

الدور الاقتصادي للمناطق اللوجيستية ومقومات نجاحها

إعداد

د. جيهان سيد محمد مصطفى

مدرس بجامعة ٦ أكتوبر – كلية الاقتصاد والإدارة – قسم الاقتصاد

الملخص

يهدف البحث الى التعرف على المقومات الاقتصادية للمناطق اللوجيستية ودورها في تعزيز قدره التنافسيه للمواني البحريه ودراسه المعوقات الاداريه و الفنيه لهذه المناطق لرفع الكفاءه الاقتصاديه بها.

وكلما تحسنت نظم اللوجستيات ، فان الاستهلاك والانتاج بيدان في الانفصال جغرافيا ومن ثم سوف تتخصص بعض المناطق في السلع التي يمكن انتاجها بكفاءه ويمكن تصدير فائض الانتاج الى مناطق اخري ، ويقتصر استيراد البضائع التي لا يتم انتاجها محليا و عمليه التبادل هذا المبدأ الميزه المقارنه وعند تطبيق هذا المبدأ على الاسواق العالميه فان ذلك يساعد في معرفه اسباب ارتفاع مستوى التجاره العالميه التي تحدث منذ عام ٢٠١٨ من القرن الواحد والعشرون حيث يسمح نظام اللوجستيات الكفاء للتجاره العالميه بان تستفيد من القدرات الانتاجيه حيث تسهم في رفع مستوى المعيشه الاقتصادي.

الكلمات المفتاحيه:

الفصل الجغرافي geographical separation - الامكانات الاقتصاديه
economic potentials – المجالات اللوجستيه logistical areas – المناطق الحره
free zones- تخطيط استراتيجي strategic planning – مراكز اللوجستيه
logistics centers- القيمه المضافه value Added .

Abstract

The research aims to identify the economic potentials of logistical areas and their role in enhancing the competitiveness of sea ports and examine the administrative and technical obstacles that face these areas in order to raise their economic efficiency.

The developed logistics systems enhance and raise the geographical separation between the consumption and production. Thus, some regions will specialize in commodities that can be produced efficiently; the surplus production can be exported to other regions; and the imported goods will be limited to the goods that cannot be locally produced. So, the exchange process will be limited. This principle is of a comparative advantage, as if applied to global markets, this helps identify the reasons for the increase of global trade that has occurred since 2018. In fact, an efficient logistics system allows global trade to benefit from the productive capabilities as it contributes to raising the standard of economic living.

مقدمه

اصبحت الخدمات اللوجيستية تمثل اهميه اكبر من كونها مناطق للتخزين واصبحت تقدم العديد من الخدمات اللوجيستيه وخدمات القيمه المضافه وخدمات النقل حيث ان الفرق بين مناطق التخزين والمراكز اللوجيستيه هي انها مراكز يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامه الصنع و المكونات بهدف اجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئه، تغليف ، معالجات صناعيه، لصق، العلامات التجاربه واعاده شحنها الى السوق

لتصل الى المستهلك النهائي وتتم كل هذه العمليات بمراكز اللوجيستيات بهدف تخفيض التكاليف الكليه والاستفاده من التخصص وتقسيم العمل

مشكله الدراسه

تمثل مشكله الدراسه فى ان هناك العديد من المشاكل الفنيه و الاداريه والتي يمكن ارجاعها الى عدم توافر البنيه التحتيه لتحسين اداء المناطق اللوجيستيه لذا يمكن صياغه مشكله البحث فى التساؤل التالي: الى اى مدى تؤثر الانشطه اللوجيستيه على تطور الاداء الاقتصادي؟

اهداف الدراسه

- 1- التعرف على المقومات الاساسيه للمناطق اللوجيستيه.
- 2- محاوله الوصول الى اطار تنظيمي للمناطق اللوجيستيه.
- 3- تقديم مجموعه من التوصيات والمقترحات لرفع كفاءه المناطق اللوجيستيه.

اهميه الدراسه

تتمثل فى اسهام هذه الدراسه فى زياده المعرفه النظرية و امكانيه التوصل الى مدى قدره المناطق اللوجيستيه على رفع كفاءه الاداء الاقتصادي وكذلك التعرف على مقومات المناطق اللوجيستيه.

فروض الدراسه

- 1- لا يوجد تاثير للمناطق اللوجيستيه على رفع كفاءه الموانى
- 2- تستطيع المناطق اللوجيستيه زياده القدره التنافسيه للموانى البحريه.

حدود الدراسة

الحدود المكانية: مصر

الحدود الزمنية : ٢٠٠٠-٢٠١٩

منهج الدراسة: اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي

خطه الدراسة: سوف نتناول هذه النقاط

المبحث الاول: مفهوم المناطق اللوجيستية وتطورها

المبحث الثاني: دور وأهمية المناطق اللوجيستية

المبحث الثالث: الإستفادة من تجارب العالم لإقامة منطقة لوجيستية بمصر

المبحث الاول: مفهوم المناطق اللوجيستية وتطورها

اولا: تعريف المناطق اللوجيستية

هناك العديد من المصطلحات التي استخدمت لوصف المناطق اللوجيستية واختلف مفهومها من بلد إلى آخر طبقاً للدور الذي تلعبه داخل سلاسل الإمداد وقد وضحت أهميتها عندما استطاع عدد كبير من المصدرين والمستوردين والمنتجين الاستغناء في منشأتهم عن مراكز التخزين والتوزيع إدى إلى إنشاء ما يسمى بأرضية الإمداد (المناطق اللوجيستية) ومع زيادة أهمية اللوجيستيات وتنوع الخدمات اللوجيستية تعاضم دور المناطق اللوجيستية وأصبحت تمثل أكثر من مناطق للتخزين وأصبحت تقدم العديد من الخدمات اللوجيستية وخدمات القيمة المضافة وخدمات النقل.

