



المقومات الاقتصادية لمنظومة النقل بسفن الركاب عبر الموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر

د/ أيمن محمد خليل النحراوى

المحاضر بالاكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحرى

Economic Determinants of Passenger Ship Transport System via Egyptian Red Sea Ports

مستخلص الورقة البحثية :

هذه السفن ؛ على اعتبار أن فقدان جانب الطلب
ممثلاً فى هؤلاء المسافرين للثقة فى قدرة الأسطول
الحالى للنقل بسفن الركاب والعبارات على توفير
الأمان والسلامة لهم أثناء الرحلة البحرية كان عاملاً
حاسماً فى تراجع الطلب على خدمات هذه السفن فى
أعقاب الحادث المروع للعبارة السلام ٩٨ .

أيضاً أوضحت الورقة البحثية أهمية قيام الدولة
بإعادة النظر فى القوانين والتشريعات الخاصة بتملك
وتشغيل وحدات سفن الاسطول ولاسيما المتعلقة منها
برسوم تسجيل السفن ؛ وإجراءات بيع السفن ؛
وإدراكاً لأهمية ودور الأسطول التجارى البحرى
الوطنى من مختلف النوعيات والطرازات ؛ واعتباراً
للتكاليف الرأسمالية والتشغيلية العالية لتملك وتشغيل
السفن التى تشكل عبئاً ثقيلاً لا يمكن أن يتحمله
القطاعين العام و الخاص فى مصر؛ تبين أهمية
توجيه العون والدعم للمستثمرين فى هذا المجال من
خلال الحوافز والاعفاءات الضريبية المقننة وكذلك
القروض المصرفية وفق شروط وضوابط دقيقة فى
هذا المجال .

تستهدف هذه الورقة البحثية الوقوف على المحددات
المختلفة للطلب على خدمات النقل بسفن الركاب
بصفة عامة وعلى المنظومة الراهنة لسوق نقل
الركاب عبر الموانئ البحرية المصرية على البحر
الأحمر؛ والتى تقوم على السفن والعبارات
المتخصصة فى هذا المجال بالإضافة الى الموانئ
البحرية المصرية التى تبحر منها وبها هذه السفن؛
وقد أفردت هذه الورقة البحثية جزءاً خاصاً لتناول
حادث العبارة السلام ٩٨ وتداعياته والذى كان بمثابة
نقطة فارقة فى أوضاع ومتغيرات هذا السوق حيث
تباينت أوضاع العرض والطلب بعد حادث العبارة
مقارنة بما كانت عليه الأوضاع قبلها .

ولقد تبين من الورقة البحثية أن الأوضاع الراهنة فى
سوق النقل بسفن الركاب عبر الموانئ البحرية
المصرية على البحر الأحمر تتطلب تنفيذ عدد من
المقومات الاقتصادية التى من شأنها تصحيح مسار
هذا السوق وتوجيه متغيراته المختلفة بما يخدم
الاقتصاد المصرى والمواطن المصرى ؛ مع اعتبار
أهمية عامل الأمان والسلامة للمسافرين على متن

Abstract

The terrible accident of “Alsalam 98” ferry ship disclosed deep problems concerning the passenger ship transport system via Egyptian Red Sea Ports, roots of several problems has to do with the Red Sea passenger ship market supply and demand factors , the research problem states the absence of an economic and safe passenger sea transport from / to Egyptian ports on the Red Sea , despite the fact that tens of thousands of passengers travel via this region by sea each year .

“Alsalam 98” accident was a tragic point towards further deterioration of the Red Sea passenger ship market, that resulted in significant decrease of demand on ship travelling across the Red Sea , on the other hand , a decrease on supply side occurred as Egyptian and Saudi governments , took stricter ship safety measurements that resulted in cancelling several shipping licenses .

The research concluded that there are several Egyptian passenger ships and ferries which operate via Red Sea ports , owned by Egyptian investors but raising flags of convenience , these

ships and ferries operate in violation of the prevailing laws and regulations of the Egyptian maritime transport sector , moreover the non-compliance of ISM and international safety measures aboard these ships , supported by corruption and careless practice , resulted in the terrible accident and caused the death of hundreds .

The recession of the passenger ship and ferry market is attributed mainly to the accident and its negative impacts as many passengers lost confidence in shipping safety and shifted towards air transport despite the higher rates in comparison to maritime transport , the shrinking number of ships and ferries from 37 to 9 vessels is considered temporarily , as the passenger market capacity via Red Sea Ports is estimated to be 3 million passenger / year , but to meet this vast demand more strict measures have to be applied , as the most important of it is to grant the safety and security of passengers aboard ships to restore the lost confidence of the passenger ship and ferry system operating in the Red Sea Region .

١ - مقدمة :

ذكره من أهمية ، إلا أن هذا القطاع لا يلقى الاهتمام الكافي من الدولة أو القطاع الخاص ، لجعله قطاعاً اقتصادياً محققاً لآثار إيجابية على الاقتصاد الوطنى ، بل وأسهم هذا فى النهاية فى وقوع حادث مروع لأحدى السفن أسفر عن مئات الضحايا البريئة ، مما ألقى بظلال قاتمة على العمل فى هذا القطاع تسببت فى انكماشه وتراجعه منذ الحادث والى الآن .

٣ - مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث فى أن قطاع النقل بسفن الركاب فى مصر برغم أهميته يعانى من تدهور أوضاعه وتدنى مستوى الخدمات المقدمة من خلاله ، وانخفاض مستويات السلامة والأمان على متن السفن العاملة فيه ، وقد تقامق الأمر الى أن وقعت حادثة العبارة السلام ٩٨ ، والتي ألفت بظلالها على ذلك القطاع ، بما تسبب له فى مزيد من الانكماش والتدهور بما لا يتناسب مع أهميته للاقتصاد الوطنى ، وذلك برغم ما يمكن أن يحققه ذلك القطاع من منافع ونتائج إيجابية للاقتصاد الوطنى .

٤ - أهداف البحث :

٤-١ الوقوف على العوامل المؤثرة فى تحديد مستوى الطلب على خدمات نقل الركاب .
٤-٢ الوقوف على أهم ملامح التطور فى الأسطول العالمى للنقل بسفن الركاب والعبارات والسفن السياحية.
٤-٣ الوقوف على أسباب وقوع حادث العبارة السلام ٩٨ ومدى تأثيرها على قطاع النقل بسفن الركاب عبر الموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر .

٥ - منهج البحث :

اعتمد الباحث منهجاً وصفياً تحليلياً عن طريق الاستعانة بالبحث المكتبى الذى يهدف الى دراسة وتحليل ماهو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع الورقة البحثية ، وتضمن التحليل تقديم تحليل اقتصادى لمحددات

يمثل قطاع النقل البحرى أهمية خاصة للاقتصاد الوطنى لأى دولة ، وهذه الأهمية لا تقتصر على الدول المتقدمة وحدها بل تتخطاها لتمتد إلى الدول النامية اعتباراً للمساهمات والآثار الاقتصادية لهذا القطاع بفرعيه الرئيسيين الموانئ البحرية والأسطول التجارى البحرى ، فالخدمات التي يقدمها ذلك القطاع تعد متكاملة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى داخل الدولة سواء ما كان منها من الأنشطة الصناعية أو الزراعية أو السياحية ، وكذلك الارتباط الوثيق بين النقل البحرى كوسيلة هامة من وسائل النقل وغيره من وسائل النقل الأخرى البرية والسكك الحديدية والنهرية وحتى النقل الجوى وذلك فى إطار منظومة النقل الدولى متعدد الوسائط .

٢ - أهمية البحث :

تتمثل أهمية هذه الورقة البحثية فى كونها تتعرض بالبحث والتحليل لأحد الموضوعات الهامة والتي تتمثل فى قطاع نقل الركاب بواسطة السفن البحرية ، هذا القطاع الذى يمثل أهمية بالغة للاقتصاد المصرى ، اعتباراً لاستخدامه من قبل مئات الآلاف من المسافرين المصريين ولاسيما عبر الموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر بحيث يغلب على هذا العدد الكبير من المسافرين العمالة المصرية العاملة فى المملكة العربية السعودية ، والمغتربين المصريين ، والسائحين القادمين من المملكة العربية السعودية والخليج العربى، حيث يعتبر السفر بواسطة النقل البحرى وسيلة سفر اقتصادية ، فضلاً عما توفره هذه الوسيلة من امكانية سفرهم بتكلفة مناسبة فضلاً عما تتيحه من امكانية السفر مع حمولات كبيرة نسبية من الأغراض والأمتعة مقارنة بغيرها من وسائل النقل ، مع امكانية شحن السيارات على متن السفينة ، وبرغم ما سلف

٣) تحقق وتوليد الدخل للكوادر والعمالة البحرية الموظفة في منشآت وشركات صناعة النقل البحري في شكل رواتب وأجور .

٤) الآثار الإيجابية لنشاط صناعة النقل البحري في الدولة على ميزان المدفوعات الدولية .

٥) الآثار الإيجابية لارتفاع مستوى الأنشطة والخدمات المقدمة من قطاع النقل البحري وانعكاسها في كفاءة منظومة التجارة الخارجية للدولة .

٦) مساهمة الأسطول التجاري البحري الوطني في نقل التجارة الخارجية للدولة إلى كافة أرجاء العالم ومختلف الشركاء التجاريين .

٧) إحداث وفر في المبالغ النقدية المدفوعة بالعملة الأجنبية كمقابل للخدمات التي تحصل عليها السفن والبضائع والركاب .

٨) تحسن تدفق البضائع والنقل عبر الموانئ البحرية وبواسطة سفن الأسطول التجاري البحري من / إلى الدولة في إطار السلسلة اللوجستية للنقل الدولي .

٩) العوائد على الاستثمارات الموجهة إلى قطاع النقل البحري بفرعيه الموانئ البحرية والأسطول التجاري البحري .

١٠) الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم وضرائب على أنشطة المنشآت المختلفة لصناعة النقل البحري .

١١) إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يؤدي إلى تنويع وحدات السفن وأنواعها لخدمة الأنواع المختلفة من البضائع الداخلة في هيكل التجارة الخارجية للدولة .

الطلب على خدمات النقل بسفن الركاب ، كما تضمنت الورقة البحثية دراسة حالة لحادث العبارة السلام ٩٨ ، بحيث يتم الاستفادة من دروس الحادث في الخلوص الى النتائج والتوصيات التي من شأنها تطوير ذلك القطاع بما يعود بالنفع على الاقتصاد الوطني .

٦- فرضيات البحث:

٦-١ أن الطلب على خدمات النقل بسفن الركاب تحده مجموعة من العوامل التي تتفاعل في مجملها لتحديد مستوى الطلب الفعلى فى سوق معين لخدمات نقل الركاب فى منطقة جغرافية معينة وتحت ظروف معينة.

٦-٢ أن الأهمال الجسيم فى تطبيق معايير الأمن والسلامة والقواعد الدولية فى هذا الشأن كانت بمثابة السبب الرئيسى فى وقوع حادث العبارة السلام ٩٨ ٦-٣ أن حادث العبارة السلام ٩٨ قد ألقى بتداعيات سلبية على سوق خدمات النقل بسفن الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر ، بما زاد فى تدهوره وانكماشه عما كان عليه الأمر قبل الحادث .

٧- أهمية النقل البحري للاقتصاد

الوطني :

إن الإسهام الاقتصادي لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني يمتد على مختلف الأصعدة ويمكن التعرض له بصورة موجزة في النقاط التالية :

١) فتح فرص ومجالات العمل والتوظيف أمام الكوادر والخبرات والعمالة بمختلف تخصصاتها ومجالاتها .

٢) تحقق إيرادات مباشرة لخزانة الدولة من رسوم الموانئ البحرية ، وإيرادات الخدمات المختلفة التي تقدمها منشآت صناعة النقل البحري المملوكة للدولة.

٨- الإسهام الاقتصادي للأسطول التجاري البحري الوطني:

يعتبر الأسطول التجاري البحري الوطني لأي دولة بمثابة الركيزة الأساسية لتجارها الخارجية ، إذ لا يمكن افتراض وجود تجارة خارجية رائجة بدون أسطول تجاري متقدم يقوم بنقل التجارة الخارجية لهذه الدولة من / إلى شركائها التجاريين ، وذلك دون وجود أسطول تجاري متقدم ، وعليه تهتم دول العالم النامية والمتقدمة على السواء بأن يكون لها أسطول تجاري يضمن تلبية الحاجة المتزايدة لتنمية التجارة الخارجية و دفع صادراتها إلى الأسواق المختلفة وضمان تدفق وارداتها في التوقيتات وبالتكلفة المناسبة ، فالنقل البحري مازال وسيظل أرخص وسائل النقل بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى ، إذ يحقق مبدأ اقتصاديات الحجم الكبير فضلاً عن الوفورات الخارجية الاقتصادية والفنية ، والتي تظهر بوضوح في نقل البضائع الصب (الجاف والسائل) بالإضافة إلى الوفورات المتحققة بواسطة نظام النقل بسفن الحاويات .

