

العنوان:	استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية
المصدر:	مجلة التجارة والتمويل
الناشر:	جامعة طنطا - كلية التجارة
المؤلف الرئيسي:	هيكل، شريف ماهر
المجلد/العدد:	ع1
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2015
الصفحات:	302 - 327
رقم MD:	741848
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	EcoLink
مواضيع:	الوسائط المتعددة، التخطيط الاستراتيجي، مصر ، الدول العربية
رابط:	<a href="http://search.mandumah.com/Record/741848">http://search.mandumah.com/Record/741848</a>

بسم الله الرحمن الرحيم

(\*سُبْحَانَكَ لَا عِلْمَ لَنَا إِلَّا مَا عَلَّمْتَنَا إِنَّكَ أَنْتَ الْعَلِيمُ الْحَكِيمُ \*)

صدق الله العظيم (سور البقرة: آية: 32)

## استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد

### الوسائط بمصر والدول العربية

إعداد

أ. د. شريف ماهر هيكل<sup>(1)</sup>

---

(1) Associate professor of Ports & Shipping Management Associate Dean of Continuing Education  
College-Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport, Alexandria, Egypt  
E-mail:shsm14@hotmail.com

## مقدمة البحث

لقد تطور النقل في الآونة الأخيرة بأشكال متعددة ناشئة عن ظهور نظام الحاويات والذي بدوره أدى إلى مفهوم النقل المتعدد الوسائط، أو نظام من الباب إلى الباب (المنتج، والمستهلك)، ثم دخول مفهوم اللوجستيات تابعاً لهذه المنظومة بعد استخدامه عسكرياً على مر العصور، وهذا ما سيحاول البحث أن يلقي الضوء عليه في أهمية تواجد النقل المتعدد الوسائط أولاً ثم تطبيق اللوجستيات في مصر والدول العربية، وخاصة اللوجستيات الإنتاجية المرتبطة بالنقل.

ويعتبر النقل متعدد الوسائط من الدعائم القوية في تطوير المجتمعات وتقدمها، وهو مقياس لتقدم البلاد المستخدمة لهذا النظام بمدى ملائمة القواعد والقوانين للنظم التي تنظم استخدام هذا النوع من النقل بحيث تؤدي إدارته إلى تحقيق فائض اقتصادي يشجع الدول على الاستمرار فيه والاشتراك في معاهداته مع بيان النواحي الفنية التي يعتمد عليها.

## مشكلة البحث

تتمثل مشكلة البحث في عدم وجود آلية لتفعيل لنظام النقل متعدد الوسائط في جمهورية مصر العربية والدول العربية، مما يؤثر بالسلب على القدرة التنافسية لوضع مصر الإقليمي والعالمي والطموحات المستقبلية كمركز محوري من مراكز التجارة العالمية.

## أهمية البحث:

تأتي أهمية هذه الدراسة من خلال التوصيات والتي قد تساهم إلى حد كبير في ترسيخ المفاهيم التالية:

- 1 - أهمية النقل متعددة الوسائط واللوجستيات بالنسبة لمصر ودورها المستقبلي مع تطوير ممر قناة السويس الجديد.
- 2 - ماهية المشكلات التي تواجه نظام النقل متعدد الوسائط بجمهورية مصر العربية.
- 3 - أهمية الشروع في تفعيل النقل المتعدد الوسائط قبل الشروع في تنفيذ اللوجستيات وخدماتها في مصر لجذب الاستثمارات وانتعاش الدولة اقتصادياً.

## هدف البحث:

- تحديد أهمية تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط.
- كيفية إمكان نظام النقل متعدد الوسائط من تقليل التكلفة.

- محاولة القضاء على معوقات نظام النقل متعدد الوسائط.

### **فرضية البحث:**

- يوجد علاقة قوية بين تكنولوجيا النقل متعدد الوسائط وتطبيق المفاهيم اللوجيستية.

### **منهجية البحث:**

يستخدم البحث في منهجيته الأسلوب الوصفي والأسلوب التحليلي من خلال أتباع المنهج الاستقرائي.

### **محتويات البحث:**

يتناول البحث النقاط التالية:

- 1 - مقدمة عامة.
- 2 - مفهوم لوجستيات النقل المتعدد الوسائط.
  - 2 - 1 - مفهوم إدارة اللوجستيات.
  - 2 - 2 - أهمية الأعمال اللوجيستية.
  - 2 - 3 - نظام النقل متعدد الوسائط.
- 3 - أطر تفعيل الاستراتيجية المقترحة للوجستيات النقل المتعدد الوسائط.
  - 3 - 1 - النقل البري بالسيارات.
  - 3 - 2 - كيفية إتمام عمليات النقل المتعدد الوسائط وتحقيق المفاهيم اللوجيستية.
- 4 - الخلاصة والنتائج والتوصيات.
  - 4 - 1 - الخلاصة.
  - 4 - 2 - النتائج.
  - 4 - 3 - التوصيات.

## 1 - مقدمة عامة:

لا يتوقف دور النقل على عملية التبادل السلعي ونقل المنتجات فحسب، وإنما يمتد دوره إلى توزيع السكان على سطح الأرض على المستويين الإقليمي والعالمي طوال مراحل التاريخ.<sup>(1)</sup>

ويتم تحديد مفهوم النقل متعدد الوسائط من خلال تطبيقه واستخدامه من الناحية التي تم مناقشتها من خلال الأمم المتحدة، والتي حددت بأنه هو النقل الذي يتم بين دولتين بعقد نقل واحد علما بأنه يتم باستخدام وسطين مختلفين من وسائط النقل على الأقل، ويتم هذا النقل من خلال مشغلي النقل متعدد الوسائط.

وطبقا لنص اتفاقية الأمم المتحدة المشار إليها<sup>(2)</sup> فإن عملية النقل تحتوي على شق مادي وآخر قانوني، يتمثل الشق المادي في أن عملية النقل يشترط فيها أنت تتم بواسطتين مختلفتين على الأقل ولا يتطلب أن يكون النقل البحري أحد هذه الوسائط وأن تكون عملية النقل دولية حتى يطلق عليها نقل متعدد الوسائط. أما الشق القانوني فيتمثل في صدور وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل، ويتحمل مسؤولية البضائع شخص واحد يتولى تنظيم عملية النقل ويكون مسئولا أمام أصحاب البضائع عن أي تلف أو تأخير في تسليمها (مشغل النقل المتعدد الوسائط) والذي يطلق عليه حاليا الناقل.

وقد يكون مشغل النقل المتعدد الوسائط واحدة من الشركات البحرية العالمية والتي تمتلك سفن وبالتالي يسهل أن توجر أو تمتلك وسائل أخرى لتنفيذ هذا النظام سواء في بلد المصدر أو بلد المستورد. ومن أهم هذه الشركات أيفرجرين وسي لاند. أو قد يكون مشغل النقل المتعدد الوسائط إحدى شركات النقل البري سواء بالسيارات أو السكك الحديدية. أما أهم مشغلي النقل المتعدد الوسائط هم ما يطلق عليهم مرحلي البضائع الذين لا يمتلكون أي وسيلة من وسائل النقل ولكن لديهم مؤهلات تمكنهم من تنفيذ النظام وتنفيذ طلبات الشاحنين.

