

الإدارة اللوجستية و موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

أ.د عمر سالماني¹ ، د. محمود مجدي البربري²، هناع قرني صلاح³

ملخص البحث

تسعى الدول الى تنمية التجارة الخارجية لديها لتحقيق التنمية الاقتصادية، وتعتبر الموانئ هي بوابة التجارة الخارجية، فتطوير لوجستيات الموانئ يعمل على تقليل التكلفة والوقت وبالتالي يؤدي الى تنمية التجارة الخارجية، وتتميز موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس الموقع الاستراتيجي التي جعلها أهم موانئ دول العالم، إلا أنها تعاني من ضعف مستوى الإداء اللوجستي، لذا فإن تطويرها لوجستياً سوف يتحسن مستوى الإداء اللوجستي ويؤثر على تنمية التجارة الخارجية، وهناك العديد من الدراسات السابقة التي تناولت العلاقة بين الإداء اللوجستي وتنمية التجارة الخارجية إلا أن استهدف هذا البحث تحليل وقياس أثر تطوير لوجستيات موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على تنمية تجارة مصر الخارجية خلال الفترة (2000-2021)، ومن خلال الدراسة تم التعرف على اللوجستيات وأهميتها وموانئ المنطقة الاقتصادية في تنمية التجارة الخارجية.

الكلمات المفتاحية: اللوجستيات، تنمية التجارة الخارجية، موانئ منطقة الاقتصادية لقناة السويس.

¹ أستاذ اقتصاد ، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية ، كلية التجارة وإدارة الاعمال ، جامعة حلوان
² دكتور اقتصاد ، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية ، كلية التجارة وإدارة الاعمال ، جامعة حلوان
³ طالبة ماجستير في اقتصاديات التجارة الخارجية ، كلية التجارة وإدارة الاعمال ، جامعة حلوان

“Logistics Management and Suez Canal Economic Zone Ports(SCZONE)”

Abstract

Countries seek to develop their foreign trade in order to achieve economic development, and consider ports as the gateway to foreign trade. The development of port logistics works to reduce costs and time and thus leads to the development of foreign trade. The ports of the Suez Canal Economic Zone are distinguished by their strategic location that makes them the most important ports of the countries of the world. It suffers from a poor level of logistical performance, so its logistical development will improve the level of logistical performance and affect the development of foreign trade, and there are many previous studies that dealt with the relationship between logistical performance and the development of foreign trade, but this research aimed at analyzing and measuring the impact of developing the logistics of the ports of the Economic Zone of the Canal Suez on the development of Egypt's foreign trade during the period (2000-2021), and through the study, the logistics and their importance and the ports of the economic zone in the development of foreign trade were identified.

Keywords: logistics, development of foreign trade, ports, economic zone of the Suez Canal.

المقدمة

يعتبر النقل البحري البوابة الرئيسية للأسواق العالمية، كما تعتبر الموانئ المكون الرئيسي في تسهيل عملية التجارة وأساساً في النظام الاقتصادي العالمي، وتم تمكين منافذ الحاويات الغنية الموارد والمتصلة جيداً من خلال خدمات الشحن المنتظمة والمتسقة هي مفتاح لخفض تكاليف التجارة، بما في ذلك تكاليف النقل وربط سلاسل التوريد والإمدادات.

حيث يقصد بالتجارة الخارجية هي عملية تبادل تجاري للسلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة في عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل.

هناك بعض التحديات التي تواجهها الدول في تحسين معدلات التبادل التجاري مثل: ضعف الموانئ لوجستياً والتي تؤثر على تكاليف المنتجات وبالتالي ضعف الميزة التنافسية للمنتجات المصرية مقارنة بالأسواق الخارجية.

وتعتبر موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس إحدى الموانئ المتصلة بالعالم الخارجي ملاصق لها مناطق لوجستية وصناعية وتجارية وسكنية وقائمة بذاتها من حيث الموانئ واللوجستيات والصناعة والسكن والحياة الترفيهية، كما أن المنطقة مجهزة لاستقبال جميع أنواع الصناعات الخفيفة والمتوسطة والثقيلة، بالإضافة إلى المشروعات السياحية والتجارية، وتتكون موانئ المنطقة الاقتصادية من 6 موانئ وهي كالاتي: ميناء شرق بورسعيد، وميناء السخنة، وميناء غرب بورسعيد، وميناء الأدبية، وميناء العريش، وميناء الطور.

على الرغم من تلك هذه المقومات التي تتميز بها الموانئ إلا أن هناك بعض المعوقات التي تعرقل من الاستفادة من مقومات الموانئ إلا أنها تعاني من انخفاض من مستوى الإداء اللوجستي و الذي يؤثر على حجم التجارة الخارجية لمصر.

ومن هنا تأتي مشكلة البحث نتيجة ضعف البنية الأساسية للطرق، وتخلف خدمات النقل واللوجستيات وتباطئ وبيروقراطية الإجراءات الخاصة بالتعامل مع السلع المصدرة والمستوردة، عدم وجود عاملة ماهرة متدربين وانخفاض تكنولوجيا المعلومات في الموانئ المنطقة الاقتصادية.

وفي ضوء ذلك إلى أي مدى تؤثر تطوير لوجستيات موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على تنمية تجارة مصر الخارجية ؟

ويقوم البحث على فرضية أساسية وهي أن تطوير لوجستيات موانئ المنطقة الاقتصادية بقناة السويس تؤثر تأثيراً إيجابياً على تنمية تجارة مصر الخارجية. ويتمثل هدف الدراسة في اختبار مدى صحة أو خطأ الفرضية السابقة وذلك للتأكد من العلاقة بين لوجستيات الموانئ وتنمية تجارة مصر الخارجية ودراسة أهمية اللوجستيات ودورها في التأثير على تجارة مصر الخارجية ، وكذلك دراسة مقومات موانئ المنطقة الاقتصادية بقناة السويس وكيفية الاستفادة منها في تنمية حجم التجارة الخارجية.

وتعتمد منهجية البحث تعتمد الدراسة على المنهج الاستنباطي وذلك من خلال تناول المعلومات والدراسات والتقارير الخاصة بموضوع البحث بالوصف مستخدماً العديد من المصادر المذكورة بقائمة المراجع، كما تم الاعتماد على الأسلوب القياسي الحديث استخدام طريقة الانحدار الذاتي ذات توزيعات المتبثئة ARDL مكون من معادلة واحدة خطية مع إدخال كل من مؤشر الأداء اللوجستي LPI وإجمالي حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية إلى إجمالي حجم التجارة الخارجية، بجانب إدخال كل الناتج المحلي الإجمالي، وسعر الصرف، والاستثمار الأجنبي المباشر وذلك باستخدام بيانات متسلسلة زمنية من عام 2000 إلى 2021 وتطبيق على جمهورية مصر العربية محل الدراسة.

وتتمثل أهمية البحث في إلقاء الضوء على أهمية اللوجستيات، ولوجستيات الموانئ، وأهمية تطوير موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تنمية حجم التجارة الخارجية.

وبناء على ما تقدم سينقسم البحث إلى أربعة أجزاء بخلاف المقدمة، الأول يتضمن الإطار النظري والأدبيات السابقة من خلال تناول نبذة عن اللوجستيات والتجارة الخارجية والعلاقة بينهم، والجزء الثاني يتضمن الموانئ البحرية وموانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ويختص الجزء الثالث بالدراسة التطبيقية لتحليل أثر تطوير لوجستيات الموانئ الاقتصادية على حجم التجارة الخارجية، والجزء الرابع يختص بملخص البحث والتوصيات.

