

بسم الله الرحمن الرحيم

سبحانك لا علم لنا الا ما علمتنا انك انت العليم الحكيم

صدق الله العظيم (سورة البقرة اية ٣٢)

استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط
بمصر والدول العربية

اعداد

أ.د شريف ماهر هيكل'

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 فى الآونة الأخيرة بأشكال متعددة ناشئة عن ظهور نظام الحاويات، والذي بدوره ادى الى مفهوم النقل المتعدد الوسائط ، او نظام من الباب الى الباب (المنتج، والمستهلك)، ثم دخول مفهوم اللوجستيات تابعا لهذه المنظومة بعد استخدامه عسكريا على مر العصور ، وهذا ماسيحاول البحث ان يلقى الضوء عليه فى اهمية تواجد النقل المتعدد الوسائط اولا ثم تطبيق اللوجستيات فى مصر والدول العربية، وخاصة اللوجستيات الأنتاجية المرتبطة بالنقل.

ويعتبر النقل متعدد الوسائط من الدعائم القوية فى تطوير المجتمعات وتقدمها ، وهو مقياس لنقدم 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 فى عدم وجود آلية لتفعيل لنظام النقل متعدد الوسائط فى جمهورية مصر العربية والدول العربية، مما يؤثر بالسلب على القدرة التنافسية لوضع مصر الأقليمي والعالمي والطموحات المستقبلية كمركز محوري من مراكز التجارة العالمية.

أهمية البحث :

تأتى أهمية هذه الدراسة من خلال التوصيات والتي قد تساهم الى حد كبير فى ترسيخ المفاهيم التالية:

- ١- أهمية النقل متعدد الوسائط واللوجستيات بالنسبة لمصر ودورها المستقبلى مع تطوير ممر قناة السويس الجديد.
- ٢- ماهية المشكلات التي تواجه نظام النقل متعدد الوسائط بجمهورية مصر العربية .
- ٣- أهمية الشروع فى تفعيل النقل المتعدد الوسائط قبل الشروع فى تنفيذ اللوجستيات وخدماتها فى مصر لجذب الاستثمارات وانتعاش الدوله اقتصاديا.

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 اتباع المنهج الاستقرائي .

محتويات البحث:

يتناول البحث النقاط التالية:

- ١- مقدمة عامة.
- ٢- مفهوم لوجستيات النقل المتعدد الوسائط.
 - ١-٢ مفهوم ادارة اللوجستيات.
 - ٢-٢ أهمية الأعمال اللوجيستية.
 - ٣-٢ نظام النقل متعدد الوسائط.
- ٣- أطر تفعيل الاستراتيجية المقترحة للوجستيات النقل المتعدد الوسائط
 - ١-٣ النقل البرى بالسيارات.
 - ٢-٣ كيفية إتمام عمليات النقل المتعدد الوسائط وتحقيق المفاهيم اللوجستية.
- ٤- الخلاصة والنتائج والتوصيات.
 - ١-٤ الخلاصة .
 - ٢-٤ النتائج.
 - ٣-٤ التوصيات.

١- 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^٢.

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 علمياً بأنه يتم باستخدام وسطين مختلفين من وسائط النقل على الأقل، ويتم هذا النقل من خلال مشغلي النقل متعدد الوسائط

وطبقاً لنص اتفاقية الأمم المتحدة المشار إليها^٣ فإن عملية النقل تحتوي على شق مادي وآخر قانوني، يتمثل الشق المادي في أن عملية النقل يشترط فيها أنت تتم بواسطة 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 مسؤولاً أمام أصحاب البضائع عن أي تلف أو تأخير في تسليمها (مشغل النقل المتعدد الوسائط) والذي يطلق عليه حالياً 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 إيفرجرين 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.

^٢ عبد المنصف، أحمد، (٢٠٠٩)، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية، ص ١٢، غير مبين.

^٣ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام ١٩٨٠. www.unctad.org

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

ومما لا شك 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 مكوناً أساسياً من كلفة السلع المستوردة، حيث يتحدد سعر المنتج بناء على سعر تكلفة الإنتاج مضافا إليه سعر النقل ، والتي بانخفاضها ستؤدي حتما الى خفض السلع والمنتجات وتعطيها ميزة تنافسية مع المنتجات الشبيهة وخاصة في ظل نظام العولمة الجديد واتفاقيات منظمة التجارة العالمية. ومادام 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 مادامت كلفة إنتاج السلعة في البلد المصدر مضافاً 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 عموماً، 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 الاتفاقات الثنائية او 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 احد اهم اهداف النقل وهى سلامة البضائع لقيام النقل المتعدد الوسائط على الاعتماد فى نقل البضائع داخل الحاويات والتي تحافظ على البضائع وتصبح اقل عرضه للتلف او 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 علي 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 بالحاويات على عربات القطارات والشاحنات أيضا داخل الدوله سواء المصدرة او المستورده .