ويعتبر ظهور الحاويات ونمو استخدامها في نقل البضائع منذ أواخر الخمسينات هو بمثابة حجر الزاوية إلى بدء الاهتمام بكيفية الاستفادة القصوى من ميزة النقل داخل الحاوية. ومن ثم بدأ المهتمون بعمليات نقل وتداول وتدقيق البضائع من مكان إلى آخر بالبحث عن كيفية وضع ترتيبات لعمليات النقل بما يحقق سهولة ويسر تدقيق البضائع عبر وسائل النقل بدءا من نقطة المصدر وحتى نقطة الهدف ومن ثم الحديث عن ما يسمى بالنقل من الباب إلى الباب.

(1) عبد المنصف، أحمد، (2009)، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية، ص12، غير مبين.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980 [www.unctad.org](http://www.unctad.org)

ومما لاشك فيه أن فعالية النقل المتعدد الوسائط قد أثبتت بعد التطبيق العملي ولاسيما في الدول المتقدمة أهداف هذا النمط والانعكاسات الإيجابية الناتجة عنه والتي أهمها تخفيض تكاليف عملية النقل للسلع والمنتجات في التجارة العالمية. حيث أنه معروف لدى الاقتصاديين والعاملين في مجال النقل مدى أهمية تكلفة النقل وانعكاسها على أسعار السلع وعلى حركة التجارة الدولية بشكل عام.

ومن الواضح أن تكاليف عملية النقل تشكل مكونا أساسيا من كلفة السلع المستوردة، حيث يتحدد سعر المنتج بناء على سعر تكلفة الإنتاج مضافا إليه سعر النقل، والتي بانخفاضها ستؤدي حتما إلى خفض السلع والمنتجات وتعطيها ميزة تنافسية مع المنتجات الشبيهة وخاصة في ظل نظام العولمة الجديد واتفاقيات منظمة التجارة العالمية وما دام أنه وحسب نظرية الميزة النسبية، تلك النظرية التي ما زالت محل اعتبار في مجال تفسير التدفق الدولي للسلع، فإن انسياب السلع بين دولة وأخرى سيستمر ما دامت كلفة إنتاج السلعة في البلد المصدر مضافا إليها تكاليف النقل والرسوم الجمركية هي أقل من كلفة إنتاج سلعة مماثلة في البلد المستورد. من هنا تظهر جلية أهمية تخفيض كلفة النقل وتأثيرها على التجارة الدولية عموما، وعلى أسعار السلع بشكل خاص، حيث أن تكاليف النقل تؤثر على انسياب التجارة الدولية بالطريقة نفسها التي تؤثر فيها الرسوم الجمركية مع ملاحظة أن الرسوم الجمركية يمكن إنقاصها إلى الصفر كما في الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية بين الدول على حين أننا لا نملك ذلك تجاه كلفة النقل، ومن هنا تبرز أهمية النقل متعدد الوسائط في التأثير على كلفة السلع المستوردة ومن ثم تأثيرها على انسيابية التجارة الدولية.

وعالج أيضا تواجد النقل المتعدد الوسائط أحد أهم أهداف النقل وهي سلامة البضائع لقيام النقل المتعدد الوسائط على الاعتماد في نقل البضائع داخل الحاويات والتي تحافظ على البضائع وتصبح أقل عرضه للتلف أو الخسارة. وهي ميزة مهمة من ميزات النقل المتعدد الوسائط، وواقع الأمر أن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة شهدت تراجعاً كبيراً خلال السنوات الماضية من خلال الاعتماد على هذا الأسلوب من النقل في الدول المتقدمة، ولعل المؤثر الأكبر في هذا المجال كان الاتجاه نحو استعمال الحاويات على نطاق واسع ليس في عملية النقل البحري فقط، وإنما من خلال متابعة عملية النقل بالحوايات على عربات القطارات والشاحنات أيضا داخل الدولة سواء المصدرة أو المستوردة.

## 2- مفهوم لوجستيات النقل المتعدد الوسائط:

### 2 - 1 - مفهوم إدارة اللوجستيات:

تتواجد اللوجستيات في حياتنا منذ القدم وتلك الكلمة logistics مأخوذة من الكلمة الإغريقية *logistikos* والتي تعني *calculation and reasoning* (الحساب والأسباب) من المنظور الرياضي. بعض المؤرخين يقولون أن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجيستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القربية كان في القرن 17 بفرنسا في عام 1670 اقترح أحد مستشارين الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في هذه العصور وكان الاقتراح بعمل رتبة وتسمى مارشال جنرال دو لوجي *Marechal General De Logis* وكانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد.

أما في القرن 19 فقد بدأت كلمة Logistics في الظهور وذلك عام 1836 حينما تم تقسيم الجيش إلى خمس قطاعات (الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة). وفي تلك الفترة كان تعريف اللوجستيات هو فن تحريك الجيوش. أما في القرن 20 وبالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك طلب كبير وسريع لتحريك الجيوش وإمدادها. وبذلك عادت اللوجيستيات إلى الظهور مرة أخرى وبشدة وبالأخص في الجيش الأمريكي. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصبحت كلمة اللوجيستيات كلمة رسمية لجميع الجيوش.

ثم بعد ذلك بدأت الشركات الصناعية تأخذ بعين الاعتبار النظر إلى طرق التوزيع الخاصة بهم فاللوجيستيات الحديثة ظهرت على ثلاث مراحل.

### المرحلة الأولى

بدأت في الستينات من القرن العشرين حيث اهتمت الشركات بنظام التوزيع للسلع المنتجة باستخدام استراتيجية الدفع *Push Strategy* وهذا يعني أن المنتج كان يدفع به للمستهلك ومن عيوب هذه الاستراتيجية إن رغبات المستهلك لم تكن توضع في الاعتبار ولكن كان التوقع بالرغبة هو السائد وبالتالي تراكم مخزون السلع في الشركات، وكانت الشركات تحاول إدارة العمليات الخاصة بتوزيع المنتجات على سبيل المثال (النقل، التخزين، التعبئة.. الخ) وذلك من أجل الحفاظ على المنتج كي يصل إلى المستهلك في صورة جيدة.

## المرحلة الثانية:

في السبعينات من القرن العشرين بدأت الشركات في ملاحظة إنها يمكن أن تقلل من تكاليفها إذا أدمجت بن عمليات توزيع المنتج النهائي وعمليات إدارة وشراء مواد الإنتاج الأول، وبذلك كانت الشركة تنظر نظرة أوسع وأشمل إلى كفاءة إدارة مناولة المواد أثناء الإنتاج وحتى خروج المنتج التام من الشركة وبذلك نجحت الشركات في رفع كفاءة الإنتاج.

## المرحلة الثالثة:

في الثمانينات من القرن العشرين لاحظت الشركات أن هناك 5 عوامل خارجية تؤثر في الإنتاج نذكرها فيما يلي:

- المستهلك أصبحت له معرفة جيدة بالمنتجات وأصبح يطلب منتجات ذات جودة عالية وأسعار أقل.
- تغير شكل وعلاقات القنوات أدى إلى ظهور اتجاه جديد من حيث حجم، مجال وتوزيع السلع والخدمات.
- العولمة التي أدت إلى فتح الأسواق مما جعل الشركات المحلية تتعرض لضغوط المنافسة فالشركات أخذت في الاستجابة لتلك الضغوط بتطبيق بعض سياسات الشركات العالمية.
- التطور التكنولوجي الهائل الذي أدى إلى سهولة التعامل مع البيانات ونظم الاتصال بواسطة Edi و Bar

## .Coding

- التغييرات التي قامت بها الحكومات في بعض التشريعات من أجل تخفيض التكلفة ورفع الجودة.\*
- تلك العوامل أدت إلى ظهور تركيز أكثر من الشركات على عمليات الإنتاج وقنوات التوزيع من أجل التأكد من أن المستهلك سوف يحصل على الآتي أو ما يسمى بتعريف اللوجستيات السبعة أشياء الصحيحة 7 Rights حيث تبدأ بحرف R.