وقد قام العديد بوضع تعريف لمفهوم المناطق اللوجيستية يمكن عرضها في الآتي:

١- عرفها **Michel savy & Xiaoming liu**: على أنها منطقة تشمل الأنشطة المتخصصة في الخدمات اللوجيستية والأنشطة ذات الصلة بها.

عرفها savy: على أنها موقع مهياً يضم المعدات بما في ذلك المرافق والاتصالات الخاصة بشبكات البنية التحتية. فأرضية اللوجيستيك هي المركز الذي ينظم تدفق السلع والمعلومات.

وهي أيضاً مكان متميز من حيث السيطرة أين يمكن أن تكون التدفقات اللوجيستية كما تعتبر مكان مخصصاً للقيام بالأنشطة التالية:

- ١- التجميع والتفكيك.
- ٢- جمع المنتج في رزم.
- ٣- إدارة المخزون والمخازن.
- ٤- التعبئة والتغليف.
- ٥- وضع العلامات على المنتج.
- ٦- تحضير الطلبات.
- ٧- عدد كبير من المهام ذات الصلة بإدارة المعلومات (إدارة المخزون).
- ٨- الخدمات التنظيمية الإدارات: (الجمارك، الرقابة الصحية، شرطة الحدود والبنوك، الخ).

٢- تعريف القانون رقم ٤٦ لسنة ٢٠١٢ لدولة البحرين بشأن المناطق اللوجيستية:

وهي منطقة تزاوّل فيها الأنشطة الخدمية الداعمة التي يتم بواسطتها تجميع السلع الوسيطة أو تامة الصنع أو المواد الخام بهدف إجراء خدمات القيمة المضافة عليها مثل الفرز التوزيع والتغليف والتجميع ثم إعادة شحنها أو تصديرها إلى داخل الدولة أو خارجها مع إقامة المنشآت اللازمة لمزاولة تلك الأنشطة.

٣- تعريف الاتحاد الأوروبي:

هي مركز لوجيستي يقام في مساحة معينة حيث يتواجد به جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل والخدمات اللوجيستية وتوزيع البضائع وينفذ على أساس تجاري، من خلال مختلف المشغلين من أجل العبور الوطني والدولي.

٤- مراكز اللوجيستيات logistic centers:

هو الموقع الذي يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة، تغليف، معالجات صناعية، لصق العلامات التجارية... الخ، وإعادة شحنها إلى السوق لتصل إلى المستهلك النهائي وتتم كل هذه العمليات بمراكز اللوجيستيات بهدف تخفيض التكاليف الكلية والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل.

الفرق بين مراكز التوزيع ومراكز اللوجيستيات:

هي الأماكن التي ينقل إليها البضائع بهدف التخزين في أماكن قريبة من الأسواق النهائية دون إجراء أي عمليات إضافية لها فهي تحقق توفير الوقت دون إضافة أي قيمة للبضائع وهذا هو الفرق الرئيسي بينها وبين مراكز اللوجيستيات التي يتم فيها العمليات اللوجيستية والتنسيق اللوجيستي

مركز الخدمات اللوجيستية الدولي international Logistics Hub:

هو المكان الذي يوجد فيه مجموعة كاملة من الخدمات اللوجيستية الدولية في متناول الجميع من أجل خدمة الطلب في السوق للخدمات اللوجيستية الدولية.

المناطق اللوجيستية كأحد أشكال المناطق الحرة:

اعتبرها البعض أحد أشكال المناطق الحرة وهي ما يسمى بمناطق تشغيل أو تجهيز الصادرات وتعتبر نموذج متخصص لمنطقة التجارة الحرة وتكون عادة قريبة من

الميناء وهي تجمع بين خصائص المنطقة الحرة التجارية والمناطق الصناعية ويطلق عليها مراكز اللوجيستيات.

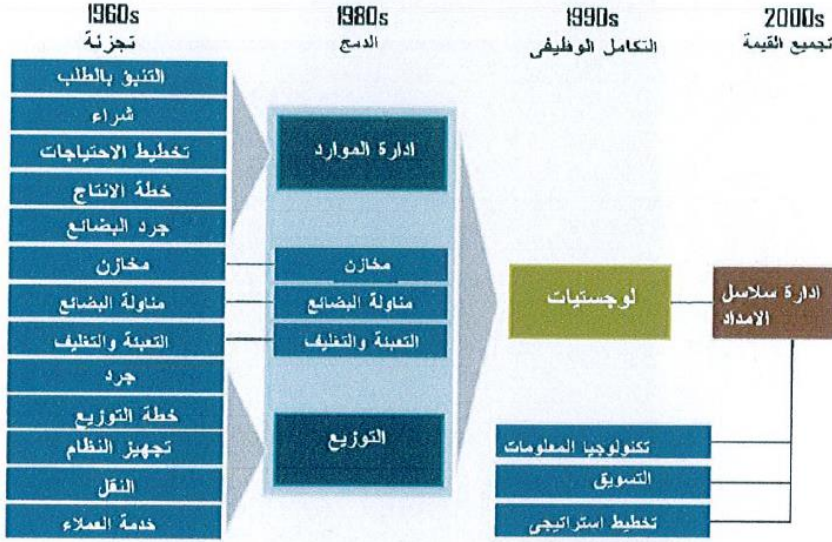
فأرضية اللوجستيك هي منشأة مجهزة يتم إقامتها لإتمام النقل متعدد الوسائط وتحقيق المفاهيم اللوجيستية ومنع تكديس الموانئ البحرية والجوية، تحقيق قيمة مضافة مع ضرورة أن يتوفر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة وشبكة اتصالات عالية الكفاءة.

