ميناء الاسكندرية والمشكلات الرئيسية التى تواجهه [1]

للدكتور فهمى هلالى هلالى أبو العطا

مقدمة :

تطل الجمهورية العربية المتحدة على بحرين يعدان من أهم بحار العالم من الناحية الملاحية .. وهما البحر المتوسط فى الشمال والبحر الأحمر فى الشرق . ويوألف هذان البحران القسم الأوسط من طريق الملاحة الرئيسى الذى يصل بين جهات غرب أوربا وأمريكا من ناحية وبين جهات المحيط الهندى وشرق آسيا من ناحية أخرى .

وتعتبر الجمهورية العربية المتحدة من الدول الأفريقية التى تتميز بطول سواحلها بالنسبة لمساحتها : فساحلها الشمالى الممتد بين رفح والسلوم يبلغ طوله حوالى ٩٦٥ كيلو متراً ، وساحلها الشرقى الممتد بين بيرطابه والحدود المصرية السودانية يبلغ طوله حوالى ١٩٣١ كيلو متراً [2]

ومعنى هذا أن الجمهورية العربية المتحدة إلى جانب موقعها الهام على الطريق الرئيسى للملاحة بين الشرق والغرب فانها تتميز بسواحل طويلة تناخمها بحار هامة وصالحة للملاحة طول العام . وهى ظروف تلائم ابل وتدعو إلى قيام الكثير من الموانى على امتداد سواحلها اولا وقوف بعض العقبات الطبيعية والاقتصادية فى سبيل ذلك .. ومن أهم تلك العقبات أن معظم السواحل المصرية تظاهرها جهات صحراوية وشبه صحراوية فقيرة : فالصحراء الغربية وصحارى شمال سيناء تظاهر معظم الساحل الشمالى المطل على البحر

---

(١) يعتمد هذا البحث فى معظمه على الدراسة الحقلية لميناء الإسكندرية ومشكلاته ، ودراسة التقارير والمشروعات الخاصة به والتى تقوم بوضعها الهيئات المختلفة المتصلة بجوانب العمل فى الميناء . ومن بينها مؤسسة الميناء ومصلحة الموانى والمنائر ومصلحة الجمارك والهيئات العامة لشئون النقل البحرى والنقل بالسكك الحديدية والنقل البرى ووزارة الأشغال وإدارة الملاحة الداخلية إلى جانب الاتصال بالعاملين فى أعمال الشحن والتفريغ والتخزين والاستيراد والتصدير .

(٢) انظر ادارة التعبئة العامة : الكتاب السنوى للاحصاءات العامة للجمهورية العربية المتحدة ٥٢/١٩٦٠ – القاهرة ديسمبر ١٩٦١ ص ٢٧٣ .

المتوسط ، والصحراء الشرقية ومرتفعات البحر الأحمر وجنوب ميناء تتاخم الساحل الشرقى المطل على البحر الأحمر — هذا بالاضافة إلى أن العمران والانتاج الاقتصادى فى الجمهورية يكاد يتركز فى وادى النيل والدلتا وهى مساحة صغيرة بالنسبة للمساحة الكلية للجمهورية . كما أن هذه المساحة تطل على البحر المتوسط بجبهة ساحلية صغيرة يبلغ طولها بين الاسكندرية وبور سعيد حوالى ٢٥٤ كيلو متراً أى أقل من عشر طول السواحل المصرية بل إن هذه الجبهة الساحلية الصغيرة يعترض قيام الموانى الصالحة على امتدادها أيضاً صعاب وعقبات متعددة نذكر من أهمها الرواسب التى تقذفها مياه النيل فى البحر ثم يحملها التيار الساحلى ويوزعها على امتداد الساحل فتتألف منها وبسببها الحواجز والشطوط الرسوبية التى تقلل من عمق البحر أمام الساحل . ومن ثم تقل صلاحيته لرسو السفن واقامة الموانى . كذلك البحيرات والمستنقعات والكثبان الساحلية التى تظاهر أجزاء طويلة من هذه الجبهة وتجعلها أيضاً غير صالحة لقيام الموانى . فمن المعروف أن نشأة أى ميناء وتقدمه إنما يرتبط بصلاحية موقعه واتساعه وعمق مساحته المائية . كما يرتبط بغنى ظهيره والاتصال السهل بينهما (١) .

ولهذا كله كان عدد الموانى الرئيسية فى الجمهورية العربية المتحدة محدوداً على الرغم من اتساع مساحة الدولة وطول سواحلها وكذلك على الرغم من نشاط حركة النقل والتجارة بينها وبين دول العالم الأخرى .

ويعتبر ميناء الاسكندرية أهم موانى الجمهورية إذ يكاد يمر به حوالى نصف مجموع تجارتها الخارجية . ويشغل هذا الميناء الجانب الشرقى من الخليج الممتد بين طابية رأس التين وطابية العباسة والذى يبلغ اتساعه حوالى تسعة

---

(١) من الصعاب التى أدت أيضاً إلى قلة عدد الموانى الصالحة فى الجمهورية العربية المتحدة .. الحواجز المرجانية والجزر والصخور الغاطسة والأضاحيل التى تكثر بصفة خاصة أمام ساحل البحر الأحمر وتحد من المناطق الصالحة لقيام الموانى عليه .

كيلو مترات وربع الكيلو متر (١) . بينما توجد فى جانبه الغربى بعض المراسى الصغيرة التى توفرها قوارب الصيد وتحميها من الخارج حواجز صغيرة للأمواج مثل مرسى المكس المعروف بـ«ميناء الفرنساوى» ومرسى الدخيلة .

وتبلغ مساحة ميناء الاسكندرية ١٨٦٣ فداناً أى ما يقرب من ٧,٨ كم٢ منها حوالى ١٦٠٠ فداناً مساحة مائية أى حوالى ٨٦٪ مساحتها الكلية والباقى وقدره ٢٦٣ فداناً مساحة يابسة تشغلها الأرصفة والمخازن والسقائف والطرق ومنشئات الميناء الأخرى .

ويحد الميناء من الخارج حاجزان للأمواج يرتفع منسوبهما بمقدار ثلاثة أمتار فوق أقل مستوى لمياه البحر . وهما الحاجز الخارجى ويبلغ طوله حوالى ٣,٥ كم وحاجز الشيرو أو الكورنيه ويبلغ طوله حوالى ٦١٢ متراً . وبالاضافة إلى هذين الحاجزين توجد داخل الميناء عدة حواجز صغيرة مدت لغرض تحديد أحواض معينة وكذلك للتخفيف من أثر الأمواج فى داخل الميناء .

ويقع مدخل الميناء بين الحاجزين الخارجيين ويبلغ اتساعه حوالى ٤٠٠ متراً وتؤدى اليه أربعة ممرات ملاحية رئيسية أطلقت عليها أسماء معينة وهى من الغرب إلى الشرق :

١ — ممر مرابط — وهو ممر صغير يبلغ غاطسه حوالى ستة أمتار وتستخدمه السفن الصغيرة فقط .

٢ — الممر أو البوغاز الكبير — ويعتبر الممر الرئيسى للميناء إذ لا يقل غاطسه عن ١٤ متراً . ويبدأ من نقطة تقع على بعد ٢,٨ كيلومترا تقريباً شمال شرق فنار جزيرة العجمى ويمتد حتى مدخل الميناء بطول قدره ٢,٣ كم

---

(١) تمتد أمام هذا الخليج فى خط مستقيم تقريباً سلسلة من الحواجز الصخرية تغمرها فى معظمها مياه البحر بعمق يتراوح بين سبع وعشر قدمات ، ويرتفع بعض أجزائها فوق مستوى سطح البحر فيظهر على شكل جزر مثل جزيرتى العجمى والأقرش .

وهو الممر الوحيد الذى يستخدم أثناء الليل حيث تحدده على جانبيه علامات ارشاد بعضها مضيء وبعضها الآخر غير مضيء .

٣ — البوغاز الصغير — ويبدأ من نقطة تقع على مسافة ٤,٦ كم تقريباً شمال شرق فنار جزيرة العجمى ويمتد حتى مدخل الميناء بطول قدره حوالى ١.٨٥ كم . ويلى هذا الممر البوغاز الكبير فى الأهمية إذ لا يقل غاطسه عن تسعة أمتار غير أنه لا يصلح لمرور السفن الكبيرة أثناء إضطراب البحر أو عند حدوث دوامات شديدة فى مياهه .

٤ — بوغاز أبى عسكر أو ممر كورفت — وهو ممر ملاحى صغير يقل غاطسه عن ستة أمتار . ولهذا لا تستخدمه سوى السفن الصغيرة ذات الدراية المحلية . ويبدأ من نقطة شمال شرق مدخل البوغاز الصغير بنحو ١.٨ كم .

وتستعين السفن عند سلوكها لتلك الممرات بمجموعة من (الشمندورات) والفنارات وعلامات الارشاد القائمة فى مناطق المكس ورأس التين وكوم الناضورة والقمرية .

هذا ، ويمتد ميناء الاسكندرية فى اتجاه عام من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى فى شكل بيضاوى قطره الأكبر حوالى خمسة كيلو مترات والأصغر حوالى ٢.٤ كم (١) . وينقسم فى داخله إلى قسمين تفصلهما أرصفة الفحم وحاجز الأمواج الداخلى (٢) . ويعرف القسم الشرقى منه

---

(١) يلاحظ أن هذا الاتجاه له أثره فى التغيرات التى تصيب منسوب المياه داخل الميناء بسبب تغير اتجاه هبوب الرياح لاسيما الرياح الاعصارية الشديدة فى فصل الشتاء . فقد لوحظ أن هبوب تلك الرياح بشدة من الغرب يؤدى إلى ارتفاع منسوب المياه فى الميناء بنحو قد يصل إلى قدم ونصف (حوالى ٥٠ سم) فوق منسوبها المتوسط وأن هبوبها من ناحية الشرق قد يؤدى إلى انخفاض هذا المنسوب بنفس المقدار عن المنسوب المتوسط . هذا عدا التغيرات اليومية التى تحدث بسبب أحوال المد والجزر بمعدل مرتين فى اليوم الواحد وبفرق يتراوح بين ٢ ، ١٢ بوصة .

(٢) انظر :

El Tobgy, A.K. & Abd-el-Rahman, A.H.; All about Ports, United Arab Republic, 1960. pp. 26-46.

بالميناء الداخلى وتصب فيه الترعة المحمودية وتبلغ مساحته ٤٦٤.٥ فداناً ويصل أقصى عمق فيه إلى ١٢ متراً . ويشمل هذا القسم – بالاضافة إلى الأحواض والأرصفة الخاصة – حوض الرسانة والحوض الأوسط وحوض المحمودية ؛ وتتوزع بين هذه الأحواض الأرصفة من رقم ١ إلى رقم ٥٤ ويستخدم بعضها لرسو سفن الركاب حيث تقوم محطة الركاب البحرية (١) أما معظمها فيستخدم فى أغراض شحن وتفريغ سفن البضائع العامة وإلى تقوم فوقها وخلفها المنشئات الخاصة بتلك الأغراض كالآلات الرافعة والسقائف والمخازن .

