

جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
كلية الدراسات العليا



Sudan University for Science and Technology
Higher Studies College

اثر اللوجيستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء
بورتسودان (1995م الى 2014م)

The Impact of Logistics on the Competitive Advantage of Port Sudan
Container Terminal Traffic from 1995 - 2014

بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد

إشراف:

د.عبد العظيم سليمان المهمل

Supervisor:

Dr.Abdel Azim Suleiman Almahl

إعداد الطالبة :

مريم فرج محمد حامد

Prepared by:

Maryiam farag Mohamed hamed

مايو 2015م

May 2015م - 1436هـ



صفحة الموافقة

اسم الباحث : حريم حريم محمد

عنوان البحث :

أثر اللوجستيات على الميزة
المتنافسية للشركة لتقنية المعلومات
في قطاع ليدوودان
(1995 - 2015)

موافق عليه من قبل :

الممتحن الخارجي

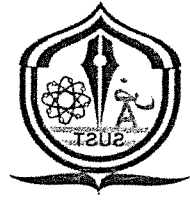
الاسم: محمد البرهان محمد حسن
التوقيع: محمد البرهان محمد حسن
التاريخ: 10/1/15

الممتحن الداخلي

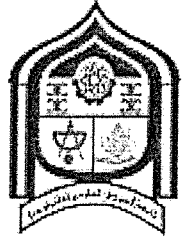
الاسم: د. ابراهيم فضل المولى
التوقيع: ابراهيم فضل المولى
التاريخ: 4/8/2015

المشرف

الاسم: د. عبدالمنعم عبدالمنعم
التوقيع: عبدالمنعم عبدالمنعم
التاريخ: 4/8/2015




Sudan University of Science and Technology
College of Graduate Studies



Declaration

I, the signing here-under, declare that I'm the sole author of the Ph.D. thesis entitled.....*The impact of logistics on the competitive advantage of port Sudan container Terminal Fe Traffic from 1995 - 2014*..... which is an original intellectual work. Willingly, I assign the copy-right of this work to the College of Graduate Studies (CGS), Sudan University of Science & Technology (SUST). Accordingly, SUST has all the rights to publish this work for scientific purposes.


Candidate's name:*Mawjiam Farag Mohamed HAMED*.....

Candidate's signature:..... Date:.....*25/10/2015*.....

إقرار

أنا الموقع أدناه أقر بأنني المؤلف الوحيد لرسالة الدكتوراه المعنونة*أثر اللوجستيات على الميزة التنافسية للمنظومة الحاويات في ميناء بورسودان (1995-2014)*.....

وهي منتج فكري أصيل . وباختياري أعطى حقوق طبع ونشر هذا العمل لكلية الدراسات العليا جامعه السودان للعلوم والتكنولوجيا ، عليه يحق للجامعة نشر هذا العمل للأغراض العلمية .

اسم الدارس :*مكيام / مكيام*.....
توقيع الدارس :..... التاريخ :*2015 / 10 / 25*.....

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

آية

قال تعالى:

﴿... وانزل الله عليك الكتاب والحكمة وعلمك ما لم تكن تعلم وكان فضل الله

عليك عظيماً﴾

صدق الله العظيم

سورة النساء الآية (113)



ما يقال لم يسمع بعد...
وما سمع لم يفهم بعد...
وما فهم لم يتم اقراره بعد..
وما طبق لم يطبق بصورة مستمرة بعد..
وما طبق بصورة مستمرة غير مرضي عنه بعد...
وأسلوب أمس لم يعد صالحاً لليوم...

إلى الباحثين عن التميز في مجال صناعة النقل البحري
وهيئة الموانئ البحرية السودانية...
إلى والدي العزيزين في المأ الأعلى... صدقة جارية... رحمهم الله رحمة واسعة...
إلى أخواني: محمد - عبدالقادر - هاشم - علوي
وأخواتي: بنوثة - علوية - زينب - هدى
إلى زوجي: محمد عمر
أهدي لهم ودأ وحباً وتقديراً وامتناناً يدوم ما دامت السموات والأرض..
إلى أستاذي ومعلمي الجليل د. عبدالعظيم سليمان المهل
أهدي هذا البحث،،

سريم

شكر وتقدير

الحمد لله في السموات والارضين وما بينهما الذي يسر لي أمري والصلاة والسلام على النعمة المهداة سيدنا محمد خاتم الأنبياء والمرسلين...
(اللهم لا سهل إلا ما جعلته سهلاً)...

واخص بالشكر كل من مد لي يد العون ... إخواني وأخواتي... وأخي بحق وحقيقة وواقعاً والأب مضموناً محمد فرج (ابو زينب) ... الذي كان دفعة قوية في إكمال هذا السفر... وإخواني في الرحم الذين استكملو كل معاني الإخوة اسأل الله لهم كل خير... وزوجي محمد عمر الذي ما فتئ يشجعني ويمد يد العون حتى اللحظة... والأستاذة والأخت الصديقة الحميمة التي ليس لها غرض من الإخوة إلا الإخوة في الله ... إلى أخت من القلائل الذين قال فيهم الشاعر:

ما أكثر الأخوان حين تعدهم ولكنهم في النائبات قليل

الدكتورة: آمنة أحمد محمد مختار..كلية علوم الانشعة /السودان والأخت كوثر قسم الله .. إدارة النظم.. والابنة حواء شريف...
كما أشكر السيد أحمد محمد آدم (قاسم) المفوض العام للشئون الإنسانية والسيد / محمد الحسن مدني مستشار التعاون الدولي بالموانئ..

مستخلص البحث

البحث بعنوان: اثر اللوجستيات فى الميزة التنافسية للنقل بالحاويات فى ميناء بورتسودان 1995م الى 2014م.

يعتبر البحث دراسة تطبيقية اتبع فيها المنهج الوصفى والاستنباطى والاستقرائى والتحليلي والإحصائي لقياس المعدلات، ودراسة فرضيات البحث بغرض التحليل والمقارنة لبعض النماذج المطبقة فى الموانئ المجارة، وتتمثل فرضيات البحث فى الآتى:-
فروض البحث:

هل استخدام التكنولوجيا الحديثة لها دور فى كفاءة التشغيل الذاتى وزيادة معدلات التداول؟؟، هل استخدام المعدات والآليات الحديثة ذات الكفاءة تستوعب عدد أكبر لسفن الحاويات مما ينعكس إيجاباً على بقية الأنشطة اللوجستية؟؟، هل غياب النقل متعدد الوسائط وقوانينه فى السودان يؤثر سلباً على أداء محطة الحاويات فى الميناء الجنوبى وعلى الأنشطة اللوجيستية فى مجتمع الموانئ؟؟.

هل منظومة ادارة اللوجيستيك فى الموانئ السودانية تحقق اهداف الادارة اللوجيستية من حيث تقليل التكلفة النهائية ، تقليل زمن وجودة الخدمة (Ship Turn Round)؟؟. وأهمية البحث تكمن فى الأهمية العلمية والعملية للوجستيات وتطبيقاتها، لما لها من انعكاسات عن الاقتصاد القومى وخرج البحث بعدة نتائج أهمها:-

بعد التحليل اثبتت الدراسة ان ميناء بورتسودان ميناء رافدياً رغم موقعه الجغرافى المتميز بالنسبة لموانئ حوض البحر الاحمر المنافسة، وان الاتجاه العالمى فى صناعة النقل البحرى نحو الموانئ المحورية لما لها من فوائد جمة اهمها السرعة وتقليل تكلفة النولون، وظهور التحالفات والتكتلات بين الخطوط الملاحية وشركات ادارات الموانئ العالمية.

اثبتت الدراسة عدم وجود مركز لوجستى عالمى بالمواصفات العالمية، بل بدأت الهيئة فى انشاء ميناء سلوم الجاف كمركز لوجستى تحت الانشاء وانتهت المرحلة الاولى.

بدأ تطبيق نظام النافذة الواحدة (Single Windows) فى الموانئ جزئياً ولم يطبق تطبيق كاملاً نسبة لقصور بعض اطراف مجتمع الميناء مثل: المواصفات ، الحجر الصحى والزراعي... الخ ولكن تم الربط بين الجمارك والموانئ.

لا بد لسلطة الميناء (Port Authority) التوقيع على نظام النقل متعدد الوسائط لاهميته وارتباطه ارتباطاً وثيقاً لخدمة منطقة الظهر للميناء ودول الجوار المغلقة.

عدم وجود منطقة حرة اسوة بالمناطق الحرة فى حوض البحر الاحمر علماً بان اى منطقة حرة هي نواة لنظام اللوجيستيات وخدمة منطقة الظهر وصولاً للمنقول الحجمى من البضائع لخدمة التجارة الخارجية.

ومن ابرز التوصيات التي توصل اليها الباحث:

- ❖ ضرورة ايجاد نظام لقياس العمليات والانشطة اللوجيستية لمؤشرات الاداء في محطة الحاويات بالميناء الجنوبي.
- ❖ على هيئة الموانئ السودانية أن تحافظ على تميزها التنافسي وزيادة الحصص السوقية من التجارة العابرة (Transshipment) لحوض البحر الاحمر .
- ❖ قيام منطقة حرة بمواصفات عالمية تجارية سوف يؤثر على النظام اللوجستي بكل انواعه لذلك لا بد من وضع خطة استراتيجية ،مستصحية التغيرات المحتملة والمتوقعة على خريطة نقل التجارة العالمية.
- ❖ الاهتمام بالتشريعات والقوانين والاتفاقيات الدولية المتصلة بنشاط الفكر اللوجستي واشكال النقل متعدد الوسائط وفقاً لمتطلبات التجارة العالمية.
- ❖ تطبيق نظام متكامل للنافذة الواحدة (Single Window) وتحليل البيانات وتبادل المعلومات محلياً واقليمياً ينعكس على نظام ادارة اللوجيستيات في اطار المنافسة الاقليمية والعالمية.
- ❖ ضرورة الاهتمام ومواكبة التطور في صناعة النقل البحري في مجال معدات المناولة المختلفة التي تزيد من معدلات التداول في محطة الحاويات
- ❖ الاهتمام بالكفاءة الفنية للعمال (Skill Full) وذلك بالتدريب والتاهيل من حيث العدد والنوع (Quality & Quantity).
- ❖ تشجيع الاستثمارات في الميناء بنظام المشاركة وانشطة القيمة المضافة والاهتمام بنظام شركات ادارة الموانئ العالمية للاستفادة من خبراتها في ادارة موانئ البحر الاحمر حيث ان الاستثمار في مجال النقل البحري مكلف ومتسارعة في ظل المنافسة العالمية.
- ❖ السعي الحثيث لاكمال ميناء سلوم الجاف كمركز لوجيستي لما له من انعكاس على منطقة الظهير لحركة تجارة السودان الخارجية.
- ❖ هنالك انواع مختلفة من التخصصات الدقيقة في النقل البحري يقترح عمل دراسات والدخول فيها مثل:
 - سفن السياحة.
 - سفن المبردات.
 - سفن نقل السيارات.
 - سفن الغازات المسيلة.
 - سفن ناقلات الكيماويات والمنتجات البترولية وغير ذلك من الانشطة والخدمات.

Abstract

This thesis is titled: The Impact of Logistics on the Competitive Advantage of Port Sudan Container Terminal Traffic from 1995 to 2014.

The research has been conducted on empirical basis, which follow the descriptive, deductive, inductive, analytical and statistical methods of measuring rates and ratios, besides examining some models which are already in operation to compare with neighboring ports. The value of this research stems from the scientific and operational importance of logistics and its various usages which are greatly reflected on the performance of the national economy.

The researcher came out with several findings , most important are as follows:

The analysis ensured that Port Sudan is still a feeder port despite its excellent geographical location on the Red Sea, contrary to the international trend in shipping industry, which is in favor of hubs for their various benefits i.e. better and quicker cargo handling operations and reduced freight.

The study revealed the lack of a logistics center, established according to international specifications and standards. Nevertheless, Sudan Sea Ports Corporation has started the construction of Saloom Dry Port which is also meant to serve as logistics center, the first phase of which has already been completed.

The single window system has been so far implemented partially, due to non-compliance of some members of the port community such as Standards and Specifications, Medical and Agricultural Quarantines..etc. However, the link between the customs and seaports has been completed.

It is imperative that the Port Authority shall sign the Intermodal Transport System Agreement for its importance in facilitating transport services for the hinterland and landlocked neighboring countries.

The absence of free trade zones similar to those already existing within the Red Sea Region, taking into account that any free trade zone constitutes a nucleus for logistics system , and hence potential for rendering services to the hinterland by transporting large volumes of cargo in support of foreign trade.

The major recommendations are as follows:

A system for measuring logistical operations and activities and determining performance indicators to be established.

Sudan Sea Port Corporation shall maintain its competitive advantage by increasing its share of the total transshipment market within the Red Sea Region.

The establishment of a free trade zone according to the international standards will have a positive impact on the various types of logistical systems. Therefore a strategic plan should be formulated taking into account all possible and expected changes of the international trade map.

Adopting legislations and laws and international agreements dealing with logistical concepts and different types of intermodal transport in accordance with international trade requirements.

Implementation of an integrated Single Window System which will greatly facilitate data analysis and information exchange locally and internationally. This will be reflected positively on the logistics management systems taking into consideration the regional and international competition.

The necessity for keeping pace with the new developments in the shipping industry, particularly with regards to the various handling equipment which can increase handling rates in the container terminal.

Securing and maintaining highly skilled labor by providing relevant training and rehabilitation programs.

Encouragement of Public Private Partnership (PPP) investment system, added value activities and benefiting from the experiences of international port management companies . Thus reducing public expenditure on expensive port infrastructures.

Exerting all efforts to complete Saloom Dry Port serving as logistics center which will have a remarkably positive impact on the hinterland and hence the Sudanese foreign trade .

There are different types of specialized businesses of shipping industry. The researcher suggests conducting studies to enter into the following specialized businesses:

- Tourists Vessels
- Cold storage vessels
- Car Carrier Vessels
- Liquefied Gas Vessels
- Chemicals and oil products carriers and some other activities and services.

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
أ	الآية
ب	الإهداء
ج	شكر وتقدير
د	مستخلص البحث باللغة العربية
و	مستخلص البحث باللغة الانجليزية
ح	فهرس المحتويات
ي	فهرس الجداول
م	فهرس الأشكال
س	فهرس الخرائط
المقدمة	
2	أهمية البحث
3	أهداف البحث
3	مشكلة البحث
3	اسئلة البحث
4	فروض البحث
4	منهجية البحث
4	مصادر بيانات البحث
4	الحدود المكانية والزمانية للبحث
5	هيكل البحث
6	دراسات سابقة
7	الصعوبات التي واجهت الباحث
الفصل الاول التطور الراهن للموانئ من مركز للنقل إلى قاعدة لوجستية	
10	المبحث الأول: تصنيف أنواع الموانئ
16	المبحث الثاني: الشروط الواجب توافرها في المركز اللوجستي العالمي
19	المبحث الثالث: المركز اللوجستي وارتباطه بمفهوم المناطق الحرة
23	المبحث الرابع: الموانئ الجافة ودورها في السلسلة اللوجستية
27	المبحث الخامس: دور النقل الدولي المتعدد الوسائط في المركز اللوجستي
32	المبحث السادس: دور متعهدي النقل الدولي في مراكز اللوجستيات

الفصل الثاني	
نظم المعلومات اللوجستية ودورها في خدمة عملاء الموانئ	
35	المبحث الأول: تعريف اللوجستيات الإلكترونية
38	المبحث الثاني: الإدارة الإلكترونية المعاصرة
46	المبحث الثالث: دور اللوجستيات الإلكترونية في الموانئ
53	المبحث الرابع: اللوجستيات الإلكترونية ونظم الخدمات بالموانئ
55	المبحث الخامس: الخدمات الإلكترونية اللوجستية
58	المبحث السادس: نظم المعلومات بهيئة الموانئ البحرية
الفصل الثالث	
نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية	
74	المبحث الأول: نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية.
101	المبحث الثاني: مراحل تطوير ميناء بورسودان
109	المبحث الثالث: ملامح تطور النقل البحري العالمي
115	المبحث الرابع: أنواع وأجيال سفن الحاويات
126	المبحث الخامس: الاندماجات والتحالفات الملاحية
142	المبحث السادس: تجارة الترانزيت بالموانئ
147	المبحث السابع: توصيف معدات تداول ومناولة الحاويات
الفصل الرابع	
بيئة صناعة النقل البحري	
152	المبحث الأول: مؤشرات التواصلية للخطوط الملاحية
159	المبحث الثاني: موانئ حوض البحر الأحمر
178	المبحث الثالث: الوضع المستقبلي لأعداد الحاويات المتوقع تداولها بمنطقة الشرق الأوسط
193	المبحث الرابع: الأسطول العالمي لسفن الحاويات.
201	المبحث الخامس: الإنتاجية ودورها في الحفاظ على التميز التنافسي لمحطة الحاويات.
209	المبحث السادس: قياس وتقييم الأداء الحالي في الموانئ البحرية السودانية
الفصل الخامس	
تحليل نتائج الاستبانة	
226	تحليل نتائج الاستبانة
247	تحليل أثر المنافسة بين الموانئ
253	الخاتمة
254	النتائج
255	التوصيات
256	بحوث مقترحة
257	المراجع
264	الملاحق

فهرس الجداول

رقم الصفحة	الجدول	رقم الجدول
15	الأنشطة اللوجستية	(1/1)
21	مراحل تطور الميناء من مركز نقل الى نظام لوجستيك	(1/2)
68	الرسائل الإلكترونية المطلوب تنفيذها بين الهيئة ووكلاء السفن فى مجال حركة السفن والحاويات وما تم تنفيذه	(2/1)
69	رسائل خارجه من الميناء	(2/2)
69	المستندات الإلكترونية لتخليص البضائع المطلوب تنفيذها خلال العام 2012 عبر النافذه الواحدة	(2/3)
84	تفاصيل المرابط ومواصفاتها بميناء بورتسودان الميناء الشمالي	(3/1)
85	حركة السفن والبضائع بالميناء الشمالي لعام 2014	(3/2)
86	أنواع السفن الزائرة للميناء الشمالي لعام 2014	(3/3)
87	حركة الحاويات بالميناء الشمالي بالعدد للأعوام 2010-2014	(3/4)
88	الآليات والمعدات بالميناء الشمالي لعام 2014	(3/5)
89	المرابط بالميناء الجنوبي	(3/6)
89	المعدات والآليات	(3/7)
90	الساحات التخزينية	(3/8)
90	الطاقة الكهربائية	(3/9)
91	أنواع السفن الزائرة للميناء الجنوبي خلال العام 2014م	(3/10)
92	حركة سفن وبضائع الحاويات بالميناء الجنوبي خلال العام 2014	(3/11)
93	الطن المنقول بالحاويات للعام 2014	(3/12)
93	مقارنة الطن المنقول بالحاويات للعام 2010-2014 م	(3/13)
94	نشاط خطوط الحاويات العاملة للعام 2014 (حاويات متكافئة)	(3/14)
95	نشاط خطوط الحاويات العاملة بالميناء الجنوبي للأعوام 2010 – 2014	(3/15)
96	الطن الصادر بالحاويات للأعوام (2010-2014)	(3/16)
97	الطن الوارد بالحاويات خلال الفترة (2010 – 2014)	(3/17)
97	الطاقات الاستيعابية للساحات بمحطة الحاويات	(3/18)
98	مقارنة حركة الحاويات بالإحجام 2010-2014م	(3/19)
99	أهم الصادرات في حاويات بالطن خلال العام 2014	(3/20)
100	أهم الواردات في حاويات بالطن للعام 2014م	(3/21)
115	ابعاد الحاويات	(3/22)
119	أسطول الحاويات العالمي حسب أنواع الحاويات لعام 1990 – 1995م	(3/23)
121	تحليل لأسطول الحاويات حسب النوع والطول (الوحدة / حاوية مكافئة)	(3/24)
122	تحليل لإسطول الحاويات حسب النوع والعرض (الوحدة حاوية / مكافئة)	(3/25)
122	تحليل لإسطول الحاويات حسب النوع ومادة الصنع . (الوحدة حاوية/ مكافئة)	(3/26)
123	ملاك الحاويات حسب انواع الحاويات(الوحدة حاوية /مكافئة)	(3/27)
125	أسطول الحاويات حسب النوع والملاك (الوحدة : حاوية / مكافئة)	(3/28)
131	مشروعات إدارة الموانى التى تدار بواسطة HPH فى ابريل 2012.	(3/29)

رقم الصفحة	الجدول	رقم الجدول
137	الاسطول التجاري البحري العربي تبعاً لعلم لتسجيل انواع السفن (طن وزني) 31/ديسمبر 1997م	(3/30)
138	إجمالي الأسطول التجاري تبعاً لعلم التسجيل في أول يونيو 1998م JUNE 1ST 1998 TOTAL MERCHANT FLEETS BY FLAG OF	(3/31)
149	أجيال الروافع الجسرية ومواصفاتها الهندسية وأسعارها التقديرية	(3/32)
153	مؤشر التواصل للسودان وبعض الدول بالمنطقة Liner shipping connectivity index (LSCI)	(4/1)
153	الممرات التي تربط بين جيبوتي بدول الجوار	(4/2)
156	خصائص ميناء جيبوتي	(4/3)
157	إعداد الحاويات المتداولة بمحطة دورليه بجيبوتي	(4/4)
158	إعداد الحاويات المتداولة بمحطة حاويات PAID بجيبوتي	(4/5)
159	خصائص المحطات	(4/6)
160	إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بميناء جدة خلال الفترة (2010-2013)	(4/7)
161	وسائط النقل من كينيا عبر المحور الشمالي	(4/8)
164	أهم خصائص ومواصفات ميناء مومباسا	(4/9)
168	وسائط النقل من تنزانيا عبر الممر الأوسط	(4/10)
171	الطرق التي تربط ميناء دار السلام بالدول المجاورة لتنزانيا	(4/11)
173	الممرات من موانئ إريتريا إلى أديس أبابا	(4/12)
176	أعداد الحاويات المتداولة بمحطة عدن (ACT)	(4/13)
180	تقرير أعداد الحاويات المتوقعة بخليج عدن	(4/14)
181	تقدير أعداد الحاويات المتوقعة بالخليج العربي	(4/15)
182	تقدير أعداد الحاويات المتوقعة بخليج عدن	(4/16)
185	أهم أكبر 20 شركة خط ملاحى (عدد السفن وأعداد الحاويات المكافئة في يناير 2013)	(4/17)
189	الخطوط الملاحية المارة بموانئ دول تجمع الكوميسا	(4/18)
193	توزيع أسطول سفن الحاويات طبقاً لعدد الحاويات في مارس 2014	(4/19)
194	أعداد السفن وسعتها من الحاويات المكافئة المتوقع تسليمها في الفترة من 2015-2016	(4/20)
195	الحمولة الكلية لسفن الحاويات التي تم تسليمها في عام 2012	(4/21)
198	المواصفات الفنية لأحجام سفن الحاويات	(4/22)
203	بعض مقاييس الإنتاج	(4/23)
205	بعض مقاييس الإنتاجية	(4/24)
206	بعض مقاييس جودة خدمات الموانئ	(4/25)
209	بيان معدلات التفريغ والشحن للواردات والصادرات	(4/26)
213	يوضح المسؤوليات الحكومية ومسئوليات القطاع الخاص طبقاً لنمط الإدارة المطبق	(4/27)
214	نقاط القوة والضعف لأنماط الإدارة المختلفة	(4/28)
226	يوضح الجهات المتعاملة مع الميناء	(5/1)

رقم الصفحة	الجدول	رقم الجدول
228	النظام التشغيلي في ميناء بورتسودان	(5/2)
229	نظام التشغيل بالرافعات الجسرية	(5/3)
230	يوضح دورة السفن قبل إدخال الرافعات الجسرية وبعد تشغيل الرافعات الجسرية	(5/4)
231	يوضح النمط الإداري والتشغيلي	(5/5)
232	يوضح رأي المخلصين في الدورة المستندية	(5/6)
233	يوضح تشغيل الميناء ثلاث ورديات أم ورديتين	(5/7)
234	يوضح العمالة خارج البواخر ودورها وتأثيرها في دورة السفن	(5/8)
235	يوضح العمالة داخل البواخر ودورها وتأثيرها في دورة السفن	(5/9)
236	يوضح وقاية النباتات دورها وتأثيرها في دورة السفن	(5/10)
237	يوضح دور وأثر المواصفات والجودة	(5/11)
238	يوضح الجمارك دورها في الدورة المستندية	(5/12)
239	يوضح المصدرين هل تفضل شحن بضاعتك بـ	(5/13)
239	يوضح إذا كنت من الموردين هل تفضل أن تستلم بضاعتك	(5/14)
241	يوضح إذا كنت من وكلاء السفن هل تفضل نظام النقل متعدد الوسائط	(5/15)
242	يوضح نقل الحاويات بالسكة حديد وبعبوات غير مخصصة	(5/16)
243	كوكيل للسفن تفضل	(5/17)
244	تعريف الميناء	(5/18)
245	الالتزام بتطبيق نظام التجارة الإلكترونية	(5/19)
246	لم يوقع السودان لاتفاقية التجارة العالمية في ظل الخصخصة والعولمة التي تنادي بالاقتصادية المفتوحة لتواكب وتنافس الموانئ الإقليمية	(5/20)

فهرس الأشكال

رقم الصفحة	الشكل	رقم الشكل
19	أنواع المناطق الحرة	(1/1)
48	الرؤية الشاملة لخدمات اللوجستيات الالكترونية	(2/1)
49	التوجهات الحديثة في نظم المعلومات اللوجستية وتطوراتها في مجال الأعمال	(2/2)
49	اللوجستيات الدولية رؤية من دولة إلى دولة	(2/3)
50	اللوجستيات الشاملة للدولة	(2/4)
50	خدمات الأعمال الالكترونية	(2/5)
60	مراحل تطور نظم المعلومات	(2/6)
61	شبكة نظم معلومات الميناء	(2/7)
62	SPC NETWORKFLOWCHART	(2/8)
63	مكونات النظام	(2/9)
64	نظم مجتمع الميناء	(2/10)
85	حركة السفن والبضائع بالميناء الشمالي لعام 2014	(3/1)
86	أنواع السفن الزائرة للميناء الشمالي لعام 2014	(3/2)
87	حركة الحاويات بالميناء الشمالي بالعدد للأعوام 2010-2014	(3/3)
91	أنواع السفن الزائرة للميناء الجنوبي خلال العام 2014م	(3/4)
92	حركة سفن وبضائع الحاويات بالميناء الجنوبي خلال العام 2014	(3/5)
93	مقارنة الطن المنقول بالحاويات للعام 2010-2014 م	(3/6)
94	نشاط خطوط الحاويات العاملة للعام 2014 (حاويات متكافئة)	(3/7)
95	نشاط خطوط الحاويات العاملة بالميناء الجنوبي للأعوام 2010 - 2014	(3/8)
96	الطن الصادر بالحاويات للأعوام (2010-2014)	(3/9)
97	الطن الوارد بالحاويات خلال الفترة (2010 – 2014)	(3/10)
98	مقارنة حركة الحاويات بالإحجام 2010-2014م	(3/11)
158	إعداد الحاويات المتداولة بمحطة حاويات دورليه بجيبوتي	(4/1)
160	إعداد الحاويات المتداولة بميناء جدة خلال الفترة (2010-2013)	(4/2)
179	نصيب كل إقليم من إجمالي الحاويات المتداولة بإعادة الشحن في منطقة الشرق الأوسط عام 2012	(4/3)
197	تطور أجيال سفن الحاويات	(4/4)
198	تطور الحمولة الساكنة لسفن الحاويات	(4/5)
199	تطور عدد رسات الحاويات	(4/6)
199	الغاطس التصميمي وأقصى غاطس لسفن الحاويات	(4/7)
200	انخفاض التكاليف التشغيلية وزيادة الوفورات	(4/8)
207	أمثلة لمعايير قياس الخدمات والأنشطة بمحطة الحاويات	(4/9)
208	أمثلة لمعايير قياس الخدمات والأنشطة بمحطة صب سائل	(4/10)
208	أمثلة لمعايير قياس الخدمات والأنشطة بمحطة صب جاف	(4/11)
211	مفهوم نظام إدارة الميناء الخادم	(4/12)
211	نظام إدارة الميناء بنظام الإدارة المالكة للميناء	(4/13)
212	نظام الإدارة في الميناء المجهز	(4/14)

رقم الصفحة	الشكل	رقم الشكل
226	يوضح الجهات المتعاملة مع الميناء	(5/1)
228	النظام التشغيلي في ميناء بورتسودان	(5/2)
229	نظام التشغيل بالرافعات الجسرية	(5/3)
230	يوضح دورة السفن قبل إدخال الرافعات الجسرية وبعد تشغيل الرافعات الجسرية	(5/4)
231	يوضح النمط الإداري والتشغيلي	(5/5)
232	يوضح رأي المخلصين في الدورة المستندية	(5/6)
233	يوضح تشغيل الميناء ثلاث ورديات أم ورديتين	(5/7)
234	يوضح العمالة خارج البواخر ودورها وتأثيرها في دورة السفن	(5/8)
235	يوضح العمالة داخل البواخر ودورها وتأثيرها في دورة السفن	(5/9)
236	يوضح وقاية النباتات دورها وتأثيرها في دورة السفن	(5/10)
237	يوضح دور وأثر المواصفات والجودة	(5/11)
238	يوضح الجمارك دورها في الدورة المستندية	(5/12)
239	يوضح المصدرين هل تفضل شحن بضاعتك بـ	(5/13)
240	يوضح إذا كنت من الموردين هل تفضل ان تستلم بضاعتك	(5/14)
241	يوضح إذا كنت من وكلاء السفن هل تفضل نظام النقل متعدد الوسائط	(5/15)
242	يوضح نقل الحاويات بالسكة حديد وبعبوات غير مخصصة	(5/16)
243	كوكيل للسفن تفضل	(5/17)
244	تعريف الميناء	(5/18)
245	الالتزام بتطبيق نظام التجارة الإلكترونية	(5/19)
246	لم يوقع السودان لاتفاقية التجارة العالمية في ظل الخصخصة والعولمة التي تنادي بالاقصادية المفتوحة لتواكب وتنافس الموانئ الإقليمية	(5/20)

فهرس الخرائط

رقم الصفحة	الخريطة	رقم الخريطة
112	الطرق التجارية الرئيسة بين الشرق والغرب خدمات اعادة شحن الحاويات بين الشمال والجنوب	(3/1)
154	الممرات التي تربط بين جيبوتي ودول الجوار	(4/1)
155	شبكة السكك الحديدية الأثيوبية الجيبوتية	(4/2)
163	الممر الشمالي من ميناء مومباسا	(4/3)
165	شبكة السكك الحديدية بالممر الشمالي	(4/4)
168	خريطة الممر الأوسط من ميناء دار السلام	(4/5)
170	محور الربط الأوسط من خلال ميناء دار السلام	(4/6)
172	الطرق البرية بين ميناء عصب وأديس أبابا	(4/7)
174	شبكة السكك الحديدية بإريتريا	(4/8)

المقدمة

(هيكل البحث)

مقدمه

أهمية البحث

أهداف البحث

مشكلة البحث

اسئلة البحث

فروض البحث

منهجية البحث

مصادر بيانات البحث

الحدود المكانية والزمانية للبحث

هيكل البحث

دراسات سابقة

الصعوبات التي واجهت الباحث

1. مقدمة :-

الأنشطة اللوجستية هي العمود الفقري حيث أصبحت أحد الموضوعات الحيوية في السنوات الأخيرة على الصعيدين الأكاديمي والتطبيقي في مجال الأعمال ، من حيث مفهومها وأهميتها ومكوناتها وممارستها في الأعمال اليومية لخدمة العملاء في القطاعات الكبيرة المختلفة.

وذلك من أجل تحقيق الميزة التنافسية لخدمة العملاء إن الهدف الأساسي للأنشطة اللوجستية في مجال الموانئ يتمثل في تقديم أفضل خدمة للعملاء في الوقت المناسب والمكان المناسب وذلك لإشباع وكسب ورضا العميل الذي يؤدي إلى دعم القدرة التنافسية للميناء لدى ملاك السفن والخطوط الملاحية العالمية المختلفة، في ظل اتساع الأسواق إقليمياً ودولياً متمثلاً في التجارة الدولية أو التسويق الدولي وعبر التجارة الإلكترونية ، ومن هنا ظهرت أهمية الأنشطة اللوجستية في دعم القدرة التنافسية للنظام اللوجيستي بين الموانئ إقليمياً ودولياً⁽¹⁾.

1.1 أهمية البحث:

أصبح التنافس في صناعة النقل البحري سمة عالمية في ظل العولمة وظهور التجارة الإلكترونية والاتجاه نحو التخصص لخدمة اتفاقية التجارة العالمية. لذا تنبع أهمية البحث من حيث التعرف على الأهمية العلمية والعملية :

1.1.1 الأهمية العلمية:-

نظام ادارة اللوجيستيات في الموانئ Logistic Management من العلوم الحديثة التي لها دور في اقتصاديات الحجم، ومنظمات الاعمال وهو حلقة من حلقات الوصل الأساسية في سلسلة الامداد العالمية Supply Logistic Chain لتقديم كافة الخدمات اللوجيستية في موانئ وخدمات القيمة المضافة وخدمات العبور Transit وخدمات المسافنة (اعادة الشحن) Transhipment وتخفيض الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية بالميناء البحري وبالتالي تقليل مساحات حدوث التكدس بالميناء.

1.1.2 الأهمية العملية:-

المركز اللوجيستي عبارة عن منطقة جغرافية محددة يتم من خلالها ممارسة كافة الأنشطة ذات الصلة بالنقل واللوجيستيات وتوزيع البضائع لكل من السوق المحلي والترانزيت الدولي ويتم تشغيلها بواسطة عدد من المشغلين على اسس تجارية، المشغلين يمكن ان يكونوا ملاك مستأجرين للمباني والتسهيلات (مخازن ، مراكز توزيع ، ساحات تخزين ، مكاتب ، خدمات ساحات ، وغيرها) والتي اقيمت هناك كي تستجيب لقواعد المنافسة الحرة، المركز اللوجيستي يجب ان يكون متاح ليعمخ بدخول او نفاذ كل الشركات المرتبطة بالانشطة المذكورة.

يعتبر المركز اللوجيستي تجمع جغرافي لعدد من الشركات والاطراف التي تتعامل في نقل البضائع (مثل متعهدي الشحن – الناقلين – مستخلصي الجمارك..) بالإضافة الى

(1) أحمد عبد الموصف : ميناء شرق التفريعة النقل متعدد الوسائط بنظام التحوية ، النقلة الدولية الرابعة عشر للموانئ 24-26 فبراير 1998: الإسكندرية ص 16.

توفير الخدمات المتلازمة مثل (التخزين والصيانة وغيرها) على ان يكون في محطة حاويات واحدة على الاقل.

وعلى الرغم من اختلاف مفهوم المركز اللوجيستي علمياً عن المنطقة الحرة لكن يفضل ان تتمتع المنطقة اللوجيستية بمزايا المنطقة الحرة والتي منها الاعفاءات الجمركية.

1.1. أهداف البحث:

يهدف هذا البحث الى تحقيق الاهداف التالية:-

1.1.1. دراسة التحديات في صناعة النقل البحري ودور اللوجيستيات واثرها على

الموانئ السودانية والفرص المتاحة وذلك لتحليل النتائج ووضع الحلول.

1.1.2. اهمية اللوجيستيات في خدمة قطاع النقل الدولي البحري على المستوى العالمي والسودان بصفة خاصة.

1.1.3. من اهداف هذه الدراسة تناول وتحليل الانشطة اللوجيستية داخل الموانئ السودانية لتسهيل حركة تجارة السودان الخارجية من والى مواعين النقل البحري ومدى توافر الكريينات والاليات ومعدات الشحن والتفريغ وذلك بهدف تقليل زمن التداول لاجل المنافسة الاقليمية.

1.1.4. اهمية صناعة النقل البحري الاقتصادية والاستراتيجية على الموانئ السودانية.

1.1.5. الاثار الاقتصادية لنظام اللوجيستيات وعكس دورها في خفض التكاليف

ومؤشرات الاداء التشغيلي وجودة الخدمة من خلال سلسلة الامداد Supply

Logistic Chain.

1.2. مشكلة البحث:

هيئة الموانئ البحرية بموقعها الجغرافي المتميز في حوض البحر الاحمر تعتبر من الموانئ الرافدية ، حيث اصبح الاتجاه العالمي للموانئ في الدول نحو الموانئ المحورية وتعتمد على منظومة لوجيستية متكاملة لتحقيق الترابط والتكامل بينها وبين سلسلة الامداد المرتبطة بها ، لاعتبارات خاصة بصناعة النقل البحري متمثلة في الارتباط باطراف عديدة مثل: الخطوط الملاحية ، التوكيلات الملاحية ، المواصفات والمقاييس ، الجمارك ، التخليص ، النقل متعدد الوسائط.ايضاً ضرورة ايجاد بنية اساسية ومقومات لهذه الصناعة لاستيعاب التطورات العالمية في تكنولوجيا المعلومات والبيئة التشريعية والقوانين والاتفاقيات الدولية واعادة هيكلة الموانئ وقطاع النقل البحري وخصخصة الفكر الاداري والتخلص من البيروقراطية الحكومية والتخلف الاداري والوظيفي وذلك لايجاد نظام لقياس الاداء عبر تفعيل الانشطة والعمليات اللوجستية.

1.3. اسئلة البحث:

من العرض السابق لا بد من الاجابة على هذه الاسئلة في اطار البحث وهي:

1.3.1. هل الموانئ السودانية تطبق نظام اللوجيستيات في محطة الحاويات (الميناء

الجنوبي) لرفع كفاءة الميناء من حيث عدد الحاويات/ ساعة اسوة بالمعايير

الاقليمية والدولية.؟؟؟

1.3.2. هل البنية التحتية والفوقية واستخدام الكريينات والاليات والمعدات ذات الكفاءة

تستوعب عدد اكبر للسفن المترددة للميناء مما ينعكس ايجاباً على الانشطة

اللوجيستية والمنافسة الاقليمية.؟؟؟

- 1.3.3. هل غياب النقل متعدد الوسائط وقوانينه في السودان يؤثر سلباً على أداء محطة الحاويات في الميناء الجنوبي وعلى الأنشطة اللوجيستية في مجتمع الميناء وتجارة الترانزيت (Transit) والتجارة العابرة (transhipment).؟؟؟
- 1.3.4. هل تطبيق نظام تكنولوجيا المعلومات في التشغيل والتخطيط اللوجستي يزيد من كفاءة الأنشطة اللوجيستية المختلفة في الموانئ لقياس أداء الانتاج والانتاجية.؟؟؟
- 1.3.5. ماهي الأنشطة اللوجستية المتوفرة للموانئ السودانية وهل التنسيق والترابط بين مجتمع الميناء يحقق ميزات تنافسية اقليمياً.؟؟؟

1.4. فروض البحث:

- 1.4.1. هل استخدام التكنولوجيا الحديثة لها دور في كفاءة التشغيل الذاتي وزيادة معدلات التداول.؟؟؟
- 1.4.2. هل استخدام المعدات والآليات الحديثة ذات الكفاءة تستوعب عدد أكبر لسفن الحاويات مما ينعكس إيجاباً على بقية الأنشطة اللوجستية.؟؟؟
- 1.4.3. هل غياب النقل متعدد الوسائط وقوانينه في السودان يؤثر سلباً على أداء محطة الحاويات في الميناء الجنوبي وعلى الأنشطة اللوجيستية في مجتمع الموانئ.؟؟؟
- 1.4.4. هل منظومة ادارة اللوجيستيك في الموانئ السودانية تحقق اهداف الادارة اللوجيستية من حيث تقليل التكلفة النهائية ، تقليل زمن وجودة الخدمة (Ship Turn Round).

1.5. منهجية البحث:

لما كان عنوان البحث هو (اثر اللوجيستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات من 1995م الى 2014م) تعتبر الدراسة دراسة تطبيقية ، سيكون المنهج الوصفي التحليلي والاحصائي والاستنباطي لقياس المعدلات ، ودراسة لبعض النماذج المطبقة بغرض المقارنة في الموانئ المجاورة ومن خلاله يمكن الوصول إلى الميزة التنافسية للوجيستيات في دعم القدرة التنافسية لميناء بورتسودان .

1.6. مصادر بيانات البحث :-

تم استخدام البيانات الثانوية ذات الصلة بموضوع البحث المأخوذة من الكتب ، والمرجع ، ودراسات بيوت الخبرة الاجنبية ، والاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري(مركز البحوث والاستشارات والنقل البحري) والتقارير المختلفة لهئة الموانئ البحرية السودانية

1.7. الحدود المكانية والزمانية للبحث:-

1.7.1. الحدود المكانية :-

هيئة الموانئ البحرية السودانية بالتركيز على محطة الحاويات الميناء الجنوبي .

1.7.2. الحدود الزمانية:-

الفترة من : 1995 م الى 2014 م

1.8. هيكل البحث :-

تتكون الدراسة من خمسة فصول ومباحث على النحو التالي:-

مقدمة البحث كالاتي : أهمية البحث ، اهداف البحث،مشكلة البحث ، اسئلة البحث ، فروض البحث ، منهجية البحث ، مصادر بيانات البحث،الحدود المكانية والزمانية للبحث ، هيكل البحث ، الدراسات السابقة ، الصعوبات التي واجهت الباحث. **اما الفصل الاول بعنوان التطور الراهن للموانئ من مركز للنقل الى قاعدة لوجستية ويشتمل على ستة مباحث ، المبحث الاول بعنوان تصنيف انواع الموانئ ، المبحث الثاني بعنوان الشروط الواجب توافرها في المركز اللوجستي العالمي ، المبحث الثالث بعنوان المركز اللوجستي وارتباطه بمفهوم المناطق الحرة ، المبحث الرابع بعنوان الموانئ الجافة ودورها في السلسلة اللوجستية ، المبحث الخامس بعنوان دور النقل الدولي متعدد الوسائط في المركز اللوجستي ، المبحث السادس بعنوان دور متعهدي النقل الدولي في المراكز اللوجستية. **الفصل الثاني بعنوان نظم المعلومات اللوجستية ودورها في خدمة عملاء الموانئ ويشتمل على ستة مباحث ، المبحث الاول بعنوان تعريف اللوجستيات الإلكترونية ، المبحث الثاني بعنوان الإدارة الإلكترونية المعاصرة ، المبحث الثالث بعنوان دور اللوجستيات الإلكترونية في الموانئ ، المبحث الرابع بعنوان اللوجستيات الإلكترونية ونظم الخدمات بالموانئ ، المبحث الخامس بعنوان الخدمات الإلكترونية اللوجستية ، المبحث السادس بعنوان نظم المعلومات بهيئة الموانئ البحرية. **الفصل الثالث بعنوان نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية ويشتمل على سبعة مباحث،المبحث الأول بعنوان نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية ، المبحث الثاني بعنوان مراحل تطوير ميناء بورتسودان ، المبحث الثالث بعنوان ملامح تطور النقل البحري العالمي ، المبحث الرابع بعنوان أنواع وأجيال سفن الحاويات ، المبحث الخامس بعنوان الاندماج والتحالفات الملاحية ، المبحث السادس بعنوان تجارة الترانزيت بالموانئ ، المبحث السابع بعنوان توصيف معدات تداول ومناولة الحاويات.******

الفصل الرابع بعنوان بيئة صناعة النقل البحري و يشتمل على ستة مباحث ، المبحث الأول بعنوان مؤشرات التواصلية للخطوط الملاحية ، المبحث الثاني بعنوان موانئ حوض البحر الأحمر ، المبحث الثالث بعنوان الوضع المستقبلي لأعداد الحاويات المتوقع تداولها بمنطقة الشرق الأوسط ، المبحث الرابع بعنوان الأسطول العالمي لسفن الحاويات ، المبحث الخامس بعنوان الإنتاجية ودورها في الحفاظ على التميز التنافسي لمحطة الحاويات. ، المبحث السادس بعنوان قياس وتقييم الأداء الحالي في الموانئ البحرية السودانية. **الفصل الخامس تحليل الاستبانة (النتائج والتوصيات).**

1.9. دراسات سابقة :

- 1/ دراسة ماجستير بعنوان: المنافسة الإقليمية لمحطة الحاويات في حوض البحر الأحمر (الميناء الجنوبي / ميناء بورتسودان) ⁽¹⁾ .
 - 2/ دراسة دكتوراه بعنوان: المنظور اللوجستي العالمي الحديث وأثره على أداء الموانئ البحرية (دراسة حالة محطة الحاويات – هيئة الموانئ البحرية السودانية) للفترة (2009-2013) ⁽²⁾ .
 - 3/ دراسة التخطيط الاستراتيجي لهيئة الموانئ البحرية السودانية 2014م : اعداد مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري(الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري).
 - 4/ خطة تفعيل انشاء وتشغيل مركز لوجيستي في موقع سلوم جنوب غرب بورتسودان لميناء سلوم الجاف 2014 م.
 - 5/ دراسة سلمى عبد المجيد محمد الامين بعنوان: دور المفاهيم اللوجستية في تنمية وتطوير المناطق الحرة – دراسة حالة منطقة البحر الاحمر في الفترة ما بين الاعوام 2000- 2012 – رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في اقتصاديات النقل الدولي واللوجستيات – جامعة البحر الاحمر – 2014م.
- هدفت الدراسة الى التعريف بمفهوم وادبيات المناطق الحرة وتأكيد اهمية ودور اللوجستيات في منطقة البحر الاحمر الحرة ، اضافة الى التعرف على بعض النماذج الناجحة للمناطق الحرة والتي اصبحت مراكز لوجستية لمعرفة السياسات التي تتبعها في تشغيل المناطق الحرة.

خلصت الدراسة الى عدة نتائج منها:

- 1/ ان ما نسبته (98%) من المبحوثين يرون ان عدم توفر المنظومة اللوجستية المتكاملة في المنطقة الحرة يعد احد اسباب تدني النشاط الصناعي.
 - 2/ ان نسبته (71.6%) من المبحوثين تؤكد ان ارتفاع تكاليف الخدمات الاساسية تعتبر من عوائق تدفق الاستثمارات بالمنطقة الحرة.
- واوصت الدراسة بالاتي:

- 1/ ان تهتم الدولة والشركة السودانية للمناطق والاسواق الحرة بتطبيق المفاهيم اللوجستية التي تساعد على جذب الاموال الاستثمارية ونمو وتطور المنطقة الحرة.
- 2/ ان تسعى ادارة المنطقة الحرة الى توفير المنظومة اللوجستية المتكاملة لجذب المشروعات الصناعية لجعل المنطقة الحرة منطقة صناعية في المقام الاول.
- 3/ ان تعمل ادارة المنطقة الحرة على وضع اسعار مناسبة وجاذبة للخدمات الاساسية التي تقدمها للمستثمرين.

(1) رسالة ماجستير مريم فرح محمد حامد عن المنافسة الإقليمية لمحطة الحاويات حوض البحر الأحمر 2002،
(2) رسالة دكتوراه جلال الدين محمد أحمد شليه: المنظور اللوجستي العالمي الحديث وأثره على أداء الموانئ البحرية دراسة حالة محطة الحاويات ، هيئة الموانئ البحرية السودانية 2009_2013

الصعوبات التي واجهت الباحث:

1. قلة الكتابة في هذا المجال خاصة الإحصائيات بل اعتمد الباحث على الدوريات والإصدارات الدورية للمنظمات الاجنبية خاصة المنظمة البحرية ، مؤتمر التجارة والتنمية الامم المتحدة (الانكتاد) ومنظمة التجارة العالمية ومنظمة الفنارات العالمية.
2. السرية في بعض المعلومات مثل التعريف ان هنالك تعريف منشورة وتعريف غير منشورة من اجل غرض المنافسة.
3. معلومات صناعة النقل البحري واللوجستيات في مواقع الانترنت عبارة عن مقالات واوراق العمل .
4. قلة المصادر والمراجع في مجال لوجيستيات النقل البحري ، حيث يعتبر من الموضوعات الحديثة.

الفصل الاول

التطور الراهن للموانئ من مركز للنقل إلى قاعدة لوجستية

- | | |
|-----------------|---|
| المبحث الاول : | تصنيف أنواع الموانئ |
| المبحث الثاني : | الشروط الواجب توافرها في المركز اللوجيستي العالمي |
| المبحث الثالث : | المركز اللوجستي وارتباطه بمفهوم المناطق الحرة |
| المبحث الرابع : | الموانئ الجافة ودورها في السلسلة اللوجستية |
| المبحث الخامس: | دور النقل الدولي متعدد الوسائط في المركز اللوجستي |
| المبحث السادس: | دور متعهدي النقل الدولي في المراكز اللوجستية |

الفصل الاول

التطور الراهن للموانئ من مركز للنقل إلى قاعدة لوجستية

1. مقدمة:

اعتباراً من خمسينيات القرن الماضي تغير دور الموانئ فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا علي حدود المرفأ في حد ذاته في المناطق المجاورة له ، وانما امتد هذا النشاط برأ في كل المنطقة المحيطة بالميناء ، والذي يعتبر نقطة البدء في سلسلة النقل ، وقد تطورت بعض الموانئ التقليدية (التي كانت في الماضي مجرد مركز نقل) تدريجياً في خمسينيات وستينيات القرن الماضي إلى مراكز خدمة تجارية وصناعية تضيف في بعض الحالات قيمة إضافية كبيرة إلى البضائع التي تتداولها ، تسارعت هذه العملية خلال العشرة سنوات الاخيرة في بعض الموانئ التنافسية ، وحدث تنوع في خدمات الموانئ تعدي الخدمات التقليدية للموانئ ، شملت البنية الفوقية Super Structure بنية فوقية للمعلومات يطلق عليها البعض البنية المعلوماتية - Info (Structure) ، ومن ثم اصبحت الموانئ التي اتجهت في هذا الاتجاه قاعدة لوجستية حقيقية للتجارة الدولية⁽¹⁾ ..

1- تقرير استعراض النقل البحري نظرة التجارة والتنمية الأمم المتحدة 2007-2009 ..

المبحث الأول تصنيف أنواع الموانئ

1.1.1 مقدمة:

نتيجة لهذا التطور الذي حدث في دور الموانئ يمكن تصنيف الموانئ إلى أنواع ثلاثة من الموانئ الموجودة حالياً وهي:-

- موانئ الجيل الأول : الموانئ التقليدية
 - موانئ الجيل الثاني : الموانئ الصناعية
 - موانئ الجيل الثالث : الموانئ اللوجستية
- ### 1.1.1.1 موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية):-

تشمل موانئ الجيل الأول الموانئ التقليدية والتي تعمل كمراكز للنقل فقط ، وما زال هذا الجيل من الموانئ موجوداً حتي الآن ويمثل أغلبية موانئ الدول النامية ، وتتسم سياسة واستراتيجية واتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها إستراتيجية محافظة تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدد لا يتعدى نطاق ومدي أنشطة موانئ هذا الجيل. و الميناء مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي والنقل البحري والنهري للبضائع ، ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ الا الحد الأدنى للأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية لملاحية ، وتركز الاستثمارات علي البنية الأساسية للأرصفة من دون الاهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف.

1.1.1.2 موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية) :-

ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية ، وتسمي عادة بالموانئ الصناعية ، تتسم سياسة واستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسيعية علي اساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الادارية ، وان الموانئ ليست مجرد مراكز نقل انما هي مراكز صناعة وتجارة ايضاً ، ويتم صياغة سياسات الميناء واصدار تشريعاته علي هذا الاساس، اتسع نطاق موانئ هذا الجيل فبالإضافة لشحن وتفريغ البضائع والخدمات الملاحية والمينائية توسعت الأنشطة لتشمل الخدمات التجارية للبضائع واي خدمات مكملة ذات صلة بها مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات الصناعية مثل:- تجميع وتعبئة بضائع المنشأ داخل الميناء مما يؤدي الي نمو واتساع في امتداد خلفي للموانئ الصناعية⁽¹⁾.

يختلف التنظيم في موانئ الجيل الثاني عن موانئ الجيل الاول ويتسم بالاتي:-

- علاقة وثيقة مع شركات النقل والتجارة الذين شيّدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.

1- ايمن محمد محمد خليل النحراوي : الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر ، الإسكندرية ص 274.

- علاقات وثيقة بين الميناء والادارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء علي المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالارض والمرافق والقوي العامله ، كذلك شبكات الطرق الخاصه بالنقل البري.
- التكامل بين مختلف الانشطة والخدمات بالميناء لمسايرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.

1.1.3. موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات ويعود السبب في مصدرها اساساً الي انتشار التحوية وتعدد الوسائط علي نطاق واسع في جميع انحاء العالم ازاء احتياجات التجارة الدولية. تتسم سياسة واستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية علي اساس اعتبار الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الانتاج و التوزيع الدولية المعقدة ، واستناداً علي هذا المفهوم تغير سلوك ادارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض استاتيكي لمرافق وخدمات الميناء الي اهتمام ومشاركة نشيطين في عملية التجاره العالميه بكاملها وتنتج هذه الجهود الي ترويج أنشطة التجاره والنقل التي تولد بدورها أعمالاً ذات قيمة مضافة مدرة للإيرادات ونتيجة لهذه الجهود تحولت الموانئ الي مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجستيه للتجارة الدولية.

انشطة وخدمات موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل ، وتنقسم الانشطة والخدمات التي تتوفر بهذه الموانئ الي اربع فئات هي:

1.1.3.1. الخدمات المينائية / التقليدية.

1.1.3.2. الخدمات الصناعية / البيئة.

1.1.3.3. الخدمات الإدارية / التجارية.

1.1.3.4. الخدمات اللوجستية التوزيعية.

ويتعذر علي الميناء ان ينتمي الي الجيل الثالث ما لم يدخل عدد من التغيرات التنظيمية التي تتناول الانشطة التجارية داخل الميناء والعلاقة بين الميناء والادارة المحلية التي يقع في نطاقها ، ومع مستخدمي وعملاء الميناء وتتسم تنظيمات موانئ الجيل الثالث بالاتي :-

- زيادة عمق العلاقات بين الميناء والجهات العامله بها والمتعامله معه الامر الذي ادي الي انتشار رابطة تدعي مجتمع الميناء و يتكون مجتمع الميناء من هيئة الميناء والشركات العامله بجميع أنشطة وخدمات الميناء وكذلك مستخدمي الميناء وهو تحالف بين جميع المسؤولين والمهنيين بالميناء⁽¹⁾ ويتولي:-

• تنسيق الانشطة داخل الميناء ومع الجهات الاخري الخارجية.

• الترويج والتسويق للميناء.

- اصبح الميناء اكثر اعتماداً وتكاملاً مع المدينة المحيطة به حيث زادت منطقة الميناء من مجرد الحدود التقليدية للموانئ لتصبح المنطقة في حدود تتراوح في بعض الموانئ من

1- الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري :دراسة انشاء وتشغيل مركز لوجستي متكامل في موقع سلوم غرب ميناء بورتسودان ،الاسكندرية،ص 6.

10 – 20 كلم ويعتمد نجاح الميناء علي العلاقات المتميزة مع الادارة المحلية بالمدينة ودعمها الكامل للميناء. وتركز موانئ الجيل الثالث في علاقتها مع الإدارة المحلية علي أهمية :-

- النقل في مربط المناطق المحلية بالميناء.
- منشآت التخزين – التوزيع.
- التنمية الحضارية والمدنية.
- المحطات الطرفية المتعددة الوسائط .

وهي من اهم العوامل للنجاح وتطوير ونمو الميناء والمدينة بالتنسيق الجيد بين خطط التنمية لكل من الميناء والمدينة.

❖ زيادة التكامل بين مختلف الانشطة وخدمات الميناء بشمل اكثر مما هو عليه في موانئ الجيل الثاني نظراً لارتباط مصالح جميع الاطراف العامله بالميناء والمتعاملة معه بطريقة مباشرة او غير مباشرة كذلك اصبحت نظم المعلومات ونظم تبادل البيانات الكترونياً (EDI):Electronic Data Interchange اصبحت عنصراً من اهم العناصر الرئيسي للبنية الاساسية لموانئ الجيل الثالث⁽¹⁾.

2. المراكز اللوجستية:-

تشهد صناعة النقل البحري منذ الستينات سلسلة من التطورات السريعة المتلاحقة سواء بالنسبة للسفن او الميناء وقد كان لثورة التحوية Containerization Revaluation بمثابة الارهاصة الاولى التي فجرت سلسلة التطورات، وهذه باختصار شديد كان لها اثرها في التحوية والمفاهيم اللوجستية في تطور مفهوم النقل حيث تجاوز ذلك المفهوم المبسط من مجرد نقل بضائع من ميناء الي ميناء Port To Port الي عمليات متكامله من الباب الي الباب Door To Door وازدياد حجم التجارة المنقولة بحراً اثر كبير في تطور سفن الحاويات حيث توجد حالياً سفن حاويات سعتها تقارب 11500 حاوية متكافئة ، ويتم الان بناء سفن تصل سعتها الي 15000 حاوية متكافئة ، كما ان هنالك تصميمات يتم اعدادها لسفن تصل سعتها تبلغ حوالي 18000 حاوية متكافئة⁽²⁾.

سلسلة التطورات السريعة والمتلاحقة التي تشهدها صناعة النقل البحري نجدها انعكست علي الموانئ لذلك لا بد من مواكبة التطور في عمارة السفن ومعدات التداول والنظم التشريعية الدولية التي تنظم عمل منظومة النقل البحري التي تعمل بدورها لتحقيق أهداف منظومة اكبر اتساعاً وشمولاً في منظومة ادارة اللوجستك وهي :-

- تقليل التكلفة النهائية Decrease Landed
- تقليل زمن الطلبه Decrease Lead Time
- زيادة الجودة Increase Quality

1- ايمن النحراوي : مرجع سابق ص 278.

2- علي يحيى البسيوني 1995: اثار العولمه في تطوير الموانئ، (الندوة الدولية السادسة عشر):الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، معهد تدريب الموانئ: الإسكندرية ، ورقة بحثية رقم16، 1998، ص 70

نتيجة لتلك المفاهيم وتطورها أصبحت الموانئ عبارة عن حلقة في سلسلة اللوجستك Port As Anode In Logistic Chain، وتعني اللوجستيات عملية توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها الي المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات الي السوق العالمي فهي امتداد للتجارة الدولية وهي تعتمد بشكل كبير علي اسناد العمليات غير الاساسية الي شركات متخصصة من الباطن.

(وتعرف اللوجستيات العالمية Global Logistic بانها طلب المسبق من عولمة جانبي العرض والطلب بما يخلق سلاسل توزيع عالميه شديدة التعقيد بما يتطلب خبرات لوجستيه متخصصة لتمكين المنتج من تغطية أسواقهم بكفاءة وإنتظام وباقل تكاليف).

(تعريف اخر للوجستيات بانها من احكام السيطرة علي سلاسل الامداد التي تغطي العالم عن طريق تجمع ادارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وادارة واحدة فهي تعمل علي مختلف اجزاء السلسله وتعمل علي تقليل الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية وتعمل علي استخدام انصب المعدات واعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الامداد بارخص تكلفة واعلي كفاءة). وهناك ثلاثة أنواع من سلاسل الامدادات:-

- 1.2.1. سلسلة امداد المواد الخام والنصف مصنعة الي المصنع.
- 1.2.2. سلسلة الامداد داخل عملية التصنيع ذاتها فيما بين مراكز الانتاج والتوزيع والتخزين .
- 1.2.3. سلسلة الامداد التي تعمل علي نقل المنتجات التامة الصنع تجارة الجملة ثم تجارة التجزئية ثم الي يد المستهلك.

ويعتبر التوزيع المادي هو النشاط الاساسي للعملية اللوجستية وادارة التوزيع المادي تتمثل في عملية السيطرة علي مدي واسع من الأنشطة التي تتم بعد اتمام عملية انتاج السلعة وهذه الأنشطة تشمل تداول المواد والتخزين والتغليف والتوحيد النمطي للسلعة والتحوية والتسويق وعمليات النقل بكل اتجاهاتها ، وتحديد مسارات وسائل النقل عبر شبكات الطرق البحرية والبرية والجوية وتنظيم جداول تدفقات نقل البضائع ، كما تشمل عمليات الصيانة والاصلاح والتحدي لوسائل النقل المستخدمه⁽¹⁾ في شبكة التوزيع ، والهدف النهائي يتمثل في عبور الفجوة بين المنتج والمستهلك بأكفا وارخص طريقة مما يحقق خفضاً حقيقياً في التكلفة الكلية للنقل من باب المنتج الي باب المستهلك:

3. أنشطة مراكز اللوجستيات:-

تقوم مراكز اللوجستيات بتقديم العديد من الأنشطة تتمثل في الاتي:-

- 1.3.1. أنشطة تتعلق بنقل البضائع Movement of Goods
 - * التخزين * معالجة طلبات العملاء
 - * احلال المخزون * وتجميع البضائع Consolidations
 - * تعقيب ما بعد الشحن * النقل
 - * التخليص الجمركي * مستندات التحوية

1- مريم فرج محمد حامد : رسالة ماجستير بعنوان - مناقسة ميناء بورسودان للمياه الاقليمي في محطة الحاويات الميناء الجنوبي ، ص 195

1.3.2. أنشطة الإدارة وإدارة تشغيل المركبات والحاويات:-

- * إدارة اساطيل النقل * اصلاح وصيانة المركبات * استراحات
- * تاجير حاويات ومركبات * الامداد بالوقود * تنظيف الحاويات
- * مكاتب ادارية

1.3.3. القيمة المضافة:-

- * التجمع Assembly * التعبئة Packing
- * رقبة الجودة Quality Control * التصنيع او التعديل وفق طلبات العميل Customer
- * لصق العلاقة التجارية Labeling * الإصلاح Repair
- * اختبارات المعدات Taste

علاوة علي ذلك يقوم مركز اللوجستيك بخلق العديد من الانشطة الخدمية مثل التأمين ، خدمات البنوك، الانشطة الترفيهية وخلافه ويحقق مركز اللوجستيك الأهداف الآتية:-

• تخفيض التكاليف.

• زيادة الجودة.

• سرعة تنفيذ طلبات العملاء.

وتعتبر هذه الأهداف هي الأهداف الرئيسية للشركات العالميه ، وذلك نتيجة لازدياد حدة المنافسة العالمية ، ونتيجة لاتساع مفهوم اللوجستيك اصبح مركز اللوجستيك له تأثير فعال في نشاط وازدهار الميناء ، وكذلك ازدهار النقل المشترك (بحري – بري) مما يستوجب وجود مطار لخدمة مركز اللوجستك ، كما اصبح الاهتمام بمراكز اللوجستيك اثر كبير في تطوير شبكة الطرق التي تربط المدن والدول المحيطة بالمركز وترجع اهمية مراكز اللوجستيك⁽¹⁾ الي:-

• مناطق لجذب لرؤوس الاموال الاجنبية واستخدام نظم تكنولوجيا حديثة.

• تخلق مراكز اللوجستك فرصاً للعماله ، ورؤسائهم في خلق خبرات فنية وادارية متطورة نتيجة للاحتكاك بالخبرات العالمية .

• ربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية ، والمساهمة في زيادة الدخل القومي.

ومفهوم اللوجستيك بدوره يحدث تطوراً سريعاً نتيجة لإدراك منظمات الاعمال Business organization ان هنالك توفيرات عديدة يمكن تحقيقها من تطبيق المفاهيم الحديثة للوجستيات وهذا الادراك كان نتيجة لازدياد حدة المنافسة الجديد بين تلك المنظمات ، انعكست هذه المنافسة في تغيير شكل الميناء مما ادي الي تغيرات في :-

• التغيرات في البنية التحتية للنقل الداخلي. In land Transport Infrastructure

• تغيرات في اجسام السفن Ship Size

• تغيرات في انماط التجاره Trade Patterns

• التطور في الفكر اللوجستي Logistics Thinking

1- صابر حسن غنام : دور التكاليف الاستراتيجية في دعم القدرة التنافسية للموانئ البحرية ، الاكاديميه العربيه للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري : الاسكندريه ، ورقه بحثيه رقم 18 ص 2.

4. وظائف المركز اللوجستي:-

ونتيجة لتلك التطورات والمفاهيم الحديثة ، استحدثت مفهوم المراكز اللوجستية ليعبر عن العديد من الانشطة المتمثلة في الاتي:-

1.4.1. جمع أنشطة مراكز التوزيع.

1.4.2. أنشطة القيمة المضافة Value added activities .

1.4.3. التجمع Assembly.

1.4.4. التعبئة Packing.

1.4.5. رقابة الجودة Quality Control.

1.4.6. لصق العلامة التجارية Labeling

1.4.7. التصنيع او التعديل وفق طلبات العميل Customer⁽¹⁾

1.4.8. اختبارات المعدات Taste

1.4.9. الاصلاح Repair

هذه الانشطة الرئيسة للمركز اللوجستي الذي يخلق العديد من الانشطة الخدمية المكملة لانشطة الميناء مثل:-

- اعمال التامين ، الاعمال المصرفية ، أنشطة الترفيه يوضح الجدول رقم (1-1) الوظائف والتسهيلات التي يقدمها المركز اللوجستي.

جدول رقم (1-1)
الأنشطة اللوجستية

النشاط واهميته	النشاط	تصنيف النشاط
	التخزين	
	معالجة طلبات العملاء	
المجموعة الأولى أنشطة رئيسة	إحلال المخزون تجمع البضائع Consolidation	أنشطة تتعلق بنقل البضائع Movement at Cargo
	تعقب ما بعد الشحن النقل الدولي التخليص الجمركي مستندات الشحن إدارة أساطيل النقل	
المجموعة الثانية أنشطة مساعدة	تأجير حاويات ومركبات إصلاح وصيانة المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات استراحات و مكاتب اداريه إعادة التعبئة	أنشطة إدارة وتشغيل وإدارة تشغيل المركبات والحاويات Management
المجموعة الثالثة أنشطة قيمة مضافة	لصق العلامات التجارية رقابة الجودة تجميع واختبار المنتجات اصلاح وصيانه	أنشطة ذات قيمة مضافة Value Add activities

المصدر :صابر حسن غنام، المرجع السابق

1- صابر حسن غنام ، مرجع سابق ص (3).

المبحث الثاني الشروط الواجب توافرها في المركز اللوجستي العالمي

2. مقدمة:

قبل التحدث عن هذه الشروط لا بد من التحدث عن التحالفات الملاحية بين الشركات الملاحية الكبرى بهدف مشاركة كل شركة من الشركات الاعضاء في هذه التحالفات والاستفادة من اصولها المشتركة المتمثلة في المنشآت وفروعها ووكلائها بالاضافة الي الرغبة في تحقيق المزيد من التوسع والتغطية التسويقية لتغطي مختلف بقاع العالم في ظل عولمه الأسواق. كذلك تستهدف هذه الشركات توزيع المخاطره الاستثمارية علي الشركات الاعضاء في التحالف واحداث تكامل بين هذه الشركات الاعضاء مما يضمن تمتع التحالف بكل ميزه تنافسيه عاليه ازاء غيره من التحالفات والشركات الملاحية المنافسه ويتضح لنا حجم الانفاق الاستثماري الكبير لهذه التحالفات عندما تشير الاحصائيات ان سفينة الحاويات سعة 6000 حاوية / متكافئة تبلغ تكلفة شرائها 85 مليون دولار امريكي ، وتقوم هذه التحالفات في توجيه ورسم السياسات وادارتها تشغيلياً وتنظيماً علي نطاق السوق الكوني الذي يغطي هذه التحالفات بسفنها وخدمات اللوجستية المتكامله عبر الموانئ المحورية مما يحقق خفضاً فعلياً في التكلفة الكليه للنقل من باب المنتج الي باب المستهلك النهائي في اطار هذه السلسلة اللوجستية الكونية تمتد عبر العالم باسره⁽¹⁾.

الشروط التي يجب توافرها في المركز اللوجستي هو اتجاه الشركات العالمية اقامة هذه المراكز في احدي الموانئ القريبة من أسواقها ، بحيث تتوفر فيها شروط جودة العمل والاستقرار واهم هذه الشروط هي :-

- موقع جغرافي متميز.
- توفر بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الجديدة .
- استقرار سياسي لدولة الميناء وعلاقات دولية متميزة .
- وجود المركز اللوجستي ضمن مناطق ميناء محوري.
- توفر مطار مجاور لخدمة المنطقة اللوجستية وتقديم خدمات النقل الجوي.
- توفر العماله الجاهزه وبأجور مناسبة.
- وجود نظم ادارية متطورة.
- توفير نظم الإتصالات ومعلومات حديثة بالميناء .
- شبكة طرق متطوره طبقاً للمعايير العالمية⁽²⁾ .

1- صابر حسن غنام: مرجع سابق، 7.

2- ايمن النحراوي :مرجع سابق ص 278.

2.1. أنواع الشركات بالمركز اللوجستي:-

تتجه الشركات العالمية الي اقامة المراكز اللوجستية في مناطق قريبة من أسواقها بحيث تتوفر فيها الشروط التالية:-

- البيئة الصناعية والانتاجية.
- المستودعات والتخزين.
- خدمات اللوجستيات الداعمه.
- الخدمات المتعلقة بالنقل ، مثل اصلاح السيارات صيانة واصلاح الحاويات ، تنظيف الحاويات + دهان الحاويات.
- نظم المعلومات والاتصالات والفندقه.
- متعهدي النقل متعدد الوسائط.
- وسائط النقل والمنظومات المتكاملة لعملية النقل.

2.2. الأهداف الاقتصادية من إنشاء المراكز اللوجستية:-

اعتباراً للمفاهيم السابقة عن اهمية انشاء المراكز اللوجستية يمكن تعريف هذه الأهداف الاقتصادية التي تسعى الدول من السعي نحو اقامة هذه المراكز داخل موانئها او بالقرب منها لتحقيق مكاسب اقتصادية ويمكن تلخيص هذه الأهداف في الاتي:-

- خفض التكاليف الاجمالية للمنتج Decrease Total Cost
- سرعة تنفيذ طلب العميل Decrease Lead Time
- زيادة الجودة Increase Quality
- خلق منطقة جذب لرؤوس الاموال الاجنبية وانعاش اقتصاد الدولة.
- استخدام نظم تكنولوجيا حديثة في مجالي الاتصالات والمعلومات .
- المساهمة في خلق خبرات فنية وادارية متطورة نتيجة الاحتكاك بخبرات عالمية.
- المساهمة في زيادة الدخل القومي.
- ربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية .
- دعم فرص المنافسة في الأسواق الخارجية وتنشيط حركة الأسواق المحلية.
- دعم القدرة التنافسية للميناء.

2.3. أنواع الشركات في المراكز اللوجستية:-

- الشركات الصناعية شركات متعهدي النقل
- شركات النقل شركات المستودعات والتخزين
- شركات اصلاح وصيانة السيارات .
- وصيانة وتنظيف ودهان الحاويات
- شركات الخدمات العامة مثل نظم المعلومات والفندقه وغيرها ، واهم مراكز اللوجستيات في العالم نجدها في اوربا ، ومركز اللوجستيات في سنغافوره⁽¹⁾ .

1- سمية بدوي: اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل المواني في ظل المنافسة العالمية، الاسكندرية: دار الفكر، ص. 216.

2.4. مراكز اللوجستيات في اوربا:-

يوجد بأوربا العديد من مراكز اللوجستيات ، لكن هولندا تعتبر الموقع الرائد لإقامة مراكز اللوجستيات ، وهي السبب الرئيسي الذي جعل ميناء روتردام تحتل الصدارة ، وتبلغ نسبة مراكز اللوجستيات التي اقامتها الشركات الامريكية في هولندا 49 من اجمالي مراكز اللوجستيات الامريكية في اوربا.

كذلك فإن نسبة 42% من المراكز اللوجستية تابعة لشركات يابانية في اوربا تتواجد في هولندا ومعظم هذه المراكز تتمركز حول ميناء روتردام ومعظم هذه الشركات الامريكية واليابانية متخصصة في صناعة السيارات والكمبيوتر والصناعات الدوائية وصناعة المعدات ومهمات المكاتب.

2.5. اللوجستيات في سنغافوره:-

يعد ميناء سنغافوره احدي المواقع الرئيسية لمراكز اللوجستيات في العالم فهناك العديد من الشركات متعددة الجنسية تسعى لإقامة مراكز اللوجستيات هنالك لتكون قاعدة رئيسة لتوزيع منتجاتها في منطقة اسيا والباسفيك ويوجد في سنغافوره الان مايزيد عن 500 شركة متعددة الجنسية وشركات تجارية تجعل من سنغافوره مركز للتوزيع اضافة الي الخدمة المتميزه التي تقدمها سنغافوره في مجال النقل المشترك (بحري – جوي) تزيد من اهميتها ، فالمنتجات عالية القيمة يمكن ان يتم شحنها او تجزئتها بنظام النقل (بحري – جوي) وبذلك يمكن الشركات ان تقلل من تكاليف الشحن بدون زيادة كبيرة في قيمة الشحن مقارنة بالشحن للرحله البحريه بالكامل ، بالاضافة الي ذلك فان سنغافوره تعتبر مركز توقف طبيعي لجميع الرحلات الجوية من الشرق الاقصى الي اوربا ، وفي نظام النقل المشترك (بحري – جوي) يتم شحن البضائع بحراً من دول الشرق الاقصى الي سنغافوره ومنها جواً مباشرة الي اوربا.⁽¹⁾

المبحث الثالث المركز اللوجستي وارتباطه بمفهوم المناطق الحرة

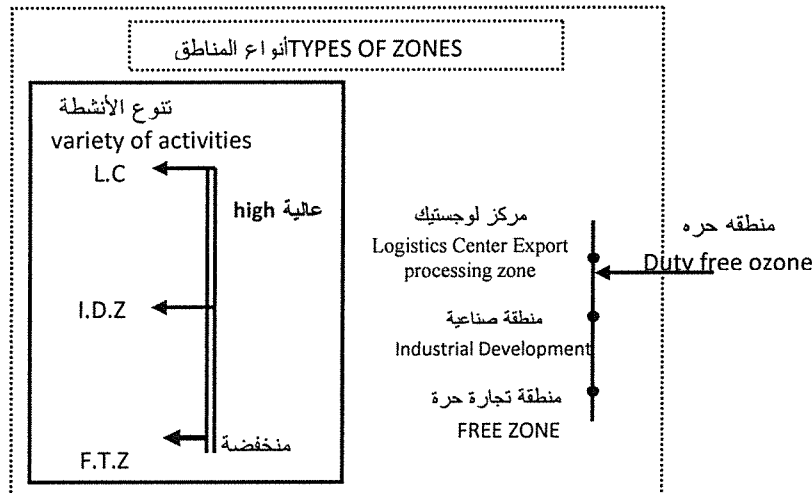
3. مقدمة:

تضاعف اهتمام الدول المتقدمة في العقدین الاخيرین باللوجستك ليس علي مستوي الوحدة (MICRO) بل مستوي الاقتصاد الكلي (MACRO) حيث تقيس الدول المتقدمة مثل الولايات المتحدة وغيرها من الدول المتقدمة تكاليف اللوجستك بالنسبة الي اجمالي الناتج القومي ، وذلك للتحقق من فعالية اداء عناصر اللوجستك ، فكلما انخفضت تلك النسبة دل ذلك علي ارتفاع اداء اللوجستك.

لا زال هنالك خلط في الاستعمال بين اصطلاح المناطق الحرة Free Zone فيستخدم كمرادف لاصطلاح مراكز اللوجستك Logistic Center حتي اصبح شائعاً اطلاق اسم المنطقة الحرة علي مركز اللوجستك، إلا ان نظام اللوجستك نظام متكامل، و تعتبر المناطق الحرة درجة اقل او مرحلة اولية من المراكز اللوجستية ، فيطلق عليها أحياناً (Expert Processing Zone) (1) او (Processing Zone).

ويمكن تعريف المناطق الحرة بانها تلك المساحة من الارض والتي تحدها دولة ما علي أرضها وتحدها أسوار وتقام غالباً بالقرب من الموانئ الرئيسية والمطارات، وتعفي من الرسوم او القيود التي تفرض من قبل الدولة علي البضائع الواردة والصادرة من و الي اراضيها ، وذلك بغرض جذب المستثمرين سواء كان التخطيط القائم في تلك المنطقة المحدودة هو منطقة تجارة حرة (Free zone Trade) او كانت منطقة صناعية (Industrial Zone) و مراكز اللوجستك كان يطلق عليها (Expert Processing Zone) الا ان تلك المنطقة المحددة تكون (Duty Free zone) (2).

شكل (1-1) أنواع المناطق الحرة



المصدر: ballou Ronald: basic business logistic, 1997

1- علي يحيى البسيوني : مرجع سابق ، ص (9).
2- سلمى عبد المجيد محمد الامين: دور المفاهيم اللوجستية في تنمية وتطوير المناطق الحرة - دراسة حالة منطقة البحر الاحمر في الفترة ما بين الاعوام 2000-2012 - رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في اقتصاديات النقل الدولي واللوجستيات - جامعة البحر الاحمر - 2014م.

في البداية ظهر مفهوم المناطق الحرة نتيجة لاتساع رقعة السوق لعدد من الشركات والتي رغبت في إقامة مراكز التوزيع اقليمية Regional Distribution Center لمنتجاته وتقابلت هذه الرغبة مع رغبة بعض الدول ذات الموقع الجغرافي المتميز في اقامة مناطق تجارية حرة داخل اراضيها ، حيث تمنح هذه المناطق للمستثمرين العديد من الامتيازات والحوافز هي:-

- الاعفاءات الجمركية.
- الحرية في استيراد وتصدير البضائع المتداولة داخل المنطقة.
- عدم وجود قيود علي التحويلات النقدية.

وذلك بغرض جذب مزيد من الانشطة مما يعود في المقابل علي Host Country بعدد من المنافع المادية الناتجة عن ايجار الاراضي والخدمات التي تقدم للمنطقة مثل الكهرباء والماء والغاز وتوظيف العماله ... الخ ، بالاضافة الي احداث راوج للميناء المجاور للمنطقة الحرة. مع وضع تطور اجيال الموانئ يوضح الشكل⁽¹⁾ (1 - 1) الاتي:-

حدث تطور لمفهوم مراكز التوزيع التي تعتبر مرادف لكلمة مستودع Warehouse فهي تحتوي قنوات التوزيع (Distribution Chanel) تعتبر المستودعات نقاط تخزين متوسطة Intermediates Storage Points بين المصنع Manufacture و مركز البيع كذلك فان مراكز التوزيع من وجهة نظر اللوجستيك هو مستودع يعمل علي تاكيد الحركة السريعة للبضائع Sale Center Distribution Centre Is Warehouse That Emphasize الانشطة التالية⁽²⁾:-

- | | | |
|-----------|---|----------------|
| النقل | • | Transportation |
| التخزين | • | storage |
| التداول | • | handling |
| الاتصالات | • | Communications |
| التسوية | • | Adjustment |

1- مريم فرج مرجع سابق ، ص 190.
2- أيمن النحراوي: مرجع سابق، ص 290.

جدول رقم (1-2)
مراحل تطور الميناء من مركز نقل إلى نظام لوجستيك

الجيل الثالث	الجيل الثاني	الجيل الأول	فترة التطوير
بعد الثمانينات 1980 AFTER	بعد الستينات AFTER 1960, S	قبل 1960م 1960 BEFORE	
بضائع صب + بضائع نمطية UNITISED	بضائع عامة مجزئة وصب	بضائع عامة مجزئة BREAK (B.B) BULK	البضائع الرئيسية
التوسع في نشاط المركز التجاري والتكامل بين وسائط النقل ومركز اللوغستيك .	التوسع كمركز تجاري صناعي ونقل	* محافظة * الميناء وجهة وصول DESTINATION	الأسلوب والإستراتيجية تجاه تطوير الميناء
(1) + (2) مركز توزيع خدمات لوجستية LOGISTICS SERVICES	(1) + (2) أنشطة صناعية	(1) تداول البضائع البر / السفينة SHIP / SHORE (2) تخزين	مجالات الأنشطة SCOPE OF ACTIVITES
علاقات متميزة وكاملة	* علاقات أقوى CLOSER بين الميناء / المستخدمين * علاقات غير مترابطة بين أنشطة الميناء . علاقات ضعيفة بين الميناء والمحليات .	* أنشطة مستقلة * علاقات غير رسمية	خصائص التنظيم ORGANIZATION CHARACTERISTICS
* تدفق بضائع / معلومات وتوزيع * خدمات * قيمة مضافة عالية	* تدفق بضائع ، عمليات تحويل خدمات . * أنشطة قيمة مضافة افضل	* تدفق البضائع * قيم مضافة ضعيفة	خصائص الإنتاج PRODUCION CHARACTERISTICS
تكنولوجيا Technology /Know how	رأسمال CAPITAL	عمالة / رأسمال LABORER/ CAPITAL	عوامل حاكمة

المصدر :- أيمن محمد النحراوي: الموانئ البحرية العربية: الاسكندرية دار الفكر .

3.1 أنواع المستودعات في مراكز اللوجستيك:

3.1.1 مستودعات مخصصة لشركات: Dedicated Warehouses

توجد في المراكز اللوجستية مستودعات متخصصة لشركات وفيها يتم تخصيص مستودع بكامله لشركة ما تستخدمه في العمليات الخاصة لها ، وفي هذه الحالة تكون هذه الشركة هي المسؤولة عن ادارته ، وغالباً ما يتم تخصيص ارض المستودع للمشروع وتقوم الشركة باقامة المستودع بما يتلائم مع نشاطها ، وهذه الشركات تكون لها عمليات كثيرة تستوجب تخصيص مستودع بكامله لانشطتها.

3.1.2 مستودعات متخصصة: Specialized Warehouses

وهي نوع من المستودعات العامة لكن نجد ان منتجات وبضائع العميل تتطلب تخزين خاص ، او نظام متخصص مثل البضائع المجمدة ، المنتجات سريعة التلف ، المنتجات والبضائع الصب ، و إنشاء تلك المستودعات يكون طبقاً لخطة التسويق ، وغالباً ما تكون العمالة والادارة تابعه للمركز اللوجستي او لشركات متخصصة.

3.1.3 مستودعات تعاقدية: Contract Warehouses

هذا النوع من المستودعات هي مستودعات متخصصة للشركات حيث ان العميل يتعاقد مع ادارة المركز علي تخصيص مستودع ما ، وان امداده بالعماله اللازمة طبقاً لعقد يبرم بين الطرفين لفترة محددة.

3.1.4 مستودعات عامة: Public Warehouses

في هذا المستودع العديد من العملاء يستخدمون مستودع واحد وذلك طبقاً لعملياتهم ويخصص لكل عميل مساحه معينه من المستودع ، في هذه الخاله غالباً ما تكون العماله اللازمه تابعه لمركز اللوجستيك.⁽¹⁾

المبحث الرابع الموانئ الجافة ودورها في السلسلة اللوجستية

4. مقدمة:

بعد قيام منظمة التجارة العالمية (W.T.O): World Trade Organization عام 1995م نشطت حركة التجارة العالمية مستخدمة اساليب ومفاهيم جديدة لتقليل التكاليف الالية الي ادني حد ممكن وتطورت مفاهيم كثيرة منها مفهوم الميناء البحري الذي كان يعتمد علي موقعه الجغرافي مع التركيز علي توفير خدمات مناولة البضائع وعمليات التخزين داخل الميناء ، حيث الميناء البحري هو بداية او نهاية للبضائع الواردة او الصادرة . اما الان فقد اشترك الميناء في سلسلة النقل متعدد الوسائط واصبح حلقة من حلقاته ، ونشطت المنافسة بين الموانئ في تقديم الخدمات المتكاملة لسلسلة النقل مع الاهتمام بسياسات تسعير الخدمات بهدف تقديم خدمات متميزة باسعار تنافسية لاستقطاب أنشطة تجارية مع الاحتفاظ بالانشطة القائمة وذلك يربط الميناء البحري بالمناطق الخلفية (الموانئ الجافة) وبشبكة من الطرق المختلفة (برية – نهريّة- سكك حديدية) بشبكة اتصالات حديثة لتوفير المعلومات اول باول⁽¹⁾ .

4.1 تعريف الميناء الجاف:-

هو منشأة مجهزة تقام داخل البلاد بعيداً عن الموانئ البحرية يتم اقامتها لاتمام النقل متعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية ولمنع التكدس بالموانئ البحرية والجوية وتحقيق قيمة مضافة مع ضرورة ان يتوفر لها بنية اساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة وشبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق خاضعة لسيطرة الجمارك . والفرق الوحيد تنظيمياً بين الميناء الجاف والمستودع الجمركي هو ان الميناء ينص عليه في بوليصة الشحن Bill lading of علي انه الوجهة النهائية Destination عبر ميناء محدد (Via Port of).

4.1.1 الاسباب التي تدعو الي اقامة موانئ جافة (وظائف الموانئ الجافة):

تقوم الموانئ الجافة لاستكمال وربط حلقات النقل متعدد الوسائط و يعرف النقل الدولي متعدد الوسائط بأنه (نقل بضائع بواسطتين مختلفتين علي الاقل (بحري – بري - جوي) وبعقد واحد و سند شحن واحد ، متعدد الوسائط بين دولتين علي الاقل) اي نقل من الباب الي الباب ، وبالتالي فإن هنالك اماكن ليست بالضرورة ان تكون موانئ بحرية يتم فيها تغير وسيط النقل لنقل البضائع من والي الميناء⁽²⁾ .

4.1.2 تصنيف الموانئ الجافة:-

تصنف علي حسب طبيعة استخدامها وموقعها في سلسلة توريد المواد للمصانع او التوزيع الجاري للأسواق علي النحو التالي :-

- تجميع المواد الخام.

1- تقرير منظمة التجارة العالمية، 1995.

2- عبدالقادر فتحي لاشين 2009 : المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجستيات:القاهرة ، المنظمه العربيه للتنميه الإداريه ، ص 196.

- تجميع السلع تامة الصنع.
- توزيع المنتجات علي الأسواق
- منع التكدس بالموانئ البحرية.

في ظل النظام العالمي الجديد ومع حرية التجارة بين الدول والإزدياد الملموس في التبادل التجاري مع التطور الملموس في التكنولوجيا وصناعة السفن المتخصصة ومعدات التداول ذات الانتاجية المرتفعة تغيرت المفاهيم ، وتغيرت سياسات الموانئ وتحولت الموانئ من مناطق (شحن – تفريغ - تخزين) الي منطقة عبور البضائع فقط ودخلت الموانئ في سلسلة النقل متعدد الوسائط كاحد حلقاته ، كما ادي هذا التطور الي زيادة المنافسة بين الموانئ لتحقيق قيمة مضافة ، فتحولت هذه الموانئ الي مراكز لوجستية لها مناطق خلفية (قريبة او بعيدة) لإتمام عمليات تجميع البضائع لإعادة شحنها او لتسليمها لاصحاب الشأن او لإتمام أنشطة التجزئة والتعبئة والتجميع والتغليف ووضع العلامات التجارية.

وتسمى المناطق الخلفية للميناء بالظهير ، حيث يقام الميناء الجاف الذي يقوم بعمليات التخزين التي كانت تتم داخل الموانئ البحرية وبالتالي ساعدت الموانئ البحرية في اداء وظيفتها بصورة افضل ، وزيادة انتاجيتها بشكل ملحوظ مما يؤدي الي اختفاء التكدس في الموانئ.

4.1.3 تخطيط الموانئ الجافة:-

عند التخطيط لإقامة ميناء جاف لا بد من اداء المهام الآتية:-

- التخلص الجمركي علي الحاويات الواردة للبلاد.
- نقل الحاويات بين الوسائط المختلفة والاشترك في النقل متعدد الوسائط.
- التخزين المؤقت للحاويات والبضائع وشحن وتفريغ الحاويات والتغليف ووضع العلامات التجارية.
- تجميع بضائع الحاويات من عميل او لعميل واحد بهذا تمهيد لتصديرها.
- صيانة واصلاح ونظافة الحاويات⁽¹⁾.

4.1.3.1 أسس التخطيط

- ان يكون الموقع متمشياً مع تخطيط البنية الاساسية الشاملة للنقل بقدر المستطاع لان ذلك يوفر مبالغ كبيرة في حالة اقامة الميناء في اماكن بعيدة عن مرافق النقل.
- ضرورة مراعاة مستوي ادني من الطرق البرية او السكك الحديدية او الممرات المائية المتصلة مع الميناء الجاف.
- ان تكون الموانئ الجافة في المناطق تتوسط الكثافة السكانية والصناعية او في منطقة تتوسط مناطق الانتاج ومناطق الاستهلاك .
- ضرورة توافر الساحات التي تمكن الميناء الجاف من التوسع المستقبلي.

1- عبدالقادر فتحي لاشين 2009 ، مرجع سابق ، ص 179.

4.1.3.2 معايير التخطيط:-

- يجب عند تخطيط موقع الميناء الجاف التركيز علي المعايير الاتية:-
- سهولة الوصول الي الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية.
- الاندماج مع شبكة الطرق الاقليمية او المحلية للتوزيع النهائي للبضائع او تجميعها.
- تتوافر المرافق العامة (الكهرباء - صرف صحي ، مياه ، اتصالات مواصلات... الخ.
- القرب من الاحياء السكنية لاجتذاب العمالة وتجنب مصاريف الانتقال ومصاريف الاسكان للعمالة .
- سهولة الاتصال مع المناطق الصناعية والمتعاملين مع الميناء الجاف.

4.1.4 مكونات الميناء الجاف:-

يتكون من مجموعة من الساحات المفتوحة بالاضافة لمحطة بضائع الحاويات والمرافق كالاتي:-

- ساحات للحاويات الواردة مفتوحة.
- ساحات للحاويات الواردة الفارغة او التي تم تفريغها ، بالاضافة الي حاويات الترانزيت الفارغة التي تزيد طاقة الميناء البحري وتطول فترات انتظارها عن المدة المحددة و المتعارف عليها.
- ساحات للحاويات الصادرة.
- محطة تعبئة وتفريغ الحاويات.
- المكاتب الادارية ومكاتب الجمارك.
- امكان انتظار للسيارات Parking .
- الورش ومظلات المعدات⁽¹⁾.
- ميزان بسكول.
- ساحات للحاويات الترانزيت.
- ورش اصلاح ونظافة وتجهيز الحاويات.
- مكتب الاتصالات الالكتروني.
- طرق مرور داخلية مع عدد كاف من البوابات لنقل الحاويات من المحطة واليها.

4.1.5 محطة شحن وتفريغ الحاويات بالميناء الجاف (C. F. S.): Container Freight Station

وتسمى محطة بضائع الحاويات ، وهي عبارة عن جزء لا يتجزأ من الميناء الجاف وظيفه هذه المحطة التعامل مع الحاويات اثناء شحنها او تفريغها وتجميع كل رساله في مكان محدود لحين استكمال شحن الحاوية بالكامل (لاكثر من عميل) ونفس الشئ عند وصول حاوية

1 عوض ، سامي زكي 2010: الموانئ الجافه تخطيط وإداره ، منشأة المعارف ، الإسكندريه ، ص111 .

لاكثر من عميل او مستلم يتم تفريغ محتوياتها ووضع كل رسالة لعميل في مكان مخصص علي ارفف لحين ارسالها الي صاحبها وتتوقف مساحة هذه المحطة علي :-

- عدد الحاويات المنتظر التعامل معه.
 - زمن بقاء الحاويات داخل المحطة.
 - ارتفاع المخزون وعدد الارفف الموجودة به.
 - عرض الممرات ومساحة المكاتب الإدارية والفنية والجمارك داخل المحطة.
- عند تخطيط ساحات التخزين الميناء الجاف تنقسم الميناء الي مجموعة من ساحات الحاويات بالاضافة الي اماكن للخدمات وعادة يتم تقسيم الساحات بالميناء الجاف علي اساس العمليات التشغيلية كالآتي:-

- ساحات التخزين.
- ساحات الوارد.
- ساحات الحاويات بالمتن صادر /وارد (LC L) : less container loading (محطة بضائع الحاويات).
- ساحات حاويات ثلاجه.
- ساحات الحاويات الخطرة.
- ساحات الصادر.
- ساحات الفوارغ.

ولكل نوع من هذه الأنواع السبع مناشط فمثلاً حاويات الترانزيت يتم تفريغها في المحطة لا لشئ الا لإعادة تصديرها بعد فترة زمنية ، وتفصل هذه النوعية من الحاويات في مكان محدد ويتم تجميعها علي اسس محدودة مثل موانئ الوصول / وفقاً لاوزانها ، هذا يتطلب اعمالاً تشغيلية تختلف كل الإختلاف عن الأنواع الأخرى كالحاويات التي تمر عبر الميناء الي داخل القطر للاستهلاك .. علماً بان الإدارة علي علم تام لكل أنواع الحاويات التي تتعامل معها بهدف تخصيص الساحات المناسبة.

هنالك عوامل لا بد ان تؤخذ في الاعتبار عند تحديد مساحة ساحات التخزين وهي:-

- عدد الحاويات المتوقعة للاعوام.
- متوسط زمن بقاء الحاوية بالمحطة موضحاً بالايام Dwell Time.
- متوسط ارتفاع الرص.
- متوسط الاحتياطي (معامل الامان).
- نسبة فراغات التشغيل⁽¹⁾.

1- عوض ، سامي زكي : مرجع سابق ، ص 112.

المبحث الخامس دور النقل الدولي المتعدد الوسائط في المركز اللوجستي

5 مقدمة:

يعتبر النقل متعدد الوسائط من احدث أساليب النقل المتطور لإنخفاض تكاليفه مع خفض في زمن الرحلة والمحافظة علي البضائع اثناء رحلتها من المنشأ الي مكان المستهلك النهائي وقد تواكب وتعاضم دور النقل متعدد الوسائط في خدمة التجارة الدولية مع عصر تحوية البضائع منذ اوائل الستينات من القرن الماضي لاستخدام الحاوية في نقل البضائع باكثر من وسيلة نقل دون الحاجة الي تفريغ محتوياتها , كما ساعدت تحوية البضائع علي رفع معدلات الشحن والتفريغ لسفن الحاويات الامر الذي ادي الي تشجيع المستثمرين علي زيادة استثماراتهم في سفن الحاويات الجديدة ذات الحمولات الكبيرة مما ادي الي تخفيض اسعار نوالين الحاويات علي مختلف الخطوط الملاحية في العالم ، هذا بالاضافة الي تلبية الطلب المتزايد علي خدمة نقل البضائع العامة والتي يزيد انتاجها العالمي عن معدلات بناء سفن الحاويات الناقلة لها.

وقد عرفت اتفاقية الامم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980م : (بأنه نقل البضائع بواسطتين مختلفتين علي الاقل من وسائط النقل علي اساس عقد للنقل متعدد الوسائط في مكان ما ، حيث يتسلم مشغل النقل متعدد الوسائط البضائع في حيازته وحتى وصولها الي المكان المحدد لها لتسليمها في دولة اخري) وعلي ذلك يتعين ان يتم النقل باستخدام واسطتين نقل مختلفتين علي الاقل ، وان يصدر متعهد النقل وثيقة نقل تعطي كافة مراحل النقل ويكون مسؤولاً عما قد يصيب البضاعة من هلاك او تلف او تأخير في تسليمها وان يحصل علي اجرة نقل شاملة تغطي جميع مراحل النقل.

5.1 النقل الدولي متعدد الوسائط والانشطة اللوجستية:-

يعد النقل متعدد الوسائط احد المقومات الاساسية والهامة لمفهوم الادارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الانتاجي ، او الخدمي وبين الأسواق التي يتعامل بها (أسواق المواد الخام ، وأسواق السلعة او الخدمة التي ينتجها المشروع) , بإستثناء تكلفة المواد الخام فإن النقل يمتص نسبة تصل الي حوالي 50% من اجمالي تكلفة الانشطة اللوجستية والتي تزيد عن تكلفة اي نشاط آخر⁽¹⁾.

فقد استطاعت الدول المتقدمة بخفض التكلفة اللوجستية من 15% من اجمالي قيمة مبيعاتها الي 7% في حين انها مازالت في حدود 30% في الدول النامية. ولقد اصبح النقل متعدد الوسائط جزء لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لضمان توريد المواد الخام والانتاج والتخزين والتوزيع بالكميات المناسبة في المواعيد المطلوبه ، وباقل تكلفة ممكنه ، هذا علاوة علي ما يضيفه النقل من منفعة زمانية ومكانية لقيمة السلعة او الخدمة ، كما انه يؤثر علي

1- فاروق ملش 2005 : النقل متعدد الوسائط: الشهابي : للطباعة والنشر, الاسكندرية, ص8.

القرارات المرتبطة بانشطة المشروع الاخري مثل: القرارات المتعلقة بالانتاج وبتحديد الأسواق ومصادر توريد المشتريات ولاختيار مواقع الوحدات الانتاجية والمخازن ومراكز البيع والتوزيع علي المستوي المحلي والاقليمي والعالمي وبالقرارات المتعلقة بتسعير المنتج او الخدمة التي يقوم بها للمشروع.

اما في مجال اللوجستيات فإن العوامل التي تؤثر علي تكاليف النقل هي تلك المتعلقة بخصائص السلع من حيث معامل التستيف او سهولة او صعوبة تداولها وقيمتها وسرعة قابليتها للتلف ، كما تؤثر العوامل المرتبطة بظروف السوق والقوانين ، والقرارات الحكومية المفروضة علي وسائل النقل وموسمية السلعة ودرجة المنافسة .

5.2 الدور الاقتصادي للنقل الدولي متعدد الوسائط:-

يعد النقل متعدد الوسائط السمة الاساسية للنقل الدولي الحديث ، فهو نظام مادي متكامل للنقل يحكمه نظام تجاري جديد يهدف الي تسيير حركة التجارة الدولية ، فهو عنصر اساس مع المعلومات والاتصالات لتحقيق زيادة الانتاجية كما ونوعاً.

ولقد وضع مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD):unite nation conference trade and development قواعد واسس هذا النظام من خلال اتفاق الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط عام 1980م ، باعتبار النقل متعدد الوسائط يساعد علي تدفق التجارة عن مركز العرض الي مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق عن طريق استخدام سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائط النقل البحرية والبرية والجوية التي تتفاعل وتتكامل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه المسافات الجغرافية ، او الفواصل الزمنية ، فقد كانت مرحلة النقل تبدأ ولا تنتهي الا بالميناء. والهدف الرئيسي للنقل متعدد الوسائط هو نقل البضائع من مقصدها الاخير في الوقت المحدد ومن المكان المحدد وبحالة جيدة وبالسعر المحدد ، كما يتضمن الإشراف والمسئولية بصفة مستمرة من قبل شخص واحد في جميع مراحل النقل يسمى متعدد الوسائط.

5.3 مزايا النقل الدولي متعدد الوسائط:-

- تسهيل تدفقات البضائع من خلال التركيز علي شبكة متكاملة من الخطوط الملاحية وخدمات الموانئ ، وعلي الطرق البرية علي مختلف وسائطها واختيار انسب منظومة من وسائط نقل الحاويات.
- التحكم من خلال النقل الداخلي وانتظامها وضمان لاستخدام الامثل من حيث التكلفة ونوعية الخدمة باستخدام نظام التحوية سواء في النقل بالسكك الحديدية او الشاحنات او المعدات الملاحية او بالنقل الجوي.
- احكام تتبع شركة نقل الحاويات طول فترة رحلتها عبر وسائط النقل المختلفة بواسطة انظمة تبادل البيانات الكترونياً.⁽¹⁾

5.4 دور متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط:-

هو (مقدم خدمات النقل كشرركات ووسائط نقل ووكلاء شحن وشركات النقل متعددة الوسائط , فهو الذي يتحكم ويسيطر علي سلسلة النقل بداية من منشأها حتي مقصدها ويكون مسئول مسئولية تامة عن تدفق وانسياب البضاعة حتي تسصل الي مقصدها النهائي ويقدم خدمات متنوعة هي:-

- تدبير وتنسيق وسائط النقل لاختيار الوسائط والطرق الملاحية والموانئ والمطارات والجسور التي تحقق السرعة والامان مع اقل تكلفة ، وذلك بصفة اصيل وليس وكيل عن صاحب البضاعة.
- القيام بعملية التوزيع الشامل وما يشملها عن أنشطة مختلفة مثل: تجميع الطرود بالحاويات لتصبح كامله الحمولة عند بدء الرحلة / فحص هذه الحاويات عند نهاية الرحلة ، واعداد المستندات الخاصة باجراءات الاستيراد والتصدير والتخليص الجمركي.
- السيطرة علي حركة نقل البضائع مع عمل جرد البضائع عند النقط الاساسية للرحلة.
- السيطرة علي تحقيق مبدأ اقتصاديات الحجم وتحقيق وفورات جيدة في تكاليف الرحلة.
- تقديم تعريفة مرنة للنقل متعدد الوسائط.
- ادارة الموانئ الجافة.

5.5 دور الدولة في النقل الدولي متعدد الوسائط:-

- من خلال السلطة التشريعية والتنفيذية التي تصمم وتنفذ القوانين واللوائح التنظيمية الوطنية بشأن التجارة والنقل حيث يتيح الاخذ بنظام النقل متعدد الوسائط الفرص الاتية:-
- المحافظة علي نصيب اوفي من قيمة نوالين النقل داخل الدولة.
 - تعزيز التكامل بين وسائط النقل المختلفة.
 - تقليل العبء علي ميزان المدفوعات.
 - تشجيع التجارة عن طريق تسيير الاجراءات والانظمة الادارية.
 - استخدام التكنولوجيا الحديثة⁽¹⁾.

5.6 متطلبات تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط:-

لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط بكفاءة يتطلب تطوير جميع حلقات سلسلة النقل والربط الجيد بينها ، و ازالة اي عوائق لضمان انسياب البضائع في سهولة ويسر حتي تتحقق النتائج المرجوة من استخدام هذا الاسلوب.

ولتفعيل نظام النقل متعدد الوسائط لا بد من توافر المقومات الاساسية من حيث البنية التحتية وتوفير شبكات طرق برية مطابقة للمواصفات الدولية وشبكات سكك حديدية قادرة علي المساهمة العادلة في نظام النقل متعدد الوسائط وشبكات نقل جوي متميزه بمكوناتها الاساسية من طائرات، ومطارات مجهزة لخدمة شحن البضائع ، مع ضرورة توفير شبكات نظم معلومات بأشكالها المختلفة ونظام تبادل المستندات الإلكترونيه وتطبيق مفهوم نظام التجارة الإلكترونيه وكذلك توفير موانئ بحرية متطوره من الجيل الثالث مع تبسيط الاجراءات الجمركية ، و ابرام

2- الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري :دراسة انشاء وتشغيل مركز لوجستي متكامل في موقع سلوم غرب ميناء بورسودان، ص14.