1-2-1 الإطار النظري والأدبيات السابقة

1-2-1-1 الإطار النظري للوجستيات

"اللوغستية" هو مصطلح مرتبط بالإدارة العسكرية حيث كان يستخدم لوصف جميع المهام المتعلقة بدعم القوات العسكرية حيث ترجع بداية استخدامه عسكرية إلى الحروب الإمبراطوريتين الإغريقية والرومانية حيث تم تخصيص فرقة من الجيش سميت لوجيستيكس Logistikas مهمتها تدفقات الجنود والموارد لدعم الجهود الحربية، إلا أن ترجع أصول الخدمات اللوجستية ما قبل ذلك حيث كانت اللوجستيات تلعب دور أساسي لأكثر من 5 آلاف عام منذ بناء المصريين القدماء الأهرامات العظيمة، قد حققت الخدمات اللوجستية تقدم كبير مراراً وتكراراً وقد شكلت الخدمات اللوجستية أساس في الانتقال نحو التكامل الاقتصادي والعولمة.

ويقصد باللوغستيات: هي عملية الإدارة الاستراتيجية للمشتريات والنقل وتخزين المواد الخام والأجزاء والمخزون النهائي (وما يتصل به تدفق المعلومات) من خلال المؤسسة وقنوات التسويق فيها هذه الطريقة التي يتم تعظيم الربحية الحالية والمستقبلية من خلال تقليل التكلفة والوقت.

وأن هدف الرئيسي للوجستيات هو تدفق السلع والخدمات والمعلومات في الوقت المناسب، والمكان المناسب، بالتكلفة الملائمة مع متطلبات العملاء، ولتحقيق الوظائف اللوجستية بفاعلية وكفاءة ملائمة هناك بعض الأنشطة اللوجستية التي تقوم بها الشركات لتحقيق ذلك مثل: النقل والتخزين والمشتريات والتعبئة والتغليف وخدمة العملاء ما بعد البيع وجمع والتخلص من النفايات، وتتميز الأنشطة اللوجستية أنها تتكامل مع بعضها بهدف الاستفادة من اقتصاديات الحجم Economies of scale، وتكون تحت نظام معلومات جيد.

ووفقاً لصندوق النقد الدولي أن متوسط تكاليف اللوجستيات حوالي 12% من إجمالي تكاليف السلع المطلوبة على مستوى العالم ومثال على ذلك المملكة المتحدة تكاليف اللوجستيات حوالي 16% من إجمالي قيمة المبيعات والامم المتحدة تبلغ تكاليفها اللوجستيات حوالي 10.5% من إجمالي المبيعات إن الإدارة اللوجستية لها دور هام على مستوى الشركات وقطاع الأعمال و تأثير قوى على تكاليف المنتجات حيث في قطاع الأدوية نجد أن تكاليف اللوجستيات نحو 4% من إجمالي المبيعات، أما في قطاع الأغذية تصل إلى أكثر من 30% من تكلفة إجمالي المبيعات، ويتضح لنا أنها لها تأثير على المستوى الاقتصادي، وعلى المستوى قطاع الأعمال، وعلى المستوى التجارة الخارجية.

تعتبر الخدمات اللوجستية أحد أهم العوامل الرئيسية التي تساعد الدول في الدخول إلى دائرة المنافسة بالأسواق العالمية لذا تسعى الدول إلى تحسين الأداء اللوجستي، وأصبح هو الهدف الأهم لسياسة التنمية الاقتصادية فهناك مؤشرات تساعد على تقييم الأداء اللوجستي بشكل مباشر مثل مؤشر الأداء اللوجستي LPI ، ومؤشرات تعبر عن الأداء بشكل غير مباشر نتيجة احتوائها على المؤشرات الفرعية التي تعبر عن الأداء مثل: مؤشر التنافسية العالمية GCI، ومؤشر سهولة ممارسة أنشطة الأعمال Doing Business.

2-2-1 الإطار النظري للتجارة الخارجية

تمثل العلاقات الخارجية في مختلف المبادلات فيما بين البلدان للحصول على السلع والخدمات أو لتسوية الديون وذلك تقليل العجز في الميزان المدفوعات، حيث يقصد بالتجارة الخارجية هي تبادل السلع والخدمات بين البلدان في شكل الصادرات واستيرادات.

ويقصد بالتجارة الدولية عملية تبادل تجاري للسلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة في عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل.

هناك العديد من الأسباب التي تؤدي إلى قيام التجارة الخارجية، وتتمثل في وجود الاختلافات في كل من التكنولوجيا وعناصر الإنتاج والطلب وفورات الحجم بالإضافة إلى السياسات الحكومية، وقد فسرت العديد من المدارس الاقتصادية أسباب قيام التجارة الخارجية، وتختلف وجهات النظر من مدرسة عن الأخرى نظرا لاختلاف التطورات المختلفة السائدة في كل فترة زمنية، فالفكر الكلاسيكي بمثابة سيمفونية اقتصادية، والتي بدأ صياغتها آدم سميث في كتابه "ثروة الأمم"، ويعتق الفكر الكلاسيكي الحرية الاقتصادية وعدم تدخل الدولة في شؤون الاقتصادية، حيث وضع الفكر الكلاسيكي والنيوكلاسيكي أن للتجارة الخارجية دورا مهماً في تحقيق التنمية الاقتصادية وذلك من خلال مجموعة من المنافع التي تتكفل بتحقيق الكفاءة في تخصيص الموارد وتحسين وزيادة الإنتاج.

يعد الاقتصادي كروجمان أول من أطلق نظرية التجارة الجديدة، حيث شهدت الإطار النظري للتجارة الخارجية بداية من 1970 حيث تم استخدام التحليل الكمي في تطبيق نتائج هذه النظريات على الظواهر الجديدة في التجارة الخارجية، هناك عدة انتقادات وجه الفكر الحديث إلى الفكر التقليدي مثل بأن التجارة تحدث بسبب اختلاف الوفرة أو الندرة النسبية لعناصر الإنتاج وهذا غير صحيح حيث تتم التجارة

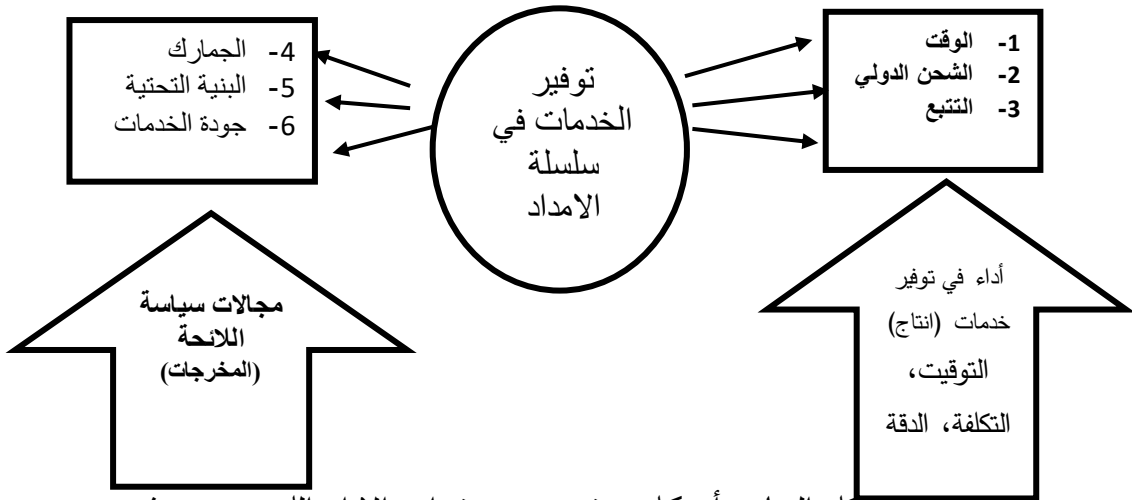
بين دول متشابهة في دوال إنتاجها، يلاحظ ان اكثر من حوالي 25% من التجارة العالمية هي تجارة داخل الصناعات.

