

**الأهمية الاقتصادية
لميناء شرق بورسعيد المحورى
(بورسعيد بوابة تجارة العالم)**

الدكتور

مصطفى كامل خليل

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة المساعد

رئيس قسم ادارة النقل الدولي واللوجستيات

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

□ العدد الأول – الجزء الثالث

السنة السادسة والخمسون - يناير ٢٠١٤

المقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل بالنسبة للتجارة العالمية حيث انه يساهم بنقل أكثر من ٨٥% - ٩٠% من حجم التجارة العالمية، وتقوم الموانئ البحرية بدور مهم وفعال في السلسلة اللوجستية للنقل البحري، وتختلف الموانئ من دولة إلى أخرى، كما تختلف التصنيفات الدولية للموانئ طبقاً للمعايير العالمية. (١)

ولكن هناك العديد من التحديات التي تواجه الموانئ البحرية منها التطورات الهائلة في تكنولوجيا المعلومات وصناعة السفن والحاويات.

وبالتالي من الضروري، أن تطور الموانئ من نفسها حتى تواكب هذا التقدم، ويتم تحديث وسائل الاتصالات بالميناء عن طريق وضع نظم إلكترونية تساعد السفن في الدخول عند الاقتراب من الميناء، كما يتم تطوير الأرصفة وتحديثها وتعميق المياه وتوفير المعدات الحديثة. (٢)

هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة الى الاستغلال الأمثل والاستراتيجي لميناء شرق بورسعيد والظهير الخلفي لها، لما يملكه ميناء شرق بورسعيد من إمكانات عملاقة.

ميناء شرق بورسعيد :

من أكبر موانئ مصر ورابع ميناء بين موانئ البحر المتوسط وواحد من (١٥) ميناء محورياً على مستوى العالم .. إضافة لمناطق استثمارية متعددة الأغراض، يتكون مشروع منطقة شرق بورسعيد من : منطقة زراعية (٥٥) ألف فدان.. ومنطقة صناعية تبلغ ٨٧ كيلو متراً مربعاً .. ثم ميناء شرق بورسعيد ومساحته ٣٥ كم ٢ .. ثم بعد ذلك منطقة سياحية ٢٥ كم وأخرى إدارية على خمسة كيلو مترات ، محطة كهرباء عملاقة طاقتها (٦٥٩) ميغاوات تعمل حالياً و ٢ كوبري عملاق فوق قناة السويس هما السلام والفردان تخدمهم ترعة السلام يكملها نفق عند الكيلو ١٨ .. وآخر لنقل الغاز الطبيعي والبتترول وخط سكة حديد يخترق المنطقة الصناعية والميناء ويصل إلى آخر محطة الحاويات ، إن المستهدف العام النهائي بعد تطوير الميناء ، وفق المخطط العام ، هو أن يتداول ١١ مليون حاوية بحلول عام (٢٠١٥) بأرصفة طولها ١٤ كيلو من خلال ٣ محطات حاويات ومحطة بضائع .. ومحطة صب سائل تتداول وحدها ١٠

ملايين طن بإجمالي يزيد على ١١٠ ملايين طن في السنة، المخطط النهائي للمشروع ينتهي عام ٢٠١٧ على ٤ مراحل وبعبء اقتصادي يصل إلى ١٤.٠% (٣)

وميناء شرق بورسعيد بموقعه المتميز على رأس قناة السويس وبظهيرة الضخم القابل للامتداد قاطرة حقيقية للنمو الاقتصادي باعتباره أول ميناء حي في مصر بمساحة ٣٥ كيلو متر مربع بالإضافة إلى المنطقة الصناعية التي تقع جنوب الميناء بمساحة ٨٧ كيلو متر مربع خارج أسوار الميناء مما يجعل من الميناء منطقة جذب استثماري عملاقة .

ومن المتوقع أن يكون حجم الاستثمارات خلال الـ "٢٠" سنة القادمة حوالي ١٠٠ مليار يورو ، وهو ما يعنى وجود فرص للاستثمار عملاقة متاحة سواء من خلال الميناء أو ظهيرة الخلفي.(٤)

* ومن فرص الاستثمار المبدئية المتاحة بميناء شرق بورسعيد هي :

- الاستثمار في أنشطة بحرية بميناء شرق بورسعيد .
- صناعة وإصلاح وصيانة سفن .
- صناعات وإصلاح الحاويات .
- الاستثمار في أنشطة صناعية القيمة المضافة في الظهير الداخلي بميناء شرق بورسعيد .

- يوجد خلف محطة الحاويات أرض بها بدايات البنية الأساسية كاملة من صرف صحى وتليفونات ومياه ومتبقي حوالي ٢٩ كيلو متر مربع ممكن استغلالها في تخزين بضائع الترانزيت للشركات العالمية أو صناعات القيمة المضافة وفى إنشاء مراكز توزيع لوجستى عملاقة .

- إنشاء مصانع داخل الميناء لاستغلالها في تجميع الأجهزة الالكترونية أو أنشطة التعبئة والتوزيع والتغليف والتعليب .. الخ .

- صناعات القيمة المضافة / الصناعات التي تعتمد على تجارة النقل

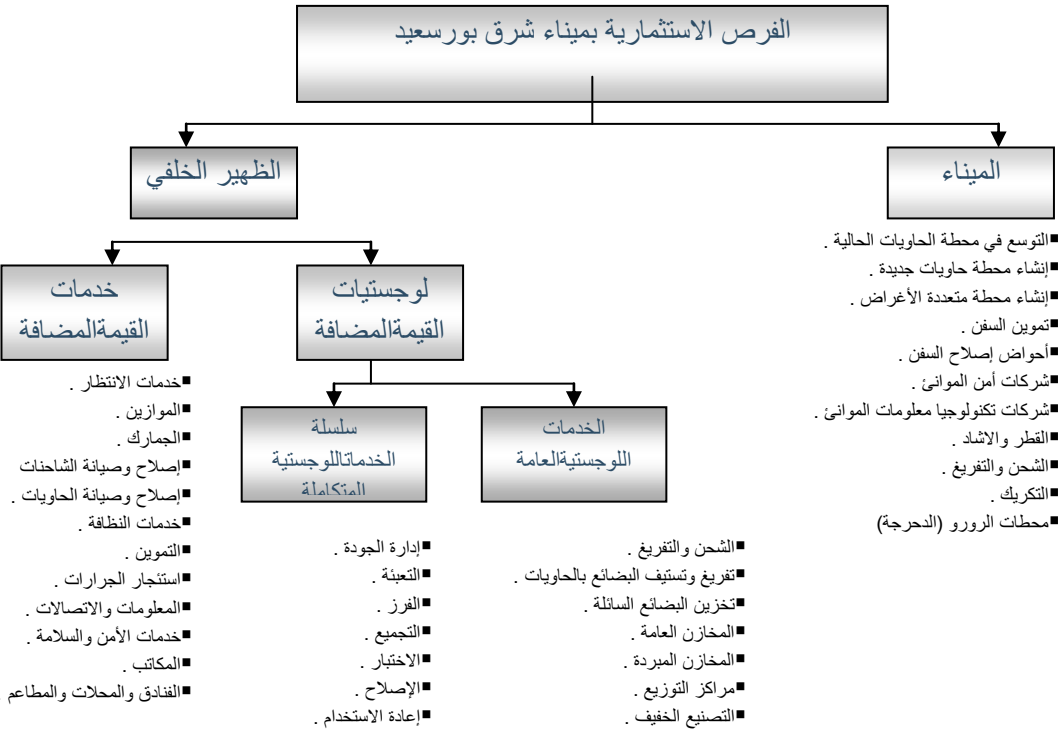
البحري.

- وتوجد أيضاً منطقة صناعية مساحتها حوالي ٨٧ كم ٢ ممكن أن يقام عليها مشروعات صناعية أخرى.(٥)

نقلا عن الهيئة العامة للتنمية الصناعية، مركز تكنولوجيا ونظم المعلومات، إستراتيجية التنمية الصناعية بمحافظة إقليم القناة.

يعتبر مشروع ميناء شرق بورسعيد أحد المشروعات القومية العملاقة ذات الأهمية الكبيرة من المنظور القومي ، فهذا المشروع يعد استراتيجي ورئيسي من حيث الإسهام في تعمير سيناء اقتصادياً واجتماعياً ، وأهمية المشروع العملاق في خدمة الظهير المباشر للميناء والمتمثل في المنطقة الصناعية والاقتصادية الكبرى التي تتمتع بامتيازات خاصة في منطقة الميناء مباشرة ودعم المنطقة الصناعية ذات التأثير المباشر على حركة تداول الحاويات بالميناء بالإضافة إلى جذب سفن الحاويات الأم في شرق البحر المتوسط ، إن تحويل منطقة قناة السويس إلى مركز اقتصادي عالمي يتطلب تطور خدمات النقل والمواصلات وإنشاء شركات متخصصة في التسويق الدولي والتأمين ضد المخاطر والاهتمام بالتدريب ورفع كفاءة العاملين، تصبح منطقة سيناء منطقة اقتصادية وصناعية ذات تميز خاص وبما يحقق للميناء مركزاً عالمياً لوجستياً ، وسوف يحقق الميناء أيضاً النفع لمنطقة بورسعيد حيث يعتبر ميناء شرق بورسعيد والمنطقة الحرة المتاخمة له امتداداً طبيعياً لبورسعيد.(٦)

وتنفيذ ميناء شرق بورسعيد في ظل تواجد المشروع القومي لتنمية سيناء والذي يهدف إلى تحويل المنطقة إلى منظومة متكاملة من التنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية كجزء هام من أرض مصر ومن برنامج التنمية في مصر، إن تواجد الميناء المحوري سوف يسهم في تدعيم الهيكل الاقتصادي والاجتماعي والعمراني ويرتكز على إرساء القاعدة الاقتصادية لسيناء والتي تعتمد بدورها على تدعيم قطاعات الإنتاج والسلعيكي يكفي إنتاج الاحتياجات المحلية والإقليمية مع تحقيق فائض لباقي أقاليم مصر والتصدير للخارج، أن يتكامل هذا المخطط مع المنطقة الاقتصادية في شمال غرب خليج السويس وميناء شمال السخنة ، وأن تكون الصناعات المزمع إنشاؤها متنسقة بل وامتدادا للصناعات القائمة في محافظة بورسعيد وهي المنتجات الغذائية والملابس والمنتجات الجلدية وتعبئة الحبوب



مشكلة الدراسة

يعاني الاقتصاد المصري من الفجوة الواسعة بين الصادرات والواردات، والعجز المزمع في ميزان المدفوعات، والذي يرجع إلى ارتفاع التكاليف اللوجستية التي تحد من الفرص التقديرية مما يضيع عليها قدراتها على المحافظة على أسواقها أو فتح أسواق جديدة، وتعد التكاليف اللوجستية لوسائل النقل والموانئ والسفن من أحد الأسباب الرئيسية للعوائق غير المالية.

تواجه موانئ مصر تحديات عالمية تهدد مستقبلها وتميزها التنافسي الناتج عن موقعها في وجه المنافسة القوية التي ستعرض لها، وعليها تعبئة كل مواردها وتركيز طاقتها من أجل قيام ميناء محوري مصري يكون بكل المقاييس العالمية قادراً على مواجهة هذه المنافسة، وذلك لتقديم الدعم لهذا الميناء المحوري من ناحية رؤوس الأموال الهائلة المطلوب استثمارها في البنية الأساسية والبنية الفوقية للميناء المحوري والاحتياج إلى تكنولوجيا متقدمة، وإدارة حديثة قادرة على إحراز التميز، وعمالة من نوعيه خاصة، ومساحات أرضية ومائية كبيرة، فإن تركيز كل هذه الموارد في ميناء واحد يصبح مطلباً أساسياً ولا يمكن تصور وجود ميناءين على البحر الأبيض مصريين كموانئ محورية. لذلك فإن الدعم الاستراتيجي لميناء شرق بورسعيد يصبح من الضروريات التنموية والاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية لعدم بعثرتها في أكثر من اتجاه. وفي سبيل ذلك علينا أن ننتبه إلى أن عوامل كثيرة سوف تؤدي إلى انتقال مركز الثقل الاقتصادي (وبالتالي مركز الثقل التجاري) إلى المناطق الشرقية من مصر بشكل تدريجي خلال العشر سنوات المقبلة. وهو ما يجب أن يؤثر على التخطيط الاستراتيجي للنقل بتوجيه اهتمام متزايد للمتغيرات المحتملة المؤثرة على خريطة نقل تجارة مصر المستقبلية.

منهج البحث وأدواته

تقوم الدراسة على إتباع المنهج الاستنباطي، وذلك من خلال استعراض الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لتنمية محور قناة السويس، واعتباره مشروع قومي، ثم دراسة ميناء شرق بورسعيد المحوري كقاطرة للنمو وأحد أقطاب تنمية محور قناة السويس، لما يشكله من أهمية عالمية للتجارة. كما اتبعت الدراسة

المنهج التحليلي من خلال استعراض الخريطة الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية والجغرافية وعناصر القوة والضعف لميناء شرق بورسعيد.

كما تم الاعتماد على العديد من الأدوات البحثية المساعدة لمنهجي البحث السابقين وهي الجداول والرسوم البيانية والخرائط الجغرافية، وتم الاعتماد على تحليل SWOT كأداة لتحليل العوامل الخارجية والداخلية القوة -Strength- الضعف Weakness - والفرص Opportunity- والتهديدات Threats .

فروض الدراسة

تنتقل الدراسة من الفروض الآتية:-

- هناك تحولات عالمية وسياسية واقتصادية، وتغيرات في الخريطة التجارية الدولية لها تأثيراتها السلبية على الموانئ المصرية وخاصة ميناء شرق بورسعيد المحوري.
- قصور الفهم الأحادي والاستراتيجي والوظائف الاقتصادية لميناء شرق بورسعيد المحوري.

تم تقسيم هذه الدراسة على النحو الآتي:-

المقدمة.

المبحث الأول: ميناء شرق بورسعيد واستراتيجية التنمية الغير متوازنة .

المبحث الثاني: ميناء شرق بورسعيد كقاطره للتنمية والانطلاق الاقتصادي.

المبحث الثالث: التحديات التي تواجه ميناء شرق بورسعيد.

المبحث الرابع: مستقبل ميناء شرق بورسعيد .

الخاتمة.

المبحث الأول

ميناء شرق بورسعيد

وإستراتيجية التنمية الغير متوازنة

تمر فى حياة كل دولة لحظات نواجه فيها الحقيقة بلا مواربة أو مجاملة ولعلنا نمر فى مصر بإحدى هذه اللحظات من مراجعة النفس وإعادة تقدير الموقف. وذلك بعد ثورتي ٢٥ يناير، ٣٠ يونيو اللذان أعادتا اكتشاف مصر وشباب مصر فى تلخيص لمعاناة الشعب المصرى مع الأمراض الأقتصادية والإهدار للموارد، وبالتالي جاءت الثورتين لتغيير وجه الحياة لمصر والمصريين، وتدعوا للتغيير والإنتقال من التخلف الأقتصادى إلى الإدارة الأقتصادية الفاعلة لموارد الدولة. وبالتالي لابد من تحديد هدف قومى ورؤية ورسالة تحققها الإدارة الأقتصادية الرشيدة.

