

**المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع**

**في مدينة كفر الشيخ**

**دراسة تطبيقية في جغرافية النقل**

**د. إيهاب لطفى البرنس**

أستاذ الجغرافيا الاقتصادية المساعد

كلية الآداب - جامعة بورسعيد

**DOI: 10.21608/QARTS.2023.183515.1580**

مجلة كلية الآداب بقنا (دورية أكاديمية علمية محكمة)

مجلة كلية الآداب بقنا - جامعة جنوب الوادي - العدد (٥٨) يناير ٢٠٢٣

الترقيم الدولي الموحد للنسخة المطبوعة ISSN: 1110-614X

الترقيم الدولي الموحد للنسخة الإلكترونية ISSN: 1110-709X

<https://qarts.journals.ekb.eg>

موقع المجلة الإلكتروني:



## المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع في مدينة كفر الشيخ دراسة تطبيقية في جغرافية النقل

### الملخص :

تعد صناعة النقل ركناً أساسياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وقد شهد الربع الأخير من القرن العشرين تغيراتٍ كبيرةً في المفاهيم والنظم الاقتصادية والسياسية، وصاحب ذلك تطورات عدة في أنظمة النقل، بدأت تتبلور ملامحها من خلال إستراتيجيات التحرر من النقل التقليدي إلى ظهور النقل بواسطة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بهدف رفع مستوى الخدمات المقدمة وتحقيق الميزة التنافسية لمواجهة الأنظمة التقليدية الأخرى.

وتأسيساً على ذلك تهدف هذه الدراسة إلى رصد البدايات الأولى لنشأة المراكز اللوجستية لشحن الطرود وتطورها، والوقوف على كيفية تصنيفها وتوزيعها، والعوامل المؤثرة في ذلك، وتحليل المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة تحليلاً جغرافياً كمياً للوقوف على نقاط القوة واستثمارها، وكذلك نقاط الضعف ومعالجتها وتمييزها، إضافة إلى تحديد مناطق الاستقبال والإرسال، وإلقاء الضوء على اقتصاديات تداول الطرود والبضائع، وأخيراً رصد بعض خصائص العملاء المترددين، ومستويات رضاهم عن خدمات المراكز اللوجستية المقدمة، وإبراز أهم مشكلاتها.

ولكي تحقق الدراسة أهدافها المرجوة استخدم الباحث عدداً من المداخل و المناهج أبرزها: المدخل التاريخي، ومدخل تحليل النظم، والمنهج الوصفي في عرض بيانات الدراسة وتفسيرها. وبعد استيفاء جميع عناصر البحث وتحليلها انتهى بخاتمة لإبراز نتائج أهداف الدراسة التي تحددت في المقدمة.

**الكلمات المفتاحية :** المراكز اللوجستية، التداول، الشحن، الإرسال، الاستقبال، الطرود.

## مقدمة :

يعد النقل من أهم الدعائم التي تركز عليها مستويات التنمية في أي إقليم، إذ يشكل النقل الأساس القاعدي للبناء الاقتصادي والاجتماعي التي تسعى خطط التنمية إلى توفيرها، وذلك لأهميتها في زيادة التفاعل والاتصال داخل الأقاليم<sup>(١)</sup>.

ويمكن تعريف النقل بأنه "ذلك الفرع من الجغرافيا الاقتصادية الذي يدرس التوزيع المكاني لشبكات النقل وخصائصها، إلى جانب دراسة حركة الأفراد والبضائع باستخدام وسيلة نقل معينة، بهدف الحصول على منفعة ما، ويتم ذلك في زمن معين، وفي إطار مكان محدد"<sup>(٢)</sup>.

ولم يحظ موضوع المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع في مصر بصفة عامة بالاهتمام الذي أولاه الجغرافيون لغيره من الموضوعات المتعلقة بوسائط النقل المختلفة، على الرغم من أن نقل الطرود والبضائع لا يقل أهمية عن نقل الأفراد بشكل عام على مر الزمان ، مما أسهم في تأخر دراسة الجغرافيا لعلم اللوجستيات Logistice ، إلى أن زادت الأسئلة المتعلقة بشحن الطرود والبضائع لاسيما المتعلقة بالمراكز اللوجستية بأدبيات جغرافية النقل.

ولهذا فهذه الدراسة تلقي الضوء على واحد من قطاع الخدمات الحديثة في المدينة، ألا وهو قطاع المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع التي تهدف بشكل أساسي إلى إرضاء المستفيدين(العملاء) من خلال تحقيق المزايا التنافسية الزمنية والمكانية.

(<sup>1</sup>) **folabi, O.J. & Ademiluyi., I.A**, 2016, "Analysis of Rural Transportation of Agricultural Produce in Ljebu North Local Government Area of Ogun State Nigeria". International Journal of Economics & Management Sciences, 6: 394. doi: 10 4172/2162 – 6359. 1000394,p.2.

(<sup>2</sup>) **Hanson, Susan**, 1986, the Geography of Urban Transportation, the Guilford Press, New York, P 73.



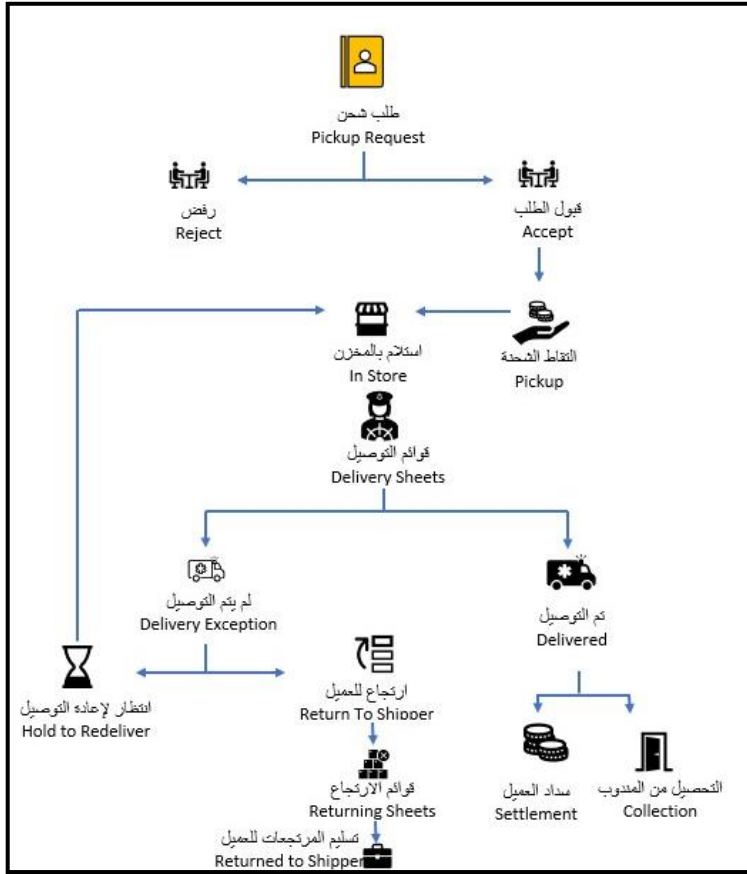
واستجابة لذلك تمثل دراسة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع<sup>(١)</sup> أحد الموضوعات المهمة في مجال النقل الحديث، حيث تكاد تخلو الكتابات العربية من هذا النوع من الدراسات، على الرغم من احتلالها مركز الصدارة في العديد من الدراسات على مستوى العلوم التطبيقية وخاصة علوم التسويق والتجارة والاتصالات، نظراً لكونها إحدى الخدمات التي تقدمها هذه المراكز اللوجستية لخدمة عملاء التجارة والتسويق سواء التجار أو العملاء من خلال نقل طرود المنتجات المبيعة بشكل مباشر أو عبر الإنترنت من البائع إلى المستهلك (أي من المنشأ إلى المقصد).

وعلى هذا الأساس يمثل نقل الطرود والبضائع بواسطة المراكز اللوجستية إحدى صور النقل المستحدثة في مصر، علماً بأن عملية نقل الطرود والبضائع كانت تتم في مصر من خلال طريقتين هما : الأولى : النقل المباشر وهذا النوع يسير من تلقاء نفسه أي من المنشأ إلى المقصد دون تدخل ، أما الأخرى (موضوع الدراسة) : فهي النقل الفعلي للطرود من نقطة إلى أخرى، وتتبع عملية الشحن تعبئة الطرود وتغليفها والتحكم فيها بواسطة لوجستية الطرف الثالث - Third Party Logistics ويعني هذا النوع بتدخل طرف ثالث بين المرسل والمستقبل وهو الوسيط، أو بالأدق المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع كما يبدو من قراءة الشكل(١).

(١) المراكز اللوجستية : يقصد بها العمليات والإجراءات التي تضمن نقل الطرود والبضائع من نقطة إلى أخرى عبر وسائط النقل المختلفة ، وظهرت كلمة (Logistique) في اللغة الانجليزية لأول مرة في العالم عام ١٨٤٦م مشتقة من الفرنسية (Logistique)، وكان المفهوم وقتها يقتصر على الاستخدام العسكري فقط ، إذ كانت تقوم هذه المراكز على نقل الجنود والمعدات والذخيرة . أما الآن فتتضمن مجموعة من الأنشطة مثل : الاستلام والتغليف والوزن والنقل والتخزين والتسليم والتأمين التي تؤمن وصول الطرود أو البضائع إلى وجهتها بصورة صحيحة وفي الوقت المناسب. للمزيد :

Holmberg, S., (2013),: Supply Chain Integration through Performance Measurement, Sweden, p. 33.

ويمكن تعريف المراكز اللوجستية للشحن وفقاً لعدة تخصصات مختلفة<sup>(١)</sup>: كالنقل والتسويق والإدارة والعلوم العسكرية بأنها مجموعة من العمليات التي تتضمن التخطيط والتنفيذ، وتنسيق عدد من الأنشطة المنفصلة، بالإضافة إلى مراقبة التدفق والتخزين للسلع والخدمات والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك بغرض مطابقتها لمتطلبات العملاء والمستهلكين.



المصدر: النموذج من إعداد الباحث .

### شكل (١) آليات العمل بالمراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع.

(١) **فهد إبراهيم جورج حوا** : أثر الإدارة اللوجيستية في رضا الزبائن ، دراسة حالة على شركة باسفيك انترناشونال لاينز - الأردن ، ماجستير، غير منشورة، جامعة الشرق الأوسط، كلية إدارة الأعمال، الأردن ، ٢٠١٣م ، ص ١٤.

## المجال المكاني للدراسة :

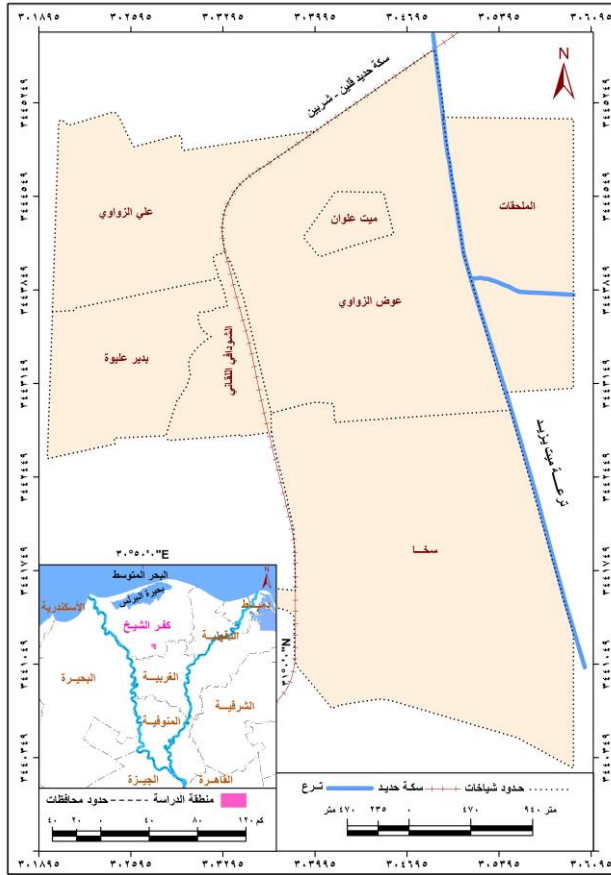
كفر الشيخ إحدى مدن محافظة كفر الشيخ العشرة ، وقاعدتها، وقلبها الإداري والخدمي ، وتمثل حاضرة لمحافظة تعد من أحدث محافظات الدلتا نشأة ، فهي المحافظة الوحيدة التي أضيفت إلى الخريطة الإدارية للدلتا منذ عهد محمد علي<sup>(١)</sup>، وتقع عند التقاء دائرة عرض ٧° ٣١' شمالاً مع خط طول ٥٦° ٣٠' شرقاً، وتبلغ مساحتها الإجمالية ٢٧٨٣ فداناً (١١.٦٩ كم<sup>٢</sup>)، والمدينة مقسمة إدارياً إلى سبع شياخات شكل<sup>(٢)</sup>، ويقسمها خط السكة الحديدي المفرد (شربين - قلين) إلى قسمين الأول: حي شرق ويضم شياخات عوض الزواوي، وميت علوان، والملحقات وسخا، والآخر: حي غرب ويضم علي الزواوي وبدير عليوه، والشوادفي اللقاني ، وتستأثر بما يقرب من ربع سكان الحضر بالمحافظة (٢٤.٤%)، حيث يقطنها ١٧٦٨٨٣ نسمة عام ٢٠١٧م.

## مشكلة الدراسة:

باتت دراسة المراكز اللوجستية لشحن الطرود في السنوات الأخيرة جزءاً لا يتجزأ من منظومة النقل الحديث بين الأفراد في جميع أنحاء العالم وعلى جميع المستويات، فهي تمثل حلقة الربط بين العملاء الراغبين في شحن الطرود من الباب إلى الباب دون عناء أو شقاء، وذلك على عكس ما كان متبعاً من قبل، إضافة إلى أن الممارسات التقليدية لنقل الطرود والبضائع أصبحت غير كافية لتحقيق رضا المستخدمين، فكان لزاماً من أن تتبنى فكرة خدمات المراكز اللوجستية المتكاملة، حيث باتت هذه المراكز آمنة لتداول الطرود والبضائع وتدققها من وقت خروجها من نقطة المنشأ إلى الوجهة النهائية (المستهلك) لاسيما وأن الطرود قد تحتوي على متعلقات شخصية، هدايا، وعينات منتج معين ، ومعدات ... وغيرها، وتأسيساً على

(١) عمر الفاروق السيد رجب : جغرافية السكن في محافظة كفر الشيخ ، دكتوراه ، غير منشورة، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٧٢م ، ص ٢.

ذلك تبلورت مشكلة البحث في محاولة لتحليل الجغرافي للمراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، وهو ما حدا بالباحث لدراسة مثل هذا الموضوع.



المصدر : الخريطة الرقمية لمدينة كفر الشيخ الصادرة عن وحدة نظم المعلومات الجغرافية بشركة مياه الشرب والصرف الصحي بالمدينة ، ٢٠٢١م

شكل(٢) موقع مدينة كفر الشيخ وتقسيماتها الإدارية عام ٢٠٢١م

### تساؤلات الدراسة:

تم إعداد هيكل الدراسة استنادًا على عدد من الأسئلة أهمها : هل أعداد المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة وتوزيعها الجغرافي يتناسب مع حدودها المكانية ؟ أم أن هناك خللاً في توزيعها؟ ما العوامل المؤثرة في ذلك ؟ هل تقدم خدماتها

بالشكل الأنسب ؟ وما درجة رضا العملاء المترددين عنها؟ ما المشكلات التي تواجهها ؟ وسبل التغلب عليها؟.

#### الدراسات السابقة:

بينما لم تتوافر دراسات تتناول المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع من منظور جغرافي باللغة العربية. كانت الدراسات التي تناولتها باللغة الأجنبية محدودة وقليلة للغاية، نظرًا لتركزها على النقل بالحاويات (countiners) ومحطات الشحن والنقل بواسطة الموانئ الجافة (dry ports)، ومن أهمها ما يلي:

١. دراسة ( Hesse, M. And Rodrigue 2004 ) بعنوان ( The Transport

Geography of Logistics and Freight Distribution ) جغرافية النقل اللوجستي وتوزيع السلع والبضائع ، وقد أشارت الدراسة إلى مفهوم اللوجستيات وعلاقته بجغرافية النقل، والاقتصاد والتجارة والاستثمار والتنمية والتسويق، وكذا تتبع نشأة مصطلح اللوجستيات وتطوره وصولاً إلى علاقة اللوجستيات بمجال النقل الحديث.

٢. دراسة ( Cowen, 2010 ) بعنوان ( A Geography of Logistics:

Market Authority and the Security of Supply Chains ) جغرافية اللوجستيات : سلطة السوق وأمن وسلامة الشحن، وتناولت الدراسة عمليات تدفق الشحن عبر المراكز اللوجستية من عقدة الإرسال إلى عقدة الاستقبال النهائية (العميل) وما يتخلل ذلك من أنشطة وخدمات متنوعة منها : المناولة والنقل والتخزين والتغليف وتخطيط التوزيع وخدمة العملاء.

٣. دراسة ( Rodrigue, 2012 ) بعنوان ( The Geography of Global

supply chains: Evidence From Third-Party Logistics ) جغرافية سلاسل التوريد العالمية : دليل من الخدمات اللوجستية للطرف الثالث. وحاولت الدراسة إثبات أن التطور الكبير الذي شهدته بعض أقاليم العالم النشطة اقتصاديًا أفرز العديد من نظم النقل اللوجستية، إذ إن أنشطة النقل والتجارة

تتأثر ببعضها البعض تأثراً طردياً ، حيث إن كفاءة نشاط النقل تنعكس على كفاءة النشاط التجاري، كما أظهرت الدراسة أن الطلب على مراكز الشحن هو طلب مشتق من الطلب على السلع والبضائع.

