

مصادر تمويل الاستثمارات البلدية في مجالات التخطيط العمراني والحركة والنقل ومدى تطور هذه الاستثمارات في مصر

الأستاذ/ محمد محمود عبدالله يوسف

مدرس مساعد بكلية التخطيط الاقليمي والعمراني - جامعة القاهرة - جمهورية مصر العربية

mmyousif@yahoo.com

(مؤتمر التخطيط العمراني وقضايا الحركة والنقل والمرور في الدول العربية، المعهد العربي لانماء المدن، سوريا، حماة ٢٠٠٥)

الملخص :

يتعرض الباحث في هذا البحث إلى مصادر تمويل مشروعات الإسكان والبنية التحتية والنقل والمرور ومدى أهميتها وأهمية دور القطاع الخاص في تمويل الجزء الأكبر وعدم تحمل الموازنة العامة للدولة عبء الإنشاء والإدارة .
والمشكلة البحثية التي يتعرض لها الباحث هي كيفية توفير الاستثمارات المهمة والملحة لقطاعات التخطيط العمراني والبنية التحتية والنقل والمرور وتحديد الحقوق والواجبات في التعاون بين القطاعين العام والخاص في تمويل هذه الاستثمارات و إنشاء مشروعات الإسكان والبنية التحتية .
ويعرض الباحث الصيغ المختلفة للتمويل والتعاون بين القطاعين العام والخاص كما يوضح آثار قصور تمويل مشروعات الإسكان والبنية التحتية على المجتمع ويستعرض الجهات المختلفة في تمويل تلك الاستثمارات بمصر وحجم الاستثمارات لكل جهة كما يوضح المشروعات والاستثمارات المحققة في مدينتي القاهرة والإسكندرية .
ويخلص الباحث إلى أهمية قيام القطاع الخاص بتمويل كل أو الجزء الأكبر من استثمارات التخطيط العمراني والبنية التحتية والنقل والمرور من خلال مشروعات B.O.T ومشتقاتها ، كما يستخلص الباحث أن هناك زيادة ملموسة وملحوظة في استثمارات الإسكان والبنية التحتية بمصر وتطور دور القطاع الخاص .
ويقدم الباحث بعض التوصيات لتنفيذ دور القطاع الخاص ولتوفير التمويل اللازم في مجالات التخطيط العمراني والنقل والمرور والبنية التحتية .

المحتويات :

- ١- الملخص
- ٢- مقدمة
- ٣- الفصل الأول : أنواع التمويل وصيغ التعاون بين الجهات الممولة
- ٤- الفصل الثاني : آثار قصور تمويل مشروعات التخطيط العمراني والبنية الأساسية
- ٥- الفصل الثالث : تطور حجم استثمارات التخطيط العمراني والحركة والنقل والمرور والبنية التحتية في مصر
- ٦- خاتمة وتوصيات
- ٧- الهوامش
- ٨- المراجع

مقدمة :

تعد الاستثمارات الخاصة بمجالات التخطيط العمراني والبنية التحتية والنقل والمرور من الاستثمارات المهمة والملحة وذات الأولوية القصوى فدونها لا يمكن تنفيذ استراتيجيات الإسكان والبنية التحتية والتي أعدها خبراء من مختلف المجالات .

وبعدم توفير هذه الاستثمارات تبرز العشوائيات وتتفاقم كما تؤدي نقص الاستثمارات إلي خلل الهيكل العمراني وهيكل البنية التحتية وتؤدي لعدد من المشكلات الخطيرة كعجز دعم الإسكان لحدودي الدخل وظهور مشكلات الصرف الصحي وتفاقمها وغير ذلك من آثار قصور تمويل قطاعات الإسكان والبنية التحتية .
ولذلك تعد استثمارات التخطيط العمراني والبنية التحتية من الاستثمارات المهمة والمطلوبة وذات الأولوية والتي يجب توفيرها والعمل على استغلالها الاستغلال الأمثل الذي يعود بالنتائج المرجوة على المستويين الخلى والعربي على وجه الخصوص .

الفصل الأول : أنواع التمويل وصيغ التعاون بين الجهات الممولة :

تعدد أنواع تمويل استثمارات التخطيط العمراني والبنية التحتية والنقل والمرور وتختلف باختلاف النظم الاقتصادية والوزن النسبي لكل من دور الدولة والاستثمار الخاص في الاقتصاد القومي .
ويمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من التمويل :

١ . التمويل العام public finance

٢ . التمويل الخاص private finance

٣ . التمويل المتتابع sequence finance

أولاً : التمويل العام : يقصد به المعنى الضيق الذي يقع عبء تدبيره على الموازنة العامة للدولة ولا يدخل فيه تمويل قطاع الأعمال العام ، وينبع التمويل العام في الموازنة من المصادر السيادية الرئيسية وهي :

■ الضرائب .

■ الرسوم .

■ فائض القطاع العام المحول .

ثانياً : التمويل الخاص : تنصرف مصادره إلي ثلاثة بنود رئيسية وهي :

■ التمويل الذاتي .

■ التمويل المصرفي .

■ سوق الأوراق المالية .

ثالثاً : التمويل المتتابع : كان الأصل هو التمويل الحكومي عن طريق عمل مناقصات لتنفيذ الأعمال في المناطق الجديدة وقد تم اعتماد أساليب حديثة تخفف عن كاهل الموازنة العامة للدولة بل وفي بعض الأحيان تضمن الحكومة تحقيق فائض معين من هذه العمليات بل وإنه بدلاً من أن تطرح الحكومة عملياتها في مناقصات وتقوم الحكومة بالدفع فإن

الأمر في بعض الحالات ينقلب إلى عمل مزادات وتقوم الحكومة بالتحصيل عن طريق قيام الحكومة بالبيع المقدم لحقوق الانتفاع للمرافق المزمع إقامتها تبعاً لمزادات علنية بين مختلف الشركات المنافسة بأسلوب البيع المباشر للشركات المتكورة لنشاط معين وقد يقتصر المقابل على قيام الشركة المنتفعة بتنفيذ البنية الأساسية المتعلقة بها ، وقد يتجاوز المقابل ذلك فتدفع للدولة فوق ذلك ، ومثلاً : تقوم الحكومة بعرض بيع حق انتفاع توزيع الكهرباء وعلى الشركات التي يرسو عليها العطاء أن تقوم بتنفيذ التوصيلات وإقامة محطات التوليد الخاصة بالمنطقة وقد تذهب إلى أبعد من ذلك فتنص شروطاً خاصة لأعمال التنفيذ بما يتناسب والمخطط الهيكلي للمدينة الذي تم وضعه مسبقاً .
وقد يتحدد حق الانتفاع بمدة زمنية معينة قابلة للامتداد بنفس الشروط واحتفاظ الحكومة بحق تغيير الشروط بعد انتهاء المدة .

وكذلك تتبع الوزارات الأخرى نفس الأسلوب فيتم بيع حق الانتفاع لشركة المواصلات السلوكية واللاسلكية ، وللمؤسسة مياه الشرب بل وتعرض وزارة النقل على الشركات الراغبة في تشغيل وحدات من أسطولها البحري حق الانتفاع مقابل قيام الشركة التي يرسو عليها العطاء بتنفيذ شبكة الطرق الرئيسية وتسويتها وتمهيدتها وإقامة المحطات الخاصة بالركاب والبضائع .

