



بحوث قسم الجغرافيا والخرائط



الموانئ البرية الحدودية بين مصر والسودان ودورها في النقل والتجارة

د. منى صبحي السيد نور الدين

أستاذ الجغرافيا الإقتصادية المساعد،

كلية الدراسات الإنسانية القاهرة - جامعة الأزهر

الملخص :

ترجع العلاقات المصرية السودانية إلى الروابط الطبيعية التي جسدها نهر النيل وروابط اللغة والدين والحضارة، ويهتم هذا البحث بالموانئ البرية بين مصر والسودان وأهميتها الإستراتيجية لكلا البلدين، ويهدف البحث إلى إلقاء الضوء على الموانئ البرية الحدودية ودورها في تنمية حركة النقل والتجارة، والتي تشمل ثلاث موانئ وهي (ميناء قسطل وميناء أرقين وميناء رأس حدربة)، ويناقش تطور وتفعيل العلاقات المصرية السودانية وتفعيل اتفاقية التجارة الإفريقية القارية الحرة ودورها في جذب الاستثمارات في النقل والسياحة والتجارة، كما يدرس بعض العوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة في حركة النقل والتجارة، ويوضح الخدمات ومورفولوجية تلك الموانئ، وفي النهاية يناقش مستقبل العلاقات المصرية السودانية في النقل والتجارة عبر تلك الموانئ.

الكلمات المفتاحية: مصر والسودان، قسطل، أرقين، وادي حلفا، طريق الكيب تاون، درب الأربعين.

ABSTRACT:

Egyptian Sudanese relations is old due to neighborhood, natural links embodied by the Nile river and languages, religions and civilization links. This Research concern with the border Land Ports between Egypt and Sudan and their Important Strategic for two countries. This Resesrch aims to highlight on Land Ports and their roles in development Transport and Trade. These Ports are (Qustal port, Arkin port, Ras Hadra port).

This Research discusses the development and activation of The Egyptian Sudanese relations, and the activation the African continental Free Trade Agreement (AF-CFTA), and attracting investments in Transport, Tourism, Trade, It is stuing some Natura and Human factors whose effect on Transport and Trade, it is illustrating serveses and morphology of these ports. Finally, discuss the future of Egyptian Sudanese relations in transport and trade in these ports.

Key Words: Egypt and Sudan, Qustal port, Arkin port, Wady Halfa, Cape Town, Darb Elarbeen.

المقدمة :

تعد الموانئ البرية أحد المنافذ الهامة للتجارة الخارجية وعلى الرغم من قلة حركة التجارة عبر تلك الموانئ بالمقارنة بالموانئ البحرية إلا أنها تعد ذات أهمية كبيرة لدول الجوار وتتمتع مصر بوجود مجموعة من الموانئ البرية على المناطق الحدودية ففي الشمال الشرقي يوجد ميناء رفح على الحدود المصرية الفلسطينية، وميناء العوجة البري على الحدود المصرية الفلسطينية (الاحتلال الاسرائيلي)، وفي الشمال الغربي ميناء السلوم على الحدود المصرية الليبية، وفي الجنوب على الحدود المصرية السودانية يوجد ميناء قسطل شرق نهر النيل في مصر ويقابله ميناء أشكيت في الجانب السوداني، وميناء أرقين غرب النيل في مصر ويقابله ميناء أرقين السوداني، وفي أقصى الشرق يوجد ميناء رأس حدربة في منطقة حلايب وشلاتين، وتعد الموانئ المتواجدة حول نهر النيل (قسطل وأشكيت وأرقين المصرى وأرقين السوداني) ذات أهمية كبيرة في تنمية العلاقات التجارية بين مصر والسودان وزيادة حركة البضائع العابرة وزيادة حجم حركة الركاب منذ افتتاحهم للحركة، فضلاً عن الأهمية الإستراتيجية في تأمين الحدود ووجود معابر شرعية بين الدولتين.

وفي ظل توجهات الدولة المصرية نحو الإهتمام بإفريقيا ودول حوض النيل كان لابد من الإهتمام بتلك الموانئ حيث تربط مصر بطريق الكيب تاون (الإسكندرية - كيب تاون) في جنوب إفريقيا وفي إطار إهتمامها بتنمية العلاقات المصرية السودانية وخاصةً التجارية جاء الإهتمام والتركيز على الموانئ البرية، وإنطلاقاً من إهتمامات لجنة المنافذ الحدودية البرية المصرية

السودانية المشتركة والتي تهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي وتيسير نقل البضائع وتنمية الشراكة والإستثمار بين البلدين ودراسة أهم المعوقات التي تواجه تشغيل المنافذ الحدودية ومواجهة تلك المعوقات والتحديات ووضع الحلول وتخفيض الجمارك^(١).

كما أن تنمية تلك الموانئ تعمل على إحياء بعض الطرق القديمة مثل طريق درب الأربعين في صحراء مصر الغربية وذلك في ظل منظومة النقل متعدد الوسائط والمراكز اللوجيستية الحديثة التي تهدف لربط الدول الإفريقية الحبيسة في إفريقيا مثل تشاد وجنوب السودان بمصر وصادرات التجارة الخارجية لتلك الدول عن طريق الموانئ المصرية .

كما أن وجود تلك الموانئ سوف يعمل تدريجياً على تنمية شبكات الطرق في المنطقة الجنوبية لمصر في محافظات البحر الأحمر وأسوان والوادي الجديد وإستكمال شبكة الطرق المؤدية إلى الموانئ البرية الحدودية وربطها بالظهير في الوادي والدلتا عبر شبكات الطرق مما يعمل على تعزيز النقل البري لشاحنات البضائع ووسائل نقل الركاب ودعم حركة التجارة بين البلدين وفتح أسواق جديدة للصادرات المصرية وخفض تكلفة نقل البضائع بالمقارنة بالنقل الجوي كما يعمل على تنمية شبكة الطرق في شمال السودان وربطها بالطرق الموصلة للعاصمة جنوباً وربطها بغرب السودان.

كما أن وجودها يعمل على زيادة المنافسة بين النقل البري والنقل النهري عبر بحيرة ناصر مما أدى إلى تنفيذ برنامج عاجل لرفع كفاءة الوحدات النهرية وأهمية تنشيط حركة التجارة البينية بين وادي حلفا في السودان وأسوان والتي تعتبر مركزاً لوجيستياً هاماً ومنطقة لصناعة خدمات القيمة المضافة وقاعدة للإنتلاق مستقبلاً إلى إفريقيا وبوابة للخدمات والصادرات وأهمية ذلك أيضاً من خلال دمج سكك حديد مصر والسودان والربط الكهربائي وما يترتب على ذلك من تنفيذ المشروعات الإستراتيجية المشتركة التي تعزز فرص التبادل التجاري الإستثماري.

وجاء الإهتمام بقطاع النقل ضمن وثيقة الشراكة الإستراتيجية الشاملة بين مصر والسودان والتي أقرت إتفاقيات التعاون المشترك بين البلدين في عدد من المجالات كان منها النقل والزراعة والتعليم والثقافة، والتي من شأنها زيادة حركة التبادل التجاري وزيادة حركة الأفراد.

كما تكمن أهمية الموضوع في ضرورة أهمية العلاقات المصرية الإفريقية في ظل وجود التكتلات الإقتصادية وخاصة الكوميسا، وضرورة ترابط معظم التكتلات الإقتصادية وهم أربع تكتلات الكوميسا المذكورة آنفاً ومجموعة ساداك (مجموعة التنمية لإفريقيا الجنوبية) ومجموعة

إيكواس (المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا) ومجموعة إيكاس وهي (المجموعة الاقتصادية لدول شرق أفريقيا)، كما ستزيد أهميتها بعد تفعيل إتفاقية التجارة الحرة الإفريقية والتي دخلت حيز التنفيذ في مايو ٢٠١٩م مما يمهد لإنشاء شبكة طرق حديثة تقوم على الربط وتسهيل نقل التجارة بين الدول الإفريقية جمعاء وتحقيق التكامل الاقتصادي الإفريقي.

وتم استخدام بعض المناهج منها المنهج التاريخي للوقوف على تطور العلاقات التجارية بين مصر والسودان وطرق القوافل التجارية القديمة ونشأة الموانئ البرية، والمنهج الموضوعي في تناول دراسة الموانئ البرية كأحد الموضوعات الهامة لا تقل بأى حال من الأحوال عن الموانئ البحرية والجوية باعتبارها أحد منافذ الدولة وتم دراسة العوامل المؤثرة في الحركة عبرها، كما تم الاستعانة بالمنهج الإقليمي في دراسة جزء من المنطقة الحدودية للبلدين والتي تربطهما علاقات متعددة.

ويتناول البحث الموضوعات التالية :

- أولاً: تطور العلاقات التجارية المصرية السودانية.
- ثانياً: العوامل المؤثرة في حركة النقل والتجارة عبر الموانئ البرية.
- ثالثاً: مورفولوجية الموانئ البرية وخدماتها.
- رابعاً: حركة النقل والتجارة بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية.
- خامساً: مستقبل النقل والتجارة بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية.

أولاً - تطور العلاقات التجارية المصرية السودانية :

تعد السودان الإمتداد الطبيعي لمصر والعلاقات المصرية السودانية أزلية سطرهما عوامل الزمان والمكان ورسمت ملامحها حقائق التاريخ والجغرافيا نظراً للإرث التاريخي المشترك بين البلدين والروابط الطبيعية التي يجسدها نهر النيل وروابط اللغة والدين والروابط الحضارية. وترجع العلاقات المصرية السودانية إلى فترة ما قبل التاريخ ٢٥٠٠ ق.م حيث كانت توجد بعض المواقع الأثرية ومنها مدينة كرمة جنوب الشلال الثالث وتمتد آثارها إلى مواقع متفرقة في السودان وشهدت هذه الفترة قمة التطور في العطاء الفرعوني جنوب الوادي بسبب المعابد الضخمة التي تم تشييدها وتشير ظاهرة انتشار المعابد في السودان إلى تغيير جذري في السياسة المصرية تجاه السودان^(٢)، كما كان للدين أثره إذ لعبت الكنيسة المصرية في الإسكندرية دوراً كبيراً في عمليات التبشير وظلت رحلة الكنيسة

مستمرة وممتدة ما يقرب من ألف عام^(٣)، ولعل أهم المراحل التاريخية في تطور العلاقات التجارية وطرق النقل ما يلي :

١) تطور العلاقات التجارية وطرق النقل بعد الفتح الإسلامي لمصر:

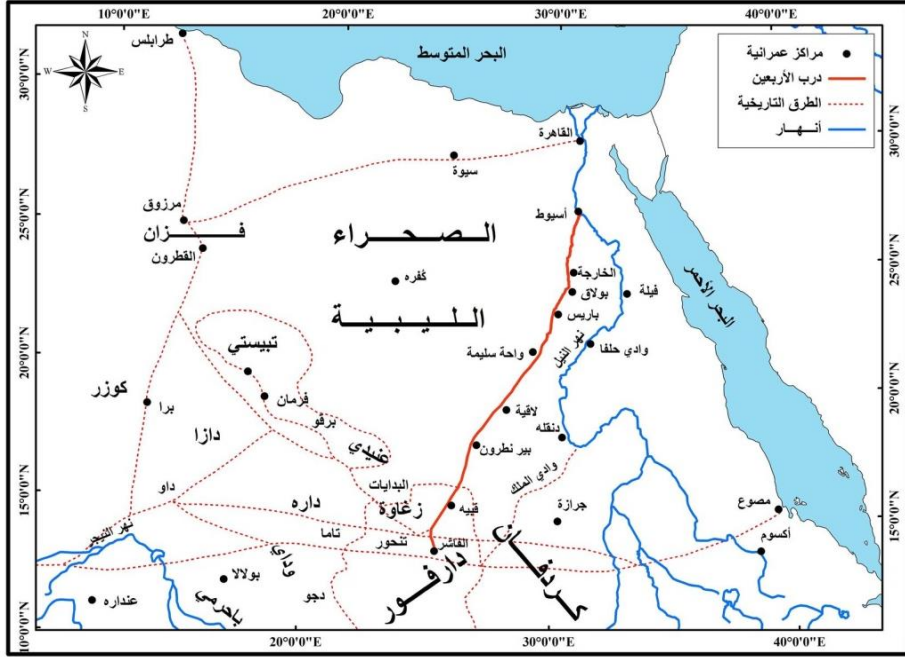
لقد زاد إنتشار الإسلام ووصوله إلى مصر بعد الفتح العربي الإسلامي من تفعيل العلاقات المصرية السودانية وإن كان هذا الإنتشار تدريجياً في السودان حيث لم ينتشر في وادي النيل الجنوبي إلا في عام ١٥٠٤م أي بعد ٨٦٥ عام وهذا المدى الزمني الطويل والانتقال السلمي للإسلام إلى السودان والذي تمثل مصر بوابته الرئيسية جعل الثقافة الإسلامية والعربية أكثر رسوخاً وعمقاً في السودان مما ترتب عليه زيادة علاقات دولة الفونج مع مصر وهجرة السودانيون إلى مصر وأصبحت مصر من أهم مصادر الثقافة الإسلامية للسودان مما أثر على توافد العلماء المصريين للسودان أو توافد السودانيون للتعليم في الأزهر وتعد المواصلات بين مصر والسودان بطريق النيل والقوافل البرية كانت أسهل طرق المواصلات^(٤) ولقد ساهمت تلك الهجرات في الحركة عبر الطرق المعبدة مما زادتها أهمية كبيرة.

ولقد توافدت إلى مصر إثر الفتح الإسلامي قبائل عربية عديدة واستقرت في مصر وهاجر بعضها إلى دارفور والتي وصفت بأنها كانت سبلاً جارفاً إلى دارفور، كما أن موقع دارفور وإحاطة هذا الإقليم بأقطار عربية فمن الشمال مصر وليبيا ودولة الكنوز والفونج في السودان ودولة الكانم الإسلامية في الغرب كان له أثره في الهجرة إلى دارفور، وساعد على تلك الهجرات اشتغال بعض العرب بالتجارة من مصر ودار فور عبر طريق درب الأربعين مما أدى إلى تدفق العديد من القبائل العربية وخاصة من صعيد مصر إلى دار فور^(٥).

وكان هناك ارتباطات بين الجماعات الأيدلوجية المصرية السودانية على كافة القنوات الإقتصادية والإجتماعية والثقافية التي كانت تعد أكثر نقاءً، وعلى الصعيد الإجتماعي ظلت حركة التنقل دائبة بين القطرين ليس فقط في المناطق التخومية، وعلى الصعيد الثقافي لعب الأزهر الشريف دوراً هاماً في تعليم السودانيون، وبالنسبة للنقل فقد لعبت طرق القوافل التي ربطت وسط وشمال السودان بمصر ومنها طريق قوافل سنار وطريق درب الأربعين^(٦).

ويعد طريق درب الأربعين من أهم الطرق التي ما زالت شاهد عيان موقعاً وموضعاً على الأهمية التاريخية والجغرافية والثقافية لطرق القوافل عبر إفريقيا ويربط الطريق بين كل من الفاشر في

إقليم دارفور بالسودان جنوباً إلى أسيوط ثم يمتد إلى مدينة إمبابة بمحافظة الجيزة شمالاً في مصر ويمر هذا الطريق غرب النيل وأطلق عليه درب الأربعين كما يتضح من الشكل (١).



شكل (١) : طريق درب الأربعين.

المصدر: خريطة دار فور وجيرانها. عن محمد بن عمر التونسي: تشييد الأذهان بسيرة بلاد العرب والسودان.

وسمى بهذا الإسم نظراً لأنه طريق مخصص لتجارة الجمال التي كانت تتوافد من معظم أراضي السودان من كردفان ودار فور وكانت الرحلة تستغرق أربعين يوماً من أقصى غرب السودان حتى مصر وكانت الإبل بمثابة السفن التي تخترق الصحراء، هذا فضلاً عن تجارة أنواع أخرى من البضائع مثل العاج والذهب والبخور والتوابل وكان يمر بالعديد من المدن السودانية ومنها قبيلية وكانت تتجمع عند المويج لتكامل مسيرها إلى دنقلة في السودان وهي من أهم مدن شمال السودان، كما توجد العديد من المزارات السياحية في السودان مثل قلعة الخندق النوبية وقرية الصحابة ووجود بعض مدافن الصحابة اللذين أتوا مع عبد الله بن أبي السرح، كما كان يتم وشم الجمال للتفريق بينها، كما كانت ترتاح بين الحين والآخر على مدن هذا الطريق وللطريق أهميته

التاريخية الكبيرة ليست فقط من الناحية التجارية وإنما الدينية والثقافية حيث ساعد الطريق في إنتشار الصوفية من خلال دول غرب أفريقيا مروراً بالأراضي السودانية وساهم في نقل الثقافات بين مصر والسودان ودول غرب أفريقيا كما كان يعد من أهم طرق قوافل الحج الصحراوية لنقل الحجاج من غرب إفريقيا قديماً وكان يمر بقرية المكس جنوب واحة باريس والتي ترجع تسميتها إلى أنها كانت محط الرحلات التجارية ومنطقة تبادل تجارى تجي فيها المكوس والضرائب وكانت تجي الضرائب لتقديم الحماية وتأمين التجارة البرية على الطريق^(٧).

وكان يتصل الطريق بالوادي بطرق عديدة ومعظم المدن الواقعة على نهر النيل، وكان من أهم المحطات واحة سليمة في السودان التي كانت تستقبل القوافل المتجهة إلى دار فور جنوباً أو المتجهة إلى أسبوط شمالاً، وكان النوبيون ينتظرون القوافل ليبيعون التمر وغيره من الزاد كما كان يمر الطريق ببئر النظرون، وكان الطريق يتصل بواسطة طريق فرعى ثاني من دنقلة ويواصل امتداده إلى مدينة أورى عاصمة دار فور وأهم المراكز التجارية، وكانت القافلة تتكون من ١٥٠٠ جمل وقد تصل أحيانا إلى خمسة عشر ألفاً محملة بالرقيق والعاج وخشب الأبنوس والجلود وريش النعام والصبغ العربي والعسل والتمر هندي وكانت ترجع من مصر محملة بالمنسوجات والملح والعقود المصرية المصنعة من الخرز الزجاجي وأدوات الزينة، ولم يكن العرب هم أول من سلكوا طريق درب الأربعين ولكنه يرجع للعصر الفرعوني والقائد الفرعوني حركوف في الأسرة السادسة حيث قام بأربع رحلات ناجحة إلى السودان وكان طريق درب الأربعين أشهرها والعلاقات التجارية لم تقتصر فقط على النوبيين أو الكوشيين فقط ولكن ترجع إلى التجار المصريون وكان يطلق عليهم (الداجو) وقد ظهر ذلك في الكتابات المصرية الهيروغليفية ويذكر أنهم أول من أسس دولة في إقليم دارفور^(٨).

كما ساعد الفتح العربي لمصر على تعزيز تواصل كل من مصر والسودان العلمى والحضارى مع بلاد الغرب الإسلامى في الأندلس وبلاد المغرب العربي، كما شكلت منطقة الحدود المصرية السودانية المشتركة الطرق عبر بلاد النوبة وميناء عيذاب دوراً مهماً في التواصل مع بلاد الغرب الاسلامى سواء على المستوى التجارى أم الحضارى، وكانت الرحلة في طلب العلم أو لأداء فريضة الحج كانت من أهم عوامل التواصل بين المغاربة والأندلس وبين المدن والحواضر الإسلامية^(٩)، كما أكد الاصطخرى على أهمية الربط الحضارى بين مصر وأرض البجة والنوبة واستخراج الذهب وصولاً للأسواق المصرية عبر نهر النيل وخروجه من ميناء عيذاب على ساحل البحر الأحمر وهى

الفترة التي نشط فيها ميناء عيذاب منذ العصر الفاطمي ودولة سلاطين المماليك في طورها الأول^(١٠).

وكانت ترتبط مصر بالسودان عبر بعض الطرق منها طريق كرسكو الذي يمر عبر صحراء أبو حمد وطريق سواكن بربر، وطريق مصوع / كسلا / كيرن، ولم تستخدم القوافل التجارية إلا طريقين فقط هما طريق النيل وطريق غرب السودان، وبالنسبة للطريق الأول كانت البضائع التجارية تمر فيه ابتداءً من الخرطوم بواسطة المراكب حتى أبو حمد ومنها تنقل على ظهور الجمال عبر صحراء العتمور إلى كرسكو ومنها بالمراكب إلى قرية الشلال الأول جنوب حلفا وكانت عملية النقل مرتبطة بحالة المياه في النهر، وبالنسبة لطريق غرب السودان يبدأ من دار فور وكردفان على ظهور الجمال إلى بلدتي (الدبة) ومنها يصير شحن البضائع مرة أخرى في المراكب في قرية الحفير الواقعة عند الشلال الثالث ومن هذه القرية تنقل البضائع مرة أخرى على ظهور الجمال حتى وادي حلفا ومنها بالمراكب عبر النيل إلى أسوان في حالة ارتفاع منسوب المياه، أما الطرق البرية المؤدية إلى طريق دار فور هما طريقان صحراويان أولهما طريق درب الأربعين من أسبوط، وثانيهما الطريق اللببي الطرابلسي^(١١).

ويعد طريق دار فور هو الأكثر أهمية بسبب أهمية موقع دارفور المركزي على حدود المناطق الصحراوية ووجود حالة من الرخاء النسبي التي سادت مملكة دار فور في القرن الثامن عشر ونشأة مدن تجارية تضم وكالات التجار كما نشطت تجارة القوافل عبر طريق درب الأربعين وكانت من أهم المحطات الخارجة حتى يتم كشف حساب الرسوم الجمركية المستحقة.

وكان يتم الاعتماد على قبائل العباددة في كونهم أدلاءً أو حراساً ووجودهم ضروري لحماية القوافل التجارية من السلب والنهب وهذا بالنسبة للقبائل القادمة من بربر والتي تسمى في صعيد مصر قبائل إسنا وكان يطلق عليها قافلة سنار وكانت أقل أهمية من قافلة دارفور^(١٢).

كما كانت أقاليم غرب السودان هي الأكثر شهرة في تجارة الرقيق في دار فور وبداية طريق الأربعين وكانت تجارة الرقيق تمثل ٣٨,٨٪ من حجم تجارة دارفور وسنار وكانت تنقل قوافل الجلابين والنخاسين الرقيق إلى مصر والحبشة وغيرها من الأقطار الإفريقية^(١٣).

٢) تطور العلاقات التجارية وطرق النقل في العصر الحديث:

ويعد القرن التاسع عشر علامة فارقة في العلاقات المصرية السودانية بسبب سياسة محمد علي الخارجية ومد تنظيماته إلى السودان بسبب تأمين الحدود المتاخمة لبلاد النوبة وتكوين فرق في الجيش من السودانيين كما كان يدرك أهمية التخفيف من تجارة الرقيق كما ضم في سياسته التوسعية سنار وكردفان وكان هدفه للحصول على الذهب واستغلال الموارد الطبيعية والتحكم في مجرى النهر والإهتمام بحماية القوافل التجارية وإدارة الملاحة النهرية ودعم ذلك بزيارته للسودان عام ١٨٣٨م ومن الأعمال الهامة رحلات البكباشي (سليم قطبان) المصري الذي قاد حملات الكشف عن منابع النيل العليا في الفترة من (١٨٣٩/١٨٤٢م)^(١٤).

وفي القرن التاسع عشر لم يكن انضمام السودان لمصر أول العشرينات تحت حكم محمد علي أمراً جديداً بل كان القطران يجمعهما عوامل توحد كثيرة منها نهر النيل ووحدة السكان جنسياً وحضارياً وإقتصادياً وكانت السودان عبارة عن دويلات منقسمة على نفسها مثل مملكة الفونج الإسلامية وعاصمتها سنار وسلطة الفور وعاصمتها دارفور ومملكة تغلى في الركن الشمالي من إقليم النوبة بغرب السودان^(١٥)، كما أهتم محمد علي بإزالة الحواجز الجمركية والحواجز النقدية والقيود على الانتقال بين شمال الوادي وجنوبه، كما ركز على تأمين طرق ووسائل التجارة بين البلدين وحتى التجارة الخارجية للسودان تصديراً واستيراداً^(١٦).

وعلى إثر الحكم المصري للسودان امتدت العلاقات في معظم أرجاء السودان وخاصة في الجزء الشمالي حيث امتدت العلاقات شرقاً مع الاهتمام بمصوع وسواكن على ساحل البحر الأحمر ووادي حلفا وبربر والخرطوم على وادي النيل ودنقلة ودارفور غرباً.

ولقد اهتمت الإدارة المصرية بإنشاء عدد من المتاجر في دنقلة مما أدى إلى زيادة حركة التجارة فيها خاصة أن الدناقل من أنشط الجماعات السودانية في مجال التجارة وقد أكد الرحالة (هوسكنز) على ازدهار التجارة قائلاً (يوجد بمديرية دنقلة سوق أعظم من سوق أسوان تعرض فيه مختلف أنواع الأقمشة والطرايش والأحذية والأدوات الزجاجية وأدوات الزينة)^(١٧).

ومن أهم المدن التي كانت تربطها بمصر وبلاد النوبة علاقات تجارية وادي حلفا والتي تحدث عنها نعوم بك شقير متناولاً وسائط النقل التي تربط بين أسوان ووادي حلفا حيث ذكر أنه كان يربط بينهما ١٢ وابوراً تخلفت عن الحملة النيلية فاستخدمها السردار في حمل المؤن والزخائر من أسوان إلى حلفا ومنها الظافر والفتاح والناصر، كما تم تنظيم بوسنة يومية على الهجن أما التلغراف فكان يمدّه إلى حيث يكون الجيش، كما تحدث بإستفاضة عن معظم المدن السودانية والتي كان

لها أثراً كبيراً في العلاقات التجارية وهي دنقلة وبربر التي كانت من أهم المراكز التجارية، والخرطوم وسنار كما ذكر كورسكو وأبو حمد على النيل حيث تم اتخاذ كورسكو مركزاً من المراكز العسكرية أيام الثورة المهديّة وأصبحت مخزن فحم للوالبورات بين أسوان وحلفاء، ومن أهم المدن أيضاً دنقلة والدبة والدفقار ومروى والتي كانت من أهم قرى دنقلة وكانت مركزاً للتلغراف الذي يصلها بطريق الصحراء في عام ١٨٨٥م، كما تحدث عن أهمية سواكن حيث كانت مدينة تجارية قديمة العهد تربط بين السودان والحجاز والهند ومصر ويربطها بالسودان طريق بربر وكان يوجد بها محجر صحرى شرعت الحكومة المصرية في بناءه للحجاج السودانيين وكانت تعد من أهم المراكز التجارية منذ عهد البطلمة وكانت مخزناً لسن الفيل^(١٨).

وفي عام ١٨٤٦م أحييت إدارتي جمرك مصوع وسواكن إلى محمد على وعلى الرغم من عدم إنتقال السيادة إلى مصر ولكن أعطت مصر حق إدارة الجمرك والذي يعد كل شئ لان التحكم في الجمرك يجمع في يديه السلطة المادية والحربية التي تتحكم في الميناء والمنطقة المحيطة به^(١٩).

ومن بعده سعيد باشا الذي ركز اهتمامه على الملاحة البحرية وأسس ١٨٥٧ الشركة المجيدية للملاحة البحرية وزار السودان أيضاً ١٨٦١م، وأرسل البواخر لكي يتمكن من البوليس النهري ومنع تجارة الرقيق، ومن بعده الخديوى إسماعيل الذى ساعد على منع تجارة الرقيق من خلال امتداد الإدارة المصرية إلى أعلى النيل ومنطقة البحيرات الاستوائية وإلى دار فور وبحر الغزال والسودان الشرقى وهرر والمنافذ والموانئ المتعددة على ساحل البحر الأحمر^(٢٠).

ولقد صدر فرمان السلطانى مايو ١٨٦٥ م الذى أصدره عبد العزيز بن محمود الثانى فرمانا بإحالة ميناءي سواكن ومصوع إلى الإدارة المصرية على أن يؤدى إيرادهما إلى خزينة جدة، ثم صدر قرار ٢٧ مايو ١٨٦٦م جعل الإحالة وراثه لمينائي سواكن ومصوع وبذلك تم ضم ميناء سواكن ومصوع وتوابعهما إلى الإدارة المصرية^(٢١).

وفي ظل هذه الإدارة أنشئت مدن كبرى كالخرطوم وكسلا وارتبط السودان جنوبيه وشرقه وغريه بمصر والعالم الخارجى وأصبح السودان يرتبط ببعضه فى ظل إدارة مركزية فى الخرطوم أو كمديريات ترتبط بالقاهرة مركز الحكم^(٢٢).

وفي الوقت نفسه كانت تحشى إنجلترا من السياسة التوسعية لمصر فى السودان وفى البحر الأحمر مع الإهتمام بموانئ البحر الأحمر وخاصةً بعد إفتتاح قناة السويس للملاحة عام ١٨٦٩م وإفتتاح ميناء بورسعيد فى شمال القناة ووجود حوضين بورتوفيق وإبراهيم فى ميناء السويس^(٢٣)

وزيادة قوة مصر في البحر الأحمر والتي كان لها اليد الطولى على ميناء جدة والتي ساهمت في إعادة إعماره لذلك عملت على تقليص دور مصر والذي تأكد من خلال الاحتلال البريطاني لمصر ١٨٨٢م.