٤. وكانت الدراسة الأخيرة لـ (Havenga,2014) بعنوان (South Africa

Rising Logistics Costs: AnUncertain Future) ارتفاع تكاليف النقل والإمداد في جنوب إفريقيا ، وقد أوضحت الدراسة طبيعة عمل المراكز اللوجستية بداية من مكان المنشأ وصولاً إلى أسواق التصريف ،وكذا رقابة تكاليف نقل السلع والبضائع وتدققها بشكل فعال، بجانب تدفق البيانات والمعلومات المرتبطة بعمليات الشحن والتوريد.

ويتبين من الدراسات السابقة حداثة هذا الموضوع الذي تعود بداياته إلى أواخر القرن العشرين وأوائل القرن الحادي والعشرين، وهذا ما دفع الباحث إلى خوض غمار هذا الموضوع لسد العجز في المكتبة الجغرافية المصرية.

أهداف الدراسة :

- يهدف البحث إلى دراسة "المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفرالشيخ" من منظور جغرافي، ويرمي إلى تحقيق الأهداف التالية:
- رصد البدايات الأولى لنشأة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع وتطورها، إلى جانب الوقوف على كيفية تصنيفها وتوزيعها وانتشارها على مستوى شياخات و محاور النقل الرئيسية بالمدينة.
  - تحديد العوامل المؤثرة في المراكز اللوجستية لشحن الطرود، بما يسهم في تفسير تباين صورة التوزيع المكاني لتلك المراكز.
  - تحليل مراكز الشحن اللوجستية بالمدينة تحليلًا كميًا، وإيضاح أحجام حركة تداول الطرود والبضائع وتحديد أنماطها وخصائصها ،وكذلك مناطق الاستقبال والإرسال لتحديد مجال نفوذها الجغرافي.

- إبراز خصائص مستخدمي المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة ، بما يفيد صانعي القرار في تحقيق أهداف المستخدمين ومتطلباتهم.
- قياس كفاءة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بالمدينة في مجال تقديم الخدمات اللوجستية المطلوبة منها ، ومستويات الرضا عنها، ومن ثم الحكم على مدى نجاح تقديم الخدمة مكانياً ونوعياً.
- التعرف على المشكلات التي تواجه المراكز اللوجستية، وتقديم مجموعة من التوصيات في ضوء نتائج الدراسة تسهم في تحسين أداء المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ ، وتحديد اتجاهاتها المستقبلية.

### المناهج والمداخل والأساليب:

فرضت طبيعة الدراسة الاعتماد على المدخل التاريخي عند دراسة نشأة المراكز اللوجستية وتطورها، إضافة إلى تطبيق مدخل تحليل النظم، حيث يتيح دراسة مكونات المراكز اللوجستية، واختلافاتها المكانية، ومشكلاتها، وأخيراً استخدم المنهج الوصفي بشكل رئيس في عرض بيانات الدراسة وتفسيرها. كما استعان بالدراسة ببعض الأساليب، أولها: الكارتوجرافي لعرض بيانات الدراسة وتحليلها، ثانيها: الكمي في تحليل بعض العلاقات من خلال حساب معامل ارتباط بيرسون باستخدام برنامج Excel 2016، ثالثها: نظم المعلومات الجغرافية في إنتاج الخرائط، وأخيراً: الدراسة الميدانية لجمع البيانات التي تم استخدامها في إعداد البحث من خلال تصميم نموذج استبيان ملحق (١) للعملاء المترددين على المراكز اللوجستية للشحن بلغ عددها (٣٢٠٠) استمارة وزعت على المترددين بمعدل ٢٠٠ استمارة / مركز كما يبدو من الجدول (١)، وقد تم توزيعها في المدة من نوفمبر ٢٠٢١ م : مارس ٢٠٢٢ م.

## جدول (١) عدد استمارات الاستبيان التي استخدمت في الدراسة عام ٢٠٢١م

المركز اللوجستي ( <sup>١</sup> )	الاستمارات		المركز اللوجستي	الاستمارات		الإجمالي
	صحيحة	غير صحيحة		صحيحة	غير صحيحة	
الرئيسي	١٩٧	٣	إيرجينت	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
النبوي	١٩٨	٢	المصرية	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
سحا	١٩٩	١	ميديل إيست	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
الزواوي	١٩٥	٥	أمون	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
معهد الخدمة	٢٠٠	-	أرامكس	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
الطراوي	١٩٥	٥	أتش اكبريس	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
البراق	١٩٨	٢	إنيرجي	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
ميكروتل	١٩٨	٢	الإجمالي	٢٠٠	٢٠٠	٣٢٠٠
العالمية	١٩٩	١				

المصدر: العمل الميداني في الفترة من شهر نوفمبر ٢٠٢١م: مارس ٢٠٢٢م.

## مصطلحات البحث:

- **المراكز اللوجستية:** مؤسسات خدمية مكانية تقوم بالتخطيط والتطبيق الجيد لمراقبة تدفق الطرود والبضائع وانسيابها من منشأة الخدمة إلى مقصدها النهائي بفاعلية لضمان رضا العميل.
- **الطرود:** هي المادة التي تحتوى على أشياء ذات قيمة مادية أو ذات قيمة شرائية، ويتم إرسالها من شخص أو هيئة إلى أشخاص أو هيئات أخرى.
- **النقل اللوجستي:** يعني الاهتمام بجودة خدمات النقل المطلوبة وإنشاء منظومة متكاملة من الخدمات اللوجستية معتمدة على أسطول نقل ذي جودة عالية مع إدارته بكفاءة واستخدام التكنولوجيا لإنجاز عملية النقل.

(<sup>١</sup>) تم ترتيب المراكز اللوجستية بمنطقة الدراسة حسب تاريخ النشأة، وسيتم الالتزام بذلك في جميع جداول البحث.



- **بوليصة الشحن** : وثيقة قانونية تتضمن تفاصيل موجزة عن الطرود والبضائع التي يحملها الشاحن، وتعمل كإيصال شحن يشير إلى طبيعة المادة المنقولة وكميتها ووجهتها.
  - **المزايا التنافسية**: قدرة المراكز اللوجستية على تقديم الخدمات المختلفة بالنوعية الجيدة والسعر المناسب وفي الوقت المناسب أيضا، هذا بجانب تلبية حاجات المستفيدين بشكل أكثر كفاءة من المنشآت الأخرى.
  - **جودة الخدمات اللوجستية** : عبارة عن مقياس للدرجة التي يرقى إليها مستوى خدمة المراكز اللوجستية للشحن لتقابل توقعات المستخدمين أو العملاء.
- خطة البحث:**

- أولاً : نشأة المراكز اللوجستية لشحن الطرود وتطورها.
  - ثانياً: تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود وتوزيعها.
  - ثالثاً : العوامل المؤثرة في حركة شحن الطرود بالمراكز اللوجستية.
  - رابعاً : التحليل الكمي للمراكز اللوجستية للشحن بالمدينة.
  - خامساً : سهولة الوصول للمراكز اللوجستية بالمدينة.
  - سادساً: حركة تداول الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية.
  - سابعاً: مناطق استقبال الطرود والبضائع وإرسالها.
  - ثامناً : اقتصاديات تداول الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية.
  - تاسعاً : خصائص العملاء المترددين على المراكز اللوجستية.
  - عاشراً: مستويات رضا العملاء المترددين على المراكز اللوجستية.
  - حادي عشر: مشكلات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع.
- وفيما يلي دراسة لجميع النقاط بشئ من التفصيل .

### أولاً : نشأة المراكز اللوجستية لشحن الطرود وتطورها :

قبل الخوض في غمار موضوع المراكز اللوجستية لشحن الطرود يجب أن نلقي نظرة سريعة على تاريخها منذ نشأتها وحتى الوقت الراهن للتعرف على الإرهاصات الأولى، مروراً بالتطورات التي مرت بها ، إلى أن أصبحت أكثر استدامة و كفاءة اقتصادياً من النقل التقليدي في عملية نقل الطرود والبضائع من مكان لآخر.

وقد شهدت المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع تطوراً ملحوظاً منذ العقد الثاني من القرن العشرين، ويمكن رصد هذا التطور من خلال متغيرين رئيسيين على النحو التالي :

#### (أ) لمحة تاريخية عن المراكز اللوجستية لشحن الطرود:

على الرغم من أن البدايات الأولى لظهور فكرة شركات شحن الطرود والمراسلات انبثقت من طبيعة عمل مكاتب البريد<sup>(١)</sup> - وذلك باعتبار أن ظهور المراكز اللوجيستية لشحن الطرود جاء لاحقاً لمكاتب البريد - إلا أن الفكرة الأساسية ظهرت في ٢٨ أغسطس عام ١٩٠٧م عندما تأسست أول شركة في مدينة "سياتل بواشنطن" من قبل جيمس كيسي كلود رايان، برأس مال قدره ١٠٠ دولار، وفي ذلك الوقت أجريت معظم عمليات تسليم الطرود سيراً على الأقدام، وباستخدام الدراجات في الرحلات الطويلة، وقد ركزت شركة أميركان ماسنجر

(١) البريد لغة و اصطلاحاً: البريد لغة مشتق من الفعل أبرد، وجمعها برد ، والبريد هو الرسول الذي يحمل الخبر. أما اصطلاحاً : اسم للمسافة التي بين كل محطة وأخرى من محطات البريد ، والبريد في الأصل كلمة فارسية أصلها بريدة أي محذوف الذنب لأن بغال البريد كانت محذوفة الأذنان. للمزيد : نجاح يوسف مرجاوي : البريد في عصر الدولة الطاهرية (٢٠٥ - ٢٥٩ هـ / ٨٢٠ - ٨٧٢م) مجلة الإنسانيات والعلوم الاجتماعية ، جامعة الفيوم ، كلية الآداب ، العدد العشرون ، يوليو ٢٠١٩م، ص ١٣٥.

بشكل أساسي على تسليم الطرود إلى متاجر البيع بالتجزئة مع تسليم بريد خاص لأكبر عميل لها وهو مكتب البريد الأمريكي<sup>(١)</sup>.

وفي عام ١٩١٣م استحوذت الشركة على سيارة تي فورد بكونها أول سيارة توصيل لدى الشركة، وشكل مجموعة تجار لتوصيل الطرود، كما تم تقديم نظام التسليم الموحد الذي يجمع الطرود الموجهة إلى حي معين في عربة توصيل واحدة. وخلال عام ١٩١٩م، توسعت الشركة لأول مرة خارج واشنطن وبدأت العمل في أوكلاند بكاليفورنيا، وغيّرت اسمها إلى خدمة الطرود المتحدة، وكان تغيير الاسم إلى خدمة الطرود المتحدة هو تذكير بأن عمليات التوسع لا تزال متحدة المنظمة نفسها وأن كلمة الطرود حددت نوع الأعمال المعروضة بوصفها جزءاً من خدمتها.

وفي عام ١٩٢٢م، حصلت المراكز اللوجستية لشحن الطرود على خدمة الناقل المشترك في لوس أنجلوس بكاليفورنيا، وأصبحت المراكز الموجودة في الولايات المتحدة التي تقدم خدمة الناقل المشترك<sup>(٢)</sup>.

وفي عام ١٩٢٤م، ظهر نظام الحزام الناقل للتعامل مع الحزم الخاصة بعمليات شركات شحن الطرود، وفي عام ١٩٣٠م بدأت الخدمة الموحدة في مدينة نيويورك، وبعد مدة وجيزة بدأت في مدن رئيسة أخرى في الشرق والغرب الأوسط.

(١) Chatterjee, L. And Tasi, C.M., (2006), : “Transportation Logistics in Global Value and Supply Chains”, Center for Transportation Studies Boston University, Boston, p.22.

(٢) الناقل المشترك : هو الشخص أو الشركة التي تنقل البضائع أو الطرود لأي شخص أو شركة والمسؤول عن أي خسارة محتملة من البضائع أثناء عملية الشحن و النقل والتوصيل.

متاح لدى الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org>

وقد أدى استخدام خدمة الناقل المشترك للتسليم بين جميع العملاء إلى وضع الشركات في منافسة مباشرة مع الخدمة البريدية للولايات المتحدة ولجنة التجارة بين الولايات<sup>(١)</sup>.

وبحلول عام ١٩٧٥م بدأت مراكز الشحن في الولايات المتحدة الأمريكية في تقديم خدماتها لكافة أرجاء الدولة وخارجها، وتنتشر على نطاق واسع في العديد من المدن الأوروبية والآسيوية، وكذلك أصبحت مراكز شحن الطرود منتشرة معظم دول العالم كما في كندا وألمانيا الغربية آنذاك.

والمتتبع لتطور شركات شحن الطرود يلاحظ أنه في عام ١٩٩١م قامت بتطوير مكوناتها بصورة كبيرة، لكي تتمكن من خدمة عدد كبير من العملاء، حيث أنشأت جهازاً مختصاً للحصول على معلومات التسليم لتسجيل وتحميل معلومات التسليم إلى شبكة الشركة فور استلامها من قبل كل سائق لدى المركز، وكذلك بدأت الشركات بتتبع جميع الشحنات الأرضية إلكترونياً<sup>(٢)</sup>.

وفي عام ٢٠٠١م استحوذت شركات الشحن بالولايات المتحدة الأمريكية على صناديق البريد وما إلى ذلك، وتم تغيير اسم ما يقرب من ٣٠٠٠ صندوق بريد إلى مراكز لوجستية لشحن الطرود والبضائع والمراسلات<sup>(٣)</sup>. ومنذ ذلك التاريخ تطورت أعمال المراكز اللوجستية لشحن الطرود على مستوى مدن العالم بشكل كبير، فبعدما كانت تنقل الطرود والبضائع بشكل مباشر

(١) Isaksson, K., and M. Huge-Brodin., (2013), Understanding efficiencies Behind logistics service providers' green offerings, Management Research Review 36(3), p216.

(٢) متاح لدى الموقع الإلكتروني: <https://ecommerce-platforms.com>

(٣) Cooper.C, Lambert.M. & Pagh, J.D. (2014), : "The role of transport in improving logistics "International Journal of Logistics Management, Vol. 8, No. 1,p32.

من وجهة إلى أخرى ، انتقلت الآن إلى أن أصبحت تنقل على مدار الـ ٢٤ ساعة بدون توقف وذلك بإعطاء المستفيدين أعلى جودة للخدمة وبأقل تكلفة.

كما كان نظام العمل في المراكز اللوجستية للعاملين مقسمًا إلى قسمين، القسم الأول للرد على التليفونات من العملاء لأخذ كافة البيانات وفي الغالب صاحب المركز ما يقوم بهذا الدور، أما القسم الثاني فيقوم بإرسال الطرود وتوصيلها لأماكن أصحابها.

### ب) تطور إنشاء المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ :

نقل الطرود والبضائع بواسطة المراكز اللوجستية ليس بظاهرة حديثة إنما قديمة قدم الإنسانية ، وتمتد في أعماق التاريخ المصري، حيث تعد مصر من أوائل الدول التي عرفت فكرة البريد منذ أقدم العصور، فقد قام المصريون القدماء بتنظيم عمليتي نقل الطرود والمراسلات خارجيًا وداخليًا، وكانوا يستخدمون سعاة يسيرون على الأقدام يتبعون ضفتي النيل وذلك في رحلتي الذهاب والإياب ، ولكن لم تظهر فكرة نقل الطرود بشكلها الحالي ، إذ كانت تفتقد لعنصري السرعة واللوجستية.

ويعد محمد علي باشا أول من فكر في إنشاء البريد لنقل الرسائل الرسمية داخل ولاية مصر، وكانت نواة تأسيس أول بريد رسمي في البلاد، حيث أعد المحطات وأصلح العديد من الطرق لسعاة البريد، وكانت القاهرة هي المركز الرئيس للمراسلات<sup>(١)</sup>.

وبعدها افتتحت المكاتب البريدية والبوستة الأوروبية في مختلف حواضر مديريات مصر ومدنها الكبرى ، كما نظمت عملية إرسال الخطابات والطرود واستقبالها بين مصر والدول الأجنبية، وتزعم هذا المشروع الإيطالي الجنسية يدعى "كارلو ميراتي" ، والذي قام بإنشاء إدارة بريدية على ذمته لتصدير الخطابات المتبادلة والطرود واستلامها مع البلدان، وكان يتولى تصدير الرسائل وتوزيعها

(١) للمزيد يمكن الرجوع للموقع الإلكتروني: <http://egyptian1.com>

والطرود نظير أجر، كما قام بنقل الرسائل بين القاهرة والإسكندرية تحت مسمى البوستة الأوربية<sup>(١)</sup>.

والذي يهمننا في هذا المجال هو أن عملية شحن الطرود والبضائع والمراسلات ونقلها كانت موجودة منذ أقدم العصور، إلا أن ظهورها لم يكن بالشكل والآلية التي عليها الآن، لذا يمكن القول بأن فكرة مراكز شحن الطرود ونقلها في بادئ الأمر قد انبثقت من رحم مؤسسة البريد.

وتأسيساً على ذلك أنشئ أول مركز لوجستي لشحن الطرود في محافظة كفر الشيخ عام ١٩٥٤م، وكان عبارة عن مكتب البريد الرئيس (حكومي) في مدينة كفر الشيخ (ميدان هذه الدراسة) عند مدخل محطة سكك حديد كفر الشيخ، وبعدها أنشأت هيئة البريد أربعة مكاتب للبريد لاستقبال المراسلات والطرود الورقية وإرسالها.

