

# تطوير ميناء سفاجا التعدينى (أبو طرطور) ليصبح ميناء صناعى.

**Abu Tartour Industrial Port**  
**Supreme Committee Presentation**  
December 2013



إعداد وتقديم

لواء بحرى أ.ح / محفوظ محمد طه مرزوق.

- الإستشارى البحرى للجهاز التنفيذى للمشروعات الصناعية والتعدينية .
- الإستشارى البحرى للهيئة العامة للتنمية الصناعية.

# عناصر التقرير :-

## مقدمة.

### 1- تعريف الميناء.

- الموقع .
- المهمة الحالية.
- وصف الميناء.
- المزايا التنافسية.
- موقع الميناء فى منظومة النقل البحرى المصرى.

### 2- الاسس والاعتبارات التى بنيت عليها فكرة التطوير.

### 3- فكرة التطوير.

### 4- وصف مشروع التطوير.

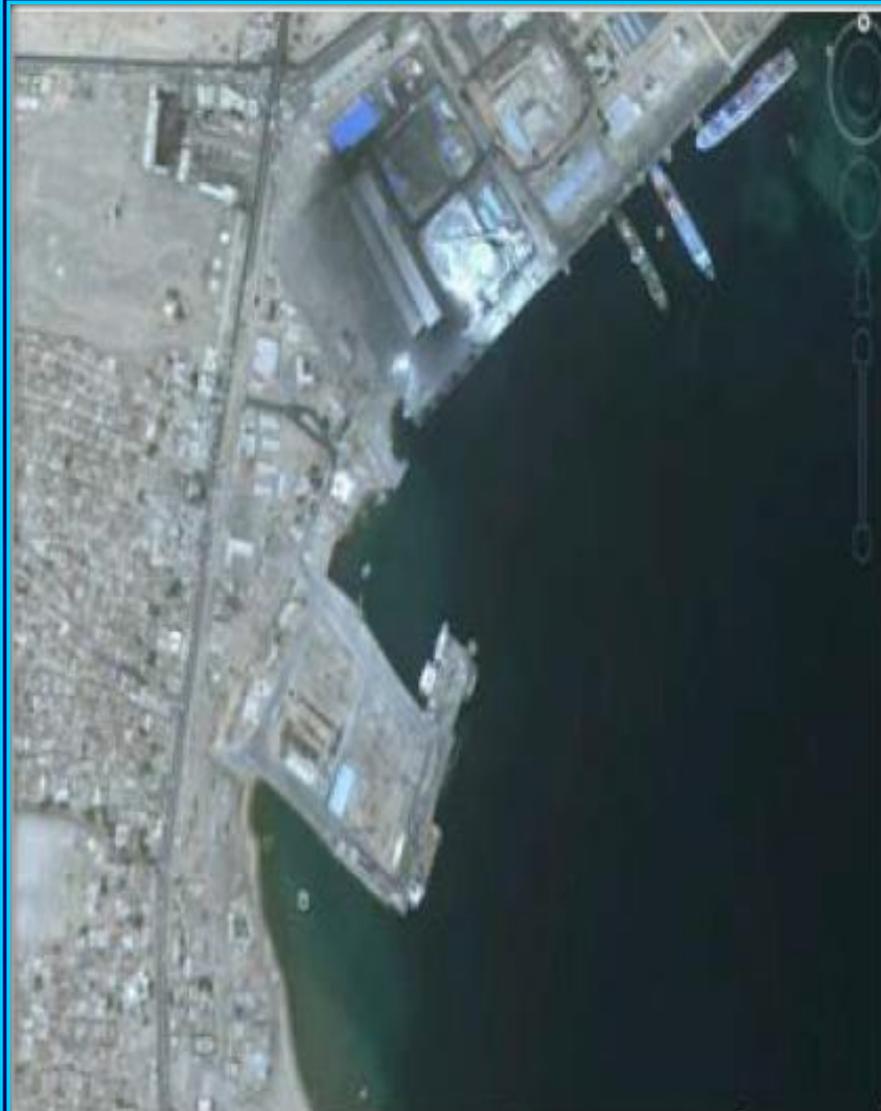
### 5- العائد المالى / الإقتصادى / الإجتماعى للمشروعات الجديدة فى المنطقة الصناعية الأولى .

# 1- تعريف الميناء

## 1-1 الموقع :-



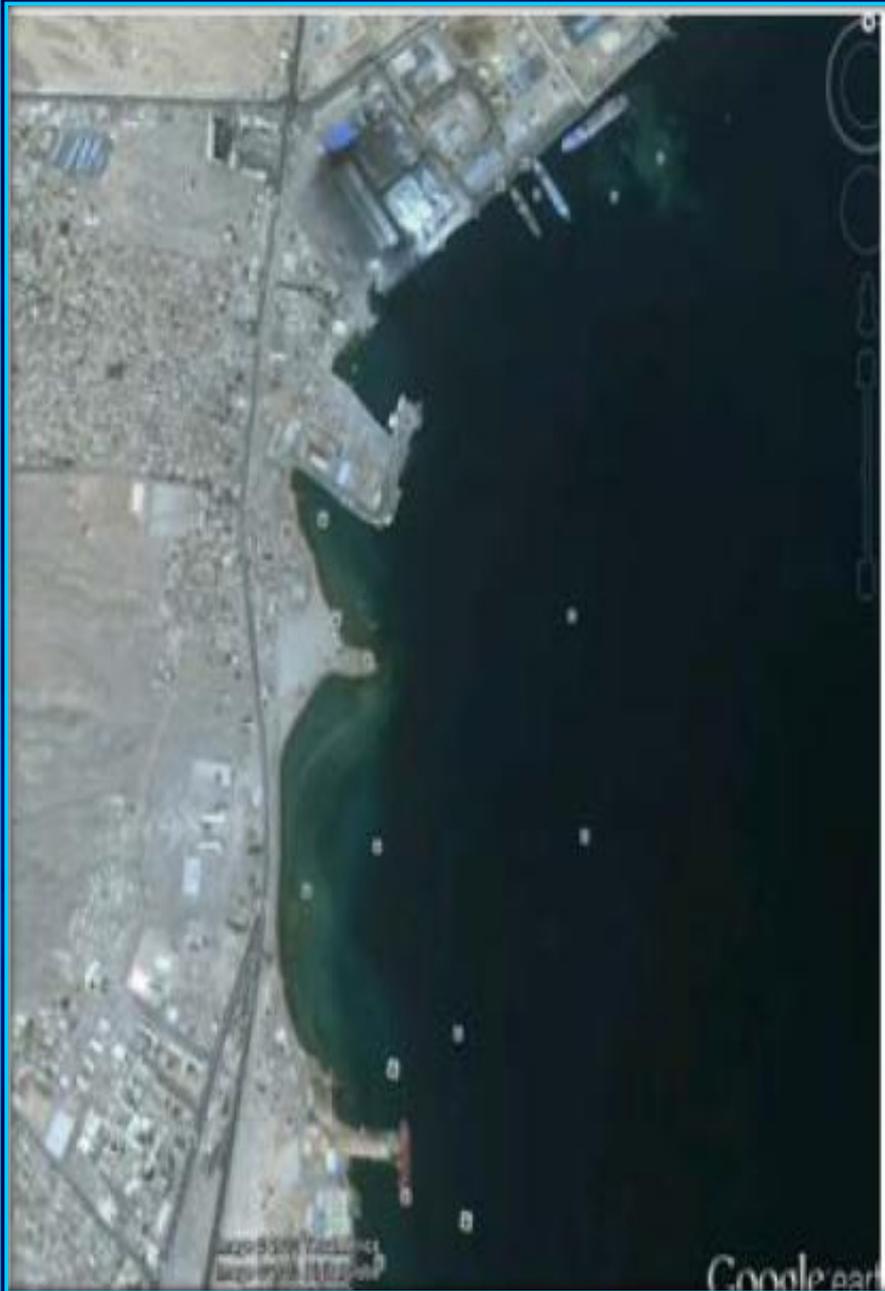
موقع ميناء سفاجا (ابو طرطور)



رصيف المصريين



ميناء صفاقا التجارى ورصيف الالومنيوم





ميتاء سقاچا التعداديتى (ابو طرطور)