وهكذا نجد أن الحكومة عن طريق بيع حقوق الانتفاع مقدماً تستطيع عن طريق الشركات العامة أو الخاصة حل مشكلة التمويل الحكومي ونقل العبء من دافعي الضرائب إلى الشركات المنتفعة والتمويل المتتابع ومؤداه أن تقوم الشركة التي رسي عليها العطاء بتحصيل مبالغ حجز مقدم ثمناً لخدماتها بالمستقبل مقابل امتيازات تمنحها للحاجزين ، وتفصيل ذلك مثلاً أنه بالنسبة للشركة الموزعة للكهرباء تقوم بعرض خدماتها على المصانع والشركات الأخرى التي تنوي إقامة فروع لها في المناطق الجديدة أو شركات المجمعات السكنية على أساس أن تقدم لهم الخدمة بتخفيض مناسب في أسعار خدماتها لمدة معينة مقابل حصول الشركة على دفعات مالية مقدمة وقد اتبعت هذا الأسلوب شركة medar حيث أعلنت أن كل مليون فرنك مقدم من المستفيد يبقى تحت حساب استهلاكه مقابل تخفيض ٥٠ ٪ من استهلاك أول مليون كيلو وات / ساعة وبالمثل يحدث نفس الشيء من شركات التليفون والفاكس والتلكس ، وبأسلوب التمويل المتتابع يمكن أن تقوم الشركات المنفذة بتدبير جزء من التمويل .(١)

وقد اتبعت مصر سياسة خاصة لتمويل الاستثمارات بالمدن الجديدة تقوم على أساس التمويل المشترك وتقوم هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة وأجهزة المدن الجديدة التابعة لها بتخطيط وإدارة تنفيذ مشروعات المدن الجديدة ويتم تقسيم عبء تمويل الاستثمارات المدن الجديدة بين جهتين هما :

١. هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة وأجهزة المدن الجديدة التابعة لها وتحمل عبء تمويل الدراسات التخطيطية واستثمارات البنية الأساسية كاملاً وتمويل الجزء الأكبر من استثمارات الإسكان وكذلك تمويل الجزء الأكبر من أنشطة القاعدة الاقتصادية الخادمة .

٢. القطاع الخاص : يترك للقطاع الخاص تحمل عبء تمويل استثمارات أنشطة القاعدة الاقتصادية الأساسية كاملاً وتمويل الجزء المتبقى من استثمارات الإسكان .(٢)

وتتجه سياسات الاستثمار بالمجتمعات الجديدة بالتصاف مع غيرها من السياسات الاقتصادية العامة إلى جذب فائض المدخرات النقدية المحلي والأجنبي المتراكم لدى كل من القطاعين العائلي والأعمال الخاصة داخل الجهاز المصرفي وخارجه .

وقد ازداد تأمين القطاع الخاص للخدمات في البلدان الفقيرة ، وهناك ثلاثة عوامل لذلك وهي : الافتقار إلى الموارد الحكومية والنوعية المتدنية لتوفير الخدمات العامة والضغوط الدولية لتحرير الاقتصاد .(٤)

والنقل صناعة مثل أي صناعة أخرى يجب أن يؤخذ في الحسبان عند إقامتها النواحي الاقتصادية في الإدارة والعمل على رفع الكفاءة الإنتاجية للتشغيل بالاستخدام الأمثل لعناصر الإنتاج وكذا تحقيق أكبر عائد ممكن من الإنتاج عن طريق خفض تكلفة تحصيل الإيراد باستخدام نظم التحصيل المناسبة وإحكام الرقابة على تحصيل الإيراد بهدف التخلص من الإيراد الفاقد والتنسيق التام بين سياسات الإنتاج واحتياجات السوق كما ونوعاً وتوقيتاً .(٥)

وأهمية النقل تبرز من خلال نواحي تقسيم العمل والإنتاج الكبير وتوطن الصناعة وتوزيع الموارد الاقتصادية (٦) ولذلك فإن تمويل هذا القطاع الحيوي يحتاج إلى تضافر جهود الدولة والقطاع الخاص وضخ استثمارات ملائمة لتوفيره .

وقد ارتفعت تكلفة مشروعات النقل بالدول العربية خلال السبعينات كظاهرة عامة وتأثرت بها قطاعات التنمية المختلفة .(٧) وتصنف صناعة النقل بالسكك الحديدية ضمن الصناعات ذات معدل دوران بطيء لرأس المال وهذا يرجع لكبر نسبة عناصر الإنتاج الثابتة في توليفة مدخلات الإنتاج . (٨)

ويمكن القول إن مشاركة القطاع الخاص في تقديم خدمات البنية الأساسية والإسكان قد لاقت قبولاً كبيراً في العقد الأخير ، وحظيت بدعم الحكومات المختلفة سواء في الدول النامية أو في الدول الصناعية على حد سواء لما لها من مزايا كبيرة كما حظي هذا الاتجاه بدوره بتأييد القطاع الخاص لما له من منافع مالية كبيرة في مجال البنية التحتية و لقطاع المقاولات والتمويل والخدمات والتوريد والتصنيع وإلا لما أقبل القطاع الخاص على هذه المشاركة . (٩)

وأكثر طرق القطاع الخاص شهرة وفعالية هي مشروعات B.O.T وهناك العديد من المشروعات الضخمة عالمياً التي تمت بنظام B.O.T ولعل أبرزها مشروع نفق المانش بين إنجلترا وفرنسا EURO TUNNEL .

ويستخدم تعبير B.O.T منذ فترة وجيزة ولقد شاع استخدامه ليعبر عن عائلة كبيرة تشتمل على عدد من الأنواع من العقود وهذه العقود عادة بين طرفين أحدهما الحكومة أو الدولة التي تريد تنفيذ مشروع ما والطرف الثاني من القطاع الخاص المحلي أو الدولي وهذا العقد يشمل على حقوق وواجبات كل طرف بحسب نوع العقد أو الامتيازات ، وتشمل هذه العائلة أو هذه المجموعة على :

1. B.O.T (Build , operate and transfer)

البناء والتشغيل ونقل الملكية .

هذا العقد يكون بين طرفين الطرف الأول الحكومة والطرف الثاني القطاع الخاص الذي يقوم بالبناء والتشغيل لفترة ثم نقل الملكية للطرف الأول .

2. B.O.O.T (Build , operate , owns and transfer)

البناء والتشغيل والتملك ثم نقل الملكية .

هو نظام تعاقد يكون طرفه الأول الحكومة وطرفه الثاني القطاع الخاص الذي يقوم ببناء المشروع ويقوم باستغلاله لفترة محدودة يكون خلالها هو نفسه المالك ويأخذ كل عائدات المشروع خلال تلك الفترة وفي النهاية ينقل ملكية المشروع وحيازته للطرف الأول (الحكومة) .

3.B.O.O (Build , operate and own)

البناء والتشغيل والامتلاك .

هو نظام تعاقد يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء والتشغيل والتملك .

4. B.O.L.T (Build , operate ,lease and transfer)

البناء والتشغيل والتأجير ونقل الملكية .

هو نظام تعاقد يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء والتشغيل والتأجير ونقل الملكية بعد فترة .

