

مقدمه:

تمتلك مصر موقعا مميزا في قلب العالم جعلها نقطة هامة على خطوط التجارة العالمية القديمة والحديثة سمح لها بامتلاك عدد من الموانئ المتنوعة والمختلفة منها موانئ بحرية تطل على البحر الأبيض المتوسط مثل ميناء دمياط والإسكندرية وأخرى تطل على البحر الأحمر مثل ميناء الغردقة وسفاجا ومنها الموانئ البرية الحدودية كميناء السلوم ورفح وميناء ارقين.

ومع زيادة حركة التجارة العالمية وموقع مصر المتميز فكان لابد من أحداث تطور لكافة الموانئ المصرية والنهوض بها لتواكب التطور في حركة التجارة إلا أن ما حدث من تطور للموانئ المصرية لم يصل إلى المستوى المطلوب ويرجع ذلك إلى الاستثمارات المالية الضخمة التي تحتاجها الموانئ من أجل التطوير لذا فقد ظهرت مشكلة تكديس البضائع بالموانئ المصرية والناجمة من استغراق وقتا طويلا في الشحن والتفريغ ما يؤخر السفن ويسبب الزحام فضلاً عن زيادة الوقت والتكلفة الأمر الذي يشكل عائقا في حركة التجارة المصرية.

لذا كان لابد في التفكير من الاستفادة بتجارب الدولة المثيلة في كيفية التعامل مع مشكلة الموانئ البحرية وحلها بأقل تكلفة ممكنة حيث توصلت هذه الدول إلى تغيير مفهوم الميناء البحري الذي كان يعتمد على موقعه الجغرافي باعتباره بداية أو نهاية للبضائع الواردة أو المصدرة إلى التعامل معه على أنه حلقة في سلسلة النقل المتعدد الوسائط مع الاحتفاظ بالأنشطة القائمة به وذلك من خلال ربط الميناء البحري بالمناطق الخلفية باستخدام شبكة الطرق المختلفة (برية – نهريه – سكه حديد) وشبكة اتصالات حديثة لتوفير المعلومات أول بأول .

وهنا أيقنت هذه الدول إلى أن الحل يكمن في الاستفادة من الظهير البري للموانئ البحرية ونقل تلك الوظائف المتعددة من البحر إلى البر مستفيدة من المساحات الكبيرة التي تضمن لها إمكانية التوسع الاستراتيجي بواسطة شبكة ووسائل النقل المتعددة فقامت بإنشاء ما يسمى **بالموانئ الجافة**.

وفى إطار حرص الدولة على الاستفادة من تجارب الآخرين خاصة الناجحة منها فقد توجهت وزارة النقل باستهداف إنشاء عدد من الموانئ الجافة موزعة داخل الجمهورية بالمناطق التي تساهم في تحقيق الغرض المطلوب.

مشكلة البحث:

من خلال الدراسة الاستطلاعية والمقابلة الشخصية فإن الموانئ المصرية بشكلها وقدراتها الحالية أصبحت تعاني من عدم القدرة على القيام بمهامها بالدرجة المطلوبة ومن ظواهر المشكلة ما يلي:

- تأخر عمليات الشحن والتفريغ للسفن.
- تأخر في عملية تداول الحاويات.
- طول أوقات انتظار السفن على الأرصفة.
- انخفاض معدلات أداء الموانئ.
- اختناق الموانئ.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

• انخفاض مستوى الخدمات الإدارية.

ويمكن إرجاع تلك الظواهر إلى زيادة معدلات الواردات والصادرات بالموانئ دون القيام بإجراء التطوير المستمر لمواجهة تلك الزيادة.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى إبراز مدى احتياج مصر لإنشاء الموانئ الجافة كإمتداد للموانئ البحرية في القيام بمهامها والمساهمة في رفع كفاءتها كما يوضح البحث دور الموانئ الجافة - من خلال عرض لأول تجربة مصرية في إنشاء الموانئ الجافة وهو الميناء الجاف بمدينة السادس من أكتوبر - في دعم حركة التجارة مما يساهم في تحقيق التنمية المستدامة.

منهجية البحث

أعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال الاطلاع على بعض الكتب والأبحاث المتعلقة بالموضوع.

الفروض

بنى هذا البحث على فرض أن هناك علاقة إيجابية بين إنشاء الموانئ الجافة وبين تنشيط وتسهيل حركة التجارة بالشكل الذي يساهم في تحقيق التنمية المستدامة.

الدراسات السابقة

- رسالة بعنوان الدور اللوجستي للموانئ الجافة ومدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكاملة للنقل -سامي زكى عوض- رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري للحصول على درجة الدكتوراه في النقل البحري لعام 2002 يهدف هذا البحث إلى إبراز دور الموانئ الجافة في السلسلة اللوجستية ومدى احتياج مصر لهذه النوعية من الموانئ لتدعيم حركة التجارة الخارجية تبعاً لإمكانيات الموانئ البحرية الحالية وإمكانيات شبكات النقل المختلفة مع وضع مقترح لتصميم وتشغيل وإدارة ميناء جاف.
- وقد توصل الباحث إلى ضرورة الاهتمام بإنشاء موانئ جافة لتنشيط حركة التجارة الخارجية وتقليل تكاليف السلع.
- رسالة بعنوان تقييم التشغيل بين الموانئ الجافة والموانئ البحرية في الجمهورية العربية السورية -وسام محمود درويش- رسالة مقدمة لكلية الاقتصاد بسوريا لنيل درجة الماجستير في إدارة الأعمال بعنوان لعام 2017/2016 يهدف البحث إلى تحديد الدور الذي يمكن أن تقوم به الموانئ الجافة لخدمة حركة النقل والتجارة بين الموانئ البحرية والمدن الصناعية والوقوف على العوامل المتكاملة لتحديد التكامل التشغيلي.
- وقد توصلت الباحثة إلى أهمية توجه نحو إقامة موانئ جافة جديدة متاخمة للمدن الصناعية والمدن الكبرى والمراكز الحدودية المعروفة وذلك لتحقيق تكامل تشغيلي بين الموانئ البحرية وبين تلك المدن والمراكز من خلال الموانئ الجافة.

- رسالة بعنوان أثار تعزيز تنافسية الموانئ التجارية المصرية على تجارة مصر الخارجية دراسة مقارنة -يسرا محمد حسان- رسالة دكتوراه مقدمة لقسم الاقتصاد بكلية التجارة جامعة عين شمس للحصول على درجة الدكتوراه في فلسفة الاقتصاد لعام 2018 ناقش البحث هل هناك علاقة إيجابية بين تنافسية الموانئ ورفع كفاءة

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

التجارة الخارجية وتوصل البحث إلى اثبات العلاقة الإيجابية بين تنافسية الموانئ ورفع كفاءة التجارة الخارجية وتمت الدراسة على ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة.

الفصل الأول الموانئ الجافة

1-1 مفهوم الموانئ الجافة وأهميتها

1-1-1 مفهوم الموانئ الجافة:

- " هي عبارة عن دوائر جمركية تنشأ بعيداً عن المنافذ الجمركية المعتادة والتي تلحق بالموانئ البحرية أو الجوية أو تلك التي تنشأ على المنافذ البرية المتاخمة لدولة مجاورة (1)
- ويمكن تعريفها بأنها " منشأة مجهزة تقام داخل البلاد بعيداً عن الموانئ البحرية يتم إقامتها لإتمام النقل المتعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية ولمنع التكسب بالموانئ البحرية والبرية والجوية وتحقيق قيمة مضافة مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة وشبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركياً (2)
- وتعرف أيضاً " بأنه موقع للتسهيلات اللوجستية للإفصاح الجمركي والتخزين المؤقت ويقع بعيداً عن الموانئ البحرية (3)
- يسمى أيضاً: " الميناء الداخلي وهو عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق أو السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري ويستخدم الميناء الجاف كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر استعداداً لتوزيعها إلى الجهات الموردة لتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية (4)
- " هو المرفق العام للاستخدام العام في عمق الدولة داخل البلاد وخارج الموانئ البحرية والبرية والجوية لمنع التكسب بها وإتمام النقل وتحقيق قيمة مضافة ويعد ظهيراً للموانئ البحرية ويمارس كافة أنشطتها ويعامل بذات معاملتها الجمركية ويعتبر وجهة وصول نهائية للبضائع العابرة وفقاً لنظام الترانزيت ويصدر قرار جمهوري بتحديدده (5)

- 1- د/ سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004، ص15.
- 2- مريم محمد فرج حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا 2015 ص 23.
- 3- دراسة عن النقل المتعدد الوسائط ونظام اللوجستيات، لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطوة الشاملة في جمهورية مصر العربية، وكالة اليابان للتعاون الدولي، وزارة النقل، مصر أغسطس 2008 ص 25.

