

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٧ – يناير ٢٠٢٤

pISSN (2090-8202) - eISSN (2974-4768)

<https://doi.org/10.59660/47011>

Volume 47 (Issue 1) Jan 2024

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

دور البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين على سلامة سفن الصيد في مصر
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

دور قوانين المصايد المحلية والاتفاقيات الدولية في إدارة سلامة سفن الصيد في مصر
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

فاعلية العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك بالتطبيق ميناء بنغازي البحري
وسام حسن بوزيد الكوافي

أثر تطوير المنظومة اللوجستية علي الميزة التنافسية بالموانئ
" مقارنة بين ميناء روتردام ودمياط "
البيدوي السيد محمد، د/ سامح فرحات السيد، د/ مختار حبشي

الدور المستقبلي لمنظومة موانئ العقبة في إطار المفاهيم اللوجستية الحديثة
أحمد محمد خلف الفواز، د.ر/ هشام محمود هلال، د/ خالد محمد سالم عطا

الأثر المتوقع على تحويل ميناء الاسكندرية كصديق للبيئة وقدرته التنافسية
أ/ قباري محمد محمود، أ.د/ إبراهيم حسن، أ.د/ علاء مرسى

دور خدمات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية بالموانئ البحرية
(دراسة حالة ميناء العقبة)
خالد وليد صلاح الغصاونة، أ.د/ علاء محمود مرسى، د/ صلاح إسماعيل حسن

الأبحاث باللغة الانجليزية

مراجعة منظومة محطة التسييل لدى ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال
رُبان/ محمد حسن

تصنيف أهمية واجبات البحارة تجاه السفن غير المأهولة و المُسيرة ذاتياً في ضوء
اتفاقية STCW

رُبان/ مصطفى محمد حسنى، رُبان/ اسلام عبد الغنى

تأثير بيئة عمل النفط والغاز البحرية على الصحة النفسية وسلوكيات السلامة للعاملين
حسام الدين جاد الله، احمد سعد نوفل، هشام هلال

التحليل العددي لشكل العوامة المتمتصه لنقاط طاقة الموجة
محمد وليد عبد الحميد احمد

ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال: تحليل للمخاطر المحتملة وإجراءات السلامة
وعوامل الخطورة

محمد حسن، إبراهيم أحمد كمال السمسار



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى
رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل
وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة
ريبرسون، كندا

أ.د. محمد مرسى الجوهري

أستاذ الهندسة البحرية – رئيس جامعة برج
العرب

أ.د. عادل توفيق

أستاذ الهندسة البحرية – جامعة بورسعيد

الربان. محمد يوسف طه
الجمعية العربية للملاحة

د.ر. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. محمد عبد السلام داوود

مستشار رئيس الأكاديمية للشئون البحرية –
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري

أ. إسراء رجب شعبان

منسق المجلة

Arab Institute of Navigation

Cross Road of Sebaei Street & 45 St.,

Miami, Alexandria, Egypt

Tel: (+203) 5509824

Cell: (+2) 01001610185

Fax: (+203) 5509686

E-mail: ain@aast.edu

Website: www.ainegypt.org

مؤتمر الأطراف الثامن والعشرون لتغير المناخ

منذ الثورة الصناعية، أصبح العالم الحديث يعتمد على الوقود الأحفوري. إذ أن كل ازدهارنا وتقنياتنا تقريباً كانت مبنية على طاقة رخيصة الثمن ويسهل الحصول عليها من الوقود الأحفوري. إن إقناع الجميع بالموافقة على أمر معقد إلى هذا الحد لم يكن بالأمر السهل، وكانت الدول المتقدمة غير راغبة في تحمل التكاليف، في حين طالبت الدول النامية بالحقوق في الاستمرار في استخدام الوقود الأحفوري لتحقيق النمو الاقتصادي. وكانت هناك خلافات حول المسؤولية التاريخية، وتقاسم الأعباء، والتكاليف، والعلم، وتأثرت السياسة بالتغيرات الحكومية في البلدان الرئيسية - على سبيل المثال، سحب دونالد ترامب الولايات المتحدة من اتفاق باريس. وعلى الجانب الإيجابي، انخفضت تكلفة الطاقة المتجددة وغيرها من التكنولوجيات الخضراء في السنوات الأخيرة، حتى أنها أصبحت أرخص من الوقود الأحفوري في أغلب أنحاء العالم. كما تقدمت تكنولوجيا المركبات الكهربائية بسرعة، ويجري تطوير أنواع وقود جديدة مثل الهيدروجين.

في سبتمبر ٢٠٢٣، قبل افتتاح مؤتمر الأطراف الثامن والعشرين COP 28، نشرت الأمم المتحدة أول تقييم لمدة عامين للتقدم العالمي في إبطاء تغير المناخ، يسمى "التقييم العالمي". تم إنشاء هذا النوع من النظرة العامة خلال مؤتمر الأطراف السادس والعشرين في جلاسكو ومن المقرر أن يتكرر كل خمس سنوات، ويقول التقرير إن هناك حاجة إلى التخلص التدريجي من الوقود الأحفوري. وفي السابق، كانت الأمم المتحدة تتجنب الإدلاء بتصريحات مماثلة، ومن بين النتائج الرئيسية الـ ١٧ التي توصل إليها التقرير:

- ساعد اتفاق باريس والإجراءات المناخية الناتجة عنه بشكل كبير في خفض الانبعاثات. في عام ٢٠١١، كان ارتفاع درجة الحرارة المتوقع بحلول عام ٢١٠٠ يتراوح بين ٣.٧ و ٤.٨ درجة مئوية. بعد COP27، كانت درجة الحرارة ٢.٦ - ٢.٤ درجة مئوية، وفي أفضل الأحوال، إذا تم الوفاء بجميع التعهدات، ١.٧ - ٢.١ درجة مئوية.
- اعتباراً من سبتمبر ٢٠٢٣، لم يكن العالم على المسار الصحيح للوصول إلى أهداف اتفاق باريس. ولكي تكون هناك فرصة تزيد على ٥٠% للحد من ارتفاع درجات الحرارة إلى ١.٥ درجة مئوية، وفرصة تزيد على ٦٧% للحد من ارتفاع درجة الحرارة إلى درجتين مئويتين، فإن الانبعاثات العالمية لا بد أن تبلغ ذروتها بحلول عام ٢٠٢٥.
- هناك حاجة إلى تريليونات الدولارات للحد من ارتفاع درجات الحرارة بما لا يتجاوز ١.٥ درجة مئوية، ومن ثم يجب أن تتغير التدفقات المالية بشكل كبير.
- يعد التعاون والتآزر الدولي الأكثر فعالية أمراً بالغ الأهمية لتحقيق أهداف اتفاق باريس.

وأعلن ممثل الصين أن الصين والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي اتفقوا على التعاون لضمان نجاح المؤتمر. وفي بداية نوفمبر، أعرب مطلقون بحذر عن أملهم في التوصل إلى اتفاق بشأن المناخ بين الصين والولايات المتحدة قبيل انعقاد المؤتمر، على غرار اتفاق ٢٠١٤ الذي مهد الطريق لاتفاق باريس. ونشرت الصين خطة لخفض انبعاثات غاز الميثان قبل المؤتمر، ولكن كان هناك خلاف متوقع حول استخدام الفحم في الصين. وقد وصفت الصين الفحم مؤخراً بأنه ضروري لأمن الطاقة لديها، على الرغم من أن آخرين يقولون إنه يمكن تحسين أمن الطاقة من خلال تحديث شبكة الطاقة وسوق الطاقة المحلية.

في ١٣ ديسمبر، تم التوصل إلى اتفاق تسوية نهائي بين الدول المعنية، حيث "يدعو" الاتفاق جميع الدول إلى "الانتقال بعيداً" عن الوقود الأحفوري "بطريقة عادلة ومنظمة ومنصفة". من أجل منع أسوأ نتائج تغير المناخ، مع "تسريع العمل في هذا العقد الحرج، وذلك لتحقيق صافي الصفر بحلول عام ٢٠٥٠ بما يتماشى مع العلم". كان الميثاق العالمي هو الأول في تاريخ مؤتمرات القمة الذي يذكر صراحة الحاجة إلى التحول عن كل أنواع الوقود الأحفوري، لكنه لا يزال يتلقى انتقادات واسعة النطاق بسبب عدم وجود التزام واضح بأي من أنواع الوقود الأحفوري. اختتم مؤتمر الأطراف الثامن والعشرين COP 28 باتفاق يشير إلى "بداية النهاية" لعصر الوقود الأحفوري من خلال تمهيد الطريق للانتقال سريع وعادل ومنصف، مدعوماً بتخفيضات كبيرة في الانبعاثات وزيادة التمويل.

دور البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين على سلامة سفن الصيد في مصر

إعداد

عبد الخالق كمال الدين سلمي – هشام محمود هلال - علاء الدين أحمد كمال الحويط
معهد الدراسات العليا البحرية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/467314>

Received 04 /01/2023, Revised 24/02/2023, Acceptance 12/03/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

Fisheries management is a complex system that depends on many variables that affect the safety of fishing vessels. Therefore, the management authorities' understanding of the economic and social environment of fishermen has a significant impact on their safety, and reducing the recurrence of accidents. The ILO and FAO reports confirmed that the fishing profession is still one of the most dangerous professions in the world, even in developed countries, while the risks are greater in developing countries due to several factors; The most important of which is the low economic and social situation, as well as the poor safety culture among fishermen. Also, the owners of fishing vessels view safety equipment as costly, which led to accidents that caused many injuries and deaths, which requires a set of solutions to improve safety. The problem is the weak interest of the Egyptian Fisheries Administration in the safety of fishing vessels. The research aims to assess the economic and social environment for fishermen in Egypt and its impact on the safety of fishing vessels, and then propose solutions to improve the economic and social conditions of fishermen and spread a safety culture to reduce accidents. The literature was used to explore the social and economic environment and factors affecting the safety of fishing vessels, to extract research gaps. The research is descriptive and analytical and takes care of the field of humanities by using a survey (questionnaire) for a sample of fishermen to determine the factors that affect the culture and safety behavior of fishermen and then conducting a (SWOT) analysis to determine the strengths and weaknesses of the current system. The hypothesis of the research is that if the social and economic problems of fishermen are solved, the behavior of fishermen will improve, which will lead to a reduction in deaths and injuries. The results showed the most important factors affecting the safety of fishing vessels and the relationship between them and the social and economic environment. Also, the expected positive impact of the research results, which can help researchers and fishing vessel safety authorities to understand the fishermen's view of the services provided to them by aquatic wealth cooperatives. It also contributes to provide the most appropriate solutions to improve the personnel safety on board Egyptian fishing vessels.

Keywords: fishermen Economic and social statues-safety procedure-fishing vessels-fisheries management.

المستخلص

تعتبر إدارة المصايد منظومة معقدة تعتمد على متغيرات كثيرة تؤثر على سلامة سفن الصيد لذلك فإن فهم سلطات إدارة مصايد الأسماك لبيئة الصيادين الاقتصادية والاجتماعية له تأثير كبير على سلامة سفن الصيد والمساعدة في حسن اتخاذ القرار والحد من تكرار الحوادث كما ظهر من إعداد حوادث سفن الصيد والصيادين في مصر خلال الفترة من (٢٠١١ إلى ٢٠٢٠). وأكدت تقارير منظمة ILO وFAO على أن مهنة الصيد مازالت من أخطر المهن في العالم حتى في وجود تدابير سلامة عالية وأطقم مدربة كما في الدول المتقدمة، بينما تكون المخاطر أكبر في الدول النامية بسبب عدة عوامل؛ من أهمها تدني الحالة الاقتصادية والاجتماعية، وكذلك ضعف ثقافة السلامة لدى الصيادين. وأيضاً نظراً لمالكى سفن الصيد لمعدات السلامة على أنها مكلفة دون زيادة الإنتاج، مما أدى إلى حوادث بحرية سببت كثيراً من الإصابات والوفيات للصيادين مما يتطلب مجموعة من الحلول لتحسين سلامة سفن الصيد. ولذا ظهرت مشكلة ضعف اهتمام إدارة مصايد الأسماك المصرية بسلامة سفن الصيد، ويهدف البحث إلى تقييم البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين في مصر وأثرها على سلامة سفن الصيد ثم اقتراح حلول قابلة للتطبيق لتحسين أحوال الصيادين الاقتصادية والاجتماعية ونشر ثقافة السلامة للحد من الحوادث. وتم الاستعانة بالمراجع والأدبيات لاستكشاف البيئة الاجتماعية والاقتصادية والعوامل المؤثرة على سلامة سفن الصيد واستخراج الفجوات البحثية والمساعدة في اتخاذ قرارات من أجل تنمية الثروة السمكية لأهميتها للاقتصاد المصري. يعتبر البحث وصفي تحليلي ويعتني بمجال العلوم الإنسانية باستخدام استقصاء (استبيان) لعينة من الصيادين لتحديد العوامل التي تؤثر على ثقافة وسلوك السلامة للصيادين ثم إجراء تحليل (SWOT) لتحديد نقاط القوة والضعف للمنظومة الحالية. تستند فرضية البحث على أنه إذا تم حل مشكلات الصيادين الاجتماعية والاقتصادية بذلك تتحسن ثقافة وسلوك السلامة للصيادين مما يؤدي إلى الحد من حوادث الوفاة والإصابات. وأظهرت النتائج أهم العوامل التي تؤثر على سلامة سفن الصيد والعلاقة بينها وبين البيئة الاجتماعية والاقتصادية والسلامة للصيادين. وأيضاً التأثير الإيجابي المتوقع لنتائج البحث التي يمكن أن تساعد الباحثين وسلطات إدارة سلامة سفن الصيد على فهم وجهة نظر الصيادين في الخدمات المقدمة لهم من تعاونيات الثروة المائية. كما أفادت الدراسة في تقديم أنسب الحلول الاقتصادية والاجتماعية لتحسين إدارة منظومة سلامة الأفراد على متن سفن الصيد المصرية.

الكلمات الرئيسية: البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين – سلامة سفن الصيد – الثروة السمكية – إدارة المصايد

١- مقدمة

تمتاز مصر بالموقع البحري الفريد الذي يمتد على البحر المتوسط، والبحيرات المتصلة به، والبحر الأحمر. أظهرت إحصائيات GAFRD لعام ٢٠٢٠ أن أسطول الصيد المصري يتألف من ٢١٨٥٨ سفينة، منها ٤٦٤٣ مزودة بمحركات و١٧٢١٥ سفينة غيرالية، بينما يبلغ عدد أسطول الصيد البحري من السفن التي تمتلك محركات من ٣٠ إلى ٨٠٠ حصان؛ حوالي ٣٦٢٥ سفينة.

كذلك أوضحت الإحصائيات أن أعداد الصيادين قلت من ٣٦٣٠٠ رخصة صياد؛ منها ١٥٧٧٨ رخصة للصيد البحري عام ٢٠١٨، إلى ٢٩٢١٤ رخصة صياد؛ منها ١٧٤٣٠ رخصة للصيد البحري عام ٢٠٢٠.

تولت الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية (GAFRD) سابقاً مسؤولية تطبيق قانون المصايد رقم ١٢٤ لسنة ١٩٨٣ الذي نظم جميع أنشطة المصايد في مصر ماعدا السلامة البحرية. وتم تغيير هذا القانون بإصدار قانون

رقم ١٤٦ لعام ٢٠٢١ لنقل تبعية إدارة المصايد المصرية إلى جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية. وتم تحديد صلاحياته لتصبح اختصاصاته وضع السياسة العامة لحماية وتنمية الثروة السمكية، والإشراف على تنفيذ قوانين الصيد، وإعداد المشروعات الاقتصادية، والاجتماعية اللازمة من خلال البحوث والدراسات، ووضع قواعد وإجراءات منح التراخيص، وكذلك خطط وبرامج التدريب والإرشاد، والعمل على تطوير حرفة الصيد باستخدام الأساليب الحديثة، ونشر الوعي والتدريب بين الصيادين، وإعداد خرائط المخزونات السمكية، بالتعاون مع الهيئات الوطنية والدولية، ومتابعة تنفيذ اتفاقيات التعاون بينهم، وإعداد خطة للطوارئ وإعداد برامج مواجهة الكوارث بالإضافة إلى تقديم الخبرة الفنية، وإبداء المشورة لمن يطلبها، مع الإشراف على الجمعيات التعاونية للثروة المائية وإدارة وتشغيل جميع موانئ الصيد وتطويرها. كما حدد هذا القانون المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تسمح لمصر بإدارة الصيد على مسافة تصل إلى خط الوسط المتساوي مع قبرص في البحر المتوسط، ومع المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر بالإضافة إلى إنشاء مركز للاتصالات البحرية (MCC) لتتبع أنشطة سفن الصيد لتشديد العقوبات على المخالفين. ويمكن أن يساعد ذلك في الحد من أنشطة الصيد غير القانوني. ومع ذلك، يفتقر القانون إلى أهداف واضحة لدمج قوانين سلامة سفن الصيد مع قوانين المصايد.

بينما تقوم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية من خلال القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ والقرار الجمهوري رقم ٣٩٩ لسنة ٢٠٠٤: بتنظيم ومراقبة وإدارة السلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها، وإصدار وتجديد شهادات التسجيل والصلاحيات الفنية للسفن المصرية، وتراخيص الملاحة اللازمة لإبحارها والرقابة والتفتيش على سلامة وأمن السفن المصرية، وكذلك إصدار الشهادات الأهلية والجوازات والرخص البحرية، وتحديد شروط مزاولة المهنة للعاملين في البحر بالإضافة إلى القيام بالتحقيق في الحوادث البحرية كالتصادم البحري والحريق والغرق. وتعد معظم هذا القانون خاص بسفن الشحن التجارية وخصص جزء صغير لسلامة سفن الصيد حدد فيه عدد الأفراد المرخص بحملهم على سفن الصيد طبقاً لأماكن الإقامة أو معدات السلامة وحرفة الصيد كما حدد معدات السلامة التي يجب أن تتوفر على سفن الصيد داخل الموانئ والسواحل المصرية والأجنبية بالإضافة إلى تحديد شروط وقواعد معاينات بدن سفن الصيد وفحص صدا الألواح بالإضافة إلى فحص الماكينة والآلات الرئيسية والمساعدة. لا توجد إدارة خاصة بسلامة سفن الصيد، وحيز الاهتمام بسفن الصيد ضيق، والتنسيق مع جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية ضعيف بشأن الرقابة والتفتيش في موانئ الصيد على سلامة سفن الصيد وإجراءات السلامة قبل البحار.

أما بالنسبة لتعاونيات الموارد المائية للثروة السمكية بمصر، فقد ذكر برانية (٢٠٢٢) أن قانون التعاونيات السمكية رقم ١٢٣ لسنة ١٩٨٣ حدد مفهوم الجمعيات التعاونية السمكية على أنها وحدة اقتصادية اجتماعية تهدف إلى تطوير وتنمية الثروة المائية وتقديم الخدمات المختلفة لأعضائها وتسهم في التنمية الاجتماعية. وتعمل الجمعية التعاونية على توفير مستلزمات الصيد من معدات، وكذلك عمليات التسويق، وحفظ الأسماك، وتقديم الخدمات الاجتماعية من التأمين ضد المخاطر، والمعاشات، والخدمات الطبية بالإضافة إلى تقديم التمويل والقروض الميسرة. كما أكد أن فشل العديد من برامج تنمية الثروة السمكية يرجع إلى عدم مشاركة الصيادين في التخطيط والتنفيذ لهذه البرامج. ويضم الاتحاد التعاوني للثروة المائية الجمعيات التعاونية للصيادين ومهمته نشر ثقافة التعاون، والحفاظ على مصالح هذه الجمعيات، وتقديم المشورة الإدارية، وكذلك تشجيع ومساعدة الصيادين في إنشاء جمعيات تعاونية. وبالرغم من تحقيق بعض الإنجازات مثل تنظيم دورات تدريبية وإنشاء صندوق تأمين تعاوني على مراكب الصيد والعاملين عليها في حالة الوفاة وإصابات العمل إلا أنه مازالت هناك

مشاكل تواجه الصيادين، ومنها انخفاض مستوى الخدمات نتيجة لضعف الموارد المالية وانخفاض مستوى إدارة التعاونيات بسبب نقص الوعي التعاوني لدى الصيادين وضعف الكوادر الإدارية. إن القرارات التي يتخذها أصحاب السفن تحت الضغوط الاقتصادية والاجتماعية قد تكون سبب لحوادث سفن الصيد. فعندما يعجز أصحاب السفن على تغطية نفقات الصيد الأساسية، ومصاريف الرحلة، والصيانة، وأجور الطاقم، وكذلك الضغوط الاجتماعية للصيادين لتغطية مصاريف الأسرة، وقد يميل بعضهم إلى تحمل مخاطر أكبر مثل الصيد في طقس سيئ مما يعرض سفن الصيد وأطقمها لحوادث نتيجة لمخاطر الصيد في المناطق البعيدة عن الساحل أو الإبحار لعدد أيام صيد أكثر من المعتاد للاستفادة من كمية الصيد (Devin L. Lucas, 2014). فقد أشار مهدي سمير (٢٠٢١) إلى إحصائية لحوادث السفن التجارية وكانت تتضمن أربعة حوادث لسفن الصيد حيث كان العدد الإجمالي للخسائر البشرية: الوفيات ٦٧ حالة وفاة و ١٤ مفقودين وتم إنقاذ ٤٢ صياد.

بدأت أبحاث السلامة لأنشطة صيد الأسماك في الخمسينيات من القرن الماضي. حيث حددت دراسات الحالة والتحليلات الوصفية الإصابات بين الصيادين على سفن الصيد في بولندا والمملكة المتحدة. وكانت بدائية من حيث المجال والمنهجية ولا تشمل كثيرا من مخاطر المهنة. زادت أبحاث السلامة في تسعينات القرن الماضي والقرن الحالي في الدول المتقدمة (Devin L. Lucas, 2014).

يشير تقرير منظمة الصحة العالمية ١٩٩٧ أن السلامة النفسية والجسدية والاجتماعية تمكن الفرد من التغلب على المشكلات الاجتماعية والاقتصادية وغيرها من المشكلات. اهتمت دراسة الشاعر (٢٠١٤) بمشاكل صناعة صيد الأسماك التي تتمثل في تسويق الأسماك، والضمان الاجتماعي، وتذبذب في أداء الجمعيات التعاونية والخدمات التي تقدمها للصيادين وكذلك المعوقات التي تواجه الجمعيات التعاونية للصيادين لأداء دورها بشكل فعال. وقد اقترح الباحث أن يقوم المسؤولين بتطوير مجتمع وصناعة الصيد بمساعدة الجمعيات التعاونية. كما اعتنت دراسة عياش (٢٠٢٠) برصد المشكلات: التسويقية، والمؤسسية، والرقابية التي تواجه الصيادين. كما أشارت زايد مروة (٢٠١٢) إلى سوء إدارة المصايد السمكية في دمياط وكانت النتائج: انخفاض الخدمات الصحية، وضعف دور تعاونيات الثروة المائية، وارتفاع أسعار مستلزمات الإنتاج، وعدم وجود إعانات وقت توقف الصيد. بينما تلخصت مشكلة دراسة يونس (٢٠٢٠) في تذبذب كمية الأسماك المنتجة من بحيرة البردويل، وإن مشكلات الصيادين التي تتمثل في زيادة أسعار مستلزمات الصيد، وقصر فترة الصيد المسموح بها، وكذلك المشاكل التسويقية، ومن أهمها احتكار التجار وتحكمهم في الأسعار بالإضافة إلى عدم وجود تأمين صحي للصيادين، وعدم وجود مراكز للرعاية الصحية بشكل كافي. وكانت أهم اقتراحات الخبراء هي: إعادة تحديد مهام وأهداف التعاونيات، وتوفير التمويل الخارجي للجمعيات لضمان استمرارها (سليم ٢٠١٦).

وأكدت دراسة صقر (٢٠١٨) على أن أهم الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والسلوكية المؤثرة في المشكلات التي تواجه مجتمع الصيد تمثلت في: متوسط الدخل الشهري، وسلوك الصيد، والحالة التعليمية، وسنوات الخبرة، والمستوى المعيشي. وأكد Guodong (2020) على أن الرضا الوظيفي يمكن أن يعزز بشكل فعال سلوك العمال في مجال السلامة، لذلك كان من الأهمية دراسة العوامل المؤثرة على سلوك الصيادين لإيجاد الحلول التي من شأنها تغيير قناعاتهم وتغيير سلوك السلامة لتجنب أو التقليل من حوادث سفن الصيد. فقد أشار Mayer & Sulzer (1977) إلى أن تعديل السلوك يهدف إلى تحسين الأداء الإنساني ويركز على تطوير وتقوية السلوك الإيجابي من جهة وإزالة أو إضعاف السلوك السلبي من جهة أخرى. كما أكد

Mahoney (1974) على أن تعديل السلوك يحتاج إلى تغيير الظروف البيئية والاجتماعية أو إعادة تنظيمها بهدف تغيير السلوك الظاهر وليس تغيير عمليات نفسية داخلية. يؤكد عمارة وآخرون (٢٠١٦) على أنه كي نفهم سلوك شخص، يجب أن نبحث عن عالمه كما يراه هو لا كما نراه نحن. اعتبر Martin (1988) أن البيئة والظروف التي يعيش فيها الفرد والتي تؤثر فيه ويؤثر فيها هي السبب الرئيسي وراء السلوك الإنساني، لهذا تتبوأ البيئة مكانا بارزا في علم تعديل السلوك الذي يهدف إلى دراسة العلاقات بين البيئة والسلوك. وعند تعديل السلوك ينصب الاهتمام على ضبط الظروف البيئية الخارجية لأنها قابلة للملاحظة والتحكم فيها حيث إن أفعال الإنسان تنشأ من محصلة لعوامل ثلاثة أساسية: هي السلوك، والمؤثرات البيئية، والعوامل المعرفية الخطيب (٢٠٠٣). كذلك أوصى بدعم الوضع الاقتصادي والاجتماعي للصيادين لتحسين سلوك الصيد الرشيد. لذلك يرى العادلي (1972) أنه من الأفضل العمل على تشجيع وتحفيز الصيادين ذوي التعليم والخبرة على المساهمة في عملية إعداد وتنفيذ برامج الإرشاد حتى تكون هذه البرامج معبرة عن حاجاتهم ومشاكلهم، وليس كما تركز العديد من تعليمات السلامة في أماكن العمل على إشارات الأمان أو المحادثات الحماسية أو الملصقات لتنشيط السلوكيات في البداية، وبمرور الوقت يرجع الموظفون إلى الممارسات الخاطئة القديمة لأنه لم يتم تغيير السلوك الخاطئ (HAS, 2012).

بالرغم من إيجابية الدراسات السابقة في التعرف على مشاكل الصيادين إلا أنها لم تشير إلى أهم مشكلة وهي عدم إدراك إدارة المصايد والصيادين خطورة مهنة الصيد وتأثير البيئة الاقتصادية والاجتماعية على السلامة الشخصية للصيادين. كذلك بالنظر في أهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية للصيادين وسفن الصيد، تبين أن مصر غير موقعة على جميع هذه الاتفاقيات مما يشير إلى ضعف الاهتمام بالسلامة البحرية لسفن الصيد. كانت هذه الفجوة البحثية هي الدافع لإجراء هذا البحث الذي يربط بين إدارة المصايد وسلامة سفن الصيد حيث إن معظم الباحثين في دراسات المصايد من تخصصات الزراعة، وعلوم البحار، والتجارة، والاقتصاد، وكذلك الباحثين البحريين يهتمون بشؤون السلامة والحوادث البحرية لسفن الشحن التجارية فقط.

٢- منهجية البحث

مجال البحث هو العلوم الإنسانية ومنهجيته وصفي تحليلي يميل إلى وصف واستكشاف العلاقة بين سلامة سفن الصيد والمشاكل الاجتماعية والاقتصادية للصيادين وتحليل وتفسير بعض الظواهر والبيانات الموجودة في التقارير والاحصائيات المعتمدة والاستبيان. تم جمع البيانات الثانوية من الدراسات السابقة والكتب والمجلات العلمية وتقارير وإحصائيات لهيئات محلية ودولية معتمدة. لتحقيق هدف البحث، تم استخدام البحث الكمي ليعطي مقاييس عديدة للتحليل الإحصائي ويؤدي إلى معرفة العلاقة بين العوامل الاجتماعية والاقتصادية ودرجة تأثيرهم على سلوك السلامة للصيادين. كما استخدم البحث النوعي ليفسر ويساعد في فهم كيفية تأثير هذه العوامل.

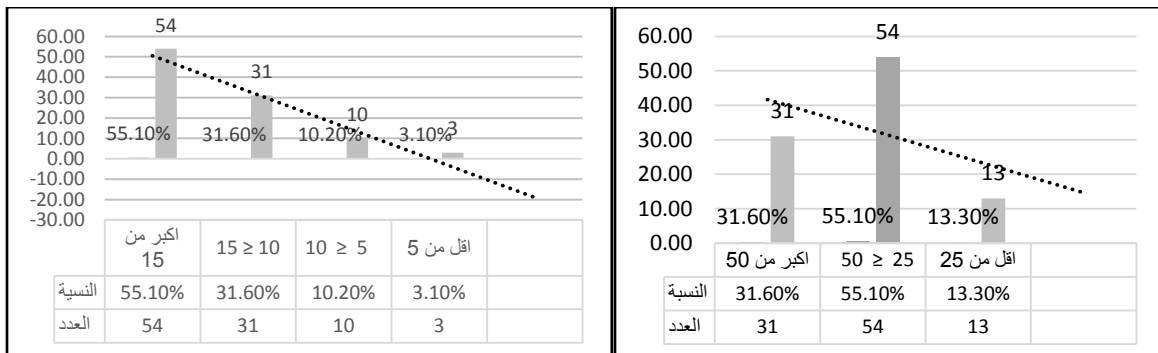
تم إجراء زيارات استكشافية بهدف التعرف على المستجيبين، وإنشاء الاتصالات اللازمة، وتحديد القضايا التي من المحتمل أن تؤثر على ثقافة وسلوك السلامة للصيادين، ثم جمع البيانات الأولية من خلال مقابلة عينة من الصيادين في اثنين من أهم موانئ الصيد في مصر: ميناء المعدي الذي يقع في خليج أبو قير بالبحر المتوسط وكذلك ميناء الأتكة أكبر ميناء في خليج السويس بالبحر الأحمر. تم تصميم محتوى الاستبيان (مقياس ليكرت الخماسي) استنادا إلى المعلومات العلمية المتاحة في الأدبيات، وإلى المقابلات والزيارات الميدانية ثم تم اختباره وتعديله والتأكد من موثوقيته. كان مجتمع الدراسة ١٧٤٣٠ صياد ممن حصلوا على تراخيص الصيد البحري

من كتاب الإحصاء السنوي (2020, GAFARD). تم حساب العينة العشوائية البسيطة المناسبة لإجراء الاستبيان (المسح) لمجتمع الصيادين فكانت ٣٧٦ صياد والحصول على مستوى ثقة بنسبة ٩٥٪ بهامش خطأ في حدود $\pm ٥\%$. تم توزيع ٣٧٦ استبيان ورقي مطبوع على مجموعة من الصيادين في كلا المينائين ولكن تم استلام ٩٨ استبيان صحيح. بعد جمع الاستبيان من المبحوثين تم تحليله باستخدام برنامج الكمبيوتر لتحليل البيانات SPSS ولمعرفة أسباب المشكلة والإجابة على أسئلة البحث ثم استخدام تحليل سوات (SWOT analyses). كما تم اختبار فرضيات البحث فكان الفرض الأول "توجد علاقة ارتباطية بين المتغيرين المستقلين (المشاركة المجتمعية واقتصاديات الرحلة) والمتغير التابع ثقافة وسلوك السلامة للصيادين". أما الفرض الثاني فتوجد فروق ذات دلالة إحصائية في ثقافة وسلوك السلامة للصيادين تبعاً لعمر وعدد سنوات الخبرة.

٣- نتائج ومناقشة التحليل الوصفي للاستبيان

المحور الأول: الخصائص العامة للصيادين والخبراء

يوضح الشكل (١) متغير العمر لعينة الصيادين أن (31.6%) من عينة الصيادين عمرهم أكبر من ٥٠ عاماً، (55.1%) فرداً تتراوح أعمارهم ما بين (٢٥ - ٥٠) عاماً، (13.3%) فرداً أقل من ٢٥ عاماً بما يشير إلى تناقص أعداد الصيادين من حيث العمر من ٥٤ إلى ١٣ خلال ٢٥ سنة الماضية. كذلك يوضح نتائج متغير عدد سنوات الخبرة لعينة الصيادين أوضحت أن (55.1%) من عينة الصيادين لهم خبرة أكثر من ١٥ عام وهي الفئة الأعلى، (31.6%) خبرتهم من (١٠ - ١٥) عام، (10.2%) خبرتهم من (٥ - ١٠) عام، (3.1%) خبرتهم أقل من ٥ سنوات. فئة الخبرة أقل من ٥ سنوات هي الفئة الأدنى. بما أن الفئة العمرية أقل من ٢٥ سنة هي الأقل (13.3%) يدل ذلك على أن الإقبال على مهنة الصيد أصبح ضعيف ويعتبر نقطة ضعف، حيث إن الفئات العمرية الأكبر (31.6%) يصعب تغيير سلوكهم ويعتمدون على الخبرة أكثر من اعتمادهم على التعليم والتدريب. كذلك فئة الخبرة أقل من ٥ سنوات (3.1%) هي الفئة الأدنى وتعتبر نقطة ضعف لذلك تؤخذ في الاعتبار عند وضع خطط التطوير. لكن إذا تم إقناع من هم بخبرة أكثر من ١٥ عام (55.1%) بأهمية التعليم والتدريب واستخدام معدات السلامة، وتصميم برامج تعليم بطريقة سهلة وعملية وتكون في مكان قريب من الميناء، وبذلك يتقبل الصيادين هذه البرامج. يمكن استثمار خبراتهم في سرعة التعلم ثم استخدامهم في تدريب الأقل منهم خبرة على السفن أثناء رحلات الصيد أو أثناء فترات توقف الصيد.



الشكل (١) توزيع عينة الصيادين في ضوء متغير العمر وعدد سنوات الخبرة

المحور الثاني: تعاونيات الضمانات الاجتماعية وحالة الخدمات الاجتماعية

أشارت النتائج في الجدول (1) إلى أن درجة الموافقة على عبارات المحور المتعلق بالمشاركة المجتمعية من وجهة نظر الصيادين كانت بدرجة ضعيفة؛ حيث كان المتوسط الحسابي لها (٢.٥٤٣)، كما كانت درجة الموافقة على جميع العبارات بدرجة متوسطة فيما عدا العبارة (١) كانت الاستجابة عليها بدرجة ضعيفة، كما كانت قيمة (كاي²) دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١ لجميع العبارات؛ مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائياً بين استجابات أفراد العينة من الصيادين حول الموافقة على عبارات المحور. يمكن استنتاج أنه توجد خدمات اجتماعية وتأمينات ولكنها ضعيفة ولم تنال رضى الصيادين، وتعتبر من نقاط الضعف التي يجب معالجتها ليكون أساساً لتطوير منظومة الخدمات الاجتماعية والتوعية والإرشاد التي يمكن أن تحسن من سلوك السلامة الصيادين. كما يجب توفير التعاونيات للتمويل اللازم لمعدات السلامة والتدريب والتوعية أو المنح أو القروض الميسرة طويلة الأجل لتحفيز أصحاب سفن الصيد لاقتناء واستخدام معدات السلامة.

الجدول (١) استجابات عينة الصيادين لعبارات المحور الثاني: أهمية المشاركة المجتمعية

م	العبارة	النسبة المئوية	نظر موافق بشدة	نظر موافق	لا	موافق	موافق بشدة	التقييم المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	وجود تأمين إجباري ضد المخاطر واصابات المهنة	%	46	15	4	19	14	(8)	1.56	ضعيفة	50.67**
			46.9	15.3	4.1	19.4	14.3	2.39	غير موافق بشدة		
٢	وجود الضمان الاجتماعي (معاشات)	%	46	14	12	4	22	(7)	1.62	متوسطة	52.82**
			46.9	14.3	12.2	4.1	22.4	2.41	غير موافق بشدة		
٣	وجود تعويضات للوفاة والإصابات	%	41	18	11	4	24	(5)	1.63	متوسطة	40.67**
			41.8	18.4	11.2	4.1	24.5	2.51	غير موافق بشدة		
٤	وجود تعويض مالي وقت توقف الصيد	%	46	11	10	5	26	(4)	1.71	متوسطة	57.00**
			46.9	11.2	10.2	5.1	26.5	2.53	غير موافق بشدة		
٥	توفير معدات السلامة ضمن مهام التعاونية	%	41	11	11	12	23	(3)	1.66	متوسطة	34.45**
			41.8	11.2	11.2	12.2	23.5	2.64	غير موافق بشدة		
٦	تقوم التعاونيات بالإرشاد فنيا ونشر الوعي وثقافة السلامة	%	41	13	8	10	26	(٢)	1.70	متوسطة	39.25**
			41.8	13.3	8.2	10.2	26.5	2.66	غير موافق بشدة		
٧	تقدم التعاونيات خدمات صحية واجتماعية جيدة	%	49	9	13	3	24	(6)	1.678	متوسطة	67.10**
			50.0	9.2	13.3	3.1	24.5	2.43	غير موافق بشدة		
٨	تقدم التعاونيات لأعضائها قروض لتطوير سفنهم.	%	43	11	5	3	36	(1)	1.83	متوسطة	70.37**
			43.	11.2	5.1	3.1	36.7	2.78	غير موافق بشدة		
	المتوسط العام لعبارات المحور								1.07	ضعيفة	

المحور الثالث: اقتصاديات رحلة الصيد ومدى تأثير أرباح الرحلة على توفر معدات السلامة

أوضحت النتائج في الجدول (٢) أن درجة الموافقة على عبارات المحور كانت بدرجة متوسطة؛ حيث كان المتوسط الحسابي لها (٢.٦٢٤)، كما كانت درجة الموافقة على جميع العبارات بدرجة متوسطة، كما كانت قيمة (كاي²) دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١ لجميع العبارات؛ مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائياً بين استجابات أفراد العينة حول الموافقة على عبارات المحور، وتعزي هذه الفروق لصالح الاستجابة الأكثر تكراراً، وهي غير موافق بشدة لجميع العبارات ما عدا العبارة (٥) "مساهمة القرش السمكي في تمويل معدات

السلامة البحري موافق بشدة. لذلك يمكن استنتاج أنه توجد أرباح سواء للصيد أو مالك سفينة الصيد ولكنها ليست بدرجة رضاهم. ويمكن وضعها في نقاط الضعف التي يجب معالجتها على أساس زيادة أرباح الرحلة لتكون من أحد مصادر تمويل وتطوير منظومة الخدمات الاجتماعية والتعليم والتدريب والإرشاد التي يمكن أن تحسن من سلوك السلامة الصيادين. كذلك الاستجابة الأكثر تكرارا، كانت غير موافق بشدة لجميع العبارات مما يشير إلى ضعف الحالة الاقتصادية للصيادين، وتعتبر من نقاط الضعف بالإضافة إلى رفض الصيادين المتوسطة لعبارة "يكفي أجر الصيادين احتياجاتهم المعيشية" بمتوسط حسابي (٢.٤٩) والتي تؤثر سلبا على نظرهم للسلامة البحرية وتتوافق مع ضعف إدارة سلامة سفن الصيد كما ورد في الدراسات السابقة.

الجدول (٢) استجابات عينة الصيادين لعبارات المحور الثالث: أهمية اقتصاديات رحلة الصيد

م	العبرة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب بين المتوسط الحسابي	الأحرف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	تغطي أرباح الرحلة تكاليف معدات السلامة	%	54	8	12	5	19	(5)	1.60	متوسطة	81.08**
			55.1	8.2	12.2	5.1	19.4	2.26		غير موافق بشدة	
٢	تغطي أرباح الرحلة فترات التوقف عن الصيد	%	50	9	6	6	27	(٢)	1.75	متوسطة	74.55**
			51.0	9.2	6.1	6.1	27.6	2.5		غير موافق بشدة	
٣	يكفي أجر الصيادين احتياجاتهم المعيشية	%	52	5	9	5	27	(3)	1.76	متوسطة	83.84**
			53.1	5.1	9.2	5.1	27.6	2.49		غير موافق بشدة	
٤	تأثرت الأرباح بغلاء أسعار الوقود	%	55	3	6	5	29	(4)	1.81	متوسطة	102.82**
			56.1	3.1	6.1	5.1	29.6	2.49		غير موافق بشدة	
٥	مساهمة القرش السمكي في تمويل معدات السلامة	%	23	14	6	13	42	(1)	1.68	متوسطة	39.45**
			23.5	14.3	6.1	13	42.9	3.38		موافق بشدة	
	المتوسط العام لعبارات المحور								1.72	متوسطة	

المحور الرابع: ثقافة السلامة وسلوك الصيادين

اتضح من الجدول (٣) أن درجة الموافقة على عبارات المحور كانت بدرجة على عبارات المحور كانت بدرجة متوسطة؛ حيث كان المتوسط الحسابي لها (٣.١٩)، كما كانت درجة الموافقة على العبارات (١ - ٣ - ٥ - ٦) بدرجة ضعيفة، بينما كانت الموافقة على العبارات (٢ - ٤ - ١٠) بدرجة متوسطة، كما كانت الموافقة على العبارات (٧ - ٨ - ٩ - ١١ - ١٢ - ١٣ - ١٤) بدرجة كبيرة، كما كانت قيمة (كاي²) دالة إحصائيا لجميع العبارات؛ مما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائيا بين استجابات أفراد العينة حول الموافقة على عبارات المحور. وتعزي هذه الفروق لصالح الاستجابة الأكثر تكرارا، ويمكن ترتيب عبارات المحور ترتيبا تنازليا في ضوء المتوسط الحسابي على النحو التالي:

١. ضرورة غلق بوقاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية تعتبر من نقاط القوة.
٢. ضرورة متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة تعتبر من نقاط القوة.
٣. تجهيز السفينة بمعدات السلامة مهمة السلطات وليس صاحب السفينة تعتبر من نقاط الضعف.
٤. يعتقد كثير من الصيادين أن وقف الصيد لمدة شهرين كل سنة تضيق رزق بدون فائدة تعتبر من نقاط الضعف.
٥. تطوير موانئ الصيد البحرية وإدارتها عن طريق اتحاد التعاونيات تعتبر من نقاط القوة.
٦. تمسك الصيادون بحرفة "الصيد" بالرغم من مخاطر مهنتهم تعتبر من نقاط القوة.

٧. يرى الصيادون أن إكمال الرحلة في حالة سوء الطقس بعد مغادرتهم للميناء تعتبر من نقاط الضعف.
٨. رضا الصيادين عن مهنة الصيد وضرورة تعليمها لأبنائهم تعتبر من نقاط القوة لكن ذلك يخالف تناقص عدد الصيادين الجدد.
٩. يرى الصيادين أن دورات تدريبية للسلامة البحرية أهم من الخبرات المتوارثة تعتبر من نقاط القوة.
١٠. يرى الصيادين اهتمام أصحاب سفن الصيد باقتناء المعدات الحديثة وهذا يعتبر من نقاط القوة.
١١. يرى معظم الصيادين أن معدات السلامة والاسعافات ضرورية تعتبر من نقاط القوة.
١٢. يرى أغلب الصيادين أن شراء أجهزة الصيد الحديثة تكلفة زائدة ليس لها فائدة تعتبر من نقاط القوة.

يمكن تفسير التباين في النتائج إلى أن كل عبارة كانت تقيس وجهة نظر الصيادين لجانب مختلف من جوانب ثقافة وسلوك السلامة لديهم. فكانت تلك العبارات: (ضرورة غلق بوجاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية، ومتابعة نشرات الطقس، وتطوير مواني الصيد البحرية، وكذلك اقتناء معدات السلامة ضروري وموافقهم على استخدام التكنولوجيا الحديثة بالإضافة إلى أن شراء أجهزة الصيد الحديثة يعتبر مفيد وأن دورات تدريبية للسلامة البحرية تعد أهم من الخبرات المتوارثة) تدل على وعي بعض الصيادين بهذه الجوانب من ثقافة السلامة، ولكن بدرجات متفاوتة (ضعيفة، متوسطة، وكبيرة)، ويمكن وضع ذلك في نقاط القوة. في الجانب الآخر، كانت تلك العبارات: (تجهيز السفن بمعدات السلامة مهمة السلطات وليس صاحب السفينة واعتقادهم أن وقف الصيد لمدة شهرين كل سنة تضيق رزق بدون فائدة. كذلك في حالة سوء الطقس بعد مغادرة الميناء، يرى الصيادون إكمال الرحلة) تدل على عدم وعي بعض الصيادين بالسلامة ولكن بدرجات متفاوتة (ضعيفة، متوسطة، وكبيرة). ويمكن وضع ذلك في نقاط الضعف التي يجب تصحيحها.

الجدول (٣) استجابات أفراد عينة الصيادين لعبارات المحور الرابع: ثقافة وسلوك الصيادين

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	التباين بين المتوسط الحسابي	الأحرف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² ch ² -squared
١	الخبرة وكفاءة ريس سفينة الصيد قادرة على تطوير سفينة الصيد		25	22	4	16	31	(٩)	1.64	متوسطة موافق بشدة	21.49**
		%	25.5	22.4	4.1	16.3	31.6%	3.06			
٢	شراء أجهزة الصيد الحديثة تكلفة زائدة ليس لها فائدة		49	24	2	12	11	(١٢)	1.43	ضعيفة غير موافق بشدة	67.61**
		%	50.0	24.5	2.0	12.2	11.2%	2.10			
٣	عدم اهتمام أصحاب سفن الصيد باقتناء واستخدام المعدات التكنولوجية الحديثة		30	28	3	20	17	(١٠)	1.52	متوسطة غير موافق بشدة	23.53**
		%	30.6	28.6	3.1	20.4	17.3	2.65			
٤	معدات السلامة غير ضرورية لإيمانك بأن الحوادث من قدر الله		26	37	9	10	16	(١١)	1.50	ضعيفة غير موافق	28.63**
		%	26.5	37.8	9.2	10.2	16.3	2.52			
٥	تمسك الصيادين بحرفة الصيد بالرغم من مخاطر مهنتهم		10	12	9	36	31	(٦)	1.31	كبيرة موافق	33.74**
		%	10.2	12.2	9.2	36.7	31.6	3.67			
٦	يعتقد اغلب الصيادين أن فترة توقف الصيد تضيق للرزق بدون فائدة.		5	17	8	36	32	(٤)	1.23	كبيرة موافق	39.65**
		%	5.1	17.3	8.2	36.7	32.7	3.74			

36.08**	كبيرة موافق بشدة	1.38	(٥) 3.71	36 36.7	32 32.7	8 8.2	10 10.2	12 12.2	%	تطوير مواني الصيد البحرية وإدارتها عن طريق اتحاد التعاونيات	٧
11.39**	متوسطة موافق	1.49	(٨) 3.1	23 23.5	26 26.5	7 7.1	23 23.5	19 19.4	%	رضائك عن مهنة الصيد وضرورة تعليم ابنك مهنة الصيد.	٨
44.96**	كبيرة موافق بشدة	1.32	(٢) 3.84	39 39.8	32 32.7	10 10.2	6 6.1	11 11.2	%	متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة ضروريا	٩
24.96**	كبيرة موافق بشدة	1.52	(٧) 3.35	32 32.7	24 24.5	3 3.1	24 24.5	15 15.3	%	يرى الصيادون إكمال الرحلة في حالة سوء الطقس	١٠
130.87**	كبيرة موافق بشدة	1.43	(١) 4.13	64 65.3	14 14.3	1 1.0	7 7.1	12 12.2	%	ضرورة غلق بوغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية	١١
113.12**	كبيرة موافق بشدة	1.68	(٣) 3.79	60 61.2	5 5.1	6 6.1	6 6.1	21 21.4	%	تجهيز السفينة بمعدات السلامة مهمة السلطة وليس صاحب السفينة	١٢
	متوسطة	1.42	3.19							المتوسط العام لعبارات المحور	

٤- نتائج اختبار الفرضيات

٤-١ الفرض الأول: باستخدام معامل ارتباط بيرسون أشارت النتائج إلى أن معاملات الارتباط بين كل من (المشاركة المجتمعية - اقتصاديات الرحلة) وثقافة وسلوك السلامة بلغت على الترتيب (٠.٣٥٧ - ٠.٣٨١). وهي قيم دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١؛ مما يشير إلى وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات المستقلة (المشاركة المجتمعية - اقتصاديات الرحلة) وبين المتغير التابع ثقافة وسلوك السلامة. وباستخدام تحليل الانحدار المتعدد المتدرج تبين أن تأثير المتغير المستقل (اقتصاديات الرحلة) يأتي في المرتبة الأولى يليه المتغير (المشاركة المجتمعية) على المتغير التابع (ثقافة وسلوك السلامة)، مما يشير إلى أهمية إيجاد وسائل لزيادة أرباح رحلة الصيد، وكذلك استحداث مصادر لتمويل الخدمات الاجتماعية لزيادة وعي الصيادين بأهمية اقتناء واستخدام معدات السلامة وتطبيق قواعد السلامة البحرية.

٤-٢ الفرض الثاني: تبين أن قيمة كاي^٢ Chi-Square في ضوء متغير العمر بلغت (٠.٣٢٣) وهي قيمة غير دالة إحصائياً مما يشير إلى عدم تأثير متغير العمر في ثقافة وسلوك السلامة لدى الصيادين. كما أن قيمة كاي^٢ في ضوء متغير الخبرة بلغت (٨.٢٤٦)، وهي قيمة دالة إحصائياً، من خلال ذلك يمكن تصميم برامج توعية موحدة تناسب كل الأعمار ولكن عند تصميم دورات تدريبية تكون متدرجة المستويات بما يناسب مستوى خبرة الصيادين.

٥- تحليل سوات SWOT Analyses

تقنية تحليل SWOT هي أسلوب منهجي تعني اختصار لأربعة كلمات هي نقاط القوة والضعف، والفرص، والتهديدات، وتهدف إلى تقييم الوضع الماضي والحاضر ثم استكشاف الايجابيات والسلبيات الحالية المعوقات الحالية والإمكانيات المستقبلية لتحسين سلامة سفن الصيد في مصر لوضع سياسات دقيقة وتوجيه القائمين عليها لرفع ثقافة السلامة لدى الصيادين لتقليل حوادث سفن الصيد. من خلال تحليل نتائج الاستبيان والدراسات السابقة، تم الحصول على النتائج التالية من تحليل SWOT:

جدول (٤) تحليل سوات SWOT لتطوير إدارة سلامة سفن الصيد

نقاط الضعف	نقاط القوة
<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان</p> <p>اعتقاد أكثر الصيادين أن:</p> <ul style="list-style-type: none"> الفئة العمرية للصيادين أقل من ٢٥ سنة هي الأقل. تمويل معدات السلامة من مهام التعاونيات والسلطات وليست مهمة مالك السفينة. الخدمات الاجتماعية ضعيف ومتوسط. أرباح الرحلة لا تغطي تكاليف معدات السلامة. أجر الصيادين لا يكفي احتياجات المعيشة. وقف الصيد لمدة شهرين سنوياً تضيق رزق بدون فائدة. إكمال الرحلة في حالة سوء الطقس بعد مغادرة الميناء. ضعف مصادر تمويل تكاليف معدات السلامة. <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> قصور في التفتيش والرقابة على إجراءات السلامة. إدارة السلامة غير ممثلة في مجلس إدارة المصايد. ضعف الحالة الاجتماعية والاقتصادية للصيادين. ضعف التنسيق بين هيئات ومؤسسات إدارة المصايد. 	<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان</p> <p>موافقة أكثر الصيادين على:</p> <ul style="list-style-type: none"> مساهمة القرش السمكي لتمويل شراء معدات السلامة. الثقة في رأي شيخ الصيادين وأهل الخبرة. تمسك الصيادين بمهنة الصيد وتعليمها لأبنائهم. ضرورة غلق بوغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية. ضرورة متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة. أن معدات السلامة والإسعافات ضرورية. شراء أجهزة الصيد الحديثة مهمة وتكلفة غير زائدة. <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> إصدار قانون جديد عالج بعض القصور وما زال هناك ثغرات تطل مصر سواحل ممتدة على البحر المتوسط والبحر الأحمر ما زال الطلب على الأسماك البحرية وارتفاع أسعارها وجود جهاز متخصص مسؤول عن تنمية الثروة السمكية وجود منظومة للتأمينات الاجتماعية ولكن يحتاج للتطوير. وجود مجلة الصياد التي تهتم بشؤون الصيادين
المخاطر	الفرص
<ul style="list-style-type: none"> مخاطر مهنة الصيد التي تؤدي إلى حوادث سفن الصيد. جائحة كورونا والاضطرابات الدولية والإقليمية وأثرها السلبي على الاقتصاد المصري. التغيرات المناخية وأثرها على زيادة مخاطر الحوادث. الصيد الجائر وأثره السلبي على المخزون السمكي. 	<ul style="list-style-type: none"> دعم الهيئات الدولية والمحلية لقطاع الثروة السمكية لمواجهة الهجرة غير الشرعية (المنح التعليمية، والمالية، والتعاون الفني). تعاون المنظمات الدولية لإصدار اتفاقيات لسلامة سفن الصيد. اهتمام الحكومة بخطة التنمية المستدامة ٢٠٣٠. عقد اتفاقيات إقليمية مع موريتانيا للصيد في مياهها الإقليمية.