## 2-1 المهمة الحالية / وصف الميناء :-



الوضع القائم

## 3-1 مؤشرات الأداء (PPI) Port Performance Indicator

### 1-3-1 المؤشرات الفنية الرئيسية :-

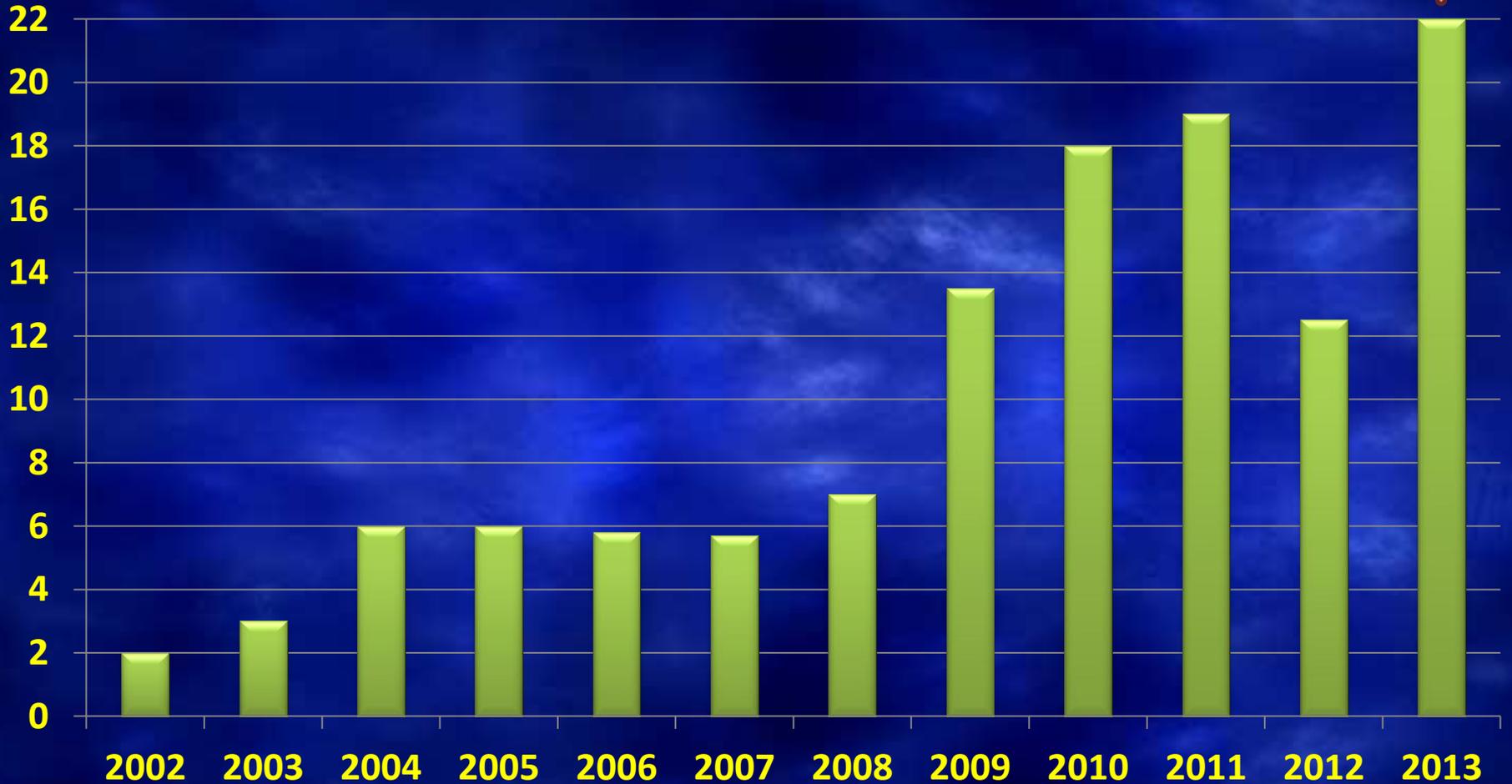
- معدل الشحن : 1500 طن / ساعة .
- زمن بقاء سفينة حمولة 30,000 طن من ميناء 38 ساعة .
- إنتاجية الرصيف : 3 مليون طن / سنة .
- زمن بقاء البضاعة بالميناء (Dwell Time) : 21 يوم .

# 1-3-2 المؤشر المالي :-

حتى ابريل  
2014

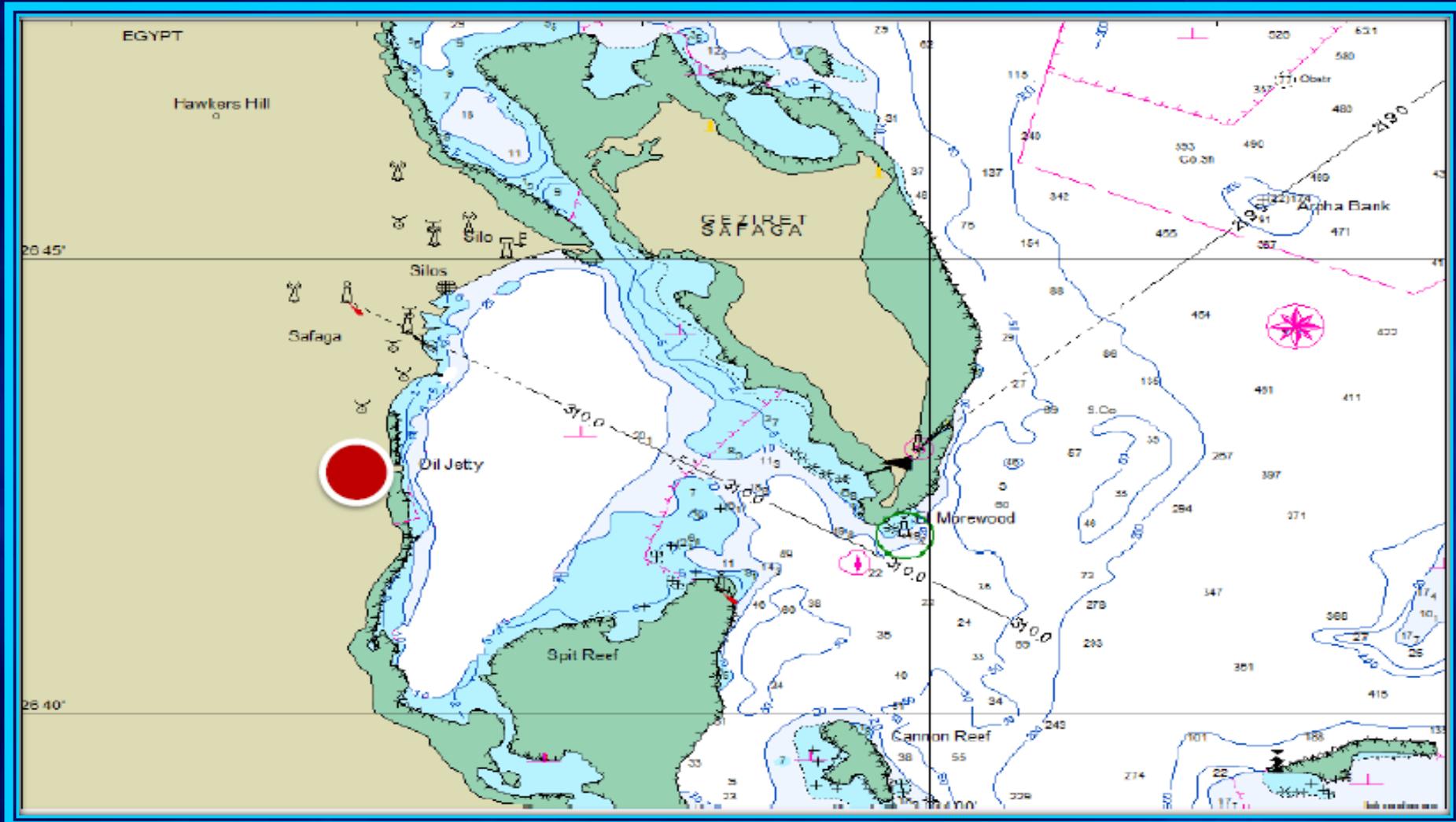
بالمليون جنية

الإيرادات الجارية لمحطة الصب الجاف الحالية



# 4-1 المزايا التنافسية :-

## 1-4-1 الخصائص البحرية لميناء سفاجا

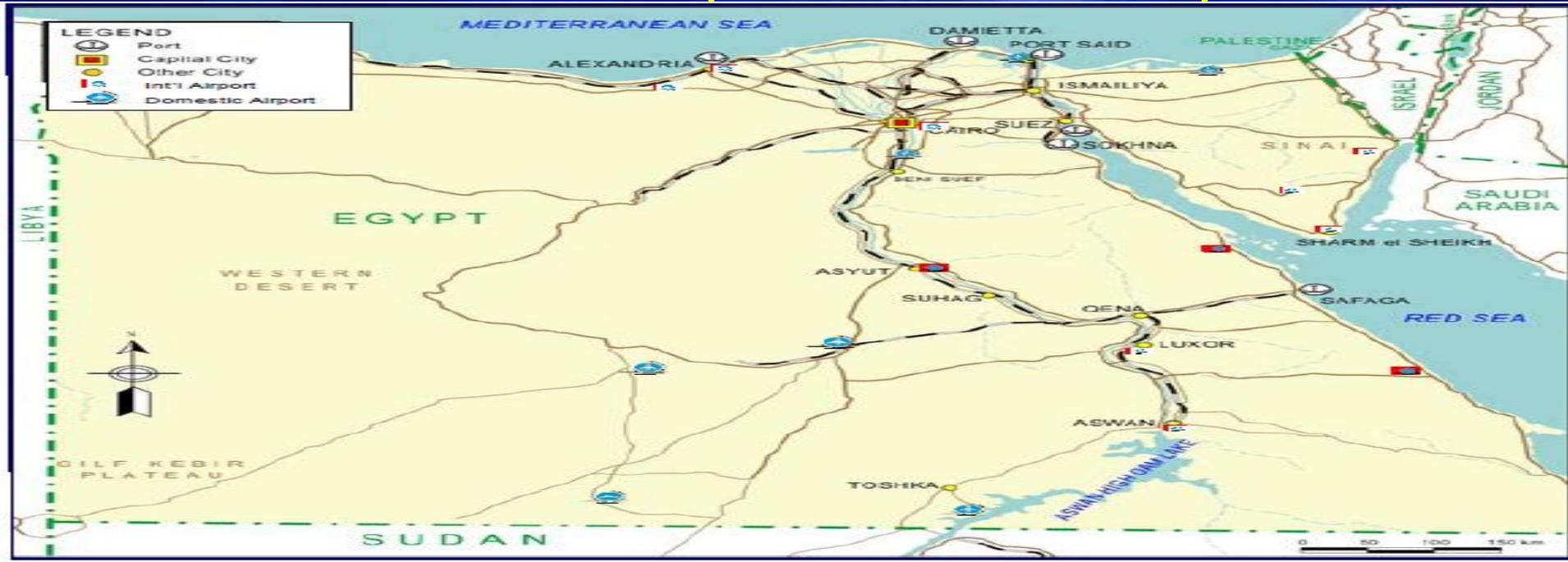


## 2-4-1 تكلفة النقل :

▪ النقل البرى :

أ- السكة الحديد :

- غير منتظم لأسباب فنية متوقع التغلب عليها خلال عام ونصف على الأقل
- تكلفة نقل الطن حاليا 78 جنية الى ميناء أبو طرطور ، 83 جنية الى ميناء الأدبية (الفرق 5 جنية على الطن) .



