



الجمعية الجغرافية المصرية

تنمية النقل البحري والخدمات اللوجستية

في إقليم قناة السويس

"دراسة جغرافية"

الدكتورة/ منى صبحى نور الدين

مدرس الجغرافيا الاقتصادية،

كلية الدراسات الإنسانية - جامعة الأزهر

سلسلة بحوث جغرافية

العدد التاسع والستون - 2013

فهرس المحتويات

صفحة	الموضوع
1	مقدمة.
2	أهداف البحث.
16-3	المبحث الأول: الأهمية التاريخية والاستراتيجية للنقل البحرى فى إقليم قناة السويس.
3	أولاً : تطور الموانئ البحرية فى إقليم قناة السويس.
3	(1) الموانئ القديمة بالمنطقة (ميناء السويس).
6	(2) ميناء بورسعيد.
7	(3) ميناء حوض البترول.
7	(4) ميناء الأدبية.
8	(5) ميناء العين السخنة الجديد.
9	(6) ميناء شرق بورسعيد (شرق التفريعة).
9	ثانياً : قناة السويس وتحدياتها الراهنة.
11	(1) الأخطار التى واجهتها قناة السويس.
12	(2) المتغيرات السياسية والاقتصادية والتحديات الراهنة.
32-17	المبحث الثانى : مقومات تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فى إقليم قناة السويس.
17	أولاً : مواقع الموانئ البحرية وخصائصها الملاحية.
17	(1) مواقع الموانئ البحرية.
23	(2) الخصائص الملاحية وخصائص الأرصفة بموانئ قناة السويس.
28	ثانياً : المناطق الحرة والصناعة.

67-33	المبحث الثالث : تحليل حركة النقل البحرى فى إقليم قناة السويس.
33	أولاً : قناة السويس.
33	(1) تطور حركة السفن والبضائع وسفن الحاويات وأعدادها.
37	(2) حركة السفن حسب أنواعها واتجاهاتها.
42	ثانياً : الموانئ البحرية فى إقليم قناة السويس.
42	(1) حركة السفن بموانئ قناة السويس.
47	(2) حركة البضائع المتداولة فى موانئ إقليم قناة السويس.
51	(3) حركة الركاب فى موانئ إقليم قناة السويس.
67-54	(4) حركة الحاويات بموانئ إقليم قناة السويس.
88-68	المبحث الرابع : الخدمات اللوجستية ومشروعات التنمية فى موانئ إقليم قناة السويس.
68	أولاً : الخدمات اللوجستية.
68	(1) علاقة الخدمات اللوجستية بعلم الجغرافيا.
70	(2) تعريف اللوجستيات ومراكز التوزيع والمراكز اللوجستية.
74	(3) الوظائف اللوجستية وأنشطة القيمة المضافة للحاويات.
79	ثانياً : مشروعات التنمية بموانئ الإقليم.
79	(1) المشروعات الجارى تنفيذها فى ميناء العين السخنة.
85	(2) المشروعات الاستثمارية بميناء شرق بورسعيد.
85	(3) المشروعات الاستثمارية فى ميناء الأدبية.
86	(4) الأنشطة الاستثمارية فى ميناء السويس (بورتوفيق).
	ثالثاً : الخدمات اللوجستية فى إطار مشروع تنمية محور قناة السويس.
89	المقترحات والتوصيات.
95	الملاحق.
103	قائمة المراجع والمصادر.

فهرس الأشكال

صفحة	عنوان الشكل	م
20	الخريطة الإدارية لمحافظة قناة السويس والموانئ الموجودة بها.	1.
22	ميناء شمال العين السخنة.	2.
24	أرصفة ميناء بورسعيد.	3.
25	المخطط العام لميناء شرق بورسعيد.	4.
34	تطور أعداد السفن وسفن الحاويات العابرة لقناة السويس فى الفترة من عام 2001 حتى عام 2012م.	5.
34	تطور كميات البضائع العابرة لقناة السويس فى الفترة من عام 2001 حتى عام 2012م.	6.
44	أعداد السفن بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.	7.
49	كميات البضائع المتداولة فى موانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.	8.
53	أعداد الركاب بموانئ قناة السويس ومقارنتها بالموانئ المصرية عام 2010م.	9.
56	حركة الحاويات فى أكبر عشرين ميناء لتجارة الحاويات فى العالم عام 2009م.	10.
58	تطور أعداد سفن الحاويات بموانئ قناة السويس فى الفترة (2006-2010م).	11.
62	تطور أعداد الحاويات بموانئ قناة السويس فى الفترة (2006-2010م).	12.
65	أعداد الحاويات المتداولة بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.	13.
73	تطور أنشطة الموانئ.	14.
75	أنشطة القيمة المضافة.	15.
82	المرحلة الأولى لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2017م.	16.
83	المرحلة الثانية لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2022م.	17.
84	المرحلة الثالثة لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2030م.	18.

فهرس الجداول

صفحة	عنوان الجدول	م
26	الخصائص الملاحية وخصائص الأرصفة بموانئ قناة السويس.	1.
29	المناطق الحرة والمناطق الصناعية بمحافظات إقليم قناة السويس.	2.
30	خصائص الصناعة بمحافظات إقليم قناة السويس.	3.
33	تطور أعداد السفن وإجمالي كميات البضائع وسفن الحاويات العابرة لقناة السويس في الفترة من 2001 حتى 2012م.	4.
36	تطور أعداد الحاويات العابرة لقناة السويس في الفترة (2001-2012م).	5.
38	حركة السفن حسب أنواعها واتجاهاتها عام 2012م.	6.
39	الحمولة الصافية للسفن العابرة لقناة السويس حسب أنواعها واتجاهاتها عام 2012م.	7.
41	حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة لقناة السويس طبقاً للطرق الملاحية عام 2011م.	8.
43	أعداد السفن بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.	9.
48	كميات البضائع المتداولة بالألف طن في موانئ قناة السويس حسب أنواعها ونسبتها من إجمالي الموانئ المصرية.	10.
52	أعداد الركاب بموانئ قناة السويس ومقارنتها بالموانئ المصرية عام 2010م.	11.
55	أكبر عشرين ميناء في تجارة الحاويات العالمية عام 2009م.	12.
57	تطور أعداد سفن الحاويات بموانئ قناة السويس ونسبتها من إجمالي الموانئ المصرية في الفترة من عام 2006 حتى عام 2010م.	13.
61	تطور أعداد الحاويات بموانئ قناة السويس في الفترة من 2006 حتى 2010م.	14.
64	أعداد الحاويات المتداولة بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.	15.

فهرس الملاحق

صفحة	عنوان الملحق	م
95	صورة (أ)، (ب) اكتشاف أقدم ميناء بحرى 180 كم جنوب السويس.	1.
96	مراكز التوزيع الإقليمى.	2.
96	أنشطة المدينة اللوجستية.	3.
97	تتمية محور قناة السويس كمنطقة لوجستية عالمية.	4.
97	تتمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد.	5.
98	تتمية منطقة الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة.	6.
98	تتمية منطقة غرب خليج السويس.	7.
99	المشروعات الاستثمارية فى ميناء الأدبية.	8.
99	المشروعات الاستثمارية بميناء السويس (بورتوفيق).	9.
100	قائمة ببعض المصطلحات الواردة.	10

فهرس الصور الفوتوغرافية

صفحة	عنوان الصورة	م
101	أوناش الرصيف وساحات تخزين الحاويات بميناء العين السخنة.	1.
101	أكبر سفينة حاويات فى العالم تعبر قناة السويس (سفينة الحاويات الدانمركية العملاقة "ميرسك كينى مولر") بحمولة بلغت 200 ألف طن 19 ألف حاوية وتم تصنيعها بورش صناعه السفن بشركة داىو الكورية الجنوبية بالقارة الآسيوية لتصبح أكبر سفينة حاويات فى العالم بطولها البالغ 400 متر وعرض يقارب 59 مترا وغطس 16 مترا وسرعة تقارب 20 عقدة فى الساعة.	2.
101	أوناش الأرصفة بساحة الحاويات بميناء العين السخنة وموضح على الأوناش لائحة شركة دىبى العالمية.	3.
102	إحدى سفن الحاويات متراكية على رصيف الحاويات، كما توضح الصورة أوناش الحاويات بميناء شرق بورسعيد.	4.
102	أكبر سفينة لنقل الركاب فى العالم وهى فنلندية الصنع وتستطيع أن تحمل 4375 مسافرا فى كل رحلة تقطعها عبر الكاريبى وتزن 160 ألف طن وطولها 339 متر وعرضها 56 متر وبمقدورها الإبحار بسرعة 21.6 عقدة ويوجد فيها أول حوض فى العالم للتزلج على سطح المياه على متن السفينة وحديقة مائية.	5.
102	محطة الركاب بميناء بورسعيد بطول 400 متر مجهزة بصالات استقبال الركاب متكاملة التجهيزات والخدمات.	6.

المقدمة

لقد تزايدت فى الآونة الأخيرة الاهتمامات الجغرافية بقضايا التنمية المختلفة على كافة المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، وهناك علاقة وثيقة بين النقل البحرى والخدمات اللوجستية نظراً للمستجدات الحديثة فى صناعة النقل البحرى ومتطلباتها من وجود مراكز لوجستية تكون بمثابة مراكز توزيع مادية وتصنيع وخلق قيمة مضافة للبضائع العابرة.

كما أن للجغرافيا دورها البارز والمؤثر فى الخدمات اللوجستية حيث أن أول ما تبحث عنه المراكز اللوجستية هو استثمار قيمة الموقع الجغرافى مع تعظيم دور وخصائص وموارد الموضع.

وإذا كنا بصدد دراسة تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فلماذا التركيز على إقليم قناة السويس؟

نظراً لما يتمتع به من مميزات عديدة فى النقل البحرى تتمثل فى قناة السويس المجرى الملاحة العالمى ووجود موانئ متخصصة مثل ميناء بورتوفيق (ركاب وبضائع عامة) وميناء حوض البترول (بترول خام ومنتجات بترولية) وميناء عتاقة (للصيد) وميناء الأدبية (للصّب السائل والحاويات والصب الجاف) وميناء بورسعيد (للحاويات والبضائع العامة والحاويات والترانزيت والركاب)، بالإضافة إلى الموانئ المحورية التى تحد الإقليم من الشمال والجنوب متمثلة فى مينائي شرق بورسعيد والعين السخنة.

كما يشهد الإقليم أكبر تركيز فى مصر للمناطق الحرة والمناطق الصناعية والمناطق الاقتصادية، بالإضافة إلى ثراء الظهير النلقى وتنوعه ما بين النقل البرى على الطرق وخطوط السكك الحديدية، والنقل النهرى والنقل الجوى، وكل هذه المقومات تمثل أحد دعائم اللوجستيات وأهم ركائز التنمية فى الإقليم.

ويعد الإقليم من أهم الأقاليم الاستراتيجية المهمة ليس لمصر فحسب بل للمنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط، إقليم يجتمع فيه عبقرية المكان مع الزمان، وفى

الحقيقية لا نستطيع الفصل بين التاريخ والجغرافيا فالتاريخ عبارة عن حقائق مؤكدة يجب الاستفادة منها فى التخطيط للحاضر والمستقبل لتجنب المخاطر السالفة ومجابهة المعوقات الراهنة وتوقع التحديات القادمة، والجغرافيا هى الواقع المكانى للإقليم بعلاقاته المكانية وخصائصه التنافسية، وموضعه ومقوماته الطبيعية والبشرية والاقتصادية.

ومن أسباب اهتمامى الشخصى بهذا الموضوع هو استكمال لدراستى فى الماجستير والدكتوراه بهدف وضع رؤية جغرافية متكاملة للنقل البحرى فى هذه المنطقة.

أهداف البحث :

يهدف البحث إلى تأكيد الأهمية الاستراتيجية لإقليم قناة السويس، وتحليل حركة النقل البحرى، وتوضيح أهمية وجود الخدمات اللوجستية بالإقليم، ووضع المقترحات والتوصيات لتنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية بالإقليم واستخدمت الباحثة بعض مناهج البحث المعروفة ومنها المنهج التاريخى والمنهج التحليلى والمنهج الإقليمي بالإضافة إلى بعض الأساليب الإحصائية والكارتوجرافية المختلفة.

ويرتكز موضوع البحث على دراسة النقاط التالية:

- **المبحث الأول :** الأهمية التاريخية والاستراتيجية للنقل البحرى فى إقليم قناة السويس.
- **المبحث الثانى :** مقومات تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فى إقليم قناة السويس.
- **المبحث الثالث :** تحليل حركة النقل البحرى فى إقليم قناة السويس.
- **المبحث الرابع :** الخدمات اللوجستية ومشروعات التنمية فى إقليم قناة السويس.

المبحث الأول

الأهمية التاريخية والاستراتيجية للنقل البحري فى إقليم قناة السويس

ترجع الأهمية التاريخية والاستراتيجية لإقليم قناة السويس إلى الأهمية التاريخية لمصر عموماً فما من إقليم فى مصر شهد تطورات عظيمة أثرت فى مجمل تاريخ مصر مثل هذا الإقليم.

أولاً : تطور الموانئ البحرية فى إقليم قناة السويس .

1) الموانئ القديمة بالمنطقة (ميناء السويس) :

وهو يعد أقدم الموانئ وأشهرها تاريخياً، حيث يرجع إلى العصر الفرعونى وكان يعرف بأسم (هيروبوليس) فى الفترة من (3200 - 332 ق.م)⁽¹⁾.

(1) تم اكتشاف واحد من أقدم الموانئ فى التاريخ يرجع إلى عهد الملك خوفو، بمنطقة وادى الجرف على ساحل البحر الأحمر بالكيلو 180 جنوب السويس بطريق السويس الغردقة، بالإضافة إلى اكتشاف 40 بردية مكتوبة باللغة الهيروغليفية تسجل تفاصيل الحياة اليومية للمصريين يؤرخ بعضها بالعام السابع والعشرين من حكم الملك خوفو.

ويعد الميناء الذى كشفت عنه البعثة المصرية الفرنسية العاملة بمنطقة آثار السويس من أهم الموانئ فى مصر القديمة، حيث كانت تصله بحرياً موانئ مقابلة فى خليج السويس لنقل النحاس والفيروز من سيناء إلى الوادى، مشيراً إلى أن البعثة قد نجحت أيضاً فى الكشف عن مجموعة من المراسى الحجرية للسفن يظهر عليه مكان وضع الجبال التى كانت تستخدم فى ربط السفن وتعد البرديات المكتشفة من أقدم البرديات حتى الآن، لافتاً إلى أن أهمية الكشف عن مثل هذه البرديات يكمن فيما تعكسه من تفاصيل للحياة اليومية فى هذه المناطق فى هذا العصر، حيث تتضمن تقارير شهرية تسجل عدد العاملين بالميناء وكل ما يخص تفاصيلهم الحياتية، منوهاً إلى أن البرديات قد تم نقلها إلى متحف السويس فور الكشف عنها تمهيداً إلى دراسة وتسجيل ما تسجله من معلومات. المصدر : VTV Villains TV 11/4/2013.

وفى العصر البطلمى عرف بأسم (أرسينوى) فى الفترة من (332 - 30 ق.م) أو (كليوباتريس)⁽¹⁾ وقد أنشأه بطليموس الثانى (فيلاذلفوس) على خليج هيروبوليس

- حيث كان يمتد خليج السويس قديماً إلى الشمال من الموقع الحالى - إجمالاً لأخته أرسينوى الثانية التى قامت بدور كبير فى توحيد سياسة الدولة فألهمها أخوها بعد وفاتها عام (75 ق.م)⁽²⁾.

ثم تغير أسم الميناء إلى (كليزما) والتى تعنى باليونانية الموقع المغطى بالمياه⁽³⁾ حيث كانت كليزما فى نهاية الطريق الذى يمر بوادى الطميلات⁽⁴⁾.

وفى العصر العربى عرف الميناء بأسم (القلزم) فى الفترة من (641-1517م) والذى شهد حركة تجارية كبيرة بعد حفر قناة خليج أمير المؤمنين فى صدر العصر العربى (23هـ)، ثم تغير بعد ذلك إلى (السويس) حيث كان الماء يحمل إلى القلزم من مكان يسمى سويس يقول المقدسى (إن ميرة أهل القلزم من بلبيس وشريهم من سويس)⁽⁵⁾ ويصفها ياقوت الحموى بأنها ميناء أهل مصر لمكة والمدينة حيث كانت تتجه الميرة لأهل الحجاز والوفود المرسلة التى تحمل الكسوة للكعبة⁽⁶⁾.

(1) محمد السيد غلاب : منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، 1966م، ص 9.

(2) إبراهيم نصحي : السويس فى العصور القديمة حتى الفتح العربى، بلادنا السويس، مرجع سبق ذكره، ص 53.

(3) فؤاد فرج : منطقة قناة السويس ومدن قنال السويس بورسعيد، الإسماعيلية، السويس وسواها، مطبعة المعارف ومكتبتها مصر، 1943م، ص 339.

(4) محمد السيد غلاب : مرجع سبق ذكره، ص 3.

(5) المجالس القومية المتخصصة : ملامح ثروة مصر الأثرية والسياحية، الوجه البحرى، المجلد 16، ص 55.

(6) هيام عبد الرحمن سليم : العوامل الجغرافية وأثرها على تجارة مصر الخارجية فى العصور الوسطى، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، 1977م، ص 87.

ولقد عانى هذا الموقع كثيراً فى فترات الحروب ومنها الحروب الصليبية واستيلاء الصليبيين على ميناء العقبة 494م، بينما شهد الميناء تطوراً كبيراً فى عصر المماليك بسبب تدهور نفوذ الصليبيين لذا احتكرت المماليك تجارة الشرق⁽¹⁾

وظهر ما يسمى بالتجار الكارمية الذى ازدهر نشاطهم التجارى فى تلك الفترة وتركزت فى أيديهم التجارة الشرقية حتى عام 1497م⁽²⁾ الذى خيم بظلاله على مصر وكان بمثابة الكارثة القاضية على مصر بسبب اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح مما أدى إلى فقدان مصر لأهميتها التجارية.

ولقد شبهه جمال حمدان (بالأسر النقلى الكامل)⁽³⁾ ومع ذلك فقد ظل المماليك فى العصر العثمانى يسيطرون جزئياً على تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندى.

ولقد أثبت التاريخ الحديث أن منطقة السويس مدينة بالولاء إلى أسرة محمد على بفضل المنشآت التى تم إنشائها منذ تفكير عباس الأول فى إنشاء الخط الحديدى الذى يربط السويس بالقاهرة والإسكندرية فى عام 1858م وإذا كان التاريخ قد أهمل وقائع حقيقية لم ينل الخديوى إسماعيل منها إلا شهرة مصر بالديون الخارجية، لكن إنجازات إسماعيل لإقليم السويس يجب أن ترد اعتبار هذا الرجل وتتصفه من خلال ما تم فى عهده من منشآت مثل ميناء حوض بور إبراهيم عام 1865م ليحل محل مرفأ السويس القديم، وفى عام 1867م وقع الخديوى إسماعيل شروطاً جديدة مع شركة إخوان داسو لإنشاء مينائين⁽⁴⁾ أطلق على أولهما ميناء بور إبراهيم تخليداً لذكرى والده وهو مخصص للوزم البحرية الأميرية أى —

- (1) سعيد عبد الفتاح عاشور : مدينة السويس ومنطقتها منذ الفتح العربى إلى بداية العصر الحديث، السويس، بلادنا السويس، مرجع سبق ذكره، ص ص 63-83.
- (2) أحمد السيد الزاملى : الموانئ البحرية المصرية على ساحل البحر الأحمر، دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1984م، ص ص 9-11.
- (3) جمال حمدان : شخصية مصر، دراسة فى عبقرية المكان، الجزء الثانى، دار الهلال، 1994م، ص 794 .
- (4) فؤاد فرج : مرجع سبق ذكره، ص 384.

السفن الحربية وله أرصفة بطول 558 متر، والثانى أطلق عليه ميناء بور توفيق اعتزازاً بمكانة ابنه وهو مخصص للسفن التجارية وطوله 1528 متر وبينهما رصيف مركزى للشحن⁽¹⁾.

ويعد هذا التاريخ البداية الحقيقية لميناء السويس المعاصر حيث تزامن ذلك مع

افتتاح قناة السويس للملاحة عام 1869م والذي بدأ عهداً جديداً بالإقليم زادت معه أهمية موقع مصر على المستويين الإقليمي والعالمي.

(2) ميناء بورسعيد :

ترجع نشأة الميناء إلى عام 1855م عندما تمت دراسة لاختيار موقع الميناء حيث تكونت لجنة دولية فى أكتوبر من نفس العام لتقييم المشروع وتم اختيار موقع الميناء إلى الغرب من بيلوز (الفرما) ورأت اللجنة أن يسمى الميناء باسم سعيد باشا تيمناً باسم الوالى ثم تشكلت لجنة أخرى فى نوفمبر عام 1965م وتم افتتاح الميناء للملاحة عام 1869م مع افتتاح قناة السويس⁽²⁾.

ومنذ هذا التاريخ أصبح لمصر قناة بحرية عالمية استطاعت أن تعيد الأهمية الاستراتيجية إلى موقع مصر بشكل غير معقول وأصبح لها مينائين هامين واحد فى الشمال وهو بورسعيد والآخر فى الجنوب وهو ميناء السويس مما لفت أنظار الغرب وتنافس به بصفة عامة على تثبيت نفوذه فى مصر وأكد ذلك الاحتلال البريطانى عام 1882م والذي استهدف القضاء على السلاح البحرى المصرى تماماً وبيعت بواخر البوستة الخديوية بثمان بخس، ويقدر ما استفادت مصر من أهمية موقعها الجغرافى بقدر ما استفاد منه الآخرون بسبب الاحتلال والمنافسة مع فرنسا ودول أخرى.

(1) خلف عبد العظيم سيد الميرى : تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854-1879م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992م.

(2) محمد محمد الششتاوى عبد الوهاب : ميناء بورسعيد، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1997م، ص ص 5-9.

(3) ميناء حوض البترول :

تم إنشاؤه عام 1918م نتيجة للتوسعات فى الاكتشافات المتعددة لحقول البترول فى خليج السويس، وكان من المقرر إنشاء ميناء السويس الجديد فى أعقاب الحرب

العالمية الأولى إلا أنه تم الاقتصار على إنشاء حوض البترول أو ما يطلق عليه (ميناء الزيتيات) وهو مخصص لاستقبال ناقلات البترول والغاز الطبيعي.

4 ميناء الأدبية :

تم إنشاؤه أثناء الحرب العالمية الثانية لخدمة الأغراض العسكرية وبعد انتهاء الحرب تم التفكير فى إنشاء ميناء تجارى بالأدبية والهدف منه هو تخفيف الضغط عن ميناء بور توفيق.

ولم تتوسع الموانئ بأى شكل من الأشكال فى تلك الفترة نتيجة أحداث سياسية (ثورة 1952م) وتأميم قناة السويس والعدوان الثلاثى على مصر عام 1956م والعدوان الاسرائيلى 1967م واحتلال سيناء الذى توقفت معه معظم الأنشطة فى الإقليم وتم إغلاق القناة مرة أخرى لمدة ثمانية أعوام وتم افتتاح القناة للملاحة عام 1975م، بعدها تم إنشاء الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر بقرار جمهورى رقم 217 لسنة 1978م.

ومع أوائل الثمانينيات زادت أهمية النقل البحرى فى المنطقة حيث تم تشغيل المرحلة الأولى من محطة الحاويات بميناء بورسعيد فى 11 نوفمبر 1984م وانتهت عام 1988م بطاقة تداول (140 ألف حاوية مكافئة) وتم تشغيل المحطة تجارياً فى 16 نوفمبر 1988م بواسطة شركة بورسعيد لتداول الحاويات، بينما بدأت المرحلة الثانية عام 1988م وانتهت عام 1990م بطاقة تداول (60 ألف حاوية مكافئة)⁽¹⁾.

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، ميناء بورسعيد عام 2000م، ص ص 8-9.

كما تم إنشاء جهاز تنفيذى للإشراف على مشروعات تنمية منطقة شمال خليج السويس بالقرار الوزارى رقم 454 لسنة 1988م، وتم إدراج المشروع بالخطط الخمسية الثانية والثالثة والرابعة.

وصدر قرار جمهورى رقم 458 بتاريخ 5/12/1993م باعتبار منطقة شمال

خليج السويس من مناطق المجتمعات العمرانية الجديدة، وفى عام 1986م تم دراسة ميناء عتاقة وتم افتتاحه عام 1993م كميناء للصيد وبذا أصبح ميناء السويس يضم موانئ بورتوفيق وحوض البترول والأدبية وعتاقة، بينما تعتمد حركة النقل البحرى للتجارة الخارجية على مينائى بورتوفيق والأدبية.

5) ميناء العين السخنة الجديد :

ترجع نشأته إلى عام 1998م حيث أعلنت الحكومة المصرية عن البدء فى تنفيذ مشروع تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس وأشتمل المشروع على إنشاء منطقة اقتصادية وإنشاء ميناء بحرئى متعدد الأغراض، وفى 9/2/1998م تم اختيار منطقة شمال غبة البوص كموقع مقترح للميناء⁽¹⁾.

وتم إنشاء الميناء على مرحلتين وبدأت المرحلة الأولى بطرح المستندات والعطاءات لإنشاء الأرصفة بنظام الحوائط الخرسانية وبدأت أعمال التنفيذ فى شهر أغسطس 1998م وتم تركيب الحوض الأول فى نوفمبر 1998م، بينما بدأت المرحلة الثانية بطرح عملية إنشاء محطة لتوليد الطاقة بالمنطقة ومد خطوط السكك الحديدية وتطوير طريق القطامية - العين السخنة وازدواجه وتخطيط وتنفيذ المرافق الرئيسية، وفى 15 مايو 1999م تم طرح كراسات الشروط وتم الانتهاء من جميع الأعمال الخاصة بالميناء فى 30/3/2000م، وتم استقبال سفن الحاويات فى يونيو 2002م⁽²⁾.

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرئى : دراسة مراكز اللوجستيات لخدمة المركز الاقتصادى العالمى

بمنطقة قناة السويس وسيناء، التقرير النهائئ، ديسمبر، 2000م، تقرير رقم 221، ص 93.

(2) منى صبحئ السيد نور الدين : ميناء السويس، دراسة فى جغرافية النقل البحرئى، رسالة ماجستير

غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2002م، ص ص 246-248.

6) ميناء شرق بورسعيد (شرق التفريعة) :

جاءت فكرة المشروع لاستكمال وجود موانئ محورية كبرى على قطبي القناة، وعهد قطاع النقل البحرئى المصرئى لأكثر من جهة استشارية⁽¹⁾ بإعداد دراسة جدوى

لإنشاء ميناء شرق بورسعيد 1998م⁽²⁾.

وتم توقيع عقد الشركة المصرية لتنمية موانئ بور سعيد شركة مساهمة مصرية، لتمويل الاستثمار وتشغيل ميناء شرق التفريعة بنظام (BOT) بعقد مدته 50 عاماً، وإعفاء من كافة الضرائب لمدة عشرين عاماً⁽³⁾، وتم إعلان إنشاء الشركة برأس مال مصرى 1.5 مليار جنيه بواقع 60% استثمار أجنبى و 40% استثمار مصرى بمساهمة شركتي بورسعيد ودمياط لتداول الحاويات وهيئة قناة السويس والبنك الأهلى المصرى بنسبة 20% والقطاع الخاص المصرى بنسبة 20%⁽⁴⁾، وبذا أصبح يحد قناة السويس مينائين محوريين عالميين وهما شرق بورسعيد وميناء العين السخنة إلى جانب ميناء بورسعيد وموانئ السويس.

ثانياً : قناة السويس وتحدياتها الراهنة.

أدى وجود برزخ السويس مجمع البحرين (المتوسط والأحمر) وملتقى ومعبر القارتين (آسيا وأفريقيا) إلى علاقتين مختلفة التوجهات وتشمل الحركة البرية —
(1) الجهات الاستشارية هي : مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، وبيوت الخبرة الهولندية، والمكتب الاستشارى الإنجليزي.
(2) عبد الحليم بسيون : ميناء شرق بورسعيد، الدراسة والتناج، مؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية، سبتمبر 1998م، ص 3.
(3) أحمد عيسوى صالح : الملامح الرئيسية لمشروع شرق التفريعة، مؤتمر شرق التفريعة، مرجع سبق ذكره، ص 12.

(4) مجلة إنترناشيونال ريفيو، عدد يونيو 1998م، ص 27.

شرقية غربية بين آسيا وأفريقيا، وإمكانات حفر قناة لحركة مائية شمالية جنوبية، وقد كان بالفعل حفر القناة والتي اختلفت مسمياتها فى العصور المختلفة⁽¹⁾.

أما بخصوص قناة السويس الحالية ففى 1854/11/30م أهدى محمد سعيد مشروع امتياز حفر قناة السويس إلى فرديناند ديليبس، وبموجب هذا الامتياز (تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية) وبعدها بعشر سنوات تم افتتاح القناة

للملاحة في 1869/11/17م⁽²⁾.

وبعدها ازداد موقع مصر أهمية فكانت مطعماً للدول الاستعمارية وهو ما كان يخشاه محمد على من زيادة التدخل الأجنبي من تركيا وإنجلترا إذا حفرت قناة السويس وبالفعل تم الاحتلال البريطاني لمصر عام 1882م بعد أن أصبحت مصر مالكة لأهم قناة بحرية في العالم تحكمت في طرق التجارة بين الشرق والغرب. وبعد ذلك مرت مصر بفترات حروب عصبية الحرب العالمية الأولى (1914-1918م) والحرب العالمية الثانية (1939-1945م)، وبعد قيام ثورة يوليو (1952م)، شهدت قناة السويس في تلك الفترة برامج كثيرة للتحسينات كان آخرها البرنامج الثامن التي تقدمت به شركة قناة السويس إلى اللجنة الفنية الاستشارية عام 1954م، وكانت الأحوال على ما يرام مع فرنسا، ولكن في 1956/7/26م أعلن جمال عبد الناصر قرار تأميم شركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية وحلت هيئة قناة السويس محل الشركة المنحلة في إدارة القناة وتنفيذ مشروعاتها⁽³⁾، ومنذ ذلك الحين واجهت مصر أخطار عديدة على رأسها الخطر الإسرائيلي.

-
- (1) سيزوستريس الفرعونية (1936-1980م) وقناة نخاو (657-609ق.م)، وقناة دارا الفارسي (510ق.م)، وقناة بطليموس الثاني (285-246ق.م)، وقناة تراجان (98-117م) وامتدادها في عهد الإمبراطور أدریان (117-135م)، وقناة خليج أمير المؤمنين (642-762م).
 - (2) أحمد محمد إسماعيل : حركة الملاحة في قناة السويس، دراسة في جغرافية النقل البحري، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، 1990م.
 - (3) فاروق كامل عز الدين : النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، 2005م، ص 604.