اتفاقيات تسهيل حركة التجارة البينية ، تبادل الوثائق والمستندات بكل سهولة ويسر وما يتطلب ذلك من اعادة النظر في قوانين لجمارك والاستيراد والتصدير.

وليحقق المركز اللوجستي أهدافه لابد من نشر وتعميق الفكر اللوجستي بين منظمات الاعمال في الدولة الواحدة او الدول العربية والسعي لإنشاء شركات عربية مشتركة للنقل متعدد الوسائط تقدم خدماتها باعلي مستوي من الجودة والكفاءة. وكذلك العمل من خلال جامعة الدول العربية علي توحيد اللوائح والقوانين المنظمة للاعمال المرتبطة بالتجارة البينية بين النقل ولتسهيل نفاذ هذه التجارب دون عوائق . هذا بالاضافة الي ادخال النصوص التشريعية لمعاهدات واتفاقيات النقل متعدد الوسائط الدولية لجلب التشريعات الوطنية للدول العربية الموقعة علي هذه الاتفاقيات مع حث الدول التي لم توقع عليها بالمبادرة بالتوقيع , وكذلك ضرورة التعاون بين الدول العربية والافريقية لتصميم وتنفيذ شبكة نقل اقليمية موحدة علي اساس الجوار الجغرافي لتسهيل عمليات نقل البضائع والافراد بين الدول ، بالاضافة الي وضع وتنفيذ برامج التدريب اللازمة للعاملين القائمين علي العمل في مجال اللوجستيات و النقل متعدد الوسائط. مما لاشك فيه ان هنالك مهام ومسئوليات لازمة لتطوير نظام النقل متعدد الوسائط تتطلب تعاون بين الدول وحكوماتها والقطاع الخاص علي ان يقوم كل طرف بدوره لتفعيل هذا النظام⁽¹⁾.

و يمكن القول إن النقل متعدد الوسائط ليس غايه بل وسيله لخفض تكلفة النقل والحد من التالف واختصار زمن الرحله بما يعود بقيمة مضافة علي الاقتصاد القومي . لذلك فإن تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط والربط الجيد فيما بينها وإزالة اي عوائق لضمان انسياب البضائع بكل سهولة ويسر لكن التطبيق دون معالجة السلبيات الموجوده حالياً في حلقات سلسلة النقل هو نوع من التظاهر بتطبيق المفاهيم العصرية للنقل دون تحقيق النتائج المرجوة من تطبيقها.

5.7 العائد الاقتصادي للنقل متعدد الوسائط:-

يفضل الشاحنون استخدام النقل متعدد الوسائط لعدة اسباب منها:-

- انخفاض السعر الاجمالي للنقل.
- تجنب رسوم تاخير الحاويات.
- انتهاء التخليص الجمركي بسرعة عالية.
- تقليل وقت المرور العابر.
- تبسيط الدورة المستندية.
- خدمة اسرع واكفاً في حركة البضائع.
- التحكم في سلسلة النقل وتكلفتها.
- تحمل متعهد النقل المسؤولية عن ضياع او تلف البضائع المحواة قانونياً.
- تتبع مستمر لرحلة الحاويه.
- المتطلبات

1- ايمن النحراوي :مرجع سابق ص 162.

5.8 مشكلات النقل متعدد الوسائط في الدول العربية:-

بالرغم من الفوائد الاقتصادية والمالية التي يحققها نظام النقل متعدد الوسائط إلا أن معظم الدول النامية (العربية أو الأفريقية) لم تطبق هذا المفهوم فيتم نقل التجارة الخارجية في ظل ترتيبات النقل أحادي الوسائط التي يؤديها ناقلون متعددون بسبب العديد من المشاكل التي تحد من إمكانية تطوير هذا النظام ومنها:-

- عدم ملائمة البنية التحتية الأساسية لهذا النظام (نتيجة لتدهور شبكات الطرق في بعض الدول ، وترتفع تكاليف النقل في هذه الدول عن مثيلاتها في العالم بمقدار (2.5 الي 3 مرات).
 - عدم تطوير القوانين والتشريعات لتسيير هذا النظام .
 - عدم توفر راس المال الكافي لتحسين الهياكل الأساسية للنقل.
 - عدم وجود التنسيق الكافي بين وسائل النقل المختلفة ، .
 - الإجراءات الجمركية والإدارية المعقدة.
 - قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات وتطبيق نظام تبادل البيانات ، الكترونيا ، حيث ان التقدم العالمي السريع في تكنولوجيا صناعة النقل البحري وتكنولوجيا المعلومات يحد من دخول الدول النامية الأسواق العالمية⁽¹⁾ .
 - كثرة المشاكل الإدارية والتشغيلية التي تحد من إنتاجية وسائط النقل بسبب عدم الإلتزام بجدول المواعيد ، وعدم الاهتمام بصناعة معدات النقل والمناولة مما يؤدي الي تعرض البضائع للتلف والتأخير.
 - الافتقار الي نقابات نقل مهنية ذات صفة تمثيلية.
 - قلة وجود شركات النقل متعدد الوسائط وبالتالي نقص الخبرة الفنية لمتعهدي النقل الوطنيين المؤهلين.
 - عدم اعتراف البنوك بالإجراءات المستندية الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط.
- وهنا يري الباحث ضرورة ان تقوم الدول بتنظيم نظام النقل متعدد الوسائط في اطار التشريعات والسياسات القانونية التي تساعد علي تطبيق هذا النظام. و مما لاشك فيه إن تطبيق الدول العربية لنظام النقل متعدد الوسائط سيساعد علي اقامة السوق العربية المشتركة التي بدأت بعض الدول العربية التمهيد لها عن طريق تفعيلها بإبرام اتفاقيات ثنائية للتبادل التجاري من خلال إنشاء مناطق تجارية حرة و إنشاء لجان وطنيه لتسهيل التجاره والنقل بين الدول العربية ومتابعة تنفيذ اتفاق الطرق البريه الدولييه في المشرق العربي والنقل الساحلي والطريق القاري من شمال افريقيا الي جنوب افريقيا ورقابة الدوله علي السفن في الموانئ وإنشاء بنوك المعلومات وتطبيق مفهوم التجارة الإلكترونية E.Commerce⁽²⁾.

1-ايمن النحراوي: المرجع السابق ، ص (163).

1- ايمن النحراوي : مرجع سابق ، ص (164).

المبحث السادس

دور متعهدي النقل الدولي في مراكز اللوجستيات

6 التعريف بمتعهدي النقل الدولي:

متعهد النقل المتعدد الوسائط هو ناقل يعرض صفقة اجمالية يمكن ان تشتمل علي العملية المادية المتعلقة بالبضاعة كالتغليف في ةحال FCI:Full Container Load ولا يشرف متعهد النقل متعدد الوسائط MTO: Multimodal Transport Operation علي عملية التعبئة لكن يمكن ان يقدم خدمات تتعلق في حالة طلبها من قبل المرسل (consignor) اما في حالة الحاوية Less Container LCL: load بانها تعبأ عادة في تحت اشراف (MTO) في محطة التجمع Group age depot او في (CFA): Freight Station Container وتفرغ ايضاً تحت اشراف مماثل في جهة الوصول ، هذا ما نص عليه في:- (Multimodal Transport Hand Book 1992 , Train Mar) والتخزين والمناولة والنقل وغيرها ،و تستعمل المعلومات القانونية ، مثل قبول مسؤولية الكاملة عبر تلك البضائع من نقطة القيام الي نقطة الوصول علي أساس عقد واحد للنقل متعدد الوسائط.

مما ذكر نجد ان متعهد النقل متعدد الوسائط لما له من دراية وخبرة في جميع المجالات التي ذكرت يستطيع تقديم خدمة متكاملة للعميل تضمن له مصالحه، ومتعهد النقل متعدد الوسائط له دور مزدوج لعملية النقل فهو ناقل (Carrier) من وجهة نظر الراسل (consignor) وهو الشاحن من وجهة نظر الناقل.

الصور المختلفة لمتعهدي النقل متعدد الوسائط في ظل التطورات التكنولوجية الحديثة وما نتج عنها من ثورة وسائط النقل المختلفة ، ادي ذلك الي ظهور شركات متخصصة تقدم خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط وظهر ذلك جلياً في الولايات المتحدة ، حيث هيئت البنية التشريعية المتطورة ، والبنية الاساسية الفوقية والتحتية ، ويمكن تصنيف متعهدي النقل متعدد الوسائط الي فئتين رئيسيتين :

6.1 متعهدي النقل متعدد الوسائط المشغلون للسفن (VO – MTO):

Vessel Operating Multimodal Transport operator

وهذا النوع هم ملاك السفن لا يقومون فقط بخدمة النقل البحري ، ولكن تمتد خدماتهم

الي تقديم خدمات نقل دولية متكاملة لعملائهم ، فامتدت خدمات هؤلاء لتشمل النقل البري

(شاحنات / سكك حديدية / نقل نهري / جوي) ، وذلك من خلال التعاقد مع ملاك السفن لكل

وسائط النقل، وهذا المزيج من وسائط النقل يؤهل تلك الشركات المشغله للسفن لتقديم خدمات

نقل متعدد الوسائط.

وتوجد شركات عملاقة في هذا المجال (Mega Carrier) مثل: American President Company: (APC) فهي تمتلك واحدة من أكبر الشركات الملاحية في العالم ، بالإضافة الي ملكيتها الي شركة سكك حديدية تربط شرق الولايات المتحدة بغربها ومع التطور في مجال النقل متعدد الوسائط ابتكرت شركة (APL) مفهوم خط السكك الحديدية المنتظم (Line Train Concept) وهو خط سكه حديد منتظم يعمل بالتنسيق مع جدول ابحار السفينة مما يحقق سرعة وانتظام اداء الخدمة.⁽¹⁾

6.2 متعهدي النقل متعدد الوسائط غير المشغلين للسفن: (NVO-MTO)

Non Vessel Operating Multimodal Operator

ويطلق عليهم الناقلون العاملون غير المشغلين للسفن: (NVOCC)

Non Vessel Operation Common Carriers وهذه الفئة من متعهدي النقل متعدد الوسائط

لايملكون او يشغلون اي سفن بل يتعاقدون مع الناقلين البحريين.

6.3 مهام متعهدي النقل متعدد الوسائط:-

- في حالة قبول متعهد النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport Operation بتكليف العمل له فإنه يقبل مسؤولية تامين البضائع من الباب الي الباب ، ويكون مسئول عن البضاعة وتجهيزها للنقل.
- اصدار سندات شحن مشترك (FITA): Combined Transport Bill وشحنها بواسطة وسائط النقل المختلفة – تحت وثيقة واحدة.⁽²⁾
- اختيار افضل واسهل الطرق والوسائط والوسائل لنقل البضائع واقلها تكلفة مع الوضع في الاعتبار زمن الرحلة من الباب الي الباب و مما سبق يظهر لنا دور ونشاط متعهدي النقل الدولي هو احد الانشطة الرئيسية المتواجدة داخل المركز اللوجستي الذي يساعد في التدفق السريع للبضائع من والي المركز ويعتبر وجود المراكز اللوجستية بكل مقوماتها هي احد المعايير الاساسية في اختيار الخطوط الملاحية. واصبح تطور الميناء يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى التطور الفكري اللوجستي في العمل داخل الميناء وقدرته علي زيادة النمو في حجم التجارة التي يتداولها الميناء.⁽³⁾

1- ايمن النحرابي، شهاب راشد احمد شها : الموانئ البحرية الخليجية ، التحديات المستقبلية ، مركز الاسكندرية للكتاب: الاسكندرية، 2010 ، ص(42).

2- فاروق ملش: مرجع سابق ، ص (508).

3- ايمن النحرابي و شهاب راشد احمد شهاب ، مرجع سابق، ص 43.

الفصل الثاني نظم المعلومات اللوجستية ودورها فى خدمة عملاء الموانئ

- المبحث الاول : تعريف اللوجستيات الإلكترونية
المبحث الثانى : الإدارة الإلكترونية المعاصره
المبحث الثالث : دور اللوجستيات الإلكترونية فى الموانئ
المبحث الرابع : اللوجستيات الإلكترونية ونظم الخدمات بالموانئ
المبحث الخامس : الخدمات الإلكترونية اللوجستية
المبحث السادس : نظم المعلومات بهيئة الموانئ البحريه

المبحث الاول تعريف اللوجستيات الالكترونية

1. مقدمه:-

ان الارتباط الوثيق بين اللوجستيات الالكترونية وبين عمليات الموانئ وانشطتها لخدمة العملاء من الشركات الملاحية ومجتمع الميناء ككل. فالدور الحديث للوجستيات فى الموانئ البحرية اصبح يتضمن نطاقاً اكثر اتساعاً من حيث الانشطة والعمليات وادائها فى ظل وتداخل وترابط وتكامل أنشطة النقل ووسائلها التى تستهدف عبور الفجوة ما بين المنتج والمستهلك لتحقيق المنظومة المكانية والزمانية بكفاءة الطرق وارخصها بما يحقق خفضاً فى التكلفة الكلية للنقل فى اطار السلسلة اللوجستية المتكاملة التى تندفق خلالها البضائع بكفاءة عالية عبر وسائل النقل المختلفة بكمية محدودة وتوقيات محكمة وفقاً للوجستيات نقل هذه البضائع وعليه يمكن تعريف اللوجستيات الإلكترونية بانها:-

(هى عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى مجال تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق السلع و الخدمات بكفاءة وفعالية بدءاً من مراقبة الحصول على المادة الخام او المكونات وتدفعها عبر المراحل المختلفة للإنتاج والتوزيع حتى مرحلة الاستهلاك النهائى).

هنا لا بد لنا قبل التحدث عن اللوجستيات الإلكترونية فى الموانئ لا بد ان نعرف نظام التبادل الإلكتروني باعتبار احد اهم نظم المعلومات والاتصالات المطبقة فى مجال الموانئ والتى ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمفهوم اللوجستيات الإلكترونية وهى :-

(هو ذلك النظام الذى يتضمن انتقال المستندات الخاصة بالتجارة ونقل الدوليين من حاسب الى حاسب اخر فى شكل رسائل نمطية موحده من حيث هيكل المعلومات التى تحويها بحيث يمكن للحاسب الالى التعامل معها مباشرة دون تدخل بشرى).

إدراكاً من الشركات الملاحية الكبرى اهمية نظم المعلومات والاتصالات وارتباطها بلوجستيات النقل والتجارة الدولية ، فقد نشأت كل منها وحدة اعمال استراتيجية للعمليات اللوجستية (Strategic Business Unite): (SBU). فأنشأت شركة (APL Logistic) (Maresk Logistic) وجميعها تستخدم اللوجستيات الإلكترونية ، والتبادل الإلكتروني للبيانات فى اداء عملياتها ، وتجاوباً مع هذا التوجه من جانب الشركات الملاحية قامت العديد من الموانئ بإدخال نظام تبادل الإلكتروني ، بحيث يشكل مجموع النظامين فى الشركة الملاحية والميناء منظومة واحدة فى مجموعها لتنسيق العمليات الادارية والتشغيلية للسفن والبضائع المنقولة على متنها، مما يتولد عنه تقليل احتمالات الاخطاء الناتجة عن عمليات التداول⁽¹⁾، والتخليص الجمركى التقليدية، وتولد درجة عالية من الدقة والثقة للبيانات المتداولة ، واطاحة الوقت الكافى للتحضير لدخول السفن، وتخصيص الرصيف والمعدات اللازمة لتشغيل السفينة وتداول البضائع والحاويات، بالإضافة الى امكانية التخلص من المستندات المتعلقة بالنواحي الادارية والمحاسبية والجمركية للسفينة والبضائع المنقولة عليها قبل ان تصل السفينة الى الميناء، وفى هذا تقليل للوقت والجهد والتكلفة ، مما سيتم منه تحقيق التميز التنافسى للميناء من خلال رفع مستوى الانتاجية وجودة

1- ايمن محمد خليل النحراوى: لوجستيات التجارة الدولية : دار الفكر الجامعى ، الاسكندرية 2009 ص (224).

الخدمة المقدمة من خلاله للعملاء. في هذا الإطار يمكن تصنيف مسارات المستندات المتداولة في عمليات الموانئ الى اربعة مجموعات رئيسية وهي:

2. بين مجتمع الميناء ومصحة الجمارك:-

وتتكون اساساً من تراخيص او الاستيراد والتصدير وقوائم الشحن (منفستات البضاعة) (Manifesto) والإقرارات الجمركية وغيرها وتنظم الدولة (متمثلة في وزارة المالية) بشكل ومحتوى النماذج اللازمة ، وكذا اجراءات التخليص الجمركى وقيمة الرسوم الجمركية المقررة.. الخ.

ولإدخال النظام الإلكتروني فى مجال التخليص الجمركى يقدم مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) البرنامج الالى للبيانات الجمركية ASYCUDA: automated system for custom data لتبسيط واسراع عمليات التخليص الجمركى عن طريق ربط مؤسسات الاعمال الكترونياً بالسلطات الجمركية لانهاء كافة الاجراءات بما فيها دفع الرسوم بسهولة وسرعة مما يحقق وفورات كبيرة سواء فى الوقت او النفقات اللازمة لإنهاء الاجراءات. كذلك نجد تكنولوجيا المعلومات المتطورة سمحت باستخدام تقنيات تقدير المخاطر التى يمكن بواسطتها الاستغناء عن الفحص المادى للبضائع والحاويات عن طريق برنامج (ASYCUDA) ومطبق حالياً فى اكثر من مئة دولة على مستوى العالم حتى عام 2012 .

3. بين ملاك السفن والوكلاء الملاحيين:-

وهى تتعلق اساساً بالبيانات الخاصة بالبضائع وتقارير الشحن والتفريغ واطارات البضائع وخدمات الوكالة البحرية. ونظراً لان ملاك السفن يتعين عليهم ان يكونوا قادرين على اجراء الاتصالات الإلكترونية مع كل الموانئ التى تصل سفنهم اليها. الا انه لا يمكنهم عملياً مواكبه مع مختلف الانظمة المستندية فى الموانئ المختلفة ، ولهذا الغرض قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا ECE: Economic Commission for Europe بوضع نظام الامم المتحدة المتعلق بتبادل البيانات الالكترونية فى مجالات الادارة والتجارة والنقل والمعروف باسم بوضع نظام الأمم المتحدة المتعلق بتبادل البيانات الكترونياً UN/EDI FACT وهذا النظام الذى يعمل به العديد من الدول يسمح بتوحيد لغة التبادل الإلكتروني للبيانات بين اطراف التعامل على اختلاف دولهم ، وهم المنتجون والمصدرين والوسطاء ومقدموا البضائع واصحاب البضائع ، ومتعهدوا النقل، والبنوك وشركات التامين وى نوادى الحماية والتعويض⁽¹⁾ وهيئات الموانئ والجمارك وغيرها وهذه القواعد تسمح بسهولة الانتقال من التعامل بالمستندات الورقية الى تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات فى مجال التجارة الإلكترونية ، وذلك عن طريق رسائل نمطية (UNSM) يبلغ عددها اكثر من 120 رساله باسم كود الرسائل النمطية بين الدول ومن شأن تطبيق هذا النظام فى مجال مجتمع الميناء ان يوفر الكثير من الوقت والنفقات التى تضيع فى تبادل المستندات الورقية مع تبسيط الاجراءات وازالة العقبات الاداريه من اجل زيادة تدفق شحنات البضائع ورفع الكفاءة الانتاجيه للميناء ، وجعل البيانات والمعلومات المتداوله اكثر دقه وثقه وتسهيلاً لعمل الشركات الملاحيه فقد ارتبطت احدى عشر شركه من كبريات الشركات الملاحيه العالميه للنقل سفن الحاويات باتفاقيه فيما بينها تسمى : Information System Agreement لتطبيق الرسائل النمطيه مع وكلائهم الملاحيين ومع الموانئ ومحطات الحاويات التى يدخلها سفنهم.

1-ايمن محمد محمد النحراوي: المرجع السابق: ص 225.

4. المستندات المتبادله في مجتمع الميناء:-

مجموعة المستندات المتبادله بين المصدرين والمستوردين بمعاونة البنوك وشركات التأمين ووكلا السفن وغرف التجاره وهيئات الفحص...الخ في هذا الجزء تعد سندات الشحن ومرفقاتها من مستندات اخرى وشهادات المنشأ ووثائق التأمين والفواتير التجاريه وشهادات النوعيه والكميه والشهادات الصحيه وغيرها هي اهم مجموعه الوثائق. وقد اخذت اللجنة البحريه الدوليہ International Maritime Committee على عاتقها وضع القواعد الدوليہ بشأن مسندات الشحن الالكترونيہ سنة 1991 بهدف تنظيم الارسال الالكترونيہ لمسندات الشحن لكي تعين اطراف عقود التجاره وعقود النقل البحري عن تحقيق التعامل فيما بينهم عن طريق الاتصالات الالكترونيہ ، ولذلك فقد راعت اللجنة البحريه الدوليہ ارسال نصوص هذه القواعد على اساس نفس مستويات الامم المتحده الوارده في نظام تبادل البيانات الالكترونيہ في مجالات الاداره والتجاره والنقل UN /EDI FACT ، ومن اجل توفيربرنامج يضمن تبادل مامون لمختلف المستندات التجاره الالكترونيہ عن طريق تجمع مركزي للبيانات - أنشأ مشروع مشترك (Bolero) بواسطة الجمعيه التعاونيه العالميه للبنوك (S.W.I.F.T) ونادى النقل المباشر للحمايه والتعويض (T.T.C (Trough Transport P & I Club) ويعمل نظام بوليرو على اساس فكرة الاطراف الالكترونيہ التي تستطيع اطراف التعامل التجاري ان يودعوا بداخلها كل مستندات معاملاتهم الالكترونيہ بمن فيهم المصدرين والمستوردين والبنوك والجمارك والتامين والموانى والناقلين بطبيعه الحال...الخ. بذلك يغطي نظام بوليرو كل ملفات سلسلة التجاره الالكترونيہ خاص لمستندات الشحن لدورها الخطير في التبادل التجاري فيوفر برنامج تسجيل الكتروني لكل ماقد يطرأ من تغيير في اشخاص حاملي المستندات (اصحاب البضاعه) بسبب قابليتها للتداول⁽¹⁾.

5. بين سلطات الميناء ومجتمع الميناء:-

نجد المستندات المتبادله بين مختلف الوكلاء ومعدى الخدمات داخل الميناء وبين سلطات الميناء والاجهزه العامه الاخرى بالميناء هذه المعاملات التي ادت الى إنشاء انظمة تبادل البيانات الكترونيًا داخل مجتمع الموانى المتقدمه وتشمل هذه المستندات ما يجرى من عقود بين الوكلاء الملاحيين وبين مقدمى البضائع وعقود شحن وتفريغ البضائع وعقود تبادل البيانات الإلكترونيًا بين الوكلاء المحليين والمحطات الطرفيه وتصاريح الدخول والترابط والسفر وعقود الارشاد والعقد وعقود صيانة واصلاح السفن ، والمعاملات التجاريه العرضيه بين الوكلاء الملاحيين ووكلاء الشحن والمخلصين الجمارك وشركات الشحن والتفريغ وهيئة الميناء الخ.....

وقد وضع مؤتمر الامم المتحده للتجاره والتنمية United Nations Standard Messages: (UNCTAD) النظام المتقدم لمعلومات البضائع ، الذي يكفل تتبع البضائع في الميناء (Port Tracking) تتبع البضائع في السكك الحديدية (Rail Tracking) ويوفر هذا النظام المعلومات اللازمه لشبكة الاتصالات الكترونيہ التي ترتبط بين النقاط اللوجستية داخل الميناء وخارجه بما يحقق تتبع حركة (البضائع).⁽²⁾

1- خالد حسين حرسى : نظام الاسكودا العالميه ، ورشة النافذه الواحدة لتسهيل التجارة والاعمال الالكترونيہ ، الخرطوم 21-3 فبراير 2011.
2- ايمن النحراوى : لوجستيات التجاره الدوليہ ، دار الفكر الجامعى الاسكندريه : 2009 ، ص 127 - 128

المبحث الثاني الإدارة الإلكترونية المعاصرة

2. مقدمه:-

التنمية بشكل عام هي عملية تطوير مستمرة نتيجة لتزايد الحاجات وتجديدها تقودها إدارة موهوبه ، تقوم بتكوين قاعدة إنتاجية متطورة تحقق أهداف محددة عن طريق وضع إستراتيجية وخطط للوصول إلى الأهداف هنالك نموذجين لإدارة الموانئ هما:-

2.1 النموذج التقليدي تنمية الموانئ:

- الاعتماد على المستندات الورقية في تنفيذ العمل لمتابعة البضائع وإجراءات التخليص والنقل.
- استخدام الحاسب الآلي في أضيق الحدود.
- الاعتماد الكلي على مهارة العاملين في التخطيط في العمل من حيث استخدام الموارد البشرية والمعدات.
- الاعتماد على لوحات خاصة لمتابعة تخزين الحاويات والصرف.

2.2 مفهوم التنمية:-

- في مجال الموانئ فالتنمية يقصد بها تطوير الموانئ بما يوازي الحركة التجارية البحرية وتطورات أنماط نقلها، ويشمل ذلك استخدام الأنظمة الإلكترونية الحديثة في إدارة المعاملات والمعدات ذات التقنية العالية والإدارة ذات الكفاءة، وتوفير الأرصفة المتخصصة لجذب السفن الحديثة خصوصاً سفن الحاويات، إذ تختلف الموانئ بشكل عام عن بقية المنشآت الإنتاجية، ذلك إنها تتعامل مع أساطيل النقل البحري العالمية المتطورة، ولذلك إن أي ميناء في العالم إذا ما أراد النجاح يجب أن يتماشى مع هذه التطورات.
- في الوقت الحاضر فقد شاع استخدام سفن الحاويات بشكل كبير ولذا بات علي الموانئ أن تتماشى مع هذه التغيرات بالشكل المطلوب إذا أرادت إدارات هذه الموانئ أن تحقق دوراً ريادياً بين قطاعات الاقتصاد الأخرى ، ومن هنا إن جذب هذه السفن مع توفير الطاقات الاستيعابية الكافية سيساهم في جعل الموانئ محور تجاري هام وتحقيق دخل إضافي والذي ينعكس إيجابياً علي تنمية الكثير من الأنشطة ذات العلاقة مثل النقل البري بين دول المنطقة إلي جانب توفير فرص عمل متنوعة ،حيث فرضت ظروف العولمة تحرير التجارة الدولية وفتح الأسواق أمام المنتجين والمستثمرين في ظل اتفاقيات منظمة التجارة العالمية WTO ، هذه التغيرات تشكل تحديات كبيرة⁽¹⁾.
- وبما أن معظم التجارة الخارجية تنقل بحراً وعلي السفن تشكل فيها سفن الحاويات النسبة الأكبر بحكم تطورات النقل البحري فقد بات علي الموانئ أن تلاحق هذه التغيرات ، حيث أفرزت عولمة التجارة ضرورة البحث عن الموانئ ذات الإنتاجية والكفاءة العالية ، و إن تنمية الموانئ بشكل عام هي متغير تابع لتطورات التجارة الدولية وتطورات سفن الحاويات والتقنيات التي تحتاجها في الموانئ ، ومعني ذلك أن الموانئ يجب أن تبقي في

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الإقتصادية العربية الامانه العامة) :تطوير الموانئ العربيه والأفريقيه: القايره 2012، ص 8.

استثمارية من التطورات المتزامنة، فالميناء الكفوء قبل (15) عاماً لا يمكن الحكم عليه في الوقت الحاضر بالصفة نفسها إذا لم يجري متغيرات التجارة الدولية والنقل البحري .

2.3 دور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات:-

● ثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي شهدتها العالم في العقد الأخير هي النموذج المعاصر لإدارة الموانئ، لذلك لم تترك مجالاً من مجالات الحياة إلا وأثرت فيه تأثيراً مباشراً، ولا شك إنها أثرت في أسلوب حياتنا بصورة إيجابية واختصرت الكثير من الوقت وساعدت في سرعة نشر المعلومات والأحداث بل وأثرت في أسلوب تقديم الخدمات وتبادل الوثائق وسداد الرسوم بأقل درجة معاناة ممكنة مساهمة بذلك في تحقيق الكثير من مبادئ الجودة الشاملة Total quality

● ومن الطبيعي أن يحظى النقل البحري باهتمام ملحوظ في تطبيق ما يستجد من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات النقل البحري حيث أن أكثر من 80% من التجارة العالمية منقولة بحراً، وساعد على ذلك وجود المنظمة البحرية العالمية (I.M.O) وما تصدره من قرارات وتوجيهات ومعاهدات لتسهيل التجارة مثل (معاهدة FAL) واتفاقية تأمين الموانئ والسفن ISPS Code وما تتطلبه من أنظمة ومعدات وتعليمات للحفاظ على السفن بعرض البحر وداخل الموانئ والحفاظ على أمن وسلامة حركة البضائع والأفراد .

● وكذلك تأثرت دوره المستندية لخدمات الموانئ بهذا التقدم في تكنولوجيا المعلومات فتحوّلت من التداول اليدوي إلى التداول الإلكتروني للوثائق بظهور نظام التداول الإلكتروني للبيانات EDI: Electronic Data Interchange في موانئ العالم بأواخر الثمانينات وأعقبه ظهور العديد من الأنظمة التي تعتمد على نظم تطبيقات حديثة لإدارة الموانئ وربطها بمجتمع الميناء وتسهيل خدمة العملاء وتدقيق بيانات السفن والبضائع وتحديد مصادرها⁽¹⁾ .

● ولم تتوقف مسيرة التقدم في خدمات الموانئ والاستفادة من الجديد وما تقدمه تكنولوجيا المعلومات بظهور البوابات الإلكترونية (On line Portal) والتي تتيح لعملاء الموانئ من خلال شبكة المعلومات الدولية الوقوف على كافة البيانات المطلوبة عن حركة سفنهم وبضائعهم بل ومتابعة الإجراءات الجمركية وخروج البضائع من الموانئ وسداد كافة الرسوم دون الحاجة إلى التواجد داخل حدود الموانئ لانجاز هذه الأعمال .

2.4 الأطراف ذات العلاقة (الجمارك):-

● في إطار النموذج المعاصر لإدارة الموانئ مواكبة عولمة النشاط الاقتصادي وتحرير التجارة العالمية، تسعى الإدارات الجمركية بكافة دول العالم إلى تنفيذ توجيهات منظمة الجمارك العالمية ومنظمة التجارة العالمية، واستخدام نظم جمركية جديدة وتطوير منظومة العمل بها، والتحول من إدارات لجباية الأموال إلى إدارات تقدم خدمات جمركية متميزة متكاملة تهدف إلى تيسير حركة التجارة وجذب الاستثمارات الأجنبية، كما تم إنشاء العديد من الموانئ التجارية الحديثة بالدول العربية .

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الامانة العامة) : تطوير الموانئ العربية والأفريقية: القاهرة - 2012، ص 9.

- ودعماً لهذا التوجه شاع استخدام اصطلاحي للإدارة اللوجيستية للموانئ التجارية ولوجيستيات الجمارك ليعبراً عن كافة الدعم (البشري- المادي – التنظيمي) التي تسهل العمليات الجمركية وتجعل الموانئ بوابات تعبر منها البضائع بأسرع وقت مما يخفض النفقات والوقت ويحقق مفهوم الجودة الشاملة متمثلة في رضا المتعاملين مع الموانئ والإدارات الجمركية وثقتهم في العاملين بها .
- وقد أكدت الدراسات واثبت الواقع العملي إن تطبيق إجراءات تسهيل التجارة وتخفيض تكلفة المعاملات التجارية وتحقيق الإصلاح الجمركي .. يسهم بدور كبير في تفعيل دور الموانئ وزيادة حجم التبادل التجاري وتحقيق مكاسب تفوق المكاسب التي يحققها تحرير التجارة عن طريق التخفيضات الجمركية .
- ومن هنا تتضح أهمية العلاقة التبادلية بين الجمارك والموانئ ، ودور الجمارك في تفعيل عمل الميناء. وتتركز أهم محاور التحديث والإصلاح الجمركي في تطوير التشريعات الجمركية ، والاهتمام بالعنصر البشري ، والارتقاء بأدائه ، والاستعانة بتكنولوجيا المعلومات في كافة الإجراءات الجمركية ، وتحقيق التنسيق الفعال مع كافة الجهات المعنية بالصادرات والواردات⁽¹⁾ .

2.5 الشبكات الواحد:

- يقوم بدوراً محورياً وسيطاً بين العملاء والجهات العاملة داخل مجتمع الموانئ من خلال نموذج عمل موحد.
- التنسيق بين العميل والجهات العاملة داخل مجتمع الموانئ حيث يتقدم من خلاله العميل بطلبه ليحصل علي المطلوب . ويتم المطلوب من خلال تجهيز المعاملات وتحويلها إلكترونياً إلي الجهات المعنية .
- التكامل والربط الإلكتروني بين الجهات المختلفة خلال مراحل الإجراءات المختلفة ، والتواصل مع العملاء بكافة الوسائل لإطلاعه علي سير الإجراءات ووضعيات المعاملات وصولاً إلي مرحلة سداد الرسوم وخروج البضائع من الميناء .

2.6 عوائد الإدارة الإلكترونية:-

هي النموذج المعاصر لإدارة الموانئ وذلك:-

- بخلق نواة المجتمع المينائي
- وتقليل التكلفة من خلال تقليل زمن تجهيز المستند
- وتقليل زمن التخليص الجمركي
- ودورة عمل محددة وواضحة
- وزيادة الشفافية
- وزيادة فعالية وكفاءة استخدام الموانئ

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الامانة العامة):المصدر السابق : القاهرة2012 ، ص 10.

2.7 عوائد تطبيق مفهوم الشباك الواحدة:-

إن مفهوم نظام الشباك الواحد يعتبر احد المفاهيم التي تعمل الموانئ الإلكترونية المعاصرة علي تطبيقها ، حيث إنه من المفاهيم التي تقوم منظمة الأمم المتحدة بوضع المعايير لتطبيقه دولياً في جميع المنافذ الجوية والبحرية والبرية ، وذلك لتسهيل وتوحيد عمليات التجارة الخارجية بين الدول المختلفة ، وتعرف منظمة الأمم المتحدة الشباك الواحدة بأنه (النظام الذي يسمح للقائمين بالعمليات التجارية بتسليم (نسخة واحدة في حالة الميكنة) مستندات وأوراق الاستيراد والتصدير إلي جهة واحدة ، تقوم لاحقاً بتوزيعها إلي الجهات المختصة) ويعود تطبيقه علي جميع الأطراف بفوائد عديدة منها :

- زيادة في كفاءة توزيع الموارد
- تقليل الأخطاء البشرية
- زيادة التوافق مع دورة العمل المثلي
- زيادة أساليب التأمين
- تقليل الفساد
- الاتصال الأنّي والمستمر مع العملاء لتسهيل متابعة سير الإجراءات⁽¹⁾ يساعد علي زيادة القيمة المضافة علي المستوي القومي ب :-
- تعظيم العوائد للموارد والأصول
- خفض التكلفة الاستيرادية للسلع
- تفعيل إدارة المخاطر والتأمين
- تحسين أداء المجتمع المينائي
- تسهيل الإجراءات بأقل عدد من الوثائق المتداولة
- توفير البيانات الكاملة والدقيقة عن حركة التجارة الخارجية بما يدعم عمليات اتخاذ القرارات داخل الجهات الحكومية المختلفة
- مواكبة المعايير والممارسات الدولية في مجال تسهيل حركة التجارة.
- تدعم صانعي القرار
- توفر الإدارة الإلكترونية المعاصرة كم من المعلومات التفصيلية والدقيقة عن حركة التجارة التي تمكن صانعي القرار من اتخاذ القرارات مبنية علي مرجعية حقيقية ، واستخدام أساليب التحليل العلمية والمحاكاة لأي قرار وتبعيته علي حركة التجارة ، ومؤشر الأداء لساحات التخزين " هو أحد مخرجات مستودع البيانات للإدارة الإلكترونية المعاصرة وانظمة دعم اتخاذ القرار.

2.8 مبادرة المجلس الاقتصادي الإفريقي بالتعاون مع مجلس الوحدة الاقتصادية العربية:-

إن مبادرة المجلس الاقتصادي الإفريقي بالتعاون مع مجلس الوحدة الاقتصادية العربية تعني بتقديم تكنولوجيا وحلول معلوماتية وإدارية للجمارك التي تمثل شريان الحركة التجارية ، والتدفق التجاري بين البلدان المعنية والذي يمكن الجمارك من الأتي :

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الامانه العامة):المصدر السابق: القاهرة2012 ، ص 11 .

- التنسيق بين الدول المشاركة في تطبيق نظم التعريفية المنسقة (Code).
 - ميكنة الواردات والصادرات بكافة المنافذ البرية والبحرية والجوية.
 - ميكنة إدارة المخاطر كل حسب ما يترأى للبلد المعني وما يتوافق مع قوانينه التي تحكم التدفق التجاري.
 - ميكنة التثمين وإدارة الأسعار لتحقيق الاشتراطات وتطبيق الآليات التي تشترطها اتفاقيات التجارة العالمية (الجات) ومنظمة التجارة العالمية.
 - ميكنة الإجراءات النمطية والبرونمطية حسب القرارات الحكومية التي قد تصدر في أي وقت أو تستوجب سرعة التطبيق اللحظي وتؤثر علي الإجراءات الجمركية.
 - آليات دفع الرسوم المتطورة من خلال بنوك معتمدة ومن خلال الدفع الإلكتروني E-payment⁽¹⁾
 - وفي أعلي هذا الهرم المعلوماتي تأتي تطبيقات التحليل ومؤشرات الأداء لأي منفذ أو لكل المنافذ ، وعلى سبيل المثال لا الحصر ، المتحصلات اليومية للرسوم الجمركية ومقارنتها يومياً وأسبوعياً وشهرياً وسنوياً.
- إن الرؤية المشتركة للمجلسين تتمثل في إنشاء وتطوير بنية معلوماتية قادرة علي رفع مستويات الأداء في الموانئ المنشودة من خلال أنظمة أليه متطورة تقوم بميكنة كافة الإجراءات الجمركية في جميع المراحل بالإضافة إلي تشغيل أنظمة إدارة الأرصفة وتشغيل السفن وإدارة الساحات والحسابات المالية وإدارة الأصول وإدارة الموارد البشرية.
- إن تطوير هذه البنية المعلوماتية لا يعد ترفاً في عصر يشار اليه بـ "عصر المعلومات" بل إنه بمثابة العمود الفقري لاستخراج المؤشرات المختلفة المعبرة عن الحالة الاقتصادية . الأمر الذي يسهل من المتابعة المستمرة لأداء الاقتصاد الإقليمي مقابل الاقتصاد العالمي بصورة أكثر دقة وموضوعية . الأمر الذي يكون له الأثر الفعال في اتخاذ القرار السليم في الوقت المناسب .
- إن مبادرة المجلسين تقوم علي أساس استغلال الخبرات والموارد المتوفرة لديها للقيام بأعمال التطوير المنشودة ، والهدف من هذا التطوير هو دعم اليه التجارة البينية علي مستوي القارتين الإفريقية والآسيوية . كنواة لتعزيز التعاون والتكامل الاقتصادي وتشجيع الاستثمارات بين القارات الثلاثة كركيزة هامة وانطلاقة للاقتصاد العالمي وهو الهدف الرابع من أهداف المجلس الاقتصادي الإفريقي .
- ومن الجلي أن من شأن هذا التطوير تفعيل وتعظيم الأداء الاقتصادي وتحسين المناخ الاستثماري ، وتقليل التكلفة علي المستهلك والمصدر والمستورد. وتتمثل في خطة توسعات رأسمالية يمكن استبدالها بتكاليف رأسمالية أقل إذا ما تم الاستثمار في بنية معلوماتية قادرة علي تسهيل الحركة التجارية وتسهيل إجراءات التخليص الجمركي وما يتبعه من إجراءات⁽²⁾ .
- ولما كان المجلسان يتوافر لديهم ركيزة زاخرة من الخبرات العلمية والعملية والإمكانات مما يؤهلها للمضي قدماً في هذا الاتجاه ، فإن المجلس الاقتصادي الإفريقي بالتعاون مع مجلس الوحدة الاقتصادية العربية يتقدمان بمبادرة جادة وسباقية لتطوير البنية المعلوماتية للجمارك

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الامانه العامة):المصدر السابق: المرجع السابق2012، ص12.

2- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الامانه العامة):المصدر السابق: جامعة الدول العربية : مرجع سابق 2012 ، ص 13.

والموانئ الإفريقية والعربية ولتكون النواة والركيزة الأولى لإنشاء الاتحاد العربي الأفريقي لنقاط التجارة ، اعتمادا على الخبرة الطويلة لجمهورية مصر العربية في هذا المجال والشاهد عليه ميناء السخنة وموانئ دمياط والإسكندرية والدخيلة.

2.8.1 المراحل الأولى لتطبيق الإدارة الإلكترونية:-

- تشكيل لجنة إنجاز أو تسيير مهمتها تنظيم التبادل الإلكتروني ما بين الجهات المستخدمة وتشمل الجمارك والمرافئ والوكلاء البحريين ومخلصي الجمارك ومشغلي محطات الحاويات ومتعهد النقل (بري – سكة حديد) بالإضافة إلي الجهات ذات الصلة بعملية تسهيل انسياب البضائع.
- الإسراع بإصدار التشريعات القانونية.
- الإسراع باعتماد التشريعات القانونية الخاصة بموضوع الإثبات أو التوقيع الإلكتروني
- العمل على إصدار القانون الخاص بالنقل المتعدد الوسائط لتحقيق الاستفادة القصوى من كافة وسائط النقل.
- اعتماد الضريبة الموحدة.
- ضرورة التنسيق ما بين الجهات الرئيسية سواء كانت مرافئ أو جمارك لأنه بدون هذا التنسيق يكون من الصعب تحقيق أي خطوات إيجابية في هذا الاتجاه.
- الانتقال إلي الاستفادة من المعلومة وجعلها متوفرة للجميع من خلال إنشاء إدارة معلومات.
- الإسراع بإنجاز البنية التحتية للربط بين المستخدمين وجعله إلزامي في أقرب وقت ممكن.
- إعداد الكوادر والتأهيل لجميع العاملين من خلال اعتماد منهاج موحد واعتماد معهد خاص لجميع المتعاملين.
- اعتماد لغة أو أكواد متوافقة عالمياً مع الأنظمة الدولية.
- اعتماد وقت موحد لجميع الكشوف (جمركية – صحية – زراعية - مواصفات)

2.8.2 متطلبات خلق منطقة موانئ موحدة:-

- وضع إطار تشريعي وقانوني قادر على النهوض بالمؤسسات المشتركة في التجارة الخارجية والنقل البحري وتطوير اتفاقيات ونظم ولوائح العبور بالمنافذ ووضع آلية لمتابعة تنفيذ الاتفاقيات وإنشاء إطار تنظيمي يتيح مزيد من مشاركة القطاع الخاص في صناعة النقل والموانئ.
- تطوير منظومة النقل البحري.
- تطوير منافذ العبور : موانئ بحرية وجوية وبرية ونهرية.
- تطوير الأنشطة والخدمات المرتبطة بصناعة الموانئ والنقل البحري.
- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للنهوض بمنظومة الموانئ والنقل.⁽¹⁾
- توحيد الإجراءات ذات العلاقة بخدمات الموانئ على مستوي بلدان منطقة الموانئ الموحدة.
- إنشاء شركة تكنولوجيا معلومات تحت مظلة المنطقة الموحدة للموانئ تقوم بدور الذراع التقني للتطوير لجميع موانئ المنطقة.

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الامانة العامة):المصدر السابق: مرجع سابق 2012 ، ص 14.

2.8.3 تطوير منظومة النقل البحري:

- تحرير تجارة الخدمات.
- تدعيم نطاق النقل متعدد الوسائط.
- رفع كفاءة محاور الربط البري (طرق برية وسكك الحديد) .
- رفع كفاءة النقل النهري.
- رفع كفاءة النقل الجوي.
- تنمية البنية الأساسية لشبكات النقل الداخلية.
- إنشاء خط ملاحى يخدم التجارة البينية.
- إنشاء شركة ملاحية مشتركة.
- إنشاء شركات نقل مختلفة.

2.8.4 تطوير الأنشطة ذات العلاقة:-

- الشحن والتفريغ.
- التخزين والمستودعات.
- التوكيلات الملاحية.
- التوريدات البحرية.
- إصلاح السفن.
- الإشغال البحرية.

2.8.5 استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات:-

- ميكنة جميع خدمات الموانئ.
- ميكنة جميع الإجراءات المرتبطة بالتجارة الخارجية للجهات ذات العلاقة بمجتمع الموانئ.
- تحقيق التكامل الالكتروني بين الجهات العاملة بمجتمع الموانئ.
- تحقيق التكامل الالكتروني بين جميع موانئ المنطقة الموحدة.
- إنشاء بوابة الكترونية موحدة تشمل جميع موانئ المنطقة الموحدة.
- تطوير البنية التحتية لشبكات المعلومات لجميع موانئ المنطقة الموحدة.⁽¹⁾

2.8.6 توحيد الإجراءات:-

- إجراءات هيئة الموانئ : إجراءات طلب الرسو المقدم من الوكيل الملاحى وطلب المغادرة، إجراءات تجهيز رصيف لاستقبال السفينة، إجراءات تجهيز قاطرات لقطر السفينة إلى داخل وخارج الميناء، إجراءات تجهيز لنش رباط وتقديم خدمات الإرشاد.
- إجراءات الجمارك إجراءات الإفراج تحت جميع الأنظمة الجمركية المختلفة، توحيد اكواد التعريفية الجمركية، توحيد إجراءات الكشف ومعاينة البضائع .
- إجراءات محطات الحاويات الشحن والتفريغ والتخزين.

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الإقتصادية العربية الامانه العامة):المصدر السابق: 2012، ص 15.

● إجراءات الجهات الرقابية توحيد إجراءات الفحص والاختبار واعتمادها داخل منطقة الموانئ الموحدة.

2.8.7 إنشاء شركة تكنولوجيا معلومات:-

● إن تطبيق النموذج الإلكتروني المعاصر لإدارة المنطقة الموحدة للموانئ يتطلب إنشاء كيان مستقل يكون بمثابة الذراع التقني لتطوير جميع موانئ المنطقة الموحدة ،ويقوم بإدارة ما يعرف بالبوابة الإلكترونية للمنطقة ويعمل علي تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتبادل الإلكتروني للبيانات بين جميع الجهات العامة والخاصة ذات العلاقة بالإجراءات وخدمات الموانئ . بحيث يربط ويحقق التكامل بين جميع تلك الأطراف بنظام متكامل يقوم علي منظومة موحدة لتبادل البيانات الإلكتروني متوافقة مع المواصفات العالمية للرسائل الإلكترونية ويربط ويحقق التكامل بين جميع موانئ المنطقة الموحدة.

● يشمل تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ميكنة النظم الجمركية وبيانات الحمولات ومخططات توزيع الحاويات علي السفينة ونظم إدارة الساحات ، ونظم التخزين والمستودعات ، ونظم إدارة المنافذ والموازن ، ونظم المناطق الحرة ، ونظم الجهات الرقابية ، ونظم الدفع الإلكتروني لرسوم المعاملات والتصاريح والأذون وفواتير البضاعة .. الخ.

● إنشاء مستودع الإلكتروني للبيانات وتطوير آليات دعم اتخاذ القرارات والتي من شأنها الإسهام في تسهيل وتيسير مهمة متخذي القرارات.⁽¹⁾

1- جامعة الدول العربية : (مجلس الوحدة الإقتصاديّ العربيّ الامانه العامة): المرجع السابق 2012، ص 17.

المبحث الثالث

دور اللوجستيات الإلكترونية فى الموانئ

3 مقدمة:-

لقد أصبحت اللوجستيات الإلكترونية امر واقع ، وهى تحتاج الى وجود شبكة لنقل البيانات والمعلومات ، وغالباً ما تقترن الاحتياجات الإلكترونية مع نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) والذي يساعد فى تحويل البيانات لتكون فى شكل نمطى يمكن تبادلها الكترونياً فى نظام التسويق الإلكتروني. ان اللوجستيات الإلكترونية هى مجموعة المعاملات التى تتم باستخدام التطبيقات الحديثة التى وفرتها ثورة المعلومات وثورة الاتصالات ومن خلال شبكة الانترنت وعبر التبادل الإلكتروني للبيانات لى تحل محل المستندات الورقية فى هذه المعاملات وسوف نتحدث هنا عن طرق استخدام تكنولوجيا المعلومات فى ميكنة سلسلة الامداد فى مجالات اللوجستيات ، وذلك من خلال تحديد العلاقة بين معلومات اللوجستيات واسلوب تطوير الاعمال التى تنقسم الى ثلاثة محاور وهى:

3.1 اللوجستيات العامة: Public Logistics

وتعتمد على نظام مراقبة ومتابعة أنشطة ومجالات التجارة داخل الدولة من خلال إرسال المعلومات الخاصة بنقل البضائع مباشرة الى اجهزة الجهات الرقابية الحكومية مما يودى الى سهولة ويسر انجاز اجراءات المراقبة الرسمية وذلك من خلال الخدمات الإلكترونية لرقابة سلطات الميناء والرقابة الجمركية والصحيحة.

3.2 اللوجستيات الشاملة: Comprehensive Logistics

تعتبر وسيلة فعالة لمراقبة وربط مناطق التجارة المختلفة بالدولة مع الموانئ البحرية وتمثلها مجموعة خدمات الحكومة الإلكترونية. ، وعقد الصفقات بين المتعاملين عن طريق الاتصال الإلكتروني ، مما يعنى توفير المستندات الورقية وما تستلزمه من نفقات عامة وإدارية . وبذلك يحقق وفراً فى التكاليف الإدارية للمؤسسة يمنحها ميزة تنافسية خاصة الشكل رقم (2 – 3) يوضح اللوجستيات الشاملة.

3.3 اللوجستيات الدولية: International Logistics

وتعتمد على نظام مراقبة ومتابعة أنشطة ومحاولات التجارة بين الدول وذلك من خلال خدمات التجارة الإلكترونية وبناءاً على العلاقة بين اللوجستيات واسلوب تطوير الاعمال فإن مراكز اللوجستيات بالموانئ تتكافل مع اللوجستيات الدولية والشاملة من خلال الخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية هى ميكنة المعاملات التجارية سواء قام بها افراد او منظمات والتى تكون مبنية على تحفيز وارسال معلومات رقمية ⁽¹⁾ بما فيها النص والصوت والصور المرئية – وذلك عبر الشبكات الواسعة مثل الانترنت ، او الشبكات الخاصة المتصلة بشبكة الانترنت.

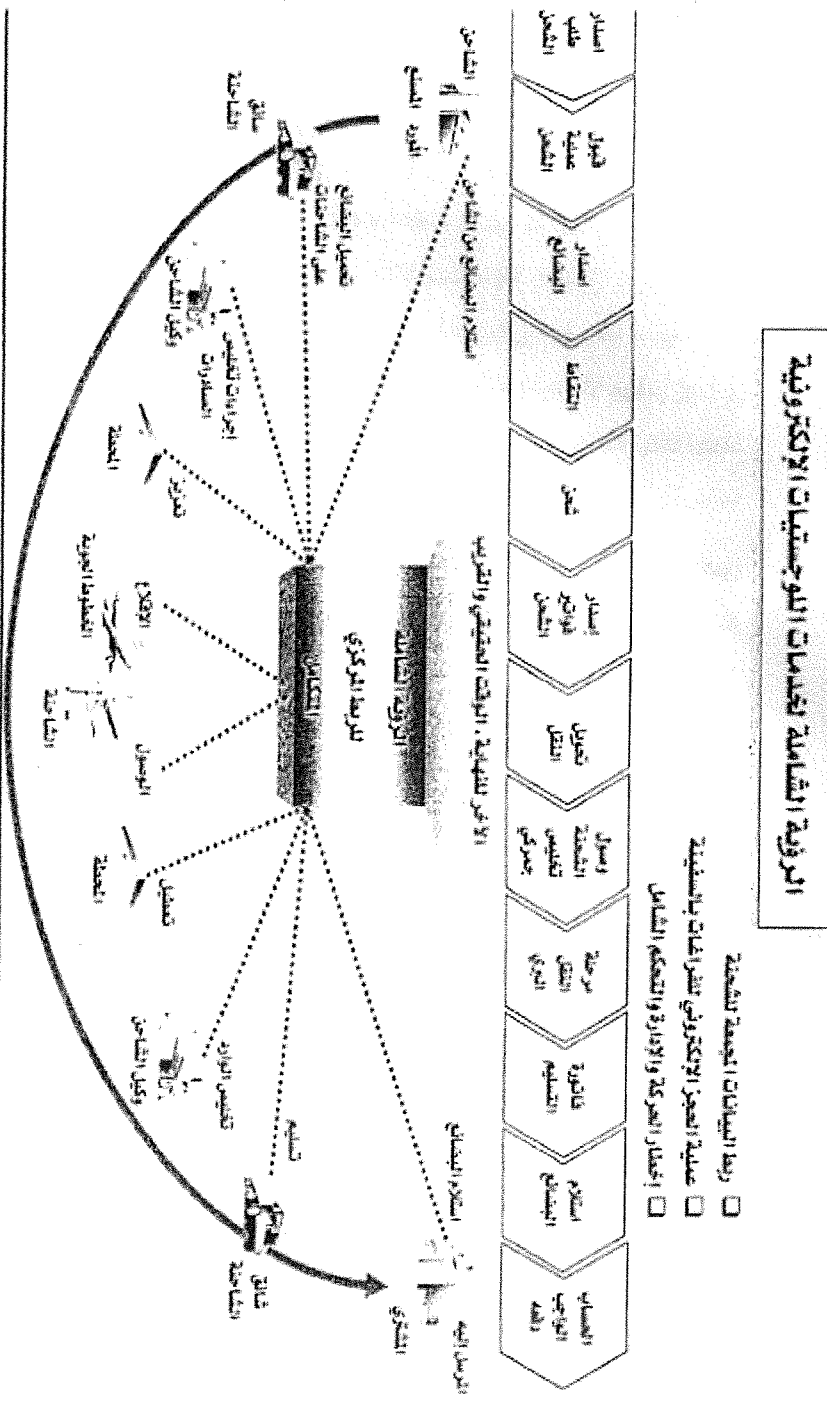
1- عماد ابو السعود: دور اللوجستيات الإلكترونية فى الموانئ : معهد تدريب الموانئ بالتعاون مع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ، اتحاد الموانئ العالميه ، والمركز البحرى الدولى باليونان ، ورقه بحثيه رقم (15) ص 3.

وكما نعلم ان الموانئ هي المنفذ الرئيسي لمرور البضائع من والى بلدان العالم المختلفة ، ويعكس هذا الدور العلاقة الوثيقة بين الموانئ البحرية والتجارة الدولية ، وهي علاقة اعتمادية ذات تأثير متبادل ، اذا ان تطوير وتحديث الميناء يؤثر ايجاباً على كفاءة التجارة المارة به والعكس صحيح. وقد وصلت هذه العلاقة لدرجة تشابك كبيرة بسبب التطور التكنولوجي الحاد والسريع الذي كاد ان تعلق المسافة الزمنية بين تحديث الميناء واستجابة التجارة المارة بها لهذا التحديث⁽¹⁾.

1- عماد أبو السعود، مرجع سابق ص3.

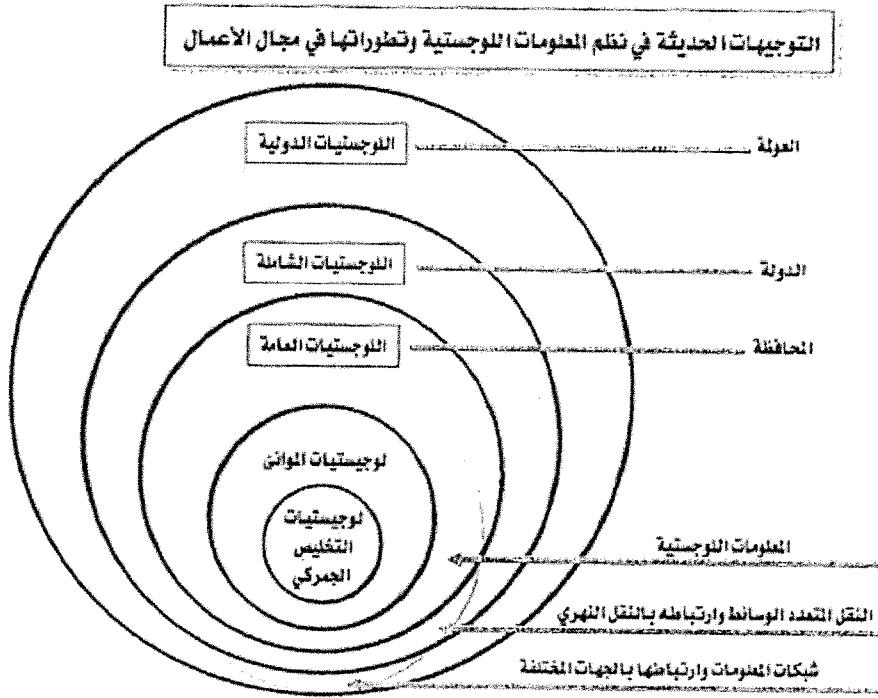
الشكل رقم (2-1)

الرؤية الشاملة لخدمات اللوجستيات الإلكترونية

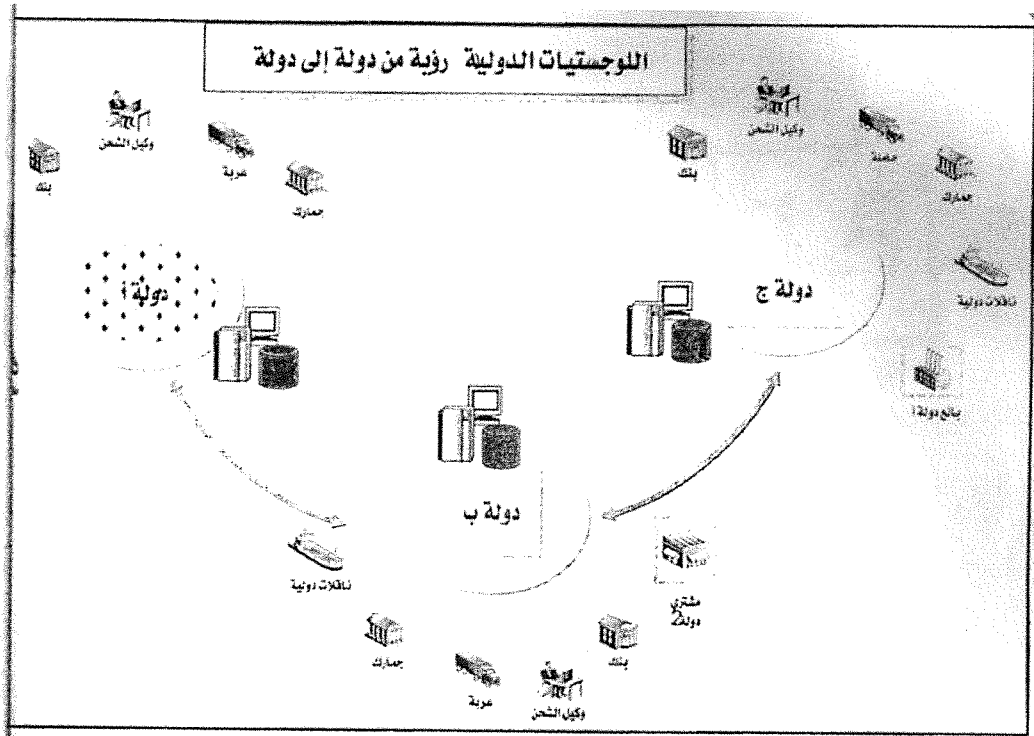


المصدر: تقرير UNCTAD 2010

الشكل رقم (2-2)

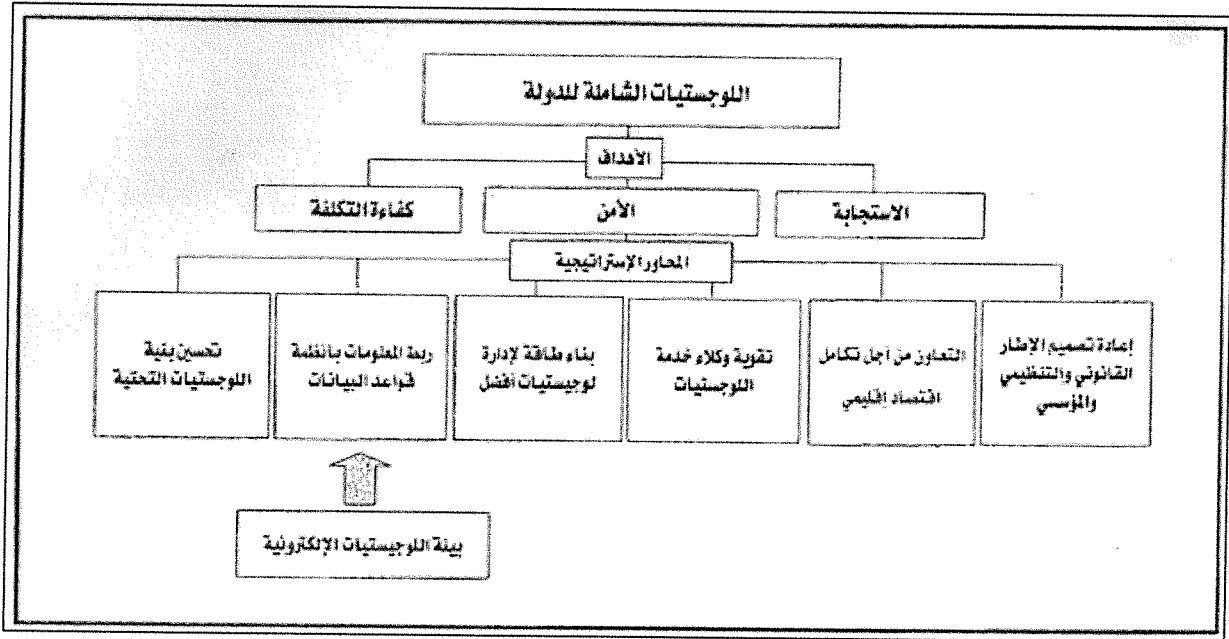


الشكل رقم (2-3)



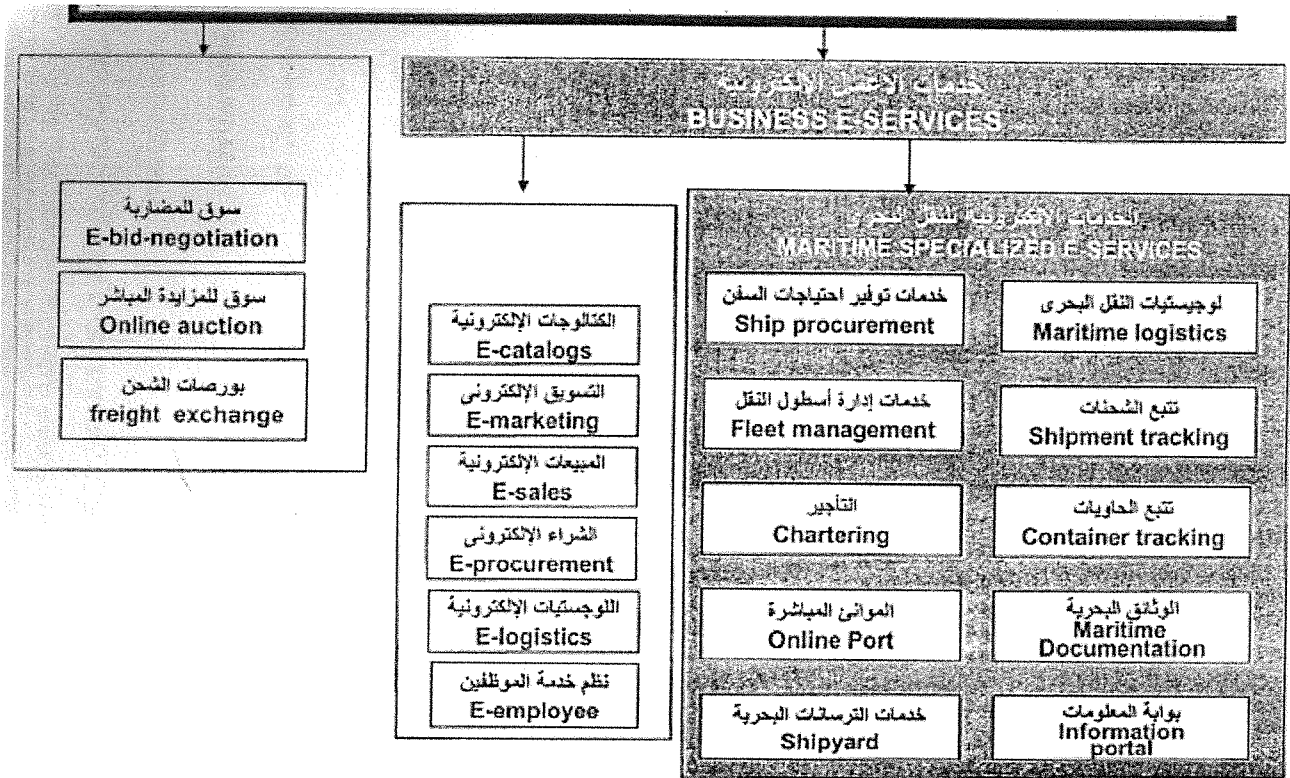
المصدر: تقرير UNCTAD 2010

الشكل رقم (2-4)



المصدر: تقرير UNCTAD 2010

الشكل رقم (2-5)



المصدر: تقرير UNCTAD 2010

ولتطوير وتحسين هذه السلسلة ورفع كفاءتها فقد نما الاتجاه نحو تطبيق مفاهيم التسويق الإلكتروني Electronic Marketing فى هذا الخصوص . وكنتيجة لهذا فقد نشأت مجتمعات جديدة يطلق عليها مجتمع التسويق الإلكتروني. Electronic Marketing او مجتمع تبادل البيانات الكترونياً (E.D.I Community) .

وقد نشأ حديثاً ايضاً ما يعرف باسم المؤسسات الافتراضية (Virtual Enterprise) (Electronic Marketing) والتي تعتمد على تطبيق اسلوب الاسواق الالكترونية Electronic Marketing ويعقد كثير من كبار مقدمى خدمات النقل فى الوقت الحالى اتفاقات مع شركات تكنولوجيا المعلومات التي تزودهم بنظم المعلومات لانجاز عملياتهم . وعادة ما تكون نظم المعلومات واحدة او مجموع من مفاهيم الانترنت التي تدعم العمليات بما فى ذلك اصدار الاوامر والحجز واعداد المستندات وتحديد الرسوم والتخليص اجمركى والتعقب / التتبع والدفع.

وبالنظر الى الاهمية الفائقة لتحسين سلسلة اللوجستيات الى اقصى حد ممكن فى تحقيق القدرة التنافسية العالمية ، وتعتمد هذه الشركات الكبيرة او متعددة الجنسيات بصورة منتظمة الى المشاركة فى عملية التجارة الإلكترونية ، واعادة هندسة تدفقات سلعة ومعلوماتها. وهنا تستخدم نظم التجارة الإلكترونية كحافز للوصول الى اراء جديدة وتنفيذ الفرص المتاحة.

ففى جانب العرض فإن التجارة الإلكترونية تتطلب تغييرات اساسية بطرق شتى ، وذلك يتعين على مقدمى خدمات النقل واللوجستيات المتصلة بها تعديل بنياتهم الاساسية ونظم التسويق والادارة وخدمة العملاء لديهم للوفاء بالمتطلبات التي تحتمها التطورات التي حدثت فى جانب الطلب وهناك العديد من التحديات التي تواجه جانب العرض من الموانئ ، بالإضافة الى الترابط فى الموانئ البحرية بين العناصر والعلاقات الاساسية لجميع وسائط النقل بالسكك الحديدية وبحراً وبراً وجواً و(العمليات اللوجستية) من الشاحن الى المرسل اليه وقضايا ادارة سلسلة التوريد ذات الصلة بالسلع والمعلومات والبيانات والإجراءات التي يمكن ان يدعمها وينفذها باستخدام نظم التجارة الإلكترونية.

3.4 اللوجستيات الإلكترونية وإدارة التغيير:-

اللوجستيات الإلكترونية وإدارة التغيير فى سلسلة التوريد نشأت الخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية كنتيجة للتطورات التكنولوجية العالمية والتي احدثت ثورة فى مجال الاتصالات والمعلومات وظهور شبكة الانترنت وانتشار استخدامها يوضح الشكل رقم (1-2) الرؤية الشاملة لخدمات اللوجستيات الإلكترونية ، وهناك العديد من المحاولات لوضع تعريف للتسويق الإلكتروني مثل:-

- الخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية هي تسويق وبيع وتوزيع المنتجات عن طريق شبكات الاتصالات الإلكترونية.
- الخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية هي ميكنة المعاملات التجارية سواء قام بها افراد او منظمات والتي تكون مبنية على تجهيز وارسال المعلومات رقمية بما

فيها النص والصوت والصورة المرئية - وذلك عبر الشبكات الواسعة مثل (الإنترنت) او الشبكات الخاصة المتصلة بشبكة الانترنت منظمة التنمية الاقتصادية والتجارة (OECD) ورات اللجنة الاقتصادية الأوربية التابعة لمنظمة الامم المتحدة إن الخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية تعنى التسوق لتنفيذ الاعمال الكترونياً ، وهو يشمل معاملة بيانات الاعمال سواء كانت مركبة او غير مركبة عن طريق الوسائل الإلكترونية مثل: البريد الإلكتروني (E.Mail) خدمات المراسل الإلكتروني Electronic Messenger شبكة الانترنت، الكروت الذكية (Smart Cards) تحويلات النقود الإلكترونية (Electronic Funds) وتبادل الكترونياً (EDI) فيما بين مقدمى السلعة او الخدمة والمستخدمين لها وغيرهم من الاطراف الراغبة فى تنفيذ المعاملات سواء كانت اعمال مع اعمال (Business to business): (B 2 B) او اعمال مع مستهلك (Business to Consumer): (B 2C) تعتبر خدمات الإلكترونية ذات اهمية كبرى.

3.4.1 انواع ومراكز اللوجستيات الإلكترونية :-

أثيرت ادعاءات كثيرة وغير مبررة بصدد اللوجستيات الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات ، بيد ان هنالك عدة حقائق معترف بها على نطاق واسع بشأن اثر الانترنت على انواع مراكز اللوجستيات الإلكترونية ، ذلك لان التجارة الإلكترونية تتطلب تغيرات اساسية بطرق شتى ، مما يتعين على مقدمى خدمات النقل اللوجستيات المتصلة بها تعديل بنياتهم الاساسية ونظم التسوق والادارة وخدمات العملاء لديهم للوفاء بالمتطلبات التى تحتمها التطورات حدثت فى جانب الطلب وهنالك العديد من التحديات التى تواجه جانب العرض من الموائى .

ويمكن ان يوفر نظام الاعمال التجارية الإلكترونية المستخدم فى الموائى العالمية للدول الكبرى يمكن ان يكون الاساس لتكليف جهود التكامل المشتركه للاطراف ذات الصلة بهذا الجهد. وهى عبارة عن قوائم سلعية يديرها البائع والتعاون فى التخطيط والتوقع وتجديد الموارد وتطوير المنتجات المشتركة وادارة المشاريع المشتركة ، وكلما ازداد مستوى التكافل ازداد تحول الموردين الى شركاء لعملائهم ، وهذا يتطلب قدراً من الموردين الذين يتعين عليهم تمكين المستثمرين من الاستفادة من نظم معلوماتهم التقنية اللوجستيات والادارية كما لو كان نظاماً متكاملأ واحداً⁽¹⁾. كما يوضح الشكل رقم (2 - 2).

1- عماد أبو السعود ، مرجع سابق، ص 4-5.

المبحث الرابع اللوجستيات الإلكترونية ونظم الخدمات بالموانئ

4 مقدمة:-

يمكن تقسيم استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى شركات النقل البحرى إلى مجالين رئيسيين هما تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى شركات النقل البحرى ، واستعمال التكنولوجيا فى البنية الاساسية البحرية مثل:

تستعمل شركات الموانئ و النقل البحرى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التى تطبق على اساس الوقت الحقيقى فى النظم الالية لتتبع السفن التى تعتمد على تكنولوجيا التوابع الاصطناعية فى النظم الشاملة لتحديد المواقع G.P.S:(نظم المعلومات الجغرافية) جنباً الى جنب مع الخرائط الرقمية الالكترونية والاتصالات الرقمية فى الاتجاهين من السفن الى الساحل ومن الساحل الى البحر على سواء. وتمكن هذه النظم من تتبع السفن والحاويات والمعدات فى الوقت والزمن الحقيقى و حساب توجيهات الجداول الزمنية المثلى الالكترونية.

وتشمل الشحنات الدولية خطوات عملية معقدة، وقد بدأ الكثير من الناقلين البحرىين ومن مقدمى خدمات المعلومات الوسيطة فى مساعدة الشاحنين والشركاء فى وسائط النقل المتعددة والأطراف الثالثة على تنفيذ تدفقات عمل الشحنات بصورة اكفاً على الانترنت ، بما فى ذلك المهام التى منها مثلاً، وضع الجداول الزمنية، والتنسيق للنقل متعدد الوسائط و عرض الاسعار، وتكاليف الشحنات والحجز والتتبع والتعقب والتأمين ، والضرائب ، والرسوم ، والمدفوعات، وإدارة المستندات.

وتستعمل البنية الاساسية البحرية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى الوقت الحقيقى ، ونظم التبادل الالكترونى للبيانات بصورة اساسية فى تتبع حركات السفن والشحنات وايجاد الحلول المثلى للحركة، وخاصة فى الميناء كما تستعمل هذه التكنولوجيا فى ادارة الشحن والتفريغ على الوجه الامثل ، عن طريق تخصيص المعدات والتخزين وخاصة فى ساحات الحاويات وتسليم البضاعة الى وسائط شحن اخرى مثل: السكك الحديدية او الشاحنات عند بوابات الميناء.

وفى الموانئ البحرية يكون الترشيده بصفة خاصة على ادارة الحاويات وتتبعها ، التى يمكن ان تساندها النظم الشاملة لتحديد الموقع او تسجيل الخطوط المتوازية ، بيد انه توجد مشكلة هامة فى تتبع الحاويات هى ضرورة ان تضع جميع شركات النقل TRANSPOTER على الحاويات. وتظهر مشكله هامه اخرى هى ضرورة اكتشاف مواقع الحاويات داخل مساحات تخزين الحاويات المكتظة.⁽¹⁾ لكن فى الوقت الحالى نجد منهجان مطبقان من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى الموانئ البحرية هما: نظم تشغيل النقل التى تنفذ فى الموانئ ، حيث تعالج نظم الحاسبات إدارة البيانات، وتنظيم الساحات

1- احمد عبدالمنصف، التطورات العالمية للنقل البحرى ودور الموانئ المصرية، مكتبة الأكاديمية العربية: الإسكندرية، 1993.

والسفن والقطارات ومراقبة المعدات في المحطة الطرفية والاتصالات و نظم مجتمع الميناء التي كثيراً ماتشمل توجيه التبادل الإلكتروني للبيانات بصوره متعاضمه ، الرسائل التي تعتمد علي الشبكة العالميه للمعلومات بين الناقلين والشاحنين والسماسة والبنيه الاساسيه البحريه للموانئ وغير ذلك من وسائل النقل مثل: السكك الحديدية ، مما يتيح تقاسم تفاصيل ومواقع الحاويات ، فضلاً عن اوقات وصول للسفن ومغادرتها.

4.1 المجتمع الافتراضي للموانئ الذكية Smart Ports Virtual Community

لم يعد دور الميناء حديثاً يقتصر علي تقديم الخدمات التقليديه الخاصه باستقبال السفن وشحن وتفريغ البضائع فحسب لكنه اتسع ليشمل انشطه لوجستية وتجاريه وصناعيه ، ضمن الخدمات التي يقدمها الميناء مثل: تعبئة البضائع وتغليفها ووضع العلامات التجاريه عليها وتنسيقها ، وعمليات التخزين والتوزيع الشامل ، وعمليات التجميع والصناعات الصغيره... الخ وتضيف هذه الانشطه قيمه مضافه عاليه ذات اهميه اقتصاديه علي الصعيد الوطني.

نجد الموانئ الحديثه المتطورة لا تستمد أهميتها من كونها مراكز لخدمة النقل والتجارة ، فهي تلعب دوراً هاماً في سلسلة النقل المتكامله التي تستند علي الانتاج والتوزيع، وبناء علي ذلك فان إدارة الموانئ قد تطورت من مجرد الاكتفاء بتقديم التسهيلات والخدمات الي المشاركة الايجابية في عمليات التجارة الدولي. ولعل اهم ما يميز هذه الموانئ الحديثه هو استخدام تكنولوجيا المعلومات لإدارة المعلومات المتعلقة بالسفن والبضائع وسلسلة النقل اللوجستية مع استخدام الانترنت و اللوجستيات الالكترونيه لتحسين اداء وانتاجيه الميناء ، ورفع قدرته التنافسيه لجذب المزيد من حركة التجارة والنقل.

لكل هذه الاسباب مجتمعه ظهرت فكرة تكوين المراكز اللوجستية الالكترونيه بالموانئ وقد احرزت هذه المراكز نجاحات كبيرة في زمن قصير.

وتعرف مراكز اللوجستيات الالكترونيه بالميناء علي انه جزء من المجتمع الافتراضي للميناء الذي يربط بين كافة الجهات العامله في انشطه تجاريه اوفنيه او إداريه او كانت جهات حكوميه أو خاصة ولا يقتصر هذا المجتمع علي الجهات المتواجده جغرافيا داخل حدود الميناء، ولكن المعيار العام هو الدور الذي تلعبه في سلسلة النقل والتجارة.

وتهدف مراكز اللوجستيات الالكترونيه بالميناء بصفه رئيسيه الي تحقيق المصلحه المشتركة من خلال رفع مستويات الاداء وبلوغ خدمات الميناء المستوي المتميز من حيث الجودة والتسعير بحيث يصبح الميناء قادراً علي المنافسة الاقليمي وجاذباً للحركة التجارية والنقل الدولي.

ان فكرة تكوين مجتمع للتجارة الالكترونيه يشمل تجمع اللوجستيات الالكترونيه بالميناء في صورتها البسيطة هي عبارة عن انشاء شبكة اتصالات للحاسبات تربط بين الجهات المختلفه المشاركه في سلسلة النقل والتجارة، ويتم عبر هذه الشبكة تبادل البيانات المتعلقة بالتجارة والنقل⁽¹⁾.

1- عماد ابو السعود (دكتور): مرجع سابق ص9 .

المبحث الخامس الخدمات الإلكترونية اللوجستية

5 مقدمة:-

الخدمات اللوجستية الإلكترونية هي مجموعة من برامج الحاسب الالى يتم استخدامها من خلال شبكة الانترنت لتقديم بعض الخدمات للعملاء والشركاء التجاريين لتقديم خدمات اللوجستيات الإلكترونية ، وتشمل بيئة التشغيل للخدمات الإلكترونية لعمليات الاعمال الموصفه فى نظام إدارة تدفق الاعمال Workflow Management System وكذلك عمليات التكامل الضرورية لتحقيق الاهداف المطلوبه للمؤسسة الافتراضية على شبكة الانترنت وذلك من خلال :-

5.1 المكاتب الامامية - Front Office:

فى صناعة الانترنت يعتبر الموقع هو المكتب الامامى للمؤسسات الافتراضية ، ولكن بالنسبة للترويج التسويقى الإلكتروني فهو يشمل ايضا الشبكات والاتصالات المتاحة بالميناء لتسهيل الربط وتكامل الخدمات الإلكترونية.

5.2 المكاتب الخلفية - Back Office:

وتشمل التكامل لخدمات التجارة الإلكترونية مثل خدمة العملاء ، وعمليات امر التوريد والخدمات اللوجستية مع عمليات الميناء والتكامل مع نظم المعلومات المطابقه بالميناء ، والتي تعرف بالنظم المورثة Organization Business Re – Engineering او التكامل مع العمليات الفعلية للميناء وهذا يتطلب استخدام مفهوم اعاده هندسة العمليات للمؤسسه لوضع خرائط تدفق الاعمال لتكامل العمليات بين الخدمات الإلكترونية والنظم المطبقة بالميناء وادخال مفهوم التجارة الإلكترونية بالاعمال. وتوفر اللوجستيات الإلكترونية للميناء البحرى مجموعات رئيسية من الخدمات الإلكترونية وهى:-

6. الخدمات الإلكترونية التسهيلات E- Services Facilities:-

المناقصات والمزايدات الافتراضية وتسمح هذه الخدمة الإلكترونية لشركات العملاء بإنشاء وتنفيذ الميزانيات من خلال شبكة الانترنت لتوفير البضائع لشركات النقل او الفراغات لاصحاب البضائع مع الخطوط الملاحية المختلفة لذا فإن الموقع الإلكتروني للميناء يمكن ان يقدم هذه الخدمة لصالح الخطوط الملاحية ، وكذلك لاصحاب البضائع المتعاملين مع الميناء ويمكن ان تقدم هذه الخدمة من خلال :-

● الفراغات المتاحة فى السفن.

● البضائع المطلوب نقلها.

● سوق المعدات والآليات المستعملة.

الخدمات اللوجستية الإلكترونية تتيح المناقصات والمزايدات التفاوضية خدمة للميناء على ان تقوم بنشر المناقصات العامة على شبكة الانترنت واستقبال العروض والبت فيها إلكترونياً لصالح ادارة الميناء مع توفير امكانية التفاوض الإلكتروني على الاستفسار والتوقيات المطلوبه وبشكل مناقصة ، وكذلك يمكن ان تكون هذه المناقصات لصالح الشركات والعملاء المشاركين فى السوق الإلكتروني للميناء مجتمع الميناء (Port Community).

7. الخدمات الإلكترونية العامة:-

يعلن كثير من شركات البرمجيات قوائم منتجات وخدمات على شبكة الانترنت كحلول للتجارة الإلكترونية ، غير ان قوائم المنتجات والخدمات على الشبكة توفر فقط وصلة شبكة بنية بينية على الشبكة الى قوائم منتجات خدمات البيع. ويدمج هذا النهج تسجيل امر الشراء على الشبكة من نظام تجهيز داخلي ، مثل نظم تخطيط موارد الشركة (ERP). لملى الأمر ولكن نهج القوائم غير كافى . ويمكن ان يكون هذا حلاً مقبولاً لتجارة مؤسسة الى مستهلك فى الموائى . ذلك ان العملاء الذين يقدم لهم حل عرض القوائم على الشبكة يتعين عليهم زيارة مئات المواقع المتعلقة بالموردين على الشبكة لملء الأوامر. ويتعين على هؤلاء العملاء ممارسة عمليات بحث يدوية ، والدخول اليدوى على الاوامر من خلال استمارة على الشبكة ومتى ما ادخل امر الشراء ، يتعين على العملاء ان يستكملوا يدوياً نظم الاوامر لديهم ، وهذه الطريقة لا يمكن تحملها للممارسة التجارة فى حالة تجارة الإلكترونية كبيرة (وحقيقية) من مؤسسة الى مؤسسة او نظم تخطيط الموارد لشركات النقل واللوجستيات والتوزيع الكبيرة التى لديها مئات الموردين بدون الاستعانة بالخدمات الإلكترونية العامة التى توفرها الخدمات الإلكترونية اللوجستية.

7.1. التسويق:-

تتيح خدمات التسويق على شبكة الانترنت معلومات عن بيع الخدمة للعملاء من خلال توفير المعلومات عن المزيج التسويقي للشبكة 4.S كما يمكن استخدام شبكة المعلومات (الانترنت) فى عمل بحوث التسويق وقياس رضا العميل والتعرف على رغباتهم.

7.2. الاحتياجات:-

يوفر السوق الإلكتروني إمكانية التعامل مع الكتلوجات الإلكترونية للموردين المتعامل معهم داخل الميناء بحيث يمكن الاطلاع على البيانات والمعلومات عن الخدمات المختلفة والتعرف على الاسعار والتكلفة للحصول على هذه الخدمات وذلك لصالح جميع المشاركين فى مجتمع الميناء الإلكتروني.

7.3. المبيعات:-

ان الخدمات الإلكترونية للمبيعات تتحد وتتكامل مع الخدمات الإلكترونية للتسويق ، ويجب ان يعمل من خلال منظور واستراتيجية واحدة لصالح رسم سياسة تسويقية واحدة مع الشبكة وتتكون خدمات المبيعات الإلكترونية من:⁽¹⁾

- قوائم الاسعار للخدمات. - الكاتلوجات الإلكترونية للخدمات. - اليات البحث الإلكتروني

امكانيات التعامل مع الشركاء والعملاء والأفراد سواء داخل المجتمعات الافتراضية B2B او الاعمال مع العملاء B2C.

8. الخدمات الإلكترونية للاعمال الخاصة بالميناء:-

وهو ما يطلق عليه اسم حلول التجارة الإلكترونية المتعددة النقاط من مؤسسة الى مؤسسة ، ويتيح هذا النظام لشركات النقل نظم تجارة الكترونية كاملة للانتقال من علاقة الشركاء التجاريين التقليدية التى تتناول المعاملة نقطة بنقطة ، وهى عادة تتم فى

1- الاكاديميه العربيه للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ، معهد تدريب الموائى ، الندوة الدولية الرابعة والعشرين للموائى : التجارة العالمية ولوجستيات الموائى، 2010 ، ورقة بحثيه رقم 15 ، ص 15.

التبادل الإلكتروني للبيانات الى علاقة الشركاء التجاريين المتعددة النقاط وفي العلاقة المتعددة النقاط يتصل شريك تجارى فى تبادل شبكى فى وقت واحد مع شركاء متعددين. وفى الموانئ يستطيع الشاحن الان ، عندما يستخدم الاتصال المباشر لتقدم عرض يلتزم فيه مثلاً ، باداء خدمات نقل بري ينشئها مقدمو خدمات نقل اللوجستيات يستخدمون الانترنت، ان يوجه طلباً يدرجه فى نظام تخطيط الموارد الذي تشتمل عليه مؤسسته. وينتقل الطلب الياً الى نظام ادارة النقل لدى مقدم الخدمات الذى يتلقاه الناقل. ويمكن للنظام ان يحدد ويقر السعر ويعترف بالطلب ويرسل رسائل لتسليم الشحنة ويخطر الناقل والمرسل اليه ويقبل اسعار الناقل ويدفعها، كل ذلك الياً ويمكن الشاحن التوصل الى الشحنات التى فى الترانزيت. ويحدد مركز الشحنة ويقرأ تقارير الاستثناءات، وان يضع الترتيبات للتسليم ، وان يقوم بتحديث ادارة مشترياته، على اساس تكاليف حقيقية مستقر عليها لتحركاته حول العالم.

8.1. تعقب وتتبع المسار:-

تعقب وتتبع المسار هى وظائف يشيع استعمالها بين مقدمى خدمات النقل الذين يستخدمون تطبيقات تجارية على الانترنت ، بصرف النظر عما اذا كان هؤلاء المقدمون ناقلين بريين او بالسكك الحديدية او ناقلين بحريين او جويين. ذلك ان لكل الشاحنين صورة ما ، ومصالحة فى حركة شحناتهم وفيما يلى وظائف التعقب والتتبع استعمالاً وهى:-

- تتبع الشاحنات
- مراقبة الشحنات
- تتبع المعدات
- تتبع الرحلات الجوية
- تتبع السفن

وفى الموانئ البحرية يتيح مقدموا الخدمات فى الموانئ البحرية الى العملاء امكانيات تتبع من خلال التلفون ونظم نغمات اللمس التجارية او الانترنت ، والحصول على معلومات عن حالة الطرد يتصل العميل بموقع مقدم الخدمة ويطلع رقم الطرد ، ويمكن تهيئة ارسال المعلومات عن الشحنات على نحو يناسب متطلبات العميل⁽¹⁾. ولا تقتصر قيمة التتبع والتعقب للشاحنات على امكانية التعقيب والتتبع لمعرفة موقع الشحنة ، حيث ان خدمات النقل من مؤسسة الى مؤسسة تمكن الشركات من ادارة تدفق الشحنات إلكترونياً ومن ثم انجاز ادارة اكثر كفاءة وتبصراً للمخزون واعادة التخزين فضلاً عن عمليات خطوط الانتاج والتسويق وخدمات العملاء . من ادارة تدفق الشحنات إلكترونياً ومن ثم انجاز ادارة اكثر كفاءة وتبصراً للمخزون واعادة التخزين فضلاً عن عمليات خطوط الانتاج والتسويق وخدمات العملاء . وهناك أنشطة اخرى للتعقب والتتبع يمكن استخدام الانترنت فيها وتعتبر جزءاً من حلول التجارة الإلكترونية وهى:

- | | |
|----------------------------|----------------|
| الرصد والحجز والطلبات . | توافر المعدات |
| توافر الحمولة | حجز الحمولة |
| طلب الاستلام | البحث عن عنوان |
| طلب الأسعار ⁽²⁾ | |

1- عماد ابو السعود (دكتور): مرجع سابق ص17 .
2- امام محمد فواني، إدارة اللوجستيات، مكتبة الأكاديمية العربية: الإسكندرية، 2006 .

المبحث السادس

نظم المعلومات بهيئة الموانئ البحرية

6. النشأة:

- بدأت فكرة إنشاء مركز الحاسوب فى أوائل ثمانينات القرن الماضى خلال المرحلة الثانية لتطوير الميناء ، بواسطة البنك الدولى.
- تم تطبيق النظم الحوسبية للأعمال المالية فى العام 1990
- فى العام 1993 بدأ تطبيق النظم المينائية لحركة السفن والبضائع بالميناء الشمالى والجنوبى
- فى العام 2002 بدأ تطبيق النظم المالية والمينائية بميناء الامير عثمان دقنة.
- بنهاية العام 2002 اكتمل العمل فى نظم (الميزانية – الرواتب-المدفوعات – التكاليف-المخزن-حسابات المخازن- الاصول الثابتة - حركة السفن – حركة البضائع والإيصالات – فواتير البضائع - نظام الإحصاء بالمحاسبة المركزية. وفواتير خدمات السفن . وتم إدخال دورات الانترنت بمركز تدريب العاملين, وأصدار قرار بمحو أمية العاملين فى مجال الحاسوب وإستخداماته.
- بنهاية العام 2002 اكتمل تحويل جميع النظم الى قواعد بيانات أوراكل.
- فى الربع الأول من العام 2004 اكتمل الربط الشبكي للمواقع (الرئاسة + الميناء الشمالى + الميناء الجنوبى + المخازن والمشتريات + الأمير عثمان دقنة) باستخدام شبكة الاتصالات الحديثة والألياف الضوئية .

7. الانتقال للعالمية فى مجال نظم الحاويات:

- بعد أن أكملت الهيئة تجربتها فى حوسبة النظم المالية والإدارية ثم النظم المينائية المتمثلة فى حركة السفن والبضائع والحاويات , وفى سبيل بلوغها التعامل مع العالم الخارجى فى مجال النقل البحرى رأت أنها تحتاج لربط نظام الحاويات بالمنظومة العالمية .
- ولكى تصنف الهيئة ضمن الموانئ اللوجستية فى مجال نظم المعلومات , يجب أن يتم ربط منظومة حركة الحاويات إلكترونيا بالبيئة الخارجية. فكان لابد من توحيد الأكواد لتكون عالمية وتفى إستخدام الرسائل الإلكترونية لمستندات (خطة شحن وتستيف سفن الحاويات) والمنفست الخ... لتكون مطابقة للפורمات العالمية والتعامل معها عبر ال EDI(تبادل البيانات إلكترونيا).
- أن يستوعب النظام (مواقع الحاويات بالساحات + ونظام التخطيط المسبق لأعمال محطة الحاويات + جميع الاعمال إلكترونيا)⁽¹⁾ .

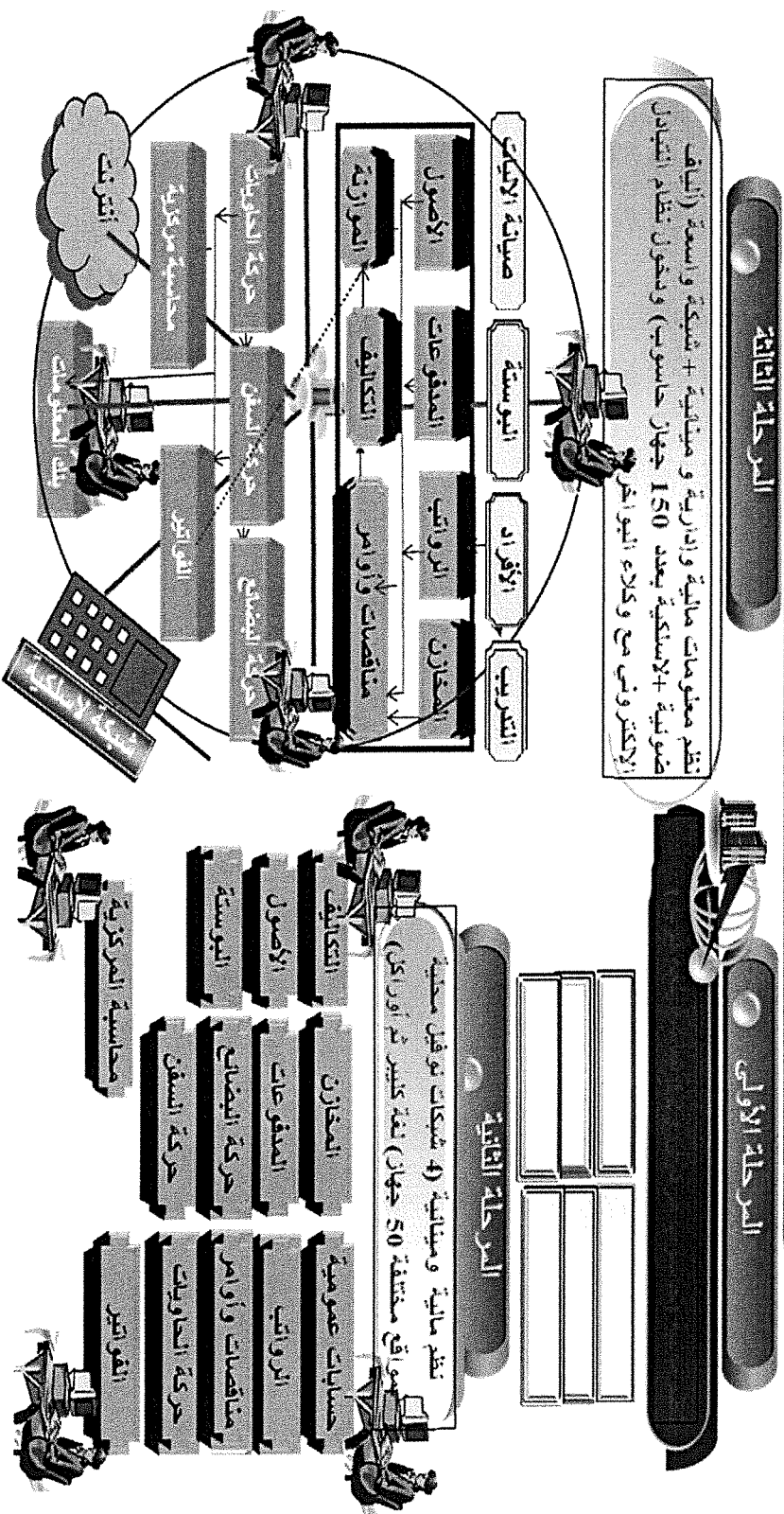
1- الموانئ البحرية: الإدارة العامة للنظم، 2009، ورشة عمل النافذة الواحدة.

- ولتسهيل وتبسيط الإجراءات كان لا بد من ربط النظم المالية والفواتير المعدة محليا من قبل إدارة نظم المعلومات بالهيئة بهذه المنظومة العالمية , وعدم تكرار إدخال البيانات مرة أخرى
- تم تنفيذ نظام معلومات تكنولوجيا الحاويات بواسطة (شركة استشارات ميناء هامبورج). وقد بدأ فعليا التطبيق في 2004/11/15. ويقوم النظام بمتابعة حركة سفن الحاويات ودورة إجراءات حركة الحاويات آليا. وتم ربطه بنظام الفواتير والحسابات المعد محليا من قبل مبرمجي الهيئة. وأصبحت دورة الفاتورة حتى السداد تستغرق أقل من نصف ساعة بدلا عن يومين في السابق, ويتم الترصيد اليومي للحسابات ويعمل النظام بمستوى ممتاز⁽¹⁾.

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للنظم، ورشة عمل النافذة الواحدة، 2009.

شكل رقم (2/6)

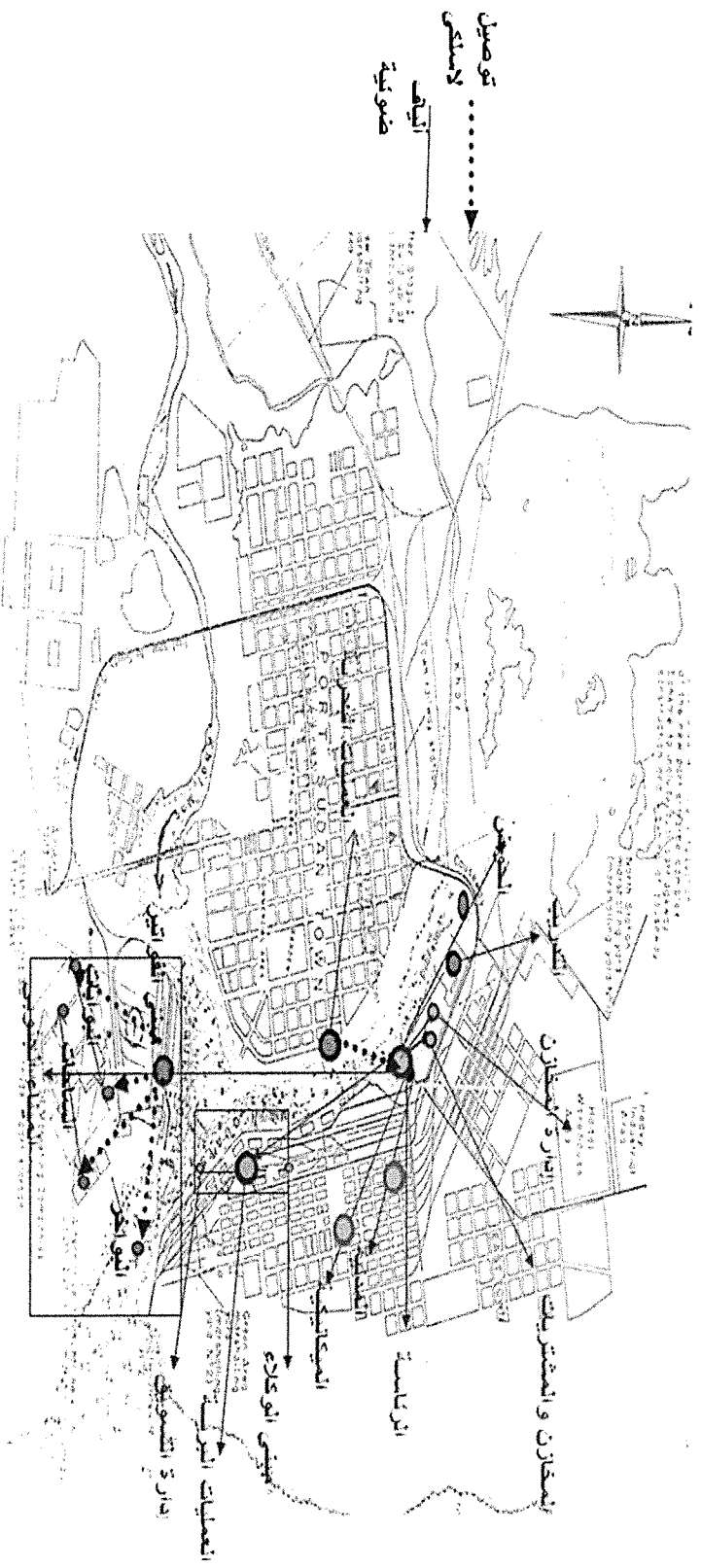
مراحل تطور نظم المعلومات



المصدر: هيئة الموانئ البحرية الإدارية العامة للنظم، ورشة عمل النافذة الواحدة.

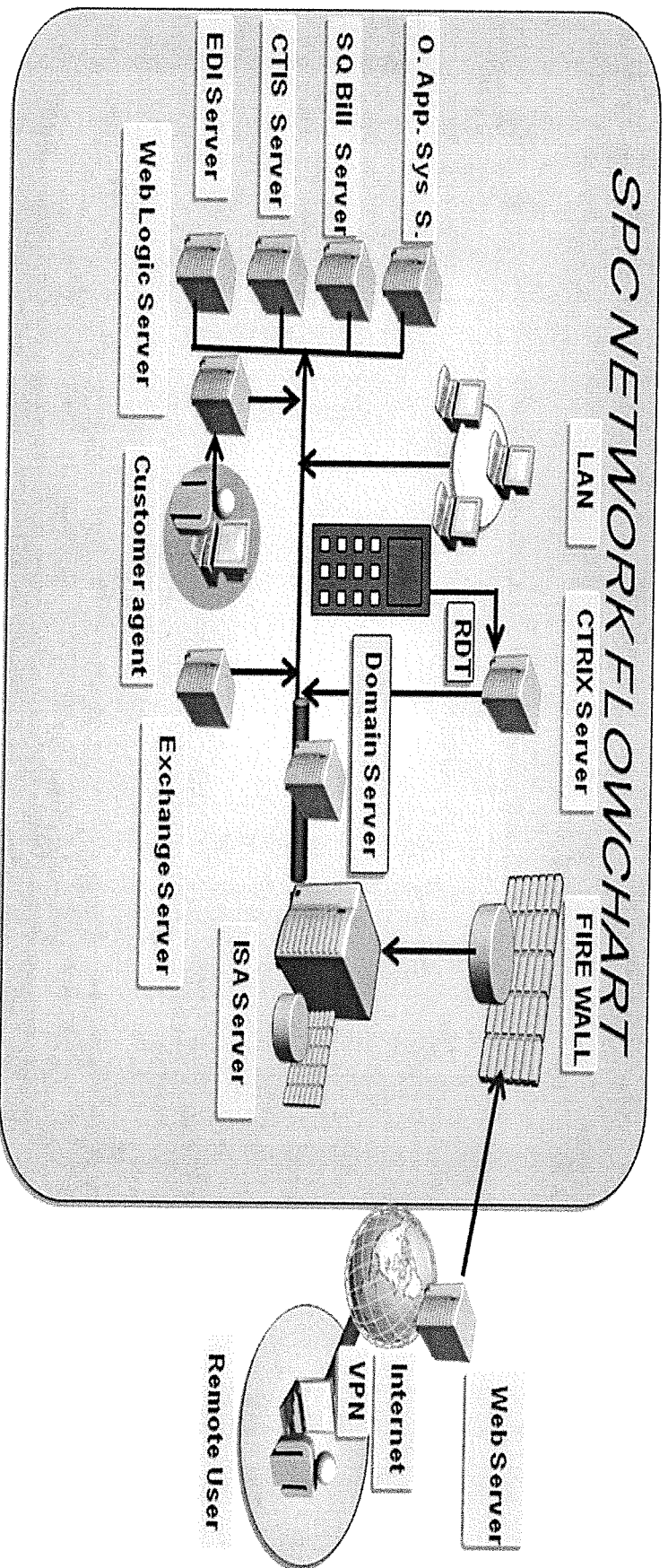
شكل رقم (2/7)

شبكة نظم معلومات الميناء



المصدر : هيئة الموانئ البحرية العامة للنظم، ورشة عمل الناظفة الواحدة.

