

المواني البرية الحدودية الجنوبية لجمهورية مصر العربية ودورها في حركة التجارة مع جمهورية السودان

د. منى صبحي نور الدين^(*)

مقدمة:

تعد المواني البرية أحد المنافذ المهمة للتجارة الخارجية لمصر، وعلى الرغم من قلة حركة التجارة عبر تلك المواني مقارنة بالمواني البحرية إلا أنها تعد ذات أهمية كبيرة لدول الجوار. ومصر تتمتع بمجموعة من المواني البرية على المناطق الحدودية، ففي الشمال الشرقي يوجد ميناء رفح على الحدود المصرية الفلسطينية، وميناء العوجة البري على الحدود المصرية الفلسطينية (الاحتلال الإسرائيلي)، وفي الشمال الغربي ميناء السلوم على الحدود المصرية الليبية، وفي الجنوب على الحدود السودانية المصرية يوجد ميناء قسطل شرق نهر النيل، وميناء أرقين غرب النيل، وميناء حدربة في أقصى الشرق في منطقة حلايب وشلاتين، ولميناءي قسطل وأرقين أهمية كبيرة في تنمية العلاقات التجارية بين مصر والسودان، وزيادة حركة البضائع العابرة، وزيادة حجم حركة الركاب عبر الميناءين منذ افتتاحهما، فضلاً عن الأهمية الإستراتيجية في تأمين الحدود الجنوبية، ووجود معابر شرعية بين الدولتين.

أهمية الدراسة:

في ظل توجهات الدولة المصرية نحو الاهتمام بأفريقيا ودول حوض النيل كان لا بد من الاهتمام بتلك المواني حيث تربط مصر بطريق الكيب تاون (الإسكندرية - كيب تاون) في جنوب أفريقيا. وفي إطار الاهتمام بتنمية العلاقات المصرية السودانية وخاصةً التجارية جاء الاهتمام والتركيز على المواني الجنوبية الحدودية لمصر، وانطلاقاً

(*) أستاذ مساعد الجغرافيا الاقتصادية، جامعة الأزهر، جمهورية مصر العربية.

من اهتمامات لجنة المنافذ الحدودية البرية المصرية السودانية المشتركة والتي تهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي، وتيسير نقل البضائع، وتنمية الشراكة والاستثمار بين البلدين، ودراسة أهم المعوقات التي تواجه تشغيل المنافذ الحدودية، ومجابهة تلك المعوقات والتحديات، ووضع الحلول وتخفيض الجمارك⁽¹⁾.

كما أن تنمية تلك الموانئ تعمل على إحياء بعض الطرق القديمة مثل طريق الأربعين في صحراء مصر الغربية، وذلك في ظل منظومة النقل متعدد الوسائط والمراكز اللوجيستية الحديثة التي تهدف لربط الدول الأفريقية الحبيسة في أفريقيا مثل تشاد وجنوب السودان بمصر، وتصدير تجارتها الخارجية عن طريق الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط في الشمال أو الموانئ الجنوبية لمصر في البحر الأحمر.

كما أن وجود تلك الموانئ سوف يعمل تدريجياً على تنمية شبكات الطرق في المنطقة الجنوبية لمصر، واستكمال شبكة الطرق المؤدية إلى الموانئ البرية الحدودية وربطها بالظهير في الوادي والدلتا عبر شبكات الطرق مما يعمل على تعزيز النقل البري لشاحنات البضائع ووسائل نقل الركاب، ودعم حركة التجارة بين البلدين، وفتح أسواق جديدة للصادرات المصرية، وخفض تكلفة نقل البضائع.

كما أن وجودها يعمل على زيادة المنافسة بين النقل البري والنقل النهري عبر بحيرة ناصر مما يؤدي إلى ضرورة تنفيذ برنامج عاجل لرفع كفاءة الوحدات النهرية وأهمية تنشيط حركة التجارة البينية بين وادي حلفا وجعل أسوان مركزاً لوجيستياً مهماً، ومنطقة لصناعة خدمات القيمة المضافة، وقاعدة للانطلاق مستقبلاً إلى أفريقيا وبوابة للخدمات والصادرات، وأهمية ذلك أيضاً من خلال دمج سكك حديد مصر والسودان والربط الكهربائي وما يترتب على ذلك من تنفيذ المشروعات الإستراتيجية المشتركة التي تعزز فرص التبادل التجاري الاستثماري.

وجاء الاهتمام بقطاع النقل ضمن وثيقة الشراكة الإستراتيجية الشاملة بين

(1) هيئة الموانئ البرية والحجافة، بيانات غير منشورة، 2019.

مصر والسودان والتي أفرت اتفاقيات التعاون المشترك بين البلدين في عدد من المجالات كان منها النقل والزراعة والتعليم والثقافة، والتي من شأنها زيادة حركة التبادل التجاري وزيادة حركة الأفراد.

وتأتي أهمية الموضوع في ظل أهمية العلاقات المصرية الأفريقية مع وجود التكتلات الاقتصادية وخاصة الكوميسا، وضرورة ترابط معظم التكتلات الاقتصادية، وهم أربع تكتلات: الكوميسا المذكورة آنفًا، ومجموعة ساداك (مجموعة التنمية لأفريقيا الجنوبية)، ومجموعة إيكواس (المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا)، ومجموعة إياك وهي (المجموعة الاقتصادية لدول شرق أفريقيا).

منهج الدراسة:

تم استخدام بعض المناهج منها المنهج الموضوعي في تناول دراسة الموانئ البرية كأحدى الموضوعات المهمة لا تقل بأية حال من الأحوال عن الموانئ البحرية والجوية باعتبارها أحد منافذ الدولة وتم دراسة العوامل المؤثرة في الحركة عبرها، كما تم الاستعانة بالمنهج الإقليمي في دراسة جزء من المنطقة الحدودية، واستخدام المنهج التاريخي في دراسة تطور العلاقات التجارية بين مصر والسودان ونشأة الموانئ البرية.

ويتناول البحث الموضوعات التالية:

أولاً: العوامل المؤثرة في الحركة عبر الموانئ الجنوبية الحدودية.

- 1- الموقع والموضع.
- 2- السكان والنشاط الاقتصادي.
- 3- شبكات الطرق.
- 4- السياسات الحكومية.
- 5- المتغيرات السياسية والاقتصادية.

ثانياً: مورفولوجية الموانئ الحدودية البرية الجنوبية وخدماتها.

ثالثاً: حركة الركاب والتجارة بين مصر والسودان.

أولاً- العوامل المؤثرة في الحركة عبر المواني الجنوبية الحدودية:

1- الموقع والموضع:

تتمثل المواني الجنوبية في ثلاثة مواني فقط على خط الحدود الفاصل بين مصر والسودان وهو خط 22 شمالاً، وتقع في محافظتين من المحافظات الحدودية الجنوبية الأولى محافظة صحراوية ساحلية وهي محافظة البحر الأحمر، والثانية محافظة أسوان، وهي تعد آخر محافظات وادي النيل في مصر.

ويقع ميناء رأس حدربة في منطقة حلايب التابعة لقسم حلايب التابع لمحافظة البحر الأحمر، وهو من أهم المواني حيث يعد حلقة الوصل بين الجانب المصري في الشمال والجانب السوداني في الجنوب، كما يرتبط بالطريق الساحلي على ساحل البحر الأحمر الذي يمتد من الجنوب للشمال.

ويشهد الميناء حركة للسكان العابرين من كلا الجانبين حيث تسكن المنطقة قبائل العباددة والبشارية والرشايدة التي تربطهم علاقات النسب بين الجانبين وتتطلب حركتهم العبور الدائم للمنطقة، ولكن تخضع حركتهم لإشراف القوات المسلحة المصرية التي تشرف على المنطقة بدايةً من شلاتين شمالاً حتى حلايب جنوباً، كما يزداد الميناء أهمية لكونه متصلًا بالطريق الساحلي الذي يربطه بالمواني البحرية على ساحل البحر الأحمر مثل ميناء برنيس والقصير والغردقة في مصر ومواني عثمان دقنة (سواكن) وبورسودان في السودان.

أما ميناءي قسطل وأرقين فيقعان في محافظة أسوان التي لعبت، وما زالت تلعب، دوراً مهماً كحلقة وصل بين مصر ودول حوض النيل، وأهمها السودان.

ويتضح تأثير الحتمية البيئية في اختيار مواقع المواني الحدودية متمثلة في وجود بعض الظواهر الطبيعية المتمثلة أولاً في نهر النيل وساحل البحر الأحمر ووادي العلاقي وبحيرة ناصر، حيث يتميز ميناء رأس حدربة بقربه من البحر الأحمر الذي

لعب دورًا مهمًا في حركة التجارة البحرية عبر العصور التاريخية المختلفة وانطلاق الرحلات البحرية من الموانئ البحرية المصرية إلى أفريقيا وبلاد بونت جنوبًا أو جنوب غرب آسيا، وخاصة المملكة العربية السعودية وفلسطين، لخدمة الحجاج المسلمين في مكة والمدينة، أو حجاج بيت المقدس في فلسطين. ونظرًا لامتداد تلك الموانئ بصورة متناثرة على خط الساحل زادت أهمية الطريق الساحلي ونقاط العبور بالقرب منه، والتي تفصل بين مصر والسودان وأهمها رأس حدربة، كما يوجد منفذان آخران وهما أفنان وسوهين، ولكن لا يعدان موانئ برية وإنما نقاط عبور لرسائل معينة من البضائع. ومن أهم الموانئ البحرية القديمة ميناء برنيس في مصر وميناء سواكن في السودان والذي بدأت السودان في إعادة استغلاله مرة أخرى بالتعاون مع تركيا نظرًا لوجود الكثير من الآثار العثمانية فيه، وكان يعرف قديمًا باسم عثمان ذقنة، وكانت تنطلق منه رحلات الحجاج المسيحيين إلى بيت المقدس⁽¹⁾.

كما تواصل البيئة الطبيعية حتميتها ثانيًا في اختيار موقعي مينائي قسطل شرق النيل (بحيرة ناصر) وأرقين غرب النيل (بحيرة ناصر) حيث يعد نهر النيل هو الرابط الطبيعي الرئيس بين مصر والسودان وخاصة بحيرة ناصر. ولما كان الوضع يتطلب تطوير الملاحة بشكل كبير في بحيرة ناصر وطول الرحلة وتعرضها لبعض أخطار الملاحة، وعدم تجهيزها بالمساعدات الملاحية، تم اللجوء إلى شبكة الطرق البرية وربطها بتلك الموانئ واختصار المسافة النهرية وزمن الرحلة النهرية بالنسبة لميناء قسطل لتسهيل والاستغناء عنها بالنسبة لميناء أرقين لتسهيل حركة العابرين وحركة البضائع بين البلدين، حتى إن الطرق البرية والسكك الحديدية أيضًا تأثرت بحتمية النهر ولازمته طوال رحلتها من الجنوب إلى الشمال وما زالت مقيدة بمجاورة النيل والبحيرة، سواء بالطرق البرية المتمثلة في كوبري أسوان أو خزان أسوان، أو عن طريق النقل النهري عبر البحيرة.

(1) منى صبحي نور الدين: سواكن فيما بين قوة الجغرافيا وعبق التاريخ وتخطيط القوى السياسية والصراعات الكبرى، جريدة القرار المصري، 2018.

وواصلت مظاهر السطح حتميتها البيئية المتمثلة في جبال البحر الأحمر شرقاً، والتي يصل ارتفاعها إلى 1841 متر فوق مستوى سطح البحر، ولا تظهر الكتلة الجبلية كوحدة جبلية متكاملة، وتمثل خطوط تقسيم المياه بين الأودية المتجهة إلى نهر النيل غرباً مثل وادي العلاقي والأودية المتجهة شرقاً نحو البحر الأحمر⁽¹⁾، حيث تم استغلال معظم هذه الأودية كطرق صحراوية ومدقات بين البحر الأحمر شرقاً وظهيره غرباً في منطقة وادي النيل.

وتمتد الكتل الجبلية بمحاذاة ساحل البحر الأحمر وأدنى قربها من الساحل إلى ضيق السهل الساحلي في منطقة حلايب حيث يتراوح اتساعه بين 5 و30 كم⁽²⁾، وكذلك وجود الأودية الجافة مثل وادي العلاقي في فرض حتميتها الطبيعية في الجانب الشرقي على الاقتصار على ميناء رأس حدربة الذي يبعد عن خط الساحل لمسافة 3 كم، وكذلك غنى هذا الوادي بمناجم الذهب، وعدم وجود طريق مباشرة من أسوان إلى قسطل، وسيطرة القوات المسلحة على هذه المنطقة الحدودية، وعدم السماح لأي فرد من خارج سكان المنطقة بالعبور إلا باستخراج تصريح من القوات المسلحة (قوات حرس الحدود)⁽³⁾.

لكل ما سبق، لا بد من العبور برياً أعلى خزان أسوان حتى غرب النيل، ثم أبو سمبل (ميناء قسطل وأندنان) غرب بحيرة ناصر، ثم عبور البحيرة عن طريق الملاحة النهرية واستخدام العبارات في نقل سيارات الركاب والبضائع، وتأثر بذلك ميناء قسطل حيث ترتبط مواعيد الحركة به بمواعيد الملاحة النهرية في بحيرة ناصر.

-
- (1) معهد بحوث المياه: تقرير عن الرحلة الاستكشافية للمنطقة الأثرية (شلاتين، أبو رماد، حلايب، تقرير غير منشور، القناطر الخيرية، 1995، ص7.
 - (2) طه حسن عبد الله: مثلث حلايب، دراسة في جغرافية العمران، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، 2006، ص15.
 - (3) محمد أحمد محمد محمود: التحليل المكاني لإمكانيات التنمية السياحية في مثلث حلايب، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة طنطا.

أما ميناء أرقين، فمعظم الحركة فيه تعتمد على الحركة عبر شبكة الطرق غرب النيل، حيث تعد المنطقة من أهم المناطق التي ترتبط بالطرق شمالاً حيث محافظات وادي النيل، أو الاتجاه غرباً إلى محافظة الوادي الجديد ومناطق العوينات وتوشكي، أو الاتجاه جنوباً داخل محافظة أسوان ومنطقة النوبة، كما تتعرض الطرق في المنطقة لعمليات سفي الرمال وتراكمها مما يمنع الحركة⁽¹⁾.

كما توجد وسائل للربط بين السودان ومصر عبر بحيرة ناصر، وقد درست هيئة وادي النيل مشروعاً للنقل النهري من بحيرة السد العالي وميناء أسوان النهري بالسد العالي شرقاً وميناء أبو سمبل بمدينة أبو سمبل السياحية وحتى ميناء الشهيد الزبير محمد صالح بوادي حلفا بالسودان، ويختصر المشروع مسافة الرحلة من 15 ساعة حتى ثمان ساعات ويعمل المشروع بنظام (B.O.T) وينتهي عند ميناء أبو سمبل، وبذلك يتكامل النقل البري مع النقل النهري.

ويقع ميناء أرقين غرب بحيرة ناصر حيث يبعد عن مدينة أبو سمبل 150 كم، وتم إنشاؤه باستثمارات تصل إلى 93 مليون جنيه، وبطاقة استيعابية 7500 مسافر يومياً⁽²⁾.

وتم توقيع عقد (إدارة وتسيير) خط النقل السياحي (أسوان - وادي حلفا)، حيث جرى توقيع العقد بين شركة فوياج الفرنسية المالكة للباخرة العائمة السياحية لافلانوز دونيل الذهبية، ويأتي هذا العقد في إطار خطة تطوير هيئة وادي النيل للملاحة النهرية وإضافة أنشطة جديدة طبقاً لقرار إنشاء الهيئة، وتعد هذه المرة الأولى لتشغيل خط سياحي بهذا الشكل مما سيشجع الشركات الأخرى على استخدام هذا الطريق⁽³⁾.

(1) حديث شخصي مع رئيس الإدارة المركزية للهيئة العامة للمواني البرية والجافة، يوم 21 أبريل، 2019.

(2) عبد الله قدرى: تفاصيل مشروع يختصر الرحلة النهرية بين مصر والسودان إلى 8 ساعات، جريدة مصراوي، الثلاثاء 9 نوفمبر 2016.