٦- الخلاصة

اهتمت معظم الدراسات السابقة للمصايد في مصر بدراسة قضايا مثل انتشار الأمية بين الصيادين وتأثير البيئة الاجتماعية للصيادين على الإنتاج، والمخزون السمكي، والصيد الجائر بسبب خلل في الإدارة والرقابة والإرشاد الفني، وكذلك عدم المشاركة الفاعلة للصيادين في الجمعيات التعاونية بالإضافة إلى المشاكل الاقتصادية مثل ضعف الدخل وعدم وجود دخل ثابت وأيضا الأعباء التي تواجه أصحاب مراكب الصيد من

أجور العمال وارتفاع أسعار مستلزمات الصيد بالإضافة إلى الفاقد في الأسماك بسبب سوء التداول والتخزين. ولم تنطرق الدراسات السابقة إلى تأثير البيئة الاقتصادية والاجتماعية على سلامة سفن الصيد. تتكون منظومة إدارة المصايد الحالية في مصر من جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية الذي يقوم بإدارة الثروة السمكية، الذي أصبح تابعا لرئاسة مجلس الوزراء عام ٢٠٢١ تبعاً لقانون المصايد الجديد الذي لم تشير بنوده إلى دمج سلامة سفن الصيد ضمن إدارة المصايد، بالإضافة إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية التي تنظم وتراقب وتدير أمن وسلامة السفن. لكن حيز الاهتمام بسفن الصيد ضيق والتنسيق مع جهاز حماية وتنمية الثروة السمكية ضعيف بشأن الرقابة والتفتيش على إجراءات السلامة قبل الإبحار. وكذلك تعاونيات الموارد المائية للثروة السمكية التي تقوم بتقديم الخدمات المختلفة لأعضائها وتسهم في التنمية الاجتماعية. بالرغم من تحقيق هذا الاتحاد بعض الإنجازات إلا أن مستوى الخدمات مازال منخفض نتيجة لضعف الموارد المالية

كانت نتائج الاستبيان كالتالي: الإقبال على مهنة الصيد أصبح ضعيف من خلال الإحصائيات، ولكن من خلال إجابات عينة الصيادين، فهم مازالوا متمسكين بالمهنة رغم مخاطرها، وجود خدمات اجتماعية، ولكنها ليست على المستوى المطلوب، ووجود أرباح لرحلة الصيد لكنها غير كافية توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين المتغيرات المستقلة (المشاركة المجتمعية - اقتصاديات الرحلة) وثقافة وسلوك السلامة للصيادين. كان المتغير المستقل اقتصاديات الرحلة في المرتبة الأولى من حيث التأثير على المتغير التابع ثقافة وسلوك السلامة للصيادين يليه المشاركة المجتمعية. باستخدام اختبار (كروسكال - والس) تبين عدم وجود تأثير متغير العمر في متغير ثقافة وسلوك السلامة للصيادين، بينما متغير الخبرة له تأثير في ثقافة وسلوك السلامة للصيادين بالإضافة إلى تحليل سوات (SWOT) الذي أوضح كثيراً من نقاط القوة والضعف في منظومة إدارة السلامة سفن الصيد الحالي، وبعض الفرص والمخاطر المستقبلية.

٧- التوصيات

يعد رضا الصيادين عن مستوى الأجور، والخدمات الاجتماعية من أهم العوامل المؤثرة في سلوك السلامة للصيادين ولتقوية السلوك الإيجابي مثل سلوك اتباع قواعد السلامة يمكن استخدام التعزيز والتشجيع، ومبدأ العقاب أو إلغاء المحفزات لإضعاف السلوك السلبي للصيادين مثل سلوك الإهمال وعدم اتباع قواعد السلامة. وتقليل حوادث الخطأ البشري على المدى الطويل يتطلب التنسيق بين جميع كيانات إدارة المصايد وإحداث تغييرات في حزمة من المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي تؤثر في معيشة الصيادين من خلال:

أولاً: تحسين إدارة الجمعيات التعاونية

إيجاد مصادر جديدة للدخل وتعويض الصيادين عن فترات التوقف أو إيجاد فرص عمل بديلة للصيادين أثناء فترات توقف الصيد مثل: العمل المؤقت في المزارع السمكية وغيرها من المهن التي تحتاج إلى عمالة موسمية. وزيادة الوعي التعاوني لدى الصيادين للاشتراك بالتعاونيات بأعداد كبيرة فيزداد التمويل، وبالتالي تتحسن الخدمات، وكذلك تدريب الكوادر الإدارية ذوي الخبرات المؤهلة لإدارة التعاونيات، وتحسين برامج التدريب والإرشاد لزيادة وعي الصيادين لتطوير مهنة الصيد وثقافة السلامة بالإضافة إلى تحسين الخدمات الاجتماعية والاقتصادية لأسر الصيادين (تعليم - صحة - ترفيه وغيرها) وزيادة المعاشات وتعويضات الوفاة والإصابات.

ثانياً: زيادة أرباح الرحلة واستحداث مصادر جديدة لتمويل إجراءات السلامة

من خلال الدعم الحكومي بتخصيص ميزانية لتطوير سلامة سفن الصيد، ومنح قروض ميسرة بدون فوائد من البنوك والمؤسسات المحلية والدولية المهتمة بسلامة البيئة والهجرة غير الشرعية، وكذلك جذب مستثمرين جدد من رجال الأعمال للاستثمار في مجال خدمات صيد الأسماك بتقديم التسهيلات، وتحسين البنية التحتية للمواني، وتخزين الأسماك، والنقل، وتخفيض الضرائب، والجمارك، ومشاركة كل مجتمع الصيد في تكاليف السلامة بما في ذلك تجار الجملة والتجزئة، وأيضا مساهمة القرش السمكي في تمويل شراء معدات السلامة، وكذلك التبرعات من الجهات الخيرية من الجمعيات الخيرية ورجال الأعمال بتحفيظ من الإعلام وعلماء الدين بالإضافة إلى الاستفادة من قروض ومنح الاتحاد الأوروبي لمواجهة الهجرة غير الشرعية المسببة لمشاكل اقتصادية وسياسية، وتحسين استقبال وتداول وتخزين الأسماك لتقليل الفاقد، وكذلك مراقبة الأسواق، والأسعار لمنع الاحتكار، وتخفيض الضرائب والجمارك على معدات السلامة والصيد، ودعم الوقود، وقطع الغيار، ومستلزمات الإنتاج.

ثالثاً: تحسين إجراءات السلامة

من خلال التنسيق بين إدارة المصايد وهيئة السلامة وإلزام أصحاب سفن الصيد أو مشغليها بتجهيز السفن بمعدات السلامة وتحسين أداء الصيادين، وتطوير مواني الصيد البحرية وإدارتها لتشديد الرقابة والتفتيش على إجراءات السلامة والصيد غير القانوني، والحث على ضرورة متابعة نشرات الطقس قبل وأثناء الرحلة ثم غلق بوغاز الميناء عند سوء الأحوال الجوية، وزيادة الوعي بإجراءات السلامة وخطورة الإرهاق والمخاطر الناتجة عنه وأثره على حدوث الحوادث والعمل علي معالجتها.

المراجع

المراجع العربية:

- الخطيب احمد, ٢٠٠٣ "تعديل السلوك الإنساني دليل للعاملين في المجالات النفسية والتربوية والاجتماعية" مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع.
- الشاعر جمال, ٢٠١٤ " مشاكل مجتمعات الصيادين المحلية في بحيرة بورلوس بمحافظة كفر الشيخ ودور جمعياتهم التعاونية في حلها" جرنال الجريدة الزراعية. الاقتصادية. والعلوم الاجتماعية، جامعة المنصورة، المجلد ٥ (٣):
- العادلي، أحمد السيد (دكتور) أساسيات علم الإرشاد الزراعي، كلية الزراعة، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٢.
- برانية احمد، ٢٠٢٢ "الجمعيات التعاونية السمكية اهميتها ومتطلبات نجاحها (نماذج دولية)" الاتحاد التعاوني للثروة المائية متاحة علي: <https://kenanaonline.com/users/drBarrania/posts/1164911>
- سليم حازم وحامد حامد, ٢٠١٦ " قياس درجة تحقيق الأهداف للجمعيات التعاونية لصائدي الأسماك ببحيرة إدكو بمحافظة البحيرة" مجلة كلية الزراعة، المجلد رقم ٤٣ العدد رقم (١) بتاريخ ٢٠١٦/١/١ متاحة على موقع: <http://www.journals.zu.edu.eg/JournalArticleAbstract.aspx?ArticleId=84794eb3-f032-404e-8e82-5f551f996559&JournalId=1&queryType=Page>

- صقر كمال، النحاس محمود، فتوح شريف وحسين محمود, ٢٠١٨ "بعض العوامل التي تؤثر على معرفة الصيادين بالمشاكل التي تواجه مجتمع الصيد في بحيرة المنزلة أبو زيد محمد الحبال" مجلة الجديد في البحوث الزراعية المجلد ٢٣: bd alwaml <https://www.researchgate.net/publication/343797810> _almwthrt_ly_mrft_alsyadyn_balmshklat_alty_twajh_mjtm_alsyd_bbhyrt_almnzlt
- عمارة وليد و البيومي سعد وعبدالوهاب شرين, ٢٠١٦ " فاعلية برنامج إرشادي لخفض السلوك الفوضوي ودوره في تنمية المسؤولية الاجتماعية لدى طلاب جامعة الطائف" مجلة الإرشاد النفسي، العدد 48، ج 2
- عياش سليمان ومنصور تامر, ٢٠٢٠ " تنمية مجتمع الصيادين في بحيرة البردويل" الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية. نشرت في ٦ يناير ٢٠٢٠ بواسطة gafrd متوفر على الموقع: www.GAFRD.org
- منظمة الصحة العالمية, ٢٠٢٢ " الصحة النفسية: تعزيز استجابتنا" متاح بالموقع عبر الانترنت: <https://translate.google.com.eg/>
- مهدي سمير (٢٠٢١) "مقترح نموذج البحث والإنقاذ البحري للمتطوعين في مصر" رسالة دكتوراة. معهد الدراسات العليا البحرية – الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحري – الاسكندرية - مصر
- يونس أشرف وعياش سليمان, ٢٠٢٠ " تحليل اقتصادي ارشادي النتاج الأسماك من بحيرة البردويل"مجلة اتحاد الجامعات العربية للعلوم الزراعية، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر مجلد ٨ - عدد ٤ - 1005- 1029 Website: <http://ajs.journals.ekb.eg>

المراجع الأجنبية

- Devin L. Lucas, PHD and Samantha L. Case, MPH, 2018. "Work-related mortality in the US fishing industry uring 2000-2014: New findings based on improved workforce exposure estimates, AmJInd Med. 2018 January; 61(1): 21–31. doi:10.1002/ajim.22761
- Mahoney.M.J.. Kazdin, A.E., & Lesswing, W.J.(1974). Behavior modification- :Delusion or divergence? In C.M.Franks & G.T. Wilson (Eds.), An- nual review of behavior therapy: Theory and practice (Vol.2) New York: Brunner/Nazel.
- Sulzer Azaroff. B. and Mayer, G.R 1977. Applying behavior analysis procedures with children and youth. New York:Holt, Rinehart, and Winston.

دور قوانين المصايد المحلية والاتفاقيات الدولية في إدارة سلامة سفن الصيد في مصر إعداد

عبد الخالق كمال الدين سلمي – هشام محمود هلال - علاء الدين أحمد كمال الحويط
معهد الدراسات العليا البحرية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47114>

Received 10/07/2023, Revised 15/08/2023, Acceptance 21/08/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

Fisheries management laws have a significant impact on the safety of fishing vessels. As their decisions can lead to accidents and may force ship owners and fishermen to bear the risks of fishing in bad weather or longer distances and for more days than usual due to economic and social pressures. International organizations ILO, IMO and FAO have confirmed that the fishing profession is still one of the most dangerous professions in the world. The number of deaths in fisheries is estimated at 32,000 deaths per year. The number of fishing vessel accidents in Egypt (2011-2020) is 979 accidents According to the Fisheries Statistics Yearbook GAFRD (2020). The problem is that the fisheries management laws in Egypt suffer from a lack of safety, which led to accidents that caused many injuries and deaths. The research aims to study the safety laws of Egyptian fishing vessels and integrate them into the fisheries management laws to reduce accidents. By reviewing the literature, found that there is a lack of Egyptian research on the safety of fishing vessels.

The research is descriptive and analytical that deals with the field of humanities by using questionnaire (five-point Likert scale survey) for a sample of experts, then conducting a SWOT analysis to develop the current laws. The research hypothesis is based on that if the international agreements related to safety are integrated into the fisheries laws, then accidents will be reduced. The research will explain the relationship between fisheries management laws and fishermen's safety and how to overcome the obstacles to applying safety rules. The importance of the research lies in linking local safety laws with international agreements as well as contributing to improving the safety management of fishing vessels in Egypt to reduce accidents.

المستخلص

تعتبر لقوانين ادارة المصايد تأثير كبير على سلامة سفن الصيد حيث إن قراراتهم يمكن أن تؤدي الي حوادث وقد تجبر مالك السفينة والصيادين لتحمل مخاطر الصيد في الطقس السيئ او مسافات ابعده ولعدد أيام أكثر من المعتاد بسبب الضغوط الاقتصادية والاجتماعية. اكدت المنظمات الدولية ILO وIMO وFAO على أن مهنة الصيد مازالت من أخطر المهن في العالم. تقدر عدد الوفيات في مصايد الأسماك ٣٢٠٠٠ وفاة في السنة. بلغ عدد حوادث سفن الصيد في مصر (٢٠١١-٢٠٢٠) ٩٧٩ حادثة طبقا كتاب الإحصائيات السمكية السنوي الصادر عن GAFRD (٢٠٢٠). فالمشكلة أن قوانين ادارة المصايد البحرية في مصر تعاني من قصور في السلامة مما أدى إلى حوادث سببت كثيرا من الإصابات والوفيات للصيادين. يهدف البحث إلى دراسة قوانين

سلامة سفن الصيد المصرية ثم دمجها في قوانين إدارة المصايد لتقليل الحوادث. من خلال مراجعة الأدبيات، تبين ان هناك ندرة في الأبحاث المصرية عن سلامة سفن الصيد. يعتبر البحث وصفي تحليلي يعتني بمجال العلوم الإنسانية باستخدام استقصاء مقياس ليكرت الخماسي في الاستبيان الذي تم توزيعه على عينة من خبراء المصايد ثم اجراء تحليل (SWOT) لتطوير القوانين الحالية. تستند فرضية البحث على انه إذا تم دمج الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالسلامة في قوانين إدارة المصايد بذلك تقل الحوادث. يوضح البحث العلاقة بين قوانين ادارة المصايد وسلامة الصيادين وكيفية التغلب على معوقات تطبيق قواعد السلامة. تكمن أهمية البحث في ربط قوانين السلامة المحلية بالاتفاقيات الدولية كذلك المساهمة في تحسين إدارة سلامة سفن الصيد في مصر للحد من الحوادث.

الكلمات الرئيسية: الاتفاقيات الدولية لمصايد الاسماك (C188) – (STCW-F) - كيب تاون لسلامة سفن الصيد) - قانون المصايد المصري – ثقافة سلامة الصيادين – حوادث سفن الصيد -

١- مقدمة

يوجد انفصال بين إدارة السلامة البحرية وإدارة المصايد في مصر، حيث إن أهداف إدارة الثروة السمكية اقتصادية واجتماعية مثل المحافظة على المخزون السمكي، ورفاهية مجتمعات الصيد للحفاظ على الموارد السمكية وليس لها علاقة بالسلامة. يتبنى المسؤولين قوانين ولوائح تحدد مناطق، ومواسم، وتراخيص، ومعدات الصيد. بينما تنفرد الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بإصدار تراخيص السلامة والملاحة البحرية، وتظهر فجوة الرقابة والتفتيش على سلامة سفن الصيد قبل وأثناء رحلة الصيد بين الإدارتين. أكد برانية (٢٠١٦) على قصور القوانين المحلية في مواجهة المخاطر التي تواجه الثروة السمكية في مصر. بالإضافة إلى القصور في السياسات الإعلامية والإرشادية في نشر الوعي بين الصيادين. كما أنه بالنسبة للتشريعات في معظم الحالات يوجد بينها تضارب، فيتم معالجة مشاكل حماية الموارد السمكية دون النظر إلى مدى اتساقها أو تعارضها مع غيرها من التشريعات. كذلك عدم الالتزام بتوجيهات الاتفاقيات الدولية والإقليمية بالإضافة إلى تعدد جهات الرقابة والإشراف على تنفيذ القوانين، بذلك تقلل فاعلية التشريعات، وعدم ضبط مرتكبي المخالفات. كما أكد على أن هذا التشتت أدى إلى ضعف تقييم مشاكل القطاع واتخاذ القرارات المناسبة.

أما بالنسبة لسلامة سفن الصيد فقد أشار نصير(٢٠١٥) الي حادث تصادم سفينة الحاويات الصافات بسفينة الصيد فجر الإسلام بخليج السويس 2014 التي تعد من أشهر الحوادث التي راح ضحيتها (٢٧) صياد. من أهم أسباب الحادث عدم قيام سفينة الصيد باتباع القواعد الدولية لمنع التصادم الخاصة بتجنب الصيد في الطرقة الملاحية للسفن التجارية. كانت نتائج الدراسة هي وجود قصور في قواعد التفتيش على سفن الصيد، واتضح عدم وجود منظومات لمتابعة سفن الصيد داخل أو خارج المياه الإقليمية. أشار مهدي (٢٠٢١) الي إحصائية لحوادث السفن التجارية وكانت تتضمن أربعة حوادث لسفن الصيد حيث كان العدد الإجمالي للخسائر البشرية: الوفيات ٦٧ حالة وفاة و ١٤ مفقودين وتم انقاذ ٤٢ صياد. كما أقرت دراسة Zytoon (٢٠١٧) أن الأبحاث حول شروط السلامة والصحة المهنية على متن سفن الصيد في مصر نادرة. كانت النتائج هي وجود علاقة بين ظروف العمل (الجسدية والنفسية والاجتماعية والرضا الوظيفي) والسلامة والصحة.

افترضت دراسة Badr (٢٠٢١) أنه يمكن تحسين إدارة مصايد الأسماك في مصر من خلال الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للعاملين في سفن الصيد (STCW-F)، ١٩٩٥. أوضح الباحث أنه

لا توجد دراسات سابقة في مصر حول هذه الاتفاقية. أشار Zameel (٢٠١٩) إلى مشكلة التقصير في إجراءات للصحة والسلامة المهنية وحقوق العمل للصيادين في جزر المالديف، وأن الحكومة لا تعطي أهمية لظروف عمل الصيادين. مما أدى إلى زيادة عدد الوفيات والإصابات. كما أكدت الدراسة على أهمية التصديق على اتفاقية منظمة (ILO) بشأن حقوق العمال وظروف العمل على متن سفن الصيد C-188 لعام ٢٠٠٧. وقد أظهرت النتائج أن معظم حوادث سفن الصيد ناتجة عن الإرهاق. أوصت الدراسة بتحسين التنسيق بين السلطات الوطنية ذات الصلة، ثم إنشاء آليات لجمع البيانات عن الحوادث متزامنا مع إجراء برامج توعية للصيادين.

تم استبدال القانون المصايد رقم ١٢٤ لعام ١٩٨٣ بقانون رقم ١٤٦ لعام ٢٠٢١ لحماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية. ومن ثم انتقلت تبعية إدارة المصايد المصرية من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية (GAFRD) إلى جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية، الذي يتبع رئاسة مجلس الوزراء، فحدد اختصاصاته: وضع السياسة العامة والإشراف على تنفيذ قوانين الصيد، وإعداد المشروعات الاقتصادية والاجتماعية، ووضع شروط وإجراءات منح تراخيص الصيد. كذلك برامج التدريب والإرشاد، والتوعية، وتطوير حرفة الصيد. الإشراف على الجمعيات التعاونية وإدارة وتشغيل جميع موانئ الصيد. كما حدد المنطقة الاقتصادية الحصرية، والتي تسمح لمصر بإدارة الصيد على مسافة تصل إلى خط الوسط مع قبرص، كذلك مع السعودية، بالإضافة إلى إنشاء مركز الاتصالات البحرية لتتبع أنشطة الصيد. ألزم القانون كل الأفراد والكيانات بتقديم كل البيانات الإحصائية المتعلقة بعمليات الصيد، وموقع السفينة، وكمية الصيد، والطاقم. وأخيرا تضمن تدابير عقابية لوقف أنشطة الصيد الجائر وغير المشروعة. مع ذلك، مازال القانون لا يشمل السلامة ولم يتطرق إلى دمج السلامة في قوانين المصايد.

أكد برانية (٢٠٢٢) أن فشل العديد من برامج التنمية الثروة السمكية خاصة في الدول النامية يرجع إلى عدم مشاركة الصيادين في التخطيط والتنفيذ لهذه البرامج. كما ذكر برانية أن قانون إنشاء الجمعيات التعاونيات السمكية رقم ١٢٣ لسنة ١٩٨٣، حدد أنشطتها واختصاصاتها التي تهدف إلى تطوير وتنمية الثروة المائية، وتقديم الخدمات المختلفة لأعضائها، وتسهم في تنمية مناطق عملها لرفع مستوى أعضائها اقتصاديا واجتماعيا. وقد اشارالاتحاد التعاوني للثروة المائية إلى أن الاتحاد يضم الجمعيات التعاونية للصيادين ومهمته نشر ثقافة التعاون وتنفيذ البرامج التدريبية، وتقديم المشورة الإدارية، ومراجعة وتفتيش الحسابات. كما أن الاتحاد يشارك في وضع السياسات لإدارة مصايد الأسماك. كذلك تشجيع القروض من مصادر التمويل المختلفة. كما أنشأ صندوق تأمين تعاوني على القوارب والصيادين وأنواع التأمين الأخرى.

بالرغم من أن إدارة سلامة سفن الصيد وإصدار الشهادات وتراخيص الملاحة ضمن أحد اختصاصات الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، إلا أن إطارها التنظيمي لا يحتوي على إدارة لسلامة سفن الصيد حيث إن معظم اختصاصات الهيئة تكون لسلامة سفن الشحن التجارية و سلامة سفن الصيد تأخذ حيز ضيق من اهتمامها. وتقوم الهيئة بتسجيل سفن الصيد، وإصدار تصاريح الملاحة، والسلامة، والتفتيش، والرقابة، والعقوبات، والتظلمات من خلال القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الذي يهدف إلى تنظيم شؤون سلامة السفن التجارية ومن بينها سفن الصيد. كذلك قرار وزير النقل رقم ٢٨٧ لسنة ٢٠١١ الباب الثامن الذي اختص بسلامة سفن الصيد البحري وحدد متطلبات معدات السلامة، وكذلك شروط وقواعد المعاينات، والفحص لسفن الصيد كذلك عدد

الأفراد المرخص بحملهم على سفن الصيد. كما حددت المادة ٤٢ معدات السلامة التي يجب أن تتوفر على سفن الصيد التي تعمل داخل الموانئ والسواحل المصرية والأجنبية. أما المادة ٤٣ فحددت شروط وقواعد معاينة السفن، والكشف على البدن وعلوم الرفاص والكشف على الآلات الرئيسية، والمساعدة وخزانات الوقود، والدفعة. كذلك تم إصدار القرار رقم ٥٣ لسنة ٢٠٢٠ بتأجيل العمل بقرار وزير النقل رقم ١٠٠٥ لسنة ٢٠٠١ بشأن شروط منح الشهادات الأهلية للربان، والمهندسين، والأفراد العاملين على سفن الصيد لمدة خمس سنوات جديدة تنتهي في ٣١ - ١٢ - ٢٠٢٤. تتعاون لجنة مصائد الأسماك التابعة لمنظمة (FAO)، ومنظمة (IMO)، ومنظمة (ILO)، في تطوير الاتفاقيات الإلزامية للسفن ذات الطول ٢٤ متر أو أكثر. كذلك وضع الخطوط التوجيهية الطوعية للتصميم، والبناء، ومعدات سفن الصيد الصغيرة، وتطوير توصيات السلامة لسفن الصيد التي يقل طولها عن ١٢ مترًا لتمكين السلطات المعنية من وضع وتنفيذ استراتيجيات تهدف إلى تحسين السلامة في البحر في عمليات الصيد التي تنطبق على جميع أنشطة الصيد التجارية

أشار الموقع الرسمي لصناديق بيو الخيرية PEW (2019) إلى أن IMO أصدرت اتفاق كيب تاون ٢٠١٢ التي لم تدخل حيز التنفيذ وتحدد متطلبات التصميم والبناء والاتزان والماكينات لمقاومة الطقس السيئ وحماية أطقم سفن الصيد ذات الطول ٢٤ متر فأكثر. كذلك حددت عدد ومواصفات معدات الحريق والسلامة وأجهزة الملاحة، واتصالات الراديو وإشارات الاستغاثة. بالإضافة إلى التدريبات وإجراءات الطوارئ الملائمة لحالات الطوارئ المختلفة على سفن الصيد.

كما أصدرت IMO الاتفاقية الدولية (STCW-F 1995) التي دخلت حيز التنفيذ في ٢٠١٢. تطبق الاتفاقية على سفن الصيد ٢٤ مترًا أو أكثر. تحدد الاتفاقية الحد الأدنى من المتطلبات الإلزامية لمنح وضمان الكفاءة والمعرفة المحدثة لشهادات الربان، وضباط الملاحة، وكبير المهندسين، والمهندسين، ومشغلي أجهزة الاتصالات. كذلك تدريبات السلامة لجميع العاملين في سفن الصيد. بالإضافة إلى المبادئ الأساسية التي يجب مراعاتها في مراقبة ورديات الملاحة (IMO، ٢٠٢١).

قامت منظمة (ILO) بإصدار اتفاقية العمل في صيد الأسماك، عام ٢٠٠٧ (رقم ١٨٨) التي تحدد الحد الأدنى من عدد وكفاءة الطاقم وعمر الصياد والضمان الاجتماعي. كذلك إجراء فحوصات طبية دورية وحصول الصيادين على ساعات راحة كافية والحد الأدنى المسموح به للعناية الطبية ومعايير الإعاشة وتوفير الطعام والمياه مجانًا. بالإضافة إلى الاهتمام بالسلامة المهنية والصحية وتوفير معدات وملابس السلامة وإجراءات تفادي الحوادث المهنية والأمراض. كذلك تدريب الصيادين على استعمال أدوات الصيد ومعدات السلامة ونشر ثقافة الصحة والسلامة المهنية للصيادين والإبلاغ عن الحوادث التي تقع على متن السفينة والتحقيق. دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في نوفمبر 2017 (ILO، ٢٠٢١). اتفاقية تدابير دولة الميناء (PSMA) التي تسمح لسلطة دولة الميناء للتفتيش، والتحقق من أن السفن الأجنبية الموجودة بالفعل في موانئها طواعية، صالحة للإبحار. يتم ذلك من خلال جولة تفتيشية روتينية، ففي حالة وجود دليل على عدم التزام السفينة الأجنبية بمتطلبات السلامة، فإن من حق السلطات اتخاذ الإجراءات الضرورية التي قد تصل إلى الحجز على السفينة حتى يتم إصلاح أي مخالفات على متن السفينة (FAO، ٢٠٢١).

أما بالنسبة للأدوات الطوعية غير الإلزامية يمكن استخدامها كدليل لتطوير القوانين، واللوائح الوطنية بشأن سلامة سفن الصيد والصيادين خاصة السفن الصغيرة أقل من ٢٤ م التي لم تخضع للاتفاقيات الدولية الإلزامية.

فمدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد، ١٩٩٥ التي تحدد المبادئ والمعايير الدولية للسلوك وممارسات الصيد المسؤولة. لضمان الاستغلال المستدام للموارد المائية الحية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالسلامة في البحر، والضمان الاجتماعي، والتوظيف اللائق، وتقنيات الصيد، وتمويل مصايد الأسماك والتأمين عليها. أما مدونة سلامة الصيادين وسفن الصيد ٢٠٠٥ تعتبر دليل إرشادي يتكون من الجزء "أ" خاص بواجبات السلطات المختصة، والربان، والطاقم، ومعلومات عن التعليم والتدريب، وتوعيتهم بالسلامة، والرعاية الصحية، والطبية.

بينما يوفر الجزء "ب" معلومات عن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد. كذلك المبادئ التوجيهية الطوعية ٢٠٠٥ اهتمت بتصميم وبناء ومعدات سفن الصيد الصغيرة ذات السطح (١٢ م - ٢٤ م).

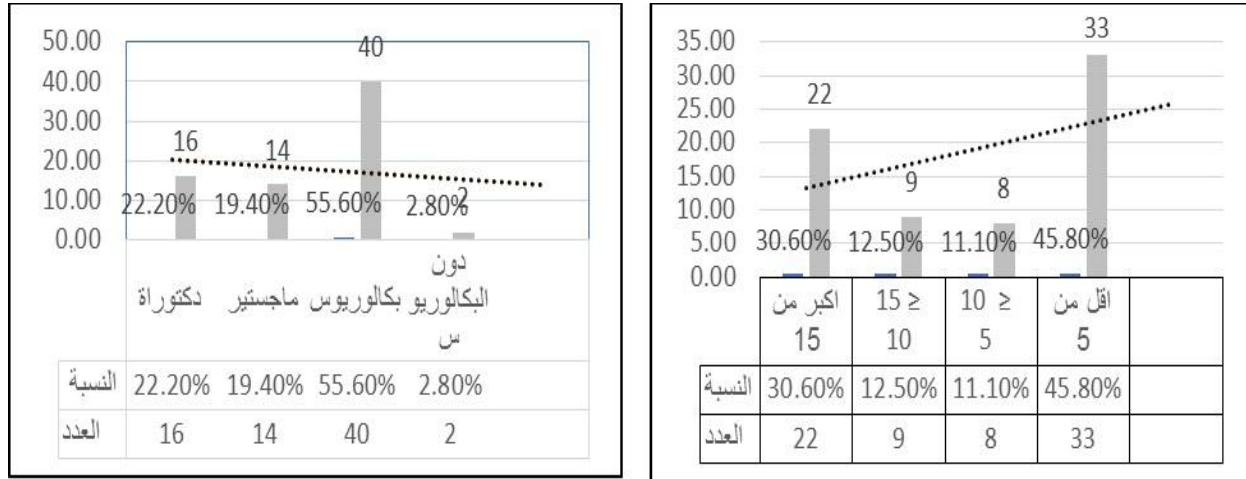
اخيرا أيد الموقع الرسمي للاتحاد التعاوني للثروة المائية (٢٠١٥) وجود قصور في إدارة المصايد المصرية، فأشار إلى كثرة الجهات المشرفة على قطاع الثروة السمكية، وأن قراراتها متناقضة بسبب عدم التنسيق بينها، والذي يشكل السبب الرئيسي في تعثر تطوير إدارة الثروة السمكية. بالرغم من إيجابية الدراسات السابقة في مصر للتعرف على مشاكل الصيادين إلا أنها لم تشير إلى أهم مشكلة وهي قلة الابحاث المصرية عن سلامة سفن الصيد وعدم إدراك إدارة المصايد لخطورة مهنة الصيد وضعف قوانين الادارة والرقابة والتفتيش على سلامة سفن الصيد. كذلك تبين أن مصر غير موقعة على جميع الاتفاقيات الدولية للسلامة مما يشير إلى ضعف الاهتمام بالسلامة البحرية فكانت هذه الفجوة البحثية هي الدافع لإجراء هذا البحث.

٢- منهجية البحث

مجال البحث هو العلوم الإنسانية ومنهجيته وصفي تحليلي يميل إلى وصف واستكشاف العلاقة بين سلامة سفن الصيد وقوانين إدارة المصايد وتحليل وتفسير البيانات الموجودة في الاحصائيات المعتمدة والاستبيان. تم جمع البيانات الثانوية من الدراسات السابقة والكتب والدوريات العلمية وتقارير وإحصائيات لهيئات محلية ودولية معتمدة. تم إجراء زيارات استكشافية بهدف إنشاء الاتصالات اللازمة، وتحديد القضايا المتعلقة بقوانين سلامة سفن الصيد، تم جمع البيانات الأولية من خلال مقابلة عينة من الخبراء في كلية المصايد في الاكاديمية وجامعة السويس كذلك بعض المسؤولين في هيئة تنمية الثروة السمكية. تم تصميم محتوى الاستبيان (مقياس ليكرت الخماسي) استنادا إلى المعلومات العلمية المتاحة في الدراسات السابقة، والزيارات الميدانية ثم تعديله والتأكد من موثوقيته. تم حساب العينة العشوائية المناسبة لإجراء الاستبيان فكانت ٢٠٠ خبير للحصول على مستوى ثقة بنسبة ٩٥٪ بهامش خطأ $\pm ٥\%$. تم توزيع ٢٠٠ استبيان على مجموعة من الخبراء وتم استلام ٧٢ استبيان صحيح. بعد جمع الاستبيان من المبحوثين تم تحليله باستخدام برنامج الكمبيوتر SPSS. تم استخدام تحليل سوات (SWOT analyses). كما تم اختبار فرضيات البحث فكانت فرضية البحث توجد علاقة ارتباطية بين المتغيرين المستقلين "القوانين المحلية - الاتفاقيات الدولية" والمتغير التابع "معوقات تطبيق قواعد السلامة".

٣- نتائج التحليل الوصفي للاستبيان

المحور الأول متغير عدد سنوات الخبرة والمؤهل الدراسي:



الشكل (١) توزيع عينة الخبراء في ضوء متغير عدد سنوات الخبرة متغير المؤهل العلمي

يتضح من الشكل (١) أن نسبة الخبرة أقل من ٥ سنوات هي الأعلى بنسبة (45.8%) التي تعتبر من نقاط الضعف تليها نسبة الخبرة 15 عام فأكثر (30.6%) يمكن اعتبارها من نقاط القوة حيث يمكن لذوي الخبرة الأعلى في المساعدة في معرفة السلبيات ثم المشاركة في وضع برامج التوعية. بينما ذوي الخبرة الأقل يمكن أن يساهموا في جمع البيانات والمشاركة في تنفيذ برامج التوعية ونشر ثقافة السلامة بين الصيادين تحت إشراف ذوي الخبرة الأعلى. كذلك (22.2%) من عينة الخبراء لديه دكتوراه، (19.4%) من حملة الماجستير، (55.6%) لديه شهادة البكالوريوس وهي أعلى نسبة الخبراء الحاصلون على مؤهلات الدراسات العليا (41.6%) نسبتهم جيدة، وتعتبر من نقاط القوة حيث إن فكرهم يتمتع بالمنهجية العلمية وإجراء الأبحاث لمعرفة الخلل، ثم وضع برامج توعية وتدريب السلامة للصيادين. يمكن تحفيز حملة البكالوريوس لنيل درجات الماجستير والدكتوراه ودعمهم من خلال المنح الدراسية الوطنية أو الدولية، واستخدامهم في نشر ثقافة السلامة البحرية.

المحور الثاني متغير القوانين المصرية لمهنة الصيد والسلامة والتفتيش والرقابة:

يتضح من الجدول (١) أن درجة الموافقة على كل عبارات المحور كبيرة؛ بمتوسط حسابي (٣.٦٤). كما كانت قيمة (كاي^٢) لمعرفة الفرق بين الاستجابات دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١ لكل العبارات. وتعزي الفروق لصالح الاستجابة الأعلى تكراراً. فالعبارة "دمج السلامة في إدارة المصايد" هي الأكثر بمتوسط حسابي (4.42) مما يشير إلى أهمية التنسيق بين إدارة المصايد والسلامة البحرية. تليها عبارة "تحتاج القوانين السابقة للتعديل" بمتوسط حسابي (٤.١١) مما يؤكد وجود مشكلة البحث. تليها عبارة "تحديث قوانين السلامة لضمان السلامة" بمتوسط حسابي (٣.٨٣) مما يدعم أهداف الدراسة.

الجدول (١) استجابات عينة الخبراء لعبارات المحور الثاني: أهمية القوانين المحلية

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب تبعاً للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاى ² chi-squared
١	يغطي قانون المصايد جميع أنشطة الصيد		2	21	17	20	12	(٩)	1.14	متوسطة غير موافق	16.75**
		%	2.8	29.2	23.6	27.8	16.7	3.26			
٢	يغطي قانون التعاونيات الجوانب الاجتماعية		3	11	16	24	18	(٨)	1.15	كبيرة موافق	17.31**
		%	4.2	15.3	22.2	33.3	25.0	3.6			
٣	يغطي قانون السلامة كل إجراءات السلامة		1	5	25	23	18	(٤)	1.00	كبيرة محايد	32.44**
		%	1.4	6.9	34.7	31.9	25.0	3.72			
٤	تحتاج القوانين السابقة للتعديل		1	3	12	27	29	(٢)	1.00	كبيرة موافق بشدة	47.72**
		%	1.4	4.2	16.7	37.5	40.3	4.11			
٥	تحديث قوانين السلامة لضمان السلامة		1	3	28	15	25	(٣)	1.01	كبيرة محايد	42.17**
		%	1.4	4.2	38.9	20.8	34.7	3.83			
٦	يشارك الصيادين في إعداد القوانين		3	10	15	21	23	(٦)	1.18	كبيرة موافق بشدة	18.56**
		%	4.2	13.9	20.8	29.2	31.9	3.71			
٧	تحتاج القوانين الي صرامة في التطبيق		2	10	21	14	25	(٧)	1.17	كبيرة موافق بشدة	22.86**
		%	2.8	13.9	29.2	19.4	34.7	3.69			
٨	ترفض إصدار قانون ما يتشاور مع الصيادين		16	36	10	3	7	(١٠)	1.16	متوسطة غير موافق	46.75**
		%	22.2	50.0	13.9	4.2	9.7	2.29			
٩	توجد صعوبة في تطبيق قوانين الصيد الحالية		---	13	10	33	16	(٥)	1.01	كبيرة موافق	17.67**
		%	---	18.1	13.9	45.8	22.2	3.72			
١٠	دمج السلامة في ادارة المصايد		---	2	3	30	37	(١)	0.71	كبيرة موافق بشدة	54.78**
		%	---	2.8	4.2%	41.7	51.4	4.42			
	متوسط العبارات								1.04	كبيرة	

المحور الثالث متغير الاتفاقيات الدولية:

يتضح من الجدول (٢) أن درجة موافقة الخبراء على جميع عبارات محور الاتفاقيات الدولية كانت بدرجة كبيرة جداً؛ بمتوسط حسابي (٤.٤٤). هذا يعني أن الخبراء موافقون على التوقيع على الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة وإدخالها في القوانين المصرية. ويمكن اعتبار ذلك من نقاط القوة ومتوافق مع أهداف وفرضيات الدراسة، تعتبر هذه الاتفاقيات الدولية هي المرجعية التي تبني عليها الحلول المقترحة لتحسين قوانين إدارة السلامة لسفن الصيد في مصر.

الجدول (٢) استجابات عينة الخبراء لعبارات المحور الثالث: الاتفاقيات الدولية لتوضيح أهمية التوقيع عليها

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب تبعاً للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	توقيع اتفاقية منع التلوث من السفن	%	1	2	15	54	---	(١) 4.69	.60	كبيرة جداً موافق	102.78**
			1.4	2.8	20.8	75.0	---				
٢	توقيع اتفاقية كيب تاون ٢٠١٢	%	---	---	8	26	38	(٤) 4.42	.69	كبيرة جداً موافق بشدة	19.00**
			---	---	11.1	36.1	52.8				
٣	توقيع اتفاقية معايير التدريب	%	---	---	4	24	44	(٢) 4.56	.60	كبيرة جداً موافق بشدة	33.33**
			---	---	5.6	33.3	61.1				
٤	توقيع اتفاقية تدابير دولة الميناء	%	---	1	8	15	48	(٣) 4.53	.75	كبيرة جداً موافق بشدة	72.11**
			---	1.4	11.1	20.8	66.7				
٥	توقيع اتفاقية العمل رقم C 188	%	---	---	10	35	27	(٥) 4.24	.69	كبيرة جداً موافق	13.58**
			---	---	13.9	48.6	37.5				
٦	توقيع الخطوط طوعية للسفن الصغيرة	%	---	1	14	27	30	(٦) 4.19	.80	كبيرة جداً موافق بشدة	29.44**
			---	1.4	19.4	37.5	41.7				
	متوسط للعبارات							4.44	.69	كبيرة جداً	

المحور الرابع متغير معوقات تطبيق قواعد السلامة:

يتضح من الجدول (٣) أن درجة الموافقة على كل عبارات محور المتغير التابع "معوقات تطبيق قواعد السلامة" كانت بدرجة كبيرة جداً؛ بمتوسط حسابي (٣.٩٤٦). هذا يعني أن الخبراء أكدوا على وجود جميع معوقات تطبيق قواعد السلامة المذكورة في عبارات المحور الرابع التي تعتبر من نقاط الضعف.

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب تبعاً للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاي ² chi-squared
١	صعوبة جذب الصياد لدرورات السلامة	%	--	5	8	39	20	(٥)	0.82	كبيرة	39.67**
			--	6.9	11.1	54.2	27.8	4.03			
٢	زيادة أسعار الوقود والزيت	%	--	1	25	32	14	(٧)	0.76	كبيرة	30.56**
			--	1.4	34.7	44.4	19.4	3.82			
٣	ضعف البنية التحتية لمواني الصيد	%	4	9	11	26	22	(٨)	1.19	كبيرة	23.69**
			5.6	12.5	15.3	36.1	30.6	3.74			
٤	عدم توافق المناهج مع اتفاقية STCW-F	%	5	9	24	20	14	(١٠)	1.15	كبيرة	16.75**
			6.9	12.5	33.3	27.8	19.4	3.41			
٥	ضعف قرارات إدارة المصايد	%	6	14	8	25	19	(٩)	1.3	كبيرة	17.02**
			8.3	19.4	11.1	34.7	26.4	3.51			
٦	ضعف التمويل معدات السلامة	%	1	3	10	27	31	(٤)	0.92	كبيرة	53.00**
			1.4	4.2	13.9	37.5	43.1	4.17			
٧	ضعف تمويل التدريب والسلامة	%	1	---	12	26	33	(٣)	0.84	كبيرة جدا	34.11**
			1.4	---	16.7	36.1	45.8	4.25			
٨	ضعف التعليم وثقافة السلامة للصيادين	%	1	5	5	21	40	(١)	0.97	كبيرة جدا	73.28**
			1.4	6.9	6.9	29.2	55.6	4.31			
٩	ضعف الرقابة والتفتيش	%	2	5	14	23	28	(٦)	1.06	كبيرة	34.8**
			2.8	6.9	19.4	31.9	38.9	3.97			
١٠	إهمال وعدم اكتراث من الصيادين	%	2	3	9	18	40	(٢)	1.02	كبيرة جدا	68.14**
			2.8	4.2	12.5	25.0	55.6	4.26			
	متوسط العبارات								0.97	كبيرة	

الجدول (٣) استجابات أفراد عينة الخبراء لعبارات المحور الرابع: معوقات تطبيق قواعد السلامة

أظهرت نتائج استجابة عبارات المحور أن المعوقات هي: ضعف التعليم، وثقافة السلامة عند الصيادين، والإهمال وعدم اكتراثهم، وضعف تمويل التدريب، وأيضا عدم توفر معدات السلامة، وصعوبة جذب الصيادين إلى دورات التدريب، وكذلك ضعف الرقابة والتفتيش وزيادة أسعار الوقود والصيانة وضعف البنية الأساسية لموانئ الصيد البحرية بالإضافة إلى ضعف قرارات إدارة المصايد وعدم توافق المناهج مع الاتفاقية الدولية STCW-F. تعتبر هذه المعوقات من أهم الثغرات في منظومة إدارة المصايد في مصر التي على أساسها سيتم بناء الحلول المقترحة لإزالة هذه المعوقات. لذلك يجب التنسيق بين إدارة المصايد وإدارة السلامة البحرية لتقييم المخاطر، ثم اتخاذ الأفعال التصحيحية من تحديث القوانين، وتشديد الرقابة لتطبيق هذه القوانين، والتنسيق بين جميع الهيئات، لتحقيق هدف البحث وتحسين السلامة وتقليل حوادث سفن الصيد في مصر.

٤- نتائج اختبار الفرضيات:

باستخدام معامل ارتباط بيرسون تبين وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات المستقلة (القوانين المحلية – الاتفاقيات الدولية) والمتغير التابع (معوقات تطبيق قواعد السلامة). باستخدام تحليل الانحدار المتعدد المتدرج تبين أن المتغير المستقل "القوانين المحلية" يكون هو الأكثر إسهاماً في التأثير على المتغير التابع، يليه إسهام الاتفاقيات الدولية، مما يشير إلى أهمية تطوير القوانين المحلية الخاصة بالسلامة البحرية، وكذلك أهمية التوقيع على الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية، وإدخالها في القوانين المحلية.

تحليل سوات SWOT Analyses

يهدف تحليل SWOT إلى استكشاف نقاط القوة والمعوقات الحالية لتطوير إدارة سلامة سفن الصيد في مصر من خلال أسلوب منهجي لاستنتاج كل من الفرص والمخاطر المستقبلية. تم الحصول على النتائج التالية من تحليل:

جدول (٤) تحليل سوات SWOT لتطوير إدارة سلامة سفن الصيد

نقاط القوة	نقاط الضعف
<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان موافقة أكثر الصيادين على:</p> <ul style="list-style-type: none"> • نسبة الخبرة 15عام فأكثر هي الأعلى أيضاً نسبة ذوى المؤهلات العليا. يمكنهم رفع ثقافة السلامة بالمنهجية العلمية. • ضرورة التوقيع على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالسلامة. • ضرورة إدخال اتفاقيات السلامة الدولية في القوانين المصرية. <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> • عالج قانون المصايد الجديد بعض القصور ولكن هناك سلبيات. • وجود جهاز متخصص مسؤول عن تنمية الثروة السمكية. • وجود عدد من كليات المصايد ومعهد أبحاث لتنمية المصايد. • وجود خبراء في جميع تخصصات المصايد والسلامة البحرية. 	<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان اعتقاد أكثر الصيادين أن:</p> <ul style="list-style-type: none"> • قوانين السلامة المحلية غير كافية وتحتاج لتعديل. • وجود صعوبة ومعوقات لتطبيق قوانين وقواعد الصيد والسلامة. • عدم مشاركة الصيادين في وضع القوانين. • ضعف قرارات تنظيم وإدارة المصايد وضعف الرقابة والتفتيش. • عدم توافق المناهج مع الاتفاقية الدولية STCW-F. <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> • ضعف التفتيش والرقابة على سفن الصيد ومعدات السلامة. • مجلس ادارة المصايد لا يشمل إدارة السلامة. • البيروقراطية وتعقيد إجراءات استخراج التراخيص البحرية
الفرص	المخاطر
<ul style="list-style-type: none"> • اهتمام المجتمع الدولي في مواجهة الهجرة غير الشرعية. • اهتمام المنظمات الدولية لإصدار مدونات لسلامة سفن الصيد. • عقد اتفاقيات مع بعض دول الجوار للتعاون في مجال المصايد. 	<ul style="list-style-type: none"> • مخاطر مهنة الصيد التي تؤدي إلى حوادث سفن الصيد. • التغيرات المناخية وأثرها على زيادة مخاطر الحوادث. • الصيد الجائر وأثره السلبي على المخزون السمكي.

٥- التوصيات

مراجعة قوانين إدارة المصايد في مصر ثم دمج السلامة ضمن القانون الوطني ورفع درجة التنسيق بين جميع الكيانات من خلال الإجراءات الآتية: التوقيع على الاتفاقيات الدولية لتكون مرجعية عند وضع السياسات والخطط الاستراتيجية لتحسين سلامة سفن الصيد، وكذلك إصدار مدونة السلامة لسفن الصيد ومراجعة تقسيم مناطق ومواسم الصيد، وتطبيق نظام حصص الصيد (الكوتا) بالإضافة إلى اتخاذ تدابير ملزمة لجمع وحفظ بيانات وإحصائيات وتحقيقات الحوادث للفهم العلمي السليم لأسباب الحوادث من خلال الرقابة والتفتيش على صلاحية سفن صيد للإبحار وحالة وعدد معدات سلامة، وكذلك الصيد الجائر وغير القانوني باستخدام نظام متابعة سفن الصيد (VMS).

٦- المراجع

المراجع العربية:

- الاتحاد التعاوني للثروة المائية, ٢٠١٥. "الثروة السمكية كعب دائر" جريدة الصياد -العدد ٧٦ اكتوبر - نوفمبر ٢٠١٥.
- برانية احمد, ٢٠١٦. "تطوير سياسات وتشريعات حماية الموارد السمكية في إطار المواثيق الدولية والإقليمية" الاتحاد التعاوني للثروة المائية - جريدة الصياد - العدد ٧٨ فبراير - مارس ٢٠١٦ نشرت في ٧ مايو ٢٠١٦:
- برانية احمد, ٢٠٢٢ "الجمعيات التعاونية السمكية اهميتها ومتطلبات نجاحها (نماذج دولية)" الأتحاد التعاوني للثروة المائية متاحة علي:

<https://kenanaonline.com/users/drBarrania/posts/1164911>

- قطاع النقل البحري المصري بوزارة النقل, ٢٠٢١ " الهيكل التنظيمي لقطاع النقل البحري المصري" منظمة FAO, ٢٠٢١ "الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء" متاح بالموقع عبر الانترنت:
- مهدي سمير (٢٠٢١) "مقترح نموذج البحث والإنقاذ البحري للمتطوعين في مصر" رسالة دكتوراه. معهد الدراسات العليا البحرية – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – الاسكندرية –مصر
- نصير عمرو وعثمان وائل, ٢٠١٥. "أثر تطبيق اتفاقية توريمولينوس على سلامة سفن الصيد المصرية" مجلة AIN

المراجع الأجنبية:

- Badr Abdelrazek, 2021. "The Role of Fisheries Education and Training in the Management of Fisheries Sector in Egypt" Global Fisheries Pukyong National University
- GAFRD, 2020 "fish statistics year book" 30th edition
- ILO, 2021 "ILO Work in Fishing Convention No.188 (2007) to enter into force " available at:
- IMO, 2021. "CTA Cape Town Agreement of 2012" available at:
- IMO, 2021. "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995"
- Pew, 2019 "The Cape Town Agreement Explained"
- Zameel Hussain, 2019. "Towards ratification and implementation of ILO Work in Fishing Convention, 2007 in the Maldives". World Maritime University Master Dissertations
- Zytoon Mohamed, and Abdulrahman M. Bushel, 2017. "Occupational Safety and Health Conditions Aboard Small- and Medium-Size Fishing Vessels: online at: <http://www.mdpi.com/1660-4601/14/3/229/htm> Acceded on: 31/ 03 / 2018

فاعلية العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك بالتطبيق على ميناء بنغازى البحرى

إعداد
وسام حسن بوزيد الكوافى

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47112>

Received 30/06/2023, Revised 12/08/2023, Acceptance 30/08/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

This study aimed to clarify the decline in profitability in the sea port of Benghazi (container handling sector), due to the frequent termination of contracts for shipping lines, while shedding light on the factors that contribute to maintaining consumer loyalty and their impact, especially on container handling terminals in the port of Benghazi. The study used the descriptive analytical approach, given The nature of the study and its desired goals

This study concluded that there are three basic variables that contribute to building consumer loyalty in container handling terminals in Benghazi seaport, which are (perceived service quality - customer satisfaction - customer relationship management). This study also concluded that the perceived service quality has a significant impact on consumer loyalty as well as customer satisfaction. It has a significant impact on consumer loyalty, and finally, customer relationship management has a significant impact on consumer loyalty.