وقابل تلك السياسة التوسعية لمصر سياسة توسعية أخرى من قبل الاستعمار البريطاني وهو إنشاء إمبراطورية إفريقية إنجليزية تمتد من رأس الرجاء الصالح (الكاب) جنوباً حتى القاهرة شمالاً وأقرت مشروع مد خط السكة الحديد الذي اقترحه سيسيل رودس ونشرته جريدة التيمس في مايو ١٨٩٨م وصار جزءاً من البرنامج الاستعماري البريطاني وفي سبيل تحقيق ذلك استولت بريطانيا على مديرية خط الإستواء وتم بسط نفوذها في السودان واقصت عنه مصر بإتفاقية ١٩ يناير ١٨٩٩م والتي تراجعت بموجبها الحدود المصرية السودانية شمالاً إلى دائرة عرض ٢٢ شمالاً^(٢٤).

وفي عام ١٩٣٦م بعد التوقيع على معاهدة ١٩٣٦م تم الإتفاق على أن إدارة السودان تبقى مستمدة من إتفاقية ١٨٩٩م الحكم الثنائي بين مصر وإنجلترا وتم الإتفاق على عودة الجيش المصرى للسودان ويعين المصريون كما يعين الإنجليز في وظائف حكومية بالسودان، أما بعد قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢م رأت الحكومة المصرية أن علاج مشكلة السودان كفيل بحل مشكلة الجلاء وتقدمت بمذكرة تعلن فيها حق تقرير المصير للسودان ووافقت بريطانيا وتم توقيع اتفاق في ١٢ فبراير ١٩٥٣م للحكومتين بشأن الحكم الذاتي وتقرير المصير للسودان وتم الاعتراف بالسودان في عام ١٩٥٥م بعد إصدار قرار سوداني بإجراء إستفتاء بشأن الحكم وفي ٣١ ديسمبر تم إقرار الدستور السوداني وفي ١٩ يناير ١٩٥٦م أصبحت السودان عضواً في جامعة الدول العربية ، وفي ١٢ نوفمبر ١٩٥٦م أصبحت عضواً في منظمة الأمم المتحدة^(٢٥)، مما كان له أثره على حركة التبادل التجاري بين البلدين بحكم كونها دولة مستقلة بإمكانها الدخول في إتفاقيات أو عقد بروتوكولات وهو ما تم بالفعل مباشرة حيث شهد عام ١٩٥٨م أول إتفاقية للتجارة بين البلدين وعدل في ١٩٦٤م، وتم التوقيع على أول بروتوكول في عام ١٩٨٨م وقد اتسمت حركة التجارة بين البلدين قبل عام ١٩٧٣م لصالح السودان واتجهت بعد حرب ١٩٧٣م إلى التقارب والتشابه بسبب سياسة الإنفتاح الاقتصادي والسياسات الداخلية والخارجية وبعد عام ١٩٧٥م كان الميزان التجاري لصالح مصر^(٢٦).

ولقد مرت العلاقات السودانية بدول الجوار في العقود الأخيرة بصراعات بالإضافة إلى إزداد حدة العزلة العربية للنظام السوداني وكذلك العزلة الدولية عام ١٩٩٢م خاصةً بعد فرض بعض

العقوبات من مجلس الأمن مما أدى إلى تفاقم الأزمة السودانية على المستوى الإقليمي والدولي، وفي عام ١٩٩٦م وعلى هامش القمة العربية كان نتيجة ذلك تعاون محدود بين مصر والسودان^(٢٧).

وفي ٢٠٠٤م تم توقيع إتفاقية الحريات الأربع بين مصر والسودان وبموجبها تم إلغاء القيود المرتبطة بحرية التنقل والإقامة والعمل والتملك وعلى الرغم من أن الإتفاقية لم يتم تنفيذها بالشكل المرجو منها نتيجة تباطؤ التنفيذ ووضع القيود والشروط من كلا الجانبين^(٢٨)، إلا أنها تعد من أهم الإتفاقيات التي رسمت ملامح العلاقة الوطيدة بين البلدين شعباً وحكومة.

ومن المتغيرات السياسية الهامة ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١م في مصر حيث أصبحت العلاقات المصرية السودانية تأخذ منحى آخر وأصبح ملف السودان يحظى بكثير من الإهتمام والأولويات^(٢٩) حيث زادت أهمية العلاقة بين البلدين وكان التفكير آنذاك جدياً في تشغيل الموانئ البرية من كلا الجانبين حيث لا جدوى من تشغيل الميناء من جانب واحد لذا فإن ميناء قسطل المصرى يقابله في الجانب السودانى ميناء (أشكيت / وادى حلفا) السودانى وتم إفتتاح مينائى قسطل وأشكيت في عام ٢٠١٤م، بينما تم إفتتاح مينائى أرقين المصرى وأرقين السودانى في عام ٢٠١٦م.

بينما ميناء رأس حدرية المصرى في منطقة حلايب لا يقابله ميناء في السودان نظراً لعدم اعتراف السودان بخط ٢٢ شمالاً في الجزء الشرقى كحدود فاصلة بين البلدين على الرغم من وجود حركة تجارة متبادلة بين البلدين عبر الميناء عن طريق لجان من الجمارك تحت إشراف القوات المسلحة المصرية.

كما أثرت ثورة ٢٠١٩م في السودان على حركة الموانئ البرية الحدودية بالنسبة لحركة العابرين وكانت أزمة مؤقتة بسبب استخراج أوراق التأمين وموافقات الأمن الوطنى وخاصة للركاب^(٣٠)، بينما لم تؤثر على حركة البضائع وصدر تعليمات لكافة السلطات من مسؤولى الجوازات والجمارك بسرعة إنهاء إجراءات المسافرين المصريين العالقين في المعبر^(٣١).

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

- ١٩٧٤م: حيث تم توقيع منهاج التكامل السياسى والاقتصادى بين مصر والسودان وتم إقرار أسس المشروعات الهامة التى تحقق التنسيق والتكامل الاقتصادى، واستهدف ميثاق التكامل توطيد العلاقات المصرية السودانية بهدف إقامة وحدة اقتصادية بين البلدين.
- ١٩٨٢م: الوحدة الاقتصادية بين مصر والسودان وتستهدف إلغاء جميع القيود منها الرسوم الجمركية التى تعوق حرية انتقال الأشخاص ورؤوس الأموال وتبادل البضائع، وحدد الميثاق ثلاثة أجهزة وهى المجلس الأعلى للتكامل، برلمان وادى النيل، صندوق التكامل.
- ١٩٨٣م: أصدر المجلس الأعلى للتكامل قرار ٢١ لسنة ١٩٨٣م بشأن ترتيبات التجارة والدفوع بين مصر والسودان بما يستهدف العمل على تحقيق أهداف التكامل الاقتصادى والمالى متضمناً عدة تيسيرات فى مجال القيود الجمركية والإدارية ومجال تجارة الجمال ومجال تجارة الحدود، ومجال ترتيبات الدفع.
- ١٩٩٣م: بروتوكول التبادل التجارى بين البلدين مارس ١٩٩٣م.
- ٢٠٠٣م: تم توقيع اتفاقية باستيراد اللحوم السودانية المبردة من السودان نوفمبر ٢٠٠٣م.
- إتفاقية تيسير تجارة الجمال بالسودان بين الجانبين بشكل متدفق ومستمر.
- الاتفاق على بعض المشروعات المشتركة بين البلدين وهى:
 ١. إنشاء الطريق الساحلى بين مصر والسودان بطول ٢٨٠ كم.
 ٢. مشروع طريق قسطل من بداية البحيرة فى الجانب الشرقى ٥٥ كم حتى قسطل ومن ميناء أشكيت حتى وادى حلفا ٣٥ كم.
 ٣. تطوير وإعادة هيكلة خطوط السكك الحديدية لتسهيل حركة نقل البضائع والأفراد.
 ٤. مد الشبكة الكهربائية إلى السودان.
- ومعظم هذه المشروعات متعلقة بالموانئ البرية الحدودية ولها تأثيرها المباشر على حركة البضائع وحركة العابرين بين البلدين (العلاقات المصرية السودانية).
- ٢٠١٤م: عقد اجتماعات اللجنة التجارية المصرية السودانية المشتركة واستكمال تنفيذ جميع الإتفاقيات بين الجانب السودانى وجميع البروتوكولات الموقعة مع مصر^(٣٢) وتعقد اللجنة اجتماعها كل ستة أشهر مرة فى الأقصر ومرة فى السودان^(٣٣).
- اجتماع اللجنة المشتركة العليا أكتوبر ٢٠١٦م: ولقد ناقشت اللجنة المشتركة العليا بين البلدين ضرورة العمل على تكثيف التعاون بين البلدين فى شتى المجالات والاتفاق على تنفيذ

- برامج محددة لضمان الوصول إلى التكامل الاستراتيجي المأمول خاصة بعد افتتاح ميناء أرقيين البري آخذاً في الاعتبار ما سيسهم به في تعزيز التبادل التجاري بين البلدين^(٣٤).
- اجتماع القاهرة بين الجانبين المصري والسوداني ٨ فبراير ٢٠١٨م: والذي يهدف إلى وجود شراكة استراتيجية وتنفيذاً لنتائج القمة المصرية السودانية على هامش مؤتمر القمة الإفريقية التي تم عقدها في شهر يناير ٢٠١٨م^(٣٥).
- رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي واتفاقية التجارة الحرة الإفريقية الحرة ٢٠١٩م والتكامل الإفريقي: في ظل رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي الذي ترجع بدايته إلى منظمة الوحدة الإفريقية التي تم إنشاؤها عام ١٩٦٣ وتحولها إلى الاتحاد الإفريقي في توجو ٢٠٠٢م بشكل رسمي والذي يضم في عضويته ٥٥ دولة بعد إنضمام دولة جنوب السودان في ٢٠١١م وعودة دولة المغرب عام ٢٠١٧، ونظراً للثروات الكثيرة التي تتمتع بها إفريقيا برياً كان لا بد من الإهتمام بإنشاء منطقة تجارة حرة إفريقية تعمل على تيسير حركة التجارة البينية لدول القارة وتعزيز القدرة التنافسية للصناعة في إفريقيا من خلال الإلغاء التدريجي للضرائب الجمركية لتصل إلى ٩٠% خلال خمس سنوات، وتكون مرحلة تدريجية نحو السوق المشتركة الإفريقية والاتحاد الجمركي الإفريقي وتطبيق التعريفات الجمركية الموحدة.
- وكانت بداية المفاوضات بشأن الإتفاقية في اجتماع قمة الاتحاد الإفريقي في الفترة من ٢٣-٢٧ يناير ٢٠١٢م بأديس أبابا بعنوان تعزيز التجارة البينية وأهمية الاتجاه نحو التكامل الإقليمي والاتحاد الجمركي وبعد ذلك تم الإعلان عن الإتفاقية في مؤتمر شرم الشيخ ٢٠١٥م تحت مسمى منطقة التجارة الحرة الإفريقية القارية ودمج التكتلات الاقتصادية الإفريقية الثلاث الكوميسا والايكواس والسادك ليتم اتحادهم مكونين ٥١ دولة أي أكبر من الاتحاد الأوروبي الذي يضم ٢٧ دولة، وبعد ذلك بدأت توافق الدول الإفريقية على التوقيع مبدئياً على الإتفاقية.
- وفي خلال اجتماع القمة الإفريقية الإستثنائية في كيجالي عاصمة رواندا ٨-٩ مارس ٢٠١٩م تم اعتماد الإتفاقية القانونية التي تشكل منطقة التجارة الحرة الإفريقية، بينما لم يبدأ سريان الإتفاقية فعلياً إلا بعد تصديق ٢٢ دولة عليها، وكانت مصر هي الدولة رقم ١٨ التي وقعت بالتصديق على الإتفاقية، وفي ١٣ مايو ٢٠١٩م حددت غانا وثائق التصديق على الإتفاقية، وفي ٣٠ مايو ٢٠١٩م تم الإعلان عن بدء التنفيذ الفعلي لإتفاقية التجارة الحرة الإفريقية وكانت آخر الاجتماع في ٧ يوليو ٢٠١٩م حيث تم بدء سريان الإتفاقية بين

الدول الإفريقية خلال القمة الإفريقية الاستثنائية في نيامى عاصمة النيجر بعد استكمال نصاب الدول التي تم تصديقها على الإتفاقية وتم الإحتفال بيوم ٧ يوليو يوم التكامل الإفريقي حيث تم تصديق ٢٧ دولة من دول الاتحاد الإفريقي على الإتفاقية^(٣٦). وشملت الإتفاقية ثلاث بروتوكولات تشكل الإطار الرئيسى للإتفاقية وهى بروتوكول لتجارة السلع وآخر للتجارة فى الخدمات وثالث إطار تشريعى لتسوية المنازعات بهدف الإلغاء التدريجي للجمارك، كما تم إطلاق قواعد المنشأ الخاصة بالتجارة وتفعيل المرصد الإفريقي للتجارة وإطلاق نظام المدفوعات للتخليص الرقمة وتعتمد الإتفاقية على التفاعل بين عدة عوامل وهى التغيرات فى التعريفات الجمركية وأنماط التخصص فى الاستيراد والتصدير والروابط الاقتصادية، كما اهتمت بقواعد المنشأ فى إطار تقرير التنمية الاقتصادية لأفريقيا وقد أقرت ثلاثة مقترحات خاصة بقواعد المنشأ وهى قواعد صارمة لتعزيز إضافة القيمة محليا وقواعد بسيطة وشفافة وقابلة للتنبؤ وقواعد تطور تدريجيا^(٣٧)، وسوف يعكس ذلك على زيادة تفعيل العلاقات المصرية السودانية وخاصة فى مجال التجارة وجذب الاستثمارات، كما أن التقارب المصرى السودانى فى مارس ٢٠٢١ سيكون له أثره على زيادة العلاقات التجارية بين البلدين.

ثانياً - العوامل المؤثرة فى حركة النقل والتجارة عبر الموانئ البرية :

(١) الموقع والموضع :

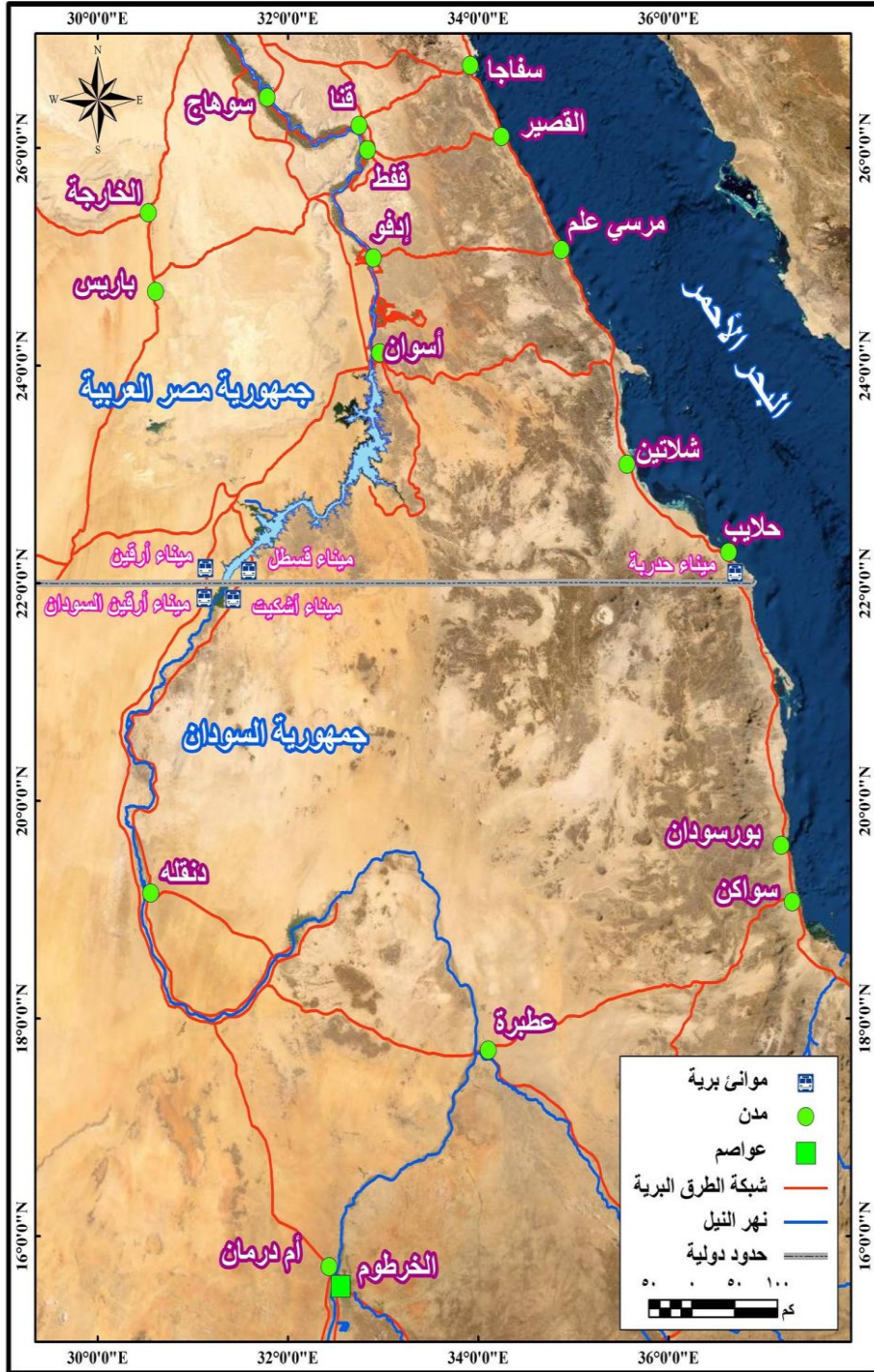
تتمثل الموانئ البرية فى خمسة موانئ فقط وهى ثلاثة موانئ فى مصر ومينائين فى السودان على خط الحدود الفاصل بين مصر والسودان وهو خط ٢٢ شمالاً، وتقع فى محافظتين من محافظات الحدود الجنوبية بالنسبة لمصر وتعد الأولى محافظة صحراوية ساحلية وهى محافظة البحر الأحمر ويوجد بها ميناء رأس حدربة والثانية محافظة أسوان وهى تعد آخر محافظات وادى النيل فى مصر والتي لعبت وما زالت تلعب دوراً هاماً كحلقة الوصل بين مصر ودول حوض النيل وأهمها السودان وذلك بفضل نهر النيل. ويوجد بها ميناء قسطل شرق النيل ويوجد ميناء أرقين المصرى غرب النيل على الخط الحدودى بين مصر والسودان، ويتبعان الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة.

ويقع ميناء رأس حدربة فى منطقة حلايب التابعة لقسم حلايب فى محافظة البحر الأحمر وهو من أهم الموانئ حيث يعد حلقة الوصل بين الجانب المصرى فى الشمال والجانب السودانى فى الجنوب، كما يزداد الميناء أهمية لكونه متصلاً بالطريق الساحلى الذى يربطه بالموانئ البحرية على ساحل البحر الأحمر مثل ميناء برنيس والقصير والغردقة فى مصر وموانئ عثمان دقنة (ساوكن) وبورسودان فى

السودان، ويشهد الميناء حركة عبور من كلا الجانبين حيث تسكن المنطقة قبائل العبادة والبشارية والرشايدة التي تربطهم علاقات القرابة والنسب والجوار بين الجانبين المصرى والسودانى وتتطلب حركتهم العبور الدائم للمنطقة ويتبع ميناء رأس حدربة القوات المسلحة وحرس الحدود.

بينما تقع الموانئ السودانية فى الولاية الشمالية وادى حلفا آخر محافظات السودان من جهة الشمال ويقع الأول وهو ميناء أشكيت شرق النيل مقابلاً لميناء قسطل المصرى، والميناء الثانى وهو أرقين السودانى ويقع مقابل ميناء أرقين المصرى. وتوضح الخريطة شكل (٢) شبكات الطرق ومواقع الموانئ البرية بين مصر والسودان .

ويتضح تأثير الحتمية البيئية فى إختيار مواقع الموانئ البرية متمثلة فى وجود بعض الظاهرات الطبيعية المتمثلة أولاً فى نهر النيل وساحل البحر الأحمر والذين ظهر أثرهما فى جذب وامتداد الطرق حولهما، وكذلك بحيرة ناصر التى كان لها الأثر الأكبر فى الربط عبر الطرق البرية حولها أو الطرق الملاحية داخلها والموانئ والمراسى النهرية التى كانت حلقة الوصل الأكثر أهمية ، ويتم توضيح تلك الحتمية فيما يلى :



شكل (٢) : شبكات الطرق ومواقع الموانئ البرية بين مصر والسودان.

- لعب البحر الأحمر دوراً هاماً في حركة التجارة البحرية عبر العصور التاريخية المختلفة وانطلاق الرحلات البحرية من الموانئ البحرية المصرية إلى إفريقيا وبلاد بونت جنوباً أو جنوب غرب آسيا وخاصة المملكة العربية السعودية وفلسطين لخدمة الحجاج المسلمين في مكة والمدينة أو حجاج بيت المقدس في فلسطين ، ونظراً لإمتداد وتناثر الموانئ البحرية على خط الساحل زادت أهمية الطريق الساحلى والموانئ ونقاط العبور بالقرب منه والتي تفصل بين مصر والسودان وأهمها ميناء رأس حدربة كما توجد نقطتين أخرتين للعبور وهما أفنان وسوهين وهما نقاط عبور لرسائل معينة من البضائع ويتم تمرير البضائع تحت إشراف القوات المسلحة.

- ومن أهم الموانئ البحرية القديمة ميناء برنيس في مصر وميناء سواكن في السودان وكان يعرف قديماً بإسم عثمان ذقنة وكانت تنطلق منه رحلات الحجاج المسيحيين إلى بيت المقدس^(٣٨).

كما تواصل البيئة الطبيعية حتميتها ثانياً في إختبار موقعي مينائي قسطل وأشكيت شرق النيل (بحيرة ناصر) وأرقين المصرى وأرقين السودانى غرب النيل (بحيرة ناصر) أيضاً حيث يعد نهر النيل هو الرابط الطبيعى الرئيسى بين مصر والسودان عبر بحيرة ناصر، ولما كان الوضع يتطلب تطوير الملاحة بشكل كبير فى بحيرة ناصر وطول الرحلة وتعرضها لبعض أخطار الملاحة وعدم تجهيزها بالمساعدات الملاحية تم اللجوء إلى شبكة الطرق البرية وربطها بتلك الموانئ واختصار المسافة النهرية واختصار زمن مسافة الرحلة النهرية بالنسبة لمينائي قسطل وأشكيت لتسهيل حركة نقل البضائع وتوفير الأمان حيث يتم الانتقال من ميناء أشكيت وقسطل ثم الاتجاه شمالاً حتى مرسى حجر الشمس على الضفة الشرقية لبحيرة ناصر ثم عبور البحيرة إلى ميناء أبو سمبل على الضفة الغربية ثم الاتجاه شمالاً، أو الإستغناء عن العبور فى البحيرة تماماً بالنسبة لميناء أرقين لتسهيل حركة العابرين وحركة البضائع بين البلدين عبر الطريق البرى الغربى، كما أن الطرق البرية والسكك الحديدية تأثرت أيضاً بحتمية النهر ولازمته طوال رحلتها من الجنوب إلى الشمال وما زالت مقيدة بمجاورة النيل والبحيرة سواء بالطرق البرية عن طريق النقل النهري عبر البحيرة.

كما تعد جبال البحر الأحمر فى المنطقة الشرقية من مظاهر الحتمية البيئية ويصل ارتفاعها إلى ١٨٤١ متر فوق مستوى سطح البحر ولا تظهر الكتلة الجبلية كوحدة جبلية متكاملة وتمثل

خطوط تقسيم المياه بين الأودية المتجهة إلى نهر النيل غرباً مثل وادى العلاقى والأودية المتجهة شرقاً نحو البحر الأحمر^(٣٩) حيث تم استغلال معظم هذه الأودية المتجهة غرباً كطرق صحراوية ومدقات بين البحر الأحمر وظهيره في منطقة وادى النيل.

وتمتد الكتل الجبلية بمحاذاة ساحل البحر الأحمر وأدى قربها من الساحل إلى ضيق السهل الساحلى في منطقة حلايب حيث يتراوح اتساعه بين ٥ و ٣٠ كم^(٤٠)، وكذلك وجود الأودية الجافة مثل وادى العلاقى في فرض حتميتها الطبيعية في الجانب الشرقى على الاقتصار على ميناء رأس حدربة الذى يبعد عن خط الساحل لمسافة ٣ كم، وكذلك غنى تلك الوادى بمناجم الذهب وعدم وجود طريق مباشر من أسوان إلى قسطل وسيطرة القوات المسلحة على هذه المنطقة الحدودية^(٤١).

لذا لا بد من العبور برياً أعلى خزان أسوان حتى غرب النيل (مرسى أبو سمبل ألدندان) غرب بحيرة ناصر ثم عبور البحيرة عن طريق الملاحة النهرية وإستخدام العبارات في نقل سيارات الركاب والبضائع والحيوانات الحية، وتأثر بذلك مينائي قسطل وأشكيت حيث ترتبط مواعيد الحركة بهما بمواعيد الملاحة النهرية في بحيرة ناصر، كما توجد بعض المشكلات في حالات الزحام على الجوازات مما تتسبب في التأخير^(٤٢).

أما مينائي أرقين المصرى وأرقين السودانى فمعظم الحركة تعتمد على الحركة عبر شبكة الطرق غرب النيل حيث محافظات وادى النيل أو الاتجاه غرباً إلى محافظة الوادى الجديد ومناطق العوينات وتوشكى أو الاتجاه شرقاً داخل محافظة أسوان ومنطقة النوبة، كما تتعرض الطرق في المنطقة لظاهرة سفى الرمال وتراكمها مما يمنع الحركة^(٤٣).

كما توجد وسائل للربط بين السودان ومصر عبر بحيرة ناصر بالنسبة للنقل النهري وقد درست هيئة وادى النيل مشروع للنقل النهري من بحيرة السد العالى وميناء أسوان النهري بالسد العالى شرق وميناء أبو سمبل بمدينة أبو سمبل السياحية وحتى ميناء الشهيد الزبير محمد صالح بوادى حلفا بالسودان ويختصر المشروع مسافة الرحلة من ١٥ ساعة إلى ثمان ساعات ويعمل المشروع بنظام (BOT) وتنتهى إلى ميناء أبو سمبل وبذا يتكامل النقل البرى مع النقل النهري.

ولقد تم توقيع عقد (إدارة وتسيير) خط النقل السياحى (أسوان / وادى حلفا) حيث جرى توقيع العقد بين شركة فوياج الفرنسية المالكة للعائمة السياحية لافلانوزونيل الذهبية، ويأتى هذا العقد في إطار خطة تطوير هيئة وادى النيل للملاحة النهرية وإضافة أنشطة جديدة طبقاً لقرار

إنشاء الهيئة وتعد هذه المرة الأولى لتشغيل خط سياحي بهذا الشكل وسوف يشجع الشركات الأخرى على استخدام هذا الطريق وبمكته التنافس مع الطريق البري^(٤٤).

ومن وسائل الربط بين مصر والسودان أيضاً مشروع السكة الحديد لربط أسوان ووادي حلفا بخط حديدي لتسهيل حركة النقل والاتصال بين مصر والسودان إلا أن المشروع لم يخرج إلى حيز الوجود وحل محله خط الملاحة النهرية بين أسوان ووادي حلفا، ولا شك أن مد هذا الخط سيكون له أثره على تدعيم الروابط الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية بين مصر والسودان^(٤٥).

كما يتميز الموضوع بمدى الارتباط الزماني والمكاني بين كل من أسوان في مصر ووادي حلفا في السودان واللذان تأثرا ببناء السد العالي مما أدى إلى اختيار مواقع أخرى ونقل مدينة وادي حلفا إلى مدينة وادي حلفا الجديدة إلى الجنوب قليلاً وتعد بقايا مدينة وادي حلفا القديمة أول مدينة شمال السودان وما زال يتم تسويق المنتجات السودانية لبعض التجار السودانيين في أسواق أسوان وكذلك على محطة سكة حديد السد العالي حيث يعقد سوق الأربعاء والذي يعتبر ملتقى تجارياً ومنطقة تجارة حرة مصرية سودانية يعقد بصفة إسبوعية وتختلط به اللهجة السودانية والمصرية^(٤٦)، وظهرت وادي حلفا في احصائيات التجارة المصرية حتى عام ٢٠٠٩ م باعتبارها أحد المنافذ الخارجية على الحدود المصرية السودانية^(٤٧).

كما تشهد محطة السكة الحديد في ميناء السد العالي وهي محطة تبادلية لنقل الركاب والبضائع إهتمام كبير من قبل الجانبين المصري والسوداني وتم زيارة المكان من قبل وزراء النقل في مصر والسودان وأشار الوزير المصري أن الإهتمام يأتي في إطار خطة وزارة النقل لتعظيم نقل البضائع عبر خطوط السكك الحديدية وتخفيف العبء على الطرق البرية ويتم الإهتمام بما لكونها مستقبل منطقة لوجيستية هامة في حركة التبادل التجاري^(٤٨).

وترجع أهمية وادي حلفا إلى أنها كانت نقطة البداية بالنسبة للسكك الحديدية السودانية وانطلقت منها ناحية الجنوب في عهد الخديوي اسماعيل لأسباب إستراتيجية وعسكرية وإقتصادية حيث امتد منها خط السكة الحديد في الفترة من ١٨٩٧-١٨٩٨م إلى الخرطوم جنوباً مروراً بأبو حمد وعطبرة بطول ٥٩٤ كم ومن هناك يتفرع الخط إلى فرعين فرع يتجه نحو ميناء بورتسودان على مسافة ٤٧٤ كم شرقاً وخط يمتد جنوباً إلى الخرطوم بطول ٣١٣ كم^(٤٩).

