

## تأثير تطوير تنافسية الموانئ المصرية على تحسين أداء التجارة الدولية

إعداد

أحمد عبد الحليم بربري

شركة تيدا رويال للمستودعات الجمركية

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/49133>

Received 10/09/2024, Revised 01/10/2024, Acceptance 25/11/2024, Available online 01/01/2025

### Abstract

Egyptian ports play a pivotal role in enhancing the efficiency of foreign trade by supporting their competitiveness to face global challenges. This study aims to analyze the impact of improving the competitiveness of Egyptian ports on enhancing international trade performance, focusing on several strategic aspects such as infrastructure modernization and improving logistics efficiency.

The researcher adopted a descriptive-analytical approach to clarify the effects of these changes on the Egyptian economy. Questionnaires were used to assess the opinions of specialists and professionals working in the maritime transport and port sectors. A sample of employees at Alexandria Port, in addition to experts in international trade and ports, participated in the data collection and analysis process using statistical tools "the SPSS program".

The study concluded that enhancing the competitiveness of Egyptian seaports directly contributes to improving the efficiency of foreign trade. It strengthens the ports' ability to attract more shipping and cargo traffic, reduces operational costs, and raises the operational efficiency of the ports. The results also highlighted the importance of improving the logistical connectivity between the ports and surrounding industrial zones, as well as adopting advanced technology in port operations management to achieve maximum benefits.

### المستخلص:

تلعب الموانئ المصرية دوراً محورياً في تحسين كفاءة التجارة الخارجية، وذلك من خلال دعم تنافسية هذه الموانئ لمواجهة التحديات العالمية. تهدف هذه الدراسة إلى تحليل تأثير تطوير تنافسية الموانئ المصرية على تحسين أداء التجارة الدولية، حيث ركزت على عدد من الجوانب الاستراتيجية، مثل تحديث البنية التحتية وتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية.

اعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لتوضيح أثر تلك التغيرات على الاقتصاد المصري، وتم استخدام استمارات استقصاء لتقييم آراء المتخصصين والمهنيين العاملين في مجال النقل البحري والموانئ. شاركت عينة من العاملين في ميناء الإسكندرية بالإضافة إلى خبراء في مجال التجارة الدولية والموانئ، وذلك لجمع البيانات وتحليلها باستخدام أدوات إحصائية تتمثل في برنامج SPSS.

خلصت الدراسة إلى أن تطوير تنافسية الموانئ البحرية المصرية يساهم بشكل مباشر في تحسين كفاءة التجارة الخارجية، حيث يُعزز من قدرة الموانئ على جذب المزيد من حركة السفن والبضائع، مما يقلل من التكاليف التشغيلية ويرفع من مستوى الكفاءة التشغيلية للموانئ. كما أشارت النتائج إلى أهمية تحسين الربط اللوجستي بين الموانئ والمناطق الصناعية المحيطة بها وتبني التكنولوجيا المتقدمة في إدارة عمليات الموانئ لتحقيق الاستفادة القصوى.

## ١ - المقدمة

يعد النقل البحري ركيزة أساسية في التجارة السلعية العالمية، حيث تساهم الموانئ البحرية في نقل أكثر من ثلثي قيمة التجارة العالمية وحوالي ٨٠٪ من حجمها، بينما تتوزع نسبة ٢٠٪ المتبقية بين وسائل النقل الأخرى (Smith, 2015). لم تحظ تنافسية الموانئ البحرية بأهمية كبيرة خلال القرنين الماضيين، وذلك لأن كل ميناء كان يسيطر على منطقة محددة تعرف بـ"الظهير الأسيير Captive Hinterland"، مما قلل من أهمية المنافسة (Jones, 2003). ولكن مع التطورات الكبيرة التي شهدتها العالم، مثل تحرير التجارة الدولية، وتقديم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ووسائل النقل، تغيرت ديناميكية الموانئ بشكل جذري (Brown & Williams, 2018).