المستخلص

استهدفت هذه الدراسة الي توضيح انخفاض الربحية في ميناء بنغازي البحرى (قطاع تداول الحاويات) وذلك بسبب كثرة انتهاء التعاقدات للخطوط الملاحية مع القاء الضوء علي العوامل التى تسهم فى الحفاظ على ولاء المستهلك واثرها خاصة بمحطات تداول الحاويات بميناء بنغازى وقد استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي وذلك نظراً لطبيعة الدراسة والأهداف المرجوة منه.

وخلصت الدراسة الى ان هناك ثلاثة متغيرات اساسية تسهم فى بناء ولاء المستهلك فى محطات تداول الحاويات بميناء بنغازى البحرى هى (جوده الخدمة المقدمة – رضا العميل – ادارة علاقات العملاء) كما توصلت الدراسة الى ان جودة الخدمة المدركة ذات تأثير معنوى على ولاء المستهلك كذلك رضا العميل ذات تأثير معنوى على ولاء المستهلك واخيرا ادارة علاقات العملاء ذات تأثير معنوى على ولاء المستهلك.

١- المقدمة

يسود العالم الآن نظام جديد تشد فيه حدة المنافسة حيث أصبحت مهمة التسويق أكثر تعقيداً نظراً للتطورات الهائلة التي استحدثت على المنظمات في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وظهور شبكة الإنترنت مما أدى إلى توسيع رؤية المنظمة لأسواقها وكذلك نجد المنظمات الآن تستخدم مفاهيم وأساليب تسويقية حديثة للتعامل مع المنافسة التي تسود في منظمات الاعمال. ويمثل قطاع تداول الحاويات في الجمهورية الليبية من أكثر القطاعات التي تواجه منافسة شديدة في عالمنا اليوم، وتزايد الحاجة باستمرار نحو بذل المزيد من الاهتمام بدراسة خدمات تداول الحاويات والسعي الدائم نحو تطويرها، لما لهذا القطاع من تأثير كبير على الاقتصاد القومي والأنشطة الاقتصادية بالمجتمع. واستناداً لما سبق فعلى محطات تداول الحاويات بميناء بنغازى الليبية

الاهتمام بزيادة رفع درجة ولاء الخطوط الملاحية المتعامل معها لإحداث الطفرة المطلوبة لمواجهة متطلبات المنافسة وتلبية احتياجات العملاء من خلال استغلال جميع مواردها المادية الملموسة والغير ملموسة. وفي سبيل ذلك سيتم التعرض إلى الأسباب التي تدفع محطات الحاويات للاهتمام بولاء المستهلك لها بالإضافة إلى التعريفات المختلفة التي تتناول مغزى هذا المفهوم، وكذلك تحليل لأنواع المختلفة للولاء ومعوقات تحقيقه في المحطات. بالإضافة إلى توضيح الاستراتيجيات التسويقية الواجب إتباعها للتعامل مع كل حالة من الولاء أو عدم الولاء.

٢- الدراسات السابقة

- اتفقت دراسة (Brandy, 2021) بالنسبة للعلاقة بين جودة الخدمة ورضا العميل: إن جودة الخدمة ترتبط وتؤثر في رضا العميل وإن درجة رضا العملاء تنخفض نتيجة انخفاض مستوى جودة الخدمة المقدمة، ويزداد درجة الرضا نتيجة زيادة مستوى جودة الخدمة.
- اتفقت دراسات (Ting,2001- Chumiaz,2022، - دخيل، 2020، على عيسى، 2020 - هانى حامد، 2022) بالنسبة للعلاقة بين جودة الخدمة وولاء العميل: اشارت الدراسات السابقة إلى تأثير جودة الخدمة على الولاء للعميل ولكن يعتقد الباحثون إن هذه العلاقة ليست علاقة مطلقة ولكن تتوقف تلك العلاقة على مستوى دخل العميل وعلى حسب القيمة أو المنافع التي يحصل عليها من جراء تلك الخدمة.
- اتفقت دراسات (فارس، 2015، - علاء الدين، 2017، - ابراهيم ٢٠١٥، - Benjamin، 2019) بالنسبة للعلاقة بين جودة الخدمة ورضا العميل وولاء العميل: أن جودة الخدمة تؤثر في ولاء العميل بطريقتين. الأولى تؤثر بشكل مباشر والثانية بطريقة غير مباشرة عن طريق متغير وسيط وهو رضا العميل.
- اتفقت دراسات (chiou, al awdi, 2022- auh, 2015- 2014 - الخفاجي، 2016) بالنسبة للعلاقة بين رضا العميل وولاء العميل: يرتبط ويؤثر رضا العميل في ولاء العميل ولكن لم تتفق معظم الدراسات على تحديد شكل وطبيعة العلاقة بين المتغيرين ويرى الباحثون إن طبيعة العلاقة بين رضا العميل وولاء العميل تتفاوت من خدمة إلى أخرى ولكن يرى الباحثون إن رضا العميل هو أحد الركائز الهامة في تحقيق الولاء، ويرى الباحثون أيضاً إن العلاقة بين رضا العميل وولاء العميل علاقة مشروطة بقيمة المنافع التي يحصل عليها مقارنة بالتكاليف التي يتحملها العميل.

٣- مشكلة الدراسة

بعد القيام بإجراء الدراسة الاستطلاعية والتي توصل فيها إلى أن هناك ٢٠ خطأً ملاحياً أنهم في العمل مع محطة بنغازي لتداول الحاويات من إجمالي ٣٠ خطأً ملاحياً وأن هناك ٢٤ خطأً ملاحياً أنهم تعاقباتهم السنوية مع محطة طبرق من أصل ٣٠ خطأً ملاحياً أي أن تلك المحطات فقدت تقريباً أكثر من ٥٠% من عملائها مما كان له أثر بالسلب على أداء تلك المحطات سواء في إنتاجية تلك المحطات والأثر على الربحية لتلك المحطات بالإضافة إلى آراء المختصين في مجموعة عوامل أخرى فنية أدت إلى انخفاض أداء تلك المحطات. وبالإضافة إلى ذلك قام الباحث بإجراء مسح للدراسات السابقة في ذلك المجال وكان نتائج ذلك المسح أنه كان هناك محدودية شديدة بل اتسمت إلى حد الندرة للدراسات السابقة المتعلقة بمجال تداول الحاويات والتي هي محل الدراسة .

٤- أهمية الدراسة:

- يستمد هذا البحث أهميته من العديد من الاعتبارات العلمية والتطبيقية والتي يمكن إيجازها فيما يلي:
- عرض مفهوم ولاء العميل وتحديد أبعاده الأساسية والعوامل المؤثرة عليه والذي يساهم في زيادة كفاءة العمليات الخدمية لمحطات الحاويات على وجه الخصوص.
- معرفة أفضل السبل التي تمكن محطات الحاويات من تطبيق مفهوم ولاء العميل وذلك لزيادته كفاءتها وأرباحها.
- الوصول إلى نموذج يوضح المتغيرات المؤثرة على الولاء ثم علاقة الولاء بربحية تلك المحطات.

٥- أهداف الدراسة:

- التوصل إلى المفاهيم الأساسية للعوامل المؤثرة على ولاء المستهلك ومتطلباتها وطبيعتها والأبعاد المختلفة لها والتعرف على دورها في التأثير على ولاء المستهلك
- التعرف على أثر أبعاد العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك (جودة الخدمة المدركة – رضا العميل – إدارة علاقات العملاء) وذلك على أبعاد ولاء المستهلك في محطات تداول الحاويات اللببية.
- التعرف على واقع قطاع تداول الحاويات اللببية من وجهة أبعاده وقدراته.
- التوصل إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التي من شأنها المساعدة في تطبيق وزيادة مستوى ولاء العملاء لمحطات تداول الحاويات.

٦- فروض الدراسة:

- الفرض الرئيسي:** لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك وولاء المستهلك في محطة بنغازي لتداول الحاويات وقد قام الباحث بتقسيم الفرض الرئيسي إلى ثلاث فروض فرعية على النحو التالي:
- لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد جودة الخدمة المدركة وولاء المستهلك.
 - لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد رضا العميل وولاء المستهلك.
 - لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد إدارة علاقات العملاء وولاء المستهلك.

٧- متغيرات الدراسة**المتغيرات المستقلة****أ- جودة الخدمة:**

وهي مدى التطابق بين توقعات المستهلك قبل الحصول على الخدمة وبين الأداء الفعلي للخدمة التي يحصل عليها. حيث تم الاستعانة بنموذج الأداء الفعلي SERVPERF وذلك لسهولة تطبيقه والبساطة في القياس، كذلك نجد من الدراسات المؤيدة لتطبيق مقياس SERVPERF (إدريس والمرسي، 2021: Dabholkar, et al 2000: Vanniarajan, 2017: Pobt, 2002: Nance, 2019: Cornin & Taylor, 2020) ونجد ذلك النموذج يركز على الأداء الفعلي للخدمة مع زيادة درجة المصداقية ويتألف المقياس من (٢١) عبارة والتي تعبر عن مدى إدراك العملاء (الخطوط الملاحية) لجوده الخدمة المقدمة من محطة بنغازي لتداول الحاويات وذلك بالاعتماد على الأبعاد الآتية:

١. **التجسيد:** وتشير إلى الدلائل المادية لتقديم الخدمة مثل حداثة المعدات المستخدمة، جاذبية المباني، جاذبية التسهيلات المادية في تقديم الخدمة، مظهر العاملين، مدى جاذبية التصميم والتنظيم الداخلي للمنظمة.
٢. **الاعتمادية:** وتشير إلى قدرة المنظمة على أداء الخدمة بشكل متسق وثابت وتعنى قيام المنظمة بأداء الخدمة صحيحة من أول مرة وبما يتوافق مع توقعات العملاء، من خلال العدد الكافي من العاملين المؤهلين الذين يقومون بتنفيذ الأعمال في الأوقات المحددة وكذلك من خلال تقديم الخدمة بطريقة يمكن الاعتماد عليها مثل الوفاء بتقديم الخدمة في المواعيد المحددة والحرص على حل المشاكل التي تواجه العملاء والدقة وعدم وجود خطأ في تقديم الخدمة.
٣. **سرعة الاستجابة:** وهي تعنى استعداد الموظفين في منظمة الخدمة لمساعدة العميل وذلك من خلال السرعة في تقديم الخدمة والاستجابة الفورية لمطالب العملاء والاستعداد الدائم للتعاون مع العملاء والرد الفوري على الشكاوى المتعلقة بالعملاء.
٤. **الأمان:** ويعنى أنه تخلص العميل من الشك والشعور بالخطر تجاه المنظمة ومدى شعوره بالأمان عند تعامله مع المنظمة ويظهر ذلك من خلال ثقة العملاء في العاملين إلى جانب توفير المعرفة الكافية للإجابات على استفسارات العملاء من خلال توفير المهارات اللازمة لذلك وسرية المعاملات والمعلومات المتعلقة بالعملاء والإلمام بالمعرفة الكافية للتعامل مع العملاء من خلال حصول العاملين على التدريب اللازم لتمكينهم من أداء الأعمال بشكل صحيح والعمل على توفير الثقة للعملاء.
٥. **التعاطف:** ويعنى بها تفهم احتياجات العملاء وملائمة ساعات العمل داخل المنظمة للعملاء وتقدير ظروف العمل واهتمام العاملين بالعملاء وإعطائهم العناية الشخصية لهم وتوفير أماكن ملائمة للانتظار سيارات العملاء وحسن معاملة العاملين للعملاء واحترامهم.

ب- رضا العميل:

يعرف الرضا على أنه شعور العميل بالبهجة نتيجة مقارنته أداء المنتج أو الخدمة مع توقعاته. حيث يشعر العميل بحالة عدم الرضا إذا كانت توقعاته عن أداء الخدمة أو المنتج أقل من الأداء الفعلي له ويشعر بالرضا إذا تطابقت التوقعات مع الأداء الفعلي ويشعر العميل بمستوى عالي من الرضا إذا كان الأداء الفعلي للخدمة أو المنتج أعلى من التوقعات التي وضعها العميل لها (Kotler, 2016).

مدى الرضا عن مقدم الخدمة:

ويعبر عن مدى اهتمام مقدم الخدمة وعنايتهم بالعميل وتقديم الحلول لأي مشاكل تواجه العملاء وإخباره بأي أحداث يمكن أن تقع بالإضافة إلى الاهتمام بتفهم الاحتياجات الخاصة بكل عميل.

١. مدى الرضا عن المحطة:

ويعبر عن مدى الشعور الإيجابي الداخلي للعميل تجاه مجموعة الخدمات التي تقدمها المحطة ومدى ملائمة الأنظمة والتسهيلات المادية في تقديم الخدمة وبيئة العمل بالمحطة.

٢. مدى الرضا عن نمط المعاملة مع مقدم الخدمة:

ويعبر عن مدى الشعور الإيجابي المتراكم لدى العميل عن أسلوب معاملة مقدمي الخدمة وسرعة تقديمها والإجابة على تساؤلاته.

ت- إدارة علاقات العملاء:

إدارة علاقات العملاء هي استراتيجية إدارية متكاملة تقوم بها المنظمة تعمل على تحقيق إشباع رغبات واحتياجات العملاء باستخدام تكنولوجيا المعلومات وذلك لتحقيق المنافع التبادلية بين المنظمة والعميل.

تتضمن إدارة علاقات العملاء الأبعاد الآتية:

١. الاستراتيجية الإدارية لإدارة علاقات العملاء: والتي تعبر عن مدى التزام المنظمة بجعل متطلبات العميل في مقدمة أولويتها ومدى ارتباط أهداف المنظمة بتلبية احتياجات العميل وتتمثل الاستراتيجية الإدارية في محطة بنغازي لتداول الحاويات باستخدام استراتيجية التوجه بالعملاء والتي تعبر عن مدى التزام المنظمة بجعل متطلبات العميل في مقدمة أولويتها ومدى ارتباط أهداف المنظمة بتلبية احتياجات العميل.
٢. أنشطة تشغيل إدارة علاقة العملاء: ويتم قياس أنشطة تشغيل إدارة علاقات العملاء من خلال دورة حياة العلاقة مع العميل وهي:
 - أ. بداية العلاقة مع العميل. تعبر تلك المرحلة عن مدى توافر نظام لتحديد أهم العملاء المحتملين وأكثرهم قيمة والقدرة على توفير معلومات عنهم قدر المستطاع.
 - ب. الحفاظ على العلاقة مع العميل. وتعني تلك المرحلة القدرة على توافر اتصالات مع العملاء وتوفير برامج للحفاظ عليهم وتحقيق ولائهم عبر جميع قنوات الاتصال.
 - ج. إنهاء العلاقة مع العميل. تعبر تلك المرحلة عن مدى توافر نظام رسمي لتحديد العملاء غير المربحين وكيفية التعامل معهم من خلال وضع مجموعة من العقوبات أمامهم لإنهاء العلاقة وللحفاظ على العميل يتم تغيير الاستراتيجية الخاصة بالتعامل لحولهم الى عملاء مربحين.
٣. العاملون في المنظمة لإدارة علاقات العملاء: والتي تعبر عن مدى توافر الطاقة البشرية اللازمة للتفاعل مع العملاء ومدى توافر المهارات والخبرات اللازمة لذلك أو لبناء علاقات مع العملاء ومدى كفاية التدريب لذلك ومدى المكافئة التي تعطيها المنظمة على أساس الحفاظ على العلاقة بالعملاء.
٤. تكنولوجيا إدارة علاقة العملاء: وتتمثل في مدى توافر الإمكانيات التكنولوجية لتسهيل التعامل مع العملاء. (Ko, 2018; Reinartz, 2014)

المتغير التابع

ولاء المستهلك إنه التزام عميق لإعادة شراء الخدمة أو إعادة الاستخدام لهذه الخدمة مستقبلاً على الرغم مما يحدث من تأثيرات موقفية أو جهود تسويقية لتغيير سلوكه. بل إن الولاء الحقيقي يظهر عندما يصبح العميل مدافعاً عن المنظمة بغض النظر عن أية حوافز مقدمة فالولاء للخدمة المقدمة هو السلوك والنوايا التي تولد لدى العميل لتكرار شراء هذه الخدمة (Oliver et al, 2020). أستاذ البحث في قياسه لولاء المستهلك في اختيار معايير القياس على دراسات (علاء الدين عباس، 2017، هاني شارد، 2020، نرمين السعدني، 2022، Ting & Bowen and Chen, 2001، Yee, 2021) وهي:

١. السلوك الشرائي المتكرر والنية في التعامل المستقبلي.

تتضمن بمدى كون محطة بنغازي لتداول الحاويات تمثل الخيار الأول للخط الملاحي عند إتخاذ قراره بتداول الحاويات، ومدى استعداد الخط الملاحي للتعامل مع نفس المحطة في الاعوام المقبلة. واعتمد الباحث على مقاييس (Lee & Cunningham, 2020; Bennett & Rundle, 2022; Nijssen, 2022).

٢. الاتصالات الإيجابية

تتعلق بمدى الحديث بشكل إيجابي عن محطات تداول الحاويات، ومدى التوصية للآخرين الذين يبحثون عن نصيحة ومدى تشجيع الخطوط الملاحية الغير متعاملة مع محطة بنغازي لتداول الحاويات للتعامل معها، وتم

الاعتماد على مقاييس (Ganesh et all, 2020: Bowen and Chen,2021, Delgado and Munuera, 2021,Bove) & Johnson 2022 .

٣. الحساسية السعرية

تتضمن مدى تفضيل التعامل مع أي محطة أخرى منافسة تقدم أسعار أفضل، ومدى استمرارية التعامل مع المحطات المنافسة إذا قدم أسعار أفضل ومدى الاستعداد لرفع سعر أعلى من المنافسين للحصول على الخدمة من محطة بنغازي لتداول الحاويات وتم الاعتماد على مقاييس كل من (Ganesh et all,2020، Odin et all,2021، Yu & Dean 2021).

٤. سلوك الشكوى

تتضمن مدى رغبة الخط الملاحي في التحول لمحطات منافسة في حالة ظهور مشكلة معينة في التعامل مع محطة بنغازي لتداول الحاويات، وتقديم الشكوى للخطوط الملاحية الأخرى في حالة حدوث مشكلة مع محطة بنغازي لتداول الحاويات، وتقديمها إلى جهات خارجية كالشركة القابضة التي تتبعها محطة بنغازي لتداول الحاويات أو الوزارة المختصة بذلك، ومدى استعداد الخط الملاحي لشكوى العاملين داخل محطة بنغازي لتداول الحاويات وتم الاعتماد على مقاييس دراسة (علاء الدين عباس، 2017، Ganesh et all,2020، Odin et all, 2021، Nijssen,2022).

٨- منهجية الدراسة

اولا: متغيرات الدراسة.

جدول رقم (١): متغيرات الفروض وكيفية قياسها

المتغير التابع	المتغيرات المستقلة
<p>ولاء المستهلك</p> <ul style="list-style-type: none"> • السلوك الشرائي المتكرر والنية في التعامل المستقبلي • الاتصالات الإيجابية • الحساسية السعرية • سلوك الشكوى 	<p>العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك</p> <p>١. جودة الخدمة المدركة.</p> <ul style="list-style-type: none"> • الاعتمادية • الاستجابة • العطف • الأمان • الجوانب الملموسة <p>٢. رضا العميل</p> <ul style="list-style-type: none"> • الرضا عن الشركة • الرضا عن مقدم الخدمة • الرضا عن نمط المعاملة <p>٣. إدارة علاقات العملاء</p> <ul style="list-style-type: none"> • الاستراتيجية الإدارية لإدارة علاقات العملاء • أنشطة تشغيل إدارة علاقات العملاء • العاملون في المنظمة لإدارة علاقات العملاء • تكنولوجيا إدارة علاقات العملاء

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على الدراسات السابقة

ثانياً: نوع ومصادر البيانات

لقد استخدم البحث المنهج الوصفي التحليلي وذلك نظراً لطبيعة البحث والأهداف المرجوة منه. وهذا المنهج يعتمد على وصف الظاهرة والتعبير عنها كيفاً وكماً وكذلك التحليل والربط للوصول إلى استنتاجات محددة ولذلك استخدم مصدرين أساسيين للمعلومات:

١. **البيانات الثانوية:** حيث يتم تكوين إطار نظري للبحث من خلال الكتب والمراجع العربية والأجنبية والدوريات والمقالات والتقارير والأبحاث والدراسات التي اهتمت بموضوع الدراسة كما اعتمد الباحث على البيانات الثانوية المسجلة والنشرات والدوريات والتقارير الاحصائية والميزانيات التي تصدرها محطة بنغازي لتداول الحاويات محل الدراسة وشبكة الاتصال بالإنترنت من خلال الفترة ٢٠٢١-٢٠٢٢.

٢. **البيانات الأولية:** وذلك من خلال إجراء دراسة ميدانية تطبيقية على الخطوط الملاحية المتعاملة مع محطة بنغازي لتداول الحاويات محل الدراسة بتصميم استمارة استبيان صممت خصيصاً لهذا الغرض بالإضافة إلى المقابلات الشخصية مع العاملين في الخطوط الملاحية ومحطات تداول الحاويات محل الدراسة والتي كانت خلال شهر يوليو ٢٠٢٣.

ثالثاً: تحديد مجتمع وعينة الدراسة.

الفئة الاولى: المديرون في الخطوط الملاحية المتعاملة مع محطات الحاويات الليبية وتشمل هذه الفئة جميع المديرون وبمختلف تخصصاتهم وهم (مديري الصادر - الوارد - التشغيل - المالي). وتم الاعتماد على أسلوب المسح الشامل لهذه الفئة نظراً لعدد محدود والبالغ (١٢٠) مديراً.

الفئة الثانية: العاملون محطة بنغازي لتداول الحاويات وهم من الفئات الوظيفية المختلفة من عمالة واداريين ومحاسبين. وقد اعتمد البحث على استخدام العينة العشوائية البسيطة للعاملين وذلك للأسباب الآتية:

١. وجود اطار للعاملين حيث تتوافر كشوفات واسماء وعناوين للعاملين.
٢. يعتبر مجتمع العاملين محطة بنغازي لتداول الحاويات وحدة واحدة بغض النظر عن مستواهم الوظيفي داخل تلك المحطات.

وقد تم اختيار عينة العاملين في ضوء المعادلة التالية: حيث يبلغ عدد العاملين = (١٠١٥)

$$n = \frac{q(1-q)}{\left(\frac{2}{2(m,d)} + \frac{q(1-q)}{1}\right)}$$

حيث ان:

ن: حجم العينة.

ق: نسبة تراوح بين الفرد الواحد ونفترضها (٠.٥)

ن: عدد افراد المجتمع

د: نسبة الخطأ المسموح به

د.م: الدرجة المعيارية وهي تساوى ١.٩٦ عند معامل ثقة ٩٥%

جدول رقم (٢): مجتمع الدراسة والاستثمارات الموزعة ونسبة الاستجابة

الفئة	اسلوب الدراسة	مجتمع الدراسة	عينة الدراسة	الاستثمارات المستردة	الاستثمارات غير المستردة والمستبعدة	الاستثمارات القابلة للتحليل	نسبة الاستثمارات القابلة للتحليل
المديرون	حصر شامل	١٢٠	١٢٠	١١٠	١٧	٩٣	%٨٤.٥
العاملون	عينة عشوائية بسيطة	١٠١٥	٢٧٩	٢٦٩	٥٢	٢١٧	%٨٠

المصدر: اعداد الباحث.

رابعا : أساليب التحليل الإحصائي.

خضعت بيانات الدراسة لخطوة تحليل إحصائية متعددة المستويات، ترمى في مجموعها إلى تحقيق أهداف الدراسة، والتحقق من صدق فروضها، وفي ضوء نوع البيانات ومجتمع الدراسة الخاضع للدراسة تم الاعتماد على مجموعة من الأساليب الإحصائية يمكن تقسيمها كما يلي:

١. حساب المتوسط - الانحراف المعياري- معامل الاختلاف- الأهمية النسبية.
٢. معاملات ألفا كراماخ
٣. معامل الارتباط الخطى بيرسون
٤. الانحدار المتعدد

٩- الدراسة الميدانية

اولا : معامل الصدق والثبات لاستبانة الدراسة.

جدول رقم (٣): معامل الصدق والثبات لاستبانة الدراسة لفئة العملاء (المديرين)

اسم المحور	عدد العبارات	معامل الثبات الفا كرونباخ	معامل الصدق
جودة الخدمة المدركة	٢١	٠.٨٠٩	٠.٩٠٠
رضا العميل	٣٢	٠.٩٤٠	٠.٩٦٩
ادارة علاقات العملاء	٤٠	٠.٩٤٩	٠.٩٧٤
ولاء العميل	١٢	٠.٧٨٠	٠.٨٨٣
الاستبانة الكلي	١٠٥	٠.٩٧٢	٠.٩٨٦

المصدر: من اعداد الباحث اعتماداً على نتائج التحليل الإحصائي.

من الجدول السابق يتضح ان معاملات الصدق والثبات مقبولة لأسئلة الاستبيان ككل لان جميع قيمة معامل الصدق والثبات تجاوزت (٠.٦) وبالتالي يمكن القول انها معاملات ذات دلالة جيدة لأغراض البحث، وبالتالي يمكن الاعتماد عليها في التحليل.

جدول رقم (٤): معامل الصدق والثبات لاستبانة الدراسة لفئة العاملين

معامل الصدق	معامل الثبات الفا كرونباخ	عدد العبارات	اسم المحور
محطة بنغازي لتداول الحاويات	محطة بنغازي لتداول الحاويات		
٠.٩١٨	٠.٨٤٢	٢١	جودة الخدمة المدركة
٠.٩٣٦	٠.٨٧٦	٤٠	ادارة علاقات العملاء
٠.٨١٣	٠.٦٢٢	٨	اولويات الاهداف الاستراتيجية
٠.٩٦٠	٠.٩٢١	٦٩	الاستبانة الكلي

المصدر: من اعداد الباحث اعتماداً على نتائج التحليل الإحصائي.

من الجدول السابق يتضح ان معاملات الصدق والثبات مقبولة لأسئلة الاستبيان ككل لان جميع قيمة معامل الصدق والثبات تجاوزت (٠.٦) وبالتالي يمكن القول انها معاملات ذات دلالة جيدة لأغراض البحث، وبالتالي يمكن الاعتماد عليها في التحليل.

ثانياً: الإحصاء الوصفي

جدول (٥): المقاييس الأساسية لمحور جودة الخدمة المدركة

المجموعات	المتوسط	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف	الأهمية النسبية
بنغازي	3.874	0.483	12.47%	77.47%
	3.882	0.415	10.70%	77.63%
	3.387	0.637	18.80%	67.74%
	3.520	0.759	21.56%	70.39%
	3.490	0.795	22.77%	69.81%
	3.631	0.508	14.00%	72.61%

المصدر: من اعداد الباحث اعتماداً على نتائج التحليل الإحصائي

جدول رقم (٦): المقاييس الأساسية لمحور إدارة علاقات العملاء

المجموعات	المتوسط	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف	الأهمية النسبية
بنغازي	3.751	0.476	12.68%	75.02%
	3.183	0.538	16.91%	63.66%
	3.039	0.727	23.92%	60.79%
	3.278	0.607	18.52%	65.56%
	3.313	0.508	15.33%	66.26%

المصدر: من اعداد الباحث اعتماداً على نتائج التحليل الإحصائي

جدول رقم (٧): المقاييس الأساسية لمحاور ولاء المستهلك

الأهمية النسبية	معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط	المجموعات
73.76%	21.52%	0.794	3.688	بنغازي
78.28%	24.98%	0.978	3.914	
76.92%	14.32%	0.551	3.846	
77.80%	15.29%	0.595	3.890	
76.69%	14.05%	0.539	3.834	

المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على نتائج التحليل الإحصائي

- على مستوى المحور الكلي (جودة الخدمة المدركة) بلغ معامل الاختلاف (14.00%) مما يشير ذلك إلى أن هناك اتفاق واجماع بين آراء أفراد العينة بالموافقة على أهمية بعد جودة الخدمة المدركة بنسبة بلغت (72.61%)
- على مستوى المحور الكلي (رضا العميل) بلغ معامل الاختلاف (15.33%) مما يشير ذلك إلى أن هناك اتفاق واجماع بين آراء أفراد العينة بالموافقة على أهمية بعد رضا العميل بنسبة بلغت (66.26%)
- على مستوى المحور الكلي (إدارة علاقات العملاء) بلغ معامل الاختلاف (15.33%) مما يشير ذلك إلى أن هناك اتفاق واجماع بين آراء أفراد العينة بالموافقة على أهمية بعد إدارة علاقات العملاء بنسبة بلغت (66.26%)
- على مستوى المحور الكلي (ولاء المستهلك) بلغ معامل الاختلاف (14.05%) مما يشير ذلك إلى أن هناك اتفاق واجماع بين آراء أفراد العينة بالموافقة على أهمية بعد ولاء المستهلك بنسبة بلغت (76.69%)

ثالثا: نتائج اختبار الفروض

- **الفرض الرئيسي الأول:** "لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك وولاء المستهلك في محطة بنغازي لتداول الحاويات".

الفرض الفرعي الأول:

"لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد جودة الخدمة المدركة وولاء المستهلك في محطة بنغازي لتداول الحاويات" وقد تم قياسه واثباته بالأساليب الاحصائية التالية:

أولاً:- معامل الارتباط:

تبين من نتائج التحليل الاحصائي علاقة الارتباط بين أبعاد جودة الخدمة المدركة وولاء المستهلك وقد تبين أن هناك علاقة ارتباط معنوي ذات دلالة احصائية عند مستوى ثقة (.99) تراوحت قيم الارتباط بين (.495) وهي ارتباطات ايجابية بين متوسطة وقوية وذلك بالنسبة لعملاء محطة بنغازي لتداول الحاويات. فقد تبين أن هناك علاقة ارتباط معنوي ذات دلالة احصائية عند مستوى ثقة (.99) تراوحت قيم الارتباط بين (.429) وهي ارتباطات ايجابية بين متوسطة وشبه تامة. ومن ثم فقد تم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل المتمثل بوجود علاقة ارتباط ذات دلالة احصائية بين أبعاد جودة الخدمة المدركة وولاء المستهلك.

ثانياً:- معامل الانحدار:

توصلت نتائج التحليل الاحصائي الى ان دالة الانحدار تكون على النحو التالي :

١. دالة محطة بنغازى لتداول الحاويات

$$\text{ولاء المستهلك} = 0.868 + 0.329 (\text{التعاطف}) + 0.469 (\text{التجسيد})$$

$$= (3.14) ** (6.396) ** (5.536) **$$

$$\text{معامل التحديد} = 0.638 \quad \text{ف} = 79.18$$

وبالنسبة لدالة انحدار محطة بنغازى لتداول الحاويات يمكن التوصل الى النتائج التالية :

١. معنوية الدالة ككل استنادا الى نسبة (ف)

٢. تفسر المتغيرات التعاطف والتجسيد قرابة 64% من التغيرات فى الولاء .

٣. معنوية كل من التعاطف والتجسيد عند المستوى الاحتمالى .

٤. عدم وجود مشكلة الازدواج الخطى حيث لم يتعدى معامل تضخم التباين ٥ لكل متغير .

واستناداً لما سبق يمكن البحث رفض الفرض الفرعي الاول وقبول الفرض في الصورة البديلة والذي ينص على انه "وجود تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد جودة الخدمة المدركة وولاء المستهلك محطة بنغازى لتداول الحاويات".

الفرض الفرعي الثاني:

"لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد رضا العميل وولاء المستهلك في محطة بنغازى لتداول الحاويات" وقد تم قياسه واثباته بالأساليب الإحصائية التالية:

أولاً:- معامل الارتباط:

تبن من نتائج التحليل الاحصائي علاقة الارتباط بين أبعاد رضا العميل وولاء المستهلك وقد تبين أن هناك علاقة ارتباط معنوي ذات دلالة احصائية عند مستوى ثقة (99). تراوحت قيم الارتباط (637) وهى ارتباطات ايجابية بين جودة وقوية وذلك بالنسبة لعملاء محطة بنغازى لتداول الحاويات. فقد تبين أن هناك علاقة ارتباط معنوي ذات دلالة احصائية عند مستوى ثقة (99). تراوحت قيم الارتباط (576) وهى ارتباطات ايجابية بين متوسطة وقوية جدا ومن ثم فقد تم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل القائل بوجود علاقة ارتباط ذات دلالة احصائية بين أبعاد رضا العميل وولاء المستهلك.

ثانياً:- معامل الانحدار:

توصلت نتائج التحليل الاحصائي الى ان دالة الانحدار تكون على النحو التالي :

١. دالة محطة بنغازى لتداول الحاويات

$$\text{ولاء المستهلك} = 1.458 + 0.488 (\text{الرضا عن مقدم الخدمة}) + 0.161 (\text{الرضا عن نمط المعاملة})$$

$$= (8.303) ** (8.26) ** (3.31) **$$

$$\text{معامل التحديد} = 0.679 \quad \text{ف} = 95.128$$

وبالنسبة لدالة انحدار محطة بنغازى لتداول الحاويات يمكن التوصل الى النتائج التالية :

١. معنوية الدالة ككل استنادا الى نسبة (ف)

٢. تفسر المتغيرات (الرضا عن مقدم الخدمة) (الرضا عن نمط المعاملة) قرابة ٦٧% من التغيرات في الولاء.

٣. معنوية كل من (الرضا عن مقدم الخدمة) (الرضا عن نمط المعاملة) عند المستوى الاحتمالي.

٤. عدم وجود مشكلة الازدواج الخطى حيث لم يتعدى معامل تضخم التباين ٥ لكل متغير.

واستناداً لما سبق يمكن للباحث رفض الفرض الفرعي الثاني وقبول الفرض في الصورة البديلة والذي ينص على انه "وجود تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد رضا العميل وولاء المستهلك في محطة بنغازى لتداول الحاويات".

الفرض الفرعي الثالث:

"لا يوجد تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد إدارة علاقات العملاء وولاء المستهلك محطة بنغازى لتداول الحاويات" وقد تم قياسه وإثباته بالأساليب الإحصائية الآتية:

أولاً:- معامل الارتباط:

تبيين من نتائج التحليل الاحصائي علاقة الارتباط بين أبعاد إدارة علاقات العملاء وولاء المستهلك وقد تبين أن هناك علاقة ارتباط معنوي ذات دلالة احصائية عند مستوى ثقة (٩٩). تراوحت قيم الارتباط (585) وهي ارتباطات ايجابية بين متوسطة وقوية وذلك بالنسبة لعملاء محطة بنغازى لتداول الحاويات. تراوحت قيم الارتباط بين (537). وهي ارتباطات ايجابية بين متوسطة وقوية ومن ثم فقد تم رفض فرض العدم وقبول الفرض البديل المتمثل بوجود علاقة ارتباط ذات دلالة احصائية بين أبعاد إدارة علاقات العملاء وولاء المستهلك.

ثانياً:- معامل الانحدار:

توصلت نتائج التحليل الاحصائي الى ان دالة الانحدار تكون على النحو التالي :

١. دالة محطة بنغازى لتداول الحاويات

ولاء المستهلك = ٠.٣٥٥ + ٠.٦٢٣ (الاستراتيجية الادارية) + ٠.٣٧٦ (العاملون في المنظمة)

= (١.٨٢)** (١٠.٨١٤)** (٩.٩٦٦)**

معامل التحديد = ٠.٨١٦ ف = ١٩٩.٤٠٨

وبالنسبة لدالة انحدار محطة بنغازى لتداول الحاويات يمكن التوصل الى النتائج التالية :

١. معنوية الدالة ككل استنادا الى نسبة (ف)

٢. تفسر المتغيرات (الاستراتيجية الادارية) (العاملون في المنظمة) قرابة ٨١% من التغيرات في الولاء.

٣. معنوية كل من (الاستراتيجية الادارية) (العاملون في المنظمة) عند المستوى الاحتمالي.

٤. عدم وجود مشكلة الازدواج الخطى حيث لم يتعدى معامل تضخم التباين ٥ لكل متغير .

واستناداً لما سبق يمكن للباحث رفض الفرض الفرعي الثالث وقبول الفرض في الصورة البديلة والذي ينص على انه "وجود تأثير معنوي ذو دلالة احصائية بين أبعاد إدارة علاقات العملاء وولاء المستهلك في محطة بنغازى لتداول الحاويات".

١٠- النتائج والتوصيات**اولا : النتائج**

١. توصلت الدراسة أن هناك إنخفاض في درجات ولاء العملاء محطة بنغازى لتداول الحاويات يرجع ذلك إلى ضعف وقصور كفاءة العمليات الخدمية المقدمة من جانب تلك المحطات لعملائها وخصوصا محور التجسيد الخاص بمحطة بنغازى لتداول الحاويات راجعا ذلك إلى ضعف الدعم المالي المقدم من قبل الشركة القابضة، كذلك عدم تطبيق استراتيجية واضحة لإدارة علاقات العملاء من جانب الإدارة العليا والمديرين من عملاء المحطات.
٢. توصلت الدراسة إلى أن العوامل المؤثرة في ولاء المستهلك وهي (جودة الخدمة المدركة- رضا العميل- إدارة علاقات العملاء) ذات تأثير معنوى ذو دلالة احصائية طردي على ولاء المستهلك محطة بنغازى لتداول الحاويات.
٣. توصلت الدراسة إلى أن هناك ضعف أو قصور من جانب مقدم الخدمة للحصول على مستوى جودة الخدمة التى تطابق توقعات العميل، وكذلك فى بناء علاقات طويلة الأجل مع الخطوط الملاحية المتعاقدة في محطة بنغازى لتداول الحاويات، وهو ما يتفق مع نتائج الدراسة الاستطلاعية.

ثانيا : التوصيات :

١. يجب العمل الدائم على قياس درجة جودة الخدمة ورضا العميل وادارة علاقات العملاء وولاء الخط الملاحى للمحطة وذلك بشكل مستمر وعلى فترات زمنية منتظمة ذلك لمعرفة اتجاهات ونوايا العملاء. ويتعر ذلك الامر هام حت تتمكن المحطات من الحفاظ على عملائها وعدم التحول الى محطات منافسة.
٢. استخدام البرامج التكنولوجية لتحسين مستوى الخدمة المقدمة لتحقيق ولاء الخط الملاحى للمحطة.
٣. زيادة الاهتمام بالبنية التحتية والوقية فى محطة بنغازى لتداول الحاويات من توافر المعدات سواء للارصفة او الساحات وكذلك العمل على زيادة اطوال الارصفة والسعة الاستيعابية للمحطة.

١١- المراجع**اولا: المراجع العربية**

- الوكيل , احمد (٢٠٠٤). مناولة وتستيف البضائع "مكتبة الاشعاع، الإسكندرية\
- العلاق , بشير عباس محمود (٢٠٢٠). "التسويق عبر العلاقات المستندة للتكنولوجيا، الملتقى الاول للتسويق في الوطن العربي"، الواقع وافاق التطوير.
- جاد الرب ,سيد محمد (٢٠٢٠). " نظم المعلومات الادارية، الاساسيات والتطبيقات الادارية" ، دار النهضة العربية.
- الصحن , محمد فريد (٢٠١٧). "مبادئ التسويق"، الدار الجامعية، الاسكندرية
- إدريس، ثابت عبد الرحمن والمرسي، جمال الدين محمد (٢٠٢٠). "قياس جودة الخدمة وتحليل العلاقة بينها وبين كل من الشعور بالرضا والميل للشراء (مدخل منهجي تطبيقي)، مجلة التجارة والتمويل، كلية التجارة جامعة طنطا (العدد الأول)،

- الخفاجة ، حاكم (٢٠١٦). "رضا الزبون كمتغير وسيط بين جودة الخدمة وولاء الزبون دراسة حالة على مصرف بابل الأهلي" المجلة العربية للعلوم الاقتصادية والادارة العدد ٢٥.
- ادريس، ثابت عبد الرحمن (٢٠١٧). "تحليل المحددات الرئيسية للتسويق الداخلي والتسويق الخارجي وآثارها على رضا العملاء: دراسة تطبيقية على قطاع البنوك الكويتية" مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، جامعة الإسكندرية.
- ادريس , ثابت عبد الرحمن (٢٠٢٠). "تحليل المحددات الرئيسية للتسويق الداخلي والتسويق الخارجي وآثارها على رضا العملاء: دراسة تطبيقية على قطاع البنوك الكويتية" مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، جامعة الإسكندرية
- إدريس، ثابت عبد الرحمن والمرسي، جمال الدين محمد (٢٠١٥) "قياس جودة الخدمة وتحليل العلاقة بينها وبين كل من الشعور بالرضا والميل للشراء (مدخل منهجي تطبيقي)، مجلة التجارة والتمويل، كلية التجارة جامعة طنطا (العدد الأول).
- الخفاجي , حاكم (٢٠١٦) " رضا الزبون كمتغير وسيط بين جودة الخدمة وولاء الزبون دراسة حالة على مصرف بابل الأهلي" المجلة العربية للعلوم الاقتصادية والادارة العدد ٢٥.
- بازرع، محمود صادق (٢٠١٥) "بحوث التسويق للتخطيط والرقابة واتخاذ القرارات التسويقية"، دار النهضة، القاهرة .
- جمال الدين، أشرف وقنديل، نهلة أحمد محمد، (٢٠١٨) "تطبيق المنهج الاستراتيجي في إدارة علاقات العملاء في إطار حوكمة الشركات بالتطبيق على بنك مصر"، مجلة المحاسبة والإدارة والتأمين.
- عبد الله، على (٢٠١٨) " إدارة وتشغيل الموانئ"، دار الاشعاع الاسكندرية.
- مهران , اميرة (٢٠١٤) " دراسة لتأثير جودة الخدمة المدركة على درجة ولاء العميل بالتطبيق على مطاعم السلسلة المصرية " مجلة المال والتجارة، العدد (٤٢١).
- مهران ، اميرة (٢٠١٤) " دراسة لتأثير جودة الخدمة المدركة على درجة ولاء العميل بالتطبيق على مطاعم السلسلة المصرية " مجلة المال والتجارة، العدد (٤٢١).
- جمال الدين، أشرف وقنديل، نهلة أحمد محمد، (٢٠١٨) "تطبيق المنهج الاستراتيجي في إدارة علاقات العملاء في إطار حوكمة الشركات بالتطبيق على بنك مصر"، مجلة المحاسبة والإدارة والتأمين.

ثانيا المراجع الاجنبية

- Ahearne, M, Douglas, E.H, &Niels.S (2017) “ why sale Reps Should Welcome Information Technology: Measuring the Impact of CRM – Based IT on Sale Effectiveness “ International Journal of Research in Marking Vol (24)pp 336-490.

- AL- Hawari M & Tony W, (2016) "The Effect of Automated Services Quality on Australian Bank Financial Performance & the Mediating Role of customer Satisfaction", *Marketing Intelligence & Planning*, Vol 24 No 2 pp 127-147 .
- Al-Awadi, Ahmed, (2020) "A proposed model of consumer loyalty sector based on the Kuwaiti experience", *Total Quality Management* Vol. 13, No. 7, PP. 1035-1046.
- AL-Nasser, A. D. "Customer(2013)" satisfaction measurement models: generalized maximum entropy approach" . *Pak. J. statist*, 19 (2), 213- 226.
- Auh, Seigyoung and Michael D. Johnson, (2015), "Compatibility effects in evaluations of satisfaction and loyalty", *Journal of Economic Psychology*, 26, PP. 35-57.
- Ang, L. & Buttle, F., (2016), "CRM Software Application & Business Performance". *Data Base Marketing & Customer Strategy Management*, Vol. 14, No. 1, PP. 4-16.
- Bowen, I.T. And S.L. Chen, (2020), "Relationship between Customer Loyalty and Customer Satisfaction", *International Journal Of Contemporary Hospitality Management*, Vol. 13, No. 5, PP. 213- 217.
- Brady, Michael K. and Christopher. Robertson, (2020)
"a consensus on the antecedent role of satisfaction': An exploratory cross-national Business Research", *Vol.51*, PP. 53-60.
- Bloemer, Ko-de Ruyter and pascal peeters, , (2017), "investigating drivers of bank loyalty: the complex relationship between image, service quality and satisfaction", *International Journal of bank Marketing* vol. 16, No. 7, PP.276-286.
- Colman T.R. (2017) " Why Build A customer Relationship Management Capability?" *The Journal of strategic information System* 16(3) pp 301 – 320.
- Coltman, T. R.,(2017) "Why Build A Customer Relationship Management Capability?", *The Journal of Strategic Information System*, 16 (3), PP. 301-320.
- Das. K. Parmar. J. & Kumar V. (2019)" Customer Relationship Management Best Practices & Customer Loyalty A Study of India Retail Banking Sector." *European Journal of Social Sciences* 11(1) pp 61- 85.
- Gerpott, Torsten J., Wolfgang Rams and Andreas Schindler, (2020) "Customer retention, loyalty and satisfaction in the German mobile cellular telecommunications market", , *Telecommunication Policy*, 25, PP. 249-269.

أثر تطوير المنظومة اللوجستية علي الميزة التنافسية بالموانئ " مقارنة بين ميناء روتردام و دمياط "

إعداد

البيدوي السيد محمد - د/ سامح فرحات السيد - د/ مختار حبشي
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47115>

Received 04/08/2023, Revised 14/10/2023, Acceptance 30/10/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

Ports play an important role in enhancing international and regional trade exchange. Therefore, many countries have sought to develop the capabilities of their ports, enhance their efficiency, and improve the quality of services provided to meet current and future customer needs. Improving the efficiency of ports, which leads to increased trading volume, reduced costs and reduced ships' stay period. Ports are a fundamental and supportive pillar of economic development in any country around the world. Strengthening the role of ports and increasing their competitiveness has become a necessity to keep pace with the rapid changes in economic and technological aspects. The ports focused on improving their business environment to provide services that are distinct from other competitors through continuous improvement and the development of modern technological means to provide integrated logistical services. Damietta Port is considered one of the logistical ports and is compared to one of the most important European ports in terms of the development of the logistics system. Hence, Rotterdam is a successful logistics model in attracting European logistics centers and economic activities.

As a continuation of the assessment of the status of Damietta Port in preparation for exposing its role as a logistical port, the study reviewed the internal environment of the port in terms of the port's design, its distinctive characteristics, and obstacles to its development. The study also conducted a comparison between the Port of Damietta and the Port of Rotterdam to determine the competitive position of the Port of Damietta or its ability to attract transit trade, which is one of the components of establishing Logistics center. The research seeks to shed light on an important problem facing Damietta Port, which is the lack of optimal exploitation of Damietta Port's resources, whether natural or industrial, which has led to a decline in the port's income, which the state relies on as a primary source of financing development projects in Egypt.

المستخلص

تلعب الموانئ دورًا هامًا في تعزيز التبادل التجاري والدولي والإقليمي، لذا عمدت الكثير من الدول لتطوير قدرات موانئها وتعزيز كفاءتها وتحسين جودة الخدمات المقدمة لتلبية احتياجات العملاء الحالية والمستقبلية؛ وتحسين كفاءة الموانئ مما يؤدي لزيادة حجم التداول وتخفيض التكاليف وتقليل فترة بقاء السفن. تعد الموانئ

ركيزة أساسية وداعمة للتنمية الاقتصادية في أي دولة حول العالم، ولقد أصبح تعزيز دور الموانئ وزيادة قدرتها التنافسية من الضروريات لمواكبة المتغيرات المتسارعة في الجوانب الاقتصادية والتكنولوجية؛ حيث ركزت الموانئ على تحسين بيئة أعمالها لتقديم خدمات متميزة عن غيرها من المنافسين من خلال التحسين المستمر، واستحداث وسائل تكنولوجية حديثة لتقديم خدمات لوجستية متكاملة. وميناء دمياط يعد أحد الموانئ اللوجستية ومقارنته بأحد أهم الموانئ الأوروبية من حيث تطور المنظومة اللوجستية. ومن هنا يعد روتردام نموذجاً لوجيستي ناجحاً في جذب مراكز اللوجيستيات الأوروبية والنشاطات الاقتصادية.

وإستكمالاً لتقييم وضع ميناء دمياط تمهيداً للتعرض لدوره كميناء لوجيستي فقد إستعرضت الدراسة البيئة الداخلية للميناء من حيث تصميم الميناء وخصائصه المميزة ومعوقات تنميته، كذلك أجرت الدراسة مقارنة بين ميناء دمياط وميناء روتردام لتحديد الوضع التنافسي لميناء دمياط أو قدرته على جذب تجارة الترانزيت والتي تعد أحد مقومات إنشاء المركز اللوجيستي. يسعى البحث لإلقاء الضوء على مشكلة هامة يواجهها ميناء دمياط متمثلة في عدم الاستغلال الأمثل لموارد ميناء دمياط سواء الطبيعية أو الصناعية مما أدى إلى تدني دخل الميناء، والذي تعتمد عليه الدولة كمصدر أساسي لتمويل مشاريع التنمية بمصر.

١- المقدمة

تلعب الموانئ البحرية دوراً هاماً في التنمية الاقتصادية وزيادة الدخل القومي، كما أنها أحد المؤثرات الأساسية للحكم على مدى قوة وازدهار اقتصاد الدولة، وتعد من العوامل الهامة والمؤثرة في توليد أنشطة صناعية ومهنية وتجارية جديدة.

ويعتبر مدى تقدم الخدمات الفنية والنظم اللوجستية وتكنولوجيا المعلومات والبنية الأساسية داخل الموانئ البحرية أحد العوامل الرئيسية في مواجهة التنافسية العالمية، وتُعد الاستثمارات في مرافق الموانئ هي استثمارات كبيرة ولا تقبل أية مخاطر أو تهاون في الاستخدام الأمثل لها، مما يتطلب الاهتمام الدائم في الاطلاع على مدى فاعلية وكفاءة تحقيق الأهداف التي أنشئت الموانئ من أجلها قياساً على سرعة وفاعلية وجودة الأداء بها، وبما يكفل الاستمرار والتطور لهذا الميناء، وذلك في ظل السعي الدائم والمستمر للارتقاء بخدمات الموانئ، كما هو الحال في أي نشاط آخر، ومن هنا فإن كفاءة مناولة الحاويات مهمة في خفض تكاليف النقل والحفاظ على مواعيد الشحن، وتمكن من تحسين الإنتاجية، والوصول للمعدلات العالمية. (شليبي، ٢٠١٦).

