



مجلة البحوث المالية والتجارية
المجلد (24) – العدد الأول – يناير 2023



نموذج مقترح لإنشاء مراكز لوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة
بالموانئ المصرية – دراسة حالة على ميناء دمياط

**A proposed model for the establishment of logistic
centers for dry agricultural crops in Egyptian ports
a case study on the port of Damietta**

إعداد

الباحثة/ رانيا محمد علي سمك

مدرس مساعد

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

إشراف

د/ سارة يسري الجمل

أ.د/ سارة محمد الجزار

مدرس بقسم إدارة اللوجيستيات وسلاسل الإمداد

استاذ إدارة سلاسل الامتاد

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
والنقل البحري

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
والنقل البحري

2023-02-01

تاريخ الإرسال

2023-3-31

تاريخ القبول

رابط المجلة: <https://jsst.journals.ekb.eg/>

المستخلص

ان النقل البحري يعد من أهم وسائل النقل عاملياً حيث يستحوذ على أكثر من 70% من قيمة التجارة العالمية حيث يقوم بنقل ما يقرب من 90% من تجارة مصر الى العالم وبالتالي فإن أي مجهود مبذول لتطوير ورفع كفاءة الموانئ المصرية لوجستياً هي جهود ضرورية ومطلوبة حتى يمكن تحويل الموانئ المصرية لتصبح أحد المراكز الرئيسية للنقل البحري في العالم بالإضافة الى تأثيرها الايجابي على زيادة تنافسية الصادرات المصرية وخفض تكلفة الواردات وخفض ميزان المدفوعات وتحسين مستوى المعيشة. ومن هنا تأتي أهمية مشروع المركز اللوجستي العالمي لتخزين وتداول الحبوب والغلل بمصر من خلال أنشطة القيمة المضافة وتشجيع تجارة الترانزيت بالموانئ بغرض زيادة حجم الطلب العالمي لهذه المحاصيل وجذب الاستثمارات الاجنبية. وتهدف الدراسة الى تطوير نموذج لإنشاء المراكز اللوجستية العالمية بمصر من أجل رفع كفاءة الاداء اللوجستي للموانئ المصرية. وتعتمد منهجية البحث على عرض وصفي تحليلي للدراسات السابقة في انشاء المراكز اللوجستية للوصول الى الفجوة البحثية ومن ثم التعرف على الإطار النظري لمحددات انشاء المراكز اللوجستية واستخدام الباحث المقابلات المنظمة للخبراء في مجال اللوجستيات لمعرفة مدي اتساق تلك المحددات مع الموانئ المصرية. وتوصلت الدراسة الى استخلاص وتحديد مجموعة من المشكلات القائمة والتي من المقترح حلها من خلال انشاء المراكز اللوجستية وأهم هذه المشكلات عدم ميكنة صوامع الحبوب وقله مخازن تخزين الحبوب بالموانئ بالإضافة الى صعوبة اجراءات الفحص والمعينة، وعدم توحيد اللوائح والقوانين بين الموانئ المصرية.

الكلمات المفتاحية

المراكز اللوجستية – انواع المراكز اللوجستية – وظائف المراكز اللوجستية – المتعاملين في المراكز اللوجستية – محددات المراكز اللوجستية – هيئة ميناء دمياط



Abstract

Maritime transport is one of the most important means of transport globally, as it accounts for more than 70% of the value of world trade. It transfers almost 90% of Egypt's trade to the world. Therefore, efforts to develop and raise the efficiency of Egyptian ports logistically are necessary and required for the transformation of the Egyptian ports to become one of the main centers of maritime transport in the world. In addition, such a transformation has a positive impact on increasing the competitiveness of Egyptian exports, reducing the cost of imports, reducing the balance of payments and improving the standard of living. Hence, the importance of the Global Logistics Center project for storing and trading grains in Egypt is highlighted, which sheds lights on the value-added activities and encouraging transit trade in ports in order to increase the volume of global demand for these crops and attract foreign investments.

The study aims to develop a model for the establishment of global logistics centers in Egypt in order to raise the efficiency of the logistics performance of Egyptian ports. The research methodology is based on a descriptive and analytical presentation of previous studies in the establishment of logistic centers to reach the research gap and then to identify the theoretical framework for the determinants of establishing logistics centers. The researchers used structured interviews with experts in the field of logistics to find out the consistency of these determinants with the Egyptian ports. The study concluded a set of problems that may be solved through the establishment of logistics centers, most importantly the lack of mechanization of grain silos, the lack of grain storage stores in ports, in addition to the difficulty of examination and inspection procedures, and the lack of unification of regulations and laws among Egyptian ports.

Key Words

Logistic centers - Types of logistics centers - The functions of logistics centers - Dealers in logistics centers - Logistics Center Determinants – Damietta Port Authority.

1- المقدمة

يعتبر إقامة المراكز اللوجستية العالمية مدخلاً ملائماً لرفع كفاءة الأداء اللوجستي للموانئ المصرية وما يتبعها من دفع عجلة النمو الاقتصادية وزيادة التنافسية في الأسواق العالمية وإن إقامة مراكز لوجستية للمحاصيل الزراعية هام للغاية حيث تعد مصر أكبر مستورد للحبوب والغلل في العالم حيث تستورد 30% وتستورد المنطقة المحيطة بنا 20% مما يشكل 50% من حجم تجارة الحبوب والغلل في العالم ومن هنا تأتي أهمية مشروع المركز اللوجستي العالمي لتخزين وتداول الحبوب والغلل بمصر من خلال أنشطة القيمة المضافة وتشجيع تجارة الترانزيت بالموانئ بغرض زيادة حجم الطلب العالمي لهذه المحاصيل وجذب الاستثمارات الأجنبية وتهدف مصر إلى زيادة قدرة المناولة للموانئ من 26 مليون طن لتصبح 37 طن بحلول 2030 والتي سوف تساهم في زيادة القدرة التنافسية لموانئنا وزيادة حجم صادراتنا من تلك المحاصيل ومن ثم رفع معدلات الأداء بالموانئ وبالتالي زيادة النمو الاقتصادي.

2-هدف البحث

يهدف البحث إلى تطوير نموذج لإنشاء المناطق اللوجستية العالمية بمصر من أجل رفع كفاءة الأداء اللوجستي للموانئ المصرية وذلك بدراسة حالة على المحاصيل الزراعية الجافة بميناء دمياط.

بالإضافة إلى بعض الأهداف الفرعية التي تتلخص في: -

- 1- تحليل الدراسات السابقة والتجارب السابقة الناجحة للدول في إنشاء مراكز لوجستية عالمية ودراسة أثر ذلك على رفع كفاءة الأداء اللوجستي للموانئ.
- 2- تحديد محددات إنشاء مراكز لوجستية عالمية.
- 3- تطوير نموذج لإنشاء مراكز لوجستية عالمية.



3- الإطار النظري لمفاهيم الدراسة

3-1 المركز اللوجستي

"مركز اللوجستيات" هو موقع متوسط في منطقة جغرافية معينة تتم فيه الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات والتوزيع بواسطة مشغلين مختلفين سواء للأنشطة المحلية أو العالمية، ويمكن أن يكون هؤلاء المشغلين مالكين أو مستأجرين للمباني والمنشآت والتسهيلات (المخازن - مراكز التوزيع - ساحات التخزين - المكاتب - خدمات الشاحنات) الموجودة في المراكز، ويكون استخدامها المركز متاحاً لجميع الشركات والأنشطة (د/ ايمن النحراوي، 2016، ص346).

