

ملخص رسالة الماجستير

مقترح انشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط "رؤيا مستقبلية"

ريان / مجدى عبد الرحيم القاضى

Abstract:

This research proposes the constructing of Rasheed Port near by City of Rasheed, on the west side of Abu Keer Bay .This proposal is not only to face the increase of Egyptian seaborne trade and maximization of the Nile transport through Rasheed Nile branch , but also to achieve investments .

مستخلص :

مشروع إنشاء ميناء جديد بالقرب من مدينة رشيد بمنطقة خليج أبي قير ليس الغرض منه مواجهة الزيادة فى حجم التجارة المصرية وتفعيل دور النقل النهري من خلال فرع رشيد فقط ، ولكن ايضا بغرض الحصول على كثير من الاستثمارات التى تعمل على زيادة الدخل القومى المصرى .

1- مقدمة

تعتبر الموانئ البحرية أحد الركائز الأساسية للإقتصاد القومى للدولة ، لذلك تعطى مصر إهتماما كبيرا لتنمية موانئها لتواكب التطور العالمى المستمر فى سوق النقل البحرى ، وهذا السوق ذات طبيعة خاصة فهو دائم التغير، الأمر الذى يستلزم التنبؤ المستقبلى للتعرف على إتجاهاته الإقتصادية وتوقع التغيرات والتطورات المحتملة فيه والإستعداد للتعامل مع متطلبات القرن الحادى والعشرين بكل ما يحمله من مفاهيم جديدة ، لذلك فإنه يتعين وضع إستراتيجية طويلة المدى للتوسع والتطور للموانئ البحرية المصرية وإستخدام التكنولوجيا المتقدمة والتقنية الحديثة فى أداء وإدارة الموانئ و التصدي للتحديات الجديدة والاستفادة من كل الفرص الممكنة التى يمكن من خلالها توفير متطلبات

معدلات النمو الإقتصادي المصري واللاحق بالعالم المتقدم ومواجهة معدلات النمو السكاني في مصر ، لذلك فمن الضروري أن تعمل الموانئ المصرية للإرتقاء إلي مستوى المنافسة الدولي في مجال النقل البحري إضافة إلى تنمية الموارد البشرية وإيجاد فرص عمل جديدة للأجيال القادمة .

إن هذه المؤشرات تدفعنا للنظر إلى منطقة خليج أبي قير بنظرة أكثر شمولية وأكثر إهتماما لإبراز الدور الذي يمكن أن يلعبه ميناء جديد يمكن إنشاؤه بالقرب من مدينة رشيد في تنشيط حركة النقل البحري المصري ليصبح رافدا مهما في المستقبل مستغلا في ذلك فرع رشيد لنهر النيل حتى يتم تفعيل دور النقل النهري في مصر و كذلك الأنشطة الإقتصادية التي يمكن تحقيقها لمدينة رشيد والمدن المجاورة بمنطقة الدلتا.

2- التعريف بمنطقة خليج أبي قير :

إذا ما تعرفنا على السواحل المصرية ، نجد أنها في مجموعها سواحل بسيطة مستقيمة في معظم أجزائها لا تتخللها الفجوات أو الخلجان البحرية العميقة أو الرؤوس البارزة الكثيرة، ولذلك فإن إي فجوة أو رأس بارزة يحمي منطقة ساحلية تزداد أهميتها على طول هذه السواحل وخاصة في الدول التي تتسم بالطبيعة الصحراوية . ويعد الساحل المصري عموماً على البحر المتوسط ملائماً للنشاط البحري إذا ما وجدت به المرافئ المحمية من العواصف البحرية ، ولذلك تزداد أهمية الرأس البارزة التي تحمي المنطقة الساحلية كما هو الحال بالنسبة لموقع ميناء الإسكندرية وموقع ميناء أبي قير .

في عام 1960 بدأ التفكير جدياً في إنشاء ميناء متوسط الحجم في خليج أبي قير، وكان إلى ذلك الحين يستخدم كمرسى لسفن الصيد الصغيرة ولم يكن به أي تجهيزات من ناحية الأرصفة أو المساعدات الملاحية التي تجعله يستخدم حتى لسفن الصيد الصغيرة ليلاً . وقد تمت الدراسة لهذا الميناء بغرض إنشاؤه ميناءً حريباً للقوات البحرية التي أشرفت على الدراسات الابتدائية له وعمل التصميمات الهندسية والملاحية والتي تفي بغرض القوات البحرية ، هذا وقد بدأ العمل بالميناء في أواخر الستينات وأستخدم فعلياً لوحدات القوات البحرية عام 1986. وعندما بدأت مشكلة التكديس في الموانئ أتجه التفكير جدياً في دراسة إمكانيات ميناء أبي قير للمساعدة في حل مشكلة التكديس التي تضررت منها الموانئ المصرية .

إذا ما تتبعنا المياه الساحلية المتاخمة لساحل خليج أبي قير المحصورة بين مصب رشيد وطابية البرج عند مدخله الغربي الذي يصل اتساع بين هاتين النقطتين حوالي 31 كيلو متر نجد أن الساحل ينحني

في إتجاه عام نحو الجنوب الغربي ، وتقع إلى الجنوب من بحيرة إدكو التي تبلغ مساحته 136 كيلو متر مربع وتتصل بالبحر بفتحة ضيقة عند منطقة المعديّة. و تبلغ المساحة الكلية لخليج أبي قير نحو 500 كيلو متر مربع . ويتميز هذا الخليج بأنة محمى طبيعياً من العواصف البحرية ، وهو ذات طبيعة قاع رملي ورملي طيني التي تسهل فيها إجراء عمليات الحفر والتعميق ، أما منطقة الإقتراب إلى الميناء فالقاع صخري في معظم مناطقه ورملي في بعض المناطق ، أما منطقة شرق الميناء فهي صخرية لأنه يعتبر إمتداداً لجزيرة دسوقى (نلسون) .