1) الأخطار التي واجهتها قناة السويس :

أ- الخطر الإسرائيلي :

وهو يمثل رد الفعل العنيف للتأميم والممثل في العدوان الثلاثي بعدها بثلاثة أشهر فقط في 29 أكتوبر عام 1956م، وتم إغلاق القناة لمدة عام، حينها استشعرت إسرائيل بأهمية القناة لمصر وأنها تمثل عنق مصر من أراد أن يتحكم فيها فليخنق هذا العنق

وتكررت التجربة مرة أخرى مع العدوان الإسرائيلي الغاشم على مصر فى 1967م، وتم إغلاق القناة لمدة ثمانية أعوام متواصلة فى الفترة من (1967-1975م) نظراً للظروف العسكرية التى مرت بها مصر، وبذا تعد إسرائيل هى القوى الوحيدة التى مثلت بالفعل وما زالت أكبر خطر واجهته مصر عسكرياً.

وهكذا يعيد التاريخ نفسه وتعد هذه ثانى ضربة قاضية لمصر وما أشبه الليلة بالبارحة هل هناك رأس رجاء صالح جديد حيث عانت مصر كثيراً لتوقف جميع الأنشطة فى قناة السويس وتدمير مدينة السويس ومعامل التكرير والأنشطة البحرية، وبعد انتصار مصر فى حرب أكتوبر 1973م وعودة قناة السويس للملاحة عام 1975م واجهت قناة السويس خطر آخر وهو تطور ناقلات البترول.

ب- الناقلات الضخمة والعملاقة :

حدث تغير كبير - فى فترة إغلاق القناة - فى التجارة العالمية للبترول بالدوران حول رأس الرجاء الصالح عبر المحيط الأطلسى وزاد حجم الناقلات بحوالى 205%، وزادت صادرات البترول من الشرق الأوسط إلى 232%، وزادت حمولات السفن الضخمة إلى 200 ألف طن والناقلات العملاقة إلى 500 ألف طن عام 1975م، مما انعكس ذلك على قناة السويس فيما يسمى بسياسة (هروب الناقلات) وتناقصت أهمية ناقلات البترول العابرة للقناة فيما عدا الدول العربية القريبة التى حققت أعلى استفادة من قناة السويس (1).

(1) إجلال إبراهيم محمد أبو عاصى : الموقع الجغرافى لقناة السويس فى ضوء متغيرات النقل البحرى العالمى، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، العدد السادس والعشرون، 1994م، ص 218، ص 223.

ومع تشغيل قناة السويس تدريجياً لم تشكل هذه الناقلات العملاقة عقبة كبيرة بسبب تكاليف إنشائها وتشغيلها وتأمينها بسبب ضخامتها.

ج- خطوط الأنابيب :

ولقد مثل هذا الخطر فى فترة إغلاق القناة أحد المعوقات التى تواجهها فى منطقة الشرق الأوسط إذ أن نقل بترول دول الخليج العربى الذى كان يعتمد بدور كبير على القناة بدأت تتجاذبه خطوط الأنابيب فى دول العراق (من كركوك إلى البحر المتوسط) والخط العراقى التركى إلى خليج الإسكندرونة، والمملكة العربية السعودية (خط البتروليين من الظهران - ينبع) وكذلك إيران (الخط الإيرانى - التركى) والخط الإسرائيلى (إيلات - أشدود) هذا بالإضافة إلى مصر (خط سوميد).

كما أن هناك بعض العوامل المشتركة التى أثرت سلباً على حركة ناقلات البترول فى قناة السويس وهى انخفاض حجم التعامل لدول الخليج العربى مع دول غرب أوروبا بالنسبة للصادرات البترولية ونمو الصناعات البتروكيمياوية فى دول مجلس التعاون الخليجى، وكذلك انخفاض الطلب العالمى لبترول الخليج بسبب الاكتشافات النفطية الضخمة فى بحر الشمال⁽¹⁾.

2) المتغيرات السياسية والاقتصادية والتحديات الراهنة :

تأثرت قناة السويس مؤخراً بالعديد من المتغيرات السياسية والاقتصادية العالمية وهى كالتالى :

(1) إجلال إبراهيم محمد أبو عاصى : مرجع سبق ذكره، ص ص 233-234.

أ- المتغيرات السياسية :

مما لا شك فيه تأثر القناة بالحروب فى المنطقة وهى حرب الخليج الأولى (الحرب العراقية الإيرانية فى الفترة من 1980-1988م) وحرب الخليج الثانية (حرب تحرير الكويت) من الاحتلال العراقى فى 2 أغسطس 1990م، كما تأثرت القناة

بضرب مركز التجارة العالمي فى 2001م، وكذلك الأزمة المالية عام 2008م كما سنرى من خلال تحليل حركة النقل البحرى بقناة السويس حيث أدى ذلك إلى تناقص نسبى فى حركة التجارة العابرة.

ومن العوامل التى خيمت بظلالها على قناة السويس ثورة 25 يناير 2011م وإن لم تتأثر بها القناة على الفور إلا أنه مع استمرار الاضرابات المتوالية فى الموانئ المصرية مثل العين السخنة وشرق بورسعيد من شأنه أن يحدث نوعاً من القلق لدى الخطوط الملاحية ومشغلي السفن.

ب- المتغيرات الاقتصادية :

وتتمثل فى تغيير نمط التجارة العالمية من حيث الشكل والنظم الإدارية المعمول بها فى الموانئ البحرية العالمية، ولقد اعتمدت قناة السويس فيما قبل على حركة البترول التى أطلق عليها جمال حمدان (بهارات القرن العشرين)⁽¹⁾، وبهذا فإن تجارة الحاويات العابرة للقناة إنما هى بهارات القرن الحادى والعشرين حيث ارتفعت أحجام البضائع المحواة فى عام 2011م بنسبة 12.8% و فى عام 2012م بنسبة 7.1%.

وللنقل بالحاويات آثاره المختلفة على منظومة النقل البحرى بدءاً من التطورات المستمرة فى سفن الحاويات وحمولاتها التى قاربت 18 ألف حاوية، وتجهيزات الموانئ المحورية والترانزيت وإعادة الشحن، وتطورات الأوناش داخل محطات الحاويات، والتطورات الإدارية فى الدورة المستندية للحاويات ونظم التبادل الإلكترونى للبيانات، وكل ما سبق يعد من متطلبات التجارة الحديثة.

(1) جمال حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 808.

وكذلك التركيز على إعداد منطقة قناة السويس وموانئها لأن تكون مركز عالمى لتحميل الحاويات من خلال الموانئ البحرية والمناطق الحرة واستكمال باقى المخططات فى المنطقة فى إطار مشروع تنمية محور قناة السويس، وبرغم أهمية القناة إلا أنها تواجه تحديات تتنافس معها فى تجارة الحاويات منها ما يلى :

ج- التحديات الراهنة :

- التحدي الاسرائيلي :

تعترم إسرائيل إنشاء مجموعة من المشروعات من شأنها تهديد ومنافسة قناة السويس وتشمل قناة بحرية وخط أنابيب لنقل البترول، وخط سكة حديد يمتد من إيلات على البحر الأحمر إلى حيفا وأشدود على البحر المتوسط من خلال أكثر من وصلة، ولكن أكد خبراء النقل البحري في قناة السويس أن الخط المزمع إنشاؤه بالتعاون مع الجانب الصيني يمكنه نقل عدد حاويات يتراوح بين 45-75 حاوية في المرة الواحدة وهذا يعد عدداً ضئيلاً بالمقارنة بحمولة سفن الحاويات العابرة لقناة السويس والتي تصل حمولة السفينة الواحدة إلى 14 ألف حاوية⁽¹⁾. ويعد تبادل وسائل النقل للسلعة الواحدة يرفع كثيراً تكلفة النقل ومن ثم يضعفها في المنافسة مع وسيلة نقل واحدة⁽²⁾.

إن مواجهة إسرائيل اقتصادياً يتطلب الاعتراف بقوتها البحرية في المنطقة حتى ولو كانت أعداد الحاويات أقل من مصر إلا أنها تسعى دائماً للنهوض بموانئها على البحر المتوسط، كما أنها تمتلك خط ملاحى كبير وهو (زيم) الذى يأتى فى الترتيب السابع عشر على مستوى الخطوط الملاحية العالمية ويمتلك عدد 94 سفينة حاويات متخصصة، كما يقوم بتداول 305.538 حاوية مكافئة⁽³⁾.

(1) جريدة الوفد 2012/2/19م.

(2) راجع محمد رياض : جغرافية النقل، بيروت، 1974م، ص ص 106-125.

(3) Container Shipping Lines.

- طريق القطب الشمالى :

نظراً للتغيرات المناخية التى يمر بها العالم والاحتباس الحرارى وظاهرة ذوبان الجليد حيث أثبتت الأقمار الصناعية أن المساحة المغطاة بالجليد تتناقص بصفة مستمرة وأن الجليد أصبح أقل سمكاً خلال الفترة من 1979 وحتى عام 2012 حيث تناقصت

المساحة بمقدار 2.73 مليون كيلو متر مربع بنسبة 44%⁽¹⁾.

وهذا هو الحلم الروسى الذى كانت تسعى روسيا لتحقيقه لذا استغلت روسيا تلك الفرصة ووفرت أسطول من كاسحات الجليد التى تعمل بالطاقة النووية لمساعدة السفن التجارية، وتم تشغيل أول سفينتين من الشرق إلى أوروبا، ويوفر هذا الطريق اختصار الطريق التقليدى من الشرق الأقصى عبر أوروبا عن قناة السويس بأكثر من أربعة آلاف ميل بحرى⁽²⁾.

وسوف تزيد أهمية الطريق مع زيادة التغيرات المناخية مستقبلاً بينما لا يمثل حالياً منافسة قوية للقناة لصعوبة توفير وضمان جداول إبحار منتظمة سنوياً، وارتفاع تكلفة بناء السفن حيث يحتاج إلى نوعية سفن ذات بدن قادر على الإبحار فى المناطق الجليدية مما يؤثر على اقتصاديات تشغيل الخطوط الملاحية⁽³⁾.

- قناة بنما :

تعد قناة بنما أحد التحديات التى يمكن أن تواجه قناة السويس بينما لا تمثل فى الوقت الحالى منافس قوى ولكن من المتوقع أن يتم الانتهاء من تطوير قناة بنما فى عام 2015م، وعندئذٍ سوف تفتح الطريق أمام سفن الحاويات حمولة 12 ألف حاوية

(1) جريدة البديل الالكترونية: 2013/3/27م.

(2) The Indepent EL AWeek, 12/9/2009.

(3) محمود أحمد رزق : سفن الحاويات وقناة السويس، تحليل حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة للقناة عام 2011م، قطاع البحوث الاقتصادية، إدارة التخطيط والبحوث، هيئة قناة السويس، 2012م، ص 2.

من موانئ شرق آسيا وجنوبها الشرقى إلى الساحل الأمريكى الشرقى، بينما قناة السويس صالحة لعبور جميع الأجيال الخاصة بسفن الحاويات والمخطط لها مستقبلاً سعة 22 ألف حاوية وأبعاد هذه السفن تتجاوز أبعاد قناة بنما حتى بعد إجراء التوسعات الخاصة بها، ولكن المشكلة تكمن فى تكلفة عبور الحاويات التى تتراوح فى

قناة السويس بين 60-90 دولار للحاوية أما تكلفة نقل الحاوية فى قناة بنما تقل بمعدل يقارب من 25% إلى 30%(1).

وبعد هذا الموجز التاريخى للأحداث فى المنطقة والتحديات التى تواجه قناة السويس فلا بد من إعادة اكتشاف مصر لهويتها الحقيقية وهى الدولة البر مائية واستثمار واستغلال قيمة موقع مصر الجغرافى وهو من الموارد الثابتة فى ظل وجود الموارد المتغيرة والمتمثلة فى الموضع وهو ما قال عنه جمال حمدان أن عصور مصر الذهبية هى تلك التى اجتمع فيها الحد الأقصى من موارد الموقع وموارد الموضع(2).

-
- (1) السيد حسن جلال : قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات مارلوج 2 آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس رؤية مستقبلية 17-19 مارس 2013م، ص ص 3-5.
- (2) جمال حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 788.

المبحث الثانى

مقومات تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فى إقليم قناة السويس

أولاً : مواقع الموانئ البحرية وخصائصها الملاحية.

1) مواقع الموانئ البحرية :

يعد الموقع من أهم عناصر البيئة المؤثرة فى تحديد شكل وخصائص وتقل وإمكانات أى إقليم فى العالم ومن ثم التخطيط لتنميته وتطويره لارتباط الموقع بإمكانية استغلال موارد البيئة المتاحة وأيضاً بمستوى وسعة شبكات الطرق بمراكز تقل الإنتاج وأسواقه وبتجمعات السكان ومراكز العمران⁽¹⁾.

ويتميز الموقع الجغرافى لموانئ إقليم قناة السويس بعلاقاته المكانية المتميزة على كافة المستويات بسبب وقوعها على المجرى الملاحي للقناة والانحراف الصفرى عن الطريق ومن ثم فهي تعد نقطة هامة فى سلسلة تجارة الحاويات نظراً لأهمية توجهاتها البحرية المختلفة بين دول شرق وجنوب شرق آسيا حيث توجد موانئ الحاويات العالمية فى سنغافورة وهونج كونج، ودول غرب أوروبا ووجود موانئ مثل ميناء روتردام فى هولندا وأنتويرب فى بلجيكا.

كما خلق هذا الموقع ميزة تنافسية مع موانئ حوض البحر المتوسط المتمثلة فى الموانئ الإسرائيلية (حيفا وأشدود) وموانئ الجيسيراس فى أسبانيا، وجيوتاورو فى إيطاليا وغيرها من الموانئ، وكذلك ميزة تنافسية أخرى متمثلة فى موانئ الخليج العربى وبخاصةً دىبى التى ازدهرت بشكل كبير فى الفترة الأخيرة، وهذا الموقع سوف يحقق لها منفعة اقتصادية مع تلك الموانئ يجب استغلالها.

(1) محمد خميس الزوكة، العلاقات المكانية لشرق بورسعيد محلياً ودولياً، مؤتمر شرق التفرعة، جغرافياً، مرجع سبق ذكره، ص 1.

والموقع على الرغم من كونه من العناصر الثابتة إلا أن أهميته تتغير عبر العصور⁽¹⁾. ولموانئ الإقليم أهميتها الإقليمية في المنطقة فهذا الإقليم هو الوحيد الأفروآسيوي في المنطقة ومن المفترض أن يتميز بشبكة هامة من الخطوط الملاحية الساحلية العربية (الآسيوية والإفريقية) ولكن الواقع لا يؤيد ذلك بحكم انخفاض حجم حركة التجارة العربية البينية التي لم تتجاوز 10%⁽²⁾.

ويمكن للسفن العابرة في القناة استغلال الموانئ في خدمة شحن وتفريغ الحاويات وحاويات إعادة الشحن بدلاً من الانتظار في قافلة العبور، حيث يمر بالقناة ثلاث خطوط ملاحية هامة وهي خط الشرق الأقصى أوروبا، وخط الشرق الأقصى الشرق الأوسط، وخط شمال أمريكا الشرق الأوسط، كما يمكن للموانئ المصرية المشاركة مع الخطوط الملاحية العالمية المترددة على موانئ شرق وجنوب شرق أفريقيا حيث تعد مركزاً لتجميع وتوزيع تجارة المنطقة عن طريق سفن الروافد التابعة للخطوط الملاحية وخاصةً أن جنوب أفريقيا تمثل سوقاً واعدة لمصر في ضوء تفعيل اتفاقية دول الكوميسا⁽³⁾.

(1) ويفسر جمال حمدان : مرجع سبق ذكره، ص 792، هذه المتغيرات (ولنا في التاريخ أمثلة عديدة من انتقال الأهمية من موانئ الشام الأموي إلى العراق العباسي وموانئ الخليج الفارسي متزامنة مع ردم العباسيين لقناة خليج أمير المؤمنين لأسباب سياسية فحلت موانئ الخليج محل القلزم ورشيد والإسكندرية، وفي أواخر القرن التاسع الميلادي أثرت ثورات واضطرابات جنوب العراق السياسية على الحركة التجارية في الخليج الفارسي فعادت الأهمية مباشرة إلى موانئ البحر الأحمر، وبهذا فإن العلاقة دائماً هي علاقة جذب وشد ومد وجزر أي علاقة عكسية فحين يزدهر الأول ينحدر الثاني والعكس). ولكن في الحقيقة أن انتقال المركز السياسي والسوق التجاري إلى بغداد هو المسبب الجوهري وراء بروز موانئ الخليج على حساب موانئ البحر المتوسط، وعلى الأغلب عودة موانئ السويس والبحر المتوسط هي متزامنة مع انتهاء العصر العباسي الأول و بروز مصر الطولونية والفاطمية كقوة سياسية واقتصادية.

(2) صحيفة الرياض : مؤسسة الإمامة الصحفية، المملكة العربية السعودية، الأحد 8 ربيع الأول 1434هـ، 20 يناير 2013م، العدد 16389.

(3) مصطفى محمد عز العرب : العناصر اللازمة لخلق مركز اقتصادي عالمي جديد في منطقة السويس، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، يوليو 2000م، ص ص 244-248.

ويتميز الإقليم بإمكانية ربط النقل البحري بالنقل متعدد الوسائط من خلال شبكة الطرق البرية التي تربط الدول العربية الآسيوية عن طريق شبه جزيرة سيناء، وكذلك شبكة الطرق في الاتجاه الأفريقي من خلال الطريق الساحلى الشمالى الدولى والطرق البرية والنهرية التى تربط بين مصر والسودان ومنها إلى أفريقيا.

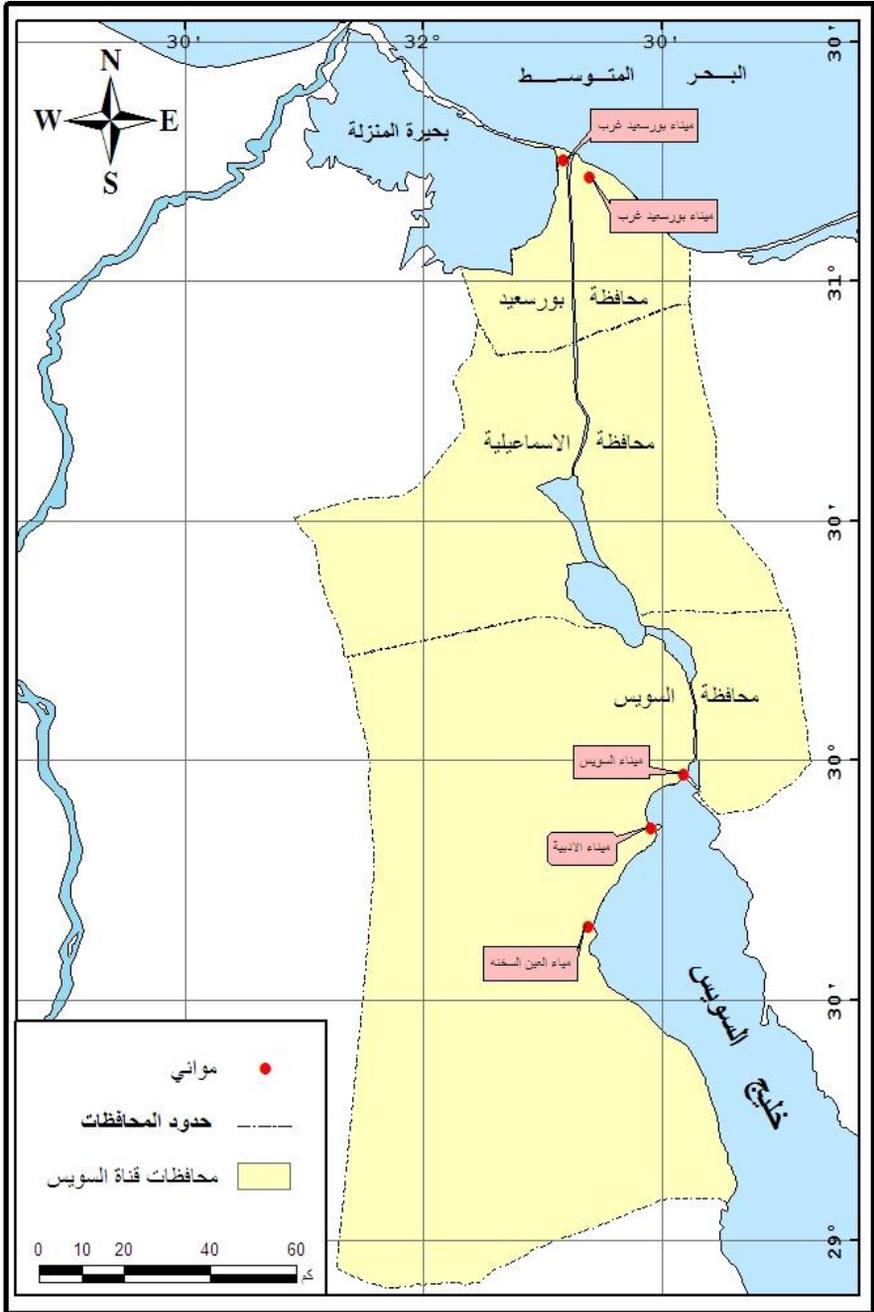
ولا نغفل أهمية الموقع على المستوى المحلى فى ظل وجود حقول البترول البرية والبحرية فى إقليم خليج السويس واكتشافات الغاز الطبيعى فى البحر المتوسط، كما يتمتع الإقليم بالتلاحم مع إقليم الدلتا والقاهرة الكبرى وشمال الصعيد ودول البحر الأحمر وشرق أفريقيا.

وتوضح الخريطة شكل (1) الخريطة الإدارية لمحافظة قناة السويس والموانئ الموجودة بها.

أما بالنسبة لإمكانات النمو المكانى لأنشطة الموانئ فهى كما يلى :

أ- موانئ السويس والعين السخنة :

لقد ضاقت المنطقة الأرضية خلف ميناء السويس (بورتوفيق) ولم تسمح بأية توسعات بسبب تأثير التوسع العمرانى لمدينة السويس وامتداده على طول المساحة المائية الواقعة بين ميناء بورتوفيق وحوض البترول، وكذلك الحال بالنسبة لميناء حوض البترول حيث تعد المنطقة المحيطة بالميناء من الجهة الشمالية مغلقة تماماً بسبب التوسع العمرانى لمدينة السويس ناحية الجنوب ووجود بعض الشركات البترولية ومعامل تكرير البترول، بينما توجد مساحات متسعة داخل نطاق الميناء لأى توسعات مستقبلية، وكذلك الحال عند ميناء الأدبية حيث تقترب كتلة جبل عتاقة من خط الساحل مما أدى إلى ضيق المساحة العرضية للميناء وجعله يأخذ شكل المستطيل بموازاة خط الساحل.



شكل (1) : الخريطة الإدارية لمحافظة قناة السويس والموانئ الموجودة بها.

بينما يختلف الوضع كثيراً فى ميناء العين السخنة الذى يقع على بعد 55 كم جنوب مدينة السويس ويحده من الشمال قرى سياحية ومن الجنوب ميناء سوميد البترولى ومن الغرب المنطقة الاقتصادية والطريق الساحلى السويسى الغردقة⁽¹⁾، حيث روعى فى إنشاء الميناء التوسعات المستقبلية حيث تبلغ مساحته 22.3 كم²، وتوضح الخريطة شكل (2) ميناء العين السخنة، وتعد المنطقة خلف الميناء متسعة بسبب وجوده فى منطقة غبة البوص شمال بداية خط سوميد البترولى.

وتتميز منطقة شمال غرب خليج السويس بوجود الموارد الطبيعية الأرضية والثروات المعدنية والمناطق الصناعية وأنشطة تكرير البترول وإنتاج الأسمدة وصناعة المنسوجات والزجاج وصناعة الزيوت⁽²⁾.

ب- ميناء بورسعيد :

يتمثل موضع ميناء بورسعيد فى شريط ساحلى ضيق يتراوح عرضه ما بين 40-50 متر⁽³⁾.

يتكون من ساحل رسوبى يرجع تكوينه إلى طغيان البحر المتوسط من جهة الشمال واندفاع التيارات البحرية نحو الشرق يساعد على توجيه قدر كبير من الرواسب التى يحملها ماء النيل إلى البحر المتوسط نحو الشرق، ويقع الميناء فى نطاق ساحلى ضيق ينحصر بين البحر المتوسط شمالاً، وقناة السويس شرقاً وبحيرة المنزلة من الجنوب والغرب⁽⁴⁾.

(1) وزارة النقل البحرى : الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، الكتاب الاحصائى السنوى، 1999/2000م، ص 8.

(2) للمزيد راجع منى صبحى السيد نور الدين : ميناء السويس، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2002م، ص 245.

(3) محمد محمد الششتاوى عبد الوهاب : مرجع سبق ذكره، ص 50.

(4) محمد متولى : وجه الأرض، مكتبة الأنجلو المصرية، 1977م، ص 489.

وبورسعيد أشبه بجزيرة محاطة بالمياه من جميع الاتجاهات حيث كانت بحيرة المنزلة متصلة بالبحر عن طريق فتحة البوغاز، وقد أسهم التيار البحرى السفلى الراجع أمام سواحلها من الغرب إلى الشرق فى زيادة مساحة اللسان الضيق - حيث تقوم المدينة - بما كان يضيفه هذا التيار إلى اللسان من الإرسابات الدلتاوية فى موسم الفيضان⁽¹⁾، وتوضح الخريطة شكل (3) ميناء بورسعيد.

ج- ميناء شرق بورسعيد :

يقع ميناء شرق بورسعيد فى منطقة شرق تفرعة قناة السويس بالركن الشمالى الغربى لشبه جزيرة سيناء كما يتضح من الخريطة شكل (4) على امتداد التفرعة الشرقية للممر الملاحى لقناة السويس بطول 17 كم⁽²⁾. وتعد المساحات الخلفية للميناء مفتوحة من جهة الشرق وتتمثل فى محافظة شمال سيناء.

كما ترتب على وقوعه على قناة السويس تميز تنافسى آخر وهو العمق الذى يتناسب مع أحجام السفن المستقبلية التى تتطلب أعماق كبيرة، وكانت منطقة شرق التفرعة دائماً منطقة عازلة من قبل، بينما أصبحت حالياً مرتبطة بالظهير المصرى من خلال شبكات النقل المختلفة من كبارى ومعديات وأنفاق.

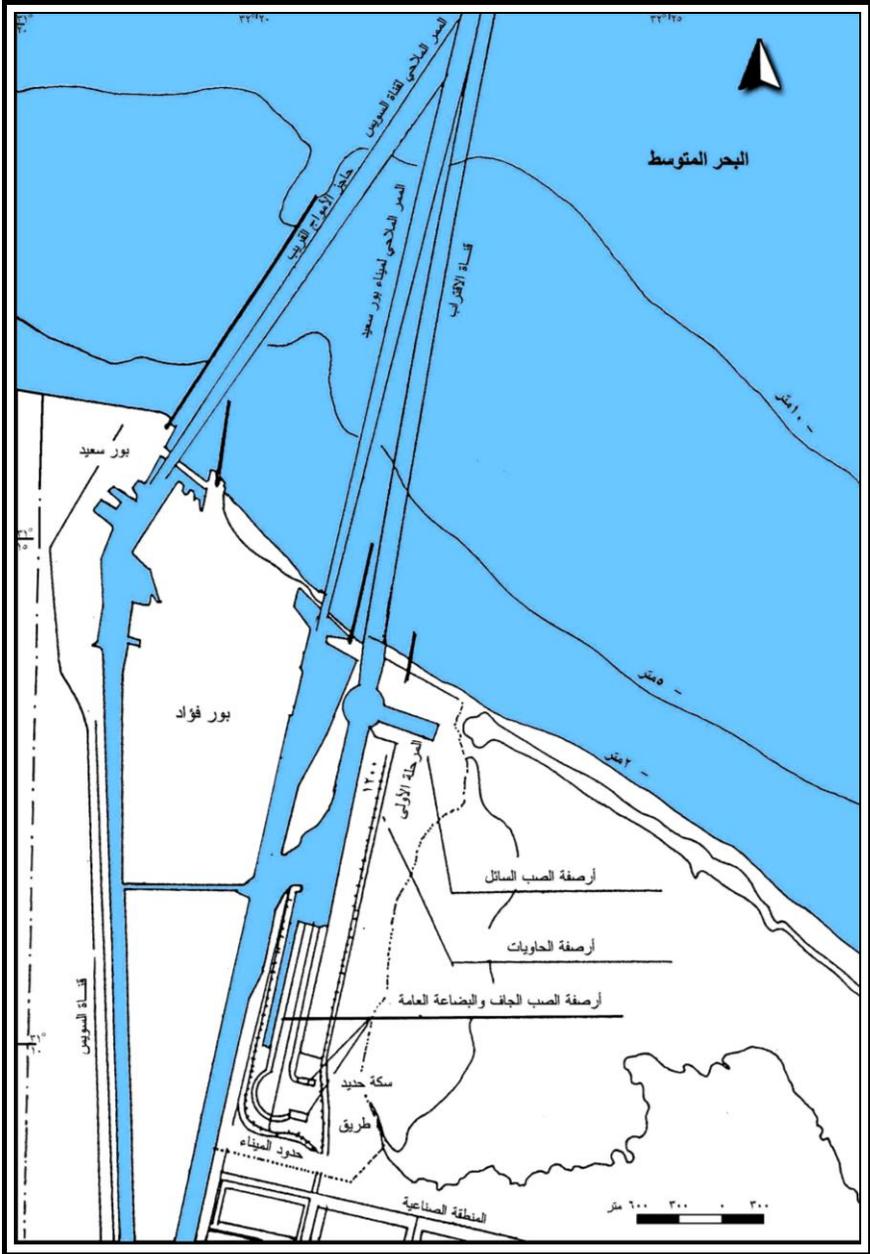
2) الخصائص الملاحية وخصائص الأرصفة بموانئ قناة السويس :

يتضح من الجدول التالى ما يلى :

- يوجد بميناء بورسعيد غرب أطول أرصفة حيث بلغت 4400 متر نظراً لامتداده بموازاة قناة السويس من الناحية الغربية، وبلغت أعداد الأرصفة 32 رصيف، ولكن يلاحظ على الميناء قلة المساحة التى بلغت 3 كم نظراً لانحسار الميناء بين قناة السويس من الشرق وبحيرة المنزلة من الغرب، بينما يتراوح العمق به من 3.6 متر بالنسبة لسفن الخدمات (القطر والإرشاد) و 13.2 متر لسفن الحاويات.

(1) عمر الفاروق السيد رجب : مدن قناة السويس، عوامل النمو وتغييرات التركيب والوظائف، الطبعة الثانية، 1983م، ص ص 83-84.

(2) أحمد عيسوى صالح : مرجع سبق ذكره، ص 7.



