

الملاحق

ملحق (١)

الشروط المرجعية لتحديد الموانئ البحرية العربية الرئيسية



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

بسم الله الرحمن الرحيم
الموانئ البحرية في الوطن العربي
دراسة تمهيدية
مشروع الربط البحري بين الدول العربية

الموانئ البحرية الرئيسية في الوطن العربي لتجميع الصادرات والواردات بين البلدان العربية:-

أولاً: الهدف من الدراسة:

تهدف الدراسة لتحديد الموانئ الرئيسية في الوطن العربي من الخليج العربي إلى المحيط الأطلسي والتي يؤهلها موقعها الجغرافي وإمكاناتها ومواصفاتها ومعدلات أدائها واتصالها بالظهير وطبقاً للمعدلات العالمية (المحددات) لتكون مناطق لتجميع وعبور البضائع بين الدول العربية - وتأخذ هذه الدراسة التمهيدية في الاعتبار كمشروع للتنفيذ لتنمية وتطوير البنية الأساسية للموانئ القائمة وإنشاء موانئ جديدة

ثانياً: منهج الدراسة:-

- 1- تعتمد الدراسة على تحديد الموانئ الرئيسية ومشروع تطويرها أو إنشاء موانئ جديدة على دراسة خريطة النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي (المعدة من اتحاد الموانئ البحرية العربية والموافق عليها من مجلس وزراء النقل العرب) ومشروع الربط البري والسككي لربط هذه الموانئ مع بعضها البعض.
- 2- تم إرسال نماذج استبيان لجميع الموانئ العربية (ملحق) للوقوف على مواصفاتها ومعدلات أدائها حتى يمكن مقارنتها بالمعايير المحددة بالدراسة.
- 3- مقارنة نتائج الاستبيان أيضاً مع دراسة تطوير وتحديث إدارة الموانئ البحرية العربية في عمليات التحميل والتفريغ والمناولة والتي قام بها اتحاد الموانئ البحرية العربية مع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري (MRCC) التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وبتكليف من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وتم موافقة مجلس وزراء النقل العرب عليها وتم توزيعها على جميع الدول العربية للأخذ بها.



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

ثالثاً: البيانات المتاحة عن نشاط الموانئ العربية في مجال تداول الحاويات:

- ١ - تعتبر الحاويات حالياً الوسيلة الرئيسية في عملية النقل البحري و النقل متعدد الوسائط.
- ٢ - يبلغ حجم التجارة المنقولة بحراً ٤٣٥ مليون حاوية مكافئة تقريباً بمعدل نمو ٧,٥٪.
- ٣ - لا يتجاوز نصيب الموانئ و الأساطيل التجارية العربية نسبة ٥٪ من هذا الحجم
- يتضح أن معدلات نمو التجارة العالمي بحراً قد تناقص مع الأزمة المالية العالمية بنسبة تتراوح من ٤-٥٪.

أهم الموانئ العربية في تداول الحاويات:

٨,٥ مليون حاوية مكافئة	جبل على (دبي)
٣ مليون حاوية مكافئة	جدة الإسلامي
٣ مليون حاوية مكافئة	بور سعيد
٢,٥ مليون حاوية مكافئة	صلالة
٢,١ مليون حاوية مكافئة	خورفكان
٣ مليون حاوية مكافئة	الدمام
٢ مليون حاوية مكافئة	دمياط

و يتضح أن أعلى معدلات نمو في ميناء شرق بور سعيد حيث شهد نمو يتجاوز ١٠٠٪، وهو أعلى معدل على مستوى النمو في تداول الحاويات عالمياً.



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

رابعاً: المحددات

محددات الأداء لمحطات الحاويات (الوسيلة الرئيسية حالياً) لنقل البضائع:

- لا يوجد هناك محدد للأداء لكل محطات الحاويات على وجه الإطلاق .
- يمكن قياس إنتاجه محطة الحاويات بعده عوامل (محددات) FACTORS .
- عوامل (محددات) داخلية تخضع لسيطرة المشغل أهمها أداء المحطة و توفير مصادر الاستثمار.
- عوامل (محددات) خارجية لا تخضع لسيطرة المشغل وأهمها حجم التجارة وحجم الواردات والصادرات ونوع وحجم السفن - و الطرق و السكك الحديدية التي تربط المحطة كل ما يتعلق بالجهات الرقابية .
- كل هذه العوامل تحتوى على عوامل كمية و عوامل نوعية .
- كما خلصت الدراسة التمهيديّة أيضاً لمحددات التقييم للموانئ المحورية (الرئيسية) استرشاداً بموانئ محورية عالمية (روتردام) و موانئ محورية عربية (جبل على) بدبي .



