

## الباب الرابع النقل والمواصلات

سارت مصر في هذا الميدان أيضا بخطى حثيثة منذ بداية القرن التاسع عشر حتى الآن ، وكان للجهود التي بذلتها في هذا الخصوص آثار كبيرة ، سواء في اقتصادها الوطني ، أو في الاقتصاد العالمي على وجه العموم .

ويكفي لتبين مدى التقدم الذي تم في هذا الخصوص أن نتذكر الحالة التي كانت قائمة في أول الفترة موضوع البحث . ففي أوائل القرن التاسع عشر ، لم تكن هنالك طرق ممهدة للنقل في مصر ، كما لم تكن العربات أو غيرها من وسائل النقل على عجالات معروفة في البلاد ، بل كان النقل البري يتم على ظهر الدواب ، وأهمها الجمال والحمير ، أما النقل النهري عن طريق النيل ، فكان يستخدم على الأخص للمسافات الطويلة ، ويتضح من ذلك أن النقل في الداخل كان يتم بطرق بدائية غير ميسرة ، وكان يزيد في صعوبته اضطراب الأمن ، وكثرة ما كان يتعرض له المسافرون والبضائع المنقولة من أعمال السلب والنهب . أما النقل البحري ، فكانت تقوم به سفن صغيرة ، لاتتجاوز حمولة الواحدة منها مئات قليلة من الأطنان ، وكانت الرحلة إلى أوروبا تستغرق وقتا طويلا قد يصل إلى حوالي شهرين . وكان أهم الموانئ المصرية دمياط ورشيد ، وكانت صالحتين لاستقبال السفن الصغيرة فقط ، لأن المياه فيهما ضحلة ، ولعدم حماية هذين الميناءين بدرجة كافية من الرياح والأمواج . وكان معظم السفن العاملة بين مصر وأوروبا يتجه إلى ميناء الإسكندرية<sup>(١)</sup> ، التي لم تكن تتصل مباشرة بالنيل ، مما كان يقلل

(١) وصف بعض معاصري محمد علي الإسكندرية في عهده قائلا «لإنها مستودع جميع مانتنتجه مصر في الوقت الحاضر ، وقد غدت إحدى المدن التجارية الهامة لتجارة الليفان ، بسبب ما أنشئ بها من بيوت تجارية أوربية كثيرة ، وما تدفق فيها من رؤوس الأموال تبعاً لذلك» . انظر تقرير ديهاميل ، المرجع السابق ، س ٣٣٣ - ٣٣٤ .

من صلاحيتها كميناء بحرى كبير<sup>(١)</sup> . على أن الحال لم يلبث أن تغير حين ولى محمد على حكم البلاد ، إذ بدأ بالعمل على نشر الأمن واستتبابه ، فسهل بذلك نقل الأشخاص والبضائع ، كما عمل على تحسين النقل النهري ، مستخدما في ذلك المراكب البخارية وغيرها ، وكان<sup>(٢)</sup> بعض هذه المراكب ملكا له ، كما كان البعض الآخر مملوكا لشركات خاصة ، وكان هو يقدم لها الحماية والتشجيع . فنلا ، أمر محمد على في سنة ١٨٣٠ بمساعدة « قومية السيكورتاه التي تنقل أموال التجارة بين مصر والإسكندرية وعدم القبض على عمالها » . كما قام ، مع بعض الأجانب ، بتنظيم محطات البوستة واستخدام السفن البخارية في النقل النيلي<sup>(٣)</sup> . على أن أهم المشروعات التي قام بتنفيذها هذا

(١) أماميناء السويس ، فكانت في اضلال في ذلك الوقت ، حتى كان عدد سكانها يقدر بمائتي نسمة . وإنما أتقدها من الاندثار تماما مرور بعض الحجاج بها .  
كذلك كان ميناء القصر على البحر الأحمر يصل بين مصر وشبه الجزيرة العربية . أنظر كروشلي ، المرجع السابق ، ص ٣٣ وما بعدها .

(٢) يذكر بورخ أنه « أنشئ في السنوات الأخيرة عدد عظيم جدا من السفن للملاحة اليلية ، في عهد الاحتلال الفرنسي لميزد عدد السفن التي تعمل بين أسوان والقاهرة على سبعمائة ، كما أن السفن التي تستخدم جنوبي القاهرة في فرعى رشيد ودمياط بلغ عددها تسعمائة » أما في عام ١٨٣٣ فقد كان للحكومة وحدها ثمانمائة سفينة وللأفراد خاصة ٢٥٠٠ ، ولكن عددها زاد كثيرا منذ ذلك الحين وأكبر هذه السفن لا تستخدم إلا في الفيضانات العالية ، وتنقل من الصعيد بين ألف وألثي أردب من الحنطة والشعير والبقول . أما « الذهبيات » و « القنجات » فتنقل المسافرين . وهناك نحو عشرين ومائة سفينة كبيرة من نوع الجروم تسير بين الإسكندرية ورشيد ٠٠ » بورخ المرجع السابق ص ٥١٩

(٣) فقد كتب محمد على إلى أحد معاونيه أنه لما كانت المراكب المستعملة في المرور بالنيل المبارك إذا جرها وابور الضمبار تصل إلى محل قصدها بسرعة ويكون ذلك سببا في تسهيل التجارة فقد قرر إنشاء قومية ابور الضمبار التي كان أربابها من الذوات المعتدة . كما أشار على مؤسس الشركة أن يدخلوا في زميرتهم من يصاب ذلك من الأوربيين ، كما منح الشركة احتكارا لمدة خمس سنوات « على أن لا يكون لهم أخذ شيء من الأشياء أو شخص من الأشخاص الجاري نقلهم بوابورات مصلحة المرور » .

أنظر على الجريتي ، تاريخ الصناعة في مصر في النصف الأول من القرن التاسع عشر ، ص ٨١ .

الوالى ، وكان لها أثرها البالغ في حركة النقل المائى فى الداخل ، كان حفر ترعة المحمودية ، التى وصلت بين الإسكندرية والقاهرة ، فقلّت بذلك تكاليف النقل بين المدينتين ، كما قصر الزمن الذى تستغرقه الرحلة بينهما . وكان لهذه الإصلاحات جميعها أثر كبير فى تنشيط حركة التجارة الداخلية<sup>(١)</sup> ، كما زادت بها تجارة مصر الخارجية تصديرا واستيرادا ، خاصة منها ما تعلق بالقطن ، الذى سهل بذلك نقله من داخل البلاد إلى ميناء التصدير .

هذا من جهة ، ومن جهة أخرى ، فقد زاد الاهتمام فى ذلك الحين بتنشيط التجارة بين الشرق والغرب عبر الأراضى المصرية ، وذلك للاستعاضة بهذا الطريق عن دوران السفن حول أفريقيا ، مارة برأس الرجاء الصالح ، فقد كانت هذه الرحلة شاقة طويلة ، حتى أنها كانت تستغرق من أربعة إلى ستة أشهر . لذلك أخذت التجارة بين إنجلترا والهند فى التحول ، منذ أواخر القرن الثامن عشر ، من هذا الطريق البحرى إلى الطريق البرى عبر مصر ، وسمى هذا الطريق الجديد *The overland route to india* . وشجعت إنجلترا هذا التحول . وكان من أهم الأسباب التى ساعدت فى ذلك ، بدء استخدام البخار فى تسيير السفن فى أوائل القرن الماضى ، فقد سارعت بعض الشركات ، فى إثر ذلك ، إلى تسيير سفن بخارية فى خطوط منتظمة ، سواء بين السويس وبمباى ، أو بين الموانى الأوروبية والإسكندرية . وسهلت الحكومة المصرية تنظيم هذه الخطوط ، وبذلك سميت حركة النقل البحرى بين مصر والخارج كثيرا من البلاد الأخرى فى استخدام البخار .

على أن تنشيط حركة النقل البحرى المذكورة كان يستلزم أيضا توفير وسائل

---

(١) يقول بورنج لأنه « على الرغم من أن سلعا معينة قد فترت حركة بيعها ، فإن سهولة المواصلات بطريق النيل كان من أثرها اتساع الأسواق شيئا فشيئا وظهور البضائع الأوريسية فى أسواق المدن الكبرى . المرجع السابق ، ص ٥١٢ .