٢- مفهوم لوجستيات النقل المتعدد الوسائط:

١-٢ مفهوم ادارة اللوجستيات:

تتواجد اللوجيستيات فى حياتنا منذ القدم وتلك الكلمة logistics مأخوذة من الكلمة الإغريقية logistikos و التى تعنى calculation and reasoning (الحساب و الأسباب) من المنظور الرياضى. بعض المؤرخين يقولون أن الجيش الرومانى كان يستخدم اللوجيستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة فى العصور القريبة كان فى القرن ١٧ بفرنسا فى عام ١٦٧٠ اقترح أحد مستشارين الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التى ظهرت للجيش فى هذه العصور وكان الاقتراح بعمل رتبة و تسمى مارشال جنرال دو لوجى Marechal General De Logis و كانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط،اختيار المواقع،تنظيم التنقلات و الإمداد.

أما فى القرن ١٩ فقد بدأت كلمة Logistics فى الظهور و ذلك عام ١٨٣٦ حينما تم تقسيم الجيش إلى خمس قطاعات (الاستراتيجى،التكتيكى،اللوجيستى، الهندسى، التكتيكات الصغيرة)و فى تلك الفترة كان تعريف اللوجستيات هو فن تحريك الجيوش. أما فى القرن ٢٠ و بالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك طلب كبير و سريع لتحريك الجيوش و إمدادها. و بذلك عادت اللوجيستيات إلى الظهور مرة أخرى و بشدة و بالأخص فى الجيش الأمريكى . و بعد 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 الستينيات من القرن العشرين حيث اهتمت الشركات بنظام التوزيع للسلع المنتجة باستخدام استراتيجية الدفع Push Strategy و هذا يعنى ان المنتج كان يدفع به للمستهلك و من عيوب هذه الاستراتيجية ان رغبات المستهلك لم تكن توضع فى الاعتبار ولكن كان التوقع بالرغبة هو السائد وبالتالي تراكم مخزون السلع فى الشركات، وكانت الشركات تحاول إدارة العمليات الخاصة بتوزيع المنتجات على سبيل المثال (النقل، التخزين، التعبئة... الخ) و ذلك من اجل الحفاظ على المنتج كى يصل إلى المستهلك فى صورة جيدة.

المرحلة الثانية:

فى السبعينيات من القرن العشرين بدأت الشركات فى ملاحظة إنها يمكن أن تقلل من تكاليفها إذا أدمجت بين عمليات توزيع المنتج النهائى و عمليات إدارة و شراء مواد الإنتاج الأولى، وبذلك كانت الشركة تنظر نظرة أوسع و اشمل إلى كفاءة إدارة مناولة المواد أثناء الإنتاج و حتى خروج المنتج التام من الشركة وبذلك نجحت الشركات فى رفع كفاءة الإنتاج.

المرحلة الثالثة:

فى الثمانينيات من القرن العشرين لاحظت الشركات ان هناك ٥ عوامل خارجية تؤثر فى الإنتاج نذكرها فيما يلى:

- المستهلك أصبحت له معرفة جيدة بالمنتجات و اصبح يطلب منتجات ذات جودة عالية و أسعار اقل.
- تغير شكل وعلاقات القنوات أدى إلى ظهور اتجاه جديد من حيث حجم، مجال و توزيع السلع و الخدمات.
- العولمة التى أدت إلى فتح الأسواق مما جعل الشركات المحلية تتعرض لضغوط المنافسة فالشركات آخذت فى الاستجابة لتلك الضغوط بتطبيق بعض سياسات الشركات العالمية.

- التطور التكنولوجى الهائل الذى أدى إلى سهولة التعامل مع البيانات ونظم الاتصال بواسطة Edi و Bar Coding
 - التغييرات التى قامت بها الحكومات فى بعض التشريعات من اجل تخفيض التكلفة و رفع الجودة.*
- تلك العوامل أدت إلى ظهور تركيز اكثر من الشركات على عمليات الإنتاج و قنوات التوزيع من اجل التأكد من أن المستهلك سوف يحصل على الآتى او مايسمى 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 و لكن كل هذه التعاريف تجتمع على نفس المعنى و هناك التعريف الذى اجمع عليه وهو (العملية الخاصة بتخطيط و تنفيذ و رقابة: التدفق و التخزين الكفاء و الفعال للمواد الخام و السلع النهائية و المعلومات المتعلقة بها و ذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء). ويلاحظ من هذا التعريف انه يشبه الى حد كبير النقل المتعدد الوسائط الا فيما يخص المعلومات. وهذا ان دل على شئ فيدل على ان اللوجستيات الإدارية ماهى الا امتداد للنقل المتعدد الوسائط والذى يجب تطبيقه اولا قبل الشروع فى الأنشطة اللوجستية.

ولكن هذا التعريف يهتم فقط بحركة السلع المادية و لكن هناك قطاع الخدمات الذى لا يمكن أن يستفيد من هذا التعريف لحل المشكلات اللوجيستية. التى قد تواجه قطاع الخدمات الذى يشمل:الاتصالات،البنوك،شركات التامين،الفنادق،المستشفيات،الكهرباء، شركات النقل.