4 - <http://en.wikipedia.org/wiki/dry-port> -11h 30m 03/02/ 2017

5- <http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1-12h 30m 03/02/ 2017> "

- الميناء الجاف هو الاسم الحديث الذي أطلق على الملاحق الخارجية سابقاً والمستودعات العامة حالياً وتكون أماكن انشائها خارج الموانئ البحرية وانتشرت فكرة انشائها في السنوات الأخيرة ويكون بالميناء الجاف لجنة جمركية للأشراف على سير العمل وحراسة شرطة كما في حالة المستودعات العامة والفرق بين الميناء الجاف والمستودع الجمركي هو أن الميناء ينص عليه في بوليصة الشحن على أنه الجهة النهائية عبر ميناء محدد (1)

1-1-2 الفرق بين الموانئ الجافة والمناطق الحرة:

المنطقة الحرة هي تلك " المساحة من الأرض والتي تحددها دولة ما على أرضها وتحدها أسوار وتقام غالباً بالقرب من الموانئ الرئيسية والمطارات وتعفى من الرسوم والقيود التي تفرض من قبل الدولة على البضائع الواردة والصادرة من وإلى أراضيها وذلك بغرض جذب المستثمرين " (2)، وقد تكون منطقة حرة أو صناعية أو مركز لوجستي.

فالمناطق الحرة هي شكل من أشكال الاستثمار الوطني والأجنبي وهي بذلك من الأنظمة الاستثمارية التي تقوم على إنشاء مراكز ومناطق للصناعات المختلفة لتشجيع الاستثمار والإسراع من عجلة التنمية الاقتصادية وقد تشمل مدن أو موانئ بأكملها.

وتظهر أهمية النقل والخدمات اللوجستية كأحد الأبعاد التي تشارك في نجاحها عن طريق تسهيل حركة البضائع والمواد الأولية الصادرة والواردة بالإضافة إلى استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال والجمارك ويوضح الجدول التالي الفرق بين الموانئ الجافة والمناطق الحرة:

- 1- ايمن النجراوي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2014، ص 211.
- 2- د/ عبدالقادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، ص 195.

جدول رقم (1)

الموانئ الجافة	المناطق الحرة
1- يتم إنشاؤها بموافقة مصلحة الجمارك وبترخيص صادر منها	1- يتم إنشاؤها بموافقة الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وبترخيص منها.
2- تحصل مصلحة الجمارك على أجور اللجان الجمركية بالإضافة إلى نسبة من الخدمات التخزينية (رسم جعالة) وذلك من الجهة المرخص لها .	2- تحصل مصلحة الجمارك على أجور اللجان الجمركية فقط وتحصل هيئة الاستثمار والمناطق الحرة نسبة من قيمة البضائع بالمنطقة من الجهة المرخص لها .
3- يحدد مدة بقاء البضائع بالموانئ الجافة بمدة ستة أشهر قبل قيدها (مهمل) للتصرف فيها ويمكن مد هذه المدة لفترة	3- لا تخضع البضائع بالمناطق الحرة لأي قيد من حيث مدة بقائها فيها ولا يحق لمصلحة الجمارك التصرف فيها .

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

4- يتم تخزين البضائع الموضحة بمانيفستو الباخرة والبوليصة الأصلية للشحن . 5- تكون الجهة المرخص لها هي المسنول عن أي نقص أو ضياع أو تلف للبضائع .	ثلاثة أشهر أخرى بموافقة مدير عام الجمارك المختص . 4- يتم تخزين كافة البضائع بالميناء الجاف وفقا لما هو مدرج بالترخيص الصادر من مصلحة الجمارك . 5- تكون الهيئة أو الجهة المرخص لها بالميناء الجاف مسنولة عن الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم المستحقة على كل نقص أو ضياع أو تلف لهذه البضائع .
---	---

المصدر: د/ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، ص 195.

بوضح لنا الجول السابق الفرق بين الموانئ الجافة والمناطق الحرة من حيث الجهة المنوط بها اصدار التصاريح والموافقات كما يبين لنا دور مصلحة الجمارك والعائد التي تحصل عليه من الموانئ الجافة والمناطق الحرة.

كما يوضح لنا الجدول البضائع المشرح لها بالتخزين بكل من الموانئ الجافة والمناطق الحرة ومدة التخزين المصرح بها ومسئولية كل جهة عن هذه البضائع.

3-1-1 أهمية إنشاء الموانئ الجافة:

- التخلص من مشكلة التكدس بالموانئ البحرية.
- تخفيض تكاليف النقل.
- ربط الموانئ البحرية بالمدن المجاورة.
- تنظيم سلسلة النقل بأداء كل وسيلة نقل الدور المناسب لها وتعامل الموانئ مع جميع وسائل النقل (الشاحنات- السكك الحديدية) التي من شأنها تفادي الاختناقات المرورية من خلال تخفيف الحمولات على الطريق.
- زيادة القدرة التنافسية على للميناء من خلال توفير المساحات التخزينية بالموانئ البحرية لزيادة عدد وحجم الضائع والحاويات المتداولة.
- تأجيل دفع الرسوم الجمركية للبضائع المستوردة لحين تمام استلامها.
- تخزين الحاويات الفارغة.
- " سحب البضائع والحاويات من الميناء البحري وتجميعها وتخزينها ومن ثم رفع كفاءة وطاقمة الميناء البحري في التعامل ومن ثم تخفيض دورة السفن مما يوفر تكاليف انتظار عالية قد تصل إلى عشرات الالاف من الدولارات في اليوم الواحد (2)
- للموانئ الجافة دور هام في دعم لوجستيات النقل وربط الشبكات وسلامة وتوزيع البضائع على الوسائل وسرعة التخليص الجمركي.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

- تقوم الموانئ بدور في الربط بين أنماط النقل وهيكلية تدفقات الضائع وتحسين نسبة امتلاء وسائل النقل.

- 1- حماده فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب الإسكندرية 199، ص 450.

2-1 شروط ومكونات الموانئ الجافة:

1-2-1 الشروط الواجب توافرها في الموانئ الجافة:

لكي يسمى ميناء جاف ويمارس وظائفه لا بد من توافر بعض الشروط:

- " وجود بنية أساسية قوية من طرق وجسور وأنفاق واتصالات ووسائل نقل مختلفة وكهرباء ومياه وذلك لربط الميناء مع المناطق الأخرى التي يتعامل معها وتكون صالحة للتعامل مع نوعيات المركبات والبضائع المحمولة (1)
- توفير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية
- اختيار مكان الميناء الجاف بالدقة التي تخدم الهدف الذي أنشئ من أجله.
- يجب إقامة موانئ جافة تتوسط مناطق تواجد المواد الأولية والنصف مصنعة وأخرى بجانب المصانع ومواني بجانب المستهلك خصوصاً في ظل النقل متعدد الوسائط لتخفيض التكاليف وهذه مهمة المنظومة اللوجستية مع مراعاة مستوى الخدمة للمستهلك.
- تبسيط الإجراءات الحكومية والإدارية واللوائح الجمركية وأن تتماشى مع التقنيات الحديثة وتتميز بالسرعة والدقة لكي لا تعرقل حركة البضائع وتقديم خدمات التخليص الجمركي والضريبي على درجة عالية من الكفاءة (2)
- تجميع وربط الشركات العاملة في مجال الشحن والنقل كوكلاء الشحن متعهدي النقل من وإلى الميناء البحري والمطارات وشركات التأمين والبنوك والجمارك وأصحاب السفن وأصحاب البضائع بنظام المعلومات والاتصال لتمييزه بالسرعة والفاعلية التي من شأنها زيادة القدرة على المنافسة العالمية.
- " الإدارة الناجحة (3) يتطلب الميناء الجاف نوعية مميزة من الإدارة على قدر كبير من المعرفة التامة بعلوم ومتطلبات النقل الحديث وتكون قادرة على اتخاذ القرارات الفورية للظروف باتباع الأساليب العلمية وبحوث العمليات وأن تكون على مستوى من الكفاءة للتعامل مع الشركات البحرية العالمية.

- 1- د/ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره ، ص 179.
- 2- سامي زكى عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 95.
- 3- د/ سامي زكى عوض ، الدور اللوجستي للموانئ الجافة ومدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكامل للنقل ، رسالة دكتوراه ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، مصر ، 2002 ، ص 29.

2-2-1 مكونات الموانئ الجافة:

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

لكي تتمكن الموانئ الجافة من القيام بوظائفها فإنه يجب توافر مواصفات معينة وتجهيزات ضرورية لذا تتكون الموانئ الجافة من ساحات مفتوحة ومحطة للحاويات ومرافق وهي كالتالي:

- ساحات للحاويات المستوردة.
- ساحات للحاويات المستوردة التي تم تفريغها.
- ساحات للحاويات المصدرة.
- ساحات لحاويات العبور الفرغة التي زادت فترة انتظارها عن المدة المحددة لها بالموانئ البحرية.
- " محطة تعبئة وتفريغ للحاويات.
- أماكن انتظار السيارات (1)
- مكاتب الجمارك والإدارة.
- ورش للمعدات وورش لتجهيز وتنظيف وإصلاح الحاويات.
- طرق لمرور الحاويات والأوناش والرافعات والبوابات لرفع ونقل الحاويات.
- " ميزان بسكول.
- مكتب الاتصالات الإلكتروني (2).
- وجود شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية.
- توفير مناطق للخدمات التجارية المساعدة كالوكالات البحرية وشركات التأمين والبنوك ومكاتب متعهدي النقل.
- توفير مناطق الصناعات التصديرية كالتغليف والتعبئة.