أما القسم الغربى من الميناء فيعرف بالميناء الخارجى وتبلغ مساحته حوالى ١٣٩٨.٥ فداناً ويصل أقصى عمق فيه إلى نحو ١٥.٢ متراً . ويشمل هذا القسم أحواض الفحم والبترول وأرصفة التمرات والمواد الملتهبة والأخشاب والغلال والمولاس والأرصفة الخاصة بالسفن التى تنقل الحيوانات وكذلك بعض المراسى الصغيرة فى منطقة الفيارى لتفريغ مواد البناء . ويضم هذا القسم ٣٢ رصيفاً قسمت إلى مجموعات تختص كل منها بنوع أو أنواع معينة من البضائع التى تعرف بها . أى أنها أرصفة نوعية . كما جهزت كل مجموعة منها أيضاً بتجهيزات خاصة تتلاءم مع السلع التى ترد اليها أو تصدر منها ... فقد جهزت أرصفة الفحم بأوناش خاصة لنقل الفحم من السفن إلى عربات السكك الحديدية مباشرة . وكذلك جهزت أرصفة الغلال بشفاطتين كهربائيتين وسيور ناقلة لسحب الغلال من عنابر البواخر الراسية ونقلها مباشرة إلى الصومعة الكبيرة التى أنشئت على الساحل فى نفس المنطقة لتخزين الغلال المستوردة لحين سحبها إلى الداخل بالسكك الحديدية أو بواسطة الصنادل النهرية ؛ كما أقيم خلف الرصيف رقم ٧٠ – الذى ترسو عليه سفن المولاس – خزانان كبيران يستخدمان فى تخزين المولاس المعد للتصدير . وكذلك أيضاً مدت مجموعة من خطوط الأنابيب بين أرصفة حوض البترول الذى يقع فى الركن الجنوبى الغربى من الميناء وبين كل من معمل تكرير

---

(١) تتوسط هذه المحطة أربعة أرصفة يبلغ مجموع أطوالها ١١٥٦ متراً منها ٦٨٤ متراً بعمق ١٠٫٢٠ متراً وتسمح برسو السفن التى تصل حمولتها حتى ٢٥ ألف طن . أما الأطوال الباقية فعمق المياه بجوارها يبلغ ١٢ متراً وتسمح برسو السفن ذات الغاطس الكبير .

البترول التابع للشركة المصرية لتكرير البترول وتجارته . ومستودعات تخزين البترول التى توجد فى المنطقة بين شون أقطان الحكومة وبين بحيرة مريوط على مسافة كيلو متر تقريباً جنوب حوض البترول (١) .

كذلك يضم القسم الغربى من ميناء الاسكندرية بين الرصيفين رقم ٦٨ ، ورقم ٧٠ الحوضين الجافين القديم والجديد والمنشئات الخاصة بمشروع الترصانة البحرية .

وتبلغ جملة أطوال الأرصفة بميناء الاسكندرية بقسميها الشرقى والغربى أى الداخلى والخارجى حوالى ١٥ كيلو متراً . وقد مدت اليها الطرق والخطوط الحديدية لتسهيل نقل البضائع منها واليها أو بعبارة أخرى تسهيل ربطها بالطرق البرية وبالخطوط الحديدية التى تصل الاسكندرية بداخل البلاد .

ويبلغ مجموع أطوال السكك الحديدية التى تتشعب داخل ميناء الاسكندرية إلى أرصفتها حوالى ٣٢ كيلو متراً (٢).

بعد هذا الوصف العام لميناء الاسكندرية ننتقل إلى دراسة المشكلات الرئيسية التى تواجه هذا الميناء ونذكر فى مقدمتها مشكلة تكدس البضائع والتى تظهر بين حين وآخر وتعد فى الواقع مظهراً لعدد كبير ومتنوع من المشكلات التى تواجهها الميناء أيضاً .. وقبل أن نعرض لتحليل هذه المشكلة لمعرفة أسبابها ووسائل علاجها يجدر بنا أن نبدأ أولا بمعرفة الطاقة الحالية

---

(١) تم انشاء هذا الحوض (حوض البترول) سنة ١٩٥٣ عند الطرف الخارجى لميناء الاسكندرية . وقد أختير له هذا الموقع حتى يمكن عزله فى حالة قيام أى حريق ، ولكى يقع بالقرب من المنشئات البترولية المذكورة . وتبلغ مساحته ٥٢ فداناً ويحميه حاجزان للأمواج أحدهما شرقى وطوله ٣٥٠ متراً والآخر شمالى ويتألف من جزئين طولهما معاً ٣٧٥ متراً ويقع بينهما مدخل الحوض الذى يبلغ اتساعه ١٢٠ متراً . ويتراوح العمق بجوار أرصفة الحوض الخمس بين ٩,٧٥ متراً ، ١١,٥٨ متراً ولذا فهو يسمح باستقبال ناقلات تصل حمولتها إلى ٣٥ ألف طن . كما أنه يسع خمس ناقلات فى وقت واحد .

(٢) انظر الخريطة شكل رقم (١).

لميناء الاسكندرية وعلاقتها بمشكلة التكدس – فقد ذكرنا من قبل أن هذا الميناء يضم ٨٦ رصيفاً مجموع أطوالها ١٥ كم ويتراوح الغاطس بجوارها بين ٤ ، ١٥ متراً ، ويصلح منها لتراكى سفن أعالى البحار ٥٥ رصيفاً من بينها ٢٥ أو ٢٨ رصيفاً مخصصة لأنواع معينة من البضائع (١) ، أما الأرصفة الباقية وعددها ٢٧ رصيفاً فهى أرصفة البضائع العامة . وعلى هذا يمكننا القول أن فى استطاعة الميناء أن تستقبل ٢٧ باخرة محملة بالبضائع العامة فى وقت واحد . فإذا افترضنا ان أقصى مدة تقضيها الباخرة فى عمليتى التفريغ والشحن هى خمسة أيام .. كان معنى هذا أن مجموع البواخر المحملة بالبضائع العامة والتى يمكن أن تستقبلها الميناء فى العام هو :

$$\frac{٣٦٥ \times ٢٧}{٥}$$ أى ١٩٧١ باخرة .

ويرتفع هذا الرقم إذا حسب على أساس متوسط المدة التى تقضيها الباخرة فى هاتين العمليتين عادة وهو ثلاثة أيام فقط حيث يبلغ $\frac{٣٦٥ \times ٢٧}{٣} =$ ٣٢٨٥ باخرة – أى بمعدل تسع بواخر يومياً . وهو معدل يزيد عن المتوسط الحالى لعدد السفن المحملة بالبضائع العامة التى ترد إلى ميناء الاسكندرية والذى لا يتجاوز ست بواخر يومياً .. ومعنى هذا أن أرصفة البضائع العامة بميناء الاسكندرية تعد كافية فى الوقت الحاضر لاستقبال السفن الواردة اليها . وأن مشكلة التكدس التى تظهر بين حين وآخر لا تعزى إلى نقص فى عدد هذه الأرصفة أو عدم كفايتها ..

---

(١) تشمل هذه الأرصفة :

(ا) خمسة أرصفة لناقلات المواد البترولية .

(ب) ثلاثة أرصفة لتفريغ سفن النلال وشحن الصنادل النهرية .

(ج) ستة أرصفة للأخشاب ويمكن زيادتها إلى تسعة عند الحاجة .

(د) ثلاثة أرصفة لتفريغ فحم الكوك المستورد .

(هـ) ثلاثة أرصفة للأسمدة .

(و) أربعة أرصفة مخصصة لعمليات الشحن والتفريغ للقوات المسلحة .

(ز) رصيف مخصص للباخرة «عايدة» التى تقوم بتموين المنائر .

غير أن هذه النتيجة تعتبر فى الواقع صحيحة من الناحية النظرية فقط وذلك للأسباب الآتية :

(أولا) عدم كفاية الأعماق أمام كثير من هذه الأرصفة لاستقبال البواخر الكبيرة الغاطس خاصة وأن الاتجاه السائد الآن هو نحو زيادة حجم البواخر وغاطسها .

(ثانياً) أن بعض هذه الأرصفة لا يستغل الاستغلال الكامل له إما بسبب قلة الغاطس بجواره وحاجته لأعمال التطهير كالرصيفين رقم ٤ ، رقم ٨ أو بسبب التلف والحاجة للاصلاح كالرصيف رقم ٤١ وهو متهدم منذ الحرب العالمية الثانية . أو بسبب عدم توفر بعض الوسائل المساعدة للتشغيل كالرصيف رقم ٤٣ وكان يستخدم فى أعمال الشحن والتفريغ على براطيم ثم ألغى التراكى عليه لعدم توفر البراطيم .

(ثالثاً) ان الحركة فى ميناء الاسكندرية حركة موسمية بمعنى أنها تنشط كثيراً فى أوقات معينة من السنة سواء بالنسبة للصادر أو بالنسبة للوارد بينما تقل فى أوقات أخرى . ومن أهم الفترات التى تنشط فيها حركة الميناء مواسم تصدير الحاصلات الزراعية الأساسية كالقطن والأرز والبصل ومواسم استيراد المواد التموينية والأسمدة والأخشاب . ولهذا نجد أن عدد السفن التى تصل إلى الميناء فى تلك المواسم قد يزيد إلى درجة لا تكفى معها الأرصفة المذكورة لاستقبالها . ومن ثم يضطر بعضها إلى الانتظار على المخطاف حتى يحين دورها فى التراكى على الأرصفة . وقد يترتب على ذلك الكثير من النتائج الاقتصادية الضارة . إذ قد تكون بعض هذه البواخر مرتبطة بعقود مشارطة تحدد أياماً معينة للشحن والتفريغ تلتزم بعدها الدولة أو العملاء بدفع غرامات تأخير كبيرة بالعملات الأجنبية .

وعلى هذا يمكننا القول بأن عدد أرصفة البضائع العامة فى ميناء الاسكندرية لا يكفى لتحديد كفايتها لمواجهة حركة السفن بها ، كذلك يمكننا القول بأن موسمية الحركة فى ميناء الاسكندرية تعد أحد العوامل المساعدة على ظهور مشكلة التكدس بها . أما بقية العوامل أو الأسباب التى تؤدى إلى ظهور هذه المشكلة فنلخصها فيما يلى :

(أولا) انخفاض معدل تفريغ وشحن السفن بميناء الاسكندرية مما يترتب عليه طول الوقت الذى تستغرقه داتين العمليتين (١) — ويعزى هذا الانخفاض إلى عدة أسباب نذكر من أهمها ما يأتى :

١ — ضعف امكانيات الشحن والتفريغ بالميناء — إذ أن هذه الامكانيات تشمل حالياً ثمانية أوناش (دركات) تتراوح حمولتها بين ٢٠ - ٩٠ طناً (٢) كما تشمل حوالى ١٥ ونشاً بريا شبه متهالك، تتراوح حمولتها بين ثلاثة وعشرة أطنان . وكذلك دركين عائمين تم شراؤهما مؤخراً وهما «الجبار» وحمولته ١٥٠ طناً مع حمل مساعد ثلاثون طناً، و «النصور» وحمولته مائة طن مع حمل مساعد ٢٥ طناً و كلاهما قادر على المناورة فى جميع الاتجاهات وعبر السفن إلى الرصيف مباشرة دون مساعدة المراعين أو البصادل . وهذه الامكانيات — كما نرى — أقل مما تحتاجه ميناء الاسكندرية .

بل اننا يجب أن نشير أيضاً إلى قلة الاهتمام بصيانة هذه المعدات لاسيما وقد أسند قطاع المقاولات البحرية داخل الميناء إلى شركة الشحن والتفريغ وهى إحدى شركات القطاع العام التى ضمت بين جوانبها المقاولين القدامى

---

(١) يقدر معدل تفريغ البواخر أو شحنها فى اليوم الواحد ومع توفر كافة الظروف الملائمة بمقدار ألف طن .