٢- أهمية البحث:

ترجع أهمية البحث الي دراسة لتحديد متطلبات تحويل ميناء دمياط الي ميناء لوجستي مما ينعكس علي حجم التجارة الخارجية للدولة وفي معدلات تدفق الواردات إلى الداخل حسب احتياجات الاقتصاد القومي وأيضاً في معدلات تدفق الصادرات إلى الخارج مما يزيد المركز التنافسي لها وبالتالي تحسن حالة الميزان التجاري وتوفير العملات الأجنبية.

٣- مشكلة البحث

امتدّت رقعة ميناء دمياط إلى مناطق الظهير، ثم ظهر الجيل الخامس مع انتشار التحويلة والنقل متعدد الوسائط ونمو التجارة العالمية حيث تحولت مناطق الظهير للميناء إلى منطقة اقتصادية تقدّم الخدمات اللوجيستية وتحتوي على مراكز مالية وتجارية وتأمينية وتحتاج إلى تطوير نظم الإدارة اللوجيستية في أداء وظائفها لرفع

كفائتها الإنتاجية ودعم قدرتها التنافسية لذا تحتاج الموانئ المصرية إلى تبني نظم الإدارة اللوجيستية في أداء وظائفها لرفع كفاءتها الإنتاجية ودعم قدراتها التنافسية خصوصاً في ظل المنافسة التي تشهدها موانئ البحر المتوسط. يعد ميناء روتردام نموذجاً لوجيستي ناجحاً في جذب مراكز اللوجيستيات الأوبية والنشاطات الاقتصادية المرتبطة بها، وتتخلص مشكلة البحث في: ما مدى تأثير العمليات اللوجيستية في تطوير الموانئ اللوجستية الحديثة علي ميناء دمياط؟

٤- هدف البحث

يهدف هذا البحث إلى معرفة دور العمليات اللوجيستية في تطوير ميناء دمياط وإبراز أهمية الخدمات اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية وأنها ليست أنشطة تكميلية للأنشطة التقليدية الخاصة بالميناء، وإنما هي قلب الأعمال التجارية الخاصة بأنشطة الميناء الحديث.

٥- منهج البحث:

اتبع في هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي وذلك بالرجوع لأهم الدراسات التي بحثت في قطاع النقل البحري بشكل عام والموانئ البحرية المصرية بشكل خاص. كما تم إجراء استبيان تضمن أسئلة جرى تقسيها إلى عدة محاور لبيان الفرق بين روتردام ودمياط وفق النموذج الذي تم تصميمه وتم توزيع الاستبيان علي عدد (١٢٠) مسئول بطريقة عشوائية من المسؤولين والعاملين بالإدارة بميناء دمياط بنسبة (١١.٦٧%) من مستخدمي ميناء دمياط تتضمن رأيهم بالأداء التنافسي للميناء وبالعوامل الداخلية والخارجية التي تؤثر في التنافسية.

٦- الدراسات السابقة:

➤ دراسة (El Haddad, 2022) حركة التجارة الدولية وتنافسية أسواق الحاويات في إقليم شرق المتوسط: حالة الموانئ / المحطات المصرية.

تم اختيار ثلاثة موانئ مصرية وهي دمياط والإسكندرية وشرق بورسعيد؛ لتكون أمثلة على الموانئ التي تنافس في شرق البحر الأبيض المتوسط ويمكن أن تدعم أن تكون مصر مركزاً عالمياً للتجارة والخدمات اللوجستية، ومن أهم النتائج بتلك الدراسة ما يلي: يزداد وضع الموانئ المصرية سوءاً مع المنافسين من الفئة الأولى بسبب المنافسة الهائلة في البنية التحتية / البنية القوية للمحطة، ومعدلات النمو القوية لميناء بيربوس، وتراجع الحصة السوقية للموانئ المصرية، والتهديد من التطوير والتحديث المستمر من الموانئ الأخرى في هذه الفئة. هناك منافسة شرسة بين الموانئ في الفئة الثانية لأن أي حصة سوقية لأي ميناء في هذا السوق تعني فقط الإنسحاب من حصة ميناء آخر. ومن أهم توصيات تلك الدراسة.

وضع خطة إستراتيجية فورية تهدف إلى تحسين القدرة التنافسية للموانئ المصرية ومحطات الحاويات خاصة ميناء شرق بورسعيد وميناء دمياط أن الخطة تشمل وضع أسعار تنافسية جديدة ومستقرة لخدمات الموانئ؛ والحفاظ على ولاء وانتماء العملاء الحاليين وتحقيق رضاهم وجذب عملاء جدد.

➤ دراسة (Kang and Kim, 2017) بعنوان "Conceptual Model Development of Sustainability Practices".

يمكن للموانئ أن تحسن كفاءتها التشغيلية من خلال ممارسات مختلفة بما في ذلك أتمتة النظام، وكفاءة استخدام منطقة الميناء، وتوفير التسهيلات للشركات لتعظيم أدائها. بالإضافة إلى ذلك، يمكن لعمليات الدمج في

تكنولوجيا المعلومات أو الأنظمة تبسيط الإجراءات مثل تبادل البيانات الإلكترونية (EDI)، وتكامل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التكاملي مما يقلل من أوقات تأخير السفن، بما في ذلك الفوائد المتعلقة الكفاءة التشغيلية للموانئ والاستخدام الفعال للموارد والطاقة وأيضاً توفير التكاليف وتحسين الكفاءة التشغيلية. وفي الآونة الأخيرة، إزدادت أهمية مفهوم الميناء الذكي بشكل إستراتيجي كما هو الحال في المستقبل في صناعة النقل البحري. والغرض من تطبيق مفهوم الموانئ الذكية هو إزالة الاختناقات الفنية والوصول إلى أسواق متميزة في أقل وقت ممكن.

➤ **الشيخ، رانيا محمد على، 2018** وتوصلت الدراسة لبعض المقترحات لنجاح إقامة مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس تتلخص في تفعيل دور استقلالية الهيئة الاقتصادية لتنمية منطقة قناة السويس في إدارة المشروع، وتفعيل نظام الشباك الواحد لإدارة الأعمال مع المستثمرين وتحفيز الاستثمار المحلي والاجنبي في منطقة قناة السويس، وتوفير المرافق وفق اللازمة مع ضمان كفاءة البنية التحتية وجودتها مع تخطيط عالمي للمنطقة يخدم اغراض المشاريع مستقبلاً وسرعة تداول المعلومات والاستفادة منها وتطبيق أنظمة متطورة زكية، و تطوير الموارد البشرية لتوفير العمالة الماهرة الخارجية ذات الخبرات العالية غير المتوفرة محلياً لإكساب العمالة المحلية الخبرة ونقل المهارات.

كما أوضحت واتفق معها دراسة (Munoz,D., Reivera (2010)، ان هيكل المحددات المؤثرة في نجاح انشاء الخدمات يتكون من ثلاث اجزاء تتمثل في اولاً: الاساس (Foundation) ويتكون من عنصرين أ -الموقع الاستراتيجي وهو العامل المؤثر في انشاء مركز الخدمات اللوجستية، ب -مدي استقرار الحكومة والتزامتها والذي يضمن الاستمرارية في السياسات والاطار المؤسسي لممارسة الاعمال. ثانياً: الاعمدة او الركائز (Process) وتتمثل في 4 ركائز اساسية التي تمثل العمليات المطلوبة وهي: أ -الموارد البشرية وهي الركيزة الاولى في نجاح اقامة وتطوير المراكز اللوجستية، ب -البنية التحتية، ج - التنظيم والعمليات الادارية، د - اللوائح والقوانين. ثالثاً الرأس او التاج (Capstone) ويتمثل في وجود كبرى الشركات الاجنبية التي تمثل عنصر التعزيز الذي يضمن نجاح تنمية المحور اللوجستي ويعمل على جذب الاستثمارات الاجنبية.

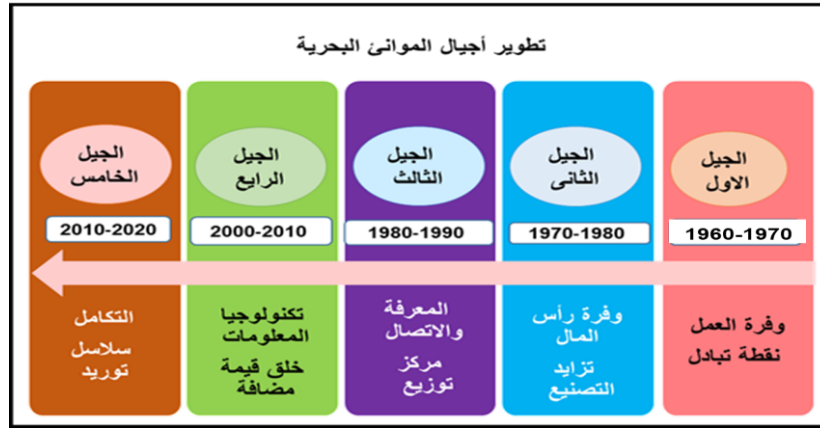
➤ **واوضحت دراسة سويدان، دعاء محمد صالح محمد (2021) واتفقت معها دراسة محمد على، شريهان (2018)** في التعرف على الدور الذي يمكن ان يساهم به ادارة المراكز اللوجستية في طوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها وزيادة الاستثمارات ومتابعة أنشطة النقل والتخزين، والاهتمام بمدخل تحسين اداء الموانئ المصرية وذلك من خلال زيادة الميزة التنافسية للموانئ البحرية المصرية، والتوصل الى إطار مقترح لكيفية ادارة المراكز اللوجستية في جمهورية مصر العربية. واوصت الدراسة بضرورة تطوير البنية التشريعية بقطاع النقل البحري بما يتماشى مع التطورات المحلية والعالمية، وضرورة تبني وتطبيق وتوسيع حلقات نظام النقل متعدد الوسائط لربط الموانئ المصرية بالمناطق الاستثمارية وذلك لاستغلال الشبكة القومية للطرق ووسائل النقل، انشاء وإعادة هيكله وتطوير البنية التحتية والفوقية للموانئ البحرية وفقاً لاقتصاديات السوق والمعايير الدولية من أجل بناء اسطول بحري قادر على استيعاب المتعاملات الدولية والمحلية بالموانئ وزيادة القدرة التنافسية، واصدار قوانين وتشريعات وامتيازات جاذبة للاستثمار بقطاع النقل البحري، وضرورة إقامة مجمعات صناعية وتجارية وسكنية بمنطقة الظهير المباشر للموانئ والتوسع في حجم الارصفة لضمان

جذب الخطوط الملاحية لاستغلال اسطول بحري ضخم يضمن تحويل مصر الى مركز عالمي للطاقة والتجارة واللوجستيات على المستوى الاقليمي والافريقي والعالمي. ووضحت دراسة سويدان، دعاء محمد صالح محمد (2021) الى ضرورة التوصل الى كيفية تفعيل وزيادة الخدمات اللوجستية لتحقيق الميزة التنافسية في الموانئ المصرية وكيفية انشاء وادارة المراكز اللوجستية في الموانئ البحرية المصرية. واوصت الدراسة بضرورة تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط لربط الموانئ المصرية بمناطق الاستثمار وضرورة تغذية الموانئ المصرية بأسس ومقومات وأليات المنافسة في الموانئ المحورية المجاورة لزيادة الميزة التنافسية للموانئ المصرية، وضرورة التسويق لإمكانيات الموانئ اللوجستية بالخدمات المقدمة من خلالها لجذب الخطوط الملاحية لزيادة الدخل القومي وتشغيل الايدي العاملة والالتقاء بالميناء الى المستوى العالمي، وضرورة توفير التسهيلات والخدمات اللازمة لتداول البضائع من الارصفة والمعدات وتنفيذ خدمات العملاء علي اعلى مستوى، وانشاء شبكة معلوماتية لربط الموانئ البحرية المصرية بموانئ المنطقة، وضرورة تحقيق التكامل بين الموانئ المصرية وتحويلها الى مركز عالمي للطاقة والتجارة واللوجستيات علي المستوى الاقليمي والافريقي والعالمي.

٧- تطور أجيال الموانئ البحرية:

ظهرت صناعة النقل بالحاويات إيذاناً بانطلاق مرحلة جديدة من مراحل التطور في صناعة النقل البحري وانطلقت ثورة صناعة السفن وتطورت أحجام السفن وتنوعت حمولاتها وكانت تلك التطورات السريعة السبب الرئيسي في تسهيل الربط بين النقل البحري والبري ولاسيما السكك الحديدية، وقد نتج عن هذا التطور ظهور الأجيال المتوالية من الموانئ البحرية. وتطورت الموانئ في جميع أنحاء العالم وتنقسم إلى خمسة أجيال كما هو موضح بالشكل. (سوادي، ٢٠٢١).

الشكل رقم (١) تطور أجيال الموانئ البحرية.



المصدر: الباحث عن تقرير الأمم المتحدة (Specification of seaport generations according to UNCTAD,)
2010

يوضح الشكل (١) تطور أجيال الموانئ من الجيل الأول إلى الجيل الخامس حيث حدد مؤتمر الأمم المتحدة معايير اعتماد تصنيف الموانئ من الجيل الأول إلى الجيل الثالث (Uctad, 2010) رغم عدم التوافق على هذه المعايير إلا أنه تم إعتبارها مؤشر يعتمد عليه في مختلف الدراسات، كذلك تم وضع معايير للأجيال من الجيل

الرابع إلى الجيل الخامس حسب التطور المتسارع للموانئ، حيث تم جمع كافة المعايير في هذا الجدول كخلاصة للدراسات التي بحثت في هذا الجانب كذلك كان التطور يشمل معايير الأجيال السابقة وإضافة المعايير (Kaliszewski, 2018).

أ- الجيل الأول الموانئ (الموانئ التقليدية):

وتتمثل بالأنماط المينائية القديمة التي اقتصرَت أنشطة الموانئ وقتها على مجرد شحن البضاعة وتفريغها من وإلى السفن، بواسطة المعدات البسيطة المستخدمة وقتذاك.

وارتبطت موانئ هذا الجيل بالطرق البرية والنهرية لنقل البضائع وتوزيعها محلياً، وكانت لها خدماتها الملاحية المكثفة في مضمار إرشاد السفن القادمة والمغادرة وإرسائها وإقلاعها، فضلاً عن خدمات الحفر والتوسيع والقطر والتنوير والمسح الهيدروغرافي. واعتمدت في تشغيلها على الموارد البشرية الهائلة والطرق الروتينية المرهقة، لكنها كانت غير قادرة على مواكبة القفزات النوعية السريعة في مسارات التطوير والتحديث. ولهذه الموانئ ميزة أخرى في البلدان الخاضعة للنظام الاشتراكي القديم وبعض البلدان النامية، وهي أن أنشطة الوكالات البحرية كانت محتكرة كلياً بيد المؤسسات الحكومية. (النحراوى، 2016).

ب- الجيل الثاني (الموانئ الصناعية):

ظهر هذا الشكل من الموانئ في حقبة السبعينيات من القرن الماضي والذي تميز بتحرير الوكالات البحرية من قبضة المؤسسات الحكومية، حيث اتسع حجم الموانئ وتشعبت فيه ارتباطاتها الصناعية فتحوّلت الموانئ لقواعد للإنتاج والتعليب والتعبئة والتغليف والتصدير، وظهرت مجمعات الحديد والصلب. أيضاً تحوّلت الموانئ لمصافي تكرير النفط الخام، والصناعات البتروكيمياوية، وظهر في هذا الجيل الأرصفة التخصصية لاستيراد مواد بعينها، واختلفت معدات الشحن والتفريغ، وتباينت في أدائها وطريقة تشغيلها وأصبحت الموانئ وقتها من أكبر المراكز التسويقية لما قدمته من تفعيل في الأنشطة التجارية والصناعية ضمن حدود المساحات المتاحة للمجمعات الصناعية للموانئ والمرتبطة بها عن طريق الأنابيب أو عن طريق السكك الحديدية.

ج- الجيل الثالث (الموانئ اللوجستية):

تتمثل موانئ هذا الجيل بموانئ حقبة الثمانينيات من القرن الماضي وما رافقها من توسع غير مسبوق في أنظمة النقل البحري، التي ظهرت ملامحها في التوسع الهائل في النقل المتعدد الوسائط والقفزات الكبيرة التي حققتها أنظمة الحاويات في اقتصاديات الحجم وكذلك ظهور مفهوم التوزيع من الباب إلى الباب.

أصبحت أجيال هذه الموانئ تقدم تسهيلات أفضل وخدمات أسرع، كما أنها أصبحت قادرة على مواجهة التحديات التي فرضتها أنظمة النقل الجديدة. (إيهاب، ٢٠٠٧).

د- الجيل الرابع (موانئ تكنولوجيا المعلومات)

دخلت الموانئ المتطورة مرحلة الأنظمة الإلكترونية وتطبيقاتها الكثيرة، فخضعت الأنشطة المينائية لمعالجة الحواسيب المركزية وقواعد البيانات الدقيقة. وتعددت في هذا الجيل من الموانئ فرص إستثمارات مالية أكبر، وتسارعت وتيرة خدمات الانترنت وتكاثرت الخدمات المينائية عبر الهواتف المحمولة، وصارت الموانئ هي الأسواق والمخازن وهي الملاذ الآمن لكل القطاعات الصناعية والتجارية والزراعية واللوجستية. (شهاب، ٢٠٠٨).

في هذه الجيل؛ تحسنت أداء بوابات الميناء ومرونتها؛ من دون أن تتسبب تلك المرونة بأي خروقات أمنية. وقامت بتقليل الوقت والإجراءات إلى الحد الأدنى. وتساعدت القدرات الإستيعابية لهذا الجيل في التعامل مع سفن الحاويات، فارتفعت معدلات تداول الحاويات، وتزايدت أعداد وأعماق أرصفة الموانئ. وامتازت هذه الموانئ بسرعة حصول المتعاملين مع الميناء على أدق التفاصيل.

٥- الجيل الخامس (موانئ التكامل الملاحي)

يطلق على الجيل من الموانئ إصطلاح المدن المينائية والمتمثلة حاليًا في مشاريع تطوير الموانئ الثلاث: (سنغافورا، وروتردام، وشنغهاي). تمتلك المدن المينائية السابقة قدرات مذهلة في التغيير الفوري، وكذلك الإستجابة السريعة لتطبيق التقنيات الحديثة، وتمتاز أيضًا بكفاءة عناصرها البشرية العاملة ومهاراتهم العالية. (عليوة، ٢٠١٦)

٨- أهم المقومات المتوفرة في ميناء دمياط لإنشاء المركز اللوجيستي

تتجه الشركات العالمية إلى إقامة مراكز لوجيستية في مناطق قريبة من أسواقها تتوفر فيها الشروط التالية:
- موقع جغرافي متميز - استقرار سياسي - ربط جيد بوسائط النقل المختلفة - توفر نظم إتصالات حديثة - نظم إدارية متطورة - وجود تشريعات ملائمة - قربه من ميناء محوري - وجود موارد بشرية مدربة ذات خبرة عالمية. - شبكة طرق متطورة

■ وجود الميناء بالقرب من خطوط الملاحة العالمية جعله على مسافة منافسة من الأسواق ومراكز الإستهلاك الرئيسية في المنطقة وأرتباطه بها عن طريق شبكة من خطوط النقل البرية والبحرية تتضمن تدفق البضائع والحاويات من وإلى الميناء.

■ توافر التجهيزات والمعدات اللازمة لأستقبال الطرازات الحديثة من السفن وخاصة سفن الحاويات المتخصصة -خاصة بعد توجه كبرى الخطوط الملاحية للنقل بسفن الحاويات إلى إصدار أوامر بناء سفن تتجاوز حمولتها 24000 حاوية مكافئة TEU والتي تتطلب لأستقبالها أرصفة ذات غاطس لا يقل عن ١٦م ومجهزة بالطرازات الحديثة من الأوناشر فضلا عن المعدات المساعدة والمتخصصة لنقل وتداول الحاويات. (ثابت، ٢٠١١).

■ يتمتع الميناء بمستوى مقبول عالميا من الإنتاجية في تداول الحاويات بما يضمن زيادة سرعة دوران السفينة ومن ثم خفض فترة بقائها بالميناء مما ينعكس على تقليل التكاليف التي تتكبدها السفينة بالميناء ، أيضا دقة وإنضباط جداول إبحار السفينة ومن ثم المساهمة في ضمان جودة خدمة النقل على سفن الخط الملاحي المستهدف للميناء.

■ يتسم الميناء إستقرار نسبي من حيث عدم حدوث إضطرابات عمالية لما لها من تأثير سلبي على عمليات التشغيل داخل الميناء ومن ثم على حركة السفينة المترددة عليه.

■ وجود الميناء بدولة تتسم إلى حد كبير بالاستقرار السياسي.

■ منطقة الظهير البري للميناء تشمل مساحات شاسعة يمكن إستغلالها في توسعات الميناء خاصة وأن المساحة التي خصصتها هيئة الميناء لإقامة المركز اللوجيستي عليها عبارة عن ثلاثة قطع يبلغ إجمالي مساحتها ٥٩ ألف متر مربع ، وهذه المساحة غير كافية لإقامة مشروعات كبيرة ولاتناسب التوسعات المستقبلية ، بينما تتميز

المنطقة الحرة بدمياط والتي تبلغ مساحتها ١٩٠ فدان (٧٩٨ ألف) متر مربع بأنها مساحة تصلح لإقامة مشروعات عديدة ومتنوعة ، كما أنها مزودة بجميع المرافق هذا بالإضافة إلى المنطقة الصناعية المجاورة بمساحة ٩٠٠ فدان (٣.٧٨٠ مليون) متر مربع ومنطقة التجارة الحرة بمساحة ٥٥٠ فدان (٢.٣١٠ مليون) متر مربع. (سويدان، ٢٠٢١).

■ يتمتع ميناء دمياط بموقع جغرافي متميز يعد بمثابة ميزة تنافسية، وتمر به تجارة دول الشرق الأقصى من وإلى أوروبا.

■ بالميناء شبكة نقل متكاملة سواء كانت سكك حديدية أو برية أو نهريّة على درجة عالية من الكفاءة تؤهل ميناء دمياط للقيام بدور هام في التجارة الدولية والداخلية ، وتضمن تدفق البضائع والحاويات من وإلى الميناء وتربطه بالأسواق ومراكز الإستهلاك الرئيسية في الدلتا شرق وغرب مصر. (ابوالعطا، ٢٠٢٠).

٩- المقارنة بين ميناء روتردام وميناء دمياط

يتميز ميناء روتردام بموقع استراتيجي في قلب أوروبا، فهو المعبر الرئيسي لأوروبا Rotterdam the Gateway of Europe ويذكر أن أكثر من 70 % من الحاويات المتداولة داخل الميناء متوجهة إلى دول أوروبية أخرى غير هولندا هناك ثلاثة مراكز لوجستية في ميناء روتردام ووجود هذه المراكز يؤدي إلى تخفيض حوالى من 15 % إلى 20 % من تكاليف اللوجيستيات الكلية كما يخفض حوالى 30% من إجمالي المخزون ومن أكبر الشركات العالمية الموجودة ،ومن خلال الأنشطة الصناعية وأنشطة التوزيع المادى المقامة يحقق ميناء روتردام سنويا قيمة مضافة قيمتها حوالى ٣٠ بليون دولار تعادل وهي تمثل أكثر من 10 % من إجمالي الناتج القومى، حيث يمثل ميناء روتردام منصة عالمية لخدمات القيمة المضافة. (زكى، 2018)

تحليل عناصر المقارنة: أولا من حيث المساحة

يتضح من خلال الجدول رقم (١) أن مساحة ميناء روتردام التي تقدر ب ١٢٦٠٦ متر مربع - تعادل ٦٥ مرة مساحة ميناء دمياط المقدر ب ١١.٨٠ متر مربع، وهذه المساحة الكبرى للميناء هي نتاج عن إستراتيجيات توسعية التي إنتهجتها سلطات ميناء روتردام التي عملت على توسع الميناء نحو الظهير بمساحة أرضية تقدر ب ٧٧٩٦ متر مربع ونحو البحر.

الجدول رقم (١) يوضح مقارنة بين ميناء روتردام وميناء دمياط

الرقم	عناصر المقارنة	ميناء روتردام	ميناء دمياط
١	المساحة الإجمالية	12606 مليون م٢	١١.٨٠ مليون م٢
	المساحة المائية	4810 مليون م٢	٣.٩٠ مليون م٢
	المساحة الأرضية	7796 مليون م٢	٧.٩٠ مليون م٢
٢	أقصى غاطس للسفن (بالمتر)	٢٤ متر	١٥ متر (حالياً)
٣	أقصى طول للسفن	يستقبل كل الأطوال	يستقبل كل الأطوال
٤	الطاقة التصميمية لتداول الحاويات	٧ - ٨ مليون حاوية	١.٨ مليون حاوية مكافئة TEU حالياً (المحطة الأولى)
٥	الطاقة التصميمية لتداول البضائع	440 مليون طن	٤٥ مليون طن

الرقم	عناصر المقارنة	ميناء روتردام	ميناء دمياط
٦	خدمات الميناء	جميع أنواع البضائع و الحاويات و خاصة النفط والكيماويات	ميناء متعدد الأغراض لتداول جميع أنواع البضائع وخاصة الحاويات والبتروكيماويات.
٧	أرضية الميناء	يوجد ١١٩ كم وبطول ٧٦,٣ كم	■ بعدد ٣٥ (٣٠ رصيف + ٣ رصيف متخصص في البتروكيماويات والغاز المسال + رصيف الميناء النهري+ رصيف الخدمات البحرية) ■ بإجمالي أطوال ٦٦٠٠ م ■ بالإضافة إلى عدد ٢ سفالة للوحدات البحرية الخاصة بتموين السفن بالوقود بطول ٥٥٠ م
٨	مساحات التخزين	أكثر من ١.٢٥ مليون متر مربع	٢.٥ مليون متر مربع للبضائع العامة والحاويات ٢.٢ مليون متر مربع لمحطات الغاز والبتروكيماويات ٤.٧ مليون متر مربع مساحات تخزينية
٩	أهمية الميناء	الأول أوروبياً	■ الأفضل في مصر والأفضل في شمال أفريقيا على ساحل البحر المتوسط .
١٠	وصف الميناء	محوري لتدفق السلع الدولية و الحاويات	■ ميناء محوري لتجارة و الحاويات
١١	مقومات الميناء	مخازن للحديد و الفحم و الحبوب و الفواكه، ومحطات للمواد الكيميائية و يتم توزيعها في أنحاء أوروبا	■ محطة الغاز والبتروكيماويات. ■ محطة الحاويات (شركة دمياط لتداول الحاويات) ■ محطة البضائع العامة. ■ محطة البضائع الصب (الجاف والسائل). ■ محطة متعددة الأغراض ■ محطة الحبوب . ■ محطة الميناء النهري. ■ مخزن ثلاجة على مساحة ٣٠٠٠ م ^٢ للتبريد والتجميد (لحوم ، أسماك، وفواكه،...).
١٢	عمليات التخزين	أوتوماتيكيا و ألياً	■ يعتمد طلبات التراكي ألياً
١٣	المقومات التشغيلية	شركات عادية خاصة تقوم بالاستثمار عن طريق استئجار الارض لمدته أكثر من ٢٥ عاما	■ شركات متعددة (قطاع خاص، قطاع أعمال عام، و قطاع حكومي). ■ شركات مصرية ، وشركات أجنبية. ■ استثمارات قصيرة الأجل ، ومتوسطة الأجل، وطويلة الأجل، واستثمارات بأنظمة BOT تصل إلى ٢٥ عاماً وقابلة للتجديد لمدد أخرى مماثلة.

الرقم	عناصر المقارنة	ميناء روتردام	ميناء دمياط
١٤	الملكية	ميناء مملوك لمدينة روتردام وإداريا لسلطة ميناء روتردام (هي شركة مستقلة تعمل على تطوير وصيانة البنية التحتية)	وبعد الإنتهاء من الإنشاء صدر قرار السيد / رئيس الجمهورية رقم ٣١٧ لسنة ١٩٨٥ في ١٦ يوليو ١٩٨٥ بإنشاء هيئة ميناء دمياط وتتبع وزير النقل تختص الهيئة في الخطة العامة للدولة بإدارة ميناء دمياط وكفالة سير العمل فيها
١٥	برامج التدريب والتطوير	وجود برامج التدريب والتطوير بصفة مستمرة لضمان الميناء والمحافظة على تصنيفه كأفضل ميناء في أوروبا و عالمياً	وجود برامج التدريب الداخلي والخارجي والتطوير بصفة المستمر لضمان كفاءة وفاعلية الميناء والمحافظة على تصنيفه كأفضل ميناء إلكتروني في مصر، والارتقاء بتصنيفه عالمياً.
١٦	الأنشطة اللوجيستية	توفر جميع الأنشطة اللوجيستية كالتنقل والتخزين، التغليف، المناولة و وجود شبكة نقل حديثة وشبكة سكك حديدية تربط كافة أنحاء أوروبا	توفر جميع الأنشطة اللوجيستية (الشحن والتفريغ، التخزين، التعبئة،... والنقل البري والنقل النهري والنقل بالسكة الحديد

بمساحة مائة تقدر ب ٤٨.١٠٠ كم مما جعل هناك غاطس مياه أعمق الذي يسمح للسفن كبيرة الحجم بالدخول، على عكس ميناء دمياط الذي مساحته نحو الياض لاتسمح بالتوسع والمقدرة ب ٧.٩٠ مليون متر مربع وهذا راجع الى طبيعته الجغرافية الممتدة نحو المدينة ، بالإضافة الى عدم وجود إستراتيجية توسعية نحو البحر المقدرة ب ٣.٩٠ مليون م٢، هذا ما أعطى للميناء ضعف مركزه وأهميته التجارية مقارنة بميناء روتردام.

ثانياً : من حيث الأرصفة

يعتبر طول الأرصفة وعمق المياه والسعة التخزينية للرصيف داخل الموانئ من المعايير الهامة للمفاضلة بين الموانئ بالنسبة لشركات النقل البحري العالمية وهذا مايمكن توضيحه في هذه الدراسة التي جمعت بين ميناء روتردام وميناء دمياط، وما نلاحظه في هذه المقارنة يعكس هذا القول وبين الفروقات الموجودة بين الميناءين بحيث أن ميناء روتردام تقدر أرصفته ب ١١٩ رصيف أي بأطوال تصل الي ٧٦.٣ كلم، وبطول غاطس ٢٤ متر وبساحة إستيعابية كبيرة الأمر الذي يسهل حركة السفن من خلال تقليص مدة إنتظار السفن في الرصيف وفي المرسى، أما ما نلاحظه في ميناء دمياط فإن عدد الأرصفة المقدرة ب ٣٥ رصيف والتي تعادل مايقارب ٦٦٠٠ متر و غاطس ١٥متر.

هنا للتذكير نلاحظ مما سبق الفرق الكبير بين الميناءين أي طول أرصفة تقدر ب 76.3 كلم وطول أرصفة تقدر ب ٦٦٠٠ متر، وبطول و غاطس ١٥ متر وساحات إستيعابية ضعيفة، الأمر الذي يؤدي إلى تكديس البضائع في ميناء دمياط وارتفاع معدل إنتظار السفن في المرسى والرصيف بالأيام والتي يقدر متوسط الإنتظار بها بينما في روتردام 24 ساعة إلى ٤٨ ساعة.

ثالثا : من حيث الطاقة التصميمية للميناء في تداول البضائع والحاويات

نجد أن ميناء روتردام يتناول سنويا مايقدر ب 8 مليون حاوية و440 مليون طن من البضائع وهذا مايعكس الطاقة الإستيعابية للميناء وما يبين كذلك مدى مساهمته في حجم التجارة الدولية لهولندا وأوروبا على عكس الطاقة الإستيعابية لميناء دمياط إذا ماقورنت بميناء روتردام فهي لا تتعدى ١.٨ مليون من حيث حجم تداول الحاويات.

رابعا : من حيث أهمية الميناء

يعتبر ميناء روتردام أحد أهم المحاور العالمية لشحن البضائع والحاويات ويعتبر القيمة التجارية لهولندا وأوروبا عامة بحيث يحتل المرتبة الأولى أوروبيا، والمرتبة الثالثة عالميا بعد ميناء شنغهاي وميناء سنغافورا، وبالنظر الى الخدمة المقدمة التي يولها الميناء منه الى المنطقة الخلفية المتمثلة في دول غرب أوروبا وأوروبا الشرقية مجموعة الدول الإسكندنافية ودول شمال إفريقيا تظهر أهميته في مدى إتساعه وعمق المنطقة الخلفية له مما يعكس قدرة الميناء على المنافسة ، أما ميناء دمياط فمن حيث الأهمية المحلية الأفضل في مصر والأفضل في شمال أفريقيا على ساحل المتوسط

اصدر البنك الدولي مؤشر أداء محطات الحاويات حول العالم والملاحظ تقدم موانئ الشرق الاوسط وزيادة حجم التكدس أمام العديد منها، احتلت الموانئ في الشرق الأوسط أربعة من المراكز الخمسة الأولى في الإصدار الثاني من مؤشر أداء موانئ الحاويات على مستوى العالم الذي وضعه البنك الدولي ومعلومات الأسواق الصادرة عن وكالة ستاندرد أند بورز العالمية. تصدر ميناء الملك عبد الله في المملكة العربية السعودية الترتيب في عام ٢٠٢١، في حين جاءت الموانئ المنافسة في منطقة الخليج، وعلى مستوى الموانئ المصرية، احتل ميناء شرق بورسعيد المرتبة ١٥، بينما حصل ميناء دمياط ٥٨ وتراجع اسكندرية ٢٧٧، رغم المشروعات التي يتم تنفيذها بالميناء خلال الفترة الأخيرة.

خامسا : من حيث الهيكل التنظيمي

يعد ميناء روتردام ميناء مملوك لمدينة روتردام وإداريا لسلطة ميناء روتردام وهي شركة مستقلة تعمل على تطوير وصيانة البنية التحتية، فالأسلوب الإداري المطبق في الميناء هو من أنجح أساليب التسيير الإداري والتفتي، أما ميناء دمياط فهو ميناء تابع للحكومة ويتم إدارته من طرف هيئة ميناء دمياط والتي تمثل القطاع العام الذي يضيفي بشكل عام الممارسات البيروقراطية، والإجراءات الروتينية المعقدة التي تعتبر من المشاكل الإدارية الشائعة بالنظام الإداري المتبع داخل الميناء مما يمثل ضررا مباشرا للشركات التجارية والمستهلكين.

سادسا :من حيث المقومات التشغيلية ومعدات المناولة

فيما يخص المقومات التشغيلية لميناء روتردام فهناك شركات عالمية خاصة تقوم بالإستثمار عن طريق إستئجار الأرض لمدة أكثر من 25 سنة، بينما ميناء دمياط يوجد شركات متعددة (قطاع خاص، قطاع أعمال عام، وقطاع حكومي). شركات مصرية ، وشركات أجنبية. استثمارات قصيرة الأجل ، ومتوسطة الأجل، وطويلة الأجل، واستثمارات تصل إلى ٢٥ عاماً وقابلة للتجديد لمدد أخرى مماثلة بأنظمة BOT (نظام التشغيل والبناء والتحويل بالإضافة إلى نقل الملكية)

معدات المناولة يوفر الميناء أحدث معدات المناولة والتداول للبضائع والحاويات المتخصصة سواء في الرصيف أو ساحات التخزين أو محطات الحاويات والتي تسمح له بالتعامل مع جميع أنواع البضائع والحاويات

بينما ميناء دمياط متعدد الأغراض لتداول جميع أنواع البضائع وخاصة الحاويات والبتروكيماويات. ولكنه يفتقر الى بعض المعدات اللازمة والضرورية في تقديم الخدمات وتسهيل تداول البضائع من وإلى الميناء وبالتالي بطء سرعة مناولة الحاويات .

سابعا :من حيث برامج التدريب والتطوير

يتوفر لدى ميناء روتردام برامج التدريب والتطوير بصفة مستمرة لضمان الميناء الحفاظ على تصنيفه كأفضل ميناء أوروبا وعالميا من خلال وجود عمالة مدربة وذات مهارات عالية ومتعددة التي يبلغ عددها 181220 عامل كلها مدربة تدريبيا أكاديميا محترف ، والمرونة في نظم العمالة ،أما ميناء دمياط لديه بعض برامج التدريب الداخلي والخارجي ولكن ليست بالحجم المطلوب عالميا ومحاولات التطوير مستمرة لضمان كفاءة وفاعلية الميناء يبلغ عدد العاملين 2400 عامل.

ثامنا :من حيث ساحات وعمليات التخزين

لدى ميناء روتردام مساحات كبيرة لتخزين البضائع سواءا الصادرة أو الواردة والحاويات، ولتخزين خطوط إنتاج كاملة، أو تخزين الوسيط، وكذا مساحات شاسعة للمشاريع المستقبلية بحيث بلغت المساحة أكثر من ١.٢ مليون متر مربع الأمر الذي يساعد على إستقبال وتداول أكبر حجم ممكن من البضائع والحاويات بدون أي صعوبات وما يساعد كذلك عمليات التخزين التي تتم بطريقة أوتوماتيكية وألية وفي المقابل مساحة التخزين في دمياط لا تتعدى مليون متر مربع وتتميز كذلك بقدم المخازن والساحات الملحقة بالأرصفة لا تتعدى ٤.٧ مليون متر مربع ٢.٥ مليون متر مربع للبضائع العامة والحاويات ٢.٢ مليون متر مربع لمحطات الغاز والبتروكيماويات.

تاسعا :من حيث الانشطة اللوجيستية

يعتبر ميناء روتردام نموذج للمراكز اللوجيستية المتكاملة نظرا لما يقدمه من خدمات لوجيستية متكاملة وهو مانشده في شبكات النقل المتعددة حديثة لتوصيل المنتجات في يسر وسرعة ودون عوائق، وذلك من خلال وجود شبكة طرق وقنوات ملاحية ونهرية وشبكة سكة حديد عالية الكفاءة تربط المركز بكافة مراكز التوزيع والتسويق المحلية والعالمية وكافة المدن الصناعية، وتقديم جميع الخدمات والتسهيلات اللازمة لتيسير حركة تدفق البضائع كالخدمات البنكية والتأمينية بكفاءة عالية وبأقل التكاليف وكذا توفير الخدمات الإجتماعية العالية الكفاءة، بالإضافة إلى توفير البنية الأساسية من كهرباء ومياه ومساكن للعمال، وكذا إستخدام أحدث تقنية تكنولوجية وذلك بالإستعانة بالشركات الإستشارية المتخصصة في مجال نظم المعلومات وإستخدام أنظمة الحاسب الآلي والفاكس والأنترنت في عمليات التحديث وإرسال تقارير و وصول وترحيل السفن والشحن والتفريغ، بحيث يتم تسليم المعلومات الى سلاسل الإمداد في الميناء وتوزيعها والتحكم بها، ويقوم بتشغيل نظام إتصالات إلكتروني في معالجة جميع البيانات والوثائق والمستندات التي تتعلق بعملية النقل وذلك للإسراع في تنفيذ العمليات المختلفة بصورة سلسلة، فهذه التكنولوجيا المستخدمة تعد الأكثر تقدما بين مجموعة موانئ القمة العشرين وتوفير نظام ضريبي متميز مع توفير نظم إدارية وجمركية مرنة تعمل على جلب مزيد من البضائع وتوفير مراكز للصيانة والإصلاح، فبالإضافة إلى توفير الخدمات اللوجيستية بالميناء ترافقها كذلك خدمات لوجستية بالمناطق الخلفية المتصلة به .

تم استخدام ميناء روتردام كنموذج لمركز توزيع لوجيستي اوروبي متكامل حيث اصبح نموذجا فريدا من نوعه نظرا لتطبيق مختلف اشكال الانشطة اللوجستية وإلى أهمية موقعه كبوابة اوروبا البحرية من جهة الشمال الغربي لاوروبا وجعل هولندا محورا في حركة التجارة الاوروبية والعالمية. على خلاف ميناء دمياط الذي يغطي الجهة الشمالية الغربية للبلاد، (وعلى الرغم من وجود عدد من التطورات التي تتم في الميناء) مما لا يجعله يصنف من الموانئ العالمية الحديثة والتي تصنف من الجيل الثالث، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة.

ومن خلال الدراسة لهذا الموضوع تم الإجابة علي سؤال مشكلة

ما مدي تطبيق النظم اللوجستية الحديثة بميناء دمياط؟

١- المنظومة اللوجستية أداة مهمة لتطوير الموانئ فلقد توصلنا إلى أن تطبيق المنظومة اللوجستية في الموانئ بإدماج ومزج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء أدى إلى تطور نوعية الخدمات والبنية (الفوقية) كالأجهزة والمعدات والآلات (والبنية التحتية) كالأرصعة، الأحواض، المخازن، شبكات الطرق (إلى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي ومراكز لوجستية بتقديمها مضافة ومنفعة للعملاء من خلال الخدمات التي تقدمها. وكذا توسيع وارتفاع دور منطقة الظهير حيث أصبحت المنطقة الخلفية، منطقة اقتصادية تتوفر فيها جميع الخدمات اللوجستية والتجارية التأمينية والمالية. فعند تطبيق قواعد اللوجستيات فإن عنصرى الجودة والتسليم في الموعد المحدد يتحققان بصورة تلقائية.

فبدون تعظيم استخدام التكامل اللوجستي لن تتطور الموانئ لأن مدى تغلغل العمليات اللوجستية في أنشطة الموانئ أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقاييسه، فقلة تطبيق اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع موقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية

٢- تطبيق العمليات اللوجستية في الموانئ البحرية إلى تخفيض تكلفة النقل وزيادة كفاءة التشغيل صحيحة، وذلك من خلال تحول الأنشطة اللوجستية إلى سلسلة من العمليات اللوجستية وتخضع هذه العمليات إلى السيطرة الكاملة لترشيد النفقات للحصول في النهاية على توفير هائل في التكلفة النهائية للمنتوج وذلك بالسيطرة على التكاليف من خلال ضبطها وترشيدها في جميع المراحل بداية من مصادر المواد الأولية لغاية وصولها إلى المستهلك أي القيام بجميع الأنشطة اللوجستية الرئيسية والمساعدة لتخلص من الفاقد المادي والزمني والبشري، وعليه فتطبيق القواعد اللوجستية من شأنه اتمام عملية الإنتاج والتوزيع بأقل تكلفة وأقصر وقت ممكن، فالمنتوج الذي يطبق عند إنتاجه القواعد اللوجستية بإمكانه توفير ٥٠% من تكاليف الإنتاج مع تحقيق جودة عالية في الإنتاج.

٣- الأنشطة اللوجستية أداة استراتيجية لتحقيق الميناء ميزة تنافسية باعتبارها عنصر رئيسي في تحسين كل من الريحية والأداء التنافسي للميناء، فتحقيق الميزة التنافسية داخل أي ميناء سواء كان محلي أو إقليمى، أو عالمي تعتمد على مدى تطبيق المنظومة اللوجستية بالإضافة إلى المزايا النسبية التي يتمتع بها الميناء من موقع جغرافي ومنافذ التجارة.

فإدخال الفكر اللوجستي في الموانئ يجعلها تقف في مركز تنافسي أفضل من خلال زيادة وتعزيز كفاءتها وتنمية قدراتها البشرية وتحديث إدارتها وتطوير معداتها، وتحسين قدرتها التنافسية بتحقيق أدنى مستويات التكلفة في جميع الخدمات المقدمة مقارنة مع باقي الموانئ المنافسة لكي يكون لها نصيب كبير في تبادل ومرور

السلع بها وجذب الخطوط الملاحية لأن تحقيق الميزة التنافسية يعتمد على الميزة الإنتاجية (التي تتيح أقل قدر من التكاليف)، وميزة القيمة (المتتملة في عملية خلق القيمة، المقدمة للعميل وتعظيمها) وتعتبر عملية خلق القيمة جوهر العمليات اللوجستية، وتخفيض النفقات هي محور اللوجستيات، وبذلك فاللوجستيات مصدر للميزة التنافسية لأن اللوجستيات مصدر لخفض التكاليف ومصدر لخلق القيمة.

فالوظائف المتكاملة في المنظومة اللوجستية هي جوهر المنافسة ومصدر للميزة التنافسية لأن اللوجستيات هي أكثر المصادر لتوفير التكلفة، وتعزيز السلعة أو الخدمة لخلق النجاح التنافسي.

١٠- قياس الميزة التنافسية لميناء دمياط

تم عمل دراسة ميدانية التي تضمنت استبياناً تم توزيعه على مستخدمي الميناء من مدراء الإدارات نائب مدير العاملين الحاصلين على مؤهل عالي، واشتمل الاستبيان على عبارات (أسئلة) تعبر عن العوامل في تنافسية الموانئ وتم تحليل الاستبيان

تم اختيار مجتمع البحث المكونة من (مدراء الإدارات - نائب مدير - عاملين بالإدارات من الحاصلين على مؤهل عالي ومتوسط) بهدف قياس القيمة المضافة لميناء دمياط و الأثر الاقتصادي لتطوير الأداء اللوجستي على ميناء دمياط ولذلك لان خصائص هذا المجتمع هي جزء من متغيرات بحث من وذلك لتصنيفهم واشترائهم في مجموعه من الخصائص منها (طبيعة العمل- مكان العمل - المرحلة السنوية).

بعد الدراسة التطبيقية لميناء دمياط من خلال المعلومات والأرقام التي تبين مدى قدرته الاستيعابية، ومستوى أدائه الذي تتحكم فيه عدة عوامل منها البنية التحتية، المعدات والتجهيزات، والتسيير الإداري يمكن حصر أهم النتائج التي تم التوصل إليها من خلال نتائج الاستبيان.

أ. يتضح ان عدد السفن والنسبة المئوية لتشغيل ميناء دمياط في العشر سنوات السابقة أن أجمالى عدد السفن منذ عام في الفترة من ٢٠١٢ الي ٢٠٢١ مما يدل أنه قد تزايد عدد السفن بحوالي (٢٦%) مما يدل على أهمية ميناء دمياط والأثر الاقتصادي لتطوير الأداء اللوجستي على ميناء دمياط في الاعوام السابقة.

ب. درجة توافر متطلبات العمليات اللوجستية بميناء دمياط

يسعى الميناء ليصبح الميناء الأول عن طريق تخفيض تكلفة الخدمات المقدمة على المركز الأول من خلال الاستبيان، يؤدي تقليل الفترة الزمنية المستغرقة في دورة الطلب إلى تخفيض التكاليف اللوجستية، يقوم الميناء بالتركيز على تخفيض تكلفة اللوجستيات من أجل أن يكتسب ميزة تنافسية، تعتبر التكاليف اللوجستية أحد أهم العوامل التي تؤثر على القدرة التنافسية للميناء يترتب على قيام الميناء بأداء الأنشطة اللوجستية بكفاءة عالية خفض التكاليف لها، يحرص ميناء دمياط على تقديم أنشطة لوجستية مثل: (إحلال المخزون) يالها النقل والتخليص الجمركي، ثم تجميع البضائع، يليها مستندات التحويلة ثم التخزين، معالجة طلبات العملاء، تتوفر بميناء دمياط أنشطة لوجستية مثل (التفريغ)، (النقل البري) على الترتيب الأول، و(الشحن) على الترتيب الثاني، بينما حصلت كلا من (النقل بالسكة الحديد)، و(التعبئة) على الترتيب الثالث، وحصل (النقل النهري) على الترتيب الرابع، بينما حصلت (التخزين) على المركز الاخير.

ت. قدرة ميناء دمياط التنافسية بميناء دمياط

يسعى ميناء دمياط لتقديم خدمات بصورة أفضل من المنافسين للعملاء من حيث التكلفة والجودة والوقت، توفير الخدمات المطلوبة عند مستوى التكلفة المقبول للعمليات، تعتبر التكاليف اللوجستية أحد أهم العوامل المؤثرة على تنافسية ميناء دمياط.

ث. هل البنية التحتية لميناء دمياط تتناسب مع قدرة ميناء دمياط التنافسية

يتبع ميناء دمياط المعايير الهامة لجودة الموانئ من حيث (السعة التخزينية للرصيف داخل الموانئ) على الترتيب الاول، و(طول الأرصفة) على الترتيب الثاني، بينما حصلت (عمق المياه) على الترتيب الثالث، يعد ميناء دمياط من حيث الاهمية (ذو أهمية لشمال أفريقيا)، و(ذو أهمية محلية)، من حيث الهيكل التنظيمي، يتم إدارة ميناء دمياط من قبل (هيئة الميناء التابعة للقطاع العام الحكومة المصرية) على الترتيب الاول، و(شركة مستقلة)، الشركات المتعاملة مع هيئة الميناء خاضعة (قطاع خاص) على الترتيب الاول، و(شركات أجنبية) على الترتيب الثاني، و(قطاع حكومي) على الترتيب الثالث، و(قطاع أعمال عام) على الترتيب الرابع، و(شركات مصرية)، استثمارات الميناء: (استثمارات بنظام BOT) على الترتيب الاول، و(طويلة الأجل) على الترتيب الثاني، و(قصيرة الأجل). على الترتيب الثالث، و(استثمارات قابلة للتجديد) على الترتيب الرابع، و(متوسطة الأجل)، يتوفر معدات ضرورية في تقديم خدمات، يسهل تداول البضائع من وإلى الميناء" على المركز الثاني، يتوفر برامج تدريب خارجي، يتوافر تطوير بصفة مستمرة في التدريب الداخلي والخارجي لضمان كفاءة وفاعلية الميناء، سرعة في مناولة الحاويات، يتوفر برامج تدريب داخلي.

ج. بالنسبة لمدى توافر بيئة التشغيل الإلكتروني في ميناء دمياط

يقوم ميناء دمياط بتوفير المعلومات اللازمة لشبكة الاتصالات الإلكترونية التي تقوم بالربط بين النقاط اللوجستية داخل الميناء وخارجه لتتبع حركة البضائع، يعمل ميناء دمياط على رفع كفاءة العاملين وتدريبهم وتنمية مهاراتهم في استخدام نظم المعلومات والإدارة الإلكترونية، يسعى ميناء دمياط لإنشاء قاعدة الكترونية للربط بين الموانئ المحلية لتخفيض التكاليف اللوجستية ودعم القدرة التنافسية، يعتمد ميناء دمياط على النظم الإلكترونية في الشحن والفريغ والتخزين، يعمل نظام التسجيل المسبق للشحنات "ACI" على خفض زمن الإفراج الجمركي، يقوم نظام النافذة الواحدة بتبسيط وتقليل الإجراءات الجمركية وتخفيض التكاليف اللوجستية، يسعى ميناء دمياط إلى برمجة كافة الأنشطة الإدارية والفنية المختلفة حسب أنظمة الكترونية متطورة، يقوم نظام النافذة الواحدة بتبسيط وتقليل الإجراءات الجمركية وتخفيض التكاليف اللوجستية" على المركز الثامن. يساعد نظام التسجيل المسبق للشحنات على القضاء على ظاهرة البضائع المهملة مما يترتب عليه تخفيض تكلفة الخدمات، يسعى ميناء دمياط لإنشاء قاعدة إلكترونية لربط الموانئ المحلية والإقليمية الأخرى، يعتمد ميناء دمياط على نظام تبادل البيانات والمعلومات إلكترونياً "EDI" للقضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغ في العمل الورقي.

ح. بالنسبة لأنشطة الإدارة وإدارة تشغيل المركبات والحاويات بميناء دمياط

تقوم الإدارة وإدارة تشغيل المركبات والحاويات بميناء دمياط على ترتيب (تأجير حاويات ومركبات) المركز الأول وحصل (توفير مكاتب إدارية). على الترتيب الثاني يليها كلا من (التعبئة)، (إدارة أساطيل النقل) بالترتيب الثالث يليها (تنظيف الحاويات) بالترتيب الرابع يليها (إصلاح وصيانة المركبات) ثم (رقابة الجودة)

ثم (لصق العلامة التجارية) ثم (الإمداد الفوري) وجائت (التجميع) بالترتيب التاسع ثم (اختبارات المعدات) يليها (الإصلاح) ثم (عمل استراحات) ثم (التصنيع أو التعديل وفق طلبات العميل) بالترتيب الاخير، تقوم الإدارة وإدارة تشغيل المركبات والحاويات بميناء دمياط بخلق العديد من الأنشطة الخدمية مثل (التأمين) خدمات البنوك (الأنشطة الترفيهية).