ومن أهم المراكز اللوجستية، تلك التي تنشأ داخل الموانئ حيث تحول دور الموانئ البحرية من مجرد محطة نهائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصلي أساسي node في سلسلة النقل المتكاملة Integrated Transport Chain فتحوّلت معظم الموانئ البحرية إلى مراكز خدمات والتي أصبحت تعمل كمراكز عالمية لتوزيع الحاويات من خلال الارتقاء بمستوى الخدمات التي كانت هدفها الموانئ في الأعوام السابقة.

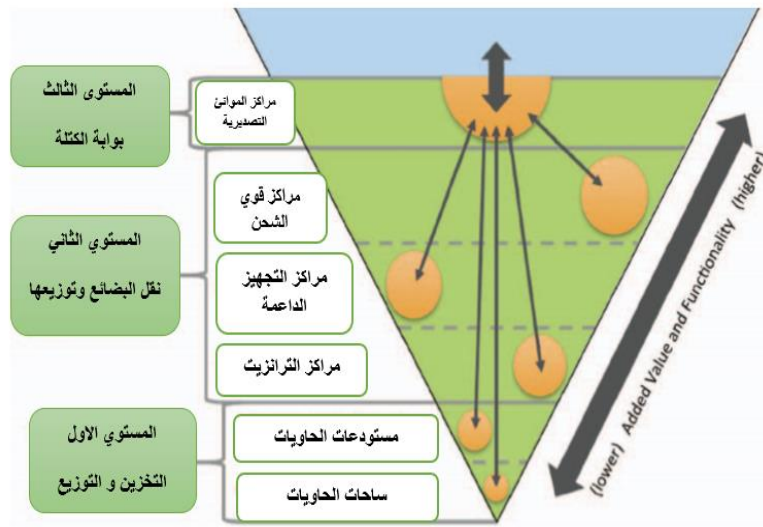
ولإقامة مراكز لوجستية يتطلب ذلك استثمارات ضخمة من أراضي وبنية تحتية ومنشآت ذات مواصفات خاصة بالمراكز اللوجستية، حيث يستوعب مشاركة كل من القطاعين العام والخاص في رأس المال بنسبة مختلفة لإدارة وتشغيل كذا نوع من المراكز (د/ ايمن النحراوي 2016). تتمثل في الهيئات العامة والجهات الحكومية، وشركات السكك الحديدية، والشركات الملاحية، والشركات الصناعية، وشركات المستودعات والتخزين، البنوك، وشركات التأمين، ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط، وشركات إصلاح وصيانة الشاحنات، وشركات صيانة وتنظيف الحاويات، وشركات الخدمات العامة كنظم المعلومات والمطاعم والفنادق.

مما سبق يتضح أن المراكز اللوجستية من المشروعات الاقتصادية الهامة التي يسعى إليها العديد من دول العالم للنهوض بها، والذي له مردود اقتصادي كبير في جذب الفرص الاستثمارية؛ ودفع عجلة النمو الاقتصادي من خلال الحركة التجارية والصناعية؛ ربط الاقتصاد الوطني بالتطورات

العالمية والمساهمة في التنمية الاقتصادية وزيادة الدخل القومي المصري؛ ومواجهة المنافسة في السوق الدولية؛ وتخفيف الضغط على الموانئ البحرية ومنع تكديس البضائع والحاويات بها وتعظيم الاستفادة من توسعات الموانئ لانعكاس حركة التجارة الدولية والتراخيص، ومواكبة الاتجاهات العالمية لتسهيل التجارة عبر الحدود والتي تؤدي بالنهاية الى تحول مصر الى مركز اقتصادي ولوجستي عالمي.

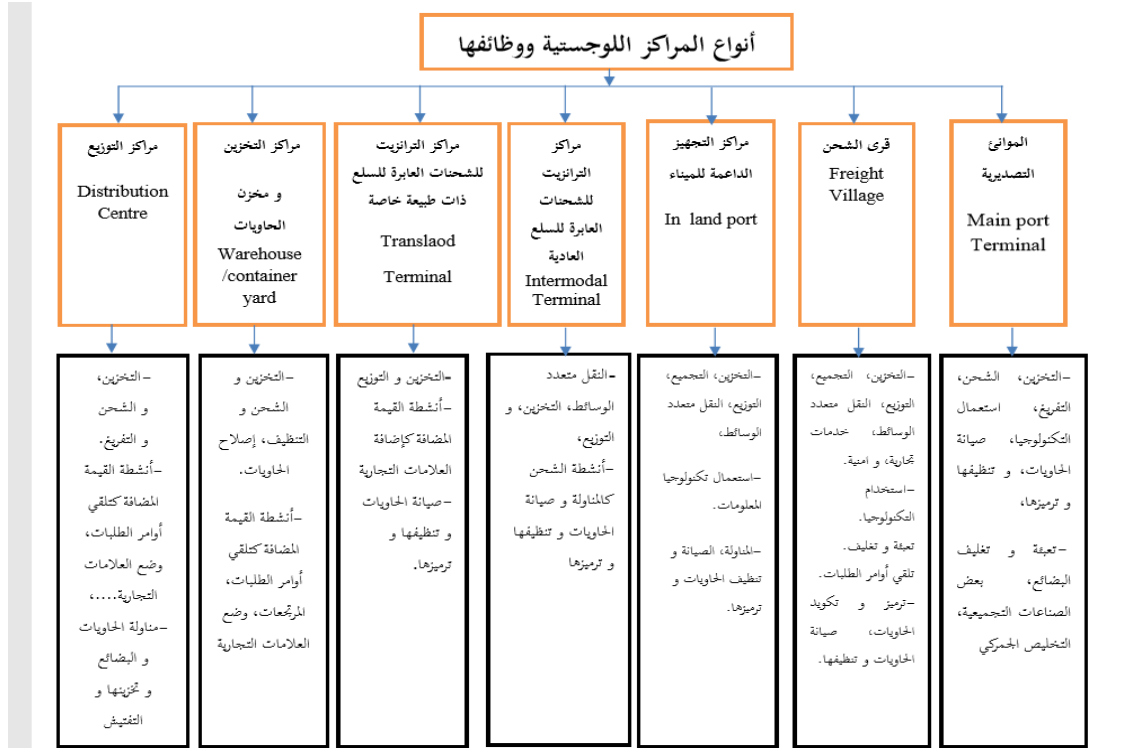
2-3 انواع المراكز اللوجستية:

هناك تعريفات موحدة لمراكز اللوجستيات متعدد الوسائط في شكل تسلسل هرمي كإطار مفاهيمي يمكن تطبيق التعريفات التي قدمها الباحثون لتشكيل تعريفات موحدة للأنواع الثمانية لمراكز الخدمات اللوجستية متعددة الوسائط، وتنقسم المراكز اللوجستية الى ثلاثة تصنيفات كما هو موضح بالشكل رقم (1-2) :-



شكل رقم (1) انواع المراكز اللوجستية

المصدر: Standardized Logistics Centre Hierarchy (Rimiené&Grundey, 2007)



شكل رقم (2) انواع المراكز اللوجستية ووظائفها
المصدر: رصاع حياة، (2019) دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية

3-3 المحددات اللوجستية

المحددات اللوجستية هي عملية التوقيع لاحتياجات ورغبات العملاء، وتدبير المواد والقوى البشرية والتكنولوجيات والمعلومات اللازمة للوفاء بهذه الاحتياجات والرغبات، مع التحقيق الامثل لشبكة انتاج البضائع والخدمات للوفاء بطلبات العملاء، واستغلال هذه الشبكة ليكون الوفاء بهذه الطلبات موقوتاً، حيث تعتبر اللوجستيات عاملاً للنجاح لكل من صناعة انتاج البضائع وصناعة تقديم الخدمات، ففي صناعة انتاج البضائع 65% من التكاليف الكلية تكون في المشتريات، وحياسة المخزون، وتحريك البضائع. اما في صناعة تقديم الخدمات 75% من التكاليف الكلية تكون في القوى البشرية وصيانة وجدولة الطاقة اللازمة لتقديم الخدمة. فالإدارة الناجحة للوجستيات تستطيع تحسين الجودة، وتخفيض التكلفة 20%، حيث ان التقنيات اللوجستية، والمهارات، والقوى البشرية يمكن تحويلها من صناعة البضائع الى صناعة الخدمات والعكس، فالتعريف التقليدي للوجستيات ضيق ولا يعكس العملية اللوجستية التي تتم في صناعة الخدمات (د.محمود خضر، ادارة الاعمال اللوجستية، 2015).

4- الدراسات السابقة

اوضحت دراسة (محمد، محمد نصر الدين أحمد، 2018) ضرورة اهتمام العديد من دول العالم بإنشاء مراكز لوجستية ذات طبيعة خاصة والتي لها آثار ايجابية على رفع معدلات النمو وخلق فرص عمل وزيادة الصادرات واحتياطي النقد الاجنبي اوصت الدراسة بالتخطيط لخلق بنية اساسية لتكنولوجيا المعلومات ذات مستوى عالمي والعمل على سرعة تداول المعلومات وإنشاء مراكز تدريب عالمية لتطوير الموارد البشرية في توفير العمالة الماهرة وتوفير مناخ للاستثمارات لجذب الشركات العالمية للمنطقة اللوجستية بحيث تصبح واحدة من سبع مناطق جاذبة للاستثمار عام 2030.

- وتوصلت دراسة (الشيخ، رانيا محمد علي، 2018) لبعض المقترحات لنجاح إقامة مركز لوجستي عالمي بمنطقة قناة السويس تتلخص في تفعيل دور استقلالية الهيئة الاقتصادية لتنمية منطقة قناة السويس في إدارة المشروع ، وتفعيل نظام الشباك الواحد لإدارة الاعمال مع المستثمرين وتحفيز الاستثمار المحلي والاجنبي في منطقة قناة السويس، وتوفير المرافق اللازمة مع ضمان كفاءة البنية التحتية وجودتها مع تخطيط عالمي للمنطقة يخدم اغراض المشاريع مستقبلاً وسرعة تداول المعلومات والاستفادة منها وتطبيق انظمة متطورة زكية، و تطوير الموارد البشرية لتوفير العمالة الماهرة الخارجية ذات الخبرات العالية غير المتوفرة محلياً لإكساب العمالة المحلية الخبرة ونقل المهارات كما أوضحت واتفق معها دراسة (Munoz,D., Reivera (2010)، ان هيكل المحددات المؤثرة في نجاح انشاء مراكز الخدمات يتكون من ثلاث اجزاء تتمثل في اولاً: الاساس (Foundation) ويتكون من عنصرين أ- الموقع الاستراتيجي وهو العامل المؤثر في انشاء مركز الخدمات اللوجستية، ب- مدي استقرار الحكومة والتزامها والذي يضمن الاستمرارية في السياسات والاطار المؤسسي لممارسة الاعمال. ثانياً: الاعمدة او الركائز (Process) وتتمثل في 4 ركائز اساسية التي تمثل العمليات المطلوبة وهي: أ- الموارد البشرية وهي الركيزة الاولى في نجاح اقامة وتطوير المراكز اللوجستية، ب- البنية التحتية، ج - التنظيم والعمليات الادارية، د- اللوائح والقوانين. ثالثاً: الرأس او التاج (Capstone) ويتمثل في وجود كبرى الشركات



الاجنبية التي تمثل عنصر التعزيز الذي يضمن نجاح تنمية المحور اللوجستي ويعمل على جذب الاستثمارات الاجنبية.

- واوضحت دراسة بوشول السعيد زاخرون (2019)، واتفق معه دراسة دراسة Balan (2014) & Jose Tongazon (2017) ان الشروط التي يجب توفرها في المراكز اللوجستية هو اتجاه الشركات العالمية اقامة هذه المراكز في احدى الموانئ القريبة من اسواقها، بحيث تتوافر فيها الشروط جودة العمل والاستقرار، واهم هذه الشروط :- أ- موقع جغرافي متميز؛ ب- توفر بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة؛ ج- استقرار سياسي لدولة الميناء وعلاقات دولية متميزة؛ د- وجود المركز اللوجستي ضمن مناطق ميناء محوري؛ هـ- توفر مطار مجاور لخدمة المنطقة اللوجستية وتقديم خدمات للنقل الجوي؛ و- توفر العمالة الجاهزة وبأجور مناسبة؛ ز- وجود نظم ادارية متطورة؛ س- توفير نظم اتصالات ومعلومات حديثة بالميناء؛ ش- شبكة طرق متطورة للمعايير العالمية.

- واتفقت دراسة خالد ابو العطار (2020) واتفق معها دراسة كل من رصاع الحياة (2018)، ايمن النحراوي (2016)، رشا فؤاد عبد الرحمن مارلوج (4) (2015)، نهلة حسن مصطفى شمعة (2013)، احمد محمد عبد الهادي شوائل (2012)، محمد سيد محمد ثابت (2011) بان الشركات العالمية تقوم بإنشاء مراكز لوجستية بأحد الموانئ او المناطق القريبة منها معتمدة بذلك على عدد من المقومات واهم تلك المقومات لتوطين المراكز اللوجستية هي: أ- الموقع الجغرافي وقربة من حركة التجارة والملاحة العالمية والاقليمية وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية والصناعية. ب- المناطق ذات البنية التحتية المتطورة والتي تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من خلال اتساع الاراضي وامكانية التوسع الأفقي والرأسي للمشروعات وتنوع نظم التملك والايجار وانخفاض اسعار الأراضي وتوصيل خدمات البنية التحتية وتواجد ميناء محوري والطرق السريعة والسكك الحديدية والمطارات ومحطات النقل والطاقات التصميمية لاستيعاب وسائل النقل. ج- توفير العمالة الصناعية الماهرة التي توائم التقنية والتطوير بقطاع النقل والخدمات وبأجور مناسبة ونتاجية مرتفعة من اهم مقومات توطن المراكز اللوجستية في المنطقة. د- الطاقة الاستيعابية: اي قدرة المنطقة على امكانية التوسع والامتداد الأفقي للمركز اللوجستي من خلال توافر الأراضي. هـ- القرب من الاسواق: امكانية الوصول للأسواق المحلية والدولية بمراعاة الفترة الزمنية والمتسقة

المطلوبة للوصول. و- الاستقرار السياسي والامن بالدولة وبيئة تشريعية مناسبة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة من حيث ازالة البيروقراطية ومرونة القوانين والتشريعات وسهولة كفاءة الاجراءات الادارية. ز- انخفاض الفساد والرشاوي التي من شأنها زيادة التكاليف والتمتع بمناخ شفاف.

