

الموانئ الجافه فى مصر "سماتها ومشكلاتها"

أ.د. سعيد أحمد عبده*

دخلت مصر عصر الموانئ الجافه خلال عقد التسعينات من القرن العشرين لتخفيف الضغط عن الموانئ البحريه المصريه وأصبحت حلقة هامة فى منظومة النقل المصريه. ويهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على هذه الموانئ والتعرف على وظيفتها ودورها فى منظومة النقل متعدد الوسائط فى مصر.

ويتناول البحث أربعة مباحث يسبقها مقدمة ويليهها خاتمه، تتناول المقدمة ثورة الحاويات وتأثيرها على ظهور الموانئ الجافه، أما المبحث الأول فيتناول مفهوم الموانئ — * قسم الجغرافيا - كلية البنات للآداب والعلوم والتربية (جامعة عين شمس).

الجافة وأنواعها، بينما يوضح المبحث الثانى مقومات إنشاء هذه الموانئ، ويركز المبحث الثالث على توزيعها الجغرافى على صفحة الإقليم المصرى، ويتعرض المبحث الرابع لمشكلاتها، وأخيراً تلخص الخاتمه أهم النتائج والتوصيات.

ثورة الحاويات ودورها فى ظهور الموانئ الجافة :

ظهرت الحاجة الى الموانئ الجافة بعد ثورة الحاويات وظهر الموانئ الجافة: "ثورة تحوية البضائع" Containerization Revolution خلال عقد السبعينات من القرن العشرين، لمواكبة الزيادة السريعة فى حركة التجارة العالمية، مما أدى الى تغيير فى المفاهيم التى ظلت سائدة لسنوات طويلة على النقل بصفة عامه، والنقل البحرى بصفة خاصة، وظهرت تقنيات جديدة فى كل من السفن والموانئ، ومعدات التداول، ونظم المعلومات والاتصالات، بل فى أساليب الإدارة ونوعية العنصر البشرى.^(١)

ومع نجاح نظام التحوية، والتقدم الهائل فى نظم الإتصالات والمعلومات، أصبح السعى لتخفيض أسعار السلع من المطالب الهامة التى تتنافس عليها جميع الشركات سواء المنتجة للسلع أو الناقله لها.

ويتضح ذلك من خلال إنتاج سلع متعددة الجنسيات ، ثم تجميعها لإنتاج سلعة تامة الصنع، وهو ما يسمى بـ "عولمة المنتج" Globalization، وفى نفس الوقت عولمة سوق الإستهلاك لهذه السلع، وأصبح "النقل متعدد الوسائط" Multimodal Transport، هو السمة المميزة للنقل الدولى الحديث ، وتغيرت خريطة العالم البحرية، وتحولت موانئ صغيرة الى "موانئ عملاقة" Load centers لتجميع وتوزيع الحاويات وفقدت موانئ عريقة "ميزتها التنافسية" Competition Advantage، كما ظهرت مفاهيم جديدة للنقل مثل " نظام النقل من الباب الى الباب" From Door to Door، "والتسليم فى الوقت المحدد" Just in Time، وأصبحت عمليات نقل البضائع من دولة لأخرى تمر بسلسلة

من العمليات المعقدة يشكل النقل البحري إحدى حلقاتها بالرغم من ضخامة المنقول بواسطتها.^(٢)

ولكى تكتمل سلسلة النقل متعدد الوسائط ، كان لابد من إنشاء الموانئ الجافة Dry Ports وقد تسمى "بمحطات الحاويات الداخلية" Inland Container Depots، وهى فى الغالب ما تكون بالقرب من المراكز الصناعية، والتجمعات السكانية^(٣)، ويتم ربط كل حلقات منظومة النقل متعدد الوسائط من خلال شبكات نقل ضخمة (من الطرق البحرية والنهرية والبرية والجوية) مع شبكات عملاقة من نظم المعلومات والإتصالات.

ونلاحظ أن الموانئ بأوضاعها الحالية - وخاصة تلك الموانئ التى أنشئت قبل الستينات من القرن العشرين لا يمكنها إتمام كل هذه الأعمال، وحتى الموانئ التى أنشئت حديثاً - حيث تتم هذه الأعمال بالمنطقة الخلفية للميناء فمثلاً موانئ أوروبا المتقدمة تقيم الصناعات والخدمات فى مناطق "الظهير" Hinterland وليس داخل الموانئ البحرية، وفى منطقة الظهير تقام الموانئ الجافة^(٤). فميناء "هامبورج" Hamburg - بألمانيا - يرتبط بالميناء الجاف "ديسبورج" Duisburg الموجود فى وسط غرب أوروبا. وهذا الميناء يخدم أكبر تجمع اقتصادى فى أوروبا الذى يتمتع بقوة شرائية كبيرة، وتكتل سكانى يصل الى ٣٨٠ مليون نسمة، وهذا الميناء سواء هامبورج أو ديسبورج متصل بجميع أنواع المواصلات، وله بنية أساسية حديثة جداً ويوجد بالميناء أكثر من ٣٠٠٠ شركة كبرى، ٢٠٠ بنك، ٨٠ شركة تأمين.^(٥)

وأما ميناء روتردام بهولندا فيعتبره الكثيرون أنه "بوابة لأوروبا" Rotterdam the Gateway of Europe وهو فى نفس الوقت يعتبر القارة الأوروبية بالكامل ظهيراً

للميناء، حيث تبلغ مساحة الميناء والمنطقة الصناعيه ١٠٠ كيلو مترا مربعا، وتبلغ أطوال الأرصفة ٧٠ كيلو مترا، ويمكن للسفن أن تحمل بضائع فى الميناء، وتتجه الى ٣٦ دولة بواسطة "سفن الروافد وخدماتها" Feeder Services أو أنماط النقل الأخرى من خلال بنية أساسية ضخمة لها اعتمادية لدى جميع المتعاملين مع الميناء.

ويرتبط الميناء البحرى بالميناء الجاف على حدود ألمانيا - ديسبورج - بكل وسائل النقل وأيضا مع الميناء الجاف فى بلجيكا^(٦).

وأصبحت الموانئ الجافة ضرورة ملحة فى مصر، وذلك للحد من الضغط على الموانئ البحرية والجوية، نظراً لزيادة التبادل التجارى، وحركة التجارة الدولية المستمرة فى الإرتفاع والنمو. مما يحتاج الى زيادة واتساع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية، وحيث أن الموانئ البحرية محدودة المساحة، والطاقة التخزينية، ومحاولة الإلتساع الأفقى أو الرأسى بها محدود مما يتسبب فى تكديس البضائع، أو عدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانئ البحرية، مما يجعلها تتأخر فى مناطق الإنتظار، مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة. لذلك كان لزاماً وجود مناطق جمركية خارج الموانئ البحرية كمستودعات عامة (موانئ جافة) ضرورة ملحة تقاديا لذلك، وخاصة مع زيادة حركة الإستيراد تقاديا لتلك الغرامات على أن تكون تحت السيطرة الكاملة والإشراف الكامل لمصلحة الجمارك^(٧).

ومن أهم الموانئ الجافة المصرية، السادس من أكتوبر، والعاشر من رمضان، والنوبارية، وبشتيل والبيضا والزهراء ورجب وأثر النبى وغيرها.

وقد اختيرت الموانئ الجافة فى مصر : سماتها ومشكلاتها، موضوعا لهذا البحث، لأنها لم تحظ بأى دراسة جغرافية مستقلة مثلما حظيت الموانئ البحرية. ويهدف هذا البحث الى تسليط الضوء على هذه الموانئ والتعرف على مفهومها، وأنواعها وعوامل قيامها، وتوزيعها الجغرافى بالإضافة إلى مشكلاتها.

وقد اعتمدت هذه الدراسة على تقارير وزارة النقل، بالإضافة الى بعض المراجع والدوريات العربيه والأجنيبيه المتعلقة بهذا الموضوع، وكذلك الزيارات الميدانية والتي أسفرت عن مقابلات شخصية مع بعض المسئولين فى أحد هذه الموانئ (ميناء العاشر من رمضان الجاف) للوقوف على الأوضاع الراهنه بها ومحاولة التعرف على أهم المشكلات التى تواجه هذه الموانئ وكيفية التغلب عليها.

ولتحقيق الفائدة المرجوة من هذه الدراسة، فقد اتبع المدخل الوظيفى Functional Approach الذى يوضح وظيفة هذه الموانئ ودورها فى منظومة النقل متعدد الوسائط فى مصر، والتعرف على سماتها ومشكلاتها.

وقد قسم البحث الى عدة مباحث تسبقها مقدمة وتليها خاتمة، وتتناول المقدمة ثورة الحاويات وتأثيرها على ظهور الموانئ الجافة، أما المبحث الأول فيتناول مفهوم الموانئ الجافة وأنواعها، بينما يتناول المبحث الثانى مقومات نجاح هذه الموانئ فى تأدية وظيفتها، ويركز المبحث الثالث على صورة التوزيع الجغرافى للموانئ الجافة على الأراضى المصرية، ويأتى المبحث الرابع لدراسة أهم المشكلات التى تواجه هذه الموانئ وأخيراً تتضمن الخاتمه أهم النتائج والتوصيات.

ويعتذر الباحث عن أى قصور نجم عن عدم توافر البيانات التفصيلية لهذا الموضوع المجهول لكثير من باحثى الجغرافيا بصفة عامة وجغرافى النقل بصفة خاصة، وهو بمثابة نقطة انطلاق لدراسات أخرى.

أولاً : مفهوم الموانئ الجافة وأنواعها.

أ - مفهوم الميناء الجاف :

يمكن تعريف الميناء الجاف بأنه منشأة مجهزة تقام فى عمق البلاد وبعيداً عن البحر، تقام لإتمام النقل متعدد الوسائط، ولتحقيق المفاهيم اللوجيستية^(٨). ولمنع تكس الموانئ البحرية والجوية، وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائل النقل المختلفة، وشبكة إتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركياً^(٩).

