

دور ممر التنمية المركزي في تنمية الموارد الاقتصادية في تنزانيا

د. شعبان محمد داود(*) أ.د. السعيد إبراهيم البدوي(**) أ.د. ماجدة إبراهيم عامر(***)

الملخص:

يوجد في تنزانيا خمسة ممرات للتنمية من أجل دعم تسهيلات التجارة العابرة وهذه الممرات هي: ممر النمو الزراعي الجنوبي لتنزانيا، ممر متوارا، ممر تانجا، ممر دار السلام/ممر تازارا، الممر المركزي. ويمثل هذا الممر طرق النقل الذي يربط ميناء دار السلام برأ، والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية إلى دول بوروندي ورواندا وأوغندا والجزء الشرقي من جمهورية الكونغو الديمقراطية وكل من وسط وشمال غرب تنزانيا.

ويشكل الممر جزءاً من العمود الفقري لنظام النقل الإقليمي في شرق إفريقيا حيث ينقل نسبة كبيرة من واردات وصادرات الدول الخمس. ويتكون من خط سكة حديد طوله 1254 كم، ويبدأ من دار السلام - كيجوما، ويصل إلى بوجمبورا بواسطة العبارات عبر بحيرة تتجانيقا، ويصل إلى رواندا بواسطة الطرق البرية. أما الجزء البري من الممر فهو عبارة عن شبكة طرق طولها 2424 كيلومتر تبدأ من دار السلام-دودوما-سينجدا-نيزيجا Nzega- لوساهونجا Lusahunga - رواندا وبوروندي.

وللممر المركزي أهمية اقتصادية كبيرة؛ حيث تنتشر العديد من الموارد الاقتصادية في نطاق الممر المركزي مثل الموارد المعدنية والسياحية والزراعية...الخ. وقد بلغت كميات البضائع المنقولة بواسطة خط السكة الحديد المركزي 1.065 مليون طن خلال الفترة (2010-2014) وهو ما يعادل 45% فقط من إجمالي قدرة خط السكة الحديد المركزي التي تصل إلى 2.3 مليون طن من البضائع.

وهناك العديد من التحديات التي تواجه ممر التنمية المركزي مثل البنية التحتية المتدهورة والمرافق القديمة والمتهاكة وقلة قاطرات السكك الحديدية والعربات وصعوبة الحصول على قطع الغيار اللازمة للصيانة. هذا بالإضافة إلى التحديات الاقتصادية مثل نقص التمويل والموارد المالية. ويعتبر أيضاً ارتفاع تكلفة النقل على الممر المركزي من التحديات؛ حيث تتراوح تكلفة النقل بين (40-50%) من تكاليف المنتجات المنقولة بسبب التأخير على طول الطرق والرسوم الباهظة التي يدفعها السائقون. ومما سبق يتضح أن هناك حاجة ملحة لزيادة الإستثمارات في ممر التنمية المركزي ويمكن أن يتم ذلك عن طريق تقديم المنح المالية والقروض الدولية للمساهمة في إنشاءات البنية التحتية داخل الممر مثل الطرق التي تعمل طول العام وإمدادات الطاقة والبنية الأساسية الخاصة بالسكك الحديدية.

(*) مدرس الجغرافيا الاقتصادية- كلية الدراسات الأفريقية العليا- جامعة القاهرة.

(**) أستاذ الجغرافيا الاقتصادية - كلية الدراسات الأفريقية العليا- جامعة القاهرة.

(***) أستاذ جغرافيا السكان - كلية الدراسات الأفريقية العليا- جامعة القاهرة.

Abstract:

Tanzania has five development corridors to support transit trade facilitation: Tanzania's Southern Agricultural Growth Corridor, Mtwara Corridor, Tanga Corridor, Dar es Salaam Corridor / Tazara Corridor, and Central Corridor. This corridor represents the transport routes connecting Dar es Salaam by roads, railways and inland waterways to Burundi, Rwanda, Uganda, the eastern part of the Democratic Republic of Congo and both central and northwestern Tanzania.

The corridor forms part of the backbone of the East African regional transport system, transporting a large proportion of the five countries' imports and exports. It consists of a 1,254-km railway, starting from Dar es Salaam-Kigoma, reaching Bujumbura by ferry through Lake Tanganyika, and reaching Rwanda by road. The road part of the corridor is a 2424-kilometer road network starting from Dar es Salaam-Dodoma-Singda-Nzega-Lusahunga-Rwanda and Burundi.

The central corridor has great economic importance; there are many economic resources spread within the central corridor, such as mineral resources, tourism, agriculture, etc. The volume of goods transported by the central railway line amounted to 1.065 million tons during the period (2010-2014), which is equivalent to only 45% of the total capacity of the central railway which reaches 2.3 million tons of cargo.

There are many challenges facing the central development corridor, such as deteriorating infrastructure, old and dilapidated facilities, a lack of railway locomotives, and the difficulty of obtaining spare parts for maintenance. This is in addition to economic challenges such as lack of funding and financial resources. The high cost of transport on the central corridor is also a challenge, with transportation costs ranging between 40-50% of the cost of products transported due to delays along roads and exorbitant fees paid by drivers. There is an urgent need to increase investments in the central development corridor. This can be done through financial grants and international loans to contribute to infrastructure construction within the corridor, such as year-round roads, energy supplies and rail infrastructure.

- مقدمة:

تتعدد التعريفات الخاصة بمصطلح "ممر التنمية"؛ فتُعرف وزارة الأشغال والنقل والاتصالات في تنزانيا ممر التنمية على أنه مفهوم تم تأسيسه في فكرة مبادرة التنمية المكانية (SDI) Spatial Development Initiative، التي تهدف إلى جذب الإستثمارات الهادفة للتصدير وتحفيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص (PPPs) إلى المناطق ذات الإمكانيات غير المستغلة. ويتم دراسة جميع إمكانات التنمية المتكاملة متعددة القطاعات، والذي يمثل النقل فيها العمود الفقري، مما يجعل المنطقة بوابة للتجارة الدولية.

ويذكر البنك الدولي أن مفهوم ممر التنمية يفتقر إلى تعريف دقيق، فله بُعد مادي وعملي، فمن حيث المكونات المادية، يشمل الممر واحد أو أكثر من طرق النقل التي تربط مراكز النشاط الاقتصادي. كما يعرف بنك التنمية الآسيوي ممر التنمية على أنه يربط بين الفاعلين الإقتصاديين على إمتداد منطقة جغرافية محددة، أي يدعم التنمية الإقتصادية والإجتماعية على نحو متزايد، كما يؤثر على المنطقة المتاخمة له، حيث يتدفق النشاط الاقتصادي من المناطق الخارجية إلى الممر وعلى طوله.⁽¹⁾ بينما تُعرف المؤسسة الوطنية للتنمية National Development Foundation (NDC) ممر التنمية بأنه عبارة عن منطقة جغرافية محددة كأولوية لجذب الإستثمار لتحفيز النمو الإقتصادي والتنمية، أي أن ممر التنمية هو "منطقة محددة جغرافياً مع شبكة متكاملة من البنية التحتية، والتي تم تحديدها كأولوية للإستثمار لتحفيز النمو الإقتصادي والتنمية".⁽²⁾

وتبدو ممرات التنمية واضحة ومباشرة على أنها طرق نقل تتطور لتسهيل مجموعة من أنشطة التنمية الإجتماعية والإقتصادية، وقد تقتصر على تدفق البضائع والأفراد (ممر نقل)، أو إلى أن يدعم التجارة (ممر تجاري)، أو تطوير قطاع معين من الإقتصاد (مثل ممر زراعي). وقد يتطور إلى حد أنه يدعم التنمية الإجتماعية الأوسع والنمو الإقتصادي لمنطقة محلية أو منطقة عابرة للحدود، وفي هذه الحالة يتحول إلى (ممر تنمية إقتصادية متكامل). ومع ذلك، تكون ممرات التنمية معقدة نظراً لتطورها، ونادراً ما يكون هناك ترسيم واضح لتحديد أن الممر قد تطور من مرحلة تطور معينة إلى المرحلة التالية، ولا توجد مصطلحات عالمية لممرات التنمية، ويستخدم مصطلح "ممر التنمية" بالمعنى العام للإشارة إلى الممر في أي مرحلة من مراحل التطور من طريق النقل الأساسي إلى الممر الإقتصادي.⁽³⁾

⁽¹⁾ شيماء عبد الفتاح، ممرات التنمية في القارة الأفريقية، آفاق أفريقية، السنة 18، العدد 47، القاهرة، 2018، ص 178.

⁽²⁾ Munishi. P.K.T, J.J. Kashaigili, N. Chilagane, P. Lyimo, R.E. Pallangyo and L. Kolukwi., Development Corridors Partnership, Development Corridors in Tanzania - A Scoping Study, Sokoine University of Agriculture., E-Published By UNEP-WCMC, Cambridge, UK. , 2019, Morogoro, Tanzania p.1-28.

⁽³⁾ Albie Hope & John Cox, Development Corridors, Coffey International Development, 2015, p.8.

وعموماً فإن ممرات التنمية تبدأ كطرق نقل، والتي قد تكون طريقاً واحداً أو أكثر من طرق النقل التي يتم تطويرها من خلال توفير البنية التحتية الصلبة لتصبح ممر نقل. وتتطلب المرحلة التالية من التطوير إدخال تحسينات على ما يسمى "البنية التحتية اللينة" (*) لخدمات النقل والخدمات اللوجستية للنقل. لكن التطور إلى ممر إقتصادي كامل يتطلب إستثمارات أوسع في المنطقة التي يخدمها الممر. ولكي تكون الممرات مستمرة، يجب أن تكون منطقية من خلال النمو الإقتصادي الفعلي أو المحتمل، وتطوير الممر لا يخلق قوة إقتصادية بقدر ما يوجهه، ويركز ويزيد من إمكانات النمو الإقتصادي. وبالتالي فإن الممر الذي يقتصر دوره على النقل من مكان إلى آخر فقط لن يكون ذا معنى كبير. أي أن الممر الذي يربط بين عقدتين جوهريتين ولكن لا توجد إمكانات للنمو بينهما له أهمية محدودة أيضاً. (1)

إن ممرات التنمية عبارة عن إستراتيجية متعددة الأبعاد من أجل تقوية روابط التنمية بين مركزي نمو أو أكثر على طول الطرق البرية أو السكك الحديدية أو نحوها، ويؤدي قطب النمو وظيفة في التنمية الإقليمية إذا ما كان هناك تكامل وترابط وتبادل وتفاعل بينه وبين غيره من أقطاب النمو، وتوجد بعض المبادئ الأساسية الخاصة بممرات التنمية تتمثل في التأثير المتبادل بين مراكز النمو والروابط الأمامية والخلفية بينها تؤدي إلى تنمية حقيقية، والإنتشار الجغرافي لمراكز النمو على طول الممرات، تسبب التنمية الإقليمية المتوازنة، و الهيمنة الإقليمية لمراكز النمو على حساب مركز نمو آخر، ينجم عنها تضخم مراكز النمو نتيجة التفاوت الكبير في مستويات التنمية. (2) ولممرات التنمية أهمية إقتصادية وإجتماعية كبيرة يمكن توضيحها فيما يلي:

(1) الأهمية الإقتصادية:

تحقق المشروعات داخل ممر التنمية فوائد إقتصادية على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية ويمثل التوظيف في كثير من الأحيان فرصة كبيرة للمجتمعات داخل وحول ممرات التنمية في تنزانيا إذ أن هناك إمكانية حقيقية لزيادة الوظائف ونشاط الأعمال المرتبطة مباشرة بالمشروع داخل ممرات التنمية. كما ستزيد الوظائف ونشاط الأعمال في القطاعات التي توفر السلع والخدمات لممر التنمية، وتخفيف حدة الفقر والبطالة؛ لأن الممرات تربط بين الأجزاء الهامشية بمراكز النمو الكبيرة، كما تعمل ممرات التنمية على تقليل تكاليف النقل بين مراكز النمو على

(*) البنية التحتية الصلبة هي البنية التحتية المادية للطرق والجسور وما إلى ذلك، وتشمل الأصول المادية من المباني والمعدات، وكذلك الأصول غير المادية، مثل الإتصالات، والأنظمة والمؤسسات التي يتم من خلالها تدريب المهنيين وتشمل: البنية التحتية للنقل مثل القطارات، الطائرات، الطرق، ممرات المشاة وغيرها من طرق النقل، البنية التحتية للطاقة من كهرباء وغاز (إنتاجاً وتوزيعاً)، لشبكة المياه والصرف، للإتصالات من إنترنت واتصالات هاتفية، إدارة النفايات الصلبة...ألخ. أما البنية التحتية اللينة هي جميع الخدمات اللازمة للحفاظ على المعايير الإقتصادية والصحية والثقافية والإجتماعية للسكان وتشمل: البنية التحتية الإقتصادية، الإجتماعية من المتنزحات والمنتجات السياحية والمدارس والمكتبات والمستشفيات وغيرها، الثقافية، الرياضية...ألخ.

(1) Albie Hope & John Cox, Development Corridors, op.cit, p.8.

(2) السعيد إبراهيم البدوي، جمال عطية، السودان دراسة في العلاقات المكانية، القاهرة، 2012، ص ص 139-165.

طول الممر؛ حيث يلعب النقل والمواصلات دوراً مهماً في التكامل الإقليمي لدرجة أنه يقال إن النقل محرك للتكامل الإقليمي وأن العديد من الأنشطة الاقتصادية مثل التجارة الإقليمية والدولية وأسواق السلع والخدمات والعمالة تعتمد اعتماداً كبيراً على النقل.