## ب - النقل بالشاحنات :

- منتظم حاليا ويتراوح تكلفة نقل الطن الى ميناء أبوظربور من 53: 55 جنية
- وتكلفة نقل الطن الى مينائى الأديبة / السخنة من 72 : 75 جنية.

## ■ النقل البحرى :

### أ - تكلفة إيجار سفينة بنظام ( charter ) :

- من مينائى الأديبة / السخنة الى موانئ الهند من 28 - 30 دولار للطن .
- من ميناء أبوظربور الى موانئ الهند من 23 - 25 دولار للطن .

## ب - يرجع إنخفاض أسعار النولون من ميناء أبوظرطور للأسباب الآتية :

○ معدل الشحن والتفريغ العالى للميناء وبالتالي إختصار زمن بقاء السفينة بالميناء الى الثلث (معدل الشحن والتفريغ بميناء الأدبية والسخنة 4,000 طن / اليوم بينما يبلغ معدل الشحن والتفريغ بميناء أبوظرطور أكثر من 10,000 طن / اليوم).

○ زيادة مسافة الإبحار لسفن الشحن بمقدار :

180 ميل × 2 = 360 ميل = من 28 : 36 ساعة إبحار زيادة.

○ زيادة زمن الإنتظار للسفينة بمنطقة الإنتظار الخارجية لميناء الأدبية ( OUTER WAITING AREA ) بحوالى 48 ساعة على الأقل .

○ إمكانية إيجار سفن رخيصة بدون أوناش للشحن من ميناء أبو طرطور ، وفي هذه الحالة يقل سعر النولون من ميناء أبو طرطور ليصل الفارق الى 3 دولار / الطن عن موانئ الأدبية والسخنة .

## الخلاصة

فروق أسعار النقل البرى والبحرى من وإلى ميناء أبو طرطور مقارنة بالموانئ (الأدبية / السخنة) :

6 دولار للطن ، يمكن إستخدامها كلها أو جزء منها لصالح ميناء أبو طرطور ولتغطية تكلفة أعمال رفع كفاءة المحطة .

# 3-4-1 اقرب الموانئ المصرية الى افريقيا



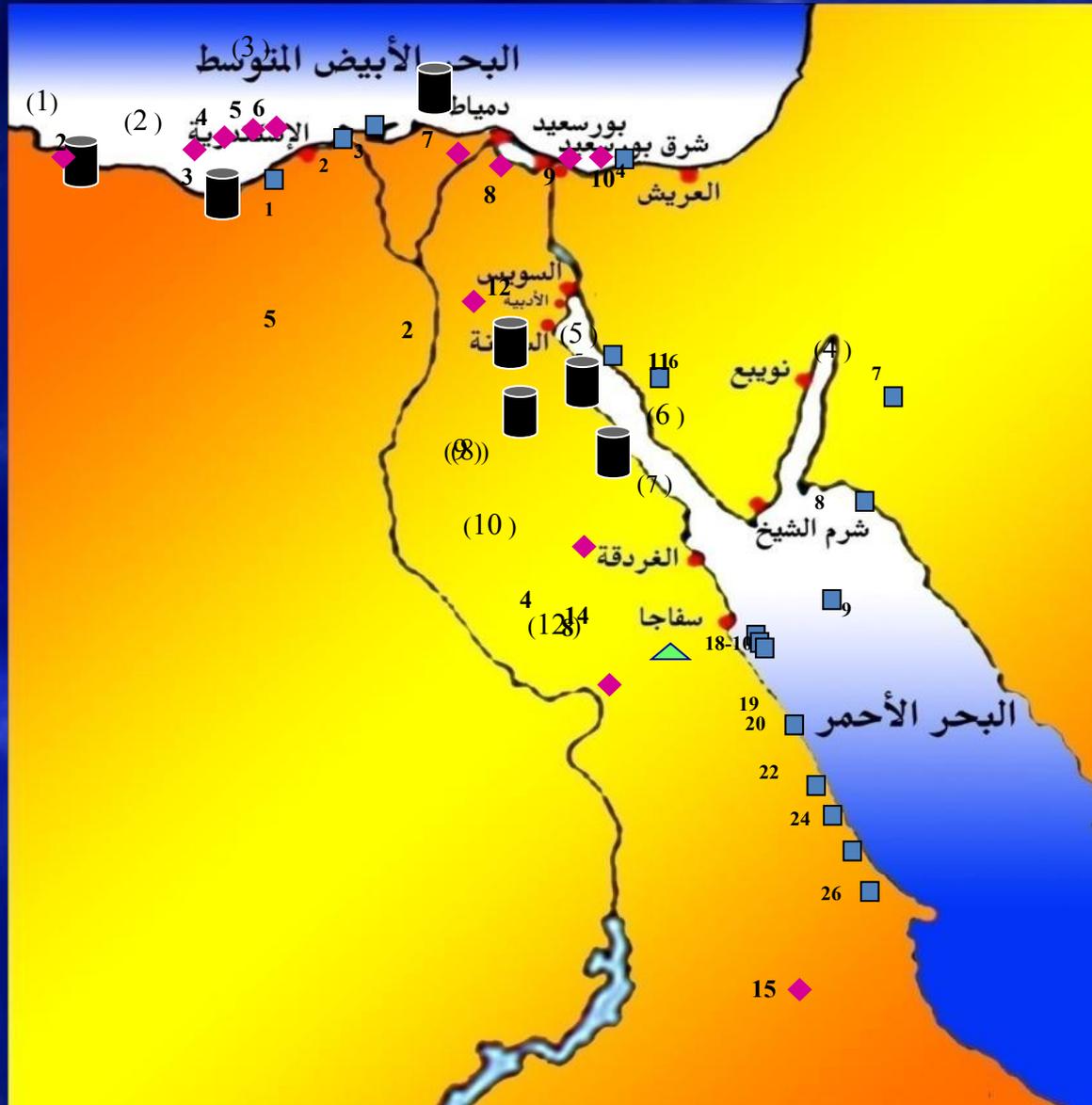
# 5-1 موقع ميناء سفاجا التعدينى فى منظومة النقل البحرى المصرى

• 15 ميناء تجارى ، 40 ميناء تخصصى.

• فى عام 2011 = 135 مليون طن + 6,8 حاوية مكافئة (TEU)

