

عنوان البحث

الدور اللوجستي للموانئ القطرية في تعزيز القدرة التنافسية: دراسة حالة ميناء حمد في
الفترة من 2017 وحتى 2024

د. عبد الصادق محمد سعيد محمد احمد¹، نائل محمد عبدا لله محمد الخالدي¹

¹ كلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، جامعة البحر الأحمر، السودان.

HNSJ, 2026, 7(1); <https://doi.org/10.53796/hnsj71/18>

المعرف العلمي العربي للأبحاث: <https://arsri.org/10000/71/18>

تاريخ النشر: 2026/01/01م

تاريخ القبول: 2025/12/13م

تاريخ الاستقبال: 2025/12/05م

المستخلص

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الدور اللوجستي للموانئ القطرية في تعزيز القدرة التنافسية، مع التركيز على ميناء حمد خلال الفترة (2017-2024). اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي-التحليلي ومنهج دراسة الحالة، واستخدمت استبانة ميدانية لعينة عشوائية قوامها (50) مفردة من مجتمع الميناء، وتم تحليل البيانات باستخدام برنامج (SPSS)، إلى جانب تطبيق تحليل (SWOT) لتشخيص نقاط القوة والضعف والفرص والمهددات في البنية اللوجستية للميناء. أظهرت النتائج وجود أثر إيجابي قوي لتحسينات ميناء حمد على الكفاءة التشغيلية، تمثل في ارتفاع إنتاجية مناولة الحاويات بما يتجاوز المعدلات العالمية (30 حاوية/ساعة)، وتقليص زمن انتظار السفن إلى نطاق (12-24) ساعة. كما بينت النتائج أن خفض تكاليف النقل وزمن عبور الحاويات أسهم في تعزيز تنافسية الميناء ودعم جاذبيته للاستثمارات الصناعية داخل المنطقة الاقتصادية، مع تحسن ملحوظ في موثوقية الخدمات وتطوير أنظمة التتبع والرقمنة. وتوصي الدراسة بتطوير الموانئ كمنصات لوجستية متكاملة عبر منصة رقمية موحدة ومركز تميز للوجستيات الذكية، وتسريع الربط البري والسككي الخليجي، وبناء منظومة لوجستية مرنة ومستدامة لتعزيز أمن سلاسل الإمداد واستمرارية تدفق التجارة.

الكلمات المفتاحية: دور اللوجستيات، الموانئ القطرية، ميناء حمد، القدرة التنافسية.

RESEARCH TITLE

The Logistics Role of Qatari Ports in Enhancing Competitiveness: A Case Study of Hamad Port (2017–2024)

Abstract

This study aims to analyze the logistics role of Qatari ports in enhancing competitiveness, focusing on Hamad Port during the period 2017–2024. The study adopts a descriptive–analytical approach and a case study method. A field questionnaire was administered to a random sample of 50 participants from the port community, and the data were analyzed using SPSS, alongside a SWOT analysis to identify strengths, weaknesses, opportunities, and threats within the port’s logistics structure. The findings indicate a strong positive impact of Hamad Port’s developments on operational efficiency, reflected in container-handling productivity exceeding global benchmarks (30 containers/hour) and a reduction in vessel waiting time to 12–24 hours. The results also show that lowering transport costs and shortening container transit time have strengthened the port’s competitiveness and significantly contributed to attracting industrial investments within the economic zone, supported by improved service reliability and the advancement of tracking and digitalization systems. The study recommends transforming ports into integrated logistics platforms through a unified digital platform and the establishment of a smart logistics center of excellence, accelerating Gulf land and railway connectivity projects, and building a flexible and sustainable logistics ecosystem to enhance supply-chain security and ensure continuity of trade flows.

Key Words: Logistics Role, Qatari Ports, Hamad Port, Competitiveness.

المقدمة

تعد الموانئ البحرية عنصرا أساسيا في منظومة النقل الدولي وسلاسل الإمداد الحديثة. إذ تمثل بوابات حيوية لحركة البضائع وخدمات الشحن والتوزيع، وتساهم بشكل مباشر في دعم النشاط التجاري والاقتصادي للدول. وفي دولة قطر اكتسب تطوير الموانئ أهمية إستراتيجية ضمن توجهات الدولة نحو تعزيز أمن الإمدادات وتنويع الاقتصاد بما ينسجم مع رؤية قطر الوطنية 2030، ويعد ميناء حمد ابرز المشاريع البحرية الحديثة في الدولة، حيث لعب دورا محوريا في رفع كفاءة الخدمات اللوجستية وتطوير الربط التجاري إضافة إلي ضمان تدفق السلع في مختلف الظروف.

ثانيا: مشكلة الورقة:

علي الرغم من التطور الكبير في البنية التحتية للموانئ القطرية يظل من المهم تقييم الدور الفعلي الذي يلعبه ميناء حمد في دعم سلاسل الإمداد الوطنية وتحسين الكفاءة اللوجستية للدولة .

ثالثا: فرضيات الورقة:

الفرضية الأولى: توجد علاقة ايجابية بين كفاءة التشغيل في الموانئ القطرية(سرعة التفريغ، تقليل وقت الانتظار، الشفافية المعلوماتية) ومدي تأثير ذلك علي الصادرات القطرية والتجارة المنقولة بحرا.

الفرضية الثانية: التطورات في الموانئ القطرية واتجاهها لاستخدام الابتكارات التقنيات الذكية بجانب الربط والتكامل اللوجستي يؤثر إيجابا علي تحسين القدرة التنافسية لميناء حمد بدولة قطر.

رابعا: أسئلة الورقة:

وتتمثل في عدة أسئلة:

1- ما هو الدور اللوجستي للموانئ القطرية في خدمة التجارة المنقولة بحرا بدولة قطر؟

2 - ما مدي إسهام ميناء حمد في تعزيز الكفاءة اللوجستية لدولة قطر وتعزيز القدرة التنافسية ؟

خامسا: منهجية الورقة:

اعتمدت الورقة علي المنهج الوصفي التحليلي ومنهج دراسة الحالة . كما استخدمت الاستبانة لتحليل عينة الدراسة بجانب تحليل (stow). والذي استخدم في تحليل نقاط القوة و الضعف لبنية اللوجستيات في الموانئ القطرية ،بجانب تحديد الفرص والمهددات.

سادسا: حدود الورقة :

في الفترة من 2017 وحتى 2024 وهي الفترة من تاريخ إنشاء ميناء حمد

الحدود الزمنية 8 سنوات.

سابعا: هيكل الورقة:

اشتملت الورقة علي المقدمة بالإضافة إلي أربعة محاور حيث جاء المحور الأول متناولا الإطار المفاهيمي للوجستيات، أما المحور الثاني فجاء مشتملا علي الموانئ القطرية ، بينما المحور الثالث استعرض ميناء حمد كدراسة حالة ، وأخيرا المحور الرابع الذي جاء متناولا تحليل الاستبانة بجانب استخلاص النتائج والتوصيات.

المحور الأول:

مفهوم اللوجستيات و ماهيتها:

يعتبر علم إدارة اللوجستيات من المجالات الجديدة في العلوم الإدارية وذلك لقدرته على مساعدة المؤسسات في مواجهة التحديات سواء في بيئة عملها الخارجية المتمثلة في ضغوط المنافسة في الأسواق ومواجهة نتائج العولمة فقد أصبح لزاماً على المنظمات التي ترغب في الاستمرار في مجال الأعمال أن تقدم منتجاتها وخدماتها بصورة أفضل تستطيع تحقيق أهدافها في تقليل التكاليف النهائية للمنتجات وتقليل زمن التداول من جهة الإنتاج ولاستهلاك وزيادة الجودة وهذا ما يحقق وفورات عديدة لمنظمات الأعمال ويمكنها من دعم المركز التنافسي. فقد أصبح لزاماً على المنظمات التي ترغب في الاستمرار في مجال الأعمال أن تقدم منتجاتها وخدماتها بصورة أفضل تستطيع تحقيق أهدافها في تقليل التكاليف النهائية للمنتجات، وتقليل زمن التداول من جهة الإنتاج و الاستهلاك، وزيادة الجودة وهذا ما يحقق وفورات عديدة لمنظمات الأعمال ويمكنها من دعم المركز التنافسي.

