

النقل المتعدد الوسائط

مفهومه - وإمكانية تطبيقه في مصر

د/ إجلال إبراهيم محمد أبو عاصم

مدرس بكلية الآداب - قسم الجغرافيا

جامعة الإسكندرية

اتسمت العقود الماضية بتغيرات تكنولوجية وتنظيمية هامة في النقل البحري بصفة عامة، بغرض خفض تكاليف مناولة البضائع وتقليل مدة بقاء السفن في الموانئ ومواجهة الزيادة في الطلب على فراغات السفن بهدف التشغيل الاقتصادي لها.

وبينما كانت سفن البضائع التقليدية بمثابة العمود الفقري لنقل البضائع العامة بالاعتماد على العمالة اليدوية الكثيفة في عملية الشحن والتفريغ، نجد أن سفن الحاويات قد حلت مكانها وأصبحت تنقل ما يزيد على ٨٠٪ من مجموع البضائع المنقولة في الدول الصناعية المتقدمة، وما يزيد على ٤٠٪ من بضائع الدول النامية في عام ١٩٩٠، كما ينتظر أن ترتفع قيمة التجارة المحواة لتبلغ حصتها ٤٦٪ من التجارة العالمية في عام ٢٠٠٠.

وقد أمكن بفضل تقنية الحاويات من ظهور نظام عالمي جديد للنقل يعرف «النقل للمتعدد الوسائط» تعتبر فيه أنشطة النقل والتوزيع نظاما فرعيا في نظام الانتاج الكلي، ولم تعد سلسلة نقل البضائع من المنتج الى المستهلك النهائي تقسم الى عدة أجزاء، فقد أصبح النقل عبارة عن شبكة واحدة تضم جميع المعلومات

المتصلة بالانتاج والتوزيع، ففي هذا النظام يتم نقل الحاوية في أحد الموان من سفينة الى واسطة نقل برية لارسالها الى ميناء آخر يكون في كثير من الاحيان بعيدا عن الميناء السابق.

ويهدف نظام النقل المتعدد الوسائط الى تحقيق أمثل أداء لجميع أنشطة تسليم وتسليم البضائع عبر سلسلة النقل من بدايتها الى نهايتها، وهو ما يعبر عنه بـ «لوجستيات» سلسلة النقل، بحيث يقرر النظام اللوجستي زمان ومكان وكيفية اتخاذ كل اجراء بما يضمن التنفق المستمر للبضائع دون تأخيراً واختناقات وذلك بالجدولة السليمة لسلسلة النقل بين المصادر العديدة للانتاج باستخدام أحدث الوسائل المتطورة في اطار نظم النقل والمعلومات.^(١)

وقد أدى هذا النظام الى تطور نظم النقل على اليابس، وتمدد الشركات القائمة عليه وحدثت زيادة كبيرة في انتاجية السكك الحديدية باستخدام القطارات الموحدة وذات التسقيف المزوج والنقل بالسيارات مما وسع الى حد كبير مناطق نفذ الموانى وجعل بالامكان استخدام الجسور البرية، كما أصبح توفر السكك الحديدية وهيكات الطرق على أرصفة الموانى من الشروط الرئيسية التي ينبغي توفرها لتحديث حركة البضائع، وتواجد نظام جيد لتمهيد النقل من الباب الى الباب سواء كانوا شركات ملاحية أو وكلاء شحن أو شركات النقل متخصصة.^(٢)

-
- ١ - يقصد بالمفهوم اللوجستي - ذلك الاسلوب الذي يؤدي الى تحقيق أفضل أداء لجميع أنشطة تسليم وتسليم البضائع عبر سلسلة النقل من بدايتها الى نهايتها.
 - ٢ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، خدمات القطارات الموحدة في النقل المتعدد الوسائط، الأمم المتحدة، مارس ١٩٩٢، ص ١٢ - ٥، ص ٢٤ - ٢٦.

وقد أدى هذا النظام الى تغير مفهوم الميناء، فقد أصبح ميناء الحاويات - مكان لتبادل خدمات النقل البحرى العالمى، أو أنه المكان الذى تجرى فيه التسهيلات والعمليات التشغيلية والوظيفية والتي تعمل متكاملة مع بعضها ، كما أنه عبارة عن حلقة بين مختلف وسائل النقل المختلفة، وعلى هذا فان نظام النقل متعدد الوسائط يتطلب توفر الترابط التام بين سفينة الحاويات والموانى المتخصصة لتداولها وبين وسائل النقل الداخلى بما يؤدى الى سرعة وصول السلع والمنتجات بين المنتج والمستهلك بأقل التكاليف.

تتمثل وسائط النقل متعدد الوسائط فى الآتى : خدمة القطارات العادية وذات التسطيف المزوج، وتقوم بنقل الحاويات لهذا النوع من القطارات المتطورة فى الولايات المتحدة الامريكية بحيث يتم تنظيم رحلات قطارات ذات تسطيف مزوج من موانى شرق الولايات المتحدة الى موانى غربها وبالعكس وذلك من داخل الولايات المتحدة الى تلك الموانى، فقد بلغ حجم الحاويات المنقولة بتلك القطارات فى عام ١٩٩١ مايزيد على ٥٠٠ الف حاوية ٤٠ قدم، أما القطارات العادية فهى توجد فى عدد من الدول الأوروبية والآسيوية والأفريقية، كذلك تقوم الجسور البرية بخدمة النقل البرى البحرى - مثل الجسر البرى السيبيرى.

وإذا فان هذا البحث يحاول أن يناقش إمكانية تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط فى مصر، وذلك للاعتبارات الآتية:

- اتباع سفن الحاويات العالمية المارة بالموانى المصرية فى رحلاتها بين الشرق والغرب أساليب وسياسات احتكاريه ممثلة فى أشكال متعددة من التجمعات Pooling System بدماج الخطوط الملاحية المنفردة بكميات قليلة من

البضائع في أوقات متقاربة في رحلة واحدة وذلك بهدف التشغيل الكامل لسفن التجميع وتحريك البضائع عالية القيمة هذه السياسة التي قلل وهدد السفن الأجنبية إلى الموانئ المصرية وحرمانها من رسوم دخول وخروج السفن والزوارك والركاب، وبما يزيد من هذا الفتنار الاسطول التجاري المصري إلى سفن الطلوع المتخصصة كما لا توجد في الخطط المستقبلية لشركات الملاحة المصرية ما يشير إلى لفتاء مثل هذه التوجهات، وإذا كان يمكن القول أن حركة الطلوع من وإلى مصر ستظل في معظمها - في المستقبل القريب - مجالاً لتشاط السفن الأجنبية التي تتربد على الموانئ المصرية.

- عدم تخطي الطلوع للتجارة الموانئ المصرية داخل البلاد إلا في حدود ضيقة بسبب عدم كفاية البنية الأساسية التي لا تملكها الموانئ ورواتب التصور الإداري التي تسمح للطلوع بالبقاء في البلاد فترة تتراوح ما بين ٢٥ إلى ٢٠ يوماً، وانخفاض تكلفة الملاحة في البلاد عن تكلفة تخزين البضائع العامة في مخازن البلاد قبل المستوردين يستخدمون الطلوع كلما كان ~~مستحسن~~ البضائع داخل ساحات البلاد مما يجعل ظاهرة لانتقال البضائع طبقاً لمعجم الملاحة وبالتالي تملأ مع الفرض من نظام النقل بالطلوع.