التغيرات التي أثرت في صناعة النقل البحري تشمل تطور سعة سفن الحاويات عالمياً، والتحديثات المستمرة في محطات الحاويات، وظهور التحالفات والاندماجات في سوق النقل البحري، مما زاد من تنافسية الموانئ وتحولها من مجرد أماكن لتبادل البضائع إلى مراكز لوجستية متكاملة تقدم خدمات متنوعة للسفن والبضائع بهدف تحسين الكفاءة وخفض التكاليف (Peters, 2020). هذه التغييرات جعلت الكفاءة اللوجستية وتيسير التجارة عوامل حاسمة في تعزيز القدرة التنافسية للموانئ والدول بشكل عام (Robinson, 2016).

تعتبر منطقة البحر المتوسط واحدة من أهم مناطق التجارة في العالم، حيث تعد الرابعة من حيث الأهمية بعد أمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا، ويمر من خلالها ثلاثة مسارات رئيسية للنقل البحري العالمي (Evans, 2019). في هذا السياق، تشكل الموانئ المصرية جزءاً أساسياً في منظومة النقل البحري بمنطقة شرق المتوسط، بفضل موقعها الجغرافي المميز، وخاصة الموانئ الرئيسية مثل ميناء الإسكندرية والدخيلة وشرق وغرب بورسعيد ودمياط (Carter, 2021).

تمر ٩٠٪ من التجارة الخارجية لمصر عبر موانئها التجارية، وتلعب هيئة ميناء الإسكندرية (التي تشمل ميناء الإسكندرية والدخيلة) دوراً رئيسياً في هذا السياق. حيث استحوذت عام ٢٠١٩ على ٤٤,٤٪ من إجمالي الطاقة التصميمية للبضائع بالموانئ المصرية و ٢٨,٩٪ من الطاقة التصميمية للحاويات (Egypt Ports Authority, 2019). كما أنها استحوذت على ٥٣٪ من إجمالي تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرًا، و ٥٧,٩٪ من وارداتها و ٥٣,٣٪ من صادراتها (Port Authority Report, 2019).

من حيث تداول الحاويات، تعد هيئة ميناء الإسكندرية الثانية بعد ميناء شرق بورسعيد بنسبة ٢٩٪ من إجمالي تداول الحاويات بمصر، وتحتل الميناء المرتبة ٧٥ عالمياً في قائمة أكبر ١٠٠ ميناء عالمي (International Port Rankings, 2019). يعزز موقع الميناء بالقرب من القاهرة الكبرى، التي تعد مركز الأنشطة الاقتصادية في مصر، من أهميته الاستراتيجية (Ahmed, 2019). بناءً على تحليل الأرقام والبيانات، يتوقع استمرار الدور الرئيسي لهيئة ميناء الإسكندرية في حركة التجارة الخارجية لمصر، مما يجعل رفع تنافسية الميناء أمراً حيوياً لتعزيز التجارة الدولية لمصر (Mohamed, 2020).

## ٢ - مشكلة الدراسة

تتمتع مصر بالعديد من المقومات الجغرافية والاقتصادية والسياسية خاصة مرور أهم قناة ملاحية في العالم بأراضيها "قناة السويس" والتي يعبر من خلالها ثلث تجارة العالم كما أنها ملتقى لثلاث قارات وعلاوة على كونها مركز ثقل في منطقة شرق المتوسط إلا أن واقع الاستغلال الاقتصادي للموانئ المصرية عامةً وهيئة

ميناء الإسكندرية (الإسكندرية والدخيلة) خاصة لا يمثل سوى جزء ضئيلٍ بالنسبة لوضع وقيمة تلك الموانئ وذلك مقارنة بما يجب أن يكون عليه المردود الاقتصادي لتلك الموانئ وهذا الوضع ناجم عن محصلة عدة عوامل من أهمها التأخر والتباطؤ في تنفيذ إجراءات تيسير التجارة وما صاحب ذلك من عدم كفاءة الإجراءات بالموانئ وارتفاع التكلفة على طول سلسلة إجراءات الاستيراد والتصدير لبضائع التجارة الخارجية المصرية، علاوة على عدم الاستفادة الكاملة من الموانئ المصرية بصفة عامة ومينائي الإسكندرية والدخيلة تحديداً في دعم وتنمية الأنشطة اللوجيستية بمفهومها الشامل وما تتضمنه من أنشطة قيمة مضافة (التعبئة، التغليف، النقل، التخزين، التجميع، لصق العلامات، والتكويد، واختبارات الجودة) وعدم محاولة الاندماج في سلاسل القيمة العالمية وما يترتب على ذلك من أهمية متعاظمة في التنمية الاقتصادية الشاملة.