1. التعريفات التي وردت في مفهوم كلمة لوجستيك:

اللوجستيك اصطلاحاً لفظ ذو دلالة شاملة، حيث يقصد به فن نقل الجنود وإيوائهم وتموينهم أي إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات من مناطق عسكرية معينة إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة، (إدريس، 2006)، وتم إدخال هذا المفهوم في المجالات الاقتصادية المختلفة ويمكننا استخلاص التعريف المقارب لمفهوم اللوجستيات المستخدم اليوم وهو:

"The Study or Skill of Supplying Cargo Transporting Passengers" وتعني الدراسة أو المهارات اللازمة لعمليات الإمدادات التي تتم في عمليات نقل البضائع والركاب. وعرفت بأنها النشاط الذي يهدف إلى توفير الأشياء الصحيحة وبالكميات الصحيحة وفي الوقت المناسب وبتكلفة معقولة (د. المعداوي، 2007).

" The mission of Logistics is to get the right goods or services to right place at right time and in the right desired condition at lowest possible".

(هي عملية تخطيط وتنفيذ ومراقبة التدفق والتخزين الكفاء والفعال لبضائع وما يتعلق بها من خدمات ومعلومات بأقل تكلفة وذلك من نقطة المنشأ إلى نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات العملاء وهي تتضمن في جوهرها عناصر النقل والتوريد والتوزيع).

"Business Logistic deal with all Move Store Activities. That Facilitate Product Flow from one point of raw Material and acquisition to the point of final consumption as well as the information flow that set product in motion for purpose of Providing adequate level of Customer Services at reasonable cost".

يوضح المفهوم الحديث للوجستك: الواضح أن التعريف التقليدي للوجستيات ضعيف ولا يعكس العملية اللوجستية التي تتم في صناعة الخدمات لذلك عرف مجلس إدارة اللوجستيات بالولايات المتحدة الأمريكية Council of logistic management والذي يعتبر أهم الهيئات المعنية بالوجستك بأنه: (عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة و التحكم على التدفق و التخزين الفعال و المؤثر للسلع و الخدمات و المعلومات المتعلقة بالبضائع وذلك ابتداءً من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء) (د. نهال، د. العيد، 2004).

2. أسباب ظهور مفهوم اللوجستيات:

هنالك مجموعة من الظروف الاقتصادية و التكنولوجيا أدت بدورها إلى ظهور التطور في الفكر الإداري الحديث لمفهوم اللوجستيات تتمثل في الآتي: (حجازي, 2000م)

1. تغير أنماط الاستهلاك.
2. الاعتبارات المرتبطة بالتكلفة.
3. التقدم في تكنولوجيا الحاسب الآلي.
4. الخبرات العسكرية. (عبدا لعليم, 2007م)

3. الأهداف الاقتصادية من إنشاء مراكز للوجستيات:

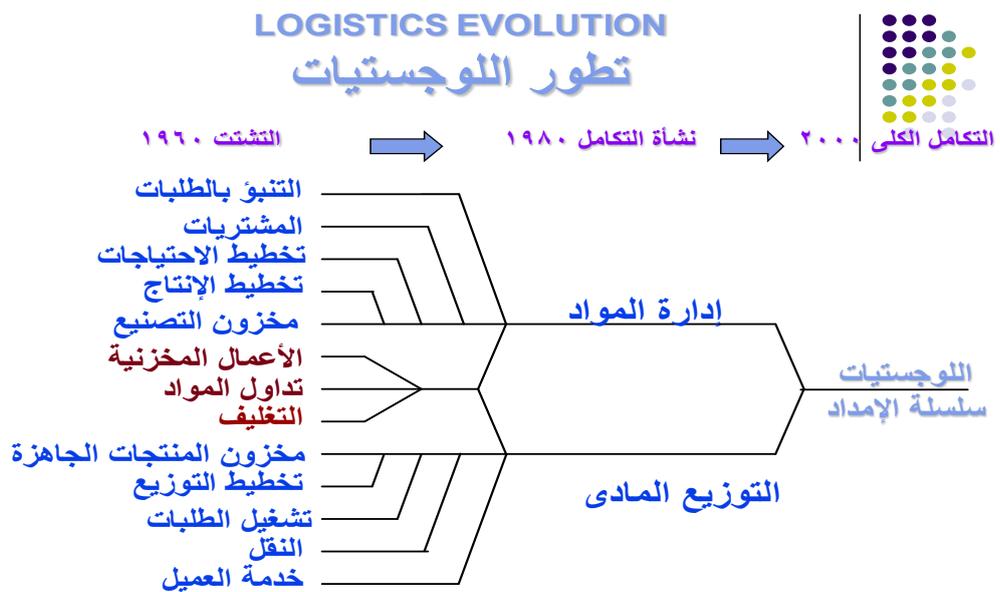
يمكن تعريف الأهداف الاقتصادية التي تسعى إليها الدول لإقامة هذه المراكز داخل موانئها أو بالقرب منها، ويمكن تلخيص هذه الأهداف على النحو التالي:

- خلق منطقة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية، وإنعاش اقتصاد الدول.
- استخدام نظم تكنولوجيا حديثة.
- المساهمة في خلق خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة للاحتكاك بخبرات عالمية.
- دعم فرص المنافسة في الأسواق الخارجية، وتنشيط حركة الأسواق المختلفة.
- دعم القدرة التنافسية للميناء.

وهناك أنواع مختلفة من الشركات يمكن أن يجذبها العمل بالمراكز اللوجستية وهي:

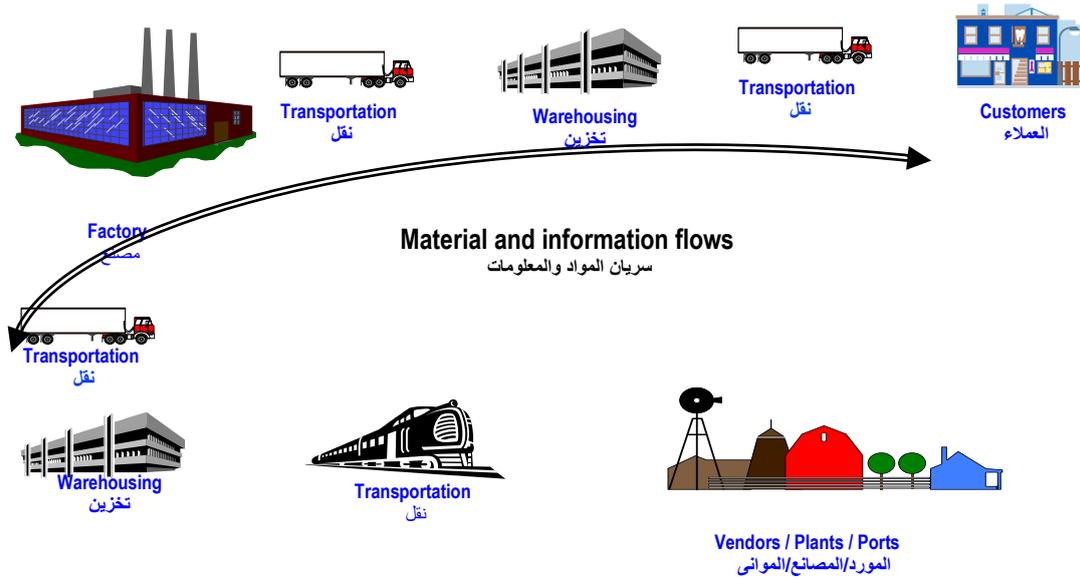
- البيئة الصناعية.
- المستودعات و التخزين.
- متعهدي النقل.
- وسائط النقل

شكل رقم (1) تطور اللوجستيات



المصدر: المعداوي، 2006.

