

أثر تطوير البنية التحتية على رفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط (دراسة تحليلية)

إعداد

ميادة يحيى الريدى^١، د/ سامح فرحات^٢، د/ سهير الطنملى^٣

^١هيئة ميناء دمياط

^٢الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

^٣أكاديمية السادات للعلوم الإدارية

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/511147>

Received 19/06/2025, Revised 20/07/2025, Acceptance 25/08/2025, Available online 01/01/2025

Abstract

Given the importance of logistics services, especially considering development in maritime transport which heavily relies on infrastructure quality. This study examines the impact of infrastructure development on the efficiency of logistics services at Damietta port. It reviews current infrastructure projects underway at the port and compares them with East port said. It's the main competitor due to its advanced logistics capabilities. A decline in activity by some shipping lines at Damietta, compared to an increase at East port said, highlights the efficiency gap. The study aims to emphasize the role of infrastructure upgrades in improving logistics efficiency. Attracting more shipping lines and enhancing operational performance. It includes comparative analysis of container handling, cargo throughput ship calls, and terminal productivity before and after infrastructure improvements additionally. It presents a forward-looking study of ongoing wave breaker development project at the port. Show casing its role in reducing silt removal costs. Using a descriptive analytical approach, the study concludes a direct correlation between infrastructure development and improved logistics performance at Damietta port, also noting increased port authority revenues. Ongoing projects are expected to strengthen the port's competitiveness and boost shipping line traffic.

المستخلص

نظراً لأهمية الخدمات اللوجيستية في مختلف المجالات وخاصة قطاع النقل البحري ، والذي يعتمد بشكل أساسي على جودة البنية التحتية ، تناولت هذه الدراسة أثر تطوير البنية التحتية على كفاءة الخدمات اللوجيستية في ميناء دمياط. وقد تضمنت الدراسة استعراض مشروعات تطوير البنية التحتية الجاري تنفيذها بالميناء ، مع إجراء مقارنة بينه وبين ميناء شرق بورسعيد ، الذي يعد المنافس الأقوي له نظراً لما يمتلكه من إمكانيات وخدمات لوجيستية متقدمة.

وقد لوحظ انخفاض حجم تعاملات بعض الخطوط الملاحية مع ميناء دمياط مقابل زيادتها مع ميناء شرق بورسعيد ، الأمر الذي يُعزى إلى كفاءة الخدمات اللوجيستية بالميناء الاخير. لذا ، تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أهمية تطوير البنية التحتية لرفع كفاءة الخدمات اللوجيستية في ميناء دمياط. بما يسهم في جذب المزيد من الخطوط الملاحية وتعزيز كفاءة التشغيل.

كما تضمنت الدراسة مقارنة بين أثر التطوير الذي تم بالفعل على أرصفة ومحطة حاويات دمياط من حيث مناولة الحاويات والبضائع ، وعدد السفن المترددة على الميناء ، ونتاجية المحطة. بالإضافة إلى ذلك تم إجراء

دراسة استشرافية لأحد مشروعات التطوير الجاري تنفيذها بالميناء وهو تطوير حواجز الأمواج. بهدف توضيح أهميته في تقليل تكاليف إزالة الإطماءات السنوية. وتوضيح أهمية تطوير البنية التحتية في رفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بالميناء. وذلك باستخدام المنهج الوصفي التحليلي للبيانات .

وقد خلصت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين تطوير البنية التحتية لميناء دمياط ورفع كفاءة الخدمات اللوجيستية المقدمة فيه. كما تبين أن تحسين البنية التحتية أسهم في زيادة إيرادات هيئة الميناء. ومن المتوقع أن تسهم المشروعات التطويرية الجاري تنفيذها في تعزيز القدرة التنافسية للميناء ، مما سينعكس إيجاباً على زيادة حركة الخطوط الملاحية

١- مقدمة :-

منذ بداية التجارة البحرية، لعبت الموانئ البحرية دوراً محورياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، أدى إلى ابتكار الحاويات الذي قام به مالكو ماركين في عام ١٩٥٨، والذي أدى إلى تغيير مسار التجارة العالمية. وأحدثت تغييرات كبيرة في صناعة الشحن، وكيفية تصنيع البضائع. وتظل موانئ الحاويات بمثابة حلقات حيوية في سلاسل التوريد العالمية، ولها أهمية حاسمة لاستراتيجيات النمى العديد من الاقتصاديات الناشئة.

إن تطوير البنية التحتية للموانئ بجودة عالية وتشغيلها بكفاءة يُعد شرطاً أساسياً لنجاح استراتيجيات النمو، وخاصة تلك التي تعتمد على الصادرات. عندما يتم ذلك بشكل صحيح، فإنه يمكنه جذب الاستثمار في أنظمة الإنتاج والتوزيع، وسيؤدي في النهاية إلى دعم نمو التصنيع والخدمات اللوجيستية، وخلق فرص العمل، وزيادة مستويات الدخل. وعلى النقيض من ذلك، فإن الميناء الذي لا يعمل بشكل جيد أو غير فعال يمكن أن يعيق نمو التجارة، مما يترك تأثيراً عميقاً في البلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الساحلية، إلى جانب البنية التحتية لموانئها والطرق والسكك الحديدية المؤدية إليها. فهي تمثل رابطاً حيوياً بالسوق العالمية، ويجب أن تعمل بكفاءة. مثل كفاءة الميناء نفسه، وتوافر الموارد الكافية والأرصفة، وجودة الاتصال بالطرق والسكك الحديدية، والقدرة التنافسية لهذه المرافق والخدمات، وفعالية الإجراءات التي تستخدمها الهيئات العامة لتخليص الحاويات (ابراهيم، ٢٠٢٥).

إن عدم وجود الكفاءة بين هذه الجهات الفاعلة من شأنها أن تؤدي إلى ارتفاع التكاليف، وانخفاض التنافسية، وانخفاض أحجام التجارة. وبشكل أكثر تحديداً، تم تحديد كفاءة البنية التحتية للموانئ كمساهماً رئيسياً في القدرة الإجمالية للموانئ وتكاليف التجارة الدولية. (World Bank Reports on port Development 2024).

ومع تقدم العلوم والتكنولوجيا والتطور المستمر للإنتاجية أصبحت العولمة الاقتصادية والتجمعات الاقتصادية الإقليمية لا رجعة فيها. ويُعد التطوير التفاعلي للبنية التحتية للموانئ

واقتصاديات المدن الساحلية ضماناً مهماً للتنمية المستدامة والسريعة للاقتصاد الإقليمي. كما إن تحسين البنية التحتية للموانئ مثل إنتاج البضائع في الموانئ وعدد الأرصفة وطول المحطة يمكن أن يعزز من تنمية التجارة، خاصة التجارة العالمية اليوم.

فإننا نعتقد أن كفاءة الموانئ ليست خاصة بالتجارة العالمية، أو إذا لم يكن لدينا تنبؤ بعيد النظر للتجارة العالمية، فلا يمكننا رؤية الأمد البعيد بعد كل شيء، فمع تطور اقتصاد الموانئ تغيرت المنافسة في مجال لوجيستيات

الموانئ من فرق التكلفة إلى فرق الخدمة، كما أن هناك علاقة بين التجارة الخارجية ومستوى البنية التحتية للموانئ وكفاءة الموانئ.

ويرى الباحث أن البنية التحتية تعتبر أحد أهم العناصر الأساسية في تعزيز كفاءة الخدمات اللوجيستية في الموانئ البحرية، حيث تمثل حجر الزاوية في تحسين الأداء التشغيلي ورفع القدرة التنافسية على المستويين المحلي والدولي. ويعد ميناء دمياط من أهم الموانئ المصرية التي تلعب دوراً حيوياً في دعم الاقتصاد الوطني عبر تسهيل حركة التجارة الدولية والإقليمية. ومع تزايد الطلب على خدمات النقل البحري والتحديات التي تواجه قطاع اللوجيستيات، أصبحت الحاجة ملحة لتطوير البنية التحتية للميناء بما يواكب المعايير العالمية ويعزز قدرته على استيعاب التطورات التكنولوجية الحديثة. وتهدف هذه الدراسة إلى تحليل أثر تطوير البنية التحتية بميناء دمياط على تحسين كفاءة الخدمات اللوجيستية من خلال استعراض الجوانب المختلفة للتطوير، ومن خلال هذا التحليل تسعى الدراسة إلى تقديم توصيات عملية تدعم تحسين أداء الميناء وتلبية احتياجات السوق المتنامية.