١١ - النتائج

- بالمقارنة مع ميناء روتردام نجد أن ميناء دمياط توفر جميع الأنشطة اللوجيستية (الشحن والتفريغ، التخزين، التعبئة،... والنقل البري والنقل النهري والنقل بالسكة الحديد ولكن عدم مراعاة أهمية الوقت وزيادة كمية الإجراءات المتعلقة بعملية الإفراج الجمركي فور وصول السفينة مما يؤدي الى تأخيرها.
- ميناء روتردام أحد أهم المحاور العالمية لشحن البضائع والحاويات يحتل المرتبة الأولى أوروبا، والمرتبة الثالثة عالمياً بعد ميناء شنغهاي وميناء سنغافورا، وبالنظر الى الخدمة المقدمة التي يولها الميناء منه الى المنطقة الخلفية المتمثلة في دول غرب أوروبا وأوروبا الشرقية مجموعة الدول الإسكندنافية ودول شمال إفريقيا تظهر أهميته في مدى إتساعه وعمق المنطقة الخلفية له مما يعكس قدرة الميناء على المنافسة، أما ميناء دمياط فمن حيث الأهمية المحلية الأفضل في مصر والأفضل في شمال أفريقيا على ساحل المتوسط.
- نجاح المراكز اللوجيستية لايعتمد على المزايا التنافسية المادية فحسب مثل الموقع والمساحة والبنية الأساسية بل يعتبر توفير النظم الإدارية الحديثة والمتطورة وخلق المناخ القانوني والتشريعي الملائم أساس لنجاح المركز اللوجيستي وهو ما يجب أن يتوفر في الميناء.
- يسهم تطوير الدور اللوجستي في ميناء دمياط لرفع القيمة المضافة بالميناء عن طريق التوسع بخدمات الميناء و تنمية وتطوير الخدمات التي تزيد من جذب المستفيدين وتعظيم الميزة التنافسية للميناء لخدمة التجارة الدولية، وزيادة حصتها من تجارة الترانزيت والاستفادة القصوى من التسهيلات المتاحة بالموانئ.
- أن تطوير الموانئ أدى إلى زيادة المنافسة لتحقيق قيمة مضافة وبالتالي تحولت الموانئ إلى مراكز لوجيستية للأنشطة التي تحقق قيمة مضافة للميناء.
- أوضحت دراسة المقارنة بين مينائي روتردام ودمياط ارتفاع كفاءة الأداء في الميناء الأول عن مثيلة في ميناء دمياط بشكل واضح والسبب في ذلك هو تطبيق الأنشطة اللوجيستية بكفاءة عالية في روتردام عن دمياط.

١١ - التوصيات

- من أهم التحديات التي تواجه النقل البحري إحتدام المنافسة إقليمياً وعالمياً في مجال صناعة النقل البحري على ضوء التغيرات السياسية والإقتصادية. فيجب على متخذي القرار رفع كفاءة البنية التحتية للموانئ البحرية وتطويرها، وكذلك زيادة أعماق الممرات الملاحية والأرصفت بجميع الموانئ؛ حيث أن لم يعد الموقع الجغرافي عامل الجذب الوحيد في اختيار الخطوط الملاحية للموانئ، بل الطاقة الإستيعابية والأعماق التي تسمح باستقبال الأجيال المتقدمة من السفن العملاقة الحديثة.

- التطوير الدائم للموانئ مع التأكيد على حتمية الاهتمام بظهير الموانئ من خلال تشريعات مستقرة وشبكة خطوط روافد ذات بنية تحتية قوية تربط الموانئ بعضها البعض بشبكة اتصالات متقدمة بما يضمن انسيابية تدفق البضائع من وإلى الميناء والموانئ الأخرى وهذا لا شك يقضى مسبقا دراسة مدى الأهمية الاقتصادية للميناء ومدى تأثير ذلك على التجارة الدولية المنقولة بحرا من ناحية وما تحققه من عوائد اقتصادية لدوله الميناء من ناحية أخرى.

➤ **وجوب العمل على تقليل زمن بقاء السفن بالموانئ، خفضا للتكاليف وتحقيقا لإنتاجية أكبر للميناء ويتأتى ذلك عن طريق**

أ. التخصيص الأمثل للأرصدة في الموانئ والمخازن والتجهيزات.

ب. العمل على سرعة إنجاز عمليات الشحن والتفريغ.

ت. رفع مستوى كفاءة وإنتاجية العمالة بالموانئ.

➤ **تقييم أداء وإنتاجية الموانئ يتم تحقيق رفع معدلات الأداء للميناء من خلال:**

أ. خفض زمن بقاء السفينة بالميناء عن طريق زيادة معدل الشحن والتفريغ.

ب. زيادة المتوسط اليومي لشحن وتفريغ السفينة من خلال العمل على زيادة كمية البضائع المشحونة والمفرغة أثناء بقاء السفينة بالميناء وتخفيض الزمن ورفع كفاءة المناولة.

ت. زيادة الإيرادات عن طريق تقديم خدمات تشغيلية للسفن الواردة مع خفض أسعارها لجذب للعملاء للميناء.

➤ **لابد لهيئة الميناء أن تعمل على تحقيق التميز في مستويات الأداء وتطويرها باستمرار وفقا لرغبات العملاء في إنتاج خدمة تنافسية متميزة وجوده عاليه، سعريه مرن، أزمان منخفضة تحظى بقناعه العميل وهذا يتطلب أن يتصف سياسة إدارة الميناء بالمرونة مع التأكيد على حتمية تبادل الخبرات والتقنيات الحديثة مع حتمية الاستعانة بالخبراء المتخصصين في هذا المجال خاصة أولئك المتخصصين في المراكز اللوجيستية بالموانئ.**

➤ **ضرورة تحول اهتمام الإدارة من دراسة وتحليل التكاليف إلى الاهتمام بمستوى الخدمة المقدمة أملا في الوصول إلى تقديم خدمة ذات مستوى أفضل وبأقل تكلفة ممكنة إجمالية دون التفريط في خصائص وجودة الخدمة المقدمة من الميناء.**

➤ **يجب إدخال التكنولوجيا الحديثة والتقنيات المستحدثة لخدمة عملاء الميناء وإكساب الميناء ميزة تنافسية قوية تساعدها في جذب جزء كبير من التجارة الخارجية والتي تساعد في عملية النمو الاقتصادي للدولة.**

المراجع العربية

- (الحداد، ٢٠١٨). ايمان فاروق الحداد بعنوان "دور تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الإرتقاء بكفاءة أداء المؤسسات الاقتصادية دراسة حالة "تطبيق ميناء دمياط للإدارة الإلكترونية".

- ابوالعطار، خالد (٢٠٢٠)، مقومات وانواع المراكز اللوجستية، 2020/10/11. <http://com.rattibha>

- المرتضى، عبدالخالق حسين المرتضى (2016)، " محددات معايير تحسين مؤشرات انتاجية محطة حاويات ميناء الحديدة"، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد الدراسات العليا البحرية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، مصر.
- النحراوي، ٢٠١٦، ايمن النحراوي، ادارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ص ٣٦٤، ٣٤٦
- ابراهيم، ٢٠١١، محمد علي ابراهيم، الاتجاهات الحديثة في اللوجيستيات، ملتقى المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوجيستيات- الجمارك، التحكيم)، الأردن، المنظمة العربية للتنمية الادارية، ٧- ٩ مارس ٢٠١١
- بدوي، ٢٠٢٠، سماح سمير شفيق بدوي، التاريخية والاقتصادية لميناء الأهمية دمياط القديم، مجلة القراءة والمعرفة، كلية الآداب جامعة دمياط.
- بدوي، سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ٢٠٠٥، اقتصاديات.
- خطاب، ٢٠١٥ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٥، ص٩.
- رصاع، ٢٠١٩، حياه رصاع، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية بعنوان " دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران.
- سويدان، ٢٠٢١، دعاء محمد صالح محمد سويدان(، إطار مقترح لكيفية انشاء وادارة المراكز اللوجستية في جمهورية مصر العربية.
- شلبي، الشربيني عبد المعبود شلبي، ٢٠١٧ نموذج مقترح لدور الإدارة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية المصرية"، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، كلية التجارة – جامعة قناة السويس، المجلد ٨، العدد ٢، ص ص ٣٧٤ :٣٩٨. وادارة المركز اللوجستي.
- علي، ٢٠١٨، شيريهان محمد علي محمد علي بعنوان " دور تكنولوجيا المعلومات في تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية من منظور الإدارة اللوجستية: دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد الجديد". جامعة بورسعيد كلية التجارة.
- حامد، مريم محمد فرح حامد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودات (١٩٩٥-٢٠١٤، (رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، السودان، ٢٠١٥،
- ثابت، ٢٠١١، محمد سيد محمد ثابت (، أثر النقل متعدد الوسائط في دعم كفاءة المراكز اللوجستية في الموانئ المصرية، رسالة ماجستير مقدمة لأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص ٣.

- (Kang and Kim, 2017). " Conceptual Model Development of Sustainability Practices".
- . Lancioni Richard & Forman Howard & Smith Michael F. (2001)
 - a) "Logistics Programs In Universities: Stovepipe Vcrossdisciplinary" International Journal of Physical Distribution R: Logistics Management Vol. 31 No. 1 P.P.53-64.
- Munoz, D., and Rivera Virguez,M.L.(2010) “ Development of Panamas as a logistics Hub and the impact on location America.

الدور المستقبلي لمنظومة موانئ العقبة في إطار المفاهيم اللوجستية الحديثة

إعداد

أحمد محمد خلف الفوزان ، د.ر/ هشام محمود هلال ، د/ خالد محمد سالم عطا

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47116>

Received 27/08/2023, Revised 14/10/2023, Acceptance 30/10/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

The study aimed to identify the expected logistical role of the port system in the Aqaba Special Economic Zone, its potential to play a more important role in increasing inter-Arab trade exchange, and the possibility of accelerating development processes so that this system can integrate with the developed Arab ports, where a larger regional and international dimension can be added as it is no longer sufficient to rely on competitive advantage alone in the era of globalization of production and distribution.

Caring for seaports and logistical distribution centres through managing available resources and developing them according to modern standards and requirements for international compliance with the standards that will be applied within the United Nations agenda for development and sustainability and the amendments made by the International Maritime Organization aims to serve global trade and logistics, In this framework, the system was analysed at ports in Aqaba to learn about their capabilities in serving Arab trade.

Likewise, with regard to the possibility of expanding the port system and the role of multimodal transport in the Hashemite Kingdom of Jordan, to find a framework that combines the comprehensive integration of ports and terminals in addition to internal logistics centres, accelerates the implementation of rail transport projects, and activates multimodal transport in order to achieve integration with the Arab countries of the region and improve trade exchange opportunities.

By reviewing the reality of international and Arab trade in light of recent developments, in addition to the role of the Hashemite Kingdom of Jordan in Arab trade and economic blocs, and the ability of the logistics system in Aqaba to respond to the requirements of Arab economic and commercial integration, by analysing its structure using the (SWOT) matrix to study the internal and external environment and then Follow up on strengthening strengths and transforming threats into opportunities, weaknesses into challenges and confronting them with planning so that strategies are developed on clear bases that suit the nature of what Aqaba ports face, in terms of challenges to enhance their competitiveness and adapt to changes and the speed of response to them through the future vision, and the analysis is useful through the final conclusions, to develop the components of the logistics system as a whole to enable it to play a role in inter-Arab trade.

المستخلص

تهدف هذه الورقة البحثية إلى بحث وتحليل على الدور اللوجستي المتوقع لمنظومة الموانئ في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، لتقوم بدور أكثر أهمية في زيادة التبادل التجاري العربي البيني، وإمكانية تسريع عمليات التطوير لتستطيع هذه المنظومة التكامل مع الموانئ العربية المتطورة، حيث يمكن إضافة بعد إقليمي ودولي أكبر حيث لم يعد الرهان على الميزة التنافسية وحدها كافيًا في زمن عولمة الإنتاج والتوزيع.

يعتبر الإهتمام بالموانئ البحرية ومراكز التوزيع اللوجستي من خلال إدارة الموارد المتاحة وتطويرها حسب المعايير الحديثة وإشتراطات الإمتثال الدولي للمعايير التي سيتم تطبيقها ضمن أجندة الأمم المتحدة للتنمية والإستدامة والتعديلات التي تقوم بها المنظمة البحرية الدولية، يهدف إلى خدمة التجارة واللوجستيات العالمية، وفي هذا الإطار تم وصف منظومة الموانئ في العقبة، للتعرف على إمكانياتها في خدمة التجارة العربية.

كذلك بالنسبة لإمكانية التوسع في منظومة الموانئ ودور النقل متعدد الوسائط في المملكة الأردنية الهاشمية ومحاولة إيجاد إطار يجمع محددات التكامل الشمولي للموانئ والمحطات إضافة إلى المراكز اللوجستية الداخلية، والإسراع في تنفيذ مشاريع النقل السككي وتفعيل النقل متعدد الوسائط بما يحقق التكامل مع دول الإقليم العربية وتحسين فرص التبادل التجاري.

باستعراض واقع التجارة العالمية والعربية في ضوء التطورات الأخيرة إضافة إلى دور المملكة الأردنية الهاشمية في التجارة العربية والتكتلات الاقتصادية، وقدرة المنظومة اللوجستية في العقبة على الإستجابة لمتطلبات التكامل الإقتصادي التجاري العربي، من خلال تحليل هيكلها باستخدام مصفوفة (SWOT) لدراسة البيئة الداخلية والبيئة الخارجية ومن ثم متابعة تعزيز نقاط القوة وتحويل التهديدات إلى فرص نقاط الضعف إلى تحديات ومواجهتها بالتخطيط ليتم وضع إستراتيجيات على أسس واضحة تناسب طبيعة ما تواجهها موانئ العقبة، من تحديات لتعزيز قدرتها التنافسية والتكيف مع المتغيرات وسرعة الإستجابة لها من خلال الرؤية المستقبلية، ويفيد التحليل من خلال الإستنتاجات النهائية، لتطوير مكونات المنظومة اللوجستية بمجملها، لتمكينها من أداء دور في التجارة العربية البينية.

١- المقدمة

تلعب الموانئ البحرية دوراً مهماً في خدمة التجارة الداخلية والخارجية للدول، حيث أصبحت الموانئ عصب الإقتصاد العالمي، وفي الوقت الراهن أخذت الموانئ أهمية كبرى على المستوى العالمي، من خلال الإستثمارات الكبرى في هذا القطاع الحيوي، ونتيجة تزايد الطلب على خدمات الموانئ ودورها في التنمية الاقتصادية برزت الكثير من التحديات التي واجهها العالم بالتطوير المستمر بإدخال التكنولوجيا المتقدمة وظهور ثورة تكنولوجية تقوم على التراكم المعرفي والابتكار Innovation كان لها الأثر الكبير في رفع كفاءة الموانئ والمحطات البحرية (علي، ٢٠١٨).

تمتلك منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة مجموعة من المرافق اللوجستية التي يمكن لها أن تسهم في زيادة التبادل الإقتصادي العربي، لذلك تم إختيار دراسة الدور اللوجستي المتوقع لمنظومة موانئ العقبة في تنشيط التجارة العربية البينية لأهمية الموضوع لتحقيق تكامل عربي في التبادل التجاري بين الدول العربية وتكامل

عمليات النقل متعدد الوسائط لتكوين شبكات لوجستية مترابطة لتكون العقبة مركز جذب إقليمي ودولي وتعظيم معدلات النمو الإقتصادي وخلق فرص عمل للتخفيف من نسب البطالة في المملكة (فرج وآخرون، ٢٠٢٢).

إن تطوير ميناء العقبة والذي يعتبر الميناء البحري الوحيد للمملكة والذي أصبح منظومة متخصصة من المحطات، والمراكز اللوجستية المنتشرة في العقبة التي تقدم خدمات لوجستية مساندة، ولكي تستمر مسيرة التطوير في ظل تسارع التقدم التكنولوجي ومواجهة التحديات التي تواجه سلاسل الإمداد العالمية والإنعكاسات السلبية التي تؤثر على مستوى الجذب للإستثمارات في كافة القطاعات الإقتصادية التي تستفيد من خدمات الموانئ والخدمات اللوجستية من خلال منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة، حيث من المهم دراسة إمكانية تعظيم الدور اللوجستي لمنظومة الموانئ في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة ومواكبة الموانئ المتقدمة من خلال تسليط الضوء على الفجوة البحثية لتحقيق أهداف الدراسة.

تم في هذه الورقة البحثية استخدام التحليل الرباعي (SWOT) لتحليل البيئة الداخلية والخارجية لمنظومة النقل واللوجستيات في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة كأحد أدوات الإدارة الإستراتيجية للوصول إلى الإستراتيجيات التي يمكن الإعتماد عليها في الجهود التطويرية، بغرض خدمة التجارة العربية البيئية من موانئ العقبة.

ومن ثم التوجيه للدول العربية للسعي من أجل إنشاء منطقة التجارة العربية الحرة تعتمد على أهم المقومات المشتركة ألا وهي إستراتيجية الموقع على المستويين القومي والعربي وتبني العمل على تكامل قطاع الموانئ العربية بما يخدم تطور قطاع النقل البحري والقطاعات الأخرى المكمل له للوصول إلى نسبة تبادل تجاري بين الدول العربية مرضية، ومن هنا تأتي دراسة متطلبات أهمية الدور المتوقع والموقع لميناء العقبة ليكون أحد أبرز الأمثلة للموانئ المتكاملة التي تسهم بدور محوري لتنشيط التجارة العربية إذا ما أعتبرنا أن ميناء العقبة يؤدي خدماته اللوجستية إقليمياً بمساهمة وسائط النقل الدولي المتعددة.

٢- أهمية البحث:

تتمتع منظومة الموانئ في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة بقدرات يمكن أن تسهم في تفعيل دورها في إطار التوجهات لجعل المنطقة الإقتصادية الخاصة منطقة جذب للإستثمارات المحلية والأجنبية ويسعى الباحث إلى دراسة إمكانية إستثمار البنية التحتية اللوجستية لموانئ العقبة، للقيام بدور في التكامل التجاري العربي البيئي وتفعيل دور النقل متعدد الوسائط.

كما أن دراسة دور منظومة الموانئ في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة مرتبط بمدى قدرتها التنافسية ومد جسور التعاون والتكامل مع الموانئ العربية لتحقيق التكامل التجاري العربي وخاصة الموانئ المصرية، وفي هذا الإطار يمكن بحث المحاور الهامة التالية:

١. توظيف الإمكانيات التي يتمتع بها ميناء العقبة وتعظيم الدور الذي يمكن أن يؤديه مستفيداً من موقعه المتميز للقيام بدور محورياً في التجارة البيئية العربية.
٢. قيام ميناء العقبة بدور حيوي في التبادل التجاري البيئي العربي.
٣. المقومات التي يملكها قطاع النقل متعدد الوسائط في المملكة الأردنية الهاشمية لخدمة التجارة البيئية العربية.

٣- مشكلة البحث

تعد نسبة التجارة العربية البينية متدنية ولا تتجاوز ١٣.٨% تعتبر نسبة متواضعة مقارنة بحجم التبادل التجاري الخارجي كما أن هناك مشكلة في عدم إستغلال الموقع الجغرافي واللوجستي لمنظومة موانئ العقبة لتحسين نسبة التجارة العربية البينية نتيجة عدم تفاعل منظومة النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية على المستوى العربي لخدمة التجارة العربية البينية، والعالم العربي الذي يعاني من معوقات تجارية وجمركية، بالإضافة إلى الحاجة لتحسين وتكامل شبكة النقل متعدد الوسائط والمتطلبات التشريعية والتنظيمية، يحتاج إلى تطوير لبيان إمكانية إسهم قطاع النقل البحري العربي بما فيها موانئ العقبة في التجارة البينية العربية. وبما أن الأردن تجاور أربع دول عربية هي (المملكة العربية السعودية والعراق وسوريا وفلسطين) ولها منفذ على البحر الأحمر، يمكن من خلاله قيام ميناء العقبة بدور فعال في دفع التجارة العربية البينية كما يمكن التعاون مع جمهورية مصر العربية من خلال ربط موانئ العقبة بالموانئ المصرية القريبة.

٤- أسئلة البحث:

١. ما مدى إمكانية تفعيل دور ميناء العقبة لخدمة التجارة العربية البينية؟
٢. ما مدى إمكانية تطوير منظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة لخدمة التجارة العربية البينية؟

٥- أهداف البحث

١. تعظيم الدور اللوجستي لميناء العقبة البحري بما يسهم تفعيل وتحسين حركة التجارة العربية البينية، من خلال تعزيز البنية التحتية والفوقية وتحسين التكامل الإقتصادي العربي.
٢. دراسة دور النقل متعدد الوسائط في المملكة الأردنية الهاشمية في إطار الإتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.
٣. دراسة كيفية الاستفادة من الموقع الجغرافي لموانئ العقبة كمحطة لوجستية للتكامل مع الموانئ البحرية العربية في اقتصاديات الموقع لخدمة التبادل التجاري البيني العربي.

٦- منهج البحث:

بحث إستقرائي بمنهج وصفي يعتمد على جمع البيانات الخاصة بميناء العقبة ودور المملكة الأردنية الهاشمية في تحقيق دور فعال للميناء لخدمة التجارة العربية البينية وذلك من خلال جمع الإتفاقيات العربية البينية وإتفاقيات النقل والجمارك الموقعة من قبل السلطات الأردنية، إضافة إلى دراسة وتحليل هيكل المنظومة اللوجستية من حيث التخصص ومؤشرات الأداء للخمس سنوات الأخيرة (٢٠١٨ - ٢٠٢٢)، كذلك تحليل الجداول والبيانات المتاحة المتعلقة بمنهجية الدراسة للبيئتين الداخلية والخارجية بإستخدام التحليل الرباعي (SWOT) للوصول إلى نقاط القوة ونقاط الضعف في البيئة الداخلية ونقاط الفرص والتهديدات في البيئة الخارجية لتحسين وتطوير التجارة العربية البينية من خلال زيادة الدور اللوجستي وإستغلال الفرص والقدرات التنافسية لميناء العقبة.

٧- الدراسات السابقة:

دراسة (Verschuur et al., 2022) أهمية الموانئ في التجارة الدولية وسلاسل التوريد العالمية: هدف البحث أيضًا إلى تقييم أهمية الموانئ بالنسبة للاقتصاد، حيث تم استخدام منهجية التحليل وتفكيك نظام الموانئ، حيث تم التركيز على العوامل المكانية والبيئية وتأثيرها الإقتصادي على الموانئ البحرية، من خلال جمع البيانات وتحليلها لتحقيق الهدف المحدد للدراسة. أهم النتائج هذه الدراسة هي إلى إنه تبين بأن ٥٠% من التجارة العالمية، من حيث القيمة، تتم عن طريق الشحن البحري، تعتمد البلدان ذات الدخل المنخفض والجزر الصغيرة بشكل كبير على موانئها بنسبة تفوق المتوسط العالمي بمعدل ١.٥ إلى ٢.٠ مرة، تتعامل أكبر خمسة موانئ عالمية مع البضائع التي تمثل أكثر من ١.٤% من الإنتاج العالمي. يساهم ٤٠ ميناء آخر بأكثر من ١٠% من الناتج المحلي للاقتصادات التي تخدمها، ويشمل معظمها الجزر الصغيرة، كما يسلط البحث الضوء على التأثيرات الحرجة للبنية التحتية العابرة للحدود وتأثيرها على الدول غير الساحلية التي تعتمد بشكل كبير على موانئ محددة خارج ولايتها الحكومية. توفر النتائج أساسًا لتطوير استراتيجيات جديدة لتعزيز مرونة واستدامة البنية التحتية للموانئ والتجارة البحرية، كما ساهمت هذه الدراسة في فهم أهمية الموانئ في سلاسل التوريد العالمية وتأثيرها على الاقتصادات، كما توفر أساسًا لتطوير استراتيجيات تعزز مرونة واستدامة البنية التحتية للموانئ وتعزيز التجارة البحرية.

دراسة (فرج وآخرون، ٢٠٢٢) دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني:

تمثلت مشكلة الدراسة في قلة الدراسات المتعلقة بدور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني، وهدفت الدراسة إلى تحديد دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني، وخفض التكلفة اللوجستية من خلال إدارة الموارد البشرية المتاحة، وتحليل تأثير النظم الإلكترونية على عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتحقيق مؤشرات القدرة التنافسية في الوقت والتكلفة والجودة. خاصت الدراسة الي تأكيد دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني، كما أوضحت تأثير النظم الإلكترونية على عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتحقيق مؤشرات القدرة التنافسية في الوقت والتكلفة والجودة، وأهمية إدارة الموارد البشرية المتاحة في خفض التكلفة اللوجستية.

دراسة (مصطفى، ٢٠٢١) الدور الاقتصادي للمناطق اللوجستية ومقومات نجاحها:

تمثلت مشكلة الدراسة في ضعف الفهم والتحليل للدور الاقتصادي للمناطق اللوجستية ومقومات نجاحها في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ البحرية. وهدفت الدراسة إلى تحديد المقومات الاقتصادية الرئيسية للمناطق اللوجستية ودراسة نجاحها في تعزيز الميزة التنافسية للموانئ البحرية، وتحليل تأثير المناطق اللوجستية على حجم النقل البحري وتحقيق التخصص والتصدير للسلع المنتجة بكفاءة. حديد المعوقات الإدارية والفنية التي تواجه المناطق اللوجستية وتعيق تحقيق الكفاءة الاقتصادية. توصلت نتائج الدراسة إلى أهمية المقومات الاقتصادية للمناطق اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ البحرية، كما أظهرت الدراسة أن استخدام مبدأ المقارنة في الأسواق العالمية يساهم في فهم أسباب ارتفاع مستوى التجارة العالمية وتحسين كفاءة النقل البحري وتم تحديد المعوقات الإدارية والفنية للمناطق اللوجستية وتوصيات لتحسين كفاءتها الاقتصادية وتحقيق التخصص والتصدير للسلع المنتجة بكفاءة.

دراسة (Buatois & Cordon, 2020) :The future of the supply chain

درس توقعات الإستراتيجية المستقبلية وتأثير الصين على التجارة العالمية وتمثلت مشكله الدراسه في أن التوقع بالإستراتيجية المستقبلية للتجارة العالمية يتطلب تحليل تأثير الصين وجائحة كوفيد-19 على الاقتصاد العالمي، هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير الصين وجائحة كوفيد-19 على التجارة العالمية وتوقع الاستراتيجية المستقبلية، بالإضافة إلى تسليط الضوء على أهمية خفض الروابط مع الصين وإعطاء دور للدول النامية والالتزام بالمعايير البيئية والجودة. تم استخدام منهجية تحليلية لتحليل تأثير الصين وجائحة كوفيد-19 على التجارة العالمية. تم تجميع البيانات وتحليلها لتحقيق أهداف الدراسة، كما توصلت أهم النتائج إلى أهمية خفض الروابط مع الصين والتحول نحو إعطاء دور للدول النامية في التجارة العالمية، كما يجب الالتزام بالمعايير البيئية والجودة لضمان التنمية المستدامة والتوازن في التجارة العالمية.

دراسة (Atta, 2019) تأثير التكامل الأفقي على تنافسية موانئ الحاويات على البحر المتوسط:

تمثلت مشكله الدراسه بأن موانئ الحاويات في منطقة البحر المتوسط تواجه تحديات فيما يتعلق بالتنافسية وتحصيص السوق. هناك حاجة إلى دراسة تحليلية لتحديد تأثير التكامل الأفقي على تنافسية هذه الموانئ ومدى تذبذب حصتها السوقية.

هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير التكامل الأفقي على تنافسية موانئ الحاويات في منطقة البحر المتوسط وتقييم حصتها السوقية، وتحديد الاتجاه نحو اللامركزية وزيادة المنافسة بين الموانئ في هذه المنطقة، تم استخدام منهجية تحليلية لتحليل حصة السوق وتوزيعها بين الموانئ العشرة الأولى في منطقة البحر المتوسط، تم تجميع البيانات وتحليلها لتحقيق أهداف الدراسة.

توصلت أهم النتائج إلى أن الموانئ العشرة الأولى في منطقة البحر المتوسط تشهد تذبذبًا في حصتها السوقية، مما يشير إلى اتجاه نحو اللامركزية وزيادة المنافسة بين الموانئ في السوق، وأكدت على أهمية تعزيز دور خطوط الشحن البحرية القصيرة وتشجيع الموانئ المتكاملة على التوسع وتعزيز خدمات التغذية لحل مشاكل التوجيه والجدول الزمني من خلال إقامة شراكات بين شركات الشحن، كما يجب تبني سياسات التعاون والتكامل بين الموانئ لتعزيز التنافسية وتحقيق التحولات اللازمة.

دراسة (على، ٢٠١٨) أثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد:

هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير تطوير الأنشطة اللوجستية، مثل النقل والتخزين على تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية، وتصميم إطار مقترح يوضح أثر عناصر التوزيع المادي، بما في ذلك النقل والتخزين على تحسين أداء الموانئ البحرية وتحليل تأثير قوة المنطقة الظهرية للميناء ومسافتها عن التكدس السكني على أداء الميناء. أهم نتائج هذه الدراسة إلى تأثير تطوير الأنشطة اللوجستية على تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية، كما تم توضيح عناصر التوزيع المادي، مثل النقل والتخزين على أداء الموانئ البحرية وتم تحديد تأثير قوة المنطقة الظهرية للميناء ومسافتها عن التكدس السكني على أداء الميناء. أوصت الدراسة بتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية وتعزيز دور هيئات الموانئ كوحدات اقتصادية مستقلة وتحسين جودة خدمات النقل داخل الموانئ البحرية.

دراسة (الشيخ، ٢٠١٨) العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة وبنما ودبي:

هدفت الدراسة إلى تحديد العوامل والمحددات الأساسية التي يجب توافرها لإقامة مركز لوجستي عالمي في منطقة قناة السويس، ودراسة النماذج الناجحة لمناطق اللوجستيات العالمية مثل سنغافورة ودبي وبنما واستخلاص الدروس والمبادئ المطبقة في هذه المناطق وتقديم رؤية مستقبلية لمشروع المركز اللوجستي في منطقة قناة السويس، وكيفية تعزيز دور المنطقة الاقتصادية بقناة السويس في دعم مكانة قناة السويس بين مراكز الموانئ البحرية العالمية وتقديم توصيات لتعزيز الاقتصاد القومي المصري من خلال تطوير وتنمية المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس. توصلت الدراسة إلى تقديم رؤية مستقبلية وتوصيات لإقامة مركز لوجستي عالمي في قناة السويس وتعزيز دوره في دعم الاقتصاد القومي، بالإضافة إلى تحديد العوامل والمحددات الأساسية له، واستخلاص الدروس والمبادئ المستفادة من النماذج الناجحة لمناطق اللوجستيات العالمية، وتوضيح الأثر المتوقع لإقامة المركز اللوجستي على الاقتصاد القومي المصري بالإضافة إلى تقديم رؤية مستقبلية وتوصيات لتطوير المشروع وتعزيز دوره في دعم الاقتصاد القومي المصري وتعزيز مكانة قناة السويس بين الموانئ البحرية العالمية.

دراسة (لطيف، ٢٠١٧) المناطق اللوجستية بالعالم العربي: تكامل أم تنافس:

تمثلت مشكلته الدراسه في أن الدول العربية تواجه صعوبات في تحقيق القدرة التنافسية في مجال اللوجستيات بسبب القصور في سلسلة خدماتها اللوجستية وغياب الطرف الثالث في معظم هذه البلدان، مما يتطلب التحليل لتحديد نقاط الضعف والتحديات التي تواجه البلدان العربية في مجال اللوجستيات. هدفت الدراسة إلى تحليل المناطق اللوجستية في الدول العربية وتحديد أهمية اللوجستيات كمكون متعدد الأوجه في البنية التحتية التجارية والقدرة التنافسية، من خلال تحديد الجوانب التي تحتاج إلى تحسين والمجالات التي يمكن توفير الدعم لها، ساهمت الدراسة في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة العربية من خلال تعزيز اللوجستيات وزيادة قدرتها التنافسية، استخدمت الدراسة منهجية تحليلية لتحليل المناطق اللوجستية في الدول العربية وتحديد سلاسل الخدمات اللوجستية المختلفة أهم نتائج الدراسة هي إلى تحديد نقاط الضعف والتحديات التي تواجه البلدان العربية في مجال اللوجستيات، مما يمكنهم من التركيز على تحسين هذه المجالات وتطوير سلاسل الخدمات اللوجستية، وتحديد المناطق اللوجستية في الدول العربية وتقييم قدرتها على تلبية احتياجات السوق والتجارة. تحديد أهمية وجود الطرف الثالث في مجال اللوجستيات ودوره في تحسين الخدمات اللوجستية وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة العربية من خلال تحسين اللوجستيات وزيادة قدرتها التنافسية.

دراسة (Hernandez & Pedersent, 2017) Global value chain configuration: A review and (research):

تمثلت مشكلة الدراسة في الصعوبات التي تواجه البلدان العربية في تحقيق توفير خدمات لوجستية بأسعار منخفضة وتحسين سلسلة خدماتها اللوجستية وغياب الطرف الثالث في معظم هذه البلدان. هدفت الدراسة إلى تحليل مفهوم وشروط سلاسل القيمة العالمية وفهم أهميتها كمكون متعدد الأوجه في البنية التحتية التجارية والقدرة التنافسية، تحديد نقاط الضعف والتحديات التي تواجه البلدان العربية في مجال اللوجستيات. تحليل سلاسل الخدمات اللوجستية المختلفة وتحديد الجوانب التي تحتاج إلى تحسين وتوفير دعم الطرف الثالث لها وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة العربية من خلال تعزيز اللوجستيات، وزيادة قدرتها التنافسية.

توصلت الدراسة إلى تحديد نمطين مهمين يحكمان سلاسل القيمة العالمية النمط الريكاردني والنمط التسلسلي، النمط الريكاردني يعتمد على المزايا النسبية للدول وتكامل سلاسل الإمداد والتوزيع بين الدول المشاركة، والنمط التسلسلي يحكمه نظرية بورتر للميزة التنافسية والعامل الاحتكاري لكروجمان. يتطلب ترتيب متسلسل للأنشطة لتحقيق تفوق استراتيجي والسيطرة على السوق، وأهمية فهم هذه النماذج وتأثيرها على استراتيجيات الشركات والمنظمات في الأسواق العالمية. أوصت الدراسة بأن تأخذ الشركات والمنظمات هذه النماذج في الاعتبار عند تطوير استراتيجياتهم وتعزيز قدرتهم التنافسية في الأسواق العالمية.

٨- اللوجيستات العالمية:

تعريف اللوجيستيات العالمية على أنها علم وفن لتنظيم وإدارة تدفقات السلع والمعلومات والخدمات عبر الحدود الدولية، تهدف اللوجيستيات العالمية إلى تسهيل وتحسين عمليات النقل والتخزين وإدارة الأنشطة ذات الصلة على مستوى عالمي، وذلك بهدف تحقيق التكامل التجاري وتحقيق فوائد اقتصادية وتنمية مستدامة (الشيخ، ٢٠١٨). وهناك الكثير من التعريفات للوجيستيات ومن أهم التعاريف هو تعريف مجلس إدارة اللوجيستيات في الولايات المتحدة الأمريكية (Council of Logistics Management CLM) "عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة والتحكم بالتدفق والتخزين الفعال والمؤثر للسلع والخدمات والمعلومات المتعلقة بخدمة النقل، وذلك ابتداء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء" وذكر شلبي (٢٠١٧) بأن إدارة اللوجيستيات تم تعريفها على إنها نهجاً إدارياً حديثاً، كما تم تعريف إدارة اللوجيستيات بأنها التخطيط المستند إلى العملاء والسوق والتوزيع للأنشطة اللوجستية وتحديد تنفيذ هذه الأنشطة من خلال الاستعانة بمصادر خارجية أو داخل المؤسسة وتنفيذ العملية (Özpeynirci, 2012).

ويستنتج من هذا التعريف بأن اللوجيستيات هي نظام مرن لتخصيص وتوجيه الموارد في إطار زمني يتوافق مع المحدد المكاني والزمني لتنفيذ وإدارة إجراءات متكاملة ضمن إطار سلاسل التوريد، وتشمل الموارد المادية والبيانات، وتأتي الأهمية المكانية والزمانية لتعريف اللوجيستيات كونها تتأثر بالمكان والزمان ومن حيث البيئة التي تحكم هذه الأنشطة والسرعة في تنفيذ الأنشطة تحت مؤثرات التحديث التكنولوجي وعولمة الإنتاج والأنشطة اللوجستية.

كما يعتبر الدور اللوجستي المتوقع لمنظومة موانئ العقبة في تحقيق التكامل التجاري العربي في إطار النقل الدولي متعدد الوسائط أحد الجوانب الهامة في مجال اللوجيستيات العالمية فموانئ العقبة يمكن لها أن تقوم بدور حيوي في تسهيل حركة البضائع وتيسير النقل الدولي عبر الحدود العربية من خلال المقومات التي تملكها، وبالتالي تساهم في تعزيز التكامل التجاري بين الدول العربية وتعزيز النمو الاقتصادي وتنمية الإقليم.

٩- أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط ودوره في التجارة العربية البيئية

يعتبر التكامل التجاري العربي من أهم روافع التنمية الاقتصادية خاصة إذا ما تكامل التبادل التجاري مع تفعيل النقل متعدد الوسائط لتسهيل التجارة البيئية، ويؤدي تحسين النقل واللوجيستيات إلى رفع القدرة التنافسية وزيادة التكامل الإقليمي والدولي، كما تستفيد المنطقة العربية من تحسين الترابط لأنه يزيد كفاءة النقل واللوجيستيات، مما يساهم في خفض تكلفة التجارة وتطوير البنية الأساسية للنقل وممرات للعبور في المنطقة كما

يسهم الإنظام للإتفاقيات الإقليمية والدولية إلى رفع مستوى خدمات النقل وتحسين المعايير لتواكب متطلبات العصر في هذا المجال.

كما يُعد النقل متعدد الوسائط نظاماً متكاملًا للنقل له نظامه القانوني الخاص وأحكامه ومميزاته، حيث تم توقيع اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية بتاريخ ٢٠٠٩/٢/١٢ والتي عرفت النقل متعدد الوسائط وأحكامه بأنه عملية نقل البضائع بين دولتين أو أكثر وباستخدام وسيلتي نقل على الأقل بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية المتعهد الشخصية من نقطة الإرسال إلى نقطة الوصول والإستلام وكانت المملكة الأردنية الهاشمية اول الدول الموقعة على هذه الإتفاقية (الصعوب، ٢٠٢٢).

النقل متعدد الوسائط النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسائل في بضائع ما من مكان الي اخر ، وهو نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد ومستند واحد وبواسطة شخص (أو هيئة) واحد مسؤول (متعد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل اليه ويمكن لهذا الشخص (أو الهيئة) اجراء عقود أخرى من الباطن (من خلال) لناقلين اخرين لجزء او لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة.

١٠ - اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

النقل متعدد الوسائط هو نقل بضاعة بين دولتين عربيتين أو أكثر باستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية شخص واحد متعهد النقل من نقطة استلامه للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل و يعد نظام النقل متعدد الوسائط تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين بموجب نظام - واحد للمسؤولية القانونية، وهو نظام - للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائل نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر، ولقد أوضح مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط وارسى قواعده عام ١٩٨٠ وعرفه على انه نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الاقل من وسائل النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط مفن مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل اجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة.

١١ - التجارة العربية من خلال المملكة الأردنية الهاشمية

تتمتع المملكة الأردنية الهاشمية بموقع جغرافي إستراتيجي متميز بين القارات الثلاث (آسيا وأروبا وأفريقيا) إضافة إلى موقعها إقليمياً ما بين دول الشام لبنان وسوريا وفلسطين من ناحية وبين دول مجلس التعاون الخليجي والعراق من الناحية الأخرى إضافة إلى إتصالها بجمهورية مصر العربية من خلال المياه وربط المملكة بجمهورية مصر العربية بخط ملاحى بحري يشكل جسراً يربط الجناح الآسيوي والجناح الأفريقي العربيين (خالد، ٢٠٢٠).

كما يؤثر الموقع اللوجستي للأردن في مدى أهميته الجغرافية من خلال مرور التجارة، حيث كان يمر قديماً طريق الحرير براً من الأردن والذي يبدأ من الصين عبر آسيا الوسطى هذا الطريق الذي ربط حضارات العالم قديماً أخذ محور الإهتمام هذه الأيام بعد إحيائه بهدف ربط قارات العالم بمشاركة ما يزيد عن ١٦٣ دولة أصبحت ضمن مبادرة طريق واحد حزام واحد الصينية من ضمنها الأردن.

إزداد إهتمام المملكة الأردنية الهاشمية بمحركات الإقتصاد المحلي من خلال برامج متعددة للتنمية وتطوير الموائى الأردنية من خلال تحويل العقبة إلى منطقة إقتصادية خاصة وإصدار قانون النقل الدولي متعدد الوسائط (رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨) مما يساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وتنشيط حركة التجارة.

كما أن المناطق الحرة في مدينة الزرقاء والمنطقة الحرة الأردنية السورية كان لها أثر إيجابي في حركة التجارة البينية مع دول الجوار العربية حيث تستقبل بضائع الترانزيت الموجهة إلى الدول المجاورة (غرفة تجارة الأردن، ٢٠٢٣) حيث إزداد حجم الصادرات الأردنية إلى سوريا خلال السنوات الأخير،

كما كان لإنضمام الأردن إلى منظمة التجارة العالمية من أجل تأمين مظلة دولية تساعد الأردن على حماية مصالحه الاقتصادية من أية آثار سلبية تنجم عن تطوير مفاهيم جديدة للتعاون الإقليمي بين الدول المنظمة إلى الإتفاقية، وهذا مرتبط بإضطراب سلاسل الإمداد المحلية بسبب الظروف الأمنية للدول المجاورة، كما أن الأردن عضو في إتفاقية أغادير للتجارة الحرة التي تم ذكرها في بداية هذا الفصل، بالإضافة إلى التبادل التجاري المباشر مع الدول العربية المجاورة، أحد محاور العربي المشترك في إطار التجارة العربية البينية.

كما يعتبر توقيع الأردن على إتفاقية التجارة الحرة مع الولايات المتحدة الأمريكية والتي تقوم باعفاء العديد من البضائع من الرسوم الجمركية، وسمحت للصادرات الأردنية من دخول الأسواق الأمريكية، خاصة المنتجات الصيدلانية والمنسوجات، فرصة لجذب الإستثمارات العربية والإستفادة من الإتفاقيات الخارجية التي وقعها الأردن، وهذا يصب في إنتقال رأس المال العربي في إطار التبادل التجاري العربي أيضاً.

١٢ - حجم الصادرات والواردات الأردنية

الجدول رقم (١) الصادرات والواردات الأردنية (٢٠١٦ - ٢٠٢٠) بالطن

المجموع	الصادرات		المستوردات	السنة
	المعاد تصديره	الصادرات لوطنية		
٥٦٣٩٧٨٨.٥	٥٩٥٦٨٠.١	٥٠٤٤١٠٨.٤	١٢٢٣٥٤٢٢.١	٢٠٢٠
٥٩٠٥٢٨٥.٦	٩٠٩٦٠١.٠	٤٩٩٥٦٨٤.٦	١٣٦١٠٩٥١.٨	٢٠١٩
٥٥٠٢٦٨٥.٤	٨٢٧٩٧٩.١	٤٦٧٤٧٠.٦.٣	١٤٤٢٠٠٢٦.٧	٢٠١٨
٥٣٣٣١٤٧.٧	٨٢٨٩٢٣.٧	٤٥٠٤٢٢٤.٠	١٤٥٥٣٧١٩.٩	٢٠١٧
٥٣٥٩٥٢٩.٦	٩٦٣٠١٥.٩	٤٣٩٦٥١٣.٧	١٣٧٢٠٣٧٤.٥	٢٠١٦

المصدر: دائرة الإحصاءات العامة/ قسم التجارة الخارجية (٢٠٢٢)

يوضح الجدول (١) حجم المستوردات مقارنة مع الصادرات والعجز في الميزان التجاري الأردني علماً بأن نسبة كبيرة من الصادرات بضائع و سلع معاد تصديرها، نجد أن نسبة التصدير متواضعة جداً مقارنة مع حجم الواردات وكانت نسبة العجز بالطن ، وهذا يشير إلى تزايد الإستيراد ويدعوا لمزيد من الإجراءات لجذب الإستثمارات الخارجية وزيادة الصادرات لتخفيف نسب العجز في الميزان التجاري.

نظراً لموقع الأردن وتعدد المنافذ لديها Corridors يعطيها ميزة الموقع الأمتل بالنسبة لدول المشرق العربي من ناحية التوزيع اللوجستي الإقليمي بسبب سهولة الربط التجاري والممرات مع كافة الدول المجاورة، كما تم إقامة خمس مناطق تنموية في المملكة موزعة على عدة مواقع في المحافظات، ومن المتوقع أن تساهم في نمو قطاعي الصناعة والخدمات مما يساهم في زيادة صادرات المملكة الأردنية الهاشمية وإضافة خدمات القيمة لبضائع الترانزيت مثل تصفيح المركبات المارة إلى بلدان أخرى، والمساهمة في رفع نسبة التبادل اللإقتصادي مع الدول العربية وسيتم تحليل التجارة من خلال موانئ العقبة .

١٣- أهمية منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة من الناحية اللوجستية

جاء تحويل منطقة العقبة إلى منطقة إقتصادية خاصة بقانون خاص (قانون المنطقة الإقتصادية الخاصة ٢٠٠١) نظراً لأهميتها لتسهيل عملية التطوير والإستثمار ومن هذا المنطلق جاء إنشاء شركة تطوير العقبة، الذراع الإستثماري لمنطقة العقبة الإقتصادية الخاصة لتتولى مسؤولية الإشراف وإدارة الأصول لمنظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة إضافة إلى مهام إستراتيجية أخرى تصب في تحقيق الرؤية الملكية التي أنشئت المنطقة الإقتصادية الخاصة بموجبها لتحقيق التنمية الشاملة والمتكاملة وخلق بيئة إستثمارية متطورة جاذبة للإستثمار المحلي والخارجي من خلال نافذة موحدة (ASEZA, 2023).

تتميز العقبة بتعدد الأنشطة الإقتصادية مما يؤهلها لتكون على الخارطة العالمية في مجال السياحة لتشكّل المثلث الذهبي مع مدينة البتراء الذهبية ووادي رم ومركز للنقل البحري واللوجستي، كما أن الإجراءات الجمركية تتم وفق قانون الجمارك الأردنية وقانون منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة وتطبق الجمارك الأردنية نظام التسجيل المسبق للشحنات Advanced Cargo Information System (ACIS) لعام ٢٠٢١ بالإضافة إلى تقديم خدمات إلكترونية متقدمة للمتعاملين حيث تعاملت مع ادخال ما يزيد عن ٨ مليون بيان جمركي لبضائع موجهة الى منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة (الموقع الرسمي للحكومة الألكترونية الأردنية، ٢٠٢٣).

تطل العقبة على الدول المجاورة وعلى العالم الخارجي من خلال أربعة منافذ ومعايير حدودية وهي: معبر بري (معبر وادي عربة) المعبر الجنوبي ويربط المملكة مع فلسطين المحتلة، ويقع شمال غرب مدينة العقبة بحوالي (٢) كم، ومعبر بري (مركز حدود الدرة) ويربط المملكة مع المملكة العربية السعودية ويقع جنوب مدينة العقبة بـ(٢٦) كم، ومنفذ بحري مركز حدود محطة الركاب (الميناء)، ويربط المملكة مع ميناء نويبع بجمهورية مصر العربية ويقع جنوب مدينة العقبة، ومنفذ جوي مركز حدود مطار الملك الحسين الدولي.

كان لعضوية الأردن بمنظمة التجارة العالمية وتوقيع بعض الإتفاقيات الدولية والإقليمية الأثر الكبير لتسهيل الوصول للأسواق الإقليمية والعالمية وبالتالي كان إختيار مدينة العقبة كمنطقة إقتصادية خاصة قرار بالإتجاه الصحيح نظراً للدور المتوقع لمنظومة الموانئ واللوجستيات ضمن النقل متعدد الوسائط في تكامل الموانئ البحرية العربية وخدمة التجارة البينية العربية كجزء من سلاسل التوريد على المستويين الإقليمي والعربي وهذا مرتبط بتطوير كافة القطاعات الأخرى و"البنية التحتية المترابطة مثل النقل والطاقة والمياه وشبكات الاتصالات، غالباً ما تُعتبر هذه الأنظمة ضرورية لأنها ضرورية للتنظيم والوظيفة والاستقرار" وبالتالي تعزيز التنمية المستدامة (Fabio, 2023).

١٤- أهمية الموقع الجغرافي لموانئ العقبة بالنسبة للتجارة العربية البيئية

تأتي أهمية مدينة العقبة من موقعها الجغرافي على البحر الأحمر بالقرب من أهم طرق مرور التجارة العالمية بين الشرق والغرب مروراً بقناة السويس وهذا ما أعطاها هذه الأهمية كذلك تأخذ أهميتها من موقع الأردن الإستراتيجي بين بلاد الشام ودول الخليج والعراق إضافة إلى إتصالها مع أفريقيا العربية حيث تتصل مع جمهورية مصر العربية من خلال الربط البحري بين مينائي العقبة الأردني ونويبع المصري من خلال خط بحري تمتلكه ثلاثة دول عربية هي الأردن ومصر والعراق ويتمثل دوره بنقل التجارة بين مصر ودول المشرق العربي خاصة الخضار والفواكة وبعض المنتجات وهو مؤهل لدور مستقبلي في إضافة إلى تبادل تجاري بين مصر والأردن من خلال النقل البحري المباشر ويتجلى التعاون في تخفيض رسوم العبور في قناة السويس للسفن التجارية التي تحمل بضائع متجهة إلى الأردن (موقع منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة)، حيث تعتبر أهمية الموقع الجغرافي بالنسبة لمسار ملاحي دولي (سويدان، ٢٠٢١). وهو ما يدل على أهمية موقع موانئ العقبة الجغرافي الإستراتيجي والذي تتم من خلاله أهم الصادرات والواردات من مختلف السلع لدوره نموفي الإقتصاد الأردني حيث تعتبر بوابة العقبة التجارية مع العالم

١٥- أهمية الموقع من الناحية اللوجستية ودوره في التجارة العربية البيئية

تأخذ العقبة أهميتها الجغرافية من موقع الأردن المميز ومن موقعها على البحر الأحمر كمدينة إقتصادية تتمتع بقانون خاص (ASEZA) أيضاً بالنسبة لقربها من أهم مسار ملاحي يربط تجارة الشرق بالغرب عبر قناة السويس أيضاً إتصال ميناء العقبة تاريخياً بالموانئ المصرية والإهتمام من قبل الجانبين الأردني والمصري بتطوير العلاقات التجارية من خلال اللجنة العليا المصرية الأردنية المشتركة واللجان المنبثقة عنها كاللجنة الفنية المصرية الأردنية المشتركة للنقل البري واللجنة المصرية الأردنية للنقل البحري في إطار التعاون الإقتصادي وتطوير العلاقات التجارية المتصلة بقطاعات إقتصادية متعددة.