- ارتفاع نسبة الأضرار في البضائع العامة المنقولة من وإلى الموانئ المصرية - خاصة للحبوب - مما يؤدي إلى ارتفاع معدلات التضمخ والتآكل على الاقتصاد القومي، وبما يمكن استخدام الملاحة من السفينة إلى وسائل النقل المختلفة إلى انعام البلاد.

- تقوم إستراتيجية شركات الحاويات العالمية على إختيار موانئ معينة للتوقف فى رحلاتها، تتميز بالموقع الجغرافى الممتاز والخدمة الجيدة بما يحقق توازن التبادل بين طرفى خط رحلة السفينة بهدف التشغيل الاقتصادى لها ورغم أهمية موقع الموانئ المصرية - وخاصة ميناء بورسعيد - ومرور سفن الحاويات العالمية بها، الا انه لم يتم اختيار أيا منها كمركز عالمى للحاويات بسبب قصورها فى تقديم الخدمات المطلوبة وعدم مسايرتها للنظام العالمى الجديدة.

إمكانيات وسائط النقل المختلفة فى مصر

تحتاج مصر الى ادخال نظام النقل متعدد الوسائط ممثلا فى اتباع النظم الحديثة حتى يمكن للحاوية أن تتخطى حدود الموانئ الى داخل البلاد، وذلك بتطوير ورفع كفاءة النقل الداخلى، ويستلزم ذلك حد أدنى من الهياكل الأساسية التى تتمثل فى الموانئ البحرية والطرق والسكك الحديدية والنقل النهري وأحيانا النقل الجوي، وأن تتوفر المعدات اللازمة لتداول الحاويات، وبحيث يتم التنسيق بين مختلفه الأجهزة المختصة بسلسلة النقل باستخدام نظم المعلومات ضمانا لانسباب الحاوية أثناء نقلها بالوسائط المختلفة، والتخطيط لتطوير أو انشاء حلقات هذه السلسلة يجب ايجاد رؤوس الأموال الكافية لهذا الاستثمار، وفى جميع الاحوال فان النقل بالوسائط المختلفة يتوقف على المرافق الأساسية الموجودة فعلا، وتبعا للظروف الجغرافية المختلفة وسياسة النقل المتبعة فى الدولة. وفى مصر نجد أن الاستثمارات لم توزع على سلسلة النقل بما يضمن تطويرها ككل، وانما ركزت على النقل البحرى وأنشطة الموانئ - خاصة الرئيسية منها - دون النظر الى باقى سلسلة النقل الداخلى وذلك رغم توفر كل وسائط النقل داخل الاراضى المصرية.

حركة الحاويات في الموانئ المصرية :

بدأت حركة الحاويات على الموانئ المصرية منذ بداية عام ١٩٧٧، وتركز بصفة أساسية في مينائى الاسكندرية وبورسعيد وذلك بأعداد قليلة متفاوتة، ثم أخذ في الزيادة خاصة بعد انشاء محطة حاويات متخصصة في دمياط.

وتوجد أربعة محطات على البحر المتوسط كاملة التجهيز لاستقبال الحاويات بطول أرصفة هي يبلغ ٢٨١٠ متر، وبها عدد ٨ - ٩ أوناش كبرى لتداول الحاويات (١) - راجع الجدول رقم (١)

١ - توزيع أرصفة تداول الحاويات على النحو التالى : الاسكندرية ٧٥٠ متر، الدخيلة ٦٦٠ متر، دمياط ١٠٥٠ متر، بورسعيد ٢٥٠ متر.

جدول رقم (١١)
البيانات والتسهيلات الفيزيائية لأقسام محطات الحاويات

نظام	عدد المقورات	عدد الجرارات	حجم الرافعة ١٢-١٥ طن تحت الاسبريت	عدد رافعة ترستام	حجم رافعة الجاثري (طن)	عدد رافعة جاثري بالمحطة	سعة المحطة الف للحاوية التالاجة	عدد نقاط الكهرباء للحاوية التالاجة	مساحة المحطة الف متر مربع	المساحة المسحوق بالمتر	طول الارصفة بالمتر	عدد الارصفة (المواضع)	المواصفات والتسهيلات الفيزيائية
طاح	٢٠	٢٠	١٨	٤	٤١	٣	٢٠٢	٢١٠	١٦٢	١٤	٥٢٥ ١٦٠	٢ (رول)	الاسكندرية
غير طاح	٢٠	١٢	٨	٢	٤٠	٤	١٢٨	٩٦	٢٥٦	١٥	١٥٥٠	٤	دمياط
منطاح	١٤	١٢	١٠	٢	٤١	٢	١٤٤	١٠٠	٢٢٥	١١٦	٦٠٠	٢	بورسعيد

الأرقام الواردة بالسجول مأخوذة من :-
مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري والدليل الإحصائي السنوي ونشاط الموانئ العمومية وقناة السويس والمعدن الخامس والحجز الخامس ،
١٩٩٠ -

وقد أدى هذا الى زيادة مستمرة في الخطوط الملاحية لسفن الحاويات المترددة عليها، والتي تتمثل حاليا في ٢١ خط ملاحى تتبع دول مختلفة، ويبلغ معدل تردد السفن المنتظمة عليها ما بين مرتين الى خمس مرات كل عام للسفن الكبيرة، بينما نجد أن معظم الحركة لسفن ذات حمولات منخفضة من نوع الروافد والتي يتراوح معدل ترددها ما بين ٨ مرات الى ٢٧ مرة سنويا. (١)

ولازال تردد سفن الحاويات غير منتظم في مجموعة، ماجدا القليل منها خاصة في الاسكندرية وبورسعيد - راجع الجدول رقم (٢).

جدول رقم (٢)

حركة الحاويات بالموانئ المصرية خلال الفترة من

عام ١٩٨٦ الى الس ١٩٩٠. (٢)

السنة	البيضاء	الاسكندرية	%	بورسعيد	%	السويس	%	دمياط	%	مجموع المقاول	%
١٩٨٦	١٣٤ر٤	٧٧ر٨	٢٠ر٥	٢٥٩	٤٧	١٧	-	-	-	١٧٥٠	١٠٠
١٩٨٧	١٤٥ر٩	٧٧ر٨	١٧ر٧	٢٣ر٢	٨٣	٤٥	-	-	-	١٨٧ر٤	١٠٠
١٩٨٨	١٥٤ر٥	٨٠ر٤	١٦ر٦	٣١ر٩	٥٨	٣٠	-	-	-	١٩٢ر٢	١٠٠
١٩٨٩	١٥٢ر٧	٧٧ر٣	١٩ر٩	٣٩ر٣	٥٦	٢٨	-	-	-	١٩٧ر٦	١٠٠
١٩٩٠	١٩٠ر٨	٥٧ر٣	١٥ر٨	٥٤ر٨	١١ر٩	٣ر٦	٧٧ر٧	٢٣ر٣	-	٣٣٥ر٢	١٠٠

١ - من أهم الخطوط الملاحية المارة بالموانئ المصرية : افرجرين من تاوان، جوجواينا ويوغوسلافى من المانيا، نور آسيا (جنسية مشتركة) بين سويسرا والامارات العربية المتحدة، نيثول ونيكول من روسيا.