المصدر: الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، تنمية دور النقل بالحاويات لدعم التجارة الخارجية في جمهورية مصر العربية، التقرير النهائي، مارس 2001م، ص 94، بتصريف.

شكل (4) : المخطط العام لميناء شرق بورسعيد.

جدول (١) : الخصائص الملاحية وخصائص الأرصفة بموانئ قناة السويس.

الخصائص	الموانئ	العين السخنة	السويس	حوض البترول	الأدبية	بورسعيد	شرق بورسعيد
أطوال الأرصفة بالمتر		٢٣٥٠	٢٠٧٠	٨٢٨	١٨٤٠	٤٤٠٠	١٢٠٠
عدد الأرصفة		٧	١٢	٢ رصيف، ٤ أساكن	٩	٣٢	٣
طول أرصفة الحاويات بالمتر		٧٥٠	-	-	-	٩٤٧	١٢٠٠
العمق بالمتر		١٧	٨-٥	٩	١٢-٩,٥	١٣,٢-٣,٦	١٤,٥
إجمالي المساحة كم		٨٧,٨	١٦٠,٣	١٥٩,١٦	١٥٨,٨	٣	٧٢,١٠
المساحة البحرية كم		٦٥,٥	١٥٨	١٥٨	١٥٨	١,٧	١,٥
المساحة الأرضية بالكم		٢٢,٣	٢,٣	١,١٦	٠,٨	١,٣	٧,٦
مساحة ساحات الحاويات بالمتر		٢٠٠٠٠٠	-	-	-	٤٣٥٠٠٠	٦٠٠٠٠٠

المصدر : بنك معلومات قطاع النقل البحري، ٢٠١١م.

ملحوظة : ١. تعد المساحة البحرية لموانئ السويس وحوض البترول والأدبية واحدة وهي ١٥٨ كم نظراً للقرب المكاني بين تلك الموانئ.

٢. أساكن ومفردها أسكنا وتعني أرصفة حديدية تمتد عمودية على الرصيف الرئيسي كي ترسو عليها سفن الخدمات البترولية.

ولم تعد أطوال الأرصفة وأعدادها هي المقياس بل أصبح العمق هو الأهم حالياً لأنه هو الذى يحدد أنواع السفن التى يستقبلها الميناء، وكذلك نجد ميناء السويس الذى بلغت أطوال أرصفته 2070 متر بعدد 12 رصيف ولكن يتراوح العمق به من 5-8 متر.

- يعد كلاً من ميناءي العين السخنة وشرق بورسعيد أهم الموانئ بالنسبة للعمق وخاصة ميناء العين السخنة الذى يبلغ العمق به 17 متر بينما بلغ العمق فى شرق بورسعيد 14.5 متر، والميناءان مهيأان لاستقبال سفن الحاويات حالياً.

وتكاد تقترب المساحة الكلية فى الميناءين 87.8 كم للميناء السخنة مقابل 72.10 كم لشرق التفريعة ولكن يختلف تقسيم هذه المساحات من المساحات البحرية والأرضية حيث تزيد المساحات الأرضية بميناء شرق بورسعيد عن المساحات المائية (70.6 كم مقابل 1.5 كم) ويرجع ذلك إلى وجود الميناء فى الركن الشمالى الغربى من شبه جزيرة سيناء على تفرعة قناة السويس لذا يعد الظهير الأرضى كبير فى الجانب الشرقى للقناة، بينما تتناسب المساحات بالنسبة لميناء العين السخنة (65.5 كم مساحة بحرية مقابل 22.3 كم مساحة أرضية).

- تتزايد المساحة الكلية لموانئ السويس وحوض البترول والأدبية نظراً لوجود هذه الموانئ على الخليج مباشرةً لذا تزيد المساحات البحرية، بينما تنخفض المساحات الأرضية فى تلك الموانئ إلى 2.3 كم فى السويس، و 1.16 كم فى حوض البترول، و 8 كم فى الأدبية نظراً لانحسار الموانئ بين رأس الخليج والتكتلات العمرانية التى تزحف نحو الجنوب وكذلك انحسار ميناء الأدبية بين خليج السويس من ناحية الشرق وكتلة جبل عتاقة من ناحية الغرب مما أدى إلى اتخاذ الميناء الشكل الطولى.

ومن العرض السابق يتضح أن ميناء العين السخنة هو الأكثر مثالية بالنسبة للموانئ من حيث أطوال الأرصفة والمساحات الأرضية والبحرية وسوف تتزايد أهمية الميناء بالنسبة للحاويات بعد افتتاح باقى مراحل الميناء وتشغيل المحطة الثانية للحاويات، ويرجع تفوق شرق التفريعة فى عدد الحاويات كما سيتضح فيما بعد من

خلال تحليل حركة النقل البحري بسبب التخفيضات والإعفاءات الجمركية المقدمة من هيئة الميناء للخطوط الملاحية للحاويات مما أدى إلى سحب الخطوط الملاحية من الموانئ المصرية الأخرى ومنها ميناء بورسعيد ودمياط والعين السخنة وجذبها إلى الميناء الجديد.

ثانياً : المناطق الحرة والصناعة.

وتتمثل فى المناطق الحرة⁽¹⁾ والمناطق الصناعية وأنواع الصناعات المختلفة بالإقليم من صناعات استخراجية وصناعات تحويلية وصناعات ثقيلة وصناعات خفيفة والإلكترونية وبحرية (بناء وإصلاح السفن فى الإقليم)، والمناطق الصناعية الحرة العامة التى تتبع الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، ويوجد فى مصر عشرة مناطق صناعية حرة عامة منها خمسة فى إقليم قناة السويس وهى بورسعيد والإسماعيلية والسويس (بورتوفيق والأديبة) بالإضافة إلى المنطقة الحرة العامة بشرق بورسعيد الجارى استكمالها، ويدل ذلك على الأهمية الاقتصادية للإقليم، كما يوجد بالإقليم حوالى أثنى عشر منطقة صناعية تابعة للمحافظات، هذا بالإضافة إلى المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحافظة السويس كما يتضح من الجدول رقم (2).

(1) تعرف المناطق الحرة وفقاً لقانون الاستثمار رقم 43 لسنة 1974م، والذى تم تعديله مؤخراً بالقانون رقم 32 لسنة 1977م، وتم تعديله مؤخراً بالقانون رقم 230 لسنة 1989م، وهى مناطق تقع خارج النطاق الجمركى المصرى تماماً أى تعتبر من الناحية الجمركية كأرض أجنبية فيما يتم استيراده برسم الترانزيت للمناطق الحرة يعفى من كافة القيود الاستيرادية والضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب المقررة على الواردات، وكذلك الحال فى حالة الصادرات، والمناطق الحرة الخاصة هى التى تعمل بنظام المناطق الحرة ولكن لكل مشروع على حدة، وكان مسموحاً بإقامة مشروعات المناطق الحرة الخاصة فى المحافظات التى لا يوجد بها مناطق حرة عامة، ولكن سمح بإقامة مشروعات المناطق الحرة بنظام الاستثمار الداخلى أن يكون له الحق فى تحويل جزء أو كل مشروع إلى منطقة حرة خاصة فى كافة أنحاء البلاد. عن : مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : دراسة مراكز اللوجستيات لخدمة المركز الاقتصادى العالمى بمنطقة قناة السويس وسيناء، مرجع سبق ذكره، ص ص 25-28.

جدول (٣) : خصائص الصناعة بمحافظة إقليم قناة السويس.

النسبة %	الأجور	النسبة %	عدد العمال	النسبة %	النسبة %	التكاليف الاستثمارية	النسبة %	قيمة الإنتاج	النسبة %	عدد المنشآت	المحافظة
٢٥,٧	٤٠٢	٣٨,٨	٤٢٣٢٨	١٧,٩	١٧,٩	١٠٠٥٩	١٧,٩	١٣١١٧	٤٥,٦	٣٤٠	بورسعيد
٥٨,٦	٩١٥	٣٤,٥	٣٧٦٨٣	٧٦,٤	٧٣,٥	٤٢٩٩٦	٧٣,٥	٥٤٠٢٩	٢١,٦	١٦١	السويس
١٥,٧	٢٤٥	٢٦,٧	٢٩٠٥٨	٥,٧	٨,٦	٣٢٢٠	٨,٦	٦٣١٠	٣٢,٨	٢٤٤	الإسماعيلية
١٠٠	١٥٦٢	٦,١	١٠٩٠٦٩	١٠٠	١٠٠	٥٦٢٧٥	١٠٠	٧٣٤٥٦	١٠٠	٧٤٥	إجمالي الإقليم
-	٨	-	٦,١	-	-	١٠,٥	-	١٠,٤	-	٢,٣	نسبة الإقليم من إجمالي الجمهورية
-	١٩٥٣٢	-	١٧٨٦٧٢٧	-	-	٥٣٣٩٩٩	-	٧٠٧٤١٠	-	٣٣٠٤٦	إجمالي الجمهورية

المصدر: الهيئة العامة للتنمية الصناعية، المنشآت التابعة لهيئة التنمية الصناعية طبقاً لمحافظة إقليم قناة ٢٠١٢/٢٠١٥ م.

يتضح من الجدول السابق رقم (3) ما يلي :

- بلغ حجم المنشآت الصناعية بإقليم قناة السويس 745 منشأة بنسبة 2.3% من إجمالي المنشآت بالجمهورية، بينما بلغت جملة قيمة الإنتاج 73456 مليون جنيه بنسبة 10.4% من إجمالي الجمهورية وهى تعد نسبة هامة جداً ويرجع ذلك لارتفاع جملة التكاليف الاستثمارية إلى 56.275 مليون جنيه بنسبة 10.5%، وبلغ عدد العمال 109.069 عامل بنسبة 6.1%، بينما بلغت الأجور 1562 مليون جنيه بنسبة 8% من إجمالي الجمهورية.
- أما بالنسبة للمنشآت على مستوى محافظات الإقليم فيعد أهمها فى محافظة بورسعيد نظراً لانتشار الصناعات الخفيفة والورش الصغيرة بعدد 340 منشأة بنسبة 45.6%، تليها محافظة الإسماعيلية بنسبة 32.8%، ثم محافظة السويس بنسبة 21.6% من إجمالي المنشآت بالإقليم، وعلى الرغم من قلة المنشآت بالسويس إلا أنها تعد أكثرها أهمية لأن معظم الصناعات عبارة عن صناعات ثقيلة، ويستدل على ذلك من قيمة الإنتاج والتكاليف الاستثمارية التى بلغت 73.5%، 76.4% على الترتيب

وفى إطار اهتمام الحكومة بمحور قناة السويس تم تخصيص مبلغ 199 مليون جنيه فى صورة دعم حكومى، وتعد محافظة الإسماعيلية هى أولى محافظات الإقليم التى تم توقيع بروتوكول بينها وبين الهيئة العامة للتنمية الصناعية فى 2010/4/22م بشأن طرح 2 مليون متر مربع بنظام المطور الصناعى لجذب استثمارات بقيمة 3.5 مليار جنيه⁽¹⁾.

ولقد تم عقد أول اجتماع تأسيس لتكوين شركة مساهمة برأس مال مرخص مليار جنيه والمصدر (100) مليون جنيه لبدء تنفيذ المشروع القومي للطاقة الذى —
(1) الهيئة العامة للتنمية الصناعية : المنشآت الصناعية التابعة لهيئة التنمية الصناعية طبقاً لمحافظة قناة السويس 2012/2/15م.

مخطط ليشمل 10 مصانع ومركز بحوث متميز، وتشمل مصنعا لتتقية السليكا

(الرمال) والكوارتز بدرجة نقاء 99% ومصنع لإنتاج شرائح الطاقة وتجميع أجهزة الطاقة الشمسية بقدرات مختلفة، وإقامة حقول للطاقة الشمسية بقدرة إجمالية 200 ميجاوات، ومصنع لإنتاج الألياف الضوئية وآخر لإنتاج مكونات دوائر الاتصالات ونقل المعلومات للاتصالات الضوئية، ومصنع لإنتاج أجهزة الإرسال والاستقبال للاتصالات الضوئية، ومصنع لإنتاج سليكون كريستال وتصنيع الرقائق للصناعات الإلكترونية وآخر لإنتاج دوائر النانو والكيرونيكس، ومصنع لإنتاج مكونات الميكرو اليكترو ميكانيكال(1).

كما تعد شبكات النقل فى إقليم قناة السويس من أهم مقومات النقل البحرى اللوجستية وقد ذكرت تفصيلاً فى مراجع متعددة(2).

(1) جريدة الوطن الإلكترونية : دراسة إقامة مشروع قومى بوادى التكنولوجيا بالإسماعيلية 2012/6/4م.

(2) للمزيد راجع:

- أ- منى صبحى السيد نورالدين، ميناء السويس، مرجع سبق ذكره، ص ص 33-39.
- ب- منى صبحى السيد نور الدين، النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2007م، ص 86، 89، 95، 97، 103، 104.
- ج- عبير سراج الدين إبراهيم، النقل ودوره فى التنمية فى إقليم قناة السويس، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 2005م، ص ص 3-88.
- د- محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص ص 6-9.

المبحث الثالث

تحليل حركة النقل البحري فى إقليم قناة السويس

أولاً : قناة السويس .

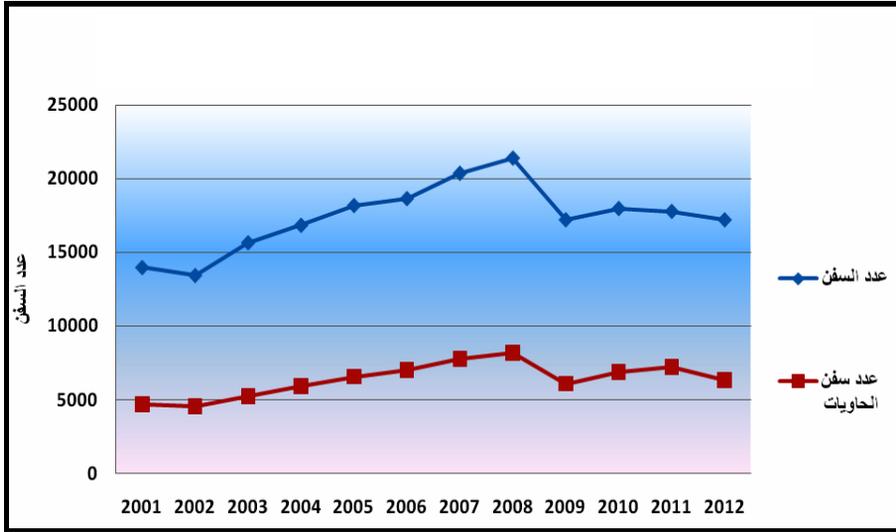
1) تطور حركة السفن والبضائع وسفن الحاويات وأعدادها :

أ- تطور أعداد السفن وإجمالي كميات البضائع وسفن الحاويات العابرة لقناة السويس :

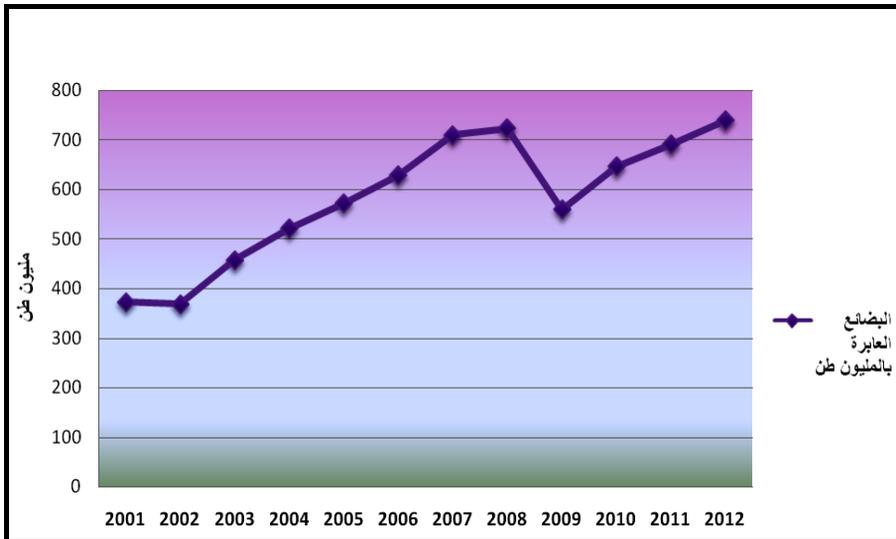
جدول (4) : تطور أعداد السفن وإجمالي كميات البضائع وسفن الحاويات العابرة لقناة السويس في الفترة من 2001 حتى 2012م .

البيان السنوات	إجمالي عدد السفن	معدل النمو %	البضائع العابرة بالمليون طن	معدل النمو	سفن الحاويات	% من مجموع السفن	معدل النمو
2001	13986	-	372.4	-	4700	33.6	-
2002	13447	3.9-	368.8	1-	4549	33.8	3.2-
2003	15667	16.5	457.9	24.2	5211	33.2	14.5
2004	16850	7.6	521	13.8	5928	35	13.8
2005	18193	8.5	571	9.6	6555	36	16.6
2006	18664	2.6	628.6	10.1	6974	37.4	6.4
2007	20384	9.2	710.1	13	7718	37.8	10.7
2008	21415	5.1	723	1.8	8156	38	5.7
2009	17228	19.6-	559.2	22.7-	6080	35.3	25.5-
2010	17993	4.4	646.1	15.5	6852	38	12.7
2011	17799	1.07-	691.8	7.07	7178	40.3	4.8
2012	17225	3.2-	739.9	7	6320	36.7	11.9-

Source: www.Suez Canal.gov.eg / TR stat. aspx. reported 1, Suez Canal Authority, Traffic Statistics.



شكل (5) : تطور أعداد السفن وسفن الحاويات العابرة لقناة السويس في الفترة من عام 2001 حتى عام 2012م.



شكل (6) : تطور كميات البضائع العابرة لقناة السويس في الفترة من عام 2001 حتى عام 2012م.

تلعب قناة السويس دوراً حيوياً باعتبارها أحد الطرق الهامة التي تربط شرق آسيا وغرب أوروبا، وعلى الرغم من التحديات التي تواجهها يوماً بعد الآخر مازال هناك تطور ونمو ملحوظ في الحركة عبر القناة، ويوضح جدول (4) تطور حركة السفن العابرة لقناة السويس في الفترة من 2001 حتى 2012م.

يتضح من الجدول السابق والشكلين (5)، (6) ما يلي :

- الزيادة المستمرة في أعداد السفن العابرة لقناة السويس من 13986 سفينة عام 2001 إلى 17225 سفينة عام 2012م، وكذا زيادة كميات البضائع من 372.4 مليون طن عام 2001م إلى 739.9 مليون طن عام 2012م، وتم اختيار سفن الحاويات نظراً لانتشار نظام النقل بالحاويات عالمياً ولقد زادت سفن الحاويات من 4700 سفينة عام 2001م بنسبة 100% إلى 6320 سفينة عام 2012م بنسبة 134% وساهمت بنحو 36.7% من إجمالي السفن العابرة للقناة.

- يتضح تأثر قناة السويس بالأزمات العالمية السياسية والاقتصادية ففي عام 2002 تأثرت الحركة بالقناة بضرب مركز التجارة العالمي في الولايات المتحدة الأمريكية في عام 2001م، لذا انخفضت أعداد السفن وكميات البضائع وسفن الحاويات بمعدل انخفاض بلغ (3.9، 1، 3.2%) على الترتيب.

- يعد عام 2008م هو أهم الأعوام بالنسبة للحركة حيث بلغت أعداد السفن 21415 سفينة وبلغت كمية البضائع 723 مليون طن وبلغت أعداد سفن الحاويات أكبر عدد لها وهو 8156 سفينة على الرغم من أن هذا العام هو عام الأزمة المالية، بينما تأثرت الحركة عبر قناة السويس في عام 2009م بسبب امتداد تأثيرات الأزمة المالية العالمية التي حدثت أواخر شهر يوليو عام 2008م، ولم تتأثر بها القناة مباشرة على المدى القريب وإنما أُلقت بظلالها على أهمية القناة وبدأ الانخفاض عام 2009 والتذبذب في السنوات التالية.

لذا يجب استغلال وقوع قناة السويس كمر ملاحى عالمى فى الأراضى المصرىة وإقامة مناطق صناعىة⁽¹⁾ ومناطق لوجستىة لخدمة النقل البحرى العالمى نظراً للمنافسة الحادة التى تعانى منها مصر مثل مبادرة الأورومتوسطىة التى تركز على تهميش كل الدول العربىة والنظر إلى موانئها وطرقها كمعابر وتسنفد منها فى تجارة أوروبا/آسىا دون أن تشرك التجارة الدول العربىة فى هذه الخرىطة، وتلك الخرىطة تربط المدن العربىة كمعابر ولا تربط المناطق الصناعىة بالمناطق اللوجستىة⁽²⁾.

ب- تطور أعداد الحاوىات العابرة لقناة السويس :

جدول (5) : تطور أعداد الحاوىات العابرة لقناة السويس

فى الفترة (2001-2012م).

السنة	الحاوىات المملوءة	الحاوىات الفارغة	الإجمالى
2001	12.331.156	1.820.251	14.151.407
2002	13.779.935	2.111.116	15.891.051
2003	15.937.527	2.948.329	18.885.856
2004	18.591.937	3.738.330	22.330.267
2005	20.567.661	4.689.745	25.257.406
2006	22.915.716	5.636.892	28.552.608
2007	26.301.928	7.838.735	34.140.663
2008	27.772.184	8.073.246	35.845.430
2009	24.746.307	5.023.627	29.769.934
2010	29.589.864	7.184.913	36.774.777
2011	31.653.579	6.988.327	38.641.906
2012	31.601.291	6.115.979	37.717.270

Source: www.Suez Canal.gov.eg / TR stat. aspx. reported I, Suez Canal Authority, Traffic Statistics.

(1) محمد رىاض : قناة السويس كنز أسرارها كثرىة، جرىدة الأهرام 1996/3/5م. وسوف يتم الإشارة إلى المشروع فى المقترحات بالتفصىل.

(2) مجلة أنباء النقل البحرى العربىة، السنة الخامسة عشر، العدد 180، منتصف دىسمبر 2009م.

ىتضح من الجدول السابق ما ىلى :

التطور الهائل فى أعداد الحاوىات العابرة لقناة السويس من 14.1 ملوىون حاوىة مكافئة

عام 2001م إلى 37.7 مليون حاوية مكافئة عام 2012م، كما تزايدت أعداد الحاويات الفارغة من 1.8 مليون حاوية عام 2001م إلى 6.1 مليون حاوية عام 2012م، بينما تزايدت أعداد الحاويات المملوءة من 12.3 مليون حاوية مكافئة عام 2001م إلى 31.6 مليون حاوية مكافئة عام 2012م، ويمكن استغلال الحاويات الفارغة العابرة لقناة السويس والتابعة للخطوط الملاحية المختلفة وتأجيرها في موانئ قناة السويس لاستغلالها في إعادة شحن البضائع وكذلك معرفة الخطوط الملاحية الخاصة بها وعمل اتفاقيات مع تلك الخطوط الملاحية والدول التابعة لها لاستغلال تلك الحاويات وتقديم بعض الخدمات مثل تنظيف الحاويات وإصلاحها وتبخيرها.

ومن سرد الحركة العابرة لقناة السويس يتبين أهمية النقل بالحاويات في قناة السويس وتزايدته عام بعد آخر، ويرجع ذلك إلى أن قناة السويس بأبعادها الحالية والتي تستطيع استيعاب سفن بغاطس يصل إلى 66 قدم وعرض 164 قدم تستطيع استيعاب كافة حمولات سفن الحاويات الموجودة حالياً بالأسطول والتي تصل حمولتها إلى 15 ألف حاوية مكافئة، والمتوقع مستقبلاً والتي ستصل إلى 18 ألف حاوية مكافئة⁽¹⁾.

(2) حركة السفن حسب أنواعها واتجاهاتها :

أ- أعداد السفن حسب أنواعها واتجاهاتها :

تختلف أنواع السفن العابرة لقناة السويس حسب اتجاهاتها ووفقاً لحركة التجارة الخارجية للدول، ويتضح من الجدول التالي حركة السفن حسب أنواعها واتجاهاتها عام 2012م ما يلي :

(1) محمود أحمد رزق : سفن الحاويات وقناة السويس، تحليل حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة للقناة عام 2011م، قطاع البحوث الاقتصادية، إدارة التخطيط والبحوث، هيئة قناة السويس، 2012م، ص 1.

جدول (6) : حركة السفن حسب أنواعها واتجاهاتها عام 2012م.

الوحدة : سفينة

النسبة %	إجمالي أعداد السفن	المتجهة شمالاً	المتجهة جنوباً	أنواع السفن
21.1	3639	1978	1661	ناقلات البترول
4.7	800	409	391	سفن الحبوب
17.1	2936	1253	1683	حاملات الصب
0.1	17	9	8	السفن المشتركة
8.2	1415	655	760	بضائع عامة
36.8	6332	3161	3171	سفن حاويات
1.6	284	143	141	سفن رورو
6	1041	558	483	حاملات سيارات
0.5	86	42	44	سفن ترانزيت
3.9	675	329	346	سفن أخرى
100	17225	8537	8688	الإجمالي
-	100	49.5	50.5	النسبة %

Source: www.Suez Canal.gov.eg / TR stat. aspx. reported 1, Suez Canal Authority, Traffic Statistics.

بلغت أعداد السفن العابرة لقناة السويس (17225) سفينة عام 2012م، ولقد جاءت سفن الحاويات في المركز الأول بعدد 6332 سفينة بنسبة 36.8%، تليها ناقلات البترول بعدد 3639 سفينة بنسبة 21.1% ثم سفن الصب السائل بعدد 2936 سفينة بنسبة 17%، ثم سفن البضائع العامة بعدد 1415 سفينة بنسبة 8.2% أى أن حوالى ثلاثة أرباع الحركة (75%) العابرة للقناة تسيطر عليها سفن الحاويات وناقلات البترول وسفن الصب السائل إلى جانب سفن البضائع العامة، ويدل ذلك على أنه إذا كانت ناقلات البترول كانت تسيطر قديماً على الحركة عبر القناة ولكن مع التحديات التي تواجهها قناة السويس في المنطقة وخاصةً خطوط الأنابيب بدأت تتنازل ناقلات البترول عن ريادتها لسفن الحاويات، وكذلك التركيز على استعادة مركز القناة في ناقلات البترول وناقلات الصب السائل بصفة عامة أما بالنسبة لاتجاهات السفن نلاحظ أن أكثر الحركة المتجهة شمالاً تضم ناقلات البترول بسبب

نقل البترول من دول الخليج إلى غرب أوروبا، وسفن حاملات السيارات، بينما أكثر الحركة المتجهة جنوباً تضم ناقلات الصب وسفن البضائع العامة، فيما عدا ذلك تكاد تقتارب الحركة في كلا الاتجاهين.

ب- الحمولة الصافية للسفن العابرة لقناة السويس حسب أنواعها واتجاهاتها :

جدول (7) : الحمولة الصافية للسفن العابرة لقناة السويس حسب أنواعها واتجاهاتها عام 2012م.

الوحدة : ألف طن

النسبة %	الإجمالي	المتجهة شمالاً	المتجهة جنوباً	أنواع السفن
15.2	140.831	82.034	58.797	ناقلات البترول
9.5	88.638	45.109	43.529	سفن الحبوب
10.7	98.878	42.471	56.407	حاملات الصب
0.1	1.039	692	347	السفن المشتركة
1.6	15.223	6.824	8.399	بضائع عامة
54.6	507.136	254.569	252.567	سفن حاويات
0.6	5.840	2.994	2.846	سفن رورو
6.8	62.907	33.958	28.949	حاملات سيارات
0.4	3.352	1.634	1.718	سفن ترانزيت
0.5	4.608	2.093	2.515	سفن أخرى
100	928.452	472.378	456.074	الإجمالي

Source: www.Suez Canal.gov.eg / TR stat. aspx. reported I, Suez Canal Authority, Traffic Statistics.

يتضح من الجدول السابق ما يلي :

- بلغت الحمولة الصافية للسفن العابرة لقناة السويس 928.452 ألف طن،

واحتلت الحمولة الصافية لسفن الحاويات المركز الأول حيث بلغت حمولتها 507.136 ألف طن بنسبة 54.6% أى أن أكثر من نصف حمولة السفن العابرة للقناة بالكامل، ويرجع اختلاف نسبة مساهمة سفن الحاويات السابق ذكرها (36.8%) عن نسبة الحمولة الصافية للسفن إلى أن سفن الحاويات يتم استغلالها بكامل طاقتها فى عملية النقل وعدم وجود فراغات بينية بين الحاويات المترصة وارتفاع رصات الحاويات إلى أكثر من ستة حاويات أو أكثر ويبدل ذلك على أهمية تحوية البضائع العامة ونقلها فى سفن حاويات، وكذلك وجود سفن الجيل الخامس التى تتميز بعظم حجم حمولاتها.

- وفى المركز الثانى تأتى الحمولة الصافية لسفن البترول حيث بلغت 98.878 ألف طن بنسبة 15.2% ثم سفن الصب السائل بنسبة 10.7%، وسفن الحبوب بنسبة 9.5%.

- يلاحظ تراجع نسبة الحمولة الصافية لسفن البضائع العامة عن النسبة المئوية للسفن ذاتها من 8.2% إلى 1.6%، ويرجع ذلك إلى قلة أهميتها ووجود الكثير من الفراغات التى تهدر الطاقة الاستيعابية للسفينة.

ج- الطرق الملاحية العابرة لقناة السويس :

يتضح من الجدول التالى ما يلى :

- يعد الطريق الملاحي (أوروبا - الشرق الأقصى) هو أهم الخطوط الملاحية العابرة لقناة السويس حيث بلغت الحمولة الصافية لسفن الحاويات 404.059 ألف طن بنسبة 77.9% من إجمالى الحمولة الصافية للخطوط الملاحية لسفن الحاويات العابرة لقناة السويس فى حين تبلغ عدد الحاويات 30.439 مليون حاوية مكافئة بنسبة 79.2% من إجمالى الحاويات العابرة للقناة عام 2011م.

جدول (8) : حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة لقناة السويس

طبقاً للطرق الملاحية عام 2011م.

الخط الملاحي	الحمولة الصافية بالألف طن	الأهمية النسبية	أعداد الحاويات (ألف حاوية)	الأهمية النسبية
أوروبا _ الشرق الأقصى	404.059	77.9	30.439	79.2
أوروبا _ جنوب آسيا	45.784	8.8	3.015	7.8
أمريكا الشمالية - الشرق الأقصى	46.749	8	3.158	8.2
أمريكا الشمالية - جنوب آسيا	18.663	3.6	1.210	3.1
أوروبا - استراليا	5.490	1.1	374	1
الشرق الأوسط - أمريكا الجنوبية	1.604	0.3	114	0.3
الشرق الأوسط - شرق أفريقيا	1.242	0.2	95	0.2
طرق أخرى	371	0.1	22	0.1
الإجمالي	518.962	100	38.427	100

المصدر : محمود أحمد رزق : سفن الحاويات وقناة السويس، تحليل حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة للقناة عام 2011م، قطاع البحوث الاقتصادية، إدارة التخطيط والبحوث، هيئة قناة السويس، 2012م، ص 1.