Right product	• المنتج الملائم
Right quantity	• الكمية الملائمة
Right condition	• الحالة الجيدة
Right place	• المكان الملائم
Right time	• الوقت المناسب
Right customer	• المستهلك المناسب
Right cost	• التكلفة المناسبة

وللوجيستيات عدة تعاريف مختلفة ولكن كل هذه التعاريف تجتمع على نفس المعنى وهناك التعريف الذي أجمع عليه وهو (العملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ ورقابة: التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات المتعلقة بها وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء). ويلاحظ من هذا التعريف أنه يشبه إلى حد كبير النقل المتعدد الوسائط إلا فيما يخص المعلومات. وهذا أن دل على شيء فيدل على أن اللوجيستيات الإدارية ما هي إلا امتداد للنقل المتعدد الوسائط والذي يجب تطبيقه أولاً قبل الشروع في الأنشطة اللوجستية.

ولكن هذا التعريف يهتم فقط بحركة السلع المادية ولكن هناك قطاع الخدمات الذي لا يمكن أن يستفيد من هذا التعريف لحل المشكلات اللوجستية. التي قد تواجه قطاع الخدمات الذي يشمل: الاتصالات، البنوك، شركات التأمين، الفنادق، المستشفيات، الكهرباء، شركات النقل.

وبالرغم من أن العديد من منظمات الخدمات تقوم بإنتاج وتوزيع منتجات غير مادية وغير ملموسة إلا أنها تمارس العديد من أنشطة التوزيع المادي. وعليه يمكن تعريف لوجيستيات الخدمات كالتالي: (تخطيط وتنظيم وإدارة وتسهيل: استخدام الأصول، الأفراد، المعدات لمساندة واستمرارية الخدمات المقدمة).

وهناك نوع آخر من اللوجيستيات يسمى بلوجيستيات الحدث .. وتعرف لوجيستيات الحدث كالتالي:

(الاستغلال الأمثل لتلك الشبكة المكونة من الأنشطة، التسهيلات والأفراد المطلوبة من أجل تنظيم، جدولة واستخدام المصادر لتنفيذ حدث معين وسحب كل ذلك بكفاءة بعد الانتهاء من الحدث).

وتختلف الأنشطة اللوجيستية وذلك من منظمة إلى أخرى حسب نوع الهيكل التنظيمي وآراء ووجهات نظر الإدارة العليا. ولكن من وجهة النظر الخاصة بصناعة النقل والنقل البحري فأن الأمر يختلف كلياً، وذلك لأن النقل جزء لا يتجزأ من مفهوم اللوجيستيات وبدونه لا تتم العملية اللوجيستية، وقد نعتبر النقل جزء من العملية كلها. ويمكن تقسيم الأنشطة اللوجيستية إلى أنشطة أساسية وأنشطة معاونة.

### الأنشطة الأساسية

وتتمثل في خدمة العملاء، تحديد احتياجات ورغبات العملاء، تحديد استجابة العملاء للخدمة، وضع مستويات لخدمة العملاء النقل، واختيار نوع وأسلوب خدمة النقل، تحديد المحمولات، وتحديد مسارات النقل، اختيار معدات النقل، تشغيل طلبات النقل، ومراجعة فئات سعر النقل، إدارة المخزون، سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية، التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير، مزيج المنتجات ونقاط التخزين، وعدد، حجم وموقع نقاط التخزين، استراتيجيات خاصة بالوقت والدفق والسحب.

### الأنشطة المعاونة:

وتهتم هذه الأنشطة بالمخازن، تحديد مساحة المخزن، تنظيم وترتيب المخازن، شكل المخزون، مناولة المواد، اختيار المعدات، سياسة الإحلال للمعدات، إجراءات تجهيز الطلبات الشراء، اختيار مصادر التوريد، توقيت الشراء، كميات الشراء الاقتصادية، التعبئة، تصميم العبوات لأغراض المناولة، تصميم العبوات لأغراض التخزين، الحماية من الحسائر أو الأضرار، التعاون بين الإنتاج/ العمليات من أجل تحديد الكميات التجميعية، تسلسل وقت مخرجات الإنتاج، صيانة المعلومات، تحليل البيانات، الإجراءات الرقابية.

## 2 - 2 - أهمية الأعمال اللوجيستية:

نظراً لأن الأنشطة اللوجيستية تضيف قيمة إلى المنتجات وأهم قيمتان تقدمهم الأنشطة اللوجيستية هما الوقت والمكان. وتبذل الشركات جهداً ووقتاً كبيراً في إيجاد الوسائل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين. خاصة في تكلفة

المنتج، وعلى فاعلية الأعمال من حيث خدمة العملاء. إن الأعمال اللوجيستية تساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية والربحية. ويمكن تلخيص أهمية الأعمال اللوجيستية في النقاط التالية:

### خفض التكلفة الكلية للمنتج:

الهدف من النظام اللوجيستي هو تعظيم خدمة العميل وذلك بأقل تكلفة ومن الصعب حدوث ذلك عمليا حيث إنه من الصعب الحصول على أفضل خدمة بأقل تكلفة. كما أن أي قرار يتعلق بالأعمال اللوجيستية يمكن أن يؤثر في تكلفة نشاط الأعمال ككل وأن أهم عناصر التكلفة التي تؤثر بشدة في تكاليف منظمة الأعمال ككل هي (المخازن، المخزون، تقادم المخزون، بدائل الإمداد قنوات التوزيع، النقل، الاتصالات، الاستخدام البديل للتسهيلات، الأنشطة اللوجيستية المعاونة وخدمة العميل).

### المخازن:

لتحقيق أفضل خدمة للعميل هناك حاجة إلى نشاط التخزين سواء كان هذا التخزين داخل المصنع أو قريبا من أماكن تواجد العميل وكلما زاد انتشار المخازن ازداد مستوى خدمة العملاء، إلا أن هذه الزيادة تؤثر على التكلفة الاقتصادية للتشغيل.

### المخزون:

كلما زاد المخزون كلما زاد مستوى خدمة العملاء ولكن ترتفع تكاليف الاحتفاظ بالمخزون والتي تشمل (الاستثمار، التلف، التأمين المصرفيات الإدارية، الإيجار) تلك التكاليف تصل إلى ما بين 10% - 30% من قيمة المخزون سنويا.

### تقادم المخزون:

إذا ما تم الاحتفاظ بكميات كبيرة من المخزون بغرض تأمين الإمداد المنتظم للعمليات فإن معدل دوران المخزون سوف ينخفض ويعرض المخزون إلى التقادم مثال (قطع الغيار، برامج الكمبيوتر) مما يؤدي إلى عبء إضافي على المنظمة.

## بدائل الإمداد:

تختلف تكلفة الإمداد والشراء بين المنظمات وفقا لحجم وظروف سوق التوريد وكفاءة إدارة الإمداد...، وتمثل تكلفة كبيرة من تكاليف التشغيل الإجمالية وبالتالي فإن القرارات الخاصة بخدمة العميل يجب أن تأخذ في الاعتبار تكاليف بدائل الإمداد.

