



مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

قضايا وآراء

مقترحات وآراء حول قضايا المجتمع
من واقع الصحافة المصرية.

النقل النهري

العدد رقم (٢٨٥)

سبتمبر

٢٠٢٣

نشرة شهرية تصدر عن مركز
المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع
لمجلس الوزراء المصري.



قضايا وآراء

مقترحات وآراء حول قضايا المجتمع
من واقع الصحافة المصرية.

النقل النهري

IDSC | عن المركز

مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء المصري

شهد مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء المصري -منذ نشأته عام ١٩٨٥- عدة تحولات؛ ليواكب التغيرات التي مرَّ بها المجتمع المصري. فقد اختص في مرحلته الأولى (١٩٨٥-١٩٩٩) بتطوير البنية المعلوماتية في مصر، ثم كان إنشاء وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات عام (١٩٩٩) نقطة تحوُّل رئيسة في مسيرته؛ ليؤدِّي دوره كمؤسسة فكر (Think Tank) تدعم جهود مُتخذ القرار في شتى مجالات التنمية. ثم جاء قرار رئيس مجلس الوزراء، رقم ٢٠٨٥ لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار كهيئة عامة خدمية، تكون له الشخصية الاعتبارية، ويتبع رئيس مجلس الوزراء؛ لتويجًا لجهوده كمركز فكر حكومي متميز يدعم متخذ القرار على المستوى القومي.

هذا، ويتبنَّى المركز رؤية مفادها أن يكون المركز الأكثر تميزًا في مجال دعم اتخاذ القرار في قضايا التنمية الشاملة، وإقامة حوار مجتمعي بناءً، وتعزيز قنوات التواصل مع المواطن المصري الذي يُعدُّ غاية التنمية وهدفها الأسمى، الأمر الذي يؤهله للاضطلاع بدور أكبر في صنع السياسة العامة، وتعزيز كفاءة جهود التنمية وفعَّاليتهَا، وترسيخ مجتمع المعرفة.

وفي سبيل تحقيق ذلك؛ يحمل مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار على عاتقه مهمة أن يكون داعمًا لكل متخذي القرار. وحتى يتسنى له ذلك، فإنه يسعى باستمرار لأن يكون أحد أفضل مؤسسات الفكر (Think Tank) على المستوى المحلي والإقليمي والدولي. وقد وُكِب ذلك اعترافًا إقليميًا ودوليًا بدوره الجوهري كمؤسسة فكر، وهو ما ظهر جليًا في نتائج برنامج مراكز الفكر والمجتمعات المدنية (Think Tanks and Civil Societies Program, TTCSP) بجامعة "بنسلفانيا الأمريكية" التي تم الإعلان عنها في فبراير ٢٠٢١؛ حيث تم اختيار مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ليكون:

- ضمن أفضل ٢٠ مركز فكر على مستوى العالم استجابةً لجائحة "كوفيد-١٩" لعام ٢٠٢٠ (لا يوجد ترتيب مُحدَّد للقائمة).
 - في المرتبة ٢١ من بين ٦٤ مركز فكر على مستوى العالم كصاحب أفضل فكرة أو نموذج جديد قام بتطويره خلال عام ٢٠٢٠، أخذًا بعين الاعتبار أنه لا يوجد أي مركز فكر مصري آخر تم تصنيفه وفقًا لهذا المعيار.
 - في المرتبة ١٤ من إجمالي ١٠١ مركز فكر على مستوى إفريقيا والشرق الأوسط لعام ٢٠٢٠.
- كما فاز المركز بعدة جوائز ضمن مسابقة مؤسسة "ستيفي أوردز" (STEVIE Awards) العالمية المُعلن عنها في أبريل ٢٠٢٢، ومن بين تلك الجوائز: جائزة ذهبية، وأربع جوائز برونزية، بعد منافسة بين أكثر من ٧٠٠ فريق من ١٧ دولة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.
- بالإضافة إلى فوز المركز في يونيو ٢٠٢٢ بجائزة (SAG Award) الأمريكية الممنوحة لإصداره المركز الرقمية "وصف مصر بالمعلومات" من بين نحو ١٠٠ ألف مؤسسة دولية حول العالم.

فريق العمل

رئيس المركز

السيد/ أسامة الجوهري

مساعد رئيس مجلس الوزراء
رئيس مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

رئيس التحرير

د. أحمد حلمي
رئيس الإدارة المركزية لمحو المعلومات والبيانات

الإشراف العام

أ. طارق حسن
مدير الإدارة العامة للمكتبات

مدير التحرير

أ. دانية أمين
المدير التنفيذي للإدارة العامة للمكتبات

رئيس فريق العمل

أ. حسن محمد

فريق العمل

أ. رانيا ضياء
أ. رشا الحسيني

التصميم الجرافيكي

م. إسلام راشد

المراجعة

الإدارة العامة للجودة

أ. حسام شومان
المراجعة الفنية
أ. أيمن سيد
التدقيق اللغوي



مقدّمة

تمثل آراءً ومناقشات الخبراء والمفكرين والعلماء والكتاب -فضلاً عن القارئ العادي- التي تنشر في الصحف (القومية - الحزبية - المستقلة) وما تشتمل عليه من مقترحات وحلول وتوصيات تتعلق بقضايا المجتمع ومشكلاته، ثروة فكرية ورافداً مهماً يعكس توجه المجتمع المصري، ومن ثم كان الاهتمام برصد هذه الآراء واستخلاصها وتخزينها واسترجاعها لخدمة المستفيدين منها.. أمراً على درجة عالية من الأهمية.

