

دراسات جدوى مشروعات هيئات الموانئ

م	أسم الدراسة	أهداف الدراسة	الجهة المعدة للدراسة	سنة الدراسة	النتائج	التوصيات
١	دراسة جدوى إنشاء محطة بضائع متعددة الأغراض بميناء دمياط البحري	تهدف هذه الدراسة إلى بحث مدى جدوى إنشاء محطة بضائع متعددة الأغراض بميناء دمياط ، وذلك بإستخدام مؤشرات قياس جدوى المشروعات المتعارف عليها ، وبما يساهم في تأكيد دعم الخطة لإمكانيات الميناء والمساهمة في زيادة جودة الخدمات المقدمة للعملاء	مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري	يونيو 2015	١- من خلال توصيف الوضع الحالي لميناء دمياط، تبين أنه يتكون من العديد من المخطات المتخصصة ومن أهمها محطة الحاويات بطول أرصفة ١٠٥٠ متر وعمق ٥.١ متر، ومحطة البضائع العامة بطول أرصفة ٨٠٠ متر وعمق ١٢ متر ومحطة بضائع متعددة الأغراض بطول أرصفة ٦٠٠ متر وعمق مياه ٥.١ متر . ٢- نلاحظ من الدراسة أن حركة التداول بميناء دمياط تشهد اتجاهاً متصاعداً في كافة النواعيات المتداولة فيما يتعلق بسفن الحاويات أو البضائع العامة أو الحبوب . ٣- في ضوء دراسة الاتجاه العام لحركة سفن البضائع العامة وكمياتها المتداولة بالميناء ، فإنه من المتوقع أن تصل أعداد السفن إلى حوالي ١٦٠٠ سفينة عام ٢٠٢٠ ، ترتفع إلى أكثر من ١٩٠٠ ألف سفينة عام ٢٠٣٢ ، أما حجم البضائع فمن المتوقع أن يصل إلى	١- يوصى بإنشاء محطة بضائع متعددة الأغراض بميناء دمياط بطول أرصفة ٦٣٥ مترًا وساحة خلفية بمساحة ٧٥ ألف متر مربع ، وذلك بما يسمح بزيادة طاقة الميناء لإستقبال سفن البضائع العامة والتي تشهد اتجاهاً تصاعدياً

MINISTRY OF TRANSPORT

MARITIME TRANSPORT SECTOR

PRESIDENT'S OFFICE

Dept. :

Ref. :

Date :

Enc. :

جمهورية مصر العربية
Arab Republic of Egypt

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR
(MTS)



وزارة النقل

قطاع النقل البحري

رئاسة القطاع

الإدارة :

رقم الصادر :

التاريخ :

المرفقات :

حوالي ٢٠ مليون طن عام ٢٠٢٠ وحوالي ٣٥ مليون
طن عام ٢٠٣٢ .
٤- يبلغ طول رصيف البضائع العامة المخطط انشاؤه
بالميناء ٦٣٥ متراً وبغاطس ١٧ متراً ، بما يسمح
لاستقبال عدد ٤ سفن من سفن البضائع العامة في آن
واحد ، حيث يمكن للرصيف أن يتداول حجم بضائع
تصل إلى حوالي ٦٧٩,٣ مليون طن سنوياً .
٥- من خلال استخدام معايير تقييم الجدوى المالية
المتعارف عليها لتقييم جدوى إنشاء الرصيف ، فقد
اتضح الجدوى المالية لإنشاء محطة بضائع متعددة
الأغراض بميناء دمياط طبقاً للمواصفات المذكورة
بالدراسة .