أولاً: واقع الأقتصاد المصرى

أصبح الانشغال بالقضايا الأقتصادية السمة الغالبة ، فلا يخلو حديث لمسئول أو مفكر من الإشارة إلى الأحوال الأقتصادية ولذلك تكتسب معرفة الواقع الإقتصادى وتطوراته أهمية كبرى فى أى حدث جاد. ورغم أن الاجتهادات يمكن أن تختلف حول رؤية المستقبل وأفضل السبل لعلاج مشاكلنا الأقتصادية أو اقتراح أنسب الحلول لهذه المشاكل ، فإنه من الواجب ألا يثور أى شك حول معرفة الواقع الأقتصادى، فهذه حقائق ووقائع لابد أن تكون تحت نظر الجميع .

وإن كان معرفة الواقع أمر ضرورى، فلا بد من استشراف المستقبل ولا بد من أى حديث جاد عن الإصلاح الأقتصادى يبدأ بمعرفة الواقع ،وهو أمر يتطلب منا التدبير والتفكير عما يواجه الأقتصاد المصرى عدداً من الاختلالات الجوهرية التى تتطلب معالجة طويلة الأجل بالإضافة إلى الإجراءات المباشرة وسريعة المفعول(٧). على عكس الشائع، فإن مشكلة الواقع الإقتصادى لم تكن وليدة الفترة عقب ثورتي ٢٥ يناير، و٣٠ يونيو أو وليدة الفترة الأخيرة، إنما هى ظاهرة مستمرة صاحبت الأقتصاد المصرى منذ نهاية الحرب العالمية الثانية ولم يتغير بشكل جذرى رغم تقلب النظم السياسية على مصر، سواء قبل الثورة أو بعدها رغم إختلاف التوجهات فى السياسات الأقتصادية .

ولعل القاسم المشترك لكل هذه السياسات الاقتصادية المتعاقبة هو الإختلال الشديد فى هيكل الاقتصاد المصرى فى شكل مزمن والجانب الآخر هو غياب استراتيجية للتنمية، وبالتالي أصبح الاقتصاد المصرى عاجز عن مواكبة إحتياجات النمو فى الاقتصاد المصرى .

تدور المشكلة الاقتصادية حول فكرة (التضحية أو التكلفة) والكفاءة تتحقق عندما لا تتجاوز هذه التضحية حدودها المعقولة وعندما تتناسب مع العائد من ورائها، وتحقق العدالة عندما توزع التضحيات بشكل لا يثير الشعور العام ويظل مع ذلك المبدأ العام وهو أن الإدارة الإقتصادية هى إدارة التضحيات، وليس فى الاقتصاد من معجزات إنما هناك ذكاء فى إقتناص الفرص المتاحة وعدم تحمل تضحيات لا مبرر لها أو المبالغة فى تحملها للبعض على حساب البعض الآخر. (٨)

وهناك إجماع أن جميع المصريين لديهم الحسرة والألم على أحوال مصر، حيث يواجه الشعب المصرى تحديات حقيقية وجادة وحاسمة، وبالتالي تحتاج إلى مواجهات حقيقية وجادة وحاسمة وجذرية وهى سياسية واجتماعية وثقافية واقتصادية، وبدون مواجهة هذه التحديات لن يحدث إنطلاق اقتصادي.

لذلك تحتاج مصر إلى إنطلاقة اقتصادية قائمة على تنمية حقيقية تعوض المصريين عن سنوات الحرمان، وحتى تكون تنمية حقيقية لابد من تحويل الواقع المظلم إلى مستقبل مشرق نستغل فيه الموارد الطبيعية والموقع الجغرافى الاستغلال الأمثل ، حتى يرتفع مستوى المعيشة لجميع المصريين ، وبالتالي لابد من برنامج استراتيجى واقتصادى طموح جداً يحتاج منا مجهودات شاقة كثيرة وتضحيات عظيمة ، لكنه برنامج ضرورى لأنه يمثل الخط الفاصل بين السقوط فى هاوية الفقر والتخلف ، أو الصعود إلى مستقبل يعيش فيه أبنائنا وأحفادونا مستقبل أفضل ، أن هذا بحق هو التحدى الأعظم الذى ينبغى أن يشغل المصريين جميعاً. (٩)

والسؤال الذى يطرح نفسه ما هو البرنامج والمشروع ؟ لابد أن يكون مشروع قومى يلتف حوله الجميع الإعلام والحكومة والأزهر والجيش والشرطة والكنيسة والسلطات الثلاثة للدولة التشريعية والتنفيذية والقضائية حتى نخرج من

النفق المظلم، والمشروع هو تنمية محور قناة السويس (١٠) الذى لابد من السرعة وعدم التأخير في تنفيذه، لأن هذا المشروع العملاق سيكون هو قاطرة التنمية بحق لمصر.

يعد هذا المشروع البداية الحقيقية لتحقيق تنمية اقتصادية، ويؤكد على استغلال الدولة لموارد الاقتصاد القومي، وسيطرة الدولة على موارد الاقتصاد القومي ليس أمراً مطلوباً بحد ذاته لعله الشرط الضروري، لحسن استخدام الموارد الاقتصادية وتنميتها، ويعد اختيار هذا المشروع وإعلان الحكومة بإعتباره مشروع مصر القومي يؤكد إنحياز الحكومة إلى إحدى نظرتي التنمية الاقتصادية وهي التنمية الغير متوازنة والتي تتناسب مع ظروف مصر الاقتصادية، حيث لا يمكن إنجاز أى إصلاح محسوس فى جميع القطاعات وان السياسة الواجبة تقتضى نوعاً من الاختيار المقصود للقطاعات التي ترى أنها أولى بالإهتمام مع ترك القطاعات الأخرى. وأن هذا أمر معروف فى النظرية الاقتصادية للتنمية بين أنصار ما يعرف باسم التنمية المتوازنة Balanced growth والتنمية غير المتوازنة Unbalanced growth، وأن الأسلوب المناسب لظروف مصر هو أسلوب التنمية غير المتوازنة بمعنى اختيار بعض القطاعات والتركيز عليها وإنجاز نتائج محسوسة فيها. (١١)

والواقع أن مقومات النشاط الاقتصادي تختلف من دولة إلى دولة وعند تعدد هذه المقومات نجد أن إحداها يصلح لأن يكون قاطرة نمو فى المجتمع، ويرجع ذلك إلى استراتيجية التنمية التي تختارها الدولة وهي استراتيجية تملى على الدولة الاختيار بين استراتيجية النمو المتوازن واستراتيجية النمو غير المتوازن، حيث ينصرف النمو المتوازن إلى تنمية مختلف قطاعات الاقتصاد القومي وقد أخذت الحكومة المصرية بهذا الاتجاه فى حكومة الدكتور الجنزوري الأولى عندما قامت بتدشين مجموعة من المشروعات المختلفة من شمال إلى جنوب مصر مثل توشكى، وشرق العوينات، وترعة السلام، وميناء شرق التفريعة، والعديد من المشروعات الأخرى، وبالتالي عجزت عن أداء دورها التنموي.

أما نظرية النمو غير المتوازن، فهي تعني انتقاء بعض القطاعات الصناعية او الخدمية فتوجه إليها موارد الدولة إنشاء وتطوير وإدارة، عند إذن تتحول هذه

القطاعات إلى أقطاب للتنمية، وتجد هذه التنمية مجالها في المشروعات القومية الكبرى التي تجر للتنمية ورائها كافة القطاعات الاقتصادية الأخرى، وعندها تتحقق التنمية الاقتصادية على نحو شامل وفعال. (١٢)

واختيار أحد السياستين في أي دولة يتوقف على ظروف كل دولة وما هو متاح لديها من موارد، ومصر باعتبارها تمر بظروف سياسية واقتصادية تحتاج إلى سياسة النمو غير المتوازن في هذه المرحلة.

ويتبلور الفكر السابق، حول التخطيط الاستراتيجي في مشروع واحد قائد تركز فيه كل الجهود والدراسات، وهذا المشروع سيكون هو المحرك والمولد لباقي قطاعات الاقتصاد، وقد تم ترجمة ذلك في إعلان الحكومة في يناير ٢٠١٤ باعتبار مشروع تنمية محور قناة السويس هدف قومي ومشروع تاريخي، ويعد إستراتيجية عليا للدولة تحرك من خلالها مختلف السياسات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وهذا المشروع هو المشروع القومي العملاق الذي يمكنه أن يحقق كل طموحات مصر المستقبلية بحق يجعل من مصر معبراً لتجارة العالم، هذه المنطقة التي تتمثل في شرق مصر حول قناة السويس وسيناء وبورسعيد الكبرى لتكون بوابة تجارة العالم. ولا شك أن اختيار الحكومة لقطاع من القطاعات تتعهد فيه بتحقيق تنمية حقيقية ومعدل نمو مرتفع بشكل ملموس وفي فترة محددة وبحيث يظهر الإنجاز بشكل واضح مع أفق زمني معقول ، حتى يعيد للناس الإحساس بالقدرة على النجاح، لأن تأثير بعض المشروعات وكثرة الحديث عن الخسائر أصاب الناس بالإحباط خاصة وأن كل المشروعات التي أعلن عنها وقعت بعد خسائر كبيرة مما يدل على سوء الإدارة الاقتصادية وبالتالي يحتاج الناس إلى مشروع تاريخي بجد يعتمد على الاستراتيجية ويرتبط ارتباطاً بالأهداف العليا للدولة بحيث يكون استراتيجية عليا تتحرك من خلالها مختلف السياسات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وتلتف حول هذا المشروع بحيث يتم تعبئة كافة الجهود من أجل إنجاز هذا المشروع .

ثانياً: مشروع تنمية محور قناة السويس

إن مزايا إختيار المنطقة المحيطة بقناة السويس وعلى الأخص سيناء كمطقة حرة تعمل كمركز عالمي من مراكز التصنيع للمكونات أو مركزاً للتجميع والتخزين والتوزيع داخل شبكة عولمة التصنيع والتجارة وكذلك مركزاً

عالمياً لإصلاح السفن إمدادها بإحتياجاتها من المعدات تعتبر عظيمة. ولا شك أن للموقع الجغرافى أهمية كبيرة إلا أن باقى المتطلبات العالمية الجاذبة لهذا النشاط يجب توفيرها. وهنا يلزم التأكيد على الدور الرئيسى للشركات العابرة للقارات والتكتلات الصناعية الرأسمالية (الكونسرتيات) فى اتخاذ القرارات الخاصة باختيار منطقة ما كى تكون مركزاً صناعياً متطوراً داخل منظومة عولمة الانتاج. ولهذه التكتلات شروط يجب توافرها فى المنطقة المختارة من أهمها: أهمية الموقع الجغرافى الاستراتيجى ومستوى أجور العمالة وإنتاجاتهم، وتوفر العمالة الماهرة، ومستوى التعريفات الجمركية والضرائب والرسوم وكفاءة النظام القضائى لإنهاء المنازعات وحسمها وتوفير البنية الأساسية. واستقرار المناخ السياسى والعلاقات العمالية وتوفير المناخ المالى والضريبي بعيد النظر. ولاشك أن الموقع الجغرافى لمنطقة قناة السويس يمكن أن يصبح له أهمية قصوى فى ظل النظام التجارى الجديد للعولمة كمنطقة وسيطة بين مناطق المواد الخام ومناطق التصنيع، وكذلك بين مناطق الإنتاج ومناطق الإستهلاك وبين التجمعات التجمعات الاقتصادية السوبر عملاقة (مناطق التجارة الحرة) ويقاس مدى نجاح واستمرارية المركز الصناعى العالمى المختار بمدى توفر المناخ المساعد على التفوق التنافسى. (١٣)

وهنا قد يثار تساؤل هل فى قدرة مصر خلق مثل هذه الظروف وتوفيرها دون مساعدة من الشركات الصناعية والرأسمالية العابرة للقارات ؟ وهل إثارة الاقتراح بتصنيع المنطقة المحيطة بقناة السويس ومنطقة سيناء بإسناد عملية التحفيز والتنظيم لتنشيط تصنيع المنطقة إلى إحدى التكتلات (الكونسرتيومات) العابرة للقارات مع تقليل التدخل الحكومى والبيروقراطية الضارة إلى أقل قدر مسموح به هل فيه أضرار سياسية على مصر وما هى البدائل الأخرى؟

يطرح التساؤل السابق نفسه للعديد من الأسباب التاريخية المرتبطة بإدارة هذه المنطقة المحورية والتي تتوسط قارات العالم والتي تعد من أنسب البقع الدولية للقيام بدور التخزين الاستراتيجى والعمليات الصناعية فقد ظلت إدارة الحكومات على مدى تاريخ قناة السويس تفتقد حسن الإدارة وتفتقد خلق الظروف المناسبة للإستفادة من هذا الموقع الجغرافى فقد ظل سوء الإدارة ملازماً حيث خلت هذه المنطقة من الإستثمارات معتمدة على عقيدة لا تتزحزح بأن التطور فى وسائط النقل البحرى المارة بالقناة ستظل ملتزمة بما تعرضه عليها القناة بقواعد

هندسية وتكنولوجية وأن كافة السفن سوف تلتزم بعمق القناة ولكن هذه العقيدة قد إنهارت تماماً عندما ظهر جيل الحاويات الأول عام ١٩٥٨ وبالتالي تغيرت النظرية ولم تعد قناة السويس متبوعة بل أصبحت تابعة تلهث وراء الترسانات العالمية لبناء السفن لمعرفة أحجام وأعماق السفن حتى تستطيع تعميق مجرى ، قصور في الفهم الاستراتيجي للوظائف الأساسية للقناة وبالتالي لم ترتبط القناة بالاقتصاد العالمي لأنها ظلت منغلقة على نفسها ومعزولة عن مجموعة الأنشطة التجارية والخدمية في الموانئ المصرية . وترتبط قناة السويس مع منظومة الموانئ المطلة على البحر المتوسط شمالاً والمطلة على البحر الأحمر جنوباً في علاقة دالية طردية بمعنى أن أي نمو في كليهما سوف يؤدي إلى نمو الآخر وأي إنحدار في كليهما سوف يؤدي إلى إنحدار الآخر. (١٤)

المبحث الثاني

ميناء شرق بورسعيد

كقائره للتنمية والانطلاق الاقتصادي

إنتهى المبحث الأول، إلى أن مشروع تنمية محور قناة السويس هو المشروع القومي لمصر والاستراتيجية العليا التي تحقق أهداف التنمية الغير متوازنة، كقائره تسحب القطاعات الأخرى للاقتصاد المصري إلى أفق النمو، وبالتالي أعتمد التخطيط الاستراتيجي لهذا المشروع على التقسيم النوعي والجغرافي، الذي يشمل سيناء والمنطقة المحيطة بقناة السويس وميناء شرق بورسعيد، ويقوم هذا التخطيط الإستراتيجي على أساس التنسيق الكامل والمشاركة التامة بين إدارة قناة السويس والتنظيم المستقبلي للمنطقة كلها كوحدة واحدة ومركز عالمي لوجستي للتصنيع والتوزيع والخدمات اللوجستية .

