

وانسبل يساهم في حل مشكلة النقل!



إسماعيل

لا أحد ينكر أننا نعاني من شبكة الطرق البرية في مصر.. إنها الوسيلة الأساسية حتى الآن في النقل الداخلي. مع أن مصر تتميز بشبكة من الطرق المائية، لو أحسن استخدامها فأبنا تخلف إلى حد كبير من الضغط الحالي على الطرق البرية.

ما كان تابعاً للقطاع العام، أو القطاع الخاص.

وقد يبدو لأول وهلة، أن عملية النقل البري لتعاضد تاراضها وانحسار مع عمليات الري التي أقيمت من أجلها الطرق المائية. فرجال الري لا يرحبون بزيادة عمق المياه في الترع، ويخافون من الرش الذي قد يسرب إلى الأراضي الزراعية، ولكن رجال الملاحة، بطلان بأكبر عمل حتى يزداد كثافة الوحدات من الناحية الاقتصادية والتشغيلية.

كما أن هناك مشكلة أخرى تبدو واضحة أمام الاهتمام بالطرق المائية. وهي وجود الكباري المتفصلة. مثل الكباري العلوية والخورية، وكباري السكك الحديدية. لكن من حسن الحظ أن طريق النوبارية حتى القاهرة، والبلد حتى أسوان، قد صممت عليها الكباري العلوية. وبذلك تحسنت كثافة الطريق من هذه الناحية. ومع إيماننا بأن النقل المائي في مصر لا يستغل الاستغلال المطلوب، ولا يزداد الدور القادر عليه. فإننا لا نتوقع حتماً من الممرات كالتى يتم نقلها في سبب الزاين أو الزن شاك أوروبا في فرنسا، أو ألبسيس والأوهاير في أمريكا، على الأقل في المدى القريب.

خطة خاطئة

وقد أضحى الشير أن الطرق المائية لم تطور في مصر خطاً حقيقياً موضوعية. أو أنها تطورت ولكن خطاً لحظاً خاطئاً. إن أساس نجاح

سياسة سلامة

إسماعيل منتصر

ولا شك أن النقل المائي يعتبر أرخص أنواع النقل تكلفة. وهو في الدول الصناعية المتقدمة يعتبر عصب النقل للصناعة والزراعة ومواد البناء.

ورغم وجود شبكة نقل عالية في مصر متعددة. فإنها إلى حد كبير مهملة من الناحية الملاحية. فلم تحط بتطوير جدي يتفق مع الدور الكبير الذي يمكن أن تلعبه بانصافها من أسب وسائل النقل التي تستخدم في نقل الكميات الكبيرة من البضائع.

لقد أعد المجلس القومي للإنتاج والتشويق الاقتصادية - شعبة النقل والمواصلات - تقريراً حول النقل المائي في مصر. جاء فيه: إن من مميزات النقل المائي في دولة مثل مصر وظروفها الاقتصادية، أنه يمكن بناء جميع وحدات النقل في مصر، ما عدا الآلات، بما يقلل إلى حد كبير جدد من الاستثمارات بالنقد الأجنبي. إذ يقتصر هذا النقد على غنى الآلات وبعض الصليب. وهذه تمثل حوالي ٥٠٪ فقط من غنى الأسطول.

وبما أن تخفيض المعبء على ميزان المدفوعات، فإن تصنيع الوحدات محلياً يتيح عدلاً للصانع المحلي، سواء سباً

شبكة ملاحية يتوقف على عرض وطول الأنهار، الصناعية القادمة على الأنهار، مثل الأهرسة وفتحات الكباري وارتعاشاتها. وقد تداركت وزارة المواصلات في السنوات هذا الموضوع قصصاً لقرار وزيرى يحدد عرض الأهرسة والفتحات الملاحية، حتى يمكن السماح للوحدات الملاحية بالمرور.