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

العوامل الداخلية

عوامل نوعية

نوع الروافع الجسرية
ساعات العمل اليومية
مهارات العمالة والحوافز
الحوادث
سرعة رد الفعل اتجاه
المحددات والمشغل
الأمن
إمكانية التوسع المستقبلي
الاستثمار
زمن دوران السفينة

عوامل كمية

عدد الأرصفة
عدد الروافع
أطوال الأرصفة
مساحة المحطة
عمق الرصيف
البوابات / شاحنات
وجود سكك حديدية
عدد الحاويات المتداولة
عدد TRACTORS



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

العوامل الخارجية

عوامل نوعية

سرعة نهو إجراءات الجمارك
رسوم الميناء
الموانئ الخضراء
سمعة الميناء
نوع وحجم السفينة
الخدمة
المنطقة الصناعية
تسويق الميناء
وجود حوض عائِم (صيانة)
وجود تموينات بمختلف أنواعها
وأسعارها

عوامل كمية

عمق البحر
الإرشادات والقاطرات
الطقس وتأثيره على الملاحة
متوسط زمن انتظار السفينة
المسافة إلى المياه العميقة
معدل حاويات الصادر والوارد
مخطط سفن الروافد
طرق الملاحة الدولية
السكك الحديدية والطرق



اتحاد الموانئ البحرية العربية
ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

**FACTORS AFFECTING CONTAINER
TERMINAL BENCHMARKING**

•Local Factors

- Internal Factors of the terminal are under the **control of the operator** include terminal configuration and layout, capital resources invested.



اتحاد الموانئ البحرية العربية
ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

FACTORS AFFECTING CONTAINER TERMINAL BENCHMARKING

• External Factors

- External factors **beyond the control** of operators include trade volumes, shipping patterns, and the ratio of import to export containers , The size and type of ships as well as the landside capacities and performance of intermodal rail and highway systems, and custom clearance

—Each kind of Factor contains:

- Quantitative factors
- Qualitative Factors



اتحاد الموانئ البحرية العربية
ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

FACTORS AFFECTING CONTAINER TERMINAL BENCHMARKING

There is direct relation ship between the local factors and external factors so we must study the terminal performance not as absolute values but with regard to the effect of the external factors

External Factors Local Factors (Terminal)



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

LOCAL FACTORS

As example :

Qualitative Factors

Type of cranes
Working days pa
Working hr/day
Labour Skills and motivations
Traceability of containers
Low incidence of theft and accidents
Fast response to problems
Security inside the terminal
Future Extension Availability
Conditions for Direct Investments
Vessel average turnaround time

Quantitative Factors

No of quay cranes
No of yard Cranes
Quay Length
Terminal Area
Quay depth
Gate size –number of vehicle/hour
Rail Connection
No of Reefer connections
No Terminal Tractors
Container moves per hour



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للاتحاد

EXTERNAL FACTORS

As example:

Qualitative Factors

Speed of Custom Clearance

Custom Orientation

Custom inspection

Port dues

Green Ports

Port reputation

Size and Type of Ships
served

industrial zones

Port Marketing

Presence of Dry Dock

Bunker availability and price

Quantitative Factors

Channel draught & width

Number of Available Tugboats and pilots

Open Channel hours & weather & Tidal
effect

Vessel Average waiting time

Distance to the Deep Sea

Ratio of import to export containers

Trade volumes

Feeder schedules

Deep-sea Routes Schedules

Rail infrastructure and high way systems



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

العوامل الهامة فى تحديد الموانئ الرئيسية البحرية

١ - الموقع الجغرافى:

- قرب الميناء من: الخطوط الرئيسية للملاحة (مسافة الحيود)
- مراكز الإنتاج و/أو الاستهلاك.
- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله.
- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.
- الأحوال الجو مائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على:
- دخول ومغادرة السفن إلى ومن الميناء.
- سلامة السفن الموجودة بالميناء.
- استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف ٢٤ ساعة ٧ أيام أسبوعيا .