وفي القرن العشرين ومع ظهور الشركات المتعدية والمتعددة الجنسيات أصبحت الدول النامية لم تعتمد على تصدير المواد الأولية فقط بل أصبحت تتجه نحو استيراد المعدات وتصنيع المنتجات وإعادة تصديرها. كما أن تحليل بورتنو قابل للتطبيق على الدول المتقدمة والدول حديثة التصنيع والتي بنى ملاحظاته عليها دون الدول النامية، ومن هنا يمكن الإشارة إلى أن التطوير والابتكار قد لا يناسب في تفسير القدرة التنافسية للدول التي قطعت شوطاً في النمو. يقدم ميليتز (2003) امتداداً لنظرية التجارة الجديدة. يقدم Yip (2012) مراجعة جيدة لأهمية نظرية التجارة الجديدة في تحليل التجارة الثنائية. قدم Blonigen and Wilson (2013) مراجعة شاملة لنظريات التجارة ، بما في ذلك نظرية الميزة النسبية ، ونظرية التجارة الجديدة والتطورات الحديثة في نظرية التجارة، كما تناولت الأدبيات السابقة على نطاق واسع التأثير طويل المدى للتجارة على النمو الاقتصادي والتنمية في الدول ، على سبيل المثال ، Greenaway ، Morgan and Wright (2002) ؛ يانكيكا (2003) ؛ سانتوس باولينو (2005) ؛ Morgan and Kneller ، (2008) Kanchanahatakij ؛ تشانغ ، قطاني ولوايزة (2009) ؛ وجاني وسكريمجور (2016) ، ويتضح لنا دور أهمية التجارة الخارجية في تنمية الدول والنمو الاقتصادي.

1-2-3 العلاقة بين الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية

يعتمد النمو المستمر في التجارة العالمية على كفاءة هيكل دعم التجارة مثل الخدمات اللوجستية خدمات النقل والخدمات اللوجستية تسهل التجارة الدولية وتلعب دوراً في نمو وتطور الاقتصاد المحلي التي يمكن أن تهتم جودة وكفاءة الخدمات اللوجستية الدولية.

على الرغم من وجود مجموعة من الأدبيات التي تبحث في الروابط بين الخدمات اللوجستية وتسهيل التجارة، هناك القليل من العمل التحليلي نسبياً التعامل على وجه التحديد مع آثار الخدمات اللوجستية على التجارة، ويرجع الكثير من النقص في مثل هذه الدراسات إلى عدم وجود بيانات لوجستية منشورة لتحديد تأثيرات اللوجستيات خدمات في التجارة، نظراً لأن المعلومات هي جوهر سلسلة التوريد، فإن تركيب أنظمة تبادل البيانات الإلكترونية (EDI) هو أداة حيوية في التجارة الدولية يجب أن يأخذ هذا النظام في الاعتبار، ويعتبر من معايير النجاح الرئيسية التي تم إبرازها من حيث التعديل الإطار التنظيمي لإنشاء البنية التحتية التقنية وزيادة قدرات تكنولوجيا المعلومات لأصحاب المصلحة، وهناك العديد من مجالات التعاون في لتنسيق العمليات واللوائح، سواء التي تؤثر على تدفق المعلومات أو على المعاملات المالية، وأشار البنك الدولي إلى أن قيمة بلغ حجم الصناعات اللوجستية نحو 4.3 تريليون دولار، مؤكداً أن الخدمات اللوجستية تمثل أساس التجارة العالمية وتحديد إمكانية مشاركة الدول في الاقتصاد العالمي، بالإضافة إلى تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في الميدان للخدمات اللوجستية التجارية لتحسين أداء يقيس المؤشر مستوى أداء الخدمات اللوجستية من خلال مؤشرات فرعية تشمل البنية التحتية والجمارك التخليص والشحن الدولي وجودة الخدمات اللوجستية وتتبع وتوقيت الشحنات، وفي الشكل التالي يوضح ستة مؤشرات لأداء الخدمات اللوجستية، مقسمة إلى فئتين رئيسيتين: مؤشرات المدخلات والمخرجات الفئة الأولى هي المدخلات الرئيسية لسلسلة التوريد: الجمارك، والبنية التحتية، وجودة الخدمات، والفئة الثانية هي ممثلة في المدخلات والمخرجات، وهي توقيت وتكلفة الشحنات الدولية، والقدرة على تتبع الشحنات والبضائع.



ويتضح لنا من الشكل السابق أن كل مؤشر من مؤشرات الأداء اللوجستي تؤثر بشكل كبير على حجم التجارة الخارجية سواء بشكل مباشر أو غير مباشر .

2-2 الموانئ البحرية وموانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

تعد الموانئ هي بوابة التجارة الخارجية ، حيث تلعب دور كبير في الاقتصاد خاصة للدول النامية ، حيث تقوم بتصدير المواد الخام وتستورد السلع الاستهلاكية وتقوم بالعديد من الخدمات مثل خدمة التوريدات البحرية، والخدمات اللوجستية، وخدمة اصلاح وصيانة السفن وخدمة إدارة المعلومات البحرية و الإرشاد وغيرها. يقصد بالميناء هو عبارة عن محطة بحرية تنقل فيها البضائع من الماء إلى اليابس أو بالعكس، أو بين النقل البحري العميق وغير العميق ويتم في المحطة البحرية تجميع البضائع وتخزينها مؤقتاً أو تصنيف البضاعة الترانزيت، البحري تطوراً كبيراً في حجم السفن وفي تخصصها فمنها ما هو مخصص لنقل البضاعة فقط ومنها ما هو مخصص لنقل الركاب فقط ومنها ما هو مخصص لنقل الركاب والبضاعة معاً، انواع عديدة من الموانئ لكن منهما يختلف عن الآخر على حسب طبيعتها و وظيفتها والبضائع الموجودة داخل الميناء وملكيته.

تتمتع مصر بالموقع الجغرافي، حيث تطل على البحر الابيض المتوسط والبحر الأحمر مصر تمتلك 15 ميناء بحري تجارى تطل على البحري الأحمر والمتوسط، كلا منهما له مقومات لوجستية تختلف عن الآخر وسوف حيث تنقسم الموانئ البحرية الى 4 هيئات :

- هيئة ميناء الاسكندرية والتي تضم مينائي الاسكندرية وميناء الدخيلة
- هيئة ميناء دمياط
- هيئة ميناء البحر الأحمر والتي تضم 6 موانئ مثل ميناء السويس(بورتوفيق)، وميناء الزيتيات(حوض البترول)، وميناء نويبع و ميناء شرم الشيخ، ميناء الغردقة، ميناء سفاجا.
- هيئة موانئ المنطقة الاقتصادية : والتي تضم 6 موانئ وهما ميناء بورسعيد، ميناء شرق بورسعيد، ميناء السخنة، ميناء الأدبية، ميناء الطور.