ثانياً: تطور المناطق اللوجيستية

قد تم تطور الخدمات اللوجيستية بدرجة عالية من التكامل والتتابع وقد ظهر ذلك عام ١٩٦٠ عندما عرفت المناطق اللوجيستية على أنها مراكز تحسين الإنتاج المستقبلية.

وأدى ذلك إلى الدمج بين وظيفتين وهم إدارة الموارد والتوزيع المادي وقد تم تفعيل ذلك عام ١٩٩٠ عند ظهور العولمة التي دفعت العالم نحو التكامل الوظيفي وظهور اللوجيستيات بالمعنى الحقيقي حيث أصبحت جميع عناصر سلسلة التوريد جزءاً من منظور إدارة واحدة.

ومع ذلك فعند تنفيذ تكنولوجيات المعلومات والاتصال الحديثة أصبح التكامل أكثر اكتمالاً مع ظهور إدارة سلسلة التوريد والشكل رقم (٣-١) يوضح مراحل تطور الخدمات بالمناطق اللوجيستية من فترة الستينيات إلى بداية الألفية الثانية.



شكل رقم (١): تطور المناطق اللوجيستية

Sours: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/evolutionlogistics.html>, 11/10/2015

المناطق اللوجيستية وعلاقتها بالمناطق الاقتصادية الخاصة:

تعتبر المناطق الاقتصادية الخاصة أداة مفيدة من أجل تحقيق إستراتيجية شاملة للنمو الاقتصادي لتعزيز القدرة التنافسية الصناعية وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر خاصة في البلدان النامية ولقد لاقت المناطق الاقتصادية الخاصة نجاحًا كبيرًا خاصة في شرق آسيا وأمريكا اللاتينية. ولقد انتشرت المناطق الاقتصادية الخاصة حول العالم فحسب بعض التقديرات، هناك ما يقرب من ٣٠٠٠ منطقة في ١٣٥ دولة اليوم، وهو ما يمثل أكثر من ٦٨ مليون فرصة عمل مباشرة وأكثر من ٥٠٠ مليار \$ عائد من هذه المناطق على اختلاف أنواعها وأشكالها.

تأسست أول "منطقة حديثة" في أيرلندا في عام ١٩٥٩. ومنذ ذلك الحين بدأت المناطق اللوجيستية في الانتشار وتعددت أشكالها وأنواعها ويمكن حصرهم في الآتي:

مناطق التجارة الحرة: وهي مناطق معافاة من الرسوم الجمركية ويوجد بها المخازن والمستودعات ومناطق التوزيع وتسهيلات تجارية وتتضمن عمليات إعادة الشحن والتصدير.

مناطق تجهيز الصادرات (مراكز اللوجيستيات): وهي عادة تستهدف البضائع الموجهة للتصدير فيتم فيها التصنيع أو وضع قيمة مضافة لبضائع الموجهة للتصدير مثل التجميع والتغليف ووضع المصلفات وغيرها كما يتوفر بها المخازن والمستودعات المخصصة.

مناطق المشاريع: وهي تستهدف المناطق الحضرية التي تعاني من الركود من أجل تحفيزها من خلال بعض التشريعات والاستثمارات المختلفة.

الموانئ الحرة: وهي عادة مساحة محددة داخل الميناء البحري أو الجوى وهي تسمح باستيراد وتصدير السلع وأداء الخدمات اللوجيستية كما أنها تشمل جميع أنواع الأنشطة، بما في ذلك السياحة ومبيعات التجزئة والإذن بالإقامة في الموقع، في إطار قانوني على درجة عالية من الحرية الاقتصادية وتقع تحت إدارة هيئة الميناء.

المصانع المخصصة لتجهيز الصادرات: توفر نظم الحوافز للشركات الفردية بغض النظر عن الموقع فالمصنع لا يجب أن يكون بموقع معين حتى يحصل على الامتيازات الخاصة بالمناطق الاقتصادية.

المناطق المتخصصة: وهي التي تشمل صناعات محددة مثل البتروكيماويات أو الإلكترونيات مثل الحقائق التكنولوجية وغيرها وعادة ما توجد بالقرب من المطارات.

مما سبق يمكن تلخيص مفهوم المناطق الاقتصادية الخاصة في أنها المناطق التي تعتنى بترويج الصادرات وتشجيع الصناعات الموجهة نحو التصدير وتنمية قطاع

الأنشطة التجارية كما أنها تهدف إلى تشجيع قطاعات متعددة وتتضمن الإنتاج الصناعي ومشروعات تجارة وخدمات الإنتاج الزراعي والسياحة والصناعة الخاصة.

جدول رقم (١) الأنواع المختلفة للمناطق الاقتصادية الخاصة

نوع المنطقة	هدف الإشاء	حجم المنطقة بالفدان	الموقع المثالي	الأنشطة الملائمة	الأسواق	أمثلة
مناطق تجارة حرة	دعم التجارة	أقل من ١١٩ فدان	ميناء رئيسي	المراكز التجارية والأنشطة المتصلة بالتجارة	المحلية وإعادة التصدير	كولون بنما
مناطق تجهيز الصادرات التقليدية	تصدير البضائع المصنعة أو التي أجرى عليها صناعات تحويلية أو قيمة مضافة	أقل من ٢٣٨ فدان (مع اعتبار المساحة الكلية منطقة تجهيز صادرات)	لا يوجد	التصنيع وعمليات أخرى ذات صلة	معظمها للتصدير	كراشي باكستان
مناطق تجهيز الصادرات المختلطة	تصدير البضائع المصنعة أو التي أجرى عليها صناعات تحويلية أو قيمة مضافة	أقل من ٢٣٨ فدان (مع اعتبار جزء من المنطقة منطقة تجهيز الصادرات)	لا يوجد	التصنيع وعمليات أخرى ذات صلة	التصدير والأسواق المحلية	تايلاند
الموانئ الحرة	التنمية المتكاملة	أكبر من ١٠٠ م ^٢	لا يوجد	استعمالات متعددة	محلية وداخلية وللتصدير	العقبة في الأردن
مناطق المشاريع	تنشيط الحضري	أقل من ١١٩ فدان	المناطق الحضرية أو الريفية المتعثرة	استعمالات متعددة	محلية	شيكاغو
المصانع المخصصة لتجهيز الصادرات	تصدير البضائع المصنعة أو التي أجرى عليها صناعات تحويلية أو قيمة مضافة	تختلف حسب الحاجة	المناطق المفتوحة بالقرب من المدن	التصنيع وعمليات أخرى ذات صلة	التصدير	المكسيك