وقد تؤدي مشروعات ممر التنمية في تنزانيا إلى زيادة إيرادات الضرائب العامة وضريبة القيمة المضافة أو ضرائب الأعمال من نمو النشاط التجاري والصناعي وما يرتبط به من نشاط. وقد تزداد إيرادات ضريبة العقارات أيضاً مع زيادة المشروعات في ممرات التنمية. ومع زيادة الدخل، من المتوقع أن تشهد أسعار المنتجات والخدمات على إمتداد المدن المزدهرة تأثيرات تضخمية، خاصة أثناء إنشاء السكك الحديدية أو الطرق فعلى سبيل المثال، فإن التدفق السريع للعاملين في الصناعة يشغل بسرعة وحدات الإيجار المتاحة والسكن المؤقت (مثل الفنادق والمنازل المتحركة).

ويمكن أن تزداد التغييرات في أنماط استخدام الأراضي مثل الزراعة أو صيد الأسماك أو قطع الأشجار أو الصيد كنتيجة مباشرة للحصول على الأراضي أو إستبعاد أراضي أخرى خلال المشروع في حين أنه قد يكون هناك إمكانية وصول محسنة بسبب الطرق الجديدة، فكل هذه التغييرات إذا لم يتم إدارتها بشكل جيد يمكن أن تؤدي إلى نزاعات على الأراضي وفقدان التراث الثقافي وانتشار الأمراض.

(2) الأهمية الاجتماعية:

يمكن أن تكون هناك أيضاً تغييرات إجتماعية مرتبطة بفرص عمل جديدة حيث يمكن أن تؤدي فروق الدخل والتضخم إلى مستويات إجمالية من عدم المساواة الإجتماعية. نظراً لمجموعات وأفراد محليين مختلفين يستفيدون أو يتأثرون سلباً بشكل غير متساوٍ من الفرص والتحديات الإجتماعية والإقتصادية الناجمة عن المشروعات التي يتم تنفيذها في ممر التنمية هذا يمكن أن يكون تحدياً للتماسك والإنسجام الإجتماعي.

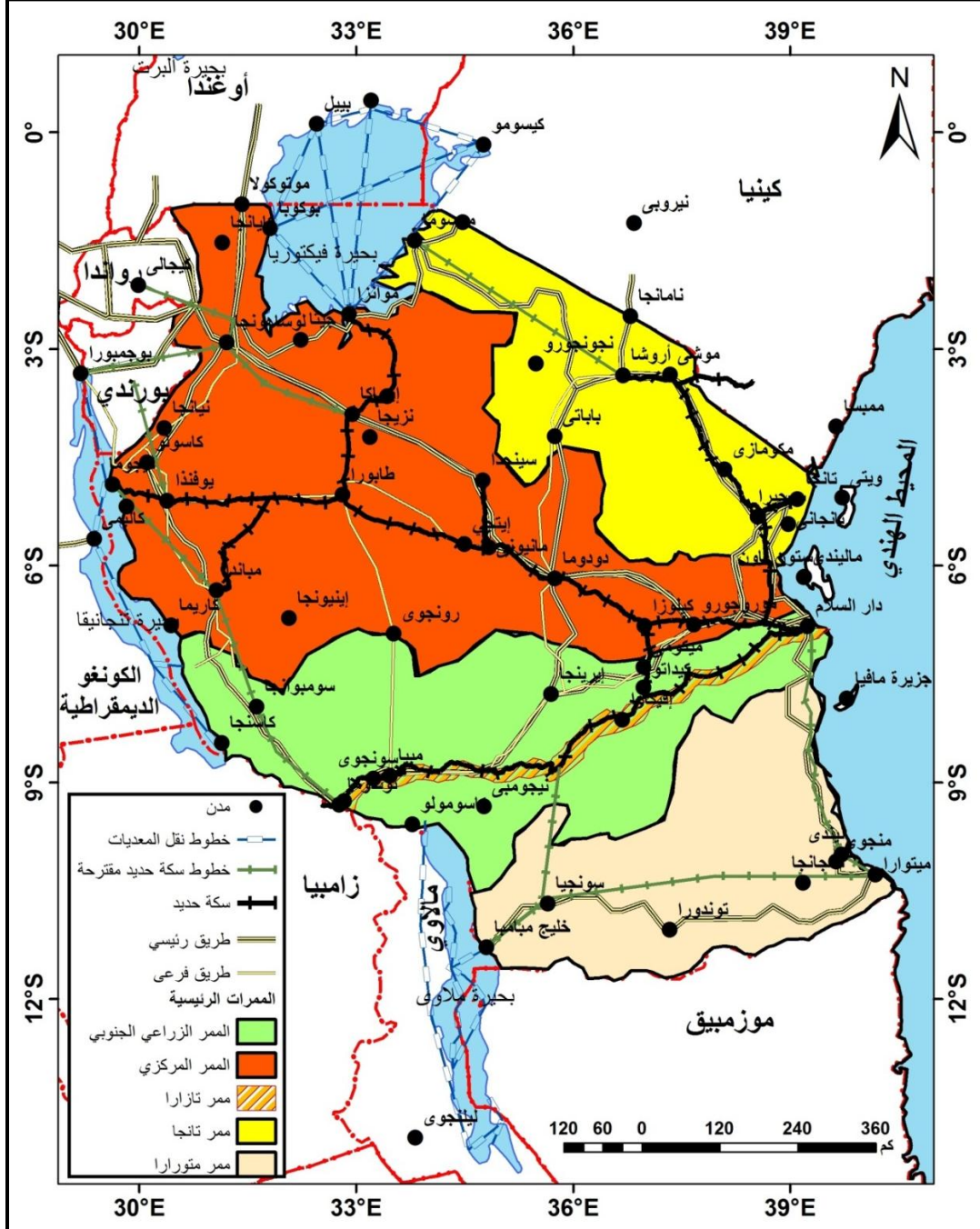
ويرتبط النمو الإقتصادي السريع أيضاً بتأثيرات إجتماعية مختلطة، مما يؤدي إلى "الإضطراب الاجتماعي" إذ أن النمو السكاني السريع نتيجة الهجرة المرتبط بمشروعات ممر التنمية يمكن أن يزيد من التوتر الشخصي، ويغير أنماط تفاعل الأفراد داخل المجتمعات، ويقلل تماسك المجتمع، ويغير شخصية المجتمع، كما أن تحسين الخدمات الإجتماعية من خلال توطن الخدمات التعليمية والصحية على طول الممرات، ويُمكن المناطق المحرومة من الوصول إلى هذه الخدمات بسهولة، كما تسهم ممرات التنمية في إعادة التوزيع الجغرافي للسكان. وتتكون ممرات التنمية من المكونات الآتية:

- طرق مختلفة الرتب
- مراكز أنشطة إقتصادية قائمة
- مناطق مفتوحة ومساحات قابلة للتوسع
- عقد ومراكز نمو
- بداية ونهاية محددة لممر التنمية.

- جدول زمني بمراحل التنفيذ مع ترتيب أولويات الأنشطة الاقتصادية حسب الأهمية.

ويوجد في تنزانيا خمسة ممرات للتنمية-شكل رقم (1)- من أجل دعم تسهيلات التجارة العابرة وهذه الممرات تتمثل في الآتي:- (1)

شكل رقم (1) ممرات التنمية الرئيسية في تنزانيا



Source: Munishi, J.J. Kashaigili, Chilagane, N., P. Lyimo, Pallangyo R.E, and L. Kolukwi, Development Corridors Partnership, Development Corridors in Tanzania - a Scoping Study, Sokoine University of agriculture, Morogoro, Tanzania. E-published by UNEP-WCMC, Cambridge, UK, 2018, p.10.

(1) Munishi, J.J. Kashaigili, Chilagane, N., P. Lyimo, Pallangyo R.E, and L. Kolukwi, Development Corridors Partnership, Development Corridors in Tanzania - a Scoping Study, Sokoine University of agriculture, Morogoro, Tanzania. E-published by UNEP-WCMC, Cambridge, UK, 2018, 1-28.

أ- ممر النمو الزراعي جنوبي تنزانيا:

هو عبارة عن شراكة بين القطاعين العام والخاص تهدف في نهاية المطاف إلى تعزيز الإنتاجية الزراعية وتحسين الأمن الغذائي والحد من الفقر وضمان الإستدامة البيئية من خلال تشجيع الزراعة وخصوصاً ذات الحيازات الصغيرة، ويشمل ممر النمو الزراعي جنوبي تنزانيا SAGCOT مناطق من الأراضي الزراعية داخل حوض نهر روفيجي بوسط تنزانيا.

ب- ممر متوارا:

يمتد ممر متوارا من ميناء متوارا في الجزء الجنوبي من تنزانيا ويتصل بممر دار السلام عند مدينة توندوما في إقليم ميبيا، وتم وضع تصور له في إطار مبادرة إتخذتها لجنة النقل والاتصالات في الجنوب الأفريقي التابعة لجماعة تنمية الجنوب الأفريقي (SADC) في عام 1992. ووافقت الدول الأعضاء في هذه الجماعة في كل من تنزانيا وملاوي وموزامبيق وزامبيا على العمل معا لتحقيق ممر يمر عبر تنزانيا من ميناء متوارا بجانب نهر روفوما وإلى الحدود مع موزمبيق وملاوي. والهدف من ذلك هو تسهيل التكامل الإقليمي والحد من الفقر من خلال تحفيز النمو الإقتصادي الواسع بواسطة توسيع الإنتاج الصناعي، وتعزيز الصادرات من الممر. وهناك بعض مشروعات البنية الأساسية تم تحديدها في هذا الممر هي:

- تنمية موانئ: متوارا-مباندا-خليج مبامبا-ليندي-كيلوا.
- تنمية مطارات متوارا-سونجيا-نيجومبا-مطارات أخرى.
- إنشاء كباري ومعدية للعبور إلى موزمبيق.
- طريق متوارا-خليج مبامبا.
- سكة حديد متوارا-سونجيا-ماندا Manda.
- سكة حديد ماندا Manda - موشوما Mchuchuma - ميلمبا Mlimba.

ج- ممر تانجا:

يهدف هذا الممر إلى ضمان التكامل الإقليمي بين الدول المشاطئة حول بحيرة فيكتوريا (تنزانيا وأوغندا وبوروندي وكينيا ورواندا)، بإستخدام ميناء تانجا، للوصول إلى المحيط الهندي لتسهيل التجارة، وأن أحد المشاريع في هذا الممر هو مشروع خط أنابيب النفط الخام الأوغندي-تنزانيا-المعروف أيضاً باسم خط أنابيب شرق أفريقيا للنفط الخام (EACOP)-والذي يهدف إلى نقل النفط الخام من حقول النفط الأوغندية إلى ميناء تانجا. ويمتد ممر تانجا Tanga من ميناء تانجا في الجزء الشمالي من تنزانيا إلى أوغندا عبر بحيرة فكتوريا وتربط أقاليم كلمنجارو-أروشا-مارا. ويتصل في بعض أجزائه أيضاً بكينيا بواسطة الطرق والسكك الحديدية.

د- ممر دار السلام/ممر تازارا:

يرتبط ميناء دار السلام مع المرتفعات الجنوبية والجنوبية الشرقية من تنزانيا عبر سكة حديد تازارا (TAZARA) وطريق دار السلام-تندوما السريع وخط أنابيب تنزانيا زامبيا (TANZAM) مملوكة بشكل مشترك من قبل حكومتي تنزانيا وزامبيا. ويمثل هذا الممر دعامة هامة للبنية التحتية في ممر SAGCOT، حيث يبلغ طول خط

السكة الحديد تنزانيا - زامبيا (تازارا) 1860 كم والذي يبدأ من ميناء دار السلام ويصل إلى كابيرى مبوشى في زامبيا. ويتصل بسكة حديد زامبيا، بحيث يمتد هذا الخط في أراضي تنزانيا بطول 970 كم، في حين يمتد في أراضي زامبيا بطول 890 كم. بمقياس عرض القضبان 1,067 متر، والتي تكون متوافقة مع مقياس عرض القضبان في دول الجنوب الأفريقي. ويتصل ممر دار السلام تازارا مع ممر التنمية متوارا عبر الأقاليم الجنوبية من تنزانيا، كما أنه يربط تنزانيا مع مالوي وزامبيا وموزمبيق. وتعتبر كيداتو Kidatu هي همزة الوصل بين نظامي السكة الحديد لنقل البضائع المشحونة من الجنوب الأفريقي.

هـ- الممر المركزي: الذى يبدأ من دار السلام إلى كيجوما على بحيرة تتجانيا وينتفرع الى عدة فروع أهمها الممتد إلى موانزا على بحيرة فكتوريا وإلى دول الكونغو الديمقراطية ورواندا وبورندى.

و- ممرات أخرى:

وبالإضافة إلى الممرات الإنمائية السابقة الرئيسية التي تخدم أساساً حركة المرور بين الشرق والغرب، هناك خمسة ممرات أخرى للنقل تشكل روابط مهمة للتنمية الوطنية والنقل الداخلي، حيث تمتد ممرات النقل البري إلى حوالي 10300 كم، 40% منها طرق مرصوفة بالبيتومين، وفيما يلي عرض لهذه الممرات:⁽¹⁾

أ- الممر الساحلي الجنوبي: دار السلام-كيبيتي-ليندى-مينجويو (508 كم) وسيؤدى تحسين البنية الأساسية للطرق في هذا الممر إلى تعزيز الأنشطة الاقتصادية في الجزء الجنوبي من تنزانيا، وكذلك تحسين الصلة الإقليمية بدولة موزمبيق.

ب- ممر البحيرة: سيرارى (الحدود الكينية) موسوما-موانزا-بوكوبا.

ج- ممر موتوكولا (تقع على حدود مع أوغندا) (1019 كم): ويخدم ممر دائرة البحيرة الصناعات التحويلية والتجهيزية وكذلك الزراعة والتعدين والسياحة ومصايد الأسماك والتجارة.

د- ممر نامانجا / الممر الشمالي العظيم (1067 كم): أرينجا-دودوما-أروشا-نامانجا، ويخدم مناطق الزراعة والتعدين والسياحة، وهذا جزء من الطريق الشمالي التاريخي الذي يربط بين القاهرة وكيب تاون وقد تم اعتباره وسيلة مهمة عبر أفريقيا كطريق سريع.