وبالرغم من أن العديد من منظمات الخدمات تقوم بإنتاج و توزيع منتجات غير مادية و غير ملموسة إلا أنها تمارس العديد من أنشطة التوزيع المادى . وعليه يمكن تعريف لوجستيات الخدمات كالاتى: (تخطيط وتنظيم وإدارة وتسهيل: استخدام الأصول ،الأفراد،المعدات لمساندة و استمرارية الخدمات المقدمة).

وهناك نوع آخر من اللوجستيات يسمى بلوجيستيات الحدث.. وتعرف لوجيستيات الحدث كالتالى:

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

وتختلف الأنشطة اللوجيستية و ذلك من منظمة إلى أخرى حسب نوع الهيكل التنظيمى و آراء ووجهات نظر الإدارة العليا . ولكن من وجهة النظر الخاصة بصناعة النقل والنقل البحرى فأن الأمر يختلف كلياً ، وذلك لأن النقل جزء لا يتجزأ من مفهوم اللوجستيات وبدونه لا تتم العملية اللوجستية ، وقد نعتبر النقل جزء من العملية كلها . و يمكن تقسيم الأنشطة اللوجيستية إلى أنشطة أساسية و أنشطة مساعدة .
الأنشطة الأساسية:

وتتمثل فى خدمة العملاء ، تحديد احتياجات و رغبات العملاء،تحديد استجابة العملاء للخدمة، وضع مستويات لخدمة العملاء،النقل، و اختيار نوع و أسلوب خدمة النقل، تحديد المحمولات، و تحديد مسارات النقل، اختيار معدات النقل، تشغيل طلبات النقل، و مراجعة فئات سعر النقل ، إدارة المخزون،سياسات تخزين المواد الخام و المنتجات النهائية،التنبؤ بالمبيعات فى الأجل القصير، مزيج المنتجات و نقاط التخزين، وعدد،حجم و موقع نقاط التخزين،استراتيجيات خاصة بالوقت و الدفع و السحب.

الأنشطة المعاونة:

وتهتم هذه الأنشطة بالمخازن، تحديد مساحة المخزن، تنظيم و ترتيب 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 الخسائر أو الأضرار، التعاون بين الإنتاج / العمليات من اجل تحديد الكميات التجميعية، تسلسل ووقت مخرجات الإنتاج، صيانة المعلومات، تحليل البيانات، الإجراءات الرقابية.

٢-٢ أهمية الأعمال اللوجيستية:

نظرا لان الأنشطة اللوجيستية تضيف قيمة إلى المنتجات و أهم قيمتان تقدمهم الأنشطة اللوجيستية هما الوقت و المكان. وتبذل الشركات جهدا ووقتا كبيرا فى إيجاد الوسائل التى يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين . خاصة فى تكلفة المنتج ، وعلى فاعلية الأعمال من حيث خدمة العملاء . إن الأعمال اللوجيستية تساعد المنظمة على التوسع فى السوق وزيادة حصتها السوقية والربحية . ويمكن تلخيص أهمية الأعمال اللوجستية فى النقاط التالية:

خفض التكلفة الكلية للمنتج:

الهدف من النظام اللوجيستى هو تعظيم خدمة العميل و ذلك بأقل تكلفة و من الصعب حدوث ذلك عمليا حيث انه من الصعب الحصول على افضل خدمة بأقل تكلفة . كما أن أى قرار يتعلق بالأعمال اللوجيستية يمكن ان يؤثر فى تكلفة نشاط الأعمال ككل وان أهم عناصر التكلفة التى تؤثر بشدة فى تكاليف منظمة الأعمال ككل هى (المخازن،المخزون،تقادم المخزون،بدائل الإمداد،قنوات التوزيع،النقل،الاتصالات،الاستخدام البديل للتسهيلات،الأنشطة اللوجيستية المعاونة وخدمة العميل).

المخازن:

لتحقيق افضل 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 ان 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،التامين،المصروفات الإدارية،الإيجار) تلك التكاليف تصل إلى ما بين ١٠% - ٣٠% 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 ان تأخذ في الاعتبار تكاليف بدائل الإمداد.

قنوات التوزيع :

ان 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 فان زيادة عدد المخازن يؤدي إلى تخفيض تكلفة النقل ولكن عند مستوى معين من التشغيل نجد ان هذه التكلفة تأخذ اتجاها معاكسا وذلك بسبب انخفاض نسبة التشغيل أو الحمولة الاقتصادية لوسائل النقل.

الاتصالات:

تختلف هذه التكلفة باختلاف درجة تعقيد نظام الأعمال اللوجيستى 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:

ان أى تغيير فى متطلبات التخزين، أو فى نظام النقل أو فى أساليب المناولة أو الاتصالات قد يتطلب أحداث تغييرات أخرى فى التسهيلات اللازمة (متطلبات التخزين، أو فى نظام النقل أو فى أساليب المناولة أو الاتصالات) الأمر الذى يترتب عليه تكلفة لابد أخذها فى الاعتبار .