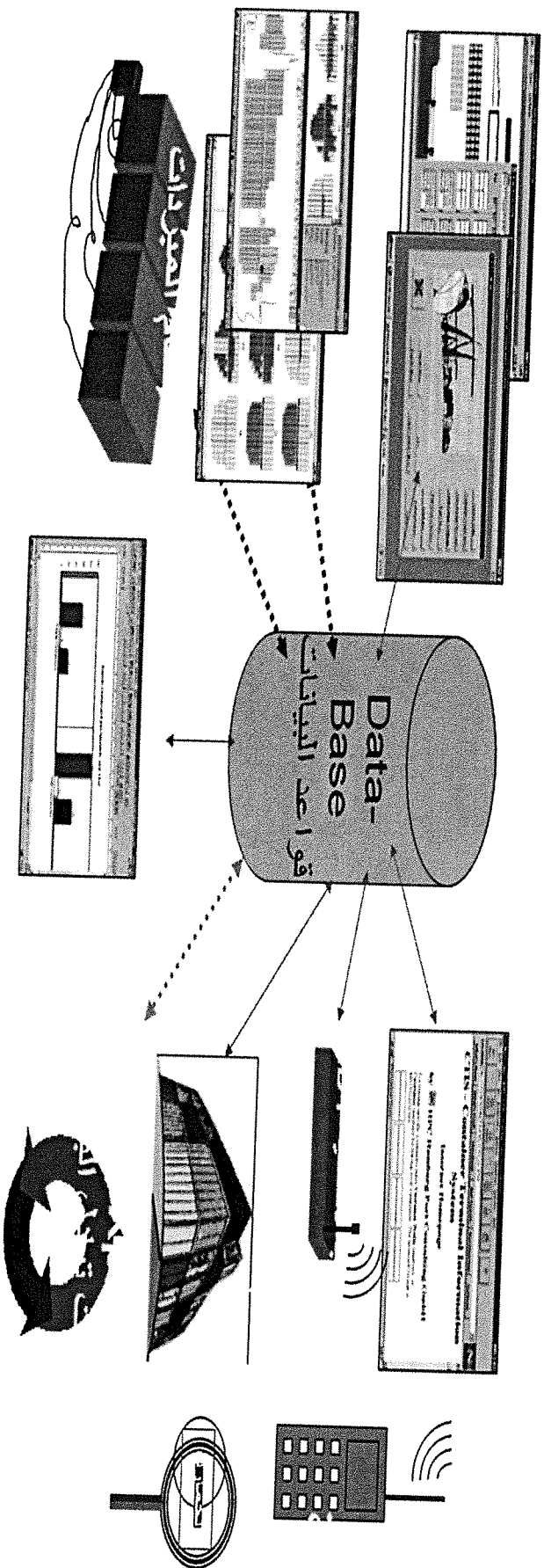
شكل رقم (2/8)



المصدر: هيئة الموانئ البحرية الإدارية العامة للنظم ورشمة عمل النافذة الواحدة.

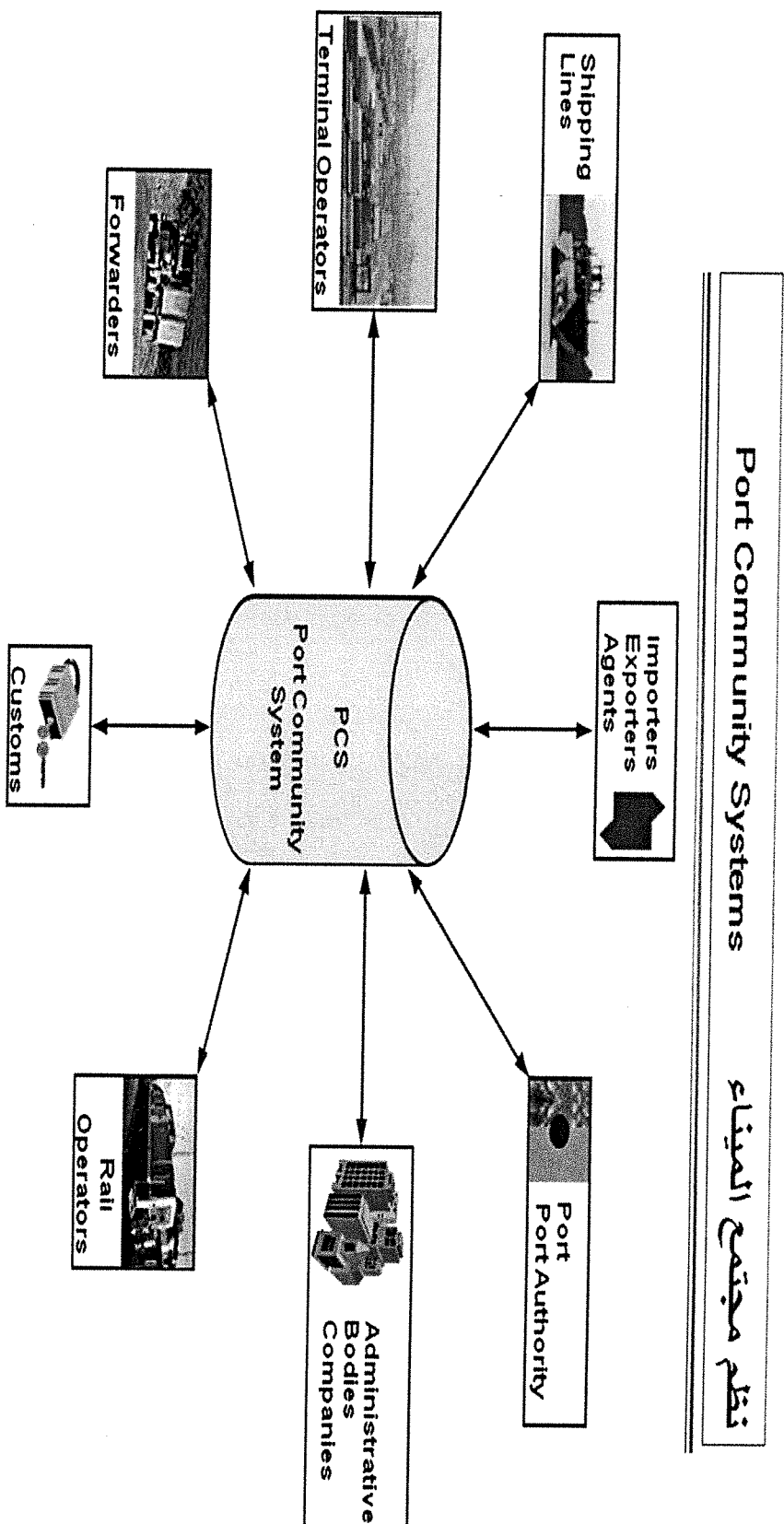
شكل رقم (2/9)

مكونات النظام System Components



المصدر: هيئة الموانئ البحرية العامة للنظم، ورشة عمل النافذة الواحدة.

شكل رقم (2/10)



المصدر: هيئة الموانئ البحرية الإدارية العامة للتخطيط ورشة عمل المائدة الواحدة.

8. مساهمة الهيئة في الحكومة الإلكترونية:

تعتبر الموانئ البحرية منفذا رئيسيا لمرور البضائع من وإلى بلدان العالم المختلفة. ويعكس هذا الدور العلاقة الوثيقة بين الموانئ البحرية والتجارة الدولية، وهي علاقة اعتمادية ذات تأثير متبادل، إذ أن تطوير وتحديث الميناء يؤثر إيجابا على كفاءة التجارة المارة به والعكس صحيح. وقد وصلت هذه العلاقة لدرجة تشابك كبيرة بسبب التطور التكنولوجي الحاد والسريع الذي كاد ان يغلق المسافة الزمنية بين تحديث الميناء واستجابة التجارة المارة بها لهذا التحديث.

عند دراسة سلسلة الأعمال أو الدورة المستندية المتبعة في معظم عمليات التجارة الدولية. وبالنظر إلى تفاصيل إجراءات وعمليات نقل البضائع عبر السلسلة الممتدة من الشاحن إلى أن تصل إلى المرسل إليه، يتضح ما يلي:

- كثرة عدد الأطراف المشاركة في هذه السلسلة.
- التشابك و التعقيد في مسارات الوثائق والمستندات الورقية المتبادلة بين سائر الأطراف المشاركة في هذه السلسلة.
- كبر كم و حجم الوثائق والمستندات المتداولة لتنفيذ عملية نقل البضائع، و التي قد يتم تداولها في صورة ورقية.

ولتطوير وتحسين هذه السلسلة ورفع كفاءتها، ظهرت مجتمع تبادل البيانات الكترونيا Electronic Data Interchange (EDI) Community. ومجتمع التجارة الإلكترونية والمؤسسات الافتراضية لتحويل التعامل الورقي الى تعامل إلكتروني . فكان لا بد لهيئة الموانئ البحرية ان تشرع في هذا التطور ويمكن تلخيص إسهامات الخدمات الإلكترونية في الآتي:-

وهي الخدمات التي يمكن تقديمها من خلال البوابة الإلكترونية للميناء. ويمكن تصنيف هذه الخدمات في ثلاث مجموعات رئيسية هي:

8.1 الخدمات الإلكترونية للتسهيلات

8.2 الخدمات الإلكترونية للأعمال العامة

8.3 الخدمات الإلكترونية للأعمال الخاصة بالموانئ⁽¹⁾

في سبيل إدارة إلكترونية شاملة للميناء وذلك بترتيب جميع الأعمال الداخلية للنظم المينائية والوصول إلى النظام الإلكتروني المتكامل، ومن ثم الشروع في تنفيذ نظام الإدارة الإلكترونية للميناء مع عملائها وتمشيا مع سياسة الدولة في نظام الحكومة الإلكترونية تمت الخطوات الآتية:-

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للنظم، 2009.

9. النظام الإلكتروني المتكامل:-

- 9.1. تم تصميم منظومة حركة البواخر والبضائع والحاويات
- 9.2. تم ربط النظام بشبكة راديو لاسلكية وإستخدام الحاسوب المحمول لتنفيذ أنشطة التشغيل إلكترونياً داخل البواخر وبالساحات وتشغيل نظام تخطيط تفريغ السفن للمساعدة في التخطيط المسبق قبل وصول الباخرة.
- 9.3. تم الربط الإلكتروني لنظم حركة الحاويات والفواتير والإيرادات.
- 9.4. تم تركيب شاشات بلازما بصالات المخلصين للاستفسار عن إشعارات الفواتير.
10. إنشاء موقع إلكتروني للهيئة على الانترنت (G2B+G2C) (<http://www.sudanports.gov.sd>)
تم إنشاء موقع الهيئة الإلكتروني في (2001) لخدمة العملاء والمواطنين عبر الانترنت وتم تطويره في العام (2008) والعام (2010) ليعمل على كافة مستعرضات الأنترنت بتوافق تام بالإضافة لتوافقه مع سرعات الأنترنت الأقل ويحتوى على:
 - 10.1. الحاويات بالميناء ومواقعها بواسطة وكيل الخط الملاحي (كلمة سر خاصة بكل خط).
 - 10.2. مواقع حاويات برقم (البوليصة او الحاوية) بواسطة أصحاب البضائع.
 - 10.3. يومية الحاويات الصادرة والواردة بالميناء (بيانات 15 يوم سابق).
 - 10.4. يومية الحاويات المسحوبة خارج الميناء والمخلصة ومفرغة داخل الميناء (بيانات 15 يوم سابق).
 - 10.5. الموقف اليومي للسفن.
 - 10.6. الإحصاءات السنوية لحركة السفن والبضائع منذ العام (2007).
 - 10.7. تعريف أجور خدمات الموانئ.
 - 10.8. العطاءات اليومية المطروحة عبر المخازن والمشتريات.
 - 10.9. معلومات أخرى مختلفة (خصائص الميناء والمرابط وصور بالاقمار الصناعية).
 - 10.10. قسم خاص بالمراسلات الاينيه ونظام مراسلات للأعضاء.
 - 10.11. نظام أخبار ذاتي النشر⁽¹⁾.

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للنظم، 2009.

11. حركة السفن والحاويات ويتم التعامل فيها بين الميناء ووكلاء السفن:- (G2B)
تعتبر هذه المستندات ذات طابع عالمي من حيث الشكل والترميز , وحركة متغيراتها
محدودة وقد وضع لها نظام تبادل لبياناتها إلكترونيا (EDI)
وهو تبادل للرسائل بين اطراف الاعمال على ان تكون:

11.1. مسابقة التعريف

11.2. محددة الاشكال من خلال إتفاقيات الاطراف المشاركة .

11.3. يتم وضعها فى قوالب إلكترونية قياسية من الراسل ، ومعالجتها بنظم الكترونية
ذكية ، وغير مرتبطة بشبكة واحدة ، ودون تدخل الانسان بالمعالجات اليدوية.

11.4. أن يتم تبادل الارسال عبر الأنترنت .

11.5. تم تبادل بيانات المنفست المخطط وصادر الحاويات الفارغة إلكترونيا بين
الهيئة ووكلاء سفن الحاويات. بدأ تنفيذ تبادل البيانات إلكترونيا لخطة تستيف
+المنفست لبواخر الحاويات مع وكلاء البواخر.تم تصميم الرسائل الإللكترونية
الصادرة من الميناء لوكلاء البواخر فى(كشف الصادر والوارد اليومى)
والحاويات الداخلة والخارجة من ساحات الميناء.

12. تخليص البضائع وفيها يتم التعامل مع المخلصين:- (G2B)

وهذه المستندات كثيرة الحركة و العدد وتختلف من حيث الشكل والاكواد ومن
المفضل ان يتم عمل إتفاق محلى للشكل وطريقة التبادل ومعظم الموانئ تستخدم المراكز
اللوجستية الإللكترونية لتصريف اعمالها عبر بوابة واحدة للميناء فيما يسمى بالنافذة الواحدة.

12.1. بدأ تدريب المخلصين على تنفيذ نافذة التخليص الإللكترونى فى أبريل من العام
2008 وقد إكتمل التدريب فى 31-12-2008. وسوف يبدأ التدريب مرة أخرى فى
تطبيق النافذة الواحدة.

12.2. تم تجهيز صالة بعدد عشرة جهاز حاسوب مربوطة بشبكة الهيئة عبر بوابة
وبرمجيات لتشغيل طلبات تخليص المخلصين وإستخراج الفواتير. (متوقع الإنتقال
لدماء/دما). وبالتنفيذ فى العام 2012.

12.3. المستندات المستخدمة فى تبادل البيانات الإللكترونى بالنقل البحرى حسب تعريف
الامم المتحدة⁽¹⁾.

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للنظم، 2009.

جدول رقم (2-1)
الرسائل الإلكترونية المطلوب تنفيذها بين الهيئة ووكلاء السفن
في مجال حركة السفن والحاويات وما تم تنفيذه

رقم	الإسم الإلكتروني	الوصف	الراسل	المستلم	النظام	الزمن
1 1-2	CALINF	إشعار وصول الباخرة Call information (vessel)/advice of expected ship	وكيل الباخرة	الموانئ البحرية	Edi	قبل وصول الباخر ب48 ساعة أو بعد مغادرتها لآخر ميناء تم التنفيذ تم التنفيذ منذ العام 2009
	BAPLIE IN	خطة تستيف الباخرة (BAY PLAN IN)	الوكيل/الخط الملاحي	الموانئ البحرية	Edi	
2-2	BAPLIE OUT	خطة تستيف الباخرة الخارج (BAY PLAN OUT)	الموانئ البحرية	الوكيل / الخط الملاحي	Edi	بعد مغادرة الباخرة مباشرة
1-3	EDI Imoprt manifest	منفست الباخرة	وكيل الباخرة	الموانئ البحرية	Edi	قبل وصول الباخرة تم التنفيذ 2009
2-3	EDI Imoprt manifest (Full container data)	منفست الباخرة	وكيل الباخرة	الموانئ البحرية	Edi	قبل وصول الباخرة تم التنفيذ

المصدر: هيئة الموانئ البحرية الإدارة العامة للنظم.

جدول رقم (2-2)
رسائل خارجه من الميناء

رقم	الإسم الإلكتروني	الوصف	الراسل	المستلم	النظام	الزمن
١-٤	COARRI	تقرير (التفريغ+الشحن) اليومي daily (load +discharge) list	الموانئ البحرية	وكيل الباخرة	Edi	يوميًا+ كل وريديّة تحت التجربة منذ العام ٢٠١١
٢-٤	CODECO	تقرير الحاويات أ) الواصلة بساحات الميناء من الخارج ب) الخارجة من ساحات الميناء إلى الخارج	الموانئ البحرية	وكيل الباخرة	Edi	يوميًا+ كل وريديّة تحت التجربة منذ العام ٢٠١١

المصدر: هيئة الموانئ البحرية الإدارة العامة للنظم.

جدول رقم (2-3)
المستندات الإلكترونية لتخليص البضائع المطلوب تنفيذها
خلال العام 2012 عبر النافذه الواحدة

الزمن	النظام	المستلم	المرسل	المستند
لحظة طلب العمل	بوابة إلكترونية	الموانئ	المخلص/وكيل الباخرة	أمر الشغل (working order)
لحظة طلب التخليص	بوابة إلكترونية	الموانئ	المخلص	(شهادة جمارك+إذن تسليم+بوليصة)
لحظة إستخراج الفاتورة	الشاشة الإلكترونية	المخلص	حسابات الموانئ	إشعار فاتورة التخليص
عند السداد بحساب الميناء	بوابة إلكترونية	الموانئ	البنك	إشعار السداد بالبنك
لحظة إستخراج الفاتورة	بوابة إلكترونية	المخلص	فواتير الموانئ	فاتورة التخليص

المصدر: هيئة الموانئ البحرية الإدارة العامة للنظم.

13. بنك المعلومات (G2G)+(G2B)+(G2C)

فى سبيل تملك عملاء الميناء من وزارات وهيئات ومصالح حكومية ووكلاء بواخر ومخلصين و مواطنين معلومات عن الموانئ السودانية قامت الهيئة بإنشاء بنك معلومات النقل البحرى يحتوى على الآتى:-

- 13.1. خصائص الميناء
- 13.2. الإحصاءات السنوية لحركة السفن والحاويات والبضائع .
- 13.3. منظومة بيانات الموارد البشرية
- 13.4. منظومة الموارد المالية والراسمالية
- 13.5. منظومة المعلومات البيبلوخرافية.
- 13.6. وضع هذه المنظومة على شبكة الأنترنت كموقع دائم (WEB SERVER) يتم الدخول عليه بالإشتراك عبر بوابة إلكترونية كل حسب صلاحياته.

14. تنفيذ النافذة الواحدة الإلكترونية بالميناء

لكى تدار الميناء إلكترونياً وعبر نافذة واحدة يجب أن يتم تنفيذ الآتى:-

- 14.1. تم تكوين مجلس تنسيقى من مدراء السلطات التنفيذية الميناء(كالموانئ+الجمارك+الجودة+وكلاء السفن+وكلاء التخليص+البنوك+أصحاب العمل)بالإضافة لوكلاء الوزارات المعنية يقوم بالإشراف على دراسة إعادة هندسة العمليات الإدارية (Business Process Re-engineering) ،متابعة تنفيذ المهام التالية (من 1 إلى 8) حتى الوصول لنظام ثابت ومستقر.
- 14.2. عمل تشريع بروتوكول لوائح وإجراءات ومهام يوضع دورة العمل والإختصاصات ،يوكب العمل الإلكتروني الجديد لمجتمع الميناء(جارى مراجعة أعمال الإجراءات).
- 14.3. تسمية وتحديد الأشكال الإلكترونية للمستندات المتداولة فى العمل المينائى لجميع الأطراف بدءا بوصول الباخرة حتى تخليص البضائع وخروجها من الميناء ، وشحن الصادر على ظهر السفينة.
- 14.4. توحيد شبكات الحاسوب الخاصة بى (الموانئ ، الجمارك، المواصفات، والجودة ، الحجر الصحى والزراعى ،البنوك ، شرطة الجوازات) فى شبكة واحدة بقدر الإمكان وتحديد شكل الربط الإلكتروني للمستندات بينها.
- 14.5. إنشاء موقع إلكترونى على شبكة الانترنت ، لمتابعة بيانات الرسائل منذ دخولها و حتى مغادرتها للميناء ، ويقبل التحديث اللحظى للبيانات من قبل جميع الأطراف بالميناء (Dynamic website) .

- 14.6. تجهيز مركز لوجستي موحد للإدارة الإلكترونية لإستخدامات الوكلاء والمخلصين كنافذة واحدة وتحديد تبعية هذا المركز (ووضع معايير زمنية للإجراءات المطلوبة لكل مستند وتحديد جهة رقابية لجودة التنفيذ, وتحسين الإنحرافات).
- 14.7. ترتيب الاوضاع لجميع الاطراف من حيث العمل الإلكتروني الداخلي المكتمل بنظمها قبل الشروع في التبادل الإلكتروني بينها.
- 14.8. وضع خطة عمل وجدول زمني للتنفيذ وتحديد فرق للتنفيذ من الجهات المختلفة.
- 14.9. تأهيل وتدريب المخلصين ووكلاء البواخر على إستخدامات المستندات المينائية الإلكترونية.
- 14.10. تكوين لجنة فنية من الجهات المذكورة في البند (أ) تساعد المجلس بالتنسيق في وضع تصور متكامل للمهام المطلوبة.
- 14.11. إصدار تشريع سيادي يحدد مسؤولية سلطات الميناء بالوضع الجديد كما هو معمول بالموانئ العالمية الأخرى. تم تكليف مركز البحوث والإستشارات التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بعمل دراسة تطبيق النافذة الواحدة الإلكترونية لأعمال الموانئ السودانية . وسوف يبدأ العمل في عام 2015.
- 14.12. جرى تحويل جميع النظم المينائية والمالية على قواعد بيانات اوراكل 11 قادرة على التعامل عبر الانترنت (web base) وقادرة على التبادل الإلكتروني بينها وبين جميع مجتمع الموانئ.
- 14.13. تم تحديث نظام حركة الحاويات لربط المحطة الجديدة وتشغيل الكرينات المطاطية برسائل الكترونية لتسلسل اعمال حركة الحاويات بالساحات واستخدام مواقع الحاويات بنظام ال (GPS) مما يساعد في تقليل زمن انتاجية الخدمات .
- 14.14. هنالك مشروع مقترح لتنفيذ البوابات الالية لدخول وخروج الحاويات من الميناء تم تنفيذ الدراسة بواسطة شركة استشارات ميناء هامبورج ومتوقع التنفيذ في العام 2014.
- 14.15. جرى تنظيم أعمال مكتب ناظر الميناء (HARBOR MASTER OFFICE) وتشغيل نظام مراقبة السفن الالي وجدول دخول وخروج البواخر بالميناء والمرابط في العام 2012.⁽¹⁾
- 14.16. تنفيذ المنفست الإلكتروني للبضائع العامة وإشعارات الوصول للسفن بين وكلاء البواخر 2012 .
- 14.17. تجهيز مبنى الإجراءات بالميناء الجنوبي بدما/دما لربط جميع الجهات بشبكات انظمتها لتعمل الكترونيا .

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للنظم، 2012.

- 14.18. تجهيز صالة الكترونية بالموقع لخدمة العملاء (المخلصين) عام 2012.
- 14.19. المساهمة فى تنفيذ نظام مجتمع الميناء الإلكتروني فى اعداد المبنى وتجهيزه .
- 14.20. قيام الهيئة بتصميم منظومة حوسبية للمواصفات لتنفيذ اجراءاتها الكترونيا والاستعداد للربط الإلكتروني مع الجهات الاخرى بمجتمع الميناء.
15. مشاركة الإدارة العليا فى فى نجاح نظم المعلومات الالية بالهيئة:
- 15.1. وضع خطط ومراحل التطبيق ومتابعة التنفيذ.
- 15.2. إنشاء إدارة عامة منفصلة لنظم المعلومات (IT).
- 15.3. تعديل اللوائح والإجراءات بمشاركة مجتمع الميناء.
- 15.4. وضع اسس وحوافز جودة اداء إستخدام النظم .
- 15.5. تحسين بيئة العمل
- 15.6. إنشاء مراكز تدريب الحاسوب للعاملين
- 15.7. توفير التدريب الخارجى للمبرمجين والمهندسين
- 15.8. تطوير العمالة بالتدريب المتواصل خلال العمل
- 15.9. تدريب عملاء الميناء على إستخدامات الحاسوب
- 15.10. وضع الميزانيات الكافية لنظم المعلومات
- 15.11. توفير السيولة المطلوبة لحظة الطلب
- 15.12. توفير شبكة اتصالات حديثة سلكية ولاسلكيه.
- 15.13. توفير جميع الاجهزة والمعدات
- 15.14. توفير أحدث نظم التشغيل والبرمجيات
- 15.15. تجهيز المبانى الامنة وتنفيذ نظام أمن المعلومات
- 15.16. المحافظة على الخبرات والكوادر المؤهلة
- 15.17. الإستعانه ببيوت خبرة متخصصة (أجنبية ومحلية) ذات تجارب ناجحة فى مجال نظم المعلومات
- 15.18. الوقوف على التجارب المماثلة محليا وخارجيا⁽¹⁾.

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للنظم، 2012.

الفصل الثالث

نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية

المبحث الأول: نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية.

المبحث الثاني: مراحل تطوير ميناء بورتسودان

المبحث الثالث: ملامح تطور النقل البحري العالمي

المبحث الرابع: أنواع وأجيال سفن الحاويات

المبحث الخامس: الاندماج والتحالفات الملاحية

المبحث السادس: تجارة الترانزيت بالموانئ.

المبحث السابع: توصيف معدات تداول ومناولة الحاويات

المبحث الأول

نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية

1. مقدمة:

صناعة النقل البحري تتصل بكافة الأنشطة الاقتصادية وهي صناعة ذات صبغة يغلب عليها الطابع الدولي وسيلتها السفن التي تقوم بنقل معظم التجارة الدولية. وتعانى دول العالم الثالث من قصور فى طاقة اساطيلها التجارية مما يضطرها الاستعانة بأساطيل الدول و المتقدمة لنقل القدر الأكبر من صادراتها أو واردتها السلعية .

نتعرض في هذا الفصل لسبعة مباحث توضح الموانئ واهميتها ودورها فى الاقتصاد القومى والعالمى ونبذة عن الموانئ السودانية وعلاقتها بالواقع العالمى بالنسبة لأجيال السفن والحاويات والخطوط الملاحية.

2. نبذة عن الموانئ:-

يعتبر أى ميناء نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلى ، من قنوات ملاحية ، سكك حديد ، طرق برية و قنوات نهريية ... الخ وثمة ثلاثة عناصر تتكون منها الموانئ على وجه العموم وهي كما يلي:-

2.1. مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين ان تكون هذه المساحة محمية من الامواج والظواهر الطبيعية المعاكسة.

2.2. مساحة ارضية تتصل بداخل القطر أو الدولة (HINTER LAND) عن طريق وسائل النقل الداخلى المختلفة.

2.3. واجهة بحرية تتواجد عليها مجموعة من المراسي وتستمد الموانئ البحرية مكانتها مما تقدمه للنقل البحري والتجارة الدولية من خدمات وتسهيلات.

3. أنواع الموانئ من حيث طبيعة الموقع تنقسم إلى :

موانئ طبيعية Natural Harbours وهي تلك الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية ولا تحتاج بطبيعة الحال إلى تحسينات كثيرة بل تحتاج إلى منشآت صناعية محدودة للغاية حتى تستطيع أن تقوم بوظيفتها لخدمة التجارة الدولية وتصبح بذلك موانئ صالحة للملاحة البحرية .

موانئ شبه طبيعية SEMI - NATURAL HARBOURS وهي موانئ تحتاج بطبيعتها ، إلى منشآت صناعية تكميلية متعددة تفوق بكثير ما هو مطلوب للنوع الأول ، وذلك حتى يتسنى لها أن تقوم بالخدمات المطلوبة منها.⁽¹⁾

موانئ صناعية ARTIFICIAL HARBOURS وهي موانئ يتم إنشاؤها على الساحل المكشوف ، وبذلك فهي بحاجة لمنشآت صناعية تكميلية تستطيع بها حماية المساحة المائية. كما أنه من الممكن إنشاء الموانئ الصناعية بالقرب من الساحل وداخل الأرض على أن تكون متصلة بالساحل بقناة بحرية .⁽²⁾

1- هارون احمد عثمان ، الاقتصاد البحري ، الاسكندرية ، منشآت المعارف ، ص 246.

1-O. loughlin.C, the econouics of sea transport , oxford , Pergamon press, (1967) P .246.

4. من حيث التطور الزمني انواع الموانئ أما موانئ:

4.1. الجيل الاول: انحصر دور الموانئ لهذا الجيل فى تداول البضائع الصادره والوارده فقط دون اى أنشطة اضافية أخرى ، واعتبرت الميناء كأداة مستقلة ليس لها ارتباط باى إدارات تجارية أخرى اياً كان نوعها وإنعزال الشركات التي تعمل فى خدمة الموانئ عن بعضها البعض.

4.2. الجيل الثاني: فى هذا الجيل اصبح هنالك ارتباط ما بين الدولة وهيئات الموانئ من جهة ومقدمى الخدمات المختلفة فى الموانئ من جهة أخرى، واعتبرت الموانئ كمركز للنقل والخدمات التجارية والصناعية . وامتدت أنشطة الموانئ إلى الخدمات التجارية ومتطلباتها مثل: التعبئة والاعمال التحويلية ، وامتدت رقعة الموانئ إلى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية فى مجالات :- الحديد والصلب والمعادن الثقيلة وصناعة البتروكيماويات ومعامل التكرير ... الخ .

4.3. الجيل الثالث: بدأ ظهور هذا الجيل مع بداية عقد الثمانيات ومع نمو حركة التجارة العالمية وارتفاع نسبة التحويلة العالميه ، وانتشار مفهوم النقل متعدد الوسائط. وقد اعتمد هذا الجيل من الموانئ على الارصفة المتخصصة و التي تعمل من خلال منظومة معلومات متطوره. هذا وقد ارتبطت موانئ هذا الجيل ارتباطاً وثيقاً بالمراكز الانتاجية والتصنيعية كما تعاضم دور منطقة الظهير مع التطور فى نوعية الخدمات المقدمة داخل الموانئ من خدمات وثيقة الصلة بالنقل البحرى مثل الخدمات المالية والبنكية والتأمينية ، واصبحت كل هذه الاعمال تدار من خلال شبكات المعلومات ⁽¹⁾ .

5. أنواع الموانئ من النواحي التنظيمية:

هنالك موانئ تتبع للحكومات المركزية فى بعض الدول حيث تقوم الحكومات بإدارة هذه الموانئ والإشراف والرقابة عليها بشكل مباشر أو عن طريق هيئة الميناء التي تكون جهازاً من أجهزة الدولة وتابعاً لها حتى تحقق أهداف الدولة الاقتصادية. وهذا النوع معمول به - على سبيل المثال - فى أسبانيا وفرنسا، والعديد من الدول النامية والسودان واحد من هذه الدول .

ويحبذ بعض الاقتصاديين خضوع الموانئ لهيمنة وإشراف الحكومة المركزية ، حتى تستطيع أن تديرها بما يتمشى مع الخطة التي تضعها. ويرى فريق آخر من الإقتصاديين أن الدولة تكون قادرة على تقديم الدعم المالي للميناء ، وأن من شأن أتباع هذا النظام القصد فى النفقات ومنع الإسراف ، وإمكانية تنمية الميناء فى المستقبل ، لما له من أثر بالغ الأهمية فى النشاط الإقتصادي والإجتماعي. ويرى فريق آخر من الإقتصاديين - أنه ينبغي النظر إلى الميناء بإعتباره جهازاً تجارياً ، ومن هذا المنطلق يتعين عدم إعتباره جزءاً من الجهاز الحكومي ، حتى لا تتحمل الحكومة أعباء الإدارة بالميناء ، طالما أنها تتضمن بعض الحقوق التي يحددها لها قانون إنشاء الميناء . ومن الناحية التمويلية يمكن للدولة أن تهيب للميناء المناخ الملائم للإقتراض والتمويل دون حاجة إلى تدخل مباشر . ويضيف هؤلاء

1- عبدالحميد السيد بسيونى 1998، الموانئ البحرية تأثيرها على الإقتصاد ، مجلة تكنولوجيا النقل ، الاسكندرية ، السنة الرابعة عشر ، العدد 65 ص (3).

الإقتصاديون أن سياسة الميناء وما يتعلق بها من قرارات خاصة بالتشغيل يجب أن يتولاها القائمون على العمل بالفعل طالما أنهم يعملون في نطاق الإشراف الحكومي غير المباشر ، مما يمكن معه مقابلة حاجات التحسين وزيادة الكفاءة وإجراء البحوث اللازمة إزكاءً لروح المنافسة بين الموانئ المختلفة.⁽¹⁾

وهناك موانئ ذات إدارة ذاتية حيث تعمل العديد من الدول بهذا النظام ، كما هو الحال في ميناء (كلكتا بالهند) ، وميناء (لندن بالمملكة المتحدة) . وثمة ميزات لإتباع مثل هذا النمط من الإدارة ، يرجع إلى أن إتباعه يفيد في زيادة القدرة على التمويل طويل الأجل عن طريق الاكتتاب العام ، والإلتجاء إلى الإقتراض لتغطية تمويل العمليات الجارية. كما أن هذه الموانئ تدار عن طريق المنتفعين بخدماتها بالإضافة إلى الأجهزة الأخرى ذات الصلة بخدمات الموانئ والأجهزة الحكومية . مما يعني هذا أن مسئولية الإدارة موزعة بين مجموعة من أعضاء مجلس الإدارة طبقاً لقانون إنشاء مجلس الإدارة من أعضاء يختارون عادة من ذوي الخبرة والكفاءة ، ويعملون في مجالات مختلفة . ومن شأن هذا النظام تخليص الميناء من القيود الحكومية التي تصاحب عمل المشاريع العامة . وأعضاء مجلس الإدارة هذا يتكون من المنتفعين بخدمات الميناء مثل الشركات الملاحية معينين بالمجلس بحكم وظائفهم .⁽²⁾

وموانئ تخضع للبلديات كالتى في بعض دول غرب أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية حيث تتم إدارة الموانئ عن طريق البلدية أو الحكومة المحلية ، كما هو معمول به في ميناء (أنتورب ببلجيكا) أو ميناء (بريستول بالمملكة المتحدة) وميناء (هامبورج بألمانيا الإتحادية) .

ويؤدي إتباع هذا النظام إلى توفير المصادر المالية المطلوبة لمقابلة إحتياجات الميناء من التطوير والتحديث ، والتنسيق بين إحتياجات المدينة ومتطلبات الميناء وإجراء التوسعات المطلوبة ويشرف عادة على إدارة هذا النوع من الموانئ جهاز يتم إختيار أعضائه عن طريق الإنتخاب بالبلدية . وتعمل هذه الموانئ على الحفاظ على مستوى متقدم من الأداء ، بسبب المنافسة التي تلقاها من الموانئ الأخرى . وبالطبع فإن نظام إخضاع الموانئ لإدارة البلديات أو للحكومات المحلية ، يختلف من ميناء إلى آخر طبقاً للقوانين المعمول بها أو العرف السائد فى كل ميناء.

6. تخطيط الموانئ PORT PLANNING :

تعتبر عملية تخطيط الموانئ ، من العمليات الهامة لما لها من إنعكاسات مباشرة على مستوى الإقتصاد القومي . لذلك فإنه من الأهمية بمكان النظر إلى عملية تخطيط الميناء نظرة شاملة تجمع في طياتها المصالح المحلية والقومية معاً .

والعوامل الرئيسية في تخطيط الميناء تحددتها طبيعة السفن والخواص المتعلقة بها من حيث طول السفينة والعرض والغطس والحمولة الكلية لها ، وعند تحليل هذا العامل ينبغي أن تكون هناك نظرة مستقبلية للوقوف على تقديرات لأحجام السفن المنتظر تردها على

1- هارون احمد عثمان ، الإقتصاد البحري ، الاسكندرية ، منشآت المعارف ، ص 246.

2- هارون أحمد عثمان ، مرجع سابق ص (3) .

الميناء وحمولاتها حتى يتم تخطيط الميناء لمقابلة إحتياجات المستقبل بكفاءة وفعالية عالية .
تحدها نوعية البضائع المنتظر تداولها في الميناء لتوفير معدات الشحن والتفريغ المناسبة ،
طبيعة الموقع المزمع إنشاء الميناء عليه ومدى الوقاية الطبيعية المتوافرة ، دراسة عمق
المياه في موقع الإنشاء ونوع تربة القاع عند خط الشاطئ⁽¹⁾.

7. تخطيط المساحة المائية للميناء :-

القاعدة العلمية المتعارف عليها في هذا الشأن ، هو أن المساحة المائية لأي ميناء
تتوقف وتتحدد على أعداد السفن المترددة عليه وأحجامها ومواصفاتها ، كما أنها تتحدد من
ناحية أخرى بناءً على طبيعة الموقع ذاته ، أي عمق المياه في المنطقة المتاخمة للشاطئ .
أما بالنسبة للموانئ الصناعية فيتعين أن تكون المساحة المائية أقل ما يمكن قصداً في تكاليف
الإنشاء . ويمكن القول أن المساحة المثلى ، هي تلك التي تكفي لإنشاء عدد من الأرصفة
يتواكب مع أعداد ونوعيات السفن المترددة على الميناء ، والتي ترسو على هذه الأرصفة ،
ويضاف إلى هذا بطبيعة الحال مساحة تسمح لهذه السفن بالدوران ، ومساحة يمكن معها
لبعض السفن بالانتظار في منطقة المخطاف إلى أن تتمكن من الرسو على الأرصفة للقيام
بعملياتها التجارية من شحن وتفريغ ، أو أن تقوم من منطقة المخطاف بإسم المواعين لشحن
وتفريغ بعض أنواع الرسائل⁽²⁾.

8. تخطيط الممرات الملاحية (البواغيز) :

لا يشترط بطبيعة الحال أن البوغاز يكون كعمق المياه في منطقة الميناء كلها ، بل
يشترط أن يضمن سلامة السفن وهي تقترب منه ، فقد يكون العمق في بعض المواقع أقل مما
ينبغي ، أو أن تكون هناك بعض الجزر . ففي مثل هذه الأحوال لا بد من تحديد ممر ملاحى
(بوغاز) تسمح أعماق المياه فيه بالملاحة الآمنة للسفن . ويشترط أن يكون الممر الملاحى
مستقيماً بقدر الإمكان ، أما في الأجزاء غير المستقيمة ، فيتعين من الناحية الفنية ، ألا يقل
نصف قطر الجزء غير المستقيم (المنحنى) عن ستة أمثال طول سفينة يتوقع مرورها من
خلال البوغاز ، ومن ناحية عمق الممر الملاحى ، يتعين أن يزيد عن غاطس أكبر سفينة
ينتظر مرورها بـمتر واحد . وأن يزيد عرض الممر الملاحى عن مائة متر⁽³⁾ .

9. تخطيط مدخل الميناء :-

يعتبر مدخل الميناء هو الفتحة التي تمكن السفن من الدخول والخروج ، وقد يكون
للميناء الواحد أكثر من مدخل . وعند تحديد موقع المدخل على طول حاجز الأمواج ينبغي
الآخذ في الاعتبار طبيعة الرياح في منطقة الميناء وسرعة التيارات المائية واتجاهاتها
وقدراتها على البحر والترسيب . ويحدد موقع المدخل عادة عند طرف الميناء غير المعرض
لنشاط الرياح السائدة ، فان تعذر ذلك يقضى إطالة أحد الحاجزين عند نهاية الحاجز الآخر
،حتى يمكن حماية السفن من الأمواج عند دخولها وخروجها من وإلى الميناء . إن سوء

1- Lecture Notes, Norwegian Shipping Academy, OSLO, (1972) P.247.

2-Ibid , p. 248

3- Lecture notes , university of wales Institute of science and technology, dept. of maritime studies, (1974) p. 249.

اختيار موقع مدخل الميناء قد يجعل التيارات المائية ترسب ما تحمله من مواد صلبة مما يقتضى استخدام الكراكات المستمر لاجراء عمليات الحفر اللازمة .

ومن ناحية اخرى فينبغى ان يكون مدخل الميناء من الاتساع بحيث يسمح بعبور السفن باحجامها المختلفة والمتوقعة ، ومن الناحية الفنية عادة ما يكون اتساع مدخل الميناء التجارى مساوياً 0.8 من طول اكبر سفينة منتظر تردها عليه، على ان لايتجاوز ارتفاع الامواج داخل الموانى الكبيرة 1.25 متر و اقل من متر في الموانى المتوسطة والصغيرة مما يضع قيوداً على اتساع مدخل الميناء.

10. الموانئ السودانية:-

بدءاً لا بد ان نتناول وللأهمية بعض الملامح التاريخية عن ميناء بورتسودان منذ نشأته في عام 1904م بموقع الشيخ برغوث* عندما اوفدت الإدارة البريطانية مندوب عنها لوضع الدراسات لميناء بورتسودان بعد ما اكتشف أن ميناء سواكن غير صالح لإستقبال السفن التجارية الحديثة وذلك لضيق المدخل و وجود الشعب المرجانية التي تعوق الملاحة ، كانت الفكرة هي ضرورة ايجاد ميناء بديل لميناء سواكن وكانت بدايات الإنشاء لميناء بورتسودان (1) 1905م وتم الإنتهاء في عام 1908م وبدأت في إستقبال السفن ، ثم تم الإفتتاح رسمياً بواسطة الخديوى عباس آنذاك في عام 1909م واستقبلت اول سفينة في ميناء بورتسودان فى عام 1909م وبلغ عدد السفن (111) سفينة في ذلك التاريخ لأغراض الشحن والتفريغ. يتميز ميناء بورتسودان بموقعه الجغرافي على ساحل البحر الاحمر على خط عرض 19.35 درجة شمالاً وخط طول 37.17 درجة شرقاً في منتصف الساحل الغربي للبحر الاحمر على بعد 650 كلم شمال شرق الخرطوم، و260 كلم جنوب غرب جده ، وعلى بعد 60 كلم تقريباً من سواكن ، ومن حيث طبيعة الموقع فانه يتميز بأنه من الموانئ الطبيعية (NATURAL HARBOURS) التى تتوفر فيها الحماية الطبيعية ولا تحتاج بطبيعة الحال إلى تحسينات كثيرة بل تحتاج الى منشآت صناعية محدودة للغاية.

كان ميناء بورتسودان يتبع لهيئة سكك حديد السودان حتى عام 1974م وفي يوم 18/مارس من نفس العام انفصلت إدارة الميناء عن سكك حديد السودان بالقرار الجمهوري ، قانون رقم (9) لتكون وحدة قائمة بذاتها لها شخصيتها الاعتبارية وتدار بواسطة مجلس إدارة وذلك لضرورة المرونة في العمل وسرعة اتخاذ القرار المناسب ، فى الوقت المناسب ، وتشرف عليها وتديرها هيئة الموانئ البحرية التى تعتبر جهازاً من اجهزة الدولة وتابعا لها. كما هو معمول به في بعض الدول كفرنسا واسبانيا والعديد من موانئ الدول النامية . وتم فصلها مالياً في 1974/7/1 م (2) .

11. الهدف الاستراتيجي :

تطوير الموانئ بتقديم خدمات مينائية متميزة ، وزيادة الحصة السوقية فى مجال خدمات الموانئ (تجارة الترانزيت) Transit (والتجاره العابره). Transshipment.

*تختلف الروايات حول الشيخ برغوث يدعي البعض اسم كلب خواجه والبعض ولى من اولياء الله .

1- صلاح الدين الشامى، بورتسودان، ميناء السودان الحديث ، القاهرة مكتبة مصر ، الفجالة 1961 ص 10.

2- هيئة الموانئ البحرية ، الادارة العامه للتخطيط والبحوث ، المرشد العام ، بورتسودان ، 2012م ص 3.

12. الأهداف العامة :

- 12.1. تطبيق سياسات الدولة وخاصة سياسة الانفتاح الاقتصادي واشترك السودان فى المنظمات الاقليمية والدولية.
- 12.2. تلبية احتياجات دول الجوار من خلال تقديم خدمات البضائع العابرة والترانزيت.
- 12.3. تلبية احتياجات التنمية خاصة فى مرحلة ما بعد الانفصال .
- 12.4. تهيئة وتطوير البنية التحتية لمقابلة التطور التكنولوجي المتسارع فى انماط السفن المستحدثة(التوسع الافقى).
- 12.5. تجهيز وإعداد البنيات الفوقية لمواكبة تطورات البنية التحتية (التوسع الراسي).
- 12.6. إعداد وتأهيل الكوادر البشرية.
- 12.7. إصلاح وتحسين وتطوير الأداء فى كافة المجالات الاداريه والفنية والتشغيلية.

13. دور هيئة الموانئ :-

بعد صدور القرار الجمهورى قانون رقم (9) ، اصبح لهيئة الموانئ دور كبير فهى إحدى وحدات وزارة النقل وتعتبر الهيئة إحدى دعائم الإقتصاد الوطنى ، وهى المعبر للصادرات السودانية ، وكذلك تعمل على استمرار تطوير وتحديث الموانئ والمرافئ لتواكب التطور العالمي فى صناعة النقل ووسائله ، ومعدات المناولة سواء كان ذلك بإنشاء موانئ أو مرابط جديدة او تطوير وتحديث الآليات ومعدات المناولة وتدريب وتأهيل العاملين.

14. مهام هيئة الموانئ السودانية :-

هيئة الموانئ هي السلطة الرسمية المناط بها تقديم خدمات الموانئ البحرية وذلك من خلال إدارتها وتشغيلها لكل الموانئ على السواحل السودانية لمسافة تبلغ ألف كلم وهي الجهة المسؤولة عن تطوير تلك الخدمات لتواكب التطور العالمي فى صناعة النقل البحري فى العالم ، وتقع عليها ايضا مسؤولية إنشاء موانئ جديدة تلبية لإحتياجات الإقتصاد الوطنى السودانى وتستمد الهيئة سلطتها وتباشر مهامها من قانون هيئة الموانئ البحرية لعام 1974م، كما تقوم الهيئة بإنشاء المرافئ والبنائات لتحسين الخدمات والسلامة البحرية والحفاظ على سمعة ومنافسة الموانئ السودانية . ومن حق الهيئة إصدار التراخيص لأي شخص او جهة تود إنشاء مرفأ ما دام ذلك للمصلحة العامة.⁽¹⁾

وبعد صدور قانون هيئة الموانئ البحرية أصبحت الهيئة تعتمد على مواردها الذاتية فى تطوير العمل ومقابلة متطلبات التحديث ومواكبة الموانئ الأخرى على الصعيد المحلى والاقليمي اضافة الى تخصيص جزء من إيراداتها لدعم الخزينة العامة.

15. الخدمات المينائية التى تقدمها الهيئة:

تتكون خدمات هيئة الموانئ من قسمين أساسيين تتداخل أنشطتها وتتكامل لتقديم الخدمات الأمثل، القسم الاول يعنى بالخدمات التى تقدم داخل البحر... اما القسم الثانى فيعنى بالخدمات التى تقدم على الرصيف وداخل منطقة الميناء ويشمل القسمين كل الانشطة المتعلقة بالبواخر التى تدخل او تغادر الميناء والعمليات المتعلقة بالبضائع العامة ، الحاويات وخلافه ويمكن توضيح الانشطة كما يلى:

1- قانون هيئة الموانئ البحرية، لسنة 1974م ، مرجع سابق ص3.

15.1. خدمات مناولة البضائع :-

تقدم هيئة الموانئ البحرية خدمات مناولة البضائع عن طريق البحر بالتعاون مع شركات الملاحة سواء الوطنية أو الأجنبية والتي تزور بواخرها الموانئ السودانية .

16. القوانين التي تنظم خدمات مناولة البضائع :-

تنظم لائحة الميناء لعام 1974م بموجب المادة 34 (1) من قانون هيئة الموانئ البحرية - خدمات نقل البضائع وتشمل :-

16.1. تنظيم دخول السفن وخروجها.

16.2. تنظيم رسو وربط السفينة داخل الميناء .

16.3. تحديد شروط تأجير الجرارات والرافعات آلات ومعدات أخرى تطلب لخدمات شحن وتفريغ البضائع

16.4. تنظيم شحن البضائع وتفريغها ونقلها داخل الميناء .

16.5. تنظيم ترحيل الحاويات والبضائع والسلع بمختلف أوصافها من اى جزء من الميناء الى اى جزء آخر أو تخزين ومكان التخزين .

16.6. تنظيم شحن وتفريغ وإيداع وتخزين ومناولة الحاويات والبضائع الخطرة حسب تعريف المنظمة البحرية العالمية (IMO) وينظم القانون البحري لعام 1961م إجراءات سلامة السفن وصلاحياتها

16.7. للملاحة ويشمل تفتيش ومراجعة معدات النجاة وشهادات السلامة وخطوط الشحن لتأمين سلامة البضائع والأفراد والتي تقوم بتطبيقها المصلحة البحرية التجارية المنشأة بموجب القانون. (1)

17. خدمات صيانة السفن وإصلاحها:

هيئة الموانئ البحرية تمتلك حوض يختص اساساً بصيانة الموانئ والمعدات البحرية الخاصة بهيئة الموانئ ويقوم باصلاح السفن الصغيرة والساحلية واليخوت والقوارب ولكن لا تتوفر لدية إمكانية اصلاح السفن الكبيرة التي تزور الميناء حيث تمتلك ورشة الحوض عدد من الورش المتخصصة وعدد 4 مزلقانات تتراوح حمولتها من 500 - 600 طن واطوال من 44 - 169متر ولا توجد شركات خاصة لتقديم هذه الخدمات.

18. خدمات نقل الركاب :-

يتم نقل الركاب بالبواخر عبر ميناء عثمان دقنة بسواكن والتي توجد بها مرابط متخصصة لسفن الركاب بالاضافة لصالة حديثة للركاب .

18.1. القوانين المنظمة لخدمات نقل الركاب:-

تقوم هيئة الموانئ البحرية بتنظيم حركة نقل الركاب بالسفن حيث تختص الميناء بتنظيم حركة دخول وخروج بواخر الركاب من والى الميناء كما تقوم بتنظيم ركوب ونزول الركاب داخل الميناء وذلك وفقاً لما تنص عليه المادة 33 (1) فى قانون هيئة الموانئ البحرية لسنة 1974 م. كما ينص القانون البحري السودانى لسنة 1961 على قواعد السلامة لنفس الركاب وسفن الحجاج بان يقوم الوزير المختص (وزير النقل) بإصدار لوائح تقرر

قواعد السلامة لتطبيقها ومراعاتها فى سفن الحجاج والركاب وان تشمل هذه الاجراءات حسب ما جاء فى اتفاقية تفتيش هذه السفن بواسطة ضابط التفتيش كما ينص على الاعتراف بشهادات التفتيش الاجنبية الممنوحة لسفن الركاب والحجاج (Safety of lives at sea (Soles).

19. خدمات القطر والسحب :-

ان خدمات القطر والسحب بواسطة السفن او تجهيزها للسفر او تجهيز البناطين لتفريغ البضائع يتم بواسطة هيئة الموانى البحرية وبصفة خاصة الجرارات التى يتم تاجيرها بالساعة وفقا لتعريفه الميناء ولا توجد جهات أخرى مرخص لها تقديم اعمال الرفع او الجر داخل حوض الميناء وخارجها.

20. خدمات داعمة للنقل البحري :

ان الخدمات الداعمة للنقل البحري تتمثل بالإضافة لتوفير البنيات الأساسية للموانى وربطها بشبكات النقل البرى والحديدي وتوفير ساحات التخزين بما يمكن من استقبال السفن دون تحمل غرامات تاخير او تكديس⁽¹⁾ والذي يعطى القانون الهيئة دون غيرها الحق فى توفيرها فان هنالك خدمات ترتبط بحركة النقل البحري وتعتبر هامة للسفن وتتمثل فى الاتى :-

20.1.1. الإرشادة – والقطر-والإنقاذ- والمساعدات البحرية .

20.1.2. الاتصالات.

20.1.3. الشحن والتفريغ .

20.1.4. التخزين والتوزيع .

20.1.5. الوكالات الملاحية .

وتعتبر هذه الخدمات المساعدة مكملة لعمل الميناء وجزء من المهام التى يجب توفيرها مباشرة عن طريق الميناء او التصديق لجهات اخرى للقيام بها تقوم هيئة الموانى البحرية فى هذا المجال بتوفير الخدمات التالية :-

20.2. خدمات الارشاد للبواخر عن طريق مرشدين وتنظيم حركة دخول وخروج البواخر بواسطةهم تحت اشراف الادارة البحرية .

20.3. توفير الادارة البحرية لجرارات لعمليات القطر داخل البواخر والبوارج والبناطين داخل حوض الميناء او من خارجها بالنسبة للبواخر التى تعمل على نظام البوارج LASH وتعتبر هذه الخدمات اجبارية لكل البواخر .

20.4. كما تساعد الهيئة فى عمليات الانقاذ فى حالة تلقى ارشاد انقاذ من البواخر العابرة.

20.5. توفير الهيئة وسائل الاتصال اللاسلكى للبواخر عبر المحطة الساحلية التى تحتوى على تجهيزات تمكن من ضمان ربط البواخر بالميناء عبر القمر الصناعي

20.6. INMARSAT وربطهم بوكلا البواخر بالميناء وبداخل القطر عبر الشبكة القومية

20.7. تقوم الهيئة بتوفير المياه العذبة.

20.8. امداد البواخر بالوقود (عن طريق الشركات البترولية).

20.9. توفير الميناء خدمة مكافحة الحريق⁽²⁾ .

1- هيئة الموانى البحرية، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، التقرير الإحصائي السنوي، 2012.

2- هيئة الموانى البحرية، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، التقرير الإحصائي السنوي، 2012.

21. خدمات تقوم بها جهات اخرى بموجب ترخيص من هيئة الموانئ:-

21.1. خدمات هيئة الموانئ البحرية:-

تقوم الهيئة بتوفير الاليات اللازمة لمناولة البضائع من والى السفن وتقوم بتأجيرها الشركات بتوفير معدات الشحن والتفريغ حسب نوعيات واحكام البضائع ووفقا للمواصفات المطلوبة ويقع على شركات الشحن والتفريغ توفير عمالة مناولة البضائع فى حالة الشحن والتفريغ داخل البواخر وتتولى الهيئة توفير العمال خارج البواخر وبخلاف وسائل التسليم المباشر تكون الهيئة مسئولة عن تسليم البضائع لاصحابها بعد تفريغها وتمنح الهيئة رخصة الشحن والتفريغ وفقا للاحكام والشروط الواردة فى لائحة تنظيم رخص العمل لسنة 1979 .

21.2. خدمات التوكيلات الملاحية:-

تقوم الهيئة بمنح رخصة الوكالة البحرية للأفراد والشركات وفقا لشروط لائحة تنظيم رخص العمل لسنة 1979 ،وتقوم الهيئة بمنح اي توكيلات ملاحية مرخص لها رخصة شحن وتفريغ أيضا اذا طلبت ذلك لارتباطها بسلامة ضمان تسليم البضائع فى عهدة الباخرة .اما خدمات تموين السفن بالماكولات والمؤن يقوم بها افراد او شركات بموجب ترخيص ايضا من الهيئة. واللوائح التى تنظم الخدمات الداعمة للنقل البحرى تسمح الهيئة بتقديم الخدمات بخلاف تلك التى يقوم بها الافراد او الشركات بعد الحصول على ترخيص منها .

22. الشروط المطلوب توفرها فى طالب الرخصة:-

22.1. ان يكون سودانيا.

22.2. ان يكون حسن السمعة.

بالنسبة للشركات :-

22.3. ان تكون الشركة مسجلة فى السودان.

22.4. ان يكون العمل المطلوب الترخيص به ضمن الاغراض المباشرة للشركة⁽¹⁾ .

23. الموانئ العاملة واختصاصاتها:

23.1. ميناء بورتسودان الشمالى - ويختص بالبضائع العامة والزيوت والمولاص.

23.2. ميناء بورتسودان الجنوبى: ويختص بالحاويات والغلال والمواد البترولية.

23.3. ميناء عثمان دقنة : ويختص بحركة بواخر الركاب والامتعة الشخصية والعربات

والمواشي والبضائع العامة.

23.4. ميناء اوسيف : ويختص بتصدير خام الحديد والمعادن.

24. العوامل الرئيسية فى تخطيط الميناء:

24.1. طبيعة السفن والخواص المتعلقة بها من حيث طول السفن والعرض والغاطس

والحمولة الكلية لها، و نوعية البضائع المنتظر تداولها فى الميناء لتوفير معدات

الشحن والتفريغ المناسبة.

24.2. طبيعة الموقع المزمع إنشاء الميناء عليه ومدى الوقاية الطبيعية المتوفرة.

24.3. دراسة عمق المياه فى موقع الإنشاء ونوع التربة فى القاع وعند خط الشاطئ.

1- لائحة تنظيم رخص العمل لسنة 1979.

وبناء على ما تقدم يجدر بنا ان نتعرف على مساحة حظيرة الميناء والمسطح المائي ، وطول الأرصفة والساحات التخزينية لميناء بور تسودان حيث ينقسم الميناء الى قسمين:-

25. ميناء بور تسودان (الموقع):

يعتبر مرفأ طبيعياً ويقع على خط عرض (19-39) درجة شمالاً وخط طول (37-13) درجة شرقاً في منتصف الساحل الغربي للبحر الاحمر- يبعد حوالى (1200) كم شمال شرق الخرطوم و (260) كم غرب جدة – عمق مدخل الميناء 61 متر وعرضه 274 متر وتبلغ مساحة السطح المائي لخليج الميناء المستغل (1.3) مليون متر مربع ، ومساحة الحظيرة الكلية (3.5) مليون متر مربع . والمساحات التخزينية (266.000) متر مربع منها (27) مخزناً مساحتها (560000) متر مربع والمسافة بين ميناء بور تسودان والخرطوم بخط السكة حديد 800 كم والطريق البرى الخرطوم – كسلا- بور تسودان 1200 كم والخرطوم – عطبره – بور تسودان 800 كم. والمسافة بالكيلومتر عن طريق البحر بالموانئ الأخرى:-

جيبوتي (1031 كم) السويس (1117 كم) دبي (3465 كم) جدة (260 كم)⁽¹⁾

26. ميزات موقع ميناء بور تسودان:-

- 26.1. موقعه الاستراتيجي وقربه من الخطوط الملاحية.
- 26.2. قابليته للتوسع واستقطاب المستثمرين نظراً لما يمتلكه من مساحات بريه.
- 26.3. محمى حماية طبيعية من الأمواج والتيارات المائية .
- 26.4. موقع الميناء والمنطقة عموماً غير معرض للرياح الموسمية.
- 26.5. المساعدات الملاحية (بالميل البحرى)
- 26.6. ابنجتون 80 ميل شمال بور تسودان
- 26.7. سنقنيب 14 ميل شرق بور تسودان
- 26.8. هندی قيدير 41 ميل شرق جنوب شرق بور تسودان
- 26.9. مسامرين 100 ميل شرق جنوب شرق بور تسودان
- 26.10. يوجد عدد (29) مخطاف خارجى للميناء احدهما مخطاف توارتيت والذى تتراوح أعماقه ما بين (69 – 70 متر) ويبعد حوالى (9) ميل بحرى جنوب شرق بور تسودان تحده (4) اشارات ضوئية كمنطقة انتظار لسفن تتراوح اطوالها (240-300 متر) ومخطاف ونجت يبعد حوالى (3) ميل بحرى شرق بور تسودان تتراوح اعماقه ما بين (18 – 27) كمنطقة انتظار.

27. يضم ميناء بور تسودان الموانئ التالية:

27.1. الميناء الشمالي والميناء الأخضر

27.2. الميناء الجنوبي

27.3. ميناء الخير

ميناء بور تسودان:-

تعتبر الميناء الرئيسي والمنفذ البحري للسودان وتتكون من اربعة موانئ هي:

1- هيئة الموانئ البحرية ، الادارة العامه للتخطيط والبحوث ، المرشد العام ، بور تسودان ، 2012م ص 5.

الميناء الشمالي (ويحتوى على 13 مرابط)
وتبلغ المساحة الكلية للميناء الشمالي (853.5) الف متر مربع ،ويبلغ طول الحظيرة (2845)
متر ، ومتوسط عرضها (300) متر.ويختص بمناولة البضائع العامه ،الزيوت ،المولاص ،
البضائع الصب الجاف والسائل والعربات.

27.1.1. معلومات عن الميناء الشمالي :

طول الرصيف الاجمالي : 1965 متر

اقصى عمق للميناء : 11 – 10 متر

طول الغاطس المسموح به للممر الملاحي : 61 متر

المساحة الكلية : 3.04 مليون متر مربع

مساحة المنطقة الجمركية : 853.500 متر مربع

عدد المخازن : 27 مخزن وعدد المناطق : 10 منطقه⁽¹⁾

المساحة الاجماليه للساحات المكشوفه والمغطاه :

الساحات المكشوفه 458.000 متر مربع

المساحة المغطاه 48.967 متر

الطاقه الاستيعابيه 5 مليون طن/السنة

الطاقه الانتاجيه : 450 طن / ساعه 2010م

عدد المرابط : 13 مرابط⁽²⁾

جدول رقم (1-3)

تفاصيل المرابط ومواصفاتها بميناء بورتسودان
الميناء الشمالي

المرابط	الطول/قدم	شتاء	صيف	العمق	استخدام المرابط
5-1	825	30	28	6-8 متر	بضائع عامة
5	426	35	33	10.7م	مولاص
6	600	35	33	10.7م	بضائع عامة+ زيت طعام
7	600	30	33	10.7م	بضائع عامة+ زيت طعام
8	600	37	35	10.7م	بضائع عامة+ زيت طعام
9	600	37	35	10.7م	بضائع عامة+ زيت طعام
11	350	30	28	8.7م	بضائع عامة+ زيت طعام + مصنع أسمنت

المصدر :- (دراسات ليفري و هندرسون)

livesey & hendersonm - (in association with – coopers & lybrand associates ltd.) march 1977 .

1- هيئة الموانئ البحرية ، الادارة العامه للتخطيط والبحوث ، التقرير الإحصائي السنوي ، بورتسودان ، 2012م ص10.
2- هيئة الموانئ البحرية ، الادارة العامه للتخطيط والبحوث ، التقرير الإحصائي السنوي، بورتسودان ، 2012م ص 11.

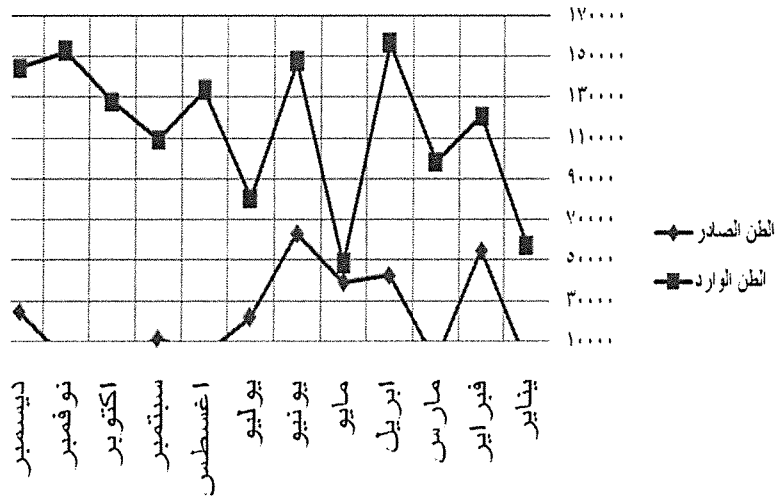
حركة السفن والبضائع بالميناء الشمالي لعام 2014

جدول رقم (2-3)

الشهر	عدد السفن	الطن الصادر	الطن الوارد	الجملة
يناير	29	438	57821	58259
فبراير	28	55070	121134	176204
مارس	20	385	98653	99038
أبريل	25	43176	156635	199811
مايو	22	39432	48380	87812
يونيو	25	63444	147815	211259
يوليو	19	22293	80744	103037
أغسطس	19	3279	133638	136917
سبتمبر	21	11629	109698	121327
أكتوبر	20	467	128279	128746
نوفمبر	18	1908	152717	154625
ديسمبر	28	25225	144939	170164
الجملة	274	266746	1380453	1647199

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

شكل (3-1)

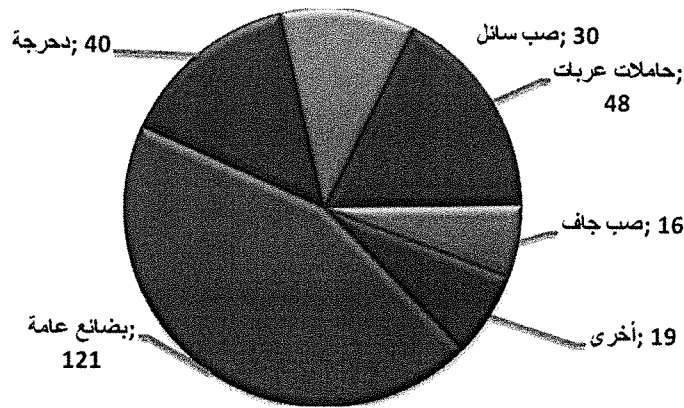


أنواع السفن الزائرة للميناء الشمالي
لعام 2014 م
جدول رقم (3-3)

الشهر	بضائع عامة	دحرجة	صب سائل	حاملات عربات	صب جاف	أخرى	الجملة
يناير	11	6	1	8	0	3	29
فبراير	15	5	1	3	3	1	28
مارس	8	4	2	3	1	2	20
أبريل	13	2	3	3	2	2	25
مايو	8	4	4	3	1	2	22
يونيو	13	3	4	4	1	0	25
يوليو	9	2	2	4	1	1	19
أغسطس	8	5	2	3	1	0	19
سبتمبر	9	2	4	3	1	2	21
أكتوبر	10	1	4	4	0	1	20
نوفمبر	8	3	0	4	2	1	18
ديسمبر	9	3	3	6	3	4	28
الجملة	121	40	30	48	16	19	274

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

شكل رقم (3-2)



بلغ نصيب سفن البضائع العامة (121) بنسبة (44.2%) من جملة عدد السفن (274) سفينة تليها سفن حاملات العربات بنسبة (17.5%) ثم سفن الدحرجة بنسبة (14.6%).

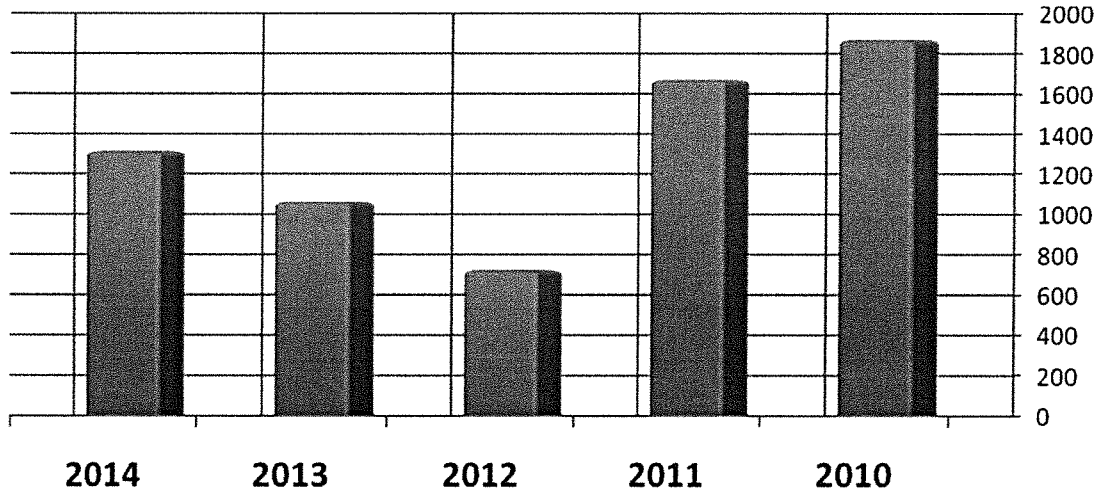
حركة الحاويات بالميناء الشمالي بالعدد للأعوام 2010-2014

جدول رقم (4-3)

الشهر	2010م	2011م	2012م	2013م	2014م
يناير	110	136	35	143	81
فبراير	159	36	80	50	103
مارس	37	81	41	224	75
أبريل	116	40	55	180	92
مايو	172	438	20	95	200
يونيو	114	99	37	103	136
يوليو	121	231	24	3	192
أغسطس	224	54	28	65	108
سبتمبر	154	349	112	82	155
أكتوبر	330	167	51	4	122
نوفمبر	208	34	105	48	35
ديسمبر	126	5	136	67	15
الجملة	1871	1670	724	1064	1314
النسبة (+)(-)	-	%10.7(-)	%56.6(-)	%47(+)	%23.5(+)

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

شكل رقم (3-3)



الآليات والمعدات بالميناء الشمالي لعام 2014 م
جدول رقم (5-3)

الحمولة (طن)	العدد	النوع
3	14	رافعات شوكيه
8	10	رافعات شوكيه
10	1	رافعات شوكيه
15	2	رافعات شوكيه
35	3	رافعات شوكيه
45	13	سواحب عاديه
50	5	طق ماستر
75	1	راس عربيه
35	3	شناثر مناوره
35	1	تراكتور
20	1	كرين متحرك
35	3	كرين متحرك
40	1	كرين متحرك
50	2	كرين متحرك
70	3	كرين متحرك
100	1	كرين متحرك
5	17	كرينات ارصفه
6	9	كرينات ارصفه
15	1	كرينات ارصفه
5	2	كرينات مناطق
15	40	ترلات
20	6	ترلات

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

الميناء الجنوبي:

يقع جنوب مدخل ميناء بور تسودان، ويبلغ طول حظيرة الميناء الجنوبي (1765) متر ومتوسط عرضها (500) متر، وتبلغ المساحة الكلية (1886087) متر مربع، ويبلغ عدد المراتب (6) مراتب بطول (1545.8) متر. ويعتبر محطة حاويات متخصصة في تداول الحاويات، بالإضافة إلى وجود صومعة للخلال بسعة (50000) طن.

27.2.1. الميناء الجنوبي:-

وبه ستة مراتب طولها 600 متر والاعماق ما بين 7-10 أمتار و 6-12 متر و الارصفة هي:-

جدول رقم (3-6)
المراتب بالميناء الجنوبي

المراتب	الطول/قدم	شتاء	صيف	العمق	استخدام المربط
13	400	41	41	16	حاويات
14	400	41	41	16	حاويات
15	624	37	35	10.7م	بضائع عامه وصب
16	420	37	35	10.7م	سفن دحرجة
18/17	908	41	41	12.6م	حاويات - بتزول

المصدر:- (دراسات ليفري و هندرسون /الادارة العامة للمشروعات)

livesey & henderson(in association with – coopers & lybrand associates ltd. March , 1977

أما عمق مدخل الميناء حوالي 60 متر وعرضه حوالي 280 متر، ولا يشترط بطبيعة الحال ان يكون عمق المياه في منطقة الميناء كلها واحدة والمطلوب هو سلامة السفن، فقد يكون العمق في بعض المواقع اقل مما ينبغي ان يكون، او ان تكون هنالك بعض الجزر في بعض الموانئ ففي مثل هذه الاحوال لا بد من تحديد ممر ملاحى (بوغاز) تتسم اعماق المياه فيه بالملاحة الآمنة للسفن، الشئ الذى جعل الإرشاد البحرى في ميناء بور تسودان إجبارياً لسفن حمولتها أكثر من عشرة ألف طن⁽¹⁾.

تخدم هذه المراتب كرينات رصيف تم تأهيلها ويبلغ عددها (21) تتراوح حمولتها بين 5-15 طن.

جدول رقم (3-7) المعدات والآليات

اسم المعدة	الحمولة	العدد الكلى
كرين جسري	40-65 طن	8
كرين مطاطي	40طن	23
كرين رصيف متحرك (هاربر)	63-120طن	2
كرين متحرك لمناولة الحاويات الفارغة	5طن	1
آليات رافعة لمناولة الحاويات المشحونة	35 طن	22
آليات رافعة لمناولة الحاويات الفارغة	8-15 طن	22
آليات رافعة لتفريغ محتويات الحاويات	3 طن	10
جرارات ساحبة (مان)	50طن	10
جرارات ساحبة (طق ماستر)	50طن	17
جرارات ساحبة موجرة	50طن	35
ترلات	40-50 طن	37

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

جدول رقم (8-3) الساحات التخزينية

منطقة تخزين الحاويات الوارد	283000 متر مربع
منطقة الكشف الجمركي	478000 متر مربع
منطقة تخزين الفوارغ / التستيف	65000 متر مربع
منطقة المهملات و البضائع الخطرة	85000 متر مربع

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

جدول رقم (9-3) الطاقة الكهربائية

المحطة	الطاقة
طاقة محطة التوليد القديمة	(7) ميغاواط
طاقة 3ماكينة كل منها	1.50 ميغاواط
طاقة 2ماكينة كل منها	1.25 ميغاواط
طاقة محطة التوليد الجديدة	(9) ميغاواط
طاقة 6ماكينات لكل منها	1.50 ميغاواط

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

الأداء التشغيلي (حركة البواخر) :

أستقبل الميناء الجنوبي هذا العام عدد (340) سفينة بنسبة نقصان بلغت (8.1%) مقارنة بالعام الماضي حيث زارت الميناء عدد (370) سفينة تفصيلها كالآتي :
زارت الميناء الجنوبي خلال عام 2014م (318) سفينة حاويات و(7) سفن حبوب (14) سفن غاز و(1) أخرى و انخفضت سفن الحاويات بنسبة (7.8)% حيث زارت الميناء في العام الماضي (345) سفينة حاويات⁽¹⁾ .
حركة الحاويات :-

انخفضت حركة الحاويات هذا العام بنسبة (2.9%) مقارنة بالعام الماضي حيث تمت مناولة (434445) حاوية متكافئة هذا العام مقابل (447495) حاوية متكافئة في العام السابق .وقد سجلت الحاويات المتكافئة الواردة نسبة (50.2%) بينما سجلت الحاويات المتكافئة الصادرة نسبة (49.8%). وسجلت الحاويات الفارغة نسبة (33.8%) بينما سجلت الحاويات المليانة (66.2)

الطن المنقول بالحاويات :

ارتفعت جملة الطن المنقول بالحاويات لهذا العام بنسبة (2.0%) مقارنة بالعام السابق حيث سجل (3691603) طن مقابل (3618409) طن في العام السابق. وقد سجل الطن الوارد نسبة (74.3%) من جملة الطن بينما سجل الطن الصادر نسبة (25.7%) من جملة الطن المناول بالحاويات.

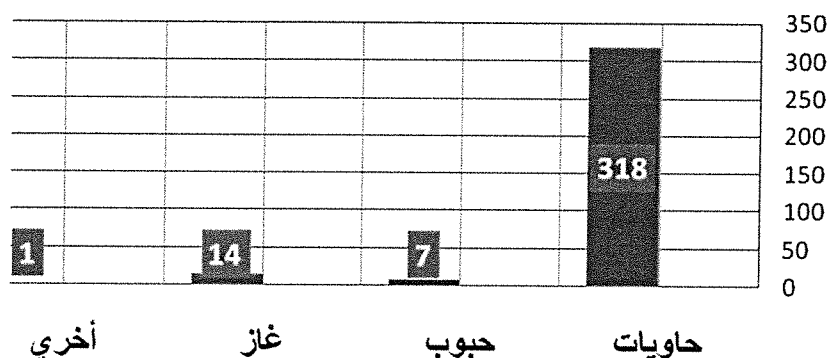
1- هيئة الموانئ البحرية ، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث ، التقرير الإحصائي السنوي ، بورتسودان ، 2014م.

جدول رقم (10-3)
أنواع السفن الزائرة للميناء الجنوبي خلال العام 2014م

الشهر	النوع				الجملة
	حاويات	حبوب	غاز	أخرى	
يناير	24	1	1	0	26
فبراير	28	2	3	0	33
مارس	26	0	2	0	28
أبريل	27	0	2	0	29
مايو	26	1	1	0	28
يونيو	26	0	0	0	26
يوليو	22	1	1	0	24
أغسطس	30	0	0	1	31
سبتمبر	24	0	0	0	24
أكتوبر	31	1	1	0	33
نوفمبر	27	1	2	0	30
ديسمبر	27	0	1	0	28
الجملة	318	7	14	1	340

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

شكل رقم (4-3)



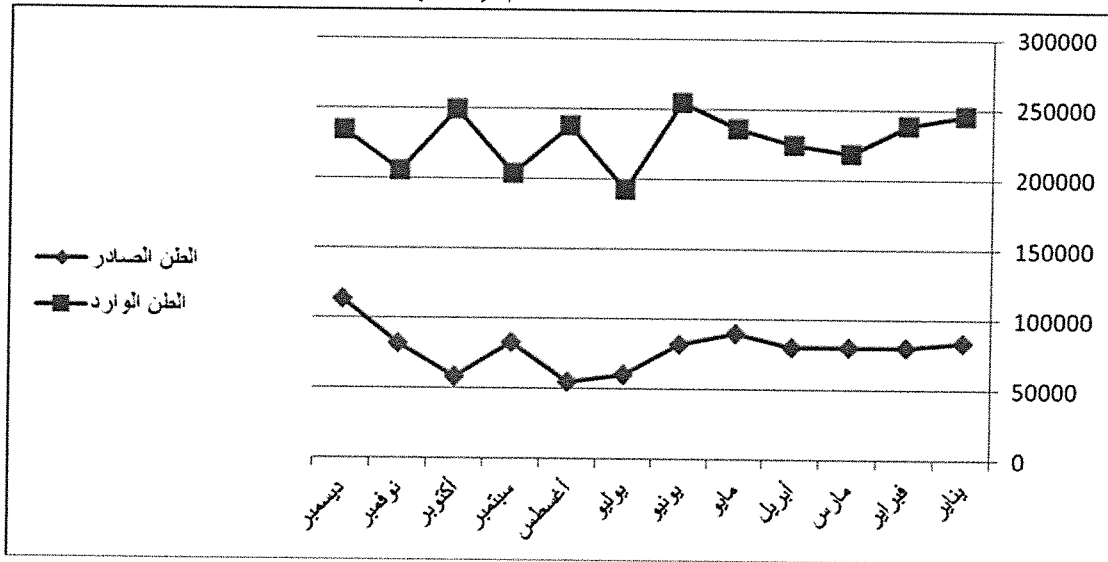
بلغ نصيب سفن الحاويات نسبة (93.5%) من جملة عدد السفن الزائرة للميناء الجنوبي تليها سفن الغاز بنسبة (4.1) ثم الحبوب بنسبة (2.1%) ثم الأخرى بنسبة (0.3%).

جدول رقم (3-11) حركة سفن وبضائع الحاويات بالميناء الجنوبي
خلال العام 2014

الشهر	عدد السفن (حاويات)	الطن الصادر	الطن الوارد
يناير	24	83434	245907
فبراير	28	80701	238495
مارس	26	79962	218609
أبريل	27	79977	225017
مايو	26	89646	236445
يونيو	26	82308	254643
يوليو	22	60472	192269
أغسطس	30	54609	238137
سبتمبر	24	83052	203832
أكتوبر	31	58706	249362
نوفمبر	27	81915	205937
ديسمبر	27	113534	234634
الجملة	318	948316	2743287

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

شكل رقم (3-5)



جدول رقم (12-3)
الطن المنقول بالحاويات للعام 2014

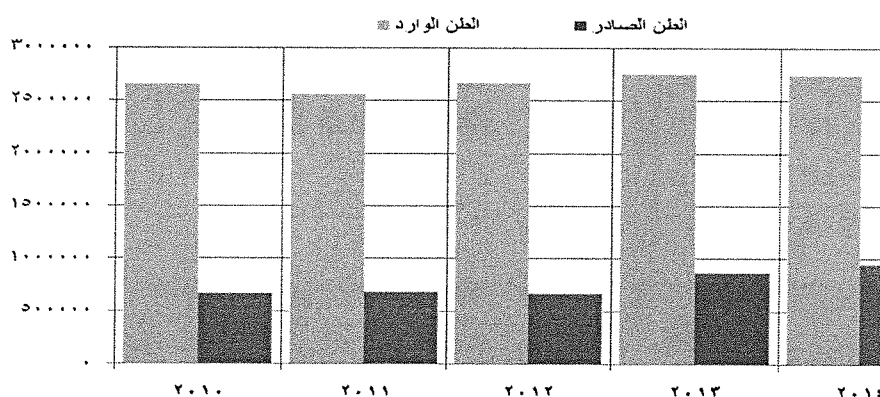
الشهر	عدد السفن (حاويات)	الوارد		الصادر		جملة الطن
		الطن الوارد	عدد الحاويات	الطن الصادر	عدد الحاويات	
يناير	24	245907	18598	83434	17800	329341
فبراير	28	238495	17907	80701	17122	319196
مارس	26	218609	15599	79962	17750	298571
أبريل	27	225017	17684	79977	18012	304994
مايو	26	236445	19620	89646	18397	326091
يونيو	26	254643	20428	82308	18487	336951
يوليو	22	192269	17103	60472	18908	252741
أغسطس	30	238137	19591	54609	15824	292746
سبتمبر	24	203832	16326	83052	17935	286884
أكتوبر	31	249362	18848	58706	17198	308068
نوفمبر	27	205937	16797	81915	20888	287852
ديسمبر	27	234634	19607	113534	18016	348168
الجملة	318	2743287	218108	948316	216337	3691603

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.
يمثل نصيب الطن الوارد (74.3%) من جملة الطن ويمثل الطن الصادر (25.7%) من جملة الطن.

جدول رقم (13-3)
مقارنة الطن المنقول بالحاويات
للعام 2014-2010 م

الجملة	الطن		السنة
	الصادر	الوارد	
3318311	668991	2649320	2010
3248292	688143	2560149	2011
3338878	668453	2670425	2012
3618409	866662	2751747	2013
3691603	948316	2743287	2014

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.
شكل رقم (6-3)



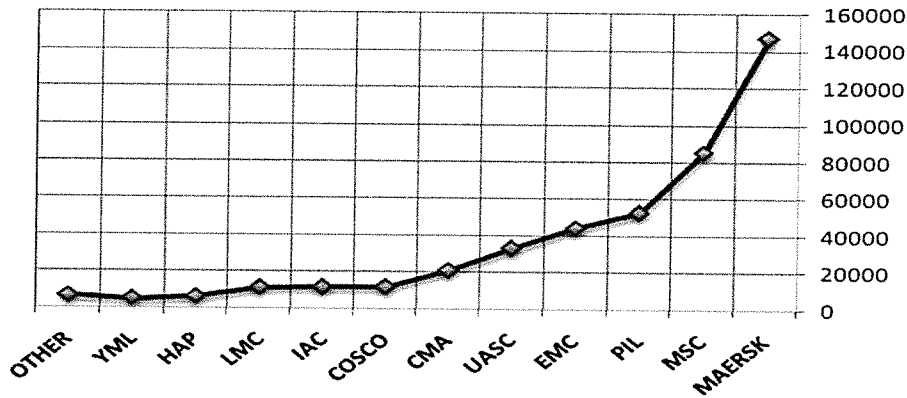
العام 2014 شهد زيادة ملحوظة في الطن الصادر مقارنة بالاعوام السابقة بالإضافة الى زيادة الطن الوارد مقارنة بالاعوام السابقة.

جدول رقم (3-14)
نشاط خطوط الحاويات العاملة للعام 2014 (حاويات متكافئة)

الخط	وارد	صادر	الجملة
MAERSK	73713	73115	146828
MSC	42598	42436	85034
PIL	26707	25958	52665
EMC	21002	23031	44033
UASC	16984	16002	32986
CMA	10299	10522	20821
COSCO	5631	6056	11687
IAC	5888	5684	11572
LMC	5798	5443	11241
HAP	3175	2861	6036
YML	2446	2578	5024
OTHER	3867	2651	6518
الجملة	218108	216337	434445

المصدر: التقرير الإحصائي السنوي، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، 2014م.

شكل رقم (3-7)



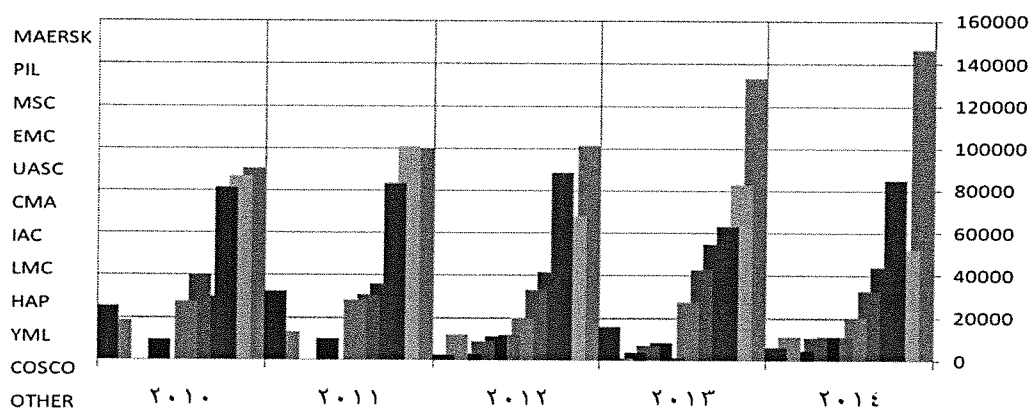
بلغت نسبة حاويات الخط MAERSK (33.7%) كأكبر خط يليه MSC بنسبة (19.6%) ثم PIL بنسبة (12.1%) وهذه الخطوط تمثل نسبة (65.5%) من جملة أنشطة الخطوط في تجارة السودان المنقولة بحراً. كأكبر ثلاثة خطوط ملاحية تتعامل مع الموانئ مقارنة بالخطوط الأخرى.. وتشمل Other باقي الخطوط العاملة والتي تداولت عدد ضئيل من الحاويات في بواخر مجتمعة (SLM – BAY- BTL — NSCL — BAC).

جدول رقم (3-15)

نشاط خطوط الحاويات العاملة بالميناء الجنوبي للاعوام 2010 - 2014

الخط	2010		2011		2012		2013		2014	
	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد
MAERSK	43132	47566	50802	48637	50491	50935	54046	79034	73115	73713
MSC	39501	42081	42422	41041	43527	45079	32885	30305	42436	42598
PIL	41274	45413	50580	50149	34354	33695	41388	41697	25958	26707
EMC	15473	14598	16405	19696	19737	22219	26989	27969	23031	21002
UASC	19955	20726	15890	15213	16572	17090	21471	21586	16002	16984
CMA	14134	13518	14283	14134	9940	9997	13699	13995	10522	10299
COSCO	9495	9317	7057	6608	6124	6365	875	831	6056	5631
IAC	-	-	-	-	5632	5924	4317	4300	5684	5888
LMC	4692	5064	5170	5177	4209	4844	3854	3763	5443	5798
HAP	-	-	-	-	3227	2808	1955	2177	2861	3175
YML	-	-	-	-	1646	1566	1943	2134	2578	2446
OTHER	11537	13921	15775	17025	990	1789	13778	2504	2651	3867

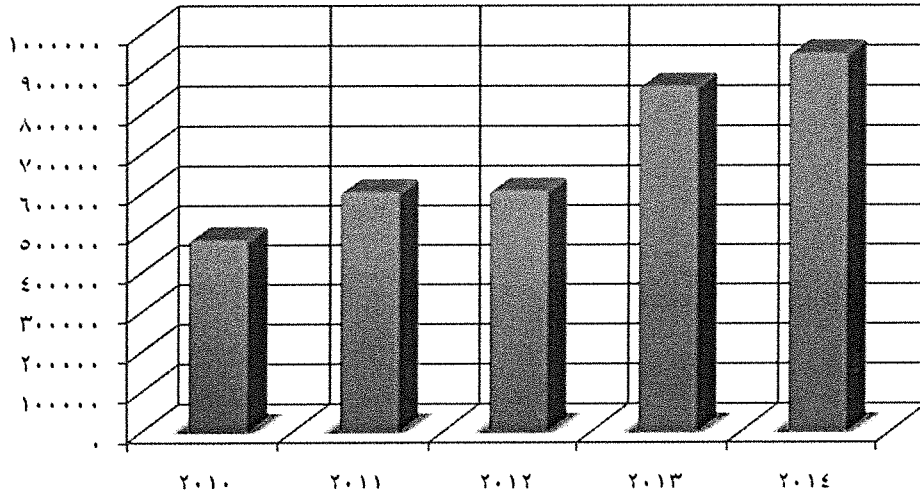
شكل رقم (3-8)



جدول رقم (3-16)
الطن الصادر بالحاويات للأعوام (2010-2014)

الأعوام	الجملة
2010م	481400
2011م	602525
2012م	605313
2013م	866662
2014م	948316

شكل رقم (3-9)

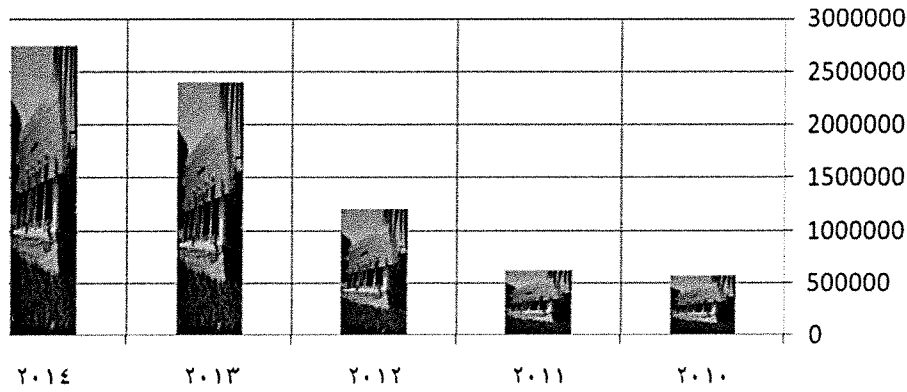


أهم التصنيفات المتضمنة بالطن الصادر خلال الأعوام المستهدفة أعلاه اشتمل على :- قطن
- صمغ - سمسم - حب بطيخ - حجر كروم..... الخ

جدول رقم (3-17)
الطن الوارد بالحاويات خلال الفترة (2010 – 2014)

السنة	جملة الطن
2010م	576998
2011م	627610
2012م	1204608
2013م	2409216
2014م	2743287

شكل رقم (3-10)



أهم التصنيفات المتضمنة بالطن الوارد خلال الأعوام المستهدفة أعلاه اشتمل على إطارات واسبيرات - اليات ومعدات - مدخلات زراعية - مواد غذائية - اقمشة وملبوسات...الخ.

جدول رقم (3-18)
الطاقات الاستيعابية للساحات بمحطة الحاويات

المنطقة	المساحة الأرضية الموجودة للحاويات 20 قدم GR.SLOT	الطاقة التصميمية (حاويات متكافئة)	طاقة التخزين الموصى بها
منطقة تخزين الوارد القديمة	GR.SLOT 6402	24180 (ارتفاع 3.77)	15717 حاوية متكافئة (65%) من الطاقة التصميمية
منطقة تخزين الوارد الجديدة	GR.SLOT 2880	14400 (ارتفاع 5)	9360 حاوية متكافئة (65%) من الطاقة التصميمية
منطقة الكشف الجمركي	GR.SLOT 5976	5976 (حاوية واحدة)	5378 حاوية متكافئة (90%) من الطاقة التصميمية
منطقة المهملات	GR.SLOT 3072	3072 (حاوية واحدة)	2765 حاوية متكافئة (90%) من الطاقة التصميمية
منطقة الفوارغ	موزعة للشركات لتخزين الفوارغ وتجهيز الصادر والاستخدام حسب حاجة الشركة		

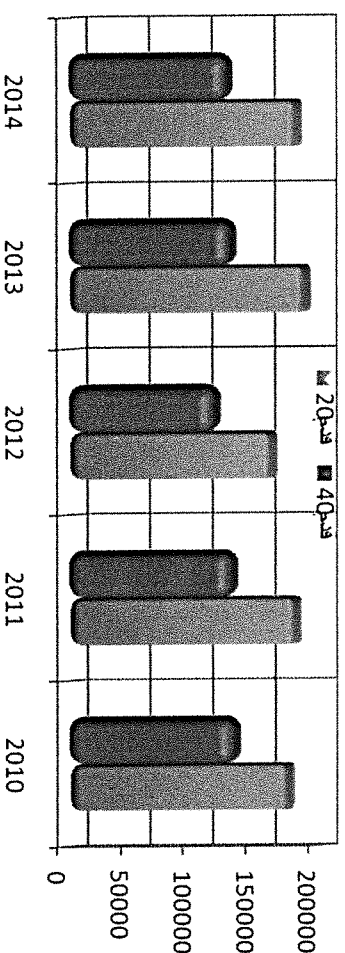
ملحوظة :

- GROUND SLOT تعني المساحة الأرضية المطلوبة لموضع الحاوية 20 قدم.
- هذه المناطق يتم احتساب عدد الحاويات الموجود بها يومياً للمقارنة مع طاقة التخزين الموصى بها.

جدول رقم (3-19)
مقارنة حركة الحاويات بالإحجام 2010-2014م

الجملة الكلية	الجملة				الصادرات				الواردات				العام	
	فارغة		محملة		فارغة		محملة		فارغة		محملة			
40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	
132395	174310	58228	59734	74167	114576	58225	59724	5650	25954	3	10	68517	88622	2010
130541	180377	58689	62072	71852	118305	58675	62071	7572	28208	14	1	64280	90097	2011
116666	160953	47741	55803	68925	105150	47725	55621	9781	24777	16	182	59144	80373	2012
130782	187911	47382	65197	83400	122714	47270	65033	17133	28369	112	164	66267	94345	2013
126677	181091	43600	59726	83077	121365	43531	59612	19375	30913	69	114	63702	90452	2014

شكل رقم (3-11)



- تمثل الحاويات 20 قدم الواردة نسبة (58.7%) من جملة الحاويات الواردة بينما تمثل الحاويات 40 قدم الواردة نسبة (41.3%) من جملة الحاويات الواردة لعام 2014م.
- تمثل الحاويات 20 قدم الصادر نسبة (59%) من جملة الحاويات الصادر بينما تمثل الحاويات 40 قدم الصادر نسبة (41%) من جملة الحاويات الصادر لعام 2014م.

جدول رقم (20-3)
أهم الصادرات في حاويات الباطن خلال العام 2014

الجملة	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أغسطس	يوليو	يونيو	مايو	أبريل	مارس	فبراير	يناير	الصنف
31818	370	0	135	527	0	596	1082	1589	1002	2022	22300	2195	قلن
24356	2628	1322	557	1397	2936	205	2516	4257	2762	2717	1071	1988	صمغ
11333	1380	315	210	384	0	0	0	1000	1500	2000	2500	2044	سمسم
7371	288	520	300	250	0	0	0	0	300	250	3005	2458	فحم حجوري
10538	380	278	200	250	280	344	1420	1400	1240	1347	2158	1241	كركدي
14066	1325	1424	1345	1017	950	796	1141	1578	1154	1051	1209	1076	جلود
15874	850	240	500	166	400	550	0	220	1250	1160	1388	9150	حب بطيخ
5250	800	600	600	700	800	0	0	0	200	250	800	500	حجر كروم
2400	600	200	0	200	200	200	150	0	250	300	100	200	كوكيان
15690	190	0	0	0	0	0	0	200	750	850	1200	12500	سنمكة
32799	2000	1919	1224	1562	1500	1707	2662	3109	6080	5053	2497	3486	خرقة
8221	391	440	450	350	480	980	800	500	880	950	1500	500	ذرة
16512	150	350	180	200	150	50	550	850	2500	2000	4520	5012	برسيم
2684	900	150	0	0	0	0	0	300	200	220	330	584	فحم نباتي
1556	190	0	0	250	170	0	180	150	178	182	136	120	حنة
5590	500	600	500	890	0	0	560	0	590	550	750	650	فول سوداني
45775	8000	850	650	500	0	150	2000	3000	8000	6500	7500	8625	لبان بخور
4543	228	950	800	0	0	0	0	600	550	450	350	615	حمص
391559	53183	35478	31819	46157	22800	32838	30949	41391	24800	19143	25911	27090	اخرى
300381	39181	36279	19236	28252	23943	22056	38298	29502	25791	32967	1476	3400	اعادة صنادير
948316	113534	81915	58706	83052	54609	60472	82308	89646	79977	79962	80701	83434	الجملة

جدول رقم (21-3)
أهم الواردات في حاويات الباطن للعام 2014م

		القيمة														الشهر
الجملة	أخرى	إثاثات	أقمشة وملبوسات	زيوت شحوم	مدخلات إنتاج	عفش شخصي	أدوية	كيمياويات	أدوات مكتبية	إطارات واسبيرات	آليات ومعدات	مواد بناء	مواد غذائية			
245907	73512	36000	1676	1378	18880	15220	19577	21121	12280	14123	16870	9345	5925	يناير		
238495	76809	30890	1866	1323	15059	15339	18436	21135	12480	13803	15880	10045	5430	فبراير		
218609	59618	11990	1660	1222	21614	18800	18330	21637	13280	12555	19900	11560	6443	مارس		
225017	3974	67729	2116	1508	23553	13900	18700	21250	14540	18954	18155	12980	7658	أبريل		
236445	54328	37362	2250	1166	22580	12206	17850	21198	15900	14458	16890	13889	6368	مايو		
254643	33369	69695	2360	1106	21330	21077	19500	21860	14150	15257	12550	15560	6829	يونيو		
192269	5794	30550	2472	1448	18970	20240	18150	21980	15660	16555	16110	15880	8460	يوليو		
238137	31159	31580	5571	1550	22580	21580	22900	21580	16500	17857	18590	16850	9840	أغسطس		
203832	14861	27650	7733	1381	10313	18250	21850	21904	18800	15055	18992	18900	8143	سبتمبر		
249362	60289	35780	1298	1744	11154	22701	23504	22240	10250	14296	17890	18990	9226	أكتوبر		
205937	31288	32120	1230	14522	9580	15230	16372	12722	13850	18222	16332	15124	9345	نوفمبر		
234634	50158	21800	1350	1950	12500	22980	24500	19850	12850	19580	18750	18500	9866	ديسمبر		
2743287	495159	433146	31582	30298	208113	217523	239669	248477	170540	190715	206909	177623	93533	الجملة		

المبحث الثاني

مراحل تطوير ميناء بورتسودان

1. مقدمة:

تم تطوير ميناء بورتسودان وتحديثه ليعمل بكفاءة عالية مواكبة للتقدم الإقتصادي العالمي والتنمية بالدولة ، وكفاءة الموانئ تقاس عالمياً بمعايير متفق عليها ، وكما هو معلوم ان طبيعة عمل الموانئ هي استقبال السفن لأغراض الشحن والتفريغ ، وكفاءة الموانئ عادة ما تقاس بسرعة دوران السفن علماً بأن هذه السفن مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بمنظمات وإتفاقيات عالمية (مؤتمرات ملاحية) وهيئات . و أى تأخير في حركة السفن يترتب عليه فرض عقوبات وغرامات على الموانئ مما ينعكس سلباً على الدولة. الامر الذي يستدعي ضرورة المواكبة و إجراء تعديلات جوهرية في ميناء بورتسودان من تحديث في البنيات الأساسية للميناء واطرافها بعض المنشآت الجديدة كمحطة الحاويات ومحطة الاتصالات ومركز تدريب العاملين ، وتحديث وسائل مناولة البضائع (CARGO HANDLING EQUIPMENTS) لمقابلة التطور الذي حدث في التبادل التجاري ، ولقد تم ذلك جزئياً في ظروف قاسية تتمثل في ضعف الموارد المالية المتاحة ، وتم تطوير ميناء بورتسودان خلال ثلاث مراحل منفصلها كالاتي:-

2. المرحلة الاولى :

بدأت في يناير 1980م وانتهت في أغسطس 1984م.
التكلفة الكلية : 22 مليون دولار.
الجهة الممولة: البنك الدولي.
التنفيذ: شركة ماربلز ريجوى الانجليزية.

2.1. مكونات المرحلة الاولى:

- سفلة الساحات التخزينية.
- تحسين الطرق داخل الميناء.
- بناء الورشة الرئيسية للصيانة والورش الفرعية داخل الارصفة.
- إنشاء محطة الحاويات بالميناء الجنوبي.
- شراء اليات المناولة للبضائع العامة والحاويات.
- بناء مراكز التدريب للعاملين.
- إقامة ابراج الإنارة.
- سقف قنوات تصريف المياه ومد خطوط الإطفاء.⁽¹⁾

وبتنفيذ هذه المرحلة ارتفعت طاقة الميناء من 3.5 مليون طن سنوياً الى 5.5 مليون طن سنوياً وارتفع عدد السفن الزائرة لميناء بورتسودان من 756 سفينة عام 1979م قبل التحديث الى 1285 في عام 1981م بعد التحديث.⁽²⁾

1- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحوث ، المرحلة الاولى ، شركة ماربلز ريجوى الانجليزية ، تمويل البنك الدولي 1980م.

2- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحوث ، التقرير السنوى 1979م.

3. المرحلة الثانية :

بدأت في اغسطس 1984م وانتهت في يناير عام 1986م.
التكلفة الكلية : 21.5 مليون دولار.

التمويل : البنك الدولي.

التنفيذ : تم تنفيذ الاعمال المدنية بواسطة شركة بمقراد اليوغسلافية والاعمال الكهربائية بواسطة شركة كمرتيل الانجليزية.

