

"إمكانيات تعظيم معدلات التحويلة لتجارة مصر الخارجية"

مقدم من الباحثة:

يسرا محمد حسان الجوهري

للحصول على درجة الماجستير في الاقتصاد

تحت إشراف:

أ.د. على عبد السلام المعزاوي

أستاذ اقتصاديات النقل

بالمعهد القومي للنقل

أ.د. محمد رضا العدل

أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة

جامعة عين شمس

2006



اسم الباحثة: يسرا محمد حسان الجوهري
عنوان الرسالة: إمكانيات تعظيم معدلات التحويلة لتجارة مصر الخارجية
الدرجة العلمية: ماجستير

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة:

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| 1. أ.د. محمد رضا العدل | مشرفاً ورئيساً |
| 2. أ.د. على عبد السلام المعزاوي | مشرفاً بالاشتراك |
| 3. أ.د. إيهاب عز الدين نديم | عضواً |
| 4. أ.د. على زين العابدين سالم هيك | عضواً |

تاريخ البحث: / / 2006

الدراسات العليا:

ختم الإجازة / / أجازت الرسالة بتاريخ / /

موافقة مجلس الجامعة

/ / 2006

موافقة مجلس الكلية

/ / 2006

إهداء

.....إلى والدي الأحباء

.....إلى جدتي الحبيبة

.....إلى إخوتي الأعزاء

..... إلى صديقتي الحبيبة مروة

وفاءً وعرفاناً أهدي إليكم جميعاً هذا

الجهد المتواضع

شكر وتقدير

أتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير إلى:

الأستاذ الدكتور / على عبد السلام المعزاوي الأستاذ غير المتفرغ بالمعهد القومي للنقل على ما قدمه لي من رعاية وما وهبني من وقت وجهد، أعطاه الله دوام الصحة والعافية.

كما يسعدني ويشرفني أن أتقدم بخالص شكري وتقديري إلى:

الأستاذ الدكتور / محمد رضا العدل أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة جامعة عين شمس لتفضله بالإشراف على الرسالة وما قدمه لي من وقت وجهد، أعطاه الله دوام الصحة والعافية.

كما يسعدني أن أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى:

الأستاذ الدكتور / إيهاب عز الدين نديم أستاذ الاقتصاد بالكلية لتفضله بقبول الحكم على الرسالة.

كما أتقدم بجزيل الشكر والعرفان والتقدير إلى:

الأستاذ الدكتور / على زين العابدين سالم هيكل وكيل كلية الهندسة لشئون خدمة المجتمع وتنمية البيئة - جامعة عين شمس أولاً لتفضله بقبول الحكم على الرسالة، وثانياً لرعايته وتوجيهاته لي طوال فترة رئاسته للمعهد القومي للنقل جزاه الله عني خير الجزاء .

وبكل الامتنان أتوجه بالشكر والتقدير إلى رؤسائي وزملائي بالمعهد القومي للنقل وعلى رأسهم الأستاذ الدكتور / عبد الله حسن وهدان مدير المعهد وجميع أعضاء هيئة التدريس بالمعهد على اهتمامهم بي طوال فترة عملي معهم، وأتمني لهم جميعاً دوام التوفيق والنجاح.

ووفاءً وعرفاناً بالجميل أتقدم بخالص دعائي للمرحوم بإذن الله الدكتور/ نبيل عبد الفتاح المدرس بالمعهد القومي للنقل على رعايته واهتمامه وما قدمه لي من خالص النصيحة أثناء عملي معه وكذلك أثناء إعدادي للمراحل الأولى من البحث، اسكنه الله فسيح جناته ورحمه الله رحمة واسعة.

كما أسجل شكري لكل من أعانني بمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري وكذلك إلى السيدة/ أميمة إسماعيل منسق تحرير مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على ما وفرته لي من مراجع وعلى اهتمامها، جزاها الله عني خير الجزاء.

