الأكاديمية العربية الدولية

الأكاديمية العربية الدولية

المقررات الجامعية

www.aiacademy.info | care@aiacademy.info

No.

الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل
وزارة النقل
جمهورية مصر العربية

دراسة عن النقل متعدد الوسائط ونظام اللوجستيات لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية

التقـــــرير النهـــائي

مجلد 1
ملخص الدراسة

أغسـطس **2008**

الوكالــة اليابانيــة للتعــاون الدولـي (JICA)

NIPPON KOEI CO., LTD.
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

EGO
JR
08-004

الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل
وزارة النقل
جمهورية مصر العربية

دراسة عن النقل متعدد الوسائط ونظام اللوجستيات لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية

التقـــــرير النهـــائي

مجلد 1
ملخص الدراسة

أغسـطس **2008**

الوكالــة اليابانيــة للتعــاون الدولـي (JICA)

NIPPON KOEI CO., LTD.
KATAHIRA & ENGINEERS INTERNATIONAL

Exchange Rate:

US$ 1.00 = LE 5.71

(As of June 2007)

مقدمة

إستجابة للطلب المقدم من حكومة جمهورية مصر العربية، قررت حكومة اليابان إجراء "دراسة عن النقل متعدد الوسائط ونظام اللوجستيات لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية "، وعهدت بها الى الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA).

قامت JICA باختيار وارسال فريق دراسة برئاسة السيد Akihisa Kojima من Nippon Koei في الفترة من نوفمبر 2006 الى ديسمبر 2007. كذلك، عقدت JICA الاجتماعات الداعمة برئاسة الاستاذ Toshinori Nemoto من جامعة Hitotsubashi University لتقديم المشورة لفريق الدراسة اثناء فترة البحث في اليابان.

قام فريق الدراسة بإجراء عمليات البحث الميدانية، وإدارة المناقشات وتحليل البيانات وتشكيل المشروع جنبا الى جنب مع المسئولين المعنيين من الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل ووزاره النقل فضلا عن مسئولين آخرين. ولدى عودته الى اليابان، قام فريق الدراسة بإعداد هذا التقرير النهائي.

نأمل ان يساهم هذا التقرير في تحقيق التنمية المنشودة في جمهورية مصر العربية، وتعزيز أواصر الصداقة الودية بين البلدين .

وأخيراً، أود أن أعرب عن خالص تقديري للمسئولين المعنيين في حكومة جمهورية مصر العربية لتعاونهم الوثيق مع فريق الدراسة الياباني.

August 2008

Seiichi Nagatsuka
Vice President
Japan International Cooperation Agency

August 2008

Mr. Seiichi Nagatsuka
Vice President
Japan International Cooperation Agency

كتاب الاحالة

السادة الأفاضل,

يسرنا ان نقدم طيه التقرير النهائي الخاص بموضوع "دراسة عن النقل متعدد الوسائط ونظام اللوجستيات لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية ".

يتضمن التقرير جميع نتائج الدراسة ويعكس أيضاً توصيات السلطات المعنية في الحكومة اليابانية والوكالة الخاصة بكم وكذلك الملاحظات التي ادلت بها الهيئات المناظرة ونعني بها الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل, وزارة النقل والسطات المعنية الأخرى في جمهورية مصر العربية.

ويعرض التقرير الاوضاع الحالية والمستقبلية للوجستيات شحن الصادرات والواردات. ويقدم خطة شاملة لتنمية اللوجستيات الأخرى لجميع أنماط النقل المتعدد الأشكال والنظام اللوجستي: متضمنة أنشطة الشحن ، التخليص الجمركى والأنشطة الخاصة بالإجراءات. أما بالنسبة للمشاريع المقترحة حديثاً, فهناك أكثر من عشرين مشروعاً مقترحاً إضافة الى المشاريع التي تم التخطيط لها بالفعل من جانب الحكومة المصرية.

ونود ان نغتنم هذه الفرصة للإعراب عن خالص امتناننا الى وكالتكم ووزارة الشؤون الخارجية. كما نود ان نعرب عن شكرنا العميق الى الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل ووزارة النقل وكذلك الوكالات الحكومية الأخرى المعنية في جمهورية مصر العربية لتعاونها معنا وتقديمها كل المساعدة الممكنة خلال هذه الدراسة. ويحدونا الامل في أن يساهم هذا التقرير في تحقيق التنمية المرجوة في جمهورية مصر العربية.

Very truly yours,

Ken Nishino
Team Leader,
Study on Multimodal Transport and Logistics System
of the Eastern Mediterranean Region and Master Plan
in the Arab Republic of Egypt

خريطة الموقع

Holistic Approach to Logistics Enhancement Not to Lose the Emerging CHANCE

- Egypt Is Rising Again
- Egypt Is Losing Occasion
- Yet It Is Not Too Late

Development of Alexandria Port

Source: Google Earth

Issues
- Lack of Container Handling Equipment
- Lack of Container Yard
- Insufficient Water Depth

- **Promotion of Strategic Sea Port Development**
- **Realization of Logistics System on Inland Transport**
- **Enhancement of Logistics Industry**
- **Establishment of Governmental Body related to Logistics**

To/From EU

ALEXANDRIA

DAMIETTA

PORT SAID (West)

PORT SAID (East)

Damanhur

Alex Agriculture Road

El-Mahalla El-Kubra

El-Mansura

Burg El Alab

El Alamain

Tanta

Zagazig

Ismailia

El Arish

Bir el Abd

Cairo-Alex Desert Road

Cairo-Ismailiya Desert Road

Sadat City

10th of Ramadan

6th of October

CAIRO

Helwan

Cairo-Suez Desert Road

SUEZ

SOKHNA

To/From Gulf and Asian Countries

To Upper Egypt

Construction of New Burg El Arab Direct Access Line

New Burg El Alab Industrial Area: 800ha

Development of New River Port

Construction of 10th of Ramadan Direct Access Line

Sadat City Industrial Area: 500ha

Construction of 6th of October Direct Access Line

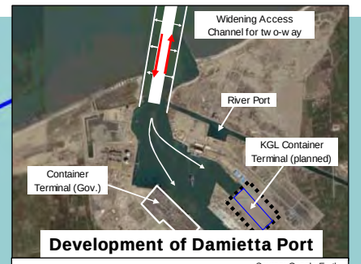
Development of Logistics Center at 6th of October
(Industrial Area: 2,550ha)

Development of Logistics Center at 10th of Ramadan
(Industrial Area: 3,500ha)

Development of New Freight Link

Regional Ring Road (Under Construction / Planning)

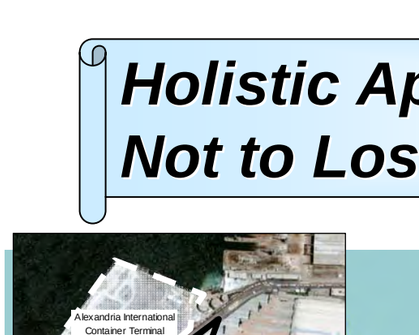
Development of Logistics Center at Port Said Port (East)



Development of Damietta Port

Source: Google Earth

Issues
- Large Maintenance Dredging Volume
- Limited Channel Capacity



Source: Google Earth

Issues
- Limited Area of Container Yard
- Insufficient Length of Breakwater

Development of Port Said Port (West)

Source: Google Earth

Issues
- Insufficient Water Depth
- Insufficient Area of Container Yard
- Heavy Congestion at Entry Gate

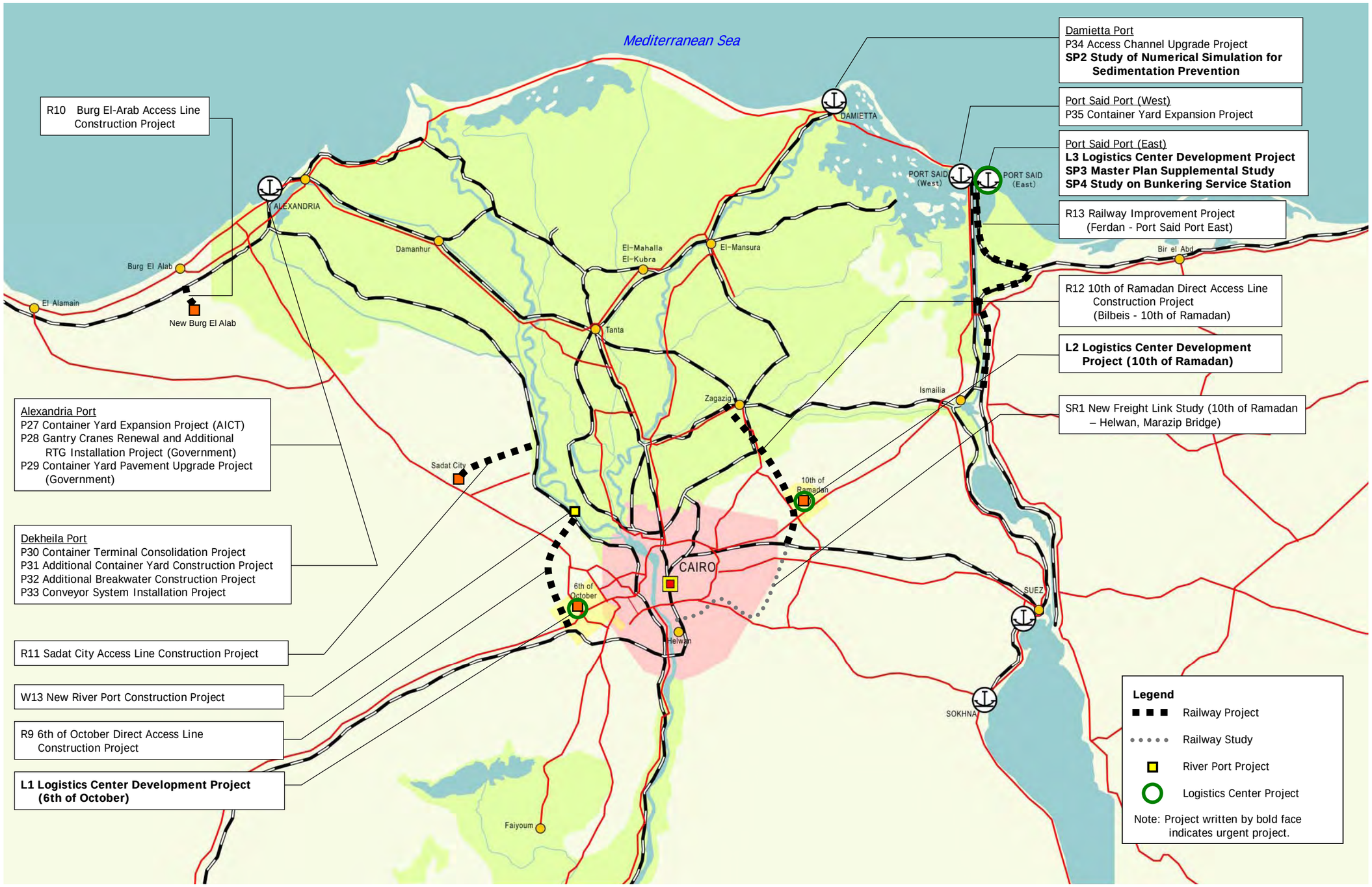
Existing Plan of Port Said Port (East)

Source: www.freefoto.com

Source: www.big-bremen.de

Necessary Programs to Develop Logistics Industry

- **Forwarding / Trucking Industry Service Enhancement**
- **Human Resource Development**
- **Legal Framework Improvement**
- **Financial Incentive**



خريطة موقع المشروع

جدول المحتويات

مقدمة
كتاب الإحالة
خريطة الموقع
نهج شامل لتعزيز اللوجستيات
خريطة موقع المشروع
1. مقدمة الدراسة **1**
2. مدخل الدراسة **3**
2-1 الوضع الحالي لنقل بضائع الصادرات والواردات 3
2-2 المدخل إلى تطور جديد في نقل البضائع 6
3. تدفق البضائع وسيناريو نموه حتى عام 2022 ..... **9**
4. خطة التطور المطلوب **14**
4-1 النقل البحري للبضائع 14
1) ضمان دور الموانى البحرية المحورية 14
2) دعم تسهيلات بضائع الصادرات والواردات 15
4-2 وسائل النقل الداخلي للصادرات والواردات 16
1) محور النقل الداخلي 1 : ميناء الإسكندرية – القاهرة 16
2) محور النقل الداخلي 2 : ميناء دمياط – 10 رمضان/القاهرة 17
3) محور النقل الداخلي 3 : ميناء بورسعيد (غرب) – 10 رمضان/القاهرة 19
4) محور النقل الداخلي 4 : ميناء بورسعيد (شرق) – 10 رمضان/القاهرة 20
5) محور النقل الداخلي 5 : ميناء السخنة – 10 رمضان/القاهرة 21
6) محور النقل الداخلي 6 : قنا – ميناء سفاجا 22
7) محور النقل الداخلي 7 : الصعيد - القاهرة 23
4-3 الإسراع بالإفساح والإجراءات الجمركية 24
4-4 تحسين النواحي الإدارية والتنظيمية إنشاء نظام على المستوى القومي للتبادل الإلكتروني للمعلومات 24
4-5 ترشيد التدفقات اللوجستية 25
1) إقامة مراكز لوجستية 25
2) تطوير الموانى الجافة 29
4-6 إقامة وتحسين صناعة متعهدي النقل 30
4-7 الترتيبات القانونية والمؤسسية 31
4-8 تطوير الموارد البشرية فرص تدريب أكثر 33
4-9 السياسة التشجيعية للمراكز اللوجستية/ خدمات النقل بالسكك الحديدية 34
4-10 الإعتبارات الإجتماعية والبيئية 35
5. المشروعات الموصى بها وبرنامج تنفيذها **37**
6. النتائج والتوصيات **46**
7. قائمة المشاركين **48**

1. مقدمة الدراسة

إن الصناعة والتجارة هي العناصر الأساسية التي تحدد التطور الاجتماعي والاقتصادي في مصر والارتقاء بهما هو المهمة الرئيسية للبلاد.

وتضع الحكومة المصرية بجلاء إستراتيجيتها القومية الأساسية لترتقي بالصناعة إعتماداً على تقوية الرابطة التجارية مع الاتحادالأوروبي والأقاليم الأخرى من العالم. ويعني ذلك مشاركة فعالة للاقتصاد المصري في السوق العالمية الحرة. وتواجه المنتجات المصرية منافسة حادة في السوق العالمية ويتم تقييم هذه المنتجات بلا رحمة من حيث قدرتها على التحمل والسعر والدقة في توقيت وصول البضائع إلى الأسواق إضافة إلى الجودة. وتحتاج مصر إلى تدبير الموارد الصناعية من الشركات الأجنبية أينما كانت في جميع أنحاء العالم. لذلك فإن الوقت الكلي اللازم من توقيت إصدار أمر الشراء إلى وصول البضائع والدقة في ذلك إلى جانب السعر هي عناصر أساسية في إختيار الشركاء التجاريين. وفي ظل العولمة التي يتسع مداها، فإن هناك وعياً عاماً بأن نقل البضائع هو عنصر حاكم في حصول الشركات على ميزة نسبية في التجارة الدولية.

وتجدر الإشارة إلى أن أعمال النقل التي يتم التخطيط لها على كل واسطة نقل منفردة بمعزل عن الأخرى بحري – طرق – سكك حديدية – نقل مائي ينتج عنها تداول غير مرضي للبضائع بين الوسائط المختلفة وضعف كفاءة النظام اللوجستي لتدفق البضائع. كما تجدر الإشارة إلى أن وضع الحلول الشاملة والمتعدد الوسائط التي تهدف إلى الأوضاع المثلى للتدفقات اللوجستية لم يتم أخذها في الاعتبار عند وضع دراسات مخططات النقل في مصر. بالإضافة إلى ذلك فكل هذه الدراسات (باستثناء دراسات النقل المائي) قد مر عليها أكثر من عشرة سنوات وعفا عليها الزمن وأصبح الإطار التحليلي لأي منها يصعب تطبيقه لخدمة الصناعات الحالية التي تتطور حالياً بديناميكية وسرعة في مصر. لذلك فإن مصر في حاجة عاجلة لإعداد خطة شاملة للتطور اللوجستي للوفاء بالاحتياجات اللوجستية الجارية ولتعكس التغيير في حجم حركة البضائع الحالية والمستقبلية.

في ضوء ذلك فإن الحكومة المصرية قد طلبت إلى اليابان إعداد استراتيجية إنشاء نظام للنقل متعدد الوسائط واللوجستيات. تتضمن نطاق واسع من مجالات العمل مثل لوجستيات نظام النقل وتسهيلات التداول بين الوسائط ودور الإدارة الحكومية. كما تتضمن إلقاء الضوء على الفرص القائمة للمشاركة العامة والخاصة (PPP).

واستجابة لهذا الطلب فقد قررت الحكومة اليابانية القيام بإعداد دراسة "النقل متعدد الوسائط ونظام اللوجستيات لمنطقة شرق البحر المتوسط والخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية" (وتذكر باسم "الدراسة" في سياق التقرير) وأوكلت أداءها للوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) الجهة الرسمية المسئولة عن تنفيذ برامج التعاون التقني للحكومة اليابانية. وبعد إعداد دراستين تحضيريتين فقد إختارت (JICA) بيتي خبرة للقيام بالدراسة مجتمعين هما Nippon Koei

وKatahira & Engineers International (KEI). وقد بدأ فريق العمل إعداد الدراسة في مصر في نوفمبر 2006.

الأهداف

الأهداف العليا:

1) خطة شاملة لتطوير اللوجستيات للارتقاء بصناعة الصادرات والواردات وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر وبالتالي المشاركة في رفع مستوى المعيشة للشعب المصري.

الأهداف:

1) نشر المفاهيم اللوجستية في مصر وإدخال اللوجستيات كأحد الاستراتيجيات الأساسية التي يلزم الوفاء بها في سياسات تطوير النقل وتطوير الصناعة.
2) إقتراح خطة شاملة للنقل متعدد الوسائط وأنظمة اللوجستيات في مصر.
3) إقتراح درجة الأولوية للخطط الموضوعة وللمشروعات.

نطاق الدراسة

حيث أن الدراسة هي أول دراسة للوجستيات في مصر والقليل من البيانات قد تم جمعها, فقد بدأت الدراسة بجمع بيانات ومعلومات عن الأنشطة اللوجستية. ثلاث أنواع من الاستقصاء المباشر قد تم إجراؤها في 500 شركة بواسطة الاستشاري المصري (Transplan) برئاسة السيد الأستاذ الدكتور إبراهيم الدميري، مما عاون الدراسة بالتحليل العميق للأنشطة اللوجستية.

وتتضمن الدراسة التسهيلات والأنشطة اللوجستية على النحو التالي:

1) البنية التحتية لكافة وسائط النقل وتسهيلات تداول البضائع بينها.
2) كفاءة تناول البضائع لكافة الأنشطة اللوجستية. ومن ذلك الإفساح الجمركي والإجراءات الجمركية وصناعة متعهدي النقل وأنشطتها وشبكة المعلومات اللوجستية.
3) الموارد البشرية الرئيسية. ومن ذلك القدرات الحكومية في وضع السياسات وقابلية العاملين للقيام بالعمل المطلوب في صناعة اللوجستيات، الأمر الذي يؤكد لواضعي السياسات إحتياجات التدريب بشكل عام والحاجة إلى التدريب الفني على الأعمال المتعلقة باللوجستيات.

تنظيم العمل في الدراسة والمشاركات التي تمت

لقد تم إعداد الدراسة بالتنسيق الكامل والمشاركة مع اللجنة القيادية وذلك برئاسة السيد المهندس/ حسن أحمد سليم نائب رئيس الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل بوزارة النقل. كذلك فإن الفريق المقابل برئاسة السيد المهندس/ حسن أحمد سليم قد قدم مساهمة كبيرة في إعداد الدراسة. إضافة إلى ذلك فإن المشاركين في ورشتي العمل(2) والندوتين (2) التي عقدها فريق عمل جايكا قد قدموا مساهمة قيمة بإعطاء آرائهم وأفكارهم في تشكيل المشروعات التي تم التوصية بها.

هيكل التقرير

جاء التقرير في مجلدين منفصلين:

المجلد الأول : الملخص

المجلد الثاني : النص الرئيسي

2. مدخل الدراسة

2-1 الوضع الحالي لنقل بضائع الصادرات والواردات

تدفقات البضائع

إن الحجم الإجمالي لبضائع الصادرات والواردات في مصر (باستثناء النقل الجوي) يمر عبر الموانى البحرية كما هو موضح بالجدول (2-1). وبلغ الإجمالي الكلي لها 58.5 مليون طن، منها 40% يتم تداوله في ميناء الإسكندرية الكبير (الإسكندرية والدخيلة)، يليه ميناء دمياط بنسبة 31.8% ثم ميناء بورسعيد (غرب) 6.5% وميناء بورسعيد (شرق) 1.1% وميناء السخنة بنسبة 5.7%. وتعتبر هذه الموانى البوابات الرئيسية للصادرات والواردات في مصر. منها الميناءين الأخيرين بورسعيد شرق والسخنة قد تم إفتتاحهما مؤخراً ويزداد فيهما حالياً حجم تداول البضائع بمعدلات عالية نظراً لتوفر التسهيلات الممتازة والموقع الجغرافي المتميز لكل منهما.

وتصل نسبة التحوية للبضائع المارة في ميناء الإسكندرية إلى حوالي 40% كما تصل إلى 29% في ميناء دمياط، بينما تصل هذه النسب بمينائي بورسعيد (غرب وشرق) من 88% إلى 98%. ويوضح الجدول التالي أداء كل من هذه الموانى.