٢- مشكلة الدراسة :

وفقاً لخطة الدولة ٢٠٣٠ التي وضعتها من أجل التطوير الفعال لقطاع النقل البحري لتحقيق التوازن بين وسائل النقل المختلفة وزيادة الاهتمام بشبكة النقل متعدد الوسائط من موانئ بحرية وسكك حديدية ونقل نهري لدعم الدور الحيوي للنقل البحري الذي يعتبر ركيزة الصمود الإقتصادي للدولة لارتباطه الوثيق بالتجارة الخارجية المهيمنة على معظم أنشطة نقل البضائع. ونظراً لما يهدف إليه برنامج تطوير قطاع النقل البحري من زيادة الطاقة الاستيعابية للعديد من الموانئ البحرية ورفع كفاءة الخدمات المقدمة.

ويرجع حصول ميناء شرق بورسعيد على المركز العاشر في مؤشر أداء الموانئ بمجال الحاويات لعام ٢٠٢٢ وفقاً لتقييم البنك الدولي إلى تحقيق معايير الأداء من كفاءة البنية التحتية وكفاءة الأرصفة والوقت المستغرق للسفينة داخل الميناء وربط الميناء بالسكك الحديدية بالإضافة إلى حجم التداول بالميناء ورقمنة الخدمات المؤداة.

وقد حث ذلك على دراسة أثر تطوير البنية التحتية في ميناء دمياط على كفاءة خدماتها ودعم موقعها التنافسي. حيث تتمثل مشكلة الدراسة في تراجع قدرة ميناء دمياط على جذب الخطوط الملاحية العالمية، مما أدى إلى انخفاض في عدد الخطوط الملاحية العالمية التي كانت تعمل من وإلى الميناء، مثل الخط الملاحي الدنماركي ميرسك لاين الذي اتجه للعمل بميناء شرق بورسعيد، والخط الملاحي السويسري مديترنين شيبينج الذي قلص بعض خدماته من ميناء دمياط، حيث ركز الخط أعماله في ميناء السخنة، والخطان من أكبر مشغلي الحاويات عالمياً. ويُرجح أن هذا التراجع مرتبط بعدة عوامل لعل من أبرزها مستوى كفاءة الخدمات اللوجيستية المقدمة في ميناء دمياط، وضعف البنية التحتية للميناء مقارنة بالموانئ المنافسة الأخرى مثل ميناء بورسعيد وميناء العين السخنة، بالإضافة إلى تحديات لوجيستية وخدمية تتعلق بالكفاءة في التعامل مع حركة الحاويات والشحنات.

وتؤثر هذه المشكلة على القدرة التنافسية للميناء في السوق العالمية، مما يستدعي إجراء دراسة تحليلية لفهم الأسباب وراء هذا التراجع وكيفية تحسين وضع ميناء دمياط لاستعادة خدمات الخطوط الملاحية العالمية وتعزيز تنافسيته، خاصة أن ميناء دمياط يقوم بأعمال تطويرية لتعزيز تنافسيته.

لذا، تسعى هذه الدراسة إلى معرفة مدى تأثير تطوير البنية التحتية في ميناء دمياط على تحسين كفاءة الخدمات اللوجيستية وتعزيز تنافسيته لجذب الخطوط الملاحية العالمية.

ووفقاً لتقرير الاونكتاد لمؤشر اتصال الموانئ البحرية بخطوط الشحن ، والذي يظهر تفوق ميناء شرق بورسعيد على ميناء دمياط بالتواصل بالخطوط الملاحية أكثر من ميناء العين السخنة ونظراً لقرب المسافة بين ميناء دمياط وميناء شرق بورسعيد ، اي ان عامل المسافة ليس داخل حيز المقارنة عند اختيار الميناء من حيث الافضالية ، ولتداعيات الدراسة العلمية سوف نتطرق الدراسة إلى المقارنة بين ميناء شرق بورسعيد وميناء دمياط لكونها المنافس الأقوى. وذلك وفقاً للجدول رقم (١) الذي يوضح مؤشر اتصال الموانئ البحرية بخطوط الشحن (٢٠٢٢ : ٢٠٢٤) موضحة ربع سنوياً ، وذلك فيما يلي :-

مؤشر اتصال الموانئ البحرية بخطوط الشحن (٢٠٢٢ : ٢٠٢٤)

الميناء	2022 Q1	2022 Q2	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1	2023 Q2	2023 Q3	2023 Q4	2024 Q1	2024 Q2	2024 Q3
دمياط	191,50	188,73	197,09	197,60	196,70	243,47	246,52	253,12	252,28	220,66	196,63
العين السخنة	129,76	127,51	124,46	132,05	136,18	149,00	157,10	162,85	105,52	125,12	140,60
شرق بورسعيد	339,69	340,59	347,80	348,34	331,57	337,08	344,18	349,73	273,05	287,61	289,94

الأسئلة البحثية :

السؤال الرئيس :

إلى أي مدى يسهم تعميق أرصفة ميناء دمياط وتطوير بنيته التحتية البحرية بما في ذلك مشروع حاجز الأمواج في رفع كفاءة تشغيل محطة حاويات دمياط والأرصفة المتخصصة ، وتعزيز الإنتاجية وتقليل تكاليف الإطماءات ، ضمن إطار استشرافي لمستقبل الخدمات اللوجيستية بالميناء ؟

الأسئلة الفرعية :

- ١- ما أثر تعميق الأرصفة البحرية على معدلات تداول الحاويات في محطة الحاويات بميناء دمياط ؟
- ٢- كيف يؤثر تعميق الأرصفة على كفاءة أوناش الرفع ومعدلات تشغيلها ؟
- ٣- ما العلاقة بين تعميق الأرصفة وزيادة إنتاجية الأرصفة النهرية ، وأرصفة البضائع العامة ، والحاويات ، والبتروكيماويات ، والميثانول ؟
- ٤- ما الجدوى الاقتصادية لمشروع حاجز الأمواج في تقليل كميات الإطماءات وتكاليف إزالتها على المدى الطويل ؟
- ٥- كيف يمكن لتكامل عمليات التعميق مع البنية التحتية الأخرى (مثل الطرق الداخلية ، ونظم التشغيل) أن يرفع الكفاءة اللوجيستية ؟
- ٦- ما هي العوامل التي تجعل ميناء شرق بورسعيد نقطة جذب رئيسية للخطوط الملاحية مقارنة بميناء دمياط من حيث البنية التحتية والخدمات اللوجيستية المقدمة ؟

٣- فروض الدراسة :

في ضوء كل من طبيعة وأهمية مشكلة البحث وأهدافه يمكن للباحث صياغة فروض الدراسة على النحو التالي:-

١. توجد علاقة ذو دلالة إحصائية بين تطوير البنية التحتية ومستوى كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط.
٢. لا توجد علاقة ذو دلالة إحصائية بين تطوير البنية التحتية ومستوى كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط .

٤- أهداف الدراسة :

في ضوء كل من طبيعة وأهمية مشكلة البحث يمكن للباحث استهداف تحقيق ما يلي:-

١. تحليل الأسباب المؤثرة في تراجع حركة الخطوط الملاحية.
٢. استشراف أثر تطوير البنية التحتية على كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط.
٣. بيان أثر تطوير الأرصفة على إيرادات هيئة الميناء.
٤. مقارنة ميناء دمياط بالمنافس الأقوى لها (ميناء شرق بورسعيد)
٥. اقتراح حلول لرفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط فهي الأداة الجاذبة للخطوط الملاحية .

٥- منهجية الدراسة :

- يقيس الباحث أثر تطوير البنية التحتية على رفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط لذا فإنه يتبع المنهج الوصفي التحليلي .