2-2-1 هيئة موانئ المنطقة الاقتصادية

تضم هذه الهيئة 6 موانئ بحرية وتجارية وسنتعرف على مقومات كل ميناء فيما يلي:

1. ميناء شرق بورسعيد

يقع على المدخل الشمالي لقناة السويس وتعتبر أحد أهم الموانئ المصرية نظراً لموقعه المتميز على مدخل أكبر ممر ملاحي عالمي (قناة السويس)، ومزود بمرافق مياه عميقة محمية قادرة على استيعاب السفن الكبيرة، وتم التخطيط لتوسعات أخرى من شأنها أن تزيد من مكانة الميناء، حيث يتم تجريف الحوض حتى 18.5 طن متري (تم تصميم وبناء الأرصفة لتصل إلى عمق يصل إلى 21 متراً) لاستيعاب مجموعة كبيرة من أنواع السفن ليكون محورياً رئيسياً لإعادة الشحن، تتكون من 7 محطات: محطة الحاويات المخصصة، محطة متعددة الأغراض - L.B - G.C

[DB]، محطة رورو، ميناء الاستقبال، محطة الحبوب محطة حاويات AP Muller. والتي تديرها شركة ميرسك وتعد محطة رئيسية.

والطاقة التصميمية القصوى (الاستيعابية): بضائع محواه 12 مليون طن، عدد الحاويات 2.7 مليون حاوية مكافئة، ووفقاً لتقرير عن حركة الموانئ البحرية المصرية لعام 2021 بلغت إجمالي حجم البضائع المتداولة 34.92 مليون طن وعدد الحاويات المتداولة 3.353 مليون حاوية مكافئة، وبالتالي يدل على كفاءة ميناء شرق بورسعيد ونجاح إدارة شركة ميرسك Maersk في إدارة محطة الحاويات كما حصلت على الترتيب 15 (إجمالي النقط 141.336) من حيث الإدارة على مستوى موانئ دول العالم، ومن حيث الترتيب الإحصائيات حصلت على الترتيب 13 (قيمة المؤشر 63.33) وفقاً مؤشر أداء ميناء الحاوية، وعلى الرغم من ذلك أنها مازالت تعاني في محطات الأخرى من ضعف في الإدارة اللوجستية وانخفاض مستوى التكنولوجيا.

2. ميناء غرب بورسعيد

موقعها المتميز على مفترق أهم طرق التجارة البحرية العالمية بين الشرق وأوروبا عبر قناة السويس، يقع ميناء غرب بورسعيد على المدخل الشمالي لقناة ويعتبر من أهم الموانئ المصرية، كما يضم مركز تجاري عالمي يشغل 2 كم و 2 ارصفت بطول 4 كم يتراوح عمقها من 10 إلى 16 متراً، ويتكون الميناء من ميناء تجاري يتكون من مرافق متعددة مثل: الحاويات، البضائع العامة، رورو، متعدد الأغراض، خدمات السفن والخدمات البترولية.

القدرة الاستيعابية السنوية نظرياً 13 مليون طن وطاقة قصوى 900 ألف حاوية مكافئة، حيث ووفقاً لتقرير عن حركة الموانئ البحرية المصرية لعام 2021 بلغت إجمالي حجم البضائع المتداولة 4.26 مليون طن وعدد الحاويات المتداولة 420 ألف حاوية مكافئة ويتضح لنا مما سبق وعلى الرغم من الإمكانيات التي تمتلكها إلا أنها

تعاني من ضعف في مستوى أدائها نتيجة انخفاض مستوى التكنولوجيا لديها والتي يؤدي الى ضعف الأداء اللوجستي.

3. ميناء الأدبية

يقع ميناء الأدبية في الجزء العلوي من خليج السويس على البحر الأحمر على الساحل الغربي لخليج السويس 17 كم من مدينة السويس، كما يعتبر الميناء من أهم الموانئ التي تتعامل مع البضائع السائلة بمتوسط مليون طن سنويا، لوجود صهاريج تخزين بسعة تزيد عن 300 ألف طن (كيماويات وزيت طعام)، وتعتبر الحصة الأكبر من إنتاجية الميناء هي الصب الجاف، بمتوسط مناولة يتجاوز 6 ملايين طن سنويا، حيث بلغ إجمالي الطاقة الإنتاجية بالميناء 6.59 مليون طن سنويا (بضائع متنوعة) لعام 2021، كما بها أرصفة بطول 1465م والعمق يتراوح من 9 الي 14 حيث قادرة على استقبال سفن البضائع الجافة حتى 60.000 طن.

4. ميناء السخنة

ميناء العين السخنة هو البوابة الرئيسية لمصر لدول مجلس التعاون الخليجي وشرق إفريقيا وآسيا بمساحة 23 كيلومتر، كما تعتبر منشأة متطورة متعددة الأغراض قادرة على التعامل مع السفن الكبيرة، كما بنيت خصيصا لتلبية الاحتياجات المستقبلية ، بعرض حوض ومدخل 680 م مع وصول مباشر من خليج السويس عمق الحوض 17 م ، وأتمته الميناء جيدة و مجهزة بالجيل الحديث من معدات مناولة الحاويات، وتعد شركة موانئ دبي العالمية أحد شركاء النجاح، حيث هي المشغل الرئيسي للأحواض (1 و 2) في ميناء السخنة. الطاقة الانتاجية السنوية المحتملة 3 مليون حاوية مكافئة لمحطة الحاويات ، وبلغت عدد الحاويات لعام 2021 لميناء السخنة 900 ألف حاوية أي لا تتمثل 30% من الطاقة الانتاجية لميناء هذا يدل على ضعف مستوى الاداء اللوجستي لديها.

5. ميناء العريش

يقع على البحر الأبيض المتوسط في شمال شرق سيناء على بعد 150 كيلومتراً من شرق بورسعيد، منذ عام 1987 تم التطوير لحماية الميناء باتجاه البحر، لتأهيله للتعامل مع بضائع الصب والبضائع العامة وتصدير المنتجات الزراعية ، وكذلك الخدمات البحرية المختلفة وميناء الصيد، يتكون بشكل أساسي من محطة صب جاف، رصيف 242م لمناولة بضائع الصب والبضائع العامة ، رصيف ثان لقوارب الخدمة (عمق مياه الرصيف 4 أمتار). تتوفر أيضاً مرافق لرسو سفن الصيد التي يصل طولها إلى 60متراً.

يقع الميناء شرقاً على ساحل البحر الأبيض المتوسط لشبه جزيرة سيناء علي حوالي 53 كم من الحدود المصرية الفلسطينية في رفح الميناء متصل بالطريق الساحلي الدولي من الشرق إلى الغرب.

6. ميناء الطور

يقع ميناء الطور على الساحل الغربي لشبه جزيرة سيناء تقريبا 105 كم طريق شمال غرب شرم الشيخ، وتتخصص خدمات الميناء بين: البضائع العامة ،الخدمات البحرية ، يبلغ طول الجدار الرئيسي 75متراً بسعة 380 ألف طن سنوياً.