5. B.T.O (Build , transfer and operate

البناء ونقل الملكية والتشغيل وهو نظام يقوم فيه القطاع الخاص بالبناء ونقل الملكية ثم القيام بالتشغيل .

6.M.O.T (Maintain , operate and transfer

التحديث أو التطوير والتشغيل ونقل الملكية .

في هذا العقد يقوم القطاع الخاص بتحديث وتطوير المنشأة محل العقد وإدارتها لفترة ثم نقل الحيازة إلي القطاع العام .

7.B.L.T (Build , lease and transfer

البناء والتأجير ونقل الملكية وفي هذا العقد يقوم القطاع الخاص ببناء المنشأة والمشروع وتأجيره لفترة ثم ينقل الحيازة للقطاع العام .

8. B.O.R (Build , operate and renew concession)

البناء والتشغيل . وتجديد الامتياز .

في هذا العقد يقوم القطاع الخاص ببناء وتشغيل المشروع وتجديد الامتياز .

9. D.B.F.O (Design , Build , finance and operate)

التصميم والبناء والتمويل والإدارة .

يقوم القطاع الخاص بتصميم المنشأة أو المشروع وبنائه وتمويله وإدارته .

10. R.O.T (Rehabilitate , operate and transfer)

إعادة التأهيل والصيانة وتشغيل ونقل الملكية .

في هذا العقد تعطي الحكومة القطاع الخاص المسؤولية وتحمل كل المخاطر للإصلاح (إعادة تأهيل) والارتقاء

بالاستثمارات الموجودة وتطبيق تقنيات جديدة ثم تشغيل ونقل الملكية .

11.O.M (Operation and maintenance)

التشغيل والصيانة .

في هذا العقد يقوم القطاع الخاص بالتشغيل والصيانة .

12. Concession

عقد الامتياز

يكون للقطاع الخاص حق حيازة منشأة أو مشروع وإدارتها واخذ العوائد منها لفترة الامتياز .

ولقد كانت وزارة الكهرباء من أوائل الوزارات بمصر التي اتجهت إلى تمويل بناء محطات كهرباء في مناطق التعمير

الجديدة معتمدة على نظام b.o.t أو التعاقد للبناء والتملك لفترة أو الاستغلال ثم إعادة المشروع بعد فترة محددة ،

ولقد تم طرح مشروعات لإسناد عقدين الأول محطتين لشركات أمريكية وفرنسية والملاحظ أن عدد المتقدمين للوزارة

للتعاقد كان كبيرا وكذلك لوحظ أن المجموعتين اللتان فازتا بالمشروع كانتا بأسعار أقل من المتوقع (١٠)

وتبعت وزارة الكهرباء وزارة النقل والمواصلات التي بدأت بدورها في طرح عدد من الطرق السريعة التي كانت

مدرجة بخطة الوزارة وتعذر تنفيذها لعدم وجود الميزانيات الخاصة لذلك بالتالي أصبح البديل المتاح هو القطاع الخاص

عن طريق B.O.T .

كذلك طرحت وزارة النقل مشروعات أخرى مثل مشروع محطة حاويات في ميناء السويس ومرسى اليخوت في شرم الشيخ ، كما قامت الوزارة بطرح عدد من المشروعات لإنشاء مطارات بنظام B.O.T مثل مطار مرسى عام الذي أسند إلى شركة كويتية .

كذلك قامت وزارة الإسكان والمرافق بطرح مشروعين لتوفير مياه للشرب بمنطقتين من مناطق التنمية الجديدة هما منطقة شرقي بور سعيد وجنوبي السويس .

كذلك نجد أن المدن المليونية مثل القاهرة والجيزة والإسكندرية والتي تواجه الكثير من المشكلات نتيجة لتركز السكان بهم أخذت فكرة مشروعات B.O.T وبدأت في تنفيذها لحل بعض مشكلاتها ، فمثلاً نجد أن محافظة الجيزة هي الأولى التي بدأت بهذا البرنامج وطرحت عقداً لبناء موقف سيارات بنظام B.O.T وتبعتها محافظة القاهرة .

وينبغي أن تقوم سياسة الدولة على تشجيع الاستثمارات الخاصة على الأجل الطويل والعمل على توفير الحماية لتلك الاستثمارات من خلال وجود قواعد تشريعية وقوانين تضمن بعض العناصر الأساسية ، ويتعرض نظام B.O.T لعدد من المخاطر التي تثير المسؤولية القانونية لأحد أطراف عقد إنشاء المشروع ، ولذلك يجب العمل على تجنب التعرض لها من البداية ، وأبرز هذه المخاطر ما يلي :

١. المخاطر الناتجة عن عدم استكمال تنفيذ المشروع طبقاً للمواصفات المحددة له والتي تنتج عن عدم الالتزام بعقد الإنشاءات .

٢. المخاطر التي تتعلق بسلوك إدارة وتشغيل المشروع حتى إتمام التسليم .

٣. مخاطر حدوث عجز أو عدم كفاية الموارد اللازمة للتشغيل ، وكذلك عمليات النقل والتوزيع .

٤. المخاطر التي تتعلق بالبيئة .

٥. المخاطر السياسية

• مشروعات B.O.T في مصر :

يوضح الجدول الآتي مشروعات b.o.t في مصر والشركات المنفذة وحجم الاستثمارات :

المشروع	الوصف	الهيئة العامة	شركة المشروع المنفذة ل b.o.t	الاستثمارات (مليون دولار)
محطة كهرباء سيدي كبر	محطتنا توليد حراريين قدرة كل منها ٣٢٥ ميغا وات	هيئة كهرباء مصر	شركة انترجن جي بي ليمتد الأمريكية	٤٢٠
محطة كهرباء السويس	محطة حرارية بطاقة ٣٢٥ ميغاوات	هيئة كهرباء مصر	هيئة كهرباء فرنسا	٤٢٥
محطة كهرباء شرقي بورسعيد	محطة حرارية تعمل بالنفط والغاز	هيئة كهرباء مصر	هيئة كهرباء فرنسا	٤٢٥
محطة كهرباء سفاجا	محطة بقدرة ٧٥٠ ميغاوات	هيئة كهرباء مصر	-	-
محطة كهرباء شمال القاهرة	محطة بقدرة ٦٠٠ ميغاوات	هيئة كهرباء مصر	-	-
مطار مرسى علم	مطار يتألف من ممر طوله ٣ كم ومبنى للركاب وبرج مراقبة مع مساحة ٢٤ كم ٢ محيطة به .	هيئة الطيران المدني	شركة كويتية باسم "سماك مرسى علم"	٣٥
مطار العلمين	في الساحل الشمالي ويتضمن العقد تطوير مساحة ٦٤ كم ٢ محيطة به .	هيئة الطيران المدني	شركة مصرية "كيلو للاستثمارات"	٢٥٦