كما أتقدم بخالص معاني الشكر والتقدير إلى أساتذتي بكلية الاقتصاد والعلوم الأساسية - جامعة القاهرة لرعايتهم لي أثناء فترة دراستي بمرحلة البكالوريوس، وكذلك أساتذتي بكلية التجارة جامعة عين شمس.

وتقف كلمات الشكر عاجزة عن الوفاء بحق والدتي الحبيبة ووالدي الحبيب. وفي النهاية أود أن أعبر عن حبي وشكري لجميع أصدقائي ولكل من مد لي يد العون ولأسرتي التي غمرتني برعايتها وحنانها.

جزى الله الجميع عني كل الخير.

وما كان يمكن إنجاز هذا البحث إلا بتوفيق الله تعالى، فالحمد لله رب العالمين.

الباحثة



Ain Shams University
Faculty of Commerce
Economic Department

**Possibilities of Maximizing Containerization
Rate of the Egyptian Foreign Trade**

A Thesis for Master in Economics

Perpared by:

Yousra Mohamed Hassan El Gohary

Under the Supervision of:

Prof. Dr. Mohamed Reda El Edel
Professor of Economics - Faculty of Commerce
Ain Shams University

Prof. Dr. Ali Abd El Salam El Mazawy
Professor of Transport Economics
Egyptian National Institute of Transport

2006

الإطار العام للبحث

مقدمة

عقب الحرب العالمية الثانية واجهت الشركات الملاحية والمواني عقبة كبيرة نتيجة الزيادة الكبيرة في الإنتاج والاستهلاك واتساع حجم التجارة العالمية الذي لم يقابله أي تطور في السفن والمواني مما أدى إلى ارتفاع تكاليف النقل البحري خاصة تكاليف المناولة واحتجاز السفن في المواني مما كان له أبلغ الأثر على رفع أسعار البضائع العامة. بالإضافة إلى الظروف الاقتصادية التي سادت الدول المتقدمة بصفة عامة وأهمها ارتفاع معدلات الأجور ارتفاعاً واضحاً مع وفرة نسبية في رأس المال فضلاً عن توافر هيكل إنتاجي متقدم يدعمه مستوى مرتفع من التقدم التكنولوجي فكان من الطبيعي في ظل هذه الظروف أن تبدأ عملية إحلال رأس المال محل عنصر العمل في عمليات نقل وتداول البضائع خاصة في المواني، فكان الاتجاه نحو التتميط في عملية النقل واتخذ هذا الاتجاه أولاً شكل البالتات ثم تطور سريعاً إلى صورة أكثر تقدماً هي نظام النقل بالحاويات.

ومع الاتجاه العالمي المتزايد في استخدام الحاويات وما واکبه من تطورات في أحجام سفن الحاويات، زادت سعة سفن الحاويات ذات الخلايا من 700 حاوية مكافئة للجيل الأول إلى ما فوق 6000 حاوية مكافئة للجيل الخامس، ومن أكبر سفن الحاويات التي دخلت الخدمة عام 2005 السفينة Colombo Express والتي تبلغ سعتها 8750 حاوية مكافئة. وبصفة عامة فإن هناك اتجاه لتفضيل سفن الحاويات الأكبر سعة لما توفره من وفورات فنية واقتصادية.

كما أثر النقل بالحاويات على تطور دور المواني البحرية من خلال ثلاثة أجيال، ارتبط الجيل الثاني بانتشار نظام النقل بالحاويات حيث زادت مساحة الميناء والمناطق الخلفية والتي تضمنت إقامة خدمات صناعية وتجارية وزادت القيمة المضافة التي يحققها الميناء وأصبح أكثر اعتماداً على كثافة رأس المال مقارنة بمواني الجيل الأول. في أواخر عقد الثمانينات تحولت المواني إلى مواني الجيل الثالث وأصبح الميناء حلقة من حلقات النقل المتعدد الوسائط وصناعة كثيفة رأس المال ومركزاً للمعلومات يربط جميع المتعاملين بالميناء مع منظومة النقل الداخلي في شبكة معلومات واحدة.