## قنوات التوزيع:

إن نوع ومستوى قناة التوزيع المستخدمة يؤثران على طبيعة وحجم تكاليف التوزيع وذلك من خلال التأثير على أسعار البيع ونسبة الإضافة وارتباطها بالأنشطة اللوجيستية.

## النقل:

يؤثر عدد ومواقع المخازن على تكلفة النقل فإن زيادة عدد المخازن يؤدي إلى تخفيض تكلفة النقل ولكن عند مستوى معين من التشغيل نجد أن هذه التكلفة تأخذ اتجاهها معاكسا وذلك بسبب انخفاض نسبة التشغيل أو الحمولة الاقتصادية لوسائل النقل.

## الاتصالات:

تختلف هذه التكلفة باختلاف درجة تعقيد نظم الأعمال اللوجيستي حيث تتضمن تكلفة الاتصال بالموردين وإصدار الأوامر وسداد الالتزامات والدورة المستندية وهذه التكلفة ترتفع كلما أضيف نقاط توزيع أو تعددت مصادر التوريد والإمداد.

## الاستخدام البديل للتسهيلات:

أن أي تغيير في متطلبات التخزين، أو في نظام النقل أو في أساليب المناولة أو الاتصالات قد يتطلب أحداث تغييرات أخرى في التسهيلات اللازمة (متطلبات التخزين، أو في نظام النقل أو في أساليب المناولة أو الاتصالات) الأمر الذي يترتب عليه تكلفة لا بد أخذها في الاعتبار.

## إضافة قيمة للعميل:

أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع بقيمة ألا عندما تكون متاحة للعملاء في الوقت والمكان المناسب. وذلك من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها ومن ثم سوف يزيد ذلك من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء. فضاء العميل يتوقف بصفة أساسية على اطمئنانه إلى توفير المنتج له في الوقت والزمن المناسب. وذلك لن يتم إلا بوجود نظام لوجيستي كفاء.

## رغبة العميل في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة:

إن العميل يتوقع الحصول على احتياجاته ورغباته من السلع والخدمات في وقت قصير ولذلك أصبحت الأنشطة اللوجيستية تمثل أهمية خاصة في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم.

## صناعة الخدمات:

الأعمال اللوجيستية لا تتعلق فقط بالمجالات الصناعية ولكن يمتد تأثيرها إلى كافة المجالات ومنها صناعة الخدمات، المجالات العسكرية والبيئة.

## المجالات العسكرية:

كان للقوات المسلحة السبق في مجال استخدام اللوجيستيات. حيث كانت وما زالت تستخدم اللوجيستيات بشكل متنوع ومنظم وواضح مثال ذلك تنوع وتكامل الأعمال من نقل وتخزين ومناولة وتدقيق معلومات والاتصالات وتحديد مواقع المخازن وذلك لتحقيق الأهداف المرغوبة بالكفاءة المطلوبة، والأهداف في هذه الحالة توفير الأسلحة والمعدات والذخيرة وقطع الغيار والوقود والإمدادات الطبية والطعام والشراب في الوقت والمكان المناسب للضباط والجنود والمعدات لتحقيق النصر في المعارك.

## البيئة:

مع زيادة الوعي لدى الأفراد بالقضايا البيئية في العديد من الدول وعلى سبيل المثال التخلص من القمامة وجمع المواد التي يمكن إعادة تصنيعها حفاظ على بيئة صحية والموارد الطبيعية فلا يختلف الأمر عن أي نظام لوجستي في منظمات الأعمال أو الخدمات.

## 2-3 نظام النقل متعدد الوسائط:

من أهم أسس نظام النقل المتعدد الوسائط هو نقل البضائع بين دولتين كما أشارت الأمم المتحدة ليصبح دولياً، وعليه فإن هناك ضرورة ماسة للبدء في اتخاذ خطوات فعالة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط فيما بين الدول وخاصة دول الجوار، الأمر الذي من شأنه إلى حد كبير لإبرام اتفاقية قانونية فيما يخص هذا الشأن على الصعيد العربي أو الدولي. مما قد يؤدي إلى كنواة على إقامة سوق عربية مشتركة على غرار الاتحاد الأوروبي.

وفي هذا الصدد، يرى الباحث ضرورة اختيار وسيلة النقل التي يمكن أن تتكامل مع النقل البحري لنقله أكثر من 85% من البضائع العالمية والذي كما ذكرنا سابقاً لا يعد شرط لاستخدامه. وبالتالي تلاحظ للباحث أن دول العالم المتقدمة فيما بينها تختار وسيلة واحدة وليس كل الوسائل لتنفيذ النقل المتعدد الوسائط وتعمل على تطويرها بدلاً من تشتيت جهودها في وسائل النقل الأخرى. فنجد على سبيل المثال أن نظام النقل المتعدد الوسائط فيما بين الدول الأوروبية يتم تنفيذه من خلال النقل البحري والنقل المائي الداخلي. حيث أن 49%<sup>(1)</sup> من النقل الداخلي يتم بواسطة الأنهار وعلى النقيض نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية تعتمد على السكك الحديدية في تنفيذ هذا النظام، وهو الأكثر استخداماً وشيوعاً داخلها أو مع كندا (اتحاد الناقتا).

وعليه فإن الدول العربية فيما بينها نجد أن أكثر وسيلة مناسبة بها وأكثرها شيوعاً واستخداماً هي النقل بالسيارات<sup>(2)</sup>، وعليه أن أفضل وسيلة لمصر وربطها بدول الجوار لتنفيذ النقل المتعدد الوسائط هي النقل بالسيارات مع النقل البحري، فيجب التركيز على تطويرها في المقام الأول بدلاً من تشتيت الجهود في تطوير الوسائل الأخرى المستغلة بشكل أكبر وبأفضلية لنقل الركاب.

(1) [www.imo.org.publication](http://www.imo.org.publication)

(2) ماهر، شريف (2004)، تأثير النقل بالسيارات على زيادة معدلات التجارة البينية العربية، رسالة دكتوراه للحصول على الدرجة العلمية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

وهذا التوجه سوف يشجع الدول العربية، خصوصا وأن العديد منها في دول المشرق العربي وأغلبية دول المغرب العربي وبعض دول الجنوب الأفريقي لديها مقومات ممتازة وبعضها جيد من طرق برية، فدول المشرق العربي وشبه الجزيرة ترتبط بشبكات متميزة للطرق ذات المواصفات القياسية العالمية كما في المملكة العربية السعودية والتي تمتلك أكبر أسطول نقل بري على مستوى الدول العربية<sup>(1)</sup>، والجميع لديه موانئ بحرية بعضها متميز والآخر يمكن أن يوصف بالجيد خصوصا وأن النقل البحري يعتبر عصب أساسي للنقل متعدد الوسائل تدعمه الطرق البرية وخاصة في مصر.

