

## المبحث الثالث

### تحليل حركة النقل البحري فى إقليم قناة السويس

أولاً : قناة السويس .

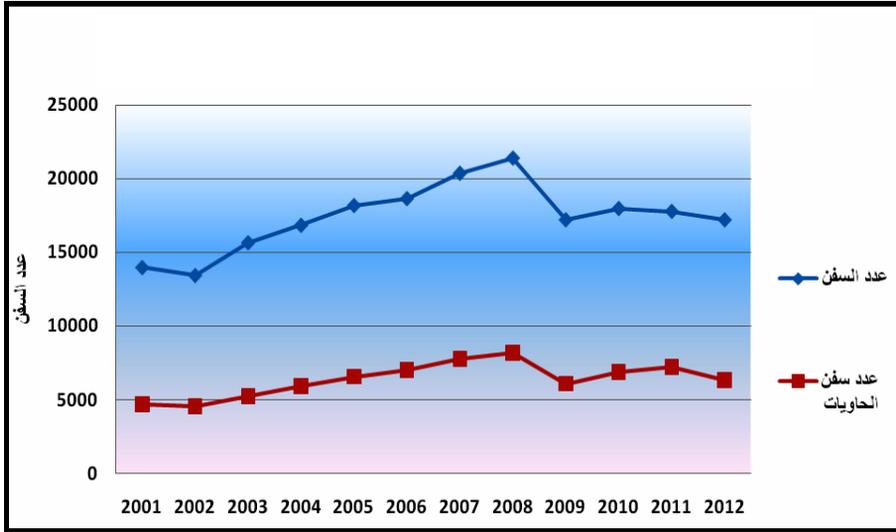
1) تطور حركة السفن والبضائع وسفن الحاويات وأعدادها :

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

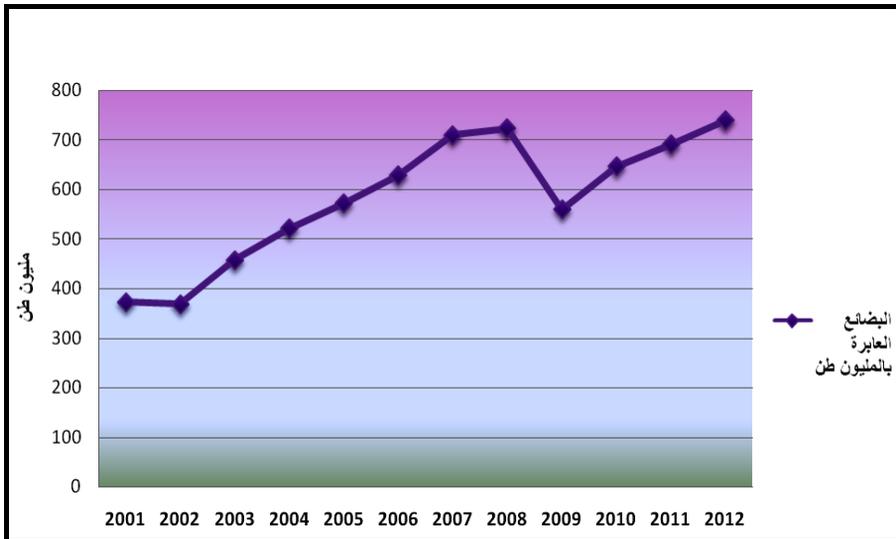
جدول (4) : تطور أعداد السفن وإجمالي كميات البضائع وسفن الحاويات العابرة لقناة السويس في الفترة من 2001 حتى 2012م .

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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>.

## 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<sup>(1)</sup>.

## (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
<b>100</b>	<b>17225</b>	<b>8537</b>	<b>8688</b>	<b>الإجمالي</b>
-	<b>100</b>	<b>49.5</b>	<b>50.5</b>	<b>النسبة %</b>

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
<b>100</b>	<b>928.452</b>	<b>472.378</b>	<b>456.074</b>	<b>الإجمالي</b>

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
<b>الإجمالي</b>	<b>518.962</b>	<b>100</b>	<b>38.427</b>	<b>100</b>

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 :