يعد تنوع وتعدد المرافق المينائية واللوجستية وبرامج تشجيع الإستثمار في هذا القطاع الحيوي والهام ميزة تدعم فكرة تكامل الموانئ البحرية العربية وتكامل المنافع الإقتصادية من خلالها، ومما لا شك فيه أن منظومة الموانئ في العقبة قادرة على إمتلاك المقومات التي تجعل منها منصة لوجستية إقليمية ودولية، مستفيدة من موقعها الجغرافي الإستراتيجي لا سيما أن البنية التحتية حديثة، حيث أن إمتلاك بنية حديثة يمكنها من مرونة التعامل مع التحديثات في صناعة النقل البحري (شلبلي، ٢٠١٧).

كما يمكن لميناء العقبة التعامل مع الشركات الملاحية الكبرى ضمن شبكة محورية ما بين موانئ الشرق والغرب العربية والموانئ العالمية بالإضافة إلى العمل ضمن شبكة رافدية منتظمة الترددات من خلال الموانئ، وتدعم الخطوط الرافدية فكرة التكامل بين الموانئ البحرية العربية في إطار التكامل الإقتصادي، ويرفع نسبة التبادل التجاري العربي البيئي (سويدان، ٢٠٢١) ويستتج من الأدبيات بأنه في عصر عولمة الإقتصاد ووجود إتفاقيات دولية تحكم عملية حركة التجارة الدولية والإقليمية يصعب معها فصل عملية التبادل التجاري العربي عن التجارة الدولية وأهمية دمجها في إطار الإتفاقيات التجارية العربية.

١٦- دور موانئ العقبة اللوجستي من خلال أدوات الإدارة الإستراتيجية

إستطاعت العقبة بعد تحويلها إلى منطقة إقتصادية خاصة بناء منظومة حديثة من الموانئ واللوجستيات تتوافق مع أهداف إنشائها لتتكامل العقبة إقتصادياً عبر تنمية كافة القطاعات اللوجستية والسياحية والصناعية وفتح باب

الإستثمار وبالتالي تنشيط الحركة التجارية، وفي إطار التجارة العربية البينية، يمكن تلخيص هذا الدور من خلال التبادل التجاري بين الأردن ومصر من خلال الخط الملاحي بين مينائي العقبة الأردني ونوبيع المصري، حيث يتم تبادل البضائع بين البلدين بواسطة شركة الجسر العربي للملاحة.

وتمثل العقبة البوابة الإقتصادية واللوجستي للمملكة الأردنية الهاشمية وتستوجب المسؤولية على صناعات القرار إيجاد الفرص والإمكانيات للقطاع اللوجستي من خلال تحديد نقاط القوة وتعزيزها كي لا تتراجع أثر إشتداد المنافسة، فإزدياد نمو الموانئ المنافسة يؤثر على مدى قوة موانئ العقبة في حال عدم قدرتها على النمو بوتيرة تحفظ قوتها وتعزز من حصتها السوقية ورفع إمكانات نمو الشركة والمخاطر أو التهديدات التي تواجهها، لتوفير بيئة تنافسية قادرة على مواجهة التحديات وخاصة الكلف التشغيلية التي تأتي ضمن مهام الأنظمة المحاسبية (Silva, 2016).

ومن جهة أخرى تحتاج العقبة إلى وضع إستراتيجيات لتعظيم دورها اللوجستي والإستفادة من الموقع الجغرافي في لعب دور مهم في التجارة البينية العربية، وتقرض البيئة الدولية في مجال سلاسل التوريد على العقبة تعظيم موقعها اللوجستي بالإضافة إلى متابعة الدول العربية لتفعيل بعض الإتفاقيات الإقتصادية الهامة لتحقيق تبادل تجاري يؤدي إلى تكامل الموانئ البحرية العربية.

ويأتي المنهج التحليلي الرباعي لتحليل البيئة اللوجستية في العقبة حيث أن هناك تفاوت في القدرات التشغيلية لمكونات المنظومة ولكنه أخذ في الإنحسار نتيجة التنظيم والمتابعة من المنطقة الإقتصادية الخاصة وأذرعها التنفيذية.

تم عرض بعض الإستراتيجيات في التخطيط والتسويق كنتيجة لتحليل البيئة الداخلية والبيئة الخارجية ولا غنى عن تحليل البيئة الداخلية والخارجية ورسم الخطط الكفيلة بتحقيق الأهداف والميزة التنافسية بسقف زمني يتوافق مع الواقع والقدرات، ويفرض الواقع الجديد مد جسور التعاون على كافة المستويات لتحقيق القيمة المضافة.

١٧ - إمكانيات الهيكل القطاعي اللوجستي لمنظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة لتحسين التجارة العربية البينية

يتم العمل على التخطيط الأمثل وإستغلال الأصول لمنظومة النقل والموانئ واللوجستيات من شركة تطوير العقبة (ADC) بالتعاون مع الإدارات في القطاع اللوجستي وفي هذا الإطار من المنتظر تنفيذ نظام مجتمع موانئ العقبة (APCS) Port Community System لجمع كافة المشغلين للمنظومة اللوجستية والأجهزة الحكومية الشريكة مثل الجمارك والزراعة والغذاء والدواء المواصفات والمقاييس وغيرها، وهذا من شأنه رفع كفاءة هذا القطاع وجعل سلاسل الإمداد أكثر مرونة وتجنب الإختناقات (مصطفى، ٢٠٢١)، مما يؤهل العقبة اللوجستية الإنفتاح على المنصات الإقتصادية العالمية والإقليمية، وهذا الإهتمام بتأهيل بيئة قادرة على جعل العقبة محور لوجستي مهم في تشجيع التبادل التجاري البيني العربي.

أولاً: منظومة الموانئ الأردنية في العقبة:

تتكون منظومة الموانئ من ٢٨ رصيف يتم تشغيلها من ستة مشغلين وكما يلي:

- ١- شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وتقوم بتشغيل المرافق المينائية التالية:
 - ميناء العقبة الجديد - مزود بتسعة أرصفة بغاطس (١٤م - ١٥م) وهوميناء للبضائع عامة
 - ميناء الركاب - ميناء السفن السياحية - موانئ الطاقة (النفط والغاز)
 - ميناء المشترك (رصيف عائم، بضائع عامة) - المركز الجمركي (ساحة ٤) لمعاينة الحاويات
 - ٢- شركة ميناء حاويات العقبة:
 - محطة حاويات العقبة (مشاركة القطاعين العام والخاص) بمساحة ٥٠٠ ألف متر مربع وساحات التخزين: ٤٥٠ ألف متر مربع مزودة بنقاط عدد ٨٠٠ نقطة كهرباء للتبريد، أرصفة بطول ١٠٠٠ متر وغطاس (١٤.٥م - ٢٠م).
 - ٣- شركة الموانئ الصناعية الأردنية - الميناء الصناعي.
 - ٤- شركة الفوسفات الأردنية - ميناء الفوسفات الجديد.
 - ٥- شركة الكهرباء الوطنية - ميناء الغاز الطبيعي المسال.
 - ٦- شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية - مرفأ الخدمات البحرية - رصيف الخدمات البحرية المتخصصة.
- يعتبر التنوع في أنظمة التشغيل من خلال إشراك القطاع الخاص وتعدد المشغلين من أصحاب المصلحة تطور إيجابي إضافة إلى توفير أرصفة متخصصة تناسب مختلف أنواع البضائع وخصوصيتها.

الشكل (١) منظومة موانئ العقبة (الشمالية والوسطى والجنوبية)



المصدر: شركة تطوير العقبة ٢٠٢٣

ويبين الشكل (١) توزيع منظومة موانئ العقبة على إمتداد الواجهة البحرية ويرتبط موقع كل ميناء بمرافق تصنيعية وتصديرية ولوجستية متخصصة كما أن هذه الموانئ مجهزة ببنية تحتية وفوقية تناسب تخصصها وتدار من قبل إدارات متخصصة ترتبط بطبيعة نشاطها اللوجستي.

ثانياً: المرافق اللوجستية المساندة:

١- **القرية اللوجستية:** يتم تشغيل القرية اللوجيستية من خلال محطة الحاويات (ACT) وهي شراكة ما بين القطاعين العام والخاص، وتقوم بمناولة جميع الحاويات المجزئة (LCL) القادمة للاردن من خلال ميناء حاويات العقبة وتقوم كذلك بتقديم الخدمات اللوجيستية مثل مناولة البضائع وتتبعها، كذلك التخزين وخدمات الجمارك والتخليص والخدمات ذات القيمة المضافة ولكونها مركز توزيع محلي ودولي، وقامت القرية خلال ٢٠٢٢ بإصدار ١٧,٣٨٦ بوليصة شحن (B\ L) ومناولة ٣٦٩٢ حاويات مجزئة بارتفاع نسبته ١٦% بالمقارنة مع ١٥,٢٦١ بوليصة شحن (B\ L) ومناولة ٣١٧٨ خلال ٢٠٢١ وتعتبر مكتب أمامي للمستخدمين من خلال أنظمة تكنولوجيا متطورة.

وجاء إنشاء قرية العقبة اللوجستية كمركز لوجستي متقدم يدعم دور الموانئ والمحطات الطرفية والتحكم بالنقل وشبكات التوزيع، وتعتبر "القرارات المتعلقة بجودة أداء نظام النقل والاتجاهات المتكاملة، وربطها بالكيانات اللوجستية مثل الشبكات الطرفية والمراكز اللوجستية الداخلية" (Verschuur et al., 2022) ويعتبر تكامل الموانئ مع المراكز اللوجستية وسلاسل التوريد التصنيعية المحلية أمر ضروري لتعزيز التنافسية لمنظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة وتفعيل التعاون العربي والإتفاقيات الاقتصادية، وتدعم هذه الإتفاقيات دور الموانئ في التجارة العربية البينية.

٢- **الشركة الوطنية العقارية** وهي شراكة ما بين القطاعين العام والخاص بنسبة (٧٠%) وشركة تطوير العقبة (٣٠%) وتقوم الشركة بعمليات التشغيل وتهدف إلى تلبية الاحتياجات الأنية والمستقبلية للاستثمارات والمشاريع المختلفة من مساحات التخزين ومستودعات التبريد والأراضي المطورة والمرافق التجارية والصناعات الخفيفة والمتوسطة ومرافق عقارية متعددة الاستخدام في مدينة العقبة.

٣- **مدينة المثلث الذهبي اللوجستية** وتقع على الحدود الجنوبية للعقبة، بالقرب من الميناء الجديد، وهي إستثمار من القطاع الخاص، وتقدم خدمات لوجستية متعددة مثل التخزين الداخلي والخارجي، وشحن الحاويات بالإضافة لتقديم خدمات الشحن والتخليص وتوزيع البضائع والخدمات ذات القيمة المضافة.

٤- **محطة الشحن الجوي** في مطار الملك الحسين بن طلال الدولي ويديرها الشركة الوطنية لخدمات الطيران، وتقدم خدمات مناولة الطيران والمناولة الأرضية للبضائع والطرود البريدية السريعة، وتخزين البضائع، في إطار النقل متعدد الوسائط. كما برز دور الشحن الجوي كوسيلة نقل سريعة وخاصة إنها مناسبة للبضائع التي تحتاج عملية نقل تحافظ على خصائص السلع المنقولة جواً إضافة إلى الإرسال السريع كالبريد وقطع الغيار المستعجلة.

وتظهر مؤشرات الشحن الجوي لعام ٢٠٢٢ بأنه طراً ارتفاع ملحوظ على عمليات مناولة الشحن الجوي خلال عام ٢٠٢٢ حيث تم مناولة ١٥٨١ طن بالمقارنة مع ٩٥٣ طن خلال ٢٠٢١ وبارتفاع نسبته ٦٦% (تقرير وزارة النقل الأردنية، ٢٠٢٢)، ويرجع تواضع حجم البضائع المنقولة جواً بسبب ارتفاع تكلفة هذا النوع من النقل، ومع ذلك فإن كلفة التخزين أقل، وذلك بسبب أن البضائع يتم نقلها إلى وجهتها النهائية على الفور نظراً لحساسيتها مثل نقل المأكولات البحرية الطازجة، وقطع الغيار المستعجلة (Tseng et al., 2005).

٥- **صوامع الحبوب** وتقع في الميناء الجديد بسعة تخزينية ٢٠٠ ألف طن، ويتم تفريغ السفن الحبوب واجهزة مفرغات بطاقة استيعابية تصل الى ١٦٠٠ طن بالساعة بواسطة أشرطة ناقلة (Conveyor Belt) مما يؤدي إلى

تقليل زمن رسو البواخر من ١٢ يوماً إلى ثلاثة أيام، ورفع من تنافسية الميناء ليكون مركزاً لإعادة تصدير الحبوب من المملكة لدول الجوار بالإضافة إلى عدد من الساحات المخصصة للخدمات اللوجستية.

٦- الساحات اللوجستية التي تستخدم لمختلف الأنشطة اللوجستية وتساعد في تخفيف الإزدحام في الموانئ

١٨- تحليل حركة البضائع لمنظومة موانئ العقبة

كان لتخصيصية منظومة العقبة للموانئ واللوجستيات أهمية كبرى في تطوير سلاسل الإمداد لتحقيق الكفاءة والمرونة وتنظيم هذا القطاع الهام بالإضافة إلى سهولة التخطيط، وبإستعراض أصناف البضائع التي تعاملت معها منظومة الموانئ واللوجستيات لعام ٢٠٢٢ حسب البيانات التي تم الحصول عليها من شركة تطوير العقبة كانت كما يلي:

الجدول رقم (٢) مقارنة حركة البضائع لموانئ العقبة (٢٠٢١ - ٢٠٢٢)

النوع	الحاويات	الصب الجاف	الصب السائل	البضائع المختلفة	المدرجات	المواشي	المسافرين بحراً ركاب	المسافرين بحراً سياح	السفن
وحدة القياس	وحدة مكافئة/ بالألف	مليون طن	مليون طن	مليون طن	عدد سيارات	مليون رأس	الف مسافر	الف مسافر	الف سفينة
٢٠٢٢	٨٥٢	١٤.٣	٦	٢	١٣٦	١.٦	١٦٧	١٦٧	٢
٢٠٢١	٧٦٥	١٢.١	٥.٥	١.٩	١٠٩	١.٤	٢٣	٨٧	١.٨
الفرق/ نسبة مئوية	١١	١٩	٤	١٢	٢٤	١٣	٢٧	٢٦٨	١٥

المصدر: بيانات شركة تطوير العقبة (٢٠٢٢)

بمقارنة حركة البضائع في منظومة الموانئ واللوجستيات لعام ٢٠٢٢ مع العام الذي سبقه ٢٠٢١ حسب تقرير شركة تطوير العقبة (٢٠٢٢) كان إرتفاع النسبة المئوية لمختلف أنواع البضائع حيث إرتفع حجم مناولة الحاويات بنسبة ١١% وبالنسبة لبضائع الصب الجاف طراً إرتفاع على النسبة الإجمالية حيث تم مناولة ١٤.٣ مليون طن بنسبة إرتفاع بلغت ١٩% وكان الإرتفاع بنسبة مناولة الفحم مرتفعة بلغت ٥١% تلاها الحبوب بنسبة ٢٢% كذلك البوتاس بنسبة ١٧% وكانت أدنى نسبة في الإرتفاع هي مناولة الكبريت ٢% في حين كان الإنخفاض فقط في مناولة الكبريت بنسبة ٩%.

كذلك إرتفعت نسبة مناولة بضائع الصب السائل بنسبة ٤% وكانت أعلى نسبة في إرتفاع الغاز الطبيعي إذ بلغت ١٠٠% تلاها حامض الفسفوريك بنسبة ٢٨% ثم الغاز النفطي المسال بنسبة ١٦% ثم مادة البنزين بنسبة ٣% بينما إنخفضت مناولة النفط الخام بنسبة ١٧%. أما بالنسبة لنقل الركاب عن طريق محطة الركاب يعتبر أمر

إستراتيجي كونه يعتبر جسر الإتصال ما بين المشرق العربي عن طريق ميناء العقبة وبين الجانب العربي الإفريقي عن طريق ميناء نويبع المصري ويلعب ميناء الركاب دوراً إستراتيجياً هاماً كنقطة إتصال إستراتيجي بحري مباشر ما بين دول الوطن العربي والآسيوي، حيث تم تأسيس شركة الجسر العربي للملاحة عام ١٩٩٥م كخط ملاحي وتعد ثمرة تعاون عربي مشترك (أردني، مصري، عراقي) في مجال النقل البحري، الربط المباشر بين مينائي العقبة الأردني ونويبع المصري لنقل البضائع والركاب حيث بلغ عدد الركاب لعام ٢٠٢٢ (١٦٧٠٠٠) راكب بنسبة إرتفاع ٢٧% مقارنة مع العام ٢٠٢١ إضافة لنقل مختلف البضائع خاصة خضار وفاكهة وأسماك وهذا عزز تبادل التجارة مع جمهورية مصر العربية في إطار التجارة البيئية (ADC, 2022). كانت حركة السفن في ميناء العقبة خلال الفترة من (٢٠١٧ - ٢٠٢١) ١٠٠٠٨ سفينة فقد سجل الميناء عام ٢٠١٧ دخول ٢٣٠٥ سفينة ثم تراجع عدد السفن في العام الذي يليه ببعدل نمو بنسبة -١٢% إلى ٢١٨٣ سفينة ثم إنخفض مرة أخرى عام ٢٠١٩ بمعدل نمو - ٨% ليصل إلى ٢٠٩٧ سفينة وتلى ذلك إنخفاض آخر بعدد السفن عام ٢٠٢٠ ليصل إلى ١٥٧٨ سفينة بتراجع ٤% بنسبة النمو، ثم عاد ليرتفع العدد عام ٢٠٢١ وصولاً عند ١٨٤٥ سفينة بمعدل نمو ١٧% (شركة تطوير العقبة، ٢٠٢٢).

يلاحظ هنا أن عام ٢٠٢٠ شهد قدوم ١٥٧٨ سفينة رغم الإغلاقات التي عمت دول العالم ليؤكد ذلك على أهمية النقل البحري إضافة إلى أهمية الإجراءات والتدابير اللازمة التي إتخذتها السلطات الأردنية لإدامة تدفق البضائع وخاصة الإستراتيجية منها، وهذا يدل على دور منظومة الموانئ الإستراتيجي في تنشيط الحركة التجارية مع العالم الخارجي، ودورها في التنمية والإستدامة، وخدمة الإقتصاد الأردني. كما تنشيط تجارة الترانزيت عبر ميناء العقبة وتم تعريف تجارة الترانزيت وفقاً لقانون الجمارك الأردنية حسب نوع البضائع، بضائع الترانزيت المباشر وتسمى الأقطرمة أو المسافنة (Transshipment) وبضائع الترانزيت غير المباشر (Transit) وورد تعريف بضائع الأقطرمة في (لائحة بدلات خدمات ميناء حاويات العقبة لسنة ٢٠١٩) "البضائع الواردة على السفن إلى ميناء الحاويات والتي يعاد تصديرها عن طريق البحر على سفينة أخرى بنفس الصفة، ولا يسمح لمثل هذه البضائع أن تغادر ميناء الحاويات من لحظة وصولها وحتى وقت إعادة شحنها"، كما وردت أيضاً في قانون الجمارك المصري لعام ٢٠٢٠ بنفس التعريف.

أ- البضائع العابرة (الترانزيت المباشر/الأقطرمة) Transshipment: البضائع أجنبية المنشأ ترد الميناء لشحنها مباشرة على وسيلة نقل أخرى إلى دولة أجنبية أخرى وتبقى تحت مسؤولية الوكيل الملاحي.

ب- بضائع (الترانزيت غير المباشر): البضائع التي يتم نقلها وفق إجراءات جمركية خاصة تحت رقابة الجمارك من دائرة أو نقطة جمركية إلى أخرى مع تعليق أداء الضرائب الجمركية مقابل تقديم ضمان مقبول جمركياً.

كذلك بالنسبة لمنظومة موانئ العقبة تعتبر محطة للبضائع العابرة وإعادة التصدير ويتم الإستفادة من مدة التخزين المسموح بها في المرافق المينائية المختلفة وتتراوح مدة السماح من ٧-١٠ أيام (لائحة تعريف شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ ٢٠٠٩، لائحة تعريف محطة حاويات العقبة ٢٠١٩).

الجدول رقم (٣) حركة الصادرات عبر ميناء العقبة خلال الفترة (١٩١٧-٢٠٢٢) بالطن

حركة الصادرات عبر ميناء العقبة خلال الفترة (1992 - 2022) بالطن														AQABA Company / الشركة العقبة العقبة / Aqaba Port			
EXPORTED CARGOES VIA AQABA PORT DURING THE PERIOD (1992- 2022) IN (TONS)																	
مجموع الصادرات TOTAL EXPORTS	UNKNOWN	حاويات		GENERAL CARGO				بضاعة مختلفة				DRY BULK				صنف جف	السنة YEAR
	غير معروفة	حاويات ممتلئة FULL	حاويات فارغة EMPTY	المجموع البضائع المختلفة TOTAL G.C.	بضاعة مختلفة G.C.	ترانزيت TRANSIT	إعادة تصدير RE - EXPORT	أقطرمة TRANS SHIPMENT	المجموع للصب الجف TOTAL DRY BULK	أخرى OTHER	إسمنت CEMENT	فوسفات PHOSPHATE	بوتاس POTASH	أسمدة FERTILIZER			
806773	0	0	0	806773	685244	93058	28471	0	-	شركة الموانئ الصناعية					2022		
4830286	0	0	0	853824	682449	73550	97825	0	3976462	0	0	0	1827953	2148509	2021		
4530042	0	0	0	477760	407956	26047	43748	0	4052282	0	0	0	1974355	2077927	2020		
4822434	0	0	0	986496	763186	99891	123419	0	3835938	0	0	0	1872556	1963382	2019		
5031930	0	0	0	902242	720319	87998	93684	241	4129688	0	0	391062	1911215	1827411	2018		
5589718	0	0	0	571066	492537	62312	16217	0	5018652	0	0	1420876	1859546	1738230	2017		

المصدر: شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (٢٠٢٢)

تبعاً للبضائع المصدرة عبر ميناء العقبة حسب الجدول رقم (٣) حركة الصادرات عبر ميناء العقبة خلال الفترة (١٩١٧-٢٠٢٢) والتي تشير إلى أن الصادرات تركزت على تصدير المواد الأولية كالفسفات والبوتاس والإسمنت، كما أن هناك صادرات ترانزيت مباشر وغير مباشر وإعادة التصدير وبلغ مجموع الصادرات للعام (٢٠٢٢) ٨٠٦٧٧٣ طن كانت عبارة عن ٢٨٤٧١ طن إعادة تصدير وبضائع الترانزيت ٩٣٠٥٨ طن وبضائع مختلفة ٦٨٥٢٤٤ طن، في السنوات الأخيرة تم تحويل الصادرات للموارد الطبيعية إلى موانئ أخرى متخصصة تم إستحداثها ضمن خطط الدولة للنهوض بقطاع الموانئ مثل مينائي الفوسفات الجديد والميناء الصناعي، ولم يتم إحتسابها في إحصائيات شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (ACPO, 2022)، ويستنتج من هذا بأن تجارة الترانزيت وإعادة التصدير من موانئ العقبة يؤدي إلى تنشيط دورها في التجارة الخارجية والعربية البينية، وإعتماد الصادرات الأردنية على تصدير المواد الأولية مثل الفوسفات والبوتاس وبعض الكيماويات.

يعتبر تحقيق أهداف التنمية في أي بلد يرتبط بعلاقة طردية مع تطور تجارته ومستوى التبادل التجاري، وحدثاً حيث إستحوذت تجارة بضائع الحاويات على معظم السلع على حساب النقل بسفن البضائع العامة مثل البضائع السائبة أو المعبأة (المكيسات) التي أصبح الكثير منها يتم تعبئته في حاويات نمطية كما أصبح مؤشر الأداء لمحطات الحاويات أحد أهم مؤشرات القياس لتطور التجارة (ثورة الحاويات) وبالتالي ظهور ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط وإسهامه في خفض كلف النقل فإن محطة الحاويات في العقبة حققت نتائج طيبة بقدرة إستيعابية بلغت ١.٣ مليون وحدة مكافئة (ADC, 2022).

الجدول رقم (٤) يوضح حركة مناولة الحاويات في محطة حاويات العقبة (٢٠٢١ - ٢٠٢٢)

الحاويات - وحدة مكافئة	٢٠٢١	٢٠٢٢	نسبة الفرق
الحاويات المصدرة (معبأة)	١٢٥.٧٥١	١٢٠.٧٤٣	٤-%
الحاويات المصدرة (فارغة)	٣٧٤.٠٥٢	٤١٢.٢٤٩	١٠-%

الحاويات – وحدة مكافئة	٢٠٢١	٢٠٢٢	نسبة الفرق
الحاويات المستوردة	٣٩١.٦١٠	٤٤٠.٢٤٩	%١٢
مجموع الحاويات	٧٦٥.٦٦٢	٨٥٢.٥٥٤	%١١

المصدر: الباحث حسب بيانات شركة تطوير العقبة ٢٠٢٢

وبمقارنة حركة تداول الحاويات في محطة حاويات العقبة كما يوضح الجدول رقم (٤) بين عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٢١ يتضح إنخفاض نسبة الحاويات المصدرة معبأة لعام ٢٠٢٢ بنسبة ٤% عن العام السابق في حين إرتفاع نسبة الحاويات المصدرة الفارغة إلى ١٠% أما الحاويات المستوردة فبلغت ١٢% وبمجموع الحاويات الصادر والوارد إرتفعت النسبة إلى ١١% (ACT, 2022). وهذا مؤشر على نشاط تجارة الحاويات من خلال محطة الحاويات ودورها في خدمة التجارة الخارجية.

١٩- التحليل الرباعي لمنظومة موانئ العقبة (SWOT)

تتكون البيئة الخارجية من الفرص والتهديدات، وتم تحديدها من خلال المعطيات المكانية والزمانية المتوفرة والتقارير السنوية والإحصائيات التي تم الحصول عليها.

الجدول رقم (٥) التحليل الرباعي لمنظومة موانئ العقبة (SWOT Analysis)

نقاط القوة: (Strength)	نقاط الضعف: (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ■ الموقع الجغرافي الإستراتيجي ■ بنية تحتية حديثة ■ تعدد المرافق اللوجستية ■ لا يوجد ازدحام سفن ■ الأنظمة المحوسبة الحديثة ■ الوصول الحصري إلى الموارد الطبيعية عالية الجودة ■ القدرة على التوسع الرأسي ■ محطة حاويات متطورة ■ بيئة بحرية نظيفة ■ دور متنامي للتجارة الأردنية ونمو الصناعات 	<ul style="list-style-type: none"> ■ الملكية الحكومية ■ ضعف الكفاءة التشغيلية للموارد البشرية / عدم وجود معايير ثابتة في اختيار الكفاءات البشرية ■ ارتفاع الكلف التشغيلية وكلف الطاقة. ■ عدم وجود إدارة موحدة للأمن والصحة والسلامة والبيئة – الميناء الجديد ■ قدم الهيكل التنظيمي/الميناء الجديد ■ غياب التخطيط الاستراتيجي – الميناء الجديد ■ عدم توازن الصادر والوارد عبر موانئ العقبة.

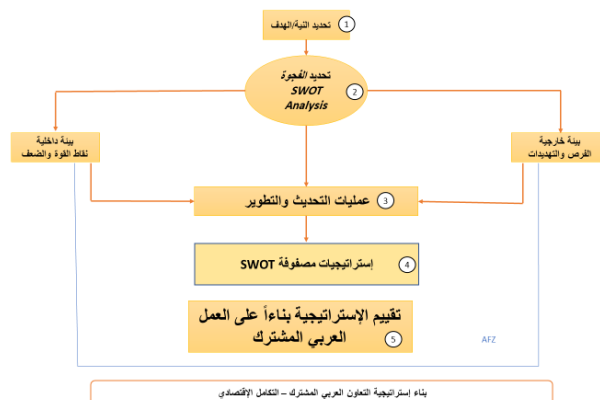
الفرص: (Opportunities)	التحديات: (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ■ منطقة إقتصادية خاصة ■ علاقات الأردن الإقتصادية – جذب الإستثمارات الخارجية. ■ تنامي الطلب على مختلف السلع والموارد الطبيعية ■ الإتفاقيات التجارية ■ مشاريع إعادة الإعمار في دول مجاورة ■ تنوع الخدمات وتطوير الشراكة مع القطاع الخاص. ■ تنامي دور المراكز التنموية ومراكز التوزيع اللوجستي ■ النقل متعدد الوسائط ■ الجسر البحري بين الأردن ومصر (خط العقبة نوبيع) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ظهور منافسين جدد ■ التلوث الناتج من المنطقة الصناعية ■ التحديثات والمعايير الجديدة المفروضة على الموانئ ومتطلبات المنظمة البحرية الدولية ■ تطوير وتحديث الموانئ المجاورة ■ التعامل مع موانئ جديدة على البحر المتوسط كإستحقاق لعملية السلام ■ الظروف الأمنية في بعض الدول المجاورة (إضطراب الإمدادات وزيادة التكلفة) ■ عدم ملائمة بعض الوصلات والجسور على الطرق للنقل الثقيل والحجمي (بين الموانئ والمناطق الداخلية) ■ تطور سلاسل التوريد ومتطلبات النقل متعدد الوسائط ■ تأثير وسائط النقل الأخرى وعدم توفر النقل السككي

المصدر: الباحث

٢٠- تطبيق مصفوفة التحليل الرباعي (SWOT) لوضع إستراتيجية التطوير في الموانئ البحرية

يعتبر التحليل الرباعي SWOT أحد النماذج التي تم تطبيقها على الكثير من المنظمات ومنها الموانئ البحرية حيث تم تطبيق نماذج مختلفة لتحليل بيئة العمل فيها، ويعتبر وضع إستراتيجية بناءً على التحليل الرباعي (SWOT) وعلى أسس علمية تستشرف المستقبل تعتمد على ثلاث مراحل للتخطيط (قصير، متوسط، طويل) الأجل ووضع رؤية مستقبلية لمستقبل منظومة الموانئ لتقوم بدورها بكفاءة لخدمة التجارة العربية البيئية (Notteboom, 2022).

الشكل رقم (٢) بناء إستراتيجية العمل العربي المشترك للتجارة العربية البيئية



المصدر: الباحث عن (Notteboom, 2022)

يوضح الشكل رقم (٢) مراحل بناء إستراتيجية مقترحة لتعزيز قيام موانئ العقبة بدور إستراتيجي لخدمة التجارة العربية البينية من بناءً على تحليل البيئة الداخلية والبيئة الخارجية، بإستخدام التحليل الرباعي (SWOT) وتتكون من أربعة مراحل، لتمكين منظومة موانئ العقبة وتحديد مقومات قدراتها للقيام بدور إستراتيجي في التبادل الإقتصادي العربي ورفع نسبة التبادل التجاري والتي تتمحور حولها مشكلة البحث، من خلال وصف مراحل وضع الإستراتيجيات المناسبة:

٢١- النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

١. لا زال التكامل العربي الإقتصادي دون المستوى المطلوب، حيث أن نسبة التجارة العربية البينية متدنية ولا تتجاوز ١٣.٨%.
٢. تستطيع منظومة الموانئ الأردنية في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة أن يكون لها دور إيجابي في التكامل الإقتصادي العربي والتجارة العربية البينية.
٣. تحتاج منظومة الموانئ الأردنية في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة إلى مزيد من الإستثمارات والشراكة مع القطاع الخاص للنهوض بها لخدمة أهداف التعاون الإقتصادي العربي.
٤. تحتاج منظومة الموانئ الأردنية في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة إلى تطبيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ٢٠٣٠.
٥. استطاعت المنظومة اللوجستية في العقبة من إدارة بعض من نقاط القوة لديها بشكل مميز وقد ركزت على شبكة التوريد والتوزيع العالمية من خلال دور محطة الحاويات، وهذا من شأنه خدمة التكامل الإقتصادي العربي.
٦. تسعى منظومة الموانئ لتكون مركز جذب للإستثمارات والعمل على زيادة معدلات النمو بأقصى سرعة ممكنة وهذا يحقق قدرتها على خدمة التكامل الإقتصادي العربي.
٧. لم يتطور دور الخط الملاحي (العقبة - نويبع) ليكون له دور أكبر في التجارة العربية البينية.
٨. أهمية دور الإدارات في مراقبة السوق الإقليمي والعربي حيث أنه التحدي الحقيقي بين الأسواق المنافسة لها ويحتوي على الكثير من الفرص المستقبلية.
٩. التكامل بين الموانئ البحرية العربية لا زال ضعيف لخدمة التعاون والتبادل الإقتصادي العربي.

ثانياً: التوصيات:

- توصل الباحث إلى التوصيات التي من شأنها تنشيط دور ميناء العقبة لخدمة التجارة العربية البينية، كما يلي:
- ١- زيادة الإهتمام بإنشاء مراكز لوجستية في العقبة داخل الموانئ البحرية أو بالقرب منها تخدم توزيع التجارة العربية والإقليمية.
 - ٢- إضافة خدمات لوجستية جديدة في الموانئ لإضافة ميزة تنافسية للتمكن من تقديم خدمات منافسة.
 - ٣- إنشاء مركز لوجستي دولي متكامل في العقبة وتوليد خدمات لوجستية ذات قيمة مضافة Value Added Logistics والإستفادة من إقتصاديات الحجم.
 - ٤- جذب إستثمارات خارجية والشركات الدولية، من خلال إنشاء ميناء إستثماري للصناعات المتعددة.
 - ٥- ربط المناطق التنموية في المملكة لوجستياً مع المراكز اللوجستية في العقبة والموانئ البحرية والبرية في إطار النقل متعدد الوسائط.

- ٦- تطوير قطاع النقل البري والتخلص من الملكية الفردية لإسطول النقل، ومأسسة هذا القطاع الإستراتيجي وربطه مع شبكات النقل الإقليمية.
- ٧- الإسراع بتنفيذ المشاريع التنموية في مجال النقل واللوجستيات ومن أبرزها مشاريع السكة الحديد.
- ٨- تعظيم دور الخط البحري (العقبة - نويبع) في خدمة التجارة العربية البينية، من خلال دور تكاملي بين ميناء العقبة الأردني وميناء نويبع المصري.
- ٩- تطبيق وتفعيل إتفاقية للتجارة الحرة العربية، وتطبيق قواعد المنشأ الخاصة بها.

٢٢- المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

- التركي، زينب، موسى، سهام، (٢٠٢١). دور التعلم الآلي في تحسين إدارة سلاسل التوريد اللوجستية. مجلة العلوم الإنسانية، ٢١(٢)، ٥٢٦-٥٤٦.
- خالد، علي (٢٠٢٠). المسؤولية المدنية لمتعهد النقل في ظل القانون الأردني للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ٢٠١٨: دراسة مقارنة مع الإتفاقيات الدولية. رسالة ماجستير كلية القانون، جامعة اليرموك، الأردن.
- خليل، محمد محمود، (٢٠٢١). الإتفاقيات الإقليمية كبديل لسد الفراغ التشريعي لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط على الصعيد الدولي. مجلة الندوة للدراسات القانونية، ٣٦، ٣-٢٦.
- سويدان، دعاء محمد صالح محمد، (٢٠٢١). إطار مقترح لكيفية إنشاء وإدارة المراكز اللوجستية في جمهورية مصر العربية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ١٢(١)، ١١٠-١٣٤.
- شلبي، عبد المعبود الشربيني، (٢٠١٧). دور اللوجستيات في دعم تنافسية الموانئ البحرية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ٨(٢)، ٣٧٤-٣٩٨.
- الشيخ، رانيا محمد أحمد، (٢٠١٨). العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة وبنما ودبي. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ٩(٢)، ٥١٦-٥٣٥.
- على، شريهان محمد على، (٢٠١٨). أثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية: دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد. مجلة البحوث المالية والتجارية، ١٩(٤)، ٢٠٧-٢٣٠.
- العيساوي، محمد حسين منهل، والخالدي، خليل إبراهيم عيسى (٢٠٢٠). تأثير الخدمات اللوجستية الإنسانية في تحسين فاعلية إدارة الكوارث دراسة تطبيقية في وزارة الهجرة والمهاجرين العراقية. مجلة الدراسات الإدارية، كلية الإدارة والإقتصاد، جامعة البصرة، ١٢(٢٤)، ١-٣٨.
- الفارسي، عز الدين سعيد إبراهيم، والمسماري، هبة الله، وإسماعيل، أحمد (٢٠٢٢). أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على استدامة سلسلة التوريد (دراسة حالة: المنطقة الحرة بمصراته - دولة ليبيا). المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ١٣(٤)، ٦٤٠-٦٩٣.

- فرج، فاطمة عيد حسن، وسليمان، حامد نبيل، وصالح، سمير أبو الفتوح، (٢٠٢٢). دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني: دراسة تطبيقية. ٤٦ (٣)، ٣٥٠-٣٥١.
- فريد، أسمة محمود، (٢٠١٨). أثر استخدام الأنشطة اللوجستية على القدرة التنافسية: دراسة ميدانية على شركات المنتجات البترولية الحكومية. المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، ٣، ١٠٥-١١٢.
- لطيف، رشا نوري (٢٠١٩). الادارة الموجستية ودورها في تعزيز الميزة التنافسية بحث استطلاعي تحميمي من وجهة نظر العاممين في بعض شركات الاتصالات العراقية. مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإقتصادية والإدارية، ١١ (٢٦)، ٥٤٠-٥١٨.
- لطيف، منصور، (٢٠١٧). المناطق اللوجستية بالعالم العربي تكامل أم تنافس. إدارة الأعمال، ١٥٩، ٥٠-٦١.
- محمد، محمد نصر الدين أحمد، (٢٠١٨). العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ٩ (٤)، ٦١٥-٥٩١.
- مصطفى، جيهان سيد أحمد، (٢٠٢١). الدور الاقتصادي للمناطق اللوجستية نجاحها. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ١٢ (١)، ٨٢-٥٨.
- المغربي، لمياء محمد، (٢٠١٧). التبادل التجاري العربي الإفريقي (الفرص والتحديات) دراسة حالة: مصر وتجمع الكوميسا. المجلة العربية للإدارة، ٣٧ (٤)، ١١١-٨٥.
- هيكل، شريف ماهر، (٢٠٢٠). إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية. التجارة والتمويل، ٣٥ (١)، ٣٢٧-٣٠٢.

ثانيا: المراجع الأجنبية:

- Aqaba Development Corporation (ADC). (2023). Transport and Logistics Services. Available from: https://www.adc.jo/page.aspx?page_key=transport_and_logisticsservices
- Atta, K. M. S. (2019). The impact of horizontal integration on Mediterranean container port competitiveness. (Doctorate Thesis). Maritime Post-Graduate Studies Institute (MPI), Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport (AASTMT)
- Cerdeiro, D. A. & Hansen, N. J. (2022). The stretch of supply chains. Washington: International Monetary Fund (IMF). Available from: <https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/2022/06/the-stretch-of-supply-chains-B2B>
- Cichosz, M., Wallenburg, C. M., & Knemeyer, A. M. (2020). Digital transformation at logistics service providers: barriers, success factors and leading practices. The International Journal of Logistics Management, 31(2), 209-238..

- de Mattos, C. A., & Barbin Laurindo, F. J. (2015). Collaborative platforms for supply chain integration: trajectory, assimilation of platforms and results. *Journal of technology management & innovation*, 10(2), 79-92..
- International Labour Organization (ILO). (2016). *International Labour Standards on Occupational Safety and Health*. Available from: <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/occupational-safety-and-health/lang--en/index.htm>
- Jayasinghe, P. A., Derrible, S., & Kattan, L. (2023). Interdependencies between Urban Transport, Water, and Solid Waste Infrastructure Systems. *Infrastructures*, 8(4), 76.
- Kaliszewski, A. (2018). Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP)–evolution of economic and social roles of ports. Retrieved, 5(1), 31.
- Narasimha, P. T., Jena, P. R., & Majhi, R. (2021). Impact of COVID-19 on the Indian seaport transportation and maritime supply chain. *Transport Policy*, 110, 191-203.
- Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J. P. (2022). *Port economics, management and policy*. London: Routledge..
- Pant, P. (2019). SWOT analysis: A powerful tool of strategic competitive management effectiveness. *Adhyayan: A Journal of Management Sciences*, 9(02), 31-37..
- Pavlić Skender, H., Adelajda Zaninović, P., & Lolić, A. (2019). The importance of logistics distribution centers as nodes in logistics networks. *Pomorstvo*, 33(2), 149-157.
- Sustainable Development Report (SDR). (2023). *Sustainable Development Report 2023: Implementing the SDG Stimulus*. Available from: <https://www.sdgindex.org/reports/sustainable-development-report-2023/>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2022). *Review of maritime transport: Navigating stormy waters*. New York: United Nations publication. Available from: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf
- Verschuur, J., Koks, E. E., & Hall, J. W. (2022). Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nature communications*, 13(1), 4351.
- World Bank Group. (2023). *The Container Port Performance Index 2022: A Comparable Assessment of Performance Based on Vessel Time in Port*. Available from: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/6a51b12c-77cd-4236-be5b-13e468fe0cca/full>
- Zielske, M., Held, T., & Kourouklis, A. (2022). A framework on the use of agile methods in logistics startups. *Logistics*, 6(1), 19.

الأثر المتوقع على تحويل ميناء الاسكندرية كصديق للبيئة وقدرته التنافسية

إعداد

أ/ قباري محمد محمود، أ.د/ إبراهيم حسن ، أ.د علاء مرسى
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47117>

Received 08/10/2023, Revised 6/11/2023, Acceptance 20/11/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

The urgent need to study the environmental impact of Alexandria Port is increasing, due to the increase in marine traffic and related economic activities. Water and air pollution and other negative impacts on the environment are a particular concern in coastal areas that include important ports. Correction and prevention of environmental pollution is important and necessary for the development of an environmentally friendly Alexandria port. In this perspective, the research aims to measure the expected impact on converting the port of Alexandria as environmentally friendly and its competitiveness.

The research uses quantitative and qualitative analysis methodology and relies on data, official data, and recent scientific publications. The data is analyzed using various statistical and quantitative processing tools.

The results show that the port of Alexandria is witnessing increasing environmental problems and increasing pollution rates. And main recommendations are the port investment in new technologies can help reduce its environmental impact.

Keywords: Environmental impact - Alexandria port – Competitiveness.

المستخلص

تهدف الدراسة إلى قياس الأثر المتوقع على تحويل ميناء الاسكندرية كصديق للبيئة وقدرته التنافسية حيث انه نظراً لزيادة حركة المرور البحري والأنشطة الاقتصادية ذات الصلة تتزايد الحاجة إلى دراسة التأثير البيئي لميناء الاسكندرية، ويعتبر تلوث المياه والهواء والتأثيرات السلبية الأخرى على البيئة أمراً مقلقاً خاصة في المناطق الساحلية التي تتضمن موانئ مهمة. ويعد التصحيح والوقاية من التلوث البيئي أمراً مهماً وضرورياً لتطوير ميناء الاسكندرية صديقة للبيئة.

تستخدم الدراسة منهجية التحليل الكمي والنوعي ويعتمد على المعطيات والبيانات الرسمية والمنشورات العلمية الحديثة. وتم تحليل البيانات باستخدام أدوات الإحصاء والمعالجة الكمية المختلفة.

بينت النتائج أن ميناء الإسكندرية يشهد مشاكل بيئية متزايدة ومعدلات تلوث متزايدة. ويوصي بضرورة استثمار الميناء في التقنيات الجديدة التي يمكن أن تساعد في تقليل تأثيره البيئي.

الكلمات الدالة: التأثير البيئي – ميناء الاسكندرية – القدرة التنافسية

المقدمة

يعتبر ميناء الإسكندرية من أكبر الموانئ وأكثرها ازدحامًا في البحر الأبيض المتوسط. إنها محرك اقتصادي رئيسي لمصر، وهي موقع استراتيجي للتجارة والتجارة. ومع ذلك، فإن الميناء له أيضًا تأثير بيئي كبير. إنه مصدر رئيسي لتلوث الهواء والماء، ويساهم في تغير المناخ. يعتبر ميناء الإسكندرية حاليًا مصدرًا رئيسيًا لتلوث الهواء والماء. وهو أيضًا ميناء غير فعال نسبيًا، ولا يقدم نفس مستوى الخدمات مثل بعض منافسيه. من شأن تحويل الميناء أن يساعد في تقليل أثره البيئي وتحسين كفاءته وزيادة قدرته التنافسية.

ويعد تحويل ميناء الإسكندرية إلى قدرة تنافسية وصديقة للبيئة مشروعًا معقدًا وصعبًا. ومع ذلك، فهو مشروع يستحق المتابعة. فوائد التحول كبيرة، والمشروع لديه القدرة على إحداث فرق حقيقي في العالم.

يعد البحث عن الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى قدرة تنافسية صديقة للبيئة خطوة مهمة في عملية تطوير ميناء مستدام وتنافسي. ويمكن أن تساعد الدراسة في توجيه تطوير الميناء بطريقة تعود بالنفع على البيئة والاقتصاد. ويعتبر ميناء الإسكندرية محرك اقتصادي رئيسي لمصر، وتحولها إلى ميناء صديق للبيئة وتنافسي سيكون له تأثير كبير على البلاد.

تعد هذه الدراسة مشروع طويل الأمد، لكنه مشروع يستحق المتابعة. فوائد التحول كبيرة، والمشروع لديه القدرة على إحداث فرق حقيقي في العالم. ومع ذلك، فهو مشروع يستحق المتابعة. فوائد التحول كبيرة، والمشروع لديه القدرة على إحداث فرق حقيقي في العالم.

مشكلة الدراسة:

مشكلة الدراسة هي أثر تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة وقدرته التنافسية. هذه قضية معقدة لها عدد من الفوائد والتحديات المحتملة.

وتؤدي عمليات الموانئ في مصر إلى تأثيرات بيئية على الهواء والماء والأرض، ومن أهم أسبابها بعض العمليات المينائية مثل: تلوث الهواء الناتج عن المحركات في الموانئ التي تزود السفن بالطاقة ومعدات مناولة البضائع، وأيضًا نقل البضائع الصب السائبة مثل الفحم والرمل والأسمنت، والقوسفات وتراب الحديد وغيرها وعمليات المناولة والشحن والتفريغ بمراكب البضائع الصب فكلها تتسبب في كميات هائلة من تلوث الهواء من الغبار المتطاير الذي يؤثر على صحة من العمال والأشخاص الذين يعيشون في المجتمعات المجاورة.

وما يحدث الآن فعليًا لكتم تطاير التراب (الغبار) هو كتمة برش المياه وهذا ليس بحل وغير آمن على صحة العامة للعاملين داخل الميناء أو القاطنين بجوار الميناء واصابة العمال بأمراض الصدر والعيون منها الربو والتحجر الرئوي و ليس فقط تلوث الهواء ولكن أيضًا تلوث المياه له تأثير كبير ومباشر على البيئة والذي ينتج عن تسرب النفط وإلقاء النفايات وتساقط أجزاء من الحمولة في المياه والتي لها تأثير كبير على الثروة السمكية. ويظهر جليًا ذلك في منطقة المكس والدخيلة مما يؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد والصحة العامة ولذلك هناك العديد من الأساليب والتقنيات المستخدمة لتطوير عمليات الموانئ ومن أهم الأساليب التي سيتم مناقشتها الموانئ الخضراء المستدامة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال دراسة تأثير تطبيق الموانئ الخضراء على ميناء الإسكندرية وتأثيرها على قدرته التنافسية.

بشكل عام، هناك عدد من الفوائد المحتملة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة. ومع ذلك، هناك أيضًا عدد من التحديات التي تحتاج إلى معالجة. على الرغم من التحديات، من المهم تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة من أجل تقليل الانبعاثات وحماية البيئة وجذب الأعمال والعملاء.

أهداف الدراسة:

ميناء الإسكندرية من أهم موانئ مصر والشرق الأوسط. إنها تتعامل مع كمية كبيرة من البضائع والركاب، وهي محرك اقتصادي رئيسي للبلاد. ومع ذلك، يعد الميناء أيضًا مصدرًا رئيسيًا للتلوث، حيث يساهم في تلوث الهواء والماء في المنطقة المحيطة. كما أن هناك العديد من الأهداف الاستراتيجية للموانئ بشكل أساسي، والتي منها تعظيم الفوائد الاقتصادية وتقليل التأثير البيئي المحتمل للموانئ البحرية على الأراضي المحيطة بها لزيادة قدرتها التنافسية، فعلى الرغم من التحديات، فإن تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة سيكون استثمارًا مفيدًا، ويشمل تحسين الصحة، وبيئة أنظف، وبالإضافة إلى الفوائد البيئية، هناك أيضًا عدد من الفوائد الاقتصادية التي يمكن جنيها من تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة. تشمل هذه الفوائد:

زيادة القدرة التنافسية: نظرًا لأن المزيد من الشركات تتطلع إلى القيام بأعمال تجارية مع شركاء صديقين للبيئة، فإن تحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة سيجعله أكثر قدرة على المنافسة في السوق العالمية.

انخفاض تكاليف التشغيل: من خلال الاستثمار في التقنيات الجديدة والبنية التحتية التي يمكن أن تساعد في تقليل التلوث والنفائات، يمكن للميناء توفير المال على تكاليف التشغيل.

زيادة خلق فرص العمل: من شأن الانتقال إلى ميناء صديق للبيئة أن يخلق وظائف جديدة في الاقتصاد الأخضر، مثل الوظائف في مجال الطاقة المتجددة، وإدارة النفائات، والمراقبة البيئية.

بشكل عام، فإن تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة سيكون له عدد من الفوائد الإيجابية على البيئة والاقتصاد والشعب في مصر.

وتسعى هذه الدراسة إلى تحقيق هدف رئيسي يتمثل في التطرق إلى معرفة أهمية الموانئ الخضراء في العالم، ومدى قابليتها للتطبيق في ميناء الإسكندرية.

وينبثق من هذا الهدف مجموعة من الأهداف، تتمثل في الآتي:

- استعراض الدراسات السابقة الخاصة بتطبيق الموانئ الخضراء.
- تحسين أداء الموانئ المصرية من خلال تطبيق المتطلبات البيئية ومدى تأثيره على قدرتها التنافسية.
- وضع مقترح خطة عمل لإمكانية تنفيذ ميناء أخضر وفائدة تطبيقه للقدرة التنافسية.
- التعرف على الآثار البيئية للميناء وفرص الحد من تلك الآثار.
- التعرف على العوامل التي تساهم في تنافسية الميناء وفرص تحسين قدرته التنافسية.
- نشر الوعي بأهمية الاستدامة البيئية والتنافسية الاقتصادية من تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة سيكون له عدد من الفوائد، منها: التقليل من تلوث الهواء والماء بما من شأنه تحسين صحة السكان المحليين والبيئة، جذب المزيد من الأعمال إلى الميناء، حيث تتطلع الشركات بشكل متزايد إلى القيام بأعمال تجارية مع شركاء صديقين للبيئة، خلق فرص عمل في الاقتصاد الأخضر، حيث سيحتاج الميناء إلى الاستثمار في التقنيات الجديدة والبنية التحتية ليصبح صديقًا للبيئة.

بجانب العديد من الإيجابيات، هناك عدد من التحديات التي يجب التغلب عليها من أجل تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة، منها: تكلفة الاستثمار في التقنيات الجديدة والبنية التحتية، والحاجة إلى تغيير الطريقة التي يعمل بها الميناء، والتي يمكن مواجهتها بمقاومة من الموظفين وأصحاب المصلحة، والحاجة إلى ضمان بقاء الميناء منافساً، حتى مع التكاليف المضافة للاستدامة البيئية.