(٢) هذه الأوناش أو الدركات هى :

(أ) الدرك «فرعون» وحمولته ٩٠ طناً وحمل مساعد ٢٥ طناً وهو قادر على المناورة فى جميع الجهات وعبر الباخرة .

(ب) الدرك «الخديوية» وحمولته ٥٠ طناً وهو قادر على المناورة فى حدود زاوية قائمة يميناً .

(جـ) الدرك «رقم ١» وحمولته ٤٠ طناً ولا يستطيع المناورة

(د) الدرك «عفيفى» وحمولته ٥٠ طناً ولا يستطيع المناورة وكذلك لا يمكنه سوى رفع الطارد من الباخرة وتفريغها فى ماعونه أو على الرصيف بعد سحبه .

(هـ) الدرك «عادل» وحمولته ٢٠ طناً ولا يستطيع المناورة

(و) الدرك «كوستى» وحمولته ٣٠ طناً ولا يستطيع المناورة .

(ز) الدرك «على سليم» وحمولته ٢٠ طناً ولا يستطيع المناورة

(ح) الدرك «الصغير» وحمولته ٢٠ طناً ولا يستطيع المناورة .

الذين كانوا يقومون بأعمال الشحن والتفريغ داخل الميناء لحسابهم الخاص (١) ولعل هذه الظاهرة هي التفسير الحقيقي لما يلاحظ من كثرة تعطل بعض هذه المعدات وتناقص حمولتها باستمرار وبالتالي انخفاض معدل تفريغ السفن أو شحنها . وطول مدد وقوفها سواء على الأرصفة أو على المخطاف انتظاراً لدورها . ولا يخفى ما لهذا من أثر في تعطيل السفن وزيادة تكاليفها وبالتالي نقص أرباحها الأمر الذي يدفع أصحابها في كثير من الأحيان إلى مطالبة عملائهم بزيادة النولون أي أجور نقل البضائع المصدرة إلى ميناء الاسكندرية ، أو في تحصيل علاوة تكدس قد تصل إلى ١٠٪ من قيمة النولون . بل وإلى إحجام بعض السفن عن قبول شحنات لميناء الاسكندرية (٢).

٢ — بطء عملية سحب البضائع الواردة من الأرصفة إلى الداخل مما يؤدي إلى زدحامها وبالتالي بطء وصعوبة أعمال تفريغ وشحن السفن — ويعزى هذا البطء إلى عاملين أساسيين : أولهما — أن معظم البضائع الواردة يتم سحبها في الوقت الحاضر بواسطة المجهود البشري أي بواسطة الحمالين ، بينما يسحب جزء صغير منها بواسطة سيارات ونش متحركة قديمة وقليلة العدد (٣).

أما العامل الثاني : فهو عدم توفر مخازن جمركية بالسعة الكافية لاستقبال

---

(١) انظر تفاصيل ذلك في : شركة مكانيات شحن وتفريغ التي كانت تابعة للأهالي قبل خصخصتها لإشراف القطاع العام بحر ٢١٢ مسئولة عن ... بكلية حوالي ١٥ ألف طن ، ٦٧ عتالة لسحب هذه البضائع .
[مصر مصلحة الموانئ ... — الهيئة العامة للموانئ والجمهورية العربية المتحدة والجهات توسع مستقبلة — يناير ١٩٦٤ الملحق رقم ١].

(٢) مساهمة في علاج هذه المشكلة قامت أخيراً محاولات لتفريغ البواخر الراسية على المخطاف بواسطة صنادل نهرية مؤجرة من القطاع الخاص تتراوح حمولتها بين ١٥٠ ، ٢٥٠ طناً غير أن شركات الشحن والتفريغ تعنتت لتوقف عملية التأجير هذه ولتحل صنادلها محل وحدات القطاع الخاص .

(٣) يبلغ عدد الأونش المتحركة على قضبان بأرصفة الميناء ثمانية أونش تابعة لمؤسسة الميناء ويقدر مجموع حمولتها بنحو ٢٥ طناً .

البضائع المستوردة لحين إتمام الإجراءات الخاصة بتسليمها . إذ أن مساحة المخازن الحالية فى ميناء الاسكندرية تبلغ حوالى ٢٣٠ ألف متراً مربعاً فقط(١) ولعل هذا يرجع إلى صغر المساحة اليابسة من ميناء الاسكندرية فقد ذكرنا من قبل أن هذه المساحة تبلغ ٢/٣ المساحة الكلية للميناء أو بعبارة أخرى أن نسبة المساحة اليابسة إلى المساحة المائية هى ١ : ٨ فى حين أن المساحة اليابسة فى أى ميناء يجب ألا تقل عن ثلث المساحة المائية .. بل لقد حدث أكثر من ذلك أن اقتطع ما يزيد عن نصف مساحة حرك المحمودية وجزء كبير من حرك الاسكندرية لاقامة محطة الركاب البحرية والحوض الجاف الجديد والترسانة وما يتبعها من أرصفة ومنشئات .. وترتب على ذلك — لا سيما فى السنوات الأخيرة — عدم وجود المساحات الكافية لاستقبال الواردات الكثيرة التى اقتضتها برامج التصنيع ومتطلبات انشاء السد العالى .. ومن ثم اضطر المسئولون إلى اختيار مناطق محددة خارج الميناء واعتبارها تابعة للدائرة الجمركية ، وسحب بعض البضائع المستوردة لتخزينها بها حتى يتم تسليمها لأصحابها ، كما اضطروا إلى استصدار قرار ينص على تحديد مدد معينة لسحب البضائع من الأرصفة أو من الساحات الواقعة داخل الميناء وإلا سحبت إلى الملاحق الخارجية . غير أن هذا القرار لم يشمل المهمات المستوردة للسد العالى فى حين أن هذه المهمات كانت تمثل نسبة كبيرة من بضائع التكدس فى الميناء كما استثنى منه أيضاً البضائع الصب والمعبأة فى أجولة وبكميات كبيرة كالشب وكذلك الحديد الزهر وحديد التسليح والبضائع التى يزيد وزن الطرد منها عن عشرة أطنان . أى أن هذا القرار يسرى فقط على الطرود التى يقل وزنها عن عشرة أطنان . ومن ثم أصبح أثره محدوداً فى علاج هذه المشكلة .

(ثانياً) طول الاجراءات وتعدد الهيئات المشرفة على عمليات الشحن والتفريغ والاستيراد والتصدير — فبعد أن تصل الباخرة وترمو أو تتراكى

---

(١) انظر مصلحة الموانى والمنائر — السياسة العامة للموانى (المرجع السابق) الملحق رقم ١

بجوار الرصيف المخصص لها تبدأ عملية تفريغ البضائع من العنابر إما مباشرة إلى الأرصفة أو فى مواعين خاصة على أن يتم بعد ذلك فرزها ونقلها إلى المخازن أو إلى الساحات الواقعة داخل الدائرة الجمركية أو إلى المستودعات الخاصة بالجمارك خارج الميناء . وتقوم بهذه العمليات جميعها مؤسسة النقل البحرى (شركات الشحن والتفريغ) والتوكيلات الملاحية . وقد تقوم بعمليات التخزين المؤسسة المصرية العامة للصوامع والتخزين بالاشتراك مع مؤسسة الميناء . ثم يتبع هذه العمليات جميعها اجراءات الحجر الزراعى وتقوم بها وزارة الزراعة والحجر البيطرى وتقوم بها وزارة الصحة . وكذلك اجراءات قيود الاستيراد والنقد وتقوم بها وزارة الاقتصاد . ثم الاجراءات الخاصة باستيفاء المستندات المصرفية والملاحية والضرائب والاستحقاقات وهى من شأن أصحاب المصالح والهيئات المستوردة التى تقوم الوكيلات الملاحية بإخطارها عادة عند وصول البضائع .

وبعد الانتهاء من هذه الاجراءات كلها تقوم مصلحة الجمارك بمراجعة الفواتير الخاصة بالسلع المستوردة وتقدير الرسوم الجمركية المستحقة عليها وتحصيلها ثم الافراج عنها .

وتتم اجراءات سحب البضائع من قبل المستورد بتقديم شهادة الاجراءات واذن التسليم والمستندات إلى أقسام التثمين للمراجعة وتقديم البيان لمشرف الرصيف للتحقق من مقادير البضائع وأنواعها ثم إعادته لأقسام التثمين للمراجعة ثانية وتقدير الضرائب وتحصيلها واعطاء اذن الافراج النهائى ، والتقدم بهذا الاذن إلى أقسام الحركة لسحب البضائع والخروج بها من أبواب الميناء بعد تدبير وسائل النقل الكافية والملائمة . وبعد سداد الاستحقاقات أيضاً للوكيلات الملاحية ولشركات التخزين .

هذا . وقد تجرى أيضاً داخل الدائرة الجمركية عمليات تعبئة محلية لبعض السلع المستوردة أو تجرى عمليات وزن كما هو الحال بالنسبة لبعض السلع التموينية المستوردة . وقد يترتب على إجراء مثل هذه العمليات بعض التعطيل أيضاً .

ومن هذا كله نرى مدى طول الاجراءات وتعدد الهيئات المسئولة عن تنفيذها – وقد تسير هذه الاجراءات سيرها الطبيعى ومن ثم لا تستغرق وقتاً طويلا . ولكن قد يحدث – بل كثيراً ما يحدث – أن تتعطل فى إحدى مراحلها وبالتالى تتعطل أو تقف عملية سحب البضائع وتأخذ مشكلة التكدس فى الظهور .

(ثالثاً) عدم وجود خطة متسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة – فكثيراً ما يحدث أن تصل إلى الميناء كميات كبيرة من البضائع أو المعدات والآلات المستوردة لهيئات مختلفة فى وقت واحد مما يؤدى إلى ازدحام الميناء وتكدس البضائع بها . بل انه قد يحدث أن بعض هذه الهيئات تترك المعدات المستوردة لحسابها داخل الدائرة الجمركية بسبب عدم الانتهاء من المراحل أو التجهيزات التى يجب أن تسبق وصولها أو تركيبها .

كذلك قد يحدث أن بعض الهيئات تترك البضائع المستوردة لحسابها داخل الدائرة الجمركية بعد التخليص عليها – أى بعد سداد الرسوم الجمركية المقررة عليها – وذلك لكى تسحب منها بمقدار حسب الحاجة أو الاستهلاك أو حسب التوزيع المحلى لها . أو قد يحدث أن بعض الهيئات تقوم بأعمال الوزن والتعبئة – كما أسلفنا – داخل الدائرة الجمركية . وجميعها أمور تزدحم بسببها الأرصفة والمخازن دون مبرر ولا تفسح بالتالى مجالا للبضائع الأخرى المستوردة مما يؤخر سحبها وظهور مشكلة التكدس فى الميناء .

