

ميناء الاسكندرية والمشكلات الرئيسية التي تواجهه (١)

للدكتور فهمي هلال هلال أبو العطا

مقدمة :

تطل الجمهورية العربية المتحدة على بحرين يعدان من أهم بحار العالم من الناحية الملاحية .. وهما البحر المتوسط في الشمال والبحر الأحمر في الشرق . ويؤلف هذان البحران القسم الأوسط من طريق الملاحة الرئيسي الذي يصل بين جهات غرب أوربا وأمريكا من ناحية وبين جهات المحيط الهندي وشرق آسيا من ناحية أخرى .

وتعتبر الجمهورية العربية المتحدة من الدول الأفريقية التي تتميز بطول سواحلها بالنسبة لمساحتها : فساحلها الشمالي الممتد بين رفح والدموم يبلغ طوله حوالي ٩٦٥ كيلومتر ، و سواحلها الشرقي الممتد بين بيرطابه والحدود المصرية السودانية يبلغ طوله حوالي ١٩٣١ كيلومتر (٢)

ومعنى هذا أن الجمهورية العربية المتحدة إلى جانب موقعها الهام على الطريق الرئيسي للملاحة بين الشرق والغرب فإنها تتميز بسواحل طويلة تتاحها بحار هامة وصالحة للملاحة طول العام . وهي ظروف تلائم بل وتدعو إلى قيام الكثير من الموانئ على امتداد سواحلها أولاً ووقوف بعض العقبات الطبيعية والاقتصادية في سبيل ذلك .. وهن أهم تلك العقبات أن معظم السواحل المصرية تظاهرها جهات صحراوية وشبه صحراوية فقيرة : فالصحراء الغربية وصحارى شمال سيناء تظاهر معظم الساحل الشمالي المطل على البحر

(١) يعتمد هذا البحث في معظمه على الدراسة الحقلية لميناء الإسكندرية ومشكلاته ، ودراسة التقارير والمشروعات الخاصة به والتي تقوم بوضعها الهيئات المختلفة المتصلة ببنوابة الميناء في الميناء . ومن بينها مؤسسة الميناء ومصلحة الموانئ والشاؤر ومصلحة المراكب والهيئات العامة لشئون النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية والنقل البرى ووزارة الأشغال وإدارة الملاحة الداخلية إلى جانب الاتصال بالعمالين في أعمال الشحن والتفريغ والتخزين والاستيراد والتصدير .

(٢) انظر ادارة التبعة العامة : الكتاب السنوى للإحصاءات العامة للجمهورية العربية المتحدة ١٩٦٠/٥٢ - القاهرة ديسمبر ١٩٦١ ص ٢٧٣ .

المتوسط ؛ والصحراء الشرقية ومرتفعات البحر الأحمر وجنوب سيناء تتاخم الساحل الشرقى المطل على البحر الأحمر - هذا بالإضافة 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 بجهة ساحلية صغيرة يبالغ طولها بين الاسكندرية وبور سعيد حوالى ٢٥٤ كيلو متراً أى أقل من عشر طول السواحل المصرية بل إن هذه الجهة 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 وإقامة الموانى . كذلك البحيرات والمستنقعات والكثبان الساحلية التى تظاهر أجزاء طويلة من هذه الجهة وتجعلها أيضاً غير صالحة لقيام الموانى . فمن المعروف أن نشأة أى ميناء وتقدمه إنما يرتبط بصلاحية موقعه واتساعه وعمق مساحته المائية . كما يرتبط بغنى ظهره والاتصال السهل بينهما (١) .

ولذا 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 العين 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 والصحور الغاطسة والأضاحيل التى تكثر بصفة خاصة أمام ساحل البحر الأحمر وتحد من المناطق الصالحة لقيام الموانى عليه .

كياو دترات وربيع الكيلو متر (١) . بينما توجد في جانبه الغربي بعض المراسي الصغيرة التي تؤمها قوارب الصيد وتحميها من الخارج حواجز صغيرة للأمواج مثل مرسى المكس المعروف بـ «الينيا القرنساوي» ومرسى الدخيلة .

وتبلغ مساحة ميناء الاسكندرية ١٨٦٣ فداناً أي ما يقرب من ٧,٨ كم^٢ منها حوالي ١٦٠٠ فداناً مساحة مائية أي حوالي ١/٤ مساحتها الكلية والباقي وقدره ٢٦٣ فداناً مساحة باسطة تشغلها الأرضفة والمخازن والسقائف والطرق ومنشآت الميناء الأخرى .

ويعد الميناء من الخارج حاجزاً للأمواج يرتفع منسوبها بمقدار ثلاثة أمتار فوق أقل مستوى لمياه البحر . وهذا الحاجز الخارجي ويبلغ طوله حوالي ٣,٥ كم وحاجز الشيرو أو الكورسيفه ويبلغ طوله حوالي ٦١٢ متراً . وبالإضافة إلى هذين الحاجزين توجد داخل الميناء عدة حواجز صغيرة ملئت لغرض تحديد أحواض معينة وكذلك للتخفيف من أثر الأمواج في داخل الميناء .

ويقع مدخل الميناء بين الحاجزين الخارجيين ويبلغ اتساعه حوالي ٤٠٠ متراً وتؤدي إليه أربعة ممرات ملاحية رئيسية أطلقت عليها أسماء معينة وهي من الغرب إلى الشرق :

١ - ممر مرابط - وهو ممر صغير يبلغ غاطسه حوالي ستة أمتار وتستخدمه السفن الصغيرة فقط .

٢ - الممر أو البوغاز الكبير - ويعبر الممر الرئيسي للميناء إذ لا يقل غاطسه عن ١٤ متراً . ويبدأ من نقطة تقع على بعد ٢,٨ كيلومتراً تقريباً شمال شرق فئار جزيرة المعجمي ويمتد حتى مدخل الميناء بطول قدره ٢,٣ كم

(١) تمتد أمام هذا الخليج في بخط مستقيم تقريباً سلسلة من الحواجز الصخرية تفرها في معظمها مياه البحر بعمق يتراوح بين سبع وعشر قنات ، ويرتفع بعض أجزائها فوق مستوى سطح البحر فيظهر على شكل جزر مثل جزيرتي «جسى والأقرش» .

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

٣ - البوغاز الصغير - ويبدأ من نقطة تقع على مسافة ٤,٦ كم تقريباً شمال شرق فنار جزيرة العجمى ويمتد حتى يدخل 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 اضطراب البحر أو عند حدوث دوامات شديدة فى مياهه .

٤ - بوغاز أنى 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) والفتارات وعلامات الارشاد القائمة فى مناطق المكس ورأس التين وكوم المناصورة 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 أرضفة الفحم وحاجز الأهواج الداخلى (٢) . ويعرف القسم الشرقى منه

(١) لاحظ أن هذا الاتجاه له أثره فى التغيرات التى تصيب منسوب المياه داخل الميناء بسبب تغير اتجاه جوب الرياح لاسيما لرياح الاحصارية الشديدة فى فصل الشتاء . فقد لوحظ أن جوب تلك الرياح بشدة من الغرب يؤدي إلى ارتفاع منسوب المياه فى الميناء بنحو قد يصل إلى قدم ونصف (حوالى ٥٥ سم) فوق منسوبها المتوسط وأن هبوبها من ناحية الشرق قد يؤدي إلى انخفاض هذا المنسوب بنسب المقدار عن المنسوب المتوسط . هذا عدا التغيرات اليومية التى تحدث بسبب أحوال المد والجزر بمعدل مرتين فى اليوم الواحد ويفرق يراوح 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 التربة المحمودية وتبلغ مساحته ٤٦٤.٥ فدناً ويصل أقصى عمق فيه إلى ١٢ متراً . ويشمل هذا القسم - بالإضافة إلى الأحواض والأرصفة الخاصة - حوض الترساة 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 في أغراض شحن وتفريغ سفن البضائع العامة ولذا تقوم فوقها وخلفها المذئبات الخاصة بتلك الأغراض كالألات الرافعة والسقائف والتخازن .