إضافة قيمة للعميل :

إن أى سلعة أو خدمة لا تتمتع بقيمة ألا عندما تكون متاحة للعملاء فى 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. فرضاء العميل يتوقف بصفة أساسية على اطمئنانه إلى توفير المنتج له فى الوقت والزمن المناسب. وذلك لن يتم إلا بوجود نظام لوجيستي كفاء .

رغبة العميل فى الحصول على استجابة مناسبة وسريعة :

إن العميل يتوقع الحصول على احتياجاته ورغباته من السلع والخدمات فى وقت قصير ولذلك أصبحت الأنشطة اللوجيستية تمثل أهمية خاصة فى تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء فى توفير السلع والخدمات التى 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 فى 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 فى هذه الحالة توفير الأسلحة والمعدات والذخيرة وقطع الغيار والوقود والإمدادات الطبية والطعام والشراب فى الوقت والمكان المناسب للضباط والجنود والمعدات لتحقيق النصر فى المعارك .

البيئة :

مع زيادة الوعي لدى الأفراد بالقضايا البيئية فى العديد من الدول وعلى سبيل المثال التخلص من القمامة وجمع المواد التى يمكن إعادة تصنيعها حفاظا على بيئة صحية والموارد الطبيعية فلا يختلف الأمر عن أى نظام لوجيستي فى منظمات الأعمال أو الخدمات.

٢-٣ نظام النقل متعدد الوسائط:

من اهم اسس نظام النقل المتعدد الوسائط هو نقل البضائع بين دولتين كما اشارت الأمم المتحدة ليصبح دوليا، وعليه فان هناك ضرورة ماسة للبدء فى اتخاذ خطوات فعالة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط فيما بين الدول وخاصة دول الجوار ، الأمر الذى من

شأنه الى حد كبير لأبرام اتفاقيات قانونية فيما يخص هذا الشأن على الصعيد العربى او الدولى. مما قد يؤدي الى كنواة على اقامة سوق عربية مشتركة على غرارالاتحاد الاوروبي.

وفى هذا الصدد ، يرى الباحث ضرورة اختيار وسيلة النقل التى يمكن ان تتكامل مع النقل البحرى لنقله اكثر من ٨٥% من البضائع العالمية والذى كما ذكرنا سابقا لايعد شرط لاستخدامه. وبالتالي تلاحظ للباحث ان دول العالم المتقدمة فيما بينها تختار وسيلة واحدة وليس كل الوسائل لتنفيذ النقل المتعدد الوسائط وتعمل على تطويرها بدلا من تشتيت جهودها فى وسائل النقل الأخرى. فنجد على سبيل المثال ان نظام النقل المتعدد الوسائط فيما بين الدول الأوربية يتم تنفيذه من خلال النقل البحرى والنقل المائى الداخلى . حيث ان ٤٩%^٤ من النقل الداخلى يتم بواسطة الأنهار وعلى النقيض نجد ان الولايات المتحدة الأمريكية تعتمد على السكك الحديدية فى تنفيذ هذا النظام ، وهو الأكثر استخداما وشيوعا داخلها او مع كندا (اتحاد الناقتا).

وعليه فأن الدول العربية فيما بينها نجد ان اكثر وسيلة مناسبة بها واكثرها شيوعا واستخداما هى النقل بالسيارات^٥ ، وعليه ان افضل وسيلة لمصر وربطها بدول الجوار لتنفيذ النقل المتعدد الوسائط هى النقل بالسيارات مع النقل البحرى، فيجب التركيز على تطويرها فى المقام الأول بدلا من تشتيت الجهود فى تطوير الوسائل الأخرى المستغلة بشكل اكبر وبأفضلية لنقل الركاب.

وهذا التوجه سوف يشجع الدول العربية ،خصوصاً وأن العديد منها فى دول المشرق العربى وأغلبية دول المغرب العربى وبعض دول الجنوب الأفريقي لديها مقومات ممتازة وبعضها جيد من طرق برية ، فدول المشرق العربى وشبه الجزيرة ترتبط بشبكات متميزة للطرق ذات المواصفات القياسية العالمية كما فى المملكة العربية السعودية والتي تمتلك أكبر اسطول نقل برى على مستوى الدول العربية^٦ ، وجميع لديه موانى بحرية بعضها

⁴ www.IMO.org publications

ماهر، شريف (٢٠٠٤) ،تأثير النقل بالسيارات على زيادة معدلات التجارة البينية العربية، رسالة دكتوراة للحصول على الدرجة العلمية-الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى⁵
⁶المصدر السابق