هـ- الممر الغربي أو ممر سومبوانجا (1286 كم): تندوما-سومبوانجا-مباندا-كيجوما-نياكانازى. وتشمل الأنشطة الاقتصادية على طول هذا الممر الزراعة والسياحة والتعدين والأخشاب وصيد الأسماك.

⁽¹⁾Munishi, J.J. Kashaigili, Chilagane, N., P. Lyimo, Pallangyo R.E, and L. Kolukwi, Development Corridors Partnership, Development Corridors in Tanzania op.cit, p.36.

ويمثل ممر التنمية المركزي طرق النقل الذي يربط ميناء دار السلام برأ، والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية إلى بوروندي ورواندا وأوغندا والجزء الشرقي من جمهورية الكونغو الديمقراطية وكل من وسط وشمال غرب تنزانيا -الشكل السابق رقم(1)- ويشكل هذا الممر جزءاً من العمود الفقري لنظام النقل الإقليمي في شرق إفريقيا حيث ينقل نسبة كبيرة من واردات وصادرات الدول الخمس. ويتكون من خط سكة حديد طوله 1254 كم، ويبدأ من دار السلام - كيجوما، ويصل إلى بوجمبورا بواسطة العبارات عبر بحيرة تنجانيقا، ويصل إلى رواندا بواسطة الطرق البرية. أما الجزء البري من الممر فعباره عن شبكة طرق طولها 2424 كيلومتراً⁽¹⁾ تبدأ من دار السلام-دودوما-سينجدا-نيزيجا Nzega- لوساهونجا Lusahunga - رواند وبورندي.⁽²⁾

ويوفر الممر ميزة للدول الحبيسة بسبب قصر المسافة بين ميناء دار السلام وهذه الدول على النحو التالي:⁽³⁾ دار السلام - كيجوما-بوجمبورا(1436 كم طريق/ سكة حديد)، دار السلام-كيجوما-كالمي (1374 كم طريق/ سكة حديد/ بحيرة) ، دار السلام- إيساكا- كيجالي (1463 كم طريق/ سكة حديد) ، دار السلام- موانزا- بورت بيل(1581 كم سكة حديد/ بحيرة). وفيما يلي عرض لدراسة تفصيلية لقطاعات الممر المركزي من كافة جوانبه:-

(1) قطاع الطرق:

يعتبر الممر المركزي في تنزانيا ممر لوجستي مهم يربط دار السلام عبر دودوما وطابورا مع الدول الحبيسة عن طريق موانزا وكيجالي (رواندا) وكيجوما-بوجمبورا (إلى بورندي)، وليس هناك تطابق تام بالنسبة لمحاذاة شبكات السكة الحديد والطرق على طول الممر، وتبدأ شبكة الطرق في الممر المركزي من ميناء دار السلام ثم نياكانازي وتنقسم إلى ثلاث جهات أحدها إلى موانزا والأخرى إلى كيجالي والثالثة إلى كيجوما وتبدأ شبكة السكة الحديد من ميناء دار السلام ثم إلى طابورا ومنها تتجه إلى كيجوما وموانزا. حيث أن إمتداد الطريق البري يكون كالتالي: دار السلام-تشانز-مورجور-دودوما-مانيونى-سينجدا-نيزيجا-شينيانجا- موانزا،دارالسلام-تشاننيز-مورجور-دودوما-مانيونى-سينجدا-نيزيجا كيجالي(رواندا)، دارالسلام-تشاننيز-مورجورو-دودوما-مانيونى-سينجدا-نيزيجا-كالوسو- كيجوما.

(1) The World Bank, International Development Association Project Appraisal, United Republic Of Tanzania In Support Of The Intermodal And Rail Development Project, Transport Sector Country Department, 2014, P.112.

(2) Ministry of Transport, Tanzania, Comprehensive Transport And Trade System Development Master Plan, Building An Integrated Freight Transport System, Final Report, Volume 3, Current Issues, Ltd ,International Development Center Of Japan Incorporated, Dar Essalam, 2014, p.34.

(3) Ibid, p.35.

وبتصف الممر المركزي بأنه مزيج من وصلات الطرق المرصوفة وغير المرصوفة، كما أن معظمها يصبح في حالة جيدة بعد أن يتم رصفها أو إعادة تأهيلها. وعلى الرغم من ذلك يوجد الآن سبعة موازين ثابتة وثلاثة موازين متحركة على الطريق، فضلاً عن نقاط تفتيش الجمارك والشرطة، وكل هذا يؤثر على تدفق حركة المرور على الطرق، وتزايد الطلب على النقل السريع.

ويوفر هذا الممر لشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية طرقاتاً عبر دولتي رواندا وبوروندي إلى الأسواق الخارجية. ففي رواندا ينقل الطريق المرصوف الذي يبلغ طوله (87 كم) من روسومو إلى كيونزا 40% من البضائع الواردة من رواندا وكذلك إلى بوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية. وتم إنشاء أول قطاع مرصوف من كيونزا إلى كيجالي (63 كم) في عام 1977 وتم إعادة تأهيله في عام 2006، ويخدم هذا الطريق كلا من الممر المركزي والشمالى.⁽¹⁾

وفي بوروندي توجد طرق عديدة تتصل بالممر المركزي، ولكن الطريق الرئيسي هو بوجمبورا -كيونزا -مويينجا -كوبيرو -نجارا -لوساهونجا. والقطاع الممتد من بوجمبورا -كيونزا عبارة عن طريق مرصوف تم إنشاؤه في السبعينيات من القرن العشرين وتم إعادة تأهيله في عام 1987. ويصل حجم الحركة على هذا الطريق لحوالي 300 مركبة يومياً. أما القطاع الممتد من كيونزا Kayonza إلى كوبيرو Kobero فيبلغ طوله 177 كم مرصوف، وتصل حجم الحركة عليه حوالي 200 مركبة يومياً. أما عن القطاعات الأخرى فهي وصلات قصيرة ولكنها تتطلب الصيانة الدورية مثل القطاعات من الطرق الممتدة من كيونزا إلى مويينجا و مويينجا -كوبيرو، لوساهونجا Lusahunga - كوبيرو Kobero. ويتألف مركز Kobero الحدودي من مرافق الجمارك والهجرة والأمن التي تحتاج إلى تطوير.⁽²⁾

(2) قطاع السكك الحديدية:

يربط خط السكك الحديدية الرئيسي على طول الممر المركزي، ميناء دار السلام مع ميناء كيجوما على شاطئ بحيرة تتجانيا عبر بلدة طابورا. وقد تم إنشاء محطة كيجوما للسكك الحديدية في عام 1914 من قبل الحكومة الإستعمارية الألمانية باعتبارها المرحلة الأخيرة من إنشاء الخط المركزي الذي بدأ في عام 1905 في دار السلام. ويخدم خط كيجوما بشكل أساسي نقل بضائع كلاً من جمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي. ويمتد خط السكك الحديدية كالتالي: دار السلام -تشانينز -مورجورو -دودوما -مانيونى -طابورا -أوفينذا -كيجوما، دارالسلام -تشانينز -مورجورو -دودوما -مانيونى -طابورا -إيساكا -موانزا. ويربط خط سكة حديد موانزا من طابورا إلى موانزا عبر ميناء إيساكا الجاف (378 كم) الذي بدأ إنشاؤه في طابورا في عام 1923 وإنتهى في موانزا في عام 1928،

⁽¹⁾World Bank, International Development Association Project Appraisal, United Republic of Tanzania in Support of the Intermodal and Rail Development Project, Transport Sector Country Department, 2014, P.117.

⁽²⁾Ibid, P.118.

ويخدم هذا الخط حركة الشحن إلى أوغندا عبر ميناء موانزا إلى ميناء بورت بيل على بحيرة فيكتوريا. ويمتد فرع آخر إلى مباندا في منطقة روكونا والذي يستخدم في نقل بضائع دولتي رواندا وبوروندي.⁽¹⁾

(3) قطاع النقل المائي الداخلي:

تم إنشاء معظم الموانئ الداخلية وهي: موانزا وبورت بيل (على بحيرة فيكتوريا)، وكيجوما، وكاليمي، وكالونديو، وبوجومبورا (على بحيرة تتجانيقا) حوالي عام 1930. أي أن البنية التحتية والمعدات الخاصة بها في الوقت الحالي في حالة عفى عليها الزمن مما يجعل هذه المنافذ غير صالحة للعمل؛ لذلك تعد الإستثمارات في معدات الحفر والتكريك مهمة للغاية؛ لأن صعوبات الوصول إلى السفن في المرفأ وعمليات المناولة (التحميل والتفريغ) أصبحت من المعوقات اليومية في هذه الموانئ.

ويعمل نظام النقل بالعبارات على بحيرة كيجوما حيث تصل العبارة إلى ميناء كاليمي في جمهورية الكونغو الديمقراطية، والتي تتيح الوصول إلى جزء من وسط جمهورية الكونغو الديمقراطية إلى بوجومبورا في بوروندي في الطرف الشمالي لبحيرة تتجانيقا، وإلى مبولونجو في الطرف الجنوبي من البحيرة في زامبيا، في حين تربط العبارة على بحيرة فيكتوريا ميناء موانزا بكيسومو في دولة كينيا وبورت بيل في دولة أوغندا. وتعتبر وصلات الطرق إلى جمهورية الكونغو الديمقراطية في حالة سيئة حالياً عبر بوكافو وجوما وكيسانجاني.⁽²⁾

وهناك إهتمام كبير بتحسين النقل المائي في بحيرتي تتجانيقا وفيكتوريا. وتعتبر خدمات البحيرة التي تعتمد على السكك الحديدية غير موثوقة ونادرة في حين أن الخدمات المتصلة بشبكة الطرق موثوقة إلى حد ما وفعالة من حيث التكلفة، مما يجعل الطريق هو الوضع المفضل عموماً.

وجدير بالذكر أن خدمات النقل بالعبارات بين الموانئ فعالة من حيث التكلفة والوقت، وإن كانت هناك بعض الإختلافات في تشغيل بحيرة تتجانيقا Tanganyika وبحيرة فيكتوريا. فعلى الرغم أن بحيرة فيكتوريا لديها أسطول تجاري حديث، وقطاع خاص نشيط يقوم بتشغيل مرافق الشحن والموانئ؛ ومع ذلك، يتخلف نظام القطاع العام والموانئ التي يعمل عليها عن القطاع الخاص في تطوير مرافقه وتقديم خدمات الموانئ الحديثة في مجال الشحن. ونلاحظ أن جميع المنافذ الأربعة على بحيرة فيكتوريا غير مجهزة تجهيزاً جيداً، ولكن يتم صيانة خطوط السكك الحديدية في كل هذه الموانئ جيداً نسبياً (باستثناء جنجا Jinja) في أوغندا على بحيرة فيكتوريا. ومن المفارقات أن أسطول الشحن في بحيرة تتجانيقا -باستثناء عدد قليل من المنشآت الجديدة- قديم جداً ومتهالك في حين أن الموانئ الأخرى وخاصة بوجومبورا، مطورة بشكل جيد وتستثمر في بنيتها التحتية لإعادة تأهيلها.⁽³⁾

(1) URT, Central Corridor Annual Performance Monitoring Report 2017, Promoting efficiency in transport, logistics value chain and trade in the region”, Website: www.centralcorridor.tfa.org, p.46.

(2) The World Bank, op.cit, 2014, P.112.

(3) World Bank, op.cit, 2014, P.122.

(4) الموارد الإقتصادية فى نطاق الممر

المركزي:

أجريت العديد من الدراسات لمناقشة دور خط السكك الحديدية المركزي في تعزيز نقل البضائع في تنزانيا، وقد تم التركيز بشكل خاص على حجم البضائع المنقولة لمدة خمس سنوات بهدف إستيعاب إحتياجات النقل. ويتضح من الجدول رقم(1) أن كمية البضائع خلال الفترة (2010-2014) تصل 1,065 مليون طن، أي ما يعادل 45% فقط من إجمالي قدرة نقل خط السكة الحديد المركزي التي تصل إلى 2,3 مليون طن؛ كما نلاحظ أن كميات البضائع المحلية المنقولة بواسطة الخط المركزي بلغت 989,5 ألف طن أي بنسبة 92,8% من الكمية المنقولة. في حين أن كمية البضائع العابرة بلغت 79,4 ألف طن وهو ما يعادل 7,2% فقط من جملة البضائع المنقولة خلال نفس الفترة.(1)

مما يعنى أن هناك المزيد من البضائع المتاحة للنقل بواسطة السكك الحديدية، خصوصاً وأن النقل بالسكك الحديدية أرخص بكثير من وسائل النقل الأخرى، وهذا هو السبب في أن الشركات الكبرى في تنزانيا تقوم بنقل بضائعها بواسطة السكك الحديدية مثل شركة مجموعة باكريزا Bakhresa Group ، وشركة محمد إنتريپريزس Mohamed Enterprises ، شركة جابكو Gapco. ولكن تواجه شركة سكة حديد تنزانيا بعض التحديات التي تؤثر سلباً على عمليات التشغيل مثل القاطرات القديمة المتهاكة التي تفقد قدرتها على الإستمرار في التشغيل، ونقص عربات السكك الحديدية وتهالك الموجود منها، نقص الكوادر الفنية المتخصصة والمهندسين وعدم إستخدام التكنولوجيا الحديثة في التشغيل والإدارة، نقص الموارد المالية اللازمة للصيانة وإعادة التأهيل، وفي الوقت نفسه هناك منافسة من جانب شاحنات النقل بالطرق.

جدول (1) كميات البضائع المنقولة (بالطن) بواسطة خط السكة الحديد المركزي (2010-2014)

نوع البضائع	2010	2011	2012	2013	2014	الإجمالي
بضائع محلية	222,710	237,564	166,042	141,836	185,350	989,500
بضائع ترانزيت	480	29,444	31,982	12,505	4,978	79,389
الجملة	256,190	267,008	198,024	154,341	190,328	1,065,891

Source: Elinikunda .A. Nkya, the role of Tanzania central railway line in promoting cargo transportation, dissertation Submitted in partial Fulfillment of The requirements for the degree of mastars of project management of the open 53.-university of Tanzania, 2015, P.47

ويتضح من خلال الشكل رقم(2) الذي يوضح توزيع أهم الموارد الإقتصادية المنتشرة في الأقاليم التي يمر بها الممر المركزي مع تنوع هذه الموارد؛ حيث تشمل على الموارد المعدنية والموارد الزراعية وأيضاً الموارد السياحية.

