصر. وتدرس الحكومة حالياً إلى تطوير أربعة طرق جديدة يبلغ إجماليها 1,790 كم. وتستخدم السعة الحالية للقوارب البالغة 800,000 طن بشكل كامل من خلال الطلب الحالي، وهذا القطاع الفرعي يوفر فرص استثمار كبيرة وهامة ذلك أنه من المتوقع أن يزيد الطلب بشكل ثابت بمعدل سنوي نسبته 4.8% ليصل إلى 2.1 مليون طن في عام 2026. وتم تخصيص أربعة موانئ بحرية لتطويرها بهدف استيعاب الطلب المستقبلي الخاص بخدمات الركاب وشحن البضائع. كما تتطلب الموانئ مرافق خدمة وتخزين جديدة.

الإحصائيات:

خلال عام 2013/2012:

1. حققت شركة مصر للطيران للشحن عائدات بلغت 586.71 مليون جنيه. ويمثل هذا الرقم انخفاضا نسبته 10.1%، إذ بلغت العائدات العام السابق 652.51 مليون جنيه. ووصل صافي الأرباح إلى 39.07 مليون جنيه، مسجلا انخفاضا، حيث بلغ 75.37 مليون جنيه في عام 2012/2011.
 2. بلغ إجمالي حجم البضائع المحملة في حاويات 56.04 مليون طن، بارتفاع بلغت نسبته حوالي 46.5%، مقارنة بـ 64.60 مليون طن من البضائع غير المحملة في حاويات والتي زادت بنسبة 53.5%.
 3. بلغ إجمالي البضائع المناولة 120 مليون طن.
 4. إجمالي البضائع المناولة في الموانئ المصرية 5.83 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما.
- ومنذ يونيو 2014، بلغ إجمالي الشركات التي أنشئت في مجال النقل 2,998 بإجمالي استثمارات بلغ 4.4 مليار دولار.