حيث تم عمل تحليل مقارن للبيانات قبل وبعد تطوير البنية التحتية (متغير مستقل) لبيان تأثيره علي رفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط (المتغير التابع)

٦- حدود الدراسة :

- **الحدود الزمنية :** يقتصر البحث على دراسة الوضع الحالي لميناء دمياط خلال فترة زمنية محددة تبدأ من عام ٢٠٢١ وحتى عام ٢٠٢٤ لدراسة اثر تعميق أرصفة حاويات دمياط على انتاجيتها قبل وبعد التطوير، كدراسة استشرافية لأثر مشروعات التطوير القائمة.
- **الحدود الجغرافية :** يتناول البحث ميناء دمياط بشكل خاص مع مقارنته بمستوى البنية التحتية في ميناء بورسعيد الأول تنافسياً.
- **الحدود الموضوعية :** يركز البحث على دراسة أثر تحسين البنية التحتية على كفاءة الخدمات اللوجيستية والتي هي حجر الاساسي لعملية جذب الخطوط الملاحية العالمية .
- **الحدود التقنية:** يعتمد البحث على البيانات المتاحة بهيئة ميناء دمياط، قطاع النقل ، بالإضافة إلى الدراسات السابقة التي تتعلق بميناء دمياط.

٧- متغيرات الدراسة :

أولاً : المتغير المستقل :

تطوير البنية التحتية بميناء دمياط ، ويشمل جميع التحسينات والتطويرات التي تمت على المرافق والبنية التحتية مثل:

- توسيع المناطق التخزينية.

- تعميق الأرصفة.

- تطوير الحاجز الشرقي للأمواج.
- بناء الحاجز الغربي للأمواج.
- إنشاء محطة حاويات تحيا مصر بالشراكة مع الخط الملاحي هاباج لويد .

ثانياً : المتغير التابع :

- كفاءة الخدمات اللوجيستية في ميناء دمياط من خلال :
- تحسين الإجراءات .
- زيادة كفاءة التشغيل .
- تحسين التواصل بين الأطراف المتصلة (موردين،شركات الشحن،العملاء).
- تحسين النقل الداخلى بين الميناء وباقي المحافظات (طرق النقل البرى، وخطوط السكة الحديدية).

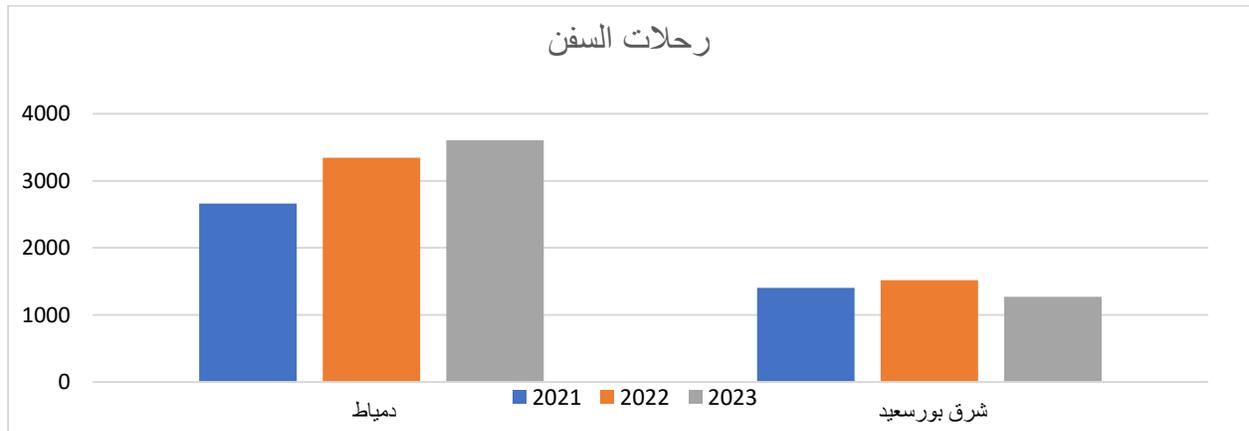
مقارنة بين ميناء دمياط وميناء شرق بورسعيد :

وفقاً لتقرير الأونكتاد في ٢٠٢٤/٩/١٢ يتضح لنا تفوق ميناء شرق بورسعيد على ميناء دمياط في مؤشر الإتصال بالخطوط الملاحية ، كما أنه من خلال دراسة مقومات كل ميناء على حدة وجد أن ميناء شرق بورسعيد يمتلك بنية تحتية مطورة ومراكز لوجيستية متعددة عززت أدائه التنافسي من خلال رفع الخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء بالارتكاز على شبكة طرق وبنية تحتية عالية الجودة.

ويري الباحث أن العامل الأساسي لجذب الخطوط الملاحية هو التطوير الدائم للأرصفة والعمليات التشغيلية به، ويعتبر أيضاً عمق الرصيف عاملاً أساسياً بل هو بداية سلسلة التطورات في البنية التحتية للميناء، فزيادة التعميق تعني جذب سفن عملاقة ذات حمولات كبيرة تتطلب تباعاً تطوير كافة ركائز البنية التحتية والفوقية للموانئ البحرية.

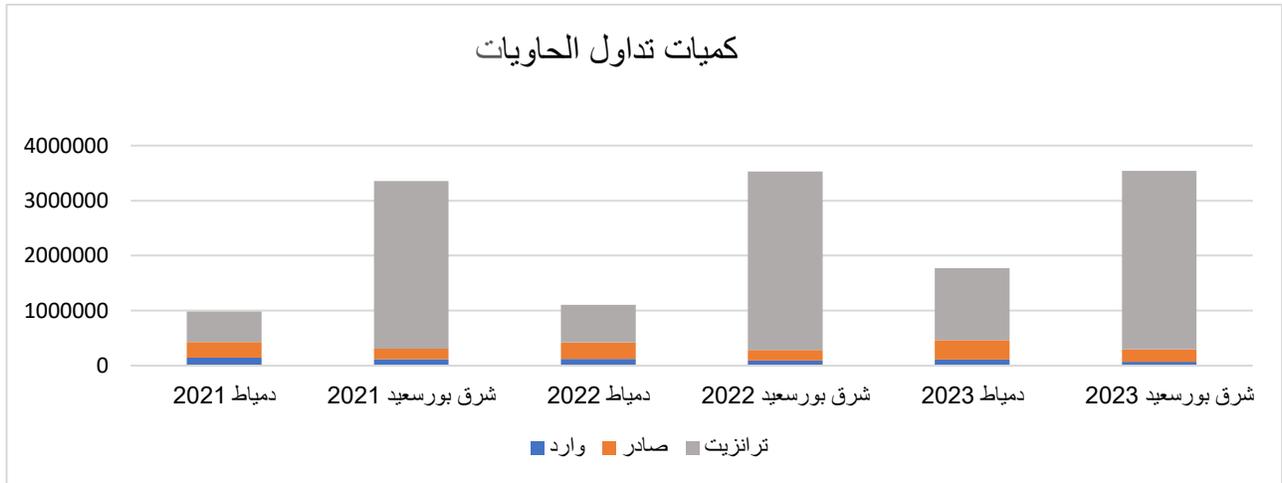
والرسم البياني توضح حجم رحلات السفن واحجام تداول الحاويات والبضائع العامة لمينائى دمياط وشرق بورسعيد خلال الفترة من ٢٠٢١ وحتى ٢٠٢٣ حيث تعذر الحصول على بيانات عام ٢٠٢٤ وفقاً لما نشره قطاع النقل البحري حتي تاريخ إطلاع الباحث في ٢٠٢٥/١/١١ على البيانات المنشورة للقطاع.