النقل السريعة بين الإسكندرية والسويس ، وهو ما عملت له الحكومة المصرية ، فشجعت استخدام البخار في سحب المراكب عبر قناة المحمودية ، كما عملت على تنظيم وتسهيل عملية النقل بين القاهرة والسويس . وبدأت في هذا الخصوص بتنظيم النقل في هذا الطريق باستخدام الجمال ، ثم فكرت سنة ١٨٣٤ في مد خط سكة حديد بين المدينتين ، بل إنها شرعت في تنفيذ هذا المشروع بالفعل ، واشترت له بعض معداته من إنجلترا ، لكن حال دون إتمام هذا المشروع قلة المال بين يدي الوالي ، ومعارضة فرنسا في تنفيذ المشروع ، خوفاً من تقوية نفوذ إنجلترا وتوطيد أقدامها في الهند ، فضلاً عن وفاة المهندس الإنجليزي المشرف على المشروع . وترتب على هذه الظروف أن تأخر مد الخط المذكور ، فلم ينفذ إلا في عهد سعيد باشا . على أن ذلك لم يحل دون متابعة محمد علي الاهتمام بتسهيل النقل عبر صحراء السويس ، بل إنه شجع بعض المشروعات الأجنبية التي نظمت هذا النقل ، وشيدت لخدمته الفنادق في القاهرة والسويس والاستراحات في طول الطريق .

وقد ترتب على هذه الإجراءات جميعها أن اختصرت إلى حد كبير مدة الرحلة بين أوروبا وبلاد الشرق، وخفضت تكاليفها، فازداد عدد المسافرين عن هذا الطريق، إذ ارتفع عددهم من ٢٧٥ مسافراً في سنة ١٨٤٤ إلى ٢١٠٠ في سنة ١٨٤٥ ، ثم إلى ٣٠٠٠ في سنة ١٨٤٧ . ويبين من ذلك أن تحسين طرق النقل في مصر<sup>(١)</sup> في أوائل القرن الماضي إنما قام على إدراك صحيح لأهمية ذلك للتجارة الدولية ، ورغبة صادقة في خدمة هذه التجارة ، والتعاون في ذلك مع الدول الأجنبية ، التي كانت المنافسة القائمة فيما بينها سبباً في تأخير تنفيذ بعض هذه المشروعات ، رغم حيويتها لمصر والعالم .

(١) ينظر في ذلك ليونيل فينر LIONEL WIENER في L'Egypte et ses chemins de fer, 1932' p. 478-64..

والدكتور محمد محمود الصياد ، النقل في البلاد العربية ، سنة ١٩٥٦ ، ص ٣٨ .

هذه إشارة إلى التقدم الذى تم فى وسائل النقل المختلفة فى مصر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر . وقد واصلت الحكومة من ذلك التاريخ حتى الآن عنايتها بهذا الأمر ، وإن تفاوتت درجة هذه العناية حسب الأحوال . وهو ما نوضحه الآن<sup>(١)</sup> .

#### ١ - السكك الحديدية :

فإذا بدأنا بالسكك الحديدية ، فإننا نجد أن الحكومة المصرية بدأت بمد خط بين الإسكندرية والقاهرة ، تم افتتاحه سنة ١٨٥٦ ، وكان هذا أول خط للسكة الحديد فى الشرق العربى ، بل إنه كان من أوائل خطوط السكك الحديد فى العالم<sup>(٢)</sup> . وقد قام بمده لحساب الحكومة المصرية روبرت ستيفنسن ، وفى سنة ١٨٥٨ ، افتتح خط ثان بين القاهرة والسويس ، وبذلك تم ربط المينائين الكبيرين بالسكة الحديد ، فازداد النقل بذلك بين الشرق والغرب سهولة ويسرا .

ومنذ ذلك التاريخ أخذت شبكة السكة الحديد تتسع شيئا فشيئا . وكان ذلك تحت ضغط التزايد الذى وقع حينذاك فى حجم التجارة . فقد كان طول السكة الحديد فى بداية عهد إسماعيل ٢٤٥ ميلا ، فأضاف هو إليها ٩١٠ ميلا جديدة . وتم هذا التوسع أولا فى منطقة الدلتا ، حيث ربطت مدينتيها وأرجائها المختلفة برباط من المواصلات السريعة ، وكان ذلك على الأخص خدمة للتجارة الداخلية ، وتشجيعا لزراعة القطن ، وذلك بتيسير نقل محصوله إلى ميناء التصدير . وحين تم حفر قناة السويس ، أصبح الخط الحديدى الذى كان يربط هذه المدينة بالقاهرة مخترقا

(١) تقتصر هنا على الكلام فى النقل بالسكك الحديدية والنقل البرى والنهرى والبحرى - ونقل ، لضيق المقام ، البحث فى النقل الجوى ، وفى طرق المواصلات التليفونية والتلغرافية الخ .

(٢) تذكر بعض المصادر أن مصر كانت ثالث دولة فى العالم تستعمل النقل بالسكك الحديدية -

انظر الاقتصاد المصرى فى عهد الثورة ، المرجع السابق ، ص ١٥٤ .

صحراء السويس دون نفع ما ، لذلك استعويض عنه بخط آخر يصل عن طريق الزقازيق للإسماعيلية ، وترتب على مد هذا الخط إحياء عدد كبير من مدن الشرقية<sup>(١)</sup> .

وفي سنة ١٨٦٧ بدأ إسماعيل في مد خط السكة الحديد من القاهرة إلى بلاد الصعيد ، وذلك خدمة لزارعاته الخاصة من السكر . وبلغ هذا الخط أسيوط سنة ١٨٧٤ ، ثم توقف العمل به بسبب الأزمة المالية التي كانت الحكومة المصرية تعانيها حينذاك ، ثم استؤنف المشروع في سنة ١٨٩٣ ، فمد الخط إلى سوهاج ، ثم إلى جرجا فقنا . أما الخط من قنا إلى أسوان ، فقد قامت بإنشائه شركة خاصة ، هي شركة سكة حديد قنا - أسوان ، وتم افتتاحه سنة ١٨٩٨ ، ثم تملكته الحكومة بعد ذلك .

كذلك منحت الحكومة ، خلال المدة من سنة ١٨٩٦ - ١٨٩٨ ، امتيازات لمد خطوط سكة حديد فرعية لأربع شركات أخرى .

ويبدو من ذلك أن الفترة الممتدة من أواسط القرن الماضي حتى قبيل الحرب العالمية الأولى كانت فترة توالى فيها إنشاء السكك الحديدية<sup>(٢)</sup> . أما من ذلك التاريخ حتى الآن ، فقد ضمفت هذه الحركة ، واقتصر الأمر أساسا على مد بعض خطوط قصيرة<sup>(٣)</sup> . وكان معظمها لأغراض حربية ، ومن ذلك إنشاء السلطات العسكرية الإنجليزية خط سيناء العسكري من شرق القنطرة إلى حيفا سنة ١٩١٦<sup>(٤)</sup> ، ثم إنشاء هذه السلطات نفسها ، خلال الحرب العالمية الثانية ، بعض خطوط أخرى في الصحراء الشرقية والغربية ، وقد قامت السلطات المذكورة برفع هذه الخطوط الأخيرة عقب انتهاء

(١) الصياد ، المرجع السابق ، ص ٤١ .

(٢) أنظر ، ماك كوان ، المرجع السابق ، ص ٢٣٤ وما بعدها .

(٣) أنظر جمال سعيد ، التطور الاقتصادي في مصر منذ الكساد العالمي الكبير ،

سنة ١٩٥٥ ، ص ١٠٧-١٠٨ .

(٤) وقد اشترت مصر فيما بعد الجزء من ذلك الخط الذي يمر بأرضها ، حتى العريش .

الحرب ، وفشل المفاوضات التي دارت بفرض النزول عنها للحكومة المصرية من جانب بريطانيا .

وتبلغ أطوال الشبكة الحديدية من خطوط رئيسية وفرعية حوالى ٤٤٠٠ كيلومترا، يضاف إليها ٣٠٠٠ كيلو مترا أطوال المخازن والسكك الإضافية الأخرى . ويبلغ عدد القطارات الشغالة على الشبكة الحديدية ١٢٢٣ قطارا ، تنقل ١٢٣ مليون راكبا ، وحوالى ٨ مليون طنا تجاريا من البضائع<sup>(١)</sup> .