- متميز والآخر يمكن أن يوصف بالجيد خصوصاً وأن النقل البحري يعتبر عصب أساسي للنقل متعدد الوسائط تدعمه الطرق البرية وخاصة في مصر.
- ويمكن إيجاز أهم متطلبات النظام وريطه بالنقل البرى بالسيارات في النقاط التالية:
- شبكات طرق جيدة قياسية تربط ما بين مواقع الإنتاجوالأستهلاك والموانئ البحرية وخاصة تلك التي تقع في محاور تمركز التجارة العالمية او تتنافس كموانى 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 الأتصال والمتابعة والرقابة.
 - توافر معدات مخصصة لشحن وتفريغ الحاويات بمواقع الأنتاج او الأستهلاك داخل الدولة، حتى لا يتم تأخير البضائع واستهلاك الوقت ، الأمر الهام جدا فيما بعد عند تطبيق اللوجستيات وارتباط الدولة بشبكة اللوجستيات العالمية وسلاسل الأمداد.
 - تسهيل الأجراءات لعبور السيارات بين الدول المشتركة في عملية النقل المتعدد الوسائط طبقا للأتفاقيات القانونية الدولية والتي وضعها المشرع الدولي لتنفيذ هذا النظام ، بحيث لا يحدث تأخير للحاوية بأى صورة من الصور سواء كان بسبب الجمارك فى الموانى او عبور السيارة حدود الدول برياً.
 - عند تطوير الموانئ البحرية مراعاة أنشاء طريق برى كفو داخل الميناء والمرتبط مباشرة بطرق الضهير الخلفى وسهولة وصول سيارة النقل بسلاسة داخل جميع تسهيلات الميناء وخاصة محطات الحاويات.
- وبالأضافة الى المقومات الأساسية لتشغيل نظام النقل متعدد الوسائط (سيارات وسفن) فى مصر ، لابد من الأنتباه والتسهيل ووضع التشريعات الخاصة والمؤهلات المطلوبة لتكوين شركات مرحلى بضائع وتشجيع المستثمرين لتكوين شركات عملاقة منها مع دعم كامل من الدول التى ستمارس أنشطة النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لخدمة تجارتها الخارجية والبيئية مع وضع اتفاقيات تكاملية وشراكة بين تلك الشركات.
- هذا ، ويعتبر نشر أهمية النقل المتعدد الوسائط والفكر اللوجيستي بين منظومات الأعمال وخاصة فيما يتعلق بالعمليات الإدارية والتشغيلية من أهم الأتجاهات 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

٣- أطر تفعيل الاستراتيجية المقترحة للوجستيات النقل المتعدد الوسائط

٣-١ النقل البري بالسيارات:

تتصدر مشاكل النقل متعدد الوسائط بالدول النامية^٧ عامة وقدرتها على نقل التجارة الخارجية في ترتيبات النقل أحادي الواسطة 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 احد 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 داخليا 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 يُساهم بحوالي ٢٦ مليار جنيه من الناتج المحلي، وتعتبر إيرادات النقل من الموارد الرئيسية في ميزان المدفوعات"^٨. كذلك يعد من أهم قطاعات النقل بين المُدن، ويلعب دوراً هاماً في تنظيم نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية، فهو يُشارك في نقل ما يزيد عن ٩٠ % من مقولات البضائع و ٥٠ % تقريباً من نقل الركاب في مصر عبر شبكتي الطرق البرية والخطوط الحديدية.

^٧ السيد التونسي ، فتحي، أكتوبر ، ٢٠٠٠ ، النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات ، الاوراق البحثية المقدمة لمؤتمر النقل العربي في مجال النقل متعدد الوسائط / الأنماط ، ص ١٦ .

^٨ <http://www.egynews.net>

ولذلك فقد تم رفع الاعتمادات الموجهة لقطاع النقل فى الخطة الخمسية ٢٠١٢/٢٠٠٧ لتصل إلى ١٠ مليارات جنيه، بينما كانت ٢.٥ مليار جنيه فى الخطة الخمسية 2002/2007، وبارتفاع ٣٠% عن إجمالى الخطط الخمسية فى الثمانينات^٩، ومن جانبها تعمل وزارة النقل على توفير وسائل النقل المتنوعة لتحقيق التنمية العمرانية، ودعم الاقتصاد القومى وزيادة فرص العمل، وذلك من خلال تشجيع الاستثمارات المحلية والأجنبية فى البنية التحتية، من طرق حرة ومحطات تداول، لتوفير الخدمات المناسبة والأمنة للمواطن، والمساهمة فى تنمية المناطق النائية.