MINISTRY OF TRANSPORT

MARITIME TRANSPORT SECTOR

PRESIDENT'S OFFICE

Dept. :

Ref. :

Date :

Enc. :

جمهورية مصر العربية
Arab Republic of Egypt

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR

(MTS)



وزارة النقل

قطاع النقل البحري

رئاسة القطاع

الإدارة :

رقم الصادر :

التاريخ :

المرفقات :

م	أسم الدراسة	أهداف الدراسة	الجهة المعدة للدراسة	سنة الدراسة	النتائج	التوصيات
٢	دراسة الأثر البيئي لإنشاء حاجز أمواج جديد غرب ميناء دمياط ورفع كفاءة وتطوير الحاجز الشرقي لميناء دمياط	يهدف المشروع إلى إنشاء حاجز أمواج غربي جديد في ميناء دمياط وتطوير حاجز الأمواج الشرقي للميناء	المكتب الاستشاري الهندسي الحديث د.م/حمدي القمحاوي	أغسطس 2020	نتائج دراسة الأثر البيئي لإنشاء حاجز أمواج غربي جديد لميناء دمياط بطول 3600 م وحاجز شرقي بطول 1565 م من واقع دراسات الرسوبيات والأمواج والرياح : 1- تم اجراء عدة دراسات سابقة لمنطقة ميناء دمياط والوقوف على اسباب ظهور كميات كبيرة من الترسبات سنوياً في الممر الملاحي . 2- تمت دراسة الرياح والأمواج بالمنطقة والتي توضح تأثير الحواجز في نقل الرسوبيات من مكان لآخر نتيجة للرياح بالمنطقة بالإضافة إلى أماكن الاطماء والنحر الناتجة عن وجود الحواجز. 3- تم إصدار تقرير كامل عن الرياح والأمواج بالمنطقة لدراسة المنطقة ومعرفة المشاكل السابقة التي تواجه الميناء من الترسبات والأطماء والذي ينتج عنه ترسبات داخل حوض الميناء والممر الملاحي 4- تبين أن أطوال حواجز الأمواج الحالية غير	زيادة اطوال الحواجز وصولاً إلى عمق ١٠,٥٠ متر هو أكثر الحلول الاقتصادية من حيث تقليل مصاريف التكريك السنوية وتوفير الحماية للممر الملاحي. وهو المقترح الذي تم الموافقة عليه وتم اعداد جميع مسستندات المشروع على أساسه كما تم عمل نماذج رياضية لبيان تأثير حواجز الأمواج على تقليل ترسبات داخل الميناء.

MINISTRY OF TRANSPORT

MARITIME TRANSPORT SECTOR

PRESIDENT'S OFFICE

Dept. :

Ref. :

Date :

Enc. :

جمهورية مصر العربية
Arab Republic of Egypt

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR
(MTS)



وزارة النقل

قطاع النقل البحري

رئاسة القطاع

الإدارة :

رقم الصادر :

التاريخ :

المرفقات :

	كافية لمنع حركة الرسوبيات في منطقة مدخل الميناء وبداية الممر الملاحي حيث أن الميناء تم إنشاؤه في مساحة ارضية ورأس الحاجز الغربي لم تتعدى عمق ٧,٠ متر والشرقي ٣,٥ متر مما يجعل رؤوس الحواجز داخل منطقة سريان التيار البحري . ٣-العديد من الدراسات السابقة أظهرت أن مايقرب من ٦٥ بالمئة من كميات الترسيب تكون في أول ٣,٥ كيلو متر من الممر الملاحي. 4-الممر الملاحي مواجه للاتجاه الشمال الشرقي مما يشكل مصيدة للرمال التي قد تحملها التيارات البحرية الموازية لخط الشاطئ سواء القادمة من الاتجاه الشرقي أو الاتجاه الغربي كما أن يعمل فرق المنسوب وزيادة العمق في الممر الملاحي على تهدئة التيارات البحرية الموازية لخط الشاطئ وتقليل سرعتها مما يؤدي إلى ترسيب ما تحمله من حمل رسوبي . 5- عند إنشاء الميناء كان من المقدر وفقاً لحسابات المصمم أن يكون متوسط حجم التكريك السنوي حوالي 1.18 مليون متر مكعب سنوياً ولكن تخطت كميات التكريك السنويه هذا الحد لتصل إلى 2.0					
--	--	--	--	--	--	--