أولاً: ميناء شرق بورسعيد وسياسة الدفعة القوية

نجاح استراتيجية المشروع القومي الذي تتخذه الحكومة كقائره للنمو الاقتصادي على أرضها كإتباع لسياسة النمو الغير متوازن، ونجاح هذه الاستراتيجية يعتمد على استغلال الميزة النسبية والتنافسية التي تتمتع بها مصر وهي الموقع الجيوستراتيجي الفريد، فضلاً عن مجرى قناة السويس أهم مجرى ملاحى في العالم. بالإضافة إلى الخبرة البحرية الطويلة لمصر، في ظل هذه المعطيات يلزم على الدولة ان تختار بين الاستراتيجيةين الاخرتين هما استراتيجية التدرج البطئ واستراتيجية الدفعة القوية (BIG PUSH) (١٥)، التي

ينصرف جوهرها إلى ضرورة القيام بحد أدنى من الاستثمارات لضمان نجاح برامج التنمية حتى يتم تحقيق تنمية اقتصادية سريعة، وهذا يتطلب إحداث تغيير عميق في هيكل الاقتصاد القومي في فترة محدودة ومن ثم فلا سبيل لتحقيق هذا الغرض إلا من خلال استراتيجية الدفع القوية. (١٦)

وفي ظل هذه المعطيات يأتي ميناء شرق بورسعيد ليكون هو قاطرة التنمية في مصر ونقطة الإنطلاق التي تعتمد على الدفع القوية لمشروع تنمية محور قناة السويس، الذي يعد جزء من التخطيط الاستراتيجي لهذه المنطقة، وارتباطه بتطور الدور المستقبلي للقناة سوف يؤثر على مستقبل هذه المنطقة التي ظلت لفترة طويلة من الزمن مستبعدة من التفكير الاقتصادي مرتبطة بعقيدة اقتصادية منتجة لنوعية واحدة من الخدمات وهي رسوم عبور السفن، وبالتالي ظلت القناة مجرد طريق بحري منفصل عن الامتدادات الجغرافية المحيطة به وبعبءة عن التنسيق مع الموانئ المحيطة بها، وبالتالي أصبحت هذه المنطقة خالية من أي تطور اقتصادي، ويأتي التخطيط الاستراتيجي لميناء شرق بورسعيد كميناء محوري وبوابة لتجارة العالم، لكي يشكل مجال اقتصادي جديد من الشبكات الحيوية مع مجرى القناة والمنطقة المحيطة بها التي تعد بالمعايير التنموية نقطة إنطلاق للاقتصاد المصري، وبذلك يعد ميناء شرق بورسعيد المحوري نقطة الإنطلاق الأولى لمشروع تنمية محور قناة السويس. (١٧)

ثانياً: الرؤية الإستراتيجية لميناء شرق بورسعيد المحورى

تعتمد الرؤية الاستراتيجية لميناء شرق بورسعيد المحورى ، بأن نتخذ شعاراً للميناء يعبر عن رؤية واضحة تؤدي إلى هدف إستراتيجي يعمل جميع الأطراف على تحقيقه ، كما يعبر عن الموقع الإستراتيجي لهذا الميناء ولذلك الأمر دلالاته فى العملية التسويقية العالمية ، وهو التزام فعلى لإدارة الميناء كمعيار يقاس به مدى نجاح هذا الميناء فى تحقيق فعال لهذا الشعار وفى إعلان يشتهر به هذا الميناء ،وليكن هذا الشعار "ميناء بورسعيد بوابة تجارة العالم" Port Said The Gate Away Of The World Trade ، فهذا الشعار يعبر عن رؤية ينبعث منها هدف إستراتيجي محدد وواضح وواقعى لمنطقة قناة السويس بما فيها سيناء ومينائى بورسعيد وشرق التفرعة ودمياط يشكلوا منطقة جغرافية ليس لها بديل فى العالم وتتمتع بطاقات كامنة عظيمة لو أحسن التخطيط لها إستراتيجياً لأصبحت هذا الشعار الطموح حقيقة فعلية تعبئ كل الجهود

والإمكانيات العالمية التى إتخذت من الشعار حافظاً فى إستقطاب التجارة العالمية لتحقيقها. (١٨)

وهذا الشعار ليس بغريب على مجتمع النقل البحرى، حيث تعتمد العديد من الموانئ البحرية على هذه الاستراتيجية كأداة للتسويق الدولى، ومنها ميناء حيفا قد إتخذ لنفسه شعار "ميناء حيفا - بوابة السلام" Hefa Port The Peace Gate وهذا الشعار يعبر عن رؤية إستراتيجية طموحه، وتعتمد إسرائيل على هذا الشعار فى وضع خطة إستراتيجية لتكون دولة العبور لتجارة المنطقة بعد أن يسودها السلام مع الدول العربية، وبحلول السلام تنمو معدلات الطلب وبالتالي يصبح هذا الميناء هو قلب المنطقة بما فيه من إمكانيات تكنولوجية عالية الكفاءة والميناء يعتمد على الخطة الإستراتيجية بحيث يقدم خدمات متميزة وبالتالي يكون هو الميناء المحور المتحكم فى تجارة المنطقة وتصبح الموانئ العربية خادمة لهذا الميناء. (١٩)

كما إتخذ ميناء روتردام لنفسه شعاراً "روتردام بوابة أوروبا" Rotterdam The Gate Away Of Europe، هذا الشعار يعبر عن رؤية تتبع منها إستراتيجية كاملة كى يستمر ميناء روتردام المعبر الرئيسى لبوابة أوروبا، ويعد ميناء روتردام الميناء المحورى لأوروبا حيث أن السفينة فى طريقها إلى روتردام يمكن أن تحمل بضائع متوجهة إلى ستة وثلاثون دولة عن طريق ميناء واحد. (٢٠)

ثالثاً: مخطط ميناء شرق بورسعيد

(أ) نشأة الميناء :-

ميناء شرق بورسعيد أو ميناء شرق التفريعة، هو أحد موانئ مدينة بورسعيد، ويطل على التفريعة الشرقية لقناة السويس. وهو مركز أساسى لمحور التجارة العالمية بين أوروبا وشرق البحر المتوسط. ويعتبر ميناء شرق بورسعيد من المشروعات القومية الكبرى التى أقامتها مصر وتم افتتاحه فى أكتوبر ٢٠٠٤ لخدمة التجارة العالمية وتجارة الترانزيت التى تعبر قناة السويس، ويقع الميناء فى موقع فريد شرق المدخل الشمالى لتفريعة قناة السويس الشرقية وفى ملتقى ثلاثة قارات وعلى الطريق الرئيسى لملتقى الشرق والغرب، حده الشمالى البحر المتوسط، حده الجنوبى المنطقة الصناعية، حده الشرقى بحيرة الملاحة، حده الغربى التفريعة الشرقية لقناة السويس، هذا

ويتم التخطيط للاستفادة القصوى من هذا الموقع ليكون النواة الأولى لإقامة منطقة صناعية واعدة يخصص إنتاجها للتصدير، وكذلك لجذب أكبر الخطوط الملاحية العالمية، وتبلغ مساحة الميناء ٣٥ كم² والميناء مخطط لإنشاء أرصفة بطول ١٢ كم ومخطط إنشاء منطقة صناعية جنوب الميناء على مساحة ٨٧,٦ كم²، تبلغ المساحة الإجمالية لمحطة الحاويات الحالية ٦٠٠ ألف متر مربع وعرض ساحة الحاويات ٥٠٠ متر، والمحطة تعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة. (٢١)

يستقبل الميناء السفن العملاقة من الجيل الرابع حيث أن عمق الرصيف بالميناء يصل إلى ١٧ متر وطوله ١٢٠٠ متر. حقق الميناء خلال عام ٢٠٠٥ تداول حوالى ٧٠٠ ألف حاوية مكافئة، يتوقع أن يصل حجم التداول إلى ٢,٢ مليون حاوية مكافئة وعندئذ ستوسع المحطة لتشمل تنفيذ المرحلة الثانية للمشروع والوصول بحجم التداول إلى ٤,٤ مليون حاوية سنوياً.

(ب) مكونات الميناء :-

يتسم المخطط العام لميناء بورسعيد بالرؤية المستقبلية بعيدة المدى حيث تم تخصيص مساحة قدرها ٢٢,٥ كم² للميناء ، ٨٧,٥ كم² للمنطقة الصناعية والتجارية ، وقد تم تقسيم الميناء لأنشطة تداول الحاويات والبضائع العامة والبضائع السائبة والصب . وقد تم تخطيط الميناء طبقاً للأنماط الحديثة للموانئ حيث الأرصفة الممتدة على استقامة واحدة مما يعظم من كفاءة استخدام الأوناش العملاقة لمحطة الحاويات ويسهل حركة دخول وخروج السفن ويستطيع الميناء بعد أستكمال المخطط بالكامل تداول ما بين ٨ إلى ١٠ مليون حاوية مكافئة سنوياً هذا بخلاف البضائع العامة المختلفة . وحيث أن الميناء مخططاً طبقاً للأنماط الجيل الثالث من الموانئ فسوف يصاحب أعمال الميناء الأنشطة والخدمات المصاحبة لإعادة الشحن مثل مراكز التوزيع ومراكز اللوجستيات بالإضافة إلى خدمات صيانة الوحدات العائمة ومجموعة الخدمات المختلفة من التوكيلات الملاحية والبنوك وشركات التأمين وشركات التوريد....إلخ. هذا بالإضافة إلى أن تجاوز الميناء للمنطقة الصناعية سوف سيساعد على تنشيط أعمال الميناء المختلفة .

ومع سياسة الخصخصة التى تسود أعمال الموانئ عالمياً فسوف يتم أسناد إدارة محطة الحاويات لأحد الشركات العالمية المتخصصة فى إدارة محطة

- الحاويات وذلك بهدف تطوير العمل الإدارى للميناء ونقل الخبرة العالمية فى هذا المجال وضمان نسبة حجم تداول للميناء على المستوى الأقليمى .
- المكونات الرئيسية للمشروع
- يتكون المشروع من عدة مراحل وقد تم تنفيذ المرحلة الأولى المكونة من :
- رصيف حاويات بطول 1200 متر
 - قناة الدخول من البحر المتوسط
 - دائرة الدوران الداخلية
 - حاجز الأمواج
 - قناة الدخول من تفرعة قننة السويس
- المراحل التالية : وتتم طبقاً لتطور حجم التداول داخل الميناء وتشمل :
- إمتداد رصيف الحاويات بطول 1200 متر ليصبح الطول الإجمالى للرصيف 2400 متر.
 - مد القناة الداخلية للميناء بطول 4 كم
 - إمتداد أرصفة الحاويات بطول 3,6 كم ليصبح إجمالى طول أرصفة الحاويات 6 كم .
 - إنشاء الحوض الشمالى والحوض الجنوبى طبقاً للحاجة وبأجمالى أطوال 4,8 كم وذلك لخدمة أغراض تداول البضائع المختلفة الأخرى .
- المشروع فى أرقام
- تم تصميم الميناء والأرصفة بحيث يمكنها التعامل مع السفن الحالية بالخدمة والسفن المستقبلية وطبقاً للمحددات التالية:
- سفن الحاويات: بطول 350 متر وعرض 50 متر وغطاس 15 متر
 - سفن البضائع الصب والسائلة : بطول 270 متر وعرض 42 متر وغطاس 15 متر

الأبعاد التصميمية للمخطط العام :

1300 م	طول الممر الملاحي
3800 م	طول قناة الدخول من الأرض
705 م	طول قناة الخروج إلى تفرعة قناة السويس الشرقية
2455 م	طول التوسعة إلى قناة التفرعة
2300 م	طول حواجز الأمواج
630/730 م	قطر دائرة الدوران عند منسوب القاع
18,5 م	عمق الممر الملاحي (الغاطس)
16,50 م	عمق قناة الدخول
250 م	عرض القناة الداخلية
326 م	عرض الممر الداخلي للميناء أمام الرصيف

ويبلغ حجم أعمال التكريك الإجمالية للمشروع حوالي ١٠٠ مليون متر مكعب .

رابعاً: المقومات الاستراتيجية والاقتصادية لميناء شرق بورسعيد المحوري

١- يعتبر موقع ميناء شرق بورسعيد موقع فريد ليس له مثيل على مستوى شرق البحر الأبيض المتوسط فحسب، ولكن على المستوى العالمي حيث الانحراف الصفري عن مسار الملاحة الدولية ووقوعه عند ملتقي القارات الثلاث، مهياً لمنظومة بحرية تجارية لإمكانيات الشريك العالمي الذي يملك أصولاً رأس مالية طبيعية هامة بوسعها التطوير والاستغلال أن تكون بيئة اقتصادية استثمارية محورية. (٢٢)

٢- يتميز موقع ميناء شرق بورسعيد بالبعد عن الكتل السكانية، مما أعطى الفرصة لتخطيط منطقة الظهير بما يحقق انسياب دخول وخروج البضائع دون أي إعاقة، بل أيضاً ربط الميناء عبر الشبكة الدولية لطرق الشرق الأوسط، ومع إنشاء كوبري الفردان للسكة الحديد وكوبري القنطرة للسيارات ونفق السيارات جنوب بورسعيد يصبح الميناء مرتبطاً ارتباطاً وثيقاً بالشبكات الرئيسية للدولة. (٢٣)

٣- وقوع الميناء على قناة السويس في التفريعة الشرقية سوف يحقق للميناء أعماق تتناسب مع حجم السفن المستقبلية والتي تتطلب أعماق تصل إلى ١٨ متراً.

٤- معدل الانحراف صفر، بمعنى عدم وجود انحراف عن خط سير السفن وذلك لإرتباط الميناء بممر قناة السويس أهم مجرى مائي يربط البحرين المتوسط بالأحمر.

خامساً: رؤية الخبراء الدوليين لميناء شرق بورسعيد
(أ) البنك الدولي:-

إن ميناء شرق بورسعيد بموقعه المتميز على رأس قناة السويس وبظهيره الضخم القابل للإمتداد فإن من المأمول أن تنمية هذه المنطقة سيجعلها قاطرة للنمو الإقتصادي المصري.

إن الموقع المقترح لتنمية المنطقة الحرة لميناء شرق بورسعيد له إمكانيات عظيمة حيث يقع على الضفة الشرقية لقناة السويس بالقرب من محطة الحاويات الجديدة في ميناء بورسعيد. المنطقة ذات موقع مثالي على أحد اكبر خطوط تدفق الحاويات العالمية بين آسيا وأوروبا كما يعتبر موقعا مثاليا للترانزيت (نقل الحاويات من سفينة إلى سفينة).