٢ - الارقام الواردة بالجدول رقم (٢) تم تجميعها من : مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الاحصائى السنوى، العدد الثامن ، ١٩٩٠، الجزء الاول - تقرير رقم ٢٦ أ.

ومن الجدول السابق رقم (٢) - يتضح أن ميناء الاسكندرية بحكم أهميته في تداول التجارة المصرية بصفة عامة، يأتي في مركز هام لتداول الحاويات بحيث تزيد أهميته على باقي الموانئ المصرية مجتمعة.

أما ميناء بورسعيد فترجع أهميته الى موقعه في طريق حركة التجارة العالمية، ويتحرك عبره ست طرق بحرية رئيسية للحاويات بسبب ما يوفره من مسافة زمنية، ولا يخفى أهمية عامل الزمن لسفن الحاويات حيث يعد عنصر من عناصر تكاليف التشغيل، ويستقبل الميناء سفن الحاويات حتى الجيل الثالث - ٢٠٠٠ حاوية نمطية - بغاطس ١٢٥ متر، وينتظر أن يزيد الغاطس الى ١٤ متر لاستقبال سفن الجيلين الرابع والخامس^(١).

ولذا فإنه يمكن تخصيص ميناء بورسعيد لخدمة حركة الحاويات العالمية العابرة حيث تفرغ حمولتها التي سيعاد شحنها من بورسعيد الى الميناء النهائي أو جهة الوصول النهائية غير سفن الحاويات الفرعية بنظام الروافد Feeder Sys- tem أو بوسيط نقل آخر، لما ينتج عن هذا التخصص من مزايا اقتصادية وتحقيق وفورات في المسافة الزمنية لعنصر من عناصر تكاليف التشغيل، بالإضافة الى امكانية وضع نظام تسعير مناسب لخدمات الميناء بالمقارنة بالموانئ المنافسة في المنطقة بالاعتماد على التطور التكنولوجي في استخدام وحدات المناولة الحديثة، واقتصاديات الحجم الكبير في التداول.

ومن المنتظر انشاء حوض جديد للميناء جنوبي الحوض الحالي مسار قناة السويس ويشمل ١٧ مرسى منها ٧ مراسى للحاويات.

١ - هيئة ميناء بورسعيد، التقرير السنوي، ١٩٩٠.

أما ميناء دمياط فإنه يتميز على سائر الموانئ المصرية في حداثة حيث لم تمارس فيه الممارسات القديمة البيئية والإدارية والتي تعرقل مسيرة التطور العالمى، كما أنه ذو موقع متميز على الطريق الملاحي العالمى بالقرب من قناة السويس، وقد قامت فكرة انشائه على الاستغلال الأمثل لموقعه ليكون ميناء لتبادل البضائع المسارة **Transshipment Port** ويمكنه بذلك منافسة الموانئ المجاورة. ويتميز ميناء دمياط بإرتباطه بوسائل النقل النهري والبرى، يضاف إلى ذلك توفر المساحات الأرضية التي تسمح بالتفزين والعمليات نصف المصنعة، كما أن تخطيط الميناء قد وضع ضمن خطة بعيدة تسمح بتوسعات متعددة.

حركة الحاويات بالطرق البرية : (١)

يحتاج النقل بالحاويات إلى تخطيط شبكات النقل بما يتماشى مع الخطة العامة للدولة، وأن يتم تهيئة الحركة بناء على تقدير حجم الإنتاج والاستهلاك بما يحقق أمثل إستخدام للطرق وأبنى ما يمكن من الاستثمارات.

- ١ - يراعى في إعداد الطرق البرية لنقل الحاويات ما يلى :
- أن توفر البنية الأساسية للممرات المناسبة لكل طريق مع مراعاة الانحدارات والمنحنيات.
- أن توفر الطرق البرية حد أدنى للممرات بالطريق على ألا يقل عن حادتين عرض الواحد ٥ر٢ متر، حتى تستوعب المركبات المسطحة بالحاويات، مع توافر القمطرة جانبية تعمل ملاحة للمركبات عند تمطها حتى يستمر التدفق المبرورى فى كل الأحوال.
- أن يوضع حد أدنى لارتفاع الممرات والكبارى بما يتماشى مع ارتفاع المركبات والحاويات.
- أن تتوفر الجسور العريضة القوية التي تسمح بانسياب حركة المرور وتحمل الضغوط المنقولة عليها.

وفي مصر يرتكز النقل بصفة عامة على المحاور السكانية والاقتصادية الهامة في الدلتا ووادي النيل، وهو يعد أسرع قطاعات النقل نمواً في مصر، ويتضح هذا من معدلات النمو السنوية العاليه في أسطول المركبات، ومن الزيادة في حجم الحركة خاصة خلال السنوات العشرة الأخيرة سواء ما بين المدن أو داخلها، وكذلك الارتفاع الكبير في مستوى الاستثمار لتحسين الطرق وأعمال الإنشاء.

ومن المتوقع أن يحافظ قطاع النقل على الطرق على دوره المهيمن في مجال النقل ما بين المدن، أن لم يزد هذا الدور، وذلك بسبب قلة الإجراءات الإيجابية لنقل البضائع في قطاعات النقل المائي الداخلي والسكك الحديدية لحدوث تحسن جزئي كبير في حجم الانتاجية نظراً لاحتياجها إلى تكاليف استثمارية عالية وطويلة المدى.

ويمكن نقل معظم الحاويات من الموانئ إلى جهتها النهائية على الطرق البرية، حيث تتصل الموانئ الرئيسية بالطرق الزراعية من جميع محافظات الدلتا، كما يحقق الطريق الصحراوي اتصالاً مباشراً ومأموناً بين ميناء الاسكندرية والقاهرة خاصة بعدما تم توسيع وازدواج مدخل الاسكندرية بطول بحيرة مريوط، وتحسين مدخل القاهرة، وإذا فقد إستطاع إجتذاب قدر له أهميته من حركة المرور على الطريق الزراعي خاصة بالنسبة للحركة المتجهة إلى القاهرة مباشرة أو لمشاريع الإستصلاح الزراعي في غرب الدلتا.

وتتوفر أساطيل مناسبة من وسائل النقل البري لفي القطاع العام والخاص، وأن كان الأخير أكثر قدرة ومرونة على المنافسة في هذا المجال، فدخل سوق تشغيل الشاحنات مباح، وخاصة خلال السنوات الأخيرة مما أدى إلى ازدياد طاقة وكفاية أسطول القطاع الخاص بصفة خاصة.