(رابعا) البطء الملحوظ فى سحب البضائع من الميناء إلى داخل الجمهورية بسبب ضعف كفاءة الوسائل التى تقوم بهذه العملية فى الوقت الحاضر – وتشمل هذه الوسائل السيارات والسكك الحديدية والصنادل النهرية . ويذكر المختصون أن الطاقة اليومية الممكنة للنقل بهذه الوسائل بين ميناء الاسكندرية والداخل تبلغ بالنسبة للسيارات حوالى ألف طن إلى داخل المدينة وحوالى ٢٥٠٠ طناً إلى خارجها . وبالنسبة للسكك الحديدية تبلغ حوالى عشرة قطارات يومياً تصل حمولتها إلى نحو ٨٠٠٠ طن وبالنسبة

للصنادل النهرية تبلغ حوالى ٥٠٠ طناً يومياً . أى أن جملة الطاقة الممكنة لوسائل النقل الثلاث تصل فى مجموعها إلى أكثر من عشرة آلاف طن يوميا . وهو رقم يزيد كثيراً عن المعدل اليومى للحركة المفروضة بين ميناء الاسكندرية والداخل والذى يقدر بنحو لا يزيد عن تسعة آلاف طن (١) . غير أن هذه النتيجة لا تتفق مع الواقع وذلك لأن وسائل النقل المذكورة لا تعمل بكامل طاقاتها المشار اليها نظراً لما يواجهها من عقبات وصعاب كثيرة ومتنوعة تقلل من عدد وحداتها العاملة وتضعف من كفاءة تشغيلها حتى تصبح — خاصة فى مواسم نشاط الحركة فى الميناء والتى أشرنا اليها من قبل — أقل بكثير مما تحتاجه عمليات نقل البضائع بين الميناء وداخل الجمهورية . وسوف نشير إلى هذه الصعاب والعقبات عند الكلام عن مشكلة النقل بين ميناء الاسكندرية والداخل .

هذه هى أهم أسباب مشكلة التكدس التى تحدث بين آن وآخر فى ميناء الاسكندرية . وقد حاول المسئولون فى السنوات الأخيرة علاج هذه المشكلة بالعمل على تنفيذ بعض المقترحات والمشروعات : فقد شملت الخطة الخمسية الأولى (١٩٦٥/٦٠) وكذلك الخطة الخمسية الثانية (١٩٧٠/٦٥) عدداً من المشروعات التى تم انجاز بعضها (٢) . ولنذكر منها مثلا بناء عدة مخازن جمركية حديثة وتجديد المخازن القديمة (٣) كذلك تدبير عدد من المخازن

---

(١) انظر : مصلحة الموانى والمنائر = السياسة العامة للموانى (المرجع السابق) — طاقة ميناء الاسكندرية لاستقبال السفن وحركة البضائع . الملحق رقم ١ .

(٢) مصلحة الموانى والمنائر = السياسة العامة للموانى (المرجع السابق) ص ص ١٧—٢٧ ، ص ص ٤٢ — ٤٩ .

(٣) من المخازن التى اقترح بناؤها وتم انشاء بعضها مخزن الصادر خلف رصيف ٢٢ بجمرك المحمودية ومساحته ٢٤٠٠ متر أمر بعاً . ومخازن الدخان الثلاث وتبلغ مساحة كل منها ١٥٠٠ متراً مربعاً ، ومخازن المواد الملتهبة التى تقرر انشاؤها عوضاً عن المخازن التى هدمت نتيجة لمشروعى ترسانة البحرية والحوض الجاف الجديد .

ومن المخازن القديمة التى طلب إكمالها وتجديدها المخزن رقم ١٠ والمخازن أرقام ١٧ ، ١٨ ، ٢٢ ، ٢٤ ، ٤٢ ، ٤٣ . وقد أصيب المخزنان الأخيران خلال الحرب العالمية الثانية .

المغطاه خارج الدائرة الجمركية لكى ينقل اليها جانب من المواد التموينية المستوردة كالدقيق والسكر (١) . وتدبير مساحات أخرى خارج الميناء أيضاً كمناطق جمركية لكى تنقل اليها البضائع التى يمكن تشوينها فى العراء لحين انجاز الاجراءات الخاصة بها وتسليمها لأصحابها . وكذلك أيضاً إقامة عدة سقائف للأسمدة والبضائع العامة والزيوت المعدنية (٢) وانشاء أرصفة للغلال (٣) .. وأخرى للبضائع الثقيلة بطول ٤٧٥ متراً وبغاطس أمامها مقداره عشرة أمتار وتزويدها بأوناش كهربائية لنقل فحم الكوك من البواخر إلى منطقة تشوين مسورة تسمح بتخزين ٨٠ الف طن وتزويدها أيضاً بخطوط حديدية لنقل الفحم إلى الداخل . هذا بالاضافة إلى العمل على تدعيم وسائل الشحن والتفريغ وتوفير الطرق المرصوفة داخل الميناء وتحسين وسائل الاضاءة حتى يمكن استمرار العمل ليلا وبالتالى يمكن زيادة كفاءة تشغيل الميناء .

كما أوصى المجلس الأعلى للموانى بضرورة تعديل اللوائح الجمركية وتوحيد جهات الاختصاص بإنشاء مؤسسة للميناء تتولى جميع النواحى

---

(١) تقدر سعة هذه المخازن الاضافية بنحو ٣٢ ألف طن . [أنظر تقرير اللجنة المشكلة من مندوبى وزارة التموين والجمارك والموانى لبحث ايجاد حل لتخزين الدقيق والغلال خارج الميناء فى ٢٢/٨/١٩٦٣ . والتقرير بالادارة العامة لشئون الهندسة المدنية بمصلحة الموانى والمنائر) .

(٢) فى سنة ١٩٥٤ تم إنشاء الأرصفة الخاصة بالأحمدة الكيماوية بطول ٤٥٠ متراً وبعمق مجاور لها قدره عشرة أمتار . وقد خصص جزء من المساحة الواقعة خلفها لإقامة خمس سقائف طول الواحدة ثمانون متراً وعرضها خمسون متراً . أما السقائف الخاصة بالبضائع العامة وهى ثلاث فقد اقترحت اقامتها خلف الأرصفة رقم ٢٤ ، ٢٥ ، ٢٦ . كما اقترح أيضاً اقامة ثلاث سقائف للزيوت المعدنية بالرصيف الجنوبى لحوض البترول .

(٣) تقع هذه الأرصفة شرق حوض البترول وتشمل رصيفين عميقين طول كل منهما ١٦٠ متراً وعمق المياه أمامه عشرة أمتار . وخلف هذين الرصيفين يوجد حوض للصنادل النهرية وبه أرصفة عمق المياه أمامها ٣,٥ متراً .

الإدارية والفنية والنواحي الخاصة بتشغيل الميناء وحركتها وقد تم بالفعل انشاء هذه المؤسسة عام ١٩٦٣ (١).

وليس من شك فى أن انجاز هذه المشروعات والأعمال له أثره البين فى رفع كفاءة تشغيل الميناء والمساهمة فى علاج كثير من مشكلاتها ومن بينها مشكلة التكدس . ولكن على الرغم من ذلك لا يمكن اعتبار هذه المشروعات العلاج الحاسم لمشكلة التكدس بالذات — فاستخدام مخازن خارج الدائرة الجمركية مثلا كعلاج لهذه المشكلة إنما تواجهه صعاب وعقبات وعيوب متعددة فضلا عن أنه يقتصر على بضائع معينة دون غيرها كما أشرنا من قبل ؛ ولهذا يمكننا القول أن علاج مشكلة التكدس يجب — فى ضوء التحليل السابق لأسبابها — أن يشمل النواحى الآتية :

١ — توفير الوسائل الحديثة الكافية لأعمال التفريغ والشحن والنقل داخل الميناء . كالأوناش السريعة التى تتحرك على اطارات من المطاط . وكذلك القاطرات الكهربائية الصغيرة ذات المقطورات ، وتدريب المشتغلين فى هذه الأعمال تدريباً فنياً كافياً لأدائها أداء تاماً .

---

(١) من أهم اختصاصات هذه المؤسسة :

(ا) ادارة الميناء وانشاء وصيانة الأرصفة وحواجز المياه والممرات الملاحية وتوسيع وتطهير وتعميق الميناء طبقاً للتصميمات والشروط الفنية التى تعدها أو تقرها مصلحة الموانى والمنائر .

(ب) انشاء وادارة واستغلال المخازن والمستودعات والساحات داخل الدائرة الجمركية باستثناء تلك التى تخص القوات المسلحة ومصلحة الموانى والمنائر وصوامع الغلال .

(جـ) انشاء شركات التفريغ والشحن داخل الميناء .

(د) الاشراف على النقل داخل الميناء وتشغيل وصيانة المحطة البحرية .

(هـ) اقتراح الخطط الخاصة بالمشروعات المتعلقة بادارة الميناء والتنسيق بينها وبين مشروعات النقل البحرى والنقل الداخلى والموانى والمنائر .

(و) اقتراح وابداء الرأى بشأن الرسوم والعوائد والتعريفات الخاصة بالخدمات التى تقوم بها مختلف الجهات داخل الميناء .

[انظر : القرار الجمهورى رقم ٢١١٠ لسنة ١٩٦٣ الخاص بانشاء المؤسسة العامة لميناء الاسكندرية] .

٢ — توفير المخازن الحديثة داخل الدائرة الجمركية والتى تتلاءم مع حجم الحركة فى الميناء . وهو أمر يتطلب ضم مساحات جديدة ليابس الميناء . وجدير بالذكر أن هناك مشروعاً يجرى استكماله فى الوقت الحاضر لضم مساحات جديدة للمنطقة الجمركية تصل إلى ٨٧ ألف متراً مربعاً . وذلك تمشياً مع التخطيط العام لمدينة الاسكندرية فى الخمسين عاماً القادمة . غير أن هذه المساحة لاتزال دون حاجة الميناء فمن المعروف أن المساحة اليابسة فى الميناء يجب الا تقل عن ثلث المساحة المائية — كما أسلفنا — وإذا طبقنا ذلك على ميناء الاسكندرية وجب أن يكون مقدار المساحة اليابسة بها ضعف مساحتها الحالية على الأقل .

٣ — تبسيط الاجراءات الجمركية وتنظيمها وقيام التوكيلات الملاحيه والمصارف المختلفة بإخطار المستوردين عن البضائع الواردة قبل وصولها بأطول فترة زمنية ممكنة ، وقيام المصدرين بإخطار مؤسسة النقل البحرى بالخطوط الرئيسية لعمليات التصدير قبل إجرائها بوقت كاف . وكذلك تنظيم عملية سحب البضائع . والنص فى العقود المبرمة على حد أدنى للسحب اليومى . وفرض عقوبة تأخير وليكن من العقوبات حرمان الهيئات التى تتراخى أو تبطىء فى سحب البضائع الواردة لها من ميزة تخفيض رسوم الأرضية والذى قد تصل نسبته أحياناً إلى ٢٥٪ من مقدار الرسوم وبالتالى تحصيل الرسوم كاملة . بل ان من الممكن أيضاً — تشجيعاً للسرعة فى سحب البضائع — منح حق الإعفاء من رسوم الأرضية كلية إذا تم السحب فى حدود مدة معينة يمكن تحديدها ووضع أسس لها فى ضوء حجم البضائع الواردة وبمعرفة المختصين فى شئون النقل .

٤ — مراعاة مواسم زيادة الحركة فى الميناء سواء بالنسبة للصادر أو للوارد . ومحاولة تنظيم الاستيراد على مدار السنة بتنظيم برامج الشحن من الخارج ومن الداخل بحيث ترد البضائع تباعاً فى أوقات لا تتعارض مع مواسم زيادة الحركة فى الميناء .

٥ ــ إصلاح الأرصفة المهدمة وغير المستخدمة . وقد أشرنا إلى ذلك من قبل . ثم العمل على توفير الأعماق الملائمة لغاطس السفن أمام جميع الأرصفة بالتطهير الدائم . إذ أن ظروف الإرساب تتوفر عادة بجوار الأرصفة نتيجة لهدوء المياه وكثرة الرواسب ووقوف السفن .