1-2 الأنشطة الاقتصادية و المعاهد العلمية المقامة على خليج أبي قير :

- الأنشطة الاقتصادية :

- أ- مصنع سماد أبي قير .
- ب- مصانع ورق راكتا والأهلية .
- ج- مدينة رشيد السياحية .
- د- شركة التمساح لبناء و إصلاح السفن .
- هـ- ميناء الصيد ببوغاز المعديّة .
- و- ميناء المعديّة (شركة بتروجيت للخدمات البحرية والبتروولية) .
- ز- ميناء ابي قير البحري .
- ح- ميناء ادكو- لتصدير الغاز الطبيعي .

- المعاهد العلمية :

- أ- الكلية البحرية .
- ب- كلية الدفاع الجوى .
- ج- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .

3- التعريف بمدينة رشيدالسياحية:

تقع مدينة رشيد على ملتقى النيل بالبحر الأبيض ومناخها معتدل طوال العام ، وتتميز بالهدوء وجفاف الجو ، فهي تتمتع بمناخ البحر الأبيض المتوسط ، والطريق إليها ملئ بأشجار النخيل لذا سميت رشيد (بلد المليون نخلة) .

و تعتبر مدينة رشيد متحفاً مفتوحاً ، فهي تضم نحو 22 منزلاً تاريخياً ونحو 12 مسجداً اثرياً بالإضافة إلى بعض المزارات الهامة مثل طاحونة أبو شاهين ، وحمام عزوز ، وقاعة قايتباى ببرج رشيد ،

وربوة أبو مندور ومتحف رشيد الذي يعد من المعالم الخالدة ، وهو مقام بأحد المنازل الأثرية بالمدينة الذي يرجع تاريخ بناؤه إلى النصف الأول من القرن الثامن عشر والذي اشتهر باسم (عرب كلى) نسبة إلي محافظ رشيد في ذلك الوقت ، وهو يصور المقاومة الشعبية في شوارع رشيد منذ حملة فريزر سنة 1870 .

1-3 مجالات السياحة في مدينة رشيد :

- أ- سياحة الاصطياف في رشيد ، تتميز رشيد بمصيف اليوم الواحد .
 - ب- السياحة النيلية : تتمثل في رحلات نيلية إلى منطقة أبو مندور – قناطر أبو مندور – شاطئ السمان .
 - ج- السياحة العلاجية : تتمثل في حمامات الرمل العلاجية .
 - د- السياحة الدينية تتمثل في مولد السيد البوصيلي .
- وهناك عدة دراسات تقوم بأعدادها وزارة السياحة في الوقت الراهن في إطار التخطيط السياحي الشامل لمنطقة رشيد وإدكو وإدفينا ، ويدور الفكر المطروح حول تخطيط قطاع سياحي يمتد من فرع رشيد في الجهة الشمالية الغربية . كما انه هناك تخطيط لإنشاء مارينا لليخوت على فرع رشيد لنهر النيل لخدمة السفن السياحية عامة واليخوت الراغبة في الإبحار حتى صعيد مصر خاصة تمشياً مع سياسة الدولة في تنشيط السياحة بغرض زيادة الدخل القومي المصري.

4- مقترح إنشاء ميناء رشيد البحري:

" يقول الدكتور/ جمال حمدان. " تقف مصر على ساقين ، ساق نهر النيل وهذا يمثل قوة مصر من الداخل وساق الموقع الجغرافي في نقطة التقاء قارات العالم ، وذلك يمثل قوه مصر إلى الخارج . وعلى طول تاريخها كلما قوى ساقيهما كلاهما معا في الداخل والخارج حققت مصر تقدماً بالغاً ورقياً بالغاً " .

بالرغم من موقع مصر الجغرافي المتميز كملتقى لخطوط المواصلات العالمية وبالرغم من وجود قناة السويس على ارض مصر كأحد أهم الممرات الملاحية في العالم والتي تعتبر عامل جذب فريد لناقلات التجارة العالمية لكي تعبر ذهابا وإيابا بين دول شمال وجنوب وشرق العالم ، وما يتبع ذلك من رواج ضمني لتشغيل منظومة النقل في مصر بوسائلها الثلاثة النقل البرى والنقل النهري والسكك الحديدية إلا أن النقل النهري مازال لم يأخذ حقه الكامل في التطوير والنهوض به على مدار الخمسون عاما الماضية

هذا الأمر يتعين معه الإستفادة الكاملة من نهر النيل هبة الله لمصر ، الذي يخترق الأراضي المصرية من جنوبها إلي شمالها كونناً ممراً مائياً طبيعياً صالحاً للملاحة بكافة المقاييس إذا تم تدليل بعض الصعاب ، فليس من الحكمة عدم الإهتمام بالنقل النهري ووضعه على أولويات وسائل النقل ليأخذ مكانته ضمن وسائل النقل الأخرى لخدمة التجارة ، آخذين في الإعتبار المتغيرات المستقبلية على المدى البعيد في حركة التجارة الداخلية والدولية في مصر .

4- الموقع المقترح للميناء :

" يوضح جمال حمدان أهمية الموقع إقتصادياً فيقول : فالموقع ليس مجرد عامل جغرافي رئيسي ، ولكنة أيضا رأس مال طبيعي وسياسي دفين ومورد أصيل من موارد الثروة القومية بل قد يكون في بعض الحالات الرأسمال الحقيقي الوحيد للدولة أو المنطقة " .

من المعروف أن العملية التخطيطية تجئ على قمة وظائف الإدارة العليا . والتخطيط لإنشاء الموانئ عملية تنطوي على عدة دراسات تلتقي مع بعضها البعض لتعطي في النهاية مؤشراً عن عدد وأنواع الموانئ المطلوبة . وأحد هذه الدراسات الهامة هو الموقع الجغرافي .