أما القسم الغربى من الميناء فيعرف بالميناء الخارجى وتبلغ مساحته حوالى ١٣٩٨.٥ فدناً ويصل أقصى عمق فيه إلى نحو ١٥.٢ متراً . ويشمل هذا القسم أحواض الفحم والبترول وأرصفتها الترسات والمواد المتكسبة والأخشاب والغلال والمولاس والأرصفتها الخاصة بالسفن التى تنقل الحيوانات وكذلك بعض المراسى الصغيرة فى منطقة القبارى لتفريغ مواد البناء . ويشتم هذا القسم ٣٢ رصيفاً قسمت إلى مجمرعات تخصص 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 إليها أو تصدر منها ... فقد جهزت أرصفة الفحم بأوناش خاصة لنقل الفحم من السفن إلى عربات السكك الحديدية مباشرة . وكذلك جهزت أرصفة الغلال بشفاطين كهربائيتين وسيور ناقلة لسحب الغلال من عتابر البونجر الرامية 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 المهدأ لتصدير . وكذلك أيضاً هدت مجموعة من خطوط الأنابيب بين أرصفة حوض البترول الذى يقع فى الركن الجنوبي 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 حتى تصل حولتها حتى ٢٥ ألف طن . أما الأطوال الباقية فعمق المياه بجوارها يبلغ ١٢ متراً وتسمح برسو السفن ذات القاطن الكبير .

البتروال التابع للشركة المصرية لتكرير البترول وتجارته . ومستودعات تخزين البترول التي توجد في المنطقة بين شون أقطان الحكومة وبين بحيرة مربوط على مسافة كيلو متر تقريباً جنوب حوض البترول (١) .

كذلك يضم القسم الغربي من ميناء الاسكندرية بين الرصيفين رقم ٦٨ ، ورقم ٧٠ الحوضين الجافين القديم والجديد والمنشآت الخاصة بمشروع الترسانة البحرية :

وتبلغ جملة أطوال الأرصفة بميناء الاسكندرية بقسميها الشرق والغربي أي الداخلي والخارجي حوالي ١٥ كيلو متراً . وقد هدت إليها الطرق والخطوط الحديدية لتسهيل نقل البضائع منها إليها أو بعبارة أخرى لتسهيل ربطها بالطرق البرية وبالخطوط الحديدية التي تصل الاسكندرية بداخل البلاد .

وبإيج مجموع أطوال السكك الحديدية التي تشعب داخل ميناء الاسكندرية إلى أرصفتها حوالي ٣٢ كيلو متراً (٢) .

بعد هذا الوصف العام لميناء الاسكندرية ننتقل إلى دراسة المشكلات الرئيسية التي تواجه هذا الميناء ونذكر في مقدمتها مشكلة تكديس البضائع والتي تظهر بين حين وآخر وتعد في الواقع مظهراً لعدد كبير ومتنوع من المشكلات التي تواجهها الميناء أيضاً .. وقبل أن نعرض لتحليل هذه المشكلة لمعرفة أسبابها ووسائل علاجها يجدر بنا أن نبدأ أولاً بمعرفة الحالة

(١) تم إنشاء هذا الحوض (حوض البترول) سنة ١٩٥٣ عند الطرف الخارجي لميناء الاسكندرية . وقد أختير له هذا الموقع حتى يمكن عزله في حالة قيام أى حريق ، ولكي يقع بالقرب من المنشآت البترولية المذكورة . وتبلغ مساحته ٥٢ فداناً ويحده حاجزان للأمواج أحدهما شرق وطوله ٣٥٠ متراً والآخر شمالي ويتألف من جزئين طولهما معاً ٣٧٥ متراً ويقع بينهما فتدخل الحوض الذي يبلغ اتساعه ١٢٠ متراً . ويتراوح العمق بجوار أرصفة الحوض الخمس بين ٩,٧٥ متراً ، ١١,٥٨ متراً ولذا فهو يسمح باستقبال ناقلات فصل حولتها إلى ٣٥ ألف طن . كما أنه يسع خمس ناقلات في 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 ، وبصلاح منها لتراكمي سفن أعالي البحار ٥٥ رصيفاً من بينها ٢٥ أو ٢٨ رصيفاً مخصصة لأنواع معينة من البضائع (١) ، أما الأرصفة الباقية وعددها ٢٧ رصيفاً فهي أرصفة البضائع العامة . وعلى هذا يمكننا القول أن في استطاعة الميناء أن تستقبل ٢٧ باخرة محملة بالبضائع العامة في وقت واحد . فإذا افترضنا أن أقصى مدة تقضيتها الباخرة في عمليتي التفريغ والشحن هي خمسة أيام .. كان معنى هذا أن مجموع البواخر المحملة بالبضائع العامة والتي يمكن أن تستقبلها الميناء في العام هو :

$$\frac{360 \times 27}{5} \text{ أي } 1971 \text{ باخرة .}$$

ويرتفع هذا الرقم إذا حسب على أساس متوسط المدة التي تقضيها الباخرة في هاتين العمليتين عادة وهو ثلاثة أيام فقط حيث يبلغ $\frac{360 \times 27}{3} = 3240$ باخرة - أي بمعدل تسع بواخر يومياً . وهو معدل يزيد عن المتوسط الحالي لعدد السفن المحملة بالبضائع العامة التي ترد إلى ميناء الاسكندرية والذي لا يتجاوز ست بواخر يومياً .. ومعنى هذا أن أرصفة البضائع العامة بميناء الاسكندرية تعد كافية في الوقت الحاضر لاستقبال السفن الواردة إليها . وأن مشكلة التكدس التي تظهر بين حين وآخر لا تعزى إلى نقص في عدد هذه الأرصفة أو عدم كفايتها ..

(١) تشمل هذه الأرصفة :

- (أ) خمسة أرصفة لناقلات المواد البترولية .
- (ب) ثلاثة أرصفة لتفريغ سفن النخل 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» التي تقوم بشموين المناثر .

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

(أولاً) 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 بجزاره وحاجته لأعمال التطهير كالرصيفين رقم ٤ ، رقم ٨ أو بسبب التلف والحاجة للإصلاح كالرصيف رقم ٤١ وهو مهتم منذ الحرب العالمية الثانية . أو بسبب عدم توفر بعض الوسائل المساعدة للتشغيل كالرصيف رقم ٤٣ وكان يستخدم في أعمال الشحن والتفريغ على براطيم ثم ألغى التراكى عليه لعدم توفر البراطيم .

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

وعلى هذا يمكننا القول بأن عدد أرصفة البضائع العامة في ميناء الاسكندرية لا يكفي لتحديد كفايتها لمواجهة حركة السفن بها ، كذلك يمكننا القول بأن موسمية الحركة في ميناء الاسكندرية تعد أحد العوامل المساعدة على ظهور مشكلة التكدس بها . أما بقية العوامل أو الأسباب التي تؤدي إلى ظهور هذه المشكلة فالخصصها فيما يلي :

(أولاً) انخفاض معدل تفريغ وشحن السفن بميناء الاسكندرية مما يترتب عليه طول الوقت الذي تستغرقه داتين العمليتين (١) - وبغزى هذا الانخفاض إلى عدة أسباب نذكر من أهمها ما يأتي :

١ - ضعف امكنيات الشحن والتفريغ بالميناء - إذ أن هذه الامكانيات تشمل حادلاً ثمانية أوناش (دركات) تتراوح حمولتها بين ٢٠ - ٩٠ طناً (٢) كما تشمل حوالي ١٥ ونشاً برياً شبه مستهلكة، تتراوح حمولتها بين ثلاثة وعشرة أطنان . وكذلك دركين عائمين تم شراؤهما مؤخراً وحما «الجبار» وحمولة ١٥٠ طناً مع حمل مساعد ثلاثون طناً، و «النصور» وحمولة مائة طن سبع حمل مساعد ٢٥ طناً و ثلاثهما قادر على المناورة في جميع الاتجاهات وعبر السفن إلى الرصيف مباشرة دون مساعدة المراعين أو الصنادل ، وهذه الامكانيات - كما نرى - أقل مما تحتاجه ميناء الاسكندرية .