3-1 وظائف الموانئ الجافة ودورها.

1-3-1 وظائف الموانئ الجافة:

" يتأثر هيكل تشغيل الميناء الجاف بنطاق تشغيله كما وكيفا وفاعلية وفقا لموقعه الجغرافي ما بين الموانئ البحرية ومراكز التجمعات الصناعية بالبلاد ونوعية وسائل النقل الموجودة به والتي لا تقل عن وسيطتي نقل احدهما (سككي، نهري، برى) لتفعيل الدور الحيوي في تعظيم وتنمية التجارة الخارجية " وتتلخص أهم وظائف الموانئ الجافة في (3)

- 1- مريم محمد فرج حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (2014-1995)، مرجع سبق ذكره، ص 25.
- 2- د/ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 182.
- 3- المرجع السابق ذكره ، ص 176 .

1-1-3-1 ربط حلقات النقل متعدد الوسائط:

" يعرف النقل متعدد الوسائط بأنه نقل بضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل (بحري- برى - نهري - جوى) ويعقد واحد -سند شحن واحد - متعدد وسائل و بين دولتين على الأقل أي نقل من الباب إلى الباب وبالتالي فإن هناك أماكن ليست بالضرورة أن تكون موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيط النقل وتحدد هذه الأماكن بدقة وتخضع للإشراف الجمركي لكل دولة وتسمى بالموانئ الجافة".

1-1-3-2 تحقيق مفاهيم اللوجستيات لتقليل تكاليف النقل:

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

" يلتزم الناقل الدوري متعدد الوسائط بإتمام عمليات التوريد المادي للمصانع وعمليات التوزيع المادي للمنتجات التامة الصنع إلى سوق المستهلك في التوقيتات المتفق عليها وبأقل تكاليف ممكنة وبحالة تتفق مع ذوق المستهلك وهذا يعنى أن دور اللوجستيات هو ربط عمليات التوريد والتوزيع المادي الذي يتطلب أي مشروع بشبكة واحدة ومن ثم يمكن للمشروعات أن تحقق المنافسة في الأسواق بخفض تكاليف نقل السلع من خلال وصول السلع تامة الصنع للمستهلك".

1-3-3-1 منع التكسب بالموانئ البحرية:

في ظل النظام العالمي الجديد ومع حرية التجارة بين الدول والازدياد الملموس في التبادل التجاري مع التطور الملموس في تكنولوجيا صناعة السفن المتخصصة ومعدات التداول ذات الإنتاجية المرتفعة تغيرت المفاهيم وأيضاً سياسات الموانئ وتحولت الموانئ البحرية من مناطق (شحن - تفريغ - تخزين) إلى منطقة عبور للبضائع فقط ودخلت الموانئ البحرية في سلسلة النقل متعدد الوسائط كأحد حلقاته كما أدى هذا التطور إلى زيادة المنافسة بين الموانئ لتحقيق قيمة مضافة فتحوّلت هذه الموانئ إلى مراكز لوجستية لها مناطق خلفية (قريبة أو بعيدة) لإتمام عمليات تجميع البضائع لإعادة شحنها أو لتسليمها لأصحاب الشأن أو لإتمام أنشطة التجزئة والتعبئة والتجميع والتغليف ووضع العلامات التجارية ، وتسمى المناطق الخلفية للميناء بالظهير حيث يقام الميناء الجاف الذي يقوم بعمليات التخزين التي كانت تتم داخلي الموانئ البحرية وبالتالي أمكن للموانئ البحرية أداء وظائفها بصورة أفضل وزيادة إنتاجيتها بشكل ملحوظ مما أدى إلى اختفاء التكسب بتلك الموانئ .

1-3-3-2 دور الموانئ الجافة:

لقد نشطت حركة التجارة العالمية بعد قيام المنظمة العالمية للتجارة omc مستعملة مفاهيم جديدة لتقليل التكاليف الكلية إلى أدنى مستوى ممكن

وتغيرت مفاهيم عديدة وتطورت منها المفهوم التقليدي للميناء البحري فبعد اعتماده على الموقع الجغرافي في إطار المفاهيم التقليدية أصبح الآن حلقة في سلسلة النقل الدولي المتعدد الوسائط وأصبحت المنافسة بين الموانئ قوية في تقديم الخدمات المتكاملة باعتمادها على عنصرين أساسيين: (I)

- تخفيض تكاليف التشغيل: من خلال التحكم في تكاليف العمالة بتخفيض العمالة وزيادة عدد ساعات العمل الفعلية وزيادة كفاءة العمالة باستعمال المعدات الحديثة وتدريب العمال من أجل رفع مستوى الإنتاجية.
- المميزات التنافسية للميناء : ويتم تحقيقها من خلال :
 - توفير أنشطة جديدة لجذب الخطوط الملاحية.
 - تقليل فترات بقاء السفن بالميناء لإذني حد ممكن من أجل تحقيق سرعة دورات أكبر للسفن.
 - ربط الميناء بشبكة حديثة من الطرق المختلفة وبشبكة اتصالات حديثة لتوفير المعلومات في كل لحظة.
 - توفير الأرصفة والمحطات المتخصصة.
 - تسهيلات لعملية دخول وخروج السفن من الأرصفة.
 - تسهيل الإجراءات المتعلقة بدخول وخروج البضاعة من الميناء.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

- إنشاء أنشطة صناعية بالمنطقة الخلفية كالصناعات المتعلقة بالبضاعة لتحقيق قيمة مضافة للميناء وصناعات لإصلاح السفن .
- ضرورة وضع شعار للميناء مثل شعار ميناء روتردام أنه بوابة أوروبا لأن الشعارات تعتبر من الاستراتيجيات التي تقوم عليها الموانئ.

1- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 85.

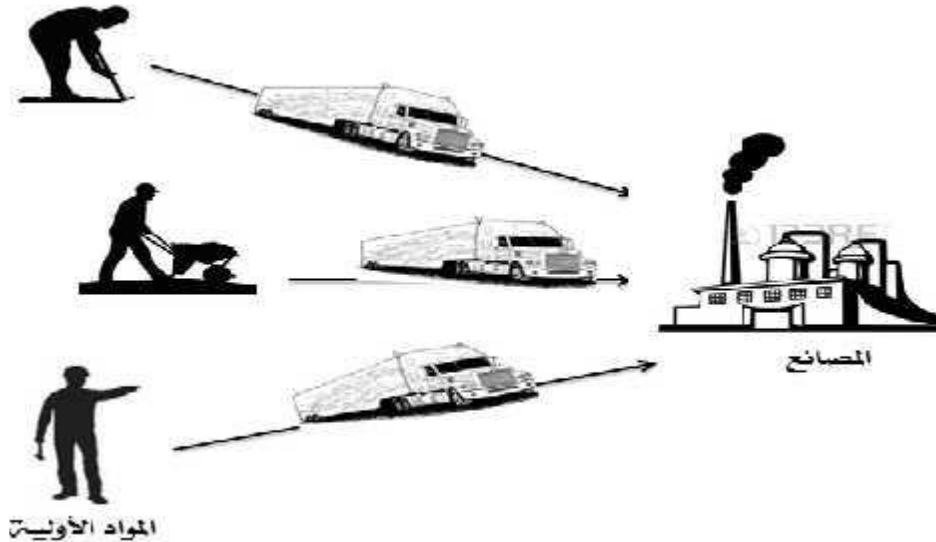
4-1 أنواع الموانئ الجافة :

ويمكن التفرقة بين الموانئ الجافة حسب طبيعة الخدمات المقدمة وموقعها بالنسبة لمصدر المادة الخام والمصنع وأسواق الاستهلاك.

1-4-1 ميناء جاف لتجميع المواد الأولية :

تكون بالقرب من مصادر المواد الأولية حيث تقوم بتجميع هذه المواد بكميات من عدة مصادر ثم إرسالها إلى المصنع " ويضمن هذا النوع الحصول على المواد الأولية بأقل الأسعار لشرائها بكميات كبيرة وتخفيض تكاليف النقل لوجود كمية كبيرة من المواد(1)، وضمان عدم توفيق الإنتاج لاستمرارية تدفق المواد الأولية وكذا تنفيذ الطلبات المفاجئة بدون زيادة الأسعار.

الشكل رقم (1) حال عدم وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية:



دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

يوضح الشكل السابق كيفية الانتقال العشوائي للمواد الخام من مناطق انتاجها إلى المصانع في ظل غياب الميناء الجاف الذي يؤدي لزيادة تكاليف النقل مما يؤثر سلبا على اسعار تلك المواد مما ينعكس أثره على تحديد اسعار المنتجات بالأسواق.

1- د/ عبد القادر فتحى لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 177.