ومن أهم الطرق المائية بجانب النيل من أسوان حتى القاهرة، توجد ترعة النوبارية والرياح البحرية، وهما يخدمان حركة النقل بين القاهرة والإسكندرية. إلا أن الاهتمام بطريق النوبارية وحده، كطريق ملاحي يربط بين القاهرة والإسكندرية، أمر يجب ألا يستمر. فالطرق الملاحية الأخرى كترعة اخمودة وغيرها، لها أهمية كبيرة كبديل مكمل للطريق بين الإسكندرية والقاهرة. حقيقة أن الكباري والأعمال الصناعية على الطرق الملاحية في هذه المنطقة بها بعض العوائق، ولكن شكل ارتباطها أو التخلص منها، على سبيل المثال، في منطقة الإسكندرية حوالي ١١ كوبرى، في مسافة لا تزيد على ١٣ كم. وأغلب هذه الكباري مشبك وضعيف وبعضها لا يستخدم.

وتستغرق الوحدة الملاحية يومين في المتوسط لاجتياز هذه المنطقة. وعليها أن تتخلص من هذه الكباري. وبناء كباري علوية أخرى بديلة يسهل فتحها وإغلاقها في وقت قصير. وبذلك يمكن تحقيق المدة التي تستغرقها وحدات النقل من ميناء الإسكندرية إلى معادنة منطقة الكباري، إلى ساعات قليلة بهذه الطريقة.

إن نظام الطرق المائية في مصر يضم مجموعتين أو دويتين. طرق الدرجة الأولى، وتضم خط نقل حيفا من الإسكندرية إلى القاهرة - ومن القاهرة إلى أسوان - ومن أسوان حتى السودان

عبر بحيرة السد العالي. أما الطرق المائية من الدرجة الثانية فتقع أساساً في دلتا النيل، وهي لا تصلح إلا للزفافات الصغيرة التي لا تزيد حمولتها على ٢٠٠ طن. والطرق المائية من الدرجة الأولى تستعملها سفن شركات النقل المائي التي تبلغ حمولتها ٩٢٠ طن.

وتبر النيل من أسوان إلى القاهرة، يعتبر من أهم وسائل النقل البري في مصر. ويمكن استغلاله بصورة أحسن في نقل البضائع من مدن الصعيد إلى القاهرة، خاصة البضائع الخفيفة التي تحتاج إلى نفقات كبيرة في نقلها بالطريق البري.

في الجزء الأعلى من النيل توجد ١٠ قنطرة بأهرسة. وبما أنها تاراضها الآن لتعمل بالكهرباء، وتوجد هذه القنطرة عند إسب (١٦٠ كم) ونجع حمادى (٣٥٤ كم) وأسيوط (٥٤٦ كم) وهناك ١٢ كوبرى، على النيل بين أسوان والقنطرة والخريرة عند بداية الدلتا.

أما الكباري المتحركة فتوجد عند نجع حمادى وسوهاج. وثلاثة عند القاهرة، والكباري الثانية تقع في أدهو وقتاً نجع حمادى - وأربعة منها في القاهرة.

وتعتبر ترعة النوبارية في المرتبة الثانية لنيل النيل في أهميتها بالنسبة للنقل البري. وهي عبارة عن وصلة مائية جديدة بين الإسكندرية والقاهرة. وقد افتتحت عام ١٩٧٦. وتطرح من النيل عند القنطرة الخيرية على مسافة ٢٠ كم في اتجاه بحري النيل من القاهرة. ثم هناك فرع آخرى تصلح للنقل البري. وهي الرياح المنوق وترعة الباجوزية والحدائق الشرق وترعة اخمودة.

وتسبب ترعة النوبارية والرياح البحرية على طول

أجزاء الشرفة لذلك النيل في حط مستقيم مع قبال من الانحناءات. والارتفاعات مفتوحان للملاحة طوال العام. وفي منطقة الإسكندرية بالذات توجد ٩ كبارى على ترعة النوبارية وخمسة أحوسة. والترعة تنصب في بحيرة مربوط جنوب الإسكندرية. أما الرياح البحرية فهي اعتماد مباشر لترعة النوبارية. وهناك أربعة كبارى متحركة على طول الرياح البحرية. ومن الطبيعي أن بحيرة السد العالي لها أهمية كبيرة في نقل البضائع بين مصر والسودان. ويشير الإحصائيات إلى أن جملة حجم البضائع التي نقلت عام ١٩٧٥ من السودان إلى القاهرة عبر بحيرة السد العالي. حوالي خمسة آلاف طن من البضاعة الحية والأمتعة وخردة الحديد.