بلى اننا نجب أن نشير أيضاً إلى قلة الاهتمام بصيانة هذه المعدات لأسباب وقد أوردنا قطاع المقاولات البحرية داخل الميناء إلى شركة الشحن والتفريغ وهي إحدى شركات القطاع العام التي ضمت بين جواربها المقاولين القدامى

(١) يعتبر معدل تفريغ البواخر أو شحنها في اليوم الواحد ومع توفر كافة الظروف المناسبة بمقدار ألف طن .

(٢) هذه الأوناش أو الدركات هي :

- (١) الدرك «فرعون» وحمولته ٩٠ طناً وحمل مساعد ٢٥ طناً وهو قادر على المناورة في جميع الجهات وسحب الباطرة .
- (ب) الدرك «الخليوية» وحمولته ٥٠ طناً وهو قادر على المناورة في حدود زاوية قائمة يمينا .
- (ج) الدرك «رقم ١» وحمولته ٤٠ طناً ولا يستطيع المناورة
- (د) الدرك «عفثي» وحمولته ٥٠ طناً ولا يستطيع المناورة وكذلك لا يمكنه سوى رفع الذرود من الباطرة وتثريتها في ماعة أو على الرصيف بعد سحبه .
- (هـ) الدرك «عادل» وحمولته ٢٠ طناً ولا يستطيع المناورة
- (و) الدرك «كروسي» وحمولته ٣٠ طناً ولا يستطيع المناورة .
- (ز) الدرك «عل سليم» وحمولته ٢٠ طناً ولا يستطيع المناورة
- (ح) الدرك «الصنبر» وحمولته ٢٠ طناً ولا يستطيع المناورة .

الذين كانوا يقومون بأعمال الشحن والتفريغ داخل الميناء لحملهم 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 المطالبة عملاً بهم بزيادة النولون أي أجور نقل البضائع المصدرة إلى ميناء الاسكندرية ، أو إلى تحصيل علاوة تكديس قد تصل إلى ١٠٪ من قيمة النولون . بل وإلى إحجام بعض السفن عن قبول شحنات لميناء الاسكندرية (٢).

٢ - بقاء عملية سحب البضائع الواردة من الأرصفة إلى الداخل مما يؤدي إلى زحامها وبالتالي بقاء وصعوبة أعمال تفريغ وشحن السفن - ويتزى هذا البقاء إلى عاملين أساسيين : أولهما - أن معظم البضائع الواردة يتم سحبها في الوقت الحاضر بواسطة الخنود البشرية أي بواسطة الحمالين ، بين يسحب جزء صغير منها بواسطة سيارات ونش متحركة قديمة وقاية العدد (٣).

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

(١) تقدر مكانيات شحن وتفريغ التي كانت تابعة للأعلى قبل خصومها لإشراف القطاع لعدم وجود ٢١٢ مليون جنيه كلفة حوالي ١٥ ألف طن ، ٦٧ مليون جنيه هذه الماعونات .
 (٢) مصر مصححة عنواني ، مصر - السياحة العامة للموانئ بالجمهورية العربية المتحدة والتجارات
 توسع مستقبلية - يناير ١٩٦٥ الملحق رقم ١ .

(٣) مساهمة في علاج هذه المشكلة قامت أنشوراً بمحاولات لتفريغ البواخر الراسية على المخطاف بواسطة صندوق هيدرو مؤجره من القطاع الخاص تتراوح حمولتها بين ١٤٠ ، ٢٥٠ طناً غير أن شركات الشحن والتفريغ تدهست لتوقف عملية التاجير هذه وتحتل صناديقها محل وحدات القطاع الخاص .

(٣) يبلغ عدد الأوتش المنحركة على قضبان الأرصفة الميناء ثمانية أوتش تابعة لمؤسسة الميناء ويقدر مجموع حمولتها بنحو ٢٥ طناً .

البضائع المستوردة لحين إتمام الإجراءات الخاصة بتسليمها . إذ أن مساحة المخازن الحالية في 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 $\frac{1}{3}$ المساحة الكلية للميناء أو بعبارة أخرى أن نسبة المساحة اليابسة إلى المساحة المائية هي ١ : ٨ في حين أن المساحة اليابسة في أى ميناء يجب ألا تقل عن ثلث المساحة المائية .. بل لقد حدث أكثر من ذلك أن اقتطع ما يزيد عن نصف مساحة جمرك المحمودية وجزء كبير من جمرك الاسكندرية لاقامة محطة الركاب البحرية والحوض الجاف الجديد والترسانة وما يتبعها من أرصفة ومنشآت .. وترتب على ذلك - لاسيما في السنوات الأخيرة - عدم وجود المساحات الكافية لاستقبال الزوارات الكثيرة التي اقتضتها برامج التصنيع ومتطلبات انشاء السد العالى .. ومن ثم اضطر المسؤولون إلى اختيار مناطق محددة خارج الميناء واعتبارها تابعة للدائرة الجمركية ، وسحب بعض البضائع المستوردة لتخزينها بها حتى يتم تسليمها لأصحابها ، كما اضطرروا إلى استصدار قرار ينص على تحديد مدد معينة لسحب البضائع من الأرصفة أو من الساحات الواقعة داخل الميناء وإلا سحبت إلى الملاحة الخارجية . غير أن هذا القرار لم يشمل المهتمات المستوردة للسد العالى في حين أن هذه المهتمات كانت تمثل نسبة كبيرة من بضائع التكدس في الميناء كما استثنى منه أيضاً البضائع الصب والمعبأة في أجنولة وبكميات كبيرة كالشيب وكذلك الحديد الزهر وحديد التسليح والبضائع التي يزيد وزن الطرود منها عن عشرة أطنان . أى أن هذا القرار يسرى فقط على الطرود التي يقل وزنها عن عشرة أطنان . ومن ثم أصبح أثره محدوداً في علاج هذه المشكلة .

(ثانياً) طول الاجراءات وتعدد الهيئات المشرفة على عمليات الشحن والتفريغ والاستيراد والتصدير - فبعد أن تصل الباخرة وترسو أو تترامى

(١) انظر مصلحة الموانئ والمنازل - السياسة العامة للموانئ (المرجع السابق) الملحق رقم ١

بجوار الرصيف المخصص لها تبدأ عملية تفريغ البضائع من العنابر إما مباشرة إلى الأرصفة أو في مواعين خاصة على أن يتم بعد ذلك فرزها ونقلها إلى المخازن أو إلى الساحات الواقعة داخل الدائرة الجمركية أو إلى المستودعات الخاصة بالجارك خارج الميناء . وتقوم بهذه العمليات جميعها مؤسسة النقل البحري (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 بتوكيلات الملاحية بإختارها عادة عند وصول البضائع .

وبعد الانتهاء من هذه الاجراءات كلها تقوم مصلحة الجارك بمراجعة النواتج الخاصة بالسلع المستوردة وتقدير الرسوم الجمركية المستحقة عليها وتخصيها ثم الافراج عنها .