إن تملك أسطول تجاري وطني وتحديثه يعد أحد مظاهر السيادة السياسية والاقتصادية كما يعد دعامة استراتيجية في أوقات الحروب والأزمات لتوفير احتياجات الدولة من السلع الاستراتيجية ونقل المعدات العسكرية والحيوية ، ويضاف إلى العناصر السابقة دور الأسطول التجاري البحري الوطني في توفير فرص عمل للعديد من الأنشطة سواء كانت عمالة بحرية على السفن أو بالموانئ في أنشطة الشحن والتفريغ والتداول والتخزين والتموينات والتوريدات وإصلاح وبناء السفن وغيرها من الصناعات والأنشطة المرتبطة بعمليات الأسطول . (أيمن النحراوى ؛ الاسطول التجارى البحرى) .

١٢) إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يؤدي إلى تحسن شروط التجارة الدولية Terms of trade للدولة المالكة لذلك الأسطول .

١٣) إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يمثل عملية ذات بعد استراتيجي ترتبط بالأمن الوطني للدولة من ناحية إمدادات المواد والسلع الاستراتيجية مثل النفط والقمح والسكر .

١٤) إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يمثل أيضاً عملية ذات بعد استراتيجي يرتبط بتوفير وسيلة نقل بحري ذات درجة عالية من الكفاءة لخدمة الجيش الوطني والقوات المسلحة ، وكذلك الإمداد والمساعدات إلى الدول العربية الشقيقة عندما يستلزم الأمر .

١٥) إن الاستثمار في قطاع النقل البحري بوجه عام والأسطول التجاري البحري الوطني على وجه التحديد يؤدي إلى تنشيط وتنمية القطاعات الاقتصادية المرتبطة بهذه الصناعة مثل صناعة بناء وإصلاح السفن ، وصناعة الحديد والصلب ، وصناعة الأجهزة والمعدات الميكانيكية والكهربائية ، ونشاط التوريدات البحرية من الوقود والزيوت والتموينات والحبال والمياه والمعدات الغذائية ، يضاف إلى هذه الصناعات مجالات وأنشطة خدمات النقل البحري مثل المصارف التجارية والبحرية المتخصصة ، شركات التأمين ، هيئات التسجيل والتصنيف ، معاهد التدريب البحري ، مكاتب الاستشارات القانونية البحرية. (أيمن النحراوى ؛ الأسطول التجارى البحرى)

٩- العوامل المؤثرة فى الطلب على خدمات النقل بسفن الركاب:

هناك مجموعة من العوامل المؤثرة فى تحديد مستوى الطلب على خدمات النقل بسفن الركاب ، وهذه المجموعة من العوامل تشمل:

١- القيمة المالية لثمن تذكرة نقل الراكب على متن سفينة الركاب

٢- القيمة المالية لتكلفة انتقال الراكب الى موقع ميناء تواجد سفينة الركاب

٣- التكلفة الزمنية الاجمالية للسفر بواسطة سفينة الركاب

٤- مستوى دخل المسافر .

٥- الخدمات المكملة للسفر بواسطة سفينة الركاب والتي قد تتضمن خدمات نقل السيارات والبضائع .

٦- خدمات الترفيه السياحية المقدمة على متن سفينة الركاب.

٧- تكلفة السفر باستخدام وسائل السفر البديلة المنافسة سواء البرية أو السكك الحديدية أو الجوية
٨- اعتبارات الأمن والسلامة على متن السفينة.

وفيما يلي سنتعرض لهذه العوامل بالشرح والتحليل:

بالنسبة للقيمة المالية لثمن تذكرة نقل الراكب على متن سفينة الركاب ؛ فمع افتراض بقاء العوامل الأخرى ثابتة فإن هناك علاقة عكسية بين قيمة التذكرة وبين مستوى الطلب على السفر بسفينة الركاب (لا ينطبق ذلك على السفن السياحية) بحيث كلما اخفضت قيمة التذكرة ازداد الطلب على السفر بهذه الوسيلة؛ والعكس صحيح .

بالنسبة للقيمة المالية لتكلفة انتقال الراكب الى موقع ميناء تواجد سفينة الركاب ؛ فمع بقاء العوامل الأخرى ثابتة ؛ فإن هناك علاقة عكسية بين تكلفة انتقال الراكب الى موقع ميناء تواجد السفينة وبين

مستوى الطلب على السفر بسفينة الركاب المعنية ؛ باعتبار أن هذه التكلفة تشكل جزءا من التكلفة المالية الاجمالية للسفر بسفينة الركاب ؛ على سبيل المثال سفر أحد الركاب من مدينته الأصلية فى الداخل الانجليزى مدينة مانشستر بالحافلة أو القطار الى ميناء نوريتش أو دوفر على الساحل الانجليزى ؛ حيث تتواجد العبارة أو السفينة التى ستقله الى ميناء هوك فان هولاند على الساحل الهولندى؛ وهى تكلفة ستضاف الى التكلفة الاجمالية للسفر بسفينة الركاب أو العبارة .

بالنسبة للتكلفة الزمنية الاجمالية للسفر بواسطة سفينة الركاب من ميناء (أ) الى ميناء (ب) على متن احدى سفن الركاب العاملة بين هذين المينائين ؛ فتعنى قيمة التكلفة الزمنية التى يتحملها المسافر فى التوجه نحو ميناء تواجد السفينة ؛ وكذلك الوقت الذى يقضيه ذلك المسافر فى انتظار صعوده الى السفينة ؛ وكذلك الوقت الذى يقضيه ذلك المسافر على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية بين المينائين ، فى هذا الصدد فإن التكلفة الزمنية للمسافر (P_T) هي معبر عن تقييم المسافر للوقت لكل وحدة زمنية للرحلة (Voyage(V، والوقت المنقضى فى الرحلة (T)، أى $P_T = V * T$.

أيضا فإن تقييم المسافر للوقت لكل وحدة زمنية من الرحلة (V)، يمكن أن يعبر عنه بتكلفة الفرصة البديلة K لوقت هذا المسافر مطروحا منها تقديره النقدي لمستوى الخدمة (S) لكل وحدة زمنية من الرحلة، أى $V = K - S$ ، وعادة ما تقاس تكلفة الفرصة البديلة من خلال تقدير معدل أجر هذا المسافر فى عمله الفعلى لكل وحدة زمنية ، على سبيل المثال فإن تكلفة الفرصة البديلة لوقت عدم العمل هي الأجر الضائع لكونه غير موجود في العمل. كذلك ينبغي الاخذ فى الاعتبار تكلفة الانتقال الداخلى من مكان اقامة المسافر الى الميناء البحرى الذى سيسنقل منه السفينة ؛ سواء التكلفة الزمنية أو المالية .

الى الميناء لاستخدام السفينة (P_{T1})، والتكلفة الزمنية لانتظاره الصعود الى السفينة (P_{Ta})، والتكلفة الزمنية لرحلة السفينة من ميناء (أ) الى ميناء (ب) يكون (P_{Tt})، أي أن :

$$P_T = P_{T1} + P_{Ta} + P_{Tt}$$

حيثُ

$$P_{T1} = V_1 * T_1 \text{ ، و } P_{Ta} = V_a * T_a \text{ ،}$$

$$\text{ و } P_{Tt} = V_t * T_t$$

و V_1 و V_a و V_t هي القيم الزمنية لكل وحدة من الزمن لرحلة المسافر المرتبطة بأوقات السفر الداخلى الى الميناء البحرى والانتظار وزمن الرحلة نفسها، على الترتيب.

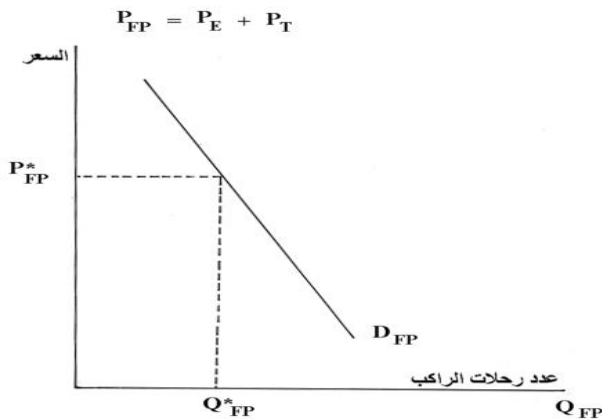
علي الرسم البياني رقم (١) يظهر السعر الاجمالي لرحلة راكب السفينة $P_{FP} = P_E + P_T$ على المحور الرأسي ، وتظهر على المحور الأفقي عدد رحلات المسافر بالسفينة بالنسبة للمسافر من ميناء الانطلاق (أ) إلى ميناء الوصول (ب) لفترة زمنية معينة، وعدد رحلات المسافر، التي يطلبها الفرد عند أسعار إجمالية متنوعة يمثلها منحني الطلب المشتق للمسافر D_{FP} .

وكلما كانت تكلفة الفرصة البديلة لوقت المسافر أكبر، كلما كانت قيمة الوقت لكل وحدة زمنية من رحلة المسافر على السفينة أكبر بالنسبة له، وتكون بالتالي التكلفة الزمنية للرحلة أكبر، مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة. وفيما عدا ذلك، توجد علاقة عكسية بين تقييم المسافر للوقت ورضاه عن رحلة السفر بواسطة السفينة ؛ ومن ثم فكلما كان الرضا المتلقي من رحلة المسافر على السفينة أكبر، كلما كان تقييم المسافر للوقت لكل وحدة زمنية من الرحلة أقل، وبالتالي ستكون التكلفة الزمنية لهذه الرحلة أقل.

يشمل الوقت الاجمالي لرحلة المسافر (T) مايلي : وقت سفر المسافر الى ميناء تواجد السفينة (T_1) ، ووقت الانتظار (T_a) وهو الوقت الذي يتحمله المسافر في انتظار قيام رحلة السفينة ، مثال: الانتظار في محطة الركاب البحرية قبل الصعود على متن السفينة ؛ ثم وقت (T_t) للسفينة وهو وقت السفر الذي يقضيه المسافر أثناء وجوده على متن السفينة أثناء رحلتها، ويكون الوقت الاجمالي لرحلة المسافر هو بالتالي :

$$T = T_1 + T_a + T_t$$

ومن ثمّ يمكن التعبير عن التكلفة الزمنية لرحلة المسافر P_T كمجموع التكلفة الزمنية لتوجه المسافر



الرسم البياني رقم (١)

منحنى الطلب على خدمات النقل بواسطة سفن الركاب

والذي سيطلب عنده الفرد خدمة السفر بالسفينة أو بالعارة عدد معين من الرحلات Q_{FP}^* . ولنفترض أن شركة ملاحية معينة حسنت من جودة خدماتها بين مينائين بحريين، من خلال استبدال سفنها الحالية بسفن عالية السرعة، وبالتالي تقلل وقت ركاب السفينة في الرحلة (T_t)، وأيضاً يحقق ذلك زيادة في تكرار خدماتها من خلال اتاحة عدد أكبر من السفن لتوفير خدمة النقل بين المينائين، وبالتالي تقلل من وقت الانتظار (T_a) لركابها، وبما أن السفن الأحدث عالية السرعة تكون أقل تأثراً بالظروف الجوية من السفن الأقدم فإن وقت انتظار الركاب سينخفض أكثر، كما يمكن أن تتسق هذه الشركة مع شركات الحافلات ليتم اتاحة خدمات أفضل إلى المينائين، وبالتالي تقلل من وقت سير (T_t) ركاب السفينة من وإلى هذين المينائين؛ وبما أن السفن الحديثة عالية السرعة أكثر أماناً للركاب من السفن الأقدم، فيتوقع أن تتحسن سلامة الركاب، وبالتالي تزيد من رضا الركاب عن خدمة نقل الركاب التي تقدمها السفينة، وبالتالي تقلل من قيمة وقت زمن الرحلة للمسافر لكل وحدة زمنية (V_t).