يقترح إنشاء رشيد البحري المستقبلي في المنطقة شمال شرق خليج أبي قير بالقرب بين مدينتي رشيد / إدكو بالموقع التقريبي (خط طول 25° 31' - خط عرض 22° 30') مع حفر ترعة وصل بين الميناء الجديد المقترح وفرع رشيد لنهر النيل، مثل إرتباط ميناء دمياط بفرع دمياط لنهر النيل من خلال ترعة وصل بينهما . شكل رقم (1) يوضح الموقع المقترح لإنشاء رشيد البحري وترعة الوصل بين الميناء الجديد المقترح وفرع رشيد لنهر النيل .
وموقع ميناء رشيد البحري المقترح يتماثل تماماً لموقع ميناء دمياط و أسلوب إرتباطه بفرع دمياط لنهر النيل من خلال ترعة وصل بينهما شكل رقم (2) .

4-1 دور وسائل النقل المتعدد في نجاح ميناء رشيد المستقبلي :

بإعتبار الموانئ البحرية حلقة اتصال هامة في سلسلة النقل ، فلم يعد من الممكن إنشاء و تطوير الموانئ وحدها بمعزل عن بقية الحلقات . و كما أن دور الموانئ الآن يساهم في خدمة مناطق خلفية أوسع وأعمق وليس فقط المناطق الصناعية القريبة من الميناء. لذلك يجب على الموانئ أن تكون قادرة على توضيح كيفية أتساق إنشائها و تطويرها مع تنمية البنية التحتية لشبكات الطرق والممرات المائية

الداخلية. ومن خلال هذا المفهوم يمكن التعرف على قدرات و إمكانيات وسائط النقل المتعددة التي تخدم الميناء الجديد وتعمل على نجاحه.

1-1-4 النقل النهري:

لما لنهر من إمكانيات عالية في الربط بين المدن المصرية والبحر الأبيض المتوسط ، شرعت وزارة النقل والمواصلات إلى تفعيل دور النقل النهري في مصر من خلال عدة مشروعات بالتعاون مع القطاع الخاص ، بهدف ربط قطاع النقل النهري بجميع الموانئ البحرية المصرية لخدمة التجارة الخارجية (صادرات - واردات) ، ولإغراض إستراتيجية أخرى أهمها تعدد وسائط وطرق النقل داخل المنظومة اللوجستية للدولة . كما تستهدف هذا المشروعات أهداف التنمية الاقتصادية في مصر وزيادة حجم البضائع المنقولة من خلال نهر النيل .

ظهور نظام النقل بالحاويات أحدث تطوراً كبيراً في نظم النقل عامة ، وما ينتج عن ذلك من تطوير لمعدات التداول والتخزين وتجهيز ساحات ومحطات لحاويات ، الأمر الذي يلزم أن يواكبه تطوير في المنظومة الثلاثية للنقل النهري (الطريق المائي – الوحدة النهريّة – الميناء النهري) بما يخدم هذا الاتجاه العالمي ، و إذا كانت وسائل تداول البضائع حالياً في مصر متفق مع نظام النقل أحادي الوسائطة فمن ثم فإن عملية تبادل البضائع بين وحدات النقل النهري وشاحنات النقل البرى وقطارات السكك الحديدية تتطلب نقط تلاقى بين هذه الوسائل للوصول إلى نظام يشبه أو يقترب من المفهوم العالمي لنظام النقل المتعدد الوسائط . وعليه ينحصر مقترح التطوير لخطة قصيرة المدى تنتهي مع نهاية الخطة الخمسية الثالثة للدولة عام 2012 وخطة طويلة المدى تنتهي مع عام 2020 حيث تعتمد الخطة القصيرة على تطوير أهم الموانئ النهريّة الحالية للأستفادة مما هو موجود وغير مستغل منها مع الاعتماد على اهم الموانئ كنقط لتبادل البضائع بين وسائل النقل الثلاثة (نقل نهري – نقل برى – نقل بالسكك الحديدية) .

أما الخطة البعيدة المدى فترتكز أساساً على ضرورة ربط شبكة النقل النهري بجميع الموانئ البحرية الحالية والمستقبلية للجمهورية مع تجديد لوحدات الأسطول وإنشاء نظام ملاحي إلكتروني أمن وحديث على طول مجرى النيل بالإضافة إلى توفير المساعدات الملاحية التي تؤمن الملاحة الليلية .

مقارنة بين خصائص فرعى نهر النيل (دمياط ، رشيد)

فرع دمياط		فرع رشيد	
الطول	246 كم	الطول	236 كم
العرض	217 م	العرض	333 م

المصدر : د. سيد عبد الجليل . نحو ملاحه نهريه آمنة . الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري . 1989- بتصرف من الباحث

يتضح من الجدول السابق أن خصائص فرع رشيد افضل من خصائص فرع دمياط من الجهات الآتية:

- الطول لفرع رشيد أقل في المسافة عن طول لفرع دمياط بـ 10 كيلو متراً.
- المسافة العرضية لفرع رشيد أكبر من المسافة العرضية لفرع دمياط بـ 116 متراً .

4-1-2 النقل البرى :

النقل البرى يعمل على تحقيق الإتصال الكفاء والفعال بين الموانئ الوطنية على البحر المتوسط لخدمة أغراض التجارة الداخلية والخارجية وتنمية الموارد المختلفة للدولة . فيحتل قطاع النقل البرى مكانة بارزة كأحد أهم القطاعات التي تسهم في دعم حركة التطور والنهضة الشاملة ، وذلك لما لهذا القطاع من دور هام في توفير إحتياجات القطاعات الأخرى ومن ثم تحقيق أهدافها . ويلعب النقل بالطرق دور بالغ الأهمية في نقل البضائع من وإلى جميع الموانئ المصرية يفوق إسهام وسائل النقل الأخرى مجتمعة .

وترجع أهميه النقل البرى في الميناء للدور الذي يقوم به في نقل البضائع والذي يفوق وسائط النقل الأخرى في جميع الموانئ المصرية على الرغم من إرتفاع تكلفة التشغيل ومعدلات إستهلاك الطاقة والتلوث السمعي والبيئي وتكدس المرور والضغط على الطرق وكثرة حوادث السيارات ، وذلك بالمقارنة لقطاعي السكك الحديدية والنقل النهري .