(3) جريدة المصري اليوم: وزراء النقل والسياحة والري يشهدون توقيع عقد خط سياحي بين مصر والسودان، 2018/4/1.

كما يتميز الموضع بمدى الارتباط الزماني والمكاني بين كل من أسوان في مصر ووادي حلفا في السودان والذي ما زال قائماً بشكل كبير، حيث تعد وادي حلفا أول مدينة تقع في شمال السودان، وما زال يتم تسويق المنتجات السودانية لبعض التجار السودانيين في أسواق أسوان، وكذلك على محطة سكة حديد السد العالي حيث يعقد سوق الأربعاء، والذي يعد ملتقى تجارياً ومنطقة تجارة حرة مصرية سودانية، بصفة أسبوعية وتختلط فيه اللهجتان السودانية والمصرية⁽¹⁾.

كما تشهد محطة السكة الحديد في ميناء السد العالي، وهي محطة تبادل لنقل الركاب والبضائع، اهتماماً كبيراً من قِبَل الجانبين المصري والسوداني، وتم زيارة المكان من قِبَل وزراء النقل في مصر والسودان، وأشار الوزير المصري أن الاهتمام يأتي في إطار خطة وزارة النقل لتعظيم نقل البضائع عبر خطوط السكك الحديدية وتخفيف العبء على الطرق البرية، ويتم الاهتمام بها لكونها مستقبل منطقة لوجيستية مهمة في حركة التبادل التجاري⁽²⁾.

كما جمعت القرى النوبية في كل من أسوان ووادي حلفا مأساة واحدة وهي غرق الكثير من القرى النوبية وأثارها في المنطقة مما جعل هناك ارتباط عاطفي ووجداني بين سكان المنطقة، هذا فضلاً عن الارتباط ببعض الآثار التاريخية.

وتعد وادي حلفا بوابة السودان الشمالية وهي أقرب للحدود المصرية من العاصمة السودانية الخرطوم حيث تقع على بعد 909 كم، بينما تبعد عن أسوان بمسافة 345 كم، وتبعد عن جبل الصحابة على الحدود المصرية السودانية مسافة 5 كم إلى الجنوب منه، وترجع تسميتها بهذا الاسم إلى بعض الروايات التي تذكر أن حلفا مشتق من موقعها على واد يكثُر فيه نبات الحلفاء، وهناك من يرى أن كلمة وادي هي تحريف للفظ (آد) النوبية والتي تعنى البحر أو النهر ثم حُرِف الاسم إلى وادي حلفا.

(1) المصري اليوم: (قطار السد العالي) محطة التجارة بين مصر والسودان، 2016/6/20.

(2) عبد الله صلاح وندى سليم: وزير النقل ونظيره السوداني في جولة تفقدية بمحطة السد العالي للسكة الحديد، جريدة اليوم السابع، 11 فبراير 2019.

وتعرف المدينة باسم حلفا القديمة لتمييزها عن حلفا الجديدة الواقعة في منطقة خشم القربة بشرق السودان المطلة على نهر عطبرة حيث تم بناء 25 قرية لاستيعاب سكان المنطقة الواقعة بين قرية فرس في أقصى شمال وادي حلفا على الحدود المصرية حتى قرية الدكة في الجنوب. وهي تقع على خط عرض 21,55 شمال على الضفة الشرقية من النيل، وهي من المدن التي تعج بالآثار النوبية الفرعونية والمسيحية، ولها أهميتها في التجارة والنقل بسبب خط السكة الحديد الذي امتد منها في الفترة 1897-1898 إلى مناطق السودان والخرطوم جنوبًا، وترتبط ببعض المواني النهرية مثل مرسى الشهيد الزبير، وترتبط بمصر عن طريق الطريق البري إلى ميناء أشكيت السوداني⁽¹⁾.

ويرجع تسمية ميناء قسطل إلى منطقة قسطل وتعني كلمة قسطل نبات شجري من الفصيلة البلوطية له ثمر كثير النشاء يؤكل مشويا ويعرف في مصر باسم أبو فروة⁽²⁾، بينما يرجع تسمية ميناء رأس حدربة بسبب رأس حدربة الموجودة على ساحل البحر الأحمر وهي تعد آخر قرية على الحدود المصرية السودانية.

2- السكان:

يعد السكان أحد العوامل المؤثرة في الحركة عبر المواني بصفة عامة؛ إذ ترتبط الحركة في الميناء بالنشاط الاقتصادي أحيانًا للسكان، كما أن سكان المنطقة يعدون ظهورًا بشريًا للميناء، ويتم توزيع السكان في محافظتين مهمتين، وهما محافظة البحر الأحمر ومحافظة أسوان، وبلغ عدد سكان محافظة البحر الأحمر في عام 2017 (83,326 ألف نسمة)، بينما بلغ عددهم في محافظة أسوان (523,506 ألف نسمة)، ويختلف وضع سكان مناطق المواني في كلا المحافظتين حيث ينخفض أعداد السكان كثيرًا في منطقة حلايب، والتي تعد آخر مدينة على الحدود المصرية السودانية، ويبلغ عدد سكانها (7,920 نسمة) كما يتضح من الملحق (1) ويتبعها مركز حلايب وقرية أبو رماد وقرية

(1) وادي حلفا، ويكيبيديا، الموسوعة الحرة.

(2) معجم الغني، ومعجم اللغة العربية المعاصر.

رأس حدربة. وتعد القرية فقيرة في الظهير السكاني وخاصة في ظل النزاع الحدودي بين مصر والسودان، حيث بلغ عدد سكانها 462 نسمة كما يتضح من الملحق (2)⁽¹⁾.

وعلى الرغم من ذلك يؤثر النشاط الاقتصادي للسكان على الميناء إذ يرتبط بعض سكان المنطقة بداية من شلاتين شمالاً بالعمل في تجارة وتحميل الجمال من الميناء وحتى سوق شلاتين في الشمال والذي يعد مركزاً رئيساً لتوزيع الجمال لمحافظة الصعيد، وتعرف رحلة الجمال برحلة الدبوكة.

وعلى الرغم من تنوع النشاط الاقتصادي بكلتا المحافظتين إلا أن تأثيره ضئيل على الحركة بالميناء إذ تتوقف حركة الصادرات على إنتاج بعض محافظات الصعيد مثل الحصر البلاستيك وبعض المنتجات الزراعية عبر ميناءي قسطل وأرقين.

أما بالنسبة لحركة الركاب العابرين فقد ترتبط بحركة التجارة البسيطة وخاصة لحركة السكان المحليين من السودان والذين ينتقلون لبيع منتجاتهم المشهورة في أسواق أسوان وفي محطة سكة حديد السد العالي كما ذكر آنفاً.

جدول (1) أعداد السكان وفقاً للنشاط الاقتصادي في محافظتي أسوان والبحر الأحمر عام 2017

النشاط الاقتصادي	محافظه أسوان	النسبة %	محافظه البحر الأحمر	النسبة %
أ	114132	22,7	5773	6,9
ب	3600	0,7	3325	4
ج	18525	3,7	4219	5,1
د	10326	2,1	2260	2,7
هـ	4531	0,9	707	0,8
و	28093	5,6	4072	4,9

(1) المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التقديرات النهائية لأعداد السكان للمحافظات، عام 2017؛ الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، المركز القومي للمعلومات، النتائج النهائية لتعداد السكان محافظة البحر الأحمر، عام 2017، بيانات غير منشورة.

النشاط الاقتصادي	محافظة أسوان	النسبة %	محافظة البحر الأحمر	النسبة %
ز	8230	1,6	2834	3,4
ح	21168	4,2	7079	8,5
ط	27751	5,5	7148	8,6
ى	2908	0,6	1187	1,4
ك	1994	0,3	1346	1,6
ل	1178	0,22	889	1,1
م	1414	0,2	719	0,9
ن	3882	0,7	2456	2,9
س	2874	0,5	1345	1,6
ع	36631	7	9799	11,8
ف	14281	2,7	3483	4,2
ص	167	0,03	1761	2,1
ق	71013	13,6	15169	18,2
ر	3713	0,7	2684	3,2
ش	435	0,8	478	0,6
ت	9080	1,7	4593	5,5
الإجمالي	523506	100	83326	100

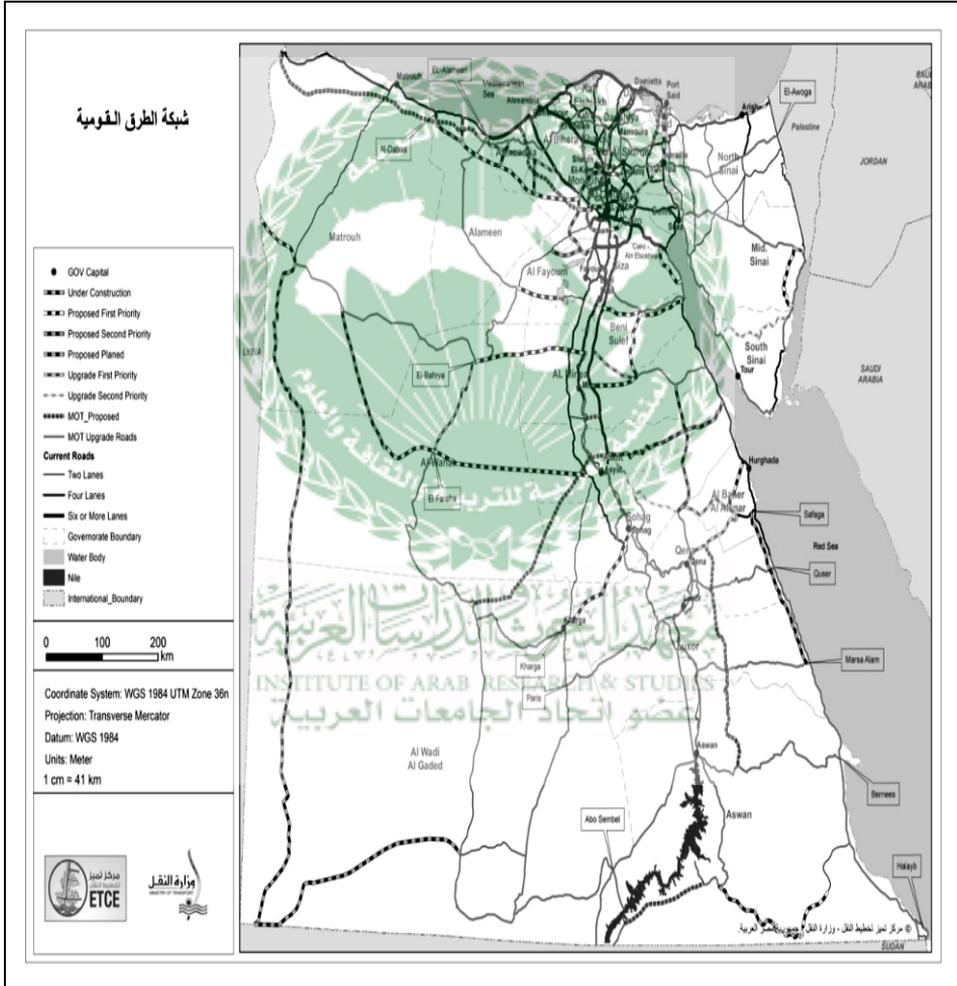
المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التقديرات النهائية لأعداد السكان للمحافظات، عام 2017.

عضو اتحاد الجامعات العربية

3- شبكات الطرق:

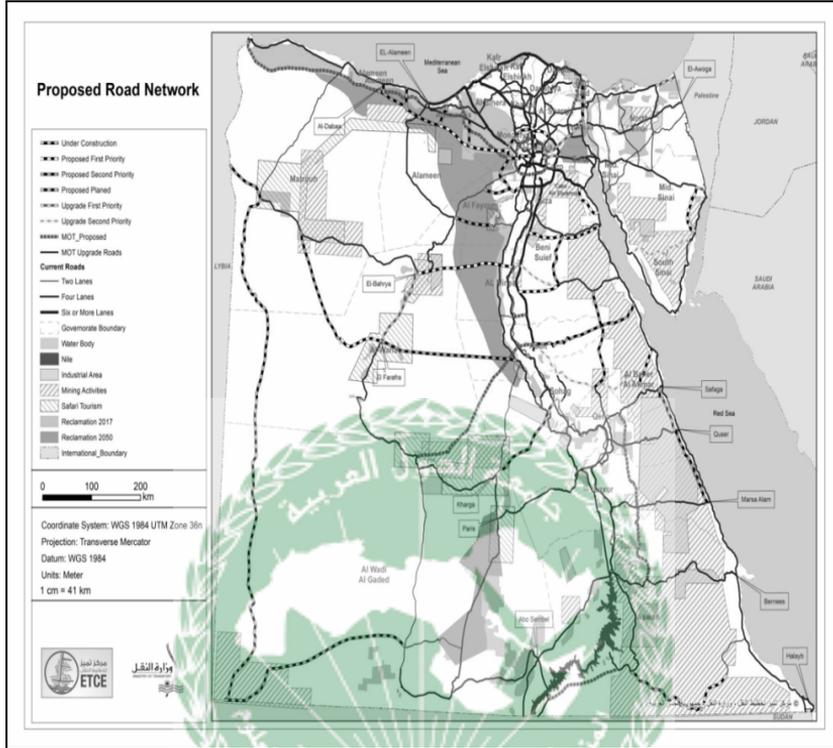
ترتبط الموانئ البرية الحدودية بمجموعة من الطرق التي ترتبط بالطرق الإقليمية المهمة، والتي تؤثر بشكل كبير على حركة البضائع وحركة السكان، وتوضح الخريطة التالية (شكل رقم 1) شبكة الطرق الحرة القومية في مصر، والتي تظهر ربط شبكة الطرق في المحافظات الجنوبية في البحر الأحمر وأسوان بباقي شبكة الطرق الممتدة في

مصر، ففي الشرق يرتبط ميناء رأس حدربة بالطريق الساحلي على البحر الأحمر، وفي أسوان ترتبط شبكة الطرق المؤدية إلى ميناء قسطل بالطريق الشرقي الموازي لنهر النيل حتى خزان أسوان، ثم عبور بحيرة ناصر بداية من مرسى أبو سمبل حتى مرسى حجر الشمس، ثم الطريق البري حتى ميناء قسطل، وكذلك ارتباط ميناء أرقين بشبكة الطرق غرب النيل، وأهمها الطريق الغربي الموازي لنهر النيل.



المصدر: وزارة النقل، دراسة وكالة التعاون الدولي اليابانية.

خريطة شكل (1) شبكة الطرق القومية



المصدر: وزارة النقل، دراسة وكالة التعاون الدولي اليابانية.

خريطة شكل (2) مخطط تنمية مصر وشبكة الطرق الحرة المقترحة

(أ) شبكة الطرق في منطقة ميناء رأس حدربة:

1- الطريق الساحلي: يقع في أقصى الشرق بمحاذاة ساحل البحر الأحمر ويمتد من مرسى علم شمالاً حتى حلايب جنوباً على الحدود المصرية السودانية، وتم إنشاؤه عام 1991 بطول 200 كم وبمسافة 150 كم من شلاتين حتى حلايب، منها 125 كم من شلاتين حتى أبورماد، و25 كم من أبورماد حتى حلايب⁽¹⁾ وتكمن أهميته في أنه الطريق الوحيد الذي يصل بين كل مراكز العمران على ساحل البحر الأحمر، وهو يصل ميناء رأس حدربة بكل مراكز العمران من الجنوب للشمال

(1) محمد أحمد محمد محمود، التحليل المكاني لإمكانات التنمية السياحية في مثلث حلايب باستخدام تقنيتي الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، رسالة دكتوراه، 2019، ص 139.

بداية من حلايب وشلاتين ومرسى علم وبرنيس والقصير وسفاجا والغردقة والعين السخنة والسويس، كما يتواصل الطريق في الجنوب على ساحل البحر الأحمر مع الطريق الساحلي في دولتي شمال السودان وجنوب السودان، وهو ما يعمل على تنمية حركة التجارة (البضائع والدواب)، وكذلك حركة العابرين في ما بين البلدين وبلدان أخرى أفريقية.