وتعد وادي حلفا بوابة السودان الشمالية وهي أقرب للحدود المصرية من العاصمة السودانية الخرطوم حيث تقع على بعد ٩٠٩ كم بينما تبعد عن أسوان بمسافة ٣٤٥ كم، وتبعد عن جبل

الصحابة على الحدود المصرية السودانية مسافة ٥ كم إلى الجنوب منه وترجع تسميتها بهذا الاسم إلى بعض الروايات التي تذكر أن حلفا مشتق من موقعها على واد تكثر فيه نبات الحلفاء، وهناك من يرى أن كلمة وادي هي تحريف للفظ (آد) النوبية والتي تعني البحر أو النهر ثم حرف الأسم إلى وادي حلفا وتعرف المدينة باسم حلفا القديمة لتمييزها عن حلفا الجديدة الواقعة في منطقة خشم القرية بشرق السودان المطلة على نهر عطبرة حيث تم بناء ٢٥ قرية لإستيعاب سكان المنطقة الواقعة بين قرية فرس في أقصى شمال وادي حلفا على الحدود المصرية حتى قرية الدكة في الجنوب، وهي تقع على خط عرض ٢١,٥٥ شمال على الضفة الشرقية من النيل وهي من المدن التي تعج بالآثار النوبية الفرعونية والمسيحية، ولها أهميتها في التجارة والنقل بسبب خط السكة الحديد الذي امتد منها في الفترة ١٨٩٧-١٨٩٨م إلى مناطق السودان والخرطوم جنوباً وترتبط ببعض الموانئ النهرية مثل مرسى الشهيد الزبير وترتبط بمصر بالطريق البري إلى ميناء أشكيت السوداني^(٥٠).

ويرجع تسمية ميناء قسطل إلى منطقة قسطل وتعني كلمة قسطل نبات شجري من الفصيلة البلوطية له ثمر كثير النشاء يؤكل مشوياً ويعرف في مصر بأسم أبو فروة^(٥١)، بينما يرجع تسمية ميناء رأس حدربة بسبب رأس حدربة الموجودة على ساحل البحر الأحمر ووجود قرية رأس حدربة. وعلى الرغم من تنوع الأنشطة الإقتصادية بمحافظات الموانئ في مصر والسودان إلا أن تأثيرها ضئيل على الحركة بالميناء إذ تتوقف حركة الصادرات على منتجات مصنعة أخرى وبعض المنتجات الزراعية وخاصةً عبر مينائي قسطل وأشكيت كما يتضح من الدراسة، بينما يؤثر النشاط الاقتصادي في السودان وخاصة الرعي على الحركة والواردات من السودان وأهمها الأبقار عبر مينائي قسطل وأشكيت والجمال عبر مينائي أرقين المصري وأرقين السوداني.

أما بالنسبة لحركة الركاب العابرين فترتبط بحركة التجارة البسيطة وخاصة لحركة السكان المحليين من السودان والذين ينتقلون لبيع منتجاتهم المشهورة في أسواق أسوان وفي محطة سكة حديد السد العالي كما ذكر آنفاً، كما ترتبط بحركة القبائل المتواجدة في المناطق الحدودية والتي تجمعهم علاقات القرابة والنسب ومن أهم القبائل البشارية.

وقد ذكر محمد رياض في كتابه رحلة في زمان النوبة أن النوبة مكانياً هي الطريق المزدوج الاتجاه بين مصر وإفريقيا حضارياً وسياسياً، والنوبة جغرافياً هي منطقة التحكم في مسار النيل قبل دخوله واديه الأدنى في مصر^(٥٢).

كما ذكر بأن السياحة هي من أهم الأنشطة الاقتصادية وهي صناعة لا قدم لها أى أنها غير ثابتة بل قابلة للتحويل من مكان أو دولة إلى أخرى لمجرد وجود ظروف من عدم الإستقرار وأشار إلى أهمية منطقة بحيرة ناصر وجزرها الجبلية الكثيرة والتي يمكن أن تصبح موطناً لكثير من الأنشطة السياحية بعيداً عن السياحة التقليدية مثل سياحة التعايش مع البيت النوبى والعائلات النوبية وسياحة المغامرة فى صيد التماسيح والانزلاق على الماء وسياحة السفارى والتي تنطلق بالإبل أو السيارات المجهزة تنطلق من السبوع والعلاقي عبر جبال البحر الأحمر شرقاً أو تتجه غرباً من أبو سمبل أو توشكى إلى بير كسبية حيث تلتحق شمالاً بدرب الأربعين إلى باريس والخارجة ثم الأقصر وبذا يقوم العبادة بدور الأدلاء للسفارى الشرقية إلى البحر الأحمر وأدلاء آخرون إلى الرحلات الغربية للواحات^(٥٣).

(٢) شبكات الطرق :

تلعب شبكات الطرق دوراً هاماً ليس فقط على مستوى الحياة الاقتصادية بل تمتد أيضاً إلى الحياة الاجتماعية والسياسية ولها دورها فى الأنشطة الاقتصادية، والنقل والتجارة وجهان لعملة واحدة^(٥٤) وتعد شبكات الطرق البرية بين مصر والسودان هى الأكثر أهمية وتأثيراً فى حركة التبادل التجارى نظراً لعدم امتداد السكك الحديدية بين البلدين بسبب اختلاف مقياس السكك الحديدية ففى مصر تعد من المقياس العادى وفى السودان من المقياس الضيق، وبالنسبة للنقل النهري فتوجد هيئة وادى النيل للملاحة النهري للتنسيق بين البلدين^(٥٥)، وعلى الرغم من ارتفاع تكلفة النقل البرى بالمقارنة بالسكك الحديدية والنقل النهري إلا أنها أكثر مرونة. وترتبط الموانئ البرية الحدودية بمجموعة من الطرق الفرعية الهامة التى تربطها بالطرق الإقليمية الهامة والتي تؤثر بشكل كبير على حركة البضائع وحركة العابرين بين البلدين.

أ- شبكة الطرق فى منطقة ميناء رأس حدرية :

تبلغ أطوال الطرق فى منطقة مثلث حلايب ٨٦٣,٥ كم مقسمة ما بين طرق إقليمية بلغت أطوالها ٥٨٤ كم وطرق داخلية بطول ٣١٥,٣ كم وبلغت إجمالى الطرق فى مركز شلاتين ٥٢٩ كم طرق مرصوفة وطرق داخلية بطول ١٢٨ كم، بينما لا يوجد فى مركز حلايب سوى ١٥ كم من الطرق الداخلية وهى تتبع المحليات وطرق طويلة بطول ١١ كم، ومن أهم الطرق الخاصة

وصلة سوھین وتم افتتاحها عام ٢٠١٧م بعرض ٨ متر في اتجاهين وهو طريق مغلق دوماً ولا يستخدم إلا بتصريح من المخابرات العسكرية ويحتاج هذا الطريق إلى بعض الخدمات نظراً لأنه يعد الطريق الرئيسي للشاحنات ولا يسمح بالمرور منه بعد الساعة السادسة مساءً، كما تزداد أهميته بسبب حركة الشاحنات الخاصة بنشاط التعدين في منطقة حلايب^(٥٦).

ومن أهم الطرق الموصلة للميناء :

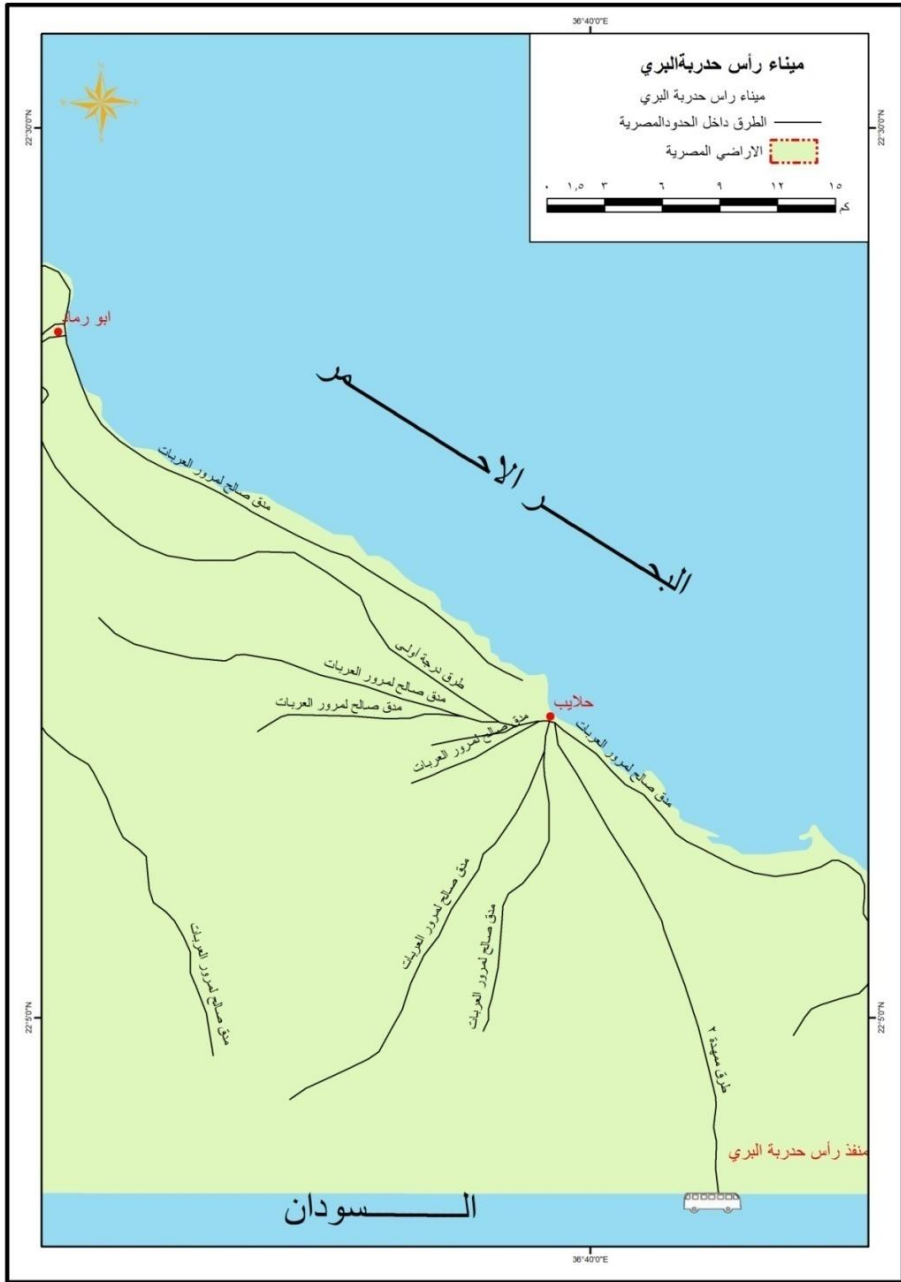
١- **الطريق الساحلي:** ويقع في أقصى الشرق بمحاذاة ساحل البحر الأحمر ويمتد من مرسى علم شمالاً حتى حلايب جنوباً على خط ٢٢ شمالاً، وتم إنشاء الطريق عام ١٩٩١م بطول ٢٠٠ كم وبمسافة ١٢٥ كم من شلاتين حتى أبو رماد و ٢٥ كم من أبو رماد حتى حلايب^(٥٧)، وتكمن أهميته في أن الطريق الساحلي هو الطريق الوحيد الذي يصل بين كل مراكز العمران على ساحل البحر الأحمر وهو يصل ميناء رأس حدربة بمعظم المدن من الجنوب للشمال بداية من حلايب وشلاتين ومرسى علم وبرنيس والقصير وسفاجا والغردقة والعين السخنة والسويس، كما يتواصل الطريق في الجنوب على ساحل البحر الأحمر مع الطريق الساحلي في دولتي السودان وجنوب السودان وتبلغ المسافة من رأس حدربة إلى ميناء بورسودان ٣٨٠ كم وهو ما يعمل على تنمية حركة التجارة (البضائع والدواب) وكذلك حركة العابرين فيما بين البلدين وبلدان أخرى إفريقية.

٢- **الطرق العرضية ومنها طريق شلاتين/أسوان:** ويبدأ من مدينة أسوان غرباً ويسير مع طرق أسوان / العلاقي بطول ٢٨٠ كم بعرض ٧,٥ متر اتجاه شرقي شمالي شرقي ليلتقي بالطريق الساحلي على البحر الأحمر.

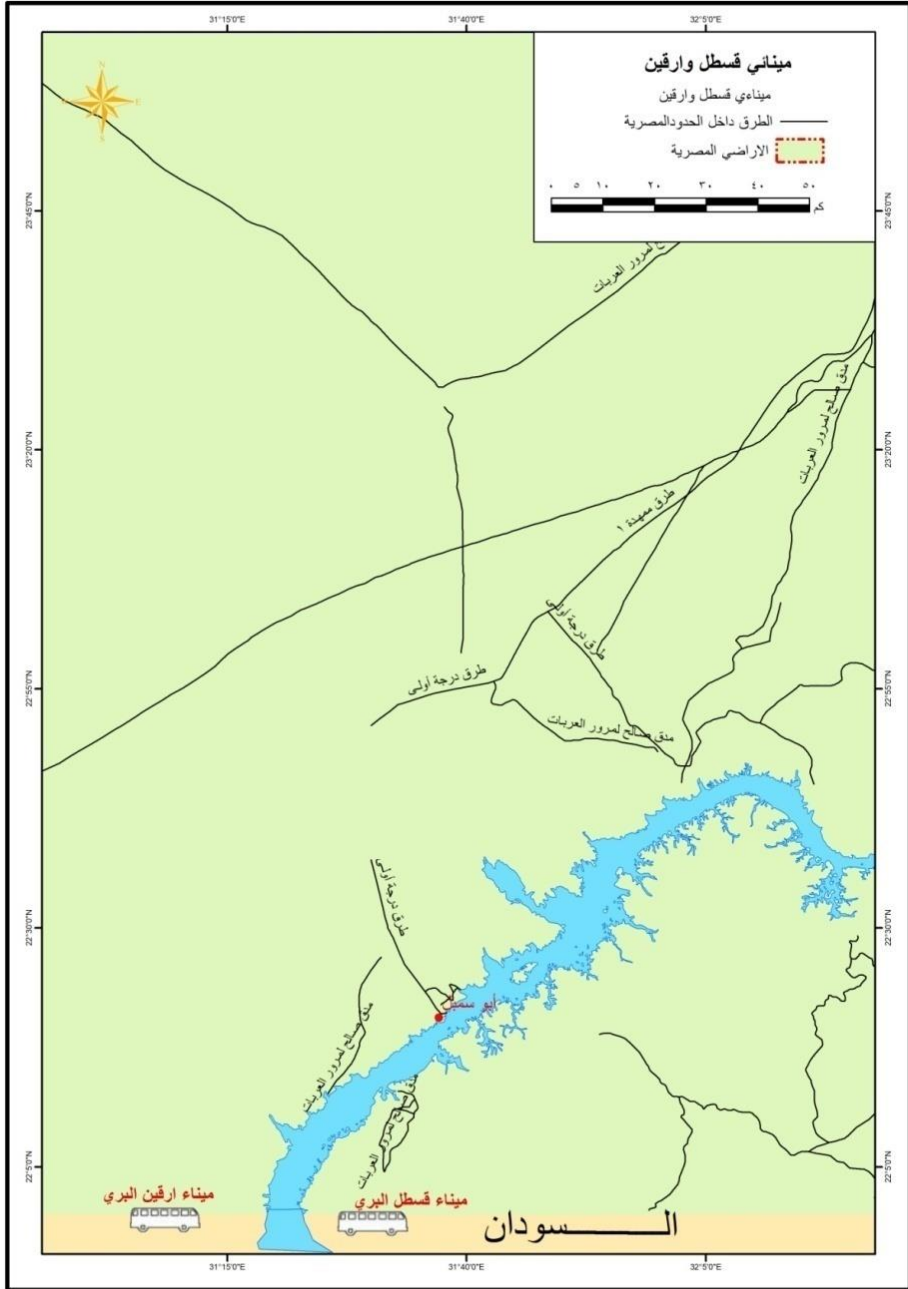
وترتبط المنافذ البرية والموانئ بهذا الطريق من شلاتين إلى رأس حدربة، كما يوجد منفذ سوھین وهو يقع غرب ميناء رأس حدربة وهو مغلق دوماً بسبب الدواعي الأمنية ولا يتم فتحه إلا في حالة وجود لجنة من هيئة الموانئ، كما يوجد منفذ فنان غرب منفذ سوھین ويربط بينه وبين شلاتين طريق غير مھمد يستخدم لسير الإبل من المنفذ حتى مدينة شلاتين شمالاً وهو مخصص لتجارة الإبل فقط^(٥٨).

ب- شبكة الطرق الموصلة لمينائي قسطل وأرقين في مصر:

وتمتد شبكة الطرق في المنطقة كجزء من شبكة الطرق في محافظة أسوان وبلغ إجمالي أطوال الطرق في محافظة أسوان ٨٦٦,٥ كم طرق مرصوفة و ٢٥٨ كم طرق ممهدة و ٣٦٧ كم طرق ترابية وبلغ إجمالي الطرق الداخلية ١٢٨٦,٨ كم وطرق بطول ٣١٨ كم طرق ممهدة و ٦٢٤ كم طرق ترابية.



شكل (٣) : شبكة الطرق في منطقة ميناء رأس حدرية.



شكل (٤) : شبكة الطرق في منطقة الموانئ البرية في مصر (قسطل البري وأرقين البري).

وتعد الطرق الإقليمية هي الأكثر أهمية لأنها تربط أسوان بمحافظات الوادى سواء شرق النيل أو غربه كما أن لها أهمية في ربط المحافظة بإقليم شمال السودان وكذلك بمحافظة البحر الأحمر وربطها بموانئ السودان على ساحل البحر الأحمر، وتنقسم شبكة الطرق إلى محورين هامين هما:

- المحور الأول (شرق النيل):

وهو يمتد شرق النيل ويربط محافظة أسوان بمحافظات وادى النيل وهو من الطرق الهامة ويسير موازيا لخط السكة الحديد وكذلك لنهر النيل، وهو يعد جزء من الطريق الواصل لمحافظة القاهرة بطول ٨٥٢ كم، ويتفرع منه في أسوان مجموعة من الطرق الداخلية للمحافظة (طريق التهجير وطريق ادفو وطريق الشراونة وطريق مناجم الفوسفات في السباعية شرق).

وعلى الرغم من وجود هذه الطرق الهامة ووجود طريق يصل إلى ميناء قسطل جنوباً من الناحية الشرقية (شرق البحيرة) إلا أنه يخضع لإشراف القوات المسلحة ولا تتوافر فيه الخدمات بالقدر الكافي كما هي متوفرة في طريق أبو سمبل الغربي.

لذا يتم عبور النيل أعلى خزان أسوان ثم الوصول عبر الطريق البرى غرباً إلى ميناء أبو سمبل ثم عبور بحيرة ناصر من الغرب للشرق ثم الاتجاه جنوباً عبر الطريق البرى مرة أخرى إلى قسطل على الحدود المصرية السودانية ومنه إلى ميناء أشكيت السودانى ثم الاتجاه جنوباً إلى مدينة وادى حلفا، وتوضح الصورة (١) جزء من طريق قسطل - وادى حلفا.

كما يمتد طريق آخر وهو طريق أسوان / شلاتين، وكذلك طريق أسوان وادى العلاقى بطول ٦٠ كم وبحارتين للمرور في الاتجاهين ويعرض ٣ متر للحارة، كما توجد عدة وصلات إقليمية أخرى تربط أسوان بمناجم الحديد وهو الطريق المستخدم عند زيارة وادى العلاقى^(٥٩).

- المحور الغربى :

وهو يعد امتداد لطريق القاهرة / أسيوط / أسوان غرب النيل البالغ طوله ٩٠٥ كم ويبلغ طوله داخل المحافظة ٩٤ كم ويسير موازيا للنيل في الغرب وهو عبارة عن طريق مفرد ذو حارتين للمرور في الاتجاهين بعرض قياسي ٣,٧٥ متر للحارة ، ويشهد هذا الطريق ازدحاماً كبيراً إذ يعد المخرج من أسوان غرب النيل ولذا أنشأت الدولة طريق يبعد عن غرب النيل بمسافة ٢٠ كم وينقسم هذا الطريق في أسوان إلى عدة طرق وهى طريق السباعية/إدفو بطول ٣٤ كم يمر محازيا لمجرى النيل وهو يعد حلقة الوصل بين أسوان والأقصر، وطريق ادفو / بنين قبلى بطول ٦٠ كم بجنوب إدفو

موازيا لمجرى النيل وهو يرتبط بالطريق الصحراوي الجديد بعدة وصلات، وطريق أسوان / أبو سمبل وطريق أبو سمبل / شرق العوينات بطول ٣٨٥ كم وبحارتين للمرور في الاتجاهين بعرض ٣ متر للحارة الواحدة كما توجد عدة وصلات تربطه بدرج الأربعين بالداخلة، وتتميز هذه الطرق بأنها تمر على معظم المناطق الأثرية بالمحافظة، وتوضح الصورة (٢) الطريق الشرقي المؤدى إلى ميناء قسطل على الحدود المصرية السودانية شرق البحيرة جنوب مرسى حجر الشمس.



صورة (١) : طريق قسطل - وادى حلفا وتوضحه لوحة الهيئة العامة للطرق والكبارى.

المصدر: المصرى اليوم: وزير المالية السودانى: افتتاح معبر قسطل نهاية إبريل، الاثنين ٢٧/٤/٢٠١٥.



صورة (٢) : الطريق الشرقي المؤدى إلى ميناء قسطل على الحدود المصرية السودانية

شرق البحيرة جنوب مرسى حجر الشمس.

المصدر: الاقتصادية - جريدة العرب الاقتصادية الدولية: افتتاح طريق دولي جديد بين مصر والسودان بتكلفة ٧ مليون دولار، ٨ سبتمبر ٢٠١٢.

ولكن تتعرض شبكة الطرق في المناطق الصحراوية الجنوبية لزحف الرمال وتكوينات الكثبان الرملية^(٦٠)، وللربط بين شرق أسوان وغربه تعتمد الحركة على كوبرى خزان أسوان ويتم الاعتماد عليه في الحركة إلى ميناء قسطل بشكل رئيسى من شرق أسوان إلى الغرب ثم استكمال الحركة بطريق نهرى ثم الطريق البرى مرة أخرى، ويعد من أهم الكبارى التى تستوعب الحركة المرورية بين شرق وغرب النيل وتخدم حركة الأفواج السياحية فى اتجاه مطار أسوان الدولى وطريق أبو سمبل السياحى وفى حالة وجود طريق مباشر من أسوان إلى قسطل جنوبا شرق النيل سيتم الاستغناء عنه ، ويجرى حالياً إنشاء كوبرى علوى على النيل بديلاً لكوبرى خزان أسوان والذى يهدف إلى نقل الحركة المرورية الكثيفة من أعلى خزان أسوان الذى أصبح لا يتحمل الأوزان الزائدة الحديثة المارة عليه وأيضا لتسهيل الحركة المرورية بين الشرق والغرب وتأمين مسار الأفواج السياحية^(٦١).

ويعد كوبرى أسوان المعلق وهو كوبرى ذو طابع حضارى يقع شمال أسوان ب ٩ كم ويعد حلقة الوصل الرئيسية للمحافظة مع محافظة البحر الأحمر ويتم الاعتماد عليه فى الحركة المتجهة من الشرق إلى الغرب ثم الاتجاه جنوبا حتى ميناء أرقين وتسهل تلك الطرق حركة نقل البضائع والركاب العابرين بالموانئ البرية الحدودية، كما يربط طريق القاهرة - أسوان الصحراوى الغربى وطريق القاهرة أسوان الزراعى الغربى والربط على طريق أسوان - أبو سمبل بالطريق الشرقى للنيل، ويبلغ طوله ٤,٥ كم وعرضه ٣٠ مترا بواقع ٣ حارات لكل اتجاه والجزء الذى سيعملو النيل سيبلغ طوله ٣٢٠ متر وسيكون معلق والموقع المقترح شمال خزان أسوان ويقع على بعد ٣٨٠ متر شمال الخزان^(٦٢).

ويبلغ إجمالى طول الطريق من أسوان حتى وادى حلفا ٢٧٠ كم وممهد تماما خاصة للسياسة كما أن المرسى النهري لأبو سمبل هو مرسى (أذندان) وهو موجود غرب البحيرة ويبعد من الناحية الشرقية نحو ١٢,٥ كم من مرسى حجر الشمس، والمسافة من مرسى حجر الشمس النهري شرق بحيرة ناصر إلى ميناء قسطل على الحدود بطول ٣٤ كم طرق برية ، ويخدم الميناء طريق برى يربط بين قسطل المصرية ووادى حلفا فى السودان بطول ٥٥ كم منها ٣٣ كم فى مصر و ٢٢ كم فى السودان^(٦٣)، ويطلق عليه مرسى حجر الشمس لوجود تلة حجرية بيضاء على ضفافه وحجر الشمس من الأماكن التى تستريح بها الطيور أثناء رحلة الهجرة السنوية وتستغرق

زمن الرحلة من أبو سمبل حتى حجر الشمس ساعة وربع، وتوضح الصورة (٣) انتظار الركاب في مرسى حجر الشمس لعبارة بحيرة ناصر، بينما توضح الصورة (٤) نقل الركاب عبر بحيرة ناصر، وتوضح الخريطة شكل (٥) شبكة الطرق البرية والمراسى والموانئ النهريّة شرق وغرب بحيرة ناصر.



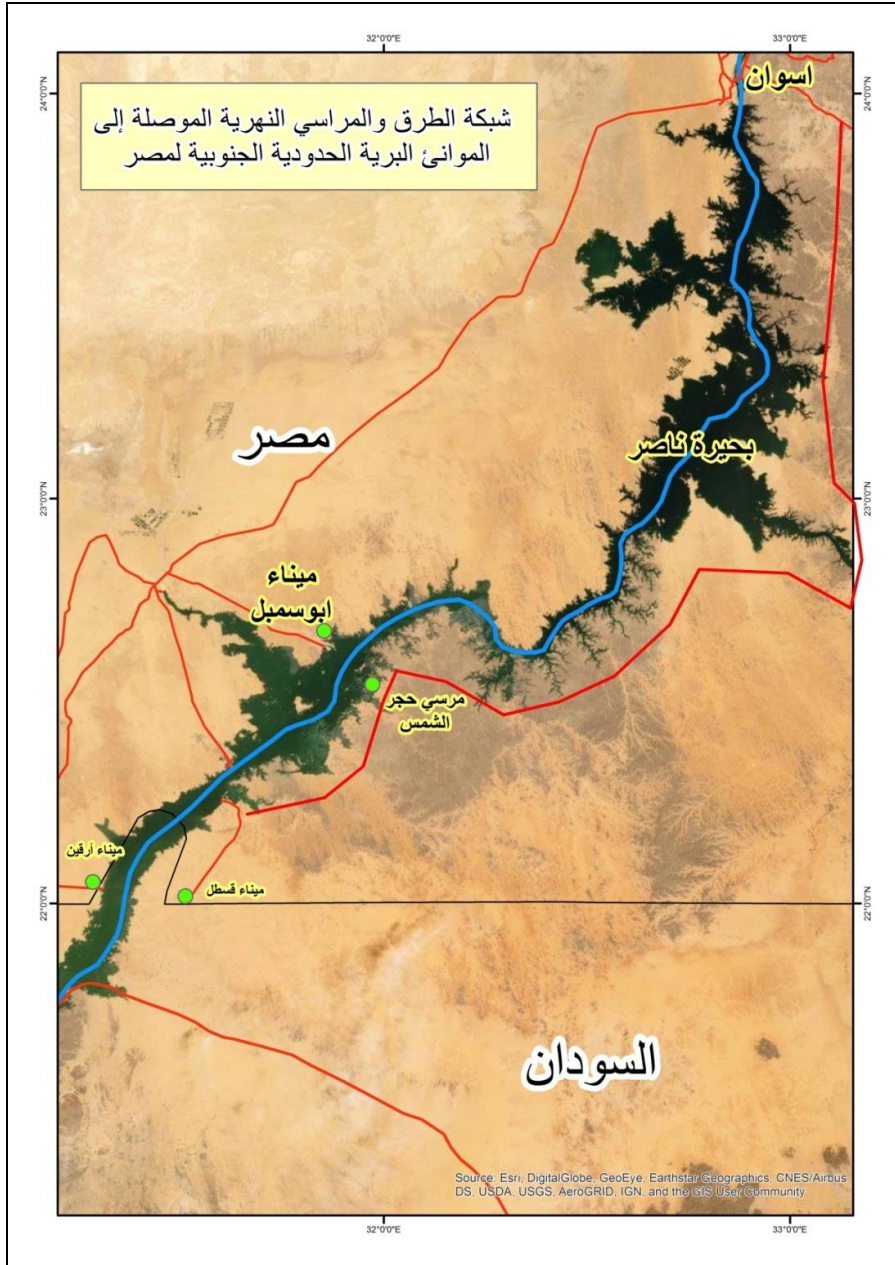
صورة (٣) : انتظار الركاب في مرسى حجر الشمس لعبارة بحيرة ناصر.

المصدر: المصرى اليوم: حجر الشمس فسحة مصرية على الحدود السودانية, ٢٠١٥/٥/٢٠.



صورة (٤) : نقل الركاب عبر بحيرة ناصر.

المصدر: تصوير: د. عمر عبد الجليل: أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان أثناء رحلته - إلى مصر فبراير ٢٠١٩.



شكل (٥) : شبكة الطرق والمراسي النهرية الموصلة إلى الموانئ البرية الحدودية الجنوبية لمصر.