ويذكر البعض أن كثافة خطوط السكة الحديد بالنسبة لمسافة المنطقة المأهولة من مصر ( أى نصيب الكيلومتر المربع فى هذه المنطقة من الطول الكلى للسكك الحديدية فى البلاد ) هو ١٧٣ مترا للكيلومتر المربع ، وهو أعلى مما عليه الحال فى بعض البلاد الأخرى ، كفرنسا ، التى بلغت هذه الكثافة فيها ١١٤ مترا فقط . ويستدلون من ذلك على مدى كفاية السكك الحديدية فى مصر لمواجهة حاجة النقل فى البلاد . وهذا الاستدلال تقريبي محض ، ولا يمنع ذلك من القول إن السكك الحديدية كانت ولا تزال أولى وسائل النقل فى مصر ، ومن المحتمل أن يظل حالها كذلك فترة طويلة من الزمان ، وذلك رغم التحول الذى وقع فى أهميتها نسبيا . والواقع لم يكن من المستطاع أن تحقق البلاد التقدم الاقتصادى والاجتماعى الذى أحرزته خلال فترة تاريخها الحديث ، لولا قيام السكة الحديدية بمهمتها على نحو مرض .

هذا ، ويقدر أن السكك الحديدية تنقل حاليا ما يقرب من ٦٠ ٪ من مجموع عدد المسافرين ، وحوالى ٥٠ ٪ من البضائع والمهمات .

ورغم ذلك يرى البعض أنه لا تزال أمام السكة الحديدية فى مصر مهام يربى أن تتمكن من القيام بها فى المستقبل القريب ، ومنها إنشاء بعض خطوط داخلية فى بعض مناطق

(١) وزارة المواصلات فى ثمانى سنوات ، ( ١٩٥٢-١٩٦٠ ) ، سنة ١٩٦٠ ، ص ١١ .

القطر المحرومة من خدمات السكك الحديدية ، وكذلك إنشاء بعض خطوط لربط مصر بجاراتها ، فإن مصر لم ترتبط بهذه البلاد عن طريق الخطوط الحديدية ، وذلك باستثناء فلسطين وسوريا ولبنان ، وحتى هذا الخط فإنه توقف منذ اغتصاب إسرائيل لفلسطين . كذلك وقفت حتى الآن عقبات معينة دون اتصال بلادنا حديديا أو بريا على وجه العموم بالسودان . وذلك رغم الفوائد التي يمكن أن يجنيها البلدان إذا ما تم هذا الاتصال . أما الخط بين السالم وليبيا ، فقد رفع كما قلنا في أعقاب الحرب العالمية الثانية . ومع ذلك فن الواجب التفكير قبل الإقدام على تنفيذ شيء من هذه المقترحات ، وأمثالها فيما إذا كان من الأفضل الاستمساة عنها ببعض وسائل النقل الأخرى ، خاصة منها النقل البري .

على أن أهم ما توجه إليه السلطات المختصة عنايتها بحق الآن ، هو موضوع إصلاح مرفق السكك الحديدية وتطويره ، حتى يكون كفؤا لأداء الغرض منه . ومرد الأمر في هذا الخصوص هو أساسا إلى ما وقع من إهمال تجديد السكك والقاطرات والعربات والورش والكبارى والجسور مددا طويلة ، رغم الحاجة الشديدة إلى ذلك ، بسبب قديم العهد بها ، وما تعرضت له من استهلاك استثنائي خلال فترة الحرب العالمية الثانية ، وكذلك في الفترة اللاحقة عليها ، حين وجب على السكك الحديدية مواجهة ضغط الحاجة المتزايدة إلى نقل الأفراد والبضائع . وقد قدرت المبالغ اللازمة للتجديدات المختلفة على هذا النحو بما يربو على الستين مليوناً من الجنيهات ، تصاف إليها التجديدات السنوية الواجبة . كذلك لوحظ تخلف هذا المرفق ، حتى وقت قريب في الأخذ بالأساليب الفنية الحديثة في التنظيم الإداري والمالي والحسابي ، وفي تنفيذ المشروعات الفنية الحديثة التي تهدف إلى خفض المصروفات وزيادة الإيرادات .

وقد أدى ذلك كله إلى سوء حال المرفق وقصوره عن أداء واجبه على النحو المرغوب . وعمل مجلس الإنتاج القومي على علاج هذه الحالة جزئيا ، إذ رصد في ميزانيته مبلغا لتجديد ٥٠٠ كيلومتر من السكك الحديدية ، ولشراء بعض القاطرات والعربات .

وكهربة خط حديد حلوان وإنشاء شركة لإنتاج عربات البضاعة (سياف). وفي سنة ١٩٥٦، أنشأت الحكومة هيئة خاصة بالسكة الحديد، تقوم باستغلالها على أساس تجارى وصناعى، كما أعيد تنظيم المرفق من النواحي المالية والإدارية والمحاسبية، ووضعت ميزانية لتنفيذ التجديدات المتخلفة، ومشروعات لإجراء تحسينات فنية فى المرفق، من أهمها استخدام قاطرات الديزل بدلا من المازوت، وذلك خفضا لمصاريف التشغيل، والأخذ بطريقة التحكم المركزى بخط أسيوط - الأقصر، مما يعنى عن ازدواج هذا الخط، توفيراً لنفقات الازدواج، وإصلاح حال الورش والمهمات، والعناية بدورة عربات البضائع، وتحسين وسائل الشحن والتفريغ، وإدخال النظام الآلى فى المحطات... الخ. وقد بلغ ما خصص للسكك الحديدية من استثمارات فى الخطة الخمسية القادمة ١٠٠ مليون جنيه. كما بلغ مجموع الاستثمارات فى السكك الحديدية خلال السنوات ١٩٥٤ - ١٩٥٨ حوالى ٢٩ مليون جنيه، وقد كان لهذه الاستثمارات أثرها فى تحسين الخدمة وزيادة الإيرادت إلى حد ما، فارتفع الراكب كيلومتر بالخطوط الطوالى من حوالى ٢٧٨٠ إلى ٢٩٩٠ مليوناً. وزادت إيرادت الراكب من ٨١ مليون جنيه إلى ١١١ مليون جنيه. كما ارتفع الطن كيلومتر للبضائع التجارى من ١٤١٠ مليون إلى ١٧٧٠ مليوناً، أو زادت إيرادات البضائع من ٦٤ مليون إلى ٨٧ مليون جنيه<sup>(١)</sup>.

#### ب - النقل بالطرق :

لم يكن النقل بالطرق يلقى عناية ما من الحكومة حتى قبيل الحرب العالمية الأولى، ففما عدا الطريق بين القاهرة والسويس الذى مده محمد على، على نحو ما أشرنا إليه حالاً،

(١) يرامى أن جزءاً من زيادة الحصيله يرجع إلى تعديل أجور السفر ونزل البضائع.

بقى الأمر قاصرا على دروب تصل القرى فيما بينها ، وجسور تحاذى النيل والترع والمصارف . وكانت هذه الدروب والجسور مهمة ملتوية غير معبدة ، لا تصلح إلا لدواب الحمل ، وأههما الجمال والحمير .

وفي سنة ١٨٩٠ صدر قانون الطرق . كما جعلت وزارة الأشغال تهتم بإصلاح الجسور ومد بعض الطرق الزراعية . ثم أنشئت مصلحة الطرق في سنة ١٩١٣ ، بغرض الإشراف على الطرق الموجودة وصيانتها وإنشاء طرق جديدة . وقد وصلت أطوال الطرق الزراعية في مصر سنة ١٩١٨ إلى أربعة آلاف كيلومتر .

وبدأت أهمية الطرق في مصر تتضح جديا عندما أخذ استخدام السيارات في الانتشار ، وكان ذلك في أعقاب الحرب العالمية الأولى . والواقع فإن النقل على ظهور الدواب ، وهو ما كان سائدا حتى ذلك التاريخ كما قلنا . لم يكن يستدعى استخدام الطرق الحديثة ، وذلك خلافا للنقل بالسيارات <sup>(١)</sup> . ورغم تزايد أهمية الطرق على هذا النحو ، فإنها لم تلق من السلطات العامة العناية الكافية ، ويفسر ذلك عادة بأن هذه السلطات كانت حتى وقت قريب تحشى منافسة السيارة للسكك الحديدية الحكومية ونقصان الإيرادات العامة نتيجة ذلك ، وكان من مظاهر هذه الخشية أن السلطات المذكورة كانت ترفض أحيانا منح تراخيص لشركات النقل البري ، أو تحصر نشاط هذه الشركات في دائرة ضيقة لا يمدوها .