3.1. مكونات المرحلة:-

- تعميق مربطى 18/17 بالميناء الجنوبى.
- امتداد لمربط 16 الميناء الجنوبى.
- إنشاء المحطة الساحلية للإتصالات وتزويد الارصفة باجهزة اتصال حديثة.
- تركيب خطوط المولاص وخط انابيب زيت الطعام.
- شراء مولدات كهربائية لتحسين الامداد الكهربائي بالميناء.
- شراء معدات حديثة لمناولة البضائع.
- رفع طاقة صومعة الغلال.
- التدريب والمساعدات الفنية.

وبعد الإنتهاء من تنفيذ هذه المرحلة ارتفعت طاقة الميناء الى 8 مليون طن في العام ، كان الهدف من المرحلة الاولى والثانية تأهيل البنيات الاساسية للميناء من مرابط ، آليات ، ومنشآت الخ .

والسبب الأساسى هو التكدس الذي تم في ميناء بورتسودان في السبعينات و الذى كان متوسط انتظار البواخر خارج الميناء 10 ايام و إنتظارها داخل الرصيف 11 يوم (اي زمن الخدمة على الرصيف) .

بعد انتهاء المرحلتين إنخفض زمن انتظار السفن خارج الميناء من 10 ايام الى ثلاثة ايام تقريباً ، وانخفض معدل الانتظار داخل المربط من 11 يوم الى 4 أيام نسبة للإمكانيات التى اصبحت متاحة وكفاءة الشحن والتفريغ⁽¹⁾

4. المرحلة الثالثة :

قام بوضع دراسة الجدوى الاقتصادية لها (شركة الكسندر جب وشركاؤه) وبدأ التنفيذ فى يوليو 1989 وحتى الان . وتستهدف هذه المرحلة رفع الطاقة الاستيعابية للميناء الى (11) مليون طن فى السنة.

كان هدف المرحلتين الاولى والثانية رفع طاقة الميناء وتحسين الاداء وتبعاً لما تم من انجاز فقد تمكنت الهيئة بالفعل من تحقيق معدلات جيدة وفق مؤشرات الاداء . اما المرحلة الثالثة فهى تهدف فى المقام الاول الى تخفيض وتقسيم العمل على مرابط السفن الحديثة المتخصصة لزيارة الميناء والتطوير والتحديث بصورة عامة .

- تتكون مقترحات هذه المرحلة من الاتى :-
- رفع طاقة محطة الحاويات بزيادة السفلثة للميناء الجنوبى.
- اكمال سفلثة مناطق التخزين بالميناء الجنوبى.
- بناء مربط 14 للبتروول.
- معدات لمناولة الحاويات وسفن الدرجة.

1- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحوث ، التقرير السنوى 1981م.

- تطوير ورش الحوض.
- التدريب.
- المساعدات الفنية⁽¹⁾.

وبالرغم من وصول التحضيرات الاولية لهذا المشروع الى مراحل متقدمة الا ان المشروع ادرج في برنامج القروض للبنك الدولي سنة 1992م ولم يلتزم البنك الدولي بالتنفيذ مما حدا بإدارة الهيئة التفكير في إيجاد تمويل ذاتي لإستجلاب الاسبيرات والاليات التي يتطلبها التشغيل ، وذلك بالاتفاق مع بنك السودان الذي وافق على منح الهيئة 50 % من ايراداتها لمقابلة احتياجات التشغيل.

تجدد الإشارة إلى أن مشاريع هيئة الموانئ البحرية تمول تمويلًا ذاتيًا وفي الفترة من 1996م - 2002م بلغت تكلفة تنفيذ بعض المشاريع 48.000 مليون دينار ، والجهات المنفذة هي : جمهورية الصين ، شركة ساوزر اندبنت شركة Z.B.M.C. شركة دامن شركة ماكاي ، شركة ديماس ، ادارة الهندسة المدنية.

4.1. مكونات المرحلة :

في هذه المرحلة تم تنفيذ بعض من مكونات هذه المرحلة مثل :-

- تأهيل كرينات للرصيف الشرقي – المرحلة الثانية (الشركة الصينية).
- شراء معدات مناولة و اليات للميناء الجنوبي. (شركة ساوزر اندبنت)⁽²⁾.
- اكمال سفلة جميع ساحات التخزين بالمينائين ورفع الطاقة الاستيعابية للحاويات وذلك بشراء رافعتين اثنتين مطاطيتين للميناء الجنوبي ،فضلاً عن تأهيل وتطوير وتحديث ورشة الحوض ، وتنفيذ مشروع الاتصالات الشامله ، تحديث صالة الركاب ميناء دقنه ، التوسع في مرابط ميناء عثمان دقنه ، إنشاء مرابط 14 للبتروك وتشيغيل مرسى بشائر ، تنفيذ امتداد مرابط 17-18 ، انشاء ميناء عقيق- تطوير مرسى ترنكاتات تمويل هذه المشاريع ذاتياً،وقد اعتمدت هيئة الموانئ البحرية على خبرات كوادرها وعلى مقدراتها المالية – واستوعبت هذه المرحلة الخطة العشرية وخطة تطوير الموانئ حتى عام 2020م ثم الخطة الربع قرنية.

5. مشروعات جاري تنفيذها:

في اطار رؤية الهيئة ورسالتها الهادفة الي تقديم خدمه مينائيه متكاملة بكفاءة وفعالية استيعاباً للمتغيرات التقنيه في مجال الصناعة البحرية فقد كان لا بد من مواكبة التطورات المتسارعة في قطاع النقل البحري والسعي نحو التخصصية في عمل الموانئ ومواصلة انشاء المشروعات التنموية حيث ان هناك عدد من المشروعات اكتمل العمل بها كلياً ومشروعات اخرى جاري العمل فيها العمل فيها ومشروعات مستقبلية مقترحة.

5.1. المشروعات التي تم تنفيذها:

1- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحوث - المرحلة الثانية - شركة بيمقراد البوغسلافيه واعمال الكهرباء تنفيذ شركة كمرتيل الانجليزيه 1986م.
2- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحوث ، المرحلة الثالثة(تمويل ذاتي هيئة الموانئ البحرية) تنفيذ الشركات الاتيه: شركة ساوزر اندبنت شركة Z.B.M.C. - شركة دامن الهولندية ، شركة ماكاي الامريكية، شركة ديماس ، ادارة الهندسة المدنية.

- انشاء (2) رصيف بالميناء الجنوبي بطول (800)متر وعمق (16)متر واستجلاب (4) كرينات جسيه و(8) كرين مطاطي لتشغيل سفن الحاويات ذات الحمولات الكبيرة وزيادة الطاقة الاستيعابية للحاويات.
- ميناء سلوم الجاف ويستهدف نقل عمليات المناولة والتستيف والشحن وتجهيز الصادرات لخلق العديد من أنشطة الاعمال اللوجستية وتبلغ المساحة الكلية للميناء (8)مليون متر مربع.
- تجهيزات ارسفة ميناء الامير عثمان دقنه ويهدف هذا المشروع الي تطوير ميناء دقنه كميناء مناوب لبور تسودان واستيعاب سفن ذات حمولة حتى (100)الف طن
- تعميق الميناء لزيادة كفاءة التشغيل.

5.2. مشروعات جاري العمل فيها:

- تجهيز المنطقه الخلفيه لأرسفة الحاويات بمحطة الحاويات ويهدف هذا المشروع للاستغلال الامثل للمساحات المتاحة وزيادة السعات التخزينه لمحطة الحاويات وهو مشروع مستمر لعدد من السنوات في اطار الخطة الخمسية⁽¹⁾.
- مشروع ميناء صادر الثروة الحيوانية ويهدف هذا المشروع الي دعم صادرات الثروة الحيوانية والسمكية وفتح أسواق جديدة لصادر الثروة الحيوانيه وإقامة صناعات مصاحبه لمنتجات الثروة الحيوانية وقد تم الانتهاء من هذا المشروع بنسبة (60%) المرحلة الاولى.
- مشروع عقد ادارة محطة الحاويات ويهدف الي إدارة الميناء بنظام (LANDLORD) والاستفادة من الخبرات العالمية في تشغيل محطة الحاويات لجذب خطوط ملاحية جديدة.

5.3. مشروعات مستقبلية:

إنشاء محطة حاويات متكاملة بمدينة سواكن من خلال البدء في انشاء (2) رصيف بأطوال (346) متر و(293) متر واعماق (14.5) متر و(13) متر على التوالي وذلك لاستقبال سفن بحمولة (100)الف طن وذلك بغرض التوسع في خدمة سفن الحاويات و التي أصبحت هي عصب النقل البحري.

- مشروع مجمع الشركة الجزائرية (Sevital) بالميناء الأخضر :
تم توقيع مذكرة تفاهم بين هيئة الموانئ البحرية والشركة الجزائرية لإقامة العديد من المصانع بالميناء الاخضر بتاريخ 2012/6/1 م الامر الذي سيسهم في دفع قوة الاقتصاد القومي في المجال الزراعي والصناعي وخلق فرص عمالة وتدريب للعمال الوطنيين وبالتالي تنمية الاقتصاد الوطني .

• اهم المشروعات التي تم الاتفاق عليها مع الشركة الجزائرية :

- مصنع لتكرير وصناعة السكر
- مصنع لتكرير وتعبئة الزيوت
- مصنع لإنتاج الزيوت النباتية والحيوانية
- صوامع الغلال
- مصنع لإنتاج الاعلاف

1- هيئة الموانئ البحرية ، مكتب نائب العام للتخطيط والتنميه ، مقترحات و دراسات الشركات المنفذة.

- انشاء محطة خاصة بالتوليد الكهربائي ومحطة تحلية لمياه الشرب وعلية تم تكوين لجنة فنية من جهات الاختصاص لدراسة الوضع والوصول مع الشركة لصيغة اتفاق لتنفيذ تلك المشروعات.⁽¹⁾

5.4. الموانئ الجافة السودانية:-

5.4.1. الميناء الجاف Dry Port :-

الميناء الجاف يسمى أحيانا (الميناء الداخلي) أو (محطة الحاويات الداخلية) وهو عبارة عن محطة لتخزين البضائع والحاويات (وارد / صادر) وتكون متصلة مباشرة مع الطرق البرية أو السكة حديد أو النقل الجوي / النقل النهري الواصلة إلى الميناء البحري. ويستخدم الميناء الجاف كمركز لتجميع البضائع والحاويات القادمة من وإلى البحر استعداداً لتوزيعها أو نقلها.

5.4.2. فوائد الميناء الجاف:

- الميناء الجاف حلقة من حلقات النقل.
- يتم تجميع البضائع المصدرة لحين وصول سفنها.
- يسهم في سحب البضائع الواردة لداخل البلاد.
- يقدم خدمات إضافية مثل (أنشطة الفرز والتجزئة والتجميع والتعبئة والتغليف ووضع العلامات التجارية).
- يحقق المفاهيم اللوجيستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية.
- يمنع تكديس الموانئ البحرية.
- يسهل حركة الواردات والصادرات للدول المجاورة.

5.5. ميناء كوستي الجاف :-

ميناء كوستي الجاف هو احد افرع هيئة الموانئ البحرية ويهدف الى دعم حركة التجارة وتسهيل انسياب حركة الصادرات والواردات الخاصة بمناطق جنوب وغرب ووسط السودان وجاء اختيار مدينة كوستي بولاية النيل الابيض لموقعها الاستراتيجي المتميز والذي عبره تتحقق دورة سلسلة النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport) نقل نهري – سكة حديد – نقل بري) وتطبيق نظام التسليم في الحال (just in Time) وانشاء المراكز اللوجستية Logistic Centers لتهيئة وقيام أنشطة القيمة المضافة ، إضافة للاستفادة من تجميع المواد الخام لقيام الصناعات في المناطق الخلفية Hinter Land ومن ثم تقديم صادرات نوعية ذات جودة عالية تنافس في الاسواق العالمية .

5.5.1. المزايا والتسهيلات ميناء كوستي الجاف : (الميزه اللوجستية)

لميناء كوستي الجاف مزايا تقبل كافة انواع البضائع والسلع لاكتسابه ميزة الوسط الحاكم المتصالح مع كافة وسائل النقل والتي تشمل نقل نهري- سكة حديد- نقل بري لكافة مناطق السودان وتستوعب كل ذلك مناطق خلفية مهيئة ومعدة لاستقبال كل مقومات الميناء من نقل- ترحيل- تفريغ- تسييف- تخزين ومناولة وساحات ومناطق في جملتها 1×2 كلم (2 مليون متر مربع) بها مخزن بمساحة 100متر × 40 متر ومخزنان بمساحة 20×50 متر، اضافة الى ذلك المعدات والاليات التي تساهم في تفريغ و شحن ونقل البضائع⁽²⁾

1- هيئة الموانئ البحرية ، الادارة العامة للمشروعات، 2012.

2- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث .

وتسليمها مع امكانية فتح فرص لإنشاء مستودعات ومخازن ومناطق تخزين خاصة بالميناء.

يوجد بالميناء مكاتب للعملاء والجهات الرئيسية، طرناطة لوزن البضائع- موقف للشاحنات والسيارات الخصوصية - خدمات اتصالات - بوفيهات - كافتريا .

- يعمل الميناء بنظام النافذة الواحدة وذلك بتجميع جميع شرائح العمل المينائي (جمارك، مواصفات ومقاييس ، حجر زراعي ، حجر صحي ، مخلصين ، وكلاء شحن ، نافذة بنكية في مبنى واحد تتم كل اجراءات التخليص من داخله).
 - اسقطت كل الاجراءات الروتينية وعدلت فئات المحاسبة ونظم الاستلام لتستوعب المرحلة (توفير المال والوقت) .
 - تخفيض لكافة الاجور والرسوم بنسبة 25% ماعدا خدمات الرصيف .
 - الحاويات الفارغة تمنح ثلاثة ايام مجاناً بعد اكتمال تفريغها .
 - تمنح رسائل ميناء كوستي الجاف وبضائعها مدة فترة سماح مقدارها 15 يوماً بميناء كوستي الجاف .
 - توفير امكانية التفريغ الوقتي (just in Time) سواء ان كانت حاوية او بضائع او سيارات في حالة الحاوية يتم تفريغ الحاوية على ظهر الشاحنة.⁽¹⁾
- 5.6. ميناء سلوم الجاف (الميزة اللوجيستية):-

5.6.1. الهدف من إنشائه:

تقديم خدمات لوجيستية متكاملة عبر إجراءات نافذة والترانز شب مينت لدول الجوار- والحد من طول فترة بقاء البضائع بالموانئ وذلك بعدم سحبها من قبل أصحابها - خاصة أن الموانئ تعتبر منطقة عبور وليست تخزين-إضافة لزيادة إنتاج الموانئ البحرية وتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية للموانئ.

5.6.2. الموقع:

يقع الميناء الجاف بمنطقة سلوم على بعد(10) كيلو متراً غرب ميناء بور تسودان- وعلى خط طول(37.9°) وخط عرض(19.29°) على الطريق الدائري الجديد من الناحية الجنوبية وتمتد من خط السكة حديد الى طريق بور تسودان/الخرطوم -وتقع جنوب منطقة الشاحنات.

5.6.3. مساحة المشروع:

تبلغ المساحة الكلية لميناء سلوم الجاف(8) مليون مترمربع-ويبلغ طول سور الميناء(11)كيلو و565 متراً.

5.6.4. مراحل المشروع:

تضمنت خطة تنفيذ المشروع-على عدة مراحل -واستوعبت المرحلة الأولى عدة أجزاء تفضي إلى تحقيق إمكانية تشغيل المشروع كمرحلة أولى.

5.6.5. مكونات المشروع:

يتكون المشروع من بنايات تحتية تتمثل في مساحات تخزين ومخازن مختلفة وطرق تخزين داخلية-وطريق يربط بالطريق القومي والسكة حديد -ومعدات واليات-وطاقة كهربائية-ومناطق لوجيستية.

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للمشروعات، 2011.

شهد الجزء الأول من المرحلة الأولى-البدا في تشييد العمدان-وبدأت في عام 2009م وشهد الجزء الثاني من المرحلة الأولى-تركيب باكيت للسور وتكملة التسويات وتنفيذ ردميات وتشييد دورات مياه ومجمع مكاتب للجهات ذات الصلة وبوابة رئيسية وتجهيز مناطق ساحات تخزينية خلفية وتشييد العديد من الطرق الداخلية وتركيب أبراج إضاءة وتركيب أبراج⁽¹⁾ مراقبة وتشييد منطقة خدمات – وتجهيز منطقة مناولة تبلغ مساحتها (500) ألف متر مربع. وتم استجلاب السلك الشبكي للسور من الصين – ونفذ الجزء الأول والجزء الثاني من المرحلة الأولى عبر شركة الموانئ الهندسية.

5.6.6. تشغيل الميناء الجاف:

تم حالياً تجهيز مساحة تبلغ (500) ألف متر مربع لبدء عمليات التشغيل عليها- ويبلغ طول الطريق الذي يربط الميناء بالطريق القومي (2) كيلو ونصف – كما سيتم تشييد خط سكة حديد-وسيتم تزويد الميناء الجاف بالآليات والمعدات ومقومات الخدمات اللازمة. ووفقاً للخطة الموضوعية فإن الميناء سيشهد تحول ونقل البضائع التي انتهت فترة السماح لها كما سيكون الميناء منطقة تخليص وشحن لكافة الأنشطة المختصة بتداول الحاويات. كما سيساعد الميناء الجاف على استيعاب تجارة العبور في محطة الحاويات الجديدة بالميناء الجنوبي.

أثار ميناء سلوم الجاف على الولاية سوف يحدث تنمية مستدامة ويخلق أنشطة جديدة ويهيئ لمناخ جاذب لسوق العمل ويسهم في إنشاء مراكز التخزين وتفريغ البضائع ومراكز الصيانة وخدمات التخليص- إضافة للخدمات المصاحبة ونواة لامتداد سكني لعاصمة الولاية بور تسودان.

5.7. منظومة النقل السودانية (مجتمع الميناء):

تتعدد وتتشكل الأنشطة التي تتم في مجالات النقل البحري مما يستوجب تضافر جهود عدة جهات تمثل منظومة مجتمع الميناء كل من هذه الجهات تحكمها قوانين ولوائح تنظم العمل داخل حظيرة الميناء تعمل جنباً إلى جنب وبتكامل تام مع هيئة الموانئ البحرية وتمثل هذه الجهات في الآتي :-

- **سلطات الجمارك :**
وهي الجهة المناط بها تحصيل الرسوم الجمركية والكشف على البضائع حماية للاقتصاد ومنع تداول البضائع المحظورة .
- **اتحاد وكلاء البواخر:**
وهي الجهة التي تمثل ملاك البواخر والخطوط الملاحية المختلفة.
- **اتحاد وكلاء التخليص :**
وهي الجهة التي تمثل أصحاب البضائع من موردين ومصدرين .
- **هيئة المواصفات :**
وهي الجهة الرسمية المناط بها الكشف على البضائع (صادر + وارد) والتأكد من صلاحيتها ومطابقتها للمواصفات والمعايير المطلوبة لحماية المستهلك والاقتصاد .
- **إدارة الحجر الصحي:**
وهي الجهة المناط بها الكشف على الأغذية والمعلبات والتأكد من صلاحيتها للاستخدام البشري حماية للمستهلك .

1- الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري:دراسة انشاء وتشغيل مركز لوجيستي متكامل في موقع سلوم غرب ميناء بور تسودان:الاسكندرية ،2014 ص 19 .

• إدارة الحجر الزراعي: هي الجهة المناط بها الكشف على المحاصيل والمنتجات النباتية والمبيدات والتأكد من صلاحيتها للاستخدام.

• اتحاد غرف النقل: هي الجهة التي تساهم في ترحيل وانسياب البضائع من والى الميناء درءاً لتكدس البضائع وفق ضوابط وإجراءات التخليص.

• الغرفة التجارية: وهي الجهة التي تمثل الموردين والتجار .
• عمال الشحن والتفريغ : داخل وخارج البواخر .

• جمعية النقل المحلي : هي الجهة التي تقوم بنقل البضائع من الميناء إلى المستودعات والمخازن داخل ولاية البحر الأحمر.

كل هذه الأطراف تعمل مع بعضها البعض في تكامل وتنسيق تام سعياً نحو تجويد الأداء والتحسين المستمر Continuous Improvement وخدمة الاقتصاد السوداني⁽¹⁾ .

5.8. التعاون الدولي والاقليمي:-
تعتبر الهيئة عضو فاعل في العديد من المنظمات والهيئات العالمية والإقليمية والتي تشمل الآتي :

• اتحاد إدارات موانئ شرق وجنوب أفريقيا (PMAESA)

(Port Management Association Of Eastern And Southern Africa)

• المنظمة البحرية الدولية (IMO)

(International Maritime Organization)

• الجمعية الدولية للموانئ والمرافئ (IAPH)

(International Association Of Port And Harbour)

• منظمة العمل الدولية

(ILO)International Labour Organization)

• اتحاد الفنارات الدولي (IALA)

(International Association of Light house Authorities)

• الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (الإسكندرية).

(AASTMT)Arab Academy for Science and Technology)

• اتحاد موانئ شمال أفريقيا (NAPMA).

(North African Port Management Association)

• مركز البحوث والاستشارات

(MRCC) Maritime Research and Consultant Centre)

• معهد تدريب الموانئ

(PTI)Port Training Institute)

هذا بالإضافة للعديد من الاتفاقيات الثنائية بين هيئة الموانئ البحرية الموانئ العربية والإقليمية والدولية⁽²⁾ .

1- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، النشرة الاقتصادية، 2012.

2- هيئة الموانئ البحرية، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، دليل المعاهدات والاتفاقيات الدولية، 2010.

المبحث الثالث ملامح تطور النقل البحري العالمي

1. مقدمة:

في المبحث السابق تحدثنا عن الموانئ وانواعها واشكالها التنظيمية واهمية الموانئ في التجارة الخارجية ، وارتباطها الوثيق بين اى ميناء وصناعة النقل البحري والتي اصبحت ثوره اليوم فى تقنية هذا النوع من الفن و سوف نتناول فى هذا المبحث صناعة النقل البحري.

خلال الفترة مابعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الاقتصادية فى العالم تطوراً تكنولوجياً ، فقد كانت عمليات تداول البضائع من والى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة مما تضرر السفينة الى البقاء مدة طويلة بكل ميناء من اجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع ، حتى ان السفينة فى المتوسط تقضى حوالى 60% من وقت رحلتها بالموانئ و40% فى الابحار ، لذلك لم يكن ممكناً استخدام سفناً اكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، وقد تسبب ذلك فى ضعف انتاجية الاسطول العالمى . والموانئ فى الستينات والسبعينيات من القرن الماضى كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها، ومع ازدياد نسبة الفاقد من البضائع المتداولة ، وطول زمن رحلة السلعة من يد المصدر الى يد المستورد ، مما كان له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى اتساع السوق التجارية بل على نمو التجاره العالمية . وفى خلال هذه الحقبة وفى ظل فلسفة تدخل الدولة فى النشاط الاقتصادى ازدادت سياسة الحماية والدعم للاساطيل الوطنيه ، وعلى الاخص أساطيل الدول النامية وقد نتج عن ذلك انعدام حرية الشاحنين فى اختيار السفينة الناقلة لبضائعهم ، وتدنى كفاءة النقل وارتفاع تكاليفه، وكانت السياسة المتبعة هى أن تكون تجارة الدولة فى خدمة اسطولها الوطنى دون اعتبار لمستوى الخدمة المقدمة، بينما كان من المفترض أن يكون النقل البحري فى خدمة تجارة الدولة حتى تكون اسواقها قادرة على المنافسة .

فى الفترة خلال السبعينيات والثمانينات تعرض قطاع النقل البحري الى ثورة تكنولوجية فى اتجاهين:

- فى اتجاه استحداث نظام الحاويات من الباب الى الباب بالنسبة لنقل البضائع .⁽¹⁾
 - استخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ و شحن سفن البضائع الصب* .
- وبذلك أمكن عن طريق استخدام تكنولوجيا حديثة تقلل وقت بقاء السفن بالميناء الى ساعات قليلة، وزيادة زمن ابحارها، مما يؤدي الى زيادة انتاجية السفينة بحساب الطن/ميل. وهكذا أصبح من الممكن التوسع فى استخدام مبدأ اقتصاديات الحجم لبناء سفن كبيرة، أخذت تزداد حجماً وبسرعة كبيرة، وكذلك بناء سفن متخصصة ذات تكنولوجيا عالية مرتفعة الثمن.

1- احمد عبدالمنصف ، مستقبل النقل البحري فى مطلع الالفية الثالثة للموانئ ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا النقل البحري ، الاسكندرية ، الندوة الدولية الخامسة عشرة، فى الفترة من 14 الى 16 فبراير 1999م ورقه رقم 13 ص 3.

* وهى سفن تحمل بضائع غير معبأة

وهذه التغييرات مهدت الطريق للتحول العظيم في قطاع النقل البحري، والذي ظهر جلياً خلال التسعينيات، ونتيجة لعولمة الاسواق من حيث الانتاج والاستهلاك أخذت المنافسة بين القطاعات المنتجة، والخدمات تشتد ضراوة، مما دفع اصحاب الصناعات الى البحث الدؤوب عن طرق جديدة لخفض التكاليف حيث أصبح من المستحيل على اى شركة أن تتحكم في السعر ، لذلك كان لزاماً البحث عن مدخلات العملية الإنتاجية لتكون أقل سعراً وأعلى كفاءة، خاصة وقد صاحب العولمة حركة للتخلص من العوائق الجمركية وغير الجمركية، واصبحت الاتصالات وخدمات النقل أكثر تيسيراً وأقل سعراً وأكثر انضباطاً من حيث درجة الاعتماد عليها.

أدت ظاهرة العولمة الى انتشار العملية الإنتاجية على مساحة جغرافية كبيرة قد تشمل الكرة الارضية كلها مما يستلزم معه أن تدخل سلسلة العمليات اللوجستية ، والعمليات الإنتاجية، في قلب السلسلة اللوجستية والعملية الإنتاجية تقع الان في صناعة النقل البحري ، وعمليات الموانئ . ومن اجل تخفيض التكاليف أكثر فاكثراً فقد زاد الضغط بصورة كبيرة على تكاليف كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية وعلى زيادة كفاءتها وعادت ماتسمى السلسلة اللوجستية بسلسلة الامداد (SUPPLY CHAIN).

تعتمد صناعة النقل البحري على السفن الخطية بالديناميكية والتغير المستمر، وهنالك عوامل رئيسية أثرت على تطور صناعة النقل بالحاويات فى السنوات الاخيرة وهى تتضمن العولمة والاندماجات، وزيادة حجم حمولات السفن المعروضة، وتزايد فئات النوالين وهذه العوامل هي:

إتجاه شركات السفن الخطية نحو ظاهرة التركيز على أعداد أقل من السفن ذات احجام أكبر، وهذا قد يؤدي إلى الحد من حرية الشاحنين فى الاختيار، وبالتالي ارتفاع فئات النوالين. (مع ملاحظة عدم وجود الطرق الملاحية الكبرى التى توجد بها شركات تسيطر على السوق) وفى ظل المنافسة يتركز جهد كل شركة فى العمل المستمر من اجل تقليص التكاليف⁽¹⁾، مما يتطلب المقدره على توليد احجام أكبر من البضائع، فشعار الشركات الكبيرة هو (توفير البضاعة هو كل شئ) (VOLUME IS ALL) ومع شدة انخفاض النولون فان زيادة احجام البضائع المنقولة تساعد على تغطية تكاليفها الثابتة عن طريق تخفيض تكاليف نقل الوحدة (الحاوية). والمشكلة التى قد تواجه هذه الشركات هو أنه من اجل امتصاص كميات أكبر من البضائع ، فعلى الشركات الملاحية أن توفر لحاوياتها حمولة أكثر فليس من المستغرب أن تتصف العديد من الطرق التجارية بالحمولات الزائدة، وبالمنافسة القاتلة ، وفئات النوالين المنخفضة ، لتصبح النتيجة الحتمية هي:

- زيادة احجام البضائع المنقولة.

- بناء سفن أكبر حجماً.

- خلق طاقات حمولة أكبر.

- وقوع حرب تنافسية.

- المعاناة من فئات النوالين.

هكذا تستمر المنافسة⁽²⁾.

1- احمد عبدالمنصف : مرجع سابق ص4.

ضرورة النمو السريع لنظام (ميناء أم) (MOTHER) وخدمات (رافدية) إلى ميناء رافدى، من أجل توفير البضائع الكافية لملى السفن (الام) الهائلة الحجم لدخول ميناء واحد فى كل منطقة، ولأن هذه السفن لا تستطيع دخول الموانئ الاصغر ، ولتقليل عدد الموانئ التى تدخلها السفن (الأم) فضلا عن نقل البضائع عبر شبكات نقل رافدية واسعة ومتعددة ، وهذا النظام يؤدي الى تقليل الاثار السيئة لحركة التجارة غير المتوازنة فى كل من اتجاهى الطريق، وذلك الرحلات القليلة أقل طولاً. والذي يحدث حالياً أن الموانئ المحورية الام المقامة على طول الطريق الرئيسي بين الشرق والغرب هى التى تعيد تشكيل صناعة النقل البحرى فى الطرق التجارية البحرية الرئيسية انظر الخريطة (1-2).

أصبحت الخدمات البندولية مفضلة أكثر من خدمات الدوران حول العالم ، وخدمات الطرف الى الطرف (الخدمات الطرفية) (END-TO END-SERVICE) ويعتبر نمو عدد السفن المتعدية لحجم قناة بنما (POST-PANANMAX SHIPS) * نتيجة وأثر لهذه الظاهرة. و أصبحت الصين وفيتنام أكبر مصدر للبضائع المحواه فى مقابل الولايات المتحدة التى تعتبر أكبر مستورد لها⁽¹⁾.

أصبح متعهدو النقل متعدد الوسائط (مقدمى البضائع) (FOR WARDERS) يسيطرون على كميات كبيرة من الحركة الدولية لتدفق الحاويات. وستزداد أهميتهم كلما اتجه الشاحنون الى التعاقد مع أطراف من الباطن. (OUT SOURCING) للقيام بالاعباء اللوجستية نيابة عنهم ، وستساعد هذه الشركات (مقدمى البضائع) فى التوسع جغرافياً بسرعة، وكلما تمكن هؤلاء الآخرون من زيادة قوتهم كلما زاد لجوء الشاحنون إليهم . وفى ذات الوقت فان الشركات الملاحية سواء أكانت كبيرة أم صغيرة سيزداد اعتمادها أكثر على شركات مقدمى البضائع ، الشركات الناقلة التى لا تمتلك سفناً (N.V.O.C.C) ، (NON VESSEL OWNING COMMON CARRIERS) من اجل ملاء سفنهم بأقل تكلفة ممكنة وذلك بتأجير خلايا السفن (SLOTS) وفى مقابل فئة نولون واحد لكل انواع البضاعة (F.A.K) ، (FREIGHT ALL KINDS) ، وستزداد اهمية هذه النوعية من الشركات مستقبلاً.

ومن المنتظر ان تستمر ظاهرة استخدام سفن اكثر سرعة من أجل إحراز قوة تنافسية اذا سيساعد ذلك على السيطرة على خدمات التزامن المحكم (J.I.T) ، (JUST IN TIME) ، وكلما كان الطريق الملاحى اكثر طولاً كلما نتج عنه استخدام سفن اكثر سرعة وعدد أكثر من السفن يمكنها تغطية عدد اكبر من الموانئ .
ويلاحظ ان فئات النولون انخفضت فى الطرق الملاحية الآتية :-

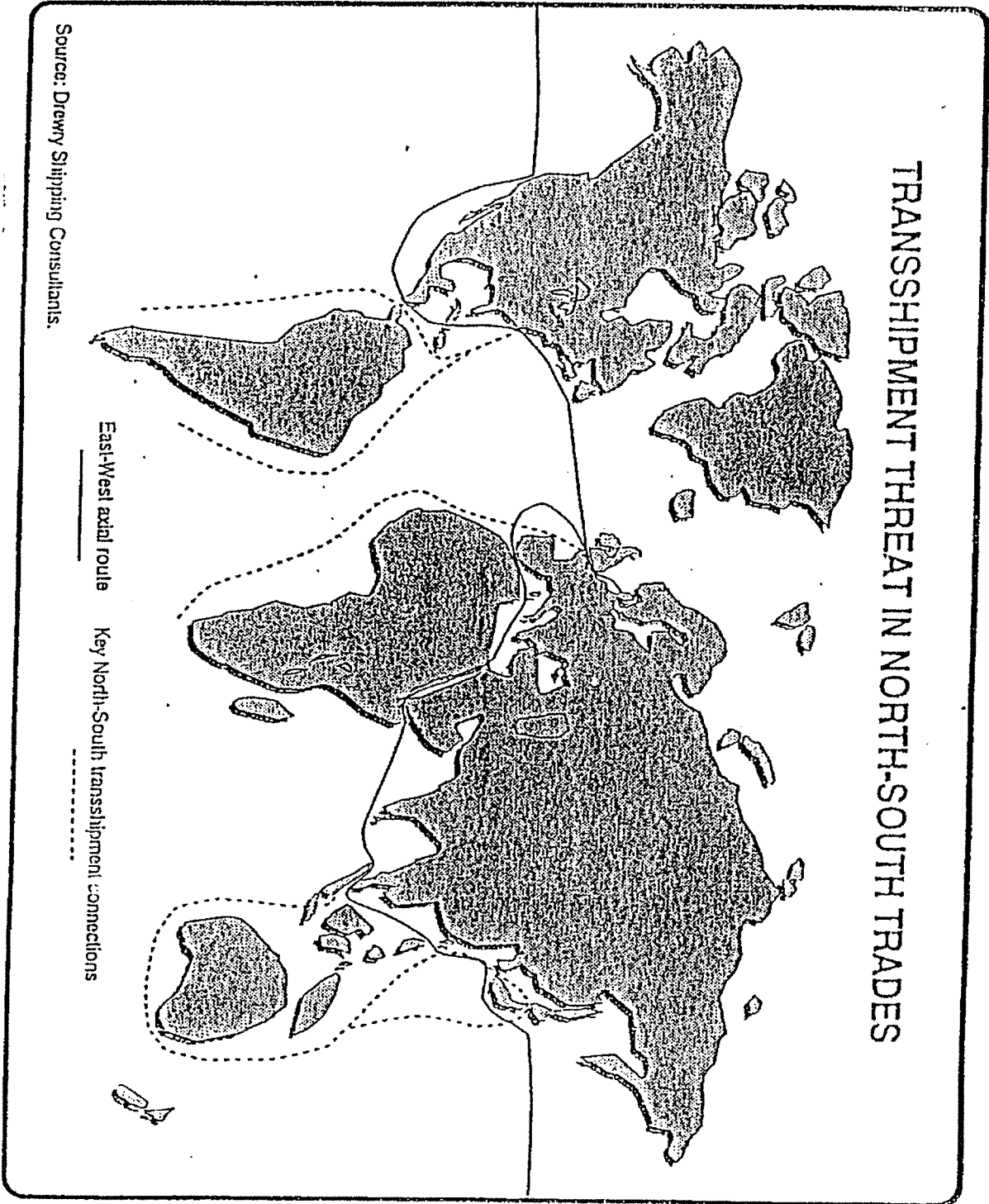
- عبر المحيط الهادى.
- عبر طريق أوروبا ، آسيا ، أوربا.
- و الطريق الملاحى الثالث عبر المحيط الأطلسي فقد ظلت فئات النولون مستقرة⁽²⁾.

* مقياس عالمى للسفن ذات حجم اكبر ، و بعرض قناة بنما ، علما بان احجام السفن بعرض قناة بنما ، ، وهى post وسيوبر

1- احمد عبد المنصف مرجع سابق ص 57.

2- أحمد عبد المنصور مرجع سابق ص 57.

خريطة رقم (3-1)
الطرق التجارية الرئيسية بين الشرق والغرب
خدمات إعادة شحن الحاويات بين الشمال والجنوب



ويلاحظ أن معدل نمو حمولات السفن المحواه قد سبقت معدلات نمو الحاويات في كل من عام 1996م/1997م. واستمر هذا الاتجاه خلال عام 1998م ولكن حدث توازن خلال عام 1999م وهذه التطورات سوف تفسح الطريق لحدوث ثورة جديدة في هذه الصناعة ، فالنظر في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (التوسع السريع في تنظيم شبكات الإنترنت المختلفة)⁽¹⁾. سوف تدفع بمعدلات التغير سريعاً لتؤثر على تجارة العالم وعلى نقلها ، وذلك لان اندماج سلسلة الإمداد (SUPPLY CHAIN) سوف يؤدي الى حدوث تغييرات كبرى في صناعه النقل وهذا ما يلاحظ من التأثيرات التي تحدث حالياً في صناعة النقل بالسفن الخطوط النظامية والشركات البترولية الكبرى ، وفي شركات عالية التكنولوجيا (HIGH-TECH. COMPANIES) مثل شركة الميكروسوفت . ومن لا يستطيع مواكبة هذه التغييرات سيضطر إلى الخروج من هذه الصناعة كلياً ، لان شبكات الاتصالات الإلكترونية سوف تيسر التجارة و تؤدي إلى تخفيض كبير في عامة التكاليف⁽²⁾.
لعل أكثر الطرق الفعالة لتخفيض التكاليف في صناعة الخطوط المنتظمة تنتج عن التركيز على اقتصاديات الحجم الكبير مما يجعل الاندماجات بين الشركات الملاحية ضرورية ومثال لذلك :-

بلغت تكاليف الاندماج بين شركة (بي ، اند، او كونتينوز / P&O CONTAINERS) وبين شركة نيلويز (NEDILOYDS) في يناير عام 1997م ، 100 مليون دولار محققه في ذلك وفورات سنويه بلغت 200 مليون دولار بنهائية عام 1997م مع حدوث تخفيضات أكثر في عام 1998م .
نتيجة للتطور المتعاظم في صناعة النقل البحري اصبحت للسفن اجيال تمثل التحالفات الملاحية بين الخطوط المختلفه لذا لم تظهر بعد نتائج كاملة للجيل الحديث للتحالفات ويجب إعطاؤها وقتاً كافياً ليتمكن التحكم في نتائجها . ويبلغ حالياً نصيب المشترك في السوق الملاحى على الطرق الرئيسية للتجارة اقل من 50 % بقليل.
وبالرغم من ان التجمعات الرئيسية العشرة الاوائل بين الشركات الملاحية في العالم ، تسيطر على نسبة تتراوح ما بين 75 %-95% من الحمولات العاملة في الطرق الملاحية الثلاثة العظمى الا انها تتضمن أكثر من 20 خطا ملاحيا منفرداً تتنافس جميعها بشراسة فيما بينها على البضائع المتيسرة بالطريق⁽³⁾.

ومن الإندماجات والتحالفات الفعاله لتخفيض التكاليف في صناعة الخطوط المنتظمه نتج عنه التركيز على اقتصاديات الحجم الكبير مما جعل الاندماجات بين الشركات الملاحية ضروريه . و التذبذبات في حجم تدفقات البضائع في فترات الذروة ، وبين رحلات الطرق الثلاث ، الاكثر نسبة اشغال ، في حجم تدفقات البضائع و التي تبلغ حوالي 30% ، وفي بعض الحالات قد تصل الفجوة إلى 50%.

وهذا هو السبب الحقيقي لإنخفاض فئات النولون ، وانخفاض معدلات الربحية للشركات ، مما تضطر جميع الشركات العاملة في هذه الطرق الدخول في اتفاقيات لاقتسام انصبتها في البضائع من اجل تخفيف اثار عدم التوازن بين تدفقات التجارة الخارجية ، وتدفقات التجارة الداخلية ، غير ان الاتحاد الاوربي ، والمجلس الفدرالى الامريكى (F.Y.M.C)

1- أحمد عبدالمنصف محمود ، مرجع سابق ، ص 6.

2-BID, P, 55.

3- المرجع السابق ، نفس الصفحة

قد منع برامج اقتسام الانصبه و الحمولات بين الشركات على اساس مناهضة الحركات الاحتكارية⁽¹⁾.

أصبحت تكنولوجيا المعلومات المتقدمة والاتصالات مركز قدرات وامكانيات مقدمى اللوجيستات (LOGISTIC SUPPLIES) ، وستكون سلسلة الامداد في المستقبل اكثر عولمة واكثر تركيزاً ، واكثر اندماجاً . ومع إزدياد المنافسة بين سلاسل الامداد (SUPPLY CHAIN) ، اصبحت اهميتها مماثلة لاهمية المنتجات السلعية التي يطلبها المستهلكون كما ان موردي الخدمات اللوجستية سيصبحون اكثر حجماً واقوى مالياً ، وأكثر تفاعلاً و استخداماً للمستحدثات التكنولوجية الأمر الذي يمكنهم من الانتشار الجغرافي الواسع في العالم مع قدرتهم على تقديم عدد اكبر من انواع الخدمات وعلى إستعداد للمشاركة في الموارد (مثل شبكة الامداد وإمكانيات التخزين) ، وعلى تفهم كامل لسلوك وعادات العملاء ، يمكن موردي اللوجيستيات من زيادة قوتهم وبالتالي ستزداد أدوارهم في المشاركة مع الشركات الصناعية المنتجة ، كشركاء لهم قدرتهم واهميتهم ، وكذلك مع تجارة الجملة والقطاعي الذين يعملون معهم ، وهذه المشاركة سوف ينتج عنها اقتسام المخاطر الاستثمارية و كذلك الأرباح.

مما لا شك فيه إن كبار الشاحنين سيتمرون في ترشيد تكاليف شبكات الامداد (SUPPLY CHAIN) ، وسيصبح لهم عدد أقل من موردي الخدمات اللوجستية ولكن القليل منهم سوف يضيف قيمة أكثر فرجال الصناعة وتجار التجزئة سيضطرون تحت ضغط عملائهم من اجل تحقيق فائدة أكثر في مقابل الأقل ، بمعنى انه فى مجال اللوجستيات ، فان هذه الشركات ستتوقع مستويات خدمة اعلي وزمن تسليم أقصر وخدمات خاصة مفصلة مع تكاليف اقل ومعلومات اكثر، وخدمات تتبع مسار الحاويات وتحركات البضائع بسرعات اكبر⁽²⁾ وترددات اكثر في شحنات اقل عدداً واصغر حجماً . وإذا لم يقدموا المتعاقدون من الباطن (THIRD PARTY OF CONTRACTORS) مثل الخطوط الملاحية، ومقدمى الخدمات اللوجستية والمواني ، وشركات التخزين ، التكنولوجيا المستحدثة لم يقدموا ما يطلبه عملائهم ولم تتوفر لهم هذه المعينات لا شك أن المتعاقدين من الباطن سيواجهون مستقبلاً مظلماً وربما أثر على تواجدهم نفسه لأنه في نفس هذه الحالات يكون البقاء للأصلح .

التبادل الإلكتروني للبيانات والمعلومات الكترونياً بين الناقل و عملائه سيصبح اكثر شيوعاً خاصة فى الدول المتقدمه . حيث يمكن توصيل البيانات الكترونياً مثل:

- سندات الشحن
- الحسابات
- تتبع البضائع
- الاجراءات الجمركية

وذلك بواسطة التبادل إلكتروني للمعلومات و الإنترنت والفاكس والتلفون بما يخلق خدمات تبادل معلومات سلسلة الإمداد وكذلك يتوقع انتشار التجارة الإلكترونية عن طريق الانترنت والتبادل الإلكتروني للمعلومات / انترنت بواسطة عملاء متخصصين⁽³⁾.

1-BID, P, 56.

2- BID, P, 55.

3-BID, P 8.

المبحث الرابع انواع واجيال سفن الحاويات

1. مقدمة:-

بدأت صناعة النقل البحري فى الولايات المتحدة الامريكية عام 1958م ، من الجيل الاول وتطورت حتى وصلت الجيل الثامن ، فى عام 1999م ، وتبع هذا التطور تطور عالمى فى الرافعات الجسريه حتى بلغت الجيل الثامن كذلك شمل التطور الخطوط الملاحية حتى اصبحت 20 خطاً ملاحياً عالمياً وصاحبها ظهور نظام النقل متعدد الوسائط ، ونظام اللوجستيك ، ومازال التنافس مستمراً بين الدول عالمياً.

أهمية الحاويات لا تقتصر على عمليات النقل فحسب ، وإنما لصناعة وإنتاج الحاويات بكميات كبيرة لا يستهان بها الأمر الذي يدل على استمرار هذه الصناعة التي سيطرت عليها دول صناعية كبرى ، ومن ثم انتقلت إلى دول عديدة لا يجمعها سوى منطلق يغلب عليه تعظيم العائد الاقتصادي والمالي. فقد أجمع الخبراء المتخصصون على استمرار توسع هذه الصناعة إلى حين ، وأن المهتمين بهذه الصناعة مختلفون من حيث الموقع الجغرافي وتعداد السكان ، أو كونهم ضمن نطاق الدول الصناعية المتقدمة ، أو الدول النامية ، أو يكون لهم تاريخ بحري من عدمه بجانب اختلاف مستواهم العلمي والتكنولوجي . فهم ينتجون على الأقل ما يحتاجونه من حاويات لتنشيط وخدمة تجارتهم الخارجية ، هذا بخلاف بعض الدول التي أدركت ومنذ زمن بعيد أهمية هذه الصناعة وعملت على إقامة وتأسيس مركز توسيع وتجميع دولي للحاويات ، معاصرة بذلك أجيال هذه الصناعة . فالدول العربية لم تتوغل في هذه الصناعة بالرغم من كونها تمتلك الكثير من مقومات قيام هذه الصناعة والتي استغلتها بعض الدول فى المنطقه لتتقدم وتؤسس صناعة مستقبل النقل البحري، حيث تعتبر الحاويات بشكل أو آخر تدرج للتجارة الخارجية إذا ما أحسن توظيفها . وهناك نشاطات أخرى تعتمد على الحاويات قد أغفلتها الدول العربية مثل: دهان الحاويات و إصلاحها وتأجير معداتها.

2. الحاوية (CONTAINER):-

الحاوية عبارة عن صندوق معدنى مصنوع من الصلب بمقاييس وأوزان ثابتة نموذجية اصبحت معروفة دولياً طبقاً للمعايير التي وضعتها الهيئة الدولية لمعايير القياس (ISO)⁽¹⁾.

جدول رقم (22- 3) ابعاد الحاويات

أبعاد الحاوية /بالأقدام	الحمولة بالطن
10x8.6x8	10 طن
20x8.6x8	20 طن
30x8.6x8	25 طن
40x8.6x8	40 طن

3. مزايا الحاوية:

- للحاوية مزايا عديدة يمكن تلخيصها فى النقاط التالية :-

1- الاكاديمية العربية للنقل البحري ، الاسكندرية ، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، اسطول وصناعة الحاويات ، تقرير رقم 16 - 5314 ، يونيو حزيران 1993م ص 5.

- إمكانية استخدام الحاويات فى النقل المختلط .
- إمكانية نقل الحاويات على أسطح السفن .
- استخدام الحاويات يؤدي الى حماية البضائع من مخاطر النقل كاللقدان والسرقة والتلف .
- استخدام الحاويات يؤدي الى تقليص فترة عملية الشحن والتفريغ وحرص البضائع المجزأة داخل الحاوية .
- انخفاض نفقات تغليف البضاعة المعبأة فى الحاويات وتخفيض تكلفة مناولة البضائع .

4. نظام الحاويات CONTAINER SYSTEM :-

ويعنى نظام النقل بأوعية الشحن(الحاويات) .

5. محطات الحاويات CONTAINER TERMINAL :-

وتعنى محطة حاويات، وهى عبارة عن مناطق او ساحات خلصة قرب الموانى تتم فيها عمليات التجميع والتعبئة والتفريغ وترتبط بالميناء بخط حديدى او بخط شحن . حاويات مشحونة لأكثر من فرد (L.C.L) (LESS THAN CONTAINER LOAD) وهى تعنى حاوية تحتوى على عدة بوالص شحن اى حاوية مشتركة به بضائع لعدة اشخاص بعدد بوالص الشحن .

6. حاوية مشحونة لفرد واحد (F.C.L) (FULL CONTAINER LOAD) :-

وهى تعنى حاوية تحتوى على بوليصة شحن واحدة أى حاوية بها بضائع لشخص واحد .⁽¹⁾

7. حاويات متكافئة (T.E.U'S) (ATWENTY FEET EQUIVILANT UNIT) :-

وهى وحدة القياس 20 قدم ومثال لذلك نجد ان الحاوية 40 قدم تساوى 2 حاوية T.E.U'S .

8. محطة تعبئة (C.F.S) (CONTAINER FREIGHT STATION) :-

وهى محطة تعبئة البضائع المجزأة (lcl) داخل الحاوية .

9. التعبئة STUFFING :- وهى عملية تعبئة البضائع داخل الحاوية .

10. التفريغ STRIPPING :- وهى عملية تفريغ البضائع من داخل الحاوية .

11. الغرامات DEMURRAGE :- وهى غرامات تاخير تفريغ الحاويات من البضائع بواسطة

المستلم بجهة الوصول بعد انقضاء فترة السماح .

12. فترة السماح FREE PERIOD :- وهى فترة سماح تمنح لمستلم البضاعة لتفريغ الحاوية

دون ان تفرض عليه اى غرامات وهى تحسب بعد انقضاء خمسة عشر يوماً من

تاريخ تفريغ الحاويات من على ظهر الباخرة .

13. رسوم مناولة TERMINAL HANDING CHARGES :- عبارة عن رسوم مناولة

الحاوية من المستودع

14. وزن الحاوية (M.G.W) (MAXIMUM GROSS WEIGHT) :-

تعنى الوزن الكلى للحاوية اى وزن الحاوية وهى فارغة بالاضافة الى وزن البضائع

المستحقة بداخلها .

1-الاكاديمية العربية للنقل البحري ، الاسكندرية ، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، اسطول وصناعة الحاويات ، تقرير رقم 16 - 5314 ، يونيو حزيران 1993م ص 6.

- 14.1. وزن الحاوية فارغة (T.W) (TARE WEIGHT) :- تعنى وزن الحاوية وهى فارغة من دون بضائع .
- 14.2. وزن الحاوية الكلي (M.P.L) (MAXMIUM PAY LOAD) :- وهى تعنى وزن البضائع داخل الحاوية . اى الوزن الكلى للحاوية (M.G.W) منقوصاً منه وزن الحاوية الفارغة (T.W) .
- 14.3. تقرير اصابة الحاوية (E.I.R) (EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT) . نقل من الباب إلى الباب (H.H) (DOOR TO DOOR) (HOUSE TO HOUSE) : تعنى نظام النقل بالحاويات من الباب الى الباب ، اى من باب المصنع الخاص بالبضائع حتى باب مخزن المستورد بجهة الوصول المنظمة الاستثمارية البحرية الحكومية العالمية
- INTERNATIONAL MARTIME CONSULTATIVE ORGANIZATION (IM.C.O).
- 14.4. البضائع الخطرة INTERNATIONAL MARTIME DANGEROUS GOODS :CODE وهو الكود البحرى العالمى للبضائع الخطرة .
- 14.5. ساحات تخزين و اورد الحاويات المعبأة بالبضاعة MARCHLING AREA (1) .
- 14.6. شهادة الصلاحية (C.S.C) CONTAINER SAFETY CERTIFICATE : وهى شهادة صلاحية للتداول ونقل البضائع من مكان لآخر حيث تخضع الحاويات لفحص مرة كل سنتين لاختبار مدى امكانيتها للتداول وصلاحيتها للتعبئة وذلك من اجل سلامة مناولتها .
- 14.7. خطة التأمين (D.P.P) DAMAGE PROTECTION PLAN :- وهى خطة تامين الحاوية من المخاطر اثناء تداولها .
- 14.8. عملية تجميع وتستيف الرسائل CONSOLDATE :- وهى عملية تجميع وتستيف عدة رسائل مع بعضها داخل محطة تعبئة البضائع المجزاة (C.F.S) .
15. أنواع الحاويات :- تشير التحليلات الاقتصادية والإحصائية إلى أهمية قواعد البيانات والمنظومات الخبيرة باعتبارها أنسب اصطلاح لحفظ المعرفة وتبسيط طرق استرجاعها وعمليات تصميمها . إن الإفادة من التقنيات الحالية برهنت عمليا على كفاءتها وأهميتها في الحصول على المعلومات والإحصائيات الدقيقة لمختلف دقائق الصناعات والعلوم ،كالنقل البحري الذي يصعب الحصول على بياناته بدقة لطبيعة حاله ، ستظل بلا شك إمكانية تمييز الحاويات عن بعضها البعض من خلال دالتين رئيسيتين:-
- الأول العرض (النوع) الثاني الأبعاد (الطول والارتفاع) .
- فمن ناحية النوع يمكن تقسيم الحاويات إلى أحد عشر نوع رئيس وهي:-
- 15.1. الحاويات النمطية المفتوحة .
- 15.2. حاويات مفتوحة السقف .
- 15.3. حاويات ثلاجة .

1-الأكاديمية العربية للنقل البحري ، الاسكندرية ، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري ، اسطول وصناعة الحاويات ، تقرير رقم 16 - 5314 ، يونيو حزيران 1993م ص 7.

15.4. حاويات ذات عزل حراري .

15.5. حاويات مسطحة .

15.6. حاويات ذات نهايات قابلة للطي .

15.7. حاويات مسطحة ثابتة النهايات .

15.8. حاويات الطبالي الأوروبية .

15.9. حاويات ذات تهوية

15.10. حاويات لبضائع الصب .

15.11. حاويات صهرجية (1)

كما يمكن تصنيف أسطول الحاويات العالمي حسب مناطق الإنتشار وحسب الأبعاد وحسب الملكية وجميع العلاقات التي تربط فيما بين ذلك .

فمن حيث أنواع الحاويات يوضح الجدول رقم (23 - 3) تحليل لأسطول الحاويات العالمي مصنفة حسب نوع الحاويات وذلك في الفترة من 1992 / 90 م . وقد وجد ان اجمالي عدد الحاويات في منتصف عام 1992م قد بلغ 7.3 مليون حاوية. وبذلك نجد ان الحاويات النمطية تشكل نسبة 87% من الإجمالي العالمي تليها حاويات الثلجة بنسبة 4.5% والحاويات المفتوحة السقف 2.5% ومسطحة ذات نهايات قابلة للطي بنسبة 1.3% والنسب الباقية 4.5% موزعة على باقي الأنواع(2).

وفيما يتعلق بتقسيم أسطول الحاويات على المناطق الجغرافية مثل : أفريقيا أستراليا ، منطقة الكاريبي وجنوب وسط أمريكا ، أوروبا ، آسيا الوسطى والهند ، شمال أمريكا وشمال اسيا، جنوب شرق اسيا، وجد ان الحاويات النمطية تتركز بالمرتبة الأولى في أمريكا الشمالية ثم أوروبا ، ثم شمال اسيا اي ما يعادل 5.96 مليون حاوية / مكافئة أي ما يعادل 92.5% من إجمالي هذا النوع ، وأن أمريكا الشمالية تستعمل الحاويات الثلجة بنسبة 41% من إجمالي هذا النوع.

اما الحاويات ذات العزل فان أوروبا تمتلك على ما يزيد عن 60 الف حاوية ، أي ما يعادل 81% من اجمالي هذا النوع وفي ذات الوقت تستعمل ما يزيد عن نصف الحاويات المفتوحة من الأعلى اي مايعادل (56% من إجمالي هذا النوع) وحوالي 78% من الحاويات ذات النهايات قابلة للطي ، و85% من الحاويات ذات التهوية و69% من الحاويات الصب، و84% من الحاويات الصهرجية ، وبالطبع فإن أوروبا تستحوذ على أكثر من 91% من حاويات الطبالي الأوروبية (EUROPALLET WIDTH) وهي حاويات تستوعب الطبالي الأوروبية ويشيع إستعمالها في أوروبا وأستراليا ، وبالخصوص بريطانيا التي اعتمدت على هذا النوع من الحاويات في الرحلات البحرية القصيرة . كما توجد هذه الحاويات بنسب 0.6% في أستراليا 2% في أمريكا الشمالية.

وقد ظهر من آخر الإحصائيات المتخصصة في تقسيم الحاويات حسب المناطق ، ان عدد حاويات الطبالي الأوروبية قد بلغ حوالي 42 ألف حاوية وذلك في ديسمبر عام 1999م كما في الجدول (23-3) بالرغم من أن العدد الحقيقي النشط لا زال قليلا إلا أن هذه (3) الحاوية الحديثة تحوز إقبالا متزايدا ومستمرأ. وقد واكب تقدمها الحالي بتواجد نوعين أساسيين منها وهما:- نمطية /أوروبية(4)

1- على سليمان ، الحاويات ، تطورها ، انواعها ، ادارتها، بورتسودان ، الخطوط البحرية السودانية ، العلاقات العامة ، بدون تاريخ ، ص (6).

2- الاكاديمية العربية للنقل البحري ، الاسكندرية ، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري ، مرجع سابق ص 19.

3- الاكاديمية العربية للنقل البحري ، مرجع سابق ص 21.

4- الاكاديمية العربية للنقل البحري ، مرجع سابق ص 23.

جدول رقم (3-23)
أسطول الحاويات العالمي
حسب أنواع الحاويات لعام 1990م-1995م

نسبة التغير سنة الأساس (95 = 100)	1995	1990	نوع الحاوية
124.9	6373051	5102563	نمطية
120.2	333461	277465	ثلاجة
105.8	73491	69480	ذات عزل
120.4	187720	155958	مفتوحة السقف
172.0	100761	58581	نهايات قابلة للطي
107.0	39640	39344	ذوات نهايات ثابتة
95.6	37010	38728	مسطحة
214.8	41852	19485	طبالي أوربية
103.6	47990	46302	ذات تهويه
99.0	21727	21951	صب
144.0	63697	44227	صهريجية
124.6	7320400	5874084	الإجمالي

المصدر:- CONTAINER INTERNATIONAL DEC 1995

16. النوع النمطي:-

-(STANDARD EUROPALLET WIDE)

والنوع الاول لتمييز الحاويات من حيث العرض نجد أن عرض حاويات الطبالي الأوروبية (2.5 متر) يباعد بينها وبين الحاويات المناظرة الأخرى (12.5متر). إلا أنه عند مقارنتها بالوحدات المتنوعة من حاويات (SWAPTANK) فهي حاوية المستقبل. فوجود أبواب المؤخرة ، والأبواب الجانبية (للاستخدام في السكة الحديدية) ، وتستعمل في نقل بضائع الصب والمبردة ، وسيزيد من الإقبال عليها أكثر وأكثر ويرى المؤيدون لهذا النوع من الحاويات أن تصميم هذه الحاوية يمكنه استغلال تقنية الإنتاج الضخم (MASS PRODUCTIONS)، والذي إنتهجه صناعة إنتاج الحاويات على المستوي العالمي ، وفي نفس الوقت الذي تكون بعض أنواع الحاويات مقتصر استخدامها على عمليات النقل البحري ، فإن هذه الحاويات لها فرص حقيقية في تعدد مميزات استخدامها (نقل ، تستيف ، تكلفة ، تصنيع)⁽¹⁾.

وبالرغم من هذه الإمكانيات الواضحة ، فإن عدد الحاويات من هذا النوع ما يزال محدوداً ، وتشير التقارير المتخصصة أن عددها في أواخر عام 1995م، بلغ حوالي 42 ألف حاوية بعد أن كان في عام 1990م 20 ألف حاوية.

ولكن الأطراف المناهضة وغير المؤيدة لهذا النوع تؤكد بأن هذه الحاوية ذات طبيعة خادعة ، تتمثل في مدى صلابة الأضلاع الجانبية ومدى تحملها المتواضع لظروف العمل

1- المرجع السابق ص 21.

القاسي . ولا شك أن عمليات التطوير لم تقتصر على خلق أنواع جديدة من الحاويات بل أن

حسن إستغلال الحاويات في حد ذاته هدف أساسي لصناعة وإنتاج الحاويات⁽¹⁾ .
ومن هذه التطورات و الابتكارات هو تركيب إطار علوي للتوسع في الحاويات ذات نصف الإرتفاع مفتوحة السقف يرمز لها بـ (H.H.O.T) , (HALF- HIGH OPEN TOP) بغرض توفير مساحة إضافية للتحميل من جهة ومن جهة أخرى تحميل تشكيلة أكبر من السلع المتنوعة عما تحتويها الحاوية العادية ذات نصف الإرتفاع من جهة أخرى ، أي إضافة حجم أكبر ونوعية أكثر من السلع . والابتكار عبارة عن هيكل من الصلب بطول وعرض الحاوية (20.8 قدم) وأربعة قوائم بطول 4 أقدام مثبتة في أركان الحاوية ، ولتسهيل نقلها وتداولها يقسم هذا الإطار إلى أربعة أجزاء . إن طرح مثل هذا الابتكار البسيط نسبياً لهو ذو فعالية كبيرة وكما أن تكلفته الإضافية غير مرر تفعة خاصة إذا قورنت بالعديد من لوازم ومكونات الحاوية ، الأمر الذي من شأنه تحفيز المستهلكين والمبدعين لخلق المزيد من التطوير حسب المتطلبات وما تمليه ظروف العمل .

وأمثلة للبضائع الممكن نقلها في هذا النوع من الحاويات ((H . H . O . T)) هو ما يطلق عليه مجموعة البضائع (III) مثل مواسير الصب والأخشاب ومكونات البناء والإنشاءات وجميعها تتميز بالأطوال الكبيرة ، بالإضافة إلى إمكانية تحميلها مجموعة (II) مثل محركات الديزل ، أسطول الغاز مسبوكات كبيرة أو غير منتظمة الهيكل ، البراميل ، المولدات الكهربائية ، شبكات المواسير ووصلاتها ، الحمامات الكبيرة والمضخات ، معدات حفر آبار البترول، كما يمكنها تحميل مجموعة (I) دون الحاجة إلى إطار توسيع .

وبذلك يستفيد كل من الشاحن والمرسل إليه والناقل عند شحن مجموعة البضائع II داخل حاويات (H.H.O.T) إختصار للوقت في الشحن والتفريغ ، وفي ذات الوقت يقلل من الإعتدال على أنواع أخرى مثل الحاويات المسقوفة ولا زال⁽²⁾ البحث مستمراً حول إمكانية تحميل البضائع التي تحتاج إلى درجات مختلفة في درجة الهواء للحفاظ عليها في حالة جيدة مثل الأغذية والخضروات .

17. النوع الثاني حاويات متعددة الخلايا (C.P.C) CELLULAR PALLET WIDE: حيث تتميز الحاويات من هذا النوع بأبعادها الأساسية مثل الطول و الإرتفاع علماً بأن أكثر الأطوال شيوعاً هي (20 و 40 قدم) حسب ما هو موضح بالجدول رقم (24-3) حيث وجد ان عدد الحاويات ذات الطول 40 قد بلغ (3.842) مليون حاوية في حين أن الحاويات ذات الطول 20 قدم قد بلغ حوالي 3.219 مليون حاوية وهما يشكلان معاً حوالي 97.4% من إجمالي الحاويات .

وفيما يخص الحاويات 40 قدم نجد أن الحاويات النمطية تشكل فيها 87.5% في حين أن حاويات الثلجة كان نصيبها حوالي 8.8% من حاويات 40 قدم .

أما الحاويات 20 قدم فإن النمطية منها قد شغلت نسبة 86.7% و الثلجة حوالي 2.4%، ومن ذلك نجد أن 71% من إجمالي حاويات الثلجة هي من ذات الطول 40 قدم وأن الأطوال الأخرى هي 45 قدم ، 48 قدم ، 53 قدم قد شكلت نسبة 2.5% . أما بالنسبة

1- نفس المرجع نفس ال صفحة.

2- المرجع السابق ص 23.

لارتفاع الحاويات ، فإن الأكثر شيوعاً هي الحاويات ذات ارتفاع قدم ، 8 + 6 بوصة و 9 قدم + 6 بوصة كما هي موضحة بالجدول رقم (25-3).

ويلاحظ من الجدول رقم (25-3) أن أغلب الحاويات النمطية من الحاويات ذات الارتفاع 8 قدم + 6 بوصة فقد بلغ عددها حوالي 5.7 مليون حاوية أى تشكل نسبة 78.3% من اجمالى عدد الحاويات 89.8% من اجمالى عدد الحاويات النمطية . يليها فى العدد الحاويات ذات الارتفاع 9 قدم + 6 بوصة فقد بلغت حوالي 596208 حاوية أى بنسبة 8.14% من اجمالى الحاويات 9.35% من الحاويات النمطية⁽¹⁾ .

كما أن الحاويات مفتوحة السقف قد بلغت 177789 حاوية ذات ارتفاع 8 قدم + 6 بوصة أى تشكل نسبة 94.65% من الحاويات المفتوحة السقف 2.41% من اجمالى عدد الحاويات العالمى⁽²⁾ .

كما يلاحظ ان الحاويات المسطحة قللت من عدد الحاويات ذات الارتفاعات الأخرى غير الحاويات الشائعة ذات الارتفاع 8 قدم و 8 قدم + 6 بوصة و 9 قدم + 6 بوصة . كما أن الحاويات ذات الارتفاع 8 قدم + 6 بوصة هي الوحيدة التي استحوذت على الحاويات ذات النهايات القابلة للطى والحوايات ذات النهايات الثابتة، وأن حاويات الصب اقتصر على الحاويات ذات الارتفاع 8 قدم + 6 بوصة⁽³⁾ .

جدول رقم (24-3)

تحليل لأسطول الحاويات حسب النوع
والطول (الوحدة / حاوية مكافئة)

النوع	الطول		
	20 قدم	40 قدم	أخرى
نمطية	2855856	33165322	151873
ثلاجة	80505	238368	14588
ذات عزل	62031	9262	2198
مفتوحة السقف	98761	97884	75
نهايات قابلة للطى	33087	63748	3926
ذو نهايات ثابتة	15184	22236	2220
مسطحة	27216	9494	300
طبالي أوربية	4433	35544	1875
ذات تهويه	47915	-	75
صب	15108	64	6555
صهريجيه	60561	586	2550
الإجمالى	3291657	3842508	186235

المصدر:- CONTAINERIZATION INTERNATIONAL ,1993 DED

1- مرجع سابق ص 24 .

2- الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا و للنقل البحري مرجع سابق ص 25.

جدول رقم (3-25)
تحليل لإسطول الحاويات حسب النوع والعرض
(الوحدة حاوية / مكافئة)

النوع	8 قدم	8 ق+6 ب	9 ق+6 ب	غير هم	الإجمالي
نمطية	48357	5728486	596208	-	6373051
ثلاجة	1127	259426	72908	-	333461
ذات عزل	46278	24407	2806	-	73491
مفتوح السقف	1610	177789	20	8301	187720
نهايات قابلة للطى	-	100761	-	-	100761
ذات نهايات ثابتة	-	39640	-	-	39640
مسطحة	-	-	-	37010	37010
طبالي أوروبية	718	29262	11872	-	41852
ذو التهوية	1391	46349	250	-	47990
صب	229	21428	-	-	21727
صهرجية	1635	61826	-	236	63697
اجمالي	101415	6489374	684064	405547	7320400

المصدر:- CONTAINERISATION INTERNATIONAL , DEC 1993

مادة صنع الحاويات:-

من الجدول رقم (26 - 3) يعتبر الصلب والالومنيوم والألياف الصناعية GRP/PLYWOOD من المواد الأساسية والرئيسية لصناعة الحاويات ، وأن الصلب هو أكثر المواد شيوعا فى صناعة الحاويات و تبلغ نسبة 89.7% من صناعة الحاويات . يلي الحاويات المصنوعة من الصلب ، الحاويات المصنوعة من الالومنيوم حيث يبلغ عددها 697 ألف حاوية تشكل نسبة 9.5% من اجمالى الحاويات .

جدول رقم (3-26)

تحليل لإسطول الحاويات حسب
النوع ومادة الصنع (الوحدة حاوية/ مكافئة)

المادة	النوع			الإجمالي
	الصلب	الالومنيوم	ألياف صناعية	
نمطية	5935599	426131	11321	6373051
ثلاجة	68318	259201	5942	333461
ذات عزل	32488	10416	30587	73491
مفتوحة السقف	187228	492	-	187720
نهايات قابلة للطى	100761	-	-	100761
ذو نهايات ثابتة	39640	-	-	39640
مسطحة	37010	-	-	37010
طبالي أوروبية	41852	-	-	41852
ذات تهويه	42190	-	5800	47990
صب	20393	734	600	21727
صهرجية	62626	246	825	63697
الإجمالي	65681	967220	55075	7320400

المصدر:- CONTAINERISATION INTERNATIONAL , DEC 1997

18. مالكو الحاويات:-

مفهوم الملكية في مجال النقل البحري يعتبر في حد ذاته مفهوم عتيق يتمثل في امتلاك السفن ، والمطلوب من الدول النامية الانتقال إلى مفهوم جديد هو سيطرة التجارة على الخدمات المتاحة، كون أن متطلبات الحصول على سفن⁽¹⁾ يحتاج ألى استثمارات كبيرة قد لا تكون متوفرة من ناحية ومن ناحية أخرى فإن إشغال هذه الحمولات على الوجه الأمثل يعتبر أمرا عسيرا .

من الجدول رقم(27-3) يبرز من بين مالكي الحاويات فئتان رئيسيتان هما الناقلون (CARRIES) والمؤجرون (LESSOR) وهما يؤلفان 95.4% من اجمالي ملكية أسطول الحاويات العالمي وقد يلاحظ وجود تقارب نسبي في ملكيتها للحاويات (48.9%) الناقلون و (46.4%) المؤجرون من الأسطول العالمي على التوالي .

جدول رقم (27-3)
ملاك الحاويات حسب انواع
الحاويات(الوحدة حاوية /مكافئة)

النوع				الملاك
الإجمالي	غيرهم	المؤجرون	الناقلون	
6373051	276066	3042258	3054727	نمطية
333461	578	111308	221575	ثلاجة
73491	3047	250	70194	ذات عزل
187720	10570	94601	82549	مفتوحة السقف
100761	9506	62108	29147	نهايات قابلة للطي
39640	200	8009	31431	ذو نهايات ثابتة
37010	258	15091	21661	مسطحة
41852	5823	12772	23257	طبالي أوربية
47990	573	13289	34128	ذات تهويه
21727	5880	6069	9778	صب
63697	26468	34731	2498	صهرجية
7320400	338969	3400486	3580945	الإجمالي

المصدر: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL , DEC 1993

يوجد هذا التقارب في عدد الحاويات النمطية أما الأنواع الباقية بإستثناء حاويات الثلجة والحاويات ذات العزل التي يكون الفارق فيها كبير لصالح الناقلون ، يقابل ذلك زيادة عدد الحاويات الأخرى التي يستخدمها المؤجرون مثل: الحاويات ذات النهايات القابلة للطى والحاويات الصهرجية والحاويات مفتوحة السقف كما هو واضح فى الجدول رقم(27-3) ، يتميز الناقلون يتميزون الناقلون بتملك ضعف عدد الحاويات الثلجة التي يمتلكها الملاك⁽¹⁾. كما يتميز الناقلون عن المؤجرين بامتلاك أعداد كبيرة من الحاويات ذات العزل والحاويات ذات النهايات الثابتة والحاويات المسطحة والطبالي الاوربية والحاويات ذات التهوية وحاويات نقل الصب ، بينما يتفوق المؤجرون بنقل المواد البترولية والكحول والغازات والمواد الكيميائية .

من الجدول رقم (28-3) نخرج بمؤشرات بالغة الاهمية فيما يخص أسطول الحاويات العالمى وهو توزيع الملاك على المناطق الجغرافية التي ينتشرون فيها ، نجد أن الولايات المتحدة تستحوذ على 37.3% من ملكية الحاويات ، يليها المملكة المتحدة بنسبة 15% وأن كل من اليابان وتايوان و المانيا وروسيا الجديدة وكوريا الجنوبية والدنمارك والصين وفرنسا تتراوح ملكيتهم بين 200-400 ألف حاوية مكافئة (5.9%-2.7% من اجمالى اسطول الحاويات) ، وأن هولندا وهونج كونج تتقاربان في ملكية الحاويات بحوالى 110 ألف حاوية لكل منهما .

وبالرغم من انتشار الملاك الناقلون فى معظم البلدان الرئيسية التى يوضحها الجدول (28-3) باستثناء سلوفاكيا ، الا ان الملاك المؤجرون لم يتواجدوا فى تايوان وروسيا الجديدة وكوريا الجنوبية و الدنمارك وسنغافورة و اسرائيل والامارات وبلجيكا وبولندا وجنوب افريقيا والنرويج وما تحتها⁽²⁾.

جدول رقم (28-3)
أسطول الحاويات حسب النوع والملك
(الوحدة : حاوية / مكافئة)

البلد	الناقلون	المؤجرون	أخري	الإجمالي
الولايات المتحدة	460428	2234998	36731	2732157
المملكة المتحدة	198354	8844885	15165	1098404
اليابان	396986	29550	5985	432521
تايوان	367123	-	-	367123
المانيا	189461	91705	47471	328637
روسيا الجديدة	141800	-	153000	294800
كوريا الجنوبية	236095	-	-	326095
الدنمارك	224687	-	-	224687
الصين الشعبية	197907	7720	-	205627
فرنسا	162079	30288	12586	204953
هولندا	100865	9148	8262	118275
هونج كونج	90311	21000	-	111311
إيطاليا	89334	2170	2420	93924
السويد	16734	64600	270	81604
سنغافورة	60462	-	-	60462
سويسرا	45532	11250	440	57222
إسرائيل	52876	-	25	52901
الإمارات العربية المتحدة	48550	-	-	48550
بلجيكا	39183	-	1701	40884
بولندا	36365	-	1380	37745
جنوب أفريقيا	30292	-	70220	37512
أستراليا	30890	10520	5966	37376
النرويج	33860	-	-	33860
إسبانيا	21606	-	8775	30381
المكسيك	22100	-	-	22100
الفلبين	22036	-	-	22036
تشيكوسلوفاكيا	-	-	21919	21919
برمودا	21010	-	-	21010
الأرجنتين	19320	-	1017	20337
البرازيل	19209	-	10	19219
ماليزيا	18652	-	200	18852
أورجواي	17904	-	-	17904
بورتوريكو	12820	-	-	12820
السعودية	10736	-	-	10736
كوبا	10500	-	100	10600

المصدر:- world container census , 1992

المبحث الخامس الاندماجات والتحالفات الملاحية

1. مقدمة:

ارتفع النمو في حركة حاويات الخطوط الملاحية على مدى عقود متتالية، ومن المتوقع ارتفاع معدلات النمو الحاليه مما يزيد الضغط على الموانئ وشركات الخطوط لزيادة استثمارها، كما ان هنالك عناصر متعددة تدفع الى زيادة السعه في البناء الجديد، وإيجاد سفن اكبر حجماً بدلاً من كونها أكثر عدداً، وذلك لتخفيف الضغط على الموانئ إلا ان ارباح تكلفة تشغيل السفينه سوف تتلاشى اذا لم يكن هناك اداء اكثر تقدماً في تداول البضاعة ويبدو ان الخطوات الاخيره التي اتبعتها الخطوط الملاحيه قد ادت الى زيادة حجم تشغيل اكبر من السفن ربما يودى الى ظهور حالة استقرار نسبي في السنوات القادمه .

2. مفهوم الإندماجات والتحالفات الملاحية:-

في المبحث الثالث كان التركيز على الحاويه كوحده نمطيه اصبحت تلعب دوراً كبيراً في المنافسة العالميه في ثورة تكنولوجية عظمى تعمل على تغيير العالم وتغيير كل المفاهيم السابقه، فهي تعمل على الغاء المسافات واختلاف التوقيت والغاء الحدود الدوليه والحواجز الجمركيه المادية وغير المادية، بما يحقق تبادل البضائع والاموال والمعلومات الكترونياً في لحظات من الزمن. نتج عن هذه الثورة أثراً خطيراً لعل أهمها تحرير الأسواق الدوليه وتعرضها للمنافسة الشديده الضراوة، في قطاعات الانتاج والخدمات وخلق سوق واحده تشمل العالم كله، وقد ادت هذه المنافسة الرهيبة لاستخدام اقتصاديات الحجم وظهور التكتلات العملاقة وتكثيف استخدام التكنولوجيا المعقدة لخفض التكاليف و اخذت هذه الصناعة تبحث بدأب عن كل وسائل استخدام مدخلات اكثر رخصاً مما ادى الى ظهور تقسيم جديد للعمل وانتشار العمليه الإنتاجية للمنتج الواحد في اكثر من منطقة جغرافية تغطي العالم كله، بذلك ظهرت الحاجة إلى ادماج العمليه اللوجستيه في العمليه الإنتاجيه، واصبحت الموانئ والنقل جزء من السلسلة اللوجستيه المتكامله حيث تشكل عمليه تكنولوجيا المعلومات العمود الفقري⁽¹⁾.

في ذات الوقت اخذت الاقتصاديات الوطنيه الإقليمية في الإندماج في الإقتصاد العالمي الذي اصبح تأثيره وتأثره بتلك الاقتصاديات، يأخذ ابعاداً بعيدة الاثر ولعل الانهيار المالي والاقتصادي في عام 1998م جنوب شرق آسيا اكبر مثال لذلك والتي ظهرت اثاره في مختلف انحاء العالم بدرجات متفاوتة ولعل النقل البحري والموانئ وشبكات النقل البري هما من اشد الصناعات تأثراً، حيث تأثرت التجارة المنقولة بحراً، سواء في هياكلها او في احجامها او في اتجاهاتها، فالنقل البحري اصبح صناعة كونه بكل ما تعنيه هذه الكلمة، واخذت الشركات الملاحية تندمج في بعضها مكونة شركات وتحالفات عملاقه قليلة العدد تسيطر على طرق العالم الملاحية الكبرى وفي نفس الوقت اخذت الموانئ تتطور تبعاً لهذه المتغيرات وذلك من نواحي ثلاث:-

1- احمد عبدالمنصف محمود(د)، لوجستيات نقل التجارة العربية البنينية، الجمعية البحرية المصرية مجلة متخصصة لنشر الابحاث العلميه في مجال النقل والتجارة نصف سنويه العدد السادس عشر يناير 2000م. ص (3).

- أولها ظهور الموانئ المحورية لإعادة توزيع البضائع في المنطقة (TRANSSHIPMENT) بواسطة السفن الرافدية.
- ظهور شركات دولية متخصصة في إدارة محطات الحاويات وتدخل ضمن هذه الشركات الملاحية الكبرى التي تفضل ان تدير بنفسها المحطات التي تستخدمها في شبكات النقل التي تعممها لتغطي طرق العالم الملاحية . مثل شركة ميرسك (Mearsk) وشركة سي لاند (Sea Land) التي تدير ميناء صلالة في سلطنة عمان وميناء دبي تدير ميناء جيبوتي على البحر الأحمر.
- بروز شركات كونه لمتعهدي النقل متعدد الوسائط ميز صناعة النقل البحري بالتقنيه التكنولوجيا العاليه ، والتكلفة الرأسمالية مع التركيز الصناعي المعقد والمكثف والذي تصاحبه عمليات شديدة التعقيد والحاجة الى مستوى ادارى عالى غير مسبوق ، ادى الى ظهور سوق احتكارات القلة (MONOPOLY) وظهور الموانئ المحورية الكبرى ، وتزايد عددها مما خلق منافسة حادة مع تعرضها لمخاطر كبيرة نتيجة للإستثمارات الهائله للتكاليف الثابتة العالية ومستوى الإدارة الخارق بذلك اصبحت خدمات النقل البحري والموانئ حلقات مندمجة ضمن باقى حلقات السلسلة اللوجستيه للنقل من الباب الى الباب وهى ما تعرف بسلسلة امداد (SUPPLIES CHAIN)⁽¹⁾ .

3. تكوين الاندماجات والتحالفات الاستراتيجية:-

(الشركات الخطية المحواة)

بالرغم من الازمات الماليه والنقدية التي يشهدها العالم من وقت لآخر واخرها الازمة فى جنوب شرق آسيا والازمة المالية الاخيرة في عام 2008 الا ان هناك توجهاً عالمياً واسع النطاق نحو اعتناق سياسة البحار المفتوحة ، إن استجابة الشركات الملاحية العالمية لهذه التطورات كانت واضحة وقوية اذ يمكن رصد العديد من المؤشرات على ذلك ومن ضمنها التوجه نحو اصدار طلبات بناء المزيد من سفن الحاويات بإعتبار نظام الحاويات يعد افضل نظم النقل البحري على الإطلاق فى نقل البضائع العامة الذي يمثل حجر الزاوية لنظام النقل متعدد الوسائط فضلاً عن التوجه نحو تصميم وبناء احجام اكبر من سفن الحاويات لإستيعاب المزيد من نقل التجارة الدولية ، وتوسيع نطاق التغطية الجغرافية لسفن الخطوط الملاحية الكبرى لتغطي كافة انحاء العالم ، فظهرت خدمات النقل بسفن الحاويات حول العالم (ROUND THE WORLD SERVICE) ، لكن هذه التوجهات هددت بحدوث زيادة غير مرغوبة فى عرض الخدمة حيث زادت اعداد الخلايا المتاحة للخدمة زيادة كبرى اسفرت عن حدوث منافسة قوية ولم تكن مصحوبة بزيادة متناسبة معها فى الطلب على خدمة النقل مما تولد عنه انهيار النوالين ، ويتطلب الامر اجراء نوع من التنسيق بين هذه الشركات حتى لا تصل حدة المنافسة بينها إلى مرحلة (CUT THROAT COMPETITION) كان هذا التنسيق الذي تم بين هذه الشركات بمثابة البداية الفعلية للتحالفات الملاحية العالمية ولا شك ان التحالفات الملاحية العالمية تمثل انعكاس قوى لأحد مظاهر العولمة فى قطاع النقل البحري على مستوى العالم ، بحيث تحققت للشركات الملاحية الاعضاء وفورة اقتصاديه و فنية كبرى

1- احمد عبدالمنصف محمود(د) ، مرجع سابق، ص4

ناتجة عن تطور الاساليب المستخدمة في توظيف السفن وتشغيلها وتنسيق السياسات الإدارية والتسويقية وخطوط الاعضاء.

شهد شهر مايو 1994م تكون أول حلف تحالف ملاحى عالمى تحت إسم (THE GLOBAL ALLIANCE) حيث ضم كل من (OOCL, MOL, APL, NEDILOYD) بالإضافة الى كل من (C.G.M, MISC) اللتين لعبتا دوراً أقل أهمية فى عمليات التحالف ، إن هذه الخطوة تؤكد دور ونفوذ المؤتمرات الملاحية التقليدية ، اضافة الى بداية ظهور سيطرة مثل هذا التحالف القوى على تجارة الشرق - والغرب (EAST - WEST TRADE).

وبعد فترة وجيزة قام تحالف كل من (NYK, NOL) بتكوين نواة التحالف الملاحى العملاق الثانى على تجارة الخط الملاحى للتجارة العابره للمحيط الهادى وسرعان ما انضمت كل من (HAPAG - LOYD, P&O OCL) إلى هذا التحالف ،⁽¹⁾ حيث تفككت عملية الشراكة بين P&O, MERSK كما قامت شركة ميرسك بالدخول فى شراكة جديدة مع السى لاند مكونه التحالف الملاحى العالمى الثالث والذى يعد اكبر واقوى التحالفات الملاحية العالمية على الاطلاق حيث يضم 167 سفينة حاويات بسعة اجمالية من الحاويات تبلغ 438 ألف حاويه T.EU.

أما رابع التحالفات الملاحية فى العالم فيضم HANJIN SHIPPING مع مجموعة TRICON والتي تضم كل من DSR - SENATOR, CHO YANG مع انضمام شركة الملاحة العربية المتحدة UAS إلى العمليات التشغيلية بتنسيق خاص مع هذا التحالف⁽²⁾. تختلف عناصر التحالفات عن غيرها من صور الشراكة بين الشركات الملاحية العالمية في :-

- قدرة اعضاء التحالفات العالميه على الدخول والنفوذ الى منظومة العلاقات الإدارية والإقتصادية والشركات الكبرى (الصناعية والتجارية) والإرتباط بها على مستوى العالم.
- إرتباط المصالح على نطاق واسع بين اعضاء التحالفات العالمية وكبرى الموانئ العالمية بحجم ضخم من البضائع والتجارة والنقل معبراً عنه بأرقام فلكية من النقود.
- النقل البحرى لا يعد فقط موضع اهتمام اعضاء التحالفات الملاحية العالمية بل تجاوز الامر حدود نشاط النقل البحرى ليمتد الى تقديم الخدمات اللوجستية وخدمات النقل الدولى متعدد الوسائط .
- والأهداف الاقتصادية من تكوين التحالفات الملاحية العالمية هي :-
- تعاضم الأرباح من العمليات التشغيلية ، اخذاً فى الاعتبار الإنخفاضات المتوالية فى معدلات النوالين التى اثرت سلبياً وبصورة ملموسة على معدلات الربحية فى الشركات المختلفة .
- تحسين عملية تجميع البضائع والنقل من خلال الوصول الى توزيع أمثل لتشغيل سفن الحاويات على الخطوط الملاحية المختلفه على مستوى العالم.
- ضمان الاستغلال الأمثل للخلايا والفراغات بالسفينة العامله على الخطوط الملاحية من خلال احداث تنسيق فى عرض خدمة النقل⁽¹⁾.

1- Ocean shipping consultants , annual eport 1997

2- ايمن النحراوى ، مرجع سابق (ص) 9

- مواجهة المتطلبات الرأسالية الهائلة للاستثمار فى السفن الجديدة والتي تصل تكلفة شرائها الى 100 مليون دولار للسفينة من طراز POSTPANAMAX -PLUS سعة 6000 حاوية /مكافئة TEU .
 - تقليل التكاليف التشغيلية للسفن على الخطوط الملاحية المختلفه من خلال ترشيد الابحارات والترددات على الموانى المختلفة .
 - تحقيق الاستفادة من اقتصاديات الحجم فى الادارة والتشغيل للسفن والحاويات وعمليات الميناء.
 - دعم قدره التفاوضيه للشركات الملاحيه اعضاء التحالف فى اطار المركز التفاوضى للادارة العليا للتحالف الملاحى تجاه غيره من الاطراف.
 - تحسين وتوسيع نطاق خدمه الجغرافيه لخدمات سفن التحالف الملاحى العالمى لتكون على نطاق العالم .
 - خلق اطار للتفاهم طويل المدى يضمن الوضوح والاستقرار فى التخطيط والتسويق والتشغيل بهدف دعم قدره التنافسيه للشركات اعضاء التحالف.
 - ترشيد وتنسيق العمليات الاداريه والتنفيذيه شديدة التعقيد والمشاركة فى الجهد والتنظيم اللوجسيته .
 - الحصول على نصيب متزايد من نقل تجارة العالم فى بيئه دولية تتسم بتحرير التجارة الدوليه وازالة القيود على تدفقها.
- وظهر اتجاه عام متزايد نحو التحالفات الاستراتيجية فى اسطول السفن المحواة وتكوين اندماجات ملحق رقم (7) يبين التحالفات العاملة حتى 10 يناير 1998م.
- وتم تكوين الاندماجات وشراء الشركات الكبرى للشركات الاخرى ، مما أدى الى تكوين الهيكل العام لهذا الاسطول مما زاد من قوة الشركات فى خلال السنوات 2000/99/98/97.
- أعلنت التحالفات التجارية الخطية بعد إعادة تكوينها بان الهدف المعلن هو : - ضغط التكاليف من خلال تحسين انتاجية السفن ، ومن خلال ترشيد استخدام السفن الحديثة ، وظهور البحر المتوسط والبحر الاحمر كطريق أساسى للتحالف.
- وفي عام 1998م اعيد تشكيل متحالفيين ملاحيين عملاقين⁽²⁾ هما:-

- The global alliance.
- The grand alliance.

عند نهاية عام 1998م تم بناء 60 سفينة يتخطى حجمها النطاق المسموح به فى قناة بنما POST-PANAMAX منها 35 ، يسيطر عليها التحالف GLOBAL ALLIANCE و 25 سفينة بواسطة التحالف GRAND ALLIANCE يدعمها بعدد 60 سفينة طاقتها 3500 حاوية مكافئة و سرعة تصل الى 23 عقدة او اكثر* .

1- International monetary fund, annual report 1998 , p 20.

2- احمد عبدالمنصف محمود (دكتور) ، الندوة الدولية الخامسة عشر بحث حول مستقبل النقل البحرى مطلع الالفية القادمه ، من 14 - 16 فبراير 1999م ، الاسكندريه ، ص 5.

* انظر ملحق رقم (7) خاص بالتحالفات بالتفصيل ، و جدول خاص بالاندماجات ، و جدول خاص بعمليات شراء الشركات الملاحية الكبرى لشركات اخرى.

4. شركات تشغيل إدارة الموانئ:-

نتيجة لتعاظم عمليات النقل العملاقة MEGA CARRIES و نتيجة لدخول شركات إدارة الموانئ في تحالفات جديدة بغرض تلبية رغبات كبار الشاحنين و التي يطلق عليهم GLOBAL SHIPPING اصبح هؤلاء الشاحنين يعطون اهتمام اقل لمكانة الميناء و لم تعد المصلحة الوطنية NATIONAL INTEREST محل الاهتمام ، و ظهرت أمور أخرى أصبحت محط اهتمام كبار الشاحنين مثل خدمة التوصيل من الباب الى الباب، وخدمة الوصول فى الزمن المحدد JUST IN TIME وصاحب موجة العولمة تلك ظهور مشغلي الموانئ العالمية GLOBAL PORT OPERATOR فى كل من آسيا و اوربا و بزيادة التحالفات و الاندماجات بين كبار الناقلين ظهرت تلك الظاهرة فى قطاع الشحن و التفريغ و إدارة الموانئ و أصبحت هنالك نسب متزايدة من موانئ العالم تتدار بواسطة مجموعات ادارة الموانئ العالمية GLOBAL PORT MANAGEMENT كان GROUPS ترتيب المتخصصين فى مجال الشحن و التفريغ مثل مجموعة :

- STEVEDORING SERVICE AMERICA. (SSA) - P& O PORTS
- HUCHISON PORTS HOLDING

وتغيير نمط تشغيل الموانئ و ادارة محطات الحاويات بظهور مشغلين جدد على الساحة العالمية مثل:- PSA, ICSI, HESSENATIE, ECT. واصبحت سياسة تحرير الموانئ PORTS REGAULATION هى اتجاه جديد يسود العالم واصبح المحفز الرئيسى لعولمة عمليات تشغيل الشحن و التفريغ اضافة الى بعض العوامل الاخرى مثل :-

- ازدياد المنافسة بين الموانئ على جذب مزيد من تجارة الترانزيت
- الرغبة لدى مشغلي الموانئ فى استثمار اموالهم فى موانئ جديدة بغرض توزيع المخاطر المالية .
- الحاجة الى تطوير بعض الموانئ و التي يمكن ان تولد مزيد من البضائع .
- الحاجة الى جذب مزيد من العملاء عن طريق خدمات موحدة و متجانسة فى شبكات الموانئ .
- امكانية الحصول على ميزات مالية افضل من خلال التفاوض مع الناقلين و مصنعى معدات تداول الحاويات.
- رغبة العملاء لمزيد من المرونة فى عمليات تشغيل الموانئ .
- القدرة على تقديم خدمات لوجستية متكاملة للعملاء.

5. تحليل نشاط اكبر مشغلي الموانئ العالمية:- HUTCHISON PORT HOLDING (HPH)

تعد HPH من اكبر مشغلي محطات الحاويات فى العالم حيث لديها استثمارات فى (17) ميناء و تتداول من خلال تلك الموانئ 10 % من اجمالى شركات الحاويات العالمية و التي بلغت (11) مليون حاوية /مكافئة⁽¹⁾ و بالرغم من ان معظم أنشطة HPH مركزة فى اقليمها المحلى وهو الصين الا انها تتجه للاستفادة من رياح الخصخصة التي تجتاح امريكا اللاتينية و شرق اوربا، و جنوب افريقيا و معظم ارجاء جنوب شرق آسيا و هى تخطط لمشروعات كبيرة فى جزر الباهاما FREE PORTS BAHAMAS و دعم وجود HPH فى البحر الكاريبي بعد الحصول على حق امتياز لتشغيل مينائى BULBOU, CRISTABAL فى بنما عام

1- Opportunities for container port cargo system report 1998.p.5.

1997 م باستثناء مينائى هونج كونج و مركزها الرئيسى، و ميناء باهامز فان HPH تتجه للاستثمار فى موانى محورية لوجود ضمان للانتاجية المخططة فى المدى الطويل فى تجارة الترانزيت و ذلك بعكس الموانى التى تتداول احجام كبيرة من التجارة الخارجية. اجبرت ازمة جنوب شرق آسيا HPH على تجميد نشاطها فى المنطقة مثل برامجها فى محطة حاويات JEVA فى اندونيسيا و مشروع - SUBIC BAY فى الفلبين و تسعى HPH إلى الحصول على امتياز ادارة ميناء داروين DARWIN ، و يرجع السبب فى ذلك ليس للميناء ذاته ولكن لادارة خط السكة حديد الذى يمتد بطول الطريق حتى ALICE SPRING و بذلك يوفر ميناء دارون فرص كبيرة كميناء ترانزيت للقارة الاسترالية جدول رقم (29 - 3) يوضح مشروعات ادارة الموانى المدارة بواسطة HPH⁽¹⁾.

جدول رقم (3-29)

مشروعات إدارة الموانى التى تدار بواسطة HPH فى ابريل 2012.

نسبة الملكية	اسم المحطة	البلد	الميناء
% 50	FREE PORT CRISTOBAL & BALBOA	جزر الباهاما	BAHAMAS COLON
%100	“ “ “ “	بنما الصين	DELETA PORTS JIANGMEN
%50	JIANGMI INTI CONTIANER TERMHNALS	الصين	NANHAI
%50	NAHAI INTI CONTIANER TERMHNALS	الصين	SHANTOU
% 70	SHANTOU CONTIANER TERMINAL	الصين	XIAMEN
%49	XIAMEN INTL CONTAINER TERMINALS	الصين	JIUZHOU
%50	ZHUHAI INTL CONTAINER TERMINAL (JIUZHOU)	الصين	GAOLAN
%50	SHUHAI INTI CONTAHNER TERMINAL (GAOLAN) WHOLE PORT	الصين	FELIXSTOWE
%100	HONG KONG INTI TERMINAL COSCO – HIT	الصين	HONG KONG
%85	SHANGHAI CONTAINER TERMINAL WHOLE PORT	انجلترا	SHANGHAI
%43	SHANGHAI CONTAINER TERMINAL	الصين	THEMES PORT
%40	MYANMAR INTL TERMINALS	بورما	THILAWA

المصدر : Operation For Container Port – A Cargo System Report 1998 :

5.1. P&O PORTS :

تعد P&O PORTS ثاني أكبر مشغلي موانئ العالم بعد HPH و هي تدير شبكة موانئ أستراليا، بالإضافة إلى (17) ميناء آخر و تتفاوت نسبة ملكيتها في تلك المحطات مثل كولومبو حيث تبلغ نسبة الملكية 15.5% و بانكوك 10% أما في المحطات الأخرى مثل RIO LA PLATA و بونس آيرس تملك P&O نسبة 74% أما أحدث مشروعات P&O فهو امتلاك 20% من أسهم شركة GRUPPO INVESTIMENTI PORT UALI و التي مقرها جنوا و التي لديها عمليات في كل من موانئ جنوا و نابلي CAGLIARE ، و يعد مشروع جواهر لال نهرو في الهند من أهم مشروعات P&O إضافة إلى مشروع VADHAUEN كما تشارك P&O في مشروع خصخصة الموانئ بجنوب أفريقيا.

5.2. STEVEDORING SERVICE OF AMERICA (SSA):-

تشغل و تدير SSA محطات بحرية و سكة حديدية كما لديها تسهيلات لتداول البضائع الصب و السيارات و مختلف أنواع البضائع و تدير SSA 150 مشروعاً داخل الولايات المتحدة موزعاً على 15 ولاية منها 8 محطات حاويات على الساحل الغربي 9 محطات حاويات على موانئ الخليج في الساحل الشرقي ، أما خارج الولايات المتحدة فإن لدى SSA أنشطة في جنوب شرق آسيا و أستراليا و أمريكا الجنوبية و الهند و أمريكا الوسطى و تدير SSA نوعين من العمليات ، ففي داخل الولايات المتحدة و بعض الموانئ خارجها تمتلك و تدير المحطات الخاصة . و في بعض الموانئ خارج الولايات المتحدة لا تمتلك SSA استثمارات مباشرة بسبب الأوضاع و النظم القانونية لتلك البلدان إلا أنها تدار عن طريق المشاركة مع شركات محلية مثل مشروع TANJUNG PERAK في اندونيسيا و تعد محطة حاويات MANZANILLO INTERNATIONAL TERMINAL (M.I.T) من مشروعات SSA و التي تديرها بموجب حق امتياز لمدة 40 سنة و قد بلغت إنتاجية MIT خلال عام 1997م بعد عامين فقط من التشغيل 500.000 حاوية/مكافئة⁽¹⁾.

5.3. ICTSI (INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICE) - :

وسعت شركة ICTSI من نشاطها خارج محطة حاويات مانيلا و أصبحت تدير محطتي حاويات: SUBIC BAY FREE PORT & CEBU INT CONTAINER TERMINAL اما خارج الفلبين فإن ICTSI تدير محطة حاويات PUERTO NUEVO في بونس آيرس و محطتي حاويات في المكسيك كما أنها تدير محطة حاويات كراتشي في باكستان ، و مؤخراً حصلت ICTSI على عقد بإدارة و تشغيل ثلاثة موانئ في المملكة العربية السعودية⁽²⁾.

5.4. PSA:

زادت PSA من نشاطاتها الدولية بعد اشتراكها في إدارة ميناء عدن و الذي يعد موقعه كنقطة التقاء بين أوروبا و آسيا كما يعد منفذاً لتجارة الخليج لذلك فإن PSA ترى إمكانية تجميع شحنات كاملة من البضائع في تلك المناطق في سنغافورة و شحنها عبر ميناء عدن و إضافة لميناء عدن فإن PSA لديها مشروعات أخرى في الموانئ الصينية مثل ميناء FUZHOU و الذي يتداول حركة الحاويات المباشرة بين جمهورية الصين و تايوان أما مشاريع PSA المستقبلية فإنها تعمل على برامج تحديث اثنين من الموانئ في الفلبين أما في البحر الأبيض المتوسط و الذي تمر تجارته عبر البحر الأحمر و قناة السويس حيث تمتلك 60% من أسهم

(1) World port privatization a cargo system 1998, p.7

(2) ibid , p.8

شركة SIN PORT التي تدير محطات حاويات فى كل من جنوا و فينيسيا و فى ميناء CIVITAVECCHIA CERES TERMINAL INC وتدير هذه الشركة الكندية 29 محطة حاويات فى كل من كندا و الولايات المتحدة، كما انها اتجهت حديثا للعمل خارج امريكا الشمالية و ذلك بإدارة ميناء اوديسا فى البحر الاسود و كذلك فى محطة حاويات WEST POINT فى امستردام و التي تداولت 650000 حاوية/مكافئة عام 2000 م (ECT)EUROPEAN COMBINED TERMINAL حصلت هذه الشركة و التي تدير محطات فى ميناء روتردام على عقد امتياز بادارة محطة حاويات MOLO VII فى ميناء TRIESTE الايطالى منذ بداية 1998 م و تتجه الشركة إلى الحصول على عمليات اخرى فى كل من TANGIER, HESSENATIE كما انها تدير ميناء جاف فى DUISBURG بالمانيا و الذى يخدم المنطقة الخلفية لالمانيا و شرق اوربا⁽¹⁾.

6. اسواق البحر الاحمر والبحر المتوسط:-

اخذ البحر الاحمر يحتل اخيراً دوراً مركزياً فى تفكير الشركات الخطية فقد تفهمت اخيراً إمكاناته كسوق ملاحى هام، وكذلك قيمته الاستراتيجية كنقطة تبادل الحاويات واخذت تعمل على استغلاله باهتمام متزايد يوضح مدى اهمية وما يمكن ان يقدمه من خدمات لهذه التحالفات ذات الشبكات الملاحية التي تغطى، آسيا ، وأوربا، وامريكا، وفى بعض الحالات افريقيا ، واصبح الطريق عبر قناة السويس بين آسيا وامريكا الشمالية هاماً جداً بسبب الموانئ المحورية بالبحر الاحمر و المتوسط ، حيث يمكن للسفن استخدامها فى طريقها دون انحراف ، ولهذا الطريق تأثير على المحيط الاطلسى ، فالتجارة بين البحر المتوسط و البحر الاحمر العابرة لامريكا الشمالية قد تم جذبها الى هذه التحالفات وسيتبعها الطريق الرئيسي بين شمال اوربا / شمال امريكا مستقبلاً.

يسيطر على الطرق الملاحية الرئيسية العالمية من الشرق الى الغرب خمسة عشر تجمعاً ملحق رقم (8) عدا شركة افرجرين (EVER GREEN) وشركة الملاحة العربية بالبحر المتوسط (MSC) اللتان لم تنضما بعد إلى هذه التحالفات ويعمل كل منها على حده. وحتى بداية يناير 1998م كانت تسيطر هذه التجمعات تسيطر على 86% من الخلايا المتيسرة فى كل من طريق آسيا / امريكا الشمالية ، واسيا و اوربا الشماليه ، واذا اضيفت اليها شركة افرجرين EVER GREEN سيصبح المجموع الى 96% فى الطريق الاول و 93% بالنسبة للطريق الثانى.

ومن اهداف هذه التجمعات العمل على ايقاف الانخفاض فى فئات النولون وتحسين الربحية على الطرق الرئيسية ، واصبحت هذه التجمعات تتحكم فى أكثر من 50% من الخلايا المعروضة عبر المحيط الهادى ، فى حين ان المؤتمرات الملاحية فى هذين الطريقين غير قادرة على وقف الانخفاض فى فئات النولون ، واصبحت لمؤتمرات الملاحية لاتناسب متطلبات الصناعة ، ويبدو ان الشكل الجديد فى المشاركة (التحالفات) سيكون هو المناسب مستقبلاً. كبديل حقيقى لنظام المؤتمرات⁽²⁾.

(1) على يحيى البسيونى ، أثار العولمة فى تطوير الموانئ ، الندوة الدولية السادسة عشر ، الاسكندرية ، معهد تدريب الموانئ ، بالتعاون مع هيئة مياه روتردام من 6-8 فبراير 2000م ، ص 9
2- أحمد عبد المنصف (دكتور) مرجع سابق ص 5 .

