

# والنيل يساهم في حل مشكلة النقل!



النيل

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 فإنها تخفف إلى حد كبير من الضغط الحاد على الطرق البرية.

ما كان تابعا للقطاع العام أو القطاع الخاص.

وقد يبدو لأول وهلة أن عملية النقل النهري تتعارض تعارضا واضحا مع عمليات الري التي أقيمت من أجلها الطرق المائية. فرجال الري لا يرحبون بزيادة عمق المياه في الترع. ويخافون من الرشح الذي قد يتسرب إلى الأراضي الزراعية. ولكن رجال الملاحة، بطلان بأكبر عمق حتى تزداد كثافة الوحدات من الناحية الاقتصادية والتشغيلية.

كما أن هناك مشكلة أخرى تبدو واضحة أمام الاهتمام بالطرق المائية. وهي وجود الكبارى المختلفة. مثل الكبارى العلوية والخورية. وكبارى السكك الحديدية. لكن من حسن الحظ أن طريق النوبارية حتى القاهرة. والنيل حتى أسوان. قد صممت عليها الكبارى العلوية. وبذلك تحست كثافة الطرق من هذه الناحية. ومع إيماننا بأن النقل المائي في مصر لم يستغل الاستغلال المطلوب. ولا يزدى الدور القادر عليه. فإننا لا نتوقع حرجا من المنقولات كالتى يتم نقلها في سبر الراين أو الرون شال أوروبا في فرنسا. أو المسيسي والأوهايو في أمريكا. على الأقل في المدى القريب.

## خطة خاطئة

ولقد أوضح التقرير أن الطرق المائية لم تتطور في مصر طبقا لخطة موضوعية. أو أنها تطورت ولكن طبقا لخطة خاطئة. إن أساس نجاح أية

شبكة ملاحية يتوقف على عرض وطول الأغال الصناعية القائمة على الأنهار. مثل الأهوسة وتفتحات الكبارى وارتفاعاتها. وقد تداركت وزارة المواصلات في السنين هذا الموضوع فصدر قرار وزارى يحدد عرض الأهوسة والتفتحات الملاحية. حتى يمكن السماح للوحدات الملاحية بالمرور.

ومن أهم الطرق المائية بجانب النيل من أسوان حتى القاهرة، توجد ترعة النوبارية والرياح البحري، وهما يخدمان حركة النقل بين القاهرة والإسكندرية. إلا أن الاهتمام بطريق النوبارية وحده. كطريق ملاحى يربط بين القاهرة والإسكندرية. أمر يجب ألا يستمر. فالطرق الملاحية الأخرى كترعة محمودية وغيرها. لها أهمية كبيرة كبدل مكمل للطريق بين الإسكندرية والقاهرة. حقيقة أن الكبارى والأغال الصناعية على الطرق الملاحية في هذه المنطقة بها بعض العوائق. ولكن يمكن إزالتها أو التخلص منها. على سبيل المثال.. في منطقة الإسكندرية حوائى ١١ كوبرى، في مسافة لا تزيد على ١٣ كم. وأغلب هذه الكبارى مستهلك وضعيف وبعضها لا يستخدم.

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

إن نظام الطرق المائية في مصر يضم مجموعتين أودرجتين. طرق الدرجة الأولى. وتضم خط نقل عيكا من الإسكندرية إلى القاهرة. ومن القاهرة إلى أسوان. ومن أسوان حتى السودان

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

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

ففي الجزء الأعلى من النيل توجد ١٠ قنطرة باهوسة. ويعاد بناؤها الآن لتعمل بالكهرباء. وتوجد هذه القناطر عند إسسا (١٦٠ كم) ونجع حادى (٣٥٤ كم) وأسيوط (٥٤٦ كم). وهناك ١٢ كوبرى، على النيل بين أسوان والقنطرة والحيرية عند بداية الدلتا.

أما الكبارى المتحركة فتوجد عند نجع حادى وسوهاج. وثلاثة عند القاهرة. والكبارى الثابتة تقع في أدفو ولقا نجع حادى. وأربعة منها في القاهرة.

وتعتبر ترعة النوبارية في المرتبة الثانية لنهر النيل في أهميتها بالنسبة للنقل النهري. وهي عبارة عن وصلة مائية جديدة بين الإسكندرية والقاهرة. وقد افتتحت عام ١٩٧٦. وتتفرع من النيل عند القنطرة الحيرية على مسافة ٢٠ كم في اتجاه مجرى النيل من القاهرة. ثم هناك فرع آخرى تصلح للنقل النهري. وهي الرياح المنوق وترعة الباجورية والحدائق الشرق وترعة محمودية.