ومن هذا المنطلق أنشئت «قاعدة بيانات قضايا وآراء» في عام ٢٠٠٧ لتحقيق أهداف: الرصد - الاستخلاص - التسجيل والتخزين - البحث والاسترجاع ... وذلك بهدف دعم متخذ القرار، فضلاً عن الباحثين والمستفيدين.

وتتضمن «قاعدة بيانات قضايا وآراء» تسجيلات (مستخلصات المواد الصحفية) لمواد الرأي التي يتم رصدها واستخلاصها وتسجيلها، وقد وصل حجم القاعدة حتى الآن إلى أكثر من ٨٠ ألف تسجيلية، علماً بأن النصوص الكاملة للمواد الصحفية قد تم تخزينها مع ربطها بالتسجيلات الخاصة بها على القاعدة، ويمكن استرجاعها أيضاً وطباعتها.

وتعد «نشرة قضايا وآراء» التي نحن بصدها إحدى ثمرات هذه القاعدة؛ حيث يتناول كل عدد من هذه السلسلة آراء ومقترحات الكتاب والمفكرين والقراء في موضوع محدد.

والإصدارة التي بين أيدينا تتضمن (٢٥) تسجيلية في موضوع «النقل النهري»، وهي للمواد الصحفية التي نُشرت خلال الفترة من أغسطس ٢٠١٢ إلى مارس ٢٠٢٣ من صحف (الأهرام - الأخبار - الوفد - المصري اليوم - اليوم السابع - نهضة مصر-الأهرام الاقتصادي- البوابة نيوز).

جدير بالذكر أن جميع إصدارات النشرة متاحة ورقياً بالمكتبة وإلكترونياً على نظام القاعدة أو من خلال موقع المكتبة على شبكة الإنترنت.

هذا، ويسعد «مكتبة مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار» تلقي استفساراتكم ومقترحاتكم من أجل تطوير هذا العمل، شكلاً، وموضوعاً، في سبيل تحقيق أهدافه المرجوة، وتعظيم الاستفادة منه على البريد الإلكتروني للمكتبة library@idsc.net.eg

* جدير بالذكر أن المواد التي يتم رصدها، والتي تتضمنها النشرة لا يمكن أن يتم المساس بنصوصها فهي تُذكر بالنشرة طبقاً للعبارات التي ذكرها مؤلفوها، دون أدنى مسؤولية في ذلك على مكتبة المركز، فضلاً عن أن المقترحات الواردة بالنشرة لا تعني بالضرورة أن أيّاً منها لم يتم تنفيذه بعد من الجهات المعنية، كما أن تقييم هذه المقترحات ليس مسؤولية أو وظيفة القائمين على إعداد النشرة؛ حيث تعتمد منظومة قضايا وآراء على رصد المواد الصحفية بشكل حصري.

أبرز المقترحات والآراء الواردة بالنشرة

■ إنشاء شركة مستقلة لإدارة النقل النهري والتنسيق مع وزارة التموين والتجارة الداخلية لنقل البضائع والغلال عبر نهر النيل، بين محافظات الشمال والجنوب لتخفيف الحمل على الطرق حفاظًا على سلامتها؛ اقتحام القطاع الخاص بدوره الوطني مجال النقل النهري، مستفيدًا من مزايا النقل النهري الاقتصادية والبيئية، بالإضافة إلى الحد من التلوث البصري وتقليل الحوادث، فضلًا عن المشاركة في إنشاء وحدات نهريّة جديدة.

(تسجيلة: ١)

■ عزل جميع الأسماك المعرضة للهلاك أو الانقراض أو التي تعاني من نقص حاد في أعدادها في محميات طبيعية تشدد عليها الحراسة والرقابة لتترك فرصة لتلك الأسماك لكي تعيد تكوين نفسها وزيادة أعدادها للحفاظ عليها من خطر الانقراض.

(تسجيلة: ٢)

■ مراجعة تراخيص المعديات والعاملين عليها لتطبيق مواصفات الأمن والسلامة لوقف الحوادث وتشديد العقوبة على المخالفين.

(تسجيلة: ٣)

■ إنشاء غرف مراقبة تحكم مركزية لتحديد موقع كل مركب أو معدية وتحركها؛ مما يسهل من سرعة التعامل مع الحوادث في أسرع وقت، الأمر الذي سوف يقضي على الحوادث بشكل نهائي.

(تسجيلة: ٥)

■ إسناد بعض ملفات الملاحة النيلية والبحرية إلى القوات البحرية؛ لأنه سيساهم في ضبطها وتحسين إدارتها وتعظيم مواردها مما سيساهم في النهوض بالاقتصاد القومي المصري.

(تسجيلة: ٦)

■ تطبيق منظومة النقل متعدد الوسائط في مصر: لربط التجارة مع جميع دول العالم، من خلال توقيع مصر على ٣ اتفاقيات دولية، منها "التيار" التابعة للأمم المتحدة التي تسمح للشاحنات المصرية بالانتقال ببضائعها لأسواق الدول الأوروبية.