وقد اتضح من الدراسة زيادة عربات النقل التابعة للقطاع الخاص في السنوات من ١٩٨٧ الى ١٩٩٠ بنسبة حوالى ٣٠٠٪ عن القطاع العام. كذلك أن شركات النقل العام ستتميز بحالة نمو - وذلك بفرض أن العبولة ترغب في استمرار سياستها العالية بالنسبة لقطاع النقل بالطرق خاصة في حالة فشل قطاعى السكك الحديدية والنقل المائى في الوصول الى إحداث تحسين ملحوظ في قدرة التشغيل للاحجام الكبيرة والمسافات الطويلة.^(١)

ولذا فان الواقعية تقتضى أن يبنى النمو المتوقع للنقل - في الوقت الحالى على الأقل - على قطاع الطرق بصفة خاصة ويمكن للقطاع الخاص أن يساهم بشكل فعال في هذا المجال وأن يمتص جزءاً كبيراً من الزيادة في تدفق بضائع الحاويات.

أما المشاكل الرئيسية في قطاع الطرق فتتمثل في إهمال الصيانة وعدم الالتزام بالمواصفات القياسية للانشاء وقد وصل العديد من الطرق الرئيسية والثانوية الى المدى الذى جعل طاقتها الحالية أقل كثيراً من طاقتها التصميمية الاصلية . بل أنها في حالات كثيرة قد لاتصان بالمره، ونتيجة لذلك فان معظم برامج الاتفاقيات لطرق خصصت لاعادة الانشاء وتحسين مستوى الطرق المنهاره، وكان قد بدئ الاهتمام بمشروعات تجديد الطرق بدلا من إنشائها، وهذا التحول يتمشى تماما مع حالة شبكة الطرق، كذلك فقد زاد الاهتمام بانشاء الطرق المغذيه والتي ترتبط ارتباطا وثيقا بشبكة الطرق الرئيسية، وذلك حتى يمكن الحصول على

١ - الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء عربات النقل في مصر حسب الموقف في ٢١ ديسمبر ١٩٩٠، الاجمالي العام، القطاع العام، القطاع الخاص، اغسطس ١٩٩١، ص٧.

الاستخدام الامثل لها وتطويرها بالتوازي مع شبكة الطرق الرئيسية، وايضا ضرورة الاهتمام بالطرق الموصلة بين شبكة الطرق الرئيسية والمناطق الحضرية.

حركة الحاويات بالسكك الحديدية:

تولى الدول الصناعية أهمية كبيرة لنقل الحاويات بالسكك الحديدية كأحد الوسائل الهامة لنقل أعداد كبيرة من الحاويات بأسعار مناسبة بين الموانئ والمراكز الصناعية والتجارية داخل الدولة، وتحتاج السكك الحديدية الى تخطيط طويل المدى بسبب ارتفاع هيكل استثماراتها، كما يحتاج النقل بالحوايات الى توفير العربات اللازمة وتجهيز محطات داخلية متكاملة المعدات لمناولة الحاويات في أماكن مختاره تتميز بالقرب من المراكز الصناعية والتجارية والسكنية، وترتبط أيضا بالخطوط الفرعية، اضافة الى توفير حد أدنى من الحاويات المنقولة حيث تقل التكلفة بزيادة أعدادها خاصة في المسافات الطويلة.

وفي مصر تتوفر بعض هذه الاحتياجات وأهمها إتصال السكك الحديدية بخطوط فرعية حتى أرصفة الموانئ الرئيسية من جهة وبالمراكز العمرانية والاقتصادية في الدلتا والوادي من جهة أخرى.

وكذلك يمكن استخدام عربات السكك الحديدية - المتاحة حاليا - بإدخال تعديل على الأنواع المسطحة منها بمايسمح بربط الحاوية بها لتأمينها، وتجهيزها بعجل أصغر لمراعاة قيود الارتفاع . أما العربات المجهزة بدون أسطح فتعد من الأنواع المخصصة لخدمة الحاويات ولكن على أن تتناسب مع طول الحاوية وكيفية تثبيتها.

وفي حالة تنظيم القطارات الموحدة لنقل الحاويات، فإنه يمكن اعداد محطات داخلية متكاملة المعدات لمناولاتها، بحيث تتماشى مواقعها مع التوزيع القائم فعلا من

شبكات القطارات والمخطط المستقبلي لا بالنسبة لوسائل النقل المختلفة، ويمكن
إشاورها في المواقع التالية :

- محطة جنوب قليوب على الجانب الشرقي من خط القاهرة - قليوب
الرئيسي - .

- محطة ايتاي البارود - امبابه بالقرب من مطار امبابه، وهذا الموقع يعد
أصلح من ناحية امكانية الحصول على الارض وتحسين اتصاله بشبكة الطرق، كما
يمكن ربط ميناء دمياط بهذا الموقع عن طريق تسيير قطارات الحاويات بين دمياط
والقاهرة على خط المنصورة - الزقازيق - محطة القاهرة الرئيسية - امبابه، وهذه
المسافة تصل الى ٢٢٠ كيلو متر.

وقد كانت السكك الحديدية من أهم وسائل النقل الداخلى في مصر، ولكن
تضاؤل دورها بعد تزايد أهمية النقل على الطرق، مما أدى الى قلة مساهمتها في
نقل البضائع والقطارات أصبحت أهميتها على التخصص في نقل أنواع معينة فقط برغم
امكانية قيامها بتخفيف الضغط على الطرق البرية والحد من تلوث البيئة . إذ يتم
حاليا نقل القمح المحبأ والوارد الى ميناء الاسكندرية الى الصوامع بالقاهرة (امبابه)
وذلك بعد تخزينه بجانب لوصفة الميناء ويتم الشحن تباعا من الميناء بالشاحنات الى
فرز القبارى بعد شحنه من جديد الى جهات الوصول بالقطارات الامتدادية^(١) .
كذلك تقوم السكك الحديدية بنقل السكر الخام للتكرير بالصوامع بعد تفريره في
دائرة القبارى واعداده للنقل، وليس القطارات هذه المادة مسارات خاصة ولامواعيد
محددة، حيث أن السفن لاترد دوريا أو بانتظام، وانما يتفق على النقل حسب خطط
الاستيراد وكثافة أو عدم كثافة وسائل النقل الأخرى.

١ - توجد ٢ صوامع للفصل داخل ميناء الاسكندرية بطاقة استيعابية تبلغ ١٥٠ ألف طن.

كما يتم نقل الصادرات الزراعية بالمشاركة مع النقل بالشاحنات، وذلك بسبب موسمية الانتاج مما يمثل عبئا عليها في فترة محدودة، ويتم نقل القطن والبصل من مواقعها الى دائرة القبارى، حيث يتم فرز البصل وكبس القطن واعدادهما للتصدير وتتزم السكة الحديد في حالة نقل القطن بكميات معينة أسبوعيا أو شهريا حسب البرامج التي توقع لذلك بين الجهات المختصة والسكة الحديد، حيث يتصل هذا بالسياسة المالية للدولة والالزام بالتصدير بكميات محددة، وفي أوقات معينة بحيث لا تتجاوزها حتى لا تؤثر ذلك في الاسعار أو الجودة أو التخطيط الزمني للتصدير، ويجب أن يتم ذلك في فترات قصيرة نسبيا، ولهذا توضع له البرامج الخاصة والاستعداد اللازم.