وتستغرق ترعة النوبارية والرياح البحري على طول

## سيد سلامة

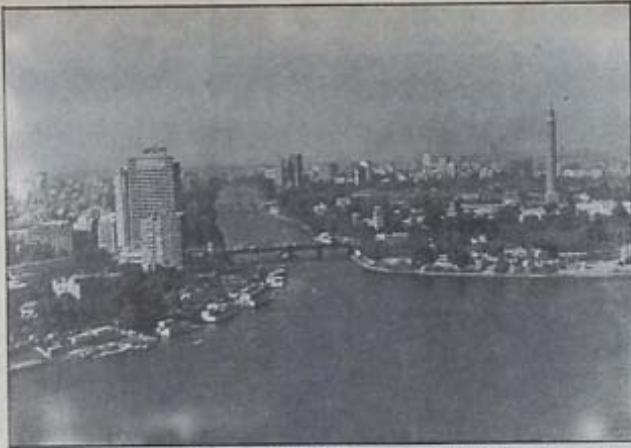
### إسماعيل منتصر

ولاشك أن النقل المائى يعتبر أرخص أنواع النقل تكلفة. وهو في الدول الصناعية المتقدمة يعتبر عصب النقل للصناعة والزراعة ومواد البناء.

ورغم وجود شبكة نقل مائية في مصر متعددة. فإنها إلى حد كبير مهملة من الناحية الملاحية. فلم تحظ بتطوير جدى يتفق مع الدور الكبير الذى يمكن أن تلعبه باعتبارها من أنسب وسائل النقل التي تستخدم في نقل الكميات الكبيرة من البضائع.

لقد أعد المجلس القومى للإنتاج والتشوين الاقتصادية - شعبة النقل والمواصلات - تقريرا حول النقل المائى في مصر. جاء فيه: إن من مميزات النقل المائى في دولة مثل مصر وظروفها الاقتصادية. أنه يمكن بناء جميع وحدات النقل في مصر. ما عدا الآلات. مما يقلل إلى حد كبير جدا من الاستثمارات بالنقل الأجنبى. إذ يقتصر هذا النقل على ثمن الآلات وبعض الصلب. وهذه تمثل حوائى ٥٠ ٪ فقط من ثمن الأسطول.

وبحار تخفيض العبء على ميزان المدفوعات. فإن تصنيع الوحدات محليا يتيح عدلا للمصانع المحلية. سواء منها



الخطوط والفروع أيضا إنشاء جهاز مستقل للنقل المائي بـلـ سـكـة



من حسن الخط أن الكبارى لا تمثل مشكلة ..

كما أن الطرق الملاحية فقدت من أهميتها من الناحية الملاحية. وحضر الجهاز المسئول عن الطرق الملاحية. وظلت متطلبات الرى هي العصر الحاضر في حركة الملاحة. لعدم وجود جهاز مركزي على نفس مستوى أجهزة وزارة الرى. يستطع الاشتراك مع أجهزة الرى في تطوير الملاحة للصالح القومي.

كل هذه الأمور تجعل من الضروري إنشاء جهاز للنقل المائي الداخلى على غرار هيئة النقل المائي الداخلى التي تأسست قبل المؤسست. حتى تصبح للنقل المائي الداخلى شخصيته المستقلة التي ترفع كل أنشطته. وتعمل على تطويرها. سواء من الناحية التشريعية أو التخطيطية أو التنفيذية أو الاقتصادية مع ضرورة إعادة النظر في التشريعات واللوائح الحالية بشأن النقل المائي. من أجل التنسيق بين وزارة النقل وغيرها وأجهزة المسئولين.

الداخلية من وزارة الأشغال. وأصبحت تابعة لمصلحة النقل بوزارة المواصلات. وكان ذلك في أواخر الأربعينات. وفي بداية الثورة أقيمت هيئة للنقل المائي الداخلى. وكانت مسئوليتها تطوير الطرق الملاحية. وكذا المنشآت الصناعية على الطرق الملاحية. وإعطاء الرخص للوحدات الملاحية. وبعد ذلك أقيمت مؤسسة النقل المائي الداخلى وضمت إليها شركات القطاع العام العاملة في النقل المائي الداخلى. كما اختصت تلك المؤسسة بالأعمال الخاصة بإعطاء الرخص وشهادات الصلاحية. ثم عند إلغاء المؤسسات وزعت صلاحيات المؤسسة على جهات متعددة. وفقدت مصر وجود هيئة يكون الهوى بالنقل المائي الداخلى واجبا وهدفا. 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. بل إن التراخيص قد شارك في إصدارها الحكم المحلي. وأصبحت وحدات النقل التي تعمل حاليا تحمل تراخيص من جهتين مختلفتين. أما الإشراف على ميناء الوحدات الملاحية فلا وجود له.