٢ - توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء:

- مدى توفر شبكات النقل المختلفة و كفاءة و معدلات تردد وسائطها على الميناء:
- الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.
- النقل البرى.
- السكك الحديدية.
- النقل النهري.
- نوالين وأسعار الأنواع المختلفة للنقل، النقل البحرى والنقل البرى والنقل النهري



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

٣- خدمات الميناء توفرها وكفاءتها:

- القدرات و الإمكانيات المتوفرة بالميناء من حيث: تعدد نوعياتها و توفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات، وكذلك الأرصفة و المخازن المخصصة لها، و طاقاتها السنوية.
- الإمكانية و الخبرة فى التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن و النوعيات المختلفة للبضائع والسلع و النوعيات المختلفة لأشكال البضائع (الحاويات،الصب الجاف، الصب السائل).
- مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن و الأرصفة و المعدات.
- توفر و كفاءة الخدمات التكميلية و المساعدة للسفن و البضائع .

٤- أسعار خدمات الميناء:

- مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة بالميناء.
- مدى استقرار قيمة الرسوم والتعريفات بالميناء.
- سياسة وإستراتيجية التسعير بالميناء ومرونتها.

٥- قوة العمالة بالميناء:

- مستوى حرفية ومهارة العمالة بالميناء.
- حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة.
- المناخ الاجتماعى للعمالة (المشاكل العمالية).
- الدوافع المحفزة للعمالة.
- مستوى العلاقات العمالية.

٦- الإدارة بالميناء:

- مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة.
- مستوى التوجيه والإدارة بالميناء.
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء.
- مدى سهولة ومستويات صناعة القرار بالميناء.
- مدى سهولة الإجراءات وبساطة دورة المستندات بالميناء.



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

٧- نظم الاتصالات السلكية و اللاسلكية الحديثة:

توفر و كفاءة شبكات الاتصالات و التى تشمل الفاكس و التلكس و التليفون
الدولى المباشر.

٨- الموقف المالى و الاستثمارى للميناء:

• مدى توفر التمويل المالى لتنفيذ مشروعات التطوير و التحديث بالميناء.

٩- حجم حركة التجارة الخارجية للدولة عبر الميناء

١٠- حجم حركة تجارة إعادة - تعقيب الشحن - عبر الميناء

١١- أطوال الأرصفة بالميناء وقدرتها على استيعاب السفن العملاقة

١٢- أعماق المياه أمام الأرصفة والممرات الملاحية وقدرتها على استقبال السفن
العملاقة

١٣- مدى توافر المعدات الحديثة القادرة على التعامل مع النواعيات الحديثة من السفن
ومختلف نواعيات البضائع والحاويات

١٤- مدى توافر واستخدام وتطبيق نظم المعلومات الحديثة وفى مقدمتها اللوجيستيات
الالكترونية وأنظمة تبادل البيانات إلكترونياً (EDI) والتجارة الالكترونية.

١٥- وجود المراكز اللوجيستية الحديثة بالميناء وتطبيق المفاهيم اللوجيستية .

١٦- تطبيق القوانين و المعاهدات الدولية فى مجال النقل الدولى متعدد الوسائط و اللوجيستيات

١٧- تحقيق الميناء لمعدلات عالمية مرتفعة فى معدل دوران السفن و زمن الانتظار
و معدلات الشحن و التفريغ و الإنتاجية و الأداء.

١٨- ارتباط الميناء بمنظومات وسائط النقل على المستوى الوطنى الإقليمى و الدولى



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للاتحاد

خامساً: دراسة تطوير وتحديث إدارة الموانئ العربية في عمليات التحميل والتفريغ

و المناولة

مقدمة:

شهدت الموانئ البحرية خلال العقود الثلاث الماضية تطوراً سريعاً ومتلاحقاً شمل جميع العناصر المكونة لمنظومة الميناء، وذلك لمواجهة متطلبات النمو في حجم التجارة العالمية ومتطلبات الأجيال الحديثة من السفن والسفن المتخصصة الحديثة، حيث شمل هذا التطور البنية التحتية ومخططات الميناء والبنية الفوقية بما يحتويه من معدات ونظم معلومات وموارد بشرية ومنظومات بيئية متقدمة. كما شمل هذا التطور أيضاً أنماط الإدارة للموانئ والتي بدأت في التحول من إدارة الملكية العامة إلى الإدارة الخاصة بأشكالها المختلفة. وقد استهدف هذا التطوير تحقيق زيادة في الطاقة الاستيعابية السنوية لحجم تداول البضائع بأنواعها المختلفة وكذلك رفع كفاءة معدلات التداول من خلال التوسع الرأسى أو التوسع الأفقى أو الاثنين معاً.