وتتم اجراءات سحب البضائع من قبل المستورد بتقديم شهادة الاجراءات واذن التخليق والمستندات إلى أقسام التامين للمراجعة وتقديم البيان لشرف الرصيف لتتحقق من مقادير البضائع وأنواعها ثم إعادته لأقسام التامين للمراجعة ثانية وتقدير الضرائب وتخصيلها واعطاء اذن الافراج النهائى ، والتقدم بها لاذن إلى أقسام الحركة لسحب البضائع والخروج بها من أبواب الميناء بعد تدبير وسائل النقل الكافية والملائمة . وبعد سداد الاستحقاقات أيضاً بتوكيلات الملاحية وشركات التخزين .

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

ومن هذا كله نرى مدى طول الاجراءات وتعدد الهيئات المشغولة عن تنفيذها - وقد تسير هذه الاجراءات سيرها الطبيعي ومن ثم لا تستغرق وقتاً طويلاً . ولكن قد يحدث - بل كثيراً ما يحدث - أن تعطل في إحدى مراحلها وبالتالي تعطل أو تقف عملية سحب البضائع وتأخذ مشكلة التكديس في 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 هيئات مخزنة في وقت واحد مما يؤدي 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 التي يجب أن تسبق وصولها أو تركيبها .

كذلك قد يحدث أن بعض الهيئات تترك البضائع المستوردة لحسابها داخل الدائرة الجمركية بعد التخليص عليها - أعني بعد سداد الرسوم الجمركية المقررة عليها - وذلك لكي تسحب منها بمقدار حسب الحاجة أو الاستهلاك أو حسب التوزيع المحلي لها . أو قد يحدث أن بعض الهيئات تقترن بأعمال الوزن والتعبئة - كما أسلفنا - داخل الدائرة الجمركية . وجميعها أمور تزدحم بسببها الأرصفة والمخازن دون المرور ولا تسمح بالتالي مجالاً للبضائع الأخرى المستوردة مما يؤخر سحبها وظهور مشكلة التكدس في الميناء .

(رابعاً) البطء الملحوظ في سحب البضائع من الميناء إلى داخل الجمهورية بسبب ضعف كفاءة الوسائل التي تتروم بهذه العمالية في الوقت الحاضر - وتشمل هذه الوسائل السيارات والسكك الحديدية والصنادل النهرية . ويذكر المختصون أن الطاقة النوعية المدكئة للنقل بهذه الوسائل بين ميناء الاسكندرية والداخل تبلغ بالنسبة للسيارات حوالي ألف طن إلى داخل المدينة وحوالي ٢٥٠٠ طناً إلى خارجها . وبالنسبة للسكك الحديدية تبلغ حوالي عشرة قطارات يومياً تصل حواملها إلى نحو ٨٠٠٠ طناً وبالنسبة

للصنادل النهرية تبين حوالي ٥٠٠ طنّاً يومياً . أى أن حملة الطاقة الممكنة لوسائل النقل الثلاث تصل في مجموعها إلى أكثر من عشرة آلاف طن يومياً . وهو رقم يزيد كثيراً عن المعدل اليومي للحركة المفروضة بين ميناء الاسكندرية والداخل والذي 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 طاقتها المشار إليها نظراً لما يواجهها من عقبات وصعاب كثيرة ومتنوعة تقلل من عدد وحداتها العاملة وتضعف من كفاءة تشغيلها حتى تصبح - خاصة في مواسم نشاط الحركة في الميناء والتي أشرنا إليها 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 هي أهم أسباب مشكلة التكديس التي تحدث بين آن وآخر في ميناء الاسكندرية . وقد حاول المسؤولون في 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 التي تم إنجاز بعضها (٢) . ولندكر منها مثلاً بناء عدة مخازن بخريرية حديثة وتجديد المخازن القديمة (٣) كذلك تدبير عدد من المخازن

(١) انظر : مصلحة الترانزيت والمخازن = السياسة العامة للموانئ (المرجع السابق) - طاقة ميناء الاسكندرية لاستقبال السفن وحركة البضائع . الملحق رقم ١ . .

(٢) مصلحة الموانئ والمخازن = السياسة العامة للموانئ (المرجع السابق) ص ص ١٧-٢٧ ، ص ص ٤٢ - ٤٩ .

(٣) من المخازن التي اقترح بناؤها وتم انشاء بعضها مخزن الصادر خلف رصيف ٢٢ بمجرى الحمودية ومساحته ٢٤٠٠ متراً مربعاً . ومخازن الشبان الثلاث وتبلغ مساحة كل منها ١٥٠٠ متراً مربعاً ، ومخازن المواد الملتهبة التي تقرر انشاؤها عوضاً عن المخازن التي هدمت نتيجة لمشروع ترسانة البحرية والحوض الجاف الجديد .

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

المغطاه خارج الدائرة الجدركية اكى ينقل اليها بجانب من المواد التحوينية المستوردة كالدقيق والسكر (١) . وتدير مساحات أخرى خارج الميناء أيضاً كمناطق جمركية اكى 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 للجلال (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 ألف طن وتزويدها أيضاً بخطوط حديدية لنقل الفحم إلى الداخل . هذا بالإضافة إلى العمل على تدعيم وسائل الشحن والتفريغ وتوفير الطرق المرصوفة داخل الميناء وتحسين وسائل الاضاءة حتى يمكن استمرار العمل ليلاً وبالتالي يمكن زيادة كفاءة تشغيل الميناء .

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

(١) تقدر سعة هذه المخازن الاضافية بنحو ٣٢ ألف طن . [أنظر تقرير اللجنة المشكئة من مندوبى وزارة التمرين والملاحة والموانى لبحث إيجاد حل لتخزين الدقيق والجلال خارج الميناء فى ١٩٦٣/٨/٢٢ . والتقرير بالادارة العامة لشئون الهندسة المدنية بمصلحة الموانى والمناظر] .

(٢) فى سنة ١٩٥٤ تم إنشاء الأرصفة الخاصة بالأسمدة الكيماوية بطول ٤٥٠ متراً ويعتق مجازر لما قدره عشرة أمتار . وقد خصصن جزء من المساحة الواقعة خلفها لإقامة خمس سقائف طول الواحدة ثمانون متراً وعرضها خمسون متراً . أما السقائف الخاصة بالبضائع العامة وعلى ثلاث فقد اقترحت اقامتها خلف الأرصفة رقم ٢٤ ، ٢٥ ، ٢٦ . كما اقترح أيضاً إقامة ثلاث سقائف للزيوت المعدنية بالرصيف الجنوبي 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 والزمنية والنواحي الخاصة بتشغيل الميناء وحركتها وقد تم بالفعل إنشاء هذه المؤسسة عام ١٩٦٣ (١).

وليس من شك في أن انجاز هذه المشروعات والأعمال له أثره البين في رفع كفاءة تشغيل الميناء والمساهمة في 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 الجذرية 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 - في ضوء التحليل السابق لأسبابها - أن يشمل النواحي الآتية :

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

(١) من أهم اختصاصات هذه المؤسسة :

- (أ) إدارة الميناء وإنشاء وصيانة الأرصفة وحواجز المياه والممرات الملاحية وتوسيع وتطهير وتعميق الميناء طبقاً للتصميمات والشروط الفنية التي تملها أو تقرها مصلحة الموانئ والمنائر .
- (ب) إنشاء وإدارة واستغلال المخازن والمستودعات والساحات داخل الدائرة الجبركية باستثناء تلك التي تخص القنارات المسلحة ومصصلحة الموانئ والمنائر وصوامع انزال .
- (ج) إنشاء شركات التفريغ والشحن داخل الميناء .
- (د) الإشراف على النقل داخل الميناء وتشغيل وصيانة المحطة البحرية .
- (هـ) اقتراح الخطط الخاصة بالمشروعات المتعلقة بإدارة الميناء والتنسيق بينها وبين مشروعات النقل البحري والنقل الداخلي والموانئ والمنائر .
- (و) اقتراح وإبداء الرأي بشأن الرسوم والموائد والتعريفات الخاصة بالخدمات التي تقوم بها مختلف الجهات داخل الميناء .