MINISTRY OF TRANSPORT

MARITIME TRANSPORT SECTOR

PRESIDENT'S OFFICE

Dept. :

Ref. :

Date :

Enc. :

جمهورية مصر العربية
Arab Republic of Egypt

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR

(MTS)



وزارة النقل

قطاع النقل البحري

رئاسة القطاع

الإدارة :

رقم الصادر :

التاريخ :

المرفقات :

	مليون متر مكعب سنوياً لعام 1990 وفي عام 2014 على سبيل المثال وصلت تكلفة التكرير إلي مايعادل 8.12 مليون دولار في ذلك الوقت لتكرير 1.744 مليون متر مكعب من المجري الملاحي .				
3	تقريرني عن دراسة حركة الرسوبيات بميناء دمياط	المكتب الاستشاري الهندسي الحديث د.م/حمدي القمحاوي	أغسطس 2020	نتائج دراسة حركة الرسوبيات . ١-تم عرض مدى التغير في عمق القاع طول فترة الدراسة التي استمرت لمدة٧سنوات على افتراض ان طوال هذه الفترة لم يتم عمل أي صيانات (تكرير) في منطقة الدراسة . ٢-أظهرت الدراسة أن المنطقة غرب الميناء سيحدث فيها ترسيب تدريجي بمعدل قد يصل إلى إجمالي ١,٥ متر بعد ٧سنوات مع توقع تقدم خط الشاطئ وتكون ارض مكتسبة جديدة في المنطقة غرب الميناء. ٣- المنطقة المجاورة للميناء من الناحية الشرقية من المتوقع حدوث ترسيب فيها ٠,٧٠ متر بعد ٧سنوات مع تقدم خط الشاطئ في المنطقة المجاورة للميناء . ٤-منطقة رأس الحاجز الغربي قد يحدث بها ترسيب	نوصي بمتابعة حركة الرسوبيات بعد فترة 5 سنوات من الإنشاء وإعادة تقييم وضع الميناء

MINISTRY OF TRANSPORT

MARITIME TRANSPORT SECTOR

PRESIDENT'S OFFICE

Dept. :

Ref. :

Date :

Enc. :

جمهورية مصر العربية
Arab Republic of Egypt

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR
(MTS)



وزارة النقل

قطاع النقل البحري

رئاسة القطاع

الإدارة :

رقم الصادر :

التاريخ :

المرفقات :

	بنسب قليلة للغاية 0.20 متر . 5- منطقة رأس الحاجر الشرقي أظهرت النتائج انه قد يحدث نحر يتراوح من ٠,١٠ إلى ٠,٤٠ متر وذلك بعد ٧ سنوات . 6- منطقة الحوض الشرقي والمنطقة داخل الحوض الغربي قد يحدث بها ترسيب بمعدل قليل للغاية 0.10 متر بعد 7 سنوات . 7- المنطقة غرب الحوض الغربي اظهرت نتائج النموذج العددي حدوث ترسيب إجمالي يتراوح بين ٠,٠٥ متر إلى ٠,٨٠ وذلك بعد 7 سنوات وذلك لمساحة لا تتعدى ٢٠ الف متر مسطح وحجم لا يزيد عن ٣٠٠٠ متر مكعب. 8- منطقة دائرة الدوران أظهرت النتائج عدم حدوث نحر أو ترسيب بها . 9- الممر الملاحي تتراوح اجمالي الترسبيات بين 0.05 إلى 0.3 متر . 10- تصل الترسبيات إلى ٠,٨٠ في مناطق محدودة للغاية على الميول الغربية للممر الملاحي أمام رأس الحاجر الغربي وذلك على افتراض عدم تنفيذ أي صيانات طوال فترة الدراسة .			• تقييم الوضع الحالي للممر الملاحي ومشكلة الترسبيات القائمة . • تقييم عدة مقترحات وبيان افضلها من الناحية الاقتصادية وخدمة التوسعات المستقبلية	
--	---	--	--	---	--