(تسجيلة: ١١)

■ تشكيل لجنة دائمة من المعنيين بنهر النيل، منها معامِل شركة مياه الشرب، وجهاز حماية المستهلك، والمعمل المرجعي للشركة القابضة لمياه الشرب والصرف الصحي، والمعمل المشترك بمديرية الصحة بأخذ عينات على مدار اليوم، بدءاً من حدود النيل مع محافظة الدقهلية حتى لسان رأس البر للاطمئنان على نوعية وجودة المياه.

(تسجيلة: ١٤)

■ أن يتم تطوير وتحديث الأتوبيسات النهرية وزيادة المراسي والمحطات بمناطق مختلفة بطول النيل.

■ استغلال نهر النيل كمشروع نقل قومي ودولي يخدم دول المصب الإفريقية ابتداء من مصر ووصولاً إلى دول المنبع.

(تسجيلة: ١٨)

مستخلص

شهد النقل النهري انحساراً ملحوظاً خلال الربع الأخير من القرن العشرين، مقارنة بوسائل النقل الأخرى كالطرق والسكك الحديدية ما جعل النقل عبر هاتين الوسيلتين أكثر جاذبية، فذلك كان سبباً في إهمال قطاع النقل النهري، ما أثر على بنيته التحتية كالمواني والأرصفة غير المستغلة والمتوقفة عن العمل لعدم وجود إقبال عليها، كما يعاني أيضاً أسطول النقل النهري من التقادم وغياب عمليات التطوير.

ويُقترح:

- إنشاء شركة مستقلة لإدارة النقل النهري والتنسيق مع وزارة التموين والتجارة الداخلية لنقل البضائع والغلال عبر نهر النيل، بين محافظات الشمال والجنوب لتخفيف الحمل على الطرق حفاظاً على سلامتها؛ اقتحام القطاع الخاص بدوره الوطني مجال النقل النهري، مستفيداً من مزايا النقل النهري الاقتصادية والبيئية، بالإضافة إلى الحد من التلوث البصري وتقليل الحوادث، فضلاً عن المشاركة في إنشاء وحدات نهريّة جديدة.



٢) خطة تطوير النقل النهري.. ودعوة القطاع الخاص للمشاركة/ أحمد دراز

مستخلص

تتمتع مصر بمرور أكبر شريان مائي في إفريقيا وهو نهر النيل، حيث يبلغ طول نهر النيل وفروعه داخل جمهورية مصر العربية نحو ٣١٢٦ كيلو مترًا تقريبًا.

ويُقترح:

- استثمار شركات القطاع الخاص في القطاع النهري، خاصة بعد التطور في قطاع النقل النهري، للاستفادة من مزايا النقل النهري الاقتصادية والبيئية، وأهمها تخفيف نسبة ما تنفقه الدولة من الميزانية العامة على صيانة الطرق، وقلّة التكلفة في النقل، حيث تحل الوحدة النهرية مكان ما يقارب ٤٠ شاحنة نقل بري، والمحافظة على البيئة من التلوث البصري والسمعي والهوائي الذي يسببه النقل البري..



٣ مطالب برلمانية بالجلسة العامة لإعادة النظر في منظومة تراخيص "المعديات" / هشام عبد الجليل

مستخلص

أكدت النائب هناء سرور، عضو مجلس النواب، أن مشروع قانون تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري له الكثير من المزايا لما يمثله من أهمية للمواطنين ويوفر عامل الوقت والسرعة في عملية النقل، مؤكدة أنه كان لزاماً أن يكون هناك دراسة وافية لإعادة تنظيم الاختصاصات بالمنظومة لمزيد من التسهيلات لنقل الركاب البضائع والحوايات، وهذا ما تم في مشروع القانون بشكله الحالي.

ويُقترح:

- مراجعة تراخيص المعديات والعاملين عليها لتطبيق مواصفات الأمن والسلامة لوقف الحوادث وتشديد العقوبة على المخالفين.



٤) مواطنون يطالبون بكباري خرسانية للسيطرة على كوارث المعديات النيلية/شريف حربي

مستخلص

إن أغلب مخالفات المعديات والمراكب تكون نتيجة شروط السلامة وعوامل الأمان، بجانب زيادة حمولتها عن المقررة لها في الرخصة، بجانب عدم وجود صيانة دورية لها، وعدم الاهتمام بغلق أبوابها المتهاكلة وعدم الالتزام بالسعة الاستيعابية في كل معدية أو مركب.

ويُقترح:

- إحلال الكباري الخرسانية بديلاً عن المعديات النيلية، في ظل تكرار الحوادث بها وتسببها في إزهاق أرواح الأبرياء بأعداد كبيرة يومًا بعد الآخر؛ منع المعديات والمراكب غير المرخصة وغير المطابقة لمعايير وشروط السلامة من العمل بمجرى النيل.
- وضع خطط لتطهير المجاري المائية الملاحية وصيانتها؛ ووضع تشريعات خاصة وجديدة بمنظومة النقل النهري في مصر.
- إنشاء قاعدة بيانات تتضمن مواصفات المعدية وتحركها مما يسهل من سرعة التعامل مع الحوادث في أسرع وقت، الأمر الذي سيقضي على الحوادث بشكل نهائي.