و يعتبر اختيار التوسع الرأسى للميناء لزيادة السعة السنوية لحجم التداول هو البديل الأكثر تفضيلاً نظراً لسهولة تنفيذه وأنه لا يتطلب وقتاً طويلاً للتنفيذ، بينما البديل الآخر وهو التوسع الأفقى فيستلزم إنشاء أرصفة جديدة وساحات جديدة الأمر الذى يتطلب اعتمادات مالية عالية وفترة زمنية للتنفيذ لا تقل عن سنتين أو ثلاث سنوات. ونظراً لأن هذه الدراسة تبحث في كيفية رفع كفاءة الأداء في التحميل والتفريغ والمناولة فسوف تقتصر على بحث وتحليل العناصر المؤثرة في التوسع الرأسى لزيادة الطاقة الاستيعابية السنوية لتداول البضائع المختلفة والتعرف على المعدلات والمعايير الدولية ونظم الإدارة الأكثر كفاءة كمرجعية للمقارنة مع مستويات الأداء الحالى في الموانئ العربية الرئيسية وتحديد المتطلبات الأساسية لتحقيق التقارب بين المعدلات الفعلية والمعدلات والمعايير العالمية (Benchmark).



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

و تعرضت الدراسة إلى العناصر المؤثرة على معدلات الأداء فى التحميل و التفريغ و المناولة بالموانئ العربية و هى بالترتيب:-

١- نظام الإدارة المطبق و الهيكل التنظيمى لإدارة الميناء.

يلعب نظام الإدارة المطبق بهيئة الميناء دوراً رئيسياً فى كفاءة تسيير العمل داخل الميناء و يؤثر تأثيراً مباشراً على معدلات الأداء و على تنفيذ خطط التطوير بمرونة و فى التوقيتات المتحددة و على تسيير حركة تدفق البضائع داخل الميناء.

٢- تطبيق نظام الخصخصة و تفعيل الأنشطة اللوجيستية.

أثبتت تجارب الموانئ العالمية أن تطبيق نظم الخصخصة فى إدارة الميناء و فى إدارة محطات التداول المختلفة قد حقق تطوراً هائلاً فى إنتاجية الموانئ و فى خفض تكلفة الخدمات، كما أن تواجد أنشطة لوجيستية متعددة بالميناء يسهم أيضاً فى رفع كفاءة التداول و بالتالى زيادة سعة التداول السنوية للميناء.

٣- التنافسية بين الموانئ المحلية و بعضها و مع الموانئ الإقليمية.

كان لتطبيق مبدأ حرية التنافس فى الموانئ العالمية و ما أظهرته الدراسات المختلفة من تجارب التنافس بين موانئ الدول الواحدة و بين محطات الميناء الواحد من نتائج إيجابية تمثلت فى رفع مستوى خدمات الميناء و جعل عملية التطوير بالميناء عملية مستدامة للمحافظة على مستوى الأداء و جذباً لعملاء جدد. و أن تفعيل المنافسة بين الموانئ المحلية من شأنه أيضاً أن يدعم القدرة التنافسية للميناء مع الموانئ الإقليمية لذلك فإن وجود عنصر المنافسة داخل منظومة الميناء تعتبر ركيزة أساسية لضمان تقديم أفضل الخدمات و بالسعار المناسبة و فى أزمئة قياسية و حتى تؤتى المنافسة ثمارها فلا بد من أن تمارس من خلال مجال صحي للتنافس و الذى يتطلب شروط أساسية يجب أن توفرها إدارة الميناء فى التعامل مع مشغلي الميناء حتى يتحقق المستهدف من التنافسية.



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للاتحاد

٤- الإدارة الإلكترونية المتكاملة للميناء.