- وركزت دراسة فواز العلمي (2020) بأن النجاح الذي حققته بعض الدول لكي تصبح مركزاً لوجستياً عالمياً نتيجة لاتخاذ هذه الدول الخطوات الاستراتيجية التالية: أ: الالتزام بمشاركة القطاع الخاص في تشغيل الموانئ، كونه الادارة المهمة في تطوير البنية التحتية وتحسين جودة المرافق العامة ورفع معدلات النمو الاقتصادي. ب: الالتزام بتخفيض او الغاء الرسوم والضرائب، مثل ضريبة القيمة المضافة وضريبة الاستقطاع، وتقديم الحوافز الملائمة لجذب مشاركة القطاع الخاص واستثماراته. ج: تسهيل إصدار تأشيرات البحار للسفن العاملة في المياه الاقليمية لهذه الدول وتخفيض تكلفتها وتمديد مدتها مع امكانية التمديد لمدة اخري، وتوحيد هذه الاجراءات في جميع المنافذ والموانئ والمطارات. د: تشجيع وتسيير تقديم الخدمات للسفن مثل التموين والاصلاحات وبيع وتوصيل قطع الغيار، ه: توفير مواصفات دولية بأسعار تنافسية لوقود السفن، مع اعفاء الوقود المستورد والبيع للسفن العابرة من ضريبة القيمة المضافة والرسوم الجمركية، و: اشراك ممثل او أكثر من القطاع الخاص في اجتماعات منظمة البحار العالمية لمناقشة أي تغير او تعديل في انظمة قطاع النقل البحري. كل هذه الخطوات الاستراتيجية اسهمت في رفع مستوي قطاع النقل البحري لهذه الدول، لتحقيق أفضل المراكز العالمية جدياً للاستثمار في هذا القطاع.

- واوضحت دراسة سويدان، دعاء محمد صالح محمد (2021) واتفقت معها دراسة محمد على، شريهان (2018) في التعرف على الدور الذي يمكن ان يساهم به ادارة المراكز اللوجستية في تطوير الموانئ المصرية ورفع كفاءتها وزيادة الاستثمارات ومتابعة أنشطة النقل والتخزين، والاهتمام بمدخل تحسين اداء الموانئ المصرية وذلك من خلال زيادة الميزة التنافسية للموانئ البحرية المصرية، والتوصل الى إطار مقترح لكيفية ادارة المراكز اللوجستية في جمهورية مصر العربية. واوصت الدراسة بضرورة تطوير البنية التشريعية بقطاع النقل البحري بما يتماشى مع التطورات المحلية والعالمية، وضرورة تبني وتطبيق وتوسيع حلقات نظام النقل متعدد الوسائط لربط الموانئ



المصرية بالمناطق الاستثمارية وذلك لاستغلال الشبكة القومية للطرق ووسائل النقل، انشاء وإعادة هيكلة وتطوير البنية التحتية والفوقية للموانئ البحرية وفقاً لاقتصاديات السوق والمعايير الدولية من أجل بناء اسطول بحري قادر على استيعاب المتعاملات الدولية والمحلية بالموانئ وزيادة القدرة التنافسية، واصدار قوانين وتشريعات وامتيازات جاذبة للاستثمار بقطاع النقل البحري، وضرورة إقامة مجمعات صناعية وتجارية وسكنية بمنطقة الظهر المباشر للموانئ والتوسع فى حجم الارصفة لضمان جذب الخطوط الملاحية لاستغلال اسطول بحري ضخم يضمن تحويل مصر الى مركز عالمي للطاقة والتجارة واللوجستيات على المستوى الاقليمي والافريقي والعالمي.

- واوضحت دراسة سويدان، دعاء محمد صالح محمد (2021) الى ضرورة التوصل الى كيفية تفعيل وزيادة الخدمات اللوجستية لتحقيق الميزة التنافسية في الموانئ المصرية وكيفية انشاء وادارة المراكز اللوجستية فى الموانئ البحرية المصرية. واوصت الدراسة بضرورة تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط لربط الموانئ المصرية بمناطق الاستثمار وضرورة تغذية الموانئ المصرية بأسس ومقومات وأليات المنافسة في الموانئ المحورية المجاورة لزيادة الميزة التنافسية للموانئ المصرية، وضرورة التسويق لإمكانيات الموانئ اللوجستية بالخدمات المقدمة من خلالها لجذب الخطوط الملاحية لزيادة الدخل القومي وتشغيل الايدي العاملة والالتقاء بالميناء الى المستوى العالمي، وضرورة توفير التسهيلات والخدمات اللازمة لتداول البضائع من الارصفة والمعدات وتنفيذ خدمات العملاء علي اعلى مستوى، وانشاء شبكة معلوماتية لربط الموانئ البحرية المصرية بموانئ المنطقة، وضرورة تحقيق التكامل بين الموانئ المصرية وتحويلها الى مركز عالمي للطاقة والتجارة واللوجستيات علي المستوى الاقليمي والافريقي والعالمي.

جدول رقم (1) يوضح مقارنة بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية

الدراسة الحالية	الفجوة البحثية	الدراسات السابقة
<p>ركزت الدراسة الحالية على</p> <p>1- التوصل الى محددات انشاء المراكز اللوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة بميناء دمياط.</p> <p>2- التعرف على المشكلات والمعوقات التي تعوق من انشاء تلك المراكز.</p> <p>3- التوصل الى الاطار النظري لتلك المحددات بناء على ما تم من خلال المقابلات الشخصية.</p>	<p>في ضوء الدراسات السابقة والدراسة الحالية تتمثل الفجوة البحثية في الاتي:-</p> <p>1- توضح اليات تطبيق مراكز لوجستية عالمية بكافة محددتها مع التطبيق بحالة عملية على ميناء دمياط</p>	<p>ركزت الدراسات السابقة على الاتي:</p> <p>1- ضرورة العمل على انشاء المراكز اللوجستية داخل الميناء لخلق القيمة المضافة للموانئ.</p> <p>2- الاهتمام بتطوير الدور اللوجستي وانشاء المراكز اللوجستية في الموانئ البحرية لارتقاء بمعدلات التشغيل بالموانئ</p> <p>3- تأثير المراكز اللوجستية على حركة التجارة العالمية والذي بدوره يدفع عجلة الاقتصاد القومي ورفع ترتيب مصر على المستوى العالمي.</p> <p>4- اهتمام العديد من الدول بإنشاء المراكز اللوجستية بهدف تشجيع الاستثمارات المحلية والاجنبية عن طريق تسهيل الاجراءات المحفزة للاستثمار.</p> <p>5- اعتماد الشركات العالمية على العديد من المقومات لتوطين المراكز اللوجستية بموانئها.</p>