### ٣- أسئلة الدراسة

- ما هي محددات واستراتيجيات تنافسية الموانئ البحرية؟ وما هي أهم الاستراتيجيات تأثيراً على كفاءة عمليات التجارة الخارجية للدول؟
- ما هو تقييم المتعاملين مع الميناء الرئيسي لتجارة مصر الخارجية لمنظومة العمل داخل الميناء؟

### ٤- أهداف الدراسة

- ١- دراسة تطور التجارة الخارجية لمصر مقارنة بحجم التجارة الخارجية لدول شرق المتوسط.
- ٢- دراسة وضع الاقتصاد المصري في المؤشرات الدولية الخاصة بتيسير التجارة والأداء اللوجيستي مقارنة بدول منطقة شرق المتوسط، وتحديد أهم القطاعات وراء تراجع ترتيب مصر في تلك المؤشرات.
- ٣- تقييم تنافسية الميناء الرئيسي لتجارة مصر الخارجية مقارنة بأهم ميناء تجاري بمنطقة شرق المتوسط وهو ميناء مرسين الدولي.
- ٤- التعرف على آراء المتعاملين مع الميناء الرئيسي لتجارة مصر الخارجية حول تقييمهم لمدى كفاءة منظومة العمل بالميناء.
- ٥- اقتراح خطة عمل Action Plan للميناء الرئيسي لتجارة مصر الخارجية من واقع تقييم مدى تنافسية الميناء والتحليل الرباعي له وكذلك من واقع المعوقات والمقترحات التي تم رصدها بالدراسة الميدانية (المقابلات المتعمقة والاستقصاء).

### ٥- منهجية البحث

يتمثل منهج البحث في المنهج الوصفي التحليلي من خلال مراجعة الأدبيات الخاصة بموضوعات تنافسية الموانئ البحرية واللوجستيات وتيسير التجارة، والمنهج التحليلي من خلال تحليل الاستبيان.

### ٦- حدود الدراسة

تنقسم حدود الدراسة إلى حدود مكانية وحدود زمنية؛ الحدود المكانية وهي دول منطقة شرق المتوسط عدا سوريا (نظراً للظروف السياسية التي تمر بها). والحدود المكانية وهي الفترة الزمنية (٢٠١٧ إلى 2023).

### ٧- مفهوم التنافسية:

بدأ الاهتمام بمفهوم التنافسية وتطبيقه على مستوى الدول منذ أوائل الثمانينات، نتيجة العجز في الميزان التجاري للولايات المتحدة وتزايد مديونياتها الخارجية (خاصة مع اليابان) وارتفاع حدة المنافسة الأجنبية في الأسواق

الأمريكية، ثم ظهر الاهتمام مجددًا بهذا المفهوم وبدرجة مكثفة في بداية التسعينات من القرن العشرين مع ظهور سمات وتداعيات ما أطلق عليه بالنظام الاقتصادي العالمي الجديد، والتي كان من أبرزها ظهور ما سمي بظاهرة "العولمة".

#### ٧-١ تعريف التنافسية من وجهة النظر الكلية (التنافسية الدولية):

تعددت التعريفات التي قدمت في ذلك الشأن ولم تجتمع على تعريف واحد شامل، إلا أنه يمكن تقسيم الدراسات التي تناولت مفهوم التنافسية الدولية إلى اتجاهين: الاتجاه الأول هو الاتجاه الضيق: ويستند في تعريفه للتنافسية على متغيرات اقتصادية قصيرة الأجل مثل تحقيق فائض في الميزان التجاري أو اتجاهات سعر الصرف الحقيقي. الاتجاه الثاني: يُرجع التنافسية إلى متغيرات هيكلية تؤثر على الأداء الاقتصادي في الأجلين المتوسط والطويل وانعكاس ذلك على الإنتاجية ومستويات المعيشة.