وعندما نشبت الحرب الإيطالية الحبشية ، اعتقد الإنجليز أن الأمر قد يستدعى تدخلهم في تلك الحرب ، ونقل الجنود عبر الأراضي المصرية بسبب ذلك ، فاحتاطوا للأمر ، واتفقوا مع الحكومة المصرية على إنشاء شبكة من الطرق البرية تخدم أغراضهم الحربية ، يبلغ طولها ٣٠٠٠ كيلومتر ، وتنفذ في وقت قصير . وكان ذلك تطورا

(١) الصياد ، المرجع السابق ، ص ٤٨ - ٥٢ و

كبيراً في إنشاء الطرق البرية في مصر ، وإن تم تحت ضغط الاعتبارات الاستراتيجية أساساً . وقد طرد الاهتمام بالطرق في أعقاب الحرب العالمية الثانية ثم من سنة ١٩٥٢ حتى الآن ، بدليل تزايد المصروفات عليها وزيادة أطوالها خلال هذه الفترة . وقد وضع المجلس الدائم للإنتاج برنامجاً للطرق هدف بصفة خاصة إلى توسيع وتقوية ورصف ما يقرب من ١٤٠٠ كيلومتر منها ، وكان من أهم بنوده توسيع وتقوية طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعي .

وفيا يلي بيان تطور أطوال الطرق في مصر خلال بعض السنوات من ١٩٣٥ - ١٩٣٦ حتى ١٩٥٦ - ١٩٥٧ (١) :

السنة	الطرق الزراعية	الطرق الصحراوية	الجملة
٣٥ - ٣٦	٧٤٠٦	—	٧٤٠٦
٣٩ - ٤٠	٩٠٢٦	—	٩٠٢٦
٤٤ - ٤٥	١١٨٢٧	—	١١٨٢٧
٥١ - ٥٢	١٤٣٩٥	٢٦١٩	١٧٠١٤
٥٢ - ٥٣	١٤٥٧٠	٢٨٠٦	١٧٣٧٦
٥٦ - ٥٧	١٥٦٢٤	٣٠٩٩	١٨٧٢٣

وفي سنة ١٩٥٨ وصلت أطوال الطرق الزراعية والصحراوية ١٩٠١٨ كيلومتراً ، وكان من أهم الطرق التي أنشئت في السنوات الأخيرة طريق مصر - الإسكندرية السريع ، وطريق الوادي الجديد ، وطريق الشمال ( أبو المطامير - المطرية ) . كما قدرت الطرق المرصوفة سنة ١٩٥٩ بـ ٥٨٠٠ كيلومتر ؛ بزيادة قدرها ٢٣٠٠ كيلومتر عن سنة ١٩٥٢ (٢) .

(١) أنظر ، مجموعة البيانات الإحصائية الأساسية (إقليم مصر) ، المرجع السابق ، جدول ٦٣ ،

ص ١١٤ .

(٢) بيان وزير التخطيط أمام مؤتمر الاتحاد القومي سنة ١٩٦٠ ، ص ٩٠ .

ورغم هذه الزيادة في أطوال الطرق بصفة عامة ، والطرق المرصوفة بصفة خاصة ، فمن المسلم أن حالة الطرق في مصر هي دون حاجة النقل حاليا ، كما أنها لا تتناسب والزيادة المتوقعة في احتياجات النقل مستقبلا<sup>(١)</sup>. لذلك أنشئت هيئة خاصة بالنقل البرى، كما وضعت برامج خاصة بالطرق ، ورصدت لها استثمارات بمبلغ ٢٠ مليون جنيه في الخطة الخمسية ، وذلك بغرض إنشاء شبكة جديدة من الطرق ، وتقوية الشبكة الموجودة وصيانتها . ومن أهم الأعمال الواردة في هذه البرامج أعمال الرصف ، إذ تبين أن قلة رصف الطرق يترتب عليها زيادة تكاليف النقل ، سواء من حيث مصاريف الوقود أو الاستهلاك أو الصيانة، كما يترتب عليها بطء حركة النقل، بل وتعطيلها أحيانا<sup>(٢)</sup>. كما تشمل هذه البرامج إنشاء عدة طرق هامة ، كطرق صحراء سيناء ، والصحراء الشرقية ، وطريق بورسعيد - المطرية إلخ . واشتملت البرامج المذكورة أيضاً عدة مشروعات خاصة بالكبارى إلخ .

هذا عن تطور إنشاء الطرق في ذاتها ، أما عن تطور الحركة عليها ، فيتلخص في تزايد عدد السيارات المستخدمة في أغراض النقل المختلفة . وقد لوحظت هذه الظاهرة في السنوات السابقة على الحرب العالمية الثانية ، ثم في الفترة التالية عليها ، حتى كان عدد السيارات في سنة ١٩٥٤ ثلاثة أمثاله في سنة ١٩٣٩ .

(١) ومن الحالات التي اتضح فيها قصور الطرق عن سد حاجة البلاد إلى النقل ما لوحظ من صعوبات النقل في مناطق التعدين ، فقد ورد في تقرير لجنة الصناعة ( سنة ١٩٤٨ ) أن تكاليف استخراج الطن الواحد من الكروم الحام في سيناء في عام ١٩٤٣ تبلغ جنيهين ، ولكن نقله إلى السويس يكلف ٨ جنيهات ، بينما كان من المستطاع في ذلك الوقت الحصول على الكروم الحام من جنوب أفريقيا ، وهو يحتوي على نسبة أكبر من المعدن ، بسعر ٤ جنيهات مصرية « سيف » السويس. كذلك فقد استمرت صناعة الزجاج في استيراد الرمل اللازم لها من أوروبا الجنوبية الشرقية ، وذلك رغم اكتشاف نوع من الرمال في سيناء صالح لهذا الغرض ، وما ذلك إلا لأن نقل الرمال من سيناء إلى مركز التصنيع يكلف نفقات كثيرة .

(٢) البنك الأهلي المصرى ، النشرة الاقتصادية ، النقل البرى في مصر ، المجلد التاسع ،

وفيا يلي بيان بعدد السيارات المرخص بها في مصر في بعض السنوات من ١٩٣٥ إلى سنة ١٩٥٥<sup>(١)</sup> :

السنة	سيارات خاصة	سيارات أجرة	سيارات نقل لورى	سيارات ركاب أتوبيس	موتوسيكلات
١٩٣٥	١٧٩٠٦	٣٨٩٨	٢٤٣٩	١٠٩٣	١٨٣٨
١٩٣٩	٢٥٠٠٧	٤٤٤٨	٢٩١٧	١٣١٠	٢٢٠١
١٩٥٠	٤٩٩٢٦	٩٩٤٨	١٤٤٤٣	٣٥١٢	٧٨٨٠
١٩٥٢	٥٦٤٤٨	١١٤٥١	١٤٨٣٩	٤٧٠٥	١٠٣٣٠
١٩٥٣	٥٧٥١٧	١١٩١٥	١٤٥٦٦	٤٨٩٤	١٠٨٥٨
١٩٥٥	٦٠٦٦١	١٢٥٣٥	١٦٠٦٤	٥٥٩٧	١٢٥٧٣
١٩٥٨	٥٩٣٠٦	٩١٨٩	١٤٣٧٩	٣٦٠٧	١٩٤٢٠

وبين من هذه الإحصائية أن نسبة عدد السيارات المختلفة والموتوسيكلات إلى عدد السكان لم تتجاوز في ١٩٥٥ نسبة ١ : ٢٣٠ ، وهذه النسبة أضعف منها بكثير في البلاد المتقدمة ، سواء في أمريكا أو أوروبا . حيث تبلغ نسبة عدد السيارات إلى عدد السكان ١ : ٢٥ في معظم بلاد أوروبا . كذلك يبين من الإحصائية المتقدمة الذكر غلبة عدد السيارات الخاصة على غيرها من أنواع السيارات الأخرى ، سواء أعدت هذه السيارات للركوب أو للنقل ، وهو ما يمد سَرَفاً من بعض الوجوه فالبلاد أحوج إلى سيارات الركوب المشتركة (الأتوبيسات) وعربات النقل ، منها إلى السيارات الخاصة . والمفهوم أن هذا النوع الأخير قلت أهميته نسبياً في السنوات الأخيرة ، بسبب ما وضع على استيراده من قيود .

(١) الإحصاء السنوى العام ، ١٩٥٧ - ١٩٥٨ ، ص ٢٦٧ والإحصاء السنوى للجيب ، سنة ١٩٥٨ ، ص ١٣٦ - ١٣٧ . هذا ويذكر بيان السيد وزير التخطيط أمام مؤتمر الاتحاد القومى سنة ١٩٦٠ (ص ٩١ - ٩٢) أن عدد سيارات التاكسى يقدر بحوالى ١٠ آلاف سيارة ، أما السيارات الخاصة ، فيصل عددها إلى ٦٠ ألف سيارة تقريبا .