المصدر: الباحث



1- مشكلة البحث

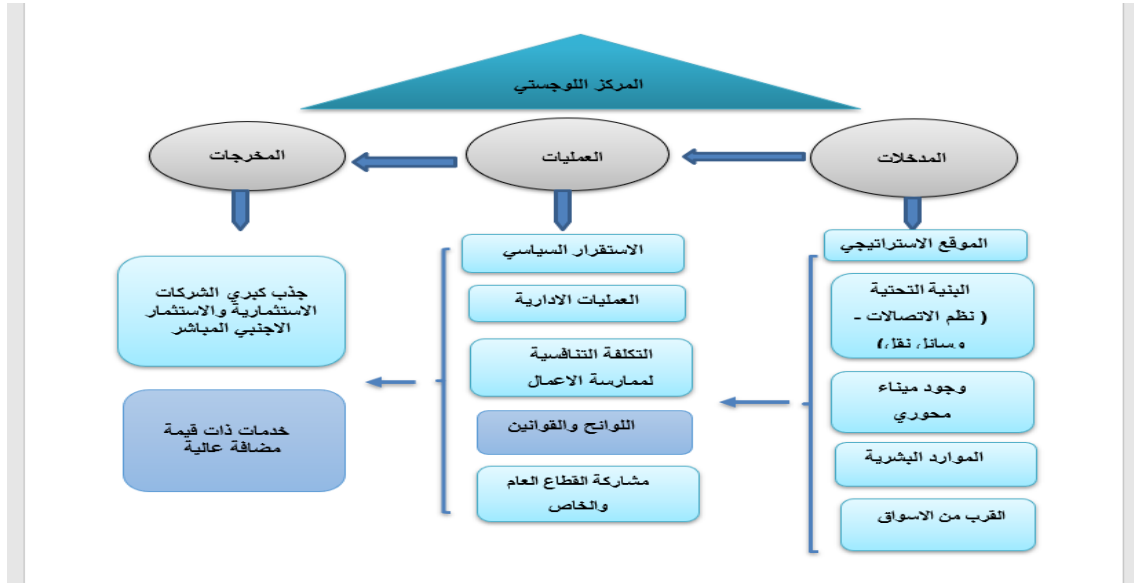
تتمثل مشكلة البحث في انخفاض معدلات الاداء لعمليات التشغيل بالموانئ، حيث تسعى كثير من الدول المتقدمة والنامية الى تطوير موانئها من حيث: تكنولوجيا بناء السفن وتداول البضائع، وزيادة عدد الارصفة، وإعادة هيكلة الموانئ التي تعاني من انخفاض اداء الادارة والتشغيل. وغيرها من الاساليب التي تستخدم للارتفاع بمستويات الاداء بالموانئ من حيث تجارة الترانزيت وتطوير الدور اللوجستي في انشاء المراكز اللوجستية بالقرب من الموانئ، حيث تعتبر المشاكل التي تؤثر على تطوير الاداء بالموانئ هي العمليات المتعلقة بمناولة البضائع والشحن والتفريغ والتخزين وعلية كيف يمكن تقليل الفاقد من المحاصيل الزراعية الجافة كالحبوب والغلغل والذي كان يهدر من منظومة التداول والنقل حيث ان مصر من اكثر دول العالم العربي مستوردة للقمح لذا لابد من اقامة مراكز لوجستية بالقرب من الموانئ وذلك من خلال: بناء صوامع واقماع لتخزين الحبوب، وانشاء مطاحن الدقيق والاعلاف، وممارسة الانشطة اللوجستية، وانشطة القيمة المضافة من خلال التصنيع والتغليف والتعبئة للحبوب والبذور المنتجة مما يساهم في تحقيق الامن الغذائي لمصر ودول المنطقة وتقليل الفجوة المحلية وتقليل الواردات. ويمكن صياغة مشكلة الدراسة في التساؤلات الآتية: -

1- ما هو أثر انشاء مراكز لوجستية عالمية على الاداء اللوجستي للموانئ

2- هل إنشاء مراكز لوجستية عالمية يؤدي الى رفع الاداء اللوجستي لميناء دمياط؟

3- ماهي المحددات اللازمة لإنشاء مراكز لوجستية؟

وباستعراض المحددات والمعايير اللازمة لإنشاء المراكز اللوجستية التي تم التوصل اليها من الدراسات السابقة يمكن توضيح الإطار النظري لتلك المحددات من خلال الرسم التوضيحي المبين كالتالي:



الشكل رقم (2) يبين المحددات اللازمة لإنشاء المراكز اللوجستية العالمية

المصدر: الباحث

2- منهجية البحث

اعتمدت الدراسة على عرض وصفي تحليلي للدراسات السابقة في انشاء المراكز اللوجستية، وكذا التجارب الناجحة بالبحث في عدد (17) ورقة بحثية للتوصل الي محددات انشاء المراكز اللوجستية، وتم التوصل الى الاطار النظري لمحددات انشاء المراكز اللوجستية ثم القيام بعمل مقابلات شخصية مع الخبراء في المجال وعرض بعض الاسئلة لمعرفة مدي اتساق تلك المحددات مع الموانئ المصرية وقد تم اختيار ميناء دمياط كدراسة حالة تمثل الموانئ المصرية حيث يتميز ميناء دمياط بقربه من مدخل قناة السويس وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا وأنه أول ميناء في مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتواءم مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، وايضاً يتميز ميناء دمياط بموقع متميز على طرق التجارة العالمية الرئيسية بين الشرق والغرب، معدل الانحراف عن طرق الملاحة الرئيسية حوالى صفر، أقل تضرراً من الظروف الجوية حيث يعمل طوال العام عدا 23 ساعة تقريباً ، كما يتميز بتقليل الانبعاثات وتقليل استهلاك الوقود، و زيادة عمليات التشغيل بالميناء بما يساهم في زيادة الكفاءة والانتاجية، كما يتوفر بالميناء وسائل النقل المتعددة وأنه مجهز بشبكة سلك حديد بطول 19.380 كيلومترا من خلال اربعة مسارات تمتد الى اربعة الميناء



المختلفة (الميناء النهري- الصوامع – البضائع العامة – الحاويات)، 11.280 كيلو متر سكك طول، 8 كيلو متر سكك فرعية، متصلاً بنهر النيل فرع دمياط بقناة ملاحية طولها 4,5 كيلومتر وعمق 5 متر تصل رصيف الميناء النهري بنهر النيل فرع دمياط، كما أن بالميناء 22 كيلو متر طرق برية متصلة بالطريق الدولي الساحلي ومنها إلى شبكة طرق تصل إلى قلب الدلتا وكل انحاء الجمهورية.

وتناولت اسئلة المقابلات الشخصية شقين رئيسيين: الاول: استعراض الوضع الحالي للأنشطة اللوجستية داخل الميناء للمحاصيل الزراعية الجافة من حيث العمليات اللوجستية والافراد القائمين عليها، ونظام النافذة الواحدة داخل الميناء، وشبكات النقل المختلفة بين الميناء ومناطق الانتاج التي تسمح بإنشاء المراكز اللوجستية، وصوامع الحبوب الجافة داخل الميناء من حيث (السعة التخزينية- المدة التخزينية – طرق النقل المستخدمة – عمليات القيمة المضافة)، وتنفيذ نظم المعلومات الخاصة بالمحاصيل الزراعية الجافة. والثاني: استعراض الإطار النظري لمحددات انشاء المراكز اللوجستية ومعرفة أي من هذه المحددات يتم الموافقة عليها وهل هناك محددات اخري يمكن اضافتها، وعلى ذلك سوف يتم استخلاص المحددات التي على اساسها سوف يقوم انشاء المركز اللوجستي للمحاصيل الزراعية.