The Multi-Donor Investment Climate Advisory Services of the World Bank Group (FIAS) page 10

المبحث الثاني: دور وأهمية المناطق اللوجيستية

اولاً: أهمية المناطق اللوجيستية

- الجمع بين مختلفة مقدمي خدمات النقل واللوجيستيك، وتقديم تشكيلة أوسع من الوجيهات، الخدمات التخزين، التعبئة والفرز، ... الخ (بأقل تكلفة) مما يؤدي إلى زيادة المنافسة والتعاون بين مقدمي الخدمات اللوجيستية.
- توفير الأماكن لجعل تنظيم وتوريد السلع أفضل وكذلك التوصيل إلى المدن القريبة والمراكز الصناعية.
- تعمل على توفير مقدمي الخدمات التالية: الأمن، الرقابة الجمركية، البيطرة، محطة خدمة واصلاح السيارات، التأمينات، المصارف، ...
- تقليل التكاليف الاجتماعية المتعلقة بالبيئة والأمن من خلال توفير وسائط نقل بديلة، تبسيط حركة المرور في المناطق الحضرية، مما يتيح التحكم بصورة أفضل في المركبات وتحسين تعبئتها.
- استكمال وربط حلقات النقل المتعدد الوسائط.
- تحقيق مفاهيم اللوجيستيك وتقليل تكاليف النقل.
- منع التكدس بالموانئ البحرية.

الأهمية الاقتصادية للمناطق اللوجيستية:

العمليات التي تتم داخل المناطق اللوجيستية كانت تتم قديماً داخل مناطق الإنتاج أو التخزين لكن هناك عوامل اقتصادية أدت إلى فصل هذه العمليات وإسنادها إلى مراكز متخصصة وتتمثل هذه العوامل في التالي:

١- الوفورات الخارجية: تعمل اللوجيستيات على تحقيق مبدأ اقتصاديات الحجم التي تؤدي إلى انخفاض التكلفة الإجمالية للسلعة وتقسيم العمل يؤدي إلى تخفيض متوسط

تكلفة الإنتاج وهذه الوفورات تتم عند إخراج هذه العمليات خارج الشركة الأم لذا تسمى بالاقتصاديات الخارجية.

٢- القرب من السوق: نقل السلع مفككة وتجميعها بالقرب من الأسواق يحقق عوائد اقتصادية أكثر خاصة تكلفة النقل حيث يعمل على نقل كميات أكبر في نفس المساحة ولعل أبرز الأمثلة هي صناعة السيارات.

٣- القيمة المضافة: يتم بالمناطق اللوجيستية عمليات إنتاجية تضيف للمنتج خصائص جديدة مما يزيد من قيمة السلعة النهائية وتحقيق مكاسب للجميع.

ثانياً: الهدف من إنشاء المناطق اللوجيستية

- ١- خفض التكاليف الإجمالية.
- ٢- سرعة تنفيذ طلب العميل.
- ٣- زيادة الجودة.
- ٤- خلق منطقة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية وإنعاش اقتصاد الدولة.
- ٥- استقدام نظم تكنولوجيا حديثة.
- ٦- المساهمة في خلق خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة الاحتكاك بخبرات عالمية.
- ٧- المساهمة في زيادة الدخل القومي.
- ٨- ربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية.
- ٩- دعم فرص المنافسة في الأسواق الخارجية وتنشيط حركة الأسواق المحلية.
- ١٠- دعم القدرة التنافسية للميناء.

المبحث الثالث: الاستفادة من تجارب العالم لإقامة منطقة لوجيستية بمصر

اولاً: أهمية مصر وموقفها العالمي بالنسبة للوجيستيات وسلاسل التوريد

مصر لها دور أساسي في سلسلة التوريد العالمية وذلك بفضل دورة الإنتاج والاستهلاك وتفعيلها من خلال وجود ٨٥ مليون مواطن وهو ما يجعل مصر الدولة الرئيسية في شمال أفريقيا، بالإضافة إلى منطقة العاصمة القاهرة حيث يعيش أكثر من ١٥ مليون نسمة مما يجعلها ثاني أكبر مدينة أفريقية بعد لاجوس، فأهمية مصر مستمدة بالكامل من موقعها الجغرافي الذي يقع في تقاطع التدفقات البحرية الرئيسية بين الشرق والغرب في نصف الكرة الشمالي حيث تقع في قلب ثلاث قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا بالإضافة إلى المنافذ البحرية الطويلة وامتلاكها لقناة السويس المعبر الأهم في العالم الذي يربط بين دول أوروبا وشرق آسيا وتمر فيها أكثر من ١٥% من حركة التجارة العالمية والشكل التالي يمثل تدفقات البضائع عن طريق الأسهم التي تشير إلى القيمة المطلقة من حيث حجم السلع التي تمر عبر قناة السويس.