[انظر : القرار الجمهوري رقم ٢١١٠ لسنة ١٩٦٣ الخاص بإنشاء المؤسسة العامة لميناء الإسكندرية] .

٢ - توفير المخازن الحديثة داخل الدائرة الجمركية والتي تتلاءم مع حجم الحركة في الميناء . ودر أمر يتطلب ضم مساحات جديدة ليابس الميناء .
وجدير بالذكر أن هناك مشروعاً يجرى استكمالاً في الوقت الحاضر لضم مساحات جديدة للمنتظمة الجمركية تصل إلى ٨٧ ألفاً متراً مربعاً . وذلك تمثيلاً مع التخطيط العام لمدينة الإسكندرية في الخمسين عاماً القادمة .
غير أن هذه المساحة لأزالت دون حاجة الميناء فمن المعروف أن المساحة اليابسة في الميناء يجب الا تقل عن ثلث المساحة المائية - كما أسلفنا - وإذا طبقنا ذلك على ميناء الإسكندرية وجب أن يكون مقدار المساحة اليابسة بها ضعف مساحتها المائية على الأقل .

٣ - تبسيط الاجراءات الجمركية وتنظيمها وقيام التوكيلات الملاحية والمصارف المختلفة بإخطار المستوردين عن البضائع الواردة قبل وصولها بأطول فترة زمنية ممكنة ، وقيام المصدرين بإخطار مؤسسة النقل البحري بالخطوط الرئيسية لعمليات التصدير قبل إجرائها بوقت كاف . وكذلك تنظيم عملية سحب البضائع . والنص في العقود المبرمة على حد أدنى للسحب اليومي . وفرض عقوبة تأخير وليكن من العقوبات حرمان الهيئات التي تراخى أو تبطلت في سحب البضائع الواردة لها من ميزة تخفيض رسوم الأرضية والذي قد تصل نسبه أحياناً إلى ٢٥٪ من مقدار الرسوم وبالتالي تحصيل الرسوم كاملة . بل ان من الممكن أيضاً - تشجيعاً للسرعة في سحب البضائع - منح حق الإعفاء من رسوم الأرضية كلية إذا تم السحب في حدود مدة معينة يمكن تحديدها ووضع أسس لها في ضوء حجم البضائع الواردة وبمعرفة المختصين في شؤون النقل .

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

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

هذا بالإضافة إلى أهمية إعادة النظر في توزيع الأرصفة النوعية أي المخصصة لأنواع معينة من البضائع . وذلك في 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 - العمل على تحسين طرق النقل ووسائله بين ميناء الإسكندرية وداخل الجمهورية وزيادة كفاءتها . وعلاج مشكلاتها حتى تستطيع مواجهة الحركة المطردة بين الميناء والداخل . وسنعود إلى تفصيل هذه النقطة عند تحليل شبكة النقل بين ميناء الإسكندرية وداخل الجمهورية .

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

(١) يذكر المختصون في مصلحة الموانئ والمنائر أنه يمكن رفع كفاءة ميناء الإسكندرية - بعد عمل التحسينات الممكنة انشائياً وإدارياً وتنظيماً وبدون الحاجة إلى استثمارات كبيرة - إلى حوالى ٨ مليون طن في السنة .

لها كافة الظروف الملائمة ونعني بها صلاحية جميع الأرصفة وتوفير الغاطس الملائم أنامها ووجود الوسائل الكافية للتفريغ والشحن والفتين المتخصصين في هذه العمليات ، وكذلك وجود المساحة اليابسة الكافية لبناء المخازن الضرورية ووجود وسائل النقل الصالحة لنسحب 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 في اليوم الواحد كان معنى ذلك أن انطاقة النظرية للميناء في السنة هي $365 \times 1000 \times 55 = 20,075,000$ طن منها حوالي $(365 \times 1000 \times 27)$ طناً بضائع عامة) أي حوالي $9,855,000$ طناً وهي طاقة كبيرة تزيد على أضعاف الحركة الحالية في ميناء الاسكندرية والتي تبلغ في المتوسط حوالي 7 مليون طن في السنة .

وحتى إذا تركنا من هذه الطاقة ما نسبته 20% كاحتياطي للميناء يستغل عند الطوارئ فقط ولا يدخل في 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 - هي حوالي 16 مليون طناً وحوالي 11 باخرة في اليوم الواحد (باعتبار أن معدل تفريغ وشحن الباخرة يستغرق خمسة أيام (1) .

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

(1) يبلغ المعدل الحال لعدد البواخر التي تدخل الميناء - في الظروف أو الأحوال العادية - ستة أو سبعة بوآخر يومياً .

وبالإضافة إلى ذلك يجب أن نشير إلى أن هناك أرصفة في ميناء الإسكندرية مخصصة في الوقت الحاضر لطائرات أو لأغراض معينة بحيث لا يسمح باستخدامها في حالة خلوها ، وقد يصبح من الممكن في المستقبل الاستفادة من هذه الأرصفة في تفرغ وشحن سفن البضائع العامة التي ترد إلى الميناء . وفضلا عن ذلك أيضاً نذكر أن من الممكن - إن لم يكن في الوقت الحاضر ففي المستقبل التمرير - إنشاء ميناء لرسو ناقلات البترول خارج ميناء الإسكندرية على غرار ميناء البترول في السويس أو مرسى الناقلات في منطقة العلمين عند رأس الشتيق على مسافة ٢٥ ميلاً شمال حقل العلمين . وبالتالي يمكن ضم أرصفة البترول الخمسة إلى أرصفة البضائع في ميناء الإسكندرية .

ثم لا ننسى أيضاً أن امكانيات توسيع ميناء الإسكندرية تجاه الغرب متوفرة على المدى الطويل . ولعل المشكلة التي تبدو صعبة إلى حد ما هي مشكلة توسيع المساحة اليابسة الحالية لميناء الإسكندرية خاصة في اتجاه الداخل . وذلك لأن الأحياء المتاخمة للميناء مباشرة .. وهي أحياء الميناء ورأس التين والجمرك والتجاري تعد من الأحياء المزدهرة بالسكان في مدينة الإسكندرية ولهذا كان من الصعب القيام بأعمال نزع ملكية من أجل بناء بعض المساكن وتوسيع الميناء وإعادة تخطيط هذه الأحياء السكنية .

هذا ويمكننا القول أيضاً - بصدد التفكير في إنشاء موانئ جديدة لتخفيف عن ميناء الإسكندرية - أن الاهتمام برفع كفاءة ميناء الإسكندرية عن طريق تنفيذ المشروعات الختلفة الخاصة بها إنما يعد بديلاً صالحاً - في الوقت الحاضر على الأقل - عن التفكير في إنشاء موانئ جديدة كميناء دمياط بصفة خاصة . ففضلاً عما يواجه مشروع هذا الميناء من اعتراضات فنية واقتصادية عديدة تتمثل في الصعوبات الفنية التي تواجه تنفيذه (١) .

(١) نذكر من هذه الصعوبات أن طبيعة الشاطئ قرب مصب دمياط لاتلائم إقامة موانئ بحرية ، ولهذا كان لابد من إجراء أبحاث دقيقة للأعماق في متبئة المشروع عند رأس البر ودراسة اتجاه الأمواج والتيارات البحرية ومستويات المد والجزر وتيار النيل في منطقة المصب وكيفية الرواسب التي يحملها على مدار السنة ثم عمليات الأرساب والنحت وتآكل الشاطئ في المنطقة =

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

وفضلاً عن ذلك فان الدراسات التي قامت بها وزارة التخطيط عن مدى الحاجة إلى تطوير نشاط الموانئ في الجمهورية العربية المتحدة . وكذلك الدراسات التي قامت بها إدارة التخطيط بوزارة الدفاع لمقترحات توزيع

= المقترحة تميناه حتى يمكن في ضوء هذه الأبحاث جميع تحديد التخطيط المناسب للميناء ومدخله واتجاه حواجز الأمواج وغير ذلك من فروع نسبية تتصل بتصميم ميناء .