ومنذ ذلك التاريخ توالى إنشاء المراكز اللوجستية (الخاصة) لشحن الطرود والبضائع، وفي وقت لاحق تم إنشاء العديد من المراكز اللوجستية، ومر إنشائها في مدينة كفر الشيخ بعدة مراحل نوجزها كما يأتي:

#### - المرحلة الأولى (قبل عام ١٩٩٥م):

يطلق على هذه المدة البدايات الأولى لمراكز الشحن اللوجستية بمدينة كفر الشيخ، وإن كان بعضها في الأساس لم يكن قائماً على أساس اللوجستية فحسب، وإنما لتقديم خدمات بريرية فقط (مراسلات + طرود ورقية)، ولكن سرعان ما تطور بها الحال إلى فكرة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، حيث تم إنشاء خمسة مراكز فقط بنسبة ٣١.٢٥% من إجمالي المراكز وهي: المركز الرئيس (١٩٥٤م)، ومركز سخا بجنوب المدينة (١٩٥٦م)، ومركز النبوي المهندس (١٩٧١م)، مركز الزواوي (١٩٧٥م)، وأخيراً مركز معهد الخدمة (١٩٨٢م).

(١) نبيل عبد الحميد سيد : الأجانب وأثرهم في المجتمع المصري "من سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٩٢٢م"، ماجستير، غير منشورة، جامعة عين شمس، كلية الآداب، ١٩٧٦م، ص ٢٥.

### - المرحلة الثانية (من ١٩٩٥ : ٢٠٠٤م):

في هذه المرحلة تم إنشاء مركز واحد فقط بنسبة ٦.٢٥%، وهو مركز الطراوي للشحن (١٩٩٩م) بمنطقة وسط المدينة، حيث يعد نقطة البداية الحقيقية المتخصصة لممارسة النشاط، ويقع على مقربة من محطة سكك حديد كفر الشيخ، وكان الغرض من إنشائه أن يكون مستودعاً يستعان به عند نقل البضائع والمنقولات للاستفادة من قربه من محطة قطار كفر الشيخ، ثم تطور حتى أصبح واحداً من أكبر المراكز اللوجستية في المدينة من حيث حجم التداول.

جدول (٢) تطور عدد المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ في المدة قبل عام ١٩٩٥ إلى ٢٠٢١م.

الفترة	عدد المراكز اللوجستية	(%)
ما قبل عام ١٩٩٥م	٥	٣١.٢٥
١٩٩٥ - ٢٠٠٤م	١	٦.٢٥
٢٠٠٥ - ٢٠١٤م	٤	٢٥.٠
٢٠١٥ - ٢٠٢١م	٦	٣٧.٥
الإجمالي	١٦	١٠٠

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على:

١. وزارة التجارة والصناعة : الاتحاد العام للغرف التجارية ، الغرفة التجارية بكفر الشيخ ، القسم الفني ومركز المعلومات ، بواسطة برنامج Microsoft Access ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.
٢. وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات : البريد المصري ، بيانات غير منشورة ، مركز الحركة الرئيس بكفر الشيخ ، ٢٠٢١م.

### - المرحلة الثالثة (من ٢٠٠٥ : ٢٠١٤م):

مع بداية القرن الحادي والعشرين تعاظم دور المراكز اللوجستية لنقل الطرود والبضائع، من خلال ابتكار آليات جديدة للخدمة تتصف بالكفاءة والسرعة والسهولة وانخفاض التكلفة، أسهمت في تراجع عمليات نقل الطرود والبضائع بصورتها المعروفة، حيث شهدت هذه المرحلة دخول مراكز جديدة في مجال الشحن

اللوجستي للطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ ، حيث تم إنشاء أربعة مراكز لوجستية وهي: مركز البراق (٢٠٠٨م)، ومركز ميكروتل (٢٠٠٩م)، ومركز العالمية (٢٠١١م)، ومركز إيرجينت (٢٠١٤م).

- المرحلة الرابعة (من ٢٠١٥ : ٢٠٢١م):

تعد هذه المرحلة أكثر المراحل فى إنشاء المراكز اللوجستية لشحن الطرود فى مدينة كفر الشيخ وانتشارها ، فهي بمثابة نقلة نوعية وكمية ، حيث تم إنشاء ستة مراكز لوجستية بنسبة ٣٧.٥٠% من إجمالى المراكز وهي: مركز شحن المصرية (٢٠١٥م)، مركز شحن ميديل إيست (٢٠١٧م)، مركز شحن آمون (٢٠١٨م)، وفي عام (٢٠٢٠م) أنشأت ثلاثة مراكز لوجستية هي : مركز أرامكس للشحن ، مركز شحن أتش اكسبريس، وأخيراً مركز إينرجي للشحن.

وفي النهاية يمكن القول بأن البداية الحقيقية للمراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ بوضعها الحالي كانت عام ١٩٩٥م ، فبعضها كان موجوداً قبل هذا العام ، ولكن تم تحديثها كما هي الآن ، والآخر لم يكن موجوداً وتم إنشاؤه حديثاً خلال المدة من (٢٠١٥ : ٢٠٢١م).

ثانياً: تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود وتوزيعها :

تزايد الاهتمام الجغرافي مؤخراً بالخدمات والتسهيلات الحياتية المقدمة إلى كافة شرائح المجتمع، نظراً لأنها تحدد نوعية الحياة ومدى جودتها<sup>(١)</sup>. ويمكن معالجة هذه الجزئية من خلال متغيرين رئيسيين على النحو التالي :

أ. تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع :

يعد التصنيف عنصراً جوهرياً في منهج البحث الجغرافي ؛ وذلك لأنه يتيح الفرصة للدارس لوضع الظاهرات المدروسة في فئات مختلفة، ومن ثم سهولة عمل

(<sup>١</sup>) Mercer, ( July 1970),: The Geography of Leisure Acontemporary Groth point, Geographical Association, vol. 55, No. 3, UK, p.26.



المقارنات بينها<sup>(١)</sup>). ويركز هذا الجزء على عدة نقاط هي: تصنيف المراكز اللوجستية بالمدينة حسب كل من: تبعية المراكز اللوجستية، المساحة ومناطق التخزين الخاصة بكل مركز، والعمالة والهيكل الإداري ، وأخيراً أسطول النقل.

#### ١. التصنيف حسب تبعية المراكز اللوجستية بالمدينة :

تبلغ جملة أعداد المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع داخل منطقة الدراسة نحو ١٦ مركزاً لوجستياً، وذلك خلال عام ٢٠٢١م تتقل بين مدينة كفر الشيخ وحواضر مراكز المحافظة، ومنها إلى المحافظات الأخرى، ويتضح من ذلك أن تبعية المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة إما أن تكون ملكاً للدولة (حكومية) وإما أن تكون ملكاً لأفراد(خاصة) :

- **المراكز اللوجستية الحكومية:** هي في مجملها مراكز تابعة لهيئة البريد المصري ولا يملكها أفراد، وتضم مدينة كفر الشيخ خمسة مراكز بريدية لوجستية : أربعة منها في قطاع شرقي المدينة هي (الرئيس، النبوي المهندس، معهد الخدمة، سخا)، ومركز واحد فقط بقطاع غرب المدينة (الزواوي)، وتقوم هذه المراكز باستقبال الطرود والبضائع من جميع مراكز المحافظة وإرسالها إلى الجهات المطلوبة.

- **المراكز اللوجستية الخاصة :** هي مراكز مخصصة لنقل الطرود والبضائع ، وجميعها ملكاً لأفراد أي ملكية خاصة، ولا يوجد للدولة أي دور في إنشاء المراكز اللوجستية الخاصة لشحن الطرود سوى فرض الضرائب ورسوم التراخيص، ويتولى الإشراف عليها وتحصيل الرسوم الاتحاد العام للغرف التجارية التابع لوزارة الصناعة والتجارة ، وتضم المدينة ١١ مركزاً لوجستياً بنسبة ٦٨.٨% من إجمالي عدد المراكز اللوجستية بالمدينة، وتتوزع على جميع أجزاء المدينة، ولكن بنسب مختلفة في كل قطاع وشياخة.

(١) فتحي إبراهيم شلبي : مراكز العمران علي فرع رشيد ، دكتوراه ، غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٧م، ص ٢٤٤.

## ٢. التصنيف حسب مساحة مراكز الشحن و مناطق التخزين:

يجب من البداية الإقرار بأن أول ما يوضع في الاعتبار عند إنشاء أي مركز لوجستي لشحن الطرود، هو توفير مساحة مناسبة لإقامته، إذ يستلزم الأمر وجود مقر إداري لتحقيق سهولة التعامل مع المستخدمين، وبما يتناسب مع حجم أعماله فقد تكون المساحة عبارة عن شقة متوسطة المساحة للمراكز اللوجستية الصغيرة، أو مبنى من عدة طوابق للمراكز اللوجستية الكبيرة، هذا إلى جانب توفير مساحة مناسبة لتخزين الطرود والبضائع التي سوف يتم شحنها أو استقبالها في وقت لاحق، مع توافر عامل الأمان به للحفاظ عليها من التلف. ويوضح الجدول (٣) تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ وفقاً لمعيار المساحة ومناطق التخزين.

ويلاحظ من الجدول (٣) والشكل (٣) أن إجمالي مساحات المراكز اللوجستية في مدينة كفر الشيخ بلغت (٢م١٥٤٧)، تتوزع بين المكاتب الإدارية (٢م١١٠)، أي بما يعادل ٧١.١%، وأخرى خاصة بالتخزين (٢م٤٤٧) بنسبة ٢٨.٩% من إجمالي مساحة المراكز اللوجستية بالمدينة.

وبمتابعة الجدول (٣) يتضح التباين بين المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ لدرجة يمكن تقسيمها إلى ثلاثة مستويات حسب مساحة المراكز الإجمالية كما يأتي :

- المستوى الأول: هو أكثر المراكز اللوجستية للشحن في المساحة الإجمالية، حيث تزداد المساحة به عن ١٠.٠% من جملة مساحة المراكز بالمدينة، ويضم مركزي: الرئيس، إيرجينت، وبلغ إجمالي مساحة المراكز بهذا المستوى ٢٧.٧% من إجمالي المساحة، بسبب وجود مركز توزيع الحركة الرئيس بالأول، وما يتطلبه من إرسال الطرود والبضائع بصورة مستمرة ومتكررة. وعلى مستوى تصنيف مساحة المراكز اللوجستية تأتي مساحة المكاتب الإدارية في المرتبة الأولى بنسبة

٣٠.٥% حيث بلغت مساحتها الإدارية ٣٣٦ م<sup>٢</sup>، تلتها مساحة مناطق التخزين بنسبة ٢٠.٨%.

### جدول (٣) تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ

تبعاً لمساحة المراكز ومناطق التخزين بها (م<sup>٢</sup>) عام ٢٠٢١م

المركز اللوجستي	المساحة م <sup>٢</sup>	التخزين م <sup>٢</sup>	الإجمالي م <sup>٢</sup>	المركز اللوجستي	المساحة م <sup>٢</sup>	التخزين م <sup>٢</sup>	الإجمالي م <sup>٢</sup>
الرئيسي	١٨٥	٣٠	٢١٥	إيرجينت	١٥١	٦٣	٢١٤
النبوي	٤٩	١٥	٦٤	المصرية	١٩	٤٥	٦٤
سحا	٩٠	١٠	١٠٠	م.إيست	٤٦	٣٣	٧٩
الزواوي	١٠٢	٢٥	١٢٧	أمون	١٢٠	٢٠	١٤٠
معهد خدمة	٢٥	١٠	٣٥	أرامكس	٨١	٥٥	١٣٦
الطراوي	٢٨	٣٥	٦٣	أكبريس	٦٢	٢٥	٨٧
البراق	٢٦	١٨	٤٤	إنبرجي	٢٦	١٥	٤١
ميكروتل	٧٦	٤٠	١١٦	الإجمالي	١١٠٠	٤٤٧	١٥٤٧
العالمية	١٤	٨	٢٢				

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على العمل الميداني في الفترة من شهر نوفمبر ٢٠٢١م: مارس ٢٠٢٢م.

- **المستوى الثاني:** يشمل المراكز التي تتراوح مساحتها ما بين ٥.٠% : ١٠.٠%، وبلغ عددها سبعة مراكز لوجستية أيضاً ، وهي : سحا ، الزواوي ، ميكروتل، أرامكس، ميديل إيست ، أنش اكسبريس، أمون ، وإجمالي مساحة هذه المراكز ٥٠.٨% من إجمالي مساحة المراكز اللوجستية بالمدينة . وعلى مستوى تصنيف مساحة المراكز اللوجستية يلاحظ اقتراب مساحة المكاتب الإدارية من مساحة مناطق التخزين بنسبة بلغت ٥٢.٢% مقابل ٤٧.٨%.

- **المستوى الثالث:** يضم المراكز التي تقل مساحتها الإجمالية عن ٥.٠% من جملة المساحة ، وعددها سبعة مراكز لوجستية من أصل ستة عشر مركزاً بنسبة ٤٣.٨%، وهذه المراكز: النبوي المهندس ، ومعهد الخدمة ، والطراوي، والبراق،

والعالمية، والمصرية، وإنيرجي، وبلغ إجمالي مساحة المراكز اللوجستية بهذا المستوى ٢١.٥% من جملة المساحة، موزعة بواقع ١٧.٠% للمكاتب الإدارية و ٤.٥% بالنسبة لمناطق التخزين.

### ٣. التصنيف حسب العمالة و الهيكل الإداري بمراكز الشحن:

تحتاج المراكز اللوجستية لشحن الطرود إلى وجود هيكل إداري وفريق عمل مميز ومؤهل من إداريين وعماله وسائقين، ويعتمد عدد العمالة على حجم أعمال المراكز اللوجستية والدخل الخاص بها، وهو ما تبرزه بيانات الجدول (٤).

#### جدول (٤) تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ

تبعاً للعمالة والهيكل الإداري عام ٢٠٢١م

المركز اللوجستي	إداريون		عماله		سائقين		الإجمالي		المركز اللوجستي
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
الرئيسي	٨	١٥.٧	٦	١٠.٣	٨	٨.٥	٢٢	١٠.٨	إيرجينت
النوبي	٦	١١.٨	٤	٦.٩	٢	٢.١	١٢	٥.٩	المصرية
سخا	٢	٣.٩	٢	٣.٤	١	١.١	٥	٢.٥	م.إيست
الزواوي	٥	٩.٨	٣	٥.٢	٢	٢.١	١٠	٤.٩	أمون
معهد خدمة	٣	٥.٩	٢	٣.٤	١	١.١	٦	٣.٠	أرامكس
الطرابي	٢	٣.٩	٥	٨.٦	٦	٦.٤	١٣	٦.٤	أكبريس
البراق	٢	٣.٩	٢	٣.٤	٤	٤.٢	٨	٣.٩	إنيرجي
ميكروتل	٤	٧.٨	٣	٥.٢	٥	٥.٣	١٢	٥.٩	الإجمالي
العالمية	١	٢.٠	٢	٣.٤	٢	٢.١	٥	٢.٥	

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على:

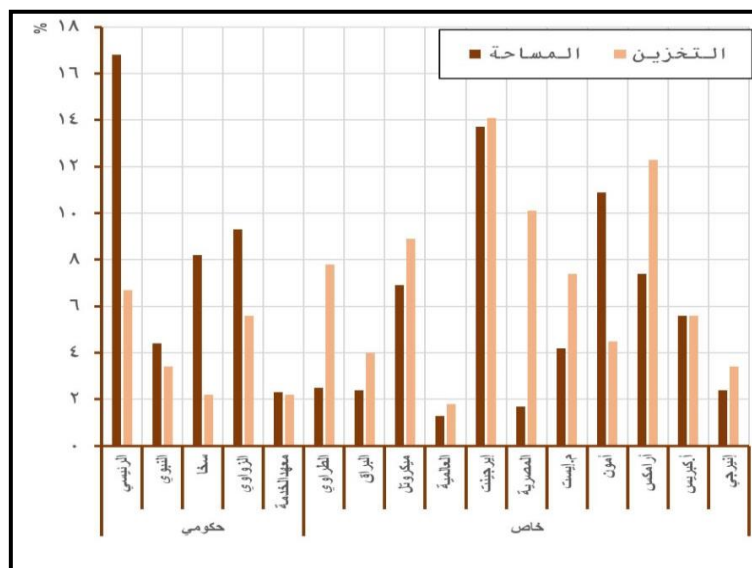
١. وزارة التجارة والصناعة : الاتحاد العام للغرف التجارية، الغرفة التجارية بمدينة كفر الشيخ،

مركز المعلومات الإلكتروني ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.

٢. وزارة الاتصالات: الهيئة العامة للبريد، مركز الحركة الرئيس بكفر الشيخ، بيانات غير منشورة

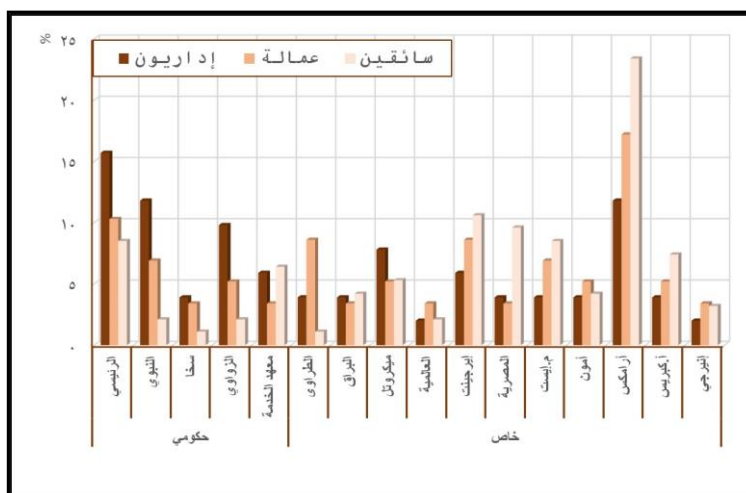
، ٢٠٢١م.