كذلك تزايد حركة مرور سيارات النقل ، وهي ، على ما يؤكده البعض<sup>(١)</sup> ، أكثر بكثير من حركة السيارات الخاصة ، ولا تقل عن ٦٠ ٪ من حركة النقل بأكملها - كما ينتظر أن يحل هذا النوع من السيارات قريبا محل السكك الحديدية في بعض المناطق . ويقدر نصيب الطرق البرية في نقل البضائع في بعض السنوات الحديثة بنسبة تتراوح بين ٤١ و ٥٠ ٪ من مجموع البضائع المنقولة ، ويقدر أن هذه النسبة تقل كثيرا عنها في معظم البلاد الأوروبية<sup>(٢)</sup> . وأهم ما تقوم السيارات بنقله في مصر هو القطن والبتروك .

### ج - النقل النهري :

للنقل النهري أهمية في مصر من قديم العصور . وقد ساعد في ذلك صلاحية نهر النيل والترع والقنوات المتفرعة منه ، وكذلك بحيرات شمال الدلتا ، للملاحة في معظم شهور السنة ، كما ساعد فيه وقوع معظم المدن والبلاد على المجارى المائية ، وكذلك رخص النقل النهري بالنسبة لغيره من وسائل النقل في مصر .

وقبل افتتاح قناة السويس كانت أهمية النيل الملاحية لا تقتصر على التجارة الداخلية ، بل كانت تشمل التجارة الدولية أيضا . وكانت تزايد هذه الأهمية بالطبع في الفترات التي يشتد فيها حركة نقل البضائع بين الشرق والغرب عبر الأراضي المصرية ، فكانت هذه التجارة تسلك ، حسب الأحوال ، طريق النيل حتى قنا ، ومنها إلى القصير وبالعكس ، أو تسلكه حتى القاهرة ، ومنها إلى السويس وبالعكس . وقد أدى استخدام قناة السويس لأغراض التجارة الدولية إلى توقف حركة هذه التجارة على النيل ، لكن

(١) أنظر المهندس محمد البيدوى فؤاد ، النقل بالطرق ، رسائل في التخطيط القومى (٢٢) ،

مايو سنة ١٩٥٧ .

(٢) النقل البرى في مصر ، النشرة الاقتصادية ، المرجع السابق ، ص ٢٧١ .

بقيت للنهر أهمية كبيرة بالنسبة لحركة النقل الداخلية ، خاصة في نقل البضائع الكبيرة الوزن ، وساعد في ذلك كثرة الترع والمصارف التي قامت الحكومة بإنشائها وتمهيدتها بالصيانة والتوسيع والتعميق . وكما ازدادت أطوال المجارى المائية في مصر على هذا النحو ، كذلك ازداد عدد الوحدات التي تعمل عليها ، حتى كان يربو في سنة ١٩٥٥ على ١٢ر٠٠٠ وحدة . يشتمل البعض القليل منها على صنادل آلية وأخرى مقطورة ، وقاطرات وبواخر وكراكات ولنشات ، لكن الغالب هو المراكب الشراعية ذات الحجم الصغير أو المتوسط<sup>(١)</sup> . ويقدر متوسط الحمولة في السفن الآلية بـ ١٨٠ طنا ، بينما يقدر متوسط حمولة السفن الشراعية بأربعين طنا فقط .

وفي سنة ١٩٥٥ ، قدرت البضائع التي تنقل نقلا مائيا في مصر بحوالى خمسة ملايين طن ، كانت تمثل ٢٣٪ من مجموع حركة نقل البضائع في القطر ، كما قدر عدد الركاب الذين كانوا ينتقلون بهذه الوسيلة بستة ملايين راكب ، وهو ما كان يمثل ٤٪ من مجموع حركة نقل الأشخاص .

ورغم نمو حركة النقل النهري في مصر على نحو ما سبق بيانه ، فقد بقي جزء هام من الطاقة الإنتاجية لهذه الصناعة ، حتى السنين الأخيرة ، عاطلا لا يستفاد منه<sup>(٢)</sup> ، كما ظلت صناعة النقل هذه تعاني صعوبات عدة ، من أهمها تعدد الجهات الحكومية المختصة بأمورها ، وتغليب اعتبارات الري والزراعة على اعتبارات النقل النهري ، وضيق بعض المجارى المائية وقلة عمقها ، وعدم مناسبة تصميم بعض الكبارى والأهوسة لحركة النقل المائى ، ومنافسة السكك الحديدية لها ، وكذلك صعوبة حصولها على ما تحتاجه من ائتمان<sup>(٣)</sup> .

(١) بلغ عدد المراكب الشراعية لغاية ٥٠ طنا في سنة ١٩٥٥-٥٧٥٩ مركبا . وهو يقل قليلا عن نصف إجمالى عدد الوحدات المستخدمة .

(٢) قدر مجموع حمولة الوحدات التي تملكها شركات الملاحة الأعضاء في غرفة الملاحة البحرية بنحو ١٠٠ ألف طن ، تبلغ طاقتها في النقل مليونى طن في السنة ، ورغم ذلك فإنها لم تنقل أكثر من ٧٦٢ ألف طن سنة ١٩٥٣ و ٩٣٠ ألف طن في سنة ١٩٥٤ .

(٣) الملاحة الداخلية في مصر ، الذئرة الاقتصادية ، البنك الأهلى المصرى ، المجلد الثامن ، للعدد الرابع ، سنة ١٩٥٥ . ص ٣٠٩ . والصيد ، المرجع السابق ، ص ٣١ - ٣٣ .

لذلك زادت الحكومة مؤخرًا عنايتها بهذا المرفق ، خاصة لما تتوقمه من تزايد الحاجة إلى خدماته في المستقبل القريب بمد تواميد الكهرباء من خزان أسوان وتنفيذ مشروعات السد العالي واستغلال مناجم الحديد والصلب . لذلك عملت على تدعيم النقل النهري، والربط بواسطته بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك<sup>(١)</sup>.

\*\*\*

تلك أهم أوجه التطور التي طرأت على وسائل النقل الداخلية في مصر . ويلاحظ أن هذا التطور هدف على وجه العموم إلى تيسير النقل ، بضمان مواجهة الزيادة في حجمه، وزيادة سرعته، وكفالة انتظامه ، كما هدف هذا التطور في نفس الوقت إلى خفض تكلفة النقل ، حتى تنخفض بالتالي تكلفة إنتاج السلع المختلفة . كل ذلك مع تحقيق إشراف السلطات العامة على مرافق النقل العام .

وقد استشعرت هذه السلطات حديثنا أن من واجبهما، تنفيذًا للأغراض السالفة، العمل على تنسيق سياسة النقل الداخلي بوسائله المختلفة : بحيث يمتنع التنافس الذي ظل قادمًا مدة طويلة بين تلك الوسائل ، وبحيث تخصص كل وسيلة منها لما خلقت له ، فتستغل الطاقة الإنتاجية الكاملة لكل منها ، وتكون فيما بينهما جميعًا وحدة متكاملة.

(١) ومن قبيل الإجراءات التي اتخذت في هذا الشأن لإنشاء الخط الملاحي بين القاهرة والاسكندرية ، كما يجري في الوقت الحاضر العمل لتحسين المجرى الملاحي بين القاهرة وأسوان ، وكذا في مشروع قناة طنطا الملاحية ، وأنشئت هيئة عامة للنقل المائي .

ومن جهة أخرى ، فقد تضمنت الخطة الخمسية استثمارات قدرها ٦ و ٧ مليون جنيه تخصص للملاحة الداخلية . ويتنظر أن تؤدي هذه الاستثمارات إلى زيادة عدد الركاب من ١،٥ مليون راكب في بداية الخطة إلى ١،٧٥٠ مليون راكب في نهايتها ، كما ستزيد البضائع المنقولة من ٢،٧٥٠ مليون طن إلى ٣،٧٥٠ مليون طن في نفس المدة . ومن الاستثمارات المشار إليها إنشاء المراسي النيلية وتعديل الأهوسة وتذييل العتبات في المجاري الملاحية وإنشاء أسس لنقل خام الحديد والمواد البترولية بين أسوان وحلوان الخ . أنظر ، بيان السيد وزير التخطيط أمام مؤتمر الاتحاد القوي سنة ١٩٦٠ ص ٩٢ و ٩٣ .

وفي سبيل ذلك ، أنشئت في سنة ١٩٥٧ لجنة خاصة ، ملحقمة بوزارة المواصلات ، هي اللجنة العامة لشئون النقل الداخلى .

#### د - النقل البحرى :

واصل هذا النوع من النقل تقدمه الذى كان قد بدأه فى عهد محمد على . وصاحب ذلك نمو حجم التجارة بين مصر والبلاد الأخرى ، سواء عن طريق البحر الأبيض أو البحر الأحمر ، وذلك فضلاً عن نمو التجارة العابرة أيضاً .