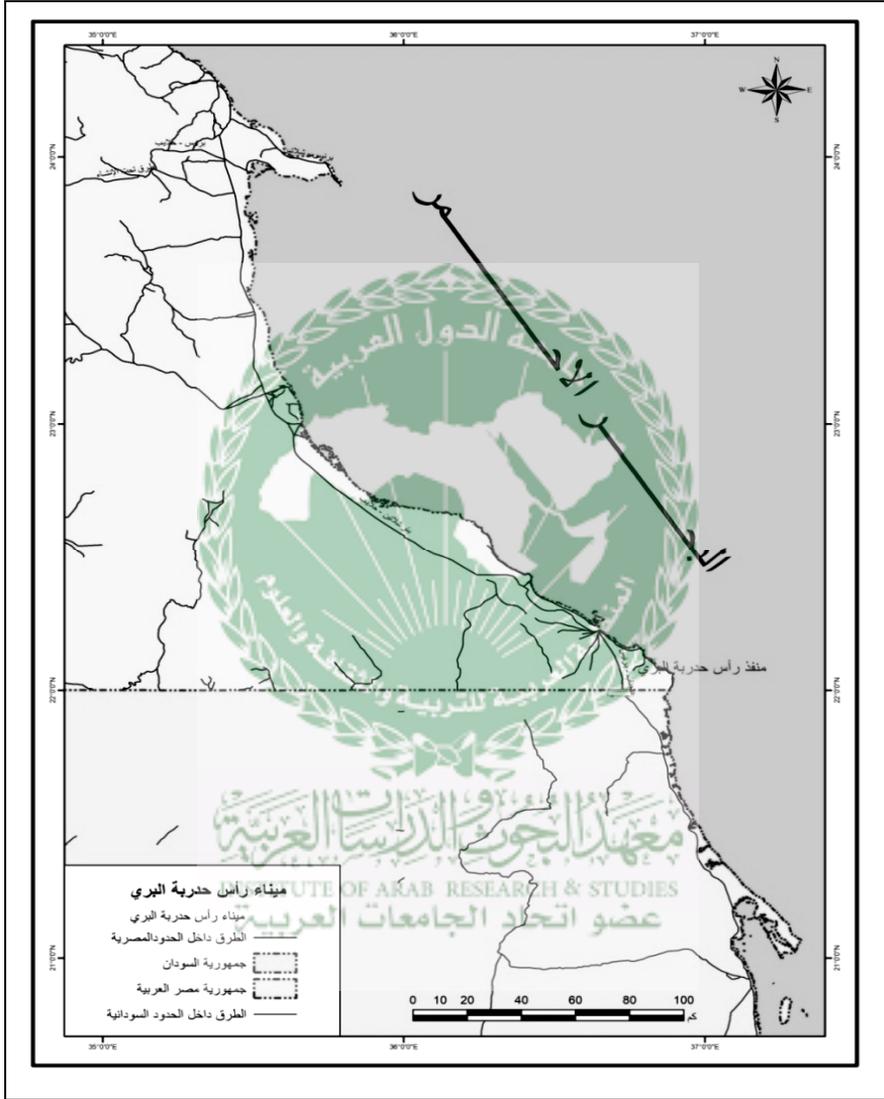
2- طرق أخرى في مثلث حلايب: تبلغ أطوال الطرق في منطقة مثلث حلايب 863,5 كم مقسمة ما بين طرق إقليمية بلغت أطوالها 584 كم، وطرق داخلية بطول 315,3 كم، وبلغ إجمالي الطرق في مركز شلاتين 529 كم، وهي طرق مرصوفة وطرق داخلية بطول 128 كم، بينما لا يوجد في مركز حلايب سوى 15 كم من الطرق الداخلية، وهي تتبع المحليات، وطرق طولية بطول 11 كم. ومن أهم الطرق الخاصة وصلة سوهاين وتم افتتاحها عام 2017 بعرض 8 متر في اتجاهين وهي مغلقة دوماً ولا تُستخدم إلا بتصريح من المخابرات العسكرية. ويحتاج هذا الطريق إلى تزويد بعض الخدمات نظراً لأنه يعد الطريق الرئيس للشاحنات ولا يسمح بالمرور من الطريق بعد الساعة السادسة مساءً، كما تزداد أهميته بسبب حركة الشاحنات الخاصة بنشاط التعدين في منطقة حلايب⁽¹⁾.

3- الطرق العرضية ومنها طريق شلاتين - أسوان: يبدأ من مدينة أسوان ويسير مع طريق أسوان - العلاقي بطول 280 كم بعرض 7,5 متر اتجاه شرقي شمالي شرقي ليلتقي بالطريق الساحلي على البحر الأحمر.

وترتبط المنافذ البرية والمواني بهذا الطريق من شلاتين إلى رأس حدربة، وتبلغ المسافة من رأس حدربة إلى ميناء بورسودان 380 كم، كما يوجد منفذ سوهاين الذي يقع غرب ميناء رأس حدربة وهو مغلقة دوماً بسبب الدواعي الأمنية وهو يستخدم لجلب السمسم والكركدية من السودان، كما يوجد منفذ فنان غرب سوهاين، وهو

(1) محمد أحمد محمد محمود، التحليل المكاني لإمكانات التنمية السياحية في مثلث حلايب باستخدام تقنيتي الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، المرجع السابق نفسه.

عبارة عن طريق غير ممهد ويستخدم لسير الإبل من المنفذ حتى مدينة شلاتين شمالاً،
ومخصص لتجارة الإبل فقط⁽¹⁾.



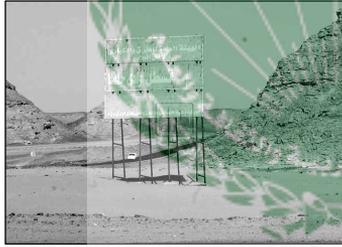
خريطة شكل (3) شبكة الطرق في منطقة ميناء رأس حدرة

(1) محمد أحمد محمد محمود، التحليل المكاني لإمكانيات التنمية السياحية في مثلث حلايب باستخدام تقنيتي الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، المرجع السابق، ص 140.

وتنقسم شبكة الطرق إلى محورين مهمين هما:

المحور الأول: شرق النيل: وهو يمتد شرق النيل ويربط محافظة أسوان بمحافظات وادي النيل، وهو من الطرق المهمة ويسير موازيا لخط السكة الحديد وكذلك لنهر النيل، وهو يعد جزءًا من الطريق الواصل لمحافظة القاهرة بطول 852 كم، ويتفرع منه في أسوان مجموعة من الطرق الداخلية للمحافظة (طريق التهجير، وطريق إدفو، وطريق الشراونة، وطريق مناجم الفوسفات في السباعية شرق)، ورغم وجود هذه الطرق المهمة إلا أنه لا يوجد طريق مباشر يصل إلى ميناء قسطل شرق النيل من الناحية الشرقية⁽¹⁾.

ولا بد من العبور أعلى خزان أسوان ثم الوصول عبر الطريق البري غربًا إلى ميناء أبو سمبل ثم عبور بحيرة ناصر من الغرب للشرق ثم عبور الطريق البري مرة أخرى إلى قسطل على الحدود المصرية السودانية ومنه إلى منفذ أشكيت السوداني ثم الاتجاه جنوبًا إلى مدينة وادي حلفا.



صورة (1) توضح طريق قسطل -
وادي حلفا وتوضحه لوحة الهيئة
العامة الطرق والكباري

المصدر: المصري اليوم: وزير المالية السوداني: افتتاح معبر قسطل نهاية أبريل،
الاثنين 2015/4/27.

INSTITUTE OF ARAB RESEARCH & STUDIES

كما يمتد طريق آخر وهو طريق أسوان - شلاتين، وكذلك طريق أسوان وادي العلاقي بطول 60 كم وبجارتين للمرور في الاتجاهين وبعرض 3 متر للحارة، كما توجد عدة وصلات إقليمية أخرى تربط أسوان بمناجم الحديد وهو الطريق المستخدم عند زيارة وادي العلاقي.

(1) محمد أحمد محمد محمود، محافظة أسوان، دراسة في جغرافية السياحة، جامعة طنطا، رسالة ماجستير غير منشورة، 2014.

المحور الثاني: المحور الغربي: وهو يعد امتدادًا لطريق القاهرة - أسيوط - أسوان غرب النيل البالغ طوله 905 كم، ويبلغ طوله داخل المحافظة 94 كم، ويسير موازيًا للنيل في الغرب، وهو عبارة عن طريق مفرد ذي حارتين للمرور في الاتجاهين بعرض قياسي 3,75 متر للحارة، ويشهد هذا الطريق ازدحامًا كبيرًا؛ إذ يعد المخرج الوحيد من أسوان غرب النيل؛ ولذا أنشأت الدولة طريق يبعد عن غرب النيل بمسافة 20 كم، وينقسم هذا الطريق في أسوان إلى ما يلي:

- طريق السباعية - إدفو بطول 34 كم يمر محاذيًا لمجرى النيل، وهو يعد حلقة الوصل بين أسوان والأقصر.

- طريق إدفو - بنين قبلي بطول 60 كم بجنوب إدفو موازيًا لمجرى النيل، وهو يرتبط بالطريق الصحراوي الجديد بعدة وصلات.

- طريق أسوان - أبو سمبل - وادي حلفا بطول 35 كم.

- طريق أبو سمبل - شرق العوينات بطول 385 كم وبجارتين للمرور في الاتجاهين بعرض 3 متر للحارة الواحدة، كما توجد عدة وصلات تربطه بدرج الأربعين بالداخلية. وتتميز هذه الطرق بأنها تمر على معظم المناطق الأثرية بالمحافظة. ولكن يعيب شبكة الطرق في المناطق الصحراوية تعرضها لزحف الرمال⁽¹⁾.



صورة (2) الطريق الشرقي
المؤدى إلى ميناء قسطل على
الحدود المصرية السودانية

المصدر: الاقتصادية. جريدة العرب الاقتصادية الدولية: افتتاح طريق دولي جديد بين مصر والسودان بتكلفة 7 مليون دولار، 8 سبتمبر 2012.

وللربط بين شرق أسوان وغربها تعتمد الحركة على ما يلي:

1- خزان أسوان: تم إنشاؤه عام 1902، ويتم الاعتماد عليه في الحركة إلى ميناء

(1) محمد أحمد محمد محمود، محافظة أسوان، دراسة في جغرافية السياحة، المرجع السابق.

قسطل بشكل رئيس من شرق أسوان إلى الغرب، ثم استكمال الحركة بطريق نهري، ثم الطريق البري مرة أخرى. وفي حالة وجود طريق مباشر من أسوان إلى قسطل جنوبًا شرق النيل سيتم الاستغناء عنه.

ومن المقرر إنشاء كوبري علوي على النيل بديلاً لخزان أسوان والذي يهدف إلى نقل الحركة المرورية الكثيفة من أعلى خزان أسوان الذي أصبح لا يتحمل الأوزان الزائدة الحديثة المارة عليه، وأيضًا لتسهيل الحركة المرورية بين الشرق والغرب وتأمين مسار الأفواج السياحية⁽¹⁾.

وجارٍ إنشاء كوبري جديد بديلاً لخزان أسوان. والمحور الجديد يربط بين الطريق الواصل لطريق أسوان - برنيس حتى طريق القاهرة - أسوان الصحراوي الغربي، عابرًا نهر النيل وطريق القاهرة أسوان الزراعي الغربي وطريق أسوان - أبو سمبل، ويبلغ طوله 4,5 كم وعرضه 30 مترًا بواقع 3 حارات لكل اتجاه، والجزء الذي سيعلو النيل سيبلغ طوله 320 متر وسيكون معلقًا⁽²⁾، والموقع المقترح شمال خزان أسوان، ويقع على بعد 380 متر شمال الخزان.

وكوبري الخزان يعد من أهم الكباري التي تستوعب الحركة المرورية بين شرق وغرب النيل ويخدم حركة الأفواج السياحية في اتجاه مطار أسوان الدولي وطريق أبو سمبل السياحي.

2 - كوبري أسوان المعلق: كوبري ذو طابع حضاري يقع شمال أسوان بـ 9 كم، ويعد حلقة الوصل الرئيسة للمحافظة مع محافظة البحر الأحمر ويتم الاعتماد عليه في الحركة المتجهة من الشرق إلى الغرب، ثم الاتجاه جنوبًا حتى ميناء أرقين، وتسهل تلك الطرق حركة نقل البضائع والركاب العابرين بالمواني البرية الحدودية.

وتعتمد حركة الوصول إلى ميناء قسطل على خزان أسوان الطريق من شرق أسوان إلى غربها، ثم إلى أبو سمبل، ثم عبور بحيرة ناصر من الغرب للشرق، ثم الطريق البري

(1) أخبارك: افتتاح طريق توشكى - أرقين لربط مصر بالسودان بتكلفة 190 مليون جنيه.

(2) اليوم السابع 13 مايو 2019.

حتى قسطل ومنه إلى أشكيت، ثم وادي حلفا.

ويبلغ إجمالي طول الطريق من أسوان حتى وادي حلفا 270 كم، ومهد تمامًا خاصة للسياحة، كما أن المرسى النهري لأبو سمبل هو مرسى قسطل وأدندان والذي يبعد من الناحية الشرقية نحو 12,5 كم من مرسى حجر الشمس، والمسافة من مرسى حجر الشمس النهري شرق بحيرة ناصر إلى قسطل على الحدود بطول 34 كم طرق برية. ويخدم الميناء طريق بري يربط بين قسطل المصرية ووادي حلفا في السودان بطول 55 كم منها 33 كم في مصر و22 كم في السودان⁽¹⁾.

وقد ذكر محمد رياض في كتابه رحلة في زمان النوبة أن النوبة مكانيًا هي الطريق المزوج الاتجاه بين مصر وأفريقيا حضاريًا سياسيًا، والنوبة جغرافيًا هي منطقة التحكم في مسار النيل قبل دخوله واديه الأدنى في مصر⁽²⁾.

وكما ذكر الدكتور محمد رياض بأن السياحة هي صناعة لا قدم لها أي أنها غير ثابتة بل قابلة للتحويل من مكان أو دولة إلى أخرى لمجرد وجود ظروف من عدم الاستقرار، وأشار إلى أهمية منطقة بحيرة ناصر وجزرها الجبلية الكثيرة والتي يمكن أن تصبح موطنًا لكثير من الأنشطة السياحية بعيدًا عن السياحة التقليدية مثل سياحة التعايش مع البيت النوبي والعائلات النوبية، وسياحة المغامرة في صيد التماسيح، والانزلاق على الماء، وسياحة السفاري، والتي تنطلق بالإبل أو السيارات المجهزة تنطلق من السبوع والعلاقي عبر جبال البحر الأحمر شرقًا أو تتجه غربًا من أبو سمبل أو توشكى إلى بير كسيبة حيث تلتحق شمالًا بدرب الأربعين إلى باريس والخارجة، ثم الأقصر. ويقوم العبادة بدور الأدلاء للسفاري الشرقية إلى البحر الأحمر وأدلاء آخرون إلى الرحلات الغربية للوحدات⁽³⁾.

(1) الإدارة المركزية للمواني البرية والحافة بالهيئة العامة للمواني البرية والحافة، بيانات غير منشورة، 2019.

(2) محمد رياض وكوثر عبد الرسول: رحلة في زمان النوبة، دراسة للنوبة القديمة ومؤشرات التنمية المستقبلية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2010، ص 211.

(3) المرجع نفسه، ص 241، 242.



صورة (3) انتظار الركاب
في مرسى حجر الشمس
لعبارة بحيرة ناصر

المصدر: المصري اليوم: حجر الشمس فسحة مصرية على الحدود السودانية، 2015/5/20.



صورة (4) مكان لبيع
مأكولات بمرسى حجر
الشمس

المصدر: المصري اليوم: حجر الشمس فسحة مصرية على الحدود السودانية، 2015/5/20.

يطلق على مرسى حجر الشمس لوجود تلة حجرية بيضاء على ضفافه وحجر الشمس من الأماكن التي تستريح بها الطيور في أثناء رحلة الهجرة السنوية. وتستغرق زمن الرحلة من أبو سمبل حتى حجر الشمس ساعة وربع.