(1) Elinikunda .A. Nkya, The Role Of Tanzania Central Railway Line In Promoting Cargo Transportation, Dissertation Submitted In Partial Fulfillment Of The Requirements For The Degree Of Mastars Of Project Management Of The Open University Of Tanzania, 2015, P.47-53.

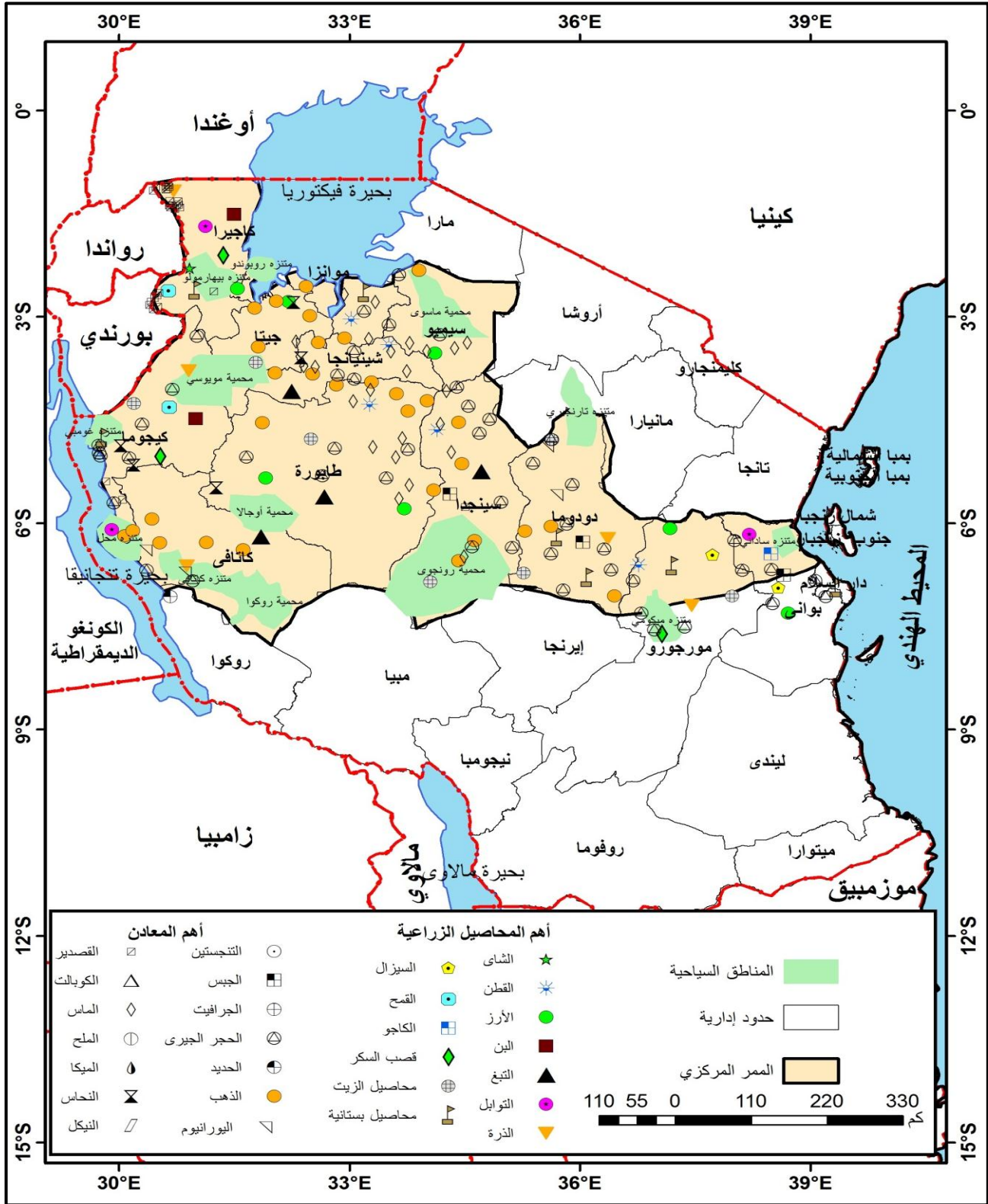
فالنسبة للمحاصيل الزراعية نلاحظ تركيز لبعض المحاصيل في أقاليم معينة مثل الأرز في مورجورو وكاجيرا ، والسيزال في بوانى ومورجورو . هذا بالإضافة إلى إنتشار بعض المحاصيل مثل محاصيل الزيت والمحاصيل البستانية في عدة أقاليم طابورا وكاجيرا وموانزا ، والتوابل في أقاليم دار السلام وبوانى وكاجيرا.

أما عن المعادن فهناك تركيز واضح للمعادن في بعض الأقاليم وخصوصاً جنوب بحيرة فيكتوريا حيث ينتشر الذهب والماس بالقرب من شينانجا وموانزا ودودوما وكاتافى. فضلاً عن إنتشار معادن أخرى مثل النحاس والنيكل والحجر الجيري والجبس والحديد في أقاليم مختلفة. وإضافة إلى ما سبق توجد المناطق السياحية متمثلة في المنتزهات والمحميات الطبيعية مثل منتزه ميكومى بالقرب من مدينة مورجورو، ومحمية رونجوى الطبيعية في إقليم سينجدا ومحمية روكوا ومنتزه كاتافى في إقليم كاتافى في الأجزاء الغربية من تنزانيا، ومحمية أوجالا بالقرب من مدينة طابورا، ومنتزه جزيرة روبوندى على الساحل الجنوبي الغربي لبحيرة فيكتوريا ويقع منتزه بيهارمولو أيضاً بالقرب منه.

وبالنسبة لحركة المرور من دار السلام إلى كيجوما تتصف بأنها لا توجد شبكة مباشرة بإتجاه نياكانازى مرة واحدة قبل أن يتوجه إلى كيجوما، في حين أن الطرق المباشرة من دار السلام إلى كيجوما ستؤدى إلى تقليل مسافة النقل بمقدار 250 كم بعد تلافى الإلتفاف؛ ويترتب على ذلك توفير في الوقت والتكلفة. ومن المتوقع تزايد أحجام حركة المرور في جميع أنحاء تنزانيا وعلى إمتداد الممر المركزي بسبب تنفيذ المشروعات طبقاً للخطة الرئيسية القصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل، وتشير الأرقام إلى أن الممر المركزي سوف يمثل نحو 12% من إجمالي حجم حركة المرور في تنزانيا طبقاً لتوقعات عام 2030، أي أنه في حالة تحقيق إمكانات الممر المركزي سيكون عاملاً رئيساً في النمو الإقتصادى المستدام لتنزانيا.

وتقدم مؤشرات الكفاءة والإنتاجية إرشادات أساسية حول مدى أداء الممر في العمل، والهدف من قياس الإنتاجية هو إعطاء الأداء الحالي في سلسلة لوجستيات النقل مقابل مقاييس الإنتاجية المستهدفة على النحو المنصوص عليه في أفضل الممارسات، وتستلزم الفعالية تقليل عدد المدخلات المهدرة، وبالتالي لابد من إجراء استثمارات لتطوير القدرات التجارية مثل تحسين الموانئ والطرق، وتحسين الكفاءة في إدارة الجمارك والإعتماد على إستخدام الخدمات الإلكترونية. وفيما يلي إلقاء الضوء على أداء بعض مؤشرات الكفاءة والإنتاجية الرئيسية التي تحدد العوامل المسؤولة عن تحسينات الكفاءة وتوفر نظرة ثاقبة في نهج السياسات التي يمكن أن تؤدي إلى تحسين الأداء في المستقبل:-

شكل (2) توزيع الموارد الإقتصادية في نطاق الممر المركزي



Source: Smak Kaombwe, Development Corridors and Infrastructure, Arusha, Tanzania, 2007, P. 20, 22.

ويشير مصطلح وقت المكوث في ميناء دار السلام Dwell time إلى إجمالي الوقت الذي تقضيه سفن الشحن في الميناء من وقت تفريغ الشحنة من السفينة حتى خروجها من الميناء (متوسط عدد الأيام التي تبقى فيها

الحاوية في الفناء بما في ذلك الأيام التي تقضيها في مستودعات الحاويات الداخلية (ICDs). بشكل عام، يشير التحليل الإحصائي إلى زيادة وقت الإقامة لكل من هيئة موانئ تنزانيا (TPA) وشركة تنزانيا الدولية لخدمات الحاويات (TICTS) لعام 2017 مقارنة لعام 2016، ويعزى ذلك إلى حقيقة أن بعض التجار يستفيدون من زيادة الفترة وتأخير تخليص البضائع في ميناء دار السلام.

ومن الواضح أن متوسط الوقت المستغرق للحاويات المحلية خلال السنوات الخمس الماضية في ميناء دار السلام هو 9,94 يومًا لعام 2013، و 7,74 يومًا لعام 2014، و 3,58 يومًا لعام 2015، و 3,73 يومًا لعام 2016، و 5,58 يومًا لعام 2017، وهذا يوضح أنه وفقًا لهدف BRN وهو 5 أيام، حقق الوقت المحلي منذ عام 2015 الهدف ولكنه لاحظ ارتفاعًا كبيرًا لعام 2017 ويعكس زيادة بنسبة 49.6٪ عما كان في عام 2016.⁽¹⁾

ويتضح من الأرقام أن متوسط تفريغ الحاويات العابرة إستمر في التناقص من 2013 إلى 2016، ولكن تم تسجيل زيادة كبيرة في عام 2017، حيث إن المتوسطات المسجلة هي 12,1 يومًا و 11,7 يومًا و 8,84 يومًا و 8,82 يومًا و 12,08 يومًا من عام 2013 إلى 2017. ومع ذلك، لا يزال وقت مكوث العبور مرتفعًا جدًا مقارنةً بالهدف المحدد وهو 5 أيام. وعند المقارنة بين عامي 2016 و 2017، لوحظت زيادة قدرها 3,26 يومًا أي ما يعادل زيادة بنسبة 37٪ والتي يمكن أن تعزى إلى زيادة الشحن العابري في ميناء دار السلام لعام 2017، والتأخير الناجم عن دفع الرسوم إلى بلدان المقصد وكذلك فترة السماح الممتدة إلى 30 يومًا مقابل 14 يومًا للشحنات الأخرى و 7 أيام للشحنات المحلية. كما أن متوسط الوقت المستغرق في تفريغ البضائع الواردة الإجمالي خلال السنوات الخمس الأخيرة (2013-2017) حيث يتذبذب وقت المكوث فعند مقارنة متوسط وقت المكوث عام 2016 نجده 6,95 يومًا بينما كان 9,55 يومًا عام 2017، تظهر زيادة قدرها 2,6 يومًا أي ما يعادل زيادة مقدارها 37,4 في إجمالي وقت الإقامة.

ويشير متوسط الوقت المستغرق في الساعات التي تنقضي لكي يتم إصدار تصريح من وكيل التخليص والشحن حتى عندما يتم إصدار أمر الإفراج من قبل إعلان جمارك البضائع العابرة. تم حسابه من متوسط فرق التوقيت بين وقت الإصدار ووقت الإعلان، ويقاس بالساعات من هيئة الإيرادات التنزانية. وقد بلغ متوسط الوقت بالساعات للسنوات الثلاث 2015 و 2016 و 2017 هو 50,7 و 57,9 و 64,6 ساعة على التوالي. هذا يدل على أن وقت الإصدار يزداد من عام 2015 إلى عام 2017 والذي قد يعزى إلى التركيز على التفتيش الإجباري والتحقق الفعلي للبضائع في الميناء للشحن المحلي، كما يمكن أيضًا أن يؤدي عدم توافر الاتصالات المنسقة عبر البريد الإلكتروني بين سلطات الإيرادات المختلفة بموجب منطقة جمركية واحدة (SCT) Single Customs Territor إلى تأخير الإفراج عن البضائع مع هيئة تنظيم الاتصالات.

⁽¹⁾Transit Transport Facilitation Agency, Central Corridor annual Performance Monitoring Report 2017, Promoting Efficiency in Transport, Logistics Value Chain and Trade in the Region”, website: www.centralcorridor.tffa.org, P.10.

ويراقب مرصد النقل للممر المركزي (CCTO) Central Corridor Transportation Observatory إنتاجية وكفاءة محطات الأوزان المثبتة على طول الممر ومدى التحكم في الحد الأقصى لحمولة المركبة، حيث يُلزم القانون سائقي الشاحنات بمراقبة حد حمولة المحور البالغ 56 طنًا والحد الأقصى سبعة محاور للشاحنات التجارية التي تمر عبر شبكة الطرق الإقليمية، يتم تثبيت جسور الأوزان بشكل أساسي داخل طرق الممر للمساعدة في حماية الطرق من الأضرار الناجمة عن التحميل الزائد من سائقي الشاحنات وللسلامة، كما أنها تعمل على قياس أعداد حركة المرور التي تسترشد بتطورات توسيع الطرق.

ويقاس هذا المؤشر متوسط عدد الشاحنات التي يتم وزنها خلال شهر عند مختلف الموازين في تنزانيا على طول الممر المركزي؛ يوجد في تنزانيا 9 رافعات، و 6 آخرين يتم تقاسمها من قبل جميع المركبات التي تنقل إلى أي طريق مع إضافة إثنين من الموازين للبضائع الموجهة لرواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وثلاثة موازين للشاحنات المتجهة إلى أوغندا. ومن بين تلك الموازين تم تخصيص ثلاثة هي فيجوازا Vigwaza و نيجوكي Njuki ونيكاهورا Nyakahura للمركبات العابرة. وتسجل محطة Vigwaza عددًا كبيرًا من حركة المرور لأنها أول جسر يزن لجميع المركبات من ميناء دار السلام، ويتم وزن أكثر من 40 ألف سيارة شهريًا والتي تستمر في التناقص في موازين أخرى.