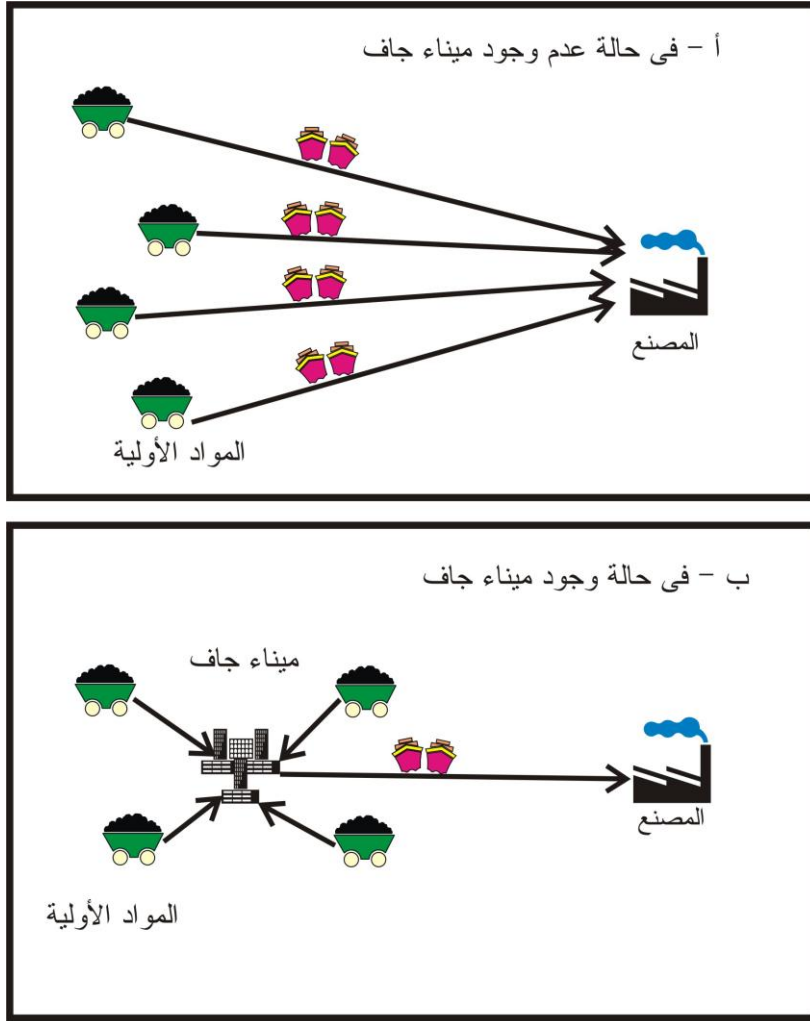
ب- أنواع الموانئ الجافة :

يمكن تصنيف الموانئ الجافة حسب - وظيفتها، وموقعها الجغرافى بالنسبة لكل من مصادر المواد الخام ومراكز الإنتاج، والأسواق - الى الأنواع التالية^(١٠):

١- موانئ جافة لتجميع المواد الخام :

يفضل قيام هذه الموانئ فى منطقة تتوسط مصادر المواد الخام، لتجميع هذه المواد، حيث يتم نقل مكونات العملية الإنتاجية بكميات كبيرة من كل مصدر من هذه المصادر، وذلك بهدف تقليل تكاليف النقل بالإضافة الى الحصول على أسعار أفضل لهذه المكونات. ثم يقوم الميناء فى هذه الحالة بعمل الخليط المطلوب للعملية الإنتاجية وإرساله الى التصنيع طبقاً لخطط موضوعة مسبقاً.

ويتسم هذا النوع من الموانئ بتقليل تكاليف عناصر الإنتاج، ولكن لا تزال تكاليف إنشاء وخدمات هذه الموانئ مرتفعة فى حالة عدم توافر عدد المصانع المطلوب إمدادها بمستلزمات الإنتاج. ويوضح (شكل رقم ١ - الحالة أ) مصنعا واحدا فقط يحتاج الى أربعة عناصر لإتمام العملية الإنتاجية أما فى (شكل رقم ١ - الحالة ب) فالفرق واضح عند وجود ميناء جاف يتوسط مصادر عناصر العملية الإنتاجية.

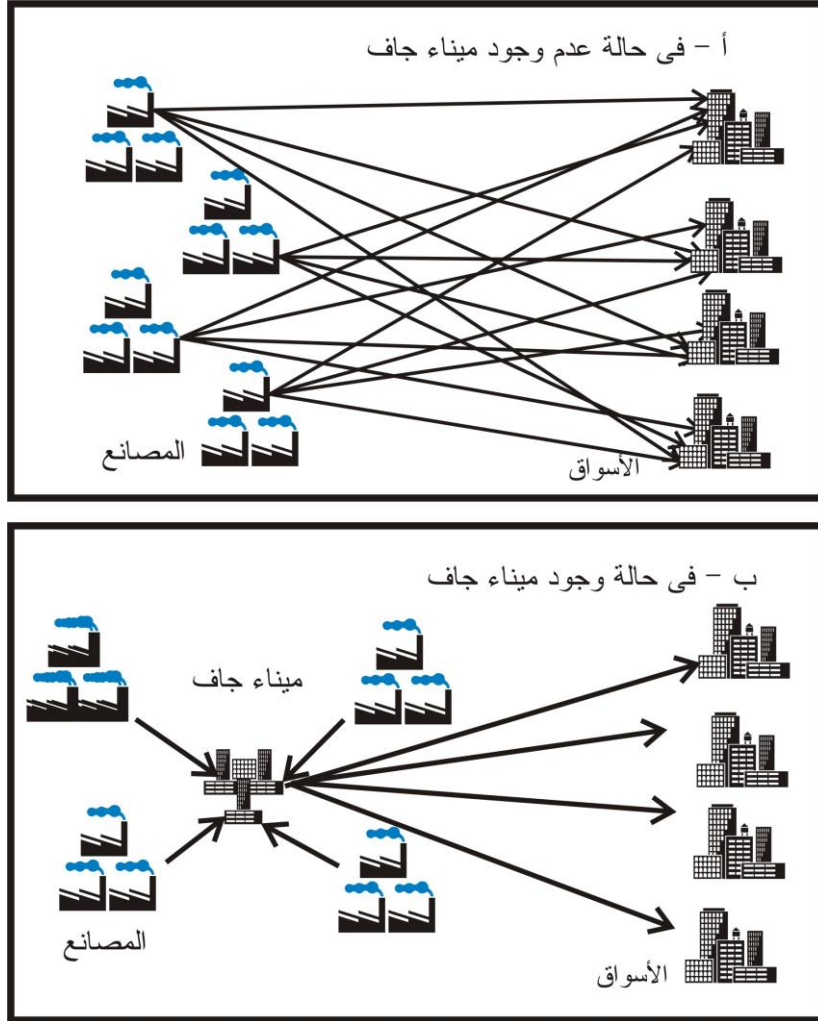


شكل (١) : أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية.

٢- موانئ جافة لتجميع السلع المصنعة :

يفضل إنشاء ميناء جاف في المناطق ذات الكثافة الصناعية، حيث يتوسط المصانع لتجميع الإنتاج في شحنات كبيرة، ثم يقوم الميناء بعمل الخليط المناسب من إجمالي إنتاج المصانع، وإرساله إلى أسواق الإستهلاك طبقاً

للاحتياجات ومن أهم مميزات هذه الموانئ، هو تخفيض تكاليف النقل لأدنى حد ممكن، ولكن من أهم نقاط ضعفها أنها لا تصلح إذا كانت مصادر الإنتاج متناثرة ومتباعدة عن بعضها البعض، أى تتسم بالبعثرة الجغرافية.



شكل (٢) : أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مراكز الإنتاج.

ويوضح (شكل رقم ٢ - الحالة أ) أربعة مصانع متقاربة ترسل إنتاجها الى أربعة أسواق متباعدة عن بعضها أما في (الشكل رقم ٢ - الحالة ب) يمكن ملاحظة الفرق بسهولة عند وجود ميناء جاف يتوسط هذه المصانع، وتجميع احتياجات كل سوق على حدة، وإرسال خليط من منتجات المصانع مباشرة الى كل سوق في التوقيتات المحددة.

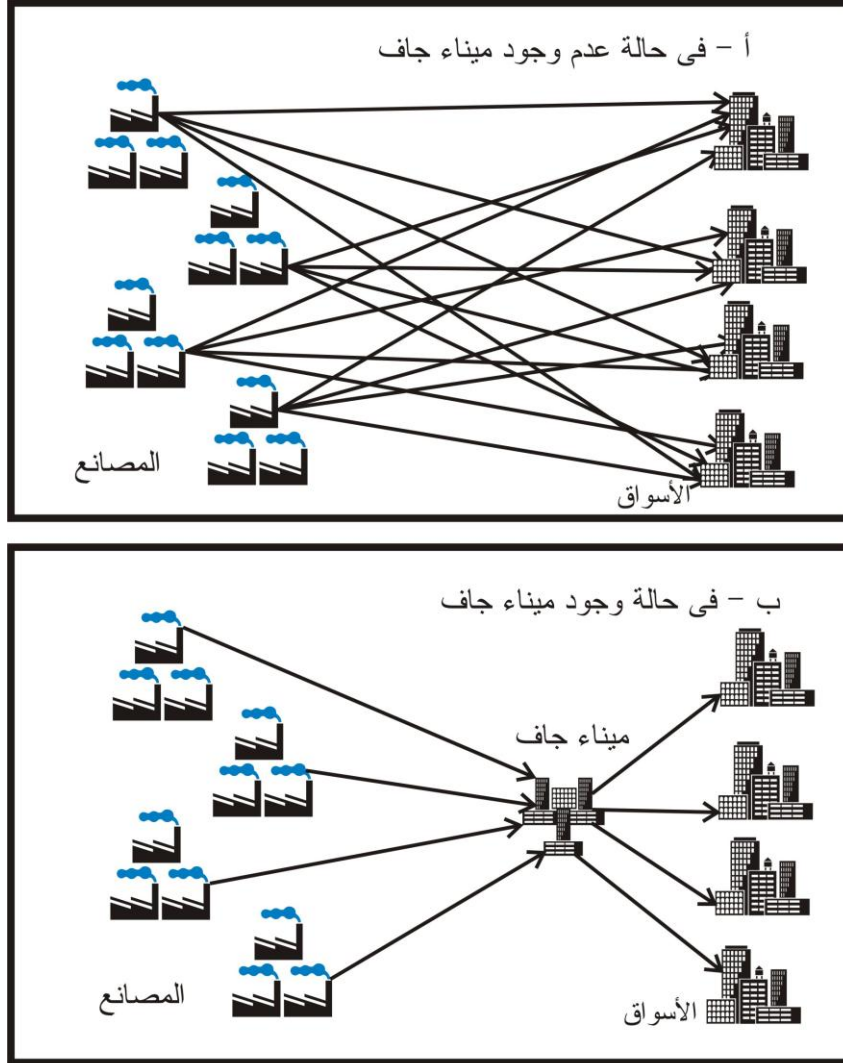
٣- موانى جافة لتوزيع المنتجات على الأسواق :