كما تفتقد كثير من الدول النامية الطرق البرية ذات مستوى الخدمة المرتفعة وتحتاج إلى عمليات صيانة وعمليات توسيع للحارات ورفع مستوى الخدمة المطلوبة . ويلاحظ وجود قصور كبير من حيث الموصفات التصميمية لإنشاء الطرق والتي وجد إنها لا تتناسب في مصر لنقل أساطيل حاويات كبيرة الأمر الذي يستلزم مرعاه مثل تلك الاعتبارات عند صيانة و إنشاء الطرق الجديدة.

الطريق الدولي الساحلي :

الطريق الدولي المصري الساحلي ، والذي يبلغ طوله 1200 كيلو متر بتكلفة حوالي 2.5 مليار جنية مصري ، ماراً بثمانية محافظات على ساحل البحر وهى : شمال سيناء وبور سعيد ودمياط والدقهلية وكفر الشيخ والبحيرة والإسكندرية ومطروح . وهو الطريق الذي يبدأ من رفح شمال سيناء إلى مطروح على حدود مصر الغربية ليختصر المسافة بين دمياط والسلوم إلى ثمانية ساعات بعد أن كانت تستغرق ثمانية أيام . وهو الطريق الذي يتوقع إنعكاس إنشائه على تطوير حركة البضائع والركاب البرية بين المشرق والمغرب العربي ، علاوة على ربط الموانئ المصرية الواقعة على البحر الأبيض المتوسط بعضها البعض . شكل رقم (3)

3-1-4 النقل باستخدام السكك الحديدية:

تساهم السكك الحديدية بفاعلية في التنمية العمرانية والاقتصادية والاجتماعية بإعتبارها الشرايين الرئيسية التي تمد الحياة لمركز الإنتاج الصناعي والتجاري وخاصة المناطق الجديدة ، حيث يميز النقل بالسكك الحديدية بأنها أقل إستهلاكاً للوقود وأقل تأثيراً على تلوث البيئة وأكثرها أماناً وسرعة وسلاسة واستيعاباً لحجم النقل مقارنة بالنقل البرى ، وقد أولت الدولة منذ بداية 1981 عناية خاصة لتطوير وتحديث السكك الحديدية لمواكبة الأساليب الحديثة في التشغيل بتوفير عوامل الأمان وزيادة أعداد وسرعة القطارات لمواجهة الطلب المتزايد على النقل ، الأمر الذي أدى إلي حدوث طفرة كبيرة في مجال النقل بالسكك الحديدية في مصر .

خط السكة الحديدية الإسكندرية/ رشيد:

خط السكك الحديدية بين مدينة رشيد ومدينة الإسكندرية ، خط سكة حديد مفرد حيث يشكل الدعم الرئيسي لحركة الركاب والبضائع ، و يعمل على هذا الخط 20 قطاراً لنقل الركاب ، أما نقل البضائع فنادرأ ما يتم نقل البضائع على هذا الخط حيث أن زمن الرحلة يطول مما يؤثر على سلامة المنقول من البضائع . ونظراً لوجود خط سكة حديدية مفرد واحد يربط بين الإسكندرية ورشيد يستخدم في الذهاب والعودة مما يشكل زيادة في زمن الرحلة نظراً لتوقف القطار في خمسة عشر نقطة توقف على مسافة 65 كم بين الإسكندرية ورشيد ، وهذا يحتم الإنضباط الشديد في عمليات التشغيل لحركة القطارات لان أي خطأ في إدارة الحركة على هذا الخط قد تؤدي إلي كارثة .

مقترح ازدواج خط السكك الحديدية ما بين رشيد ومدينة الإسكندرية :

أكثر من 90 % من البضائع التي تخرج أو تدخل من مدينة رشيد تتجه من وإلى مدينة الإسكندرية وكذلك حركة الركاب نشطة للغاية ما بين المدينتين ، ومن الصعب أن نزيد من سرعة القطارات على خط مدينة رشيد ومدينة الإسكندرية لان الخط بوضعه الحالي لا يتناسب مع السرعة العالية و المنحنيات و الزاوية والدورات ونوع التربة ، وحيث أنه من المقترح تقليل نقاط التوقف من 15 نقطة إلي 7 نقط فقط ، نظراً لطول الوقت المستغرق للرحلة من الإسكندرية إلى مدينة رشيد و الذي يصل إلى ساعتين تقريباً على مسافة 65 كيلو متر فقط .

وأول عقبة قد تتبادر إلى الأذهان هي الأراضي اللازمة للخط الحديدي ، وننوه إلى أن الأراضي اللازمة لهذا الخط الجديد متوفرة ، حيث أن الخط الحالي تم نزع ملكية الأرض له نظراً لأن السكك الحديدية تحتاج إلى شريحة من الأرض يتراوح عرضها من 9 إلى 60 متراً ممتدة من أول الطريق إلى آخره " .

5- الأبعاد المكانية و الاقتصادية والاجتماعية لموقع الميناء المقترح:

5-1 الأبعاد المكانية للموقع المقترح للميناء :

- أ- يقع ميناء رشيد المقترح داخل خليج محمي طبيعياً ، مما يقلل من تكلفة إنشاء حواجز الأمواج الضخمة باهظة التكاليف لحماية الميناء من العواصف والأنواء البحرية .
- ب- العوامل الجو مائية في منطقة خليج أبي قير بصفة عامة تتوافق تماماً مع متطلبات إقامة الميناء الجديد المقترح .
- ج- الموقع المقترح لإنشاء ميناء رشيد يقع في منطقة تعادل تام للتيارات المائية بمنطقة خليج أبي قير مما يقلل من التأثيرات الضارة لتلك لتيارات على موقع الميناء الجديد وممراته الملاحية (النحر ، و الترسبات الرملية ، و الإطماء) .
- د- المساحة الأرضية لموقع الميناء ومنطقة الظهير تعد كافية جداً لمراحل الميناء المستقبلية علاوة على إمكانية التحكم في إتساع تلك المساحة لخدمة الأغراض الاقتصادية الأخرى التي يمكن أن تستفيد من إنشاء ميناء رشيد .