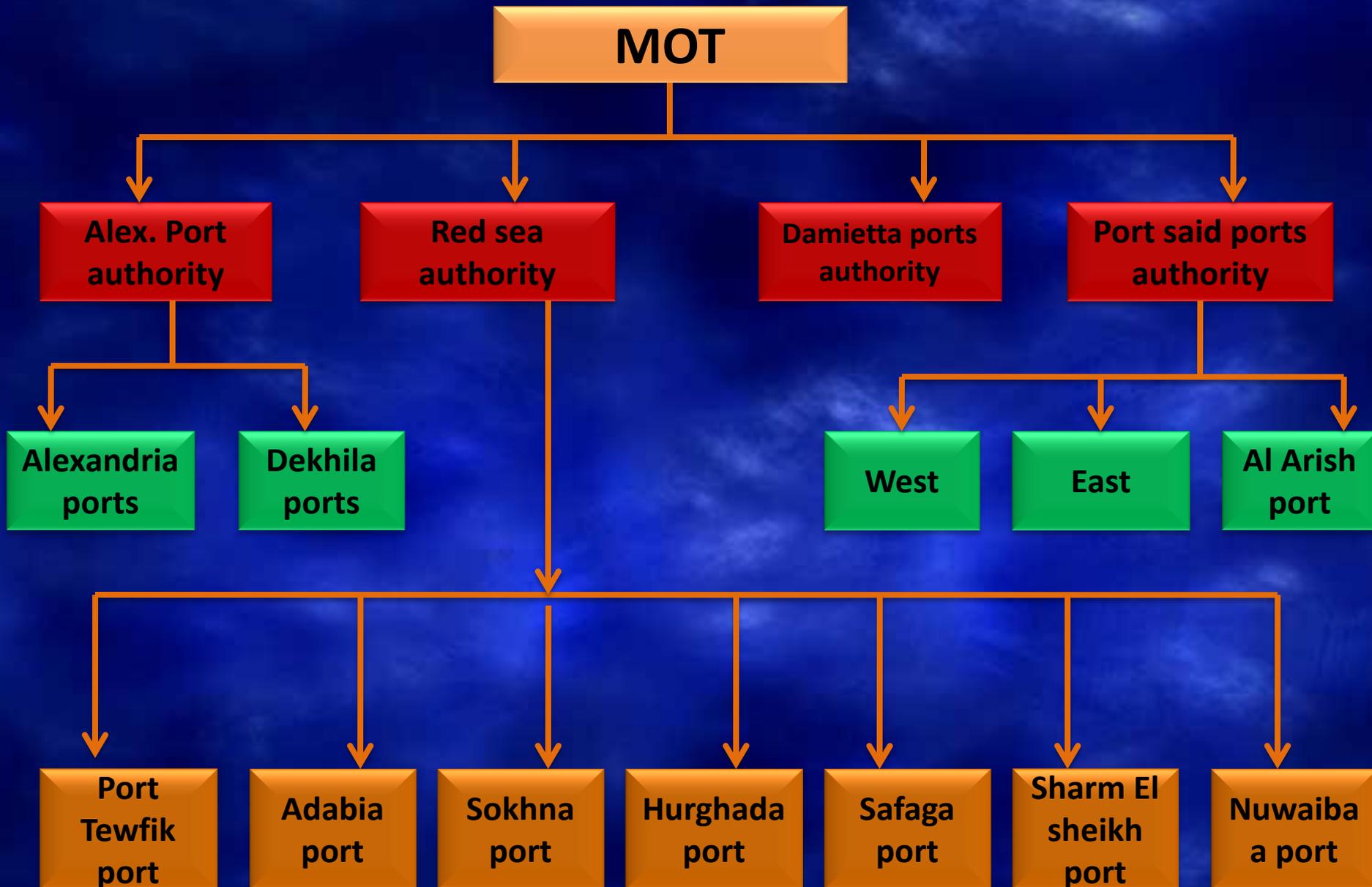


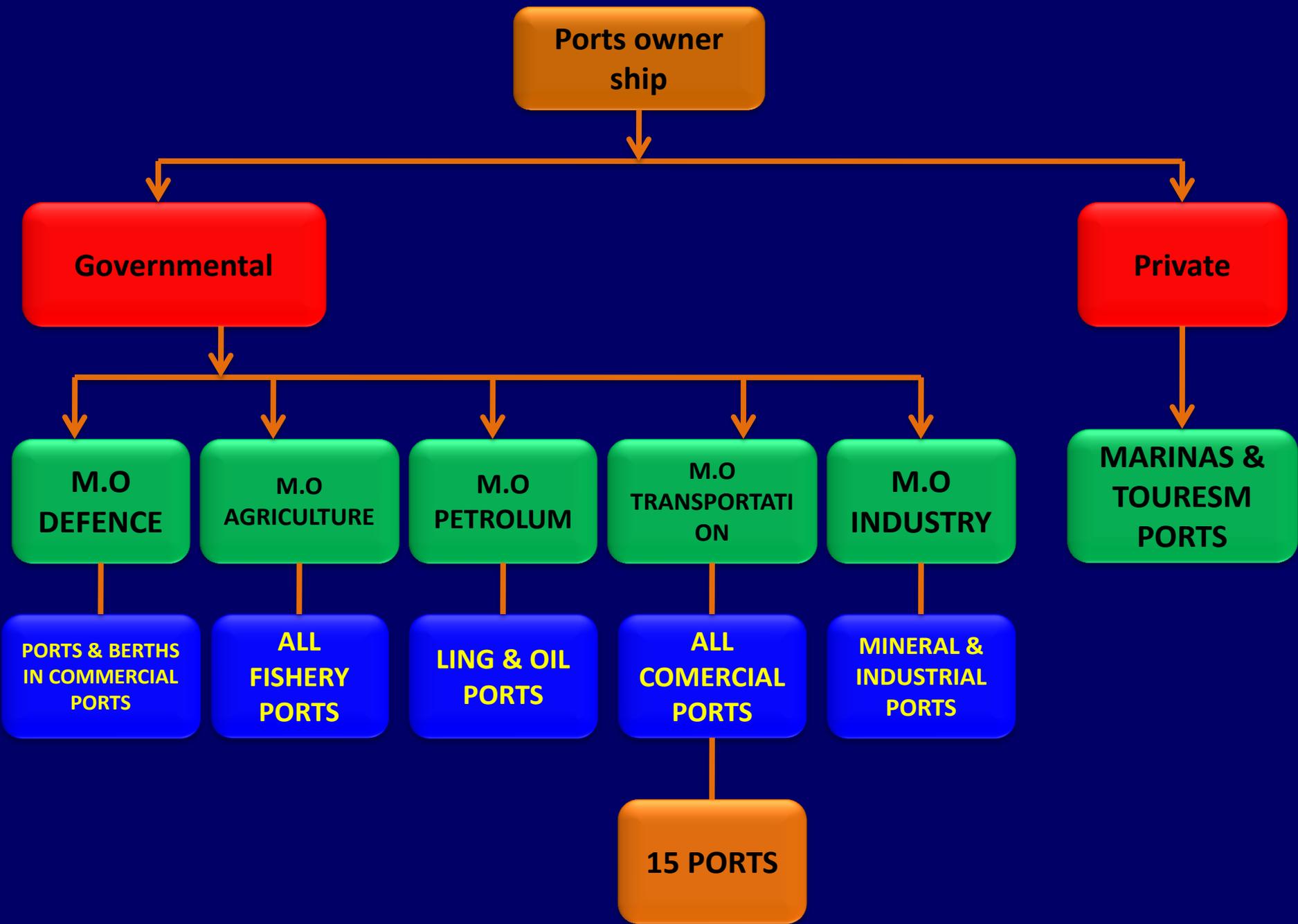
# COMMERCIAL & SPECIALISED PORTS



	Tourist ports
	Petroleum ports
	Mining ports
	Fishing port

# Structure of commercial ports





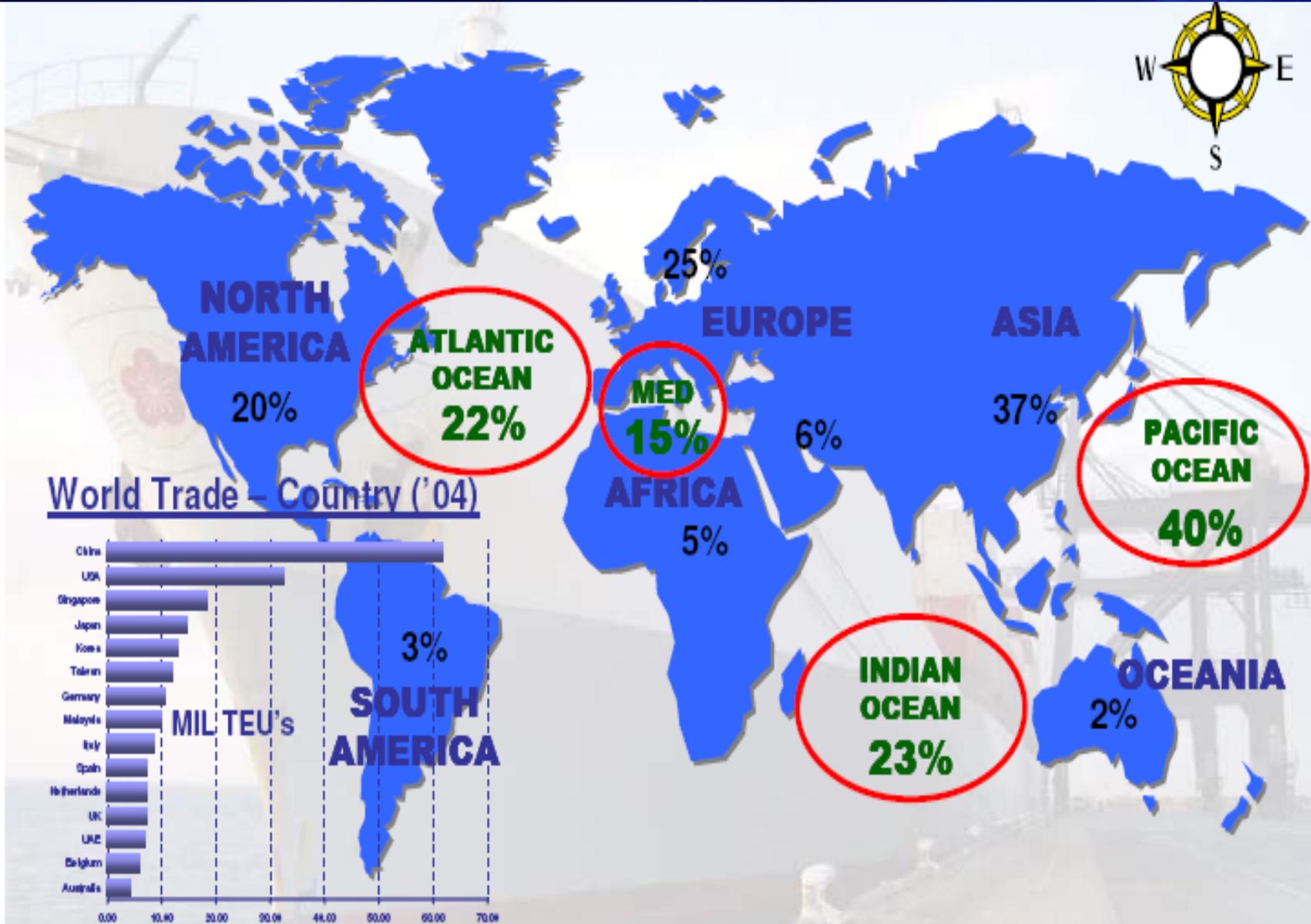


## الإختصاصات

يقوم الجهاز التنفيذي للهيئة العامة للمشروعات الصناعية والتعدينية بتنفيذ المشروعات الصناعية والتعدينية بالدولة بدءاً من مرحلة اختيار المواقع والأعمال المساحية ودراسة الجدوى ثم مرحلة التصميم الخاصة بإعداد المخطط العام والتصميمات التفصيلية (معمارية - مدنية - كهرباء - شبكات) وإعداد المواصفات الفنية وإعداد مستندات طرح المناقصات وإعداد البرامج الزمنية والإشراف على التنفيذ شاملة مراقبة الوقت والتكاليف والجودة واختبار المواد.