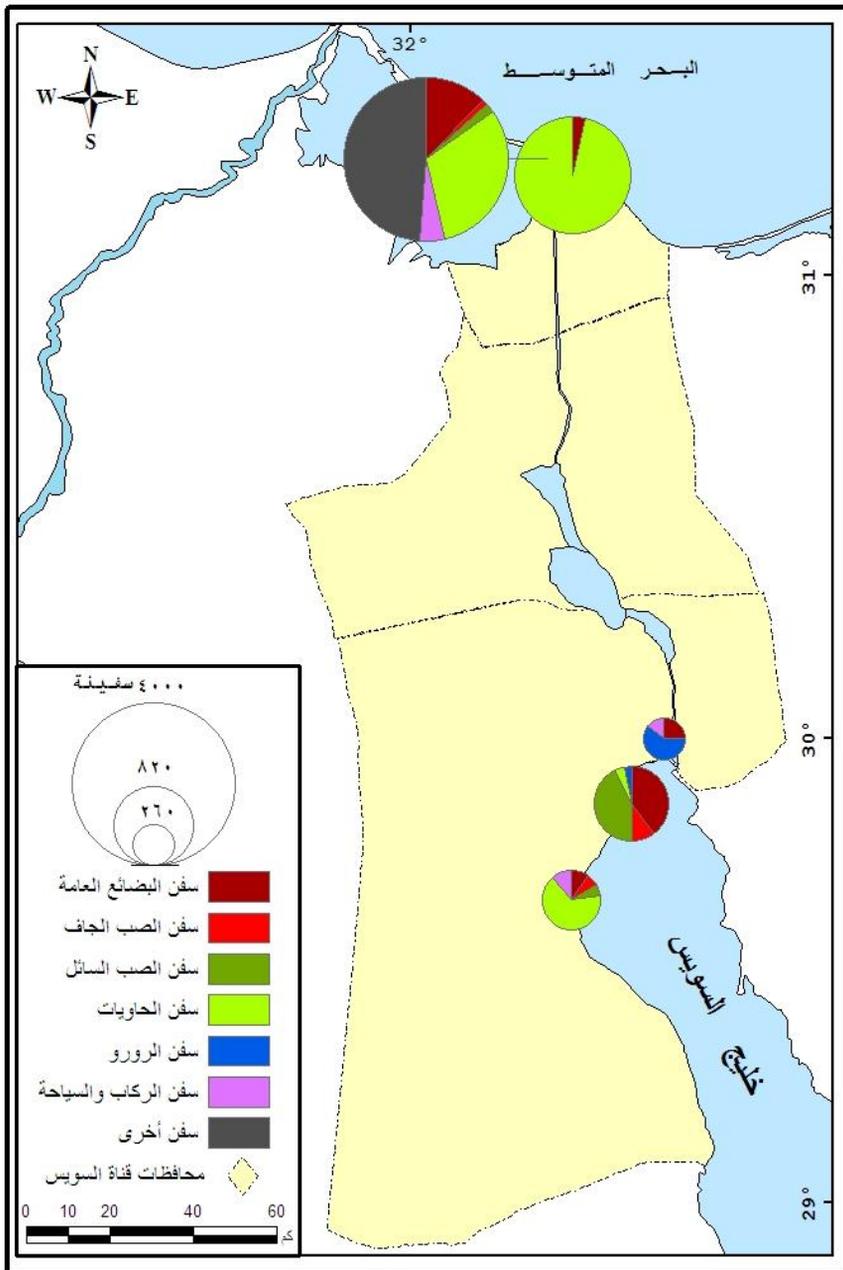
يتضح من الجدول التالى ما يلى :

- 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 الامكانيات 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 2013/5/13م 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<sup>(1)</sup> البالغة 23.648.27 ألف طن، ويرجع ذلك إلى أهمية الميناء فى تجارة الحاويات الترانزيت.