الشكل رقم (2) حال وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية:



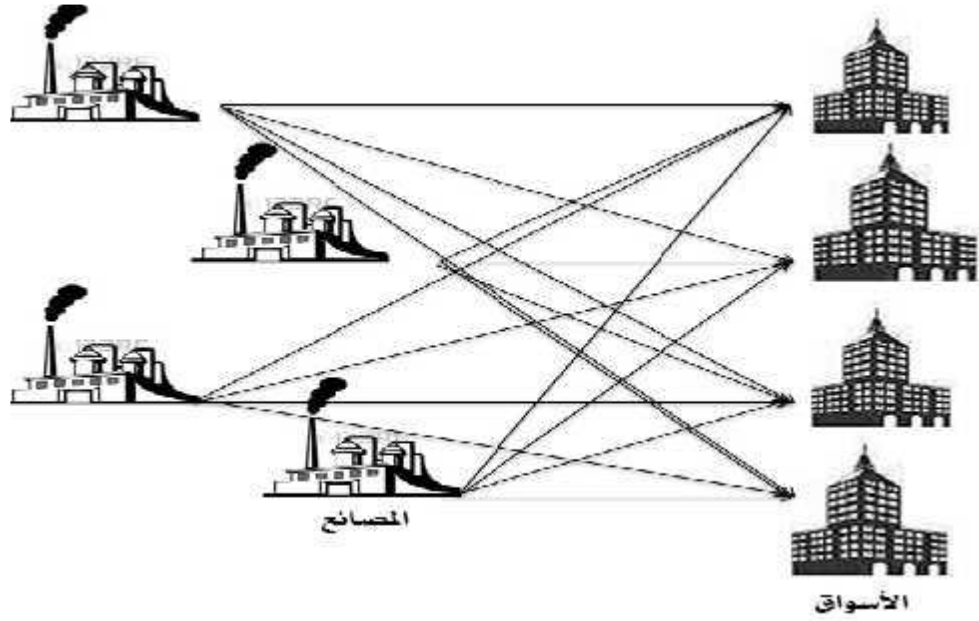
يوضح الشكل السابق كيفية انتقال المواد الخام من مناطق الانتاج إلى الميناء الجاف بهدف تجميعها وتوزيعها إلى المصانع وفقا للطلب مما يقلل تكاليف الانتاج ويضمن استمرار توافرها مما له الأثر الإيجابي على اسعار المنتجات.

1-4-2 ميناء جاف لتجميع السلع النهائية (التامة الصنع):

يتم اقامتها في المناطق ذات الكثافة الصناعية المتقاربة مع بعضها من أجل تجميع كل السلع من جميع المصانع لإرسالها إلى الأسواق ويتميز هذا النوع بتوفير السلع في الأسواق في الوقت والمكان المناسب للمستهلك مع تقليل عمليات النقل والتخزين مما يقلل في تكلفة الإنتاج.

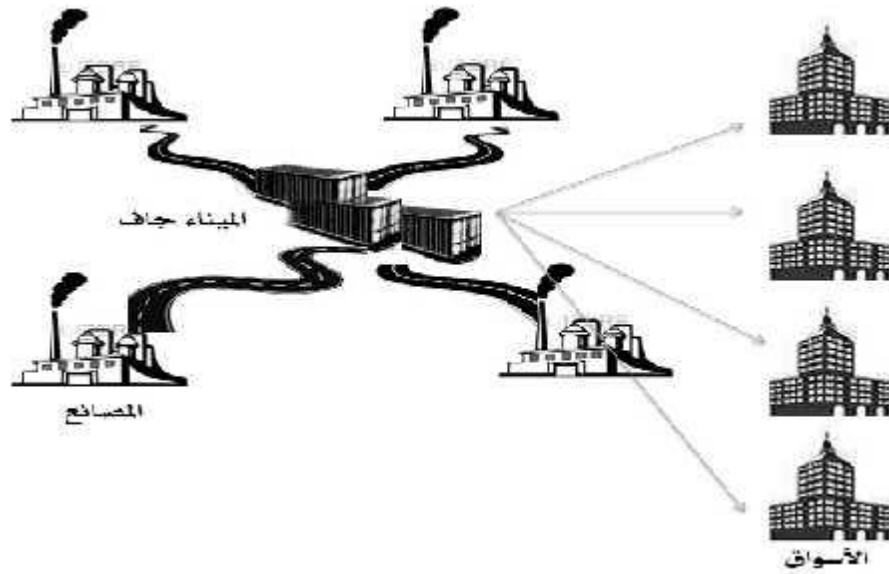
الشكل رقم (3) حال عدم وجود ميناء جاف بالقرب من مناطق الكثافة الصناعية:

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة



يوضح الشكل السابق مدى العشوائية في انتقال السلع النهائية من المصانع إلى الأسواق ومدى حجم تكاليف النقل في ظل غياب الميناء الجاف مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار تلك المنتجات بالأسواق.

الشكل ارقم (4) حال وجود ميناء جاف بالقرب من مناطق الكثافة الصناعية:



(المصدر : سامى زكى عوض ، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة ، مرجع سبق ذكره)

يوضح الشكل كيفية الانتقال المنظم للسلع من مناطق تصنيعها إلى الميناء الجاف لتجميعها وإعادة توصيلها للأسواق وفقا لطلب المستهلكين بالشكل الذي يحقق اقتصاد في تكاليف النقل مما يكون له الأثر الإيجابي في استقرار أسعار المنتجات وضمان وجودها.

3-4-1 ميناء جاف لتوزيع المنتجات على الأسواق:

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

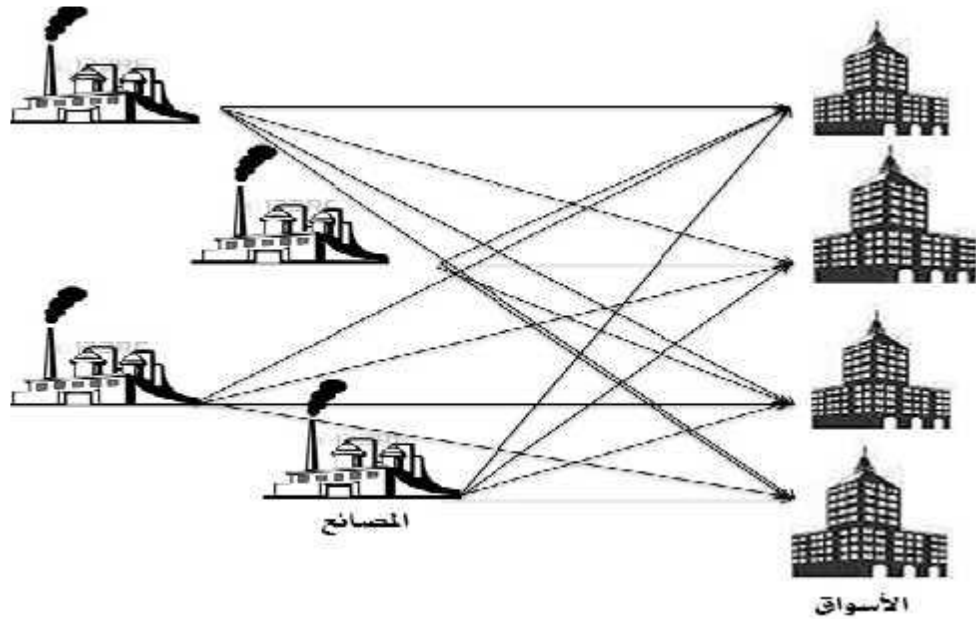
يتواجد هذا النوع " عندما تكون مصانع الإنتاج متباعدة أما مواقع الاستهلاك - الأسواق متقاربة حيث يقوم الميناء الجاف بتجميع انتاج المصانع ثم اعداد طلبات كل سوق على حدي من جميع المنتجات وارسالها دفعة واحدة (1)

وهذه الموانئ تتواجد بالمناطق ذات الكثافة السكانية ذات قوى شرائية مرتفعة وتعمل على تحقيق المبادئ اللوجستية بتوفير السلع في الوقت المحدد للمستهلك وتخفيض تكاليف النقل.

1- سامي زكى عوض الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره ص 89.

أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من الأسواق الاستهلاكية:

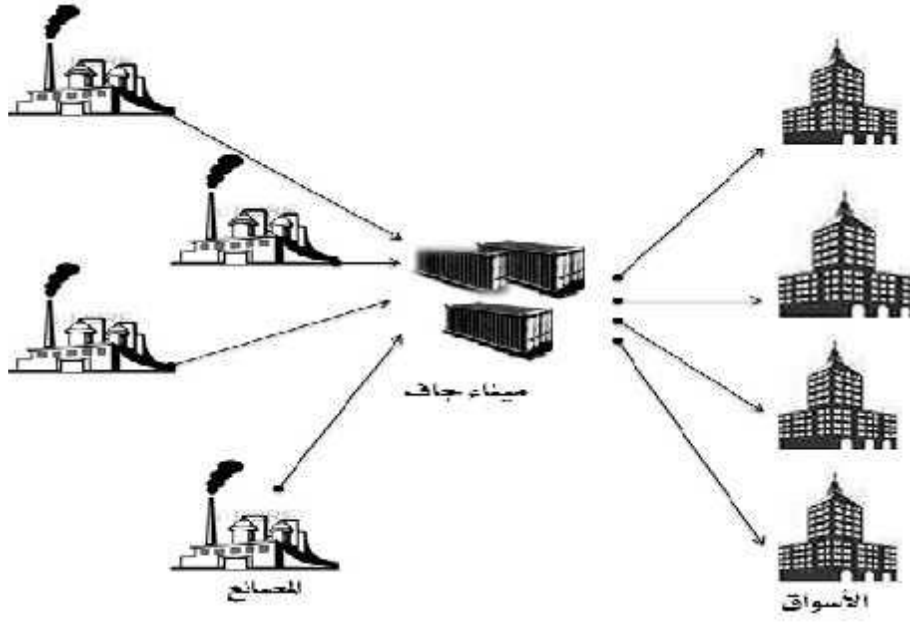
الشكل رقم (5) حال عدم وجود ميناء جاف بالقرب من الأسواق الاستهلاكية:



يوضح الشكل مدى حجم التكاليف التي يتم انفاقها لانتقال المنتجات من المصانع إلى الاسواق والذي يرجع إلى قيام كل مصنع بنقل منتجات وتوزيعها إلى الاسواق لبيعها.