جدول (2-1) حجم تداول بضائع التصدير والاستيراد في الموانى المصرية (2006)

	بضائع عامة (1000طن)		صب جاف (1000 طن)		صب سائل (1000 طن)		حاويات (1000 طن)		بضائع خاصة (1000 طن)		الإجمالي (1000 طن)
	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	
الإسكندرية	1.993	1.399	1.336	1.187	218	1.267	1.494	939	1.755	135	11.723
الدخيلة	2.803	440	4.023	1.226	145	1.001	1.312	603	38	0	11.591
دمياط	2.868	872	4.770	3.678	0	179	870	650	586	4.157	18.630
بورسعيد (غرب)	134	155	1.169	190	82	0	848	1.210	11	0	3.799
بورسعيد (شرق	11	0	0	0	0	0	156	467	0	0	634
السويس	134	388	3	506	0	0	0	0	39	14	1.084
السخنة	0	595	2	958	0	0	1.025	747	0	0	3.327
الأدبية	1.975	663	181	1.062	34	0	21	71	997	17	5.021
سفاجا	103	157	1.316	1.095	15	0	0	0	31	4	2.727
الإجمالي	10.021	4.669	12.800	9.902	494	2.453	1.046	4.687	3.457	4.327	58.536

المصدر: الموقع الإلكتروني لمركز معلومات قطاع النقل البحري (www.mts.gov.eg)

جدول (2-2) نسبة التحوية وتعقيب الحاويات في الموانى الرئيسية (2006)

أسم الميناء	نسبة التحوية (%)	تعقيب الحاويات %
الإسكندرية	%42	%1.5
الدخيلة	%37	%1.7
دمياط	%29	%83.1
بورسعيد (غرب)	%88	%77.3
بورسعيد (شرق)	%98	%96.3
السخنة	%75	%17.0

المصدر: الموقع الإلكتروني مركز معلومات قطاع النقل البحري (www.mts.gov.eg) إعداد فريق الدراسة (JICA)

النقل البحري

تتوفر في مصر حالياً ثلاثة موانى محورية هي مينائي بورسعيد (غرب وشرق) وميناء دمياط وهي تتداول البضائع الواردة من آسيا والشرق الأوسط والمتجهة إلى موانى البحر المتوسط وأوروبا. ويلعب ميناء السخنة المقام حديثاً دوراً كبوابة لبضائع الصادرات والواردات إلى مناطق وسط آسيا وأقاليم أخرى في العالم. وعلى الجانب الآخر فإن ميناء الإسكندرية يقوم أساساً بتداول بضائع الصادرات والواردات بالسفن متوسطة الحجم تخدم التجارة مع أوروبا.

وتجدر الإشارة إلى أن التسهيلات في كل من ميناء بورسعيد وميناء دمياط لا تناسب استقبال السفن العملاقة التي تتطلب توفر أرصفة عميقة بطول 400 متراً علىالأقل لذا فإن الميناءين يواجهان مخاطر أن تفقدا موقعيهما كموانى محورية وبوابتين على محور ملاحي دولي رئيسي. وبالنسبة لميناء الإسكندرية فإن ضيق المساحة المتاحة فيه يستلزم إجراء زيادة طاقة تداول البضائع به بإضافة تسهيلات جديدة بما يتناسب مع الطلب المتزايد.

النقل الداخلي

النقل على الطرق

يقوم النقل على الطرق بمشاركة شاملة حيث أن ما يزيد عن 90% من بضائع التصدير والاستيراد يتم نقلها على الطرق بين الموانى البحرية ومواقع الإنتاج والاستهلاك ولم يطرأ أي تغيير على هذه النسبة خلال السنوات الماضية. ويرجع ذلك إلى أن الشركات في المناطق الصناعية تفضل استخدام الشاحنات في نقل بضائعها للأسباب التالية:

- بساطة عمليات تداول البضائع
- توفر خدمة من الباب للباب
- إن متوسط مسافة نقل بضائع التصدير والاستيراد هي أقل من 250كم وهي مسافة تكون فيها الشاحنات منافس قوي من حيث السعر أمام خدمات النقل بالسكك الحديدية والنقل المائي.
- الدعم المقدم في أسعار الوقود التي تصل في مصر إلى خمس الأسعار العالمية.

إلا أنه تجدر الإشارة إلى أنه لا يتوفر في مصر خط نقل منتظم بالحاويات على محاور نقل ثابتة وكذلك ليس هناك مراكز لوجستية أو ساحات للحاويات.

كذلك فإن نقل المواد الناتجة عن المناجم بالصعيد يتم نقلها لمسافات طويلة إلى الموانى البحرية بالشاحنات.

النقل بالسكك الحديدية

حتى الآن فإن الهيئة القومية لسكك حديد مصر تركز جهودها في نشاط نقل الركاب في حين تشارك في نقل البضائع بنسبة قلت عن 5.5% في عام 2006، يضاف إلى ذلك أنه نظراً لأن قطارات البضائع يتم تشغيلها على ذات الخطوط التي تعمل عليها قطارات الركاب المتتالية على مدى النهار فإن خدمات نقل البضائع مقصورة على الفترات الليلية خاصة بالقرب من منطقة القاهرة الكبرى. ولا يمكن تحسين خدمات نقل البضائع بالسكك الحديدية طالما أن قطارات نقل البضائع يلزم أن تمر بمنطقة القاهرة الكبرى.

ولا تستخدم السكك الحديدية في الوقت الحالي في نقل المواد الواردة أو المنتجات الصادرة بين الموانى البحرية والمناطق الصناعية وذلك للأسباب التالية:

- لا تتوفر خطوط سكك حديدية مباشرة وبالتالي ليس هناك ربط بالمناطق الصناعية.
- مسافة النقل لمعظم البضائع المنقولة بالسكك الحديدية تقل عن المسافة التي يمكن للسكك الحديدية أن تكون منافسة فيها.
- عمليات شحن وتفريغ البضائع لا تتم بأساليب سليمة.

وفي ظل هذه الظروف فإن خدمات نقل الحاويات بالسكك الحديدية يتم العمل بها فقط في نقل البضائع الترانزيت بين الموانى بهدف الحصول على إخلاء جمركي أسرع وأيسر.

النقل المائي الداخلي

يتوفر في النقل المائي الداخلي في مصر أربعة محاور رئيسية، (أ) القاهرة – الإسكندرية ب) القاهرة – دمياط جـ) القاهرة – أسيوط – أسوان د) القاهرة – الإسماعيلية وهي محاور تربط القاهرة بالمواني البحرية. وهي تخدم نقل بضائع الصب للشركات الخاصة في حين أن نقل الحاويات بالنقل المائي ليس فعالاً.

وقد أكملت الهيئة العامة للنقل النهري أعمال تطهير هذه المحاور باستثناء محور القاهرة – الإسماعيلية حتى يتيسر نقل الحاويات في ساعات النهار. لذا فإن القضية في خدمات نقل الحاويات بالنقل المائي هي الحاجة إلى توفر موانى نهرية. ففي الوقت الحالي لا يوجد ميناء نهري بالقرب من القاهرة. وتجدر الإشارة إلى أن مخططت تحسين الموانى النهرية لم يحسن تنسيقها مع إحتياجات المناطق الصناعية (مدينتي 6 أكتوبر و10 رمضان) الأمر الذي يمثل عقبة رئيسية في قدرة النقل النهري على إجتذاب المستخدمين.

وبخصوص محور القاهرة – أسيوط – أسوان فإنه يستخدم في الأساس للسفن السياحية التي يصل عددها إلى 350 سفينة وتتفق الأوضاع بالنسبة لنقل البضائع مع المحاور الأخرى حيث تقوم الشركات بإستخدام موانيها الخاصة المقصورة عليهم كما لا تتوفر محطة حاويات للإستخدام العام.
إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن هناك بعض خطط لتطوير الموانى النهري (لازالت على مستوى "الفكرة").

تسهيلات تبادل البضائع بين الوسائط ودور متعهدي النقل

يتم حالياً نقل معظم البضائع بالشاحنات وتتم أعمال الشحن والتفريغ للحاويات بالموانى بكفاءة نسبية بينما تسهيلات تداول البضائع بين الوسائل في النقل بالسكك الحديدية والنقل النهري لم تشهد تطوراً بسبب قلة الطلب عليها.

وفي خارج الموانى البحرية فإن عمليات شحن وتفريغ الحاويات تتم بمعرفة مرسل البضاعة أو مستلمها أو بواسطة شركات متعهدي النقل كوكلاء لأصحاب البضاعة. وعليهم أن ينجزوا أعمال الشحن والتفريغ في فترة عمل محدودة تحددها هيئة السكك الحديدية. وإذا تجاوزت الأعمال الوقت المحدد يتسبب ذلك في جزاءات. وعلى أي الأحوال فإنه بسبب القدرة المالية لمتعهدي النقل فإنهم لا يمتلكون معدات كافية لتداول البضائع بين الوسائل.

البيئة العالمية

ماهو أكثر من ذلك, فإن مستملي البضائع يقومون دائماً باستكشاف طرق شحن دولية جديدة مع اهتمام كامل بتأمين أقصر وقت ممكن. واستجابة لاحتياجاتهم, سوف يتم توسيع قناة بنما (تكتمل الخطة عام 2014) وبالتأكيد فإن هذا المشروع سوف يساهم في جذب تدفقات عمليات الشحن من جنوب آسيا أو شرق آسيا الى أوروبا عن طريق هذه القناة. أما بالنسبة للنقل الأرضي, فقد قامت خطوط حديد صربيا بتنشيط أنشطتها الخاصية بنقل الشحنات. في الوقت الحاضر, فإن مساهمة السكك الحديدية هذه محدودة وصغيرة: لكن, على المدي الطويل, فإن طريق السكك الحديدية هذا مثل قناة بنما يمكن أن يكون له أثر ملموس في تغيير حالة المنافسة والأنماط الحالية لنماذج نقل الشحنات.

وتحضيراً لخطة التطور اللوجستية لصناعة الصادرات/الواردات حتى إذا كانت خطة تصورية مثل خطة الجايكا هذه, فإن هذا النوع من الاتجاهات العالمية لتطور البنية الأساسية لعمليات الشحن ينعكس في عملية التخطيط ولاتترك لما وراء الاتجاه. ونحن نعيش الآن في مثل هذا العالم المتنافس.

2-2 المدخل إلى تطور جديد في نقل البضائع

تعمل الدراسة على الوصول إلى تشكيل خطة شاملة تقوم على منظور وهدف واستراتيجية يمكن إيضاحها فيما يلي:

المنظور

إن المنظور النهائي الذي تسعى إليه الدراسة هو "نمو إقتصادي جوهري" حيث ينشأ في الاقتصاد المصري آلية ذاتية توفر مستوى معيشة أفضل.

وفي حالة مصر فقد وجهت الحكومة الجهود إلى نمو قائم على زيادة الصادرات، الأمر الذي يستلزم حتماً إستثمارات أجنبية مباشرة كما يستلزم إستيراد حجم ضخم من مواد التصنيع وتحسيناً في مناخ الاستثمار.

المهمة

إن مهمة الدراسة هي في تحسين الكفاءة الكلية للوجستيات بتوفير نظام تسليم (توصيل) سريع تنافسي ودقيق لتدفقات البضائع على كل من المستويين الدولي والمحلي وبالتالي تحفيز الصناعات التصديرية المصرية.

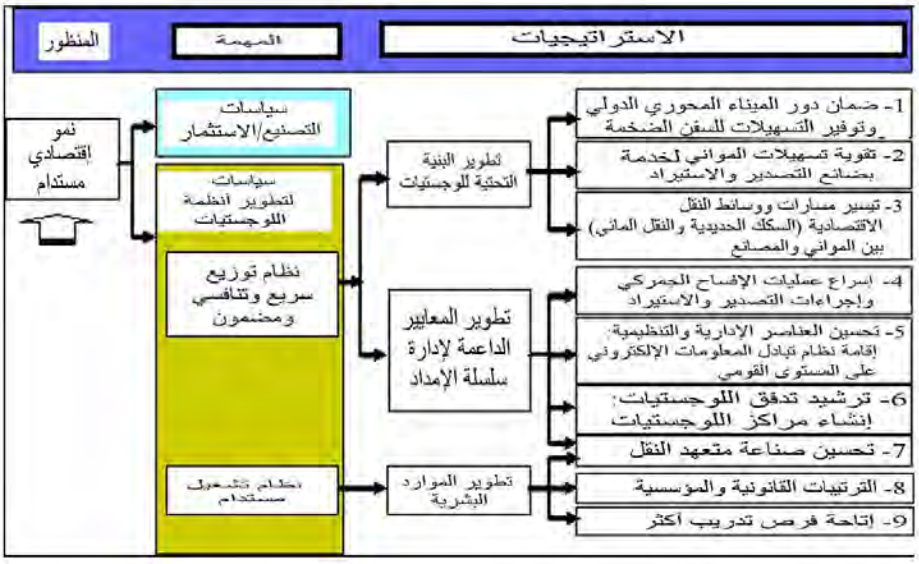
وسوف تكون الحكومة وسياساتها الاستثمارية هي المحددات الرئيسية للأداء الصناعي في المستقبل.
ولا يمكن أن يتحقق ذلك بشكل كامل إلا بتوفر نظام لوجستي كفء.

الاستراتيجيات

يولي فريق جايكا إهتماماً بثلاثة عناصر في وضع الخطة الشاملة لتطوير اللوجستيات، وبعد تقييم الوضع الفعلي فقد إختار الفريق تسعة (9) استراتيجيات ليتم تناولها بالدراسة وذلك على النحو الموضح بالشكل رقم (2-1) تتناول ما يلي:

- العنصر المادي : تطوير البنية التحتية اللوجستية
- العنصر الإداري التنظيمي : تطوير المعايير الداعمة لإدارة سلسلة التموين
- عنصر تطوير الموارد البشرية

ويمكن من هذه العناصر الثلاث إستنباط استراتيجيات عديدة إلا أن الفشل في تنفيذها قد يتسبب في فقد فرص وفوائد عديدة ممكن أن تتاح لمصر.



شكل (2-1) أسلوب التخطيط لخطة تطوير اللوجستيات

العنصر المادي : تطوير البنية التحتية اللوجستية

البنية التحتية للوجستيات : قطاع النقل البحري

إن قطاع النقل البحري في العالم في طريقه إلى تحول ضخم في صناعة سفن البضائع من أحجام متوسطة إلى أحجام ضخمة. والواقع أن بعض إتحادات النقل البحري لديها مخططات لإحلال السفن الحالية من مستوى Panamax (حتى 5000 حاوية مكافئة وعمق الرصيف 14م) بسفن أكبر على مستوى Post-Panamax (8000 حاوية مكافئة وعمق الرصيف من 15 إلى 16متر) أو Super Post-Panamax (فوق 8000 حاوية – وعمق الرصيف من 16 إلى 18 متر). وعلى أي الأحوال فإن الرصيف المناسب غير متوفر في ميناء بورسعيد (غرب) الذي يعاني مخاطرة إنخفاض دوره كميناء دولي محوري. وهذا سوف يؤدي أيضا إلى حدوث أضرار كبيرة باللوجستيات الاقتصادية المباشرة للمناطق الصناعية في أراضي ظهير الميناء حيث أن البضائع من الشرق الأوسط أو من آسيا يلزم في هذه الحالة أن تمر بطريق طويل جداً عبر الموانئ الأوروبية.

إستراتجية (1) : توفير الموانئ العالمية المحورية في مصر

إن إنشاء الأرصفة العميقة هو أمر عاجل لا يمكن الاستغناء عنه لضمان توفر الموانئ العالمية المحورية التي تقوم بتعقيب الحاويات بين السفن المتجهة إلى سوق الاتحاد الأوروبي والسوق الواعد في شرق أوروبا من خلال مضيق البوسفور.

أستراتيجية (2) : تقوية دور الموانئ في تداول بضائع الصادرات والواردات

إن ذلك مطلوب خاصة في ميناء دمياط وميناء بورسعيد (شرق وغرب). ففي هذه الموانئ يلزم تقوية المناطق الصناعية في ظهيرها لتفي باحتياجات الشركات في المناطق الصناعية. كذلك يلزم مواجهة القيد القائم بميناء الإسكندرية من حيث ضعف كفاءة تداول البضائع بالميناء ويلزم أن يتم توفير التسهيلات والمعدات اللازمة في وقت مناسب.

البنية التحتية للوجستيات : قطاع النقل الداخلي

إن توفير خدمة نقل بضائع سلسلة وذات كفاءة يمكن أن يكون عنصراً رئيسياً لتحقيق تقدم صناعي تصديري في مصر. وإن إستخدام وسائل نقل البضائع المتوفرة حالياً يلزم أن يرتقي ليحقق وصولاً كفؤاً إلى المناطق الصناعية. وأن يكون ذلك متبوعاً بتحول من خدمة من الباب للباب بشاحنة كبيرة إلى خدمة نقل جديدة متعددة الوسائط من خلال مراكز اللوجستيات.

وتركز الدراسة أيضاً على معايير تحسين المسارات من الصعيد إلى الأسواق الأجنبية ذات الأهمية.

الاستراتجية (3) : وتقوم على تسهيل مسارات النقل ووسائل النقل الاقتصادية (خدمات سكك حديدية ونقل مائي)
تصل نسبة المشاركة الحالية لقطاع النقل البرى الى اكثر من 90% من الحركة العامة للمرور. يقترح فريق دراسة JICA أن يتم استخدام خدمات السكك الحديدية بكل امكانياتها المتاحة نظراً لأنها تتميز بخصائص "الدقة في المواعيد", "نقل كميات كبيرة من البضائع", و "صديقة للبيئة" إذا تم تشغيلها بصورة صحيحة. كذلك تتميز خدمة النقل المائي بخصائص آخر اثنين من المميزات السابق ذكرها.

العناصر الإدارية والتنظيمية : تطور عناصر داعم الإدارة

الاستراتيجية (4) : الإسراع بعمليات سلسلة الإخلاء الجمركي وإجراءات التصدير والاستيراد
لقد بذلت مصلحة الجمارك جهوداً للإسراع بعمليات الإخلاء الجمركي والإجراءات وتقدمت بشكل واضح خلال العامين أو الثلاث أعوام الماضية بإقامة نظام النافذة الواحدة ونظام معلومات إلكتروني في الموانى الرئيسية بين عامي 2005 و 2007. إلا أن هناك بعض المعايير التكميلية التي يلزم إضافتها.

الاستراتيجية (5) : تحسين العناصر الإدارية والتنظيمية لصناعة اللوجستيات
لقد أولى فريق JICA إهتماماً كبيراً بالمعايير اللازمة لتشجيع إستخدام أساليب التبادل الإلكتروني للمعلومات (EDI) بالإضاف إلى ذلك تحسين معايير تشغيل شركات متعهدي النقل وضرورة دعمها دعماً مادياً.

الاستراتيجية (6) : ترشيد التدفق اللوجستي : إنشاء مراكز لوجستية
في الوقت الحالي لا تتوافر مراكز لوجستية أو ساحات حاويات في مصر حتى حول منطقة القاهرة الكبرى. وقد جاء التدفق الغير رشيد للبضائع في ظهير الموانى البحرية نتيجة طبيعية للتعامل مع تقييد منع الشاحنات. وتقوم هذه الاستراتيجية على توفير المراكز اللوجستية وإقامة محاور نقل قوية تتحرك بين الموانى ومراكز التوزيع في حين تتحرك الشاحنات الصغيرة بين المراكز اللوجستية والمصادر والأهداف لجمع وتوصيل البضائع.

الاستراتيجية (7) : تحسين صناعة متعهدي النقل
إن الكفاءة الإجمالية للوجستيات تعتمد على جودة خدمات صناعة متعهدي النقل التي تلعب دور في تكامل كافة أنشطة اللوجستيات. لذا فإن تحسين صناعة متعهدي النقل هي عنصر أساسي لتقدم التصدير والاستيراد. وقد تم إقتراح بعض المعايير الداعمة للصناعة إلى جانب معايير لتقدم الموارد البشرية فيها.

تطوير الموارد البشرية

الاستراتيجية (8) : الترتيبات القانونية والمؤسسية
في الوقت فإنه ليس هناك أي منظمة حكومية عليها مسئولية وضع وتنفيذ سياسات للوجستيات على المستوى القومي. ومن الواضح أن خطط البنية الأساسية وتسهيلات اللوجستيات تحتاج جميعها تقريباً إلى سياسات منسقة بين القطاعات. ويقترح فريق JICA أن يكون الحمل مشتركاً بين الحكومة والقطاع الخاص بإقامة منظمة مركزية تمثل كافة العناصر الداخلة في الصناعة لتنسيق وإعداد السياسات.

الاستراتيجية (9) : تطوير الموارد البشرية : توفير فرص تدريب أكثر
يتضمن تطوير الموارد البشرية عنصرين هامين : تحسين كفاءة واضعي السياسات أي الموظفين الحكوميين وتحسين كفاءة العاملين الفعليين في نشاط اللوجستيات.

3. تدفق البضائع وسيناريو نموه حتى عام 2022

عناصر التصدير والاستيراد

يمكن تقسيم سلع التصدير المصرية, حالياً, إلى فئتين:

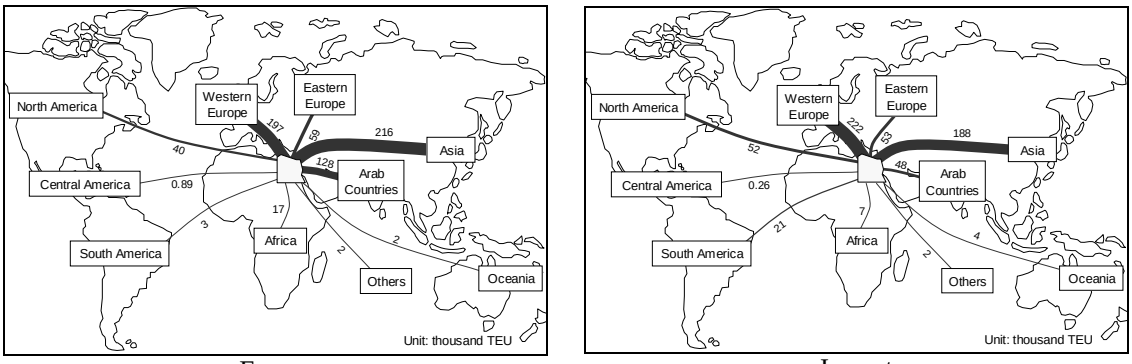
- الموارد التقليدية الأولية، مثل نواتج التعدين التي تتصف بالوزن ومن بينها الأسمنت (26% في 2005) والهيدروكربونات الغازية (10.6%) الفوسفات (5.7%) والبنزين (4.3%) والملح (3.9%) والأرز (3.4%) والرمل (3.1%) .... ألخ.
- المنتجات الجديدة، المصنعة في المناطق الصناعية – متوقع أن يزداد إنتاجها بسرعة لتقود النمو الاقتصادي. من خصائصها أنها صغيرة (في الحجم) وخفيفة (في الوزن) وتحقق قيمة مضافة عالية (في القيمة).