أهمية الدراسة الأهمية العملية:

تكمن أهمية الدراسة حول الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة وقدرته التنافسية في أنه يمكن أن يساعد في توجيه تطوير الميناء بطريقة سليمة بيئياً ومستدامة اقتصادياً. يمكن أن تساعد الدراسة في تحديد الآثار البيئية للميناء، فضلاً عن فرص الحد من هذه الآثار. كما يمكن أن يساعد في تحديد العوامل التي تساهم في تنافسية الميناء، وكذلك فرص تحسين قدرته التنافسية. يمكن استخدام الدراسة لوضع خطة لتحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة وتنافسي. يجب أن تتضمن الخطة عدداً من الإجراءات، مثل:

- الاستثمار في التقنيات والممارسات الجديدة التي تقلل الانبعاثات والنفايات.
- رفع كفاءة عمليات الميناء.
- توسيع نطاق الخدمات التي يقدمها الميناء.
- مما يسهل على رجال الأعمال والمسافرين استخدام الميناء.

من المتوقع أن تكون الدراسة مفيدة لعدد من أصحاب المصلحة، بما في ذلك:

مسؤولو الميناء: سيوفر الدراسة لمسؤولي الميناء معلومات عن التأثيرات البيئية للميناء والعوامل التي تساهم في قدرته التنافسية. يمكن استخدام هذه المعلومات لوضع خطط لتحسين الأداء البيئي للميناء وقدرته التنافسية.

الشركات التي تستخدم الميناء: ستزود الدراسة الشركات بمعلومات عن الأثر البيئي للميناء والعوامل التي تساهم في قدرته التنافسية. يمكن استخدام هذه المعلومات من قبل الشركات لاتخاذ قرارات بشأن استخدام الميناء وكيفية العمل في الميناء بطريقة صديقة للبيئة وفعالة من حيث التكلفة.

خبراء البيئة: ستوفر الدراسة لخبراء البيئة معلومات عن الأثر البيئي للميناء. يمكن استخدام هذه المعلومات من قبل خبراء البيئة للدفاع عن السياسات التي من شأنها تقليل التأثير البيئي للميناء.

الجمهور: تزيد الدراسة من الوعي بالتأثير البيئي للميناء وأهمية الاستدامة البيئية. يمكن استخدام هذا الوعي لحشد الدعم العام للسياسات التي من شأنها تقليل التأثير البيئي للميناء.

الاهمية العلمية:

تلقى هذه الدراسة الضوء على تقديم مساهمة حقيقية في المعرفة من خلال إقترح الإجراءات من أجل تحديد الهيكل والتحديات والفرص لتنفيذ الموانئ الخضراء في ميناء الإسكندرية، كما سيقوم بتحديد الحلول التي يمكن أن تحقق فوائد متعددة مثل: كفاءة عمليات الموانئ، وتنظيم حركة المرور البحرية والداخلية، وكفاءة الطاقة، وإدارة المخلفات الصلبة، والمناولة وإدارة جودة المياه البحرية، وإدارة تلوث الهواء، وأخيراً إدارة التلوث

الضوضائي والتي ستؤدي جميعها في النهاية إلى تحقيق التوازن بين البيئة والأهداف الاقتصادية في الموانئ البحرية. ويمكن أيضاً استخدام الدراسة لزيادة الوعي بأهمية الاستدامة البيئية والقدرة التنافسية الاقتصادية. يمكن القيام بذلك من خلال عدد من القنوات، مثل:

- نشر نتائج الدراسة في المجلات الأكاديمية والمنشورات الأخرى.
- عرض نتائج الدراسة في المؤتمرات وورش العمل.
- العمل مع وسائل الإعلام للتوعية بنتائج الدراسة.

أسئلة الدراسة:

فيما يلي بعض الأسئلة التي يمكن استكشافها في دراسة عن الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة وقدرته التنافسية:

- 1- كيف يمكن تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة؟
- 2- ما هي الفوائد البيئية لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة؟
- 3- ما هي الفوائد الاقتصادية لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة؟
- 4- كيف يمكن لميناء الإسكندرية تحسين قدرته التنافسية من خلال أن يصبح أكثر صداقة للبيئة؟
- 5- ما هي تحديات تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة؟
- 6- كيف يمكن التغلب على تحديات تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة؟

لذا تتلخص مشكلة الدراسة في الإجابة على التساؤل الآتي:

ما أثر تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة على تحقيق قدرته التنافسية؟

منهجية الدراسة:

تتضمن منهجية الدراسة لدراسة الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة وقدرته التنافسية الخطوات التالية:

1. مراجعة الأدبيات: الدراسة مكتوبة تستعرض الدراسات السابقة طبقاً لمتغيرات الدراسة وبالتالي النتائج تعتمد على الفجوة البحثية حيث يتم إجراء مراجعة الأدبيات لتحديد الأبحاث الحالية حول الآثار البيئية والاقتصادية لعمليات الميناء. سيساعد هذا في تحديد الفوائد والتحديات المحتملة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة.

الإطار النظري

يعتبر ميناء الإسكندرية من أكبر الموانئ ويتعامل مع كمية كبيرة من البضائع، بما في ذلك النفط والغاز والبضائع المعبأة في حاويات. يعتبر الميناء أيضاً وجهة سياحية رئيسية، حيث يوجد بالقرب من العديد من المواقع التاريخية والأثرية.

وكما هو واضح ان ميناء الإسكندرية له تأثير بيئي كبير. وإنه مصدر رئيسي لتلوث الهواء والماء، ويساهم في تغير المناخ. من شأن تحويل الميناء أن يساعد في الحد من هذه الآثار البيئية.

وفي الوقت الحالي يعتبر أن ميناء الإسكندرية ليس منافسًا بقدر الإمكان. إنه ميناء غير فعال نسبيًا، ولا يقدم نفس مستوى الخدمات مثل بعض منافسيه. ومن شأن تحويل الميناء أن يساعد في تحسين كفاءته وقدرته التنافسية.

وسيكون لتحويل ميناء الإسكندرية عدد من الفوائد. سيساعد على تحسين البيئة، وتعزيز الاقتصاد، وخلق فرص العمل. سيساعد التحول أيضًا في تحسين صورة مصر كرائدة عالمية في التنمية المستدامة.

وإن الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى قدرة تنافسية وصديقة للبيئة كبير. وهو محرك اقتصادي رئيسي لمصر. ومع ذلك، يعد الميناء أيضًا مصدرًا رئيسيًا للتلوث. من خلال تحويل الميناء إلى منشأة صديقة للبيئة، يمكن لمصر تقليل تأثيرها البيئي وتحسين قدرتها التنافسية في السوق العالمية.

هناك عدد من الطرق لتحويل ميناء الإسكندرية إلى منشأة صديقة للبيئة. إحدى الطرق هي الاستثمار في التقنيات الجديدة التي تقلل التلوث. على سبيل المثال، يمكن للميناء أن يستثمر في رافعات جديدة تستخدم وقودًا أقل، أو يمكنه تركيب أنظمة جديدة للتحكم في التلوث. طريقة أخرى لتحويل الميناء هي تحسين ممارسات إدارته. على سبيل المثال، يمكن للميناء وضع خطة لإدارة النفايات أو تنفيذ برنامج إعادة التدوير.

إن تحويل ميناء الإسكندرية إلى منشأة صديقة للبيئة سيكون له عدد من الفوائد:

أولاً: سيقبل من الأثر البيئي للميناء. سيؤدي ذلك إلى تحسين جودة الهواء وجودة المياه في المنطقة، وسيساعد في حماية الحياة البرية المحلية. ومن المتوقع أن يؤدي تقليل التلوث إلى تحسين جودة الهواء في المدينة. سيكون لهذا عدد من الفوائد للصحة العامة، بما في ذلك الحد من أمراض الجهاز التنفسي. وسيساعد تحول الميناء في الحد من تلوث الهواء والماء من خلال الاستثمار في التقنيات والممارسات الجديدة التي تقلل الانبعاثات والنفايات.

ثانيًا: ستعمل على تحسين القدرة التنافسية للميناء. من خلال الحد من تأثيره البيئي، سيكون الميناء قادرًا على جذب المزيد من العملاء وتحقيق المزيد من الإيرادات.

ثالثًا: سيخلق فرص عمل. سيتطلب تحويل الميناء استثمارات كبيرة، وسيخلق هذا الاستثمار فرص عمل في قطاعات البناء والهندسة والبيئة.

يعتبر تحويل ميناء الإسكندرية مشروعًا معقدًا وصعبًا. ومع ذلك، فإن الفوائد المحتملة كبيرة. من خلال تحويل الميناء إلى منشأة صديقة للبيئة، يمكن لمصر تحسين تأثيرها البيئي، وقدرتها التنافسية، واقتصادها.

فيما يلي بعض الأمثلة المحددة للتأثيرات المتوقعة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى قدرة تنافسية صديقة للبيئة:
انخفاض التلوث: ميناء الإسكندرية مصدر رئيسي لتلوث الهواء والماء. إن تحويل الميناء إلى منشأة صديقة للبيئة من شأنه أن يقلل من هذا التلوث ويحسن نوعية الهواء وجودة المياه في المنطقة ويحمي الحياة البرية المحلية. ومن المتوقع أن يؤدي تحويل الميناء إلى تقليل التلوث باستخدام تقنيات وممارسات أنظف.

زيادة القدرة التنافسية: من خلال الحد من تأثيره البيئي، سيكون ميناء الإسكندرية قادرًا على جذب المزيد من العملاء وتحقيق المزيد من الإيرادات. هذا من شأنه أن يجعل الميناء أكثر قدرة على المنافسة مع الموانئ الأخرى في المنطقة.

خلق فرص العمل: سيتطلب تحويل ميناء الإسكندرية استثمارات كبيرة، وسيخلق هذا الاستثمار فرص عمل في قطاعات البناء والهندسة والبيئة.

ومن خلال تحويل الميناء إلى منشأة صديقة للبيئة، يمكن لمصر تحسين تأثيرها البيئي، وقدرتها التنافسية، واقتصادها. له عدد من الآثار الإيجابية. وتشمل هذه:

زيادة النشاط الاقتصادي: من المتوقع أن يؤدي تحول الميناء إلى زيادة النشاط الاقتصادي في المدينة. سيؤدي ذلك إلى خلق فرص عمل جديدة وتعزيز الاقتصاد المحلي.

تحسين السياحة: من المتوقع أن يؤدي تحويل الميناء إلى تحسين السياحة في المدينة. سيؤدي ذلك إلى جذب المزيد من الزوار إلى المدينة، مما سيعزز الاقتصاد المحلي.

صورة محسنة لمصر: من المتوقع أن يؤدي تحول الميناء إلى تعزيز صورة مصر كدولة حديثة وصديقة للبيئة. هذا سيجعل مصر أكثر جاذبية للمستثمرين والسياح.

بالإضافة إلى ما سبق، من المتوقع أيضًا أن يكون لتحويل ميناء الإسكندرية عدد من الآثار الإيجابية الأخرى، بما في ذلك:

تحسين السلامة: من المتوقع أن يؤدي تحويل الميناء إلى تحسين السلامة من خلال تنفيذ تدابير سلامة جديدة، مثل إدارة أفضل لحركة المرور وتحسين الأمن.

زيادة الكفاءة: من المتوقع أن يؤدي تحويل الميناء إلى زيادة الكفاءة باستخدام التقنيات والممارسات الجديدة، مثل التحميل والتفريغ الآلي.

انخفاض التكاليف: من المتوقع أن يؤدي تحويل الميناء إلى تقليل التكاليف باستخدام تقنيات وممارسات أكثر كفاءة.

إن الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى قدرة تنافسية وصديقة للبيئة كبير. يعتبر الميناء محركًا اقتصاديًا رئيسيًا لمصر، وسيساعد تحوله في تحسين السجل البيئي للبلاد وتعزيز قدرتها التنافسية العالمية.

كما يعتبر تحويل ميناء الإسكندرية مشروعًا معقدًا وصعبًا. ومع ذلك، فهو مشروع يستحق المتابعة. فوائد التحول كبيرة، والمشروع لديه القدرة على إحداث فرق حقيقي في العالم.

فيما يلي بعض الأمثلة المحددة للأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى قدرة تنافسية صديقة للبيئة:
اثر زيادة الكفاءة: سيساعد تحول الميناء على زيادة الكفاءة من خلال الاستثمار في المعدات والبنية التحتية الجديدة التي يمكنها التعامل مع المزيد من البضائع والركاب.

اثر تحسين الخدمات: سيساعد تحول الميناء في تحسين الخدمات من خلال تقديم مجموعة واسعة من الخدمات وتسهيل استخدام الشركات والمسافرين للميناء.

اشكال زيادة النشاط الاقتصادي: سيساعد تحول الميناء في زيادة النشاط الاقتصادي من خلال جذب أعمال جديدة وسائحين إلى المنطقة.

وظائف مستحدثة: إن تحول الميناء سيخلق فرص عمل في بناء وتشغيل وصيانة الميناء.

ويعتبر تحويل ميناء الإسكندرية مشروعًا معقدًا وصعبًا، لكنه مشروع يستحق المتابعة. فوائد التحول كبيرة، والمشروع لديه القدرة على إحداث فرق حقيقي في العالم.

الدراسات السابقة:

الدراسات السابقة الخاصة بالآثار البيئية في الموانئ

وفي دراسة (Stakeniene, et al., 2011) عند تقييم مستوى التلوث في مياه ميناء كلايبدا في ليتوانيا وتحديد مصادر التلوث وتحليل الآثار البيئية والاقتصادية والاجتماعية المرتبطة بهذا التلوث.

أظهرت نتائج الدراسة ارتفاع مستويات التلوث في المياه المحيطة بميناء كلايبدا، وتم تحديد المصادر الرئيسية للتلوث كما تم تحليل الآثار البيئية والاقتصادية والاجتماعية لهذا التلوث.

كما ذكرت (Elzarka, 2014) أن الموانئ الخضراء تُعرف أيضًا باسم الموانئ البيئية، وهي تمثل نموذجًا للتنمية المستدامة للموانئ التي لا تلبى المتطلبات البيئية فحسب، بل تعزز أيضًا المصالح الاقتصادية للميناء. أو بعبارة أخرى، مفهوم الموانئ الخضراء الذي يعتبر تكامل الطريقة الصديقة للبيئة لأنشطة الميناء والعمليات والإدارة.

وأوضحت دراسة (Pavlic, 2014) أنه يمكن تحقيق ذلك من خلال دراسة تأثير تطبيق الموانئ الخضراء على الموانئ المصرية خاصة في ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة. وأظهرت نتائج الدراسة إلى أنه على الرغم من عدم وجود "حالة عمل" واضحة حتى الآن تربط "الأداء البيئي" بالقدرة التنافسية المباشرة للميناء، فإن تحسين هذا الأداء يحتاج إلى إعطاء الأولوية كوسيلة لتلبية الإحتياجات الحالية وكشرط داعم للتطوير على الأقل.

توصل (Davarzani et al, 2015) إلى أن الموانئ الخضراء تهتم بشكل أساسي بتعزيز الفوائد الاقتصادية وتقليل إمكانية التأثير البيئي للموانئ البحرية على المناطق المحيطة، سواء كانت سكنية أو صناعية أو زراعية. في النهاية، كلما تم الحفاظ على البيئة مرتفعًا، وكلما تم تحقيق تنمية صديقة للبيئة، وكلما توفرت الطاقة والموارد الاقتصادية.

دراسة (Sislian, et al., 2016) أشار إلى أن الموانئ البحرية تلعب دورًا مهمًا في التنمية الاقتصادية المحلية للبلدان من خلال زيادة الإستيراد والتصدير والأنشطة البشرية بالقرب من منطقة الميناء. ونتيجة لذلك، فيكون لها تأثير سلبي على التلوث البيئي على سبيل المثال: تلوث الهواء لأنه مزيج من الجزيئات الصلبة مثل الرماد والغازات في الهواء الناتج عن السفن لأنها تنبعث منها غازات سامة مثل ثاني أكسيد الكربون (CO₂) وأكسيد النيتريك (NO_x) وأكاسيد الكبريت (SO_x) التي تؤثر سلبيًا على جودة الهواء في منطقة الميناء، وكذلك المحركات الموجودة في الموانئ التي تزود السفن بالطاقة ومعدات مناولة البضائع وأيضًا نقل البضائع السائبة مثل الفحم والرمل والأسمنت.

دراسة (Balbaa, and El-Amary, 2017) هدفها هو تحليل التحديات البيئية والاقتصادية التي تواجه ميناء دمياط في مصر، وتقديم اقتراحات وتوصيات لتطوير الميناء وجعله ميناء خضراء لتحقيق التنمية المستدامة في المنطقة.

تم استخدام البيانات الثانوية المتاحة والمعلومات المجمع من المصادر الرسمية والمنشورات العلمية لتحليل وتقييم الوضع الحالي للميناء.

وذكر (Badurina, 2017) أن هناك العديد من الطرق لتحقيق تدابير لإنشاء موانئ بحرية بيئية خضراء. على سبيل المثال: تنفيذ السياسات ذات الصلة بالحد من انبعاثات المواد الضارة في الغلاف الجوي، وكذلك التدابير التي تشمل استخدام عمليات وأنشطة ميناء الطاقة المتجددة، وإعادة تدوير المواد وإعادة استخدامها. أشارت دراسة (Badurina, 2017) إلى أن هناك طرق مختلفة لتحديد تدابير إنشاء الموانئ البحرية الخضراء البيئية، على سبيل المثال: تنفيذ السياسات ذات الصلة بالحد من انبعاثات المواد الضارة في الغلاف الجوي، وكذلك التدابير التي تشمل استخدام عمليات وأنشطة ميناء الطاقة المتجددة، وإعادة التدوير وإعادة استخدام المواد.

وأوضح (Shi, et al., 2018) أن الشحن الأخضر يوفر النقل البحري مع الحد الأدنى من الأضرار الصحية والبيئية. يوفر الشحن الأخضر وسائل فعالة للطاقة من أجل نقل كميات ضخمة من البضائع ومن أجل تحقيق تحول عالمي لإقتصاد أخضر منخفض الكربون. ونتيجة لذلك، من المعروف أن الشحن الأخضر فعال في انبعاثات التلوث السائدة وفي تحقيق بيئة أكثر ودية. حيث تعد البيئة من أضلاع القوة الشاملة للدولة بل قضية أمن قومي، حيث أن الحفاظ عليها يكون لها عائد اقتصادي، فضلاً عن وجود عائد صحي ومعنوي واجتماعي على المواطن.

دراسة (Bjerkan and Seter, 2019) لتقييم الأدوات والتقنيات المتاحة لتحقيق الموانئ المستدامة، ودراسة مدى قدرتها على مساعدة صناع القرار في الموانئ على اتخاذ القرارات المستدامة.

أظهرت الدراسة أن هناك مجموعة متنوعة من الأدوات والتقنيات المتاحة لتحقيق الموانئ المستدامة، ولكن التحدي يكمن في الاختيار المناسب لهذه الأدوات والتقنيات وتناسبها مع احتياجات الموانئ المحددة. كما توصلت الدراسة إلى أنه يوجد نقص في الأدوات والتقنيات التي يتم دراستها، وبالتالي تحتاج الدراسة إلى المزيد من التطوير والتحسين.

وفي دراسة (Lam et al., 2019) عند استعراض الاستراتيجيات التشغيلية والتقنيات ونظم إدارة الطاقة التي تهدف إلى تحسين كفاءة استخدام الطاقة في الموانئ. تتضمن النتائج تحليلاً للاستراتيجيات والتقنيات ونظم إدارة الطاقة التي تم تطويرها وتطبيقها في الموانئ حول العالم، وتقييم فعاليتها وأثرها على كفاءة استخدام الطاقة في الموانئ. وبناءً على ذلك، توفر الدراسة توصيات للموانئ والجهات المعنية بتحسين كفاءة استخدام الطاقة في الموانئ.

وفي دراسة (Mariano, and Cascajo, 2020) عند تقييم مستوى الاستعداد لتغيرات المناخ في الموانئ وتحديد الآثار المترتبة على تغيرات المناخ على الموانئ. تتضمن النتائج تحليلاً للآثار المترتبة على الموانئ وتقييم مستوى الاستعداد الحالي للموانئ. وتوفر الدراسة توصيات لتحسين مستوى الاستعداد لتغيرات المناخ وتعزيز المرونة في الموانئ لمواجهة التحديات القادمة.

وفي دراسة (Sharma, and Das, 2020) تهدف الدراسة إلى قياس تأثير الموانئ الهندية على البيئة وتقييم فعالية الإجراءات الوقائية والتصحيحية المتخذة للحد من التلوث البيئي.

وتظهر النتائج أن الموانئ الهندية تشهد مشكلات بيئية متزايدة وزيادة معدلات التلوث. يشير التحليل إلى أن الإجراءات الوقائية والتصحيحية المتخذة غير كافية وتحتاج إلى مزيد من التحسينات والتعزيزات.

دراسة (Alamoush et al., 2020) الهدف الرئيسي للبحث هو تحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها في الموانئ للحد من تأثير الصناعة البحرية على التغير المناخي.

تتمثل النتائج المتوصل إليها في الدراسة في تحديد عدد من الإجراءات الفنية والتشغيلية التي يمكن اتخاذها في الموانئ لتقليل انبعاثات الغازات الدفينة وتحسين كفاءة الطاقة، بما في ذلك تطبيق التكنولوجيا الحديثة والتحول إلى استخدام الوقود النظيف وتحسين إدارة الطاقة في الموانئ والمرافق البحرية.

كما وجد (Mohamed, 2020) أن كلاً من ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة يفتقران إلى إمكانيات تحقيق الإكتفاء الذاتي من الكهرباء، والقدرة على منع السفن من تصريف مياه الصابورة داخل مياهها الخاصة، والقدرة على منع السفن من الحمل. خارج أعمال الصيانة في العمق، والقدرة على استبدال المعدات التي تعمل بالديزل بأخرى كهربائية، أو استخدام الغاز الطبيعي المسال في تشغيل الآلات والمعدات، وإيجاد بدائل أخرى للطاقة غير النظيفة. ونتيجة لذلك، تناقش هذه الدراسة متطلبات مفهوم الموانئ الخضراء المستدامة ويختبر قابليتها للتطبيق على مينائى الإسكندرية والدخيلة.

اكتشف (Notteboom et al., 2020) أن هذا مفهوم الموانئ الخضراء لا ينبغي النظر إليه فقط من حيث التكلفة المتكبدة، بل يجب النظر إليه من حيث الفوائد المتولدة والإستدامة والمدخرات الاقتصادية والإستخدام النهائي للموارد المتاحة للموانئ البحرية. وبناءً على ذلك، فإن سياسات حماية البيئة، والتنمية الصديقة للبيئة، واستبدال مصادر الطاقة غير المتجددة بمصادر الطاقة المتجددة الأخرى اللازمة لتشغيل السفن ومعدات الموانئ، واعتماد الإدارة الموجهة نحو البيئة داخل مقر الميناء البحرى، وأخيراً إنشاء الموانئ البحرية التي تشجع العلاقة المستدامة بين الطبيعة والاقتصاد، هو الهدف النهائي لأى ميناء أخضر ويجب أخذه فى الإعتبار وأن يحظى بقدر أكبر من الاهتمام.

يهدف الباحث (سالم، ٢٠٢٠) الي تقييم الأثر البيئي للمشروعات في ميناء الإسكندرية والسخنة. وعمل دراسة مقارنة للوضع داخل ميناء الإسكندرية والسخنة وعمل تقييم لهم ووضع التوصيات المستقبلية للوصول لخطه بيئية متكاملة لزيادة قدرتها التنافسية. كما يهدف أيضا لمعرفة مدي تطبيق المعايير والمقاييس الخاصة بتقييم الأثر البيئى. ومما سبق يتضح للباحث أن ميناء الإسكندرية لا يتمتع بتوفر متطلبات إدارة تقييم الأثر البيئى في ضوء الجودة الشاملة، بينما نجد أن ميناء السخنة تتوفر لديه متطلبات إدارة تقييم الأثر البيئى، وهذا ما دعي الباحث إلى دراسة أسباب عدم توفر متطلبات نظام التقييم البيئى بميناء الإسكندرية وتقديم تصور مقترح لتوفير متطلبات نظام تقييم الأثر البيئى بميناء الإسكندرية. ولكن الباحث لم يهتم بالموانئ الأخرى رغم أهميتها وأغفل أهميتها الاستراتيجية.

دراسة (Alzahrani, et al., 2021) هدف الدراسة هو تحليل التحديات المتعلقة بتقليل الانبعاثات الكربونية في الموانئ وتوجيهات الدراسة المستقبلية في هذا المجال. تتمحور الدراسة حول ضرورة تحويل الموانئ إلى موانئ خضراء ومستدامة، وذلك من خلال تقليل انبعاثات الكربون والغازات الدفينة المنبعثة من النشاطات البحرية.

تم تحليل النتائج وتقديم التوصيات المستندة إلى الأدلة العلمية والخبرات السابقة، حيث تم توصية بضرورة تحويل الموانئ إلى موانئ خضراء ومستدامة، وتقليل انبعاثات الكربون والغازات الدفينة من خلال استخدام الوقود النظيف وتحسين كفاءة الطاقة في الموانئ، وتشجيع استخدام النقل البحرى الذكي والتكنولوجيات الحديثة

لتحسين كفاءة الشحن والنقل. وفي النهاية، تهدف الدراسة إلى توجيهات للبحث المستقبلي في هذا المجال وتحفيز الجهود الدولية للتحويل إلى صناعة بحرية أكثر استدامة وخضراء.

دراسة (Demir, et al., 2022) عند وضع إطار نظري لفهم كيفية تحقيق كفاءة الطاقة في الموانئ من خلال منظور الموانئ الخضراء. تم تحليل الأدوات والتقنيات المتاحة لتحقيق هذا الهدف، وتم تحديد الفرص والتحديات المرتبطة بها.

وفي دراسة (Babatunde, A., Nwaogazie, I. L., & Ikebude, C. F. (2023) عند تقييم جودة المياه في ميناء بورت هاركورت الواقع في جنوب نيجيريا وتقييم مؤشرات التلوث فيه.

ومن هنا جاءت مشكلة الدراسة حيث سيقوم الباحث بإلقاء الضوء على السلبيات والتأثيرات الضارة على البيئة والناجمة من المشروعات والأنشطة المختلفة في ميناء الإسكندرية والسخنة.

الدراسات السابقة الخاصة بالقدرة التنافسية في الموانئ

دراسة (Parola, et al., 2017) هدفت الدراسة الي تحليل العوامل التي تؤثر على تنافسية الموانئ في السوق العالمية، وتقديم نظرة نقدية على الدراسات والأبحاث السابقة في هذا المجال.

وأظهرت نتائج الدراسة أن هناك العديد من العوامل التي تؤثر على تنافسية الموانئ، بما في ذلك الموقع الجغرافي والهيكل التحتية والخدمات اللوجستية والتكنولوجيا والسياسات الحكومية والتشريعات والقوانين.

دراسة (Lagoudis, et al., 2017) هدفت الدراسة لتقييم الدراسات السابقة في مجال تنافسية الموانئ وتحديد مجالات النقص والتحسين في الدراسة المستقبلية. تتمحور مشكلة الدراسة حول الحاجة إلى تقييم شامل للدراسات والأبحاث السابقة في هذا المجال، والتعرف على النقاط القوية والضعف في هذه الدراسات، والتركيز على المجالات التي تحتاج إلى مزيد من الدراسة.

دراسة (Chang, and Talley., 2019) تهدف هذه الدراسة إلى استعراض الأدبيات الحالية حول تنافسية وكفاءة الموانئ وسلاسل الإمداد البحرية.

توصلت الدراسة إلى عدة نتائج من بينها: تأثير الميزات الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية على تنافسية وكفاءة الموانئ.

أهمية تطوير البنية التحتية وتبني التكنولوجيا الحديثة لتعزيز تنافسية الموانئ وكفاءتها. الأثر الإيجابي لتنسيق سلاسل الإمداد البحرية على تحسين كفاءة الموانئ وتنافسياتها.

دراسة (Yap, 2020) تهدف هذه الدراسة إلى تحليل مفهوم التنافسية والميزة التنافسية في ميناء الشحن وكيفية إدارتها بفعالية لتحسين الأداء العام للميناء.

تشير الدراسة إلى أن إدارة التنافسية في الموانئ البحرية تعتمد على توفير الخدمات الجودة والتكلفة المناسبة والتكيف مع التطورات الحديثة في مجال الشحن البحري. بالإضافة إلى ذلك، فإن تحسين الخدمات اللوجستية والبنية التحتية للميناء وإدارة العلاقات مع العملاء والشركاء التجاريين يمكن أن يؤدي إلى تحسين التنافسية وتعزيز الميزة التنافسية للميناء.

دراسة (Lu, 2020) تهدف هذه الدراسة إلى تحليل تنافسية الموانئ باستخدام تقنية تحليل العوامل Factor Analysis، وذلك لتحديد العوامل الرئيسية التي تؤثر على التنافسية وتحسينها.

أظهرت الدراسة أن هناك عدة عوامل رئيسية تؤثر على تنافسية الموانئ، بما في ذلك مستوى الخدمات المقدمة وتكلفتها ومستوى الإنتاجية والكفاءة في العمليات وموقع الميناء ومستوى الأمان والحماية وغيرها.

دراسة (Luo, et al., 2022) تهدف هذه الدراسة إلى إجراء مراجعة نظرية للأدبيات المتعلقة بعلاقة التنافس والتعاون بين الموانئ وتأثيرهما على قدرة الموانئ على التنافسية. مشكلة الدراسة: يعد فهم العلاقة بين التنافس والتعاون بين الموانئ وكيف يؤثران على قدرة الموانئ على التنافسية، مشكلة أساسية تواجه الباحثين في هذا المجال، نظرًا للأثر المباشر الذي يترتب على هذه العلاقة في تحسين أداء الموانئ وزيادة قدرتها على التنافس مع الموانئ الأخرى.

أظهرت نتائج الدراسة أن التنافس والتعاون يمكن أن يؤثران بشكل إيجابي على قدرة الموانئ على التنافسية، وأنه يمكن أن يتم تحقيق فوائد اقتصادية إضافية عندما تتحقق هذه العلاقة بين الموانئ. كما تبين أيضًا أن هناك عددًا من العوامل التي يجب مراعاتها عند دراسة هذه العلاقة، بما في ذلك السياسة الحكومية والتكنولوجيا والموارد البشرية والتسويق.

دراسة (Wan, 2022) هدف الدراسة تقييم قدرة منفذ الحاويات متعدد الوسائط على التنافسية. مشكلة الدراسة: التأكد من أن المنافذ البحرية متعددة الوسائط (التي تتضمن السكك الحديدية والطرق السريعة والجوية) لديها القدرة على تحسين نقل البضائع بطريقة أكثر فعالية وكفاءة.

تم التوصل إلى أن منفذ الحاويات متعدد الوسائط يمكن أن يحسن نقل البضائع بطريقة أكثر فعالية وكفاءة من خلال تعزيز التعاون بين المنافذ المختلفة، وتحسين البنية التحتية للنقل البري والسكك الحديدية والجوية.

دراسة (Tagawa, et al., 2022) يهدف الدراسة إلى دراسة الفروقات في التعاون المينائي بين الدوافع المختلفة، وبالتحديد بين التعاون الهادف للرفاه الإقليمي والتعاون الهادف للتنافس.

أظهرت النتائج وجود فروقات واضحة في نوعية التعاون المينائي بين الدوافع المختلفة، حيث أن التعاون الهادف للرفاه الإقليمي يتميز بالتعاون الأكثر تعمقاً ومدروسة، بينما يتميز التعاون الهادف للتنافس بالتعاون السطحي وغير المستقر.

دراسة (Yu, et al., 2023) هدف الدراسة هو تحليل وتقييم الدراسات والأبحاث السابقة المنشورة في مجال تنافسية الموانئ بطريقة منهجية وشاملة. تشير نتائج الدراسة تتمثل في النقاط التالية:

هناك عدد كبير من الدراسات التي تناولت موضوع تنافسية الموانئ، والتي تركزت على عدة مجالات مثل: الإدارة والتشغيل والتكنولوجيا والتنمية المستدامة وغيرها.

تم العثور على عدد من الدراسات التي تتناول أهمية العوامل الاقتصادية والبيئية والاجتماعية والسياسية في تحسين تنافسية الموانئ.

تحتاج الموانئ إلى العمل على تطوير إدارتها وتحسين كفاءتها التشغيلية والتكنولوجية، بالإضافة إلى تحسين خدمات النقل واللوجستية والتعاون مع شركائها في سلسلة الإمداد.

دراسة (Xiao et al., 2023) تهدف الدراسة إلى تحليل وتصنيف موانئ الصين الساحلية إلى مناطق منافسة وفقاً لتجمعاتها الإقليمية والعوامل التي تؤثر على قدرتها التنافسية. مشكلة الدراسة في أنه تعاني صناعة النقل البحري في الصين من تحديات عديدة تؤثر على قدرتها التنافسية، وتعد الدراسة في تصنيف وتحليل تأثير التجمعات الإقليمية على قدرة الموانئ التنافسية من المسائل الرئيسية التي تواجه هذه الصناعة.

أظهرت الدراسة أن الموانئ الساحلية في الصين يمكن تصنيفها إلى ثلاث مناطق منافسة رئيسية وهي: شرق الصين، والصين الجنوبي والصين الشمالي. وأيضاً تم تحليل العوامل المؤثرة في تحديد قدرة الموانئ التنافسية وكانت العوامل الأساسية هي الإدارة والتشغيل والإنفاق والخدمات.

الفجوة البحثية:

لم يتم تطبيق مفهوم الموانئ الخضراء المستدامة على الموانئ المصرية من قبل، وبما أن ميناء الإسكندرية هو أكثر الموانئ المصرية استخداماً، فإن هذا الدراسة يركز على تطبيق مفهوم الموانئ الخضراء على هذه الموانئ، وبعد دراسة حالة الموانئ كان الأمر كذلك. وجدت أن لديهم مشاكل في: تحقيق الكفاية من استخدام الكهرباء، ومنع السفن من تصريف مياه الصابورة داخل مياهها الخاصة، ومنع السفن من القيام بأعمال الصيانة في عمقها، واستبدال المعدات التي تعمل بالديزل بأخرى كهربائية أو استخدام المسال الطبيعي للغاز في تشغيل الآلات والمعدات، وأخيراً في إيجاد بدائل أخرى للطاقة غير النظيفة. لذلك من أجل سد هذه الفجوة، سوف تقترح هذه الدراسة إجراءات تطبيق مفهوم الميناء الأخضر المستدام وربطه بتنافسية الموانئ معتمداً على الإجراءات البيئية. هناك عدد من الفجوات البحثية في التأثير المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة وتنافسي.

تتمثل إحدى الثغرات في نقص البيانات المتعلقة بالتأثير البيئي للميناء. هناك معلومات محدودة عن كمية التلوث التي يولدها الميناء، وأثر هذا التلوث على البيئة المحيطة. بدون هذه البيانات، من الصعب تقييم الفوائد البيئية الكاملة لتحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة.

هناك فجوة أخرى تتمثل في نقص البيانات حول الأثر الاقتصادي لتحويل الميناء. هناك معلومات محدودة عن تكلفة تحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة، وتأثير هذه التكلفة على تنافسية الميناء. بدون هذه البيانات، من الصعب تقييم الفوائد الاقتصادية الكاملة لتحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة.

أخيراً، هناك نقص في الأبحاث حول أفضل الممارسات لتحويل الموانئ إلى موانئ صديقة للبيئة. هناك معلومات محدودة عن التقنيات والممارسات المحددة التي يمكن استخدامها للحد من التلوث والنفايات في الموانئ، وتأثير هذه التقنيات والممارسات على عمليات الميناء. بدون هذه المعلومات، من الصعب وضع خطة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة.

يمكن معالجة الثغرات البحثية المحددة أعلاه من خلال إجراء بحث حول الموضوعات التالية:

- الأثر البيئي لميناء الإسكندرية.
 - الأثر الاقتصادي لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة.
 - أفضل الممارسات لتحويل الموانئ إلى موانئ صديقة للبيئة.
- من خلال إجراء بحث حول هذه الموضوعات، سيكون من الممكن فهم الفوائد الكاملة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة بشكل أفضل، ووضع خطة لجعل هذا التحويل حقيقة واقعة.

بالإضافة إلى الثغرات البحثية المحددة أعلاه، هناك عدد من العوامل الأخرى التي يمكن أن تؤثر على الأثر المتوقع لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة وتنافسي.

تشمل هذه العوامل:

- مستوى الدعم الحكومي للتحويل
 - استعداد الشركات للقيام بأعمال تجارية مع ميناء صديق للبيئة
 - توافر التمويل للتحويل
 - الخبرة الفنية المتوفرة لإجراء التحويل
- ويجب مراعاة تأثير هذه العوامل عند وضع خطة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة. وتلاحظ في الدراسة الخاصة (سالم، ٢٠٢٠) أنه لم يتطرق لأرصدة البضائع العامة. وستقوم الدراسة بالتطرق لمشكلة التلوث بأرصدة البضائع العامة. وحيث أنه لا يوجد أي تفعيل لأهداف التنمية المستدامة بميناء الإسكندرية للأهداف التسعة الخاصة بالتنمية المستدامة، وعليه سيتم دراسة مدى إمكانية تطبيق نقاط التنمية المستدامة وتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء أخضر.

التعليق على الدراسات السابقة

تم استعراض ثلاثون دراسة سابقة تناولت عشرون دراسة منها تأثير تحويل الموانئ إلى موانئ صديقة للبيئة. وعشرة عن القدرة التنافسية وتوصلت هذه الدراسات إلى أن هناك عددًا من الفوائد المحتملة لتحويل الموانئ، بما في ذلك:

انبعاثات مخفضة: يمكن أن يؤدي تحويل الموانئ إلى استخدام أنواع وقود وتقنيات أنظف إلى تقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وغيرها من الملوثات. يمكن أن يساعد ذلك في تحسين جودة الهواء وتقليل مخاطر تغير المناخ.

تحسين جودة المياه: يمكن أيضًا أن يؤدي تحويل الموانئ إلى استخدام أنواع وقود وتقنيات أنظف إلى تحسين جودة المياه. يمكن أن يساعد ذلك في حماية الحياة البحرية وتقليل مخاطر الأمراض المنقولة بالمياه.

زيادة النشاط الاقتصادي: يمكن أن يؤدي تحويل الموانئ إلى موانئ صديقة للبيئة إلى زيادة النشاط الاقتصادي. وذلك لأن الموانئ الصديقة للبيئة يمكنها جذب المزيد من الشركات والعملاء.

ومع ذلك، هناك أيضًا عدد من التحديات لتحويل الموانئ إلى موانئ صديقة للبيئة. تشمل هذه التحديات:

التكلفة: يمكن أن تكون تكلفة تحويل الموانئ عالية. هذا لأنه يتطلب بنية تحتية ومعدات جديدة.

التحديات التقنية: يمكن أن تكون هناك تحديات فنية في تحويل الموانئ. وذلك لأن الموانئ هي أنظمة معقدة تتطلب تخطيطًا وتنسيقًا دقيقًا.

معارضة عامة: يمكن أن تكون هناك معارضة عامة لتحويل الموانئ. هذا لأن الناس قد يكونون قلقين بشأن تأثير التحويل على وظائفهم أو البيئة.

على الرغم من التحديات، هناك عدد من الأسباب التي تجعل من المهم تحويل الموانئ إلى موانئ صديقة للبيئة.

تشمل هذه الأسباب:

- الحاجة إلى تقليل الانبعاثات: أصبحت الحاجة إلى تقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وغيرها من الملوثات ذات أهمية متزايدة. وذلك لأن تغير المناخ يمثل تهديدًا خطيرًا للبيئة وصحة الإنسان.

- الحاجة إلى حماية البيئة: تزداد أهمية حماية البيئة أيضًا. وذلك لأن التلوث يمثل تهديدًا كبيرًا للحياة البحرية والنظم البيئية.
- الحاجة إلى جذب الأعمال والعملاء: إن الحاجة إلى جذب الأعمال والعملاء مهمة أيضًا. وذلك لأن الموائى الصديقة للبيئة يمكنها جذب المزيد من الشركات والعملاء، مما قد يؤدي إلى زيادة النشاط الاقتصادي.

بشكل عام، هناك عدد من الفوائد المحتملة لتحويل الموائى إلى موائى صديقة للبيئة. ومع ذلك، هناك أيضًا عدد من التحديات التي تحتاج إلى معالجة. على الرغم من التحديات، من المهم تحويل الموائى إلى موائى صديقة للبيئة من أجل تقليل الانبعاثات وحماية البيئة وجذب الشركات والعملاء.

النتائج والتوصيات:

النتائج:

يعتبر ميناء الإسكندرية محركًا اقتصاديًا رئيسيًا لمصر، ومن المهم التأكد من أنه مستدام بيئيًا. هناك عدد من الطرق لتحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة، ويمكن أن يكون لهذه التغييرات تأثير إيجابي على قدرته التنافسية.

تتضمن بعض الفوائد المحتملة لتحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة ما يلي:
انبعاثات منخفضة: تحويل الميناء لاستخدام أنواع وأنظف من الوقود والتقنيات يمكن أن يقلل من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وغيرها من الملوثات. يمكن أن يساعد ذلك في تحسين جودة الهواء وتقليل مخاطر تغير المناخ.

التوصيات:

هناك عدد من التوصيات التي يمكن تقديمها للمساعدة في تحويل ميناء الإسكندرية إلى ميناء صديق للبيئة.

وتشمل هذه:

- الاستثمار في التقنيات الجديدة:** يجب أن يستثمر الميناء في التقنيات الجديدة التي يمكن أن تساعد في تقليل تأثيره البيئي. يمكن أن يشمل ذلك تقنيات الوقود الأنظف، وكفاءة الطاقة، وتقليل النفايات.
- إنشاء مخطط أخضر:** يجب أن يضع الميناء خطة خضراء تحدد أهدافه من أجل الاستدامة البيئية. يجب أن تتضمن هذه الخطة أهدافًا محددة لتقليل الانبعاثات وتحسين جودة المياه وزيادة النشاط الاقتصادي.
- إشراك الجمهور:** يجب على الميناء إشراك الجمهور في عملية تحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة. يمكن القيام بذلك من خلال الاجتماعات العامة والاستطلاعات وجهود التوعية الأخرى.
- التماس الدعم الحكومي:** يجب أن يسعى الميناء للحصول على دعم الحكومة لجهوده ليصبح أكثر صداقة للبيئة. يمكن أن يشمل ذلك المساعدة المالية والمساعدة الفنية والدعم التنظيمي.
- باتباع هذه التوصيات، يمكن أن يصبح ميناء الإسكندرية ميناء صديقًا للبيئة وأكثر تنافسية. سيعود ذلك بالفائدة على البيئة والمجتمع المحلي والاقتصاد المصري.

فيما يلي بعض التوصيات العامة حول الموضوع:

أهمية المشاركة العامة: من المهم إشراك الجمهور في عملية تحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة. هذا لأن الجمهور لديه مصلحة في نتيجة التحويل ويمكن أن يقدم مدخلات قيمة في العملية.
إمكانات الابتكار: إن تحويل الميناء إلى ميناء صديق للبيئة يوفر فرصة للابتكار. هذا بسبب وجود عدد من التقنيات والأساليب الجديدة التي يمكن استخدامها لتقليل التأثير البيئي للميناء.

المراجع

أولا المراجع العربية:

- سالم، ٢٠٢٠. تقييم الأثر البيئي للموانئ المصرية: دراسة مقارنة بين مينائي الإسكندرية والعين السخنة، رسالة دكتوراة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- عبدالنبي، هبه اسماعيل، وآخرون، ٢٠١٩، العلاقة بين تطبيق متطلبات المونتني الذكية وتأثيره على استدامة سلسلة التوريد (دراسة تطبيقية على موانئ بور سعيد)، مجلة العلوم البيئية، معهد الدراسات والبحوث البيئية، جامعة عين شمس، مصر.
- عثمان، رامي تيسير عبدالعزيز، ٢٠٢١، دور التخطيط الإستراتيجي الحوكمي الفلسطيني في تحقيق التنمية المستدامة وفقاً لأهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ٢٠٣٠ قطاع الحكم المحلي: أنموذجاً ٢٠١٦-٢٠١٩، رسالة ماجستير، الجامعة العربية الأمريكية جنين، فلسطين.
- محمد، سندس عبد العزيز الشامي، ٢٠٢٠، تطبيق معايير المحاسبة للمؤسسات المالية الإسلامية ودوره في رفع الجدارة الائتمانية ودعم القدرة التنافسية: دراسة ميدانية على عينة من المؤسسات المالية الإسلامية بالسودان، رسالة دكتوراه، جامعة النيلين، السودان.

ثانيا: المراجع الاجنبية:

- Alamoush, A.S., Ballini, F. and Ölçer, A.I., 2021. Revisiting port sustainability as a foundation for the implementation of the United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs). *Journal of Shipping and Trade*, 6(1), pp.1-40.
- Alzahrani, A., Petri, I., Rezgui, Y. and Ghoroghi, A., 2021. Decarbonisation of seaports: A review and directions for future research. *Energy Strategy Reviews*, 38, p.100727.
- Babatunde, A., Nwaogazie, I. L., & Ikebude, C. F. (2023). Water Quality Assessment of Nigerian Port Authority Waterway in Port-Harcourt, Rivers State, Nigeria. *Journal of Engineering Research and Reports*, 25(1), 110-120.
- Badurina, P., Cukrov, M. and Dundović, Č., 2017. Contribution to the implementation of “Green Port” concept in Croatian seaports. *Scientific Journal of Maritime Research*, [online] 31.
- Badurina, P., Cukrov, M., & Dundović, Č. (2017). Contribution to the implementation of “Green Port” concept in Croatian seaports. *Pomorstvo*, 31(1), 10-17.

- Balbaa, A.L.S.N.O.S.Y. and El-Amary, N.H., 2017. Green energy seaport suggestion for sustainable development in Damietta port, Egypt. *Wit Trans. Ecol. Env*, 214, pp.67-77.
- Bjerkan, K.Y. and Seter, H., 2019. Reviewing tools and technologies for sustainable ports: does research enable decision making in ports?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 72, pp.243-260.
- Chang, Y.T. and Talley, W.K., 2019. Port competitiveness, efficiency, and supply chains: a literature review. *Transportation Journal*, 58(1), pp.1-20.
- Davarzani, H., Fahminia, B., Bell, M. and sarkis, J., 2015. *Transportation Research*.
- Demir, E., SATIR, T., SAĞLAMTİMUR, N. and ÇALIŞKAN, U.Y., 2022. ENERGY EFFICIENCY IN PORTS FROM A GREEN PORT PERSPECTIVE: A CONCEPTUAL FRAMEWORK. *Mersin University Journal of Maritime Faculty*, 4(2), pp.12-17.
- Elzarka, S., & Elgazzar, S. (2014, August). Green port performance index for sustainable ports in Egypt: a fuzzy AHP approach. In *International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2014: Sustainable Development in Shipping and Transport Logistics*.
- Lagoudis, I.N., Theotokas, I. and Broumas, D., 2017. A literature review of port competition research. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 9(6), pp.724-762.
- Lam, J. S. L., & Bai, X. (2018). Examining the role of port management in sustainable port development: A conceptual framework. *Journal of Cleaner Production*, 187, 657-669.
- Lu, W., 2020. Port Competitiveness Analysis Based on Factor Analysis. In *Big Data Analytics for Cyber-Physical System in Smart City: BDCPS 2019*, 28-29 December 2019, Shenyang, China (pp. 985-991). Springer Singapore.
- Luo, M., Chen, F. and Zhang, J., 2022. Relationships among port competition, cooperation and competitiveness: A literature review. *Transport Policy*.
- Mariano, S.C. and Cascajo, R., 2020, September. Impacts of Climate Change on Ports: Current Levels of Preparedness. In *SNAME Maritime Convention*. OnePetro.
- Mohamed, S., 2020. Evaluating the Sustainable Green Seaports (SGP) in Egypt: Case Study of Alexandria and El-dekhila Seaports. *Journal of Alexandria University for Administrative Science*, 57(1).
- Notteboom, T., van der Lugt, L., van Saase, N., sel, S. and Neyens, K., 2020. *The Role Of Seaports In Green Supply Chain Management: Initiatives, Attitudes, And Perspectives In Rotterdam, Antwerp, North Sea Port, And Zeebrugge*. [ebook] MDPI.
- Parola, F., Risitano, M., Ferretti, M. and Panetti, E., 2017. The drivers of port competitiveness: a critical review. *Transport Reviews*, 37(1), pp.116-138.

- Pavlic, B., Cepak, F., Sucic, B., Peckaj, M., & Kandus, B. (2014). Sustainable port infrastructure, practical implementation of the green port concept. *Thermal Science*, 18(3), 935-948.
- Sharma, E., & Das, S. (2020). Measuring impact of Indian ports on environment and effectiveness of remedial measures towards environmental pollution. *International Journal of Environment and Waste Management*, 25(3), 356-380.
- Shi, W., Xiao, Y., McLaughlin, H. and Li, K., 2018. Evolution of green shipping research: themes and methods. *Maritime Policy and Management*, 45(7).
- Sislian, L., & Jaegler, A. (2016). A Green Ocean Carrier Network Design Problem: Empirical Study on Egyptian Port of Alexandria. In 6th International Conference on Information Systems, Logistics and Supply Chain ILS Conference.
- Stakeniene, R., Galkus, A. and Joksas, K., 2011. Pollution of Klaipeda port waters. *Journal of Environmental Study*, 20(2), pp.445-459.
- Tagawa, H., Kawasaki, T. and Hanaoka, S., 2022. Difference in port cooperation between motivations: Cooperation for regional welfare and for competition. *Maritime Transport Research*, 3, p.100075.
- Wan, M., Kuang, H., Yu, Y. and Zhang, R., 2022. Evaluation of the competitiveness of the container multimodal port hub. *Scientific Reports*, 12(1), p.19334.
- Xiao, R., Liu, S., Wu, L., Luo, M., Ma, R. and Li, J., 2023. Regional classification and competitiveness of port cluster: a case study of China's coastal ports. *International Journal of Logistics Research and Applications*, pp.1-18.
- Yap, W.Y., 2020. Competitiveness and Competitive Advantage of Ports. *Business and Economics of Port Management*, pp.210-235.
- Yu, H., Gong, Y. and Liu, J., 2023. A systematic literature review on port competitiveness. *International Journal of Logistics Research and Applications*, pp.1-25.

دور خدمات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية بالموانئ البحرية (دراسة حالة ميناء العقبة)

إعداد

خالد وليد صلاح الغصاونة، أ.د/ علاء محمود مرسى، د/ صلاح إسماعيل حسن

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47120>

Received 01/10/2023, Revised 06/11/2023, Acceptance 22/11/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

The study aimed to identify the effects of providing Value Added and logistics services to support foreign trade at ports, with a case study of Aqaba Port in Jordan. This was done by using survey questionnaires for the study's sample from the Aqaba Port community and its environment, as well as conducting numerous personal interviews with leaders from various entities in the port community, and The results showed that the logistics services enhance the operational capabilities of ports, and facilitate ship's reception services, and cargo unloading with speed and efficiency. These services also work to reduce costs by providing general, integrated, and supportive logistics services, ultimately lowering the overall costs of transporting and storage goods.

The findings indicated the potential for increased activities and transactions with existing customers, as well as the ability to attract new customers. These results were ranked as the first and the most important based on the statistical analysis of the research sample's opinions. Increasing ship and cargo traffic at a high level was ranked second in terms of importance. These services encompass a range of activities and operations aimed at facilitating and improving the flow of goods and commodities through the port.

The results also suggested that added logistics services could contribute to an increase in ship and cargo traffic at ports, such as Aqaba Port, by offering a set of fast and efficient logistics services that reduce the time required for exporting and importing goods. This, in turn, encourages an increase in the flow of goods through the port.

The research led to a set of recommendations that form the main axes of the strategic plan. These recommendations could be beneficial to the management of Aqaba Port if they decide to incorporate them into their strategic plan and work towards achieving the results obtained from the research analysis.