شكل رقم (2) الأنشطة اللوجستية داخل المنشأة



المحور الثاني: الموانئ القطرية والدور اللوجستي:

أ. ميناء حمد: كان الافتتاح الرسمي له في الخامس من شهر سبتمبر عام 2017 ويدار الميناء من قبل شركة موانئ قطر بأشراف وزارة المواصلات والاتصالات ويعد من أكبر الموانئ في الشرق الأوسط بطاقة استيعابية (7,5) ملايين حاوية نمطية سنوياً وهو من أهم المشروعات التي تجسد رؤية قطر الوطنية 2030 والتي تمثل رافداً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والبشرية في دولة قطر.

ومن أهم مواصفات ميناء حمد يمتد على مساحة 28,5 كم² ويضم محطة للبضائع العامة بطاقة استيعابية تبلغ (1,7) مليون طن سنوياً ومحطة للحبوب بطاقة (1) مليون طن سنوياً ومحطة السيارات التي تستوعب (500,000) سيارة سنوياً، وتصدير وتوزيع الكيماويات والنفط والغاز الطبيعي ممثلاً في شركة قطر عبر الميناء إلى وجهاتها النهائية في جميع أنحاء العالم وسيتولى الميناء مسؤولية توفير خدمات الشحن والتفريغ لحاويات الشركة بما في ذلك الحاويات المحملة بالمنتجات والحاويات الفارغة، وكجزء من خطط دولة قطر لتعزيز الصادرات غير النفطية وتشجيع الصناعات التحويلية تم إنشاء منطقة حرة مجاورة لميناء حمد وبفضل قدرات الميناء ومرافقه الحديثة وأنظمتها المتطورة سيسهم ميناء حمد في جعل قطر مركزاً لوجستياً مهماً لإعادة الشحن في المنطقة مما يدعم ارتفاع التبادل التجاري بين دولة قطر والعالم، إذ تم تزويد الميناء بأحدث تقنيات تشغيل الموانئ والتي تتسم بأعلى معايير الأمن والسلامة بما في ذلك برج المراقبة ذو التصميم الفريد بارتفاع (110م)، ومنطقة التفتيش الجمركي للتخليص السريع للبضائع تبلغ (5,600) الاف حاوية في اليوم فضلاً عن منصة لتفتيش السفن (. بوابة قطر للتجارة مع العالم، 2023، صفحة 4)

ب. ميناء الدوحة: يتميز الميناء بموقعه الاستراتيجي في قلب الدوحة وقربه من سوق واقف والمتاحف ومناطق الجذب السياحي وأصبح الميناء محطة للرحلات البحرية السياحية ومقصداً لخطوط الرحلات البحرية السياحية العملاقة واليخوت الفاخرة قطر (. بوابة قطر للتجارة مع العالم، 2023، صفحة 5)

ت. ميناء الرويس: هو ميناء تجاري ثان يقع شمال دولة قطر ويؤدي دوراً رئيسياً في تنشيط التبادل التجاري الإقليمي وإنعاش الحركة الاقتصادية في المنطقة الشمالية للدولة، ومن المواصفات العالمية للميناء تم تعميق القناة الملاحية (إلى

خمسة أمتار) وإنشاء أحواض بحرية بعمق سبعة أمتار وإنشاء ستة أرصفة بحرية بطول

1,414 متراً لاستقبال السفن التجارية، وسيتم توسعة القناة الملاحية وأحواض الميناء إلى (عشرة أمتار) مما يسهل دخول أنواع السفن الصغيرة والمتوسطة واليخوت. (بوابة قطر للتجارة مع العالم، 2023، صفحة 5)

ث. ميناء رأس لفان: يقع الميناء على الساحل الشمالي الشرقي لدولة قطر ويصنف كأكبر ميناء صناعي في العالم ويتراوح عمقه 14,5م، ويتعامل الميناء مع غاز البترول المسال والمنتجات البترولية والكبريت ومجهز بأحدث المعدات والعديد من الرافعات الشوكية وهو مملوك لشركة قطر للبترول ويتعامل الميناء مع أكثر من (1000) سفينة و (10,000,000) طن من البضائع سنوياً.

. ميناء مسيعيد: ويقع الميناء على الساحل الشرقي لدولة قطر على بعد 45م جنوب الدوحة في المنطقة الصناعية ويتعامل الميناء مع (2800) سفينة و (48,000,000) طن من البضائع و (59,000) TEU وحدة مكافئة لعشرين قدم سنوياً من الحاويات ويتعامل الميناء في تصدير النفط الخام والمنتجات المكررة والغاز المسال والبتير وكيمياويات والامونيا واليوربا الصلب، أما البضائع المستوردة التي يتم تداولها في الميناء فهي الملح والاسمنت والحديد الخام ويضم الميناء (29) رصيفاً لعمليات مناولة الشحنات.

ح. ميناء الريان البحري النفطي: ويقع الميناء في الجزء الجنوبي من الخليج العربي على بعد 35 ميلاً بحرياً عن الساحل الشمالي لدولة قطر ويتألف الميناء من صهريج تخزين بحجم (124,472) طناً ولا يزيد أقصى غاطس للسفينة على 21م.

خ. ميناء جزيرة حائل: يقع الميناء في الجزء الجنوبي من الجزيرة ويستقبل السفن الصغيرة وتتعامل المحطة مع (200) صهريج سنوياً ويبلغ أقصى وزن له (550) ألف طن و (28) م غاطس الميناء وتستخدم منشأة الميناء هذه الجزيرة كمحطة لتصدير النفط الخام البحري القطري وتدير قطر للبترول عمليات التصدير الخاصة بالمنشأة من خلال وحدتين صغيرتين للبترول.

د. مرافأ الشاهين النفطي: ويقع الميناء بالقرب من حقل شاهين النفطي الواقع قبالة الساحل الشمالي لدولة قطر وهو أكبر حقل نفطي بحري في البلاد وواحد من أكبر الحقول في العالم ينتج (100) مليون برميل من النفط سنوياً ويتم تشغيل المحطة من قبل شركة نفط الشمال.

4. واقع النشاط التجاري والصناعي للموانئ القطرية للمدة 2017-2022

نلاحظ من خلال الجدول (1) الذي يبين خلاصة السفن القادمة وحمولتها الإجمالية والصادفة بالطن للموانئ القطرية حسب نوع السفن للمدة 2017-2022 ما يلي:-

- انخفاض إجمالي أعداد سفن ناقلات النفط في عام 2017 من 690 سفينة ناقلة للنفط الى 325 سفينة ناقلة للنفط في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (52,8) % ويعزا سبب ذلك إلى انخفاض صادرات قطر من النفط الخام والمكثفات فضلاً عن ذلك عدم الإيفاء بالالتزامات وحصص الإنتاج المقررة في ظل حالة عدم اليقين التي يعيشها سوق النفط العالمي والشك في المعروض العالمي من النفط الخام.
- ارتفاع إجمالي أعداد سفن ناقلات الغاز القادمة في عام 2017 من 63 سفينة ناقلة للغاز إلى 218 سفينة ناقلة في عام 2022، وبنسبة ارتفاع بلغت 246,0% ويعزا سبب ذلك إلى امتلاك شركة قطر لنقل الغاز المحدودة