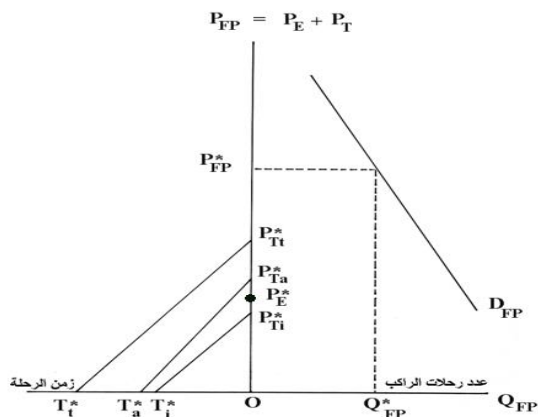
وسيكون هناك مستوى طلب على عدد أكبر من رحلات المسافر بالسفينة عند مستوى الأسعار الأقل، وعند الأسعار الأعلى سيكون هناك مستوى طلب أقل على رحلات المسافر، وسيطلب المسافر خدمات السفر بواسطة سفينة الركاب Q_{FP}^* عند مستوى معين يتناسب مع اعتباره عند السعر P_{FP}^* ؛ وذلك مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة.

في الرسم البياني رقم (٢) الجانب الأيمن من الرسم هو نفس الجانب الموجود في الرسم البياني رقم (١)، ويحتوي الجانب الأيسر على أوقات (بالساعات) لرحلة المسافر بالسفينة على المحور الأفقي، وتمثل الأوقات T_a^* و T_t^* و T السير، والانتظار، وزمن الرحلة، التي يتحملها الفرد للقيام بالرحلة بواسطة السفينة؛ والأسعار الزمنية للرحلة التي يتحملها المسافر، والتي تتوافق مع هذه الأوقات هي $P_{T_1}^*$ و $P_{T_a}^*$ و $P_{T_t}^*$ على الترتيب، وبالتالي فإن:

$$P_{T}^* = P_{T_1}^* + P_{T_a}^* + P_{T_t}^*$$

وبالتالي يكون السعر الإجمالي لرحلة المسافر بالسفينة هو:

$$P_{FP}^* = P_E^* + P_{T_1}^* + P_{T_a}^* + P_{T_t}^*$$



الرسم البياني رقم (٢)

العلاقة بين زمن الرحلة والطلب على خدمات النقل بسفن الركاب

العوامل الأخرى ثابتة ؛ كيف سيكون لدخل المسافر تأثيره على قراره بالسفر على متن احدهما وترك الأخرى .

الرسم البياني رقم (٣) يماثل الرسم البياني رقم (٢) فيما عدا أن المحور الأفقي لزمن الرحلة (T) في الرسم رقم (٢) قد استُبدل في الرسم رقم (٣) بقيمة تقدير المسافر لوقت الرحلة لكل وحدة زمنية (V_t) على المحور الأفقي، ويمثل المحور الرأسى في

$$P_{FP} = P_E + P_{Tt} \quad (٣)$$

ومع زيادة مستوى دخل الفرد ، فمن المتوقع أن تزيد أيضًا تقديرات المسافر للوقت المنقضي في رحلة السفينة لكل وحدة من الزمن V_t ، وبما أن عنصر تكلفة الفرصة البديلة في الرحلة V_t يزيد لارتفاع قيمة الوقت لدى المسافر مرتفع الدخل ؛ ولنرمز لوقت السفينة البطيئة slow بالرمز T_{ts} ، وبالرمز T_{tf} للسفينة السريعة fast ، حيثُ بالنسبة للمسافر مرتفع الدخل تكون تكلفة الفرصة البديلة للسفينة البطيئة أعلى منها فى حالة السفينة السريعة

$$T_{ts} > T_{tf}$$

وبوجه عام يُتوقع أن تزيد قيمة تذكرة السفر التي تتقاضاها الشركة المشغلة للسفينة في مقابل الانخفاض الذي تحققه للمسافر في أوقات السير، والانتظار والرحلة، ويرجع هذا التوقع إلى حقيقة أن الشركة الملاحية ستتحمل تكاليف استثمارية باهظة لشراء السفن عالية السرعة، وفي إنشاء أو استئجار أماكن انتظار السيارات ومحطات استقبال الركاب. وسينتج عن الانخفاضات في أوقات السير، والانتظار، والقيمة الزمنية لكل وحدة من الزمن لركاب السفينة، انخفاضًا في أسعار وقت السير والانتظار ورحلة السفينة، فإن تجاوز حجم الانخفاض في مجموع الأسعار الزمنية الزيادة في مستوى سعر التذكرة ، إذا فسينخفض السعر الإجمالي لخدمة هذه السفينة.

بالنسبة لعامل مستوى دخل المسافر كأحد محددات الطلب على السفر بسفن الركاب ؛ ولنفتراض أن المسافر أمامه سفينتين وعليه أن يختار بينهما لعمل رحلة من ميناء الانطلاق (أ) إلى ميناء الوصول (ب)، وكانت خدمة نقل إحدى السفينتين أبطأ من الأخرى، إضافة لذلك، وكانت قيمة تذكرة "السفينة البطيئة" أقل من "السفينة السريعة"، مع بقاء

ولعلى الرسم البياني رقم (٣) فإن ميل الخط SP_{Es} هو T_{ts} ، وميل الخط fP_{Ef} هو T_{tf} . وقيمة تذكرة السفر "السفينة البطيئة" هي P_{Es} وقيمة تذكرة السفر "السفينة السريعة" هي P_{Ef} حيث $P_{Es} < P_{Ef}$. ويُمثل الطلب على رحلات الركاب بالسفينة التي تقدمها "السفينة البطيئة" بمنحنى الطلب المشتق للفرد D_{FFs} . بينما يُمثل الطلب على الرحلات التي تقدمها "السفينة السريعة" بمنحنى الطلب المشتق للفرد D_{FFf} .

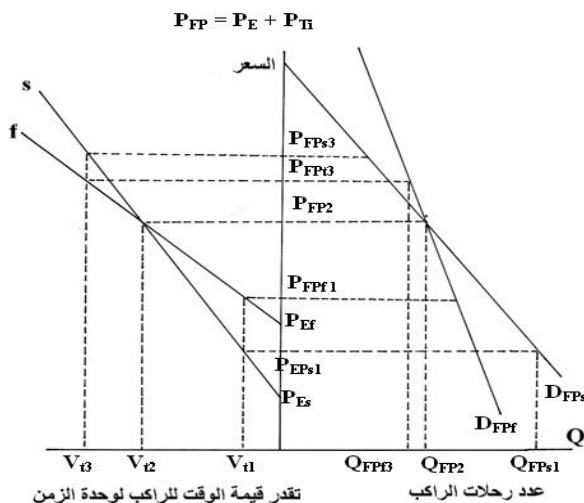
عندئذ القيمة المنخفضة نسبيًا لوقت المسافرين في رحلة السفينة لكل وحدة من الزمن مثل V_{t1} تعكس الدخل المنخفض، وسيختار المسافر خدمة "السفينة البطيئة"، ويدفع السعر الإجمالي

$$P_{FFs1} = P_{Es} + P_{Tt1}$$

$$P_{Tts1} = V_{t1} * T_{ts}$$

وكما يتضح من الرسم البياني رقم (٣) عند السعر الإجمالي P_{FF2} ولن يكون هناك فارق بالنسبة للمسافر بين استخدام "السفينة البطيئة"، و "السفينة السريعة"، وهو ما يكشفه التقاطع بين منحنيات الطلب عند هذا السعر. أما عند السعر الإجمالي P_{FF3} فسيطلب الفرد عدد رحلات Q_{FF3} تقدمها له "السفينة السريعة".

وكما هو موضح بالرسم فإن زاد مستوى الدخل حتى يصبح تقدير المسافر لزمن الرحلة لكل وحدة من الزمن هي V_{t2} ، فلن يكون هناك فارق بالنسبة



الرسم البياني رقم (٣)

العلاقة بين الطلب على السفر بواسطة سفن الركاب وتقدير قيمة الوقت للمسافر لوحدة الزمن

أيضا فأن وسائل الترفيه والراحة والخدمات الفندقية والسياحية الجيدة على متن لسفينة الركاب تعد أيضا ايجابية من حيث أثرها على زيادة الطلب على السفر بواسطة سفينة الركاب المعنية .

ويجدر فى هذه المرحلة من البحث تناول أثر وسائل النقل البديلة على الطلب على خدمة السفر بسفن الركاب وهى بلا شك وسائل منافسة تؤثر بقوة على الطلب ؛ ان النقل الجوى على سبيل المثال يعد أهم وسائل النقل المنافسة ولاسيما فى ظل وجود عامل السرعة فى زمن الرحلة مقارنة بسفينة الركاب ؛ بالإضافة الى قدرة النقل الجوى على تجاوز الموانئ البحرية كمنطقة وصول نهائية الى داخل القارات والبلاد بعيدا عن السواحل الى نقاط وصول نهائية للمسافر ؛ اذ تصل الطائرة مباشرة من القاهرة الى مدريد فى اسبانيا فى أربع ساعات على سبيل المثال ؛ فى مقابل أن المسافر على متن سفينة ركاب من ميناء الاسكندرية الى ميناء برشلونة يستغرق ثلاثة أيام بالإضافة الى أن عليه أن يأخذ وسيلة نقل مكاملة كالقطار أو الحافلة من برشلونة ليصل الى مدريد .

أخيرا وليس أخرا عامل السلامة والأمان على متن سفينة الركاب وسمعة شركة الملاحة المشغلة للسفينة فى هذا الشأن تعد أيضا من العوامل الايجابية فى زيادة الطلب على خدمات السفر بواسطة سفن الركاب.

ويمكن الاستفادة من التحليل السابق عن العوامل المؤثرة على تحديد مستوى الطلب على خدمات النقل بسفن الركاب فى تحليل حركة النقل بهذه النوعية من السفن عبر الموانئ المصرية المطلة على البحر الاحمر ، اذ أنه جغرافيا تعد هذه الوسيلة من أنسب وسائل نقل الركاب بين مصر والمملكة العربية السعودية من حيث أن الموانئ بين البلدين تعد متقابلة جغرافيا كما أن عامل مسافة الرحلة وزمن السفر يعد من جهة أخرى مناسباً ، مقارنة بغيره من

يجدر أيضا الاشارة الى عوامل أخرى مؤثرة فى الطلب على السفر بواسطة سفن الركاب ؛ مثل خصائص الميناء ، والجدول الزمني للسفينة ، وإن نتج عن هذه الخصائص أسعار زمنية أعلى لرحلات نقل الركاب، فسيكون احتمال اختيار الميناء أقل. وتشمل خصائص الميناء المسافة من مكان اقامة المسافرين إلى الميناء البحرى (كلما كانت المسافة أكبر، كلما كان السعر الزمني فى عملية النقل أعلى بالنسبة لرحلة وسيلة النقل البري، وكلما كان احتمال اختيار الميناء أقل)، والمسافة البحرية من الميناء إلى ميناء الوصول (كلما كانت المسافة أكبر، كلما كان السعر الزمني للسفينة فى رحلتها البحرية أعلى، وكلما كان احتمال اختيار الميناء أقل، وبالتالي يتوقع أن يختار الركاب الموانئ القريبة وليس البعيدة.

تشمل خصائص الجدول الزمني للسفينة التي يتوقع أن تؤثر على اختيار الركاب للميناء، عدد موانئ الوصول التي تخدمها السفن التي تردد على الميناء (كلما كان العدد أكبر، كلما كان من الأكثر سهولة بالنسبة للميناء الوصول إلى المواقع البعيدة، وكلما زاد احتمال اختيار الركاب/المسافرين للميناء)، وتكرار زيارات السفينة للميناء (كلما كان التكرار أكبر، وبالتالي سيكون زمن الانتظار المتوقع في الميناء أقل، وكلما كان هناك احتمال أكبر في أن يختار الركاب الميناء).

أما عن الخدمات المكاملة الأخرى التي يمكن للمسافر أن يحصل عليها على متن سفينة الركاب مثل خدمات نقل السيارات والبضائع فهذه أيضا يتناسب توافرها طرديا الى حد كبير مع زيادة الطلب على خدمة نقل الركاب ؛ فقبل افتتاح نفق المانش بين الجزيرة البريطانية والقارة الأوروبية كانت حركة المسافرين عبر القنال الانجليزي بسفن الركاب والعبارات يدعمها الى حد كبير مدى قدرة هذه السفن والعبارات على نقل السيارات وبضائع الدرجة (الرورو) .