وعلاوة على ذلك، فإنها تمتلك موانئ هامة عالمياً فإن ميناء الإسكندرية وبورسعيد ودمياط من ضمن أفضل ١٠٠ ميناء على مستوى العالم. كما تمتلك مصر إتصالية عالية بالإسواق العالمية فتحتل مصر المركز رقم ٣٩ في الإتصال بالإسواق العالمية بالإضافة إلى وجود سوق محلية ضخمة فتحتل المركز رقم ٢٩ على مستوى العالم في حجم السوق ومع ذلك فإن قدرتها على الإتصال به ضعيفة فإنها تحتل المركز رقم ١٢٨ للإتصال بالإسواق المحلية.

وعلى الرغم من تميز مصر الجغرافي وامتلاكها أكبر سوق محلي نسبة لعدد السكان وتوافر الموانئ المحورية العالمية نجد أن ترتيب مصر رقم ٦٣ على مستوى العالم وبمقارنة ذلك مع الدول المحيطة في منطقة الشرق الأوسط فنجد أن الإمارات العربية المتحدة تحتل المركز رقم ٢٧ وقطر ٢٩ وتركيا ٣٠ والسعودية ٤٣ وإسرائيل ٣٦.

من خلال ما سبق فالجدول التالي يوضح ترتيب مصر بالنسبة للعالم مصر بالنسبة للمتغيرات التي تم تحديدها من خلال الدراسة كما تم ترتيب المتغيرات تنازلياً حسب القيمة النسبية لها التي تم تحديدها مسبقاً من خلال البحث.

جدول رقم (٢): ترتيب مصر العالمي بالنسبة للمتغيرات داخل الدراسة

Component	مصر	المتغير	م	Component	مصر	المتغير	م
١				١			
0.75713	٩٠	خطوط الهاتف الثابت/١٠٠ البوب	٢٠	0.92416	٧٢	توافر ونوعية خدمات النقل	١
0.75441	١١٨	مدى الهيمنة على السوق	٢١	0.91390	١٠٩	كفاءة وشفافية إدارة الحدود	٢
0.75370	١١٩	نسوية حالات الإعسار	٢٢	0.89974	١٣٩	الاعتماد على الإدارة المهنية	٣
0.74902	٨٢	نسبة الشحنات التي تصل في الميعاد	٢٣	0.89528	٩٩	توافر خدمات الأبحاث والتدريب	٤
0.74160	١٣١	سهولة ممارسة الأعمال التجارية	٢٤	0.86280	٦٠	توافر واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	٥
0.73034	١٥١	عبء الإجراءات الجمركية	٢٥	0.85509	٧٣	كفاءة وجودة الخدمات اللوجيستية	٦
0.72213	١٣٣	فعالية سياسة مكافحة الاحتكار	٢٦	0.82602	١٠٩	جودة الطرق	٧
0.69968	١٢٨	الوصول إلى الأسواق محلية	٢٧	0.81976	١٣٤	جودة النظام التعليمي	٨
0.66277		تسجيل الملكية	٢٨	0.81410	٩٩	مدى تدريب الموظفين	٩
0.66250	١٢٨	التعاون بين العامل صاحب العمل	٢٩	0.81381	٨٣	جودة البنية التحتية الشاملة	١٠
0.63330	٦١	توافر العلماء والمهندسين	٣٠	0.80475	٨٢	نوعية إمدادات الكهرباء	١١
0.63176	١٥٥	إنفاذ العقود	٣١	0.80469	٣١	سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية	١٢
0.58512	٧٩	جودة البنية التحتية للموانئ	٣٢	0.80363	١١٨	جودة الموردين المحليين	١٣
0.56149	١٢٤	انتشار الحواجز التجارية	٣٣	0.79123	٨٠	القدرة على تتبع وتعقب الشحنات	١٤
0.55513	٥٤	جودة البنية التحتية للنقل الجوي	٣٤	0.78715	١٠٧	كثافة المنافسة المحلية	١٥
0.53266	٦٤	إجمالي الصادرات (مليون دولار)	٣٥	0.78616	١٠٦	بنية التشغيل	١٦
0.79588-	١٣٣	التعريفات التجارية، واجب	٣٦	0.78209	٩٧	تمكين التجارة	١٧
				0.77720	٧٢	اتساع سلسلة القيمة	١٨
				0.77303	١٢٦	تطور المشترين	١٩

المصدر: تجميع الباحث

نجد أن ترتيب مصر بالنسبة للمتغيرات يحتل إما مراكز متوسطة أو متأخرة نسبة للترتيب العالمية كما نجد أنه بالنسبة للمؤشرات التي تعبر عن الإدارة والعمالة بشكل عام والتي تعبر عن بيئة الأعمال أغلبها يحتل مراكز متأخرة نسبة للترتيب العالمي لذا من الضروري مواجهة أوجه القصور والاهتمام بتحسين الأداء بشكل عام وبشكل خاص في المؤشرات التي لها نسب تأثير مرتفعة.

ثانياً: المقومات المصرية لإقامة المناطق اللوجيستية

أولاً: نقاط القوى

- ١- موقع مصر الاستراتيجي الذي يتوسط العالم.
- ٢- قناة السويس هي واحدة من المحاور الرئيسية للتجارة البحرية في العالم.
- ٣- الوصول إلى ١.٦ مليار مستهلك من خلال الأسواق الإقليمية والعالمية في أوروبا والخليج وشرق وجنوب أفريقيا وآسيا.
- ٤- مصر لديها سوق محلية كبيرة ومتزايدة من نحو ٩٠ مليون شخص منهم من ٦٥% في سن العمل. مما يحقق القوة الشرائية للسوق المحلي ودفع عجلة النمو في العديد من القطاعات.
- ٥- توافر العمالة الرخيصة وبأسعار تنافسية لتلبية متطلبات المستثمرين.
- ٦- توافر الموانئ المحورية التي تحتل ترتيب عالمي (بورسعيد- دمياط- الإسكندرية) مما يؤهلها لإقامة مناطق لوجيستية رئيسية لها منافذ حدودية بالقرب من الميناء.
- ٧- الموانئ المصرية تقدم قطاع عريض من الخدمات تقريباً لجميع أنواع المركبات.
- ٨- توافر المناطق الحرة المختلفة خاصة المناطق التي تقع بالقرب من الموانئ الرئيسية (المنطقة الحرة بالإسكندرية- المنطقة الحرة في بورسعيد- المنطقة الحرة دمياط).