هذا بالإضافة إلى أهمية إعادة النظر فى توزيع الأرصفة النوعية أى المخصصة لأنواع معينة من البضائع . وذلك فى ضوء تطور الحركة ، وأنواع البضائع الصادرة والواردة من وإلى الميناء . إذ أن الضغط على أرصفة البضائع العامة غالباً ما يكون أشد منه على الأرصفة النوعية .

٦ ــ العمل على تحسين طرق النقل ووسائله بين ميناء الاسكندرية وداخل الجمهورية وزيادة كفاءتها . وعلاج مشكلاتها حتى تستطيع مواجهة الحركة المطردة بين الميناء والداخل . وسنعود إلى تفصيل هذه النقطة عند تحليل مشكلة النقل بين ميناء الاسكندرية وداخل الجمهورية .

هذا عن مشكلة التكدس فى ميناء الاسكندرية ــ أما المشكلة الثانية التى يواجهها هذا الميناء فهى الزيادة المطردة والمتوقعة فى حركة الصادرات والواردات تبعاً لاحتياجات التنمية الاقتصادية فى البلاد وزيادة الانتاج والتصدير ــ ولا شك أن العبء الأكبر فى هذه الزيادة سوف يقع على كاهل ميناء الاسكندرية . ولهذا يجب العمل على رفع كفاءته ومحاولة الوصول إلى أقصى طاقة لتشغيله .. وقد أشرنا من قبل إلى كثير من المشروعات والمقترحات التى تلزم لتحقيق هذه الغاية (١) . والواقع أن امكانيات ميناء الاسكندرية ليست قليلة فقد رأينا أن بها ٥٥ رصيفاً تصلح لتراكى سفن أعالى البحار منها ٢٧ رصيفاً للبضائع العامة والباقى أرصفة نوعية ومعنى هذا أن فى استطاعة الميناء أن تستقبل ٥٥ سفينة فى وقت واحد إذا توفرت

(١) يذكر المختصون فى مصلحة الموانى والمنائر أنه يمكن رفع كفاءة ميناء الاسكندرية ــ بعد عمل التحسينات الممكنة انشائياً وادارياً وتنظيمياً وبدون الحاجة إلى استثمارات كبيرة ــ إلى حوالى ٨ مليون طن فى السنة .

لها كافة الظروف الملائمة ونعنى بها صلاحية جميع الأرصفة وتوفر الغاطس الملائم أمامها ووجود الوسائل الكافية للتفريغ والشحن والفنيين المتخصصين فى هذه العمليات ، وكذلك وجود المساحة اليابسة الكافية لبناء المخازن الضرورية ووجود وسائل النقل الصالحة لسحب البضائع من الأرصفة إلى المخازن ومن الميناء إلى الداخل .

ثم إذا افترضنا مع توفر هذه الظروف أن معدل الشحن أو التفريغ للباخرة الواحدة هو الف طن فى اليوم الواحد كان معنى ذلك أن الطاقة النظرية للميناء فى السنة هى ٥٥ × ١٠٠٠ × ٣٦٥ = ٢٠,٠٧٥,٠٠٠ طن منها حوالى (٢٧×١٠٠٠×٣٦٥ طناً بضائع عامة) أى حوالى ٩,٨٥٥,٠٠٠ طناً وهى طاقة كبيرة تزيد على أضعاف الحركة الحالية فى ميناء الاسكندرية والتى تبلغ فى المتوسط حوالى ٧ مليون طن فى السنة .

وحتى إذا تركنا من هذه الطاقة ما نسبته ٢٠٪ كاحتياطى للميناء يستغل عند الطوارىء فقط ولا يدخل فى الاعتبار عند حساب الطاقة المستغلة للميناء كما هو معتاد عند تقدير طاقة ميناء ما كان معنى هذا أن الطاقة المفروضة لميناء الاسكندرية — مع توفر جميع ظروف التشغيل الملائمة — هى حوالى ١٦ مليون طناً وحوالى ١١ باخرة فى اليوم الواحد (باعتبار أن معدل تفريغ وشحن الباخرة يستغرق خمسة أيام (١) .

ومن ثم يمكننا القول بأن رفع كفاءة ميناء الاسكندرية لمواجهة الزيادة المطردة والمتوقعة فى حركة التجارة الخارجية للجمهورية يمكن أن يتم بتنفيذ المشروعات الخاصة بتشغيل الميناء وإصلاحها وتطهيرها وتطبيق الوسائل والأساليب الحديثة فى أعمال الإرشاد والقطر والتفريغ والشحن والنقل والتخزين والادارة للوصول إلى الحد الأقصى لتشغيل الميناء أى إلى طاقتها الكاملة .

---

(١) يبلغ المعدل الحالى لعدد البواخر التى تدخل الميناء — فى الظروف أو الأحوال العادية — ستة أو سبعة بواخر يومياً .

وبالاضافة إلى ذلك يجب أن نشير إلى أن هناك أرصفة فى ميناء الاسكندرية مخصصة فى الوقت الحاضر لهيئات أو لأغراض معينة بحيث لا يسمح باستخدامها فى حالة خلوها ، وقد يصبح من الممكن فى المستقبل الاستفادة من هذه الأرصفة فى تفريغ وشحن سفن البضائع العامة التى ترد إلى الميناء . وفضلا عن ذلك أيضاً نذكر أن من الممكن — إن لم يكن فى الوقت الحاضر ففى المستقبل القريب — انشاء ميناء لرسو ناقلات البترول خارج ميناء الاسكندرية على غرار ميناء البترول فى السويس أو مرسى الناقلات فى منطقة العلمين عند رأس الشتيق على مسافة ٢٥ ميلا شمال حقل العلمين . وبالتالى يمكن ضم أرصفة البترول الخمسة إلى أرصفة البضائع فى ميناء الاسكندرية .

ثم لا ننسى أيضاً أن امكانيات توسيع ميناء الاسكندرية تجاه الغرب متوفرة على المدى الطويل . ولعل المشكلة التى تبدو صعبة إلى حد ما هى مشكلة توسيع المساحة اليابسة الحالية لميناء الاسكندرية خاصة فى اتجاه الداخل . وذلك لأن الأحياء المتاخمة للميناء مباشرة .. وهى أحياء الميناء ورأس التين والجمرك والقبارى تعد من الأحياء المزدحمة بالسكان فى مدينة الاسكندرية ولهذا كان من الصعب القيام بأعمال نزع ملكية من أجل هدم بعض المساكن وتوسيع الميناء وإعادة تخطيط هذه الأحياء السكنية .

هذا ويمكننا القول أيضاً — بصدد التفكير فى انشاء موان جديدة للتخفيف عن ميناء الاسكندرية — أن الاهتمام برفع كفاءة ميناء الاسكندرية عن طريق تنفيذ المشروعات المختلفة الخاصة بها إنما يعد بديلا صالحاً — فى الوقت الحاضر على الأقل — عن التفكير فى انشاء موان جديدة كميناء دمياط بصفة خاصة . ففضلا عما يواجه مشروع هذا الميناء من اعتراضات فنية واقتصادية عديدة تتمثل فى الصعوبات الفنية التى تواجه تنفيذه(١).

---

(١) نذكر من هذه الصعوبات أن طبيعة الشاطىء قرب مصب دمياط لاتلائم اقامة موانى بحرية ، ولهذا كان لابد من اجراء أبحاث دقيقة للأعماق فى منطقة المشروع عند رأس البر ودراسة اتجاه الأمواج والتيارات البحرية ومستويات المد والجزر وتيار النيل فى منطقة المصب وكمية الرواسب التى يحملها على مدار السنة ثم عمليات الارساب والنحت وتآكل الشاطىء فى المنطقة =

بالاضافة إلى كثرة التكاليف التى تقرر مبدئياً بأنها لن تقل عن سبعة أو ثمانية ملايين من الجنيهات (١) .. فان الدراسات الاقتصادية التى أجريت لهذا المشروع دلت على أن تشغيل ميناء دمياط سيكون بتحويل جانب من حركة ميناءى الاسكندرية وبورسعيد اليه . أى أنه سيكون على حساب هذين الميناءين . وقد رأينا من قبل أن من الممكن رفع كفاءة ميناء الاسكندرية واستيعاب نحو ضعف حركتها الحالية وبالتالى لا يكون هناك مبرر لإنشاء دمياط المقترح (٢) . إذ أن وجود ثلاثة موان كبيرة على مسافات متقاربة وتعتمد كلها على نفس الحركة ليس له ما يبرره إلا إذا وضع فى الاعتبار التخصص وليس التكرار .

وفضلا عن ذلك فان الدراسات التى قامت بها وزارة التخطيط عن مدى الحاجة إلى تطوير نشاط الموانى فى الجمهورية العربية المتحدة . وكذلك الدراسات التى قامت بها ادارة التخطيط بوزارة الدفاع لمقترحات توزيع

=المقترحة لميناء حتى يمكن فى ضوء هذه الأبحاث تحديد التخطيط المناسب للميناء ومدخله واتجاه حواجز الأمواج وغير ذلك من نواح فنية تتصل بتصميم الميناء .

هذا فضلا عن ضرورة نقل أنواع خاصة من مواد البناء إلى الموقع المقترح — كما أن قرب ميناء بور سعيد من دمياط وقصر المسافة بينهما حيث تبلغ ٤٥ كم قد يجعل من الصعب إغراء سفن الخطوط المنتظمة على المرور بميناء دمياط بالاضافة إلى ميناء بورسعيد أو الإسكندرية . وإذا اضطرت سفينة إلى المرور على ميناء دمياط فسوف يترتب على ذلك زيادة فى أسعار الشحن من غير شك . وعلى هذا يمكننا القول بأن من الممكن فى الوقت الحاضر على الأقل انشاء ميناء صيد فى دمياط وتنفيذ مشروع الطريق البرى عبر بحيرة المنزلة بين بور سعيد والمطارية التى ترتبط بدورها بالمحمودية بطريق برى أيضاً . ومن ثم تصبح بور سعيد — كما هى الآن — ميناء لمنطقة دمياط ويكون الاتصال بينهما أسهل وأسرع منه فى الوقت الحاضر عن طريق البحر الملاحية الحالية عبر بحيرة المنزلة أو بواسطة الطريق الساحلى (طريق كورنيش أشتوم الجميل) الذى كثيرا ما يتعطل زمن الشتاء . [انظر التقرير السنوى لمصلحة الطرق والنقل البرى عام ١٩٥٨/٥٩ صص ٢٢٠/٢٣٢]

(١) هذا التقدير نبه اليه الخبير الأجنبى الذى دعى لدراسة المشروع .

[مصلحة الموانى والمنائر : السياسة العامة للموانى (المرجع السابق) الملحق رقم ١٧]

(٢) كذلك من الممكن رفع كفاءة ميناء بور سعيد بانجاز مشروعات بناء الأرصفة العميقة المقترحة ، واستخدام وسائل شحن وتفريغ حديثة وكافية ، وتسهيل ربط الميناء بالداخل بانشاء طريق بور سعيد المطرية ، وازدواج الخط الحديدى بين بور سعيد والاسماعيلية . ونحو ذلك من مشروعات لزيادة كفاءة الميناء .