وحتى الوقت الحاضر فان النقل المباشر بالحاويات لا يتم الا في حالات معينة، كأن يكون الوارد مركب من أجزاء غير قابلة للتفكك يصعب على وسائل النقل الاخرى القيام به أو المهمات الواردة للقوات المسلحة والتي تنقل بمعرفتها وطاق مسنوليتها، وفيما عدا ذلك فان النقل يتم بطريقة غير مباشرة، اذ تفرغ الحاويات الواردة بالسفن المتخصصة على أرصفة الميناء ويتم نقلها اما الى مخازن الميناء أو خارجها حيث يعاد شحنها الى الجهات المعنية بوسائل النقل المختلفة، وفي حالات عدم توحيد جهات الوصول فان النقل يتم بواسطة السكة الحديد الى أحواش الفرز القريبة، حيث يعاد تجهيز وتركيب القطارات الى الجهات المطلوب ارسالها اليها وفق الانظمة المعمول بها بالسكة الحديد، وهذا لا يتناسب مع نقل الحاويات الذي يهدف أساسا الى النقل المباشر للحاوية من السفينة الى خارج الميناء، والا أصبحت الحاوية طبقا لحجمها مصدر اشغال لأرصفة الميناء.

ومن المشاكل التي تواجهها السكة الحديد والتي لا تتناسب مع الهدف من النقل بالطائرات من سرعة للاداء وجودة الخدمات. قلة عربات الشحن مما يؤدي الى تكس البضائع وتأخر تفريغ السفن وأيضا تشويك بعض العربات المعدة للشحن مما يؤدي الى مشغولية السكة بها اضافة الى ماتعانيه السكة الحديدية من عدم توحيد جهات الشحن، وتعذر التنسيق بين وحدات النقل البسيط من البواخر الى السكة الحديد.

حركة الحاويات بالنقل النهري:

يحتاج النقل المائي لكي يقوم بدوره الى بنية أساسية تتمثل في وجود حد أدنى من العمق والعرض للممرات المائية والارتفاع الرأسى للجسور، كما ينبغي أن ترتبط الممرات النهرية بالطرق البرية والسكة الحديدية وأن تجهز بمعدات تداول الحاويات اللازمة والمرافق المتكيفة.

وتتمتع مصر بوجود شبكة من الطرق المائية الهامة، والتي يمكن استخدامها لانواع متعددة من وحدات النقل النهري، وأهم هذه الطرق يبدأ من القاهرة الى الاسكندرية عبر الرياح البحري فترعة النوبارية، كما أن ترعة الاسماعيلية يمكن - في حالة تطويرها - من ربط ميناء بورسعيد بالقاهرة، هذا بالإضافة الى الطريق الملاحي من القاهرة الى اسوان ووادي حلفا.

وتوجد مجموعة من الموانى النهرية بعضها يتبع المنشآت الصناعية المتصلة بالنيل يقنوات ملاحية وأهمها ميناء أسوان العام وميناء المتراس بنجع حمادى والبعض الآخر موانى عامة تتبع هيئة النقل النهري وأهمها أثر النبي وقتنا واسنا والاقصر، ولكن يمكن لشبكة النقل المائي أن تساهم في التخفيف عن النقل البري

وتلوث الهواء، الا أن الطرق الملاحية - في مصر - ليست حقا خالصة للملاحة النهرية، إذ تتحكم وزارة الري في تصرفات الطرق المائية طبقا لسياسة مائية تقوم على أساس سد احتياجات الزراعة في المقام الاول، وتوفير عمق كاف لاغراض الملاحة كحد أدنى لهذه التصرفات على أنه في حالات كثيرة يكون هناك تعارض بين متطلبات الاغراض المختلفة، فبينما نجد أن أغراض الري لاتشجع زيادة عمق المياه في هذه الطرق المائية حتى لاترشح الى الاراضى المجاورة، نجد أن أغراض الملاحة تتطلب عمق مناسب حتى تزداد كفاءة الوحدات النهرية من الناحية الاقتصادية والتشغيلية، ولذا فإن النقل النهري سيبقى منتجا فرعيا لنظام قنوات الري، وأن تغيير خصائص الشبكة المائية تغييرا جوهريا لاغراض الملاحة أمر غاية في التعقيد بصفة عامة، وهو فوق كل شيء مكلف للغاية.

اضافة الى ما سبق فإن الدراسات التي تمت على نهر النيل توضح وجود مشاكل أخرى حيث أن الفاطس المسموح به لايزيد عن ١٥ متر على مدار السنة، كما هو الحال في الرياح البحيري وترمة لنوبارية ويحدث أن تشخط الصنادل - خاصة بين الكيلو ٦٠ والكيلو ١٠٠ في ترمة النوبارية - لفترة تتراوح بين يوم وثلاثة أيام نظرا للاخفاض المفاجئ في مستوى الماء بسبب السحب الزائد لمياه الري أو نتيجة الامداد الضعيف بالمياه، كذلك تتسم الملاحة في فرع رشيد بين قناطر ادفيينا وكفر الزيات - حوالي ٨٠ كيلو - ومن كفر الزيات الى الجنوب حتى قناطر الدلتا ولاتتم الملاحة فيها الاخلال ٢-٤ أسابيع في السنة عندما تفرغ قنوات الري في شمال الدلتا لصيانتها وتخزن المياه الزائدة في هذا الفرع، كما يمكن الملاحة في فرع دمياط في أطوال معينة - من بنها الى زفتى - أما بعض الأجزاء الأخرى فالملاحة غير ممكنة، وهذا الفرع يمثل الاحتمال الأكبر في عمل وصلة نقل

مائي داخلى بين ميناء دمياط الحديث البناء والقاهرة والوجه القبلى ولكن بتكلفة عالية.

وتنفذ برامج منتظمة للتطهير حتى يمكن توفير مجرى مائي ملاهى بعمق لا يقل عن ١٥ متر على مدار السنة، كما يتم الاتصال المستمر بين وزارة الري والهيئة العامة للنقل النهري للتغلب على هذه المشاكل.

اضافة الى ماسبق فانه رغم امكانية نقل الحاويات الى القاهرة من ميناء الاسكندرية عن طريق ترعة النوبارية، ومن ميناء دمياط عن طريق فرع دمياط، الا أن تصميم محطة حاويات الاسكندرية أو دمياط لاتشمل وصلات مباشرة مع شبكة النقل النهري الداخلى، ويتحتم اعادة نقل الحاويات الى ميناء نهرى ينشأ على ترعة النوبارية وفرع دمياط أو سحبها سحبا مباشرا بتراكي الصنادل الى جوار سفن الحاويات والتفريغ المباشر من السفينة باستخدام الروافع والتفريغ داخل الصنادل ، كذلك فانه باستكمال الكبارى العلوى على الممر المائى بين الاسكندرية أو القاهرة، فلن تكون هناك عوائق كبيرة لنقل الحاويات من الاسكندرية أو الدخلية الى منطقة امبابة بالقاهرة، وارتفاع رصنه واحدة داخل الصنادل، أما ما زاد على ذلك فلايمكن تحقيقه بسبب الكبارى القديمة والمنخفضة الارتفاع الموجودة على النيل بالقاهرة.