صورة (5) نقل الركاب عبر
بحيرة ناصر

المصدر: تصوير عمر عبد الجليل: أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان في أثناء رحلته إلى مصر فبراير 2019.



صورة (6) رصف الطريق
المؤدى إلى وادي حلفا

المصدر: وكالة السودان للأنباء: طريق قسطل - حلفا بوابة للتواصل بين السودان ومصر 2013/5/12.

أما بالنسبة للحركة إلى ميناء أرقين غرب النيل، فتبدأ الرحلة من أسوان شرق النيل وعبور خزان أسوان والاتجاه بري غربًا حتى منطقة مفارق توشكي، ومقسمة إلى

ثلاث طرق: طريق يتجه شرقاً إلى أبو سمبل، وطريق غرباً إلى توشكى، والطريق الأوسط يتجه جنوباً إلى أرقين غرب النيل حتى الحدود المصرية السودانية.

وتم الانتهاء من عمليات طريق توشكى - أرقين بطول 110 كم وبعرض 11 متر وبتكلفة 190 مليون جنيه، كما تم الانتهاء من رصف وتجهيز طريقي أرقين - دنقلة بطول 360 كم وبعرض 7 أمتار⁽¹⁾.

وحيالاً تقوم الدولة بمد الطرق شرق النيل (طريق أسوان - قسطل) لتقصير المسافة وتوفير الوقت، وفي الغرب تعمل على مد شبكات الطرق في الجنوب وصولاً إلى أرقين.

ولا شك أن تلك الطرق سوف تحدث نقلة نوعية في العلاقات المصرية السودانية سواء طريق قسطل - أزدان - حلفا أو طريق أرقين دنقلة اللذان يعملان على رفع مستوى الخدمات في ميناءي السد العالي ووادي حلفا مما يعنى أن أسوان وحلفا ستتحولان إلى مناطق جذب استثمارية وخطوة مهمة لتنفيذ المشروعات المشتركة بين البلدين⁽²⁾.

4- السياسات الحكومية:

تعني كل ما يتعلق بالسياسات الحكومية تجاه تلك الموانئ، وبالنسبة لميناء قسطل وأرقين فيقعان في محافظة أسوان ويقابلهما على الجانب الآخر في السودان ميناء أشكيت وميناء أرقين، أما بالنسبة لميناء رأس حدربة الذي يقع في قرية رأس حدربة فتتبع مركز حلايب التابع لمحافظة البحر الأحمر. ويتضح أن منطقة البحر الأحمر كانت مغلقة على نفسها حتى شهر يوليو 1961، حيث صدر قرار المشير عبد الحكيم عامر نائب رئيس الجمهورية رقم 88، وبموجب هذا القرار تحولت المحافظة إلى منطقة مفتوحة⁽³⁾.

(1) صدئ البلد، ميناء أرقين البري، 30 أكتوبر 2017.

(2) وكالة السودان للأنباء: طريق قسطل - حلفا بوابة للتواصل بين السودان ومصر 2013/5/12.

(3) خليل محمد، مدينة الغردقة دراسة جغرافية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، بني سويف، 2009، ص 191.

وكانت أقسام محافظة البحر الأحمر الإدارية ستة بالقرار الإداري رقم 1755 لسنة 1960، حيث كانت تضم قسم الغردقة والقصير ومحاجر قنا وقسم حدود أسوان وقسم رأس غارب وقسم عتاقة⁽¹⁾، ثم صدر القرار الجمهوري رقم 572 لسنة 1961 بتعديل بعض أحكام القرار الجمهوري، ومنها ضم قسم عتاقة لمحافظة السويس وأصبحت المحافظة تتكون من خمسة أقسام حتى تعداد 1996⁽²⁾، وفي تعداد 1996 أصبحت المحافظة تتكون من سبعة أقسام إدارية نظرًا لإنشاء أقسام مرسى علم وشلاتين وحلايب، وتم إلغاء قسم حدود أسوان وإنشاء قسم مرسى علم بدلاً منه، فضلاً عن قسيمي القصير وحدود أسوان طبقاً للقرار الجمهوري رقم 288 لسنة 1989، ثم صدور القرار رقم 886 لسنة 1992 بإنشاء قسم شلاتين، فضلاً عن قسم مرسى علم⁽³⁾.

وبالنسبة لحلايب فكانت تمثل هي وشلاتين وأبورماد مثلثًا يتبع قسم شلاتين، ثم وردت لأول مرة باسم قسم حلايب في تعداد 1996⁽⁴⁾، ثم تحولت قرية حلايب إلى مدينة اعتبارًا من 2014/1/18 طبقًا لقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 295 لسنة 2014م على أن تتبعها قريتا أبورماد ورأس حدربة.

أما بالنسبة لتبعية الموانئ للهيئات الحكومية فهي تتبع الهيئة العامة للموانئ البرية، وهي إحدى الهيئات الاقتصادية التابعة لوزارة النقل، وتم إنشاؤها بالقرار الجمهوري رقم 349 لسنة 1996 لإدارة وتشغيل الموانئ البرية في (السلوم ورفح وطابا وقسطل وأرقين ورأس حدربة)، وأية موانئ أخرى يصدر بشأنها قرار رئيس الجمهورية، كما أضيفت بعض الموانئ الأخرى ومنها ميناء العوجة البري للهيئة بالقرار الجمهوري رقم 117 لسنة 1997.

(1) الجهاز المركزي، 1960.

(2) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 1996.

(3) جريدة الوقائع المصرية، 1992/9/27.

(4) جريدة الوقائع المصرية، 1995/5/6.

وأضيف نشاط المواني الجافة للهيئة مع تعديل اسمها ليصبح الهيئة العامة للمواني البرية والجافة بالقرار الجمهوري رقم 335 لسنة 2004.

وفي عام 2011 صدر قرار المجلس العسكري رقم 250 بتبعية ميناء قسطل البري للهيئة عام 2011، كما صدر القرار الجمهوري رقم 350 لسنة 2012 بتعديل أحكام قرار رئيس الجمهورية رقم 349 لسنة 1996 بإنشاء الهيئة العامة للمواني البرية والجافة⁽¹⁾.

وتختص الهيئة العامة للمواني البرية والجافة بالاختصاصات التالية:

- التنسيق بين الأنشطة الخاصة بالأجهزة العاملة في دائرة المواني البرية والجافة.
- تنظيم حركة المركبات بأنواعها داخل المواني البرية والجافة، وتنشيط الحركة والرقابة على معدلاتها.
- تخطيط الممرات البرية والطرق وتجهيزها لضمان الاستخدام الأمثل.
- وضع تخطيط شامل لمواقع المواني الجافة المطلوبة.
- إقامة وصيانة المنشآت الثابتة ومواقع الانتظار والمعدات والمباني.
- تنظيم حركة المركبات وإحكام السيطرة الفنية على حركتها لتجنب تكس وتوقف وسائل النقل وتوفير العلامات الإرشادية والإضاءة ووسائل الاتصالات المختلفة.
- إدخال النظم الحديثة لإدارة المواني البرية والجافة.
- وضع تعريف الخدمات التي تؤديها الهيئة بعد اعتمادها من مجلس الوزراء، وإبداء الرأي في الرسوم والعوائد التي تطبق في الميناء بمعرفة الجهات المختصة بذلك قانوناً.
- تبادل المعلومات مع مختلف المواني البرية والجافة والبحرية داخلياً وخارجياً في كل ما يتعلق بنشاط الهيئة.

(1) وزارة النقل: الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2019.

- تقديم الخدمات وإجراء الدراسات الاستشارية وإبداء المشورة الفنية للغير في كل ما يتعلق بإنشاء المواني الجافة واستغلالها وتشغيلها وصيانتها وتطويرها.
- وضع نظم تداول الحاويات بالمواني الجافة ووسائل ربطها بالمواني البحرية ومناطق التجمعات الصناعية بالبلاد.

- الإشراف على أعمال الحراسة لمناطق المواني وملاحقتها ومدخلها.
- الإشراف الإداري على العاملين بأجهزة الدولة التي تباشر اختصاصًا مرتبطًا بالعمل في مناطق المواني البرية والجافة بالقدر اللازم لانتظام سير العمل بها.
وكانت تلك المواني تعد منافذ للحركة أو معابر حتى تم إنشاء الهيئة عام 1996، وتم الإشراف على ميناءي رأس حدربة وأرقين، ولكن بدأ الاهتمام أكثر في عام 2005 تزامنًا مع توقيع مصر والسودان اتفاقية الحريات الأربع 2005.

وقد مثلت ثورة يناير تحولًا إستراتيجيًا، كما أحدثت تغيرات على الخارطة السياسية المصرية، وأخذت العلاقات المصرية السودانية منحىً آخر، وأصبح ملف السودان يحظى بكثير من الاهتمام والأولويات⁽¹⁾.
وتم افتتاح ميناء قسطل في مصر في 28 أغسطس 2014، وفي الوقت نفسه تم افتتاح ميناء أشكيت في أغسطس 2014.

وبعدها مباشرة تم البدء في إنشاء ميناء أرقين في مصر، وتم افتتاحه في 2016، كما تم إنشاء ميناء أرقين السوداني.
ويجب التفريق بين المسميات الثلاثة معبر ومنفذ وميناء، الأول: هو معبر لعبور الركاب بدون سيارات، والمنفذ: يشرف عليه حرس الحدود ولجنة من الجمارك، وهو يخص تصدير أو استقبال سلعة برسالة جمارك واحدة، أما الميناء: فهو للركاب والبضائع.

(1) عمر صديق البشير، ورقة بحثية عن أهمية التعاون الاقتصادي بين السودان ومصر بعد ثورة يناير، مؤتمر حوض النيل الشرقي، تحديات التنمية ومستقبل التعاون المصري، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، 21 يوليو 2012.



صورة (7) زيارة تفقدية لميناء قسطل بحضور رئيس الإدارة المركزية لهيئة المواني البرية والحجافة

المصدر: صفحة ميناء قسطل البري 2016/3/23.



صورة (8) زيارة وزير النقل المصري الأسبق (جلال السعيد) والوفد المرافق لتفقد آخر الأعمال في ميناء أرقين والافتتاح التجريبي عام 2016

المصدر: صفحة ميناء قسطل البري، 19 أغسطس 2016.



صورة (9) جانب من الاحتفال المصري السوداني بافتتاح ميناء أرقين عام 2016

المصدر: صفحة ميناء قسطل البري، 19 أغسطس 2016.

- اجتماع اللجنة المشتركة العليا أكتوبر 2016.

ناقشت اللجنة المشتركة العليا على المستوى الرئاسي بين مصر والسودان ضرورة العمل على تكثيف التعاون بين البلدين في شتي المجالات والاتفاق على تنفيذ برامج محددة لضمان الوصول إلى التكامل الإستراتيجي المأمول خاصة بعد افتتاح ميناء أرقين البري أخذًا في الاعتبار ما سيسهم به في تعزيز التبادل التجاري بين البلدين⁽¹⁾.

وتم افتتاح ميناء أرقين البري في 2016/9/29، وتوضح الصورة (9) جانبًا من افتتاح الميناء للتشغيل، وتم الافتتاح رسميًا في 5 يناير 2017 بحضور رئيس الجمهورية

(1) مستقبل العلاقات المصرية السودانية، الملف المصري، العدد (44)، السنة الرابعة، ص 24.

المصري السيد عبد الفتاح السيسي⁽¹⁾.



المصدر: صفحة ميناء قسطل البري.

صورة (10) اللجنة التجارية المصرية السودانية المشتركة في أبو سمبل عام 2016

وتوضح الصورة السابقة جانبًا من اجتماع الدورة السابعة للجنة المنافذ الحدودية المصرية السودانية المشتركة بأبو سمبل بحضور رئيس الوفد المصري، ورئيس قطاع التعاون العربي الأفريقي، ورئيس الوفد السوداني، ورئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للمواني البرية، ومدير ميناء قسطل البري⁽²⁾.

- القمة المصرية السودانية على هامش القمة الأفريقية في أديس أبابا 28 يناير 2018.

- اجتماع القاهرة بين الجانبين المصري والسوداني 8 فبراير 2018.

كان الاجتماع بهدف وجود شراكة إستراتيجية وتنفيذًا لنتائج القمة المصرية السودانية على هامش مؤتمر القمة الأفريقية التي تم عقدها في شهر يناير 2018⁽³⁾.

INSTITUTE OF ARAB RESEARCH & STUDIES

5- المتغيرات السياسية والاقتصادية: الجامعات العربية

تعد السودان الامتداد الطبيعي لمصر، ويصف البعض العلاقات المصرية السودانية بالأزلية نظرًا للإرث التاريخي المشترك بين البلدين والروابط الطبيعية التي يجسدها نهر النيل وروابط اللغة والدين والروابط الحضارية.

(1) صفحة ميناء قسطل البري، 5 يناير 2017.

(2) صفحة ميناء قسطل البري، 27 أبريل 2016.

(3) مستقبل العلاقات المصرية السودانية، الملف المصري، العدد (44)، السنة الرابعة، ص 24.

ولقد مرت العلاقات السودانية بدول الجوار في بعض الأحيان بصعوبات بالإضافة إلى ازدياد حدة العزلة العربية للنظام السوداني، وكذلك العزلة الدولية عام 1992، خاصةً بعد فرض بعض العقوبات من مجلس الأمن وإدراج السودان على قائمة الدول المشجعة للإرهاب مما أدى إلى تفاقم الأزمة السودانية على المستوى الإقليمي والدولي، وفي عام 1996 وعلى هامش القمة العربية كان نتيجة ذلك تعاون محدود بين مصر والسودان⁽¹⁾.

وفي 2004 تم توقيع اتفاقية الحريات الأربع بين مصر والسودان وبموجبها تم إلغاء القيود المرتبطة بحرية التنقل والإقامة والعمل والتملك إلا أن الاتفاقية لم يتم تنفيذها بالشكل المرجو منها نتيجة تباطؤ التنفيذ ووضع القيود والشروط من كلا الجانبين⁽²⁾. وفي سياق آخر وافقت الحكومة المصرية على طلب السودان بإلغاء كلمة الحدود الدولية في اتفاقية المعابر إلا أن الدولتين اتفقتا على الاكتفاء بذكر خط 22 كحدود فاصلة بين البلدين لميناءي قسطل ووادي حلفا دون النظر لأية موانٍ أخرى.

وهكذا، فإن ميناء قسطل المصري يقابله في الجانب السوداني ميناء قسطل (أشكيت - وادي حلفا) السوداني. وفي عام 2016 تم إنشاء ميناء أرقين المصري ويقابله ميناء أرقين السوداني. بينما ميناء رأس حدرية المصري في منطقة حلايب لا يقابله ميناء في السودان نظرا لعدم اعتراف السودان بخط 22 في الجزء الشرقي كحدود فاصلة بين البلدين على الرغم من وجود حركة تجارة متبادلة بين البلدين عبر الميناء.

ومن بين المتغيرات السياسية المهمة ثورة 25 يناير 2011 في مصر، وثورة 2019 في السودان حيث أثرت الأخيرة على حركة المواني البرية الحدودية، وقلت الحركة بسبب صعوبة استخراج أوراق التأمين وموافقات الأمن الوطني وخاصةً للركاب⁽³⁾.

-
- (1) مستقبل العلاقات المصرية السودانية، الملف المصري، العدد (44)، السنة الرابعة، ص 24.
 - (2) صلاح خليل: اتفاقية الحريات الأربع والعلاقات المصرية السودانية، مركز الأهرام للدراسات التاريخية والاجتماعية.
 - (3) حديث شخصي مع العميد حسين معبدي رئيس الإدارة المركزية لهيئة المواني البرية والجافة، مايو 2019.

أما بالنسبة للمتغيرات الاقتصادية فهناك بعض العلامات البارزة، ومنها ما حدث في السنوات التالية:

- 1974: تم توقيع منهاج التكامل السياسي والاقتصادي بين مصر والسودان، وتم إقرار أسس المشروعات المهمة التي تحقق التنسيق والتكامل الاقتصادي. واستهدف ميثاق التكامل توطيد العلاقات المصرية السودانية بهدف إقامة وحدة اقتصادية بين البلدين.