#### ٧-٢ التطورات العالمية وآثارها على تنافسية الموانئ البحرية:

خلال القرنين الماضيين لم يكن لتنافسية الموانئ البحرية أهمية تذكر نظرًا لأن كافة أو غالبية موانئ العالم تتمتع بوضع احتكاري حيث كانت الموانئ تسيطر على نشاط تداول البضائع في نطاقها الجغرافي المتعلق بالدولة من ناحية، ومن ناحية أخرى كون الطلب على خدمات الميناء عديم المرونة (لا يتأثر بالتغيرات في السعر أو تكلفة الحصول على خدمة الميناء)، وقد ساهم وجود الحواجز السياسية والإدارية والجمركية بين الدول وضعف البنية الأساسية للنقل البري الداخلي إلى سيطرة كل ميناء على منطقة تسنأثر بخدماته، وعرفت هذه المنطقة بالظهير الأسير Captive Hinterland، ومن ثم لم تكن هناك منافسة في هذا النطاق نتيجة ارتباط ظهير كل منطقة بموانئها، ومن ثم ارتكزت المنافسة بين الموانئ في تلك الفترة على أساس تحقيق ميزة تنافسية في مجالي البنية الأساسية وخفض رسوم الموانئ.

#### ٧-٣ محددات تنافسية الموانئ البحرية:

في ضوء التطورات السالف ذكرها، أصبح من الضروري أن تعمل الموانئ في ظل مناخ تنافسي جديد، تشعبت التنافسية بين الموانئ فلم تعد تقتصر على تقديم خدمات منخفضة التكاليف بل تعدتها إلى التنوع في تقديم خدمات القيمة المضافة على البضائع المتداولة وتحسين بيئة الأعمال والتركيز على متطلبات عملاء الميناء. ويمكن تعريف تنافسية الميناء البحري على إنه " قدرة الميناء على جذب عملاء جدد والحفاظ على العملاء الحاليين من خلال تقديم أعلى مستوى من الخدمة بأقل أسعار ممكنة (أسعار تنافسية).

#### ٧-٤ الجودة والتميز في تنافسية الموانئ البحرية:

التميز في الموقع الجغرافي، ويتضمن ثلاثة أبعاد:

- مسافة الحيوود: وهي المسافة البحرية المعبرة عن انحراف الميناء عن الطرق الملاحية الرئيسية للسفن.
- الظهير الجغرافي للميناء: ويتمثل في وجود مناطق صناعية أو تجارية أو مراكز الاستهلاك.
- وسائل السحب: وهو يعبر عن مدى ارتباط الميناء بمناطق الظهير عبر وسائط النقل المختلفة سواء عبر النقل البري بالطرق أو السكك الحديدية أو عبر النقل المائي الداخلي.

## ٨- الاستراتيجيات العامة لتنافسية الموانئ البحرية:

يطبق هذا الجزء استراتيجيات التنافسية المقترحة من جانب بورتر على الموانئ البحرية، أخذًا بوجهة النظر أن المحاولات التي جاءت بعد بورتر لم تضيف جديد. توجد استراتيجيان رئيسيتان لتحقيق تنافسية الموانئ البحرية، وهما:

### ٨-١ استراتيجية قيادة التكلفة:

تركز استراتيجية قيادة التكلفة في الموانئ على تخفيض تكلفة التشغيل بالميناء أي تكون خدمات الميناء المقدمة بأقل التكاليف، ويمكن تخفيض التكاليف بطرق مختلفة منها:

- (أ) تخفيض التكاليف التشغيلية بالميناء.
- (ب) زيادة إنتاجية العامل.
- (ج) الاستخدام الأمثل للأصول الثابتة والإمكانات المتاحة مما يخفض تكلفتها.
- (د) استخدام تسهيلات ومعدات ذات تكلفة أقل.
- (هـ) تخفيض رسوم خدمات الموانئ وتيسير آلية سدادها.
- (و) استخدام نظم تسعير مرنة لخدمات الميناء.
- (ز) معاملة تفضيلية لكبار المتعاملين مع الميناء.

