



مجلة التجارة والتمويل

[/https://caf.journals.ekb.eg](https://caf.journals.ekb.eg)

كلية التجارة – جامعة طنطا

العدد : الرابع

ديسمبر 2022

أثر تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI فى القضاء على البيوقراطية داخل ميناء الإسكندرية

أ/إيمان حامد محمد محمد إبراهيم خليل

مدرس مساعد كلية النقل الدولي واللوجستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
والنقل البحرى

د/هبة أحمد محمد على البغدادى

مدرس كلية النقل الدولي واللوجستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
والنقل البحرى

Elboghdady_heba@yahoo.com

Eman_hamed100@homail.com

٢٠٢٢

أثر تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI في القضاء على البيروقراطية داخل ميناء الإسكندرية

ملخص البحث:

هذه الدراسة تهدف إلى توفير معلومات حول أهمية الموانئ البحرية المصرية موقع استراتيجي متميز كما تريد إظهار مدي الإستفادة منها من أجل تحقيق منافع اقتصادية كبرى، كما تم تعريف أهمية اللوجستيات ودورها في عمليات التبادل والذي يعد جزءا لا يتجزأ منها وهو النقل البحري، حيث بدون النقل البحري تتوقف عمليات التجارة التبادلية بين الدول لذلك يمكننا القول أنه بدون نقل لا يوجد تجارة.

تلقي هذه الدراسة نظرة حول أهمية إهتمام الدولة من تلك المنافذ مع توضيح دور التكنولوجيا في تحسين كفاءة وأداء الموانئ من أجل زيادة معدلات تداول البضائع البحرية، وتم دراسة أسباب المشكلات المتواجدة في الموانئ المصرية وتوضيح أثرها السلبي.

تم إلقاء الضوء حول نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) Advance cargo Information حيث يعد نظام جمركي جديد وضعته الدول للحد من البيروقراطية والنظام الورقي حيث تم تعريفه وتوضيح أسباب التعاون بين شركة MTS والدولة من أجل تطبيق هذا النظام، ووضحت الدراسة أهم المشاكل التي واجهت الدولة أثناء التطبيق وكيف تم حل هذه المشكلات.

تعتبر هذه الدراسة دراسة تطبيقية علي ميناء الإسكندرية البحري ومن أجل تأكيد المعلومات الواردة في هذه الدراسة تم إجراء مقابلات شخصية مع رجال هذه الصناعة من أجل فهم النظام الخاص بالتسجيل المسبق للشحنات على أرض الواقع.

ومن ضمن النتائج المهمة التي تم التوصل لها بعد أن تم تطبيق نظام ACI إنخفاض متوسط زمن الأفراج الجمركي بنسبة ٥٠٪ وتوفير نحو ٤٠٠ دولار لكل شحنة وتقليل زمن وصول المستندات وتخفيض أعباء رسوم الأرضيات والتخزين وغرامات تأخير الحاويات بقيمة ٢٢.٥ ألف جنية.

ومن أهم النتائج ما يلي:

تحقيق المنفعة الاقتصادية بالنسبة للدولة أو الفرد أو المجتمع حسب قيمة تلك البضائع أو المادة الخام، أما المنفعة: هي تحقيق الإشباع للفرد من خلال حصوله على السلعة أو الخدمة مثل إشباع رغبة الشاحن في نقل البضائع أو الناقل لتحقيق مطلبه ومن أنواع المنافع الأتي المنفعة الزمنية وهي عمليات تخزين السلع لحين عرضها في وقت يزيد فيه الطلب مثل السلع الموسمية المنفعة المكانية وهي تغيير مكان تواجد السلعة من بلد إلي آخر أو من مكان إنتاجها إلى مكان إستهلاكها " المكان الذي يزيد فيه العرض إلى المكان الذي يزيد فيه الطلب" فهذا يتم تحقيق المنفعة للسلعة وتحقق تلك المنفعة من خلال نقلها بواسطة السفينة حيث تقاس منفعة سلعة ما بالفرق سعري بين أماكن إنتاجها وبين أماكن إستهلاكها مضاف إليها التأمين والرسوم، المنفعة المتبادلة: عبارة عن نقل حقوق التصرف بالسلعة من شخص إلي شخص مثل نقل ملكية سلعة من البائع إلى المشتري بواسطة الناقل (درويش، ٢٠١٤) للموانئ أو المنافذ البحرية دور كبير في التطور الاقتصادي العالمي ورغم أهمية هذا القطاع إلا أنه يعاني من مجموعة مشكلات وتحديات يجب معالجتها على الفور لتحقيق أقصى منفعة من تلك المنافذ البحرية (الخضري، ٢٠٢١)

السبب في إختيار "مشكلة البيروقراطية" هو تأثيرها السلبي على معدلات التداول وكذلك مؤشرات الموانئ كما أن من نتائجها ضعف مستويات التكنولوجيا وضعف جودة البنية التحتية وضعف في عمليات التنظيم وقصور في رأس المال والمهارات البشرية (سلام، ٢٠٢١). تعرف البيروقراطية على أنها الروتين في الأعمال أو تأدية الخدمات ويقصد بها أيضا طول مدة الإجراءات التي تعطل الأعمال في أي مؤسسه أو أي هيئة، ويمكن تعريفها أيضا على أنها عدم القدرة على الإنجاز السريع. تعتبر البيروقراطية من أكبر وأهم المشاكل التي تؤثر على أداء الميناء ومعدلات تداوله للبضائع (الخضري ، ٢٠٢١)

الكلمات الإفتاحية: البيروقراطية، الموانئ، اللوجيستيات، القطاع العام، القطاع الخاص

المقدمة:

يعتبر قطاع النقل من أساسيات التنمية الاقتصادية والاجتماعية حيث من خلاله يتم توزيع وتدفق السلع والخدمات التي تصل إلي الأفراد داخل الدولة أو خارجها ، كما أنه يساعد في الربط بين الإنتاج والاستهلاك، النقل البحري بيقوم بحمل نسبة ٩٠% من حجم التجارة العالمية حيث تعتبر شريان الأقتصاد العالمي وبدون النقل البحري تتوقف عمليات امداد وكل المعاملات التجارية بين الدول والقارات سواء كانت المواد الخام أو المواد النصف مصنعة أو حتى المواد الغذائية ، للموانئ أو المنافذ البحرية دور كبير في التطور الاقتصادي العالمي ورغم أهمية هذا القطاع. إلا أنه يعاني من مجموعة مشكلات وتحديات يجب معالجتها على الفور لتحقيق أقصى منفعة من تلك المنافذ البحرية (الخضري، ٢٠٢١)

النقل البحري هو العمود الفقري الذي يعمل على تنشيط الأقتصاد حيث تعتبر جزء لا يتجزأ من إدارة اللوجستيات حيث يعرف مفهوم اللوجستيات على أنه سلسلة من الخدمات والأنشطة مثل التخزين والنقل ويمكن من خلال سلسلة الأمداد نقل السلع إلي دول العالم بالسرعة المطلوبه لذاك بيؤثر أداء اللوجستيات على القطاعات الاقتصادية (جمال، ٢٠٢١)

تظهر أهمية النقل البحري في عمليات التبادل التجاري وحركات التجاره الخارجية حيث بينهما علاقة وثيقة تظهر في عمليات الاستيراد والتصدير بين مختلف الدول، كلما تم تطوير وسائل النقل البحري وتم الإهتمام بالموانئ إزدادت حركة نقل البضائع بين مختلف الدول وتوسعت حركة التجارة وتهيأت لتلك البضائع أسواق تجارية ومنافذ جديدة، لذلك يمكننا القول أنه لا يوجد نقل بدون تجارة ولا تجارة بدون نقل فالتجارة غاية والنقل وسيلة لذلك لابد من الإهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة الموانئ لتسهيل حركة الملاحة البحرية (درويش، ٢٠١٤)

أولاً: مشكلة البحث:

بناء على المعلومات المتواجده أعلاه والمؤشرات الخاصة بأداء الميناء والدراسات السابقة تبين أن مشكلة البيروقراطية مشكلة يجب سرعة حلها على الفور من أجل الإستفادة من تلك المنافذ البحرية وتحقيق أكبر عائد منها خصوصا لإمتلاك مصر موقع إستراتيجي حيث أنها تطل على بحرين من أهم بحار العالم كما يمكنها أن يكون لها مكانه تجارية كبرى بسبب تلك المنافذ.

أهم مشكلات الموانئ الناتجة عن البيروقراطية:

- طول الإجراءات الإدارية مثل إجراء الإفراج عن البضائع أو إجراءات مرور البضائع عموماً.
 - إتسام كافة الإجراءات في الميناء بالبطء كما أنها تعاملات ورقية.
 - نتيجة لقدم الإجراءات (ورقية) وإفتقار عنصر التكنولوجيا إيدي إلي إنخفاض معدلات أداء الميناء.
 - إختناق الموانئ بسبب طول الإجراءات وبالتالي تتعطل السفن وقضاؤها فترة أطول في الميناء.
 - ارتفاع عدد العمال في الموانئ ورغم ذلك نتعطل البضائع داخل الميناء.
- وبناء علي المشكلات السابقة يمكننا صياغة مشكلة البحث في التساؤل التالي وهو ما هو أثر إستمرار البيروقراطية علي عمليات التداول ومؤشرات أداء الموانئ المصرية ؟ وما هي الحلول التي تساعد في حل مشكلة البيروقراطية ؟
- ثانياً: أهمية البحث:

أولاً: الأهمية العلمية: تتمثل الأهمية العلمية لهذه الدراسة في إبراز مشكلة البيروقراطية لما لها من تأثير كبير وواضح على مؤشرات الأداء وعمليات التداول، كما تبرز أيضاً أهمية الإهتمام بقطاع مثل قطاع النقل البحري الذي يمكن من خلاله تغيير الوضع الإقتصادي المصري إذا تم القضاء على المشكلات التي تعاني منها الموانئ.

ثانياً: الأهمية العملية: تعتبر قطاع النقل البحري من القطاعات المهمة حيث تقدم الخدمة لشريحة كبيرة من الأفراد وكلما تم الإهتمام بهذا القطاع والحد من مشاكله كلما كانت نتائجه إيجابية على القطاع الأقتصادي والإجتماعي.

ثالثاً: أهداف البحث:

- يتمثل الهدف الرئيسي للبحث في تحديد أسباب البيروقراطية ومدى تأثيرها على معدلات الأداء ومؤشرات الموانئ ولتحقيق ذلك يستلزم الأمر التوصل إلى الآتي:
- تحديد المشكلات التي تعاني منها الموانئ البحرية.
 - توضيح أثر إستمرار البيروقراطية علي أداء الموانئ.
 - توضيح دور التكنولوجيا في معالجة المشكلات الموانئ.

- توضيح الأثر الإيجابي علي الأقتصاد المصري إذا تم معالجة هذه المشكلات.
رابعاً: المنهجية العلمية للبحث:
تنقسم المنهجية إلى أربعة أقسام وهما تصنيف البحث وطريقة تحليل البيانات وأدوات تجميع البيانات، وأخيراً مجتمع وعينة البحث.
تصنيف البحث: ينقسم تصنيف البحث إلي:

١. نوع البحث.
٢. المنهج العام.
٣. نوع البيانات.
٤. الهدف من البحث.

١. نوع البحث:

تنقسم الأبحاث إلى قسمين:

- أ. **البحث الأساسي:** ويعرف علي أنه: بحث الذي يركز على تطوير المعرفة العلمية من أجل الفهم الكامل لموضوع أو ظاهرة طبيعية معينة كما يسمي بالبحوث البحتة أو الأساسية، يعد البحث الأساسي نظرياً تماماً ويركز على المبادئ الأساسية وإختبار النظريات مثل دراسة ظاهرة إرتفاع الحرارة في العالم فالبحث في هذه المشكلة يؤدي للمزيد من البحوث التي تتعلق بكيفية تجنب هذه المشكلة.

- ب. **البحث التطبيقي:** ويعرف علي أنه: البحث الذي يشير إلى النشاط العلمي الذي يكون الغرض الأساسي والمباشر منه تطبيق المعرفة العلمية المتوفرة أو التوصل إلى معرفة لها قيمتها وفائدتها في حل بعض المشكلات الملحة، وهذا النوع من البحوث له قيمته في حل المشكلات الميدانية وتطوير أساليب العمل وإنتاجيته في المجالات التطبيقية كالتربية والتعليم، والصحة، والزراعة، والصناعة (عادل، ٢٠٢٠) سوف يتم إستخدام البحث التطبيقي لدراسة أثر نظام التسجيل المسبق في الحد من البيروقراطية علي ميناء الأسكندرية.

٢. المنهج العام:

- المنهج العلمي هو الطريقة التي يتبعها الباحث من أجل الوصول إلي إستنتاجات ومعارف معينة، كما أنها الطريقة التي ينتهجها الباحثون في دراسة الموضوعات في شتي المجالات.

تنقسم المناهج العلمية إلى شقين أولاً المنهج الإستنباطي وثانياً المنهج الإستقرائي وسوف نتعرف كلا منهما:

- المنهج الإستنباطي: هو الإنتقال بمرج الكليات إلى الجزئيات، كما أنه مجموعة العمليات العقلية
 - المنهج الإستقرائي: هو أسلوب من أساليب التفكير ينتقل فيه الباحث ويتعامل مع الجزئيات ليصل إلى القوانين العامة ويعتمد فيها علي قرأت الواقع. (عادلى، ٢٠٢٠)
- في هذا البحث سوف يتم إستخدام المنهج الإستقرائي لأنه أفضل وسيلة للحصول على معلومات موثوق منها ويكون ذلك من خلال المقابلات الشخصية مع رجالى هذه الصناعة للتعرف على المشكلة أكثر من قريها.

٣. نوع البيانات:

- نوع البيانات في الأبحاث العلمية نوعين: هما البيان المكتبي والبيان الميداني
- **البيان المكتبي:** هو عبارة عن بحث يعتمد علي البيانات الثانوية الموجوده في الكتب والمراجع العامة والمجلات العلمية حيث يبدأ الباحث في الإطلاع ومن ثم كتابة بحثه إعتامدا على تلك المصادر.
- **البيان الميداني:** هو بحث يعتمد علي الواقع أو مجتمع البحث لجمع البيانات، يعتمد فيه الباحث على زهابه إلى المكان المراد دراسته ويقابل أفراده ويجمع البيانات منهم ويحلها، كما يعرف البحث الميداني على أنه بحث تطبيقي ويتم فيه تسجيل كافة الملاحظات. (عادلى، ٢٠٢٠)

سوف يتم إستخدام البيان الميداني في هذا البحث وفيه ويتم جمع المعلومات عن المشكلات التي تواجه ميناء الإسكندرية من خلال إجراء مقابلات مع أفراد تعمل داخله.

٤. الهدف من البحث:

- تقسم أهداف الأبحاث إلى أهداف إستكشافية وأهداف إستنتاجية.
- **الأهداف الإستكشافية:** هو بحث يستخدم للتحقيق في مشكلة غير محددة، ويتم إجراؤه من أجل فهم أفضل للمشكلة القائمة، لكنه لا يقدم نتائج حاسمة أو نهائية، ويبدأ فيه الباحث بفكرة عامة ثم يبدأ بتضييقها، ويستخدم هذا البحث كوسيلة لتحديد القضايا التي يمكن أن تكون موضع اهتمام للباحثين في المستقبل.