٣. العمل الميداني في المدة من شهر نوفمبر ٢٠٢١م: مارس ٢٠٢٢م.



المصدر: اعتمادًا على بيانات جدول(٣)

شكل(٣) تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ تبعًا لمساحة المراكز ومناطق التخزين بها عام ٢٠٢١م.



المصدر: اعتمادًا على بيانات جدول(٤)

شكل(٤) تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ تبعًا للعماله والهيكل الإداري عام ٢٠٢١م.

يتبين من الجدول (٤) والشكل (٤) أن إجمالي أعداد العمالة بالمراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ بلغت (٢٠٣) عمال بأنماطها الثلاثة الإداريين والعمالة والسائقين"، ويتباين توزيعها على مستوى المراكز اللوجستية للشحن بالمدينة، يخص السائقين ما يقرب من نصف أعداد العمالة بنسبة ٤٦.٣% لكونهم من أكثر مكونات النظام اللوجستي لشحن الطرود والبضائع أهمية، يليهم العمالة بنسبة ٢٨.٦%، وأخيراً يأتي الإداريون بنسبة ٢٥.١%.

ويمكن تقسيم المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة إلى ثلاثة مستويات حسب مكونات العمالة كما يأتي :

- **المستوى الأول:** هو أكثر المراكز اللوجستية لشحن الطرود في حجم العمالة، حيث تزداد العمالة بها عن ١٠.٠% من جملة العمالة بأنماطها، ويمثل هذا المستوى مركزين فقط هما : أرامكس، والرئيس، وبلغ عدد العمالة التابعين لهما ٦٠ عاملاً بنسبة ٢٩.٦% من إجمالي العمالة بالمراكز. ويلاحظ استئثار المركزين بنسبة كبيرة من العمالة دون غيرها من المراكز اللوجستية، وذلك لاعتماد العديد من المؤسسات الحكومية في الدولة على المركز الرئيس في شحن الطرود الحكومية الخاصة بها، ولتميز مركز أرامكس في إرسال الطرود واستقبالها من أي مكان داخل البلاد وخارجها دون خوف من ضياع الطرود أو تلفها.

- **المستوى الثاني:** يشمل المراكز التي تتراوح أعداد العمالة بها ما بين ٥.٠% : ١٠.٠%، وبلغ عددها (٧) مراكز لشحن الطرود أيضاً، وهي: النبوي المهندس، الطراوي، ميكروتل، إيرجينت، المصرية، ميديل إيست، أتش اكسبريس، وإجمالي العمالة بهذه المراكز ٤٦.٣% من إجمالي العمالة بالمدينة. وعلى مستوى تصنيف العمالة بأنماطها الثلاثة بالمراكز اللوجستية يلاحظ أيضاً تفوق عمالة السائقين بنسبة (٤١.٢%) بقية أنواع العمالة بمراكز

هذا المستوى واقتراب العمالة الإدارية من فئة العمال بالمراكز بنسبة بلغت ٣١.٤% مقابل ٢٧.٤%.

- **المستوى الثالث:** يضم المراكز التي ينخفض بها عدد العمالة بأنواعها الثلاثة عن ٥.٠% من جملة العمالة بالمراكز اللوجستية لشحن الطرود، وهي: سخا ، والزواوي، ومعهد الخدمة ، والبراق ، والعالمية ، وأمون، وإينرجي، وبلغ إجمالي أعداد العمالة بهذا المستوى من المراكز اللوجستية ٢٤.٢% من جملة أعداد العمالة، ويتباين توزيع العمالة بهذا المستوى من مركز شحن لآخر، إذ يلاحظ تصدر عمالة السائقين باقي أنماط العمالة بهذا المستوى بنسبة ٤٤.٦% من مجموع العمالة بمراكز شحن الطرود، يليها الإداريون بنسبة ٣١.٤%، ثم العمال بنسبة (٢٤.٠%).

#### ٤. التصنيف حسب أسطول النقل بمراكز الشحن :

تحتاج المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع لأسطول بري من وسائل النقل مختلف الأحجام، وتحتوي المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ على نحو (٧٤) سيارة تخدم حركة الطرود والبضائع من المدينة وخارجها والعكس، وهو ما تبرزه بيانات الجدول (٥).

ويتبين من الجدول (٥) تباين أسطول النقل العامل بالمراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ من مركز لآخر، ويمكن تقسيم المراكز حسب عدد أسطول النقل إلى الفئات الآتية :

**الفئة الأولى :** وتضم المراكز اللوجستية التي يزيد أسطول النقل بها على ٨.٠% من جملة المراكز، وهي : الرئيس ، إيرجينت ، أرامكس ، ميكروتل ، أمون بنسبة (١٤.٩% - ١٢.٣% - ١٠.٨% - ٨.١% - ٨.١%) على الترتيب.

**الفئة الثانية :** وتشتمل على المراكز اللوجستية التي يتراوح أسطولها ما بين ٤.٠% : ٨.٠% ، وبلغ عددها مراكز وهي : البراق - أتش أكسبريس - الطراوي - النبوي المهندس - ميديل إيست.

**جدول (٥) تصنيف المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفرالشيخ تبعاً لأسطول النقل عام ٢٠٢١م.**

أسطول الشحن		المركز اللوجستي	أسطول الشحن		المركز اللوجستي
%	العدد سيارة		%	العدد سيارة	
١٢.٣	٩	إيرجنت	١٤.٩	١١	الرئيسي
٢.٧	٢	المصرية	٥.٤	٤	النبوي
٥.٤	٤	م. إيست	٢.٧	٢	سخا
٨.١	٦	أمون	٤.١	٣	الزواوي
١٠.٨	٨	أرامكس	١.٣	١	معهد الخدمة
٦.٧	٥	أكبريس	٦.٧	٥	الطراوي
١.٣	١	إنيرجي	٦.٨	٥	البراق
١٠.٠	٧٤	الإجمالي	٨.١	٦	ميكروتل
			٢.٧	٢	العالمية

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على العمل الميداني في الفترة من شهر نوفمبر

٢٠٢١م: مارس ٢٠٢٢م.

**الفئة الثالثة :** وتحتوي على المراكز اللوجستية التي يقل أسطولها عن ٤.٠% من جملة المراكز، وهي : الزواوي - المصرية - العالمية - سخا - معهد الخدمة - إنيرجي.

ومن الجدير بالذكر أن المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفرالشيخ يخدمها أسطول نقل ذو جودة عالية ومتكامل؛ يسهم بشكل كبير في قيامها بسلسلة من الخدمات والأنشطة اللوجستية اللازمة لنقل الطرود والبضائع ، وإنشاء سلاسل إمداد بين منطقة الدراسة والمناطق الأخرى، وكذا ضمان نقل الطرود من المنتجين إلى المستهلكين بمستوى عالٍ و متميز من الجودة وبأسعار تنافسية.



## ب. توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بالمدينة :

يعد توزيع المراكز اللوجستية من العناصر المهمة في دراسة عمليات شحن الطرود والبضائع ، ومؤشراً لنوعية النشاط الاقتصادي والاجتماعي السائد، ومقدار التقدم التكنولوجي المستغل، كما أن له أهمية كبيرة في التعرف على ما إذا كان استخدام المراكز اللوجستية لشحن الطرود قد وجه الوجهة المثلى لأحسن استثمار اقتصادي<sup>(١)</sup>.

ومن المعلوم أن المناطق الحضرية تتمتع بتركز العديد من الأنشطة التجارية والتسويقية، والتي بطبيعة الحال تتطلب وجود مراكز لوجستية يمكن من خلالها شحن الطرود والبضائع من مكان لآخر دون عناء.

### ١) التوزيع على مستوى قطاعي المدينة:

لما كان خط السكة الحديدي(شربين - قلين) المفرد يمر بوسط مدينة كفر الشيخ ويقسمها إلى قسمين أحدهما شرقي والآخر غربي ، فقد عمد الباحث لتقسيم منطقة الدراسة إلى قطاعين (شرقي - غربي) مستهدفاً بذلك الخروج بنمطين مميزين شرق الخط الحديدي وغربه.

وتأسيساً على ذلك تتوزع المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ على قطاعي المدينة ، ولكن بأعداد مختلفة في كل قطاع شكل(٥)، حيث يتأثر التوزيع بعدة عوامل أهمها : الحجم السكاني ، وتركز الأنشطة التجارية والتسويقية، وتوزيع المحاور النقلية بدرجاتها المختلفة.

- قطاع شرق المدينة: يستأثر هذا القطاع بالعدد الأكبر من المراكز اللوجستية بالمدينة، حيث يوجد به ١١ مركز لوجستياً من أصل ١٦ مركزاً بالمدينة، بنسبة قدرها ٦٨.٨% من إجمالي المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة عام

(١) محمد حجازي محمد : الجغرافيا الاقتصادية، دراسة أصولية، القاهرة، ١٩٩٦م ، ص ٣٦٢:٣٦٣.

٢٠٢١م، ويمكن إرجاع ذلك إلى كون قطاع شرق هو القطاع الحيوي بالمدينة وقلبها النابض إذ يستأثر بنسبة (٨٤.٢% - ٦٠.٢%) من مساحة المدينة وسكانها على الترتيب، فضلاً عن وجود أكثر من نشاط تجاري وتسويقي في هذا القطاع ، بالإضافة إلى أنه يمثل حلقة ربط بين المدينة والطريق الدائري المتجه لمدينة دسوق، ومدن المحلة الكبرى وطنطا والمنصورة وبلطيم.

- **قطاع غرب المدينة:** يضم خمسة مراكز لوجستية ، منها أربعة مراكز برأس مال خاص، ومركز واحد حكومي تابع لهيئة البريد ، وتمثل أعداد المراكز بهذا القطاع مجتمعة نسبة قدرها ٣١.٢% من إجمالي المراكز عام ٢٠٢١م ، ومرد ذلك إلى تركيز المنشآت التجارية والصناعية المهمة على هوامش هذا القطاع ، وأيضاً وقوعه ضمن منطقة القلب التجاري للمدينة (CBD).

## (٢) التوزيع على مستوى شياخات المدينة:

إذا كان هذا هو حال التوزيع المكاني للمراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع على مستوى قطاعي مدينة كفر الشيخ ، فإن توزيع تلك المراكز داخل الشياخات قد أظهر الكثير من التغيرات، وهو ما تبرزه بيانات الجدول (٦).

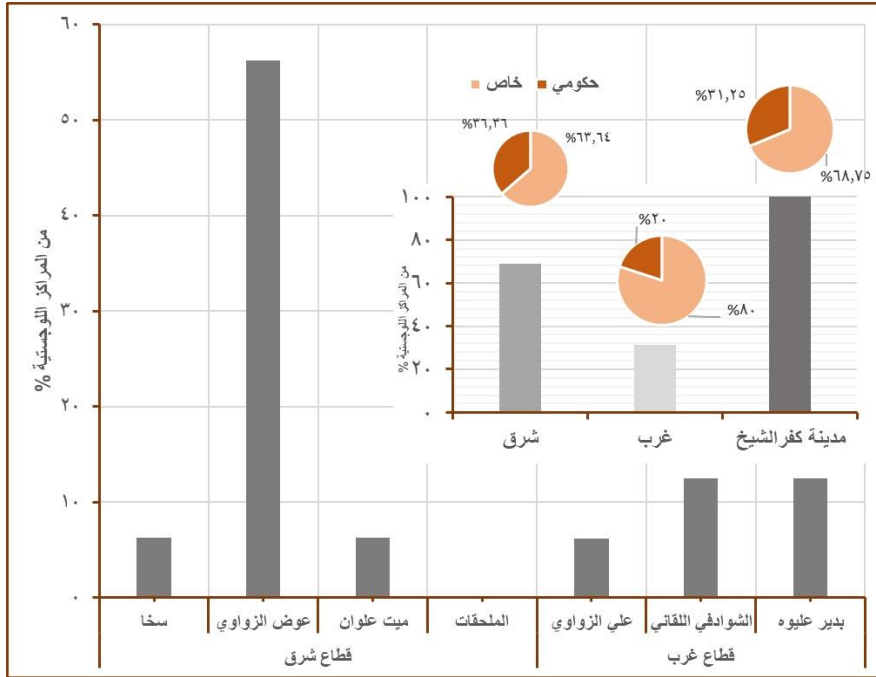
**جدول (٦) توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ على شياخات مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.**

القسم	الشياخات	عدد المراكز اللوجستية للشحن	%
شرق	سحا	١	٦.٣
	عوض الزواوي	٩	٥٦.٢
	ميت علوان	١	٦.٣
	الملحقات	-	-
جملة القطاع		١١	٦٨.٨
غرب	علي الزواوي	١	٦.٢
	الشوادفي اللقاني	٢	١٢.٥
	بدير عليوه	٢	١٢.٥
	جملة القطاع	٥	٣١.٢
مدينة كفر الشيخ		١٦	١٠٠

المصدر: الدراسة الميدانية للباحث ، ٢٠٢١م

يتبين من الجدول (٦) وشكل (٥) أن مدينة كفر الشيخ تحتوي على ستة عشر مركزاً لوجستياً لشحن الطرود والبضائع ، وذلك خلال عام ٢٠٢١م . ويتبين توزيع المراكز اللوجستية على مستوى منطقة الدراسة ، إذ يتركز ما يقرب من ٧٠.٠% من المراكز في قطاع شرق المدينة على مساحة تصل إلى ٦٠.٢% من جملة المدينة، مقابل ٣٩.٨% لقطاع غرب، وجاءت شياخة "عوض الزواوي" في مقدمة الشياخات بنسبة تزيد عن نصف أعداد المراكز اللوجستية بالمدينة (٥٦.٢%)، ويرجع ذلك إلى كبر مساحة الشياخة (٢٩.٤%) وثقلها الخدمي والسكاني إذ يتركز (٢٢.٠%) من سكان المدينة بها فهي بمثابة القلب الحيوي للمدينة، تلتها شياختا "الشوادفي اللقاني و بدير عليوه بنسبة " ١٢.٥% لكل منهما، حيث يسهمان معاً بنسبة ٢٥.٠% من جملة المراكز اللوجستية بالمدينة، وتأتي النسبة المتبقية (١٨.٩%) موزعة على باقي الشياخات بواقع مركز واحد

لكل شياخة، ولا توجد أي مراكز لوجستية لشحن الطرود في شياخة الملحقات بقطاع شرق المدينة .



المصدر: اعتماداً على بيانات جدول (٦)

شكل (٥) توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ على مستوى الشياخات عام ٢٠٢١م.

ثالثاً : العوامل المؤثرة في حركة شحن الطرود بالمراكز اللوجستية :

بعد دراسة الصورة التوزيعية للمراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ، وجب إلقاء الضوء على أهم العوامل التي تؤثر في توزيعها وتركزها مكانياً. وفيما يأتي دراسة لأهم هذه العوامل:

## أ. الموقع والعلاقات المكانية:

تعتمد المراكز اللوجستية في المقام الأول على الموقع الجغرافي المتميز، وعلى تفهم العلاقات المكانية بين الأقاليم الجغرافية المختلفة والربط بينها حتى يتم تحقيق التكامل اللوجستي المطلوب<sup>(١)</sup>.

كما أنه لا يمكن تصور مركز لوجستي يؤسس بنائه الأساسي في نشاطه وليس لديه تصور أو إجابة عملية عن الأسئلة الآتية : من أين ستحصل على الطرود أو البضائع ؟ وأين منشأ هذه الطرود ؟ وإلى أين ستذهب هذه الطرود بعد الإنتاج ؟ وكيف ستكون مرونتها في الحركة؟ وأين ستخزن؟ وجميع هذه الأسئلة تخص الموقع<sup>(٢)</sup>.

وعليه تقع مدينة كفر الشيخ في شمال وسط الدلتا ما بين فرعي دمياط ورشيد، وتبعد المدينة عن مدينة طنطا جنوبًا بمسافة ٣٣ كم، وعن مدينة الإسكندرية بمسافة ١٣٠ كم، وعن مدينة القاهرة ٢٤ كم، لذا يمكن القول بأن مدينة كفر الشيخ تشغل مركزًا وسطًا بين حواضر محافظات الوجه البحري من حيث الاتصالية وسهولة الوصول، فمنها تخرج الطرق الرئيسية وتلتقي بمدن المحافظة، ومدن الوجه البحري والقناة ، وهذا يجعلها ترتبط بعلاقات وظيفية واضحة ، فضلًا عن أنها تتوفر بذلك أيضًا وسط إقليمها.

كما تعد مدينة كفر الشيخ أكثر المدن بالمحافظة توسطًا للمحلات العمرانية، كما يتضح من الجدول (٧)، إذ يبلغ متوسط تباعدها عن بقية مدن المحافظة ٥٠.٠ كم ، تلتها مدينة الرياض بمتوسط تباعد ٥٣.٣ كم، في حين تعد مدينتا بلطيم ومطويس من أكثر المدن بعدًا عنها ؛ إذ يبلغ متوسط تباعدهما ١٠٣.٥ كم و ٨٣.٠ كم على الترتيب.

(١) منى صبحي نور الدين: تنمية النقل البحري والخدمات اللوجستية في إقليم قناة السويس : دراسة جغرافية ، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٦٩ ، ٢٠١٣م ، ص ٦٨.

(٢) نافع الدباغ : نظام اللوجستيك - المفاهيم والأساسيات ، مجلة تنمية الراقدين ، بغداد ، العدد الثمانون ، ٢٠٠٥م ، مجلد ٢٧ ، العدد الثمانون، ص ١١٢.