- 1982: الوحدة الاقتصادية بين مصر والسودان واستهدفت إلغاء جميع القيود ومنها الرسوم الجمركية التي تعوق حرية انتقال الأشخاص ورؤوس الأموال وتبادل البضائع، وحدد الميثاق ثلاثة أجهزة للتعامل المشترك، وهي: المجلس الأعلى للتكامل، برلمان وادي النيل، صندوق التكامل.

- 1983: أصدر المجلس الأعلى للتكامل القرار 21 لسنة 1983 بشأن ترتيبات التجارة والدفع بين مصر والسودان بما يستهدف العمل على تحقيق أهداف التكامل الاقتصادي والمالي متضمناً عدة تيسيرات في مجال القيود الجمركية والإدارية، ومجال تجارة الجمال، ومجال تجارة الحدود، ومجال ترتيبات الدفع.

- 1993: توقيع بروتوكول التبادل التجاري بين البلدين، مارس 1993.

- 2003: توقيع اتفاقية استيراد اللحوم السودانية المبردة من السودان، نوفمبر 2003.

- اتفاقية تيسير تجارة الجمال بالسودان بين الجانبين بشكل متدفق ومستمر.

- الاتفاق بشأن منطقة حرة بمدينة جوبا.

- الاتفاق على بعض المشروعات المشتركة بين البلدين وهي:

1- إنشاء الطريق الساحلي بين مصر والسودان بطول 280 كم.

2- مشروع طريق قسطل - من بداية البحيرة في الجانب الشرقي 55 كم حتى

قسطل، ومن ميناء أشكيت حتى وادي حلفا 35.

3- تطوير وإعادة هيكلة خطوط السكك الحديدية لتسهيل حركة نقل البضائع والأفراد.

4- مد الشبكة الكهربائية إلى السودان.

ومعظم هذه المشروعات متعلقة بالمواني البرية الحدودية ولها تأثيرها المباشر على حركة البضائع وحركة العابرين بين البلدين.

- 2004: اتفاقية الحريات الأربع.

- 2014: افتتاح وتشغيل ميناءي قسطل المصري وأشكيت السوداني.

- 2014: عقد اجتماعات اللجنة التجارية المصرية السودانية المشتركة واستكمال تنفيذ جميع الاتفاقيات بين الجانب السوداني وجميع البروتوكولات الموقعة مع مصر⁽¹⁾.

- 2016: افتتاح وتشغيل ميناءي أرقين المصري وأرقين السوداني.

وتعقد اللجنة اجتماعها كل ستة أشهر مرة في الأقصر ومرة في السودان⁽²⁾.

ويبلغ حجم الاستثمارات المصرية المباشرة والتراكمية في السودان 2 مليار و700 مليون دولار موزعة على مجالات الصناعة والمقاولات والبنية التحتية والاتصالات والمصارف وصناعة الأدوية واستصلاح الأراضي، بينما بلغ حجم التبادل التجاري بين مصر والسودان مليار دولار، وهو رقم لا يرقى لحجم العلاقات التجارية بين البلدين، ومن أهم صادرات السودان لمصر اللحوم الحية بما قيمته 350 مليون دولار سنويًا بالإضافة إلى الإبل بما قيمته 100 مليون دولار⁽³⁾.

ومن المتغيرات الحديثة التي أثرت على المواني الشورة السودانية في أبريل 2019 وما ترتب عليها من قرار السلطات السودانية بإغلاق المواني البرية على الحدود المشتركة بين

(1) ابتسام سعد ومروة الحداد: نقلة نوعية في العلاقات الاقتصادية والتجارية بين مصر والسودان، الأهرام، 21 يونيو 2018.

(2) حديث شخصي مع العميد حسين معبدي رئيس الإدارة المركزية للمواني البرية والحجافة، مايو 2019.

(3) جريدة فيتو، مليار دولار حجم التبادل التجاري بين مصر والسودان، 2018/6/19.

مصر والسودان مما أدى إلى تعطيل سفر عدد كبير من المواطنين ومنهم مجموعة من الطلبة المصريين الدارسين في الجامعات السودانية وتم حل المشكلة عن طريق السفارة المصرية⁽¹⁾، حيث أكد مدير المعبر أنه صدر تعليمات للسلطات كافة من مسؤولي الجوازات والجمارك بسرعة إنهاء إجراءات المسافرين المصريين العالقين في المعبر⁽²⁾.

ثانياً- مورفولوجية الموانئ البرية الحدودية وتجهيزاتها وخدماتها:

تتشابه الموانئ البرية والموانئ البحرية والجوية بالنسبة للجهات والوزارات الموجودة بها؛ إذ يتم التعامل معها كإحدى المنافذ الخاصة بالدولة، ولا تقل أهمية عن المنافذ الأخرى، ولكن مع اختلاف التجهيزات وفقاً لحجم الحركة ونوع الحركة. ونوضح في ما يلي الوزارات والهيئات الموجودة بها، وأهم المرافق بها.

1 - الوزارات والهيئات الموجودة بالموانئ البرية:

- 1- رئاسة الجمهورية:
- مكتب العلاقات العامة التابع للأمن القومي.
- مكتب الأمن القومي.
- 2- وزارة الداخلية:
- مصلحة أمن الموانئ.
- مصلحة الجوازات.
- 3- وزارة الدفاع:
- مكتب مخبرات حرس الحدود.
- مكتب الاتصال الدولي.

(1) اليوم السابع: السفارة المصرية في الخرطوم تنجح في تسهيل عبور المواطنين عبر منفذ أرقين، 13 أبريل 2019.

(2) الدستور: السفارة المصرية في الخرطوم تنجح في تسهيل عبور المواطنين عبر منفذ أرقين.

4- وزارة التجارة:

- الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

5- وزارة المالية:

- مصلحة الجمارك.

6- وزارة الزراعة:

- الحجر الزراعي والحجر البيطري.

7- وزارة الصحة:

- الحجر الصحي.

8- وزارة الإعلام:

- مكتب الإعلام.

9- المجلس الأعلى للسياحة.

- هيئة الآثار المصرية⁽¹⁾.

10- وزارة النقل والمسؤول عنها الإدارة المركزية للمواني البرية والجافة.

وهي تشرف على تقديم الخدمات التالية:

- توفير المياه على مدار 24 ساعة بالميناء.

- تخصيص أماكن الأتوبيس والأجرة داخل تلك المواني لتسهيل السفر للركاب

وتقديم الراحة لهم.

- التعاقد مع الشركة المتخصصة لتوفير خدمة الشحن والتفريغ بالمواني لخدمة

المصدرين والمستوردين.

- التعاقد مع الشركات المتخصصة للنظافة، والمحافظة على المظهر الجمالي والحضاري

للمواني، وتحسين الوسط البيئي⁽²⁾.

(1) الإدارة المركزية لهيئة المواني الجافة والبرية، حديث شخصي مع العميد حسين معبدي،
2019/4/22.

(2) الإدارة المركزية لهيئة المواني الجافة والبرية، بيانات غير منشورة، 2019.

2- الطراز المعماري الخاص بالمواني:

يأخذ الطراز المعماري للمواني وبواباتها الطراز الخاص بأهل النوبة حيث تعلق البوابات بعض القباب المشابهة للبيت النوبي كمظهر من المظاهر للتراث في المنطقة، بينما تأخذ البوابات في المواني السودانية شكل المسلات التاريخية القصيرة نظرا لإحياء التراث بتلك المنطقة ووجود المعابد القديمة في المنطقة، وتوضح الصورتان (11)، (12) شكل ميناءي قسطل في مصر وميناء أشكيت في السودان ويأخذ الميناءان الشكل المعماري نفسه، وتوضح الصورتان (13)، (14) ميناءي أرقين المصري وميناء أرقين السوداني، بينما تأخذ بوابة ميناء رأس حدربة شكل المسلات ومتداخل معها القباب، وفي نهايتها زهرة اللوتس كما هو واضح من الصورة (15).



المصدر: صفحة ميناء قسطل البري.
صورة (12) ميناء أشكيت السوداني



المصدر: صفحة ميناء قسطل البري.
صورة (11) ميناء قسطل



المصدر: صفحة ميناء قسطل البري.
صورة (14) ميناء أرقين السوداني



المصدر: صفحة ميناء قسطل البري.
صورة (13) ميناء أرقين المصري

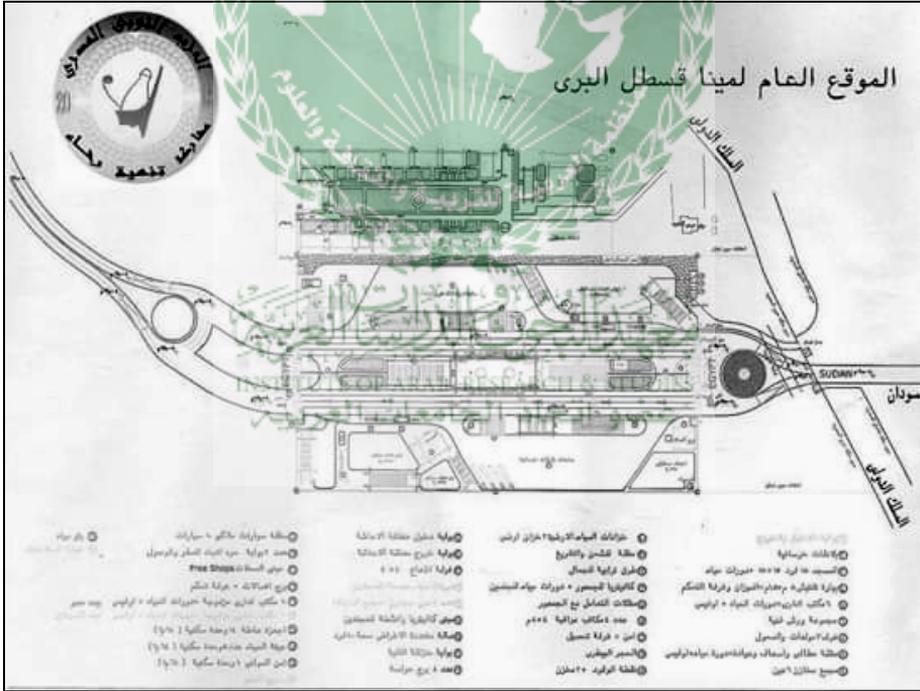


المصدر: صفحة ميناء قسطل البري.
صورة (15) ميناء رأس حدربة في مصر

(ب) ميناء قسطل: تم زيادة مساحة الميناء من 60000 متر مربع إلى (2,1 مليون متر مربع)، وذلك بالتنسيق مع هيئة عمليات القوات المسلحة وموافقة هيئة الأمن القومي.

وتم الانتهاء من تنفيذ جميع منشآت ومرافق وخدمات الميناء منذ يناير 2013 بتكلفة بلغت 79 مليون جنيه شاملة المبنى الإداري بأبوسمبل.

ونظرًا للأهمية التي يحظى بها الميناء من الجانبين المصري والسوداني فقد سارعت الجهات المعنية بالدولتين بالتصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون في مجال النقل البري لبضائع الركاب بينهما، وقام الجانب السوداني بالتشغيل التجريبي والنهائي لميناء أشكيت السوداني، وتم افتتاحه في 2015/4/30 بحضور رئيس مجلس الوزراء ونائب رئيس الجمهورية السوداني للتأكيد على الأهمية الإستراتيجية للميناء.



المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والحافة، بيانات غير منشورة.

شكل (6) شكل تخطيطي لميناء قسطل البري

(ج) ميناء أرقين: تم زيادة مساحة الميناء من 160 ألف متر مربع إلى (2,1 مليون متر مربع) وذلك بعد التنسيق مع هيئة عمليات القوات المسلحة وموافقة هيئة الأمن القومي، وهو يعد نقطة انطلاق للصادرات الأفريقية لدول الكوميسا من ناحية النقل البري. ولقد سارعت السودان أيضًا بالتصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون في مجال النقل البري لبضائع الركاب بين البلدين والذي تضمن في مادته السابعة أن هذا الميناء هو أحد المنافذ الشرعية للنقل بين البلدين.

4 - خدمات نقل الركاب:

(أ) ساحات انتظار السيارات والأتوبيسات: توجد ساحات مفتوحة لانتظار السيارات خارج مناطق الموالي.

- ميناء أرقين: يحتوى الميناء على صالتي سفر ووصول بطاقة 1881 راكبًا لكل اتجاه، وساحة للشاحنات والسيارات وطريقين رئيسيين في اتجاهي الوصول والسفر، حيث يبلغ طول كل منها 454 مترًا، ويعرض 18 مترًا، بالإضافة إلى تخصيص طريق لمرور الجمال ورؤوس المشية. وتبلغ المساحة الإجمالية للمشروع 130 ألف م²، حيث تضم دائرة جمركية تعمل بنظام الشباك الواحد للقضاء على التعقيدات الموجودة في عملية إنهاء الإجراءات المختلفة وتحقيق السيولة والتسهيلات اللازمة لزيادة حجم التبادل التجاري مع الدول كافة.

وتبلغ مساحة الساحات 20 ألف م²، بالإضافة إلى تخصيص قطعتي أرض فضاء بمساحة 20 ألف م² لاستغلالها كامتداد مستقبلي لمضاعفة ساحات الانتظار. ويضم ميناء أرقين مدينة سكنية على مساحة 1000 متر مربع تحتوي على 22 وحدة سكنية. كما يوجد مسطحات خضراء بإجمالي مساحة 7 آلاف متر مربع، فضلاً عن خدمات الركاب مثل الكافيتريات ومبنى العيادات ومسجد ومطافي و10 مخازن منفصلة بواقع 5 في كل اتجاه، علاوة على عنابر لإقامة قوات أمن الموالي وجنود وأفراد الشرطة⁽¹⁾.

(1) صدئ البلد: ميناء أرقين البري، 30 أكتوبر 2017.



صورة (16) نموذج الساحة
المغطاة في ميناء أرقين

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية، بيانات غير منشورة.

توجد الجمعية المصرية السودانية ويعمل لديها 13 شركة لنقل الركاب من مصر للسودان، ويتبع الجمعية السودانية 21 شركة في السودان، ويوجد موقف عابدين في القاهرة الذي يعد مقر وموقف رئيس لانطلاق الأتوبيسات المتجهة للسودان، ويتم التعامل معها في المواني البرية على أنها وحدة نقل ركاب طاقتها 30 راكبًا، ويتم تقديم بيانات الركاب للجوازات، ويمنع عبور الميناء للأفراد وخاصة في ميناء قسطل، وأي أفراد مصاحبين لسائق المركبة.

ومعظم الحركة تتجه بعد عبور المواني إلى موقف (كركر) في السودان حيث يتم تبادل الركاب على الأتوبيسات بين مصر والسودان حيث يعد هذا الموقف آخر نقطة تصلها الأتوبيسات المصرية داخل السودان⁽¹⁾.

5- صالات السفر والوصول:

تستوعب الصالات في ميناء أرقين 7500 مسافر يوميًا، ويوجد بداخلها مكاتب الجوازات والجمارك ومكاتب أمن الدولة والمخابرات العامة، وهذه المكاتب بالترتيب حيث تبدأ صالات السفر بالجمارك ثم الجوازات، والعكس في صالات الوصول الجوازات ثم الجمارك.

ويتم التعامل مع الركاب في الجمارك وفقًا لنوع البضاعة، فقد تصنف البضاعة على أنها بضاعة بصحبة راكب وإذا كانت صادرًا محليًا فلا يتم دفع جمارك عليها لتشجيع شهادة المنشأ، أما إذا كانت بضاعة صادر مستورد من دول أخرى عبر المواني

(1) حديث شخصي مع رئيس الإدارة المركزية للهيئة العامة للمواني البرية والحجافة، عام 2018.

البحرية أو الجوية أو البرية يتم دفع جمارك عليها. وفي حالة عدم دفع الجمارك تصبح البضائع محفوظات في مخازن الميناء البري حتى يتم دفع الجمارك ثم يتم الإفراج عنها، أما في حالة التهريب تصبح مصادرات يتم الحجز عليها لحين عمل مزاد يتم بيعها. وجاري التنسيق لعمل ساحات لانتظار السيارات النقل خارج الميناء نظرا لصغر مساحة ميناء رأس حدربة البري.