- أسطول الناقلات الأكبر من نوعه في العالم ويضم (69) سفينة ناقلة للغاز الطبيعي المسال.
- انخفاض إجمالي أعداد سفن نقل البضائع العامة القادمة في عام 2017 من 572 سفينة بضائع عامة إلى 529 سفينة في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (-7,51) % ويعزا سبب ذلك إلى انخفاض حجم الاستيرادات من البضائع المختلفة وزيادة الإنتاج المحلي من البضائع المختلفة.
- ارتفاع إجمالي أعداد سفن الحاويات القادمة في عام 2017 من 888 سفينة حاويات إلى 1,377 سفينة حاويات في عام 2022 وبنسبة ارتفاع بلغت 55,06%، ويعزا سبب ذلك إلى زيادة حجم نقل الصادرات في ميناء حمد وإعادة الشحن لضمان عودة السفن المحملة ببضائع رئيسة مستوردة إلى ميناء حمد بأن تعود وهي محملة بالبضائع وبالوقت نفسه العمل على خفض تكلفة الشحن من قطر وإليها وقد أسفر ذلك عن زيادة في إعادة شحن الحاويات قياس 20 قدم.
- انخفاض إجمالي أعداد سفن نقل المواد السائبة القادمة في عام 2017 من 648 سفينة إلى 585 سفينة في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (-9,7) %، ويعزا سبب ذلك إلى أن شركات الشحن تتعرض إلى الكثير من المشكلات والأضرار في أثناء عملية شحن البضائع السائبة منها مخاطر متعلقة بحياة العمال ومخاطر بيئية وتآكل في هياكل سفن الناقلات.
- ارتفاع في إجمالي أعداد سفن ناقلات المركبات في عام 2017 من 198 سفينة ناقلة إلى 206 سفينة ناقلة في عام 2022 وبنسبة زيادة قدرها 4,0% ويعزا سبب ذلك إلى زيادة الاستيرادات من السيارات المختلفة من مختلف أنحاء العالم.
- ارتفاع في إجمالي أعداد سفن ناقلات الركاب من 20 سفينة ناقلة في عام 2017 إلى 24 سفينة ناقلة في عام 2022 وبنسبة زيادة قدرها 20% ويعزا ذلك إلى الاستفادة منها في ميناء الدوحة السياحي لكونه أصبح محطة لاستقبال المراكب والسفن البحرية السياحية بأرقى المعايير العالمية.

جدول 1: خلاصة السفن القادمة وحمولتها الإجمالية والصافية بالطن حسب نوع السفن إلى الموانئ القطرية للمدة 2022-2017

السنوات	أنواع السفن							
	ناقلات النفط	ناقلات الغاز	بضائع عامة	حاويات	مواد سائبة	أغنام حية	ناقلات ركاب	أخرى
إجمالي عدد السفن لعام 2017	690	63	572	888	648	1588	198	1143
مجموع إجمالي الحمولة	33263	11711	724304	1971873	223936	36902	1144342	3056723
مجموع صافي الحمولة	19164	37660	298993	1049703	127360	19244	3789443	970032
اجمالي عدد السفن لعام 2018	681	98	525	1336	699	2442	236	696

121662	22155	137450	73801	24848	439208	33888	2140	3202	مجموع إجمالي الحمولة
52	44	61	3	520	04	34	824	6193	
971305	14446	458805	34562	14377	232385	16119	6929	1856	مجموع صافي الحمولة
	74	6	8	266	74	94	70	9813	
749	62	232	1999	574	1381	516	1509	562	إجمالي عدد السفن لعام 2019
341363	52667	133947	73615	20678	531061	26135	1243	3268	مجموع إجمالي الحمولة
0	29	80	3	082	42	59	4566	0862	
150848	39325	442772	30309	11839	282182	13718	4824	1938	مجموع صافي الحمولة
1	60	2	2	841	68	99	8886	0738	
349	32	214	1293	446	1416	467	180	298	إجمالي عدد السفن لعام 2020
890223	35615	124428	76925	15778	548518	24085	6643	2028	مجموع إجمالي الحمولة
	89	70	3	287	24	19	190	7507	
338200	29648	416863	29116	89757	282859	11602	3281	1223	مجموع صافي الحمولة
	35	9	1	11	66	36	877	0958	
433	9	223	1160	471	1386	573	217	315	إجمالي عدد السفن لعام 2021
119798	12124	129376	68915	17107	505457	22989	4942	2196	مجموع إجمالي الحمولة
4	86	00	4	380	02	60	176	1573	
444930	10136	433292	24347	96581	257645	11458	2296	1329	مجموع صافي الحمولة
	27	8	0	65	04	08	801	1396	
502	24	206	977	585	1377	529	218	325	إجمالي عدد السفن لعام 2022
257420	35735	119531	56541	21198	439297	17039	8307	2262	مجموع إجمالي الحمولة
0	77	60	1	106	00	87	260	3862	
167003	32440	390808	21329	11952	223025	83972	4469	1389	مجموع صافي الحمولة
4	99	9	3	310	78	4	775	8887	

المصدر :- تم إعداد الجدول بالاعتماد على المصادر الآتية :-

(1) جهاز التخطيط والإحصاء في قطر، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2017، العدد 30، سنة النشر

(2) واقع الأداء اللوجستي لجودة خدمات للبنى التحتية لدولة قطر ومدى مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي للمدة 2017-2022

(-) البيانات المذكورة آنفاً تشمل جميع الموانئ القطرية ما عدا ميناء رأس لفان لعدم توافر البيانات.

يتألف مؤشر الأداء اللوجستي من المقاييس النوعية والمقاييس الكمية ويعمل على قياس الأداء على طول سلسلة الإمداد اللوجستي داخل بلدان العالم على وفق مؤشرات رصد لكل من أنشطة الجمارك، للبنى التحتية، الشحن الدولي، الكفاءات اللوجستية، المتابعة للشحنات والتوقيات الزمنية، ومن بين العوامل الرئيسية التي تسهم في تدني أداء الخدمات اللوجستية في المنطقة العربية) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، 2019، صفحة 26) هو مستوى الأداء اللوجستي المحلي الذي يتناول الموانئ والحدود البرية والبحرية والبيئية والقيود اللوجستية وهذا المؤشر مهم جداً لتحليل تكاليف النقل لكونه يبين الاختناقات في تدفق السلع عبر بلد ما ويرتبط قطاع الخدمات وأداؤه بجودة البنى التحتية ونواتج قطاع اللوجستيات. وتعمل وزارة النقل والمواصلات القطرية على تطوير قطاع الموانئ والحفاظ على البنية التحتية لها وتوسعة القطاع اللوجستي بما يعزز الاستخدام الأمثل للموانئ الحالية تماشياً مع رؤية قطر الوطنية 2030، إذ نلاحظ من الجدول (2) ارتفاع درجة مؤشر أداء الخدمات اللوجستية عالمياً في دولة قطر من (3,47) عام 2018 إلى (3,5) عالمياً في دولة قطر في عام 2022 ويعزا سبب ذلك إلى الاستثمارات في البنى التحتية اللوجستية للدولة وتطويرها للموانئ البحرية والجوية فضلاً عن مكانة ميناء حمد الذي يعد مراكزاً لنقل البضائع وعمليات إعادة الشحن من وإلى الميناء إذ ساعد ذلك إلى خفض تكاليف الشحن من قطر وإليها وزيادة عمليات شحن الحاويات بالوقت نفسه.

جدول 2: تصنيف جودة البنى التحتية عالمياً لدولة قطر للمدة 2018-2022

مؤشر أداء الخدمات اللوجستية	2018	2022
تصنيف مؤشر أداء الخدمات اللوجستية	33	37
درجة مؤشر أداء الخدمات اللوجستية	3,47	3,5
الجمارك	3,00	3,1
البنية التحتية	3,38	3,8
الشحنات الدولية	3,75	3,1
الكفاءات اللوجستية	3,42	3,9
المتابعة للشحنات	3,56	3,5
التوقيات الزمنية	3,70	6'3

Source: - connecting to compete 2018 trade logistics in the global economy, p.45-46

- connecting to compete 2023 trade logistics in the global economy, p.38-39.