مطار دهب	في حنوبي سيناء	هيئة الطيران المدني	ناسكو السعودية
مطار راس سدر	يتضمن تطوير مساحة ٦٠ كم ٢ محطة به على ساحل سيناء ..	هيئة الطيران المدني	الدلتا الخليج (delta gulf) ٢٥٦
مبنى لركاب ٣ في مطار القاهرة	يتصل مع المبنى رقم ٢ الموجود ويهدف لزيادة الطاقة الاستيعابية إلى ١١ مليون مسافر بدلا من ٧ مليون .	هيئة الطيران المدنية	-
تطوير مطار الغردقة الدولي	تطوير وتوسيع مطار الغردقة الدولي ويتضمن تخصيص ١٦ مليون م ٢ حول المطار مجانا	هيئة الطيران المدنية	-
مطار الواحات البحرية	في الصحراء الغربية	هيئة الطيران المدنية	-
محطة قرب السويس	مساحة تخزين ٣٢٠٠٠٠ م ٢م ورسيف ميناء بطول ١٠٠٠ م	الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر	-
ميناء جنوب السويس		الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر	-
محطة تزويد ميناء الشرب في السويس	تقع شمال خليج السويس ويتكون من اثنا عشر نفق للمياه بطول ١٢٠ كم ومحطات ضخ ومحطة معالجة مياه	وزارة الإسكان والمرافق	تقييم العطاءات ٢٢٠
جراج تحت الأرض	جراج بطول ١ كم من ميدان سفنكس وحتى ميدان الدكتور مصطفى محمود	محافظة الجيزة	المقاولون العرب عثمان احمد وشركاه ٢٣٥
مشروعات طرق	الإسكندرية - الفيوم/الفيوم - اسوان/ديروط- الفرافرة / الخارجة - شرق العوينات	وزارة النقل والمواصلات	-
المرحلة الثالثة لتسوية الأنفاق	الخط الثالث للمترو والمقترح تنفيذه بين امبابية وطريق صلاح سالم وتقرر مده حتى يصل إلى مطار القاهرة .	وزارة النقل والمواصلات	قيد الدراسة من قبل الوزارة -
فندق	فندق ٥ نجوم على مساحة ٢٠٠٠ م ٢م بالهيئة العامة للمعارض والأسواق الدولية	وزارة الترميم	قيد الدراسة -

جدول (١) مشروعات B.O.T في مصر. المصدر: مركز بحوث الإسكان

والقوانين المصرية التي تحكم عملية إبرام عقود الامتياز B.O.T يمكن تلخيصها فيما يلي :

١. القانون رقم ١٠٠ لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٧٦ بإنشاء هيئة كهرباء مصر .
 ٢. القانون رقم ٢٢٩ لسنة ١٩٩٦ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٨٦ بإنشاء الطرق العامة .
 ٣. القانون رقم ٣ لسنة ١٩٩٧ في شأن المرافق العامة وإنشاء وإدارة واستغلال المطارات .
 ٤. القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٨ بإضافة مادة جديدة إلى القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٦ في شأن الموانئ التخصيصية.
- بجانب مشروعات B.O.T ومشتقاتها هناك طرق أخرى لتمويل مشروعات التخطيط العمراني والنقل والحركة والمرور والبنية التحتية كآلاتي :

١. المنح والقروض الدولية :

أنواع هيئات المعونة الدولية الرئيسية متعددة الأطراف (البنك الدولي ، اتفاقيات التجارة الدولية ، الأمم المتحدة ، الاتحاد الأوروبي ، صندوق النقد الدولي)

وهيئات ثنائية الأطراف (هيئة التنمية الدولية البريطانية ، هيئة المعونة الكندية ، المعونة الألمانية ، الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية)

وتنقسم أنواع الدعم إلى المنح المباشرة أو القروض الميسرة أو القروض ذات المخاطر العالية .

٢. المشاركة في رأس المال ومساهمات المجتمع :

المشاركة في رأس المال وهي الأموال المملوكة التي يتم استثمارها في مشروع البنية الأساسية أو غيرها وبصفة عامة كلما ارتفعت مستويات المشاركة في رأس المال زادت فرص النجاح والمشاركة المحلية في رأس المال تعتبر ضرورية من الناحية السياسية كما أن مشاركة المجتمع في رأس المال المستثمر مهم وضروري.

٣. القروض التجارية : تكون بصفة أساسية قروض متغيرة الفائدة تشمل أرباحاً تجارية ويكون ضمان القرض أو تأمينه ضرورياً وقد تكون قروضاً تجارية محلية أو أجنبية من البنوك (اعتمادات - تسهيلات ائتماني شامل)

٤. اقتراض القطاع العام " الدين الخلي " من خلال إصدار أذون الخزانة - سندات البلديات .

٥. أدوات سوق رأس المال :

يكون التمويل من خلال الاكتتاب العام في البورصة وإصدار أسهم وسندات بالبورصة

• مصادر تمويل الوحدات السكنية بالسوق العقاري المصري :

يتم تمويل الوحدات السكنية بالسوق العقاري في مصر كالتالي :

١. موازنة الدولة لبناء الإسكان أقل من المتوسط في المدن الجديدة والمحافظات .

٢. من الموارد الذاتية " رؤوس أموال شركات الإسكان " .

٣. الجهاز المصرفي التجاري بسعر العائد التجاري .

٤. البنوك المتخصصة : (بنك التعمير والإسكان - البنك العقاري المصري العربي .)

ولتسهيل وإنعاش حركة سوق العقارات في مصر فقد أصدرت مصر مؤخراً قانون التمويل العقاري رقم ١٤٨ لسنة

٢٠٠١ ولاتحتته التنفيذية حيث يمثل الإطار التشريعي العقاري ويتمثل في الآتي :

١. الهيئة العامة لشئون التمويل العقاري .

٢. صندوق ضمان ودعم نشاط التمويل العقاري .

٣. شركات التمويل العقاري .

الفصل الثاني : آثار قصور تمويل مشروعات التخطيط العمراني والبنية الأساسية :

في الواقع إذا لم يتحقق توفير الاستثمارات اللازمة لتمويل مشروعات التخطيط العمراني والبنية التحتية والحركة

والنقل والمرور سيؤدي ذلك إلى اختلال في الهيكل العمراني والاقتصادي على النحو التالي :

١. تحمل الموازنة العامة الجزء الأكبر في حالة إجماع القطاع الخاص ونقص التمويل مما يؤدي إلى عجز كبير في الموازنة.

٢. ظهور مشكلات الصرف الصحي وتفاقمه واختلال الميزان البيئي .

٣. ازدحام حركة المرور وضياع الوقت الثمين وهو الثروة الزمنية التي يمكن استغلالها في زيادة الناتج الخلي الإجمالي .