٩- توافر بنية تحتية جيدة للنقل الجوي مع توافر مطارات رئيسية بالقرب من مناطق الموانئ المحورية والمناطق الحرة.

ثانياً: نقاط الضعف

- ١- عدم استغلال الإمكانيات الإستغلال الأمثل فترتيب مصر للخدمات اللوجيستية لا يتناسب مع مقوماتها.
- ٢- عدم كفاءة وجودة البنية التحتية للطرق رغم توافرها وامتدادها.
- ٣- ضعف البنية التحتية بشكل عام.
- ٤- رغم توافر العمالة الرخيصة فهي غير مؤهلة أو مدربة سواء بالنسبة لجودة التعليم أو مدى تدريب الموظفين أو حتى استعانة الدولة بإدارة المهنية.
- ٥- صعوبة ممارسة الأعمال التجارية وأعباء الإجراءات الجمركية وضعف بيئة التشغيل بشكل عام.

ثالثاً: الفرص

- ١- وجود المناطق الحرة بالقرب من الموانئ المحورية والمطارات الرئيسية فرصة جيدة لإقامة مجموعة لوجيستية رئيسية لها اتصالية عالية بالعالم في كل من ميناء الإسكندرية- بورسعيد- دمياط).
- ٢- توافر فرص الاستثمار في موانئ العين السخنة وميناء شرق بورسعيد والمحطات والمرافق المرتبطة بها: محطات الحاويات والبضائع السائبة والبضائع العامة والمحطات، والخدمات اللوجيستية والتخزين ومراكز التوزيع وكذلك الموانئ الجافة.
- ٣- مرور أكثر من ١٧٠٠٠ سفينة عبر قناة السويس كل عام يجعل من منطقة قناة السويس موقع مثالي لتطوير الأنشطة البحرية ذات الصلة بما في ذلك بناء السفن وخدمات إصلاح السفن، تزويد السفن بالوقود، إلغاء السفن وإعادة التدوير.

- ٤- إمكانية توفير الطاقة من مصادر متجددة فقطاع الطاقة المتجددة بمصر واعدة للغاية مع وجود
- ٥- إمكانات قوية لتطوير الطاقة الشمسية وطاقة الرياح، وإنشاء صناعات الطاقة النظيفة.
- ٦- تواجد العديد من المناطق الصناعية الواعدة كالمناطق الصناعية في العين السخنة وشرق بورسعيد وشرق الإسماعيلية (وادي التكنولوجيا) والقنطرة توفر مساحات الأراضي الشاسعة للصناعات الخفيفة والمتوسطة والصناعات الثقيلة. بالإضافة إلى المنطقة الصناعية بالعاشر من رمضان وبدر والإسكندرية وغيرها مما يساعد على دعم المناطق اللوجيستية وزيادة الصادرات والبضائع.
- ٧- توافر مساحات واسعة من الأراضي الفضاء التي يمكن استغلالها.
- الاستثمارات الجديدة للطرق توفر فرص تنموية مختلفة وتزيد من كفاءة البنية التحتية للدولة وقدرتها على الاتصال بالأسواق المحلية.
- ٨- تبني الدول ومجموعة من المشاريع التنموية العظمى التي تخدم البنية التحتية للطرق ومشاريع للتنمية بمحور قناة السويس كتطوير ميناء شرق بورسعيد وميناء السخنة وإقامة المناطق اللوجيستية بهما.

رابعاً: المخاوف

- ١- كثافة المنافسة الإقليمية وتواجد العديد من المناطق اللوجيستية الرائدة بالدول المحيطة.
- ٢- عدم الاستقرار الاقتصادي للدولة في الوقت الحالي.
- ٣- تراجع الاقتصاد العالمي بشكل عام.

خامسا: مقترحات للمناطق اللوجيستية لمصر

يجب الإشارة إلى أن الدولة في الفترة السابقة قد وضعت خطة للتنمية تشمل هذه الخطة إقامة مناطق لوجيستية على طول محور القناة مع خطط لتطوير ميناء السخنة وميناء شرق بورسعيد بالإضافة إلى خطة شاملة للطرق ستعمل على رفع كفاءة البنية التحتية للدولة.

بشكل عام المقومات المصرية تسمح بإقامة مناطق لوجيستية في أماكن عديدة وبأنماط متعددة فيمكن إقامة مناطق لوجيستية رئيسية ومتخصصة على طول محور قناة السويس بالقرب من ميناء بورسعيد وكذلك موانئ السويس والإسماعيلية والعين السخنة مع مراعاة تطوير هذه الموانئ كما أنها تحقق اتصال جيد بالسوق المحلي من خلال طريقى السويس والإسماعيلية الذى يربطهم مباشرة بالقاهرة وباقى محافظات الدلتا خاصة عند الانتهاء من الطريق الإقليمي الجديد بالإضافة إلى تواجد العديد من الأنشطة الاقتصادية صناعية أو زراعية على طول الطريقين.

كذلك الساحل الشمالى خاصة بالقرب من مينائى الإسكندرية والدخلية وقرب مطار برج العرب منهما يسمح بإقامة منطقة لوجيستية رئيسية تمثلا مركز جيد للربط بين مصر ودول أوروبا مع الأخذ في الاعتبار أنه إذا تم ربط المنطقة برياً بجنوب مصر مع إقامة مناطق لوجيستية متعددة الوسائط أو حتى موانئ جافة يمكن أن تكون منفذاً لدول أفريقيا إلى دول أوروبا من خلال مصر.