٥) التفتيش على "معديات الموت" لمنع وقوع الحوادث.. خبير تطوير حضاري: عددها يصل لـ١٠ آلاف والدولة تعمل على دعم المحافظات للتغلب على المشكلات.. وخبير تنمية محلية: بعضها مخالف لشروط السلامة وعوامل الأمان/ نريمان خليفة

مستخلص

يعد الإهمال أحد الأسباب الرئيسية في وقوع الحوادث، ومن ثم غياب الرقابة، تقع المسؤولية عن حالات الغرق التي حدثت من قبل بالمعديات على المسؤولين الذين عليهم المراقبة وشن حملات للتفتيش للتأكد من التزام المعديات النهرية واشتراطات معايير السلامة والملاحة البحرية، كذلك توافر وسائل الإنقاذ والصحة المهنية ومراجعة التراخيص والالتزام بالحمولة المقررة، بالإضافة إلى مواقيت العمل الرسمية حرصًا على سلامة المواطنين، وكذلك العمل على إصلاح الأعطال الفنية الذي تراخى المسؤولون عن تصليحها والتي تتسبب قطعًا في وقوع حادث غرق.

ويُقتَرَح:

- إنشاء غرف مراقبة تحكم مركزية لتحديد موقع كل مركب أو معدية وتحركها، مما يسهل من سرعة التعامل مع الحوادث في أسرع وقت، الأمر الذي سوف يقضي على الحوادث بشكل نهائي.

٦ النقل النهري في مصر.. مخطط لتطوير الموانئ البحرية.. وخبراء: ستساهم في حركة التجارة والنهوض بالاقتصاد/ نريمان خليفة

مستخلص

لم يحظ النقل النهري في مصر بالأهمية التي يستحقها بالرغم من قيمته الاقتصادية وسهولة استخدامه وقدرة الإنسان على تحسين مسارات النقل، فضلا عن زيادة طاقتها عن طريق التوسع لمجري الأنهار، ويقدم التقرير بعض التوصيات بخصوص النقل النهري في مصر.

ويُقترح:

- إسناد بعض ملفات الملاحة النيلية والبحرية إلى القوات البحرية؛ لأنه سيساهم في ضبطها وتحسين إدارتها وتعظيم مواردها مما سيساهم في النهوض بالاقتصاد القومي المصري.



مستخلص

في فترة الوثام بين السلطان محمود ومحمد على باشا.. بالذات بعد أن استجاب محمد على لطلب السلطان وأرسل جيش مصر لمحاربة الوهابيين.. عندما قرر محمد على إعادة حفر ترعة الإسكندرية عام ١٨١٨ لم يجد أفضل من اسم هذا السلطان ليطلقه على هذا المشروع الكبير.. وكان ذلك من أساليب الحكم وقتها، وظلت على اسمها القديم، حتى الآن.

ويُقترح:

- استخدام ترعة المحمودية كقناة ملاحية لنقل البضائع «الصادرات والواردات» من القاهرة إلى الإسكندرية؛ لأن النقل المائي هو أرخص أنواع النقل.

٨) خبير تأمين يطالب بضرورة إلزام أصحاب المعديات بالتأمين/ حسام الشقوي

مستخلص

تمثل المعديات والمراكب وسيلة من وسائل النقل النهري، وبالتالي لا بد أن تخضع للتأمين النهري ولكن بطريقة مختلفة: حيث إن التأمين في تلك الحالة على أشخاص في الأساس وليست بضائع تنقلها تلك المراكب والمعديات.

ويُقترح:

- أن يتم الربط بين رخصة تشغيل المعديّة أو المركب، وموافقة شركة التأمين على إجراء وثيقة التأمين التي لن تقوم بإبرامها إلا بعد التأكد من صلاحية المعديّة والمكان وتوافر كافة الاشتراطات اللازمة للتشغيل.



٩) رئيس "نقل البرلمان" يطالب بخطط للمنظومة بعد كورونا وتطوير المواني/
إيمان علي

مستخلص

إن تطوير قطاع المواني البحرية يمثل تحديًا كبيرًا وبخاصة في ظل وجود تنافسية من المواني الإقليمية المحيطة، وعلى الرغم من امتلاك مصر ١٥ ميناء تجاريًا، ٩ منها تخضع لوزارة النقل، فإنها ما زالت تنتمي للجيل الثاني ولا تطوير فيها.

ويُقترح:

- تطوير النقل النهري، من خلال إنشاء المواني الجافة، حيث إن وجودها مع تحديث قطاع النقل البحري، والذي يدعم فكرة النقل متعدد الوسائط التي باتت من الضروريات الملحة الآن، حتى يكون لنا مكان مؤثر في العالم الجديد ما بعد كورونا.

(١٠) النقل النهري... كنز مفقود/ حمدي أحمد

مستخلص

النقل النهري أحد أهم وسائل النقل في العالم، إلا أنه لا يزال محدود الاستخدام في مصر رغم بداية الاهتمام به من جديد خلال السنوات الأخيرة بإطلاق الخطة الشاملة لتطوير منظومة النقل النهري العام الماضي، ورغم ذلك فإن حركة النقل النهري في مصر لم تتعد نسبة الـ ١%، بينما تصل ذات النسبة في عدد كبير من الدول إلى ٤٧%.

ويُقترح:

- على الدولة تنشيط قطاع النقل النهري وتفعيل دوره في نقل البضائع التي تتناسب معه، من خلال تطوير البنية الأساسية .
- تحديث الأسطول لأن معظم المركبات متهاكلة وقديمة، إضافة إلى مد ساعات العمل حتى العاشرة مساء.
- الاهتمام بوسائل الحماية المدنية والإطفاء.