النسب المئوية من الصادرات والواردات التى تخص كل ميناء فى الخطة الخمسية الثانية تدل على أن انشاء ميناء دمياط سوف لا يكون له أثر كبير فى تخفيف الضغط عن ميناء الاسكندرية . ويوضح ذلك الجدول الآتى وهو يبين توزيع معدل النسب المئوية للصادرات والواردات التى تخص موانى الجمهورية باستعمال الموانى الحالية فقط والتوزيع الذى قد يحدث عند استخدام الموانى الحالية بالاضافة إلى ميناء دمياط المقترح (١)

الموانى	الاسكندرية	بورسعيد	السويس	الغردقة	سفاجا	دمياط المقترح
	٪	٪	٪	٪	٪	٪
توزيع النسب المئوية باستعمال الموانى الحالية فقط	٤٥.٣	١٤.٨	١٧.٤	٢٠.٠	٢.٥	—
توزيع النسب المئوية باستعمال الموانى الحالية بالاضافة إلى ميناء دمياط المقترح	٤١.٨	١٠.٥	١٦.٢	١٨.٨	٢.٥	١٠.٢
الفرق بين الحالتين	٣.٥	٤.٣	١.٢	١.٢	صفر	—

ومن هذا الجدول يتبين أن نصيب ميناء الاسكندرية من التجارة الخارجية للجمهورية سوف ينخفض — إذا تم انشاء ميناء دمياط — بنسبة ٣,٥ ٪ أو بعبارة أخرى أن مقدار الحركة فى ميناء الاسكندرية سوف ينخفض إذا انشىء ميناء دمياط بنسبة $\frac{٣,٥ \times ١٠٠}{٤٥,٣}$ أى بنسبة ٧,٧٪ من مقدارها

---

(١) انظر : سعد الدين الحفنى — مدى الحاجة إلى تطوير نشاط الموانى المصرية بما يتمشى مع احتياجات خطة التنمية [تقرير من وزارة التخطيط]

— محمود شعراوى ، شفيق صدقى : مقترحات توزيع النسب المئوية من الصادرات والواردات التى تخص كل ميناء فى الخطة الخمسية الثانية . [تقرير من وزارة الخزينة — شئون الموانى] .

— مصلحة الموانى والشاطئ : السياسة العامة للموانى (المرجع السابق) الملحقين رقم ٧ ، ١٠ .

الحالى وهى نسبة صغيرة تتحملها ميناء الاسكندرية فى الوقت الحاضر بل ويمكن أن تتحمل أكثر منها فى المستقبل فى حدود الطاقة الممكنة للميناء والتى ناقشناها من قبل .

ومن ثم فان القول بانشاء ميناء دمياط لغرض التخفيف عن ميناء الاسكندرية قد يكون قولا مقبولا لو أن الحركة فى ميناء الاسكندرية تزيد عن كفاءتها ، أو أن امكانيات رفع كفاءة الميناء بلغت حدها الأقصى . وهما أمران لا وجود لهما فى الوقت الحاضر (١).

هذا ، ويتصل برفع كفاءة ميناء الاسكندرية أيضاً العمل على تنوع وزيادة مواردها عن طريق الاستفادة من موقعها الجغرافى وذلك بالاهتمام بالنواحى الآتية :

(أولا) العمل على انجاز مشروع الترسانة البحرية وتشغيلها — فميناء الاسكندرية بحكم موقعه الجغرافى على الطريق الرئيسى للملاحة العالمية بين الشرق والغرب ، وبحكم مركزه كأكبر ميناء فى النصف الشرقى من حوض البحر المتوسط لابد وأن يكون مزوداً بالوسائل الكافية والمعدة لاصلاح السفن العاملة على هذا الطريق . ونعنى بتلك الوسائل الأحواض الجافة والعائمة «والقزقات» وملحقاتها من ورش ومصانع تتصل ببناء السفن وإصلاحها .

ولم يكن بميناء الاسكندرية من هذه الوسائل حتى ١٩٦٥ سوى الحوض الجاف القديم وبعض الورش «والقزقات» الصغيرة والقديمة . وفى تلك السنة تم بناء حوض جديد يصلح لاستقبال سفن حمولة ٨٥ الف طن وبطول

---

(١) من النقاط التى قيلت فى تأييد مشروع ميناء دمياط أن من الأفضل من الناحيتين الاقتصادية والاستراتيجية عدم تركيز حركة الصادرات والواردات فى ميناءين فقط على ساحل البحر المتوسط لاسيما أثناء الحرب ، فضلا عن أن إمكانيات التوسع فى ميناء بورسعيد محدودة . كما أن انشاء ميناء دمياط قد يصيب الاقليم بانتعاش اقتصادى نتيجة لامتصاص الكثير من الأيدى العاملة فى أعمال الميناء ، وقيام الكثير من الخدمات التبعية .

٢٧٠ متراً وبغاطس ١٠,٥ متراً فوق العتب بالحوض . كما تم تجديد الحوض القديم ليستقبل سفناً حمولة ١٥ ألف طن وبطول ١٥٨ متراً وبغاطس ٥,٥ متراً فوق العتب .

وكذلك تضمنت الخطة الخمسية الثانية مشروعاً لانشاء ترسانة بحرية بالميناء . وبدأ تنفيذ هذا المشروع سنة ١٩٦٢ بمعرفة شركة ترسانة الاسكندرية . وهى إحدى شركات المؤسسة المصرية للصناعات الهندسية وذلك على مساحة قدرها ٣٥٠ ألف متراً مربعاً منها نسبة قدرها ٤٠٪ تقريباً أى حوالى ١٤٠ ألف متراً مربعاً اقتطعت من مياه البحر وتم ردمها .

وتقع الترسانة داخل الدائرة الجمركية بين رصيفى ٦٨ ، ٧٠ . ومن المقرر أن يتدرج انتاجها بعد انجازها وبدء تشغيلها حتى تصل إلى أقصى طاقة لها عام ١٩٧٢ (١) حيث يصبح انتاجها سنوياً :

١ ــ أربع سفن كبيرة ــ ناقلات بترول لغاية ٣٠ ألف طن أو سفن بضاعة تصل حمولتها إلى ١٣ ألف طن وذلك بالتزقات الرئيسية .

٢ ــ ثمان سفن صغيرة تصل حمولة الواحدة منها إلى ١٢٠٠ طن وذلك بالقزق الميكانيكى (٢) .

وليس من شك فى أن تشغيل الترسانة البحرية والحوضين الجافين الجديد والقديم بطاقاتهما المذكورة سابقاً وإعداد الفنيين المتخصصين فى الأعمال المختلفة بهذه المنشئات سيكون له أثره فى زيادة موارد الميناء ورفع كفاءتها سواء من ناحية انتاج السفن المشار اليها أو من ناحية جذب السفن العاملة فى حوض البحر المتوسط وعلى الطريق الملاحى بين الشرق والغرب لإجراء ما يلزمها من إصلاحات .

---

(١) قد يتأخر هذا التاريخ نظراً للظروف الحاضره التى تمر بها البلاد وآثارها فى الناحية الاقتصادية .

(٢) انظر الشكل رقم (٢).

(ثانياً) العمل على تنشيط تجارة المرور والاستفادة من المنطقة الجمركية الحرة التى خصصت لها مساحة قدرها ٢٢٥٠٠ متراً مربعاً (١٥٠ متر × ١٥٠ متر) خلف أرصفة الأسمدة الكيماوية — إذ أن الموقع الجغرافى لميناء الاسكندرية يسمح لها بأن تكون ميناء مرورهام ينافس موانى المرور الأخرى فى حوض البحر المتوسط .

والواقع أن النقص الملحوظ فى تجارة المرور فى موانى الجمهورية العربية المتحدة بصفة عامة فى السنوات الأخيرة إنما يعزى أولا إلى الحرب الاقتصادية التى أخذت تشنها على الجمهورية العربية المتحدة الدول غير الصديقة والدول التى تدور فى فلكها منذ عدوان ١٩٥٦ ، وذلك بالاضافة إلى منافسة الموانى الأخرى مثل جنوه وبيريه وبيروت وغيرها . كما أن بطء عمليات الشحن والتفريغ وضعف مستوى أدائها فى موانى الجمهورية سواء بالنسبة للوسائل المستخدمة أو بالنسبة للقائمين بهذه العمليات لم يشجع الشركات الملاحية على استخدام تلك الموانى فى تفريغ بضائع المرور أو شحنها إذ قد يعرض السفن للتأخر عن المواعيد المحددة لها وبالتالى تتعرض لمزيد من التكاليف بل قد تتعرض لخسائر أو لأضرار شديدة نظراً لارتباط تواريخ الشحن والتفريغ فى أغلب الأحيان بشروط مالية أو تجارية محددة .

ومن ثم يتبين لنا أن عامل السرعة فى انجاز عمليات التفريغ والشحن بموانى الجمهورية عامة يعد عاملا حاسماً فى جذب تجارة المرور اليها . وعلى هذا فان العناية بعلاج تلك المشكلة وغيرها يمكن أن يساعد على تنشيط تجارة المرور بموانى الجمهورية عامة وميناء الاسكندرية بصفة خاصة .

ولا يخفى ما فى ذلك من فائدة — فضلا عن رسوم التخزين والايداع وأجور الشحن والتفريغ والرسوم والعوائد الاضافية الأخرى نجد أن تنشيط تجارة المرور قد يساعد على تشغيل بعض السفن التجارية العربية الصغيرة فى توصيل الشحنات والبضائع إلى الموانى المرسلة اليها وعدم انتظار السفن الأجنبية التى تتحكم فى هذه العملية (١) .

---

(١) من الطرق الحديثة التى تستخدم لسرعة انجاز عمليات الشحن والتفريغ فى الموانى : =

(ثالثاً) تسهيل عمليات تموين السفن بالوقود (البنكر) (١) من ميناء الاسكندرية ، والاهتمام بكل ما من شأنه جذب السفن لهذا الغرض — وذلك لما يترتب على هذه العمليات من فوائد اقتصادية كثيرة كزيادة دخل الدولة من العملات الصعبة ، وتشغيل عدد كبير من الأيدى العاملة فى عمليات التموين ، وربط البواخر ونحوها . فضلا عن أن تزود البواخر بالوقود من ميناء الاسكندرية قد يجذبها إلى التزود أيضاً بغير ذلك من مواد التموين بدلا من توقفها بموان أخرى لهذا الغرض . وقد يجذبها كذلك إلى إجراء بعض الاصلاحات اللازمة لها (٢) .

وتنافس الاسكندرية وموانئ الجمهورية الأخرى فى هذه الناحية موان كثيرة فى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وذلك بتخفيض أسعار الوقود الذى تبيعه للسفن ، وبتقديم التسهيلات الكثيرة لجذب البواخر إليها .

= وكذلك المحافظة على البضائع المنقولة وعدم تعرضها للتلف أو العبث — شحن البضائع فى صناديق كبيرة متماثلة الحجم تعرف باسم وحدات التجميع "Containers" وقد اهتمت إبعض الهيئات الملاحية الدولية بوضع مواصفات نمطية معينة لهذه الوحدات تشمل أبعادها وسعة حمولتها وأوزانها والمادة التى تصنع منها وأقصى حمولة لها .. الخ . ومن مزايا استخدام هذه الوحدات استبدال القوة البشرية بالقوة الآلية فى تفريغ السفن وشحنها وبالتالى الوفر فى الوقت وفى نفقات تشغيل السفن وكفايتها إذ يمكنها القيام بعدد أكثر من الرحلات ، وكذلك رفع كفاءة الموانى إذ يمكنها استقبال عدد أكبر من السفن . هذا بالاضافة إلى صيانة البضائع المنقولة من مختلف الأخطار والأضرار ، وخفض تكاليف التعبئة والنقل ، وتوفير نفقات التخزين والحراسة وما إليها من نفقات تتصل بالإعداد للشحن والنقل .