وفي الناحية الأخرى، فإن عناصر الاستيراد تتضمن القمح (14%) الذرة (11.8%) فلنكات السكك الحديدة (4.6%) وخام الحديد (4.5%) والزيوت النباتية (3.9%) والهيدروكربونات الغازية (3.7%) .... الخ.

النمط الحالي لتدفق بضائع الصادرات والواردات

تضطلع مصر بنوعين من التدفقات الضخمة للبضائع كما هو موضح في الشكل (3-1) والشكل (3-2)

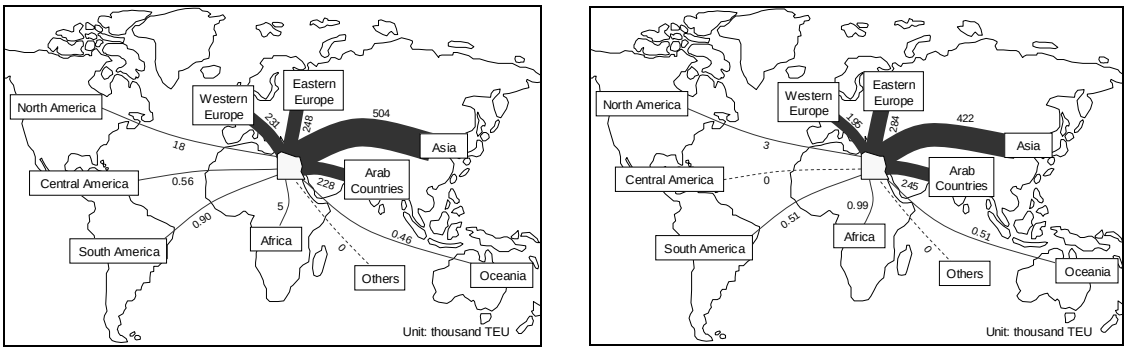
- تدفقات بضائع الصادرات والواردات, و
- تدفقات البضائع بين السفن.



Export Import

المصدر: فريق فريق جايكا إعتماداً على الدليل الإحصائي 2005، لمركز معلومات قطاع النقل البحري

شكل (3-1) حجم حاويات الصادارات والوارات (الوحدة : 1000 حاوية مكافئة)

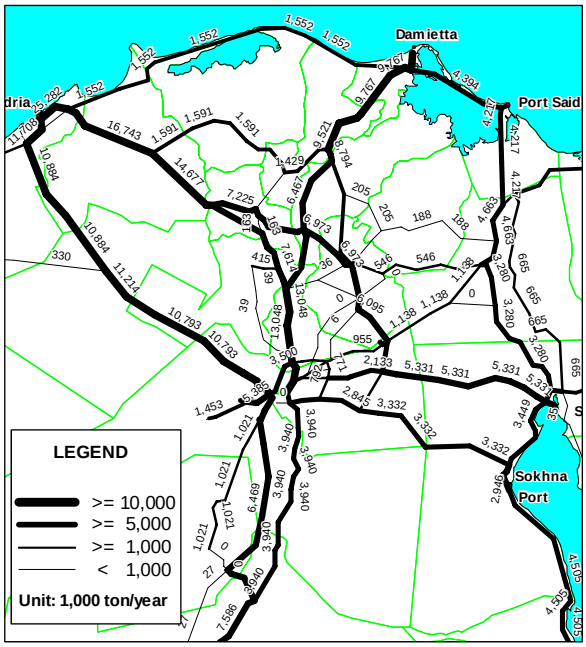


Inbound Outbound

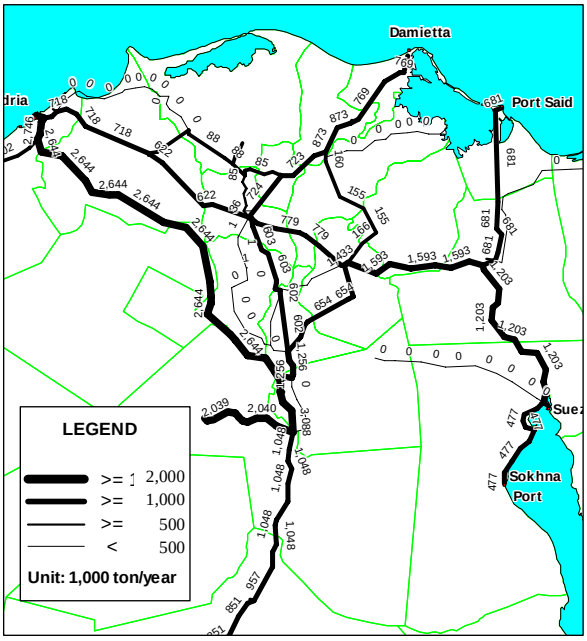
المصدر: فريق فريق جايكا إعتماداً على الدليل الإحصائي 2005، لمركز معلومات قطاع النقل البحري

شكل (3-2) حجم حاويات الصادرات والواردات (الوحدة: ألف وحدة مكافئة)

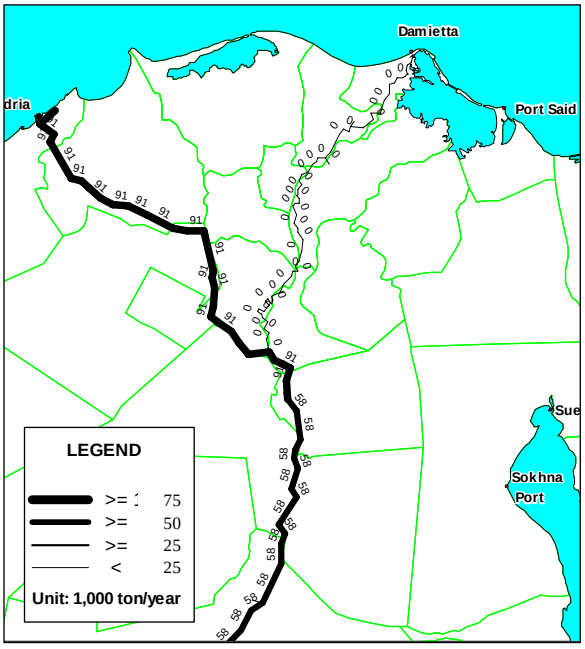
ويوضح الشكل (3-3) النمط الحالي لتدفقات بضائع الصادرات والواردات إلى داخل الأراضي المصرية. وسوف يتأثر هذا النمط بالأسواق الصناعية الصاعدة الجديدة أو بالامتداد الهائل للإنتاج في المناطق الصناعية القائمة.



Truck



Railway



Inland Waterway

شكل (3-3) حجم تدفق البضائع لكل واسطة نقل عام 2005

مصدر بضائع التصدير والاستيراد

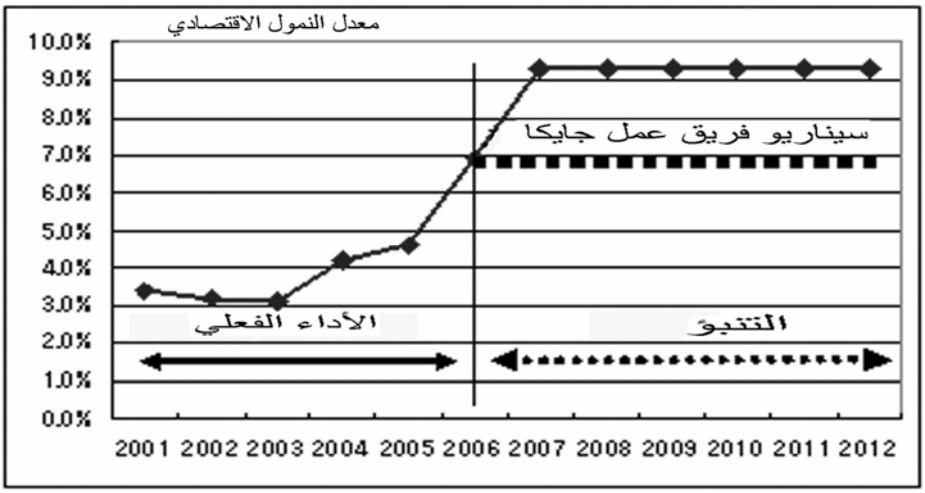
إن نمط حركة النقل الداخلي للصادرات والواردات يرتبط أساساً بالنشاط الصناعي. وتقع هذه المناطق بشكل رئيسي في منطقة دلتا النيل وعلى طول النهر. وفي المستقبل فإن الموقع العام للمناطق الصناعية قد يستمر على النحو الحالي. وتتركز هذه المناطق على طول المحاور التالية:

- الإسكندرية – القاهرة الكبرى
- ميناء بورسعيد – القاهرة الكبرى والمناطق المحيطة
- على طول نهر النيل (خاصة محافظات أسيوط وسوهاج وقنا)

وواضح أنه في المستقبل فإن هذه المناطق حيث تتركز الصناعات الحالية قد تستمر المصادر والأهداف لحركة نقل البضائع.

بدائل تطوير اللوجستيات ونمط تدفق بضائع التصدير والاستيراد

إن نمو الناتج المحلي الإجمالي في المستقبل سوف يحدد حجم البضائع المنقولة. وقد إتخذ فريق عمل JICA سيناريو نمو إقتصادي معتدل بنسبة 6.9% سنوياً وهو مساوي لمعدل النمو لعام 2006. ويفترض أن يستمر هذا المعدل خلال الخطة الحالية والسنوات التالية حتى عام 2022 . أما في الخطة الخمسية للنمو الاقتصادي 2008 – 2012 فقد إتخذ معدوه معدل مبدئي مماثل لشهر يوليو 2007 يبلغ 9.3% . ويوضح شكل (3-4) البديلين والاختلاف فيما بينهما.



شكل شكل (3-4) معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي : الأداء الفعلي وعدد 2 سيناريو مقترحين

وسوف يزيد حجم بضائع التصدير والاستيراد 2.7 مرة في عام 2022 عنه في عام 2005 وذلك بمعدل زيادة سنوي 6%. وواضح ذلك في الجدول (3-1).

بالنسبة للمشاركة النمطية كما هو موضح في الجدول 3-2, فإن السكك الحديدية تشارك بنسبة منخفضة تقل عن 9% في 2005 و 2022.

ويوضح الرسم (3-5) نمط تدفق بضائع التصدير والاستيراد في عام 2022 .

جدول (3-1) النمو المستقبلي لأحجام البضائع في الموانئ الأربعة الرئيسية

(1000طن/نة)

الموانئ الرئيسية	2005		2022		نسبة الزيادة 2005/2022
	الحجم	المشاركة	الحجم	المشاركة	
الإسكندرية والدخيلة	40.344	%53	82.920	%40	2.1
دمياط	17.411	%23	50.059	%25	2.9
بورسعيد شرق وغرب	3.154	%4	15.084	%7	4.8
السخنة	3.440	%4	11.483	%6	3.3
أخرى	11.966	%16	46.856	%22	3.9
الإجمالي	76.315	%100	206.402	%100	2.7

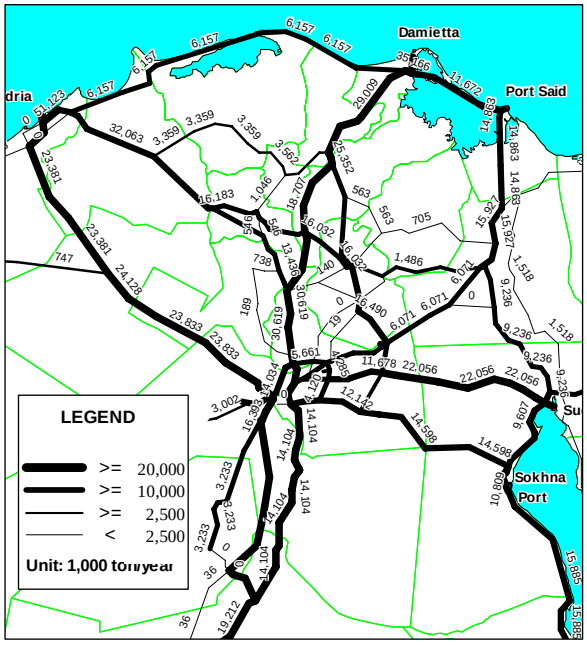
المصدر : تقدير فريق عمل JICA

جدول (3-2) أحجام تداول الحاويات بالوسائط فيعام 2022 ونصيب كل واسطة

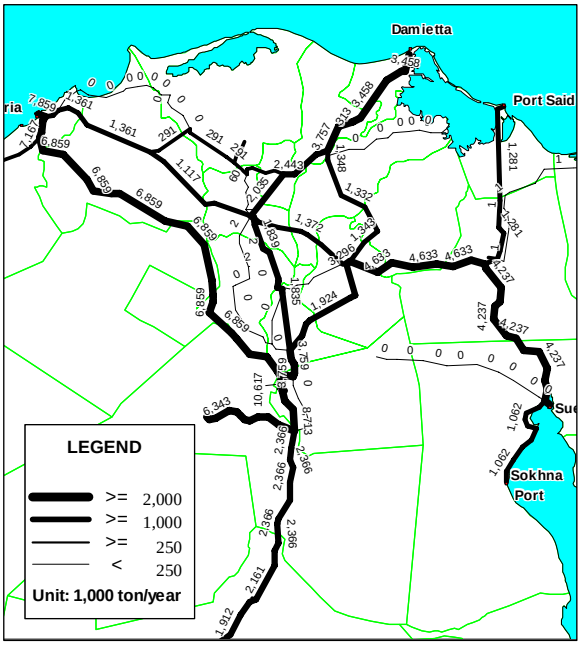
(1000طن/سنة)

الميناء	شاحنات	سكك حديدية	نقل مائي	الإجمالي
الإسكندرية والدخيلة	75.190	6.940	790	82.920
دمياط	47.221	2.682	156	50.059
بورسعيد شرق وغرب	14.167	917	0	15.084
السخنة	10.701	782	0	11.483
أخرى	42.300	4.556	0	46.856
الإجمالي	189.579	15.877	0	206.402
مساهمة وسطية النقل (%) في عام 2022	%91.8	%7.7	%0.5	%100.0
مساهمة وسيطة النقل (%)	%90.7	%9.0	%0.3	%100.0

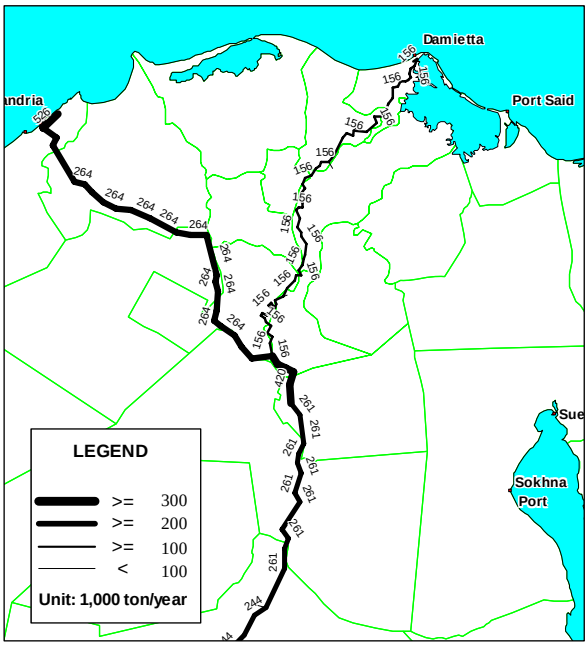
المصدر : تقدير فريق عمل JICA



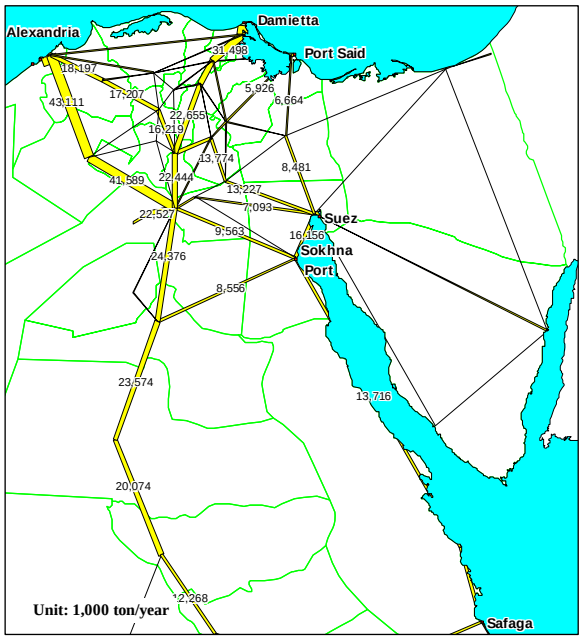
Truck



Railway



Inland Waterway



Freight Flow Pattern: All Modes

شكل (3-5) حجم تدفق البضائع على المحاور الرئيسية لكل الوسائط عام 2022

4. خطة التطور المطلوب

4-1 النقل البحري للبضائع

1) ضمان دور الموانى البحرية المحورية

إن كل من ميناء بورسعيد غرب وميناء دمياط يواجهان خطر فقد هويتهم كموانى محورية دولية. ويرجع ذلك إلى أن هذين الميناءين لا تتوفر بهما التسهيلات اللازمة لسفن الحاويات الكبيرة لأكثر من 8000 وحدة حاوية مكافئة، التي سوف يبدأ إنزالها الخدمة في خلال سنتين أوثلاثة. وبدون الوفاء بمتطلبات ذلك بزيادة أعماق الأرصفة فإن إتحادات الناقلين البحريين قد تتحول إلى تلقي خدمات موانيها المحورية في دول أخرى. وميناء بورسعيد غرب لا يتوفر به رصيف بعمق 16 متر ويعاني ميناء دمياط من ضيق وضحالة قناته الملاحية إضافة إلى مشكلات الترسيب.

ولإقامة رصيف عميق في ميناء بورسعيد شرق فإن الأمر يحتاج 10 سنوات إلى 15 سنة على الأقل. وفي حالة أن تنتزع صفة الميناء المحوري عن هذا الميناء، فإن مؤدي ذلك أن الجزء الأكبر من عوائد هيئة الميناء القائمة على تعقيب الحاويات (96% من حجم تداول الحاويات في عام 2006) سوف يفقد
وسوف تقتصر العوائد المالية في هذه الحالة على تداول حاويات التصدير والاستيراد (4% في عام 2006).

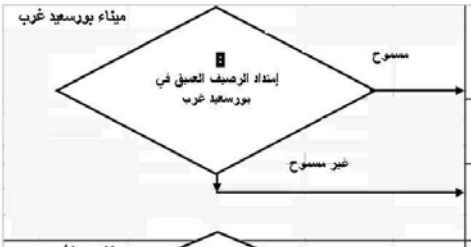
الإجراءات الاحترازية العاجلة:

- ميناء بورسعيد غرب : إنشاء رصيف عميق إضافي (400م طول و 16متر عمق)
- ميناء دمياط : إعداد دراسة رقمية لمنع الترسيب وإعداد خطة تطوير مؤكدة مع تقدير جدوى المشروعات. وفي حالة قبولها فإن خطة التطوير يلزم البدء في تنفيذها في أقرب وقت.

الإجراءات الاحترازية طويلة المدى:

- خطة تطوير لميناء بورسعيد شرق، تتضمن إقامة رصيف عميق (بعد مرحلة التطوير الثالثة) حتى يمكن للميناء تداول التدفقات الزائدة عن قدرة ميناء بورسعيد غرب وميناء دمياط.

ويوضح الشكل (4-1) أسلوب التخطيط لهذه المشروعات. وفي حالة عدم تنفيذ إمتداد الرصيف العميق في ميناء بورسعيد (غرب) في نطاق زمني سليم فإن وظيفة الميناء المحوري سوف تأخذ في التراجع. وإذا لم يتم تنفيذ وسائل منع الترسيب بميناء دمياط فإن مصر سوف تفقد ميناءً محورياً آخر مما يؤدي إلى تواجد ميناء محوري واحد في مصر.

	عدد الموانى المحورية فى مصر		تداول بضائع أكثر للتصدير والاستيراد	زيادة تعقيب البضائع	ملاحظات
	3	دمياط وبورسعيد غرب) (وشرق	بدون أعباء	زيادة	-
	2	(دمياط بورسعيد شرق)	مطلوب للغاية	نقص	-
	3	دمياط بورسعيد) (غرب، بورسعيد شرق	لا تغيير	زيادة	-
	2	بورسعيد غرب) (وبورسعيد شرق	مطلوب للغاية	نقص	-
ميناء بورسعيد شرق إمتداد الرصيف العميق "غير مسموح" تطوير ميناء دمياط في حالة أن يكون "غير مسموح"	1	(بورسعيد شرق)	مطلوب للغاية	زيادة ضخمة	إمتداد الرصيف مطلوب مبكراً عن المخطط

شكل (4-1) خطوات التخطيط لتطوير الموانى

2) دعم تسهيلات بضائع الصادرات والواردات

يقترح تطبيق بعض المعايير لتحسين كفاءة تداول الحاويات في كل ميناء : وتتضمن توسيع وتعديل تخطيط ساحات الحاويات وإدخال الأوناش البرجية وذات العجل المطاط ... إلخ. وعلى قمة الاحتياجات فإن ميناء الإسكندرية يحتاج تنفيذ مشروعات لتحسين كفاءة تداول البضائع حيث أن ساحات الميناء محدودة وتواجه طلب متزايد على تداول البضائع في الميناء. أما الموانى الأخرى فإنها تحتاج طاقة تداول أكبر الأمر الذي يتطلب مساحات أوسع.