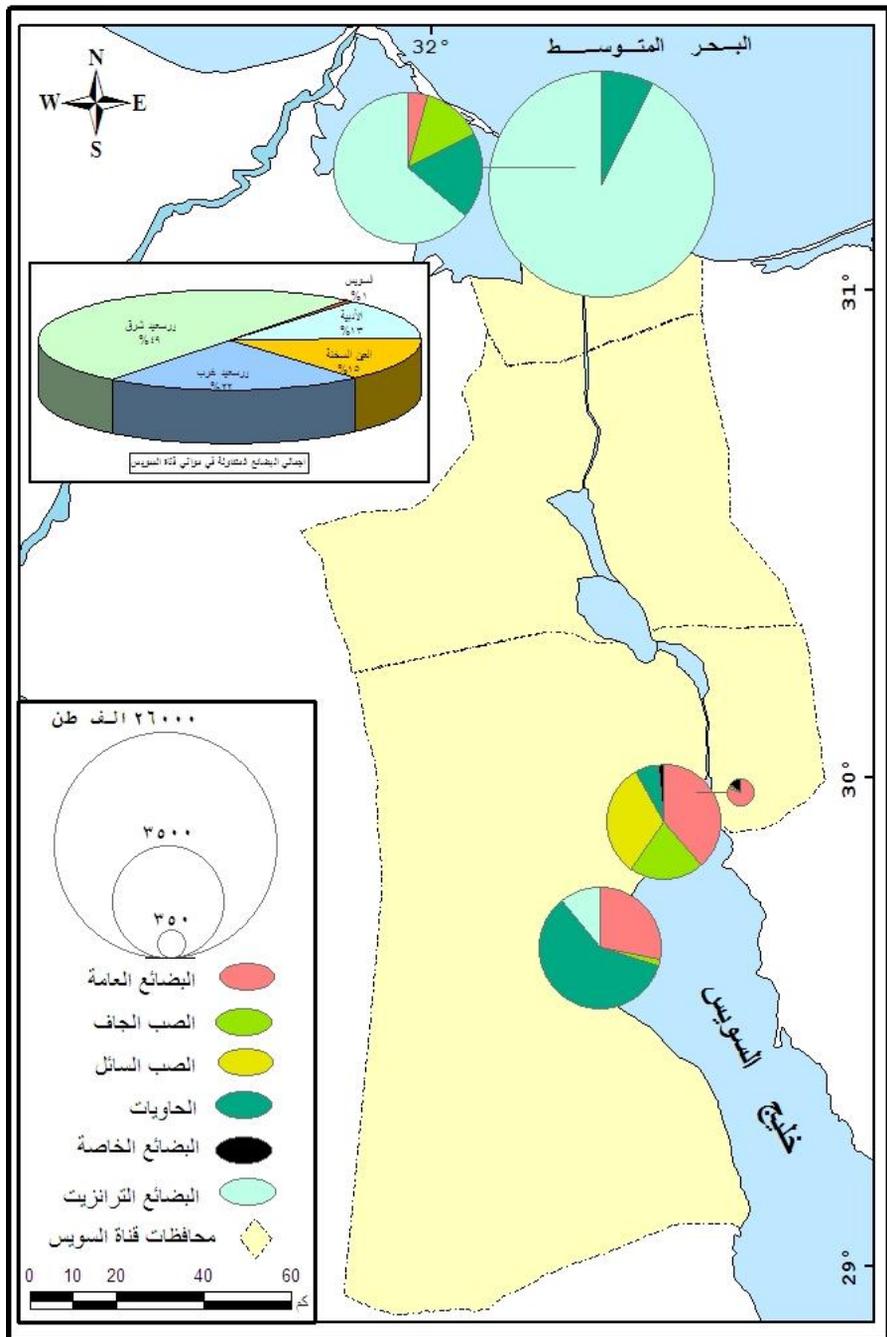
### (1) البضائع العابرة ترانزيت Transit Cargo:

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.



شكل (8) : كميات البضائع المتداولة في موانئ قناة السويس حسب أنواعها عام 2010م.

- 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 توافرها مع مواصفات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار<sup>(1)</sup>، وذلك على الرغم من تطوير ميناء بورتوفيق الذى تطلب مبالغ ضخمة بلغت 10 مليون جنيه وتم افتتاحه عام 2006م<sup>(2)</sup>.