هنالك آراء تتخوف من الاتجاه نحو بناء سفن عملاقة ، وموانئ عملاقة ذات تكنولوجيا معقدة وغالية ، وتدعمها ببنية أساسية تناسبها في كثافة التكنولوجيا مع تكوين تحالفات عملاقة وكل هذا سيؤدي إلى تكلفة ثابتة وغالية جداً مما يجعل من الصعب الاستمرار في هذه المنافسة . وراى آخر يري اقتصاديات الحجم تحتاج الى استثمارات اكبر ونسب أشغال أعلى لسفن البضائع المنقولة ، وكل هذا سيؤدي الى المخاطرة الاستثمارية في هذا المجال (اقتصاديات الحجم) ، لذلك كان الرأى هو زيادة الكفاءة في التشغيل وتخفيض التكاليف الثابتة إلى حد معقول، وزيادة معدلات اشغال السفن قد تكون هي الاستراتيجية الأنسب⁽¹⁾.

ظهرت شركات ادارة الموانئ العالمية نتيجة اتجاه معظم الدول الى تحرير موانئها وخصخصتها لتصبح مؤسسات تجارية تعمل بهدف تحقيق الربح والوقوف امام المنافسة الحادة التي تواجه صناعة الموانئ ، في ظل العولمة ، كان لزاماً على الموانئ المحورية ان تتعامل باقتصاديات الحجم لاستقبال سفن عملاقة و تنفيذ متطلبات مجموعة الشركات الملاحية العملاقة عن طريق استثمارات عاليه ، و تكنولوجيا حديثة ، وتنظيم ادارى عالى الكفاءة ، بما يخلق فرصاً لنشأة شركات ادارة متخصصة في تشغيل الموانئ ومحطات تداول الحاويات ، ومما يشجع هذه الشركات ان العائد من تشغيل محطة الحاويات يعتبر عالياً واكثر من العائد الذى تحققه الشركات الملاحية التقليدية .

بجانب أن دخول الشركات الملاحية العملاقة في هذا النشاط يوفر لها اهمية استراتيجية ويحقق لها إنخفاضاً في التكاليف ويمكنها من السيطرة على سلسلة الامداد الخاصة بتجاريتها حول العالم⁽²⁾ ملحق رقم (9) وجدول رقم (30-3)

تتكون شركات ادارة الموانئ من شركات تشغيل محطات الحاويات مثل شركات: (PSA CORP, HPH, P & O PORTS) او من هيئات الموانئ مثل ميناء دبي وهيئة ميناء (PORTENT) في اندونيسيا او من الشركات الملاحية مثل مارسك ، وسي لاند ، وافرجرين.

إن قيام التحالفات والإندماجات بين هذه النوعية من شركات الإدارة المتخصصة ادى الى ظهور شركات ادارة سيوبر عملاقة ، لتشغيل الموانئ المحورية قليلة العدد ادى الى تكوين تحالفات عولمية بين هذه الموانئ ، بل بين الطرق الملاحية العالمية لمواجهة المنافسة العظمى كنتيجة لظاهرة العولمة⁽³⁾.

7. قطاع النقل البحري العربي في خدمة التجارة العربية:-

يتصف قطاع النقل البحري في الدول العربية سيما غير النفطية منها بعدم المواكبة للتطور العالمي بل أن الكثير من هذه الدول لا يزال يعمل بذات المفاهيم التي كانت سائدة في السبعينات . وتقول احد تقارير الانكثاد :- (بان الدول النامية عموماً لا تزال مستمرة في الاستثمار في حمولات السفن من الانواع المتقادمه تكنولوجيا وانها لا تستطيع ان تجد المال الكافي لتحديث سفنها البالية عديمة الجدوى من الناحيتين الاقتصادية والفنية ، بسفن حديثة تلبى متطلبات التجارة العالمية ، وانه من الواضح ان عدم القدرة على التكيف مع التطورات التكنولوجية الجديدة لها انعكاساتها الخطيرة على المقدرة التنافسية الحالية والمقبلة لاساطيل

1- Continerizaion internationa scale scope, jan, 1998 . p52

2- IBID, P 53

3-BID, P 55

معظم الدول النامية⁽¹⁾. ومما لا شك فيه ان استخدام سفن ذات تكنولوجيا قديمة سينعكس بالتالى على التكنولوجيا المستخدمة بالموانئ ونوع المناولة وسينعكس كذلك على حلقات النقل متعدد الوسائط ، في المقام الاول وعلى التعاملات التجارية لتلك الدول ، ويقول التقرير:- (بانه يلاحظ ان شركات الملاحة للدول النامية ، بدلا من ان تسعى لاشكال جديدة ومبتكرة من المشاركة في الاشطة المتقدمة في النقل البحري ، فانها تتشبث في كثير من الحالات بفلسفة الملكية الفردية للسفن ذات التكنولوجيا المنخفضه او المتوسطة التي كانت سائدة خلال السبعينات ، وربما كانت هذه الفلسفة المتعلقة بالتكنولوجيا المعدلة التي كانت اساس الاستثمار الواسع النطاق في انواع السفن متعددة الاغراض ، موائمة في السبعينيات للحد من اخطار الاستثمار وقتذاك في سفن كاملة التحوية المتخصصة ، وكذلك الاستفادة من تكاليف العمالة المنخفضه. أما الان فإن مكاسب الانتاجية في النقل البحري بالحاويات وتكامل وسائل النقل البري والبحري يجعلان من الصعب بصفة متزايدة ، ان لم يكن من المستحيل ، على مشغلي سفن البضائع العامه التقليدية ، المنافسه بنجاح في الخطوط التجارية الرئيسييه)⁽²⁾

نستخلص من ذلك أنه في المدى الطويل اذا استمرت الدول الناميه في سياستها هذه، سوف تخرج الدول الناميه من صناعة النقل بسفن الحاويات الام ويقتصر دورها علي القيام بتشغيل سفن روافدة تعمل علي الطرق البحريه بين الموانئ الام والموانئ ، الرافديه ، في المنطقة . ودخول الدول النامية عصر تكنولوجيا النقل بالحاويات من الباب الي الباب يتوقف على قيام نشاط صناعي مكثف ومجتمع صناعي حديث، كل ذلك سيؤدي الى زيادات في تدفق البضائع بكميات كبيرة يجعل التشغيل الاقتصادي للسفن الحديثه والموانئ الحديثه والبنية الاساسيه الحديثه ممكناً⁽³⁾.

اما بالنسبة للسودان في الإطار الافريقي والعربي نجد ان موانئ البحر الاحمر اتجهت نحو المواكبة العالميه في صناعة النقل البحري فظهرت ميناء جده المحورى كأكبر منافس في البحر الاحمر و ميناء جيبوتى الذي أصبح تحت ادارة ميناء دبي وذلك فى اطار المنافسه بين ميناء جيبوتى وميناء عدن المحورى الذى افتتح فى سبتمبر عام 1999م . اما ميناء بورتسودان فهناك تطور يسير بخطى بطيئة نحو المواكبة العالميه ولكنه لا يرقى الى مستوى موانئ منطقة حوض البحر الاحمر ، نجد مصر مثلاً بدأت فى إنشاء ميناء محورى بإتفاق بين الحكومة المصرية والحكومة الهولنديه كأكبر منافس فى مجال الحاويات فى العالم اما ميناء العقبة فى الاردن فهو مثل رفيقه ميناء بورتسودان مع تقدم قليل عن ميناء بورتسودان.

في إطار المنافسة الإقليمية في المنطقة إن إجمالي حمولة حمولة الأسطول العربي في 31 ديسمبر/1996م قد بلغ 14.7 مليون طن تقريباً ، منها 3.6 مليون طن من سفن البضائع العامة التقليدية ، أي ما يعادل 24.4% من إجمالي الأسطول ، بينما تشكل سفن الحاويات

1- تقرير الانكثاد رقم 4/5 . TD/B/CN : تطورات الصناعه والسياسه العامه في النقل البحري العالمي واثارها علي البلدان الناميه بتاريخ 1992/7/29م ص . 34 .

2- تقرير النكتاد السابق ص 35.

3- التقرير السابق ، نفس الصفحة .

3.0 % من إجمالي الأسطول . وتشكل سفن ناقلات البترول أكبر نسبة من إجمالي الأسطول العربي إذ يصل إلى 6.9 مليون طن وزنياً أي بنسبة 47% من إجمالي الأسطول العربي⁽¹⁾ الجدول رقم (3-30) .

من الجدول رقم (3-31) يلاحظ إن متوسط أعمار سفن الدول العربية تتراوح بين 18 عاماً و 30 عاماً ، وهذا يدل على أن الأسطول العربي يستخدم سفناً قديمة تقليدية لا تتناسب مع الثورة العالمية في تكنولوجيا النقل البحري مما يسبب عدم إمكان إحراز الميزة التنافسية في السوق العالمية للملاحة.

من الجدول رقم (3-30) و(3-31) يلاحظ أن معظم الشركات الملاحية بالدول العربية تملك أساطيل قليلة العدد ، بحمولات إجمالية ضئيلة لكل شركة ، ورؤوس أموال هذه الشركات هزيلة مما يجعل من المستحيل تحديث الأسطول وإحراز تميز تنافسي ، والاستثناء لذلك يتركز في شركات قليلة جداً تعتبر الأمل الوحيد لبعث هذا النشاط في البحر الأحمر والبحر المتوسط ، وكذلك أصبح من الضرورة بمكان النظر إلى اندماج الشركات الملاحية العربية في كيانات كبرى في التجارة البحرية المختلفة والتخصصات المختلفة وضرورة قيام السوق العربية المشتركة حتى تستطيع مواجهة الإنترزامات المالية والتكنولوجية والإدارية المكلفة والمعقدة⁽²⁾.

وباستعراض تجربة نمو أساطيل الدول الصناعية الجديدة مقارنة مع أساطيل الدول العربية في البحر الأحمر نجد أن الأسباب الرئيسية التي يعزى إليها النمو الكبير والسريع لأساطيل تلك السفن على الأخص بالنسبة لخدمات السفن كاملة التحوية هي :-
التوسع السريع للتجارة الخارجية لتلك الدول وهذا هو العنصر الأساسي ، فمثلاً تمكنت كوريا الجنوبية من زيادة صادراتها بمعدلات تصل إلى 33.0 % سنوياً . بينما زادت صادرات تايوان بحوالي 17.8 % سنوياً ، وسجلت هونج كونج زيادة سنوية وصلت إلى 17.8 %، وحقق سنغافورة زيادة قدرها 41.1 % سنوياً من 1988 – 1992م ولا شك إن الزيادة الهائلة في الصادرات هي التي أعطت أكبر حافز لنمو خدمات سفن الحاويات على مستوى العالم ، مما زاد القدرة التنافسية لهذه الدول، لإنخفاض اجور البحارة ورجال الإدارة مع ارتفاع كفاءتهم الفنية والإدارية في المهارة والدقة.⁽³⁾

من المهم في إطار المواقب العالمية في المنطقة العربية أن نذكر الشركة العربية المتحدة للنقل البحري (UASA) ، فهي الشركة العربية الخليجية التي استطاعت أن تواكب التطور العالمي وتمتلك أسطولاً كاملاً للتحوية ، وان تدخل في تحالفات عالمية فهي تعتبر في قائمة أكبر عشرة أساطيل بحرية للحاويات في العالم. وقد تعاقدت على بناء عشر سفن حاويات حمولة الواحدة 3.800 طن حاوية /مكافئة لعشرين قدماً ودخلت في تحالفات مع :-

• (GOLABAL OPERATING ALLIANCE)

• شركة (HANJLN SHIPPING) الكورية

• التجمع المسمى (TRICON) المكون من DSR – SENATOR AND CHOYANG

وقد سلمت هذه السفن تباعاً خلال عام 1998م لتزويد طاقة الشركة العربية للنقل لتصل إلى 80.000 حاوية مكافئة ، وان تقوية هذه الشركة بانضمام الدول العربية لها قد يكون

1-Review Of Maritime Transport 1997.

2-Sea Trade Review Arab Shipping Guide 1998.

3-Sligeya Go To “ Asian Liner Shipping .” Japan Mari Time Research Institute
Tokyo , 1983, P, 4

هاماً في سبيل دخول المنطقة العربية للتجارة الحارة في صناعة النقل بالسفن من الباب إلى الباب، وربما يؤدي الى قيام السوق العربية المشتركة.
وهنا لا بد أن نذكر الشركة الوطنية للملاحة، (السعودية الجنسية) فهي تدخل إلى سوق النقل الحديث للحاويات ، وبدأت مشروعها لبناء سفن حديثة تصل طاقتها إلى 13.200 حاوية/مكافئة ، و تعتبر شركة فيلا السعودية هي مالكة لا كبر أسطول ناقلات حمولتها 3.5 مليون طن وزني ، وتشارك قطر بنسبة 50% في شركة قطر للغاز المسيل للنقل البحري⁽¹⁾.

جدول رقم (3-30)
الاسطول التجاري البحري العربي
تبعاً لعلم لتسجيل انواع السفن
(طن وزني) 31/ديسمبر 1997م

انواع اخرى	السفن المحواة	سفن بضائع عامه	حاملات صب	ناقلات بترول	مجموع الاسطول	الدول العربية
OTHER TYPE	CONTAINER SHIP	G.C	BLUK CARRIERS	OIL TANKER	TOTAL FLEET	ARAB COUNTRIES
:DEVELOPIN CONTRIES AFRICA الدول الافريقية						
474.171	-	296.086	288.145	52.547	1.110.949	الجزائر (ALGERIA)
138.045	-	528.412	885.805	383.698	1.935.960	مصر (EGYPT)
44.523	-	91.357	-	1.002.761	1.138.641	ليبيا (LIBYA)
245.543	10.071	107.336	-	22.687	385.637	المغرب (MORCCO)
5.270	-	7.019	-	-	12.289	الصومال (SOMALIRA)
0.824	-	51.195	-	1.222	53.241	السودان (SUDAN)
45.321	-	60.248	58.573	10.368	174.510	تونس (TUNIS)
: DEVELOPING COUNTRIES الدول العربية الاسيوية						
33.007	-	98.759	13.143	97.002	241.911	البحرين (BAHRAIN)
79.683	-	108.734	-	1.314.850	1.503.267	العراق (IRG)
247	-	-	67.513	-	67.760	الأردن (JORDAN)
364.202	91461	330.975	-	2.421.047	3.207.685	الكويت (KUWAIT)
4.604	-	280.744	125.658	2.811	413.817	لبنان (LEBNON)
7.666	-	2.996	-	0.460	11.122	عمان (OMAN)
12.783	91.536	205.165	270.329	327.252	907.065	قطر (QATAR)
255.495	116.911	627.441	-	480.244	1.480.091	السعودية (SAUDI)
-	-	570.546	79.816	-	650.362	سوريا (SYRAIN ARB REPUBLIC)
149.529	142.960	257.532	62.352	737.810	1.350.183	الإمارات (UNITED ARB EMIRATES)
19.391	-	3.061	-	3.185	25638	اليمن (YAMIN)
1.880.305	452.939	3.627606	1.85.334	6.857.944	67.128.14	TOTAL

SOURCE: REVIEW AT MARITIME TRANSPORT 199

جدول رقم (3-31)
إجمالي الأسطول التجاري
تبعاً لعلم التسجيل في أول يونيو 1998م
JUNE 1ST 1998 TOTAL MERCHANT FLEETS BY FLAG OF

العلم	عدد السفن	الطن الوزني	متوسط العمر
العلم	عدد السفن	الطن الوزني	متوسط العمر
FLAG	NO	DWT	AVERAGE AGE
ALGERIA	62	948.094	20.6
EGYPT	104	1.840.414	18.8
IRAQ	33	1.069.516	21.5
KUWAIT	46	3.941.042	15.6
LEBANON	52	287.270	29.5
MAROCCO	44	257.987	18.3
SAUDI ARABIA	68	1.462.901	23
UAE	39	1.014.978	20.1

SOURCE : SEA TRADE REVIEW “ ARAB SHIPPING GUIDE” 1998

8. الموانئ العربية :

لاشك إن الموانئ العربية إجمالاً لم تتطور التطور السريع المتوقع في معظم الدول العربية باستثناء دول الخليج العربي ، والعائق الرئيسي الذي تواجهه هو الاستثمارات الفلكية المطلوبة لتنمية الموانئ و البنىات الأساسية، مع تحديث الإدارة. والمنطقة العربية تواجه حالياً منافسة داخلية حادة بين الموانئ المحورية التي أنشئت واستثمرت أموالاً كثيرة مما يستدعي إيجاد نوع من التنسيق بين هذه الموانئ المحورية المتنافسة ، حتى لا تدخل في حروب اقتصادية فيما بينها. وخير مثال يمكن أن نضربه للموانئ العربية المتطورة هو ميناء دبي (جبل على) الذي نجح في أن يصل إلى المرتبة الرابعة عشرة بين موانئ العالم في عام 2000م والثانية عشرة في عام 2001م. وذلك نتيجة لإدارة التجارة المتقدمة⁽¹⁾، التي يدار بها هذا الميناء في منطقة (جبل على) الحرة وهذا الميناء يجب أن يكون نموذجاً لباقي الموانئ العربية . بالرغم من التطور الكبير في موانئ ودول مجلس التعاون الخليجي من حيث التجهيزات الحديثة لتداول البضائع والتخزين ، واكتمال بنية الموانئ الأساسية إلا انه يلاحظ أن الرسوم وأجور خدمات الموانئ الخليجية بشكل عام باستثناء مينائي دبي و ابوظبي تعتبر مرتفعة، بالمقارنة مع العديد من موانئ دول العالم ، وقد يرجع ذلك إلى انخفاض إنتاجية الموانئ الخليجية نتيجة لضعف الأداء الإداري ، وارتفاع الأجور والرواتب ، والاعتماد على استيراد كافة عوامل الإنتاج الأخرى. وتنعكس زيادة الرسوم على أداء الأسطول الوطني والضعف في إمكانياته وقدراته التنافسية.

1-SOURCE : SEA TRADE REVIEW “ ARAB SHIPPING GUIDE” 1998

في عام 1998م بدأ ميناء صلاله في استقبال سفن الحاويات التابعة لشركتي ميرسك لاين ، وسى لاند ، وفى عام 1999م افتتحت محطة حاويات ميناء عدن الجديد والتي تشارك فى إدارتها ميناء سنغافورة ، وفى نفس الوقت وكمنافسه إقليمية سينافس ميناء عدن ميناء جده كميناء محوري لإعادة شحن الحاويات (TRANSSHIPMENET) . وكمنافسه اقليميه تم التعاقد بين ميناء جيبوتى وادارة ميناء دبي لتصبح ميناء جيبوتى تحت ادارتها.

وفى منطقة الخليج ميناء خالد وخور فاكاهن فى إمارة الشارقة ، وقد تداول ميناء خور فاكاهن عام 1997م حوالي 750817 حاوية/مكافئة بزيادة 15% من عام 1996م. وميناء الفجيرة والذي تداول 550.000 حاوية/مكافئة عام 1997م، وميناء زيدان فى إمارة ابوظبى من المتوقع أن يتداول 250,000 حاوية/مكافئة ، يقوم ميناء سلمان فى البحرين بتطوير امكانياته للاستفادة من ترسانة إصلاح آزري. أما ميناء الدمام فى المملكة العربية السعودية فيتداول 370.000 حاوية /مكافئة اعتباراً من عام 1998م وتتردد عليه خطوط ملاحية تمثل حوالي 40% من ترددات إجمالي السفن وميناء الملك عبد العزيز وميناء الدمام يخدمان الجانب الشرقي من المملكة العربية السعودية بالمفهوم الإستراتيجي للشركات الملاحية (, MEARSK APL, P & O NELLOYD UASC, NASA, UNIGLORY) فهما الممر الرئيسي إلى الرياض بالنسبة للبضائع الواردة من الشرق الأقصى⁽¹⁾ وتتردد على الدمام سفن شركتي الملاحة العربية المتحدة ، وشركة الملاحة الوطنية العربية السعودية (NSCSA) .

وفى الكويت يقوم ميناء الشويخ بمشروع ليصبح ميناء محوري تتبعه منطقة حرة وفى منطقة الخليج تعتبر شركة إكس برس (X - PRESS) الشركة الرئيسية لخدمات الروافد والتي تسير شبكة تربط كل الموانئ فى المنطقة ويعتبر كل من جبل على وكولومبو وسنغافورة من الموانئ المحورية الرئيسية فى هذه الشبكة . وفى عام 1997م تعاقدت هذه الشركة على خدمة تجارة شركتى (CMA , N SCA) من اجل ربط كل من موانئ سنغافورة وخور فاكاهن ، وجبل على ، الدمام ، وميناء جواهر نهرو ، وبورت كالانج و سنغافورة . وتزداد حركة الروافد بين دبي وبندر عباس فى إيران مما ادى الى التفكير فى مشروع يجرى تنفيذه لوصول بندر عباس بطريق سكة الحديدية يصل الى دول الكومنولث⁽²⁾ .

9. صناعة بناء واصلاح السفن:

تتميز منطقة الخليج العربي بقيام نشاط عالمي لإصلاح السفن وعلى الاخص ناقلات البترول ، بالرغم من المنافسة العالمية وتدنى تكاليف الاصلاح ، فإن الترسانة العربية الكبرى قد نجحت فى الحصول على نصيب مؤثر فى سوق الاصلاح ، وخاصة بالنسبة للترسانات الاسيوية. تعتبر احواض ترسانتي اصلاح السفن آزري (ASRY) فى البحرين ، ودبى بالامارات من اكبر احواض بناء السفن بالخليج ، وكلاهما قد نجح فى توفير الانتاجية العالمية والكفاءة العالمية بالمقارنة بالمستويات العالمية ، وكلتا الترسانتين قد تخصصتا فى اصلاح ناقلات البترول العملاقة (VL / ULCC) ، بالاضافة لذلك توجد ترسانة الاصلاح وبناء السفن الكويتية والتي لديها حوض عائم يستقبل سفن حمولتها 3.500 طن وزنى ،

1- عبدالله الابراهيم ، ورقة بحثية بعنوان : الواقع الحالى لقطاع النقل البحرى والموانئ فى دول مجلس التعاون الخليجي ودورها فى تسيير ونقل التجارة الخارجية، فى ندوة الجمارك والكفاءة والتجارة الدولية دبي ، مارس 1996م.

2-Sea trade review , march 1997

وتوجد ترسانة الملك فهد للإصلاح ولديها حوضين عائمين بطاقة تصل الى 4500 طن وزنى في الدمام ، وبدأت ترسانة دبي بالامارات في بناء لنشات القطر اللازمة لخدمة الميناء.

اما أنشطة الإصلاح في الدول العربية المطلة على البحر الاحمر فهي تحتاج الى تكتل راسمالي واندماج بين ترساناتها حتى تظهر كمشروع عملاق للإصلاح وللبناء مستفيداً من الموقع المتوسط لهذه الدول.

الهدف الأساسي للنقل متعدد الاغراض هو تحقيق خفض حقيقي لتكلفة النقل يصل إلى أدنى تكلفة ممكنة لنقل المواد من باب المنتج الاول حتى باب المستهلك النهائي لها وهي تامة الصنع ، ومن اجل الوصول الى هذا الهدف يجب اعادة ترشيد الاجزاء الفرعية لنظام النقل المتكامل . ويتكون نظام النقل من مراكز تجميع وتخزين وتوزيع (القري ، المدن ، الموانئ) ومن طرق تصل بين هذه المراكز (طرق برية - سكك حديدية ، قنوات مائية ، طرق جوية ، طرق بحرية) ومن تدفقات البضائع المختلفة على هذه الطرق البضائع العامة ، البضائع الصب الجافة ، البضائع الصب السائلة - الركاب) ومن وسائل النقل المستخدمة (سيارات - عربات - سكه حديد - صنادل - طائرات - سفن) ، وبين هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل ، تجرى عمليات تداول البضائع وتبلغ هذه العمليات في بعض الأحيان اكثر من ثلاثين عملية تتداول بالطرق التقليدية خلال رحلة واحدة ، ويدعم ذلك كله منظومة معلومات متقدمة تستخدم أعلى وسائل التقنية في هذا المجال. والرحلة الواحدة تشتمل عدة عمليات تداول وهي كالآتي:

- من خط انتاج السلعة إلى مخزن المصدر.
- من مخازن المصدر إلى وسيلة النقل البرية.⁽¹⁾
- من وسيلة النقل البرية إلى ميناء التصدير.
- من ميناء التصدير إلى عنابر السفن.
- من عنابر السفن إلى ميناء الاستيراد.
- من ميناء الاستيراد إلى وسيلة النقل البرية الخاصة بالمستلم.
- من وسيلة النقل البرية الى مخازن المستلم .
- من مخازن المستلم إلى عربات التوزيع ومنها إلى تاجر الجملة ثم إلى عربات تاجر التجزئة ثم إلى المستهلك.

هذه صورة مبسطة لتداول البضائع في رحلتها ، ومن المعروف ان عمليات تداول البضائع قد تتعرض للكسر او التلف او التعطيل او الضياع بالإضافة الى تكاليف التداول ذاتها مما يسبب ارتفاع السلعة النهائية . إن لطول زمن نقل البضائع من المنتج حتى المستورد تأثير كبير على التكلفة ، حيث انه كلما زادت قيمة السلعة كلما أثر زمن الرحلة على تكلفة السلعة الكلية. لمراحل النقل مما ذكر يتبين الاحتمال المتعاظم للزيادة المستمرة في تكاليف النقل بالطرق التقليدية مما يجعل من الضروري تخطيط سياسة للنقل على اساس توفير العناصر الثلاثة التالية:-

- تكامل نظام نقل التجارة من منبعها إلى مصبها في تدفق واحد مستمر دون عوائق.

- تقليل تكاليف نقل السلعة بتلافي الضائع قدر الامكان .
- رفع كفاءة وسرعة خدمة النقل في مجموعة.

والحل الامثل لتوفير ذلك كله هو نظام النقل من الباب الى الباب بالحاوية اي بما يعرف بنظام التحوية او نظام النقل متعدد الوسائط لربط السوق ببعضها ببعض ، يجب إنشاء شبكة حديثة متكاملة للنقل متعدد الوسائط . ويلاحظ ان معظم الدول العربية وعلى الاخص غير البترولية لم تدخل بعد عصر النقل متعدد الوسائط حيث ان البنية الاساسية الداخلية لم تتطور مع التطور العالمي، وكذلك ادارة النقل ذاته. والمطلوب وضع خطة لادخال نظام التحوية بالدول في حوض البحر الاحمر و بقية الدول العربية. والملح حالياً في ظل هذه التطورات والمتغيرات العالمية لا بد وللضرورة من إنشاء ما يسمى بالهيئة الاقليمية اللوجستيات بالدول العربية على ان تقوم كل دولة بإنشاء هيئة قومية للوجستيات النقل الخاصة بها⁽¹⁾.

ان مجرد انشاء اسطول وطنى والتوسع فيه ليس كافياً في حد ذاته بل يجب تكامل خدمات النقل كلها في سلسلة واحدة تساعد على استخدام السفن الحديثة الكبيرة الحجم بكفاءة أفقياً و راسياً . أفقياً بمعنى ضرورة وجود خدمات إصلاح السفن والتوريدات البحرية، والمؤسسات المالية المتخصصة ومكاتب الوسائط البحرية، ومتعهدي النقل متعدد الوسائط وعمليات الموانئ الخاصة بالقيمة المضافة ، والتوكيلات البحرية الحديثة ، وشركات التأمين ، ومؤسسات تدريب البحارة ، والصناعات المغذية لصناعة النقل البحري اجمالاً . و راسياً بمعنى تنسيق عمليات الشحن والتفريغ بالموانئ الوطنية مع سرعة دوران السفن وسرعة دوران وسائل النقل الداخلى⁽²⁾ .

هنالك انواع مختلفة من التخصصات الدقيقة في النقل البحرى يقترح الدخول فيها مثل:- سفن السياحة ، وسفن المبردات ، وسفن نقل السيارات ، وسفن الغازات المسيلة وناقلات الكيماويات ولمنتجات البترولية وغير ذلك من الانشطة والخدمات وامتلاك السفن الحديثة ليس هدفاً لذاته وهو يحتاج الى استثمارات عالية جداً ، ولكن هنالك العديد من البدائل لدخول سوق نقل الحاويات والسيطرة على اساطيل حديثة لخدمة التجارة العربية، ومن ذلك انشاء شركة قوية عالمية المستوى لمتعهدي النقل متعدد الوسائط ، او ما يطلق عليها شركات (NVOCC) ، وكذلك استخدم انظمة الاستثمارات طويلة المدى (الإعارة) (LEASING) لتشغيل سفن الحاويات الحديثة او استئجار خلايا الحاويات، (SLOT CHARTERING) من الشركات الكبرى لضمان احراز الخبرة في هذا المجال الصعب، ضرورة انشاء منظمة اقليمية متخصصة في تمويل استثمارات النقل البحري والموانئ والنقل متعدد الوسائط تغطي المنطقة العربية.

لكن البداية الحقيقية الفعالة لكل هذا النشاط باختيار القيادة لإدارية ذات الكفاءة عالمية المستوى ، فهى القادرة على تجميع كل الامكانيات الدقيقة واستخدام مرشد لكل العناصر وأولها ايجاد التمويل الهائل لكل الانشطة المطلوبة لبناء سلسلة امداد كاملة حديثة ذات كفاءة عالية⁽³⁾.

1-Sea trade review march 2010.

2-Sea trade review march 2010

3-أحمد عبد المنصف : مرجع سابق ص 24 .

المبحث السادس تجارة الترانزيت بالموانئ

1. مقدمه:-

نمو وتطور صناعة النقل البحري اصبح نموا مضطربا وامتسارعا في كل المجالات التي تخص هذه الصناعة، وفي السنوات الاخيرة تطورت تجارة الترانزيت واصبح تنظيمات وسياسيات ونظم ادارية واستراتيجيات تسويقيه معينه في هذا الاطار واجهت معظم الدول الناميه تحديات عديدة ومصاعب في مجال اعداد موانئها حتى تتمكن من جذب جزء من تجارة الترانزيت العالمية الى موانئها ونجحت بعض الدول في جذب هذه التجارة الى موانئها ، ومازالت تسعى بعض الدول لجذب جزء من هذه التجارة.

وقبل التحدث عن كيفية تشجيع تجارة الترانزيت لابد من تعريف تجارة الترانزيت وانواعها والتطورات التي حدثت في هذه التجارة العالمية ، كذلك التطورات التي حدثت في نشاط الموانئ في تدوال تجارة الترانزيت واهم العوامل التي تساعد على تنشيط هذه التجارة بموانئ الدول النامية .

2. التعريف بتجارة الترانزيت وانواعها :-

يمكن تعريف البضائع الترانزيت على انها تلك البضائع التي ترد الى الميناء بغرض اعادة نقلها مرة اخرى وليس بغرض استهلاكها في الدولة التي تقع بها هذه الميناء . ويمكن تقسيم تجارة الترانزيت معتمدين على نوعية البضائع الى البضائع الترانزيت الصب ، والبضائع الترانزيت العامة ، والبضائع الترانزيت المعبأة في حاويات ، بالاضافة الى ذلك تقسم البضائع الترانزيت وفقاً لنوعية عملية التدوال الى الترانزيت المباشر او الاقترمة ، او الترانزيت الغير مباشر ،ويمكن تقسيم الترانزيت من وجهة نظر نوعية البضاعة الى:-

2.1 ترانزيت بضائع الصب السائل :-

هذا النوع من التداول للصب السائل نجده يطبق بصفه خاصة في تداول البترول ، حيث تقوم ميناء روتردام بهولندا حيث يتم تخزين البترول سواء الخام او المكرر في خزانات ضخمة ثم يعاد شحنه بالسفن ووسائل النقل الاخرى الى باقى البلاد المستهلكة.

2.2 ترانزيت بضائع الصب الجاف:-

وتشمل الحبوب والمواد الخام ، وتوجد موانئ عديدة في أمريكا ، وكندا، واستراليا، وبعض موانئ دول شمال اوربا ويتم فيها تدوال بضائع الصب الجاف بنظام تجارة الترانزيت.

2.3 تجارة الترانزيت للبضائع العامة والحاويات:-

وتتمثل في تخزين البضائع العامه من السلع التموينية المتنوعه من سكر، بن ، وكاكاو ولحوم وغيرها لفترات طويلة في مناطق حرة بالميناء ثم يعاد توزيعها على المستهلكين بمختلف وسائل النقل البحري والنقل متعدد الوسائط .اما تجارة تدوال الحاويات بنظام الترانزيت فقد تطور كثيراً ويقدر التداول بملايين الحاويات سنوياً.

2.4 خدمات الترانزيت المقدمة للركاب او ما يسمى بسياحة الترانزيت .

وقسمت تجارة الترانزيت وفقاً لوجهة نظرمؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية انكتادالى:-

1. الترانزيت المباشر الاقترمة Transhipment

2. ترانزيت غير مباشر Transit

ويقصد بالترانزيت المباشر أو الأقطرمة البضائع الواردة إلى الميناء على الخط الملاحي لنقل السلعة إلى البلد المستورد لها ، أو إلى أسواق استهلاكها . ويتم ذلك عن طريق تفريغ البضائع من السفينة وشحنها على ظهر سفينة أخرى (ويمكن تخزينها بالبر لفترة زمنية محدودة جداً ، وذلك تحت مسؤولي ممتعهد نقل واحد وباستخدام وثيقة نقل واحدة ، وتحصيل نولون واحد على البضائع .

أما الترانزيت الغير مباشر فهي حالة البضائع الواردة إلى الميناء الوسيط على الخط الملاحي بغرض إعادة نقلها، ولكن دون أن تكون الوجهة النهائية للبضائع قد تحددت حتى يمكن إعادة شحنها. وترد بضائع الترانزيت غير المباشر ضمن قائمة الشحن الواردة إلى الميناء الوسيط ، وتخزن ثم يعاد شحنها "كلها أو جزء منها" على وسيلة نقل إلى ميناء دولة ثالثة "بسند شحن منفصل".

3. التطورات التي حدثت في تجارة الترانزيت العالمية:

تتكون الأنماط الحالية لتجارة الترانزيت العالمية للحاويات أساساً من ثلاث أنماط أو نماذج رئيسية تختص بتنظيم خاص لتلك التجارة. وتتوقف أهمية كل نمط منها على الفواتير التي يمكن أن تعود على الموانئ المختلفة التي تقوم بعملية ميناء الترانزيت علاوة على المزايا التي تعود على ممتعهد النقل سواء كان نقل بحري أو نهري أو نقل متعدد الوسائط ، وتشمل الأنماط الرئيسية ما يلي:

3.1 خدمات الترانزيت المباشر للحاويات "الأقطرمة":

يقوم بهذه الخدمات ملاك السفن ومتمهدين نقل مستهدفين الاقتصاد في النفقات داخل شبكة خدمتهم، فملاك يقومون بنقل الحاويات الترانزيت إلى موانئ وسيطة ، ومن تلك الموانئ يتم إعادة شحن الحاويات إلى الموانئ الأخرى بواسطة سفن روافد، ويمكن أن تنقل الحاويات من الموانئ الوسيطة إلى ميناء ترانزيت في منطقة أخرى ومنها يتم توزيع الحاويات الترانزيت إلى الموانئ المحيطة بواسطة سفن روافد.

3.2 خدمات الترانزيت الغير مباشر:

ويقوم بتلك الخدمات وكلاء الشحن (Freight Forwards) وعادة ما يستغلون وجود فراغات في سفن الشركات الملاحية لاستخدام سفن الحاويات تحت نظام تشغيل بالربح الحدي.

3.3 الخدمات المكوكية من وإلى موانئ الترانزيت (Shuttle Services):

هذا النمط من الخدمات يكون أساساً لموانئ الترانزيت ذات الموقع الجغرافي المتميز، ولكن قدرات الميناء تكون ليست كبيرة، ويتم تقديم الخدمة بتدفق الحاويات الترانزيت إلى الميناء في أحجام صغيرة من عدة موانئ، حيث يتم نقلها وسفينة أم (Mother) إلى الميناء النهائي. مثال تجميع تجارة الشرق الأقصى من موانئ البحر الأبيض المتوسط وموانئ البحر الأحمر حيث يتم نقلها بسفن كبيرة إلى الشرق الأقصى.

4. التطورات التي حدثت في نشاط الموانئ في مجال تداول البضائع الترانزيت:

4.1 الموانئ العالمية التي تقوم بتداول تجارة الترانزيت:

تعد الموانئ الأوروبية مثل: روتردام، هامبورج ، و أنتورب، واليهافر بشمال أوروبا من موانئ الترانزيت الرئيسية لأوروبا وتتميز بوجود تسهيلات فنية عالية الكفاءة بالإضافة إلى شبكة السكك الحديدية والنقل المائي التي ترتبط بتلك الموانئ بوسط بلدان أوروبا، كذلك موانئ غرب البحر الأبيض المتوسط تعتبر موانئ ترانزيت جيدة بالنسبة لتجارة الولايات المتحدة الأمريكية وكندا المنقولة بحراً إلى البحر الأبيض المتوسط بغرض تجميع تجارة البحر الأبيض المتوسط المتجه إلى الشرق الأقصى.

اما موانئ اليابان واسيا فهي تعد موانئ ترانزيت لتجارة دول اسيا المتجهة الى اوروبا والولايات المتحدة كذلك بعض الموانئ العربية مثل: ميناء راشد الامارات العربية المتحدة، جبل علي، الفجيرة، جدة (السعودية)، العقبة، الاسكندرية، بورسعيد، دمياط، قناة السويس تعد من اهم الموانئ التي تخدم الترانزيت للدول العربية والاوروبية والاسيوية والافريقية.

ومن اهم الموانئ التي تقدم بها خدمات الترانزيت ، موانئ مارسييا ، فوس بفرنسا ، اسبانيا برشلونة ، ولشبونة بالبرتغال ، فيلكستو بانجلترا، جنوة بايطاليا ، بيرية باليونان ، ليماسول ولارناكا بقبرص ، نيو يورك ونيوجرسي بامريكا ، طوكيو و يوكاهاما باليابان ، هونج كونج ، سنغافورة ، كولمبو سريلانكا ، بومباي بالهند ، كراتشي بباكستان ، مانिला بالفلبين، كلينج بتايوان.

4.2 موانئ الدول النامية وتجارة الترانزيت:

لقد ادى النمو الكبير، في حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً كترانزيت بين موانئ العالم الى تشجيع الدول النامية على جذب جزء من تلك التجارة للتداول بموانئها بهدف الاستفادة من الفوائد العديدة التي تعود على اقتصاديات تلك الدول سواء زيادة في اعداد السفن المترددة على الموانئ او العائد الاجنبي من النقد المترتب على تلك التجارة او زيادة السفن للموانئ ، وعادة يكون هنالك عائد اقتصادي جيد للاقتصاد القومي.

ولقد وجدت معظم الدول النامية ان وسيلة تحويل موانئها الى موانئ ترانزيت يعود على الاقتصاد القومي بفوائد عديدة لا يقل عن دخول تلك الدول النامية في مجال التنمية الصناعية الحديثة مع قلة الاستثمارات المطلوبة لموانئ الترانزيت بالمقارنة بالاستثمارات المطلوبة للمشروعات الصناعية.

في هذا الاتجاه يرى الباحث ان دول جنوب شرق اسيا قد استفادت كل من تايلاند واندونيسيا والفلبين وماليزيا وسيريلانكا قد استغلت النمو المتزايد في تجارة هذه المنطقة المنقولة بحراً ونمو الصادرات في الدول الاسيوية المتقدمة ، مع الامتياز في الموقع الجغرافي وتحسين ومواكبة موانئها للجديد.

وفي منطقة البحر الاحمر تسعى كل من جيبوتي وعدن الى انشاء تسهيلات جديدة في موانئها لجذب تجارة الترانزيت بها. اما الدول العربية وتجارة الترانزيت يرى الباحث انه في السنوات السابقة نشطت تجارة الترانزيت من العقبة في البحر الاحمر لنقل تجارة العراق والكويت، اما المملكة العربية السعودية فقد كانت تجارة الترانزيت غير مصرح بها لاسباب امنية، لكن منذ عام 1988 فقد سمح بتداول الحاويات في ميناء جدة مما يتميز بانه ميناء ترانزيت مناسب ومتميز جداً لتداول تجارة كل من السودان واليمن واثيوبيا.

اما بالنسبة لمنطقة الخليج العربي وبصفة خاصة في دولة الامارات العربية، نجد هذه التجارة نشطت بصورة ملحوظة وذلك نتيجة لوجود تسهيلات فنية جيدة والمناطق الحرة وطرق سريعة ومواصلات جيدة مما جعل كل من ميناء راشد، وجبل علي، والفجيرة من اهم موانئ تداول تجارة الترانزيت بمنطقة الشرق الاقصى وشبه الجزيرة الهندية وسيريلانكا.

واهم الموانئ المنافسة للموانئ العربية بمنطقة البحر الابيض المتوسط مثل موانئ بيرية باليونان، ومرسين بتركيا، ولارناكا وليماسول بقبرص، وموانئ حيفا واشدود باسرائيل حيث تمثل منافساً شديداً للموانئ العربية خاصة في البحر المتوسط، كما تمثل موانئ مالطا ايضاً منافساً قوياً للدول العربية خاصة في البحر المتوسط.

4.3 العوامل التي تساعد على تنشيط تجارة الترانزيت بموانئ الدول النامية:

اما هذه العوامل التي تساعد على تنشيط هذا النوع من التجارة بموانئ الدول النامية بصفة عامة وتتمثل هذه العوامل في :

- تطوير الخدمات بمحطة تدوال الحاويات بالموانئ
- تطوير سفن الروافد بالموانئ .
- انشاء مناطق حرة وخدمية بجوار ميناء الترانزيت.
- وضع سياسات تسعيرية مرنة للخدمات المقدمة بمحطات الحاويات

4.3.1 التسويق:-

يعد التسويق من العناصر التي تساعد على تنشيط تجارة الترانزيت بالموانئ ومحطات تدوال الحاويات . ويعرف تسويق خدمات الترانزيت بالموانئ بأنه مجموعه من الاجراءات الازمة لتوضيح امكانيات الموانئ ومحطات تدوال الحاويات امام شركات الملاحة ، ومتعهدى النقل لتجارة الترانزيت . وبذلك يمكن عن طريق تلك الاجراءات توضيح نوع الخدمة للسفن ، وتظهر مدى التنافس الجيد للموانئ ومحطات تدوال الحاويات المنافسة في المنطقة ، واجراءات نجاح عملية التسويق تتمثل في:

- القيام بحملة اعلامية في وسائل الاعلام ذات الارتباط بالنقل البحري في العالم توضح التسهيلات المقدمة بالموانئ ومحطات تدوال الحاويات لتجارة الترانزيت.
- الاشتراك الايجابي في المؤتمرات العالمية ذات الارتباط بتجارة الترانزيت .
- ارسال نشرات دوريه الى جميع الخطوط الملاحية العالميه ووكلاء الشحن موضحاها كافة التفاصيل المتعلقة بالتسهيلات المتاحة بالموانئ ، والموقع الجغرافي ومميزاتها ونوع الخدمة المقدمة ومعدات التدوال والتسهيلات الفنيه واسعار تعريفه الخدمات المقدمة ومحطات الحاويات .

5. تطوير الخدمات بالموانئ ومحطة الحاويات :-

ويكون ذلك عن طريق تطوير عمليات سير العمل بالموانئ وبمحطات تدوال الحاويات بغرض تحقيق عامل الاقتصاد في الوقت لسفن البضائع الترانزيت المترددة على الميناء ، وذلك بتوفير عدد من الارصفة اللازمة لرسو هذه السفن ، واعطاء سفن الترانزيت الاسبقية في الرسو على أرصفة الميناء ، ولا بد من مراعات زمن تقليل تواجد سفن الترانزيت بالميناء لتقليل التكلفة على ملاك السفن ، وليس سير مستوى انجاز الاعمال بالمحطات العالمية للتداول خاصة الترانزيت من حيث السرعة ودقة تجهيز خطط الشحن والتفريغ للسفينة الام (Mother) وسفن الروافد (Feeders) واحترام معدل الشحن والتفريغ المتفق عليه ، وانجاز التقارير اللازمة في موعدها وبالذقة اللازمة ، والقيام باعمال الصيانة الدورية والوقائية للمعدات ومحطات الكهرباء بهدف المحافظة على الصلاحية اللازمة للمعدات حتى لا تحدث اعطال وتأخير السفن ، كما يلزم المحافظة على الغاطس المعن للميناء بالقيام بالصيانة اللازمة والتعميق المستمر للموانئ التي يحدث بها اطماء دوري، وان تواكب تطور النظم الجمركية بالموانئ ومحطات التدوال بما يضمن التالي :-

- سهولة مرور الحاويات لترانزيت من النقاط الجمركية على حدود الدولة الى دولة أخرى .
- تيسير عملية انتقال الحاويات الترانزيت عبر أرض الدولة وبدون سداد تامينات مالية تمثل رسوم جمركية ، ولكن بضمان الشركات الناقلة او المحطات .
- سرعة شحن الحاويات الترانزيت من السفن الام الى سفن الروافد باجراءات جمركية مبسطة وسريعة .

• عدم تفتيش او فتح الحاوية الترانزيت بمعرفة الجمارك الا في الحالات المنصوص عليها في القانون وفي اضيق الحدود.

6. تطوير خدمات سفن الروافد بالموانئ (Feeder Services):

تعتمد اقتصاديات تشغيل السفن التي تحمل البضائع الترانزيت وبصفة خاصة الحاويات على استخدام سفن حاويات كبيرة للتردد على الموانئ الرئيسية لتفريغ حاويات الموانئ المحيطة بالمنطقة ، ثم استخدام سفن الروافد من تلك الموانئ للتفريغ بالموانئ المحيطة بالمنطقة ، وذلك بقية تخفيض عدد الموانئ الرئيسية وتخفيض زمن الرحلة وتكاليف نقل الحاوية .

لذلك اصبح الاتجاه للشركات الملاحية ان تختار الموانئ الرئيسية كموانئ الترانزيت مع تشغيل سفن الروافد لتجميع او توزيع الحاويات الترانزيت ، ومن هنا كان لابد من تطوير خدمات سفن الروافد بالموانئ لتساعد على تنشيط تجارة الترانزيت .

6.1 انماط تشغيل سفن الروافد:

- التشغيل عن طريق ناقل خاص، ووفقاً لهذا الاسلوب ان تمتلك شركة الملاحة الرئيسية والمشغلة للسفينة الام عدد من الروافد تتعامل مع ميناء الترانزيت والموانئ المحيطة به، ويجري العمل بذلك الاسلوب في الغالب بموانئ الدول النامية والعربية.
- التشغيل عن طريق ناقل خاص مشترك وفقاً لذلك الاسلوب يتعاقد عدد من الشركات الملاحية على استئجار فراغات بسفن الروافد لبعضها البعض على مدار العام.
- التشغيل عن طريق الناقل العام ويتواجد هذا النوع في الموانئ الترانزيت الرئيسية، وفيه تتولى شركة ملاحية مستقلة تسيير وتشغيل سفن الروافد لخدمة الحاويات الترانزيت في المنطقة. وخير مثال لذلك ما قامت به هيئة ميناء سنغافورة من انشاء شركات ملاحية مستقلة لسفن الروافد تعمل في سنغافورة . كما توجد شركات لتشغيل سفن الروافد بالبحر الابيض المتوسط تعمل في موانئ اليونان وقبرص وتركيا . اما ميناء جدة فهي تحتاج الى شبكة اكبر من سفن الروافد. اما ميناء العقبة فيها عدد من سفن الروافد تتبع لبعض الشركات . اما الخليج العربي فيتردد عليه العديد من سفن الروافد وباحجام مختلفة وهي موانئ ترانزيت من الدرجة الاولى خاصة مينائى راشد والفجيرة .

اما موانئ الدول النامية يمكن ان تقوم بدور ميناء الترانزيت ، هو أن يتم انشاء شركات ملاحية لسفن الروافد المستقلة سواء كانت تلك الشركات برأسمال وطنى او رأسمال مشترك.

6.2 انشاء مناطق حرة صناعية او خدمية مجاورة للميناء:

توفير كافة التسهيلات والبنية اللازمة بأسعار رمزية تشجيعاً للمستثمرين على اقامة مشروعات صناعية او تخزين بالمناطق الحرة وذلك بجوار موانئ الترانزيت حيث يساعد على تنشيط هذا النوع من التجارة . مثال :- تركيا قدمت تسهيلات بالمناطق الحرة المختلفة المحيطة بالموانئ التركية ، بهدف زيادة الاستثمارات الاجنبية فى المشروعات المختلفة تنشيطاً لتجارة الترانزيت .

6.3 وضع سياسة تسعيرية مرنة للخدمات بالموانئ وبمحطات الحاويات:

نجدها في الدول المتقدمة وفقاً لعقد خاص سرى غير معطن مثال لذلك مالطا حيث شجعت شركة نورث اسيا على التعامل معها عام 1990 بدلاً من ميناء دمياط ، ومن أهم العوامل التي تساعد على تنشيط تجارة الترانزيت هو اعطاء مجاس إدارة الموانئ والمحطات المفاضلة بين الشركات الملاحية ، والمرونة فى تسعير الخدمات للشركات المختلفة.

المبحث السابع توصيف معدات تداول ومناولة الحاويات

1. الروافع الجسرية على الأرصفة من / إلى السفينة :

Shop to Shore Gantry Cranes

هنالك توجه من جانب عديد من محطات الحاويات العالمية لاستخدام الروافع الجسرية عالية الأداء مثل الروافع ذات الترولي المزدوج Double Trolley Gantry Crane وذلك للتعامل مع سفن الحاويات العملاقة Mother Vessels، حيث يصل معدل المناولة الخاص بها إلى 54 رفعة/ساعة أو أكثر وذلك حسب طراز الرافعة، حيث توجد روافع جسرية من طراز Elevating Trolley Girder يصل أداؤها مع سفن الحاويات إلى 62 رفعة/ ساعة مثلما هو سائد في محطة حاويات فرجينيا في الولايات المتحدة، وهناك روافع من طراز Spertainer تم تصميمها وصناعتها بواسطة شركة Paceco يصل أداؤها التصميمي الأقصى إلى 93 رفعة/ساعة (أما الأداء العادي فيصل إلى 62 رفعة/ساعة، وهذه الروافع ذات ذراع تحميل Crane Outreach يصل إلى 22 رصة عرضية للحاويات على ظهر السفينة)، ومؤخراً قامت شركة Noel بتصميم وتصنيع رافعة حديثة للتعامل مع سفن الحاويات العملاقة، بإنتاجية متوسطة للرافعة قدرها 60 حركة/ ساعة وامتداد لذراع التحميل يصل إلى 66 متر، وهذه الأوناش مناسبة للسفن العملاقة ولكنها لا تصلح اقتصادياً للعمل مع السفن الصغيرة والرافدية.

والتطور في أجيال سفن الحاويات كان له أثر على محطات وموانئ الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين لكي تتردد على محطة حاويات معينة، فلا بد للخط الملاحي من مراجعة التسهيلات والتجهيزات والمعدات اللازمة لعملية التداول من / إلى السفينة بالميناء وبما يتناسب مع طرازها وأبعادها وخصائصها. وقد ظهرت هذه الآثار فيما يتعلق بالطرازات المختلفة لسفن الحاويات أكثر ما تكون في الروافع الجسرية المستخدمة في تداول الحاويات من/إلى السفينة، فقد صاحب التطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم تطور مماثل على التوازي في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات، بحيث أصبحت هذه الروافع أكبر حجماً وأسرع حركة وأكثر إنتاجية. كما أعطيت للخصائص الفنية والهندسية للرافعة اهتماماً خاصاً بمتانة هيكلها ومقدراتها على تحمل الإجهاد المختلفة وقدرة الرفع بحيث تتواكب مع أبعاد وأوزان الحاويات المتداولة وطرازات السفن.⁽¹⁾

ويمكن استعراض التطور في الروافع الجسرية على النحو التالي:-

1.1. الجيل الأول من الروافع الجسرية:-

ويتصف هذا الطراز من الروافع بأن طول ذراع التحميل يتراوح بين 21-35 متر من الشريط الحديدي المجاور لحافة الرصيف وبأقصى ارتفاع 18.5 متر.

1.2. الجيل الثاني من الروافع الجسرية:-

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية لهيئة الموانئ البحرية السودانية: الإسكندرية، 2013، ص180.

ويتصف هذا الطراز من الروافع بأن طول ذراع التحميل من 32-39.5 متر من الشريط الحديدي المجاور لحافة الرصيف وبأقصى ارتفاع 26متر.

1.3. الجيل الثالث من الروافع الجسرية:-

ويتصف ذلك الطراز من الروافع بأن طول ذراع التحميل من 44-47.5 متر من الشريط الحديدي المجاور لحافة الرصيف وبأقصى ارتفاع 31متر.

1.4. الجيل الرابع من الروافع الجسرية:-

ويتصف ذلك الطراز من الروافع بأن طول ذراع التحميل إلى 52متر من الشريط الحديدي المجاور لحافة الرصيف وبأقصى ارتفاع 33.5متر.

1.5. الجيل الخامس من الروافع الجسرية (Mega Cantry Crane):-

ويتصف ذلك الطراز من الروافع بأن طول ذراع التحميل من 56.5-64متر من الشريط الحديدي المجاور لحافة الرصيف وبأقصى ارتفاع 37متر وقد تميزت أيضاً الأجيال الجديدة من الروافع بزيادة في سرعة عربة الونش مما أسهم في زيادة عدد الحركات في الساعة. وقد كانت حمولة الرافعة الجسرية المصممة في بداية تصنيع هذه الروافع حوالي 30 طن تحت إطار المناولة وكانت المسافة بين قضيب الرافعة Wheel Span حوالي 15متر وطول ذراع التحميل 35متر، حيث كانت تلك المواصفات متناسبة مع أبعاد سفن الحاويات السائدة في ذلك الوقت حيث كان عرض السفينة في حدود 20متر، وكان العمر الافتراضي لتشغيل تلك الروافع في حدود 600 ألف حركة. ومع التطورات المتلاحقة في تصميم وبناء سفن الحاويات ظهرت الحاجة إلى روافع جسرية ذات قدرة أكبر وكفاءة أعلى في التشغيل، فظهرت أجيال جديدة من الروافع الجسرية المصممة خصيصاً للتعامل مع سفن حاويات الجيلين الرابع والخامس والمعروفة عالمياً بطراز سوبر بوست بانامكس، وهذه الأجيال الحديثة من الروافع تتميز بأن عمرها الافتراضي أطول من الأجيال السابقة من الروافع الجسرية وذات مقاومة أفضل للإجهاد المعدني Metal Fatigue وخاصة الإجهاد المتولد عن تأثير صدمة التحميل والتي تؤثر سلبياً على جسم الرافعة.

وفي هذا الإطار يجب أن نذكر التطورات وضوحاً في تصميم وبناء الروافع الجسرية، هو تطوير أداء التشغيل حيث زادت سرعة دورة الرافعة، وكذلك زادت قدرة الرفع مما سمح برفع عدد 2 حاوية في ذات الوقت من عدد 2 خلية متجاورة بالسفينة في عملية تسمى الرفع المزدوج للحاويات، ويضاف إلى ما سبق استخدام نظام التروولي المزدوج والذي قسم الدورة الرافعة إلى دورة السفينة ودورة الرصيف حيث يقوم التروولي الأول بتداول الحاويات من / إلى السفينة بينما يقوم التروولي الثاني الموجود بين أعمدة الرافعة بنقل الحاويات من أرصفة المحطة تحت الرافعة إلى المنطقة الخلفية للرصيف، وبالتالي توفر منطقة عزل تسمح للتروولي بالتشغيل باستمرار في تداول الحاويات وتسمح بتقليل المسافة في حركة ذهاب وإياب التروولي خلال دورة السفينة، ويوضح الجدول رقم (32-3) مواصفات الروافع الجسرية المستخدمة عبر أجيالها المختلفة والمتواكبة مع تطورات سفن الحاويات.⁽¹⁾

1-1 لأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية لهيئة الموانئ البحرية السودانية: الإسكندرية، 2013، ص181.

جدول رقم (32-3)

أجيال الروافع الجسرية ومواصفاتها الهندسية وأسعارها التقديرية

المسافة بين قوائم الرافعة بالمتر	ارتفاع ذراع التحميل بالمتر	طول ذراع التحميل بالمتر	السعر التقريبي بالمليون دولار	بدء الإنتاج	أجيال الروافع الجسرية
15.5	18.5	35-21.5	0.75	1960	الجيل الأول
30.5	26	39.5-32	2.4	1970	الجيل الثاني
50.5	31	47.5-44	6-3.6	1985	الجيل الثالث
30.5	33.5	52	7-5	1990	الجيل الرابع
30.5	37	64-56.5	9<	2000	الجيل الخامس

UNCTA.D, Review of Maritime Transport, 2013

2. الرافعات السرجية Straddle Carriers:

تمتاز هذه المعدات بأنها نظام بسيط نسبياً مقارنة بالأنظمة الأخرى لمناولة البضائع بالساحات، ومن مزاياها.

2.1. مزايا نظام Straddle Carriers:

- 1/ نظام سريع وذو مرونة عالية في الحركة والمناولة والمناورة.
- 2/ تكلفة استثمارية مناسبة للوحدة تصل إلى 0.5 مليون دولار.
- 3/ عملية المناولة مباشرة ولا تحتاج إلى معدات إضافية.⁽¹⁾
- 4/ قدرة عالية على انتقاء واستخراج ونقل الحاويات من الرصات (في حدود 4 رصات)
- 5/ الأنواع الحديثة منها يمكن أن ترص حتى ارتفاع 4 حاويات مملوءة متتالية، وعدد 5 حاويات فارغة متتالية.
- 6/ سهولة سحبها والتعامل معها خارج الساحة عند الأعطال.

2.2. عيوب نظام Straddle Carriers:-

- 1/ مجال رؤية محدود لسائق المعدة، مما ينتج عنه حوادث وتلفيات.
- 2/ تكاليف عالية نسبياً للصيانة.
- 3/ مستوى ضوضاء مرتفع صادر عن المعدة.
- 4/ بعض الأنواع ينتج عن تشغيلها تسريب للزيت مما يسبب سطح لزج على الأرض ومشاكل تشغيل تؤثر سلباً على الأداء.

3. أوناش الساحة المتحركة على عجلات (RTG) Rubber Tyred Gantry Crane:-

3.1. المزايا:-

- 1/ درجة استغلال جيدة للساحات المتاحة مع مستوى رصات رأسي للحاويات حتى 7 رصات، مع عدم إهدار مساحات بين الحاويات لتلاصقها داخل البلوك، وإمكانية امتداد الرص.
- 2/ درجة موثوقية عالية للرافعة مع ارتفاع معدل المناولة والتستيف.
- 3/ انخفاض نسبي في تكاليف الصيانة مقارنة بمعدات أخرى.
- 4/ معدل حوادث أقل ودرجة أمان أعلى.

- 5/ إمكانية دوران للعلاجات حتى زاوية 90 درجة.
- 6/ سهولة تدفق المرور بالساحة دون تداخل مع المعدلات الأخرى.
- 7/ معدل تعطلات قليل نسبياً .

3.2. العيوب:-

- 1/ تكلفة استثمارية مرتفعة نسبياً.
 - 2/ تكلفة إضافية لإعداد تجهيز خاص بأرضية الساحة لعمل الرافعة وممراتها.
 - 3/ قد تعوق حركة الروافع الأخرى في حالة توقفها.
 - 4/ احتياج نظام المناولة لمعدات مساعدة مما يسبب الازدحام أو تداخل المرور بالساحة.⁽¹⁾
4. أوناش الساحة المتحركة على قضبان Yard Rail Mounted Gantry Crane:-

4.1. المزايا:-

- 4.1.1. درجة استغلال جيدة للمساحات المتاحة مع مستوى رصات أفقية (1+12) ومستوى رصات رأسية (1+5) مع عدم إهدار للمساحات بين الحاويات لتلاصقها.
- 4.1.2. تكلفة صيانة معتدلة نسبياً.
- 4.1.3. معدل منخفض نسبياً للحوادث والخسائر، وأمان نسبي عن أوناش الساحة المتحركة على عجلات RTG.
- 4.1.4. سهولة السيطرة الإلكترونية والتحكم في الرافعة عند حركتها على القضبان.
- 4.1.5. مستوى منخفض للضوضاء أثناء التشغيل.
- 4.1.6. القابلية للتحديث الأوتوماتيكي.

4.2. العيوب:-

- 4.2.1. جمود في عمليات المناولة لتقييد مسارات الحركة.
- 4.2.2. إمكانية أقل لزيادة الطاقة الإنتاجية للنظام.
- 4.2.3. زيادة في وقت التشغيل الضائع لتقييد مسارات الحركة.
- 4.2.4. إمكانية تستيف ونقل محدود لارتفاع الرصات إلى 6 رصات.
- 4.2.5. تكلفة استثمارية عالية للوحدة تتراوح بين 2-3 مليون دولار.
- 4.2.6. حدوث مشاكل في حالة التعطلات الكبرى مما يعيق تشغيل جزء رئيسي من الساحة.
- 4.2.7. تكاليف عالية لاستهلاك الكهرباء.
- 4.2.8. يلزم للعمل بتلك المعدة قدرة عالية جداً في التشغيل ولا يستخدم إلا عند وجود نظام تحكم إلكتروني لتستيف الحاويات.
- 4.2.9. لا يستخدم RMG إلا في المحطات العالمية الكبرى والتي تمثل العمالة جزءاً كبيراً من التكلفة وذلك لتقليل العمالة.

5. معدات التستيف الرأسي والجانبى Reach Stacker:-

- يمكن للطرازات الحديثة منها سواء المخصصة للدفع رأسي أو الجانبي أن تقوم بالرص حتى ارتفاع 5 رصات حاويات متتالية فوق بعضها. مع امتياز روافعها بإمكانية الحركة الأفقية الرأسية والأفقية مما يميزها عن المعدات الأخرى مثل Top Lifters⁽¹⁾.

الفصل الرابع

بيئة صناعة النقل البحري

- المبحث الأول : مؤشرات التوافقية للخطوط الملاحية
المبحث الثاني : موانئ حوض البحر الأحمر
المبحث الثالث : الوضع المستقبلي لإعداد الحاويات المتوقع
تداولها بمنطقة الشرق الأوسط
المبحث الرابع : الأسطول العالمي لسفن الحاويات.
المبحث الخامس : الإنتاجية ودورها في الحفاظ على
التميز التنافسي لمحطة الحاويات.
المبحث السادس : قياس وتقييم الأداء الحالي في الموانئ
البحرية السودانية.

المبحث الأول

مؤشرات التواصلية للخطوط الملاحية

1. مقدمة:

تعمل الموانئ البحرية في ظل منظومة النقل البحري، وتشهد هذه الصناعة العديد من المتغيرات التي توجب على الموانئ سرعة الاستجابة لها ومواكبتها من أجل الحفاظ على مكانتها وفعاليتها. يتناول هذا الفصل العناصر المؤثرة في مستوى أداء الموانئ وتنافسيتها. يبدأ الفصل بتناول مؤشر التواصلية LSCT ومقارنة مرتبة السودان مع الدول المجاورة. كما يتناول الموانئ المنافسة في المنطقة لموانئ السودان مثل جيبوتي، مومباسا ودار السلام، وميناء جدة الإسلامي. بالإضافة إلى تحليل شبكات ربط هذه الدول مع الدول المجاورة لهم. ويشير الفصل إلى أهم وأحدث التطورات في تجارة تعقيب الشحن في المنطقة والمتطلبات الرئيسية لمحطات الحاويات من بيئة تحتية ومعدات تشغيل وتداول. كما يستعرض الفصل أساليب التشغيل الحديثة المعمول بها بالموانئ عالمياً لتتشجيع دخول القطاع الخاص وتحسين الإنتاجية بالموانئ.

2. مؤشر التواصلية للخطوط الملاحية Liner Shipping Connectivity Index:

إن مؤشر التواصلية للخطوط الملاحية يعمل على قياس قدرة الدولة على نقل تجارتها الدولية المحواة من خلال الخطوط الملاحية. يعتمد مؤشر التواصلية للخطوط الملاحية Liner Shipping Connectivity Index (LSCT) على خمسة عناصر لقياس مدى كفاءة تشغيل سفن الحاويات من قبل شركات الخطوط الملاحية لموانئ التردد لكل دولة، وذلك على النحو التالي:

- 2.1 إجمالي عدد السفن العاملة على الخطوط الملاحية المترددة على الدولة.
- 2.2 إجمالي القدرة الاستيعابية للحاويات المكافئة المخصصة للدولة.
- 2.3 عدد الشركات التي توفر خدمات النقل بسفن الحاويات للدولة.
- 2.4 عدد الخدمات المقدمة من الشركات لموانئ الدولة.
- 2.5 حجم أكبر سفينة عاملة (من حيث أعداد الحاويات المكافئة) مترددة على موانئ الدولة.

باستخدام مؤشر التواصل LSCI يمكن ترتيب الدول للتعرف على أكثرهم ارتباطاً بشبكة النقل بسفن الحاويات. وإن ارتفاع رقم المؤشر يدل ذلك على القدرة العالية وكفاءة الدولة في نقل تجارتها الخارجية وإمكانيات موانئها كمحطات محورية⁽¹⁾.

1- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مركز البحوث للاستشارات، دراسة التخطيط الإستراتيجي: الاسكندرية، ص 118.

جدول رقم (4-1) مؤشر التواصل للسودان وبعض الدول بالمنطقة
Liner shipping connectivity index (LSCI)

2014	2013	2012	2011	2010	
61.76	57.48	57.39	51.55	47.55	مصر
61.2	59.67	60.4	59.97	50.43	السعودية
13.13	8.42	12.75	9.33	10.05	السودان
20.22	20.29	61.56	21.02	1.55	جيبوتي
18.45	19	13.19	11.89	12.49	اليمن
11.93	11.38	11.75	12	13.09	كينيا
4.02	4.02	4.17	4.02	0.02	ارتريا

المصدر: بيانات تقرير UNCTAD 2012.

3. الموانئ الإقليمية المنافسة لموانئ السودان:-

3.1. ميناء جيبوتي:

يعد ميناء جيبوتي أحد البوابات الرئيسية لدول الكوميسا، كما يتضح من الجدول رقم (4-2) حيث يوضح الطرق الرئيسية للنفوذ إلى الدول الأفريقية من خلال بوابة ميناء جيبوتي.

جدول (4-2) الممرات التي تربط بين جيبوتي بدول الجوار

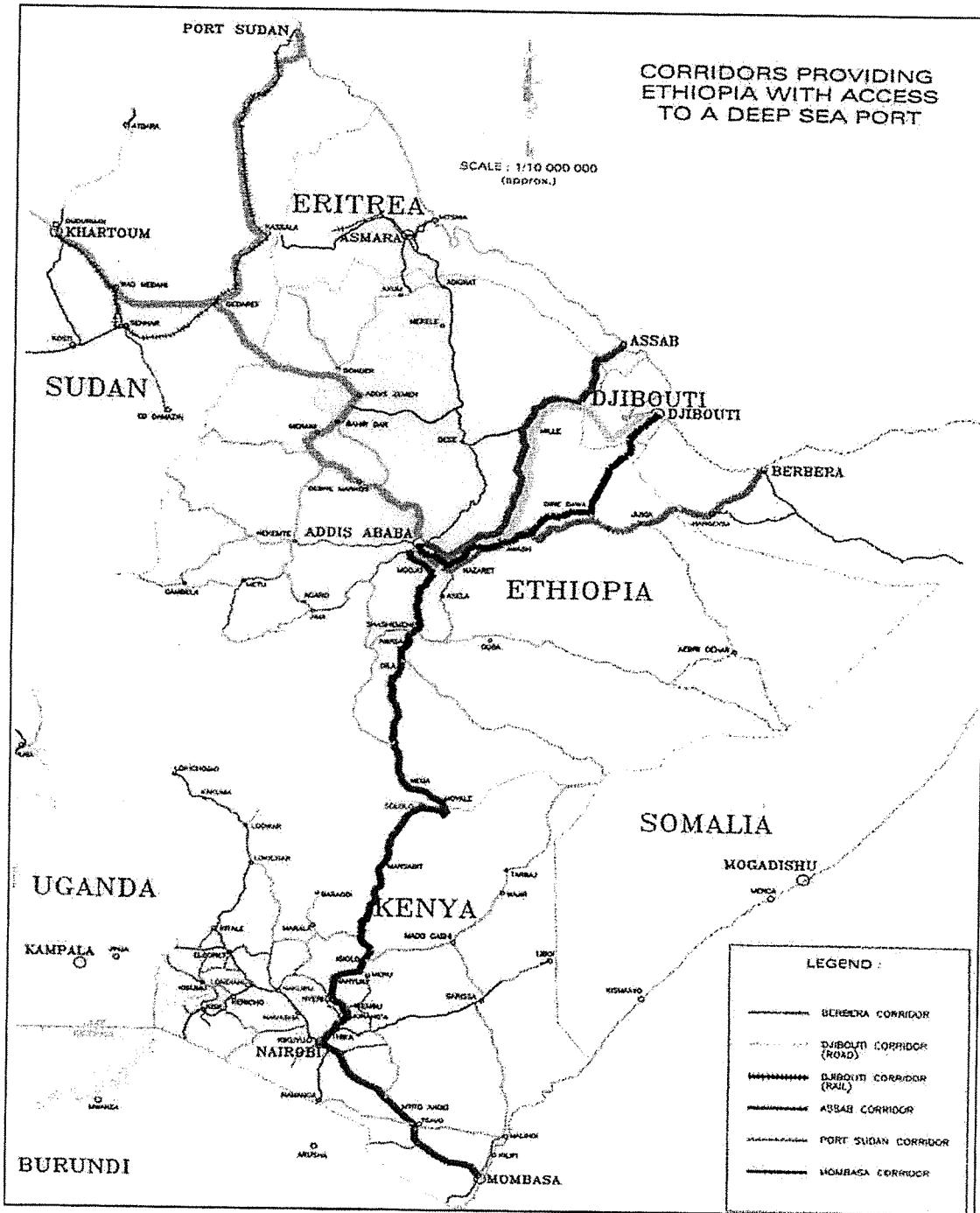
المسافة	وسيلة النقل	الطريق	المحور	بداية محور الربط
780 كم	سكة حديد / بري - بري	جيبوتي - أديس أبابا	جيبوتي - أديس أبابا	جيبوتي
910 كم	بري	جيبوتي - ديوين لي - أديس أبابا	جيبوتي - أديس أبابا	جيبوتي
840 كم	بري	جيبوتي - جالاقبي - أديس أبابا	جيبوتي - أديس أبابا	جيبوتي
2255 كم	بري / سكة حديد	جيبوتي - أديس أبابا - الخرطوم	جيبوتي - أديس أبابا	جيبوتي

المصدر: بيانات تقرير UNCTAD 2012.

3.1.1. الطرق البرية:-

تصل الطرق البرية بين ميناء جيبوتي وأديس أبابا، ومن أديس أبابا تتفرع الطرق إلى الخرطوم، وإلى كينيا لتصل بميناء مومباسا.

خريطة رقم (4-1)
الممرات التي تربط بين جيبوتي ودول الجوار

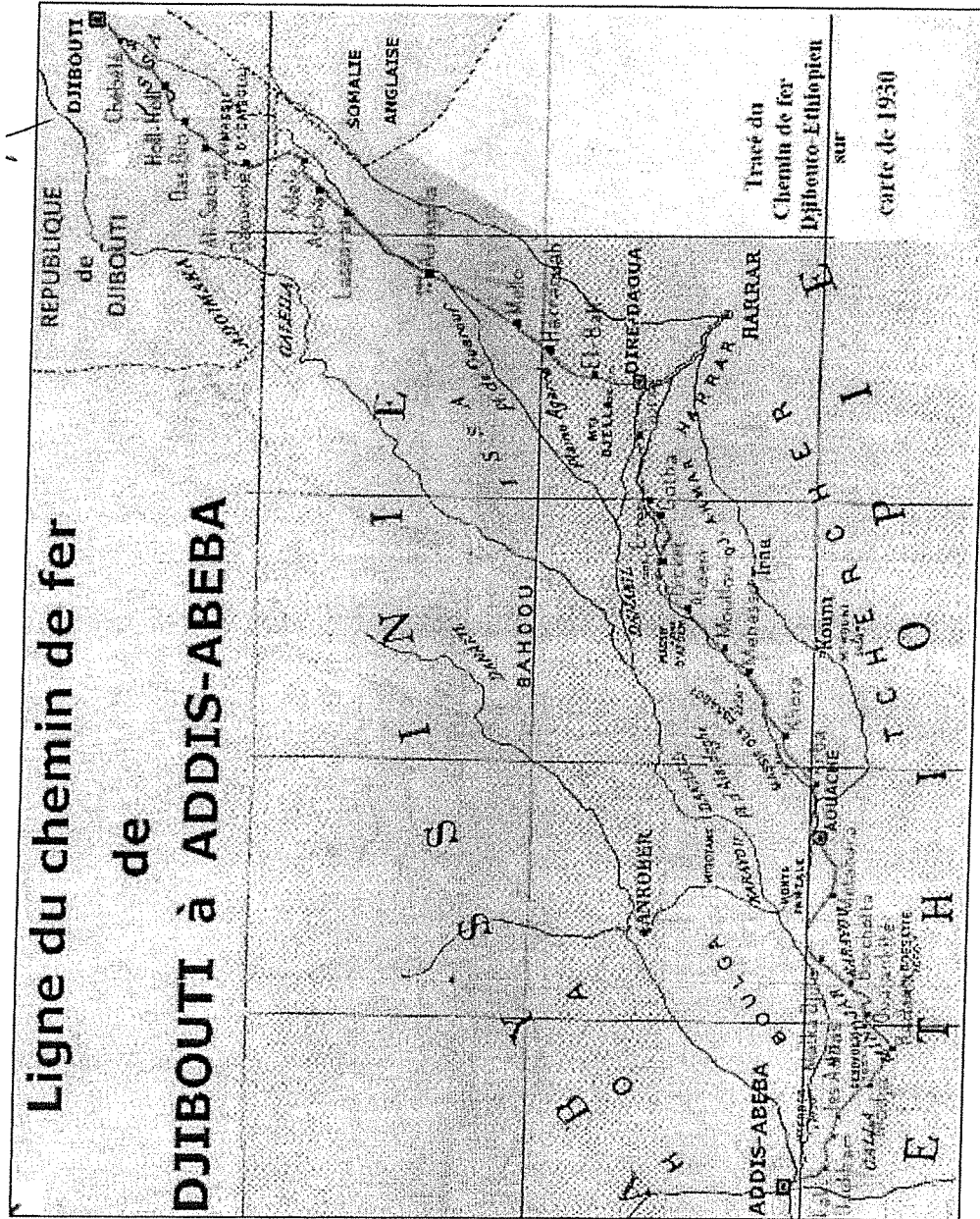


Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

3.1.2. السكة الحديدية:

شبكة السكك الحديدية الأثيوبية الجيوبوتية مملوكة من قبل حكومات كل من أثيوبيا وجيبوتي، وتربط وصلات السكك الحديدية أديس أبابا مع ميناء جيبوتي بطول 656 كم بمقياس 1.345 م.

خريطة رقم (4-2) شبكة السكك الحديدية الأثيوبية الجيوبوتية



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

يرتبط اقتصاد جيبوتي ارتباطاً كبيراً بتجارة الترانزيت ونشاط الخدمات، معتمدة بذلك على موقعها الإستراتيجي المشرف على باب المندب مما يجعلها من الممرات التجارية الرئيسية في النقل البحري للبضائع والنفط بين آسيا وأوروبا، ومدخل لشرق أفريقيا بالإضافة لكونها منطقة تجارة حرة، يقع ميناء جيبوتي على المدخل الجنوبي الغربي للبحر الأحمر وقد تم عقد اتفاق لإدارة وتشغيل الميناء مع شركة موانئ دبي العالمية Dubai Ports World بحق امتياز مدته 20 عام وكذلك لإدارة وتشغيل المنطقة الحرة الجاري إنشائها وهي على مساحة 25 هكتار ملاصقة للميناء.

تم ضخ العديد من الاستثمارات في قطاع النقل والمواصلات أهمها استثمارات دولة الإمارات المباشرة من خلال شركة دبي للاستثمار الدولي والتي من ضمنها التوسع في الميناء التاريخي لجيبوتي، وبناء محطة حاويات دوراليه (Doraleh)، محطة للنفط. يلعب ميناء جيبوتي دوراً محورياً في إيرادات الدولة لما تسهم به إيراداته في تجارة الترانزيت ونقل النفط، ومن المرجو أن ترتفع الإيرادات في السنوات المقبلة نتيجة التحسينات التي أخذت على الميناء بغرض توسعته لاستيعاب عدد أكبر من السفن والبضائع، هذا ويعد الميناء المنفذ الطبيعي لدولة أثيوبيا حيث يتداول من خلاله 98% من البضائع الأثيوبية⁽¹⁾. ميناء جيبوتي ميناء متعدد الأغراض ويتمتع ميناء جيبوتي بالمرافق التالية الموضحة بالجدول رقم (3-4)

جدول رقم (3-4) خصائص ميناء جيبوتي

<ul style="list-style-type: none"> * رصيف 500م * محطة تعبئة وتغليف حديثة تعمل بسرعة عالية * 12 خط تعبئة، 20 عبوة في الدقيقة على الخط * عدد 2 شفاط حبوب بطاقة تفريغ قصوى تبلغ 30م³/طن/ساعة/للوحدة * إمكانية تخزين البضائع من عدة عملاء في الصوامع المسطحة * طاقة استيعابية تصل إلى 30.000م³/طن للحبوب و40.000م/طن للأسمدة 	محطة الصب
<ul style="list-style-type: none"> * رصيف بطول 3200م * 12 مليون طن طاقة استيعابية * تداول 30.000 وحدة سيارات * تسهيلات متعددة لتداول البضائع: - بضائع عامة (أسمنت - كلنكر - صلب - فحم - أرز - سكر - ... الخ) - سيارات - ماشية حية (2مليون رأس) 	محطة البضائع التقليدية
<ul style="list-style-type: none"> - عدد الأرصفة 2 - طاقة تخزينية ما يزيد عن 3 مليون طن سنوي - طاقة ضخ 20000 طن في الساعة 	محطة بترول (HDTL)

المصدر: بيانات تقرير UNCTAD 2012.

يتم تداول الحاويات بجيبوتي من خلال محطتين:

3.2. المحطة الأولى:-

تدير موانئ دبي العالمية محطة الحاويات بعقد امتياز لمدة 20 عام. تبلغ القدرة الاستيعابية لمحطة دوراليه 1.6 مليون حاوية مكافئة سنوياً، وهي بذلك المحطة البحرية الأكبر والأحدث في شرق أفريقيا، ويبلغ عمق الرصيف فيها 18 متراً، في حين يستوعب الميناء البالغ طوله 1050 متراً أكبر السفن العاملة في هذا المجال، والتي تشمل سفن الشحن العملاقة التي تبلغ سعتها ما بين 10-15 ألف حاوية مكافئة، ومن المتوقع أن تنمو القدرة الاستيعابية للمحطة البحرية استجابة للطلب لتصل إلى ثلاثة ملايين حاوية مكافئة بعد استكمال المرحلة الثانية.

3.2.1. معدات المحطة:

- 8 أوناش سوبر بوست بانامكس حمولة 50 طن
- 24 RTG 41 طن للرص على الخامس ويوجد منه 6 ECO RTG صديقة للبيئة.
- 6 Reach Stackers حمولة 40 طن.
- 63 جرار.
- 480 وحدة ثلاثيات.

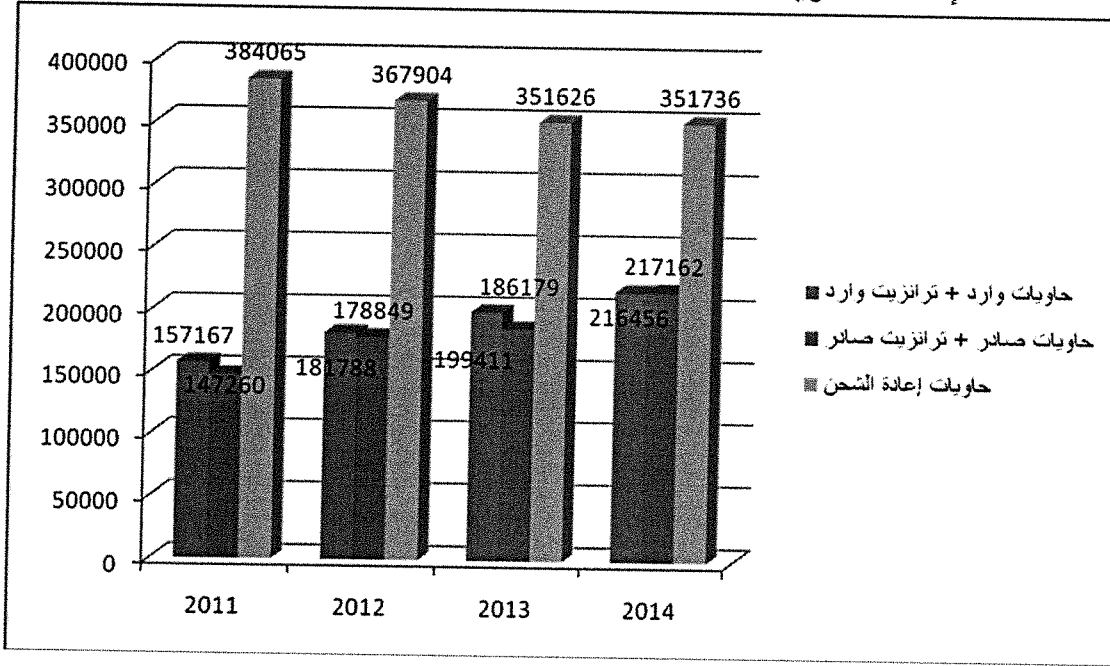
يوضح الجدول رقم (4/4) أعداد الحاويات المتداولة بالمحطة والتي تشير إلى ارتفاع نصيب حاويات إعادة الشحن حيث تمثل تقريباً 50% من إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بالمحطة⁽¹⁾.

جدول رقم (4-4) أعداد الحاويات المتداولة بمحطة دوراليه بجيبوتي

2011	2012	2013	2014	محطة حاويات دوراليه – جيبوتي
157167	181788	199411	216456	حاويات وارد + ترانزيت وارد
147260	178849	186179	217162	حاويات صادر + ترانزيت صادر
384065	367904	351626	351736	حاويات إعادة الشحن
688492	728541	737216	785354	إجمالي

1- الموقع الإلكتروني لميناء جيبوتي، 2013.

شكل (4-1) إعداد الحاويات المتداولة بمحطة حاويات دورليه بجيبوتي



3.3. المحطة الثانية:-

Container Terminal (Paid) بدء العمل منذ عام 1985، تبلغ إجمالي مساحة المحطة 22 هكتار، تتكون المحطة من رصيفين الأول بطول 180م بغاطس 9.5 والرصيف الثاني 220 بغاطس 12.5 بالإضافة إلى رصيف RORO. يخدم السفن اوناش STS حمولة 50طن بالإضافة إلى معدات الساحة مثل Reachstaker واوناش شوكة وجرارات ومقطورات، ويستعرض ويستعرض الجدول رقم (2/5) حجم تداول الحاويات بالمحطة خلال الفترة (2011-2014) والذي يتناول إعداد حاويات إعادة الشحن بنسب ضئيلة جداً⁽¹⁾.

جدول (4-5)

إعداد الحاويات المتداولة بمحطة حاويات PAID بجيبوتي

السنوات				ميناء جيبوتي
2011	2012	2013	2014	
20822	24992	27417	35987	حاويات وارد + ترانزيت وارد
18917	22176	22751	34032	حاويات صادر + ترانزيت صادر
	594	483	515	حاويات إعادة الشحن
39739	47762	50651	70534	إجمالي

المصدر: الموقع الإلكتروني لموانئ جيبوتي 2013.

1- الموقع الإلكتروني لميناء جيبوتي، 2013.

المبحث الثاني موانئ حوض البحر الأحمر

1. ميناء جدة الإسلامي:

أسند الميناء جميع أعمال تشغيل وصيانة وإدارة المحطات إلى القطاع الخاص بأسلوب التأجير مع المشاركة في الدخل، لما يحققه هذا الاتجاه من نتائج إيجابية في زيادة كفاءة عمليات التشغيل والصيانة وتحسين معدل استغلال طاقات المحطات بشكل أفضل، ويوضح الجدول رقم (4-6) خصائص المحطات.

جدول رقم (4-6)
خصائص المحطات

اسم المحطة	المستأجر (المستثمر)	النشاط	عدد الأرصفة	أطوال الأرصفة	أقصى غاطس (م)
محطة الحاويات الجنوبية	شركة موانئ دبي العالمية للشرق الأوسط المحدودة	حاويات	8	1893	15.5
محطة الحاويات الشمالية	شركة مقاولات الخليج للشحن والتفريغ المحدودة	حاويات	7	1680	15
محطة بوابة البحر الأحمر للحاويات	شركة محطة بوابة البحر الأحمر المحدودة	حاويات	4	1052	18
محطة الإسناد الشمالية	شركة منصور المساعد	بضائع عامة، رورو، صب جاف وسائل، حاويات	24	3921	14
محطة الإسناد الجنوبية	الشركة الفنية الدولية المحدودة	بضائع عامة ومبردة، ماشية، حاويات	17	3400	13.7

المصدر: الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ السعودية.

ويشير الجدول رقم (4-7) إلى أعداد الحاويات المتداولة بميناء جدة من خلال المحطات المختلفة ونصيب تجارة إعادة الشحن منها حيث يتبين انخفاض أعداد الحاويات المتداولة بإعادة الشحن نتيجة التكدس الذي شهدته المحطات في الفترة الأخيرة. وتمثل الحاويات بإعادة الشحن حوالي 58%⁽¹⁾ من إجمالي الحاويات المتداولة بالميناء خلال عام 2010 بينما انخفض نصيبه ليبلغ 38% في عام 2013.

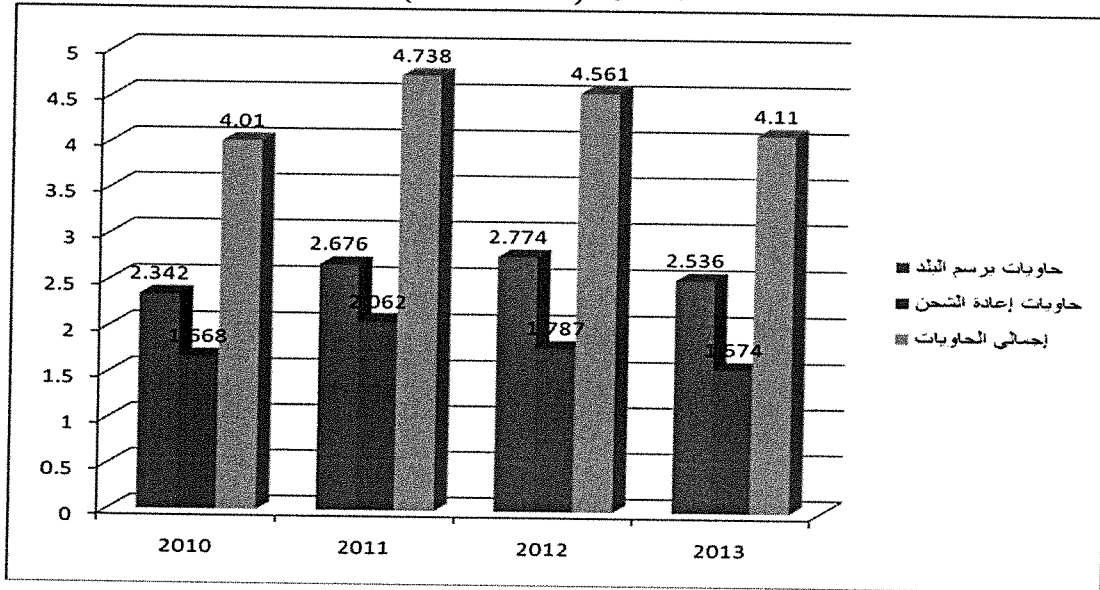
1- الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ السعودية، 2013.

جدول (4-7)
إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بميناء
جدة خلال الفترة (2010-2013)

السنوات				ميناء جدة الإسلامي
2010	2011	2012	2013	
2.342	2.676	2.774	2.536	حاويات برسم البلد
1.668	2.062	1.787	1.574	حاويات إعادة الشحن
4.01	4.738	4.561	4.11	إجمالي الحاويات

المصدر: الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ السعودية

شكل رقم (4-2)
أعداد الحاويات المتداولة بميناء جدة
خلال الفترة (2010-2013)



يعتبر ميناء الملك عبدالله (ميناء رابغ) أحدث ميناء تجاري متكامل الخدمات في المملكة العربية السعودية والمنطقة، وهو يقع في مدينة الملك عبدالله الاقتصادية على مسافة 100 كم شمال ميناء جدة ويتميز هذا الميناء التجاري بموقعه الجغرافي الإستراتيجي وخدماته المتكاملة بتكلفة إنشاء 6 مليار على مرحلتين وهو يعتبر امتداد لميناء جدة لحل مشاكل التكديس.

كما يعتبر ميناء الملك عبدالله أول منفذ حيوي على المستوى الوطني يمتلكه القطاع الخاص وتديره جهة تنظيمية واحدة، مما سيعزز حتما موقعه على خريطة الموانئ العالمية كنموذج رائد في إدارة الأعمال البحرية في المملكة العربية السعودية.⁽¹⁾

تضم محطات الحاويات في الميناء أكبر رافعات في العالم وأحدث التقنيات. كما تتميز بمدى مناولة يصل إلى 25 حاوية وقدرة استيعابية تصل إلى 65 طن. اكتملت المرحلة: 1-أ من عملية إنشاء محطة الحاويات نهاية الربع الأخير من العام 2013. تم حفر 20.000.000

1- الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ السعودية، 2013.

متر مكعب خلال 4 أعوام فقط وتبلغ مساحة المحطة 700 ألف م² تقريباً. وستقدم المرحلة الأولى من المشروع رصيفين للحاويات بطول 700م وستتسع المحطة لـ 1.3 مليون حاوية مكافئة سنوياً كما سيتم انجاز المرحلة: 1-ب وستشهد هذه المرحلة إضافة رصيف ليلبلغ إجمالي طول الأرصفة 1050 م ثم رصيف رابع ويصبح طول الأرصفة 1470م مما سيزيد من القدرة الاستيعابية للمحطة لتصل إلى 2.7 مليون حاوية ثم إلى 3.8 مليون حاوية مكافئة سنوياً بعد انتهاء المرحلة الأولى بالكامل.

متوقع انتهاء المرحلة الثانية في عام 2019 لتصل القدرة الاستيعابية للمحطة حوالي 10 مليون حاوية مكافئة سنوياً بينما يتوقع على المدى البعيد زيادة قدرة المحطة حتى 20 مليون حاوية مكافئة سنوياً⁽¹⁾.

2. كينيا:-

تعد كينيا واحدة من أهم المعابر إلى المناطق الجنوبية لدول أثيوبيا، الصومال، أوغندا، رواندا، جزر القمر، تنزانيا، بورندي، هذا وتصل كينيا بدل الجوار من خلال الممر الشمالي والذي تتنوع وسائل النقل فيه بين الموانئ وتتمثل في الميناء الرئيسي (مومباسا) والطرق البرية والسكك الحديدية بالإضافة إلى النقل النهري والتي تربط من ميناء مومباسا في كينيا وصولاً إلى كمبالا في أوغندا، هذا ويسيطر النقل البري على حركة نقل البضائع الترانزيت بنسبة 70% على الممر الشمالي.

تجتمع خمس دول في شرق أفريقيا وهم بورندي، كينيا، رواندا، تنزانيا وأوغندا على استخدام الممر الشمالي والأوسط من أجل حركة التجارة لديهم سواء على الصعيد الوطني، الإقليمي والدولي. وتعاني هذه الدول من ارتفاع تكلفة النقل بحيث تزيد تكلفة النقل لكل كيلو متر بنسبة 50% مقارنة بالتكلفة في كل من أمريكا وأوروبا. أما بالنسبة للدول غير الساحلية فقد تصل تكلفة النقل لحوالي 75% من قيمة الصادرات، ويوضح الجدول رقم (4/8)⁽²⁾ والخريطة رقم (4/3) المحور الشمالي والطرق المختلفة التي تتفرع من هذا المحور.

جدول رقم (4-8)

وسائل النقل من كينيا عبر المحور الشمالي

المسافة	وسيلة النقل	الطريق	المحور	بداية محور الربط
2024 كيلو متر	بري	مومباسا - مابالا - كمبالا - كيجالي - بوجامبورا	المحور الشمالي	كينيا
1313 كيلومتر	سكة حديد	مومباسا - مالابا - كمبالا - كاسيسي	المحور الشمالي	كينيا
1211 كيلومتر	سكة حديد / مائي	مومباسا - كيسومو - كمبالا	المحور الشمالي	كينيا

ونظراً للأهمية النسبية للمحور الشمالي ودوره الهام في النقل من كينيا إلى الدول المجاورة يتم التعرف عليه فيما يلي:

1- الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ السعودية، 2013.

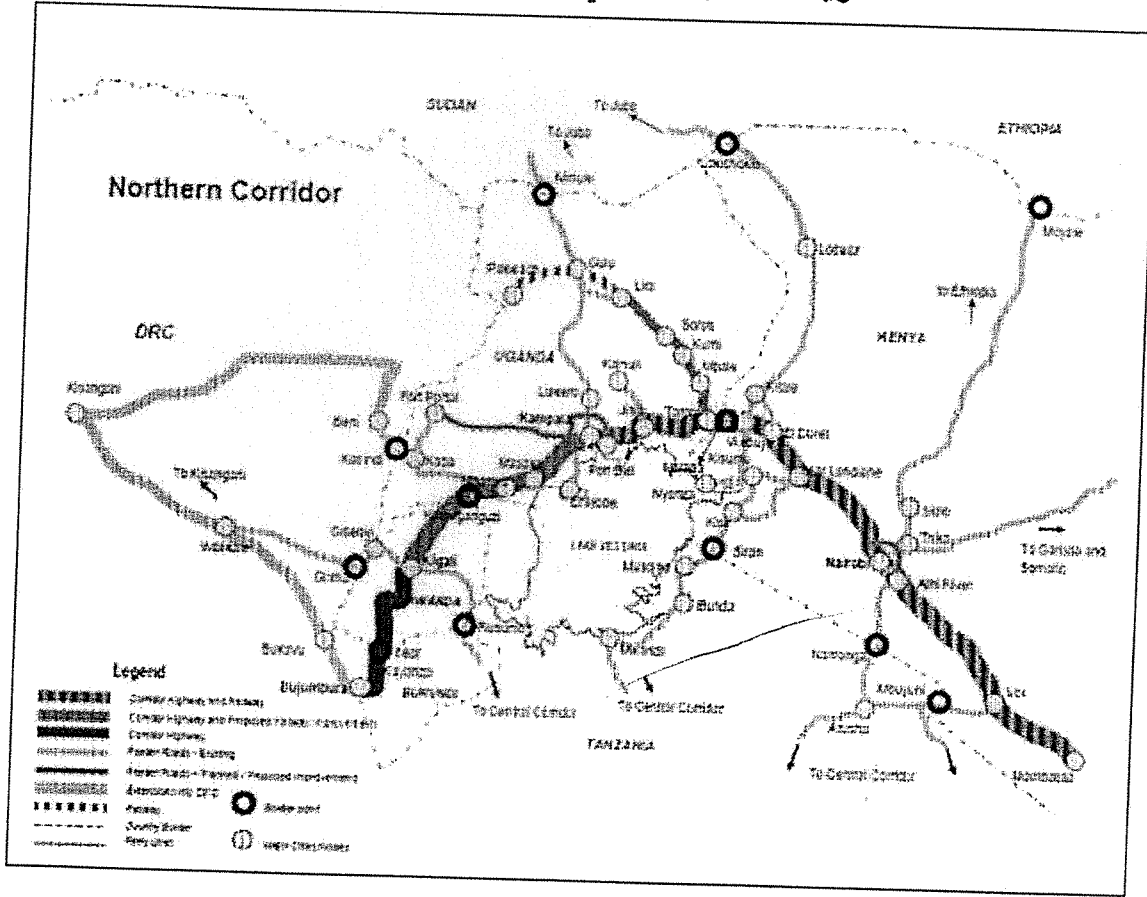
2- الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ الكينية، 2013.

يربط الممر الشمالي بين ميناء مومباسا بكينيا إلى الأسواق في كينيا وأوغندا، رواندا وبوروندي وكذلك جنوب السودان وشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية بالإضافة إلى أجزاء من شمال تنزانيا، أي أنه يربط بين دول شرق أفريقيا وميناء مومباسا والذي يعد الميناء الرئيسي الذي يخدم التجارة البينية بين هذه الدول ويلعب دور هام في نقل الركاب. ووفقاً للممر الشمالي فإن نقطة تصدير البضائع ووجهة البضائع تكون ميناء مومباسا، نيروبي، كمبالا، كيجالي، بوجمبورا على طول الممر الرئيسي، ونقطة تصدير البضائع ووجهة البضائع الإضافية هي جوما وكاسيندي (الوصول إلى شرق جمهورية الكونغو الديمقراطية) ونيمولي (الوصول إلى جنوب السودان)، هذا ويتم اختيار نقطة تصدير البضائع ووجهة بناء على أهميتها بالنسبة لتعداد السكان والمراكز الصناعية ومراكز تجميع وإعادة التوزيع.

علماً بأن رواندا تستخدم الممر الشمالي لنقل أكثر من 80% من حجم التجارة الخارجية في حين أن دولة بوروندي تستخدم هذا الممر لنقل 20% من حجم تجارتها الخارجية⁽¹⁾.

1- الموقع الإلكتروني لهيئة الموانئ الكينية، 2013.

خريطة رقم (3-4) خريطة الممر الشمالي من ميناء مومباسا



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

2.1. السكك الحديدية:

توضح الخريطة رقم (3-4) شبكة السكك الحديدية بالممر الشمالي، حيث تعمل شبكة السكك الحديدية داخل كينيا وأوغندا بنظام المقياس الضيق 1000م، وهو ما يتوافق مع شبكة سكة حديد تنزانيا المحدودة (TRL) - الممر الأوسط بتنزانيا - حيث يمتد الخط من ميناء مومباسا إلى نيروبي ويصل إلى مابالا ليرتبط بشبكة السكك الحديدية الأوغندية ويخدم مابالا ليصل إلى كاسيس بالقرب من منفذ جمهورية الكونغو الديمقراطية.

هنالك العديد من التفرعات أهمها المؤدي إلى كيسومو في بحيرة فيكتوريا، والخط المؤدي إلى جنوب نيروبي. هذا وتم إغلاق خط السكك الحديدية إلى تنزانيا بسبب انخفاض حركة الطلب عليه وبالمثل الخط بين كمبالا وكاسيس، وخط شمال أوغندا الواصل من تورورو عبر غولو إلى باكواتش في بحيرة ألبرت والذي يحتوى على جسر الطريق / السكك الحديدية عبر نهر النيل، يضاف لذلك نشاط المتمردين كمسئول جزئياً عن إغلاق هذا الخط.

(1)

2.2. النقل البحري:-

يصنف ميناء مومباسا على أنه ميناء متعددة الأغراض كما هو موضح بالجدول رقم (4-11)، حيث يتداول البضائع المحوأة، البضائع العامة، الصب الجاف، الصب السائل، وقد بلغت إنتاجية الميناء عام 2009 حوالي 19.1 مليون طن بمعدل نمو سنوي متوسط 8.8% مقارنة بعام 2002 وحوالي 86.6% من المتداول بالميناء يمثل واردات، ويتمثل تصنيفها النوعي في الصب السائل بنسبة 38.9% و28.1% للصب الجاف، وأما البضائع المحوأة فتمثل 24.7% ولا تمثل البضائع العامة سوى 8.2% من إجمالي البضائع المتداولة. هذا ويتسم تداول البضائع الترانزيت بالميناء بالانخفاض بنسبة حيث تمثل 0.5% فقط من إجمالي المتداول عام 2009⁽¹⁾.

جدول رقم (4-9)

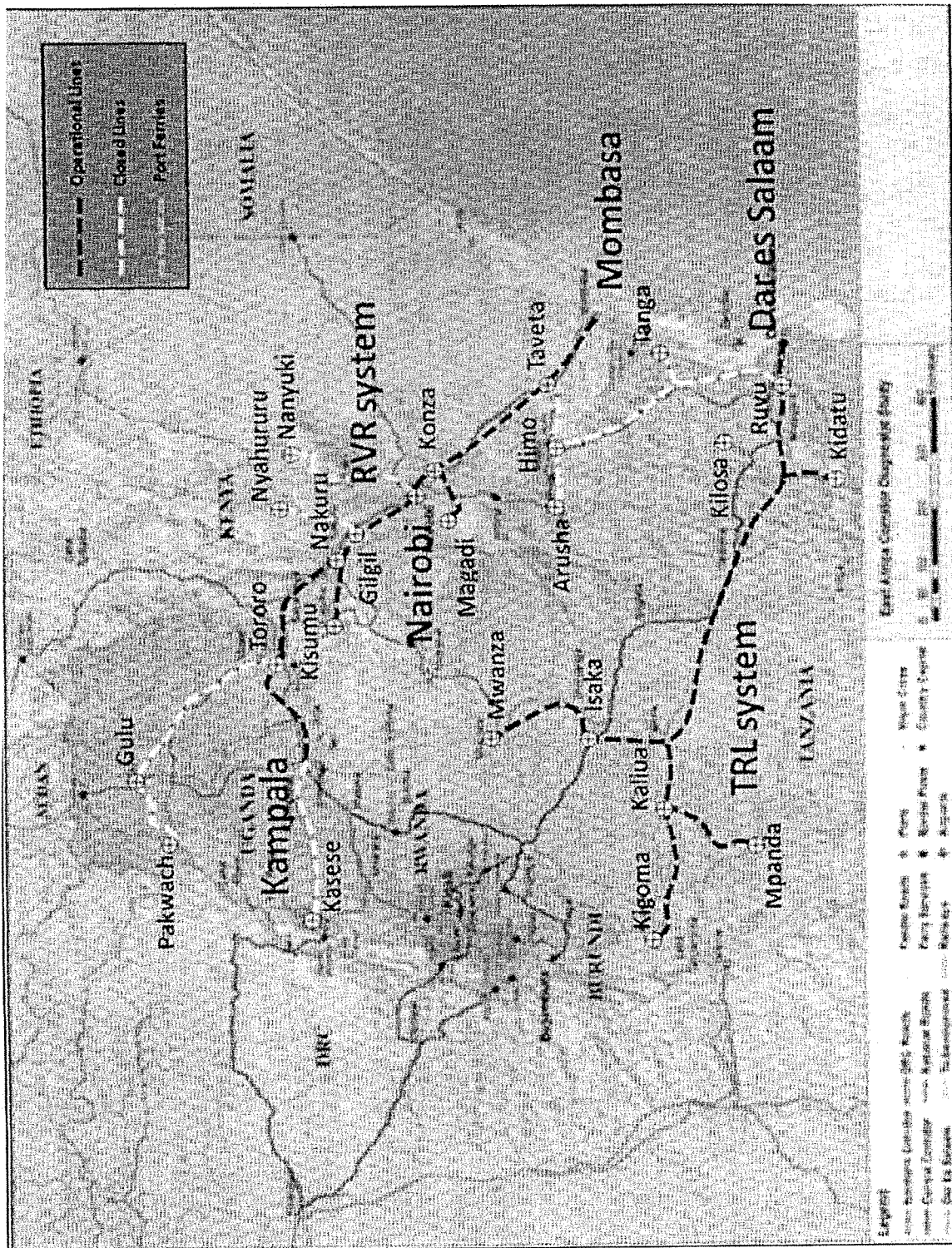
أهم خصائص ومواصفات ميناء مومباسا

الوصف	البند
كينيا - أوغندا - السودان - البحيرات العظمى - جنوب إثيوبيا	منطقة الظهر
19 مليون طن سنوياً عام 2009	إجمالي التداول السنوي
16 رصيف بغاطس 10 م	عدد الأرصفة / الغاطس
5 أرصفة بطول 946 م	أرصفة الحاويات
4 أوناش عملاقة بطاقة 40 طن/ونش	معدات الحاويات
619 ألف حاوية مكافئة عام 2009	إجمالي تداول الحاويات
17 ونش بطاقة 5 - 20 طن	أرصفة الصب ومعدات

Source: -Nathan Associates Inc, USA, 2011.