ويعتبر مرفق الطرق والكبارى مرفقاً هاماً من مرافق البنية الأساسية للدولة، وتمثل شبكة الطرق الشريان الرئيسى فى بناء الدول النامية لخلق مجتمعات جديدة لجذب الكثافة السكانية خارج المدين، وتشجيعاً للأنشطة الزراعية والصناعية والسياحية بكافة أنحاء الجمهورية. وتعتبر الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البري^{١٠} الجهة المختصة بإنشاء وصيانة الطرق السريعة والرئيسية، والتي تربط بين عواصم المحافظات بعضها البعض، وتلك التي تربط عواصم المحافظات بالمدين، والمراكز الرئيسية أما الطرق الإقليمية فتشرف عليها أجهزة الحكم المحلى، كما تختص الهيئة بتنظيم أعمال النقل العام على الطرق العامة. ويوجد ٤٦ ألف كيلو متر طرق، منها ٢٣ ألف كيلو متر يتبع وزارة النقل، و ٢١ ألف كيلو متر للمحليات، وألفين كيلو متر لوزارة الإسكان.^{١١} الأمر الذى يشكل صعوبة للعملية التخطيطية للطرق وربطها بالموانى وشبكات الطرق الدولية.

هذا كله بالإضافة الى العوائق والأزمات المرورية التي تجتاح العديد من المدين والأقاليم، خاصة فى القاهرة الكبرى، فبالرغم من إصدار عدة قوانين مرورية جديدة إلا أن هناك فوضى تحدثها خطوط الميكروباص - الذي يعتمد عليه نحو ١٠% من سكان القاهرة - واحتلال الرصيف، بالإضافة إلى عدم الاهتمام بتطوير هيئة أتوبيسات النقل العام والمترو. هذا بالإضافة لما تعانيه مصر حالياً من إعادة هيكلة وتشكيل النظم السياسية والاجتماعية، وماسببته الثورات فى الآونة الأخيرة من فوضى وعدم التزام بقوانين وقواعد المرور، الا انه تعود الأمور تدريجياً الى وضعها الطبيعى.

^٩ <http://www.egynews.net>

^{١٠} المرجع السابق مباشرة .
^{١١} <http://www.egynews.net>

ومن جهة أخرى، أثارت بعض تعديلات قانون المرور جدلاً حول تغيير نظام المقطورات إلى نظام "التريللات" خلال عامين من تاريخ إصدار هذا القانون، مع مراعاة أن تتم التعديلات طبقاً 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 الأستمرار في نقل الحاويات على تلك المركبات الغير مجهزة لنقل الحاويات ، مما يسبب العديد من حوادث الطرق المرورية. ولقد أشار الباحث سابقاً الى اهمية اصدار قانون مرورى جديد بعدم السماح لنقل الحاويات الا للسيارات المجهزة لذلك. ولقد شهد قطاع النقل البرى بالسيارات فى الآونة الأخيرة حوادث طرق عديدة فى جمهورية مصر العربية¹² وقعت لأسباب مختلفة منها المباشر وغير المباشر. ويعتبر العنصر البشرى وسلوكيات السائقين أهم الأسباب المباشرة لحوادث الطرق ومعها عيوب المركبة والطريق والعوامل الجوية، ومن بين الأسباب غير المباشرة عدم مواكبة تطور شبكة الطرق وعدم مطابقتها بعضها للمواصفات الفنية القياسية مع الزيادة الملحوظة فى أعداد المركبات.

٣-٢ كفاءة إتمام عمليات النقل المتعدد الوسائط وتحقيق المفاهيم اللوجستية:

من المهام الصعبة التي يتحملها النقل العالمي هو التزامن المحكم في مرحلة التوريد المادي للمصانع وأيضاً التوزيع المادي بالأسواق . ولقد كان المفهوم حتى سنوات قليلة ماضية ضرورة إحتفاظ المصانع بكميات كبيرة من عناصر العملية الإنتاجية لتغطية الإنتاج لفترات تصل إلى ستة أشهر وذلك ضماناً لعدم 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 الإتصالات المتقدمة أصبح في الإمكان السيطرة - إلى حد كبير - على إمكانية التوريد في الوقت المحدد ، وبالتالي بدأت المصانع في التخلص من تخزين مستلزمات العملية الإنتاجية والإحتفاظ فقط بكميات صغيرة منها مع جدولة عمليات التوريد بكل دقة ، وأصبحت معظم

¹² <http://www.egynews.net>

الشركات العالمية لها شخص مسئول عن مثل هذه العمليات يسمى مدير اللوجستيات 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 ، التخليف ، 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 غالباً ما يكون لديهم الاستعداد لشراء سلع بتكاليف أزيد وذلك إذا تم اللوجستيات 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 تحقيقاً لرغبة العملاء. وتواجه خدمات النقل عامة والنقل البحري المصري خاصة تحديات كبيرة في السنوات المقبلة . بحيث يجب ان تكون لديهم الأدوات لمواجهة التقلبات في التجارة المنقولة بحرا ، وكذلك التأثير السلبي للأزمة المالية و غيرها 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 و السلع الأخرى وفقدان قطاع النقل البحري المصري وتطوراته من النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات الدراية بسبب ندرة الموارد البشرية الماهرة.

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

ولتحقيق الإدارة الفعالة للشؤون البحرية و المتكافئة الفرص على مستوى النقل الدولي البحرى يمثل تحديا بالغ الأهمية للمجتمع المصرى.