٤. ظهور العشوائيات وقد تكون بدايتها على أرض زراعية أو غير زراعية ، ويتم تقسيمها بأساليب بسيطة ومع الوقت تنمو البيوت كالبساتن الطفيلية ولا تمر شهور قليلة أو كثيرة حتى يكون الحي قد زرع بالمباني العشوائية. (١٣)

ويرى بعض المحللين أن هناك ما بين ٧٥ ٪ - ٩٥ ٪ من المساكن الجديدة في معظم مدن العالم الثالث غير مرخص بها (١٤) كما أن نقص التمويل والتخطيط السليم قد يؤديان إلى ظهور إسكان العشش وهو نوع من أنواع الإسكان يقع في أدنى المراتب لكنه يختلف عن إسكان الإيواء الذي تبنيه المحافظات ويختلف عن إسكان المقابر والإسكان المشترك ويختلف كذلك عن الإسكان الشعبي والاقتصادي الذي تبنيه الحكومة فهو عبارة عن أكواخ من الخشب أو الصفيح أو الكرتون أو الخرقة أو الصاج أو الطين مقامة في الشوارع تأخذ شكل تجمعات ملاصقة من العشش في مكان أكثر اتساعاً. (١٥)

ويرى البعض أن العلاج لظاهرة العشوائيات تحتاج إلى سياسة إسكان جديدة ليس في مجال الإسكان فحسب وإنما عن طريق التنمية المخططة وحسن توزيع السكان أي سياسة عمرانية جديدة توفر فرص العمل في مناطق عمرانية جديدة. (١٦)

ولذلك فإن توفير الاستثمارات اللازمة في مجالات التخطيط العمراني والنقل والحركة والمرور والبنية التحتية يؤدي إلى تخطيط عمراني سليم والى تحقيق الكفاءة الاقتصادية وهي الاستغلال الأمثل لعناصر الإنتاج وتخفيف العبء عن كاهل الموازنة العامة للدولة وحل مشكلات عديدة في المجتمع كآزمة الركنود العقاري وازدحام المرور والعشوائيات وغير ذلك .

وقد تم حصر عدد المناطق العشوائية بمصر وبلغت ١١٧٥ منطقة في ٢٤ محافظة مساحتها ٣٤٤ كم٢ وعدد سكانها ١٢ مليون نسمة بما يوازي ٤٠ ٪ من سكان الحضر. (١٧)

الفصل الثالث: تطور حجم استثمارات التخطيط العمراني والحركة والنقل والمرور والبنية التحتية في مصر :

سيتم التعرض لواقع الاستثمار في مصر في مجالات الإسكان والنقل والصرف وغيرها من جوانب البنية التحتية وذلك حتى عام ٢٠٠٤ . ويلاحظ تطور الاستثمارات وزيادتها في قطاع المقاولات والنقل والمواصلات والإسكان والمرافق العامة ، فعلى سبيل المثال ارتفعت قيمة الاستثمارات المنفذة في قطاع النقل والمواصلات من حوالي ١١ مليار خلال فترة الخطة الخمسية ٨٢ / ١٩٨٧ إلى حوالي ٢٠ مليار جنيه في الخطة الخمسية التي تليها ٨٧ / ١٩٩٢ ، وبالتالي يأتي قطاع النقل والمواصلات في المرتبة الثانية (بعد قطاع الصناعة والتعدين) بين قطاعات الاقتصاد القومي من حيث الاستثمارات المنفذة خلال هذه الفترة .

والجدول التالي يوضح تطور الاستثمارات في مصر حتى عام ١٩٩٦ (١٨)

الاستثمارات					الاستثمارات المنفذة (بالمليون جنيه)			القطاع
اجمالي الاستثمارات في عام ١٤	عام ٩٥ - ٩٦	عام ٩٤ - ٩٥	عام ٩٣ - ٩٤	عام ٩٢ - ٩٣	اجمالي العشر سنوات (١٩٩٢ - ٨٢)	١٩٨٧- خطة الخمسية الثانية ١٩٩٢	الخطة الخمسية الأولى (١٩٨٧/ ٨٢)	
5537	676	628	542	414	3186	2077	1109	المقاولات
56852	7291	6865	5503	5259	31934	20578	11347	النقل والمواصلات والتخزين
34058	3647	3774	3688	3265	19684	13395	6289	الاسكان
25952	3484	3855	3398	2946	12269	9007	3262	المرافق العامة

جدول (٢) توزيع الاستثمارات على قطاعات الإسكان والبنية التحتية والمرافق بمصر حتى عام ١٩٩٦ بالمليون جنيه

المصدر : وزارة التخطيط

من الجدول السابق يمكن القول إن هناك اتجاهاً عاماً للزيادة في حجم الاستثمارات في مجالات الإسكان والبنية التحتية الأساسية في مصر. (١٩)

كما يوضح الجدول (٣) الاستثمارات المحلية المنفذة في قطاعات البنية التحتية والإسكان في عام ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣، وتقسيمها تبعاً لمصدر التمويل (بالمليون جنيه) :

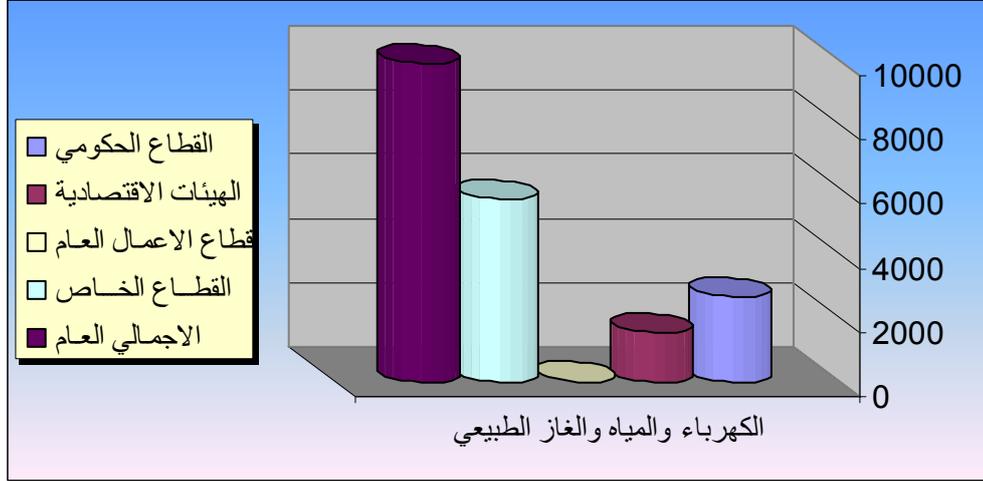
القطاع الجهة	القطاع الحكومي	الهيئات الاقتصادية	قطاع الأعمال العام	القطاع الخاص	الإجمالي العام
الكهرباء والمياه والغاز الطبيعي	2666	1556	7	5665	9894
التشييد والبناء	420	0	414	1420	1877
النقل والاتصالات	2715	2730	850	5371	11667
الانشطة العقارية	117	0	0	6007	6124

جدول (٣) الاستثمارات المحلية ونوعها موزعة على قطاعات الاسكان والبنية الاساسية في مصر في ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ بمليون جنيه