تقام هذه الموانى - عادة - بالقرب من الأسواق (وهي المناطق ذات الكثافة السكانية العالية والقوى الشرائية المرتفعة) وذلك لتجميع منتجات المصانع المختلفة في شحنات كبيرة، ثم القيام بإرسال الخليط المناسب منها الى كل سوق تبعاً للاحتياجات وتتسم هذه الموانى بتخفيض تكاليف النقل، نظراً لتجميع السلع بها ثم إرسالها في شحنات مختلفة تبعاً لاحتياج كل سوق - أما نقطة ضعف هذه الموانى أنها لا تصلح إذا كانت الأسواق متباعدة عن بعضها بمسافات كبيرة - ويوضح (شكل رقم ٣ - الحالة أ) أربعة مصانع متباعدة عن بعضها تقوم بالتوزيع المادي إلى أربعة أسواق. ويصلح هذا الشكل عندما تكون مصانع الإنتاج متباعدة بينما تكون مواقع أسواق الإستهلاك متقاربة أما في (شكل رقم ٣ - الحالة ب) يكون من الأفضل وجود ميناء جاف بالقرب من أسواق الإستهلاك حيث يقوم الميناء بتجميع انتاج المصانع، ثم إعداد احتياجات كل سوق على حدة من جميع المنتجات وإرسالها دفعة واحدة على حسب الجداول المطلوبة.

٤- موانى جافة تتوسط مراكز الإنتاج والإستهلاك :

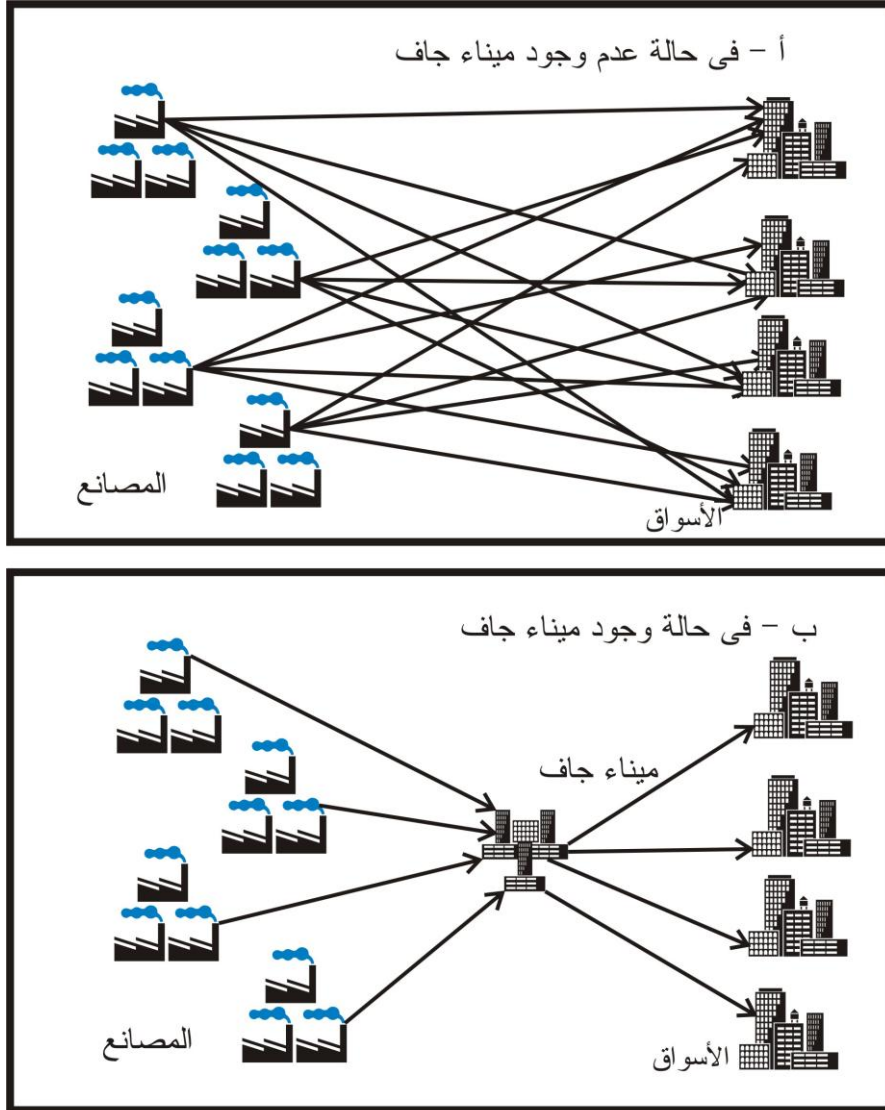
تقام هذه الموانى، عندما تكون مواقع الإنتاج متباعدة عن بعضها بمسافات كبيرة ونفس الشيء بالنسبة للأسواق، لذا يتم اختيار موقع يتوسط كل من مصادر الإنتاج وأسواق الإستهلاك، للقيام بواجبات الميناء الجاف، ويمكن

لهذه الموانئ أن تحقق مكاسب كثيرة من أهمها تقليل تكاليف النقل بصورة ملحوظة (انظر شكل رقم ٤ - الحالتان أ، ب).



شكل (٣) : أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من أسواق الإستهلاك.

يتضح مما سبق أن وظيفة الميناء الجاف تتوقف على موقعه الجغرافي بالنسبة لمناطق المواد الخام ومراكز الإنتاج وأسواق الإستهلاك وانعكاس ذلك بدوره على تكاليف النقل.



شكل (٤) : أهمية وجود ميناء جاف يتوسط الأسواق ومراكز الانتاج.

ثانياً : مقومات الميناء الجاف.

هناك مجموعة من العناصر الرئيسية يجب توافرها لنجاح الميناء الجاف فى تأدية وظيفته من أهمها ما يلى^(١١):

١ - اختيار الموقع المناسب للميناء الجاف :

عندما أصبح النقل متعدد الوسائط طرفاً فى معادلة النقل، أصبحت سلسلة النقل لا تبدأ بالميناء، إنما تبدأ من مناطق استخراج المواد الخام، أو المنتجات الوسيطة أو شبة المصنعه، وتتواصل حتى يصل المنتج النهائى للمستهلك وفقاً لرغباته فى الوقت الذى يحدده بالسعر المناسب، وبأفضل صورة، وهذا لا يمكن أن يتحقق إلا من خلال تقليل تكاليف النقل لأدنى حد ممكن فى جميع المراحل، مع ضرورة الإحتفاظ بمستوى مناسب من الخدمات الذى يقبله العميل، وهذه المعادله الصعبة يتولى حلها النظام اللوجستى من خلال إقامة موانى جافة تتوسط مناطق تجميع المواد الخام الداخلة فى الصناعات، ثم موانى جافة أخرى تتوسط المراكز الصناعية، وأخيراً موانى جافة تتوسط أسواق الإستهلاك.

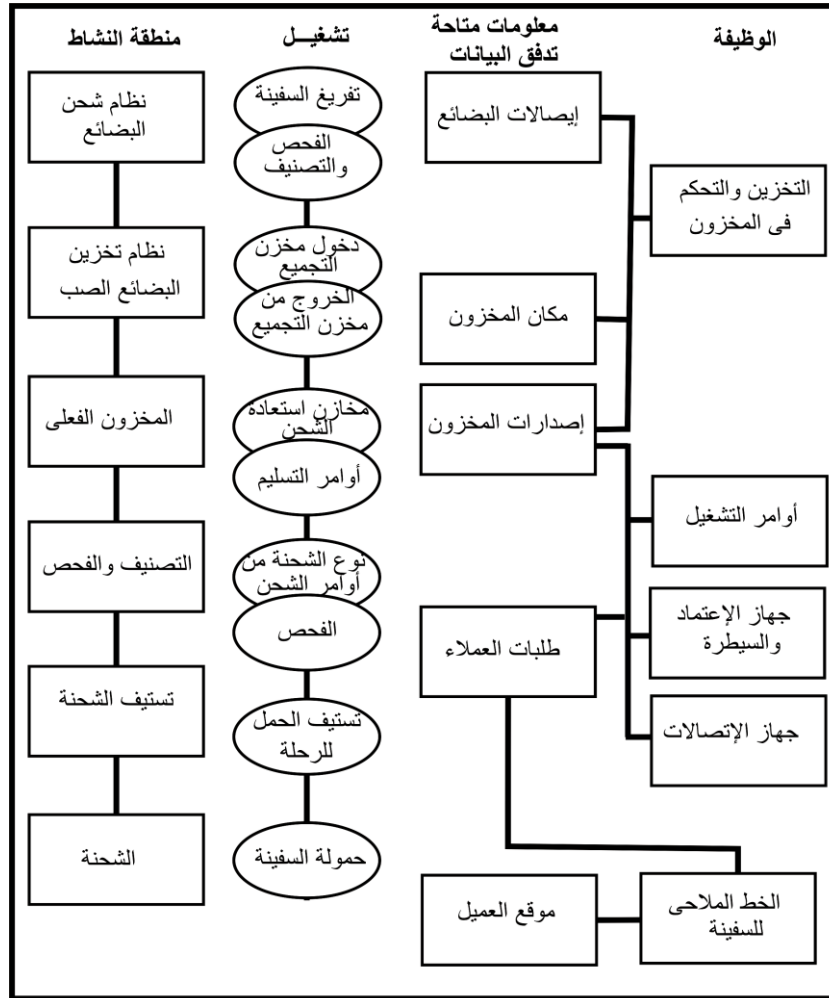
٢ - توفير شبكة نقل عالية الكفاءة :

إن عدم وجود شبكات نقل كافية وعالية الكفاءة والكفاية - بكافة أنواعها - للربط مع الميناء الجاف، وأيضاً عدم توفير البنية الأساسيه السليمه، سوف يكون ذلك عقبة أمام ذلك الميناء للعمل فى منظومة النقل الدولى، ولذلك لابد لهذه الموانى أن تعرض خططها على حكومات الدول لأنها هى المسئولة عن إقامة مثل هذه الخدمات التى تحتاج الى استثمارات مالية لا يقدر عليها سوى تلك الحكومات.