ومن المزايا الأخرى لهذه المنطقة انخفاض تكاليف العمالة المصرية وضخامة السوق المصرية حيث يبلغ تعداد السكان ٧٠ مليون نسمة. بالإضافة إلى ذلك فإن منطقة البحر الأحمر بما في ذلك شبه الجزيرة العربية وشرق أفريقيا يمكن أن تخدم بقدر كبير من ميناء شرق بورسعيد.

تم إبلاغنا برغبتكم في إنشاء منطقة حرة في ظهير شرق بورسعيد، و نساندكم في نواياكم العظيمة لهذه المنطقة؛ والتي تتميز بموقعها الفريد الذي يسمح لها بأن تكون معبر للبضائع بين آسيا وأوروبا. بالإضافة أي اهتمام قطاع النقل البحري بالوسائل المثلى لجذب المستثمرين لتلك المنطقة الحرة.

مخططات نظام الـ (BOT) و تطوير المواني : يعد ميناء شرق بورسعيد بمصر مثال رئيسي لنظام الـ (BOT) و يسير نحو الإتجاه السائد في تطبيق هذا النظام كميناء محوري عملاق .

(ب) الغرفة الامريكية للتجارة:-

إن خطة الصين الكبرى تتمثل في إنشاء مينائين محوريين في آسيا، واخرين في البحر المتوسط وثالث في الولايات المتحدة ويكون دور تلك الموانئ خدمة سفن الحاويات الصغيرة التي تقوم بتفريغ البضائع نحو موانئ صغرى بالسوق الإقليمية.

جيوف ادم رئيس قسم التسويق بهيئة ميناء لندن

(ج) اللويدز العالمية:-

وهذا ما اكده اللواء بحري / شيرين حسن محمود رئيس هيئة ميناء بورسعيد في حديثه مع أهم مؤسسة بحرية في العالم والذي نشر بإصدارهم بتاريخ ٥ مارس، بدأ ميناء شرق بورسعيد في التشغيل باعتباره ميناءً محورياً للترانزيت ولكن نظراً لموقعه المتميز و المساحة الشاسعة لظهيره فإنه يمكن ان يتحول الى ميناء محورى حيوى يقدم العديد من الخدمات مثل تموين واصلاح السفن الخ....

لواء بحرى/ شرين حسن

(د) الإتحاد الأوروبي:-

- تكتسب التجارة البحرية في منطقة البحر المتوسط أهمية كبرى نتيجة لزيادة تدفق التجارة من الشرق إلى الغرب خاصة من آسيا. ينصب هذا التدفق من خلال السفن العابرة لقناة السويس، و شحن البضائع إلى الموانئ المحورية وتوزيعها من خلال السفن الراقدية. وتعتبر مصر الشريك الرئيسي للاتحاد الأوروبي في مجال التجارة البحرية حيث تستحوذ على حوالي ٣٦% من إجمالي حجم تجارة المنطقة.

- تفتقر معظم دول البحر المتوسط وأوروبا إلى الإطار التنظيمى لأنشطة النقل البحرى و ذلك فيما يتعلق بمشاركة القطاع الخاص في هذه الأنشطة (مع وجود بعض الاستثناءات مثل قبرص ومالطا ، و مؤخراً مصر وذلك فيما يتعلق بالسياسة البحرية الجديدة والإطار التنظيمى الذى أقرته الحكومة.

- فى كل من مصر، إسرائيل، سوريا و لبنان، تم تنفيذ سياسة اللامركزية إلى حد كبير . ففى مصر تقوم هيئات متعددة بإدارة الميناء، حيث تتمتع هذه

الهيئات بحرية كبيرة فى اتخاذ القرارات

- يشترك بالفعل القطاع الخاص فى كل من مصر، مالطا و تركيا فى ملكية الموانئ ومخططات التمويل الميناء (على سبيل المثال مينائى العين السخنة

وشرق بور سعيد فى مصر).
 - تكنولوجيا تبادل المعلومات إلكترونياً EDI فى الوقت الحالى ، لم ينتشر استخدام هذه التكنولوجيا بالصورة الكافية فى إقليم منطقة البحر المتوسط وأوروبا. إلا أن بعض الدول قامت بالفعل بتطبيق نظام تبادل المعلومات إلكترونياً فى موانئها الرئيسية (على سبيل المثال مينائى بور سعيد ودمياط فى مصر).
 - وهناك أمثلة ناجحة فى تطبيق شراكة القطاعين الخاص والحكومى فى مجال البنية التحتية للنقل، مثل الطرق فى إسرائيل ، الموانى و المطارات فى مصر .

EuroMed Blue Paper Version presented at the 6th
 Transport Forum, (July 2005

(هـ) موقع هآرتز الإسرائيلي على الإنترنت
 فقدت إسرائيل فرصة أن تصبح مركزاً لنشاط إعادة الشحن فى منطقة البحر المتوسط بسبب الممارسات غير الفعالة التى تقوم بها .
 فى عام ٢٠٠٣، فقدت إسرائيل أكثر من نصف بليون دولار كنتيجة للسفن التى يمكنها التردد على موانئها لإعادة الشحن والتى اختارت بدلاً منها التردد على الموانئ المصرية.

Prof. Frankel Israeli Professor at MIT, HAARTEZ, March
 2005

(و) تقرير صادر عن أحد بيوت الأبحاث الأوروبية عن النقل
 وصل حجم التجارة المتبادلة بين الإتحاد الأوروبى ودول الشرق الأوسط التجارة حوالى ٢٤٠ مليون طن فى عام ٢٠٠٠، وتعتبر مصر الشريك الرئيسى للإتحاد مع الأتحاد الأوروبى، فى مجال التجارة البحرية، حيث تحظى على حوالى ٣٦% من حجم التجارة البحرية الإقليمية.
 بالإضافة إلى أهمية التجارة بين الشمال والجنوب، فإن الشحن البحرى يحظى على أهمية قصوى فى البحر المتوسط بسبب زيادة تدفق التجارة المارة بين الشرق والغرب، وخصوصاً المتجهة من آسيا. وهذه التدفقات عبارة عن تجارة عابرة (أى التى تمر من خلال قناة السويس إلى مصر) أو على هيئة شحن ترانزيت (أى تفريغ البضائع فى الموانئ المتجهة وتوزيعها فى

الأسواق الخارجية) وهذه التجارة تفيد التجارة والاقتصاد في المنطقة.
 Blue Paper(p19) EU Transportation Report
 و لقد إختار الإتحاد الأوروبي ميناء شرق بورسعيد كنقطة الوثوب و
 الإتصال الرئيسي لأوروبا مع آسيا و أفريقيا و مصر و العالم العربي و
 شمال أفريقيا و دول منطقة بحر قزوين .

المبحث الثالث

التحديات التي تواجه ميناء شرق بورسعيد

يواجه ميناء شرق بورسعيد المحوري العديد من التحديات الراهنة والأخذة في التبلور في المستقبل القريب والتي توجد مؤشرات تظهر في الأفق للنتبؤ في مستقبل هذه التحديات، وهذه التحديات والتطورات العالمية عديدة ومتنوعة منها الدولي ومنها الإقليمي ومنها الداخلي والتي تهدد ميناء شرق بورسعيد وهي على النحو الآتي:
 أولاً: اتفاقية الـ Gats :-

وهي الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تحرير تجارة الخدمات بين الدول بمعنى حرية دخول أسواق الخدمات بالدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، ومن منطلق وجود إعداد وتهيئة قطاع النقل بصفة عامة وميناء شرق بورسعيد بصفة خاصة لمواجهة المنافسة الاجنبية المتوقعة في مراحل تحرير خدمات هذا القطاع أمام موردي الخدمة الأجانب في ظل عضوية مصر في منظمة التجارة العالمية، وبالتالي يلزم مواجهة آثار تطبيق الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وذلك على ضوء التزامات مصر في مجال تحرير الخدمات في قطاع النقل، وحثمية الحاجة إلى زيادة مشاركة مصر في التجارة العالمية للخدمات.(٢٤)

ثانياً: ظاهرة حرب الموانئ والمناطق اللوجستية:-

حيث يواجه ميناء شرق بورسعيد منافسة حادة بين موانئ منطقتي البحر المتوسط والشرق الاوسط، حيث أن المنافسة بين هذا الميناء ومينائي حيفا وإشودود الإسرائيليين، وكذلك ميناء بيروت وموانئ جنوب أوروبا ميناء مرسين (تركيا) وميناء لارناكا وميناء ليماسول (قبرص) وميناء مرسى كلوك (مالطا) وميناء جوبا تاورو (إيطاليا)، وبالتالي سوف يؤدي ذلك إلى تأثيرات مباشرة وغير مباشرة على حجم تداول الحاويات في ميناء شرق بورسعيد، حيث تقدم

هذه الموائى تسهيلات مختلفة وامتيازات عديدة من النواحي الفنية والمالية والإجراءات والرسوم. (٢٥)

ثالثاً: حركة التحوية العالمية التي بدأت في ستينيات القرن الماضي كانت أحد أكبر العوامل المؤثرة على الاتجاه العالمي للنقل لما تحظى به الحاويات من مرونة في التعامل مع وسائل النقل المختلفة:-

خلقت التحوية واقعاً جديداً له أبعاده، على عناصر الملاحة البحرية، السفينة، والميناء، وطرق الملاحة، ومن الضروري التجاوب والدراسة وإلا كانت مشاكله وسلبياته أعظم من ايجابياته وفوائده، وقد فتح عصر الحاويات (٢٦) باب إقتصادات الحجم على مصراعيه بالنسبة للإنتاج والاستهلاك والنقل، وعمقت من اختيار الموقع ومن حجم تدفقات المواد والمنتجات والتحكم فيها مما خلق العملية اللوجستية المتكاملة، وبإستخدام خدمات التزامن المحكم (J.I.T (Just In Time أصبحت العملية اللوجستية المتكاملة هي العمود الفقري للنشاط الإقتصادي الكلي والجزئي، كما إنها عمقت من البعد الزمني بشكل حاد كثيف، وبذلك لا يمكن لمصر دخول العصر الصناعي الجديد دون أخذ نظام التحوية من الباب إلى الباب مأخذ الفهم والتنفيذ والفعالية بإحكام وكفاءة، وفي مصر بالنسبة للمناخ السائد والبيئة الحاكمة والبنية الأساسية ونظم التعليم والتدريب فإن عوائق الاستخدام الناجح للتوسع في إقتصاديات الحجم وخدمات التوزيع والتزامن المحكم لم يلتفت إلى التخلص منها حتى الآن. (٢٧)

رابعاً: النقل متعدد الوسائط دفع النقل البحري بمنظومته لينصهر داخل النقل الدولي ويصبح أحد أهم مكوناته:-

ويعد النقل متعدد الوسائط مفهوم حديث للنقل، وقد ظهر نتيجة لزيادة الطلب على الحاوية كوسيلة نمطية لتداول الحاوية عند استخدام وسائط النقل المختلفة (بحر/ جو/ بر)، وحظى النقل المتعدد الوسائط بإهتمام الأمم المتحدة، حيث تناولته اتفاقية النقل الدولي المتعددة الوسائط للبضائع في دورة مايو ١٩٨٠، والهدف الرئيسي من النقل المتعدد الوسائط هو نقل البضائع الى وجهتها في الوقت المحدد وفي حالة جيدة وبأدنى سعر ممكن. (٢٨)

خامساً: العولمة وتأثيراتها على الصناعة والتجارة وعولمة الإنتاج وغيره من التأثيرات:-

نتيجة للتقدم التكنولوجي الهائل الذي أحدث تغيرات كبرى في تنظيم النشاط الاقتصادي العالمي وأدى إلى ظهور نمط جديد لتقسيم العمل في العالم وذلك بإنتشار مراكز صناعية جديدة في أنحاء العالم لإنتاج أنشطة اقتصادية منفصلة من المكونات وذلك لتجميعها لإنتاج منتج نهائي بما يطلق عليه ظاهرة عولمة الإنتاج وعولمة الاستهلاك حيث أصبحت القرارات الاقتصادية الخاصة بالعمالة، والمواد الخام، وتطوير المنشآت الصناعية، ونظام النقل والتوزيع، وتحديد الأسعار، وزمن تسليم البضائع، تؤخذ على أساس مركز عالمي. (٢٩)

سادساً: ظاهرة اقتصاديات الحجم:-

حيث أنها نتاج الاتجاه نحو تخفيض تكلفة المنتج عن طريق الإنتاج الضخم في كافة نواحي النشاط الاقتصادي الذي يعتمد على كثافة رؤوس الأموال في الإنتاج والتسويق، وانتقال المراكز الصناعية التقليدية في العالم إلى مناطق جديدة كالصين اهم منطقة صناعية وتجارية في العالم، حيث انتقل مركز ثقل التجارة العالمية من المحيط الاطلسي إلى المحيط الهادي ليصبح المحيط الهادي هو المحور الرئيسي لحركة التجارة العالمية حيث تجارة دول الشرق الأقصى تنتقل إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة وكندا، يليها في الأهمية الطريق الرئيسي من الشرق الأقصى إلى كلاً من أوروبا والساحل الشرقي للولايات المتحدة. (٣٠)

سابعاً: الإدارة اللوجستية لسلاسل الامداد:-

في ظل العولمة والمنافسة واتساع الاسواق والالتجاء الى اقتصاديات الحجم اصبح لإدارة اللوجستيات دوراً رئيسياً فعالاً لمواجهة هذه العولمة، ولذلك فإن الإدارة اللوجستية تلعب دوراً أساسياً بالنسبة لتخفيض تكاليف الإنتاج، ومن دراسات عدة تبين أن التكاليف اللوجستية مما فيها حجم المشتريات، وتكاليف التخزين، وتداول البضائع، والنقل والتأمين، والفوائد الناتجة عن طول زمن رحلة البضائع، والتلفيات والفاقد تصل الدول النامية إلى أكثر من ٤٠-٦٠% من تكلفة المنتج النهائي عند نقطة الاستلام. (٣١)

ثامناً: التحالفات:-

تقدم التحالفات للشركات الملاحية فرصة لتجميع احجام البضائع ولزيادة الخدمات الترددية على الموانئ ولتحسين استخدام الاصول عن طريق اقتسام السفن، والمحطات، والمعدات، والحاويات، وتهدف التحالفات والاندماجات

والاشكال الأخرى في النقل البحري إلى السيطرة على السوق مما يؤدي الى زيادة الإيرادات، تقليل المخاطرة، تخفيض تكلفة الوحدة عن طريق تحسين الانتاجية واقتصاديات الحجم. (٣٢)

تاسعاً: تكنولوجيا المعلومات والتجارة الالكترونية:-

مما لا شك فيه أن الانترنت يتقدم بسرعه هائلة بالنسبة لصناعة النقل البحري لأن التطورات السريعة في تكنولوجيا المعلومات تؤدي الى زيادة الكفاءة، حيث ان الصناعة المصرفية اصبحت المعاملات غير الورقية هي السائدة وبالتالي أصبحت المعاملات المالية تتم عن طريق مراكز التبادل الالكتروني، كما أسفرت ثورة الحاويات عن تأثيرات فرضت نفسها على السفن بحيث يتم بناء سفن متخصصة كبيرة الحجم لنقل الحاويات بالإضافة إلى تطور الموانئ لكي تواكب من النواحي التنظيمية والتكنولوجية ثورة الحاويات وبالتالي تحتاج إلى أنظمة إلكترونية والتبادل الالكتروني للبيانات. (٣٣)

عاشراً: التطور السريع للسفن واحجامها:-

فرضت الحاوية نفسها على الخطوط الملاحية لتطوير سفنها لتلائم نقل وتداول الحاويات، وإلى بناء سفن متخصصة كبيرة الحجم لنقل الحاويات تحقيقاً لمبدأ اقتصاديات الحجم، (٣٤) حيث اصبحت هناك سفن عملاقة هي الوسيلة الوحيدة لتحقيق ربح وتخفيض تكلفة نقل الحاوية عن طريق تخفيض تكاليف الموانئ ولوجستيات الخدمات، وتتوالى عملية إتمام بناء وتشغيل سفن بحمولات تصل حتى طاقة ١٨.٠٠٠ حاوية مكافئة، وهناك أوامر للترسانات توضحها التنبؤات وتضع توقعاتها قناة السويس سيكون هناك سفن حاويات بطاقة ٢٢.٠٠٠ حاوية مكافئة.