ويشير مصطلح وقت تجول السفينة إلى إجمالي الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء؛ وتقاس من متوسط فرق التوقيت بداية من وجود السفينة على الرصيف إلى خروجها من الميناء وتقاس بالساعات لكل سفينة من هيئة ميناء تنزانيا (TPA). تتضمن مكونات وقت تشغيل السفينة الجوانب التالية: وقت إنتظار السفينة، وقت وقوفها على الرصيف (وقت الخدمة). وقت الانتظار هو عادة نسبة صغيرة من وقت التجول. ومع ذلك، عندما يتم تقليل وقت الرصيف، فإنه يمكن أن تقلل إلى حد كبير من وقت دوران السفينة وتقليل تكاليف الشحن. ويعتمد وقت الوقوف على الرصيف على كمية البضائع التي يتعين على السفينة تحميلها أو تفريغها، ونوع السفينة وخصائصها، ونوع معدات الميناء وغيرها من الأجهزة والآليات المستخدمة في الرصيف والميناء.

ونلاحظ بوضوح أن الوقت المحدد لسفينة الحاويات في إرتفاع كبير. وفقًا لما تم تسجيله خلال الفترة من يناير إلى ديسمبر، فقد بلغ متوسط الوقت بالساعات لعام 2016 48,5 ساعة، بينما كان 65,63 ساعة لعام 2017 أي ما يعادل زيادة قدرها 35,3%. يمكن أن تعزى الزيادة إلى التأخير في منطقة رصيف السفن ويرجع ذلك أساسًا إلى مشكلات الوثائق، وعمليات شحن البضائع والمد والجزر المنخفضة داخل منطقة رصيف الميناء.

وهناك متوسط الوقت المستغرق لتجول السفينة في هيئة موانئ تنزانيا (TPA) المقاسة من متوسط الفارق الزمني بين تاريخ دخول الشاحنة وخروجها. فقد تم تسجيل أن متوسط وقت تجوال الشاحنة شهريًا في هيئة ميناء تنزانيا (TPA) يتناقص بشكل طفيف في الفترة من يناير إلى ديسمبر 2017 في المتوسط، حيث لوحظ إنخفاض في وقت تجوال الشاحنة في TPA من المتوسط من 9,66 ساعة في عام 2016 إلى 7,95 ساعة في عام 2017 وهو

ما يمثل انخفاضاً بنسبة 1,71 ساعة أي ما يعادل انخفاضاً بنسبة 17,7%؛ والذي قد يعزى إلى التحسينات المتعلقة بالأختام الإلكترونية وبالتالي تقليل التأخير. ومع ذلك، لا يزال وقت تجوال الشاحنة مرتفعاً للغاية حيث المتوسط المستهدف ألا يزيد عن ست ساعات.

ويشير متوسط الوقت المستغرق بالساعات إلى وقت تجوال الشاحنة في خدمات محطة الحاويات الدولية في تنزانيا (TICTS) المقاسة من متوسط فرق التوقيت بين تاريخ دخول وخروج الشاحنة. وتبلغ مدة دوران الشاحنة لعام 2017 في هذه المحطة 2,32 ساعة في المتوسط عام 2017؛ ويرجع ذلك إلى التحسينات التي تمت فيها خاصة في معدات مناولة البضائع ومنشآت التحميل والكفاءة في المناولة الشاملة للبضائع.

بينما يشير وقت العبور إلى الوصول إلى النقطة الحدودية للخروج من تنزانيا إلى الوقت الذي تستغرقه شاحنة النقل من ميناء دار السلام إلى الحدود المعنية بين الدول الأعضاء في الممر المركزي. يتم قياسها من خلال فارق التوقيت بالأيام بين تاريخ التوقف عند الحدود وتاريخ البدء من ميناء دار السلام. والنقاط الحدودية هي روسومو لتنزانيا -رواندا، كابانجا وكوبيرو لتنزانيا -بوروندي وموتوكولا لتنزانيا -أوغندا. وتمر الشاحنات المتجهة إلى جمهورية الكونغو الديمقراطية عبر الممر المركزي عادة عبر حدود روسومو أو كابانجا - كوبيرو.

وقد لوحظ أن متوسط وقت العبور من ميناء دار السلام إلى حدود روسومو عام 2017 هو 3,59 يوماً مما يدل على أن وقت العبور أعلى قليلاً للوصول إلى الهدف المحدد لـ BRN وهو 2,5 يوم. ولكن أيضاً، مقارنةً بالسنوات السابقة، يظهر الاتجاه أن وقت العبور أخذ في الارتفاع قليلاً مقارنةً بمعدل 3,45 أيام في عام 2016 إلى 3,59 يوماً في عام 2017، بزيادة قدرها 4,1%.

كما أن متوسط وقت العبور من ميناء دار السلام إلى النقاط الحدودية هو 4,24 يوماً عام 2017. ويبدو أن وقت العبور إلى النقطة الحدودية موتوكولا لا يزال مرتفعاً مقارنةً بالمستهدف وهو 2,5 يوم. ولكن توجد خطط لتقليل وقت العبور بما في ذلك إزالة التأخيرات غير الضرورية وتشجيع السائقين على تقليل فترات التوقف الشخصية. من جميع أوقات العبور حتى حدود الخروج من تنزانيا، وقد لوحظ أن متوسط وقت العبور لا يزال متذبذب ولا يزال أعلى قليلاً من الأهداف المحددة من جانب الحكومة، والتي تبلغ 2,5 يوماً من ميناء دار السلام إلى حدود الخروج من تنزانيا. وهذا يعزى في الغالب إلى اللوائح التي تحدد الحد الأقصى للسرعة (50-80 كم / ساعة في تنزانيا). بالإضافة إلى التوقيات الشخصية الطويلة من جانب السائقين على طول الطريق.⁽¹⁾

(5) التحديات التي تواجه ممر التنمية المركزي:

⁽¹⁾Transit Transport Facilitation Agency, Central Corridor Annual Performance Monitoring Report 2017, op.Cit, P.18.

توجد العديد من التحديات التي تواجه ممر التنمية المركزي. والتي يمكن تقسيمها إلى فئات مختلفة منها ما هو متعلق بالبنية التحتية وبعضها يتعلق بالنواحي الاقتصادية، هذا بالإضافة إلى الإرتفاع الملحوظ في تكلفة النقل في الممر. وفيما يلي عرض موجز لبعض هذه التحديات:-

(1)تحديات البنية التحتية

البنية التحتية للنقل هي الخدمات الأساسية التي ينبغي وضعها لحدوث التنمية الاقتصادية. ويمكن تسهيل التنمية الاقتصادية لنتزانيا وتسريعها من خلال وجود البنية التحتية للنقل. إذا لم تكن هذه المرافق والخدمات قائمة فستكون التنمية صعبة للغاية ويمكن في الواقع تشبيهها بسلعة نادرة للغاية لا يمكن تأمينها إلا بسعر مرتفع للغاية. (1)

وتعتبر أنظمة البنية التحتية للسكك الحديدية والموانئ داخل ممر التنمية المركزي متخلفة ومتدهورة فعلى سبيل المثال لا يمكن لخط السكك الحديدية نقل كميات كبيرة من الموارد الاقتصادية التي قد تكون متاحة في الممر، وسيكون تطوير خط سكة حديد موثوق به وقاطرات وتحسين نظام الموانئ مكلفاً مما يمثل تحدياً كبيراً من حيث تطوير البنية التحتية.

فعلى سبيل المثال تعاني محطة سكة حديد كيجوما من المرافق القديمة المتهاكة التي تحتاج إلى تجديد وزيادة السعة لخدمة المزيد من البضائع والركاب الذين يواجهون مشكلة العربات الفارغة العائدة بسبب نقص البضائع من كيجوما إلى وجهات أخرى. وأيضاً تعاني محطة موانزا تحديات للبنية التحتية والمرافق القديمة من نقص في كل من البضائع والركاب. والبنية التحتية لمسار خط السكك الحديدية متهاكة. تبلغ سعة المحطة 4000 طن لتخزين الشحنات المكافئة 100عربة ومحطة حاويات جديدة قادرة على تكديس ما يصل إلى 250 حاوية.

يذهب قطار الركاب 3 مرات في الأسبوع مع وقت التحول من 3 أيام. وأن مبنى المحطة في حالة سيئة تحتاج إلى إعادة تأهيل. حيث أن جميع الأعمال تتم يدوياً، والتي تستدعي التشغيل الآلي وخاصة استخدام الكمبيوتر لتجميع البيانات. ومظلة إنتظار الركاب صغيرة، ولذا يجب بناء صالة الركاب لحمايتهم من المطر والشمس الشديدة. (2)

ومن بين التحديات أيضاً في عمليات نقل البضائع في خط السكك الحديدية المركزي هو صعوبة الحصول على جرارات القطارات والعربات التي تتوافق مع التكنولوجيا وقدرة البنية التحتية لخط السكة الحديدية القائمة. كما يوجد العديد من الجسور التي ليس لديها القدرة على تحمل عبور حمولة ثقيلة فوقها، وهذا بسبب عدم وجود صيانة مستمرة على الجسور وصعوبة الحصول على قطع الغيار اللازمة للصيانة. حتى عندما تكون الأجزاء متوفرة، يستغرق الأمر وقتاً أطول لإصلاح المعدات. وليس هذا فقط ولكن أيضاً هناك نقص في عدد المهندسين والموظفين

(1) Ambwene Mwakibete, the Role of Rail Transport to the Port Performance: A Case of Dar Es Salaam Port, Dissertation Submitted In Partial Fulfillment of The Requirements For The Degree Of Master of Business Administration In Transport And Logistics Management of The open University of Tanzania, 2015, P.14.

(2) Transit Transport Facilitation Agency, Central Corridor annual Performance Monitoring Report 2017, op.cit, p.46.

ذوي الخبرة في العملية برمتها الذين يتناسبون مع التكنولوجيا الحديثة، فهي من المشكلات الفنية. وتؤدي هذه التحديات إلى عواقب وخيمة بما في ذلك حقيقة أن قطار الشحن يستغرق ضعف الوقت الذي يقضيه في الطريق إلى جانب الفشل في مقاومة المنافسة التجارية مع شاحنات الشحن البري حيث يستغرق وقتاً أقصر من قطار البضائع.

وبالإضافة إلى ما سبق فإن نظام السكة الحديد يتكون من مقياس عرض القضبان الضيق، وهو عادةً سكة خفيفة تبلغ سرعتها 30 كم/ساعة، وتمت ترقيتها في بعض القطاعات تدريجياً إلى 50 كم/ساعة، هذا بالإضافة إلى ضعف أسطول قاطرات وعربات القطارات Rolling stock (أقل من 40%) ولا تملك هيئة سكك حديد تنزانيا القدرة المالية للحفاظ على أسطولها المكون من 109 قاطرة و1670 عربة. ونظراً لسوء حالة القضبان، يتم فرض القيود على السرعة التي تتراوح بين 13 كم/ساعة و50 كم/ساعة على العديد من القطاعات. وعادة ما تستغرق فترة الانتقال بين دار السلام وموانزا أو كيجوما 18 يوماً بدلاً من العشرة الأيام المقررة مع ما يترتب على ذلك من زيادة في تكاليف التشغيل.⁽¹⁾

(2)التحديات الإقتصادية:

تتطلب المشروعات الإقتصادية الكبرى دراسات باهظة الثمن قبل الإستثمار لإنشاء التكنولوجيا المناسبة لإطلاق العنان لإستثمار الموارد. وتقتصر مشاركة القطاع الخاص على المجازفة في هذه المشروعات على دراسات الجدوى المسبقة التي تعد ضرورية ولكنها غير كافية لإتخاذ القرارات المتوازنة قبل عملية الإستثمار. ونتيجة لذلك، تكبدت الحكومة مبالغ ضخمة من التكاليف المتراكمة في هذه المشاريع، لكنها جذبت عدداً قليلاً من المستثمرين لتنفيذ هذه الخطط.

وتشمل التحديات الأخرى التي تواجه تمويل مشروعات التنمية في ممر التنمية المركزي في تنزانيا، انخفاض كل من القدرة التنافسية وكفاءة القطاع المالي ، ضعف رأس المال ، الوعاء الضريبي المنخفض بسبب ضيق القاعدة الضريبية وآليات جمع الضرائب غير الكافية من جانب هيئة التحصيل الضريبي ووكالات الحكم المحلي، ناهيك عن الإعفاءات الضريبية والإستثناءات والتسهيلات التفضيلية، والإجراءات والتعقيدات في إجراءات الحصول على القروض والمنح الميسرة، واللوائح المالية المثبطة.

(3)تكاليف النقل على الممر المركزي:

تسهم المؤشرات في تحديد المجالات التي تتطلب التحسين فيما يتعلق بخفض تلك التكاليف^(*) وتقييم فعالية البرامج المصممة لتحسين القدرة التنافسية للممر.⁽¹⁾ كما تشير التقديرات إلى أن التكلفة العالية لممارسة الأعمال

(1)World Bank, International Development Association Project Appraisal, op.cit, 2014, P.120.

(*) تكاليف النقل هي النفقات التي يتكبدها الناقل لنقل المنتجات / البضائع من موقع إلى آخر. يتم تحديد التكلفة من خلال التكاليف الثابتة (البنية الأساسية) والمتغيرة (التشغيل) حسب الظروف المختلفة المتعلقة بالموقع والبنية التحتية والحواجر الإدارية والطاقة وكيفية نقل البضائع. الأسعار من ناحية أخرى هي سعر خدمات النقل التي يدفعها مالكو البضائع / الشاحنون. قد لا تستند الأسعار بالضرورة إلى تكلفة النقل الحقيقية لنقل البضائع كما تعكس عدداً من العوامل باستثناء تكاليف النقل العادية. العوامل المحددة الرئيسية لمعدل

التجارية ناتجة عن عدد من العوامل بما في ذلك التأخير، وتقدر تكاليف التأخير في أقسام مختلفة على طول الممر المركزي بتكلفة 250 دولار في اليوم لشركة شاحنات، مما يؤدي إلى أن تكاليف النقل على طول الممر المركزي تتراوح بين (40% - 50%) من تكاليف المنتج النهائي. وتسهم البنية التحتية الفقيرة أيضًا بشكل كبير في زيادة معدلات تكاليف النقل.