5-2 الأبعاد الاقتصادية للموقع المقترح للميناء :

أ- طبيعة القاع الرملية لموقع الميناء يشكل و فرأ عظيمأ في تكلفة الحفر والتعميق ، مع إمكانية استخدام ناتج الحفر والتعميق لقاع الميناء في اعمل الردم والمباني لمنطقة الظهر. مما سيؤثر بدرجة كبيرة في التكلفة النهائية لإنشاء الميناء الجديد.

ب- وجود بعض التجهيزات الأساسية لمتطلبات الميناء الجديد مثل الممرات والمساعدات و العلامات الملاحية ، والتي تحتاج إلى بعض الإضافات الأخرى كي تصل إلى موقع الميناء الجديد .

ج- توفر بالقرب من موقع الميناء الجديد المرافق العامة الأساسية مثل الكهرباء والمياه والصرف صحي و الطرق و الاتصالات .

د- موقع الميناء الجديد بالقرب من شركة بتروجيت بإمكانياتها الكبرى في الخدمات البحرية والتي تقوم بخدمات الحفر والانتشال والتكريك و القطر والإنقاذ ، التي يمكن أن توفر العديد من الخدمات الأخرى التي تتطلبها إنشاء الموانئ الجديدة.

هـ- وجود الميناء بالقرب من شركة التماسح لبناء و إصلاح السفن ، علاوة على رافع السفن للقوات البحرية بميناء أبى قير البحري يضيف ميزة أخرى للموقع المقترح الميناء .

3-5 الأبعاد الاجتماعية للموقع المقترح للميناء :

أ- خلق كيانات إقتصادية عديدة متنوعة بجوار الميناء الجديد تعمل على زيادة الدخل القومي المصري مثل (مناطق حرة – موانئ جافة – خدمات نقل – خدمات جمركية – خدمات تعبئة وتغليف) .

ب- خلق مجتمعات عمرانية وسكانية جديدة بجوار الميناء الجديد بعيداً عن المناطق التي تتسم بالكثافة السكانية التي تتركز في مدن وسط الدلتا .

ج- خلق العديد من فرص العمل للأجيال القادمة من الشباب و أبناء الصيادين للعمل داخل الميناء .

6- توفير التمويل اللازم لإنشاء ميناء رشيد المستقبلي :

إتجهت الدولة في الآونة الأخيرة إلى تنفيذ خطة طموحة بالإصلاح الإقتصادي تهدف إلى زيادة معدل النمو ليواكب الزيادة الكبيرة في النمو السكاني مع رفع مستوى المعيشة ، وقد اعتمدت خطة الإصلاح الإقتصادي والإجتماعي على نظم واليات إقتصاديات السوق الحر للقضاء على مشاكل الخلل الإقتصادي والعمل على خلق مناخ يشجع جذب الإستثمارات الوطنية بمشاركة القطاع الخاص في مشروعات التنمية وتعظيم موارد الدولة .

ومشروعات إنشاء و تطوير وتحديث الموانئ من المشروعات التي تحتاج إلى رؤوس أموال عالية الكثافة وتوفرها من موازنة الدولة يمثل عبئاً كبيراً لمحدودية موارد الحكومة وخاصة في هذه المرحلة التي تطلع فيها الدولة إلى التنمية الشاملة للمجتمع ككل . فهناك مجالات حتمية تتولاها الدولة لتنمية

مشروعات ملحة لقطاعات الصحة والزراعة والتعليم والسكان والمرافق المختلفة ، حيث لجأت الدولة إلى المشروعات القومية العملاقة في مجالات التنمية المختلفة بهدف تحقيق نقلة حضارية ، لذلك إتجهت الدولة إلى إتباع النظام الإقتصادي الحر الذي يتعامل مع آليات السوق ويتيح فرص الإستثمار الكامل للقطاع الخاص وجذبة للمساهمة في إنشاء المشروعات الجديدة وتطوير المشروعات القائمة عن طريق وسائل التمويل الغير تقليدية التي يمكن اتباعها بنظام (B.O.T) بغرض إستغلال موارد وقدرات وإمكانيات القطاع الخاص .

7- مقترح إدارة ميناء رشيد المستقبلي :

الشكل الأمثل للإدارة هو الخليط المتزن لاشترك القطاع الخاص مع القطاع الحكومي بما يوفر مزايا كل من القطاع الخاص من حيث المرونة ومزايا القطاع العام من حيث المحافظة على الأهداف العامة للدولة . و الخدمات البحرية بالموانئ تمثل إيراداً غير منظوراً بالنسبة لإقتصاد الدول، و إذا أحسن إستثماره سوف يجاوز ما تحصل عليه الدول من عوائد أنشطة أخرى ، وأي إستثمار في هذا المجال هي إستثمارات ذات عائد مضمون ومردود إقتصادي مرتفع خاصة وأنها لا تمثل حجماً كبيراً بالنسبة لإستثمارات صناعة النقل البحري ككل . لذلك تحولت موانئ القرن إلى كيانات إقتصادية تنتج الخدمات وتسوقها عالمياً ومحلياً ، وتقوم بأداء وظائف مستحدثة مثل وظائف التوزيع الذي يؤكد على أن الميناء مركزاً للوجستيات .

يقترح أن تسند إدارة مشروع الميناء إلى كونسرتيوم عالمي يكون له حقوق إمتياز للإدارة لفترة معينة وذلك تبعاً لتخطيط استراتيجي محدد ينبثق عن رؤية وأهداف طموحة وتبعاً لحملة ترويجيه إعلامية يعهد بها إلى شركات عالمية متخصصة ، أما ملكية الأصول والبنية الأساسية فهي دائماً ملكاً للحكومة وأما البنية العلوية فتقيمها شركة الإدارة العالمية الخاصة المسند إليها الإدارة . وأن تكون هذه الإدارة الجديدة ملتزمة بالتزامات محددة واضحة تماماً للطرفين أهمها :-

أ- ضمان حد أدنى من حركة تدفقات الميناء سنوياً، وحد أدنى من معدلات الإنتاجية حسب كل نوعيات البضائع من تجارة مصر الخارجية .