الحادي عشر: تطور الموانئ:-

تعتبر الموانئ البحرية حلقة هامة ورئيسية في سلسلة النقل من أجل الاستفادة من تلك الأهمية فإن الميناء يمكن ان يتطور ليكون مركزاً للخدمات بدلاً من القيام بالعمليات التقليدية للشحن والتفريغ للبضائع وتخزينها فقط، إلى أن ظهرت الموانئ المحورية. (٣٥)

إن التطورات السريعة والمتلاحقة في صناعة النقل البحري سواء من حيث أبعاد وتصميمات السفن ومعدات النقل والتداول علاوة على النظم التشريعية

الدولية التي تحكم منظومة النقل البحري، كلها كان لها آثارها الواضحة على تطورات الموانئ وتقييمها والمفاضلة بينها وفيما يلي عرض لتطور الموانئ:

• موانئ الجيل الأول:

- نشأت قبل ظهور نظام النقل بالحاويات في النصف الثاني من الخمسينات.
- يعتبر الميناء مجرد نقطة بداية أو نهاية لعملية نقل البضائع بحراً.
- اعتبار الميناء مجرد موقع لتغيير وسيط النقل من خلال العمليات التقليدية للموانئ والمتمثلة في أنشطة الشحن والتفريغ والتخزين باستخدام معدات تقليدية لتداول البضائع.
- استخدام مكثف للعنصر البشري.
- تركيز استثمارات هذه الموانئ في تسهيلات البنية الأساسية.
- أجهزة ونظم المعلومات والاتصالات لم تكن متطورة بالقدر الكافي.

• موانئ الجيل الثاني Industrial Ports

حيث يمكن تعريف موانئ الجيل الثاني بأنها تلك التي نجحت في اجتذاب بعض الصناعات ذات الصبغة التصديرية للتوطن بجانب الميناء كصناعات مولدة لحركة حاويات صادرة وواردة يخدمها الميناء بكفاءة، ويعتبر ميناء دمياط من موانئ الجيل الثاني ويطور حالياً ليصبح من موانئ الجيل الثالث.

- نشأت هذه الموانئ مع ظهور نظام الحاويات في بداية الستينات.
- يعتبر الميناء مركز للنقل والأنشطة التجارية والصناعية بالإضافة إلى الأنشطة التقليدية لخدمات التداول والتخزين.
- زيادة الاعتماد على عنصر رأس المال وانخفاض دور عنصر العمل.
- زيادة المساحة التي يشغلها الميناء والاهتمام بتسهيلات البنية الأساسية.
- إمتداد مساحة الميناء إلى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية.

• موانئ الجيل الثالث Logistic Ports

- نشأت هذه الموانئ في أوائل الثمانينات استجابة لنمو حركة التجارة العالمية وارتفاع نسبة البضائع المحواه وظهور نظام النقل الدولي متعدد الوسائط.

- تقدم هذه الموانئ مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات المرتبطة بنشاط النقل البري والصناعي والتحويلي.
- يعتبر الميناء قاعدة لوجيستية لحركة التجارة الدولية مما أدى إلى تطبيق التكنولوجيا الحديثة من آلات ومعدات وأجهزة في كافة مجالات النقل والتداول والتخزين.
- انخفاض أهمية عنصر العمالة وتم الاستعانة بالطاقات والمعدات عالية الفن التكنولوجي وذلك لزيادة الإنتاجية ورفع معدلات أداء الخدمات المقدمة.
- تحقق هذه الموانئ قيمة مضافة عالية مقارنة بموانئ الجيل الأول والثاني نتيجة الأنشطة والخدمات والتسهيلات التي تقدمها.
 - موانئ الجيل الثالث كمنطقة جذب للأنشطة والعمليات اللوجيستية أصبح عمل الميناء كمركز للوجيستيات Logistic Centers والتي يطلق عليها مناطق التصنيع بهدف التصدير Export Processing Zone من أهم سمات موانئ الجيل الثالث وأحد أهم العوامل التي تحدد المركز التنافسي لتلك الموانئ، فتم تطبيق وإدخال الأنشطة اللوجيستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء سواء التقليدية أو الصناعية أو البيئية أو الإدارية أو التجارية مع تطبيق مفهوم القيمة المضافة لما لها من تأثير على زيادة ربحية الميناء، هذا بالإضافة إلى جذب العديد من الصناعات للمركز في منطقة الميناء للاستفادة من اقتصاديات الموقع وتقليل تكاليف النقل خاصة والاستفادة بتسهيلات الميناء عامة.
 - موانئ الجيل الرابع: التي تعتمد في إدارتها وتشغيلها على كثافة نظم المعلومات.

الثاني عشر: الاستثمارات الضخمة المطلوبة لتنمية الموانئ والبنية الأساسية وتحديث الإدارة:-

أجرت مجلة Ports & Harbors P&H وهي الدورية الرسمية للجمعية الدولية للموانئ والمرافئ مسحاً شمل ٥٠ ميناء على قمة موانئ العالم ووجدت أن ٤٠ مليار دولار أمريكي أنفقت بواسطة هذه الموانئ من أجل تطوير بنيتها الأساسية التي شملت بعضها تعميق للموانئ وتوسعه للموانئ وبناء أرصفة وبناء محطات حاويات وبناء موانئ جديدة، وبالتالي تحتاج الموانئ إلى استثمارات ضخمة عالمية تتفق في توسعة وتعميق وبناء الموانئ، كما أن بعض الموانئ

جعلت الإنفاق على التوسعة مرحلياً وأن بعض الاستثمارات تصل إلى ربع ميزانية دولة من الدول النامية وبالتالي تحتاج جميع الموانئ دون استثناء إلى توفير الاموال اللازمة لتطوير موانئها ومرافق هذه الموانئ والصعوبات التي تواجهها الموانئ. (٣٦)

الثالث عشر: المشكلات التشريعية والإدارية:-

تواجه الموانئ المصرية مشكلات معقدة تتعلق بالتشريعات واللوائح الخاصة لإدارة منظومة النقل البحري من موانئ وسفن وغيرها، وبالتالي تعاني من التعقيدات الإدارية مما يعطل الموانئ عن أداء دورها بفاعلية، كما أن القوانين المتعلقة بالضرائب والمحاسبة والجمارك كل ذلك تشكل معوقات قانونية ولائحية خاصة بالعمل داخل الموانئ، كما أن الروتين الإداري فيما يتعلق بالإدارة الجمركية باعتبارها بوابة الإجراءات الإدارية من صادر ووارد وترانزيت تنسم هذه الإجراءات بالتعقيد وعدم السرعة، ولا تتماشى مع النظريات الحديثة في إدارة وتشغيل الموانئ.

الرابع عشر: شركات إدارة الموانئ العالمية:-

تتجه معظم دول العالم إلى تحرير موانئها وخصخصتها لتصبح مؤسسات تجارية تعمل بهدف تحقيق الربح ومواجهة المنافسة التي تواجه الموانئ، وبالتالي انتشرت شركات عالمية لإدارة الموانئ المحوري، حيث تتجه نحو استغلال اقتصاديات الحجم من حيث بناء سفن عملاقة وتكوين تحالفات عملاقة وكان لزاماً على الموانئ المحورية أن توفق اوضاعها بما يتناسب مع السفن العملاقة واقتصاديات الحجم. (٣٧)

ولقد أثرت جميع هذه التحديات والمشكلات السابقة على ضعف أداء الموانئ المصرية بصفة عامة، وميناء شرق بورسعيد بصفة خاصة ، وأدت إلى زيادة سيادة وسيطرة موانئ الدول المتقدمة وموانئ الدول المنافسة لمصر، التي لديها الوسائل المناسبة والتكنولوجيا المتقدمة والإدارة الحديثة والتشغيل اللوجستي، على مجال النقل البحري، بينما تقلص دور الموانئ المصرية في هذا المجال إلى أدنى درجة.

ولمسايرة هذا التطور الهائل والسريع والمستمر في مجال النقل البحري، وحتى لا تقف الموانئ المصرية موقف المتفرج لما يحدث في الموانئ العربية والإقليمية، لأبد لمصر أن تستغل الموقع الجغرافي المنفرد على المستوى

العالمي، وإمكانات قناة السويس ذلك الشريان الحيوي المهم في مجال النقل البحري، ولذلك لا بد من استشراف المستقبل برؤية جديدة حتى نستطيع التغلب على التحديات والعقبات السابقة، وهو ما سيتم تناوله بالمبحث الرابع.

المبحث الرابع

مستقبل ميناء شرق بورسعيد

في ظل المنافسة العالمية هناك مقولة تقول: أمامك احتمالين إثنين، أن تخسر، أو أن تكسب، وإذا أردت أن تكسب عليك أن تغير أحوالك، ونحن علينا أن نغير أحوالنا بعد ثبات، علينا أن نقرر وأن نخطط كيف يمكن أن نشكل المستقبل لصالحنا، إنني متأكد أن منافسونا من حولنا يجلسون الآن ويخططون كيف يمكنهم أن يسيطروا على أسواقنا لصالحهم، إنهم يخططون كيف يحققون لأنفسهم التميز التنافسي وكيف يمكنهم أن يسيطروا على الجزء الأكبر من السوق التجاري والملاحي الذي ينافسونا فيه سواء داخليا أو محليا أو عالميا فماذا نحن أعدنا وخططنا لمستقبلنا ومستقبل مصر، في إطار هذه المقدمة لا بد من أن نستعد بالتخطيط الاستراتيجي لمستقبلنا ومستقبل مصر في مشروع واحد قائد تركز فيه كل الجهود والدراسات وهذا المشروع سيكون هو المحرك والمولد لباقي القطاعات الاقتصادية والتنمية في مصر على أن يكون هناك تناسق وتعاون وتكامل، هذا المشروع هو مشروع ميناء شرق بورسعيد المحوري (٣٨)

يكتسب ميناء شرق بورسعيد أهميته من أنه يعد طفرة اقتصادية للخدمات المينائية ويعد حلقة متقدمة دخلت بها مصر القرن الواحد والعشرين بإنشاء هذا الميناء عند المدخل الشمالي لقناة السويس شرق بورسعيد وانتعش الأمل في أن يأتي الميناء الجديد متطورا عن الميناء القديم، وكان المكان المقترح في البداية لإقامة الميناء هو المنطقة الواقعة جنوب بورسعيد عند الكيلو ٧.٥ وانتهى المطاف بإقامته شرق بورسعيد على أسس من الشراكة المصرية الأجنبية، وبهذا الميناء دشنت مصر عصر الموانئ المحورية في منطقة شرق البحر المتوسط. هذا الميناء الذي سيقوم بدور مركز التوزيع السلعي واللوجستي في شرق المتوسط وشمال إفريقيا سيعيد التوازن إلى مكانة مصر وميناء بورسعيد الذي لبث لأكثر من قرن يتولى النهوض بخدمة أنشطة بضائع الأقطرمة البحرية.

أولاً: تحليل SWOT لميناء شرق بورسعيد:-

تم افتتاح الميناء في ديسمبر ٢٠٠٤ والذي أعاد دور مصر على خرائط التجارة والملاحة الدولية بصورة مطردة داعماً لقوتها الاقتصادية على نفس المنوال التطور، وأقيم ميناء محوري مماثل جنوب مجرى قناة السويس في منطقة العين السخنة شمال خليج السويس. هذا الميناء ثنائي الوظيفة لتخصصه في الأقطرمة البحرية والتراخيص البري والجوي. الميناءان سيحظيان بظهيرين استثماريين مباشرين على هيئة مناطق حرة استثمارية متناغمة في الأساس مع أنشطة الميناءين ومفتوحة للإستثمار الأجنبي، وفي ضوء ما سبق يتم استخدام تحليل SWOT لتوضيح نقاط القوة والضعف وتحديد الفرص والتحديات الخارجية والداخلية على النحو الآتي:

تحليل الفرص والتحديات ونقاط القوة والضعف لميناء شرق بورسعيد

Internal Environment البيئة الداخلية	
Weakness (W) نقاط الضعف	Strengths (S) نقاط القوة
<ul style="list-style-type: none"> • ضعف النظم الإدارية. • ضعف النظم التكاليفية التقليدية. • عقبات مالية تعوق الإسراع في التنفيذ. • ضعف الاهتمام بمفهوم النقل متعدد الوسائط (بحري- جوي) رغم تميز موقع مصر. • ضعف معدلات الأداء بالموانئ الحالية. 	<ul style="list-style-type: none"> • موقع فريد لا نظير له. • الاستقرار السياسي في مصر. • مساحة ممتدة وظهير أرضي متسع. • وجود في منطقة ميناء محوري. • عدم وجود انحراف عن خط السير الملاحي. • نقل مركز التجارة لمصر إليه. • تزايد حركة الإصلاح الاقتصادي. • وقوعه على قناة السويس.
External Environment البيئة الخارجية	
Threaten (T) التحديات	Opportunities (O) الفرص
<ul style="list-style-type: none"> • وجود عديد من مراكز 	<ul style="list-style-type: none"> • ازدياد الاهتمام العالمي

<p>اللوجيستيك في المنظمة.</p> <ul style="list-style-type: none"> • اتجاه عدد من الموانئ المحورية المنافسة في البحر المتوسط لإقامة مراكز لوجيستيك فيها مثل جويا تاورو في إيطاليا. • عدم صدور التشريعات المصرية الداعمة للنقل متعدد الوسائط. • عامل الوقت 	<p>بالمفاهيم الحديثة للوجيستيك.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ازدياد سعة سفن الحاويات من الأجيال الحديثة. • ازدياد الاهتمام بتكاليف التزامن المحكم Just in time. • ازدياد مدى سفن الروافد وبذلك يمكن للمركز خدمة شرق ووسط البحر المتوسط، وشرق افريقيا والبحر الاحمر بسفن الروافد. • تزايد كبير في حركة التجارة بين الشرق الأقصى - اوروبا.
--	--

المصدر: تم الاعتماد على د. صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بورسعيد كمركز لوجستي مقترح، ندوة الاتجاهات الحديثة في تسويق خدمات النقل البحري، الاسكندرية، ٢٠٠٢.