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

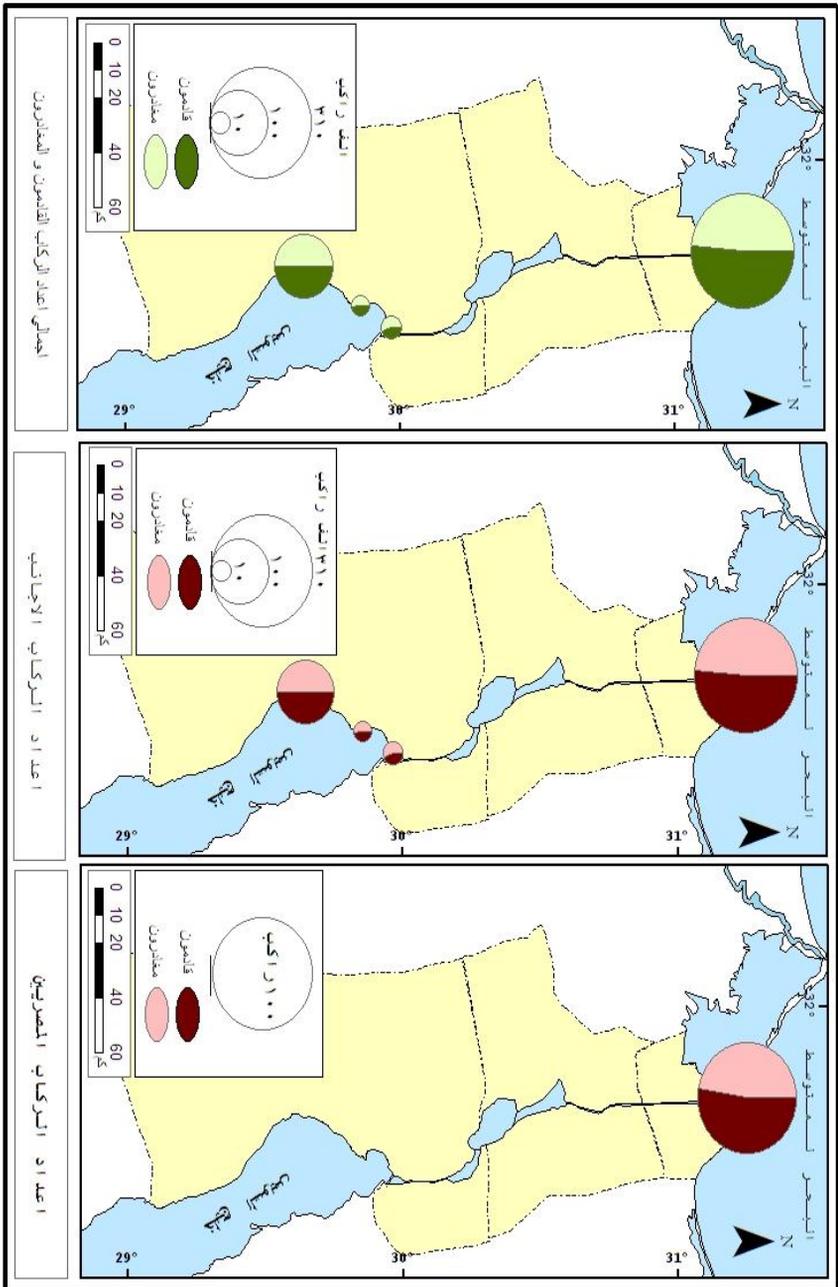
(2) جريدة O News Agency (23 سبتمبر 2012م).

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.

- تأتي 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.



- 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 :