(II) محمد العنتبلي شدد على الحاجة لتطبيق منظومة النقل متعدد الوسائط: مدير "ترانس مصر": السيسي يقود حركة الاستثمار في إفريقيا/ حسن كامل

مستخلص

تعاني مصر من مشاكل عديدة تقف عائقا أمام تطبيق منظومة النقل متعدد الوسائط في مصر لربط التجارة بين جميع دول العالم، وتعاني من عدم تكامل وسائل النقل المختلفة، حيث أصبح الاعتماد الكلي في نقل التجارة على الوسيلة البرية فقط، مما يصعب الوصول إلى العديد من المناطق، كما أنها وسيلة مكلفة وغير مجدية اقتصاديا، في حين أنه يمكن استغلال وسائل بديلة للنقل مثل السكك الحديدية والنقل النهري خاصة في نقل الغلال.

ويُقترح:

- تطبيق منظومة النقل متعدد الوسائط في مصر؛ لربط التجارة مع جميع دول العالم، من خلال توقيع مصر على ٣ اتفاقيات دولية، منها "التير" التابعة للأمم المتحدة التي تسمح للشاحنات المصرية بالانتقال ببضائعها لأسواق الدول الأوروبية.
- تنمية النقل النهري من خلال توفير موانئ نيلية ومساحات لتخزين المعدات وتوفير الصنادل لنقل الحاويات.

مستخلص

تأخرت فكرة تدعيم نقل السلع التموينية عبر الشركات الوطنية للملاحة كثيرا، وغض الطرف عنها، فالفوائد والعوائد أضخم من أن يتغافل عنها أي مسؤول يدعي الحرص على المصلحة العامة، مثلا فإن التوسع في نقل السلع التموينية في مسارات نهريية يعني تخفيف الضغط على الطرق، ومن ثم تقليل معدل استهلاكها، وخفض حركة الشاحنات والحوادث الناتجة عن حركتها المتسارعة، والأهم أن تكلفة التشغيل في النقل النهري كبديل للنقل البري سوف تمثل انخفاضا ملموسا في سعر المنتج للتاجر والمستهلك على السواء.

ويُقترح:

- تفعيل التوجه لنقل السلع التموينية نهريا، واعتماد برنامج زمني لرفع المعدلات بما يتناسب وأهمية هذه الخطوة، وتعظيما لنتائجها الإيجابية المتوقعة، على أن يلتزم أمام الرأي العام بمضاعفة النسبة المتدنية التي لا تتجاوز الـ ٠,٢% من حجم المنقول من البضائع عبر نهر النيل وفروعه.



١٣ (٣ مواني نهريه في محافظات أسيوط وقنا وسوهاج منتصف أكتوبر الجاري/ خالد سيف الدين

مستخلص

تناول الكاتب مساعي وزارة النقل للنهوض بمنظومة النقل النهري عبر إنشاء عدد من المواني النهريه في بعض محافظات الوجه القبلي بهدف جذب المستثمرين المحليين للاستثمار في هذا المجال موضحًا المشكلات التي تواجه النقل النهري في مصر.

ويُقترح:

- تحديد كيفية الاستفادة من المواني الحالية المنتشرة على نهر النيل والتي تتبع أكثر من جهة، وضرورة إعادة النظر في نقل المواد البترولية عبر نهر النيل والتي كانت تشكل في الماضي ١٨% من حجم المنقول عبر النهر على أن يكون ذلك وفق ضوابط بيئية صارمة ينص عليها قانون جديد يتناول الملاحة في نهر النيل.
- أهمية قيام الدولة بمنح حوافز لدفع القطاع الخاص لاستغلال نهر النيل في نقل البضائع وتشجيعه على بناء الوحدات النهريه الخاصة بعد تهاك الأسطول الحالي وإعطاء المستثمر في هذا المجال تمويلًا بنكيًا وإعفاءات ضريبية وتفعيل البروتوكول الموقع مع وزارة التموين لنقل السلع التموينية.

١٤) نيل دمياط يعيد الحياة لـ "النقل النهري" / ناصر الكاشف

مستخلص

يعد مشروع النقل النهري الذي يبدأ من ميناء دمياط للقاهرة، عبر قناطر زفتى، حلما بعيد المنال، لا سيما في ظل محاصرة النيل بالثالوث الأسود، المتمثل في الأقفاص السمكية، والتعديات على النيل، وكل أشكال التلوث، غير أن الحلم تحول إلى حقيقة، بتدشين حكومة المهندس شريف إسماعيل خط نقل البضائع عبر نهر النيل من ميناء دمياط، إذ تم تحميل ٦ صنادل بالحبوب بحمولة إجمالية قدرها ١٩٥٠ طنا للرحلة الواحدة، ما يوازي حمولة ٣٣ شاحنة نقل.

ويُقترح:

- تشكيل لجنة دائمة من المعنيين بنهر النيل، منها معامل شركة مياه الشرب، وجهاز حماية المستهلك، والمعمل المرجعي للشركة القابضة لمياه الشرب والصرف الصحي، والمعمل المشترك بمديرية الصحة بأخذ عينات على مدار اليوم، بدءا من حدود النيل مع محافظة الدقهلية حتى لسان رأس البر للاطمئنان على نوعية وجودة المياه، بالإضافة إلى التوعية للمواطنين عن طريق الحفاظ على نهر النيل من التلوث وعدم إلقاء المخلفات فيه، وتنتشر حملات التوعية في المدارس والمصالح الحكومية والشوارع والميادين وأماكن التجمعات وتسوق إعلاميا للمواطن أن نيلا خاليا من التلوث يساوي كوب مياه شرب صالحا وبيئة خالية من الأمراض.