٣ - توفير شبكة اتصالات ومعلومات متطورة :

لابد من وجود نظام اتصالات ومعلومات متدفق مع حركة البضائع، وبنفس السرعة والفاعلية، لأن هذا سوف يجعل المنظومة تعمل بكفاءة عالية، وهو الذى

يربط جميع مراحل النقل فى سلسلة واحدة (الميناء - الجمارك - شركات التأمين - البنوك - الشاحنين - المستلمين - ملاك السفن - وكلاء الشحن - الناقل الدولى متعدد الوسائط الخ). وإن دقة وسرعة وفاعلية نظم الاتصالات وتبادل المعلومات تزيد من القدرة على المنافسة العالمية، أى أن المطلوب وصول المعلومات بالحجم المناسب وفى الوقت المناسب وبالتكلفة المناسبة وللمكان المناسب. ويجب أن تتدفق البيانات والاتصالات مع نفس حركة تدفق البضائع وفى جميع المراحل (شكل ٥) (١٢).



Attwood, N. and Peter (1992), Logistics of a distribution system, المصدر: Cover Publishing Company Limited, England.

شكل (٥) : نظام تداول البيانات فى دورة التشغيل.

٤- تبسيط الاجراءات واللوائح الجمركية :

لابد أن تكون الجمارك متطورة مع التقنيات الحديثة، حيث أن زيادة إصدار اللوائح الجمركية سوف يؤدى فى النهاية الى خلل وارتباك شديدين فى الإجراءات الإدارية، فمثلاً لا داعى لفحص كل الشحنات وانما يكتفى بنسبة مئوية صغيرة

جداً (عينة) ولذا يراعى ضرورة وجود ممثلى جهاز الجمارك داخل الموانئ الجافة لانتهاء الاجراءات الجمركية.

٥- الادارة الناجحة :

يتطلب الميناء الجاف نوعية متميزة من الإدارة على قدر كبير من المعرفة والدراية بعلوم ومتطلبات النقل الحديث، وتكون هذه الإدارة قادرة على اتخاذ القرارات الفورية تبعاً للظروف باتباع الأساليب العلمية، وبحوث العمليات كما يجب أن تكون هذه الإدارة على درجة عالية من الكفاءة التى تؤهلها للتعامل مع الشركات البحرية الكبرى، ومع الناقلات العملاقة كما يجب أن تكون هذه الإدارة على علم كبير بما يدور حولها من متغيرات عالمية تكنولوجية وأن تكون لديها القدرة على استخدام الموارد المتاحة أفضل استخدام ويمكن القول - بصفة عامة - أن العملية الإدارية لم تعد عملية اجتهادية، بل أصبحت عملية علمية بحثة لها قواعدها وعلومها، وليس هناك ما يقلل من شأن الدول النامية إذا استعانت بخبرات الدول المتقدمة فى إدارة الموانئ الجافة، فالعالم يعيش الآن "عصر العلم".

وخلصنا ما سبق أنه نتيجة الاستخدام المكثف للحاويات، وانتشار نمط النقل متعدد الوسائط بالإضافة الى انتاج سلع متعددة الجنسيات، وايضاً تعدد أسواق الإستهلاك، كان من الضرورى أن يندمج النقل فى هذه السلسلة المعقدة وتتنافس الشركات فى استخدام الجسور والأنفاق والكبارى، وإقامة الوصلات البحرية والبرية لتقليل المسافات، وبالتالي تقليل زمن الرحلات والذى ينعكس بدوره على نولون (أو أجرة) النقل ونتيجة لهذا الإسلوب فى النقل ظهرت الحاجة إلى الموانئ الجافة.

ثالثاً : التوزيع الجغرافى للموانئ الجافة فى مصر.

تزايدت حركة إنشاء الموانئ الجافة فى مصر فى السنوات الأخيرة من القرن العشرين خاصة فى المدن الكبرى والمجتمعات العمرانية الجديدة، كما فى مدينة العاشر من رمضان الصناعية ومدينة السادس من أكتوبر الصناعية وزهراء عين

شمس وإيجبترانس فى منطقة الهرم وبشتيل بامبابه والنوبارية والبيضا وغيرها من المناطق الصناعية فى ربوع مصر المختلفة وقد اتجهت بوصلة إنشاء الموانئ الجافة - مؤخرًا - نحو صعيد مصر فى محافظتى أسيوط وسوهاج فى المجتمعات الصناعية مثل مدينة المروة، ومجمع نجع حمادى فى محافظة قنا^(١٣) (شكل ٦).

ويوضح الجدول التالى التوزيع الجغرافى لأهم الموانئ الجافة فى مصر، والجهات المالكة لها:

جدول (١) : التوزيع الجغرافى للموانئ الجافة فى مصر^(١٤).

م	الميناء الجاف	الموقع الجغرافى	الجهة المالكة للميناء الجاف
١	العاشر من رمضان	مدينة العاشر من رمضان (محافظة الشرقية)	شركة بورسعيد لتداول ٠٠٠٠٠ والبضائع
٢	الزهراء	منطقة زهراء عين شمس (محافظة القاهرة)	شركة النيل العامة للنقل المباشر
٣	أثر النبى	أثر النبى (محافظة القاهرة)	الشركة المصرية لخدمات النقل والتجارة (إيجبترانس)
٤	ميناء السادس من أكتوبر	مدينة السادس من أكتوبر (محافظة الجيزة)	الشركة الألمانية العالمية (قطاع خاص)
٥	بشتيل	منطقة بشتيل بامبابه (محافظة الجيزة)	الهيئة القومية لسكك حديد مصر
٦	النوبارية	مدينة النوبارية (محافظة البحيرة)	شركة الملاحة المصرية
٧	البيضا	مدينة البيضا (محافظة البحيرة)	شركة النيل العامة للنقل البرى
٨	رجب	منطقة كنج مريوط (محافظة الأسكندرية)	شركة العامرية للمخازن الجمركية

وستناول فيما يلى وصفاً موجزاً لهذه الموانئ:

(١) ميناء السادس من أكتوبر الجاف :

يقع هذا الميناء فى مدينة السادس من أكتوبر الصناعية وتديره شركة السادس من أكتوبر للتنمية والإستثمار (سوديك) (SODIC) 6th of October for Development and Investment Company وقامت الشركة الألمانية التى تدير ميناء هامبورج بألمانيا بكافة أعمال التصميم والإشراف على التنفيذ كما شاركت فى إدارة تشغيل الميناء فى المرحلة الأولى. وتبلغ مساحة هذا الميناء ١٢٠٠٠٠ مترًا مربعاً، ويصل حجم التداول السنوى المخطط له نحو ٤٢٤٠٠ حاوية مكافئة.^(١٥)

(٢) ميناء العاشر من رمضان الجاف :

يقع هذا الميناء بمدينة العاشر من رمضان الصناعية على طريق القاهرة - الاسماعيلية الصحراوى ويخدم الميناء جميع المصانع الموجودة بالمدينة كما يتعامل مع كافة الموانئ البحرية المصرية. وتقوم شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع - التابعة لهيئة الإستثمار - بإدارة هذا الميناء والذى أنشأته عام ١٩٩٦^(١٦) (صورتان رقما ١، ٢).

وقد أنشئ الميناء بهدف تخفيف الضغط عن محطة الحاويات بميناء بورسعيد وتبلغ مساحته ٥٠٠٠٠ مترًا مربعاً، كما أنه مجهز بالمعدات اللازمة للحاويات الواردة من جميع الموانئ البحرية المصرية بطاقة تعادل ٦٠٠ حاوية مكافئة^(١٧) (صورتان رقما ٣، ٤).

ولمواجهة التوسعات المستقبلية فقد تم إضافة مساحة قدرها ٣٠٠٠٠ مترًا مربعاً إلى مساحة الميناء لعزل مساحة الصادرات عن مساحة الواردات^(١٨).

٣) ميناء الزهراء الجاف (القاهرة) :

يقع هذا الميناء في منطقة زهراء عين شمس بمدينة القاهرة في بداية طريق القاهرة - الإسماعيلية الصحراوي ويتبع شركة النيل للنقل المباشر، إحدى شركات نقل البضائع الخمس التابعة لقطاع الأعمال وقد انشئ الميناء في عام ١٩٩٤ وتبلغ مساحته ٥٠٨٨ متراً مربعاً، وقد بلغ حجم التداول ١٥٧٧ حاوية مكافئة عام ١٩٩٩^(١٩).

٤) ميناء النوبارية الجاف (البحيرة) :

قامت شركة المستودعات المصرية بإنشائه في منطقة النوبارية (بمحافظة البحيرة) عند الكيلو ٣٧ طريق الأسكندرية - القاهرة الصحراوي. وتبلغ مساحة هذا الميناء ٢٠٠٠٠٠ متراً مربعاً وقد صمم الميناء لإستقبال جميع أنواع الحاويات وكافة أنواع البضائع ويبلغ حجم التداول السنوي من الحاويات ٥٠٠٠ حاوية مكافئة سنوياً^(٢٠).