ويمكن إيجاز أهم متطلبات النظام وربطه بالنقل البري بالسيارات في النقاط التالية:

- شبكات طرق جيدة قياسية تربط ما بين مواقع الإنتاج والاستهلاك والموانئ البحرية وخاصة تلك التي تقع في محاور تركز التجارة العالمية أو تتنافس كموانئ محورية.
- عدم السماح للوريات الغير متخصصة لنقل الحاويات بنقلها، مما يتطلب توفر أساطيل نقل بري بمواصفات قياسية ومخصصة لنقل الحاويات.
- وجود نظم معلومات تغطي شبكات النقل وتوفر القدرة على الاتصال والمتابعة والرقابة.
- توافر معدات مخصصة لشحن وتفريغ الحاويات بمواقع الإنتاج أو الاستهلاك داخل الدولة، حتى لا يتم تأخير البضائع واستهلاك الوقت، الأمر الهام جدا فيها بعد عند تطبيق اللوجيستيات وارتباط الدولة بشبكة اللوجيستيات العالمية وسلاسل الإمداد.
- تسهيل الإجراءات لعبور السيارات بين الدول المشتركة في عملية النقل المتعدد الوسائط طبقا للاتفاقيات القانونية الدولية والتي وضعها المشرع الدولي لتنفيذ هذا النظام، بحيث لا يحدث تأخير للحاوية بأي صورة من الصور سواء كان بسبب الجمارك في الموانئ أو عبور السيارة حدود الدول بریا.
- عند تطوير الموانئ البحرية مراعاة إنشاء طريق بري كفؤ داخل الميناء والمرتبطة مباشرة بطريق الضهير الخلفي وسهولة وصول سيارة النقل بسلاسة داخل جميع تسهيلات الميناء وخاصة محطات الحاويات.
- وبالإضافة إلى المقومات الأساسية لتشغيل نظام النقل متعدد الوسائط (سيارات وسفن) في مصر، لابد من الانتباه والتسهيل ووضع التشريعات الخاصة والمؤهلات المطلوبة لتكوين شركات مرحلي بضائع وتشجيع المستثمرين لتكوين

---

(1) المصدر السابق

شركات عملاقة منها مع دعم كامل من الدول التي ستمارس أنشطة النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لخدمة تجارتها الخارجية والبنية مع وضع اتفاقيات تكاملية وشراكة بين تلك الشركات.

هذا، ويعتبر نشر أهمية النقل المتعدد الوسائط والفكر اللوجستي بين منظومات الأعمال وخاصة فيما يتعلق بالعمليات الإدارية والتشغيلية من أهم الاتجاهات التي تساند منظومة النقل متعدد الوسائط ومن ثم اللوجستيات.

وفي هذا الإطار لابد من التنويه عن دور الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بمصر في نشر ثقافة النقل واللوجستيات، بالتعاون مع جامعة الدول العربية واتحاد الموانئ العربية بإعداد دراسات عن خريطة لمنظومة النقل متعدد الوسائط في المنطقة العربية.

### 3- أطر تفعيل الاستراتيجية المقترحة للوجستيات النقل المتعدد الوسائط

#### 3-1 النقل البري بالسيارات:

تتصدر مشاكل النقل متعدد الوسائط بالدول النامية<sup>(1)</sup> عامة وقدرتها على نقل التجارة الخارجية في ترتيبات النقل أحادي الوسائط والتي يؤديها ناقلون متعددون مسئولون فقط عن أداء الخدمات المتصلة بالجزء الذي يخصهم من الرحلة، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف النقل الإجمالية وإطالة زمن الرحلة، وعدم القدرة على تحديد المسؤولية عن فقد أو تلف البضائع.

وتعد أحد أهم أسباب عدم تطبيق النقل متعدد الوسائط في مصر هو ضعف البنية الأساسية للطرق البرية في الكثير من مناطق جمهورية مصر العربية وعدم ملائمتها لنظام النقل متعدد الوسائط، وكذلك عدم الاهتمام بصيانة الطرق مما أدى إلى تدهورها في العديد من المناطق بمصر، هذا بالإضافة إلى انخفاض قيم الأحمال المحورية وتقادم معدات المناولة داخلياً مما يؤثر بالسلب على عدم كفاءة نظم النقل الداخلي في مصر.

ويلعب النقل البري بالسيارات بمصر دوراً محورياً في خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال تحسين مستوى الإنتاجية وزيادة القدرة التنافسية للدولة وزيادة فرص العمل وتحقيق الأهداف القومية، فهو يساهم بحوالي 26 مليار جنيه

(1) السيد التوني، فتحي، أكتوبر، 2000، النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات، الأوراق البحثية المقدمة لمؤتمر النقل العربي في مجال النقل

متعدد الوسائط/ الأنماط، ص 16



من الناتج المحلي، وتعتبر إيرادات النقل من الموارد الرئيسية في ميزان المدفوعات (1). كذلك يعد من أهم قطاعات النقل بين المدن، ويلعب دورا هاما في تنظيم نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية، فهو يشارك في نقل ما يزيد عن 90% من منقولات البضائع و 50% تقريبا من نقل الركاب في مصر عبر شبكتي الطرق البرية والخطوط الحديدية.

ولذلك فقد تم رفع الاعتمادات الموجهة لقطاع النقل في الخطة الخمسية 2007/2012 لتصل إلى 10 مليارات جنيه، بينما كانت 2.5 مليار جنيه في الخطة الخمسية 2007/2002، وبارتفاع 30% عن إجمالي الخطط الخمسية في الثمانينات (2)، ومن جانبها تعمل وزارة النقل على توفير وسائل النقل المتنوعة لتحقيق التنمية العمرانية، ودعم الاقتصاد القومي وزيادة فرص العمل، وذلك من خلال تشجيع الاستثمارات المحلية والأجنبية في البنية التحتية، من طرق حرة ومحطات تداول، لتوفير الخدمات المناسبة والأمنة للمواطن، والمساهمة في تنمية المناطق النائية.

ويعتبر مرفق الطرق والكباري مرفقا هاما من مرافق البنية الأساسية للدول، وتمثل شبكة الطرق الشريان الرئيسي في بناء الدول النامية لخلق مجتمعات جديدة لجذب الكثافة السكانية خارج المدن، وتشجيعا للأنشطة الزراعية والصناعية والسياحية بكافة أنحاء الجمهورية. وتعتبر الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري (3) الجهة المختصة بإنشاء وصيانة الطرق السريعة والرئيسية، والتي تربط بين عواصم المحافظات بعضها البعض، وتلك التي تربط عواصم المحافظات بالمدن، والمراكز الرئيسية أما الطرق الإقليمية فتشرف عليها أجهزة الحكم المحلي، كما تختص الهيئة بتنظيم أعمال النقل العام على الطرق العامة، ويوجد 46 ألف كيلو متر طرق، منها 23 ألف كيلو متر يتبع وزارة النقل، و 21 ألف كيلو متر للمحليات، وألفين كيلو متر لوزارة الإسكان (4). الأمر الذي يشكل صعوبة للعملية التخطيطية للطرق وربطها بالمواني وشبكات الطرق الدولية.

هذا كله بالإضافة إلى العوائق والأزمات المرورية التي تحتاج العديد من المدن والأقاليم خاصة في القاهرة الكبرى، فبالرغم من إصدار عدة قوانين مرورية جديدة إلا أن هناك فوضى تحدثها خطوط الميكروباص - الذي يعتمد عليه نحو 10% من سكان القاهرة - واحتلال الرصيف، بالإضافة إلى عدم الاهتمام بتطوير هيئة أتوبيسات النقل العام والمترو. هذا

(1) <http://www.egynews.net>

(2) <http://www.egynews.net>

(3) المرجع السابق مباشرة

(4) <http://www.wgynews.net>

بالإضافة لما تعانيه مصر حاليا من إعادة هيكلة وتشكيل النظم السياسية والاجتماعية، وما سببته الثورات في الآونة الأخيرة من فوضى وعدم التزام بقوانين وقواعد المرور، إلا أنه تعود الأمور تدريجيا إلى وضعها الطبيعي.