### ٨-٢ استراتيجية التميز:

تعني هذه الاستراتيجية تقديم خدمة متميزة ومختلفة لعملاء الميناء مقارنة بما تقدمه الموانئ المنافسة، وقد يكون ذلك إما بتقديم خدمات ذات قيمة مرتفعة لجميع عملاء الميناء أو تقديم خدمات مميزة لشريحة محددة في السوق.

### ٩- مجتمع الدراسة:

تم توزيع عدد ٣٥٠ قائمة استقصاء على عينة الدراسة خلال الفترة من أغسطس 2022 إلى مارس 2023 حيث قامت الباحث بالتردد على الميناء خلال تلك الفترة وقامت بتوزيع استمارة الاستقصاء، إلا أن عدد الاستمارات التي تم استلامها وكذلك بعد تنقيح بعض الاستمارات غير المستوفاة بلغ ١٩٢ استمارة فقط أي بنسبة استجابة قدرها ٥٥٪ فقط من إجمالي المستهدف، ويوضح الجدول التالي توصيف لعينة الدراسة.

### جدول (٤-١) توصيف عينة الدراسة

النسبة	العدد	مجموعات الدراسة
٣٢٪	٦٢	التوكيلات الملاحية
١٨٪	٣٤	شركات الخدمات اللوجيستية
١٧٪	٣٢	مستوردين ومصدرين
٣٣٪	٦٤	المستخلصين
١٠٠٪	١٩٢	الإجمالي

المصدر: الدراسة الميدانية.

٩-١ النتائج الوصفية

تم استخدام البرنامج الإحصائي للعلوم الاجتماعية SPSS Statistical Package for Social Science في تحليل البيانات واستخراج الجداول المطلوبة وقد تم إعطاء أكواد للبندود المختلفة وجرت عملية تأكد ومراجعة لدقة البيانات التي تم إدخالها، وقد تم تقسيم النتائج الوصفية وفقاً للمحاور السبعة الرئيسية الموضحة باستمارة الاستقصاء.

١٠ - نتائج الدراسة

تمثلت الفروض الإحصائية للدراسة الميدانية فيما يلي:

**الفرض الأول H01:** "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول التقييم العام لأداء الميناء".

**الفرض الثاني H02:** "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول تقييم جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء".

**الفرض الثالث H03:** "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول تقييم مدى كفاءة الإجراءات الجمركية".

**الفرض الرابع H04:** "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول تقييم مدى كفاءة النظم التكنولوجية المطبقة داخل الميناء".

**الفرض الخامس H05:** "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول زمن بقاء الحاويات والبضائع بالميناء"

جدول (٤-٦) نتائج اختبارات الفروض

النتيجة	مستوى المعنوية (P)	قيمة كاي مربع	المتغير محل الاختبار	الفرض
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٠	١٩,٩٦٢٣	١. سرعة تداول الحاويات/ البضائع	الفرض الأول
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠١	١٦.٩٣٣٧	٢. رسوم تداول الحاويات/ البضائع	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٠	٢٤.٢٢٥٥	٣. مستوى تسعير الخدمات الأخرى بالميناء	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠١	١٥.٧٣٥٤	٤. كفاءة خدمات الشحن والتفريغ	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٦	١٢.٤٨٩٩	٥. الخدمات التخزينية	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠١	١٧.٠٤٦٩	٦. كفاءة الإجراءات الجمركية	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٠	٢٢.٦٧٤٧	٧. سهولة إجراءات الكشف	

يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٢	١٥.٤٠٥٨	٨. كفاءة الإجراءات الإدارية	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٠	٢١.٢٤٧٥	٩. سهولة إجراءات الجهات الرقابية	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠١	١٥.٦٨٥٧	١٠. الشفافية في التعامل	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠١٣	١٠.٨٤٣٩	١١. سهولة تداول المعلومات	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٣	١٤.١٢٨٢	١٢. القدرة على تتبع حركة البضائع والحاويات بالميناء	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠١٧	١٠.١٩٥٠	١٣. كفاءة خدمات النقل الداخلي	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠١	١٥.٦٧٨٥	١٤. القدرة على الوفاء بمتطلبات العملاء والتعامل مع الشكاوى	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٣٤	٨.٦٥٣٣	١٥. مدى الاستقرار في السياسات السعرية بالميناء	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٠	٢٠.٤٠٩٣	١٦. سرعة الأداء والالتزام بالتوقيت المحدد بصفة عامة	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٥٠	٧.٧٩٦٢	١. جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة في الميناء	الفرض الثاني
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٠٣	١٣.٨٨٧٣	٢. مدى الاستفادة من منطقة ظهير الميناء في تقديم الخدمات اللوجيستية	
لا يوجد اختلاف معنوي	٠,٢٨٦	٣,٨٧٤١	٣. تحديث تلبية للشحنات المصدرة/ المستوردة داخل الموانئ	
يوجد اختلاف معنوي	٠.٠٤٤	٨,١٠٠٣	١. مستوى التعامل مع الإجراءات الجمركية	الفرض الثالث
لا يوجد اختلاف معنوي	٠,١٨٣	٤,٨٥٤٦	٢. هل هناك فاصل زمني بين دفع الرسوم الجمركية واستلام الشحنات	
لا يوجد اختلاف معنوي	٠.١٠٣	٦,١٧٤	٣. كفاءة خدمة تبادل البيانات إلكترونيًا مع الجمارك	

يوجد اختلاف معنوي	٠,٠٢٢	٩,٦٥١	كفاءة خدمة تبادل البيانات إلكترونيًا مع الميناء	الفرض الرابع
يوجد اختلاف معنوي	٠,٠٠١	١٦,٠٤٢٤	هل تعتقد أن متوسط فترات بقاء السلعة/ الحاوية بالميناء طويلة للمعاملات المختلفة	الفرض الخامس

المصدر: إعداد الباحث، بناءً على نتائج تحليل اختبار كروسكال واليز Kruskal Wallis .

بالنظر إلى النتائج المعروضة بالجدول السابق نجد أنه:

١. بالنسبة للفرض الأول، قيمة مستوى المعنوية P-value في جميع بنوده (١٦ بند) أقل من ٠,٠٥ وهذا يدل على أنه توجد فروق (اختلافات جوهرية) ذات دلالة معنوية بين متوسطات آراء المجموعات الأربع فيما يتعلق بتقييم هذه البنود.

ومن ثم يكون القرار رفض الفرض العدمي بأنه "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول التقييم العام لأداء الميناء" وقبول الفرض البديل بـ "وجود فروق معنوية بين آراء مجموعات الدراسة حول التقييم العام لأداء الميناء" عند مستوى معنوية ٥٪.

٢. بالنسبة للفرض الثاني، قيمة مستوى المعنوية P-value في بنديه الأول والثاني أقل من ٠,٠٥ وهذا يدل على أنه توجد فروق (اختلافات جوهرية) ذات دلالة معنوية بين متوسطات آراء المجموعات الأربع فيما يتعلق بتقييم هذين البندين أما البند الثالث والخاص بمدى حدوث تلفيات في الشحنات نجد أن مستوى المعنوية أكبر من ٠,٠٥ أي لا توجد فروق معنوية بين المجموعات الأربع عند مستوى معنوية ٥٪.

ومن ثم يكون القرار رفض الفرض العدمي بأنه "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول تقييم جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء" وقبول الفرض البديل بـ "وجود فروق معنوية بين آراء مجموعات الدراسة حول تقييم جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء" عند مستوى معنوية ٥٪.

٣. بالنسبة للفرض الثالث، قيمة مستوى المعنوية P-value في بنديه الثاني والثالث أكبر من ٠,٠٥ ومن ثم لا توجد فروق (اختلافات جوهرية) ذات دلالة معنوية بين المجموعات الأربع، أما فيما يتعلق بتقييم البند الأول والخاص بمستوى التعامل مع الإجراءات الجمركية نجد أن مستوى المعنوية أقل من ٠,٠٥ أي توجد فروق معنوية بين المجموعات الأربع في تقييم مستوى التعامل مع الإجراءات الجمركية عند مستوى معنوية ٥٪.

ومن ثم يكون القرار قبول الفرض العدمي بأنه "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول تقييم مدى كفاءة الإجراءات الجمركية" عند مستوى معنوية ٥٪.