أى أن قناة السويس شديدة الأهمية فى العلاقات الأوروبية الآسيوية وبخاصة آسيا الشرقية والجنوبية حيث تساهم فى نقل 86.7% من الحركة العابرة إلى جانب 1.1% للحركة من أوروبا - استراليا مقابل 11.6% لأمريكا الشمالية مع الشرق الأقصى وجنوب آسيا، أى أن القناة سياسياً أوروبية أكثر منها عالمية.

وفى المركز الثانى يأتى الخط الملاحي (أمريكا الشمالية - الشرق الأقصى) بحمولة صافية بلغت 41.749 بنسبة 8%، وعدد حاويات 3.158 مليون حاوية مكافئة بنسبة 8.2%، وهى تعد نسبة لا بأس بها على الرغم من أن الولايات المتحدة تستخدم خط السكة الحديد عبر أمريكا فى نقل الحاويات المتجهة من الشرق الأقصى إلى الساحل الشرقى للولايات المتحدة، وترجع هذه النسبة إلى توقيع العديد من اتفاقيات التعاون مع موانئ الساحل الشرقى لأمريكا الشمالية ترتب عليها اجتذاب جزء أكبر من حركة الحاويات.

- أما الطريق الثالث فهو (طريق أوروبا - جنوب آسيا) حيث بلغت الحمولة الصافية 45.784 ألف طن بنسبة 8.8%، وعدد حاويات بلغ 3.015 مليون حاوية مكافئة

بنسبة 7.8%، والطريق الرابع هو طريق (أمريكا الشمالية - جنوب آسيا) حيث بلغت الحمولة الصافية 18.663 ألف طن بنسبة 3.6%، وعدد حاويات بلغ 1.210 مليون حاوية بنسبة 3.1%، أما باقى الطرق الملاحية فلا تتعدى نسبة 1%.

إذن لا بد من الجهود الكبيرة فى مجال النقل البحرى وهيئة قناة السويس للمحافظة على الخطوط الملاحية الثلاث الأولى ومواجهة التحديات التى تواجه قناة السويس. كما يجب التركيز على خط (الشرق الأوسط - شرق أفريقيا) وذلك من خلال تفعيل النقل متعدد الوسائط وذلك فى ميناء العين السخنة وزيادة حركة الترانزيت بالميناء.

ثانياً : الموانئ البحرية فى إقليم قناة السويس .

1 حركة السفن بموانئ قناة السويس :

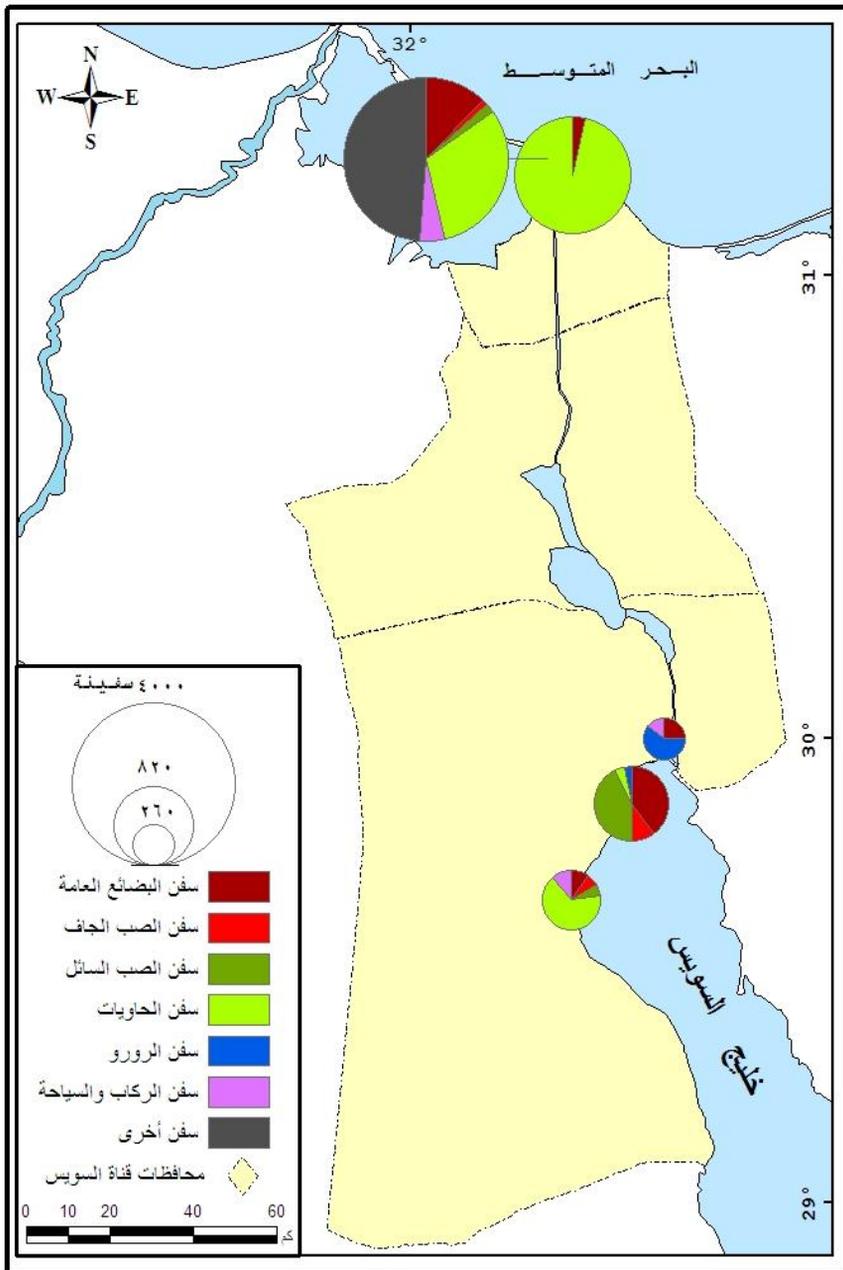
يتضح من الجدول التالى ما يلى :

- بلغت أعداد السفن المترددة على الموانئ المصرية جميعاً 20343 سفينة بينما بلغت أعداد السفن فى موانئ قناة السويس 7516 سفينة بنسبة 36.9% أى حوالى الثلث تقريباً، وبدل كثرة الموانئ على أهمية تلك المنطقة الحيوية.
- يحتل بورسعيد المركز الأول فى أعداد السفن حيث بلغت 3951 سفينة بنسبة 52.6% أى أكثر من نصف الحركة المتداولة بموانئ الإقليم ويرجع ذلك إلى أهمية الميناء فى توفير سفن الخدمات (القطر والإرشاد والإنقاذ) وهى ما تصنف ضمن السفن الأخرى والتى يبلغ عددها 1919 سفينة بنسبة 48.6% وخاصةً أن الميناء يقع على المدخل الشمالى لقناة السويس، وكذلك ترتفع فيه سفن الحاويات إلى 1228 سفينة بنسبة 31.1% نظراً لتوفر محطات الحاويات وتجهيزاتها المختلفة وتوفر الأعماق المطلوبة لتلك السفن، أى يمثل كلا النوعين 79.7% أى أكثر من ثلاثة أرباع حركة السفن بالميناء.

جدول (٩) : أعداد السفن بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام ٢٠١٠م.

النسبة التي %	إجمالي السفن	سفن أخرى	سفن الركاب والسياحة	سفن الزور	النسبة % من إجمالي السفن	سفن الحاويات	سفن النصب السائل	سفن النصب الجاف	سفن البضائع العامة	
٥٢,٦	٣٩٥١	١٩١٩	١٩٣	١٢	٣١	١٢٢٨	٧٠	٤١	٤٨٨	بورسعيد غرب
٢٦,٥	١٩٩٠	٧	-	-	٩٦	١٩١٤	٢	-	٦٧	بورسعيد شرق
٣,٥	٢٦١	٢	٣٨	١٥٥	-	-	-	١	٦٥	السويس
١٠,٨	٨١٤	-	٧	٢٣	-	٣٨	٣٤٣	٨٠	٣٢٣	الأديبة
٦,٦	٥٠٠	٢	٥٦	-	٦,٦	٣٣٠	٣٧	٣٥	٤٥	السخنة
١٠٠	٧٥١٦	١٩٣٠	٢٩٤	١٩٠	٤٦,٧	٣٥١٠	٤٤٧	١٥٧	٩٨٨	إجمالي موانئ قناة السويس
-	١٠٠	٢٥	٣,٩	٢,٥	-	٤٦,٧	٦	٢	١٣	النسبة % من إجمالي السفن
-	٣٦,٩	٨٤,٨	١٣,٨	١٠	-	٥٦,٤	٣٣,٥	١٣,٤	١٨,٦	النسبة % من إجمالي الموانئ المصرية

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بناء على وزارة النقل البحري، بنك معلومات قطاع النقل البحري، حركة الموانئ المصرية عام ٢٠١٠.



شكل (7) : أعداد السفن بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.

- يليه فى المركز الثانى ميناء شرق بورسعيد على الرغم أنه يعد أحدث الموانئ فى المنطقة إلا أنه استطاع فى فترة وجيزة أن يجذب حركة كبيرة من السفن وبلغت أعداد السفن به 1990 سفينة بنسبة 26.5% أى حوالى الربع وأكثر قليلاً، ويرجع ذلك إلى أهمية سفن الحاويات التى يستقبلها الميناء حيث بلغ عددها 1914 سفينة حاويات بنسبة 96.2% من إجمالى السفن بالميناء نظراً لوجود الامكانات والتجهيزات الخاصة باستقبال سفن الحاويات من محطة للحاويات المحورية وتوافر العمق اللازم فى الميناء الذى يصل إلى 18 متر حيث يقع الميناء على تفرعة قناة السويس ويتمتع بنفس عمق القناة الذى يسمح باستقبال سفن الحاويات الكبيرة سعة 18 ألف حاوية.

- وفى المركز الثالث يساهم ميناء الأدبية بعدد 814 سفينة بنسبة 10.8% ويتميز بتنوع السفن من سفن بضائع عامة وصب سائل ويمثل كلاهما أكثر من 81.8% من إجمالى السفن بالميناء، ويرجع ذلك إلى تخصص ميناء الأدبية فى استقبال سفن البضائع العامة ووجود التجهيزات الخاصة باستقبال سفن الصب السائل المخصصة للزيوت من جنوب شرق آسيا وخاصة زيت النخيل حيث يوجد المجمع العربى للزيوت خلف الميناء.

- يأتى ميناء العين السخنة فى المركز الرابع بعدد 500 سفينة بنسبة 6.6% من إجمالى السفن بالإقليم وأهم ما يستقبله سفن الحاويات والتى بلغ عددها 330 سفينة أى هو الميناء الثالث بالنسبة لسفن الحاويات فى الإقليم ويرجع انخفاض عدد سفن الحاويات بالمقارنة مع ميناء شرق بورسعيد نظراً لتفوق الميناء فى تداول الحاويات الترانزيت وإعادة الشحن، كما يستقبل عدد 56 سفينة ركاب وسياحة.

وبالنسبة لجملة السفن وأنواعها المترددة على موانئ إقليم قناة السويس وأهميتها بالنسبة للموانئ المصرية فيتم توضيحها فيما يلى :

- تعد سفن الحاويات هى أكثر السفن تردداً حيث بلغت نسبتها 56.4% من إجمالى سفن الحاويات بالموانئ المصرية، وبنسبة 46.7% من إجمالى السفن بموانئ إقليم قناة السويس.

- وفى المركز الثانى تأتى السفن الأخرى بنسبة 84.8% من إجمالى تصنيف السفن الأخرى بالموانئ المصرية، بينما تمثل 25.8% من إجمالى السفن بموانئ إقليم قناة السويس.

ويدل ذلك على أهمية كل من سفن الحاويات فى المقام الأول وسفن الخدمات البحرية فى المقام الثانى أى أن التنمية فى موانئ قناة السويس تدور حول هذين النوعين من السفن.

- وتأتى سفن الصب السائل فى المركز الثالث حيث تساهم بنسبة 33.5% من إجمالى سفن الصب السائل بالموانئ المصرية، بينما لا تمثل سوى 5.9% من إجمالى السفن بموانئ الإقليم، لذا يجب استغلال ذلك فى تنمية التجهيزات الخاصة باستقبال سفن الصب السائل (الزيوت) فى ميناء الأدبية، وكذلك استقبال سفن البترول بعد تجهيز محطة الصب السائل البترولى بميناء شرق بورسعيد والمعروفة بمحطة (مشرق) والتي تم تجديد عقدها فى إطار المؤتمر الأول لتنمية إقليم قناة السويس فى 2013/5/13 لتوفير خدمة تموين السفن العابرة لقناة السويس.

- أما بالنسبة لسفن الركاب والسياحة فقد بلغ عددها 294 سفينة بنسبة 13.8% من إجمالى سفن الركاب بالموانئ المصرية وحوالى 3.9% من إجمالى السفن بموانئ الإقليم، وهذه النسبة تعد قليلة مع وجود ميناء بورسعيد بسبب وجود حركة الركاب الترانزيت، وكذلك وجود ميناء بورتوفيق المخصص لسفن الركاب الخاصة بالحجاج والمعتمرين ووجود خطوط منتظمة لنقل الركاب بين مينائي جدة والسويس، وكذلك بدء استقبال سفن الركاب السياحية فى ميناء العين السخنة.

لذا يجب تنمية النقل البحرى من خلال جذب عدد أكبر من سفن الركاب والسائحين الترانزيت فى بور سعيد والعين السخنة من خلال التسويق الجيد للرحلات والزيارات السياحية القصيرة إلى القاهرة لزيارة المتاحف والأهرامات وإلى الإسماعيلية والشرقية لزيارة بعض المتاحف والمناطق الأثرية.

وكذلك استغلال الجزء الشرقى من بحيرة التمساح وعمل عرض بانوراما فى مناطق مكشوفة يتسنى للراكب رؤيتها والاستمتاع بها ويتم تشغيل عروض البانوراما بالتنسيق مع هيئة قناة السويس فى حالة مرور سفن الركاب العالمية لعمل جذب سياحى للمنطقة.

كما يمكن تنمية سياحة المعارض والمؤتمرات فى هذه المنطقة وخاصةً مع وجود ميناء بورسعيد لجذب رجال الأعمال إلى المنطقة والتسويق لتلك المعارض والمؤتمرات عالمياً.

(2) حركة البضائع المتداولة فى موانئ إقليم قناة السويس :

يتضح من الجدول التالى ما يلى :

- بلغت كمية البضائع المتداولة فى الموانئ المصرية 135.394.44 ألف طن، وبلغت كمية البضائع بموانئ إقليم القناة 51.245.92 ألف طن بنسبة 37.8% من إجمالى الموانئ المصرية، وهذه النسبة تقترب من نسبة السفن السالف ذكرها وهى تزيد عن الثلث.
- بالنسبة للموانئ يأتى ميناء شرق بورسعيد فى المركز الأول حيث بلغت كمية البضائع المتداولة 25.589.19 ألف طن بنسبة 49.9% من إجمالى البضائع المتداولة بإقليم قناة السويس، ويرجع ذلك إلى أهمية بضائع الحاويات التى بلغت 1.931 ألف طن، وكذلك حركة البضائع الترانزيت⁽¹⁾ البالغة 23.648.27 ألف طن، ويرجع ذلك إلى أهمية الميناء فى تجارة الحاويات الترانزيت.

(1) البضائع العابرة ترانزيت Transit Cargo:

هى البضائع التى تمر خلال منطقه أو دوله معينه تحت إشراف السلطات الجمركية لتلك المنطقة أو تلك الدولة ودون أن تدفع رسوماً جمركيه باعتبارها بضائع عابرة فى طريقها إلى وجهتها النهائية.

جدول (١٠) : كميات البضائع المتداولة بالألف طن في موانئ قناة السويس حسب أنواعها ونسبتها من إجمالي الموانئ المصرية.

النسبة %	إجمالي البضائع	البضائع الترانزيت	البضائع الخاصة	الحاويات	الصب السائل	الصب الجاف	البضائع العامة	الموانئ
٢٢	١١٢٥٦,٧٣	٧١٨٥,٨٥	٢,٩٩	٢٠٧٧,١٨	٣٩,٤٩	١٤٧٦,٠٥	٤٧٥,١٧	بورسعيد غرب
٤٩,٩	٢٥٥٨٩,١٩	٢٣٦٤٨,٢٧	-	١٩٣١,٢٥	-	-	٩,٦٧	بورسعيد شرق
٠,٧	٣٥٦,٢٤	١,٣٤	٤٨,١٦	٧,٢٨	١,٩٩	١٠,١٩	٢٨٧,٢٨	السويس
١٢,٨	٦٥٨٤,٣٨	٣٧,١٥	٩٠,٦٣	٤٣٩,٩٦	٢١٠٦,٥١	١٤٠٢,٥١	٢٥٠٦,٩٩٩	الألبية
١٤,٦	٧٤٥٩,٣٨	٨٠٤,٢٧	٢٣,١١	٤٤٠٩,٣٨	-	١٥٢,٦٥	٢٠٦٩,٩٧	العين السخنة
١٠٠	٥١٢٤٥,٩٢	٣١٦٧٦,٨٨	١٦٤,٨٩	٨٨٦٥,٠٥	٢١٤٧,٩٩	٣٠٤١,٤	٥٢٤٩,٠٨٩	إجمالي موانئ قناة السويس
-	١٣٥٣٩٤,٩٩	٤١١٥٤,١٣	٣٨٤١,٩٤	٢٢٠٨١,٣٥	١٢٨٩٦,١٦	٣٥٠٥٥,٨٩	٢٠٣٦٥,٥٢	إجمالي الموانئ المصرية
-	٣٧,٨	٧٦,٩	٤,٣	٤٠,١	١٦,٦	٨,٧	٢٦,٣	نسبة موانئ قناة السويس من إجمالي الموانئ المصرية

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بناء على وزارة النقل البحري، بنك معلومات قطاع النقل البحري، حركة الموانئ المصرية.

- وفى المركز الثانى يأتى ميناء بورسعيد غرب بكمية بلغت 11.256.73 ألف طن بنسبة 22%، ويرجع ذلك أيضاً إلى أهمية بضائع الترانزيت التى بلغت 7.185.85 ألف طن.

لذا يجب استغلال ميناء شرق بورسعيد فى إقامة صناعات تعمل على خلق قيمة مضافة لتزويد قيمة الحاويات المتداولة فى الموانئ وجذب الخطوط الملاحية لسفن الحاويات العابرة لقناة السويس.

كذلك تقتضى بضائع الترانزيت توفير أسطول من سفن الروافد تعمل على تغذية الحركة بين الخطوط الملاحية وترتاد معظم موانئ الحاويات والموانئ الصغيرة فى البحر المتوسط.

- وفى المركز الثالث يأتى ميناء العين السخنة بكمية بضائع بلغت 7459.38 ألف طن بنسبة 14.6%، ويرجع ذلك إلى أهمية بضائع الحاويات التى بلغت 4409.38 ألف طن وكذلك البضائع العامة 2069.97 ألف طن، وبمقارنة البضائع بأعداد السفن نلاحظ انخفاض نسبة أعداد السفن بالميناء (6.6%) بالمقارنة بنسبة البضائع (14.6%) نظراً لكبر حجم سفن الحاويات المترددة على ميناء العين السخنة.

- وفى المركز الرابع يأتى ميناء الأدبية حيث بلغت كمية البضائع 6.584.38 ألف طن بنسبة 12.8% ويرجع ذلك إلى أهمية بضائع الصب السائل (الزيوت) حيث بلغت 2.106.51 ألف طن والتى ينفرد ميناء الأدبية بها دون الموانئ الأخرى، وكذلك بضائع الصب الجاف والتى بلغت 1.402.51 ألف طن والبضائع العامة البالغة 2.506.999 ألف طن.

- بينما يأتى ميناء السويس فى المركز الأخير حيث بلغت كمية البضائع 356.24 ألف طن بنسبة 0.7% وهى نسبة منخفضة وتكاد تقتصر على البضائع العامة.

(3) حركة الركاب فى موانئ إقليم قناة السويس :

يتضح من الجدول (11) والشكل (9) التاليين ما يلى :

- بلغت أعداد الركاب فى الموانئ المصرية 2.9 مليون راكب بينما بلغ عدد الركاب فى موانئ إقليم قناة السويس 427.4 ألف راكب بنسبة 14.5%، ومعظم حركة الركاب تتمثل فى حركة الأجانب، ويأتى ميناء بورسعيد فى المركز الأول بعدد 309.3 ألف راكب بنسبة 72.3% من إجمالى موانئ الإقليم، ويرجع ذلك إلى ارتفاع حركة الركاب الترانزيت فى الميناء.
- وفى المركز الثانى يأتى ميناء العين السخنة بعدد 96.8 ألف راكب بنسبة 22.7% ومعظمها أيضاً حركة ترانزيت، بينما تنخفض حركة الركاب فى ميناء بورتوفيق إلى 11.5 ألف راكب، 9.7 ألف راكب بنسبة 2.7%، 2.3% على الترتيب.

ويرجع ذلك إلى انهيار أسطول العبارات العاملة فى موانئ البحر الأحمر حيث انخفضت أعداد العبارات من 37 عبارة قبل عام 2006 إلى 9 عبارات عام 2010م، بالإضافة ارتفاع تكاليف النقل البحرى وتقاربها مع النقل الجوى ويرجع ذلك إلى ارتفاع قيمة الوقود الخفيف الذى يتم تشغيل العبارات به، وشهد عام 2010م لأول مرة توقف نقل الركاب عبر ميناء السويس وإلغاء الحج البحرى لأول مرة نتيجة إجماع مشغلى العبارات عن الاشتراك والتقدم فى الممارسة التى أعلنت عنها وزارة الداخلية لنقل حجاج القرعة مبررة ذلك بأن رحلات الحج لم تعد اقتصادية بينما أرجعت وزارة الداخلية ذلك لافتقار العبارات شروط السلامة وعدم توافقها مع مواصفات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار⁽¹⁾، وذلك على الرغم من تطوير ميناء بورتوفيق الذى تطلب مبالغ ضخمة بلغت 10 مليون جنيه وتم افتتاحه عام 2006م⁽²⁾.

(1) جريدة اليوم السابع : الأربعاء 8 ديسمبر 2010م.

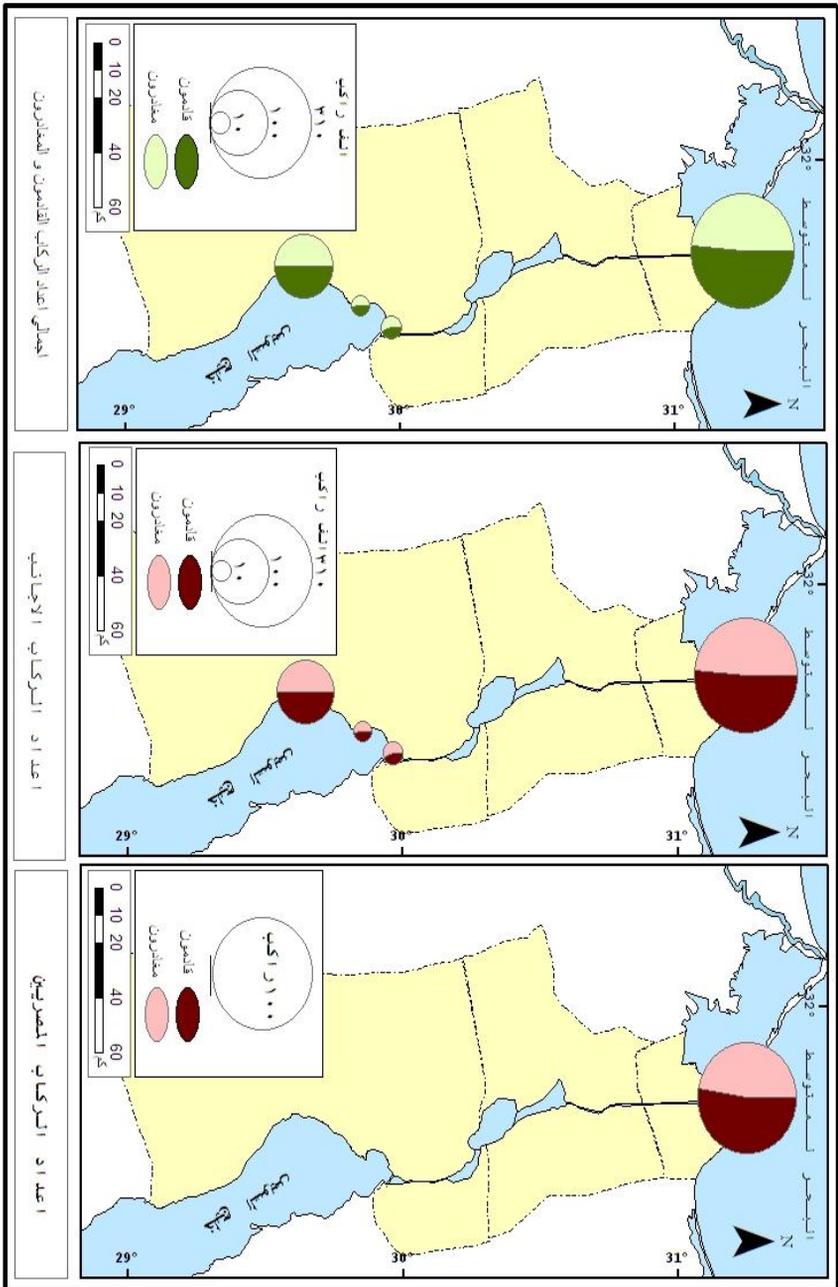
(2) جريدة O News Agency (23 سبتمبر 2012م).

جدول (١١) : أعداد الركاب بموانئ قناة السويس ومقارنتها بالموانئ المصرية عام ٢٠١٠م.

الوحدة : راكب

% النسبة	إجمالي الركاب	مغادرون			قادمون			الميناء
		إجمالي	أجنبي	مصرى	إجمالي	أجنبي	مصرى	
٧٢,٣	٣.٠٩٢٨٥	١٥.٢١٣	١٥.١٦٨	٤٥	١٥٩.٠٧٢	١٥٩.٠٢٢	٥٠	بورسعيد غرب
٢,٧	١١٥٣٠	٦٣٩٩	٦٣٩٩	-	٥١٣١	٥١٣١	-	السويس
٢,٣	٩٧٧٥	٤٩٨٠	٤٩٨٠	-	٤٧٩٥	٤٧٩٥	-	الأديبة
٢٢,٧	٩٦٨٧٦	٤٨٤٣٨	٤٨٤٣٨	-	٤٨٤٣٨	٤٨٤٣٨	-	العين السخنة
١٠٠	٤٢٧٤٦٦	٢١.٠٣٠	٢.٠٩٩٨٥	٤٥	٢١٧٤٣٦	٢١٧٣٨٦	٥٠	الإجمالي
-	١٤,٥	١٤,٤	٢٩,٦	-	١٤,٧	٢٩,٨	٠,١	النسبة % من إجمالي الموانئ المصرية
١٠٠	٢٩٣٨٣٣٨	١٤٦.٤٤٣	٧.٠٩٤٨٣	٧٥.٩٦٠	١٤٧٧٨٩٥	٧٣.٠٥٨١	٧٤٧٣١٤	إجمالي الموانئ المصرية

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بناء على وزارة النقل البحرى، بنك معلومات قطاع النقل البحرى، حركة الموانئ المصرية، ٢٠١٠م.



شكل (9) : أعداد الركاب بموانئ قناة السويس ومقارنتها بالموانئ المصرية عام 2010م.

(4) حركة الحاويات بموانئ إقليم قناة السويس :

فى البداية قبل التعرف على حركة الحاويات إقليمياً لابد من التعرف على مركز مصر العالمى فى تجارة الحاويات، ومن خلال ترتيب حركة الحاويات بأكبر عشرين دولة بحرية فى العالم حيث أتت مصر فى الترتيب العشرين بعدد 6.7 مليون حاوية مكافئة ولا يعنى ذلك تقدم تجارة الحاويات فى مصر ولكن لمجرد الترتيب فقط، بينما تعد الصين أولى الدول بعدد 129.6 مليون حاوية تليها الولايات المتحدة بعدد 42.1 مليون حاوية ثم سنغافورة بعدد 29.2 مليون حاوية، وهونج كونج بعدد 23.7 مليون حاوية، ثم كوريا وماليزيا واليابان والإمارات وألمانيا بعدد (18.5، 18.2، 18.1، 15.2، 14.6) مليون حاوية على الترتيب.

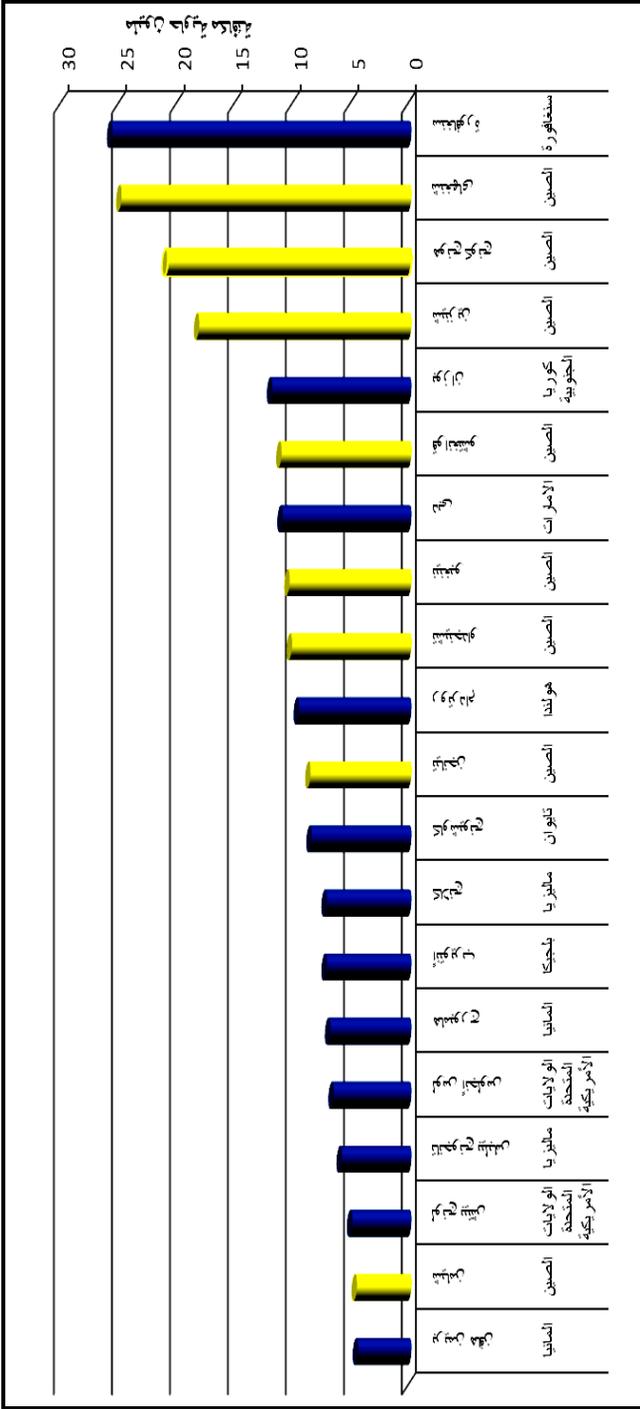
أما بالنسبة لموانئ الحاويات عالمياً فيوضح الجدول التالى أكبر عشرين ميناء لتجارة الحاويات على مستوى العالم عام 2009م.