2-4 وسائل النقل الداخلي للصادرات والواردات

حدد فريق عمل **JICA**، 5 محاور حالية لنقل البضائع في مصر ويوصي الفريق بإنشاء محورين هامين لازمين لاحتياجات التنمية الإقليمية في مصر. وتختلف خصائص وملامح كل من هذه المحاورين. لذا فإن سياسات التنمية اللوجستية تختلف في كل منهما.

1) محور النقل الداخلي 1 : ميناء الإسكندرية – القاهرة

الأهداف

إن الهدف الكلي لإقامة المحور هو رفع طاقة نقل البضائع وكفاءة النقل:

- الميناء : تحسين كفاءة تداول البضائع في ميناء الإسكندرية
- النقل الداخلي : تشجيع إستخدام شبكات السكك الحديدية والنقل المائي
- إعتبارات أخرى : تحسين كفاءة تدفق البضائع

الحلول

(1) الميناء

يستطيع ميناء الإسكندرية تحقيق الطموحات بإضافة أوناش برجية وذات العجل المطاط وتحسين رصف ساحة الحاويات. وإستخدام مساحة الأرض خلف محطة حاويات الإسكندرية مباشرة.

وبالنسبة إلى ميناء الدخيلة، فإن فريق **JICA** يوصي بضغط ساحات الحاويات الحالية التي تعمل دون كفاءة وإقامة ساحة حاويات جديدة باستخدام الأراضي الخالية حالياً داخل وخارج الميناء بالمناطق المجاورة. وإقامة نظام سيور ناقلة.

(2) النقل الداخلي

- **إقامة وصلة سكك حديدية جديدة لبضائع الصادرات والواردات إلى منطقة 6 أكتوبر الصناعية.**

إن خدمة السكك الحديدية للبضائع على طول هذا المحور يمكن تحقيقها بإنشاء وصلة سكك حديدية مباشرة تربط المنطقة الصناعية بمدينة 6 أكتوبر بخط الشحن الحالي (الاسكندرية – ايتاحد – امبابة الجيزة) بدلاً من السير لطريق طويل من خلال حلوان. إن قصر هذا الخط المستخدم حالياً على البضائع فقط قد يعطي ميزة نسبية للمستخدمين الذين يحتاجون إلى دقة توقيت وصول بضائعهم. إضافة إلى ذلك فإنه مطلوب توفير مساحة تحميل وتفريغ ومعدات في المنطقة الصناعية لتعاون في تحسين خدمات البضائع بالسكك الحديدية.

- **تحسين الموانئ النهرية الحالية وإنشاء ميناء نهري جديد قرب مدينة 6 أكتوبر.**

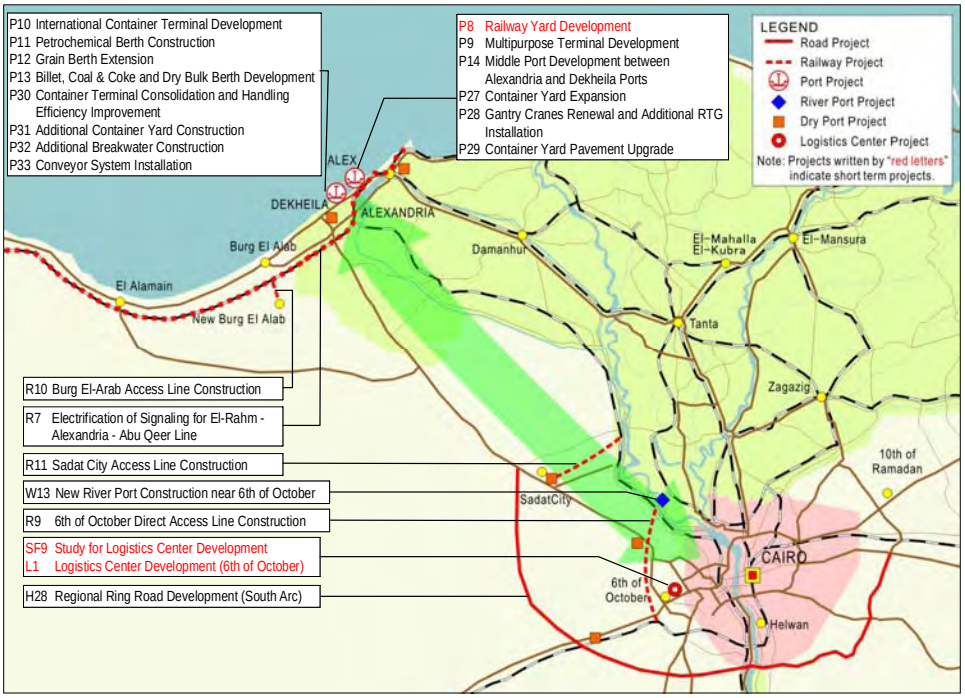
إنتهت الهيئة العامة للنقل النهري من إجراء تحسين المجاري المائية وأصبحت الآن مستعدة للإستخدام في نقل الحاويات خلال ساعات النهار، لذا فإن فريق **JICA** يوصي بإنشاء ميناء نهري عام جديد قرب مدينة 6 أكتوبروتحسين الميناءين النهريين الحاليين في إقليم القاهرة الكبرى. وسوف تكون القناة مناسبة تماماً للبضائع التي لها حساسية في السعر وليس لها حساسية للوقت.

- **تطوير شبكة الطرق**

يمكن بلوغ ذلك بالتنسيق الجيد بين حركة نقل الركاب وحركة نقل البضائع. وعلى كل حال فإن إستكمال الجزء الغربي من الطريق الدائري وإنشاء الطريق الدائري الإقليمي سوف يساعد في تخفيف حجم المرور والزحام. وتجري حالياً الدراسات التفصيلية للأعمال المدنية لهذا الطريق إعتباراً من سبتمبر 2007.

(3) إعتبارات أخرى

يوّصي فريق **JICA** بإنشاء تسهيلات لوجستية رئيسية أي مركز لوجستيات (يشمل تسهيلات الإفساح الجمركي وتسهيلات توزيع وساحة حاويات وساحة شاحنات .... إلخ) حيث يمكن فيها تخزين البضائع لإجراء أنشطة القيمة المضافة مثل وضع العلامات التجارية – إعادة التغليف .... إلخ ويمكن منه إخراج البضائع إلى أهدافها النهائية في الأوقات المناسبة بصرف النظر عن فترات تقييد حركة الشاحنات.



شكل (4-2) المشروعات الوصى بها على محور (1)

2) محور النقل الداخلي 2 : ميناء دمياط – 10 رمضان/القاهرة

الأهداف

الهدف الأساسي لهذا المحور هو ضمان تواجد دور الميناء المحوري الدولي وتحسين طاقة نقل البضائع.

- الميناء : المحور يالدولي وتحسين طاقة ميناء دمياط في تداول البضائع ضمان تواجد دور الميناء.
- النقل الداخلي : تقوية النقل الداخلي عن هذا المحور وتوفير خدمة نقل بالسكك الحديدة والنقل النهري.
- إعتبارات أخرى : تحسين كفاءة تدفق البضائع.

الحلول

(1) الميناء

في المقام الأول فإنه يلزم إجراء دراسة رقمية لمنع الترسيب. وبعد التأكد من أفضل الحلول للتحكم في الترسيب وتقدير الجدوى فيلزم تنفيذ مجموعة من المشروعات. ولضمان توفر دور الميناء المحوري فإنه يقترح إنشاء حاجز أمواج وتحسين (زيادة العرض) لقناة الإقتراب

الملاحية إلى عمق 17 متراً بناء على نتائج الدراسة الرقمية. ويوصي أيضاً بتوسيع محطة شركة الحاويات الكويتية ليمكن تداول الحاويات بكفاءة ولزيادة طاقة التداول.

(2) النقل الداخلي

- **إنشاء محور سكك حديدية جديد للتصدير والاستيراد.**

في الوقت الحالي فإنه لا تتوفر خدمة سكك حديدية على هذا المحور بسبب الحاجة إلى وصلة إلى المنطقة الصناعية في 10 رمضان. وبإنشاء وصلة مباشرة جديدة إلى 10 رمضان (بلبيس – 10 رمضان – محطة الروبيكي على خط السويس – عين شمس)، فإن خدمة البضائع بالسكك الحديدية قد تجتذب طلباً أكبر عليها على طول هذا المحور.

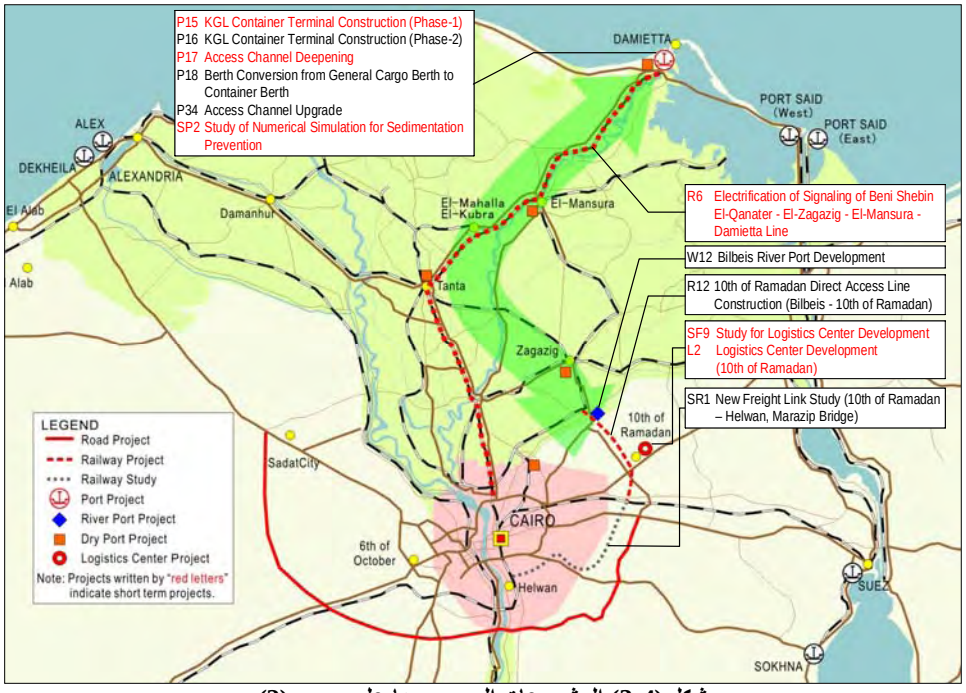
إن خدمة البضائع بالسكك الحديدية على طول هذا المحور يمكن الارتقاء بها بإنشاء وصلة سكك حديد مختصرة مباشرة تربط المنطقة الصناعية بمدينة 10 رمضان مع خط السويس – عين شمس. وحيث أن الخط الحديدي الحالي بين الزقازيق وميناء دمياط ليس مشغولاً بالحركة، فإنه يمكن تشغيل قطارات بضائع من خلال جدول مسير القطارات الحالي، وهو سيكون جاذباً للمستخدمين من الذين لهم حساسية في شأن دقة الوقت في توصيل البضائع.

- **إنشاء ميناء نهري جديد قرب بلبيس**

يمكن دراسة هذا المشروع على المدى الطويل ويهدف إلى نقل البضائع من الصعيد ومن ميناء دمياط أيضاً. تغطي الخدمة المتوقعة المنتجات الثقيلة المتعلقة بالتعدين والمنتجات الزراعية.

(3) إعتبارات أخرى

إن فريق عمل **JICA** يقترح إنشاء مركز لوجستيات في منطقة 10 رمضان الصناعية لخدمة المنطقة ومنطقة الاستهلاك الضخمة بالقاهرة الكبرى. وهذه لها نفس الغرض ونفس عناصر التسهيلات مثل حالة 6 أكتوبر.



شكل (4-3) المشروعات الموصى بها على محور (2)

3) محور النقل الداخلي 3 : ميناء بورسعيد (غرب) – 10 رمضان/القاهرة

الأهداف

الهدف الأساسي لهذا المحور ضمان تواجد دور الميناء المحوري الدولي وتحسين طاقة نقل البضائع.

- الميناء : ضمان تواجد دور الميناء المحوري الدولي وتحسين طاقة تداول البضائع وكفاءته.
- النقل الداخلي : الارتقاء بخدمات السكك الحديدية
- إعتبارات أخرى : تحسين كفاءة تدفق البضائع.

الحلول

(1) الميناء

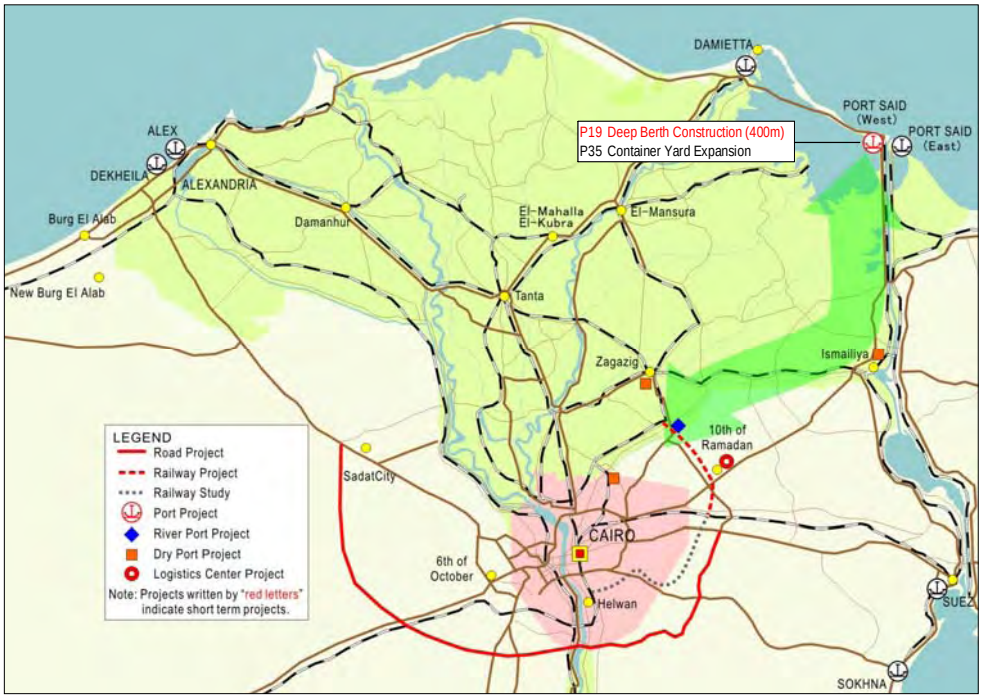
إستخلص فريق عمل **JICA** أن توفير رصيف عميق مطلوب بشكل عاجل ليمكن الاحتفاظ بدور هذا الميناء كميناء محوري دولي ويوصي الفريق بإنشاء رصيف عميق (400 متر طول – عمق 16 متر) عمل الأقل قبل إستكمال الخطط الثالثة والرابعة والخامسة لميناء بورسعيد شرق. وهذا يلزم أن ينفذ مع توسيع ساحة الحاويات.

(2) النقل الداخلي

وهذا مشابه لمحور ميناء دمياط – 10 رمضان/القاهرة. وحيث أن ميناء بورسعيد يلزم أن يتداول حجماً أكبر من بضائع التصدير والاستيراد للمنطقة الصناعية والمنطقة الاستهلاكية الضخمة حوله لذا فإن الارتقاء بخدمات السكك الحديدية بإنشاء خط جديد يصل بين بلبيس – المنطقة الصناعية بعشرة رمضان – محطة الروبيكي هو أمر لا مفر منه. يضاف إلى ذلك أن إمتداد هذا الخط إلى 6 أكتوبر يلزم أن تتم دراسته بعمق للتأكد من قدرته على التواءم مع تدفق البضائع بين بورسعيد (غرب) والمنطقة الصناعية بمدينة 6 أكتوبر.

(3) إعتبارات أخرى

يوصي فريق عمل **JICA** بإنشاء مركز لوجستي في 10 رمضان على نفس النمط المقترح في المنطقة الصناعية بمدينة 6 أكتوبر.



شكل (4-4) المشروعات الموصى بها على محور (3)

4) محور النقل الداخلي 4 : ميناء بورسعيد (شرق) – 10 رمضان/القاهرة

الأهداف

إن زيادة هائلة في الطلب على نقل البضائع يمكن أن تتوقع من هذا الميناء إلى 10 رمضان/القاهرة/6 أكتوبر ومع ذلك فإنه ليس هناك تطوراً زائداً بعينه مطلوباً للنقل حتى عام 2022. وعندما يزيد حجم الطلب على النقل عن الطاقة الحالية بعد عام 2022، فإن بعض التطوير للبني التحتية للنقل قد يكون مطلوباً عندما تتطور المنطقة الصناعية المجاورة للميناء إلى مركز صناعي.

- الميناء : التنفيذ السلس لخطط تطوير الميناء.
- النقل الداخلي : لا شئ حتى عام 2022.
- إعتبارات أخرى : تحسين دور الميناء في تعقيب الحاويات.

الحلول

(1) الميناء

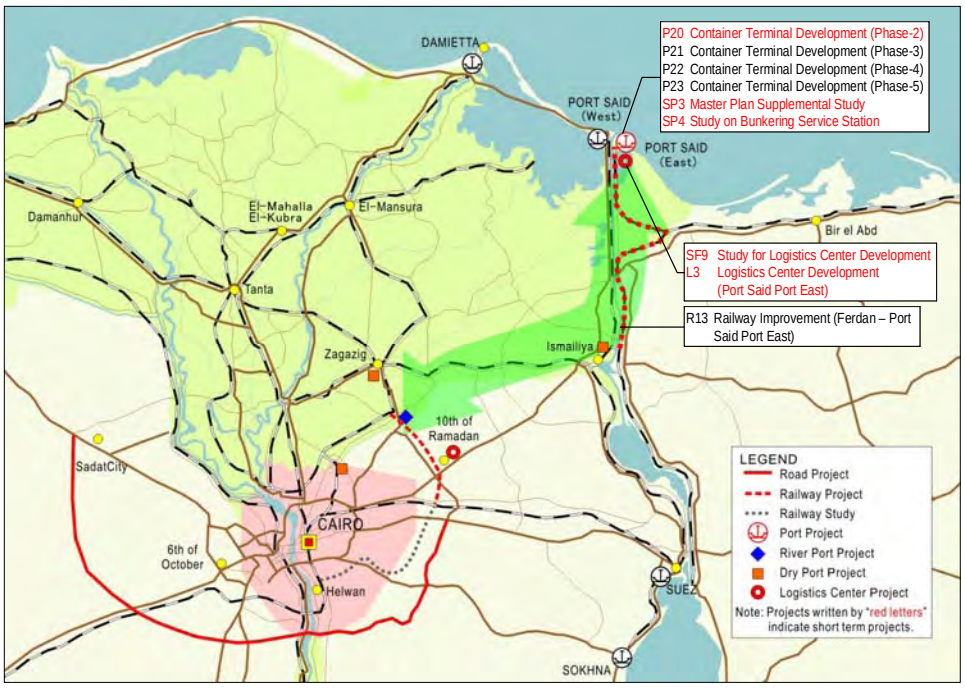
يوصي بمراجعة الخطة الشاملة الجارية لتطوير الميناء حيث أنه من الظاهر أن المساحة المائية المخصصة لحوض التدوير وقناة الاقتراب ضيقة للغاية بالنسبة للعدد المتوقع للسفن. بالإضافة إلى ذلك، فإن المخطط الموضوع لشبكة الطرق في المنطقة الصناعية قد ينتج عنه تزاحم ويؤدي إلى تدفقات مرورية غير ملائمة.

(2) النقل الداخلي

من الواضح أن كوبري السكك الحديدية غير مناسب للإستخدام حيث أنه يعمل مرتين فقط في اليوم لثلاث ساعات في كل مرة. وفي المستقبل فإن إنشاء نفق للسكك الحديدية تحت قناة السويس قد يكون ضرورياً، ولكن يتوقع ألا تكون هذه الضرورة قبل عام 2022.

(3) إعتبارات أخرى

يقترح فريق عمل **JICA** إنشاء مركز لوجستيات في ميناء بورسعيد (شرق) على نفس النمط المقترح في المنطقة الصناعية بمدينة 6 أكتوبر. يجب أن تبدأ الآن عملية التنمية الصناعية للمنطقة الموجودة خلف ميناء بورسعيد (شرق) مباشرة.



شكل (4-5) المشروعات الموصى بها على محور (4)

5) محور النقل الداخلي 5 : ميناء السخنة – 10 رمضان/القاهرة

الأهداف

قبل أن يزيد الطلب على النقل عن الطاقة الإجمالية الحالية بعد عام 2022، فإنه قد يكون مطلوباً بعض البني التحتية للتطوير عندما تنمو المنطقة الصناعية خلف الميناء إلى مركز صناعي.

- الميناء : لا شئ
- النقل الداخلي : الإرتقاء بخدمة السكك الحديدية.
- إعتبارات أخرى : لا شئ

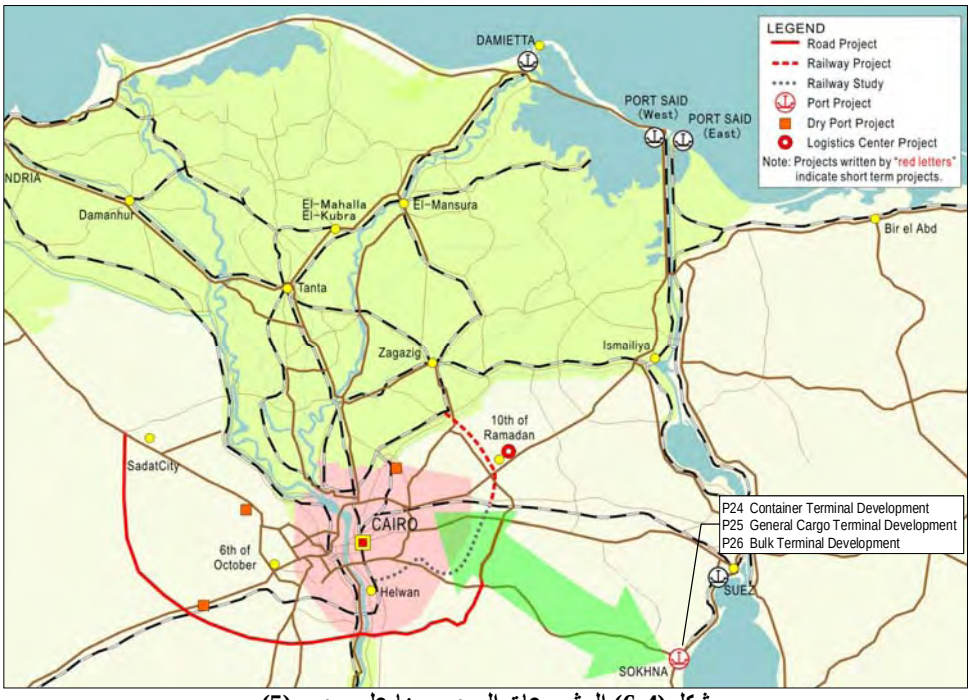
الحلول

(1) الميناء

ليس هناك مقترحات محددة لتحسين اللوجستيات بميناء السخنة. وقد كانت الإدارة المسئولة في الرحلة الأولى مرنة بشكل مكنهم من تنفيذ أحسن المعايير للوفاء بطلب المستخدمين.