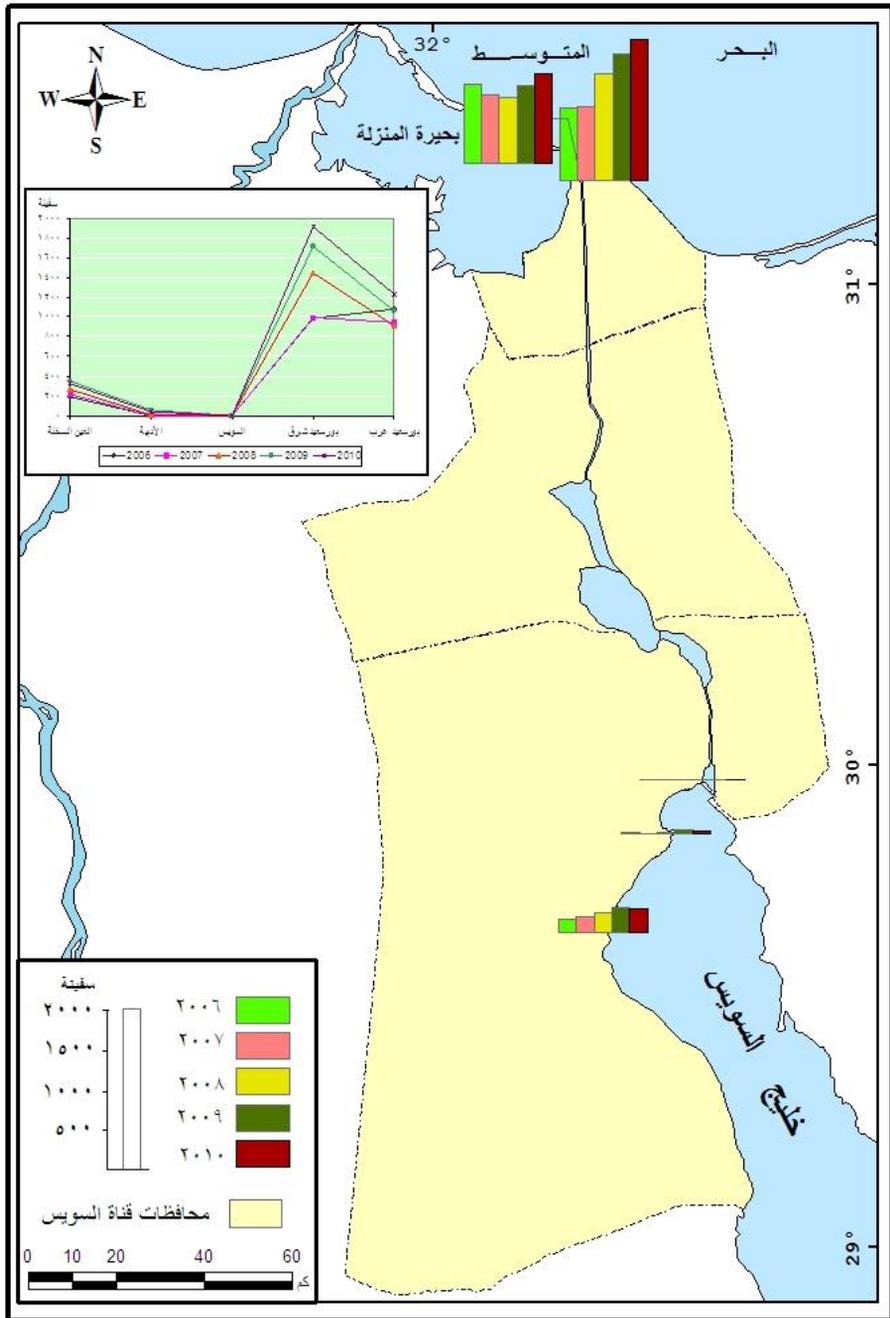
يوضح الجدول التالى تطور أعداد سفن الحاويات بموانئ قناة السويس.

**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 السفينة	الأينية	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<sup>(1)</sup>.

(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 :