- تأتى الدول الآسيوية فى مقدمة الدول فى تجارة الحاويات وعلى رأسها الصين وسنغافورة وكوريا الجنوبية وماليزيا وتايوان، وتساهم تلك الدول بعدد كبير من الموانئ التى بلغ عددها ثلاثة عشر ميناء توجد بين العشرين ميناء الأولى فى تجارة الحاويات بعدد 169.4 مليون حاوية بنسبة 76.7% من إجمالى الموانئ، ويدل ذلك على أهمية النقل البحرى والتجارة الخارجية فى تلك الدول، ومعظم تلك الموانئ تتركز فى شرق وجنوب شرق آسيا وتمتلك الصين وحدها ثمانية موانئ وهى موضحة باللون الأصفر فى الشكل السابق ويأتى فى المركز الأول ميناء سنغافورة بعدد 25.8 مليون حاوية مكافئة.
- يلاحظ وجود بعض الموانئ الأوروبية وعددها أربعة موانئ بعدد 28.6% بنسبة 12.9% وهى هامبورج وبريمن هافن فى ألمانيا فى المركز الخامس عشر والعشرون، وميناء روتردام الهولندى فى المركز العاشر، وميناء أنتويرب البلجيكى فى المركز الرابع عشر.

جدول (12) : أكبر عشرين ميناء فى تجارة الحاويات العالمية عام 2009م.

م	الدولة	الميناء	عدد الحاويات ميون حاوية مكافئة
1	سنغافورة	سنغافورة	25.8
2	الصين	شنغهاى	25
3	الصين	هونج كونج	21
4	الصين	شينزين	18.3
5	كوريا الجنوبية	بوزان	12
6	الصين	قوانغتشو	11.2
7	الإمارات	دبى	11.1
8	الصين	نينغبو	10.5
9	الصين	تشينجداو	10.3
10	هولندا	روتterdam	9.7
11	الصين	تيانجن	8.7
12	تايوان	كاوشيونج	8.6
13	ماليزيا	كلانج	7.3
14	بلجيكا	أنتويرب	7.3
15	ألمانيا	هامبورج	7
16	الولايات المتحدة الأمريكية	لوس أنجلوس	6.7
17	ماليزيا	تانجونج بيلباس	6
18	الولايات المتحدة الأمريكية	لونج بيتش	5.1
19	الصين	شيامن	4.7
20	ألمانيا	بريمن هافن	4.6

المصدر: ويكيبيديا الموسوعة الحرة.



شكل (10) : حركة الحاويات في أكبر عشرين ميناء لتجارة الحاويات في العالم عام 2009م.

- تساهم الولايات المتحدة فى أمريكا الشمالية بميناءين فقط بعدد 11.8 مليون حاوية بنسبة 5.3% وهما لوس انجلوس فى المركز السادس عشر وميناء لونغ بيتش فى المركز الثامن عشر.
- أما بالنسبة للموانئ العربية فتساهم بميناء واحد فقط وهو ميناء دى بعدد 11.1 مليون حاوية بنسبة 5% وهو يأتى فى المركز السابع ويرجع ذلك إلى أهمية شركة موانئ دى التى بدأت ترتبط بخطوط ملاحية كثيرة فى شتى أنحاء العالم، بينما جاء ترتيب ميناء شرق بورسعيد فى المركز الثلاثون بالنسبة للموانئ العالمية فى نفس العام.

أ- تطور حركة سفن الحاويات :

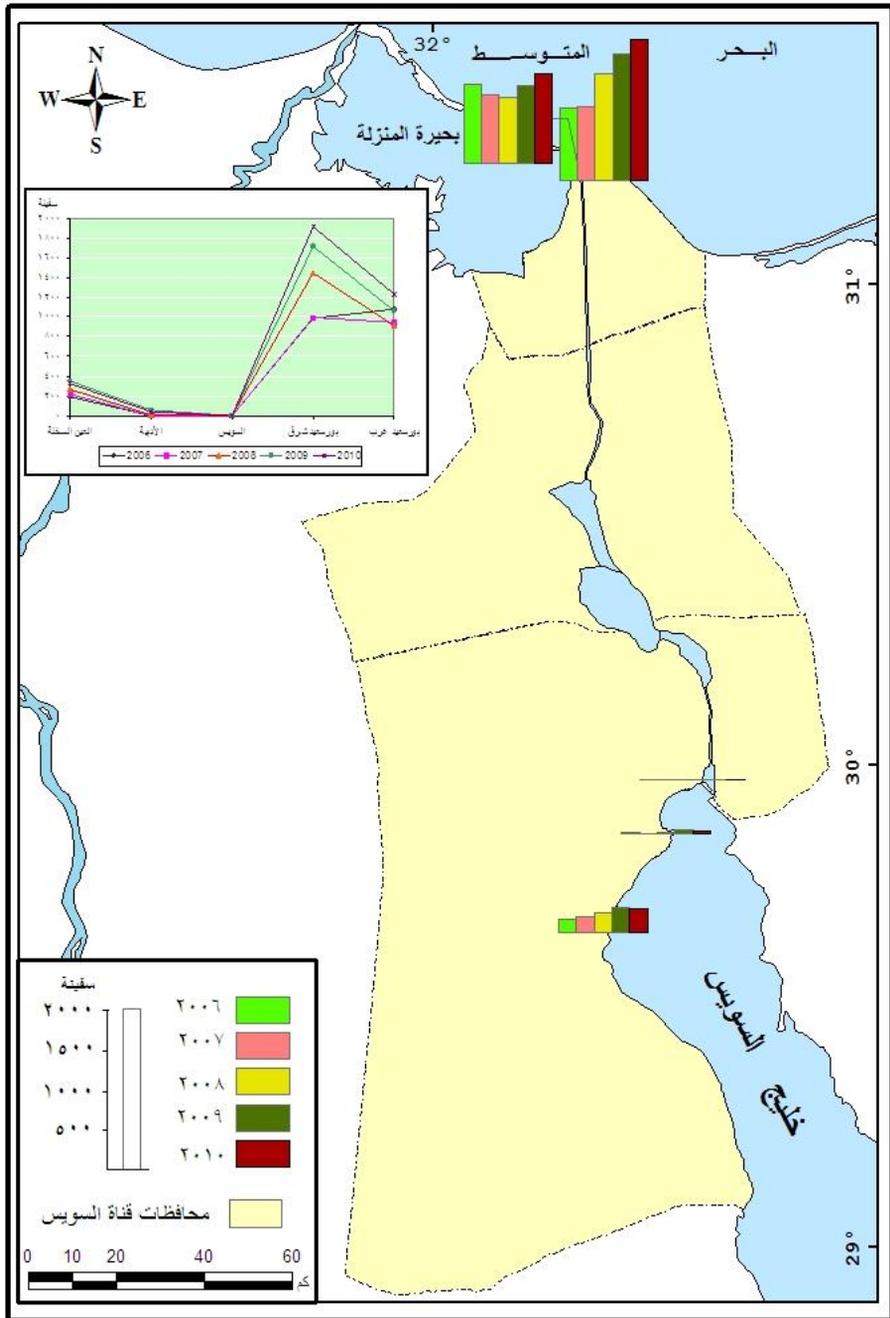
يوضح الجدول التالى تطور أعداد سفن الحاويات بموانئ قناة السويس.

جدول (13) : تطور أعداد سفن الحاويات بموانئ قناة السويس ونسبتها من إجمالى الموانئ المصرية فى الفترة من عام 2006 حتى عام 2010م.

الوحدة : سفينة

إجمالى موانئ الجمهورية	نسبة موانئ القناة من موانئ الجمهورية	إجمالى موانئ القناة	موانئ قناة السويس					السنة
			العين السخنة	الأنبية	السويس	شرق بورسعيد	بورسعيد	
3788	59.6	2259	194	4	-	985	1076	2006
4115	52.5	2162	220	2	-	992	948	2007
5056	52.1	2634	271	7	-	1446	910	2008
5693	55.9	3181	349	55	1	1714	1062	2009
6227	56.4	3510	330	38	-	1914	1228	2010

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بناء على وزارة النقل البحرى، بنك معلومات قطاع النقل البحرى، حركة الموانئ المصرية، فى الفترة من عام 2006 حتى عام 2010م.



شكل (11) : تطور أعداد سفن الحاويات بموانئ قناة السويس في الفترة (2006-2010م).

يتضح من الجدول (13) والشكل (11) ما يلي :

- تقتصر موانئ الحاويات فى الإقليم على موانئ بورسعيد وشرق بورسعيد والعين السخنة، بينما لا يستقبل ميناء السويس أى سفن للحاويات باستثناء عام 2009م حيث استقبل سفينة واحدة فقط، بينما تشهد حركة السفن فى ميناء الأدبية حركة تذبذب ويعد أقلها عام 2007م بعدد سفينتين فقط، وعام 2009م بعدد 55 سفينة حيث يستقبل الميناء الحاويات المخصصة للمواد الكيماوية المهدرجة التى تدخل فى صناعة الزيوت.
- التزايد المستمر فى أعداد سفن الحاويات المترددة على الموانئ المصرية بصفة عام من 3788 سفينة عام 2006م إلى 6227 سفينة عام 2010م، كما تزايدت أيضاً سفن الحاويات بالإقليم من 2259 سفينة عام 2006م بنسبة 59.6% من إجمالى الموانئ المصرية إلى 3510 سفينة عام 2010م بنسبة 56.4% من إجمالى الموانئ المصرية ويدل ذلك على أن موانئ إقليم قناة السويس تتزايد بها أعداد السفن وفى نفس الوقت تحافظ على مركزها من التنافس بين باقى الموانئ المصرية والذي يزيد عن نسبة 50%.
- يلاحظ الزيادة الكبيرة فى أعداد سفن الحاويات بميناء شرق بورسعيد من 985 سفينة عام 2006م إلى 1914 سفينة عام 2010م على الرغم من أنه يعد أحدث الموانئ فى مصر عموماً، ولقد تم تشغيله فى ديسمبر عام 2004م وبلغت أعداد سفن الحاويات فى النصف الأول من عام 2005م (267) سفينة وبلغت أعداد الحاويات المتداولة فى نفس الفترة (212.330) حاوية مكافئة، ويدل التطور والقفز بأعداد السفن والحاويات فى الميناء بشكل منتظم على مدى كفاءة الميناء بالنسبة لتداول الحاويات⁽¹⁾.

(1) الهيئة العامة لميناء بورسعيد : الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب، إدارة الإحصاء، بيانات غير منشورة، عام 2005م.

- وفى المركز الثانى يأتى ميناء بورسعيد على الرغم من تفوقه عن ميناء شرق بورسعيد فى السنوات الأولى ولكن يشهد أيضاً تزايد فى أعداد سفن الحاويات من 1076 سفينة عام 2006م إلى 1228 سفينة، بينما شهد فى عام 2007م، و 2008م انخفاض فى أعداد سفن الحاويات ويرجع ذلك إلى انسحاب الكثير من الخطوط الملاحية الأجنبية واتجاهها إلى العمل فى ميناء شرق بورسعيد الذى يتمتع بإعفاءات ضريبية متميزة ويدل على ذلك تزايد أعداد سفن الحاويات فى نفس العامين بميناء شرق بورسعيد.

- أما بالنسبة لميناء العين السخنة فهو فى المركز الثالث ولقد تزايدت أعداد السفن به من 194 سفينة عام 2006م إلى 330 سفينة عام 2010م، ولقد تم تشغيل ميناء العين السخنة فى استقبال سفن الحاويات فى شهر أكتوبر 2002م، وبلغت أعداد السفن فى العام المالى 2003/2002م (117 سفينة) وبلغت أعداد الحاويات 96821 حاوية، وبعدها تم سحب جميع الخطوط الملاحية للحاويات من ميناء الأدبية إلى ميناء العين السخنة أى أن الميناء حقق المستهدف منه وهو تداول ما يقرب من 100 ألف حاوية.

ب- تطور أعداد الحاويات :

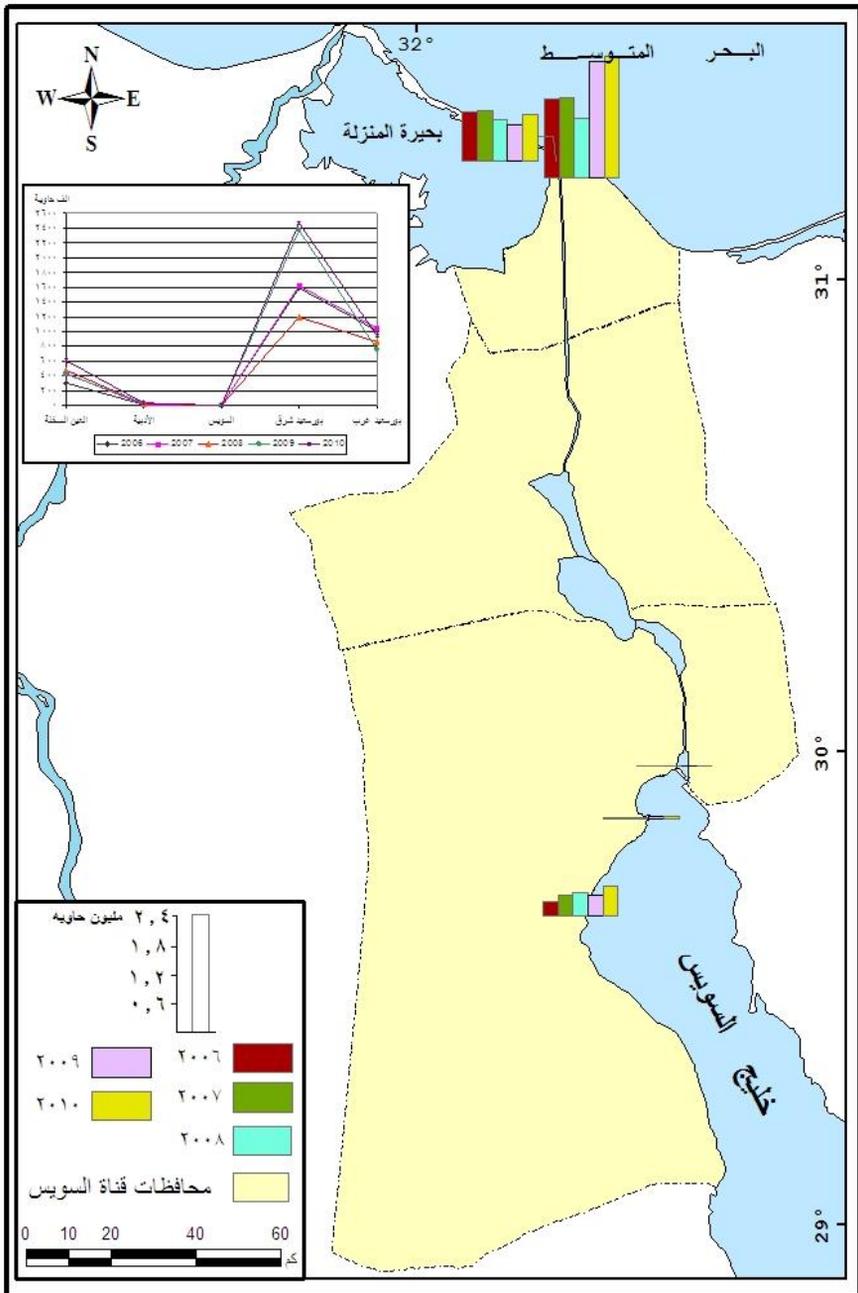
يتضح من الجدول (14) والشكل (12) التاليين ما يلى :

- تزايد أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية من 4401752 حاوية مكافئة عام 2006م إلى 6699745 حاوية مكافئة عام 2010م بفارق 2297993 حاوية مكافئة، كما تطورت أيضاً أعداد الحاويات بموانئ الإقليم من 2918415 حاوية مكافئة عام 2006م إلى 4062370 حاوية مكافئة عام 2010م بفارق 1143955 حاوية مكافئة أى أن معظم الزيادة فى تجارة الحاويات كانت تتركز فى موانئ قناة السويس بنسبة 49.8% من إجمالى الزيادة.

جدول (١٤) : تطور أعداد الحاويات بموانئ قناة السويس في الفترة من ٢٠٠٦ حتى ٢٠١٠م.

إجمالي موانئ الجمهورية	نسبة موانئ القناة من موانئ الجمهورية	إجمالي موانئ القناة	موانئ قناة السويس					السنة
			العين السفينة	الأبيلية	السويس	بورسعيد شرق	بورسعيد غرب	
٤٤٠١٧٥٢	٦٦,٣	٢٩١٨٤١٥	٣٠٩٧٢٦	٦٦٧٧	٢٥	١٥٨٨٨٥٨	١٠١٣١٢٩	٢٠٠٦
٥٠٧٦٨٧٩	٦١,٣	٣١١٢٨٨٩	٤٣٣٨٣٧	١٥٨٥٤	١٥٨	١٦٢٠٠٨٧	١٠٤٢٩٥٣	٢٠٠٧
٦٠٨١٧٠١	٤٢,١	٢٥٦١٠٦٢	٤٨١٦١٧	٢٣٥٩٠	٤٨١	١٢٠٠٧٤٧	٨٥٤٦٢٧	٢٠٠٨
٦١٧٦٨١٣	٥٨,١	٣٥٨٦١٣٤	٤٢٧٨٧٩	٣٠٢١٨	٧٧٥	٢٣٦٦٢٩٥	٧٦٠٩٦٧	٢٠٠٩
٦٢٩٩٧٤٥	٦٠,٦	٤٠٦٢٣٧٠	٦٠٩٣٠٠	٣٤٤٥٤	١١٨٩	٢٤٦٧٠٣٨	٩٥٠٣٨٩	٢٠١٠

المصدر: الجدول من عمل الباحث بناء على وزارة النقل البحرى، بنك معلومات قطاع النقل البحرى، عام ٢٠١٠م.



شكل (12) : تطور أعداد الحاويات بموانئ قناة السويس في الفترة (2006-2010م).

- ويلاحظ على الرغم من زيادة أعداد الحاويات بموانئ قناة السويس إلا أن نسبتها من إجمالي الموانئ المصرية قد قلت من 66.3% عام 2006م إلى 60.6% عام 2010م، كما يلاحظ انخفاض أعداد الحاويات بصورة واضحة عام 2008م إلى 2561062 حاوية بنسبة 42.1% من إجمالي الموانئ المصرية، ويرجع ذلك إلى انخفاض نسبة الحاويات فى ميناءي غرب بورسعيد وشرق بورسعيد وخاصةً الترانزيت بسبب الأزمة المالية العالمية، وفى المقابل زادت الحركة فى السويس والعين السخنة والأديبة وخاصةً الأخير، بينما بدأت تقفز الحركة مرة أخرى فى عام 2009م فى موانئ شرق بورسعيد إلى 2.366.295 حاوية مكافئة وكذلك ميناء السويس والأديبة بينما ظلت الحركة منخفضة فى ميناء بورسعيد وكذلك ميناء العين السخنة، بينما حقق عام 2010م زيادة فى أعداد الحاويات المتداولة فى معظم الموانئ.

ج- أنواع الحاويات المتداولة عام 2010م:

يتضح من الجدول (15) والشكل (13) التاليين ما يلى :

- بلغت أعداد الحاويات المتداولة 4.272.656 حاوية مكافئة، واحتل ميناء شرق بورسعيد مركز الصدارة بعدد 2.677.424 حاوية مكافئة بنسبة 62.6%، وبلغت نسبة الحاويات المحلية 7.9%، بينما بلغت نسبة الحاويات الترانزيت 92.1%، ويلاحظ زيادة أعداد الحاويات الواردة عن الحاويات الصادرة بالنسبة للحاويات الترانزيت، أما بالنسبة للحاويات المحلية فتزداد الحاويات الصادرة عن الحاويات الواردة.

- أما بالنسبة لميناء بورسعيد فهو يأتي فى المركز الثانى بعدد 950389 حاوية مكافئة بنسبة 22.2% من إجمالي الحاويات بالإقليم، ويلاحظ زيادة أعداد الحاويات الترانزيت إلى 681603 حاوية مكافئة بنسبة 71.7% من إجمالي الحاويات المتداولة بالميناء فى مقابل انخفاض أعداد الحاويات المحلية إلى 268786 حاوية بنسبة 28.3% من إجمالي الحاويات بالميناء.

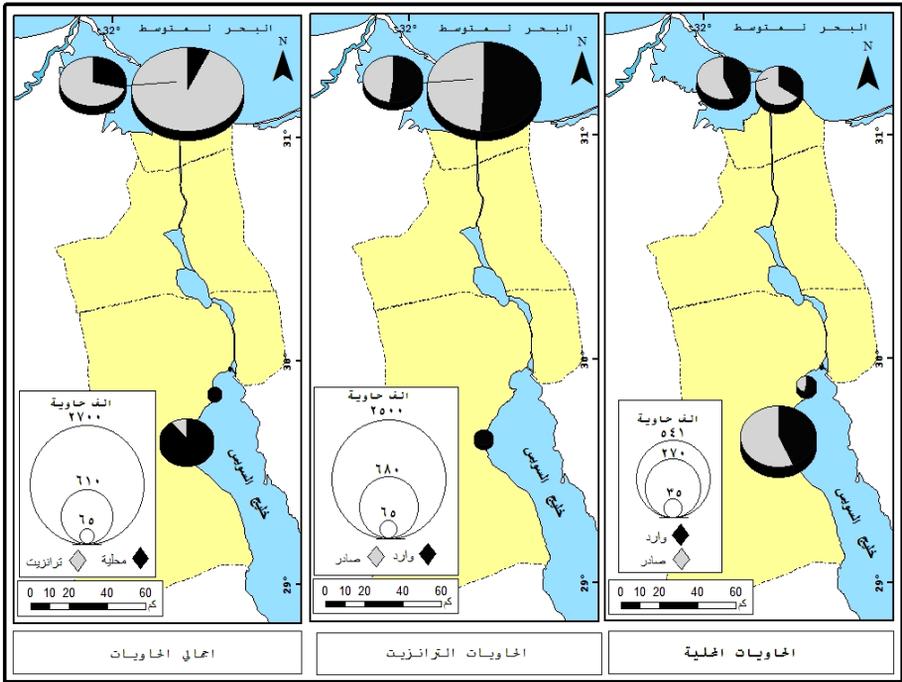
جدول (١٥) : أعداد الحاويات المتداولة بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام ٢٠١٠م.

النسبة %	إجمالي الحاويات	إجمالي الحاويات		الحاويات الترانزيت**		الحاويات المحلية*			الميناء
		الترانزيت	المحلية	صادر	وارد	صادر	وارد	وارد	
٢٢,٢	٩٥٠,٣٨٩	٦٨١٦,٠٣	٢٦٨٧٨٦	٣٢٨٢٣٦	٣٥٣٣١٧	١٥٤,٦٢	١١٤٧٢٤	بورسعيد غرب	
٦٢,٦	٢٦٧٧٤٢٤	٢٤٦٧,٣٨	٢١٠,٣٨٦	١١٩٨,٢١	١٢٦٩,١٧	١٣٩١,٠٦	٧١٢٨٠	بورسعيد شرق	
٠,٢	١١٨٩	-	١١٨٩	-	-	٦,٠٦	٥٨٣	السويس	
٠,٨	٣٤٤٥٤	١٩	٣٤٤٣٥	-	١٩	١٥٩٣٥	١٨٥٠٠	الألبية	
١٤,٢	٦٠٩٣٠٠	٦٨٧١٢	٥٤٠,٥٨٨	٤٠١	٦٨٣١١	٣١,٩٥٢	٢٢٩٦٣٦	العين السخنة	
١٠٠	٤٢٧٢٧٥٦	٣٢١٧٣٧٢	١,٥٥٣٨٤	١٥٢٦٦٥٨	١٦٩,٧١٤	٦٢,٦٦١	٤٣٤٧٢٣	الإجمالي	
-	١٠٠	٧٥,٣	٢٤,٧	٣٥,٧	٣٩,٦	١٤,٥	١٠,٢	النسبة %	

المصدر: الجدول من عمل الباحثه بناء على وزارة النقل البحرى، بنك مطومات قطاع النقل البحرى، حركة الموانئ المصرية، عام ٢٠١٠م.

* الحاويات المحلية Local Container : هي الحاويات التي تدخل الموانئ كإصناع واردة إلى جهات معينة ويتم تسديد الجمارك الخاصة بها لدى هيئة الجمارك فى الميناء البحرى أو داخل الميناء الجاف، أو تخرج من الميناء البحرى أو الميناء الجاف وأحياناً المصانع برسم البضائع الصادرة ويتم سداد الجمارك عنها أيضاً، عن منى صبحى السيد نور الدين : النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط.

** الحاويات الترانزيت Transit Container : هي الحاويات التي لا تخضع لهيئة الجمارك وتعاملها كحاويات عابرة لحين وصولها إلى وجهتها النهائية.



شكل (13) : أعداد الحاويات المتداولة بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.

وفي المركز الثالث يأتي ميناء العين السخنة بعدد 609300 حاوية مكافئة بنسبة 14.2% ويلاحظ ارتفاع نسبة الحاويات المحلية إلى 540588 حاوية بنسبة 88.7% من إجمالي الحاويات المتداولة بالميناء، بينما تنخفض أعداد الحاويات الترانزيت إلى 68712 حاوية مكافئة بنسبة 11.3%، ويرجع ذلك إلى تصدير الحاويات من المنطقة الصناعية والاقتصادية بالأديبة وكذلك صادرات المناطق الصناعية بمنطقة شمال غرب خليج السويس بالإضافة إلى صادرات الحاويات من مصانع مدينة العاشر من رمضان وقرب الميناء من الموانئ الجافة والمستودعات الجمركية في مدينة العاشر من رمضان وميناء سوسدى بمدينة السادس من أكتوبر ومستودع صقر الجمركي ومستودع العبور الجمركي.

وبذا فإن ميناء العين السخنة يركز على تصدير الحاويات لذا ارتفعت به أعداد الحاويات الصادرة إلى 310952 حاوية بنسبة 57.5% من إجمالي الحاويات المحلية، بينما تنخفض أعداد الحاويات الصادرة ترانزيت إلى 401 حاوية مكافئة فقط، بينما ترتفع أعداد الحاويات المحلية الواردة إلى 229636 حاوية مكافئة بسبب استيراد الكثير من المواد الخام اللازمة للمناطق الصناعية خلف الميناء، أى أن ميناء السخنة لديه حركة استيراد وتصدير وإنتاج محلى عكس ميناء شرق بورسعيد إلى أن تنشأ فيها الصناعة.

- أما بالنسبة لميناء السويس فتكاد تقتصر حركة الحاويات على الحاويات المحلية فقط حيث بلغت 1189 حاوية ومعظم الحاويات التى يتم تداولها فى ميناء السويس تتم على سفن البضائع العامة وليست سفن حاويات متخصصة نظراً لعدم تهيئة الميناء لاستقبال سفن الحاويات المتخصصة، وكذلك الحال فى ميناء الأدبية تكاد تقتصر حركة الحاويات على الحاويات المحلية الصادرة والواردة وبلغ عددها 34435 حاوية محلية بسبب استيراد المواد الخام اللازمة للصناعة وخاصة صناعة الزيوت، وتصدير بعض الصناعات ، بينما اقتصرت الحاويات الترانزيت على 19 حاوية فقط.

ومما سبق يتضح أهمية ميناء شرق بورسعيد فى تداول أكبر نسبة من الحاويات فى الموانئ المصرية عامة وموانئ الإقليم خاصة، ويلاحظ اقتراب أعداد الحاويات الواردة ترانزيت من الصادرة ترانزيت، ويرجع ذلك إلى عدم وجود صناعات تتم على بضائع الحاويات فعلى سبيل المثل ورد إلى الميناء 1269017 حاوية بينما تم تصدير 1198021 حاوية، وكذلك الحال فى ميناء بورسعيد، أى أن الميناء تحكمه علاقات إقليمية ترانزيت تصبح أكثر استجابة وأوفر فى القيمة المضافة عند استكمال المنشآت الصناعية، وهذه النقطة فى غاية الأهمية من تلك الدراسة، أى أنه لو تم إضافة وظائف لوجستية بالميناء وخلفه من خلال إضافة بعض العمليات الصناعية والتعبئة والتغليف للبضائع المحوارة من خلال مناطق لوجستية صناعية فى شرق بورسعيد لأمكن من خلالها الحاجة إلى عدد أكبر من

الحاويات وفى تلك الحالة يجب على مصر أن تستعد من خلال إيجاد أسطول كبير من الحاويات يتم تأجيره للخطوط الملاحية⁽¹⁾ وكذلك سفن الحاويات الروافد صغيرة الحجم لتشغيلها فى إعادة الشحن إلى الموانئ القريبة وتشغيل عدد أكبر من العمالة واستقبال عدد أكبر من سفن الحاويات، وبذا يتم رفع قيمة تداول الحاوية فى الميناء.

يجب توجيه الأهمية لميناء السخنة لزيادة تجارة الحاويات الترانزيت من خلال توجيه التعامل مع الدول الأفريقية وخاصةً فى ظل وجود اتفاقية الكوميسا وإنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين مصر وموانئ الدول الأفريقية، واستكمال محطات الحاويات واستكمال مخطط الميناء من خلال الحوض الثانى والثالث للميناء.

تتنافس موانئ جنوب أوروبا مع موانئ غرب أوروبا من جهة وبين الموانئ المصرية من جهة أخرى، لذا فإن المصلحة مشتركة بين الموانئ المصرية وموانئ غرب أوروبا لذا يجب التنسيق والتعاون والتخطيط المشترك.

وتتأثر خدمة سفن الروافد بمدى المسافة بين الميناء الأم والموانئ الرافدية، وكلما قربت المسافة كلما كان الميناء الرافدى فى دائرة النفوذ الاقتصادى للميناء الأم لذا تتضح خطورة بعض الموانئ فى المنطقة على الموانئ المصرية (حيفا بإسرائيل وبيروت بلبنان وبيريه باليونان ولارنكا بقبرص ومرسى كلوك وجيوتاورو بإيطاليا)، ومن أهم الموانئ ميناء حيفا الإسرائيلى بسبب قربه من المراكز التجارية بالدول المجاورة، وعمليات التطوير المستمرة التى يشهدها الميناء بهدف جعل إسرائيل مركز نقلٍ للنقل العابر بين الدول العربية⁽²⁾.