وقد بلغت الحاويات المتداولة في مواني العالم 303.11 مليون حاوية مكافئة عام 2003، تداولت مواني الدول النامية منها 122.39 مليون حاوية مكافئة بنسبة 40.4% من إجمالي الحاويات المتداولة بالمواني العالمية عام 2003.

- ب -

وبتحليل أعداد الحاويات المتداولة في أكبر عشرين ميناء لتداول الحاويات نجد أن ميناء هونج كونج تداول عام 2004 حوالي 21.9 مليون حاوية مكافئة محتلاً بذلك المركز الأول، يليه في المركز الثاني ميناء سنغافورة. أما ميناء دبي، وهو الميناء العربي الوحيد في هذه المجموعة، فقد احتل المركز العاشر حيث تداول عام 2004 حوالي 6.4 مليون حاوية مكافئة.

أما بالنسبة لنشاط النقل بالحاويات في مصر، فقد تأخر ظهوره حيث تم تشغيل وإنشاء أول محطة للحاويات في ميناء الإسكندرية في منتصف الثمانينات تلاها محطة حاويات بورسعيد وتم تشغيل محطة حاويات دمياط عام 1990. ثم أنشئت محطة حاويات الدخيلة لتكون جزءاً مكماً لمحطة حاويات الإسكندرية عام 1996. وقد افتتحت المرحلة الأولى لميناء السخنة أواخر عام 2002، وكذلك المرحلة الأولى لميناء شرق بورسعيد في أكتوبر 2004.

وبالرغم من تأخر ظهور نظام النقل بالحاويات في مصر إلا أنه أخذ في التزايد بمعدلات متضاعفة، فقد زادت حركة تداول الحاويات بالمواني المصرية من 192.2 ألف حاوية مكافئة عام 1988 إلى 2.9 مليون حاوية مكافئة عام 2004، منها 1.13 مليون حاوية مكافئة برسم البلد بنسبة 39%، 1.77 مليون حاوية مكافئة برسم الترانزيت بنسبة 61%. ويتضح تواضع نصيب مصر في تداول الحاويات بالمقارنة بدول أخرى في المنطقة استقطبت أضعاف هذا العدد.

ويعد ميناء الإسكندرية هو الميناء الرئيسي في تداول حاويات تجارة مصر الخارجية (حاويات الصادر والوارد) فقد تداول الميناء 597.4 ألف حاوية مكافئة في عام 2004 أي بنسبة 52.9% من إجمالي حاويات تجارة مصر الخارجية.

أما مينائي دمياط وبورسعيد فهما من المواني المتخصصة في نشاط تجارة الترانزيت (إعادة الشحن) نظراً لما يتمتعان به من موقع فريد حيث يقعا علي نفس الطريق الملاحي الرئيسي للسفن الكبرى دون انحراف يذكر في خط سيرها. وقد تداول ميناء دمياط 995.6 ألف حاوية مكافئة ترانزيت بنسبة 56% من إجمالي حاويات الترانزيت المتداولة بالمواني المصرية عام 2004، يليه في المرتبة الثانية ميناء بورسعيد بنسبة 42%.

وتتضاءل بشدة نسبة البضائع المحواه في مصر بالمقارنة بالمعدلات العالمية حيث تصل إلى 19.5% فقط من إجمالي بضائع التجارة الخارجية القابلة للتحوية. والتي تم تقديرها، من خلال البحث، بـ 48.4 مليون طن. في حين تصل معدلات التحوية في دول مثل الدنمارك وأيرلندا وألمانيا إلى 85% وتصل إلى 82% في إيطاليا، 74% في أسبانيا وفي المغرب إلى 64%.