يوضح تحليل SWOT لميناء شرق بورسعيد أن هناك تحديات ومقومات ولكي يتحول ميناء شرق بورسعيد إلى ميناء لوجستي على غرار الموانئ الأوروبية وينافس في السوق الملاحي، ويتحول إلى الميناء المحوري الأوحيد للمنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط والموانئ المطله على البحر الأحمر والبحر المتوسط، لابد من دعم نقاط القوة والمقومات الداخلية ومحاولة القضاء على نقاط الضعف الداخلية، ومحاولة القضاء على التحديات الخارجية والاستفادة من الفرص على نحو فعال، وبإسقاط عناصر تحليل SWOT السابقة على

مشروع ميناء محور قناة السويس نجد أنه يستطيع مواجهة هذه التحديات، وذلك من خلال وضع استراتيجية مستقبلية لهذا الميناء تتمثل في:-

- (١) مركز لوجستي
- (٢) ميناء محوري
- (٣) التعاون بين الميناء وقناة السويس (٤) الإدارة العالمية للميناء
- (٥) الطرق والنقل المتعدد الوسائط (٦) المنظومة المؤسسية والتشريعية والإدارية للميناء

ثانياً: ميناء شرق بورسعيد مركز لوجستي

تعتبر اللوجستيات أو Logistic ، أحد الموضوعات الحيوية والتي تزايد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على الصعيدين الأكاديمي و التطبيقي(٣٩) في مجال إدارة الأعمال والاقتصاد من حيث مفهومها و أهميتها و مكوناتها و ممارستها في الدول والمنظمات المعاصرة . فمع كبر حجم المنظمات و تعدد أنشطتها و أتساع و تعدد خطوط منتجاتها و أسواقها ، تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية والتي أصبحت تمثل العمود الفقري في هذه الدول والمنظمات، والتي تهدف إلى خدمة العملاء مع تحقيق الميزة التنافسية ، وتأخذ الأنشطة اللوجستية أسماء عديدة لمجالات متنوعة و من بينها التوزيع المادي ، إدارة المواد ، إدارة النقل ، إدارة سلاسل الإمداد.

(١) اللوجستيات في اللغة Logistics :

تعرف اللوجستيات لغة بأنها كلمة إنجليزية تتكون من مقطعين هما Lodge وتعني (يوؤوى)، و stic وتعني (متعلق بـ) وبضم المقطعين تصبح الكلمة Lodgeistic ، أي(أمر متعلق بالإيواء) وتم فيما بعد تحوير الكلمة لتخفيف النطق فأصبحت Logistic. (٤٠)

كما تعرف، كلمة لوجستيات في القواميس الانجليزية والأمريكية والعربية بأنها إدارة تفاصيل عملية معينة The Management of the Details of an Operation - - كما تشارك القواميس والمعاجم العربية في أن اللوجستيات احد فروع العلوم العسكرية المهمة بتحركات وإمداد الجيوش بالمؤن والسلاح، أو فن نقل الجنود وتموينهم وإيوائهم، أو علم طعام وإيواء وإمداد الجنود في الميدان.(٤١)

(٢) اللوجستيات كمصطلح:

تطور مفهوم اللوجستيات كمصطلح وفق تطور الفكر اللوجستي، فبعد إن كان ينظر إليه كمصطلح مرتبط بالعلوم العسكرية بدءاً من الحرب العالمية الأولى حتى انتهاء الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٥، بدأ الاستخدام وبتوسع في الأعمال حتى احتل هذا المصطلح مكان الصدارة في مطلع ثمانينيات القرن العشرين ، خاصة مع تطور العلوم الإدارية وتدفق المعلومات وما أطلق عليه الثورة المعلوماتية، وتوسعت الاستخدامات لتشمل معظم العلوم الاجتماعية، وأصبح اللفظ ذي دلالة شاملة بمعنى إدارة تدفق المواد للعمليات التشغيلية الإنتاجية حتى وصول المنتج النهائي للمستهلك بأقل التكاليف واعي جودة وكفاءة أداء وأقصر وقت مستحوذاً على رضا العملاء، وبالطبع يتضمن هذا المفهوم التغليف والنقل والتخزين والتأمين... الخ من المتطلبات لتتوفر السلع والخدمات بالكميات المناسبة في الأماكن والأوقات المناسبة.

وقد طور علماء الاقتصاد وإدارة الأعمال هذا المصطلح، واستخدموه في المجالات الاقتصادية، باعتباره فناً من فنون إدارة الأعمال ذات الأثر الاقتصادي الكبير. فأصبحت اللوجستيات تعرف من منظور اقتصادي وإداري على أنها النشاط الذي يهدف إلى توفير الأشياء المناسبة، بالكميات المناسبة، وفي المكان المناسب، وفي الوقت المناسب، وبأقل تكلفة ممكنة. (٤٢)

وفي تعريف آخر فإن اللوجستيات هي عملية تخطيط، وتنفيذ، ومراقبة التدفق والتخزين الكفاء الفعال للبضائع، وما يتعلق بها من خدمات ومعلومات في أقصر وقت ممكن، وبأقل تكلفة، وذلك من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، بغرض تحقيق متطلبات العملاء .

إذا كان البعض يرى، أن المصطلح قد ظهر في محتوى عسكري إبان الحرب العالمية الثانية، بحسبانه وصفاً لعمليات نقل الجنود والعتاد والمؤن في أقصر تكلفة ممكنة: فإن كلا من Lambert & Stock (٤٣) يرى أن تاريخ هذا المصطلح يرجع إلى عام ١٩٠١، حيث أجريت دراسة بالولايات المتحدة الأمريكية حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، وهو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن باللوجستيات. (٤٤)

٣) تعريف المناطق اللوجستية:-

تعتبر المناطق اللوجستية أحد المجالات الحديثة نسبياً للتكامل الاقتصادي بين العناصر المختلفة للإنتاج من عمل وأرض ورأس مال وتنظيم وتكنولوجيا، كل ذلك بغرض إعطاء بعد تنموي وتنافسي للمنطقة المقامة عليها كما تعد المنطقة اللوجستية هي الإفرز الواقعي والتطبيقي لعولمة الإنتاج والاستهلاك مما يوفر في التكلفة، خاصة وإن التكلفة اللوجستية تتراوح ما بين ٢٠% - ٤٠% من تكلفة المنتج، وبالتالي إقامة المنطقة اللوجستية يوفر في التكلفة النهائية للمنتج، كما أن المنطقة اللوجستية تربط ما بين الفكر الإداري والاقتصادي بمراحله المختلفة من الإنتاج والتسويق والتمويل، وكذلك السلسلة اللوجستية المختلفة والتي يتم ممارستها بواسطة الأفراد والمنظمات، كما يتم التكامل من ناحية التنسيق في الأداء، والمنطقة اللوجستية هي النموذج الأحدث الذي أبدعه الفكر البشري كتطبيق لعولمة الإنتاج وربط الاقتصاديات المختلفة والخريطة الإنتاجية والاستهلاكية في منطقة واحدة، تشكل ما يطلق عليه القيمة المضافة للإنتاج والخدمات المقدمة للعملاء.(٤٥)

وتهدف المنطقة اللوجستية إلى تحقيق الإدارة الفعالة للإعمال اللوجستية، والتي تتمثل في توفير السلع والخدمات بشكل دوري إلى العملاء في الأسواق المختلفة وفقاً لحاجاتهم ورغباتهم، وبأفضل الطرق الممكنة وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان، كما تهدف المنطقة اللوجستية إلى السيطرة على التكاليف، وكذلك مزج ودمج الأنشطة الأساسية والفرعية للوجستيات.(٤٦)

وتعرف المناطق اللوجستية، بأنها المكان الذي يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، وتعبئة، تغليف، تجميع... إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي وهذا بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل.(٤٧)

ويذهب تعريف آخر إلى أنها تعني عملية تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق المواد الخام وتخزينها بكفاءة وفاعلية وإجراء الجرد أثناء العمليات وكذلك تدفق السلع التامة الصنع والمعلومات المتصلة بذلك من نقطة المنشأة إلى نقطة الاستهلاك بغرض تحقيق رغبات العملاء مما يشمل النقل الداخلي والخارجي.(٤٨)

(٤) الأسس اللازمة لإقامة المناطق اللوجستية :-

ويقاس مدى نجاح واستمرارية المنطقة اللوجستية بضرورة توافر العديد من الشروط والمتطلبات والمقومات حتى يكون جاذب للشركات الدولية للاستثمار في المنطقة اللوجستية (٤٩) وهي على النحو الآتي:

- ١- موقع جغرافي متميز.
 - ٢- استقرار سياسي.
 - ٣- بيئة تشريعية وقانونية ملائمة.
 - ٤- توفر نظم اتصالات حديثة.
 - ٥- وجود ميناء محوري.
 - ٦- نظم إدارية متطورة.
 - ٧- وجود موارد بشرية مدربة ذات خبرة عالمية.
 - ٨- شبكة طرق متطورة.
 - ٩- حوافز ضريبية وجمركية.
 - ١٠- نظام قضائي كفاء لإنهاء المنازعات.
 - ١١- وجود مطار جوي.
 - ١٢- توفر المساحات الأرضية للتوسعات.
- (٥) عناصر نجاح المناطق اللوجستية:-

يتطلب الأمر خطة واضحة تتوحد فيها الإرادة والغاية وبما يحقق تسارعاً في دفع عملية التنمية الاقتصادية بكل أبعادها ولا يتأتى ذلك إلا من خلال (٥٠):

- ١- تقديم الخدمة على أعلى مستوى ممكن من التميز.
- ٢- تحديد الخطوات الواضحة للنشاط.
- ٣- تحديد المسؤوليات والصلاحيات للأفراد.
- ٤- وضوح خطوط الاتصال بين القائمين على التنفيذ على اختلاف مستوياتهم.

- ٥- توافر البيانات والمعلومات لدى القائم بالتنفيذ.
- ٦- عمل جماعي منضبط نحو أهداف محددة.
- ٧- إدارة ديناميكية عالية المستوى خلاقية وفعالة.
- ٨- الالتزام بالإفصاح والشفافية في التشريعات والإجراءات.

- ٩- تدعيم مفهوم العمل الجاد الموجه نحو إنتاج تكون القيمة المضافة فيه عالية وتكون قيمته السوقية أعلى من مجموع مكوناته من خدمات وعمالة.
- ١٠- تقديم حوافز تشجيع للاستثمار الصناعي لاجتذاب أعداد أكثر من المستثمرين المحليين والإقليميين والعالميين.
- ١١- قاعدة معلومات قوية وتبادل إلكتروني للمعلومات EDI.
- ١٢- الاهتمام بالتسويق على النطاق الدولي.
- ١٣- كفاءة وكثافة شبكات النقل المتصلة بالمركز اللوجستي.
- ١٤- التنسيق بين قطاعات النقل المختلفة تفعيلاً لنظام النقل المتعدد الوسائط.
- ١٥- ارتفاع الإنتاجية الكلية تبعاً للمعدلات العالية.
- ١٦- توافر مصادر الطاقة والوقود بأسعار مخفضة.
- ١٧- وجود المراجعة الدورية لضمان استمرار وفعالية التطبيق.
- ١٨- البحث الدعوب عن مكامن التجويد والرفض الكامل لأي من ملامح الخطأ والقصور.
- ١٩- التجاوب مع آليات التطوير والتحسين المستمر.
- ٢٠- توفير أراضي بأسعار مناسبة مزودة بخدمات بنية تحتية أساسية متطورة.
- ٢١- توفر المهارات لدى الأفراد المكلفون بتنفيذ المهام وتأهيلهم لأدائها باتفاق منظومة متكاملة فاعلة من قيم العمل والإنتاج.
- ٦) الأنشطة والوظائف التي تقوم بها المناطق اللوجستية:-
ونتيجة لتلك التطورات والمفاهيم الحديثة استحدث مفهوم المنطقة اللوجستية ليشتمل على عديد من الأنشطة (٥١) تتمثل في الآتى:
-المناطق الصناعية، وتشمل عمليات التصنيع، والتجميع، لأجزاء، أو تصميم جزء من المنتج.
-مناطق التجارة الحرة، وتشتمل على، العديد من التشريعات والقوانين التي تبيح دخول وخروج السلع بدون رسوم أو ضرائب جمركية، وكذلك حرية التجارة والتخزين وإعادة التصدير.
-المناطق الزراعية، تشتمل المناطق اللوجستية على، المناطق الزراعية، وزراعة المحاصيل التي تلائم المناخ وطبيعة المنطقة.

-جميع أنشطة مركز التوزيع.(٥٢)

-أنشطة القيمة المضافة value added actuaries والتي تشمل على:

*التجميع (assembly)

*التعبئة (packing)

*رقابة الجودة (quality control)

*التصنيع أو التعديل وفق طلبات العميل (customizing)

*لصق العلامة التجارية (labeling)

*اختبار المنتجات (test)

*إصلاح (repair)

وعلاوة على ما سبق، فإن المنطقة اللوجستية تخلق العديد من الأنشطة الخدمية مثل التأمين ، البنوك ، أنشطة ترفيهية ، وخلافه .

-وتحقق المنطقة اللوجستية الأهداف التالية:

تخفيض التكاليف الإجمالية Decrease total cost

سرعة تنفيذ طلب العميل Decrease lead time

زيادة الجودة Increase quality

وهو الهدف الرئيسي للشركات العالمية نتيجة لازدياد حدة المنافسة العالمية ونتيجة لاتساع مفهوم اللوجستيات أصبحت المنطقة اللوجستية تأثير فعال في نشاط وازدهار الميناء وكذلك ازدهار النقل المشترك (بحري - جوى) مما استجوب وجود مطار لخدمة المنطقة اللوجستية كما أصله للمنطقة اللوجستية اثر كبير في تطوير شبكة الطرق التي تربط المدن والدول المحيطة بالمنطقة.

تقوم المنطقة اللوجستية بكافة العمليات الاقتصادية المتكاملة فهناك أنشطة إنتاجية وتمثل في الإنتاج الزراعي والصناعي والخدمي وتقوم بأنشطة تجارية المتعلقة بالاستيراد والتصدير وكذلك تقوم بالأنشطة المتعلقة بالنقل والأنشطة المتعلقة بالتخزين وكذلك الأنشطة المتعلقة بالمراكز الإنتاجية العالمية.