أما بالنسبة للحركة إلى ميناء أرقين غرب النيل، تبدأ الرحلة من أسوان شرق النيل وعبور خزان أسوان والاتجاه برى غربا حتى منطقة مفارق توشكى ومقسمة إلى ثلاث طرق طريق يتجه شرقا إلى أبو سمبل وطريق غربا إلى توشكى والطريق الأوسط يتجه جنوبا إلى أرقين غرب النيل حتى الحدود المصرية السودانية، وتم الانتهاء من عمليات طريق توشكى / أرقين بطول ١١٠ كم وبعرض ١١ متر وبتكلفة ١٩٠ مليون جنيه كما تم الانتهاء من رصف وتجهيز طريقين أرقين / دنقلة بطول ٣٦٠ كم وبعرض ٧ أمتار^(٦٤).

ولا شك بأن تمهيد وتعبيد الطرق سوف تحدث نقلة نوعية في العلاقات المصرية السودانية سواء طريق قسطل - أندنان - حلفا أو طريق أرقين دنقلة يعملان على رفع مستوى الخدمات في ميناءئ السد العالى ووادي حلفا مما يعنى أن أسوان وحلفا ستتحولان إلى مناطق جذب استثمارية وخطوة هامة لتنفيذ المشروعات المشتركة بين البلدين^(٦٥).

ج- شبكة الطرق الموصلة لمينائي أشكيت وأرقين في السودان :

وتنقسم شبكة الطرق الموصلة للمينائين إلى الطريق الشرقى للنيل والطريق الغربى للنيل.

١. **الطريق الشرقى للنيل (طريق وادى حلفا - أشكيت):** ويبلغ طوله ٢٩ كم وهو يعد موازيا لشرق النيل وهو جزء من الطريق إسكندرية - كيب تاون وهو يعد أهم من الطريق الغربى لكثرة البضائع المتداولة عبره من من محاصيل الكركدية والسمسسم وبعض التوابل والمكسرات وأدوات الزينة، وكذلك لقرب وادى حلفا من الميناء وهى جزء من الولاية الشمالية وهى من أكبر ولايات السودان مساحة وتعد مدينة وادى حلفا أول مدينة سودانية فى الولاية وأقربها إلى الحدود المصرية السودانية^(٦٦) وتستغرق الرحلة من أسوان حتى وادى حلفا ٧ ساعات تقريبا بالمقارنة بطريق بحيرة ناصر الذى يستغرق ١٦ ساعة بالباخرة النيلية^(٦٧).

٢. **الطريق الغربى للنيل (طريق دنقلة - أرقين):** ويبلغ طوله ٤٠٠ كم محاذيا للضفة الغربية للنيل، ويتكون الطريق الذى تملكه شركة زوايا للتجارة والاستثمار عن طريق نظام (البوت) من ثلاثة قطاعات تنفذ الأول والثالث منهم شركة مصرية ويبلغ طوله ٣٦٢ كم بينما تنفذ الجزء المتبقى شركة تركية، ومن المقترح ربط الطريقين الشرقى والغربى عبر الجسر المقترح بقرية عكاشة حيث أن ذلك يحقق التنمية وخاصة فى مجال النقل^(٦٨).

٣. السياسات الحكومية: وتعني كل ما يتعلق بالسياسات الحكومية تجاه تلك الموانئ وبالنسبة لميناءي قسطل وأرقين فيقعان في محافظة أسوان ويقابلهما على الجانب الآخر في السودان ميناء أشكيت وميناء أرقين في السودان، أما بالنسبة لميناء رأس حدربة الذي يقع في قرية رأس حدربة التي تتبع مركز حلايب التابع لمحافظة البحر الأحمر ويتضح أن منطقة البحر الأحمر كانت مغلقة على نفسها حتى شهر يوليو ١٩٦١م^(٦٩)، وكانت محافظة البحر الأحمر عدد أقسامها الإدارية ستة أقسام بالقرار الإداري رقم ١٧٥٥ لسنة ١٩٦٠م حيث كانت تضم قسم الغردقة والقصير ومحاجر فنا وقسم حدود أسوان وقسم رأس غارب وقسم عتاقة^(٧٠).

ثم صدر القرار الجمهوري رقم ٥٧٢ لسنة ١٩٦١م بتعديل بعض أحكام القرار الجمهوري ومنها ضم قسم عتاقة لمحافظة السويس وأصبحت المحافظة تتكون من خمسة أقسام حتى تعداد ١٩٨٦^(٧١)، وفي تعداد ١٩٩٦م أصبحت المحافظة تتكون من سبعة أقسام إدارية نظرا لإنشاء أقسام مرسى علم والشلاتين وحلايب وتم إلغاء قسم حدود أسوان وإنشاء قسم مرسى علم بدلا منه فضلا عن قسمي القصير وحدود أسوان طبقا للقرار الجمهوري رقم ٢٨٨ لسنة ١٩٨٩م، ثم صدور القرار رقم ٨٨٦ لسنة ١٩٩٢م بإنشاء قسم شلاتين فضلا عن قسم مرسى علم^(٧٢). وبالنسبة لحلايب فكانت تمثل هي والشلاتين وأبو رماد مثلث يتبع قسم شلاتين، ثم وردت لأول مرة باسم قسم حلايب في تعداد ١٩٩٦م^(٧٣)، ثم تحولت قرية حلايب مدينة إعتبارا من ٢٠١٤/١/١٨م طبقا لقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٩٥ لسنة ٢٠١٤م على أن تتبعها قريتي أبو رماد ورأس حدربة .

أما بالنسبة لتبعية الموانئ للهيئات الحكومية فهي تتبع الهيئة العامة للموانئ البرية وهي إحدى الهيئات الاقتصادية التابعة لوزارة النقل وتم إنشائها بالقرار الجمهوري رقم ٣٤٩ لسنة ١٩٩٦م لإدارة وتشغيل الموانئ البرية في (السلوم ورفح وطابا وقسطل وأرقين ورأس حدربة) وأي موانئ أخرى يصدر بشأنها قرار رئيس الجمهورية، كما أضيفت بعض الموانئ الأخرى ومنها ميناء العوجة البري للهيئة بالقرار الجمهوري ١١٧ لسنة ١٩٩٧م، وأضيف نشاط الموانئ الجافة للهيئة مع تعديل أسمها ليصبح الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة بالقرار الجمهوري رقم ٣٣٥ لسنة ٢٠٠٤م.

وفي عام ٢٠١١م صدر قرار المجلس العسكري رقم ٢٥٠ بتبعية ميناء قسطل البرى للهيئة عام ٢٠١١م، كما صدر القرار الجمهورى رقم ٣٥٠ لسنة ٢٠١٢م بتعديل أحكام قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٩ لسنة ١٩٩٦ م بإنشاء الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة^(٧٤)، وتختص الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة بالاختصاصات التالية :

- التنسيق بين الأنشطة الخاصة بالأجهزة العاملة في دائرة الموانئ البرية والجافة.
- تنظيم وتنشيط حركة المركبات بأنواعها داخل الموانئ البرية والجافة والرقابة على معدلاتها.
- تخطيط الممرات البرية والطرق وتجهيزها لضمان الاستخدام الأمثل ووضع تخطيط شامل لمواقع الموانئ الجافة المطلوبة وإقامة وصيانة المنشآت ومواقع الانتظار والمعدات والمباني.
- تنظيم حركة المركبات وإحكام السيطرة الفنية على حركتها لتجنب تكس وتوقف وسائل النقل وتوفير العلامات الإرشادية والإضاءة ووسائل الاتصالات المختلفة.
- إدخال النظم الحديثة لإدارة الموانئ البرية والجافة.
- وضع تعريف الخدمات التي تؤديها الهيئة بعد اعتمادها من مجلس الوزراء وإبداء الرأى فى الرسوم والعوائد التي تطبق فى الميناء بمعرفة الجهات المختصة بذلك قانونا.
- تبادل المعلومات مع مختلف الموانئ البرية والجافة والبحرية داخليا وخارجيا فى كل ما يتعلق بنشاط الهيئة وتقديم الخدمات وإجراء الدراسات الاستشارية وإبداء المشورة الفنية للغير فى كل ما يتعلق بإنشاء الموانئ الجافة واستغلالها وتشغيلها وصيانتها وتطويرها.
- وضع نظم تداول الحاويات بالموانئ الجافة ووسائل ربطها بالموانئ البحرية ومناطق التجمعات الصناعية بالبلاد.
- الإشراف على أعمال الحراسة لمناطق الموانئ وملاحقتها ومداخلها.
- الإشراف الإداري على العاملين بأجهزة الدولة التي تباشر اختصاصا مرتبنا بالعمل فى مناطق الموانئ البرية والجافة بالقدر اللازم لانتظام سير العمل بها.

وكانت تلك الموانئ تعد منافذ للحركة أو معابر حتى تم إنشاء الهيئة عام ١٩٩٦م، وتم الاشراف على مينائى رأس حدربة وأرقين، ولكن بدأ الاهتمام أكثر فى عام ٢٠٠٥ تزامنا مع توقيع مصر والسودان اتفاقية الحريات الأربع ٢٠٠٥م.

وتم افتتاح ميناء قسطل في مصر في ٢٨ أغسطس ٢٠١٤م، وفي نفس الوقت تم افتتاح ميناء أشكيت في أغسطس ٢٠١٤م، وبعدها مباشرة تم البدء في إنشاء ميناء أرقين في مصر كما تم إنشاء ميناء أرقين السوداني وتم افتتاح ميناء أرقين البري في ٢٩/٩/٢٠١٦م^(٧٥)، الافتتاح التجريبي لتشغيل ميناء أرقين، وتم الافتتاح رسمياً في ٥ يناير ٢٠١٧م بحضور رئيس الجمهورية المصري. ويجب التفريق بين المسميات الثلاثة معبر ومنفذ وميناء، الأول وهو معبر لعبور الركاب بدون سيارات، والمنفذ يشرف عليه حرس الحدود ولجنة من الجمارك وهو يخص تصدير أو استقبال سلعة برسالة جمارك واحدة، أما الميناء فهو للركاب والبضائع، وتشرف على الميناء وزارة النقل مع العديد من الوزارات والهيئات التي تتبعها^(٧٦).

ثالثاً - مورفولوجية الموانئ البرية الحدودية وتجهيزاتها وخدماتها :

تشابه الموانئ البرية بالموانئ البحرية والجوية بالنسبة للجهات والوزارات المتواجدة بها إذ يتم التعامل معها كأحد المنافذ الخاصة بالدولة ولا تقل أهمية عن المنافذ الأخرى، ولكن مع اختلاف التجهيزات وفقاً لحجم الحركة ونوع الحركة، وتتبع الموانئ البرية في مصر الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة وهي تعد المسؤولة عن الإدارة والإشراف وتتبع وزارة النقل وتقدم العديد من الخدمات الرئيسية بالميناء^(٧٧).

١) الطراز المعماري الخاص بالموانئ :

يأخذ الطراز المعماري للموانئ وبواباتها الطراز الخاص بأهل النوبة حيث تعلو البوابات بعض القباب المشابهة للبيت النوبي كمظهر من مظاهر التراث في المنطقة بينما تأخذ البوابات في الموانئ السودانية شكل المسلات التاريخية القصيرة نظراً لإحياء التراث بتلك المنطقة ووجود المعابد القديمة في المنطقة وتوضح الصورتين (٥)، (٦) شكل مينائي قسطل في مصر وأشكيت في السودان ويأخذ المينائين نفس الشكل المعماري وتوضح الصورتين (٧)، (٨) مينائي أرقين المصري و ميناء أرقين السوداني، بينما تأخذ بوابة ميناء رأس حدربة شكل المسلات ومتداخل معها القباب وفي نهايتها زهرة اللوتس كما هو واضح من الصورة (٩).

٢) مساحة الموانئ :

أ- ميناء رأس حدربة:

- تبلغ مساحته ٤٥٠٠٠ متراً مربعاً من أجل استيعاب حركة السفر للعابرين وتبادل البضائع والدواب والميناء مقسم إلى قسمين :
- القسم الشمالي: مخصص لحركة الأفراد والبضائع والجمال الواردة من السودان إلى مصر .
 - القسم الجنوبي: مخصص لحركة الأفراد والبضائع الصادرة من مصر إلى السودان.
 - مدخل الميناء: وللميناء بوابتين شمالية وجنوبية وتنقسم البوابة الشمالية إلى حارة شرق الميناء وهي مخصصة لحركة (الأفراد والبضائع والجمال) المتجهة من الميناء إلى مصر، وحارة غرب الميناء لحركة الأفراد والسيارات القادمين من مصر إلى الميناء، أما بالنسبة للبوابة الجنوبية فهي تتكون من ثلاث حارات (حارة شرق الميناء) لخروج الأفراد وسيارات النقل من الميناء إلى السودان و(حارة غرب الميناء) لدخول الأفراد وسيارات النقل القادمة من السودان إلى الميناء و(حارة في أقصى الغرب) بالميناء لدخول الجمال القادمة من السودان إلى مسارها في مصر وهي عبارة عن مسار مخصص للجمال ومحاط بسور للحفاظ على حركة سير الجمال.



صورة (٥) : بوابة ميناء قسطل وانتشار الشكل القبائي بالميناء.

المصدر: صفحة الفيس بوك ميناء قسطل البري.



صورة (٦) : ميناء أشكيت السودان.

المصدر: صفحة الفيس بوك ميناء قسطل البرى.



صورة (٧) : بوابة ميناء أرقين المصرى.

المصدر: صفحة الفيس بوك ميناء قسطل البرى.



صورة (٨) : ميناء أرقين السودانى.

المصدر: صفحة الفيس بوك ميناء قسطل البرى.



صورة (٩) : ميناء رأس حدربة في مصر.

المصدر: صفحة الفيس بوك ميناء قسطل البري.

ب- ميناء قسطل :

تم تخطيط الميناء على مساحة ٦٠٠٠٠ متر مربع إلى وذلك بالتنسيق مع هيئة عمليات القوات المسلحة وموافقة هيئة الأمن القومي وتم الانتهاء من تنفيذ جميع منشآت ومرافق وخدمات الميناء منذ يناير ٢٠١٣ بتكلفة بلغت ٨٠ مليون جنيه^(٧٨)، ثم تم زيادة المساحة إلى (١,٢ مليون متر مربع)، ونظرا للأهمية التي يحظى بها الميناء من الجانبين المصري والسوداني فقد سارعت الجهات المعنية بالدولتين بالتصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون في مجال النقل البري للبضائع والركاب بينهما، وما أبداه الجانب السوداني من التشغيل التجريبي والنهائي لميناء أشكيت السوداني، وتم إفتتاحه في ٢٠١٥/٤/٣٠ بحضور رئيس مجلس الوزراء ونائب رئيس الجمهورية السوداني للتأكيد على الأهمية الإستراتيجية للميناء.

ج- ميناء أرقين :

تم زيادة مساحة الميناء من ١٦٠ ألف متر مربع إلى (١,٢ مليون متر مربع) وذلك بعد التنسيق مع هيئة عمليات القوات المسلحة وموافقة هيئة الأمن القومي، وهو يعد نقطة انطلاق للصادرات الأفريقية لدول الكوميسا من ناحية النقل البري وسائر الدول الإفريقية^(٧٩). ولقد سارعت السودان أيضا بالتصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون في مجال النقل البري للبضائع والركاب بين البلدين والذي تضمن في مادته السابعة أن هذا الميناء هو أحد المنافذ الشرعية للنقل بين البلدين.

٣) خدمات نقل الركاب :

تتوافر خدمات نقل الركاب في مينائي قسطل وأرقين في الجانب الشرقي ومينائي أرقين المصرى والسودانى في الجانب الغربى من ساحات انتظار للركاب وساحات للسيارات ومبانى الجوازات بينما تعانى الموانئ من قلة الكافيتيريات ويكتفى ببعض الخدمات المؤقتة المرتبطة بأوقات العمل الرسمية فقط، وعلى الرغم من توافر الخدمات بشكل مقبول لكن يجب الاهتمام بصورة أفضل في تقديم خدمة نقل للركاب متميزة وخاصة يعانى الركاب من تأخير في الجوازات^(٨٠).

بينما يختلف الوضع في ميناء رأس حدربة والذي يتبع قوات حرس الحدود وهو يعمل بصورة مؤقتة ولا توجد به خدمات ويتم فتحه بوجود لجنة من ميناء سفاجا البحرى لاستلام الرسائل الخاصة بالبضائع وأحياناً إنتقال الركاب في مواعيد إسبوعية متفق عليها من قبل قوات حرس الحدود.

أ- ساحات انتظار السيارات والأتوبيسات :

وتتوفر تلك الساحات المفتوحة لإنتظار السيارات بمينائي قسطل وأرقين في الجانب المصرى، حيث يحتوى ميناء قسطل على صالتي سفر ووصول وترتبط مواعيد العمل بمواعيد بحيرة ناصر أى أن نهاية العمل لا تتجاوز الساعة الرابعة عصراً بسبب نظام الملاحة في البحيرة، كما يحتوى ميناء قسطل على بعض وحدات الإعاشة المخصصة للعاملين بالميناء وعناصر خاصة بقوات أمن الميناء، وبالنسبة لميناء أرقين فهو على صالتي سفر ووصول بطاقة ١٨٨١ راكب لكل اتجاه وساحة للشاحنات والسيارات وطرق ممرات في إتجاهي الوصول والسفر حيث يبلغ طول كل منها ٤٥٤ متراً، ويعرض ١٨ متراً، وتبلغ المساحة الإجمالية للمشروع تبلغ ١٣٠ ألف م^٢ حيث تضم دائرة جمركية تعمل بنظام الشباك الواحد للقضاء على التعقيدات الموجودة في عملية إنهاء الإجراءات المختلفة وتحقيق السيولة والتسهيلات اللازمة لنقل الركاب^(٨١).



شكل (٦) : شكل تخطيطي لميناء رأس حدرية.

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



شكل (٧) : شكل تخطيطي لمبنى قسطل البري.

المصدر: الهيئة العامة للمواثيق البرية والحيافة، بيانات غير منشورة.

وتبلغ مساحة الساحات ٢٠ ألف م^٢، بالإضافة إلى تخصيص قطعتين أرض فضاء بمساحة ٢٠ ألف م^٢ لاستغلالها كامتداد مستقبلي لمضاعفة ساحات الانتظار. ويضم ميناء أرقين مدينة سكنية على مساحة ١٠٠٠ متر مربع تحتوى على ٢٢ وحدة سكنية، فضلا عن خدمات الركاب مثل الكافيتيريات ومبنى العيادات ومسجد ومطافئ علاوة على عناصر لإقامة قوات أمن الموانئ وجنود وأفراد الشرطة كما توجد ساحات مغطاه بالميناء وتوضح الصورة (١٠) الصالة الرئيسية لانتظار السيارات بميناء أرقين، وتوضح الصورة (١١) نموذج لأحد الساحات المغطاة^(٨٢).



صورة (١٠) : الصالة الرئيسية بميناء أرقين.

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة.



صورة (١١) : نموذج الساحة المغطاة في ميناء أرقين.

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة.

كما تتوفر أيضاً خدمات نقل الركاب في الموانئ السودانية من صالات سفر ووصول ومن خدمات نقل الركاب أيضاً تواجد الجمعية المصرية السودانية والتي يعمل لديها ١٣ شركة لنقل الركاب من مصر للسودان ويتبع الجمعية السودانية ٢١ شركة في السودان، ويوجد موقف عابدين في القاهرة الذي يعد مقر وموقف رئيسي لإنطلاق الأتوبيسات المتجهة للسودان، ويتم التعامل معها في الموانئ البرية على أنها وحدة نقل ركاب طاقتها ٣٠ راكباً ويتم تقديم بيانات الركاب للجوازات وممنوع عبور الميناء للأفراد وخاصة في ميناء قسطل، ولا تسلل أى أفراد مصاحبين لسائق المركبة.

ومعظم الحركة تتجه بعد عبور الموانئ إلى موقف (كركر) في السودان حيث يتم تبادل الركاب على الأتوبيسات بين مصر والسودان حيث يعد هذا الموقف آخر نقطة تصلها الأتوبيسات المصرية داخل السودان^(٨٣)، وتستوعب صالات السفر في ميناء أرقين ٧٥٠٠ مسافراً يومياً^(٨٤). كما تتوافر مكاتب الجوازات والجمارك ومكاتب أمن الدولة والمخابرات العامة وتأخذ هذه المكاتب بالترتيب حيث تبدأ صالات السفر بالجمارك ثم الجوازات والعكس في صالات الوصول الجوازات ثم الجمارك، ويتم التعامل في الجمارك المصرية وفقاً لنوع البضاعة فقد تصنف البضاعة على أنها بضاعة بصحبة راكب وإذا كانت صادر محلي فلا يتم دفع جمارك عليها لتشجيع شهادة المنشأ، أما إذا كانت بضاعة صادر مستورد من دول أخرى عبر الموانئ البحرية أو الجوية أو البرية يتم دفع جمارك عليها، وفي حالة عدم دفع الجمارك تصبح البضائع مطروقات في مخازن الميناء البري حتى يتم دفع الجمارك ثم يتم الإفراج عنها، أما في حالة التهريب تصبح مصادرات يتم الحجز عليها لحين عمل مزاد يتم بيعها.

ويتم التنسيق من خلال الهيئة العامة للموانئ البرية واللجنة القنصلية العليا في السودان بخصوص تحديد نقاط الانطلاق والوصول لجميع الأتوبيسات (المصرية / السودانية) وتم التنسيق مع السفارة المصرية والقنصلية السودانية لتشغيل موقف (كركر) المصرى الموجود بمدينة أسوان وعدم دخول الأتوبيسات السودانية مصر لإعطاء الفرصة للأتوبيسات المصرية للعمل داخل مصر^(٨٥)، وتوضح الخريطة شكل (٨) موقف اتوبيسات كركر الدولي في أسوان.

ويتم الإشراف على صالة الجوازات بميناء قسطل والأسواق الحرة وتم تسليم المكاتب للجهات بالميناء (الجوازات وأمن الموانئ والجمارك والأمن القومي والأمن الوطني ومخابرات شئون القبائل ومكتب لعبارة القوات المسلحة) ويتم تشغيل ميناء أرقين ٢٤ ساعة أما ميناء قسطل فيتم

تشغيله فترة النهار فقط بسبب ارتباطه بحركة العبارات، وعلى الرغم من وجود خدمات نقل الركاب في ميناء رأس حدربة لكنه يفتقد استراحات خارج منطقة الميناء وتوضح الصورة (١٢) استراحة العابرين على الأرض خارج منطقة ميناء رأس حدربة ويجرى التنسيق لعمل ساحات لإنتظار سيارات النقل خارج الميناء نظراً لصغر مساحة ميناء رأس حدربة البرى. كما تتوفر الخدمات الطبية وبمخصوص ذلك تم التنسيق مع الجانب السودانى وذلك لعبور سيارة الإسعاف إلى وادى حلفا وكذلك تم التنسيق مع الكتيبة ١٦ حرس حدود للإمداد باللنش السريع للإخلاء الطبي لمستشفى مدينة أبو سمبل^(٨٦).



صورة (١٢) : استراحة العابرين على الأرض خارج منطقة ميناء رأس حدربة.

المصدر : محمد البحراوى: معبر رأس حدربة بوابة مصرية سودانية بإدارة واحدة، جريدة المصرى اليوم، ٢٠١٤/١٢/٢٠.

* خدمات أمنية :

تتوافر الخدمات الأمنية بالموانئ بوجود مكاتب وزارة الدفاع ووزارة الداخلية، كما تتوفر أجهزة أكس راى بجهة السفر فى الموانئ كما يتم تزويد الموانئ من خلال مطالبة مصلحة الجمارك المصرية بتوفير أجهزة التأمين فى مينائي قسطل وأرقين، ولسهولة السيطرة على عبارات القوات

المسلحة فانه قد تم تسليم مكتب خاص للضباط المسؤولة عن حركة العبارات بصالة الجوازات بميناء قسطل.



شكل (٨) : موقف اتوبيسات كركر الدولي في أسوان.

كما تم تزويد الموانئ بأجهزة التأمين الأمريكية والمعروفة ب (C٢٤٠) والخاص بتفتيش الأماكن الضيقة بواقع ٢ جهاز لكل ميناء وأيضاً تم تزويد ميناء أرقين بعدد ٢ جهاز أمتعة (صادر ووارد) وعدد ٢ جهاز فحص أفراد (قادم ومغادر) وعدد ٣ جهاز كشف متفجرات (صادر/وارد)، كما تم تركيب جهاز (M٦٠) لإدارة جمرك ميناء أرقين البرى ، كما يتم التنسيق مع مصلحة الجوازات المصرية وبالتحديد إدارة مراقبة الموانئ وذلك للحد من ظاهرة التسرب وزيادة الإيرادات^(٨٧).

٤) خدمات البنية الأساسية :

أ- الإمداد بالمياه والوقود والكهرباء:

- تم عمل إتفاق مع مصلحة أمن الموانئ بشراء وتركيب عدد (٢) مولد بقدرة ٧٥٠ كيلو وات فى ميناء قسطل البرى وتم التنسيق مع إدارة المياه لقوات المسلحة لإصلاح بئر المياه الخاص بميناء أرقين البرى وتم الإصلاح .
- تم تزويد ميناء أرقين ب ٣ مولدات كهربائية بطاقة ٣ ميجاوات و ٢ خزان مياه صالحة للشرب بطاقة ١٠٠ متر مكعب، كما أنه مزود ببرج للاتصالات بتكلفة ٥,٤ مليون جنيه^(٨٨).
- موافقة الدفاع المدنى على تواجد خزان سولار بسعة ٤٤٠٠٠ لتر بالميناء.
- توصيل الكهرباء لقرية رأس حدربة بداية من شهر سبتمبر ٢٠١٨.

ب- خدمات الطرق داخل الموانئ :

تتوافر الطرق ومدخل الموانئ الخاصة بالأتوبيسات فى مينائي قسطل وأرقين ويوجد بميناء أرقين طريقين رئيسيين يبلغ طول كل منهما ٤٥٤ متر وبعرض ١٨ متر بالإضافة إلى طريق مخصص لمرور الجمال والماشية، وتوضح الصورة (١٣) مصاطب تحميل الجمال بميناء أرقين، كما توضح الصورة (١٤) الطريق الرئيسى المزود بميزان فى ميناء رأس حدربة البرى، كما

توضح الصورة (١٥) ممر الجمال في ميناء رأس حدربة، وصورة (١٦) تحميل الجمال على السيارات في ميناء رأس حدربة.

- خدمات التخزين: وهي متوفرة بجميع الموانئ حيث توجد المخازن المسقوفة لتخزين البضائع وخاصة التابعة للجمارك والتي لم يتم دفع رسوم جمركية عنها.



صورة (١٣) : مصاطب التحميل بميناء أرقين للجمال.

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.



صورة (١٤) : ميزان رأس حدربة بميناء رأس حدربة.

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.



صورة (١٥) : ممر الجمال في ميناء رأس حدربة.

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.



صورة (١٦) : تحميل الجمال على السيارات في ميناء رأس حدربة.

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.

رابعاً - حركة النقل والتجارة بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية :

تعتمد حركة النقل بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية على النقل البري عبر شبكات الطرق الممتدة لتلك الموانئ وكذلك النقل النهري عبر بحيرة ناصر وبصورة تكاملية، وتنوع تلك الحركة من حركة نقل بالسيارات العابرة للموانئ وحركة نقل الركاب وحركة نقل الدواب، ويعد

التبادل التجاري هو الأساس في تشكيل العلاقات الاقتصادية بين أي بلدين ويتحدد حجمه تبعاً للميزات النسبية التي يتمتع بها كل من البلدين في إنتاج السلع والخدمات المتبادلة نتيجة لاختلاف العوامل الجغرافية الطبيعية والاقتصادية وتشمل العلاقات الاقتصادية أيضاً انتقال عوامل الإنتاج ومنها رأس المال والعمالة^(٨٩).

(١) حركة النقل بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية:

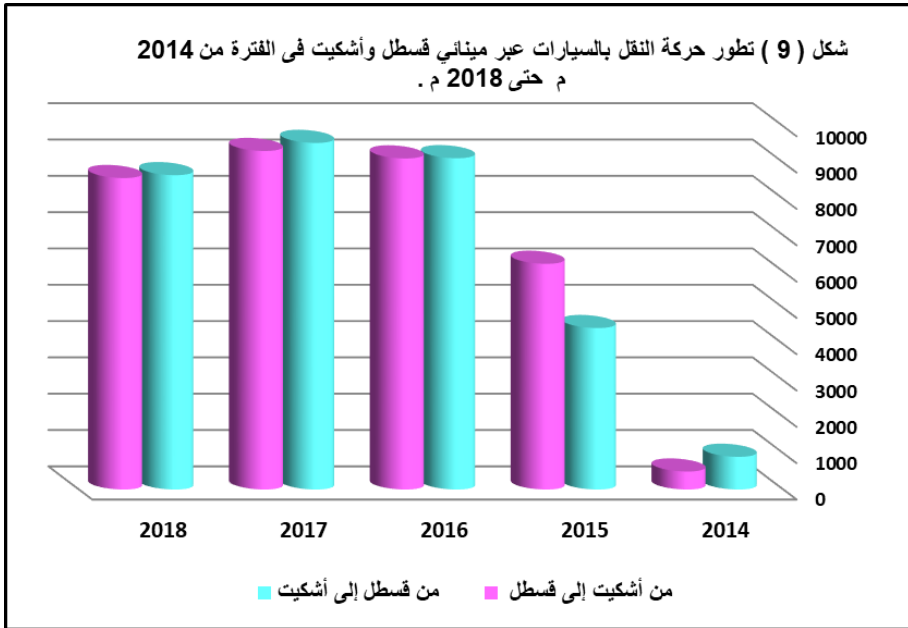
أ- حركة النقل بالسيارات عبر الموانئ البرية :

بدأت حركة السيارات سواء لنقل البضائع أو الركاب في عام ٢٠١٤م بمجرد إفتتاح مينائي قسطل وأشكيت للحركة ثم تطورت كثيراً وزادت بعد تشغيل مينائي أرقين المصري وأرقين السوداني في عام ٢٠١٦م تشغيلاً مبدئياً ولكن تم التشغيل الفعلي في عام ٢٠١٨م، ويوضح الجدول التالي تطور أعداد السيارات العابرة لمينائي قسطل المصري وأشكيت البري في الفترة من ٢٠١٤ حتى ٢٠١٨م.