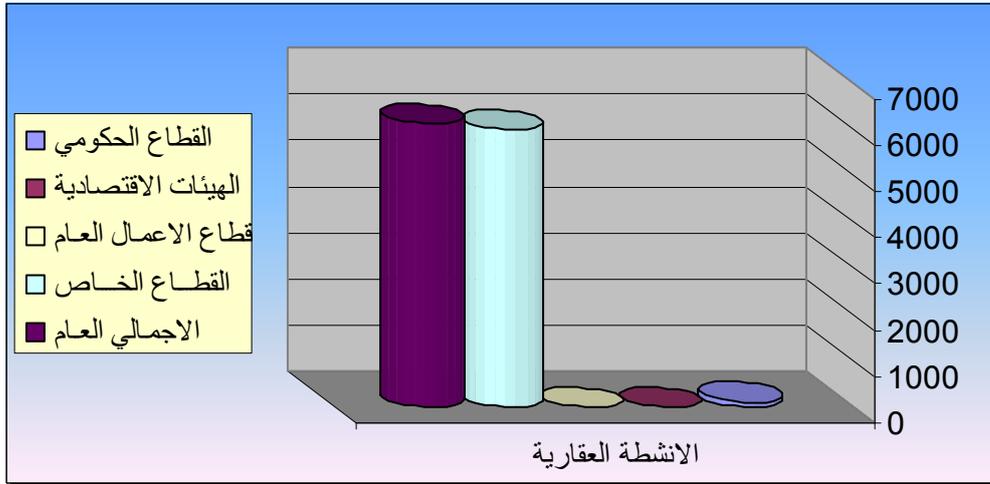
المصدر : وزارة التخطيط

يلاحظ أن القطاع الخاص هو الذي ساهم بحجم ضخم في التمويل بنسبة ٧٥,٢ % من إجمالي استثمارات الكهرباء والمياه والغاز الطبيعي، وساهم بنسبة ٧٥,٦ % من إجمالي استثمارات التشييد والبناء في عام ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣

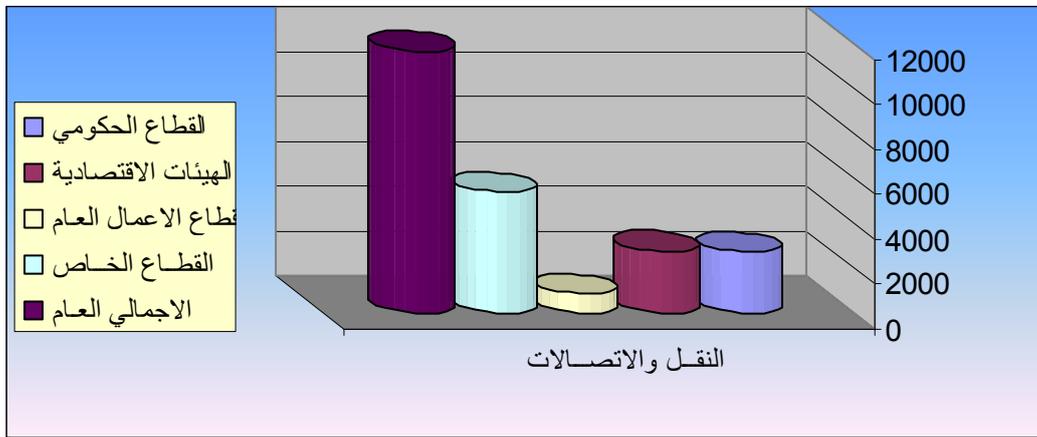
كما ساهم بنسبة ٤٦ % من إجمالي استثمارات النقل والاتصالات في عام ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ ، وساهم بنسبة ٩٨ % من إجمالي الاستثمارات في الأنشطة العقارية في عام ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ .
أي أن القطاع الخاص هو صاحب النصيب الأكبر في توليد التمويل اللازم .



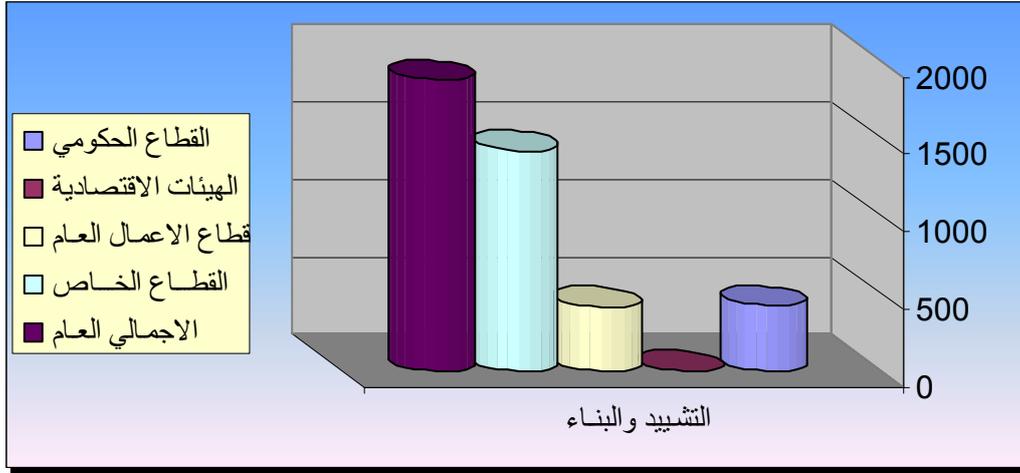
شكل (١) حجم ونوعية الاستثمارات في الكهرباء والمياه والغاز عام ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ بمصر .



شكل (٢) حجم الاستثمارات في قطاع الأنشطة العقارية .



شكل (٣) حجم الاستثمارات في قطاع النقل والمواصلات .



شكل (٤) حجم الاستثمارات في قطاع التشييد والبناء

ويؤكد شكل (١) ، (٢) ، (٣) ، (٤) أن القطاع الخاص هو الذي يقوم بالدور الأكبر في تمويل استثمارات الكهرباء والنقل والاتصالات في مصر عام ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ .
وقد حظي قطاع الإسكان خلال الفترة ٨٢/٨١ - ٢٠٠٠/٩٩ بمصر باستثمارات قدرها ٦٦٦ مليار جنيه ، وبلغت استثمارات قطاع الإسكان عام ٩٩ / ٢٠٠٠ ما قيمته ٣٩ مليار جنيه وبلغت جملة الاستثمارات المنفذة خلال ال ١٥ عام في الفترة من ٨٢ - ١٩٩٧ في مشروعات المرافق نحو ٢٩ مليار جنيه وحظى عام ٩٦ / ٩٧ باستثمارات ٢,٨ مليار جنيه وبلغت الاستثمارات في قطاع المرافق خلال الخطة الخمسية الثالثة ٩٢ - ٩٧ ما قيمته ١٧,٣١٧ مليار جنيه . (٢١)
والجدول (٤) يوضح إجمالي الاستثمارات في قطاع الإسكان والملكية العقارية والمرافق العامة ويوضح تطور الاستثمارات إلى ١٣,٣٨ مليار جنيه عام ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤ مقارنة ب ٤,٩ مليار جنيه في عام ١٩٩١ - ١٩٩٢ .

الفترة	القيمة (بالمليار جنيه)
٢٠٠٣ - ٢٠٠٤	١٣,٣٨
٢٠٠١ - ٢٠٠٢	١٤,٣٧
٢٠٠٠ - ٢٠٠١	١٤,٤٥
١٩٩١ - ١٩٩٢	٤,٩

جدول (٤) " إجمالي الاستثمارات في قطاع الإسكان والمرافق العامة في الفترة ١٩٩١ - ٢٠٠٤ " بمصر .
المصدر : وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية .

وبلغ عدد الشركات المشتركة بين القطاع العام والخاص ٦٢ شركة في مجال التشييد و٦٢ شركة في مجال النقل عام ٢٠٠٣ ويرى بعض المحللين أن أنواع الاستثمار في قطاع النقل البري في مصر تنقسم إلى ثلاث مجموعات : المجموعة الأولى : استثمارات خاصة بإنشاء مشروعات جديدة ومن أمثلتها إنشاء طرق جديدة بتسهيلات مختلفة من كباري وورش الإصلاح وخدماتها .