لقد تحدثنا عن الطرق المائية من الفرجة الأولى. لكن هناك مجموعة أخرى من الطرق المائية يمكن أن تزدى ذروا إذا ما نقل البضائع في مصر. ومنها على سبيل المثال فرع رشيد. ولكنه لا يكاد يصلح للملاحة في الجزء الأدنى منه. ثم هناك فرع دياط. ولكنه أقل بحد على مسافة قصيرة قبل مصبه الخبيبي السابق في البحر المتوسط. وفي الجنوب توجد ترعة الإبراهيمية وبحر يوسف من أسبوط حتى الفيوم. أما ترعة الإسماعيلية فهي لينة الأهمية الآن كمنجى أساسي للنقل المائي. فعليا أكثر من ٢٠٠ كم. معظمها كبارى متحركة. و٢٨٠ هريسة. كما يعوق حركة النقل كثيرا. فيش أساسا ترعة المرى. ولكنها في الطريق لتوسيعها. والترعة تجري بين القاهرة والإسماعيلية طرعا ١٢٨ كم وعرضها ٣٠ م. ويتم توسيعها إلى ٥٠ م.

الموانئ الداخلية

والرأى الداخلية في مصر التي تقع على الطرق المائية. لا تكون من أحواس بالمعنى المصطلح من الكلمة. فحوالي ٥٠ ٪ منها ما أرضه عبارة عن بلاطات من الخرسانة على أساسات من حواشيق على الشاطئ. أو ترصيف الخشب عليها وصفا. وليس هناك مرافق للأرصعة على حدة.



ترعة النوبارية أو الرياح البحرية. وعندها كثير الريات هو المياه الوحيد في ذلك النيل. وهناك ٢٠ ميناء أخرى واقعة على طول النيل بين أسوان والقاهرة. كلها مملوكة لمشروعات صناعية. أما لنوايا العامة فلا وجود لها ولا تستعمل. والمرافق الخاصة مثل موانئ مصانع الحديد والسكر والأسمدة والزيوت. فإنها تستقبل المواد الخام والمنتجات والعدادات الخاصة بتلك المصانع وهناك عدد من الأماكن على النيل بين القاهرة وأسوان. تستقبل الأسمدة والحبوب والأمتعة وغيرها. ولا يمكن تعريف هذه الأماكن على أنها موانئ. إن السفن ترسو في مكان مناسب على طول النهر. وتحمل بديريا. وتقل البضائع منها على القوارب أو العربات.

تشير المعلومات التي أعلنتها شركة النيل للنقل المائي والنهرى. إلى أن الشركتين عملتا ٢١١ وحدة جديدة. حملتها حوالي ١٦٤ ألف طن. أما بالنسبة لتصادم القطاع الخاص فإن جملة حملتها ٢٨٣٧٤ طن.

وإذا تحدثنا عن أسطول شركتي القطاع العام فإنه ينقسم إلى قسمين: الأسطول القديم. ويظل حوالي ٢٨ ٪ من حركة النقل في الشركتين. وقد يتوقف تحليا عن العمل خلال هذا العام بسبب سوء حالة الأسطول. وعلى ذلك فإن الأمل في تحسن حالة أسطول النقل النهرى يتوقف على الأسطول الجديد. أى الوحدات الجديدة التي تحمل حوالي ٦٢ من حركة النقل.

وفي الوقت الحاضر. على الرغم من استمرار عمل الأسطول الجديد. فإن معدل الاستعادة منه منخفض بسبب الأوقات الصناعية في انتظار الشحن والتفريغ والصيانة. والتي تصل إلى ١٥ يوما في الشهر. هذا بالإضافة إلى وقت التشغيل الذي يصل إلى حوالي ٨ ساعات يوميا.