جدول (١) : تطور حركة النقل بالسيارات عبر مينائي قسطل وأشكيت في الفترة (٢٠١٤-٢٠١٨م).

السنة	من قسطل إلى أشكيت	من أشكيت إلى قسطل	الإجمالي
٢٠١٤	٩٠٠	٤٩٥	١٣٩٥
٢٠١٥	٤٤٤٥	٦٢١٤	١٠٦٥٩
٢٠١٦	٩١٢١	٩١١٥	١٨٢٣٦
٢٠١٧	٩٥٤٢	٩٣٢٠	١٨٨٦٢
٢٠١٨	٨٦٥٤	٨٥٧٥	١٧٢٢٩

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨م.



يتضح من الجدول (١) والشكل (٩) السابقين ما يلي :

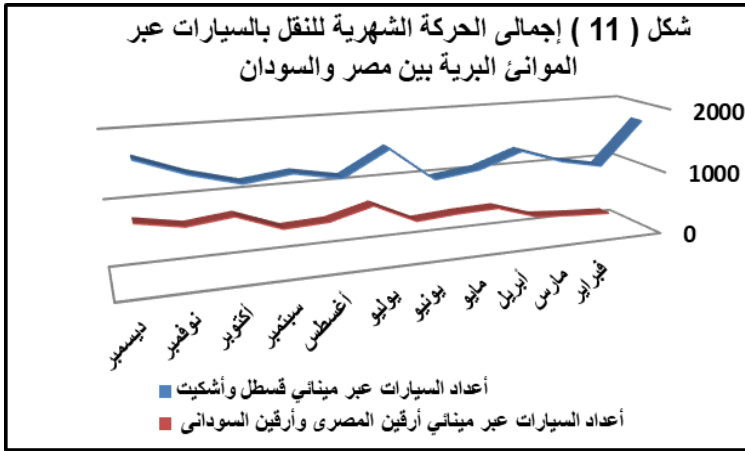
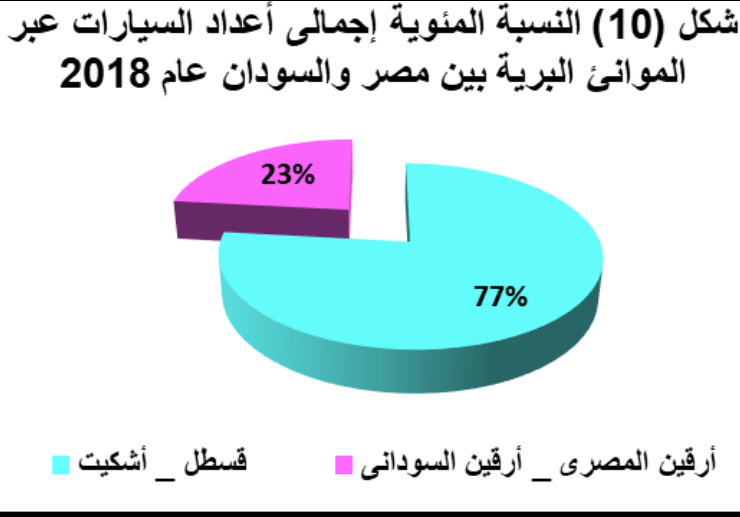
- تطورت أعداد السيارات من ١٣٩٥ سيارة عام ٢٠١٤م إلى ١٧٢٢٩ سيارة عام ٢٠١٨م بسبب زيادة حركة التجارة بين البلدين وخاصة الصادرات إلى السودان ، ويلاحظ إقتراب أعداد السيارات في كلا الإتجاهين فيما عدا أول عامين ٢٠١٤م، ٢٠١٥م، ففي عام ٢٠١٤م زادت الحركة المتجهة من مصر للسودان، بينما في عام ٢٠١٥م فقد تزايدت الحركة المتجهة من السودان إلى مصر كثيراً، وتشمل حركة النقل بالسيارات الأنوبيسات التي تقوم بنقل الركاب من مصر للسودان والعكس، كما تشمل سيارات نقل البضائع.

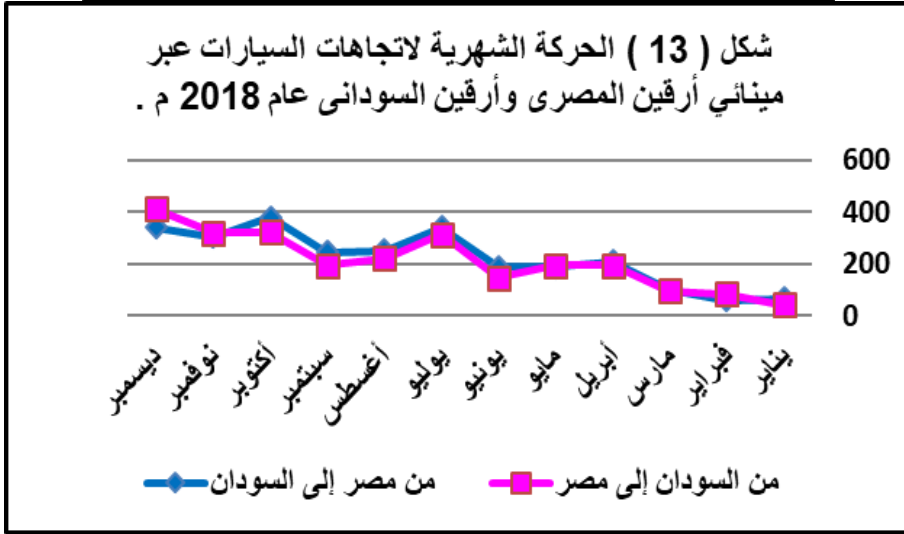
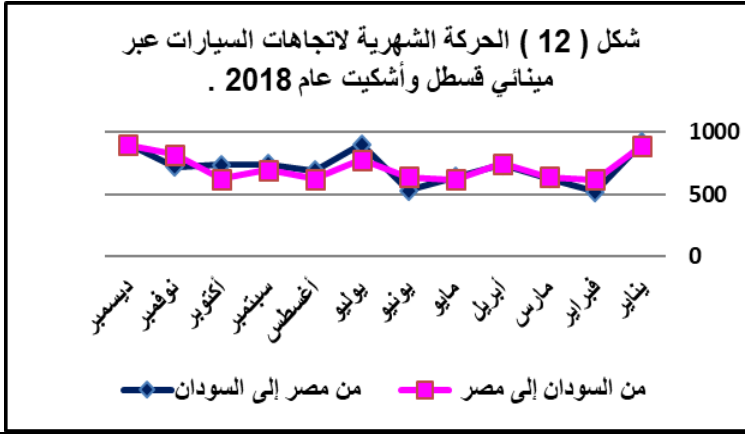
أما بالنسبة للحركة الشهرية للسيارات يوضحها الجدول التالي الحركة الشهرية للنقل بالسيارات عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان عام ٢٠١٨م:

جدول (٢) : الحركة الشهرية لاتجاهات السيارات عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان عام ٢٠١٨م.

الشهر	حركة السيارات عبر مينائي قسطل - أشكيت			حركة السيارات عبر مينائي أرقين المصري - أرقين السوداني		
	رقب أشكيت إلى قسطل	رقب قسطل إلى أشكيت	الإجمالي	أرقين السوداني إلى المصري من أرقين	أرقين المصري إلى السوداني	الإجمالي
يناير	٩١٩	٨٩٠	١٨٠٩	٦٥	٤٤	١٠٩
فبراير	٥٢١	٦١٨	١١٣٩	٦٠	٨٥	١٤٥
مارس	٦٢٧	٦٣٨	١٢٦٥	١٠٠	٩٥	١٩٥
أبريل	٧٣٥	٧٤٥	١٤٨٠	٢١٠	١٩٥	٤٠٥
مايو	٦٣٦	٦١٨	١٢٥٤	١٩٠	١٩٥	٣٨٥
يونيو	٥٢٨	٦٤٠	١١٦٨	١٩٠	١٤٧	٣٣٧
يوليو	٩٠٠	٧٧٥	١٦٧٥	٣٤١	٣١٣	٦٥٤
أغسطس	٦٨٨	٦٢١	١٣٠٩	٢٥٢	٢٢١	٤٧٣
سبتمبر	٧٤٢	٦٩٥	١٤٣٧	٢٤٦	١٩٥	٤٤١
أكتوبر	٧٣٥	٦٢١	١٣٥٦	٣٨٠	٣٢٣	٧٠٣
نوفمبر	٧٢١	٨١٩	١٥٤٠	٣٠٥	٣٢٠	٦٢٥
ديسمبر	٩٠٢	٨٩٥	١٧٩٧	٣٤٠	٤١١	٧٥١
الإجمالي	٨٦٥٤	٨٥٧٥	١٧٢٢٩	٢٦٧٩	٢٥٤٤	٥٢٢٣
النسبة %	٧٧	٢٣				

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨.





يتضح من الجدول السابق والأشكال السابقة ما يلي :

- تمثل عدد السيارات في الموانئ الشرقية عبر مينائي قسطل - أشكيت تمثل نسبة كبيرة ٧٧٪ من إجمالي عدد السيارات، بينما تمثل الموانئ الغربية عبر مينائي أرقين المصري وأرقين السودانى نسبة ٢٣٪ من إجمالي عدد السيارات عام ٢٠١٨م.
- ويرجع ذلك إلى أهمية الجانب الشرقى في حركة النقل بين مصر والسودان عبر مينائي قسطل وأشكيت نظراً لامتداد الطرق بين الجانبين وكثرة البضائع المتداولة عبر المينائين على الرغم من عدم التشغيل اليومي الكامل في الموانئ الشرقية نظراً لارتباطها بالحركة في بحيرة ناصر، ويرجع أيضاً إلى التشغيل المبثني للموانئ الشرقية ومن المفترض أن تزيد الحركة مستقبلاً عبرها.

- بلغ إجمالي حركة السيارات عبر مينائي قسطل وأشكيت ١٧٢٢٩ سيارة وتكاد تتقارب الأعداد في كلا الاتجاهين حيث بلغت الحركة من مصر إلى السودان ٨٦٥٤ سيارة مقابل ٨٥٧٥ سيارة من السودان إلى مصر وتزايدت الحركة أكثر في شهور يناير وديسمبر ويوليو، وتمثل الشهور الثلاث زيادة في الحركة المتجهة من مصر للسودان بأعداد متقاربة ويمثل شهر يوليو أكبر فارق في الحركة حيث شهد حركة كبيرة من مصر للسودان حيث بلغت عدد السيارات ٩٠٠ سيارة مقابل ٧٧٥ سيارة من السودان لمصر.
- بلغ إجمالي حركة السيارات عبر مينائي أرقين المصرى والسودانى ٥٢٢٣ سيارة مقسمة على الاتجاهين بعدد ٢٦٧٩ سيارة من مصر إلى السودان، بينما بلغ عدد السيارات المتجهة من السودان إلى مصر ٢٥٤٤ سيارة، ويتضح التطور والتزايد في حركة السيارات من شهر يناير أى بداية التشغيل حيث كانت لا تتعدى ١٠٩ سيارة زادت إلى ٧٥١ سيارة في شهر ديسمبر وهذا الشهر يدل على أن حركة الركاب عبر ميناء أرقين في طريقها للتزايد باستمرار.

وتشمل حركة السيارات حركة سيارات الركاب وكذلك سيارات نقل البضائع والشاحنات وما زالت حركة التجارة بين مصر والسودان تجارة محدودة تتمثل في بعض السلع الغذائية مثل السكر والدقيق والمياه الغازية والصلصة والزيوت النباتية وبعض المواد الخام مثل الصابون والقطن والمنسوجات القطنية والملابس والأحذية وبعض المصنوعات ثل المراتب والكراسى والشاشات التليفزيونية، ويلاحظ على معظم المنتجات أنها منتجات للإعاشة، هذا بالإضافة إلى البطاريات ومستزمات الكهرباء والأثاث المكتبي والشبابيك والألومنيوم، وهناك العديد من البضائع تنقل على سيارات نقل الركاب سواء سيارات خاصة أو أتوبيسات وتعامل بضاعة بصحبة راكب والبعض الآخر هو سيارات نقل البضائع ذاتها.

ب- حركة نقل الركاب عبر الموانئ البرية :

ترجع حركة العابرين بين مصر والسودان نظراً للأهمية التاريخية والمستمرة بحكم علاقات الجوار والنسب بين القبائل الموجودة وامتداداتها في كلا الجانبين المصرى والسودانى ولم تبدأ حركة الركاب في التنظيم إلا بعد إنشاء الموانئ البرية بين البلدين والتي بدأت منذ عام

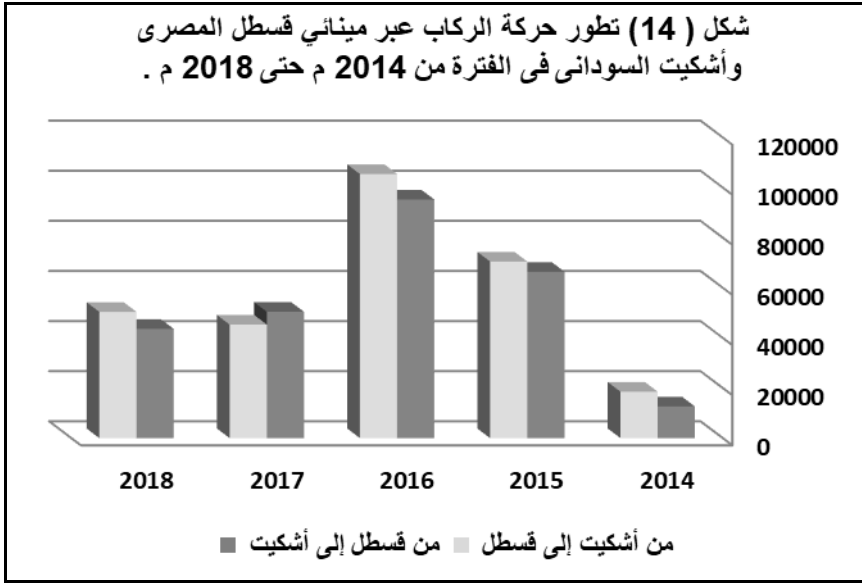
٢٠١٤م في مينائي قسطل وأشكيت منذ افتتاحهما وتشغيلهما وبدأت في مينائي أرقين المصرى وأرقين السودانى فى عام ٢٠١٦م وبدأت فى انتظام الحركة عام ٢٠١٨م، ولا شك أن تسهيل حركة العابرين للموانئ من كلا الجانبين يسهم بشكل كبير فى تنمية العلاقات الاجتماعية والاقتصادية بصفة عامة بين مصر والسودان وبصفة خاصة العلاقات التجارية، ويوضح الجدول التالى تطور حركة الركاب عبر مينائي قسطل وأشكيت فى الفترة من ٢٠١٤م حتى عام ٢٠١٨م.

جدول (٣) : تطور حركة الركاب عبر مينائي (مينائي قسطل وأشكيت)

فى الفترة من ٢٠١٤م حتى ٢٠١٨م.

السنوات	من قسطل إلى أشكيت	من أشكيت إلى قسطل	الإجمالى
٢٠١٤	١٢٦٤٠	١٨٥٢٥	٣١١٦٥
٢٠١٥	٦٦٣٩٥	٧٠٤٦٢	١٣٦٨٥٧
٢٠١٦	٩٥٢٤٠	١٠٥٤٠٣	٢٠٠٦٤٣
٢٠١٧	٥٠٤٢٣	٤٥٣٣٣	٩٥٧٥٦
٢٠١٨	٤٣٥٧٩	٥٠٣٦٣	٩٣٩٤٢
الإجمالى	٢٦٨٢٧٧	٢٩٠٠٨٦	٥٥٨٣٦٣

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨م.



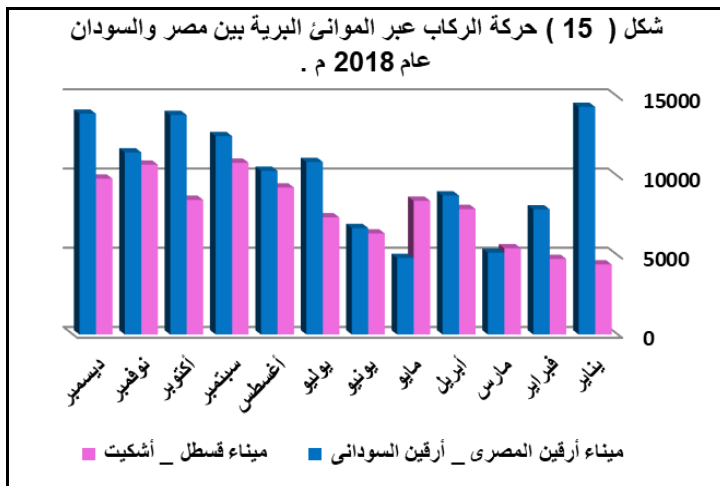
يتضح من الجدول (٣) والشكل (١٤) السابقين ما يلى :

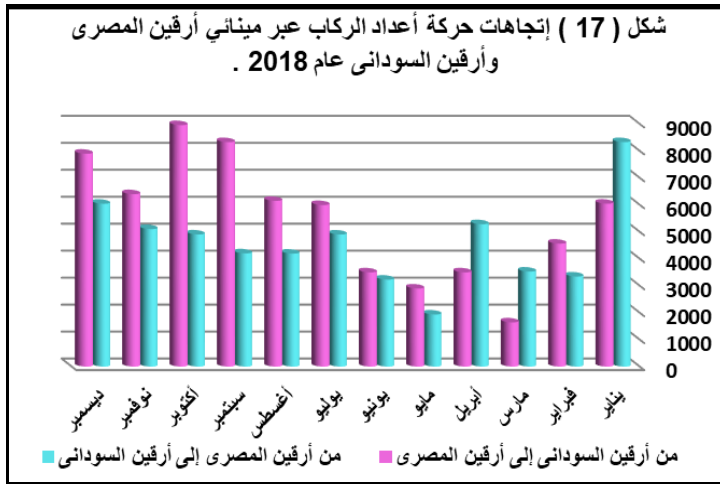
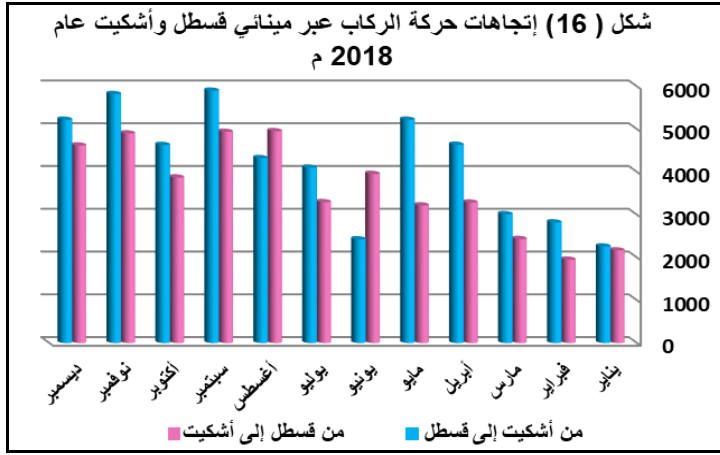
- بلغ عدد الركاب العابرون فى الخمسة أعوام الماضية منذ إفتتاح الميناء ٥٥٨٣٦٣ راكب بإجمالى ٢٩٠٠٨٦ راكب قادم وعدد ٢٦٨٢٧٧ راكب مغادر .
 - كما يتضح التطور الكبير لعدد العابرين فى الميناء من ٣١١٦٥ راكب عام ٢٠١٤ م حتى ٩٣٩٤٢ راكب عام ٢٠١٨ م مع تحقيق أقصى زيادة فى عامي ٢٠١٥ م و ٢٠١٦ م على التوالى ويتضح زيادة عدد الركاب دوماً القادمين من ميناء أشكيت السودانى عن عدد الركاب المتجهين من ميناء قسطل المصرى إلى السودان بسبب وجود نسبة كبيرة من السودانين يفضلون الإقامة فى مصر بعد إتفاقية الحريات الأربع، وكذلك اتجاه الكثير منهم للتعليم فى مصر فى الجامعات الحكومية والخاصة حيث يتمتعون بالعديد من المزايا وتخفيض المصروفات.
 - الحركة الشهرية للركاب عبر الموانئ البرية :
- يوضح الجدول التالى والأشكال التالية إتجاهات حركة الركاب عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان عام ٢٠١٨ م:

جدول (٤) : إتجاهات حركة الركاب عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان عام ٢٠١٨ م.

الشهر	حركة الركاب عبر قسطل _ أشكيت			حركة الركاب عبر أرقيين المصري وأرقيين السوداني		
	من قسطل إلى أشكيت	من أشكيت إلى قسطل	الإجمالي	من أرقيين المصري إلى أرقيين السوداني	من أرقيين السوداني إلى أرقيين المصري	الإجمالي
يناير	٢١٦٥	٢٢٥٧	٤٤٢٢	٨٣٢٥	٦٠٤٢	١٤٣٦٧
فبراير	١٩٥٠	٢٨٢٠	٤٧٧٠	٣٣٤٠	٤٥٦٠	٧٩٠٠
مارس	٢٤٣٢	٣٠١٢	٥٤٤٤	٣٥٢٤	١٦٤٠	٥١٦٤
أبريل	٣٢٨٥	٤٦٣٥	٧٩٢٠	٥٢٨١	٣٤٩٥	٨٧٧٦
مايو	٣٢١٨	٥٢٢١	٨٤٣٩	١٩٣٢	٢٨٩٥	٤٨٢٧
يونيو	٣٩٥٤	٢٤٢٤	٦٣٧٨	٣٢٢٥	٣٤٩٥	٦٧٢٠
يوليو	٣٢٩٥	٤١٠٠	٧٣٩٥	٤٨٩٨	٥٩٩١	١٠٨٨٩
أغسطس	٤٩٥٣	٤٣٢٢	٩٢٧٥	٤١٩٠	٦١٤٥	١٠٣٣٥
سبتمبر	٤٩٣٩	٥٩٠٠	١٠٨٣٩	٤٢٠٠	٨٣٢٥	١٢٥٢٥
أكتوبر	٣٨٧٠	٤٦٣٠	٨٥٠٠	٤٩٠٠	٨٩٥٥	١٣٨٥٥
نوفمبر	٤٩٠٠	٥٨٢١	١٠٧٢١	٥١٠٠	٦٣٩٥	١١٤٩٥
ديسمبر	٤٦١٨	٥٢٢١	٩٨٣٩	٦٠٤٠	٧٨٩٥	١٣٩٣٥
الإجمالي	٤٣٥٧٩	٥٠٣٦٣	٩٣٩٤٢	٥٤٩٥٥	٦٥٨٣٣	١٢٠٧٨٨

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨.





يتضح من الجدول السابق (٤) والذي يوضح إتجاهات حركة الركاب عبر الموانئ البرية بين

مصر والسودان عام ٢٠١٨م، والأشكال السابقة ما يلي :

- يعد عام ٢٠١٨م بداية التشغيل الفعلي للموانئ الغربية حيث بدأ يستقبل مينائي أرقيين المصري والسوداني حركة كبيرة للركاب بمجرد إفتتاحه نظراً لتشغيل الميناء فترات أطول من ميناء قسطل المرتبط بحركة العبور والملاحة النهرية في بحيرة ناصر، ويتضح من الجدول تزايد أعداد الركاب عبر مينائي أرقيين المصري والسوداني (١٢٠٧٨٨ راكباً) عن ميناء قسطل وأشكيت (٩٣٩٤٢ راكباً) للأسباب المذكورة من قبل كما يلاحظ تزايد الحركة عبر مينائي أرقيين المصري والسوداني في شهور الشتاء يناير وديسمبر حيث بلغت ١٤٣٦٧، ١٣٩٣٥ راكباً على الترتيب، نظراً لزيادة ساعات التشغيل بالمقارنة بميناء قسطل وبالإضافة إلى تلك

الشهور مع شهري أكتوبر وسبتمبر فهي تعد أكثر الشهور حركة، بينما يعد شهر سبتمبر ونوفمبر هي أهم الشهور في الحركة بالنسبة لمينائي قسطل وأشكيت حيث بلغ عدد الركاب ١٠٨٣٩، و ١٠٧٢١ راكباً.

- بلغ عدد الركاب عبر مينائي قسطل - أشكيت ٩٣٩٤٢ راكباً ٢٠١٨ بإجمالي ٤٣٥٧٩ راكباً من مصر إلى السودان وعدد ٥٠٣٦٣ راكب من السودان لمصر وتزيد الحركة من السودان إلى مصر معظم شهور السنة ما عدا شهري يونيو وأغسطس حيث تزيد حركة الركاب المتجهة من مصر إلى السودان ويتضح تزايد الحركة في شهري أبريل ومايو بسبب الإجازة الصيفية، ثم شهري سبتمبر ونوفمبر وديسمبر بسبب إجازة منتصف العام.

- بلغ عدد الركاب العابرين عبر مينائي أرقين المصرى والسودانى ١٢٠٧٨٨ راكباً ويتزايد عدد الركاب عن حركة الركاب عبر مينائي قسطل وأشكيت نظراً لتشغيل الميناء لمدة ٢٤ ساعة بينما تلتزم الحركة عبر مينائي قسطل وأشكيت بحركة العبارات لبحيرة ناصر التي تعمل نهاراً فقط بسبب عدم وجود إضاءة ولا خدمات ملاحية ليلاً عبر بحيرة ناصر.

- وبلغ عدد الركاب المتجهين من مصر للسودان ٥٤٩٥٥ راكباً بينما بلغ عدد القادمين من السودان ٦٥٨٣٣ راكباً، وتزايد أعداد القادمين في شهور الصيف أغسطس وسبتمبر وأكتوبر حتى شهر ديسمبر، ويعد شهر أكتوبر هو قمة الشهور حيث بلغ عدد العابرين ٨٩٥٥ راكباً.

ج- حركة نقل الدواب عبر الموانئ البرية :

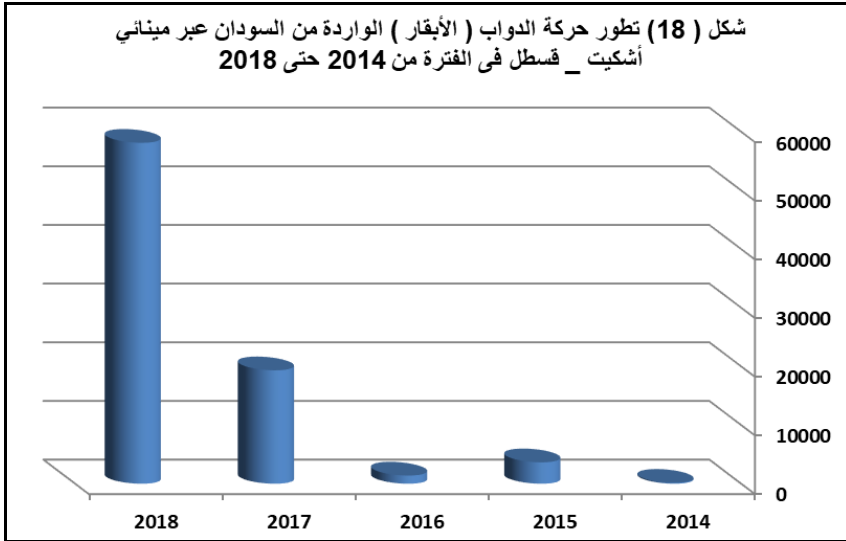
بدأت حركة الدواب بالموانئ الشرقية منذ إفتتاحها وتشغيلها عام ٢٠١٤ م بينما لم يتم إستيراد الجمال عبر الموانئ الغربية إلا في عام ٢٠١٨ م ويوضح الجدول (٥) والشكل (١٨) التاليين تطور الأبقار الواردة عبر ميناء قسطل في الفترة من ٢٠١٤ حتى ٢٠١٨ م ويتضح منهما ما يلي:

تطور حركة الدواب الواردة من السودان عبر مينائي أشكيت وقسطل من ١٥٥ رأساً من الأبقار عام ٢٠١٤ إلى ٥٨١١٣ رأساً عام ٢٠١٨ م، ويرجع ذلك إلى زيادة عدد الأبقار التي تم التعاقد عليها من قبل القطاع العام الحكومى والقطاع الخاص وفتح العديد من المجازر بأوسمبل وأسوان.

جدول (٥) : تطور حركة الدواب (الأبقار) الواردة من السودان عبر مينائي قسطل وأشكيت في الفترة من ٢٠١٤م حتى ٢٠١٨م.

السنة	عدد الدواب
٢٠١٤	١٥٥
٢٠١٥	٣٦٤٥
٢٠١٦	١٣٩٠
٢٠١٧	١٩٣٣٢
٢٠١٨	٥٨١١٣

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨.