ب- الالتزام بإستخدام أحدث التطورات التكنولوجية العالمية وفقاً لخطة متفق عليها مسبقاً .

ج- الالتزام بالقيام بالإستثمارات التي يتفق عليها مقدماً اللازمة لتطوير وإنشاء الميناء الجديد .

د- أن يكون لإدارة الميناء وضع سياسة تسعير لخدماتها وعلى أن تكون موافقة الحكومة عليها مسبقاً ولكن تبعاً لحدود معينة منعاً للتدخل البيروقراطي الضار .

هـ- أن يكون للحكومة الحق في الاعتراض على قرارات هذه الإدارة فيما يتعارض مع مصالح الدولة الرئيسية ، وعلى أن تكون مواضع الاعتراض والتدخل واضحة و محددة منذ البداية لتلافى التدخل الحكومي الضار .

و- أن يشترك رأس المال العام (الحكومة) بنسبة معينة محددة من الإستثمارات مع الإشتراك في مجلس إدارة بما يمثل الثلث أو أقل لتأكيد السياسات القومية الهامة .

ز- من الضروري أن تكون مدة التزام الشركة بهذه الإدارة محددة بمدة زمنية معقولة وكافية كي يسمح لها إستعادة رأسمالها الذي أنفقته بالإضافة إلى الربح المناسب ، وعلى أن يتفق على تجديد العقد مدة أخرى إذا حققت الشركة الأهداف المطلوبة منها والتزمت بالالتزامات المفروضة في عقد الإلتزام وفي ذلك حافز لها لمواصلة الجهد لتحقيق المطلوب منها حتى آخر يوم التعاقد .

أن مشروع إنشاء ميناء رشيد البحري و تكامله مع الأنشطة المصاحبة والمناطق الصناعية والإقتصادية المختلفة بالمنطقة هو نقطة إنطلاق نحو إستثمار عبقرية المكان للميناء ، علاوة على إسهامه في دعم خطة التنمية الشاملة للدولة و المخطط تنفيذها حتى عام 2017 .

1-7 التجربة المصرية في استخدام نظام (B.O.T) :

التجربة المصرية في مجال مشروعات الإنشاء والتشغيل و إعادة الملكية تعتمد في نجاحها على التحرر من القيود والإصلاحات الغير عادية ، والعمل على تقوية النزاهة والشفافية والمساءلة الإدارية و ضمان عدم وجود أي تأثيرات سلبية على المجتمع من جراء هذا الأسلوب الذي لا يعنى أن الدولة سوف تتخلى عن مسؤوليتها ولكنها تريد توسيع قاعدة الإستثمار .

وفي حالة النجاح سوف يتم التوسع والسير في خصخصة ما تملكه الدولة من مشروعات تدريجياً بما يتمشى مع التوسع في التمويل الخاص لمشروعات البنية الأساسية ، وأن تقوم الحكومة بدور التنظيم والأشراف والرقابة على حسن الأداء ، وان تقوم بتنفيذ المشروعات التي بدء في تنفيذها حتى يتم الاستفادة منها ، وأن يتم الاهتمام بالمشروعات التي يلزم تنفيذها للإستفادة من المشروعات التي نفذت فعلا حتى تتكامل المشروعات ولا يتعطل الإستفادة منها ، و أن تركز الدولة على صيانة المشروعات القائمة بهدف المحافظة عليها والاستفادة منها ورفع كفاءتها وتدبير كافة احتياجاتها، حيث أنه من المعلوم أن الإستثمار في مشروعات الصيانة يعطى أعلى عائد إقتصادي إذا ما قورن بإهمال الصيانة والاضطرار لإعادة الإنشاء من جديد ، وأن تكون هناك أولوية مطلقة للصيانة التي عادة ما يتم إهمالها في كافة الدول النامية لأنها عمل غير جذاب . ويلزم أن تقوم كل جهة بإعداد دراسات الجدوى اللازمة للمشروعات الهامة التي يمكن إسنادها للقطاع الخاص لتمويلها وتنفيذها ويتم عرضها على المستثمرين وأن تكون هذه المشروعات مدروسة .

7-2 المصلحة القومية هي التي تؤثر على اتخاذ القرار:

أن الحكومات الوطنية تضع مصالحها القومية والسياسية فوق كل إعتبار ، حيث تتضمن بلا شك ليس فقط تطويرات خاصة بمكانتها الإعتبارية بل أيضا تشجيع كل المشروعات التي يكون لها تأثيرات شمولية في المستقبل . لذلك فإن الخصائص المادية والإقتصادية للدوله سوف يحددان شكل هذه التطورات ، بالإضافة أن الإعتبارات الإجتماعية والإقتصادية يؤثران بشكل كبير على إختيار السياسة التي يمكن إتباعها في هذا الشأن . كما أن الدول تعمل على بحث العلاقة بين الإستثمارات المالية المخصصة لتمويل المشاريع وبين العائد الإجتماعي والمادي لها، علاوة على ذلك تعمل الدولة على إيجاد خطط بديلة تعتمد على مصادر التمويل المتاحة سواء بالقطاع العام أو القطاع الخاص المنافس له وكذلك إمكانيات الحصول على مساعدات خارجية .

أما بالنسبة للحكومات المحلية التي تعمل في حدود السياسة القومية للدوله سوف تعتمد على الحصول على الإعتمادات المالية أو أي موارد أخرى بطريقة المنافسة على المستوى الإقليمي . كما إنها تعمل على تحقيق توازن بين تطوير المشروعات وتطوير المجتمع ككل.

8- الدور الإقتصادي في إنشاء ميناء رشيد البحري المقترح :

النقل بكافة أنواعه والخدمات المكمله له ، هو الدعامة الأساسية للنمو الإقتصادي والعمراني في الدولة وله تأثيره المباشر على المجتمع بإعتباره العنصر الرئيسي في نجاح خطط التنمية الإقتصادية والإجتماعية والمحرك الأساسي لعملية التقدم والتطور في حركة التجارة الداخلية والخارجية و بما يساهم بقدر كبير في تنمية الموارد المالية للدولة وتحسين إقتصادها .