تعتبر الإدارة الإلكترونية المتكاملة أحد عناصر التميز الحديثة في إدارة الموانئ وأحد العناصر المتحركة في تدفق البضائع عبر الميناء وأحد خصائص أجيال الموانئ الحديثة وأحد أهم مميزات الإدارة الإلكترونية هي توفير المنظومة القادرة على إنهاء إجراءات تخليص البضائع مع الجهات المختلفة في أسرع وقت، وكذلك في تتبع سير البضائع المختلفة داخل وخارج الميناء مما ينعكس على زيادة معدلات التداول وبالتالي زيادة الطاقة الاستيعابية السنوية للتداول بالميناء. وغياب البيئة الإلكترونية عن الميناء بالقطع سوف ينعكس سلباً وبشدة على معدلات وكفاءة التداول بالموانئ.

٥- البنية التحتية الأساسية.

تعتبر البنية التحتية الأساسية هي الركيزة اللازمة لتنفيذ مشروعات التطوير والتوسع الرأسى للميناء، حيث أن استخدام الأوناش الحديثة بالأرصعة والساحات يتطلب معدلات تحميل عالية لأرضية الأرصفة والساحات (طن/متر مربع). كذلك فإن توفر شبكات حديثة للمرافق بأنواعها أمر حتمى لتنفيذ منظومات المعلومات والاتصالات بشكل جيد. وتوفر شبكات طرق جيدة داخل الميناء يحقق قدر عال من انسيابية الحركة للمعدات والشحنات ويسهم بشكل كبير في تحقيق أعلى معدلات للتداول داخل الميناء.

٦- منظومة البيئة والأمن والسلامة البحرية.

لا شك أن وجود منظومة إدارة بيئية حديثة وتطبيق قواعد الأمن والسلامة البحرية يمثلان عنصران هامين في توفير أفضل مناخ للعمل يتوافق مع القوانين والقواعد المحلية والدولية، حيث أن عدم التوافق مع القوانين والقواعد المحلية والدولية يؤثر سلباً على عمل الميناء ويفرض على إدارة الميناء شروطاً إضافية قد تتسبب في خفض معدلات الأداء وقد تكون عنصراً طارداً للخطوط الملاحية ومحطات التداول.



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

٧- الموارد البشرية.

يعتبر العنصر البشرى من أهم العناصر المؤثرة والمتحركة في رفع كفاءة التداول والعمل داخل الميناء وينسحب ذلك على كفاءة مستويات ونوعيات الوظائف والمهن المختلفة سواء كانوا عاملين على المعدات أو الأجهزة الإلكترونية أو العاملين بالإدارة العليا. لذلك فإن توفر العنصر البشرى المؤهل والمدرب لنوعية ومجال العمل هو الضمان الرئيسى لتأكيد جودة العناصر السابقة ولتحقيق أكبر قدر من الكفاءة كما أنه يمكن الميناء من التعامل مع أحدث التقنيات المستخدمة في الموانئ في كافة المجالات.

كذا تم تحليل ردود نتائج الاستبيان التي تم إرسالها للموانئ العربية والتي تعاملت معه بإيجابية ووضوح وأرقت هذه الردود مع الدراسة المشار إليها. وخلصت الدراسة إلى:-

- تطبيق نظام الإدارة الإلكترونية Landlord في الموانئ العربية هو الأسلوب الأمثل والذي يتمشى مع النظم الحالية- وخصخصة خدمات الموانئ وتوسيع قاعدة مساهمة القطاع الخاص بنظم BOT، وتطبيق نظم الإدارة الإلكترونية والتعامل من خلال نافذة واحدة.
- الاهتمام بالبنية الأساسية للموانئ تتمشى مع التطور في أنواع السفن، خاصة سفن الحاويات. كذا تحديث وسائل ومعدات الشحن والتفريغ وتداول الحاويات والبضائع بالموانئ العربية.
- وضع نظام شامل لتسويق الموانئ العربية يحد من التنافس بين الموانئ الإقليمية. ويتنافس مع الموانئ الخارجية والاهتمام بالمناطق اللوجيستية والقيمة المضافة حتى تصبح الموانئ مركز توزيع بدلاً من كونها بوابة لعبور البضائع.
- تطبيق نظم المحافظة على البيئة والأمن والسلامة البحرية وطبقاً للمتطلبات الدولية (متطلبات المنظمة البحرية الدولية IMO).
- الاعتناء بالعنصر البشرى وتأهيله - والتنسيق بين الكليات والمعاهد البحرية العربية في هذا الخصوص.