المستخلص:

استهدفت الدراسة تحديد الآثار الناجمة عن تقديم الخدمات اللوجستية، وخدمات القيمة المضافة بميناء العقبة؛ لدعم التجارة الخارجية بالموانئ (دراسة حالة ميناء العقبة - الأردن)، واستخدام الباحث قوائم الاستقصاء لعينة الدراسة من مجتمع ميناء العقبة وبيئته، كما أجرى الباحث مجموعة من المقابلات الشخصية لقيادات مجتمع الميناء من جهات مختلفة، واتضح أن الخدمات اللوجستية تعمل على زيادة القدرات التشغيلية للموانئ، وتسهل خدمات استقبال السفن وتفريغ البضائع بسرعة وكفاءة، كما تعمل على تقليل التكاليف من خلال توفير تلك الخدمات بأنواعها المختلفة، العامة والمتكاملة والداعمة، كما تقلل من التكاليف الإجمالية لنقل البضائع

وتخزينها، وأوضحت النتائج إمكانية زيادة حجم أنشطة العملاء الحاليين وتعاملاتهم، وإمكانية جذب عملاء جدد، فقد جاء ذلك في الترتيب الأول من نتائج التحليل الإحصائي لآراء عينة البحث بمستوى مرتفع، وجاء في الترتيب الثاني من حيث الأهمية، زيادة حركة السفن والبضائع بمستوى مرتفع، إذ تشمل هذه الخدمات مجموعة من الأنشطة والعمليات التي تهدف إلى تسهيل تدفق البضائع والسلع وتحسينها عبر الميناء، وأوضحت النتائج - أيضا - إمكانية إسهام الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في زيادة ترددات السفن والبضائع في الموانئ، مثل ميناء العقبة، وذلك من خلال تقديم مجموعة من الخدمات اللوجستية السريعة والفعالة التي تسهم في تقليل وقت تصدير البضائع واستيرادها؛ مما يشجع على زيادة تدفق البضائع عبر الميناء، وتوصل الباحث لمجموعة من التوصيات تعد محاور رئيسة للخطة الاستراتيجية التي قد تكون مفيدة لإدارة ميناء العقبة، إذا عملت الخطة الاستراتيجية على تنفيذها، وعملت على تحقيق النتائج التي أسفرت عنها تحليلات البحث.

مصطلحات الدراسة: الخدمات اللوجستية - دعم التجارة الخارجية - ميناء العقبة

١- المقدمة:

أصبحت الخدمات اللوجستية العمود الفقري لكافة الأنشطة التجارية والصناعية؛ لما لها من أثار إيجابية على الاقتصاد القومي، ويمكن القول إن أهمية اللوجستيات لم تعد قاصرة على صناعة معينة أو نشاط معين؛ حيث امتدت لتشمل كافة أوجه الأنشطة الإنسانية، والتي تنامت بشكل طردي في العقود الثلاثة الأخيرة. ولقد اهتمت الدول المتقدمة بالخدمات اللوجستية، خاصة في مجال التجارة الخارجية، وما يرتبط بها من خدمات مكملة ومؤثرة؛ لكونها واحدة من أهم المحفزات الدافعة لنمو الاقتصاد، وجدير بالذكر أن حركة التجارة العالمية التي يتم تداولها عبر البحار تجاوزت نسبتها ٩٠%، حيث تتطلب العديد من الخدمات اللوجستية عبر انتقالها من مصدرها حتى تصل إلى المستخدم النهائي، وتراوحت نسبة تكلفتها ما بين ١٥ إلى ٤٠% من قيمة السلع والمنتجات، وبتتبع مراحل سلسلة إمداد حركة التجارة الخارجية يتضح أن أهم هذه المراحل هي مرحلة النقل البحري بشقيه (السفن والموانئ البحرية) حيث إنها الأكثر كلفة كنسبة من قيمة السلع والمنتجات، وترتفع هذه النسبة أو تنخفض تبعاً لمستوى العمليات الإدارية والتشغيلية بهذه المرحلة وجودتها (عبد الوهاب، ٢٠٢٠)، والموانئ البحرية في حاجة ماسة لتوفير منظومة لوجستية داعمة لحركة انسياب تدفق السلع والمنتجات، وتعمل - في الوقت ذاته - على تقليل تكاليف التشغيل بالموانئ البحرية وترشيدها، وهو الأمر الذي يقوي من القدرات التنافسية للميناء، ويمكن من جذب مزيد من الخطوط الملاحية؛ وبالتالي زيادة حركة البضائع المتداولة بالميناء. ولقد أصبحت تلك المفاهيم مستقرة في إدارة أعمال الموانئ البحرية؛ ولهذا سعى البحث الحالي لتتبعها وبيان أثارها على ميناء العقبة بدولة الأردن.

٢- مشكلة الدراسة

من خلال مراجعة التقارير الدولية عن أنواع الخدمات اللوجستية المقدمة بالعديد من الموانئ البحرية وجودتها، وعددها - خاصة بدول العالم الثالث - قياساً بما تمتلكه من إمكانيات متاحة لها، وعند استجلاء المشكلة البحثية بميناء العقبة بالمملكة الأردنية، يتضح أن المشكلة الرئيسية للميناء هي تواضع حجم الحركة قياساً بما يمتلكه الميناء من إمكانيات متاحة لها، وبناء عليه يمكن صياغة المشكلة في الأسئلة الثلاثة الآتية:

- ماهي المشكلات والصعوبات التي تواجه ميناء العقبة الأردني في رفع القدرات التشغيلية للميناء من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة؟

- ما هي خدمات القيمة المضافة التي يمكن للميناء تقديمها ، وتمكن من رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة ؟

- ما هي خدمات القيمة المضافة لدعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة؟

٣- الدراسات السابقة :

٣-١ أثر الخدمات اللوجستية في الموانئ على كفاءة الميناء .

دراسة رصاع (٢٠١٩) " دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران".

هدفت الدراسة إلى إدراك مكانة العمليات اللوجيستية وأهميتها في ازدهار الموانئ، كما وضحت دور الخدمات اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية؛ باعتبارها ركيزة أساسية في الأعمال التجارية الخاصة بأنشطة الميناء الحديث، وطبقت الدراسة على مينائي روتردام بدولة هولندا وهران بدولة الجزائر العربية وخلصت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها :

١. ضعف الامكانيات اللوجستية بميناء وهران بالجزائر أبعد أن يكون ضمن التصنيف العالمي للموانئ الحديثة ، ولم يكن بين موانئ الجيل الثالث أيضا ، على الرغم من أعمال تطويره التي صاحبت فترة الدراسة.

٢. ضعف ميناء وهران في البنية الفوقية المتمثلة في ضعف المعدات والتجهيزات المتعلقة بتداول البضائع والحاويات، مما سبب أن عملية مناولة الحاويات في ميناء وهران لا تتجاوز ٣٠ حاوية في الساعة.

٣. ان البنية التحتية لميناء وهران لا تتناسب مع المقاييس الدولية، وتطورات الموانئ العالمية الحديثة، مما يقلل الرغبة لدى ملاك السفن الكبيرة في التعامل مع الميناء واستهداف الموانئ المنافسة الأخرى.

دراسة خضرة وأوسطة (٢٠٢٠) "تكامل الأنظمة اللوجستية ودور الأرصفة في مرفأ اللاذقية"

ركزت هذه الدراسة على التصدي للتحديات والعقبات التي يواجهها ميناء اللاذقية في النقل واللوجستيات، كما هدفت إلى التعرف على الأرصفة المختصة في مناولة بضائع الحاويات وبضائع الفرط، والتعرف على الأرصفة الخارجة عن الاستثمار بشكل نهائي، وطبقت هذه الدراسة على ميناء اللاذقية بالجمهورية العربية السورية، وتوصلت الدراسة إلى ضرورة زيادة عدد الأرصفة المختصة في مناولة الحاويات من خلال إعادة هيكلة الأرصفة ذات الاستثمار المهدوم، واستغلالها لتصبح أرصفة مخصصة لبضائع الحاويات، أو دمج عدد من أرصفة البضائع الفرط، لتكون مخصصة بمناولة البضائع المحواة .

دراسة سويدان (٢٠٢١) " دور إدارة المراكز اللوجستية في زيادة كفاءة الموانئ البحرية المصرية والأجنبية"

هدفت الدراسة إلى التوصل للمتطلبات المناسبة لتنشيط ورفع الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية المصرية لزيادة الميزة التنافسية لها، كما هدفت إلى إنشاء مراكز لوجستية وإدارتها داخل منظومة الموانئ البحرية المصرية، وتقديم الاستشارات لتحسين هذه المراكز وتطويرها؛ لما لها من دور فعال في رفع القيمة الاستثمارية لهذه الموانئ، وأسفرت نتائج الدراسة عن وجود علاقة طردية بين إدارة المراكز اللوجستية ومستوى كفاءة الموانئ المصرية، كما توصلت إلى عدم استثمار مناطق الضهير للموانئ البحرية، وتكدسها بالأنشطة السكنية والصناعية.

٣- ٢ أثر الخدمات اللوجستية في الموانئ على التجارة الخارجية

دراسة (2017) "The Logistics Performance Effected in Gani" "International Trade"

هدفت الدراسة إلى تحديد آثار الأداء اللوجستي على التجارة الدولية بواسطة الاعتماد على عينة تتكون من ٦٠ دولة في أربع فترات زمنية هي (٢٠٠٧ - ٢٠١٠ - ٢٠١٢ - ٢٠١٤) واستخدمت الدراسة نموذج الجاذبية لتحقيق هدفها وخلصت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها: وجود ارتباط مباشر بين الأداء اللوجستي وكمية البضائع الصادرة والواردة، كما أكدت على أن أي تحسين في الخدمات اللوجستية والاستثمار في البنى التحتية اللوجستية من شأنه تعزيز التجارة الخارجية ورفع مستواها.

دراسة محمود (٢٠١٩) "The Impact of Seaports on Supporting Foreign Trade in Kenya"

هدفت الدراسة إلى تحديد أهمية الموانئ البحرية في دعم التجارة الخارجية في دولة كينيا، من خلال استخدام منهج التحليل القياسي لدراسة مدى تأثير إجمالي التجارة الخارجية في كينيا بالخدمات اللوجستية المتاحة بالموانئ الكينية، واستخدمت الدراسة أداة التحليل البيئي الرباعي (SWOT ANALYSIS) لتحليل كفاءة الموانئ الكينية البحرية ومكانتها في دعم التجارة الخارجية، كما تم استخدام نموذج الجاذبية، وطبقت الدراسة على ميناء مومباسا - بجمهورية كينيا وتوصلت الدراسة إلى أن الخدمات اللوجستية المتاحة في قطاع النقل البحري ذات تأثير كبير في إدارة الحركة التجارية الخارجية بدولة كينيا، من خلال تقديم تسهيلات ومساعدات للسفن في الموانئ البحرية؛ لتعمل على انخفاض وقت التصدير وتقليل التكاليف المتعلقة بنقل البضائع.

دراسة بوشول واخرون (٢٠٢٠) "The Role of Logistics Services in Promoting Intra-Arab

Trade: An Empirical Study Using the Gravity Model"

هدفت الدراسة إلى معرفة الترابط بين التجارة البينية و الخدمات اللوجستية بين ١٥ دولة عربية من خلال تطبيق معادلة الجاذبية (GRAVITY MODEL) خلال سنة ٢٠١٥، وطبقت هذه الدراسة على عينة تتكون من ١٥ دولة عربية على النحو التالي: الإمارات العربية المتحدة، البحرين، الجزائر، مصر، الأردن، الكويت، لبنان، المغرب، موريتانيا، عمان، قطر، السعودية، السودان، الصومال و تونس وقد خلصت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها: وجود ترابط طردي بين كمية الصادرات، وإن نسبة الزيادة ١٠ % في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الكلي، ويترتب على ذلك زيادة صادراته بنسبة ٢١ %.

٤- أهمية الدراسة

تستند الدراسة إلى طبيعة العلاقة الطردية بين ما تقدمه الموانئ البحرية من خدمات، وما يمكن تحقيقه من زيادة في حجم التداول بالميناء؛ نتيجة تحسين مستوى الخدمات اللوجستية المتاحة، وإضافة خدمات لوجستية جديدة تؤدي إلى زيادة القدرات الاستيعابية للميناء؛ نتيجة جذب المزيد من العملاء، وبالتالي زيادة في الحركة (سفن - بضائع).

٥- منهجية الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي لتحقيق أهدافها المتمثلة - بشكل رئيس - في الكشف عن آثار تقديم خدمات لوجستية مضافة؛ لدعم التجارة الخارجية بالموانئ، من خلال التطبيق على ميناء العقبة في الأردن، كما اعتمدت الدراسة على المسح المكتبي لبناء الإطار النظري وجمع البيانات الثانوية من المصادر العلمية المختلفة، كما تم اللجوء في بعض جوانب الدراسة إلى مناهج أخرى كمنهجي الاستنباط، والاستقراء، والتحليل

المقارن لمناسبتها في تفسير نتائج الأسلوب الاستقصائي في الدراسة، ويوضح الجدول رقم (1) مثال على المنهجية التي اتبعها الباحث لجمع البيانات التي توضح مشكلة الدراسة.

جدول رقم (1) : نسب استخدام أرصفة ميناء العقبة الرئيسي (٢٠١٩-٢٠٢٢)

2022		2021		2020		2019		رقم الرصيف
اجمالي المناولة بالطن	نسبة الأشغال	اجمالي المناولة بالطن	نسبة الأشغال	اجمالي المناولة بالطن	نسبة الأشغال	اجمالي المناولة اطنان	نسبة الأشغال	
305027	%25	233731	%21	243838	%25	294990	%28	1
147715	%39	125775	%24	109142	%23	190158	%39	2
1079968	%63	1205234	%57	1186789	%64	1482758	%75	3
659122	%52	545208	%38	700352	%45	815804	%45	4
403345	%34	229001	%39	276921	%24	276090	%30	5
35704	%11	57540	%14	81554	%18	22945	%5	6
44028	%13	25716	%9	19190	%4	-----	-----	7
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	8
2354557	%45	1679043	%40	1682643	%41	1433896	%42	9
5029466	2.82	4101248	2.45	4300429	2.44	4516641	2.64	الإجمالي
558830	0.3133	455694	0.2722	477825	0.2711	501849	0.2933	المتوسط

مصدر الجدول الباحث من واقع تقارير شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ

٦- فروض الدراسة:

تمحور البحث حول فرضية أساسية تتمثل في: وجود علاقة طردية بين خدمات القيمة المضافة (سواء المقدمة حالياً، أو خدمات جديدة تتم اضافتها) وبين دعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة في مجال زيادة الحركة بالميناء، وزيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد.

٧- المفاهيم والعناوين:

- **الخدمات اللوجستية Logistics services**: هي مجموعة من الأنشطة والعمليات التي تتضمن تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق المواد والسلع والمعلومات والأموال من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، بهدف إرضاء متطلبات المستهلك (Vissak , 2002).

- **خدمات القيمة المضافة** : هي مجموعة من الأنشطة والعمليات اللوجستية التي تضيف قيمة إلى المنتج أو الخدمة النهائية، و تتمثل هذه القيمة في تحسين جودة المنتج أو الخدمة، أو خفض تكاليف الإنتاج أو التوزيع، أو زيادة رضا العملاء (Suvittawat, A.,2018).

- **الميناء البحري**: هو منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن. (Witell, L., 2016).

٨- متغيرات الدراسة:

٨-١ المتغيرات المستقلة: الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة.

ركزت الدراسة الحالية على آثار تقديم الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة، وهي الخدمات المساهمة مع الخدمات الفعلية لنشاط الميناء الفعلي، وتشمل كافة الخدمات الداعمة المتعلقة بنقل المادة أو المنتج من مصدره إلى المستخدم، سواء أكان نهائياً أو وسيطاً، ويترتب على هذا التدفق أو النقل تكلفة تتحمل قيمتها المادة أو المنتج، وتعتبر خدمات داعمة للميناء، ويتكون المتغير المستقل من متغيرات تابعة يتم استخدامها في بناء أداة الدراسة، واثبات علاقتها بالمتغير المستقل، حسب دورها في اثبات فرضيات الدراسة، وأهميتها والنتائج المترتبة على مدى توظيفها في الواقع العملي بميناء العقبة - الأردن .

جدول رقم (٢) الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة

الخدمات اللوجستية الداعمة	الخدمات اللوجستية المتكاملة	الخدمات اللوجستية العامة
<ul style="list-style-type: none"> • مرافق وقوف السيارات Parking Facilities • الميزان Weighbridges • تسهيلات الجمارك Customs Facilities • صيانة وإصلاح الشاحنات Truck maintenance and repair • إصلاح الحاوية وصيانتها Container repair and maintenance • مرافق التنظيف Cleaning facilities • مرافق الصهاريج Tanking Facilities • خدمات الأمن والحماية Safety and security services 	<ul style="list-style-type: none"> • رقابة الجودة Quality Control • إعادة التعبئة Repacking • التخصيص Customizing • تجميع / حشد Assembly • الفحص Testing • الإصلاح Repair • إعادة الاستخدام Re-Use 	<ul style="list-style-type: none"> • الشحن والتفريغ Loading and Unloading • التعبئة الفض Stripping • Stuffing • تخزين المواد السائبة Bulk Storage • التخزين العام general storage • التخزين المبرد والمهوى • Refrigerated and ventilated storage • مركز توزيع Distribution centers

الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على مصدر الميلادي، ٢٠٠١.

٨-٢ المتغير التابع : التجارة الخارجية بالموانئ البحرية.

تعرف بأنها مجموعة من الإجراءات والعمليات التي تهدف إلى تسهيل حركة البضائع والسفن في الموانئ البحرية؛ مما يؤدي إلى زيادة حجم التجارة الخارجية، وتعزيز النمو الاقتصادي. (علي، ٢٠١٩)، والتي تتمثل في :

- دعم التجارة الخارجية بالموانئ في مجال زيادة حركة السفن والبضائع.
- دعم التجارة الخارجية بالموانئ في مجال زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد.

٩- حدود ومجتمع الدراسة:

الحدود الزمنية: غطت الدراسة فترة زمنية مقدارها أربع سنوات بدأت من عام ٢٠١٩م حتى عام ٢٠٢٢م
الحدود المكانية: ميناء العقبة الرئيسي - الأردن.

١٠- عينة الدراسة:

تمثلت عينة البحث في مجتمع ميناء العقبة - الأردن من الموظفين العاملين بها، واهتم الباحث بالتواصل المباشر مع عينة البحث ويرجع ذلك للعوامل التالية :

- الاطلاع على نوع كل منهم ووظيفته، ومدى تمكنه منها، والتنظيم الإداري للعاملين في الميناء، والمسمى الوظيفي لهم .

- الاعتماد على توصيف المهمة المنوطة بكل فرد من العاملين من خلال الاطلاع على رأيه الشخصي؛ للتأكد بدقة من خصائص وظيفته؛ وذلك لاعتماد الدراسة على آراء العينة في تفسير مشكلة الدراسة، وأيضاً للتأكد من صحة فروض الدراسة ونتائجها.

- العنصر البشري له دور رئيس وأساسي، يتمثل في تسهيل الحركة في الميناء من (حيث المعاملات الإدارية - وتنظيم أولويات الشحن والتفريغ - وتحقيق مطالب عملاء الميناء بسرعه وكفاءة ... الخ) بما ينعكس - إيجاباً- على ما تقدمه الدراسة من نتائج وتوصيات .

يظهر الجدول رقم (٣) التوزيع النسبي لأفراد مجتمع وعينة الدراسة ونسبتها المئوية حسب طبيعة العمل.

جدول رقم (٣) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب طبيعة العمل

(%)	عدد أفراد العينة الدراسية	
28.29	58	العاملون في ميناء العقبة
26.34	54	وكلاء الشحن البحري
20.98	43	أصحاب البضائع
24.39	50	العاملون في شركات الخطوط الملاحية
100	205	المجموع

١١- الخدمات اللوجستية المقدمة في الموانئ البحرية:

شهدت العقود الثلاثة الأخيرة تطورات هائلة في صناعة النقل البحري، وأسهمت تطبيقات علم اللوجستيات في نهضة هذه الصناعة لما قدمته من أنشطة دعمت قدرات العديد من مؤسسات النقل البحري وزادت من نجاحاتها(بوعدلة، ٢٠٢١). وتعرف الخدمات اللوجستية - في أبسط صورها - بأنها تجميع الأنشطة التي لها علاقة بتدفق وتخزين السلع والخدمات وإدارتها جماعياً Manage collectively بغرض إمداد العملاء بالسلع والخدمات التي يرغبونها في التوقيت والمكان المحددين والجودة المطلوبة (النحراوي، ٢٠١٤)، ويتمثل الهدف الأسمى والأساسي للخدمات اللوجستية التي تقدمها الموانئ في تقديم كل ما يستلزم من منتجات وخدمات تلبي رغبة العملاء في الوقت والمكان المناسبين ، وبالشكل الذي يتناسب مع متطلبات العملاء؛ مما يوفر للميناء دعماً في مركزه التنافسي، وزيادة في الأرباح العائدة إليه من كل خدمة ومنتج يقدمه (المتيوتي وآخرون، ٢٠١٦)، كما أن من أهدافها التأكيد على أن تطوير العملية اللوجستية يسمح بنقل البضائع، ابتداءً من مرحلة الشراء أو تجهيز المادة الخام وصولاً إلى المستهلك، بما يتناسب مع طلب العميل، حيث يتم عملية التخطيط والتنفيذ والمراقبة لكل من الوظائف الأساسية اللازمة لنقل البضائع ؛ كي يتم اشباع متطلبات السوق في الوقت المناسب وبأقل تكلفة (Chetty, ٢٠١٢).

١٢- أداة الدراسة

اعتمدت الدراسة الحالية على استبانة للإجابة على تساؤلات الدراسة، واتبعت في إعدادها أسس المنهج العلمي لبنائها والتحقق من صدقها وثباتها، وتكونت من (٤٩) فقرة تهدف في مجملها قياس مستوى استجابات أفراد عينة الدراسة نحو (المتغير المستقل – المتغير التابع) كما يوضحها الجدول (٤) و (٥) واللذان يوضحان اتساق المقياس وثباته، وقد قسمت الفقرات إلى مجموعتين:

• المجموعة الأولى: تتعلق بالمتغير المستقل للدراسة كما يوضحها الجدول رقم (٤)

جدول رقم (٤):

المجالات	عدد الفقرات	معامل الثبات (كرونباخ ألفا)
الخدمات اللوجستية المضافة العامة	8	0.90
الخدمات اللوجستية المضافة المتكاملة	10	0.92
الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة	6	0.88
المجالات ككل	24	0.93

المصدر الباحث من خلال تحليل أداة الدراسة

• المجموعة الثانية: تتعلق بالمتغير التابع للدراسة كما يوضحها الجدول رقم (٥) حيث يوضح قيم معاملات الثبات لمجالات متغير الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة.

جدول رقم (٥):

المجالات	عدد الفقرات	معامل الثبات (كرونباخ ألفا)
دعم التجارة الخارجية في مجال زيادة حركة السفن والبضائع	12	0.89
دعم التجارة الخارجية في مجال زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد	13	0.91
الفقرات ككل	25	0.94

المصدر الباحث من خلال تحليل أداة الدراسة

١٣- استقصاء أسئلة الدراسة:

١- النتائج المتعلقة بالسؤال الأول لمشكلة الدراسة: ما هي المشكلات والصعوبات التي تواجه ميناء العقبة الأردني في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة؟

يتضح من الجدول رقم (٦) التكرارات والنسب المئوية المتعلقة بإجابات عينة الدراسة نحو المشكلات والصعوبات التي تواجه ميناء العقبة الأردني وعلاقتها في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة.

رقم الفقرة	المشكلات والصعوبات التي تواجه ميناء العقبة الأردني	التكرار	النسبة المئوية (%)	النسبة التراكمية (%)
1	حاجة الميناء إلى تعزيز ودعم معدات المناولة المتاحة (تحديثها وزيادة أعدادها).	75	17.20	17.20
2	الحاجة لزيادة استغلال الفراغات التخزينية بالساحات والمخازن.	72	16.51	33.72
3	أهمية وجود ورش إصلاح وصيانة لخدمة البواخر والشاحنات داخل رقعة الميناء.	65	14.91	48.62
4	الحاجة إلى تبسيط وتيسير الإجراءات الخاصة بخدمات التخزين بالميناء.	51	11.70	60.32
5	الحاجة إلى رفع كفاءة تشغيل الحملات والسيطرة على كافة الأوقات المهدرة في التشغيل، وكذا كافة أوجه القصور الأخرى المرتبطة بذلك.	30	6.88	67.20
6	حاجة الميناء إلى أتمتة جميع الإجراءات الورقية وتيسيرها لمستخدمي الميناء.	28	6.42	73.62
7	الاهتمام بتخفيض معادل دورات السفن في الميناء برفع كفاءة عمليات التشغيل.	19	4.36	77.98
8	ضعف الاهتمام باستخدام البرامج الإدارية المحوسبة الحديثة في تسيير الأعمال.	16	3.67	81.65
9	عدم كفاية أوقات التشغيل الرسمية خلال الدوام الرسمي في الميناء وخصوصاً في شهر رمضان.	15	3.44	85.09
10	ضعف الاهتمام بخدمات تقديم الطعام والتراب ضمن الميناء.	14	3.21	88.30
11	عدم الاهتمام بوجود محطات تزويد بالوقود للمركبات العاملة ضمن منطقة الميناء.	13	2.98	91.28
12	تحتاج الكوادر العاملة بالميناء إلى مزيد من الاهتمام برفع التأهيل العلمي والمهني.	12	2.75	94.04
13	ضعف الاهتمام بتوفير أماكن خاصة للإسترخاء للعملاء والمرابحين.	10	2.29	96.33
14	ضعف الاهتمام بتوفير وسائل السلامة العامة في مرافق الميناء.	9	2.06	98.39
15	زيادة مشكلات التلوث البيئي ضمن الميناء.	7	1.61	100.00
-	المجموع الكلي	436	100	-

(المصدر الباحث من خلال تطبيق أداة الدراسة)

يتضح من النتائج في الجدول (٦) تعدد المشكلات والصعوبات التي تواجه ميناء العقبة الأردني في رفع القدرات التشغيلية من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة، حيث كان من أهم هذه الصعوبات: حاجة الميناء إلى تعزيز ودعم معدات المناولة المتاحة (تحديثها وزيادة أعدادها) "بنسبة تأييد (١٧.٢٠%) من العدد الإجمالي لإجابات أفراد عينة الدراسة، وجاء في الترتيب الثاني "الحاجة لزيادة استغلال الفراغات التخزينية بالساحات والمخازن"، وبنسبة موافقة (١٦.٥١) ، وجاء في الترتيب الثالث " أهمية وجود ورش إصلاح وصيانة لخدمة البواخر والشاحنات داخل رقعة الميناء." وبنسبة موافقة (١٤.٩١%)، يليها في الترتيب الرابع " الحاجة إلى تبسيط وتيسير الإجراءات الخاصة بخدمات التخزين بالميناء." وبنسبة موافقة (١١.٧٠%) وفي الترتيب الخامس "الحاجة إلى رفع كفاءة تشغيل العمليات والسيطرة على كافة الأوقات المهدرة في التشغيل، وكذا كافة أوجه القصور الأخرى المرتبطة بذلك."، وبنسبة موافقة (٦.٨٨%). وفي الترتيب قبل الأخير " ضعف الاهتمام بتوفير وسائل السلامة العامة في مرافق الميناء" وبنسبة موافقة (٢.٠٦%). وفي الترتيب الخامس عشر والأخير " زيادة مشكلات التلوث البيئي ضمن الميناء"، وبنسبة موافقة (١.٦١%).

٢- النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني: ما هي خدمات القيمة المضافة التي يمكن من خلالها رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة ؟
للإجابة عن هذا السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد عينة الدراسة نحو مجالات المتغير المستقل الموضحة في الجدول رقم (٧).

جدول رقم (٧)

رقم المجال	المجالات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الترتيب حسب الأهمية	المستوى
1	الخدمات اللوجستية المضافة العامة	3.914	0.54	2	مرتفع
2	الخدمات اللوجستية المضافة المتكاملة	3.929	0.61	1	مرتفع
3	الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة	3.824	0.57	3	مرتفع
-	المستوى العام	3.889	0.51	-	مرتفع

المصدر الباحث من خلال تطبيق أداة الدراسة

يتضح من الجدول رقم (٧) ارتفاع المستوى العام لوجهة نظر أفراد عينة الدراسة نحو الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة التي يمكن من خلالها رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة، حيث بلغ المتوسط الحسابي العام لاستجابات عينة الدراسة (٣.٨٨٩)، بانحراف معياري (٠.٥١) وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة.

وسيتيم عرض النتائج المتعلقة باستجابات عينة الدراسة على فقرات مجالات مقياس الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة التي يمكن من خلالها رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة .

• في مجال الخدمات اللوجستية المضافة العامة

شملت الفقرات (تحسين الخدمات – تسهيلات التخزين – إعداد وتجهيز البضائع – إنشاء مركز توزيع قريب للميناء – تقديم خدمات لوجستية جديدة – توفير مساحات اضافيه – إنشاء نظم المراقبة) حيث جاء المستوى العام لوجهة نظر عينة الدراسة مرتفعاً؛ وبلغ المتوسط الحسابي العام لاستجابات عينة الدراسة (٣.٩١٤) بانحراف معياري (٠.٥٤)، وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية المضافة العامة في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة.

• مجال الخدمات اللوجستية المضافة المتكاملة

وشملت الفقرات (تحسين البنية التحتية – تخصيص ارصفة معينة – زيادة العمليات التفقيشية – توفير خدمات لوجستية متكاملة – دعم البحث والابتكار في مجال اللوجستيات – تكامل مبادئ الاستدامة – إدارة الميناء هي المسؤول الرئيسي عن توفير كافة الخدمات اللوجستية – توفير خدمة التغليف – إعادة التدوير – الرقابة والتأكيد على الجودة)، وكانت النتيجة ارتفاع المستوى العام لوجهة نظر أفراد عينة الدراسة نحو فقرات مجال الخدمات اللوجستية المضافة المتكاملة التي يمكن من خلالها رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة، حيث بلغ المتوسط

الحسابي العام لاستجابات عينة الدراسة (٣.٩٢٩)، بانحراف معياري (٠.٦١) وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية المضافة التكاملية في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة.

• مجال الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة

حيث اشتملت الفقرات على (احتياج الميناء منظومة معلومات – تقديم خدمات الصيانة – توفير خدمات الطعام والشراب ذات جودة عالية – توفير الخدمة الفندقية والمكاتب الإدارية بالقرب من الميناء – توفير وسائل نقل البضائع) وكانت النتيجة ارتفاع المستوى العام لوجهة نظر أفراد عينة الدراسة نحو فقرات مجال الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة التي يمكن من خلالها رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة؛ حيث بلغ المتوسط الحسابي العام لاستجابات عينة الدراسة (٣.٨٢٤)، بانحراف معياري (٠.٥٧) وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة.

٣- النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث: ما هي خدمات القيمة المضافة لدعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة ؟

للإجابة عن هذا السؤال تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد عينة الدراسة نحو مجالات المتغير التابع من أداة الدراسة وترتيبها تنازلياً حسب المستوى في الجدول رقم (٨).

جدول رقم (٨)

رقم المجال	المجالات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الترتيب حسب الأهمية	المستوى
1	زيادة حركة السفن والبضائع	3.782	0.66	2	مرتفع
2	زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد	3.923	0.71	1	مرتفع
-	المستوى العام	3.852	0.57	-	مرتفع

يتضح من الجدول رقم (٨) ارتفاع المستوى العام لوجهة نظر أفراد عينة الدراسة نحو الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة لدعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة جاء مرتفعاً، حيث بلغ المتوسط الحسابي العام لاستجابات عينة الدراسة (٣.٨٥٢)، بانحراف معياري (٠.٥٧) وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة.

٤- فيما يلي عرض للنتائج المتعلقة باستجابات عينة الدراسة على فقرات مجالات مقياس خدمات القيمة المضافة لدعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة.

• خدمات القيمة المضافة في مجال زيادة حركة السفن والبضائع

للتعرف على مستوى استجابات عينة الدراسة نحو فقرات مجال الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في مجال زيادة حركة السفن والبضائع تضمن (١٢) فقرة في الجدول رقم (٩)

رقم الفقرة	الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الترتيب حسب الأهمية	المستوى
10	يسهم تعزيز ودعم معدات المناولة وزيادة عددها في زيادة حركة السفن والبضائع في الميناء	4.106	0.70	1	مرتفع
3	يسهم وضع مؤشرات تشغيلية بشكل دوري من قبل إدارة الميناء في زيادة حركة السفن والبضائع في الميناء	4.061	0.69	2	مرتفع
9	يسهم إهتمام إدارة الميناء بشكل مستمر باستطلاع رأي العملاء حول جودة خدمات الميناء في زيادة حركة السفن والبضائع في الميناء	4.029	0.76	3	مرتفع
7	يسهم زيادة عدد ساعات العمل الفعلي في جميع أشهر السنة في زيادة حركة السفن والبضائع	3.963	0.65	4	مرتفع
1	يسهم عمليات التحديث والاعتماد على البرامج الإلكترونية الحديثة في الميناء على زيادة حركة السفن والبضائع	3.905	0.81	5	مرتفع
2	يسهم وجود آلية واضحة لتقديم الخدمات و متابعتها في الميناء في زيادة حركة السفن والبضائع	3.697	0.74	6	مرتفع
11	يسهم توفير قنوات للتغذية الراجعة تسمح للعملاء بإبداء أي مقترحات أو تعديلات في زيادة حركة السفن والبضائع	3.649	0.75	7	متوسط
6	يسهم توفير الميناء لأرصفتها مخصصة للحفاظ على سلامة البضائع في زيادة حركة السفن والبضائع في الميناء	3.631	0.64	8	متوسط
4	يسهم زيادة الإهتمام بأنشطة التسويق لأعمال الميناء والخدمات التي يقدمها للعملاء في زيادة حركة السفن والبضائع	3.625	0.73	9	متوسط
18	يسهم إهتمام إدارة الميناء باستقطاب أصحاب الخبرة والكفاءة لتطوير أعمال الميناء على استقبال مزيد من السفن والبضائع	3.601	0.94	10	متوسط
12	يسهم إنشاء ورش الصيانة والخدمات المساندة الأخرى في الميناء في زيادة حركة السفن والبضائع	3.579	0.61	11	متوسط
5	يؤدي زيادة إهتمام إدارة الميناء بعمليات التدريب وتطوير قدرات العاملين في زيادة حركة السفن والبضائع	3.532	0.89	12	متوسط
-	المستوى العام للخدمات اللوجستية المضافة في مجال زيادة حركة السفن والبضائع	3.782	0.66	-	مرتفع

يتضح من الجدول رقم (٩) ارتفاع المستوى العام لوجهة نظر أفراد عينة الدراسة نحو فقرات مجال الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في مجال زيادة حركة السفن والبضائع في ميناء العقبة؛ حيث بلغ المتوسط الحسابي العام لاستجابات عينة الدراسة (٣.٧٨٣) بانحراف معياري (٠.٦٦) وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في زيادة حركة السفن والبضائع في ميناء العقبة.

• خدمات القيمة المضافة في مجال زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد
يتضح استجابة عينة الدراسة من خلال الجدول رقم (١٠)

جدول (١٠)

رقم الفقرة	الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الترتيب حسب الأهمية	المستوى
23	يسهم اهتمام الميناء بإنجاز الأعمال وفقاً لنظام الجودة الشامل في زيادة رضا العملاء وجذبهم	4.194	0.75	1	مرتفع
19	يؤدي إهتمام إدارة الميناء إلى تحسين الإجراءات والعمليات المتبعة في العمل في جذب عملاء جدد	4.165	0.93	2	مرتفع
18	تسهم مراقبة العمليات وطرق التشغيل في الميناء في جذب عملاء جدد	4.113	0.79	3	مرتفع
22	يسهم تطبيق مبادئ الحوكمة في تسهيل المهام والمسؤوليات في الميناء بما يؤدي إلى جذب مزيد من العملاء	4.101	0.77	4	مرتفع
13	يسهم اهتمام الميناء بتوفير كافة الإجراءات للحفاظ على سلامة وأمان وراحة العملاء في جذب عملاء جدد	4.054	0.85	5	مرتفع

21	يسهم قيام إدارة الميناء بقياس الأداء الفعلي لكافة العمليات التشغيلية في جذب مزيد من العملاء الجدد	3.942	0.80	6	مرتفع
16	يسهم تبني إدارة الميناء برامج المسؤولية تجاه المجتمع مثل الصحة والسلامة، حماية البيئة في جذب مزيد من العملاء الجدد	3.887	0.86	7	مرتفع
14	يسهم توفير الميناء للموظفين كافة الوسائل التي تمكنهم من أداء أعمالهم على أحسن وجه في جذب العملاء الجدد	3.879	0.88	8	مرتفع
24	يسهم تسهيل إدارة الميناء آلية الاتصال بين جميع المستويات الإدارية مع العملاء داخل الميناء في زيادة رضا العملاء وجذب عملاء جدد	3.770	0.87	9	مرتفع
20	يسهم عمل مراجعة دورية للسياسات والاستراتيجيات بهدف تحسين القدرة التنافسية للميناء في جذب عملاء جدد	3.758	0.72	10	مرتفع
15	يعمل تشجيع إدارة الميناء على العمل بروح الفريق الواحد في جذب مزيد من العملاء	3.754	1.02	11	مرتفع
17	زيادة استمرار إهتمام إدارة الميناء بتدريب العاملين واثرائهم بدورات تدريبية متخصصة تطور من مهاراتهم في جذب مزيد من العملاء الجدد	3.695	0.96	12	مرتفع
25	يسهم إهتمام إدارة الميناء بتنظيم وإقامة نشاطات إجتماعية مع العملاء في جذب عملاء جدد	3.687	0.88	13	مرتفع
-	المستوى العام للخدمات اللوجستية المضافة في مجال زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد	3.929	0.61	-	مرتفع

يتضح من الجدول رقم (١٠) ارتفاع المستوى العام لوجهة نظر أفراد عينة الدراسة نحو فقرات مجال الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في مجال زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد في ميناء العقبة؛ حيث بلغ المتوسط الحسابي العام الاستجابات عينة الدراسة (٣.٩٢٩)، بانحراف معياري (٠.٦١) وتعكس هذه النتيجة مستوى مرتفعاً لأهمية الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد في ميناء العقبة.

١٤- نتائج الدراسة:

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج مقسمة كما يلي

١٤-١ النتائج الرئيسية لمشكلة البحث

- حاجة ميناء العقبة لزيادة حجم حركة السفن والبضائع؛ نظراً لتواضع حجمها الحالي قياساً بما يمتلكه الميناء من إمكانيات متاحة له من أرصفة وساحات ومخازن ومعدات ... الخ).
- العمل على تحسين مستوى ما يقدمه الميناء من خدمات لوجستية، والعمل على تقديم خدمات لوجستية أخرى جديدة للعملاء تتوافق مع ما يمتلكه الميناء من إمكانيات متاحة؛ للوصول إلى حجم اقتصادي للحركة.
- توصلت الدراسة إلى أن العوامل المؤثرة في الثبات النسبي لحجم تعاملات العملاء الحاليين جاءت نتيجة للثبات النسبي في مستوى الخدمات اللوجستية المقدمة إليهم علي مدار السنوات التي غطتها الدراسة (أربع سنوات).
- ارتفاع أسعار الصادرات والواردات بميناء العقبة جاء نتيجة لارتفاع تكاليف الخدمات التشغيلية التي يقدمها الميناء لمستخدميه وعملائه.

١٤-٢ الأهمية النسبية للخدمات اللوجستية النوعية

- أكدت نتائج الدراسة أن الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة تلعب دوراً أساسياً في رفع القدرات التشغيلية لميناء العقبة من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة، حيث تبين من النتائج أن:
- الخدمات اللوجستية المضافة المتكاملة حققت الترتيب الأول - من حيث الأهمية- في رفع القدرات التشغيلية الميناء العقبة
- الخدمات اللوجستية المضافة العامة جاءت في الترتيب الثاني وبمستوى مرتفع.
- الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة في الترتيب الثالث وبمستوى مرتفع.
- عملت الخدمات اللوجستية المضافة العامة على تحسين الخدمات التخزينية بزيادة استغلال الفراغات وتوفير تسهيلات لتخزين أنواع متنوعة من البضائع، كما تسهم في تسريع عمليات النقل وتقليل التكاليف.
- تسهم الخدمات اللوجستية المضافة المتكاملة في تحسين البنية التحتية للميناء وتحديثها، وتعزيز كفاءة العمليات الأمنية والتفتيشية، وتقليل تكاليف النقل، وتوفير خدمات التغليف وإعادة التدوير؛ يزيد من جودة الخدمات ويجذب عملاء جدد .

• الخدمات اللوجستية المضافة الداعمة تسهم في تحسين الاتصالات بين مستخدمي الميناء من خلال منظومة معلومات إلكترونية، وتقديم خدمات صيانة الشاحنات وتوفير خدمات الطعام والإقامة بالقرب من الميناء، مما يزيد من فرص العمل ويعزز حركة البضائع .

٣-١٤ الأهمية النسبية للخدمات اللوجستية في دعم التجارة الخارجية:

• الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة يمكن أن تلعب دوراً أساسياً في دعم التجارة الخارجية في ميناء العقبة من وجهة نظر أفراد العينة الدراسة، حيث تبين أن الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة لها تأثير في مجال زيادة عدد العملاء وجذب عملاء جدد، وقد جاء ذلك في الترتيب الأول من حيث الأهمية النسبية، وبمستوى مرتفع ، وبمتوسط حسابي قيمته (٣.٩٢٣) وله دلالة وأهمية.

• جاءت الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في مجال زيادة حركة السفن والبضائع في الترتيب الثاني بمستوى مرتفع به توسط حسابي (٣.٧٨٢) له دلالة وأهمية.

١٥- التوصيات

بناء على نتائج الدراسة، توصل الباحث إلى مجموعة توصيات مهمة تمثل خطوات جوهرية لتحسين أداء ميناء العقبة وخدماته، ومن هذه التوصيات ما يأتي:

١- وضع خطة استراتيجية ، أو تحديث الخطة المتاحة بغض النظر عن أي متغيرات قد تكون محتملة في المستقبل القريب من أجل إعطاء أولوية نحو تسخير كافة الجهود والإمكانيات لإدارة الميناء، والعمل على تحسين الخدمات الحالية للوصول إلى الحجم الاقتصادي للطاقة التشغيلية للميناء، لتتناسب مع الإمكانيات المتاحة.

٢- تواصل الميناء المستمر مع عملائه؛ للتعرف على احتياجاتهم واستفساراتهم، من أجل تلبية توقعاتهم وتحسين الخدمات.

٣- التعاون مع الجهات الحكومية وشركة تطوير العقبة سيعزز من فرص تنفيذ مشروعات لوجستية هامة، وسيساهم في تطوير الميناء.

٤- ضرورة اضطلاع إدارة الميناء بمسئوليتها تجاه مشروع برنامج التنمية المستدامة وفق رؤية المملكة ٢٠٣٠ والتعاون على تحقيق أهدافه.

٥- الاستفادة من تجارب الموانئ الأخرى في تطوير الميناء وتحسين الخدمات المقدمة.

٦- تطوير مهارات العاملين بالميناء ، وإعادة هندسة العمليات والتحسين المستمر لكفاءة العمالة.

٧- إعادة النظر في أساليب العمل لزيادة الإنتاجية وتقليل التكاليف.

٨- تحديث أساليب العمل بالميناء بشكل دوري.

٩- تفعيل منظومة المعلومات الإلكترونية ، واستخدام التكنولوجيا في تيسير الإجراءات.

١٠- التعاون والتنسيق الكامل مع كافة مؤسسات مجتمع ميناء العقبة خاصة الجمارك؛ لتسريع إجراءات العمل في كافة مرافق الميناء وتسهيلها.

- بوشول، السعيد؛ رياض، ريمي؛ الناصر، حميداتو، محمد ناصر (٢٠٢٠). دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية : دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية. مجلة الاصطلاحات الاقتصادية والاندماج في الاقتصاد العالمي، ١٤(١)، ٣٤١-٣٥٢.
- بوعدلة، سارة (٢٠٢١). قدرات وتحديات اللوجستيك ودوره في عملية التبادل التجاري الدولي - دراسة حالة ميناء الغزوات خلال الفترة ٢٠١١ - ٢٠١٩. مجلة المالية والأسواق، ٨(١)، ٢٤٦-٢٦٥.
- خضره، جلال بدر؛ أوسطه، يوسف عدنان (٢٠٢٠). تكامل الأنظمة اللوجستية ودور الأرصفة في مرفأ اللاذقية. مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية - سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية، ٤٢(٣)، ٣٥٣-٣٦٨.
- رصاع، حياة (٢٠١٩). دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران. رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران.
- زبشي، نوال (٢٠١٩). واقع اللوجستيك والنقل البحري الدولي للبضائع: دراسة مقارنة بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٧ رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم العلوم التجارية، جامعة عبدالحميد بن باديس، الجزائر.
- سويدان، دعاء محمد صالح محمد (٢٠٢١). دور إدارة المراكز اللوجستية في زيادة كفاءة الموانئ البحرية المصرية والأجنبية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئة، (١)، 135١-163.
- شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ <https://www.acpom.com.jo>
- عبد الوهاب، ترني (٢٠٢١). الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع. رسالة ماجستير، جامعة محمد البشر الإبراهيمي ببرج بوعريريج، الجزائر.
- علي، شريهان محمد علي محمد (٢٠١٩). دور الإدارة اللوجستية في تحسين أداء الموانئ البحرية: دراسة تطبيقية. رسالة دكتوراه، كلية التجارة قسم إدارة الأعمال، جامعة بورسعيد، مصر.
- المتيوتي، محمد احمد؛ صالح، شوكت خالد؛ حنضل، قاسم احمد (٢٠٢٠). دور أنشطة اللوجستك في تعزيز إستراتيجية التميز: دراسة استطلاعية لأراء عينة من العاملين في الشركة العامة للصناعات الكهربائية /ديالي. مجلة جامعة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية 10(1) 108-152.
- محمود، سالي محمد فريد (٢٠١٩). دور الموانئ البحرية في دعم التجارة الخارجية في كينيا. مجلة رماح للبحوث والدراسات، ٣٣، ٩١-١١٨.
- الميلادي، ياسمين محمد سالم (٢٠٠١). النقل من الباب إلى الباب في مصر. رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- أيمن النحراوى، (٢٠١٤). تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية. الإسكندرية - مصر، دار الفكر الجامعي.

- Chetty, P. (2012). Logistics- an American and European perspective. [online] Project Guru. Available at: <https://www.projectguru.in/logistics-an-american-and-european-perspective/> [Accessed 17 Des. 2022]
- Gani, A. (2017). The logistics performance effect in international trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279-288.
- Vissak . Tiia (2002) . Logistics Services Outsourcing: Recommendations for Achieving Success, Faculty of Economics and Business Administration, University of Tartu Narva Rd. 4-A311, 51009, Taru Eestonia.
- Suvittawat, A., Klichandeang, N., Singchai, K. (2018). Customer satisfaction evaluation by using service marketing mix model: A case study of budget hotel at Rayong province, Thailand. *The Journal of Social Sciences Research*, 2,104-109.
- Witell, L., Snyder, H., Gustafsson, A., Fombelle, P., Kristensson, P. (2016). Defining service innovation: A review and synthesis. *Journal of Business Research*, 69(8), 2863–2872.

قواعد النشر بالمجلة العلمية للجمعية العربية للملاحة

ترحب المجلة بنشر الأبحاث باللغتين العربية والإنجليزية، في حدود ١٠ إلى ١٨ صفحة وبحد أقصى ٤٥٠٠ كلمة شاملة المستخلصات والمراجع والأشكال، وتقدم الأبحاث من ثلاث نسخ مع نسخة الكترونية على عنوان الجمعية.

تكتب الأوراق البحثية بينط بحجم ١٢ نقطة عادي للأبحاث باللغة الإنجليزية وحجم ١٤ نقطة عادي للأبحاث باللغة العربية والعناوين الرئيسية بحجم ١٤ نقطة تقيل (Bold) والعناوين الفرعية بحجم ١٢ نقطة تقيل (Bold).
تقبل الأبحاث الأصلية التي لم يسبق نشرها على مسؤولية الباحث، وتحتفظ المجلة بحقوق النشر كاملة.

لغة النشر

تقبل الأبحاث باللغة العربية والإنجليزية مع إعداد مستخلص وعنوان البحث باللغة العربية والإنجليزية في حدود ١٥٠ كلمة تلخص أهم نقاط البحث وتوصياته.

الجدول والأشكال التوضيحية

يجب ترقيم جميع الجداول والأشكال بالترتيب مع كتابة عنوان ومصدر كل منها وبحد أقصى ١٥ شكل بحالة جيدة بحيث يمكن قراءة محتوياتها عند تصغيرها بعرض ١٠ سم، كذلك يجب تقديم أصول الصورة الملونة.

المعادلات الرياضية

تكتب المعادلات الرياضية بطريقة واضحة على منسق الكلمات مع تعريف الرموز غير الشائعة عند استخدامها لأول مرة.

المراجع

يشار للمراجع في المتن باسم العائلة والتاريخ فقط، مع إعداد قائمة للمراجع في نهاية البحث مرتبة أبجديا بحيث تشمل إسم المؤلف، ثم الحروف الأولية ثم سنة النشر وعنوان البحث و إسم المجلة العلمية بدون إختصار و إسم الناشر ومكان النشر.

قواعد التحكيم

- تحال الأبحاث للتحكيم دون ذكر إسم المؤلف حيث تعرض على محكم داخلي (أعضاء هيئة التحرير) ومحكم خارجي وفقا لتخصص كل بحث.
- تعرض الأبحاث على محكم ثالث في حالة تعارض الرأيين السابقين والذي يعتبر رأيه نهائيا.
- يستند المحكمون في قراراتهم بشأن البحث على معايير موضوعية ومحددة في نموذج التحكيم.
- تعرض جميع الأبحاث مرفقا لها تقرير المحكمين على هيئة التحرير لتحديد الأبحاث الصالحة للنشر.
- يتم إخطار الباحث بخطاب معتمد بإجازة نشر البحث وذلك بعد تسديد تكاليف النشر.

الجمعية العربية للملاحة

تأسست عام ١٩٧٨م وشهرت برقم ٦٩ / ٦٦٧ وانضمت لعضوية الإتحاد الدولي لجمعيات الملاحة فى ١٩٨٠.

أهداف وأنشطة الجمعية

- إقامة مجتمع ملاحى يضم كل من له إهتمامات بعلم الملاحة ودعم البحوث العلمية فى مجال الملاحة.
- متابعة أحداث التطورات فى مجال الملاحة والعلوم المرتبطة بها.
- عقد المحاضرات وتنظيم الزيارات والرحلات العلمية والندوات والمعارض وعقد المؤتمرات المحلية والدولية داخل مصر وخارجها.
- إصدار النشرة الإخبارية الربع سنوية "الملاح" والمجلة النص سنوية فى يناير ويوليو من كل عام.

العضوية

• العضو العامل

للعضو العامل الحق فى التمتع بالخدمات العلمية والثقافية والاجتماعية التى تقدمها الجمعية وله حق الترشح لعضوية مجلس الادارة وحضور الجمعية العمومية.

• العضو المنتسب

العضو المنتسب له كل حقوق العضو العامل فيما عدا الترشح لعضوية مجلس الادارة او حضور إجتماع الجمعية العمومية.

• الاشتراكات ورسوم العضوية

الاشتراك السنوى (١٥٠ جنيها)

• رسم العضوية للعضو العامل فقط: (يسدد عند تقديم استمارة طلب العضوية)

(٢٠٠ جنيها) يسدد مرة واحدة فقط.