ولا تزال تكاليف النقل مرتفعة ويمكن أن تصل إلى 40% من قيمة الصادرات بالنسبة لبعض الدول المجاورة غير الساحلية مثل بوروندي. وتؤثر تكاليف النقل المرتفعة على الأنشطة التجارية والتنمية الإقليمية، وبالتالي إعاقة الإستثمار والنمو المطلوبين في الإقتصاد الإقليمي الكبير. ويصف برنامج الإستثمار في قطاع النقل (TSIP) حركة النقل الحالية في تنزانيا على طول الممرات الرئيسية التي تتعامل مع الحركة الدولية للبلدان المجاورة غير الساحلية من تنزانيا وإليها، أو حركة النقل من المناطق الداخلية في تنزانيا وإليها من الساحل، بطول فترة أوقات العبور والتأخير الشديد وتكاليف النقل المرتفعة. بينما لا يزال تطوير وأداء ممرات النقل السطحي في تنزانيا ضعيفًا، فإن ممرات النقل المنافسة من مومباسا أو ديريان ستواصل إجتذاب معظم حركة النقل، والتي كان من الممكن أن تمر من خلال تنزانيا. (2)

وقد اضطرت السائقون من تنزانيا وأوغندا إلى دفع رسوم تأشيرة تصل إلى حوالي 50 دولارًا لدخول جمهورية الكونغو الديمقراطية لمدة 7 أيام، وقد تسبب هذا الموقف في الكثير من المشكلات حيث أن معظم السائقين يقضون وقتًا أكثر من 7 أيام؛ لذلك اضطروا إلى دفع 50 دولارًا إضافيًا لكل 7 أيام إضافية تقضيها في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وبالتنسيق بين حكومتي تنزانيا والكونغو الديمقراطية تغيرت رسوم التأشيرة من 50 دولار لمدة 7 أيام إلى 100 دولار لمدة شهر واحد في عام 2015. وتلي ذلك اجتماع الوكالة المركزية لتسهيل النقل عبر الممر المركزي (CCTFA) مع السلطات في دولتي الكونغو الديمقراطية وأوغندا لتصبح 50 دولار لمدة شهر إعتبارًا من 1 نوفمبر 2016. (3)

وتُظهر بيانات الجدول رقم (41) معدلات تكاليف النقل والتي تأخذ الإتجاه الإنخفاضى تقريبًا طوال عام 2018 لجميع الجهات. ولا تزال معدلات تكاليف النقل أعلى من الشحنات المتجهة إلى بوكافو وجوما في جمهورية الكونغو الديمقراطية، أي ما يقرب من ضعف تكلفة النقل إلى كيجالي في رواندا على الرغم من الإختلاف القليل في المسافة بين حوالي 255 كم و160 كم من كيجالي إلى بوكافو وجوما على التوالي ويمكن أن يرجع ذلك إلى التحسينات التي أجريت في البنية التحتية للطرق والمستودعات.

الشحن هي، وسيلة النقل (الشاحنة ، السفينة ، القطار ، الطائرات) ، الوزن ، الحجم ، المسافة ، نقاط التسليم ، والبضائع الفعلية التي يتم شحنها.

(1) Transit Transport Facilitation Agency, central corridor annual performance monitoring report 2016, op.cit, 2017, p.5.

(2) World Bank, International Development Association Project Appraisal, op.cit, 2014, P.123.

(3) Transit transport facilitation agency, Central corridor annual performance monitoring report, op.cit, 2019, p.15.

جدول (41) تكلفة نقل الحاويات بالطرق (بالدولار/حاوية) خلال الفترة (2013-2018) بالممر المركزي

السنة	دار - كيجالي	دار - بوجمبورا	دار - كمبالا	دار - بوكافو	دار - جوما
2013	4200	4400	5500	6300	5900
2014	4000	4300	5500	6300	5500
2015	3800	4000	5200	6200	5500
2016	3158	3633	3657	5767	4833
2017	2721	2938	3625	5050	4308
2018	3000	3300	3400	4800	4300

Source: Transit transport facilitation agency, Central Corridor annual Performance Monitoring Report 2018, Promoting efficiency in Transport, logistics value chain and trade in the region”, Website: www.centralcorridor.org, 2019, p.15.

ويشير الجدول رقم(42) إلى أن معدلات تكلفة النقل لكل كيلومتر هي نفسها تقريباً بالنسبة للبضائع المتجهة إلى رواندا وبوروندي عند حوالي 2,01 دولار/كم، في حين أن المعدل أعلى للبضائع المتجهة إلى جمهورية الكونغو الديمقراطية عند 2,71 دولار/كم لبوكافو و 2,63 دولار/كم للبضائع المتجهة إلى جوما.

جدول (42) معدل تكلفة النقل (دولار/ كيلومتر/ حاوية) عام 2018 في الممر المركزي

الطريق	الطول(كم)	معدلات التكلفة/ لكل وحدة حاوية(بالدولار)	معدل التكلفة لكل كم/للحاوية
دار كيجالي	1495	3000	2
دار - بوجمبورا	1640	3300	2,01
دار - كمبالا	1780	3400	1,91
دار - بوكافو	1769	4800	2,71
دار - جوما	1635	4300	2,63

Source: Transit transport facilitation agency, central corridor annual performance monitoring report, op.cit, 2019, p.15.

وبناء على ما سبق فإن تكلفة النقل البري ستكون مرتفعة بشكل كبير مقارنة بالسكك الحديدية. وذلك لأن عربة السكك الحديدية يمكنها نقل 40 طن متري من البضائع دفعة واحدة، بينما ستكون هناك حاجة لشاحنتين على الأقل

لنفس الشحنة. وهناك عدة أمور متعلقة بالنقل بواسطة السكك الحديدية مثل الأسعار غير التنافسية مقارنة بالنقل البري والعدد غير الكافي من القطارات والعربات.⁽¹⁾

وبالنسبة لنقل البضائع المنقولة بالحاويات من دار السلام إلى بوجمبورا -بوروندي، فإن النقل البري عبر كابانجا / كوبيرو أرخص بكثير من النقل بالسكك الحديدية عبر ميناء كيجوما، التكاليف التقريبية هي 4400 دولار و6153 دولار على الطرق البرية والسكك الحديدية على التوالي.

وتشتمل عناصر تكاليف النقل بالممر المركزي على تكاليف الوقود وقطع الغيار، ومتطلبات التأشيرة في بعض الدول الأعضاء متوسطها 50 دولار، وسوء البنية التحتية للطرق في بعض أقسام الممر، وإنعدام الأمن في بعض أجزاء الممر، ورسوم المستخدم الطريق، ورسوم المناولة داخل الميناء، وتتبع البضائع بالوسائل الإلكترونية الإقليمية، والقدرة على التنبؤ وموثوقية خدمات السكك الحديدية.

ويخترق الممر المركزي مجموعة متنوعة من المناطق الإيكولوجية المتنوعة طبوغرافيا ومناخيا وهيدرولوجيا، فهناك قطاعان فيما بين يوفنزا Uvenza -مالاجراسي Malagrasí، وقطاع جولوى Gluwe -دودوما فكلاهما عرضة لتآكل التربة، وهذا يمثل أهم تحديات التنمية بالنسبة لممرات العبور في تطوير البنية الأساسية ووصلات وسائل النقل المتعددة، والإهتمام بنظام السكك الحديدية، وتطوير محطة الحاويات، وإعادة التأهيل والتجديد، وصيانة البنية الأساسية الحالية. ولا تمتلك تنزانيا أسطول سفن تجاري، بإستثناء السفن الأجنبية التي توفر الخدمات، ويشجع المستثمرون في القطاع الخاص على الإستثمار في مجال خدمات السفن.

وبالإضافة إلى عدم إستقرار خط السكة الحديد المركزي وعدم وجود سفن متخصصة حديثة لنقل الحاويات إلى موانئ البحيرة؛ فإن 80% من إيرادات الميناء تعتمد على أعمال النقل، والبنى التحتية المتهدمة والمعدات وأدوات العمل الأخرى. على سبيل المثال، في ميناء كيجوما، حتى ديسمبر 2016، لم يكن هناك سوى رافعتان تم تركيبهما في عام 1927، لقد تقلصت سعة الرافعات من حمل 5 أطنان إلى 2,5 طن في أوائل عام 2017، كلفت هيئة موانئ تنزانيا (TPA) رافعة واحدة لدعم أنشطة المناولة خاصة لمناولة الحاويات.

وتواجه شركات النقل (السفن والقطارات) رحلات عودة فارغة، أي أن جميع الشحنات تقريبًا تأتي من تنزانيا إلى بوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وتعود قطارات سكة حديد تنزانيا (TRL) أيضًا إلى دار السلام فارغة بعد ترك البضائع في غرب وشمال غرب تنزانيا. بسبب عدم توفر مساحات لتحميل الشحنات، وضعف موقف السيارات، وعدم وجود تدابير للسلامة والأمن، وقد تم تصميم منطقة انتظار السيارات لسعة انتظار سيارات صغيرة؛ مما يؤدي إلى طول فترات إنتظار الشاحنات والتأخير في عمليات التخليص.

(1) Transit transport facilitation agency, Central Corridor annual performance monitoring report, op.cit, 2019, p.24.

ويعتبر خط السكة الحديد المركزي في حالة سيئة، كما أن القاطرات والعربات غير كافية. وكانت موانئ موانزا وكيجوما الداخلية قديمة جداً وفي حالة سيئة، وكذلك تفتقر إلى معدات المناولة. وأيضاً، هناك نقص في خدمات سفن الشحن الموثوق بها. وكذلك الحال في ميناء بوجومبورا. بالإضافة إلى أن هناك نقص في عدد عربات العربات بين ميناء موانزا وبورت بيل في أوغندا بالإضافة إلى سوء الحالة وعدم التطهير في ميناء كالونديو في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وعلى العموم تم إجراء التحسينات المختلفة لمعالجة بعض مشكلات البنية التحتية للسكك الحديدية والموانئ الداخلية على طول الممر المركزي. ويمكن إيجاز بعضها فيما يلي:-

أ- إصلاح خط السكة الحديد المركزي في تنزانيا وما زال مستمراً:

حيث يعمل خط السكة الحديدية من دار السلام إلى موانزا عبر إيساكا. كذلك، يعمل خط دار السلام -كيجوما أيضاً تشغيل القطارات التي تحمل البضائع البوروندية.

ب- إنشاء خط سكة حديد ذو المقياس المعياري لعرض القضبان (SGR)^(*):

أطلقت تنزانيا مشروع إنشاء خط سكة حديد بمقياس المعياري (SGR) بطول 2561 كم. والذي يربط ميناء دار السلام على المحيط الهندي وموانزا على بحيرة فيكتوريا وكيجوما على بحيرة تنجانيقا، وكذلك رواندا المجاورة وبوروندي. وتم إطلاق المرحلة الأولى من 205 كم من دار السلام إلى موروجورو في 12 أبريل 2017، في حين أن المرحلة الثانية عبارة عن حوالي 426 كم ستكون من موروجورو إلى ماكوتوبورا في دودوما. ستشمل الخطوات التالية الربط بين كيجالي Kigali وموسنجاتي Musongati وكيجوما Kigoma. وحالياً، يتم تشغيل السكك الحديدية على طول الممر المركزي من خلال مقياس عرض القضبان الضيق.

وتقوم شركة راهكو (RAHCO) المسؤولة عن صيانة البنية التحتية للسكك الحديدية، بإعادة تأهيل خط السكك الحديدية المركزي، حيث قامت بشراء 13 قاطرة و20 مدرب لتحسين القدرات. وهناك خطط لتحديث السكة الحديد حيث يتم إنشاء السكك الحديدية ذات المقياس المعياري من دار السلام إلى إيساكا ومن ثم إلى موانزا في مرحلة تالية. ومن المتوقع أن تعمل السكك الحديدية ذات المقياس المعياري (SGR) الجديدة على تحسين جودة خدمات السكك الحديدية بشكل كبير في الممر المركزي، وتهدف أيضاً لربط إيساكا بمدينة كيجالي بطول (494 كم) ومسونجاتي Musongati في بورندي بطول (197 كم) عبر كيزيا Keza.⁽¹⁾

وهناك إقتراحات لإمداد خط السكة الحديد من إيساكا إلى كيجالي في رواندا على بعد حوالي 700 كم، عن طريق بناء خط جديد لمعايير قياسية للمسافات الثقيلة. تم إجراء دراسات الجدوى خلال 2008 من قبل شركتين هما بنسف BNSF من الولايات المتحدة الأمريكية و بيدي DBI من ألمانيا، والتي تم تمويلها بواسطة وكالة التنمية

(*) Standard Gauge Railway.

(1) Transit transport facilitation agency, Central Corridor Annual Performance Monitoring Report, op.cit, 2018, p.23.

والتجارة الأمريكية (USTDA)^(*) وبنك التنمية الإفريقي (AFDP)^(**) على التوالي، كل منهما يوصي بنظامها الخاص، ويظهر كل منهما أن حركة المرور والإيرادات المتوقعة سيؤدي إلى عملية قابلة للتطبيق تجارياً أي أنها تكون قادرة على جذب تمويل القطاع الخاص.