2-2-2 مشاكل الموانئ البحرية

تعتبر الموانئ البحرية لها أهمية كبيرة لأي اقتصاد قومي للدولة حيث من خلال الموانئ يتم تدفق السلع سواء أن كانت صادرات او واردات، كما أن هناك علاقة تبادلية بين الموانئ البحرية والتنمية الاقتصادية، أي أن لتحقيق التنمية في الاقتصاد القومي والإسراع في تحقيق معدلاته يعتمد على كفاءة نظام النقل البحري والموانئ البحرية، وعلى ما تمتلكه مصر من الموانئ البحرية إلا أنها تواجه بعض المشاكل فيما يلي :

1. الضعف في توافر مراكز لإدارة نظم المعلومات من أجل ربط كافة قطاعات الميناء ببعضها البعض، مما يؤثر سلباً في عملية تبادل المعلومات ويؤخر استكمال وتداول بيانات المستندات الخاصة بعمليات دخول ورسو السفن والشحن والتفريغ وتسديد المصاريف الإدارية... الخ
2. افتقار معظم الموانئ البحرية العربية إلى الأيدي العاملة المتدربة والمتخصصة في إنجاز أعمال الموانئ، نتيجة انعدام برامج التدريب على الأعمال ذات الخصوصية الشديدة، وعدم وجود إجراءات واضحة ومحددة لكل وظيفة داخل الميناء.
3. تفشي البيروقراطية والتعقيدات الإدارية والتنفيذية وانعدام استخدام نظم البيانات الحديثة، الأمر الذي يبطئ من عمليات سير الشحن والتفريغ... الخ.
4. سوء التخزين للبضائع مما يتسبب في تلفها، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع فواتير التعويضات لكل من شركات الشحن وشركات التأمين.
5. غياب الإدارة اللوجستية الملائمة لرسوها وتخصيص وتحديد أعداد العاملين والمعدات المتعلقة بمسائل الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي.
6. عدم وجود برامج صيانة دورية للمعدات المستخدمة في الميناء الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الأعطال، أو عدم وجود المعدات اللازمة من أجل تأدية الخدمة المطلوبة للحفاظ على سير العمل وعدم تعرض البضائع للتلف.
7. عدم مطابقة معظم الموانئ العربية للمواصفات الحديثة من أجل استقبال سفن الحاويات من الجيلين الخامس والسادس، وذلك لعدم توفر محطات خاصة بالحاويات، وبناء أرصفة ذات أعماق وأطوال مناسبة لاستقبال الطرازات الحديثة من السفن .
8. انخفاض استثمارات معظم الدول العربية في مجال النقل البحري، وعلى الأخص فيما يتعلق بأنواع السفن اللازمة لمسايرة التجارة الدولية، حيث تعتمد أغلب الدول

العربية على ناقلات النفط وسفن نقل البضائع مع قصور واضح في أنواع السفن المتخصصة بنقل الحاويات التي تمثل العمود الفقري للحديث للتجارة الدولية .
9. عدم وجود نقابات وغرف ملاحية تجمع شركات الشحن والنقل البحري على المستويين المحلي والإقليمي، من أجل توفير الحماية لهم والحفاظ على مصالح هذه الشركات.

10. مشكلة تأثير التحالفات الملاحية العالمية بين شركات النقل على الموانئ البحرية حيث ان هناك مجموعة من الشركات الملاحية العملاقة والتي يبلغ عددها 20 شركة تقريباً تمتلك نسبة تزيد على 75% من طاقة أسطول الحاويات العالمي، وتعمل على بناء وشراء سفن حاويات ذات سعة 6000 حاوية مكافئة فمن الضروري العمل على اجتذاب الخطوط الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات واستخدام المزيج التسويقي (خاصة التسعير) بما يضمن خطة تسويقية فعالة والتركيز على المقومات الخاصة بالجيل الثالث للموانئ والتي تتضمن خدمات القيمة المضافة مثل شركات التأمين والبنوك

11. ضعف قدرة عدد كبير من الموانئ البحرية المصرية على تعظيم معدلات تحوية بضائع التجارة الخارجية في مصر

12. انخفاض التشغيل الفعلي مقارنة بالطاقة الاستيعابية للموانئ وبعد أن استعرضنا أهم المشاكل التي تواجه الموانئ البحرية وخاصة موانئ المنطقة الاقتصادية ضرورة تطوير لوجستيات الموانئ لتحسين أدائها وبالتالي تحقق تنمية لحجم تجارة الخارجية لمصر.

3-3 الدراسة التطبيقية لتقييم أثر تطوير لوجستيات الموانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على تنمية تجارة مصر الخارجية

اعتمدت منهجية القياس على استخدام طريقة الانحدار الذاتي ذات توزيعات المتبئنة ARDL مكون من معادلة واحدة خطية مع إدخال كل من مؤشر الأداء

اللوجستي LPI وإجمالي حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية إلى إجمالي حجم التجارة الخارجية ، بجانب إدخال كل الناتج المحلي الإجمالي ، و سعر الصرف، و الاستثمار الأجنبي المباشر وذلك باستخدام بيانات متسلسلة زمنية من عام 2000 إلى 2021 وتم التطبيق على جمهورية مصر العربية محل الدراسة.

حيث تم اختبار ذلك من خلال الاعتماد على نتائج برنامج EViews.11 يتكون النموذج من معادلة واحدة خطية تتكون من خمسة متغيرات مستقلة ويمكن التعبير عن هذا النموذج في صيغته الحقيقية (True Model) بالشكل التالي:

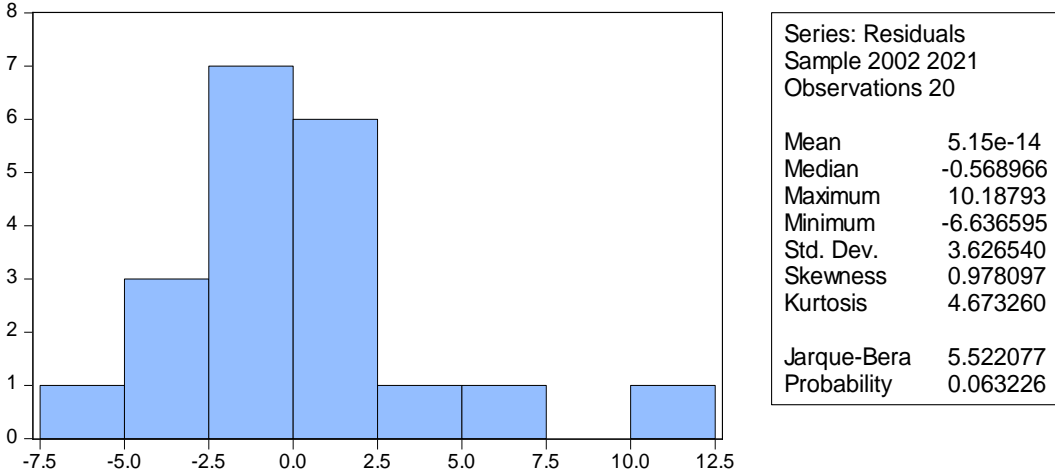
$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \varepsilon$$

حيث Y هو إجمالي حجم التجارة الخارجية متغيراً تابعاً، X_1 هو المؤشر الأداء اللوجستي متغيراً مستقلاً LPI، X_2 هو حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية متغيراً مستقلاً، X_3 هو الناتج المحلي الإجمالي متغيراً مستقلاً، X_4 هو سعر الصرف متغيراً مستقلاً، X_5 هو حركة الاستثمار الأجنبي المباشر متغيراً مستقلاً، ε هو الحد الخطأ العشوائي، وميل خط الانحدار $\beta_1 \cdot \beta_2 \cdot \beta_3 \cdot \beta_4 \cdot \beta_5$.