(1) الخطوط الملاحية : عبارة عن شركات نقل ملاحية تعمل على طرق ملاحية منتظمة ومنها خطوط تميز بالعالمية أى أن رحلاتها تجوب العالم بأكمله أو تجوب بعض المناطق البحرية.

(2) أحمد عبد المنصف محمود : الموانئ المصرية والمنافسة العالمية، الندوة الدولية الثانية عشر، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، معهد تدريب الموانئ، استراتيجية تطوير الموانئ المصرية، الموانئ المصرية والموانئ المنافسة فى شرق وغرب البحر المتوسط 14-16 يناير 1996، ص ص 9-10.

المبحث الرابع

الخدمات اللوجستية ومشروعات التنمية

فى موانئ إقليم قناة السويس

أولاً : الخدمات اللوجستية.

1) علاقة الخدمات اللوجستية بعلم الجغرافيا :

ترتبط الخدمات اللوجستية ارتباطاً وثيقاً بعلم الجغرافيا إذ تعتمد تلك الخدمات فى المقام الأول على الموقع الجغرافى المتميز بإمكانية الوصول إلى كل مراكز العالم ذات الأسواق العالمية والإقليمية، وتفهم العلاقات المكانية بين الأقاليم الجغرافية المختلفة والربط بينها حتى يتم تحقيق التكامل اللوجستى المطلوب، وكذلك تفهم مراكز النقل الاقتصادى العالمية وتحولاتها الحديثة، ومن المتتبع لحركة التجارة الدولية فى الآونة الأخيرة يجد أنها أصبحت أكثر تركزاً فى الشرق (مجموعة دول شرق وجنوب شرق آسيا)، وتحتل المراكز اللوجستية فى معظم الدول المناطق الساحلية القريبة من الموانئ البحرية والمناطق الصناعية والاقتصادية الحرة العامة والخاصة كما هو الحال فى اليابان والصين وأصبحت الصين هى الأكثر سيطرة نظراً لكثرة المناطق الصناعية بها والمناطق الحرة التى تتركز على الساحل الشرقى للصين على المحيط الهادئ ومنها ما يتركز حول المدن الكبرى عند مصبات الأنهار ومنها ما يتركز حول الأنهار الرئيسية ومنها ما يتركز على الحدود الشمالية والشمالية الغربية والجنوبية.

ويحتاج العالم إلى وجود مجمع كونى أو بتعبير أبسط (سوق للجملة) يتم من خلاله توزيع البضائع وإقامة مناطق تجمع رئيسية للتصنيع، ويرجع التغيير فى نمط التجارة إلى التغيير فى نمط الصناعة العالمى وظهور الحاويات وعولمة التجارة مما أدى إلى ظهور المراكز اللوجستية⁽¹⁾.

(1) عصام شرف : ندوة أهمية تنمية محور قناة السويس بنادى نقابة المهندسين 2013/2/9م.

ويوضح الملحق (2) أنشطة المدينة اللوجستية والتي تتقارب مع محاور النشاط الاقتصادي فى الجغرافيا الاقتصادية وتشمل (الإنتاج والتبادل والاستهلاك) بينما يوضح الشكل التركيز على عملية التوزيع وتركز تلك الأنشطة على المحطات وهى الموانئ البحرية والمطارات ومحطات السكك الحديدية ومحطات الحاويات فى الموانئ، وكذلك التصنيع والنطاق اللوجستى التجارى ويوضح الملحق العلاقة التكاملية المرتبطة بين مناطق التصنيع والمطارات والموانئ البحرية بمركز التوزيع الإقليمى.

كما أن الخدمات اللوجستية لها البعد الجغرافى الذى يشمل (التدفقات والعقد والشبكات) وتشمل التدفقات مناطق تجميع المواد الخام وتجهيزها للمصنعين ومع توفير وظيفة التخزين، بينما تركز العقد على المواقع البحرية الاستراتيجية وإقامة مراكز لوجستية بها، بينما تركز الشبكات على دراسة الهيكل المكانى لشبكات النقل المعاصر بما يتفق مع حركة التجارة العالمية ومناطق الإنتاج وأسواق الاستهلاك.

وعلى الرغم من التقدم فى وسائل النقل وتكنولوجيا الاتصالات إلا أنه ما زالت الجغرافيا تفرض نفسها على الواقع وإذا نظرنا إلى مصر نجد أنها دولة طريق وبذا يصح أن تصبح كل أراضيها بمثابة مركز لوجستى عالمى باعتبارها المعبر الرئيسى بين الشرق والغرب عبر شبه جزيرة سيناء ومعبر بين الشمال والجنوب عبر البحر المتوسط ومنه إلى مصر ثم الجنوب الأفريقى عبر الطرق البرية والخطوط الحديدية ونهر النيل والبحر الأحمر، ويتميز إقليم قناة السويس بالعديد من المقومات لقيام المراكز اللوجستية الحديثة وقبل أن نستعرض تلك المقومات لا بد أولاً من تعريف وتوضيح اللوجستيات والمراكز اللوجستية.

2) تعريف اللوجستيات ومراكز التوزيع والمراكز اللوجستية⁽¹⁾:

عرف مجلس إدارة اللوجستيك بالولايات المتحدة Council of Logistics Management (CLM) باعتباره من أهم الهيئات العالمية المعنية باللوجستيك بأنه (عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة على التدفق والتخزين الفعال المؤثر للسلع والخدمات والمعلومات المتعلقة وذلك ابتداءً من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء).

وينتلخص دور اللوجستيك في تقليل الفجوة الزمنية والمكانية بين مراكز المواد الخام ومراكز الإنتاج وبين مراكز الإنتاج ومراكز اللوجستيك أى أن وظيفة اللوجستيك الرئيسية تقليل الفجوة بين العرض والطلب⁽²⁾.

ويطلق عليها البعض سلسلة الإمداد وتعرف بما يلي :

هى مجموعة أنشطة إدارة الأعمال بما فيها تبادل البيانات عبر الشركة أو الشركات التى تستجلب المواد الخام والمواد نصف المصنعة ويفيد تشكيلها وتجميعها لاستكمال المنتج النهائى وتقوم بتسليم هذا المنتج حتى يصل إلى المستهلك فى الوقت المطلوب وبأقل تكاليف ممكنة⁽³⁾.

(1) يعود أصل الكلمة إلى اللغة الإغريقية القديمة وتعنى *لوجوس* (λόγος) وتعنى نسبة أو حساب وقد انتقل استخدام الكلمة من حاجة الجيش إلى التزود بالإمدادات خلال تحركهم من قواعدهم إلى المواقع إلى المجال الاقتصادي، وتعرف بالإنجليزية باسم Logistics، وبالعربية هى فن السوقيات وهو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، عن ويكيبيديا الموسوعة الحرة.

(2) على يحيى بسبوينى : أسس النجاح المقترحة لمشروع بورسعيد، ص 4.

(3) Michael B. Berzon : (Supply Chain)، (أوراق بحثية مختارة ألفت في الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 سبتمبر 2001م، هامبورج، ترجمة: أحمد عبد المنصف)، ص 38.

وهناك تعريف آخر لسلسلة الإمداد عبارة عن الدمج الكامل والتخطيط والسيطرة

على جميع الأنشطة المتصلة بحركة المواد على طول سلسلة القيمة المضافة فى جميع مستويات التجهيز⁽¹⁾.

ولقد ارتبط مصطلح اللوجستيك فى بدايته بالمناطق الحرة حيث تعد المناطق الحرة مرحلة أولية من مراكز اللوجستيك، وظهر ذلك نتيجة لاتساع رقعة السوق للعديد من الشركات العالمية والتي ترغب فى البداية فى إقامة مراكز توزيع إقليمية (Regional Distribution Center).

لذا فهى تتخير الدول ذات الموقع الجغرافى المتميز والتي تتمتع بوجود مناطق تجارة حرة داخل أراضيها وتمنح تلك المناطق المستثمرين العديد من الامتيازات والحوافز مثل الإعفاءات الجمركية والحرية فى استيراد وتصدير البضائع المتداولة داخل المنطقة وعدم وجود تحويلات نقدية بغرض جذب العديد من الأنشطة مما يعود فى المقابل على الدولة بالعديد من المنافع المادية الناتجة عن إيجار الأراضى والخدمات المادية التى تقدمها وتوظيف العمالة الوطنية، ويوضح الملحق (3) مراكز التوزيع الإقليمية حيث يعتمد أى مركز على خدمات التخزين لتسويقها وتوزيعها على العملاء وأحياناً تتجاوز مراكز التوزيع الإقليمية وتشكل نوعاً من المنافسة بين العملاء، ومع تطور أجيال الموانئ⁽²⁾ حدث تطور لمفهوم الميناء البحرى من نقطة عبور ومستودع إلى مركز توزيع متعدد الوظائف (التخزين، التداول، الاتصالات، النقل) وتتميز موانئ الجيل الثالث بحدوث تغييرات جوهرية تتمثل فى الخدمات الرئيسية للميناء والخدمات الصناعية والأنشطة الإدارية والتجارية وزيادة إنتاجية الأرصفة —

(1) A. Endlicher, Bayer AG, Leverkusen : (Shipper Requests to The Transport Chain),

(أوراق بحثية مختارة القيت فى الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 سبتمبر 2001م، هامبورج، ترجمة : أحمد عبد المنصف)، ص 44.

(2) للمزيد عن أجيال موانئ الحاويات، راجع : منى صحى السيد نورالدين : النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط، مرجع سبق ذكره، ص ص 22-24.

وتقليل زمن بقاء السفن بالموانئ وانخفاض نسبة العمالة على الأرصفة، وتدعيم بعض المفاهيم الخاصة بالنقل البحرى ومنها النقل العابر والنقل متعدد الوسائط ومفهوم إعادة

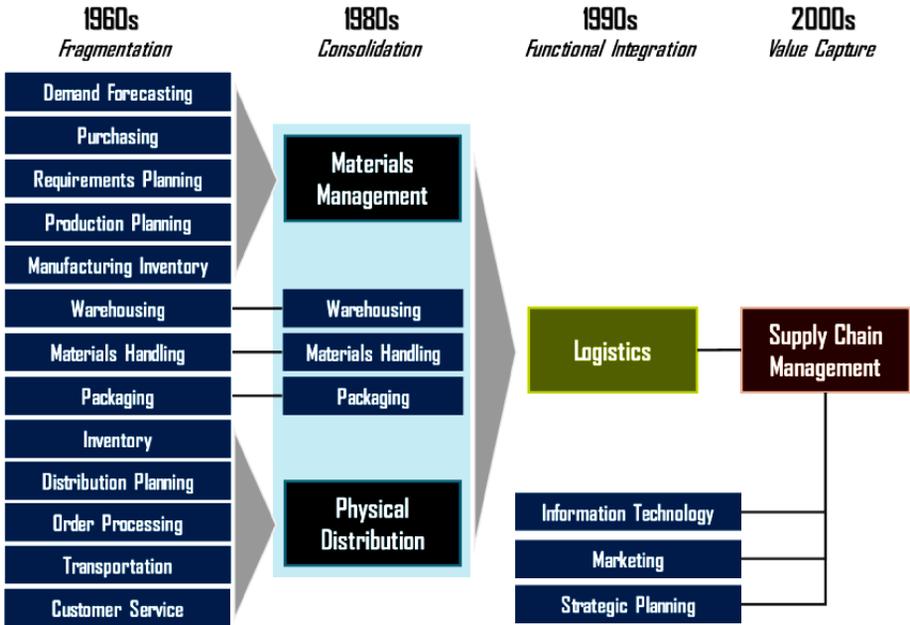
الشحن، والخدمات اللوجستية التي تحقق قيمة مضافة.

ولذا نشأت في البداية المناطق الحرة (ذات أنشطة منخفضة) قبل المناطق الصناعية (ذات أنشطة متوسطة) ثم تحولت فيما بعد إلى مركز توزيع ثم مركز لوجستي (ذو أنشطة عالية) ويوضح الشكل رقم (14) تطور أنشطة الموانئ ويتضح منه أنه حتى عام 1960م كانت أنشطة الموانئ متنوعة، وفي عام 1980م أصبحت الأنشطة أكثر إدماجاً، أما في الفترة من 1990م حتى عام 2000م وخاصة بعد انتشار نظام الحاويات على مستوى عالمي أصبحت الحركة في الموانئ تعتمد على اللوجستيات وسلسلة الإمداد والتي تشمل (التسويق وتكنولوجيا المعلومات والتخطيط الاستراتيجي) بالإضافة إلى الأنشطة الرئيسية للموانئ. أي أن المركز اللوجستي أشمل وأعم من مركز التوزيع ومركز التوزيع أشمل من المنطقة الحرة، وبذا نجد أن المركز اللوجستي يضم وظائف مركز التوزيع المذكورة سابقاً إلى جانب أنشطة القيمة المضافة.

ومن خلال تحليل حركة النقل البحري السابقة نجد أن النقل البحري لقناة السويس وموانئ إقليم قناة السويس يركز على الحاويات فلا بد من وجود مركز عالمي لتوزيع الحاويات.

تعريف مركز توزيع الحاويات العالمي :

هو مؤسسة ذات نظام منفتح عالمياً ويقع جغرافياً على مسار الخطوط الملاحية العالمية للحاويات حيث يتكامل النقل البحري مع وسائل النقل الأخرى بهدف توفير خدمات توزيع متميزة وخدمات لوجستية أخرى داعمة، ولذا نجد أن المركز العالمي لتوزيع الحاويات يجمع بين وظائف مركز التوزيع وأنشطة القيمة المضافة اللوجستية.



Source: Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, 3rd Edition 2010.

شكل (14) : تطور أنشطة الموانئ.

وظائف مركز توزيع الحاويات :

- شحن الحاوية وتفريغها من وإلى السفينة.
- نقل الحاوية بين الخلايا بالسفينة أفقياً ورأسياً.
- نقل الحاويات من مكانها أسفل الرافعة الجسرية إلى مكانها بساحة محطة الحاويات.
- تريبط وفك الحاويات المرصوفة بسطح السفينة حيث أن السفن مجهزة بمرشد خلايا Cell Guide.
- تخزين الحاويات بالخلايا الأرضية بالساحة وتنظيمها وسرعة استدعائها من خلال منافستو الحاويات الإلكتروني حيث يتم تخزين كل المعلومات الخاصة بالحاوية قبل دخولها الميناء والتي تشمل (رقم الحاوية، الخط الملاحي، ميناء الشحن، ميناء الوصول، كميات البضائع داخل الحاوية وأنواعها).

- نقل الحاويات خارج المركز إلى مكانها النهائى المطلوب به والعكس.
- بناء الحاوية إما عن طريق استثمار مباشر خاص أو الاشتراك مع مستثمرين آخرين⁽¹⁾.

3) الوظائف اللوجستية وأنشطة القيمة المضافة للحاويات :

تعد اللوجستيات فى مجال الحاويات بمثابة أنشطة داعمة للوظيفة الرئيسية وهى توزيع الحاوية تهدف لأن تكون الحاوية فى حالة منتجة دائماً وتتمثل هذه الأنشطة فيما يلى :

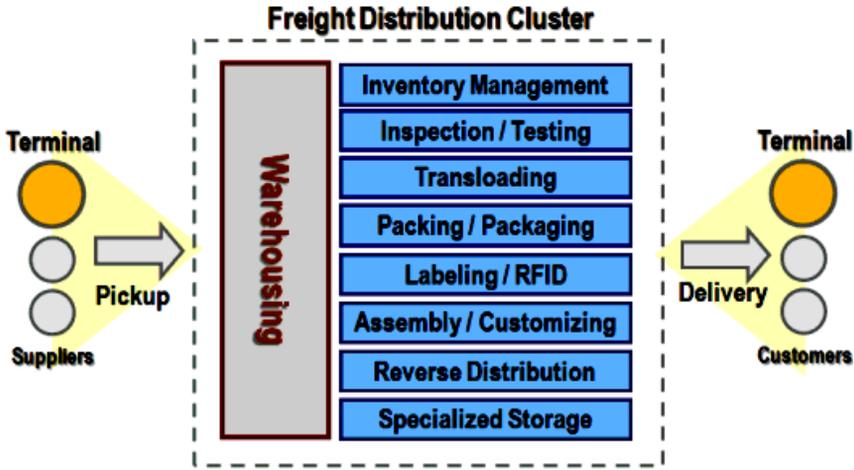
- المعلومات والاتصالات.
- التصنيع والتعديل وفقاً لمتطلبات العملاء (Customizing).
- التجميع (Assembly).
- اختبار المنتجات (Test).
- رقابة الجودة (التفتيش Quality Control).
- التعبئة (Packing).
- لصق العلامات التجارية (Labeling).
- إصلاح الحاويات وتنظيفها وتأجيرها⁽²⁾.

وبذا فإن وظيفة مركز توزيع الحاويات العالمى يوفر خدمة متكاملة من خدمات التوزيع وأنشطة اللوجستيات الداعمة لها فى مجال الحاويات والتي تتبع الحاوية من لحظة خروجها من باب المنتج إلى باب المستهلك أى From Door To Door.

(1) محمد شفيق الصاوى ميرا : ص ص 3-4.

(2) على يحيى بسيونى : مرجع سبق ذكره، ص 6.

وبذلك تشمل أنشطة النقل والمناولة والتخزين الإدارة، وتشمل أنشطة النقل (الشحن البحري، والتوجيه البحري وجدولة السفن) والنقل الداخلي للحاوية في الميناء بما فيه إعادة الشحن، والنقل داخل الدولة عبر وسائل النقل المختلفة من نقل بري بالشاحنات وعربات السكك الحديدية ووسائل النقل النهري، كما يشمل النقل متعهدو النقل متعدد الوسائط، أما أنشطة المناولة فتشمل (التحميل والتعبئة والتفريغ وإعادة التجميع ... الخ)، وأنشطة التخزين (سواء للحاويات داخل الساحات المتخصصة داخل محطة الحاويات) وذلك في حالة الحاويات الكاملة Full Container Load. وفي حالة الحاويات المشتركة أو الأقل حمولة Less Container Load، يتم تخزين بضائع الحاوية داخل المخازن المشتركة بالموانئ أو المستودعات العامة والخاصة أو الموانئ الجافة وذلك بالنسبة للحاويات الواردة أو الصادرة. هذا بالإضافة إلى الأنشطة الإدارية من (الوساطة التجارية، والتأجير، وإدارة المخزون، وتوجيه سلسلة النقل)، ويوضح الشكل (15) أنشطة القيمة المضافة.



Source: Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, 3rd Edition 2010.

شكل (15) : أنشطة القيمة المضافة (Value-added Activities).
هذا بالإضافة إلى دور متعهد النقل متعدد الوسائط فى الخدمات اللوجستية

ويعرف بأنه ناقل يعرض صفقة إجمالية يمكن أن تشتمل على العملية المادية المتعلقة بالصناعة كالتعبئة والتغليف فى حالة الحاويات المشتركة ويشرف أحياناً على تلك العملية فى موانئ التصدير أو أنشطة القيمة المضافة فى موانئ الترانزيت، وتفريغ الحاويات فى موانئ الاستيراد وتشمل تلك العملية (الإشراف على أنشطة التخزين والمناولة والتخليص والنقل والعمليات القانونية) وقبول المسؤولية الكاملة عن البضائع والحاويات من المصدر إلى الهدف على أساس عقد واحد للنقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

ويمكن تصنيف متعهدى النقل متعدد الوسائط إلى فئتين رئيسيتين هما :
أ- ملاك السفن :

ومهمتهم الرئيسية خدمات النقل البحرى بالإضافة إلى تقديم خدمات نقل دولية لعملائهم (خدمات النقل البرى بالشاحنات والسكك الحديدية، والنقل النهري، والنقل الجوى) من خلال التعاقد مع ملاك لكل الوسائط.

ب- غير المشغلين للسفن :

وهم اللذين يتعاقدون مع ناقلين بحريين من خلال شركات وأحياناً من الباطن وبالتالي تزيد تكلفة النقل فى هذه الحالة، ويتمثل دور متعهد النقل متعدد الوسائط فى المركز اللوجستى فى تأكيد التدفق السريع للبضائع من وإلى المركز اللوجستى⁽²⁾.

(1) مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : دراسة مراكز اللوجستيات لخدمة المركز

الاقتصادى العالمى بمنطقة قناة السويس وسيناء، التقرير النهائى، ديسمبر 2000م، ص 37.

(2) المرجع السابق، ص 38.

ويطلق على متعهدى النقل أحياناً (مقدمي البضائع) وهم يسيطرون على كميات كبيرة من الحركة الدولية لتدفق الحاويات وستزداد أهميتهم كلما اتجه الشاحنون إلى التعاقد مع أطراف من الباطن للقيام بالأعباء اللوجستية نيابةً عنهم، ولقد توسعت تلك

الشركات جغرافياً بصورة كبيرة ولها أهميتها على المستوى العالمى ومعظم الشركات الملاحية والشركات الناقلة التى لا تملك سفناً يزداد اعتمادها على تلك الشركات من أجل ملاءمتهم بأقل تكلفة ممكنة وذلك بتأجير خلايا السفن فى مقابل فئة نولون واحدة لكل أنواع البضائع⁽¹⁾.

وبذا تعد الأنشطة اللوجستية هى أنشطة مشتركة ما بين الجهة المالكة للميناء وملاك السفن ومشغلى السفن (الخطوط الملاحية) وشركات النقل متعدد الوسائط وأصحاب الحاويات وشركات تأجير الحاويات، فعلى سبيل المثال يعمل بميناء جبل على حوالى 1200 شركة ومع ذلك فهو يعد من موانئ الحاويات العالمية ويفتح أبوابه لأكثر من 73 دولة، وكذلك تدير شركة موانئ دبي العالمية أكثر من 60 محطة حاويات عالمية منها محطة حاويات ميناء العين السخنة فى مصر.

ولقد غيرت العولمة وظائف الإنتاج والتوزيع والاستهلاك وخاصةً من خلال توسيع دورها مع المحطات والمناطق اللوجستية والمدن العالمية التى أصبحت بمثابة (مراكز مالية، مراكز ثقافية، مراكز نقل، مراكز سياسية) بينما بدأ الإنتاج أكثر هامشية مع نمو التجارة لمسافات طويلة مما أفرز أشكال أخرى للأنشطة داخل المدن تتمثل فى مراكز لوجستية ومراكز تصنيع ومحطات حاويات ومراكز تجارية.

(1) أحمد عبد المنصف محمود : مستقبل النقل البحرى فى مطلع الألفية القادمة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، المؤتمر البحرى الدولى الخامس عشر، الإسكندرية 14-16 نوفمبر 1999م، ص 6 .

والسؤال المهم هو أين ستقام الخدمات اللوجستية الخاصة بالنقل البحري والحاويات

:

يمكن تقسيم الخدمات اللوجستية إلى خدمات تتم داخل الميناء مثل (تداول الحاويات، مركز توزيع الحاويات، خدمات الإصلاح (السفن والحاويات) خدمات تأجير الحاويات وتنظيفها، خدمات تخزين الحاويات العادية والحاويات المبردة والخطرة فى الساحات الخاصة، تخزين بضائع الحاويات فى المخازن المشتركة، خدمة متابعة درجات الحرارة للحاويات الثلجة، الكشف الإشعاعى، تقديم خدمات السلامة بساحات الحاويات الخطرة، مكاتب شركات الشحن والنقل متعدد الوسائط والخطوط الملاحية، أما الخدمات اللوجستية التى تتم خارج الميناء فهى أنشطة بناء السفن من خلال الترسانات فى المنطقة، وخدمات تجميع البضائع الصادرة وتعبئتها داخل حاويات فى المصانع، وتفريغها فى الموانئ الجافة ومستودعات التخزين أو تحميلها على الشاحنات وعربات السكك الحديدية للوصول إلى وجهتها النهائية وخدمات الصناعات التكميلية داخل المناطق الصناعية والتعبئة ووضع العلامات التجارية وكذلك مراكز تجميع السيارات.

وبعد سرد مقومات المراكز اللوجستية فى المنطقة نجد أن ما يحتاجه العالم يوجد لدينا حيث تعد قناة السويس كمجرى ملاحى من أهم المقومات اللوجستية فهى ميزة فوق ميزة الموقع الجغرافى حيث يمر بها أكثر من 10 % من إجمالى التجارة العالمية، ولا بد لموانئ قناة السويس من الخروج من الدور التقليدى للموانئ باعتبارها نقاط مرور فقط إلى مراكز لتحميل الحاويات ثم مراكز توزيع عالمية ثم مراكز لوجستية ولا بد من إضافة بعض الخدمات اللوجستية من خلال أنشطة القيمة المضافة وخاصة الحاويات فبدلاً من أن يتم تداول الحاوية على سبيل المثال بـ 50 دولار يمكن رفعها إلى 350 دولار كما هو الحال فى ميناء سنغافورة العالمى وضرورة وجود مراكز لوجستية على الطريق الملاحى الذى يربط بين الشرق الأقصى وأوروبا تعمل على جذب الشركات العالمية العملاقة وتنمية النقل البحرى بالمنطقة.

ثانياً : مشروعات التنمية بموانئ الإقليم.

1) المشروعات الجارى تنفيذها فى ميناء العين السخنة :

تم توقيع عقد امتياز شركة تنمية السخنة والسماح لشركة دبي العالمية للاستحواذ على الحصة الحاكمة فى ميناء السخنة والحاصلة على عقد امتياز إدارة وتشغيل الحوض الأول بالميناء، ومن المنتظر أن تبلغ الاستثمارات خلال السنوات الثلاث القادمة 12 مليار جنيه ومن المتوقع الانتهاء من مشروعين لإنتاج الأمونيا وتداول الصب السائل وستقوم شركة موانئ دبي بإنشاء رصيف بحري بطول 1300 متر وغاطس 16 متر لاستيعاب 2 مليون حاوية سنوياً وإنشاء محطة الصب السائل على مساحة 400 ألف متر مربع ومحطة للبضائع العامة على رصيف بطول 800 متر⁽¹⁾.

2) المشروعات الاستثمارية بميناء شرق بورسعيد :

أ- المشروعات الجارى تنفيذها حالياً بميناء شرق بورسعيد :

1. استكمال إنشاء السور الجنوبى لميناء شرق بورسعيد بطول 3 كم والبوابة الرئيسية للميناء.
2. بناء عدد (2) قاطرة بقوة شد 50 طن للاستخدام فى أعمال القطر بميناء شرق بورسعيد بتكلفة 100 مليون جنيه، كما تم الانتهاء من أعمال بناء القاطرتين وتم تسليمهم عام 2011م.
3. تصميم وتنفيذ أعمال إنشاء المرحلة الثانية لمحطة الحاويات الأولى بإنشاء رصيف بحرى امتداد للرصيف الأول بطول 1200 م حيث سيبلغ طول الرصيف 2400 م مما يعمل على زيادة كفاءة و قدرة الميناء على تداول 5.5 مليون حاوية مكافئة ومساحة الساحة (600 ألف م²) تنفيذ شركة بتروجيت فى مارس 2010م لتصبح إجمالى مساحة ساحات الحاويات 1.2 مليون متر مربع ، وعدد 16 ونش عملاق ليصبح عددها 18 ونش.

(1) هيئة موانئ البحر الأحمر : إنجازات ومشروعات 2013م.

4. إنشاء البنية الأساسية للمرحلة الأولى لميناء شرق بورسعيد (ازدواج طريق شريانى، شبكات مياه وصرف صحى، شبكة كهرباء وإنارة، 2 ميزان طرق) تنفيذ مجلس الدفاع الوطنى بتكلفة 190 مليون جنية
5. مشروع تطوير شبكة الاتصالات والمعلومات بميناء شرق بورسعيد وإنشاء نفق لمرور الكابلات الفيبر أسفل التفرعة الشرقية لقناة السويس بتكلفة 10 مليون جنية وجارى الاتفاق مع جهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة على بناء سنترال الميناء سعة 3000 خط.
6. مشروع شركة مشرق البترول وهى محطة الصب السائل لتموين السفن بالوقود بمساحة 210 م² وباستثمار 50 مليون دولار.
7. مشروع إنشاء محطة الصب السائل (1) بالميناء على مساحة 500 ألف متر مربع تنفيذ وإدارة سونكر لتموين السفن وهى شركة مساهمة مصرية تساهم فيها كل من وزارة المالية ووزارة البترول بنسبة 49%.

ب- المشروعات المستقبلية الجارى إعدادها بميناء شرق بورسعيد :

- إنشاء قناة جانبية منفصلة للمدخل الشمالى للميناء بطول 9 كم وعمق 18.5 م لخدمة الميناء وكالتزام حكومى طبقاً لعقد امتياز شركة قناة السويس للحاويات ويحقق للميناء التحرر من الارتباط بحركة القوافل لهيئة قناة السويس ويقلل من زمن تواجد وانتظار السفن بالميناء مما يزيد من الإيرادات المحققة حيث تبلغ التكلفة التقديرية للمشروع 500 مليون جنية.
- محطة المحولات الدائمة بالميناء سعة 250 ميغا فولت/أمبير بتكلفة تقديرية 210 مليون جنية وتم توقيع عقد الإشراف مع الشركة المصرية لنقل الكهرباء وجارى الطرح.
- منطقة انتظار الشاحنات المزودة بكافة المرافق والخدمات والتي سيتم إدارتها طبقاً لأحدث النظم الإلكترونية حيث تبلغ التكلفة التقديرية لإنشاء المرحلة الأولى 50 مليون جنية.