الشكل رقم (6) حال وجود ميناء جاف قريب من الأسواق الاستهلاكية :

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

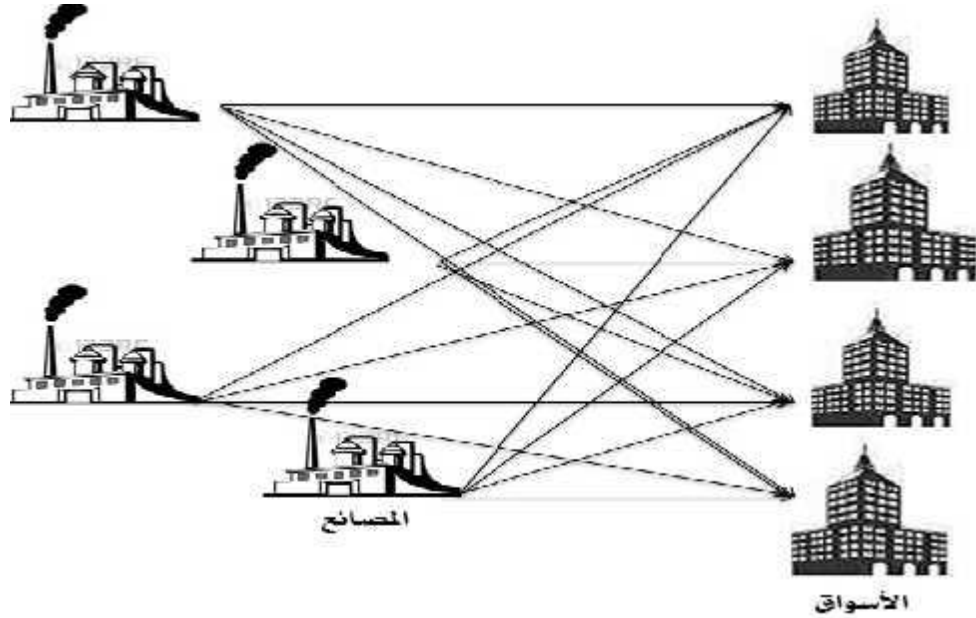


(المصدر : سامي زكي عوض ، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة ، مرجع سبق ذكره)

يوضح الشكل كيفية الانتقال المنظم للمنتجات من المصانع لتجميعها بالميناء الجاف ثم إعادة توزيعها إلى الأسواق وفقا لطلبات كل سوق على حدة وفقا لاجول احتياجات كل سوق مما يقلل تكاليف النقل والتخزين.

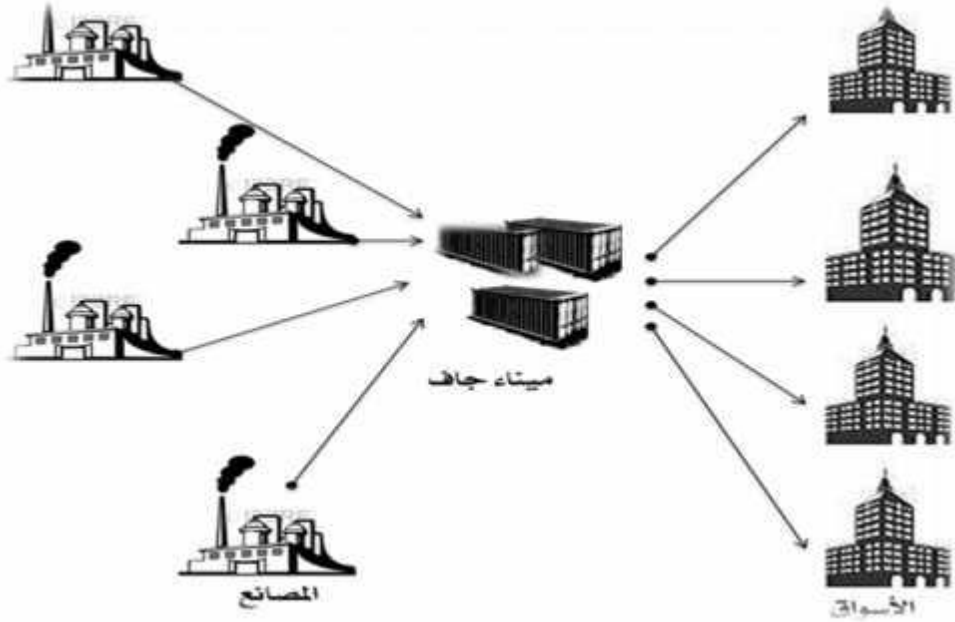
4-4-1 ميناء جاف يتوسط مراكز الإنتاج والاستهلاك إذا كانت كثيرة وبعيدة عن بعضها:

الشكل (7) حال عدم وجود ميناء يتوسط الأسواق والمصانع:



الشكل (8) حال وجود ميناء يتوسط الأسواق والمصانع :

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة



المصدر: سامي زكى عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 94

ويتضح لنا من الأشكال السابق عرضها أن الموانئ الجافة تمنع التكسب بالموانئ البحرية في جميع أنواعها سواء من المواد الأولية أو التامة الصنع، وإقامة مثل هذا النوع من الموانئ يعمل على تحقيق اقتصاديات الحجم (تقليل تكاليف النقل) وتقليل تكاليف التخزين وضمان توفير البضائع بصفة مستمرة في الأسواق وكذلك تلبية الطلبات المفاجئة وتقليل تكاليف الإدارة والمصروفات الخاصة بكل طلبه.

وقد يكون هناك ميناء جاف واحد يخدم عدة موانئ بحرية أو تكون هناك عدة موانئ جافة تخدم ميناء بحري واحد فقط.

5-1 تخطيط الموانئ الجافة (1):

1-5-1 تخطيط الميناء الجاف:

يجب أن يراعى في تخطيط الميناء الجاف ما يمكنه من إداء المهام الآتية:

- القيام بالتخليص الجمركي على الحاويات الواردة للبلاد.
- نقل الحاويات بين الوسائط المختلفة والاشتراك في النقل م و .
- شحن وتفريغ الحاويات.
- التخزين المؤقت للحاويات والبضائع.
- التغليف ووضع العلامات التجارية.
- تجميع بضائع الحاويات لتصديرها.
- تنظيف وصيانة وإصلاح الحاويات.

2-5-1 أسس التخطيط:

- أن يكون الموقع متمشياً مع تخطيط البنية الأساسية الشاملة للنقل بقدر المستطاع لأن ذلك سوف يوفر مبالغ كبيرة عن حالة وإقالة الميناء في أماكن بعيدة عن مرافق النقل.
- ضرورة توافر مستوى أدنى من الطرق البرية أو السكك الحديدية أو الممرات المائية المتصلة مع الميناء الجاف

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

- أن تكون الموانئ الجافة في مناطق تتوسط الكثافة السكانية والصناعية أو في منطقة تتوسط مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك.
- ضرورة توافر المساحات التي تمكن الميناء الجاف من التوسع المستقبلي.

1- د/ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص180.

1-5-3 معايير التخطيط:

يجب عند تخطيط موقع الميناء الجاف التركيز على المعايير التالية (1):

- سهولة الوصول إلى الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية.
- الاندماج مع شبكة الطرق الإقليمية أو المحلية للتوزيع النهائي للبضائع أو تجميعها.
- توافر المرافق العامة.
- القرب من الأحياء السكنية لاجتذاب العمالة وتجنب مصاريف الانتقال وكذا مشاريع الإسكان لهم.
- سهولة الاتصالات مع المناطق الصناعية وكذا جميع المتعاملين مع الميناء الجاف.

الفصل الثاني

الخبرات العالمية والخبرة المصرية في مجال الموانئ الجافة

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

2-1 الخبرات العالمية وعوامل نجاحها:

1-1-2 ميناء فينلو التجاري (هولندا):

يتكون هذا الميناء من محطتان الأولى سعتها الإجمالية 56000 حاوية مكافئة لعشرون قدما والثانية 140000 حاوية مكافئة لعشرين قدماً.

2-1-2 ميناء ديسبورت (ألمانيا) :

السعة الإنتاجية الاجمالية 3.4 مليون حاوية مكافئة لعشرين قدماً.

2-1-3 ميناء دى جينيلفرز بالقرب من باريس (فرنسا):

إجمالي الطاقة الإنتاجية 600000 حاوية مكافئة لعشرين قدماً.