كذلك فان النقل المائى للحاويات من والى ميناء دمياط يتطلب أعمال تعميق لفرع دمياط وأيضا تفريغ مياه كافية لترعة السلام، وأنشاء وتوسيع عدد من القناصر والأهوسة، وإذا فان نقل الحاويات عن طريق الممرات المائية لن يكون ممكنا فى الوقت الحالى، نظرا لتعدد المشاكل التى تواجهه.

بالإضافة الى ذلك فان سعة أسطول النقل المائي وخاصة لدى القطاع العام تعد معوقا محتملا للتوسع المطلوب في حجم المنقول بالصنادل. وتعتبر الاموال المخصصة لتحديث التفتقات المستهدفة والمحتملة لقطاع النقل المائي غير كافية.

وعلى أى حال فان ذلك يفترض مسبقا أن الاعتمادية بالنسبة لجداول المسير للنقل المائي في طريقها للتحسن.

ونتيجة لما سبق، نجد أن الدراسات التي أجريت عن نقل الحاويات بالنقل المائي بين الاسكندرية والقاهرة تتوقع أن تكون التكلفة غير مناسبة لأسعار النقل البرى خاصة اذا وضع في الاعتبار مدة النقل وعودة الحاوية فارغه الى الموانى. وإذا فانه ليس هناك مايدعو الى إستراتيجية توسعية في قطاع النقل النهري، وأنه يجب تركيز الجهود في المحافظة على ظروف الملاحة من التدهور بدلا من قيامها بالتوسعات. ومعظم المشاريع تهدف الى تحسين الرياح البحري وترعة التحويلية وكذلك الموانى النهرية الداخلية.

تحليل لامكانية تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط في مصر

تفتقر مصر الى نظام النقل المتعدد الوسائط، حيث لا يوجد تكامل بين وسائط النقل المختلفة بل يوجد انفصال بينها وبين منشآت التحويل والتخزين . ولا يتم استخدام الحاويات الا في الموانى الرئيسية الخمس باستخدام التجهيزات الحديثة لتداول الحاويات من السفن القادمة ، ولم يساهم هذا التعديل الجزئي في الموانى الى الاستخدام الأمثل للحاوية حيث لا يتم سحبها مباشرة الى خارج الميناء بل وعلى العكس أصبحت تشكل طبقا لحجمها ظاهرة اختناق واضحة على أرصفة الميناء بما

يتنافى مع الفرض من استخدامها ولا يتقترن في المدى القريب على الأقل - أن يتم تخطيط شامل لتعبئة الموارد المالية لكل شبكة النقل من الباب الى الباب نظرا لاحتياجها الى تكاليف استثمارية عالية.

- تعد البضائع العامة أهم أنواع السلع في تجارة مصر الخارجية وهي أكثر الأنواع الممكن تحويلتها، الا أن أحد المشكلات التي تواجه التحويلة تتمثل في الوضع غير المتوازن بين الواردات والصادرات المنقولة بالحاويات، وهذا يرتبط بالاقتصاد المصرى مثل معظم احتياجاته من السلع الوسيطة والاستثمارية والاستهلاكية من الخارج.

ومن المتوقع أن يستمر هذا الوضع في المستقبل القريب مما يكون له أثر ملحوظ في تنفق الحاويات الفارغة. كذلك فإنه لا يوجد في مصر - حاليا - تصنيع الحاويات أو شركات متخصصة في تأجيرها، وإذا تعتمد شركات الملاحة المتعاملة مع الموانئ المصرية، سواء كانت تحمل العلم المصرى أو العلم الاجنبى على تأجير الحاويات من الشركات الاجنبية، وتقوم بشحنها بالبضائع الواردة ثم تعيدها فارغة بسبب قلة البضائع التصديرية، مما يؤدي الى زيادة تكلفة النقل بالحاويات ويتنافى مع استراتيجية شركات الحاويات العالمية التي تهدف الى التوازن بين طرفى منطقة التشغيل.

ورغم أن الدولة تقوم بوضع القيود على بعض الواردات بهدف النهوض بالصناعات الوطنية، الا أن تذبذبات التجارة الخارجية لعام ٢٠٠٠ تشير الى زيادة طفيفة في الصادرات.

جدول رقم (٣)
تقدير الحركة التجارية في مصر عام ٢٠٠٠ (١)

الحركة التجارية	تقدير منخفض عام ٢٠٠٠	تقدير مرتفع عام ٢٠٠٠
الواردات	٤٨٩٤٣	٦٥٦٦٨
الصناعات	٢٢٩٠	٢٧٠٠
اجمالي الحركة	٥١٢٣٣	٦٩٣٦٨

ويستند من الجدول السابق رقم (٣) - أن الواردات تمثل نحو ٩٥٪ من الحركة التجارية طبقاً لتقدير عام ٢٠٠٠ (منخفض ومرتفع) مما يفضي أن التقلص المقترحة لن تتمكن في المدى القريب من تحقيق وضع أفضل بكثير مما يظن الآن.

يهدف التخطيط لعام ٢٠٠٠ إلى نقل أحجام تبلغ من ١٤ - ١٩ مليون طن في السنة بالسكك الحديدية، ومن ٨ - ١٠ مليون طن في السنة بالصناعات النهرية.

- ١ - الأرقام الواردة بالجدول رقم (٣) مأخوذة عن :
- وزارة النقل الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل دراسة النقل القومي في جمهورية مصر العربية، الأجزاء - الثالث والرابع والخامس، يوليو ١٩٨٤.

جدول رقم (٤)
**تقدير المنتجات الرئيسية المنقولة بالسكك الحديدية والنقل
النهرى طبقا لتخطيط عام ٢٠٠٠**

تقدير عام ٢٠٠٠ (مرتفع)	تقدير عام ٢٠٠٠ (منخفض)	مجموعة المنتجات الرئيسية
١٩٧٠	٩٧٠	(١) المنتجات البترولية: السكك الحديدية
١٠٢٠	٩٨٠	النقل النهري
٧٠٠	-	(١) المنتجات البترولية: السكك الحديدية
٣٣٣٠	٢٤٧٠	النقل النهري
٩٤٣٠	٨٠٤٠	(١) المنتجات البترولية: السكك الحديدية
٣١٦٠	٢٨٥٥	النقل النهري
٤٨٩٠	٣٦٩٠	(١) المنتجات البترولية: السكك الحديدية
١١٥٠	٩٧٠	النقل النهري
٢٤٠٠	٠٣٩٠	(١) المنتجات البترولية: السكك الحديدية
١٨٦٥	١١٤٥	النقل النهري
١٩٣٩٠	١٤٠٩٠	اجمالي السكك الحديدية
١٠٥٢٥	٨٤٢٠	اجمالي النقل النهري

١ - الأرقام الواردة بالجدول رقم (٣) مأخوذة عن :
- وزارة النقل، الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، دراسة النقل القومى فى جمهورية
مصر العربية، الأجزاء - الثالث والرابع والخامس، يوليو ١٩٨٤.