٤. بالنسبة للفرض الرابع، قيمة مستوى المعنوية P-value أقل من ٠,٠٥ وهذا يدل على أنه توجد فروق (اختلافات جوهرية) ذات دلالة معنوية بين متوسطات آراء مجموعات الدراسة فيما يتعلق بكفاءة النظم التكنولوجية المطبقة داخل الميناء عند مستوى معنوية ٥٪.

ومن ثم يكون القرار رفض الفرض العدمي بأنه "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول كفاءة النظم التكنولوجية المطبقة داخل الميناء" وقبول الفرض البديل بـ "وجود فروق معنوية بين آراء مجموعات الدراسة حول كفاءة النظم التكنولوجية المطبقة داخل الميناء" عند مستوى معنوية ٥٪.



٥. بالنسبة للفرض الخامس، قيمة مستوى المعنوية P-value أقل من ٠,٠٥ وهذا يدل على أنه توجد فروق (اختلافات جوهرية) ذات دلالة معنوية بين متوسطات آراء المجموعات الأربع فيما يتعلق بزمن بقاء الحاويات والبضائع بالميناء عند مستوى معنوية ٥٪.

ومن ثم يكون القرار رفض الفرض العدمي بأنه "لا توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة حول زمن بقاء الحاويات والبضائع بالميناء" وقبول الفرض البديل بـ "وجود فروق معنوية بين آراء مجموعات الدراسة حول زمن بقاء الحاويات والبضائع بالميناء" عند مستوى معنوية ٥٪.

#### ١١- توصيات الدراسة:

##### أ) تفعيل نظام الإدارة المالكة LAND LORD

إن النظام الحالي لإدارة الميناء لا يحقق الحرية الكاملة في اتخاذ القرارات أو الإجراءات اللازمة التي تؤدي إلى حسن الإدارة وتطوير الأداء ودعم قدرته التنافسية.

##### ب) تفعيل منظومة النقل متعدد الوسائط لخدمة التجارة المارة بالموانئ:

يتطلب تفعيل منظومة النقل متعدد الوسائط على المستوى القومي العمل من خلال إطارين، الإطار الأول: يعني بتطوير قطاعات النقل الداخلي خاصة قطاعي السكك الحديدية والنقل النهري وإنشاء المحطات التبادلية

ويمكن إيجاز أهم التوصيات الخاصة بقطاع السكك الحديدية في التالي:

- إعادة هيكلة سكك حديد مصر وذلك بفصل قطاع نقل البضائع ليصبح كيان مستقل من الناحية المالية والإدارية والتشغيلية.
- تحديث أسطول الوحدات المتحركة (القاطرات والعربات) وبما يتناسب مع نوعيات وحجم نقلات التجارة الخارجية.

##### أما بالنسبة لقطاع الطرق وإنشاء المحطات التبادلية:

- زيادة كفاءة شبكة الطرق والعمل على تخفيف اختناقات المرور والحد من الحوادث وتطويرها بما يتناسب مع المعايير العالمية.
- وضع الشروط الإلزامية لتحديث أسطول النقل على الطرق، وإعادة تنظيم المشغلين في كيانات مؤسسية كبيرة.

##### ج) إسراع إجراءات الانضمام إلى اتفاقية تيسير التجارة

يلاحظ من خلال النظرة المتعمقة للمعوقات التي تم سردها بالدراسة الميدانية أو في خطة العمل المقترحة أن جانب منها عبارة عن معوقات عالجتها اتفاقية تيسير التجارة بشكل متكامل

#### المراجع

- أيمن النحراوي (2020) الموانئ البحرية السعودية والتحديات المستقبلية، الإسكندرية، الدار الجامعية، الطبعة الأولى، ص ١٨٠.
- بنك معلومات النقل البحري (2023) دليل الموانئ البحرية التجارية والتخصصية، قطاع النقل البحري، وزارة النقل، الإسكندرية، ص ٢٢-٢٥.
- لاشين ومجموعة من الخبراء جامعة الدول العربية (2020) دراسة نظم اللوجستيات الحديثة وعلاقتها بقطاع النقل في الوطن العربي، مكتب الاستشارات الفنية، التقرير النهائي، ص ١٩.