وتجتمع بمصر عدة عوامل ومعوقات تحول دون تنمية دور النقل بالحاويات في نقل بضائع التجارة الخارجية من جهة، ومن جهة أخرى تجعل متوسط تكلفة استخدام الحاويات مرتفعة على المصدرين والمستوردين وتفقد المزايا الحقيقية لنظام النقل بالحاويات والذي جعلت منه أسلوب النقل الأكثر انتشاراً في العالم.

إن تشجيع نظام النقل بالحاويات من الباب إلى الباب يتطلب توافر محطات لتداول الحاويات (في المواني وداخل البلاد) مجهزة بأعلى مستوى من الكفاءة يخدمها شبكة متكاملة من وسائل النقل الداخلي والمخصصة لنقل الحاويات علاوة على ضرورة وجود وعي لدى كل من المصدرين والمستوردين والناقلين بأهمية النقل بالحاويات.

ومن الوسائل المتبعة لرفع نسبة الحاويات المتداولة بالمواني هو القضاء على ظاهرة تكس المواني البحرية وتحويلها من الدور التقليدي كمناطق تخزين وإيداع إلى مناطق عبور سريع للبضائع بما يسمح لها بمواجهة المنافسة العالمية، على أن تتم كافة الإجراءات المطلوبة من ناحية إتمام إجراءات التخليص الجمركية وإجراءات الحجر الصحي والتخزين والتفريغ والتوزيع إلى غير ذلك في مناطق خلفية للميناء تسمى الظهير أو ما يعرف بالمواني الجافة. ويساعد وجود هذه المواني الجافة على حسن إدارة الحاويات الفارغة بتهيئتها لاستقبال البضائع الصادرة حيث أن عودة الحاويات مشحونة يخفض من تكاليف النقل.

مشكلة البحث

إن استخدام تكنولوجيا النقل بالحاويات بنجاح يستلزم انسياب الحاوية من مكان الإرسال إلى مكان الوصول تحت مظلة النقل متعدد الوسائط دون اضطراب أو عائق، ولهذا المطلب تأثير كبير على البنية الأساسية سواء للمواني وشبكة النقل الداخلية وكذلك على الإطار الإداري والتشريعي للدولة.

وقد كان خط الاستعداد الأول الذي اتبعته البلدان النامية، بما فيها مصر، لمواجهة هذه التكنولوجيا الجديدة هو في تحديث موانئها البحرية وإنشاء محطات الحاويات بها متجاهلة الحلقات الأخرى في سلسلة النقل الداخلي. ويمكن إبراز أهم المشاكل والمعوقات التي تعترض نظام النقل بالحاويات في مصر وبالتالي تقلل نسبة تحوية بضائع التجارة الخارجية في:

أولاً) معوقات تتعلق بمحطات الحاويات بالمواني

1. على الرغم من أن ميناء الإسكندرية هو الميناء الرئيسي في تداول بضائع التجارة الخارجية بصفة عامة وحاويات التجارة الخارجية على وجه الخصوص علاوة على أنه أفضل المواني من حيث مستوى ارتباطه بالظهير إلا أن هذا الميناء يعاني من العديد من المشاكل منها:

- ضيق شبكة الطرق داخل الميناء وازدحامها مما يعوق حركة المقطورات والشاحنات وعمليات المناورة داخل الميناء. كما ترتفع نسبة العشوائيات التي لا تتصل بأنشطة الميناء على الرغم من صغر المساحة الأرضية بالميناء.
 - صغر مساحة محطة حاويات الإسكندرية والذي يتسبب في التكدس وإرباك الأعمال وفي كثير من الأحيان إلى تعطل أوناش الرصيف نظراً لعدم توافر مساحات كافية على الرصيف لأعمال المناورة والشحن والتفريغ. وكذلك صغر الرقعة التخزينية بالمحطة وارتفاع نسبة الحاويات المهملة بها. وعدم استخدام الوسائل الحديثة لتعقب الحاويات إلكترونياً مما يسهل تحديد مكان الحاوية داخل المحطة.
 - ساحات الميناء التي تخزن فيها الحاويات الواردة خارج المحطة غير مخططة وتخزن فيها الحاويات بطريقة عشوائية.
2. القصور في استخدام نظم تبادل البيانات إلكترونياً EDI بالمواني ومحطات الحاويات بها.
 3. قدم وعدم دقة الموازين المتاحة في بعض المواني مثل ميناء الإسكندرية.
 4. غاطس الأرصفة لا يستوعب السفن الحديثة للحاويات (الإسكندرية 12م، بورسعيد 12.98م، الأدبية 12م، الدخيلة 12-14م).
 5. ارتفاع زمن بقاء الحاوية داخل الميناء يؤدي إلى دفع غرامة بالعملة الأجنبية.
 6. يتم تداول نسبة من الحاويات على أرصفة غير مخصصة مما يزيد من فترات انتظار السفن.
 7. نقص في معدات الشحن والتفريغ والتداول بين الأرصفة والمخازن، ويؤدي القصور في تلك المعدات إلى العجز في معدلات الأداء فمثلاً يصل معدل تفريغ الحاويات في ميناء الإسكندرية إلى 14 حاوية/ساعة/ونش في حين تصل المعدلات العالمية من (25-30) حاوية/ ساعة/ ونش.

ثانياً معوقات تتعلق بالنظام الجمركي

1. يتعامل النظام الجمركي مع الحاوية على إنها سلعة وليست أداة نقل. ويعد هذا من أحد أسباب إقلاع شاحني -هـ- العامة عن استخدام الحاويات فهم يضطرون إلي تفريغها للكشف عليها سواء لعمليات الاستيراد أو التصدير، بالإضافة إلى ذلك فإن فتح الحاوية وتفرغها ثم إعادة تستيفها يمثل إهدار لنظام النقل بالحاويات.
2. النقص الشديد في أجهزة الكشف بالموجات، واقتصار فترة عملها في المواني من الساعة التاسعة صباحاً حتى الثانية ظهراً.

3. الاعتماد على الإجراءات التقليدية (الورقية) بين الجمارك والعملاء والجهات الأخرى، فعلى الرغم من ميكنة أعمال الجمارك إلا أن تطبيق هذا النظام لا يعتبر متكاملًا، إذ يتوجب على العميل تقديم البيان الجمركي الورقي أيضاً ولا يكتفي بالبيان الآلي. كما أنه لا يوجد ارتباط بين النظام الآلي للجمرك وباقي المرافق مثل المخازن والساحات ولجان المعاينة والتأمين، حيث تتم الإجراءات بصورة يدوية ورقية.

ثالثاً) معوقات تتعلق بشبكة ووسائل النقل الداخلي

1. عدم وجود تنسيق أو تكامل بين وسائل النقل الداخلي للحاويات، حيث يسيطر النقل على الطرق على جميع نقلات الحاويات داخل البلاد.
2. أسطول نقل الحاويات على الطرق غير مجهز من الناحية الفنية لنقل الحاويات، وليس هناك مواصفات محددة للمركبات المسموح لها نقل الحاويات على شبكة الطرق مع استخدامها لوسائل عشوائية لتثبيت الحاوية مما يساهم في تلف الحاوية وبالتالي تحمل المشغل تكاليف كبيرة لإعادة إصلاح الحاوية.
3. لا توجد شركات متخصصة في نقل الحاويات على شبكة الطرق تتوافر لديها معدات خاصة بالشحن والتفريغ.
4. يقتصر دور السكك الحديدية على نقل الحاويات الواردة برسم الترانزيت بين الموانئ المصرية، ويرجع عدم قدرة السكك الحديدية على نقل الحاويات إلى داخل البلاد إلى عدة عوامل منها عدم وجود محطات داخلية تعمل كنقاط للتبادل بين الوسائل المختلفة، وتأتي أهمية المحطات الداخلية كذلك في إمكانية شحن قطار الحاويات لأكثر من عميل. كما لا تتوافر للسكك الحديدية المعدات الخاصة بتداول الحاويات مما يتسبب أيضاً في ضعف قدرتها على نقل الحاويات داخل البلاد، واقتصارها على دور الناقل فقط لحاويات الترانزيت بين الموانئ.