وسائل النقل المتاحة سواء النقل الجوى أو النقل البرى ، ان النقل الجوى فى هذه الحالة قد يبدو أسرع لكن مع اعتبار تركيز حركة الطيران المندى المصرى فى مطار القاهرة لمعظم الرحلات الجوية ، فأن الأمر يقتضى من الركاب وخاصة هؤلاء القادمين من الصعيد والمتجهين الى السعودية ، السفر عبر رحلة برية طويلة نسبيا الى القاهرة ، فضلا عما تتكلفه هذه الرحلة من نفقات قد يدخل ضمنها الإقامة المؤقتة والانتقالات الداخلية ، مما يضيف تكلفة مالية وزمنية الى تكلفة الرحلة ، فتزداد التكلفة الاجمالية للرحلة بالطائرة ، مقارنة بالرحلة البحرية، وفى مقابل النقل البرى الذى يتسم هو الآخر بارتفاع تكلفته الزمنية للرحلة والتي قد تستغرق من يومين الى ثلاثة أيام ، فضلا عن التكلفة المالية للسفر من موطن المسافر الى القاهرة حيث محطة الحافلات الدولية الى السعودية ودول الخليج والأردن والعراق.

١٠ - توصيف الأسطول العالمى للنقل

بسفن الركاب :

فى بداية عام ٢٠١٠ بلغت أعداد سفن الأسطول العالمى لنقل الركاب عدد ٤١٩٥ سفينة باجمالى حمولات 33.7 مليون طن ؛ الجدول التالى رقم (١) يبين التوزيع النوعى لسفن هذا الأسطول فى عام ٢٠١٠ ؛ وفى ذات العام ٢٠١٠ كانت هناك أعداد من السفن الجديدة تقدر بحوالى ١٥٩ سفينة ركاب بحمولات اجمالية 4.6 مليون طن تحت البناء فى الترسانات العالمية ؛ وخلال الفترة الزمنية من عام ٢٠٠٦ الى عام ٢٠١٠ شهد الاسطول العالمى للنقل بسفن الركاب زيادة بمتوسط نسبة ٤% تقريبا من حيث الحمولات وزيادة بنسبة 1.1% من حيث أعداد السفن خلال هذه الفترة.

(تقرير ISL ، ٢٠١٠)

وتشير تقديرات ISL عن تطور أعداد وحمولات الأسطول العالمى للنقل بسفن الركاب الى تحقق زيادة بمتوسط نسبة ٦% خلال الفترة من عام ٢٠٠٦-٢٠١٠ وهذه الزيادة قد حددتها بدرجة كبيرة التوجهات من جانب الشركات الملاحية العالمية لسفن الركاب نحو التعاقد على اصدار طلبات بناء

على الجانب الآخر تعد تكاليف السفر بالسفينة للقادمين من المملكة العربية السعودية سواء من السائحين أو المصريين العاملين ، تعد تكلفة منخفضة نسبيا ، مع سماح السفر بالسفينة بحمل كمية أكبر من الأمتعة أو شحن السيارة الخاصة الى مصر، وهو ما لا يتيح الوسيلتين الأخرتين الجوى والبرى.

من جهة أخرى فأن اعتبار تأثير مستوى الدخل على مستوى الطلب على خدمات السفر بسفن الركاب عبر البحر الأحمر ، يشير الى أن السفر بالسفينة يتناسب مع مستويات الدخل المنخفضة نسبيا لآلاف العمال والمهنيين المصريين ، وباعتباره أقل نسبيا من حيث التكلفة مقارنة بالسفر بالنقل الجوى والبرى.

وبالنسبة لعامل الأمان على متن السفن فقد ظل النقل البحرى للركاب من الموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر ، يتمتع بالأمان حيث يعتبر غالبية

وسائل النقل المتاحة سواء النقل الجوى أو النقل البرى ، ان النقل الجوى فى هذه الحالة قد يبدو أسرع لكن مع اعتبار تركيز حركة الطيران المندى المصرى فى مطار القاهرة لمعظم الرحلات الجوية ، فأن الأمر يقتضى من الركاب وخاصة هؤلاء القادمين من الصعيد والمتجهين الى السعودية ، السفر عبر رحلة برية طويلة نسبيا الى القاهرة ، فضلا عما تتكلفه هذه الرحلة من نفقات قد يدخل ضمنها الإقامة المؤقتة والانتقالات الداخلية ، مما يضيف تكلفة مالية وزمنية الى تكلفة الرحلة ، فتزداد التكلفة الاجمالية للرحلة بالطائرة ، مقارنة بالرحلة البحرية، وفى مقابل النقل البرى الذى يتسم هو الآخر بارتفاع تكلفته الزمنية للرحلة والتي قد تستغرق من يومين الى ثلاثة أيام ، فضلا عن التكلفة المالية للسفر من موطن المسافر الى القاهرة حيث محطة الحافلات الدولية الى السعودية ودول الخليج والأردن والعراق.

والتي تبلغ طاقتها الاستيعابية من الركاب ٥٤٠٠ راكب وعدد ٢١٦٥ من أفراد الطاقم وحمولة ٢٢٥ ألف طن. (تقرير ISL, ٢٠١٠) ويتضح من التحليل السابق أن الطلب العالمي على بناء سفن الركاب بأنواعها المختلفة كان قويا خلال الفترة التي غطاها تقرير ISL وهي الفترة من عام ٢٠٠٥ - ٢٠١٠ ووفقا لذلك فأن أسعار السفن الجديدة والمستعملة والمؤجرة خلال العقد الماضى كانت تشهد توجها صعوديا كرد فعل على هذه الزيادة فى الطلب من جانب الشركات الملاحية العالمية العاملة فى هذا المجال ؛ حتى أن تقرير ISL قد رصد كما سلف ذكره أن الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة لم تؤثر فى سوق هذه النوعية من السفن برغم تأثيرها فى مختلف سفن الأسطول التجارى البحرى العالمى أنذاك ؛ وهو ماوضع معوقات استثمارية فى المقام الأول فى سبيل الدول النامية ذات القدرات الاستثمارية والتمويلية المحدودة فى مجال هذه النوعية من السفن باهظة التكلفة الاستثمارية ومنها مصر.

السفن السياحية العملاقة ؛ كذلك ماتم رصده من أنه خلال الأزمة المالية العالمية الأخيرة وبعكس النوعيات الأخرى من سفن الأسطول التجارى البحرى العالمى ؛ فأن مستويات تخريد سفن الركاب بأنواعها المختلفة كانت منخفضة نسبيا ؛ وعلى سبيل المثال أنه فى عام ٢٠٠٩ تم تخريد عدد ٣٤ سفينة ركاب فقط باجمالى حمولات ٢٠٠ ألف طن وبمتوسط عمرى للسفينة ٤٣ عام وهو بذلك من أعلى المتوسطات العمرية المسجلة لسفن الاسطول التجارى البحرى العالمى . (تقرير ISL, ٢٠١٠) الجدول رقم (٢) يوضح تطور أعداد وحمولات الأسطول العالمى للنقل بسفن الركاب خلال الفترة من عام ٢٠٠٥-٢٠٠٩ وفقا لمجموعتى السفن الرئيسية سفن الركاب ؛ وسفن الركاب / الرورو / البضائع ، وتشير التقديرات الى أنه فى ذات العام ٢٠٠٩ فأن الاضافات الى أعداد وحمولات الأسطول العالمى من سفن الركاب من السفن الجديدة قد بلغت 1.4 مليون طن منها ٩ سفن سياحية عملاقة باجمالى حمولات واحد مليون طن ؛ وهذه السفن السياحية التسعة التى أضيفت الى سفن الأسطول العالمى للنقل بسفن الركاب تتضمن فى مقدمتها السفينة السياحية العملاقة Oasis of the Sea

جدول رقم (١)

التوزيع النوعي لسفن الأسطول العالمي لنقل الركاب عام ٢٠١٠

نوع السفينة	عدد السفن	اجمالي الحمولات بالألف طن
العبارات	١٠٤٥	٦٨٩
السفن السياحية	٤٢١	١٥١٦١
سفن الركاب المنتظمة	٣٤	١١١
سفن الركاب / العبارات	٥٥	٣٨٠
سفن الهيدروفيل	١٦	١٠
سفن الرورو / العبارات	١٧٠٩	٤٦٠٥
سفن الرورو / الركاب	٦٨٨	١٢٢٠٢
سفن الأتزال / العبارات	٢٦	١٧
سفن الركاب / البضائع	٢٠١	٥٤٢

المصدر : الجدول من اعداد الباحث استنادا الى تقرير ISL

ISL, Shipping statistics and market review , vol.54, no.8,2010,Bremen, Germany

جدول رقم (٢) تطور أعداد وحمولات الأسطول العالمي للنقل بسفن الركاب خلال

الفترة من عام ٢٠٠٥-٢٠٠٩ وفقا لمجموعتي السفن الرئيسية سفن الركاب ؛

وسفن الركاب / الرورو / البضائع

نوع السفينة	٢٠٠٥		٢٠٠٨		٢٠٠٩	
	عدد السفن	الحمولات بالألف طن	عدد السفن	الحمولات بالألف طن	عدد السفن	الحمولات بالألف طن
سفن الركاب المتخصصة	٥٧	٦١٢	٣٢	١٠٣٥	٤٩	٩٩١
سفن الركاب / الرورو / البضائع	٥٥	٥٠٨	٥٤	٥٨٥	٥٦	٣٦٢
الاجمالي	١١٢	١١١٠	٨٦	١٦٢٠	١٠٥	١٣٥٣

المصدر : الجدول من اعداد الباحث استنادا الى تقرير

ISL, Shipping statistics and market review, vol.54, no.8, 2010, Bremen, German

ان الجدول التالى رقم (٣) يضم بيان بعدد من سفن الأسطول العالمى لنقل الركاب والتي تم بنائها خلال الأعوام من ١٩٩٨ الى ٢٠١١ والذي يتبين منه ارتفاع تكاليف بناء هذه النوعية من السفن خلال هذه الفترة ؛ كذلك ارتفاع قيمة التكلفة الرأسمالية المتوسطة لاستيعاب المسافرين خلال الفترة بوجه عام ؛ مع أهمية الأخذ فى الاعتبار أن القيمة الأخيرة تتناسب طرديا مع عدد الركاب وسعة وحمولة السفينة ومستوى التجهيزات الفندقية والترفيهية والسياحية على متن السفينة .

جدول رقم (٣) بيان بأعداد من سفن الأسطول العالمى لسفن نقل الركاب السياحية من حيث السعة والحمولة وتكلفة وسنة البناء

اسم السفينة	تكلفة البناء بالمليون دولار أمريكى	السعة من المسافرين	حمولة السفينة بالطن	سنة البناء	التكلفة الرأسمالية المتوسطة لاستيعاب المسافرين بالدولار الأمريكى
Carnival Paradise	\$300	2,052	70,400	1998	\$150,150
Carnival Triumph	\$420	2,758	101,500	1999	\$210,105
Azmara Journey	\$150	710	30.28	2000	\$75,000
Carnival Spirit	\$375	2,124	85,900	2001	\$187,406
AIDA-vita	\$350	1,266	42,300	2002	\$174,825
AIDA-aura	\$350	1,266	42,300	2003	\$174,738
Carnival Valor	\$500	2,974	110,000	2004	\$249,501
Carnival Liberty	\$500	2,974	110,000	2005	\$249,377
AIDA-diva	\$390	2,050	69,200	2006	\$194,417
Carnival Freedom	\$500	2,974	110,000	2007	\$249,128
AIDA-bella	\$390	2,050	69,200	2008	\$194,223
Celebrity Equinox	\$640	2,850	122,000	2009	\$318,566
Costa Deliziosa	\$550	2,260	92,700	2010	\$273,632
Celebrity Silhouette	\$640	2,886	122,400	2011	\$318,250

المصدر : الجدول من اعداد الباحث استنادا الى بيانات المنظمة العالمية للسفن السياحية

١١- الموانئ المصرية الرئيسية على ساحل البحر الأحمر :

يفضلون أيضا القدوم بسياراتهم على متن السفن والعبارات العاملة بين الموانئ المصرية والسعودية المطلة على البحر الأحمر؛ وهذه الموانئ المصرية هي على النحو التالي :

١١-١ ميناء السويس

يقع الميناء عند المدخل الجنوبي لقناة السويس ويحده الخط الممتد من رأس الأدبية إلى عيون موسى.

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية) :

- بضائع عامة ٦.٦٠ مليون طن.
- ١.٥ مليون راكب.
- أكبر سفينة يمكن استقبالها السفن ذات غاطس يصل الى ٨ متر وطول ١٥٠ متر.

للموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر أهمية خاصة فى مجال نقل الركاب ولاسيما أن الغالبية العظمى من هؤلاء الركاب هم من العمال والحرفيين العاملين فى المملكة العربية السعودية ؛ بالإضافة الى أعداد كبيرة من المدرسين والمهندسين والأطباء والخبراء المصريين الذين قد يفضلون العودة من المملكة العربية السعودية على متن سفن الركاب والعبارات التى تتيح لهم نقل السيارات الخاصة بهم والأمتعة والحمولات المتنوعة عند عودتهم الى مصر ؛ يضاف الى ما سبق أن مجال السفر بسفن الركاب والعبارات له أهمية خاصة من حيث اسهامه فى نقل عشرات الألاف من الحجاج والمعتمرين المصريين ؛ وكذلك نقل الأشقاء السعوديين الذين اعتادوا قضاء اجازاتهم فى مصر فى صحبة عائلاتهم ؛ والذين

أقصى غاطس متدرجة (متر)		الطول(متر)	العدد	نوع الرصيف
الى	من			
٨.٠٠	٨.٠٠	٧٥٠	٥	ركاب
٧.٥٠	٥	١٣٢٠	٧	ركاب/بضائع

(أيمن النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

١١-٢ ميناء الأدبية

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية) :

- بضائع عامة ٥.١٣ مليون طن.
- صب جاف ٢.١٨ مليون طن.

يقع على الشاطئ الغربى لخليج السويس وعلى مسافة حوالى ١٧ كيلو متر من مدينة السويس ويتكون هذا الميناء من تسعة أرصفة تبلغ أطوالها حوالى ١٨٤٠ متر وغطاس يتراوح بين ٢٧ - ٤٢ متر.

نوع الرصيف	العدد	أرقام الأرصفة التابعة	الطول (متر)	أقصى غاطس متدرج (متر)	
				من	الى
بضائع عامة	١	٣	١٥٠	١١	١١
بضائع وصب جاف	٢	٥ ، ٤	٤٣٥	١٢	١٢
بضائع وسياحة	٤	٩ ، ٨ ، ٧ ، ٦	٧٢٥	١٢	١٢
الرصيف الحربى	٢	٢ ، ١	١٥٠	٩.٥	٩.٥

(أيمن النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

١١-٣ ميناء السخنة

والأعماق كبيرة داخل رقعة الميناء مما يسمح بإستقبال السفن كبيرة الغاطس.

وهو أول ميناء محورى شامل ومتكامل ومتعدد الأغراض لخدمة عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع العامة والصب الجاف وتداول الحاويات ؛ ويقع الميناء على الساحل الغربى لخليج السويس على مساحة ٢٢.٣ كيلو متر مربع وعلى مسافة ٤٣ كيلو متر من مدينة السويس.

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية) :

- بضائع عامة ٢.٢٠ مليون طن.
- صب جاف ٤.١٧ مليون طن.
- ٧٥٠ ألف راكب.
- أكبر سفينة يمكن استقبالها من حيث الحمولة الكلية ٧٠٣٢٧ طن ومن حيث الغاطس ١٢.٨٣ متر.

الطاقة التصميمية القصوى (الاستيعابية):

- بضائع عامة ٤.٧٥ مليون طن
- بضاعة محواة ٣.٧٥ مليون طن
- عدد الحاويات المكافئة ١٠٠٠٠٠ حاوية

(النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

١١-٥ ميناء الغردقة

يقع الميناء على الساحل الغربى للبحر الأحمر بالقرب من مدخل خليج السويس على مسافة ٣٧٠ كم جنوب السويس ؛ تبرز أهمية الميناء لموقعه وخدمة السياحة العالمية بمنطقة البحر الأحمر وسياحة اليخوت بأنوعها وسياحة سفن الرحلات الطويلة وكذا خطوط الملاحة البحرية لنقل السياح والركاب من السعودية ودول الخليج و لميناء شرم الشيخ البحرى.

(النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

١١-٤ ميناء سفاجة

يقع الميناء بمحافظة البحر الأحمر وعلى الساحل الغربى للبحر الأحمر وهو عبارة عن جونه متسعة (خليج طبيعى) على مسافة ٦٠ كم جنوب الغردقة على مسافة ٢٢٥ ميل بحرى جنوب ميناء السويس وهذه الجونة محمية من الجهة الشرقية والشمالية حماية طبيعية بجزيرة سفاجا كما أنها محمية من الجهة الغربية من الرياح السائدة بواسطة الجبال

مقومات الميناء :

تم إنشاء صالة حديثة للركاب بمساحة ٩٠٠ متر مربع مجهزة بكافة الخدمات التى يحتاج إليها السائحون ومجهزة بأجهزة الكشف عن الأمتعة والمفرقات و بوابات الأشخاص؛ جرى حالياً التخطيط لبناء صالة سفر جديدة على مساحة ٩٠٠ متر مربع وإنشاء ساحة الكشف عن السيارات القادمة بصحبة الركاب وزيادة أطوال الأرصفة لتصل إلى ٢٤٠ متر لمواجهة الحركة المتزايدة لنقل الركاب والسائحين.

(النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية) :

- متوسط عدد السفن السياحية ٦٧٥ سفينة سنوياً.
- ومتوسط عدد اليخوت السياحية ٢١٠ يخت سنوياً.
- عدد سفن الركاب (الغردقة / ضبا) ٦٠٠ سفينة بالإضافة الى ١٣ ألف سيارة بصحبة الركاب.
- متوسط عدد السائحين ٦٠ ألف سائح سنوياً.
- متوسط عدد الركاب العاديين ٢٠٠ ألف راكب سنوياً.

(النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

١١-٦ ميناء شرم الشيخ:

يقع الميناء فى أقصى جنوب شبه جزيرة سيناء عند ملتقى خليج السويس والعقبة عند رأس المثلث الجنوبي الذى تمثله شبه جزيرة سيناء على مسافة ١٥٦ ميل بحرى من ميناء السويس، ٣٨٠ كم جنوب مدينة السويس، ٤٩٠ كم من القاهرة.

(النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)

١١-٧ ميناء نويبع :

يقع الميناء على الساحل الغربى لخليج العقبة وعلى مسافة حوالى ١٦٨ كيلو متر شمال شرم الشيخ ومسافة ٦٤ كيلو متر جنوب طابا.

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية) :

- مليون راكب سنوياً.
 - بضائع عامة ١.٩٠ مليون طن.
- (النحراوى ؛ الموانئ البحرية العربية)
- ### ١١-٨ ميناء الطور
- يقع ميناء الطور على الساحل الشرقى لخليج السويس وعلى مسافة حوالى ٢٨٠ كم إلى الجنوب من مدينة السويس ؛ وهو غير مجهز لاستقبال السفن السياحية أو العبارات.

١٢- حادث العبارة السلام ٩٨ وأثره على

سوق نقل الركاب المصريين عبر

الموانئ المصرية على البحر الأحمر:

يعد حادث العبارة السلام ٩٨ بمثابة نقطة فاصلة فى تاريخ النقل البحرى المصرى ؛ وكانت لذلك الحادث المروع تداعيات سلبية كبرى على سوق نقل الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر منذ وقوعه والى الآن ؛ مما يتطلب الأمر توصيف دقيق للحادث لما سيتضح عن هذا التوصيف من عوامل لها أثرها على سوق نقل الركاب بحرا عبر الموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر :

بتاريخ ٧-٤-١٩٩٢ تأسست شركة السلام للنقل البحرى بنظام الاستثمار الداخلى كشركة مساهمة مغلقة خاضعة لأحكام قانون الاستثمار ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ ، ونشاطها امتلاك وإدارة وتشغيل عبارة بحرية تبلغ طاقتها ٢٠٠٠ راكب، ٣٠٠ سيارة، ٧٠٠ طن على أن تعمل على الخط الملاحي بين موانئ البحر الأحمر، وذلك برأس مال قدره ٨.١٢ ملايين جنيه، وتكلفة استثمارية قدرها ٣٢ مليون جنيه، هذا وقد حصلت الشركة على إعفاء ضريبي لمدة ٥ سنوات بموجب القانون المشار إليه.

مصري- سعودي كإفادة شركة السلام)، اعتباراً من عام ١٩٩٩، الإدارة والتشغيل لشركة السلام للنقل البحري (مصرية).

• هيئة الإشراف والتصنيف الدولية المسجلة عندها السفينة هي هيئة الإشراف الإيطالية (رينا RINA)، وهي واحدة من ١٠ هيئات إشراف معتمدة في مصر وشهادة التصنيف سارية حتى ٢٠٠٨-٣-٣١.

• تم إضافة ثلاثة أدوار جديدة عام ١٩٩١ بترسانة إيطالية وصدرت لها شهادة صلاحية لنقل الركاب من هيئة السلامة لرحلة دولية قصيرة بتاريخ ٢٠٠٦-٢-١-٢٠ صالحة حتى ٢٠٠٦-٢-٢ (آخر شهادة ركاب لرحلة دولية قصيرة).

• تم الكشف على قاع السفينة بإشراف هيئة RINA بتاريخ ٢٠٠٥-٥-٢٥.

• تم إجراء آخر تفتيش دوري بمعرفة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية في ميناء السويس بتاريخ ٢٠٠٦-١-٢١.

• تم تنفيذ ٣ اختبارات إضافية عملية، اعتباراً من إبريل ٢٠٠٥، وآخرها بلجنة من الهيئة المصرية لسلامة البحرية بتاريخ ٢٠٠٥-١٢-١٥.

(تقرير لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب؛ ٢٠٠٦)

وقائع الحادث:

أبحرت السفينة السلام ٩٨ من ميناء ضبا السعودي على البحر الأحمر الساعة السابعة مساءً يوم الخميس ٢٠٠٦-٢-٢ في رحلة عودتها إلى ميناء سفاجا وعلى متنها ١٤١٦ راكبا بمن فيهم طاقم السفينة منهم ١٢٩٨ مصرياً، وبعد نحو ساعتين شب حريق بإحدى سيارات النقل بجراج السفينة وقام بعض أفراد الطاقم بالتعامل معه وقفلت

بتاريخ ٢١-٨-١٩٩٦ صدر قرار رئيس الهيئة العامة للاستثمار رقم ٤١٥ لسنة ١٩٩٦ بالترخيص لمشروع شركة السلام للاستثمار البحري بمزاولة النشاط بنظام الحرة الخاصة برأس مال قدره ٨.٤ ملايين دولار بذات مقر الشركة الأولى؛ وذلك بهدف الاستمرار في التمتع بالإعفاء الضريبي.

بتاريخ ١٤-٤-١٩٩٤ صدر قرار رئيس الهيئة العامة للاستثمار رقم ٩٢٢ لسنة ١٩٩٩ بالموافقة على اندماج شركة السلام للنقل البحري مع شركة السلام للاستثمار البحري بنظام المناطق الحرة الخاصة، وتم تغيير المقر الإداري للشركة وذلك بهدف التهرب من أداء الضرائب العامة المستحقة على الشركة.

(تقرير لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب؛ ٢٠٠٦)

يبلغ عدد العبارات التي تقوم شركة السلام للاستثمار البحري بإدارتها وتشغيلها من الموانئ المصرية ٢١ عبارة، منها ١٣ عبارة ترفع علم بنما، وعدد ٢ ترفع العلم المصري، وعدد ٣ ترفع علم السعودية، وعدد ٢ ترفع علم الأردن، وعبارة واحدة ترفع علم البهاما، بالإضافة إلى العبارتين الغارقتين السلام ٩٥، والسلام ٩٨ اللتين كانتا ترفعان علم بنما. أما عن العبارة السلام ٩٨ فإن البيانات الأساسية الخاصة بها تتمثل فيما يلي:

• سفينة ركاب بحمولة إجمالية ١٢٠٠٠ طن، طاقتها القصوى ٢٧٩٠ راكبا (وفقاً لإفادة هيئة السلامة في الرحلات القصيرة)، وهي سفينة بنمية (ترفع علم بنما) وليست مصرية.

• تم بناء السفينة بإيطاليا عام ١٩٧٠، عدد الركاب في الرحلة الأخيرة ١٣١٨ راكبا بالإضافة إلى ٩٦ من أفراد الطاقم؛ ملك شركة Pacific Sunlight Marine البنمية (رأسمال

المتحدة الساعة ٣٧.٢٣ دقيقة مساء الخميس ٢-٢٠٠٦ بالتوقيت العالمي الذي يوافق الساعة الواحدة والدقيقة السابعة والثلاثين من صباح الجمعة ٣-٢-٢٠٠٦ بتوقيت القاهرة، فتبين من الإشارة أن الاستغاثة صادرة عن جهاز لسفينة بنمية الجنسية تحمل اسم السلام بوكاشيو ٩٨ وأرسل الاستغاثة ذاتها وبيان السفينة إلى مركز مراقبة المهمات بالولايات المتحدة الأمريكية الذي نقلها إلى هيئة الملاحة البحرية المدنية في دولة بنما التي كان عليها أن تخطر الشركة التي تتبعها السفينة بإشارة الاستغاثة لكن الهيئة البنمية لم تفعل .