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للإتحاد

سادساً: مقارنة المحددات على الموانئ العربية وطبقاً للبيانات ومعدلات الأداء التي يتابعها

اتحاد الموانئ البحرية العربية مع الموانئ الأعضاء وموانئ الوطن العربي بصفة عامة

بدراسة العوامل BENCH MARK لمحطات الحاويات والعروض المحددة بالدراسة ودراسة تطوير الموانئ العربية ومقارنتها بكافة التفاصيل ومعدلات أداء المعدات طبقاً للنماذج والاستبيانات المعدة في إتحاد الموانئ البحرية العربية عليها يوضح الاختيارات التالية .

○ ميناء طنجة المتوسط :

كميناء رئيسي المملكة المغربية - كمركز توزيع للمملكة المغربية وموريتانيا بعد إستكمال مراحلها . وتوفر له الإعتمادات (الإستثمارات) المحددة طبقاً للمخطط .

○ تنفيذ مخطط ميناء سرت (الجماهيرية الليبية)

ضرورة تنفيذ مخطط ميناء سرت والذي قامت بدراسة بيت الخبرة الأجنبي وتوفير الإعتمادات اللازمة كأحد أهم الموانئ في منتصف الساحل الجنوبي للبحر المتوسط وكنقطة إتصال بين شرق المتوسط وغربة - وشماله وجنوبه .

○ منطقة موانئ شمال شرق ج.م.ع :

(دمياط - بورسعيد - شرق بورسعيد) لتجارة الترانزيت العابرة - تجارة مصر - شبة جزيرة سيناء - فلسطين - الأردن - العراق عن طريق الخط البحري (الجسر العربي) مع ضرورة :

- استكمال منطقة اللوجستيات في شرق بورسعيد واستكمال إنشاء وصف طول ١٢٠٠ متر
- طرح وتنفيذ محطة متعددة الأغراض في ميناء دمياط (امتداد رصيف رقم ١٢)
- توفير التمويل اللازم لتنفيذ التعاقد مع هيئة ميناء دمياط وشركة KGL (الكويتية) لإنشاء محطة حاويات بنظام BOT في ميناء دمياط .



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للاتحاد

- موانئ منطقة الشام:
اللاذقية - طرطوس - طرابلس - بيروت كم منطقة لعبور بضائع لسوريا-لبنان-العراق - فلسطين في شرق المتوسط مع ضرورة تطوير الموانئ خاصة في أنشطة تداول الحاويات وإنشاء أرصفة متخصصة لنقل هذه الموانئ من الجيل الثاني إلى أجيال متقدمة للموانئ.
- ميناء جدة الإسلامية:
في منطقة حوض البحر الأحمر لتوزيع تجارة المملكة مع ضرورة ربطها مع منطقة ميناء الدمام و الجبيل الصناعي لخدمة الكويت - العراق - منطقة شمال شرق المملكة العربية السعودية .
- موانئ بور سودان:
لاستيعاب تجارة السودان / تجارة وسط أفريقيا / الصومال وربطها بحرياً مع موانئ البحر الأحمر بحرياً واستكمال مخططاتها للتطوير والإنشاء لموانئ بور سودان و سواكن وتوفير الاعتمادات اللازمة ..
- منطقة عدن:
أهمية الإستراتيجية لموانئ عدن على مدخل البحر الأحمر وكنقطة عبور للتجارة العربية بين الخليج والبحر الأحمر .
- عمان:
موانئ السلطان قابوس و صلالة في بحر العرب كنقطة وسيطة بين الخليج وعدن ولما تتميز به هذه الموانئ من معدلات عالية وتطور وتحديث مستمر .



اتحاد الموانئ البحرية العربية ARAB SEA PORTS FEDERATION



الأمانة العامة للاتحاد

○ ميناء جبل على (دبي) :

أهم الموانئ البحرية العربية على الإطلاق وهو ميناء محوري من الأجيال المتقدمة وتبلغ معدلات التداول بالميناء ما يقرب من ١٠ مليون حاوية مكافئة / سنوياً وموقعة في داخل خليج العرب يؤهل لجذب تجارة المنطقة . ومخططات التطوير وجذبه للإستثمارات تؤكد هذا .

○ منطقة الدمام / الجبيل :

في شمال الخليج العربي ميناء الملك عبد العزيز بالدمام والجبيل الصناعي بمقوماتهما اللوجيستية يؤهلها لجذب تجارة العراق / الكويت وشمال المملكة العربية السعودية مع ضرورة ربطه برياً وسككياً بموانئ البحر الأحمر.