3- المساهمة البحثية

تساهم الدراسة في تحقيق ما يلي: -

1- المساهمة النظرية للتوصل الى محددات انشاء المراكز اللوجستية والتي على اساسها تم تقديم النموذج النظري لإنشاء المراكز اللوجستية، حيث جمع الباحث جميع الدراسات السابقة والتجارب الناجحة في إنشاء المراكز اللوجستية والتي توضح محددات انشاء المراكز اللوجستية للتوصل الى نموذج نظري لإنشاء المراكز اللوجستيات للمحاصيل الزراعية الجافة.

2- يساهم هذا البحث تطبيقياً في التوصل الى اهم المشكلات والمعوقات التي تعوق من انشاء المركز اللوجستي لكي يتم تفاديها.

4- النتائج

من خلال الدراسة النظرية وما توصلت اليه الدراسات السابقة العربية والاجنبية وما تم من خلال المقابلات الشخصية مع المسؤولين بميناء دمياط تمكنت الباحثة من استخلاص مجموعة من النتائج تمثلت في الاتي: -

- اتضح ان هناك مشكلات تتعلق بتخزين ونقل وتفريغ الحبوب، حيث ان جميع شحنات الحبوب يتم تفريغها فى صوامع القطاع العام او الخاص فور وصولها الى الميناء بعد اجراء عمليات الفحص والمعينة على الشحنة وتفريغ اما في برجات او عن طريق النقل البري ويتم توزيعها بمعرفة وزارة التموين فمن الممكن ان يوزع جزء منها الى الافران او المطاحن، او يتم تخزينها عن طريق صوامع قطاع خاص وأغلبه يكون من الذرة ويتم حفظه في مخازن القطاع الخاص وهي التي تقوم بتوزيعه للمصانع لكي يتم التصنيع اما زيوت او اعلاف حيوانية. كما ان اغلب الحبوب التي تأتي الى الميناء تأتي صب، فهناك كسب صويا - فول صويا - بزلاء صب - سكر صب او ارز معبئ بمعنى انه يتم عمليات تفريغ فقط للشحنة ويتم توزيعها مباشرة عن طريق النقل، فلا يوجد أنشطة لوجستية تتم كل ما يمكن اجرائه هو التعبئة في أشوله ولا يوجد مخازن لتخزين الحبوب،

- ان الأنشطة اللوجستية الخاصة بالنقل والتفريغ والتخزين الخاصة بالحبوب تمثل مشكلة فهناك نسبة اهلاك عالية جداً من طرق التخزين، والتداول، والموازن، والنقل حيث تستخدم عربات الأهالي في عملية نقل الحبوب مما يؤدي الى اهلاك وفاقد بنسبة كبيرة، كذلك لا يوجد اماكن لتخزين الحبوب قريبة من الميناء . فقله وجود مخازن بالموانئ لتخزين الحبوب يضعف من حجم تجارة الحبوب بالموانئ وبالتالي يؤدي الى انخفاض تنافسية الموانئ المصرية.

- أن هناك مشكلات تتعلق بميكنة الصوامع حيث تنقل الحبوب عن طريق سيور وشفاطات وبالتالي هناك فاقد وهدر من الحبوب على الارض بنسبة كبيرة، مما يسمح بدخول القوارض الى الصوامع. فعدم توافر صوامع مميكنة لتخزين الحبوب داخل الموانئ يؤدي الى زيادة اهدار الحبوب وتعرضها للتلف.



- انه على الرغم من انخفاض تكاليف النقل النهري عبر الصنادل الا انه مازال يمثل مشكلة في زيادة التكلفة التشغيلية لعملية النقل نتيجة للتداول بنظام الاتجاه الواحد (One way)، وكذا عدم تكريك النهر خلال السدة الشتوية والتي تستغرق 3 شهور.
- عدم جهازية وسائل النقل البري والسكك الحديدية لنقل الحبوب الى المحافظات المختلفة والذي يؤدي الى اهدار الحبوب.
- صعوبة اجراءات الفحص والمعاينة لعينات الحبوب والتي تستغرق مدة تتراوح ما بين اسبوعين او أكثر والتي تؤدي الى تلف الحبوب.
- عدم توحيد اللوائح والقوانين بين الموانئ المصرية والتي تؤدي الى انخفاض جذب الاستثمارات الاجنبية وبالتالي انخفاض في معدلات الاداء بالموانئ المصرية.
- عدم وجود تعاقدات على عمليات القيمة المضافة الخاصة بالحبوب الجافة داخل الموانئ والتي تؤدي الى انخفاض التكلفة الكلية للمنتج.
- وبدراسة المحددات المؤثرة في انشاء المركز اللوجستي اتضح وجود العديد من المقومات التي لا بد من توافرها لإنشاء مركز لوجستي عالمي والتي تؤدي الى زيادة جودة الخدمات اللوجستية بالموانئ اهمها: الموقع الاستراتيجي المميز، توافر البنية التحتية، توافر العمالة الماهرة، التكلفة التنافسية للموانئ، سهولة الاجراءات والاعمال الادارية، الاستقرار السياسي والمالي لدولة الميناء، وجذب الاستثمار الاجنبي وكبري الشركات الاستثمارية، ومشاركة القطاع العام والخاص في العمليات اللوجستية التي تتم داخل الميناء .
- ويوضح الجدول رقم (2) المشكلات التي تم حصرها من خلال المقابلة الشخصية مع الخبراء في مجال اللوجستيات واتخاذ القرار بميناء دمياط والتي تعوق من انشاء المراكز اللوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة مع كيفية صياغة كل منها بعد مراجعة الدراسات السابقة.

جدول رقم (2) يوضح حصراً للمشكلات التي نجمت من المقابلة الشخصية وصياغتها بعد مراجعة الدراسات السابقة

الخبراء الممثلين للدراسة	طبيعة المشكلات	صياغة المشكلة بعد مراجعة الدراسات السابقة
مركز الخدمات اللوجستية	مشكلات خاصة بالأنشطة اللوجستية داخل الميناء بالنسبة للمحاصيل الزراعية الجافة	<ul style="list-style-type: none"> - عدم وجود مخازن لتخزين الحبوب. - عدم وجود صوامع مميكنة مما يؤدي الى اهدار وتلف للحبوب. - عدم وجود موازين معايرة بمعدلات ثابتة (not stander). - الحبوب الجافة. - تداول الحبوب بالصنادل بنظام الاتجاه الواحد (one way). - عدم جهازية النقل البري لنقل الحبوب. - عدم جهازية السكك الحديدية لنقل الحبوب. - صعوبة في اجراءات الفحص والمعاينة.
ادارة الاستثمار	المستثمرين اجانب	<ul style="list-style-type: none"> - عدم وجود تعاقدات مع مستثمرين اجانب لإنشاء المراكز اللوجستية للمحاصيل الزراعية
نظم المعلومات والتوثيق ودعم اتخاذ القرار	القيمة المضافة	<ul style="list-style-type: none"> - عدم وجود قيمة مضافة للمحاصيل الزراعية الجافة ومقتصراً على التشوين في أشوله.
	اللوائح والقوانين	<ul style="list-style-type: none"> - عدم توحيد للوائح والقوانين الخاصة بالتعريفية الجمركية بين الموانئ المصرية.