ومن الجدول السابق رقم (٤) - يتضح أن البضائع الممكنة تحويها والمنتظر نقلها بالسكك الحديدية من مجموعة المنتجات الرئيسية لكل منهما تبلغ نحو ٢٥٪ للمنتجات الزراعية، ١١٪ للمنتجات الصناعية، بينما يساهم النقل النهري بنحو ١١٪ . ١٥٪ على التوالي.

وعلى القرائن أن جميع هذه المنتجات سيتم تحويها ونقلها بهاتين الوسيلتين ، فإنه يمكن القول أن النقل البري سيظل الوسيلة المهيمنة على نقل البضائع في مصر طبقا لتخطيط عام ٢٠٠٠ .

مشاكل تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط

أصبحت سفن الحاويات تمثل الشكل الجديد لسفن البضائع التقليدية، وأصبح لزاما على موانئ الدول النامية استقبال وإيراداتها القادمة على هذه السفن، ولذا تلجأ من لمواجهة والتكامل مع النظام العالمي الجديد.

فقد أدت زيادة الحاويات في الموانئ المصرية وعدم تخطيطها لحجود للموانئ إلى داخل البلاد إلى حدوث ظاهرة اختناق واضحة بالرقعة البرية لعدم توفر الساحة المناسبة كما أن الفعالية العظمى من الحاويات بنسبة ٧٠٪ - ٨٠٪ في الاسكندرية وأكثر من ٩٠٪ في بورسعيد يتم تفريغ مشمولها أو تعبئتها داخل الموانئ ونقل محتواها كبضاعة عامة من وإلى الموانئ ليتفادى المستورد الاجراءات الجمركية المتقدمة والتأمين على خروج الحاويات خارج الدائرة الجمركية، وهذا يقطع مرحلة هامة من مراحل النقل بالحاويات، وهي النقل داخل الدولة إلى المقر النهائي لنا والتي تعد المرحلة المؤثرة في تكلفة النقل بالحاويات، بل على العكس تصبح الحاوية طبقا لمجمها مصدر اشغال وتكس لأرصفة الميناء وبالتالي لا يتم الاستفادة من النقل بالحاويات من الباب إلى الباب، وتوفير نفقات تداول البضائع، وهذا يحقق

- فى حالة تنفيذه - خفض أسعار البضائع العامة الواردة، والتي تمثل السلع التموينية أو المواد المستخدمة فى الصناعة مما يؤدي الى خفض سعر السلع والمنتجات على المستهلك وتقليل الفاقد الناتج عن عمليات اعادة الشحن والتفريغ والذي يؤثر على الاقتصاد القومى.

- عدم وجود ساحات خاصة لسفن الحاويات مقسمة طبقا للاساليب العلمية لامكان تسيبها فور تفريغها من السفينة فى المكان المخصص لكل حاوية وطبقا للجدول المخصصة لذلك - خاصة فى ميناء الاسكندرية - حيث لا يوجد تناسب بين عدد الحاويات المتداولة وبين مساحة الساحة المستخدمة.

كما لا يتم سحب الحاويات الى الملاحق الخارجية بالمعدلات المطلوبة أو طبقا للبرامج المخططة مسبقا، وينتج عن ذلك زيادة تكس الحاويات بالساحة، وعدم وجود الفراغات الممكن استقبال الحاويات الواردة بها مما يؤدي الى تعطيل عمليات الشحن والتفريغ من السفن القادمة ودفع غرامات التأخير للسفن والتأثير بالتالى على الاقتصاد القومى.

- ان النظام المتبع حاليا والذي يسمح للحاويات بالبقاء داخل الموانى فترة تتراوح ما بين ٢٥ الى ٣٠ يوما اضافة الى انخفاض الرسوم المقررة عليها، أدى الى أن يصبح الميناء منطقة تخزين للحاوية بدلا من منطقة عبور مما انعكس على فترات تشغيل السفن وزيادة عبء التكاليف على البضائع المنقولة بالحاويات . ولو أضفنا الى ذلك تعدد الجهات المتعاملة مع الميناء وقيامها باستخدام معداتها لسحب بضائنها من الحاويات الى خارج الميناء، فان هذا يؤدي الى حالة من الارتباك وتعطل العمل.

ان تركز النقل البرى بالشاحنات يؤدى الى اختناق الحركة المرورية سواء داخل الموانىء او عند مداخل ومخارج المدن مما يعنى زيادة فى فاقد الوقت وتلوث البيئة، حين نجد أن استخدام السكك الحديدية والنقل النهري يساهم فى تخفيف الضغط على الطرق خاصة بأسلوب الحاويات لما يتميز به من مرونة فى التداول.

ارتفاع نسبة الفاقد فى البضائع العامة نتيجة لتعدد عمليات الشحن والتفريغ من السفينة الى الارصفة ثم الى الساحات واعادة شحنها بعد ذلك على وسيلة النقل فى حين يؤدى استخدام الحاويات الى وصول البضائع المختلفة على حالتها داخل الحاوية بين المنتج والمستهلك بدون فاقد أو تلف.

التوصيات

تتميز مصر بموقعها الجغرافى الممتاز مما يهيئ لها الفرصة فى مواكبة النظام العالمى الجديد الذى أصبح لزاما الأخذ به لما يوفره فى النفقات. ويمكن لمصر أن تطبق هذا النظام بخطى قصيرة الى طويلة المدى وبما يتناسب مع الاستثمارات المتاحة وذلك على النحو التالى :

لابد من ايجاد مشروع استخدام نظام النقل بالحطويات من الباب الى الباب فى اطار الخطة القومية للنقل بالدولة، والبدء فى تخطيط وتنفيذ الانشاءات المناسبة فى وسائط النقل المتاحة واللازمة لتنفيذ المشروع والتنسيق بين الجهات المعنية للنقل بالحطويات، وتكوين لجنة قومية من المسؤولين بالوزارات المختلفة مثل وزارة النقل البحرى وهيئات النقل المختلفة ووزارة التخطيط ويكون من أعمال هذه اللجنة النظر فى الاجراءات الخاصة بالحطويات محليا ووليا والتنسيق فيما بينها طبقا لتوجيهات

يجب أن تهدف التنمية في مصر الى الوصول الى اقتصاد متقدم ومستقل وقادر على النمو ذاتيا بما يؤدي الى رفع مستوى المعيشة ، فالاختلال في ميزان المدفوعات لا يمكن علاجه الا من خلال احداث تحولات هيكلية في الاقتصاد القومي تنعكس خلال المدى الطويل على التجارة الخارجية سلعيا وجغرافيا، وذلك بتنمية الصادرات الصناعية والهندسية خاصة الصناعات التقليدية كصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة وتشجيع الصناعات الصغيرة في مجالات الاثاث والجلود ومواد البناء واتاحة الفرصة للقطاع الخاص للقيام بنور نشيط في زيادة صادراته.