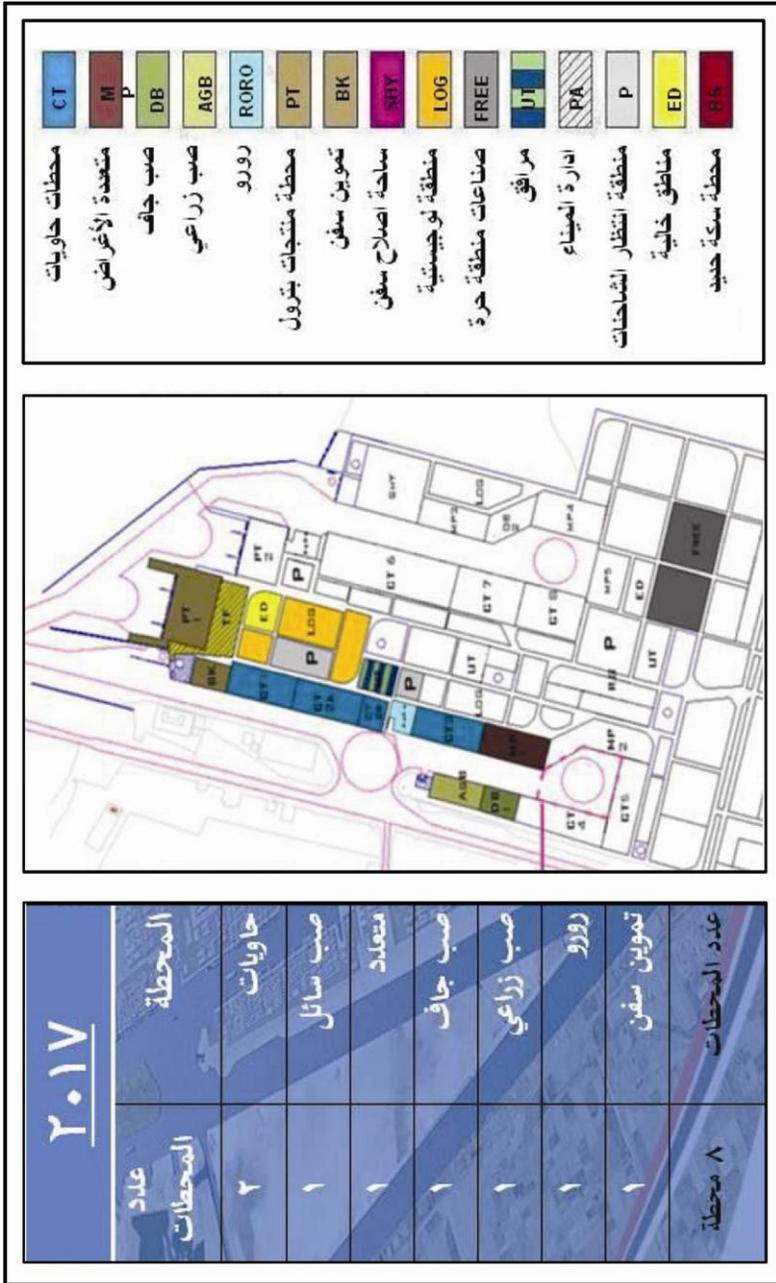
- جارى إعداد دراسات الجدوى لمشروعات الجدوى لمشروعات المرحلة الأولى من المخطط العام للميناء والتي تشمل على محطات للحاويات والبضائع المتعددة والصب الجاف والصب الزراعى والرورو⁽¹⁾. ويوضح الشكل (16) المرحلة الأولى لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2017م، والتي يبلغ عدد محطاتها 8 محطات موضحة بالشكل ومنها محطة الصب السائل (1) وتم تشغيلها بنظام حق الانتفاع بمساحة 500 ألف متر مربع بغرض تداول بضائع الصب السائل وتشمل عمليات مزج ومعالجة تجارة الصب السائل وتخزينها وشحنها وتموين السفن بالوقود.

بينما يوضح الشكل (17) المرحلة الثانية حتى عام 2022م والتي تستهدف وجود محطتين للحاويات ومنطقة لوجستية والتي تحتل مناطق متفرقة خلف أرصفة الحاويات ومجاورة للمنطقة الصناعية الحرة، بينما توجد محطة منتجات البترول وتموين السفن فى أقصى شمال شرق الميناء، وكذلك إنشاء محطة الحاويات الثانية بمساحة 500 ألف متر مربع وبطول أرصفة 1200 متر وبتكلفة استثمارية 3.8 مليار جنيه وتم طرحها فى المزايدة رقم (1) لسنة 2013/2012م.

وتستهدف الانتهاء من إنشاء نفق بورسعيد حيث تم التعاقد مع مكتب أسباني لعمل دراسة الجدوى وكراسات الطرح بتكلفة 841 ألف يورو.

أما المرحلة الثالثة حتى عام 2030م فتستهدف وصول عدد محطات الحاويات إلى ثلاثة محطات وذلك بعد تنفيذ القناة الجانبية الشرقية بالإضافة إلى وجود محطة السكة الحديد وإقامة المنطقة الصناعية الحرة وساحة إصلاح السفن.

(1) الهيئة العامة لموانئ بورسعيد : إنجازات ومشروعات 2013م.



المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

شكل (16) : المرحلة الأولى لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2017م.

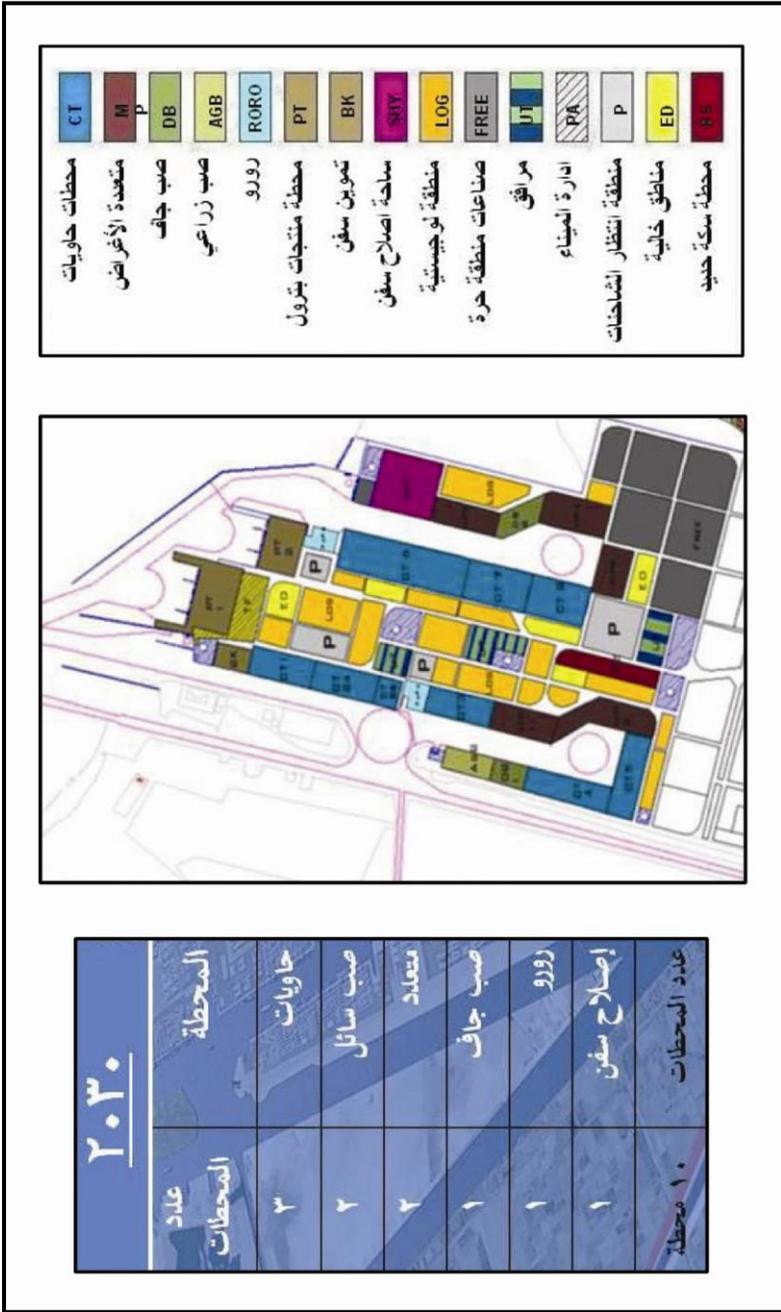
٢٠٢٢	
عدد المحطات	المحطة
٢	٢
عدد المحطات	٣



محملة حاويات	CT
محملة الأفران	FA
صوب جاف	DB
صوب زراعي	AQB
رورو	RORO
محملة منتجات بترول	PT
توسين سفن	BK
ساحة اصلاح سفن	SHIP Y
منطقة لوجيستية	LOG
صناعات منطقة حرة	FREE
مرفق	IT
ادارة المياه	PIA
منطقة التطوير الصناعي	P
مناطق خالية	ETO
محملة سكة حديد	RA

المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

شكل (17) : المرحلة الثانية لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2022م.



المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

شكل (18) : المرحلة الثالثة لتطوير ميناء شرق بورسعيد حتى عام 2030م.

3) المشروعات الاستثمارية فى ميناء الأدبية (ملحق 8):

- مناطق تصلح للاستثمار كمحطات صب جاف بمساحة 200 ألف متر مربع.
- مناطق بها تخزين زيوت حاليا (صب سائل) بمساحة 100 ألف متر مربع.
- مناطق تصلح كمحطات للبضائع العامة بمساحة 100 ألف متر مربع. بالإضافة إلى صناعات ذات قيمة مضافة صغيرة تعتمد على مواد خام مستوردة ثم تجمع ويعاد تصديرها.
- مناطق يمكن ردمها بعد إنشاء رصيف بطول 1000 م (جارى دراسته للتنفيذ) ويقام عليها (بضائع عامة - صب جاف - صب سائل).

4) الأنشطة الاستثمارية فى ميناء السويس (بورتوفيق) (ملحق 9):

- من المخطط تطوير الميناء لتكون ميناء ركاب ويخوت بدلا من ركاب وبضائع.
- جميع المساحات تصلح لإقامة مشروعات لخدمة الركاب واليخوت ومشروعات تجارية وخدمية (اتصالات - بنوك - تجارة - سوق حرة - كافيتيريات - تموين سفن) بمساحة إجمالية قدرها 240 ألف متر مربع.

ومما سبق يتضح مدى التكامل فى النقل البحرى بين موانئ قناة السويس حيث أن لكل ميناء خصائصه المميزة فالموانئ الجنوبية تركز على الصب السائل (الزيوت) والحاويات والبضائع العامة فى ميناء الأدبية، وحركة الركاب واليخوت السياحية فى ميناء بورتوفيق، حركة الحاويات المحلية والترانزيت والخدمات اللوجستية والصب السائل والسياحة الخارجية فى ميناء العين السخنة، بينما تركز الموانئ الشمالية على حركة الركاب السياحية والحاويات والترانزيت فى ميناء بورسعيد غرب، بينما تركز الحركة فى ميناء شرق بورسعيد على الحاويات والترانزيت وتموين السفن من خلال محطة الصب السائل والمنطقة الصناعية والخدمات اللوجستية والصب الجاف.

ثالثاً : الخدمات اللوجستية فى إطار مشروع تنمية محور قناة السويس .

تم إسناد المشروع مؤخراً إلى هيئة قناة السويس بالقرار الوزاري⁽¹⁾ رقم (1368) بتاريخ 2013/11/24م بإنشاء مجلس تنفيذى لمشروع تنمية إقليم قناة السويس وإسناد المشروع إلى هيئة قناة السويس برئاسة مجلس إدارة الهيئة وعضوية كل من : ممثل عن كل من وزارات الدفاع، النقل والسياحة، الكهرباء والطاقة، الزراعة واستصلاح الأراضي، التجارة والصناعة، الاستثمار، التخطيط، التنمية المحلية، المالية، الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، البترول والثروة المعدنية، الطيران المدني، الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، وممثل عن كل من محافظات شمال وجنوب سيناء والسويس والإسماعيلية وبورسعيد ويهدف المشروع إلى جذب استثمارات صناعية وخدمية بحوالى 100 مليار دولار، ويرتكز مشروع تنمية محور قناة السويس كمنطقة خدمية لوجستية عالمية على تنمية ثلاثة مراكز :

- **المركز الأول :** تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد وشمال القنطرة شرق وسهل الطينة على مساحة 70 ألف فدان، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة.
- **المركز الثانى :** تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادى التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة بمساحة 66 ألف فدان.
- **المركز الثالث :** تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس مع ميناء ومطار العين السخنة بمساحة 46 ألف فدان.

وتوضح الملاحق من (4) إلى (7) خرائط مشروع تنمية محور قناة السويس.

(1) الجريدة الرسمية رقم 47 مقرر أ العدد 56.

وفى إطار هذا المشروع يجب التركيز على إبراز بعض الاختلافات بين المراكز الثلاثة حتى يتسنى لكل مركز القيام بدوره وذلك بالتوافق مع مقومات البيئة الطبيعية والحضرية ففى المركز الأول يجب إعطاء الأولوية على المنطقة الحرة وتشمل أنشطة

التصدير والتصنيع والتجميع والتغليف والتوزيع والتخزين والشحن والمعالجة والأنشطة البحرية والإنتاج الزراعي لتنمية منطقة شمال سيناء والتي تعمل على تنشيط الحركة بميناء شرق بورسعيد، وكذلك منطقة صناعية للصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة بمساحة 20 ألف فدان مثل الحديد الإسفنجي وتجميع وتصنيع المعدات الثقيلة ووسائل النقل وصناعة السيراميك والصناعات الغذائية وتغليف المنتجات الزراعية وأنشطة بحرية تشمل خدمات بحرية وتسويق المنتجات البحرية ومركز البحوث والدراسات البحرية وصناعة القوارب واليخوت وأنشطة سياحية تضم إسكان سياحي وفندقي ومناطق ترفيهية وأنشطة رياضية عالمية ومكاتب عالمية للشركات العالمية والخدمات ذات مستوى عالمي وإسكان إداري ومراكز تجارية.

وفي المركز الثاني يجب التركيز على الصناعات الإلكترونية وتضم الصناعات عالية التقنية مثل الإلكترونيات والبرمجيات والاتصالات وصناعة الدعم الفني والصناعات الغذائية وتغليف المنتجات الزراعية وأنشطة سياحية، وأنشطة طبية تشمل صناعة الأدوية ومستحضرات التجميل ومراكز للرعاية الصحية ومراكز طبية ومنطقة لوجستية تشمل استيراد وتصدير وتصنيع وتغليف ومخازن ومستودعات وخدمات الإصلاح والصيانة وصناعة الحاويات.

وفي المركز الثالث يجب إعطاء الأولوية للأنشطة البحرية والمنطقة اللوجستية وتشمل الترسانة البحرية وبناء السفن وتداول الحاويات وتجارة الترانزيت، وتموين وإصلاح وصيانة السفن وأنشطة أخرى تتمثل في استيراد وتصدير وتصنيع وتشغيل وتجميع وتغليف وتوزيع ومخازن ومستودعات وشحن وتفتيش فني وخدمات الإصلاح والصيانة والمناطق الصناعية، والتركيز على الأنشطة البحرية وتضم خدمات بحرية وتسويق المنتجات البحرية وصناعة القوارب واليخوت وبناء السفن الصغيرة وتكسير السفن وبناء الوحدات العائمة وتصنيع منتجات الألمنيوم وتخريد وتقطيع السفن وتشمل المنطقة الصناعية صناعة البتروكيماويات ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية ومعدات السلامة والإنقاذ وتجميع أجهزة الحاسب الآلي، وصناعة وصيانة

الحاويات وتصنيع الصاج والهياكل المعدنية وتصنيع وتجميع الأوناش البحرية،
وتصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك وإنتاج الأسمدة الكيماوية وتصنيع وتعبئة الأسمنت
وتصديره.

وإذا ما تم حل جميع المشكلات الإدارية والقانونية المتعلقة بتلك الأنشطة سوف
تلحق بها باقى المشروعات بالتبعية ويتحول الإقليم إلى إقليم لوجستى عالمى على
غرار المراكز اللوجستية العالمية.

المقترحات والتوصيات

(1) إعداد إقليم قناة السويس ليكون مركز عالمي لتحميل وتوزيع الحاويات ومن ثم مركز لوجستى :

من خلال دعم خدمات وأنشطة القيمة المضافة بالموانئ والمناطق الصناعية والاقتصادية بالإقليم باعتباره محور عالمي للسفن يقوم ببعض الأنشطة تتمثل فى (تموين، تفريغ، تحميل، إصلاح، صيانة، بناء سفن، سياحة، تصدير، استيراد).

(2) تهيئة المناخ التشريعى وضرورة إنشاء هيئة إدارية خاصة ومستقلة للنهوض بالإقليم.

لا بد من تهيئة المناخ التشريعى من خلال مجموعة من القوانين التدريجية وإنشاء هيئة إدارية خاصة مستقلة وإدارة خاصة بالنقل البحرى وضرورة التنسيق بين محافظات الإقليم وهى السويس، الإسماعيلية، بور سعيد، شمال سيناء وجنوب سيناء)، (الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة)، هيئات الموانئ البحرية وهى هيئة ميناء بورسعيد وهيئة موانئ البحر الأحمر) وجميع الوزارات المعنية، (الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات) (شركات محطات الحاويات ومحطات الصب السائل بالموانئ).

(3) ضرورة وجود مركز مالى وإداري عالمي :

ويشمل الأول فروع لأهم البنوك وشركات الصرافة ، بينما يشمل المركز الإداري مكاتب وكلاء الشحن الملاحيين، مكاتب الخطوط الملاحية بالموانئ، وكلاء النقل متعدد الوسائط، شركات النقل متعدد الوسائط، شركات تأجير الحاويات، شركات تسويق الخدمات ... الخ) ويمكن الاستعانة بالنماذج العربية الناجحة مثل المركز اللوجستى بميناء جبل على الذى تم افتتاحه عام 1985م وكان يتسع لحوالى 650 شركة، بينما بلغ عدد الشركات 1450 شركة من 85 دولة فى العالم، و 74% من التعاملات هى تراخيص تجارية، و 22% تراخيص صناعية فى المنطقة الحرة، و 4% تراخيص خدمات أساسية، ويخدم الميناء 125 شركة من

كبريات خطوط سفن الحاويات العالمية⁽¹⁾، وضرورة التسويق الجيد للمراكز اللوجستية بين المراكز العالمية، وضرورة تطوير وتحديث الإدارة وتبسيط الإجراءات الروتينية والبعد عن البيروقراطية قدر الإمكان.

4) أهمية وجود مركز سياحي عالمي يشمل ما يلي :

- تشغيل موانئ وأرصفت الركاب بموانئ الإقليم بكفاءة عالية من خلال حل المشكلات المتعلقة بالإجراءات الروتينية في مباني الجوازات بالموانئ والاعتماد على سفن ركاب وعبارات حديثة بالموانئ والتخلص من القديمة والمتهاكة، واستكمال مشروع اليخوت بميناء بورتوفيق.
- نقل متحف الإسماعيلية إلى شرق القناة لتنمية تلك المناطق وتزويده بالقطع الأثرية لجذب السائحين (سفن الركاب والسياحة) العابرة للقناة لزيارة المناطق الأثرية.
- الاهتمام بالنواحي الجمالية في إنشاء الطرق المصرية وتزويد جوانبها باللوحات والخرائط الأثرية على ضفاف القناة و تزويدها بالتماثيل الأثرية كبيرة الأحجام أو بناء بعض المسلات وبعض الأهرامات الصغيرة التي تعمل على جذب السياح لما يرتبط في أذهان الغرب عن (مصر الفرعونية) وأثارها المتفردة على مستوى العالم.
- عمل بانوراما لحرب أكتوبر تكون على مستوى عالي داخلية وخارجية، ويمكن تشغيل البانوراما الخارجية على ضفاف قناة السويس حتى يتسنى لسفن السياحة العابرة التمتع بها لجذب ركاب تلك السفن للدخول في البانوراما الداخلية.
- تنشيط سياحة المعارض والمؤتمرات من خلال إقامة مركز معارض ومؤتمرات دولي في ظل وجود مطار بورسعيد وإنشاء مطار السخنة، وإنشاء فنادق عالمية، وتسويق هيئة تنشيط السياحة مع هيئة قناة السويس لرحلات داخلية إلى الأهرامات والنيل والأقصر وأسوان وذلك باستغلال النقل الجوي إلى مطار أكتوبر أو مطار الأقصر، وكذلك توفير يخوت للتنقل إلى مناطق شرم الشيخ والغردقة إلى خليج العقبة والبحر الأحمر.

(1) محمد رياض : مصر نسيج الناس والمكان والزمان، مطبعة عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، 2008م، ص 158.

- تنمية السياحة على الجانب الشرقى والغربى لقناة السويس وكذلك الجزء الشمالى من خليج السويس، وخاصة السياحة الداخلية وتسويق الرحلات اليومية من خلال التنسيق بين الفنادق والنوادرى الموجودة على شواطئ القناة وبعض الجهات الحكومية والشركات السياحية.

(5) استكمال مشروع ازدواج القناة :

يجب الاسراع بمشروع ازدواج القناة لتلبية متطلبات التجارة العالمية التى من المتوقع أن تزيد بنسبة 10% ومن المتوقع أن تصل كمية البضائع العابرة للقناة عام 2050م إلى 3.5 مليار طن بعدما كانت عام 2012م تبلغ 739 مليون طن أى أن حجم التجارة العابرة للقناة سيتضاعف خمس مرات، ويجب ازدواج القناة لأن الكمية العابرة حالياً تمثل 75% من الطاقة الاستيعابية للقناة، لذا لابد من خلق تكتل اقتصادى لدول الخليج العربى والدول العربية وإنشاء شركات ملاحية عالمية من خلال اندماج بعض شركات الملاحة العربية فى هذه الشركة ليكون لها دور فاعل فى سوق النقل البحرى⁽¹⁾.

(6) إنتاج الحاويات وسفن الحاويات :

يعد إنتاج الحاويات فى مصر إضافة كبيرة لأنه سوف يضع مصر على الخريطة العالمية لإنتاج الحاويات مما يعمل على تنمية النقل البحرى المصرى وتنمية الموانىء المصرية وزيادة نشاطها فى تجارة الترانزيت كما يجب أيضاً التركيز على تصنيع سفن الحاويات الروافد الصغيرة (Feeder ships) والتي تعد صغيرة الحجم بالمقارنة مع السفن المحورية الأم نظراً لكثرة سفن الروافد الأجنبية التي تتردد على موانىء الترانزيت المصرية مثل موانىء بورسعيد وشرق التفريعة ودمياط، كما يمكن تأجير تلك السفن فى الموانىء القريبة، وبالنظر إلى الأسطول المصرى من سفن الحاويات يقتصر على ثلاث شركات —

(1) جريدة البديل : 2013/2/27.

فقط تمتلك أربعة سفن حاويات حمولة 3000 طن فى الوقت الذى يسعى العالم إلى

تصنيع سفن حاويات حمولة 18 ألف حاوية، وتطوير المجرى الملاحي لقناة السويس بما يتناسب مع تلك السفن الجديدة وبما يتناسب مع التطورات المتوقعة في صناعة النقل البحري.

7) تشجيع القطاع الخاص المصرى والأجنى فى تطوير منظومة النقل البحرى :

- طرح مشروعات مشتركة بنظم الخصخصة المختلفة فى معظم أنشطة النقل البحرى مثل الخطوط الملاحية والتوكيلات الملاحية والخدمات اللوجستية، وإنشاء خطوط ملاحية عربية من خلال تكتل اقتصادى كبير والدخول فى تحالفات الخطوط الملاحية، وإنشاء شركات للنقل متعدد الوسائط.
- دعم القدرة التنافسية للترسانات المصرية فى إقليم قناة السويس على المستوى الدولى والإقليمى من خلال إدخال أنظمة لوجستية حديثة تستند إلى إدارة جيدة فى مجال التسويق العالمى لخدمات الإصلاح والصيانة ورفع كفاءة العاملين بها عن طريق التدريب المستمر.
- تشجيع الشركات العالمية للاستثمار فى مجال تمويل السفن بالوقود الثقيل والخفيف عن طريق إرساء منصات تخزين عائمة فى البحرين المتوسط والأحمر مع سفن توزيع كالمتبع فى سنغافورة وموانئ أوروبا وكذلك فى مجال تمويل السفن بالموئل والمياه والتوريدات الاستهلاكية وقطع الغيار وخلافه⁽¹⁾.

8) توفير مجموعة من الموانئ الجافة والمخازن والمستودعات الجمركية :

وتقام خارج الموانئ لاستقبال الحاويات المشتركة للتجميع سواء للشحن أو التفريغ، وتوفير مساحات كبيرة داخل الموانئ لساحات الحاويات، وكذلك لتوفير السيولة المرورية وتجنب دخول السيارات النقل والنصف نقل داخل الميناء وساحة الحاويات.

(1) الهيئة العامة للتنمية الصناعية : الرؤية المستقبلية لإنشاء مراكز للخدمات اللوجستية بمحور قناة السويس 2012/1/1م.

9) ضرورة وجود علاقة تكاملية استراتيجية بين هيئة قناة السويس وموانئ قناة السويس :

وذلك فيما يخص تخفيض رسوم المرور للسفن العابرة في حالة تردها على موانئ إقليم القناة والاستفادة من الخدمات اللوجستية وضرورة التكامل بين موانئ الإقليم بصفة خاصة، مع التنسيق مع الموانئ المصرية الأخرى وخاصة التي يوجد بها محطات حاويات لئلا يتم سحب الخطوط الملاحية من الموانئ المصرية الأخرى وإن الهدف الرئيسي هو جذب الخطوط الملاحية العالمية لسفن الحاويات.

10) استكمال شبكات الطرق وخطوط السكك الحديدية التي تربط المنطقة العربية عبر إقليم القناة :

وتكون هذه الشبكة موحدة على أساس الجوار الجغرافي لتسهيل نقل البضائع والركاب بين دول المنطقة، وخاصة الاسراع بإنشاء الجسر البرى بين مصر والمملكة العربية السعودية وإنشاء شركات عربية فى مجال النقل متعدد الوسائط ودراسة تأثير التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط والاستفادة من خبرات الدول العربية وخاصة الإمارات والتي وقعت على الاتفاقية.

وعلى المستوى المحلى ضرورة الاسراع بمشروعات النقل لاستكمال طرق الربط بين شرق القناة وغربها مثل نفق الفيروز المزمع إنشاؤه شمال كوبرى الفردان، وكذلك تسهيل الحركة من المدن الصناعية مثل مدينة العاشر من رمضان واستحداث وسائل جديدة للكشف الاشعاعى على السيارات فى كوبرى السلام ونفق الشهيد لتسهيل حركة المرور .

11) ضرورة دراسة إنشاء ميناء بحرى فى محافظة الإسماعيلية على الضفة الشرقية للقناة :

وذلك فى إطار مشروع وادى التكنولوجيا والعديد من مشروعات التنمية ودراسة المقترح المقدم من الأستاذ الدكتور/ محمد رياض عن حفر بعض القنوات المائية بامتداد نحو 1 كم شرقاً فى عدة مناطق مثل شرق كل من الدفرسوار والإسماعيلية والبحيرات المرة والشط،

وإقامة المناطق والعرب الصناعية حولها لتسهيل عمليات نقل المنتجات الصناعية من الموانئ الصغيرة مباشرةً على السفن بشكل لا يتم معه تعطيل حركة السفن العابرة للقناة وكذلك استغلال النقل البحري الرخيص عبر القناة بدلاً من النقل البري وكذلك تنظيم مرور سفن الشحن الصغيرة إلى جانب سفن القوافل الكبيرة العابرة، وإقامة خدمات خاصة للعاملين وتوفير السكن والخدمات الضرورية للعاملين دون التورط في إنشاء مدن أو قرى كبيرة تصبح بعد قليل مشكلة عمرانية كما يحدث دائماً⁽¹⁾.

12) مراعاة الأبعاد البيئية في إقليم قناة السويس :

يجب توطن الصناعات الثقيلة بعيداً عن حرم المجرى الملاحي لقناة السويس والتعميق الاستراتيجي داخل شبه جزيرة سيناء وتحقيق مفهوم اللوجستيات الخضراء وضرورة وجود ممثل من وزارة البيئة ضمن الوزارات المشرفة على المشروع وخاصةً أنه لم يرد ذكرها ضمن الوزارات في مشروع تنمية قناة السويس.

13) تنمية كل من ميناءي العريش في شمال سيناء وميناء نويبع في جنوب

سيناء ودراسة إمكانية الربط بينهما من خلال خط سكة حديد :

إن تنمية تلك الموانئ مصاحبة للخط الحديدي سوف تعمل على تسهيل حركة النقل ومنافسة خط سكة حديد إيلات الجاري إنشاؤه، وتوفير خدمات النقل متعدد الوسائط بدلاً من مشروع القناة المزمع دراسته للربط بين المينائين نظراً لما تحدثه هذه القناة من فصل وعزلة بين القطاع الشرقي من شبه جزيرة سيناء والممتد من العريش غرباً حتى رفح شرقاً وفي هذه الحالة يتم اللجوء إلى إنشاء الكبارى والأنفاق عالية التكلفة، والاكتفاء بمشروعات الازدواج في قناة السويس.

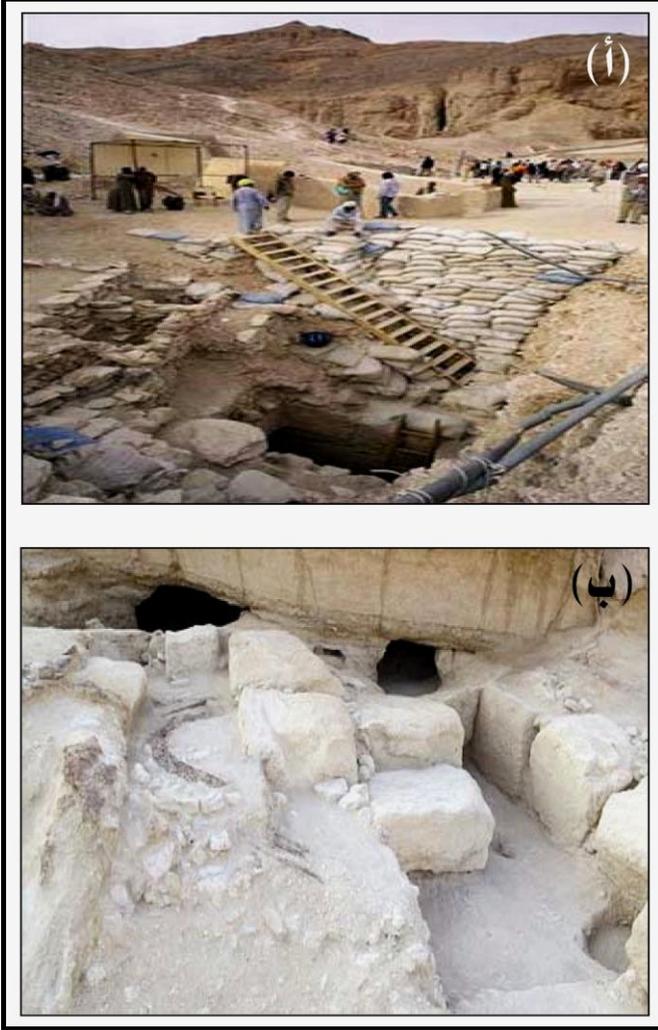
ولكن حتى الآن اقتصاديات النقل لا تحبذ التكلفة العالية ولكن ربما في المستقبل مع أشكال تنموية كثيفة تحتاجه وليس فقط لمجرد المنافسة مع إسرائيل.

(1) محمد رياض : مرجع سبق ذكره، ص 158.

الملاحق

ملحق (1)

صورة (أ)، (ب) اكتشاف أقدم ميناء بحرى 180 كم جنوب السويس.