2-1-4 عوامل النجاح المشتركة بهذه الموانئ:

- هيكل الحكومة: تعمل السلطات المحلية أو الإقليمية أو الوطنية على توفير الأراضي اللازمة لإنشاء هذه النوعية من الموانئ.
- الاتصال: توافر شبكة مواصلات برية وسكة حديد متصلة بهذه الموانئ.
- الموقع: يقع جميعها بالقرب من المناطق الصناعية والأسواق الاستهلاكية.
- الميناء يعمل كمركز ممتد للموانئ البحرية وانتهاء إجراءات التخلص الجمركي.

2-2 الخبرة المصرية:

لم تكن الموانئ البرية والجافة خاضعة لإشراف جهة واحدة في مصر تهيمن على أمورها وإنما كانت تخضع لجهات متعددة، فمنها ما كان يخضع لوزارة الدفاع، ومنها ما كان يخضع لوزارة الحكم المحلي أو لوزارة السياحة.

وتلافياً لهذه الأوضاع وتحقيقاً لحسن سير العمل بهذه المرافق وانتظامها والارتفاع بمستواها إلى أقصى درجة من الكفاءة بالنسبة إلى جميع أوجه النشاط بها ، فقد صدر في 1996/11/7 قرار السيد رئيس الجمهورية رقم 349 لسنة 1996 بإنشاء الهيئة العامة للموانئ البرية تكون تابعة لوزارة النقل ، وتتولى إدارة الموانئ البرية بالسلوم وطابا ورفح وأرقين ورأس حدربة وأية موان أخرى ، يصدر بتحديداتها قرار من رئيس الجمهورية حيث صدر في 1997/5/21 قرار رئيس الجمهورية رقم 117 لسنة 1997 بتولي الهيئة إدارة ميناء العوجة .

وفى عام 2004 تم إضافة نشاط الموانئ الجافة إلى الهيئة ومن ثم تم تغيير اسمها إلى الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة.

2-2-1 الجهة المعنية بإقامة الموانئ الجافة:

أفاد استقرار الممارسة العملية للنقل بالحاويات في جمهورية مصر العربية أن محطات النقل الواقعة داخل البلاد (الموانئ الجافة) تعامل على أنها مستودعات جمركية عامة ومستودعات جمركية خاصة، ومناطق حرة عامة ومناطق حرة خاصة.

إلا أنه قد تم مؤخراً إنشاء هيئة الموانئ البرية والجافة التابعة لوزارة النقل بهدف العمل على إنشاء موان جافة متكاملة العناصر في مختلف أنحاء البلاد ، بما في ذلك إمكانية إصدار سندات الشحن لدى متهدى النقل متعدد الوسائط برسم هذه الموانئ ولا يكتفى شأن حال المستودعات العامة والخاصة بأن ترد البضاعة برسم ميناء بحرى ثم تنتقل البضاعة إلى مستودع جمركي تابع له أو لميناء بحرى آخر عن انتشار الموانئ الجافة متكاملة العناصر ، الأمر الذى من شأنه ظهور مفاهيم النقل بمعناها الحديث القائمة على فكرة انسياب الحاوية من مكان الراسل إلى مكان المرسل إليه دون عائق .

ومع ذلك فإنه لا تزال مصلحة الجمارك تقوم بإصدار تراخيص بإنشاء مستودعات جمركية عامة ومستودعات جمركية خاصة دون وضع خطط مستقبلية بتوزيع تلك

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

المستودعات على محافظات الجمهورية وفقا لاحتياجات كل محافظة مما يترتب على ذلك تقليل حجم الطلب على الموانئ الجافة وهذه تعد أكبر المشاكل التي تواجه الموانئ الجافة.

2-2-2 الميناء الجاف الجاري تنفيذه بمدينة السادس من أكتوبر

في إطار خطة الدولة لتطوير منظومة النقل وتيسير وتنشيط حركة التجارة وجذب الاستثمار والتخطيط الشامل لنقل التجاري واللوجستيات باعتبارها إحدى دعائم النمو الاقتصادي وتوسيع منافذ التصدير وزيادة حجم الصادرات من جمهورية مصر العربية لكافة دول العالم فقد تم إعداد خطة متكاملة لإنشاء عدد ثماني موانئ جافة وخمس مناطق لوجستية على مستوى الجمهورية وربطها بالسكك الحديدية وكانت أولى خطوات التنفيذ هي البدا في تنفيذ الميناء الجاف بالسادس من أكتوبر.

3-2-2 مقدمة عن مشروع الميناء الجاف بمدينة 6 أكتوبر:

في إطار سعي وزارة النقل ممثلة في الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة بتفعيل أنشطة الموانئ الجافة لتخفيف حركة نقل البضائع برياً عن طريق السكك الحديدية وتوفير خدمات التخليص الجمركي بالمناطق الصناعية.

فقد وافق مجلس الوزراء على مشروع قرار رئيس مجلس الوزراء بإنشاء ميناء جاف في مدينة السادس من أكتوبر يسمى " الميناء الجاف والمركز اللوجستي بأكتوبر " وتم تخصيص مساحة 400 فدان لهذا الغرض بمدينة السادس من أكتوبر بقرار مجلس الوزراء رقم 1090 لسنة 2015.

يتم تنفيذ المشروع على مرحلتين الأولى على مساحة 100 فدان ومخطط توسيعه فيما بعد ليصل إلى 400 فدان ومقرر الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى خلال عامين بسعة قدرها 720 ألف حاوية.

مدة التعاقد على تنفيذ وتشغيل الميناء الجاف 30 عاماً تؤول بنهايتها ملكية المشروع إلى الدولة ويتم إنشاؤه بنظام الشركة مع القطاع الخاص p.p.p.

وترجع أسباب اختيار منطقة السادس من أكتوبر إلى:

- توافر المساحة المطلوبة لإنشاء الميناء والمنطقة اللوجستية.
- تعتبر هذه المنطقة من أنشط المناطق الصناعية في مصر.
- عدد الحاويات التي ترد إليها يقرب إلى 1000 حاوية يومياً.
- قربها من محافظة المنيا (مدخل الصعيد) والقاهرة الكبرى.
- يحيط بالمنطقة شبكة طرق برية وسكة حديد.

4-2-2 الموقف التنفيذي للميناء :

- تم الانتهاء من الثلاث مراحل الخاصة بالدراسة والتي يعدها البنك الأوربي لإعادة الأعمار والتنمية لإنشاء ميناء جاف على مساحة 100 فدان لاستيعاب 720 ألف حاوية بنظام المشاركة مع القطاع الخاص.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

- تم إصدار الدعوة للتأهيل المسبق (للشركات / التحالفات) وتقديم عدد خمسة (شركات / تحالفات) بطلبات التأهيل وتم الانتهاء من فحص ودراسة طلبات التأهيل وأسفرت نتائج الدراسة بتأهيل الثلاثة تحالفات الآتية:
 - 1- تحالف كونكورد (الهند) ، بي أس أيه (ماليزيا) ، حسن علام (مصر) .
 - 2- تحالف القابضة للنقل البحري ، مواني دبي العالمية (الامارات) .
 - 3- تحالف السويدي اليكتريك ، شنكرايبييت (المانيا) ، ثري أيه .
- انتهى الأمر بأن التحالف الذي يضم السويدي إلكترونيك وشركة شنكرايبييت الألمانية، وثرى إيه إنترناشيونال هو الفائز بإنشاء الميناء بتكلفة مالية قدرها 176 مليون دولار.
- قامت وزارة النقل ممثلة في هيئة الموانئ البرية والجافة المشرفة على تنفيذ المشروع بتوقيع التعاقد مع التحالف الفائز بتنفيذ المشروع.

2-2-5 المكونات الرئيسية للميناء :

يتكون الميناء الجاف من مجموعة من الساحات المفتوحة بالإضافة إلى محطة بضائع للحاويات متضمنة الآتي: (شحن وتفريغ الحاويات)

- ساحة حاويات وارد مملوءة.
- ساحة حاويات وارد فارغ (التي تم تفريغها)
- ساحة حاويات صادر
- ساحة تعبئة وتفريغ حاويات
- ساحات حاويات مبردة
- مكاتب إدارية – جمارك – ممثلي الملاك.
- ساحة تخزين البضائع العامة وصوامع الغلال.
- أماكن انتظار سيارات.
- ورش صيانة للمعدات.
- ميزان بسكول.
- خدمات عامة (بنك – بريد – شرطة – مطافي – أسعاف -)
- استراحة للعاملين – مسجد.
- شبكة طرق داخلية وشبكة سكة حديد داخلية.

2-2-6 التكلفة الاستثمارية للمشروع :

- بلغت التكلفة التقديرية للإنشاءات 52 مليون دولار أمريكي وذلك لكافة مكونات المشروع من الناحية الإنشائية وهي:
 - مبان إدارية
 - ساحات الحاويات وأماكن ميزان الشاحنات
 - المرافق العامة (طرق وأسوار)
 - توصيل المياه والكهرباء
 - محطة وقود
 - منشآت الدائرة الجمركية.
 - نظام طاقة شمسية لتوليد الكهرباء.
 - أنظمة الاتصالات والانذار والمراقبة.
- بلغت التكلفة التقديرية للمعدات الخاصة بالتشغيل 124 مليون دولار أمريكي وهي:
 - خطوط السك الحديدية داخل الميناء.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

- معدة ريتش استاكرز .
- جرارات الساعات.
- أنظمة التفريش بالأشعة فوق البنفسجية.
- المركبات.