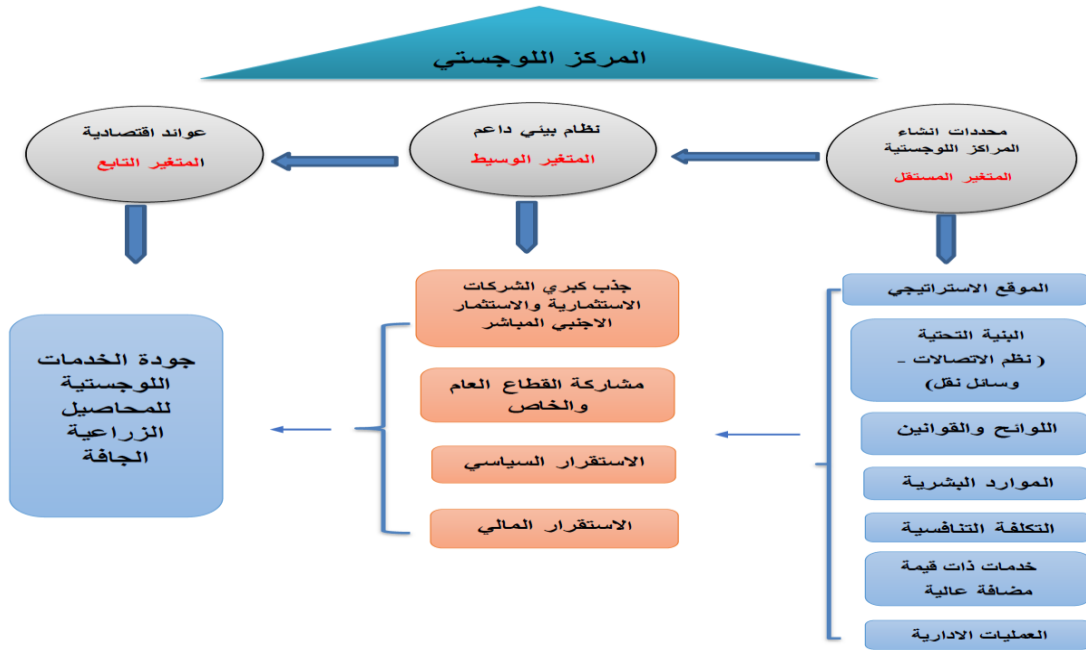
المصدر: المقابلة الشخصية مع الخبراء بمجال اللوجستيات واتخاذ القرار بميناء دمياط اعداد الباحث



وبسؤال المسؤولين ومتخذي القرار عن أي من هذه المحددات يتم الموافقة عليها ولماذا، وهل هناك محددات يتم اضافتها لم تذكر، افادوا بان يجب إضافة محددين وهما الاستقرار المالي وجودة الخدمات اللوجستية، كذا افادوا بفصل نموذج الاطار النظري الى نموذجين لكل من الموظفين بالميناء وعملاء الشحن والتفريغ كلاً على حدا، وتم التوصل الى النموذج النظري لإنشاء المراكز اللوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة، فالمنظومة اللوجستية في ادارة الموانئ هي نظام مثل جميع الانظمة الادارية التي يتطلب وجود مدخلات يتم معالجتها حتي يتسنى الوصول الى اهداف او مخرجات، لذا تعتبر محددات انشاء المراكز اللوجستية متطلبات لإدارة الموانئ اللوجستية التي تتمثل في كل من الموقع، البنية التحتية من وسائل نقل ونظم اتصالات، اللوائح والقوانين، و الموارد البشرية، التكلفة التنافسية، خدمات القيمة المضافة، العمليات الادارية، ووجود نظام داعم يتمثل في الاستقرار السياسي لدولة الميناء، ومشاركة القطاع العام والخاص، الاستقرار السياسي، وجذب كبرى الشركات الاستثمارية والاستثمار الاجنبي المباشر حتى يتم الوصول الى مخرجات الاداء التي تتمثل في جودة الخدمات اللوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة. وعليه يوضح النموذج التالي محددات انشاء المراكز اللوجستية كمتغير مستقل والنظام البيئي الداعم كمتغير وسيط والعوائد الاقتصادية متمثلة في جودة الخدمات اللوجستية كمخرجات للأداء كمتغير تابع لكل من موظفي الموانئ والعملاء في شركات الشحن والتفريغ للمحاصيل الزراعية الجافة.

يمكن توضيح الإطار النظري لتلك المحددات بناء على ما تم من خلال المقابلات الشخصية من خلال الرسم التوضيحي المبين كالتالي: -

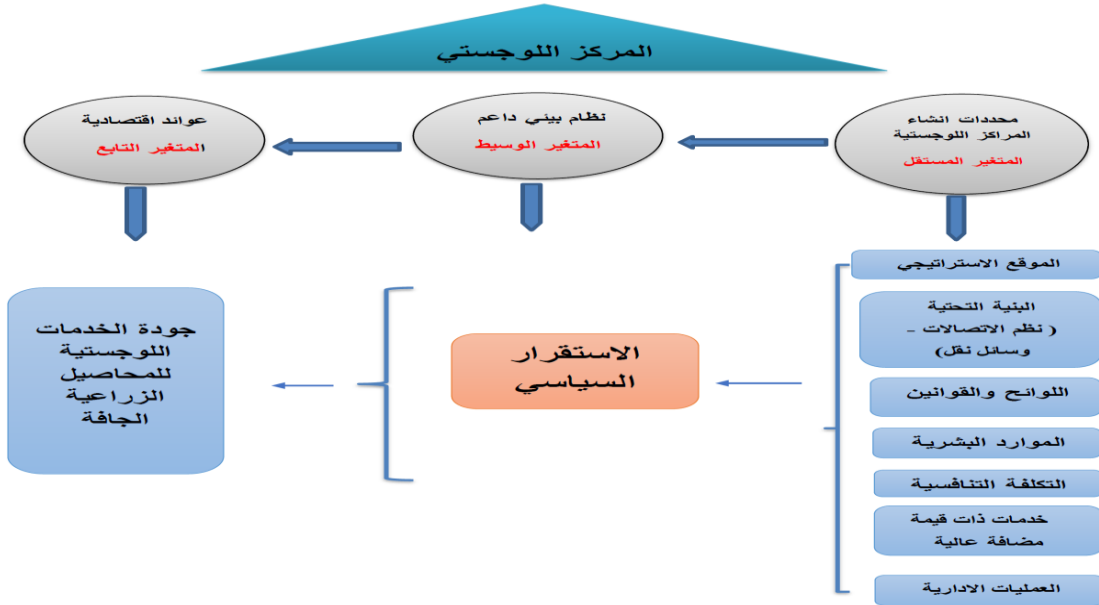
نموذج مقترح لإنشاء مراكز لوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة بالموافى المصرية - دراسة حالة على ميناء دمياط - رانيا محمد علي سمك



ويوضح الشكل رقم (3)

النموذج النظري لإنشاء المراكز اللوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة بالنسبة للموظفين

المصدر: إعداد الباحث



ويوضح الشكل رقم (4)

النموذج النظري لإنشاء المراكز اللوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة بالنسبة للعملاء

المصدر: إعداد الباحث



الخلاصة

في ضوء ما توصلت اليه الدراسات السابقة العربية والاجنبية تم التوصل الى الإطار النظري لمحددات انشاء المراكز اللوجستية ولمعرفة مدى صحة الإطار النظري والتصديق عليه تم إجراء المقابلات الشخصية مع المسؤولين بميناء دمياط حتى يمكن الوصول الي النموذج المفاهيمي لمحددات انشاء المركز اللوجستي وتقديم نموذج نظري لمحددات انشاء مركز لوجيستي للمحاصيل الزراعية الجافة بالموانئ المصرية، بالإضافة الى تحليل الوضع الحالي للموانئ والوقوف على اهم المشكلات والمعوقات التي تعوق من انشاء المراكز اللوجستية.