المجموعة الثانية : الاستثمارات الجاري تنفيذها أي تلك التي بدء في تنفيذها وما يتصل بها من توسعات بهدف القضاء على الاختناقات في عملية الإنتاج ، ومن أمثلة هذا النوع إنشاء مراكز خدمات على الطرق أو أرصفة جديدة .
المجموعة الثالثة : الاستثمارات الخاصة بعمليات الصيانة والإحلال بهدف الحفاظ على الطاقات الإنتاجية القائمة وعمليات التجديد بهدف رفع المستوى الفني والتنظيمي للإنتاج والاتجاه إلى تطوير الإنتاج الحالي وتحسين ظروف العمل (٢٢) وتشير البيانات الحكومية إلي ارتفاع الاستثمارات المحلية عموماً في مصر إلي ٦٧ مليار جنيه في عام ١٩٩٩ - ٢٠٠٠ مقارنة بـ ٦٠ مليار جنيه في العام المالي السابق عليه .(٢٣)

• عرض أهم مشروعات الإسكان والبنية الأساسية في القاهرة والإسكندرية واستثماراتها عام ١٩٩٥ :
شهد عام ١٩٩٥ عدداً من المشروعات المهمة في قطاعات الإسكان والبنية الأساسية في القاهرة والإسكندرية ، فقد تم إنشاء شبكة السنترالات الأوتوماتيكية الجديدة باستثمارات قدرها ٣٤٨٣ مليون جنيه بالقاهرة والجدول (٥) يوضح مشروعات الإسكان والبنية الأساسية في القاهرة عام ١٩٩٥ :

المشروع	الاستثمارات (بالمليون جنيه)
إنشاء شبكة السنترالات الأوتوماتيكية الجديدة	٣٤٨٣
إنشاء شبكة الصرف الصحي للقاهرة الكبرى	٣٠١٣
استكمال الخط الإقليمي الأول لمترو الأنفاق	١٧٣١
محطة توليد كهرباء شبرا الخيمة	٧٩٢
خطوط المواسير الرئيسية والفرعية بالقاهرة	٤٠٠

جدول (٥) " مشروعات الإسكان والبنية الأساسية واستثماراتها بالقاهرة عام ١٩٩٥ "

المصدر : مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء

كما شهدت الإسكندرية عدداً من المشروعات المهمة عام ١٩٩٥ كإنشاء محطة توليد كهرباء أبو قير باستثمارات ٩٩٧ مليون جنيه(٢٤) ، والجدول (٦) يوضح أهم المشروعات الخاصة بالإسكان في الإسكندرية عام ١٩٩٥ :

المشروع	الاستثمارات (بالمليون جنيه)
محطة توليد كهرباء أبو قير	٩٨٧
ميناء الدخيلة	٧٦٢
البلوف ولوازم المواسير من الزهر المرن	٣٨٩

جدول (٦) " مشروعات الإسكان والبنية الأساسية واستثماراتها بالإسكندرية عام ١٩٩٥ "

المصدر : مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء .

كما يمكن القول إجمالاً إن الفترة (١٩٨٣/ ٨٢ - ١٩٩٧/ ٩٦) شهدت مشروعات ضخمة باستثمارات ضخمة ، فعلى سبيل المثال تم إنشاء مترو الأنفاق بالقاهرة باستثمارات ٤١٩٣ مليون جنيه (٢٥) وتكلف عام ١٩٨٨م ٥٦٠ مليون جنيه ، والجدول (٧) يوضح أهم مشروعات الإسكان والبنية الأساسية بالقاهرة في الفترة (١٩٨٣/ ٨٢ - ١٩٩٧/ ٩٦) :

المشروع	الاستثمارات (بالمليون جنيه)
مشروع مترو الأنفاق	٤١٩٣
مشروعات خدمية	٢٠٨,٣٦١
نقل ومواصلات	٩٤,٤١٥
إسكان ومقاولات	١٣٠,١,٧٥١

جدول (٧) " مشروعات الإسكان والبنية الأساسية واستثماراتها بالقاهرة في الفترة (١٩٨٣/ ٨٢ - ١٩٩٧/ ٩٦) المصدر : مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء

وشهدت الإسكندرية خلال الفترة (١٩٨٢ - ١٩٩٧) استثمارات ضخمة في الإسكان والبنية الأساسية كالتالي :

المشروع	الاستثمارات (بالمليون جنيه)
محطة توليد كهرباء أبو قير	٧٩٨
ميناء الدخيلة	٧٦٢
إنشاء كباري وأنفاق	١٣١,٩٥
تنمية وتطوير المناطق العشوائية	١٢٦

جدول (٨) " مشروعات الإسكان والبنية الأساسية واستثماراتها بالإسكندرية في الفترة "1982-1997" المصدر : مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء

ويوضح الجدول (٩) دعم الإسكان الشعبي في مصر وارتفاعه إلى ١,٤ مليار جنيه عام ٢٠٠٤ :

تاريخ البيان	قيمة الدعم (بالمليار جنيه)
٢٠٠٤ /٦/٣٠	١,٤
٢٠٠٣ /٦/٣٠	١,٣

جدول (٩) " دعم الإسكان الشعبي في مصر عامي ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤ " المصدر : وزارة المالية .

نتائج وتوصيات :

يستخلص مما سبق أن هناك تطوراً في الاستثمارات المخصصة لمجالات التخطيط العمراني والبنية الأساسية والحركة والنقل ، وأن هناك زيادة ملموسة في حجم تلك الاستثمارات بمصر ، وأن القطاع الخاص يهيمن على نصيب ضخم من الاستثمارات .

ولضمان توافر التمويل اللازم لمجالات التخطيط العمراني والبنية الأساسية والحركة والنقل والمرور يجب مراعاة الآتي:

- ١ . إزالة كافة القيود غير المرغوب فيها المفروضة على مشاركة القطاع الخاص في بناء وتطوير البنية الأساسية وغيرها .
- ٢ . وضع الإطار التشريعي المناسب والواضح لمشروعات B.O.T وتحديد كافة الحقوق والواجبات لكل طرف .
- ٣ . تحديد السلطات التنفيذية المخولة بإبرام اتفاقيات بشأن تنفيذ مشروعات البنية الأساسية الممولة من القطاع الخاص تحديداً .
- ٤ . إنشاء جهات مؤسسية موحدة للتنسيق المشترك وإنشاء أجهزة رقابية أمنية يوكل إليها أمر مراقبة تشغيل المرفق .
- ٥ . وضع قواعد تفصيلية ومستقلة تنظم عملية اختيار شركات المشروع على نحو يتلاءم مع المعايير الدولية وبشكل يتضمن أسس تقييم الاقتراحات المالية والتجارية والفنية للعروض .
- ٦ . ينبغي أن يحدد القانون الأحكام العامة بشأن اتفاق المشروع وبخاصة تلك المتعلقة بموقع المشروع وحقوق الانتفاع الخاصة به والترتيبات المالية .
- ٧ . تحسين المناخ الاستثماري في الدولة وتقديم التسهيلات اللازمة للقطاع الخاص .
- ٨ . تخصيص جزء من الموازنة العامة كنفقات للإشراف والمراقبة ومتابعة مشروعات القطاع الخاص وتوجيه جزء من الموازنة العامة لمجالات التخطيط العمراني والنقل والحركة والمرور إن أمكن .
- ٩ . الاهتمام باستقدام الكوادر الخيرة في مجالات التخطيط العمراني والنقل والحركة والمرور والبنية التحتية وإجراء الدورات التدريبية للكوادر الوطنية لرفع الأداء ودعم الخبرة .