هذا فضلاً عن ضرورة نقل أنواع خاصة من مواد البناء إلى الموقع المقترح - كما أن قرب ميناء بورسعيد من دمياط وقصر المسافة بينهما حيث تبلغ ٤٥ كم قد يجعل من الصعب إغراء سفن الخطوط المنتظمة على المرور بميناء دمياط بالإضافة إلى ميناء بورسعيد أو الإسكندرية . وإذا اضطرت سفينة إلى المرور على ميناء دمياط فسوف يترتب على ذلك زياده في أسعار الشحن من غير شك . وعن هذا يمكننا القول بأن من الممكن في الوقت الحاضر على الأقل إنشاء ميناء صيد في دمياط وتنفيذ مشروع الطريق البري عبر بحيرة المنزلة بين بورسعيد والطارية التي ترتبط بأورحا بدمياط بتفريق برى أيضاً . ومن ثم تصبح بورسعيد - كما هي الآن - ميناء لمنطقة دمياط ويكون الاتصال بينهما أفضل وأسرع منه في الوقت الحاضر عن طريق القنطرة الملاحية الحفانية عبر بحيرة المنزلة أو بواسطة الطريق الساحلي (طريق كبرى أششوم الجليل) الذي كثيراً ما يتعطل زمن الشتاء . [انظر التقرير السنوي لمصلحة الطرق ونقل البرى عام ١٩٥٩/٥٨ ص ٢٢٠/٢٢٢]

(١) هذا التقدير نبه إليه الخبير الأجنبي الذي دعى لدراسة المشروع .

[مصلحة الموانئ والمنازل : السياسة العامة للموانئ (المرجع السابق) الملحق رقم ١٧]

(٢) كذلك من الممكن رفع كفاءة ميناء بورسعيد بانجاز مشروعات بناء الأرصفة العميقة المقترحة ، واستخدام وسائل شحن وتفريغ حديثة وكافية ، وتسهيل ربط الميناء بالداخل بإنشاء طريق بورسعيد الطرية ، وازدواج الخط الحديدي بين بورسعيد والإسماعيلية . ونحو ذلك من مشروعات تزياده كفاءة الميناء .

النسب المثوية من الصادرات والواردات التي تخص كل ميناء في الخطة الخمسية الثانية تدل على أن إنشاء ميناء دمياط سوف لا يكون له أثر كبير في تخفيف الضغط عن ميناء الاسكندرية . ويوضح ذلك الجدول الآتي وهو يبين توزيع معدل النسب المثوية للصادرات والواردات التي تخص موانئ الجمهورية باستعمال الموانئ الحالية فقط والتوزيع الذي قد يحدث عند استخدام الموانئ الحالية بالإضافة إلى ميناء دمياط المقترح (1)

الموانئ	الإنتاج	توريد	التصدير	مناياة	موانئ أخرى	ميناء دمياط المقترح
	%	%	%	%	%	%
توزيع النسب المثوية باستعمال الموانئ الحالية فقط	٤٥.٣	١٤.٨	١٧.٤	٢٠.٠	٢.٥	-
توزيع النسب المثوية باستعمال الموانئ الحالية بالإضافة 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	-

وهن هذا الجدول يتبين أن نصيب ميناء الاسكندرية من التجارة الخارجية للجمهورية سوف ينخفض - إذا تم إنشاء ميناء دمياط - بنسبة ٣,٥% أو بعبارة أخرى أن مقدار التركة في ميناء الاسكندرية سوف ينخفض إذا انشئ ميناء دمياط بنسبة $\frac{100 \times 3.5}{45.3}$ أي بنسبة ٧,٧% من مقدارها

(١) انظر : سعد الدين الحفي - مدى الحاجة إلى تطوير نشاط الموانئ المصرية بما يتشى مع احتياجات خطة التنمية [تقرير من وزارة التخطيط]

- محمود شعراوي ، شفيق صدقي : مقترحات توزيع النسب المثوية من الصادرات والواردات التي تخص كل ميناء في الخطة الخمسية الثانية . [تقرير من وزارة الخربية - شؤون الموانئ] .
- مصلحة الموانئ والمناور : السياسة العامة للموانئ (المراجع السابق) للملاحظين رقم ٧ ، ١٠ ، ١١

الحالي وهي نسبة صغيرة تحملها ميناء الاسكندرية في الوقت الحاضر بل ويمكن أن تتحمل أكثر منها في المستقبل في حدود الطاقة الممكنة للميناء والتي ناقشناها من قبل .

وهن ثم فان القول بانشاء ميناء دمياط لغرض التخفيف عن ميناء الاسكندرية قد يكون قولاً مقبولاً لو أن الحركة في ميناء الاسكندرية تزيد عن كفاءتها ، أو أن إمكانيات رفع كفاءة الميناء بلغت حدها الأقصى ؛ وهما أمران لا وجود لهما في الوقت الحاضر (١).

هنا ، ويتصل برفع كفاءة ميناء الاسكندرية أيضاً العمل على تنوع وزيادة مواردها عن طريق الاستغادة من موقعها الجغرافي وذلك بالاهتمام بالنواحي الآتية :

(أولاً) العمل على انجاز مشروع الترمانة البحرية وتشغيلها - فميناء الاسكندرية بحكم موقعه الجغرافي على الطريق الرئيسي للملاحة العالمية بين الشرق والغرب ، وبحكم مركزه كأكبر ميناء في النصف الشرقي من حوض البحر المتوسط لابد وأن يكون مزوداً بالوسائل الكافية والمعدة لاصلاح السفن العاملة على هذا الطريق . ونعني بتلك الوسائل الأحواض الجافة والمائمة «والترقات» وملحقاتها من ورش ومصانع تتصل ببناء السفن وإصلاحها .

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

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

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

وكذلك تضمنت الخطة الخمسية الثانية مشروعاً لإنشاء ترسانة بحرية بالميناء . وبدأ تنفيذ هذا المشروع سنة ١٩٦٢ بمعرفة شركة ترمانة الإسكندرية . وهي 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 الترسنة داخل الدائرة الجمركية بين رصيفي 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 - أربع سفن كبيرة - ناقلات بترول لغاية ٣٠ ألف طن أو سفن بضاعة تصل حمولتها إلى ١٣ ألف طن وذلك بالتزقات الرئيسية .
- ٢ - ثمان سفن صغيرة تصل حمولة الواحدة منها إلى ١٢٠٠ طن وذلك بالقرق الميكانيكى (٢) .

وليس من شك في أن تشغيل الترسنة البحرية والحوضين الجافين الجديد والتقديم بطاقتهم المذكورة سابقاً وإعداد الفنيين المتخصصين في الأعمال المختلفة بهذه المنشآت سيكون له أثره في زيادة موارد الميناء ورفع كفاءتها سواء من ناحية انتاج السفن المشار إليها أو من ناحية جذب السفن العاملة في حوض البحر المتوسط وعلى الطريق الملاحي بين الشرق والغرب لإجراء ما يلزمها من إصلاحات .

(١) قد يتأخر هذا التاريخ نظراً للظروف الحاضرة التي تمر بها البلاد وآثارها في الناحية الاقتصادية .

(٢) انظر الشكل رقم (٢) .

(ثانياً) العمل على تنشيط تجارة المرور والاستفادة من المنطقة الجمركية الحرة التي خصصت لها مساحة قدرها ٢٢٥٠٠ متراً مربعاً (١٥٠ متر × ١٥٠ متر) خلف أرضة الأسمدة الكيماوية - إذ أن الموقع الجغرافي لميناء الاسكندرية يسمح لها بأن تكون ميناء مرور هام ينافس موانئ المرور الأخرى في حوض البحر المتوسط .