لكن جهاز تلقي إشارات الاستغاثة ببريطانيا التقط إشارة أخرى من جهاز الاستغاثة الآلي للسفينة المنكوبة بعد تحديد مكان غرقها طبقا لما هو متعارف عليه دوليا من إحداثيات تلاقي خطوط الطول والعرض الجغرافية التي بان منها أن الحادث يقع في منطقة الشرق الأوسط وفي منطقة البحث والإنقاذ المصرية التي تختص دولة فرنسا بمراقبة شؤون الإغاثة فيها وأرسل ذلك الجهاز إشارة إلى نظيره الفرنسي الذي نقلها بدوره إلى الجهاز المختص بالإغاثة في دولة الجزائر الذي أرسل الإشارة ذاتها التي تفيد غرق السفينة إلى الجهاز المماثل في مركز البحث والإنقاذ المصري ؛ وسجل هذا الجهاز وصول استغاثة جهاز الإيبرب الخاص بالسفينة السلام بوكاشيو ٩٨ التي تفيد غرقها الساعة الثالثة وتسع دقائق من صباح يوم الجمعة ٣-٢-٢٠٠٦ ثم سجل جهاز الشركة الوطنية للملاحة الجوية وصول ٤ رسائل تالية للرسالة الأولى وصلت جميعها قبل الساعة السادسة وثلاث دقائق بتوقيت القاهرة.

السفينة على أثره عائدة إلى ميناء ضبا، ثم حضر ضابط أول السفينة وأبلغ الركاب بأنه قد تمت السيطرة على الحريق وأخذ أفراد الطاقم في طمأنة الركاب واستدارت السفينة ثانية لتأخذ مسارها الأول في اتجاه ميناء سفاجا، إلا أنه وبعد وقت قصير لاحظ الركاب أن دخانا كثيفا بدأ يتصاعد من الطابق السفلي للسفينة وشاهد بعضهم أسنة النيران التي شبت ثانية بمحتويات الجراج فصعد معظمهم إلى السطح وارتدوا سترات النجاة بينما نزل بعض أفراد الطاقم إلى الجراج واستخدموا رشاشات المياه في التعامل مع الحريق دون جدوى وارتفع منسوب المياه في أرضية الجراج تدريجيا حتى زاد ارتفاعه على متر من مساحة الجراج التي تصل إلى ٢٠٠٠ متر مربع تقريبا وعلى أثر ذلك مالت السفينة إلى أحد جانبيها، ثم انزلت السيارات إلى الجانب الذي حدث فيه الميل وهرع الركاب إلى الجانب الآخر من السطح إلا أن السفينة بدأت في النزول تدريجيا عن مستوى سطح الماء وما لبثت إن غرقت بالكامل على مسافة نحو ٤٣ ميلا من الشاطئ السعودي، عندما كانت الساعة قد تجاوزت الواحدة من صباح الجمعة ٣-٢-٢٠٠٦ بقليل .

(تقرير لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب ؛ ٢٠٠٦) وفيما عدا الذين غاصت بهم السفينة من أعضاء الطاقم الذين كانوا يحاولون إطفاء الحريق وبعض الركاب الذين لم يتمكنوا من الصعود إلى السطح وجد باقي الركاب أنفسهم يصارعون في ظروف عصبية أمواج البحر العاتية في ظلمة حالكة السواد وبرد قارس ؛ وعندما انفصل جهاز الاستغاثة الآلي من السفينة تلقائيا عند الغرق أطلق إشارة استغاثة تحمل رقما خاصا بالسفينة التقطها جهاز الاستقبال بمركز تلقي إشارات الاستغاثة بأسكتلندا بالمملكة

فى الهيئة العامة لموانئ البحر الاحمر بمدينة السويس تم إرسال إشارة تليفونية إلى مركز البحث والإنقاذ وتلقى المركز هذه الإشارة الساعة السابعة والدقيقة الثانية والثلاثين ثم تلقى المركز الساعة الثامنة والدقيقة الخامسة عشرة صباحا إشارة أخرى من مكتب رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر بنفس مضمون الإشارة السابقة، مضافا إليها أن السفينة بالموقع ٢٧٠٨ شمالا و ٣٤٣٤ شرقا، وأن شركة السلام تطلب إرسال طائرة ووحدة بحرية على نفقتها للبحث عنها ؛ فأقفلت طائرة من طراز "هل" من مطار الغردقة الساعة التاسعة والدقيقة الخمسين في اتجاه الموقع المبلغ عنه.

وفي الساعة العاشرة والدقيقة الخامسة والأربعين غادرت سفينة بحث وإنقاذ تابعة للقوات البحرية ميناء سفاجا في اتجاه موقع الحادث وفي الساعة العاشرة والدقيقة السابعة والأربعين قامت طائرة من طراز "هل مي ١٧" بإلقاء معدات إنقاذ في موقع الحادث بإجمالي عدد ٨ قوارب نجاة و ٢٥ طوق نجاة بطاقة إنقاذ ١٦١ فردا وذلك بجوار تجمعات الأفراد العائمين على سطح الماء ثم بدأت أعمال انتشال الناجين من موقع الحادث بعد عصر ذلك اليوم بواسطة الفرقاطة شرم الشيخ التابعة للقوات البحرية وتوالت أعمال الإنقاذ بمعرفة قوات البحرية المصرية وسفن ولنشات أخرى سعودية وبلغارية وسودانية وبنمية تابعة لشركة السلام وكانت جملة من تم إنقاذهم ٣٨٧ فردا منهم ٣٤٢ مواطنا مصرياً بينما انتشلت هذه الوحدات ٣٢١ جثة وأصبح ٧٠٤ من الركاب وأفراد الطاقم في عداد المفقودين.

(تقرير لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب ؛ ٢٠٠٦)

ومن ناحية أخرى كانت السفينة سانت كاترين التابعة لشركة السلام للنقل البحري وقد غادرت ميناء سفاجا الساعة الثانية والدقيقة الخامسة عشرة من صباح يوم الجمعة ٢٠٠٦-٢-٣ تحمل ركابا متجهة بهم إلى ميناء ضبا على الخط الملاحي ذاته الذي كانت السفينة السلام بوكاشيو ٩٨ تتبعه في طريق عودتها من ميناء ضبا السعودي.

وكان ريان هذه السفينة يعلم بأن الموعد المحدد لوصول تلك السفينة إلى ميناء سفاجا يتفق وموعد مغادرته لسفينته لذلك الميناء، وأن سلطات الميناء ومكتب الشركة هناك حاولوا الاتصال بتلك السفينة عدة مرات ولكنها لم تجب على نداءاتهم فطلبوا منه استطلاع أمر السفينة في أثناء سيره ومواصلة النداء عليها وعندما اقترب من مكان الحادث في حوالي الساعة السادسة والدقيقة السابعة والخمسين من صباح يوم الجمعة ٢٠٠٦-٢-٣ رد عليه ضابطها الثالث قائلاً: إنه يتحدث إليه من فوق "قارب نجاة" وإن السفينة السلام بوكاشيو ٩٨ قد غرقت غرقاً تاماً حوالي الساعة الثانية من صباح نفس اليوم في موقع ٢٧٠٨ شمالا ٣٤٥٤ شرقا فقام الريان على الفور بإخطار مكاتب الشركة بسفاجا والقاهرة بالحادث ، كما أخطر ميناء ضبا السعودي وبعث بإشارة استغاثة إلى جميع السفن الموجودة بالمنطقة على قناة ١٦ ALLSHIPS ثم واصل سيره بسفينته إلى ميناء ضبا، دون أن يقترب من مكان غرق السفينة المنكوبة ليمد يد العون إلى ركابها ، مبررا ذلك بأنه لم يقبل المخاطرة نظرا للظروف الجوية السيئة ومراعاة للحالة النفسية لركاب سفينته، فقرر مواصلة المسير إلى ميناء ضبا فوصل إليه حوالي الساعة التاسعة والدقيقة الثامنة عشرة صباحا.

(تقرير لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب ؛ ٢٠٠٦)

الإجراءات واكتفت هيئة السلامة بإنزال الرماثات وسحب اعتماد شركة صيانة الرماثات .

٥- حلت في صيانة رماثات شركة السلام شركة "تلستار"، التى ينتهى ترخيصها في ٣٠-٦-٢٠٠٥، ولم يجدد الترخيص، وبالرغم من ذلك أعطت شهادات صلاحية للرماثات دون أن يكون مصرحا لها بالعمل بعد هذا التاريخ.

٦- اكتشفت اللجنة أن سترات النجاة لم يتم التفتيش عليها التفتيش الواجب، ودليل ذلك أن اللجنة المذكورة في ميناء السويس طلبت تغيير ٨ آلاف سترة نجاة دفعة واحدة.

٧- تلاحظ للجنة أن كثيرا من أوراق التفتيش كان يتم فيها المطالبة بتغيير أسطوانات مقاومة الحريق لفسادها وعدم صلاحيتها للاستعمال ؛ بالرغم من كونها أحد مكونات السلامة الأساسية ؛ لكن ذلك لم يتم.

٨- جاء في إحدى مرات التفتيش على بعض السفن ما يفيد إعفاؤها من تركيب جهاز الإطفاء المائي على الماكينات لحين انتهاء موسم الحج الماضى بالمخالفة لاتفاقية سلامة الأرواح التي تلزم بوجود هذا النظام وقد تم التعلل في ذلك بمنع التكدس في موسم الحج، علما بأن موسم الحج المعنى لم تنقل فيه هذه السفن أكثر من ٢٣ ألف حاج، وقد تلاحظ للجنة أن بعض هذه السفن لم يتم بتركيب هذا النظام ، ومن بينها السفينة السلام ٩٨ التى لم يتم بتركيبه حتى غرقها.

٩- أن إعلام الركاب بوسائل النجاة وكيفية استعمالها عند الطوارئ والحوادث في الرحلات المختلفة لا يتم ؛ وهو ما يشكل خطورة شديدة على الركاب حال تعرضها السفن لحادث.

قامت لجنة من الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالتحقيق حيث تأكد لها وقوع إخلال جسيم بقواعد السلامة البحرية على النحو الآتي:

١- أن هناك سفنا تعمل في المنطقة، وتحمل ركابا مصريين ولم تحصل على شهادات ركاب مصرية بالمخالفة للقوانين والقرارات الوزارية المنظمة لذلك.

٢- أن شهادات الركاب المصرية المستخرجة لبعض السفن أهملت فيها كل القواعد التي يتم على أساسها تحديد عدد الركاب كحد أقصى لهذه السفن، والاعتداد بشهادات دولة العلم بالرغم من مخالفة هذه الشهادات لشهادات هيئات التصنيف.

٣- أن هناك إجراءات ضرورية كانت لا تتم بالطريقة الواجبة والمؤثرة كان لها تأثيرا مباشرا على إنقاذ الركاب، ومثال ذلك اكتشاف عدد من الرماثات (قوارب النجاة) موادها منتهية الصلاحية منذ أكثر من ٥ سنوات، وتم في تفتيش واحد أجرته هيئة السلامة البحرية بدقة إنزال عدد ٦٣ رماثا وجد أنها غير صالحة، وكان ذلك من السفينة السلام ٩٨ بالتحديد.

٤- نص القانون على أن الشركات التي تتولى صيانة الرماثات لا بد أن تكون حاصلة على شهادة تؤهلها لذلك، ولقد اكتشفت لجنة التفتيش التابعة لهيئة السلامة وجود الرماثات السابق ذكرها منتهية الصلاحية لانتهاى صلاحية مكوناتها، كما ذكر بالرغم من وجود شهادات بصلاحيتها ملصقة عليها، وهو ما ينطوي على تزوير معنوي كان ينبغى أن تبلغ جهات الاختصاص بشأنه في حينه إلا أنه لم تتخذ هذه

العبرة بالسير في خطوط ملاحية لا تبعد عن اليابسة لمسافة ٢٠ ميلا.

١٣- أن الكارثة لم تكن وليدة نقص في التشريعات التي تنظم تسيير السفن أو مراقبة توافر اشتراطات الأمان والسلامة بها قبل السماح لها بالإبحار؛ فهذه التشريعات متعددة وتعالج جميع أسباب حماية الأرواح ، لكن العوار يظهر عند تدخل العامل الإنساني لتطبيق هذه المعاهدات والقوانين والأعراف، ويختلف الأمر من دولة إلى أخرى باختلاف مدى جدية الجماعة الإنسانية في الالتزام بالتطبيق ؛ الأمر الذى يحتاج إلى تفعيل هذه المعاهدات والقوانين وليس تعديلها .