كما يخترق الميناء خط سكة حديد مطروح ويجرى حالياً تنفيذ مشروع الميناء النهري على ترعة النوبارية بهدف إحياء وتعظيم دور النقل النهري ليكون أساسياً في نقل البضائع (حيث لا تتجاوز نسبته حالياً ٠.٧% من إجمالي المنقول بوسائل النقل المختلفة في مصر) ويسهم في تخفيض الضغط الذي يتسبب فيه النقل البري. والمفروض أن يتولى النقل النهري بعد إتمام المشروع نقل حوالي ١٠ ملايين طن من البضائع سنوياً. وسيقام الميناء النهري للنوبارية على مساحة ٧٠ ألف مترمربع وباستثمارات تبلغ ٣٦٥ مليون جنيه^(٢١).

ومن أهم الآثار البيئية للمشروع تخفيض حدة الملوثات الناجمة عن أساطيل النقل البري الذي يستهلك كمية هائلة من وقود السولار ذات الإنبعاثات الضارة بالبيئة وإلى جانب الفوائد الاقتصادية والاجتماعية، تتعاضد الفوائد البيئية للمشروع فالميناء تبلغ طاقته الإستيعابية ١.٥ مليون طن أي ما يعادل حمولة ٤٠٠ ألف سيارة سنوياً وهنا تبرز أهميته

فى تحسين المناخ البيئى إذ يحد كثيرا من انبعاثات تلك السيارات وبذلك تتكامل وظائف
الميناء النهري مع الميناء الجاف فى خدمة الإقتصاد المصرى.



صورة (١) : موقع ميناء العاشر من رمضان الجاف على طريق
القاهرة - الاسماعيلية الصحراوى (٢٠٠٩/١٢/٨).



صورة (٢) : مدخل ميناء العاشر من رمضان الجاف (٢٠٠٩/١٢/٨).



صورة (٣) : ساحة تستيف الحاويات بميناء العاشر من رمضان الجاف (٢٠٠٩/١٢/٨).



صورة (٤) : الشاحنات محملة بالحاويات بميناء العاشر من رمضان الجاف (٢٠٠٩/١٢/٨).

٥ ميناء البيضاء الجاف (البحيرة) :

قامت شركة النيل العامة للنقل البرى - ومركزها الرئيسى مدينة الأسكندرية - بإنشاء هذا الميناء عام ١٩٩٥ على طريق الأسكندرية - القاهرة الزراعى بالقرب من مدينة كفر الدوار بمحافظة البحيرة وتبلغ مساحة الميناء ٢٤٥٣٠ مترامربعا وهو مجهز بكافة التسهيلات وقد بلغ حجم تداول الحاويات بهذا الميناء ١٤٨٧٨ حاوية مكافئة خلال الفترة (١٩٩٥-١٩٩٧)^(٢٢).

٦ ميناء رجب الجاف (الأسكندرية) :

توقف ميناء البيضاء عن العمل منذ عام ١٩٩٨ بسبب وجود مشاكل بين الشركة المالكة وإدارة الجمارك وترتب على ذلك قيام شركة النيل العامة للنقل البرى بإنشاء ميناء رجب بالأسكندرية - والذى يتوسط موقعه المسافة بين مدينة برج العرب الصناعية ومينائى الأسكندرية والدخيلة^(٢٣). بهدف تخزين الحاويات التابعة

للخطوط الملاحية التى تتعامل مع الشركة وتبلغ مساحة ساحة تستيف الحاويات بميناء رجب بالدخيلة ٩٠٩٠ متر مربع وتم نقل جميع المعدات الخاصة بميناء البيضا إلى ميناء رجب بالدخيلة^(٢٤).

٧) ميناء أثر النبى الجاف (القاهرة) :

يقع هذا الميناء على الضفة الشرقية لنهر النيل بمحافظة القاهرة ويعد من أقدم الموانئ النهرية فى مصر إذ يرجع تاريخ إنشائه إلى عام ١٩٦٠^(٢٥) ويشرف عليه هيئة النقل النهري.

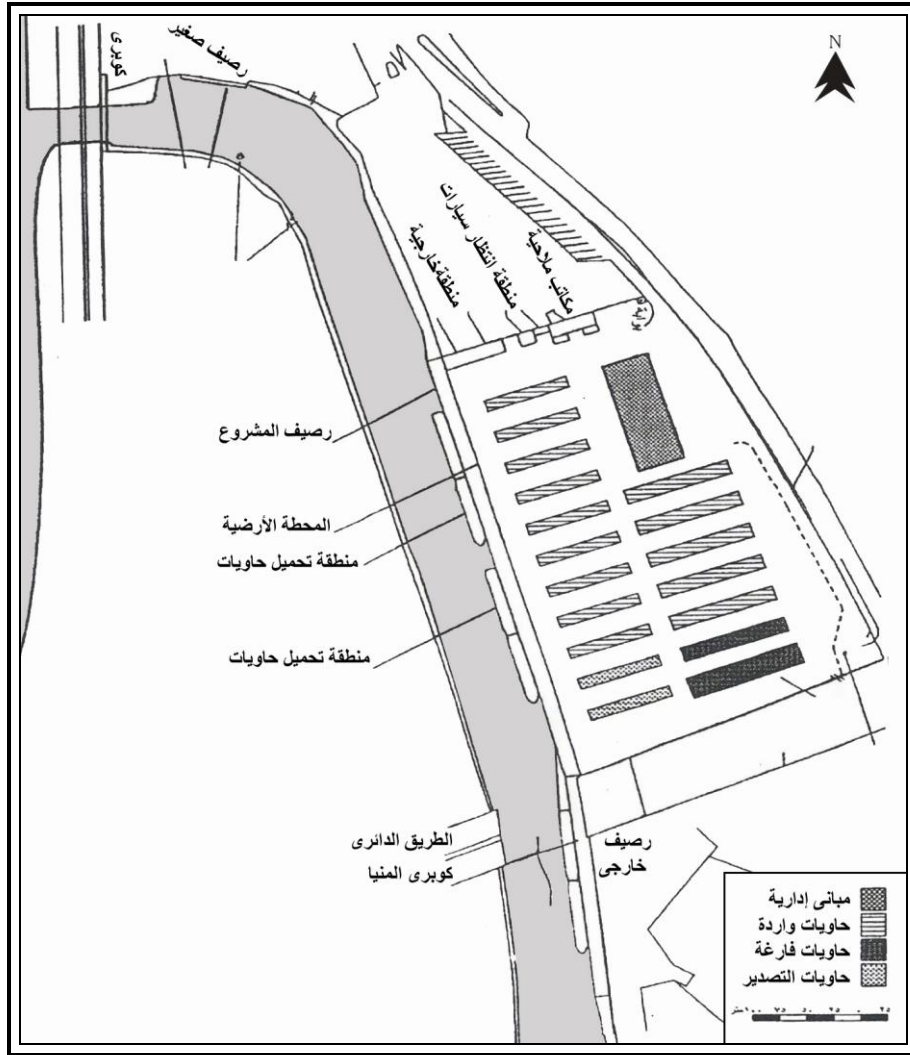
والميناء عبارة عن خور طبيعى مفتوح على النيل من النهاية الشمالية وظل يعمل حتى توقف بعد إنشاء السد العالى بعد أن كان يستقبل الحجر الجيرى من محاجر بنى خالد بمحافظة المنيا، بالإضافة إلى نقل الخضر والفاكهة ومواد البناء.^(٢٦) وفى اطار تفعيل دور النقل النهري فى منظومة النقل المصرية يجرى العمل حاليا فى تطوير ميناء أثر النبى لإستقبال وتداول الحاويات التى تصل من الأسكندرية عن طريق ترعة النوبارية أو من ميناء دمياط عن طريق المجرى الملاحي دمياط - القاهرة أو من ميناءى بورسعيد وشرق التفريعة عن طريق قناة السويس وترعة الإسماعيلية. ومن المخطط أن يصل عدد الحاويات المتداولة إلى ٢٠ ألف حاوية مكافئة فى المرحلة الثالثة^(٢٧).

وتبلغ مساحة ساحة تداول الحاويات ٥٥ ألف متر مربع^(٢٨) وقد وقع الإختيار على الشركة المصرية لخدمات النقل والتجارة (إيجيترانس) لإدارة وتشغيل محطة الحاويات بميناء أثر النبى بنظام البوت ومدة الإمتياز ٢٠ عاما^(٢٩) (شكل ٧).

(٨) ميناء بشتيل الجاف (الجيزة) :