وفى عهد سعيد ، كانت هنالك شركتان أجنبيتان تعملان فى النقل البحرى بين مصر والخارج . وأضاف ذلك الوالى إليهما شركة ثالثة ، اكتب هو بمظم رأسمالها ، وكانت تسمى أولاً شركة العزيزية ، ثم أطلق عليها اسم شركة الخديوية . ولاقت هذه الشركة صعوبات فى العمل ، فحولت فيما بعد إلى مصلحة حكومية ، ثم عادت فأصبحت شركة خاصة فى سنة ١٨٩٨<sup>(١)</sup> . ويعتبر البعض أن سنة ١٩٣٠ كانت بداية الاهتمام بالأسطول التجارى البحرى فى مصر ، حيث أسست فى ذلك التاريخ شركة الإسكندرية للملاحة ، كما أسست شركة مصر للملاحة سنة ١٩٣٢ ، وتم تمصير شركة البوسنة الخديوية سنة ١٩٣٤ . وفى سنة ١٩٣٦ ، أنشئت إدارة خاصة بالشئون البحرية ، أسمىت إدارة التفطيش البحرى<sup>(٢)</sup> ، كما أنشأت الحكومة مجلساً أعلى لشئون الملاحة البحرية سنة ١٩٥٠ . وقدمت بعض ألوان التشجيع إلى الشركات الملاحية الوطنية ، كإعفاء السفن المصرية من رسوم الموانى ، وتخصيص ٣٠ ٪ على الأقل من حجم التجارة الخارجية للشركات المصرية ، وتقديم إعانة سنوية إليها<sup>(٣)</sup> .

(١) انظر ، أرمنجون ، المرجع السابق ، ص ١٠٩ . ولانديس ، المرجع السابق ، ص

١٠٣-١٠٤

(٢) انظر مصلحة الاستعلامات ، الكتاب السنوى سنة ١٩٥٩ ، ص ٦٥٣ .

(٣) انظر الاقتصاد المصرى ، هيكله وتطوره ، المرجع السابق ، ص ٢٠٤ .

وقد قدر البعض حمولة الأسطول التجارى المصرى بـ ١١٠ر٩١٤ طنا فى سنة ١٩٥٤<sup>(١)</sup> . وهى حمولة صغيرة إذا ما قورنت بأساطيل البلاد الأخرى المماثلة ، خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار موقع مصر الجغرافى ، وأهميته لحركة النقل البحرى فى العالم ، ويرى هؤلاء الكتاب أن « هذا الاعتبار هو الذى جعل مصر عاجزة عن أن تنشئ لنفسها أسطولا تجاريا حتى بعد الحرب العالمية الثانية ، فالنموذ الإنجليزى ، وكان همه بصفة خاصة قناة السويس ، كان يعرقل دائما كل محاولة لإنشاء أسطول تجارى وطنى »<sup>(٢)</sup> .

ومنذ سنة ١٩٥٢ ، زادت العناية بأمر الأسطول التجارى ، وأنشئت لهذا الغرض الهيئة العامة للنقل البحرى ، كما أضيفت بعض سفن حديثة إلى الأسطول المذكور ، فارتفعت حمولته بسبب ذلك<sup>(٣)</sup> . وقد وضعت خطة التنمية بحيث تشمل رفع هذه الحمولة إلى ٢٩٢ ألف طن ، وبحيث يصبح الأسطول قادرا على حمل ٣٠ ٪ من واردات وصادرات الإقليم .

هذا فيما يخص الأسطول البخارى ، أما فيما يخص الموانى ، فقد نالها هى الأخرى تطور كبير . فقد بقيت دمياط ورشيد على ضعفهما الذى كان قد بدأ فى عهد محمد على ، بينما واصلت الإسكندرية احتلال مركز الصدارة بين الموانى المصرية ، بل إنها كادت تعتبر الميناء الوحيد لتجارة مصر الخارجية حتى مطلع القرن الحالى . وقد ظل يتزايد

(١) المرجع السابق ص ٢٠٣ .

(٢) المرجع السابق ص ٢٠٤ .

(٣) يذكر بيان وزير التخطيط أمام مؤتمر الاتحاد القومى سنة ١٩٦٠ (ص ٩٤) ، أن الحمولة ارتفعت من ٨٥ ألف طن إلى ١٥٢ ألف طن ، وأن الأسطول أصبح قادرا على حمل ٤ ٪ من الواردات وحوالى ١٠ ٪ من الصادرات . فارتفع الاقتصاد المصرى ، هيكله وتطوره ، المرجع السابق ، ص ٢٠٣ وما بعدها . وارتفع أيضا مصلحة الاستعلامات ، الكتاب السنوى سنة ١٩٥٩ ص ٦٥٣ ، حيث يذكر هذا الكتاب الأخير أن الأسطول أصبح الآن يقوم بنقل ١٢ ٪ من مجموع الصادرات والواردات .

حتى الآن عدد السفن المارة بها ، وحمولة تلك السفن ، وكية وقيمة البضائع الموسقة بها أو المفرغة فيها<sup>(١)</sup> .

وترجع أهمية الإسكندرية ، من حيث تجارة الصادرات ، إلى أنها كانت الميناء الوحيد ذا الشأن عندما بدأت تشتد حركة تصدير القطن منذ حرب الانفصال الأمريكية ، فألف التجار النقل منها ، وأكد هذا الاتجاه إقامة بورصة القطن فيها ، وكذلك حسن استعدادها الفنى الخاص بعمليات الشحن والتفريغ ، وملاءمة موقعها بالنسبة للمناطق الزراعية فى الداخل . أما بالنسبة للواردات ، فترجع أهمية ذلك الميناء إلى أن معظم الواردات المذكورة هو من السلع المصنوعة التى تستورد كلها تقريبا من أوروبا والولايات المتحدة ، مما يحمل على تفضيل تفريغ الجزء الأكبر منها فى الإسكندرية .

أما بورسعيد والسويس ، فيرجع ظهورها إلى حفر القناة ، لذلك كاد هذان الميناءان يقتصران فى مبدأ الأمر ، على تموين السفن التى تجتاز القناة ، دون أن تشتغلا فى تجارة مصر الخارجية ذاتها . وظل الحال كذلك حتى مطلع القرن الحالى ، حتى لقد لاحظ بعض الكتاب حينذاك أن دور بورسعيد فى التجارة المذكورة هو من الضآلة بحيث

---

(١) فنلا ارتفع عدد السفن التى دخلت ميناء الاسكندرية من ١٠٥٤ فى المتوسط من سنة ١٨٨٠ / ١٨٨٤ إلى ٢٠١٢ فى سنة ١٩٠٧ و ٢٤٥٢ فى سنة ١٩٣٨ و ٢٦٩٦ فى سنة ١٩٥٧ ، بينما ارتفعت حمولة تلك السفن من ١٦٠٩٦،٠٥٨ إلى ٧٤٧،٣٠٠،٣ و إلى ٥،٩٥،٠٠٠ ثم إلى ٦،٣١٣،٠٠٠ طن فى السنوات المذكورة آنفا على التوالى . وكان نصيب الاسكندرية فيما قبل الحرب العالمية الثانية نحو ٥٤ ٪ من جملة الشحنة المفرغة و ٥٦ ٪ من جملة الشحنة الموسقة ، ثم ارتفع هذا النصيب إلى ٦٣ ٪ من جملة الشحنة المفرغة و ٦١ ٪ من جملة الشحنة الموسقة ، وذلك خلال السنوات ١٩٥٦ و ١١٨٥ و ١٩٥٩ . انظر ارمنجون ، المرجع السابق ، ص ١٣٠ وما بعدها وحركة الموانئ فى الجمهورية العربية المتحدة ( الإقليم الجنوبى ) ، البنك الأهلى المصرى ، النشرة الاقتصادية ، المجلد الثانى عشر ، العدد الأول سنة ١٩٥٩ ، ص ١١ وما بعدها .

يخيل للمرء أن ذلك الميناء يبعد عن مصر آلاف الفراسخ<sup>(١)</sup> . كما أثار استغراب أولئك الكتاب أن تغد إلى بورسعيد سفن عديدة يوميا ، وهي نصف فارغة ، بفرض التزود فيها بالماء والفحم ، ثم تخرج منها دون أن تشحن طنا واحدا من البضاعة ، رغم إمكان إتمام ذلك بأسعار منخفضة ، نظرا لرغبة أصحاب تلك السفن في تشغيلها بأية طريقة كانت .