مستخلص

يقدم -القارئ- بعض الخطوات للاستفادة من النقل النهري في نقل البضائع، وهذه الخطوة هي الأولى على الطريق الصحيح.

ويُقترح:

- الاجتماع بخبراء في مجال النقل النهري من داخل مصر وخارجها تعمل على استراتيجية لتحقيق أقصى استفادة من نهر النيل في نقل المواطنين في رحلة ممتعة عبر النهر، كذلك نقل البضائع بطريقة آمنة.

١٦ إجراءات الحكومة - كالعادة - معبرة عن رد الفعل بعد الكوارث: عشوائية الإدارة وتغييب القوانين وضعف الرقابة.. الجاني الحقيقي/ دينا مصطفى

مستخلص

أكد عدد من خبراء الموارد المائية أن القوانين المنظمة للسريان في نهر النيل قائمة بالفعل وتم تعديلها، لكنها لم تفعل حتى الآن، وبالتالي لا توجد أي رقابة على النقل النهري، كما أن إدارة الرقابة النهرية لا تقوم بدورها في مراقبة الوحدات والتأكد من سريان الترخيص الملاحي الخاص بها ووجود جميع معدات السلامة والإنقاذ طبقا لما هو مدون بالرخصة.

ويُتَرحَ:

- تفعيل دور الرقابة النهرية على السفن والمراكب النيلية والالتزام بعمل صيانة للمجرى الملاحي بانتظام.
- إنشاء هيئة للسلامة النهرية مهمتها متابعة التراخيص التي تمنح للوحدات النهرية، مع عمل دراسات تتبع لتتبع المراكب والسفن وإعطاء إشارات تحذيرية لها قبل وقوع الكوارث، مع إنشاء خطوط ملاحية تسهل عملية مرور المراكب.
- تزويد السفن بالمساعدات الملاحية التي تساعد في رؤية عمق الوحدة النهرية عن بعد لتجنب أي صدمات قد تحدث.

١٧ النيل برئ: الفساد "عائم" .. والغلبة يغرقون/ داليا العقاد

مستخلص

دعا رئيس وحدة بحوث النقل النهري بالأكاديمية البحرية د. مصطفى صابر، إلى اكتمال منظومة الرقابة النهرية بالتنسيق بين هيئة النقل النهري وشرطة المسطحات المائية والجهات المعنية الأخرى حتى لا تتكرر كوارث النقل النهري.

ويُتترح:

- إعادة النظر في قانون الملاحة النهرية وعدم إنشاء كباري إلا بعد الرجوع لهيئة النقل النهري، مع فتح الكباري المنخفضة يوم أو يومين في الأسبوع، أو حتى فتحها في المواعيد المسائية للسماح للسفن بالمرور والاستفادة من هذا الخط الملاحي الطبيعي الذي يربط أنحاء مصر.

١٨) السيسي أعلن في إثيوبيا إحياء الفكرة! : النيل.. طريق النقل المهجور: ٣% نسبة نقل البضائع نهرياً في مصر وتصل إلى ٥٥% في هولندا / الأخبار

مستخلص

رغم أن نهر النيل من أطول أنهار العالم، ورغم اعتماد الأجداد الفراعنة عليه كوسيلة نقل أساسية للبضائع والأحجار والرمال، فإن مصر الحديثة لم تستغل نهر النيل في نقل البضائع سوى بنسبة ٣% فقط من إجمالي حركة نقل البضائع سنوياً! وتعتمد على النقل البري والسكك الحديدية بنسبة ٩٧% والسبب غير معروف، بينما نجد هولندا تعتمد مثلاً على النقل النهري في نقل البضائع بنسبة ٥٥% وألمانيا بنسبة ٣٥%. وقد أعلن الرئيس السيسي رجل المشروعات الكبرى مؤخرًا في لقائه برجال الأعمال المصريين والإثيوبيين أن الحكومة تسعى لإقامة طريق بري ونهري يربط إثيوبيا بمصر لنقل السلع والبضائع خاصة واردات مصر من اللحوم الإثيوبية كما تواردت أخبار عن مشروعات للتاكسي النهري وأسطول النقل النهري يجري إعدادها حالياً.

ويُتّرح:

- أن يتم تطوير وتحديث الأتوبيسات النهرية وزيادة المراسي والمحطات بمناطق مختلفة بطول النيل.
- استغلال نهر النيل كمشروع نقل قومي ودولي يخدم دول المصب الإفريقية ابتداء من مصر ووصولاً إلى دول المنبع.
- تطوير المواني النهرية المقامة بالفعل والتي يبلغ عددها ٤٦ ميناء ومرسى، ويمكن باستغلالها أن نصل إلى أضعاف ما يتم نقله من البضائع، وإنشاء ميناء نهرى كبير في القاهرة، وذلك بشق ترعة ملاحية قريبة من القاهرة تنتهي إلى ميناء نهرى ضخم ويقام حوله مدينة صناعية ليكون بمثابة ميناء محوري يستطيع استيعاب حركة البضائع التي تستقبلها يومياً.