وتعتبر الموانئ البحرية من مشروعات المنافع العامة للدولة ، و تحتاج التنمية الإقتصادية والإجتماعية إلي مثل هذه المشروعات من مشروعات البنية الأساسية ، حيث انه من المعروف أن صناعة الموانئ تؤثر على كثير من الإستثمارات في مجال النقل البحري الذي يعمل بدوره على زيادة الدخل القومي المصري و عنصر جذب للشركات العالمية للإستثمار في أراضيها .

و الخدمات البحرية بالموانئ تمثل إيراداً غير منظوراً بالنسبة لإقتصاد الدول، و إذا أحسن إستثماره سوف يجاوز ما تحصل عليه الدول من عوائد أنشطة أخرى ، وأي إستثمار في هذا المجال هي إستثمارات ذات عائد مضمون ومردود إقتصادي مرتفع خاصة وأنها لا تمثل حجماً كبيراً بالنسبة لإستثمارات صناعة النقل البحري ككل .

8-1 حجم خدمات النقل البحري المصري المتوقعة مستقبلياً:

فى دراسة أعدها مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري بخصوص دراسة جدوى إنشاء

ميناء شرق بور سعيد أرست الدراسة ثلاث بدائل هم :

- البديل الأول أرتكز على معدل نمو عالمي قدرة 4.3 % .
- البديل الثاني أرتكز على معدل نمو عالمي قدرة 5.8 % .
- البديل الثالث أرتكز على معدل نمو عالمي قدرة 9.1 % .

وقد وضعت الدراسة مقترحا لتقديرات حجم التجارة الخارجية على الموانئ المصرية طبقا للبدائل السابقة ، يمكن إجمالها على النحو التالي :

(البديل الأول)

2017	2012	2007	2002	1997	
74.6	65.3	54.0	48.3	42.2	أجمالي حجم التجارة
35.1	25.3	31.2	14.1	9.6	الترانزيت
109.7	90.6	85.2	62.4	51.8	جملة

(البديل الثاني)

2017	2012	2007	2002	1997	
78.2	64.0	53.0	46.7	42.2	أجمالي حجم التجارة
50.8	38.9	29.3	19.1	9.6	الترانزيت
129.0	102.9	82.3	65.8	51.8	جملة

(البديل الثالث)

2017	2012	2007	2002	1997	
133.2	94.0	65.7	54.4	42.2	أجمالي حجم التجارة
145.8	89.3	55.1	25.6	9.6	الترانزيت
279.0	183.3	120.8	80.0	51.8	جملة

وتوضح الدراسة أن حجم التجارة المباشرة والترانزيت المباشر المتوقع حتى عام 2017 يزيد عن طاقة الموانئ المصرية ، فانه طبقا للبدائل الثلاثة السابق التنويه عنها سوف تعجز الموانئ المصرية من استيعاب حجم التجارة الخارجية والترانزيت المباشر ومن ثم أهمية إنشاء موانئ جديدة .

و الموانئ البحرية الجديدة تلعب دوراً أكثر نشاطاً في توليد الأنشطة الاقتصادية ، مثل الأنشطة الصناعية والمهنية والتجارية الجديدة التي تحقق قيم مضافة للإقليم التي تعمل فيه الميناء . و نتيجة لتحول الميناء إلى مركز توزيع وخدمات فأنه يأخذ شيئاً فشيئاً في الاندماج في الحياة المدنية المحيطة به ويعتمد عليها ، وعندما تكون هذه العلاقة وطيدة وراسخة فأن مساندة ودعم المدينة للميناء يكون لهما أفضل العوامل على نجاح الميناء . وفي الحقيقة فإن المدينة والميناء يعتمدان اعتماداً متبادلاً على بعضهما البعض إلى حد بعيد وعليهما أن يشتركان في الإهتمامات معا في تعاون تام . وتكون له تأثيرات إيجابية مختلفة على الحياة الإجتماعية المحلية و الحياة الاقتصادية ، في حين تمنح المدينة تسهيلات أساسية للميناء مثل الخدمات التجارية ووسائل الإتصالات والنقل البرى والإمداد بالمياه والكهرباء والوقود والتخزين . وفي عالم اليوم ينبغي على المدينة وعلى الميناء أن يتظافرا معاً أكثر من مجرد العمل معاً عن كثب. وعلى كل منهما أن ينظر إلى مشاكل التنمية الاقتصادية والإجتماعية من وجهه نظر الآخر، وعلى المدينة أن تأخذ في الإعتبار توفير الأماكن اللازمة للأنشطة الجديدة بالميناء ، كما أن عليها العمل على تحسين أنظمة النقل البرى والنهري والسكك الحديدية ووسائل الاتصال .

9- الخاتمة :

أن التوسع والخروج من الدائرة المغلقة إلى رحاب الوطن الفسيح سوف تكون استراتيجية طويلة الأجل تستهدف للعشرين سنة القادمة بفتح مجالات جديدة تتيح فرص عمل للشباب والارتقاء بقدراته على مواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية ، والاستفادة من كل الثروات الكامنة والتطورات التكنولوجية الحديثة ، ولذا يجب التوسع في آفاق التنمية واستغلال الإمكانيات المتاحة على أرض مصر ، واستخدام المناطق التي تتسم بالمعوقات والسلبيات التي قد يكون التفكير فيها تفكيراً إيجابياً ، لان عدم الاقتراب من مثل هذه المناطق لأسباب التي يراها البعض يجعل هذه المناطق جزءاً مهماً لسنوات قادمة ويحد من تعميمها ، ولا يتحقق النمو الاقتصادي والاجتماعي لها ، ولذا يجب أن يتم هذا التوسع في إطار علمي وعملي لكي يحقق الاستغلال الأمثل لجميع الموارد الطبيعية وعبقريه المكان المصري آخذين في الاعتبار مختلف العوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والجغرافية.