ورغم قيام ميناءى بورسعيد والسويس تدريجيا بحصة من التجارة الخارجية للبلاد، إلا أن أهميتهما بقيت محدودة رغم ذلك، ويفسر البعض ذلك<sup>(٢)</sup> بأنه «على الرغم من وقوع بورسعيد على خط ملاحى بالغ الأهمية ، فإن اتصالها بمراكز الإنتاج الداخلية أكثر صعوبة ، فضلا عن أنها لم تظهر في الوجود إلا بعد أن كانت الإسكندرية قد وطدت مركزها ، فظلت بورسعيد تنافس على المرتبة الثانية مع السويس التي قلل من شأنها بدورها أنها لم تكن تؤدي إلى بلاد صناعية، فلم تجتذب بذلك غير قليل من الصادرات»<sup>(٣)</sup> . كما يفسرون قلة أهمية الميناءين المذكورين نسبيا في تجارة الواردات بما أشرنا إليه حالا من أن معظم واردات مصر يتكون من السلع المصنوعة التي تستورد كلها تقريبا من أوروبا والولايات المتحدة ، مما يجعلها تتجه أساسا

---

(١) أرمنجون ، المرجع السابق ، ص ١٣٥-١٣٦ . ويضيف بعض المراجع الأخرى أنه يلاحظ من حيث القيمة أن نصيب بورسعيد والسويس معا في جملة قيمة التجارة الخارجية لم يكن يجاوز ٦٪ في سنة ١٨٧٩ ، فضل يرتفع بعد ذلك بالتدرج حتى يبلغ ٢٠٪ من قيمة الواردات قبل الحرب العالمية الأخيرة، إلا أنه بقي عند ٦٪ من حيث قيمة الصادرات « حركة الموانئ في الجمهورية العربية المتحدة ، النشرة الاقتصادية ، المرجع السابق ، ص ١٤

(٢) ويلاحظ أنه تجرى الآن دراسة لإنشاء طريق برى بين بورسعيد والمطرية عبر بحيرة المنزلة، وذلك بفرض نقل المواد التموينية ، وكذلك نقل القطن والمحاصيل من بعض المحافظات القريبة إلى بورسعيد لتصديرها منها ، انظر وزارة المواصلات في الثمانى سنوات ، ١٩٥٢ - ١٩٦٠ ، ص ١٣٥ .

(٣) النشرة الاقتصادية ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

إلى الإسكندرية ، وأحيانا إلى بورسعيد . أما السويس ، فلا تفرغ فيها من تلك السلع إلا المنتجات البترولية . كذلك تفرغ حاصلات المناطق الحارة في السويس وأحيانا في بورسعيد أو الإسكندرية ، حيث « وسائل التفريغ أفضل ورسوم الميناء والبلدية أقل » (١) .

كما يلاحظ أن للسويس أهمية خاصة في الملاحة الساحلية ، وذلك بسبب موقعها الجغرافي بالقرب من مناطق التعدين واستخراج البترول . كما أن لبورسعيد مثل هذه الأهمية الخاصة بالنسبة لتجارة الترانسيت ، وذلك بسبب قربها من بلاد شرق البحر الأبيض المتوسط التجاري، ووقوعها على قناة السويس، شريان الملاحة العالمي الكبير. وعلى وجه العموم ، فقد وضحت الحاجة في السنين الأخيرة إلى بذل مزيد من العناية بالموانئ المصرية ، لذلك تضمنت الخطة العامة عدة مشروعات تهدف إلى رفع كفاية تلك الموانئ (٧) .

\*\*\*

وبمناسبة الكلام في النقل البحري ، فإنه تجب الإشارة إلى أن أهم حدث تم في أمره خلال تاريخنا الحديث كان بلا شك حفر قناة السويس لتصل بين البحرين الأبيض والأحمر . وقد منحت الحكومة المصرية امتياز حفر هذه القناة في سنتي ١٨٥٤ و ١٨٥٦ إلى شركة مساهمة مصرية هي الشركة العالمية لقناة السويس البحرية. وساهمت الحكومة المصرية في رأس مال هذه الشركة بنصيب وافر ، كما قدمت لها المعونة المالية حين أوشكت على الإفلاس قبيل افتتاح القناة . كذلك تحملت مصر كلها ، حكومة وشعبا . تضحيات جساما في سبيل تنفيذ هذا المشروع الكبير ،

(١) ورد في بيان وزير التخطيط أمام مؤتمر الاتحاد القومي سنة ١٩٦٠ (ص ٩٤) أن الموانئ المصرية « ظلت سنين طويلة وبالأخص ميناء الاسكندرية فقيرة في الوسائل الميكانيكية للشحن والتفريغ وكذلك في عدد أحواض العمرة ، والأرصفة العميقة ، والأوناش العائمة ولنشات القطر . كذلك لم تكن تتواجد على سواحل البحر الأحمر الممتدة لأكثر من ١٥٠٠ كيلومتر موانئ تستحق الذكر بالرغم من وفرة المعادن في تلك المناطق » . (٢) المرجع السابق ص ٩٥ .

سواء بمجهود عشرات الألوف من العمال الذين اشتغلوا فيه سنين عديدة بالسخرة أو لقاء أجر تافه وفي ظروف بالغة السوء ، أم في شكل الأراضي التي منحتها الحكومة للشركة ، والامتيازات العديدة التي قدمتها لها دون مقابل ، أم في شكل التعويضات التي حصلت عليها الشركة من الحكومة دون وجه حق . والواقع فإنه أمكن ، بهذه الجهود المصرية ، لمشروع قناة السويس أن يشق طريقه إلى النور ، وأن ينجح في أداء دوره في خدمة الملاحة البحرية ، ولو كان الأمر قد اقتصر على الجهود الأجنبية وحدها ، لفشل المشروع كما فشل مثيل له ، فشلا انتهى إلى الحكم بالسجن على صاحب المشروع ، وهو فرد يناند دليسبس نفسه (١) .

وكان افتتاح القناة للملاحة في سنة ١٨٦٩ حدثا بارزا في تاريخ الملاحة البحرية الدولية ، إذ لم تلبث القناة أن أصبحت أهم طريق لهذه الملاحة ( وذلك باستثناء الطريق عبر الأطلنطي بين أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية ) . كما تأكدت بحفر القناة مكانة مصر في التجارة العابرة بين الشرق والغرب ، وهي المكانة التي كانت قد فقدتها منذ اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ، ثم بدأت في استرجاعها ببطء منذ أوائل القرن الماضي . وجعلت أهمية القناة تتزايد باطراد منذ بدء استخدامها للملاحة (٢) . وتم ذلك على الأخص بشكل ملحوظ منذ انتهاء الحرب العالمية الثانية ، إذ تميزت هذه الفترة الأخيرة بتضخم كمية البترول المنتج في حقول الشرق الأوسط ، والذي تعتمد عليه أوروبا لسد الجزء الأكبر من حاجتها البترولية ، إذ يمر معظم هذا الخام المصدر من بلاد الشرق الأوسط إلى أوروبا عن طريق القناة ، أما الباقي فيرسل عن طريق الأنابيب من حقول الاستخراج إلى بعض موانئ الشرق الأوسط (٣) . على أن القناة

(١) المذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

(٢) أنظر في ذلك لإحصائية الحركة في قناة السويس .

(٣) في سنة ١٩٥٥ بلغت نسبة تجارة الشرق الأوسط ٦٦٪ من حجم مجموع التجارة التي

مهرت بقناة السويس في السنة المذكورة ، بينما بلغ البترول رمتجاته ٦٩٪ من ذلك المجموع في سنة ١٩٦٠

تستخدم أيضا في نقل كثير من المواد الأولية والحاصلات الزراعية من آسيا وإفريقيا  
واستراليا إلى أوروبا وأمريكا، كما تستخدم بالمعكس في نقل المنتجات المصنوعة  
والآلات وغيرها في هذه البلاد الأخيرة إلى البلاد الأولى .

وفما يلي بيان بتطور الحركة عبر قناة السويس ، سواء بالنسبة لعدد السفن ،  
أو أوزان البضائع العابرة، أو عدد الركاب ، أو جملة إيرادات العبور بآلاف الجنيهات .