١٩) معدلات الموت ٩٧% من المعديات النيلية تفتقد معدلات الأمان ولا تصلح للاستخدام الآدمي/ منال الغمري

مستخلص

تتكرر حوادث المعديات النيلية المتهالكة وغير المطابقة لمواصفات السلامة والأمان وغير الصالحة للاستخدام الآدمي بسبب عدم وجود صيانة دورية لها ووجود مخالفات هائلة، دون أي رادع قانوني وإغفال الرقابة على التراخيص والقائمين عليها، وهو ما يندرج بوقوع كوارث دامية قد يروح ضحيتها عدد لا حصر له في مختلف المحافظات .

ويُقترح:

- على الدولة الاهتمام بتمهيد الطرق إلى المراسي الخاصة بالعبارات، وإنارتها ووضع نقطة شرطة بها مجند وأمين شرطة وضابط لحفظ الأمن والنظام والأمان للعاملين والمواطنين، وزيادة رواتب العاملين في المشروع وإعطائهم بدل مخاطر مهنة وبدل وجبات.
- متابعة وتشديد الرقابة على العبارات وإجراء صيانة دورية عليها، مع وجود ميكانيكي طوال ساعات العمل اليومية خوفا من حدوث أي أعطال .
- أن يحصل سائق المعدية على تصريح من المسطحات المائية بقيادة العوامة؛ منع المعديات ذات العمر الافتراضي أكبر من ١٠ سنوات من العمل بمجرى النيل، وإخضاع جميع المعديات لبرامج صيانة دقيقة في برنامج الإحلال ووضع شروط ومواصفات جديدة للمعديات فيما يخص السيارات، إضافة إلى منع انتقال الركاب.

٢٠) لإنشاء مركز سيطرة وميناء متعدد الأغراض بالأقصر/ أحمد السعداوي

مستخلص

قدم المهندس سمير سلامة عمارة، رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل النهري عددًا من المقترحات لمحافظة الأقصر حول تطوير خدمة النقل النهري بالمحافظة.

ويُتّرح:

- تخصيص قطعة أرض لإنشاء مركز السيطرة الخاص بمشروع البنية المعلوماتية وإقامة ميناء نهري متعدد الأغراض.
- اختيار مكان لإقامة استراحة ومكتب لتقديم خدمة استخراج تراخيص وعقد دورات تدريبية للعاملين في مجال النقل النهري سياحة وبضائع .
- توفير أراضٍ لتجميع نواتج تطهير المجرى الملاحي، وكيفية الحفاظ على الشمندورات في حالة توفيرها لتحديد حدود المجرى الملاحي.

٢١ "التاكسي النهري": طوق النجاة من مطبات المرور/ هبة كربل

مستخلص

يعد " النقل النهري " من القطاعات المهمة التي لم تأخذ القدر الكافي من الاهتمام مثل قطاعات النقل الأخرى، فعلى الرغم من الدور الذي يمكن أن يلعبه هذا القطاع في نقل البضائع ونقل الركاب وحل أزمة المرور التي تتفاقم يوماً بعد يوم، فضلاً عن كونه وسيلة نقل رخيصة وأقل تلوثاً من الوسائل الأخرى، فإن مشروعات هذا القطاع ظلت حبيسة الأدراج.

ويُقترح:

- تطوير منظومة النقل النهري وتحويلها إلى جهاز تنظيمي يهدف إلى إعداد المخطط العام للطرق الملاحية وتطوير الخدمات لتلبية الطلب على النقل وتشجيع الاستثمار في ظل قواعد المنافسة الحرة، وذلك بتوفير تيسيرات في الإجراءات والخدمات بما لا يتعارض مع القوانين والتشريعات المنظمة للعمل في مجال النقل النهري ووضع الاشتراطات اللازمة في مجال النقل النهري، إضافة إلى إصدار التراخيص الملاحية للوحدات النهرية، وكذلك تراخيص المهن المختلفة على الوحدات النهرية، وتحصيل الرسوم من جميع مستخدمي خدمات النقل النهري.

٢٢) تأخر خطط الإصلاح أصابه بالانهيار ١-٣: النقل البحري والنهري في الإنعاش/ طلعت الطرابيشي

مستخلص

تلكا المسؤولين بوزارة النقل، والقطاع البحري في الموافقة على إضافة تخصص تسجيل وتصنيف السفن إلى منظومة القطاع البحري، رغم علمهم أن غياب هذا التخصص يجعل مصر تحت رحمة مافيا هيئات التصنيف الأجنبية، والتي لا تحرم الشركات المصرية، حيث تستغل فرصة عدم وجود جهة، أو هيئة مصرية لمنافستها فتقوم في ظل نظام الاحتكار، وسيطرتها على هذا المجال بالمغالاة في أسعار الرسوم التي تفرضها على ملاك السفن المصرية، وقد أدت مماثلة وزارة النقل باللجوء إلى أساليب المراوغة والتسويق، في التصريح لجهة مصرية للعمل في مجال تصنيف السفن، إلى حرمان مصر من مزاوله هذا النشاط لسنوات طويلة، وفقدتها لخبرات كثيرة في هذا المجال، الأمر الذي جعله قاصراً على الجهات الأجنبية فقط.

ويُقترح:

- تشجيع القطاع الخاص بالدول العربية، على إنشاء هيئات وطنية لتصنيف السفن، نظرا لعدم وجود مجال تصنيف السفن في جميع الدول العربية ومنها مصر، تمهيدا لإنشاء اتحاد عربي باسم الهيئة العربية لتصنيف السفن.