وتم تجميع بيانات البحث من أكثر من مصدر حيث حجم التجارة الخارجية لمصر، مؤشر الأداء اللوجستي، الناتج المحلي الإجمالي وسعر الصرف وحركة الاستثمار الأجنبي المباشر من البنك الدولي ، أما حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية من بنك المعلومات النقل البحري.

وفيما يلي سنتناول المراحل التالية لنموذج الانحدار الخطي :
أولاً: التحقق انها تتبع توزيعاً طبيعياً من خلال اختبار Jarque-Bera ، ثم اختبار العلاقة السببية Pairwise Granger Causality Tests ، ثم اختبار جذر الوحدة Unit Root Test بطريقة ديكي فوللر للتأكد من إستقرار السلسلة الزمنية للمتغيرات ، ثم اختبار مصفوفة الارتباط.

1. ومن خلال اختبار Jarque-Bera حيث بلغ معنوية الاختبار $0.55 <$ 0.05 وهذا يدل على أن المتغيرات المستقلة والتابعة للدراسة خلال السلسلة الزمنية تتبع توزيع طبيعي وبالتالي تحقق شرط لعمل النموذج القياسي ويمكن التعبير عن ذلك من خلال التالي



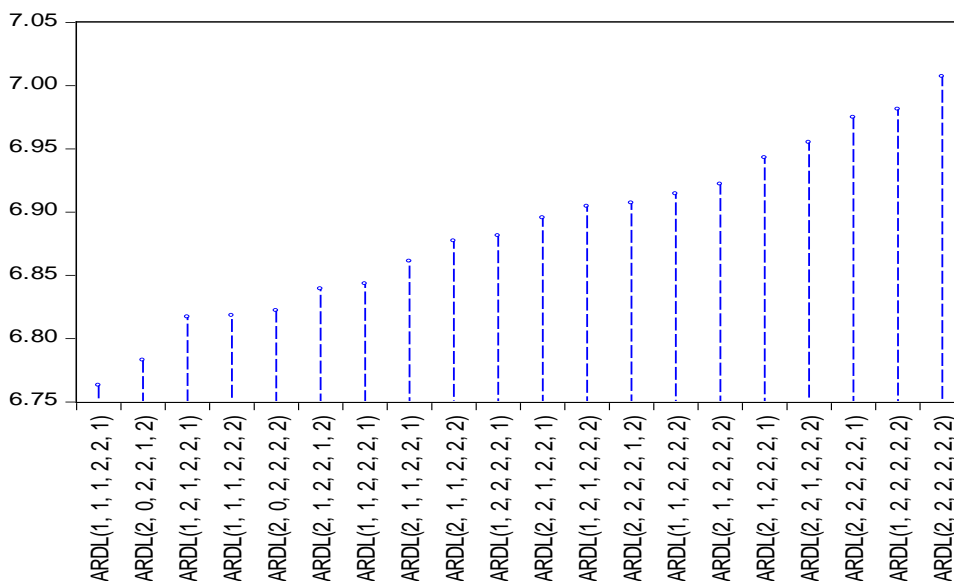
2- اختبار جذر الوحدة

المتغيرات	الكود	قيمة T المحسوبة	1%	5%	10%	مستوى الاستقرار
المؤشر اللوجستي LPI	X1	-0.076	-3.832	-3.030	-2.655	الفرق الأول
		-6.561	-3.832	-3.030	-2.655	
حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية	X2	-0.471	-3.788	-3.012	-2.646	الفرق الأول
		-4.554	-3.809	-3.021	-2.650	
الناتج المحلي الاجمالي	X3	-0.133	-3.788	-3.012	-2.646	الفرق الأول
		-5.899	-3.809	-3.021	-2.650	
سعر الصرف	X4	-0.464	-3.788	-3.012	-2.646	الفرق الأول
		-3.322	-3.809	-3.021	-2.650	
الاستثمار الأجنبي المباشر	X5	-4.135	-3.857	-3.040	-2.661	عند المستوى
إجمالي حجم التجارة الخارجية	Y	-1.343	-3.788	-3.012	-2.646	الفرق الأول
		-3.922	-3.857	-3.040	-2.661	

يوضح لنا الجدول السابق اختبار جذر الوحدة بطريقة ديكي فوللر الموسعة Dickey Fuller وهي كانت أفضل اختبار وفقا للبيانات الدراسة خلال الفترة الزمنية 2000-2021، أن هناك المتغيرات استقرت عند الوضع الافتراضي وهناك متغيرات استقرت عند الفرق الأول ، ونظرا لاختلاف رتب السكون المتغيرات والتي لم تتعدى الفرق الأول، يمكن القول أن نموذج الانحدار الذاتي ذات توزيعات متبطننة ARDL هو أنسب نموذج للدراسة.

ثانياً: نموذج الانحدار الذاتي ذات توزيعات متبطننة ARDL

Akaike Information Criteria (top 20 models)



المصدر : من إعداد الباحث اعتمادا على نتائج برنامج EViews11

يتضح لنا مما من خلال الرسم البياني أن نموذج ARDL(1.1.1.2.2.1) وهو أفضل نموذج لاختبار الدراسة خلال السلسلة الزمنية (2000-2021).

المؤشرات	القيمة
----------	--------

0.994	R-squared	معامل التحديد
0.980	Adjusted R-squared	معامل التحديد المعدل
72.513	F-statistic	اختبار ف
0.000	Prob(F-statistic)	المعنوية
6.763	Akaike info criterion	معيار أكايكي للخطأ
7.460	Schwarz criterion	معيار شوارز للخطأ
2.929	Durbin-Watson stat	معامل درين واتسون

يتضح لنا من خلال هذا الجدول السابق أن معنوية نموذج الانحدار 0.000 وأقل من 1% (أى عند مستوى ثقة 99%)، حيث بلغت قيمة اختبار F 72.513، وكما تبينت معامل التحديد قيمة 0.994 وهذا يشير الى أن متغيرات النموذج يساهم بنسبة تفسير 99.4% من التغيرات التي يمكن أن تطرأ على مستوى حجم التجارة الخارجية، وأيضاً أظهرت النتائج قيمة المعامل درين واتسون 2.929 (0-4) والقيمة المثلى 2 وهذا يدل على أن ليس هناك مشكلة ارتباط ذاتي تسلسلي بين الأخطاء وبعضها البعض وهذا يدل على جودة النموذج.

1- اختبار جودة فري للارتباط الذاتي التسلسلي Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
0.102	Prob. F(1,5)	3.991	F-statistic

المصدر : من إعداد الباحث اعتماداً على نتائج برنامج EViews11

حيث يتضح لنا معنوية الاختبار 0.102 < من مستوى الخطأ (0.05) وهذا يدل على قبول فرض عدم القائل بأن : لا توجد مشكلة ارتباط ذاتي تسلسلي بين الأخطاء وبعضها البعض ، وهذا يدل على جودة النموذج.

2- اختبار جودة عشوائية متباينة Heteroskedasticity Test: ARCH

Heteroskedasticity Test: ARCH			
0.194	Prob. F(1,17)	1.829	F-statistic

المصدر : من إعداد الباحث اعتمادا على نتائج برنامج EViews11

حيث أكدت النتائج على عشوائية متباينة الأخطاء حيث بلغت معنوية الارتباط $0.194 <$ من مستوى الخطأ (0.05) وهذا يدل على أن ليس هناك مشكلة ارتباط ذاتي تسلسلي بين الأخطاء وبعضها البعض وهذا يدل على جودة النموذج، وبعد اختبار صحة النموذج نتعرف فيما يلي أثر العلاقة في الأجل القصير بين المتغيرات المستقلة والتابعة.