رسم بياني لأعداد السفن المترددة على مينائى دمياط وشرق بورسعيد الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٣)



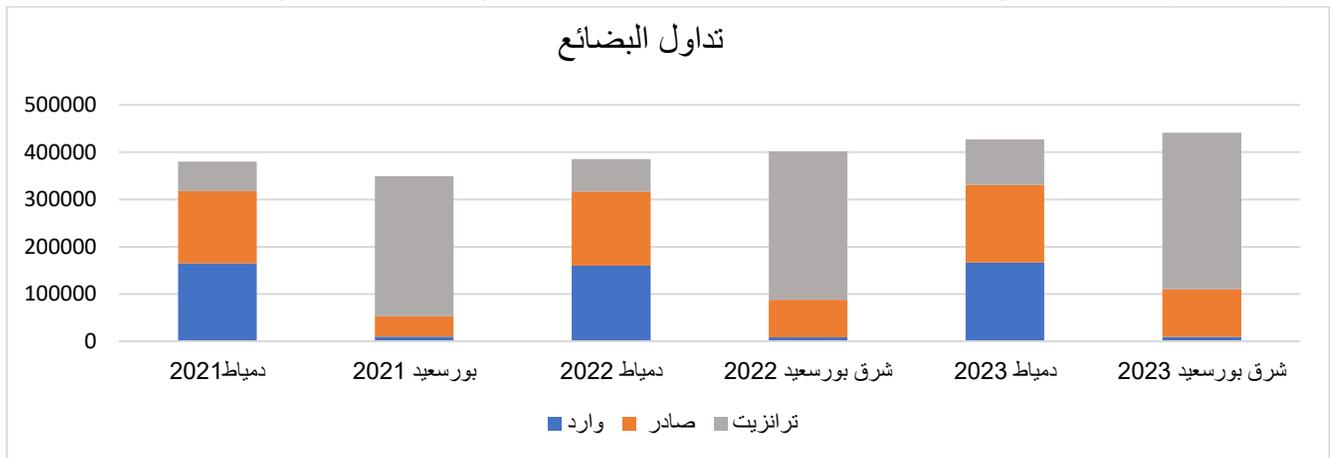
المصدر: من إعداد الباحث وفقاً لبيانات قطاع النقل البحري

الحاويات بمينائي دمياط وشرق بورسعيد في الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٣)*



المصدر : من إعداد الباحث وفقاً لبيانات قطاع النقل البحري

رسم بياني لكم تداول البضائع بمينائي دمياط وشرق بورسعيد في الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٣)*



الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات قطاع النقل البحري

التحليل :

تحليل زمني مقارنة للخدمات اللوجيستية بميناء دمياط :-

قياس كفاءة الخدمات اللوجيستية :

تم قياس كفاءة الخدمات اللوجيستية في ميناء دمياط من خلال تحليل إحصائي مقارنة لتأثير تطوير أرصفة الحاويات ، وذلك باستخدام البيانات التشغيلية الفعلية قبل وبعد تنفيذ أعمال التطوير خلال عام ٢٠٢١ ، حيث سيركز التحليل على مقارنة المؤشرات الكمية الأساسية ، وذلك لاستخلاص نتائج موضوعية وموثوقة حول مدى التحسن في الأداء التشغيلي بعد التطوير.

حيث تعد هذه الدراسة خطوة أساسية في تقييم فعالية عمليات التطوير وتأثيرها على تعزيز التنافسية والكفاءة التشغيلية لميناء دمياط ، مع الاعتماد على النتائج المستخلصة لتقديم رؤية دقيقة حول جدوى التطوير وأثره الفعلي.

ويستهدف الباحث مجموعة من المؤشرات الرئيسية لقياس فعالية العمليات اللوجيستية حيث يتضمن هذا التحليل قياس مناولة البضائع من وإلى الأرصفة ، وتحليل حجم الإيرادات في الميناء بما في ذلك إيرادات السفن ، بالإضافة إلى قياس إنتاجية الأوناث في محطة الحاويات ، وإنتاجية المحطة بشكل عام ، كما سيتم تقييم معدل دوران السفن في الميناء. سوف يتم تنفيذ هذا التحليل قبل وبعد عملية تطوير أرصفة الحاويات في ميناء دمياط بهدف تحديد التأثير المباشر للتطوير على كفاءة الخدمات اللوجيستية في الميناء.

تحليل مقارن لمناولة البضائع والحاويات للفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤) :

يشمل هذا التحليل المقارن لمناولة البضائع والحاويات على أرصفة الميناء الفترة المالية (٢٠٢٢/٢٠٢١) وحتى (٢٠٢٤/٢٠٢٣) ، وهذا من خلال تناول أرصفة الميناء المختلفة وأرقامها وأطوالها ، وكميات البضائع التي تمت مناولتها مقدرة بالطن لكل سنة ، مع احتساب إنتاجية الرصيف ككل ، بالإضافة إلى احتساب نصيب كل متر طولي من كل رصيف من تلك الإنتاجية. مع احتساب معدل التغير بالزيادة أو النقص بالمقارنة بالسنة المالية (٢٠٢٢/٢٠٢١) ، وذلك وفقاً للبيانات الفعلية بميناء دمياط . وسوف يوضح الباحث ذلك من خلال استعراض الجداول التالية:-

متوسط إنتاجية أرصفة الحاويات خلال الفترة المالية (٢٠٢٢/٢٠٢١) حتى (٢٠٢٤/٢٠٢٣)

معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٤/٢٠٢٣		معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٣/٢٠٢٢		٢٠٢٢/٢٠٢١		طول الرصيف بالمتر	الأرصفة
	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		
+ ٪١٨,٩١	١٠,١٥٦	١٦,٢٥٠,٠٩٠	+ ٪١٣,١٨	٩,٦٦٧	١٥,٤٦٧,٥٨٨	٨,٥٤١	١٣,٦٦٥,٧٧٢	٢٥٠	١
								٢٥٠	٢
								٢٥٠	٣
								٢٥٠	٤
								٢٠٠	٥
								٢٠٠	٦
								٢٠٠	٧

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

متوسط إنتاجية الميناء النهري خلال الفترة (٢٠٢٢/٢٠٢١) حتى (٢٠٢٤/٢٠٢٣)

معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٤/٢٠٢٣		معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٣/٢٠٢٢		٢٠٢٢/٢٠٢١		أطوال الأرصفة بالمتر	الأرصفة
	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		
٪٦١,٨٣	١٦٥	٥٦١٦٦	٣٨,٦٦ %	١٤٢	٤٨١٢٣	١٠٢	٣٤٧٠٧	٣٤٠	الميناء النهري

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

متوسط إنتاجية أرصفة البتروكيماويات خلال الفترة (٢٠٢٢/٢٠٢١) حتى (٢٠٢٤/٢٠٢٣)

معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٤/٢٠٢٣		معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٣/٢٠٢٢		٢٠٢٢/٢٠٢١		أطوال الأرصفة	الأرصفة
	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		
%٨١,٢٣ -	١٣٩١	٦٩٥٥٩٧	%٠,٠٢ -	٧٤٠٨	٣٧٠٣٨٩٨	٧٤٠٩,٥	٣٧٠٤٧٠٨	٥٠٠	رصيف دمياط لإسالة الغاز
%١٩,٥٠ -	٢٤٢٧	٧٢٧٩٦٦	%١٥,٢٩ -	٢٥٥٤	٧٦٦٠٩٦	٣٠١٥	٩٠٤٦٤٣	٣٠٠	رصيف ميثانكس
%٢٦٥,٣٠	٨٤٧	٢٩٦٤٧٧	%٥٩٨,٩٥	١٦٢١	٥٦٧٢٧٢	٢٣٢	٨١١٦١	٣٥٠	رصيف المتحدة لمشتقات الغاز

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

متوسط إنتاجية أرصفة البضائع العامة خلال الفترة (٢٠٢٢/٢٠٢١) وحتى (٢٠٢٤/٢٠٢٣)

معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٤/٢٠٢٣		معدل التغير بالزيادة أو النقص	٢٠٢٣/٢٠٢٢		٢٠٢٢/٢٠٢١		أطوال الأرصفة بالمتر	الأرصفة
	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة	متوسط الإنتاجية لكل متر طولي	إنتاجية الأرصفة		
%٧٨٣٢,٠٣	١٦٢,٢١	٣٢٤٤٢	%٩٠٠,٤٨	٢٠	٤٠٩٢	٢,٠٤٥	٤٠٩	٢٠٠	٥ مكرر
تم استخدامه	١١٣٩	٢٢٧٧٩١	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	٢٠٠	٦ مكرر
%١٤,٠٨	٦٦٢٥	١٣٢٤٩٠٣	%١٧,٩٨	٦٨٥١	١٣٧٠٢١٩	٥٨٠٧	١١٦١٣٦٢	٢٠٠	٧ مكرر
%١٤٩,٢٤	٦٧٢٠	١٣٤٣٩١٢	%١٩,٨٥	٣٢٣١	٦٤٦٢٥٧	٢٦٩٦	٥٣٩٢٠٤	٢٠٠	٨
%٣,٤٤	٥٤٨٩	٨٧٨١٩٠	%٧,٩٨ -	٤٨٨٣	٧٨١٢٤١	٥٣٠٦	٨٤٩٠٠٦	١٦٠	٩
%٧٠,٨٩	٦٣٦٥	١٠١٨٣٥٩	%٢٥,٤٠	٤٦٠	٧٤٧٢٧٧	٣٧٢٤	٥٩٥٩٠٨	١٦٠	١٠
%٣٧,٢٣	١٠٩٦٦	٢١٩٣١٧٠	%٥,٦٥ -	٧٥٤٠	١٥٠٧٩٠٢	٧٩٩١	١٥٩٨٢٢٩	٢٠٠	١١
%٧,٥٥ -	٦٧٥٢	١٣٥٠٤٥٢	%٦,٢٣ -	٦٨٤٩	١٣٦٩٧٩٥	٧٣٠٤	١٤٦٠٧٢٧	٢٠٠	١٢
%٣٠,٢٧	٧٨٣٣	١٧٦٢٣١٤	%٥,٩٤ -	٦٣٦٩	١٤٣٣١٢٣	٦٠١٣	١٣٥٢٨٢٧	٢٢٥	١٣
%١٧,٦١ -	٤١٦٤	١١٤٥٠٩٣	%٣١,٣٠ -	٣٤٧٢	٩٥٤٨٣٣	٥٠٥٤	١٣٨٩٨٤٨	٢٧٥	١٤
%٥,٨١	٨٩٠٣	١٦٤٧٠٢٥	%١,١٤	٨٥١٠	١٥٧٤٣٣٤	٨٤١٤	١٥٥٦٥٦٠	١٨٥	١٥
%٨,٠٦	٨٣٥٤	٢٠٨٨٥٦٣	%٠,٤٧	٧٧٦٨	١٩٤١٩٧٤	٧٧٣١	١٩٣٢٨٤٠	٢٥٠	١٦
%١٠,٢٦	٧٦٧٣	١٨٧٩٩٣١	%١,٩٠ -	٦٨٢٧	١٦٧٢٥٤٨	٦٩٥٩	١٧٠٥٠١٨	٢٤٥	١٧
%٢٤,٠١ -	٩٢٧٢	٢٧٨١٥١٦	%١٩,٤١ -	٩٨٣٣	٢٩٤٩٨٥٠	١٢٢٠١	٣٦٦٠٤٤٤	٣٠٠	٢٦

٢٧	٣٠٠	٢٣١٧١٤٠	٧٧٢٤	١٦٠١٦٧٩	٥٣٣٩	٣٠,٨٨%	١٩٥٣٦٥٥	٦٥١٢	١٥,٦٩%
٢٨	٣٠٠	٢١٥٨٧١٥	٧١٩٦	٧٤٦٩	٨٦٩٢	٢٠,٧٩%	٣٩٥٦٠٥٧	١٣١٨٧	٨٣,٢٥%
٢٩	٣٠٠	١٠٥٩٦٢٥	٣٥٣٢	٨٠٧٨٦٥	٢٦٩٣	٢٣,٧٦%	٩٤٢٩٣٩	٣١٤٣	١١,٠١%
٣٠	٩٠	٣٢٥٩٨٣	٣٦٢٢	٣١٢٢٠٠	٢٤٦٩	٤,٢٣%	٥٨٩١٣٧	٦٥٤٦	٨٠,٧٣%

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

تحليل مقارن لأثر تطوير الأرصفة على إيرادات هيئة ميناء دمياط للفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤) :

من خلال مقارنة إيرادات هيئة الميناء قبل وبعد عملية تطوير الأرصفة ، حيث سيتم الاعتماد على المقارنة القبلية والبعدي لتوضيح الفروق في الإيرادات الناتجة عن تحسين كفاءة تشغيل الأرصفة وزيادة معدلات تداول البضائع.

متوسط إيرادات هيئة ميناء دمياط خلال الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤)

العام المالي	إجمالي الإيرادات	إيرادات السفن	نسبة الإيرادات من السفن إلى إجمالي الإيرادات	معدل التغير بالزيادة أو النقص في إجمالي الإيرادات	معدل التغير بالزيادة أو النقص في إيرادات السفن
٢٠٢١	٢٢٥٠١٨١٩١٩,١٧	٨٠١٣٢٠٣٧٢,٠١	٣٥,٦١%	سنة الأساس	سنة الأساس
٢٠٢٢	٢٧٢٩٦٢٢٤٦٣,١٤	١٠٠٣٦١٤٩٢٢,٣	٣٦,٧٧%	٢١,٣١%	٢٥,٢٥%
٢٠٢٣	٣٦٢٤٢٣٠٩٥٣,٦١	١٧٣٨٤٥٥٧١٢	٤٧,٩٧%	٦١,٠٦%	١١٦,٩٥%
٢٠٢٤	٥٠٥٧٣٥٤٣٨٠,١١	٢٥٢٧٥٩٩٠٥٩,٠٢	٤٩,٩٨%	١٢٤,٧٥%	٢١٥,٤٣%

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

تحليل مقارن لأعداد السفن المترددة على الميناء خلال الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤) :

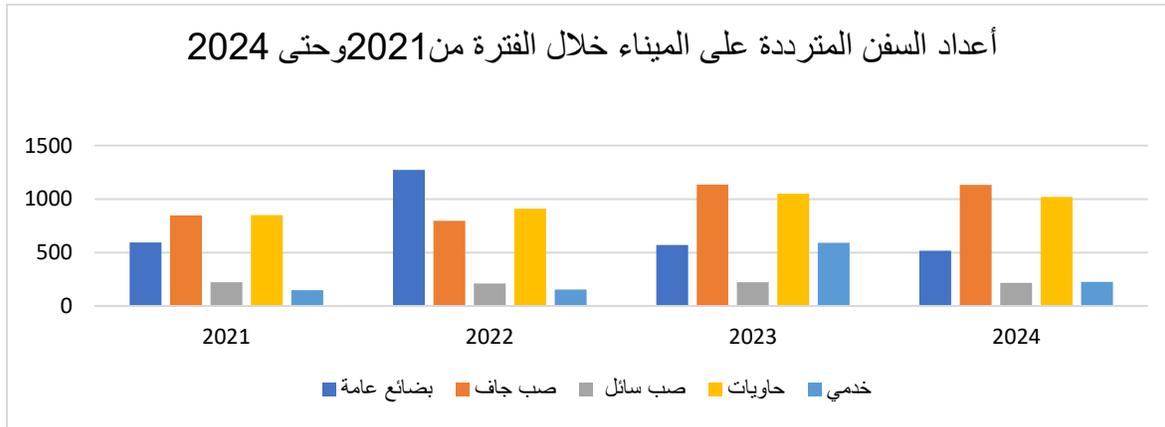
يُعد تحليل حركة السفن المترددة على ميناء دمياط خلال تلك الفترة مؤشراً هاماً على كفاءة الخدمات اللوجيستية بالميناء ومدى تطوره في استقطاب السفن بمختلف أنواعها. ويعتمد هذا التحليل على استعراض البيانات الخاصة بعدد السفن وتصنيفاتها ، مما يساعد في تقييم قدرة الميناء على التعامل مع أحجام السفن المختلفة وتنوع الحركة الملاحية ، إضافة إلى تحديد مدى تحسن أو تراجع مستوى الأداء التشغيلي خلال الفترة المذكورة (محل الدراسة).

متوسط أعداد وأنواع السفن المترددة على ميناء دمياط خلال الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤) (*)

السنة	بضائع عامة	صب جاف	صب سائل	حاويات	ترددى وخدمات	إجمالي عدد السفن	معدل التغير بالزيادة أو النقصان
٢٠٢١	٥٩٤	٨٤٦	٢٢٢	٨٥٠	١٤٩	٢٦٦١	سنة الأساس
٢٠٢٢	١٢٧٣	٧٩٦	٢١٠	٩١٠	١٥٤	٣٣٤٣	٢٥,٦٣%
٢٠٢٣	٥٧١	١١٣٧	٢٢٢	١٠٥٠	٥٩٢	٣٥٧٢	٣٤,٢٤%
٢٠٢٤	٥١٦	١١٣٣	٢١٧	١٠٢٠	٢٢٦	٣١١٢	١٦,٩٥%

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

أعداد وأنواع السفن المترددة على ميناء دمياط خلال الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤) (*)



(*) المصدر: الرسم البياني من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة الميناء.