وبذلك تكون إجمالي التكلفة التقديرية للمشروع 176 مليون دولار أمريكي.

7-2-2 حجم التداول المستهدف للميناء:

قامت الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة وهي الجهة المعنية بإنشاء الموانئ الجافة بمصر بالتعاون مع آخرين بإعداد دراسة الجدوى اللازمة لمشروع الميناء الجاف بالسادس من أكتوبر وتضمنت تلك الدراسة حجم التداول المستهدف لهذا الميناء وذلك خلال ثلاث مراحل المرحلة الأولى لمدة عام والمرحلة الثانية من عامين إلى خمس أعوام والمرحلة الثالثة والرابعة من ستة أعوام إلى نهاية فترة الانتفاع والبالغة ثلاثون عاما وذلك وفقا للجدول التالي:

جدول رقم (2)

العامل	المرحلة الأولى عام (1)	المرحلة الثانية عام (2-5)	المرحلة الثالثة المرحلة الرابعة (30-6) عام	ملاحظات
إجمالي حجم تداول الحاويات السنوي بمينائي الاسكندرية والدخيلة عام 2018 شاملة الترانزيت	2.828092 حاوية مكافئة			معدل إنتاجية الحاويات المكافئة سنويا لجميع الموانئ
حجم تداول الحاويات السنوي بمينائي الإسكندرية والدخيلة (صادر / وارد) غير شامل الترانزيت لعام 2018	1.536912 حاوية مكافئة			قامت الدراسة على أساس تثبيت حجم التداول لعام 2018
حجم التداول السنوي المستهدف تحقيقه لميناء السادس من أكتوبر الجاف	86400 حاوية مكافئة	172800 حاوية مكافئة	259200 حاوية مكافئة	الطاقة القصوى لتداول الحاويات (صادر / وارد) بالميناء 1440

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

حاوية مكافئة يوميا باجمالي 525600 حاوية				
% حجم سوق الميناء	16.8%	11.2%	5.6%	حصة السوق المستهدف الحصول عليها سنويا بميناء السادس من أكتوبر الجاف
	6 قطار في كل اتجاه / يوم	4 قطار في كل اتجاه / يوم	2 قطار في كل اتجاه / يوم	القدرة الاستيعابية المطلوبة لقطارات السكك الحديدية
	60 حاوية مكافئة / قطار باجمالي 480 حاوية مكافئة / 720 حاوية مكافئة / يوم	60 حاوية مكافئة / قطار باجمالي 480 حاوية مكافئة / يوم	60 حاوية مكافئة / قطار باجمالي 240 حاوية مكافئة / يوم	القدرة الاسـتيعابية المستهدفة لحجم التداول بالقطارات

المصدر: الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة التابعة لوزارة النقل

وبالنظر إلى ما ورد بالجدول السابق يتضح لنا الآتي:

- ركزت الدراسة على مينائي الإسكندرية والدخيلة وهذا يرجع إلى أن نسبة الحاويات المتداولة سنويا (صادرات / واردات) بهاتين الميناءين يتراوح ما بين 75 : 80 % من إجمالي الحاويات المتداولة بمواني جمهورية مصر العربية.
- قامت الدراسة على تثبيت حجم التداول لعام 2018 حيث أنه عند اعداد الدراسة كان هو آخر عام تم حصر حجم التداول السنوي بكافة الموانئ المصرية.
- استخدام النقل بالسكك الحديدية من وإلى الميناء يستحوذ على النسبة الأكبر ويرجع ذلك إلى ضمان سلامة وصول الحاويات فضلا عن قلة تكاليف النقل والزمن المستغرق للنقل.
- تلاحظ أن نسب نمو المشروع عبر مراحل المختلفة نسب منطقية مقارنة بحجم التداول السنوي بمينائي الإسكندرية والدخيلة خاصة أنه الميناء الجاف الوحيد حالياً.

2-2-8 المخاطر الأولية للمشروع :

- عدم توصيل المرافق الرئيسية على رأس الأرض.
- عدم توصيل شبكة السكك الحديد داخل الميناء
- عدم صدور تشريعات العمل داخل الميناء.

2-2-9 عوائد المشروع:

كما قامت الهيئة العامة للموانئ باحتساب العوائد الخاصة بها من تنفيذ هذا المشروع وذلك على مدار الثلاثون عام والتي تتضح تفصيلا بالجدول الآتي:

وبقراءة الجدول السابق الخاص بعوائد الهيئة من المشروع يتضح لنا الآتي:

- تم احتساب العوائد الخاصة بالهيئة بأقل مكسب محتمل الحصول عليه حيث أنه بالنظر إلى إجمالي قيمة العوائد التي ستنتفع بها الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة خلال 30 عام (المدة المحددة لانتفاع المشروع) والبالغة 96.56 مليون دولار ومقارنتها بما ستتحمله الهيئة نظير توصيل المرافق وخطوط السكك الحديدية للمشروع والمقدر 500 مليون جنية يتبين لنا أن تكلفة تلك المرافق لم تأخذ في الحسبان.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

- كما تم احتساب العوائد الخاصة بالهيئة دون النظر لقيمة الأرض المخصصة لإنشاء المشروع.

وبالرغم من أن قيمة العوائد التي ستحصل عليها الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة لا تدهي حجم الاستثمارات المتوقع تنفيذها بهذا المشروع إلا أنه يجب النظر إلى الآتي:

- أ. هذا الميناء سيساهم في تسهيل حركة التجارة مما يساعد في تحقيق نمو اقتصادي.
- ب. العوائد المنتظر تحقيقها للهيئة سوف تتحصل عليها دون أن تساهم في التكلفة الاستثمارية للمشروع.
- ت. العائد المتوقع على جمهورية مصر العربية من إنشاء هذا الميناء:

- تخفيف الضغط على مينائي اسكندرية والدخيلة ومنع تكديس البضائع والحاويات بهما بما يحقق زيادة في الطاقة الاستيعابية بساحات التداول وتقليل زمن الانتظار للسفن خارج الميناء مما يحسن من الخدمات المقدمة بمينائي اسكندرية والدخيلة.
- سرعة الافراج الجمركي عن البضائع وتقليل زمن بقاء البضائع بالموانئ مما يساهم في تخفيض تكاليف السلع على المستهلك.
- تخفيف العبء على الطرق الرئيسية نظرا لنقل البضائع عن طريق السكك الحديدية مما يقلل من تكاليف صيانة الطرق والحفاظ عليها.
- المساهمة الفعالة في تنمية المنطقة الصناعية من مدينة السادس من أكتوبر والمناطق الصناعية المجاورة وذلك نظرا لسهولة توافر المواد الخام المستوردة من الخارج بالإضافة لسهولة تصدير المنتج النهائي.
- توفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة بما لا يقل عن 3500 فرصة عمل (500 مباشرة داخل الميناء – 3000 غير مباشرة).

الفصل الثالث

أثر ميناء أكتوبر الجاف على حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة:

1-3 دور ميناء أكتوبر الجاف في تسهيل حركة التجارة:

ويظهر دور الميناء الجاف في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة عندما ننظر إلى الآتي:

1-1-3 الأهداف الاستراتيجية من إنشاء ميناء أكتوبر الجاف:

والتي تتمثل في الآتي:

- أ. تخفيف الضغط على الموانئ البحرية ومنع تكديس البضائع والحاويات بها وتعظيم الاستفادة من توسعات الموانئ لإنعاش حركة التجارة الدولية والترانزيت.
- ب. مواكبة الاتجاهات العالمية لتسهيل التجارة عبر الحدود وتحقيق مزايا تنافسية للاستثمار في مصر من خلال تحسين معدات الوقت المستغرق في إنهاء إجراءات الافراج الجمركي والتصدير.
- ت. دعم الاقتصاد القومي المصري بزيادة الإيرادات المحققة من نقل وتداول البضائع.
- ث. تحسين مستوى الخدمات اللوجستية المقدمة مما يساهم في زيادة حركة الصادرات والواردات.
- ج. يساهم في توفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة مما يدعم البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة.

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

ح. تخفيض التكاليف المالية والبيئية لحركة الواردات والصادرات من خلال استخدام السكك الحديدية مما يساهم في تخفيف التضخم وتحسين تنافسية الصادرات المصرية والمحافظة على البيئة.