- الأهداف الإستراتيجية: بعد الإنتهاء من البحث الاستطلاعي أو الإستكشافي الذي يسمح بتحديد المشكلة وتكوين الفرضيات أي بعدما تكون "المشكلة" واضحة المعالم ومحددة وتكون "الفروض" الأكثر إحتمالاً للمشكلة محددة أيضاً، فإن مهمة الباحث حينئذ القيام ببحث يهدف إلى دراسة جميع المتغيرات الأساسية في المشكلة ودراسة هذه الفروض لإثبات صحتها أو صحة بعضها، وذلك بتجميع البيانات والمعلومات والآراء حول هذه المشكلة وفروضها بشكل منظم وتحليلها وإستخلاص النتائج النهائية. (زكي، ٢٠٠٥)
- البحث الأستنتاجي يقسم أيضاً إلى قسمين هما بحث تجريبي والآخر وصفي.
- البحث التجريبي: هو بحث يدرس ويكشف العلاقة بين المتغيرات المسؤلة عن حدوث الظاهرة وبين تأثيرها لذلك يعمل الباحث على تكرار التجربة عدة مرات ويراقب أثر عامل التغيير في كل مرة (الاستشارات، ٢٠١٩)
- البحث الوصفي: تهدف البحوث الوصفية إلى تجميع القدر الكافي من البيانات و المعلومات حول موضوع أو مشكلة محددة بغرض معالجة هذه المشكلة و توصيف الوضع القائم و إستخلاص المؤشرات والنتائج المناسبة لها، ومن ثم فإن البحث الوصفي لا يركز فقط على مجرد الوصف ولكن يصل إلى تحليل لهذا الوصف بغرض الوصول إلى إجابات محددة للبحث (عبد المعطي، ٢٠١٠)
- يعتمد الباحث في أبحاثه الوصفية على أكثر من طريق الحصول على المعلومات التي تساعده في حل المشكلة في بيتواجد الآتي:
- دراسة الحالة: هي دراسة متعمقة لمشكلة بحثية معينة تعتمد على عمليات التحقق والفحص الدقيق عن المشكلة (عادل، ٢٠٢٠)
- دراسة مقارنة: فالمقارنة قد تكون على أساس المشكلة أو الحل أو الأدوات المتبعة أو قد تكون مبنية على أساس عينة ما مستخدمة في الدراسات والغاية من إستخدام هذا المنهج هي بسط خصائص كل من الأشياء أو البيانات التي نريد مقارنتها و تحديد سبل التلاقي وأوجه الاختلاف (الديرني، ٢٠٠٠)
- دراسة إحصائية: يعد البحث العلمي أسلوب عمل متكامل يقوم به الباحث العلمي أو مجموعة من الباحثين العلميين التوصل إلى معلومات موثوقة ومنطقية عن ظاهرة معينة

أو مشكلة علمية معينة يقومون بدراستها بشكل دقيق ومنطقي، كما ينقسم البحث العلمي إلى مجموعة من أساليب الإحصائية وإستبائية (عبد المعطي، ٢٠١٠)

- تحليل المحتوى: يتم القيام بهذه الدراسات من دون الإتصال المباشر بمن تتعلق بهم البيانات، حيث يكتفي الباحث بإختيار عدد من الوثائق المرتبطة بالبحث مثل الصحف والمجلات وغيرها من الوثائق المرتبطة بالدراسة، بعد إختياره للوثائق يبدأ بعملية تحليل الوثائق ولا يحاول الباحث الإستنتاج ولكن يعتمد علي المعلومات الواضحة والمذكورة في الوثائق (عادل ، ٢٠٢٠)

وهنا سوف يتم تطبيق دراسة الحالة في المنهج الوصفي على ميناء الإسكندرية حيث يناسب دراسة الحالة إستخدام منهج إستقرائي، وسيتم إختيار المقابلات الشخصية حيث توفر ميزة الحصول على معلومات دقيقة في هذا المجال من أفراد موثوق فيهم.

تحليل البيانات:

تنقسم البيانات إلى نوعين بيانات كمية وبيانات وصفية.

- البيانات الكمية: هي عبارة عن بيانات رقمية ويتم الحصول عليها من خلال العد أو القياس مثل الوزن والسن ويتم تحليل كافة البيانات الرقمية من خلال برنامج SPSS.
- البيانات الوصفية: هي عبارة عن بيانات تكتب في صورة كتابي أو شكل كلمات مثل صفات الأنسان (صالح، ٢٠٢٠)

في هذا البحث سوف يتم إستخدام البيانات الوصفية نظرا لأن منهج البحث هو منهج إستقرائي يعتمد على المقابلات:

أدوات تجميع البيانات:

تنقسم أدوات تجميع البيانات إلى بيانات ثانوية وهي عبارة عن البيانات التي تم الحصول عليها من خلال الإنترنت والكتب والمجلات العلمية، أما البيانات الأولية في البيانات التي سوف يتم الحصول عليها من خلال الإستبائيات أو الملاحظة أو المقابلات الشخصية.

- الملاحظة:

هي عبارة عن قيام الباحث بالإنتباه والتدقيق تجاه ظاهرة أو حادثة معينة ومن ثم التوصل إلى نتائج كما أنها وسيلة للحصول على المعلومات، واكتساب الخبرات (الطناجي، ١٩٨٤)

- الملاحظة المباشرة: هي ملاحظة يقوم بها الباحث ويعمل فيها علي جمع بيانات بشكل مباشر عن الظاهرة.
- الملاحظة الغير مباشرة: ويتم فيها الحصول علي المعلومات من خلال السجلات والتقارير بدون متابعة الظاهرة مباشرة.
- الملاحظة بالمشاركة: هي ملاحظة يقوم بها الباحث بجمع البيانات الظاهرة وببتم فيها مشاركة المجتمع الذي يدرسه.
- الملاحظة بدون مشاركة: هي ملاحظة يتم فيها متابعة الظاهرة بدون مشاركة أفراد المجتمع الذي يتم دراسته (الإستشارات، ٢٠١٩)
- مزايا الملاحظة:
 - تزداد الثقة بالنتائج التي يتوصل إليها الباحث.
 - تتيح للباحث دراسة بعض السلوكيات التي يتعذر جمعها من خلال الإستبيان.
 - مراقبة ردود أفعال الباحثين من خلال الملاحظة.
 - وسيلة مباشرة لدراسة جوانب عديدة من السلوك.
- عيوب الملاحظة:
 - من الممكن أن يشعر المفحوص بأنه يلاحظ فيغير من سلوكه.
 - إنقسام الباحث بأنه مشارك وملاحظ قد يجعله لا يتقن الملاحظة.
 - إحتماالية تحيز الباحث من خلال تفاعله مع الموقف (العفيفي، ٢٠٢٢)
- المقابلة:

تعرف المقابلة على أنها لقاء مهني يجمع بين الباحث وواحد أو أكثر من عينة المفحوصة الذي وقع عليها إختيار البحث وبتعمد علي المعلومات الشفوية (احمد، ٢٠١٥)

أنواع المقابلات:

 - مقابلة حرة: هي مقابلة لا يعتمد فيها الباحث على إستخدام عدد أسئلة محددة ويكون لديه فهم عام للموضوع وليس لديه قائمة أسئلة محددة .
 - مقابلة مقننة: هي نوع من المقابلات بيعتمد فيها الباحث علي قائمة أسئلة محددة وببتم توجيه أسئلة مقفولة أو محددة لشخص ما.
 - المزيج بين المقنن والحر: بتكون مزيج بين الأسئلة المفتوحة والأسئلة المحددة.

- مقابلة جماعية: هي نوع من المقابلات الجماعية بين المقابل وعدد من الباحثين ويتم فيها الحصول علي معلومات عميقة ويستحسن أن لا يزيد عددهم عن ٦ أفراد (طارق ، ٢٠١٩)

مزايا المقالات:

- تدوين الباحث للمعلومات بدقة عالية.
 - تلائم المقابلات التي تحتوي على نسبة عالية من الأمية لأنها لا تحتاج إلى إجادة القراءة والكتابة.
 - يستطيع الباحث تقييم الأشخاص الذي تجري الدراسة معهم.
- عيوب المقابلات:

- لا تنجح المقابلة إذا لم يعطي الباحث المبحوث الوقت الكافي للإجابة عن الأسئلة.
 - قد ينسي الباحث تدوين بعض المعلومات أو يخطأ في تسجيل قسم منها.
 - صعوبة الباحث في بعض الأحيان في الوصول لعدد من الشخصيات الأسباب مختلفة
 - تتطلب المقابلة إمتلاك مهارات مثل اللياقة والجرأة والقدرة على التعامل مع المبحوث بهدوء وهذه الصفات لا يمتلكها الكثير من الباحثين (BTS, 2022)
- في هذا البحث سوف يتم الإعتماد على عمل مقابلات تكون مزيج بين المقابلة الحرة والمقابلة المقننة.
- الإستبيانات:

يعرف الإستبيان على أنه قائمة من الأسئلة تعبر عما يرغب الباحث العلمي في معرفته عن طريق عينة الدراسة، حيث يقوم بعرض قائمة الاستبيان على المفحوصين للإجابة عنها (الحميري، ٢٠١٠)

ويستخدم الإستبيان مع المناهج الإستباطية التي تحتوي علي متغيرات من أجل الوصول لدلائل رقمية.

أنواع الاستبيانات:

- الاستبيان المفتوح: هو عبارة عن إستبيان يحتوي علي أسئلة مقالية مفتوحة تحتاج إلى توضيح الإجابة أو التعبير عن الرأي دون تقييد المشاركين بأي إجابة فيعتبر هذا النوع من الاستبيان سهل في إعداده.
 - الاستبيان المغلق: هو الإستبيان المحكم والمحدد بطريقة الإجابة ولا يمكن الإجابة بغير ذلك ويقوم الباحث بوضع أسئلة بسيطة ولا تحتاج إلى إجابات مفتوحة.
 - الاستبيان المغلق المفتوح: هو النوع الذي يتوسط بين الإستبيان المفتوح والإستبيان المغلق ويحتوي علي أسئلة متنوعة من النوع محدودة الإجابة ومن نوع مفتوح الإجابة.
 - الإستبيان المصور: هذا النوع من الإستبيان يحتوي على صور ورسومات كإجابات عن الأسئلة ويستخدم هذا الاستبيان في حالة كان الأفراد المستهدفين أشخاص لا يستطيعون القراءة والكتابة أو الأطفال والأشخاص الأميين فيتم تبسيط الأمر لهم.
- مزايا الإستبيان:
- توفر الكثير من الوقت والجهد على الباحث في عملية جمع المعلومات خاصة اذا تم ارسال الأستبيان بالبريد أو عن طريق الايميل أو من خلال المواقع الإلكترونية.
 - يؤدي الاستبيان إلى جمع معلومات مهمة عن الموضوع المبحوث بتكلفة بسيطة وفي وقت قليل.
 - سهولة إعداد الأستبيان.
 - ضمان تعرض أفراد العينة لنفس الفقرات ونفس الأسئلة.
- عيوب الإستبيان:
- انخفاض نسبة الردود في أحيان كثير.
 - عدم إمكانية استخدام الأستبيان في مجتمع غير مناسب لتوجيه الأستبيان (لا يقرأ ولا يكتب).
 - عدم استطاعة الباحث تسجيل ردود فعل المستقضي منهم وإنفعالاتهم ولا يستطيع التعرف على شخصية المستقضي منهم وطباعهم الشخصية.
 - قد يشترك أكثر من شخص في الإجابة عن ورقة الأستبيان (الإستشارات، ٢٠١٧)

عينة ومجتمع البحث:

في هذا البحث يتم دراسة مشكلة البيروقراطية وهذه المشكلة تتواجد في كثير من الموانئ المصرية لذلك يعتبر مجمع البحث هو: كل الموانئ المصرية.

أما عينة البحث هو: ميناء الإسكندرية.

سبب إختيار ميناء الإسكندرية أنه من أقدم وأكبر الموانئ في جمهورية مصر العربية كما أنه أقرب ميناء في مصر بالنسبة الباحثين من أجل الحصول علي المعلومات التي تعالج موضوع البحث.

سابعا: مصادر البيانات:

- The General Company of Tartous Port. (2014, 12 6). Retrieved from facebook: <https://www.facebook.com/tartousport/posts/782240715182881/>
- Global Rankings. (2018). Retrieved from the world bank: <https://Ipi.worldbank.org/international/global>
- EPA. (2021, July 15). Retrieved from EPA web site: [https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-31-port-operations#:~:text=Activities%20associated%20with%20ports%20include,\(also%20see%20inland%20ports\)](https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-31-port-operations#:~:text=Activities%20associated%20with%20ports%20include,(also%20see%20inland%20ports)).
- al-Hashemi, M. (2019). Production efficiency of seaports in Iraq - a quantitative measure -, research gate.
- BTS, Academy. (2022, 46). The interview and its types and disadvantages. Retrieved from Academy BTS : https://www.bts-academy.com/blog_det.php?page=341&title=%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%A8%D9%84%D8%A9_%D9%88%D8%A3%D9%86%D9%88%D8%A7%D8%B9%D9%87%D8%A7_%D9%88%D8%B9%D9%8A%D9%88%D8%A8%D9%87%D8%A7

ثامنا: الدراسات السابقة:

تم التوصل لمجموعة إحصائيات تمثل الأتي: أن قطاع النقل البحري من القطاعات المهمة على الرغم من أهمية هذا القطاع إلا أنه لا تتوافر بيانات مستقلة تعكس مدي أهمية هذا القطاع بالنسبة للاقتصاد القومي وعند توافر بيانات عن قطاع النقل يضاف إليه قطاع التخزين مما يجعل مساهمة هذا القطاع غير دقيقة حيث يساهم قطاع النقل والتخزين بنسبة ٥% من الناتج المحلي الإجمالي لعام ٢٠١٨ ، وعلى الرغم من أن مصر تمتلك ١٥ ميناء تجاري إلا أن ترتيب الموانئ المصرية وفقا لمؤشر الأداء اللوجستي لعام ٢٠١٨ وصل إلي ٦٧ ، ووفقا للتعداد الاقتصادي الأخير وصل عدد العاملين في قطاع النقل فقط إلي ٠.٥% من إجمالي العاملين في الأنشطة الاقتصادية (الاقتصادية، ٢٠١٨)

كما أن منظومة الجمارك تعاني من مجموعة مشكلات جعلت ترتيب مصر وتجاريتها تأخذ المرتبة ١٧١ عالمية ويرجع هذا السبب لإجراءات التخليص الجمركية الطويلة والمكلفة لذلك يتعتبر مشكلة البيروقراطية مشكلة يجلب سرعة حلها على الفور نتيجة لتراجع مؤشرات الدولة (الأونكتاد، ٢٠٢٠)

وصل ترتيب مصر في تنافسية البنية التحتية للنقل بكافة أنواعه إلي الترتيب ٤٤ من ١٤١ دولة لذلك يعتبر أنه هناك فرص للتحسين، ثم جاء ترتيب مصر متأخر في قائمة أهم ١٠٠ ميناء حاويات عالميا وصل ترتيب ميناء الإسكندرية إلي ٩٤ وفقا لعام ٢٠١٨ ووصل ميناء بورسعيد إلي ٥٧ وفقا لعام ٢٠١٩، بالإضافة إلي تواجد السفن في الموانئ المصرية لفترة طويلة يدل على تواجد قصور في الموانئ وبطء الخدمة المقدمة (الاقتصادية، ٢٠١٨).

كما أوضحت دراسة أيضا أن البيروقراطية تؤثر علي مجموعة قطاعات منها القطاع الإداري أو المعلوماتي والذي يختص بربط الإدارات داخل الميناء مع بعضها البعض، وقطاع التخليص الجمركي حيث يتواجد إجراءات عدة للبضائع سواء في عمليات تخليصها جمركيا أو حتي في الافراج عنها، قطاع الموارد البشرية وتتمثل المشكلة في نقص المهارات وخبرات العاملين داخل الموانئ، وأخيرا تقادم البنية الفوقية المتمثلة في المعدات المستخدمة أو الأرصفة حيث أنها غير متماشية مع التطور التكنولوجي عالمياً ولا حتي أعمال الرقمنة (النحراوي، ٢٠٠٩).

وأوضحت دراسة أيضا أن المسبب الرئيسي لمشكلة البيروقراطية هو إفتقار عامل لتكنولوجيا الحديثة ونقص المهارات البشرية حيث لهما نتائج سلبية على كافة قطاعات الميناء، أولا عدم توافر التكنولوجيا الحديثة على الأرصفة لتسهيل أهم ثلاث عمليات هم الشحن والتفريغ والتخزين حيث أنها تتم بشكل أبطى والسبب في هذه المشكلة عدم توافر الدعم المالي أو الدراسات المالية المخصصة لزيادة كفاءة المواني من قبل الدولة وثانيا هي نقص الخبرات والمهارات سواء للكادر الإداري أو عمال الميناء (الخضري، ٢٠٢١٠).

ضعف مراكز ونظم المعلومات المستخدمة في الموانئ وعدم ربطها بجميع القطاعات المتواجدة يؤثر ويضعف من عمليات تبادل المعلومات الخاصة بدخول السفن والشحن والتفريغ (النحراوي، ٢٠٠٦).

ضعف وإفتقار الموانئ المصرية لأيدي عاملة مدربة ومتخصصة تسهل إنجاز الأعمال سواء على الأرصفة أو في الساحات أو في المخازن كما أنه لا يوجد تحديد وظيفي لكل مهنة لتحديد مهام ووظائف كل عامل بمدة إتمام كل عملية (الخضري ، ٢٠٢١).

عدم تواجد القيادات المتميزة والتي لها خبرة إدارية من أجل مراقبة أداء العاملين وإتخاذ القرارات المناسبة، ضعف برامج الصيانة الخاصة بالمعدات وبالتالي تعرض المعدات للمشاكل وأعطال كما أن عطل أي معدة تؤثر سلبا على سير العمل وتوقفه تماما.

طول مدة إنجاز الأعمال يجعل الميناء يتفكر الكثير من شركات النقل بسبب طول مدة التي تقضيها السفن في الموانئ وبالتالي تعرض السفينة أو الشركات إلي غرامات مالية.

كما أوضحت دراسة أنه كلما تم تحسين من النظام الإداري المطبق في الميناء ساهم في تعزيز الكفاءة وتسيير العمل وأثر على مؤشرات إيجابيا وعلى تسهيل حركة تدفق البضائع ، كما حددت أيضا أنه إذا تم إستخدام إدارة تكنولوجيه سيساعد في إنهاء الإجراءات الجمركية مع الجهات المختلفة في أسرع وقت ممكن مع إمكانية تتبع البضائع داخل الميناء ما يزيد من معدلات التداول (النحراوي ، ٢٠٠٩).