(ملاحظة) بيانات عام 2020 غير متوافرة بسبب جائحة كورونا، ويصدر هذا التقرير كل عامين.

أما على مستوى مدى مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي فنلاحظ من الجدول (3) انخفاض نسبة ناتج قطاع النقل والمواصلات من 33,4% في عام 2018 إلى 18,9% في عام 2021، وارتفاع نسبة الناتج المحلي الإجمالي من 14,1% في عام 2018 إلى 24,3% في عام 2021، وارتفاع الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين من 5,4% في عام 2018 إلى 5,6% في عام 2021.

جدول 3: ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين والناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية للمدة 2017-2022 لدولة قطر مليون دولار

السنوات	ناتج قطاع النقل والمواصلات	(1) معدل النمو السنوي %	الناتج المحلي الإجمالي	(2) معدل النمو السنوي %	(3) الاهمية النسبية لدولة قطر لقطاع النقل والمواصلات والتخزين %
2017	7,809	-	167,605	-	4,6
2018	10,419	33,4	191,362	14,1	5,4
2019	10,728	2,9	183,186	-4,2	5,8
2020	8,508	-20,6	144,411	-21,1	5,8
2021	10,118	18,9	179,571	24,3	5,6
2022	-	-	-	-	-

(-) بيانات عام 2022 غير متوافرة بالمصادر.

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية :-

(-) التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2018، ص 288

المحور الثالث: الدور اللوجستي لميناء حمد (دراسة حالة)

اولا: ميناء حمد قطر معلومات شاملة:

الموقع الجغرافي: يقع جنوب الدوحة علي بعد 40 كلم جنوب العاصمة يتميز بموقع استراتيجي علي الساحل الشرقي لشبة الجزيرة القطرية. قريب جدا من الممرات البحرية الرئيسية في الخليج العربي.

المساحة والبنية التحتية:

مساحة الميناء الاجمالية حوالي 28.5 كلم مربع

طول الواجهة البحرية 12.5 كلم

المرافق والارصفة:

عدد الأرصفة 25 رصيف

إجمالي طول الأرصفة 8.5 كلم

أقصى عمق 17 مترا

قدرة الاستيعاب: يمكنه استقبال اكبر السفن في العالم (سفن حاويات تصل حمولتها 25000 حاوية مكافئة

المعدات والتجهيزات:

رافعات جسيه عملاقة (STS) عدد 66 رافعة.

رافعات RTG الكهربائية بالكامل عدد 96 رافعة.

رافعات Reach Stackers عدد 4 رافعة

معدات التعامل مع البضائع السائبة والمركبات

منطقة مجهزة لتفريغ وإعادة تحميل الماشية.

حجم التجارة والمعاملات:

القدرة السنوية 7.5 مليون حاوية مكافئة في السنة

البضائع العامة 1.7 مليون طن سنويا

الماشية: قدرة تصل إلى 1.5 مليون رأس سنويا.

سعة تخزين الحاويات 1.6 مليون حاوية مكافئة

سعة تخزين البضائع العامة 300 الفطن

المزايا والإمكانات:

ميناء عسكري وتجاري يشمل قاعدة للقوات البحرية القطرية.

مركز إقليمي لإعادة الشحن.

منطقة لوجستية حرة.

نظام متطور للأتمتة والذكاء الاصطناعي.

يعد محور هام للأمن الغذائي تجارة الماشية

ساهم في جعل قطر مركز لوجستيا إقليميا.

ثانيا: ميناء حمد.. دور محوري في تقديم الخدمات اللوجستية البحرية إقليميا وعالميا

شهد العام 2024 العديد من الإنجازات لميناء حمد، بوابة قطر الرئيسية للتجارة مع العالم، كان أهمها احتفال الميناء ببلوغ 10 ملايين حاوية نمطية منذ بدء العمليات التشغيلية في ديسمبر 2016، ما يؤكد على الدور المحوري للميناء في تقديم الخدمات اللوجستية البحرية العالمية، ويعد دليلا على نموه المستمر ونجاحه في أن يكون من بين الخيارات الرئيسية الموثوقة لشركات الشحن العالمية في المنطقة. ويتميز ميناء حمد ببنية تحتية متطورة وقدرات على مناولة ملايين الأطنان من البضائع سنوياً، مما يعزز تدفق السلع والخدمات ويجعل قطر محورا رئيسياً للتجارة الإقليمية. يشكل الميناء جزءا مهما من جهود الدولة لتنويع الاقتصاد بعيداً عن الاعتماد على قطاع النفط والغاز، حيث تُعزز الصناعات البحرية والخدمات اللوجستية النمو المستدام في الدولة تماشياً مع أهداف رؤية قطر الوطنية 2030.

من بين الإنجازات المهمة المسجلة في 2024 لميناء حمد هو الحصول على شهادة PERS المرموقة للموانئ الصديقة للبيئة من مؤسسة ECO SLC ليصبح بذلك في مصافي الموانئ المستدامة الصديقة للبيئة في العالم وأول ميناء خليجي

يحصل على الشهادة العالمية، مما يؤكد دور الميناء الريادي في تطوير حلول وأنظمة مبتكرة تعزز المستقبل المستدام للصناعة البحرية في قطر والمنطقة عموماً.

لدعم أعمال مجتمع الميناء دشنت موانئ قطر تطبيق نظام مجتمع الميناء «موانينا» للهواتف الذكية وذلك بهدف تيسير عملية الوصول للخدمات المينائية في الدولة في أي وقت ومن أي مكان وعبر مختلف المنصات، بما يضمن تقديم خدمات سهلة، سريعة، ومتكاملة تعمل على توفير الجهد والوقت والاستغناء عن المعاملات الورقية وذلك تماشيًا مع الخطة الإستراتيجية لوزارة المواصلات الهادفة لجعل خدمات الموانئ إلكترونية بالكامل.

تطبيق «موانينا» الجديد هو نسخة إضافية للمنصة المتاحة فعلياً على شبكة الإنترنت ويمكن الوصول لها من خلال أجهزة الكمبيوتر والتي تم تدشينها في نوفمبر من العام 2022 لتحسين وإدارة وأتمتة العمليات اللوجستية من خلال توحيد أساليب تبادل المعلومات، وربط سلاسل النقل والخدمات اللوجستية في الدولة بما يساهم في تسهيل العمليات التجارية وتعزيز كفاءتها وفق أعلى معايير الأمن والسلامة، فضلاً عن رفع مستوى الجودة والأداء والإنتاجية في الموانئ بما يساهم في تحقيق أهداف رؤية قطر الوطنية 2030.

تجد الإشارة إلى أنه يعمل نظام مجتمع الميناء «موانينا» على تسهيل تبادل المعلومات بين المصدرين والمستوردين وخطوط الشحن وجميع الجهات أصحاب المصلحة ذات العلاقة بالموانئ عبر نقطة اتصال واحدة توفر وقت وجهد المستفيدين، كما يعزز فاعلية إدارة حركة السفن في ظل النمو المستمر في حجم الشحن البحري للدولة، ويسهم كذلك في تعزيز القدرة التنافسية والارتقاء بكفاءة الأداء وسرعة انجاز الإجراءات للوصول إلى المعلومات الخاصة بالشحنات والسفن بالزمن الفعلي، فضلاً عن توفير قدر أكبر من السلامة والأمان لنقل البضائع.

على مستوى العمليات التشغيلية قام ميناء حمد خلال الفترة من يناير إلى أكتوبر 2024 بمناولة 1.195 مليون حاوية نمطية محققاً نمواً بواقع 29% في حاويات العبور (ترانزيت) إلى الدول المجاورة، إضافة إلى مناولة 1.286 مليون طن من البضائع العامة والسائبة وأكثر من 105 آلاف وحدة من المعدات والسيارات ونحو 20 ألف رأس من المواشي على متن 1278 سفينة.