3- أثر العلاقة بين المتغيرات المستقلة والتابعة في الأجل القصير

المتغيرات	التقدير	الخطأ المعياري	اختبار T	المعنوية
D(X1)	327.312	63.063	5.190	0.002
D(X2)	-3.703	1.283	-2.887	0.028
D(X3)	0.133	0.101	1.322	0.234
D(X3(-1))	0.482	0.087	5.538	0.002
D(X4)	-13.720	3.815	-3.597	0.011
D(X4(-1))	5.341	2.362	2.261	0.065
D(X5)	0.000	0.001	-0.219	0.834
CointEq(-1)	-1.417	0.250	-5.660	0.001

المصدر : من إعداد الباحث اعتمادا على نتائج برنامج EViews11

يتضح لنا من خلال هذا الجدول السابق أثر العلاقة بين المتغيرات المستقلة (المؤشر اللوجيستي LPI- حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية- الناتج المحلي الاجمالي- سعر الصرف - الاستثمار الأجنبي المباشر) والتابعة (إجمالي حجم التجارة الخارجية) في الأجل القصير كما يلي:

- حيث بلغت معنوية المؤشر اللوجيستي LPI وحركة تداول البضائع لموانئ المنطقة الاقتصادية و سعر الصرف 0.002، 0.028، 0.011 على التوالي > من مستوى معنوية 0.05 وهذا يدل على أن في الاجل القصير تؤثر على أجمالي حجم التجارة الخارجية عند نفس المستوى (الوضع الافتراضي).
- أما الناتج المحلي الاجمالي بلغ مستوى المعنوية عند الوضع الافتراضي 0.234 < من مستوى معنوية 0.05 وهذا يدل على أن في الاجل القصير لا يؤثر على أجمالي حجم التجارة الخارجية عند نفس المستوى (الوضع الافتراضي)، أما عند الفرق الأول بلغ 0.002 > من مستوى معنوية 0.05 وهذا يدل على أن في الاجل القصير تؤثر على أجمالي حجم التجارة الخارجية.
- أما الاستثمار الأجنبي المباشر الاجمالي بلغ مستوى المعنوية عند الوضع الافتراضي 0.834 < من مستوى معنوية 0.05 وهذا يدل على أن في الاجل القصير لا يؤثر على أجمالي حجم التجارة الخارجية عند نفس المستوى (الوضع الافتراضي).

4- العلاقة بين المتغيرات التابعة والمستقلة في الأجل الطويل

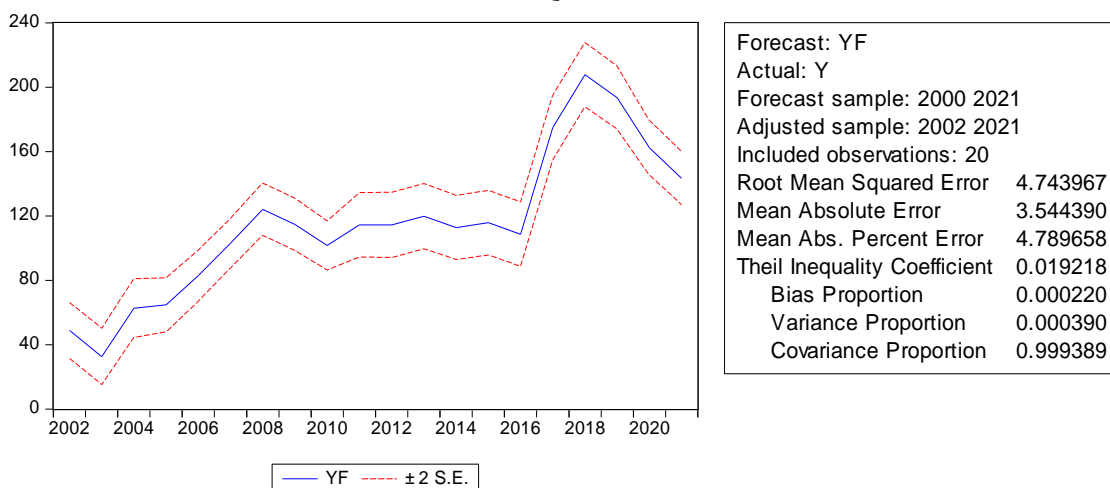
المختبر الاحصائي	القيمة	K
F-statistic	11.352	5
حدود القيم الحرجة		
المعنوية	I0 Bound	I1 Bound
10%	2.26	3.35
5%	2.62	3.79
2.50%	2.96	4.18

4.68	3.41	1%
------	------	----

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على نتائج برنامج EViews11

يتضح لنا من هذا الجدول السابق أن القيمة الإحصائية والتي بلغت 11.353 و هي أكبر من القيم الحرجة عند مختلف مستوياتها الثلاثة (10% - 5% - 2.50% - 1%) وهذا يدل على وجود علاقة قوية بين المتغيرات المستقلة (المؤشر اللوجيستي LPI - حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية - الناتج المحلي الاجمالي - سعر الصرف - الاستثمار الأجنبي المباشر) والتابعة (إجمالي حجم التجارة الخارجية) في الأجل الطويل.

11 - اختبار التنبؤات المستقبلية للنموذج



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على نتائج برنامج EViews11

يتضح لنا من هذا الشكل السابق أن اختبار التنبؤات المستقبلية للنموذج مستوى المعنوية $0.05 > 0.0003$ وهذا يدل صحة النتائج وان هناك علاقة طردية بين المتغيرات المستقلة (المؤشر اللوجيستي LPI - حركة تداول البضائع لمواني المنطقة الاقتصادية - الناتج المحلي الاجمالي - سعر الصرف - الاستثمار الأجنبي

المباشر) والتابعة (إجمالي حجم التجارة الخارجية) ويمكن الاعتماد على هذا النموذج في السلسلة الزمنية المستقبلية.

- وقد توصلت الدراسة إلى وجود تأثير إيجابي ومعنوي للوجستيات الموانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على تنمية تجارة مصر الخارجية، وذلك من خلال النموذج القياسي الذي يوضح صحة فرضية الدراسة.
- ان هناك علاقة إيجابية ذات دلالة معنوية بين المتغيرات المستقلة (المؤشر اللوجيستي LPI- حركة تداول البضائع لموانئ المنطقة الاقتصادية- الناتج المحلي الاجمالي- سعر الصرف - الاستثمار الأجنبي المباشر) والمتغيرات التابعة (إجمالي حجم التجارة الخارجية).

ويمكن أن تتمثل أهم التوصيات والاقتراحات لتطوير لوجستيات موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وتنمية التجارة الخارجية والاستفادة من تجارب دول شرق آسيا ودول الخليج العربية لتنمية التجارة الخارجية لمصر كما يلي:

1- الإطار المقترح بإقامة محطة حاويات ومحطة الصب بميناء العريش

فمن خلال التجارب الدولية في إقامة وتشغيل وتطوير ميناء العريش حيث من خلال الإمكانيات التي تمتلكها ميناء العريش وموقعها المميز شرقاً على ساحل البحر الأبيض المتوسط لشبه جزيرة سيناء ، فان إنشاء محطة حاويات بميناء العريش مجهزة بمعدات و أناوش حديثة مع تطوير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس كما هو مقترح في الدراسات السابقة وبالتالي يحسن مستوى الإداء اللوجستي وتنمية التجارة الخارجية لمصر وتتمثل الإجراءات التالية من خلال التجارب الدولية السابقة والخطط المستقبلية للميناء كما يلي:

1- تطوير محطة الحاويات على مرطتين: في المرحلة CT1 حوالي 680 متراً من جدران الرصيف والمرحلة CT2 تضيف 460 متراً أخرى من جدران الرصيف ،

سيكون عمق المياه لحوض الدوران 16 م. لاستقبال السفن الضخمة ، و أما المرحلة DB1 و DB2 ب 1300 متر من جدران الرصيف لكل منها ، في حين أن المرحلة DB3 سيكون لها تقريبا 540 م والمرحلة DB4 سيكون لها تقريبا 760 م من حوائط الرصيف. المحطة بأكملها سوف تشغل مساحة 425200 متر مربع، ويكون حوض الدوران بعمق 16 م. محطة الصب السائل مخصص لها مساحة تبلغ 63300 متر مربع.