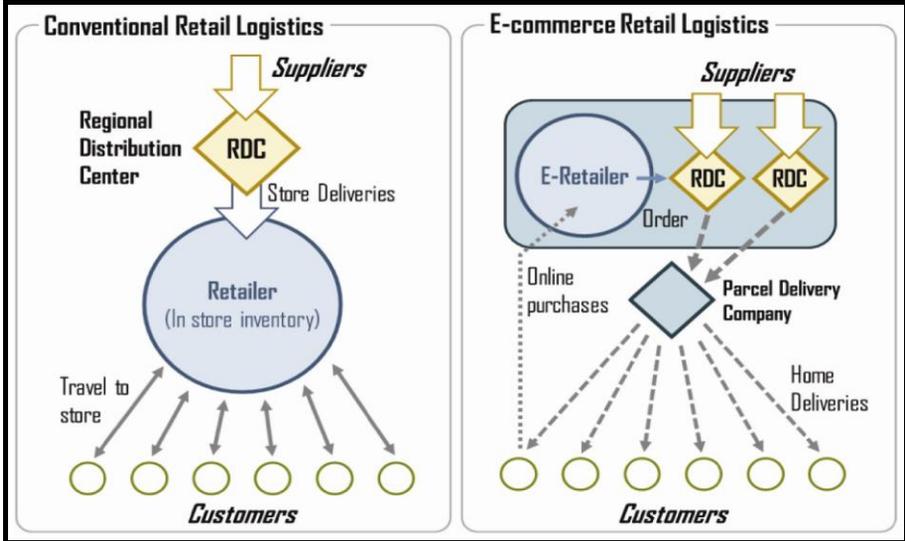


المصدر: جريدة دسمان، جريدة الكترونية كويتية، 2013/4/18م. راجع الوصف

التفصيلي ص 4 بالإضافة إلى TVT Villains T.V. 11/4/2013 بعنوان:

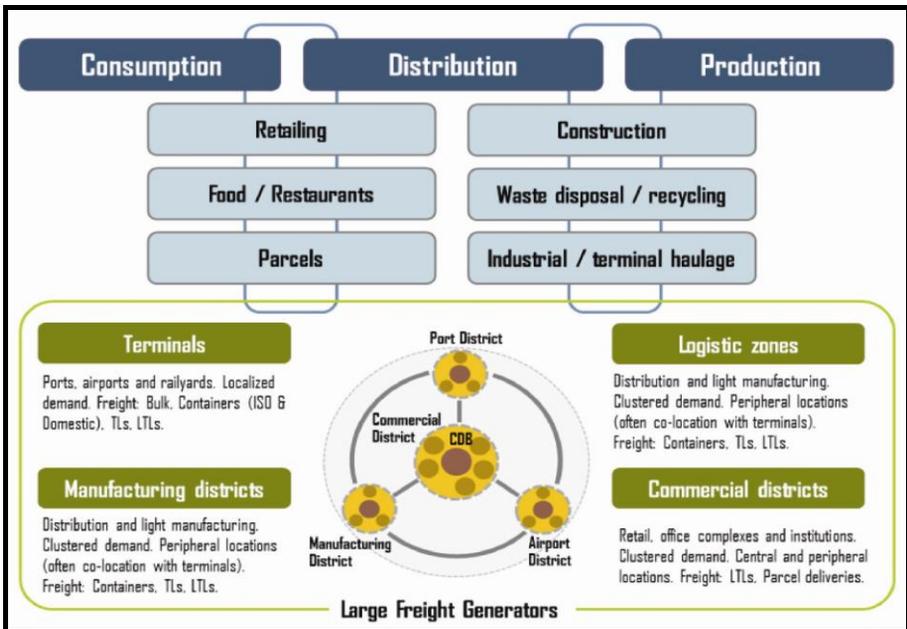
King Khufu s Port, Papyri found on Red Sea (HISTORY BLOG).

ملحق (2) : مراكز التوزيع الإقليمية.



Source: Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, 3rd Edition 2010.

ملحق (3) : أنشطة المدينة اللوجستية.



Source: Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, 3rd Edition 2010.

ملحق (4) : تنمية محور قناة السويس كمنطقة لوجستية عالمية.



المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

ملحق (5) : تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد.



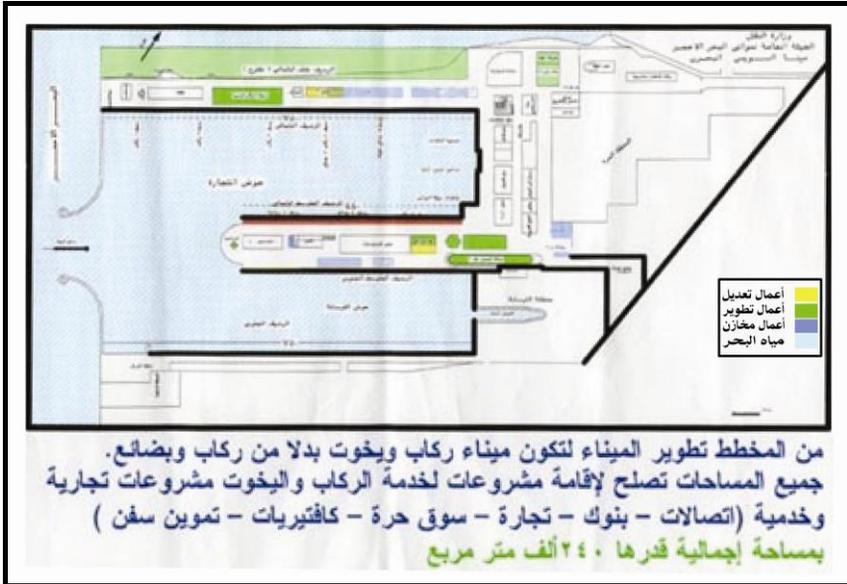
المصدر: رئاسة مجلس الوزراء، مشروع تنمية محور قناة السويس.

ملحق (8) : المشروعات الاستثمارية في ميناء الأدبية.



المصدر: هيئة موانئ البحر الأحمر.

ملحق (9) : المشروعات الاستثمارية بميناء السويس (بورتوفيق).



المصدر: هيئة موانئ البحر الأحمر.

ملحق (10) : قائمة ببعض المصطلحات الواردة.

1. **سفن الحاويات الأم** Mother Ships : وهى السفن التى تتميز بكبر حمولتها من الحاويات ولا تدخل إلا الموانئ الكبرى نظراً للغاطس الكبير الذى يتطلب عمقاً أكبر.
2. **سفن الحاويات الروافد** Container Feeder Ships : وهى سفن تتميز بصغر حمولتها من الحاويات وهى عنصر الربط بين الموانئ الكبيرة والموانئ الصغيرة فى أى منطقة نظراً لأنها تقوم بتوزيع الحاويات مرة أخرى على الدول ذات الموانئ الصغيرة.
3. **مركز إعادة شحن الحاويات** Container Transit Center : وهو الميناء الذى تقوم فيه الخطوط الملاحية بتفريغ الحاويات من سفينة وشحنها على سفينة أخرى لنقلها إلى الميناء النهائى، وجاء مفهوم إعادة الشحن ليعنى مركز ترحيل Relay Center.
4. **حاويات كاملة الحمولة** Full Container Load (FCL) : وهى الحاويات التى تحوى بضائع تخص عميل واحد حيث يتم شحنها مرة واحدة ويتم تفريغها بالكامل فى الميناء البحرى أو الميناء الجاف أو الجهة النهائية للحاوية.
5. **حاويات غير كاملة الحمولة** Less Container Load (LCL) : وهى الحاويات التى تحوى بضائع تخص أكثر من عميل حتى يتم تحميل الحاوية بالكامل، ثم يتم فض مشمول الحاوية داخل مخازن الميناء البحرى وأحياناً داخل الموانئ الجافة.
6. **النقل متعدد الوسائط** Multimodal Transport : هو نقل البضائع من مكان ما بدولة إلى مكان آخر بدولة أخرى مستخدماً فى ذلك أكثر من وسيطة نقل أى هو نقل من الباب إلى الباب، ولذا فهو يعد جزءاً لا يتجزأ من عمليات إنتاج وتسويق وتوزيع وتخزين وتعبئة ونقل الحاويات. وتعتمد عملية النقل متعدد الوسائط على إتباع نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عن طريق الأقمار الصناعية وهو ما يعرف باسم التبادل الالكترونى للبيانات.
7. **الحاويات الترانزيت** Transit Container : هى الحاويات التى لا تخضع لهيئة الجمارك وتعاملها كحاويات عابرة لحين وصولها إلى وجهتها النهائية.
8. **الحاويات المحلية** Local Container : هى الحاويات التى تدخل الموانئ كبضائع واردة إلى جهات معينة ويتم تسديد الجمارك الخاصة بها لدى هيئة الجمارك فى الميناء البحرى أو داخل الميناء الجاف، أو تخرج من الميناء البحرى أو الميناء الجاف وأحياناً المصانع برسم البضائع الصادرة ويتم سداد الجمارك عنها أيضاً.

ملحق الصور الفوتوغرافية



صورة (1) : أوناش الرصيف وساحات تخزين الحاويات بميناء العين السخنة.

المصدر: بوابة فيتو الإلكترونية، 2013/12/5م.



صورة (2) : أكبر سفينة حاويات في العالم تعبر قناة السويس (سفينة الحاويات الدانمركية العملاقة "ميرسك كيني مولر") بحمولة بلغت 200 ألف طن 19 ألف حاوية وتم تصنيعها بورش صناعه السفن بشركة دايو الكورية الجنوبية بالقارة الآسيوية لتصبح أكبر سفينة حاويات في العالم بطولها البالغ 400 متر وعرض يقارب 59 مترا وغاطس 16 مترا وسرعة تقارب 20 عقدة في الساعة.

Source: O News Agency 10/8/2013.



صورة (3) : أوناش الأرصفة بساحة الحاويات بميناء العين السخنة وموضح على الأوناش لائحة شركة دبي العالمية.

المصدر: أخبار مصر الإلكترونية، 2012/10/19م.



صورة (4) : إحدى سفن الحاويات متراكية على رصيف الحاويات، كما توضح الصورة أوناث الحاويات بميناء شرق بورسعيد.

Source: www.alborsa news.com 18/5/2013.



صورة (5) : أكبر سفينة لنقل الركاب في العالم وهي فنلندية الصنع وتستطيع أن تحمل 4375 مسافرا في كل رحلة تقطعها عبر الكاريبي وترن 160 ألف طن وطولها 339 متر وعرضها 56 متر وبمقدورها الإبحار بسرعة 21.6 عقدة ويوجد فيها أول حوض في العالم للتزلج على سطح المياه على متن السفينة وحديقة مائية.

Source: Arabic_Arabia.msn.com



صورة (6) : محطة الركاب بميناء بورسعيد بطول 400 متر مجهزة بصالات استقبال الركاب متكاملة التجهيزات والخدمات.

Source: www.portsaid_online.com

قائمة المراجع والمصادر

أولاً : المراجع العربية.

(أ) الكتب :

1. إبراهيم نصحي : تاريخ مصر فى عصر البطالمة، الطبعة الثالثة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1966م.
2. المجالس القومية المتخصصة : ملامح ثروة مصر الأثرية.
3. جمال حمدان : قناة السويس نبض مصر، عالم الكتب، القاهرة، 1975م.
4. جمال حمدان : شخصية مصر، دراسة فى عبقرية المكان، الجزء الثانى، دار الهلال، 1994م.
5. زين العابدين شمس الدين نجم : بورسعيد تاريخها وتطورها منذ نشأتها 1859م حتى عام 1882م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987م.
6. سعيد عبد الفتاح عاشور : مدينة السويس ومنطقتها منذ الفتح العربى إلى بداية العصر الحديث، بلادنا السويس، الدر المصرية للتأليف والترجمة، 1966م.
7. عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ومنطقتها فى العصر الحديث، بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، 1966م.
8. عمر الفاروق السيد رجب : مدن قناة السويس، عوامل النمو وتغييرات التركيب والوظائف، الطبعة الثانية، 1983م.
9. فاروق كامل عز الدين : جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، 2005م.
10. فؤاد فرج : منطقة قناة السويس ومدن قنال السويس (بورسعيد والإسماعيلية وسواها)، مطبعة المعارف، ومكتبتها مصر، 1943م.
11. محمد السيد غلاب : منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ : بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، 1966م.
12. محمد رياض : مصر نسيج الناس والمكان والزمان، مطبعة عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، 2008م.

13. محمد متولى : وجه الأرض، مكتبة الأنجلو المصرية، 1977م.
14. وزارة النقل البحرى : دليل العمل مع الجماهير لقطاع النقل البحرى، يناير 1983م.

(ب) الرسائل العلمية :

1. أحمد السيد الزاملى : الموانئ البحرية المصرية على ساحل البحر الأحمر، دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1984م.
2. أحمد محمد إسماعيل : حركة الملاحة فى قناة السويس، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، 1990م.
3. خلف عبد العظيم سيد الميرى : تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854-1879م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992م.
4. عبير سراج الدين إبراهيم : النقل ودوره فى التنمية فى إقليم قناة السويس، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 2005م.
5. محمد محمد الششتاوى : ميناء بورسعيد، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، 1997م.
6. مسعد كامل الطحان : أهمية الموانئ الجافة فى منظومة النقل متعدد الوسائط وتأثير تشغيل ميناء أثر النبى النهرى على محطة حاويات الإسكندرية، بحث تكميلى لماجستير سياسات وتخطيط وإدارة النقل، المعهد القومى للنقل، أبريل 2001م.
7. منى صبحى السيد نور الدين : ميناء السويس، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2002م.
8. منى صبحى السيد نور الدين : النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 2007م.
9. هيام عبد الرحمن سليم : العوامل الجغرافية وأثرها على تجارة مصر الخارجية فى العصور الوسطى، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة عين شمس، 1977م.

(ج) الدوريات :

1. إجلال إبراهيم محمد أبو عاصى : الموقع الجغرافى لقناة السويس فى ضوء متغيرات النقل

- البحرى العالمى، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، العدد السادس والعشرون، 1994م.
2. إجلال إبراهيم محمد أبو عاص : النقل متعدد الوسائط ومفهومه وإمكانية تطبيقه فى مصر، مجلة الآداب والعلوم الإنسانية، كلية الآداب، جامعة المنيا، المجلد السادس، الجزء الأول، أبريل، 1995م.
 3. انترناشيونال ريفيو : مجلة متخصصة فى النقل البحرى، عدد أغسطس، 1994م.
 4. انترناشيونال ريفيو : مجلة متخصصة فى النقل البحرى، عدد يونيو، 1998م.
 5. مجلة أنباء النقل البحرى العربية، السنة الخامسة عشر، العدد 180، منتصف ديسمبر 2009م.
 6. محمد رياض : شرق التفريعة مشروع قومى، رؤية جغرافية للمشروع، جريدة الأهرام 1998/11/20م.
 7. جريدة اليوم السابع : الأربعاء 8 ديسمبر 2010م.
 8. جريدة O News Agency (23-24 سبتمبر 2012م).
 9. صحيفة الرياض : مؤسسة اليمامة الصحفية، المملكة العربية السعودية، الأحد 8 ربيع الأول/1434هـ، 20/يناير/2013م، العدد 16389.
 10. جريدة البديل : 27/فبراير/2013م.
 11. جريدة الوفد 2012/2/19م.
 12. جريدة دسمان، جريدة الكترونية كويتية، 2013/4/18م.

(د) الندوات والمؤتمرات :

1. إجلال إبراهيم محمد أبو عاصى : المقومات الجغرافية لميناء شرق بورسعيد بين موانئ البحر المتوسط، مؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية سبتمبر 1998م.
2. أحمد عبد المنصف محمود : الموانئ المصرية والمنافسة العالمية، الندوة الدولية الثانية عشر، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، معهد تدريب الموانئ، استراتيجية تطوير الموانئ المصرية، الموانئ المصرية والمنافسة فى شرق وغرب البحر المتوسط 14-16 يناير 1996م.
3. Michael B. Berzon : (Supply Chain)، (أوراق بحثية مختارة أقيمت فى الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 سبتمبر 2001م، هامبورج،

ترجمة: أحمد عبد المنصف).

4. Shipper Requests to The Transport) : A. Endlicher, Bayer AG, Leverkusen (Chain)، (أوراق بحثية مختارة القيت فى الندوة العالمية السابعة عن تطور الخطوط الملاحية، 10-12 سبتمبر 2001م، هامبورج، ترجمة: أحمد عبد المنصف).
5. أحمد عيسوى صالح : الملامح الرئيسية لمشروع شرق التفريعة، مؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية سبتمبر 1998م.
6. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى : مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات (أفاق التنمية لمنطقة قناة السويس - رؤية مستقبلية) 17-19/مارس/2013م.
7. السيد حسن جلال : قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، مارلوج 2، أفاق التنمية لمنطقة قناة السويس، رؤية مستقبلية 17-19 مارس 2013م.
8. الهيئة العامة للتنمية الصناعية : الرؤية المستقبلية لإنشاء مراكز للخدمات اللوجيستية بمحور قناة السويس 2012/1/1م.
9. حسن أحمد عمر : مشروع استراتيجية تطوير إقليم بورسعيد، ورقة عمل مقدمة لمؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية سبتمبر 1998م.
10. عبد الحليم بسيونى : ميناء شرق بورسعيد، الدراسة والنتائج، مؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية سبتمبر 1998م.
11. فاروق ملش : هل تتضمن مصر إلى اتفاقية النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، مارلوج 2، أفاق التنمية لمنطقة قناة السويس، رؤية مستقبلية 17-19 مارس 2013م.
12. محمد خميس الزوكه : العلاقات المكانية لشرق بورسعيد محلياً ودولياً، مؤتمر شرق التفريعة، جغرافياً، اقتصادياً، بحرياً، الجمعية الجغرافية العربية سبتمبر 1998م.
13. مصطفى محمد عز العرب : العناصر اللازمة لخلق مركز اقتصادى عالمى جديد فى منطقة السويس، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، يوليو 2000م.
14. مؤتمر تنمية إقليم قناة السويس بالمشاركة مع فريق بورسعيد 2020 ومحافظى القناة الثلاث، بورسعيد، 18/12/2012م.

15. وزارة الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة : المؤتمر الأول لتنمية محور قناة السويس، 13 مايو 2013م.

(هـ) التقارير والإحصاءات :

1. المجالس القومية المتخصصة : ملامح ثروة مصر الأثرية والسياحية، الوجه البحرى، المجلد 16.
2. الهيئة العامة لميناء بورسعيد : الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب، إدارة الإحصاء، بيانات غير منشورة، عام 2005م.
3. الهيئة العامة للتنمية الصناعية، المنشآت التابعة لهيئة التنمية الصناعية طبقاً لمحافظة إقليم القناة 2012/2/15م.
4. محمد الهوارى : دراسة تنمية دور النقل بالحاويات لدعم تجارة مصر الخارجية، هيئة تخطيط مشروعات النقل، وزارة النقل، التقرير الإبتدائى، 2001م.
5. محمود أحمد رزق : سفن الحاويات وقناة السويس، تحليل حركة الملاحة لسفن الحاويات العابرة لقناة السويس، قطاع البحوث الاقتصادية، إدارة التخطيط والبحوث، هيئة قناة السويس، عام 2011م.
6. مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، ميناء بورسعيد عام 2000م.
7. مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : دراسة مركز اللوجستيات لخدمة المركز الاقتصادى العالمى بمنطقة قناة السويس وسيناء، التقرير النهائى، ديسمبر، 2000م، تقرير 221.
8. مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : دراسة شبكات ومنشآت النقل الداخلى والإقليمى والعالمى لخدمة المركز الاقتصادى العالمى بمنطقة قناة السويس، التقرير النهائى، أهمية مراكز اللوجستيك فى ميناء شرق بورسعيد، 2000.
9. وزارة النقل البحرى : الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، ميناء شمال العين السخنة، 2000م.
10. وزارة النقل البحرى : بنك معلومات النقل البحرى، قطاع النقل البحرى، حركة الموانئ المصرية، بيانات 2005-2010م.
11. وزارة النقل البحرى : الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، الكتاب الإحصائى السنوى، 2000/1999م.

12. وزارة الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة : الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، المركز الإقليمي لتخطيط وتنمية محافظات الإقليم الثالث، المخطط الهيكلى لمنطقة شمال خليج السويس، الدراسات العمرانية، مارس، 1988م.
13. وزارة الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة : المخطط الإقليمي لإقليم قناة السويس، التقرير العام، ديسمبر 1976م.

ثانياً : المراجع الأجنبية.

1. Beth, H.L.: Trends and Strategies in port development, The Sixth International Maritime Conference, 17-19 Oct., 1999.
2. Fekry, G.H.: The Challenges to The Shipping Industry, The International Maritime Transport & Logistics Conference (MARLOG 2) Sustainable Development of Suez Canal Region, 17-19 March, 2013.
3. Ghonima, H.: Potential Growth of Containerized Cargo from China to North America Atlantic Coast Via The Suez Canal, The International Maritime Transport & Logistics Conference (MARLOG 2) Sustainable Development of Suez Canal Region, 17-19 March, 2013.
4. Hamza, M.M. and Hassan, M.S.: The Application of Diaphragm Walls in Quay Wall Construction, Ports in 21 Century. The Sixth International Maritime Conference, Alex., 1999.
5. Hoyle, B.S. and Knowles, R.D.: Modern Transport Geography, First Published, London, 1992.
6. Hoyle, B.S. and Knowles, R.D.: Modern Transport Geography Second Published, London, 1998.
7. Jean-Paul Rodrigue: The Geography of Transport Systems, New York, Third Edition, 2010.
8. United Review of Maritime Transport - New York, 2009.
9. United Review of Maritime Transport - New York, 2011.
10. www.Suez Canal.gov.eg / TR stat. aspx. reported 1, Suez Canal Authority, Traffic Statistics 2012.
11. The Independent EL AWeek, 12/9/2009.
12. VTV Villains TV 11/4/2013.

* * *

الإصدارات السابقة
لسلسلة البحوث الجغرافية

1. Dental Conditions of the Population of Maadi Culture as Affected by the Environment. (In English) by "F. Hassan et al." (1996).
2. هضبة الأهرام: أشكالها الأرضية ومشكلاتها، أ.د. سمير سامي، 1997.
3. القرى المدمرة في فلسطين حتى عام 1952، أ.د. يوسف أبو مائلة وآخرون، 1998.
4. جيومورفولوجية منطقة توشكى وإمكانات التنمية، أ.د. جودة فتحي التركمانى، 1999.
5. موارد الثروة المعدنية وإمكانات التنمية في مصر، د. أحمد عاطف دردير، 2001.
6. صورة الأرض في الريف، د. محمد أبو العلا محمد، 2001.
7. القاهرة: الأرض والإنسان، أ.د. سمير سامى محمود، 2003.
8. الماء والأفلاج والمجتمعات العمانية، د. طه عبد العليم، 2004.
9. المناطق الخضراء في القاهرة الكبرى، د. أحمد السيد الزامل، 2005.
10. التنمية السياحية بمدينة الغردقة وأثرها السلبى على البيئة، د. ماجدة محمد أحمد، 2005.
11. بين الخرائط التقليدية وخرائط الاستشعار عن بعد، د. هناء نظير على، 2006.
12. الواقع الجغرافى لمدينة سيوة، د. عمر محمد علي، 2006.
13. صادرات الموالح المصرية إلى السوق العربية الخليجية، أ.د. إبراهيم على غانم، 2006.
14. الجغرافيا الاقتصادية في ضوء المتغيرات العالمية المعاصرة، أ.د. محمد محمود إبراهيم الديب، 2006.
15. الأبعاد الجغرافية للسياحة العلاجية في مصر، د. فاطمة محمد أحمد، 2006.
16. تحليل جغرافى لحركة النقل على مداخل مدينة المحلة الكبرى، د. عبد المعطى شاهين، 2007.
17. المقومات الجغرافية للتنمية السياحية في محافظة الوادى الجديد، د. المتولي السعيد، 2007.
18. الهجرة العربية الدائمة إلى الولايات المتحدة الأمريكية من 1980 إلى 2004، د. أشرف على عبده، 2007.
19. مياه الشرب في مدينة الجيزة، د. فاطمة محمد أحمد عبد الصمد، 2007.
20. الجيوب الريفية المحتواة في التجمعات الحضرية المخططة بمدينة الجيزة، د. أشرف على عبده، 2007.
21. الأبعاد الجيوديموجرافية لانتخابات مجلس الشعب المصرى عام 2005، د. سامح عبد الوهاب، 2008.
22. الأوقاف الخيرية في مصر، أ.د. صلاح عبد الجابر عيسى، 2009.
23. صناعة السيارات في مصر، أ.د. محمد محمود إبراهيم الديب، 2009.
24. المناخ والملابس في مدينة الرياض، د. هدى بنت عبد الله عيسى العباد، 2009.
25. قضايا الطاقة في مصر، أ.د. محمد محمود إبراهيم الديب، 2009.
26. الثروة المعدنية في محافظة المنيا، د. أحمد موسى محمود خليل، 2009.
27. التباينات اليومية لدرجة الحرارة بمدينة مكة المكرمة. د. مسعد سلامة مسعد مندور، 2009.
28. التحليل الجغرافى لدلالة أسماء المجلات العمرانية بمنطقتي عسير وحيزان، د. إسماعيل يوسف إسماعيل، 2009.
29. تحليل جغرافى لمنطقتين عشوائيتين في مدينة جدة، د. أسامة بن رشاد جستبية و أ. مشاعل بنت سعد المالكي، 2009.
30. الفقر في غرب إفريقيا، د. ماجدة إبراهيم عامر، 2010.
31. بعض ملامح التنمية العمرانية في محافظة المجمعة (السعودية)، د. علاء الدين عبد الخالق علوان، 2010.

32. تنمية السياحة البيئية والأثرية بمنطقة حائل، د. عواطف بنت الشريف شجاع علي الحارث، 2010.
33. سكان سلطنة عُمان، د. جمال محمد السيد هنداوى، 2010.
34. التجديد العمرانى للنواة القديمة بالمنصورة، د. مجدى شفيق السيد صقر، 2011.
35. تغير المعطيات المكانية وأثرها في التنمية السياحية بقرية البهنسا في محافظة المنيا، د. ماجدة جمعة، 2011.
36. الاتجاهات الحديثة في جغرافية الصناعة، أ.د. إبراهيم على غانم، 2011.
37. المعايير التخطيطية للخدمات بالمملكة العربية السعودية، د. نزهه يقطان الجابري، 2011.
38. تداخل المياه البحرية والجوفية بشمال الدلتا بين فرعي دمياط ورشيد، د. أحمد إبراهيم محمد صابر، 2011.
39. أحجار الزينة في المملكة العربية السعودية، د. شريفة معيض دليم القحطاني، 2011.
40. التنوع الحيوى بإقليم الجبل الأخضر بالجمهورية العربية الليبية، د. عادل معتمد عبد الحميد، 2011.
41. التحليل المكاني للتغيرات العمرانية واتجاهاتها الحالية والمستقبلية في المدينة المنورة للفترة من (1369-1450هـ) الموافق (1950-2028م)، د. عمر محمد على محمد، 2011.
42. المزارع الفيضية وأثرها على طريق قطف - القصير، د. محمد عبد الحليم حلمي عبد الفتاح، 2012.
43. أطالس فرنسية : عرض وتحليل، د. عاطف حافظ سلامة، 2012.
44. التنوع المكاني لأنماط النمو الريفي في المنطقة الغربية للمملكة العربية السعودية، د. محمد مشخص، 2012.
45. الحافة الحضرية لمدينة المحلة الكبرى : رؤية جغرافية، د. أحمد محمد أبو زيد، 2012.
46. الخصائص المكانية والخدمية للمجمعات التجارية، د. عبدالله براك الحربي، 2012.
47. أخطار التجوية الملحية على المباني الأثرية بمدينة القاهرة، د. أحمد إبراهيم محمد صابر، 2012.
48. تقدير أحجام السيول ومخاطرها عند المجرى الأدنى لوادي عرنة جنوب شرق مدينة مكة المكرمة، د. محمد سعيد البارودي، 2012.
49. التساقط الصخري والتراجع الساحلي في منطقة عجيبة السياحية (1995-2012)، د. طارق كامل فرج خميس، 2012.
50. جغرافية التنمية الاقتصادية بمنطقة ساحل محافظة كفر الشيخ، د. محروس إبراهيم محمد المعداوى، 2012.
51. الضوابط المناخية للعجز المائي في شبه جزيرة سيناء، د. صلاح معروف عبده عاشة، 2012.
52. الضوابط البيئية للسياحة بمحافظة الفيوم، د. فاطمة محمد أحمد عبد الصمد، 2012.
53. مواقف السيارات والأزمة المرورية بمحافظة القاهرة، د. رشا حامد سيد حسن بندق، 2012.
54. ثلاثون عاما من النمو العمرانى الحضرى بمحافظة أسوان، د. أشرف أحمد على عبد الكريم، 2012.
55. الخريطة الجيومورفولوجية لجبل عير بالمدينة المنورة، د. متولي عبد الصمد، 2012.
56. المدينة الصناعية الثانية بمدينة الرياض، د. عبد العزيز بن إبراهيم الحرة، 2012.
57. التغير الكمي والنوعي لاستخدامات الأرض بأحياء المدينة المنورة، د. عمر محمد على محمد، 2012.
58. استخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد في رصد ومعالجة مشكلة العشوائيات السكنية بالمدينة المنورة، د. عمر محمد على محمد، 2012.
59. شارع بورسعيد بالقاهرة : دراسة تحليلية في جغرافية النقل، د. منى صبحي نور الدين، 2012.
60. التمدد الحضرى لمدينة ديرب نجم، د. مجدى شفيق السيد صقر، 2013.

61. التحليل المكاني لتوزيع خدمة محطات تعبئة وقود السيارات بمدينة مكة المكرمة، د. عمر محمد علي، 2013.
62. تحليل جغرافي للتعليم الأساسي بقرى مركز أطفيج، د. فاطمة محمد أحمد عبد الصمد، 2013.
63. نظم المعلومات الجغرافية ودعم اتخاذ القرار التنموي، د. عاطف حافظ سلامه، 2013.
64. جيومورفولوجية قاع الفريخ شرق المدينة المنورة وإمكانات التنمية، د. متولي عبد الصمد، 2013.
65. ملامح الفقر الحضري وخيارات التنمية، د. إسماعيل يوسف إسماعيل، 2013.
66. Abha Town (Kingdom of Saudi Arabia): A Study in Social Area Analysis. (In English) by "Dr. Ismail Youssef Ismail" (2013).
67. نحو صناعة مطورة لحماية البيئة في محافظة أسبوط، د. أحمد عبد القوى أحمد، 2013.
68. الرؤية الجغرافية لواقع ومستقبل خريطة استخدامات الأرض بوسط مدينة الرياض، د. أشرف أحمد على عبد الكريم، 2013.