كما أن إستمرار البيروقراطية وعدم التطوير والتحسين سوف ينفر السفن الحديثة من المرور بالموانئ المصرية بسبب عدم وجود تكنولوجيا وإفتقارها لعمليات الرقمنة.

ضعف الإعتمادات المالية الحكومية المخصصة لتطوير الموانئ الأمر الذي يجعلها متأخرة عن الموانئ العالمية من حيث الإمكانيات والقدرة على استيعاب سفن حديثة وضخمة (عبد المنصف، ٢٠٢١)

تاسعا: دراسة الحالة عن ميناء الإسكندرية البحري:
مقدمة:

يتناول هذا البحث دراسة حالة عن ميناء الإسكندرية وكذلك المقابلات الشخصية التي تم إجرائها من أجل إستكمال هذا البحث، تم إختيار دراسة الحالة علي ميناء الإسكندرية نظرا لقربه من الباحثين لفحص الوضع كما أنه من أقدم الموانئ في مصر وتم إختيار منهجية دراسة الحالة من أجل تحليل الوضع والحصول على معلومات موثوق فيها من قبل العاملين فيه.

تم توجيه مجموعة أسئلة لكلا الشخصين من أجل الإجابة على الأسئلة الموضوعية من قبل الباحثين وكانت الآتي:

١. كيف بدأت فكرة إنشاء نظام ACI وأسباب التعاون بين الدولة وشركة NTS؟
٢. هل ستتواجد إجراءات خاصة بفحص البضائع قبل وصولها الموانئ المصرية من قبلكم؟
٣. كيف كان الوضع في الموانئ قبل وجود منظومة ACI وبعده؟
٤. أهم ما يميز نظام ACI وكيف أثر على الحد من البيروقراطية؟
٥. توضيح نموذج سلسلة الإجراءات الخاصة بالتخليص علي البضائع؟
٦. هل أدى تطبيق منظومة ACI إلي أنه أصبح لا يوجد تعاملات ورقية نهائيا في أي مرحلة من مراحل البضائع؟
٧. ما هي المعوقات التي واجهتكم في بداية تطبيق النظام؟ ما هي المعوقات الحالية؟
٨. ما هي المعايير المتبعة وبناء عليها تتم رفض الشحنات أو قبولها؟
٩. أهم الوثائق المطلوبة من قبل كلا من المصدر والمستورد؟
١٠. إستخدام منظومة "النافذة" هي الطريقة الوحيدة لدخول البضائع إلي مصر؟ أم يوجد بديل في حالات معينة؟
١١. كيف أثر نظام ACI على الوقت من أول عملية الإستلام داخل الميناء حتي الإفراج والخروج؟
١٢. من وجهة نظرك كيف أثر نظام ACI علي معدلات التداول والتنافسية؟
١٣. توصياتك لمنظومة ACI وتطبيقها في الموانئ لوضع أفضل؟ تحليل العناصر السابقة:

١. فكرة إنشاء نظام ACI وسبب تعاون مصر مع شركة MTS:

✓ الإجابة من قبل موظف شركة MTS الآتي: أنه بداية فكرة إنشاء منظومة ACI كانت بسبب إتفاقية كيوتو حيث نصت على نظام "Single Window" الشباك الواحد" من أجل تبسيط الإجراءات الجمركية وتخفيض عدد المستندات اللازمة لإتمام عملية الإفراج الجمركي، وسبب التعاون هو رغبة مصر في التحول الرقمي واستخدام التكنولوجيا من أجل ميكنة الإجراءات ووقع الاختيار علي شركة MTS حيث أنها

تقدم حلول تكنولوجيا وتكون تكامل معلوماتي من أجل تقديم خدمات إلكترونية وإجراءات آلية سريعة بمفهوم "الشباك الواحد".

✓ أما بالنسبة لإجابة موظفي الجمارك كانت الإجابة كالآتي: هو نظام تتجه به هيئة الجمارك المصرية نحو تطبيق النظام الرقمي في تتبع الشحنات قبل وصولها للمواني المصرية ويحصل التاجر على موافقة خلال ٤٨ ساعة من تقديم الطلب من خلال منصة نافذة وذلك للتهوض بنظام الأستيراد والتصدير المصري ولمنع حدوث تلاعب في نقل البضائع وتقليل الوقت.

٢. الإجراءات الخاصة بفحص البضائع قبل وصولها للمواني المصرية:

✓ كانت الإجابة الخاصة بي موظف MTS الأتي: نعم، هناك ما يسمى بالموافقة المسبقة حيث يتم التأكد من البلد وهو "نوع البضاعة الواردة" مطابقة للبضائع الغير محظور دخولها إلى مصر أم لا. ثم يقوم المستورد والمصدر بإدراج بيانات مبدئية خاصة بهم، إذا لم تتواجد أي وثيقة من الوثائق المطلوبة سيتم إيقاف العملية على النظام أثناء متابعة الإجراءات ثم يتجه الأمر إلى إدارة المخاطر التي قامت بها الجمارك حيث تتمحور وظيفتها في الحصول على بيانات خاصة بالبضائع والمستورد والمصدر وتقوم بدراستها جيدا ثم تقوم بوضع احتمالات لحدوث خطر مثل مورد لا يلتزم بالإجراءات الموجودة علي النافذه ويتم حظره وإستبعاده وتنقطع علاقته بالمستورد. ✓ أما عند توجيه نفس السؤال إلي موظفي الجمارك كانت الإجابة الأتي: أن البضائع تطلب عمل فحص مسبق "Certificate Of Conformity" COC قبل الشحن من قبل شركات الفحص طبقا لقرارات الهيئة العامة رقابة الصادرات والواردات، حيث تعتبر هذه الوثيقة صادرة من الشركة المصنعة للمنتج بأنه مطابق للمعايير الموضوعه في مصر حيث تختلف هذه المعايير من دولة لدولة.

٣. وضع مصر قبل نظام ACI وبعد تطبيقه:

✓ كانت الإجابة لموظف شركة MTS كان هناك ما يسمى بالبيان الجمركي "نموذج ١٩ ك م" حيث كان وثيقة ورقية ويتم ملئها يدويا ومن ثم العمل بإجراءات الإفراج عن البضائع من خلاله يدويا.

جميع الأوراق الخاص بالمستورد بتكون في يد المستخلص وينتهي الإجراءات بها داخل الميناء، حيث بوجود النظام القديم كان هناك تلاعب في قيمة وسعر البضائع في وثيقة الفاتورة التجارية.

حاليا بوجود "ACI system" تم الحصول على الوثائق الخاصة بالشحنة من مصدرها الحقيقي سواء مستورد أو مصدر دون وجود أي تلاعب مثل التزوير.

تطور الأمر وأصبح المستورد يقوم بملئ كافة بياناته وبيانات شحنته من خلال Web Site الخاص بالنافذة، وأصبح النظام قادر على إحكام عملية الإستيراد بسبب إلزام المستورد بمجموعة خطوات يسير بها أونلاين من خلال الموقع الرسمي للشركة.

وتم ربط نظام "النافذة" بمنصة "Cargo X" حيث أنها منصة موثوق فيها لا تقبل أي كيان أو شركة بدون سجل تجاري ولها رقم تسجيل ضريبي وبهذه الحالة تحل منصة Cargo X محل توثيق الغرفة التجارية المصرية.

من أجل إكمال الإجراءات علي النافذة يجب علي المستورد قبول مستندات المصدر والموافقة عليها من خلال التوقيع الإلكتروني E-Token ويعتبر هذا التوقيع تأكيد على الوثائق المرفوعة على النافذة من صاحبها وموافقة من مستلمها وبهذا التوقيع يتم تقليل المشاكل في العملية التجارية مثل التلاعب أو التزوير.

قبل نظام ACI العملية التجارية تتم نفس الإجراءات الخاصة قديما ولكن الإختلاف حاليا أنه تم تفعيل إستخدام أعلى للتكنولوجيا وتقليل إستخدام الأوراق للإفراج عن الشحنات الواردة وتقليل وقت الإفراج عنها.

✓ عند توجيه نفس السؤال إلي موظفي الجمارك كانت الإجابة كالتالي: قبل نظام ACI كان هناك مشاكل مثل: عدم تتبع الشحنات، عدم معرفة مصدر البضائع، وجود البضائع مجهولة المصدر، وأخذ وقت في الإفراج الجمركي للبضائع أما عن مراحل مرور البضاعة داخل الميناء كانت تبدأ من خلال شراء المستورد للبضاعة ويقدم أوراق الشحنة إلى البنك مثل البوالص والورق الأصلي ثم عمل أذن التسليم وعمل إدراج الشهادة وتسجيلها في الجمارك وتبدأ من هنا الإجراءات الجمركية مثل الكشف والمعاينة والتأمين والعرض علي

الجهات الرقابية ثم دفع الرسوم الجمركية الخروج ولكن حاليا تم القضاء على هذه المشاكل بسد باب ACI وربطه لجميع الأطراف في منصة واحدة.

٤. أهم مميزات نظام ACI:

✓ كانت الإجابة من قبل موظف MTS (تم القضاء على فكرة التداول الورقي من أجل الإفراج عن الشحنات، تم تفعيل جزء أعلى من التكنولوجيا، تقليل الأخطاء البشرية وطرق التلاعب مثل التزوير، جميع أطراف الشحنة واضحة ومحددة للدولة، رفع جميع المستندات على منظومة النافذة وربطها بإدارة المخاطر لمنع تواجد بضائع مجهولة الهوية، تقليل المجهود البشري وأصبحت التعاملات على الموقع الرسمي للنافذة فقط، الحد من زمن الإفراج الجمركي، الحد من عدد المستندات المرغوب بها سواء للمصدر أو المستورد وتم ذلك من خلال المراجعة).

✓ عند توجيه نفس السؤال لموظف الجمارك كانت الإجابة: أنه نظام أونلاين، وجود مراجعة مسبقة الشحن المستندات من أجل قبول الشحنة أو عدم قبولها. وتحد هذه العناصر من البيروقراطية وتقللها بسبب استخدام عنصر التكنولوجيا والأفضل أن تستمر مصر في تطبيق وتزويد عناصر التكنولوجيا في كل العمليات الخاصة بالميناء والبضائع وتسهيل مرورها لتحقيق النفع من المنافذ البحرية.

٥. سلسلة الإجراءات للتخليص على البضائع في الوضع الحالي:

كانت الإجابة من قبل موظفي شركة ال MTS كالآتي:



المسار الأحمر

- تحديد نسبة الكشف حسب الخطر
- العرض علي الجهات الرقابية
- التتمين
- المراجعة
- دفع الرسوم والخروج



المسار الأخضر

- الكشف
- التتمين
- المراجعة
- دفع الرسوم والخروج

شكل رقم (٤) سلسلة الإجراءات الخاصة بالبضائع حتى وصولها الميناء

عند توجيه نفس السؤال إلي موظف الجمارك كانت الإجابة كالآتي:

The ACID N. for each shipment → ship the goods → upload all DOCS on the block chain → customs clearance agent work on the shipment.

٦. القضاء علي المعاملات الورقية:

✓ كانت إجابة كلا الطرفين نعم تم القضاء على التعاملات الورقية بسبب تطبيق نظام ACI ولكن تستعمل الأوراق في حالات معينة وضئيلة جدا بسبب عدم ربط جهات معينة بنظام النافذة مثل الأزهر الشريف وفي هذه الحالة سيتم طباعة نسخة طبق الأصل من وثائق الشحنة من أجل الإفراج الجمركي ويتكون هذه حالة مؤقته لحين ربط هذه الجهة بنظام النافذة.

٧. المعوقات التي تم مواجهتها أثناء تطبيق نظام ACI:

كانت إجابة موظفي شركة MTS الأتي:
في البداية كان هناك صعوبة في تغيير الفكر الخاص بالشركات من الإنتقال من التعاملات الورقية إلي التعاملات الإلكترونية أو الفكر الرقمي.
إعتقاد شركات التخليص الجمركي بأن وجود شركة MTS ونظام ACI قاصرا على إستحواذ العملاء منهم ولكن كان دور MTS هو القيام بمنظومة أو نظام فقط وليس لها أي علاقة بتدخلها في التخليص الجمركي.
غضب المستوردين بسبب القيام بهذا النظام لأنهم لديهم رغبة في التعامل الشخصي مع الجمارك ورفضهم التعامل الإلكتروني في البداية من قبل MTS ومن أجل حل الشكاوي أو المشاكل تم تقسيم موظفي الشركة خدمة عملاء الجمارك وخدمة عملاء إلى MTS وخدمة عملاء الجهات الرقابية.
إيجاد المستوردين صعوبة في إدراج بياناتهم والمشي في الخطوات علي النظام في بداية التطبيق.

في حالة الإلزام الفعلي للنظام كانت هناك مشاكل مع بضائع الترانزيت المجمعة في حاوية واحدة LCL مثل بضائع وارده من اليابان وقامت بالترانزيت في دبي وأصدرت بوليصة شحن جديدة بعد تاريخ ١٠/١ فينطبق عليها التطبيق الإلزامي ولكن تم شحنها قبل هذا التاريخ (قبل

التطبيق الإلزامي) فمن أجل حل هذه المشكلة قام رئيس مصلحة الجمارك بإعطاء إستثناء لهذه السفن بالدخول ولكن يجب التأكد أولاً صحة التاريخ من خلال تقديم جواب خط سير من التوكيل الملاحي بتاريخ الشحن وبأسم الموانئ ووجود المناقيست خاص بالشحنة يوضح فيه أسم وتاريخ آخر ميناء .

وجود مشاكل مع الشحن الجزئي مثل تم الحصول علي رقم ACI علي ١٠ حاويات وقام المورد بشحن ٨ حاويات فقط وباقي حاويتين فلا يمكن شحن الحاويتين بنفس رقم ACI فالنتيجة بتكون الرفض أو الحصول علي موافقة من رئيس مصلحة الجمارك.

حاليا بتواجه الشركة مشاكل بسيطة وشخصية وليست عامة مع بعض المستوردين الذين يجدوا صعوبة في تطبيق الخطوات علي النظام مثل عدم معرفتهم القيام بطلب التظلم أو صعوبة في إرفاق المستندات الخاصة بهم مع الرغم من أن الخطوات موجودة علي الموقع الرسمي للتسهيل.

✓ أما بالنسبة لإجابة موظفي الجمارك كانت أنه نظام جديد على أطراف العملية التجارية ، صعوبة في التعامل في البداية بهذا النظام من قبل المستوردين والمستخلصين، كما كانت هناك صعوبة في التسجيل علي نظام النافذه وحاليا مع الممارسة لم تتواجد تلك المعوقات

٨. المعايير التي يتم من خلالها قبول أو رفض الشحنات:

✓ كانت إجابة لموظفي شركة MTS أن الشركة لا تضيع أي معايير بل وظيفتها هو وضع نظام على الانترنت يقوم بتوجيه المستورد بطريقة سهلة وسلسة أما المعايير الموضوعه فهي تخص جهة إدارة المخاطر .

✓ وبالنسبة لموظفي الجمارك كانت إجابته يجب تحميل الفواتير الخاصة بالبضائع وقائمة التعبئة وشهادة المنشأ والبوليصة وشهادة الفحص وإذا لم يتم تسليم أي منهم تتوقف العملية التجارية.

٩. الوثائق المطلوبة لكلا من المصدر والمستورد:

✓ كانت إجابة موظف شركة MTS أن من أهم الوثائق التي تعد أساسية لبدء العملية التجارية والتي بها يحصل المستورد علي مستند رقم ٤٦ الأتي (الفاتورة التجارية، إذن تسليم ، بوليصة شحن، تفويض وغرضها القيام MTS بإجراءات الجمركية نيابة عن المستورد، رخصة وغرضها أنها وثيقة إثبات من مزولة المستخلص للمهنة).

✓ أما عن موظف الجمارك فكانت الأتي: للحصول على رقم ACID number من قبل المستورد على موقع نافذة يجب تسليم الفواتير الخاصة بالبضائع وقائمة التعبئة وبوليصة الشحن وشهادة المنشأ وشهادة الفحص ويجب أن يحتويه لكلا منهم على ACID Number ويجب تحميلهم على Block chain من قبل المصدر والتسجيل على موقع نافذة والمرور بخطواتها من قبل المستورد.

١٠. المنظومة هي الطريقة الوحيدة لدخول البضائع لمصر:

✓ كلا الطرفين كانت إجابته أن منظومة ACI هي الوحيدة حاليا التي تسمح بدخول البضائع إلي مصر ولا يوجد لها بديل .