## جدول (٧) تباعد مدينة كفر الشيخ عن باقي مدن المحافظة عام ٢٠٢١ (بالكيلومتر)

الرتبة	المتوسط	المجموع (كم)	المدن	الرتبة	المتوسط	المجموع (كم)	المدن
١٠	١٠٣.٥	٩٣١.٥	بلطيم	١	٥٠.٠	٤٥٠.٥	كفر الشيخ
٣	٥٥.٨	٥٠٣	سيدي سالم	٦	٦٦.٤	٥٩٧.٥	دسوق
٤	٦٠.٨	٥٤٧.٥	الحامول	٥	٦٢.١	٥٥٨.٥	قلين
٩	٨٣.٠	٧٤٧	مطويس	٧	٦٨.٩	٦٢٠.٠	بيلا
٢	٥٣.٣	٤٧٩.٥	الرياض	٨	٨٠.٥	٧٢٤.٥	فوه

المصدر : الجدول من حساب الباحث وقياس المسافات من خلال برنامج Google Earth .

أما بالنسبة لموقع المدينة بالنسبة لمدن الوجه البحري فتأتي في موقع شبه مركزي بالنسبة للتجمعات العمرانية في شمال الدلتا ووسطها ، فقد بلغ متوسط المسافة بين مدينة كفر الشيخ وحواضر محافظات الوجه البحري ومدن القناة ١٠٨.٠ كم ، في حين أنه وصل إلى ١٣٤.٥ ، ١٥.٦ كم بالنسبة لمدينتي القاهرة والإسماعيلية على التوالي، وقد أتاح هذا الموقع لمدينة كفر الشيخ إقامة العديد من المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بها ، بحكم مركزيتها ووظيفتها الإدارية.

هذا، ولما كان الموقع الجغرافي جزءاً لا يتجزأ من إدارة المراكز اللوجستية، ويؤثر بصورة واضحة في الإنتاجية بجميع القطاعات الاقتصادية<sup>(١)</sup>، فإن مدينة كفر الشيخ بموقعها هذا جعلها ترتبط ببقية مدن الوجه البحري بشبكة جيدة من الطرق البرية جعلت منها نقطة التقاء وتفرع الطرق الرئيسية في المحافظة، ومن أهمها شكل (٦):

(١) Isaksson, K., and M. Huge-Brodin. (2013).: Under Standing efficiencies Behind logistiques service providers' green Offerings, Management Research Review 36(3), p.216.

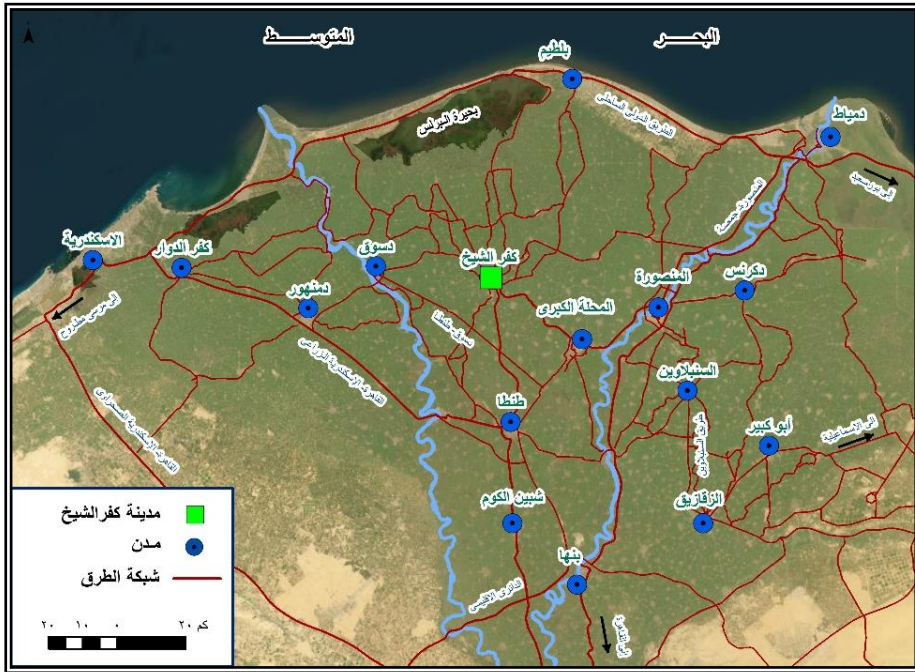
**طريق كفرالشيخ - طنطا :** يمتد هذا الطريق حتى مدينة القاهرة ، وهو أحد الروافد المغذية للوصول إلى الطريق الزراعي(القاهرة - الإسكندرية) السريع ، وهو طريق مزدوج يتكون من أربع حارات عرض كل منها ٣.٧٥م، ويدخل مركز كفرالشيخ من بداية حدود المحافظة الجنوبية، ويبلغ طوله ٣٣.٠ كم ، وينتهي عند منطقة سبرباي بطنطا على الطريق الزراعي.

**طريق كفرالشيخ - المحلة الكبرى:** يعد أيضا من الروافد السريعة وهو طريق مزدوج يوجد به ست حارات مرورية عرض كل منها ٣.٧٥ م ، ويمتد حتى مدينة بورسعيد ماراً بالمنصورة ودمياط ، ويبلغ طوله ٢٤.٠ كم ، ويخدم عدداً من القرى المهمة في مركزي كفرالشيخ والمحلة الكبرى.

**طريق كفرالشيخ - المنصورة :** يمتد هذا الطريق حتى مدينة دمياط ، ويتكون من أربع حارات عرض كل منها ٢.٥٠ م ، ويبلغ طول هذا الطريق ٥٦.٠ كم، ويخدم اتصال مدينة كفرالشيخ بمدن : المحلة الكبرى وسمنود والمنصورة ودمياط.

**طريق كفرالشيخ - دسوق :** يمتد هذا الطريق حتى مدينة دمنهور ، ويتكون من حارتي مرور يبلغ عرض كل منها نحو ٢.٧٥ م ، ويبلغ طوله ٣٦ كم ، ويخدم هذا الطريق اتصال مدينة كفرالشيخ بمدن : دسوق و دمنهور والإسكندرية.

**طريق كفرالشيخ - بلطيم :** محور طولي مهم يصل مدينة كفرالشيخ بالساحل الشمالي الأوسط ، وهو رافد مزدوج يوجد به أربع حارات عرض كل منها ٣.٧٥ م، ويبلغ طوله ٦٨ كم، ويمثل هذا الرافد أهمية كبرى في شبكة الطرق ليس لمدينة كفرالشيخ فحسب بل لجميع المدن الكبرى والموانئ على السواء.



المصدر: من عمل الباحث، اعتمادًا على مرئية فضائية، باستخدام برنامج ArcGis 10.8

### شكل (٦) شبكة الطرق الرئيسية التي تربط مدينة كفر الشيخ

بمدن الوجه البحري عام ٢٠٢١م

### ب. سكان مدينة كفر الشيخ :

إن دراسة سكان المدينة والإمام بأهم خصائصهم تمثل جانباً مهماً في مجال تخطيط النقل واللوجستات، ليس لفهم الصورة العامة لسكان هذا التجمع الحضري فحسب، بل للتعلم في معرفة العلاقة بين السكان والمراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بالمدينة ، فالسكان هم المنتجون، وفي الوقت نفسه هم المستهلكون ،ومن هذا المنطلق تأتي أهمية دراسة السكان بالنسبة للمراكز اللوجستية في مدينة كفر الشيخ من خلال المحاور الآتية:



## ١. النمو السكاني:

يرى "ميللر وفورم" أن المدينة تختلف حجمًا ونموًا وكثافة وتركيبًا سكانيًا في ظل التنمية الصناعية اختلافًا بينًا عنها في حقبة ما قبل التنمية الصناعية حتى يبدو كأنها خلقت خلقًا من جديد<sup>(١)</sup>. والسؤال الذي يفرض نفسه هنا هل تنطبق هذه المقولة على مدينة كفر الشيخ؟ فإذا كانت تنطبق فإلى أي حد؟ لعل التحليلات الآتية تحمل في طياتها الإجابة عن هذا السؤال.

بلغ عدد سكان مدينة كفر الشيخ نحو ٣٨٥٩٢ نسمة عام ١٩٦٠م، زادوا ليصلوا إلى ١٧٦٨٨٣ نسمة عام ٢٠١٧م، هذا ولم يكن النمو السكاني متنسقًا أو على وتيرة واحدة بالمدينة خلال المدة من ١٩٦٠-٢٠١٧م، فقد اختلف من مدة لأخرى تبعًا لتباين التحول الاقتصادي، وهو ما يتضح من دراسة الجدول الآتي :

**جدول (٨) تطور معدلات النمو السكاني السنوي بمدينة كفر الشيخ خلال الفترة من (١٩٦٠ - ٢٠١٧م).**

سنة التعداد	١٩٦٠	١٩٧٦	١٩٨٦	١٩٩٦	٢٠٠٦	٢٠١٧
عدد السكان	٣٨٥٩٢	٧٧٤٨٦	١٠٣٣٠١	١٢٤٨٧٠	١٤٧٣٩٣	١٧٦٨٨٣
الزيادة الكلية	-	٣٨٨٩٤	٢٥٨١٥	٢١٥٦٩	٢٢٥٢٣	٢٩٤٩٠
معدل النمو السنوي (%)	-	٤.٣٥	٢.٨٧	١.٨٩	١.٦٥	١.٨٢

المصدر : الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، التعدادات المذكورة ، ومعدل النمو من حساب الباحث.

وتشير بيانات الجدول (٨) إلى أن مدينة كفر الشيخ شهدت نموًا سكانيًا اختلف معدله من مدة إلى أخرى، ذلك الاختلاف الناتج عن تطور الظروف الاقتصادية والاجتماعية التي مرت بها المدينة ، فقد تميزت المدينة بمعدلات نمو سكاني مرتفعة وصلت إلى ٤.٣٥% خلال الفترة التعدادية (١٩٦٠ - ١٩٧٦م)، ويمكن تفسير ذلك إلى تحسن الظروف الاقتصادية بالمدينة، إلى جانب التوسع في إنشاء العديد من المؤسسات الخدمية بالمدينة.

(١) عماد سامي يوسف : مدينة أسوان ، المدن المصرية ، الجزء الأول ، لجنة الجغرافيا، المجلس الأعلى للثقافة ، ٢٠٠٢م ، ص ٥٦٦.

أما خلال الفترات التعدادية (١٩٧٦ - ١٩٨٦م)، فقد شهدت معدلات النمو السكاني السنوي بالمدينة زيادة طفيفة أيضاً، وإن كانت تقل عن الفترة السابقة، حيث بلغ معدل النمو في هذه الفترة ٢.٨٧% وهو ثاني أعلى معدل سجل بالمدينة خلال الفترة المذكورة، وخلاف ذلك لم تشهد المدينة أي ارتفاع في معدلات النمو السكاني خلال الفترات التعدادية اللاحقة. وعلى الرغم من ذلك الانخفاض إلا أنها ما تزال هي الأعلى من نظيرتها على مستوى مدن المحافظة وذلك بوصفها تمثل قمة الحضرية بإقليمها<sup>(١)</sup>.

وعلى ذلك يمكن القول بأن عدد سكان مدينة كفر الشيخ قد نما نمواً ملحوظاً في الآونة الأخيرة من القرن العشرين، ومع هذا النمو زادت حاجة سكان المدينة لنقل أغراضهم بما فيها من طرود وبضائع بطريقة غير تقليدية كما كان متبعاً من قبل، مما استلزم استحداث آليات جديدة لنقل الطرود والبضائع، ولعل أهمها المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، والتي أحدثت ثورة في مجال النقل اللوجستي في السنوات الأخيرة داخل المدن.

## ٢. توزيع السكان وتركزهم بالمدينة:

لعل دراسة توزيع السكان على المجال المكاني للمدينة يبرز تباين نصيب كل شياخة من المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، والتي سوف تساعد إلى حد كبير على معرفة مناطق التركيز والتشتت السكاني، ومن ثم إبراز التباين على طلب شحن الطرود بواسطة المراكز اللوجستية بين المناطق الكثيفة، والمناطق المخلطة سكانياً داخل المدينة، وهو ما يبرزه الجدول (٩).

(١) أحمد أبو المجد أبو زيد: مدينة كفر الشيخ، المدن المصرية، المجلس الأعلى للثقافة، الجزء الثاني، لجنة الجغرافيا، ٢٠٠٧م، ص ٣٦٠.

### جدول (٩) توزيع السكان في شياخات مدينة كفر الشيخ

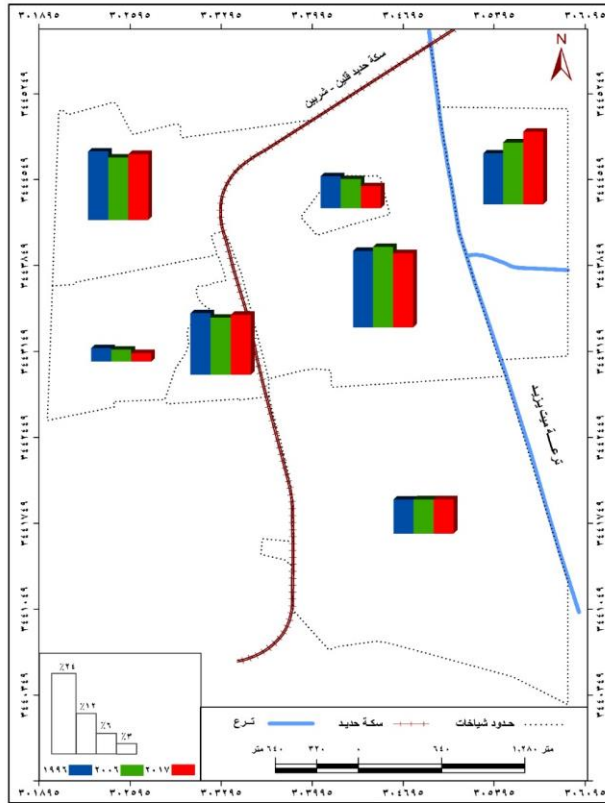
في الفترة ما بين (١٩٩٦ - ٢٠١٧ م).

تعداد ٢٠١٧		تعداد ٢٠٠٦		تعداد ١٩٩٦		الرتبة	%	العدد	الرتبة	%	العدد	الرتبة	%	العدد	الشيخة
الرتبة	%	العدد	الرتبة	%	العدد										
٥	١٠.٢	١٧٩١٤	٥	١٠.٢	١٥٠٧٣	٥	١٠.١	١٢٥٧٤	٥	١٠.١	١٢٥٧٤	٥	١٠.١	١٢٥٧٤	سحا
١	٢٢.٠	٣٨٨٢٨	١	٢٣.٩	٣٥٢٨١	١	٢٢.٧	٢٨٣٤٥	١	٢٢.٧	٢٨٣٤٥	١	٢٢.٧	٢٨٣٤٥	عوض الزواوي
٦	٦.٥	١١٥٨٢	٦	٨.٦	١٢٦٥٩	٦	٩.٥	١١٨٨١	٦	٩.٥	١١٨٨١	٦	٩.٥	١١٨٨١	ميت علوان
٢	٢١.٥	٣٨٠١٣	٣	١٨.٣	٢٦٩١٩	٤	١٥.١	١٨٨٥٩	٤	١٥.١	١٨٨٥٩	٤	١٥.١	١٨٨٥٩	الملحقات
٣	١٩.٥	٣٤٥١٩	٢	١٨.٥	٢٧٣٣٤	٢	٢٠.٣	٢٥٤١٨	٢	٢٠.٣	٢٥٤١٨	٢	٢٠.٣	٢٥٤١٨	علي الزواوي
٤	١٧.٨	٣١٥٢٣	٤	١٧.٠	٢٥٠٠٩	٣	١٨.٣	٢٢٨٢٢	٣	١٨.٣	٢٢٨٢٢	٣	١٨.٣	٢٢٨٢٢	شوادفي اللقاني
٧	٢.٥	٤٥٠٤	٧	٣.٥	٥١١٨	٧	٤.٠	٤٩٧١	٧	٤.٠	٤٩٧١	٧	٤.٠	٤٩٧١	بدير عليوه
-	١٠.٠	١٧٦٨٨٣	-	١٠.٠	١٤٧٣٩٣	-	١٠.٠	١٢٤٨٧٠	-	١٠.٠	١٢٤٨٧٠	-	١٠.٠	١٢٤٨٧٠	الاجمالي

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت، محافظة كفر الشيخ، التعدادات المذكورة.

### ومن دراسة الجدول (٩) والشكل (٧) يلاحظ ما يأتي :

- جاء عدد سكان مدينة كفر الشيخ خلال تعداد عام ١٩٩٦ م نحو ١٢٤٨٧٠ نسمة، يتوزعون على شياخات المدينة السبع وفق الترتيب الآتي: (عوض الزواوي - علي الزواوي - الشوادفي اللقاني - الملحقات - سحا - ميت علوان - بدير عليوه) وبنسب تبلغ (٢٢.٧% - ٢٠.٣% - ١٨.٣% - ١٥.١% - ١٠.١% - ٩.٥% - ٤.٠%) على التوالي، ويلاحظ من التوزيع استئثار شياختي (عوض الزواوي، علي الزواوي) بما يقرب من نصف سكان المدينة بنسبة ٤٣.٠%.
- بلغ عدد سكان شياخات المدينة ١٤٧٣٩٣ نسمة حسب تعداد ٢٠٠٦ م، يتوزعون وفق الترتيب السابق لتعداد عام ١٩٩٦ م، باستثناء تغير طفيف حيث تقدمت شيخة الملحقات إلى الترتيب الثالث بنسبة ١٨.٣% بدلاً من شيخة الشوادفي اللقاني التي شغلت الترتيب الرابع في هذا التعداد بنسبة ١٧.٠%.



المصدر: اعتمادًا على بيانات الجدول (٩).

شكل (٧) توزيع السكان في شياخات مدينة كفر الشيخ في الفترة ما بين (١٩٩٦ - ٢٠١٧ م).