توفير نظم المعلومات والاتصالات الخاصة بسفن الحاويات قبل وصولها الى الموانئ ، واعداد الهياكل الادارية اللازمة من العمالة الفنية الى الادارة العليا بتدعيم مفهوم النقل المتعدد الوسائط وكيفية التعامل مع سفن الحاويات ، (Know How) حيث أن المبالغ المخصصة للتدريب لاتتواءم مع حجم الانفاق الاستثماري لمشروعات الموانئ والمعدات الحديثة الأمر الذي يقتضى إعادة النظر في رفع كفاءة العنصر البشري.

١ - توجد عدة اتفاقيات دولية لنقل الحاويات :

- اتفاقية تير TIR: وضع المجلس الاقتصادي الاقليمي لاوريا التابع للامم المتحدة اتفاقية من أجل تنظيم الاجراءات الجمركية والاختراق الدولي العابر للبلدان المنقولة، وذلك باصدار مستند دولي لعبور المناطق الجمركية يعرف باسم - بطاقة تير.
- الاتفاقية الدولية لتسهيل تنسيق الاجراءات الجمركية : (اتفاقية كيوتو) والهدف من الاتفاقية تسهيل وتنسيق المستندات والمعلومات المطلوبة للعمليات الجمركية.
- الاتفاقية الجمركية للعبور الدولي للبضائع : والهدف من الاتفاقية تسهيل حركة البضائع المنقولة بوسائل متعددة من المصدر والمستلم بأقل الاجراءات.

تقوم الخطوط الملاحية لشركات الحاويات العالمية بالتوقف على الموانئ التي تتميز بالتوازن بين حركة الصادرات والواردات وذلك ضمانا للتشغيل الاقتصادي لسفينة الحاويات في رحلتى الذهاب والعودة . ويمكن للموانئ المصرية أن تقوم بدور هام اعتمادا على موقعها الجغرافى وذلك بعد إتمام التوسعات المخططة فى الانشاءات من أرصفة وأعماق ومعدات تداول وساحات مع تطوير التسهيلات الفنية والادارية والتفهم الكامل لفلسفة لحاويات من قدرات فنية وتجارية. انا نجد أن التجارة المنقولة بالحاويات والتي تخص البلاد الواقعة على البحر الأحمر ترتبط أساسا بتجارة شمال أوروبا أو نول البحر المتوسط أو الدول المطلة على نهر الدانوب.

ويمكن لقطرى بورسعيد وسيط أن يقوم بتجميع تجارة الحاويات الخاصة بالعراق وإيران والكويت ليتم نقلها بسفن الرواد ثم بالسيارات الى ومن داخل هذه الدول وأيضا تجميع تجارة السودان واليمن وأثيوبيا ثم نقلها مرة أخرى.

المراجع العربية والاجنبية

أولاً : المراجع العربية:

- ١ - البنك المركزى المصرى : تطور تجارة مصر الخارجية خلال الفترة من ١٩٥٢ - ١٩٧٨ المجلة الاقتصادية، المجلد التاسع عشر، العدد الثالث والرابع القاهرة، ١٩٧٩.
- ٢ - الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء : الكتاب الاحصائى السنوى، ١٩٥٢ - ١٩٨٧ القاهرة، يونيو، ١٩٨٨.

- ٣ - _____ : عربيات النقل في مصر حسب الموقف
في ٢٦ ديسمبر ١٩٩٠، الإجمالي العام ، القطاع العام ، القطاع الخاص،
أغسطس ١٩٩١، نسخته رقم (٢٢) ، رقم المرجع (٧٣ - ١٤٢٤١ - ٩١).
- ٤ - الهيئة العامة للسكك الحديدية : بيانات غير منشورة، ١٩٩٠.
- ٥ - الهيئة العامة للنقل النهري : بيانات غير منشورة، ١٩٩٠.
- ٦ - غرفة اسكندرية التجارية : استراتيجية جيدة لاصلاح الميزان التجارى خلال
٥ سنوات ، مجلة غرفة اسكندرية التجارة، العدد ٤٤٦، سبتمبر / اكتوبر ،
١٩٨٦.
- ٧ - مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى : الدليل الاحصائى
السنوى، العدد الثانى ١٩٨٤، الجزء الاول ، تقرير رقم ٢٧ ب / ١/٧٠٩
الجزء الثانى، تقرير رقم ٢٧ جـ / ١/٧٠٩.
- ٨ - _____ : الدليل الاحصائى السنوى ، العدد الثامن،
١٩٩٠، الجزء الاول، تقرير رقم ٢٦ أ ، الجزء الثانى ، تقرير رقم ٢٦ ب.
- ٩ - مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية : استعراض النقل البحرى، الامم
المتحدة، نيويورك ، ١٩٩٠.
- ١٠ - _____ : النقل المتعدد الوسائط، الامم المتحدة،
نيويورك ، ١٩٨٦.
- ١١ - _____ : خدمات القطارات الموحدة فى النقل
المتعدد الوسائط ، الامم المتحدة، نيويورك ، مارس ١٩٩٢.
- ١٢ - هيئة ميناء الاسكندرية : الكتاب الاحصائى السنوى، ١٩٩٠ م.

- ١٣ - هيئة ميناء بورسعيد : النشرة السنوية، ١٩٩٠.
- ١٤ - وزارة النقل : الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، دراسة النقل القوي في جمهورية مصر العربية ، المرحلة الثالثة، الجزء الخامس ، الطرق والنقل البري، التقرير النهائي ، يوليو ١٩٨٤.
- ١٥ - _____ : الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، دراسة النقل القوي في جمهورية مصر العربية، المرحلة الثانية، الجزء الثالث ، السكك الحديدية ، التقرير النهائي، يوليو ١٩٨٤.
- ١٦ - _____ : الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، دراسة النقل القوي في جمهورية مصر العربية، المرحلة الثانية، الجزء الرابع، النقل المائي، التقرير النهائي، يوليو ١٩٨٤.

مع الاجنبية :

- 1-B.P.Statistical Review,London,1990 - 1995.
- 2-Gilman,S.,The Competitive Dynamics Of Cont Shipping,London,1983.
- 3-Port Development International "Box Prospect Reassessed",Dec,1990.
- 4-UNCTAD, Development & Improvement Of Pc Trans Shipment Ports,New YORK,1

MULTIMODAL TRANSPORT

DEFINITION & THE POSSIBILITY OF APPLYING IT IN EGYPT

The basic objective of multimodal transport based on containerization is to facilitate the movement of goods to their destination on time & in good condition. Multimodal transport may also be looked upon in changing transport requirement. Transport no longer consists of an isolated process of moving goods from point to point, but has become an integral part of total production & marketing processes in the context of marketing logistic concepts.

In other words, the sum of the transport costs of all transport & handling firms participating in the transport chain from the cosignor to the cosignee (door-to-door transport). This system is not applied in Egypt, because of the separation between the ports & interland transportation, there is no any competition between the different modes of transport.

In any case, the transport chain has to be designed & organised. For better results, all the chain should be utilized.