١١. تأثير عامل الوقت من بداية إستلام الشحنات حتي خروجها:

✓ كانت الإجابة من قبل موظف شركة: MTS تم تقليل زمن الإفراج الجمركي، كان من ضمن الإجراءات التي تتسم بطول الوقت هي سحب الأذن حاليا أصبح إلكتروني، التداول الورقي المستندات كان معطلا للوقت ولكن عند تفعيل التخليص المسبق أصبح جزء من العمليات تتم أليا وفي فترة قصيرة على الموقع الرسمي للنافذة والجزء الأخر عند وصول البضائع إلى الميناء ويتم السير في إجراءات الكشف والمعانة ودفع رسوم وخروج من الميناء. كما تم تقليص الوقت الخاص بإجراءات البنوك حيث يوجد ربط بين البنوك والمنظومة من أجل تسهيل الحصول علي "نموذج ٤" إلكتروني من خلال الضغط على بدء الإجراءات البنكية حيث أنه نموذج يتضمن كافة البيانات الخاصة بالبضاعة المستوردة من الخارج مثل الكمية والنوع وبلد المنشأ وأخيرا بالنسبة للبضائع ذات البند الواحد وليس لها جهة عرض (جهات رقابية) قبل تطبيق نظام

ACI في مصر كانت من الممكن أن تقضي 3 أيام داخل الميناء أما حالياً بعد التطبيق ACI تقضي يوماً واحداً.

✓ أما بالنسبة لنفس السؤال السابق والتي تم طرحه علي موظف الجمارك تم تأكيد معلومة وضعها الباحثين وكانت متعلقة بمتوسط الوقت في الميناء المنظومة ساعدت على إنخفاض متوسط زمن الأفراج الجمركي بنسبة ٥٠٪ وتوفير نحو ٤٠٠ دولار لكل شحنة وتقليل زمن وصول المستندات وتخفيض أعباء رسوم الأرضيات والتخزين وغرامات تأخير الحاويات بقيمة ٢٢.٥ ألف جنيه.

١٢. تنافسية الموانئ بسبب نظام ACI:

✓ أما عن سؤال تنافسية الموانئ وكيف أثر عليها نظام ACI كانت إجابة كلا الطرفين أنه تم توفير الوقت وبالتالي زيادة السفن المترددة علي الموانئ مع إنهاء أسرع للإجراءات وبالتالي توفير مساحات فارغة لمساحات التخزين بدون تكس وتكون النتيجة النهائية تحسين إيرادات الميناء بسبب مرور أسرع للسفن كما تتيح استخدام التكنولوجيا الحالية تحسين ترتيب الموانئ المصرية من بين الموانئ العالمية.

١٣. التوصيات الخاصة لنظام ACI أثناء التطبيق في الموانئ:

✓ أما عن سؤال توصياتك لمنظومة ACI وتطبيقها في الموانئ من أجل وضع أفضل كانت الإجابة الخاصة بموظف شركة MTS أن هدف الشركة وتوصياتها التي تسعي إليها حالياً منع التدخل البشري نهائياً والإعتماد على التكنولوجيا من أجل تسهيل الإجراءات الخاصة بالإفراج الجمركي عن البضائع. ورغبة الشركة في ربط كل الحلقات المعنية بالعملية التجارية بمنظومة "النافذة" بدون أي مشاكل.

✓ أما بالنسبة لإجابة موظف الجمارك كانت أنه يرغب في زيادة عدد القائمين على موقع نافذة لتسريع الاجراءات على السيستم مع عمل دورات تدريبية للمستوردين لأن يوجد بعض الأشخاص ليس لديهم الوعي الكامل بالنظام أو السيستم.

ملخص البحث:

نستخلص من هذا البحث أن الدولة تسير حالياً على نهج التطور التكنولوجي الذي بدوره إنهاء جميع المشكلات في الموانئ وليس فقط ميناء الإسكندرية ونأمل من الدولة ضخ المزيد من الأموال وتشجيع الإستثمار في الموانئ من أجل تحقيق أكبر قدر من الإيرادات ومنه إنعاش الإقتصاد المصري.

الإطار النظري للدراسة

مقدمة:

يتناول هذا البحث الإطار النظري المتمثل في مجموعة من التعريفات التي تؤثر عليها البيروقراطية سلباً وأشهر وأهم المعدات في الموانئ والأنشطة التي تتم داخل الميناء ودور الموانئ إقتصادياً وتعريفات خاصة بكفاءة الموانئ البحرية وطرق تقييمها بالإضافة إلي الجزء الخاص بالدراسات السابقة المتعلقة بمشكلة البيروقراطية وطرق حلها من خلال منظومة التسجيل المسبق للشحنات.

التعريفات ذات الصلة بالبيروقراطية:

نظراً لما تسببه مشكلة البيروقراطية من نتائج سلبية علي الموانئ يجب أولاً تعريفها:

تعريف البيروقراطية (bureaucracy): علي أنها الروتين في الأعمال أو تأدية الخدمات ويقصد بها أيضاً طول مدة الإجراءات التي تعطل الأعمال في أي مؤسسة أو أي هيئة، أنها عدم القدرة علي الإنجاز السريع. وتعتبر البيروقراطية من أكبر وأهم المشاكل التي تؤثر علي أداء الميناء ومعدلات تداوله للبضائع (الخضري، ٢٠٢١)

أنها نظام إداري وقد يشير إلي هيكل معين تطبقه الحكومة أو شركة أو مؤسسة يعتمد هذا النظام علي التسلسل الإداري بشكل هرمي ويتسم هذا النظام بإنها صلب وغير قابل للمرونة أو حتي الابتكار ويخلق تقسيماً صارماً للعمل (حلوها، ٢٠٢١)

لإظهار مدي أهمية مشكلة البيروقراطية وما تسببه من نتائج سلبية علي المنافذ البحرية ومعدلات الأداء يجب أولاً إعطاء مجموعة تعريفات لبعض النقاط المهمة التي تؤثر عليها البيروقراطية سلباً وأهمها الأتي:

تعريف اللوجستيات (logistics): تعرف اللوجستيات التي يعتبر النقل البحري جزء منها علي أنها مجموعة عمليات تتضمن التخطيط والتنفيذ حيث يتم التنسيق من خلالها مجموعة أنشطة بداية نقطة المنشأ حتي نقطة الإستهلاك من أجل تحقيق متطلبات العملاء والمستهلكين (سطور، ٢٠١٩)

تعريف الميناء (port): يسمي الميناء بإسم المرفأ حيث أنه مكان يقع علي حافة المحيطات أو الأنهار البحيرات تأتي إليه السفن من أجل إتمام عمليات الشحن والتفريغ، كما يمكن للميناء أن يأتي إليه المسافرين من أجل إتمام رحلاتهم البحرية.

لغويًا تستخدم كلمة الميناء للإشارة إلى الموانئ البحرية أو الجوية (المطارات) ولكن في الغالب تشير كلمة ميناء إلى الموانئ البحرية (المعرفة، ٢٠١٧)

يعرف الميناء أيضا علي أنه: مورد من موارد الدولة يمكن من خلاله تحصيل الرسوم الجمركية والعوائد الإقتصادية للدولة (محمد، ٢٠٢١)

يمكن أيضا تعريف الموانئ علي أنها: أحد مكونات توزيع البضائع لأنها تقوم بدعم عمليات التصدير والإستيراد، تعتبر الموانئ من نقاط التوزيع لأنظمة النقل الداخلية ويقدم كل ميناء خدمات للسفن من خلال إستخدام الرافعات لشن وتفريغ البضائع (paul, 2020)

تعريف تداول البضائع (cargo handling): تشير مناولة البضائع إلي أنشطة مثل التحميل والتفريغ والنقل والتخزين والفرز الذي يتم للبضائع، وتؤثر هذه الأنشطة بشكل كبير علي الإنتاجية والجودة في الخدمات اللوجستية كما أن عمليات التداول إذا تمت بطريقة غير صحيحة تؤدي إلي زيادة التكاليف بشكل مباشر، تتم عمليات المناولة في الموانئ من خلال معدات خاصة لرفع البضائع ونقلها سواء من السفينة إلي الأرصفة أو الشاحنات أو العكس (the university of Rijeka, 2010)

تعريف أداء الميناء: يشير أداء الموانئ البحرية إلي توفير خدمات النقل البضائع والتحميل والتفريغ والتخزين والحفظ في الميناء البحري وتوفير المأوي والإصلاح والصيانة والتي تعتبر من الخدمات الضرورية للسفن البحرية.

يمكن تعريف أداء الميناء أيضا علي أنه: الوظيفة الأساسية للميناء المتمثلة في توفير الخدمات للبضائع (الشن، التخزين، التفريغ) والسفن (الأرصفة، إعادة التزود بالوقود، الإصلاحات) (d.dollar& micco, 2004) كما يشير أداء الميناء علي أنه: توفير المرافق والمعدات اللازمة للسفن البحرية لرسو وتحميل وتفريغ البضائع وصعود الركاب وإنزالهم.

ويعرف أيضا علي أنه: تسهيل حركة البضائع للشركات في المجتمعات المحلية والأسواق العالمية بالإضافة إلي ضمان سلامة السفن البحرية التي تدخل الميناء وتعمل فيه وتخرج منه. (shetty karnoji, 2018)

- من أشهر وأهم المعدات التي يتم بها التداول في الميناء الآتي:
- **الشاحنات (tracks):** توضع عليها البضائع أو الحاويات لنقلها إلي أماكن التخزين أو المستودعات أو لنقلها خارج الميناء (Keyence, 2019)
 - **المنصات أو البالتات (Pallets):** تستخدم المنصات أو الطبالي في عمليات التخزين بشكل كبير كما تعطي سهولة في عملية المناولة والنقل كما تتميز بالقوة والصلابة ومقاومتها العالية للحرارة غير أنها تتميز بخفة وزنها (المشاريع، ٢٠١٧)
 - **تستخدم السيور المتحركة (conveyor belts):** تستخدم السيور المتحركة في نقل البضائع السائبة مثل السكر والقمح والحبوب حيث توضع عليها البضائع ويتم نقلها من السفينة إلي الحاويات أو الأجولة.
 - **الشفافات:** هي عبارة عن آلة بيتيم من خلالها سحب البضائع وبيتيم وضعها في الحاويات أو الصوامع.
 - **معدات الضخ (pumping equipment):** تستخدم هذه المعدات من أجل مناولة المواد السائلة مثل الزيوت والكيماويات السائلة.
 - **ونش الشوكة (fork lift):** يستخدم هذا الونش من أجل نقل البضائع أو الحاويات من الساحات إلي المستودعات والعكس.
 - **الأوناش العملاق (cranes):** تستخدم هذه الأوناش من أجل حمل ورفع مئات الأطنان من البضائع من السفن إلي الأرصفة أو الشاحنات أو العكس.
 - **الروافع التقليدية (derricks):** يمكن لهذه الأوناش أن تحمل الأوزان البسيطة وحالياً بيتيم التوسع في إستخدام الأوناش العملاقة عن البسيطة (the university of Rijeka,) (2010)

الأنشطة التي تتم داخل الميناء:

تتواجد العديد من الأنشطة الرئيسية التي تتم داخل الميناء وهدفها خدمة السفن العابرة والبضائع والركاب ويتختلف عمليات إدارة الموانئ وأنشطتها من ميناء إلي آخر

(EPA, 2021)

تتقسم أنشطة الميناء البحري إلى الأتي مناولة البضائع سواء كانت بضائع عامة (هي البضائع التي تشحن أو تفرغ معبأة أو غير معبأة)، البضائع الصب بنوعها الصب الجاف وهي (البضائع التي تشحن أو تفرغ صلباً بمعنى أنها غير معبأة)، الصب السائل وهي (البضائع التي يتم شحنها أو تفرغها بحالتها السائلة).

- **أعمال الشحن والتفريغ:** هي الأعمال التي تقوم بها شركة معينة داخل الميناء وتقوم بأعمال الشحن والتفريغ من خلال العمالة ومعدات تتناسب مع نوع البضائع وبيتم الشحن من الرصيف إلى السفينة أو الصندل ويمكن لهذه الشركات نقل البضائع إلى الساحات أو المخازن.
- **أعمال تموين السفن:** ومهمة هذا النشاط هو تزود السفن بالمياه والوقود من خلال مجموعة شركات تتولي هذا الأمر.
- **التخزين والمستودعات:** هي أماكن لتخزين البضائع والحاويات سواء في الساحات أو في المخازن لحين الإفراج عنها أو لإتمام إجراءات التخليص الجمركي ويتم هذا من خلال عربات نقل داخل الميناء تتولي نقل البضائع من الأرصفة أو الساحات إلى المخازن أو المستودعات.
- **الأشغال البحرية:** وهي عبارة عن أعمال الدهان أو نظافة العنابر وسحب المخلفات أو النفايات من السفينة وهذه النفايات يمكن أن تكون بحالة سائلة أو جافة (البحري، ٢٠٢١)
- **نشاط الإرشاد:** هي عملية الإرشاد للسفن بتبدأ عندما تصل السفن إلى أماكن الإنتظار حيث بيتولي عملية إدخال السفينة إلى الميناء ورسوها علي الرصيف المرشد الملاحي وبيعتهر ملاح ماهر برتبة الربان أو العكس يكون المرشد مسؤول عن خروج السفينة من الرصيف غلي المجري الملاحي للميناء (sadek, 2020)
- **نشاط القطر:** يعني سحب السفينة أو جرها بواسطة القاطرات وبتلزم الموانئ عمليات إقطار السفن من أجل تسهيل رسوها علي الرصيف وتقليل المخاطر التي يمكن للسفينة أن تتعرض لها داخل القناة المائية وعلي الرغم من صغر حجم القاطرة إلا أن لها قوة شدة تتناسب مع حجم السفينة (سلام، ٢٠٢٠)

يمكن قياس أداء أي ميناء بحري من خلال مجموعة مؤشرات أهمها مراقبة أساليب الشحن والتفريغ للبضائع المتنوعة من مختلف السفن، وكذلك من خلال الأنشطة المذكورة أعلاه وهل يتم تأديتها بسرعة وسلاسة أم بيتواجد قصور في تأدية الخدمة.

ما هو التسجيل المسبق للشحنات:

يعتبر نظام التسجيل المسبق للشحنات المسمى بـ (advance cargo informantion) هو بروتكول لمنظمة الجمارك العالمية ويعمل علي ميكنة وتبسيط الإجراءات الجمركية.

في إطار التحول الرقمي للدولة المصرية سيكون نظام (ACI) نظام جمركي جديد طبقا للمادة ٣٩ من قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ يعتبر نظام ليس بجديد عالميا ويعتبر هذا النظام مطبقا للمعايير الخاصة بمنظمتي (WCO) منظمة الجمارك العالمية ومنظمة (WTO) منظمة التجارة العالمية حيث يساعد هذا النظام علي تطبيق الحلول التكنولوجية وتبسيطها وميكنتها والتحول من بيئة العمل الورقية إلي الرقمية وحوكمة إجراءات الإستيراد والتصدير وتحقيق سرعة في عملية الإفراج عن البضائع مما يحقق ذلك تقليل التكلفة وتحسين ترتيب مصر في مؤشرات التنافسية الدولية وتحفيز حركة التجارة (الجمارك المصرية، ٢٠٢١)

تم تطبيق هذا النظام وفقا لمجموعة قرارات من وزير المالية فيه يساعد النظام في توفير وإتاحة معلومات وبيانا الخاصة بالشحنات مثل (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية والمبدئية) قبل وصول الشحنة إلي مصر بـ ٤٨ ساعة علي الأقل لتتمكن الجهات المعنية من إدارة المخاطر وتسهيل عمليات الأفراد عن تلك البضائع قبل وصولها (فؤاد، ٢٠٢١)

تم تنفيذ هذا النظام من خلال شركة مصرية تسمى (Misr technology service) (MTS) بالتعاون مع وزير المالية ومصلحة الجمارك من أجل تقديم الدعم للمستوردين ومستخلصي الجمارك وأصحاب التوكيلات البحرية من أجل مساعدتهم في التسجيل علي منظومة ACI (المنصة القومية الموحدة للتجارة الخارجية، ٢٠٢١)

تم تطبيق هذا النظام في ٢٠٢١ وكان يهدف لحماية المواطن المصري من البضائع مجهولة الهوية مع تقليل زمن الإفراج الجمركي والإستغناء عن المستندات الورقية وتبديلها بمستندات إلكترونية كما يتم تطبيق هذا النظام علي الواردات البحرية فقط.

تم بدأ التشغيل التجريبي لهذا النظام علي البضائع البحرية إعتباراً من إبريل ٢٠٢١ وتم بدأ مرحلة التشغيل الإلزامي من أول يونيو ٢٠٢١ ومن ثم بدأ وزير المالية "محمد معيط" إطلاق المرحلة الإجرائية لهذا النظام والتي تتضمن مجموعة ضوابط وإجراءات يجب الإلتزام بها من أجل عمليات التسجيل من ضمنها قيام المصدر الأجنبي بإرسال بيانات ومستندات الخاصة بالشحنة مثل (الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة وبوليصة الشحن وغيرها) من خلال منصة block chain مؤمنة (رمضان، ٢٠٢١) سبب القيام بنظام الـ ACI في مصر:

رغبة الدولة في إنهاء التعاملات الورقية وإستبدالها بالمستندات الإلكترونية من أجل حماية المواطن المصري من البضائع مجهولة الهوية مع تقليل زمن الإفراج الجمركي عن البضاعة. تسهيل التعاملات علي كل من المستوردين والمصدرين والشركات العاملة بالتخليص الجمركي. كما يساعد النظام في إستقبال قائمة إلكترونية تضم جميع الشحنات المراد تصديرها إلي مصر من خلال النافذة ليتم التحقق من سلامتها وإرسال النتيجة الخاصة بالتحقق بالإيجاب أو السلب آلياً إلي الناقل أو من يمثله.