مستخلص

أتوبيسات متهالكة بدون صيانة، ومراس نهريّة قديمة تخلو من اشتراطات الأمن والسلامة، وإهمال حكومي واضح مع سبق الإصرار والترصد، ومئات الأبحاث والدراسات مصيرها أدراج الجهاز الإداري المصاب بالترهل والبيروقراطية، هكذا هو حال النقل النهري في مصر، أخيرا وبعد سنوات طويلة من الإهمال والتجاهل قررت الحكومة إعادة النظر في مستقبل النقل النهري بهدف تطويره للاستفادة منه في التنمية.

ويُقدّم:

- تطوير مراسي أتوبيسات النقل النهري وتجديد أسطوله وتوفير سبل الراحة والأمان: مما يؤدي إلى حل أزمة المرور بالمحافظات وتفاقمها المستمر، مع طرح النقل النهري للاستثمار على القطاع الخاص لإقامة مراس وتطويرها وصيانة هذا الأسطول الحيوي وإيجاد خطط عمل قصيرة الأجل لتوفيق أوضاع الموانئ النهريّة الحالية وتشجيع القطاع الخاص لتشغيل الموانئ النهريّة المتوقفة عن العمل.

٢٤) دراسة تحذر من خطورة استمرار الإهمال منذ الحكومات السابقة: هيئة وادي النيل للملاحة النهرية تترنح.. وتنتظر تدخل رئيس الوزراء/ عبد الفتاح فايد

مستخلص

فتح بناء سد النهضة الإثيوبي الكثير من الملفات التي أهملتها الحكومة ومن بين هذه الملفات هيئة وادي النيل للملاحة النهرية لعله يكون أحد مفاتيح هذه الأزمة مع دول حوض النيل، خاصة أن هناك خطوات تمت بالفعل لتطوير هذه الهيئة دون قصد. بالإضافة إلى إجراء العديد من الدراسات لإعادة الحياة لهذه الهيئة، حيث تلعب هيئة وادي النيل للملاحة النهرية دوراً مهماً للربط بين مصر والسودان، وتقوم بنقل البضائع وكذلك الركاب بين البلدين، وتزيد من الروابط بينهما، إلا أنه بالرغم من ذلك فقد توقفت الهيئة عن النشاط والعمل، وما ترتب على ذلك من ترد لأوضاعه.

ويُقترح:

- مشاركة القطاع الخاص للهيئة في بعض القطاعات مثل الشحن والتفريغ واستغلال الخط الملاحي والأنشطة الأخرى، وإدخال القطاع الخاص للاستثمار في الهيئة بنظام B.O.T، وإنشاء إدارة متخصصة للتسويق من أجل تسويق خدمات الهيئة والسياحة النيلية بين البلدين.
- تطوير الهيكل التنظيمي للهيئة واستحداث إدارات جديدة مع تفعيل الإدارات الموجودة وإعادة تسكين المواطنين بما يتناسب والاحتياجات الوظيفية لكل وظيفة، ووضع نظام مالي محكم يتضمن الرواتب والعلاوات الدورية والاستثنائية والحوافز، والتركيز على تنمية الإيرادات الخاصة بنقل البضائع من خلال أسطول الهيئة.

٢٥) النقل النهري حل لأزمة المرور ولكن بشروط/ جيهان السنباطي

مستخلص

في ظل عدم قدرة الطرق البرية الحالية على استيعاب الكم الهائل من السيارات كان لا بد من إيجاد بدائل غير تقليدية مناسبة لحل هذه المشكلة المزمنة بعد أن أصبح النقل الجماعي يمثل معاناة يومية وعبئاً على المواطنين، حيث برز مقترح الاستعانة بالنقل النهري واستغلال مجرى نهر النيل لنقل الركاب لتخفيف العبء على الطرق البرية.

ويُقترح:

- الاستعانة ببيوت خبرة عالمية لتوفير العدد الكافي من الوحدات النهرية الحديثة السريعة والمزودة بوسائل أمان وراحة للركاب وزيادة عدد المراسي.
- تطوير وحدات من الأتوبيس النهري يمكن الاعتماد عليها في النقل الجماعي، وزيادة عدد المراسي للأتوبيس النهري التي تتوافر بها قواعد الأمان التي تحقق سلامة الركاب، مع إعداد خطة لإعادة ١٠ وحدات نهريّة خارج نطاق الخدمة بالهيئة يمكن تجهيزها وتطويرها والاستعانة بأفراد مؤهلين تحت إشراف ضباط خريجي الأكاديمية البحرية.
- استغلال النيل في الفترة القادمة في عملية النقل النهري بعد اختناق القاهرة، مع رفع كفاءة الخط الملاحي وإعادة تأهيل المراسي وزيادة وسائل الأمان للتشغيل: بأن يبدأ مشروع النقل النهري من القناطر وحتى حلوان، حيث المراسي المعدة للأتوبيس النهري، وإنشاء مراس جديدة .

Print

ISSN: 1687-6504

٢٠٢٣

مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء

الحي الحكومي - العاصمة الإدارية الجديدة

رقم بريدي: 11582 ص.ب: 191 مجلس الشعب تليفون: (202)27929292 فاكس: (202)27929222



www.idsc.gov.eg

info@idsc.gov.eg