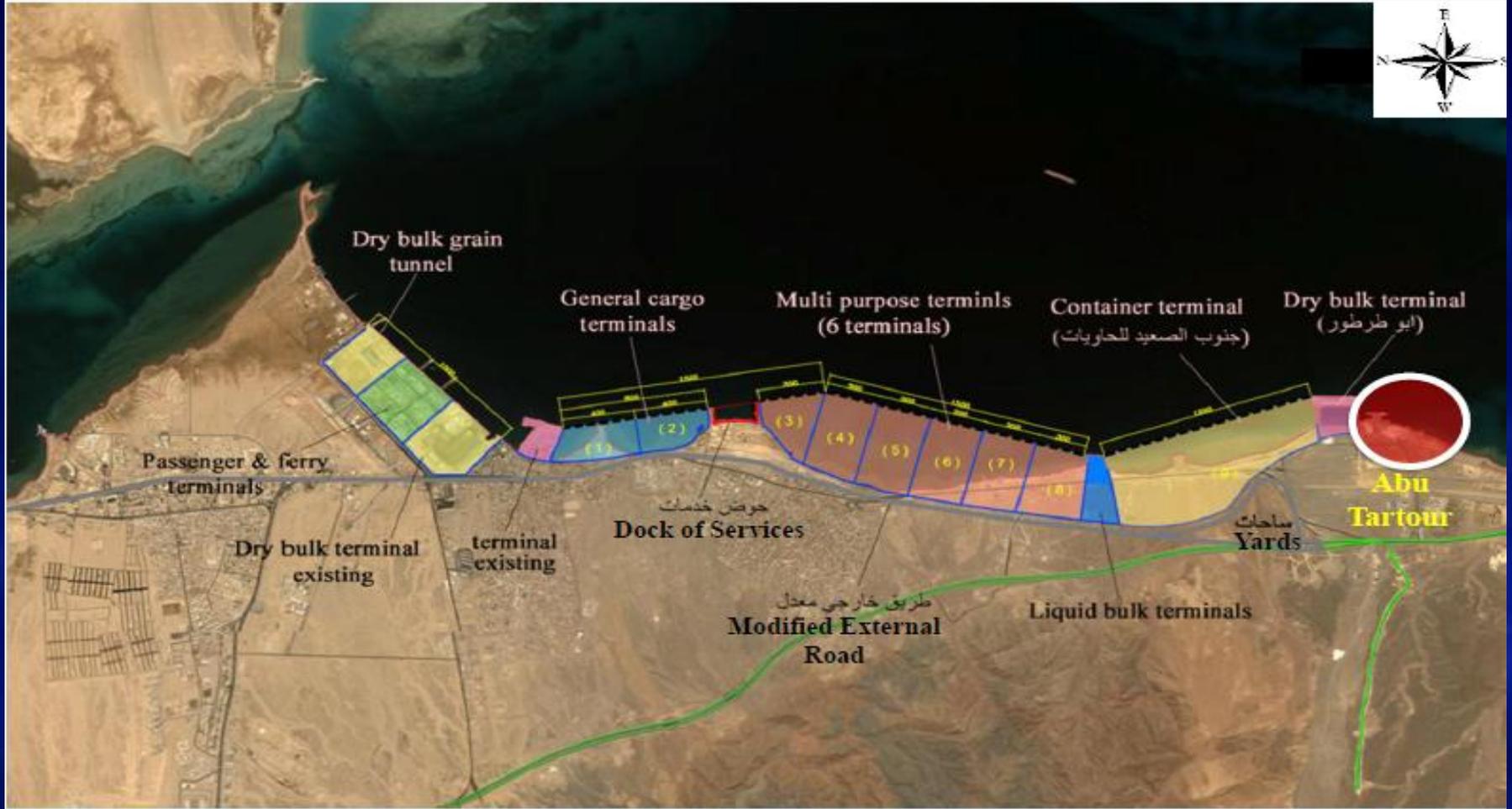






Source: Containerisation International Based on forecast trade flows 2005

## 2- الاسس والاعتبارات التي بنيت عليها فكرة التطوير:-



المخطط العام لميناء سفاجا الكبير  
5 كم ارضية بطاقة (40 مليون طن سنويا)

- التكامل وعدم التناقض مع أى مخططات عامة (Master Plans) أعدتها وزارات أخرى وعلى رأسها وزارة النقل .

- أن يكون التخطيط مرنا بالدرجة الكافية التى تسمح بالتغيير فيما يخص حجم ونوع البضائع وأبعاد وعدد الأرصفة المطلوبة والمساحات المخصصة للتخزين والطرق واللوجستيات طبقا لخطة العمل المقدمة من كل صانع دون مشاكل رئيسية وذلك فى ضوء عدم التحقق (Uncertainty) من حجم ونوع البضائع المتداولة من وإلى المناطق الصناعية ومناطق الظهير الخلفى المباشر والخارجى والمواد التعدينية فى صورتها الخام أو المواد الوسيطة أو المنتج النهائى.

- إمكانية تداول جميع أنواع البضائع (بضاعة عامة / صب جاف / صب سائل) بما فيها الحاويات المحملة على غير سفن الحاويات بلا قيود (كميناء سفاجا التعدينى).

- إمكانية استخدام سفن النقل بأنواعها (صب جاف / صب سائل / بضاعة عامة / سفن سريعة / رورو ) تعمل كخط منتظم ( Regular Line ) بموانئ الأدبية / السويس / السخنة / أبو زنيمة / العقبة / ينبع / ضبا / جدة / الحديدية / سواكن / بورسودان / جيبوتي.

- تلبية إحتياجات التداول والتخزين والنقل الداخلى والخارجى لأنواع البضائع المتداولة المحتملة من وإلى منطقة الظهر الخلفى المباشر والظهر الخلفى البعيد.

- استخدام الإمكانيات المتاحة فى الموانئ المحلية المحورية .

- الإستفادة من دراسة تطوير ميناء سفاجا التعدينى أبو طرطور والتي تم تدقيقها (بمعرفة المكتب الإستشارى الألمانى (HPC) يوليو 2013) . والدراسة الخاصة بالمخطط العام لميناء سفاجا الكبير والذي تم إعدادها بمعرفة كلية الهندسة جامعة الإسكندرية 2007.

- موائمة المشروعات مع إشتراطات البيئة ، السلامة ، الصحة المهنية والمدونة الدولية للأمن (ISPS).

- أقل تكلفة إستثمارية وتكلفة تشغيل جارية للمرحلة الأولى.

- أن يتوافق مع نتائج وتوصيات الدراسات السابق إعدادها بمعرفة البنك الدولي (مايو2012) بشأن حاجة مصر الماسة لمحطات إضافية للصب الجاف والبضاعة العامة إعتبارا من عام 2016 وكذا نتائج وتوصيات دراسات الجايكا بشأن إعادة توطين الزيادة السكانية الإضافية والتي ستصل إلى 50 مليون نسمة فى عام 2050.

- ربط المناطق الصناعية المنتظر إقامتها بالمنطقة بباقي الموانى التعدينية لتسهيل تبادل المواد الخام والمصنعة وذلك تحقيقا لمتطلبات الوصول الموقوت (Just in Time) والمستمر للبضائع والغير متقطع وبما يحقق تقليل تكلفة التخزين والنقل (إحدى أسباب زيادة التكلفة اللوجيستية).

### 3- فكرة التطوير :-



إنشاء مشروعات صناعية متخصصة ذات قيمة مضافة عالية داخل الميناء ومتكاملة مع متطلباتها اللوجيستية الخاصة بالنقل والتخزين بما يحقق تقليل تكلفة سلسلة الإمداد

(Supply Chain) لهذه الصناعات وذلك بإستغلال المساحات الخالية داخل الميناء والتي تقدر

بمساحة 810000 م<sup>2</sup> مع التركيز على المشروعات الصناعية التي تعتمد على النشاط الرئيسي للميناء

(خام الفوسفات) وباقي المشروعات (محافظة البحر الأحمر) والظهير الغير مباشر (محافظة جنوب الوادي) والمنطقة الاقتصادية المثلث الذهبى. التي تلبي إحتياجات الظهير المباشر للميناء

## 4- وصف مشروع التطوير :-

يتكون المشروع من مرحلتين :-

### المرحلة الأولى:

• وتشمل عدد (2) مشروع لإقامة البنية الأساسية لصناعات متخصصة كالآتي :

• المشروع الأول : إنشاء البنية الأساسية لمنطقة صناعة الأسمدة الفوسفاتية (حامض الفوسفوريك).

• المشروع الثاني : إنشاء البنية الأساسية لمنطقة صناعات غذائية.

### المرحلة الثانية :

• إنشاء البنية الأساسية لمنطقة صناعية / مناطق صناعية على مساحة إجمالية 430000م<sup>2</sup>تجهز طبقا لاحتياجات مشروعات تطوير منطقة المثلث الذهبي .

## المرحلة الأولى:-

1- المشروع الأول : إنشاء البنية الأساسية لمنطقة صناعة الأسمدة الفوسفاتية (حامض الفوسفوريك):



أ- المساحة : 160000 م<sup>2</sup> .