-جميع أنشطة مراكز التوزيع:

ولقد حدث تطوير لمفهوم مراكز التوزيع وأصبحت الكلمة مرادفاً لكلمة

مستودع Warehouse وبالنسبة لقنوات التوزيع Distribution channels ،

اعتبرت المستودعات نقاط تخزين متوسطة Intermediate strong point لذلك

فإن مراكز التوزيع هي مستودعات تعمل على تحقيق الحركة السريعة للبضائع،
وان أنشطة مراكز التوزيع تتمثل في الآتي:

- * التخزين.
- الاتصالات.
- * النقل.
- * التداول.
- * التسوية.
- أنشطة القيمة المضافة والتي تشمل كل من:
- * التجميع.
- * التعبئة.
- رقابة الجودة.
- * العلامات التجارية.
- * التصنيع أو التعديل وفقاً لمتطلبات العميل.
- الإصلاح.
- * اختبار المعلومات.

ثالثاً: ميناء شرق بورسعيد ميناء محوري

يواجه ميناء شرق بورسعيد منافسة شديدة من الموانئ المطله على البحر المتوسط وخاصة ميناء حيفا، وذلك يرجع إلى النمو السريع لعناصر النقل البحري، إذ أصبح ضرورياً من أجل توفير البضائع الكافية لملاء السفن العملاقة، دخول ميناء واحد في كل منطقة لأن هذه السفن لا تستطيع دخول الموانئ الأصغر، ولتقليل عدد الموانئ التي تدخلها السفن الأم، وفي نفس الوقت نقل البضائع عبر شبكات نقل رافضية واسعة متعددة، هذا النظام يؤدي إلى تقليل الآثار السيئة لحركة التجارة، كل ذلك يدفع إلى المنافسة بين الموانئ المحورية المقامة على البحر المتوسط لكي تكون هي الميناء المحوري الأم الذي يربط السفن العملاقة به. (٥٣)

ويعرف ميناء الحاويات المحوري، بأنه ميناء أحادي الوظيفة متخصص في تداول الحاويات، أو ميناء متعدد الوظائف، يضم محطة حاويا أو أكثر، ويقع جغرافيا على طريق أو أكثر من طرق الملاحة البحرية الرئيسية، حيث يوفر هذا الميناء حلقة ربط بين البحر كوسيلة نقل ووسائط النقل الأخرى البري والمائي والجوي والخدمات والتسهيلات المطلوبة لتحقيق كفاءة وانسياب نقل الحاويات بأقل تكلفة.

ومن هذا المفهوم يمكن إيضاح أهمية الموانئ المحورية الاستراتيجية في ضوء تحقيقها للأهداف التالية:

- ربط عدة مناطق في إطار طرق ملاحية دولية.
 - إمكانيات ضخمة للشحن والتفريغ.
 - توفر مساحات شاسعة في الظهير للتخزين والتعبئة والتغليف.
 - إمكانية إقامة صناعات تجميعية.
 - إعادة التصدير والتوزيع.
 - الارتباط بالطرق والوسائط المتعددة.
 - تحقيق مستهدفات اللوجستيات.
 - استقبال السفن العملاقة.
 - إمكانية الإصلاح والصيانة.
 - القدرة على التوريد والتموين للسفن.
- مقومات الميناء المحوري (٥٤):

يمكن إيجاز أهم المقومات اللازمة لإنشاء مركز حاويات لوجستي كميناء محوري في الآتي:

مقومات خارجية وتشتمل:

- التحالفات والتنافسات العالمية لطرق التجارة.
 - الدور المتجدد وإلهام لطرق الملاحة الدولية.
 - المنافسة بين الموانئ القريبة وإحراز التميز التنافسي.
 - القدرة على القيام بتجارة الترانزيت.
- مقومات داخلية وتشتمل:
- المنطقة الحرة للتصنيع كمناطق استثنائية ذات إدارة متميزة عالية.
 - منطقة ومركزاً عالمياً، للحمولات والوضع التخطيطي الاستراتيجي الشامل للموانئ المحلية طبقاً للتخطيط الاقتصادي للدولة.
 - خطة النقل متعددة الوسائط في شبكة متكاملة للدولة (مركزاً عالمياً للتوزيع المادي لتجارة العالم)، ليس عن طريق الموانئ فقط بل بحراً وجواً وسكك حديدية.

- خدمات النشاط الملاحي المحلي والأجنبي لخدمة التجارة المحلية للوصول إلى أسواقها العالمية في كفاءة وسرعة ورخص، بجانب الإمداد والتموين والإصلاح.
- القدرات البشرية المدربة تكنولوجياً.
- إزالة المعوقات الروتينية والتسهيلات الإدارية المتطورة.
- كفاءة استخدام المعدات والآلات والروافع الحديثة.
- إقلال معدلات التكلفة.

رابعاً: التعاون بين ميناء شرق بورسعيد وقناة السويس

لأبد من العمل على ربط قناة السويس بميناء شرق بورسعيد، حيث أن هذه المنطقة بموقعها الوسيط بين نصف الكرة الشمالي ونصفها الجنوبي، تعد من أنسب النقاط الدولية لقيام تجارة وصناعة الترانزيت والتخزين الاستراتيجي، فضلاً عن لأبد من ربط قناة السويس بميناء شرق بورسعيد المحوري حتى يتم ربط هذه المنطقة بالتجارة الدولية والخطوط الملاحية الدولية في درجة من التشابكات الحيوية حتى تحافظ القناة والميناء على التكامل الاقتصادي بينهما، وحتى تعطل التهديدات التي تتعرض لها قناة السويس.

حيث تواجه قناة السويس العديد من التحديات والمخاطر التي تهدد حركة الملاحة بالقناة ومنها خطط ومشروعات جديدة منافسة لقناة السويس منها الإقليمية ومنها الدولي على النحو الآتي - :

تعد خطورة التفكير الاستراتيجي لإسرائيل في الشرق الأوسط ووضع الخطط والمشاريع الجديدة لمنافسة قناة السويس بإقامة خمسة مشروعات للربط بين البحر الأحمر والمتوسط تتنوع ما بين شق قناة بحرية وإقامة طرق برية وخطوط سكك حديدية ومد أنابيب لنقل البترول من الخليج إلى أوروبا.

فيوجد مشروع إسرائيلي يتكون من خمسة مشروعات مكتملة لبعضها تحاول إسرائيل من خلاله منافسة قناة السويس بخط السكة الحديد والذي أعلنت عن إقامته ليكون أوتوستراد ضخماً وممرًا موازياً لقناة السويس بإنشاء جسر بري يربط بين إيلات وأشدود وهو يتضمن مد خط حديدي لنقل البضائع الآسيوية من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط ومنه إلى أوروبا.

وشق قناة ملاحية عميقة ما بين مينائي إيلات على البحر الأحمر وأشدود على البحر المتوسط وسلسلة من الطرق البرية الحديثة وإنشاء المطارات

المتطورة واستقطاب مشروعات خطوط أنابيب البترول والغاز من الخليج العربي ومن روسيا لتنتهي عند موانئ إسرائيلية على البحر المتوسط .
وتوصل الخبراء الإسرائيليين مؤخرا أن البديل عن إنشاء قناة تربط البحر الأحمر بالمتوسط هو مد خطوط أنابيب من العراق لتركيا ومنها لإسرائيل كما كان في عهد الانتداب البريطاني على أن يصل لحيفا ليستفيد منه إسرائيل فقط .

التكتلات الاقتصادية وزيادة معدلات التجارة البينية:

١. توسيع قناة بنما.
٢. افتتاح موانئ شرق الولايات المتحدة وكندا.
٣. ممر مائي روسي في القطب الشمالي.
٤. خط سكة حديد في سيبيريا.
٥. مشروع قطار ترانس سيبيريا.

خامساً: الإدارة العالمية لميناء شرق بورسعيد

تتجه الموانئ المحورية العالمية إلى شركات دولية متخصصة لإدارة الموانئ مثل شركة موانئ دبي حيث أنها تدير أهم الموانئ في العالم، فلم يعد الروتين الحكومي يناسب الموانئ العملاقة وحركة التجارة العالمية المعقدة والسلسلة اللوجستية الطويلة والمكلفة، وبالتالي أصبح من الضروري حتى ترتفع القيمة النسبية والتنافسية لميناء شرق بورسعيد من اللجوء إلى شركات دولية لإدارة الميناء.

حيث تتجه معظم دول العالم إلى تحرير موانئها وخصخصتها لتصبح مؤسسات تجارية تعمل بهدف تحقيق الربح ومواجهة المنافسة الحادة، حيث أخذت شركات عالمية تنتشر لإدارة الموانئ المحورية، حيث يتجه قطاع الشركات الملاحية نحو إستغلال اقتصاديات الحجم من حيث بناء سفن عملاقة وتكوين تحالفات عملاقة، وبالتالي من الضروري على الموانئ المحورية ان تتعامل مع اقتصاديات الحجم ليتمكنها استقبال السفن العملاقة وتنفيذ متطلبات الشركات الملاحية العملاقة من استثمارات وتكنولوجيا ونظام إداري عالي الكفاءة، مما يخلق فرصاً لنشأة شركات إدارة متخصصة في تشغيل الموانئ ومحطات تداول الحاويات، مما يشجع على قيام هذه الشركات وتحقيق عائد من تشغيل محطات الحاويات.

وهناك اتجاه عام لقيام تحالفات وإندماجات بين شركات الإدارة المتخصصة مما يؤدي إلى ظهور شركات إدارة سوبر عملاقة لتشغيل الموانئ قليلة العدد مؤدية إلى وجود تحالفات عولمية بين الموانئ المحورية وبين الطرق الملاحية العالمية لمواجهة المنافسة العالمية. (٥٥)

سادساً: الطرق والنقل المتعدد الوسائط

يفرض النقل متعدد الوسائط على ميناء شرق بورسعيد الأخذ بمنظومة استراتيجية لتحسين خدمات النقل، إعتماً على نظام النقل المتكامل لتحقيق خفض حقيقي يصل إلى أدنى تكلفة ممكنة لنقل المواد من باب المنتج الأول حتى باب المستهلك النهائي لها وهي تامة الصنع ومن أجل الوصول إلى هذا الهدف يجب إعادة ترشيد الاجزاء الفرعية لنظام النقل المتكامل، ويتكون نظام النقل من مراكز تجميع وتخزين وتوزيع (القرى- المدن- الموانئ) ومن طرق تصل بين هذه المراكز (طرق برية- سكك حديد- قنوات مائية- طرق حاوية- طرق بحرية) ومن تدفقات البضائع المختلفة على هذه الطرق (البضائع العامة- البضائع الصب الجافة- البضائع الصب السائده- الركاب) ومن وسائل النقل المستخدمة (سيارات- عربات سكك حديد- صنادل- طائرات- سفن). (٥٦)

فيما بين هذه الأجزاء التي تتكون منها أجزاء النقل تجري عمليات تداول البضائع وتبلغ هذه العمليات في بعض الاحيان أكثر من ٣٠ عملية تداول بالطرق التقليدية خلال رحلة واحده.

سابعاً: المنظومة المؤسسية والتشريعية والإدارية لميناء شرق بورسعيد التحدي الحقيقي الذي يواجه ميناء شرق بورسعيد هو تقوية الدور القيادي الذي تلعبه الادارة الحكومية البحرية، فهي التي تضع السياسات الناجحة لإيجاد صناعة نقل بحري متقدم دون تدخل مباشر ولهذه الادارة دور رئيسي في التخطيط والتوجيه نحو تقرير السياسات البحرية المناسبة لما لها من رؤية أكثر شمولاً وبما يتوافق مع الخطة العامة للدولة، حيث يلزم على الادارة الحكومية ان تقوم بتكوين شركات قوية مالياً وإدارياً قادرة على المنافسة، العناية الخارقة ببناء سفن حديثة رخيصة، خلق المناخ الصحي لنمو النشاط البحري والبعد عن التعقيد.

ويحتاج ميناء شرق بورسعيد في إدارته لما يحتويه من أنشطة متعددة ومختلطة إلى ما يشبه إدارة المدينة الكبيرة الحجم وذلك يرجع إلى تعقد وتشابه

وتغير ظروف إدارة الميناء وخطورة تأثيرها على المنطقة التي تعمل بها اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً واحتياجاته المستمرة إلى استثمارات عملاقة وتكنولوجية متجددة، وعمالة عالية الكفاءة والانتاجية، وتخطيط ورؤى واضحة، تحتاج إدارة الميناء إلى قيادة عالية الكفاءة عالمية المستوى متعددة النواحي من خبرة وتأهيل، فهي مطلوبة بالقيام بدور مدير مصرف مالي ليتمكن من إدارة المحفظة المالية لإستثمارات الميناء.

وبالنسبة للعاملين بالميناء فإنه يلزم تقيين التعليم والتدريب بتسريع يلزم حصول كل نوعية من العاملين على تعليم وتدريب متخصص يؤهله للعمل في الميناء وذلك يكون بالتوسع في انشاء المدارس الصناعية البحرية ومراكز التدريب المهني المتقدمة لإكتساب المهارات والتكنولوجيا للعمل.

ولا يكفي كل ذلك إلا بإصلاح المنظومة المؤسسية التي تتعامل مع إدارة الميناء وأهم هذه المؤسسات هي مؤسسة الإدارة الجمركية حيث أنها تحتاج إلى إعادة هيكلة وتحتاج إلى تدريب عالي وتكنولوجيا حتى تستطيع ان تتواءم مع إدارة ميناء بحجم ميناء شرق بورسعيد.

كما أن المنظومة لا تكتمل إلا بتطوير التشريعات والقوانين واللوائح لكي تناسب السرعة الكبيرة التي يحتاجها إدارة ميناء محوري لمنطقة بحجم منطقة الشرق الأوسط والمنطقة العربية.(٥٧)

الخاتمة

انتهت الدراسة إلى أن ميناء شرق بورسعيد يحتاج إلى دعم حتى ينافس على المستوى العالمي وحتى يستطيع أن يكون الميناء المحوري الأول في منطقة الشرق الأوسط والبحر المتوسط وحتى يكون له زيادة يلزم وضع استراتيجية مستقبلية له تتمثل فيما يلي:-

- (١) تحرير الإدارة في الميناء والانطلاق بها لتساير الاساليب المتبعة في الموانئ الحديثة بحيث تعمل طبقاً للإدارة العالمية، على أن تكون هيئة الميناء وحدة اقتصادية مستقلة ذات اكتفاء ذاتي وتقدم الخدمة لمستخدمي الميناء بكفاءة وسرعة وبأقل تكلفة.
- (٢) ربط ميناء شرق بورسعيد بقناة السويس بهدف استغلال موقع مصر الجغرافي في دعم القناة والميناء حتى يتم مواجهة التحديات الدولية، ولخلق بيئة تنافسية في المنطقة لإستقطاب أكبر حجم من تجارة الترانزيت وخلق مناطق صناعية وصناعات جديدة.
- (٣) فتح أسواق جديدة للنقل البحري على المستوى الاقليمي والدولي من خلال اتفاقيات التجارة المشتركة مثل الكوميسا والشراكة الاوروبية والاتفاقيات العربية والتحالفات الملاحية.
- (٤) تنمية العلاقة البحرية مع الدول المختلفة وتدعيم الخطوط الملاحية الجديدة بما يضمن استمرارها لجذب التجارة وفتح الاسواق بما يتيح حجم أكبر من عمليات نقل الركاب والبضائع.
- (٥) تشجيع الاستثمار في صناعة النقل البحري وتشجيع شراء وتملك السفن من القطاع الخاص والاستثماري.
- (٦) تعديل التشريعات واللوائح التي لا تشجع على جذب الاستثمارات وعلى أداء العمل بالميناء على أعلى كفاءة وتسهيل الاجراءات المستندية وتقليل المعاملات الورقية للأخذ بنظام تبادل البيانات الالكترونية وأنظمة إدارة المعلومات.