					10- بالمقارنة بين حجم الرسوبيات في الوضع الحالي وفي حالة التخطيط المقترح فمن الملحوظ ان حجم الترسبات في الممر الملاحي انخفاض بنسبة تتعدى ٨٠٪ وذلك لأن امتداد الحاجز الغربي شكل حماية للممر الملاحي لمسافة ٢٢٠٠ متر طولي كانت معرضة لنسب عالية للغاية من الترسبات .
4	دراسة إنشاء محطة حاويات CT2 بميناء شرق بورسعيد	تهدف الدراسة إلى الوقوف على الجدوى الفنية والمالية المبدئية من إقامة محطة حاويات جديدة بميناء شرق بورسعيد وذلك من وجهة نظر الدولة ممثلة في وزارة النقل ، بالإضافة إلى إبراز أهم العوائد الاقتصادية من إنشاء المحطة .	مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري	2015	1) من المؤشرات المتوفرة عن سوق النقل بالحاويات بمنطقة شرق المتوسط بالإضافة إلى دراسات التنبؤ تدل على حتمية وسرعة ضرورة إقامة محطة حاويات جديدة واحدة على الأقل بميناء شرق بورسعيد الخوري لتكون عاملة قبل عام 2019 لخدمة منطقة الظهير الصناعي للميناء والظهير الصناعي واللوجستي بمشروع تنمية محور / إقليم قناة السويس من ناحية ، ومن جانب آخر لضمان حصول مصر على نصيبها العادل من حجم تجارة إعادة الشحن بشرق المتوسط وفقاً للدراسات التي تمت من خلال بيوت الخبرة العالمية
					1. أن توفر الدولة كافة الإمكانيات الملاحية كما أن تواجد عدة محطات توفر طاقة تداول Capacity أكبر بكثير من تلك المخطط في الميناء المنافس الرئيسي حالياً (بيريه 6.8 مليون حاوية مكافئة كطاقة) بما يضمن وفقاً لتوصية البنك الدولي لوزارة النقل المصرية مايو 2013 بما يحقق استرداد مصر لنصيبها العادل من تجارة الترانزيت التي انخفضت من 68 % إلى أقل من 40% عام 2013 وفقاً لتقارير

MINISTRY OF TRANSPORT

MARITIME TRANSPORT SECTOR

PRESIDENT'S OFFICE

Dept. :

Ref. :

Date :

Enc. :

جمهورية مصر العربية
Arab Republic of Egypt

قطاع النقل البحري

MARITIME TRANSPORT SECTOR
(MTS)



وزارة النقل

قطاع النقل البحري

رئاسة القطاع

الإدارة :

رقم الصادر :

التاريخ :

المرفقات :

المكاتب الاستشارية المتخصصة . 2. الاهتمام بعوامل جذب المستثمرين المحليين والعالميين لإنشاء محطة حاويات (إعادة شحن ، محلية) والذي يجب أن تأخذ الدولة بعين الاعتبار لكي تضمن نجاح طرح المشروع .	الرئيسية مثل (DHV, Ocean Shipping ، البنك الدولي، الجايكا) . 1) تبدو أهمية وحتمية إنشاء محطة الحاويات الجديدة من خلال ما يترتب عليها من عوائد الخدمات البحرية المقدمة للسفن وليس مجرد مقابل إمتياز محطة الحاويات . 2) إن إنشاء محطة الحاويات CT2 (إعادة الشحن ، محلي) بالحوض الأول بميناء شرق بورسعيد المحوري يعتبر مشروعاً حيوياً وهاماً لإنجاح مشروع تنمية إقليم قناة السويس وبدون توفير محطات حاويات (وليس محطة واحدة) قادرة على ربط المنطقة / الإقليم بدول العالم عن طريق خدمات اسبوعية .				
---	---	--	--	--	--