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

وإن ثم يتبين لنا أن عامل السرعة في إنجاز عمليات التفريغ والشحن بموانئ الجمهورية عامة يعد عاملاً حاسماً في جذب تجارة المرور إليها . وعلى هذا فإن العناية بعلاج تلك المشكلة وغيرها يمكن أن يساعد على تنشيط تجارة المرور بموانئ الجمهورية عامة وميناء الاسكندرية بصفة خاصة .

ولا يخفى ما في ذلك من فائدة - فضلاً عن رسوم التخزين والايدياع وأجور الشحن والتفريغ والرسوم والعوائد الاضافية الأخرى نجد أن تنشيط تجارة المرور قد يساعد على تشغيل بعض السفن التجارية العربية الصغيرة في توصيل الشحنات والبضائع إلى الموانئ المرسل إليها وعدم انتظار السفن الأجنبية التي تتحكم في هذه العملية (١) .

(١) من الطرق الحديثة التي تستخدم لزيادة سرعة إنجاز عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ =

(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 الأيدي العاملة في عمليات التموين ، وربط البواخر ونحوها . فضلاً عن أن تزود البواخر بالوقود من ميناء الاسكندرية قد يجذبها إلى التزود أيضاً بغير ذلك من مواد التموين بدلاً من توقعها بموان أخرى لهذا الغرض . وقد يجذبها كذلك إلى إجراء بعض الإصلاحات اللازمة لها (٢) .

وتنافس الاسكندرية وموانئ الجمهورية الأخرى في هذه الناحية موان كثيرة في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر وذلك بتخفيض أسعار الوقود التي يتبعه للسفن ، وتقديم التسهيلات الكثيرة لجذب البواخر إليها .

== وكذلك المحافظة على البضائع المنقولة وعدم تعرضها لتلف أو العبث - شحن البضائع في صناديق كبيرة متائلة الحجم تعرف باسم وحدات التجميع "Containers" وقد أحدثت إيفس أحيثت الملاحة الدولية بوضع مواصفات تقنية معينة لهذه الوحدات تشمل أبعادها وسمك جدرانها وأركانها والمادة التي تصنع منها وأقصى حمولة لها .. الخ . ومن مزايا استخدام هذه الوحدات استقبال القوم البشيرة بالقوم الآتية في تفريغ السفن وشحنها وبالتالى الوفرة في الوقت وفي نفقات تشغيل السفن وكفاءتها إذ يمكنها القيام بعدد أكثر من الرحلات ، وكذلك رفع كفاءة الموانئ إذ يمكنها استقبال عدد أكبر من السفن . هذا بالإضافة إلى صيانة البضائع المنقولة من مختلف الأقطار 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 في ميناء الاسكندرية ومن أهم هذه الشروط أن تكون المساحة اليابسة بالميناء مستمحة 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 لاستيعاب أعداد كبيرة من هذه الوحدات ، وكذلك العدد الكافي من سيارات الرفع القوية Fork lift Trucks ، لتداول الوحدات ونقلها من مكان إلى آخر .

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

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

ومن هذه الموانئ كاتانيا وأوجستا وبالرمو في البحر المتوسط وعدن في البحر العربي ومصوع ويور سودان في البحر الأحمر (١) ولهذا يجب أن يعاد النظر في أسعار مواد البنكر (الوقود) في ضوء الأسعار التي تعلقها تلك الموانئ وغيرها في حوضي البحرين المتوسط والأحمر . وكذلك يجب الاتصال بشركات الملاحة لتشجيع عمليات التمويل لاسميا الشركات التي لها سفن منتظمة في حوض البحر المتوسط أو على الطريق الملاحي الرئيسي بين الشرق والغرب ، كذلك يجب التأكد من أن مواد الوقود المنتجة والمعدة لتموين السفن بميناء الاسكندرية مطابقة للمواصفات الدولية ، وأن الكميات الموجودة في الميناء من مواد الوقود الثلاث المستخدمة وهي 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 المطاوعة معدة . ولا شك أن للتوكيلات الملاحية دور عملي هام في هذه الناحية (٢) .

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

(٢) تتحدد أسعار الوقود «البنكر» بالسعر العالمي لها مضافاً إليه تكاليف النقل والشحن كما تنفذ هذه الأسعار أيضاً تبعاً للأحداث السياسية والاقتصادية ويتضح ذلك من الجدول الآتي وهو يبين مدى تأثير أسعار الأنواع المختلفة من وقود السفن في موانئ الاسكندرية ويور سيد والسويس بتلك الأحداث :

السعر المعلن للطن باللترات في موانئ			نوع الوقود	التاريخ
السويس	يور سيد	الاسكندرية		
٨١/٦	٨٥	٩١	مازوت	١٩٦٧/٦/٤
١٧٥	١٧٥	١٧٥	ديزل	(قبل العدوان)
٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	سولار	
١١٨	١٣٤	١٤١	مازوت	١٩٦٨/٦/٥
٢٢٧	٢٣٩	٢٣٩	ديزل	(بعد غلق قناة السويس وتخفيض الإسترليني في شهر فبراير)
٢٦٢	٢٧٤	٢٧٤	سولار	
١١٨	١٢٧	١٢٧	مازوت	١٩٦٨/٧/١
٢٢٠	٢٢٠	٢٢٠	ديزل	(أسعار منافسة نتيجة للحصار الاقتصادي)
٢٤٥	٢٤٥	٢٤٥	سولار	

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

(أولاً) 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 الحاجة هذه الطرق إلى العناية والاصلاح المستمر نظراً لكثرة الحركة عابرها . وكذلك استخدام العربات التى تجرها الخيول (الكازو) التى تؤثر عملاتها الحديدية فى رصفها لاسيما بالنسبة للطرق التى تمتد داخل الميناء . كذلك ازديادها 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 لميناء خاصة رأس التين والجمر ك والقبارى ..

٢ - أنطرق التى تصل ميناء الاسكندرية بالداخل وتشمل - الطريق السريع الجديد الممتد إلى القاهرة ثم الطريق الزراعى القديم الممتد بمحاذاة البرعة المحمودية إلى كفر الدوار ودمهور وهو طريق ضيق كثير المنحنيات . كما تشمل الطريق الممتد أيضاً نحو الشرق بموازة الساحل إلى رشيد وادفينا والطريق الصحراوى الممتد إلى القاهرة . ويعتبر الطريق الأول أدم الطرق جميعاً وأكثرها صلاحية للنقل نظراً لاتساعه وادتمامته فى أطوال كثيرة منه . وربطه معظم المدن الرئيسية ، والمراكز الصناعية فى الدلتا ، وصولة اتصاله بشبكة الطرق المتشعبة فى أنحاء المختلفة وتخلصه من كثير من العقبات التى تعترض الطرق الأخرى كالمناحنيات المتعددة أو التقاطع مع طرق أخرى أو مع الخطوط الحديدية أو الطرق الملاحية وذلك بفضل الكبارى العلوية

Over-head Bridges التي تمتد فوقها . ولذا كان هذا الطريق يعد الشريان الرئيسي للنقل البرى بين ميناء الاسكندرية والداخل ، كما كان الاهتمام به يفوق الاهتمام بغيره من الطرق . والواقع أن المشكلة التي ترتبط بالنقل البرى بين ميناء الاسكندرية والداخل إنما تتمثل فى ضعف وسائل النقل التي 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 طاقتها . 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 بتعهيدات النقل بين الميناء والداخل خاصة بالنسبة للعواد التوتينية والبضائع المستوردة أو المصدرة لحساب الهيئات والمؤسسات الحكومية .. هذا بالإضافة إلى منافسة السكك الحديدية والنقل المائى الداخلى بسبب ملائمتها لنقل أنواع من البضائع لا يلائمها 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 لمعدات 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) .