- (٧) إقامة منطقة لوجستية لميناء شرق بورسعيد حتى تتيح للميناء التحول إلى ميناء لوجستي.
- (٨) العمل على مضاعفة نسبة التحوية في مصر وذلك بالاهتمام بتعظيم النقل بالحاويات عن طريق التوسع في ارصفتها تداول الحاويات بالموانئ البحرية وإنشاء الموانئ الجافة لإستقبال وتداول الحاويات.
- (٩) تشجيع إقامة الموانئ الجافة للحاويات بجوار ميناء شرق بورسعيد وذلك لإستغلال الظهير المناسب للميناء بما يخفف عبء التخزين والاجراءات الجمركية بالميناء، ويتيح إنسيابية في تدفق البضائع، وربط هذه الموانئ الجافة بشبكات النقل الداخلي بطرق برية ونهرية وسكك حديدية.
- (١٠) العمل على تطوير الإدارة الجمركية والتشريعات الجمركية، حيث أن الجمارك هي بوابة الاجراءات الرقابية التي تمر عبرها التجارة الخارجية، فإذا كانت الاجراءات تتميز بالتيسير فبالتالي سوف يكون هناك مزيد من التجارة، مع تطبيق النظريات الحديثة في إدارة وتشغيل الموانئ حيث تكون جاذبة للخطوط الملاحية.
- (١١) تطوير الموانئ وإدارتها والأخذ بالإدارة العلمية الحديثة وتنمية الموارد البشرية والتي تعد من أهم العوامل المؤثرة في عملية التطوير.
- (١٢) تطوير ورفع كفاءة البنية التحتية والفوقية لإحتياجات مستخدمي الميناء المحوري مع المحافظة على المصالح القومية.
- (١٣) الأخذ بكافة الإجراءات والاستراتيجيات التي تدفع ميناء شرق بورسعيد لكي يكون الميناء المحوري الأول في المنطقة العربية ومنطقة الشرق الاوسط.

The Importance of Strategic and economic for Port Said East Port

Abstract

Though the great Port Said Zone enjoys a unique worldwide geographical competitive advantage, the construction of a new Hub Port in the North- East Bank of the Suez Canal will be very expensive. It will face difficult competition, which will raise risks. The success of this project depends on the Egyptian Transportation, Customs, Communication and the Free Zones in Sinai... etc. And to concentrate all available resources, locally and internationally, in one major project.

المراجع

- (١) د. علي عبدالله - مصطفى عبدالحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، ٢٠١١، ص. ٣.
- (٢) المرجع السابق، ص ٧-٨.
- (٣) د. عبد الحليم السيد بسيوني، الموانئ المصرية الجديدة، مؤتمر منجزات النقل البحري وتحديات القرن الواحد والعشرين، المنعقد ١٧-١٩ يونيو ١٩٩٩، القاهرة، ص ٦-١٢.
- (٤) http://www.portsaid-online.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2143&fontstyle=f-larger
- (٥) <http://www.portsaid.gov.eg/invest/eastport/Lists/List/AllItems.aspx>
- (٦) د. مصطفى كامل خليل، الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية شرق قناة السويس، مجلة كلية الحقوق، جامعة طنطا، ٢٠١١.
- (٧) د. حازم الببلاوي، محنة الاقتصاد والاقتصاديين، دار الشروق، القاهرة، ٢٠٠٠، ص. ١٦٨.
- (٨) د. حازم الببلاوي، محنة الاقتصاد والاقتصاديين، مرجع سابق، ص. ٣٥.
- (٩) د. إبراهيم شحاته، وصيتي لبلادي، مكتبة الأسرة، ٢٠٠١، ص. ٨٧.
- (١٠) د. مصطفى كامل خليل، الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية شرق قناة السويس، مرجع سابق.
- (١١) د. حازم الببلاوي، محنة الاقتصاد والاقتصاديين، مرجع سابق، ص. ٢٥٩.
- (١٢) د. عبيد علي أحمد الحجازي، التطور الاقتصادي لإمارة دبي، دراسة لتجربة دبي التنموية، أكاديمية شرطة دبي، مركز البحوث والدراسات، ٢٠٠٥، ص. ١٨١.

- (١٣) د. أحمد عبدالمنصف، ميناء شرق التفريعة وإعادة بناء مصر، المؤتمر الرابع عشر للموانئ، دور موانئ البحر المتوسط والشرق الأوسط من المنظور العالمي، ١٩٩٨، ص. ١٣
- (١٤) سمير معوض، التكامل الاقتصادي لمنطقة قناة السويس وموانئها، ندوة الدور المحوري لموانئ شمال وجنوب قناة السويس، الجمعية العربية للملاحة، ٢٠٠٣، ص. ٤
- (١٥) د. محمد عبدالعزيز عجمية، وآخرين، التنمية الاقتصادية بين النظرية والتطبيق، الدار الجامعية، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص. ١٦٣
- (١٦) د. عبيد علي أحمد الحجازي، مرجع سابق، ص. ٢٢١
- (١٧) سمير معوض، التكامل الاقتصادي لمنطقة قناة السويس وموانئها، ندوة الدور المحوري لموانئ شمال وجنوب قناة السويس، الجمعية العربية للملاحة، ٢٠٠٣، ص. ٣
- (١٨) د. أحمد عبدالمنصف، بورسعيد بوابة تجارة العالم، استراتيجية تنمية الموانئ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، ١٩٩٧، ص. ٥
- (١٩) د. أحمد عبدالمنصف، بورسعيد بوابة تجارة العالم، مرجع سابق، ص. ٥
- (٢٠) د. أحمد عبدالمنصف، بورسعيد بوابة تجارة العالم، مرجع سابق، ص. ٥
- (٢١) د. عبد الحلیم السيد بسيوني، الموانئ المصرية الجديدة، مرجع سابق، ص. ٦
- (٢٢) سمير معوض، قناة السويس في مواجهة النقل متعدد الوسائط، مؤتمر النقل البحري في مشارف القرن الحادي والعشرين، مركز القاهرة للمؤتمرات، ١٩٩٥، ص. ٧
- (٢٣) د. عبد الحلیم السيد بسيوني، الموانئ المصرية الجديدة، مرجع سابق، ص. ٤
- (٢٤) د. أحمد عبدالمنصف، التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري المصري في ظل نظام عالمي متوحش، مؤتمر النقل الدولي

الثامن عشر المنعقد في الفترة من ٢٧-٢٩ يناير ٢٠٠٢، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، شيلتون المنتزه، الاسكندرية، ص.٧

(٢٥) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية القادمة، المؤتمر الخامس عشر المنعقد في الفترة من ١٤-١٥ فبراير ١٩٩٩، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، ص.٤

(٢٦) الحاوية هي صندوق معدني او خشبي يستعمل لتخزين ونقل البضائع، وفي النقل البحري يستعمل هذا المصطلح لحمل البضائع، وتعرف الحاوية بلفظ الصندوق Box أو شاحنة مغلقة Van كما يطلقون عليها في بعض الأقطار وخصوصا في الولايات المتحدة الأمريكية، وقد قامت المنظمة العالمية للتوحيد القياسي (الحاويات) بالعمل على توحيد مقاسات الحاويات كالاتي:

(أ) ٢٠ قدم × ٨ قدم × ٨.٥ قدم
(ب) ٤٠ قدم × ٨ قدم × ٨.٥ قدم

ويمكن تصنيف الحاوية ٢٠ قدم وحاوية ٤٠ قدم تستعمل بنسبة تتجاوز ٧٠% من حجم تجارة الحاويات العالمية، ويرمز للحاوية ٢٠ قدم باها الوحدة المكافئة للعشرون قدما (TEU) Twenty Equivalent Unit وبالمثل الحاوية الـ ٤٠ قدما يرمز لها (FEU) Forty Equivalent Unit، وتستعمل الحاوية العشرون قدما كوحدة قياس لسعة سفن الحاويات أو معدلات تداول الحاويات بالموانئ وكذا إنتاجية الموانئ. معظم الحاويات عرضها ثمانية أقدام ويختلف ارتفاعها حيث يتراوح بين ٨ قدم فأصبح ٨.٥ قدم ثم أصبح ٩ أقدام ثم أصبح حاليا 9.5 قدم والتي تسمى ذات التكعيب العالي High Cube.

وطبقا لمواصفات الأيزو لسنة ١٩٩٦ فإنه يمكن التفريق بين أنواع الحاويات التالية:

- حاويات متعددة الأغراض - حاويات البضائع الصب الجاف/ حاويات الصب
- حاويات بإسم البضاعة - الحاويات الحرارية
- حاويات السقف المفتوح - الحاويات الطبلية
- الحاويات الصهرجية - الحاويات الجوية
- (٢٧) د. أحمد عبدالمنصف، ميناء شرق التفريعة وإعادة بناء مصر، المؤتمر الدولي الرابع عشر للموانئ، دور موانئ البحر المتوسط والشرق الاوسط من المنظور العالمي المنعقد في الفترة من ٢٤-٢٦ فبراير ١٩٩٨، الاسكندرية، ص.١٥
- (٢٨) صالح محمد صالح، النقل بالحاويات، مؤتمر النقل البحري في مشارف القرن الحادي والعشرين، مركز القاهرة للمؤتمرات، ١٩٩٥، ص.١٦
- (٢٩) د. علي عبدالله- مصطفى عبدالحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠٠١، ص٢٧-٤٤
- (٣٠)
- (٣١) د. أحمد عبدالمنصف، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص.٢٦٤
- (٣٢) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية القادمة، مرجع سابق، ص.٩
- (٣٣) صالح محمد صالح، النقل بالحاويات، مؤتمر النقل البحري في مشارف القرن الحادي والعشرين، مركز القاهرة للمؤتمرات، ١٩٩٥، ص.١٧
- (٣٤) صالح محمد صالح، النقل بالحاويات، مرجع سابق، ص.١٥
- (٣٥) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل مصر مشروع إقامة منطقة لوجستية عالمية للتجارة الحرة لقناة السويس، مؤتمر النقل الدولي

- العشرين المنعقد في الفترة من ١١-١٣ يناير
٢٠٠٤، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري، الإسكندرية، ص.١٣
- (٣٦) د. مدحت عباس خلوصي، القيود التي تواجهها الموانئ، مجلة
انترناشيونال، يناير ٢٠٠٩، ص.٣٦.
- (٣٧) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية
القادمة، مرجع سابق، ص.١٢.
- (٣٨) د. مصطفى كامل خليل، مرجع سابق.
- (٣٩) د. محمد شفيق ميره، لوجستيات النقل البحري، بحث مقدم إلى مؤتمر النقل
البحري في مشارف القرن الحادي والعشرين، مركز
القاهرة الدولي للمؤتمرات، القاهرة، ١٩٩٥، ص.٦.
- (٤٠) د. عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة
المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص.١١.
- (٤١) د. محمد شفيق ميره، لوجستيات النقل البحري، مؤتمر النقل البحري على
مشارف القرن الحادي والعشرين، مركز القاهرة
الدولي للمؤتمرات ، ١٦-١٨ نوفمبر ١٩٩٥، ص.٢.
- (٤٢) Smykay, Edward W. Physical Distribution Management, 3rd ed, New York, Macmillan Publishing
Co. 1973. P.5.
- (٤٣) Lambart, Douglas M. & Stock, James R. Strategic Logistic Management, Boston, Irwin, 1993, P.4-
19.
- (٤٤) د. محمد شفيق ميره، مرجع سابق، ص.٢.
- (٤٥) د.علي البسيوني، مراكز اللوجستيات كأحد المقومات الرئيسية للبناء
المحوري، الندوة الدولية السابعة عشر للموانئ عن
التجارة الالكترونية الأفق الجديد للموانئ، ٢٠٠١،
ص.٩.

- (٤٦) Bowersox, D.J., Closs D.J., and Stank T.P. (1999). *21st Century Logistics: Making Supply Chain Integration a Reality*. Council of Logistics Management, Oak Brook, IL, pp.264.
- (٤٧) Medute, I. (2005). "Comparative Analysis of the Definitions of Logistics Centres", *Transport*, 20(3), pp. 106-110.
- (٤٨) د. أحمد عبد المنصف، مشروع إقامة منطقة لوجستية عالمية للتجارة الحرة لقناة السويس، الندوة الدولية العشرون للموانئ، تأكيد جودة وفعالية أداء وأمن الموانئ ، مع تدريب الموانئ، ٢٠٠٤، ص.١٨.
- (٤٩) د. أحمد عبد المنصف، مرجع سابق، ص.١٣.
- (٥٠) فاروق عبد المنعم الصايغ، اللوجستيات في مجتمع غير لوجستي، أين نحن من ثورة اللوجستيات؟، انترناشونال نت، يونيه ٢٠٠٧، ص.٣٤.
- (٥١) د. أحمد عيسوي صالح، الموانئ المحورية وأثرها في التنمية مع التطبيق على تنمية بورسعيد، انترناشونال نت، أكتوبر ٢٠٠٩، ص.٢٠.
- (٥٢) د. صابر حسن الغنام، مرجع سابق، ص ٢١١-٢١٢.
- (٥٣) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل النقل البحري في مطلع الألفية القادمة، مرجع سابق، ص.٤.
- (٥٤) د. صابر حسن الغنام، سلسلة النقل متعدد الوسائط، منظور محاسبي وتكاليفي، ندوة سلسلة النقل ٢٠٢٠، الاسكندرية، ٣-٥ يونيه ٢٠٠٠.
- (٥٥) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل النقل البحري في مطلع الألفية القادمة، مرجع سابق، ص.١٢.
- (٥٦) د. أحمد عبدالمنصف، مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية القادمة، مرجع سابق، ص.٢٢.

٥٧) د. احمد عبدالمنصف، التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري المصري في ظل نظام عالمي متوحش، المؤتمر الثامن عشر، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، ص ١٤.