وبعد ذلك سيتم إخطار المستورد أو وكيله من المستخلصين آلياً من خلال منصة النافذة بإستلام البيانات أو مستندات الشحنة عبر منصة Block Chain وسيقوم المستورد بالدخول على منصة النافذة والأطلاع علي ملف الشحنة بالرقم التعريفي ACID وإعتداد مستندات الشحنة من خلال توقيع إلكتروني.

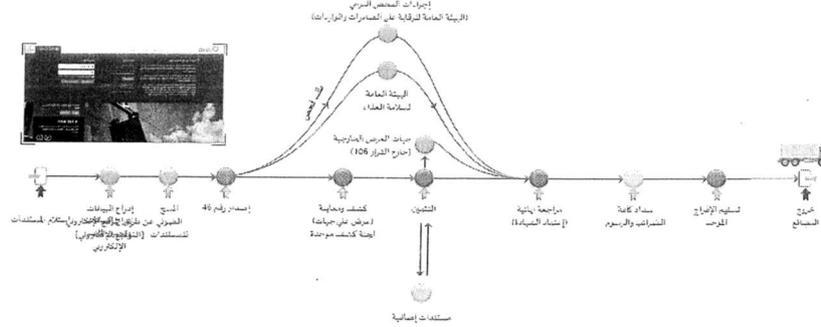
وبذلك تكون قد بدأ إدخال لعنصر التكنولوجيا من أجل تسهيل العمليات التجارية بين مصر ودول العالم (رمضان، ٢٠٢١)

فوائد نظام ACI لمصر:

- تسهيل حركة التجارة الدولية.
- تسهيل حركة الواردات المصرية.
- حماية المواطن المصري من البضائع مجهولة المصدر أو الهوية وبسبب وجود ACID يمكن لمصر قبول الشحنة أو رفضها قبل وصولها الدولة وقبل وجود النظام كان من الممكن أن تتواجد بضائع غير مصرح بدخولها.

- مساعدة وزارة البيئة في حماية البيئة من فكرة إعدام بعض البضائع المضرة أو الغير مصرح بها حيث يجب نقل هذه البضائع إلى دولة أخرى لإعدامها لعدم توافر الإمكانيات داخل مصر وبالتالي تتحمل مصر تكاليف إعدامها مع أخذ تصريحات من الدول التي سوف تمر عليها البضاعة.
- جعل الموانئ بوابات ومنافذ لعبور البضائع وليست أماكن للتخزين.
- تقليل زمن الإفراج الجمركي.
- تقليل تكلفة الإفراج.
- الإستغناء عن المستندات الورقية وتبديلها بمستندات إلكترونية وبالتالي تقليل الأخطاء البشرية.
- تحسين ترتيب مصر من بين الدول التي تمتلك المنافذ البحرية (الجمارك، ٢٠٢١)
- قامت وزارة المالية في البداية بمزايا تحفيزية لمجتمع الأعمال من أجل الانضمام إلي المنظومة حيث تضمنت خصم قدره ٥٠٪ من رسوم الإشتراك بالمنصة الإلكترونية (الوردجي، ٢٠٢١)
- إختصار ٣٠ خطوة كان يقوم بها المستورد أو المستخلص للحصول على الموافقات اللازمة قبل شحن وأصبح يمكنه إستلام البضائع في ٣ خطوات ممكنة وهي إستلام ملف الشهادة الجمركية وصورة من ملف الشهادة ومراجعتها والخطوة الثانية متمثلة في إجراء الكشف والمعانة الجمركية والخطوة الثالثة هي دفع رسوم الجمارك (شكشك، ٢٠٢١)
- إذا كان هناك شخص يريد العمل في مجال التخليص الجمركي أو مستورد يمكن للشخص الحصول علي معلومات تخصه من خلال موقع نافذة.
- يوفر موقع نافذة مجموعة خدمات مثل خدمات الإنترنت والتي من خلالها تظهر أسعار العملات، أسعار التعريفية الجمركية، توفر ميزة السداد تكاليف الشحن من البنوك المختلفة إلكترونياً.
- توفر ميزة إجراءات موحدة بدون مستندات حيث يتم تقديم المستندات مرة واحدة فقط دون الحاجة إلي تقديمها إلي الواردات أو لإدارة سلامة الغذاء أو أي جهة رقابية أخرى.
- توفير ميزة المتابعة اللحظية للإجراءات من أجل متابعة الشحنة (ابو العرب، ٢٠٢٠)

سلسلة الإجراءات التخليص علي البضائع (الوضع الحالي)



شكل رقم (١) به سلسلة إجراءات التخليص علي البضائع في الوضع الحالي

ما هي شركة M.T.S

تسمى بـ Misr Technology Service هي مزود منصة لوجيستية التجارة والنقل وتمثل الشركة شراكة بين القطاع العام والخاص مع الحكومة المصرية.

الكيان القانوني لها شركة مساهمة مصرية والمساهمون فيها ٥٠٪ وزارة المالية و ٣٠٪ قطاع الأعمال العام (البنك الإستثمار القومي، الشركة المصرية للمشروعات الإستثمارية) و ٢٠٪ من القطاع الخاص.

تم تطبيقها في فبراير ٢٠١٩ في مركز الخدمات اللوجستية في مطار القاهرة وتشارك في عقد مدته ٢٠ عام التحقيق منصة وطنية تغطي المطارات والموانئ البحرية والمناطق الحرة وفقا للمعايير الدولية.

مهمة الشركة: تقديم حلول تكنولوجيا وتكوين تكامل معلوماتي من أجل تقديم خدمات إلكترونية وإجراءات آلية سريعة بمفهوم "الشباك الواحد".

ورؤيتها: أن تصبح مصر منطقة لوجستية عالمية متطورة (النافذة، ٢٠٢١)

المقر الرئيسي للشركة يتواجد في القاهرة، من المجالات التي تعمل بها مجال اللوجستيات، إدارة أنظمة معلومات الموانئ، النقل، إدارة نظام المعلومات للجمارك (linked in, 2020) قامت هذه الشركة بإنشاء بما يسمى "بالنافذة" حيث أنها منظومة واحدة قومية للتجارة الخارجية ومنصة معلوماتية متكاملة لتحقيق التكامل وتنسيق الإجراءات والمعلومات بين الجهات المعنية بالتجارة الخارجية في مصر.

تتيح كافة المستندات والمعاملات الجمركية والرقابية والمينائية مرة واحدة من خلال مركز خدمات لوجستي) عبر بوابة إلكترونية من أجل إستيفاء جميع المتطلبات التنظيمية المتعلقة بالإفراج الجمركي عن البضائع.

سبب القيام بمنظومة النافذة: هو التماشي مع العالم في تطبيق التكنولوجيا من أجل تسهيل التعاملات التجارية إلكترونيا (النافذة، ٢٠٢١) ما هي نافذة Cargo X؟

هي منصة دولية تعمل بنظام ال Block Chain حيث تقوم بتشفير وتأمين كافة المستندات التي ترفع عليها، وللدخول عليها يجب أن يكون المصدر مسجل علي هذه المنصة وهي أيضا مرتبطة بمنصة النافذة، ويتسمح بتبادل معلومات و مستندات المصدر إلكترونية مع منصة النافذة من أجل إتمام العملية التجارية (حجاج، ٢٠٢٢)

المعوقات التي ظهرت عند بداية تطبيق النظام في مصر:

- في بداية تطبيق النظام حدثت مجموعة من المشكلات التي كانت تواجه المستوردين وكان من أبرزها عدم وجود لائحة تفصيلية لكل خطوات نظام التسجيل المسبق للشحنات لذلك كان هناك عدم فهم المنظومة والإجراءات بالنسبة للمستوردين، ونتيجة لعدم وجود لائحة تفصيلية نظمت غرفة التجارة بالأسكندرية إجتماع ضم هيئة مكتبة شعبية المستوردين وممثلين لشركة MTS من أجل مناقشة المشكلات وإيجاد طرق لحلها.
- ونظرا لأن النظام كان مستجد في مصر طالب المستوردين بإطالة المدة أو الفترة التجريبية.
- أن السلطات المسؤولة لم تحدد كيفية التعامل مع مشاكل المستوردين الواقعية والتي ستحدث مع بدء تطبيق هذا النظام فعليا.
- كانت هناك مشاكل متعلقة بالكود التفعيلي الذي يشكو منه الكثير من المستوردين بسبب تأخر وصوله على الإيميل وبالتالي تعطل الشحنات القادمة.
- في بداية تطبيق النظام كان يحدث ببطئ للسيستم بسبب ضغط الشركات والمستوردين من أجل التسجيل في هذه المنظومة بسبب إلزام الدولة بالتسجيل والا لم يتم قبول أي شحنة.
- تأخير الردود والإستفسارات بسبب ضغط العدد الكبير من الشركات والمستوردين.

- لتبسيط المعوقات والمشاكل تم تشكيل غرفة عمليات مركزية للتواصل مع المتعاملين مع الجمارك علي مدار ٢٤ ساعة لتلقي جميع الإستفسارات عن أي معلومة خاصة بنظام ACI(فؤاد، ٢٠٢١).
- صعوبة التحكم في المنظومة الجديدة خلال الشهر الأول من التطبيق الإلزامي ولا بد من أخذ الوقت الكافي قبل الحكم عليها.
- التسرع في تطبيق هذا النظام قبل التدريب عليه.
- هناك مشكلات فنية بصفة شبه دائمة، لا يوجد هناك فعل أو إجراء يؤخذ بجدية أو حسم سواء هاتفيا أو عن طريق البريد الإلكتروني، حيث أن الشركات منذ ما يقرب من ٧ أيام لا تستطيع الحصول على موافقة للخامات الجديدة كما لا تستطيع إعطاء الضوء الأخضر للموردين بالشحن مما سوف يترتب عليه إذا استمر الوضع عدم توفير الإحتياجات من المواد الخام وتعطل العملية الإنتاجية.
- أما فيما يخص الإذن الملاحي للتوكيلات الملاحي، أكدت الشركات أنه يتم إخطارها دائما بأن النظام معطل وغير فعال فلا يستطيعون إرسال صورة الإذن الملاحي من طرفها على الشبكة، حتى يستطيع المستورد إعتماده إلكترونيا وأخذ رقم بيان جمركي (الوردجي، ٢٠٢١) وردا على هذه المشكلات حاولت وزارة المالية ومصصلحة الجمارك وشركة NTS على مدار الساعة في بداية التطبيق الرد على جميع التساؤلات وحل جميع المشكلات للعملاء أثر تطبيق النظام الجديد على معدلات تداول البضائع:
- أكدت هيئة ميناء الإسكندرية أن هناك تراجعاً في معدلات تداول البضائع خلال أول ١٠ أيام من تطبيق التسجيل المسبق للشحنات علي الواردات المصرية عبر الموانئ البحرية.
- تواجد إنخفاض في حجم السفن الواردة للميناء بالإضافة إلي إنخفاض معدلات تداول البضائع بنسبة ٣٠% بالإضافة إلى إلغاء التوكيلات الملاحية المتعاملة مع الموانئ المصرية بسبب مشاكل في النظام وكان من أهمها سفن RORO التي تستورد سيارات جديدة أو مستعملة وسفن الصب(فؤاد، ٢٠٢١)
- بعد أن تم تقديم حلول من خلال عمل شركة MTS ومصصلحة الجمارك، ووزارة المالية في الرد علي الإستفسارات وحل مشكلات الشركات والمستوردين وبحسب تقرير البنك الدولي إنخفاض متوسط زمن الإفراج بنسبة ٥٠% بعد تطبيق المنظومة والتي حققت وفورات مالية للمجتمع التجاري المصري

من خلال توفيرها ٤٠٠ دولار لكل شحنة، تقليص زمن المستندات بالإضافة إلى تخفيض أعباء رسوم الأرضيات والتخزين وغرامات تأخير الحاويات بقيمة تبلغ ٢٢.٥ ألف جنيه عن كل حاوية (السابع، ٢٠٢٢)

المتحدث باسم هيئة ميناء الإسكندرية قال أنه بوجود زيادة في معدلات التداول خلال شهر فبراير الماضي لعام ٢٠٢٢ مقارنة بشهر فبراير من العام السابق حيث شهدت حركة التداول زيادة بمقدار ٢%.

كما شهدت زيادة مقدارها ٤٠% للبضائع العامة حيث تم تداول أكثر من ٥٣ ألف طن من البضائع العامة، كما تواجد زيادة في كميات البضائع المحواه بنسبة ٢٩% بإجمالي ٢.٢ مليون طن حيث تم تداول حوالي ١٣٩ ألف حاوية تقريبا، وأرتفعت كمية بضائع الصب السائل بنسبة ١% حيث تم تداول حوالي ٥٤٩ ألف طن وزاد عدد سفن الصب السائل بنسبة ١٨% ليلعب إجمالي كميات البضائع المتداولة في هذا الشهر أكثر من ٥.٣ مليون طن من مختلف أنواع البضائع (الشروق، ٢٠٢٢)

الأثار المترتبة على إتباع منظومة (التسجيل المسبق للشحنات) على البنوك:

هذه المنظومة تهدف ظاهريا لتسهيل عملية الإفراج عن البضائع، ولكنها ستؤثر تأثير كبير على تغيير طريقة تنفيذ عمليات التبادل التجارية بشكلها التقليدي.

أعتمد تنفيذ عمليات التبادل التجاري على مبدأ " تداول أصول مستندات الشحن" فيما بين المورد/ المصدر / شركات الشحن (الناقلين)/المستوردين / البنوك / الجهات الحكومية.

قامت غرفة التجارة الدولية بباريس بإصدار القواعد والأعراف والتي تناولت من خلالها تداول المستندات الإلكترونية (الرقمية)، ومن المتوقع أنه في خلال خمس سنوات القادمة سيختفي تماما التعامل بالمستندات الورقية بالشكل التقليدي وسيحل محلها المستندات الإلكترونية وهذا سيكون له أثر كبير على تخفيض زمن تنفيذ عمليات التبادل التجاري.

الاتجاه نحو الحلول الرقمية والإلكترونية سيؤدي إلى ضرورة تغيير العديد من القوانين والقرارات المنظمة لعمليات التبادل التجاري، بعد تطبيق هذا النظام من المتوقع أن يتم اعتماد صور المستندات الإلكترونية كمستندات يمكن من خلالها نقل حيازة البضائع من البائع إلي

المشتري، وبالتالي سيؤثر على طبيعة عمل البنوك التجارية التقليدية، بعد ذلك سيكون من الضروري تطوير طرق تنفيذها لأدوات تمويل التجارة المستخدمة لتواكب تلك المتغيرات. وبالنسبة للدولة المصرية وفي إطار تطبيق منظومة "التسجيل المسبق للشحنات" فتعتبر تلك الخطوة هي بداية الطريق نحو رقمنة تنفيذ عمليات التبادل التجاري، وعلى الرغم من عدم إكمال دخول البنوك ضمن المنظومة بعد حيث يتم الآن الإعداد لذلك بالتعاون مع شركات تطوير تكنولوجي قومية.

لذلك سيكون على البنوك المصرية مراجعة الآتي:

- دورة عمل أدوات تمويل التجارة وتوفيق متطلباتها الحالية لتتواءم مع طبيعة تداول المستندات الإلكترونية/الرقمية.
- مراجعة إجراءات المنح الائتماني والموافقات الخاصة بتمويل عملاء التصدير والإستيراد.
- الطرق المختلفة التي قد تضطر البنوك لإتباعها لتأمين ومكافحة الجرائم الإلكترونية، وتقوم بالعديد من الإجراءات الاحترازية للحماية من القرصنة الإلكترونية (المصري، ٢٠٢٢)

أثار منع التخزين في الموانئ:

تعمل منظومة النافذه في جعل الموانئ المصرية منافذ بحرية العبور وليس للتخزين لذلك سوف نعرض أثر منع التخزين في الموانئ:

هذا القرار يصب في صالح تحويل المحطات البحرية المصرية إلى موانئ عالمية والتي تقوم على أساس أنها نقاط عبور وليس أماكن التخزين، فيما يتم التحذير أيضا من عواقب القرار والذي تم وصفه بأنه إهدار الموارد لهيئات الموانئ خاصة أنها تعتمد على رسوم التخزين كأحد العناصر المهمة في حصيله الإيرادات.

مصلحة الجمارك تستهدفه من القرار التحويل إلى "نظام التخزين المؤقت" الذي يحدد فترة زمنية لبقاء البضائع داخل الميناء إضافة إلى منح الترخيص بالإنقاع بالأرض لفترة بسيطة والتجديد يكون أيضا بفترات مناسبة.

القرار له بالطبع تأثيرات على الشركات الضخمة منها الكيانات العاملة في المستودعات المصرية والتي يصعب عملها على نظام التخزين المؤقت بإعتباره العمل الأساسي لوجودها بالميناء بالإضافة إلى استثمار هذه الشركات بالملايين داخل الميناء.