5. ينعدم دور النقل النهري في نقل الحاويات، ويمكن إيجاز أهم أسباب انعدام هذا الدور في:

- عدم استكمال الوصلات الملاحية التي تربط المواني البحرية المختلفة (دمياط وبورسعيد والسويس والسخنة) بشبكة النقل النهري، فميناء الإسكندرية هو الميناء البحري الوحيد المرتبط بشبكة النقل النهري.
- عدم توافر الأساطيل المخصصة لنقل الحاويات، وعدم توافر المواني النهرية المجهزة لاستقبال الحاويات سواء من ناحية الأرصفة أو معدات تداول الحاويات.
- اقتصار الملاحة على السير نهراً مما يتسبب في مضاعفة زمن الرحلة وبالتالي فقدان تنافسية هذه الوسيلة.

رابعاً) المعوقات المرتبطة بفكر العملاء أو شاحني البضائع

شاحنو البضائع العامة في مصر مازالوا يفضلوا نقل البضائع من وإلى المواني البحرية عن طريق البضائع السائبة غير المحواه، وهذا نقص في أسلوب نقل البضائع ومن الأسباب الرئيسية لذلك:

- عدم وجود حاويات كافية للنقل الداخلي علاوة على ارتفاع أسعار الحاويات المؤجرة من الخطوط الملاحية حيث يصل تأجير الحاوية 40 قدم إلى 1300 جنيه مصري وتأجير حاويتين 20 قدم إلى 1400 جنيه مصري بخلاف مصاريف النقل، ويرجع ذلك إلى أن الحاوية تكون مشحونة فقط في أحد اتجاهي الرحلة.
- لا يتوافر لدى شاحني البضائع المعدات الخاصة لشحن وتفريغ ومناولة الحاويات نظراً لارتفاع أسعارها، لذلك فإن أغلب التعامل مع الحاويات يتم يدوياً أو بمعدات بسيطة مثل أوناش الشوكة. كما أن أغلب عمليات الشحن والتفريغ تتم والحاوية على سطح الشاحنة.
- اضطراب الشاحنين إلى تفريغ الحاويات للكشف الجمركي عليها في المواني البحرية سواء لعمليات الاستيراد أو التصدير ويعد هذا السبب من أهم أسباب إقلاع شاحني البضائع عن استخدام الحاويات.

ومن ثم يمكن صياغة مشكلة البحث في كيفية التغلب علي المعوقات والمشاكل التي تؤثر سلباً علي استخدام الحاويات في نقل تجارة مصر الخارجية بصفة عامة، وكيفية تفعيل دور المواني الجافة كأحد وسائل زيادة نسبة تحوية بضائع التجارة الخارجية في مصر بصفة خاصة.

هدف البحث

يتمثل الهدف الرئيسي للبحث في رفع نسبة التحوية لبضائع التجارة الخارجية والوصول بها إلي المعدلات العالمية وذلك من خلال تنمية نظام النقل بالحاويات من الباب إلى الباب.

ويمكن تحقيق هذا الهدف من خلال مجموعة من الأهداف الفرعية:

1. تقدير نسبة التحوية الفعلية لتجارة مصر الخارجية ومقارنتها بالمعدلات العالمية.
2. رصد المعوقات والمشاكل التي تؤثر سلباً علي استخدام الحاويات في نقل بضائع تجارة مصر الخارجية.
3. تحديد وسائل وإمكانيات دعم نظام النقل بالحاويات من الباب إلى الباب.
4. إبراز أهمية إنشاء المواني الجافة كأحد وسائل تنمية نظام النقل بالحاويات.