(2) النقل الداخلي

إن إنشاء خط سكك حديدية بين بلبيس ومحطة الروبيكي على خط السويس – عين شمس يمكن أن يوفر وصولاً مباشراً إلى المنطقة الصناعية في مدينة 10 رمضان على الطريق إلى ميناء الإسكندرية أو ميناء دمياط. ويوصي فريق عمل **JICA** بإجراء دراسة على إنشاء وصلة بضائع جديدة بين 10 رمضان (محطة الروبيكي) وحلوان (كوبري المرازيق) لاختبار مناسبة المشروع لخدمة نقل الحاويات التي تجري حول دلتا النيل وتحديد ما إذا كانت هذه الوصلة عند تنفيذها سوف توفر طريقاً إقتصادياً وقصيراً من ميناء السخنة إلى المنطقة الصناعية بمدينة 6 أكتوبر. وفي هذه الدراسة المقترحة فإنه يلزم إختبار مدى أن يضطلع القطاع الخاص بجزء في تقديم الخدمة.



شكل (4-6) المشروعات الموصى بها على محور (5)

6) محور النقل الداخلي 6 : قنا – ميناء سفاجا

الأهداف

يهدف هذا المحور إلى أن يكون محركاً للنمو الاقتصادي في المنطقة.

- الميناء : تنمية نقل الحاويات
- النقل الداخلي : الإرتقاء بالنقل على الطرق.
- إعتبارات أخرى : دعم تطوير المنطقة.

الحلول

(1) الميناء

إن نقل منتجات زراعية طازجة يستلزم حاويات ثلاجة عالية الثمن لحفظ لخضروات. ويهدف مشروع تطوير رصيف سفاجا المتعدد الأغراض إلى إتاحة تداول حاويات الثلاجة للتصدير.

(2) النقل الداخلي

يلزم أن تضع هيئة السكك الحديدية توفير خدمة نقل حاويات الثلاجة على هذا الخط في الاعتبار وذلك بشراء عربات سكك حديدية لحاويات الثلاجة ضمن برنامجها الحالي المتعلق بهذا النوع من العربات. إن مشروع تحسين الطريق بين قنا وسفاجا يمكن أن يساعد في نقل سلس وآمن للحاويات الثلاجة.

(3) إعتبارات أخرى

إن تجميع وتغليف المنتجات الزراعية يتطلب تداول سريع ودقيق كما يتطلب مهارات في أداء العمل. ويلزم إقامة نظام تجميع وتغليف للخضروات بالإضافة إلى تطوير البنية التحتية للوجستيات. وقد تم إدخال هذه الأنظمة من خلال الشركات العاملة في تجارة الخضروات وإتحادات المنتجين حول العالم. لذا فإنه لا يتوقع حدوث صعوبات عندما تشرع مصر في إقامة مثل هذه الأنظمة. وإن دراسة زراعية لوجستية لموقع معين قد تستأهل الإجراء.

شكل (4-7) المشروعات الموصى بها على محور (6)

7) محور النقل الداخلي 7 : الصعيد - القاهرة

الأهداف

يهدف هذا المحور إلى أن يكون محركاً للتطور الاقتصادي في الصعيد كما يهدف إلى توفير وصلة قوية لنقل البضائع من وإلى الصعيد وسوق القاهرة الكبرى الضخم.

- النقل الداخلي : الإرتقاء بخدمات نقل البضائع بالسكك الحديدية والنقل المائي.
- إعتبارات أخرى : دعم تطور المنطقة.

الحلول

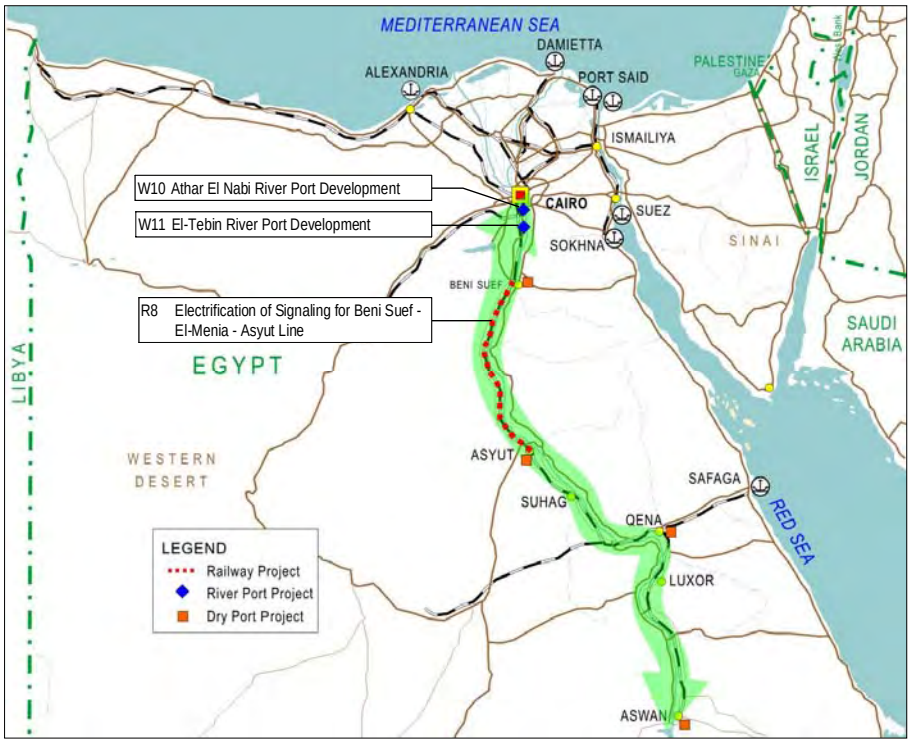
(1) الميناء

في الوقت الحالي ليس هناك خدمة على نطاق واسع لنقل البضائع بالنقل النهري. ويرجع ذلك إلى الحاجة إلى الموانى النهرية لنقل البضائع. إن المسافة بين أسوان والقاهرة هي 960كم ويمكن للنهر أن يكون منافساً للوسائط الأخرى في تكلفة النقل. لذلك فإن النقل النهري يمكن أن يكون المفضل للمستخدمين ذوى الحساسية للتكلفة وخاصة للبضائع ذات الأوزان الثقيلة. ويوصي فريق عمل **JICA** أن تكون هناك دراسة جدوى حول نقل البضائع في نهر النيل. ويمكن لدراسة الجدوى أن تبحث سلامة خطة إنشاء المحطة النهرية لنقل البضائع في قنا وخطط إنشاء ميناء الحديد والصلب في أسوان.

أما بالنسبة للمناطق الصناعية المتوزعة على طول نهر النيل فبعضها قد فشل في إجتذاب المستثمرين نظراً إلى عدم توفر وصلات الطرق المناسبة إلى شبكة الطرق. ويقترح أن تنشأ وصلات مرصوفة إلى كل مصنع جديد ينشأ في المستقبل.

(2) إعتبارات أخرى

إن تطوير هذا المحور يهدف إلى الإسراع بتنمية الإقليم وليس يهدف إلى تحسين كفاءة اللوجستيات على طول المحور. لذلك فإن عائد منخفض على الاستثمار مقاساً بالعائد الاقتصادي على رأس المال يمكن أن يكون مقبولاً للقيام بالتنفيذ.



شكل(4-8) المشروعات الموصى بها على محور (7)

3-4 الإسراع بالإفساح والإجراءات الجمركية

الأهداف

بعض المعايير التكميلية تعتبر هامة في الوقت الحالي:

- تبسيط الإجراءات وتحسين كفاءة الإفسياح والإجراءات الجمركية.
- تقصير زمن الإفراج الجمركي عن البضائع وزيادة حجم تداول البضائع بالموانى.

الحلول

إن إدخال أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات وتنفيذ نظام المنفذ الواحد قد تم تنفيذها. لذلك فإنه يقترح أن يتم ترشيد النظام واتخاذ الإجراءات اللازمة حال إكتشاف الخطأ. إن التبادل الإلكتروني للمعلومات داخل الموانى يعمل بطريقة مرضية إلا أنه لم يتم ربطه بشركات متعهدي النقل وشركات الشاحنات.

ومن خلال الخبرة العالمية فإنه يقترح إجراءات مماثلة بشأن الإفساح الجمركي وإجراءات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بدلاً من سلسلة الطرق الورقية الحالية وإقتراح آخر هو السماح باستخدام صورة من وثيقة الشحن **B/L** بدلاً من النسخة الأصلية.

وكثير من الموانى الجافة لم تقم بإدخال أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات أو حتى إستخدام الحاسب الآلي وينتج عن الأساليب اليدوية كفاءة أقل عما تحقق في الموانى البحرية. وقد تتسبب هذه الثغرة في فشل دور الموانى الجافة. بالإضافة إلى ذلك فإن عدد ومواقع الموانى الجافة يلزم مراجعتها حتى تصبح أكثر صحة بناء على مبدأ ميناء جاف واحد في كل منطقة.

ويلزم الإعلام بما تم إنجازه بالأداء الحالي في الإقلال من زمن الإفساح الجمركي مما يعين على إجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر.

4-4 تحسين النواحي الإدارية والتنظيمية
إنشاء نظام على المستوى القومي للتبادل الإلكتروني للمعلومات

الأهداف

- تحسين قدرات العاملين في صناعة اللوجستيات.
- تحسين جودة الخدمة في صناعة اللوجستيات تحقيقاً لإرضاء المستخدم.
- جعل الأمور أسهل لشركات إدارة عمليات سلسلة الإمداد.

الحلول

لقد تم تحقيق تقدم بإدخال أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات في مكاتب الجمارك بالموانى البحرية. بينما كثير من الموانى الجافة في المناطق الصناعية لا تزال متخلفة في ذلك المجال. إن إرتباط صناعة متعهدي النقل وشركات النقل بالشاحنات بأنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات يعتبر مطلباً ملحاً. كذلك فإن إتاحة الإرتباط المنخفض السعر بأنظمة تبادل المعلومات عن طريق شبكة الإنترنت يمكن أن يساهم في تحسين جودة الخدمة. ونظراً لأن معظم هذه الشركات هي شركات صغيرة أو متوسطة وقاعدتها المالية ضعيفة، فإن بعض الدعم المالي يلزم أن يقدم لها لنشر إستخدام التبادل الإلكتروني للمعلومات في صناعة اللوجستيات.

ويلزم أن يصاحب الدعم المالي نظام لتدريب المشغلين. وإضافة فإن نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات يمكن أن يكون شرطاً للسماح لمتعهد النقل بممارسة نشاطه حيث يمكن بذلك رفع مستوى جودة عمل متعهدي النقل على نحو يرضي المستخدم.

4-5 ترشيد التدفقات اللوجستية

1) إقامة مراكز لوجستية

التعريفات

يوصي فريق عمل جايكا بإنشاء مركزي لوجستيات قرب إقليم القاهرة الكبرى.

وهناك تسهيلات عديدة لها نفس الدور وهي موضحة فيما يلي. بغرض تحقيق سلاسة تدفقات حركة البضائع حول القاهرة الكبرى فهناك مدى كبير من العناصر التي يلزم تكاملها حيث أن أي عنصر واحد منها قد لا يكون كافياً.

جدول (4-1) تعريفات مركز اللوجستيات وعناصر أخرى

العنصر	تعريف مختصر
مركز اللوجستيات	ليس هناك تعريف نمطي واضح له، ولكنه موقع يتم فيه كافة الأنشطة الخاصة بالنقل واللوجستيات وتوزيع البضائع وهو تجميع بين مركز التوزيع والميناء الجاف ومحطة شاحنات. ويوفر المركز أكثر أنظمة تكنولوجيا المعلومات تقدماً ويتم فيه نطاق واسع من أنشطة القيمة المضافة
مركز توزيع	موقع التسهيلات التي تخدم تعقيب البضائع من رحلات المسافات الطويلة إلى المسافات القصيرة (الحضرية) بهدف زيادة كفاءة التوزيع. كما يتم به أيضاً إعادة التعبئة والتجميع إضافة إلى أنشطة القيمة المضافة الأخرى
الميناء الجاف	موقع للتسهيلات اللوجستية للإفساح الجمركي والتخزين المؤقت ويقع بعيداً عن الموانئ البحرية
ساحة شاحنات	تسهيلات تسمح بإنتقال البضائع بين الشاحنات بدون إيجاد أي أنشطة للقيمة المضافة

الأهداف

لجعل تدفقات البضائع أكثر كفاءة ومناسبة للمستخدمين وذلك بالتأكيد على أن مركز اللوجستيات يمكن له أن يوفر: أ) تجميع ووصول البضائع في مواعيد دقيقة ب) توفير أنشطة القيمة المضافة مثل إعادة التعبئة ووضع العلامات المميزة والترميز والتجميع الخفيف وإفساح جمركي سريع وبسيط.

إن معظم بضائع التصدير والإستيراد يكون لها هدف أو مصدر في إقليم القاهرة الكبرى أو المناطق المحيطة به، ويفترض أن المركز اللوجستي المقترح يلزم أن يقدم خدمات الدورين الرئيسين للمراكز اللوجستية. أولاً: ضمان الإفساح الجمركي للبضائع الصناعية وثانياً: التجميع والتوصيل من وإلى الأسواق الضخمة للسلع بمنطقة القاهرة الكبرى. ويمكن أن تتم بعض أنشطة القيمة المضافة في كل من الحاليتين.

الحلول

يوصي فريق عمل جايكا بإنشاء مركزي لوجستيات 6 أكتوبر و 10 رمضان. يوصى أيضاً بعمل دراسة جدوى للمراكز اللوجستية قبل تنفيذ المشروعات الانشائية.

تحسين إمكانية الوصول:

- في المنطقة الصناعية بمدينة 6 أكتوبر فنظراً للوصلة الحديدية الغير مناسبة إلى المنطقة من الإسكندرية، فإن فريق عمل **JICA** يوصي بمشروع لإنشاء خط حديدي مباشر إلى المدينة يتفرع من محطة برقاش أو من محطة المناشي مباشرة إلى المنطقة الصناعية بالمدينة والوصلة إلى خط الواحات.

كذلك فإن إنشاء ميناء نهري يمكن أن يساهم في إجتذاب السلع الحساسة للسعر وتحتاج في نفس الوقت إلى الدقة في مواعيد الوصول أكثر من تلك التي تحتاج إلى سرعة الوصول. ويلزم أن يكون هذا الميناء النهري أقرب ما يكون إلى المنطقة الصناعية.

- كذلك فإن المنطقة الصناعية بمدينة 10 رمضان ليست متصلة بخدمات السكك الحديدية برغم الخط الحديدي الذي يمر بالقر منها. لذا فإنه يوصي بإنشاء وصلة حديدية (بلبيس – 10 رمضان) لتشجيع النقل بالسكك الحديدية بينها وبين ميناء دمياط وميناء الإسكندرية وميناء بورسعيد أيضاً.
إن إنشاء ميناء نهري جديد حول بلبيس يمكن أن يحسن الوصول بالنقل المائي من ميناء دمياط. وعلى كل الأحوال فإن تعقيب البضائع بين وسائط النقل المختلفة سيكون لازماً في هذه الحالة ومسافة النقل على كل واسطة قد تكون أقل من المسافة الاقتصادية لأي منها، لذا فإن الأمر يستلزم إختبار دقيق لجدوى المشروع.

توفير الأراضي الكافية:

إن حجم المركز اللوجستي يتوقف على عدد الحاويات التي يستقبلها، وعلى كل الأحوال فإن المتوسط السائد يستلزم من 100 – 150 هكتار إلى 400 – 500 هكتار. حيث يتطلب المركز مساحات لمكاتب الإدارة وتسهيلات الإفساح الجمركي ومساحات للتداول من السكك الحديدية ومحطة حاويات ومساحة شاحنات ومخازن وتسهيلات لإصلاح المركبات .... إلخ. وتجدر الإشارة إلى أن المساحة الأدنى لمركز اللوجستيات وهي 100 هكتار تعادل من ست إلى ثمانية مرات أي من المينائين الجافين في 6 أكتوبر وأربعة مرات تلك الموجودة في 10 رمضان.

توفير المعدات اللازمة:

- يلزم أن يتوفر الأعداد الكافية من معدات الشحن والتفريغ لحاويات السكك الحديدية وحاويات الشاحنات وذلك من خلال إدارة المركز اللوجستي وبأسعار رخيصة حتى يتحقق إجتذاب أعداد أكبر من الحاويات.

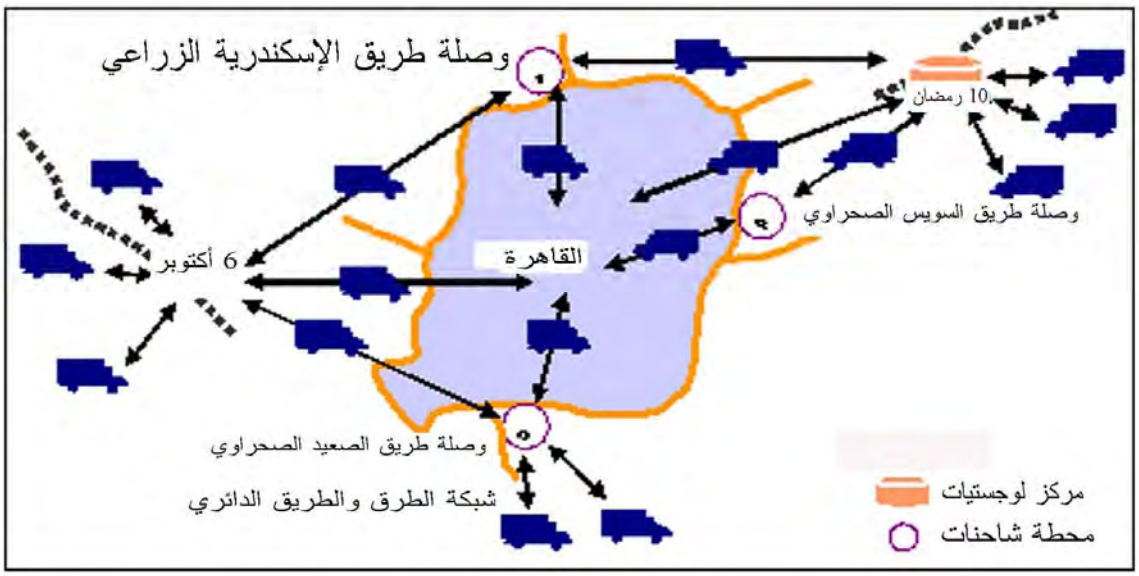
- ويلزم أن يوفر مركز اللوجستيات نظام تبادل معلومات إلكتروني EDI ويستبدل أي وثائق يدوية بالوثائق الرقمية لتسهيل والإسراع بعمليات التسجيل والاتصال وتجهيز المعدات التي يحتاجها المستخدمون ويوصي بأن تؤكد مصلحة الجمارك على أن هذه التوصيات هي جزء مكمل وهام في المركز اللوجستي.

العلاقة بالموانى الجافة القائمة:

يقترح أن يتم ضم شركتي الموانى الجافة في كيان واحد وتصبحان جزءاً من شركة مركز اللوجستيات الجديد. وبإتمام ذلك فإنه يمكن إستخدام المعدات المتوفرة ولا حاجة عندئذ لاستثمارات إضافية.

العلاقة مع الخطة الحالية لإنشاء محطة الشاحنات

إن محطات الشاحنات التي تم إقتراحها في دراسة CREATS يمكن لها أن تعمل معاً في شكل تكاملي كما هو موضح في شكل (4-9). وتتعامل محطة الشاحنات أساساً مع السلع المحلية في حين يتعامل المركز اللوجستي في تداول سلع التصدير والاستيراد.



شكل (4-9) العلاقة بين المراكز اللوجستية ومحطات الشاحنات

خطط التنفيذ

يمكن إيجاز طرق تنفيذ المشروع على النحو التالي:

- تحديد الحكومة لاساسيات ممارسة تشغيل المراكز اللوجستية.
- إعداد الحكومة الترتيبات القانونية اللازمة.
- إنشاء كيان العمل أي الشركة
- ويكون عماد هذا الكيان هو شركات الموانى الجافة الحالية والهيئة القومية لسكك حديد مصر أو شركة سكك حديدية للبضائع من القطاع الخاص بصرف النظر عن جنسيتها. ويتم الترحيب بمستثمرين آخرين من القطاع الخاص.
- إختيار الموقع الجديد/الأرض.
- إعداد دراسة للأثر الاجتماعي والبيئي.
- حيازة الأرض.
- بيع أراضي الموانى الجافة الحالية.
- إنشاء وصلة السكك الحديدية المباشرة.
- إنشاء مركز اللوجستيات وتركيب المعدات.

المهام الحكومية

يتوقع أن تتدخل الحكومة في العديد من المجالات, وتتعامل معها في القسم 4-9.