الحركة عبر قناة السويس ( ١٩٤٧ - ١٩٥٩ )<sup>(١)</sup>

السنة أو الشهر	السفن العابرة		البضائع العابرة		جملة إيرادات العبور بآلاف الجنيهات
	الحمولة الصافية بآلاف الأطنان	العدد	من الشمال إلى الجنوب	من الجنوب إلى الشمال	
١٩٤٧	٣٦٠٥٧٧	٥٩٧٢	٧٨٢٣	٢٢٠٧٦٧	١٣٠٨٦
١٩٤٨	٥٥٠٠٨١	٨٠٦٨٦	٩٠٧١٦	٣٩٠٥٦٣	١٨٠٣٨٣
١٩٤٩	٦٨٠٨٦٢	١٠٠٤٢٠	١٣٠٢٨	٤٨٠٢٧	٢٢٠٨٧١
١٩٥٠	٨١٠٧٩٦	١١٠٧٥١	١٢٠١٥١	٦٠٠٤٦٨	٢٦٠٧٠٠
١٩٥١	٨٠٠٣٥٦	١١٠٦٩٤	١٧٠٤٢٠	٥٩٠٣٢٣	٢٦٠١٦١
١٩٥٢	٨٦٠١٣٧	١٢٠١٦٨	٢٢٠٠٠١	٦١٠٤٤٧	٢٦٠٧٣٠
١٩٥٣	٩٢٠٩٠٥	١٢٠٧٣١	٢٢٠٥١٨	٦٧٠٨٨١	٢٨٠٩٠١
١٩٥٤	١٠٢٠٤٩٤	١٣٠٢١٥	٢٢٠٣٧٠	٧٤٠٥١١	٣٠٠٣٣٨
١٩٥٥	١١٥٠٧٥٦	١٤٠٦٦٦	٢٠٠٠٨٢	٨٧٠٤٢٦	٣٢٠١٧٧
يناير - أكتوبر	١٠٧٠٠٠٥	١٣٠٢٩١	١٧٠٧٧٥	٨١٠٧٤٦	٢٩٠٣٩٦
١٩٥٦	٨٩٠٩١١	١٠٠٩٥٨	١٤٠١٠٢	٦٧٠٢١٩	٢٤٠٤٨٠
إبريل - ديسمبر	١٥٤٠٤٧٩	١٧٠٨٤٢	٢٤٠٩٤٣	١١٤٠٤٣٠	٤٢٠١٤١
١٩٥٨	١٦٣٠٣٨٦	١٧٠٧٣١	٢٦٠٥٠٥	١٢١٠٩٤٩	٤٤٠٥٠٢
١٩٥٩					

(١) النشرة الاقتصادية - المجلد التاسع - العدد الثالث، سنة ١٩٥٦، ص ٣٤٠، والمجلد العاشر،

العدد الرابع، سنة ١٩٥٧، ص ٤٨٤، والمجلد الثالث عشر العدد ، سنة ١٩٦٠، ص ٨٣

وقد أفادت التجارة الدولية فائدة كبرى من فتح قناة السويس ، إذ انخفضت بسببها نفقات النقل ، كما قصرت مسافته وزادت سرعته وانتظامه<sup>(٢)</sup> . كذلك جنت كل من إنجلترا وفرنسا أرباحا طائلة نتيجة استحواذها على الجزء الأكبر من أسهم الشركة . كما عملت هاتان الدولتان على استنلاب حقوق مصرفى القناة ، وتوصلتا إلى ذلك بمختلف وسائل الضغط الاقتصادى والسياسى . لذلك اقتصر ما كانت تحصل عليه الحكومة المصرية من القناة على مبلغ قابل الأهمية ، كان يدفع لها فى شكل ضرائب وأموال ( بلغ فى سنة ١٩٥٥ مبلغ ٢٣ مليون جنيه ) ، كما كانت الشركة تضع تحت تصرف الحكومة إما يتبقى لديها من عملات أجنبية بمد سداد مصروفاتها وتوزيماتها واحتياجاتها الكثيرة فى الخارج .

ولا شك أن استخدام القناة كمر مائى دولى قد أفاد الاقتصاد المصرى أيضا من بعض الوجوه ، وعلى الأخص ، تعتبر القناة مبعثا لنشاط تجارى لا يستهان به فى المدن الواقعة عليها ، وهى بور سعيد والاسماعيلية والسويس ، وذلك إما بسبب نفقات الشركة ذاتها ، أو بسبب نفقات السفن والركاب المارين بالقناة . لكن لا شك أيضا أن الجزء الأكبر من إيرادات الشركة كان يذهب إلى الخارج ، كما أن القناة انترعت من طرق النقل الداخلية ، وخاصة السكك الحديدية ، تلك الأهمية التى كانت هذه الطرق على وشك اكتسابها ، عندما تزايدت حركة التجارة الدولية العابرة إلى الهند ، مما أشرنا إليه قبلا . والواقع فإنه لولا القناة لاستمرت هذه التجارة العابرة تمر فى قلب الدلتا ، ولأفادت منها منشآتنا التجارية والمالية والخاصة بالمواصلات والتأمين أجل فائدة .

---

(١) أنظر الباب السابع من تقرير الأمم المتحدة عن التطورات الاقتصادية فى الشرق الأوسط

(١٩٥٥ - ١٩٥٦) المشار إليه حالا وعنوانه :

Preliminary review of the economic Impact of the Suez Canal crisis on the Middle East,  
p. 99 & s:s.

أما مرور تلك التجارة عبر القناة ، فلم يفد الاقتصاد المصرى فى صميمه ، بل كان أمره يجرى فى قطاع يكاد يكون مستقلا عن اقتصادنا القومى ، وكان ذلك بعض ما تعمل له الشركة ، إذ كانت تنأى بأمورها عن مصر ، وتقلل من صلاتها بها ما أمكن<sup>(١)</sup> ، فكانت تشتري حاجياتها من الخارج ، كما كانت تستثمر أموالها بعيدا عن البلاد ، وتختار موظفيها من الأجانب ما مكنتها القوانين من ذلك . والواقع أن الشركة كانت من الناحيتين السياسية والاقتصادية ، دولة داخل الدولة ، لذلك استخدمت الحكومة المصرية حقها المشروع فى تأميمها ، وعهدت بإدارتها إلى هيئة مستقلة كانت تلحق بوزارة التجارة ، وتم ذلك بمقتضى القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ ، وذلك مع تقرير تعويض المساهمين فيها تعويضا عادلا .

وقد عملت هيئة القناة منذ إنشائها على إدخال تحسينات هامة فى المرفق ، واستكمال النقص فى برنامج الشركة السابقة . ومن أهم هذه التحسينات تعميق القناة بحيث تسمح بمرور سفن يصل غاطسها إلى ٣٧ قدما ، وبذلك أمكن أن تمر بالقناة ناقلات البترول حتى حمولة ٤٥ ألف طن ( بدلا من ٣٥ ألف طن كما كان الحال قبلا ) ، مع توسيع القناة بما يتمشى مع الزيادة فى أحجام السفن الخ .

كذلك وضعت الهيئة مشروع ناصر ، الذى يتضمن على الأخص ازدواج القناة ، بما يسمح بمرور قوافل السفن فى اتجاهين متقابلين فى وقت واحد ، فتقتصر بذلك مدة عبور القناة ، ويزداد عدد السفن العابرة تبعاً لذلك . كما يتضمن المشروع المذكور أيضا

---

(١) فمثلا كانت الشركة تحتفظ فى خارج مصر بالجانب الأكبر من أصولها السائلة أو الشبهية بالسائلة خاصة ما كان من هذه الأموال فى شكل نقدية أو استثمارات قصيرة الأجل أو طويلة الأجل ، ( قدرت الاستثمارات قصيرة الأجل بـ ١٩ مليون جنيه ) . أنظر المركز المالى لشركة قناة السويس السابقة ، النشرة الاقتصادية ، المجلد التاسع ، العدد الثالث . سنة ١٩٥٦ ، ص ٢٥٤ - ٢٥٩ .

تعميق القنطرة أخرى، بحيث يمكن أن تمر بها سفن يبلغ غاطسها ٤٥ قدماً<sup>(١)</sup>، وتراوح حمولتها بين خمسة وستين وسبعين ألف طن، وهي البواخر التي أخذت تنتجها البلاد المختلفة حالياً بفرض التوفير في النفقات .  
وتبلغ الاستثمارات اللازمة لإجراء هذه التحسينات في السنوات الخمس القادمة ٣٥ مليون جنية<sup>(٢)</sup> .

---

(١) مصلحة الاستعلامات ، الكتاب السنوي ، ١٩٥٩ ، ص ١٣٠ . وقد ورد في بيان وزير التخطيط أمام مؤتمر الاتحاد القومي (ص ١٠٢) أن المشروع المذكور يهدف إلى مرور السفن التي يصل غاطسها ٤٠ قدماً .

(٢) بيان وزير التخطيط ، المرجع السابق ، نفس الصفحة .