فروض البحث

1. زيادة نسبة التحوية تؤدي إلي خفض متوسط تكلفة النقل وتقليل نسبة الهالك والفاقد من البضائع أثناء عمليات المناولة والشحن والتفريغ.
2. إن البنية الأساسية والنظام التشريعي لا يساعدان على دعم نظام النقل بالحاويات في مصر.
3. وجود علاقة بين إنشاء المواني الجافة وتفعيل دورها وبين تنمية نظام النقل بالحاويات.

منهج البحث

تتمثل منهجية البحث في:

1. مراجعة الأدبيات الخاصة بنظام النقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط والتكاليف اللوجستية. وكذلك الدراسات الخاصة بتحديد نسب توزيع الحاويات الواردة بالمواني المصرية على محافظات الجمهورية بما يساعد علي تحديد الأماكن المحتملة لإنشاء المواني الجافة.
2. جمع وتحليل البيانات المرتبطة بتجارة مصر الخارجية المحواه وغير المحواه وذلك لتقدير حجم التجارة الخارجية القابلة للتحوية وتقدير نسبة التحوية الفعلية لبضائع التجارة الخارجية. وكذلك البيانات الخاصة بحركة تداول الحاويات بالمواني المصرية وذلك لمقارنتها بالطاقة الاستيعابية والمحتملة لنقل الحاويات بالمواني المصرية.

خطة البحث

ينقسم البحث في تناوله لنظام النقل بالحاويات في مصر إلى أربعة فصول كالآتي:

الفصل الأول: نظام النقل بالحاويات

يتناول نشأة نظام النقل بالحاويات وأثره على السفن والمواني البحرية، كما يتعرض للعلاقة بينه وبين النقل المتعدد الوسائط وذلك من خلال ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: نشأة وتطور نظام النقل بالحاويات.

المبحث الثاني: أثر نظام النقل بالحاويات على المواني البحرية.

المبحث الثالث: الارتباط بين نظامي النقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط.

الفصل الثاني: النقل بالحاويات في المواني المصرية

ويستعرض هذا الفصل تطور تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً خلال الفترة (1994-2004)، ومدى مساهمة الأسطول الوطني في نقلها. ويركز الفصل على التقسيم السلعي لبضائع التجارة الخارجية المحواه وغير المحواه عام 2004. ثم يستعرض الفصل تطور حركة الحاويات المتداولة بالمواني المصرية خلال الفترة (1994-2004). وذلك من خلال ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً.

المبحث الثاني: تجارة مصر الخارجية المحواه.

المبحث الثالث: محطات الحاويات في المواني المصرية.

الفصل الثالث: النقل الداخلي للحاويات

يركز هذا الفصل على عرض لوسائل النقل الداخلي الثلاث (النقل البري على الطرق والنقل بالسكك الحديدية والنقل النهري) ودورها في نقل الحاويات داخل البلاد، وينقسم الفصل إلى ثلاثة مباحث:

- ط -

المبحث الأول: النقل البري على الطرق ودوره في نقل الحاويات.

المبحث الثاني: السكك الحديدية ودورها في نقل الحاويات.

المبحث الثالث: النقل النهري ودوره في نقل الحاويات.

الفصل الرابع: إمكانيات تعظيم معدلات تحوية بضائع التجارة الخارجية

يستعرض هذا الفصل مدى التكامل بين وسائل النقل الداخلي للحاويات أي الوضع الحالي لنظام نقل الحاويات من الباب إلي الباب في مصر، وكذلك سبل تعظيم معدلات التحوية، ويركز الفصل على أهمية إنشاء المواني الجافة كأحد وسائل تعظيم معدلات تحوية بضائع التجارة الخارجية. وينقسم الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: الإمكانيات المتاحة لتعظيم معدلات تحوية بضائع التجارة الخارجية.

المبحث الثاني: دور المواني الجافة في دعم نظام النقل بالحوايات.