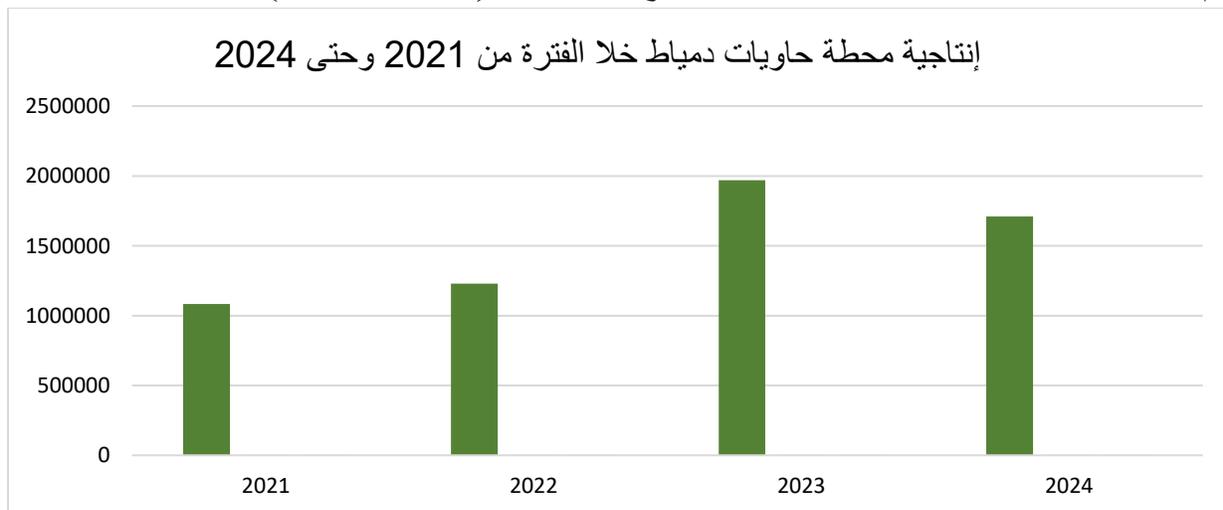
والرسم البياني بعاليه يوضح البيانات الواردة بالجدول السابق ، ويوضح أعداد وأنواع السفن المختلفة المترددة علي الميناء خلال الفترة بين ٢٠٢١ و ٢٠٢٤.

متوسط أعداد الحاويات بمحطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع خلال الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤)

السنة	TUE (حاوية مكافئة)	معدل التغير بالزيادة أو النقص
٢٠٢١	١٠٨٢٩٩٥	سنة الأساس
٢٠٢٢	١٢٢٩٥٠٠	٪١٣,٥٣
٢٠٢٣	١٩٦٩٥٤٧	٪٨١,٨٦
٢٠٢٤	١٧٠٩٨٦٩	٪٥٧,٨٨

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

حجم إنتاجية محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع خلال الفترة (٢٠٢١ : ٢٠٢٤)



(*) المصدر: الرسم البياني من إعداد الباحث وفقاً لبيانات شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

والرسم البياني يوضح النمو المستمر في إنتاجية المحطة وفقاً للبيانات الواردة في الجدول السابق بناء على البيانات الواردة من محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع والمتعلقة بإنتاجية الأوناش ، تم جمع وتحليل البيانات الخاصة بعامين سابقين لسنة التطوير، بالإضافة إلى عامين لاحقين بعد تنفيذ التطوير بهدف قياس مدى التغيير في الأداء، وتم حساب معدل الزيادة أو النقصان في الإنتاجية، لبيان أثر التطوير على كفاءة المحطة

متوسط أعداد وأنواع الأوناش بمحطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع خلال فترة ما قبل وما بعد التطوير في (٢٠٢١)

السنة	أوناش ZPMC	معدل التغيير بالزيادة أو النقص	أوناش MITSUBISHI	معدل التغيير بالزيادة أو النقص
٢٠١٩	١٨	سنة الأساس	١٢	سنة الأساس
٢٠٢٠	٢١	%16,67	١٤	%16,67
٢٠٢٢	٢٢,٣	%23,89	١٥,٢	%26,67
٢٠٢٣	٢٣	%27,78	١٥,٥	%29,17

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

إستشراف نتيجة تطوير حواجز الأمواج على تكلفة الإطماءات السنوية في الممر الملاحي :

- تقدر كمية الإطماءات السنوية التي تصيب الممر الملاحي بحوالي ٢,٥ مليون متر مكعب وذلك خلال السنوات الخمس الأخيرة.
- يتراوح سعر متر التكريك لتلك الإطماءات من (٣,٥ - ٥) دولار أمريكي.
- أفادت الدراسات البحرية ودراسات الجدوي التي قدمها إستشاري وزارة النقل أن كمية الإطماءات التي تصيب الممر الملاحي ستقل بنسبة ٧٨,٥ % بعد تطوير حواجز الأمواج.

أثر تطوير حواجز الأمواج على تكلفة الإطماءات السنوية

كمية الإطماءات بالمتر المربع	سعر المتر بالدولار	تكلفة التكريك قبل تطوير حواجز الأمواج	تقل التكلفة بمقدار ٧٨,٥ % بعد تطوير حواجز الامواج	تكلفة التكريك بعد تطوير حواجز الأمواج
٢,٥٠٠,٠٠٠	٣,٥	٨,٧٥٠,٠٠٠	(٦,٨٦٨,٧٥٠)	١,٨٨١,٢٥٠
	٤	١٠,٠٠٠,٠٠٠	(٧,٨٥٠,٠٠٠)	٢,١٥٠,٠٠٠
	٤,٥	١١,٢٥٠,٠٠٠	(٨,٨٣١,٢٥٠)	٢,٤١٨,٧٥٠
	٥	١٢,٥٠٠,٠٠٠	(٩,٨١٢,٥٠٠)	٢,٦٨٧,٥٠٠

(*) المصدر: الجدول من إعداد الباحث وفقاً لبيانات هيئة ميناء دمياط

من خلال الجدول يتضح أن :

$$- \text{متوسط تكلفة التركيب قبل تطوير حواجز الأمواج} = \frac{12,500,000+11,250,000+10,000,000+8,750,000}{4} = 10,625,000 \text{ دولار أمريكي}$$

$$- \text{متوسط تكلفة التركيب بعد تطوير حواجز الأمواج} = \frac{2,687,500+2,418,750+2,150,000+1,881,250}{4} = 2,284,375 \text{ دولار أمريكي}$$

- أظهرت نتائج التحليل الإستشراقي لتكاليف الإطماء بعد تطوير حواجز الأمواج انخفاضاً كبيراً في هذه التكاليف ، مما يعكس الأثر الإيجابي لعمليات التطوير في تحسين كفاءة العمليات وتقليل النفقات التشغيلية. فقد بلغت التكلفة الفعلية للإطماء قبل تطوير الحواجز ١٠,٦٢٥,٠٠٠ دولار أمريكي ، في حين أظهر التحليل الإستشراقي أن التكلفة المتوقعة بعد التطوير ستتناقص إلى ٢,٢٨٤,٣٧٥ دولار أمريكي.
- ويعكس هذا الإنخفاض ، والذي يمثل نسبة تقليل كبيرة في التكلفة الدور الحيوي لتطوير البنية التحتية للموانئ في تحسين كفاءة العمليات ، وتقليل الأعباء المالية المرتبطة بالإطماء. مما يؤكد أهمية تنفيذ مشاريع التطوير المستدامة داخل الميناء لتعزيز قدرتها التنافسية وتحسين الأداء التشغيلي.