وتم التنسيق من خلال الهيئة العامة للمواني البرية واللجنة القنصلية العليا في السودان بخصوص تحديد نقاط الانطلاق والوصول لجميع الأتوبيسات (المصرية - السودانية)، وتم التنسيق مع السفارة المصرية والقنصلية السودانية لتشغيل موقف (كركر) المصري الموجود بمدينة أسوان وعدم دخول الأتوبيسات السودانية مصر لإعطاء الفرصة للأتوبيسات المصرية للعمل داخل مصر⁽¹⁾.

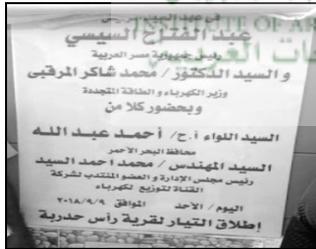
- مكاتب الجمارك والجوازات: تم الإشراف على صالة الجوازات بميناء قسطل والأسواق الحرة وتم تسليم المكاتب للجهات بالميناء (الجوازات - أمن المواني - الجمارك - الأمن القومي - الأمن الوطني - مخبرات شؤون القبائل - مكتب لعبارة القوات المسلحة) ويتم تشغيل ميناء أرقين 24 ساعة، أما ميناء قسطل فيتم تشغيله فترة النهار فقط بسبب ارتباطه بحركة العبارات.

- الخدمات الطبية: تم التنسيق مع الجانب السوداني لعبور سيارات الإسعاف إلى وادي حلفا، وكذلك تم التنسيق مع الكتيبة 16 حرس حدود للإمداد باللنش السريع للإخلاء الطبي لمستشفى مدينة أبو سمبل.

- الخدمات الأمنية: تم تزويد المواني من خلال مطالبة مصلحة الجمارك المصرية وتوفير أجهزة التأمين في ميناء قسطل وأرقين. ولتيسير التعامل مع عبارات القوات المسلحة تم تجهيز مكتب خاص للضباط المسؤولة عن حركة العبارات بصالة الجوازات بميناء قسطل.

(1) حديث شخصي مع العميد حسين معبدي رئيس الإدارة المركزية للمواني البرية والجافة، مايو 2019.

- تزويد المواني بأجهزة التأمين الأمريكية والمعروفة بـ(C240) والخاصة بتفتيش الأماكن الضيقة بواقع جهازين لكل ميناء.
- تم تزويد ميناء أرقين بعدد جهازي أمتعة (صادر - وارد)، وجهازي فحص أفراد (قادم ومغادر)، وعدد 3 أجهزة كشف متفجرات (صادر - وارد)، كما تم تركيب جهاز (M60) لإدارة جمرك ميناء أرقين البري.
- التنسيق مع مصلحة الجوازات وبالتحديد إدارة مراقبة المواني وذلك للحد من ظاهرة التسرب وزيادة الإيرادات.
- توفير أجهزة أكس راي بجهة السفر في ميناء قسطل وأرقين⁽¹⁾.
- خدمات الإمداد بالمياه والوقود والكهرباء: تم الاتفاق مع مصلحة أمن المواني لشراء وتركيب مولدين بقدرة 750 كيلو واط في ميناء قسطل البري.
- تم التنسيق مع إدارة المياه لقوات المسلحة لإصلاح بئر المياه الخاص بميناء أرقين البري وتم الإصلاح.
- تم تزويد المنفذ بـ 3 مولدات كهربائية بطاقة 3 ميغاوات وخزاني مياه صالحة للشرب بطاقة 100 متر مكعب، وبرج للاتصالات بتكلفة 5,4 مليون جنيه⁽²⁾.
- موافقة الدفاع المدني على بناء خزان سولار بسعة 44000 لتر بالميناء.
- توصيل الكهرباء لقرية رأس حدربة.



صورة (17) توضح توصيل التيار الكهربائي لقرية رأس حدربة

المصدر: صدئ البلد، ميناء أرقين البري، 30 أكتوبر 2017

- (1) الإدارة المركزية للهيئة العامة للمواني البرية والحجافة، بيانات غير منشورة 2019.
- (2) صدئ البلد، ميناء أرقين البري، 30 أكتوبر 2017

- خدمات الطرق داخل المواني: يوجد بميناء أرقين طريقان رئيسان يبلغ طول كل منهما 454 متراً وبعرض 18 متراً، بالإضافة إلى طريق مخصص لمرور الجمال والماشية.



المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية، بيانات غير منشورة، 2019. المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية، بيانات غير منشورة، 2019.
صورة (18) مصاطب التحميل بميناء أرقين للجمال صورة (19) ميزان رأس حدربة بميناء رأس حدربة



المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية، بيانات غير منشورة، 2019. المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية، بيانات غير منشورة، 2019.
صورة (20) ميناء أرقين وانتشار الشكل القبائي صورة (21) الصالة الرئيسة بميناء أرقين



المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية، بيانات غير منشورة، 2019. المصدر: صفحة ميناء قسطل.
صورة (22) أحد المخازن بميناء أرقين صورة (23) ساحات انتظار السيارات بميناء أرقين



المصدر: صفحة ميناء قسطل. المصدر: صفحة ميناء قسطل.
صورة (24) كافيتريا للمتريدين على ميناء أرقين صورة (25) المباني في ميناء أرقين البري



صورة (27) تحميل الجمال على السيارات
في ميناء رأس حدربة



المصدر: جريدة صدئ البلد.
صورة (26) لوحة افتتاح ميناء أرقين



صورة (29) ممر الجمال في ميناء رأس حدربة



صورة (28) ميناء رأس حدربة البري

ثالثًا - حركة الركاب والتجارة بين مصر والسودان؛

زادت حركة التجارة الخارجية في مصر في الفترة الأخيرة من (430,810) مليون جنيه عام 2008، بواقع 143,086 مليون جنيه صادرات، و287,724 مليون جنيه واردات، إلى (1,657,198) عام 2017 مليون جنيه، بواقع 470,128 مليون جنيه صادرات، و1,187,070 مليون جنيه واردات⁽¹⁾.

وقد أثرت التكتلات الاقتصادية التي شاركت فيها مصر في الفترة الأخيرة على زيادة حجم وقيمة التجارة الخارجية لمصر، وتعد مصر مشاركة في ست تكتلات اقتصادية، وهي الإكواس وتجمع الساحل والصحراء والكوميسا ومجموعة الخمس عشر والتجارة الحرة العربية ومجموعة الثمانية الإسلامية الناشئة، وبلغت قيمة الصادرات 21,714,125 مليون جنيه، وقيمة الواردات 5,231,457 مليون جنيه لكل هذه التجمعات، وتشارك مصر مع السودان في ثلاثة تكتلات اقتصادية هي الكوميسا

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، عام 2019.

والتجارة الحرة العربية وتجمع دول الساحل والصحراء، هذا فضلاً عن اتفاقية التجارة الأفريقية الحرة التي تم الإعلان عنها في 2019.

وفي ظل رئاسة مصر للاتحاد الأفريقي عام 2019، تم دخول اتفاقية التجارة الحرة الأفريقية القارية حيز التنفيذ، وبدء التنفيذ الفعلي في 30 مايو 2019 بعد استكمال نصيب الدول المصدقة عليها، والاحتفال بيوم التكامل الأفريقي في عاصمة النيجر (نيامي) 7 يوليو 2019، والتي أعلن فيها الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي بدء سريان التنفيذ الفعلي للاتفاقية بعد تصديق 27 دولة أفريقية، وهي في طريقها لتحقيق أقصى صور التكامل الاقتصادي، وهو الاتحاد الجمركي الأفريقي، وتهدف تلك الاتفاقية إلى تعزيز حجم التجارة البينية بين الدول الأفريقية⁽¹⁾، وسوف تلقي بظلالها الإيجابية على العلاقات التجارية المصرية السودانية.

1 - حركة التجارة بين مصر ودول الكوميسا:

تبلغ صادرات مصر إلى دول الكوميسا 913,209 مليون جنيه بنسبة 7,7% من إجمالي صادرات مصر، بينما بلغت قيمة الواردات منها 24,545 بنسبة 2%، وعلى الرغم من قلة نسبة التجارة الخارجية مع دول الكوميسا بالنسبة للتجمعات الأخرى، إلا أنها تعد منفذاً لزيادة الصادرات المصرية، حيث تتمتع بميزان تجاري لصالح مصر لانخفاض نسبة الواردات كثيراً من تلك الدول؛ لذا فهي تعد سوقاً رائجة للمنتجات المصرية⁽²⁾. وهي في طريقها للتزايد، حيث زاد التعامل التجاري مع تكتل الكوميسا (COMESA)، حيث بلغت قيمة التجارة الخارجية 40,036 مليون جنيه عام 2017، بواقع 29,245 مليون جنيه للصادرات، و10,791 مليون جنيه واردات.

وبلغت قيمة التبادل التجاري مع دولة السودان 9,967 مليون جنيه، بنسبة

(1) منى صبحي نور الدين: منطقة التجارة الحرة الإفريقية بين العولمة الاقتصادية ومشروعات النقل والتنمية المستدامة، جريدة صوت الوطن 11 / 7 / 2019.

(2) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام 2016.

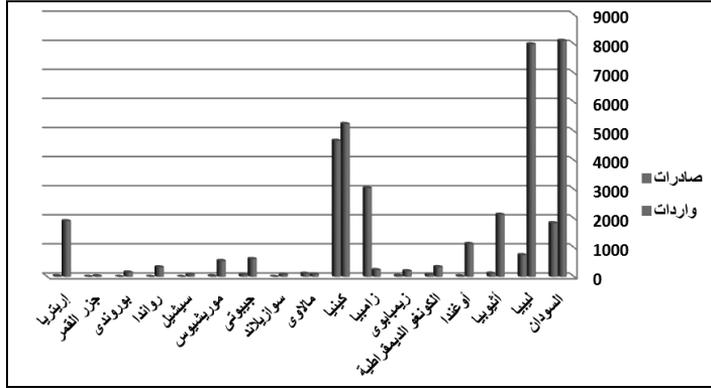
24,9% من حجم التجارة الخارجية مع دول الكوميسا، وبنسبة 0,6% من إجمالي حركة التجارة الخارجية مع دول العالم، وبلغت قيمة الصادرات المصرية إلى السودان 8,119 مليون جنيه عام 2017، بينما بلغت قيمة الواردات 1,848 مليون جنيه في العام ذاته.

ويوضح الجدول التالي التبادل التجاري مع دول الكوميسا عام 2017.

جدول (2) التبادل التجاري مع دول الكوميسا عام 2017

الدول	صادرات (مليون جنيه)	واردات (مليون جنيه)	الميزان التجاري (مليون جنيه)
السودان	8,119	1,848	6,271
ليبيا	7,999	750	7,249
أثيوبيا	2,139	115	2,024
أوغندا	1,134	23	1,111
الكونغو الديمقراطية	337	74	290
زيمبابوي	197	37	160
زامبيا	236	3,050	2,814 -
كينيا	5,259	4,683	576
مالاوي	88	110	22 -
سوازيلاند	72	2	70
جيبوتي	614	71	543
موريشيوس	549	24	525
سيشيل	75	1	74
رواندا	331	2	329
بوروندي	154	-	154
جزر القمر	24	3	21
أريتريا	1,918	25	1,993
الإجمالي	29,245	10,791	18,454

المصدر: الجهاز المركزي للتعبة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 2019.



شكل (7) قيمة حركة التجارة الخارجية لمصر مع دول الكوميسا عام 2017

ويتضح من الجدول (2) والشكل (7) ما يلي:

- تعد السودان هي الدولة الأولى بين دول الكوميسا بالنسبة للصادرات، حيث بلغت 8,119 مليون جنيه عام 2016، تليها ليبيا، ثم كينيا، ثم أثيوبيا، ثم أريتريا، ويمكن أن تسهم الموانئ البرية الحدودية في زيادة حركة التجارة لكل من أثيوبيا وأريتريا عبر دولة السودان من خلال النقل البري والسكك الحديدية، أما بالنسبة للواردات تأتي دولة السودان في المركز الثالث بعد كل من كينيا وزامبيا.

وللتعرف إلى حركة التجارة الخارجية بين مصر والسودان كان لا بد من دراسة تطور قيمة حركة التجارة الخارجية مع السودان في الفترة من 1993، أي قبل وبعد انضمام مصر للكوميسا عام 1998.

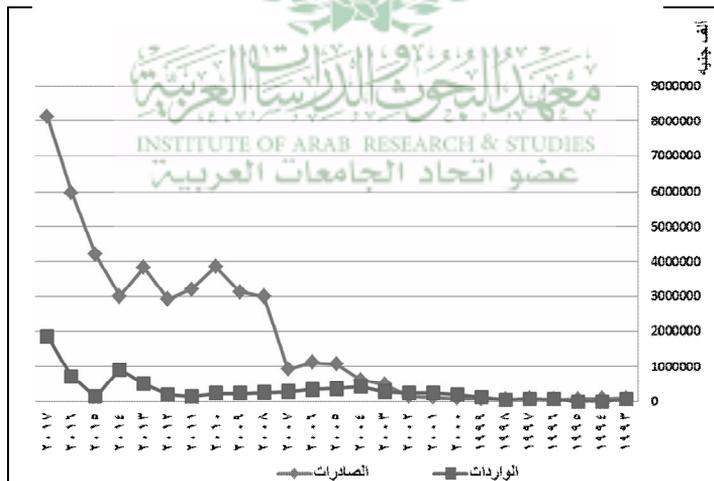
2 - تطور حركة التجارة بين مصر والسودان في الفترة من 1993 حتى 2017:

جدول (3) تطور قيمة حركة التجارة الخارجية مع دولة السودان في الفترة من 1993 حتى 2017

الواردات	الصادرات	السنة
72981	101114	1993
669	98011	1994
9324.3	83120	1995
70700.7	71319	1996
77084.6	86828	1997
50260	71826	1998

الواردات	الصادرات	السنة
125370	74352	1999
201298	89087	2000
255135	132848	2001
255851	159769	2002
289150	482009	2003
436702	615129	2004
374086	1071933	2005
346222	1118628	2006
284952	932747	2007
265774	2986220	2008
243069	3127888	2009
234893	3846475	2010
159301	3202552	2011
203089	2911278	2012
506810	3830146	2013
919893	3000044	2014
140499	4196816	2015
716000	5974000	2016
1848000	8119000	2017

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: دراسة التجارة الخارجية وأثرها على الاقتصاد المصري خلال الفترة من (2006-2015). ص 81-89.



شكل (8) تطور قيمة حركة التجارة الخارجية مع دولة السودان في الفترة من 1993 حتى 2017

يتضح من الجدول (3) والشكل (8) التزايد المستمر لكل من الصادرات والواردات، وتعد الفترة الأولى من 1993 حتى 2002 فترة سادها الركود إلى حد ما بينما بدأت في التزايد في عام 2004 مع توقيع مصر والسودان اتفاقية الحريات الأربع عام 2004، والتي زادت حركة التجارة بموجبها بين مصر والسودان، وقد حدثت طفرة في حركة التجارة عام 2008، وخاصةً الصادرات، حيث زادت من 932,747 ألف جنيه عام 2007 إلى 2.986.2 مليون جنيه عام 2008.

وبدأت الحركة في التزايد حتى عام 2011، وعام 2012 حدث انخفاض وخاصة بالنسبة للصادرات بسبب ثورة 25 يناير 2011، وعدم استقرار الحركة، ثم بدأت في التعافي مرة ثانية عام 2013، ثم انخفضت مرة أخرى عام 2014، ثم بدأت في الانطلاق بعد ذلك بالنسبة للصادرات للأعوام التالية بزيادة كبيرة حتى عام 2017 بلغت 7.944.0 مليون جنيه، وبالنسبة للواردات فقد زادت في عام 2014، ثم انخفضت في 2015، ثم بدأت في التزايد في آخر عامين 2016، 2017، حيث بلغت 1.848.0 مليون جنيه عام 2017، وترجع الزيادة عموماً في تلك الفترة إلى تشغيل المواني البرية الحدودية والتي أسهمت بشكل كبير في تطور حركة التجارة الصادرة وزيادة حركة الدواب (الأبقار والإبل) عبر تلك المواني بعد التشغيل الفعلي لميناءي قسطل عام 2014 وأرقين عام 2017.