لذا فإن من أهم الرؤى الاستراتيجية التى يجب ان تدعمها مصر فى المرحلة المقبلة هو سياسة النقل المستدام بتنفيذ اليات النقل المتعدد الوسائط وذلك تلبية للاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في مجتمعنا. بجانب الأنتباه الى نظام النقل البحرى الفعال وتكامله مع وسائل النقل المتاحة لتنفيذ النقل المتعدد وارتباطه بالموانى الرئيسية، والذي يعتبر أمر ضروري لأزدهار مصر فى المرحلة المقبلة ، ومما له من تأثيرات كبيرة على النمو الاقتصادى والتنمية الاجتماعية و البيئة فى ظل تطورات قناة السويس الحالية.

ومن اهم السمات والملامح المطلوب توافرها لتفعيل استراتيجية النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات هو وجود موانئ بحرية حديثة وخاصة محطات الحاويات بها بجمهورية 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 وان تكون على اعلى درجة من الكفاءة من توافر انظمة المعلومات المتطورة ، والتي تعتبر المحرك الرئيسى لمنظومة النقل متعدد الوسائط واللوجستيات بانسيابية وكفاءة عالية ، والتي تلبى احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء باستخدام تقنية عالية ، مع توافر كافة أنشطة القيمة المضافة والسرعة في أداء الخدمات بتكلفة مقبولة من كافة المتعاملين .

ولكى يتم وضع هذه الرؤية يجب التشاور مع أصحاب المصلحة الرئيسيين من القطاعين العام والخاص ، وتكون البداية بتكوين لجنة مراجعة استراتيجية لسياسة النقل البرى والبحري المتكاملة لمصر ومدى اهميتها لتنفيذ الخدمات اللوجستية، ودراسة أيضا التحديات الدولية التى سيواجهها قطاع النقل ككل وقطاع النقل البحرى على وجه الخصوص فى السنوات العشر القادمة . وقد يشمل هذا العمل إجراء دراسة للاتجاهات المستقبلية بالتليل و إشارات التغيير فى قطاع النقل عامة والنقل البحرى خاصة ، وقد يشمل ذلك أيضا مع مجموعة من كبار قادة الصناعة والمستثمرين والتي تمثل مصالح مختلفة أهمها تنفيذ المنظومة اللوجستية العالمية.

وباستقرار سريع لوضع مصر اليوم وماكابدته خلال السنوات القليلة السابقة والوضع العالمي الحالي من النقل العالمي وسلاسل الأمداد العالمية ، وكذلك من منظور المراجعة الاستراتيجية للوضع الحالي للنقل عامة والنقل البحري خاصة نجد أنه أدى تعافي الاقتصاد العالمي من الأزمة المالية والتي حدثت في عام ٢٠٠٨ إلى النمو في التجارة الدولية ، وهذا يتطلب من نظام النقل البحري بمصر أن يكون قادرا على تقديم حلول لوجستية متقدمة. علاوة على ذلك، الأهتمام بالشحن البحري القصير 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 الأستجابة السريعة مع وجود أجابات مقنعة من جانب المجتمع الدولي . الأمر الذي قد يؤدي الى قوة دافعة حقيقية للتغير نحو إطار تنظيمي دولي شامل ، تماشيا مع وتكييفها للوضع الراهن لمواجهة تحديات القرن ٢١.

٥- الخلاصة والنتائج والتوصيات:

٤-١ الخلاصة :

في ظل المتغيرات العالمية أصبح من الممكن التغلب على العوائق والمصاعب السابقة عن طريق وضع خطة 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 تمشياً مع واقع ظروف كل منطقة وذلك في إطار سياسة شاملة للمنطقة كلها تعمل على تنسيق الأهداف بين المجموعات الفرعية تبعاً لإستراتيجية موحدة في سبيل الوصول تدريجياً إلى نظام متكامل للنقل المتعدد الوسائط بطريقة فعالة .

ولقد ركزت هذه الورقة البحثية على ضرورة تحليل التنسيق في نقل الحاويات داخل وخارج الأراضي المصرية للتعامل مع التسابق العالمي في اللوجستيات وسلاسل الأمداد العالمية ، ولتحقيق ذلك يجب البدء والشروع أولاً في تنسيق وتنفيذ النقل المتعدد الوسائط داخل مصر ودول الجوار والتغلب على العراقيل المؤدية الى 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.

٤-٢ النتائج:

تحتاج مصر إلى حل الكثير من المشاكل في صناعة النقل لدخول السباق العالمي (النقل والخدمات اللوجستية، الشحن، الموانئ الدولية) وأختيار 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 دعى الباحث ان يفرد جزءاً كاملاً لعرض مشاكل النقل بالسيارات ووسائل حلها.