٨- خلاصة البحث :

- تناولت الدراسة عرضاً منهجياً للدراسات السابقة المرتبطة بمتغيرات البحث مع تقديم الإطار النظري لكل من متغير البنية التحتية ومتغير الخدمات اللوجيستية. تمفي هذا السياق توضيح تاريخ وأهمية البنية التحتية وأنواعها ، بالإضافة إلى استعراض تاريخ وأهداف الخدمات اللوجيستية ، والمفهوم اللوجيستي للمواد البحرية ، والمعايير الدولية المستخدمة في قياس جودة وكفاءة الخدمات اللوجيستية في الموانئ .
- كما تطرقت الدراسة إلى طبيعة ومقومات البنية التحتية ، مع تحليل مشروعات تطوير البنية التحتية في ميناء دمياط مقارنة بميناء شرق بورسعيد بهدف بيان أثر كفاءة البنية التحتية على تحسين كفاءة الخدمات اللوجيستية وقد أظهرت النتائج تفوق ميناء شرق بورسعيد. وهو ما عزى إلى ارتفاع كفاءة بنيته التحتية .
- تم كذلك إجراء دراسة تحليلية لطبيعة وكفاءة الخدمات اللوجيستية في ميناء دمياط ، من خلال استعراض الخدمات المقدمة ، مثل خدمة السفن ، التخزين ، الشحن والتفريغ ، وخدمات الحاويات ، الخدمات التخزينية لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع ، خدمات النقل الداخلي والخارجي ، خدمات تموين السفن ، بالإضافة إلى الخدمات الإلكترونية وتكنولوجيا المعلومات.
- كما أجري تحليل زمني مقارنة للخدمات اللوجيستية في ميناء دمياط للفترة من عام ٢٠٢١ وحتى عام ٢٠٢٤ تضمن تحليل حركة مناولة البضائع والحاويات وتحليل أعداد السفن المترددة خلال هذه الفترة إلى جانب تحليل الانتاجية في محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع. علاوة على ذلك قامت الدراسة بتاستشراق أثر تطوير حواجز الأمواج على تكاليف إزالة الإطماءات السنوية في الممر الملاحي كأحد المؤشرات على أثر تطوير البنية التحتية على رفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط . وتوصلت الدراسة إلى :

٩- نتائج البحث :

استنتج الباحث من خلال إجراء الدراسة التحليلية حول أثر تطوير البنية التحتية على كفاءة الخدمات اللوجيستية بميناء دمياط ، مجموعة من النتائج ، أهمها ما يلي :-

- ١- أن تطوير البنية التحتية ساهم في زيادة متوسط إنتاجية أرصفة الحاويات ، مما انعكس إيجابياً على كفاءة مناولة البضائع ، وأسهم في رفع كفاءة الخدمات اللوجيستية بالميناء.
 - ٢- أدى تطوير البنية التحتية إلى ارتفاع ملحوظ في إنتاجية الميناء النهري خلال السنوات التالية للتطوير ، مما عزز من كفاءة النقل متعدد الوسائط وساهم في تحسين الخدمة اللوجيستية المقدمة من الميناء.
 - ٣- رغم التأثير الإيجابي على إنتاجية الأرصفة الأخرى شهدت أرصفة البتروكيماويات إنخفاضاً في معدل الإنتاجية بعد التطوير ، مما استدعى تقديم تسهيلات إضافية للشركات المتعاملة معها لتعزيز الكفاءة التشغيلية.
 - ٤- سجلت بعض أرصفة البضائع إنخفاضاً في معدلات الإنتاجية بعد التطوير ، مما يتطلب دراسة العوامل المؤثرة واتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة.
 - ٥- أسهم التطوير في تحقيق زيادة ملحوظة في إيرادات هيئة الميناء خاصة الإيرادات الناتجة عن السفن المترددة على الميناء.
 - ٦- أدى تعميق الأرصفة إلى زيادة عدد سفن الحاويات الوافدة إلى الميناء نظراً لاستيعابها سفناً ذات أحجام أكبر وغطاس أطول ، مما عزز النشاط التجاري للميناء.
 - ٧- ارتفعت إنتاجية محطة حاويات دمياط لتداول الحاويات والبضائع من كمية الحاويات المكافئة. وتحسن تصنيف المحطة حيث حصلت الشركة على المركز ٩٠ ضمن أفضل ١٠٠ محطة حاويات عالمياً وفقاً لتصنيف موقع LLOYD'S LIST ، مما يعكس تطور أدائها وكفاءتها التشغيلية.
 - ٨- ساهم التطوير في تحسين إنتاجية أوناش محطة حاويات دمياط ، مما دعم عمليات تداول الحاويات والبضائع بالميناء.
 - ٩- من المتوقع أن يوفر تطوير حواجز الأمواج بنسبة ٧٨,٥ % من تكاليف عمليات التكريك مما يساهم في تقليل نفقات التشغيل.
 - ١٠- يتمتع ميناء دمياط بارتباطه بشبكة نقل بري وشبكة سكة حديد ، إلى جانب النقل النهري ، مما يعزز من كفاءة الخدمات اللوجيستية ويرفع تنافسيته.
 - ١١- رغم التحسينات في ميناء دمياط ، إلا أن ميناء شرق بورسعيد يتميز بارتباطه بمنطقة صناعية وتقديمه خدمات لوجيستية ذات قيمة مضافة ، مما يجعله منافساً قوياً لميناء دمياط .
- ويرى الباحث أن النتائج أظهرت أن هناك علاقة طردية بين مستوى تطوير البنية التحتية وكفاءة الخدمات اللوجيستية بالميناء ، حيث تشير هذه النتائج إلى أن تطوير المرافق والبنية الأساسية في الميناء يساهم بشكل مباشر في تحسين جودة الخدمات.

١٠- توصيات البحث :

أظهرت الدراسة أن ميناء دمياط يمتلك كافة المقومات اللازمة لتقديم خدمات لوجيستية عالية الجودة تمكنه من التحول إلى ميناء لوجيستي متكامل من خلال الاستخدام الأمثل لتلك المقومات ، حيث يتميز بموقعه البحري الإستراتيجي المدعوم بنظام إلكتروني منطور ، كما تتوفر به بنية تحتية قوية ، بالإضافة إلى شبكة نقل متكاملة

تشمل النقل النهري والطرق البرية ، والسكك الحديدية ، على الرغم من حاجتها إلى بعض التحديث والتطوير. حيث أن طرق النقل المتنوعة تعزز كفاءة حركة البضائع. ويُضاف إلى ذلك القرب من مطار جوي ، ووجود شبكة اتصالات سلكية ولاسلكية فعالة تدعم بيئة الأعمال ، وتعزز استخدام تكنولوجيا المعلومات بشكل مكثف. كما يحظى الميناء بعدد من الخدمات الأساسية والمرافق الداعمة التي تساهم في تعزيز قدراته التشغيلية والتنافسية. إلا أن الميناء بحاجة إلى تقديم خدمات لوجيستية ذات قيمة مضافة

لذا يُوصي الباحث بما يلي :