3 - حركة الركاب والبضائع والدواب عبر المواني الحدودية.

(أ) حركة الركاب بميناءي قسطل وأرقين:

- تطور حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء قسطل البري:

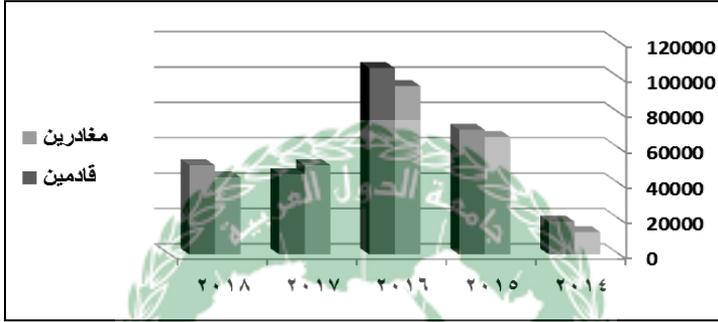
جدول (4) تطور حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء قسطل البري

في الفترة من 2014 حتى 2018

السنوات	مغادرين	قادمين	الإجمالي
2014	12640	18525	31165
2015	66395	70462	136857

السنوات	مغادرين	قادمين	الإجمالي
2016	95240	105403	200643
2017	50423	45333	95756
2018	43579	50363	93942
الإجمالي	268277	290086	558363

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (9) تطور حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء قسطل البري

في الفترة من 2014 حتى 2018

يتضح من الجدول (4) والشكل (9) تطور حركة الركاب في ميناء قسطل وفق ما يلي:

- بلغ عدد العابرون في الخمسة أعوام الماضية منذ افتتاح الميناء 558363 راكبًا بإجمالي 290086 راكبًا قادمًا وعدد 268277 راكبًا مغادرًا.

- يتضح التطور الكبير لعدد العابرين في الميناء من 31165 راكبًا عام 2014 حتى 93942 راكبًا عام 2018.

- يتضح أن عدد القادمين دوماً أكثر من عدد المغادرين بسبب وجود نسبة كبيرة من السودانيين يفضلون الإقامة في مصر بعد اتفاقية الحريات الأربع.

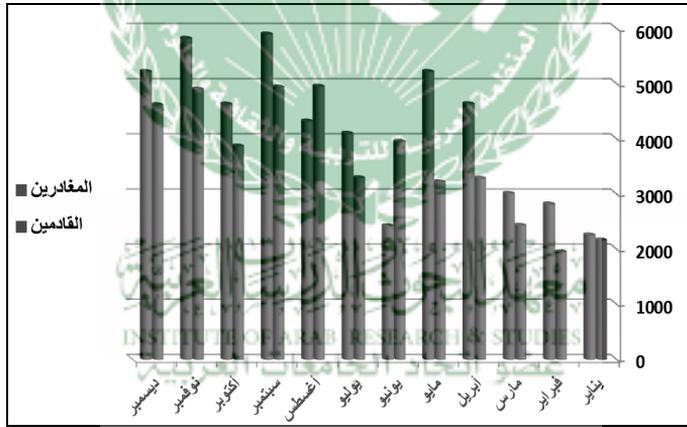
- حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء قسطل عام 2018:

جدول (5) حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء قسطل عام 2018

الشهر	المغادرين	القادمين	الإجمالي
يناير	2165	2257	4422
فبراير	1950	2820	4770

الشهر	المغادرين	القادمين	الإجمالي
مارس	2432	3012	5444
أبريل	3285	4635	7920
مايو	3218	5221	8439
يونيو	3954	2424	6378
يوليو	3295	4100	7395
أغسطس	4953	4322	9275
سبتمبر	4939	5900	10839
أكتوبر	3870	4630	8500
نوفمبر	4900	5821	10721
ديسمبر	4618	5221	9839
الإجمالي	43579	50363	93942

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (10) حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء قسطل عام 2018

وعلى مستوى الشهر يتضح من الجدول (5) والشكل (10) أن عدد العابرين بلغ 93942 راكبًا 2018 بإجمالي 43579 راكبًا قادمًا وعدد 50363 راكبًا مغادرًا.

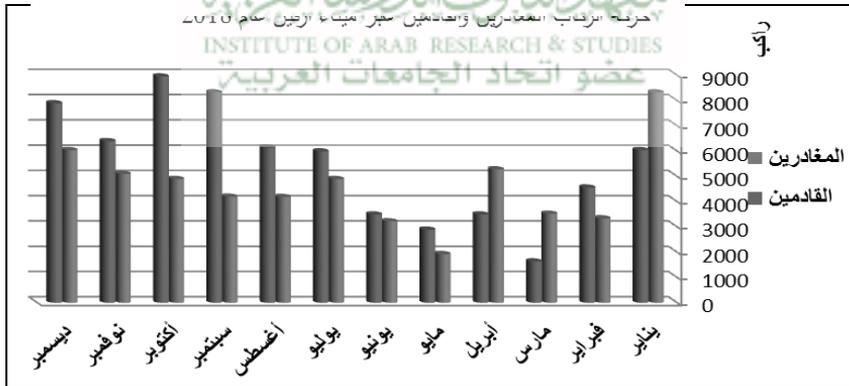
ويوضح الشكل تزايد الحركة في شهري أبريل ومايو ثم شهور سبتمبر ونوفمبر وديسمبر بسبب إجازة منتصف العام والإجازة الصيفية.

- حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء أرقين عام 2018:

جدول (6) حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء أرقين عام 2018

الشهور	المغادرين	القادمين	الإجمالي
يناير	8325	6042	14367
فبراير	3340	4560	7900
مارس	3524	1640	5164
أبريل	5281	3495	8776
مايو	1932	2895	4827
يونيو	3225	3495	6720
يوليو	4898	5991	10889
أغسطس	4190	6145	10335
سبتمبر	4200	8325	12525
أكتوبر	4900	8955	13855
نوفمبر	5100	6395	11495
ديسمبر	6040	7895	13935
الإجمالي	54955	65833	120788

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والحفاة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (11) حركة الركاب المغادرين والقادمين عبر ميناء أرقين عام 2018

أما بالنسبة لحركة الركاب العابرين فيتضح من الجدول (6) والشكل (11) ما يلي:

- بلغ عدد الركاب العابرين عبر ميناء أرقين عام 2018 120788 راكباً، ويتزايد عدد الركاب في ميناء أرقين عن ميناء قسطل نظراً لتشغيل الميناء لمدة 24 ساعة، بينما تلتزم الحركة عبر ميناء قسطل بحركة العبارات لبحيرة ناصر التي تعمل نهاراً فقط بسبب عدم وجود إضاءة وخدمات ملاحية ليلاً عبر بحيرة ناصر.

- بلغ عدد الركاب المغادرين 54955 راكباً، بينما بلغ عدد القادمين 65833 راكباً، وتزايدت أعداد القادمين في شهور الصيف أغسطس وسبتمبر وأكتوبر حتى شهر ديسمبر، ويعد شهر أكتوبر أعلى الشهور، حيث بلغ عدد العابرين 8955 راكباً.

(ب) حركة السيارات بميناء قسطل وأرقين:

- تطور حركة السيارات بميناء قسطل:

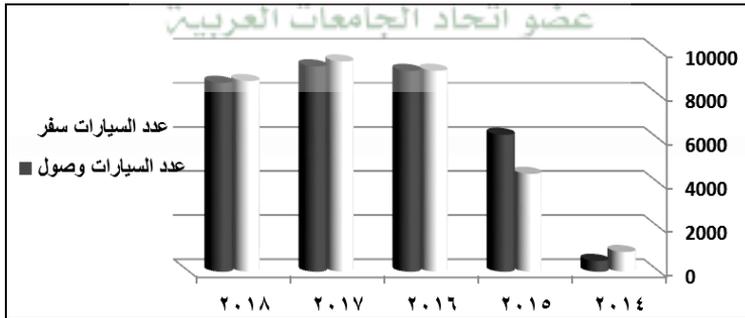
جدول (7) تطور عدد السيارات سفر ووصول عبر ميناء قسطل البري في الفترة من 2014 حتى 2018

السنة	عدد السيارات سفر	عدد السيارات وصول	الإجمالي
2014	900	495	1395
2015	4445	6214	10659
2016	9121	9115	18236
2017	9542	9320	18862
2018	8654	8575	17229

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2018.

INSTITUTE OF ARAB RESEARCH & STUDIES

عضو اتحاد الجامعات العربية



شكل (12) تطور عدد السيارات سفر ووصول عبر ميناء قسطل البري في الفترة من 2014 حتى 2018

يتضح من الجدول (7) والشكل (12) السابقين ما يلي:

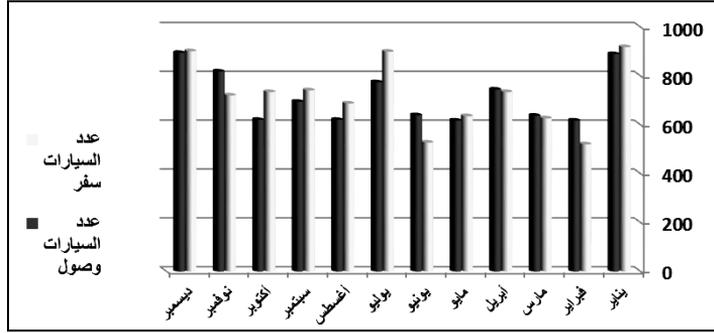
- تطورت أعداد السيارات من 1395 سيارة عام 2014 إلى 17229 سيارة عام 2018 بسبب زيادة حركة التجارة بين البلدين، وخاصة الصادرات إلى السودان، ويلحظ اقتراب أعداد السيارات القادمة مع السيارات المغادرة في ما عدا أول عامين 2014، 2015.

- حركة السيارات بميناء قسطل عام 2018.

جدول (8) حركة السيارات سفر ووصول عبر ميناء قسطل عام 2018

الشهور	عدد السيارات سفر	عدد السيارات وصول	الإجمالي
يناير	919	890	1809
فبراير	521	618	1139
مارس	627	638	1265
أبريل	735	745	1480
مايو	636	618	1254
يونيو	528	640	1168
يوليو	900	775	1675
أغسطس	688	621	1309
سبتمبر	742	695	1437
أكتوبر	735	621	1356
نوفمبر	721	819	1540
ديسمبر	902	895	1797
الإجمالي	8654	8575	17229

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (13) حركة السيارات سفر ووصول عبر ميناء قسطل عام 2018

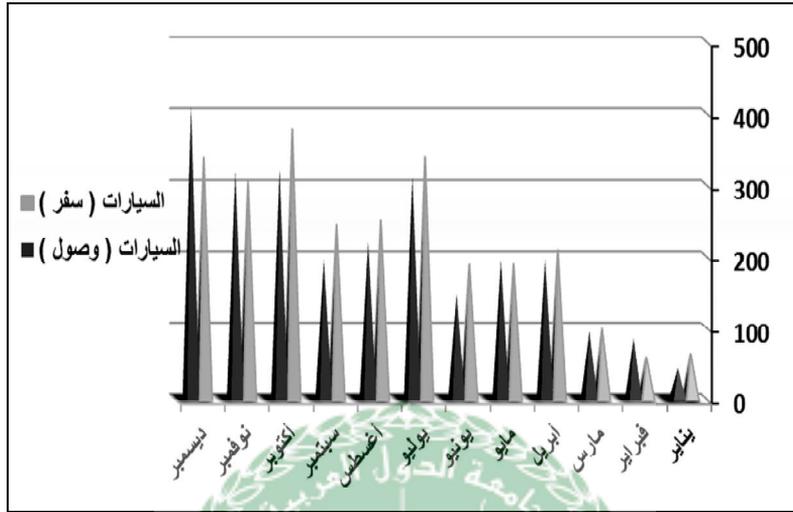
بلغ عدد السيارات عبر ميناء قسطل 17229 سيارة بنحو 8654 سيارة سفر وعدد 8575 سيارة وصول. وتعد شهور يناير ويوليو وديسمبر هي أكثر الشهور استقبالا لحركة السيارات في الميناء.

- حركة السيارات بميناء أرقين عام 2018:

جدول (9) حركة السيارات سفر ووصول عبر ميناء أرقين البري عام 2018

الشهور	السيارات (سفر)	السيارات (وصول)	الإجمالي
يناير	65	44	109
فبراير	60	85	145
مارس	100	95	195
أبريل	210	195	405
مايو	190	195	385
يونيو	190	147	337
يوليو	341	313	654
أغسطس	252	221	473
سبتمبر	246	195	441
أكتوبر	380	323	703
نوفمبر	305	320	625
ديسمبر	340	411	751
الإجمالي	2679	2544	5223

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (14) حركة السيارات سفر ووصول عبر ميناء أرقين البري عام 2018

أما بالنسبة لحركة السيارات عبر ميناء أرقين فيبلغ عددها 5223 سيارة. ويوضح الشكل (14) التطور والتزايد في حركة السيارات من شهر يناير أي بداية التشغيل حيث كانت لا تتعدى 109 سيارة زادت إلى 751 سيارة شهر ديسمبر، وهذا الشهر يدل على أن حركة الركاب عبر ميناء أرقين في طريقها للتزايد باستمرار.

وما زالت حركة التجارة بين مصر والسودان تجارة محدودة تتمثل في بعض السلع الغذائية مثل السكر والدقيق والمياه الغازية والصلصة والزيت النباتية، وبعض المواد الخام مثل الصابون والقطن والمنسوجات القطنية والملابس والأحذية، وبعض المصنوعات مثل المراتب والكراسي والشاشات التليفزيونية، ويلاحظ على معظم المنتجات أنها منتجات للإعاشة. هذا بالإضافة إلى البطاريات ومستلزمات الكهرباء والأثاث المكتبي والشبابيك والألومنيوم. بينما تقتصر الواردات على البهارات.

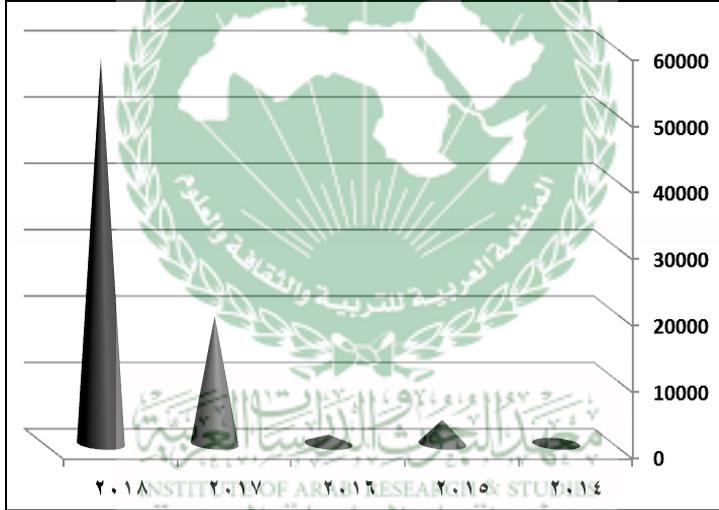
(ج) حركة الدواب بميناءي قسطل وأرقين:

- حركة الدواب بميناء قسطل:

جدول (10) تطور حركة الدواب (الأبقار) الواردة من السودان عبر ميناء قسطل
في الفترة من 2014 حتى 2018

السنة	عدد الدواب	السنة	عدد الدواب
2014	155	2017	19332
2015	3645	2018	58113
2016	1390		

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والحافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (15) تطور حركة الدواب (الأبقار) الواردة من السودان عبر ميناء قسطل
في الفترة من 2014 حتى 2018

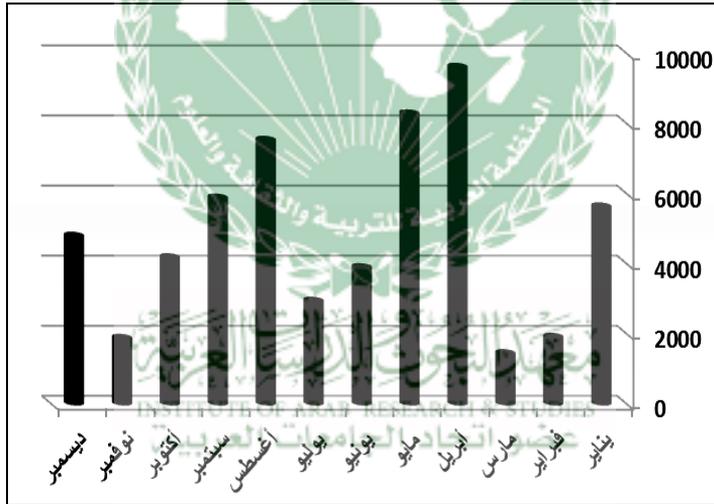
ويوضح الجدول (13) والشكل (15) تطور حركة الدواب في ميناء قسطل من 155 رأساً من الأبقار عام 2014 إلى 58113 رأساً عام 2018، ويرجع ذلك إلى زيادة عدد الأبقار التي تم التعاقد عليها من قبَل القطاع العام الحكومي والقطاع الخاص، وفتح العديد من المجازر بأبوسمبل وأسوان.