ومن أهم نتائج البحث اذا ما طبق نظام النقل المتعدد الوسائط ومن ثم اللوجستيات العالمية هو خفض اسعار المنتجات التي تتأثر بشكل كبير بتكلفة النقل واللوجستيات والتي يمثل النقل بها نسبة ٦٠% تقريباً، وترجع اهم اسباب ذلك الى ان تكاليف النقل بالمناطق النائية هي

أعلى عموماً من تكاليف النقل البحري، وأيضاً لأن معظم الاختناقات في سلسلة نقل الحاويات من الباب إلى الباب، والتي ينفذها أيضاً الفكر اللوجستي والذي يعتبر الوقت فيها من أهم عوامل نجاح هذا النظام هو التغلب على المشاكل التالية بشكل سريع وفعال لأكمال 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 والموانئ المحورية المصرية. وخاصة المزمع تواجدها بمنطقة قناة السويس الجديدة. والتي ستعتبر المعبر الأول لتنفيذ وتسهيل تواجده الخدمات اللوجستية بمصر .

وتتمثل هذه المشاكل نقاط بحثية هامة ، قد يتبناها احد الباحثين في هذا المجال بشكل أكثر استفاضة ويتوسع أكبر .

٣-٤ التوصيات :

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

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

- تقليل عدد الخطوات الإجرائية والتوقيعات والتأشيرات والوثائق والمستندات المطلوبة .
- توحيد المصطلحات والاجراءات ومواصفات الشاحنات والطرق وتطبيق أنظمة موحدة للسلامة حث الدول على انشاء مراكز جمركية مشتركة بين كل دولتين مشتركيتين في الحدود البرية .
- تعديل التشريعات والقوانين واللوائح بما يخدم ويلائم تبسيط الإجراءات وتوحيدها وميكنتها واعتماد المعاملات التجارية .
- ٤- 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 .
 - ٥- الميكنة / التبادل الالكتروني للبيانات / تكنولوجيا المعلومات :
 - الاستعاضة عن المعاملات الورقية بالمعاملات الالكترونية ، وذلك عن طريق ميكنة المعاملات في القطاعات المشاركة في عمليات نقل البضائع الدولية (جمارك / ميناء / مصدر / مستورد / بنوك / وكلاء 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 الالكتروني للبيانات بين جميع الأطراف المشاركة في الاجراءات ، بحيث ترتبط جميع تلك الأطراف في نظام متكامل يتبع فيه نظام موحد للتبادل الالكتروني للبيانات يتفق مع المواصفات العالمية للرسائل الالكترونية .
 - ٦- التوحيد الإداري :
 - حث الدول الجوار ومن بينها مصر على انشاء لجان وطنية لتسهيل النقل والتجارة ، تضم في عضويتها ممثلي جميع الجهات المعنية الحكومية وغير الحكومية وتكون مهمتها الاساسية معالجة كافة القضايا المتعلقة بتسهيل النقل والتجارة الدولية .
 - تطوير الهياكل التنظيمية للاجهزة المعنية بعمليات نقل وتداول البضائع ، والتنسيق مع الاجهزة المعنية العاملة في المنافذ الحدودية .

٧- 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 يتلائم مع الاحتياجات التجارية ومتطلبات التشغيل .

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

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

١٠- تشجيع انشاء 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.

١١- اعتماد اتفاقية موحدة تقنن نظام عمل شركات مرحلي البضائع وتمنحها

التسهيلات وتوحد لها الاجراءات الحدودية لدخول البضائع بصورة مبسطة مع توحيد الرسوم وتخفيضها في جميع المنافذ الحدودية بهدف تنمية التجارة البينية مع مصر .

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

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

١٤- ادخال مفهوم اللوجيستيات والخدمات اللوجيستية كقيمة مضافة في منظومة النقل متعدد الوسائط بعد تنفيذه وتقنينها باعتبار انها لها دور رئيسي في تطوير النقل متعدد الوسائط ومرددها الإقتصادي العالمي .

المراجع:

أولاً: المراجع العربية

- ١- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام ١٩٨٠. www.unctad.org.
- ٢- توفيق، محمد عبدالقادر ، (٢٠٠٦) ، غير مبين ، دار الهلال للنشر .
- ٣- السيد التونسي ، فتحي، أكتوبر ، ٢٠٠٠ ، النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات ، الاوراق البحثية المقدمة لمؤتمر النقل العربي في مجال النقل متعدد الوسائط / الأنماط ، ص ١٦ .
- ٤- عبدالمصنف ، أحمد ، (٢٠٠٩) ، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية ، ص ١٢ ، غير مبين .
- ٥- ماهر ، شريف (٢٠٠٤) ، تأثير النقل بالسيارات على زيادة معدلات التجارة البينية العربية ، رسالة دكتوراة للحصول على الدرجة العلمية-الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- ٦- ورقة مقدمة من الشركة المصرية لأعمال النقل البحري ، النقل متعدد الوسائط ودوره في دعم تكامل النقل العربي والتجارة العربية البينية ، ٢٠٠٣ ، ص ٣٣ .

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 الإلكترونية

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