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011-1

خريطة رقم (4-4)
شبكة السكك الحديدية بالمر الشمالي



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

وقد تم طرح مشروع إدارة وتشغيل محطة حاويات بطاقة 450.000 حاوية مكافئة للقطاع الخاص. تتكون المحطة من 2 رصيف، الأول بطول 300م بغاطس 15م والثاني بطول 210م بغاطس 11م. ويتم تمويل المشروع بقرض من الهيئة اليابانية JICA لشراء 2 ونش STS و 4 أوناش RTG. أما المرحلة الثانية سيتم بدء العمل بها في الفترة 2016-2019 لرفع القدرة الاستيعابية إلى 1.2 مليون حاوية مكافئة والمرحلة الثالثة في الفترة 2020-2023. يأتي ميناء ممباسا في المرتبة الثانية في أفريقيا حيث تداول مليون حاوية مكافئة ويسبقه ميناء دربن في جنوب أفريقيا. يمتد عقد امتياز إدارة وتشغيل محطة الحاويات الجديدة حتى 25 عاماً وفور الانتهاء من المرحلة الثالثة للمشروع ستصبح الطاقة الاستيعابية للميناء 20.5 مليون حاوية مكافئة سنوياً. تقدمت 19 شركة لإدارة وتشغيل المحطة. تكلفة المرحلة الأولى 300 مليون تم الانتهاء بنسبة 70% منها، القرض من خلال والتنفيذ من خلال شركة يابانية.

وهذه أولى تجارب هيئة الموانئ الكينية لدخول القطاع الخاص في تشغيل المحطات وذلك بهدف تحسين مستوى الخدمة المقدمة وتأمل الحكومة الكينية في إرساء المشروع على مشغل لمحطات الحاويات ذات خبرة عالية لتحسين تنافسية وإنتاجية الميناء. سيتم تأجير 2 رصيف حاويات رصيف 20 بطول 320م ورصيف 21 بطول 350 مجهزين بعدد 8 أوناش STS و RTG 20 وساحة حاويات وساحة سكة حديد وساحة تخزين بمساحة 50 هكتار. إذا لم يرغب مشغل المرحلة الأولى الحصول على المرحلة الثانية أو الثالثة سيتم طرحها لمشغلين آخرين. أغلب البضائع المتداولة بميناء مومباسا الحالي هي البضائع الاستهلاكية الواردة وصادرات الدول المجاورة الحبيسة من شاي وبن. يرتبط الميناء بشبكة سكة حديد حتى رواندا أوغندا وبوروندي. وتمثل بضائع الترانزيت لهذه الدول بالإضافة إلى تنزانيا، جنوب السودان والكونغو 30% من إجمالي المتداول بالميناء⁽¹⁾.

إلى تطوير من أجل استيعاب النمو في أحجام السفن وقد انتهت أعمال تطوير الميناء في أبريل 2012 حيث ارتفعت الطاقة الاستيعابية للميناء حوالي 250 ألف حاوية مكافئة ليصل إلى 800 ألف حاوية مكافئة بينما استطاع الميناء تداول مليون حاوية مكافئة بفضل استخدام مستودعات للحاويات خارج الميناء.⁽²⁾ من خلال تطوير رصيف 19 أصبح الميناء قادراً على خدمة 3 سفن بانامكس بطول 250 م في نفس الوقت حيث تم تجهيز الرصيف بثلاث أوناش رصيف و 8 reach stackers و 27 جرار بالإضافة لوجود 120 وصلة ثلاجة. يمثل تداول الحاويات 40% من إجمالي المتداول بميناء مومباسا وبالتالي فهو يحتاج إلى دعم للبنية التحتية للميناء من أجل مواكبة التطورات العالمية في صناعة النقل بسفن الحاويات. وبالرغم من القيود الحالية إلا أن الميناء استطاع أن يحرز تقدم في مستوى الأداء حيث بلغ مؤشر الونش/ساعة إلى 22 حركة، وانخفض زمن بقاء السفينة إلى أقل من يومين. تمثل تجارة إعادة الشحن 1% فقط من إجمالي المتداول بالميناء ولذلك تهتم الهيئة لإنشاء الميناء الجديد من أجل تحقيق النمو المطلوب في هذا الشأن وتصبح المحطة أهم ميناء محوري في منطقة المحيط الهندي.

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011-1

2- الموقع الإلكتروني للموانئ الكينية.

يسمح الموقع الجغرافي لميناء مومباسا وإمكانياته باستقبال السفن التي كانت تتردد على الموانئ الأصغر حجماً والتي لم تعد قادرة على استقبالها مثل موانئ سيشل، موريشيس، مدغشقر، زنجبار خلال عام 2013، بدء وضع حجر الأساس لمشروع تطوير السكة الحديد لربط مومباسا بالعاصمة نيروبي. مسار خط السكة الحديد يمر بكل من مومباسا ومالابا بالقرب من الحدود مع أوغندا ثم إلى أهم من شرق أفريقيا مثل كمبالا في أوغندا وكيجالي في رواندا وجوبا في جنوب السودان مما يعمل على تقوية العلاقات والتبادل والنمو التجاري بين هذه الدول وكينيا. يواجه ميناء مومباسا منافسة من ميناء دار السلام بتنزانيا ولكن يخدم ميناء دار السلام دول أخرى حبيسة مثل ملاوي، زيمبابوي وزامبيا.

تقدر تكلفة مشروع تطوير ممر النقل الجديد الممتد إلى جنوب السودان وأثيوبيا (LAPSSSET) بحوالي 25.5 مليار ويتضمن ميناء يشمل على 32 رصيف، 3 مطارات دولية، وخط سكة حديد بطول 1500 كم. وخطوط أنابيب بترول ممتدة إلى جوبا عاصمة جنوب السودان وأخرى إلى مويال في شمال أديس أبابا. بالإضافة إلى شبكة طرق برية بطول 1730 كم.

مشروع ميناء لامو Lamu في شمال مومباسا سوف يكون أكبر ميناء في أفريقيا متوقع أن يتداول 23 مليون طن سنوياً، حيث يبلغ إجمالي طول 32 رصيف حوالي 10 كم بغاطس 18 م لاستقبال سفن الحاويات. بدء أعمال الإنشاء لأول ثلاثة أرصفة بتكلفة 488 مليون (1) حيث تم التعاقد مع الشركة الصينية (CCC) China Communications Construction Company.

3. تنزانيا:-

رغم انسحاب تنزانيا من اتفاقية الكوميسا عام 2000، إلا أنها تعتبر معبراً رئيسياً للعديد من الدول الأعضاء وهي زيمبابوي، ملاوي، رواندا، بوروندي، زامبيا، الكونغو الديمقراطية، كينيا، أوغندا.

ومع برامج الإصلاح الاقتصادي بدأ تأسيس شبكة من الطرق المتكاملة وإعادة هيكلة السكك الحديدية والموانئ والمطارات، هذا وتتصل تنزانيا بدول الجوار من خلال العديد من الممرات مثل الممر الأوسط، ممر دار تازار، ممر ماتوارا إلا أنها في الجانب الأكبر تتصل من خلال الممر الأوسط من ميناء دار السلام في تنزانيا والذي يعد أحد الممرات الرئيسية على الصعيدين الوطني والإقليمي للتجارة الدولية في العديد من دول الكوميسا والذي تتنوع وسائل النقل فيه بين الميناء الرئيسي (دار السلام) والطرق البرية والسكك الحديدية بالإضافة إلى النهر ويسيطر النقل البري على حركة نقل البضائع الترانزيت بنسبة 60% على الممر الأوسط.

يعتبر الممر الأوسط الموضح بالجدول رقم (13-4) هو ممر العبور الرئيسي لصادرات وواردات دولة بوروندي، حيث تستخدم بوروندي الممر الأوسط لنقل 75% من حركة التجارة الخارجية ويتم نقل حوالي 65% منها من خلال خط السكة الحديد المتصل بالبحيرة TRC عن طريق كيجوما على بحيرة تنجانيقا. تستخدم كل الطرق من بوجمبورا إلى دار السلام في نقل صادرات البن وكذلك صادرات وواردات الشاي بالإضافة إلى المنتجات النفطية (2).

1- الموقع الإلكتروني للمواقع الكينية، 2013.

2- الموقع الإلكتروني للموانئ التنزانية.

جدول رقم (10-4)
وسائط النقل من تنزانيا عبر الممر الأوسط

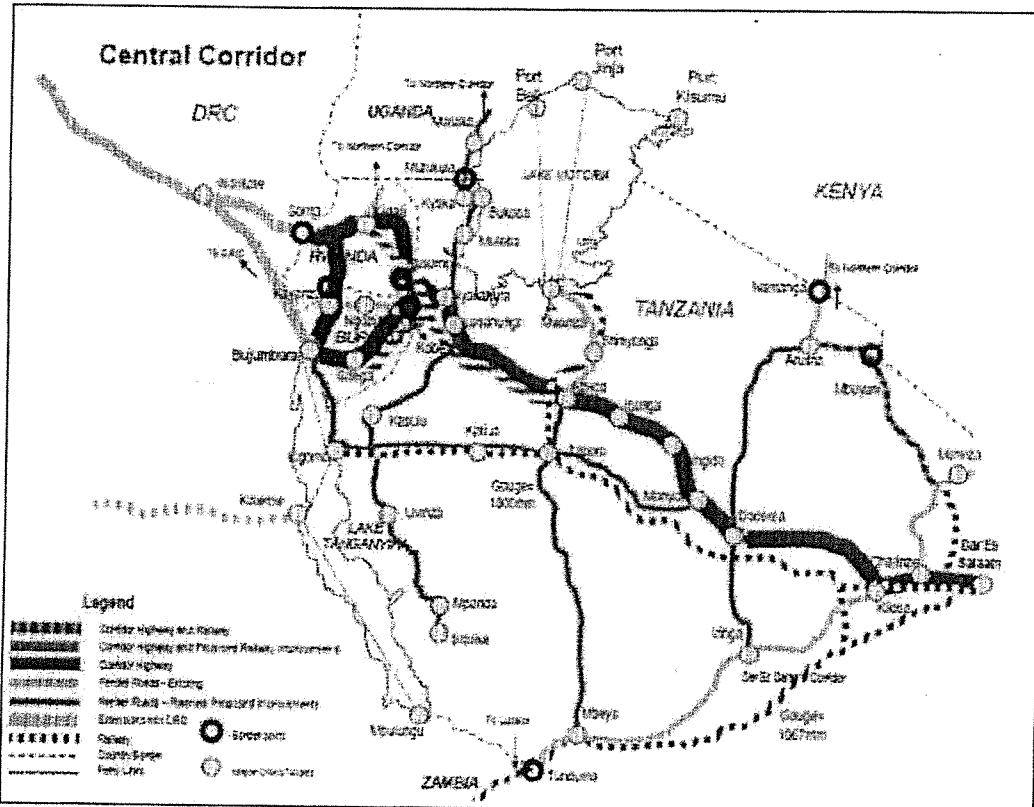
المسافة / كم	وسيلة النقل	الطريق	المحور	بداية محور الربط
1580	سكة حديد / مائي	دار السلام - موانزا - كمبالا	المحور الأوسط	تنزانيا
1462	سكة حديد / بري	دار السلام - إزاكا - روسومو - كيجالي	المحور الأوسط	تنزانيا
1460	سكة حديد / بري	دار السلام - إزاكا - بوجامبورا	المحور الأوسط	تنزانيا
1374	بري	دار السلام - كيجومو - بوجامبورا	المحور الأوسط	تنزانيا
2027	بري	دار السلام - ليونجوى بلانتاير	محور دار السلام / تازارا	تنزانيا
26.22	بري	دار السلام - لوزاكا - هاراري	محور دار السلام / تازارا	تنزانيا
2290	سكة حديد	دار السلام - موبيبيا - كابيري مבוشي	محور دار السلام / تازارا	تنزانيا
883	بري	ميتوارا - خليج ممامبو	محور متوارا	تنزانيا

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011

ويكتسب الممر الأوسط أهمية نسبية كبيرة ويلعب دوراً هاماً في عمليات النقل من تنزانيا إلى الدول المجاورة خريطة رقم (5-4) حيث يربط ذلك الممر ميناء دار السلام في تنزانيا بالأسواق في تنزانيا، بوروندي، رواندا، أوغندا، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، أي أنه يربط بين دول الشرق أفريقيا بميناء إقليمي رئيسي للتجارة البينية والخارجية، كما يلعب دور هام في حركة نقل الركاب، هذا وشهدت العديد من الطرق في السنوات الأخيرة تطوير وتحديث مما أهلها للمساهمة في نقل التجارة عبر الحدود باستخدام ميناء دار السلام.

خريطة رقم (5-4)

خريطة الممر الأوسط من ميناء دار السلام



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

3.1. السكك الحديدية:

تتسم شبكة الممر الأوسط للسكك الحديدية بأنها واسعة النطاق إلا أنها تحتاج لإعادة تأهيل، حيث تتكون شبكة السكك الحديدية بالممر الأوسط من حوالي 2600 كم من مقياس المسار 1000 مم، ونظراً لظروف الممر تم فرض قيود على السرعة بين 13 كم/ساعة و50 كم/ساعة في العديد من الأجزاء، تربط خطوط السكة الحديدية في تنزانيا بين العديد من المناطق حيث تربط ما يعادل 14 إقليم من أقاليم تنزانيا بالعديد من الدول. يصل الخط إلى موانزا على الضفة الجنوبية لبحيرة فيكتوريا وإلى ميناء بيل وكمبالا في أوغندا أو إلى كيسومو في كينيا، كما تربط الشبكة بين بحيرة تنجانيقا وميناء كيجوما، ويربط كذلك بين ميناء بوجمبورا وبوروندي وكاليمي وميناء أوفيرا في جمهورية الكونغو الديمقراطية.

تدار شبكة السكك الحديدية بالممر الأوسط بواسطة شركة تنزانيا المحدودة (TRL) الملكية مشتركة بين كل من الهند 51% وحكومة تنزانيا 49% إلا أن إدارتها تتم من خلال RAHCO المملوكة للحكومة، هذا والفترة الزمنية التي يستغرقها القطار بين دار السلام وموانزا أو كيجوما تبلغ 18 يوماً، رغم أنها لا تستغرق 10 أيام إذا كانت الخطوط على كفاءة جيدة، الأمر الذي يترتب عليه زيادة تكاليف التشغيل.⁽¹⁾

3.2. النقل البحري:-

هناك أربعة موانئ رئيسية بتنزانيا هي دار السلام، متوارا، تنجا، زنجبار وتقوم تنزانيا بأنشطة الشحن من خلال شركات أجنبية باستثناء الشركة الصينية – التنزانية المشتركة التي تعمل في هذا المجال.

4. ميناء دار السلام – تنزانيا:-

ميناء دار السلام هو الميناء الرئيسي في دولة تنزانيا، حيث يقع على شواطئ أفريقيا الشرقية قبالة المحيط الهندي، على بعد حوالي 41 ميلاً بحرياً جنوب شرقي ميناء زنجبار، ونحو 170 ميلاً بحرياً جنوب ميناء مومباسا الكيني.

ويعتبر ميناء دار السلام من أهم الموانئ التي تخدم تنزانيا والعديد من الدول الحبيسة المجاورة، سجلت حركة البضائع المتداولة بميناء دار السلام 8.1 مليون طن عام 2009 في حين سجلت حركة الحاويات المتداولة بميناء دار السلام 354 ألف حاوية مكافئة عام 2009 بمعدل نمو 12.3% بالمقارنة بعام 2000.

تمثل الواردات حوالي 82% من المتداول بالميناء يمثل الصب السائل منها 40% و19% للصب الجاف، أما البضائع المحواة فتمثل 3% ولا تمثل البضائع العامة سوى 10% من إجمالي البضائع المتداولة.⁽²⁾

ويمثل الميناء محور ربط رئيسي في شرق إفريقيا (Center Corridor) كما يتضح من الخريطة رقم (4-6)، وبذلك يعتبر ميناء دار السلام حوالي 95% من التجارة الخارجية لدولة تنزانيا. بالإضافة إلى ذلك يعمل الميناء على خدمة البلدان غير الساحلية (الحبيسة) المجاورة لدولة تنزانيا مثل ملاوي وزامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي ورواندا وأوغندا.⁽³⁾

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011-1

2- الموقع الإلكتروني للموانئ التنزانية.

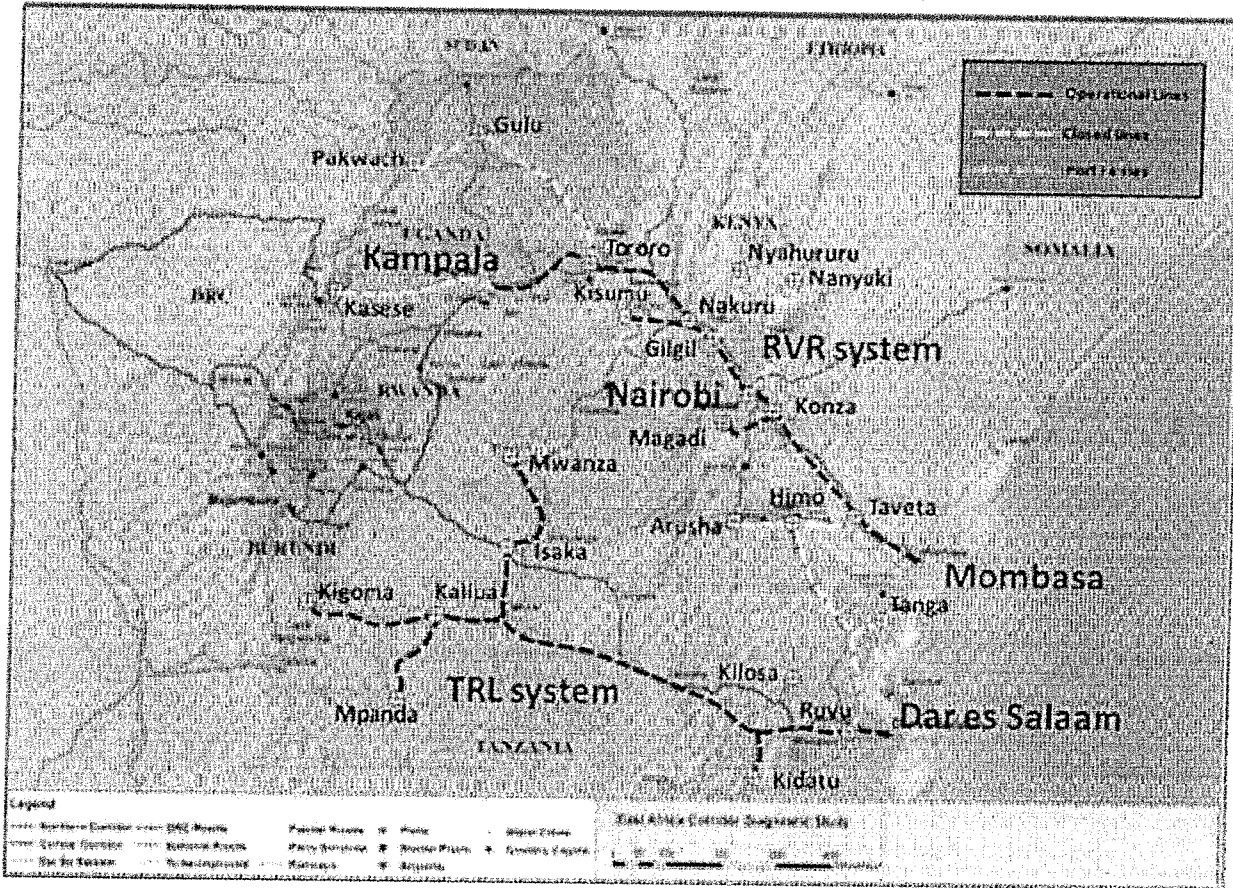
3-Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011

ويرتبط ميناء دار السلام بالمنطقة الخلفية من خلال شبكة من السكك الحديدية، حيث يوجد شبكتان للسكة الحديد، الأولى تتبع شركة سكك حديد تنزانيا (Tanzania Railways (TRC Corporation، والثانية تتبع هيئة سكك حديد تنزانيا وزامبيا (Tanzania Zambia (TAZARA Railways Authority.

وتختلف الشبكتان من حيث الطول، ويجتمعان في نقطتين فقط، نقطة الالتقاء الأولى هي في ميناء دار السلام، والثانية في Kidatu على بعد نحو 300 كيلومتراً من دار السلام. ويبلغ طول خط سكك حديد تنزانيا حوالي 1255 كيلومتراً. ويمتد إلى شواطئ بحيرة تنجانيقا حيث يربط ميناء دار السلام ليس فقط غرب تنزانيا ولكن أيضاً مع بوكافو في زانير وبوروندي. بالإضافة إلى خط فرعي في تابورا يصل إلى موانزا على بحيرة فيكتوريا وذلك لربط الميناء مع أوغندا وغرب كينيا.

أما فيما يتعلق بشبكة الطرق المتصلة بالميناء، يوضح الجدول رقم (13-4) الطرق التي تربط ميناء دار السلام بالدول المجاورة لتنزانيا بالإضافة إلى طول الخط (1).

خريطة رقم (4-6) محور الربط الأوسط من خلال ميناء دار السلام



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

جدول رقم (11-4)
الطرق التي تربط ميناء دار السلام
بالدول المجاورة لتنزانيا

الطريق	طول الطريق (كيلومترا)	متوسط الوقت (يوم)
دار السلام – إيسكا	982	2
إيسكا – كيغالي	500	2
دار السلام – موانزا	1229	3
موانزا – كمبالا	351	1
دار السلام – كيغوما	1254	3
كيغوما – بوجمبورا (بارج)	120	1

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011

4.1. خصائص ومواصفات الميناء:

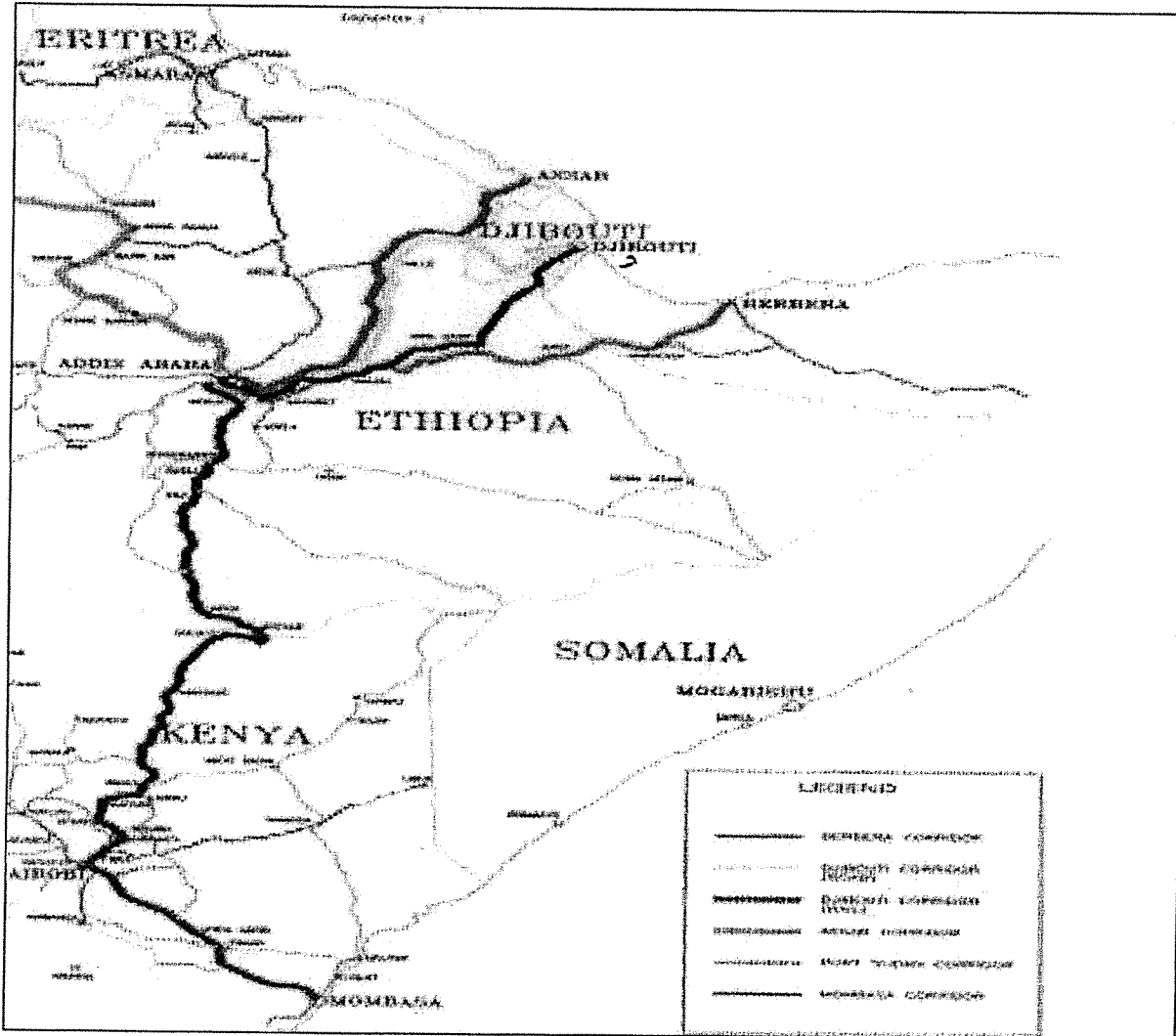
يبلغ إجمالي أطول الأرصفة بميناء دار السلام حوالي 2000 متر، حيث يحتوى الميناء على 11 رصيف منهم أربعة أرصفة لتداول الحاويات (من رصيف 8 إلى رصيف 11) ومحطة للبضائع التقليدية تتكون من ثلاث أرصفة (من رصيف 5 إلى رصيف 7)، بالإضافة إلى أرصفة أخرى متخصصة لتداول البضائع الصب واستقبال الركاب.

ويتضمن الميناء مجموعة من تسهيلات تداول الحاويات والبضائع العامة والصب الجاف والصب السائل. وتقدر الطاقة الاستيعابية للميناء بحوالي 3.1 مليون طن بضائع عامة، وحوالي مليون طن بضائع محواه، وحوالي 6 مليون بضائع صب سائل.

الصين تمول استثمارات تقدر بحوالي 10 مليار لإنشاء ميناء جديد في شمال غرب ميناء دار السلام Bagamoyo وتطوير البنية التحتية المرتبطة بالميناء. يهدف هذا التطوير إلى التبادل التجاري في المنطقة بحيث يتم نقل المواد الخام إلى الصين واستيراد البضائع المصنعة من الصين. من أهم الواردات المتوقعة هي مكونات إنشاء الميناء والمناجم الصينية واحتياجات مشاريع البنية التحتية في المنطقة. إن الطاقة الاستيعابية للميناء الجديد تبلغ 20 مليون حاوية سنوياً بينما الطاقة الحالية بميناء دار السلام تبلغ 800 ألف حاوية سنوياً فقط. بالإضافة إلى الاستثمار في تطوير خط السكة الحديد والطرق البرية الحالية وإنشاء شبكة طرق جديدة وسكة حديد مما يجعل تنزانيا الميناء الرئيسي للمواد الخام المصدرة من ملاوي، زامبيا، كونغو، بوروندي، رواندا وأوغندا⁽¹⁾.

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011-1

خريطة رقم (4-7)
الطرق البرية بين ميناء عصب وأديس أبابا



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

5. إريتريا:-

ترتبط موانئ إريتريا (مصوع، عصب) بأديس أبابا من خلال طرق برية بالإضافة لوجود بعض وصلات السكك الحديدية كما يتضح من الجدول التالي رقم (4/14)

جدول رقم (4-12)

الممرات من موانئ إريتريا إلى أديس أبابا

المسافة	وسيط النقل	الطريق	المحور	بداية محور الربط
1196 كم	بري	مصوع - أسمرة - أديس أبابا	مصوع - أديس أبابا	إريتريا
882 كم	بري	عصب - أديس أبابا	عصب - أديس أبابا	إريتريا
781 كم	سكة حديد / بري - بري	عصب - دير داوا - أديس أبابا	عصب - أديس أبابا	إريتريا

Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011

5.1. الطرق البرية:

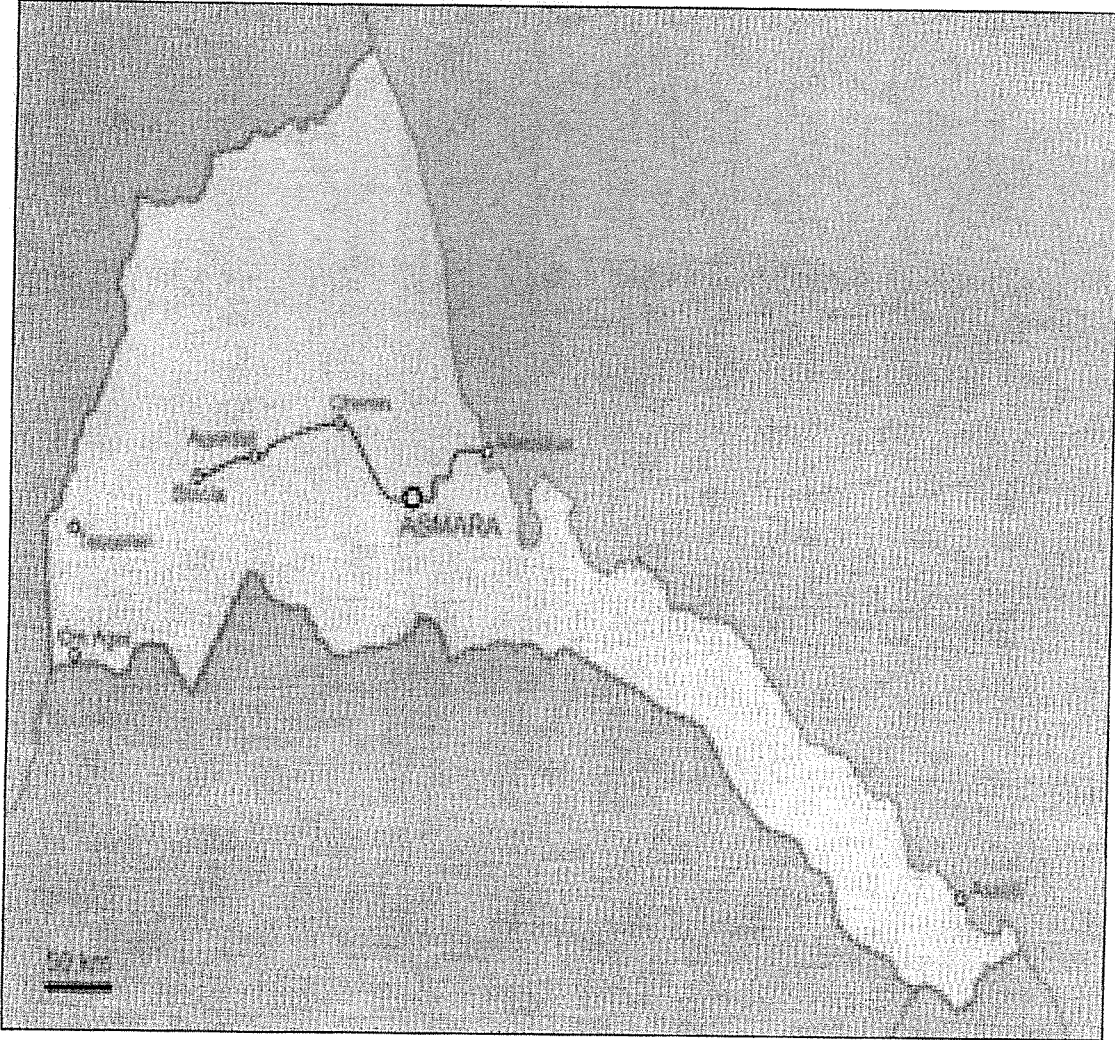
ترتبط الطرق البرية - كما يتضح من الخريطة رقم (4-7) - ما بين ميناء عصب وأديس أبابا بطول 882 كم، ومن ميناء اسوا إلى أديس أبابا 1196 كم، تصل الطرق البرية من أديس أبابا إلى الخرطوم من ناحية وإلى ميناء مومباسا الكيني من ناحية أخرى.

5.2. السكك الحديدية:

كما هو موضح من الخريطة رقم (4-8) فإن خط سكة حديد إريتريا هو نظام السكك الحديدية الوحيد في إريتريا الذي تم تشييده في الفترة ما بين 1887 و1932 من المستعمرة الإيطالية لإريتريا، ويصل بين ميناء مصوع مع ميناء بيشيا بالقرب من الحدود مع السودان، ولقد دمر الخط أثناء الحرب ولكن تم إعادة بناءه بين مصوع وأسمرة⁽¹⁾.

1- الموقع الإلكتروني للموانئ الارتيرية.

خريطة رقم (4-8) شبكة السكك الحديدية بإريتريا



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

5.3. النقل البحري:-

ميناء عصب هو الميناء الرئيسي لإريتريا، وكان يعتبر الميناء الرئيسي لأثيوبيا قبل انفصال إريتريا عن أثيوبيا، والميناء متعدد الأغراض وبه عدد متنوع من أرصفة البضائع العامة والدرجة والصب الجاف والصب السائل بطول إجمالي يصل إلى 1.4 كم، توجهت العديد من الشركات الملاحية الكبرى أهمها Maersk Line للاستثمار في الموانئ الإريترية وتنميتها لخدمة خططها الاقتصادية عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر⁽¹⁾.

1- الموقع الإلكتروني للموانئ الإريترية.

6. ميناء عدن – اليمن:-

محطة عدن (ACT) لتداول الحاويات تحت إدارة وتشغيل موانئ دبي العالمية لديها غاطس حتى 16 م وتستقبل أعداد متزايدة من سفن إعادة الشحن. تقع محطة عدن للحاويات على الشاطئ الشمالي لميناء عدن وتقوم المحطة بمناولة بضائع الترانزيت والحاويات المستوردة والصادرة. تمتلك المحطة عدد اثنين من أرصفة الحاويات، يبلغ طول كل رصيف 350 متر وعمق 16 متر. تم تجهيز هذه الأرصفة بسبعة رافعات جسرية خمس منها بقدرة 40طن مع الاسبريدر كل من هذه الرافعات يمكنها أن تصل إلى مسافة (48) متر من مقدمة الرصيف أي ما يعادل (18) صف من الحاويات على السفينة، واثنين منها رافعتان سوبر بوس بانامكس بقدرة 65طن مع الاسبرايد يمكنها أن تصل إلى مسافة 60 متر من مقدمة الرصيف أي ما يعادل 22 صف من الحاويات على السفينة.

تغطي ساحة الحاويات مساحة إجمالية قدرها 35هكتار تتكون من (مواقع خزن) GS 20×3312 حاوية قياسية مرتبة على شكل 12مربع، لكل مربع 46 فتحة طولاً لتصبح القدرة التخزينية 13248 حاوية نمطية عندما يتم رص الحاويات على ارتفاع أربع حاويات. وفي عام 2009 تم إضافة ثمانية مربعات بطول 46×4 فتحات طولاً، بالإضافة إلى 4 مربعات أقصر قليلاً. القدرة التخزينية الإجمالية الحالية 5328 فتحات أرضية أو 21.312 حاوية نمطية مرصوفة بارتفاع (4) حاويات. تم توريد معدات بقدرة رفع 40طناً (يمكنها رص 4 حاويات + 1 إلى الأعلى و 1+6 عرضاً) في عام 2000 تستخدم في الساحة عدد (30) قاطرة و (65) مقطورة لنقل الحاويات من الرصيف إلى الساحات مدعومة برافعات لمناولة الحاويات الممتلئة والفارغ.

تستوعب الساحة عدد (252) نقطة تبريد بمربع منفصل. كما يوجد خلف الساحة مخزن لرص الحاويات المشتركة بمساحة 48×97 متر ومخزن لجمع البضائع مع مساحة للمكاتب. بالإضافة إلى محطة الكهرباء (14 ميجاوات) ومحطة معالجة مياه الصرف الصحي وموقع لصيانة الحاويات المبردة ومرافق للصيانة والغسيل.

يوضح الجدول رقم (4-15) أعداد الحاويات المتداولة بمحطة حاويات عدن والذي يتبين منه أن نصيب الحاويات بإعادة الشحن يمثل 2-3% فقط خلال الفترة 2013-2014 من إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بالمحطة⁽¹⁾.

جدول رقم (4-13)
أعداد الحاويات المتداولة بمحطة عدن (ACT)

2014	2013	
291.375	281.455	الحاويات المتداولة برسم البلد
4.660	8.556	الحاويات المتداولة إعادة شحن
296.035	290.011	الإجمالي

المصدر: الموقع الإلكتروني لميناء عدن.

أعدت مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية مشروع يوضح إمكانية توسيع وتعميق القناة الداخلية للميناء كجزء من عملية تطوير مرافق الميناء. والغرض الرئيسي من ذلك، هو تلبية احتياجات سفن الحاويات الكبيرة التي تتردد على ميناء عدن حالياً أو مستقبلاً. يبلغ عرض القناة الحالية 185 متر، و15-متر. حيث تعزم المؤسسة توسيع القناة إلى 250 متراً، وتعميقها إلى 18-متر. سيبلغ طول القناة بعد التوسعة 7.4 كم بمسافة (4 أميال بحرية) عن حاجز أمواج الميناء الداخلي لمحطة الإرشاد والتي تؤدي إلى منطقة الاستدارة الحالية التي يبلغ قطرها 700 متر، والتي سيتم تعميقها أيضاً. سيتطلب هذا المشروع إزالة نحو 10 مليون متر مكعب من الأتربة والتي سيتم استخدامها فيما بعد في أعمال الردم في الميناء الداخلي. وتقوم المؤسسة حالياً بالبحث عن تمويل للمشروع عن طريق مصادر التمويل الخارجية⁽¹⁾.

7. ميناء بورتسودان:

تجربة القطاع الخاص للموانئ السودانية تم التفاوض مع الشركة الفلبينية (ICTSI) وتم توقيع العقد في سبتمبر 2013 وبدأ العمل في أكتوبر 2013، لتشغيل محطة الحاويات بالميناء الجنوبي بعد عدة مفاوضات ومشغلين لمحطة الحاويات والاستفادة من الخبرة العالمية لتحسين الإنتاجية ومعدلات التداول في المحطة القديمة مرتبط 18 / 17 وامتداده كذلك المرابط الجديدة في الميناء الجنوبي ذات الغاطس وعمق 16 متر لزيادة التداول الذي كان في السابق ما بين 10-12 حاوية/ساعة أما بعد تشغيل الشركة أصبح التداول ما بين 15-17 حاوية/ساعة وأصبحت السفن ذات الغاطس العميق سفن Mothers تزور ميناء بورتسودان في المحطة الجديدة مرابط 14/13، لكن سفن إعادة شحن الحاويات Transshipment تكاد لا تذكر وذلك للمنافسة الإقليمية بين ميناء جدة الإسلامي حيث كانت تعاني من التكديس لكن بعد افتتاح مدينة الملك عبدالله الاقتصادية شمال ميناء جدة تحسن الوضع وارتفع معدل التداول في الميناء ما بين 22-25 حاوية/ساعة. كذلك منافسة ميناء جيبوتي التي تدار بواسطة موانئ دبي حيث بلغت معدلات التداول فيها ما بين 18-20 حاوية/ساعة. حيث تدار كل هذه الموانئ إلكترونياً. أما محطة الحاويات في بورتسودان فلم يتبع النظام الإلكتروني فيها مما جعل ميناء جدة الإسلامي تأخذ النصيب الأكبر من الحصة السوقية من سفن حاويات Transshipment لحاويات حوض البحر الأحمر. ونقص التداول في

1- الموقع الإلكتروني لميناء عدن.

محطة ميناء بورتسودان يرجع إلى عدم اكتمال النظام الإلكتروني في أسرة الميناء عدا الجمارك.

في ظل التطورات والإتجاهات المستقبلية وبالنظر للعوامل التي تؤثر على الأداء التشغيلي وفق التطورات والاتجاهات المستقبلية الحديثة يتوقع المهتمين بأمر تشغيل محطات الحاويات في ميناء بورتسودان رؤية مستقبلية تتمثل في الآتي :-

- دخول كرينات عملاقة ذات مقدرة عالية فى المناولة قد يجبر مصممي المحطات والموانئ فى تعديل التصميمات الخاصة بوضع المرابط وبنية هياكل الأرصفة الموجودة للمواءمة .
 - زيادة التركيز على بحث رفع حاويات متعددة لكل دورة بدلا من تقديم دورة مرات أسرع .
 - الزيادة فى عدد رحلات السفن الكبيرة الأم للمحطة للحاويات المفرغة والمشحونة للناقل بدلا عن توسيط السفن المغذية.
 - تكون هنالك وفرة فى عدد الكرينات العاملة فى الوردية الواحدة وبالتالي الكرينات العاملة فى كل باخرة وعدد البواخر العاملة فى المحطة.
 - تحديد سعة الساحات التخزينية لليوم الواحد والتحكم فى زمن بقاء الحاوية بالمحطة عبر نظام مرن للمساعدة فى خفض زمن البقاء .
 - وجود موارد متعددة لمعالجة البيئة بين المحطة والطرق (البرية - السكة حديد - المائية) الداخلية.
- عليه تبقى التوقعات:-

- من وجه نظر مشغلي السفن العملاقة و محطات الحاويات بأن الحفاظ على مستويات الإنتاج سوف تصبح عسيرة جدا وتحتاج الى تخطيط دقيق .عليه سوف تصبح المحطات الأتوماتيكية هى القاعدة الاساسية المستقبلية وليست هنالك إستثناءات , وذلك عبر حيازة مشتركة للأسهم لمعظم المشاركين فى سلسلة الإمداد مع الزيادة فى عدد المشاريع المشتركة بين مشغلي المحطات والناقلين والإختراق القوى للبنوك وصناديق الإستثمار المحلية والخارجية.
- فيما يتوقع الناقلون للحاويات فى تفاعل المحطة فى مزيد من توحيد الطول عند الأزمان الضخام و تكامل المحطة فى سلسلة الإمداد البحرى للناقل الواحد فى جميع الإتجاهات (الشرق - الغرب - الشمال - الجنوب).
- فيما يتوقع مقدمى الخدمات اللوجستية:-
- الشراكة فى حيازة المعلومة لكل المشاركين فى سلسلة الإمداد واللوجستيات.
- التكامل فى مجال تكنولوجيا المعلومات التى تقوى الخدمات اللوجستية.

المبحث الثالث الوضع المستقبلي لأعداد الحاويات المتوقع تداولها بمنطقة الشرق الأوسط

1. مقدمة:

نمت أعداد الحاويات المتداولة بمنطقة الشرق الأوسط بنسبة 250% خلال الفترة من 2001 وحتى 2012 حيث بلغت 36.6 مليون حاوية مكافئة. وقد شهد عام 2009 انخفاض طفيف بينما ارتفع مرة أخرى حيث بلغت الزيادة 7.6% عام 2011 و 8.5% عام 2012. ويستدعي هذا النمو الاستثمار في تطوير الموانئ ليس فقط لزيادة القدرة الاستيعابية وإنما لإمكانية استقبال السفن ينقسم سوق الشرق الأوسط إلى ثلاثة مناطق إقليمية وهي:

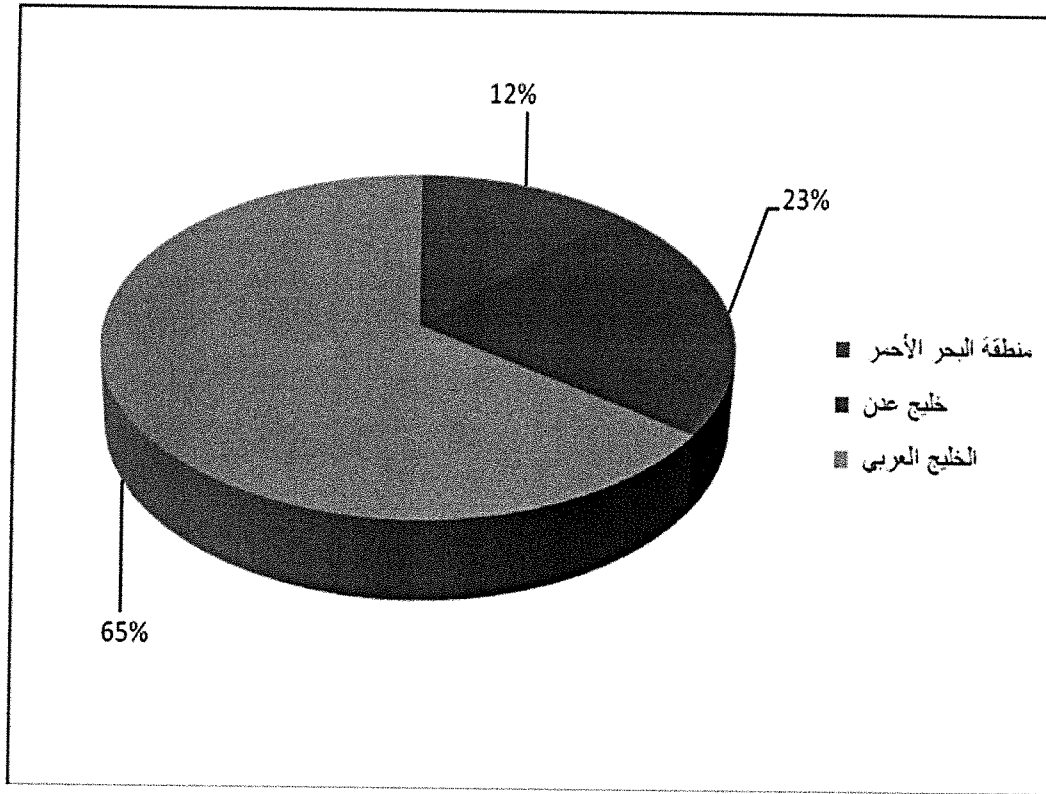
1. منطقة البحر الأحمر: غرب المملكة العربية السعودية، جنوب اليمن، شرق مصر، السودان، ارتريا، الأردن، جنوب إسرائيل.
2. منطقة خليج عمان: الإمارات، إيران، شرق المملكة العربية السعودية، الكويت، شمال عمان، البحرين، قطر والعراق.
3. منطقة الخليج العربي وخليج عدن: جنوب عمان، جنوب اليمن، جيبوتي، جنوب أفريقيا.

يشير الشكل رقم (4-4) إلى تطور إجمالي الحاويات المكافئة المتداولة في منطقة الشرق الأوسط خلال الفترة (1990-2012) حيث نمت تجارة إعادة الشحن بنسبة 70% في الفترة 2006-2012 وبلغت 17.2 مليون حاوية مكافئة وبذلك تمثل 47% من إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بمنطقة الشرق الأوسط. ولقد شهدت منطقة البحر الأحمر خلال العشر سنوات 2002-2012 نمو بنسبة 311% حيث بلغت إجمالي أعداد الحاويات المتداولة به حوالي 6.6 مليون حاوية مكافئة.

ويوضح الشكل رقم (4-5) نصيب كل إقليم من إجمالي الحاويات المتداولة بإعادة الشحن في منطقة الشرق الأوسط عام 2012⁽¹⁾.

1- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مركز البحوث والاستشارات، دراسة التخطيط الإستراتيجي: الاسكندرية، 2013، ص 147.

شكل رقم (3-4)
نصيب كل إقليم من إجمالي الحاويات المتداولة بإعادة الشحن
في منطقة الشرق الأوسط عام 2012



Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container Port Market To 2025

وقد أشار تقرير OSC:- Ocean Shipping Consultant إلى تقرير الطلب المتوقع في المنطقة حتى عام 2025 من خلال أربع سيناريوهات مختلفة وهي الحالة الأساسية، حالة التعافي، حالة استمرار عدم الاستقرار، وكذلك في حالة وجود زيادة في الخدمات المباشرة على الموانئ مما يقلل من إعداد الحاويات بإعادة الشحن في المنطقة كما هو موضح في الجداول (4-16) حتى (4-18) ⁽¹⁾.

1- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مركز البحوث والاستشارات، دراسة التخطيط الإستراتيجي: الاسكندرية، 2013، ص147.

1.1. منطقة البحر الأحمر:

جدول رقم (4-14)
تقرير إعداد الحاويات المتوقعة بخليج عدن
مليون حاوية مكافئة

2025	2020	2015	مليون TEU
الحالة الأساسية			
9.68	7.50	5.42	تجارة خارجية
4.34	3.36	2.47	إعادة الشحن
14.02	10.86	7.89	الإجمالي
حالة التعافي			
10.31	7.83	5.25	تجارة خارجية
4.56	3.48	2.51	إعادة الشحن
14.87	11.31	8.03	الإجمالي
حالة عدم الاستقرار			
9.01	7.14	5.33	تجارة خارجية
4.13	3.25	2.44	إعادة الشحن
13.14	10.39	7.77	الإجمالي
حالة عدم الاستقرار 2			
9.01	7.14	5.33	تجارة خارجية
3.60	2.98	2.39	إعادة الشحن
12.61	10.12	7.72	الإجمالي

Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025
يتضح من الجدول رقم (4-16) أن أعلى تقدير خلال عام 2015 لإعداد الحاويات بإعادة الشحن قد يبلغ 2.5 مليون حاوية مكافئة وأدنى مستوى هو 2.39 مليون حاوية مكافئة في حالة استمرار أوضاع عدم الاستقرار وكذلك تردد الخدمات المباشرة على الموانئ الرئيسية وعدم التردد على الموانئ الريفية⁽¹⁾.

1- Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

1.2. الخليج العربي وخليج عمان:

جدول رقم (15-4)
تقدير أعداد الحاويات المتوقعة بالخليج العربي
مليون حاوية مكافئة

2025	2020	2015	مليون TEU
الحالة الأساسية			
27.36	22.14	16.83	تجارة خارجية
22.04	17.39	13.02	إعادة الشحن
49.40	39.53	29.85	الإجمالي
حالة التعافي			
29.34	23.19	17.19	تجارة خارجية
23.16	17.97	13.20	إعادة الشحن
52.50	41.16	30.39	الإجمالي
حالة عدم الاستقرار			
25.42	21.01	16.40	تجارة خارجية
20.96	16.82	12.85	إعادة الشحن
46.38	37.83	29.25	الإجمالي
حالة عدم الاستقرار 2			
25.42	21.01	16.40	تجارة خارجية
18.26	15.40	12.59	إعادة الشحن
43.68	36.41	28.99	الإجمالي

Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

أما منطقة الخليج العربي فهو نصيبه أكبر حيث يتوقع أن يتداول 13.2 مليون حاوية مكافئة خلال عام 2015 في حالة تعافى الأوضاع الاقتصادية بالمنطقة وتصل التقديرات إلى 23.16 مليون حاوية مكافئة خلال عام 2025. بينما يوضح الجدول رقم (18-4) أن أعداد الحاويات المتوقعة بمنطقة خليج عدن قد تصل إلى 7.37 مليون حاوية مكافئة بحلول عام 2025⁽¹⁾.

1- Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

1.3. بحر العرب وخليج عدن

جدول رقم (16-4)
تقدير أعداد الحاويات المتوقعة بخليج عدن
مليون حاوية مكافئة

2025	2020	2015	مليون TEU
الحالة الأساسية			
1.55	1.20	0.89	تجارة خارجية
7.01	5.76	4.49	إعادة الشحن
8.56	6.96	5.38	الإجمالي
حالة التعافي			
1.71	1.28	0.92	تجارة خارجية
7.37	5.95	4.55	إعادة الشحن
9.08	7.23	5.47	الإجمالي
حالة عدم الاستقرار			
1.41	1.13	0.87	تجارة خارجية
6.67	5.57	4.43	إعادة الشحن
8.08	6.70	5.30	الإجمالي
حالة عدم الاستقرار 2			
1.41	1.13	0.87	تجارة خارجية
5.81	5.10	4.43	إعادة الشحن
7.22	6.23	5.21	الإجمالي

Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

وتفيد هذه التقديرات في عملية التنبؤ لنصيب الموانئ البحرية السودانية من تجارة إعادة الشحن. ولا بد من تحليل أهم الخطوط الملاحية للنقل بسفن الحاويات لما أصبح لهم من تأثير فعال على أهمية الموانئ واختيار التردد على البعض دون الآخر⁽¹⁾.

1-Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

2. شركات الخطوط الملاحية للنقل بسفن الحاويات:

يتأثر سوق النقل بالحاويات بعوامل عديدة بالإضافة إلى ما ذكر بالفصل السابق من عوامل اقتصادية وسياسية وارتباط الموانئ بالظهير الخلفي وشبكات الطرق البرية والسكة الحديد. يستعرض هذا الجزء التغيرات التي طرأت على شركات الخطوط الملاحية والتحالفات الجديدة فيما بينهم وتمركز الحصة السوقية في عدد قليل منهم. كما يتناول فيما بعد تطور الأسطول العالمي لسفن الحاويات والتوزيع الحجمي للسفن ونصيب الفئات المختلفة من إجمالي الأسطول العالمي. ويتعرض الفصل إلى الأجيال الحديثة لسفن الحاويات من حيث المواصفات الفنية وطلبات البناء المستقبلية.

تلعب شركات الخطوط الملاحية دوراً رئيسياً في صناعة النقل بسفن الحاويات حيث تمثل ضلع أساسية وهو جانب العرض من الطاقة الاستيعابية لأسطول سفن الحاويات وبالتالي فهي تتحكم في النوالين وجدول الإبحار وتوفير خدمة التردد على المحطات المختارة في ظل سوق شديد المنافسة. ويوجد ثلاث شركات أوروبية تستحوذ على ثلث القدرة الاستيعابية العالمية لسفن الحاويات في عام 2013 وهي:

- Maersk Line – الدنمارك، (إحدى شركات الشركة القابضة APM).
- MSC – سويسرا.
- CMA XGM – فرنسا.

وتوظف هذه الشركات أكبر سفن لديها على الطريق الرئيسي بين آسيا وأوروبا وتتعاون مع بعضها البعض من خلال ترتيبات يتم فيها تقاسم قدراتهم الاستيعابية Slot Sharing Arrangements. ويوضح الجدول رقم (19-4) أكبر 20 شركة مشغلة لسفن الحاويات وذلك من حيث عدد السفن لكل مشغل ومتوسط حجم السفينة من خلال ما تحمله من حاويات (TEU) وإجمالي أعداد الحاويات المكافئة لكل خط. كما يستعرض الجدول نصيب كل مشغل طبقاً لأعداد الحاويات من إجمالي العالمي. ويؤكد الجدول على النصيب التراكمي للخطوط واستحوادهم على 80% من إجمالي القدرة الاستيعابية للنقل بسفن الحاويات وتتكون هذه القائمة من 14 شركة من آسيا و5 شركات من أوروبا وشركة CSAV من تشيلي وأمريكا الجنوبية.

كما يشير نفس الجدول إلى أن Maersk، (إحدى شركات APM)، تحتل المركز الأول عالمياً من حيث أعداد الحاويات المكافئة التي يمتلكها الخط والتي تبلغ حوالي 2.15 مليون حاوية مكافئة وتمثل 13.4%⁽¹⁾ من إجمالي أسطول شركات الخطوط الملاحية. وتأتي في المرتبة الثانية شركة MSC بنصيب 12.9% يليها شركة CMA CGM وتبلغ حصتها في السوق 7.2%. كما يشير الجدول إلى النصيب التراكمي لكبرى الشركات والذي يوضح استحوادهم على أكثر من ثلث سوق النقل بسفن الحاويات مما يؤكد أن هذا السوق يتسم باحتكار القلة.

يواجه مشغلين الخطوط الملاحية تحدياً كبيراً نتيجة زيادة العرض عن الطلب وقد اتخذت الشركات عدداً من التدابير لإدارة الخلل بين العرض والطلب، منها:

- تعليق أو إلغاء بعض الخدمات.

- توقف بعض الرحلات.
 - الإبحار البطيء والتوقف الاختياري Layup and slow steaming.
 - ويعتبر الدخول في تحالفات أحد الحلول لمواجهة تحديات هذه الصناعة وتعظيم الاستفادة من الإمكانيات والموارد المتاحة لدى كل من الشركاء حيث توفر التحالفات المزايا التالية للأعضاء.
 - الاستفادة من اقتصاديات الحجم.
 - زيادة الحصة السوقية.
 - الحصول على مركز أقوى في السوق.
 - سهولة تقديم خدمات تردد جديدة بتكاليف أقل نسبياً.
 - فرصة الاستخدام المشترك لمحطات الحاويات.
 - فرص التعاون فيما بينهم في مجالات البحر والبر.
- تتم هذه التحالفات في صورة اتفاقية للتشغيل على مسارات ملاحية تجارية محددة أو على المستوى الدولي لتقديم خدمات تردد مشتركة وتتمثل في:
- الاستخدام المشترك للسفن.
 - المشاركة في القدرات الاستيعابية.
 - تبادل المعدات.
 - المشاركة في الأعمال والأنشطة التسويقية.

وقد ظهر عدد من التحالفات في العشر سنوات الماضية وهي:

1. تحالف G6 والذي يضم: Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, HMM, MOL
2. تحالف Grand Dliance والذي يضم P&O Nedloyd, Hapag Lloyd, OOCL, MISC
3. تحالف The New World Alliance (TNWA) والذي يضم: APL, Hyundai, MOL
4. تحالف Maerdk/Sea-Iand والذي يضم: Maersk, Sea-Iand, P&O Nedloyd
5. تحالف CKYH والذي يضم: COSCO, K-Line, Yang-Ming, Hanjin

ولكن بالرغم من الطبيعة الاقتصادية للسوق وانتشار الاندماجات والتحالفات إلا أن هذه الاتفاقيات تمر فور الإعلان عنها بعدد من مراحل التقييم المختلفة لدراسة تأثيرها على تنافسية السوق ومصالح العملاء والأطراف ذات العلاقة، وإذا ثبت وجود أضرار مترتبة على الموافقة على التحالف يتم إلغاؤه. ومن أهم عناصر تقييم أثر التحالف هي دراسة الأسواق والنطاق الجغرافي الذي يخدمه التحالف المرتقب⁽¹⁾ وعدد خدمات التردد والرحلات المقدمة وكذلك حجم البضائع المنقولة من قبل التحالف وذلك لتقدير حصته السوقية على مسار محدد وما إذا كان يسبب ذلك ضرر أو خلل على أطر التنافسية المسموح بها⁽²⁾.

1- Source: Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

2-Ocean Shipping Consultants: Dynamic Middle East Container port Market To 2025

جدول رقم (4-17)
أهم أكبر 20 شركة خط ملاحى (عدد السفن
وأعداد الحاويات المكافئة فى يناير 2013)

الترتيب Ranking (TEU)	المشغل	الدولة	عدد السفن	متوسط حجم السفينة TEU	اعداد الحاويات المكافئة	نسبة TEU من الإجمالى العالمى (نسبة)	النصيب الترامى TEU (نسبة)	تسوية تغير عن TEU عام 2012
1	Maersk Line	Denmark	453	4,745	2,149,524	13.4%	13.4%	2.1%
2	MSC	Switzerland	398	5,186	2,064,118	12.9%	26.2%	1.9%
3	CMA CGM Group	France	288	4,004	1,153,088	7.2%	33.4%	0.7%
4	COSCO	China	155	4,614	715,219	4.5%	37.9%	14.6%
5	Evergreen Line	Taiwan Province of China	187	3,795	709,702	4.4%	42.3%	24.3%
6	Hapag- Lloyd Group	Germany	141	4,533	639,148	4.0%	46.3%	-1.5%
7	APL	Singapore	127	4,492	570,497	3.6%	49.8%	-4.9%
8	CSC	China	124	4,550	564,151	3.5%	53.3%	1.3%
9	Hanjin	Republic of Korea	107	5,190	555,279	3.5%	56.8%	11.6%
10	MOI	Japan	111	4,576	507,894	3.2%	60.0%	13.2%
11	OOCL	Hong Kong (China)	102	4,442	453,044	2.8%	62.8%	14.0%
12	NYK	Japan	93	4,334	403,030	2.5%	65.3%	28.0%
13	Hamburg Sud	Germany	93	4,132	384,293	2.4%	67.7%	4.1%
14	HMM	Republic of Korea	67	5,438	364,373	2.3%	70.0%	15.8%
15	Yang Ming	Taiwan Province of China	86	4,222	363,057	2.3%	72.2%	5.7%
16	K Line	Japan	75	4,558	341,848	2.1%	74.3%	-0.2%
17	Zim	Israel	71	3,978	282,411	1.8%	76.1%	-7.1%
18	UASC	Kuwait	41	6,361	260,818	1.6%	77.7%	36.5%
19	CSAV	Chile	55	4,716	259,391	1.6%	79.3%	-25.5%
20	PIL	Singapore	98	2,426	237,776	1.5%	80.8%	0.3%
Total top 20 liner companies			2,872	4,519	12,978,661	80.8%		
Others			2,957	1,041	3,079,572	19.2%		
Total all liner companies			5,829	2,755	16,058,233	100.0%		

2. شبكة الخطوط الملاحية التي تخدم الموانئ البحرية بالمنطقة:

باستعراض الوضع القائم فيما يتصل بشبكة الخطوط الملاحية التي تخدم الموانئ البحرية موضوع المنافسة يلاحظ أن الدول المجاورة بالمنطقة ترتبط فيما بينها بشبكة من خطوط النقل التي قد تكون برية عبر المنافذ الحدودية للدول المختلفة، وقد تكون من خلال ربط نهري، إلا أن ربط الدول الساحلية يتم من خلال مجموعة من شبكات خطوط النقل البحري، والتي تمر على الموانئ البحرية الخاصة بتلك الدول.

ونتيجة لاعتبارات اقتصادية وتشغيلية وفنية، فإنه من غير الملائم تشغيل شركات النقل البحري لسفنها على خط ملاحى منتظم يخدم دول شرق وجنوب أفريقيا خاصة دول تجمع الكوميسا، لذا فإن تحليل محاور الربط البحري يتم من خلال بحث ودراسة مجموعة الشركات والخطوط الملاحية العاملة بالمنطقة والتي تتردد سفنها على موانئ الدول في حوض البحر الأحمر.

ورد في التقرير السنوي للحاويات Containerization International Yearbook 2012، فقد اتضح أن هناك مجموعة من الخطوط الملاحية تربط دول تجمع الكوميسا بعضها ببعض الآخر بالإضافة إلى دول العالم المختلفة، حيث تربطها مع مناطق مثل شرق وجنوب شرق آسيا وشبه القارة الهندية والبحر الأحمر والشرق الأقصى وجنوب وشمال أوروبا وأمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية وغيرها من مناطق التجارة الرئيسية التي تشترك مع الدول الأفريقية في التجارة الدولية.

ويبلغ عدد هذه الخطوط (طبقاً للتقرير) 18 خط ملاحى، والتي تقوم بتسيير عدد 30 خدمة تتردد على موانئ تلك الدول، وذلك كما يتضح في الجدول رقم (20-4). ويتبين أن الخطوط الملاحية المشار إليها سابقاً تعمل على ربط 7 دول من دول تجمع الكوميسا وهي مصر – شمال السودان – جيبوتي – تنزانيا – جزر القمر – مدغشقر – كينيا. حيث تختلف هذه الدول فيما بينها من حيث عدد الخطوط التي تعمل على خدمتها ومن ثم عدد ترددات تلك الخطوط على موانئ هذه الدول كالاتي:

- يتردد على ميناء مومباسا في دولة كينيا عدد 21 خدمة.
- يتردد على ميناء دار السلام في دولة تنزانيا عدد 18 خدمة.
- يتردد على ميناء جيبوتي في دولة جيبوتي عدد 11 خدمة.
- يتردد على ميناء بورتسودان في دولة السودان عدد 6 خدمة⁽¹⁾.

حيث يتضح من ذلك أن كلا من ميناء مومباسا ودار السلام وجيبوتي تعمل كموانئ محورية بالمنطقة، وهو ما يؤكد تفرده أكبر عدد من خدمات الخطوط الملاحية على تلك الموانئ، فعلى سبيل المثال فإن ميناء جيبوتي يعمل عليه عدد من الشركات الملاحية التي تربط الميناء بالدول الساحلية لتجمع الكوميسا من ناحية، كما تربط الميناء ببقية دول العالم من ناحية أخرى.

انعكست الخصائص الطبيعية لقارة أفريقيا والتي أخذت الشكل البيضاوي في الشمال والمثلث في الجنوب في تكوين عدد من الدول الساحلية ودول أخرى حبيسة في داخلها مما

أدى إلى قلة امتداد الساحل مقارنة مع مساحتها (1 كم: 437.5 كم²)، الأمر الذي أدى إلى وجود مجموعة من الصعوبات في الوصول إلى الساحل البحري تختلف في صعوبتها من دولة إلى أخرى.

ولقد سعت الدول الحبيسة باستمرار نحو بلوغ السواحل عن طريق الانخراط في التحالفات والتجمعات وعقد الاتفاقيات والمعاهدات والسعي إلى بذل كل السبل في كسب وتحسين علاقتها مع الدول الساحلية حتى تتيح الأخيرة استمرار حركتها نحو موانئها البحري، وهنا يجب الأخذ في الاعتبار أن العوامل السياسية من الأسباب الأساسية في اختيار شبكة النقل المتجهة إلى أقرب السواحل.

وهناك ثلاث طرق أمام الدول الحبيسة تعطى لها (حق المرور البري) والحصول على تسهيلات مختلفة تخول لها استخدام موانئ الدول الساحلية بعد عقد المشاورات والاتفاقيات اللازمة معها وهي:

- الوصول إلى البحر عن طريق الأنهار: حيث تقوم الدول الحبيسة بتنمية بعض الموانئ على نهر صالح للملاحة وينتهي إلى الساحل.
- بلوغ البحر بواسطة الممرات (Corridors) وذلك عن طريق حيازة قطاع من الدول الساحلية يمنح لها جبهة بحرية وقد تفرض عليها سيادتها الجزئية أو الكلية وهي حالة قديمة ونادرة الحدوث أشهرها ما قامت به الكونغو (ليبولدفيل) عام 1927 حيث سعت بلجيكا إلى استبدال حوالي 3496.5 كم² من أراضي أنجولا الساحلية لتوسيع ميناء متادى.
- المرور أو الترانزيت (Transit) وهو يعني حرية مرور تجارة الدول الحبيسة عبر أراضي وموانئ الدول الساحلية وهي أكثر الطرق شيوعاً واستخداماً في أفريقيا.

وفي هذا الإطار فإن الدول الحبيسة أمامها أحد اتجاهين:

- الاتجاه الأول بالتنوع في استخدام عدد من المنافذ البحرية بأكثر من دولة ساحلية، بينما تتعامل بصورة مكثفة مع منفذ واحد، وهو ما يتيح لها وجود عدد من البدائل لتقليل المخاطر.⁽¹⁾

في حالة حدوث أي اضطرابات في إحداها، كما أن ذلك يقلل من حالات الضغط والتهديد الذي قد تمارسه بعض الدول الساحلية، وهذا البديل يتم إتباعه بكل من إثيوبيا، زامبيا.

- الاعتماد على منفذ واحد وهو يجعل الدول الحبيسة خاضعة لأهواء وظروف الدول الساحلية التي تتحكم في أقدارها إذا ما أغلقت منفذها البحري مثل أوغندا، رواندا، بورندي، سوازيلاند.

ولقد استقر استعمال الدول الحبيسة بدول الكوميسا لبعض المنافذ البحري واستخدمت بعض الموانئ البحرية على وجه الخصوص في تصريح شؤونها التجارية بعد أن سبقها عدد من الترتيبات الخاصة بالدول الساحلية المعينة ومن أمثلة على ذلك:

- دولتا أوغندا ورواندا تستخدم ميناء مومباسا الكيني.
- دولة أثيوبيا تستخدم مينائي جيبوتي وبيرييرا في الصومال.
- دولة بورندي تستخدم ميناء دار السلام التنزاني.
- دولة زامبيا تستخدم ميناء دار السلام التنزاني ولوبييتو الأنجولي وبيرا الموزمبيقي.
- دولة سويسلاندا تستخدم ميناء مباتو في موزمبيق.
- دولة تشاد تستخدم ميناء (لاقوس) في نيجريا، وميناء (دولا) في الكامرون⁽¹⁾.

جدول رقم (4-18) الخطوط الملاحية المارة بموانئ دول تجمع الكوميسا

الموانئ التي يتزود عليها	المسار	اسم الخدمة	اسم الخط الملاحي	م
Xiamen- Chiuwan- Hong Kong- Singagpore- Port Klang- Salalah- Djibouti- Jeddah- Sokhna- Agaba- Salalah- Singapore- Xiamen	EASIA- SEASIA- ME- EAF-RSEA- NAF- RSSEA- ME-SEASIA-EASIA	REX	APL LIMITED	11
Port Kelang- Singapore, Colombo- Port Victoria or Male- Mombasa- Tanga, Dar Es Salaam, Colombo- Port Kelang	SEASIA-INDSUB-INDOC- EAF-INDSUB-SEASIA	ASEA	CMA CGMA S.A.	22
Antwerp- Suez- Jeddah- Port Sudan- Salalah- Karachi- Mumbai- Mombasa- Saldanha- Bay- Bilbao- Antwerp	NEUR-RSEA-INDSUB- EAF-SAF-IBPEN-NEUR	CONTI-GULF/ ASIA/ SAF	CONTI. LINES N.V	33
Port Kelang- Singapore- Colombo- Male- Port Victoria- Mombasa- Tanga- Dar Es Salam- Colombo- Port Kelang	SEASIA-INDSUB-INDOC- EAF-SEASIA	ASEA	DELMAS	44
Singapora- Port Kelang- Colombo- Mombasa- Tanga- Dar Es Salaam- Singapora	SEASIA-INDSUB-EAF- SEASIA	AFA	EMIRATES SHIPPING LINE	55
Karachi- Sharjah- Jebel Ali – Mombasa- Zanzibar- Dar Es Salaam- Karachi	INDSUB-ME-EAF- INDSUB	GIA	LCC	
Kobe- Tianjin- Yokohama- Busan- Keelung- Hong Kong- Singapora (Tanjung- Priok- Osaka- Taiwan- Shanghai- Bangkok- Pasir Gudang & Tanjung Priok served on inducement)- Dar Es Salaam- Mombasa- Djibouti	NEASIA-EASIA-NEASIA- EASIA-ESASIA-EAF	R Sea / FE/E AF	Ethiopian Shipping Lines S.C.	66

Source: Resource Contamination International Year Book 2012

تابع جدول رقم (4-18) الخطوط الملاحية المارة بموانئ دول تجمع الكومبسا

الموانئ التي يتردد عليها	المسار	اسم الخدمة	اسم الخط الملاحي	م
Port Kelang – Singapore- Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Port Kelang	SEAsia- EAF- SEAsia	AEF	Evergreen Marine Corporation (Taiwan) limited (Evergreen Line)	77
Tanjung Pelepas- Jebel Ali- Djibouti- Jeddah- Port Sudan	SEASIA- ME- EAF- RSEA- SEASIA	HORN OF AFRICA	MAERSK LINE	88
New York- Savannah- Norfolk- Algeciras- Port Said- Djibouti- Jebel Ali- Colombo- Salalah- Jeddah- Aqaba- Port Said- Algeciras- New York	ECNA- USGC- ECNA- WMED- EMED- EAF- ME – IndSub- ME- Resa- EMED	MECL 2		
Guangzou- Yantian- Tanjung Mombasa- Dar Es Salaam- Tanjung Pelepas- Guangzou	EASIA- SEASIA- EAF- SEASIA- EASIA	MASHRIKI EXPRESS		
Jebel Ali- Dubai- Salalah- Dar Es Salaam- Mombasa- Salalah- Sharjah- Jebel Ali Dubai	ME-EAF-ME	MASIKA EXPRESS		
Salalah – Djibouti- Mombasa – Salalah	ME- EAF- ME	Salalah- Djibouti- Mombasa		
Salalah- Djibouti- Jeddah – Aqaba- Sokhna- Port Sudan – Salalah	ME- EAF- RSEA- NAF- RSEA- ME	EAF- RSEA- FEEDER	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	99

Source: Resource Contamination International Year Book 2012

تابع جدول رقم (4-18) الخطوط الملاحية المارة بموانئ دول تجمع الكوميسا

الموانئ التي يتردد عليها	المسل	اسم الخدمة	اسم الخط الملاحي	م
Maresilles- Genoa- Naples- Agaba- Jeddah- Mombasa- Dar Es Salaam- Durban- Maputo- Dar Es Salaam- Mombasa- Jeddah- Marseilles	WMED-RSEA-EAF-SAF- EAF- RSEA- WMED	RSE/E & SAF	INGMAZIO MESSINA & C.S.P.A	10
Port Kelang- Singapore- Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Port Kelang	SEASIA- EAF- SEASIA	EAX	MITSUBI O.S.K LINES LIMITED (MOL)	11
Xingang- Dalian- Qingdao- Shanghai- Ningbo- Singapore- Reunion- Mombasa- Dar Es Salaam Singapore- Davao- Manila- Shanghai- Xingang	EASIA- SEASIA- INDOC- EAF- SEASIA- EASIA	EAS	Pacific international lines (Private) Limited (PIL)	12
Xingang- Qingdao- Ningbo- Guangzhou- Port Klang- Singapore- Djibouti- Aden- Jeddah- Port Sudan- Djibouti- Singapore- Xingang	EASIA- SEASIA- ME- RSEA- EAF- SEASIA- EASIA	RSS2		
Shanghai- Ningbo- Hong Kong- Shekou- Singapore- Djibouti- Aden- Jeddah- Agaba- Sokhna- Aden- Djibouti- Singapore- Pasir Gudang- Kuantan- Laem Chabang- Guangzhou- Shanghai	EASIA- SEASIA- ME- RSEA- NAF- ME- NAF- SEASIA- EASIA	RSS		
Tanjung Pelepas- Jebel Ali- Djibouti- Jeddah- Port Sudan- Tanjung Pelepas	SEAsia- ME- RSEA- SEAia	Horn of Africa	Safmarine container lines N.V	13
New York- Savannah- Houston- Norfolk- Algeciras- Port Said- Djibouti- Jebel Ali- Colombo- Salalah- Jeddah- Agaba- Port Said- Algeciras- New York	ECNA- USGC- WMED- EMED- EAF- ME- INDUSB- RSEA- EMED- WMED	MECL2		
Guangzhou- Yantian- Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Tanjung Pelepas- Guangzhou	EAsia- SEASIA- SEASIA- EASIA	Maskariki express		
Jebel Ali- Dubai- Salalah- Dar Es Salaam- Mombasa- Salalah- Sharijah- Jebel Ali Dubai	ME- EAF- ME	Masitika express		

Source: Resource Contamination International Year Book 2012

تابع جدول رقم (4-18) الخطوط الملاحية المارة بموانئ دول تجمع الكوميسا

الموانئ التي يتردد عليها	المسار	اسم الخدمة	اسم الخط الملاحي	م
Jawaharlal Nehru- Mundra- Aden- Djibouti- Jeddah- Port Sudan- Aqaba- Jawaharlal Nehru	Indsub- ME- Eaf- Rsea- Indsub	India Red Sea	The Shipping Corporation of India Limited	14
Port Kelang- Singapore- Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Port Kelang	SEAsia- Eaf- SEAsia	EAF		
Port Kelang- Singapore- Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Port Kelang	SEAsia- Eaf- SEAsia	EAF	Simatech Shipping & Forwarding L.L.C	15
Karachi- Ali Dubai- Zanzibar- Mutsamudu- Longoni- Tanga- Mombasa- Karachi	Indsub- ME- Eaf- Indoc- Eaf- Indsub	Middle East Express	United Africa Feeder Line Limited	16
Durban- Toliary- Nacala- Port Victoria- Mombasa- Dar Es Salaam- Mutsamudu- Karachi- Beira- Maputo- Durban	Saf- Indoc- Saf- Indoc- Eaf- Indoc- Indsub	Mozambique & Seychelles Exp		
Port Kelang- Singapore- Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Port Kelang	SEAsia- Eaf- SEAsia	AFF	Wan Hai Lines Limited	17
Port Kelang- Singapore – Tanjung Pelepas- Mombasa- Dar Es Salaam- Port Kelang	SeAsia- Eaf – SeAsia	AFF	X – Press feeders	18

Source: Resource Contamination International Year Book 2012

المبحث الرابع الأسطول العالمي لسفن الحاويات

1. مقدمة:

في المباحث السابقة تم التعرض للأطراف الأساسية في صناعة النقل بسفن الحاويات وهي محطات الحاويات وشركات الخطوط الملاحية المشغلة لسفن الحاويات، وليكتمل تحليل هذه الصناعة لابد من تناول الأسطول العالمي لسفن الحاويات والذي شهد تطورات عظيمة من حيث الحجم وسعة الحمولة والتكنولوجيا. ويوضح الجدول رقم (21-4) والشكل رقم (6-4) التوزيع الحجمي للأسطول العالمي لسفن الحاويات من حيث أعداد السفن وأعداد الحاويات المكافئة لكل فئة وذلك في مارس 2014⁽¹⁾.

جدول (19-4)
توزيع أسطول سفن الحاويات طبقاً
لعدد الحاويات في مارس 2014

التوزيع الحجمي	أعداد السفن	أعداد الحاويات المتكافئة	نسبة أعداد الحاويات إلى إجمالي
13300-19000	71	1.032.560	6%
10000-13300	133	1.629.002	9%
7500-9999	383	3.338.256	19%
5100-7499	492	3.029.936	17%
4000-5099	751	3.400.269	20%
3000-9993	254	871.724	5%
2000-9992	665	1.691.270	10%
1500-1999	656	963.139	6%
1000-1499	681	796.180	5%
500-999	760	567.615	3%
100-499	212	66.848	0%
الإجمالي	4967	17.386.799	100%

Resource :Alphaliner.

التطور الذي تشهده صناعة النقل بسفن الحاويات من حيث أحجام السفن. وأن نصيب السفن سعة 400005099 حاوية مكافئة والتي بلغ إجمالي الحاويات المكافئة بها 3.400269 تمثل أعلى حصة في إجمالي أسطول سفن الحاويات بنسبة 20% تليها السفن سعة 9999-7500 والتي بلغ إجمالي الحاويات المكافئة بها 3.338256 وتمثل 9% من إجمالي أسطول سفن الحاويات. ويلاحظ أن السفن سعة 13.300-10000 حاوية وتمثل 19% من إجمالي أسطول سفن الحاويات وكذلك السفن سعة 19.000-13.300 حاوية

1- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مركز البحوث والاستشارات، دراسة التخطيط الإستراتيجي: الاسكندرية، 2013، ص 215.

مكافئة تمثل 6% من إجمالي أسطول سفن الحاويات. وبناء على هذا التوزيع الحجمي نجد أن إجمالي النصيب التراكمي للسفن أكبر من 5000 حاوية مكافئة يمثل 49% من إجمالي أسطول سفن الحاويات العالمي. وأنه من المتوقع زيادة نمو الطلب على الأحجام الكبيرة في المستقبل كما هو موضح بالجزء التالي⁽¹⁾.

2. طلبات بناء سفن الحاويات على مستوى العالم:-

يشير جدول رقم (4-22) إلى أعداد السفن وسعتها من الحاويات المكافئة المتوقع تسليمها طبقاً لطلبات البناء خلال عام 2015 ثم السفن سعة 7500-9999 TEU وهو أمر متوقع نتيجة الفوائد الناتجة من اقتصاديات الحجم واقتصاديات التشغيل للسفن العملاقة هذا بالإضافة إلى استعداد معظم الموانئ ومحطات الحاويات لاستقبال هذه السفن وتوفير كافة التسهيلات من بنية تحتية وبنية فوقية لخدمتها بكفاءة عالية⁽²⁾.

جدول رقم (4-20)

أعداد السفن وسعتها من الحاويات المكافئة المتوقع تسليمها في الفترة من 2015-2016

تسليم 2016		تسليم 2015		سعة السفينة TEU
أعداد الحاويات المكافئة	عدد السفن	عدد الحاويات المكافئة	عدد السفن	
70000	5	901176	59	18500-10000
117200	13	401884	45	9999-7500
		56360	10	7499-5100
4957	1	48200	10	5099-4000
3100	1	45500	12	3999-3000
17190	7	39865	17	2999-2000
8580	5	22856	13	1999-1500
		10696	10	1499-1000
				999-500
				499-100

المصدر: Alphaliner.

استحوذت ترسانات بناء السفن في كل من الصين وكوريا واليابان على 92% من إجمالي طلبات البناء الجديدة لكل أنواع السفن التي تم تسليمها خلال عام 2012، وقد بلغ نصيب سفن الحاويات 14.4% من إجمالي الحمولة الكلية للسفن التي تم تسليمها في نفس العام. ويوضح الجدول رقم (4-23) مشاركة الدول الرئيسية في بناء سفن الحاويات طبقاً للحمولة الكلية خلال عام 2012.

1- Source: Resource Contamination International Year Book 2012

2- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مركز البحوث والاستشارات، دراسة التخطيط الإستراتيجي: الاسكندرية، 2013، ص216.

جدول رقم (21-4)
الحمولة الكلية لسفن الحاويات
التي تم تسليمها في عام 2012

الدولة	ألف طن حمولة كلية GT	النصيب من الإجمالي
الصين	1984	10%
كوريا	10540	77%
اليابان	390	3%
باقي الدول	773	6%
الإجمالي	13687	100%

Resource: UNCTA.D, Review of Maritime Transport 2013.

3. تطور أجيال سفن الحاويات العالمية:-

يتسم سوق سفن الحاويات حالياً بالابتكار في التصميمات لإيجاد حلول للعديد من المشاكل منها:

• ارتفاع تكاليف الوقود.

• الالتزام بقوانين حماية البيئة.

وفي هذا السياق، يتزايد الطلب على التصميمات المبتكرة للسفن لتحقيق الإيرادات الملائمة والحفاظ على الاستدامة البيئية ومصطلح "Eco-ships" السفن الصديقة يطلق على السفن الحديثة التي تتمتع بمواصفات خاصة في صناعة بدن السفينة، تكنولوجيات جديدة في تصميم المحركات وتحقيق وفورات كبيرة في التكاليف، مع تحقيق وفورات رئيسية في استهلاك المحرك للوقود. كما تتميز هذه السفن بميزة إضافية وهي الملائمة البيئية نتيجة خفض استهلاك الوقود مما يقلل من انبعاثات الغازات، بما في ذلك انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وملوثات الهواء.

كما أن المعايير التي اعتمدها The Energy Efficiency Design Index (EEDI) في يوليو 2011 تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (IMO) International Maritime Organization التي أصبحت إلزامية في 1 يناير 2013 لجميع طلبات بناء السفن الجديدة بدءاً من حمولة كلية 400 GT، ومما لا شك فيه أن هذه المعايير سوف تؤثر بشكل كبير على تصميم الجيل الأول من السفن الصديقة للبيئة. ويواجه المشغلون تحديات كبيرة أمام الأخذ بمتطلبات التطورات في السفن حيث تظهر هذه التحديات في الآتي:

- 3.1 انخفاض نوالين الشحن.
- 3.2 انخفاض الأرباح.
- 3.3 العرض الزائد عن الطلب في طاقة السفن.
- 3.4 نقص التمويل.
- 3.5 صرامة قوانين حماية البيئة.
- 3.6 إنشاء التشغيل وفق نظام الإبحار البطيء والتوقف الاختياري.

وقد شهد عام 2013 تسليم أول سفينة حاويات طراز Triple E من قبل شركة دايو في جمهورية كوريا لصالح شركة Maersk في الدنمارك والتي تصل سعتها إلى 1800 حاوية مكافئة. تجمع هذه السفن بين ثلاث مقومات رئيسية وهي:

- كفاءة الطاقة (Energy Efficiency).
- وفورات الحجم (Economies).
- والتطورات لحماية البيئة (Environmental Improvements).

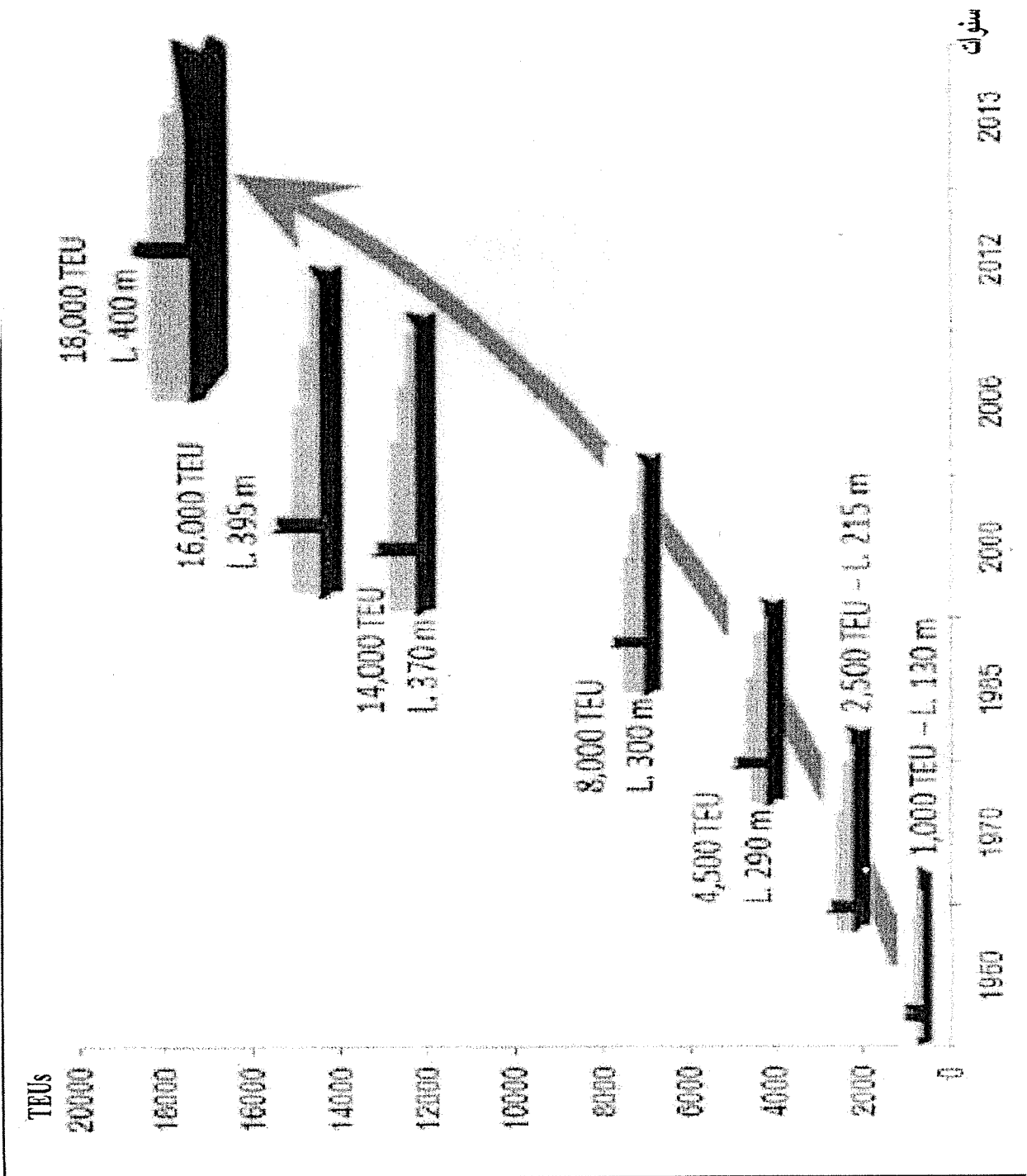
ولذلك أطلق عليها Triple. E. وحتى أوائل عام 2013 كانت أكبر سفن الحاويات تابعة للخط الملاحي CMA CGM بسعة 16000 حاوية مكافئة. كما أنه متوقع أن تصل السفن إلى سعة 23000 حاوية مكافئة بعدد رسات 25 صف في المستقبل.

أن السفن الصديقة للبيئة تتمتع بكفاءة أعلى في استهلاك الوقود بنسبة 30% مقارنة بكفاءة الجيل الحالي من السفن، حيث أن السفن الجديدة متوقع أن ينخفض استهلاكها للوقود بنسبة 35% أقل لكل حاوية مقارنة بالسفن سعة 13.100 حاوية مكافئة، ومن المتوقع أيضاً أن السفن Triple. E تحد من انبعاثات CO₂ بنسبة أكثر من 50% لكل حاوية متداولة مقارنة بمستوى متوسط الصناعة لإنبعاثات CO₂ في خط تجارة آسيا – أوروبا. ويوضح الشكل رقم (4-7) تطور أجيال سفن الحاويات على مدار المراحل الزمنية. ويوضح جدول رقم (4-24) المواصفات الفنية لأحجام سفن الحاويات العملاقة من حيث الغاطس والطول والعرض والحمولة الساكنة⁽²⁾.

1- UNCTA.D, Review of Maritime Transport 2013.

2- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مركز البحوث والاستشارات، دراسة التخطيط الإستراتيجي: الإسكندرية 2013، ص174.

شكل رقم (4-4)
تطور أجيال سفن الحاويات



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

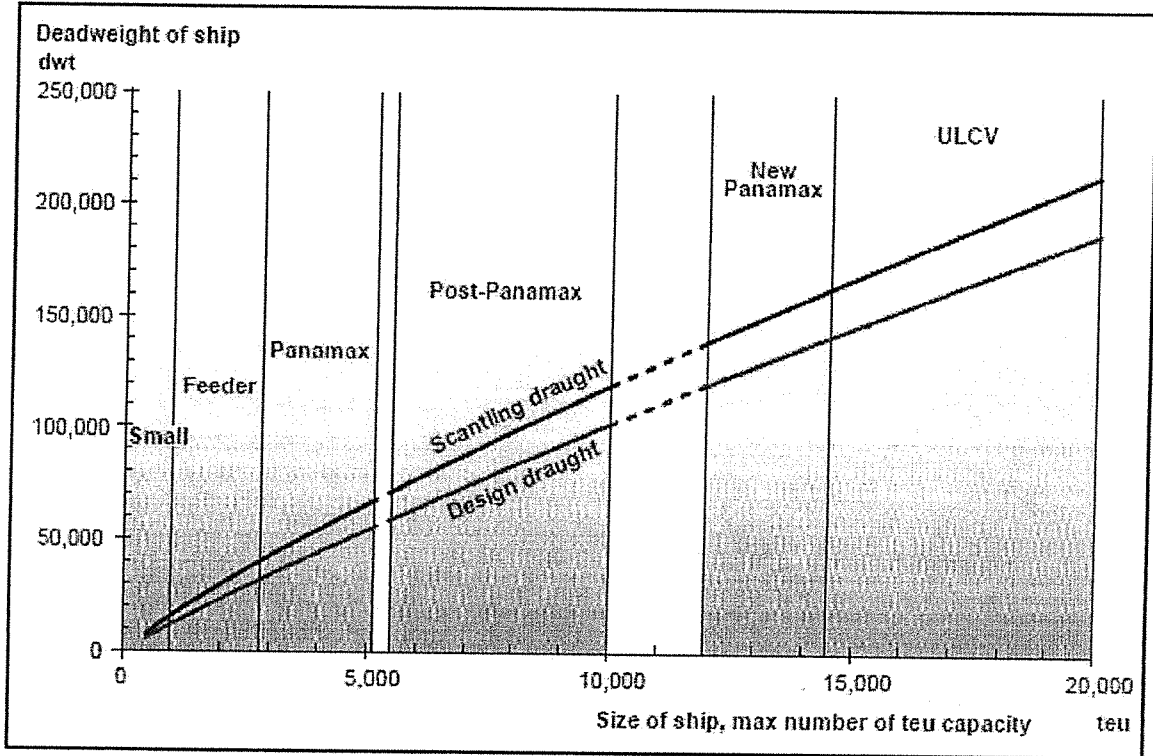
جدول رقم (4-22)
المواصفات الفنية لأحجام سفن الحاويات

Container ship class ship size	TEU	New Panamax 12,500	New panamax 14,000	ULCV 15,500	ULCV 18,000
• Scantling draught	m	15.0	16.5	16.5	17.0
• Deadweight (Scantling) (Ton)	dwt	143,000	1557,000	171,000	195,000
• Design draught	m	13.5	15.0	14.0	15.0
• Deadweight design	dwt	123,000	136,000	149,000	178,000
• Length overall	m	350	350	375	400
• Breadth	m	43.4	48.4	56.4	56.4

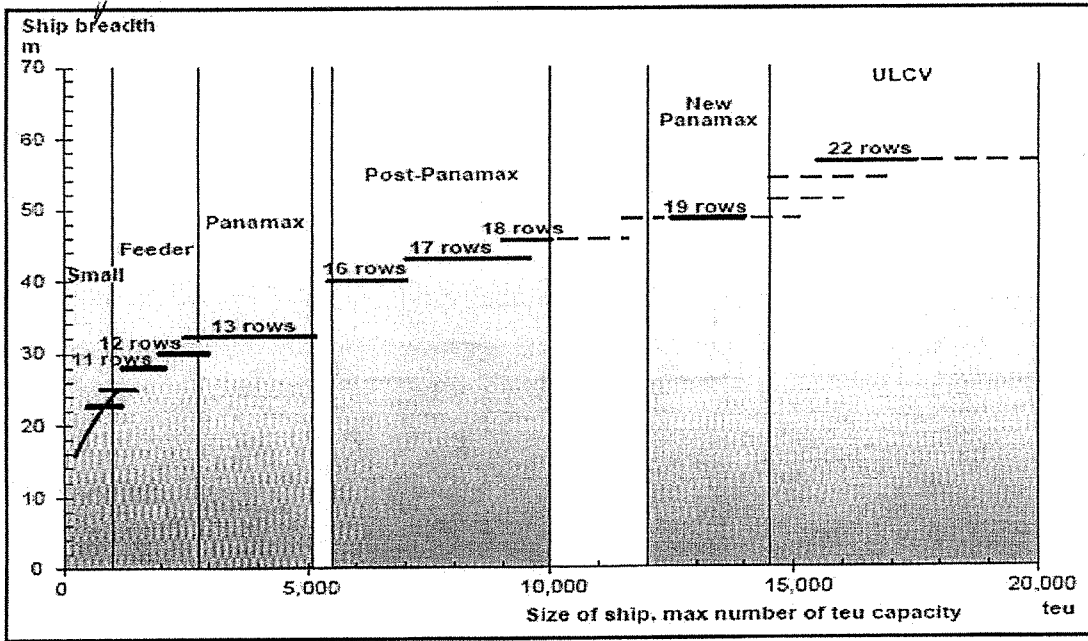
Source: Man Diesel & Turbo, Propulsion Trends in Container Vessels.

ونستعرض في الأشكال رقم (4-8) تطور الحمولة الساكنة لسفن الحاويات حتى سعة TEU 20000 ويوضح الشكل رقم (4-9) أبعاد سفن الحاويات من حيث تطور عرض السفينة واستيعابها لعدد أكبر من رصات للحاويات حيث بلغت 22 رصة في السفينة ذات السعة أكبر من TEU15000. كما يشير الشكل رقم (4-10) إلى الغاطس التصميمي وأقصى غاطس لسفن الحاويات والذي بلغ 17 متر في السفينة سعة TEU 20000. ويأتي الشكل رقم (4-11) ليوضح انخفاض التكاليف التشغيلية وزيادة الوفورات مع كبر حجم السفن وهو السبب الرئيسي لإقبال شركات الخطوط الملاحية على شراء وطلب بناء سفن الحاويات.

شكل رقم (4-5)
تطور الحمولة الساكنة لسفن الحاويات

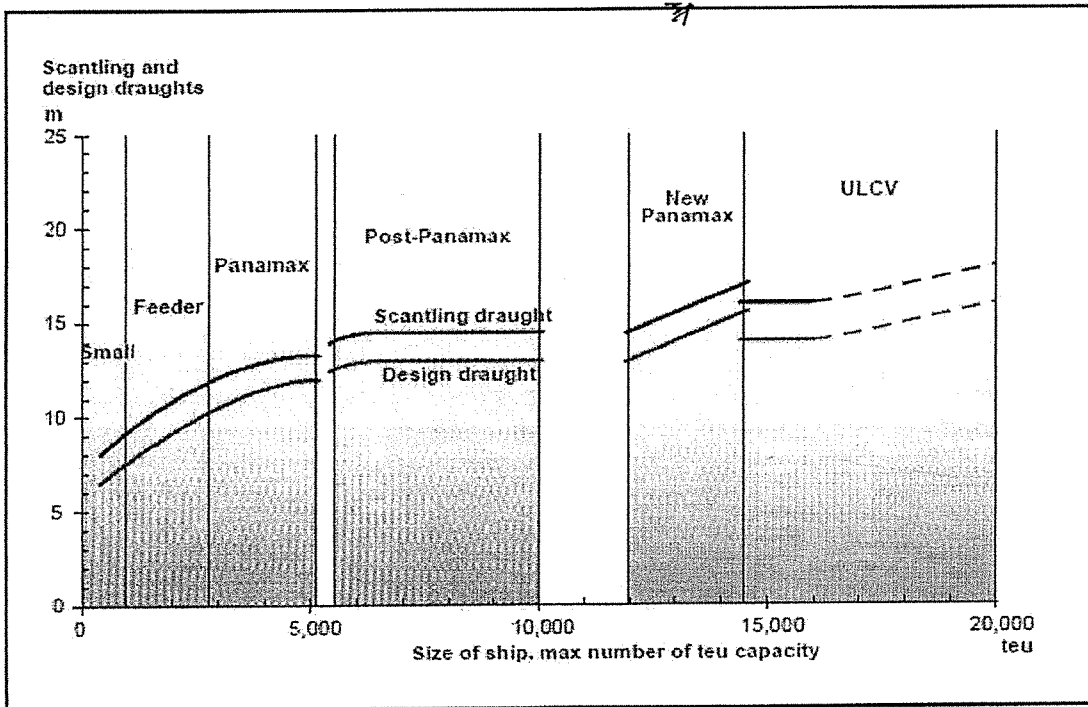


شكل رقم (4-6)
تطور عدد رصات الحاويات



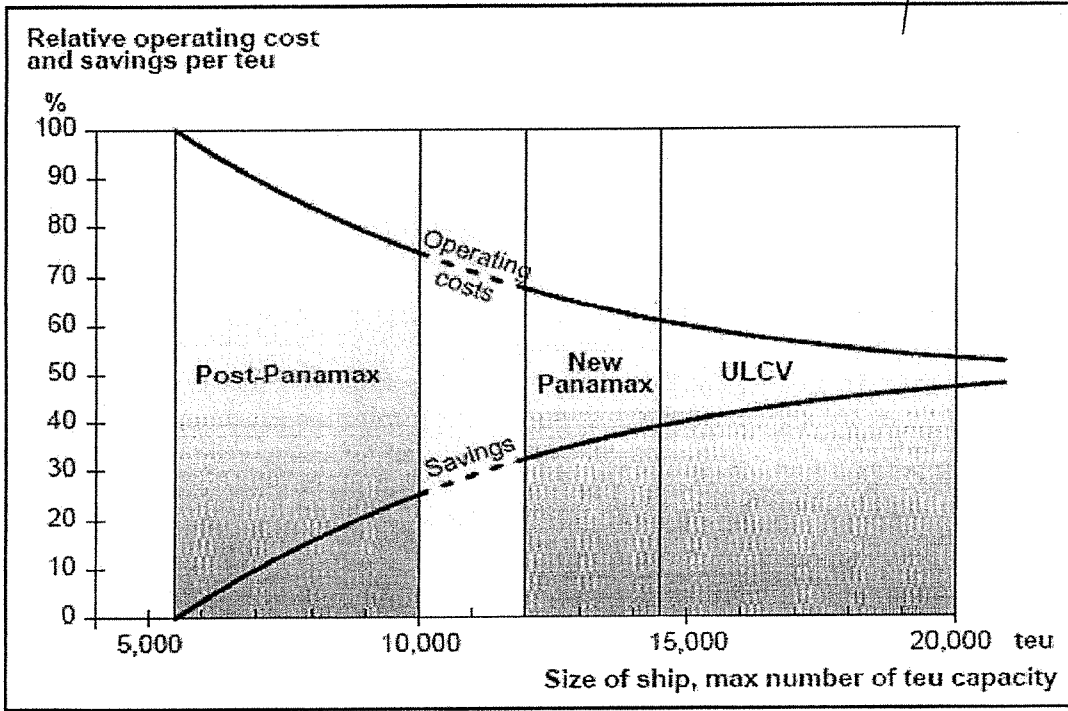
Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

شكل رقم (4-7)
الغاطس التصميمي وأقصى غاطس لسفن الحاويات



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011.

شكل رقم (4-8)
انخفاض التكاليف التشغيلية وزيادة الوفورات



Source: Nathan Associates Inc, USA, 2011

توضح الأشكال السابقة الاتجاه العام نحو كبر حجم سفن الحاويات والمواصفات الفنية لها، الأمر الذي يستتبعه ملاءمة إمكانيات الموانئ لاستقبال هذه السفن والعمل على توفير الخدمات بكفاءة عالية لضمان حفاظ الموانئ على حصتها في استقبال هذه الخطوط وارتفاع مرتبتها ضمن قوائم أفضل وأكبر محطات الحاويات المحورية على المستوى الإقليمي والعالمي.