ومن جهة أخرى، أثارت بعض تعديلات قانون المرور جدلا حول تغيير نظام المقطورات إلى نظام "التريللات" خلال عامين من تاريخ إصدار هذا القانون، مع مراعاة أن تتم التعديلات طبقا للمواصفات العالمية، لما يسببه - إلغاء المقطورات - من أزمة لدى التجار في نقل البضائع الداخلية والمستوردة التي يتم نقلها من الموانئ إلى المصانع والأسواق. هذا ومع الاستمرار في نقل الحاويات على تلك المركبات الغير مجهزة لنقل الحاويات، مما يسبب العديد من حوادث الطرق المرورية. ولقد أشار الباحث سابقا إلى أهمية إصدار قانون مروري جديد بعدم السماح لنقل الحاويات إلا للسيارات المجهزة لذلك. ولقد شهد قطاع النقل البري بالسيارات في الآونة الأخير حوادث طرق عديدة في جمهورية مصر العربية<sup>(1)</sup> وقعت لأسباب مختلفة منها المباشر وغير المباشر. ويعتبر العنصر البشري وسلوكيات السائقين أهم الأسباب المباشرة لحوادث الطرق ومعها عيوب المركبة والطريق والعوامل الجوية، ومن بين الأسباب غير المباشرة عدم مواكبة تطور شركة الطرق وعدم مطابقة بعضها للمواصفات الفنية القياسية مع الزيادة الملحوظة في أعداد المركبات.

### 3-2 كيفية إتمام عمليات النقل المتعدد الوسائط وتحقيق المفاهيم اللوجستية:

من المهام الصعبة التي يتحملها النقل العالمي هو التزام المحكم في مرحلة التوريد المادي للمصانع وأيضا التوزيع المادي بالأسواق. ولقد كان المفهوم حتى سنوات قليلة ماضية ضرورة احتفاظ المصانع بكميات كبيرة من عناصر العملية الإنتاجية لتغطية الإنتاج لفترات تصل إلى ستة أشهر وذلك ضمنا لعجم التعرض لمفاجآت تعرقل العملية الإنتاجية وهذا الأمر يتطلب توفير أماكن التخزين بالإضافة لربط الشركات لمبالغ كبيرة لتوفير هذه المستلزمات الإنتاجية دون الاستخدام الفوري لها مما يؤدي لزيادة تكاليف المنتج هذا علاوة على المخاطر بتخزين مواد معرضة لعمليات السرقة والتلف والحريق وما شبه ذلك.

ولكن بعد التقدم الملحوظ واستخدام الحاسبات الإلكترونية ووسائل الاتصالات المتقدمة أصبح في الإمكان السيطرة - إلى حد كبير - على إمكانية التوريد في الوقت المحدد، وبالتالي بدأت المصانع في التخلص من تخزين مستلزمات العملية الإنتاجية والاحتفاظ فقط بكميات صغيرة منها مع جدولة عمليات التوريد بكل دقة، وأصبحت معظم الشركات

(1) <http://www.egynews.net>

العالمية لها شخص مسئول عن مثل هذه العمليات يسمى مدير اللوجيستيات وقد كانت اليابان هي أول من استخدم هذا النظام ثم الولايات المتحدة الأمريكية وبعد ذلك معظم الدول المتقدمة.

وبنفس الكيفية في مرحلة التوزيع المادي الذي يعرف بأنه (الأنشطة المادية والاقتصادية للتغلب على البعدين المكاني والزمني من أجل تقابل العرض مع الطلب لجميع المنتجات الاقتصادية والتي تمثلها عمليات، التغليف، تداول البضائع، التخزين، النقل، والمعلومات) أي أن مفهوم التوزيع المادي أن تصل المنتجات للأسواق في التوقيتات التي يرغبها المستهلك.

أي أن التسليم في الوقت المحدد هام لأصحاب المصانع (المنتجين) لأنهم يسعون لتقليل تكاليف المخزون لديهم لأدنى ما يكن سواء المخزون من المواد الأولية أو من المنتجات تامة الصنع وذلك بطريقة التزامن المحكم وبالتالي فإن أي خلل في ذلك سيؤدي إلى مشاكل باهظة التكاليف ولذا نجد في مرحلة التوزيع المادي أن التجار غالبا ما يكون لديهم الاستعداد لشراء سلع بتكاليف أزيد وذلك إذا تم اللوجيستيات لتقليل تكاليف النقل في جميع مراحل التوريد والتوزيع المادي لأدنى ما يمكن حيث تتعرض شركات النقل للمنافسة فيما بينها لتقليل تكاليف النقل وفي نفس الوقت تقديم خدمات متميزة تحقيقا لرغبة العملاء. وتواجه خدمات النقل عامة والنقل البحري المصري خاصة تحديات كبيرة في السنوات المقبلة. بحيث يجب أن تكون لديهم الأدوات لمواجهة التقلبات في التجارة المنقولة بحرا، وكذلك التأثير السلبي للأزمة المالية وغيرها من العوامل الخارجية، مثل خطر الإفراط في قطاعات معينة في السوق، وارتفاع عدد التدابير الحمائية التي تؤثر على التجارة العالمية، والمخاوف البيئية المتعلقة بتغير المناخ، والتقلب في أسواق الطاقة والسلع الأخرى وفقدان قطاع النقل البحري المصري وتطوراته من النقل المتعدد الوسائط واللوجيستيات الدراية بسبب ندرة الموارد البشرية الماهرة.

علاوة على ذلك، المزايا التنافسية التي قدمتها الدول المتقدمة إلى دول العالم الثالث لمصر كشركات الشحن أو (مرحلي البضائع) والتي تنطوي على خطر حقيقي للشركات المصرية المماثلة. وغالبا ما يتفوق موقف الشركات الأوروبية في المنافسة غير العادلة، والذي ينتج من التراخي في تطبيق السلامة والأمن والبيئة والمعايير الاجتماعية.

ولتحقيق الإدارة الفعالة للشؤون البحرية والمتكافئة الفرص على مستوى النقل الدولي البحري يمثل تحديا بالغ الأهمية للمجتمع المصري.

لذا فإن من أهم الرؤى الاستراتيجية التي يجب أن تدعمها مصر في المرحلة المقبلة هو سياسة النقل المستدام بتنفيذ آليات النقل المتعدد الوسائط وذلك لتلبية الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في مجتمعنا. بجانب الانتباه إلى نظام النقل البحري الفعال وتكامله مع وسائل النقل المتاحة لتنفيذ النقل المتعدد وارتباطه بالموانئ الرئيسية، والذي يعتبر أمر ضروري لازدهار مصر في المرحلة المقبلة، ومما له من تأثيرات كبيرة على النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية والبيئة في ظل تطورات قناة السويس الحالية.

ومن أهم السمات والملامح المطلوب توافرها لتفعيل استراتيجية النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات هو وجود موانئ بحرية حديثة وخاصة محطات الحاوية بما بمجمهورية مصر العربية حتى تكون قادرة على تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط، هذا مع توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل داخل الميناء، وذلك من خلال شبكات الطرق البرية والتي تم اختيارها من خلال البحث لأسباب سابق ذكرها وأن تكون على أعلى درجة من الكفاءة من توافر أنظمة المعلومات المتطورة، والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل متعدد الوسائط واللوجستيات بانسيابية وكفاءة عالية، والتي تلبي احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء باستخدام تقنية عالية، مع توافر كافة أنشطة القيمة المضافة والسرعة في أداء الخدمات بتكلف مقبولة من كافة المتعاملين.