غير أن استخدام هذه الوحدات يتطلب شروطاً خاصة قد لا تتوفر حالياً فى ميناء الاسكندرية ومن أهم هذه الشروط أن تكون المساحة اليابسة بالميناء متسعة حتى تستوعب أعداداً كبيرة من هذه الوحدات الصادرة والواردة . كذلك يجب أن تزود الأرصفة بآلات رفع قوية تتحرك على قضبان حديدية لسهولة نقل الوحدات من السفينة إلى أماكن تجميعها بالميناء مباشرة . كما يجب أن تتوفر المخازن الكافية لإستيعاب أعداد كبيرة من هذه الوحدات ، وكذلك العدد الكافى من سيارات الرفع القوية Fork lift Trucks ، لتداول الوحدات ونقلها من مكان إلى آخر .

(١) تطلق كلمة "Bunker" على المكان الذى يحفظ به الوقود بالسفينة غير أنها أصبحت الآن اصطلاحاً يطلق على جميع أنواع الوقود التى تستخدمه السفن فى تحريك آلاتها .

(٢) يمكن أن نضيف إلى هذه الفوائد أيضاً قيام بعض أفراد طاقم السفن أو ركابها بزيارة المدينة وقد يكون لهذا بعض الأثر فى انتعاشها الاقتصادى .

ومن هذه الموانى كاتانيا وأوجستا وبالرمو فى البحر المتوسط وعدن فى البحر العربى ومصوع وبور سودان فى البحر الأحمر (١) ولهذا يجب أن يعاد النظر فى أسعار مواد البنكر (الوقود) فى ضوء الأسعار التى تعلنها تلك الموانى وغيرها فى حوضى البحرين المتوسط والأحمر . وكذلك يجب الاتصال بشركات الملاحة لتشجيع عمليات التموين لاسيما الشركات التى لها سفن منتظمة فى حوض البحر المتوسط أو على الطريق الملاحى الرئيسى بين الشرق والغرب ، كذلك يجب التأكد من أن مواد الوقود المنتجة والمعدة لتموين السفن بميناء الاسكندرية مطابقة للمواصفات الدولية ، وأن الكميات الموجودة فى الميناء من مواد الوقود الثلاث المستخدمة وهى المازوت والديزل والسولار كافية لتموين أكبر عدد من السفن يمكن أن تستقبله الميناء دفعة واحدة . وذلك حتى لا تتعطل السفن انتظاراً لوصول الكميات اللازمة لها من الوقود . فقد لوحظ أن كثيراً من السفن يرفض التوقف بالميناء إذا لم تكن كميات الوقود المطلوبة معدة . ولا شك أن للتوكيلات الملاحية دور عملى هام فى هذه الناحية (٢) .

---

(١) يلاحظ أنه نتيجة لهذه المنافسة وبسبب غلق قناة السويس عقب عدوان ١٩٥٦ ثم عقب عدوان ١٩٦٧ حيلت مبيعات الجمهورية العربية المتحدة من مواد البنكر (المازوت والديزل والسولار) بشكل ملحوظ .

(٢) تتحدد أسعار الوقود «البنكر» بالسعر العالمى لها مضافاً اليه تكاليف النقل والشحن كما تتذبذب هذه الأسعار أيضاً تبعاً للأحداث السياسية والاقتصادية ويتضح ذلك من الجدول الآتى وهو يبين مدى تأثر أسعار الأنواع المختلفة من وقود السفن فى موانى الاسكندرية وبور سعيد والسويس بتلك الأحداث :

التاريخ	نوع الوقود	السعر المعلن للطن بالشلنات فى موانى		
		الاسكندرية	بور سعيد	السويس
١٩٦٧/٦/٤	مازوت	٩١	٨٥	٨١/٦
(قبل العدوان)	ديزل	١٧٥	١٧٥	١٧٥
	سولار	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥
١٩٦٨/٦/٥	مازوت	١٤١	١٣٤	١١٨
(بعد غلق قناة السويس و تخفيض	ديزل	٢٣٩	٢٣٩	٢٢٧
الإسترليني فى شهر فبراير	سولار	٢٧٤	٢٧٤	٢٦٢
١٩٦٨/٧/١	مازوت	١٢٧	١٢٧	١١٨
(أسعار منافسة نتيجةللحصار الاقتصادى)	ديزل	٢٢٠	٢٢٠	٢٢٠
	سولار	٢٤٥	٢٤٥	٢٤٥

أما المشكلة الثالثة التى يواجهها ميناء الاسكندرية فتتمثل فى الصعوبات التى تواجهها وسائل النقل المختلفة التى تربط الميناء بداخل الجمهورية وأثر ذلك فى ضعف كفاءتها — فميناء الاسكندرية تصله بالداخل ثلاثة أنواع من طرق النقل هى :

(أولا) الطرق البرية — وتشمل :

١ — الطرق الممتدة داخل الميناء . والطرق التى تخترق مدينة الاسكندرية لتصل الميناء بالطرق الرئيسية المؤدية إلى داخل البلاد — ويواجه النقل على هذه الطرق جميعاً صعاب متنوعة منها حاجة هذه الطرق إلى العناية والاصلاح المستمر نظراً لكثرة الحركة عليها . وكذلك استخدام العربات التى تجرها الخيول (الكارو) التى تؤثر عجلاتها الحديدية فى رصفها لاسيما بالنسبة للطرق التى تمتد داخل الميناء . كذلك ازدحامها بالحركة ولعل السبب الأساسى فى ذلك هو صغر مساحة الجزء اليابس من الميناء بالنسبة لكمية البضائع التى ترد اليه أو تصدر منه .. كذلك ضيق الكثير منها لاسيما الطرق المؤدية إلى الميناء . وسوء تخطيطها . وازدحام الجهات المحيطة بالميناء بالسكان .

ولا شك أن علاج هذه المشكلات إنما يرتبط باعادة تخطيط الأحياء المتاخمة للميناء خاصة أحياء رأس التين والجمرك والقبارى . .

٢ — الطرق التى تصل ميناء الاسكندرية بالداخل وتشمل — الطريق السريع الجديد الممتد إلى القاهرة ثم الطريق الزراعى القديم الممتد بمحازاة الترعة المحمودية إلى كفر الدوار ودمنهور وهو طريق ضيق كثير المنحنيات. كما تشمل الطريق الممتد أيضاً نحو الشرق بموازاة الساحل إلى رشيد وادفينا والطريق الصحراوى الممتد إلى القاهرة . ويعتبر الطريق الأول أهم الطرق جميعاً وأكثرها صلاحية للنقل نظراً لاتساعه واستقامته فى أطوال كثيرة منه . وربطه معظم المدن الرئيسية ، والمراكز الصناعية فى الدلتا ، وسهولة اتصاله بشبكة الطرق المتشعبة فى أنحائها المختلفة وتخلصه من كثير من العقبات التى تعترض الطرق الأخرى كالمنحنيات المتعددة أو التقاطع مع طرق أخرى أو مع الخطوط الحديدية أو الطرق الملاحية وذلك بفضل الكبارى العلوية

Over-head Bridges التى يمتد فوقها . ولذا كان هذا الطريق يعد الشريان الرئيسى للنقل البرى بين ميناء الاسكندرية والداخل ، كما كان الاهتمام به يفوق الاهتمام بغيره من الطرق . والواقع أن المشكلة التى ترتبط بالنقل البرى بين ميناء الاسكندرية والداخل إنما تتمثل فى ضعف وسائل النقل التى تعمل على هذه الطرق فى الوقت الحاضر وعدم كفايتها لمواجهة حركة النقل المتزايدة للميناء . ويظهر هذا الضعف فى قلة عدد سيارات النقل الصالحة للعمل وهبوط طاقاتها . ولعل السبب فى ذلك هو الحد من استيراد السيارات ، وكذلك النقص الملحوظ فى قطع الغيار اللازمة لها فى الوقت الحاضر . ثم قيام بعض المؤسسات العامة بتعهدات النقل بين الميناء والداخل خاصة بالنسبة للمواد التموينية والبضائع المستوردة أو المصدرة لحساب الهيئات والمؤسسات الحكومية .. هذا بالاضافة إلى منافسة السكك الحديدية والنقل المائى الداخلى بسبب ملاءمتهما لنقل أنواع من البضائع لايلائمها استخدام السيارات كالبضائع الكبيرة الحجم مثل الآلات والأخشاب والأنابيب أو الرخيصة كالأتربة المعدنية ومواد البناء ، أو أن يكون نقل البضائع لمسافات طويلة كما كان الحال بالنسبة لمهمات السد العالى .

غير أن ما تمتاز به السيارة من مميزات اقتصادية أخصها المرونة والسرعة يدعونا إلى القول بضرورة العمل على تشجيع النقل بالسيارات بين ميناء الاسكندرية والداخل ، وذلك بتسهيل أعمال استيراد السيارات وتوفير قطع الغيار اللازمة لها . لا سيما وأن حمولة سيارات النقل الحديثة قد ارتفعت إلى حد يصل إلى ما بين ثلاثين وأربعين طناً (بما فى ذلك المقطورة) .

وفضلا عن هذا يجب أن يكون هناك أيضاً نوع من التنسيق بين وسائل النقل المختلفة ، وكذلك بين مؤسسات النقل بالسيارات وبين الأفراد المشتغلين به حتى لا يتحول بعض هؤلاء الأفراد عن المساهمة فى حركة النقل البرى بين ميناء الاسكندرية والداخل إلى نواح أخرى من نواحى الاستثمار الاقتصادى .

(ثانياً) السكك الحديدية :

ذكرنا من قبل أن حوالى ٣٢ كيلو متراً من السكك الحديدية تتشعب

داخل ميناء الاسكندرية لتربط أرصفتها المتعددة بمحطة بضائع القبارى التى يمتد منها خط حديدى جنوب مدينة الاسكندرية حتى يلتقى بخط الاسكندرية — القاهرة الرئيسى فى جنوب شرق مدينة الاسكندرية مباشرة.

كذلك ذكرنا أن المختصين يرون أن فى الامكان أن تصل طاقة السكك الحديدية التى تربط ميناء الاسكندرية بالداخل إلى عشرة قطارات يومياً مجموع حمولتها حوالى ثمانية آلاف طن (١) .

غير أن هذا القول قد تواجهه عند التنفيذ صعوبات جمة من أهمها صعوبة التنسيق بين مواعيد تحرك هذا العدد من القطارات على الخط الرئيسى وبين مواعيد تحرك قطارات الركاب التى تعمل على نفس الخط بين الاسكندرية والداخل . خاصة وأن عدد هذه الأخيرة قد زاد كثيراً بعد استخدام وحدات الديزل الصغيرة كما وأنه يزيد أكثر فى مواسم ضغط الحركة كما هو الحال فى فصل الصيف وفى فترات الأعياد الدينية .. كذلك من الصعوبات أن عمليات الشحن والتفريغ وتستيف العربات Stowage لازالت تعتمد فى معظمها على المجهود البشرى . كما أن عمليات الفرز والمناورة وغيرها من العمليات التى تتصل بتنظيم الحركة تستغرق وقتاً غير قصير — وعلى هذا فان زيادة عدد قطارات البضائع بين ميناء الاسكندرية والداخل سوف يتطلب التقليل من عدد قطارات الركاب العاملة على الخط الرئيسى ، وهو ما لا يمكن تحقيقه فى الوقت الحاضر نظراً لأن السكك الحديدية تعتبر الوسيلة الأساسية التى يعتمد عليها نقل معظم الركاب بين مدينة الاسكندرية والداخل ، بينما يعتمد نقل البضائع على أكثر من وسيلة .