- في تعداد عام ٢٠١٧ استمر عدد سكان المدينة في التزايد إلى أن وصل ١٧٦٨٨٣ نسمة، إذ يلاحظ أن ما يقرب من ثلثي سكان المدينة (٦٣.٠%) تستأثر بها ثلاث شياخات فقط هي: (عوض الزواي - المحلقات - علي الزواوي)، ومرد ذلك إلى أن شياختي "عوض وعلي الزواوي" تمثلان معظم الكتل السكنية القديمة من المدينة من جهة، وانخفاض أسعار الأراضي شياخة المحلقات (شرق المدينة) مما جعلها منطقة جذب للعديد من الفئات السكانية من جهة أخرى.

وبقياس معامل الارتباط بين أعداد السكان وعدد المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة تبين وجود ارتباط موجب بقيمة بلغ ٠.٦٧، وهو ما يعني صحة العلاقة والفرضية بأنه مع زيادة أعداد السكان يزيد الطلب على خدمات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع.

واستكمالاً لما سبق يرتبط بدراسة توزيع السكان في شياخات المدينة دراسة للتركز السكاني بها، حيث أظهر تطبيق حساب نسبة التركيز<sup>(١)</sup> بمدينة كفر الشيخ والذي بلغت قيمته (٣٢.٦١%) أن توزيع السكان في المدينة بأنه غير متساوٍ، إذ يبدو فيه التركيز السكاني بصورة واضحة في شياخة دون الأخرى، لاسيما شياختا عوض الزواوي والملحقات اللتان تضمان ٤٣.٥% من جملة سكان المدينة عام ٢٠١٧م.

### ج. التركيب الاقتصادي :

لا تقل دراسة التركيب الاقتصادي أهمية عن بقية الخصائص السكانية الأخرى ، بل إن أهميته تتعدى كثيراً من الخصائص الأخرى ، حيث يساعد في تحديد حجم العمالة في كل نشاط ومدى ارتباط ذلك بالظروف الجغرافية والاقتصادية للمدينة من جهة، وتحديد أقسام النشاط الاقتصادي السائدة، وأسرعها نمواً، وأكثرها جذباً نحو إقامة الأنشطة اللوجستية لشحن الطرود والبضائع من جهة ثانية، ويبين الجدول (١٠) الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها سكان مدينة كفر الشيخ<sup>(٢)</sup>.

(١) نسبة التركيز =  $1/2$  مج (س - ص) للمزيد يمكن الرجوع : فتحي أبو عيانية : جغرافية السكان ، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ، الطبعة الرابعة، ١٩٨٤م ، ص ١٨ .

(٢) لم يشتمل تعداد ٢٠١٧م على جداول الأنشطة الاقتصادية ، لذا تم الاعتماد على النتائج النهائية لتعدادات أعوام: ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ ، ٢٠٠٦م.

جدول (١٠) التوزيع الكمي والنسبي للنشاط الاقتصادي لمدينة كفر الشيخ في المدة من (١٩٨٦ : ٢٠٠٦م).

التعداد	الزراعة	الصناعات التحويلية	التشييد والبناء	النقل والتخزين	التجارة والمطاعم	الخدمات	انشطة غير مكتملة الاجمالي	التعداد	
								العدد	%
١٩٨٦	١٨٨٣	٢٦٥٩	٢٤٧٢	١٥٤١	٢٧٦٦	١٣٧٩٧	٩٨٧	٢٦١٠٥	١٠٠
١٩٩٦	١٧٨٢	٣٥٠٠	٢٩٢٢	١٩٦٤	٤٨٨٦	٢٠٢٧٢	٠٠	٣٥٣٢٦	١٠٠
٢٠٠٦	١٧٥٤	٢٨	٢٩٢٢	٥١٩	٤٣٦٧	٢٥٩٦٠	٠٠	٣٥٥٥٠	١٠٠
	٤.٩٣	٠.٠٨	٨.٢٢	١.٤٦	١٢.٢٨	٧٣.٠٣	٠.٠		

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، التعدادات المذكورة، (١٩٨٦ : ٢٠٠٦م).

تشير بيانات الجدول (١٠) إلى تعدد أقسام النشاط الاقتصادي بمدينة كفر الشيخ خلال الفترات التعدادية (١٩٨٦ : ٢٠٠٦م) ، إلا أن قطاع الخدمات يعد أبرز الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها سكان المدينة ، فقد شهد ارتفاعاً ملحوظاً في أعداد العاملين خلال المدة المذكورة، إذ استمر في احتلاله المرتبة الأولى بين قطاعات النشاط الاقتصادي بالمدينة، حيث زادت نسبة العاملين به من ٥٢.٨٥% من إجمالي العاملين بالنشاط الاقتصادي بالمدينة ثم توالى الزيادة ٥٧.٣٩% عام ١٩٩٦ م حتى وصلت في عام ٢٠٠٦م إلى ٧٣.٠%، وانعكس ذلك في المقام الأول على خدمات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بالمدينة وزيادة الطلب عليها ، وفي المرتبة الثانية جاءت التجارة والمطاعم، وقد شهدت نسبة العاملين بها تذبذباً واضحاً بين الارتفاع والتراجع من فترة لأخرى، حيث نجد نسبة العاملين بهذا القطاع قد سجلت في عام ١٩٨٦م ١٠.٦٠% ، ثم ارتفعت هذه النسبة إلى ١٣.٨٣% عام ١٩٩٦م، إلا أن معدل الارتفاع أخذ في التراجع عام ٢٠٠٦م بنسبة ١٢.٢٨% من إجمالي سكان المدينة النشطين اقتصادياً. وفي المرتبة الثالثة جاء قطاع التشييد والبناء بنسبة ٨.٢٢% عام ٢٠٠٦م، كذلك يلاحظ أن نسبة العاملين بهذا القطاع قد أخذت في التراجع إلى أن وصلت إلى ٩.٤٧% عام ١٩٩٦م، وهي أنشطة تتفق مع طبيعة الوظائف التي يؤديها سكان المدينة، وفي

المرتبة الرابعة الزراعة بنسبة (٤.٩٣%)، والنقل والتخزين (١.٤٦%)، الصناعات التحويلية (٠.٠٨%).

#### د. شبكة الشوارع بالمدينة :

تقتضي دراسة المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة تسليط الضوء على شبكة الشوارع بها ، وذلك لأن الشبكة هي العنصر الإنشائي الأساس للتجمع الحضري ويشغل هذا العنصر حوالي ٣٠.٠% من المساحة الكلية لأرض الحضر، وتربطها بالمدينة علاقات وظيفية ينتج عنها الصورة النهائية لمظهر المدينة وشكلها الخارجي<sup>(١)</sup>.

وتبلغ جملة أطوال شبكة الشوارع المرصوفة بمدينة كفر الشيخ ٢١٨.٦٥٧ كم تصل بين شياخات المدينة المختلفة ،ويمكن تصنيف شبكة الشوارع المرصوفة بالمدينة إلى أربع درجات وفقاً لمعياري المرتبة والسعة، يوضحها الجدول (١١) وشكل (٨).

#### جدول (١١) تصنيف شبكة الشوارع المرصوفة وأعداد المراكز اللوجستية لشحن

الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م

درجة الطريق	سريعة	شريانية	تجميعية	محلية	المجموع
الطول (كم)	٢.٨١٩	٢٤.٠٤٥	٣٩.٧٧٦	١٥٢.٠١٧	٢١٨.٦٥٧
%	١.٣	١٠.٩	١٨.٢	٦٩.٥	١٠٠
المراكز اللوجستية	٢	٤	٧	٣	١٦
%	١٢.٥٠	٢٥.٠٠	٤٣.٧٥	١٨.٧٥	١٠٠

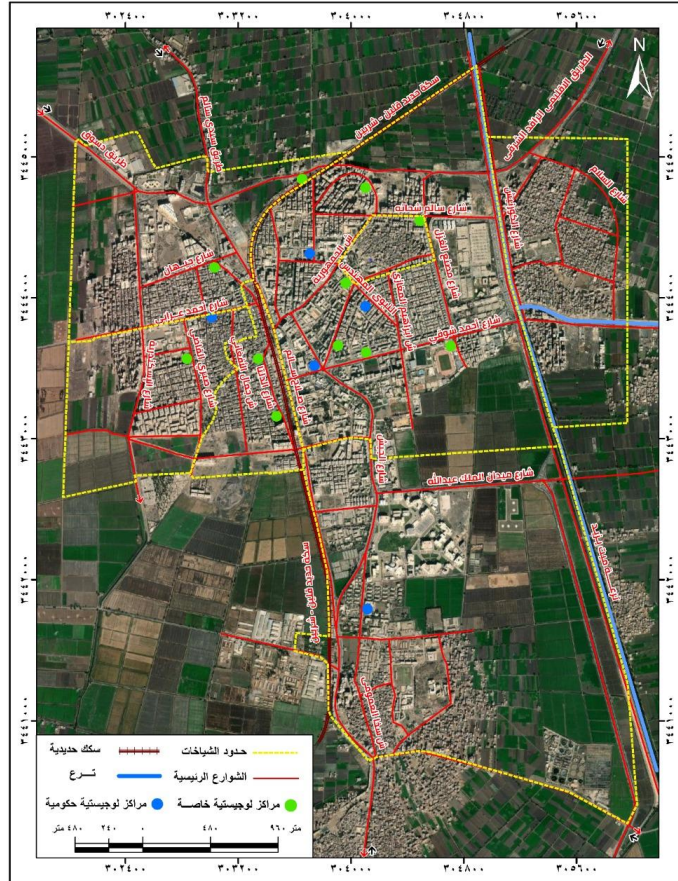
المصدر: اعتماداً على قياسات من واقع خريطة المدينة الرقمية باستخدام برنامج Arc Gis10.3

#### أولاً: الطرق السريعة (الطريق الدائري):

تبلغ مجموع أطوالها ٢.١٨٩ كم بنسبة ١.٣% من جملة أطوال الشبكة، وتتمثل في وصلة واحدة فقط وهي : الطريق الدائري الرابط بين رافد الطريق الدولي

(١) سعيد عبده : جغرافية النقل الحضري : مفهومها ، ميدانها ، مناهجها ، الجمعية الجغرافية الكويتية ، العدد ٣٢١ ، فبراير، ٢٠٠٧ م ، ص ٣١.

(بلطيم - كفرالشيخ) ومدخل المدينة الشمالي الغربي (ساحة القوات المسلحة)، ويقع على هذا المستوى مركزان فقط هما: مركز إيرجينت ، مركز أرامكس بقطاع شرق المدينة.



المصدر: اعتمادًا على بيانات الجدول (١١)، والتوقيع باستخدام برنامج Arc Gis 10.3

شكل (٨) توزيع المراكز اللوجستية للشحن على شبكة الشوارع المرصوفة بمدينة كفرالشيخ عام ٢٠٢١م.

### ثانيًا: الشوارع الشريانية:

تشكل تلك الشوارع المسار الرئيس لوحدة النقل المختلفة، ويبلغ مجموع أطوالها ٢٤.٠٤٥ كم بنسبة ١٠.٩% من إجمالي أطوال الشبكة، ويتراوح عرض



الشوارع ما بين ١٢ - ١٦ متراً، ويتبع هذه الدرجة أربعة مراكز لوجستية هي :  
مركز ميدل إيست بشارع مبارك بطول (٣٧٥٢ م)، مركز الشحن الرئيس بشارع  
الجيش بطول (٢٦٢٥ م)، مركز سخا بشارع مبارك بطول (١٣٢٥ م) ، مركز البراق  
بشارع جيهان بطول (٩٤٣ م).

#### ثالثاً: الشوارع التجميعية:

تقوم هذه الدرجة من الشوارع بتجميع الحركة قبل أن يصل حجمها إلى درجة  
التكدس، وقد بلغ مجموع أطوالها ٣٩.٧٧٦ كم بنسبة ١٨.٢ %، ويقع بهذه الدرجة  
من الشوارع سبعة مراكز لوجستية لشحن الطرود وهي: النبوي المهندس بشارع  
النبوي المهندس بطول (٥٧٦ م)، الزاواوي بشارع سكة روينه بطول (١٠٣٦ م)،  
مركز العالمية شارع الدلتا (الثلاجة) بطول (٨٣٥ م)، مركز المصرية بشارع الدلتا  
بطول (٨٣٥ م)، مركز الطراوي بشارع المحطة بطول (٥٣٩ م)، مركز ميكروتل  
بشارع المستشفى العام بطول (٦٤٥ م) ، مركز أمون بشارع المدخل الجنوبي  
بطول (١٧٨٩ م) ، ويشير ذلك إلى رغبة أصحاب المراكز اللوجستية لشحن الطرود  
في انتقاء مواقع مراكزهم على محاور تجميعية يسهل الوصول منها وإليها.

#### رابعاً: الشوارع المحلية:

تعد هذه الدرجة من الشوارع الأكثر انتشاراً بمدينة كفر الشيخ، إذ تستأثر  
بمفردها ١٧.٠١٧ كم بنسبة ٦٩.٥ %، ويقع عليها ثلاثة مراكز لوجستية هي:  
إنبرجي بشارع شركة المياه ، أنش اكسبريس بشارع ٤٧ عمارة ، معهد الخدمة  
بشارع المنتزه ، ومن وجهة النظر اللوجستية لا تسمح هذه الفئة من الشوارع  
بمرور شاحنات النقل الثقيل فهي لا تعدو سوى مكاناً لوجود مناطق التخزين التابعة  
للمراكز اللوجستية، ولهذا السبب تكمن أهميتها لخدمة مناطق التخزين المتعلقة  
بشحن الطرود والبضائع.

وبقياس معامل الارتباط بين درجات الشوارع المرصوفة وعدد المراكز  
اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة تبين وجود ارتباط موجب بقيمة بلغ ٠.٨٨، وهو

ما يعني صحة العلاقة والفرضية بأنه بوجود شبكة شوارع جيدة فإن ذلك يعد دليلاً على قوة خدمات نظام المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع. ويتبين من العرض السابق ارتباط موقع ما يعادل (٦٨.٧٥%) من جملة المراكز اللوجستية لشحن الطرود في المدينة ، بالشوارع الشريانية والتجميعية ، بينما تتركز النسبة المتبقية على الشوارع السريعة والمحلية.

#### هـ. المناخ :

يعد المطر وظواهرات الجو التي تعوق الرؤية الأفقية والحرارة من أهم العوامل المناخية<sup>(١)</sup> التي تؤثر في منظومة عمل المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع من حيث تسلمها وتسليمها للعميل في الوقت المناسب بدون تلفيات، إذ تتأثر طرق وشاحنات النقل المختلفة ببعض العناصر المناخية :

#### ١. المطر :

يتضح من الجدول (١٢) أن كمية الأمطار الساقطة على مدينة كفر الشيخ تزيد بشكل واضح في شهري ديسمبر ويناير، ثم تقل خلال أشهر الربيع، وتتعدم تماماً خلال أشهر الصيف، وتكمن أهمية الأمطار الساقطة على منطقة الدراسة في أنها: تتسبب الأمطار أثناء وبعد سقوطها في حدوث إعاقة كبيرة لحركة أسطول شحن الطرود من (المنشأ : المقصد) التابع للمراكز اللوجستية على الطرق ، مما يؤدي إلى زيادة المدة الزمنية التي تقطعها السيارة ، وحدث تأخير في زمن وصول الطرود، علاوة على ارتفاع فرص وقوع الحوادث المرورية ، وقد أظهرت الدراسة الميدانية للمراكز بالمدينة وقوع أربع عشرة حادثة<sup>(٢)</sup> خلال عام ٢٠٢١م ، اختص شهر يناير بأكبر نسبة منها وهي ١٦.٩% بين شهور السنة.

(١) قام الباحث بدراسة عناصر المناخ مرتبة على حسب أهمية التأثير على منظومة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع.

(٢) المقابلات الشخصية للباحث مع أصحاب المراكز اللوجستية بالمدينة عام ٢٠٢١م.

ومن جهة أخرى تؤثر الأمطار أيضاً في بعض أنواع الطرود المنقولة وتتسبب في تلف الكثير منها مثل : الأدوات الكهربائية، والمنسوجات، وأدوات التجميل ... وغيرها، وقد لاحظ الباحث بنفسه أثناء الدراسة الميدانية أكثر من مرة هذه الظاهرة خلال عام ٢٠٢١م، هذا إلى جانب اتفاق ١٣.٧% من عينة العملاء المترددين على مشكلة تلف الطرود والبضائع المتداولة لاسيما خلال أشهر الشتاء.

## ٢. الضباب والشابورة :

يؤدي حدوث هذه الظواهر إلى إعاقة الرؤية الأفقية لأقل من ١٠٠٠متر، وقد تصل أحياناً إلى أقل من ١٠٠ متر، أو تتعدم تماماً وفقاً لكثافة هذه الظواهر وتركزها في ساعات معينة من أيام حدوثها<sup>(١)</sup>، وفي هذه الحالة تصبح حركة أسطول شحن الطرود والبضائع معرضة للمخاطر، حيث ترتفع نسبة الحوادث على الطرق.

وبلغ متوسط عدد أيام حدوث ظاهرتي الضباب والشابورة على منطقة الدراسة نحو(٤٧.٢ - ١٧٦.٤) يوم / سنة على الترتيب ، ويمكن إرجاع ذلك إلى وجود شبكة كبيرة من المجاري المائية ، وقرب مستويات المياه الباطنية من سطح التربة الزراعية الأمر الذي يزيد من عملية التبخر<sup>(٢)</sup>.