المراكز الأخرى اللوجستية

في التوجه العالمي فإن الكثير من المصانع المتواجدة بالمناطق الصناعية يفضلون الاحتفاظ بموادهم المستوردة في المراكز اللوجستية العامة ويسحبون منها بالأحجام المناسبة بالمعدات المطلوبة للتصنيع. بهذا الأسلوب فإن إدارة المخزون يمكن أن تخفض تكلفتها ويكون معظم العبء المالي في هذه الحالة ناتج من الأنشطة اللوجستية نفسها.

مركز اللوجستيات بميناء بورسعيد (شرق)

تتوقف ضرورة مركز اللوجستيات بميناء بورسعيد شرق على التقدم الذي يتحقق بالمنطقة الصناعية ظهير الميناء. وهي حالياً في مرحلة التخطيط وليست هناك مصانع. ويعتبر التوقيت المناسب لإقامة مركز اللوجستيات بعد تنفيذ المرحلة الثالثة والرابعة من خطط تطوير الميناء، حيث يتوقع حينئذ الإرتباط بين المناطق الصناعية حول القاهرة والمنطقة الصناعية في بورسعيد شرق. ويلزم متابعة التقدم الصناعي بدقة.

ومن المنطق أن يكون مركز اللوجستيات داخل موقع الميناء أو الأراضي الملاصقة بالقرب منه بحيث يجتذب مصانع أكثر في فترة أقل. على أن شركة اللوجستيات قد تعاني صعوبات مالية في مراحلها الأولى.

2) تطوير الموانى الجافة

الهدف

تحديد مواقع الموانى الجافة في أنحاء البلاد وتحسين أداء التشغيل لكل منها. وذلك بغرض تخصيص الموارد بشكله الأمثل في الوقت الحالي وفي المستقبل.

الحلول

وقد طبقت المبادئ التالية لاستخلاص خطة إنشاء الموانى الجافة:

(1) ميناء جاف واحد في منطقة صناعية واحدة

في كل منطقة صناعية ينشأ ميناء جاف واحد حتى لو كان هناك ميناء جاف في منطقة صناعية مجاورة. وفي الحقيقة هناك منطقة صناعية لها ميناءين جافين. وتجدر الإشارة إلى أن في منطقة واحدة فإن تواجد ميناء جاف كبير يعتبر أفضل من تواجد أكثر من ميناء لا يتم إستغلالها بطاقتها الكاملة.

ويوصي في حالة تواجد أكثر من ميناء جاف أن يتم إلغاؤهما أو يدمجان في ميناء واحد أكبر. والبعض يمكن أن يقترح التوقف عن تشغيله إذا كان حجم المنطقة الصناعية صغيراً للغاية.

(2) إقامة ميناء جاف ضروري لمحافظتين: بني سويف وأسوان

إن إعداد الحاويات المقدرة للتصدير والاستيراد في كل محافظة مستقبلاً توضح المحافظات التي يلزم إعداد دراسة لإنشاء الميناء الجاف بها. ويتم إفتراض البيانات اللازمة بناء على مصفوفة أحجام الحركة بين المصدر والهدف **(**O.D Matrix**)** ونسبة التحوية، كذلك فإن عدد أنواع السلع وخصائصها هي أيضاً بيانات ضرورية.

(3) التحول إلى مراكز لوجستية

بعض الموانى الجافة يلزم تحويلها إلى تسهيلات لوجستية أشمل حيث يمكن توفير أنشطة القيمة المضافة. والفكرة من وراء هذا هي الحاجة إلى تواجد مركز توزيع وميناء جاف في نفس المكان. وهذا يعتبر ضرورياً في الموانى الجافة في 6 أكتوبر و10رمضان.

6-4 إقامة وتحسين صناعة متعهدي النقل

الأهداف

تحسين القدرات في صناعة متعهد النقل ليقوم بمهامه كاملة بكفاءة، لاجتذاب مستخدمين أكثر من المنتجين الصناعيين للتصدير والاستيراد.

الحلول

(1) التسهيلات

إن مجال الخدمات المحدود في صناعة متعهد النقل يرجع إلى الحاجة إلى المعلومات وتكنولوجيا الاتصال (ICT) خاصة قصور الاتصال بأنظمة تبادل المعلومات الإلكترونية على المستوى القومي.

وليمكن إدخال أنظمة التبادل الإلكتروني للمعلومات (EDI) فإن معدات تكنولوجيا المعلومات (IT) وبرمجيات الحاسب الآلي والاتصال بشبكة المعلومات العالمية (Internet) يلزم توفيرها. لذا فإن فريق عمل JICA يقترح توفير دعم لشركات متعهدي النقل لإقامة أنظمة المعلومات لديها. وهذا أفضل من إعفاء أو تخفيض الضرائب في مصر.

كذلك فإنه يقترح إدخال أنظمة ترددات الراديو (RFID) لمتابعة وتأمين حركة البضائع، حتى يتسع نطاق عمل صناعة متعهد النقل. فبدون هذا النظام لتتبع حركة البضائع فإن شركات متعهدي النقل لن تستطيع أن تكون تنافسية في السوق العالمي.

ويلزم أن يكون تداول المعدات منظماً من خلال قواعد يضعها المركز اللوجستي أو الميناء الجاف. ويهدف ذلك إلى تخفيض العبء المالي على الشركات الصغيرة والمتوسطة لصناعة اللوجستيات. ويمكن أن يحقق إنشاء مركز اللوجستيات عمليات تشغيل أكثر كفاءة من خلال هذه الترتيبات ونظام التبادل الإلكتروني للمعلومات (EDI).

إضافة إلى ذلك فإن صناعة متعهد النقل تميل إلى إستخدام شاحنات قديمة تصل أعمارها إلى أكثر من 20 – 30 سنة وينتج عن تشغيلها عبئاً ثقيلاً على البيئة وإضراراً بالسلع. لذا فإنه يلزم أن يكون هناك محددات توضع بالسياسات لتشجيع إستبدال هذه الشاحنات. ويمكن أن يكون ذلك من خلال تطبيق نظام ترخيص رسمي خاص لشركات متعهدي النقل.

(2) الحافز المالي

إنه من المتوقع أن تواجه الكثير من الشركات صعوبات مالية في شراء المعدات والأنظمة اللازمة. وحيث أن كثير من شركات متعهدي النقل هي شركات صغيرة أو متوسطة، فإنه يقترح أن تقدم الحكومة دعماً مالياً لتعاونهم في شراء معدات تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات اللازمة. ويرتبط ذلك بشدة بالترتيبات المالية للحكومة بحيث يتم وضع تفاصيل هذه المعاونة من خلال الحكومة والهيئة المعنية. ويوصي فريق عمل JICA أن تعد الحكومة برنامجاً للحوافز المالية.

(3) الموارد البشرية

برغم الجهود الكبيرة المبذوة بالمؤسسات التعليمية والتدريبية، فإن توفر برامج التدريب للعاملين بشركات متعهدي النقل لازال يعتبر محدوداً. ويعود ذلك جزئياً إلى حقيقة أنه لم يتم وضع نظام لدعم شركات متعهدي النقل لتدريب فرق عملهم بإلحاقهم في الندوات وبرامج التدريب. كذلك فليس هناك حوافز لتشجيع شركات متعهدي النقل للإستثمار في التدريب.

ويقترح أن يكون بعض التدريب الهام شرطاً مسبقاً للعمل بالمهنة وللترخيص بمزاولة صناعة متعهد النقل، بمحددات قانونية وإشراف من وزارة النقل و/أو المعهد القومي للنقل. ويلزم أن تغطي الندوات والتدريب.

قانون ولوائح أنشطة صناعة متعهد النقل والتدريب على أعمال التبادل الإلكتروني للمعلومات (EDI) وشبكة "الإنترنت" وتعليمات المرور والتكنولوجيا الأحدث للمعدات. وتأتي هذه المقترحات القائمة على سياسات معلنة هي الأكثر فعالية لتحسين المعرفة والمهارات في صناعة متعهدي النقل.

جدول (4-2) مؤهلات العاملين في صناعة متعهد النقل : حالة اليابان

أسم المؤهل	الغرض	الجهة المسئولة	أسلوب التطبيق
أخصائي لوجستيات دولي	يرخص له شبه رسمياً كمدير لوجستيات كفاءة عالية	جمعية خاصة عالية الاعتماد	محاضرات وإمتحان (مرة في السنة)
أخصائي جمارك مسجل	يمكن أن يصبح مأمور ضرائب	الحكومة	إمتحان (مرة في السنة)

7-4 الترتيبات القانونية والمؤسسية

الأهداف

لوضع سياسة قومية للوجستيات ولخلق مناخ يتم فيه تنفيذ السياسات الهامة للوجستيات بسلاسة ولتوجيه كل الجهود لجعل المشروعات والبرامج التي توصي بها السياسات حقائق ثابتة.

الحلول

(1) تحديد السياسة القومية للوجستيات والتحديث المستمر

في الوقت الحالي، ليس هناك سياسة شاملة حول تطوير اللوجستيات في مصر. وبمجرد تحديد هذه السياسة، فإنها قد تحتاج تحديثاً مستمراً ليعكس التحول في الإهتمامات أو الحاجة الملحة لتطوير السياسات القومية وأيضاً أحوال النقل والاقتصاد. ويقترح أن يتكون كيان إستشاري مكون من ممثلين من الحكومة والقطاع الخاص (صناعة متعهد النقل) والجامعة لتبادل الآراء ومناقشة إحتياجات الجهات والأشخاص ذوي الإهتمام والذين يتأثرون بأداء خدمات النقل وفي العديد من البلدان فإن هذه المهمة الثقيلة تتولاها لجنة تقوم بدراسة التنافس الدولي في مجال اللوجستيات.

ويلزم أن تأتي المهمة الجديدة الخاصة بتنسيق السياسات بين الوزارات المختلفة في إختصاص وزرة النقل حيث أنها الوزارة المسئولة عن تطوير اللوجستيات.

(2) الترتيبات القانونية

لم يتم عمل أي لوائح لتنظيم أعمال متعهدي النقل التي لازلت أدنى من المستويات العالمية. وتغطي التنظيمات اللازمة مدى واسعاً كرخصة ممارسة العمل – المؤهلات الضرورية للعاملين وللمعدات (إقامة الندوات المؤهلة – القدرة على الاتصال بأساليب التبادل الإلكتروني للمعلومات – المؤهلات المعتمدة لتولي النشاط ... الخ) - الترخيص للوجستيات والإشراف عليها – الندوات/التدريب – توفير الدعم لتشجيع نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات والمعدات اللازمة .... إلخ.

ويعتمد دور القانون في دعم المشاركة في الندوات والتدريب من الأمور الهامة الأمر الذي بهدف إلى رفع مستوى الخدمة في صناعة متعهدي النقل.

إن القوانين والتنظيمات ضرورية أيضاً للترخيص بالمراكز اللوجستية والموانى الجافة الجديدة.

(3) التنظيم المؤسسي

إن الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل بوزارة النقل هي الآن الجهة الحكومية الأنسب لتولي أعباء خطة تنمية اللوجستيات. إلا أنها لا تضم إدارة متخصصة أو إخصائيين في تخطيط اللوجستيات لذلك فإنه مقترح أن ينشأ بها إدارة جديدة لتتخصص في تخطيط اللوجستيات. ويأتي اقتراح إنشاء لجنة جديدة من أجل غرض محدد لخطط إنشاء مركز لوجستيات, والتي يمكن أن تدار من قبل الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل وتتشكل من جميع المنظمات الحكومية والقطاع الخاص المختص.

وبتجميع هذه الخبرات فإن هذه اللجنة مع الإدارة الجديدة في الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل قد يستطيعان في المستقبل أن يكون قلب معهد تخطيط اللوجستيات المستقل. ويعتبر ذلك واقعاً حيث أن سياسات تطوير اللوجستيات تتضمن وزارات عديدة والمنظمة الجديدة تكون مسئولة عن تنسيق السياسات بينها وتنفيذ هذه السياسات.

(4) تحسين القدرة على وضع السياسات

إن اللوجستيات و/أو وضع سياسات تطويرها هي إهتمام جديد بالنسبة للحكومة. إن الأفراد واضعي السياسات والموظفين العاملين معهم لازالوا لا يملكون أي خبرة في التخطيط للوجستيات.

لذا فإنه يلزم أن تتاح لواضعي السياسات والعاملين معهم الإلمام بآخر التطورات في التخطيط للوجستيات وتطبيقها في الدول الأجنبية. وإن الملاحظة مع الدراسة الميدانية هي مقترح واجب لواضعي السياسات والعاملين معهم. وكما يقول المثل "الرؤية هي القناعة" وهي الأكثر الطرق كفاءة وسرعة للألفة مع المعرفة الجديدة. إن تدريب واضعي السياسات وتدريب الموظفين الحكوميين مقترح أيضاً كجزء من برنامج تحسين القدرة الإدارية.

إن وجود مستشاريين متخصصين في إطار معونة رسمية تخصص للتنمية من دول مانحة عديدة، يمكن استدعاؤهم لفترات قصيرة ومتوسطة في المراحل التخطيطية الأولية هو أمر هام يلزم إنجازه. وفي البداية فإن خبير موانى جافة يلزم دعوته.

8-4 تطوير الموارد البشرية
فرص تدريب أكثر

الأهداف

- لتزويد العاملين في الحكومة بأحدث المعارف بتسيير أعمال تخطيط اللوجستيات الجارية في الحكومة ولتحسين قدرة العاملين.
- تحسين قدرة شركات متعهدي النقل والموظفين لديهم في المستوى الإداري ومستوى المشغلين.
- لزيادة عدد العاملين جيدي التدريب وأكفاء ورفع مستوى الخدمة في صناعة اللوجستيات بشكل عام.
- دعم العاملين في الصناعة لتكون منافسة بقدر كاف في السوق العالمية.

الحلول

في مرحلة إعداد إطار للسياسات وتفعيل القانون اللازم، فإن العاملين الحكوميين يحتاجون أن يلموا أكثر بفنيات وضع السياسات وأدواتها اللازمة لمجال اللوجستيات وإن هذا الإثراء والتعميق للمعرفة باللوجستيات مطلوب لكل من واضعي السياسات وللعاملين معهم. وإن الجولات الخارجية في البلاد المتقدمة في مجال اللوجستيات ممكن أن تكون هي الأكثر فاعلية لإنجاز هذا الغرض في وقت قصير. كذلك فإن استدعاء خبراء اللوجستيات للعمل بالمكاتب مع العاملين الحكوميين يمكن أن يكون بديلاً مقبولاً. ويلزم أن يتم الاتصال بالدول المتقدمة في مجال اللوجستيات لتقديم الدعم في هذا المجال.

ويلزم أن تتاح الفرصة للمشغلين والعاملين لحضور برامج تدريب متعددة وندوات.

ويلزم أن يكون مؤهل معتمد من الحكومة هو المطلب القانوني للسماح بالعمل في النشاط. كذلك فإن التدريب وبرامج الندوات ممكن أن تكون مسوغاً للتأهيل. بهذا الأسلوب فإنه يمكن منح الحوافز للمتدربين.

وكنتيجة فإن عنصر الموارد البرية في أنشطة اللوجستيات يلزم أن يتحسن. وحيث أن صناعة متعهدي النقل في مصر تتكون من شركات صغيرة ومتوسطة.لذا فهذه الأنواع من المعايير الإلزامية تعتبر ضرورية لرفع مستوى الموارد البشرية ولضمان مستوى الخدمة وتلخيصاً لما جاء، فإنه يقترح تطبيق معايير للتقوية ومنح حوافز للقطاع الخاص ليأخذ دوراً في برنامج تحسين الكفاءة مع دعم مالي من الحكومة. بعض الندوات والتدريب يمكن أن تكون شرطاً مسبقاً لشركة في مجال الأعمال في اللوجستيات (Business) لضمان توفير الحد الأدنى من مستوى الخدمة. ويلزم أن تغطي هذه الندوات التوجهات الجارية في إدارة اللوجستيات وكيفية تطبيقها – اللوائح والتنظيمات الحالية – التسهيلات اللوجستية في الموانى البحرية/المراكز اللوجستية/الموانى الجافة – معرفة بأساليب إستخدامها – قانون المرور .... إلخ. إن إدخال نظام جديد للتأهيل في مصر قد يكون مفيداً في التحرك نحو تحسين الموارد البشرية. وقد تم إقتراح نظام للدعم للمساعدة في التنفيذ للتأكد من تحقيق نتائج مرضية.

9-4 السياسة التشجيعية للمراكز اللوجستية/ خدمات النقل بالسكك الحديدية

الأهداف

تهدف سياسات الدعم الى اقامة مركز لوجستيات جديد (يشمل مكتب تخليص جمركي) عملى ومقبول من قبل المستخدمين, كما يهدف الى تحويل معدل تدفق النقل الحالي ليكون أكثر سلاسة وكفاءة. ولهذا الغرض,يجب توافر خدمات ومرافق على درجة عالية من الكفاءة. ويمكن أن يلعب الدعم الحكومي دوراً هاماً وأن يكون هذا الدورهو الأكثر تأثيراً في ترجمة هذه الخطة الى واقع ملموس.

الحلول

(1) السياسات التشجيعية لخدمات مركز اللوجستيات
السياسات الضرورية التي يمكن أن تشارك فيها الحكومة مذكورة.

- دعم تحسين مرافق مركز اللوجستيات

✓ دعم حق إختيار المستخدم: دراسة الجدوى ضرورية في مجالات إختيار أفضل موقع مناسب, الخدمات/الأجهزة/الإمكانيات الضرورية التي يودون استخدامها, ربط/شبكة النقل, حجم الشحنات والبضائع التي سيتم التعامل معها وغيرها من الموضوعات المتعلقة.

✓ دعم تأسيس إطار المشروع: تشكيل لجنة ضروري, تتكون من ممثلين عن جميع المنظمات الكبري المختصة مثل الوزارات, الوكالات الحكومية, الشركات المتخصصة في صناعة الشحن/خدمات نقل الشاحنات, وشركات المستخدم (شاملة الشركات المصنعة, شركات الجملة, الخ). وهذه اللجنة يمكن أن تدار من قبل الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل.

✓ إطار المشروع يغطي الإختيار النهائي للموقع, إجراءات تخصيص الأرض وطرق تمويلها, إجراءات الدعم الحكومي الأخرى, الإعلان عن الشركات التي ستستثمر شركة مركز اللوجستيات وشركات المستخدم, إختيار نوع المشروع وخطة تكوين رأس المال (شاملة إنشاء-تشغيل-نقل, أو شركاء قطاع عام-خاص), تحضير التشريعات القانونية الضرورية وماشابه ذلك. يجب أيضاً دراسة تطوير البنية الأساسية المتعلقة من قبل هذه اللجنة وأيضاً التنسيق بين السياسات الأخرى المتعلقة.

✓ دعم إدارة مركز اللوجستيات: يقترح تنفيذ إجراءات خاصة بالإعفاء/الخفض الجمركي في المرحلة الأولى لتنفيذ المشروع.

✓ دعم تحسين امكانيات مكتب التخليص الجمركي: يجب توجيه اهتمام خاص لحل فجوة الإمكانيات وفجوة الخدمات في الموانى البحرية.

✓ دعم تطوير الوصول الى مركز اللوجستيات

- تطوير طريق الوصول خلال فترة قصيرة
- إنشاء خطوط سكك حديدية للوصول الى مركز اللوجستيات خلال فترة قصيرة أو متوسطة
- إنشاء ميناء وصول جديد خلال فترة طويلة.

(2) السياسات التشجيعية لخدمات النقل بشبكة شاحنات/خدمات شاحنات التسليم, وصناعة الشحن
يقترح تقديم نظام تسجيل عمل جديد للسيارات/الشركات التي تستخدم مركز اللوجستيات, وتدخل في خدمات شبكة الشاحنات وخدمات الاستلام/التسلم. ويمكن أن اكون شروط التأهل أ) عمر السيارة وظروف صيانة السيارة, ب) الاشتراك في الحقات الدارسية/الدورات التدريبية المختلفة التي تنظم تحت رعاية وزارة النقل.

(3) برنامج تنفيذي حسن الاعداد للسياسات التشجيعية
تنفيذ السياسات يجب أن يكون معداً بطريقة جيدة. وبصفة خاصة السياسات المذكورة في **(1)** و **(2)** أعلاه يمكن أن تكون مزيجاً مرغوباً.

بالإضافة لذلك, يقترح تنفيذ مايلي:

- تعزيز إتخاذ إجراءات صارمة بشأن التحميل الزائد لشاحنات النقل,
- تشديد عملية التحكم في الانبعاث الصادر من السيارات,
- زيادة رسم عبور الطرق السريعة للشاحنات وسيارات النقل الأخرى,
- إنشاء محطة سكة حديد في مركز اللوجستيات مع وجود ساحات للحاويات, و/أو موانى نهرية جديدة قريبة من مركز اللوجستيات.

10-4 الإعتبارات الإجتماعية والبيئية

إن جميع المشروعات المقترحة سوف تكون عرضة للتقييم البيئي ويلزم أن تتبع قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994. وينص القانون رقم 4 على أن الأثر البيئي لأي منشأة أو مشروع يلزم أن يتم تقييمه قبل البدء في أي أعمال إنشائية ويلزم أن تصدر رخصة من جهة الإصدار.

ويوجه القانون رقم (4) إلى أربعة مبادئ لتقييم المنشأة أو المشروع على النحو التالي:

- نوع النشاط الذي تؤديه المنشأة.
- مدى إستغلال الموارد الطبيعية.
- موقع المنشأة.
- نوع الطاقة المستخدمة في تشغيل المنشأة.