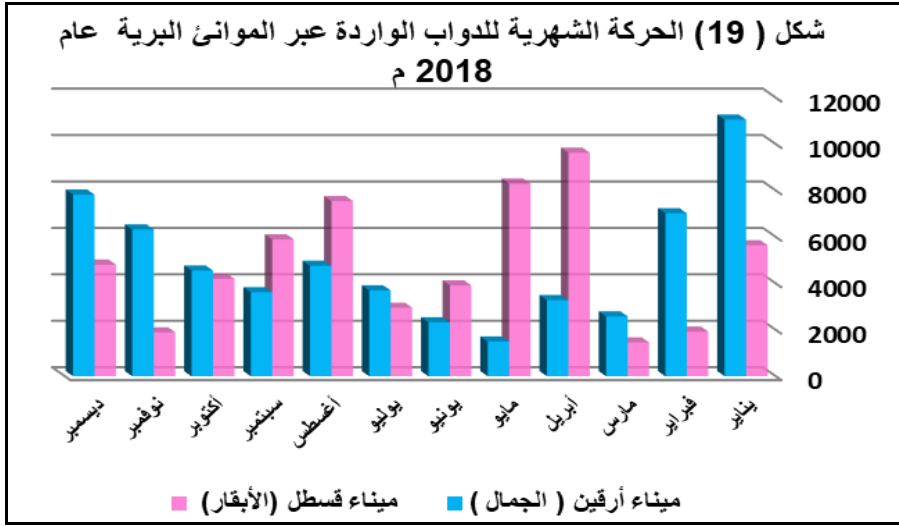
أما بالنسبة للحركة الشهرية للدواب الواردة من السودان عبر الموانئ البرية عام ٢٠١٨م فهي تشمل حركة الأبقار عبر مينائي أشكيت - قسطل وحركة الجمال عبر مينائي أرقين السودانى - أرقين المصرى ويتم توضيحها من خلال الجدول التالى.

جدول (٦) : الحركة الشهرية للدواب الواردة من السودان عبر الموانئ البرية عام ٢٠١٨م.

الشهور	من ميناء أشكيت إلى ميناء قسطل (الأبقار)	من ميناء أرقين السودانى إلى أرقين المصرى (الجمال)	الاجمالى

١٦٦٩٤	١١٠٥٢	٥٦٤٢	يناير
٨٩٣٦	٧٠١٦	١٩٢٠	فبراير
٤٠٣١	٢٥٧٨	١٤٥٣	مارس
١٢٨٩٩	٣٢٧٥	٩٦٢٤	أبريل
٩٧٩٠	١٤٩٥	٨٢٩٥	مايو
٦٢٣٠	٢٣٢١	٣٩٠٩	يونيو
٦٦٤٥	٣٦٩٥	٢٩٥٠	يوليو
١٢٢٩٧	٤٧٥٥	٧٥٤٢	أغسطس
٩٥٠٨	٣٦١٥	٥٨٩٣	سبتمبر
٨٧٤١	٤٥٥١	٤١٩٠	أكتوبر
٨٢١٤	٦٣٢٤	١٨٩٠	نوفمبر
١٢٦٢٥	٧٨٢٠	٤٨٠٥	ديسمبر
١١٦٦١٠	٥٨٤٩٧	٥٨١١٣	الإجمالي

المصدر: الهيئة العامة للموائع البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨.



يتضح من الجدول (٦) والشكل (١٩) السابقين ما يلي :

تقتصر حركة الدواب في ميناء قسطل على الأبقار فقط ويتضح تزايد أعداد الأبقار في ميناء قسطل في شهور أبريل ومايو وأغسطس وديسمبر بينما تقل الحركة في شهرى فبراير ومارس ونوفمبر وترتبط حركة الأبقار بالمجازر الموجودة في أسوان وأبو سمبل.

أما بالنسبة لحركة الدواب القادمة من ميناء أرقين فهي تقتصر على الجمال فقط وبلغ عددها ٥٨٤٩٧ رأس موزعة على الشهور وتمثل الزيادة في شهرى نوفمبر وديسمبر ويناير وفبراير ويعد شهر يناير هو أعلى الشهور حيث بلغ عدد الجمال ١١٠٥٢ رأساً بينما يعد شهر مايو هو أقل الشهور حيث بلغ عددها ١٤٩٥ رأساً ولا ترتبط حركة الجمال بالمجازر ولكن يتم بيعها ثم يتم ذبحها في وجهتها النهائية.

(٢) حركة التجارة بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية :

لقد تزايدت حركة التجارة الخارجية لمصر في الآونة الأخيرة ولقد أثرت التكتلات الاقتصادية التي شاركت فيها مصر في الفترة الأخيرة على زيادة حجم وقيمة التجارة الخارجية لمصر، وتشارك مصر في ست تكتلات اقتصادية وهي الإكواس وتجمع الساحل والصحراء والكوميسا ومجموعة الخمس عشر والتجارة الحرة العربية ومجموعة الثمانية الإسلامية الناشئة وتشارك مصر مع السودان

في ثلاثة تكتلات إقتصادية هي الكوميسا والتجارة الحرة العربية وتجمع دول الساحل والصحراء هذا فضلاً عن اتفاقية التجارة الإفريقية الحرة التي تم الإعلان عنها في ٢٠١٩م. ومن أهم التكتلات الإقتصادية (الكوميسا) وتساهم صادرت مصر إلى دول الكوميسا بقيمة ١٣,٢ مليار جنية بنسبة ٧,٧٪ من إجمالي صادرات مصر، بينما بلغت قيمة الواردات منها ٤,٥ مليار جنية بنسبة ٢٪ من إجمالي واردات مصر، وتقوم عملية التجارة على النقل البري والبحري، وبلغت قيمة التبادل التجاري لمصر مع السودان ٩,٩ مليار جنية بنسبة ٢٤,٩٪ من حجم التجارة الخارجية مع دول الكوميسا، وتبلغ قيمة الصادرات المصرية إلى السودان ٨,١ مليار جنية بينما بلغت قيمة الواردات ١,٨ مليار جنية كما يتضح من الملحق (١) الذي يوضح قيمة التبادل التجاري مع دول الكوميسا عام ٢٠١٧م.

تعد السودان هي الأولى بين دول الكوميسا بالنسبة للصادرات المصرية حيث بلغت ٨,١ مليار جنية عام ٢٠١٦ م تليها ليبيا ثم كينيا ثم أثيوبيا ثم إريتريا، ويمكن أن تسهم الموانئ البرية الحدودية في زيادة حركة التجارة لكل من أثيوبيا وإريتريا عبر دولة السودان من خلال الطرق البرية والسكك الحديدية، أما بالنسبة للواردات تتأخر دولة السودان إلى المركز الثالث بعد كل من كينيا وزامبيا، كما تتميز حركة التجارة بين السودان ودول الكوميسا بالضعف على الرغم من أنها لديها بعض المنتجات التي اكتسبت حصة سوقية في أسواق الكوميسا وأهمها الصمغ العربي في السوق المصري، وأيضاً صادرات السمسم إلى مصر والتي بدأت تتراجع في السنوات الأخيرة بينما بدأ ينافس مصر أسواق أخرى كالصين واليابان والهند وكوريا وأصبح التوجه الأسوي أكثر أهمية حيث تعد الصين هي الشريك التجاري الأول للسودان، كما ظهرت بعض الأسواق وأهمها السوق الكندي والذي أبرز ديناميكية حركة التجارة السودانية حيث يتم تصدير الذهب إليها بعد أثيوبيا(٩٠).

أ- تطور حركة التجارة بين مصر والسودان :

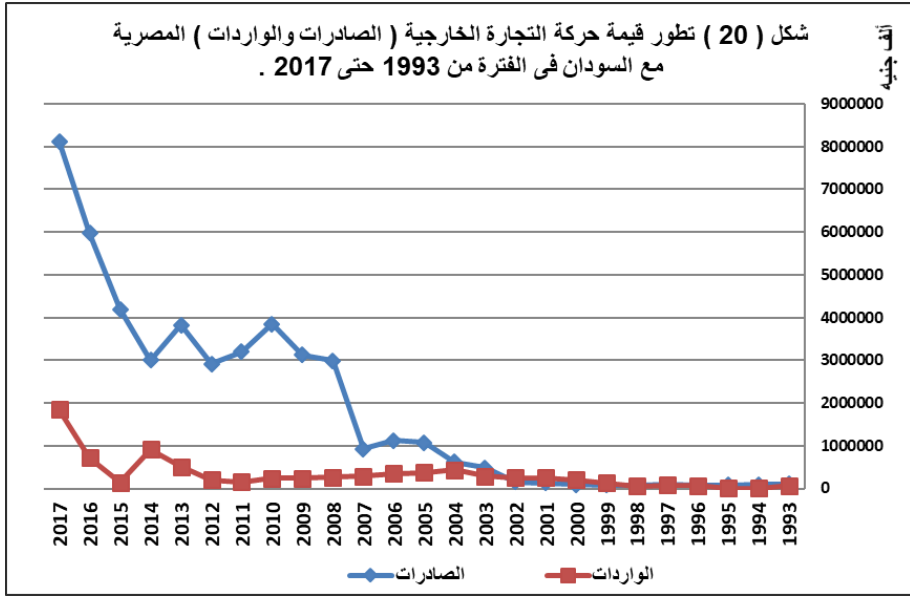
وفيما يلي نوضح حركة التجارة الخارجية بين مصر والسودان في الفترة من ١٩٩٣م إلى ١٩٩٣م أي قبل وبعد انضمام مصر للكوميسا عام ١٩٩٨م، ولقد مرت حركة التجارة بين مصر والسودان

بتغيرات عديدة إرتفاعاً وإنخفاضاً ويوضح الجدول (٧) والشكل (٢٠) تطور حركة التجارة بين مصر والسودان خلال الفترة من ١٩٩٣م حتى ٢٠١٧م ويتضح منه ما يلي :

جدول (٧) : تطور قيمة حركة التجارة الخارجية لمصر مع دولة السودان في الفترة من ١٩٩٣م حتى ٢٠١٧م.

السنة	الصادرات المصرية إلى السودان (ألف جنيه)	الواردات المصرية من السودان (ألف جنيه)
١٩٩٣	١٠١١١٤	٧٢٩٨١
١٩٩٤	٩٨٠١١	٦٦٩
١٩٩٥	٨٣١٢٠	٩٣٢٤,٣
١٩٩٦	٧١٣١٩	٧٠٧٠٠,٧
١٩٩٧	٨٦٨٢٨	٧٧٠٨٤,٦
١٩٩٨	٧١٨٢٦	٥٠٢٦٠
١٩٩٩	٧٤٣٥٢	١٢٥٣٧٠
٢٠٠٠	٨٩٠٨٧	٢٠١٢٩٨
٢٠٠١	١٣٢٨٤٨	٢٥٥١٣٥
٢٠٠٢	١٥٩٧٦٩	٢٥٥٨٥١
٢٠٠٣	٤٨٢٠٠٩	٢٨٩١٥٠
٢٠٠٤	٦١٥١٢٩	٤٣٦٧٠٢
٢٠٠٥	١٠٧١٩٣٣	٣٧٤٠٨٦
٢٠٠٦	١١١٨٦٢٨	٣٤٦٢٢٢
٢٠٠٧	٩٣٢٧٤٧	٢٨٤٩٥٢
٢٠٠٨	٢٩٨٦٢٢٠	٢٦٥٧٧٤
٢٠٠٩	٣١٢٧٨٨٨	٢٤٣٠٦٩
٢٠١٠	٣٨٤٦٤٧٥	٢٣٤٨٩٣
٢٠١١	٣٢٠٢٥٥٢	١٥٩٣٠١
٢٠١٢	٢٩١١٢٧٨	٢٠٣٠٨٩
٢٠١٣	٣٨٣٠١٤٦	٥٠٦٨١٠
٢٠١٤	٣٠٠٠٠٤٤	٩١٩٨٩٣
٢٠١٥	٤١٩٦٨١٦	١٤٠٤٩٩
٢٠١٦	٥٩٧٤٠٠٠	٧١٦٠٠٠
٢٠١٧	٨١١٩٠٠٠	١٨٤٨٠٠٠

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: دراسة التجارة الخارجية وأثرها على الاقتصاد المصري خلال الفترة (٢٠٠٦-٢٠١٥)، ص ص ٨١-٨٩.



التزايد المستمر لكل من الصادرات والواردت بشكل مستمر منذ بداية الفترة ولكن الفترة الأولى من ١٩٩٣م حتى ٢٠٠٢م وكانت تعد فترة يسودها الركود إلى حد ما بينما بدأت في التزايد في عام ٢٠٠٤م مع توقيع مصر والسودان إتفاقية الحريات الأربع عام ٢٠٠٤م والتي زادت حركة التجارة بموجبها بين مصر والسودان وقد حدثت طفرة في حركة التجارة عام ٢٠٠٨م وخاصةً الصادرات حيث زادت من ٩٣٢,٧ مليون جنية عام ٢٠٠٧م إلى ٢,٩٨٦ مليار جنية عام ٢٠٠٨م.

ثم بدأت الحركة في التزايد حتى عام ٢٠١١م وعام ٢٠١٢م حدث انخفاض وخاصة بالنسبة للصادرات بسبب ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١م وعدم استقرار الحركة ثم بدأت في التعافي مرة ثانية عام ٢٠١٣م ثم انخفضت مرة أخرى عام ٢٠١٤م ثم بدأت في الانطلاق بعد ذلك بالنسبة للصادرات للأعوام التالية بزيادة كبيرة حتى عام ٢٠١٧م بلغت ٧,٩ مليار جنية وبالنسبة للواردات فقد زادت في عام ٢٠١٤م ثم انخفضت في ٢٠١٥م ثم بدأت في التزايد في آخر عامين ٢٠١٦م و ٢٠١٧م حيث بلغت ١,١ مليار جنية عام ٢٠١٧م، وترجع الزيادة عموماً في تلك الفترة إلى تشغيل الموانئ البرية الحدودية والتي ساهمت بشكل كبير في تطور حركة التجارة الصادرة وزيادة

حركة الدواب (الأبقار والإبل) عبر تلك الموانئ بعد التشغيل الفعلي لميناءي قسطل عام ٢٠١٤م وأرقين عام ٢٠١٧م.

كما يعد الميزان التجارى لحركة التجارة بين مصر والسودان عام ٢٠١٧م لصالح مصر حيث ترتفع الصادرات إلى ٨,١ مليار جنيه بنسبة ٨١,٥٪، بينما بلغت قيمة الواردات ١,٨ مليار جنيه بنسبة ١٨,٥٪، ويرجع ذلك إلى تنوع أنواع الصادرات من مياه معدنية وموارد تعدينية مثل الكوارتز والرخام والاحجار والاسمنت والاملاح والأسمدة إلى جانب الدهانات وألوان الطباعة والأنايبب والملواسير والمطاط وجميع أنواع الورق والخزانات والصهاريج والاسلاك والأجهزة إلخ وتمر معظم الصادرات عبر ميناء قسطل بينما لا تظهر قيمة التجارة الخارجية للواردت عبر الموانئ الحدودية بشكل واضح وهى مدرجة ضمن موانئ أخرى نظراً لقلّة كميات البضائع الواردة من السودان سواء بالنسبة للقيمة أو الكمية فمعظم الواردات عبارة عن بهارات وبضائع خفيفة الوزن ورخيصة نسبياً فيما عدا الأبقار الواردة من ميناء قسطل والجمال الواردة من ميناء أرقين.

أما بالنسبة لحركة تجارة مصر مع السودان عبر الموانئ والمطارات المصرية فيتم توضيحها فيما يلي :

تتنوع حركة التجارة للبضائع بين مصر والسودان عبر وسائل النقل المختلفة منها النقل البحرى عبر بعض الموانئ المصرية وهى السويس ودمياط والأديبة والإسكندرية وشرق بورسعيد وسفاجا ونويبع وكذلك عبر المطارات ومنها مطار القاهرة وأسوان، وكذلك الموانئ البرية قسطل وأرقين ، ويعد مطار أسوان منافس قوى للموانئ البرية حيث يتم استيراد حيوانات حية من فصيلة الأبقار وكذلك لحوم الأبقار الطازجة والمبردة والمجمدة ولحوم الضأن والماعز والخضر والفاكهة كما يعد ميناء دمياط من أهم الموانئ بالنسبة للقطن الوارد من السودان، بينما تسهم الحركة الواردة من السودان عبر الموانئ البرية بكميات قليلة للغاية، ويتم التركيز فى حركة التجارة على مينائي قسطل وأرقين البريين فقط على الحدود الجنوبية نظراً لصعوبة الحصول على بيانات إحصائية عبر ميناء رأس حدربة فضلاً عن عدم انتظام الحركة عبر الميناء.

ويوضح الملحق (١) حركة التجارة الواردة من السودان إلى الموانئ والمطارات المصرية عام ٢٠١٨م ويتضح منه ما يلي :

يتصدر مطار أسوان أكبر نسبة من قيمة الواردات من دولة السودان بلغت ٧٠,٥٪، ويرجع ذلك إلى استيراد كمية كبيرة من الأبقار والتي بلغت قيمتها ١,١ مليار جنيه من الحيوانات الحية وكذلك ارتفاع نسبة الثمار والبذور الزيتية والصمغ والعسل وكذلك ارتفاع الواردات من الرخام والجرانيت^(٩١) ويليها ميناء دمياط بنسبة ١٣,٤٪ ثم ميناء الأدبية بنسبة ٩,٦٪ بينما تساهم الموانئ البحرية الأخرى بنسب قليلة، وبالنسبة لمينائى قسطل وأرقين فهما يساهمان بنسبة قليلة من حيث الواردات لعدم إدراج الأبقار والجمال ضمن هذا الملحق.

أما بالنسبة للصادرات المصرية إلى السودان من الموانئ والمطارات المصرية فيوضحها الملحق (٢) ويتضح منه ما يلي :

يساهم مطار القاهرة بأكبر نسبة من صادرات مصر إلى السودان بلغت ٥٠,١٪ نظراً لأهمية قربه من المناطق الصناعية يليه مطار أسوان بنسبة ١٧,١٪، ويلاحظ مساهمة الموانئ الجافة (العاشر من رمضان بنسبة ٦,٥٪ وميناء ٦ أكتوبر بنسبة ١,٥٪) حيث تخرج البضائع الصادرة برسم الصادر من المناطق الصناعية والمصانع ويتم تصديرها عن طريق الموانئ البحرية أو الموانئ الجوية بعد ذلك. أما بالنسبة لمينائى قسطل وأرقين فقد ساهم الأول بنسبة ٤,٥٪ وميناء أرقين بنسبة ٢,٦٪، وعلى الرغم من قلة نسبة مساهمة الموانئ البرية إلا أنها سوف تشهد تزايداً مستمراً نظراً لبداية التشغيل منذ ٢٠١٥م بالنسبة لميناء قسطل و٢٠١٧م بالنسبة لميناء أرقين وكذلك تقوم بهذه المهمة إلى جانب مهمة حركة نقل الركاب عبرها وما زالت حركة الصادرات تقتصر على حركة الأفراد الذين يقومون بالتجارة وليس على مستوى شركات أو وكلاء تجاريين^(٩٢). وجرى تشغيل الموانئ بكامل طاقتها والقضاء على أى معوقات تعوق الحركة كما تم تجهيز الموانئ بكافة التجهيزات المعدة لإستقبال البضائع بجميع أنواعها.

ويجب التسويق الجيد للموانئ البرية من خلال الشركات والوكلاء التجاريين لجذب أكبر حركة من التجارة سواء الواردة أم الصادرة عبرها نظراً لأن الموانئ البرية تقتصر حركتها فقط لخدمة الجانبين المصرى والسودانى أى محدودة الظهير الأرضى بالمقارنة بالموانئ البحرية والموانئ الجوية التى يدخل فى نظيرها دول أخرى غير السودان.

ب- حركة التجارة بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية حسب أنواعها :

تصدر الموانئ شرق بحيرة ناصر أكبر حركة للصادرات المصرية حيث يتصدر كلا من مينائي قسطل وأشكيت الأهمية حيث بلغت قيمة حركة التجارة العابرة ٢٥٤,٦ مليون جنيه، وتنوع البضائع الصادرة من مياه معدنية وبعض المعادن (الرخام والكوارتز وسليكات المعادن) والأسمدة النتروجينية والأسمت ومواد الدهانات والتلوين والورق بمختلف أنواعه والسيراميك وأغطية الأرضيات وورق الحائط والأنابيب والمواسير وأجهزة الرش والأجهزة الكهربائية ولوازم السيارات كما يتضح من الجدول (٨).

ويتضح منه أن الأسمدة النتروجينية تصدر المركز الأول بقيمة ٣٨,٧ مليون جنيه بنسبة ١٥,٢٪. تليها الأدوات المنزلية الزجاجية بقيمة ٢٨,٦ مليون جنيه بنسبة ١١,٣٪. والبولى استيالات بقيمة ٢١,٢ مليون بنسبة ٨,٣٪، واللباد المغطى بقيمة ٢٠,١ مليون جنيه بنسبة ٧,٩٪ ثم الرخام والأحجار بقيمة ١٤,٥ مليون جنيه بنسبة ٥,٧٪ من قيمة الصادرات.

جدول (٨) : قيمة أنواع البضائع الصادرة من مصر عبر ميناء قسطل - أشكيت عام ٢٠١٨ م.

النسبة %	قيمة الصادرات (جنيه)	أنواع البضائع
٥,٧	١٤٥٤٦٤١٥	رخام وترافرتين
٢,٩	٧٢٨٧٩٠٢	أسمنت مائى
١,١	٢٨٢٥٠٤٠	كربونات
١,٧	٤٣٤٥٩٠٩	مركبات غير منسجمة ذرات
١٥,٢	٣٨٧٠٩٧٠٥	أسمدة نتروجينية أزوتية
٢,٧	٦٨٦١٤٠٧	مواد تلوين غير عضوية
٢	٥٠٢٢٠٩٣	ألوان سطحية
١,٦	٤٠٨٦١٦٩	روابط ورق مجهزة
٠,٣	٨٨٧٨٩٥	بوليمرات إيثيلين
٨,٣	٢١٢٢٠١٨٧	بولى استيالات
٠,٣	٧٤٣٨٩٦	أنابيب ومواسير وخرطوم
١,٣	٣٢٧٣٩٢٤	ألوان وصفائح

٠,٢	٦١٠٠٦٧	أصناف تغليف أقفال
٢,٨	٧١٨٧٠٧٥	مصنوعات لدائن
٠,٣	٨٨٧٣٧٠	أنابيب وخرطوم مطاط
١,٤	٣٥١٢٧٥١	خشب منشور أو مقطع
٠,١	٣٤٢٥٣٩	صفائح خشب
٠,١	٣٦٤٦٠٦	ألواح ليفية خشبية
٠,١	٣٣٦١٦٢	ورق مقوى غير مطلى
٠,٢	٤١٦٩٧٢	ورق تواليت مناشف

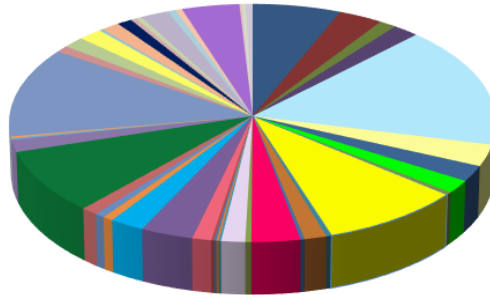
تابع جدول (٨) : قيمة أنواع البضائع الصادرة من مصر عبر ميناء قسطل - أشكيت عام ٢٠١٨ م.

النسبة %	قيمة الصادرات (جنيه)	أنواع البضائع
١,١	٢٨١١٦٨٥	ورق مقوى لفات
٣,١	٧٧٩٣٢٨٣	ورق مطلى وجه واحد
٢	٥٠٩٩٥٨١	ورق حائط وأغطية جدران
٠,٦	١٥٦٧٥٣٦	ورق صحى ومناديل
٠,٦	١٤٥٩٣٦٢	رقاع ورق أنواع
١	٢٤٦٧٩٠٩	حشو من مواد نسيج
٧,٩	٢٠١٢٩٤٢٤	لباد مطلى ومغطى
١,٥	٣٨٨٩٧٧٥	أحجار
٠,٢	٥١٢٧٠١	مصنوعات جسية
٠,٢	٥١٨٦٤٨	طوب
١١,٣	٢٨٦٥٩١٦٤	أدوات منزلية زجاجية
٠,٨	٢١٦٢١٢١	منتجات مسطحة مدرفلة
١,٤	٣٥٤٣٠١٢	زوايا وأشكال حديد وصلب
١,٦	٣٩٦٤٧٦٠	أسلاك حديد
٠,٢	٦١٠٣٩٥	مواسير ملحومة
١,٢	٣٠٥٦٤٧٥	مسامير ودبابيس تنجيد
١	٢٤٤٥٥١٥	أسلاك نحاس
٠,٤	٩٢٩٨٩١	مصنوعات أخرى حديد وصلب
٠,٤	١٠١٥٨٣٠	قضبان وعيدان
١,٨	٤٦٠٠٩٣٣	أصناف مائدة
٠,٤	١٣٨١٣١٨	أفران

٠,٤	١٠٨١٣١٨	أجهزة غسيل أواني
٣,٧	٩٤٩٨٢٤٦	أجهزة آلية رش
٠,٢	٤٣٨٨٩٠	أجهزة كهربائية
٠,٢	٥٢١٧١٩	أثاث
٠,٥	١٢١١٦٥٤	مكائن
٩٢,٢	٢٣٤٨٤٧١٢٣	الإجمالي
٧,٨	١٩٨٢٠٩١٨	بضائع أخرى
١٠٠	٢٥٤٦٦٨٠٤١	إجمالي البضائع

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، بيانات غير منشورة ٢٠١٨م.

شكل (21) النسبة المئوية لقيمة الصادرات المصرية حسب أنواع البضائع عبر ميناء قسطل البرى وأشكيت السودانى عام 2018 م .



■ رخام وترافرتين	■ أسمنت مائى	■ كربونات
■ مركبات غير منسجمة ذرات	■ أسمدة نتر وجينية أزوتية	■ مواد تلوين غير عضوية
■ ألوان سطحية	■ روابط ورق مجهزة	■ بوليمرات إيثيلين
■ بولى اسيتالات	■ أنابيب ومواسير وخراطيم	■ ألوان وصفائح
■ أصناف تغليف أقفال	■ مصنوعات لدائن	■ أنابيب وخراطيم مطاط
■ خشب منشور أو مقطع	■ صفائح خشب	■ ألواح ليفية خشبية
■ ورق مقوى غير مطلى	■ ورق تواليت مناشف	■ ورق مقوى لفات
■ ورق مطلى وجه واحد	■ ورق حائط وأغطية جدران	■ ورق صحى ومناديل
■ رقاع ورق أنواع	■ حشو من مواد نسيج	■ لباد مطلى ومغطى
■ أحجار	■ مصنوعات جبسية	■ طوب
■ أدوات منزلية زجاجية	■ منتجات مسطحة مدرقة	■ زوايا وأشكال حديد وصلب
■ أسلاك حديد	■ مواسير ملحومة	■ مسامير ودبابيس تنجيد
■ أسلاك نحاس	■ مصنوعات أخرى حديد وصلب	■ قضبان وعيدان
■ أصناف مائدة	■ أفران	■ أجهزة غسيل أواني
■ أجهزة آلية رش	■ أجهزة كهربائية	■ أثاث
■ مكائن		

أما بالنسبة لنوع البضائع الصادرة من مصر إلى السودان عبر مينائي أرقين المصرى _ أرقين السودانى فيوضحها الجدول والشكل التاليين :

جدول (٩) : قيمة البضائع الصادرة من مصر إلى السودان

عبر ميناء أرقين المصرى - أرقين السودانى عام ٢٠١٨ .

النسبة	الصادرات (جنيه)	أنواع البضائع
٤,٩	٧٢٩٤٠٠٤	إعصارات وخلصات نباتية
٠,٧	١٠٦٨٧٣٢	أدوية من منتجات مخلوطة
١٩,٣	٢٨٦٣٨٩٢٠	مخاليط مواد عطرية
٠,٠٦	٩١٥٦٣	كتب ومطبوعات
٠,٠٤	٦٠٨٦٢	مطبوعات وصور
٠,٠٠١	٢٤٨١	ملابس رياضية
٥,١	٧٥٩٥٧٠٦	الومنيوم خام
٠,٧	١٠٣٦٥٩٨	مضخات هوائية
٠,٥	٧٨٧٨٨٨	أجهزة تكييف هواء
٢٧,٤	٤٠٧٧١٥٤٩	أجهزة ثلاجات ومجمدات
١٢,٩	١٩١٤١٨٥٤	أجهزة غسالات منزلية
٠,٦	٩١٨٤٢٠	أجهزة كهربائية
٠,٥	٦٦٨٥٠٦	أجهزة تسخين كهربائية
١	١٥٢٥٢٠٥	أجهزة استقبال للإذاعة المصورة
٢٦,٤	٣٩٢١٧٦١٩	أجهزة معدة للاستعمال
١٠٠	١٤٨٨١٩٩٠٧	الإجمالى

خامساً - مستقبل حركة النقل والتجارة عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان :

يعد نقل البضائع عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان هو الأرخص تكلفة بالمقارنة بالمطارات الجوية نظراً لزيادة كميات البضائع المحملة على السيارات وطبيعة تلك البضائع والتي يمكن تشغيل أسطولها وخطوط نقلها بصفة دورية بين البلدين والنقل البري يصلح مع البضائع غير النمطية الصغيرة التي قد ترتبط بحركة صغار التجار العابرين.

وبالنسبة لمقارنة حركة التجارة بين مصر والسودان عبر الموانئ البرية بالمقارنة مع النقل البحري عبر ميناء بورسودان والذي يعد من أهم الموانئ البحرية للسودان على ساحل البحر الأحمر ومينائها الرئيسي نجد أن الموانئ البرية أفضل لقرتها من المدن على النيل ولما كانت حركة نقل البضائع عبر الميناء البحري تتطلب السير لمسافات برية كبيرة حتى الوصول إلى ميناء بورسودان تصل إلى ١٨٠٠ كم ثم المسافة البحرية في البحر الأحمر والإتجاه للموانئ المصرية حسب الوجهة النهائية لحركة البضائع نظراً لتركز معظم مناطق التصدير الصناعية في وادي النيل وكذلك المحافظات الزراعية الموجودة في الشمال شرق وغرب النيل.