2- الاهتمام ببناء بنية تحتية سليمة وحديثة وتوفير المعدات والأوناش اللازمة لتداول البضائع بسهولة داخل الميناء مع وضع استراتيجية نقل محدثة شاملة لتشمل كل وسائل النقل.

3- إدخال تكنولوجيا المعلومات وإدخال نظام التبادل المعلومات إلكترونياً EDI لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات عن طريق استعمال الوسائل الإلكترونية بدلاً من المستندات الورقية وبالتالي تسهيل الإجراءات الجمركية، وايضاً تخفيض تكاليف الميناء لجذب المصدرين والمستوردين في التعامل مع الميناء.

4- تعيين موظفين كفاء على دراية كاملة بأعمال الميناء والإجراءات الجمركية ويتم اختيارهم بناءً على الكفاءة، ويتم تدريبهم على الوسائل الحديثة لمدة 3 شهور على الأقل قبل البدء في العمل.

5- نقل إدارة الميناء لشركة خاصة على دراية كاملة بإدارة الموانئ مثل ميناء بورسعيد شرق تديرها شركة الميرسك وقد نجحت نجاح هائل في تحسين الإداء اللوجستي.

6- تشجيع المستثمرين في الاستثمار في ميناء العريش عن طريق تسهيل لهم الإجراءات وإعطاء لهم الامتيازات وكذلك جذب وكلاء الشحن وشركات الخطوط الملاحية بوضع مكاتب في الميناء.

وبناء على ما سبق فإن التكلفة المتوقعة من بناء محطة حاويات و محطة صب
السائل حوالى: 5 مليار دولار

مدة تنفيذ المشروع : تتراوح بين 3-6 سنوات تقريباً
الجهة المسؤولة عن التنفيذ: بلجيكا COWI (تخطيط و إدارة المشروعات بلغاريا
المحدودة) المساعدة الفنية لأنشطة بنك الاستثمار الأوروبي في منطقة البحر
الأبيض المتوسط.

العائد المتوقع للمشروع : 15 مليار دولار.

2- الاطار المقترح الخاص بتطوير إدارة اللوجستية لميناء السخنة وميناء غرب

بوسعيد

1. الاهتمام ببناء بنية تحتية سليمة وحديثة وتوفير المعدات والأوناش اللازمة
لتداول البضائع بسهولة داخل الموانئ مع وضع استراتيجية نقل محدثة شاملة
لتشمل كل وسائل النقل.
2. إدخال تكنولوجيا المعلومات وإدخال نظام التبادل المعلومات إلكترونياً EDI
لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات عن طريق استعمال الوسائل
الإلكترونية بدلاً من المستندات الورقية وبالتالي تسهيل الإجراءات الجمركية،
وايضاً تخفيض تكاليف الميناء لجذب المصدرين والمستوردين في التعامل مع
الميناء.
3. تعيين موظفين كفاء على دراية كاملة بأعمال الميناء والإجراءات الجمركية
ويتم اختيارهم بناءً على الكفاءة، ويتم تدريبهم على الوسائل الحديثة لمدة 3
شهور على الأقل قبل البدء في العمل.

4. نقل إدارة الميناء لشركة خاصة على دراية كاملة بإدارة الموانئ مثل ميناء بورسعيد شرق تديرها شركة الميرسك وقد نجحت نجاح هائل في تحسين الإداء اللوجستي.
5. تشجيع المستثمرين في الاستثمار في مينائي السخنة وبورسعيد غرب عن طريق تسهيل لهم الإجراءات وإعطاء لهم الامتيازات وكذلك جذب وكلاء الشحن وشركات الخطوط الملاحية بوضع مكاتب في الميناء.
- وبناء على ما سبق فإن التكلفة المتوقعة من إنشاء البنية الفوقية وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة الحاويات وإعادة هيكلة الإدارة لمينائي السخنة وغرب بورسعيد حوالي: 800 مليون دولار
- مدة تنفيذ المشروع : 3 سنوات تقريباً
- الجهة المسؤولة عن التنفيذ: الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وتحالف هانتسون (Cosco- CMA)
- العائد المتوقع للمشروع : 5 مليارات دولار خلال مدة التعاقد وهي 30 عاماً.
- وبناء على ما سبق يجب على الدولة أن تستغل الإمكانيات التي لديها من الموقع الجغرافي لمواني المنطقة الاقتصادية وتقوم بتطوير تلك الموانئ والمنطقة الاقتصادية لتنمية التجارة الخارجية وبالتالي تنمية الاقتصادية للدولة مثل تجارب دول شرق آسيا.

قائمة المراجع

- احمد محمود ياسر (2012) "النقل البحري والتجارة البينية لدول السوق المشتركة بشرقى وجنوبي أفريقيا (الكوميسا) منذ عام 2004، رسالة ماجستير غير منشورة، القاهرة.
- علام خالد ، التخطيط الاقليمي ،مكتبة الاسكندرية 1995،ص242

- الخضري مالك (2022) "المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل التجاري البحري في الوطن العربي " مجلة النقل الإلكترونية ،العدد العشرون
https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=85
- بنك معلومات النقل البحري المصري (2021) ، تقرير عن حركة الموانئ البحرية المصرية ، قطاع النقل البحري.
- Abara, Y. (2021) " The Impact of Logistics Performance on Foreign Trade Volume" **Journal of Industrial Policy and Technology Management**, 4(2), 2021, PP137
- BALLOU, R.H. (1997) " BUSINESS LOGISTICS –IMPORTANCE AND SOME RESEARCH OPPORTUNITIES "article, **Gestão & Produção Journal**, pp. 118
- ERKAN, Birol (2014)," The Importance and Determinants of Logistics Performance of Selected Countries", **Journal of Emerging Issues in Economics, Finance and Banking (JEIEFB)An Online International Monthly Journal (ISSN: 2306–367X)**,2014 Vol: 3 Issue 6.,P.1240
- GANI Azmat(2017)" The Logistics Performance Effect in International Trade" **The Asian Journal of Shipping and Logistics**,pg281
- Mlambo, Courage. 2021. The Impact of Port Performance on Trade: The Case of Selected African States. *Economies* Pg.9 <https://doi.org/10.3390/economies9040135>
- Walaa M. Mohamed, T.A. Ahmed (2022)" The impact of developing logistic performance on the development of Egyptian total and agricultural exports" **SVU–International Journal of Agricultural Sciences** Volume 4 Issue (2) pp136

- World bank(2021)” The Container Port Performance Index 2021:A Comparable Assessment of Container Port Performance.” World Bank, Washington.
- موقع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس <https://sczone.eg/ar>
- موقع النقل البحري <https://www.mts.gov.eg>