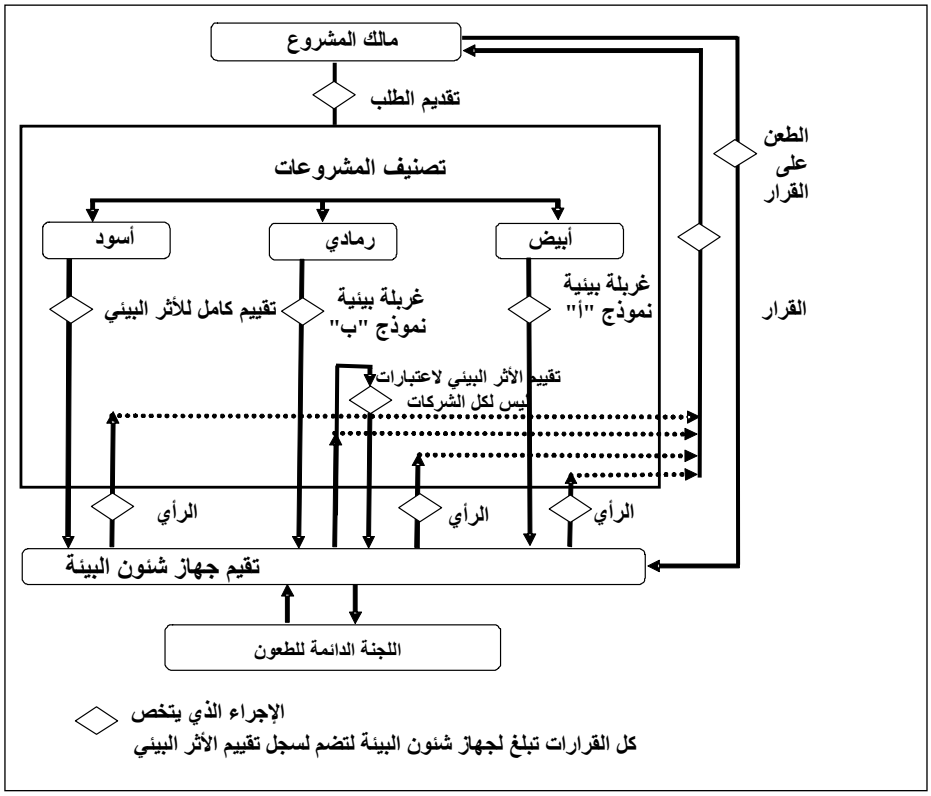
ويمكن تصنيف كل المشروعات في ثلاثة مجموعات وكل قائمة مشروعات يمكن التعامل معها كماهوموضح في الشكل (4-10).

- القائمة البيضاء للمشروعات.
- القائمة الرمادية للمشروعات وهي التي يمكن أن تؤدي إلى أثر مهم على البيئة ويقوم المالك بملء نموذج الغربلة البيئة (نموذج ب) وتقوم الطريقة على مرحلتين: (1) الغربلة (ملء النموذج ب) ويمكن أن يليه (2) تقييم موسع للأثر البيئي قائم على آثار/أساليب محددة.

  - ✓ مشروعات الطريقة السريعة 50كم أو أقل.
  - ✓ إمتداد أو تعديل طريق قائم مما قد ينتج عنه زيادة طوله أو عرضه بأكثر من 15%.
  - ✓ خطوط السكك الحديدية أقل من 50كم.
  - ✓ ترسانات السفن المعدنية – الأحواض الجافة – الأحواض العائمة وصيانة السفن.

- القائمة السوداء للمشروعات التي تحتاج إلى تقييم كامل للأثر البيئي.

  - ✓ مشروعات الطرق السريعة الأكثر من 50كم.
  - ✓ مشروعات السكك الحديدية أكثر من 50كم.



شكل (10-4) نظام تقييم الأثر البيئي وتدفق الخطوات الإجرائية

إن قضية البيئة على سطح الكرة الأرضية تلقي حالياً إهتماماً موسعاً خاصة بالنسبة لإنبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تتسبب في إرتفاع حرارة الأرض. وقد قدر فريق عمل JICA الأثر الناتج عن خفض إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتج عن تحول نقل البضائع من الشاحنات إلى السكك الحديدية في حدود الطاقة المتاحة الحالية في السكك الحديدية.

في عام 2022 سيكون قطاع نقل البضائع بالسكك الحديدية قد استكمل إستغلال الطاقة الكلية لشبكة السكك الحديدية, ويمكن أن يتحول 6% من حجم نقل البضائع الكلي بالشاحنات إلى السكك الحديدية.

تم تقدير الانبعاث اليومي لغاز ثاني اكسيد الكربون بمبلغ 2.7 مليون دولار/العام, مع الأخذ في الاعتبار معدل الوحدة على البرنامج التجاري للانبعات بقيمة 5 دولارات/1000 كجم ثاني أكسيد كربون.

ويمكن لدعم خطوط محاور السكك الحديدية أن يساهم في خفض أكثر لإنبعاثات ثاني أكسيد الكربون ويوصى بتشجيع إحداث تغير ملحوظ في مساهمة كل من الشاحنات والسكك الحديدية في نقل البضائع، بالنظر إلى المصلحة البيئية على مستوى العالم.

5. المشروعات الموصى بها وبرنامج تنفيذها

قائمة المشروعات

لقد أعد فريق عمل **JICA** المشروعات المقترحة لتطوير اللوجستيات حتى عام **2022** وذلك على أساس ثلاثة **(3)** نقاط إستراتيجية: تطوير البنية التحتية (العناصر المادية) وتطوير المعايير الداعمة لإدارة سلسلة الإمداد (العناصر الإدارية والتنظيمية) وتطوير الموارد البشرية ويتضمن ذلك **(9)** الإستراتيجيات.

ويوضح شكل **(5-1)** أسلوب إختيار المشروعات. وتتضمن القائمة **(5-1)** والشكلين **(5-2)** و **(5-3)** "المشروعات الجاري تنفيذها/والمشروعات المعتمدة" من الأجهزة الحكومية، وتوضح القائمة **(5-2)** والشكلين **(5-4)** و **(5-5)** المشروعات الموصى بها من فريق عمل **JICA** وقد إقترح لهما جدول تنفيذ على ثلاثة مراحل:
المدى القصير **(8/2007 – 12/2011)** والمدى المتوسط **(13/2012 – 2016-2017)** ومدى طويل حتى سنة الهدف في عام **2022 (2018/2017 – 22/2021)**.

شكل (5-1) أسلوب إختيار المشروعات الموصى بها

الأولوية

لوضع أولوية للمشروعات فقد تم تطبيق بعض المعايير في إختيارها على النحو التالي:

- إسهام كبير في خلق محاور نقل قوية.
- إسهام كبير في عوامل وصول البضائع في وقتها.
- إسهام كبير في التحول إلى التحوية.
- حجم الطلب الكبير على نقل بضائع النقل للتصدير والاستيراد.
- إسهام كبير في زيادة التصدير.
- المشروعات التي يمكن تنفيذها من خلال مشاركة القطاع العام والقطاع الخاص (PPP).
- المشروعات التي تتصف بالرشاد.

بالإضافة إلى هذه المعايير فقد إتخذت في الحسبان عناصر إجتماعية وبيئية وهي:

- المشروعات التي لها تأثير أقل على البيئة الطبيعية.
- المشروعات التي لا تشمل على إعادة توطين أو يتم ذلك على نحو محدود.

المشروعات الموصى بها

إن المشروعات المخططة والموصى بها وبرامج تنفيذها موضحة في القائمة **(5-2)** والأشكال **(5-4)** و **(5-5)** وهي مجمعة كل في القطاع الذي تتبعه. إن بعض المشروعات المنفردة الموصى بها الواردة في القائمة **(5-2)** قد تم تجميعها معاً في مشروعات شاملة لزيادة فعالية التنفيذ الذي يغطي أكثر من قطاع. وقد أعطيت أسماء جديدة لتلك المجموعات. وفي هذا الإطار من تجميع المشروعات وضمها فإن المشروعات المنفردة يمكن أن تكمل بعضها الآخر لتحقق ثقل أهمية المشروع إلى أقصى حد. وهذه هي مجموعات المشروعات الموصى بها بشدة.

قائمة (5-1) المشروعات الجاري تنفيذها والمشروعات المعتمدة (2/1)

رقم المشروع	أسم المشروع	الوضع الحالي	الجهة المنفذة	تكلفة المشروع (مليون جنيه)	مصدر التمويل
I الموانى البحرية					
P1	تطوير المستودعات في ميناء الإسكندرية	جاري العمل	هيئة ميناء الإسكندرية	20	حكومي
P2	وصلة طريق علوية بميناء الدخيلة	جاري العمل	هيئة ميناء الإسكندرية	300	حكومي
P3	إنشاء ساحة حاويات في الإسكندرية	جاري العمل	شركات حاويات الإسكندرية	30	قطاع عام + خاص
P4	إعادة تأهيل ساحة الحاويات بميناء دمياط	جاري العمل	شركة تداول حاويات دمياط	30	حكومي
P5	توسيع ساحة حاويات بورسعيد غرب	جاري العمل	هيئة ميناء بورسعيد	200	قطاع عام + خاص
P6	إنشاء محطة الحاويات بحوض 3 بالسخنة	جاري العمل	شركة تطوير ميناء السخنة	420	قطاع عام + خاص
P7	بناء برج الرادار في ميناء الإسكندرية	معتمد	هيئة ميناء الإسكندرية	50	حكومي
II الطرق					
H1	تحسين طريق الزقازيق – ميت غمر	جاري العمل	هـ.ط.ك.ن.ب*	50	حكومي
H2	تحسين طريق القصاصين – الصالحية	جاري العمل	هـ.ط.ك.ن.ب*	100	حكومي
H3	تحسين طريق الإسماعيلية – القصاصين – العباسة	جاري العمل	هـ.ط.ك.ن.ب*	120	حكومي
H4	تحسين طريق السنبلاوين – كفر صقر	جاري العمل	هـ.ط.ك.ن.ب*	120	حكومي
H5	تطوير الطريق الدائري الإقليمي	جاري العمل	هـ.ط.ك.ن.ب*	1500	حكومي
H6	إنشاء طريق واحة باريس – درب الأربعين	جاري العمل	هـ.ط.ك.ن.ب*	120	حكومي
H7	تحسين طريق القناطر – الخطاطبة – التوفيقية	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	250	حكومي
H8	تحسين طريق القاهرة بلبيس الزراعي	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	60	حكومي
H9	تحسين طريق القنطرة – الصالحية – فاقوس – ابو كبير	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	350	حكومي
H10	تحسين طلخة – سمنود – المحلة – كفر الشيخ – دسوق- دمنهور	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	460	حكومي
H11	طريق دسوق – فوه – مطوبس	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	200	حكومي
H12	تحسين طريق المحلة – بلطيم	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	160	حكومي
H13	تحسين طريق زفته – طنطا	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	50	حكومي
H14	تحسين طريق الزقازيق – السنبلاوين	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	150	حكومي
H15	تحسين طريق كفر الزيات – كفر الدوار	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	150	حكومي
H16	تطوير طريق شبرا – بنها السريع	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	710	حكومي
H17	تطوير طريق القاهرة - الزقازيق	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	350	حكومي
H18	تطوير الطريق السريع كفر الزيات – حوش عيسى - الإسكندرية	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	800	حكومي
H19	رفع مستوى طريق القاهرة – الإسكندرية الصحراوي	معتمد	قطاع عام + خاص	800	حكومي
H20	رفع مستوى طريق القاهرة – الإسماعيلية – بورسعيد	معتمد	قطاع عام + خاص	800	حكومي
H21	رفع مستوى طريق القاهرة – السويس	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	500	حكومي
H22	رفع مستوى طريق القناطر – الباجور – شبين الكوم – طنطا – المحلة	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	660	حكومي
H23	رفع مستوى الطريق الساحلي الشمالي	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	1950	حكومي
H24	تحسين طريق القاهرة – أسيوط الصحراوي	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	360	حكومي
H25	تحسين طريق بني سويف – المنيا – أسيوط – سوهاج الزراعي	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	600	حكومي
H26	تحسين طريق قنا – سفاجا	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	240	حكومي
H27	إنشاء طريق توشكا - أركين	معتمد	هـ.ط.ك.ن.ب*	100	حكومي

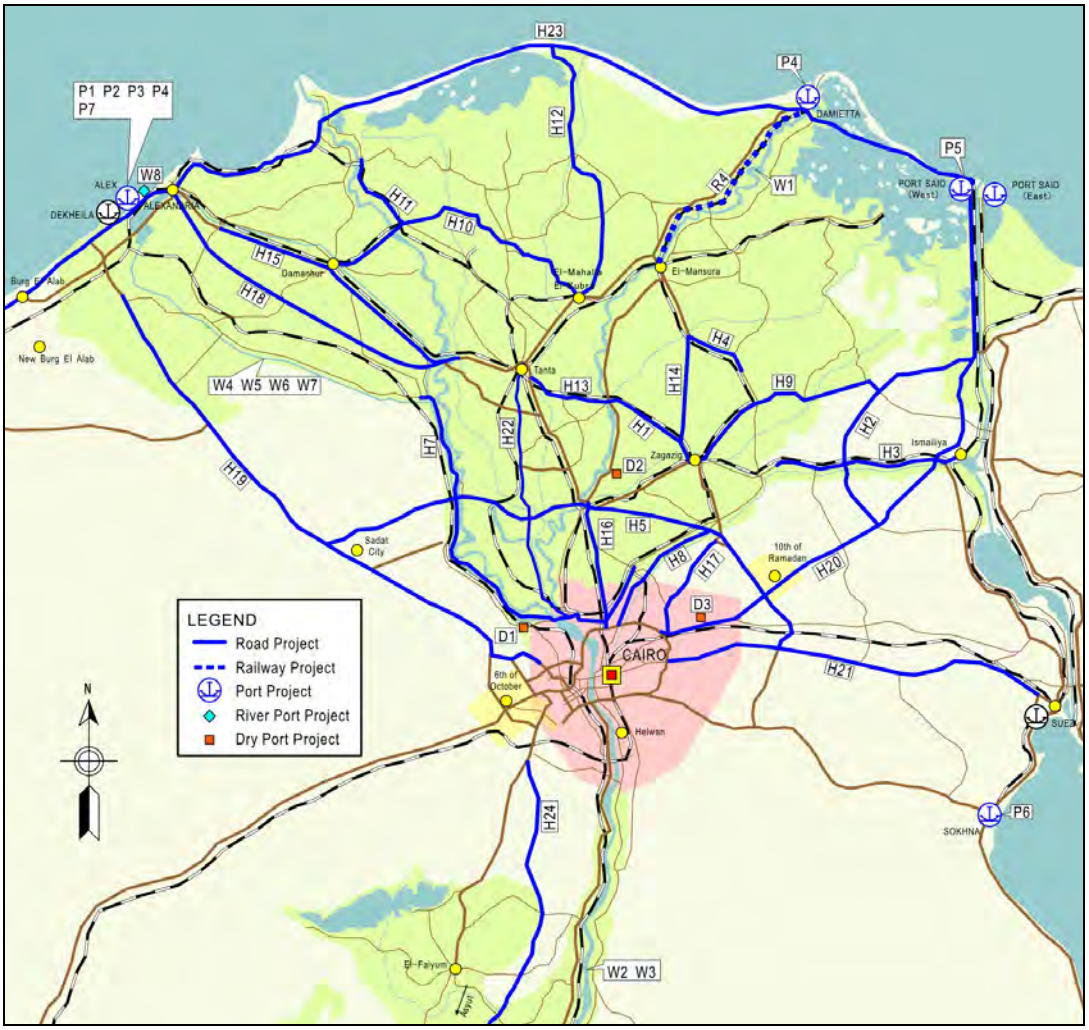
*** الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري**

المصدر: فريق عمل JICA إعتماداً على بيانات من جهات مختلفة

قائمة (5-1) المشروعات الجاري تنفيذها والمشروعات المعتمدة (2/2)

رقم المشروع	أسم المشروع	الوضع الحالي	الجهة المنفذة	تكلفة المشروع (مليون جنيه)	مصدر التمويل
III السكك الحديدية					
R1	إعادة تأهيل 120 قاطرة	جاري العمل	سكك حديد مصر	396	حكومي
R2	بناء 120 قاطرة	جاري العمل	سكك حديد مصر	2640	حكومي + قطر وليبيا
R3	رفع مستوى 300 عربة	جاري العمل	سكك حديد مصر ومصنع سيماف	60	حكومي
R4	تحديث إشارات بعض الخطوط (خط دمياط المنصورة)	جاري العمل	سكك حديد مصر	60	حكومي
R5	تحديث إشارات بعض الخطوط (خط بني سويف – المنيا – أسوان	جاري العمل	سكك حديد مصر	1700	حكومي
IV النقل المائي الداخلي					
W1	تطوير الممر المائي القاهرة – دمياط	جاري العمل	هيئة النقل المائي	260	حكومي
W2	تطهير الممر الملاحي القاهرة – أسوان	جاري العمل	هيئة النقل المائي	128	حكومي
W3	تطوير الممر الملاحي القاهرة – أسوان (المرحلة الأولى)	جاري العمل	هيئة النقل المائي	67	حكومي
W4	إنشاء هويس المالح مرحلة أولى	جاري العمل	هيئة النقل المائي	90	حكومي
W5	إنشاء هويس كم 100	جاري العمل	هيئة النقل المائي	322	حكومي
W6	رفع مستوى هويس البولين	جاري العمل	هيئة النقل المائي	2	حكومي
W7	إنشاء هويس كم 61	جاري العمل	هيئة النقل المائي	6	حكومي
W8	تطوير ميناء نهري ميناء الإسكندرية	جاري العمل	هيئة ميناء الإسكندرية	30	حكومي
V الموانى الجافة					
D1	تطوير الميناء الجاف في بشتيل	جاري العمل	هيئة الموانى البرية والجافة	25	قطاع عام + خاص
D2	تطوير ميناء صقر الجاف	جاري العمل	هيئة الموانى البرية والجافة	50	حكومي
D3	تطوير الميناء الجاف في مدينة العبور	جاري العمل	هيئة الموانى البرية والجافة	68	خاص

المصدر: فريق عمل JICA إعتماداً على بيانات من جهات مختلفة



المصدر: فريق عمل جايكا بناء على بيانات من جهات عديدة

شكل (5-2) خريطة مواقع المشروعات الجارية حالياً والمعتمدة في منطقة الدلتا

المصدر: فريق عمل جايكا بناء على بيانات من جهات عديدة

شكل (3-5) خريطة مواقع المشروعات الجارية حالياً والمعتمدة في صعيد مصر

قائمة (2-5)المشروعات الموصى بها والجدول الزمني لتنفيذها (1/2)

محور النقل	حزمة المشروعات	رقم المشروع	مشروع/برنامج/دراسة	قصير المدى	متوسط المدى	طويل المدى	كلفة المشروع مليون جنيه	الجهة المنفذة
(1) الإسكندرية – القاهرة / أكتوبر 6	الحزمة (I): تطوير الموانى لخدمة الحاويات	P9	تطوير محطة متعددة الأغراض في ميناء الإسكندرية		■		2,000	هيئة ميناء الإسكندرية
		P10	تطوير محطة حاويات دولية في ميناء الدخيلة		■		470	هيئة ميناء الإسكندرية
		P27	توسيع ساحة الحاويات بميناء الإسكندرية			■	15	هيئة ميناء الإسكندرية
		P28	تجديد الأوناش البرجية والإضافة إليها في ميناء الإسكندرية (حكومة)		■		25	هيئة ميناء الإسكندرية
		P29	توصيف ساحة الحاويات وتحسينها بميناء الإسكندرية		■		125	هيئة ميناء الإسكندرية
		P30	ضغط ساحة الحاويات وتحسين كفاءة التداول في ميناء الدخيلة		■		10	هيئة ميناء الإسكندرية
		P31	إنشاء ساحة حاويات إضافية في ميناء الدخيلة			■	25	هيئة ميناء الإسكندرية
	الحزمة (II): تطوير تسهيلات الميناء للبضائع الصب والبضائع العامة	P11	إنشاء رصيف البتروكيماويات في ميناء الدخيلة		■		120	هيئة ميناء الإسكندرية
		P12	امتداد رصيف الحبوب بميناء الدخيلة		■		120	هيئة ميناء الإسكندرية
		P13	تطوير رصيف الفحم الكوك والبضائع الجافة بميناء الدخيلة		■		120	هيئة ميناء الإسكندرية
		P33	إقامة نظام سير ناقل في ميناء الدخيلة	■	■	■	175	هيئة ميناء الإسكندرية
	الحزمة (III): تطوير المنشآت ذات الصلة بالميناء	P8	تطوير ساحة السكك الحديدية بميناء الإسكندرية	■			4	هيئة ميناء الإسكندرية
		P14	إقامة ميناء متوسط بين ميناءي الإسكندرية والدخيلة			■	12,000	هيئة ميناء الإسكندرية وشركة شحن
		P32	إقامة حاجز أمواج بميناء الدخيلة		■		250	هيئة ميناء الإسكندرية
	حزمة (IV): تحسين النقل متعدد الوسائط	R9	إقامة الوصلة الحديدية المباشرة إلى 6 أكتوبر		■		240	هيئة السكك الحديدية
		R11	إنشاء الخط الحديدي إلى مدينة السادات		■		190	هيئة السكك الحديدية
		W13	إقامة ميناء نهري جديد بالقرب من 6أكتوبر			■	60	هيئة النقل النهري
		L1	إقامة مركز لوجستي في 6 أكتوبر	■			80	هيئة الموانى البرية والجافة
						الإجمالي	16,029	
(2) دمياط - القاهرة / رمضان 10	الحزمة (I): تطوير تسهيلات الميناء الخاصة بالحاويات	P15	إقامة ساحة حاويات الشركة الكويتية (المرحلة الأولى)	■			560	(قطاع خاص)
		P16	إقامة ساحة حاويات الشركة الكويتية (المرحلة الثانية(	■	■	■	660	(قطاع خاص)
		P17	تعميق قناة الإقتراب بميناء دمياط	■			132	(قطاع خاص)
		P18	تحويل رصيف بضائع عامة إلى رصيف حاويات بميناء دمياط			■	30	هيئة ميناء دمياط وشركة دمياط لتداول الحاويات
	الحزمة (II): تحسين قناة الاقتراب	P34	تحسين قناة الإقتراب بميناء دمياط		■		1,200	هيئة ميناء دمياط
		SP2	دراسة تحليلية لمنع الترسيب بميناء دمياط	■			10	هيئة ميناء دمياط
	الحزمة (III): تحسين النقل متعدد الوسائط	R6	تهريبة إشارات خط شبين الكوم - الزقازيق - المنصورة - دمياط	■			734	سكك حديد مصر
		R12	امتداد الوصلة الحديدية المباشرة إلى 10 رمضان (بلبيس - 10 رمضان)		■		250	سكك حديد مصر
		W12	إنشاء ميناء بلبيس النهري			■	60	هيئة النقل النهري
		L2	إنشاء المركز اللوجستي في 10 رمضان	■			80	هيئة الموانى البرية والجافة
						الإجمالي	3,716	
(4) & (3) ميناء بورسعيد غرب وشرق - القاهرة / 10رمضان	الحزمة (I): تحسين ميناء بورسعيد غرب	P19	إنشاء رصيف بطول 400م في ميناء بورسعيد غرب	■			400	هيئة ميناء بورسعيد
		P35	توسيع ساحة حاويات بورسعيد غرب		■		250	هيئة ميناء بورسعيد
	الحزمة (II): تحسين ميناء بورسعيد شرق	P20	تطوير محطة حاويات بورسعيد شرق (مرحلة وثانية)	■			2,500	هيئة ميناء بورسعيد
		P21	تطوير محطة حاويات بورسعيد شرق (مرحلة ثالثة)		■		2,500	هيئة ميناء بورسعيد
		P22	تطوير محطة حاويات بورسعيد شرق (مرحلة رابعة)			■	2,500	هيئة ميناء بورسعيد
		P23	تطوير محطة حاويات بورسعيد شرق (مرحلة خامسة)			■	2,500	هيئة ميناء بورسعيد
		SP3	دراسة الخطة الشاملة التكميلية لميناء شرق بورسعيد	■			10	هيئة ميناء بورسعيد
		SP4	إعداد دراسة لإدخال خدمات الفحم بميناء بورسعيد شرق	■			10	هيئة ميناء بورسعيد
	الحزمة (III): التسهيلات اللازمة للأداء اللوجستي	R13	تحسين الخط الحديدي الفردان - بورسعيد - بورسعيد شرق		■		900	سكك حديد مصر
		L3	إنشاء مركز لوجستي في بروسعيد شرق	■			80	هيئة الموانى البرية والجافة
						الإجمالي	11,650	