3-1-2 المنافع العائدة على المستثمرين من إنشاء ميناء أكتوبر الجاف:

كما يتأكد لنا مدى مساهمة الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة من خلال عرض المنافع التي سيتحصل عليها المستثمرين من إنشاء هذا الميناء والتي تتمثل في الآتي:

- الإجراءات الفعالة والسريعة لعمليات الفحص الجمركي والتخلص الجمركي مما تساعد في تقليل وقت استلام وتسليم البضائع.
- تقليل تكبد البضائع وتأخيرها بالموانئ البحرية .
- تحقيق وفورات الحجم في التوزيع للمستخدمين النهائيين نتيجة لكفاءة السكة الحديد.
- الحد من تخزين الحاويات في ساحات الموانئ البحرية ذات التكلفة العالية.
- قريب من الأسواق النهائية مما يحسن من موثوقية سلاسل النقل.
- توفير الحاويات الفارغة بجوار أسواق التصدير.
- انتشار الموانئ الجافة يساعد على النقل باستخدام السكك الحديدية بين الموانئ البحرية والجافة بدلاً من النقل بالشاحنات مما يقلل من تكلفة النقل.
- الميناء الجاف هو الوجهة النهائية للبضائع على بوليصة الشحن أي يمكن استلام / وتسليم الحاويات بجوار المصانع بالمنطقة الصناعية.
- يتيح الميناء الجاف التخلص الجمركي على مرحلة واحدة لكل من حاويات الاستيراد والتصدير.
- يساعد في سهولة ممارسة الأعمال التجارية.

3-2-2 دور ميناء أكتوبر الجاف في تحقيق التنمية المستدامة:

بعد عرض الأهداف الاستراتيجية لميناء أكتوبر الجاف والمنافع العائدة على المستثمرين من إنشائه يتضح لنا دوره في تسهيل حركة التجارة الأمر الذي يساهم بشكل كبير في تحقيق التنمية المستدامة خاصة على المحور الاقتصادي باعتبار أن تنشيط حركة التجارة لها أثر مباشر على الناتج القومي.

3-2-1 مفهوم التنمية المستدامة:

تعرف التنمية المستدامة بمفهومها الشامل والعام على أنها عبارة عن نشاط شامل لكافة القطاعات سواء في الدولة أو في المنظمات أو في مؤسسات القطاع العام أو الخاص أو حتى لدى الأفراد حيث تشكل عملية التطوير وتحسين ظروف الواقع من خلال دراسة الماضي والتعلم من تجاربه وفهم الواقع وتغييره نحو الأفضل والتخطيط الجيد للمستقبل وذلك عن طريق الاستغلال الأمثل للموارد والطاقات البشرية والمادية بما في ذلك المعلومات والبيانات والمعارف التي يمتلكها المقيمون على عملية التنمية.

ولا تقتصر التنمية على جانب واحد أو مجال واحد فقط من المجالات الحياتية بل تشمل التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وغيرها بحيث تهدف بشكل رئيسي إلى رفع وتحسين مستوى المعيشة لدى الأفراد وضمان معيشة أفضل للأجيال القادمة.

3-2-2 أثر ميناء أكتوبر الجاف على المحور الاقتصادي للتنمية المستدامة:

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

وضعت العديد من الأدبيات المتعلقة بالتنمية المستدامة العديد من الأهداف الخاصة بالبعد الاقتصادي والتي تؤدي إلى تحقيق التنمية المستدامة وبالنظر إلى دور الموانئ الجافة في تحقيق تلك الأهداف نجد أنها تساهم في تحقيق الكثير منها وعلى سبيل المثال:

- تساعد الموانئ الجافة على تسهيل حركة التجارة مما يؤدي إلى زيادة الدخل القومي والذي يعتبر من أهم أهداف التنمية المستدامة.
- تساهم الموانئ الجافة في الحد من مشكلة البطالة والتي تمثل عائقاً في تحقيق النمو الاقتصادي.
- تساعد الموانئ الجافة في زيادة دور القطاع الخاص في التنمية سواء بمشاركته في إنشاء تلك الموانئ أو من خلال ممارسة الأعمال التجارية.
- دعم الاقتصاد القومي المصري بزيادة الإيرادات المحققة من نقل وتداول البضائع.
- زيادة طاقات الموانئ البحرية بما يحقق زيادة في الناتج القومي وتحسين موقف ميزان المدفوعات.

3-2-3 تأثير الموانئ الجافة على المحور البيئي للتنمية المستدامة:

عند انتشار الموانئ الجافة داخل محافظات الجمهورية فسوف يساعد ذلك في زيادة فرص النقل عبر وسائل النقل النهرية والسكك الحديدية وسيتم تقليص دور الشاحنات في عملية النقل فضلاً عن تقليل النقل بشكل عام مما يساهم في تقليص أو منع التأثيرات السلبية على البيئة الناتجة من عمليات النقل.

4-2-3 تأثير الموانئ الجافة على المحور الاجتماعي للتنمية المستدامة:

بالنظر إلى دور الموانئ الجافة نجد أنها تساهم في تحقيق الأهداف الخاصة بالمحور الاجتماعي للتنمية المستدامة فعلى سبيل المثال نجد أن الموانئ الجافة تساهم في:

- خلق فرص عمل للشباب سواء كان بشكل مباشر أو غير مباشر.
- انتشارها داخل الجمهورية يساهم في تقليل تدفق الافراد إلى المدن الكبرى.
- رفع مستوى المعيشة للعاملين بها.

الفصل الرابع

النتائج والتوصيات

1-4 الإجابة على فرضية الدراسة:

من خلال الدراسة لهذا الموضوع والتحليل المسبق لجميع العناصر المكونة لهذا البحث تم الإجابة على فرضيات هذا البحث بأن هناك علاقة إيجابية بين إنشاء الموانئ الجافة وبين تنشيط وتسهيل حركة التجارة مما يساهم في تحقيق التنمية المستدامة.

حيث تكمن العلاقة بين الموانئ الجافة وحركة التجارة فيما يقدمه الميناء الجاف من تخفيض في تكلفة النقل وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتج على طول سلسلة الامداد مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات

دور الموانئ الجافة في تسهيل حركة التجارة وتحقيق التنمية المستدامة

أصبحت الموانئ الجافة بما تأدية من خدمات التي تجرى للسلع التامة والسلع نصف مصنعة كعمليات التخزين والتغليف والتعبئة ولصق العلامات التجارية والتنسيق والنقل والتسويق لوصول المنتج النهائي إلى العميل بأقل تكلفة وفي الوقت المناسب لإرضاء العميل من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي

2-4 النتائج:

- من خلال الدراسة التطبيقية والوصول إلى المعلومات عن الموانئ الجافة والنظر إلى حال الموانئ البحرية المصرية ومعدل الصادرات والواردات يتضح لنا الآتي:
- تكسد الضائع والسفن نظرا للقصور في الطاقة الاستيعابية في الأرصفة وساحات الحاويات والمخازن بالموانئ البحرية.
- التأخر في استيعاب مشكلة التكسد بالموانئ البحرية والعمل على توفير بدائل لحل تلك المشكلة.
- عدم الوعي لدى كثير من المستثمرين بدور الموانئ الجافة وأهميتها.
- عدم وجود شبكة طرق تساعد على إنشاء الموانئ الجافة بكل محافظات الجمهورية .

3-4 التوصيات:

- 1- التوجه نحو إقامة موانئ جافة مجاورة للمدن الصناعية والمدن الكبرى والمراكز الحدودية وفق المفاهيم الحديثة في هذا المجال وذلك لتحقيق تكامل تشغيلي بين الموانئ البحرية وبين تلك المدن.
- 2- أهمية مراعاة إنشاء بنية أساسية وفوقية تكنولوجية بالموانئ الجافة يمكن من خلالها تطبيق التقنيات الحديثة في نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مثل نظام التبادل الإلكتروني للبيانات ونظام التعقب الإلكتروني للحاويات وغيرها من النظم التي تسهم في تحقيق التكامل التشغيلي بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة.
- 3- الاهتمام بإنشاء شبكة طرق (برية - نهريّة - سكك حديد) لاستخدامها في نقل الحاويات وخاصة السكك الحديدية بهدف تقليل تكلفة النقل.
- 4- ضرورة مشاركة القطاع الخاص في عملية إقامة وتشغيل الموانئ الجافة لضمان استثمار موارد القطاعين العام والخاص لما تحتاجه هذه المشاريع من رؤوس أموال ضخمة لتفعيلها.
- 5- ضرورة تعزيز التكامل التشغيلي بين الموانئ البحرية والموانئ الجافة من خلال اسهام كافة أطراف التجارة والصناعة والنقل والمؤسسات المصرفية والتأمينية والأجهزة الرقابية والمصدرين والمستوردين في تشكيل هيئة تقوم على عملية التطوير المستمر لتلك الموانئ بما يتناسب مع المتغيرات المتلاحقة ويساعد في تسهيل حركة التجارة.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية :

- 2- ايمن النجراوي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2014.
- 1- حماده فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب الإسكندرية 1998.
- 3- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 4- د/ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الطبعة الثانية 2009.
- 5- مريم محمد فرج حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا السودان.
- 6- د/ سامي زكي عوض، الدور اللوجستي للموانئ الجافة ومدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكامل للنقل، رسالة دكتوراه، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر ، 2002 . مؤتمرات وتقارير:
- 7- دراسة عن النقل المتعدد الوسائط ونظام اللوجستيات، لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطوة الشاملة في جمهورية مصر العربية، وكالة اليابان للتعاون الدولي، وزارة النقل، مصر أغسطس 2008
- 8- الدراسة التي قامت بها الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة لمشروع ميناء أكتوبر الجاف .

المراجع باللغة الإنجليزية :

8 -<http://en.wikipedia.org/wikildry-port> -11h 30m 03/02/ 2017

9- <http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1-12h 30m 03/02/ 2017> "