وتكمن خطورة تكوين ظاهرتي الضباب والشابورة على منظومة المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمنطقة الدراسة في أمرين أولهما : أنه عند تكوين هذه الظواهر فإنها تؤدي إلى تدني مدى الرؤية الأفقية، الأمر الذي يؤدي إلى وقوع الحوادث على شبكة الطرق المؤدية إلى منطقة الدراسة، وأصدق تفسير لذلك تلك الأرقام الواردة من إدارة المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة التي تشير إلى

(١) محمد فوزي عطا : المناخ والنقل في شبه جزيرة سيناء ، دراسة في المناخ التطبيقي ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد الثالث والأربعون ، القاهرة ، ٢٠٠٤م ، ص ١١٠ .

(٢) ياسر أحمد السيد : الرؤية الأفقية في جمهورية مصر العربية ، دراسة في الجغرافيا المناخية، مجلة الإنسانيات ، كلية الآداب ، فرع دمنهور ، جامعة الإسكندرية ، العدد الحادي والعشرون ، عام ٢٠٠٥م ، ص ٨٩ .

أن إجمالي عدد الحوادث التي وقعت بسبب انعدام الرؤية نحو ١٣ حادثة، وذلك خلال عام ٢٠٢١ م. وثانيهما: تؤدي حدوث هذه الظواهر إلى ضرورة مراعاة قائدي أسطول شحن الطرود والبضائع تقليل السرعة أو التوقف تماماً في وقت انعدام الرؤية، مما يترتب عليه حدوث تأخير في زمن تسليم وتسليم شحنات الطرود والبضائع للمستخدمين (العملاء).

**جدول (١٢) المتوسطات الشهرية لدرجات الحرارة وكمية المطر وعدد أيام حدوث الشبورة المائية والضباب بمدينة كفر الشيخ في الفترة من ١٩٧٠: ٢٠٠٠ م.**

الشهور	درجة الحرارة مئوية		معدل كمية الأمطار (مم)	متوسط عدد أيام حدوث	
	المعدلات العظمى	المعدلات الصغرى		المعدل الشهري	ضباب
يناير	١٩.٤	٦.٤	١٧.٠	٧.٠	٩.٢
فبراير	٢٠.٦	٦.٥	١٢.٢	٤.٠	٨.٧
مارس	٢٢.٠	٨.٠	٦.٠	٤.٠	٨.٣
إبريل	٢٧.٠	١٠.٨	٥.٠	٠.٩	٩.٦
مايو	٣٠.٩	١٤.١	٣.٠	١.٤	١٧.٠
يونية	٣٣.١	١٧.٢	٠.٠	٢.٧	١٧.٨
يوليو	٣٣.٧	١٩.١	٠.٠	٥.٩	١٨.١
أغسطس	٣٣.٦	١٨.٦	٠.٠	٦.٠	١٨.٩
سبتمبر	٣١.٩	١٧.٧	١.٨	٤.٠	١٩.٦
أكتوبر	٢٩.٧	١٥.٥	٤.٠	٤.١	١٤.٩
نوفمبر	٢٥.٧	١٢.٦	٧.٠	٢.٩	١٤.٣
ديسمبر	٢١.٤	٨.٤	١٣.٦	٤.٣	١١.٠
المتوسط	٢٧.٤	١٨.٠	٨.٠٦	٤٧.٢	١٦٧.٤

**المصدر:** الهيئة العامة للأرصاد الجوية بالقاهرة، قسم المناخ، بيانات محطة أرصاد كفر الشيخ خلال المدة من ١٩٧٠ - ٢٠٠٠ م، بيانات غير منشورة.

### ٣. الحرارة :

بمتابعة بيانات الجدول (١٢) يتضح أن أقل الشهور من حيث درجة الحرارة هو يناير، وترتفع درجة الحرارة بعد ذلك تدريجياً ابتداءً من فبراير وحتى إبريل، ثم تأخذ درجة الحرارة بعد ذلك في الارتفاع إلى أن تصل إلى أقصاها خلال شهري يوليو، وأغسطس، بعد ذلك تعود درجة الحرارة للهبوط التدريجي حتى نهاية أكتوبر.

وللحرارة تأثيرها الواضح في أسطول النقل التابع للمراكز اللوجستية للشحن ، إذ يؤدي ارتفاعها إلى تمدد الإطارات نظراً لاحتكاكها بسطح الطريق المرتفع الحرارة ، فتصبح احتمالات انفجارها عالية، أو تلحق أضراراً بالإطار نفسه ، فينتج عنها الحوادث علي الطرق، ولهذا ينصح بتخفيف حمولة الصيف عنها في الشتاء. كما أن ارتفاع الحرارة يؤثر في كفاءة تشغيل سيارات شحن الطرود ميكانيكياً، مما يؤدي إلى ارتفاع درجة حرارتها، فتنخفض كفاءة التشغيل واحتياجها الدائم للصيانة والمتابعة<sup>(١)</sup>. وقد قدرت تكاليف صيانة عدد (تسع وعشرين) سيارة شحن تابعة للمراكز اللوجستية بالمدينة بسبب ارتفاع حرارة الصيف بنحو ١٧٩.٢٦٨ جنيهاً، وذلك عام ٢٠٢١م<sup>(٢)</sup>.

#### رابعاً : التحليل الكمي للمراكز اللوجستية للشحن بالمدينة :

شهدت الجغرافيا في الخمسينيات من القرن العشرين تحولاً جذرياً في طرق بحثها، ولعل خير وصف أنها ثورة كمية ترمى إلى الأخذ بالأساليب الإحصائية، أو طرق القياس الكمي الحديثة، وتسعى عند دراسة الظواهر الجغرافية إلى تغليب وسائل التعبير الإحصائي والرياضي على وسائل التعبير اللفظي والوصفي<sup>(٣)</sup>. واستجابة لذلك فإن الوصول إلى صورة جيدة لتوزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع ونمط انتشارها في المدينة يعد من الأمور المنطقية ، وهذا ما حدا بالباحث إلى تطبيق بعض الأساليب الكمية محاولة للإجابة عن الأسئلة المطروحة في هذا الجزء<sup>(٤)</sup>، ما درجة التساوي والعدالة في توزيع المراكز

(١) محمد فوزي عطا : مرجع سابق ، ص ٩٣.

(٢) المقابلة الشخصية للباحث مع أصحاب المراكز اللوجستية بالمدينة أكتوبر ٢٠٢١م.

(٣) Berry , B. L. and marble, D.F., (1968), "Spatial Analysis. In Statistical Geography "New Gersy, p.18.

(٤) حسن حسين الخولى : تطبيقات في الخرائط ، المجلة الجغرافية العربية ، العدد ١٣ ، القاهرة ، ١٩٨١م ، ص ٩٣.

اللوجستية بشياخات مدينة كفر الشيخ ؟ وهل هناك شياخة أو مجموعة من الشياخات لا تتوافر فيها المراكز اللوجستية لشحن الطرود بشكل جيد ؟  
وتتعدد المؤشرات التي يمكن من خلالها التعرف على شكل التوزيع المكاني للمراكز اللوجستية بالمدينة ، والتعامل مع البعد المكاني لدراسة وتحليل الاختلافات المكانية للتوزيع من حيث : الكثافة ، ومستوى التعادل، ونسبة التركيز، وإعادة التوزيع، والانتشار الجغرافي :

### (أ) كثافة المراكز اللوجستية :

من الأهمية بمكان تحديد شياخات المدينة التي تتمتع بكفاية من المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، وتلك التي تعاني نقصاً منها في ضوء الكثافات المختلفة كما هو مبين في جدول (١٣) وشكل (٩) ومنهما يتضح ما يلي:  
بالنسبة لحساب كثافة ما يخدمه المركز اللوجستي لشحن الطرود من المساحة الإجمالية لشياخات المدينة ، يتضح أن المتوسط في المدينة بلغ ٠.٧ كم<sup>٢</sup>/مركز لوجستي، ويزيد على هذا المتوسط شياختا سخا، وعلي الزواوي بمتوسط (٤.٣٨٣ - ٠.٩٦٧) كم<sup>٢</sup>/مركز لوجستي على الترتيب، وذلك لاتساع مساحة الشياختين لما يقرب من نصف مساحة المدينة الإجمالية (٤٧.٥%). بينما تنخفض الكثافة عن متوسط المدينة في باقي الشياخات والتي تتراوح ما بين (٠.١٩٨) في بدير عليه، (٠.٣٦٨) في عوض الزواوي.

وبحساب العلاقة بين أعداد المراكز اللوجستية للشحن والمساحة في مدينة كفر الشيخ يلاحظ من منحنى لورنز شكل (١٠) أن هذا التوزيع يميل إلى الابتعاد عن المثالية ويتصف بعدم العدالة ، حيث تبين أن ما يزيد على نصف أعداد المراكز اللوجستية (٥٦.٣%) تتركز في ٢٩.٤% من إجمالي مساحتها ، وأن ٨٦.٥% من المراكز اللوجستية تتركز في ٣٢.٩% من المساحة.

**جدول (١٣) متوسط ما تخدمه المراكز اللوجستية لشحن الطرود من المساحة والسكان والشوارع المرصوفة بشياخات مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م**

الشياخات	المساحة كم <sup>٢</sup>	السكان نسمة	الشوارع المرصوفة كم	تبعًا لمعيار	
				كم <sup>٢</sup> /مركز	نسمة / مركز
علي الزواوي	٠.٩٦٧	٣٤٥١٩	٢٠.٧٠٩	٠.٩٦٧	٣٤٥١٩.٠
عوض الزواوي	٣.٣١٥	٣٨٨٢٨	٦٨.٦٠٩	٠.٣٦٨	٤٣١٤.٢
الملحقات	١.٥٦٩	٣٨٠١٣	٣٣.٤٤٢	-	-
بدير عليوه	٠.٣٩٧	٤٥٠٤	١٤.٧٦١	٠.١٩٨	٢٢٥٢.٠
الشوادفي اللقاني	٠.٤١٩	٣١٥٢٣	١٨.٣٩٥	٠.٢٠٩	١٥٧٦١.٥
ميت علوان	٠.٢١٣	١١٥٨٢	٨.٧٦٠	٠.٢١٣	١١٥٨٢.٠
سحا	٤.٣٨٣	١٧٩١٤	٥٣.٩٨١	٤.٣٨٣	١٧٩١٤.٠
المدينة	١١.٢٦٤	١٧٦٨٨٣	٢١٨.٦٥٧	٠.٧٠٤	١١٠٥٥.٢

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على:

- بيانات السكان : الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت ، ٢٠١٧م.
- الشوارع المرصوفة : قياسات من واقع الخريطة الرقمية للمدينة باستخدام برنامج Arc Gis10.3

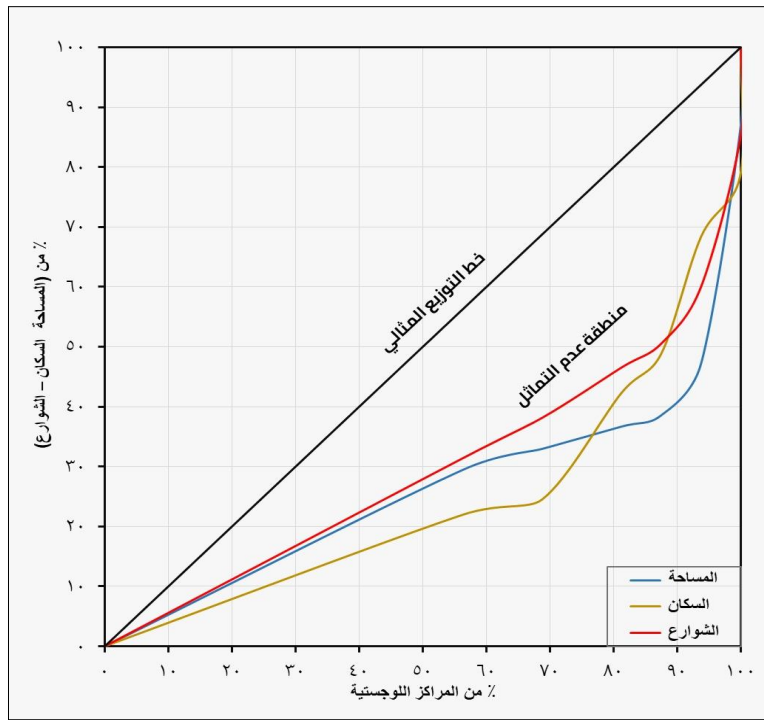
أما عن المتوسط العام لما يخدمه المركز اللوجستي الواحد بالنسبة لأعداد السكان ١١٠٥٥.٢ نسمة / مركز لوجستي في المدينة ، ويزيد على هذا المتوسط شياخات : (علي الزواوي ، الشوادفي اللقاني ، ميت علوان ، سحا) حيث تبلغ الكثافة في كل منها (٠.٠٩٦٧- ١٥٧٦١.٥ - ١١٥٨٢.٠ - ١٧٩١٤.٠) نسمة / مركز لوجستي، ويرجع السبب في ذلك إلى زيادة أعداد السكان بهذه الشياخات، إذ بلغت نسبتهم ٨٠.٥% من جملة السكان بالمدينة عام ٢٠١٧م. في حين جاءت شياختا عوض الزواوي وبدير عليوه بكثافة تقل عن المتوسط بواقع (٢٢٥٢.٠ - ٤٣١٤.٢) نسمة / مركز.

وبحساب العلاقة بين توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود وحجم السكان في مدينة كفر الشيخ شكل (١٠)، تبين وجود عدم توازن نسبي بينهما ، حيث إن ٦٨.٢% من أعداد المراكز اللوجستية تخدم ٣٢.٩% من حجم السكان ، وأن ما يزيد على

٨٥.٠% من أعداد المراكز اللوجستية تتركز مع ٤٩.٨% من أعداد السكان بالمدينة.







المصدر : من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات جدول (١٣)

شكل (١٠) العلاقة بين أعداد المراكز اللوجستية والمساحة والسكان والشوارع

المرصوفة في مدينة كفر الشيخ باستخدام منحنى لورنز عام ٢٠٢١م.

أما قياس كثافة المراكز اللوجستية بالنسبة لشبكة الشوارع المرصوفة، فقد جاءت شياختا سخا (٥٣.٩٨١ كم طولي / مركز)، وعلي الزواوي (٢٠.٧٠٩ كم طولي / مركز)، كأكبر شياخات المدينة كثافة بالنسبة لشبكة الشوارع، حيث تزيد عن المتوسط العام لكثافة المدينة (١٣.٦٦٦ كم طولي / مركز)، أما باقي الشياخات، فقد تراوحت الكثافة فيها ما بين ٩.٠٩٧٥ كم طولي / مركز لشيخة بدير عليوة، ٧.٣٨٠٥ كم طولي / مركز في الشوادي اللقاني.

وبالنسبة للعلاقة بين المراكز اللوجستية بالمدينة وأطوال الشوارع المرصوفة، فقد تبين عدم وجود عدالة في التوزيع بينهما، إذ يلاحظ أن ٩١.٣% من أعداد المراكز اللوجستية تتركز مع ٤٩.٥% من أطوال الشوارع المرصوفة بالمدينة.

## (ب) مؤشر إعادة التوزيع Redistribution Index (١):

يهدف مؤشر إعادة التوزيع أساساً إلى تحديد مقدار التغيير في نمط توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع في مدينة كفر الشيخ خلال المدة الزمنية (١٩٩٥ : ٢٠٢١م).

وهو عبارة عن النسبة المئوية لأعداد المراكز اللوجستية لشحن الطرود في نهاية المدة المراد إعادة توزيع أعداد المراكز بها، وبين الوحدات المساحية للحصول على التوزيع الذي كان موجوداً في بداية المدة ، وقد بلغ مؤشر إعادة التوزيع للمدة ما بين ١٩٩٥-٢٠٢١م في شياخات المدينة (١٩.٧%) كما هو مبين بالجدول (١٤).

## جدول (١٤) مؤشر إعادة توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة

كفر الشيخ بين عامي ١٩٩٥-٢٠٢١م.

الشيخات	أعداد المراكز اللوجستية عام ١٩٩٥ (%)	أعداد المراكز اللوجستية عام ٢٠٢١ (%)	الفرق النسبي لأعداد المراكز اللوجستية
سحا	١٤.٣	٦.٣	٨.٠ +
عوض الزواوي	٤٢.٨	٥٦.٢	١٣.٤ -
ميت علوان	-	٦.٣	٦.٣ -
الملحقات	-	-	-
علي الزواوي	١٤.٣	٦.٢	٨.١ +
الشوادي اللقاني	١٤.٣	١٢.٥	١.٨ +
بدير عليوه	١٤.٣	١٢.٥	١.٨ +
المدينة	١٠٠	١٠٠	١٩.٧ - ١٩.٧ +

المصدر: وزارة التجارة والصناعة : الاتحاد العام للغرف التجارية ، الغرفة التجارية بكفر الشيخ، القسم الفني ومركز المعلومات ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.

(١) حساب هذا المؤشر بواسطة طرح النصيب النسبي لأعداد المراكز اللوجستية بالشيخة في السنة الأولى من النصيب النسبي للسنة الثانية، ثم تجمع هذه الفروق للإشارة السالبة أو الموجبة، والناتج يمثل مؤشر إعادة التوزيع عن: عصام محمد إبراهيم : النقل البري في محافظة سوهاج ، دراسة جغرافية ، دكتوراه ، غير منشورة ، جامعة جنوب الوادي، سوهاج ، ٢٠٠٤م ، ص ١٨ .

وبتطبيق مؤشر إعادة التوزيع عن طريق صيغة المعادلة الآتية = أعداد المراكز اللوجستية المراد إعادة توزيعها<sup>(١)</sup> = مؤشر إعادة التوزيع ١٩٩٥م × جملة أعداد المراكز اللوجستية في ٢٠٢١م ÷ ١٠٠ = ١٦ × ١٩.٧ = ١٠٠ ÷ ٣.٠ = ٣.٠ مراكز لوجستية. وتحليل بيانات الجدول (١٤)، يتضح أن أعداد المراكز اللوجستية المراد إعادة توزيعها لإحداث نوع من التجانس التوزيعي في شياخات مدينة كفر الشيخ خلال المدة ١٩٩٥ : ٢٠٢١م بلغ ٣ مراكز لوجستية ، وهذا يشير إلى أن المدينة بحاجة إلى مزيد من مراكز شحن الطرود والبضائع مع مراعاة توزيعها توزيعاً عادلاً.