(ثالثاً) طرق الملاحة الداخلية التى تصل ميناء الاسكندرية بالداخل — وهى تشمل طريقين :

أولهما : ويعرف بالطريق الملاحى القديم — ويتبع الترعة المحمودية

---

(١) يعنى ذلك أن خمسة قطارات تتحرك من الاسكندرية إلى الداخل ومثلها تتحرك اياباً أى من الداخل إلى الاسكندرية . أو نحو ذلك .

حتى مخرجها من فرع رشيد ، ثم يتبع مجرى فرع رشيد حتى القضابة ، ثم يتبع ترعة القضابة فالترعة الباجورية فالرياح المنوفى حتى القناطر الخيرية .

والثانى : ويعرف بالطريق الملاحى الجديد — ويتبع الترعة المحمودية حتى ملتقاها بترعة الخندق الشرقى ثم يتبع الترعة الأخيرة حتى مخرجها من الرياح البحيرى . ثم يتبع هذا الرياح حتى القناطر الخيرية .

ويعتبر هذا الطريق الأخير فى الوقت الحاضر الطريق الرئيسى للنقل المائى بين ميناء الاسكندرية والداخل وذلك نظراً للصعاب والعقبات التى تواجهها الملاحة فى الطريق القديم والتى من أهمها : الطول وكثرة المنحنيات وتعدد الكبارى والأهوسة ، وضيق المجرى فى بعض أجزائه ، وكثرة الرواسب ، وقلة الغاطس (١) ولكن على الرغم من الاهتمام بصلاحية هذا الطريق الجديد للملاحة ، وتخلصه نسبياً من بعض العقبات التى تكتنف الطريق القديم إلا أنه لازالت تواجهه بعض الصعاب وأخصها بالذكر كثرة الكبارى لاسيما فى منطقة الاسكندرية حيث يبلغ عدد الكبارى القائمة فوق الترعة المحمودية فى هذه المنطقة فقط عشرة كبارى . ولهذا اتجه التفكير إلى مشروع شق قناة ملاحية تخرج من الترعة المحمودية عند الكيلو ٥٤,٤٠٠ (عند كفر الدوار تقريباً) وتقطع بحيرة مريوط ثم تنتهى فى حوض الصنادل النهرية خلف أرصفة الغلال فى ميناء القمرية (٢) . وبالتالى يمكن التخلص من مشكلة تعدد الكبارى السابقة والآثار المتعددة الناجمة عنها كتعطيل سير الوحدات الملاحية وتأخرها وبالتالى ضعف كفاءة تشغيلها ، وكذلك يمكن التخلص من مشكلة كثرة المنحنيات فى الجزء الأدنى من الترعة المحمودية وهى مشكلة تحد من حجم الوحدات الملاحية التى يمكن استخدامها فى النقل بين ميناء الاسكندرية والداخل . وقد تمت بالفعل دراسة هذا المشروع

---

(١) انظر د.فهمى هلال : النقل المائى فى مصر وبعض مشكلاته الرئيسية — رسالة دكتوراة ص ٣١٨ وما بعدها .

(٢) انظر مذكره بهذا المشروع فى : تفتيش عام مشروعات رى الوجه البحرى — وزارة الأشغال — الملف رقم ٤٢/٢/٩ جزئى ١ ، ٢

كما تم تخطيطه . ولكنه لم يخرج حتى الآن إلى حيز التنفيذ . وليس من شك فى أن انجازه سوف يساعد كثيراً على تقدم النقل المائى بين ميناء الاسكندرية والداخل وسهولته .. إذ أنه سوف يؤدى إلى رفع كفاءة الوحدات الملاحية نتيجة لعدم تعطيلها من جهة ولإمكان استخدام وحدات أكبر حجما من جهة أخرى خاصة وأن من الآثار التى ارتبطت بانشاء السد العالى إمكان ضمان غاطس ثابت فى المجارى الملاحية الرئيسية (١) . فضلا عن قلة الحاجة لتطهيرها فى فترات متقاربة نظراً لقلة الرواسب فى مياهها .

ويمكننا أن نقدر أهمية هذا المشروع أيضاً وأثره فى تقدم النقل بصفة عامة بين ميناء الاسكندرية والداخل إذا وضعنا فى اعتبارنا المزايا الاقتصادية التى يفوق بها النقل المائى النقل بالسكك الحديدية أو بالسيارات لاسيما بالنسبة لأنواع البضائع التى ترد إلى ميناء الاسكندرية أو تصدر منها (٢) .

هذا ومن المشكلات الرئيسية التى تواجه ميناء الاسكندرية أيضاً مشكلة الإرساب وحاجة الميناء الدائمة لأعمال التطهير والتعميق لاسيما بجوار الأرصفة وفى الممرات الملاحية المؤدية إلى مدخل الميناء .. وذلك لتوفير الغاطس الملائم للسفن فضلا عن امكان مواجهة الاتجاه السائد الآن نحو زيادة حجم البواخر وغاطسها باطراد . وقد ذكرنا من قبل أن الغاطس بجوار أرصفة ميناء الاسكندرية يتراوح بين أربعة أمتار واثنى عشر متراً غير أنه يقل فى الواقع بجوار كثير من الأرصفة عن العمق المقرر لها أو المفروض لاستقبال السفن بجوارها . ولهذا أثره فى حجم وعدد السفن الواردة إلى الميناء حتى أن بعضها قد يضطر أحياناً — عند وصوله — إلى الانتظار على المخطاف حتى تخلو بعض الأرصفة التى يتلاءم الغاطس بجوارها مع غاطسه . ولا يخفى ما لهذا من أثر فى تعطيل السفن وزيادة تكاليفها مما قد يدعو بعضها إلى الإحجام عن نقل شحنات إلى ميناء الاسكندرية .

---

(١) ربما يتأثر هذا الغاطس باستخدام نظام المناوبات فى القرى وحجز سفن فى الأحياس المختلفة على المجارى النهرية بواسطة قناطر موازنة غير أنه يقدر بنحو ١٨٠ سم .

(٢) انظر الخريطة شكل رقم ٣

وتعزى مشكلة الإرساب فى ميناء الاسكندرية إلى عاملين أساسيين :

أولهما : الترعة المحمودية والرواسب التى تحملها مياهها وتلقى بها بصفة مستمرة فى الميناء . ويساعد على تراكمها هدوء المياه فى داخلها نتيجة لامتداد حاجزى الأمواج الخارجيين من جهة ثم الحواجز التى تكتنفها فى الداخل من جهة أخرى .

أما العامل الثانى : فهو التيار الساحلى المار بالسواحل الشمالية من الجمهورية والرواسب التى يحملها ويتزود بها عند اتجاهه نحو الشرق . ويساعد على كثرة هذه الرواسب فى مياه التيار امتداد الشطوط والكثبان الرملية المفككة على طول الساحل غرب الاسكندرية . ثم اتجاه الرياح السائدة من الشمال والشمال الغربى أى نحو الساحل إذ أن هذا يساعد على زيادة أثر الأمواج فى تعرية الشاطىء وتزويد التيار الساحلى باستمرار بما تنقله الأمواج من مفتتات الصخور وتكوينات الكثبان الساحلية والشطوط الرملية التى ترتطم بها . ويدخل جانب من هذه الرواسب مع تيارات المد التى تدخل إلى ميناء الاسكندرية خاصة وأن مدخل الميناء يقع فى مواجهة التيار الساحلى الذى يتحرك نحو الشرق .

هذا بالاضافة إلى أن اتجاه الرياح السائدة على ميناء الاسكندرية من الشمال والشمال الغربى من شأنه تقوية تيارات المد وهى التيارات التى تنقل الرواسب إلى داخل الميناء كما سبق ، والتخفيف من شدة وسرعة تيارات الجزر وهى التيارات الخارجة من الميناء نحو البحر ، والتى قد تحمل معها عند خروجها جانباً من الرواسب التى تصل إلى الميناء سواءعن طريق الترعة المحمودية أو عن طريق التيار الساحلى .

ومن ثم فان كمية الرواسب التى تخرج من الميناء إلى البحر مع تلك التيارات تكون أقل مما تحمله تيارات المد إلى داخل الميناء ونتيجة ذلك هى أن يزداد الارساب فى الميناء بصفة مستمرة .

هذا ويعتبر نقص معدات التطهير فى ميناء الاسكندرية من الأمور المساعدة على زيادة تراكم الرواسب وقلة الأعماق بها لاسيما بجوار الأرصفة حيث تقل حركة مياه البحر وتتوفر ظروف الارساب . فعدد الكراكات التابعة لميناء الاسكندرية يبلغ فى الوقت الحاضر ثلاث كراكات قديمة أما الجبارات (١) فعددها خمسة فقط علماً بأن كل كراكة يلزمها لكى تستمر فى أداء عملها أن يتعاون معها ثلاثة جبارات على الأقل دون توقف وعلى التوالى لكى يتم نقل نواتج التطهير إلى داخل البحر بعيداً عن الميناء وممراتها الملاحية .. كذلك يلزم أن تعمل الكراكات بصفة دائمة حتى لا تدع فرصة لتراكم الرواسب أو انتشارها بجوار الأرصفة أو فى الممرات الملاحية .

والواقع أن العلاج الوحيد لمشكلة الارساب فى ميناء الاسكندرية هو تزويد الميناء بعدد أكبر من معدات التطهير السالفة الذكر . هذا بالاضافة إلى أن انشاء السد العالى وحجز مياه النيل أمامه سوف يساعد على نقص كمية الرواسب التى تحملها مياه الترعة المحمودية إلى ميناء الاسكندرية والتى كانت تزيد بصفة خاصة فى أشهر الفيضان . وربما يساعد أيضاً انشاء القناة الملاحية المقترح مدها بين الترعة المحمودية وميناء القمرية داخل بحيرة مريوط على مضاعفة هذا النقص وذلك لأن تصريف الترعة المحمودية قد يقل بعد نقطة تفرع القناة الملاحية المقترحة منها نظراً لعدم استخدام الجزء الأدنى منها فى الملاحة وبالتالى تقل سرعة المياه بها ويزيد معدل الارساب فى مجراها . وبالتالى أيضاً تقل كمية الرواسب التى تظل عالقة فى مياهها حتى الميناء . ومن جهة أخرى سوف يكون تراكم الرواسب التى تحملها مياه القناة الملاحية الجديدة فى مساحة محدودة فى جنوب غرب الميناء بحيث يمكن حصرها وتطهيرها بصفة مستمرة .

---

(١) «الجبارة» هو عبارة عن لنش أو صندل كبير معد لنقل الرواسب ناتج التطهير التى تستخرجها الكراكة من القاع إلى داخل البحر بعيدا عن الميناء .

وبعد : فهذه هى أهم المشكلات التى يواجهها ميناء الاسكندرية وهى كما رأينا مشكلات مترابطة ومتعددة الجوانب . ولكن علاجها يعتبر أمراً حيوياً بالنسبة لميناء يعد حلقة الاتصال الرئيسية بين الجمهورية وبين دول العالم الأخرى . كما يعتبر الميناء الثانى فى حوض البحر المتوسط .