وبناء على ما سبق فإن المقومات المصرية تسمح بإنشاء العديد من المناطق اللوجيستية المختلفة والمتنوعة والشكل رقم (٧-٨) يوضح مقترح للمناطق اللوجيستية على مستوى الجمهورية والذي يعرض مجموعة متنوعة ومختلفة من أنماط وأحجام المناطق اللوجيستية موزعة على المناطق الهامة التي تمتلك مقومات إنشاء المناطق اللوجيستية وهى كالتالى:

- ١- المراكز اللوجيستية الرئيسية (Getway): التي هي معبر إلى باقى العالم ويقترح أن تتواجد في محيط الموانئ المحورية بالدولة وهم:
ميناء بورسعيد: حيث يمر فيه أكثر من ٣٣٠٠٩٥١ حاوية نمطية في العام والذي يحتل الترتيب رقم ٣١ على مستوى العالم
ميناء الإسكندرية: هو أيضًا من الموانئ العالمية الهامة وتحتل المركز رقم ٨١ من حيث الحجم الكلى للحاويات حيث يمر به ٤٥٤٦٥ طن سنويًا كما يعتبر معبر لمصر إلى دول أوروبا وإذا تم ربطه برىا إلى الجنوب يمكن أن يكون معبرًا لدول أفريقيا كلها.
- ٢- المراكز اللوجيستية المتخصصة: وهي تتخصص في نوع معين من البضائع يحقق ميزة نسبية للدولة كما يفتح مجال جديد يجنبه مخاطر المنافسة الإقليمية الشديدة في المنطقة ويقترح أن تقام منطقتين في:
١- منطقة متخصصة للأخشاب والأثاث بالقرب من ميناء دمياط نظرًا لوجود صناعات الأثاث وتجارة الأخشاب المميزة بالمنطقة.

نتائج البحث:

١- تؤثر المناطق اللوجيستية على حجم النقل البحري وكذلك على حجم السلع المصدره والمستورده.

٢- كلما زاد الاهتمام بالمناطق اللوجيستية كلما زادت تنافسيه الصادرات والواردات المصريه.

التوصيات

اولا : توصيات عامة للمناطق اللوجيستية

١- المناطق اللوجيستية تعتمد بشكل أساسي على البنية التحتية لذلك يجب الاهتمام بالعناصر الآتية قبل الشروع في إقامة المنطقة اللوجيستية:

- الاهتمام بالبنية التحتية للدولة ككل خاصة البنية التحتية للنقل فيجب أن تتوافر شبكة طرق ضخمة وخطوط سكك حديدية تقوم بالربط بين أركان الدولة كما يجب أن تكون بحالة جيدة وتتمتع بالموصفات القياسية العالمية.

- تحسين البنية التحتية للموانئ وتطويرها وتحويل الموانئ الرئيسية إلى موانئ محورية تمتلك تكنولوجيا ومواصفات الجيل الثالث من الموانئ حتى تكون قادرة على المنافسة بين الموانئ العالمية.

- العمل على توفير جميع خدمات البنية التحتية للمطارات خاصة المجهزة لاستقبال الشحنات وخدمات النقل ويفضل قربها من الموانئ والمنطقة اللوجيستية.

- يجب بناء قاعدة معرفية قوية تعتمد على توفير البنية التحتية التكنولوجية فاللوجيستيات تعتمد بشكل كبير في إدارة أعمالها على التكنولوجيا والقدرة على الاتصال سواء لتعقب الشحنات والبضائع أو التنسيق وإدارة العمليات بالإضافة إلى التسويق وعمليات التجارة الإلكترونية وخدمات الباب للباب والتي هي الصورة الجديدة للخدمات اللوجيستية.

- ٢- تعمل المناطق اللوجيستية بشكل أفضل عندما تكون ضمن مجموعة اقتصادية تشمل المنطقة اللوجيستية والميناء المحورى ومنطقة حرة أو منطقة اقتصادية خاصة أو مناطق صناعية أو مراكز المال والأعمال مما يضمن فرص أفضل للاستثمار وتكلفة أقل في الإنشاء والنقل لذلك يجب أن يتم الاهتمام بالآتي:
 - التفكير في المناطق اللوجيستية من خلال التخطيط الإقليمي الشامل واعتبارها واحدة من الوحدات التنموية الإقليمية فهي جزئ من مجموعة اقتصادية متكاملة.
 - عند إقامة المنطقة اللوجيستية يجب الأخذ في الاعتبار أن يتوافر بالموقع أو بالقرب منه مناطق للامتداد المستقبلى كما يجب الاهتمام بسعر وتكلفة الأرض فهي أكثر عنصر مؤثر في تكلفة إنشاء المناطق اللوجيستية.
 - وجود المنطقة بالقرب من مركز حضرى يضمن توفير الخدمات المختلفة للمستثمرين والعاملين بالمنطقة.
 - الاهتمام بنوعية البضائع التي تتعامل معها المنطقة ويفضل التخصص في نوعية معينة من البضائع وتوفير كافة خدمات القيمة المضافة التي تحتاجها وإقامة صناعات تكميلية خفيفة بالقرب من المنطقة توفر احتياجات المنطقة كصناعات الورق والبلاستيك وصناعة العبوات أو صناعة بعض قطع الغيار الخفيفة حسب نوعية البضائع بالمنطقة.
- ٣- بيئة ومناخ الأعمال من العناصر الأساسية التي تعمل على جذب الاستثمار للمنطقة اللوجيستية خاصة وسط المنافسة العالمية فيجب الاهتمام بتوفير بيئة الأعمال المناسبة من خلال:
 - وجود استقرار سياسى واقتصادى وأمنى يشجع المستثمرين على ضخ رؤوس الأموال.
 - توفير التشريعات اللازمة التي تعمل على تسهيل الإجراءات بالنسبة للمستثمرين.