- ١- إنشاء مصنع للتعبئة والتغليف بالمنطقة الصناعية بمدينة دمياط الجديدة ، والتي تبعد حوالي ٢٠ دقيقة عن ميناء دمياط ، بهدف تعزيز الخدمات اللوجيستية ذات القيمة المضافة. وتأتي هذه التوصية في إطار دعم التوسع في أنشطة الميناء ، خاصة مع التعاقدات الجديدة مثل اتفاقية ميناء دمياط مع الخط الإيطالي "الرورو" لنقل وتصدير المنتجات الزراعية ، بما في ذلك الخضروات والفاكهة. ويهدف المصنع إلى تلبية الإشتراطات الدولية المطلوبة لتصدير بعض المنتجات إلى الأسواق الأوروبية ، مما يساهم في تعزيز القدرة التنافسية للصادرات المصرية. كما أن الإمتثال لمتطلبات الدول المستوردة ، ولا سيما الدول الأوروبية ، يُعد عاملاً حاسماً لضمان نفاذ السلع المختلفة إلى الأسواق الخارجية ، الأمر الذي يساهم في تعزيز دور الميناء كمركز لوجيستي متكامل.
- ٢- يقترح الباحث إنشاء مركز لوجيستي لصيانة وإصلاح الحاويات بالميناء وذلك في ضوء ما يتمتع به الميناء من حركة ملاحية نشطة. حيث يستهدف إصلاح وصيانة الحاويات التي تحتاج لذلك ، وتقديم جميع الخدمات اللازمة لضمان جاهزيتها لعمليات الشحن البحري وفقاً للمعايير الدولية. ويُساهم المشروع في تعزيز كفاءة الخدمات اللوجيستية بالميناء.
- ٣- إنشاء إدارة عامة لوجيستية تتبع رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط ، بهدف متابعة المتطلبات المتغيرة للخطوط الملاحية وتعزيز كفاءة الخدمات المقدمة داخل الميناء. تتولى هذه الإدارة دراسة احتياجات الخطوط الملاحية فيما يتعلق بالخدمات اللوجيستية المطلوبة. بالإضافة إلى تحليل تطلعاتها فيما يخص سفن الحاويات ، وذلك لضمان قدرة الميناء على تقديم الخدمات المتوافقة مع التطورات المستمرة في حجم السفن ومنتجاتها التشغيلية. مما يساهم في استمرارية التطوير وتحقيق كفاءة عالية في تقديم الخدمات اللوجيستية ، وتعزيز قدرة الميناء على الاستجابة للمتغيرات الديناميكية في قطاع النقل البحري. يندرج منها إدارة للتكاليف اللوجيستية تتولى تحليل ومراقبة التكاليف اللوجيستية ، وتحسين كفاءة الإنفاق ، وتعزيز القدرة التنافسية. وتهدف هذه الإدارة إلى تقييم تكاليف الخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء ، وتطوير استراتيجيات خفض النفقات اللوجيستية. كما ستوظف التكنولوجيا الحديثة مثل الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات لضمان الإستدامة المالية وتعظيم العائد. ويُعد إنشاء هذه الإدارة خطوة استراتيجية لرفع كفاءة العمليات ، وجذب الخطوط الملاحية وتعزيز مكانة الميناء كمركز لوجيستي.
- ٤- تقديم تسهيلات متنوعة بما في ذلك مراجعة هيكل تسعير تداول الحاويات ، نظراً لأن أسعار تداول الحاويات تُحدد بواسطة شركات الحاويات ، فيمكن لشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العمل على تقليل التكاليف التشغيلية وتقديم حوافز تنافسية مما يساهم في استقطاب المزيد من الخطوط الملاحية وتعزيز القدرة التنافسية للميناء

٥- كما يُوصى الباحث بضرورة تطوير وصيانة البنية التحتية البرية والسككية الواصلة لميناء دمياط ، نظراً لحالة التهاالك التي تعاني منها الطرق البرية ، وقدم خط السكة الحديدية الذي يخدم الميناء. ويعد تحسين هذه الشبكات أمراً أساسياً لتعزيز كفاءة عمليات النقل اللوجيستي ، وتقليل تكاليف التشغيل ، وزيادة قدرة الميناء على استيعاب حركة البضائع بكفاءة أعلى.

٦- ويُوصى الباحث أيضاً بضرورة تطوير وصيانة البنية التحتية البرية والسككية الواصلة لميناء دمياط الأكثر إنتشاراً في الأسواق الأوروبية ، والتي تعتمد على مراكز انتاجية متعددة في بلدان مختلفة. ويعد توطين هذه الصناعات داخل الميناء ، أو تقديم خدمات لوجيستية متكاملة لدعم عمليات إعادة التصدير عاملاً استراتيجياً لتعزيز القيمة المضافة للميناء ، على غرار ربط ميناء شرق بورسعيد بالصناعات الإلكترونية. ويُساهم هذا النهج في زيادة تنافسية الميناء وتحويله إلى مركز لوجيستي إقليمي يخدم سلاسل التوريد العالمية.

المراجع

المراجع العربية :

١- الدوريات العلمية :

- ابراهيم, ه. ا. (٢٠٢٥). أثر تطبيق إدارة الموارد البشرية الخضراء علي تحسين الأداء الوظيفي “ دراسة ميدانية علي العاملين بالهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر. *AIN Journal*, 49(1).

<https://doi.org/10.59660/49123>

- شلبي، الشربيني عبد المعبود ، (٢٠١٧) ، "نموذج مقترح لدور الإدارة اللوجيستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية المصرية" ، *المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية* ، كلية التجارة – جامعة قناة السويس ، المجلد ٨ ، العدد الثاني ، (٣٧٤ : ٣٩٨). أيمن محمد محمد خليل النحراوى ، (٢٠١٤) ، "صياغة إطار لاستراتيجية تنافسية لميناء اللاذقية في ضوء المتغيرات الراهنة" ، *مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية* ، سلسلة العلوم الهندسية ، المجلد ٣٦ ، العدد ٦ ، (٦١ : ٨١).

- مولاى ، عبد الصمد ،(٢٠٢٣)"أثر التنمية فى البنية التحتية في تحسين أداء التجارة الخارجية في الجزائر " *مجلة التنمية والإستشراف للبحوث والدراسات*، المجلد ٨، العدد ٢(١٦٢:١٧٢).

- علي ، شريهان محمد علي محمد (٢٠١٨) ، "أثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد" ، *مجلة البحوث المالية والتجارية* ، المجلد ١٩ ، العدد الرابع- الجزء الأول ، (٢٠٧ : ٢٣٠).

- بن غالية ، قورين ، كنزة ، حاج قويدر (٢٠٢٤) ، " الخدمات اللوجيستية للنقل البحري وأهميتها في تنشيط التبادل التجاري – عرض التجربة الألمانية (الواقع، الامكانيات،التحديات)" ، *مؤتمر النقل الدولي للبضاعة وتطوير البنى التحتية في الفضاء الاورومتوسطي (الفرص والتحديات)* ، مخبر البحوث والدراسات الاقتصادية الأورومتوسطية ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التيسير - جامعة حسيبة بن بوعلى ، الجزائر ، (١ : ١٩).

الرسائل العلمية (الأبحاث غير المنشورة):

- ونوس ، باسل إبراهيم ، (٢٠١٥) ، "أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات - دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط" ، رسالة دكتوراة ، بحث غير منشور ، كلية الاقتصاد – جامعة تشرين ، سوريا.

- عبد الوهاب ، ترني ، (٢٠٢١) ، "الإدارة اللوجيستية وأثرها على أداء قنوات التوزيع والنقل "

- رسالة دكتوراة ، بحث غير منشور ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التيسير – جامعة السيد إبراهيمي ببرج عريرج ، الجزائر.

مصادر أخرى:

- <https://www.dpa.gov.eg/ar/16/1/2025:9> am

- <https://www.mts.gov.eg/ar/11/1/2025> :10 am

- <https://arabcont.com/> 15/1/2025, 9 pm

- <https://www.sis.gov.eg> 13/11/2024:11 pm

- <https://scozne.eg> 21/11/2024

- <https://www.portsaid.gov.eg>

المراجع الأجنبية

Periodicals:

- Bishal Dey Sarkar, & Ravi Shankar, (2021), "Understanding The Barriers of Logistics for Effective operation in the Industry 4.0 era: Data-driven decision making", **International Journal of Information Management Data Insights**, Volume 1, Issue 2, (Pp. 1-13).

- Empirical Review", **African – British Journal**, Vol. 7, No. 3, (Pp. 82-91). Hans-Joachim Schramm, & Ziaul Haque Munim, (2018), "The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade", **Journal of shipping and trade**, Vol. 3, No. 1, (Pp. 1-19). Mari´ a Manuela González, & Lourdes Trujillo, "Reforms and infrastructure Efficiency in Spain’s container Ports", **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, Vol. 42, Issue 1, (Pp. 243-257).

- Meling He , Jiaren Shen, Xiaohui Wu, & Jianqiang Luo, (2018), "Logistics Space: A Literature Review from the Sustainability Perspective", **Sustainability**, Vol., 10, No. 8, (Pp. 1-24).

Other References:

- Raj Amonker , Vivek Roy, & Debasis Patnaik, (2021), "Intermodal service supply chain on seaport logistics performance", **Supply Chain Forum**, (Pp. 1-36).

- UNCTAD :”GETTING THE MOST OUT OF PORT IFRASTRUCTURE”, <https://unctad.org>