فقاعدة الموانئ نقاط عبور وليست تخزين عبارة صحيحة لكن المنوطة بهذا الشأن هي هيئات الموانئ وليست مصلحة الجمارك خاصة أن الهيئات أنفقت الملايين لضم ساحات تخزينية جديدة لها مؤخراً لذلك يجب دراسة القرار جيدا قبل تطبيقه حتي يعود بالنفع على جميع الأطراف سواء كانت مصلحة الجمارك أو هيئة الميناء أو شركات المستودعات المصرية (فؤاد، ٢٠٢٢)

ما هي إجراءات ACI (عمليات التسجيل):

- يقوم المستورد المصري بتسجيل بيانات الشحنة المراد إستيرادها عبر المنصة.
- تقوم مصلحة الجمارك والجهات المعنية بتقييم المخاطر المحتملة خلال مدة لا تزيد عن ٤٨ ساعة وفي حالة القبول ويتم أليا إصدار رقم تعريف موحد للشحنة (ACID).
- أيضا أوضح رئيس مصلحة الجمارك أنه يجب على الناقل بميناء التصدير أو ما يمثله إرسال قائمة تضم جميع الشحنات المراد تصديرها إلى جمهورية مصر العربية بصورة إلكترونية في فترة لا تتجاوز ٢٤ ساعة قبل مغادرة السفينة من ميناء التصدير وتتضمن هذه القائمة (كل بيانات الشحنة، رقم بوليصة الشحن، رقم تعريف الشحنة ACID، رقم تعريف المصدر، رقم تعريف المستورد) ويتم مراجعة البيانات أليا والرد على الناقل بصحة البيانات المذكورة.
- يجب علي المصدر القيام بالتسجيل أولا على منصة Cargo X، وفور مغادرة السفينة من ميناء التصدير يعد المستندات الخاصة بالشحنة ويرسلها إلكترونية إلي المستورد المصري من خلال منصة نقل البيانات Cargo X.
- يقوم الوكيل الملاحي في مصر بتقديم قائمة الشحن (المنافيس) إلكترونية إلى النافذة قبل وصول وسيلة النقل بـ ٤٨ ساعة على الأقل.
- ويجوز للمستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين السير في الإجراءات الجمركية بنظام "التخليص المسبق" من خلال هذه النافذة إذا أراد . (رمضان ، ٢٠٢١)
- المراحل التتابعية داخل نظام التسجيل المسبق للشحنات:
- يدرج المستورد المصري البيانات الأساسية للشحنة الخاصة به بإستخدام التوقيع الإلكتروني ومن خلال طلب الحصول علي الرقم التعريفي ACID والذي يحصل عليه من خلال الموقع الإلكتروني لنافذة " نافذة".

- تمر هذه البيانات على نظام إدارة المخاطر لمنع أي تهديد محتمل على الدولة مثل دخول بضائع بدون هوية.
- يصدر الرقم التعريفي للشحنة ويرسل للمصدر والمستورد والبنك.
- يرسل المصدر الأجنبي بيانات الشحنة إلكترونياً مثل بوليصة الشحن والفاتورة التجارية والتي سوف تمر من خلال Block Chain وعن طريقها تستقبل موقع نافذة كل البيانات المقدمة.
- يتحقق المستورد المصري من صحة البيانات الخاصة بالشحنة المرسله إلكترونياً من قبل المصدر الأجنبي.
- سيكون البدء في عملية التخليص المسبق وإصدار رقم الإقرار الجمركي في حال رغبة حصول المستورد (خطوة إختيارية).
- يستطيع المستورد المصري سداد الرسوم المقررة في حال رغبته قبل وصول الشحنة (خطوة إختيارية).
- وصول الشحنة للموانئ المصرية وتفريغها.
- ويتم القيام بإجراءات المعاينة.
- وأخيراً سيتم خروج الشحنة من المنفذ الجمركي (المالية المصرية ، ٢٠٢١) متطلبات العمل بالنظام:
- **المستورد المصري:**
 ١. تسجيل حساب للشركة المستوردة علي موقع "النافذة".
 ٢. تسجيل حسابات الأشخاص المفوضين عن الشركة علي موقع "النافذة".
 ٣. حصول كل الأشخاص المفوضين عن الشركة التعامل على البوابة الإلكترونية علي شهادة التوقيع الإلكتروني E-Token.
- **شركة التخليص:**
 ١. تسجيل حساب، لشركة التخليص علي موقع "النافذة".
 ٢. تسجيل حسابات مندوبي شركة التخليص للتعامل علي موقع "النافذة".
 ٣. حصول كل مندوبين شركة التخليص علي شهادة التوقيع الإلكتروني E-Token.

• المصدر الأجنبي:

١. تسجيل حساب للشركة المصدرة على منصة نقل البيانات X.cargo.
٢. تسجيل حسابات الأشخاص المفوضين عن الشركة المصدرة للتعامل على منصة نقل البيانات X.cargo.
٣. إثبات رقم تعريف الشحنة ACID علي جميع مستندات الشحنة وأرقام تعريف المصدر الأجنبي والمستورد المصري وأرقام تعريف الأصناف الواردة بالفاتورة التجارية.
٤. إرسال بيانات الشحنة إلكترونية من منصة X cargo إلى منصة "النافذة".

• الناقل / وكلاء الشحن:

١. إرسال قائمة الشحنات المراد شحنها إلى الموانئ المصرية إلى منصة "النافذة" وذلك قبل مغادرة وسيلة النقل بـ ٢٤ ساعة علي الأقل.
٢. إرسال قائمة الشحن (المنافيس) إلي الجمارك المصرية من خلال منصة "النافذة" قبل وصول وسيلة النقل بـ ٤٨ ساعة على الأقل (النافذة، ٢٠٢٢)

الدراسات السابقة التي تم جمعها عن موضوع الدراسة:

يعتبر قطاع النقل من أساسيات التنمية الاقتصادية والاجتماعية حيث من خلاله يتم توزيع وتدفق السلع والخدمات التي تصل إلى الأفراد داخل الدولة أو خارجها، كما أنه يساعد في الربط بين الإنتاج والاستهلاك، النقل البحري يقوم بحمل نسبة ٩٠% من حجم التجارة العالمية حيث يعتبر شريان الاقتصاد العالمي وبدون النقل البحري تتوقف عمليات الأمداد وكل المعاملات التجارية بين الدول والقارات سواء كانت لمواد خام أو المواد النصف مصنعة أو حتى المواد الغذائية، للموانئ أو المنافذ البحرية دور كبير في التطور الاقتصادي العالمي ورغم أهمية هذا القطاع إلا أنه يعاني من مجموعة مشكلات وتحديات يجب معالجتها على الفور لتحقيق أقصى منفعة من تلك المنافذ البحرية (الخصري، ٢٠٢١)

النقل البحري هو العمود الفقري الذي يعمل علي تنشيط الاقتصاد حيث يعتبر جزء لا يتجزأ من إدارة اللوجستيات حيث يعرف مفهوم اللوجستيات علي أنه سلسلة من الخدمات

والأنشطة مثل التخزين والنقل ويمكن من خلال سلسلة الأمداد نقل السلع إلى دول العالم بالسرعة المطلوبه لذلك بيؤثر أداء اللوجستيات علي القطاعات الاقتصادية (جمال، ٢٠٢١) تظهر أهمية النقل البحري في عمليات التبادل التجاري وحركات التجارة الخارجية حيث بينهما علاقة وثيقة تظهر في عمليات الإستيراد والتصدير بين مختلف الدول، كلما تم تطوير وسائل النقل البحري وتم الإهتمام بالموانئ ازدادت حركة نقل البضائع بين مختلف الدول وتوسعت حركة التجارة وتهيأت لتلك البضائع أسواق تجارية و منافذ جديدة. لذلك يمكننا القول أنه لا يوجد نقل بدون تجارة ولا تجارة بدون نقل فالتجارة غاية والنقل وسيلة لذلك لابد من الإهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة الموانئ لتسهيل حركة الملاحة البحرية.

بالنسبة للغاية من تلك الموانئ: تحقيق المنفعة الإقتصادية بالنسبة للدولة أو الفرد أو المجتمع حسب قيمة تلك البضائع أو المادة الخام.

أما المنفعة: هي تحقيق الإشباع للفرد من خلال حصوله علي السلعة أو الخدمة مثل إشباع رغبة الشاحن في نقل البضائع أو الناقل لتحقيق مطالبه ومن أنواع المنافع الأتي: المنفعة الزمنية وهي عمليات تخزين السلع لحين عرضها في وقت يزيد فيه الطلب عليها مثل السلع الموسمية، المنفعة المكانية وهي تغير مكان تواجد السلعة من بلد إلي آخر أو من مكان إنتاجها إلى مكان إستهلاكها "المكان الذي يزيد فيه العرض إلى المكان الذي يزيد فيه الطلب" فهنا يتم تحقيق المنفعة للسلعة وتحقق تلك المنفعة من خلال نقلها بواسطة السفينة حيث تقاس منفعة سلعة ما بالفرق سعري بين أماكن إنتاجها وبين أماكن إستهلاكها مضاف إليها التأمين والرسوم، المنفعة المتبادلة: عبارة عن نقل حقوق التصرف بالسلعة من شخص إلي شخص مثل نقل ملكية سلعة من البائع إلى المشتري بواسطة الناقل. (درويشي، ٢٠١٤)

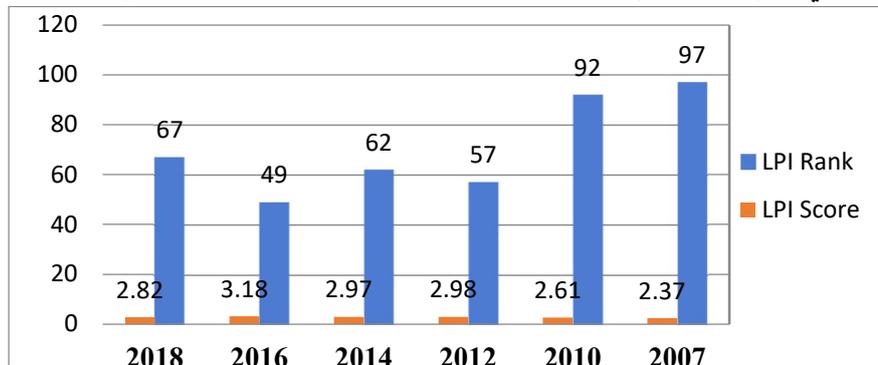
السبب في إختيار "مشكلة البيروقراطية" هو تأثيرها السلبي على معدلات التداول وكذلك مؤشرات الموانئ كما أن من نتائجها ضعف مستويات التكنولوجيا وضعف جودة البنية التحتية وضعف في عمليات التنظيم وقصور في رأس المال والمهارات البشرية كما أنها لا تتماشى مع دول العالم في عمليات الإستدامة ولا فقط في خطط الموانئ الخضراء (سلام، ٢٠٢١) تم التوصل لمجموعة من معلومات توضح أنه رغم أهمية قطاع النقل البحري إلا أنه لا تتواجد عنه معلومات وافية وواضحة تظهر مدي أهمية هذا القطاع بالنسبة للإقتصاد القومي. كل المعلومات المتواجدة والبيانات التي تصدر في مجال قطاع النقل يضاف إليها التخزين مما يجعل مساهمة هذا القطاع في الإقتصاد القومي غير دقيق أو محدد.

يساهم قطاع النقل والتخزين بنحو ٥ % من الناتج المحلي الإجمالي لعام ٢٠١٨/ ٢٠١٩ مقابل ٤ % في عام ٢٠٠٨/٢٠٠٩ وهذه نسبة ضئيلة جدا بالنسبة لقطاع مهم مثل قطاع النقل البحري.

يعتبر قطاع النقل والتخزين خامس أكبر القطاعات من حيث إستيعابه للعمالة حيث يستوعب ٢ مليون عامل (حوالي ٨٪) من إجمالي العاملين في عام ٢٠١٨ وفقا لمركز التعبئة العامة والإحصاء في قطاع النقل فقط يبلغ نسبة العاملين فيه وفقا لبيانات التعداد الاقتصادي لعام ٢٠١٧ / ٢٠١٨ إلى ٠.٥ % من إجمالي العاملين على مستوى كافة الأنشطة الاقتصادية

من أهم المؤشرات التي تعكس أداء قطاع النقل البحري واللوجستيات هو مؤشر الأداء اللوجستي (Logistics Performance Index) حيث يحدد من خلاله مرتبة كل دولة في مجال اللوجستيات من خلال ستة عناصر هم (كفاءة عملية التخليص، جودة البنية التحتية المتعلقة بالنقل والتجارة، سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، كفاءة وجود الخدمات اللوجستية، القدرة علي تتبع الشحنات، الوقت المستغرق في الوصول والتسليم).

تقدمت مصر بنحو ٣٠ نقطة حيث وصل ترتيبها إلى المرتبة ٦٧ في عام ٢٠١٨ مقابل المرتبة ٩٧ في عام ٢٠٠٧ (المركز المصري للدراسات الاقتصادية ، ٢٠١٨).

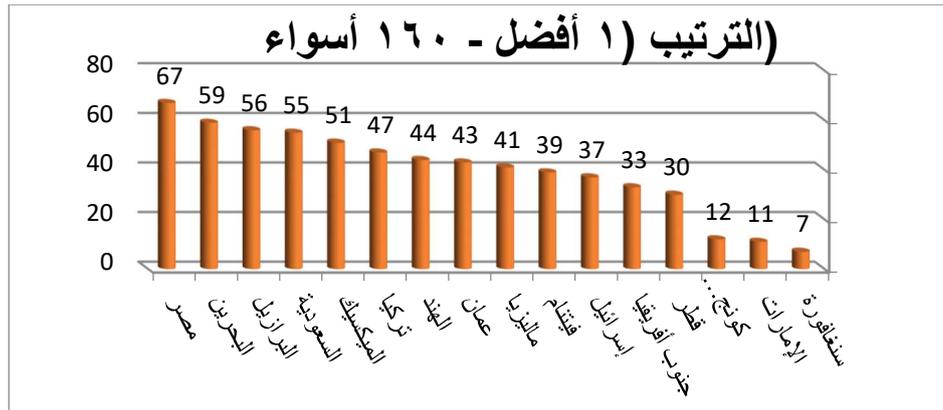


الشكل (٢) حدد أداء مصر في مؤشر الأداء اللوجستي

(World Bank, 2018)

في ترتيب مصر لعام ٢٠١٨ زاد مؤشرها في تطويرها للبنية التحتية وتطوير الموانئ والجمارك وأدني أداء كان في تتبع الشحنات والوقت المستغرق في التسليم والوصول.

تراجع المؤشر الخاص بالترتيب نحو ١٨ نقطة من المركز ٤٢ في عام ٢٠١٦ إلي المركز ٦٧ في عام ٢٠١٨ والمؤشرات التي تراجعت كانت تتبع الشحنات وجودة الخدمة اللوجستية والوقت الخاص بالتسليم والوصول (المركز المصري للدراسات الاقتصادية ، ٢٠١٨)



شكل رقم (٣) يحدد مرتبة مصر المنخفضة عن باقي الدول في مؤشرات الأداء اللوجستي لعام ٢٠١٨

(المركز المصري للدراسات الاقتصادية ، ٢٠١٨)

مازالت تعاني مصر من مشاكل كانت السبب في جعل مرتبتها متدنية بسبب المشاكل الجمركية الطويلة والمكلفة وكذلك عمليات تخليص تتسم بالبطئ (المركز المصري للدراسات الاقتصادية، ٢٠١٨)

كما أن منظومة الجمارك تعاني من مجموعة مشكلات جعلت ترتيب مصر وتجاريتها تأخذ المرتبة ١٧١ عالمياً ويرجع هذا السبب لإجراءات التخليص الجمركية الطويلة لذلك بتعتبر مشكلة البيروقراطية مشكلة يجب سرعة حلها على الفور نتيجة لتراجع مؤشرات الدولة (الأونكتاد، ٢٠٢٠)

وصل ترتيب مصر في تنافسية البنية التحتية للنقل بكافة أنواعه إلى الترتيب ٤٤ من ٤١ دولة لذلك يعتبر أنه هناك فرص للتحسين.

ثم جاء ترتيب مصر متأخر في قائمة أهم ١٠٠ ميناء حاويات عالمية وصل ترتيب ميناء الإسكندرية إلي ٩٤ وفقا لعام ٢٠١٨ ووصل ميناء بورسعيد إلي ٥٧ وفقا لعام ٢٠١٩ ،

بالإضافة إلي تواجد السفن في الموانئ المصرية لفترة طويلة يدل على تواجد قصور في الموانئ وبطء الخدمة المقدمة (المركز المصري للدراسات الاقتصادية، ٢٠١٨) كما أن إستمرار البيروقراطية وعلوم التطوير والتحسين سوف ينفر السفن الحديثة من المرور بالموانئ المصرية بسبب عدم وجود تكنولوجيا وافتقارها لعمليات الرقمنة. بالإضافة إلى ضعف الإعتمادات المالية الحكومية المخصصة لتطوير الموانئ الأمر الذي يجعلها متأخرة عن الموانئ العالمية من حيث الإمكانيات والقدرة على استيعاب سفن حديثة وضخمة (عبد المنصف، ٢٠٢١)

كما أوضحت دراسة أن إعتماد الإدارة داخل الميناء على الأساليب الورقية أو المستندية بدلا من إعتمادها علي الأنظمة الإلكترونية الحديثة والتي من نتائجها أنها تطيل عملية تقديم الخدمات، كما أن من نتائجها وتأثيرها السلبي هو إنخفاض عمليات الأداء والتداول داخل المواني.