أضف لما جاء، تمكن الميناء خلال العام 2024 أيضاً من تحقيق 5 ملايين ساعة عمل بدون إصابات، مما يؤكد التزام الميناء بتنفيذ أعلى معايير السلامة والصحة المهنية التي تكفل الوقاية من الحوادث والإصابات والتأكد من توفير بيئة عمل آمنة للعمال ومرتادي الميناء. كما سجل رقماً قياسياً جديداً باستقبال الباخرة «إم إس سي آنا» بطول يبلغ 399.98 متراً، وعلى متنها 10692 حاوية نمطية، وهي أكبر حمولة مسجلة تتم مناولتها على متن سفينة واحدة حتى الآن في الميناء، هذا بالإضافة إلى تحطيم رقم قياسي جديد لمناولة بضائع الدرجة بمناولة أكبر حمولة لبضائع الدرجة على متن سفينة واحدة في تاريخ الميناء. وتضمنت الشحنة التي حطمت الأرقام القياسية مجموعة متنوعة من بضائع الدرجة، تتكون من الآلات الثقيلة ومعدات السلسلة والمركبات الصغيرة، مما يعكس جهوزية الميناء في التعامل مع أنواع بضائع مختلفة.

في خطوة هامة نحو تعزيز الاستدامة في ميناء حمد، تم خلال العام 2024 تركيب دفعة جديدة من الألواح الشمسية على وحدات توصيل الكهرباء للحاويات المبردة في محطات الحاويات، وتنتج هذه الدفعة الأخيرة ما يصل إلى 3 ميغاوات من الطاقة النظيفة يومياً، كما تستمر فترة توليد الطاقة لمدة تصل إلى 6 ساعات، الذي يعد دليلاً على إمكانات الطاقة الشمسية الوفيرة في دولة قطر، كما تم استبدال الإنارات المستخدمة في أعمدة الإنارة العالية في الساحات الخارجية من مصابيح بخار الصوديوم إلى مصابيح تعمل بتقنية «إل إي دي» الموفرة للطاقة في محطة الحاويات 1 في ميناء حمد.

يصنف ميناء حمد الذي تديره شركة مواني قطر بإشراف وزارة المواصلات، من أكبر الموانئ في الشرق الأوسط بطاقة استيعابية تبلغ 7.5 مليون حاوية نمطية سنوياً، ويعد أحد أهم المشاريع طويلة الأجل التي تجسد رؤية قطر الوطنية 2030 والتي تعد رافداً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والبشرية في قطر.

المشروع الذي كلف تطويره مليارات الدولارات لا يوفر قدرات كبيرة في شكل ثلاث محطات حاويات فحسب، بل يقدم أيضاً مجموعة جديدة من الخدمات والقدرات لقطاعات محددة، فالى جانب البضائع العامة، يقوم الميناء بمناولة مجموعة متنوعة من الواردات المختلفة بما في ذلك الثروة الحيوانية والسيارات والحبوب السائبة. كما يضم إلى جانب ذلك محطة لسفن أمن السواحل ومحطة للدعم والإسناد البحري.

يمتد ميناء حمد على مساحة 29 كيلو متراً مربعاً ويضم محطة للبضائع العامة بطاقة استيعابية تبلغ 7 ملايين طن سنوياً ومحطة للحبوب بطاقة 1 مليون طن سنوياً، إلى جانب محطة للسيارات التي تستوعب 500000 سيارة سنوياً. ويجري حالياً تشغيل المحطتين الأولى والثانية من المحطات الثلاث في الميناء بطاقة استيعابية تقارب 5 ملايين حاوية نمطية سنوياً، ستصل في نهاية المطاف إلى أكثر من 7.5 مليون حاوية نمطية في العام. وسيتم دعم هذه القدرات بشبكة من الطرق البرية والبحرية والسكك الحديدية لدعم قدرات الميناء في مجال إعادة الشحن في المنطقة. وقد استطاع ميناء حمد بالفعل إحداث تحول نوعي في تنوع الاقتصاد القطري وتعزيز القدرة التنافسية من خلال دوره في تأمين الاستيراد وإعادة تصدير السلع والبضائع.

يؤمن ميناء حمد لقطاع النفط والغاز ممثلاً في شركة قطر لتسويق وتوزيع الكيماويات والبتروكيماويات (منتجات) تصدير عدد من شحناتها عبر الميناء إلى وجهاتها النهائية في جميع أنحاء العالم، حيث يتولى الميناء مسؤولية توفير خدمات الشحن والتفريغ لحاويات الشركة، بما في ذلك الحاويات المحملة بالمنتجات. وكذلك الحاويات الفارغة. كما يقوم الميناء بتسهيل وتطوير خدمات الدعم المطلوبة للحاويات.

علاوة على ذلك، تم تزويد ميناء حمد بأحدث التقنيات المتبعة في تشغيل الموانئ والتي تتسم بأعلى معايير الأمن والسلامة، بما في ذلك برج المراقبة ذو التصميم الفريد بارتفاع 110 أمتار، ومنطقة التفتيش الجمركي للتخليص السريع للبضائع (5600 حاوية في اليوم)، هذا بالإضافة إلى منصة لتفتيش السفن وغيرها من المرافق البحرية المتعددة.

وكجزء من خطط دولة قطر الرامية لتعزيز الصادرات غير النفطية وتشجيع قيام الصناعات التحويلية، تم إنشاء منطقة حرة مجاورة لميناء حمد. وقد حقق الميناء إنجازات هامة على الصعيدين الإقليمي والدولي، في فترة زمنية قصيرة. وبفضل قدراته الكبيرة ومرافقه الحديثة وأنظمتها المتطورة يساهم ميناء حمد في جعل قطر مركزاً لوجستياً مهماً لإعادة الشحن في المنطقة، مما يدعم ارتفاع التبادل التجاري بين قطر وبقية العالم.

ولأجل تسهيل دخول وخروج شحنات «الترانزيت»، وفي إطار الالتزام بتعزيز وتقوية مكانة دولة قطر كمركز تجاري لوجستي في المنطقة، نظمت مواني قطر، نوفمبر الماضي، ندوة حضرها ممثلو الوكالات الملاحية والشركات العاملة في قطاع النقل البحري في الدولة استعرضت من خلالها الإجراءات الميسرة والمزايا الحصرية المتاحة لشحنات الترانزيت في ميناء حمد، مما يتيح نقل البضائع بكفاءة وفعالية من حيث التكلفة إلى الدول المجاورة.

يقدم ميناء حمد العديد من المزايا التنافسية للشحنات العابرة، مثل التعريفية المخفضة، والتخزين المجاني الإضافي، ورسوم الجمارك المخفضة، وعمليات السفن والساحات عالية الكفاءة، وإجراءات مرور الشاحنات السريع، فضلاً عن البنية التحتية الإلكترونية المتقدمة والتي تشمل بوابات مؤتمتة، ومنصة لجدولة مواعيد الشاحنات، وتسهيلات الدفع الإلكتروني عبر نظام

«موانينا» الذي يربط بين الجهات العاملة في الميناء بما يضمن سير العمل بسلاسة وتقديم الدعم اللازم في جميع مراحل رحلة الشحنة حتى خروجها إلى وجهتها النهائية عبر المنفذ البري.

ثالثاً: تحليل الدور اللوجستي للموانئ القطرية -ميناء حمد بنظام (swot) نقاط القوة وإضعف الفرص والمهددات.