ومن المعلوم أن الطلب على النقل البحري طلب مشتق لا يطلب لذاته ولكنه يطلب لتأدية خدمات للقطاعات الأخرى ودفعها لتحقيق أغراضها ، ويجب ألا يكون النقل البحري القطاع العائق للتنمية ولكنه يلزم أن يكون دافعا لها حتى تتحقق الأهداف الاستراتيجية التي تم تحديدها بمعرفة الدولة لتنفيذ المشروعات التي تلزم لتنمية القطاعات الأخرى من زراعة وصناعة ، وغيرها - كما يجب أن يكون قطاع النقل البحري سابقا في تنفيذ مشروعاته على مشروعات القطاعات المختلفة الأخرى حتى يفي بمتطلبات واحتياجات خطط الدولة للتنمية.

إن الجهد المطلوب في السنوات القادمة لتطوير الموانئ المصرية على البحر الأبيض المتوسط ليس بالجهد القليل ، على أن لا يكون هذا التطوير بغرض مواجهة حجم التجارة المصرية فقط ، ولكن بغرض الحصول على كثير من الاستثمارات التي تعمل على زيادة الدخل القومي المصري - آخذين في الاعتبار بأن موانئ القرن تحولت إلى كيانات اقتصادية تنتج الخدمات وتسوقها عالميا ومحليا ، وتقوم بأداء وظائف وأدوار مستحدثة بعيدا عن الوظائف التقليدية. لذلك يجب أن تدار صناعة الموانئ المصرية بفكرها العلمي حتى لا نجد أنفسنا في النهاية خارج سوق المنافسة .

10- التوصيات :

1- أن التوسع والخروج من الدائرة المغلقة إلى رحاب الوطن الفسيح سوف تكون استراتيجية طويلة الأجل تستهدف للعشرين سنة القادمة بفتح مجالات جديدة تتيح فرص عمل للشباب والارتقاء بقدراته على مواجهة التحديات الراهنة والمستقبلية ، والاستفادة من كل الثروات الكامنة والتطورات التكنولوجية الحديثة ، ولذا يجب التوسع في آفاق التنمية واستغلال الإمكانيات المتاحة على أرض مصر ، واستخدام المناطق التي تتسم بالمعوقات والسلبيات التي قد يكون التفكير فيها تفكيراً إيجابياً ، لأن عدم الاقتراب من مثل هذه المناطق لأسباب التي يراها البعض يجعل هذه المناطق جزءاً مهماً لسنوات قادمة ويحد من تعميمها ، ولا يتحقق النمو الاقتصادي والاجتماعي لها ، ولذا يجب أن يتم هذا التوسع في إطار علمي وعملي لكي يحقق الاستغلال الأمثل لجميع الموارد الطبيعية وعبرية المكان المصري آخذين في الاعتبار مختلف العوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والجغرافية.

ومن المعلوم أن الطلب على النقل البحري طلب مشتق لا يطلب لذاته ولكنه يطلب لتأدية خدمات للقطاعات الأخرى ودفعها لتحقيق أغراضها ، ويجب ألا يكون النقل البحري القطاع العائق للتنمية ولكنه يلزم أن يكون دافعا لها حتى تتحقق الأهداف الاستراتيجية التي تم تحديدها بمعرفة الدولة لتنفيذ المشروعات التي تلزم لتنمية القطاعات الأخرى من زراعة وصناعة ، وغيرها - كما يجب أن يكون

قطاع النقل البحري سابقا في تنفيذ مشروعاته على مشروعات القطاعات المختلفة الأخرى حتى يفي بمتطلبات واحتياجات خطط الدولة للتنمية.

3- تشجيع القطاع الخاص والعمل على جذب المستثمرين في الأنشطة الجديدة الغير نمطية . على أن يقوم القطاع الخاص بالدور الأكبر في تحقيق التنمية المنشودة إستثماراً وإنتاجاً في مختلف المجالات بما فيها من مشروعات البنية الأساسية من طرق وموانئ ، والعمل على جذب الإستثمارات الأجنبية لسد الفجوة التي تزيد من قدرة القطاع الخاص المصري في تمويل مشروعات التنمية .

4- دراسة ربط خط السكك الحديدية (الإسكندرية / رشيد) عند تطويره بموقع الميناء الجديد، وكذلك الطرق المحورية والطريق الدولي الساحلي ، مع تعظيم الإستفادة من المجرى النهري لفرع رشيد مستقبلياً لإستخدام النقل البرى مع النقل النهري في إطار واحد لمواجهة مستقبل النقل متعدد الوسائط .

5- العناية بإختيار أبناء المجتمعات البحرية خاصة من الصيادين بمنطقة رشيد والقرى المجاورة لإدخالهم في اعمل الميناء الجديد .

11- المراجع :

1- محمد مجدى عبد الرحيم القاضى : " مقترح انشاء ميناء رشيد البحرى فى سلسلة الموانئ المصرية على البحر المتوسط – رؤيا مستقبلية " – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى . يونية 2002 – رسالة ماجستير .

2- مختار حبشي أحمد هنيدي : " النقل الداخلى واثره على دوائر الانتاج (دراسة تطبيقية على مدينة رشيد) - الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى . 2001 – رسالة ماجستير .

3- عادل رمضان حسن : "ميناء ابى قيرالبحرى حاضرة ومستقبله " - الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى .مايو 1981 – بحث دبلومة .

4- جميل ابراهيم بيومى : " ميناء ابى قير البحرى " - الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى .مايو 1992 – بحث دبلومة .

5- سعيد عبد الخالق : " مستقبل النقل النهري " - المجلة العلمية السنوية للجمعية العربية للملاحة العدد 16 ديسمبر 2001 .

- 6- محمد ماهر مسطفي : " سكك حديد مصروخطتها المستقبلية فى نطاق النقل متعدد الوسائط " - مؤتمرسلسلة النقل البحرى 2020 يونية 2000 .
- 7- أحمد عيسوي : " القطاع الخاص وتمويل البنية الاساسية " - مؤتمرسلسلة النقل البحرى 2020 يونية 2000 .
- 8- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : تقرير رقم 252 (ج) – 1575 - نوفمبر 2001.