حاليا بتعتمد الكثير من المواني على الأساليب الإدارية الحديثة المعتمدة على التكنولوجيا المتطورة حيث من نتائجها الإيجابية هو إنهاء الإجراءات الخاصة بالبضائع في وقت أقل مع تقليل الأخطاء البشرية وتسهيل عمليات تتبع البضائع داخل الميناء مما يعكس زيادة معدلات التداول وتحدد مؤشرات الأداء الخاص بالموانئ مع زيادة الطاقة الإستيعابية السنوية للتداول في الميناء.

يجب أن يتصف النظام التكنولوجي الحديث بربطه لكافة أرجاء الميناء حيث يمكنه التحكم في كل عمليات من خلال شبكات لاسلكية من أجل سرعة إتخاذ القرارات، ويجب أن يتسم هذا النظام بسهولة إستقباله وتلقيه للبيانات، وكذلك يساعد في التحكم الآلي لحركة السفن والساحات.

لا تقتصر البيروقراطية فقط على العمليات الإدارية بل أنها مرتبطة بالبنية التحتية الأساسية للميناء حيث من أجل تحسين الميناء وتطويره يجب التوسع في تحسين البنية التحتية ومن أهمها (إنشاء الأرصفة المستخدمة لرسو السفن، المحطات الخاصة بالبضائع، مناطق الإرساء ، مناطق التزود بالوقود، أماكن التخزين، المعدات الحديثة مثل (الرافعات والقاطرات والحفارات)

بيعتبر العنصر البشري من العناصر المهمة في الموانئ والذي يؤثر على عمليات التداول والأداء حيث يجب تحديد مسؤوليات كل عامل أو موظف في الميناء مع تحديد الوظائف حسب

كفائتهم المناسبة لهم سواء كانوا عاملين على معدات خاصة بالنقل أو الرافعات أو عاملين في الإدارات أو المكاتب الإدارية.

بتطرح جميع الدول التي تمتلك موانئ أو مرافق بحرية أن يكون الميناء الخاص بها هو الميناء المفضل بالنسبة للأفراد أو الأشخاص العاملين في مجال التجارة أو النقل البحري ومن أجل تحقيق ذلك يجب أن تتواجد مجموعة من نقاط الهامة وهي: وجود حالة جيدة للبنية الأساسية في الميناء، تواجد حالة جيدة للمعدات الخاصة بالمناولة والتداول، معدلات تكاليف أقل عن باقي الموانئ وكذلك الرسوم والتعريفات الخاصة بتردد السفن، مدة بقاء السفينة في الميناء تكون أقل ولتحقيق ذلك، فإنها تكون مرتبطة بسرعة الإجراءات التي تتم داخل الميناء. يمكن التحرر من الروتين الخاص بالخدمات المقدمة داخل الميناء من خلال مجموعة نقاط هي (الوفاء بمتطلبات مستخدمي الموانئ، تقليل التكاليف، جودة أعلى في مستوى الخدمة المقدمة، وجود شفافية في تحديد الرسوم والتعريفات من أجل زيادة الثقة، سرعة الاستجابة للتغيرات التكنولوجية الحديثة في صناعة النقل البحري)

القضاء على البيروقراطية سيساعد على زيادة القدرة التنافسية للموانئ حيث يعني تواجد تخطيط يساعد على تقديم أفضل خدمة بسعر مميز وفي أقصر وقت ممكن وفي بيئة نظيفة و آمنة ومن أجل تحقيق هذا المبدأ يجب التماشي مع دور التكنولوجيا ومواكبتها مع تخطيط متميز للموارد البشرية الموجودة (النحراوي, ٢٠٠٩)

جدول (١) يمثل مراحل تطور الموانئ من مركز للنقل إلي نظام لوجستي

(النحراوي, ٢٠٠٩) (النحراوي, ٢٠٠٦)

فترة التطوير	الجيل الأول	الجيل الثاني	الجيل الثالث
قبل الستينات ١٩٦٠	بعد الستينات ١٩٦٠	بعد الثمانينات ١٩٨٠	
العمليات داخل الميناء	بطئ العمليات داخل الميناء وقلة الإنتاجية	تحقيق إقتصاديات الحجم، ارتفاع الإنتاجية، زيادة المرونة	إتباع أسلوب الميكنة الجمركية، استخدام أجهزة آلية، زيادة المرونة بشكل أكبر.
إستخدام التكنولوجيا	استخدام التكنولوجيا بسيطة، معدات بسيطة	استخدام تكنولوجيا بشكل أوسع ، تطوير مرافق البنية التحتية.	التوسع في مجال استخدام التكنولوجيا لتحسين التدفق داخل الميناء

نظام الإدارة (من حيث البناء والتشغيل)	البناء والتشغيل كانت تتحكم فيه هيئة الميناء (الدولة)	عمليات البناء تتحكم فيها هيئة الميناء في الدولة، العمليات التشغيلية يتحكم فيها القطاع الخاص.	بالبنية التحتية تتحكم فيه هيئة الميناء (الدولة)، أما عمليات البناء الخاصة بالبنية الفوقية والتشغيل يتحكم فيه القطاع الخاص.
تأثير الموانئ على الإقتصاد	التأثير على الإقتصاد كان هامشياً.	بدأ الأهتمام بالموانئ من الناحية التجارية.	تعاضد نشاطات القيمة المضافة
البضائع الرئيسية	بضائع عامة، بضائع صب	بضائع صب، بضائع عامة	بضائع صب ، وبضائع نمطية
أسلوب نحو تطوير الميناء	الميناء جهة وصول	مركز تجاري وصناعي	التوسع في النشاط المركزي التجاري ومركز اللوجستيات
الأنشطة داخل الميناء	تداول البضائع، التخزين	تداول البضائع ، التخزين، أنشطة صناعية	تداول البضائع، التخزين، مركز توزيع خدمات لوجستية
عوامل الحوكمة	عمالة بشرية ، رأس مال	رأس مال ، عمالة بشرية	تكنولوجيا ومعرفة

أوضحت دراسة أخرى دراسة بعنوان أثر البيروقراطية والمعاملات الورقية في الموانئ، إلي دراسة وتحليل الأثر السلبي والمشكلات التي تحدث في الموانئ بسبب عدم تطبيق التحول الرقمي والأستمرار في إستخدام المعاملات الورقية، وتوصلت إلي أن البيروقراطية تتسبب في التعقيدات الإدارية والتنفيذية وإنعدام إستخدام نظم البيانات الحديثة مما يترتب عليه بطيء عمليات سير الشحن والتفريغ وإنخفاض معدل دوران الأرصفة وغرامات التأخير وبالإضافة إلي إنخفاض الميزة التنافسية للموانئ (Shetty Karnoji, 2018)

ومن ثم قد تبين من خلال دراسة أخرى بعنوان تأثير البيروقراطية على أداء الموانئ، هدفت إلي تحليل ودراسة أداء الموانئ من خلال إستخدام النظم التقليدية والمعاملات الورقية، وتوصلت إلي أن البيروقراطية تتسبب في عدم إستقبال السفن فور وصولها وإنخفاض ثقة الخطوط الملاحية في الخدمات التي يقدمها الميناء وإنخفاض مدة دوران الأرصفة وبالتالي إنخفاض معدلات التداول والأيرادات وبالتالي طول الوقت والجهد لجميع من يتعامل مع الموانئ التي لا تطبق التكنولوجيا الرقمية وتستخدم المعاملات الورقية المعقدة (Mannheim, 2007)

وأوضحت دراسة أخرى إن فعالية وكفاءة الموانئ البحرية تعتمد على نماذج الطاقة الجديدة، والتي تعتمد فيها الأثار البيئية المنخفضة ودفع الإبتكارات في كل من العمليات والتقنيات والإستثمار في التكنولوجيا الجديدة الذي يهدف إلى وجود أنظمة نقل صديقة للبيئة وتوفير خدمات النقل الذكية، وتعزيز من حركة المرور وجعلها أكثر سلاسة وهذا ما يطلق عليه المواني الذكية (عبد العزيز، ٢٠٠٩)

أوضحت دراسة أخرى أنه ببيعتبر الميكنة والربط الآلي بداية طريق القضاء على البيروقراطية بشكل نهائي في الإدارات العامة وصولاً إلى إنشاء ما يعرف بالحكومات الإلكترونية التي تؤمن الربط بين المؤسسات العامة وتنظم الإدارة فيها وترفع جودة إنتاجيتها بشكل عام وتضمن إنهاء معاملات المراجعين بأقل جهد وأسرع وقت (علي، ٢٠١٩)

وقد تبين أيضاً أن الموانئ في مصر لا تحتل المرتبة التي يجب أن تكون عليها نتيجة إلى إهمالها على مدار عشرات السنوات الماضية ولنا أن نتخيل أن مدة إنتظار السفن في الميناء في بعض الأحيان تصل إلى ١٥ يوم، في حين في دبي مدة الانتظار صفر ويرجع ذلك لأنهم يقومون بإنهاء إجراءات السفن قبل دخولها الميناء ، فإذا تم الأستغلال الأمثل للموانئ هذا سوف يؤدي إلى ارتفاع إيرادات الخزنة العامة، ومما ينتج عنه أيضاً توفير فرص عمل.

ومن جهته قال إبراهيم يوسف عضو في لجنة النقل بأكاديمية البحث العلمي ومستشار وزير النقل سابقاً إن قصة الميناء تتلخص في نقطتين الأولى الإنتظار والثانية عملية بناء البضائع في الميناء لفترات طويلة. حيث أن الإجراءات والبيروقراطية يتسببان في ذلك داعياً إلى تحديث المعدات وصيانتها وتدريب العاملين عليها ورفع كفاءة العاملين والنظام الإلكتروني (محمود، ٢٠٢٢)

أما لدراسة أخرى بعنوان معوقات التخلص من البيروقراطية وإستخدام نظم التحول الرقمي في الموانئ، هدفت هذه الدراسة لتحليل أسباب عدم إستخدام التحول الرقمي في الموانئ، وتوصلت إلي أن الأستمرار في إستخدام البيروقراطية كان بسبب عدم توافر السيولة الكافية لأدخال تكنولوجيا التحول الرقمي بالإضافة إلى نقص عامل الثقافة لدي العاملين في الميناء والخوف الناتج عن إستبدالهم بأجهزه تقوم بنفس المهام بالإضافة إلى القلق بشأن التغيير في بنية الأعمال والقلق بشأن تعطل الأعمال في حالة حدوث تعطل في النظام ووضحت أيضاً نتائج الدراسة أن أغلب معوقات التخلص من البيروقراطية يمكن القضاء عليها فيما عدا المتعلقة بالأشخاص والثقافة (merz, 2018)

تؤثر البيروقراطية على عاملين مهمين هما:

دراسة بعنوان قياس إنتاجية وأداء الميناء البحري، هدفت إلى تحديد العلاقة المتبادلة بين إنتاجية الميناء ومؤشرات أداء الميناء ومعرفة مدى ملائمة قياس الأداء في تخطيط وإدارة الموانئ، وتوصلت إلي أن تأخير ما قبل الرسو ووقت الإستجابة للسفينة ووقت الدخول على الرصيف لها علاقة سلبية بحجم الحمولة التي يتم مناولتها (الإنتاجية) في الميناء أما إجمالي عدد السفن التي تم مناولتها ومتوسط الإنتاج لكل يوم رسو للسفينة ومتوسط الإنتاج لكل خطاف لكل نوبة عمل لها علاقة إيجابية بالإنتاجية كما أن زيادة وقت إنتظار ما قبل الرسو لها علاقة سلبية بحجم البضائع المتداولة وقد يكون ذلك بسبب عدم توافر المراسي لنوع معين من البضائع أو سفن وبالتالي يتعين عليها إنتظار تحسين البنية التحتية في الميناء (shetty karnoji, 2018)

وأوضحت دراسة أخرى تظهر دور التكنولوجيا في القضاء علي مشكلات البيروقراطية حيث أن مصر حتى الوقت الراهن لم يتم تطبيقها التقنيات الذكية التي تسهل الإجراءات وتقلل زمن بقاء السفن في الموانئ.

أن ما تقوم به مصر حاليا من تطوير في مجال النقل هو تحويل الموانئ إلي أنظمة إدارية لوجستية حديثة وليست موانئ ذكية.

الفارق بين الجيلين من حيث إستخدام البرمجيات الحديثة هو أن مصر تمتلك موانئ عديدة ولكن الإجراءات فيها تخضع للعمليات المستندية وليست الإلكترونية وهذا هو السبب الرئيسي في جعل مؤشراتنا تتراجع ومن خلال المؤشرات تقع مصر في ذيل القائمة بينما تقع موانئ دبي في المقدمة مثل ميناء جبل علي في دبي وميناء طنجة في المغرب حيث يبيعون من أهم الموانئ في العالم بسبب تماشيهم مع الأنظمة الذكية.

أكدت العديد من المنظمات التي تهتم بمجال النقل البحري وأهمها المنظمة البحرية العالمية (IMO) أنه يجب على جميع الدول التي تمتلك مرافق بحرية أن تقوم بتطبيق الأنظمة الذكية على الأقل تدريجيا لأنها تحتاج لتمويل بأموال ضخمة وتوسع في مجال الإستثمار.

من أهم الوظائف التي تقوم بها التكنولوجيا الذكية في الموانئ لتحسين العلاقة وربطها بين مجتمع الميناء والجهات العاملة داخل الميناء حيث يتم متابعة تدفق البيانات بشكل إلكتروني وذكي وليس مستندي أو ورقي.

كما يمكن أن يتم عمل منصة واحدة تربط بين حركة البضائع وتدفق المعلومات حيث يسهل إتخاذ القرار وبذلك يكون القرار به فاعلية ويحقق النتائج المرجوة، يمكن أيضا أن تكون كافة البيانات متاحة بالإضافة إلي سهولة تحليلها وينتج من ذلك إستفادة الميناء بأرباح أكثر واستجابة أسرع.

ومن بين التقنيات التي أضافتها مصر في موانئها هو القيام بتطبيقات تساعد التوكيلات الملاحية في الحصول علي معلومات وبيانات عن قطاع النقل البحري حيث يمكن الرد من خلال التطبيق أونلاين بدون التقدم بطلب عما كان يحدث في الماضي وكان يأخذ وقتا أطول للحصول على المعلومة.

وحتى يتم تطبيق مفهوم الموانئ الذكية في مصر فيجب أن تتكامل كافة الجهات مع بعضها بداية من دخول الشاحنات علي بوابات الميناء مرورا بالإفراج عنها نهائيا وكذلك حركة السفن ودمج العمليات التي تقوم بها التوكيلات الملاحية ومصحة الجمارك وهيئة الميناء من خلال نافذة واحدة وبفاتورة واحدة.

ولتبسيط هذه المشاكل قامت مصر بالتوقيع على بروتوكولات من أجل تبسيط الإجراءات الجمركية في الموانئ ومن أهمها منظومة ACI التسجيل المسبق للشحنات (فؤاد، ٢٠٢١)

النتائج والتوصيات

المقدمة:

بعد أن أتمنا جميع البحث، سوف يتضمن هذا الجزء مجموعة من النتائج والتوصيات التي يبني بها الباحثين حيث تعتبر النتائج هي مجموعة المعلومات الحقيقية التي تم التوصل لها من خلال الدراسات السابقة والمقابلات الشخصية وكذلك سيتضمن البحث التوصيات وهي مجموعة نصائح يقدمها الباحثين من خلال قراءاتهم الفترات السابقة عن موضوع البيروقراطية وما تقدمه من مشكلات.