ب- الغرض : تصنيع 1,000,000 طن سنويا حمض الفوسفوريك داخل الميناء للتصدير.

ج- مكونات البنية الأساسية :-

ج-1 إنشاء محطة تداول وتخزين

ونقل الصب السائل

( حامض الفوسفوريك / حامض الكبريتيك ) كالاتى:

ج-1-1 إنشاء رصيف بحرى لتداول الصب السائل (Piled Pier) يبعد عن الساحل 260 متر بعرض 50 متر وبتكلفة إجمالية في حدود 27,000,000 دولار .

ج-1-2 إنشاء منطقة تنكات (Tank Farm) على مساحة 50,000 م<sup>2</sup> مكونة من عدد 6 تنكات لتداول حامض الفوسفوريك بقطر 30 متر وإرتفاع 15 متر للتانك الواحد بتكلفة إجمالية 25,000,000 دولار.

ج-1-3 إنشاء منظومة تداول مكونة من ظلمبات وأنابيب ومحابس متعددة المقاسات وتنكات لتجميع المياه الملوثة ولتطهير ومعالجة حامض الفوسفوريك وغرف تحكم ومباني إدارية بتكلفة إجمالية 4,000,000 دولار.

ج-1-4 تجهيز منطقة لتداول حامض الكبريتيك بتكلفة 2,000,000 دولار.

ج-1-5 التكلفة الإجمالية للمحطة : 58,000,000 دولار.

ج-2 إنشاء محطة تداول وتخزين ونقل الصب الجاف (خام الكبريت)  
كالآتي :

ج-2-1 إنشاء مخزن 10000 م<sup>2</sup> لخام الكبريت بتكلفة 18,000,000 دولار وملحقاته.

ج-2-2 إنشاء أنظمة سيور ومحول إتجاه للخام ومستلزمات النقل الألى من السفينة بتكلفة 5,000,000 دولار على المخزن ومن المخزن على منطقة التصنيع.

ج-2-3 تجهيز معدات تداول وطرق وباقى مرافق البنية الأساسية بتكلفة 7,000,000 دولار.

ج-2-4 التكلفة الإجمالية للمحطة 30,000,000 دولار.

ملحوظة :- تستخدم المحطة فائض إنتاجية الرصيف الحالى بطاقة إجمالية 500,000 طن / كبريت خام سنويا.

## ج- 3 تجهيز المرافق الأساسية لإقامة مصنع إنتاج حامض الفوسفوريك:

ج-3-1 المساحة 100000 م<sup>2</sup>.

ج-3-2 تجهيز المساحة الأرضية وترفيقها بإجمالي تكلفة 2,000,000 دولار.

إجمالي تكلفة المشروع الأول = 90,000,000 دولار

معدل العائد الداخلي (IRR) = 25%

فترة الإسترداد (7,5 سنة)

مدة عقد الإمتياز ( 15 سنة)

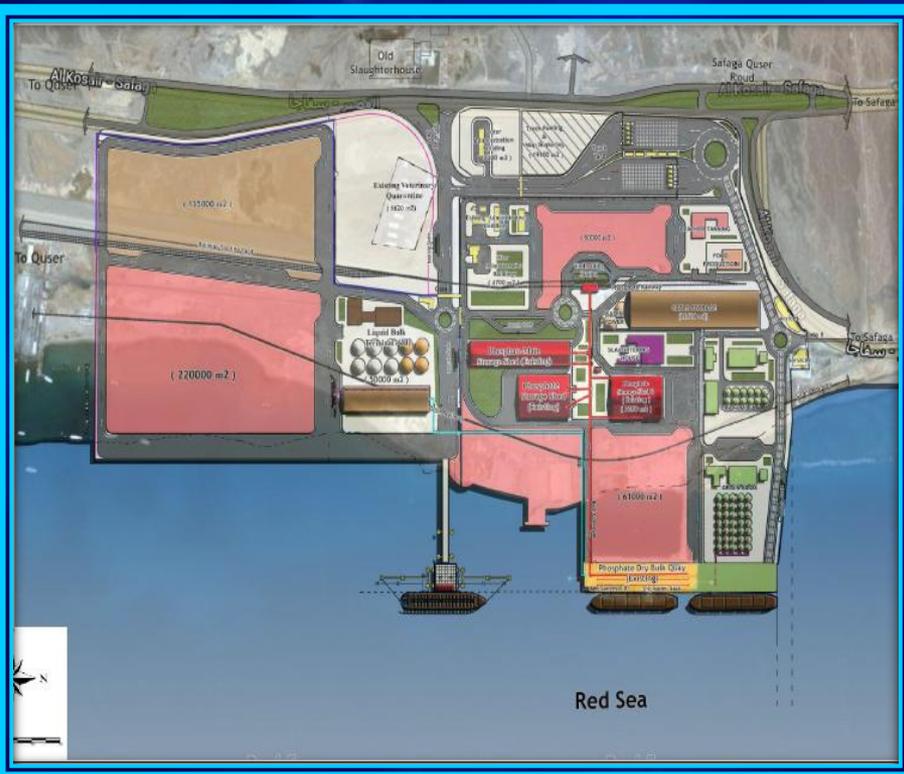
## 2 - المشروع الثانى : إنشاء البنية الأساسية لمنطقة صناعات غذائية:-

أ- المساحة : 160000م<sup>2</sup>.

ب- الغرض :

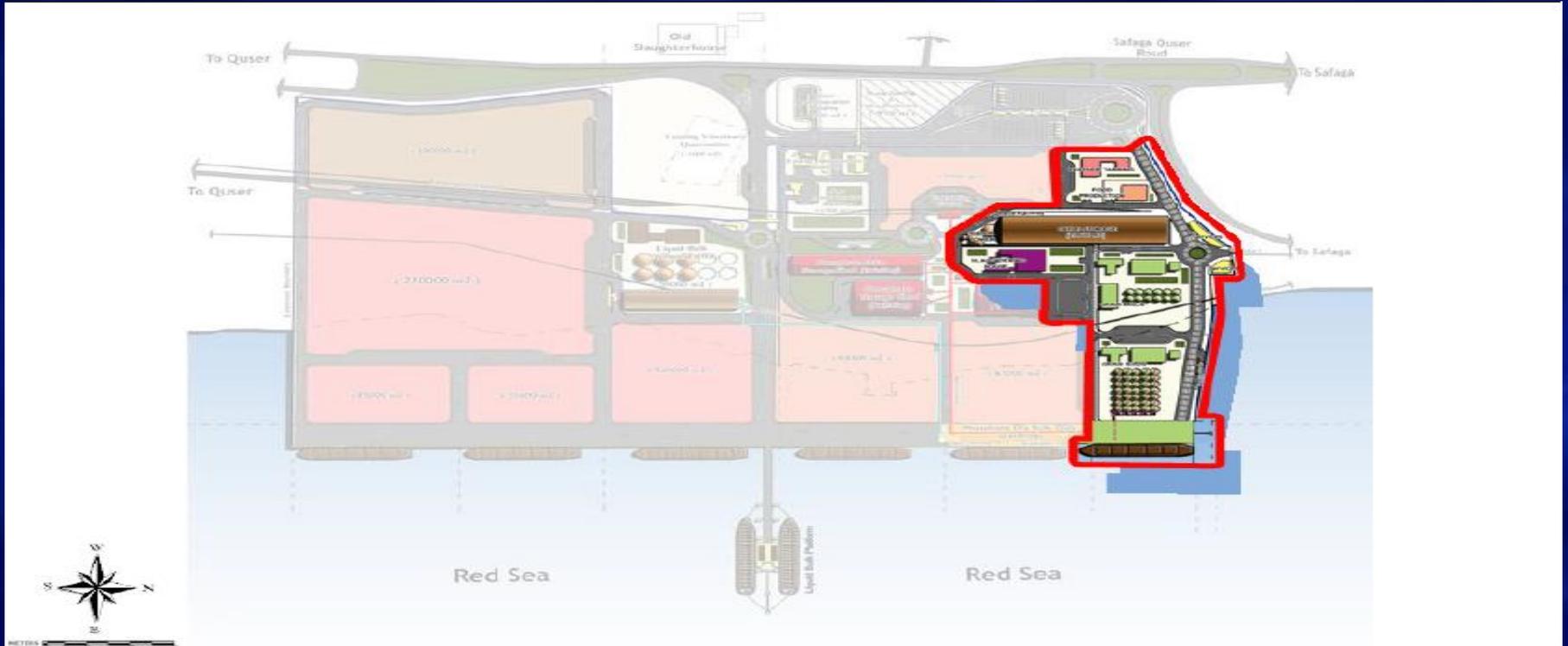
• إقامة صناعة طحن الحبوب المستوردة وتعبئة الدقيق وباقى منتجات الطحن بطاقة إجمالية 1,200,000 طن / سنة لسد إحتياجات السوق المحلى والتصدير

• إقامة مصنع لحوم محفوظة وطازجة ومجزر ألى بطاقة 122,000 رأس ماشية / سنة لسد إحتياجات السوق المحلى والتصدير.



# ج-1 إنشاء محطة تداول صب جاف (حبوب) (Grain Dry Bulk Terminal) وذلك كالآتي:

- إنشاء رصيف بطول 184 متر .
- إنشاء عدد 1 درفيل شمال الرصيف بمسافة 35 متر ليصبح الإجمالي خط الرباط (Berthing Line) 514 متر .