وقد أوصت الدراسات بالتغلب على مشكلة خط السكة الحديد المركزي في تعزيز نقل البضائع، من خلال أن تضع هيئة سكة تنزانيا (TRL) خطة لإعادة صيانة القاطرات الموجودة وشراء قاطرات جديدة، وينبغي أن يتلقى المهندسون تدريباً منتظماً على التكنولوجيا الجديدة من أجل تلبية المعايير، ويجب أن تقوم هيئة سكك حديد تنزانيا أيضاً بإجراء إصلاحات كاملة على طرق السكك الحديدية والجسور، فضلاً عن تطوير خطة تضع إستراتيجيات للتغلب على المنافسة من الشاحنات على الطرق، بما في ذلك التسويق المناسب لخدمات نقل البضائع بواسطة سكك حديد تنزانيا. (1)

وتضطر دولتي رواندا وبوروندي إلى تحمل تكاليف نقل مرتفعة لنقل البضائع من مينائي مومباسا ودار السلام، مما زاد من تكلفة ممارسة الأعمال التجارية في البلدين. ومن المتوقع أن يقلل الخط المركزي التنزاني الذي يتم تحديثه طبقاً للمقياس المعياري 35 مليون طن من الشحن سنوياً إلى رواندا وبوروندي وأوغندا وشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية مع تخفيض الوقت الذي يستغرقه نقل البضائع من دار السلام، أربعة أيام بالطرق إلى يومين فقط عن طريق السكك الحديدية. وهذا أمر مهم أيضاً للاقتصاد الوطني وسيزيد من كفاءة خط السكك الحديدية ويقلل من الاعتماد على الطرق عند نقل البضائع من ميناء دار السلام إلى المناطق الواقعة في الوديان الحبيسة. ويعد النقل بالسكك الحديدية أكبر بكثير من النقل بالطرق البرية والجوية نظراً لزيادة درجة الموثوقية والسلامة وانخفاض التكلفة للمستخدمين. إذ أن النقل بالسكك الحديدية قادر على نقل كميات كبيرة من الناس والبضائع التي تغطي

(*) تعتبر وكالة التنمية والتجارة الأمريكية وكالة مستقلة تابعة للولايات المتحدة الأمريكية تأسست عام 1992 لتعزيز التنمية الاقتصادية والمصالح التجارية للولايات المتحدة في البلدان والمتوسطة الدخل.

(**) بنك التنمية الإفريقي هو مؤسسة تمويل متعددة الأطراف أنشئت للمساهمة في التنمية الاقتصادية في الدول الإفريقية منذ عام 1964، ويتألف من ثلاث كيانات هي: البنك الإفريقي للتنمية، صندوق التنمية الإفريقي، الصندوق الإستثماري النيجري.

(1) http://repository.out.ac.tz/1344/1/dissertation_report_-_elinikunda_nkya_.pdf, elinikunda. Nkya, July 2018.

مسافات أطول، وفي هذه الحالة فإن النقل بالسكك الحديدية يصبح ضرورياً للإستثمار المريح ودعم النمو الإقتصادي⁽¹⁾.

ج- إنشاء نظام النقل المتكامل للممر المركزي - بحيرة تنجانيقا:

يهدف إلى تحسين النقل في بحيرة تنجانيقا من جانب الوكالة المركزية لتيسير النقل العابر للممر المركزي(CCTTFA)^(*) بالتعاون مع أصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين المسؤولين عن التجارة والنقل من الدول الأعضاء على ضفاف بحيرة تنجانيقا من الممر المركزي وأمانة EAC وشركاء التنمية تشارك في تطوير النقل في بحيرة تنجانيقا (العلامة التجارية شرق إفريقيا (TMEA)، وبنك التنمية الأفريقي (AfDB) والبنك الدولي (WB).

وجدير بالذكر أنه سيتم توفير في إستخدام الطاقة من خلال إعادة تأهيل الممر المركزي (خط السكة الحديد) والفرق في إستهلاك الطاقة الناتج من حركة الشحن بالسكك الحديدية والطرق، كما أن التوفير في الطاقة من شأنه أن يؤدي إلى زيادة الصادرات من الغاز الطبيعي المسال والمنتجات الكيماوية، وتوفير الطاقة عن طريق التحول بحركة الشحن من الطرق إلى السكك الحديدية مما يسهم بشكل كبير في حدوث التنمية الإقتصادية في تنزانيا، ومن القطاعات التي تحتاج لأولويات إعادة التأهيل مثل:

- دار السلام - إيساكا

- طابورا-موانزا

- كيلوسا kilosa - جولوى gulwe (83 كم) وتم مكافحة الفيضان في هذا القطاع لأنه في حالة حدوثه يؤدي إلى إنقطاع الخدمة ويؤثر على الممر المركزي بأكمله.

كما أن إعادة التأهيل لخطوط السكك الحديدية بين دار السلام وإيساكا وبين طابورا وكيجوما سوف يؤدي إلى تعزيز التجارة ليس فقط داخل تنزانيا ولكن أيضا التجارة مع البلدان المجاورة بما في ذلك رواندا وبورندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وهناك مقترحات لإنشاء خطوط جديدة للسكك الحديدية مثل وصلة السكة الحديد مع رواندا وبورندي.

ولا شك أن مشروعات التنمية الإقليمية تعتبر أحد الإستراتيجيات لتنمية ممرات العبور، فهناك بعض المشروعات الرئيسية التي يتم تنفيذها في جماعة شرق أفريقيا EAC مثل:

(1) http://repository.out.ac.tz/1344/1/dissertation_report_-_elinikunda_nkya_.pdf, elinikunda. Nkya, July 2018.

(*) تأسست الوكالة المركزية لتيسير النقل العابر للممر المركزي عام 2006 بموجب إتفاق بين خمس دول هي تنزانيا ، رواندا ، وبورندي ، الكونغو الديمقراطية ، زامبيا ، أوغندا؛ لتسهيل تجارة الترانزيت.

- الإهتمام بمسألة الأمن والأمان في مجال النقل الجوي من خلال تعاون كلا من تنزانيا وكينيا ونتج عن هذا التعاون بعض المشروعات مثل مشروع الطيران المدني في إقليم شرقي أفريقيا، الذي تضمن دراسة عن تأسيس مركز معلومات الطيران الإقليمي في شرقي إفريقيا.

وهناك مشروعان رئيسيان في قطاع النقل بالطرق عبارة عن مشروع شبكة طرق شرق أفريقيا التي يبلغ طولها 7426 كم، ويتطلب 5 مليار دولار، ويهدف هذا المشروع إلى تنمية وصلات نقاط العبور مع تسهيل حركة التجارة. وتتمثل وصلات الممر في تنزانيا في الآتي:

- دار السلام - دودوما-إيساكا-موتوكولا-ماساكا Masaka 2020 كم.
- بيهارامولو Biharamulo - موانزا - موسوما - سيرارى - لودوار لوكيشوجو Ludwar Lokichogio في كينيا 449 كم.

- توندوما Tunduma - سومبوانجا-كاسولو-نيكانازي Nyakanazi 1121 كم.
- توندوما Tunduma -أرينجا-دودوما-أروشا-نامانجا Namanga-مايالي Mayale في كينيا 1056 كم.
- ساعدت جماعة شرق أفريقيا في المشروعات الخاصة بالسكك الحديدية لإزالة العوائق المتعلقة بها في الدول الثلاث من حيث الملكية والإدارة والبنية الأساسية والإستثمار والموارد البشرية.
- مشروعات في مجال النقل البحري وتشمل تحديد الأطر القانونية والتنظيمية والآليات الأزمة لتنفيذ القواعد في مجال فحص السفن والبحث والإنقاذ والمساعدات والمسح الجغرافي لحركة الملاحة.
ولكي يتم تسريع وتيرة النمو الإقتصادي، تم مشاركة القطاع الخاص في مجالات الإستثمارات التالية:

- أنشئت سكة حديد تازارا لإستغلال المعادن في حقول الفحم في موشوما Mchuuma على بعد 950 كم من ميناء متوارا غرباً 290 كم من خط تازارا.

- حقول حديد ليجانجا Liganga لكي يتم تصدير المعادن من خلال ميناء دار السلام أو متوارا، وهذا يقع تحت إدارة تنمية ممر متوارا، ويقدر الاحتياطي في حقل مشوما بنحو 450 مليون طن من الفحم والذي يبعد بنحو 120 متر بعيداً عن سطح الأرض. ويقع حقل ليجانجا Liganga لخامات الحديد في جنوب نيجومبي في إقليم أرينجا أي يبعد حوالي 650 كم غرب ميناء متوارا، كما أنه يبعد حوالي 100 كم من خط تازارا.

- توجد مشروعات إستثمار قصيرة الأجل في خط سكة حديد تنزانيا، مثل تطوير وحدات مخازن الحاويات الداخلية ومعالجة مشكلات الازدحام والإحتقان، ومشروعات طويلة الأجل مثل صيانة السكك الحديدية والإنشاءات، وتطوير نقاط الحاويات الداخلية (ICD) والحاويات الدولية مثل كيجوما وطابورا ومورجورو وأروشا وتانجا وشينيانجا ودودوما ومباندا.

- وقدمت هيئة سكك حديد تنزانيا سلسلة من الإجراءات لتعزيز خط سكة حديد Tanga الذي يربط بين Tanga و Arusha في المنطقة الشمالية الشرقية من تنزانيا. وتهدف هذه التدابير إلى زيادة حجم البضائع، والحد من وقت نقل البضائع وتكاليفه، ودعم مجموعة متنوعة من السلع التي يمكن نقلها عبر خط سكة حديد Tanga في المسار Tanga - Moshi الذي يبلغ طوله حوالي 430 كم، تستغرق حركة البضائع إلى وجهتها ما يصل إلى ثلاثة أيام منذ أن يحتاج القطار إلى التحرك بسرعة 30 كيلومترًا في الساعة (Km-h) بدلاً من السرعة العادية من 50 كم ساعة، بسبب سوء حالة شبكة السكك الحديدية، بالإضافة إلى ذلك، يتم تقليل تنوع السلع التي يمكن نقلها حيث أن البنية التحتية الحالية في حالة سيئة جدًا.⁽¹⁾

ووفقًا لبنك التنمية الأفريقي (AFDB)، فإن شركة راهكو (RAHC) تدعم أيضًا إحياء خط سكة تنزانيا من خلال تقديم خطة لإستبدال القضبان المتهالكة التي تهدف إلى زيادة السرعة وزيادة حجم البضائع. ومن المقرر أن يتم إحياء خط السكة الحديد الشمالي الذي يربط بين ميناء تانجا ومدينة أروشا عاصمة السفاري، ويعتبر أقدم الخطوط في شرق أفريقيا، حيث تم بناء خط Tanga خلال فترة الحكم الاستعماري الألماني في عام 1891 لربط ميناء Tanga في المحيط الهندي ببحيرة فيكتوريا بالمرور جنوب جبال Usambara. والذي يبلغ طوله 438 كيلومترًا وكان متوقفًا عن تقديم الخدمات منذ 14 عامًا، وذلك بهدف زيادة حجم البضائع، والحد من وقت نقل البضائع وتكاليفه، ودعم مجموعة متنوعة من السلع التي يمكن أن تنقلها شركة السكك الحديدية التنزانية المحدودة (TRL)، وذلك من خلال التخطيط لشراء 11 قاطرة حديثة لتعزيز النقل بالسكك الحديدية.⁽²⁾

(6) السياسات والاستراتيجيات الوطنية الخاصة بالممر التنمية المركزي:

تتضمن الخطة الخمسية الثانية للتنمية Five - Year Development Plan 2 ("FYDP II") المشاريع الرائدة الوطنية المرتبطة بممرات التنمية. تشمل الممرات في FYDP II - Tanga Corridor؛ والممر المركزي وممر تازارا و متوارا. تقود حكومة تنزانيا تنفيذ مشاريع الربط لتطوير البنية التحتية والتي ستبدأ في فتح الإمكانات الاقتصادية لممرات التنمية المعنية. على سبيل المثال، ستعمل السكك الحديدية ذات المقياس المعياري (SGR) على تحديث نظام السكك الحديدية الذي يخدم ممر التنمية المركزي ويربط الموانئ التي تقع على ساحل تنزانيا مع جمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي ورواندا وأوغندا. تستكمل حكومة تنزانيا أيضًا مرحلة التشييد النهائية للطريق الرئيسي في خليج متوارا - مبامبا مع وصلات إلى موزمبيق باعتبارها البنية التحتية للطرق الأساسية في ممر التنمية متوارا.⁽³⁾

⁽¹⁾<https://www.tanzaniainvest.com/transport/tanzania-railway-operator-trl-proposes-plan-for-improvement-of-freight-services-in-central-and-tanga-lines>.

⁽²⁾ <https://constructionreviewonline.com/2017/12/tanzania-revive-northern-railway-boost-cargo-transport>.

⁽³⁾ Munishi, J.J. Kashaigili, N. Chilagane, P. Lyimo, R.E. Pallangyo and L. Kolukwi, op.cit , p.1-28.

ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية لرؤية التنمية التتزانة لعام 2025 وأهداف جماعة شرق إفريقيا (EAC) والدول الشريكة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي في تحقيق نمو اقتصادي أسرع من أجل الحد من الفقر والقضاء عليه على المدى الطويل والتوجه الرئيسي نحو تحسين شبكة الطرق والسكك الحديدية ؛ تحسين النقل البحري والجوي ؛ تقليل التأخير في المراكز الحدودية ؛ تخفيض تكاليف التأمين ؛ جذب الإستثمار في تطوير البنية التحتية ؛ إشراك القطاع الخاص في تشغيل البنية التحتية وتقديم الخدمات ؛ وتنفيذ إصلاحات قانونية وتنظيمية فعالة لتعزيز عملية التنمية.