إن ارتفاع تكلفة الوقود أدى إلى ارتفاع تكلفة تشغيل السفن ولكن مع استخدام تقنيات تكنولوجيا حديثة وأنواع جديدة من المحركات أدت إلى انخفاض التكاليف التشغيلية للسفن الحديثة كبيرة الحجم. إن المحركات الحديثة التي يتم استخدامها لتسيير السفن العملاقة أخذت في الاعتبار حجم السفينة ومتوسط سرعتها تتطلب استهلاك أقل للوقود مقارنة بالسفن القديمة صغيرة الحجم، حيث يتضح من الشكل شكل رقم (4-8) انخفاض التكاليف التشغيلية للسفينة سعة 16000 حاوية مكافئة بحوالي 40% عن السفينة سعة 5000 حاوية مكافئة.⁽¹⁾

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية ، 2013 ، ص179.

المبحث الخامس

الإنتاجية ودورها في الحفاظ على التميز

التنافسي لمحطة الحاويات

1. مقدمة:

اتضح في المبحث الخامس أن هناك مجموعة من الاعتبارات الهندسية والفنية لتحقيق التوافق بين طرفي علاقة التداول وهما السفينة ومحطة الحاويات، حيث تظهر أهمية الاتساق بين طراز وأبعاد الروافع الجسرية المستخدمة في محطة الحاويات وبين سفن الحاويات (من طراز معين) التي تستهدف هذه المحطة اجتذابها أو اجتذاب الخطوط الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات لكي تتردد عليها وتتداول الحاويات من خلال محطتها.

لكن الأمر لا يقتصر على هذا على اعتبار وجود هذا الاتساق أساسياً بين روافع المحطة والسفينة، إلا أن الأمر بصدد المركز التنافسي والذي يضع إنتاجية محطة الحاويات في المقام التالي مباشرة لأهمية وجود هذا الاتساق، باعتبار أن إنتاجية محطة الحاويات محصلة لتكامل الأداء لجميع الموارد المادية والبشرية من تسهيلات ومعدات خاصة بالتداول والمناولة والتستيف والتخزين وغيرها من الأنشطة داخل محطة الحاويات، بحيث يمكن القول بأن تحقق معدلات عالية لتداول الحاويات بواسطة الروافع الجسرية لا يعد وحده كافياً لتحقيق إنتاجية عالية دون وجود توافق إيجابي مع نشاط المناولة والتنسيق والإعداد داخل الساحات المختلفة بمحطة الحاويات⁽¹⁾.

كذلك يتطلب الأمر تحقيق إنتاجية مرتفعة بمعدلات مناظرة لجميع المعدات من جرارات ومقطورات وأوناش (روافع) ومعدات الرفع والرص والتستيف، حيث أن عدم تحقيق مثل هذا التوافق التشغيلي قد يحدث مشكلة وهي أن إنتاجية الرصيف تفوق إنتاجية الساحات وقدرتها الاستيعابية، وبوجه عام يمكن أن نقرر أن غياب هذا التوافق قد يحدث تكديساً في الحاويات المتداولة تحت وجوار قوائم الرافعة الجسرية على رصيف محطة الحاويات، وذلك في حالة تجاوز إنتاجيتها لإنتاجية المعدات المساعدة. وعلى الجانب الآخر حدوث تكديس للجرارات والمقطورات مما يعوق الحركة والتشغيل بالكفاءة اللازمة التي تحقق لمحطة الحاويات الإنتاجية العالية التي تسهم مع غيرها من العوامل في تحقيق التميز التنافسي. وهو ما دفع العديد من المحطات الكبرى في العالم إلى التعاقد على شراء الطرازات الحديثة من الروافع الجسرية الحديثة وذات الإنتاجية المرتفعة⁽²⁾.

2. مفاهيم قياس وتقييم الأداء:-

يقصد بقياس الأداء عملية قياس فاعلية، وكفاءة ومقدرة فعل أو عملية أو نشاط، قياساً على نموذج أو معيار أو هدف معين. ونتيجة إلى أن الفاعلية والكفاءة والقدرة تعد من الأركان الأساسية لقياس الأداء سوف يتم تناولها بشيء من التفصيل.

تمثل الفاعلية Effectiveness مقياساً للقيام بالنشاط الصواب Doing The Right Job أي مدى تحقيق المتطلبات المرغوبة التي من أجلها تم القيام بنشاط معين. فكلما زادت العوائد

1- UNCTA.D, Review of Maritime Transport

2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 180 .

المتحققة من النشاط كلما كان هذا النشاط هو الأكثر صواباً مقارنة بأنشطة أخرى بديلة، أي كلما كان هذا العمل أكثر فعالية.

وتمثل الكفاءة Efficiency مقياساً للصواب في أداء النشاط Doing The Job Right، أي مدى الاستخدام الاقتصادي للموارد عند أداء الأنشطة. كما يمثل هذا المقياس علاقة المدخلات بالمخرجات (مخرجات أكثر بموارد أقل). فكلما تم تحقيق عائد أكثر (المخرجات) من نشاط معين بأداء يستخدم موارد أقل (المدخلات)، كلما كانت طريقة الأداء هي الأكثر صواباً مقارنة بطرق أخرى بديلة، وبالتالي فإن الأداء بشكل عام يكون أكثر كفاءة.

أما المقدرة Capability فتقيس الإمكانيات المطلوبة لتحقيق الفعالية والكفاءة في الأجلين القصير والطويل. ويمكن أن تكون هذه الإمكانيات ملموسة مثل الموارد المادية والبشرية والمالية، كما يمكن أن تكون غير ملموسة مثل القيم والثقافة السائدة وفلسفة الإدارة ومؤهلات وكفاءة ومعنويات العاملين.

وتتبع أهمية قياس الأداء من خلال النتائج التي يمكن الحصول عليها بتطبيق هذا القياس، حيث تستخدم نتائج قياس الأداء في مرحلتي التخطيط وتقييم الأداء الفعلي. ويوضح الشكل رقم (12-4) كيفية استخدام مؤشرات الأداء في عملية التخطيط وتقييم الأداء.

يضاف إلى ذلك أن مؤشرات الأداء تستخدم في مرحلة التخطيط بشقبة قصيرة وطويل الأجل كأداة لتحديد المستوى المرغوب في تحقيقه من الفاعلية والكفاءة وتحديد الطاقات اللازمة من أجل تحقيق المستوى المستهدف، في حين يتم استخدام هذه المؤشرات في مرحلة تقييم الأداء كأداة لقياس الأداء الفعلي وذلك من أجل مقارنته بالأداء المخطط الذي تم تحديده في مرحلة التخطيط⁽¹⁾.

وتعد مرحلة تقييم الأداء من خلال مقارنة الأداء الفعلي بالأداء المخطط من أهم مراحل قياس وتقييم الأداء، وذلك لما يترتب على هذه المرحلة من نتائج يتم استخدامها في تحسين الأداء بصفة عامة، سواء من خلال تعديل المستوى المستهدف أو اكتشاف المشاكل الموجودة في المواقع العملي التي تحول دون تحقيق المستهدف والعمل على معالجتها. ومما ذكره يتضح أن عمليات التقييم وتحديد مستوى الفاعلية والكفاءة يتطلب وجود معيار محدد مسبقاً يتم الاسترشاد به في عملية التقييم. وهذا المعيار يتحدد في ضوء اعتبارات عديدة، منها:-

- من خلال أفضل مستوى أداء تم تحقيقه خلال فترات زمنية سابقة.
- من خلال الاسترشاد بأفضل معدلات أداء تمت بموانئ مماثلة Sister Ports سواء كانت موانئ إقليمية أو عالمية.
- من خلال الاسترشاد بأفضل المستويات العالمية المحققة باستخدام التكنولوجيا المتطورة، وذلك بهدف الارتقاء بمستويات الأداء بالميناء.

3. المعايير الكمية المستخدمة في قياس خدمات وأنشطة الموانئ البحرية:-

وتكاملاً مع ما سبق وبالنظر إلى قطاع الموانئ، نجد أن هناك تباين في مؤشرات الأداء للموانئ البحرية بشكل عام، فليس هناك مقياس واحد يعبر عن جميع الجوانب الهامة لأداء

(1) الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 186.

الميناء (الفاعلية، الكفاءة، المقدرة). وبالرغم من ذلك يمكن تقسيم المقاييس التي تستخدم في قياس أداء الموانئ إلى أربع مجموعات، وهي:

3.1. مقاييس الإنتاج (Production measures).

3.2. مقاييس الإنتاجية (Productivity measures).

3.3. مقاييس الاستغلال (Utilization measures).

3.4. مقاييس الخدمة (Service measures).

3.1. مقاييس الإنتاج (Production measures):

مقاييس الإنتاج هي تلك المقاييس التي تشير إلى مستوى الأنشطة في الميناء، وهذه المقاييس تعبر عن كمية الإنتاج في وحدة الزمن (اليوم، الأسبوع، الشهر، الربع، السنة).

ويعد إجمالي حجم التداول على اختلاف طبيعة السلع وفقاً لاختلاف طبيعة الموانئ (بضائع عامة – صب جاف – صب سائل – حاويات) من أهم مقاييس الإنتاج المتعارف عليها بين العاملين في هذا المجال، فعلى سبيل المثال تقوم The World Shipping Council's بترتيب أفضل 50 ميناء تداول حاويات على مستوى العالم ⁽¹⁾.

فمن الجدول رقم (4-24) تظهر أهمية استخدام الموانئ لمقاييس الإنتاج، حيث تستخدم مقاييس الإنتاج بشكل أساسي في تحديد الحصة السوقية للميناء ومن ثم تحديد المركز التنافسي للميناء مقارنة بالموانئ المنافسة، هذا بالإضافة إلى إمكانية تحديد مكانة الميناء التنافسية بين الموانئ العالمية.

ومن هنا تلعب مقاييس الإنتاج دور هام في وضع أو تطوير إستراتيجيات الميناء، حيث يمكن أن يكون الهدف الإستراتيجي للميناء هو تحسين المركز التنافسي من خلال تصدر المركز الأول بين الموانئ المنافسة من حيث حجم التداول. وكنتيجة إلى ذلك تتكامل جميع أنشطة الميناء لتحقيق هذا الهدف.

بالإضافة إلى ما سبق تستخدم مقاييس الإنتاج في تقييم الأداء، وذلك من خلال المقارنة بين ما تم وضعه من مستوى مرغوب من مقاييس الإنتاج وما تم الوصول إليه كنتيجة الأداء الفعلي للميناء. هذا بالإضافة إلى أنه يمكن مقارنة بين الأداء الفعلي والأداء في السنوات السابقة للوقوف على مدى التطور الذي حققه الميناء في فترة محددة ⁽²⁾.

جدول رقم (4-23)

بعض مقاييس الإنتاج

المقياس	بضائع عامة	الصب الجاف	الصب السائل	حاويات
حجم الصادرات	طن / سنويا	طن / سنويا	طن / سنويا	حاوية مكافئة / سنويا
حجم الواردات	طن / سنويا	طن / سنويا	طن / سنويا	حاوية مكافئة / سنويا
عدد الترددات	تردد / سنويا	تردد / سنويا	تردد / سنويا	تردد / سنويا
متوسط تعريفه التداول	\$ / طن	\$ / طن	\$ / طن	من الرصيف حتى البوابة (TEU/\$)

UNCTA.D, Review of Maritime Transport,2013

- 1- جلال الدين محمد احمد شلية، المنظور اللوجستي العالمي الحديث واثره على اداء الموانئ (دراسة حالة محطة الحاويات)، هيئة الموانئ البحرية السودانية:جامعة البحر الاحمر 2014.
- 2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص188.

3.2. مقاييس الإنتاجية (Productivity Measures):-

تعتبر مقاييس الإنتاجية عن العلاقة بين المدخلات والمخرجات في فترة زمنية محددة، حيث يتم التعبير عنها في الموائى من خلال احتساب عدد الأطنان أو الحاويات المكافئة المتحققة لكل وحدة من الموارد (عامل، متر مربع، معدة) في وحدة الزمن (ساعة، يوم، أسبوع، شهر، والسنة). وتعد إنتاجية الرصيف من أشهر مقاييس الإنتاجية المتعارف عليها في هذا المجال، حيث تتمثل إنتاجية الرصيف في مقدار ما يتم تداوله على الرصيف في الساعة⁽¹⁾.

تعتبر مقاييس الإنتاجية من مؤشرات الكفاءة، ومن هنا تظهر أهميتها بالنسبة لقياس وتقييم أداء الموائى، حيث تتكامل هذه المقاييس مع مقاييس الإنتاج، وذلك من منطلق أن في حالة تحقيق الميناء المستوى المستهدف من مؤشرات الإنتاج (حجم التداول – عدد الترددات)، لا يعني هذا بالضرورة تحقيق المستوى المستهدف من مقاييس الإنتاجية. فمثلاً يمكن للميناء تحقيق حجم التداول المستهدف ولكن في ظل إسراف في استخدام الموارد المتاحة من أرصفة وعمالة ومعدات. ومن هنا تظهر أهمية مقاييس الإنتاجية في الرقابة على كفاءة الأداء في الميناء، حيث أن تحليل مدى إنتاجية كل عنصر من عناصر الإنتاج في الميناء (مثلاً إنتاجية الرصيف، معدات التداول) يمكن متخذ القرار من الوقوف على الأنشطة منخفضة الكفاءة التي تسبب في انخفاض كفاءة الميناء ككل، ومن ثم يتم تحديد أسباب انخفاض الأداء في هذه الأنشطة والعمل على معالجتها في أسرع وقت ممكن. ويوضح جدول رقم (27-4) بعض أهم مقاييس الإنتاجية المستخدمة.

3.3. مقاييس الاستغلال (Utilization Measures):-

تهدف هذه المؤشرات لقياس مدى كثافة استخدام الموارد الإنتاجية للميناء، ويتم التعبير عن مدى استغلال الموارد الإنتاجية من خلال النسبة بين الاستخدام الفعلي للموارد وأقصى استفادة ممكنة من هذا المورد على مدى فترة زمنية معينة.

وتعكس مقاييس الاستغلال عنصر المقدرة Capability، حيث أن من خلالها يتم التعرف على الإمكانيات المطلوبة لتحقيق الفعالية والكفاءة والكفاءة في الأجل القصير وفي الأجل الطويل. وذلك من خلال التعرف على الأنشطة التي تحتوى على طاقة عاطلة (Ideal Capacity)، من ثم العمل على توجيه هذه الطاقات الاستخدام الأمثل، هذا بالإضافة إلى تحديد مناطق الاختناق.

وتنتج إلى أن الرصيف يعد من أهم الأصول التي تمتلكها الموائى، فإن حساب نسبة استغلال الرصيف تعد من أهم مؤشرات الاستغلال التي تعتمد عليها الموائى، وتحديد نسبة استغلال الرصيف إما عن طريق نسبة إشغال الرصيف.

أمثلة لبعض مقاييس الاستغلال:

- معدل استغلال أوناش الرصيف وذلك باستخدام مؤشر نسبة ساعات التشغيل الفعلية إلى إجمالي الساعات المتاحة سنوياً بعد خصم ساعات الصيانة والتعطلات والتوقفات لأسباب مختلفة⁽²⁾.

1-UNCTA.D, Review of Maritime Transport,2013

2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 191 .

جدول رقم (4-24)
بعض مقاييس الإنتاجية

حوايات	النسب السائل	النسب الجاف	بضائع عامة	المقاييس
حوايات/ساعة	طن/ساعة	طن/ساعة	طن/ساعة	* متوسط معدل التداول (شحن/مرتفع)
(أعداد الحوايات المفروقة/المشحونة بجانب الرصيف)حوايات/ساعة	طن/ساعة	طن/ساعة	طن/ساعة	* متوسط إنتاجية الرصيف * لكل متر طولي
متوسط إنتاجية الوثش (حوايات مشحونة/مفروقة لكل معدة) حوايات/ساعة	متوسط إنتاجية أنابيب الشحن/التفريغ طن/ساعة أو المتر المكعب/ساعة	متوسط إنتاجية المعدات المستخدمة (شفاطات/كباشات...الخ) طن/ساعة	متوسط إنتاجية الوثش/مجموعة العمل (برت) طن/ساعة	* إنتاجية المعدات
حوايات/عامل	طن/عامل	طن/عامل	طن/عامل	* إنتاجية العمالة (والمة)

UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013

- معدل استغلال الرصيف ويقاس بنسبة فترات تراكي السفن على الرصيف إلى إجمالي الأيام المتاحة لاستقبال السفن على ذلك الرصيف وذلك بعد خصم فترات صيانة الأرصفة وتوقف الأعمال لأسباب مختلفة.

3.4. مقاييس الخدمة:-

تشير هذه المقاييس إلى تقدير مدى جودة الخدمات المقدمة لعملاء الميناء على اختلاف تصنيفاتهم، بالإضافة إلى أنها تساعد في معرفة مقدار العملاء عن جودة الخدمات المقدمة لهم بالميناء.

ويلاحظ أن معظم أهداف عملاء الميناء تتمثل في انجاز عمليات تداول البضائع في الوقت المناسب نظراً للترتيبات المختلفة التي يهتم بها العملاء في إطار سلسلة الإمداد الشاملة لديهم، حيث أن الميناء يمثل حلقة هامة داخل هذه السلسلة من الأنشطة المختلفة، كما أن العملاء يهدفون من استخدام الموانئ إلى تقليل التكلفة الكلية لتداول البضائع المختلفة، بالإضافة إلى ربط العملاء بين الخدمات المقدمة ومستويات الشكاوى التي تصدر تجاه تلك الخدمات، ويمكن إجمال متطلبات العملاء ورغباتهم في تحقيق خدمات تداول مناسبة وبتكلفة مقبولة خلال فترة زمنية ملائمة.

ولقياس مستوى جودة الخدمات المقدمة بالميناء ومدى تلبيتها لمتطلبات العملاء يمكن الاسترشاد بمجموعة من مقاييس جودة الخدمة.

جدول رقم (4-25)

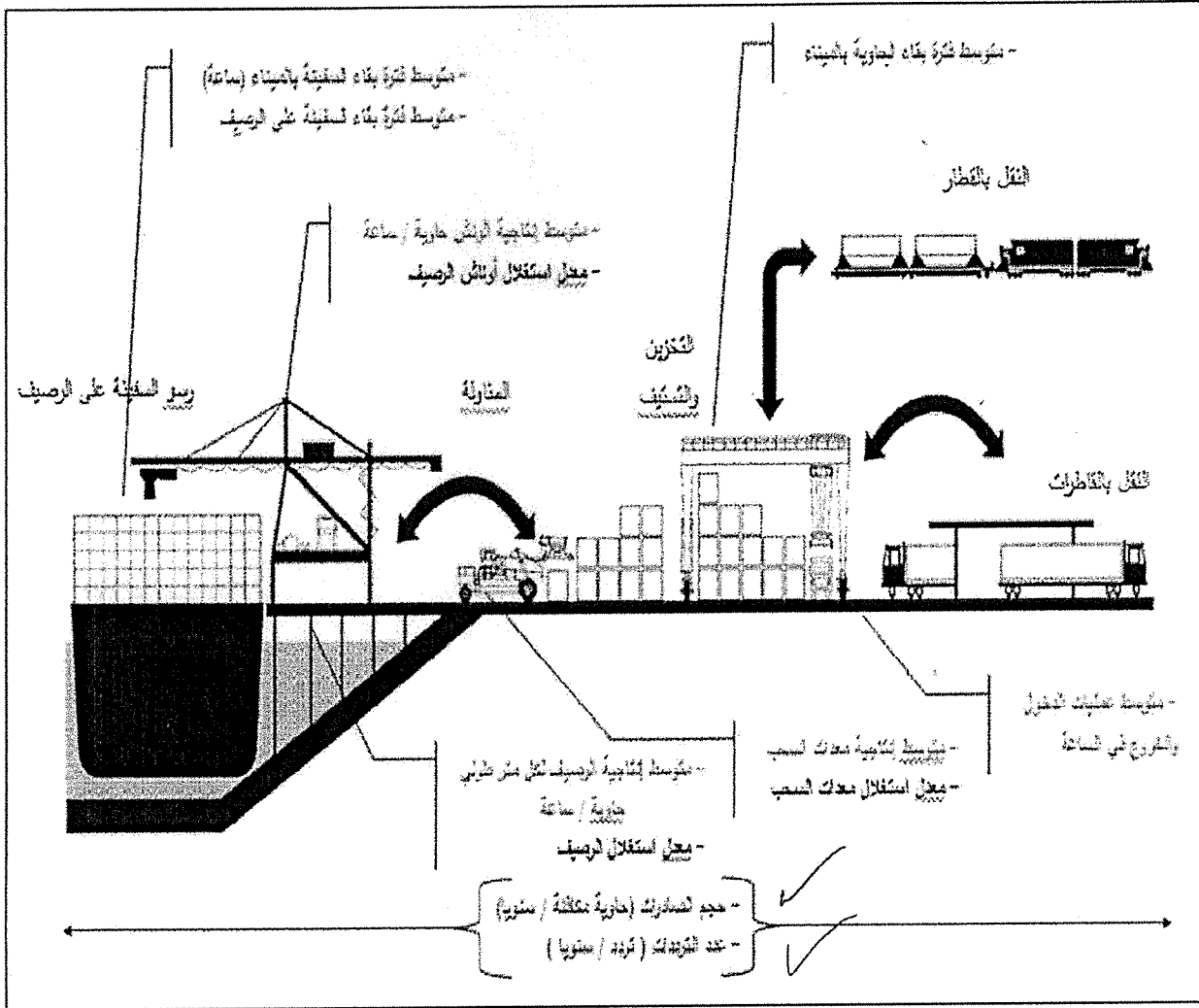
بعض مقاييس جودة خدمات الموانئ

حاويات	الصب السائل	الصب الجاف	بضائع عامة
			* متوسط فترة بقاء السفينة بالميناء (ساعة)
			* متوسط فترة بقاء السفينة على الرصيف (ساعة)
			* متوسط فترة بقاء السفينة خارج الرصيف (على المخطاف) انتظار لبدء عمليات التداول
			* متوسط فترة بقاء الحاوية بالميناء
			* متوسط عدد شكاوي العملاء
			* متوسط عدد ساعات توقف المعدات بالشهر
			* معدل إتاحة المعدات والتجهيزات المطلوبة بالميناء
			* مدى سهولة الإجراءات المتبعة بالميناء (تقاس بمتوسط فترات إنهاء الدورة المستندية الخاصة بالعمليات المختلفة داخل الميناء)
			* مدى استخدام الميناء لأدوات ووسائل التكنولوجيا الحديثة في تقديم الخدمات المختلفة
			* مدى تجمع كافة الجهات المرتبطة بخدمات الميناء في مكان واحد Single Window

UNCTA.D, Review of Maritime Transport, 2013

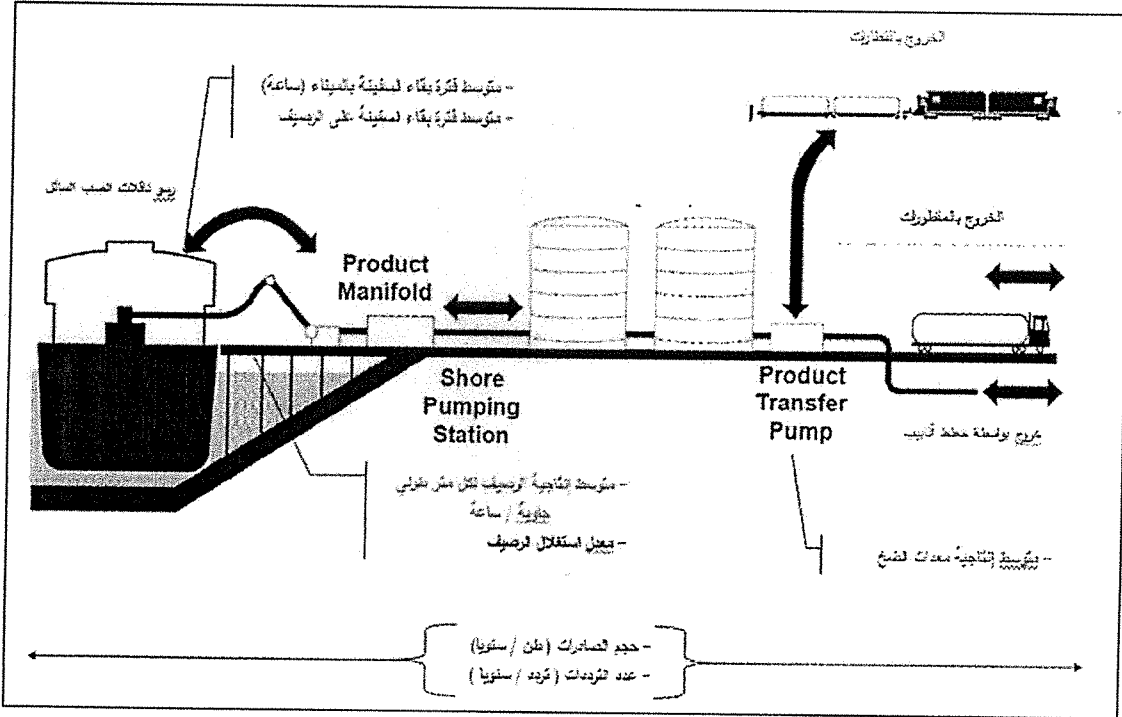
أمثلة لتطبيق المعايير الكمية لقياس خدمات وأنشطة الموانئ البحرية:
 سيتم فيما يلي تطبيق بعض المقاييس السابقة الذكر على بعض الأنشطة الخاصة ببعض
 عمليات الموانئ.

شكل رقم (4-9)
 أمثلة لمعايير قياس الخدمات والأنشطة بمحطة الحاويات



شكل رقم (4-10)

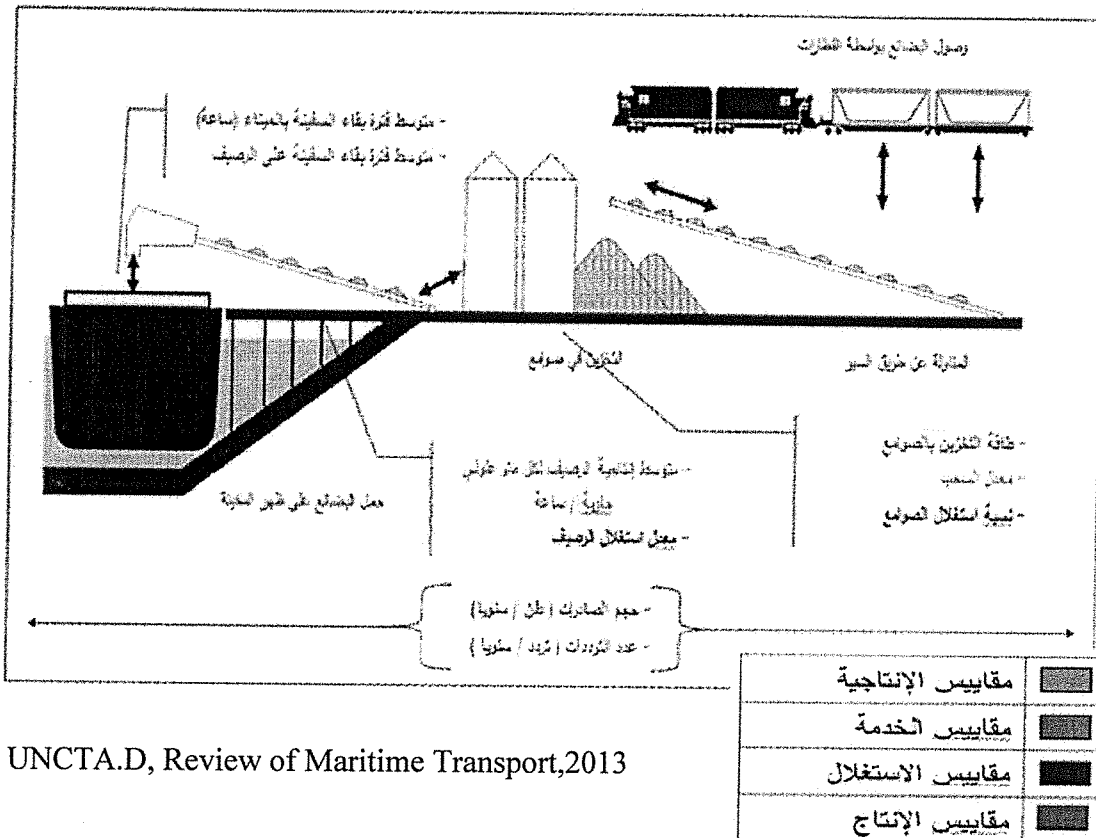
أمثلة لمعايير قياس الخدمات والأنشطة بمحطة صب سائل



UNCTA.D, Review of Maritime Transport,2013

شكل رقم (4-11)

أمثلة لمعايير قياس الخدمات والأنشطة بمحطة صب جاف



UNCTA.D, Review of Maritime Transport,2013

المبحث السادس

قياس وتقييم الأداء الحالي في الموانئ البحرية السودانية

1. مقدمة:

يتضح مما ذكر أن هنالك العديد من معايير تقييم الأداء بالموانئ البحرية، والتي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالأهداف التي ترمى إليها هيئات الموانئ المختلفة، وهذه المعايير تساعد في تحقيق كثير من الأهداف المرغوبة لهيئة الموانئ البحرية السودانية لاسيما في إطار تحديد الأهداف الكمية للأنشطة المختلفة التي تقوم بها هيئة الموانئ السودانية. وباستعراض جانب من عملية قياس وتقييم الأداء في هيئة الموانئ البحرية السودانية، في ضوء البيانات التي تم توفيرها من الهيئة⁽¹⁾، يوضح الجدول رقم (29-4) بيان معدلات التفريغ والشحن للواردات والصادرات.

جدول (26-4)

بيان معدلات التفريغ والشحن للواردات والصادرات

المنفذ		
المعدل (طن/وردية)	وسيلة المناولة (ماكينة شفط)	بضائع الصب الجاف
400	م. شفط سيفا	قمح
2100	م. شفط ويتا	قمح
1500	م. شفط سين	قمح
2300	م. شفط سيفا	ذرة إغاثة
650	صومعة جنوبية	قمح
المنفذ		
المعدل (طن/وردية)	وسيلة المناولة (خطوط أنابيب)	بضائع الصب السائل
800	جوالات	سكر معبأ
1050	جوالات	ذرة معبأ
700	جوالات	دقيق معبأ
2300	جوالات	اسمنت معبأ
350	جوالات	سماد معبأ
500	جوالات	دخن معبأ
450	مختلفة	بضائع عامة
المنفذ		
المعدل (طن/وردية)	المواد البترولية	
75	غاز	
750	جازولين	
700-650	صادر فيرنس	
750	صادر بنزين	

المصدر: هيئة الموانئ البحرية: الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، التقرير الإحصائي السنوي لعام 2013

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية لهيئة الموانئ السودانية: الإسكندرية، 2013، ص 189.

يلاحظ أن المعايير التي تستخدمها هيئة الموانئ البحرية السودانية تعتبر معايير جيدة لقياس الأداء، غير أنها لا تعبر بشكل كاف عن قياس وتقييم عمليات الميناء بشكل شامل يحقق الأهداف الداخلية لقدرة الميناء كما أنها مطلوبة لتحقيق أهداف العملاء في نفس الوقت. وفي هذا الصدد يمكن القول بأنه إذا لم تستطع هيئة الموانئ البحرية السودانية قياس الأنشطة فلن تستطيع إدارة تلك الأنشطة، وإذا لم تستطع إدارة الأنشطة فلن تستطيع تطويرها مما يؤثر بشكل كبير على تحقيق مستويات وتطلعات العملاء والوصول بها إلى مستويات أداء أفضل، من هنا تظهر أهمية قياس وتقييم الأداء بهيئة الموانئ البحرية السودانية وهي:

نظم الإدارة في الموانئ وتأثيرها على جودة الأداء وأجيال الموانئ الحديثة:

يعتمد اختيار نوعية الإدارة المناسبة على العديد من العوامل، ومنها على سبيل المثال الهيكل الاقتصادي والاجتماعي للدولة، تسلسل التطور التاريخي للدولة (دولة متقدمة - دول عالم ثالث)، موقع السيادة داخل الدولة (داخل المدينة - خارج المدينة)، نوعية البضائع المتداولة بالميناء (تجاري - صناعي - تخصصي) ومن ثم يعتمد اختيار نوعية الإدارة المناسبة على العوامل التالية:

1.1. الإدارة الكاملة للميناء (الميناء الخادم Service port).

1.2. إدارة الميناء المجهز (Tool port).

1.3. إدارة الميناء بنظام حيازة الملكية (Land lord port).

1.4. نظام الإدارة للموانئ المخصصة بالكامل (الإدارة الكاملة بواسطة القطاع الخاص).

ويمكن التعرف على مضمون كل نظام ومسئوليات كل الأطراف المرتبطة به بشيء

(1)

من الإيجاز:

1.1 نظام الميناء الخادم The Service:-

وهو نظام إدارة الميناء بالشكل حيث تمتلك هيئة الميناء التابعة للدولة الأصول وتقوم بتشغيل جميع محطات التداول داخل الميناء، وهو الوضع الذي كانت عليه معظم الموانئ العربية وحتى عام 2000 وحيث يوضح الشكل رقم (13-4) هذا المفهوم.

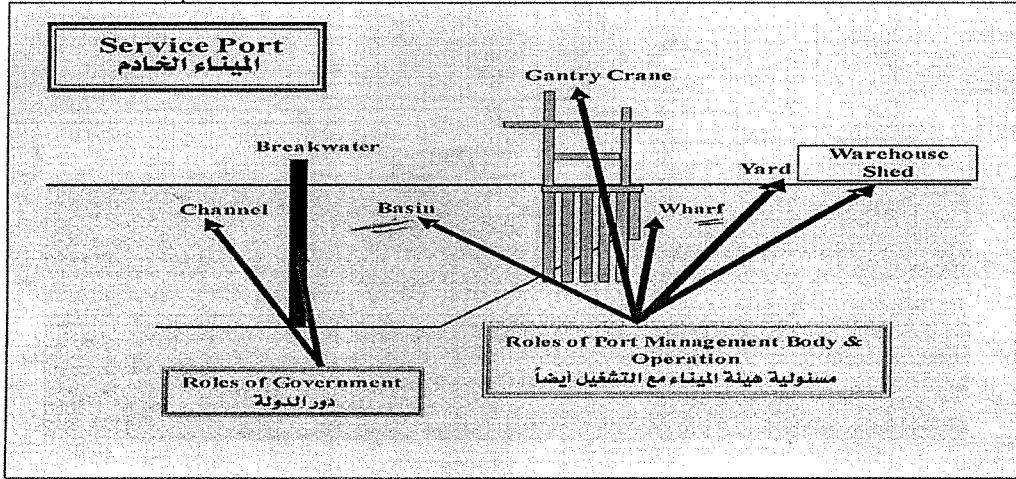
1.2 نظام الإدارة في الميناء المجهز The Tool Port System:-

وفي هذا النظام تقوم الدولة أو هيئة الميناء الحكومية بتجهيز البنية التحتية للميناء (أو المحطة) بالإضافة للبنية الفوقية من معدات تداول أو أوناش وسيور نقل أو صوامع... إلخ، ثم تقوم بالتعاقد مع الشركة المشغلة للميناء (أو المحطة) لاستغلال محطة الميناء لعدد من السنوات، وطبقاً للشروط التي يتم الاتفاق عليها (مدفوعات ومسئوليات الصيانة والإحلال للمعدات) ويوضح الشكل رقم (14-4) هذا النظام ومسئوليته.⁽²⁾

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مرجع سابق ص 195.

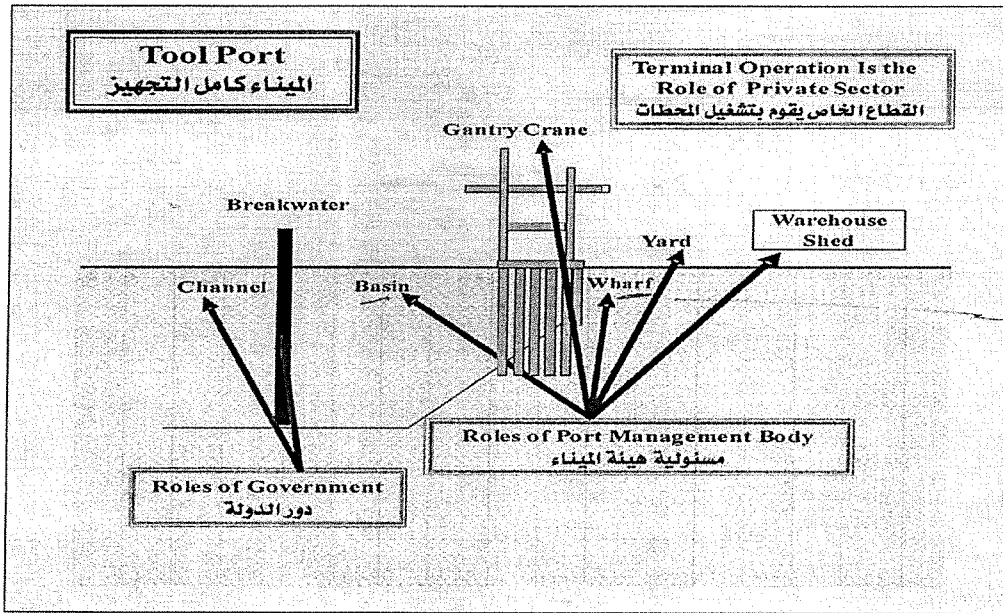
2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 196.

شكل رقم (4-12)
مفهوم نظام إدارة الميناء الخادم



UNCTA.D, Review of Maritime Transport,2013

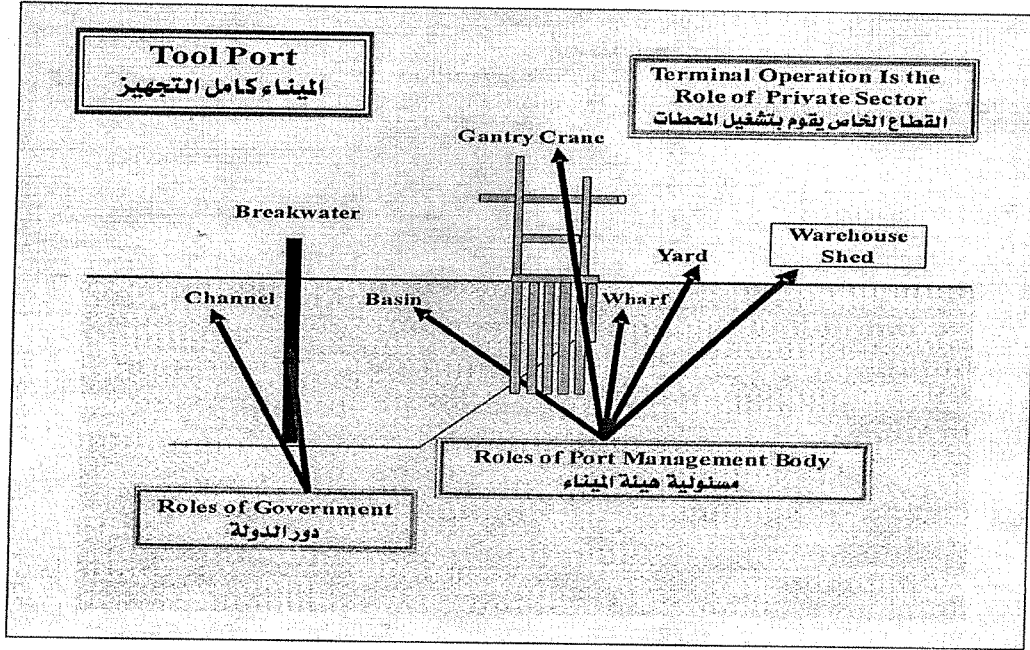
شكل رقم (4-13)
نظام إدارة الميناء بنظام الإدارة المالكة للميناء



UNCTA.D, Review of Maritime Transport,2013

والجدول رقم (4-28) يوضح المسؤوليات الحكومية ومسئوليات القطاع الخاص طبقاً لنمط الإدارة المطبق في الميناء، ومن جهة أخرى يوضح الجدول رقم (4-29) نقاط القوة والضعف لأنماط الإدارة المختلفة.

شكل رقم (4-14)
نظام الإدارة في الميناء المجهز



UNCTA.D, Review of Maritime Transport

1.3 إدارة الميناء لنظام الإدارة المالكة للميناء The Tool Port System:
ويعتبر نظام إدارة الميناء لنظام الإدارة المالكة Land Lord System هو أكثر الأنظمة شيوعاً الآن على مستوى العالم وتتبناه معظم الموانئ الرائدة في العالم، مثل: (روتردام – هامبورج – أنتورب)، والمسمى في حد ذاته قد يعكس في بعض الأحيان مفهوم خاطئ بأن قوام النظام هو ملكية الأصول، ولكن هو نظام إدارة عن طريق حيازة الملكية، حيث يتم إبرام تعاقد ما بين مالك أصول الميناء (هيئة الميناء أو الدولة) ومشغل الميناء المحطات بغرض توفير إدارة متميزة ذات خبرات تتمتع بالمرونة الإدارية اللازمة لإدارة الميناء أو إدارة محطة تداول بالكفاءة اللازمة، ويستعرض الشكل رقم (4-15) (1) يوضح هذا النظام ومسئوليته .

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 197 .

جدول رقم (4-27)

يوضح المستويات الحكومية ومستويات القطاع الخاص طبقاً لنموذج الإدارة المطبق

التشغيل	الإشاعات				التخطيط الإداري والإشراف على الميناء	نموذج الإدارة	مسلسل
	إدارة المحطات	معدات التشغيل	إنشاءات الميناء	الأعمال التشغيلية وحوافز الأرباح			
تداول البضائع							
حكومي	حكومي	حكومي	حكومي	حكومي	حكومي	الميناء الخادم Service Port	1
خاص	حكومي/خاص	حكومي	حكومي	حكومي	حكومي	الميناء كامل التجهيز Tool port	2
خاص	خاص	خاص	حكومي	حكومي	حكومي	إدارة الميناء بنظام جوازات الملكية Land lord port	3
خاص	خاص	خاص	خاص	خاص	خاص	إدارة الميناء المخصص كلياً Fully privatized port	4

جدول رقم (28-4)
نقاط القوة والضعف لأنماط الإدارة المختلفة

م	تصنيف الإدارات	نقاط القوة	نقاط الضعف
1	الإدارة العامة للميناء الخادم Service port	* تقع مسؤولية التطوير للبنية الفوقية ومعدات التداول على عاتق هيئة الميناء التابعة للدولة، مما يضمن توفر التمويل المالي اللازم.	* دور القطاع الخاص يكاد يكون غالباً في تداول البضائع داخل الميناء - وفي هذا النظام تتوضع القدرات الفنية في حل مشاكل الميناء ولا تتوافر المرونة الكافية لحل مشاكل العمالة حيث أن إدارة الميناء هي المشغل الرئيسي لعمالة الميناء. كذلك يغيب عن الميناء عنصر المنافسة والذي يؤدي بالتالي إلى انخفاض كفاءة العمل. كما يتسبب هذا النظام أيضاً في إهدار لطاقت الميناء واستثمارات الهيئة نتيجة التدخل الحكومي والاعتماد على موازنة الدولة.
2	الإدارة العامة للميناء المجهز Tool Port	* الاستثمارات اللازمة لتجهيز الميناء بأوناش الأرصفة والمعدات الأخرى التي يتم توفيرها بمعرفة الدولة، وهو ما يضمن عدم ازدواجية في الخدمات المطلوبة.	* يشترك من هيئة الميناء والقطاع الخاص في طلب الحصول على خدمات معدات الميناء الأمر الذي ينتج عنه بين الحين والآخر خلافات حول أولوية الاستخدام لأي منهما وفترات الاستخدام. * وحيث أن القطاع الخاص لا يمتلك المعدات فإنه يميل إلى الاستخدام المؤقت للعمالة ولا يميل إلى إنشاء شركة أو مؤسسة لإدارة تلك المعدات وهذا يتسبب في عدم الاستقرار ويحد من التوسعات المستقبلية للشركة. * كما أن من عيوب هذا النظام هو التعرض لمخاطر عدم القدرة على توفير التمويل اللازم لإصلاح والتجديد من جانب الدولة.
3	نظام الإدارة العامة المالكة Land Lord port	* يتسم بهوية واحدة (القطاع الخاص) وهي التي تقوم بتنفيذ عمليات التداول للبضائع حيث يمتلك ويشغل معدات التداول. * وفي هذا النظام أيضاً يكون مشغل محطة التداول أكثر ولاءً لإدارة الميناء ويحرص دائماً على توفير التمويل اللازم لتطوير المحطة، وذلك نتيجة تمتعه بعقد طويل الأجل. * كما تتصف إدارة القطاع الخاص بالقدرة على التوافق مع متطلبات السوق والعملاء.	* مخاطر زيادة العرض على الطلب في الخدمات، وذلك نتيجة الضغوط التنافسية بين مشغلي محطات الميناء. * كما يتسبب هذا النظام في عدم القدرة على التحديد الدقيق لتوقيتات تنفيذ الخطط الخاصة بزيادة سعة التداول داخل الميناء.
		* يتميز بالمرونة الكاملة في مجال توفير الاستثمارات اللازمة لتشغيل الميناء ولا يوجد أي تدخل حكومي في أسلوب	* هذا الأسلوب من الإدارة قد يتطلب من الدولة وضع قواعد ولوائح تحد من أسلوب السيطرة والاحتكار للقطاع الخاص.

م	تصنيف الإدارات	نقاط القوة	نقاط الضعف
4	الإدارة العامة للموانئ المخصصة بالكامل Fully privatized port	الإدارة. * ملكية القطاع الخاص لأراضي الميناء تمن إدارة الميناء من تطوير الميناء طبقاً لمتطلبات واحتياجات السوق، وكذلك وضع التعريفات المناسبة والجاذبة للعملاء. * وتستفيد إدارة الميناء في حالة إعادة التطوير بما يتحقق لها من أسعار مرتفعة لإيجار أو بيع أراضي الميناء. * وفي حالة تمتع الميناء والأراضي المحيطة به بموقع إستراتيجي مميز فإن ذلك يعطي الفرصة للقطاع الخاص من التوسع في مجال الأنشطة المرتبطة بأعمال الموانئ.	

المصدر: دراسة التخطيط الإستراتيجي : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

ومن جهة أخرى تتعدد وتتشكل الأنشطة التي تتم في مجالات النقل البحري مما يستوجب تضافر جهود عدة تمثل منظومة مجتمع الميناء، حيث أن كل من هذه الجهات تحكمها قوانين ولوائح تنظم العمل داخل حظيرة الميناء تعمل جنباً إلى جنب وبتوافق تام مع هيئة الموانئ البحرية .

بعد استعراض أنظمة الإدارة في الموانئ وتأثيرها على جودة الأداء وبتطبيق هذه الأنواع على هيئة الموانئ اتضح أن هيئة الموانئ السودانية انتهجت نهج الإدارة الكاملة للميناء (الميناء الخادم Service port) حيث تدير الميناء بشكل شامل وتمتلك الهيئة التابعة للدولة الأصول وتقوم بتشغيل جميع المحطات داخل الميناء ⁽¹⁾ .

ألا أن أدركت الإدارة السودانية أن مثل هذا النظام لم يعد يفي بمتطلبات التنمية المرجوة للموانئ السودانية لذلك فقد أصدرت هيئة الموانئ السودانية مرسوم مؤقت بقانون لسنة 2012 يهدف إلى إنشاء سلطة مستقلة تسمى "سلطة الموانئ البحرية السودانية" وتكون لها شخصية اعتبارية، و تكون لها الأهداف التالية:

- النهوض بقطاع الموانئ البحرية والنقل البحري من خلال تنظيم شؤونه الإدارية وتحديثها وتشجيع الاستثمار فيه والإشراف والرقابة على قطاعات الموانئ البحرية والنقل البحري.
- وضع المعايير والاشتراطات والضوابط الفنية لأمن وسلامة الموانئ البحرية والنقل البحري.
- تنظيم حركة النقل البحري ورقابة السفن التجارية.

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 203 .

* وتختص السلطة بتنظيم أعمال الموانئ البحرية والنقل البحري والإشراف والرقابة عليها، مع عدم الإخلال بعموم ما تقدم تكون للسلطة الاختصاصات التالية:

- وضع السياسة العامة للموانئ البحرية والنقل البحري.
 - تنظيم ومراقبة وتنشيط قطاع الموانئ البحرية.
 - إنشاء الموانئ والمراسي وتنظيم أعمالها وإدارتها وصيانتها.
 - إنشاء البنية التحتية والفوقية وتطويرها.
 - إعداد الخطط والدراسات لتنمية موانئ وتطويرها والنظم الخاصة بالأمن ومراقبة تنفيذها.
 - منح التراخيص للموانئ والمراسي والموانئ الجافة.
 - التعاقد مع الغير في مجال الموانئ البحرية بأي نوع من العقود يحقق المصلحة العامة وفقاً للقوانين.
 - التفاوض باسم الدولة مع السلطة المماثلة بالدول الأجنبية لعقد الاتفاقيات الثنائية والجماعية للموانئ البحرية.
- وطبقاً لهذا القانون فقد انتقلت هيئة الموانئ السودانية من نظام الميناء الخادم إلى نظام إدارة الميناء المجهز The Tool Port System والذي تختص فيه الدولة أو هيئة الميناء بتجهيز البنية التحتية للميناء بالإضافة إلى البنية الفوقية من معدات وأوناش ثم تتعاقد مع الشركة المشغلة للميناء لاستغلال الميناء لعدد من السنوات مما يضمن التشغيل الأمثل للميناء مع إبقاء حق الرقابة والإشراف لسلطة هيئة الميناء.

2. وظائف إدارة الميناء الحديث في إطار بيئة نقل متطورة:

المتغيرات التي تعمل في نطاقها الموانئ الحديثة يمكن تحديد أهم وظائف إدارة الميناء الحديث في النقاط التالية:

- وضع الأهداف العامة للميناء والسياسات التي تحقق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية للدولة.
- تخطيط وتنفيذ الإنشاءات الرأسمالية وتطوير مرافق البنية الأساسية والتسهيلات الثابتة لتناسب حجم الطلب المتوقع على خدمات الميناء.
- توفير مساحات الأراضي اللازمة لاحتياجات أنشطة الميناء الحالية والمحافظة على وجود أراضي احتياطية لتوسعات المستقبل لعمليات التشغيل والتخزين.
- صيانة منطقة المواجهة الأمامية وتسهيلات وأهمها تسهيلات مناولة البضائع وتخزينها (1) أما بواسطة هيئة الميناء أو بواسطة مقاولي أو متعهدي المناولة والأنشطة الأخرى.
- التحكم والرقابة على استخدام التسهيلات الأساسية في المساحة المائية والأرضية.
- إدارة المساعدات الملاحية والأصول الرأسمالية إما بطريق مباشر أو عند طريق التعاقد مع شركات خاصة.
- توفير بيئة جيدة للعمل وتحسين ظروف العمل للكوادر العاملة في الميناء.
- القيام بمهام المعاينة والدراسات الخاصة بأنشطة الميناء.

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 205.

- إنشاء وحدة بحوث ودراسات تخدم أهداف الميناء ووضع نظام متكامل للمعلومات وتبادلها إلكترونياً.
- الاهتمام بتسويق خدمات الميناء للعملاء ووضع سياسة العلاقات العامة والتي تهدف أساساً إلى الاهتمام بمصالح عملاء الميناء.
- أن تعمل من خلال هيكل تنظيم إداري يتميز بالبساطة والفاعلية لخدمة أغراض الميناء.
- وضع خطط تنمية الموارد البشرية على ضوء التطور الحادث في الموانئ وطبقاً للمعايير الدولية التي تندر للهيئات الدولية.
- الاهتمام بالتوسع في استخدام تكنولوجيا المعلومات في النظم الإدارية والمالية التشغيل.
- الاهتمام بوضع تعريفه جاذبة لعمليات وأنشطة البضائع العابرة أو منح مزايا في التسعير.

- الاهتمام بمعدات وتجهيزات الميناء ووضع خطط الصيانة للبنية التحتية للميناء.⁽¹⁾ ويعتبر تحقيق المنافسة بين المشغلين أحد أفضل الأساليب التي تحقق مصلحة كل من سلطات الموانئ التسهيلات بما يعود بالنفع على الدولة وتجارتها الخارجية. ويشكل الاحتكار مشاكل خطيرة بالنسبة لسلطات الموانئ ومستخدميها وهو ما تبين في العديد من الموانئ التي تحتكر فيها شركات مناولة بضائع ذات ملكية عامة أنشطة تداول البضائع، حيث تبين أنها تعاني من التضخم الإداري وتدني مستوى أدائها نتيجة التمتع بالاحتكار والتركيز على تحقيق أقصى ربح في المدى القصير بالإضافة إلى بطء التطور وانخفاض مستويات العاملين وعدم الاستجابة للتطورات السريعة ودون تحقيق استثمارات تتناسب مع عوائد التشغيل مما يؤثر بالسلب على القدرة التنافسية للميناء وتطوره.

في ضوء المتغيرات الخارجية وتحويل هيئة الموانئ البحرية السودانية إلى سلطة الموانئ فيطلب الأمر تطوير وتنمية الموانئ السودانية من خلال خصصتها لتعزيز القدرات التنافسية لها، وتعمل على تحقيق الاستغلال الأمثل للطاقات المتوفرة بها حتى يتحقق لها المكانة التي تتناسب مع حجمها وإمكانياتها وموقعها.

وتجدر الإشارة هنا إلى ضرورة أن يتم صياغة عقود الخصخصة والتشغيل بالشكل الذي يجنب تحمل الميناء للخاطر التشغيلية بحيث تنص العقود على أن عائد الميناء من المقاول مرتبط بحجم تشغيل أو تداول معين يمثل الحد الأدنى المقبول وفقاً لحجم الاستثمارات التي تمت بالميناء، وفي حالة فشل المقاول في تحقيق هذا الحد الأدنى لعامين أو ثلاثة أعوام يتم إنهاء التعاقد معه والرجوع على المشغل بالتعويض إذا لم يكن هذا التراجع لأسباب خارجة عن إرادته.

- ولزيادة تفعيل عملية الخصخصة في الموانئ السودانية، فإنه يجب الاهتمام بالآتي:
- توفير بيئة مناسبة لعمل القطاع الخاص على كافة المستويات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية من حيث حماية حقوق الملكية والعقود، ووضع الأطر التشريعية التي تشجع على المناقشة وتمنع الاحتكار، وتشجيع الاستثمار من خلال حوافز وإعفاءات

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 205.

- ضريبية، ووضع النظم المناسبة الخاصة بالعوامل المؤثرة على عمل القطاع الخاص كالعمالة والضرائب والتجارة الخارجية.⁽¹⁾
- أن تشمل الخصخصة في مراحل لاحقة أيضاً إدارة هيئة الميناء لتكون على شكل شركة أو مؤسسة كما تم توضيح ذلك في بداية هذا الجزء.
 - أن يتم العمل على توسيع عملية تخصيص الموانئ لتغطي كافة مرافق وخدمات الموانئ وعلى وجه التحديد تلك المرافق التي قد تساهم في تحسين مستوى جودة الأداء وتعزيز الكفاءة التشغيلية، ومراجعة كافة اللوائح والأنظمة التي توفر سبل النجاح وتحقيق الإنجاز وذلك لتعظيم الاستفادة من حيوية ونشاط القطاع الخاص الذي من شأنه أن يقوم بتطور وتنمية الموانئ السودانية على الوجه المأمول.
 - تشجيع الاستثمار في صناعة النقل الوطني عبر تقديم حزمة من التسهيلات والحوافز، وذلك عن طريق:
 - معاملة صناعة النقل البحري نفس معاملة المشروعات الصناعية من حيث التسهيلات والحماية والقروض.
 - منح السفن الوطنية تخفيضات في رسوم الموانئ وأسعار الوقود وإعطائها الأولوية في الإرساء والإبحار.
 - وضع سياسات تسويقية مناسبة لتسويق خدمات الموانئ الوطنية، من خلال دعم وتشجيع شركات التشغيل لزيادة استثماراتها وتنويع توجهاتها نحو العمل على كافة المستويات الداخلية والدولية. حيث أن ذلك من شأنه أن يساهم في تعزيز قدرات القطاع الخاص بقيادة الاقتصاد الوطني، ورفع كفاءته وتطوير إمكانياته، خصوصاً في ظل التنافس الكبير من الموانئ المجاورة لجذب واستقطاب الجزء الأكبر من حركة النقل البحري الدولي.
 - استقطاب الاستثمارات الأجنبية للمشاركة في عملية تخصيص الموانئ، بهدف زيادة النشاط الاستثماري بالبلاد، إضافة إلى إدخال أسس الإدارة والتقنية الحديثة وما تملكه الاستثمارات الأجنبية من مقدره على فتح الأسواق الخارجية، واحتكاك الكوادر الوطنية بالخبرات الأجنبية.
 - أهمية وضع معايير ومقاييس فنية في عملية تحديد الشركات المؤهلة والتي تستطيع القيام بالأنشطة والخدمات المطلوبة لإدارة وتشغيل الموانئ بمستوى عالٍ من الكفاءة.
 - تفتضي المصلحة وجود أكثر من شركة تشغيل لنفس الخدمة في كل ميناء من الموانئ السودانية وأن يكون هناك أكثر من مقاول لأرصنة البضائع العامة ومحطات الحاويات،⁽²⁾ وذلك لتحقيق المنافسة التي تعود بالمصلحة على الموانئ وعلى مستخدمي الموانئ من أصحاب السفن وأصحاب البضائع، إذ أن المنافسة ستؤدي إلى تحسين الخدمة ورفع معدلات التشغيل وأعمال التسويق.

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 208.

2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 209.

تعتبر الموارد البشرية من أهم العناصر المؤثرة في أداء وكفاءة التشغيل في الميناء، وحيث أن الموانئ في العصر الحديث تعتبر منظومة دولية تتعامل مع مختلف دول العالم، فقد قامت المنظمات الدولية بإعطاء الاهتمام البالغ لتنمية الموارد البشرية من خلال التجمعات الدولية وتخطيط برامج التدريب والتأهيل للكوادر بالموانئ على كافة المستويات، وقد أعطى هذه المنظمات الاهتمام الأكبر لمستويات الإدارة العليا نظراً لأنها الأكثر تأثيراً على تطور وأداء الميناء.

وتهدف عملية تنمية الموارد البشرية إلى تحسين أداء المنظمات كفاءة وأداء العاملين ويتحقق هذا الهدف من خلال تطوير معرفة مهارات العاملين بكافة مستوياتهم. ومما لا شك فيه أن تطوير أداء الموانئ محل الدراسة يعتمد بشكل أساسي على توافر الموارد البشرية عالية الكفاءة والمهارة الأمر الذي يساعد على تحقيقه وجود آلية فعالية لتنمية الموارد البشرية بالموانئ، وعلى الرغم من الجهود المبذولة حالياً في هذا الصدد في إنشاء بعض المعاهد والمراكز المتخصصة. ويمكن الرجوع الى اهم صادرات الانكتاد في هذا الشأن

مثل: specialization programme on port and international transport management. ايضا الرجوع الى البراكج الشامل الخاص تدريب كوادر محطة الحاويات والصادرة عن الانكتاد برامج port training development programme traminar unctad لتدريب كوادر محطة الحاويات (pdp).

وفي نفس المجال فيمكن القول بأن نجاح إستراتيجية تنمية الموارد البشرية يعتمد بشكل كبير على وجود إدارة للموارد البشرية تعمل بها كفاءات متخصصة تعمل بالتنسيق مع معاهد التدريب على توفير الفرص لإكساب المعارف والمهارات الحديثة للعاملين، ولكن يجب أن تتوفر عناصر أخرى داعمة تساعد على تطبيق هذه الإستراتيجية بواسطة إدارة الموارد البشرية وهي:

- توافر خريطة تنظيمية Organizational Chart توضح بالتفصيل التنظيم الجديد المطلوب والذي يحقق الأهداف العامة للمؤسسة، وتمكن من تحقيق الأهداف الإستراتيجية بفعالية الأمر الذي يحقق مستوى عال من الكفاءة في الأداء.⁽¹⁾
- توافر توصيف وظيفي Job Description لكل وظيفة مع بيان المهارات التي تتطلبها كل وظيفة، حيث يعتبر هذا العنصر من العناصر الحاكمة في نجاح الموانئ السودانية، وقد حرصت المجموعة البحثية على تقديم نماذج استرشادية للتوصيف الوظيفي خاصة للمناصب العليا بالموانئ والتي تعتبر عصب الأداء المتميز للميناء، وكذلك المؤهلات المطلوبة لشغل هذه المناصب.
- توافر معايير أداء المهام لكل وظيفة على كل المستويات المختلفة بالميناء.⁽²⁾

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 210 .
2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 211 .

المفهوم العام للخصخصة وأساليبه:

لا يوجد تعريف واحد ومحدد لعملية/ برنامج الخصخصة غير أن الجوهر الأساسي لهذه العملية ينطوي على رسم السياسات التي تشجع على دخول القطاع الخاص وزيادة مشاركته في عملية الإنتاج وتوفير مختلف السلع والخدمات ، ويمكن أن يتحقق ذلك بصفة عامة عن طريق ما يلي:

- بيع أصول المنشآت العامة جزئياً أو كلياً للقطاع الخاص.
- السماح بقيام نشاطات اقتصادية منافسة للنشاطات الاقتصادية للدولة.
- قيام القطاع الخاص بمشاركة القطاع العام في إنتاج بعض السلع والخدمات.
- التغلب على الصعوبات القانونية والبيروقراطية لتشجيع وتوسيع دور الاستثمار الخاص.
- ويشمل برنامج الخصخصة قيام الأفراد أو المؤسسات الخاصة ببناء وتأسيس المشروعات العامة الجديدة أو إجراء التوسعات والتحسينات اللازمة لها مقابل تشغيلها فترة معينة من الزمن تنتقل ملكيتها بعدها للدولة، أو أن تتولى تنفيذها مقابل حق الإدارة والانتفاع مع الاحتفاظ بالملكية للدولة أو تتولى تنفيذ وتشغيل واستغلال المشروعات والمرافق العامة بملكية مختلطة.

وعلى هذا فإن مفهوم الخصخصة يتضمن – إلى جانب تحويل ملكية المنشآت العامة – إتباع أساليب عمل جديدة تهتم في المقام الأول بالمنافسة وتلبية احتياجات السوق ، وهو ما يؤدي إلى الارتقاء بكفاءة المشاريع والمؤسسات التي تظل مملوكة للدولة ، ومدارة في مستوياتها الإشرافية من قبلها. هذا يعني أن مفهوم الخصخصة يتضمن إعطاء السوق الحر والقطاع الخاص الدور الأكبر في عملية التنمية ، بهدف تحسين الأداء الاقتصادي وليس فقط تحويل أو انتقال الملكية ، مما يعني أن مفهوم الخصخصة هنا يرتبط بمفهوم الكفاءة في تقديم الخدمة إنتاجاً وتسويقاً وتوزيعاً.

وفي ضوء ذلك يمكن بلورة المفهوم العام للخصخصة على أنه العملية التي يتم بها التعاقد على إدارة وتشغيل أو نقل ملكية العمليات والمشاريع أو المؤسسات الحكومية إلى القطاع الخاص، ويسمح للقطاع الخاص بموجب هذا الأسلوب التقديم أو المشاركة في خدمات عامة كانت مقصورة على الدولة أو مؤسساتها العامة⁽¹⁾.

وقد تتم الخصخصة بإتباع أسلوب النمو أو أسلوب التحول بمعنى زيادة نسب مشاركة القطاع الخاص في مزاولة النشاط أو تحويل ملكية المشروعات العامة إلى القطاع الخاص، وهو ما يعرف باسم Public Private Partner Ship (ppp) وفي هذه الإطار يمكن تحديد أهم أساليب الخصخصة المتعارف عليها فيما يلي:

1. البيع الكلي أو الجزئي: وفيه تطرح الدولة كامل أسهم المنشأة العامة أو جزء منها إلى القطاع الخاص.
2. التعاقدات الحكومية: وفيه تقوم الحكومة بالتعاقد مع القطاع الخاص لتوريد سلع أو خدمات معينة.

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري ، مركز البحوث والإستشارات ، قطاع النقل البحري ، دراسة الخطة الإستراتيجية الإسكندرية ، 2013 ، ص 200 .

3. عقود الإدارة: حيث تبقى ملكية وتمويل الحكومة للمشروع العام، غير أنه يدار بواسطة القطاع الخاص (1).
4. عقود الامتياز: وفيه تعطي الدولة للمؤسسة أو الشركة الخاصة التي يتم التعاقد معها امتيازاً بإنتاج سلعة أو تقديم خدمة معينة بمواصفات وشروط محددة تضعها الدولة مسبقاً. ويأخذ هذا الأسلوب عدة طرق أشهرها وأكثرها استخداماً ما يلي:
- أ- نظام الإنشاء والتشغيل والتحويل BOT: ويحظى هذا النظام بقبول كبير في مجال الخصخصة، وهو نظام يتسم بالبساطة ويؤدي استخدامه إلى جذب الاستثمارات الأجنبية، ويستخدم على نطاق واسع في مشروعات البنية الأساسية مثل: محطات المياه، ومحطات الطاقة الكهربائية، ومعالجة المياه، والصرف الصحي، والطرق والجسور والأنفاق، والمطارات والموانئ، فيه يقوم المستثمرون (مليون أو أجنبي) ببناء المشروع وتشغيله والاستفادة من أرباحه لفترة زمنية محددة، ثم تؤول ملكيته إلى الدولة بعد انقضاء هذه الفترة. ويشتمل الإطار التنظيمي لهذا الأسلوب على ثلاثة جوانب قانونية وفنية واقتصادية يعكسها العقد المبرم بين الحكومة والمستثمرين للاتفاق على جوانب تتعلق بالإنتاج والتشغيل والأسعار والتوزيع.
- ب- نظام البناء والتملك BOO، وهو مشابه لنظام BOT، حيث يقوم المستثمر ببناء المشروع وتشغيله والاستفادة من أرباحه، ولكن بدون إعادة المشروع للحكومة.
5. تشجيع المؤسسات البديلة: ويعني سماح الحكومة للقطاع الخاصة بإنتاج نفس السلعة التي تنتجها كمنافس لها.
6. المشروعات المشتركة: وفيه يطلب من القطاع الخاص (محلي أو أجنبي) تقديم خدمة معينة بمشاركة الحكومة. وهذا الأسلوب من الأساليب التي يمكن من خلالها جذب الاستثمارات الأجنبية والحصول على التكنولوجيا المتقدمة.
7. التأجير حيث تظل ملكية الدولة للمشروع، ويقوم القطاع الخاص بالتشغيل نظير دفع مبلغ سنوي للدولة.
8. نظام المستندات: ويستخدم في حالة الخصخصة الضخمة، ويعتمد على توزيع عدد من الكوبونات أو المستندات للمواطنين أو العاملين بالمنشآت العامة، وقيمة الكوبونات تعطيم نسبة من أسهم هذه المنشآت.
9. تصفية الشركة: وبيع موجوداتها للقطاع الخاص كصفقة خاسرة للحكومة. ويتبع هذا الأسلوب في حالة الشركات المتعثرة أو الخاسرة التي فقدت الأم في إصلاحها.
10. تحرير النشاط الاقتصادي من كافة المعوقات القانونية والإدارية المؤثرة في مناخ الإستثمار، بما في ذلك رفع القيود المفروضة على الأجور والأسعار، وكسر الاحتكار الممنوح لبعض المنشآت العامة والخاصة، بما يساعد على القضاء على البيروقراطية، وتقديم الحوافز الإنتاجية.

ويعتبر تحقيق المنافسة بين المشغلين أحد أفضل الأساليب التي تحقق مصلحة كل من سلطات الموانئ التسهيلات بما يعود بالنفع على الدولة وتجارها الخارجية. ويشكل الاحتكار مشاكل خطيرة بالنسبة لسلطات الموانئ ومستخدميها وهو ما تبين في العديد من الموانئ التي تحتكر فيها شركات مناولة بضائع ذات ملكية عامة أنشطة تداول البضائع ، حيث تبين أنها تعاني من التضخم الإداري وتدني مستوى أدائها نتيجة التمتع بالاحتكار والتركيز على تحقيق أقصى ربح في المدى القصير بالإضافة إلى بطء التطور وانخفاض مستويات العاملين وعدم الاستجابة للتطورات السريعة ودون تحقيق استثمارات تتناسب مع عوائد التشغيل مما يؤثر بالسلب على القدرة التنافسية للميناء وتطوره.

سبل تفعيل الخطوات التكميلية لعملية الخصخصة في الموانئ السودانية:

في ضوء المتغيرات الخارجية وتحويل هيئة الموانئ البحرية السودانية إلى سلطة الموانئ فيطلب الأمر تطوير وتنمية الموانئ السودانية من خلال خصخصتها لتعزيز القدرات التنافسية لها ، وتعمل على تحقيق الاستغلال الأمثل للطاقات المتوفرة بها حتى يتحقق لها المكانة التي تتناسب مع حجمها وإمكانياتها وموقعها⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة هنا إلى ضرورة أن يتم صياغة عقود الخصخصة والتشغيل بالشكل الذي يجنب تحمل الميناء للخاطر التشغيلية بحيث تنص العقود على أن عائد الميناء من المقاول مرتبط بحجم تشغيل أو تداول معين يمثل الحد الأدنى المقبول وفقاً لحجم الاستثمارات التي تمت بالميناء ، وفي حالة فشل المقاول في تحقيق هذا الحد الأدنى لعامين أو ثلاثة أعوام يتم إنهاء التعاقد معه والرجوع على المشغل بالتعويض إذا لم يكن هذا التراجع لأسباب خارجة عن إرادته.

ولزيادة تفعيل عملية الخصخصة في الموانئ السودانية ، فإنه يجب الاهتمام بالآتي:

1. توفير بيئة مناسبة لعمل القطاع الخاص على كافة المستويات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية من حيث حماية حقوق الملكية والعقود ، ووضع الأطر التشريعية التي تشجع على المناقشة وتمنع الاحتكار ، وتشجيع الاستثمار من خلال حوافز وإعفاءات ضريبية ، ووضع النظم المناسبة الخاصة بالعوامل المؤثرة على عمل القطاع الخاص كالعمالة والضرائب والتجارة الخارجية.
2. أن تشمل الخصخصة في مراحل لاحقة أيضاً إدارة هيئة الميناء لتكون على شكل شركة أو مؤسسة كما تم توضيح ذلك في بداية هذا الجزء.
3. أن يتم العمل على توسيع عملية تخصيص الموانئ لتغطي كافة مرافق وخدمات الموانئ وعلى وجه التحديد تلك المرافق التي قد تساهم في تحسين مستوى جودة الأداء وتعزيز الكفاءة التشغيلية ، ومراجعة كافة اللوائح والأنظمة التي توفر سبل النجاح وتحقيق الإنجاز وذلك لتعظيم الاستفادة من حيوية ونشاط القطاع الخاص الذي من شأنه أن يقوم بتطور وتنمية الموانئ السودانية على الوجه المأمول.

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 202 .

4. تشجيع الاستثمار في صناعة النقل الوطني عبر تقديم حزمة من التسهيلات والحوافز ، وذلك عن طريق:
 - معامل صناعة النقل البحري نفس معاملة المشروعات الصناعية من حيث التسهيلات والحماية والقروض⁽¹⁾ .
 - منح السفن الوطنية تخفيضات في رسوم الموانئ وأسعار الوقود وإعطائها الأولوية في الإرساء والإبحار.
5. وضع سياسات تسويقية مناسبة لتسويق خدمات الموانئ الوطنية، من خلال دعم وتشجيع شركات التشغيل لزيادة استثماراتها وتنويع توجهاتها نحو العمل على كافة المستويات الداخلية والدولية. حيث أن ذلك من شأنه أن يساهم في تعزيز قدرات القطاع الخاص لقيادة الاقتصاد الوطني ، ورفع كفاءته وتطوير إمكانياته ، خصوصاً في ظل التنافس الكبير من الموانئ المجاورة لجذب واستقطاب الجزء الأكبر من حركة النقل البحري الدولي.
6. استقطاب الاستثمارات الأجنبية للمشاركة في عملية تخصيص الموانئ ، بهدف زيادة النشاط الاستثماري بالبلاد ، إضافة إلى إدخال أسس الإدارة والتقنية الحديثة وما تملكه الاستثمارات الأجنبية من مقدره على فتح الأسواق الخارجية ، واحتكاك الكوادر الوطنية بالخبرات الأجنبية.
7. أهمية وضع معايير ومقاييس فنية في عملية تحديد الشركات المؤهلة والتي تستطيع القيام بالأنشطة والخدمات المطلوبة لإدارة وتشغيل الموانئ بمستوى عال من الكفاءة.
8. تقتضي المصلحة وجود أكثر من شركة تشغيل لنفس الخدمة في كل ميناء من الموانئ السودانية وأن يكون هناك أكثر من مقاول لأرصفتها البضائع العامة ومحطات الحاويات، وذلك لتحقيق المنافسة التي تعود بالمصلحة على الموانئ وعلى مستخدمي الموانئ من أصحاب السفن وأصحاب البضائع، إذ أن المنافسة ستؤدي إلى تحسين الخدمة ورفع معدلات التشغيل وأعمال التسويق.

تنمية الموارد البشرية بالموانئ:

تعتبر الموارد البشرية من أهم العناصر المؤثرة في أداء وكفاءة التشغيل في الميناء، وحيث أن الموانئ في العصر الحديث تعتبر منظومة دولية تتعامل مع مختلف دول العالم، فقد قامت المنظمات الدولية بإعطاء الاهتمام البالغ لتنمية الموارد البشرية من خلال التجمعات الدولية وتخطيط برامج التدريب والتأهيل للكوادر بالموانئ على كافة المستويات، وقد أعطى هذه المنظمات الاهتمام الأكبر لمستويات الإدارة العليا نظراً لأنها الأكثر تأثيراً على تطور وأداء الميناء.

وتهدف عملية تنمية الموارد البشرية إلى تحسين أداء المنظمات كفاءة وأداء العاملين ويتحقق هذا الهدف من خلال تطوير معرفة مهارات العاملين بكافة مستوياتهم. ومما لا شك فيه أن تطوير أداء الموانئ محل الدراسة يعتمد بشكل أساسي على توافر الموارد البشرية عالية الكفاءة والمهارة الأمر الذي يساعد على تحقيقه وجود آلية فعالية لتنمية الموارد

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص 203 .

البشرية بالموائى ، وعلى الرغم من الجهود المبذولة حالياً في هذا الصدد في إنشاء بعض المعاهد والمراكز المتخصصة⁽¹⁾ .

وفي نفس المجال فيمكن القول بأن نجاح إستراتيجية تنمية الموارد البشرية يعتمد بشكل كبير على وجود إدارة للموارد البشرية تعمل بها كفاءات متخصصة تعمل بالتنسيق مع معاهد التدريب على توفير الفرص لإكساب المعارف والمهارات الحديثة للعاملين ، ولكن يجب أن تتوفر عناصر أخرى داعمة تساعد على تطبيق هذه الإستراتيجية بواسطة إدارة الموارد البشرية وهي:

1. توافر خريطة تنظيمية Organizational Chart توضح بالتفصيل التنظيم الجديد المطلوب والذي يحقق الأهداف العامة للمؤسسة ، وتمكن من تحقيق الأهداف الإستراتيجية بفعالية الأمر الذي يحقق مستوى عال من الكفاءة في الأداء.
2. توافر توصيف وظيفي Job Description لكل وظيفة مع بيان المهارات التي تتطلبها كل وظيفة ، حيث يعتبر هذا العنصر من العناصر الحاكمة في نجاح الموائى السودانية ، وقد حرصت المجموعة البحثية على تقديم نماذج استرشادية للتوصيف الوظيفي خاصة للمناصب العليا بالموائى والتي تعتبر عصب الأداء المتميز للميناء ، وكذلك المؤهلات المطلوبة لشغل هذه المناصب.
3. توافر معايير أداء المهام لكل وظيفة على كل المستويات المختلفة بالميناء⁽²⁾ .

1- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص204 .

2- الأكاديمية العربية للنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات، قطاع النقل البحري، دراسة الخطة الإستراتيجية: الإسكندرية، 2013، ص205 .

الفصل الخامس
تحليل الاستبانة
(النتائج والتوصيات)

تحليل نتائج الاستبانة

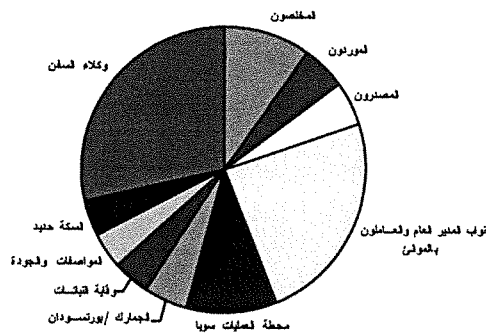
في هذا المبحث نستعرض ونحلل نتائج الإستبيان الذي يتكون من 21 سؤال ، تم توزيعه على الجهات المتعاملة والمستفيدة من الميناء وقد تم اختيار العينات حسب حجم عملها مع الميناء وتم توزيع عدد مائة استمارة (100 استمارة) خلال عام 2013 م تم التفرغ والتحليل على نظام SPSS على الجهات المستفيدة والمتعاملة مع الميناء وهي كآلاتي:

جدول رقم (1- 5)
عينة الاستبانة (الجهات المتعاملة مع الميناء)

عدد الاستثمارات	البيان
10	المخلصون
5	الموردون
5	المصدرون
24	نواب المدير العام والعاملون بالموانئ
10	محطة العمليات سوبا
5	الجمارك / بورتسودان
4	وقاية النباتات
4	المواصفات والجودة
4	السكة حديد
29	وكلاء السفن
100	الجملة

المصدر : التوزيع الاستبانة من إعداد / الباحث (حسب التثقل النوعي)

شكل رقم (1 - 5)



ويتبين لنا من الجدول رقم (1-5) والشكل رقم (1-5) أن هنالك عدة جهات تتعامل مع الميناء وهي ذات صلة لصيقة بعمل الميناء وهي مكملة لها وذلك للارتباط الوثيق فنجد الموردين والمصدرين وأحياناً يكون النشاط مزدوج استيراد وتصدير ، أما المخلصون فتستخرج لهم الرخص من قبل إدارة الجمارك بعد عقد دورات تدريبية في مجال التخليص بالإضافة إلى إدارة الجمارك التي تمنح رخص إكرامية لموظفيها عند التقاعد . أما قسم العمليات بسوبا فهو خليط يشمل كل الجهات المتعاملة مع الميناء من جمارك ومواصفات وجودة ووكلاء سفن ومخلصين... الخ

وتعتبر محطة حاويات سوبا شبه ميناء جاف ولكن لا تنطبق عليها مواصفات الميناء الجاف بالمفهوم العالمي . وضمن العينة بالدراسة الميدانية تم توزيع عدد 24 استمارة بأقسام مختلفة في الموانئ وهي :

المصلحة البحرية : وهي التي تستخرج شهادة صلاحية السفن للإبحار والتأكد من شهادات وأفراد الطاقم للعمل فيها ، وموظفي العمليات في الأرصفة والمخازن وهي من أكثر الفئات علاقة وحركة العمل في الميناء ، وموظفي الإدارة المالية بالميناء الجنوبي وهم ألصق الأفراد في الموانئ بحسابات البواخر بالعملة الحرة والمحلية ، حيث يشكل دخل الميناء الجنوبي أكثر من 75 % من دخل الميناء بالعملة الحرة والمحلية ، ليس بحكم الطن المتناول فالطن المتناول بالميناء الشمالي أكبر فأغلبه من البضائع العامة التقليدية لكن الدخل اقل نسبة لنظام المحاسبة بالعملة المحلية وكذا الميناء الاخضر حيث تفوق احياناً او تقارب ايراداته عن الميناء الجنوبي .

والإدارة العليا في هيئة الموانئ البحرية أربعة نواب للمدير العام وهي الجهة صاحبة القرار ولها دورها في التخطيط الإستراتيجي في الهيئة على المدى القصير والطويل .
وكذلك تم توزيع خمسة استمارات للجمارك في بورتسودان و إدارة الجمارك تشكل أكبر حلقة وصل بين الميناء وبقية الأطراف الأخرى المتعاملة مع الميناء وبدون شهادة الافراج الجمركي لا يستطيع أي طرف متعامل مع الميناء التحرك للخطوة الأخرى ، أما وقاية النباتات والمواصفات والجودة فيلعبان دور كبير في حركة الصادر والوارد من تبخير وفحص معلمي لإثبات الصلاحية من كل الطرفين وتم توزيع 8 استمارات أربعة لكل منهما .
أما **السكك الحديدية** فهي الناقل الوطني الذي يربط كل أطراف السودان ، وقد لعبت دور فعال في النقل من الميناء إلى كل أجزاء السودان في الستينات والسبعينات وأوائل الثمانينيات .
والعمالة في ميناء بورتسودان نوعين :

• عمالة داخل البواخر.

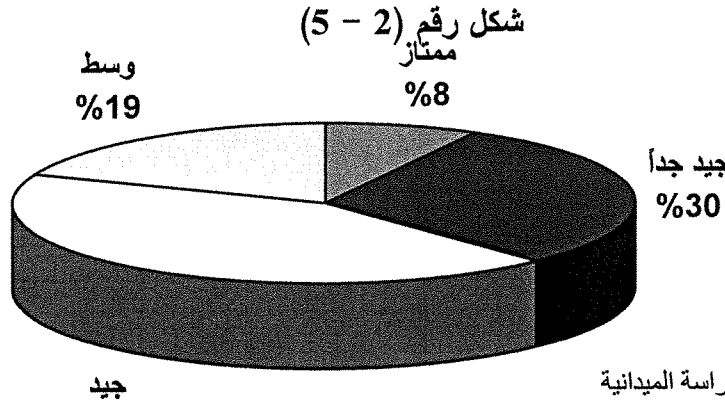
• عمالة خارج البواخر .

وهي تلعب دور أساسي في عملية الصادر والوارد في ميناء بورتسودان أما وكلاء السفن فكل شركة لديها أكثر من خط ملاحى وزعت لهم 29 استمارة ضمن المائة استمارة.

جدول رقم (2- 5)
النظام التشغيلي في ميناء بورتسودان

النسبة %	العدد	البيان
8	8	ممتاز
30	30	جيد جداً
43	43	جيد
19	19	وسط
100	100	الجملة

الدراسة الميدانية



المصدر : الدراسة الميدانية

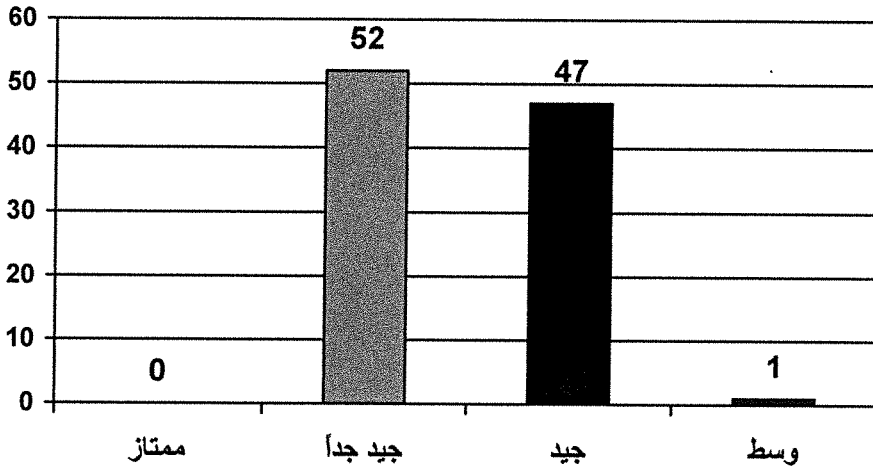
من الجدول رقم (1- 5) والشكل رقم (1- 5) يتضح الآتي :-
%43 أفادوا بأن النظام التشغيلي في ميناء بورتسودان جيد ، بينما %30 أشاروا إلى أنه جيد جداً و%8 أفادوا أنه ممتاز لتصبح نسبة اللذين يعتقدون أن نظام التشغيل جيد حوالي %81 بينما % 19 أشاروا إلى انه وسط . هذه النتيجة %81 تعتبر مناسبة حسب وجهة نظر المتعاملين وفي حدود الإمكانيات المتاحة لكن مقارنة مع المنافسة للمواني المجاورة تعد نسبة تحتاج لمزيد من تحسين وتجويد النظام التشغيلي بزيادة عدد الرافعات الجسرية والمطاطية والترلات والساحبات والآلات الرافعة خاصة حمولة 8 طن و 3 طن وتدريب وتأهيل الكوادر البشرية .

الجدول رقم (3- 5)
نظام التشغيل بالرافعات الجسرية

النسبة %	العدد	البيان
-	0	ممتاز
52	52	جيد جداً
47	47	جيد
1%	1	وسط
-	100	الجملة

المصدر : الدراسة الميدانية

شكل رقم (3 - 5)



من الجدول رقم (3- 5) والشكل رقم (3- 5) يتضح أن نظام التشغيل بالرافعات الجسرية نظام حديث أدخل الميناء في عام 1998 .

وجد أن 52% أجابوا أن النظام جيد جداً ، و 47% أجابوا أنه جيد ومن هذه النسب يتضح لنا أن 99% أفادوا أن النظام جيد أما اللذين أفادوا أنه وسط فبلغت نسبتهم 1% . هذا مؤشر للإدارة العليا يعني قبول المتعاملين مع الميناء للتقنية الحديثة مع ضرورة تأهيل وتدريب الكوادر أكثر خاصة مع التطور المتسارع في صناعات الكريينات والمعدات وصناعة السفن الأمر الذي يستدعي الانتباه لهذا الجانب حسب إستراتيجية الهيئة في الجانب التشغيلي والتخطيطي .

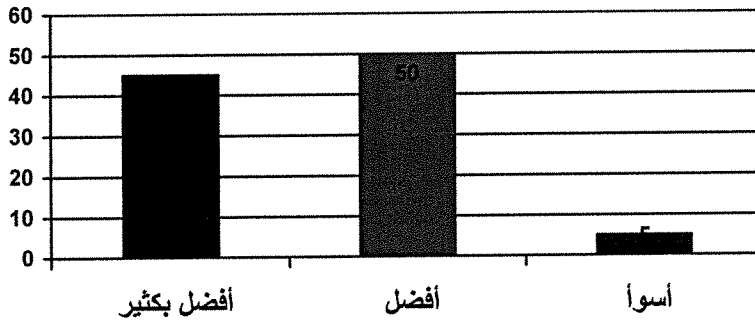
جدول رقم (4 - 5)

يوضح دورة السفن قبل إدخال الرافعات الجسرية وبعد تشغيل الرافعات الجسرية

البيان	العدد	النسبة %
أفضل بكثير	45	45
أفضل	50	50
أسوأ	5	5

المصدر :- الدراسة الميدانية

شكل رقم (4 - 5)



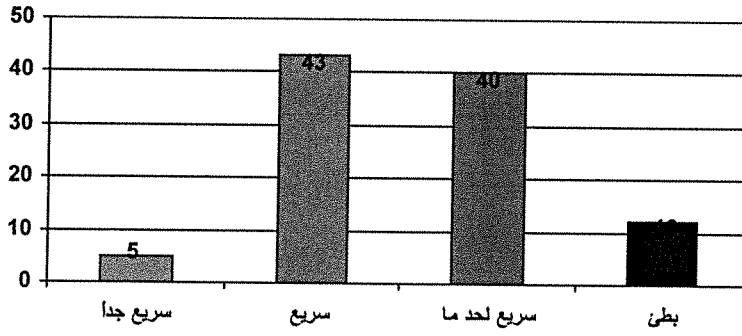
يتضح لنا من الجدول رقم (4 - 5) والشكل (4 - 5) أن دورة السفن قبل إدخال الرافعات الجسرية وبعد تشغيل الرافعات الجسرية 50 % أجابوا لأفضل و 45 % أفادوا لأفضل بكثير وهذا يعني أن نسبة اللذين يعتقدون أن نظام التشغيل بعد إدخال الرافعات الجسرية أفضل بلغت النسبة 95 % بينما 5 % أجابوا أن النظام أسوأ هذه النسبة 95% مرتفعة تعني قبول المتعاملين مع الميناء هذا النظام الجديد ، وهذا مؤشر لإدارة الموانئ يعني مزيداً من الخدمات والتخزين في المناولة ، وبالتالي تحسين سمعة الميناء إقليمياً ودعوه لخطوط ملاحية أخرى لزيارة ميناء بورتسودان (خاصة ميناء الحاويات بالجنوبية)

جدول رقم (5-5)
يوضح النمط الإداري والتشغيلي

النسبة %	العدد	البيان
5	5	سريع جداً
43	43	سريع
40	40	سريع لحد ما
12	12	بطئ
100	100	الجملة

المصدر : الدراسة الميدانية

شكل رقم (5 - 5)



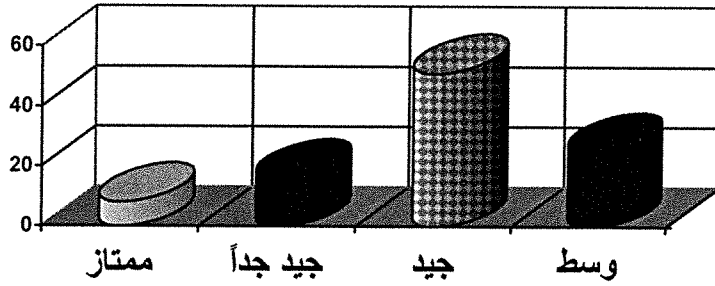
من الجدول رقم (5-5) والشكل رقم (5-5) يتضح أن نسبة الذين أجابوا بسرعة 43% والذين أجابوا بسرعة لحد ما 40% وهذا يعني أن الذين يعتبرون النمط الإداري والتشغيلي سريع 83% وهي نسبة مرتفعة مقارنة مع 12% أفادوا النمط الإداري والتشغيلي بطئ بينما 5% سريع جداً . كل هذه النسب عن النمط الإداري والتشغيلي مؤشر مناسب حسب الظروف والإمكانيات المتاحة ، حيث طبق نظام المنفست الالكتروني ، من السلبيات التي ذكرت في تحليل الاستبانة عن الممارسات الأخلاقية (الرشاوي) من بعض ضعاف النفوس من العاملين والمتعاملين مع الميناء ، بل ذكر البعض من وكلاء السفن أن العلاقات الشخصية هي التي تحدد استمرارية وسرعة العمل في كشف الحاويات .

جدول رقم (6 - 5)
يوضح رأي المخلصين في الدورة المستندية

النسبة %	العدد	البيان
8	8	ممتاز
16	16	جيد جداً
51	51	جيد
25	25	وسط
100	100	الجملة

المصدر : الدراسة الميدانية

شكل رقم (6 - 5)



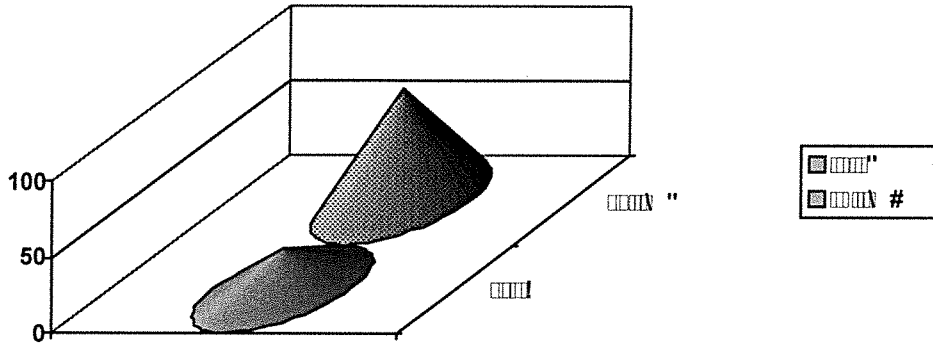
يتبين من الجدول رقم (6 - 5) والشكل رقم (6 - 5) رأي المخلصين في الدورة المستندية أن اللذين أفادوا لجيد 51 % ، تليها نسبة وسط حيث بلغت 25 % ونسبة ممتاز بلغت 8 % وهي نسبة تحتاج إلى وقفة لذا فعلى الإدارة العليا للمواني وحفاظاً على سمعة المواني والسعى لحل مشاكل الأطراف الأخرى المتعاملة مع الميناء ، عبر السمنارات وورش العمل والسعى لعقد اتفاق بين كل جهة و المواني وعقد اتفاق قانوني يحاسب عليه وصولاً إلى الأداء التشغيلي الجيد متمثل في الدورة المستندية الممتازة والتي تنعكس تلقائياً على دورة السفن وعلى سمعة الميناء اقليمياً ودولياً .

جدول رقم (5-7)
يوضح تشغيل الميناء ثلاث ورديات أم ورديتين

البيان	العدد	النسبة %
ورديتان	26	26
ثلاث ورديات	74	74

المصدر : الدراسة الميدانية

شكل رقم (7 - 5)



الجدول رقم (5-7) والشكل رقم (5-7) يوضحان إن اللذين رأوا تشغيل الميناء ثلاث ورديات بلغت نسبة 74% مقارنة مع الذين يفضلون تشغيل الميناء ورديتين بلغت نسبة 26% أي بفارق يبلغ 48% وهو فارق مرتفع يكاد يبلغ النصف وذكرت عدة أسباب لذلك وهي :-

الذين رأوا تشغيل الميناء ثلاث ليضمن سرعة شحن وتفريغ وتقليل التكلفة المالية ولسرعة دوران السفن ، وتفادي غرامات التأخير الكبيرة (علماً أن تسليم البضاعة يتم في الوردية الأولى و الثانية فقط) .

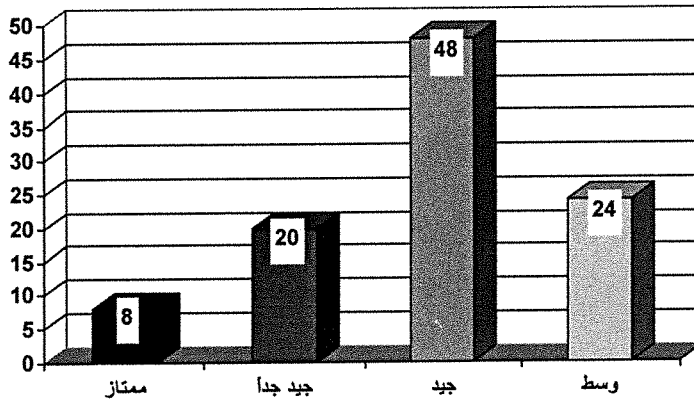
ونظام النقل يزيد من التكلفة لوكلاء السفن لكن لا تقارن مع تكلفة قضاء الباخرة وقت أكبر في الميناء حيث تزيد رسوم عوائد الرصيف بالميناء ، لذلك لابد من تقليل التكلفة بسرعة الدوران ، وبالرغم من زيادة التكاليف بالأجر الإضافي في الوردية الثالثة لكنها كثيرة الإنتاج . أما اللذين يفضلون تشغيل الميناء ورديتين فقط بلغت نسبتهم 26% والسبب في ذلك يرجع إلى عدم سلامة البضاعة من السرقات والتلف في الوردية الثالثة ، أضف إلى ذلك أنه لا توجد خدمات داخل الميناء ولا خارجها ، والمخازن الخصوصية تنعدم فيها الإنارة ليلاً ، وعدم وجود مواصلات العامة لترحيل العاملين في الوردية الثانية بالنسبة للعاملين في الموانئ حلت هذه بعد تنفيذ مشروع الترحيل الجماعي للعاملين في الميناء ، أما العمالة الأخرى فما زالت المشكلة قائمة وهذا يؤثر سلباً على الأداء التشغيلي بصورة مباشرة .

جدول رقم (8-5)
يوضح العمالة خارج البواخر ودورها
وتأثيرها في دورة السفن

النسبة %	العدد	البيان
8	8	ممتاز
20	20	جيد جداً
48	48	جيد
24	24	وسط
100	100	الجملة

المصدر : الدراسة الميدانية

شكل رقم (8-5)



المواني العالمية بدأت أغلبها في التخلص من العمل اليدوي في التشغيل و اتجهت إلى التقنية الحديثة في كل العمليات عدا العمليات التي يتعذر فيها عمل الآلة ، فاتجهت إلي تشغيل الكوادر المدربة والمؤهلة لما لها من تأثير على دورة السفن.

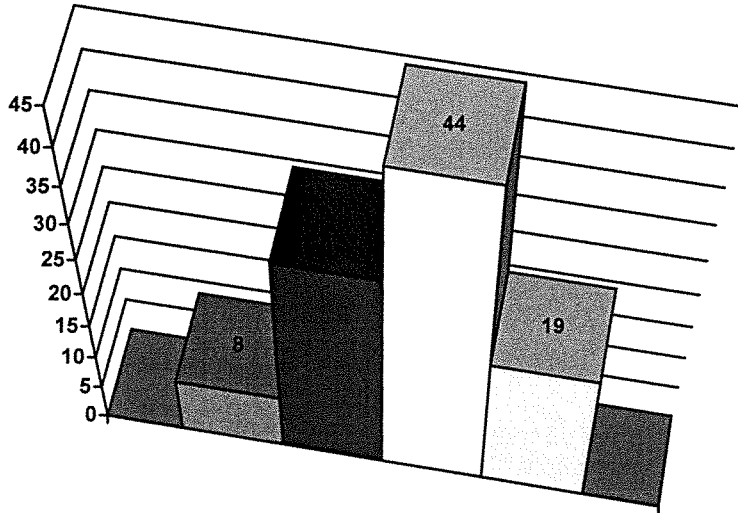
من الجدول رقم (8-5) والشكل رقم (8-5) يتضح لنا دور وتأثير العمالة خارج البواخر في دورة السفن حيث بلغت نسبة الذين أفادوا بجيد 48 % وهي أعلى نسبة تليها وسط بنسبة 24 % أي بفارق 24 % ، أما اللذين أجابوا بجيد جداً فبلغت نسبتهم 20 % مقارنة مع الذين أفادوا بممتاز حيث بلغت 8 % . والعمالة خارج البواخر تتبع لهيئة المواني البحرية وتتقاضى مرتبات شهرية ابتداء من مدخل الخدمة للدرجات العمالية.

جدول رقم (9 - 5)
يوضح العمالة داخل البواخر ودورها
وتأثيرها في دورة السفن

النسبة %	العدد	البيان
8	8	ممتاز
29	29	جيد جداً
44	44	جيد
19	19	وسط
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (9 - 5)



من الجدول رقم (9 - 5) والشكل رقم (9 - 5) يتبين لنا دور وتأثير العمالة داخل البواخر حيث بلغت نسبة الذين أجابوا بجيد 44% و 29% أفادوا بجيد جداً ، 19% أفادوا بنسبة وسط و 8% بلغت نسبتهم ممتاز 0 من هذه النسب يتضح لنا أن اللذين يعتقدون أن الأداء جيد بلغ 73% وهي نسبة مرتفعة قد ترتقى إلى نسبة ممتاز عكس العمالة خارج البواخر حيث تنخفض النسبة نحو الوسط هذا مؤشر لأن وكلاء السفن الملاحية يحفزون العمال داخل البواخر لزيادة الإنتاجية وبالتالي سرعة دوران السفن أضف إلى ذلك أن الكلة خارج البواخر لا تعمل بكل أفرادها (10 + 1) * ويرى الباحث قد شهد الميناء استقراراً منذ عام 1989 حيث قلت الإضرابات العمالية وساد الاستقرار النسبي في النقابات خاصة بعد عام 1997 م نسبة للحوافز المتكررة نتيجة للمشاريع العديدة التي نفذتها هيئة الموانئ البحرية بالإضافة للحوافز الثابتة مما كان له الأثر الكبير في الاستقرار وانعكس على الأداء التشغيلي.

هنالك العديد من الجهات ذات الصلة بعمل الميناء هي : وقاية النباتات ودورها وتأثيرها في حركة السفن .

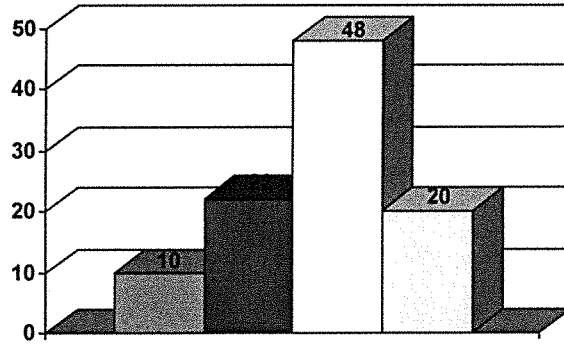
* العمال 10 + رئيس الكلة Gang

جدول رقم (5-10)
يوضح وقاية النباتات دورها وتأثيرها في دورة السفن

النسبة %	العدد	البيان
10	10	ممتاز
22	22	جيد جداً
48	48	جيد
20	20	وسط
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (10 - 5)



وقاية النباتات من الجهات التي تتعامل مع الميناء ولها دورها وأثرها في حركة الصادر والوارد وما لم تعطي إدارة الحجر الزراعي شهادة بسلامة الصادر أو الوارد لا يمكن التحرك للخطوات الأخرى وبالتالي انعكاسها على دورة السفن ، وقد وضح الاستبيان في الجدول رقم (5-10) والشكل رقم (10-5) تأثير وقاية النباتات في دورة السفن وبلغ عدد الذين أفادوا بجيد نسبة 48% ونسبة الذين أفادوا لجيد جداً 22% و20% أفادوا بوسط وبلغت نسبة ممتاز 10% ، أي نسبة اللذين يعتقدون أن دورها جيد بلغت 70% . ووقاية النباتات يقف على رأسها موظفون أكفاء لهم دور فاعل في الحجر الزراعي ووقف التلاعب من قبل الموردين والمصدرين مثل : (قد يكون ضمن الوارد عينات غير صالحة لاستعمال الإنسان أو الحيوان) وهنا يظهر التأخير لإجراء التبخير لبعض الأنواع من هذه العينات وأحياناً تستخرج شهادة لعدم صلاحية البضاعة فتضطر إدارة الميناء لإعطاء تعليمات لخروج الباخرة من المربط إلى خارج الميناء في المياه الإقليمية حتى يبيت في الأمر ومن هذه الأسباب تبخير المحاصيل سواء كانت صادر أم وارد من أجل السلامة الخارجية والداخلية وحفاظاً على سمعة الصادرات السودانية وقد يستغرق التبخير 72 ساعة مثل القمح .