الهوامش :

١. حسن عبيد ، اقتصاديات المدن والحضر، دار النهضة العربية ، ١٩٩٩ ، ص ٤٥ .
٢. طلعت الدمرداش ابراهيم ، اقتصاديات إنشاء المدن الجديدة ، مكتبة المدينة ، ١٩٩٨ ، ص ٢٨١ .
٣. سامي عفيفي حاتم ، المجتمعات الجديدة طريق للتنمية الاقتصادية ، الدار المصرية اللبنانية ، ١٩٩٢ ، ص ١٨١ .
٤. تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٣ - مطبعة كركي ، بيروت .
٥. سعد الدين عشموي ، تنظيم وإدارة النقل ، مكتبة عين شمس ، ١٩٧٥ ، ص ٦٠ .
٦. أحمد ابو اسماعيل ، صناعة النقل ، دار النهضة العربية ، ص ٢٩ .
٧. ندوة " المواصلات في الوطن العربي " ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ١٩٨٢ ، ص ١٤٤ .
٨. محمد ابراهيم عراقي ، سياسة تسخير خدمات النقل بالسكك الحديدية في مصر ١٩٧٥ - ١٩٨٦ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٩ .
٩. دورة " خطة الادارة الاقتصادية للمدن " ، مركز بحوث الإسكان ، ٢٠٠٣ ، الدقي - مصر .
١٠. ١. عزة سري ، دورة خطة الإدارة الاقتصادية للمدن ، مركز بحوث الإسكان .
١١. دورة " خطة الإدارة الاقتصادية للمدن " ،...مرجع سبق ذكره .
١٢. محمد الرفاعي، منظومة التمويل العقاري ودور بنك الإسكان، خطة الإدارة الاقتصادية للمدن، مركز بحوث الإسكان، ص ٤ .
١٣. ميلاد حنا، الإسكان والمصيدة : المشكلة والحل، نظرة نقدية لمشكلة الإسكان في مصر، دار المستقبل العرب، ١٩٨٨، ص ٥٨ .
١٤. مارسيا د. لاو ، ترجمة إيناس عفت ، تخطيط المدن "الأبعاد البيئية والإنسانية ، الدار الدولية للنشر والتوزيع ، ١٩٩٤ ، ص ٦٢ .
١٥. ممدوح الولي ، سكان العشش والعشوائيات ، الخريطة الإسكانية للمحافظات ، روزاليوسف ، ١٩٩٣ ، ص ١ .
١٦. ميلاد حنا ، الإسكان والسياسة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٦ ، ص ١١٩ .
١٧. دورة " خطة الإدارة الاقتصادية للمدن " ، مركز بحوث الإسكان ، ٢٠٠٣ ، الدقي - مصر .
١٨. محمد ابراهيم عراقي وآخرون ، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام ٢٠٢٠ ، المكتبة الأكاديمية ، ٢٠٠٢ ، ص ٦٩ .
١٩. بيانات وزارة التخطيط .
٢٠. موقع الهيئة العامة للاستعلامات .
٢١. وزارة الإعلام، الهيئة العامة للاستعلامات ، الكتاب السنوي ، ١٩٩٧ .
٢٢. محمد ابراهيم عراقي ، الاستثمار في قطاع النقل ، دراسة حالة للنقل البري في مصر ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة .
٢٣. أحمد السيد النجار ، الاتجاهات الاقتصادية الاستراتيجية ٢٠٠٠ ، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام ، يناير ٢٠٠١ ، ص ٢٢٨ .
٢٤. وصف مصر بالمعلومات - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء ، ١٩٩٦ .
٢٥. وصف مصر بالمعلومات - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء ، ١٩٩٧ .
٢٦. فاطمة محمد نادر ، تقييم تجربة مترو الأنفاق ومدى مساهمته في حل مشاكل النقل بمدينة القاهرة الكبرى ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة ، ٢٠٠٣ ، ص ٧٢ .

المراجع :

١. أحمد أبو اسماعيل ، صناعة النقل ، دار النهضة العربية .
٢. أحمد السيد النجار ، الاتجاهات الاقتصادية الاستراتيجية ٢٠٠٠ ، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام ، يناير ٢٠٠١ .
٣. تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٣ - مطبعة كوكي ، بيروت .
٤. حسن عبيد ، اقتصاديات المدن والحضر ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٩ .
٥. دورة " خطة الإدارة الاقتصادية للمدن " ، مركز بحوث الإسكان ، ٢٠٠٣ .
٦. سامي عفيفي حاتم ، المجتمعات الجديدة طريق للتنمية الاقتصادية ، الدار المصرية اللبنانية ، ١٩٩٢ .
٧. سعد الدين عثماوي ، تنظيم وإدارة النقل ، مكتبة عين شمس ، ١٩٧٥ .
٨. طلعت الدمرداش ابراهيم ، اقتصاديات إنشاء المدن الجديدة ، مكتبة المدينة ، ١٩٩٨ .
٩. فاطمة محمد نادر ، تقييم تجربة مترو الأنفاق ومدى مساهمته في حل مشاكل النقل بمدينة القاهرة الكبرى ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة ، ٢٠٠٣ .
١٠. محمد ابراهيم عراقي ، الاستثمار في قطاع النقل ، دراسة حالة للنقل البري في مصر ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٢ .
١١. محمد ابراهيم عراقي ، سياسة تسعير خدمات النقل بالسكك الحديدية في مصر ١٩٧٥ - ١٩٨٦ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٩ .
١٢. محمد ابراهيم عراقي وآخرون ، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام ٢٠٢٠ ، المكتبة الأكاديمية ، ٢٠٠٢ ، ص ٦٩ .
١٣. محمد الرفاعي ، منظومة التمويل العقاري ودور بنك الإسكان ، خطة الإدارة الاقتصادية للمدن ، مركز بحوث الإسكان .
١٤. مارسيا د. لاو ، ترجمة إيناس عفت ، تخطيط المدن "الأبعاد البيئية والإنسانية ، الدار الدولية للنشر والتوزيع ، ١٩٩٤ .
١٥. ممدوح الولي ، سكان العشش والعشوائيات ، الخريطة الإسكانية للمحافظات ، روزاليوسف ، ١٩٩٣ .
١٦. موقع الهيئة العامة للاستعلامات .
١٧. ميلاد حنا ، الإسكان والسياسة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٦ .
١٨. ميلاد حنا ، الإسكان والمصيدة : المشكلة والحل ، نظرة نقدية لمشكلة الإسكان في مصر ، دار المستقبل العربي ، ١٩٨٨ .
١٩. وزارة الإعلام ، الهيئة العامة للاستعلامات ، الكتاب السنوي ، ١٩٩٧ .
٢٠. وصف مصر بالمعلومات - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء ، ١٩٩٦ .
٢١. وصف مصر بالمعلومات - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء ، ١٩٩٧ .