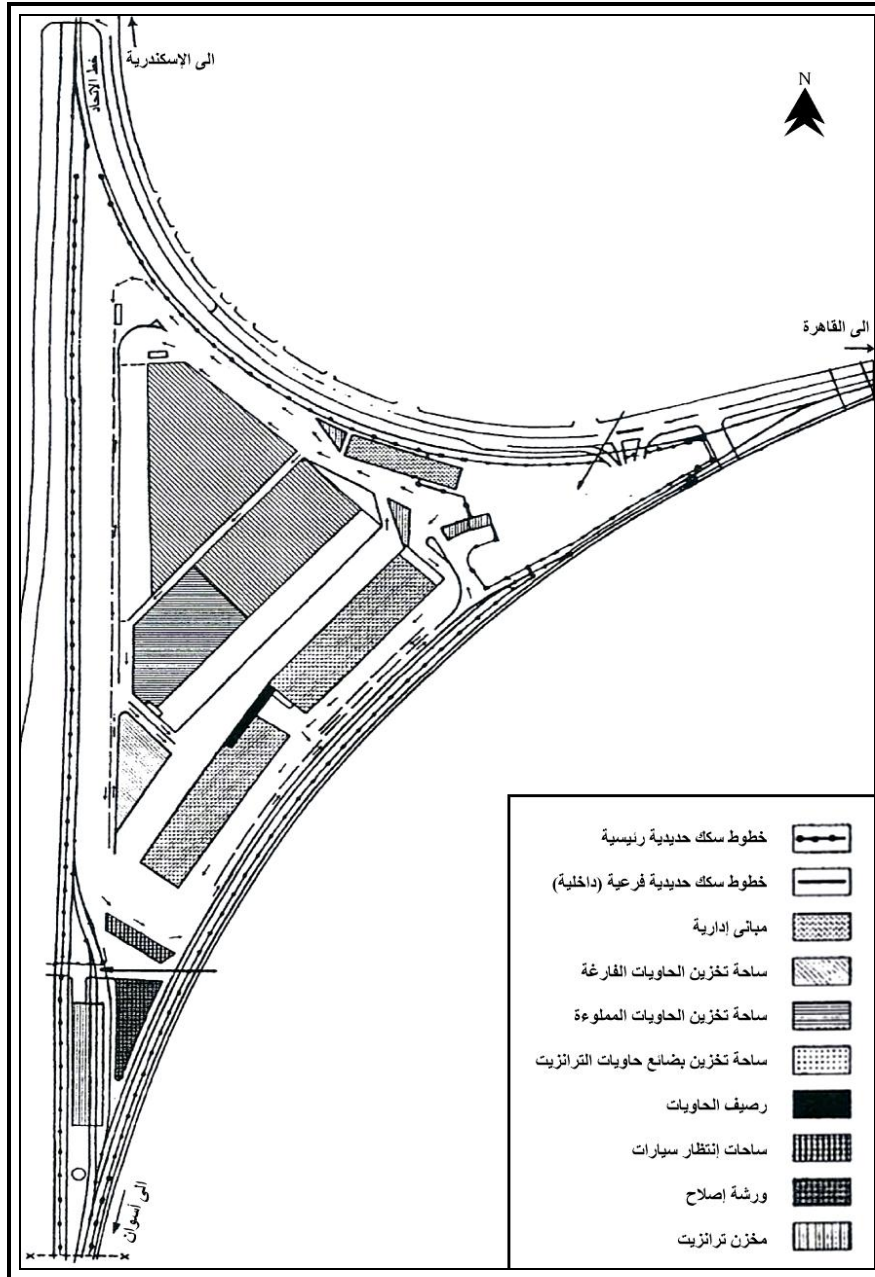
يعد أحد الموانئ الجافة التى تعتمد بشكل أساسى على النقل بالسكك الحديدية ويقع الميناء بمنطقة بشتيل بإمبابه غربى النيل بمحافظة الجيزة وتبلغ مساحة الميناء ١٩٢ ألف متر مربع بالإضافة إلى مساحة قدرها ٣٠ ألف متر مربع تقع خارج نطاق الميناء داخل أملاك هيئة سكك حديد مصر بين الميناء وأسفل طريق محور ٢٦ يوليو (شكل ٨).

أما المساحة المخصصة لتداول الحاويات فتبلغ ١٥٤٠٠٠ متر مربع ويصل التداول المتوقع ٨٤٠٠٠ حاوية مكافئة فى السنة الأولى، ترتفع إلى ٥٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة بعد ٧ سنوات^(٣٠).



المصدر: منى صبحي (٢٠٠٧)، النقل بالحاويات، ص ٢٣٥.

شكل (٧) : مخطط ميناء أثر النبي الجاف - القاهرة.



المصدر: منى صبحى (٢٠٠٧)، النقل بالحاويات، ص ٢٣٩.

شكل (٨) : مخطط ميناء بشتيل - الجيزة.

(١٣٦)

ويتم تشغيل الميناء بنظام البوت فى جميع عمليات التداول وقد أسندت الهيئـة القومية لسكك حديد مصر إنشاء الميناء للشركة المصرية لتداول الحاويات.

من العرض السابق لصورة التوزيع الجغرافى للموانئ الجافة فى مصر نجد أنها تتخذ نمطاً مميزاً يتسم بالتركز الجغرافى فى محافظات الوجه البحرى وبصفة خاصة فى محافظات القاهرة والأسكندرية والجيزة والبحيرة والشرقية وهى مراكز الإنتاج والإستهلاك كما أنها تعد من مراكز الثقل السكانى فى مصر بالإضافة أنها تمثل عقد نقلية هامة.

وبإنشاء هذه الموانئ الجافة والنهرية أضيف إلى سلسلة لوجستيات النقل متعدد الوسائط القدرة على تحقيق هدف معين وخاصة التسليم فى الوقت المحدد Just in time delivery^(٣١).

رابعاً : مشكلات الموانئ الجافة فى مصر .

على الرغم من أهمية الموانئ الجافة فى مصر سواء كمراكز للتوزيع أو كظهير لتخفيف الضغط عن الموانئ البحرية إلا أنها تعاني من مشكلات كثيرة من أهمها ما يلى:

(١) مشكلة التشريعات والقوانين :

حتى الآن لم يصدر للموانئ الجافة أى توصيف (تعريف) قانونى وكذا تحديد الجهة المسؤولة التى ترخص بإنشائه بينما تقوم مصلحة الجمارك بإصدار التراخيص الجمركية للميناء على أنه مستودع عام طبقاً للتعريف الوارد فى قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ وتعديلاته والذى أجاز إنشاء المستودعات بأنواعها فى موانئ الجمهورية ومدنها فى أى جهة كانت حيث لم تكن الموانئ الجافة قد أنشئت بعد.

ويقصد بالمستودعات "المخازن التى تقبل فيها البضائع الواردة دون دفع الضرائب عنها لمدد يحددها هذا القانون وتنقسم المستودعات إلى نوعين عام وخارجى". وبالتالي فإن نشاط المستودعات العامة هو نشاط تخزينى للواردات غير خالصة الرسوم الجمركية فى المقام الأول ويعتبر هذا أحد أنشطة الميناء الجاف وليس كله بل يتعدى نشاط الميناء الجاف أنشطة أخرى عديدة تطبق المفاهيم اللوجستية الحديثة تماما كالذى يزاولها الميناء (البحرى، الجوى، النهري الحديث) ولكن فى عمق الدولة (الظهير) دون أن يكون الوسيط المائى (البحر) هو وسيطة فى نقل الحاويات والبضائع.

ونظراً لأن الهيكل التنظيمى لوزارة النقل يوضح بأنها الوزارة المختصة والمسئولة عن أنشطة الموانئ بأنواعها (البحرية، الجوية، النهريّة، البرية) وكذلك النقل بأوساطه (المائى، النهري، البرى، الجوى)^(٣٢).

وباعتبار أن الموانئ الجافة هى الظهير والإمتداد الطبيعى لتلك الأنشطة داخل الجمهورية وإستناداً على القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٦ والمعدل بالقانون رقم ٢٢٢ لسنة ١٩٩٨ بإنشاء الموانئ الخاصة، منح حق الإمتياز بإنشاء موانئ فى مصر بموجب قرار يصدر من مجلس الوزراء فىمكن إصدار هذا التوصيف من مجلس الوزراء على أساس أن الموانئ الجافة نفس مسئوليات الموانئ التابعة لوزير النقل. وبالتالي تكون وزارة النقل هى الجهة المسئولة المنوط بها إصدار تراخيص إنشاء الموانئ الجافة^(٣٣) على أن يتضمن قرار وزير النقل بالترخيص بإنشاء الميناء الجاف تحديد كافة الأجهزة العامة به (جمارك - رقابة على الصادرات والواردات - مكتب الدفاع المدنى) أسوة بما هو متبع فى الموانئ البحرية والجوية والبرية.

٢) مشكلة الرسوم والضرائب :

تقوم مصلحة الجمارك بفرض العديد من الرسوم والضرائب على أنشطة الموانئ الجافة والتي تعوق من أداء الأعمال مثل:

أ- الضمانات المطلوبة على الأنشطة الجمركية، وثائق التأمين وضريبة المبيعات وغيرها ولمصلحة الجمارك أن تعيد النظر في قيمة الضمان من حيث ملائمتها لحجم المخزون وتلتزم الهيئة المستغلة للميناء الجاف بزيادة الضمانات والتأمينات لتتلاءم مع عميات التخزين.

ب- الرسوم مقابل الخدمات ومصاريف الملاحظة والمراقبة: تلتزم الهيئة المستغلة للمستودع الجمركي العام (الميناء الجاف) بأداء المصاريف الخاصة بالملاحظة والمراقبة ورسوم مقابل الخدمات وغيرها من الرسوم طبقا للقرارات المعمول بها وبياناتها الواردة أو التي تقرر أو التي تعدل مستقبلا" • كما تتحمل الهيئة المستغلة للمستودع الجمركي العام بكافة الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم والتعويضات والغرامات لأحكام قانون الجمارك في حالة مخالفته أي بند من بنود العقد الإداري (العقد الدفع بين مصلحة الجمارك والهيئة المستغلة للميناء الجاف) بشروط وأحكام الترخيص للعمل بنظام المستودع الجمركي العام حتى لو كان مرتكب الفعل أو المخالفة أحد العاملين أو المستخدمين لدى الهيئة المستغلة للمستودع وحتى لو كان لأداء عمل مؤقت.

٣) مرتبات وأجور ومزايا اللجنة الجمركية :

تلتزم الهيئة المستغلة للمستودع الجمركي العام (الميناء الجاف) بأداء مرتبات ومزايا العاملين المعينين وتحدد أعدادهم وفقا لمتطلبات العمل وما يتطلبه من عمليات الإشراف والرقابة. ولا يجوز للهيئة المستغلة للميناء الجاف (المستودع الجمركي العام) الاعتراض على الأعداد التي تحددها مصلحة الجمارك كما تلتزم الهيئة المستغلة للميناء الجاف بتدبير وسيلة النقل اللازمة لإنقال العاملين باللجنة الجمركية من مقار إقامتهم إلى الميناء الجاف والعكس أو سداد مصاريف الانتقال طبقا لفئاتهم الوظيفية

وبتطبيق نص المادة ١٢ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ يتضح أن اللجنة الجمركية فى المستودع الجمركى العام هى لجنة داخل دائرة جمركية محددة بقرار من رئيس مصلحة الجمارك ويتم العمل بها على مدار اليوم بعكس ما يتم فى المستودع الخاص وبالتالي فيجب أن تتحمل مصلحة الجمارك مرتبات وأجور العاملين فى المستودع الجمركى العام (منفعة عامة وليس منفعة شخصية).