١٣- نشاط نقل الركاب عبر الموانئ المصرية فترة مابعد كارثة العبارة السلام

٩٨ الى الآن :

فى أعقاب الحادث المروع شهد سوق نقل الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر تداعيين رئيسيين :

الأول : انعدمت الثقة لدى المجتمعين المصرى والسعودى فى ادارة وتشغيل واجراءات السلامة والأمان على السفن والعبارات العاملة فى منطقة البحر الأحمر، وأسفر ذلك عن تراجع الطلب على السفر على هذه السفن والعبارات.

الثانى : اتخذت وزارة النقل والهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية العديد من الاجراءات لتطبيق القواعد والقوانين المتعلقة بالسلامة والأمان مما أسفر عن انخفاض أعداد السفن والعبارات العاملة وانعكس ذلك فى تراجع عرض خدمات النقل بسفن الركاب والعبارات.

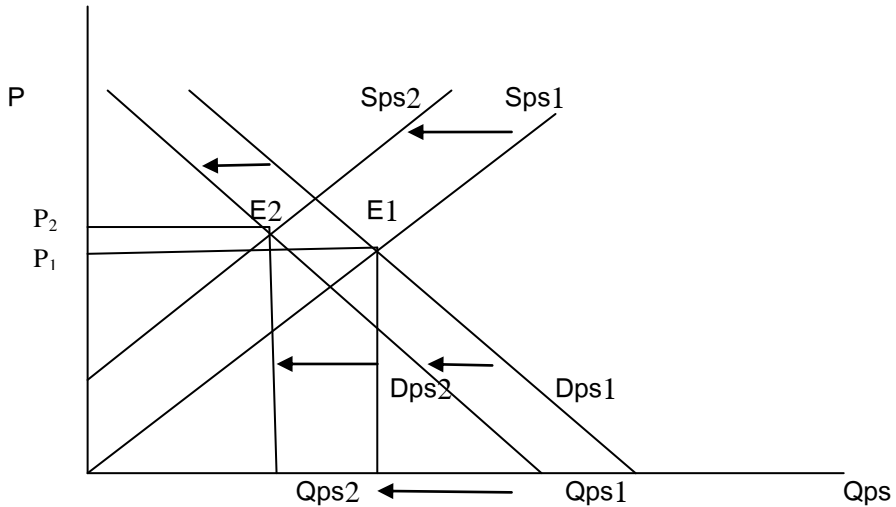
وكمحصلة لهاتين النتيجتين ومع افتراض بقاء العوامل الأخرى ثابتة لمقتضيات التحليل ؛ اتجه

١٠- ذكر عدد من الناجين من طاقم العبارة المنكوبة السلام ٩٨ أن الأمر احتاج إلى الغطس على مخارج الصرف لتسليتها في أثناء تراكم المياه بجراج السفينة ، وأنه تم استخراج أكياس وأوراق من بعضها ولم تعمل بالرغم من ذلك بدليل تراكم المياه لهذا الارتفاع ؛ الأمر الذي كان أحد الأسباب المباشرة لميل السفينة ثم غرقها مما يقطع بعدم التفتيش عليها من قبل سواء من هيئة السلامة البحرية أو من جانب الشركة المشغلة أو من قبطان السفينة وهي إحدى أخطر نقاط التفتيش حيث تكرر من قبل حدوث حرائق بالجراج وأدت هذه الحرائق إلى غرق السفينة السلام ٩٠ عام ٢٠٠٢ وها هي قد أدت إلى غرق السفينة السلام ٩٨.

١١- جاء في تقرير آخر تفتيش أجري بتاريخ ٢٩-٢٠٠٦ بميناء ضبا أن حالة الجراج غير مرضية وأن به براميل مواد بترولية ولم تتم متابعة رفع هذه البراميل من الجراج عند عودة السفينة من ضبا ، وهو ما قد يكون أحد أسباب تأجج النيران في الجراج في الرحلة التي غرقت فيها السفينة وهي مسئولية الشركة وقبطان السفينة والجهة التي صرحت لها بالإبحار بالرغم من وجود هذه المواد الخطرة.

١٢- إن الحكومة البنمية قد حددت خطوط سير ملاحية للعبارة السلام ٩٨ بكل من خليج السويس وخليج العقبة وبحد أقصى يبلغ ٢٠ ميلا بعيدا عن اليابس بخطوط سيرها بالبحر الأحمر، إلا أن الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية أعطتها شهادة صلاحية دون الإشارة إلى الشهادة الصادرة من الحكومة البنمية والتي تقيد

سوق النقل بسفن الركاب والعبارات عبر الموانئ المصرية على البحر الاحمر الى التراجع والانكماش منذ الحادث كما هو موضح بالرسم البياني رقم (٤).



الرسم البياني رقم (٤)

سوق النقل بسفن الركاب والعبارات بعد حادث العبارة السلام ٩٨ فى عام ٢٠٠٦

حيث بلغت أعداد الركاب ٢.٨ مليون راكب عام ٢٠٠٩ بنسبة انخفاض ٥.٥% عن العام السابق ٢٠٠٨ ، مقابل ٣ ملايين راكب فى ٢٠٠٨ بنسبة انخفاض ٨% عن العام السابق ٢٠٠٧ ، و ٣.٣ مليون راكب فى ٢٠٠٧ بنسبة انخفاض ٣.٧% عن العام السابق ٢٠٠٦ ، و ٣.٤ مليون راكب فى ٢٠٠٦ بنسبة انخفاض ٨.٤% عن العام السابق ٢٠٠٥ ، وفى ٢٠٠٥ بلغ أعداد الركاب ٣.٧ مليون راكب.

(تقرير قطاع النقل البحرى المصرى ؛ وزارة النقل ؛ ٢٠١١)

حالة التراجع والانكماش التى يعانى منها سوق النقل بسفن الركاب والعبارات عبر الموانئ المصرية المطلة على البحر الاحمر فى اعقاب حادث العبارة السلام ٩٨ ؛ رصدها التقرير الرسمى الصادر عن قطاع النقل البحرى المصرى بوزارة النقل خلال عام ٢٠١١ ، حيث بين استمرار انخفاض أعداد الركاب بشكل سنوى منذ الحادث ، بل وتزايدت نسبة الانخفاض عامًا بعد عام فى موانئ البحر الأحمر؛ وأجرى ذلك التقرير مقارنة بين أعداد الركاب الذين سافروا بحرًا عبر جميع الموانئ المصرية خلال أعوام ٢٠٠٥ ، ٢٠٠٦ ، ٢٠٠٧ ، ٢٠٠٨ ، و ٢٠٠٩ ، معترفًا بتراجع أعداد الركاب ابتداء من عام ٢٠٠٥ ،

العبارة فى عام ٢٠٠٦ إلى ٣٧ سفينة وعبارة، وتشمل العبارات العاملة حاليا ثلاثة عبارات بميناء سفاجة تضم " الرياض " و" جمع ٢ " و" مسرة"، واثنان بميناء الغردقة هما "القااهرة" و"المتحدة"، وأربع عبارات بميناء نويبع تضم " البرنيسية" و"بيللا" و"شهرزاد" و"كوين نقرتيتى" ؛ ومن المقرر أن يزداد عددها ليصل الى ١١ مع انضمام العبارتين المتوقفتين، وهما: العبارة "حبة" التى تخضع للصيانة والعبارة "عمان" التى تخضع لإجراء تعديلات للتوافق مع شروط السلامة البحرية الدولية.

١٤ - الوضع الراهن لسفن الركاب والعبارات الرافعة للعلم المصرى :

يضم الاسطول التجارى البحرى المصرى حاليا عدد من سفن الركاب على النحو التالى :

- عدد خمسة سفن ركاب / رورو تبلغ حمولتها الاجمالية ١٣١٣٦ طن
 - عدد ثلاثة سفن عبارات / رورو تبلغ حمولتها الاجمالية ٢٤٩٩٧ طن
 - عدد اثنين سفينة ركاب حمولتهما الاجمالية ١١١٦٩ طن
 - عدد سفينة واحدة ركاب / بضائع حمولتها الاجمالية ٣٤٠٨ طن
- (بنك المعلومات بقطاع النقل البحرى ؛ وزارة النقل ؛ ٢٠١١/٤/٣٠)

١٥ - النتائج والتوصيات :

١- أن الطلب العالمى على بناء سفن الركاب بأنواعها المختلفة يتسم بالقوة والتصاعد ووفقا لذلك فإن أسعار السفن الجديدة والمستعملة والمؤجرة من هذا النوع خلال العقد الماضى كانت تشهد توجهها صعوديا كرد فعل على هذه الزيادة فى الطلب من جانب الشركات الملاحية العالمية العاملة فى هذا المجال ؛ حتى أن الأزمة الاقتصادية العالمية

وأشار ذلك التقرير الى أن هذا الانخفاض يمكن أن يعزى الى حد كبير الى تراجع أعداد العبارات التى تعمل فى نقل الركاب عبر الموانئ المصرية، بالإضافة إلى ارتفاع تكلفة السفر بحرًا حتى وصلت تكلفة رحلة الذهاب والعودة من وإلى الموانئ البحرية المصرية والسعودية الى قيمة متوسطة (١٦٠٠) جنيه فى الوقت الذى لا تتعدى فيه تذكرة رحلة الطيران (٢٢٠٠) جنيه، وأشار ذلك التقرير إلى أن جميع العبارات العاملة بالموانئ المصرية حاليًا تعمل بالوقود الخفيف مرتفع التكلفة، فى الوقت الذى كانت تعمل فيه العبارات قبل عام ٢٠٠٦ الذى شهد حادث العبارة السلام ٩٨ بالوقود الثقيل منخفض التكلفة، ولكى تعمل العبارة حاليا بالوقود الثقيل تحتاج لإجراء تعديلات فى محركاتها تتطلب تكلفة مرتفعة جدا.

لقد شهد عام ٢٠١٠ لأول مرة توقف نقل الركاب عبر ميناء السويس (بور توفيق)، وذلك بعدما امتنع جميع مشغلو العبارات عن العمل ونقل الركاب من خلاله، وكذلك إلغاء الحج البحرى لأول مرة، نتيجة عدم إقبال أى من مشغلي العبارات على الاشتراك فى نقل الحجاج من الأرضى المصرية مباشرة للأرضى المقدسة بالسعودية، والذى كان يتم عبر موانئ سفاجا، والغردقة، والسويس ، حيث أحجم مشغلو العبارات عن التقدم للممارسة التى أعلنت عنها وزارة الداخلية لنقل الحجاج ، مبررين ذلك بأن تشغيل السفن والعبارات فى رحلات الحج لم يعد اقتصاديا، فيما أرجعت وزارة الداخلية ذلك لافتقاد تلك السفن عبارات شروط السلامة وعدم توافقها مع مواصفات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار.

(تقرير قطاع النقل البحرى المصرى ؛ وزارة النقل ؛ ٢٠١١) وأشار ذلك التقرير الى أنه مع بداية عام ٢٠١١ انخفض عدد سفن الركاب والعبارات العاملة بالموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر إلى 9 سفن عبارات فقط بعدما كان يصل عددها قبل حادث

شهادات ركاب مصرية بالمخالفة للقوانين والقرارات الوزارية المنظمة لذلك.

٥- أن شهادات الركاب المصرية المستخرجة لبعض السفن أهملت فيها كل القواعد التي يتم على أساسها تحديد عدد الركاب كحد أقصى لهذه السفن، والاعتداد بشهادات دولة العلم بالرغم من مخالفة هذه الشهادات لشهادات هيئات التصنيف.

٦- أن الاجراءات والقواعد الخاصة بالأمان والسلامة لو تم تنفيذها بدقة وصرامة على متن السفن والعبارات العاملة لأمكن تلافي وقوع الحادث أو تلافي حدوث ذلك الحجم المروع من الخسائر في الأرواح .

٧- أن انطلاق الاشارة من جهاز الاستغاثة على متن السفينة المنكوبة كان فى تمام الساعة الواحدة وتسعة وثلاثين دقيقة بعد منتصف الليل ؛ صبيحة يوم الجمعة الموافق ٣-٢-٢٠٠٦ ؛ فى حين تحركت سفينة البحث والانقاذ نحو موقع السفينة فى الساعة العاشرة والدقيقة الخامسة والأربعين من صباح اليوم نفسه أى أن زمن الاستجابة لنداء الاستغاثة من السفينة المنكوبة استغرق مايزيد عن تسع ساعات كاملة وهى فترة زمنية كبيرة لركاب سفينة غارقة يصارعون للبقاء على قيد الحياة فى هذا الظرف العصيب .