وفي ضوء نتائج الدراسة التي تم التوصل اليها سواء النظرية او التطبيقية توصي الباحثة بعمل استبيان في الدراسات المستقبلية يوضح اليات تفعيل المركز اللوجستي للمحاصيل الزراعية الجافة بالموانئ المصرية بالمحددات التي تم الاتفاق عليها مع الخبراء بميناء دمياط، والتي سوف تؤدي الى رفع كفاءة الاداء اللوجستي للموانئ المصرية وزيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية.

المراجع العربية

ابو العطار، خالد (2020)، مقومات وأنواع المراكز اللوجستية، [http:// rattibha.com](http://rattibha.com)
2020/10/11.

بوشول السعيد واخرون 2019، اهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري، دراسة
حالة: الامارات العربية المتحدة.

ثابت، محمد سيد محمد (2011)، أثر النقل متعدد الوسائط في دعم كفاءة المراكز اللوجستية في
الموانئ المصرية، رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،
ص 34.

حسن مصطفى شمعة، نهلة (2011)، لوجستيات النقل من الباب للباب وأثره على تيسير التجارة
الدولية، رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص
34.

رصاع حياه (2019)، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية بعنوان " دور اللوجستيات فى تطوير
الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، 2019.

سويدان، دعاء محمد صالح محمد (2021)، إطار مقترح لكيفية انشاء وادارة المراكز اللوجستية
فى جمهورية مصر العربية.

سويدان، دعاء محمد صالح محمد (2021)، دور ادارة المراكز اللوجستية فى زيادة كفاءة الموانئ
البحرية المصرية والاجنبية.

شوائل، احمد عبد الهادي (2012)، دور اللوجستيات فى رفع الكفاءة الاقتصادية للموانئ " دراسة
تطبيقية على ميناء طرابلس"، رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
والنقل البحري، ص 38.

الشيخ، رانيا محمد على (2018)، العوامل المؤثرة فى إنشاء المراكز اللوجستية بمنطقة قناة
السويس مقارنة مع سنغافورة وبنما ودبي – رسالة ماجستير – كلية التجارة – جامعة قناة
السويس – قسم الاقتصاد.



فؤاد عبد الرحمن، رشا / محمود حسين، منى (2015)، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات
مالوج (4)، مقومات ومعوقات اقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور قناة السويس،
29-31 مارس 2015.

فواز العلمي (2020)، النهوض بخدماتنا اللوجستية لتطوير النقل البحري، جريدة العرب الاقتصادية
الدولية.

محمد، محمد نصر الدين أحمد (2018)، العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية – ورقة
بحثية مقدمة الى المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئة – جامعة قناة السويس – كلية
التجارة بالإسماعيلية.

محمد على، شريهان (2018)، أثر تطوير الانشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية
المصرية – دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد.

النحراوي، ايمن (2016)، ادارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2016، ص 364،
346.

المراجع الاجنبية

Balan Sundarakani (2017) “Transforming Dubai Logistics Corridor into a Global Logistics Hub”.

Munoz, D., and Rivera Virguez,M.L.(2010) “ Development of Panamas as a logistics Hub and the impact on location America.

Jose Tongazon (2014), Determinants of Competitiveness in Logistics: Implications for the Region



الملاحق

بروتوكول مقابلة شخصية شبه منتظمة

العنوان

" التعرف على جاهزية ميناء دمياط لإنشاء مراكز لوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة وايضاً التعرف على محددات إنشاء تلك المراكز "

الهدف

- استعراض الواقع الحالي لميناء دمياط ومدى جاهزيته في إنشاء المراكز اللوجستية
- متطلبات إنشاء مراكز لوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة
- استعراض الإطار النظري لمحددات إنشاء المراكز اللوجستية

المشاركين والإجراءات

تجري المقابلة الشخصية مع كل من

- نائب مجلس الإدارة للتخطيط وشؤون الاستثمار
- مدير الإدارة العامة للعمليات
- نائب رئيس مجلس الإدارة p للتشغيل
- مدير مركز الخدمات اللوجستية

مقدمة

اشكر سيادتكم حضور المقابلة الشخصية التي أجريت اليوم بشكل رئيسي لمناقشة الوضع الحالي لميناء دمياط في إنشاء المراكز اللوجستية ومدى جاهزيته وتحديد من يقوم بالعمل ومن لديه المعلومات الأخرى مع عرض نموذج بمحددات إنشاء المراكز اللوجستية، شكراً على مشاركتكم في هذه المقابلة واجوبتكم قيمة للغاية، سيتم تسجيل هذه المقابلة والاحتفاظ بها بسرية تامة وسيتم استخدامها فقط في هذا البحث العلمي.

أولاً: الوضع الحالي لميناء دمياط في إنشاء المراكز اللوجستية

- 1- ما هو الوضع الحالي بالنسبة للأنشطة اللوجستية التي تتم داخل الميناء من حيث العمليات اللوجستية والأفراد القائمين عليها؟
- 2- ما هو الوضع الحالي بالنسبة لنظام النافذة الواحدة داخل الميناء؟
- 3- ما هو الوضع الحالي بالنسبة لمشاركة القطاع الخاص والمستثمرين الأجانب في تطوير العملية اللوجستية داخل الميناء؟
- 4- ما هو الوضع الحالي بالنسبة لشبكات النقل المختلفة بين الميناء ومناطق الإنتاج التي تسمح بإنشاء المراكز اللوجستية؟
- 5- ما هو الوضع الحالي بالنسبة لصوامع الحبوب الجافة داخل الميناء من حيث (السعة التخزينية- المدة التخزينية - طرق النقل المستخدمة - عمليات القيمة المضافة)؟
- 6- ما هو الوضع الحالي بالنسبة لتنفيذ نظم المعلومات الخاصة بالمحاصيل الزراعية الجافة؟

ثانياً: الإطار النظري لمحددات إنشاء المراكز اللوجستية

أسفرت الدراسات السابقة على أن الإطار النظري لمحددات إنشاء المراكز اللوجستية هي:

- 1- الموقع الجغرافي
- 2- البنية التحتية
- 1- نظم اتصالات
- 2- وسائل نقل
- 3- وجود المركز اللوجستي ضمن ميناء محوري ومطار
- 4- توافر العمالة الماهرة
- 5- كفاءة العمليات الإدارية
- 6- القرب من الأسواق
- 7- اللوائح والقوانين والبيئة التشريعية الملائمة
- 8- استقرار سياسي لدولة الميناء
- 9- التكلفة التنافسية لممارسة الأعمال



10- مشاركة القطاع العام والخاص

11- خدمات ذات قيمة مضافة عالية

وعليه أي من هذه المحددات يتم الموافقة عليها ولماذا؟، وهل هناك محددات إضافية في ميناء
دمياط لم تذكر ولماذا؟.