- ضرورة تقدير التكلفة لجميع المشاريع المقترحة وطبقاً للخطط الإستثمارية للدول المعنية - وتوفير الإعتمادات اللازمة من صناديق التمويل المتاحة .

بسم الله الرحمن الرحيم

دليل الموانئ البحرية العربية

اسم الميناء:	الموقع	خط الطول	خط العرض
--------------	--------	----------	----------

١- البيانات الأساسية:

(أ) توقيت المنطقة: جرينتش+... ساعة

(ب) كود الموجة (VHF):

٢- توافق الميناء مع المدونة الدولية ISPS:

(أ) رقم التعريف:

(ب) تاريخ الموافقة:

٣- خصائص طبيعية:

(أ) الطقس

(ب) كثافة الماء النسبية

(ج) موسم الأمطار

(د) مقدار المد و الجزر

٤- وصف الميناء:

(أ) الموقع

(ب) التقسيم الجغرافي

٥- مقومات خاصة للميناء:

(أ) إجمالي المساحةمتر^٢

(ب) المساحة المائيةمتر^٢

(ج) المساحة الأرضيةمتر^٢

(د) الطاقة التصميمية القصوى (الاستيعابية):

(هـ) للبضائع:

عامة....مليون طن

صب جاف....مليون طن

صب سائل مليون طن

بضائع محواة....مليون طن

(و) للحاويات: حاوية مكافئة

(ز) أكبر سفينة يمكن استقبالها:

سفينة ذات حمولةطن

(ح) ساعات العمل: ساعة

٦- خصائص ملاحية:

(أ) الممرات الملاحية:

طول الممر ميل بحرى، العرض متر، العمق متر

(ب) دائرة الدوران:

بقطر...متر، و عمق...متر

(ج) منطقة الاقتراب

(د) الإرشاد

(هـ) القطر

(و) خصائص الأرصفة:

نوع الرصيف		العدد	أرقام الأرصفة التابعة	الطول (متر)	أقصى غاطس (متر)	
					من	إلى
صب سائل						
صب جاف						
بضائع عامة						
حاويات						
رورو						
بضائع خطيرة / تعددين /						
أغراض أخرى						
الإجمالي						

٧- المحطات الرئيسية بالميناء:

(أ) محطة الحاويات:

المساحة الكلية...متر ٢

الطاقة الاستيعابية....حاوية مكافئة سنوياً

(ب) محطة الحبوب

المساحة الكلية...متر ٢

الطاقة الاستيعابية....حاوية مكافئة سنوياً

عدد الصوامع (المخازن)

(ج) محطة تداول الخامات البترولية / غاز مسال

المساحة الكلية...متر ٢

الطاقة الاستيعابية....حاوية مكافئة سنوياً

٨- مقومات تداول البضائع:

(أ) الساحات و المخازن:

نوع الساحات /المخازن	إجمالي المساحة (بالمتر المربع
ساحة تشوين خام	
ساحة الحاويات	
ساحة بضائع عامة	
ساحة بضائع خطرة	
ساحات خلفية لأغراض مختلفة	

٩- الشركات العاملة بالميناء

(أ) أسماء الشركات و بياناتها (عنوان-تليفون -فاكس-بريد إلكترونى...)

(ب) نوع نشاط هذه الشركات

(ج) المعدات و المخازن ...الخ، التى تستخدمها هذه الشركات

١٠- المعدات العائمة و معدات الشحن و التفريغ المملوكة لهيئة الميناء (باختصار)

١١ - الخدمات و التسهيلات بالميناء

(أ) الإمداد و التموين:

المياه العذبة	مواد غذائية
مستلزمات إعاشة	أدوات و مطبوعات ملاحية
وقود تشغيل	وقود خفيف
سولار	ديزل
زيوت ماكينة	قطع غيار
منطقة حرة للإمدادات	سفن تموين
استقبال مياه متسخة أو صابورة	النفايات
التبخير	النقل الجوى
رسوم النظافة	مستلزمات الماكينة

يذكر فقط ما هو موجود

(ب) مقومات الأمن و السلامة و الحفاظ على البيئة:

الأمن	خدمة السلامة
عمليات الإنقاذ	الإمكانيات الطبية
مكافحة الحريق	مكافحة التلوث