وقد تبنت تنزانيا نهج ممر التنمية والخطط الجارية لزيادة إستثمارات البنية التحتية لتحفيز التنمية الإقتصادية الشاملة. حددت الحكومة الممر المركزي كأداة إستراتيجية لدعم الأهداف الإنمائية. تتمثل الطريقة المقترحة في تحويل ممر النقل المركزي إلى ممر تنمية متكامل أيضاً مع الممر الشمالي. وبالتالي، ستشمل الإستثمارات العامة في مجال النقل البنية الأساسية الريفية التكميلية مثل مراكز الإنتاج المجتمعية والبنية التحتية للسوق لدعم النمو الشامل. في هذا السياق، أعطى دعم بنك التنمية الأفريقي في إطار ورقة الاستراتيجية القطرية 2016-2020 الأولوية لتوفير حلول التنمية المتكاملة لتحويل المناطق التي ستكون مشروعاتها في مراكز التنمية الإقتصادية المحلية.

وحددت رؤية التنمية التتزانة 2025 أولويات التدخلات الهادفة إلى رعاية الإقتصاد الصناعي كما هو مبين في الأعمال الأساسية في خطة التنمية الخمسية (FYDP I) والإستراتيجية الوطنية للحد من الفقر والنمو الإقتصادي (NSPREG-II (MKUKUTA II)، بما في ذلك الإستثمار الضخم في الطاقة والبنية التحتية للنقل الإستراتيجي: توسيع قدرة مناولة البضائع في موانئ دار السلام ومتوارا وتانجا وتحسين خط السكك الحديدية المركزي. وهناك خطط للزراعة والتنمية على طول ممر التنمية متوارا حيث الظروف البيئية الزراعية مناسبة للذرة وفول الصويا ومجموعة متنوعة من المحاصيل الأخرى.

(7) الحلول المقترحة:

هناك حاجة ملحة لمنح حوافز مالية لدعم أو جذب الإستثمارات في ممر التنمية المركزي في تنزانيا. يمكن أن تكون هذه الحوافز في شكل إقتصادي أو مالي أو نقدي ويمكن أن تكون حزمًا ضمن الأنظمة الحالية للحوافز مثل القوانين واللوائح. وقد يشمل التحفيز المقترح لدعم وجذب الإستثمارات في ممرات التنمية الإعفاء من الرسوم، والتخفيف من الضرائب على السلع الرأسمالية التي يتم اعتبارها، وتخفيض ضريبة الشركات.

وتشمل الحوافز المادية إنشاء بنية تحتية مادية داخل ممرات التطوير مثل الطرق التي تعمل في جميع الأحوال الجوية (المعبدة)، وإمدادات الطاقة، وأنظمة المياه والصرف الصحي، وخطوط السكك الحديدية، والمطارات وشركات الطيران، والموانئ التي بها معدات موثوقة ومرافق لوجستية. والعمل على توسيع وتحديث البنية التحتية المادية بما في ذلك الطرق والسكك الحديدية وطرق المياه وإمدادات المياه والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات

لدعم الزراعة؛ الموانئ البحرية، هناك حاجة إلى المطارات، وأنظمة السكك الحديدية، حتى يحقق ممرالتممية المركزي إمكاناتها الكاملة لتسريع النمو الإقتصادي.

وبالإضافة إلى ما سبق لابد من الإهتمام بإنشاء نظام نقطة واحدة للتفتيش على نقاط الحدود (OSIS)^(*) هو عبارة عن نظام نقطة واحدة للحدود أى نظام حدود متكامل يمهد الطريق لحركة أسرع للبضائع والأفراد عبر الحدود، ويهدف إلى جلب جميع مشغلي الحدود من كلا البلدين فى مكان موحد لتحسين الكفاءة من خلال عمليات مبسطة ومنسقة. وله الكثير من الفوائد الأساسية بما في ذلك: تقليل أوقات العبور وتكلفة القيام بالأعمال التجارية لكل من التجار والناقلين إجراءات التخليص من البضائع العابرة في نقطة التوقف يصل السائقون إلى الحدود من جانب تنزانيا، والمضي مباشرة إلى الجانب الحدودي الآخر (ساحة الإنتظار) لإجراء عملية التخليص. ويقوم السائقون أو وكلاء الشحن والتخليص (CFA)^(*) بتسليم المستند بما في ذلك مستند العبور (ترخيص نقل البضائع العابرة التي تقدمها الجمارك إلى مالكي شاحنات العبور). ويتلقى موظف الجمارك المستندات ويقوم بالتفتيش المادي على كل من الختم الجمركي والختم الإلكتروني ويعد تقريراً موجزاً للتحقق من الموقع على الجانب الخلفي من الإدخالات ويضع الطابع والأختام على الشحنات العابرة.

وتسمح هذه الوثيقة للبضائع بالانتقال من Kobero - Rusumo إلى الحدود الموجودة إما في Rubavu - Goma أو Rusizi 1 - Ruzizi II أو ميناء Bujumbura - Kavimvira اعتماداً على وجهة الشحن في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وتستغرق عملية التخليص حوالي 15 - 20 دقيقة وهو أفضل بكثير من النظام السابق قبل بدء تطبيق نظام محطة التوقف الشاملة (OSBP) وتستغرق الوحدة الصغيرة حوالي 7 - 10 دقائق. ويُفرض على السائقين الذين تجاوزوا وقت القيادة لمدة 4 أيام وفقاً لما تقتضيه إجراءات الختم الإلكتروني 40 ألف شلن تنزاني (20 دولار) لكل يوم إضافي.⁽¹⁾

ويعد إنشاء محطات الفحص الشاملة في مانيوني Manyoni ونيكانازي Nyakanazi ورسومو Rusumo و موتوكولا Mutukula و كابنجا Kabanga، وكبيرو Kobero، كواحدة من الخطوات الأساسية في خفض تكاليف ممارسة الأعمال التجارية في الممر المركزي، والتي تتميز بتأخيرات كبيرة وتكاليف نقل مرتفعة نسبياً بسبب توقف العديد من محطات التفتيش على الطريق. فعلى سبيل المثال، في الماضي كانت الشاحنات تتوقف عند حوالي 31 نقطة تفتيش checkpoints رسمية منفصلة (8 موازين، 20 كمائن شرطة و 3 كمائن تحصيل إيرادات). وقد أجرت

^(*) يشير نظام نقطة التوقف الواحدة (OSIS) One Stop Inspection Stations إلى الإطار القانوني والإجراءات المرتبطة بالتوقف مرة واحدة خلال الرحلة للخروج من دولة واحدة والدخول إلى الدولة المجاورة، من خلال تطبيق ضوابط مشتركة لتقليل الإجراءات الروتينية عبر الحدود.

^(*) Chartered Financial Analyst (CFA).

⁽¹⁾ Transit transport facilitation agency, Central Corridor Annual Performance Monitoring Report 2016, op.cit, p.26-42.

وكالة تيسير النقل العابر بالممر المركزي (CCTTFA) ووزارة الأشغال في تنزانيا دراسة جدوى في أبريل 2013، وتم الإتفاق على أن هيئة تنظيم الإتصالات والشرطة وهيئة الطرق التنزانية (TANROADS) يجب أن تنتقل إلى نقاط التفتيش الثلاثة في فيجوازي Vigwaza، مانيوني Manyoni و نيكانازي Nyakanazi. والتي تعمل على توفير المزيد من الخدمات ذات القيمة المضافة مثل الإقامة، والكراج، ومراكز التفتيش.

وقد أدى كل هذا إلى تحسّن نسبي في الخدمات المالية حيث تتوفر الآن الخدمات المصرفية على الحدود، ولكن في الجانب التنزاني، لا يزال مستخدمو البنك يواجهون صعوبات حيث يعمل البنك في ساعات عمل البنوك العادية (من الساعة 0800 إلى الساعة 1600) على عكس الوكالات الأخرى الموجودة على الحدود (من الساعة 0700 - إلى الساعة 2300).

ولقد تم التخفيف من مشكلة إنقطاع الكهرباء المستمرة على الحدود في الجانب التنزاني؛ وذلك نتيجة تركيب مولدات جديدة في يوليو 2016. وهناك خطط جارية لتشمل تركيب صنابير إطفاء الحرائق على الحدود بموجب ترتيبات هيئة تنظيم الاتصالات. الحجر الصحي والمستوصف مطلوبان أيضاً على الحدود. وأبلغ عن نقص معدات مكافحة الحرائق ومرافق الإنقاذ عند الحدود نكسات كبيرة في حالة حدوث أي حوادث. في الواقع، أبلغ أنه خلال فترة شهرين، تم إحتراق أكثر من خمسة صهاريج بالكامل بسبب عدم توفر قدرات وسائل الإنقاذ من الحرائق والإطفاء- الصورة رقم(8).

ولاتزال هناك بعض المشكلات على الحدود بما في ذلك عدم وجود مساحات كافية لوقوف السيارات على جانب أوغندا ونقص إستراحات الموظفين على الجانب التنزاني. ويتم فرض رسوم على مستخدمي الطريق بناءً على المسافة من الحدود وعدد المحاور في الشاحنة، أي الشاحنات ذات المحورين تقدر الرسوم بواقع 6 دولارات لكل 100 كيلومتر بينما الشاحنات ذات الثلاثة محاور فتقدر بحوالي 16 دولار لكل 100 كيلومتر.⁽¹⁾

صورة (1) شاحنة تحمل بضائع محترقة بالكامل في مانيوني بسبب نقص خدمات مكافحة الحرائق

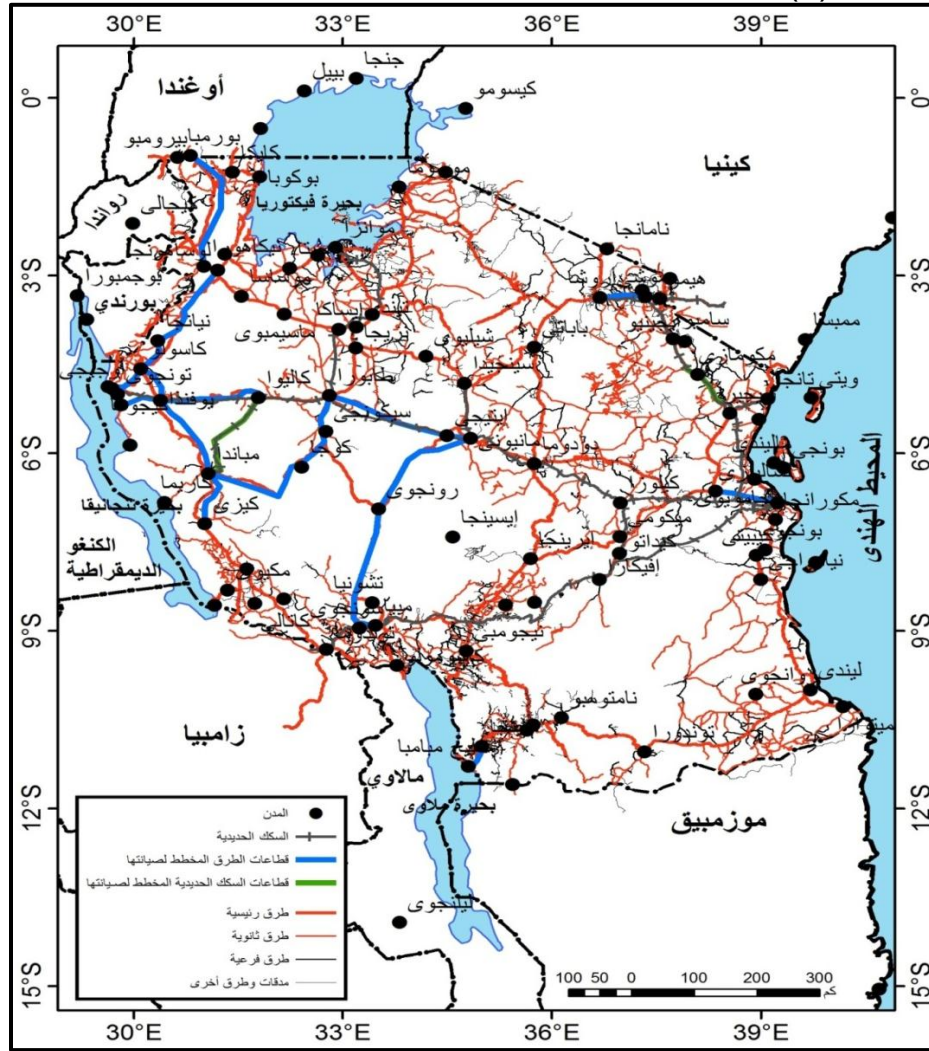


Source: Transit transport facilitation agency, central corridor annual Performance monitoring report, 2017, op.cit, p.40.

⁽¹⁾Transit transport facilitation agency, central corridor annual Performance monitoring report 2017, op.cit, p.23.

وهناك العديد من الدراسات وخطط المشروعات⁽¹⁾ التي تعمل على زيادة حصة النقل بالسكك الحديدية بشكل كبير، بالإضافة إلى زيادة كفاءة استخدام الطاقة، وبالتالي تحسين النظم اللوجستية المحلية، فضلا عن تعزيز وترشيد استخدام الطاقة، ومن أمثلة هذه المشروعات هو إعادة تأهيل المسار والجسور على طول الممر المركزي، وشراء وإعادة تصنيع القاطرات وتدريب الموارد البشرية لتحسين نظام السكك الحديدية. ويتألف الخط المركزي من خط سكة الحديد يبدأ من دار السلام-كيجوما، وخط طابورا-موانزا، والممر المركزي لديه إمكانيات نقل عالية، ولكن هناك قطاعات كبيرة تحتاج إلى صيانة-كما هو في الشكل التالي رقم (3)- وهذه القطاعات مدرجة ضمن خطط الصيانة ويعتبر نقص التمويل الكافي معوقاً لتنفيذها.

شكل (3) قطاعات الطرق والسكك الحديدية المخطط لصيانتها وتطويرها



Source: Ministry of Transport, Tanzania, Comprehensive Transport and Trade System Development Master Plan, Building an Integrated Freight Transport System, Final Report, Volume 3, Current Issues, Ltd, International Development Center of Japan Incorporated, Dar Essalam, 2014, p.35, 36.

(1) PADECO Co., Ltd, Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation, Ministry of Economy, Trade and Industry. Study on the Central Corridor Railway Revitalization and Energy Efficiency Project in the United Republic of Tanzania, 2014, p.1-26.