المرحلة الاولى -المشروع الثاني إنشاء البنية الاساسية لمنطقة صناعات غذائية على مساحة ١٦٠٠٠٠ م٢

- إنشاء 35 صومعة للغلال بقطر 8 متر وإرتفاع 15 متر والسعة 2700 طن للصومعة الواحدة وبإجمالي سعة 94,500 طن .
- المساحة الإجمالية المستخدمة 40000 م<sup>2</sup>.
- تجهيز مساحة 40000 م<sup>2</sup> لإقامة مطحن .
- التكلفة الإجمالية 60,000,000 دولار.

معدل العائد الداخلي (IRR) = 9%

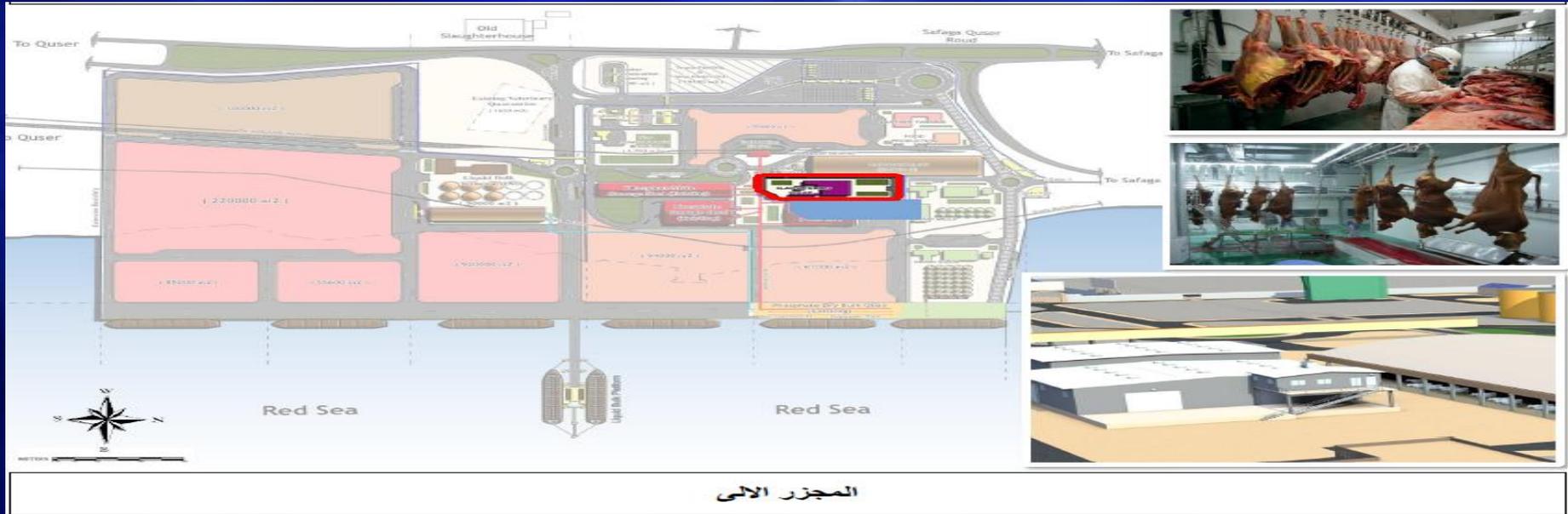
فترة الاسترداد = 13 سنة

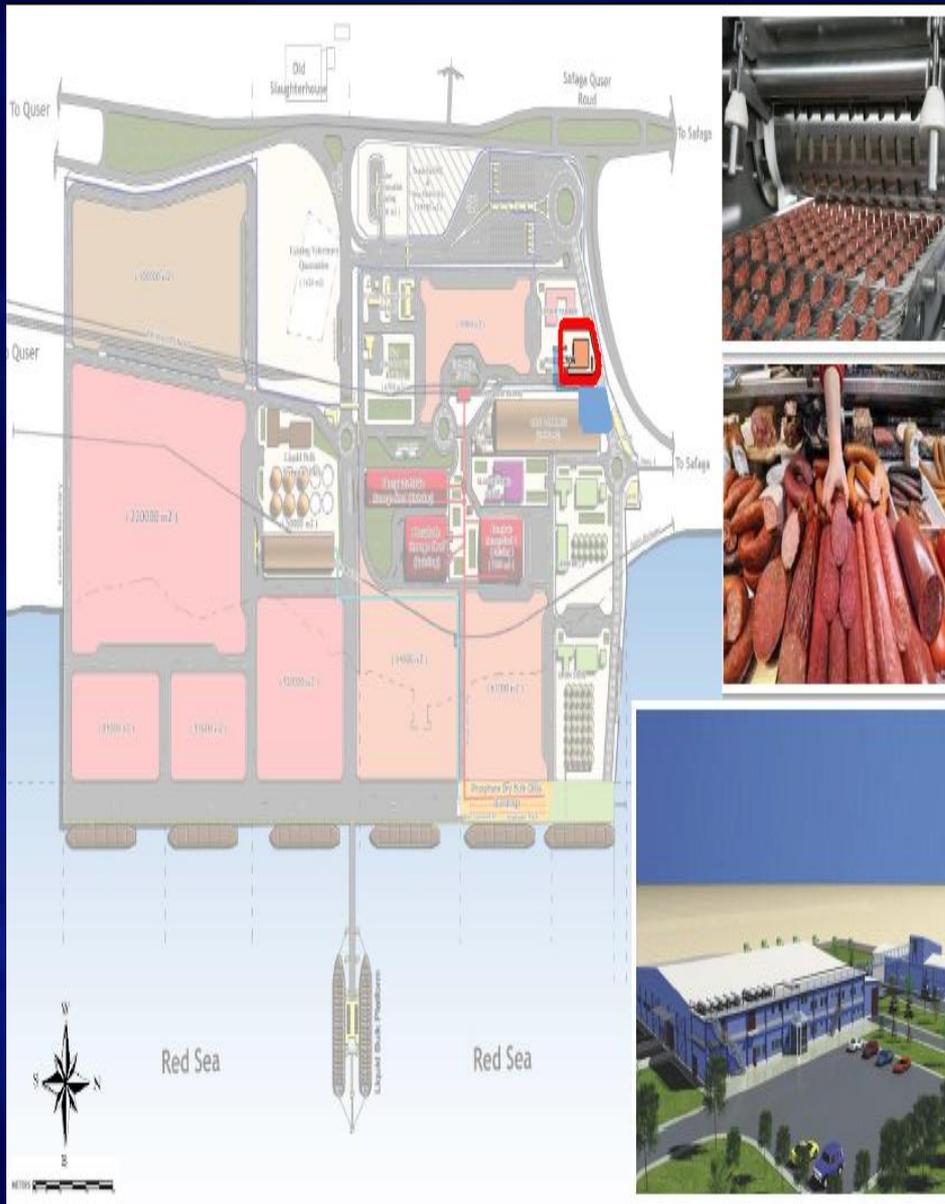
( مدة عقد الإمتياز ) 25 سنة



## ج-2 إنشاء محطة تداول حيوانات حية

- إنشاء حظيرة للحيوانات الحية.
- إنشاء ممر معدني لعبور الحيوانات من الرصيف إلى الحظيرة .
- إنشاء مجموعة مباني إدارية - طرق - تجهيزات مياه وصرف صحي إضافية ... إلخ .
- المساحة الإجمالية 80000 م<sup>2</sup> .
- التكلفة 20,000,000 دولار.





صناعة اللحوم



معالجة الجلود

معدل العائد الداخلي (IRR) = 14%

فترة الاسترداد (10 سنة)

مدة عقد الإمتياز (25 سنة)

إجمالي تكلفة المشروع الثاني = 80,000,000 دولار

إجمالي تكلفة المرحلة الاولى = 170,000,000 دولار

في حدود (1,200,000,000 جنيه مصري)