■ ■ ■ برنامج التنفيذ يتوقف على مدى إهتمام شركات القطاع الخاص

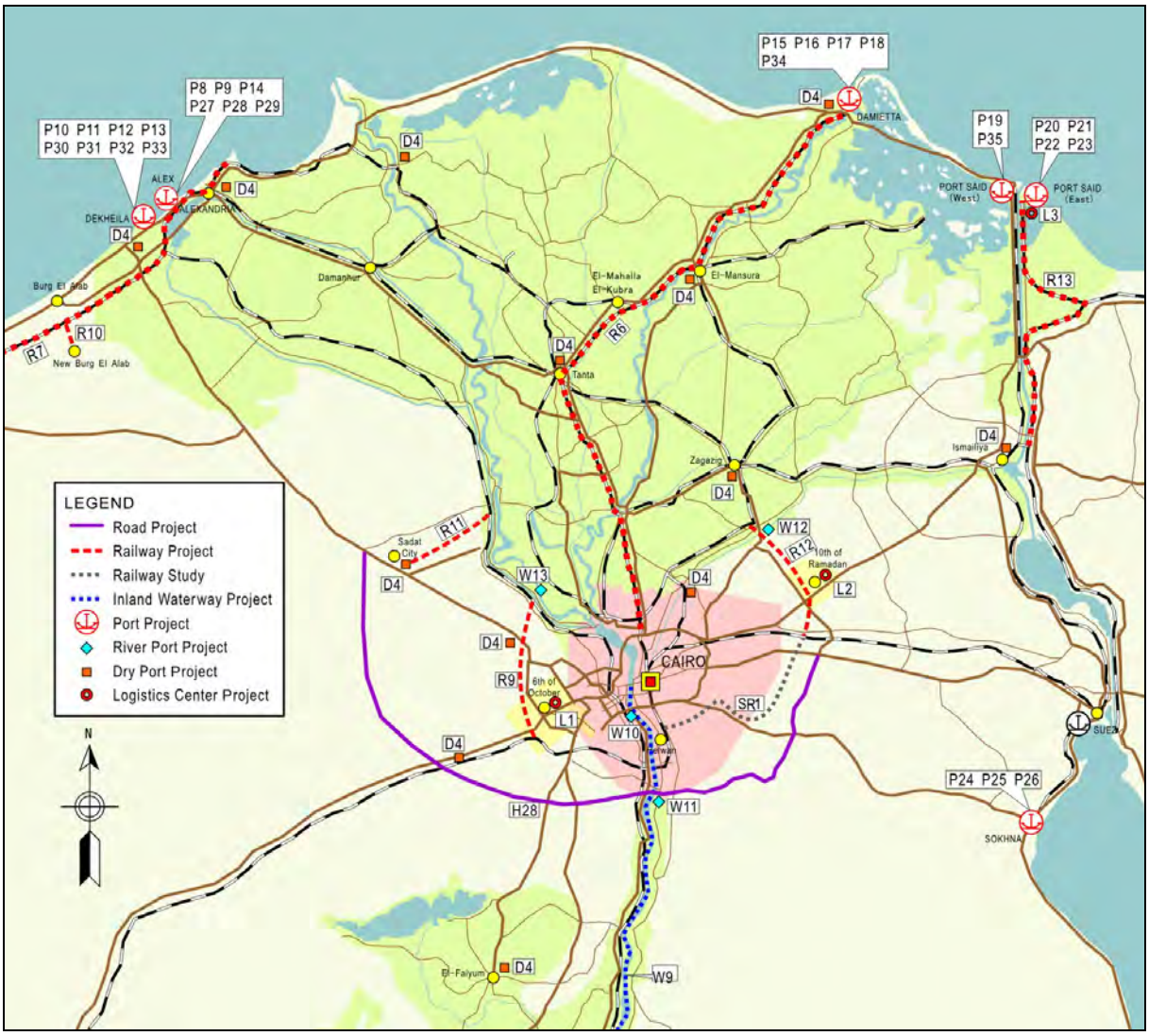
المصدر: فريق عمل جايكا

قائمة (2-5)المشروعات الموصى بها والجدول الزمني لتنفيذها (2/2)

محور النقل	حزمة المشروعات	رقم المشروع	مشروع/برنامج/دراسة	قصير المدى	متوسط المدى	طويل المدى	كلفة المشروع مليون جنيه	الجهة المنفذة
(5) ميناء السخنة - القاهرة / 10 رمضان / 6 أكتوبر	الحزمة (I): تطوير ميناء السخنة	P24	تطوير محطة الحاويات بميناء السخنة	■■■■	■■■■	■■■■	-	شركة ميناء السخنة
		P25	تطوير محطة البضائع العامة بميناء السخنة	■■■■	■■■■	■■■■	-	شركة ميناء السخنة
		P26	تطوير محطة البضائع السائبة	■■■■	■■■■	■■■■	-	شركة ميناء السخنة
						الإجمالي	-	
(6) صعيد مصر - البحر الأحمر	الحزمة (I): تشجيع التحوية	P36	تطوير المحطة المتعددة الأغراض في سفاجا		■■■■		100	هيئة موانى البحر الأحمر
		R14	إدخال خدمات الحاويات الثلاجة والتسهيلات اللازمة لها		■■■■		10	سكك حديد مصر
						الإجمالي	110	
(7) صعيد مصر - القاهرة	الحزمة (I): تحسين النقل متعدد الوسائط	R8	كهربة إشارات خط بني سويف - المنيا		■■■■		1,640	سكك حديد مصر
		W9	تحسين الملاحة في محور القاهرة - أسيوط النهري (المرحلة الثانية)			■■■■	33	هيئة النقل النهري
		W10	تطوير ميناء أثر النبي النهري			■■■■	38	هيئة النقل النهري
		W11	تطوير ميناء التبين للنقل النهري		■■■■		60	هيئة النقل النهري
		SF7	إنشاء وصلة طريق إلى المنطقة الصناعية		■■■■		5	وزارة النقل
		SF8	إجراء دراسة جدوى لنقل البضائع بالنقل النهري	■■■■			10	وزارة النقل
						الإجمالي	1,786	
(8) أخرى	الحزمة (I): تقوية شبكة النقل	H28	تطوير الطريق الدائري (القوس القبلي)		■■■■		1,500	هـ.ط.ك.ن.ب
		R7	كهربة إشارات خط الرمل (الإسكندرية - أبو قير)		■■■■		1,116	سكك حديد مصر
		R10	إنشاء وصلة برج العرب الجديدة		■■■■		750	سكك حديد مصر
	الحزمة (II): إقامة موانى جافة	D4	إقامة موانى جافة (17 موقع)	■■■■	■■■■	■■■■	720	هيئة الموانى البرية والجافة
	حزمة (III): تحسين إجراءات الجمارك	C1	إقامة نظام المنفذ الواحد مشروع تكميلي (نقل بحري)	■■■■			50	هيئات الموانى البحرية
		C2	إقامة نظام المنفذ الواحد بالموانى الجافة		■■■■		10	هيئة الموانى البرية والجافة
		F1	تنفيذ مشروع تجريبي في أنظمة تحديد مواقع الأساطيل بالراديو	■■■■			60	هيئات الموانى البحرية
		SC1	مشروع إدخال أنظمة الإجراءات البسيطة والسريعة	■■■■			10	مصلحة الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات
		SC2	برنامج تحسين العلاقات العامة	■■■■			10	مصلحة الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات
	الحزمة (IV): تطوير الموارد البشرية	SF1	برنامج الحوافز المادية	■■■■			5	وزارة النقل
		SF2	تنفيذ برنامج لتحسين خدمات متعهدي النقل/الشاحنات	■■■■			5	وزارة النقل
		SF3	برنامج لتحسين إطار الإدارة القانونية والعامة	■■■■			20	وزارة النقل
		SF4	برنامج لتدريب واضعي السياسات	■■■■			2	وزارة النقل
		SF5	برنامج لتحسين الموارد البشرية	■■■■			20	وزارة النقل
		SF6	برنامج التدريب الفني	■■■■			2	وزارة النقل
	الحزمة (V): دراسة البنى التحتية للوجستيات	SP1	إعداد دراسة للتنسيق بين الموانى المصرية	■■■■			10	قطاع النقل البحري
		SR1	دراسة إقامة وصلة حديدية جديدة (10 رمضان - حلوان - كوبري المرازيق)		■■■■		30	سكك حديد مصر
		SR2	دراسة قيام القطاع الخاص بإدارة خدمات نقل بضائع	■■■■			10	سكك حديد مصر
		SF9	دراسة عن تحسين مركز اللوجستيات	■■■■			20	وزارة النقل
						الإجمالي	4,350	

■■■ برنامج التنفيذ يتوقف على مدى إهتمام شركات القطاع الخاص

المصدر: فريق عمل جايكا



المصدر: فريق عمل جايكا بناء على بيانات من جهات عديدة

شكل (4-5) خريطة مواقع المشروعات المخططة/الجديدة في منطقة دلتا النيل

المصدر: فريق عمل جايكا بناء على بيانات من جهات عديدة

شكل (5-5) خريطة مواقع المشروعات المخططة/الجديدة في الصعيد

6. النتائج والتوصيات

إن فريق عمل JICA يوصي بإن الستة مجموعات التالية من المشروعات المشدد على التوصية بها أن يتم تنفيذها في أقرب فرصة. وكلها مطلوبة بإلحاح و/أو ذات أهمية قصوى لتحسين كفاءة لوجستيات التصدير والإستيراد في مصر.

1) دراسة الخطة الشاملة للموانى مصر

ويعتبر المكون الأساسي هو "**SPI**: دراسة لتنسيق خطط تطوير الموانى المصرية" وتهدف الدراسة إلى تحديد دور كل ميناء وخطة تطويره. وهناك قضيتان رئيسيتان: الأولى العمل اللازم للتأكيد على أن مصر يلزم أن تحتفظ بدورها كقاعدة لتعقيب البضائع أي القيام بدور الميناء المحوري والقضية الثانية هي تأكيد جدوى تطوير ميناء دمياط.

ويتكون المشروع من:

- **SPI**: دراسة لتنسيق تطوير الموانى المصرية

ويلزم أن يعطي إهتمام للمكونين الواردين في المكون (**SP1**):

- **SP2**: دراسة رقمية لمحاكاة منع الترسيب بميناء دمياط.
- **P19**: مشروع إنشاء رصيف عميق بطول 400م في ميناء بورسعيد غرب.

2) تحسين كفاءة اللوجستيات لمنطقة غرب الدلتا

ويتكون ذلك من مكون رئيسي بإنشاء مركز لوجستيات في 6 أكتوبر والمشروعات المكملة له، التي يلزم أن تنفذ في إطار زمني سليم.

ويتضمن ذلك المشروعات التالية:

- **L1**: مشروع إنشاء مركز لوجستيات في 6 أكتوبر
- **R9**: مشروع إنشاء وصلة حديدة مباشرة إلى 6 أكتوبر
- **P8**: مشروع إقامة ساحة سكك حديدية في ميناء الإسكندرية (وارد في الخطة الخمسية الخامسة)
- **W13**: مشروع إقامة ميناء نهري جديد بالقرب من مدينة 6 أكتوبر
- **SR2**: مشروع خدمة سكك حديدية للبضائع يديرها القطاع الخاص (الإسكندرية – محطة كهرباء 48 – الوجه القبلي)
- **SF9**: دراسة عن تحسين مركز اللوجستيات

3) تحسين كفاءة اللوجستيات لمنطقة شرق الدلتا

ويهدف إلى نفس ما يهدف إليه مشروعات غرب الدلتا عاليه ولكن منطقة الهدف هي منطقة 10 رمضان.

ويتكون المشروع من:

- **L2**: مشروع إنشاء مركز لوجستيات في منطقة 10 رمضان
- **R12**: إنشاء وصلة حديدية مباشرة إلى 10 رمضان (بلبيس – 10 رمضان).
- **SF9**: دراسة عن تحسين مركز اللوجستيات

4) تحسين لوجستيات الوجه القبلي:

ويهدف إلى تحفيز التطور الاقتصادي في منطقة الوجه القبلي بإدخال خدمات الحاويات المبردة لنقل المنتجات الزراعية وتصديرها من ميناء سفاجا. ويكون هناك هدف آخر لهذه الحاويات هو منطقة القاهرة الكبرى.

وتشمل المشروعات المكونة على:

- **R14**: إقامة مشروع حاويات مبردة
- **IP18**: إقامة محطة متعددة الأغراض في سفاجا
- **SF8**: دراسة جدوى لنقل البضائع بالنقل النهري

5) الارتقاء بالإجراءات الجمركية

ويهدف إلى تنفيذ معايير تحسين إضافية للإقلال من أزمنة الإفراج الجمركي بالموانى البحرية.

وتشمل المشروعات المكونة من:

- **C1**: إقامة نظام المنفذ الواحد، مشروع متمم (لخطط الموانى البحرية)
- **C2**: إقامة نظام المنفذ الواحد، مشروع متمم (لخطط الموانى البرية)
- **SC1**: برنامج إدخال أنظمة الإجراءات البسيطة والسريعة
- **SC2**: برنامج تحسين العلاقات العامة
- **F1**: مشروع نموذجي لتطبيق متابعة الأساطيل بأجهزة الراديو (FRID System)

6) تطوير الموارد البشرية

ويهدف إلى تحسين كفاءة الموارد البشرية في مجالات واسعة المدى:

ويتكون من:

- **SF1**: برنامج حوافز مادية
- **SF2**: برنامج تحسين خدمات صناعة متعهد النقل والنقل بالشاحنات
- **SF3**: برنامج تحسين إطار الإدارة القانونية والإدارة العامة
- **SF4**: برنامج تدريب واضعي السياسات
- **SF5**: برنامج تطوير الموارد البشرية
- **SF6**: برنامج التدريب الفني1) دراسة الخطة الشاملة للموانى مصر

عند تنفيذ أي مشروعات/دراسات مقترحة في هذا التقرير, فإنه يقترح عمل دراسة شاملة بتفاصيل جديدة دقيقة متعلقة بآخر ظروف تطرأ على بيئة المشروع وتوقعات طلب السوق لكي تعكس الأهداف الخاصة المتعلقة بالمشروع/الدراسة.

7. قائمة المشاركين

أعضاء اللجنة القيادية

رقم	الدور	الأسم	الوظيفة
1	الرئيس	مهندس/ حسن أحمد سليم	نائب رئيس الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل
2	عضو	الأستاذ/ جلال أبو الفتوح	رئيس مصلحة الجمارك
3	عضو	دكتور/ إسماعيل مبارك	خبير النقل البحري
4	عضو	الأستاذ الدكتور/ محمد علي إبراهيم	رئيس قسم النقل الدولي واللوجستيات (الأكاديمية العربية)
5	عضو	الأستاذ الدكتور/ عمر عبد الحميد سلمان	أستاذ النقل الدولي - كلية التجارة – جامعة حلوان
6	عضو	السيدة المهندسة/ فاطمة محمد حسن	رئيس الإدارة المركزية للشئون الفنية (هيئة تخطيط النقل)
7	عضو	السيدة/ عزة أحمد غانم	رئيس الإدارة المركزية للشئون الاقتصادية (هيئة تخطيط النقل)
8	عضو	السيدة/ نهاد محمد بدرة	مدير عام الموانى قطاع النقل البحري
9	عضو	الأستاذ/ محمد حاتم غيث	مدير عام الشركة القابضة للنقل البحري والبري
10	عضو	دكتور/ نبيل عبد الفتاح صحصاح	إستشاري نقل
11	عضو	الأستاذ/ أنسي فهيم	مستشار وزارة النقل
12	منسق	المهندس/ علاء مصطفى كامل	مدير المكتب الفني بوزارة النقل

أعضاء الفريق المقابل

الرقم	الأسم	الوظيفة
	عن الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل	
1	المهندس/ حسن أحمد سليم	نائب رئيس مجلس الإدارة
2	السيدة/ عزة أحمد غانم	رئيس الإدارة المركزية للشئون الاقتصادية
3	المهندس/ عمرو فؤاد دوارة	مدير عام التخطيط
4	المهندس/ سامي صمويل مرقص	كبير مهندسين
5	الأستاذ/ أيمن أحمد رزق	أخصائي إقتصادي
6	الأستاذ/ أحمد السيد صالح	أخصائي إحصاء أول
7	المهندسة/ مني محمد قطب	إخصائي معلومات أول
8	الأستاذ/ علي إبراهيم محمد	إخصائي معلومات أول
9	الأستاذ/ محمد عبد الصبور الغندور	إخصائي إقتصادي أول
10	الأستاذ/ أمجد عبد العليم	إخصائي معلومات أول
	من خارج الهيئة	
11	المهندس/ عبد الفتاح عناني	مدير عام تخطيط النقل البري بالهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري
12	المهندس/ أشرف السباعي	مستشار مبيعات النقل – القطاع المالي بسكك حديد مصر
13	السيد/ سمير أحمد خميس	قطاع النقل البحري
14	السيد/ كمال البنداري	قطاع النقل البحري
15	اللواء/ عبد الرحمن الفقي	مدير عام التفتيش – الهيئة العامة للموانى البرية والجافة
16	الأستاذ/ أسامة محمد عبد المنعم	مدير عام الهيئة العامة للرقابة على الصادرات
17	الأستاذ/ حاتم أبو مصطفى	مدير عام الشركة القابضة للنقل البحري والبري
18	اللواء/ عادل القاضي	شرطة الموانى – وزارة الداخلية
19	المهندس/ أشرف الديدي	سكك حديد مصر

المستشار الأكاديمي والمشرفين على الدراسة من JICA في مصر واليابان

No	Name	Position
1	Dr. Toshinori NEMOTO (advisor)	Professor, Graduate School, of Commerce and Management, Hitotsubashi University
2	Mr. Katsuhiko OZAWA	Resident Representative, JICA Egypt Office
3	Mr. Masakatsu KOMORI	Deputy Resident Representative, JICA Egypt Office
4	Mr. Kenshiro TANAKA	Assistant Resident Representative, JICA Egypt Office
5	Mr. Osamu TANAKA	Assistant Resident Representative, JICA Egypt Office
6	Dr. Ashraf M. El-Abd	Project Officer, JICA Egypt Office
7	Mr. Hideo MIYAMOTO	Group Director, JICA Head quarters
8	Mr. Tomiaki ITO	Group Director, JICA Head quarters
9	Mr. Chikahiro MASUDA	Team Director, JICA Head quarters
10	Mr. Nobuhiro KAWATANI (up to June, 2007)	Project Coordinator, JICA Head quarters
11	Mr. Makoto KANAGAWA (from July, 2007)	Project Coordinator, JICA Head quarters

فريق عمل جايكا

No	Name	Position
1	Mr. Ken NISHINO (from June, 2008)	Team Leader
2	Mr. Akihisa KOJIMA (up to May, 2008)	Team Leader/Intermodal Logistics Plan
3	Mr. Takeharu KOBA	Demand Forecast/ Transport Plan
4	Mr. Nobuyuki IINUMA	Logistics Infrastructure Plan (Sea Transport & Port)
5	Dr. Ahmed El Hakim	Logistics Infrastructure Plan (Inland Transport)
6	Mr. Satoru NISHINO (up to March, 2007)	Administration & Operation Plan (Sea Transport & Port)
7	Mr. Hiydeya SAKURAI (from April, 2007)	
8	Dr. Nashreen G. Sinarimbo	Administration & Operation Plan (Inland Transport)
9	Dr. Lim Pou Soon	Forwarding Industry Plan
10	Mr. Teruo KAWAMURA	Logistics Laws & Customs
11	Dr. Asaichi MIYAKAWA	Logistics Industry Promotion/Policy
12	Dr. Hani Abdel Halim	Privatization & PPP
13	Dr. Yoji TAKAHASHI	Logistics System
14	Mr. Koichi ARAKAWA	Logistics Survey/ Demand Analysis/ Administrator