- حركة الدواب الواردة من السودان عبر ميناء قسطل البري عام 2018:

جدول (11) حركة الدواب الواردة من السودان عبر ميناء قسطل البري عام 2018

الشهور	عدد الدواب	الشهور	عدد الدواب
يناير	5642	يوليو	2950
فبراير	1920	أغسطس	7542
مارس	1453	سبتمبر	5893
أبريل	9624	أكتوبر	4190
مايو	8295	نوفمبر	1890
يونيو	3909	ديسمبر	4805
الإجمالي		58113	

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (16) حركة الدواب الواردة من السودان عبر ميناء قسطل البري عام 2018

ويوضح الجدول (11) والشكل (16) تزايد أعداد الأبقار في شهور أبريل ومايو وأغسطس وديسمبر، بينما تقل الحركة في شهور فبراير ومارس ونوفمبر.

- حركة الدواب (الجمال) بميناء أرقين عام 2018:

جدول (12) حركة الدواب الواردة من السودان عبر ميناء أرقين البري عام 2018

الشهور	عدد الدواب	الشهور	عدد الدواب
يناير	11052	يوليو	3695
فبراير	7016	أغسطس	4755
مارس	2578	سبتمبر	3615
أبريل	3275	أكتوبر	4551
مايو	1495	نوفمبر	6324
يونيو	2321	ديسمبر	7820
الإجمالي		58497	

المصدر: الهيئة العامة للمواني البرية والحافة، بيانات غير منشورة، 2018.



شكل (17) حركة الدواب الواردة من السودان عبر ميناء أرقين البري عام 2018

أما بالنسبة لحركة الدواب القادمة من ميناء أرقين، فهي تقتصر على الجمال فقط، وبلغ عددها 58497 رأساً في عام 2018، موزعة على الشهور، وتتمثل الزيادة في شهور نوفمبر وديسمبر ويناير وفبراير، ويعد شهر يناير هو أعلى الشهور حيث بلغ عدد الجمال 11052 رأساً، بينما يعد شهر مايو هو أقل الشهور حيث بلغ عددها 1495 رأساً.

*

الملاحق

ملحق (1)

التركيب النوعي لسكان مثلث حلايب لعام 2017

النسبة %	الإجمالي	عدد السكان		قسم/قرية	المدينة
		أنثى	ذكر		
56.1	11430	5552	5878	قسم شلاتين	مدينة شلاتين
2.8	563	272	291	قرية أبرق	
2.2	440	203	237	قرية مرسى حميرة	
15	3050	1459	1591	قسم حلايب	مدينة حلايب
21.6	4408	2141	2267	قرية أبو رماد	
2.3	462	204	258	قرية رأس حدرية	
100	20353	9831	10522	الإجمالي	

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، المركز القومي للمعلومات، النتائج النهائية لتعداد السكان محافظة البحر الأحمر، عام 2017، بيانات غير منشورة.

ملحق (2)

الكثافة السكانية لمثلث حلايب عام 2017

الكثافة السكانية	المساحة (كم)	عدد السكان	قسم/قرية
3.25	3511.3	11430	مدينة شلاتين
0.31	1406.5	440	قرية مرسى حميرة
0.34	1655.7	563	قرية أبرق
4.91	620.3	3050	مدينة حلايب
1.15	3808.8	4408	قرية أبو رماد
3.10	148.4	462	قرية رأس حدرية
-	31242	-	الظهير الصحراوي

المصدر: محمد أحمد محمد محمود، التحليل المكاني لإمكانيات التنمية السياحية في مثلث حلايب باستخدام تقنيتي الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، رسالة دكتوراه، 2019، ص 111.

ملحق (3)

التوزيع الجغرافي للسكان حسب النشاط الاقتصادي لمثلث حلايب عام 2006

النسبة %	عدد السكان	النشاط الاقتصادي
49.6	3590	الزراعة والغابات والصيد
0.9	68	الصناعات والتعدين
11.5	833	النقل والتخزين والاتصالات
0.7	50	الكهرباء والمياه والصرف
12.7	915	التجارة والفنادق
8	569	الإدارة العامة والدفاع والضمان الاجتماعي
5.2	373	أنشطة عملية واجتماعية متنوعة
8	568	لتعليم
1.2	85	الصحة
0.1	8	الوساطة المالية والتأمين
1.6	94	التشييد والبناء
0.5	34	غير مبين
100	7205	الجملة
-	7590	غير ملتحق
-	14795	الإجمالي

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، المركز القومي للمعلومات، النتائج النهائية لتعداد السكان محافظة البحر الأحمر، عام 2006، بيانات غير منشورة.

*

المصادر والمراجع

أولاً- العربية:

(أ) الكتب:

- أحمد حمروش، مصر والسودان كفاح مشترك، دار الهلال.
- أحمد مرسي أحمد، الدراسات البيئية والتنوع البيولوجي بمنطقة شلاتين وحلايب، التقرير النهائي للمشروع، مركز بحوث الصحراء، 1999.
- أسامة الغزالي حرب، العلاقات المصرية السودانية الماضي - الحاضر - المستقبل، مركز البحوث والدراسات السياسية، القاهرة، الطبعة الأولى 1990.
- أماني الطويل، العلاقات المصرية - السودانية جذور المشكلات وتحديات المصالح قراءة وثائقية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الطبعة الأولى، 2012.
- جمال حمدان، شخصية مصر، دراسة في عبقرية المكان، الجزء الأول، عالم الكتب، القاهرة.
- جهاد عمر الخطيب وآية عبد العزيز، مثلث حلايب بين الحتمية الجغرافية ومعضلة الهوية، الكتاب الخامس، رؤيتنا مصر، مركز البديل للتخطيط والدراسات الإستراتيجية، 2017.
- عبد العظيم رمضان، الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999.
- عبد الله عبد الرازق إبراهيم وعوني الجمل، تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1997.
- محمد الفتحي بكير ومدحت محمد جمال، مثلث حلايب الأرض والسكان والتنمية، دار المعرفة الجامعية، 2008.
- محمد محمود السروجي، دراسات في تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر.
- محمود توفيق، أنماط التوزيع الجغرافي لجزر البحر الأحمر، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، 1989.
- مسعد سلامة مسعد مندور، الأخطار الطبيعية في مدينة أسوان، جامعة المنصورة، كلية الآداب، ملحق العدد الخامس والثلاثين، أغسطس 2004.
- محمد رياض وكوثر عبد الرسول، رحلة في زمان النوبة، دراسة للنوبة القديمة ومؤثرات التنمية المستقبلية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2010.
- معجم الغنى، ومعجم اللغة العربية المعاصر.

(ب) الدوريات:

- أحمد موسى خليفة ومحمد أحمد محمد محمود، إمكانات التنمية الطبيعية بحلايب وشلاتين، العدد (15)، كلية الآداب، كفر الشيخ، يناير، 2008.
- أمنية محمد سيد عبد الله، العلاقات المصرية - السودانية، دراسة حالة، الفترة بين 2004م- 2016، المركز الديمقراطي العربي، 26 أكتوبر 2016.
- جمال معوض شقرة، أزمة حلايب 1958، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، 2013.
- حسام الدين جاد الرب، الصناعة في محافظة أسوان، دراسة في التنظيم المكاني، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والتشريع والإحصاء، العدد (678)، القاهرة، 2011.
- صلاح خليل، اتفاقية الحريات الأربع والعلاقات المصرية السودانية، مركز الأهرام للدراسات التاريخية والاجتماعية.
- عبد الحميد أحمد كليبو وعبد المنعم حسن مكي، وادي العلاقي، جغرافية وإمكانات التنمية، رسائل جغرافية، الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (245)، يوليو 2002.
- محمد عبد العزيز محمد، النزاع الحدودي بين مصر والسودان، حول مثلث حلايب، المجلة الجغرافية العربية، العدد (36)، الجمعية الجغرافية المصرية، 2000.

(ج) الرسائل الجامعية:

- أشرف أحمد علي، محافظة أسوان، دراسة في جغرافية العمران الريفي - رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة حلوان، 2010.
- بدرية محمد زين سعيد، النزاعات الحدودية بين السودان ودول الجوار، مشكلة مثلث حلايب بين مصر والسودان نموذجاً - رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الإستراتيجية، جامعة أم درمان، 2010.
- ثويب حسن سليمان، التنمية السياحية لمنطقة جنوب البحر الأحمر - رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، حلوان، 2008.
- جيهان حسن مصطفى، التحديات الثقافية والمشكلات البيئية - دراسة ميدانية تطبيقية في منطقة شلاتين - رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 2013.
- خليل محمد، مدينة الغردقة دراسة جغرافية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، بني سويف، 2009.
- طه حسن عبد الله، مثلث حلايب - دراسة في جغرافية العمران - رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، 2006.

- محمد أحمد محمد محمود، التحليل المكاني لإمكانات التنمية السياحية في مثلث حلايب باستخدام تقني الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية - رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا، 2019.
- _____، محافظة أسوان دراسة في جغرافية السياحة - رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة طنطا، 2015.
- محمد إبراهيم يوسف، التكامل المصري السوداني في ظل انفصال جنوب السودان - دراسة في الإمكانيات والتحديات - رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، 2014.
- محمد الحسيني محمد، منطقة وادي العلاقي في جنوب صحراء مصر الشرقية - دراسة في الجيومورفولوجيا التطبيقية - رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.
- مدحت محمد جمال، إمكانات التنمية في منطقة بحيرة ناصر - رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب قنا جامعة جنوب الوادي 2007.
- (د) الندوات والمؤتمرات:
- إبراهيم حمودة وأيمن إسماعيل، الرؤية لمستقبلية في أسوان حتى 2017 من خلال مشروع تنمية بحيرة ناصر في إطار خطة التنمية الشاملة لمحافظة أسوان، مؤتمر أسوان عبر العصور، كلية الآداب، أسوان 2001.
- عمر صديق البشير، ورقة بحثية عن أهمية التعاون الاقتصادي بين السودان ومصر بعد ثورة يناير، مؤتمر حوض النيل الشرقي، تحديات التنمية ومستقبل التعاون المصري، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، 21 يوليو 2012.
- (هـ) الجرائد اليومية والتقارير السنوية:
- ابتسام سعد ومروة الحداد، نقلة نوعية في العلاقات الاقتصادية والتجارية بين مصر والسودان، جريدة الأهرام، 21 يونيو 2018.
- جريدة صدئ البلد، ميناء أرقين البري، 30 أكتوبر 2017.
- جريدة العرب الاقتصادية الدولية، افتتاح طريق دولي جديد بين مصر والسودان بتكلفة 7 مليون دولار، 8 سبتمبر 2012.
- جريدة المصري اليوم، حجر الشمس فسحة مصرية على الحدود السودانية، 20/5/2015.
- جريدة المصري اليوم، (قطار السد العالي) محطة التجارة بين مصر والسودان، 20/6/2016.
- جريدة المصري اليوم، وزراء النقل والسياحة والري يشهدون توقيع عقد خط سياحي بين مصر والسودان، 2018/4/1.

- جريدة المصري اليوم، وزير المالية السوداني: افتتاح معبر قسطل نهاية إبريل، الاثنين 2015/4/27.
- جريدة الوقائع المصرية، 1992/9/27.
- _____، 1995/5/6.
- جريدة وكالة السودان للأنباء، طريق قسطل - حلفا بوابة للتواصل بين السودان ومصر 2013/5/12.
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 1960، 1996.
- _____، التقديرات النهائية لأعداد السكان للمحافظات، عام 2017.
- _____، المركز القومي للمعلومات، النتائج النهائية لتعداد السكان محافظة البحر الأحمر، عام 2017، بيانات غير منشورة.
- _____، النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام 2016.
- _____، دراسة التجارة الخارجية وأثرها على الاقتصاد المصري خلال الفترة من (2006-2015)، 2016.
- _____، الكتاب الإحصائي السنوي، عام 2019.
- حديث شخصي مع عمر عبد الجليل، أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان أثناء رحلته البرية عبر ميناء قسطل وبحيرة ناصر وزيارته إلى مصر فبراير 2019.
- عبد الله صلاح وندى سليم، وزير النقل ونظيره السوداني في جولة تفقدية بمحطة السد العالي للسكة الحديد، جريدة اليوم السابع، 11 فبراير 2019.
- عبد الله قدرى، تفاصيل مشروع يختصر الرحلة النهرية بين مصر والسودان إلى 8 ساعات، جريدة مصر اوي، الثلاثاء 9 نوفمبر 2016.
- مستقبل العلاقات المصرية السودانية، الملف المصري، العدد (44)، السنة الرابعة، ص 24.
- معهد بحوث المياه، تقرير عن الرحلة الاستكشافية للمنطقة الأثرية (شلاتين، أبو رماد، حلايب)، تقرير غير منشور، القناطر الخيرية، 1995.
- منى صبحي نور الدين، سواكن في ما بين قوة الجغرافيا وعبق التاريخ وتخطيط القوى السياسية والصراعات الكبرى، جريدة القرار المصري، 2018.
- _____، منطقة التجارة الحرة الأفريقية بين العولمة الاقتصادية ومشروعات النقل والتنمية المستدامة، جريدة صوت الوطن، 11/7/2019.
- هيئة المساحة الجيولوجية، تقرير عن الجيولوجيا والثروة المعنية لمنطقة جنوب شرق مصر (حلايب - العلاقي) تقارير غير منشورة، القاهرة 1994.

- الهيئة المصرية العامة للبتترول، الخريطة الجيولوجية لمثلث حلايب (كوتكو) مقياس رسم 50000/1 برانيس، القاهرة، 1987، هيئة الثروة المعدنية، المساحة الجيولوجية، تقرير منشور باليوم السابع 2016/10/15.
- وادي حلفا، ويكيبيديا، الموسوعة الحرة.
- وزارة الدولة للتنمية الإدارية، خطة تنمية منطقة جنوب شرق مصر، 2016.
- وزارة النقل، دراسة وكالة التعاون الدولي اليابانية.
- _____، الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، الإدارة المركزية للمواني البرية والجافة، بيانات غير منشورة 2019.
- _____، الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، بيانات غير منشورة 2019.
- _____، الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، حديث شخصي مع رئيس الإدارة المركزية للهيئة العامة للمواني البرية والجافة عام 2019 لقاءات متعددة.
- _____، الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، هيئة ميناء أرقين البري، بيانات مجمعة عن حركة الركاب والبضائع والدواب عام 2019.
- _____، الهيئة العامة للمواني البرية والجافة، هيئة ميناء قسطل البري، بيانات مجمعة عن حركة الركاب والبضائع والدواب في الفترة من 2015-2019.

ثانياً- الأجنبية:

- Egypt - Sudan Relations; Prospects of a New Strategic Partnership Policy Papers, Egypt 1 Jan 2015.
- Egyptian - Sudanese relations witness massive development, Egypt Today staff. 30 Aug. 2018.
- Wadi Halfa travel/Sudan - lonely Planet, Sudan., <https://www.lonelyplanet.com>.

INSTITUTE OF ARAB RESEARCH & STUDIES
عضو اتحاد الجامعات العربية



معهد البحوث والدراسات العربية
INSTITUTE OF ARAB RESEARCH & STUDIES
عضو اتحاد الجامعات العربية