٨- استمرار حالة التراجع والانكماش التى يعانى منها سوق النقل بسفن الركاب والعبارات عبر الموانئ المصرية المطلّة على البحر الاحمر فى اعقاب حادث العبارة السلام ٩٨ ؛ حيث استمر انخفاض أعداد الركاب بشكل سنوى منذ الحادث ، بل وتزايدت نسبة الانخفاض عامًا بعد عام فى موانئ البحر الأحمر، حيث بلغت أعداد الركاب ٢.٨ مليون راكب عام ٢٠٠٩ بنسبة انخفاض ٥.٥% عن العام السابق ٢٠٠٨ ، مقابل ٣ ملايين

الأخيرة لم تؤثر فى سوق هذه النوعية من السفن برغم تأثيرها فى مختلف نوعيات سفن الأسطول التجارى البحرى العالمى آنذاك ؛ وهو ماوضع معوقات استثمارية فى المقام الأول فى سبيل الدول النامية ذات القدرات الاستثمارية والتمويلية المحدودة لهذه النوعية من السفن باهظة التكلفة الاستثمارية ومنها مصر .

٢- أن سوق النقل بسفن الركاب والعبارات من والى الموانئ المصرية المطلّة على البحر الأحمر يشكل سوقا هاما وواعدة برغم الظروف الصعبة التى يمر بها فى الوقت الراهن ؛ اذ يتراوح عدد المسافرين من خلاله مايبين اثنتين الى ثلاثة ملايين مسافر من خلاله ؛ وهذا الحجم من الطلب يجعله سوقا واعدة للاستثمار فى هذا المجال.

٣- كان حادث العبارة السلام ٩٨ بمثابة نقطة فاصلة فى تاريخ النقل البحرى المصرى ؛ وكانت لذلك الحادث المروع تداعيات سلبية كبرى على سوق نقل الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر منذ وقوعه والى الآن حيث أسفرت عن تراجع سنوى مطرد فى الطلب على خدمات سفن الركاب والعبارات عبر الموانئ المصرية نتيجة لفقدان الثقة فى مستوى الأمان والسلامة على متن هذه السفن والعبارات ؛ كما أسفر الحادث كذلك عن انخفاض أعداد السفن العاملة والتى لم تكن متوافقة مع القوانين والقواعد التى سعت لتطبيقها سلطات النقل البحرى المصرية بعد حادث العبارة.

٤- أن هناك سفنا وعبارات تعمل فى منطقة البحر الأحمر من والى الموانئ المصرية وهى تحمل ركابا مصريين لكن معظمها لا يرفع العلم المصرى بل ترفع أعلام دول الملائمة ، ولم تحصل على

وكفؤ ؛ ينبغي على الدولة إعادة النظر فى القوانين والتشريعات الخاصة بتملك وتشغيل وحدات سفن الاسطول ولاسيما المتعلقة منها برسوم تسجيل السفن ؛ وحتمية الموافقة الشخصية لوزير النقل قبل بيع أى سفينة والفترة الزمنية المحتملة لعرضها بالسوق المحلى قبل الموافقة على بيعها .

٢- ادراكا لأهمية ودور الأسطول التجارى البحرى الوطنى من مختلف النوعيات والطرازات ؛ واعتبارا للتكاليف الرأسمالية والتشغيلية العالية لتملك وتشغيل السفن والتي تشكل عبئا ثقيلا لا يمكن أن يتحملة القطاع الخاص المصرى ؛ يتوجب على الدولة توجيه المعاونة والدعم للمستثمرين فى هذا المجال من خلال الحوافز والاعفاءات الضريبية المقننة وفق شروط وضوابط دقيقة لتشجيع الاستثمارات فى هذا المجال .

٣- يتعين على القطاع المصرفى المصرى القيام بما يتعين عليه لتمويل الاستثمارات فى مجال تنمية وتطوير الاسطول التجارى البحرى المصرى ؛ أخذا فى الاعتبار طبيعة هذه الاستثمارات كثيفة رأس المال ؛ بالإضافة الى الأخذ فى الاعتبار المدى الزمنى الطويل نسبيا لتحقيق جدواها الاقتصادية اعتبارا لطبيعة الأسواق الملاحية التى تفرض ذلك ، مع العودة الى نظام البنك المتخصص والذى تم انشاء بنك الاسكندرية التجارى والبحرى فيما مضى ليقوم بهذا الدور ؛ لكن ذلك لم يحدث ؛ الى ان انتهى الأمر بهذا البنك ببيعه الى أحد البنوك الخليجية .

٤- يتعين على الجهات المعنية وسلطات النقل البحرى المصرية العمل على تطبيق كافة القوانين والتشريعات والأكواد والاتفاقيات الدولية للسلامة والأمان على متن السفن التجارية بمنتهى الحزم

راكب فى ٢٠٠٨ بنسبة انخفاض ٨% عن العام السابق ٢٠٠٧، و٣.٣ مليون راكب فى ٢٠٠٧ بنسبة انخفاض ٣.٧% عن العام السابق ٢٠٠٦، و٣.٤ مليون راكب فى ٢٠٠٦ بنسبة انخفاض ٨.٤% عن العام السابق ٢٠٠٥، وفى ٢٠٠٥ بلغ أعداد الركاب ٣.٧ مليون راكب.

٩- منذ بداية عام ٢٠١١ انخفض عدد سفن الركاب والعبارات العاملة بالموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر إلى ٩ سفن عبارات فقط بعدما كان يصل عددها قبل حادث السفينة السلام ٩٨ فى عام ٢٠٠٦ إلى ٣٧ سفينة وعبارة مما انعكس فى تناقص عرض الخدمة فى هذه المنطقة .

١٠- يضم الاسطول التجارى البحرى المصرى حاليا عدد خمسة سفن ركاب / رورو تبلغ حمولتها الاجمالية ١٣١٣٦ طن ؛ وعدد ثلاثة سفن عبارات / رورو تبلغ حمولتها الاجمالية ٢٤٩٩٧ طن ؛ وعدد اثنين سفينة ركاب حمولتهما الاجمالية ١١١٦٩ طن ؛ وعدد سفينة واحدة ركاب / بضائع حمولتها الاجمالية ٣٤٠٨ طن ؛ وهذه الأعداد من السفن لا تعد كافية على الاطلاق لخدمة سوق قوامه ثلاثة ملايين راكب سنويا .

١١- أن أعداد المسافرين عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر تشكل سوق رائج لا ينقطع فعله بحيث يشكل ذلك فرص استثمارية واعدة للاستثمار فى هذا المجال الهام ؛ شريطة اجراء دراسات الجدوى الاقتصادية اللازمة .

١٦- التوصيات :

هذه المجموعة من التوصيات تمثل المقومات الاقتصادية لسوق نقل الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر من وجهة نظر الباحث تأسيسا على ماسبق بهذه الورقة البحثية :

١- ادراكا للأهمية الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية لوجود اسطول تجارى بحرى وطنى قادر

٨- يتعين على الشركات المصرية العاملة فى مجال النقل البرى للركاب الارتقاء بمستوى خدماتها وزيادة جداول رحلات حافلاتها بما يخدم تحقيق خدمة النقل البرى عالية المستوى بين المراكز السكانية الرئيسية داخل البلاد فى القاهرة والدلتا والصعيد مع الموانئ المصرية على البحر الأحمر؛ وباعتبار أن ذلك يشكل عاملا هاما وفاعلا فى مستوى الطلب على خدمات السفر بسفن الركاب والعبارات .

٩- يتعين على الهيئة العامة للطرق والكبارى اعادة تقييم مستوى الطرق من والى الموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر والتنسيق مع الجهات المختلفة لتجهيزها بمتطلبات الأمن والسلامة والأمان ووسائل الاتصال وخدمات الاسعاف والانتقاذ والطوارئ.

١٠ - يتعين على وزارتى النقل والسياحة ادراك وتنمية الدور السياحى الهام الذى تقوم به منظومات النقل بسفن الركاب والعبارات والسياحة فى منطقة البحر الأحمر سواء للحجاج والمعتمرين المصريين ؛ أو للأشقاء العرب القادمين لقضاء عطلاتهم فى مصر ؛ وكذلك الحال بالنسبة للرحلات السياحية العالمية والتي تقصد ميناء سفاجة حيث يستقل السائحون الحافلات متجهين الى الأقصر وأسوان،

والدقة على كافة السفن البحرية التجارية الرافعة للعلم المصرى أو المترددة والعاملة فى الموانئ المصرية ولاسيما العاملة منها فى مجال نقل الركاب .

٥- يتعين على الدولة الأخذ فى الاعتبار أن سوق نقل الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر هو أحد أهم أسواق نقل الركاب فى المنطقة العربية عامة ومنطقة البحر الأحمر على وجه التحديد والذى يبلغ قوامه ثلاثة ملايين راكب فى كل عام ؛ معظمهم من الركاب المصريين ؛ وأن هذا السوق يمثل مجالا استثماريا واعداد يتعين على الدولة تشجيع الشركات المصرية للعمل والاستثمار فيه.

٦- يتعين على الشركات والجهات العاملة فى مجال نقل الركاب عبر الموانئ المصرية على البحر الأحمر ادراك المسئولية الوطنية لنقل عشرات الالاف من العمال والفنيين والخبراء والمهندسين والاطباء والمدرسين المصريين الى عملهم فى دول الخليج العربى والمملكة العربية السعودية ؛ وأن هؤلاء يضعون أرواحهم أمانة بين أيدي العاملين على متن هذه السفن والعبارات ؛ وأن يكون ذلك منطلقا للحفاظ على أرواحهم الغالية باتباع أقصى درجات السلامة والأمان على متن السفن وفقا للمعايير الدولية .

٧- يتعين على السلطات المصرية بكافة تخصصاتها فى الموانئ البحرية على البحر الأحمر اعادة النظر فى مستوى التسهيلات والتجهيزات الانشائية والخدمية اللازمة لاستقبال والتعامل مع هؤلاء المسافرين ؛ والارتقاء بمستواها الانسانى الخدمى ؛ مع حتمية الأخذ فى الاعتبار أن غالبيتهم العظمى من العمالة المصرية رقيقة الحال ؛ وأن سفرها هذا يسهم فى خدمة الاقتصاد الوطنى المصرى.

References :

1-American Economic Alert, http://americaneconomicalert.org/view_art.asp?Prod_ID=80.

2-Clarkson research services / Lloyd's Register Fairplay (December, 2007).
Clarkson, "World Shipyard Monitor",
Clarkson Research Service Limited,
London, U.K., January 2011.

3- Economist Intelligence Unit (EIU)
Economy Data , 2010.
<http://www.shipcruise.org/cruise-articles/490-cruise-ships-cost,Nov.11,2012,10.5.a.m>.

4- IHS-Fairplay , "World Shipbuilding Statistics", December 2012

5- ISL, Shipping statistics and market review, vol.54, no.8, 2010, Bremen, Germany.

6- Lloyds Shipping Economist, Various Issues , (2010) .

7- Porter M. , " Competitive Advantage ", McGraw Hill , New York , 1980 , P. 375.

8- Stopford M. , " Maritime Economics ", 3rd Ed., Rout ledge, New York , U.S.A.,2007,.

9- UNCTAD , Review of Maritime Transport , 2010 , 2011 , 2012.

10- Hellenic Shipping,
<http://www.hellenicshippingnews.com>,
9/12/2009

المراجع العربية :

١- أيمن النحراوى ، " الأسطول التجارى البحرى : الأسس الاقتصادية والادارية " ، مركز الاسكندرية للكتاب ؛ الاسكندرية ؛ جمهورية مصر العربية ؛ ٢٠٠٨ .

٢- أيمن النحراوى ؛ " الموانئ البحرية العربية " ؛ دار الفكر الجامعى ؛ الاسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، ٢٠٠٩ .

٣- التقرير الرسمى الصادر عن لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب عن حادث العبارة السلام ٩٨ ؛ ٢٠٠٦ .

٤- تقرير قطاع النقل البحرى بوزارة النقل ، عن حركة نقل الركاب عبر الموانئ البحرية المصرية على البحر الأحمر ؛ ٢٠١١ .

٥- بنك المعلومات بقطاع النقل البحرى ، وزارة النقل ، الاسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، ٢٠١١ .