أولاً نقاط القوة Strengths:

- 1- موقع جغرافي استراتيجي: يقع علي مسار التجارة البحرية بين آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط.
- 2- بنية تحتية متطورة وحديثة: يعد من أحدث الموانئ في المنطقة مزود بأحدث معدات المناولة وإعلي معايير الأتمتة.
- 3- قدرات استيعابية عالية متمثلة في استقبال سفن الحاويات والبضائع العامة والرورو مما عزز دوره كميناء محوري.
- 4- منطقة لوجستية مجاورة متكاملة حيث توجد منطقة حرة ومنطقة لوجستية تزيد من جاذبية الميناء للاستثمارات وسلاسل الإمداد.
- 5- تقنيات تشغيل زكية حيث تطبق أنظمة ذكية لإدارة الميناء والملاحة مما يسرع من عمليات التفريغ والتحميل.
- 6- تحسين الأمن الغذائي وسلاسل الإمداد حيث لعب دوراً محورياً خلال الأزمات الإقليمية في تأمين الإمدادات وتطوير نقاط توزيع فعالة.

ثانياً: نقاط الضعف Weaknesses:

- 1- الاعتماد الكبير علي التجارة الخارجية حيث أن حجم السوق المحلي محدود مما يجعل الاعتماد علي إعادة الصادر أمراً أساسياً لكنه غير مضمون النمو دائماً.
- 2- حداثة التجربة مقارنة بموانئ إقليمية عريقة مثل جبل علي في دبي وصلالة في سلطنة عمان التي تمتلك خبرات طويلة وشبكات واسعة.
- 3- تكاليف تشغيل وصيانة عالية حيث أن البنية التحتية الحديثة تتطلب نفقات تشغيلية عالية واستثمارات كبيرة علي المدى الطويل.
- 4- الافتقار إلي بعض الخدمات البحرية الثانوية مثل مراكز صيانة السفن الكبيرة Dry Dock مقارنة بموانئ أخرى في الخليج.

ثالثاً: الفرص Opportunities:

- 1- تعزيز دور قطر كمركز لوجستي خليجي وعالمي وذلك من خلال تطوير سلاسل الإمداد وربط الميناء بشبكات النقل الإقليمية مثل السكة حديد مستقبلاً.
- 2- الاستفادة من النمو في التجارة الآسيوية والشرق أوسطية عبر زيادة الطلب علي مسارات وطرق جديدة تدعم حركة الميناء.
- 3- جذب الاستثمار الأجنبي في المناطق الحرة واللوغستية عبر تقديم حوافز للشركات العالمية لاستخدام ميناء حمد كمركز لتوزيع بضائعهم.
- 4- تطوير خدمات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخصيص وإعادة الصادر.

5- التوسع في تبني الخدمات الخضراء والمستدامة من خلال إمكانية تبني حلول لوجستية منخفضة لإنبعاثات لجذب الشركات العالمية.

رابعاً: المهددات Threats:

- 1- المنافسة الإقليمية السديدة من موانئ دبي وعمان والسعودية.
- 2- التقلبات الاقتصادية العالمية مثل تراجع حجم التجارة العالمية .
- 3- التغيرات الجيوسياسية في المنطقة أي حصار أو صراع بحري يؤثر علي الخطوط الملاحية.
- 4- الاعتماد علي خطوط الشحن العالمية الكبرى أي تغير في سياستها او مساراتها قد يقلل من حركة النقل.
- 5- المخاطر المناخية والبيئية مثل ارتفاع سطح البحر او الأعاصير قد يؤثر علي عمليات الموانئ في الخليج.

خلاصة التحليل :

ميناء حمد يمثل نقطة تحول في الدور اللوجستي لقطر حيث يعزز قدراتها كمركز إقليمي للتجارة والنقل البحري بالرغم من وجود منافسة قوية إقليمية وبعض التحديات إلا أن الفرص المتاحة كبيرة جداً خاصة مع البنية التحتية الحديثة والخطط الإستراتيجية للدولة.

المحور الرابع: التحليل النتائج والتوصيات

أولاً: تحليل الاستبانة

تم تصميم الاستبانة بحيث تتكون من 13 سؤالاً في 3 محاور و يشتمل المحور الأول علي 3 أسئلة تختص بال (البيانات الشخصية للمبحوثين) كما يشتمل المحور الثاني علي 5 أسئلة تم طرحها علي عينة مجتمع الدراسة ، أما المحور الثالث أيضاً اشتمل علي 5 أسئلة من خلال توزيع (50) استبانته. تم تحليل البيانات باستخدام برنامج التحليل الإحصائي spss

1- مجتمع عينة الدراسة

جدول رقم (4-1)

الرقم	البيان	عدد الاستمارات
1	مدراء إدارات في الموانئ	12
2	مدراء شركات ملاحية	7
3	الجمارك	8
4	وكلاء شحن وتفرغ	5
5	مصدرون	9
6	وكلاء تخليص	4
7	متعهدو نقل وخدمات لوجستية	5
	الجملة	50

تلاحظ م الجدول أن معظم المبحوثين كانوا مدراء إدارات بالموانئ القطرية 18 بنسبة 24% يليه المصدرون بنسبة 18% ثم موظفو الجمارك بنسبة 16% ، و مدراء شركات ملاحية بنسبة 14% ، و وكلاء شحن وتفرغ بنسبة 10% ووكلاء تخليص و متعهدو نقل وخدمات لوجستية 8%.

2- سنين الخبرة:

2- جدول رقم (2-4)

أكثر من 15 عام	10-15 عام	5-10 عام	1-5 عام
%59	%26	%11	%4

يلاحظ ارتفاع مستوى الخبرة للمبحوثين حيث كانت معظم خبرتهم أكثر من 15 عام بنسبة 59% يليه من خبرتهم بين 10-15 عام بنسبة 26%.

1- الوظيفة:

جدول رقم (3-4)

مدير مؤسسة	مدير إدارة	رئيس قسم	اخرى
%20	%50	%20	%10

الملاحظ انه من خلال الجدول أن معظم المبحوثين كانوا مدراء إدارات بنسبة 50% يليه رؤساء الأقسام ومدراء المؤسسات بنسبة 20%.

المحور الثاني: أسئلة اختبار الفرضية الأولى

النسبة	الإجابة	أسئلة المحور
%60 %26 %5 %9 -	أوافق بشدة أوافق محايد لا أوافق لا أوافق بشدة	1- إنتاجية ميناء حمد اعلي من المعدلات العالمية 30 حاوية/ساعة سفينة
%63 %17 %8 %4 %8	أوافق أوافق بشدة لا وافق محايد لا أوافق بشدة	2- زمن انتظار جيد متوسط 12-24 ساعة لكن يحتاج إلي تحسين أوقات الذروة.
%30 %22 %32 %8 %8	محايد أوافق بشدة أوافق لا أوافق لا أوافق بشدة	3- الرسوم تنافسية لكن التخزين بعد الفترة المجانية مرتفع جدا
%72 %6 %18 %4 -	أوافق لا أوافق أوافق بشدة لا أوافق بشدة محايد	4- نظام ميناء حمد يوفر معلومات دقيقة للتعقب
%70 %4	أوافق لا أوافق	5- الربط الطريقي ممتاز لكن يحتاج لاستكمال بالسكة حديد

16%	أوافق بشدة
12%	لا أوافق بشدة
- %	محايد

- من خلال إجابات المبحوثين في المحور أعلاه الاتجاه يشير ارتفاع الكفاءة التشغيلية لميناء حمد حيث بلغ متوسط الإجابات في هذا المحور نسبة 76% وهو مؤشر جيداً يؤكد الفرضية الأولى للدراسة.