النتائج:

- أ. مشكلة البيروقراطية يجب سرعة حلها بشكل سريع و علي الفور لما لها من تأثير سلبي علي قطاع النقل البحري الذي يمثل ٩٠٪ من حجم التجارة الخارجية المصرية.
- ب. تتمتع جمهورية مصر العربية بموقع إستراتيجي متميز حيث تطل علي بحرين من أهم بحار العالم فيجب توجيه الإهتمام والعناية لهذا القطاع المهم مثل إدخال عنصر التكنولوجيا وضخ رأس المال الكبير فيه لتطويره.
- ج. أن مشكلة البيروقراطية مشكلة في غاية الأهمية لا يمكن إغفالها لما تسببه من مشكلات كبيرة في قطاع النقل البحري مثل إنخفاض مؤشر الأداء اللوجستي LPI.
- د. إستمرار مشكلة البيروقراطية سيؤدي إلى نفور العديد من السفن بالمرور بالموانئ المصرية إذا إستمر الوضع الروتيني الممتلئ بخطوات عديدة وأوراق كثيرة تخص البضائع.
- هـ. وضع حلول للبيروقراطية عن طريق التكنولوجيا وربط جميع أفراد العملية التجارية سيحقق للدولة المنفعة وهي إشباع الدولة والفرد بالسلع المرغوب فيها وسيحقق أيضا الغاية من تلك المنافذ وهي تحقيق النفع الإقتصادي.
- و. يجب على الدولة التركيز علي صناعة النقل البحري في عمليات الإستثمار وأن إنهاء جميع العمليات بشكل سريع لا يعتمد على إرتفاع عدد العمال بالموانئ بل بالعكس تعرض الميناء إلي أخطاء بشرية يمكن أن تسبب الكوارث مثل إهمال العمال في التعامل مع البضائع الخطرة.

ز. حاليا تتجه الدولة إلى الإهتمام بعنصر التكنولوجيا بعد أن قامت بتطبيق نظام ACI والذي بدوره قام بربط أطراف العملية التجارية من مصدر ومستورد وبنك ووثائق وخطوات بسيطة يمكن لكلا الطرفين سواء مصدر أو مستورد السير فيها.

ح. ساعد نظام ACI في إنخفاض متوسط زمن الأفراج الجمركى بنسبة ٥٠٪ وتوفير نحو ٤٠٠ دولار لكل شحنة وتقليل زمن وصول المستندات وتخفيض أعباء رسوم الأراضيات والتخزين وغرامات تأخير الحاويات بقيمة ٢٢.٥ ألف جنية.

التوصيات

من خلال هذا البحث، نحاول وضع مجموعة توصيات أو مجموعة نصائح أو يمكن اعتبارها مجموعة حلول من أجل وضع أفضل للموانئ:

١. التوصيات العامة:

- أ. أنه يجب على الحكومة المصرية عند فتح باب الإستثمارات أولاً أن تقوم بتوضيح بيئة الإستثمار المصرية للمستثمر سواء في الخطوات المطلوبة أو حتي المشكلات الموجودة أو الأرباح المتوقعة وبعد فكرة التقدير الشخصي أو المبهم في أي خطوة من الخطوات مثل نسب الجمارك الغير معروف معايير تحديدها.
- ب. تتسارع حاليا الدول المتقدمة في زيادة أحجام السفن وحمولاتها لذا يجب على الدولة الإهتمام بعمليات تطوير الموانئ وزيادة الغاطس لتستقبل العديد من السفن.
- ج. يجب التوسع في إنشاء الأرصفة وتعددتها بما يناسب نوع البضائع الواردة حيث أن وجود أرصفة محدودة إضافة إلي البطء والروتين في الأوراق سيجعل السفن تنتظر وقتا طويلا وتتعرض لغرامات تأخير وسيؤثر ذلك على تنمية الموانئ المصرية.
- د. يجب إعادة النظر في طريقة إدارة وتشغيل الميناء وتحقيق التعاون بين هذه الإدارات والقطاع الخاص لما يتسم بالإنضباط دون الإخلال بالمصالح القومية المصرية، كما يجب ربط هذه الإدارات بنظام واحد لسهولة إتخاذ القرار.
- هـ. أوجد نظام ACI العديد من المنافع لمصر كما تم ذكرها سابقا ونوصي بالمزيد من التطوير والتحسين في أي مرحلة من مراحل البضائع لجعلها تمر بسلاسة ويسر من خلال عناصر تكنولوجيا أكثر.

- و. نقترح عمل إدارة للمراقبة داخل الميناء تقوم بتسجيل جميع أوجه القصور التي تعاني منها الموانئ ومن ثم عمل إجتماعات لمناقشة هذه المشكلات ووضع حلول لها.
- ز. محاولة مصر خطوة بخطوة في السير على نهج الموانئ الذكية لأنها الخطوات التي يسير عليها العالم وتتنافس دول العالم حاليا في تطبيقها.
٢. التوصيات الخاصة:
- أ. تقديم بعض التسهيل للموردين في بلد التصدير لأنهم يتحملون أعباء مادية وإدارية قد تصل إلي ١٥٠٠ دولار وبالنسبة للمستندات تصل من ١٥ إلي ١٠٠ دولار من خلال إستخدامهم لـ Cargo X مما يؤدي إلي نزوحهم عن التعامل مع الأسواق المصرية.
- ب. توفير أماكن مجهزة بها أجهزة كمبيوتر وخلافه داخل المراكز اللوجستية بالموانئ حتى يتمكن المستخلصين ووكلاء الشحن من إستخدامها أثناء تواجدهم بالموانئ لإنهاء الإجراءات من خلالها بدلا من الذهاب للشركة أو المكتب.
- ج. عدم ربط إستخراج بوالص الشحن من التوكيلات الملاحية بالتسجيل المسبق للشحنات، بمعنى أنه يسمح بإستخراج بوليصة الشحن من التوكيلات الملاحية قبل الحصول على رقم ACI وذلك لتسهيل الإجراءات وتقليل الوقت لأن حاليا لا يمكن إستخراج بوليصة الشحن إلا من خلال حصول المستخلص على ACI أولا ثم إستخراج البوالص.
- د. إيجاد آلية منظمة التواصل وتقديم الدعم مع المتمعن المسؤول عن تحديد البند الجمركي علي البضائع، حيث أحيانا ما يتم تحديد بعض البنود بشكل غير دقيق من قبل المتمعن مما يستلزم التواصل مع المتمعن لطلب تعديل البند الجمركي وهذا يؤدي إلي طول الإجراءات ووقت عملية التخليص بسبب عدم معرفة المتمعن المسؤول عن تحديد هذا البند والذي قد يكون في ميناء آخر أو محافظة أخرى حيث يتم إختيارهم إلكترونيا وبشكل عشوائي دون تحديد المنطقة الجغرافية أو ميناء وصول البضائع فنقترح عمل مركز للمعلومات أو خدمة عملاء لتسهيل التواصل بين المتمعن والمستخلص.

الخاتمة:

وبهذه التوصيات نكون قد أختتمنا بحثنا ونأمل أن نكون قد أوضحنا مدي أهمية الموانئ بالنسبة لدولة والمشكلات الموجودة بها وما تأثير مشكلة البيروقراطية عليها وطريقة عمل البيروقراطية من خلال إدخال نظام ACI.

المراجع

- The General Company of Tartous Port. (2014, 12 6). Retrieved from facebook: <https://www.facebook.com/tartousport/posts/782240715182881/>
- Global Rankings. (2018). Retrieved from the world bank: <https://Ipi.worldbank.org/international/global>
- EPA. (2021, July 15). Retrieved from EPA web site: [https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-31-port-perations#:text=Activities%20associated%20with%20ports%20include,\(also%20see%20inland%20ports\)](https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-31-port-perations#:text=Activities%20associated%20with%20ports%20include,(also%20see%20inland%20ports)).
- al-Hashemi, M. (2019). Production efficiency of seaports in Iraq - a quantitative measure -, research gate.
- BTS, Academy. (2022, 46). The interview and its types and disadvantages. Retrieved from Academy BTS : https://www.bts-academy.com/blog_det.php?page=341&title=%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%A8%D9%84%D8%A9%D9%88%D8%A3%D9%86%D9%88%D8%A7%D8%B9%D9%87%D8%A7%D9%88%D8%B9%D9%8A%D9%88%D8%A8%D9%87%D8%A7
- D. Dollar, C., & Micco, A. (2004). PORT EFFICIENCY Maritime.
- EPA, U. (2021). Ports Primer: 2.1 The Role of Ports. Retrieved from united states environmental protection agency: <https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-21-role-ports>
- keyence. (2019). keyence. Retrieved from Storage and Cargo Handling: https://www.keyence.com/ss/products/auto_id/logistics/role/function-safekeeping.jsp
- linked in. (2020), linked in;. Retrieved from linked in;: https://eg.linkedin.com/company/misr-technology-services?trk=public_jobs_jserp_result_job-search-card_subtitle&challenged=AQHTIGMMNM8CtwAAAYBIPBGT3TOSCePc7r7xunh2_tjnWbU9q76r4H53tq8hwSflGntbxiFnZawq8Qhgjomfa0b5LAPVNO7SA&submissionid=aa82396d-69b4-e716-c

- mannheim, k. (2007). organization and bureaucracy.
- merz, f. (2018). bureaucracy and negative consequences.
- paul, j. (2020). The Geography of Transport Systems.
- sadek, m. (2020). Marine Piloting, blue economy.
- Shetty Karnoji, D. (2018). Measuring port performance and productivity. research gate.
- The University of Rijeka. (2010). CARGO-HANDLING EQUIPMENT. The University of Rijeka.
- world bank. (2018). Global Rankings 2018. Retrieved from world bank:
<https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>
- Abu Al Arab, (Director). (2020). Course MTS - For free services that benefit the importer and extracted from the (Motion Picture) window website.
- Ahmed, h. (2015). negotiation ethics, cairo.
- al'iistisharat, a. (2017). Types of questionnaire used to collect data. Retrieved from almanara lalestesharat:
<https://www.manaraa.com/post/5637/%D8%A3%D9%86%D9%88%D8%A7%D8%B9%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%A8%D9%8A%D8%A7%D9%86%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D9%85%D9%81%D9%8A-%D8%AC%D9%85%D8%B9%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A7%D9%86%D8%A7%D8%AA>
- al'iistisharat, a. (2016,8). Retrieved from almanara lalestesharat:
<https://www.manaraa.com/post/3158/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D9%87%D8%AC-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%B1%D9%8A%D8%A8%D9%8A>
- alektesadia, a. a. (2018). An opinion on the transport sector crisis. Egyptian Center for Economic Studies
- UNCTAD, b. (2020). An opinion on the transport sector crisis. Egyptian Center for Economic Studies
- bahary, K. a. (2021). Maritime Transport Sector. Definitions of shipping business.

- Egyptian customs. (2021), Pre-registration system for shipments. Retrieved from Egyptian customs: https://www.customs.gov.eg/Services/Customs_Clearance/ACI
- customs, e: (2021). The official website of the Egyptian Customs Authority. Retrieved from The official website of the Egyptian Customs Authority : https://www.customs.gov.eg/Services/Customs_Clearance/ACI
- alhemary, b. (2010), management skills. Amman: Jordan edition.
- elkhodary, m. (2021). Problems faced by the commercial maritime transport sector in the Arab world, alnakl magazine.
- eldereny, h. (2000). Research methods in educational sciences. cairo.
- elsabaa, a. (2022, 4 15). The most important 5 questions about the application for pre registration of shipments. Retrieved from elyoun elsabaa : <https://www.youm7.com/story/2022/4/15/%D8%A3%D8%A8%D8%B1%D8%B2-5%D8%A3%D8%B3%D8%A6%D9%84%D8%A9-%D8%B9%D9%86%D8%AA%D8%B7%D8%A8%D9%8A%D9%82%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B3%D8%AC%D9%8A%D9%84%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%A8%D9%82%D9%84%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86%D8%A>
- elshoroq. (2022), An increase in the trading movement in Alexandria Port during February 2022. elshoroq.
- eltangi, m. (1984). Introduction to the date of publication of the curriculum. Al Khanji Library
- elafifi, t. (2022): Noteworthy advantages and disadvantages. Retrieved from Study for consulting, studies and translation: https://drasah.com/Latest_offerDescription.aspx?id=95#:~:text=%D8%A%D8%B9%D8%AA%D8%A8%D8%B1%20%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%84%D8%A7%D8%AD%D8%B8%D8%A9%20%D9%85%D8%AD%D8%AF%D9%88%D8%AF%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A7%D9%86%20%D9%88%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%83%
- Egyptian Finance, (Director). (2021). Procedures for the pre-registration system for shipments ACI Motion Picture).

- Egyptian Center for Economic Studies . (2018). An opinion on the crisis of the transport sector.
- elmasaay, a. (2022,4 15). Launching the pre-registration system for shipments«AC» The air test will be conducted in mid-May.. Retrieved from elahram elmasaay: <https://gate.ahram.org.eg/News/3485879.aspx>
- elmashareaa, n. (2017, 7 27). All you need to know about wooden pallets Retrieved from elmashareaan: https://www.msphubz.com/2017/07/blog-post_27.html
- elmasrey, a. a. (2022,4 25). Pre-registration of shipments and its impact on commercial exchange operations.. Retrieved from For Egyptian Banking Bank: https://masrafeyoun.ebi.gov.eg/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B3%D8%AC%D9%8A%D9%84-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%A8%D9%82%D9%84%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86%D8%A7%D8%AA%D9%88%D8%A3%D8%AB%D8%B1%D9%87-%D8%B9%D9%84%D9%89%D8%B9%D9%85%D9%84%D9%8A/?fbclid=IWAR16FI_4N_UxXub
- almarfaa . (2017). Definition of the port. Retrieved from marefa: <https://www.marefa.org/%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1>
- alnafeza. (2021). single window system.
- elnahrawy, a (2009). Towards maximizing the competitive capabilities of Egyptian seaports. research gate.
- elnahrawy, a. (2006). Strategies for the development of Egyptian seaports, research gate.
- elnahrawy, a. (2006). Strategies for the development of Egyptian seaports, research gate.
- elnahrawy, a. (2006). Strategies for the development of Egyptian seaports, research gate.
- elnahrawy,a . (2009). Strategies for the development of Egyptian seaports.
- elwerdagy, s. (2021, 10 19). alahram. research .. Strategies for the development of Egyptian seaports.(2006)ayman elnahrawy gate

- gamal, sh. (2021, july 6). Retrieved from Center for Information and Decision Support:
<https://idsc.gov.eg/DocumentLibrary/View/4700>
- hagag, kh. (2022). Pre-registration of shipments and its impact on commercial exchanges. Retrieved from Egyptian Central Bank:
<https://masrafeyoun.ebi.gov.eg/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B3%D8%AC%D9%8A%D9%84-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%A8%D9%82%D9%84%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86%D8%A7%D8%AA%D9%88%D8%A3%D8%AB%D8%B1%D9%87-%D8%B9%D9%84%D9%89%D8%B9%D9%85%D9%84%D9%8A/>
- hussen, s. (2019). The importance of port development. Retrieved from elsabaah iqtesadia:
<https://alsabaah.iq/9869/%D8%A3%D9%87%D9%85%D9%8A%D8%A9%D8%AA%D8%B7%D9%88%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6>
- hellooha, F. (2021,4 24). hellooha. Retrieved from Define bureaucracy and its impact on the work environment;
<https://www.hellooha.com/articles/3492%D8%AA%D8%B9%D8%B1%D9%8A%D9%81%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%B1%D9%88%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%B7%D9%8A%D8%A9%D9%88%D8%AA%D8%A3%D8%AB%D9%8A%D8%B1%D9%87%D8%A7%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%B9%>
- darwish, m. (2014). The importance of maritime transport and foreign trade. elzaman.
- ramdan , r. (2021), What does the new shipment pre-registration system mean (ACI). elmasrey elyoum.
- zaher , a., & naseer, à. (2005). " management development policies.
- zaki, a. (2005). Dictionary of social sciences terms . Lebanon Library : Beirut.
- sotor, K. (2019, 12). Logistics definition. Retrieved from sotor:
<https://sotor.com/%D8%AA%D8%B9%D8%B1%D9%8A%D9%81%D8>

- elestesharat, m. (2021). The concept and types of scientific research Retrieved from manaraa elestesharat: <https://www.manaraa.com/post/2430/%D9%85%D9%81%D9%87%D9%88%D9%85%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%AB%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%84%D9%85%D9%8A%D9%88%D8%A3%D9%86%D9%88%D8%A7%D8%B9%D9%87>
- mobt3ath, I. (2017). Types of scientific research and classification . Retrieved from mobt3ath: <https://mobt3ath.com/dets.php?page=972&title=%D8%A3%D9%86%D9%88%D8%A7%D8%B9%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D9%88%D8%AB%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%84%D9%85%D9%8A%D8%A9%D9%88%D8%AA%D8%B5%D9%86%D9%8A%D9%81%D8%A7%D8%AA%D9%87%D8%A7>
- mobt3ath, I. (2017). Scientific Research Methodology. Retrieved from mobt3ath: https://mobt3ath.com/dets.php?page=275&title=%C2%A0%D9%85%D9%86%D9%87%D8%AC%D9%8A%D8%A9%20_%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%AB%20_%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%84%D9%85%D9%8A
- magdy, a. (2020, 3 4). Steps to prepare an integrated scientific research . Retrieved from hotcourses Middle east: <https://www.hotcourses.ac/study-abroad-info/once-you-arrive/steps-to-prepare-an-integrated-research/>
- mohamed, w. (2021). The importance of seaports . tegartna.
- mahmoud, m. (2022). Experts call for converting Egyptian ports to international ones to increase their revenuesl. elmaal.
- maneef, a. (2017). Bureaucracy between definition and application. Riyadh Book House.
- tijaratuna web site: Retrieved from tijaratuna (july, 2021 27).mohamed.w <https://tijaratuna.com>