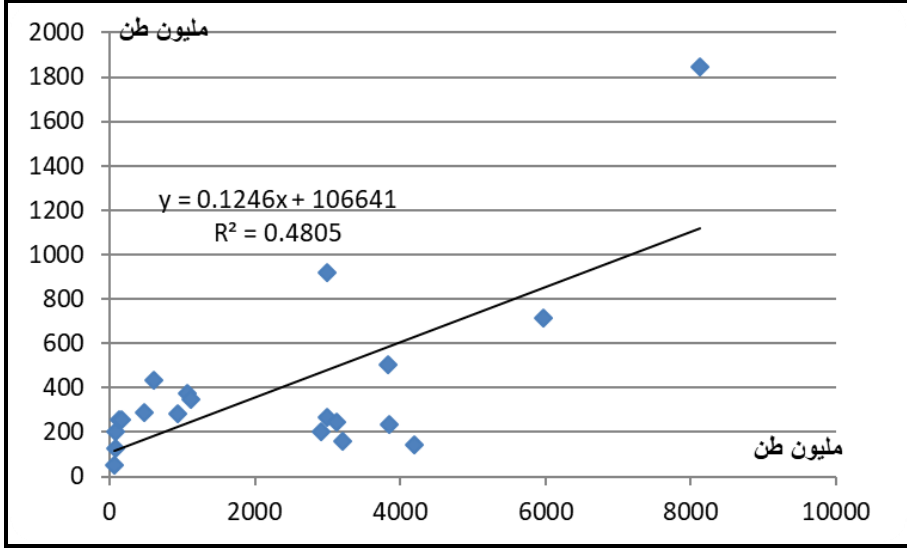
ليس هذا فقط بل يجب إعتبار الموانئ البرية هي بوابة مصر نحو إفريقيا ومد حركة التجارة إلى الدول الإفريقية الحبيسة عبر دولة السودان وتشجيع النقل البري العابر للوصول إلى الموانئ البرية بين مصر والسودان وخاصة الدول الحبيسة مثل تشاد ودولة جنوب السودان وإثيوبيا ، وفي ظل الإهتمام بالتجارة مع دول إفريقيا ودول حوض النيل عن طريق الموانئ البرية يجب تفعيل حركة التجارة عن طريق الكيب تاون (الإسكندرية - كيب تاون) في جنوب إفريقيا وزيادة تفعيل النقل متعدد الوسائط وضرورة زيادة تفعيل دور لجنة المنافذ الحدودية البرية المصرية السودانية المشتركة وتعزيز التعاون في كافة المجالات وتيسير نقل البضائع وتنمية الشراكة والإستثمار بين البلدين وحل جميع المشكلات في الموانئ الحدودية.

(١) التوقعات المستقبلية للحركة عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان :

ومن خلال المعادلة المستخدمة وهي المعادلة الأسية لحساب معدلات النمو والاسقاطات المستقبلية تم قياسها على عدة متغيرات كما يلي :

حركة الصادرات والواردات لمصر مع دولة السودان حتى عام ٢٠٢٧ :

وإستناداً إلى بيانات الجدول السابق رقم (٧) والذي يوضح تطور قيمة حركة التجارة الخارجية لمصر مع دولة السودان في الفترة من ١٩٩٣م حتى ٢٠١٧م. ومن خلال رسم خط الانحدار الخط البسيط وتحديد معادلة التوقع والمبينة بالشكل (٢٣) والذي يوضح العلاقة بين الصادرات والواردات في الفترة (١٩٩٣-٢٠١٧)، أمكن توقع حجم حركة التجارة.



شكل (٢٣) : توقعات حجم حركة التجارة بين مصر والسودان.

يمكن شرح معادلة خط الانحدار وتفسيرها كما يلي من خلال الجدول الخاص بتطور حركة الصادرات والواردات في الفترة من ١٩٩٣ حتى ٢٠١٧، وتوقعات عام ٢٠٢٧م بافتراض ثبات معدل النمو لجملة الفترة المذكورة بالجدول الصادرات ٤٦٩٢٢٢١٨ ألف جنيه والواردات ٦٧٣١٢٩٢ ألف جنيه.

بلغ معدل نمو الصادرات ١٧,٥٤٪، بينما بلغ معدل نمو الواردات ١٢,٩٪، ولقد تم تقسيم تلك الفترة من ١٩٩٣ حتى عام ٢٠١٧ إلى فترتين، من ١٩٩٣ حتى عام ٢٠٠٤ وكان معدل النمو للصادرات ١٥,١٪، بينما كان معدل نمو الواردات في تلك الفترة ١٤,٩٪، أما بالنسبة للفترة من ٢٠٠٥ حتى ٢٠١٧ بلغ معدل النمو بالنسبة للصادرات ١٦,٨، بينما معدل نمو الواردات في الفترة من ٢٠٠٥ حتى ٢٠١٧ بلغ ١٣,٣٪، ويوضح ذلك إرتفاع معدل نمو

الصادرات المصرية إلى السودان والاتجاه دوما نحو الزيادة أكثر من الواردات من السودان، وينبغي زيادة حجم الواردات من السودان إلى مصر وخاصة في ظل المشروعات الزراعية المستهدفة في السودان وزيادة تصدير الحاصلات الزراعية إلى مصر .

وبالنسبة لحركة الدواب الواردة من السودان فيتضح من خلال الجدول رقم (٥) السابق الخاص بتطور عدد الدواب الواردة في الفترة من ٢٠١٤ حتى ٢٠١٨ وهي فترة قصيرة، بلغ معدل النمو معدل النمو السنوي = ٧٢,٥٪ وفي حالة إستثناء أول سنة من الجدول لأنها سنة البداية وبلغت توقعات عام ٢٠٢٧ بافتراض ثبات معدل النمو لجملة الفترة المذكورة حيث توقع عدد الدواب بافتراض ثبات معدل النمو الحالي ٨١٦٨٧٢٦٨ دابة، وفي حال استثناء أول سنة سيكون معدل النمو ٥٥,٤٪ سنوياً وسيكون العدد المتوقع بعد ١٠ سنوات هو ١٤٧٧١٤٥٣ دابة.

أما بالنسبة لتوقعات حركة الركاب عبر مينائي قسطل وأشكيت في الفترة من ٢٠١٤ حتى ٢٠١٨ الموضحة بجدول (٣) السابق ما يلي :

بلغت توقعات عام ٢٠٢٧ بافتراض ثبات معدل النمو لجملة الفترة المذكورة بالجدول، من قسطل إلى أشكيت ٥١٨٠٠٩ راكباً، ومن أشكيت إلى قسطل ٣٧٢٢٣٥ راكباً، وبلغ جملة الركاب ٨٥٣٥٨١ راكباً، أى أن مستقبل حركة الركاب عبر مينائي قسطل وأشكيت في زيادة كبيرة وربما تنخفض تلك التوقعات في حالة التشغيل الأمثل لمينائي أرقين المصرى وأرقين السودانى. وبلغ معدل النمو السنوي من قسطل إلى أشكيت ٢٤,٨٪، بينما بلغ معدل النمو السنوي من أشكيت إلى قسطل ٢٠,١٪، وبلغ معدل نمو جملة الركاب ٢٢,١٪.

وبالنسبة لتوقعات نمو حركة تطور النقل بالسيارات عبر مينائي قسطل وأشكيت في الفترة من ٢٠١٤م حتى ٢٠١٨م والموضحة بجدول (١) بلغت توقعات عام ٢٠٢٧ بافتراض ثبات معدل النمو لجملة الفترة المذكورة بالجدول ، من قسطل إلى أشكيت ٨٠٠١٣٧ ومن أشكيت إلى قسطل ٢٥٧٣٢٩٩ وبلغت جملة الحركة ٢٦٢٨٠٣٠ سيارة.

ولقد معدل النمو السنوي من قسطل إلى أشكيت ٢٥,٣٪، بينما بلغ معدل النمو السنوي من أشكيت إلى قسطل ٥٧٪، وبلغ معدل نمو جملة الحركة ٥٠,٣٪، ويرجع ذلك إلى زيادة حركة العابرين عبر الميناء من السودان إلى مصر.

٢) المقترحات والتوصيات الخاصة بالنقل والتجارة عبر الموانئ البرية بين مصر والسودان :

أ- ضرورة تشجيع الاستثمارات في دول إفريقيا :

من الضروري فتح باب الاستثمارات في الدول الإفريقية وضرورة تشجيع الاستثمارات المصرية في دول إفريقيا ومنها السودان وخاصة في ظل رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي، وضرورة بحث أوجه التعاون بين مصر والسودان في ظل تطبيق اتفاقية التجارة الحرة الإفريقية القارية والتي دخلت حيز التنفيذ في مايو ٢٠١٩م، وضرورة بحث أوجه التعاون بين منظمة الكوميسا وباقي المنظمات الإفريقية.

وضرورة زيادة التبادل التجاري مع دول الكوميسا فعلى الرغم من قلة نسبة التجارة الخارجية مع دول الكوميسا بالنسبة للتجمعات الأخرى إلا أنها تعد منفذاً لزيادة الصادرات المصرية إليها حيث تتمتع بميزان تجارى لصالح مصر حيث تنخفض نسبة الواردات كثيراً من تلك لدول لذا فهى تعد سوقاً رائجة للمنتجات المصرية وفي طريقها للتزايد، حيث زادت التبادل التجاري مع تكتل الكوميسا (COMESA) فقد بلغت قيمة التجارة الخارجية ٤٠ مليار جنيه عام ٢٠١٧م بواقع ٢٩ مليار جنيه للصادرات و ١٠,٧ مليار جنيه واردات^(٩٤).

وفي ظل رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي عام ٢٠١٩م ودخول اتفاقية التجارة الحرة الإفريقية القارية حيز النفاذ وبدء التنفيذ الفعلى في ٣٠ مايو ٢٠١٩م بعد استكمال نصيب الدول المصدقة عليها والاحتفال بيوم التكامل الإفريقي في عاصمة النيجر (نيامى) ٧ يوليو ٢٠١٩م وتم الإعلان عن بدء سريان التنفيذ الفعلى للاتفاقية بعد تصديق ٢٧ دولة إفريقية وهى في طريقها لتحقق أقصى صور التكامل الاقتصادى وهو الاتحاد الجمركى الإفريقي، وتهدف تلك الاتفاقية إلى تعزيز حجم التجارة البينية بين الدول الإفريقية^(٩٥) وسوف تلقى بظلالها على العلاقات التجارية المصرية السودانية.

وضرورة زيادة تدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة على قطاع الصناعات غير التقليدية نظراً لأن الصادرات الإفريقية بدأت تشهد تزايد في الطلب من قبل الاقتصادات الآخذة في النمو مثل الصين والهند والبرازيل^(٩٦)، وكذلك زيادة التكامل الإفريقي وزيادة رفاهية الدول الأعضاء

بانتقال المعرفة وحرية حركة الأفراد ورأس المال والمصالح وتحسين وضع ميزان المدفوعات بزيادة حجم التجارة البينية^(٩٧).

ووفقاً لأجندة إفريقيا الإستثمارية ٢٠٦٣م مؤخراً حيث تم التركيز على أن تكون الدول الإفريقية أكثر تكاملاً على المستوى العالمى وأقدر على خلق الوظائف والإبداع والإبتكار وزيادة الإنتاج الزراعى والإستثمار فى العلوم والتكنولوجيا والأبحاث وتحسين بيئة الشباب آخذة فى الإعتبار النمو الاقتصادى والتنمية المستدامة والتكامل الاقتصادى والسياسى والثقافات الإفريقية القوية^(٩٨)، ويجب تبني سياسة الاتحاد الإفريقى والأجندة الإفريقية فى تنمية العلاقات الاقتصادية والثقافية بين مصر والسودان وبالتالي سينطبق ذلك على زيادة حجم التبادل التجارى بين البلدين، كما تمثل القيادات السياسية دفعة للعلاقات القوية بين مصر وإفريقيا إلى جانب قوة عامل السكان والثروات^(٩٩).

ب تشجيع الإستثمارات المصرية فى السودان :

* الإستثمار فى المجال الزراعى :

تعد السودان غنية بزراعة كثير من المحاصيل الزراعية والتي يتحدد سعر إستيرادها حسب السعر العالمى، ولو فتح الباب أمام الإستثمار الزراعى المصرى فيها وتم الاعتماد على بعض المحاصيل لسدت حاجة مصر منها وأهمها قصب السكر والسمسم نظراً لتوافر المياه والتربة الخصبة فى مقابل أنها تحتاج إلى بعض الآليات المستخدمة فى الزراعة، كما أنها تحتاج إلى تقنية الإنتاج ومن المقترح إقامة منطقة لوجيستية فى وادى حلفا أو أسوان وتكون مخصصة لتصدير المنتجات الزراعية وسوف يساعد ذلك على تنمية القطاع الزراعى وزيادة الأهمية الاقتصادية لبعض المحاصيل التى تحقق الأمن الغذائى لمصر والسودان.

وفى ظل إهتمام منظمة الفاو العالمية بدعم الدول النامية بداية بتطوير التقنيات الحديثة وتنميط وتصنيف وتحليل الانتاج الزراعى وتقديم الإسهامات المعرفية فى التطوير والتنمية وأنشطة الإبتكار والإبداع^(١٠٠)، ويجب إستغلال الأطالس المقدمة فى دراسة الحالة الزراعية جيداً فى السودان ودراسة أهم الإستثمارات فى مجال الزراعة، وتقدر المساحة القابلة للزراعة فى السودان بنحو ٨٤ مليون هكتار والمساحة المنزرعة بها بانتظام أقل من ٢١ مليون هكتار، كما أنها تمتلك مزارع طبيعية تقدر بنحو ٤٨ مليون هكتار وموارد غابية بنحو ١٨ مليون هكتار، وعلى الرغم من

أن دولة السودان غنية بالمساحات المنزرعة إلا أنها لا تساهم بنسبة كبيرة من إنتاجها بسبب وجود الكثير من المعوقات لذا من الممكن وجود شراكات في مجال الإنتاج الزراعي وعملية الإستثمار الزراعي وخاصة في المحاصيل التي تشتهر بها السودان مثل القطن وقصب السكر والسمسسم وفتح باب الإستثمار في مجال النباتات الطبية والعطرية^(١٠١).

* الإستثمار في المجال التعليمي ووجود جامعة مصرية سودانية في أسوان:

فتح باب الإستثمار في مجال التعليم الفني والزراعي والتقني في السودان والتعاون في مجال التعليم بين البلدين ضرورة إنشاء مؤسسة أكاديمية بأسوان ويقترح تسميتها جامعة وادي النيل أو جامعة مصر والسودان، وسوف تعمل على تنمية وزيادة حركة الركاب والطلبة عبر الموانئ الجنوبية بصورة أسبوعية، وفتح باب الإستثمار في مجال الثروة السمكية والصيد ببحيرة ناصر ووجود كلية للإستزراع السمكى على غرار كلية الثروة السمكية في السويس وكفر الشيخ ومنطقة لتصنيع الأسماك للتصدير، وفي إطار أجندة التنمية التي وضعتها السودان وركزت على تقليل الفقر والإهتمام بخلق الوظائف والاهتمام بالجوانب الثقافية والمالية والاقتصاد السياسي للهجرة والعبور لربط بحركة السكان والبضائع بالمواقع الجغرافية .

* الإستثمار في المجال السياحي (سياحة السفارى والتراث والسياحة النيلية):

تتمتع منطقة الموانئ في مصر والسودان بوجود الكثير من الآثار القديمة ووجود البيئة الطبيعية ووجود الكثير من المناطق التراثية والطرق القديمة التي كانت تستغل كطرق للقوافل التجارية مثل طريق درب الأربعين والتي تدعم سياحة السفارى وسياحة التراث والسياحة العلمية ، هذا فضلاً عن الإهتمام بالسياحة النيلية.

ج- الاهتمام بالبنية التحتية وشبكات الطرق:

يجب الإهتمام بالطرق وخاصة في نطاق مينائي قسطل وأشكيت وضرورة الإسراع بإستكمال وتشغيل الطريق البرى من أسوان حتى ميناء قسطل شرق بحيرة ناصر في مصر لتجنب العبور في بحيرة ناصر ، وزيادة المرونة بالنقل عبر الطرق عن النقل النهري عبر بحيرة ناصر .

ويجب تزويد طريق أسوان - قسطل عبر البحيرة بالعديد من الخدمات على الطرق البرية وحول البحيرة ووضع اللوحات الإرشادية والإشارة للمناطق السياحية المتواجدة لجذب الزائرين، وكذلك ضرورة تزويد الخدمات على الطريق من أبو سمبل حتى أرقين وضرورة وجود مدينة سكنية في ميناء أرقين كما هو الحال في ميناء قسطل نظراً لبعدها المسافة بين ميناء أرقين وأول مدينة سودانية وهي دنقلة في الغرب على مسافة ٤٠٠ كم، وكذلك وتوفير العديد من الخدمات لزيادة حركة التجارة عبر الميناء وتوفير معظم الخدمات للمخلصين الجمركيين^(١٠٢)، وحتمية إحياء طريق درب الأربعين وتنمية التجارة عليه من غرب السودان إلى مصر وخاصةً لتجارة الجمال والصمغ العربي والسمن، كما يجب توفير الخدمات من كافيتيريات وحمامات في مينائي أبو سمبل غرب البحيرة ومرسى حجر الشمس في شرق البحيرة وتوفير الخدمات في منطقة ميناء رأس حدرية، وتوجيه الإهتمام نحو توفير بعض خدمات الملاحة النهرية في بحيرة ناصر وتزويد عدد ساعات تشغيل العبارات لتقديم أكبر خدمة للركاب على مدار اليوم في ميناء قسطل.

ولقد وضحت بعض التقارير الخاصة بدراسة التجارة والتكامل بين دول السودان ومصر وإثيوبيا إلى فقر دولتي السودان وإثيوبيا وتوضح مدى ما يمكن لمصر أن تقدمه من الفرص في زيادة الدعم وخاصة في مجال رصف الطرق والبنية التحتية التي تعاني منها الدولتين^(١٠٣).

د- زيادة حركة التبادل التجاري للبضائع السودانية :

تشجيع التبادل التجاري في مجال تجارة التوابل وبعض المنتجات السودانية والتسويق لهذه التجارة عبر بعض الجمعيات الأهلية وغيرها من المؤسسات الصغيرة وتجميعها، ويمكن إعادة شحنها من مطار أسوان إلى بعض دول أوروبا وأمريكا الشمالية.

ويمكن الاعتماد على منتجات السودان بإعتبارها دولة جوار وتنمية تجارتها عن طريق مصر، وقد وضع تقرير التنمية في إفريقيا دعم فكرة تنمية التجارة بين دول الجوار معتمداً على بعض العوامل منها تكلفة النقل وتعريف التجارة، كما وضع أن المنتجات الإفريقية تلعب دوراً هاماً في الأسواق الأوروبية وأمريكا الشمالية ويمكن لتلك الدول أن تنضم لبعض التكتلات الاقتصادية^(١٠٤).

هـ - إعداد منطقة أسوان لتكون مركزاً ومنطقة لوجيستية متكاملة :

ضرورة إعداد منطقة لوجيستية متكاملة على طريق الموانئ البرية وإقامة العديد من الصناعات وخاصة الصناعات الزراعية والتي تتوفر عن طريق الواردات من السودان من المحاصيل الزراعية، ومنطقة سياحية بها مركزاً عالمياً لجذب السائحين لرحلات السفارى وزيارة المناطق السياحية القريبة من المنطقة وتشجيع تلك الرحلات بصورة مستمرة لتحويل الرحلة عبر الموانئ إلى رحلة للإستمتاع أكثر منها مجرد رحلة منخفضة التكلفة بالمقارنة بالنقل الجوى بين مصر والسودان.

ضرورة الإهتمام بوجود مناطق صناعية جنوب أسوان وخاصةً للصناعات الغذائية الخفيفة والتي يمكن الإعتماد فيها على المحاصيل الزراعية الغذائية من السودان وتصنيعها وإعادة تصديرها، وزيادة الصادرات المصرية المصنعة مثل السيراميك وورق الحائط وكافة أنواع الورق أو وجود منطقة للصناعات الثقيلة لتشجيع صناعة الرخام والسيراميك في أسوان وجعلها مركزاً للصناعات الثقيلة، وإفتتاح بعض المجازر في السودان لتشجيع إستيراد الأبقار من السودان وإقامة منطقة لصناعة الجلود.

ز - ضرورة إسناد إدارة ميناء رأس حدربة هيئة الموانئ البرية :

يعانى ميناء رأس حدربة من بعض القيود فى الحركة حيث لا يتم السماح إلا بتداول أنواع معينة من البضائع التجارية وبكميات قليلة، وأحياناً يتم تأخير العابرين والبضائع حيث يتم التخليص الجمركى بوجود لجنة من جمرك سفاجا لعدم وجود جمارك فى المنفذ حيث ترتبط الحركة بساعات معينة فى الساعة صباحاً، حيث تخرج اللجنة الجمركية من سفاجا مروراً بمرسى علم ثم رأس بناس جنوباً ثم تدخل منطقة حلايب وشلاتين تحت إشراف المخابرات الحربية وحرس الحدود حتى يتم توصيلها لميناء رأس حدربة.

كما يتم تفرغ الكركديه والسّمسم من السيارات السودانية إلى السيارات المصرية ومتوسط عدد السيارات اليومية عشرة سيارات ولكن بصورة غير مستمرة ويتم التنسيق وتوزيع الأيام فيما بين القبائل مع مكتب شئون القبائل وحرس الحدود وضرورة توفير خدمات نقل الركاب واستراحات للعاملين واللذين يطلق عليهم (الكلّة) وهم عمال اليومية من القبائل المصرية والسودانية خارج منطقة ميناء رأس حدربة نظراً لعدم وجود أى خدمات مما يؤدى إلى افتراشهم الطرق أمام بوابة الميناء لحين حضور اللجان الجمركية من ميناء سفاجا^(١٠٥).

وقد تمت المطالبة من قبل محافظ البحر الأحمر في ٢٠١٣م بضرورة تفعيل تشغيل ميناء رأس حدربة بعد موافقة وزارة الصناعة والتجارة الخارجية والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وضرورة موافقة وزارتي الدفاع والداخلية والهيئة العامة للموانئ البرية والجافة^(١٠٦) وفي حالة إسناده لهيئة الموانئ البرية سوف تنتظم الحركة بصفة مستمرة تحت إشرافها والهيئات العاملة بها.

ح- ضرورة وجود موانئ جافة أو مستودعات جمركية داخل الموانئ ومستودعات للحاويات أو بالقرب من منطقة الموانئ :

ضرورة وجود موانئ جافة أو مستودعات جمركية أو مستودعات للحاويات المبردة أو وجود مناطق مفتوحة للتخزين بكميات كبيرة ، نظراً لتعطيل حركة السيارات داخل الميناء في حالة وجود سيارات مشتبه فيها ويتم الحجز على السيارة داخل الميناء لحين الإفراج عليها جمركياً مما يؤدي إلى تكس السيارات أحياناً في الميناء لذا يجب إستقبال هذه البضائع في الموانئ الجافة أو المستودعات التابعة للميناء خارج منطقة الميناء وتكون بداخلها دائرة جمركية متكاملة أو يتم توسعة الميناء وعمل منطقة جمركية منفصلة.

ويمكن لتلك المستودعات تخزين الفاكهة والخضروات داخل مخازنها المبردة وخاصةً في مواسم التصدير الفاكهة مثل البرتقال، وكذلك مستودعات لتخزين البضائع والمحاصيل الجافة والتي تزداد حركتها في مواسم معينة كما هو الحال في موسم المولد النبوي والذي يزداد فيه حركة تجارة السمسم الواردة من السودان، ويرتبط ذلك بالسعر العالمي للسلعة، وكذلك منطقة مستودعات جافة لإستقبال كسر البلاستيك من السودان، ويمكن لتلك المستودعات أن ترتبط ببعض المستودعات الأخرى في الجمهورية أو الموانئ الجافة مثل ميناء العاشر من رمضان أو ٦ أكتوبر لتسهيل الإجراءات الجمركية المطلوبة داخل الموانئ.

الملاحق

ملحق (١) : قيمة التبادل التجاري مع دول الكوميسا عام ٢٠١٧.

الدول	صادرات (مليون جنية)	واردات (مليون جنية)	الميزان التجاري (مليون جنية)
السودان	٨١١٩	١٨٤٨	٦٢٧١
ليبيا	٧٩٩٩	٧٥٠	٧٢٤٩
أثيوبيا	٢١٣٩	١١٥	٢٠٢٤
أوغندا	١١٣٤	٢٣	١١١١
الكونغو الديمقراطية	٣٣٧	٧٤	٢٩٠
زيمبابوى	١٩٧	٣٧	١٦٠
زامبيا	٢٣٦	٣٠٥٠	٢٨١٤-
كينيا	٥٢٥٩	٤٦٨٣	٥٧٦
مالاوى	٨٨	١١٠	٢٢-
سوازيلاند	٧٢	٢	٧٠
جيبوتى	٦١٤	٧١	٥٤٣
موريشيوس	٥٤٩	٢٤	٥٢٥
سيشيل	٧٥	١	٧٤
رواندا	٣٣١	٢	٣٢٩
بوروندى	١٥٤	-	١٥٤
جزر القمر	٢٤	٣	٢١
إريتريا	١٩١٨	٢٥	١٩٩٣
الإجمالى	٢٩٢٤٥	١٠٧٩١	١٨٤٥٤

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، ٢٠١٩.

ملحق (٢) : حركة التجارة الخارجية الواردة من السودان إلى مصر
موزعة على الموانئ والمطارات المصرية عام ٢٠١٨ م.

النسبة %	قيمة الواردات (جنيه)	الموانئ والمطارات
٢	٦٧١٧١١٠٢	الإسكندرية
١	٣١٩٥٤٠٨٢	سفاجا
٠,٠١	١٤١٦٧٧	الدخيلة
١,٨	٦٠٨٦١٦٤٠	السويس
١,٢	٣٩٨١١١١٥	العين السخنة
—	—	بورسعيد
—	—	شرق بورسعيد
١٣,٤	٤٤٧٧٥٢٠٨٨	دمياط
٠,٠١	١٥٥٠١١٥	نويبع
٩,٦	٣٢١٣٥١٦٩٣	الأدبية
—	—	ميناء العاشر من رمضان الجاف
—	—	ميناء ٦ أكتوبر الجاف
٧٠,٥	٢٣٤٩٨٢٤٤٣٧	مطار أسوان
٠,٤	١٣٧٣٥٨٧٨	مطار القاهرة
٠,٠١	٢١٤١٣٤	ميناء قسطل البرى
٠,٠١	١٢٥٢٢٢	ميناء أرقين البرى
١٠٠	٣٣٣٤٤٩٣١٨٣	الإجمالى

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، بيانات غير منشورة ٢٠١٨.

ملحق (٣) : حركة التجارة الخارجية الصادرة من مصر إلى السودان

عبر الموانئ والمطارات المصرية عام ٢٠١٨ م.

النسبة %	قيمة الصادرات (جنيه)	الموانئ والمطارات
١,٥	٨٦٦٥١٧٥٥	الإسكندرية
٣,٨	٢١١٨١٩٢٢٣	سفاجا
٧,١	٣٩٩٩٤٧٤١١	الدخيلة
٢,٢	١٢٢٢٩٧٥٥١	السويس
٠,٥	٢٨٢٣٣٤٨١	العين السخنة
٠,٦	٣١٧٨٨٩٧٩	بورسعيد
٠,٥	٢٦٥٥٣٥٩٤	شرق بورسعيد
١,٣	٧٢٥٤٣٧٣٠	دمياط
—	—	نويبع
٠,٢	٣١٧٨٨٩٧٩	الأدبية
٦,٥	٣٦٧٤١٠٣٣٧	ميناء العاشر من رمضان
١,٥	٨٢٨٧٨٤٦٣	ميناء ٦ أكتوبر
١٧,١	٩٦٢٥٩٤٦٤٩	مطار أسوان
٥٠,١	٢٨١٨٦٣١٥٧٦	مطار القاهرة
٤,٥	٢٥٤٦٦٨٠٤١	ميناء قسطل
٢,٦	١٤٨٨١٩٩٠٧	ميناء أرقين
١٠٠	٥٦٢٨٢٦٢٨٧٨	الإجمالي

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، بيانات غير منشورة ٢٠١٨.