- يجب دعم المنطقة اللوجيستية بمجموعة من التشريعات والتسهيلات المالية سواء بتسهيلات السداد أو تقليل الضرائب والجمارك أو حتى توافر خدمات الدفع في الموقع عنصر هام لجذب المستثمرين.
- توفير أنظمة النقل متعدد الوسائط.
- توفير أنظمة الاتصالات جيدة.
- فرض رسوم مناسبة للموانئ.
- يجب أن المرافق وأرصعة مناولة الحاويات مناسبة لحجم البضائع.
- توفير الأرصفة اللازمة والعديد من محطات الحاويات للسلع المختلفة بما في ذلك البضائع الخطرة.
- توفير السكك الحديدية والطرق ووصلات لربط المنطقة مع المناطق الاستهلاكية والصناعية المحلية.

ثانيا : توصيات خاصة لجمهورية مصر العربية بالمناطق اللوجيستية

- ١- تمتلك مصر قواعد اقتصادية مختلفة تصلح لتكوين مجموعات لوجيستية متعددة وذلك لتوافر الموانئ المحورية والمناطق الحرة والصناعية فلدينا القدرة على إقامة مناطق لوجيستية رئيسية مختلفة
- أ- على طول محور القناة بالقرب من الموانئ الرئيسية كميناء بورسعيد والسويس والإسماعيلية وميناء السخنة.
- ب- على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط بالقرب من ميناء الإسكندرية وميناء.
- ج- يمكن إقامة مناطق لوجيستية مخدمة بخطوط سكك حديدية على طرق التجارة التي تربط بين مصر وأفريقيا وتكون في نفس الوقت مرتبطة بمناطق لوجيستية أكبر تقع على الساحل الشمالي لمصر وتكون منفذ لأفريقيا إلى دول أوروبا.

٢- ضرورة تطوير البنية التحتية بشكل عام والنقل بشكل خاص حيث أن مصر تحتل مراكز متأخرة في المؤشرات التي تدل على توفر وكفاءة البنية التحتية، ويشمل تطوير الطرق الرئيسية وتطوير السكك الحديدية لتكون مجهزة لنقل البضائع ومدتها لأماكن المناطق اللوجيستية والميناء وتطوير الموانئ ودعمها بقدرات لوجيستية وتحولها إلى موانئ الجيل الثالث كما تشمل البنية التحتية تطوير ودعم شبكات الاتصال السلكية واللاسلكية.

٣- إقامة المناطق اللوجيستية المتخصصة التي تحتاج إلى تجهيزات خاصة وتعرض سلع مختلفة تتميز بها مصر مما يعطي القدرة على مواجهة المنافسة الشرسة الموجودة بالمنطقة كإقامة منطقة لوجيستية للأثاث بالقرب من ميناء دمياط حيث يتوفر بها المنطقة الصناعية كما يمكن دعمهم بإقامة منطقة حرة للأثاث.

٤- ضرورة الاهتمام بسياسات وقوانين الاستثمار وخلق سوق اقتصادي مستقر قادر على جذب الاستثمارات فعدم استقرار الوضع الاقتصادي لمصر بالإضافة إلى كثرة الإجراءات المتبعة وصعوبتها من أكثر العوامل التي تؤدي إلى هروب رؤوس الأموال وتحتل مصر مراكز متأخرة في المؤشرات المعبرة عنها.

المراجع

اولا: المراجع باللغة العربية

- (١) أيمن النحراوي- الموانئ البحرية العربية. دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٩.
- (٢) محمد مصطفى عبد الحفيظ الأحول، تنمية المناطق الحرة العالمية في حقبة تكنولوجيا المعلومات، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، ٢٠٠٩.
- (٣) عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، مصر، ٢٠٠٧.
- (٤) محمد مصطفى عبد الحفيظ، ملامح التنمية العمرانية في إقليم قناة السويس، رسالة ماجستير جامعة قناة السويس.
- (٥) عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، السنة الجامعية ٢٠٠٩ - ٢٠١٠.

ثانيا: المراجع باللغة الانجليزية:

- (1)-Michel SAVY et Xiaoming LIU, La Plate-for me logistique: objet exemplaire d'aménagement ur bain, p3http://villes-environnement. Fr/uploads/savy_liu. Pdf, 2005.
- (2)-Michel savy, Les plates-formes logistiques, Logistiques Magazine, numéro special "20 ans de logistique". Octobre 2005
- (3)-Farés Boubakour et autres, Les plateformes logistiques en Algérie: Rôle et impacts, le premier colloque international sur les ports maghrébins: Entre Volonté, Les 2 et 3 février 2010, L'Institut Supérieur Maritime de Bou- Ismail, Algérie.
- (4)- MASTER PLAN FOR DEVELOPMENT OF AN INTERNATIONAL LOGISTICS HUBFOR SADC COUNTRIES IN THE REPUBLIC OF NAMIBIA. Japan International cooperation Agency (JICA). March 2015

- (5) -The Multi-Donor Investment Climate Advisory Services of the World Bank Group (FLAS)
- (6)- Olivero BACCELLI (CERTeT & Anna Arianna BUONFANTI (SRM) & Olimpia FERRARA (SRM) & Roberto ZUCCHETTI (CERTeT. The new Suez canal: economic impact on Mediterranean maritime trade, srm, July 2015
- (7)- The suez canal economic zone, General Authority for Suez Canal Economic Zone, 2016

ثالثاً: التقارير والمواقع

- (1) The Global Competitiveness Report 2012- 2013
- (2)The Global Enabling Trade Report 2014
- (3)The Logistics Performance Index and Its Indicators 2014
- (4) <http://bna.bh/portal/news/526205.4/2/2016>