ترعة النوبارية أو الرياح البحري. وميناء كفر الزيات هو الميناء الوحيد في دلتا النيل. وهناك ٢٠ ميناء أخرى واقعة على طول النيل بين أسوان والقاهرة. كلها مملوكة لمشروعات صناعية. أما الموانئ العامة فلا وجود لها ولا تستعمل. والموانئ الخاصة مثل موانئ مصانع الحديد والسكر والأسمدة والزيت. فإنها تستقبل المواد الخام والمنتجات والمعدات الخاصة بتلك المصانع. وهناك عدد من الأماكن على النيل بين القاهرة وأسوان. تستقبل الأسمدة والحبوب والأسمت لتفريغها. ولا يمكن تعريف هذه الأماكن على أنها موانئ. إن السفن ترسو في مكان مناسب على طول النهر. وتحمل يدويا. وتنقل البضائع منها على اللوريات أو العربات.

تشير المعلومات التي أعلنها شركتنا النيل للنقل المائي والبحري. إلى أن الشركتين تملكان ٢١١ وحدة جديدة. حمولتها حوالى ١٦٤ ألف طن. أما بالنسبة لتصادم القطاع الخاص فإن حمولة حمولتها ٢٨٢٧٤ طنا. وإذا تحدثنا عن أسطول شركتي القطاع العام فإنه ينقسم إلى قسمين: الأسطول القديم. ويحتل حوالى ٢٨٪ من حركة النقل في الشركتين. وقد يتوقف تماما عن العمل خلال هذا العام بسبب سوء حالة الأسطول. وعلى ذلك فإن الأمل في تحسين حالة أسطول النقل النهري يتوقف على الأسطول الجديد. أى الوحدات الجديدة التي تمثل حوالى ٦٢٪ من حركة النقل.

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

### ممكن انتاج الاسطول النهري

إن إنتاج وحدات النقل المائي الداخلى. من صنادل ودافعات. أمر ليس باليسير من الناحية الفنية. وقد انتجت في مصر وحدات أكثر تعقيدا وأكثر خطورة. وبالتالي فإن اللجوء 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 هيئات التسجيل ووزارة النقل. ومن الشركات التي يمكنها الإسهام في عملية الإنتاج على سبيل المثال. الشركة المصرية لإصلاح السفن. وشركة الترمانة البحرية. وشركة الخياص. وشركات هيئة القناة. وشركات النقل النهري والمائي.

لقد ظل نشاط الملاحة الداخلية لفترة طويلة نشاطا هاميا لمصلحة الرى بوزارة الأشغال. حيث لم تكن للنقل المائي الداخلى قيمة تجارية أو اقتصادية. لذلك. تم سحب أموال الملاحة

الخارجية الشرقية لدلتا النيل في حط مستقيم مع قليل من الاستثمارات. والترعان مفتوحان للملاحة طوال العام. وفي منطقة الإسكندرية بالذات توجد ٩ كبارى على ترعة النوبارية وخمس أحوسة. والترعة تصب في بحيرة مربوط جنوب الإسكندرية. أما الرياح البحري فهو امتداد مباشر لترعة النوبارية. وهناك أربعة كبارى متحركة على طول الرياح البحري. ومن الطبيعي أن بحيرة السد العالي ذا أهمية كبيرة في نقل البضائع بين مصر والسودان. ونشير الإحصائيات إلى أن حمولة حجم البضائع التي نقلت عام ١٩٧٥ من السودان إلى القاهرة عبر بحيرة السد العالي. حوالى خمسة آلاف طن من المناشيه الحية والأسمت وخرودة الحديد.

لقد تحدثنا عن الطرق المائية من الدرجة الأولى. لكن هناك مجموعة أخرى من الطرق المائية يمكن أن تزدى دورا هاما في نقل البضائع في مصر. ومنها على سبيل المثال فرع رشيد. ولكنه لا يكاد يصلح للملاحة في الجزء الأدنى منه. ثم هناك فرع دمياط. ولكنه أغلق بسد على مسافة قصيرة قبل مصبه الخليجي السابق في البحر المتوسط. وفي الجنوب توجد ترعة الإبراهيمية وعمر يوسف من أسبوط حتى الفيوم. أما ترعة الإسماعيلية فهي قليلة الأهمية الآن كتمجرى أساسى للنقل المائي. فعليا أكثر من ٢٠٠ كوبرى. معظمها كبارى متحركة. و ٢٨ هربا. مما يعوق حركة النقل كثيرا. فهي أساسا ترعة للرى. ولكنها في الطريق لتوسيعها. والترعة تجري بين القاهرة والإسماعيلية. طولها ١٢٨ كم وعرضها ٣٠ م. وبسبب توسيعها إلى ٥٠ م.

### الموانئ الداخلية

والموانئ الداخلية في مصر التي تقع على الطرق المائية. لا تتكون من أحواش بالمعنى المألوف من الكلمة. فحوالى ٥٠٪ منها لها أرضية عبارة عن بلاطات من الخرسانة على أساسات من حوازيق على الشاطئ. أو ترصيف الجسور نفسها وصفا سطا. وليس هناك مرافق للأرضية على حدة.