أسئلة المحور الثالث: الإجابة علي الفرضية الثانية

تأثير الموانئ القطرية علي القدرة التنافسية

النسبة	الإجابة	أسئلة المحور
53%	تأثير كبير	1- تقليل زمن عبور الحاويات بنسبة 30% بالنسبة للميناء القديم
33%	تأثير كبير جدا	
6%	تأثير متوسط	
4%	تأثير محدود	
2%	لا يوجد تأثير	
61%	تأثير كبير جدا	2- خفض تكاليف الشحن بنسب ملحوظة
27%	تأثير كبير	
3%	تأثير محدود	
4%	تأثير متوسط	
5%	لا يوجد تأثير	
68%	تأثير كبير	3- ساهم في جذب استثمارية صناعية في المنطقة الاقتصادية
22%	تأثير كبير جدا	
8%	تأثير متوسط	
2%	تأثير محدود	
-	لا يوجد تأثير	
55%	تأثير كبير جدا	4- رفع تصنيف قطر في مؤشرات أداء الموانئ
21%	تأثير كبير	
13%	تأثير متوسط	
-	تأثير محدود	
11%	لا يوجد تأثير	
66%	تأثير كبير	5- عزز من دور قطر كوجهة موثوقة خلال الأزمات
22%	تأثير كبير جدا	
9%	تأثير متوسط	
3%	تأثير محدود	
- %	لا يوجد تأثير	

من خلال الجدول أعلاه وحسب إجابات المبحوثين في أسئلة المحور الخمسة الاتجاه يشير التأثير الكبير في الأداء اللوجستي لميناء حمد علي تعزيز القدرة التنافسية بنسبة بلغت في المتوسط 79% وهذا مؤشر جيد جداً يؤكد الفرضية الثانية من الدراسة.

ثانياً: نتائج الدراسة الميدانية

- 1- ارتفاع إنتاجية ميناء حمد بنسبة عالية فاقت المعدلات العالمية 30 حاوية/ساعة حيث أجاب 60% من المبحوثين باوافق بشدة.
- 2- زمن الانتظار بميناء حمد جيد 12-24 ساعة لكن يحتاج إلي تحسين في وقت الذروة حيث أجاب 63% من المبحوثين بعبارة أوافق بالإضافة الإجابة 13% منهم باوافق بشدة.
- 3- أشارت الدراسة إلي المشكلة في تنافسية الرسوم ماعدا عمليات التخزين في الميناء خاصة بعد الفترة المجانية حيث أجاب 30% بمحايد و22% منهم أوافق و32% باوافق بشدة .
- 4- أشار 72% من المبحوثين أن ميناء حمد يوفر نظام للمتابعة والتعقب.
- 5- توصلت الدراسة أن الربط الطريقي ممتاز لكن يحتاج لاستكمال الربط بالسكك الحديدية حيث أجاب 59% من المبحوثين بعبارة أوافق بالإضافة 11% باوافق بشدة .
- 6- توصلت الدراسة من خلال نتائج إجابات المحور الثاني بالتأثير الايجابي الكبير في الكفاءة التشغيلية بنسبة متوسط 76%.
- 7- توصلت الدراسة إلي التقليل الذي حدث في زمن عبور الحاويات أكثر من 30% من الميناء القديم حيث أجاب 53% من المبحوثين بعبارة تأثير كبير وحوالي 33% منهم بعبارة تأثير كبير جدا.
- 8- توصلت الدراسة إلي انخفاض تكاليف الشحن بميناء حمد بنسب ملحوظة حيث أجاب 61% من المبحوثين بعبارة تأثير كبير جدا بالإضافة إلي 17% منهم بعبارة تأثير كبير.
- 9- توصلت الدراسة أن التطوير الذي حدث ميناء حمد ساهم في جذب استثمارات صناعية في المنطقة الاقتصادية حيث أجاب 68% من المبحوثين بعبارة تأثير كبير و22% منهم بعبارة تأثير كبير جدا
- 10- توصلت الدراسة إلي ارتفاع تصنيف ميناء حمد في قطر في مؤشرات أداء الموانئ حيث أجاب من المبحوثين 55% أجاب بتأثير كبير جدا 21% بتأثير كبير و 13% تأثير متوسط.
- 11- توصلت الدراسة إلي تعزيز ميناء حمد في دولة كوجهة موثوقة خلال الأزمات من خلال التطورات التي حدثت في الميناء من خلال إجابات المبحوثين حيث أجاب 66% بتأثير كبير جدا و 22% بتأثير كبير و9% تأثير متوسط.

ثالثاً: أهم التوصيات:

- 1- تحويل الموانئ إلي منصات لوجستية متكاملة من خلال توفير منصة رقمية موحدة وإنشاء مركز تميز للوجستيات الذكية بجانب تدريب الكوادر .
- 2- تسريع مشروع الربط البري والسكك الحديد الخليجية .
- 3- بناء منظومة لوجستية مرنة ومستدامة من خلال استراتيجيات التخزين والتأمين لسلاسل الإمداد.
- 4- الاستفادة من النمو في التجارة الآسيوية والشرق أوسطية عبر زيادة الطلب علي مسارات وطرق جديدة تدعم حركة الميناء .
- 5- جذب الاستثمار الأجنبي في المناطق الحرة واللوجستية عبر تقديم حوافز للشركات العالمية لاستخدام ميناء حمد كمركز لتوزيع بضائعهم.
- 6- تطوير خدمات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخصيص وإعادة الصادر.
- التوسع في تبني الخدمات الخضراء والمستدامة من خلال إمكانية تبني حلول لوجستية منخفضة الانبعاثات لجذب الشركات العالمية.

قائمة المصادر والمراجع:

1. القرآن الكريم.
 2. إدريس، ثابت عبد الرحمن. (2007) مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية. الدار الجامعية، الإسكندرية.
 3. المعداوي، محمد. (2007) لوجستيات سلاسل الإمداد. مكتبة الأكاديمية العربية، الإسكندرية.
 4. العبد، جلال إبراهيم ونهال فريد مصطفى. (2004) إدارة اللوجستيات. الدار الجامعية.
 5. عبدالعليم، صابر محمد. (2007) إدارة اللوجستيات. دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
 6. الحجازي، عبيد إبراهيم. (2000) اللوجستك مميزة تنافسية. منشأة المصارف، القاهرة.
- أوراق علمية محكمة:
7. عبدالصادق محمد سعيد. (2019) الدور اللوجستي لمؤسسات مجتمع الميناء: دراسة حالة ميناء بورتسودان. ورقة علمية محكمة، جامعة البحر الأحمر.
 8. بان المشهداني. (2023) دور الموانئ القطرية في تحقيق التنوع الاقتصادي 2017-2022 — ASJS . المنصة العلمية القطرية. منشورة في 31 أكتوبر 2023.
- التقارير الرسمية (عربية وإنجليزية):
9. صندوق النقد العربي (تقرير الاقتصادي العربي الموحد).
 10. التقارير الدولية للبنك الدولي وصندوق النقد العربي. (Global Connecting to Compete Index).
11. **World Bank** (2023). *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators*. The World Bank Group, Washington, D.C. (تقرير رسمي يتضمن بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعشرات الدول ويوضح أهمية) [Logistics Performance Index+1](#) (البنى التحتية والخدمات اللوجستية في التجارة العالمية
 12. **Logistics Performance Index 2023** — World Bank/WTO overview report. [World Trade Organization](#)
 13. الخطة الشاملة للنقل في دولة قطر 2050. وزارة المواصلات والاتصالات، دولة قطر (يتناول الرؤية الاستراتيجية للنقل والربط بين الموانئ والبنى التحتية حتى عام 2050) [Ministry of Transport](#) .
 14. رؤية قطر الوطنية 2030 — وزارة التخطيط التنموي والإحصاء، دولة قطر (خطة وطنية شاملة لتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبنية التحتية).
- مواقع إلكترونية:
15. موانئ قطر — (Official — **Mwani Qatar**) الموقع الرسمي لبوابة موانئ قطر .
URL: <https://www.mwani.gov.qa>
 16. وزارة المواصلات والاتصالات () — **Ministry of Transport and Communications** (قطر).
URL: <http://www.motc.gov.qa>
 17. هيئة المناطق الاقتصادية القطرية. (Qatar Free Zones — QFEZ).
URL: <https://www.qfez.qa>