٤) مشكلة الإجراءات الإدارية :

هناك الإجراءات الإدارية التى تعترض خدمة نظام النقل من الباب إلى الباب من أهمها ما يلى:

- أ- تتضرر مصلحة الجمارك من قيام موانى الوصول بكشف الحاويات العابرة (الترانزيت) قبل إرسالها إلى الميناء الجاف (أو المستودع الجمركى العام) ويقترح صدور قرار من مصلحة الجمارك بنقل الحاويات العابرة من ميناء الوصول إلى الميناء الجاف مباشرة دون فتحها على أن يتم الكشف والمعائنة والجرد فى جمرک الوجهة النهائية (فى الميناء الجاف) منعا من التلاعب.
- ب- تعترض مصلحة الجمارك على نقل الحاويات والرسائل من موانى الوصول إلى الموانى الجافة إذا كانت المعائنة قد تمت فعلاً على البضائع وتقديماً لهذه المشكلة يقترح إصدار قرار من مصلحة الجمارك تعديل اللوائح الجمركية التى تمنع النقل بعد المعائنة ومن حق جمرک ميناء الوصول إخطار اللجنة الجمركية بالميناء الجاف بأى تحفظات من ناحية السعر أو البند أو خلافه.
- ج- تجميع السلع المصنعة فى المناطق الحرة وتلك (السلع) المصنعة داخل البلاد فى حاوية واحدة مشتركة.

تعامل مصلحة الجمارك السلع المصنعة فى المناطق الحرة معاملة البضائع الأرضية التى يلزم نقلها مباشرة من المنطقة الحرة إلى ميناء التصدير دون المرور على أى منطقة جمركية أخرى كما تعترض على تجميع السلع المصنعة فى المناطق

الحره مع تلك المصنعة داخل البلاد وتستيفها فى حاوية واحدة مشتركة بناء على طلب المستورد الأجنبى (بالخارج).

وحيث يوجد بالميناء الجاف لجنة جمركية كاملة من مصلحة الجمارك ومزودة بأعضاء من هيئة الرقابة على الصادرات والواردات وحيث أن المادة ٧٨ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ ترخص فى المستودع العام بمزج المنتجات الأرضية بأخرى أجنبية أو محلية بقصد إعادة التصدير فقط والتي ستنم تحت رقابتها (اللجنة الجمركية).

ولذا يقترح قيام مصلحة الجمارك بإصدار التعليمات التنفيذية لوضع المادة ٧٨ من قانون الجمارك عاليه موضح التنفيذ لتلبية رغبة المستوردين الأجانب وتشجيع التصدير.

٥) مشكلة الإزدحام المرورى داخل الميناء الجاف :

أوضحت الزيارة الميدانية لبعض الموانئ الجافة مثل ميناء العاشر من رمضان الإزدحام الشديد للشاحنات المحملة بالحاويات خاصة فى أوقات الذروة وما يترتب عليها من مشاحنات ومشاجرات بين سائقى تلك الشاحنات والتأخير عن المواعيد المحددة.

(٦) مشكلة رحلة العمل اليومية :

أظهرت الزيارة الميدانية لميناء العاشر من رمضان أن عدداً من العاملين يقطع رحلة العمل اليومية الطويلة من مدينة بورسعيد إلى مدينة العاشر من رمضان وبالعكس فى رحلة العودة مما يؤثر بالطبع على إنتاجية العامل ويرجع ذلك إلى أن الميناء تابع لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع.

(٧) مشكلة التعريف الجمركية :

لاتزال التعريف الجمركية فى الميناء الجاف هى ذاتها فى الميناء البحرى.

(٨) مشكلة الصيانة والتوسعات المستقبلية :

نظراً لكثافة الحركة والضغط على الموانئ الجافة فقد ترتب عليها تهالك البنية الأساسية لبعض الموانئ، مما يستدعى ضرورة إجراء الصيانة الدورية والتجديد والتوسعات المستقبلية.

الخاتمة

من خلال هذه الدراسة الموجزة للموانئ الجافة فى مصر: سماتها ومشكلاتها يمكن الخروج ببعض النتائج والتوصيات على النحو التالى:

(أ) النتائج :

- ١- لا يزال مفهوم النقل متعدد الوسائط غير مطبق بشكل كامل فى منظومة النقل المصرية.
- ٢- أوضحت الدراسة أهمية وظيفة الموانئ الجافة كمراكز للتوزيع أو كظهير لتخفيف الضغط عن الموانئ البحرية المصرية.

- ٣- بينت الدراسة أن صورة التوزيع الجغرافى للموانئ الجافة فى مصر تتسم بالتركيز فى محافظات القاهرة والأسكندرية والوجه البحرى، بينما تكاد تخلو محافظات الوجه القبلى من خدمات هذه الموانئ.
- ٤- كشفت الدراسة عن أهمية المشكلات التى تواجه الموانئ الجافة المصرية وخاصة القانونية والإدارية والتى تؤثر بدورها على كفاءة هذه الموانئ فحتى الآن لم يصدر أى توصيف قانونى للموانئ الجافة وكذلك تحديد الجهة المسؤولة التى ترخص بإنشائها.
- ٥- أوضحت الدراسة أن معظم الموانئ الجافة فى مصر تملكها الدولة بينما نسبة مشاركة القطاع الخاص فى إنشائها لا تزال صغيرة.
- ٦- أظهرت الدراسة أن درجة ربط الموانئ الجافة المصرية بشبكات النقل المختلفة (برية - بحرية - نهريّة - جوية) وشبكة المعلومات الدولية غير كافية.
- ٧- على الرغم من أهمية موقع مصر الجغرافى المتفرد فإنه لم يستثمر حتى الآن الإستثمار الأمثل.

(ب) التوصيات :

- ١- ضرورة الإعتراف بأن النقل متعدد الوسائط هو سمة النقل الدولى الحديث ولذا يجب إعطاؤه كل الإهتمام من جانب الدولة والقطاع الخاص بالنهوض بالبنية الأساسية التى تسهل إدخال هذا النظام فى مصر.
- ٢- ضرورة إصدار توصيف (تعريف) قانونى للميناء الجاف وكذا الجهة المسؤولة التى ترخص بإنشائه، هل هى مصلحة الجمارك؟ أو وزارة النقل؟. وتشير المعلومات أن قرار جمهورياً من المتوقع أن يصدر خلال السنوات القادمة بشأن إقامة وتنظيم عمل الموانئ الجافة لضمان التوسع فى هذه الموانئ التى تعتبر حلقة مهمة من حلقات النقل متعدد الوسائط.

- ويهدف القرار إلى تحويل الموانئ الجافة إلى مراكز توزيع البضائع بالتنسيق مع كافة وسائل النقل وليس باعتبارها أماكن تخزين فقط^(٣٤).
- ٣- لا مفر من ضرورة التوسع فى إقامة موانئ جافة فى مصر لتخفيف الضغط عن كاهل الموانئ البحرية لمنع تكديسها بالإضافة إلى المكاسب التى تحققها الموانئ الجافة فى تقليل تكاليف النقل لأدنى حد ممكن وبناء على ذلك يجب توجيه البوصلة نحو محافظات دمياط وبورسعيد والدقهلية والشرقية والغربية بالإضافة إلى محافظات الصعيد بهدف تحقيق التنمية الإقليمية المتوازنة وتحقيق العدالة الإجتماعية لتوزيع الموانئ الجافة فى مصر.
- ٤- ضرورة ربط الموانئ الجافة المصرية بشبكات النقل المختلفة (برية - بحرية - جوية) وشبكة المعلومات الدولية مع تبسيط الإجراءات الجمركية وتعديل اللوائح لتتماشى مع النظام العالمى الجديد.
- ٥- يجب الإهتمام بكفاءة الإدارة لهذه الموانئ والإستعانة بالدول التى لها خبرات سابقة فى إدارة الموانئ الجافة.
- ٦- نظرا لإرتفاع التكاليف الإستثمارية لإنشاء الموانئ الجافة يقترح السماح للقطاع الخاص بتنفيذها أى تعظيم دور القطاع الخاص للنهوض بمنظومة النقل المصرية.
- ٧- يجب أن نستفيد من موقع مصر العبقري فهى دولة برمائية تضع قدما فى البر وقدما فى البحر على حد قول جمال حمدان. وبالتالي يجب إستثمار موقع مصر المتفرد فى قلب العالم إستثمارا جيدا. بل إننا لنذهب إلى حد أن نقول أن مصر لو أنها إهتمت بموقعها الإهتمام اللائق به والجدير بها ووظفنة التوظيف التاريخى الذى يتناسب مع خطره وخطورته لتغير تاريخها وحاضرها جميعا بل وشخصيتها التاريخية والإنسانية معا^(٣٥).

الهوامش والمراجع

- (1) Keeling, D.J. (2007), Transportation: New directions on well Worn trails, progress Human Geography, SAGE publications, Western Kentucky University, p. 221.
- (٢) بلغ حجم البضائع المنقولة بحرا بعد استخدام متعدد الوسائط نحو ٤٠% من إجمالي المنقول بواسطة جميع الوسائط الأخرى.
- (٣) سامى عوض (١٩٩٦)، دور الموانئ الجافة فى منظومة النقل الدولى متعدد الوسائط، رسالة ماجستير غير منشورة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، ص ١.
- (٤) مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (انكتاد) (١٩٩٢)، تطوير الموانئ الجافة وتحسينها، (تقرير رقم TD/B/C4AC-7/13) نيويورك.
- (٥) سامى عوض (٢٠٠٤)، الموانئ الجافة: تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٨٥.
- (6) United Nations, (1995) Conference on Trade & Development (UNCTAD), Port Marketing and Challenge of the third Generation port, TD/B/C.4/AC, 7 // 4.
- (٧) مغازى الصاوى (٢٠٠٥)، الموانئ الجافة ضرورة للحد من الضغط على الموانئ البحرية، عالم النقل، ملحق متخصص (تصدره جريدة الأهرام شهريا)، العدد الخامس، مارس، الصادر فى ٢٠٠٥/٣/١ مؤسسة الأهرام، القاهرة، ص ٦.
- (٨) تعريف "اللوجيستية" "Logistics" "أنها فن إدارة سلسلة الإمداد الخاصة بالمشروعات الإنتاجية والخدمية والتجارية عن طريق تخطيط وتنفيذ أنشطة النقل والتخزين والتسويق والتوزيع، مع الإستعانة بتكنولوجيا الإتصالات والمعلومات، بحيث تؤدى هذه العمليات إلى تدفق المنتج ابتداء من مرحلة إقتناء المواد الخام وتصنيفها وتوزيعها حتى تصل إلى يد المستهلك فى الوقت المناسب والمكان المناسب والشكل المناسب لذوق المستهلك وبأقل تكلفة ممكنة".
- (للمزيد من التفاصيل إنظر: سامى عوض (١٩٩٩)، دور الموانئ الجافة فى المنظومة اللوجيستية، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى العدد ٤٧، المجلد ٢٤، الإسكندرية، ص ٣٢).