الهوامش

- (١) هيئة الموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.
- (٢) السمانى النصرى محمد أحمد: العلاقات السودانية المصرية، فترة كريمة (كوش الأولى) ٢٥٠٠ / ١٥٠٠ ق.م، المؤتمر الوطنى السودانى، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطنى السودانى، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٣.
- (٣) الأب قمص الدكتور فيلوثاوس فرج: كنيسة الإسكندرية فى ممالك النوبة، المؤتمر الوطنى السودانى، المرجع السابق، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٤٣.
- (٤) أسامة عبد الرحمن الأمين: الصلات الثقافية بين مملكة الفونج ومصر، المؤتمر الوطنى السودانى، القاهرة، نفس المرجع السابق، ص ٣١-٣٤.
- (٥) رجب محمد عبد الحليم: الهجرات العربية من مصر إلى دار فور وتناجها، المؤتمر الوطنى السودانى، مرجع سبق ذكره، ص ٤٧.
- (٦) فاروق كامل عز الدين: مشكلة جنوب السودان والعلاقات المصرية السودانية، دراسة فى الجغرافيا السياسية، معهد البحوث والدراسات العربية، سلسلة الدراسات الخاصة، العدد ٤٩، ١٩٨٩، ص ٧٢.
- (٧) منى صحى نور الدين: سفن الصحراء وطريق درب الأربعين: جريدة صوت الوطن، ٧/٩/٢٠١٩.
- (٨) رجب محمد عبد الحليم: العروبة والإسلام فى دار فور فى العصور الوسطى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص ٣٧، ٨٢-٨٣، ٨٤-٩٠، ٩٤.
- (٩) عبد الواحد عبد السلام شعيب: أثر الفتح الإسلامى لمصر والسودان فى التواصل الحضارى مع الغرب الإسلامى، المؤتمر الوطنى السودانى، مرجع سبق ذكره، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٤٩.
- (١٠) كرم الصاوى باز: قبيلة جهينة ودورها الحضارى فى دعم روابط الاتصال بين مصر والنوبة منذ الفتح العربى حتى نهاية العصر الفاطمى، المؤتمر الوطنى السودانى، مرجع سبق ذكره، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٥٥، ٥٦، ٧٩.
- (١١) صلاح أحمد هريدى على: العلاقات الاقتصادية بين مصر والسودان فى القرن الثامن عشر الميلادى، المؤتمر الوطنى السودانى، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطنى السودانى، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م، ص ١٠٥.
- (١٢) المرجع السابق: ص ١٠٦-١٠٧.
- (١٣) تحية محمد أبو شعيشع: الحكم المصرى فى غرب السودان (١٨٢١-١٨٩٩م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، عدد ٣٠١، ٢٠١٨م، ص ٣١٣.

- (١٤) عبد الله عبد الرازق إبراهيم وشوقي الجمل: تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٧، ص ١٦٨-٢١٨.
- (١٥) رأفت غنيمي الشيخ: مصر والسودان في العلاقات الدولية، عالم الكتب، مكتبة الدراسات التاريخية والعلاقات الدولية، ص ٧١-٧٢.
- (١٦) فطيمة حاجي: العلاقات الاقتصادية بين مصر والسودان واقع وتحديات، ص ٥٠٣-٥٠٤.
- (١٧) تحية محمد أبو شعيع: دور مصر الحضارى في السودان (دقلة نموذجاً ١٨٢٠-١٨٨٥)، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة، سلسلة بحوث أفريقية، ١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م، ص ٩٤.
- (١٨) نعوم بك شقير: جغرافية وتاريخ السودان، دار الثقافة، بيروت، لبنان، ص ٨٤-٨٥، ٩٣، ٩٩-١٠٣، ١٠٥، ١٢٢، ١٢٠٠.
- (١٩) شوقي عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ص ٤٢.
- (٢٠) عبد الله عبد الرازق إبراهيم وشوقي الجمل: مرجع سبق ذكره، ص ١٦٨-٢١٨.
- (٢١) شوقي عطا الله الجمل: مرجع سبق ذكره، ص ٤٨-٤٩.
- (٢٢) عبد الله عبد الرازق إبراهيم وشوقي الجمل: مرجع سبق ذكره، ص ١٦٨-٢١٨.
- (٢٣) منى صبحي السيد نور الدين: ميناء السويس، دراسة في جغرافية النقل البحري، كلية الدراسات الإنسانية جامعة الأزهر، رسالة ماجستير غير منشورة، ٢٠٠٢، ص ٩.
- (٢٤) عبد الرحمن الرفاعي: مصر والسودان في أوائل عهد الاحتلال (تاريخ مصر القومي من سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٨٩٣)، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٣٨٦ هجرى، ١٩٦٦م، ص ١٨٥.
- (٢٥) عبد الله عبد الرازق إبراهيم وشوقي الجمل: مرجع سبق ذكره، ص ٣٥٧-٣٦١.
- (٢٦) فطيمة حاجي: العلاقات الاقتصادية بين مصر والسودان واقع وتحديات، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، مهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٥٠٥-٥٠٦.
- (٢٧) مستقبل العلاقات المصرية السودانية، الملف المصري، العدد ٤٤، السنة الرابعة ص ٢٤.
- (٢٨) صلاح خليل: اتفاقية الحريات الأربع والعلاقات المصرية السودانية، مركز الأهرام للدراسات التاريخية والاجتماعية.
- (٢٩) عمر صديق البشير: ورقة بحثية عن أهمية التعاون الاقتصادي بين السودان ومصر بعد ثورة يناير، مؤتمر حوض النيل الشرقي، تحديات التنمية ومستقبل التعاون المصري، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، ٢١ يوليو ٢٠١٢.

- (٣٠) حديث شخصي مع العميد حسين معبدى رئيس الإدارة المركزية لهيئة الموانئ البرية والجافة، مايو ٢٠١٩.
- (٣١) جريدة الدستور : السفارة المصرية في الخرطوم تنجح في تسهيل عبور المواطنين عبر منفذ أرقين.
- (٣٢) ابتسام سعد ومروة الحداد: نقلة نوعية في العلاقات الاقتصادية والتجارية بين مصر والسودان، الأهرام، ٢١ يونيو ٢٠١٨.
- (٣٣) حديث شخصي مع العميد حسين معبدى رئيس الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة مايو ٢٠١٩.
- (٣٤) مستقبل العلاقات المصرية السودانية، الملف المصرى، العدد ٤٤، السنة الرابعة ص ٢٤.
- (٣٥) المرجع السابق: ص ٢٤.
- (٣٦) منى صبحى نور الدين: منطقة التجارة الحرة الإفريقية بين العولمة الاقتصادية ومشروعات النقل والتنمية المستدامة، جريدة صوت الوطن، ١١/٧/٢٠١٩م.
- (٣٧) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مجلس التجارة والتنمية، التنمية الاقتصادية في إفريقيا، صنع في إفريقيا - قواعد المنشأ لأجل تعزيز التجارة فيما بين البلدان الإفريقية، أكتوبر ٢٠١٩.
- (٣٨) منى صبحى نور الدين: سواكن فيما بين قوة الجغرافيا وعبق التاريخ وتخطيط القوى السياسية والصراعات الكبرى، جريدة القرار المصرى، ٢٠١٨.
- (٣٩) معهد بحوث المياه، تقرير عن الرحلة الاستكشافية للمنطقة الأثرية (شلاتين وأبو رماد وحلايب)، تقرير غير منشور، القناطر الخيرية، ١٩٩٥، ص ٧.
- (٤٠) طه حسن عبد الله، مثلث حلايب، دراسة في جغرافية العمران، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، ٢٠٠٦، ص ١٥.
- (٤١) محمد أحمد محمد محمود: التحليل المكاني لإمكانيات التنمية السياحية في مثلث حلايب، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة طنطا، ص غ.
- (٤٢) حديث شخصي مع عمر عبد الجليل: أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان أثناء رحلته البرية عبر ميناء قسطل وبحيرة ناصر وزيارته إلى مصر فبراير ٢٠١٩م.
- (٤٣) حديث شخصي مع رئيس الإدارة المركزية للهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، يوم ٢١ أبريل، ٢٠١٩.
- (٤٤) جريدة المصرى اليوم: وزراء النقل والسياحة والرى يشهدون توقيع عقد خط سباحى بين مصر والسودان، ١/٤/٢٠١٨.
- (٤٥) فاروق كامل عز الدين: جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥، ص ٣٠٣.
- (٤٦) المصرى اليوم: (قطار السد العالمى) محطة التجارة بين مصر والسودان، ٢٠/٦/٢٠١٦.

- (٤٧) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء / إحصائيات التجارة الخارجية بين مصر والسودان في الفترة من ٢٠٠٩ حتى ٢٠١٨، بيانات غير منشورة.
- (٤٨) عبد الله صلاح وندى سليم: وزير النقل ونظيره السوداني في جولة تفقدية بمحطة السد العالى للسكة الحديد، جريدة اليوم السابع، ١١ فبراير ٢٠١٩ .
- (٤٩) ويكيبيديا الموسوعة الحرة، وادى حلفا.
- (٥٠) وادى حلفا، ويكيبيديا، الموسوعة الحرة .
- (٥١) معجم اللغة العربية المعاصر.
- (٥٢) محمد رياض وكوثر عبد الرسول: رحلة في زمان النوبة، دراسة للنوبة القديمة ومؤشرات التنمية المستقبلية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٠، ص ٢١١.
- (٥٣) المرجع السابق، ص ٢٤١-٢٤٢.
- (٥٤) فاروق كامل عز الدين: مرجع سبق ذكره، ص ١٤١.
- (٥٥) عبد الله زكريا إدريس: المحور التاريخي والجغرافي لتوحيد مصر والسودان، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٨٧.
- (٥٦) المرجع السابق، ص ١٣٩.
- (٥٧) محمد أحمد محمد محمود، التحليل المكاني لإمكانات التنمية السياحية في مثلث حلايب باستخدام تقنيات الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، رسالة دكتوراة، ٢٠١٩م، ص ١٣٩.
- (٥٨) نفس المرجع السابق، ص ١٤٠.
- (٥٩) محمد أحمد محمد محمود: محافظة أسوان، دراسة في جغرافية السياحة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا، ٢٠١٤، ص ١١٥-١١٦.
- (٦٠) نفس المرجع السابق، ص ١١٦.
- (٦١) جريدة أخبارك: افتتاح طريق توشكى - أرقين لربط مصر بالسودان بتكلفة ١٩٠ مليون جنية.
- (٦٢) اليوم السابع ١٣ مايو ٢٠١٩.
- (٦٣) الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة بالهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.
- (٦٤) جريدة صدى البلد: ميناء أرقين البري، ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧م.
- (٦٥) المصدر: وكالة السودان للأنباء: طريق قسطل - حلفا بوابة للتواصل بين السودان ومصر ٢٠١٣/٥/١٢.
- (٦٦) الصفحة الرئيسية حلفا اليوم: ٢٠١٢/١٢/١٠.
- (٦٧) جريدة ولاد البلد السودانية: قسطل - أشكيت معبر الحياة بين مصر والسودان، ٦ سبتمبر ٢٠١٦.

- (٦٨) الصفحة الرئيسية حلفا اليوم: ٢٠١٢/١٢/١٠.
- (٦٩) خليل محمد، مدينة الغردقة دراسة جغرافية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، بنى سويف، ٢٠٠٩، ص ١٩١.
- (٧٠) الجهاز المركزى، ١٩٦٠.
- (٧١) الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، ١٩٩٦.
- (٧٢) جريدة الوقائع المصرية ٢١٩، ٢٧/٩/١٩٩٢.
- (٧٣) جريدة الوقائع المصرية ١٩٩٥/٥/٦.
- (٧٤) وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.
- (٧٥) هيئة الموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، عام ٢٠١٩.
- (٧٦) رئاسة الجمهورية ويتبعها مكتب العلاقات العامة، ووزارة الداخلية ويتبعها مصلحة أمن الموانئ ومصلحة الجوازات، ووزارة الدفاع ويتبعها مكب مخابرات حرس الحدود ومكتب الاتصال الدولى، ووزارة التجارة ويتبعها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، ووزارة المالية ويتبعها مصلحة الجمارك، ووزارة الزراعة ويتبعها الحجر الزراعى والحجر البيطرى. ووزارة الصحة ويتبعها الحجر الصحى، ووزارة الإعلام و ويتبعها مكتب الإعلام ، والمجلس الأعلى للسياحة ويتبعه هيئة الآثار المصرية عن: هيئة الموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة، عام ٢٠١٩.
- (٧٧) توفير المياه على مدار ٢٤ ساعة بالميناء وتخصيص أماكن الأتوبيسات والسيارات الأجرة داخل تلك الموانئ لتسهيل السفر للركاب وتقديم الراحة لهم ، والتعاقد مع الشركة المتخصصة لتوفير خدمة الشحن والتفريغ بالموانئ لخدمة المصدرين والمستوردين، والتعاقد مع الشركات المتخصصة للنظافة والحفاظة على المظهر الجمالى والحضارى لموانئ وتحسين الوسط البيئى، عن الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة ٢٠١٩م.
- (٧٨) جريدة الأهرام: ٢٠١٥/٥/١م.
- (٧٩) الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة: بيانات غير منشورة.
- (٨٠) حديث شخصى مع عمر عبد الجليل: أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان أثناء رحلته البرية عبر ميناء قسطل وبحيرة ناصر وزيارته إلى مصر فبراير ٢٠١٩م.
- (٨١) صفحة ميناء قسطل وأرقين.
- (٨٢) جريدة صدى البلد: ميناء أرقين البرى، ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧.
- (٨٣) حديث شخصى مع رئيس الإدارة المركزية للهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، يوم الأحد ٢٠١٨/١٢/٩.
- (٨٤) المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، الإدارة المركزية، بيانات غير منشورة ٢٠١٨.
- (٨٥) حديث شخصى مع العميد حسين معبدى رئيس الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة مايو ٢٠١٩.

- (٨٦) الهيئة العامة للموانئ البرية ، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩ .
- (٨٧) الإدارة المركزية للهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة ٢٠١٩ .
- (٨٨) صدى البلد، ميناء أرقين البرى، ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧ .
- (٨٩) فطيمة حاجي: العلاقات الاقتصادية بين مصر والسودان وقع وتحديات، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، مهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩، ص ٥٠٢ .
- (٩٠) هالة أحمد الأمين محمد: تحليل الصادرات السودانية خلال عام ٢٠١٢ بالتركيز على إقليم الكوميسا، وزارة التجارة: نقطة التجارة السودانية، التقرير الثلاثون، ٢٠١٣ .
- (٩١) الجهاز المركزي للتعينة العامة والاحصاء، بيانات حركة التجارة الخارجية، ٢٠١٨م، بيانات غير منشورة.
- (٩٢) حديث شخصي مع العميد: حسين معبدى رئيس الأدارة المركزية للموانئ البرية والجافة، ٢٠ أكتوبر ٢٠١٩ .
- (٩٣) وزارة التجارة، نقطة التجارة الخارجية، ٢٠١٩ .
- (٩٤) حديث شخصي مع العميد حسين معبدى رئيس الادارة المركزية لهيئة الموانئ البرية والجافة.
- (٩٥) الجهاز المركزي للتعينة العامة والاحصاء، النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠١٦ .
- (٩٦) منى صبحى نور الدين: منطقة التجارة الحرة الإفريقية بين العولمة الاقتصادية ومشروعات النقل والتنمية المستدامة، جريدة صوت الوطن ١١/٧/٢٠١٩ .
- (٩٧) تقرير الاقتصادات الإفريقية أداء متطور وآفاق واعدة، مركز الجزيرة للدراسات، ص ٥ .
- (٩٨) خالد حنفي على: الإقليمية الجديدة في إفريقيا أسباب التعثر مع التطبيق على تجمعي الساحل والصحراء، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٤٤، أبريل ٢٠٠١ .
- (١) **Assem Fath al-Rahman al-Haj: Egyptian-African Relations, Past, Present and Future Horizons, African Perspectives, Vol. ٢, Issue ٤٣, ٢٠١٥, p. ٣ .**
- (١) **United Nation Development Programme, Sudan National Human Development Report ٢٠١٢ .**
- (١٠١) طلعت زايد: ورقة عمل عن كيفية استغلال الموارد الزراعية بالسودان لسد الفجوة الغذائية، الاتحاد العربي لحماية حقوق الملكية الفكرية، يونيو ٢٠١٥ .
- (١٠٢) حديث شخصي مع احد المخلصين الجمركيين التابعين للجمعية التعاونية للنقل البرى.

- (١) Ebaidalla Mahjoub Ebaidalla: Working Paper Series, Trade between Egypt ,Sudan And Ethiopia prospects And Challenges for Trilateral Trade integration, Economic Research Fourm, Oct., ٢٠١٦.
- (١) P. Manners and A. Behar, Trade in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Low Income Countries. World development report, Reshaping Economic Geography, Current version: February ٢٠٠٧.

(١٠٥) هيئة الموانئ البرية والجافة، الإدارة المركزية.

(١٠٦) محمد البحرأوى: معبر رأس حدرية بوابة مصرية سودانية بإدارة واحدة، جريدة المصرى اليوم،
٢٠١٤/١٢/٢٠.

المراجع

أولاً - المراجع العربية :

أ- المصادر :

١. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ١٩٦٠، ١٩٩٦م.
٢. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التقديرات النهائية لأعداد السكان للمحافظات، عام ٢٠١٧م.
٣. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، المركز القومي للمعلومات، النتائج النهائية لتعداد السكان محافظة البحر الأحمر، عام ٢٠١٧م، بيانات غير منشورة.
٤. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية للتجارة البينية مع التجمعات الدولية عام ٢٠١٦م.
٥. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: دراسة التجارة الخارجية وأثرها على الاقتصاد المصري خلال الفترة من (٢٠٠٦-٢٠١٥)، ٢٠١٦م.
٦. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء / إحصائيات التجارة الخارجية بين مصر والسودان في الفترة من ٢٠٠٩ حتى ٢٠١٨م، بيانات غير منشورة.
٧. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، عام ٢٠١٩م.
٨. وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، حديث شخصي مع رئيس الإدارة المركزية للهيئة العامة للموانئ البرية والجافة عام ٢٠١٩م لقاءات متعددة.
٩. وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة ٢٠١٩م.
١٠. وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، هيئة ميناء قسطل البري، بيانات مجمعة عن حركة الركاب والبضائع والدواب في الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٩م.
١١. وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة، بيانات غير منشورة ٢٠١٨م.
١٢. وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة، إدارة ميناء قسطل، بيانات غير منشورة ٢٠١٦-٢٠١٨م.

١٣. وزارة النقل: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة، الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة، إدارة ميناء أرقين بيانات غير منشورة ٢٠١٨م.

ب- الكتب والتقارير:

١. ابتسام سعد ومروة الحداد: نقلة نوعية في العلاقات الاقتصادية والتجارية بين مصر والسودان، الأهرام، ٢١ يونيو ٢٠١٨م.
٢. أحمد مرسى أحمد: الدراسات البيئية والتنوع البيولوجي بمنطقة شلاتين وحلايب، التقرير النهائي للمشروع، مركز بحوث الصحراء، ١٩٩٩م.
٣. أسامة الغزالي حرب: العلاقات المصرية السودانية الماضي - الحاضر - المستقبل، مركز البحوث والدراسات السياسية، القاهرة، الطبعة الأولى ١٩٩٠م.
٤. أسامة عبد الرحمن الأمين: الصلات الثقافية بين مملكة الفونج ومصر، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
٥. الأب قمص الدكتور فيلوثاوس فرج: كنيسة الإسكندرية في ممالك النوبة، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
٦. السمانى النصرى محمد أحمد: العلاقات السودانية المصرية، فترة كرامة (كوش الأولى) ١٥٠٠/٢٥٠٠ ق.م، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
٧. أماني الطويل: العلاقات المصرية - السودانية جذور المشكلات وتحديات المصالح قراءة وثائقية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الطبعة الأولى، ٢٠١٢م.
٨. بدرية محمد زين سعيد: النزاعات الحدودية بين السودان ودول الجوار، مشكلة مثلث حلايب بين مصر والسودان نموذجاً، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد البحوث والدراسات الاستراتيجيية، جامعة أم درمان، ٢٠١٠م.
٩. تحية محمد أبو شعيشع: دور مصر الحضارى في السودان (دنقلة نموذجاً ١٨٢٠-١٨٨٥)، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة، سلسلة بحوث أفريقية، ١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م.

١٠. تحية محمد أبو شعيشع: الحكم المصري في غرب السودان (١٨٢١-١٨٩٩م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، عدد ٣٠١، ٢٠١٨م.
١١. تصوير ا.د. عمر عبد الجليل: أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان أثناء رحلته البرية عبر ميناء قسطل وبحيرة ناصر وزيارته إلى مصر فبراير ٢٠١٩م.
١٢. رأفت غنيمي الشيخ: مصر والسودان في العلاقات الدولية، عالم الكتب، مكتبة الدراسات التاريخية والعلاقات الدولية.
١٣. رجب محمد عبد الحلیم: العروبة والإسلام في دار فور في العصور الوسطى، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
١٤. رجب محمد عبد الحلیم: الهجرات العربية من مصر إلى دار فور ونتائجها، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
١٥. شوقى عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
١٦. صلاح خليل: اتفاقية الحريات الأربع والعلاقات المصرية السودانية، مركز الأهرام للدراسات التاريخية والاجتماعية.
١٧. عبد الرحمن الرافعى: مصر والسودان في أوائل عهد الاحتلال (تاريخ مصر القومى من سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٨٩٣)، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٣٨٦ هجرى، ١٩٦٦م.
١٨. عبد الله زكريا إدريس: المحور التاريخي والجغرافي لتوحيد مصر والسودان، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر العصور، مهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطني السوداني، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
١٩. عبد الله عبد الرازق ابراهيم وشوقى الجمل: تاريخ مصر والسودان الحديث والمعاصر، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٧م.
٢٠. عبد الواحد عبد السلام شعيب: أثر الفتح الإسلامى لمصر والسودان في التواصل الحضارى مع الغرب الإسلامى، المؤتمر الوطني السوداني، القاهرة، العلاقات المصرية السودانية عبر

- العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطنى السووانى، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
٢١. عمر صديق البشير: ورقة بحثية عن أهمية التعاون الاقتصادى بين السووان ومصر بعد ثورة يناير، مؤتمر حوض النيل الشرقى، تحديات التنمية ومستقبل التعاون المصرى، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، ٢١ يوليو ٢٠١٢م.
٢٢. فاروق كامل عز الدين: مشكلة جنوب السووان والعلاقات المصرية السووانية، دراسة فى الجغرافيا السياسية، معهد البحوث والدراسات العربية، سلسلة الدراسات الخاصة، العدد ٤٩، ١٩٨٩م.
٢٣. فاروق كامل عز الدين: جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥م.
٢٤. فطيمة حاجى: العلاقات الاقتصادية بين مصر والسووان واقع وتحديات، المؤتمر الوطنى السووانى، القاهرة، العلاقات المصرية السووانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطنى السووانى، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
٢٥. كرم الصاوى باز: قبيلة جهينة ودورها الحضارى فى دعم روابط الاتصال بين مصر والنوبة منذ الفتح العربى حتى نهاية العصر الفاطمى، المؤتمر الوطنى السووانى، القاهرة، العلاقات المصرية السووانية عبر العصور، معهد البحوث والدراسات الإفريقية بالتعاون مع المؤتمر الوطنى السووانى، ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٩م.
٢٦. محمد أحمد محمد محمود، محافظة أسوان دراسة فى جغرافية السياحة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة طنطا، ٢٠١٥م.
٢٧. محمد أحمد محمد محمود: التحليل المكانى لإمكانات التنمية السياحية فى مثلث حلايب باستخدام تقنى الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، رسالة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا، ٢٠١٩م.
٢٨. منى صبحى السيد نور الدين: ميناء السويس دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، ٢٠٠٢م.
٢٩. مستقبل العلاقات المصرية السووانية، الملف المصرى، العدد ٤٤، السنة الرابعة، ص ٢٤.

٣٠. محمد رياض وكوثر عبد الرسول: رحلة في زمان النبوة, دراسة للنبوة القديمة ومؤشرات التنمية المستقبلية, الهيئة المصرية العامة للكتاب, ٢٠١٠م.
٣١. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية, مجلس التجارة والتنمية, التنمية الاقتصادية في إفريقيا, صنع في إفريقيا - قواعد المنشأ لأجل تعزيز التجارة فيما بين البلدان الإفريقية, أكتوبر ٢٠١٩.
٣٢. نعوم بك شقير: جغرافية وتاريخ السودان, دار الثقافة, بيروت, لبنان.

ج- المواقف الإلكترونية:

١. جريدة أخبارك: افتتاح طريق توشكى - أرقين لربط مصر بالسودان بتكلفة ١٩٠ مليون جنينة.
٢. جريدة الاقتصادية - جريدة العرب الاقتصادية الدولية: افتتاح طريق دولى جديد بين مصر والسودان بتكلفة ٧ مليون دولار، ٨ سبتمبر ٢٠١٢م.
٣. جريدة الدستور: السفارة المصرية فى الخرطوم تنجح فى تسهيل عبور المواطنين عبر منفذ أرقين.
٤. جريدة المصرى اليوم: وزير المالية السودانى: افتتاح معبر قسطل نهاية إبريل، الاثنى ٢٧/٤/٢٠١٥م.
٥. جريدة صدى البلد: ميناء أرقين البرى، ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧م.
٦. جريدة المصرى اليوم: حجر الشمس فسحة مصرية على الحدود السودانية، ٢٠/٥/٢٠١٥م.
٧. جريدة المصرى اليوم: وزراء النقل والسياحة والرى يشهدون توقيع عقد خط سىاحى بين مصر والسودان، ١/٤/٢٠١٨م.
٨. جريدة الوقائع المصرية ٢١٩، ٢٧/٩/١٩٩٢م.
٩. جريدة الوقائع المصرية ١٩٩٥/٥/٦م.
١٠. جريدة وكالة السودان للأنباء: طريق قسطل - حلفا بوابة للتواصل بين السودان ومصر ١٢/٥/٢٠١٣م.
١١. صفحة ميناء قسطل البرى، ٢٧ أبريل ٢٠١٦م.
١٢. جريدة صدى البلد: ميناء أرقين البرى، ٣٠ أكتوبر ٢٠١٧م.
١٣. جريدة اليوم السابع: ١٣ مايو ٢٠١٩م.
١٤. جريدة المصرى اليوم: (قطار السد العالى) محطة التجارة بين مصر والسودان، ٢٠/٦/٢٠١٦م.
١٥. عبد الله صلاح وندى سليم: وزير النقل ونظيره السودانى فى جولة تفقدية بمحطة السد العالى للسكة الحديد، جريدة اليوم السابع، ١١ فبراير ٢٠١٩م.
١٦. عبد الله قدرى: تفاصيل مشروع يختصر الرحلة النهريية بين مصر والسودان إلى ٨ ساعات، جريدة مصراوى، الثلاثاء ٩ نوفمبر ٢٠١٦م.

١٧. منى صبحى نور الدين: سواكن فيما بين قوة الجغرافيا وعبق التاريخ وتخطيط القوى السياسية والصراعات الكبرى، جريدة القرار المصرى، ٢٠١٨م.
١٨. منى صبحى نور الدين: منطقة التجارة الحرة الإفريقية بين العولمة الاقتصادية ومشروعات النقل والتنمية المستدامة، جريدة صوت الوطن، ١١/٧/٢٠١٩م.
١٩. منى صبحى نور الدين: سفن الصحراء وطريق درب الأربعين، جريدة صوت الوطن، ٧/٩/٢٠١٩م.
٢٠. منى صبحى نور الدين: مستقبل العلاقات المصرية السودانية ودورها فى تحقيق الأمن المائى ومشروعات التنمية، جريدة صوت الوطن، ٦ أبريل ٢٠٢١م.
٢١. ويكيبيديا الموسوعة الحرة، وادى حلفا.

د- الأحاديث الشخصية:

١. حديث شخصى مع العميد حسين معبدى رئيس الإدارة المركزية للموانئ البرية والجافة مايو ٢٠١٩م.
٢. حديث شخصى مع عمر عبد الجليل: أستاذ الجغرافيا بجامعة كسلا بالسودان أثناء رحلته البرية عبر ميناء قسطل وبحيرة ناصر وزيارته إلى مصر فبراير ٢٠١٩م.
٣. حديث شخصى مع الاستاذ خالد حافظ: مدير عام الاستثمارات بالهيئة العامة للموانئ البرية مارس ٢٠١٨م.
٤. حديث شخصى مع أحد المخلصين الجمركيين التابعين للجمعية التعاونية للنقل البرى.

ثانياً - المراجع الأجنبية :

١. Agenda ٢٠٦٣, African union Commision, Final edition published in ٢٠١٥
٢. Assen Fath al-Rahman al-Haj: Egyptian-African Relations, Past, Present and Future Horizons, African Perspectives, Vol. ١٢, Issue ٤٣, ٢٠١٥.

٣. B.S. Hoyle & R.D. Knowles: Modern Transport Geography, Belhaven Press, London and Newyork, British Council Library, First Published, ١٩٩٢.
٤. Ebaidalla Mahjoub Ebaidalla: Working Paper Series, Trade between Egypt, Sudan And Ethiopia prospects And Challenges for Trilateral Trade integration, Economic Research Fourm, Oct. ٢٠١٦.
٥. Egypt-Sudan Relations; Prospects of a New Strategic Partenership Policy Papers, Egypt ١ Jan ٢٠١٥ .
٦. Egyptian-Sudanese relations witness massive development, Egypt Today staff. ٣٠ Aug. ٢٠١٨.
٧. Institute for security studies: Sudan after Bashir, Regional Opportunities and Challenges, East Africa report ٢٣, Aug ٢٠١٩.
٨. John S. Latham: The Land Cover Atlas of Sudan, FAO, March ٢٠١٢.
٩. Kungl Vetenskapsakdemien, The Royal Swedish Academy of Sciences, Trade and Geography-Economies of Scale, Differentiated Products and Transport Costs, ١٣ Oct. ٢٠٠٨.
١٠. Michael Dunford and others, Geography, Trade and regional development: the role of Wage Costs, exchange rates and currency/ capital movements, Journal of Economic geography Advance Access published August ٣٠, ٢٠١٣.
١١. P. Manners and A. Behar, Trade in Sub-Saharan Africa and Opportunities for Low Income Countries, World development report, Reshaping Economic Geography, Current version: February ٢٠٠٧.
١٢. United Nation Development Programme, Sudan National Human Development Report ٢٠١٢.
١٣. Wadi Halfa travel/Sudan - lonely Planet, Sudan, <https://www.lonelyplanet.com> .