ولكي يتم وضع هذه الرؤية يجب التشاور مع أصحاب المصلحة الرئيسيين من القطاعين العام والخاص، وتكون لبداية بتكوين لجنة مراجعة استراتيجية لسياسة النقل البري والبحري المتكاملة لمصر ومدى أهميتها لتنفيذ الخدمات اللوجستية، ودراسة أيضا التحديات الدولية التي سيواجهها قطاع النقل ككل وقطاع النقل البحري على وجه الخصوص في السنوات العشر القادمة. وقد يشمل هذا العمل إجراء دراسة للاتجاهات المستقبلية بالتحليل وإشارات التغيير في قطاع النقل عامة والنقل البحري خاصة، وقد يشمل ذلك أيضا مع مجموعة من كبار قادة الصناعة والمستثمرين والتي تمثل مصالح مختلفة أهمها تنفيذ المنظومة اللوجستية العالمية.

وباستقراء سريع لوضع مصر اليوم وما كابدته خلال السنوات القليلة السابقة والوضع العالمي الحالي من النقل العالمي وسلاسل الإمداد العالمية، وكذلك من منظور المراجعة الاستراتيجية للوضع الحالي للنقل عامة والنقل البحري خاصة نجد أنه أدنى تعافي الاقتصاد العالمي من الأزمة المالية والتي حدثت في عام 2008 إلى النمو في التجارة الدولية، وهذا يتطلب من نظام النقل البحري بمصر أن يكون قادرا على تقديم حلول لوجستية متقدمة. علاوة على ذلك، الاهتمام بالشحن

البحري القصيرة هو وسيلة مثالية لتحفيز المبادلات التجارية داخل الدول العربية، وبالتالي دعم انتعاش النمو بتلك الدول والدول المجاورة لها.

أن التحديات العالمية التي تواجهها صناعة النقل البحري المصري اليوم تفرض عليها الاستجابة السريعة مع وجود إجابات مقنعة من جانب المجتمع الدولي. الأمر الذي قد يؤدي إلى قوة دافعة حقيقية للتغير نحو إطار تنظيمي دولي شامل، تماشياً مع وتكييفها للوضع الراهن لمواجهة تحديات القرن 21.

## 5- الخلاصة والنتائج والتوصيات:

### 1-4 الخلاصة:

في ظل المتغيرات العالمية أصبح من الممكن التغلب على العوائق والمصاعب السابقة عن طريق وضع استراتيجية طويلة المدى للنقل بين جمهورية مصر العربية والدول الأخرى، ولذلك فإن إيجاد رؤية متكاملة للنقل متعدد الوسائط مقترحة عن طريق:

تقسيم منطقة جمهورية مصر العربية إلى مناطق فرعية متعددة ترتبط كل منطقة منها وفيما بينها بخطة واحدة تكون أكثر تماشياً مع واقع ظروف كل منطقة وذلك في إطار سياسة شاملة للمنطقة كلها تعمل على تنسيق الأهداف بين المجموعات الفرعية تبعاً لاستراتيجية موحدة في سبيل الوصول تدريجياً إلى نظام متكامل للنقل المتعدد الوسائط بطريقة فعالة.

وقد ركزت هذه الورقة البحثية على ضرورة تحليل التنسيق في نقل الحاويات داخل وخارج الأراضي المصرية للتعامل مع التسابق العالمي في اللوجستيات وسلاسل الإمداد العالمية، ولتحقيق ذلك يجب البدء والشروع أولاً في تنسيق وتنفيذ النقل المتعدد الوسائط داخل مصر ودول الجوار والتغلب على العراقيل المؤدية إلى عدم تنفيذ النظام من سن قوانين وتشريعات وبنية أساسية ثم من بعد ذلك وضع الأطر الاستراتيجية والتسهيلات التي تمكن مصر من تنفيذ النقل المتعدد الوسائط.

### 2-4 النتائج:

تحتاج مصر إلى حل الكثير من المشاكل في صناعة النقل لدخول السباق العالمي (النقل والخدمات اللوجستية، الشحن، والموانئ الدولية) واختيار أفضل وسائل النقل التي يمكنها التكامل مع النقل البحري لتنفيذ النقل المتعدد الوسائط ومن ثم اللوجستيات، ولقد أظهر البحث أن أهم وسيلة وأكثرها شيوعاً واستخداماً بمصر ودول الجوار هو النقل البري بالسيارات، مما دعي الباحث أن يفرد جزء كامل للعرض مشاكل النقل بالسيارات ووسائل حلها.

ومن أهم نتائج البحث إذا ما طبق نظام النقل المتعدد الوسائط ومن ثم اللوجستيات العالمية هو خفض أسعار المنتجات التي تتأثر بشكل كبير بتكلفة النقل واللوجستيات والتي يمثل النقل بها نسبة 60% تقريبا، وترجع أهم أسباب ذلك إلى أن تكاليف النقل بالمناطق النائية هي أعلى عموما من تكاليف النقل البحري، وأيضاً لأن معظم الاختناقات في سلسلة نقل الحاويات من الباب إلى الباب، والتي ينفذها أيضا الفكر اللوجستي والذي يعتبر الوقت فيها من أهم عوامل نجاح هذا النظام هو التغلب على المشاكل التالية بشكل سريع وفعال لإكمال تنفيذ استراتيجية النقل المتكامل واللوجستيات بالسيارات والنقل البحري من منظور أن أفضل نظام نقل يتكامل مع النقل البحري بمصر والدول العربية لتنفيذ النقل المتعدد الوسائط هو النقل البري بالسيارات، وهذه المشاكل تتمثل في:

- مشاكل الاتفاقيات الدولية وتشريع القوانين الداخلية.
  - مشاكل الازدحام،
  - عدم كفاية البنية التحتية.
  - عدم توافر السيارات المخصصة لنقل الحاويات.
  - مشاكل مع التعامل مع الشاحنات في محطات الحاويات.
  - المشاكل التي تحدث في شبكة المناطق النائية المصرية.
  - التنسيق بين النقل البري بالسيارات والمواني المحورية المصرية. وخاصة المزمع تواجدها بمنطقة قناة السويس الجديدة. والتي ستعتبر المعبر الأول لتنفيذ وتسهيل تواجد الخدمات اللوجستية بمصر.
- وتمثل هذه المشاكل نقاط بحثية هامة، قد يتبناها أحد الباحثين في هذا المجال بشكل أكثر استفاضة وبتوسع أكبر.

#### 4-3 التوصيات:

وقد توصلنا من بحثنا هذا إلى التوصيات التالية لتطوير النقل متعدد الوسائط في جمهورية مصر العربية ومن ثم اللوجستيات وذلك من خلال:

- 1 - أهمية تنفيذ النقل المتكامل (المتعدد الوسائط) أولاً ثم التوجه لتقديم الخدمات اللوجستية وسلاسل الأمداد العالمية.
- 2 - تطوير القدرة التنافسية لوضع مصر في خريطة التجارة العالمية من خلال التطبيق السليم لنظم النقل متعدد الوسائط وتوضيح المفاهيم الأساسية للوجستيات العالمية.
- 3 - تبسيط الإجراءات وتطوير القوانين:

- تقليل عدد الخطوات الإجرائية والتوقيعات والتأشيرات والوثائق والمستندات المطلوبة.
- توحيد المصطلحات والإجراءات ومواصفات الشاحنات والطرق وتطبيق أنظمة موحدة للسلامة حث الدول على إنشاء مراكز جمركية مشتركة بين كل دولتين مشتركين في الحدود البرية.
- تعديل التشريعات والقوانين واللوائح بما يخدم ويلاءم تبسيط الإجراءات وتوحيدها وميكنتها واعتماد المعاملات التجارية.