- (٩) سامى عوض (١٩٩٦)، دور الموانئ الجافة فى منظومة النقل، مرجع سبق ذكره، ص ١.
- (١٠) سامى عوض (٢٠٠٤)، الموانئ الجافة: تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص ص ٨٦-٩٦.
- (١١) محمد عفيفى (١٩٩٦)، السلوك التنظيمى: مدخل متكامل (الفرد، الجماعة، المنظمة) دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٩٥.
- (12) Attwood, N. and peter (1992), Logistics of a distribution system, Cower Publishing Company Limited, England.
- (١٣) كمال النجار (١٩٩٦) الموانئ الجافة، ضمن بحوث مؤتمر القاهرة الثانى بعنوان "النقل البحرى على مشارف القرن العشرين"، الجمعية البحرية المصرية، الذى عقد بمركز القاهرة للمؤتمرات خلال الفترة (٢٦-٢٨ أكتوبر ١٩٩٦)، القاهرة، ص ٢.
- (١٤) وزارة النقل والمواصلات (١٩٩٩)، هيئة تخطيط مشروعات النقل، دراسة آثار الاتفاقية العامة للتجارة والخدمات (الجاتس GATS) على سياسات قطاع النقل البرى فى جمهورية مصر العربية، التقرير النهائى، الجزء الأول، القاهرة، يونيو، ص ٨١.
- (١٥) منى صبحى (٢٠٠٧)، النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط: دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة دكتوراة غير منشورة قسم الجغرافيا، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، فرع البنات، القاهرة، ص ٢١٣.
- (١٦) مقابلة شخصية مع الأستاذ محمد شوشه، مدير عام الجمرك بميناء العاشر من رمضان الجاف بتاريخ ٢/١١/٢٠٠٩.
- (١٧) وزارة النقل (١٩٩٩)، الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، تنمية دور النقل بالحاويات لدعم التجارة الخارجية فى جمهورية مصر العربية، القاهرة، ص ١٤٧.
- (١٨) مقابلة شخصية مع الأستاذ محمد شوشه بتاريخ ٢/١١/٢٠٠٩.
- (١٩) منى صبحى (٢٠٠٧)، النقل بالحاويات، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٢.
- (٢٠) منى صبحى (٢٠٠٧)، النقل بالحاويات، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٣.
- (٢١) خالد مبارك (٢٠٠٩)، هل يحد النقل النهري من إنبعاثات النقل البرى؟، جريدة الأهرام الصادرة فى ١٩/٧/٢٠٠٩، مؤسسة الأهرام، القاهرة، ص ٣.

- (٢٢) وزارة النقل والمواصلات (١٩٩٩)، هيئة تخطيط مشروعات النقل، دراسة آثار الإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، مرجع سبق ذكره، ص ٨١.
- (٢٣) محمود القاضى (٢٠٠٠)، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، مؤتمر النقل العربي الأول بعنوان "أسس تفعيل دور النقل متعدد الوسائط من الوطن العربي دعماً للإقتصاد الوطنى فى مواجهة تحديات العولمة" (مجموعة محاضرات) الذى عقد خلال الفترة (٨-١١ أكتوبر)، القاهرة ص ١٩٤.
- (٢٤) وزارة النقل والمواصلات (١٩٩٩)، الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، تنمية دور النقل بالحاويات، مرجع سبق ذكره، ص ص ١٤٧-١٥٥.
- (٢٥) سهير قنديل (١٩٨٩) الموانئ النهرية وإقتصاديات تشغيلها، المعهد القومى للنقل، وزارة النقل، القاهرة، ص ٢١.
- (٢٦) سعيد عبده (١٩٩٠) النقل النهري بين القاهرة وأسوان: سماته ومشكلاته، نشرة البحوث الجغرافية، قسم الجغرافيا، كلية البنات - جامعة عين شمس، القاهرة، ص ١١.
- (٢٧) منى صبحى (٢٠٠٠) النقل بالحاويات، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٦.
- (٢٨) وزارة النقل والمواصلات (١٩٩٩)، الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، تنمية دور النقل بالحاويات، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٣.
- (٢٩) نظام البوت (B.O.O.T) Build - Own - Operate - Transfer معناه "إنشاء - إمتلاك - تشغيل - نقل الملكية" وهو عبارة عن نظام يسمح بدخول الشركات الأجنبية للإستثمار فى مجال إنشاء الموانئ فى الدول النامية، ومن بينها مصر، على أن تقوم هذه الشركات بإنشاء المشروع وإدارته وتشغيله لفترة زمنية معينة يتفق عليها ثم تنقل ملكية الميناء إلى الدولة وهو ما يساعد على التغلب على نقص رؤوس الأموال.
- وينص العقد بين هذه الشركات والحكومة المصرية ومدته ٢٠ عاما من تاريخ توثيقه على :

"أن تسلم الميناء بحالة جيدة بعد إنتهاء مدة العقد على أن توفر الحكومة المصرية قطعة الأرض اللازمة لإنشاء الميناء بحق الإنتفاع وتوصيل المرافق اللازمة لها ، على أن تقوم الشركة بعمل الصيانة اللازمة لها". وأصبح نظام الخصخصة Privatization يطبق فى قطاع الكهرباء والطاقة والموائى الجافة، فهناك ميناء رجب بمنطقة كنج مريوط غربى الأسكندرية، وميناء السادس من أكتوبر الجاف الذى تديره الشركة الألمانية العالمية، وينطبق ذلك على مطارى مرسى علم على ساحل البحر الأحمر، وبرج العرب غربى الأسكندرية والغرض من هذه الخصخصة هو تعظيم دور القطاع الخاص ومشاركته فى منظومة النقل متعدد الوسائط فى مصر وأصبح هذا النظام سائداً فى معظم بلدان العالم.

(للمزيد من التفاصيل عن تعريف نظام البوت: إنظر محمد الديب (٢٠٠٩)، قضايا الطاقة فى مصر، سلسلة بحوث جغرافية، العدد ٢٥، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ص ص ٧٥-٧٩).

وأخيراً أقر مجلس الشورى مشروع قانون تنظيم مشاركة القطاع الخاص فى مشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة الذى يستهدف تحفيز القطاع الخاص وتنشيطه، وزيادة استثماراته للمشاركة فى تنفيذ مشروعات أساسية تحقق خدمة أرقى وتكلفة أقل، وصيانة أفضل فى ظل ضوابط يحددها القانون بحد أدنى ١٠٠ مليون جنيه للتعاقد الذى تتراوح مدته بين ٥ سنوات كحد أدنى و ٣٠ سنة كحد أقصى من تاريخ التعاقد (للمزيد من التفاصيل عن قانون تنظيم مشاركة القطاع الخاص فى مشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة، إنظر أحمد صالح (٢٠١٠) شراكة البنية الأساسية بين الحكومة والقطاع الخاص، خدمة أرقى وتكلفة أقل وصيانة أفضل، مجلة الأهرام الاقتصادى، العدد (٢١٥٢) الصادر فى ٥/٤/٢٠١٠، مؤسسة الأهرام، القاهرة، ص ص ١٠-١٩).

(٣٠) منى صبحى (٢٠٠٠)، النقل بالحاويات، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٨.

(٣١) محمود القاضى (٢٠٠٠)، دور السكك الحديدية والموائى الجافة فى تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط فى الوطن العربى، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٤.

- (٣٢) عبدالعظيم حنفى (٢٠٠٥)، وزارة النقل، سلسلة الوزارات المصرية، مركز الدراسات السياسية والإستراتيجية، مؤسسة الأهرام، القاهرة، ص ٣٧.
- (٣٣) سامى عوض (٢٠٠٤)، الموانئ الجافة: تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٨.
- (٣٤) عالم النقل (٢٠٠٩)، ملحق متخصص (تصدره جريدة الأهرام شهريا)، العدد ٩ الصادر فى ٢٠٠٩/٧/٥، مؤسسة الأهرام، القاهرة، ص ١.
- (٣٥) جمال حمدان (١٩٨١)، شخصية مصر: دراسة فى عبقرية المكان، المجلد الثانى، عالم الكتب، القاهرة، ص ٧٨٩.

* * *

THE DRY PORTS IN EGYPT

"Features and Problems"

Prof. Dr. Saeed Abdo*

Abstract

Egypt entered the era of dry ports in the ninety's of the 20th century, in order to decrease the pressure on the seaports and it became an important chain in the Egyptian transportation system.

This research aims to highlight these ports and to identify its role in Egyptian multimodal transportation system.

The research is composed of four main points preceded by an introduction and ended with conclusion, the introduction deals with the revolution of containers and its effect on the appearance of the dry ports, and the four main points are:

- 1st point: Deals with the principle of dry ports and its types.
- 2nd point: Illustrates the requirements of building these ports.
- 3rd point: Focuses on its geographical distribution on the Egyptian region.
- 4th point: Shows its problems.

Then the conclusion summarizes the results and the recommendations.

* Department of Geography, Faculty of Girls for Arts, Science and Education, Ain Shams University.