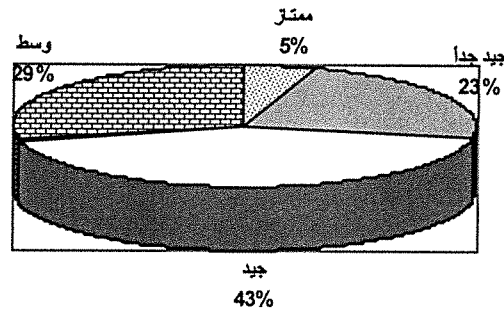
وقاية النباتات كمرفق له دور في دعم الاقتصاد الوطني والنتائج القومي وظهر ذلك قوياً السنوات الأخيرة في الصراع حول تحويل الإيرادات لوزارة الزراعة الاتحادية . أم تبقى الإيرادات ولائية ؟

جدول رقم (11 - 5)
يوضح دور وأثر المواصفات والجودة

النسبة %	العدد	البيان
5	5	ممتاز
23	23	جيد جداً
43	43	جيد
29	29	وسط
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (11 - 5)



من الجدول رقم (11 - 5) والشكل رقم (11 - 5) يتبين لنا دور المواصفات والجودة كإدارة لها دور فاعل في دورة السفن حيث بدأت تطبق الأسلوب العلمي في التعامل مع الصادر والوارد كجهة اختصاص وحفاظاً على سلامة الإنسان والحيوان والبيئة ومن خلال أدائها العلمي المتميز كانت نتيجة الاستبيان كالاتي بلغت نسبة اللذين أجابوا بجيد 43% و 29% أفادوا وسط ، و 23% أفادوا جيد جداً بينما 5% أفادوا بممتاز وهذه النسب تشير إلى أن الأداء يتجه أو ينخفض نحو الوسط إلى الأدنى ، وذلك لأن إدارة المواصفات والجودة ترسل عينات إلى المعامل في الخرطوم مثل : المواد الغذائية والأسمنت والمواد المشعة لعدم توفر معامل خاصة بها في بورتسودان ... الخ .

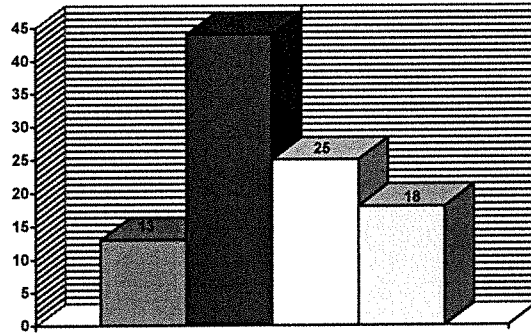
ويرسل الرد على البريد السريع DHL . ويرى الباحث أنه لا بد من الوصول لاتفاق بين مواصفات وإدارة الموانئ واستغلال معمل الجمارك ومعمل الموانئ لحين إنشاء معامل خاصة بها أضف إلى ذلك ضرورة اعتماد النتيجة عبر الإنترنت وهنا يظهر دور التجارة الإلكترونية والتجارة في السودان مازالت تقليدية لذلك يظل التمسك بالمستندات لأهميتها خاصة في حالة حدوث خلاف بين أي من الجهات .

جدول رقم (12 - 5)
يوضح الجمارك دورها في الدورة المستندية

النسبة %	العدد	البيان
13	13	ممتاز
44	44	جيد جداً
25	25	جيد
18	18	وسط
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (12 - 5)



من الجدول رقم (12 - 5) والشكل رقم (12 - 5) يتضح لنا أداء الجمارك حيث بلغت نسبة اللذين أفادوا بجيد جداً 44% ونسبة اللذين أفادوا بجيد 25% تليها نسبة وسط حيث بلغت 18% وأخيراً نسبة ممتاز 13% ، واللذين يعتقدون أن أداء الجمارك جيد بلغت النسبة 69% فالشهادة الجمركية هي الأساس لتكملة بقية المستندات ومن أهم الأطراف وأكثرها تأثيراً في دورة السفن فالشهادة الجمركية سواء أن كانت صادر أم وارد تقيم على سعر الدولار الجمركي . وإدارة الجمارك لا تعمل وفق عمل ساعات الميناء فيبدأ العمل في الجمارك الساعة الثامنة صباحاً بينما يبدأ العمل في الميناء الساعة السادسة والنصف صباحاً والميناء يعمل ثلاث ورديات كل ورديه 8 ساعات والجمارك ينتهي دوامها الساعة الخامسة مساءً .

فإذا كانت الباخرة لظروفها تود العمل ثلاث ورديات لابد لوكيل الشركة من تجهيز المستندات قبل الساعة الخامسة وفتح ساعات عمل إضافية يتحملها الوكيل ضمن الرسوم علماً بأن الموائى الأخرى العمل فيها متابع ومتناسق مع كل الجهات والأطراف التي تتعامل معها .

تطورت ادارة الجمارك بعض ادخال نظام الاسكودا في التطبيق وصولاً للتعريفه الصفرية وفقاً لمتطلبات اتفاقية التجارة العالمية.

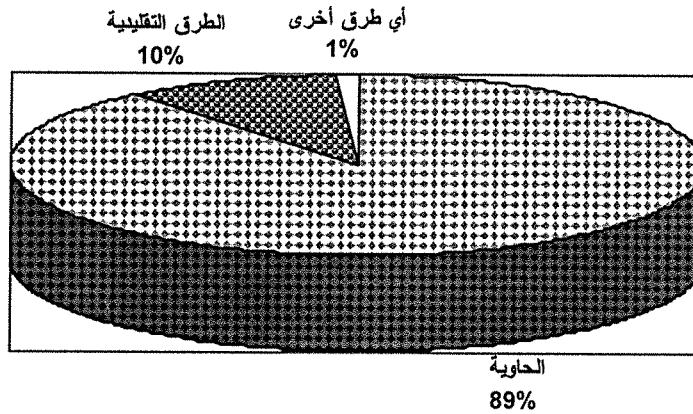
جدول رقم (13 - 5)

يوضح المصدرين هل تفضل شحن بضاعتك بـ

النسبة %	العدد	البيان
89	89	الحاوية
10	10	الطرق التقليدية
1	1	أي طرق أخرى

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (13 - 5)



المصدرون والموردون والمخلصون الأساس في اختيار أسلوب شحن البضاعة ، فالأسلوب المتبع عالميا في المواني هو استخدام الحاوية كوسيلة أو وعاء لحفظ البضاعة (صادر /وارد) من الجدول رقم (13 - 5) والشكل رقم (13 - 5) للمصدرين بلغت نسبة الذين يفضلون شحن بضاعتهم بالحاوية 89% مقارنة بـ 10% للذين يفضلون الشحن بالطرق التقليدية ، بفارق 79 % وهي نسبة عالية جداً إذا ما قورنت بـ 10% للطرق التقليدية و1% لأي طرق أخرى . النسبة 89 % عالية جدا تعطي مؤشر لأهمية النقل بالحاوية وذلك حفاظاً على البضاعة والممتلكات ولتقليل أخطار المناولة من كسر وتلف وللامان والضمان مما يؤكد أن المستقبل للحاوية في مجال صناعة النقل البحري.

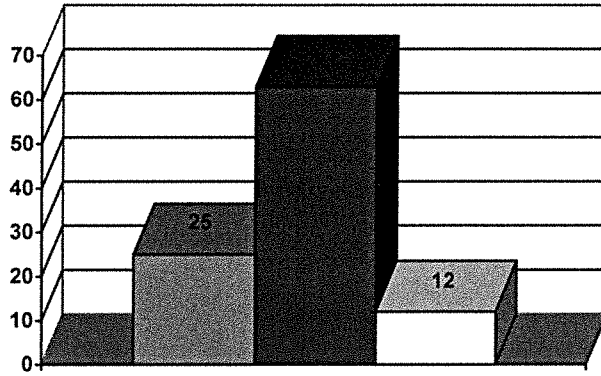
جدول رقم (14 - 5)

يوضح إذا كنت من الموردين هل تفضل أن تستلم بضاعتك

النسبة %	العدد	البيان
25	25	تسليم بور تسودان
63	63	من الباب إلى الباب
12	12	أخرى
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (14- 5)



الموردون لهم رأي في تسليم البضاعة في ميناء بور تسودان ، أو من الباب إلى الباب كما هو متبع عالمياً ، من الجدول (5-14) والشكل رقم (14- 5) نجد نسبة التسليم من الباب إلى الباب بلغت 63% وهي نسبة عالية جداً مع المقارنة لتسليم بور تسودان حيث بلغت النسبة 25% بفارق قدره 38% بينما بلغت نسبة أي طرق أخرى 12% ، أي بفارق قدره 51% وهو فارق مرتفع مقارنة بنسبة التسليم من الباب إلى الباب حيث بلغت 63% . وقد فضل البعض تفضيل استلام البضاعة في محطة الحاويات بسوبا ، وهذا مؤشر للسلطة بالمواني الى ضرورة التوسع في إنشاء المواني الجافة كما هو متبع عالمياً ، حيث تساعد المواني الجافة في تستيف الحاويات ، فمثلا الصادر يتم تستيفة في مواقع الإنتاج عالمياً وعند وصوله للميناء يشحن مباشرة من عربة النقل إلى الباخرة عكس ميناء بورتسودان حيث يتم الشحن داخل الميناء(منطقة الصادر) مما يؤدي إلى التأخير في دورة السفن. ونسبة 63% بفارق 38% من اللذين أجابوا تسليم بورتسودان تدل على الوعي والفهم بالأسلوب العلمي الصحيح للنقل بالحاويات تسليم الباب إلى الباب ، لكن السودان تنقصه البنيات التحتية المتكاملة والمترابطة مع الميناء ، وعدم وجود نظام لوجستيك ونظام نقل متعدد الوسائط ، وكذلك نظام التجارة الإلكترونية لم يكتمل بعد لكل اطراف مجتمع الميناء ، لذلك فإن تسليم بورتسودان بهذه النسبة يعتبر الأمثل في الوضع الراهن حسب الإمكانيات المتاحة كما علق البعض بأنه (الأرخص والأسرع حالياً).

والنقل متعدد الوسائط ليس جديد وهو يشمل النقل البري والبحري والجوي والنهري فهو يشمل كل أنواع النقل بمفهومه وقانونه، لكن النقل متعدد الوسائط بمفهومه الحديث فهو ربط بين كل أنواع النقل بقانون واحد الشرط الأساس فيه أن يتم النقل بوسيلتين مختلفتين على الأقل ، فهو يلعب دور أساسي وكبير بالنسبة لوكلاء السفن خاصة لما له من أثر في دورة السفن وذلك لتخفيض التكلفة والالتزام بالمواعيد ، وتسليم البضاعة لأصحابها في الوقت والزمن المحددين وهو يرتبط ارتباط وثيق ومباشر بنظام المراكز او الإدارة اللوجيستية في الموانئ ، بل هو الركيزة الأساسية لقناة التوزيع المادي في مراكز اللوجيستيك

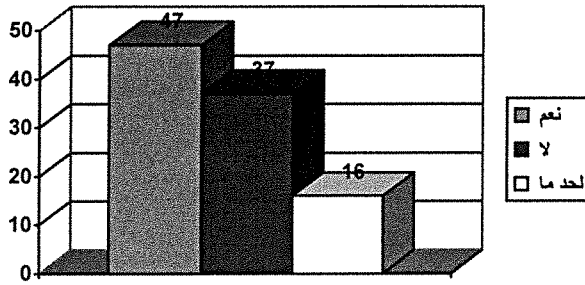
جدول رقم (15 - 5)

يوضح إذا كنت من وكلاء السفن هل تفضل نظام النقل متعدد الوسائط

البيان	العدد	النسبة %
نعم	47	47
لا	37	37
لحد ما	16	16
الجملة	100	100

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (15 - 5)



من الجدول رقم (15 - 5) والشكل رقم (15 - 5) نجد أن حوالي 47% فضلوا نظام النقل متعدد الوسائط وذلك لمزايا هذا النظام في تسليم البضاعة من المنشأ حتى المستهلك بدون ملاحقة وتعيب بعد دفع الالتزامات المالية المطلوبة، بينما 37% منهم أفادوا أنهم لا يفضلون هذا النظام و16% أفادوا أنهم يفضلون هذا النظام إلى حد ما . وفي رأي الباحث أن نسبة اللذين يفضلون هذا النظام حقيقة 63% والسبب في ذلك عدم وجود نقل متعدد الوسائط بالمفهوم العالمي في السودان وعدم وجود قوانين تنظم هذا النشاط ، وإن القانون البحري مازال مسودة قانون لم يناقش بعد في المجلس الوطني أضف إلى ذلك عدم وجود بنى تحتية متكاملة في أغلب أجزاء السودان في الوقت الراهن ، أما اللذين لا يفضلون نظام النقل متعدد الوسائط راجع لعدم الفهم بنوع هذا النشاط والنظام و أهميته (لان الكثير توقف في هذا السؤال في الدراسة الميدانية) فأصبحت الإجابات متقاربة ، واللذين قالوا (لا) لأسباب علل البعض : خوفاً من التعامل مع هذا النظام والخوف من الأعباء المالية على الوكيل ، ولصعوبة التعامل مع هذا النوع من النظام داخل السودان لعدم توفر البنى التحتية والأمن ، (كما ذكر البعض بأنه نظام قديم أما اللذين أفادوا (بنعم) من أهم الأسباب تخفيض التكلفة والسرعة في الترحيل وسرعة المقابلة مع أصحاب النقل مع وجود خيارات في الترحيل والمنافسة و ضمان نقل كافة أنواع البضائع وفتح باب المنافسة الحرة وعدم الإتكالية وصولاً إلى نظام النقل من الباب إلى الباب ، وأما اللذين أفادوا بإجابة (لحد ما) كانت نتيجة تخوف نفس اللذين أجابوا بـ (لا) يفضلون هذا النظام .

يعتبر النقل بالسكة حديد من أرخص وسائل النقل في السودان ، وهو أحد ركائز النقل متعدد الوسائط عالمياً للدول التي تطبق هذا النظام.

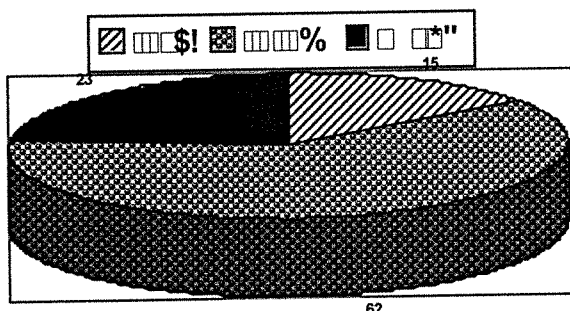
جدول رقم (5-16)

يوضح نقل الحاويات بالسكة حديد وبعربات غير مخصصة

النسبة %	العدد	البيان
15	15	أوافق
62	62	لا أوافق
23	23	معترض
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (5 - 16)



من الجدول رقم (5- 16) والشكل رقم (5-16) عن نظام نقل الحاويات بالسكة حديد وبعربات غير مخصصة ، بلغت نسبة الذين أفادوا بعدم الموافقة بالنقل بالسكة حديد بلغت 62% ، ونسبة المعترضين 23% أي بفارق 39% مقارنة للموافقين ، وغير الموافقين نسبة 47% ، وكما نعلم أن النقل بعربات غير مخصصة ممنوع دولياً حسب توجيهات (ISO) ، أما الذين أفادوا بعدم الموافقة عللوا ذلك لبطئ السكة حديد ولعدم ضمان سلامة الحاوية ومحتوياتها إذا شحنت بعربات غير مخصصة لان الخط الحديدي كثير الملفات ربما يعرض الحاوية للسقوط و السكة حديد للدخول في غرامات وتعويضات بالرغم من أنها أرخص الوسائل . أما من اعترض لعدم تأهيل محطات السكة حديد وعدم وجود ساحات قريبة من السكة حديد للتخزين حتى ولو كان الشحن بعربات غير مخصصة ، ففي ذلك إهدار للمال العام وسلامة الإنسان وصحة البيئة وسلامة الحاوية والبضاعة .

أما من وافق على الترحيل بالسكة حديد لارتفاع سعر النقل البري بالعربات والشاحنات ولاستفادة الدولة من القطاع العام بعد تأهيل العربات (عربات مخصصة) ، والترحيل بالسكة حديد يعتبر من أرخص وأضمن الوسائل بالإضافة إلى تفادي الضرائب الكبيرة التي تفرضها الولايات عند الترحيل بالطرق البرية .

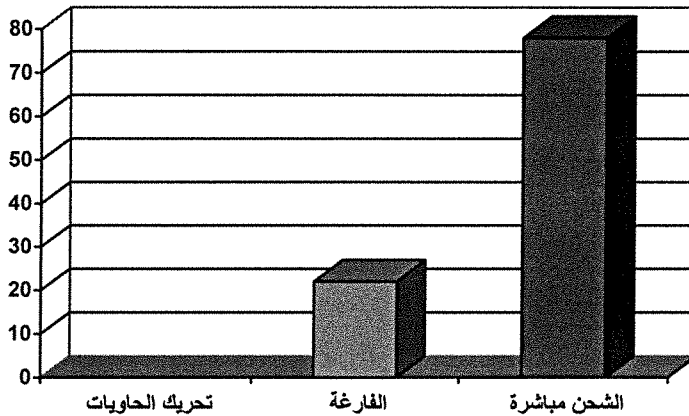
والحاويات الفارغة تسبب إشكالية لوكلاء السفن إذا لم يتم شحنها صادر خاصة التي يتطلب تسليمها سوياً ليتم تخليصها هنالك فيكون النولون مضاعف .

جدول رقم (17 - 5)
كوكيل للسفن تفضل

النسبة %	العدد	البيان
22	22	تحريك الحاويات الفارغة
78	78	الشحن مباشرة
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (17 - 5)



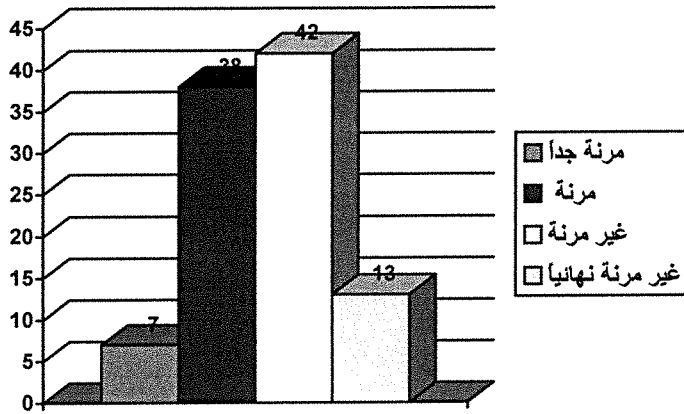
من الجدول رقم (17-5) والشكل رقم (17-5) بلغت نسبة الذين فضلوا شحن الحاويات مباشرة 78% بينما بلغ الذين أفادوا بتخزينها وهي فارغة 22% بفارق قدره 46% وهي نسبة مرتفعة ، والسبب في ذلك يرجع حسب الاستطلاع في الاستبيان إلي : الشحن المباشر لتقليل التكلفة وتفادياً لرسوم الأرضيات المرتفعة وتخفيض المصروفات الخاصة بالحاوية ، وتعريفه تخزين الحاويات الفارغة مقارنة مع الموانئ الأخرى خاصة ميناء جدة الإسلامي تعتبر مناسبة مما يساعد على سرعة الاستلام وتفاذي غرامات التأخير الكبيرة أما الذين أفادوا بنسبة 22% لتخزين الحاويات الفارغة السبب في ذلك لتشحن بالصادرات السودانية مما يقلل تكلفة التخزين والبعض ذكر شحن الحاوية مباشرة أفضل لتقليل التكلفة ولترك مساحات لاستقبال حاويات أخرى حتى لا تتكدس الميناء بالحاويات الفارغة وقبل تعديل التعريفه الحالية للحاويات الفارغة كانت الحاويات الفارغة تخزن في ميناء بورتسودان لانخفاض تعريفه الحاويات بالميناء مما سبب إشكالية في الزيادة المطردة في إعداد الحاويات المخزنة .

جدول رقم (18 - 5)
تعريف الميناء

النسبة %	العدد	البيان
7	7	مرنة جداً
38	38	مرنة
42	42	غير مرنة
13	13	غير مرنة نهائياً
100	100	الجملة

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (18 - 5)



لا بد لأي نشاط أو خدمة من تعريفه تؤخذ مقابل الخدمة التي تقدم أياً كان نوعها ، فتعريف الحاويات في الميناء الجنوبي تشمل كل العمليات من الرصيف ومواقع التخزين الوارد والفوارغ ، ومناطق الكشف الجمركي ... الخ وبينما تعريف الموانئ الأخرى تكون كل مرحلة على حده وهنا يظهر أن تعريف بورتسودان مرتفعة إذا تشمل كل العمليات ، من الجدول رقم (18 - 5) والشكل رقم (18 - 5) الذين أفادوا أن التعريف غير مرنة 42% والذين أفادوا أن التعريف غير مرنة نهائياً 38% من هذه النسب يتضح لنا إن الذين يعتقدون أن التعريف غير مرنة 80% وهي نسبة عالية جداً ومقارنة مع اللذين أفادوا أن التعريف مرنة بلغت 13% والذين أفادوا أن التعريف مرنة جداً بلغت 7% ومن الأسباب التي ذكرت وضح أن التعريف غير مرنة وتحتاج لمزيد من الدراسة والآلية ، فهي تعريف مرتفعة ولا تواكب نوع الخدمة المتاحة ، ولكي تصبح جاذبة لا بد من مراجعة بعض البنود التي تحتاج إلى إعادة نظر مثل تعريف :-

نقل الحاوية لمنطقة الكشف الجمركي

إعادة نقل الحاوية لمنطقة الفوارغ

أجور التفريغ بالنسبة لوكلاء البواخر

وهنا لا بد من الإشارة إلى تعريف الحاويات الفارغة التي أصبحت مناسبة بعد التعديل . ويرى الباحث أن الموانئ وهي عبارة عن تسويق وعرض للخدمات المينائية وكل جديد في صناعة النقل البحري ، فالتعريف يجب ان تكون مرنة لأبعد حد ممكن حسب العرض

والطلب ، أضف إلى ذلك أن الموائئ تخفي تفاصيل التعريفية الحقيقية وذلك حفاظا على الجانب التنافسي ومن ضمن الأسباب التي ذكرت في الإستبيان إن إدارة التسويق تحتاج إلى كوادر مؤهلة فأغلبهم ثانويين اعتمدوا على الخبرة الطويلة والكورسات .

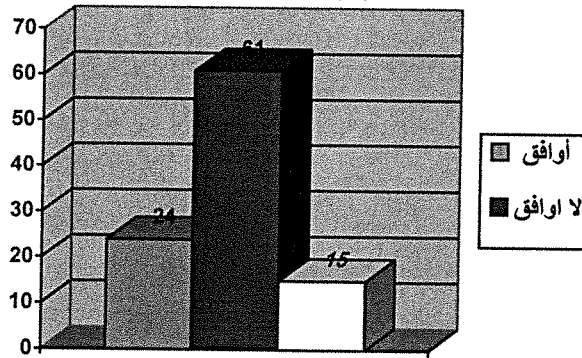
جدول رقم (19 - 5)

الالتزام بتطبيق نظام التجارة الإلكترونية

البيان	العدد	النسبة %	النسبة التراكمية %
أوافق	24	24	24
لا أوافق	61	61	85
معترض	15	15	100
الجملة	100	100	-

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (19 - 5)



الجدول رقم (19 - 5) والشكل رقم (19 - 5) يبين للذين أجابوا بعدم الموافقة 61% بينما نسبة الموافقين 24% والمعترضين بلغت 15% والفارق بين الموافقين والمعترضين 9% ومن الأسباب أن المستندات هي الضمان في التعامل ولتحديد الهوية وحفظ حقوق كل من الجهات المتعاملة مع الميناء والجمارك ... الخ . ومن الأسباب أيضاً الخوف من دخول بضائع دون مستندات توضح مواصفات البضاعة وصلاحياتها لان المستندات هي أساس صحة المعلومات والتعامل بين الناس أضف إلى ذلك أن التعامل مع هذا الإجراء يحتاج إلى التأهيل والتدريب والوعي بين الأوساط المتعاملة في هذا المجال ، وكذلك تفادياً لتدني التحصيل الجمركي خاصة وإن السودان ومؤسساته المختلفة يعتبر في بداية الطريق في الوقت الحاضر ، حيث يعاني ضعف في توفر التقنيات المتقدمة للمواكبة ، أما من وافق لسهولة وسرعة الأداء ولمواكبة العالم إذا طبق بصورة صحيحة ، وقد علل البعض (ماذا نحن فاعلون غير الموافقة لان العولمة قادمة) ، أما من أعترض فقد رأى أنه لابد من ضرورة ضبط العمل وتحري الدقة وعدم التجاوزات ، لذلك لابد من مستندات ورقية . ولابد من معرفة منشأ هذا النظام تفادياً للأخطاء عند التطبيق .

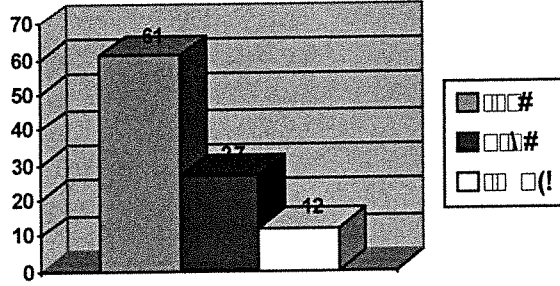
جدول رقم (20-5)

لم يوقع السودان لاتفاقية التجارة العالمية في ظل الخصخصة والعولمة التي تنادي
بالاقتصادية المفتوحة لتواكب وتنافس الموانئ الإقليمية

البيان	العدد	النسبة %	النسبة التراكمية %
أوافق	61	61	61
لا أوافق	27	27	88
معترض	12	12	100
الجملة	100	100	-

المصدر الدراسة الميدانية

شكل رقم (20 - 5)



يبين الجدول رقم (20-5) والشكل رقم (20-5) نسبة الذين أفادوا بالموافقة على توقيع السودان لاتفاقية التجارة العالمية في ظل الخصخصة والعولمة التي تنادي بالاقتصاديات المفتوحة لتواكب وتنافس الموانئ الإقليمية . 6% أفادوا بالموافقة مقارنة مع الذين أجابوا بعدم الموافقة حيث بلغت نسبتهم 27% ، والمعترضين على اتفاقية التجارة بلغت نسبتهم 12% والذين وافقوا كانت لهم أسباب هي :

إذ لم تتم الموافقة سوف يتخطانا الزمن، بل هي أمر لا بد منه ، وضرورة أن يوقع السودان وذلك لسلامة الاقتصاد الوطني وللمنافسة الحقيقية للموانئ الإقليمية والعالمية وللحاق بالركب العالمي وسيكون البقاء للأفضل والغلبة للعولمة في المستقبل ، بشرط وجود ضمانات تساعد على تجويد الأداء في الدولة . أما الذين لم يوافقوا فكانت لهم أسباب :

حيث تترتب على العولمة إفرازات اجتماعية منها تشريد العمالة في السودان ، وخوفاً من تهريب بضائع محظورة والتزوير ، و تقليل لإيرادات الدولة وتدني التحصيل الجمركي خاصة بعد ظهور القيمة المضافة ، أما المعترضين فكانت لهم أسباب :

الاقتصاد المفتوح لا يصلح مع الدول الفقيرة والدول النامية والسودان قطر نامي بل يعتبر من الدول الأقل نمواً فلا بد من تجويد الأداء داخلياً والتأكد من قدرة المنافسة حتى لا تفرض على السودان في الوقت الحالي .

تحليل اثر المنافسة بين الموانئ

1. مقدمة:

1.1 العولمة واثرها على المنافسة في اقتصاديات النقل الدولي:

فتحت " الحاوية " الباب نحو ثورة تكنولوجية عظمى تعمل على تغيير العالم وتغيير كل المفاهيم التي عاش العالم في أسرها لأحقاب طويلة. لقد فتحت " الحاوية" باب العولمة على مصراعيه فهي تعمل على إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تباين التوقيتات وإلغاء الحدود الدولية والحواجز الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبادل البضائع والأموال والمعلومات الكترونياً في لحظات من الزمن. وقد نتجت عن هذه الثورة والتي لا تزال تشكل آثاراً خطيرة لعل أهمها تحرير الأسواق الدولية وتعرضها للمنافسة الشديدة الضرورية في قطاعات الإنتاج والخدمات، وخلق سوق واحدة تشمل العلم كله. وقد أدت المنافسة الرهيبة إلى استخدام اقتصاديات الحجم بشكل مكثف وظهور التكتلات العملاقة وتكثيف استخدام التكنولوجيا المعقدة لخفض التكاليف. وأخذت الصناعة تبحث بأب عن كل الوسائل لاستخدام مدخلات أكثر رخصاً بما أدى إلى ظهور تقسيم جديد للعمل وانتشار العملية الإنتاجية للمنتج الواحد في أكثر من منطقة جغرافية تغطي العالم كله. وبذلك ظهرت الحاجة إلى إدماج العملية اللوجستية في العملية الإنتاجية. وأصبحت الموانئ والنقل البحري جزءاً من السلسلة اللوجستية المتكاملة حيث تشكل عملية تكنولوجيا المعلومات العمود الفقري لها.

وفي ذات الوقت أخذت الاقتصاديات الوطنية الإقليمية في الاندماج في الاقتصاد العالمي الذي أصبح تأثيره وتأثره بتلك الاقتصاديات يأخذ أبعاداً بعيدة الأثر ولعل الانهيار المالي والاقتصادي في منطقة جنوب شرق آسيا أكبر مثال لذلك والتي ظهرت آثاره في مختلف أنحاء العالم وإنما بدرجات متفاوتة ولعل النقل البحري والموانئ هما من أشد الصناعات تأثراً حيث تأثرت التجارة المنقولة بحراً سواء في هيكلها أو أحجامها أو في اتجاهاتها فالنقل البحري أصبح صناعة كونية (عولمية) بكل ما يعنيه هذا التعريف وأخذت الشركات الملاحية تندمج في بعضها مكونة شركات وتحالفات عملاقة قليلة العدد تسيطر على طرق العالم الملاحية. وفي نفس الوقت أخذت الموانئ تتطور تبعاً لمتطلبات العولمة (الكونية) وذلك من ناحيتين الأولى ظهور الموانئ المحورية لإعادة توزيع البضائع في المنطقة بواسطة الخدمات الراقدية والثانية ظهور شركات دولية متخصصة في إدارة محطات الحاويات وتدخل ضمن هذه الشركات الملاحية الكبرى التي تفضل أن تدير بنفسها المحطات التي تستخدمها في شبكات النقل التي تصممها لتغطي طرق العالم الملاحية.⁽¹⁾

وقد تميزت صناعة النقل البحري بالكثافة التكنولوجية والكثافة الرأسمالية مع التركيز الصناعي المكثف تصاحبه عمليات شديدة التعقيد ومع مستوى إداري غير مسبوق وظهور سوق احتكارات القلة وبالمثل أخذت الموانئ المحورية الكبرى في الظهور وتزايد عددها بما خلق بينها منافسة حادة مع تعرضها لمخاطر كبيرة نتيجة الاستثمارات الهائلة والتكاليف الثابتة العالمية ومستوى الإدارة الخارق.⁽²⁾

في خلال الاونة الاخيرة اخذ مركز ثقل التجارة العالمية ينتقل من المحيط الاطلسي الى المحيط الهادي حتى اصبح اليوم حوض المحيط الهادي هو المحور الرئيسي لحركة

1- جلال محمد احمد شلية : المنظور اللوجستي العالمي الحديث واثره على اداء الموانئ (دراسة حالة محطة الحاويات هيئة الموانئ البحرية :جامعة البحر الاحمر:كلية الاقتصاد والعلوم الادارية، يوليو 2014 ، ، ص 96.

2- جلال محمد احمد شلية : المرجع السابق، ، ص 97.

التجارة العالمية (من دول الشرق الاقصى الى الساحل الغربي للولايات المتحدة وكندا) يليه في الاهمية الطريق الرئيسي من الشرق الاقصى الى كل من اوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة وكندا (عبر قناة السويس) ثم ياتي الطريق عبر المحيط الاطلسي من اوروبا الغربية الى الساحل الشرقي للولايات المتحدة وكندا. وهذه الطرق الرئيسية تتنافس فيما بينها على جذب الشركات الملاحية الكبرى تبعاً لحجم التجارة المطلوبة نقلها.

وقد كان تاثير العولمة على النقل مع ظهور نظام الحاويات من الباب الى الباب ان تتمددت وصلات طرق النقل مخترقة القارات عبر المحيطات والجسور البرية والوصلات المختلفة ممدى الى تغيير نظرة الشركات الملاحية العالمية لاهمية الموانئ متأثرة بما يعرف بالبعد العولمي في تقدير الاهمية الاستراتيجية للموانئ، فان تكامل وتشابه خدمات النقل على المستوى العولمي في تكوين تحالفات شركات الملاحة العملاقة القليلة العدد، والسيطرة على طرق نقل التجارة الرئيسية في العالم والتي تتنافس فيما بينها تنافساً ضارياً عن طريق خفض تكاليفها الى ادنى حد ممكن بالسيطرة الدقيقة على تدفقات التجارة العالمية وعلى اختيار اكثر الطرق الجغرافية اختصاراً للوقت وتوفيراً في التكاليف وتعظيماً لتدفقات البضائع غالية القيمة كل ذلك ادى الى تحول عملية النقل البحري التقليدية الى عملية توزيع مادي وسلاسل الامداد (supply chain) على المستوى العالمي على الطريق الملاحي المختار.

اصبح الهدف الرئيسي للشركات الملاحية العملاقة ليس اختيار الميناء المحوري في حد ذاته وانما الوصول المباشر الى مصدر تدفق البضائع المطلوب نقلها مباشرة في عمق الظهير الصناعي والتجاري ويقومون الناقلون بتقديم خواص الموقع الجغرافي بميناء معين في ضوء شبكات النقل العولمية التي يتحكمون فيها والمتوفرة في ذلك الموقع. اهتم الناقل الذي يستخدم طرقاً تجارية طويلة المسافات في المقام الاول وذلك باختيار الطريق الاكثر فاعلية والاكثر تسويقاً بما يتضمنه من شبكة موانئ رافدية ووصلات عبور وجسور برية في سكة عامة متجانسة ومترابطة، ويأتي في المقام التالي من الاهتمام اختيار ميناء معين في مضمون هذه الاستراتيجية.

واصبح الطريق التجاري الرئيسي في العالم هو الممتد عبر حوض المحيط الهادي من دول الشرق الاقصى حتى الساحل الغربي لامريكا الشمالية وبذلك لم تعد هنالك حاجة للنقييد بحجم السفن البنامكس بل تعدتها الى ما يعرف بالسفن المتعدية للبنامكس (post panamax) والسبب في ذلك يرجع الى انتقال مركز ثقل التصنيع والنقل العالميين الى دول حوض المحيط الهادي حيث اصبحت اليابان والدول الصناعية الجديدة في اسيا واستراليا ونيوزلاندا والساحل الغربي للولايات المتحدة وكندا يشكلون اقوى منطقة صناعية تجارية في العالم، وقد ادى التطور في نظام النقل بالحاويات الى تغييرات في انظمة النقل، وفي انظمة الشحن للبضائع واصبحت عمليات النقل متعدد الوسائط تنظيماً عاماً ناتج عن سلسلة انظمة النقل بين الراسلين والمستلمين وذلك ترتب عليه زيادة في سرعة تسليم البضائع وتخفيض في حجم راس المال الغير عامل كما اصبح النقل متعدد الوسائط اكثر فاعلية مع ادخال اللوجستيات وسرعة تبادل المعلومات وهذه التطورات قد كان لها تأثيراً كبيراً على الموانئ وعلى السلسلة التي تربط وسائل النقل البحري بالنقل البري والنهري .

وقد ادت التغييرات التكنولوجية في استخدام الحاويات واستخدام السفن ذات الخصائص المتطورة، والاستثمارات في البنية الاساسية في الموانئ (الارصفة الاكثر عمقاً، تسهيلات التخزين، تسهيلات وانظمة المناولة، وسائل النقل والربط برياً ونهرياً، وانظمة تبادل

المعلومات)، وترتب عليه ان اصبح في السوق تداول الحاويات يستخدم فناً مكثفاً لراس المال في تداول الحاويات وتخزينها.

وكحلقة في سلسلة النقل اصبح الميناء يحتل جزءاً من مراكز النقل (الشحن، التفريغ +الترانزيت+التخزين) كما اصبح يحتل مركزاً من مراكز التوزيع وقد تم تحويل مراكز البضائع الى مراكز الخدمات اللوجستية تقوم بتقديم خدماتها سلسلة عمليات النقل من المنتج الى المستهلك .

1.2 عرض خدمات الموانئ:

1.2.1 في الموانئ نجد ان هنالك اختلافات في البنية الاساسية والبنية الفوقية والمحددات التي تعطينا مستوى البنية الاساسية هي اطوال الارصفة، اعماقها، المساحة التخزينية للحاويات، اعداد الاوناش.

1.2.2 والعناصر الاخرى مثل امكانيات الوصول الى البر الرئيسي، ونوعية وكفاءة انظمة المعلومات، درجة كفاءة الميناء، مستوى انتاجية العمل المقدم، والانواع المختلفة من الخدمات التي تعتبر هامة لكي تشكل صورة الخدمات المعروضة بالنسبة لكل ميناء.

من المعروف لو ان اماكن كانت لها طاقة اصغر مما يتطلبه الطلب على خدمات الارصفة فانه يترتب على ذلك تواجد خطوط للانتظار (فائد الطلب) وعلى النقيض لو ان اماكن الرسوم لها طاقة اكبر مما يتطلبه حجم الطلب على الخدمات التي تحت الاستخدام (فائد العرض) وفي كل من انتظار السفن في الموانئ وكذلك البنية الاساسية، والليات المتخصصة (الروافع والاوناش)... الخ فانه لا يتم استخدامها الى الحد الاقصى المتوقع من طاقتها يترتب عليه نتائج مالية سيئة. فمثلاً سفن الحاويات التي تنتظر بالميناء تعني تحمل تكاليف زائدة وايضاً حجم كبير من راس المال ومكاسب محظورة او غير مشروعة وذلك فيما يتعلق بالبضائع محل الاعتبار ويكون للطاقة الغير مستقلة ايضاً نتائج مالية او تمويلية طالما ان الاستثمارات الكبيرة تكون مطلوبة (وتكون انتاجية الميناء كثيفة راس المال) وفي هذا فانه يكون من الهام جداً بالنسبة للطلب والعرض ان لا تظهر انحرافات كبيرة بينها حتى يمكن التوصل الى تخفيض في التكلفة الكلية (تكلفة خدمات الميناء مضافاً اليها تكلفة التكدس).

يتميز ميناء جدة الاسلامي بالموقع الجغرافي اسند جميع اعمال التشغيل والصيانة للقطاع الخاص نظام التاجير ، تبلغ نسبة الحاويات اعادة الشحن نسبة 58% فى عام 2010م وانخفضت فى عام 2013 الى 38% يعتبر ميناء الملك عبدالله نموذج رائد فى ادارة الاعمال البحرية وهو امتداد لميناء جدة لحل مشاكل التكدس ، تتميز بتداول يبلغ 25 حاوية / ساعة وقدرة استيعابية تصل الى 65 طن ، وحالياً يوجد رصيف حاويات بطول 700 متر ، بتداول سنوى 1.3 مليون حاوية مكافئة ، وبدات المرحلة الاولى فى تطوير محطات الحاويات ومخطط لها تداول 2.7 مليون حاوية مكافئة وبانتهاء المرحلة الثانية فى عام 2019 م تصل القدرة الاستيعابية للمحطة 10 مليون حاوية مكافئة سنويا ، وفي الخطة المستقبلية يتوقع ان تزيد قدرة محطات الحاويات الى 20 مليون حاوية مكافئة .

اما كينيا تعتبر من اهم المعابر الى المناطق الجنوبية من خلال الممر الشمالي عبر ميناء ممبسا بالطرق البرية ، والسكك الحديدية والنقل النهري ، وتغضى 70% من حركة تجارة الترانزيت لخمس دول بتكلفة مرتفعة للنقل تفوق 50% ، والتداول الحالى للميناء ارتفع من 250 الف حاوية متكافئة الى 450 الف حاوية متكافئة الى 800 الف حاوية متكافئة بغاطس يبلغ 15 متر لتصل الطاقة الاستيعابية الى 1.2 مليون حاوية مكافئة فى الفترة من 2016-2019م ، اما المرحلة الثالثة من 2020-2023م لتصبح الطاقة الاستيعابية 20.5

مليون حاوية مكافئة . اما الكرينات فيبلغ عددها 8 كرينات جسرية و20 من كرينات الساحات و27 جرار، و120 وصلة ثلاثية، وساحة تخزينية تبلغ 50 هكتار وعرض التشغيل لمشغلين فى القطاع الخاص . اما مشروع الميناء العملاق ميناء لامو Lamu شمال ممبسا سوف يكون اكبر ميناء فى افريقيا متوقع ان يتدوال 23 مليون طن سنوياً بغاطس 18 متر . وهذا التطور باشراف شركات يابانية .

اما ميناء عدن لتداول الحاويات تدار بواسطة ميناء دبی العالمية بغاطس 16م وتستقبل أعداد متزايدة من سفن اعادة الشحن ، وبضائع الترانزيت والبضائع المستورة صادر ووارد بعدد 7 رافعات جسرية بقوة 48 طن - 65 طن ورافعتان سيوبر بوس بانامكس ، وقدرة تخزينية تبلغ 13248 حاوية نمطية على ارتفاع اربع حاويات. و30 قاطرة و65 مقطورة ، 252 نقطة تبريد ، ومحطة كهرباء(14 ميجاوات ، وموقع لصيانة الحاويات المبردة . ومن المشاريع المستقبلية لمؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية مشروع توسيع وتعميق القناة الداخلية للميناء لتلبية لاحتياجات سفن الحاويات الكبيرة التى تتردد على الميناء حالياً يبلغ عرض القناة الحالية 185 متر و15 متر ، الى 250 متر وتعميقها الى 18 متر ، ليصبح طول القناة بعد التوسعة الى 7.4 ما يعادل 4 اميال بحرية عن حاجز امواج الميناء الداخلى لمحطة الارشاد والتى تؤدى الى منطقة الاستدارة الحالية التى يبلغ قطرها 700متر ولايتم ذلك الا عبر ايجاد مصادر تمويل خارجية .

أما ميناء عدن فيه 19 رصيف منها رصيفان للحاويات بطول 350 متر وعمق 16 متر ، وميناء بورتسودان به 14 رصيف منها مرطبين للحاويات بعمق 12 متر، ميناء عدن وميناء بورتسودان يتوافقان في التخزين المغطى والمكشوف والآلات الرافعة والساحات التخزينية ومستوى الأداء التشغيلي ، لكن ميناء عدن يتميز بوجود ميناء للصيد مجهز بصورة حديثة .

اريتريا تربط ميناء عصب وأديس ابابا من خلال طرق البرية بطول يبلغ 882 كلم ، ومن ميناء اسوا الى اديس ابابا بطول يبلغ 196 كلم وتصل هذه الطرق البرية من اديس ابابا الى الخرطوم من ناحية والى ميناء ممبسا الكينى من ناحية اخرى . وخط السكة حديد الذى تم تشييده عام 1887م و1932م من المستعمرة الايطالية انذاك وهو يربط ما بين بيشا البرى مع الحدود السودانية.

ميناء عصب هو الميناء الرئيسى بعد انفصال اريتريا عن اثيوبيا ، وهو ميناء متعدد الاغراض وله اربعة متعددة بضائع عامة ، ودرجة والصب الجاف والصب السائل بطول 1.4 والان اصبح الميناء يدار بواسطة شركة ميرسك العالمية وهو اكبر خط ملاحى على مستوى العالم بل هو الخط الاول على مستوى العالم.

وميناء جيبوتي وميناء بورتسودان كل له ميزاته، لكن ميناء بورتسودان يتوسط البحر الأحمر من حيث الموقع الجغرافي، بالنسبة للخطوط الملاحية الرئيسية القادمة من جنوب شرق آسيا وغرب أوروبا وشرق أمريكا الشمالية ، إضافة إلى أنه الميناء الوحيد في حوض البحر الأحمر الذي يصدر بكميات كبيرة وتجارية داخل السودان أضف إلى ذلك إمكانية أن يخدم القارة الأفريقية بالنسبة للأقطار المغلقة في غرب ووسط أفريقيا ولخدمة تجارة الترانزيت إذا توفرت البنى التحتية الأساسية ، وميزة الساحل السوداني الذي يمتد من حلايب حتى مصوع ينشط تجارة إعادة شحن الحاويات إذا توفرت مقومات هذه التجارة من

مرابط وساحات ومخازن وتصل الطرق البرية بين ميناء جيبوتي واديس ابابا وتتفرع الى الخرطوم والى كينيا حتى تصل ممبسا وترتبط وصلات السكة الحديدية اديس ابابا مع ميناء جيبوتي بطول (656) كلم بمقياس (1345) متر ويرتبط اقتصاد جيبوتي ارتباط كبير بتجارة الترانزيت ونشاط الخدمات معتمدة على موقعها الجغرافي في باب المنذب حيث يعتبر من الممرات الرئيسية لنقل البضائع والنفط بين اسيا واروبا ويدرار بواسطة شركة ميناء دبي العالمية بحق امتياز 20 عام وتشغيل المنطقة الحرة الجاري انشاؤها على مساحة 25 هكتار ملاصقة للميناء وتبلغ القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات في جيبوتي الى 1.6 مليون حاوية متكافئة سنوياً بعمق 18 متر وعلى حسب ماهو مخطط يجب ان تصل الطاقة الاستيعابية الى ثلاثة ملايين حاوية متكافئة بعد اكتمال المرحلة الثانية، وتوجد 8 كرينات سيوبر بوست بانامكس حمولة 50 طن و 24 RTG حمولة 41 طن و 63 جرار و 480 وحدة ثلاجات وتتداول ميناء جيبوتي من حاويات اعادة الشحن 50% من اجمالي الحاويات المتداولة بالمحطة .

ويتفوق ميناء جدة الإسلامي على مواني البحر الأحمر بالآليات الحديثة من الرافعات الجسرية وحاملات الحاويات والرافعات المطاطية ، وجود نقاط التبريد للحاويات المبردة للإمداد بالتيار الكهربائي والزوارق البحرية مثل زوارق القطر والسحب والإنقاذ وزوارق مكافحة الحريق والزوارق البحرية لمكافحة التلوث ، أما من حيث الاتصالات فميناء بورتسودان متقدم عن مواني حوض البحر الأحمر إذ يمتلك ثاني أكبر محطات اتصالات في الشرق الأوسط . أما حوض إصلاح السفن في ميناء جدة فهو مجهز بأحدث المعدات إذ يستقبل سفن حمولة 4.500 طن بالإضافة إلى رصيفين بطول 170 متر تستقبل حمولة 6 ألف طن . كذلك ميناء عدن يمتلك حوض لإصلاح السفن أقل تجهيزاً من ميناء جدة ، أما ميناء بورتسودان يحتاج إلى تأهيل وتجهيز بأحدث الآليات حيث يتم تأهيل السفن السودانية في ميناء جدة والمواني الأوربية مثل بلجيكا وامستردام ومن المشروعات تحت تحت الدراسة شراء حوض عائم بمايعدال 80 الف دولار من شركة دامن الهولندية وهو تحت الإنشاء .

وأكبر منافس من حيث الظروف الاقتصادية والبنيات لميناء بورتسودان ميناء جبوتي فهو يعتمد على تجارة إعادة شحن الحاويات ، لتواكب صناعة النقل البحري في السفن والرافعات والجسرية وتعتبر الركيزة الأساسية للخطوط الملاحية العالمية في حوض البحر الأحمر بعد ميناء صلالة في سلطنة عمان خاصة بعد أن أصبحت تحت ميناء دبي مؤخراً . في ميناء جدة الإسلامي إدارة وتشغيل وصيانة محطات البضائع والتسهيلات البحرية ومناطق إعادة التصدير تسند للقطاع الخاص بعقود تمتد ما بين 10 – 20 سنة ، بينما نجد في ميناء بورتسودان نظام العقود الخاص يتركز في إيجار المخازن والمرابط لعدة شركات مثل : ، وشركة سيقا للغلال وشركة وشركة سين للغلال ، وشركة الحظا ، والشركة الجزائرية لتصنيع الزيوت النباتية والحيوانية

أما في مجال الآليات فنجد تقارب في عدد المرابط بين ميناء بورتسودان وميناء عدن من حيث عدد مرابط الحاويات وأطوالها وأعماقها ونوع الرافعات الجسرية والرافعات المطاطية وحمولاتها متساوية حيث تبلغ 48 طن للكرين الجسري الواحد و 68 طن في الكرينات الجسرية الحديثة .

أما في مجال التعريفه فهناك تفاوت بين ميناء بورتسودان وعدن وجدة ، فتعريفات المواني الأخرى تقسم كل عملية على حده من عمليات الرصيف والساحات والكشف

والتستيف لذلك يظهر الفرق في ارتفاع التعريفية في ميناء بورتسودان حيث تدمج ميناء بورتسودان كل العمليات في نشاط واحد.

إنتاجية الرافعات الجسرية تتفاوت وفي تقرير (1) لإدارة التسويق لميناء بورتسودان إنتاجية الرافعات الجسرية في ميناء جدة تصل المعدل العالمي أكثر من 25 حاوية/ساعة ، ميناء جبوتي وهو نفس المعدل بميناء بورتسودان من 15-20 حاوية/ساعة ومعدل المناولة في ميناء عدن أقل من ميناء بورتسودان حيث يبلغ معدل المناولة ما بين 10-15 حاوية، أما مجال الأطنان الصادرة والواردة في مواني حوض البحر الأحمر فنجد أطنان ميناء جدة الواردة تشكل أعلى نسبة وأعلى حصة في مجال إعادة شحن الحاويات ، وعدد الاطنان الصادرة في ميناء بورتسودان تشكل أعلى نسبة بالنسبة لمواني البحر الأحمر خاصة في الفترة الأخيرة بعد الاتجاه للتصدير بالحاويات . اما ميناء جيبوتي تعتمد على حركة التجارية في التدوال لتجارة الترانزيت لاثيوبيا عبر ممر يبلغ طوله (2067)كلم لميناء ممبسا حتى جيبوتي بينما نجد ان الممر عبر المواني السودانية يبلغ طول (1900)كلم وهي مسافة اقل والادارة في المواني قدمت تسهلات وبدأ العمل بالفعل لكن هنالك بعض العقبات تتمثل في الجباية عبر الولايات الثلاث (ولاية البحر الاحمر ، ولاية كسلا، ولاية القضارف) .

لذلك فإن ميناء بورتسودان إذ قدر له توفير كل المقومات الأساسية سوف ينافس هذه المواني لما لها من موقع استراتيجي في حوض البحر الأحمر ، خاصة إذا تم تنفيذ مشروع ميناء سواكن الجديد للحاويات حيث صمم لاستقبال سفن الجيل الخامس للمواني والمعدات .

1- هيئة المواني البحرية ، إدارة التسويق ، تقرير عام 2000م .

الخاتمة

من خلال البحث وضحت القدرة التنافسية للموانئ السودانية في ظل التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري مثل التطور في عمارة السفن ومعدات المناولة والنظم التشريعية الدولية التي تنتظم منظومة للنقل البحري والتي تعمل بدورها من اجل تحقيق أهداف منظومة اكبر واكثر اتساعاً وشمولاً في منظومة إدارة اللوجستيك LOGISTIC MANEGMENT وهي :-

تقليل التكلفة النهائية . DECREASE LANDED

تقليل زمن الطلبية . DECREASE LEAD TIME

زيادة الجودة . INCREASE LANDED

ونتيجة لتلك المفاهيم والتطورات أصبحت الموانئ عبارة عن حلقة في سلسلة اللوجستيك، ومفهوم اللوجستيك يتطور بدوره تطوراً سريعاً كنتيجة لأدراك منظمات الأعمال Business Organization. لازدياد حدة التنافس بين هذه المنظمات ، وبالتالي اصبح تقليل تكاليف الإنتاج هو مجال المنافسة الجديد بين تلك المنظمات.

كذلك يسهم النقل البحري مساهمة فعالة في التجارة الدولية ، والتجارة بدورها قد أصبحت العنصر الأساسي في التنمية الاقتصادية ، واصبح التصنيع من اجل التصدير هو الإستراتيجية للمنافسة من اجل البقاء . ومن اجل المنافسة وقبل خصخصة أو إعادة هيكلة الموانئ وقطاع النقل البحري لا بد من خصخصة الفكر الإداري والتخلص من البيروقراطية الحكومية والتخلف الإداري والوظيفي ، كما ينبغي تنمية وتطوير القوانين الاقتصادية خاصة الاستثمارية. وقد تم استخدام المنهج المسحي والوصفي ومنهج دراسة الحالة والإحصائي لغرض اختبار فرضيات البحث التي تمثلت في:

فروض البحث:

هل استخدام التكنولوجيا الحديثة لها دور في كفاءة التشغيل الذاتي وزيادة معدلات التداول؟؟، هل استخدام المعدات والآليات الحديثة ذات الكفاءة تستوعب عدد أكبر لسفن الحاويات مما ينعكس إيجاباً على بقاء الأنشطة اللوجستية؟؟، هل غياب النقل متعدد الوسائط وقوانينه في السودان يؤثر سلباً على أداء محطة الحاويات في الميناء الجنوبي وعلى الأنشطة اللوجستية في مجتمع الموانئ؟؟؟. هل منظومة ادارة اللوجيستيك في الموانئ السودانية تحقق اهداف الادارة اللوجيستية من حيث تقليل التكلفة النهائية ، تقليل زمن وجودة الخدمة (Ship Turn Round)؟؟.

وذلك من اجل التعرف على الوضع الراهن لمحطة الحاويات بالميناء الجنوبي ومدى تأثيرها بثورة النقل البحري ، والعولمة ، والتحرير الاقتصادي وظهور الاقتصاديات المفتوحة واتفاقية التجارة العالمية ، والتجارة الإلكترونية واللوجستيات ومدى إمكانية تطبيقها في قطر نامي كالسودان له ظروفه ومشاكله الداخلية. وتوصل البحث لعدة نتائج ادت الى توصيات عديدة، وقد تم تقسيم البحث إلى خمسة فصول هي:

الفصل الأول: المقدمة (هيكل البحث).

الفصل الثاني : نظم المعلومات اللوجستية ودورها في خدمة عملاء الموانئ.

الفصل الثالث : نبذة عن الموانئ والموانئ السودانية.

الفصل الرابع: بيئة صناعة النقل البحري

الفصل الخامس: تحليل الاستبانة (النتائج والتوصيات)

حيث تعتمد على اقتصاديات الحجم VOLUME IS ALL ، مع ذكر أمثلة لموانئ مجاورة مثل : ميناء جدة ، ميناء عدن ، ميناء تنزانيا، ميناء مباباسا في شرق أفريقيا. وتم تحليل ومناقشة نتائج الاستبيان ونتائج الدراسة الميدانية التي أجريت وشملت كل الجهات المتعاملة مع الميناء وكانت خاتمة هذا الفصل بالخاتمة والتوصيات .

النتائج

1. بعد التحليل اثبتت الدراسة ان ميناء بورتسودان ميناء رافدي رغم موقعه الجغرافي المتميز بالنسبة لموانئ حوض البحر الاحمر المنافسة.
2. كما ورد في الفرض اعلاه ان ميناء بورتسودان ميناء رافدياً وان الاتجاه العالمي في صناعة النقل البحري نحو الموانئ المحورية لما لها من فوائد جمة اهمها السرعة وتقليل تكلفة النولون، وظهور الخطوط الملاحية.
3. اثبتت الدراسة عدم وجود مركز لوجستي عالمي بالمواصفات العالمية، بل بدأت الهيئة في انشاء ميناء سلوم الجاف كمركز لوجستي تحت الانشاء وانتهت المرحلة الاولى.
4. بدأ تطبيق نظام النافذة الواحدة في الموانئ جزئياً ولم يطبق تطبيق كاملاً نسبة لقصور بعض اطراف مجتمع الميناء مثل: المواصفات ، التجارة... لكن تم الربط بين الجمارك والموانئ.
5. ضرورة أهمية نظام نقل متعدد الوسائط لاهميته وارتباطه ارتباط وثيقاً لخدمة منطقة الظهر للميناء.
6. عدم وجود منطقة حرة اسوة بالمناطق الحرة في حوض البحر الاحمر ومن المعلوم ان اي منطقة حرة هي نواة لنظام اللوجيستيات وخدمة منطقة الظهر وصولاً للمنقول الحجمي من البضائع.

التوصيات

1. على هيئة الموانئ السودانية أن تحافظ على تميزها التنافسي وزيادة الحصة السوقية من التجارة العابرة لحوض البحر الاحمر .
 2. قيام منطقة حرة حقيقية ومتكاملة سوف يؤثر على النظام اللوجستي بكل انواعه لذلك لا بد من وضع خطة استراتيجية للتنفيذ ، مستصحباً التغييرات المحتملة والمتوقعة على خريطة نقل التجارة العالمية.
 3. الاهتمام بالتشريعات والقوانين والاتفاقيات الدولية المتصلة بنشاط الفكر اللوجستي وتطورات واشكال النقل متعدد الوسائط الذي يحتاج الى تنسيق وتطوير لمطالبات التجارة العالمية.
 4. تكملة نظم المعلومات وتحليل البيانات والربط الشبكي لنظام تبادل المعلومات محلياً واقليمياً وانشاء نظام متكامل يربط الاسرة المينائية في نظام مشترك(موانئ ، جمارك ، وكلاء شحن) وصولاً للنافذة الواحدة .
 5. ضرورة زيادة الاهتمام ومواكبة وتحديث معدات المناولة بادخال الانواع الحديثة من المعدات والاليات التي تزيد من معدات التداول في محطة الحاويات
 6. تدريب وتأهيل الاعداد الكافية من العاملين بالموانئ لمقابلة احتياجات اتفاقية التجارة (الادارة العليا – الوسطى – الابتدائية) مع الاهتمام بالكفاءة الفنية للعمالة.
 7. تشجيع الاستثمارات في الميناء حيث ان الاستثمار في مجال النقل البحري راسمالي ومتسارع في ظل المنافسة.
 8. الاهتمام بنظام شركات ادارة الموانئ العالمية اسوة بالموانئ الاقليمية للاستفادة من الخبرات الاقليمية والعالمية في المنطقة حتى ترتفع كفاءتها وتستطيع المنافسة في الاقليم.
 9. السعي الحثيث لاكمال ميناء سلوم الجاف كمركز لوجستي لما له من انعكاس على المنطقة الخلفية منطقة الظهير (cainter land) لحركة تجارة السودان الخارجية.
- هنالك انواع مختلفة من التخصصات الدقيقة في النقل البحري يقترح عمل دراسات والدخول فيها مثل:
1. سفن السياحة.
 2. سفن المبردات.
 3. سفن نقل السيارات.
 4. سفن الغازات المسيلة.
 5. سفن ناقلات الكيماويات والمنتجات البترولية وغير ذلك من الانشطة والخدمات.

بحوث مقترحة

1. الترانزيت المباشر(اعادة الشحن) للحاويات واثارها على الاقتصاد الوطني السودان.
2. دور شركات الملاحة في تنمية التجارة الخارجية السودانية.
3. دور شركات الملاحة في دعم خزينة الدولة من العملة الاجنبية المشاكل والحلول.
4. دراسة نظام اللوجستيات كمنظومة في صناعة النقل البحري.
5. نظام النقل متعدد الوسائط دورة وانرة على نظام اللوجستيات.
6. أهمية ودور الموانئ المحورية وشركات وادارة الموانئ .
7. أهمية ودور الموانئ الجافة في حركة التجارة العالمية.

المراجع

المراجع باللغة العربية

1. احمد عبد المتصف : مستقبل النقل البحري في مطلع الالفية الثالثة للموانئ:الاكاديمية العربية للعلوم التكنولوجيا والنقل البحري:الاسكندرة:الندوة الدولية الخامسة عشر:ورقة بحثية رقم 13 .
2. احمد عبد المنصف: لوجستيات نقل التجارة العربية البينية:الجمعية البحرية المصرية،مجلة متخصصة لنشر الابحاث العلمية في مجال النقل والتجارة نصف سنوية العدد السادس يناير 2000.
3. ايمن محمد النحراوي: الموانئ العربية:دار الفكر:الاسكندرية،ص 274 2009
4. تقرير الانكتاد رقم 4/5 تطورات الصناعة والسياسة العامة في النقل البحري العالمي واثرها على البلدان النامية بتاريخ 1990/7/29 TD/B/CN بعنوان:
5. ثابت إدريس عبد الرحمن: مقدمة إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية 2007.
6. جامعة الدول العربية،مجلس الوحدة الاقتصادية العربية،الامانة العامة: تطوير الموانئ العربية والأفريقية:القاهرة،2012.
7. جيمي ستوك: دولاس لامبرت، تعريب: سرورة علي إبراهيم، الإدارة اللوجستية للإمداد، دار المريخ للنشر، الرياض، 2009.
8. حمادة فريد منصور: مقدمة اقتصاديات النقل مركز الإسكندرية للكتاب الإسكندرية 2007.
9. خالد حسن حرس: نظام الاسكودا العالمية:ورشة النافذة الواحدة لتسهيل التجارة والاعمال الالكترونية:الخرطوم:21-23 فبراير 2011.
10. سمية بدوي: اقتصاديات انشاء وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية:دار الفكر الجامعي:الاسكندرية:2005.
11. صابر حسن غنام: التكاليف الاستراتيجية في دعم القدرة التنافسية للموانئ البحرية:الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،الاسكندرية،ورقة بحثية رقم 18.
12. عبد المنعم احمد التهامي: دراسة جدوى المشروعات الاستثمارية في الموانئ: القاهرة، مكتبة عين شمس 2008.
13. عبد الحلیم بسيوني: الموانئ البحرية تأثيرها على الاقتصاد،مجلة تكنولوجيا النقل:الاسكندرية،الثانية عشر،العدد 65 ابريل - يونيو 2005.
14. عبد القادر فتحي لاشين المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجيستيات :المنظمة العربية للتنمية الادارية القاهرة 2009.

15. عماد ابو السعود: دور اللوجستيات الالكترونية في الموانئ:معهد تدريب الموانئ، بالتعاون مع الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا اتحاد الموانئ العالمية والمركز البحري باليونان، 2010 ورقة بحثية رقم 15 .
16. علي سليمان: الحاويات تطورها:انواعها، ادارتها بورتسودان:الخطوط البحرية السودانية،العلاقات العامة بدون تاريخ.
17. علي يحيى بسيوني: اثار العولمة في تطوير الموانئ، الندوة الدولية ، معهد تدريب الموانئ:الاسكندرية ورقة بحثية رقم 16 .
18. عوض سامي زكي: الموانئ الجافة تخطيط وادارة:منشأة الاسكندرية،2010.
19. فاروق ملش: النقل متعدد الوسائط:الشهابي للطباعة والنشر:الاسكندرية،2005
20. عبد القادر فتحي لاشين فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الادارية:مرجع سابق. واخرون:
21. مريم فرج محمد حامد : رسالة ماجستير بعنوان:منافسة ميناء بورتسودان الموانئ الاقليمية في مجال محطات الحاويات 2002.
22. معهد تدريب الموانئ: التطورات الحديثة في ادارة وتشغيل الموانئ :الاسكندرية:دار الفكر الجامعي فبراير 2009.
23. معهد تدريب الموانئ ، الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ: التجارة العالمية ولوجستيات الموانئ ورقة بحثية رقم 15 .
24. هارون احمد عثمان: الاقتصاد البحري:الاسكندرية ، منشأة المعارف .
25. هيئة الموانئ البحرية ورشة عمل نظم المعلومات:بورتسودان، 2009 .
26. هيئة الموانئ البحرية: دراسة ميناء سلوم الجاف:الادارة العامة للتخطيط والبحوث،2013.
27. هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحوث: دراسة محور التجارة العابرة بورتسودان - اثيوبيا بورتسودان عام 2014.

REFERENCE

المراجع باللغة الانجليزية

1. CONTAINERIZATION INTERNATIONAL , DEC,1995
2. CONTAINERIZATION INTERNATIONAL SCALE VERSUS SCOPE, JAN, 1998.P52.
3. ERNST FRANKEL, THE COST OF TOTAL FOREIGN TRADE LOGISTIC IN L.D.C. AND HOW TO REDUCE THEM, A PAPER PRESENTED IN MARCON II CONFERENCE, ALEXANDRIA 1991.
4. FAROUK MALASH, THE COMBINED TRANSPORT DOCUMENT LECTURE SUBMITTED AT THE OSLO UNIVERSITY, FOR PARTIAL, FULFILLMENT AT THE REQUIREMENT FOR MASTER DEGREE 22/FEB,1998.
5. FLOUR, MEED HOUSE, 21 JOHN STREET. APRIL, 1998.P.8.
6. HAS CARL, IMPLICATION AT INTRODUCTION MULTI MODEL TRANSPORT IN DEVELOPING COUNTRIES, PAPER DELIVERED OF THE THOMAS SCHOEN BOAM, IBID.P288.
7. IL . WALLACE, TRANSPORTATION REGULATION MANAGEMENT AND NATIONAL POLICIES, WASHINGTON, SCATTLE UNIVERSITY
8. LECTURE NOTES, NORWEGIAN SHIPPING ACADEMY, OSLO, 1992. LECTURE NOTES, UNIVERSITY OF WALES INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, DEPT. OF MARITIME STUDIES, 1974.
9. LIOYA'S SHIPPING ECONOMIST, AUGUST, 1999.
10. LIVESEY & HENDERSON, MARCH, 1977 – IN (ASSOCIATION WITH CO-OPERATION & BRAND ASSOCIATES LTD).
11. LOUGHLIN C, THE ECOUOUIS OF SEA TRANSPORT, PERGRAMON PRESS, OXFORD 1997.
12. OCEAN SHIPPING CONSULTANTS, ANNUAL REPORT 1997.
13. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 1997.
14. ROLAND H. BALLOU, BUSINESS LOGISTICS MANAGEMENT, USA, OAK BROOK, 3RD. 1993.
15. S. MANK ABADY, THE INTERNATIONAL MULTI MODAL TRANSPORT AT GOODS CONVENTION, 1980. PART 2. NOTES DELIVER OF THE HIGHS STUDIES IN THE ARAB MARITIME TRANSPORT ACADEMY, 1982.

16. SEA PORT MANAGEMENT TEXT BOOK, BREMEN, IBID P.66, ALSO UNCTAD/TD/B/C. 4.315(PART 11) P.11 ALSO, HANS CARIL, IBID. P.20.
17. SEA TRADE REVIEW ARAB SHIPPING GUIDE 1998.
18. SEA TRADE REVIEW, MARCH 1997.
19. UNCTAD ANNEX III (G) P.139.
20. UNCTAD, ESTABLISHMENT OF MULTI MODAL TRANSPORT OPERATION IN DEVELOPING COUNTRIES, 1979.TD/B/C.4/18.P.19. .
21. UNCTAD, TD/MT/CONF/16.

التقارير والدوريات والمجلات

- 1- قانون هيئة الموانئ البحرية لسنة 1974.
- 2- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) استعراض النقل البحري في العام اعداد مختلفة.
- 3- مركز البحوث والاستشارات البحرية ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، التغيير في صناعة النقل البحري في العالم وانعكاسه على الدول النامية ، الاسكندرية عام 2000.
- 4- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحاث: المرشد العام: بورتسودان، 2012.
- 5- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للميناء الشمالي تقرير الاداء التشغيلي بورتسودان 2012 .
- 6- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للهندسة الميكانيكية تقرير الاداء التشغيلي 2014.
- 7- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للهندسة الكهربائية ، تقرير الاداء السنوي 2014.
- 8- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للميناء الجنوبي تقرير الاداء التشغيلي عام 2014.
- 9- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحاث: المرحلة الاولى لتطوير الميناء، شركة ماربلز ريجوى تمويل البنك الدولي 1980.
- 10- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحاث المرحلة الثانية لتطوير الميناء: شركة بمقراد اليوغسلافية، وشركة بمقراد اليوغسلافية وأعمال الكهرباء تنفيذ شركة كمرتيل الانجليزية 1986.
- 11- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحاث المرحلة الثالثة لتطوير الميناء (تمويل ذاتي) تنفيذ بيوت خبرة اجنبية: شركة ساوزر اندبنت وشركة Z.B.M.C شركة دامن الهولندية شركة ماكاي الامريكية، شركة ديماس، ادارة الهندسة المدنية / الميكانيكية / الكهربائية بالموانئ.
- 12- هيئة الموانئ البحرية الادارة العامة للتخطيط والبحاث التقرير الاحصائي السنوي عام 2103م.

الرسائل العلمية والدراسات:

1. الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري
:دراسة انشاء وتشغيل مركز لوجستي متكامل في موقع سلوم غرب ميناء بورتسودان.
2. الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري
:دراسة انشاء وتشغيل مركز لوجستي متكامل في موقع سلوم غرب ميناء بورتسودان.
3. جلال محمد احمد شلية : المنظور اللوجستي العالمي الحديث واثره على اداء الموانئ (دراسة
حالة محطة الحاويات هيئة الموانئ البحرية :جامعة البحر الاحمر:كلية الاقتصاد والعلوم
الادارية، يوليو 2014 .
4. دراسة سلمى عبد المجيد محمد الامين بعنوان: دور المفاهيم اللوجستية في تنمية
وتطوير المناطق الحرة - دراسة حالة منطقة البحر الاحمر في الفترة ما بين الاعوام 2000-
2012 - رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في اقتصاديات النقل الدولي واللوجستيات -
جامعة البحر الاحمر - 2014م.
5. مريم فرج محمد حامد دراسة ماجستير بحث بعنوان :المنافسة الاقليمية لمحطة الحاويات في
حوض البحر الأحمر (الميناء الجنوبي / ميناء بورتسودان) 1990م - 2001م ، جامعة
السودان للعلوم والتكنولوجيا ، اغسطس 2002

الانترنت

المواقع الالكترونية:—

- الموقع الالكتروني لميناء جيبوتي، 2013.
- الموقع الالكتروني لهيئة الموانئ السعودية 2013.
- الموقع الالكتروني لهيئة الموانئ الكينية، 2013
- الموقع الالكتروني للموانئ التنزانية 2013.
- الموقع الالكتروني للموانئ الاريتريا 2013
- الموقع الالكتروني لميناء عدن 2013.

الملاحق

ملحق رقم (1)
المصطلحات والمختصرات

DOOR TO DOOR	من الباب إلى الباب
MOTHER PORT	ميناء أم
FEEDER PORT	ميناء رافدي
PANAMAX	حجم قناة بنما
POST PANAMAX	أكبر من حجم قناة بنما
SUPER POST PANAMAX	أكبر من حجم قناة بنما
HUP PORT	ميناء محوري
LOGISTIC	نظام اللوجستيك
E.D.I. ELECTRONIC DATA INTERNATIONAL	نظام التعامل بدون مستندات ورقية
GATT	اتفاقية القات
TRANCIT	بضاعة من الميناء إلى داخل القطر أو القطر مجاور
TRANSSHIPMENT	بضائع من الباخرة للميناء ثم من الميناء إلى باخرة أخرى ثم إلى ميناء آخر
HINTER LAND	مساحة أرض تتصل بالميناء في القطر المعنى
SEMI- NATURAL HARBOURS	موانئ شبه طبيعية
ARTIFICIAL HARBOURS	موانئ صناعية
PORT PLANNING	تخطيط الموانئ
NATURAL HARBOUR	الموانئ الطبيعية
CARGO HANDLING	وسائل مناولة البضائع
SUPPLY CHAIN	سلسلة الإمداد
VOLUME IS ALL	توفير البضاعة كل شئ
END TO END SERVICE	الخدمات الطرفية
FORWORDER	مقدمو البضائع
OUT SOURCING	التعاقد مع أطراف من الباطن
N.V.O .C .C	NON. VESSEL. OWNING COMMON CARRIES
SOLTS	خلايا السفن
F.A .K	كل أنواع البضائع
J.I.T	خدمات التزامن المحكم
HIGH-TECH COMPANIES	شركات عالية التكنولوجيا
F.Y.M. C.	المجلس الفدرالي الأمريكي
LOGISIT SUPPLIES	مقدمو اللوجستيات
THIRD PART OF CONTRACTERS	المتعاقدون من الباطن
EUROPALLET WIDTH CONTAINER	حاويات الطابلي الأوروبية .
MASS PRODUCTION	تقنية الإنتاج الضخم
H.H.O.T.	HALF HIGH OPEN TOP
GRP/PL WOOD	الصبب والألمونيوم والآليات الصناعية
CARRIES	الناقلون
LESSOR	المؤجرون
I.S.O	المنظمة الدولية للتوحيد القياسي
MONOPOLY	احتكارات القلة
ROUND THE WORLD SERVICE	خدمات حول العالم
CUT THROAT	منافسة شديدة
UASA	الشركة العربية للنقل
EXPRESS SERVICE	خدمات سريعة
RIGIONAL CONTAINER	خطوط الحاويات المحلية
MARGINAL PRICING SYSTEM .	التسعيرة الحدية

EFFECTIVE DEMAND	الطلب الحقيقي
FREE COMPETITION	المنافسة الحرة
PERFECT COMPETITION	المنافسة الكاملة
OPTIMUM	الأمثل
MARGINAL	التكلفة الحدية
MAXIMUM	المنفعة القصوى
OPTIMUM	الاستغلال الأمثل
ECONOMIC EFFICIENCY	الكفاءة الاقتصادية
TAX INCIDENCE	المؤثرات الضريبية
EUROPEAN VIEW	النظرة الأوروبية
THE ANGLO – SAXON VIEW	النظرة الإنجليزية
ECONOMIC AND SOCIAL INFRASTRUCTURE	البنية الاقتصادية والاجتماعية
REASONABLE PROFIT	أرباحاً معقولة
COMMERCIALIZATION	تجارية الميناء
LIBERALIZATION	تحرير الميناء
GANG	كلمة (عمال اليومية ، العدد 10 + 1)
UN FASTRUCTURES	البنى الأساسية
SUPER STRUTURES	البنى الفوقية
UNCTAD	منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
WORKING OLDER	أمر شغل
MOVE	إذن تحرك
LOT NUMBER	نمر الحاويات
STUFFING	تستيف الحاويات
PLAN	خطة
GANTRY CRANE	رافعات جسرية
STACKING	رص
R.T.G	رافعات مطاطية
TIME SHEET	فورم إحصاء البواخر
STEVEDORING	شحن وتفريغ
FIRST ARRIVAL FIRST IN	الوصول أولاً الدخول أولاً (زمن الوصول)
B.A.D BERT TIME DEPAURURE	زمن المغادرة
SEMI CONTAINER	حاويات متعددة الأغراض
TRANSHIPMENT	شحن سفن إعادة شحن
NON PERFORMANCE	بدون مؤشر
MECHANIZED	نظام ديناميكي
SHIP OPERATION	تشغيل السفينة
STORAGE OPERATION	نظام تشغيل ساحات التخزين للحاويات
C.F.S	CONTAINER FREIGHT STATION
FENDER	حاجز اصطدام للبواخر
SHIP DERRICK HATCHES	أغطية عتابر السفينة
DEWELL TIME	معدل بقاء الحاوية في الميناء
C.H.E.C.	شركة الانشاءات الصينية
PORT ADMINISTRATION	تحديث الإدارة
MODERNIZATION	
PRIVATIZATION	الخصخصة
QUICK DISPATCH	دورة سريعة
REASONABLE PRICE	أسعار مناسبة
DEWELL TIME	معدل بقاء الحاوية في الميناء

C.H.E.C
LAND LORD
SEA RELATED SERVICES
LAND RELATED SERVICES
STRUCTURE PORT SERVICE
USER CHARGES
LENGTH OF STAG
DUES FALLING ON CARGO
SERVICE CHARGES
LINES TERMS
G.R.T. GROSS REGISTERED
TONNAGE
N.R.T. NET REGISTERED TONNAGE

MULTI PORT SYSTEM
TWO PORT TARIFF
SHIFT

ADVICE
PORT CONTROL
SPREADER
BREAK EVEN
SURPLUS PROFIT
DEFICIT
CONTAINER HANDLING
CONTAINER RE HANDLING
ON CHASSIS
GLOBALIZATION
G.P.S
STRATEGIC ALLIANCE
B.O.T
GLOBAL SUPPLY CHAIN
MAIN LINE OPERATION
EMERGING MARKETS
D.W.T
CAPEVERDE
UNCTAD / ICCRULES
N.V.O.C.C
FREIGHT FORE WARDS
INTER MODALISM
INTER GRATED TRANSPORT
UNMODAL TRANSPORT
BILL OF LADING
AIR WAY BILLS
CONSIGNMENT NOTES
C.I.M.
MODE OF TRANSPORT
MEAN OF TRANSPORT

شركة الانشاءات الصينية
مالكاً للأرض
خدمات مرتبطة بالبحر
خدمات مرتبطة بالبر
هيكل تسعير خدمات الموانئ
رسوم على البواخر
مدى البقاء للميناء
رسوم على البضائع
رسوم على الخدمات
خطوط منتظمة تحكمها قانون
الحمولة الكلية للسفينة
صافى الحمولة

متعدد النظم
المزدوج
تحرك الباخرة من مربط إلى آخر داخل الميناء أو تحرك الباخرة خارج الميناء -
المياه الإقليمية
تسليم إخطار
رقابة الميناء
أقصى امتداد للكرين
تعادل التكلفة مع الإيرادات
تحقيق الفائض
تحقيق العجز
رسوم مناولة الحاويات
رسوم إعادة المناولة
على الترتلة (بطاح)
العولمة

GLOBAL POSITIONING SERVICE
التحالقات الاستراتيجية

BUILT OPERATE & TRANSFER
سلسلة الإمداد
الخطوط الملاحية الرئيسية
الأسواق الواعدة
حمولة
مملوكة للدولة
قواعد اختيارية

NON - VESSELS OPERATION CARRIERS
مقدمو البضائع
تعدد وسائل النقل
نظام متكامل للنقل الدولي
نقل أحادي الواسطة
سندات الشحن
نقل جوى
إشعار عن البضاعة المشحونة
اتفاقية النقل بالسكة حديد
واسطة النقل
وسيلة النقل

MOTHEB
WATER BOME
UNCTAD
ROUTING
UNIT LOAD SYSTEM
TRANSPORT SUCCESSIVE
THROUGH TRANSPORT
A.F.Z ADEN FREE ZONE
TRANSPORT MARITIME SUCCESS
CON ASSESSMENT DIRECT
TRANSPORT SUCCEEDING MIXES
COMBINED TRANSPORTATION
CONTAINER BILL OF LADING
ICC
BREAK BULK
PHYSICAL SUPPLY
TRANSPORT DISTRIBUTION
KEY ACTIVITIES
SUPPORT ACTIVITIES
INVENTORY MANAGEMENT
ORDER PROCESSING
CUSTOMER SERVICE STANDARD
MATERIALS HANDLING
ACQUAINTING
PROTECTIVE PACKAGING
PARTNER SHIP IN QUALITY
LOGISTICS MANAGEMENT
DECREASE LANDED
DECREASE LEAD TIME
INCREASE QUALITY
BUSINESS ORGANIZATION
INLAND TRANSPORT
INFRASTRUCTURE
TRADE PAHEN
SHIP SIZE
C L M. CONICAL OF LOGISTIC
MANAGEMENT
MANAGE THEM COLLECTIVELY
ORDER PROCESSING
PRODUCT SCHEDULING
INFORMATION MAINTENANCE
MAIN CONCEPT
LAND COST
CONFLICTING
DEVELOPMENT
TOP MANAGEMENT
FORMULATED
FREE ZONE
LOGISTIC CENTER

طريقه
النقل المائي
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
وسائل النقل
وحدة التحميل النمطية
النقل المتتابع أو المتعاقب
النقل المخترق
المنطقة الحرة عدن
النقل المتتابع البحري
سند الشحن المباشر
النقل المتتابع المختلط
النقل المشترك
سندات شحن الحاويات
غرفة التجارة الدولية
فراغ أو جزء من شحنه
التوريد المادي
توزيع النقل
أنشطه رئيسية
أنشطه داعمة
إدارة المخزون
تشغيل أوامر الطلبات
أنماط خدمة العملاء
مناولة المواد
الشراء
التغليف لأغراض الحماية
تحقيق الجودة
إدارة اللوجستك
تقليل التكلفة النهائية
تقليل زمن الطلبية
زيادة الجودة
منظمة الأعمال
تغيرات البنية التحتية للنقل الداخلي
أنماط التجارة
حجم السفن
مجلس إدارة اللوجستك
الإدارة جماعيا
معالجة طلبات العملاء
جدولة المنتج
صيانة المعلومات
المفهوم الرئيسي
تكلفة السلع في جهة الوصول
أهداف متعارضة
تطور
الإدارة العليا
صياغة
المنطقة الحرة
مركز لوجستك

FREE TRADE ZONE
INDUSTRIAL ZONE
DUTY FREE ZONE
REGIONAL DISTRIBUTION CENTER
HOST COUNTRY
DISTRIBUTION CHANNELS
INTERMEDIATE STORAGE POINT
B.B: BREAK BULK
DEDICATED WARE HOUSE
PUBLIC WARE HOUSE
SPECIALIZED WARE HOUSE
CONTRACT WARE HOUSE

منطقة التجارة الحرة
منطقة صناعية
منطقة حرة معفاة من الديون
مراكز توزيع إقليمية
البلد/ أو القطر المضيف
قنوات التوزيع
نقاط تخزين متوسطة
بضائع عامه مجزأة
مستودعات متخصصة
مستودعات عامه
مستودعات متخصصة
مستودعات تعاقدية

ملحق رقم (2)

بسم الله الرحمن الرحيم
جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
كلية الدراسات التجارية
رسالة دكتوراة

دراسة حول :- (دور وأهمية اللوجستيات في دعم القدرة التنافسية لمحطة الحاويات ميناء

بورتسودان)

(المعلومات سرية ولا تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي)

- 1/ الجهة نوع النشاط
- 2/ ما رأيك في النظام التشغيلي في ميناء بورتسودان ؟
- 1/ ممتاز () 2/ جيد جدا () 3/ جيد () 4/ وسط ()
- 3/ إذا كنت من وكلاء السفن هل تفضل نظام اللوجيستك ؟
- 1/ نعم () 2/ لا () 3/ لحد ما () 4/ علل
- 4/ ما رأيك في كفاءة الرافعات الجسرية ؟
- 1/ ممتاز () 2/ جيد جداً () 3/ جيد () 4/ وسط ()
- 5/ إذا كنت من المصدرين هل تفضل شحن بضاعتك بـ
- 1/ في ميناء سلوم () 2/ داخل الميناء () 3/ منطقة الانتاج
- 6/ إذا كنت من الموردين هل تفضل أن تستلم بضاعتك
- 1/ تسليم بورتسودان () 2/ من الباب إلى الباب () 3/ أخرى تذكر
- 7/ انتاجية السفن في الميناء قبل إدخال الرافعات الجسرية وبعد تشغيل الرافعات الجسرية !!!
- 1/ افضل بكثير () 2/ افضل () 3/ أسوا () 4/ أسوا بكثير ()
- 8/ تعريفة الميناء !!!
- 1/ مرنة جدا () 2/ مرنة () 3/ غير مرنة () 4/ غير مرنة نهائيا ()
- 9/ معدلات التدوال والتشغيل !!!
- 1/ سريع جدا () 2/ سريع لحد ما () 3/ بطئ () 4/ بطئ جدا ()
- 10/ إذا كنت من المخلصين ما رأيك في الدورة المستندية نظام الفواتير ؟
- 1/ ممتازة () 2/ جيدة جدا () 3/ جيدة () 4/ وسط ()
- 11/ المواصفات والجودة أثرها في الأداء التشغيلي !!!!
- 1/ ممتاز () 2/ جيد جدا () 3/ جيد () 4/ وسط ()
- 12/ وقاية النباتات دورها وتأثيرها في حركة السفن !!!!
- 1/ ممتاز () 2/ جيد جدا () 3/ جيد () 4/ وسط ()
- 13/ الجمارك ودورها في الدورة المستندية بعد تطبيق نظام الاسكودا !!!!
- 1/ ممتاز () 2/ جيد جدا () 3/ جيد () 4/ وسط ()
- 14/ أنت كصاحب بضاعة تفضل تشغيل الميناء
- 1/ ورتين () 2/ ثلاث ورتيات () 3/ 4/ علل

15/كوكيل للسفن تفضل !!!

- 1/تخزين الحاويات الفارغة () 2/الشحن مباشرة () 3/علل.....
- 16/ عدم توقيع السودان لاتفاقية التجارة العالمية في ظل العولمة والخصخصة والتي تنادى
بالاقتصاديات المفتوحة لتواكب وتنافس الموانئ الإقليمية والعالمية !!!!
- 1/أوافق () 2/ لا وافق () 3 / معترض () 4/ علل
- 17/ الالتزام بتطبيق نظام التجارة الدولية بدون مستندات ورقية (EDI)
- 1/ أوافق () 2/ لا أوافق () 3/ معترض () 4/ علل
- 21/ أي معلومات أخرى

موجهات على الأسئلة :

- 1/ في حالة كون الإجابة (علل) يجب ذكر السبب .
- 2/ ضع العلامة (✓) أمام الإجابة المختارة .

ملحق رقم (3)

حركة تجارة الترانزيت لدولة اثيوبيا (2009-2014)م (صادرات)

جملة الأطنان	جملة الحاويات الصادرة (متكافئة)	الأعوام
76189	445	2009
672960	5464	2010
111980	5803	2011
12253	644	2012
12017	609	2013
118411	6192	2014
32000	1575	1/1/2015-16/3/2015
60طن	3	اثيوبيا عربات 1/1/2015-16/3/2015

حركة تجارة الترانزيت دولة تشاد (2009-2014)م واردة

تسليم خارج الحظيرة		تفريغ داخل الحظيرة		الأعوام
40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	
-	-	14	13	2009
-	-	9	5	2010
9	4	188	399	2011
9	43	39	100	2012
10	6	189	661	2013
402	180	56	143	2014
65	24	56	71	1/1/2015- 16/3/2015

حركة تجارة الترانزيت جنوب السودان واردة

تسليم خارج الحظيرة		تفريغ داخل الحظيرة		الأعوام
40قدم	20قدم	40قدم	20قدم	
75	4	-	55	1/1/2015- 16/3/2015
7000طن			صادر بترول	

هذه تجارة الترانزيت المتداولة عبر ميناء بورتسودان وتعتبر واردات دولة تشاد ودولة الجنوب وصادرات دولة إثيوبيا وهذا الحجم للتجارة فاقد لحركة تجارة الترانزيت للدول المغلقة يعتبر فاقد للاقتصاد القومي.

ملحق رقم (4)

المواصفات الفنية لأحجام سفن الحاويات العملاقة

Container ship class ship size	TEU	New Panamax 12,500	New panamax 14,000	ULCV 15,500	ULCV 18,000
• Scantling draught	m	15.0	16.5	16.5	17.0
• Deadweight (Scantling) (Ton)	dwt	143,000	1557,000	171,000	195,000
• Design draught	m	13.5	15.0	14.0	15.0
• Deadweight design	dwt	123,000	136,000	149,000	178,000
• Length overall	m	350	350	375	400
• Breadth	m	43.4	48.4	56.4	56.4

Source: Man Diesel & Turbo, Propulsion Trends in Container Vessels.

نسب المناطق الجغرافية لأهم المشغلين العالميين لمحطات الحاويات

Troughput rank 2013	Operator	North America	North Europe	South Europe	Far East	SE Asia	Mid. East	Central America Caribbean	South America	Australia	South Asia	Africa	East European
1	PSA International	-	14.60%	5.60%	12.00%	64.20%	-	0.20%	0.70%	-	2.70%	-	-
2	Hutchison Port Holdings	-	21.4%	1.90%	47.00%	10.70%	2.10%	12.60%	0.6%	0.2%	1.70%	1.20%	0.60%
3	APM	12.80%	16.10%	12.80%	18.10%	8.60%	5.20%	-	3.80%	-	6.60%	15.20%	0.80%
4	DP World	1.70%	6.00%	1.00%	14.20%	6.20%	45.40%	1.70%	5.3%	2.4%	10.80%	4.10%	1.50%
6	Cosco Group	4.40%	3.30%	14.70%	71.50%	2.80%	-	-	-	-	-	2.40%	-
10	Evergreen	19.50%	-	0.80%	61.70%	3.80%	-	11.90%	-	-	2.40%	-	-
12	Eurogate	-	78.50%	17.50%	-	-	-	-	-	-	-	-	4.00%
14	ICTSI	3.10%	-	-	3.10%	46.90%	-	1.10%	25.60%	-	7.50%	3.40%	9.20%

Source: Global container terminal operators, Drewry Annual report 2014.

ملحق رقم (5)
مساهمة المشغلون العالميون من إجمالي الحاويات المكافئة المتداولة عالمياً

2013	Operator	2013		2012		2011	
		Million TEU	% Share	Million TEU	% Share	Million TEU	% Share
1.	Hutchison Port Holdings	76.1	11.80%	74.3	12.00%	71.8	12.1%
2.	APM Terminals	68	10.60%	66.2	10.60%	63.7	10.7%
3.	PSA International	61.7	9.60%	59.7	9.60%	57.1	9.6%
4.	Cosco Group	59.9	9.30%	56.3	9.00%	53.2	8.9%
5.	DP World	53.7	8.40%	54.5	5.80%	54.1	9.1%
6.	Terminal Investment Limited (TIL)	29.9	4.60%	26.6	4.30%	23.1	3.9%
7.	CMHI	23.5	3.70%	21.5	3.50%		
8.	China Shipping Terminal Development	20.3	3.20%	20.7	3.30%	18.8	3.2%
9.	Hanjin	14.4	2.20%	13.5	2.20%	10.0	1.7%
10.	Eurogate	14	2.20%	13	20.10%	12.9	2.2%
11.	CMA CGM	9.9	1.50%	8.8	1.40%	8.1	1.4%
12.	SSA Marine/ Carrix	9.8	1.50	9.6	1.50%	9.7	1.6%
13.	Evergreen	9.5	1.50%	9.7	1.60%	9.1	1.5%
14.	NYK	7.6	1.20%	7.3	1.20%	6.6	1.1%
15.	HHLA	7.5	1.20%	7.2	1.20%	7.1	1.2%
16.	OOCL	6.5	1.00%	6.1	1.00%	5.6	0.9%
17.	Yang Ming	6.5	1.00%	6.2	1.00%	5.9	1.0%
18.	ICTSI	6.3	1.00%	5.6	0.90%	5.2	0.9%
19.	APL/NOL	6.3	1.00%	6.1	1.00%	6.3	1.1%
20.	K Line	5.8	0.90%	5.4	0.90%	4.5	0.8%
21.	MOL	4.1	0.60v	4.1	0.70%	3.4	0.6%
22.	Hyundai	4	0.60%	3.2	0.50%	2.7	0.5%
23.	Bolloré	3.9	0.60%	3.5	0.60%		
24.	Grup TCB	2.4	0.40%	2.2	0.40%	2.6	0.4%
	GTO total	511.6	79.40%	491.5	79.10%	441.6	74.1%

Source: Global container terminal operators, Drewry Annual report 2014.

ملحق رقم (6)

UN/EDIFACT

United Nations/EDI For Administration, Commerce and Transport

Container Handling Messages

1	CALINF	Call information (vessel)/advice of expected Container operations
2	COARRI	Container discharge / loading report
3	CODECO	Container gate in gate out report
4	CODENO	Document expiration /clearance ready notice
5	COEDOR	Container stock report
6	COHAOR	Container special handling order
7	COPARN	Container announcement
8	COPINO	Container pre notification
9	COPRAR	Container discharge / loading order
10	COREOR	Container release order
11	COSTCO	Container stuffing / stripping confirmation
12	COSTOR	Container stuffing / stripping order
13	DESTIM	Equipment damage / repair estimate
14	VESDEP	Vessel departure
15	BAPLIEIN	BAY PLAN IN
16	BAPLIEOUT	BAY PLAN OUT

المصدر: كساد الان. 2012

ملحق رقم (7)
التحالفات العاملة الرئيسية في 10 يناير 2012م

PRINCIPLE EAST /WEST TRADES SERVED	NO. OF VESSELS DEPLOYED	MEMBERS	ALLIANCES			
EUROPE / ASIA Three Direct Sailing A Week To / From Northern Europe.	167 (438.089 TEU)	MEARSK /SEA LAND	MEARSK/ SEA LAND			
MEDITERRANEAN / ASIA Three Direct Sailing A Week, Including One Dedicated Mid-East. Two Sailing A Week Are Available To / From China.						
EUROPE/NORTH AMERICA For Sailing A Week To/From Continent.						
US/ASIA. Six Sailing A Week.						
EUROPE / ASIA. Three Fixed – Day Weekly Sailing To From Northern Europe Port & Asia.				90 (325.487 TEU)	HMM; MOL; NOL / APL	GLOBAL ALLIANCE.
MEDITERRANEAN / ASIA A single Weekly Services						
EUROPE / NORTH AMERICA						
US/ ASIA Nine Fixed-Day Weekly Sailing Between USWC And Ports In Asia Of Which Three Offer Direct Service To China.						
EUROPE / ASIA Five Sailing A Week Are Offer To / From Northern Europe Ports And Asia.	93 (350,197 TEU)	HAPG – LOIOYD; MISC; NYK; OCCL; P80 Nedllyod	GRAND ALLIANCE			
EUROPE / ASIA THREE SAILING A WEEK						
EUROPE / ASIA THREE SAILING A WEEK	85 277.000 TEU	Hanjin; Dsr-Senator; Cho Yang Shipping	HANIJ IN TRICON			

PRINCIPLE EAST /WEST TRADES SERVED	NO. OF VESSELS DEPLOYED	MEMBERS	ALLIANCES
MEDITERRANEAN / ASIA		UASC	
Four Sailing A Week			
EUROPE / NORTH AMERICA			
Weekly Sailing are Provided On A Pendulum Service Connecting. Europe/ USEC / Panama/ Asia.			
US/ ASIA			
Five Sailing A Week Are Operated Between USWC And Asia And Further to between Asia and USEC.			
EUROPE / ASIA	65	COSCO ;	COSCO /
Three Sailing A Week, With One Service Offering Direct Calls To China.	(212, 714 TEU)	LING YANGMING.	K LINE YANGMING.
MEDITERRANEAN / ASIA			
Haifa Is Included As A Way Port Call On One North Europe Service String.			
EUROPE / NORTH AMERICA			
Four Ships In A Weekly Service Connecting US North And South Atlantic Ports.			
US/ ASIA			
The Service Net work Is Still Being Finalized.			

RESOURCE :CONTAINRIZATION YEAR BOOK DATA AND TERMINALS, 1998 P.

ملحق رقم (8)

أكبر خمسة عشرة شركة لإدارة الموانئ

Notes	Expansion Plans	Total Theoretical Capacity By 2005	1997 TEU Total Throughput MLION TEU	Ports	Terminal Operator
PAS Has 60%Share In Sinport. PSA Crop Is 100% State-Owned By Singapore Government.	Aden Container Terminal Scheduled For Completion In 1998.	25	15.5	Singapore, Dalian, Nantong, Fuzhou, Taicang, Cigadin, Aden, Ganao, Venice, Tuticon.	PSA Corporation
	Right To Develop Two Berths At Terminal 9.Hong Kong , Hong Kong River Terminal Due For Completion Late 1998; Preferential Development Rights In Shanghai; Three Berths Under Construction At Yantian; Participating In Bojongara (Java) Project.	21	13.75	Hong Kong. Shanghai. Yantian Gaolan. Jiuzhou , Nanhai. Jiangmen. Shan tou. Xiamen. Felixstowe, Thamesport. Harwich, Freeport. Cristobal. Palboa, Yangon.	Hjtchison Port Holdings
ECT Is Reported To B Up For Sale.	Further Developments And Expansion At Maasvlakte Detta	9	4.6	Rotterdam, Duisburg. Trieste	Europe Combined Terminals

Notes	Expansion Plans	Total Theoretical Capacity By 2005	1997 TEU Total Throughput MLION TEU	Ports	Terminal Operator
20% Shareholding In GIP (Likely To Increase To 50% In 1998) , 32% Holding In Asian Terminals Inc (Manila).	New Facility At Cagliari (GIP) Due To Come On Stream 1998; Letter Of Intent Signed To Build 1 Million TEU Facility In Colombo (Srilanka), BOT Concession At JNPT To Commence Operations Late 1988.	8.5	4.5	Sydney, Melbourne, Brisbane, Fiemantle, Southampton, Tibury, Lame, Genoa, Naples, Cagliari, Manila, Shekou, Bangkok. Laem Chbang. Vostochny, Port oasim. Colombo, Nhava Sheva / Jnpt, Buenos Aires. Maputo.	P&O Ports
SSA Works In Conjunction With Mexican Carrier TMM At Manzanilo (Mexico) And Is Investigating, With TMM. About Participation In Port Of Spain Project.	SSA Operates Terminal 18 For Cosco And Hyundai Merchant. Marine At Seattle. The Terminal Is Being Doubled In Size.	7	4	Seattle, Portland, Tacoma, Oakland, San Francisco, Long Beach, Los Angeles, Mobile, Charleston, Savannah, Jacksonville, Manzanillo (Panama), Manzanillo (Mexico).	Stevedoring Services Of America

Notes	Expansion Plans	Total Theoretical Capacity By 2005	1997 TEU Total Throughput MLION TEU	Ports	Terminal Operator
Eurokai Has 34% Interest In Contship Europe Which Has A 60% Interest In Contship Italia Eurokai Has Announced A Plan To Merge With BLG.	Eurokai Has Approved To Expand Hamburg Terminal.	5	3	Hamburg, Gioia Tauro, La Spezia, Lisbon.	Eurokai
HHLA has 15% interest in buenos aires terminal operator exolgan . HHLA is owned by the city of Hamburg.	HHLA Has Concession To Build And Operate Haburg's Future Antwerp Terminal.	5	2.5	HAMBURG, BUENOS AIRES	HHLA
Navigation And Feasibility Studies Are Underway At Ningbo , Shenzhen And Oingdao.		3.7	2	Hong Kong	Modem Terminal
A wholly owned subsidiary of CMB NV/group.	Hessenatie has plants to double the capacity of its zeebrugge facility.	2.2	1.9	Antwerp, zeebrugge	Hessenatie
Eurokai has a 34% interest in holding company		3	1.9	La spezia, savona, gioia tauro, salemo.	Contship Italia.

Notes	Expansion Plans	Total Theoretical Capacity By 2005	1997 TEU Total Throughput MLION TEU	Ports	Terminal Operator
contship Europe.					
Throughput Includes Unitised 500.000 TEU Ro-Ro Traffic Through Immingham In 1997. ABP Owns 50% Of Southampton Container Terminal And Tibury Container Services In 2 Joint Venture With P&O Ports.		N/A	1.8	Cardiff,Goole, Grimsby, Hull, Immingham, Southampton, Tibury.	ABP
	Karachi Intemational Container Terminal To Be Completed 9/98. Ensenada To Commence Operation 9/98, Studying Devlopment Of Container Terminal At Rosario.	3.5	1.75	Manila, Buenos Aires, Rosano, Veracruz, Karachi, Dammam, Ensenda, Rosario.	ICTSI
BLG has announced plans to merge with Eurokai.	Expansion Of Current Facilities During 1998 By	3	1.5	Bremerhavan	BLG

Notes	Expansion Plans	Total Theoretical Capacity By 2005	1997 TEU Total Throughput at MILLION TEU	Ports	Terminal Operator
	350m.				
PSA Has 60% Share In Sinport.		1.5	1	Genoa	Sinport
	MTC Operates Terminals On Behalf Of Yang Ming Line, Hanjin Shipping Co. And Evergreen	2	1.2	Marine Corporation Long Beach, Oakland, Los Angeles.	Terminal
Notes: = all throughput figure based on a total throughput of facilities involved; 2 = as march 31.1998, GIP = gouppo investment portwali					

Sources: containerization international yearbook data and terminals

ملحق رقم (9)
كبرى شركات ادارة الموانئ المنبثقة عن الخطوط الملاحية

SELECTED (EXISTING & PLANNED) MAJOR TERMINAL OPERATING SHIPPING LINE		
NOTES AND EXPANSION PLANS	PORTS	TERMINAL OPERATOR
SALALAH, YEMEN A 900.000 TEU PER ANNUM TRANSSHIPMENTS FACILITY. AJOINT VENTURE WITH MAERSK LINE AND GOVERNMENT OF OMAN.	HONG KONG, KAOHSIUNG, YOKOHAMA, ROTTERDAM, ALGECIRAS, LONG BEACH, NEW YORK/ NEW JERSEY, BALTIMORE, OAKLAND, TACOMA, RIO HAINA, ADELAIDE, SALALAH.	SEA – LAND
SALALAH, YEMEN A 900.000 TEU PER ANNUM TRANSSHIPMENT FACILITY , A JOINT VENTURE WITH SEA – LAND AND THE GOVERNMENT OF OMAN.	OAKLAND, LONG BEACH, NEW YOUK/NEW JERSY, ALGECIRAS, SALALAH, LAEM CHABANG, YANTIAN, OINGDAO, DALIAN, YOKOHAMA, KAOSIUNG.	MAERSK LINE
EVERGREEN TO BUILD TRANSSHIPMENT HUB AT TARANTO (ITLY).	LOS ANGELES, CHARLESTON, TOCAOMA, KAOHSIUNG, TARANTO, COCO SOLO, VUNG TAU.	EVERGREEN
50% STAKE IN TERMINAL 8 AT HONG KONG THROUGH COSCO PACIFIC. CRESTWAY TERMINAL HOLDINGS ANOTHER SUBSIDIARY HOLDS SHARES IN CONTAINER TERMINALS INCLUDING SHEKOU (17.5%) YANTIAN (5%) AND QINGDAO (51%) DEVELOPMENTS PLANNED AT LONG BEACH AND TAICANG	HOG KONG. SHEKOU, YANTIAN.SHANGHAI, ZHANJIAGANG . OINDAO. TAICANG. NAPLES.	COSCO
OOCL PLANNING TO DEVELOP FACILITIES AT PORT BOTANY (SYDNEY)	KAOHSIUNG. VANCOUVER BC	OOCL
KARACHI DUE TO OPEN LATE 1998.	KARACHI, LOS ANGELES. OAKLAND. SEATTLE, KAOSHIUNG, YOKOHAMA, KOBE, HO CHI MINH CITY	NOL/APL

SOURCE: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 2010.