يمكن انتاج الاسطول النهري

إن إنتاج وحدات النقل المائي الداخلي. من صاوك وقاطعات. أمر ليس بالمعسر من الناحية الفنية. وقد انتجت في مصر وحدات أكثر تعقيدا وأكثر خطورة. وبالتالي فإن التجويز إلى الخارج للقيام بذلك لا ضرورة له على الإطلاق. والموضوع لا يحتاج إلا إلى تخطيط دقيق لمراحل وأماكن الإنتاج.

وتوجد في مصر خطوط إنتاج في شركات مختلفة يمكنها القيام بعملية الإنتاج. بل يمكن للورش الفردية أو القطاع الخاص الاشتراك في عملية الإنتاج تحت الإشراف الفني المباشر من قبل التسجيل ووزارة النقل. ومن الشركات التي يمكنها الإسهام في عملية الإنتاج على سبيل المثال. الشركة المصرية لإصلاح السفن. وشركة الترمانة البحرية. وشركة الخناجر. وشركات هيئة القناة. وشركات النقل النهري والمائي.

لقد ظل نشاط الملاحة الداخلية لفترة طويلة نشاطا هاميا لمصلحة الري بوزارة الأشغال. حيث لم تكن للنقل المائي الداخلي قيمة تجارية أو اقتصادية تذكر. ثم سمحت أمور الملاحة



القطر والفرع أيضا إنشاء جهاز مستقل للنقل المائي قبل سكنه



من حسن الخط أن الكبارى لا تغفل مشكلة

كما أن الطرق الملاحية قللت من يوم ديا من الناحية الملاحية. وأهمر الجهاز المنقول عن الطرق الملاحية وظلت مطلقا ترى هي العصر الخامس في حركة الملاحة. لعدم وجود جهاز مركزي على نفس مستوى أجهزة وزارة الري. يستطع الاشتراك مع أجهزة الري في تطوير الملاحة للتصالح القومي.

كل هذه الأمور تجعل من الضروري إنشاء جهاز للنقل المائي الداخلي على غرار هيئة النقل المائي الداخلي التي أسست قبل الواسات. حتى تصبح للنقل المائي الداخلي شخصيته المستقلة التي ترمي كل أنشطته. وتعمل على تطويرها. سواء من الناحية التشريعية أو التخطيطية أو التنفيذية أو الاقتصادية مع ضرورة إعادة النظر في التشريعات والموانع الحالية بشأن النقل المائي. من أجل التنسيق بين وزارة النقل وغيرها من الهيئات المسئولة.

الداخلية من وزارة الأشغال. وأصبحت تباعد لمصلحة النقل بوزارة المواصلات. وكان ذلك في أواخر الأربعينات. وفي بداية الثروة أقيمت هيئة للنقل المائي الداخلي. وكانت مسئوليتها تطوير الطرق الملاحية. وكذا المنشآت الصناعية على الطرق الملاحية. وإعطاء الرخص للوحدات الملاحية. وبعد ذلك أقيمت مؤسسة النقل المائي الداخلي وصمت إليها شركات القطاع العام العاملة في النقل المائي الداخلي. كما احتضنت تلك المؤسسة بالأعمال الخاصة بإعطاء الرخص وشهادات الصلاحية. ثم غدت إلقاء الترسات وزعت صلاحيات المؤسسة على جهات متعددة. وفقدت مصر وجود هيئة يكون الوطن بالنقل المائي الداخلي واجبا وعقدتها. إن الشركات مشغولة بما لديها من وحدات ومشاكل تشغيلها. أما مسألة إصدار شهادات الصلاحية وترخيص الملاحة. فقد أنشئ لها جهاز خاص. ولكنه يفتقر إلى الأجهزة الفنية المتخصصة. على أن التراخيص قد شارك في إصدارها الحكم المحلي. وأصبحت وحدات النقل التي تعمل حاليا تحمل تراخيص من جهتين مختلفتين. أما الإشراف على ميناء الوحدات لصاحبه فلا وجود له.