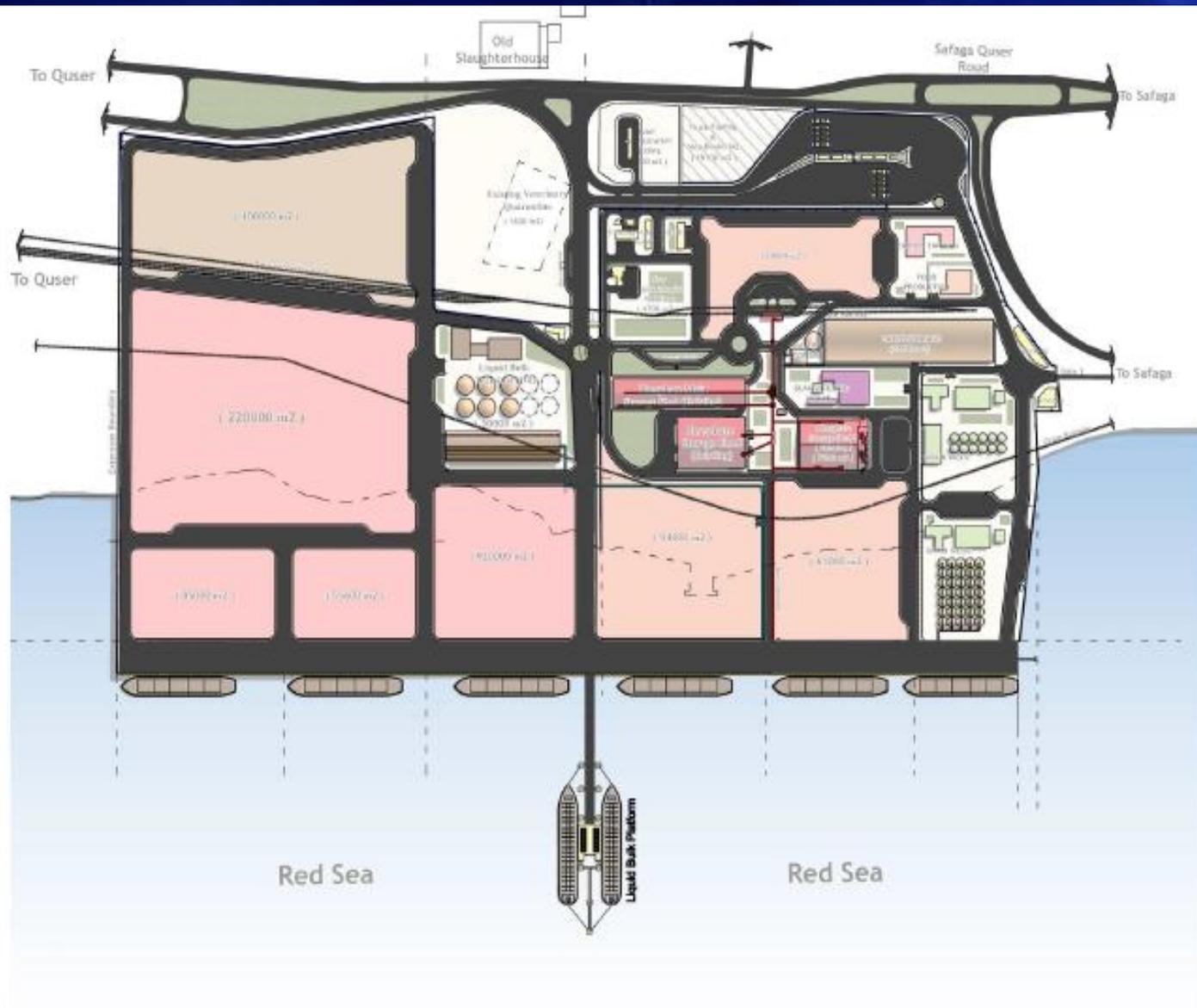
## المرحلة الثانية :-

- الغرض : تلبية إحتياجات الصناعات المستقبلية لمشروع المثلث الذهبى وتجهز طبقا لتطوير مشروعات المثلث الذهبى.

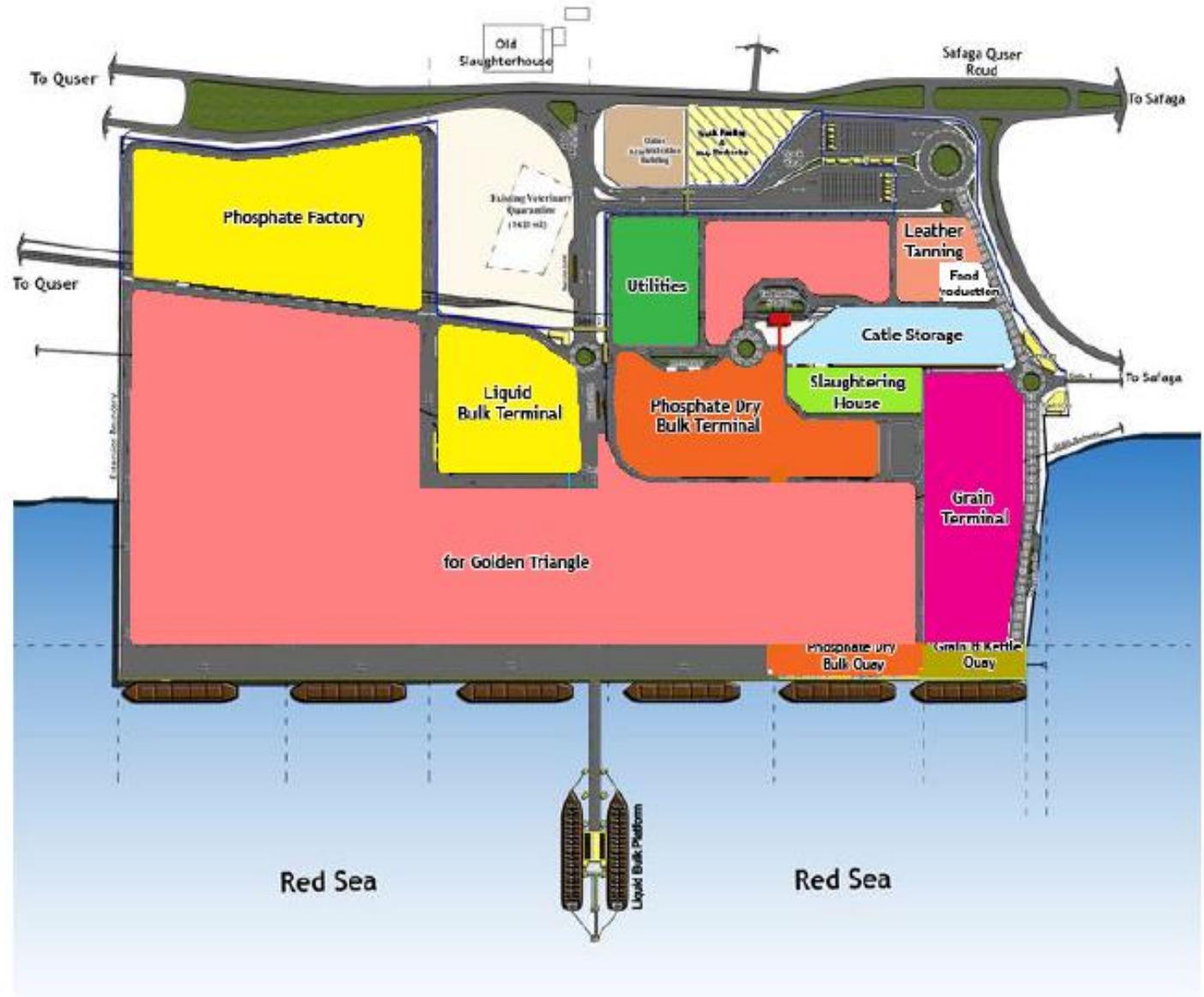
### - مكونات البنية الأساسية :

- ردم مساحات 3,657,500 م<sup>3</sup> بتكلفة إجمالية في حدود 250,000,000 جنية.
- إنشاء أرصفة متعددة الأغراض بأطوال حتى 1300 متر بتكلفة إجمالية في حدود 550,000,000 جنية.
- أعمال تكريك للممر الملاحي ومساعدات ملاحية إضافية بتكلفة إجمالية 90,000,000 جنية .
- عدد 3 لنشات قاطرة ، 3 لنشات إرشاد بتكلفة إجمالية 320,000,000 جنية.
- أعمال مرافق أساسية وطرق بإجمالى تكلفة 90,000,000 جنية.





شبكة الطرق



الانشطة والخدمات

## 5- العائد المالى / الإقتصادى / الإجتماعى للمشروعات الجديدة فى المنطقة الصناعية الأولى :

يحقق المشروع الأول من المرحلة الأولى التنمية بأبعادها الثلاثة كالتى :-

5-1 العائد الجارى المباشر للجهاز فى حدود 70000000 ( سبعين مليون جنية مصرى ) سنويا من المشروعات الرئيسية وذلك بناء على إستخدام الأسعار الواردة فى دراسة المكتب الإستشارى الألمانى HPC لمقابل الإنتفاع بالأراضى وكذلك مقابل التداول على الطن للصب الجاف / السائل / البضاعة العامة .....وخلافة.

5-2 العائد الجارى المباشر لهيئة موانى البحر الأحمر فى حدود 15000000 ( خمسة عشرة مليون جنية مصرى ) سنويا.

العائد الجارى الغير مباشر للدولة في حدود 350,000,000 ( ثلاثمائة وخمسون مليون جنيه مصري ) سنويا ويشمل :

- رسوم الجمارك والرقابة على الصادرات والواردات..... وخلافة .
- الضرائب على شركات الشحن التفريغ والتخزين والوكالات الملاحية والتوريدات البحرية والأشغال البحرية وتمويل السفن وشركات تكنولوجيا المعلومات وحماية البيئة والنقل والتعبئة والفرز والتجميع وأمن الموانئ والإختبار والإصلاح وإدارة الجودة بالإضافة إلى خدمات الإنتظار والموازين والتخليص الجمركى والنظافة والاتصالات والفنادق والمحلات والمطاعم.
- الضرائب على شركات المقاولات العاملة فى المشروعات.

## 3-5 العائد الإجتماعى : ويشمل :

- تشغيل 2000 فرد إضافى كعمالة مباشرة .
- 3000 فرد إضافى (عمالة غير مباشرة) فى شركات النقل البرى والسكة الحديد وموردى الأطعمة والمياة والوقود للسفن – أطقم القطر وورش الصيانة والإصلاح ووحدات الحراسة والأمن – وحدات ال IT - الوكالات الملاحية – مكاتب السمسرة – مكاتب التأمين – البنوك – مكاتب الجمارك – مكاتب الرقابة على الصادرات والواردات – مكاتب التخليص الجمركى ..... الخ. ( انظر الملحق المرفق).
- التعمير للمناطق النائبة.

- المساهمة فى القضاء على البطالة.
- إضافة مصادر جديدة حقيقية للدخول بالإضافة إلى السياحة فى محافظة البحر الأحمر.
- دعم المناطق الصناعية الجديدة فى محافظات جنوب الوادى.
- المساهمة فى القضاء على التكدس السكانى فى جنوب الوادى حول نهر النيل.

Thank you!  
John