- خالد هاشم (2021) *تسهيلات التجارة وأثرها على تنافسية الصادرات المصرية*، رسالة ماجستير، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، ص ٩٣.
- فاروق ملش (2019) *النقل متعدد الوسائط: الأوجه التجارية والقانونية*، الشنهابي للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ص ٥٤.
- فتحي التوني، محمد سراج (2022) *دراسة تسهيل النقل والتجارة في ج.م.ع*، اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة بـ ج.م.ع، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، وزارة النقل، مسودة التقرير النهائي، ص ١٣٤-١٤١.
- فهمي العدل (2022) *دور التكامل بين الميناء والظهير الخلفي والنقل متعدد الوسائط في خلق ميزة تنافسية للميناء: دراسة حالة ميناء دمياط*، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجيستيات (مارلوج ٣)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص ٦.
- محمد الأباصيري، إيمان الحداد (2019) *تعظيم الدور الاقتصادي للموانئ البحرية المصرية في إطار منظومة لوجيستية متكاملة*، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجيستيات (مارلوج ٣)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مارس، ص ٢.
- محمد علي (2022) *دور اللوجيستيات في دعم القدرة التنافسية للموانئ*، ملتقى المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الأردن، ص ١٦.
- منى الجرف (2019) *مفهوم القدرة التنافسية ومحدداتها مسح مرجعي*، أوراق اقتصادية، العدد (١٩)، مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص ١٢-١٤.
- منى حليم (2019) *المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية*، رسالة دكتوراة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ص ٦٣.
- منى دسوقي – باحث رئيسي وآخرون (2023) *استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجيستية بالتطبيق على الموانئ المصرية*، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، معهد التخطيط القومي، رقم ٢٥٥، ص ٤١.
- نيفين حسين (2020) *التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية العالمية*، دار التعليم الجامعي، ص ٢٥.
- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (2019) *دراسة تجارة حاويات الترانزيت في مصر*، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، التقرير النهائي، ص ٤٨-٤٩.
- **Barcelona Treball** (2019) *The Evolution of Sea Transport: 4th Generation Ports*, November
- **Bris, A. and Caballero, J.** (2019) *Reconsidering the Fundamentals of Competitiveness: IMD World Competitive Yearbook 2018*. Switzerland, pp. 2-3.
- **Ecorys, Fraunhofer** (2021) *Analysis of the EU Logistics Sector*, p. 34.
- **Mersin Port and related websites**. Accessed on various dates:
- Moïsé, E., T. Orliac, and P. Minor (2020). *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*. OECD Trade Policy Papers, No. 118,
- **Moïsé, E., T. Orliac, and P. Minor** (2021). *Op.Cit.*, p. 8.
- **MRCC, HPC** (2019) *Restructuring the Egyptian Ports, Final Report*, March, p. 10.

- **Multiple entries for UNECE Transport Facilitation.** Accessed on various dates:
- **OECD (2021).** *Implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement: The Potential Impact on Trade Costs.* June, p. 2
- **Olaf Merk (2021).** *The Mediterranean Port-City Economy: The Cases of Marseille and Mersin.* OECD, p. 15.
- **Rusthon, A. and Oxly, J. (2021)** *Handbook of Logistics and Distribution Management.* Kogan Page Ltd, England, 1st Edition, p. 5.
- **Ruta, M. (2022)** *The Impact of Trade Costs on Trade Facilitation Indicators,* p. 7.
- **UNCTAD (2019)** *Review of Maritime Transport,* p. 62
- **UNESCAP & Korea Maritime Institute (2022).** *Free Trade Zone and Port Hinterland Development.* ISBN: 92-1-120434-8 ST/ESCAP/2377, p. 14-15.
- **World Bank (2021).** *Review of Egypt's Port Sector.* May, p. 39, 46, 51-52, 56-60.
- **World Bank (2023)** *Port Reform Toolkit.* Module 3, Second Edition, pp. 90-91.
- **World Economic Forum (2019)** *The Global Competitiveness Report 2018-2019,* p.