#### 4 - تطوير القوى البشرية:

- رفع كفاءة القوى البشرية من خلال تنفيذ برامج بناء القدرات، وتكثيف الدورات التدريبية بما في ذلك موظفي الجمارك والمنافذ البرية والبحرية والجوية.
- وضع وتطبيق معايير الأداء لكافة العاملين في نقل وتداول البضائع الدولية.

#### 5 - الميكنة/ التبادل الإلكتروني للبيانات/ تكنولوجيا المعلومات:

- الاستعاضة عن المعاملات الورقية بالمعاملات الإلكترونية، وذلك عن طريق ميكنة المعاملات في القطاعات المشاركة في عمليات نقل البضائع الدولية (جمارك/ ميناء/ مصدر/ مستورد/ بنوك/ ووكلاء ووسطاء/ سلطات رقابية/ ... الخ) وتشمل هذه الميكنة البيانات الجمركية وبيانات الحمولات ونظم المستودعات وسداد الرسوم والتصاريح والأذونات وفواتير البضاعة وشهادات الجهات الرقابية، .... الخ.

- تطبيق تكنولوجيا المعلومات والتبادل الإلكتروني للبيانات بين جميع الأطراف المشاركة في الإجراءات، بحيث ترتبط جميع تلك الأطراف في نظام متكامل يتبع فيه نظام موحد للتبادل الإلكتروني للبيانات يتفق مع المواصفات العالمية للرسائل الإلكترونية.

## 6- التوحيد الإداري:

- حث الدول الجوار ومن بينها مصر على إنشاء لجان وطنية لتسهيل النقل والتجارة، تضم في عضويتها ممثلي جميع الجهات المعنية الحكومية وغير الحكومية وتكون مهمتها الأساسية معالجة كافة القضايا المتعلقة بتسهيل النقل والتجارة الدولية.
- تطوير الهياكل التنظيمية للأجهزة المعنية بعمليات نقل وتداول البضائع، والتنسيق مع الأجهزة المعنية العاملة في المنافذ الحدودية.

## 7- استمرارية ساعات العمل:

حث دول التي ستشارك في نظام النقل المتعدد الوسائط على اعتماد استمرارية العمل على مدار الساعة في المنافذ البرية والبحرية والجوية لديها وذلك بما يتلاءم مع الاحتياجات التجارية ومتطلبات التشغيل.

8 - التأكيد على أهمية الإسراع في استكمال شبكات النقل البري، ودعوة مؤسسات وصناديق التمويل والتنمية لتقديم الدعم المالي لمصر لتنفيذ ذلك.

9 - دعوة الدول التي ستشارك في نظام النقل المتعدد الوسائط مع مصر لتطوير موانئها البحرية وتوفير أحدث الأجهزة والمعدات والطاقات البشرية المؤهلة، وذلك لاستقبال مختلف وسائط النقل وتأمين عمليات التحميل والتفريغ والمناولة والتخزين بالسرعة والدقة المطلوبة وإدخال الأنظمة المعلوماتية والإدارة الإلكترونية وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في هذه المشروعات.

10 - تشجيع إنشاء شركات (مرحلي البضائع) والمتخصصة بالنقل متعدد الوسائط، والسماح بفتح فروع لها في البلاد، لتأمين حركة انتقال البضائع إلى الأسواق العربية والعالمية بسهولة ويسر، وخاصة شركات مرحلي البضائع.



11 - اعتماد اتفاقية موحدة تقنن نظام عمل شركات مرحلي البضائع وتمنحها التسهيلات وتوحد لها الإجراءات الحدودية لدخول البضائع بصورة مبسطة مع توحيد الرسوم وتخفيضها في جميع المنافذ الحدودية بهدف تنمية التجارة البينية مع مصر.

12 - التأكيد على أهمية قيام المصارف ومؤسسات وصناديق التمويل بإعطاء اهتمام أكبر لتمويل استثمارات النقل متعدد الوسائط.

13 - ضرورة الالتزام باستخدام سيارات مخصصة للحاويات وبالحمولات المحورية المقررة على الطرق بمصر.

14 - إدخال مفهوم اللوجستيات والخدمات اللوجيستية كقيمة مضافة في منظومة النقل متعدد الوسائط بعد تنفيذه وتقنينها باعتبار أنها لها دور رئيسي في تطوير النقل متعدد الوسائط ومرددها الاقتصادي العالمي.

## المراجع:

### أولاً: المراجع العربية

- 1 - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980 [www.unctad.org](http://www.unctad.org)
- 2 - توفيق، محمد عبد القادر، (2006)، غير مبين، دار الهلال للنشر.
- 3 - السيد التوي، فتحي، أكتوبر، 2000، النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات، الأوراق البحثية المقدمة لمؤتمر النقل العربي في مجال النقل متعدد الوسائط/ الأنماط، ص.16
- 4 - عبد المنصف، أحمد، (2009)، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية، ص 12، غير مبين.
- 5 - ماهر، شريف (2004)، تأثير النقل بالسيارات على زيادة معدلات التجارة البينية العربية رسالة دكتوراة للحصول على الدرجة العلمية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- 6 - ورقة مقدمة من الشركة المصرية لأعمال النقل البحري، النقل متعدد الوسائط ودوره في دعم متكامل النقل العربي والتجارة العربية البينية، 2003، ص 33.

### ثانياً: المراجع الأجنبية

- An Inquiry Based on Action Research Methodology. In Kotzab, H., Seuring, S., Muller, M., and Reiner, G. (eds.), *Research Methodologies in Supply Chain Management*, Heidelberg: Physica-Verlag, 413-428.
- 1- Bichou, K., and Gray, R. (2005), A Logistics and Supply Chain Approach to Seaport Efficiency.
  - 2- Brennan, J. R. (2002) Brave new world, Containerisation International, December, pp. 39-41.
  - 3- Evangelista, P., Heaver, T. and Morvillo, A. (2001) Liner shipping strategies for supply chain management. Paper presented at the WCTR Conference, Seoul.
  - 4- Ferrari, C., Percoco, M. and Tedeschi, A. (2010), Ports and Local Development: Evidence from Italy, *International Journal of Transport Economics*, 37(1), 9-30.

- 5- Heaver, T. (2002) The evolving role of shipping lines in international logistics, International Journal of Maritime Economics, 4(3), pp. 210-230.
- 6- Musso E. (2009), Future Developments in Ports. In Meersman H., Van De Voorde E., and Vanelslander T. (eds.), Future Challenges for the Port and Shipping Sector, Informa: London.
- 7- Notteboom, T. and Winkelmanns, W. (2001) Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?, Maritime Policy and Management, 28(1), pp. 71-89.
- 8- Youssef, S., Evenett, S. and Wu, W. (Eds) (2001) Facets of Globalisation: International and Local Dimensions of Development. Discussion Paper 415 (New York: World Bank).

ثالثاً: المواقع الالكترونية

- 1 - <http://www.egynews.net>
- 2 - <http://www.egynews.net>
- 3 - [www.imo.org](http://www.imo.org) publications
- 4 - [www.palgrave-journals.com/me](http://www.palgrave-journals.com/me)