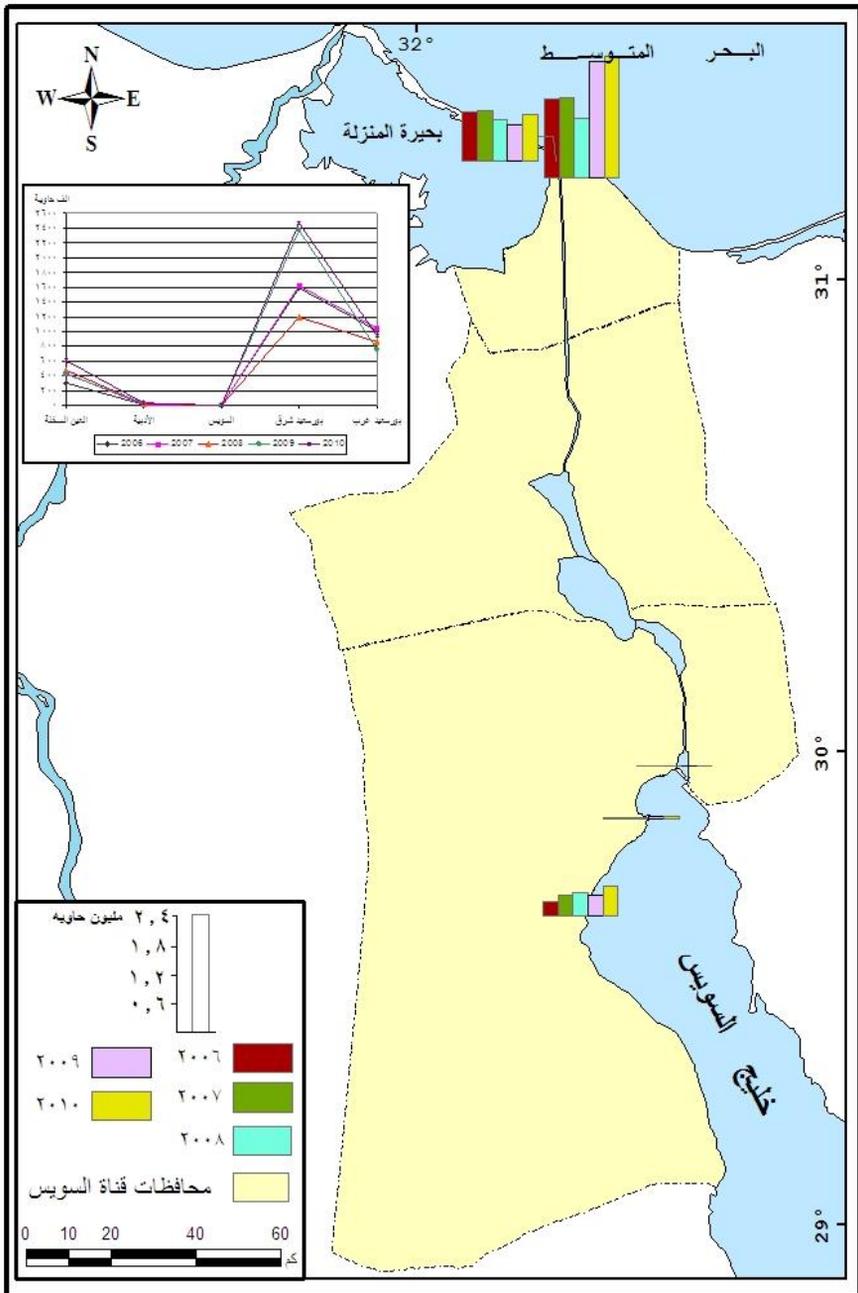
يتضح من الجدول (14) والشكل (12) التاليين ما يلى :

- 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.

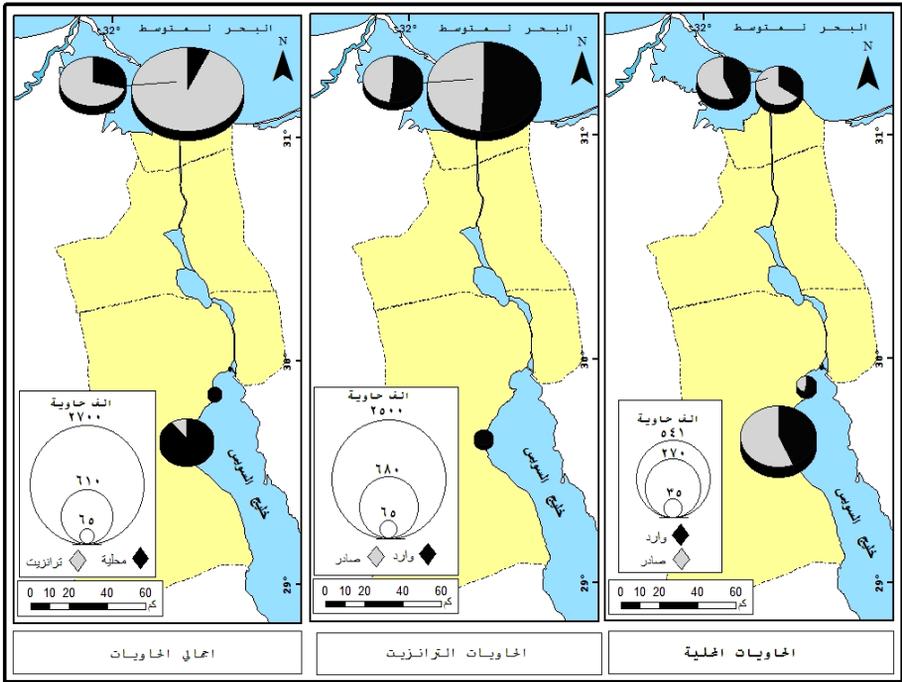
جدول (١٥) : أعداد الحاويات المتداولة بموانئ قناة السويس حسب أنواعها عام ٢٠١٠م.

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 صينجى 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 بالأديبية 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>.

---

(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.