وفضلاً 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 نواحي الاستثمار الاقتصادى .

(ثانياً) السكك الحديدية :

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

داخل ميناء الاسكندرية لتربط أرضفتها المتعددة بمحطة بضائع القبارى
التي تمتد 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 التي تربط ميناء الاسكندرية بالداخل إلى عشرة قطارات يومياً
مجموع حمولتها حوالى ثمانية آلاف طن (١) .

غير أن هذا القول قد تواجهه عند التنفيذ صعوبات حمة من أهمها
صعوبة التنسيق بين مواعيد تحرك هذا العدد من القطارات على الخط الرئيسى
وبين مواعيد تحرك قطارات الركاب التي تعمل على نفس الخط بين
الاسكندرية والداخل . خاصة وأن عدد هذه الأخيرة قد زاد كثيراً بعد
استخدام وحدات الديرز 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 وتسييف العربات Stowage
لازالت تعتمد فى معظمها على الجهود البشرى . كما أن عمليات الفرز
والمناورة وغيرها من العمليات التي 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 التي يعتمد عليها نقل معظم الركاب بين
مدينة الاسكندرية والداخل ، بينما يعتمد نقل البضائع على أكثر من وسيلة :

(ثالثاً) طرق الملاحة الداخلية التي تصل ميناء الاسكندرية بالداخل -

وهي تشمل طريقتين :

أولهما : ويعرف بالطريق الملاحي القديم - وينبع التركة الحمودية

(١) يعنى ذلك أن خمسة قطارات تتحرك من الاسكندرية إلى الداخل ومنها تتحرك اياً أباً أى
من الداخل إلى الاسكندرية . أو نحو ذلك .

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

والثانى : ويعرف بالطريق الملاحي الجديد - ويتبع الترع المحمودية حتى ملتقاها بترعة الخندق الشرقى ثم يتبع الترع الأخرى حتى مخرجها من الرياح البحري . ثم يتبع هذا الرياح حتى القناطر الخيرية .

ويعتبر هذا الطريق الأخير في الوقت الحاضر الطريق الرئيسى للنقل المائى بين ميناء الاسكندرية والداخل وذلك نظراً للصعاب والعقبات التى تواجهها الملاحة فى الطريق القديم والى من أهمها : الطول وكثرة المنحنيات وتعدد الكبارى والأهوسة ، وضيق المجرى فى بعض أجزائه ، وكثرة الرواسب ، وقلة الغاطس (١) واكن على الرغم من الاهتمام بصلاحية هذا الطريق الجديد للملاحة ، وتخلصه نسبياً من بعض العقبات التى تكثف الطريق القديم إلا أنه لازالت تواجهه بعض الصعاب وأخصها بالذكر كثرة الكبارى لاسمها فى منطقتة الاسكندرية حيث يباغ عدد الكبارى القائمة فوق الترع المحمودية فى هذه المنطقة فقط عشرة كبارى . ولهذا اتجه التفكير إلى مشروع شق قناة ملاحية تخرج من الترع المحمودية عند الكيلو ٤٠٠، ٥٤ (عند كفر الدوار تقريباً) وتقطع بحيرة مريوط ثم تنهى فى حوض الصنادل النهري خلف أرضفة الغلال فى ميناء القمرية (٢) . وبالتالي يمكن التخلص من مشكلة تعدد الكبارى السابقة والآثار المتعددة الناجمة عنها كتعطيل سير الوحدات الملاحية وتأخرها وبالتالي ضعف كفاءة تشغيلها ، وكذلك يمكن التخلص من مشكلة كثرة المنحنيات فى الجزء الأدنى من الترع 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 مذكوره بهذا المشروع فى : تفتيش عام لمشروعات رى الوجه البحرى - وزاره الأشغال - الملف رقم ٤٢/٢/٩ جزئ ١ ، ٢٠١

كما تم تخطيطه . ولكنه لم يخرج حتى الآن إلى حيز التنفيذ . وليس من شك في أن انجازه سوف يساعد كثيراً على تقدم النقل المائي بين ميناء الاسكندرية والداخل وسهولته . إذ أنه سوف يؤدي إلى رفع كفاءة الوحدات الملاحية نتيجة لعدم تعطيلها من جهة وإلا يمكن استخدام وحدات أكبر حجماً من جهة أخرى خاصة وأن من الآثار التي ارتبطت بإنشاء المد العالى إذا كان ضمان غاطس ثابت في المجرى الملاحية الرئيسية (١) . فضلاً عن قلة الحاجة لتطهيرها في فترات متقاربة نظراً لقلة الرواسب في مياهاها .

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

هذا ومن المشكلات الرئيسية التي تواجه ميناء الاسكندرية أيضاً مشكلة الإرساب وحاجة الميناء الدائمة لأعمال التطهير والتعميق لاسيما بجوار الأرصفة وفي الممرات الملاحية المؤدية إلى مدخل الميناء . وذلك لتزفير الغاطس الملأم للسمن فضلاً عن اإمكان مواجهة الاتجاه الدائد الآن نحو زيادة حجم البواخر وغطسها باطراد . وقد ذكرنا من قبل أن الغاطس بجوار أرصفة ميناء الاسكندرية يتراوح بين أربعة أمتار واثني عشر متراً غير أنه يقل في الواقع بجوار كثير من الأرصفة عن العمق المقرر لها أو المفروض لاستقبال السمن بجوارها . ولهذا أثره في حجم وعدد السمن الواردة إلى الميناء حتى أن بعضها قد يضطر أحياناً - عند وصوله - إلى الانتظار على المخطاف حتى تخلو بعض الأرصفة التي يتلاءم الغاطس بجوارها مع غاطسه ، ولا يخفى ما لهذا من أثر في تعطيل السفن وزيادة تكاليفها مما قد يدعو بعضها إلى الإحجام عن نقل شحنات إلى ميناء الاسكندرية .

(١) ربما يتأثر هذا الغاطس باستخدام نظام المنوبات في النرى وحجز ميناء في الأحياس المختلفة هل المجرى النهرية بواسطة قناطر موازنة غير أنه يقدر بنحو ١٨٠ سم .
(٢) انظر الخريطة شكل رقم ٢

وتعزى مشكلة الإرساب في ميناء الاسكندرية إلى عاملين أساسيين :

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

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

هذا بالإضافة إلى أن اتجاه الرياح السائدة على ميناء الاسكندرية من الشمال والشمال الغربى من شأنه تقوية تيارات المد وهي التيارات التي تنقل الرواسب إلى داخل الميناء كما سبق ، والتخفيف من شدة وسرعة تيارات الجزر وهي التيارات الخارجة من الميناء نحو البحر ، والتي قد تحمل معها عند خروجها جانباً من الرواسب التي تصل إلى الميناء سواء عن طريق التربة المحمودية أو عن طريق التيار الساحلى .

ومن ثم فإن كمية الرواسب التي تخرج من الميناء إلى البحر مع تلك التيارات تكون أقل مما تحمله تيارات المد إلى داخل الميناء ونتيجة ذلك هي أن يزداد الإرساب في الميناء بصفة مستمرة .

هذا ويعتبر نقص معدات التطهير في 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 في الوقت الحاضر ثلاث كراكات قديمة . أما الجبارات (١) فعددها خمسة فقط علماً بأن كل كراكة يلزمها لكي تستمر في أداء عملها أن يتعاون معها ثلاثة جبارات على الأقل دون توقف وعلى التوالي لكي 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 في الممرات الملاحية .

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

(١) «الجبار» هو عبارة عن لثا أو صندل كبير معد لنقل الرواسب ناتج التطهير التي تستخرجها الكراكات من القاع إلى داخل البحر بعيداً عن الميناء .

وبعد : فهذه هي أهم المشكلات التي يواجهها ميناء الاسكندرية وهي 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 الثاني في حوض البحر المتوسط .