### ج) نسبة تركيز المراكز اللوجستية Concentration<sup>(٢)</sup>:

يرتبط بدراسة التحليل الكمي لتوزيع المراكز اللوجستية بمدينة كفر الشيخ التعرف على نسبة التركيز داخل زمام منطقة الدراسة من أجل التعرف على مدى التشتت أو تركيز المراكز اللوجستية لشحن الطرود داخل مدينة كفر الشيخ، كان لزاماً تحليل الصورة التوزيعية التي تظهر العلاقة العددية بين المراكز اللوجستية وعنصر المساحة، ومن أبرز هذه الأساليب نسبة التركيز، والتي يوضحها الجدول (١٥).

(١) عباس فاضل السعدي: التوزيع الجغرافي للسكان في اليمن ، الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد ٥١ ، مارس ١٩٨٣م ، ص ٥٠.

(٢) يكون التوزيع مثاليًا إذا كانت نسبة التركيز تساوي صفرًا ، وكلما زادت كلما كان ذلك قرينة للتوزيع غير المتساوي للمزيد يمكن الرجوع : فتحي محمد أبو عيانة : مرجع سابق، ص ٤٢.

**جدول (١٥) العلاقة بين المساحة أعداد المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ بإستخدام نسبة التركيز عام ٢٠٢١م.**

الفرق بين نسبي المساحة والمراكز	أعداد المراكز اللوجستية (%)	مساحة المدينة (%)	الشايات
٢٢.٦	٦.٣	٣٨.٩	سحا
٢٦.٧	٥٦.٢	٢٩.٥	عوض الزواوي
٤.٤	٦.٣	١.٩	ميت علوان
١٣.٩	-	١٣.٩	الملحقات
٢.٤	٦.٢	٨.٦	علي الزواوي
٨.٨	١٢.٥	٣.٧	الشوادفي اللقاني
٩.٠	١٢.٥	٣.٥	بدير عليوه
٨٧.٨	١٠٠	١٠٠	المدينة

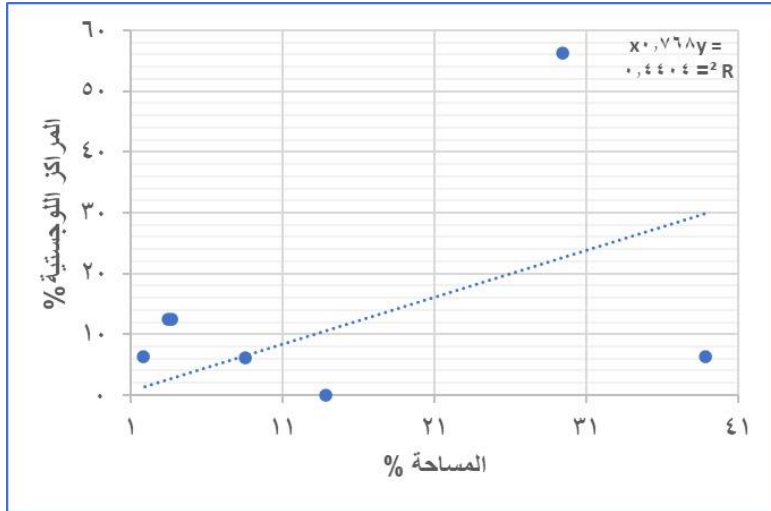
**المصدر:** من إعداد الباحث اعتمادًا على: الغرفة التجارية بمدينة كفر الشيخ ، والهيئة العامة للبريد، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.

لعله بدراسة بيانات الجدول (١٥) تظهر نسبة تركيز المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ ، فقد بلغت ٤٣.٩%، وهذا يعني من الوهلة الأولى أن توزيع المراكز اللوجستية في المدينة غير متساو، حيث يبدو فيه التركيز بصورة واضحة في شياخة دون الأخرى لاسيما شياخة عوض الزواوي(شرق المدينة) ، التي تحتوي على ٥٦.٢% من جملة المراكز اللوجستية بالمدينة عام ٢٠٢١م. لذا يجب التخطيط لإعادة توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود داخل الشيايات، وذلك بما يتوافق مع مجالها المكاني ومقوماتها المورفولوجية.

**(د) خط الانحدار Regression Line:**

يمثل استخدام خط الانحدار أهم الأساليب البيانية لأشكال انتشار الظاهرات الجغرافية والتي تبدو في علاقة خطية حيث يمر خط مستقيم بأكبر عدد من النقاط التي تمثل انتشار الظاهرة<sup>(١)</sup>. ويتطلب فهم العلاقة بين ظاهرتين جغرافيتين دراسة شكل الانتشار، كما يبدو من الشكل (١١).

(١) فتحى عبد العزيز أبو راضي : خرائط التوزيعات الاجتماعية والاقتصادية ورسومها البيانية دراسة تطبيقية لأساليب العرض الكارتوجرافي(قواعد الرسم ومشاكل التنفيذ) ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩١م ، ص ٥٣١.



المصدر: اعتمادًا على بيانات جدول (١٥) باستخدام برنامج Microsoft Excel  
شكل (١١) خط الانحدار لتوزيع المراكز اللوجستية للشحن والمساحة في مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م

بدراسة الشكل (١١) يتضح أن العلاقة بين أعداد المراكز اللوجستية لشحن الطرود والمساحة في شياخات المدينة علاقة طردية موجبة ضعيفة بلغت (٠.٣٨)، حيث يأخذ نمط توزيع المراكز اللوجستية لشحن الطرود في المدينة الشكل المنعزل أو المبعثر على الرغم من قلة أعدادها، والسبب الرئيس في ذلك هو ارتفاع أسعار الأراضي بمدينة كفر الشيخ، إلى جانب ارتباطها بشبكة جيدة من محاور النقل الرئيسية جعلت منها إقليم حركة واتصال ببقية مدن الوجه البحري.

#### خامساً : سهولة الوصول للمراكز اللوجستية بالمدينة :

تعنى سهولة الوصول قدرة الأفراد والبضائع على التحرك والتنقل بسهولة ويسر من مكان إلى آخر، وبالتالي فإنه يمثل العلاقة ما بين موقع النشاط (الخدمة) وغيرها من العوامل، وعادة ما تكون للرحلة نقطة بدء ونقطة انتهاء أو تكون بين نقاط متعددة<sup>(١)</sup>.

(١) Al Sahili, K and Aboul-Ela, (1992), Accessibility of public services as on in dicator of from sportation system sustu in ability the case of irbid Jordan, journal of urban planning & Development, Asce, vol 118 ,p 86.

ويتم قياس سهولة الوصول إلى خدمة معينة بواسطة تكلفة الرحلة أي ما تكلفه هذه الرحلة من مبالغ يدفعها القائم بالرحلة أو الوقت المستغرق للقيام بها<sup>(١)</sup>، هذا بالإضافة إلى نوع الوسيلة المستخدمة وعدد مرات التردد كما يتضح من الشكل (١٢).

### (١) الزمن المستغرق (المسافة) :

يتباين زمن وصول العملاء إلى المراكز اللوجستية لشحن الطرود وفقاً لمحال إقامة العميل، هذا إلى جانب بنية الشوارع ونوع وسيلة النقل المستخدمة للوصول والظروف المناخية، وبالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية تم حساب الزمن المستغرق في رحلة الذهاب بين السكن ومراكز شحن الطرود بالمدينة. ويوضح الجدول (١٦) المسافة الزمنية للوصول إلى مواقع المراكز اللوجستية بمدينة كفر الشيخ.

### جدول (١٦) فئات الانتقال لدى عينة المستخدمين للمراكز اللوجستية

لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ طبقاً للمسافة الزمنية ٢٠٢١م.

فئات الزمن	أقل من ٢٠ دقيقة		٢٠ : ٤٠ دقيقة		٤٠ : ٦٠ دقيقة		٦٠ دقيقة فأكثر		الجملة
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	
مراكز حكومية	١٨٧	١٨.٩	٣٧٩	٣٨.٣	٢٥٨	٢٦.١	١٦٥	١٦.٧	٩٨٩
مراكز خاصة	٩٣٣	٤٢.٩	٦٠١	٢٧.٦	٤٥٩	٢١.١	١٨١	٨.٤	٢١٧٤
الإجمالي	١١٢٠	٣٥.٤	٩٨٠	٣١.٠	٧١٧	٢٢.٧	٣٤٦	١٠.٩	٣١٦٣

المصدر: نتائج تحليل الاستبيان.

يتضح من الجدول (١٦) أن الزمن المستغرق لدى عينة المترددين على المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ بصفة عامة قليل، لاسيما المراكز الخاصة مقارنة بمثيلاتها الحكومية، حيث جاءت أكبر أعداد للمترددين على المراكز اللوجستية الذين تتراوح مسافة رحلاتهم (أقل من ٢٠ دقيقة) في المرتبة الأولى بنسبة ٣٥.٤%، أما الذين يقطعون مسافة (من ٢٠ : ٤٠ دقيقة) ففي المرتبة الثانية

(١) عبد السلام عبد الستار إسماعيل: التحليل المكاني للخدمات المصرفية في مدينة بورسعيد، دراسة في جغرافية الاتصالات، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٧١، ٢٠١٨م، ص ٣٧٢.

بنسبة ٣١.٠% وشكل الأثنان معاً ما يقرب من ثلثي العينة (٦٦.٤%)، ويرجع ذلك إلى انتشار المراكز اللوجستية لشحن الطرود في خطوط نقلية متقاربة، مما يسهل الوصول إليها في زمن قليل ، وفي المرتبة الثالثة جاء المستفيدون من العينة الذين يقطعون مسافة تتراوح ما بين (٤٠ : ٦٠ دقيقة) بنسبة ٢٢.٧% ، وفي المرتبة الأخيرة جاء المترددون الذين يقطعون مسافة (٦٠ دقيقة فأكثر) بنسبة ١٠.٩%، وهؤلاء المستفيدون معظمهم من خارج مدينة كفر الشيخ.

## ٢) تكلفة الرحلة المادية :

يقصد بها مقدار ما يتم إنفاقه من مبالغ بهدف الوصول إلى المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع إلى أي جهة، ويتدخل في ذلك نوع الوسيلة المستخدمة، وبعد مكان الخدمة أو قربه. ويمكن التعرف على مقدار ما يتحمله عينة المستفيدين من تكاليف للوصول إلى المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة من خلال دراسة الجدول (١٧) والشكل (١٢) منهما يتبين:

### جدول (١٧) فئات الانتقال لدى عينة المستخدمين للمراكز اللوجستية لشحن

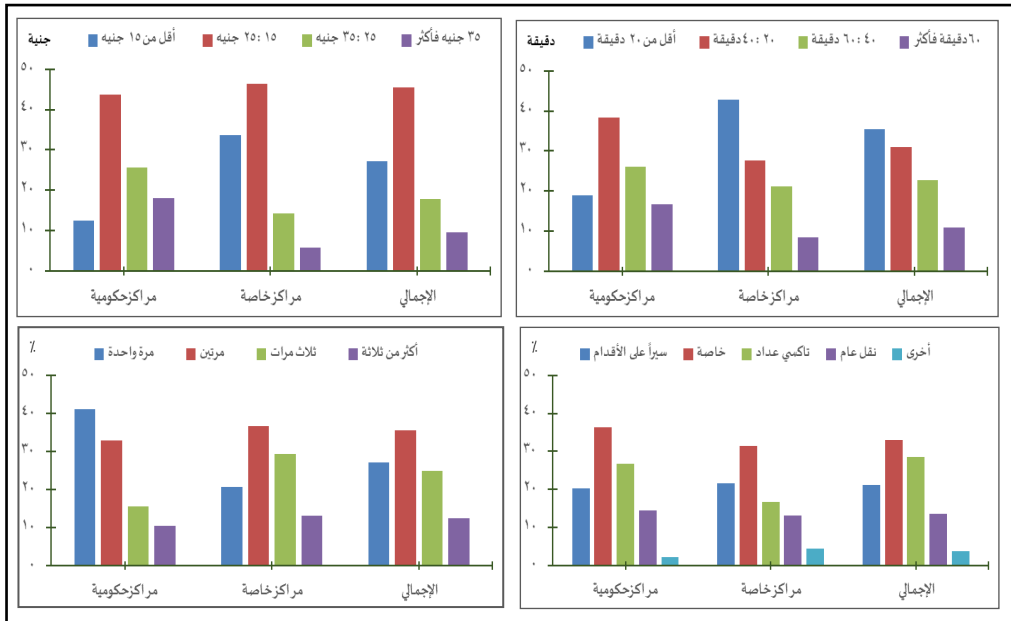
الطرود بمدينة كفر الشيخ طبقاً لتكلفة الرحلة ٢٠٢١م

فئات التكلفة	أقل من ١٥ جنيه		١٥ : ٢٥ جنيه		٢٥ : ٣٥ جنيه		٣٥ جنيه فأكثر		الجملة
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	
مراكز حكومية	١٢٤	١٢.٥	٤٣٣	٤٣.٨	٢٥٣	٢٥.٦	١٧٩	١٨.١	٩٨٩
مراكز خاصة	٧٣٣	٣٣.٧	١٠٠٦	٤٦.٣	٣٠٩	١٤.٢	١٢٦	٥.٨	٢١٧٤
الإجمالي	٨٥٧	٢٧.١	١٤٣٩	٤٥.٥	٥٦٢	١٧.٨	٣٠٥	٩.٦	٣١٦٣

المصدر: نتائج تحليل الاستبيان.

إنّ تكلفة الوصول لدى عينة المستفيدين من المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة تعد مقبولة سواء بالنسبة للمراكز الحكومية أم الخاصة، ويؤكد ذلك وقوع فئة المستفيدين الذين تتراوح التكلفة المادية في الذهاب ما بين (١٥ : ٢٥ جنيه) في المرتبة الأولى بنسبة ٤٥.٥%، وهؤلاء هم المستفيدون من داخل المدينة وبعض القرى الملاصقة لها، أما فئة من ينفقون (أقل من ١٥ جنيه) فجاءت في المرتبة الثانية بنسبة ٢٧.١%، وهؤلاء من سكان مدينة كفر الشيخ ، وفي المرتبة الثالثة

جاءت فئة التكلفة المادية التي تتراوح ما بين (٢٥ : ٣٥ جنيهها) بنسبة ١٧.٨ %، أما فئة التكلفة (٣٥ جنيهها فأكثر) فجاءت في المرتبة الأخيرة بنسبة ٩.٦ %، وهؤلاء معظمهم من مراكز المحافظة المختلفة. وبحساب معامل الارتباط بين المسافة الزمنية والتكلفة المادية لدى عينة المستفيدين تبين وجود ارتباط موجب قوي بقيمة ٠.٧٧، وهو ما يعني أنه بزيادة المسافة تزيد التكلفة المادية لدى المستفيدين.



المصدر : من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات جداول (١٦، ١٧، ١٨، ١٩).

شكل (١٢) فئات الانتقال لدى عينة المستخدمين للمراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ طبقاً للمتغيرات المدروسة عام ٢٠٢١م.

### ٣) وسائل النقل المستخدمة:

أظهرت نتائج الاستبيان أن حركة المستفيدين من المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة تعتمد على عدد من وسائل النقل المختلفة، وذلك تبعاً لمستوى دخل المستفيد، وتتباين نسب استخدام كل وسيلة عن الأخرى، كما هو واضح بالجدول (١٨).



## جدول (١٨) فئات الانتقال لدى عينة المستفيدين للمراكز اللوجستية للشحن

بمدينة كفر الشيخ تبعاً لوسيلة الانتقال ٢٠٢١م

الإجمالي	أخرى	نقل عام		تاكسي عداد		خاصة		سيراً على الأقدام		الوسائل المستخدمة	
		العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%		
٩٨٩	٢٢	٢.٢	١٤.٥	١٤٣	٢٦.٧	٢٦٤	٣٦.٣	٣٥٩	٢٠.٣	٢٠١	مراكز حكومية
٢١٧٤	٩٤	٤.٣	١٣.٢	٢٨٨	١٦.٧	٦٣٦	٣١.٥	٦٨٥	٢١.٧	٤٧١	مراكز خاصة
٣١٦٣	١١٦	٣.٧	١٣.٦	٤٣١	٢٨.٥	٩٠٠	٣٣.٠	١٠٤٤	٢١.٢	٦٧٢	الإجمالي

المصدر: نتائج تحليل الاستبيان

يتضح من بيانات الجدول (١٨) أن جميع وسائل النقل تم استخدامها من قبل أفراد العينة، إلا أن "السيارات الخاصة" هي الغالبة على بقية وسائل النقل، حيث يلاحظ أن أكثر من ثلث أفراد العينة (٣٣.٠%)، ينتقلون بها من مقر السكن إلى مراكز شحن الطرود، وذلك لكونها أكثر الوسائل أماناً ومرونة، بينما جاء من يستخدمون "التاكسي" في المرتبة الثانية بنسبة تزيد على ربع العينة (٢٨.٥%) وذلك لانفرادها بنوع خاص من الخدمات (من الباب للباب)، في حين جاء وسيلة "السير على الأقدام" في المرتبة الثالثة بنسبة ٢١.٢% من جملة العينة، نظراً لانتشارها في المدينة، فضلاً عن محاولة المستفيد تقليل تكلفة النقل، وبذلك تستحوذ وسائل الانتقال الثلاثة على ما يزيد على ٨٠.٠% من عينة الدراسة، وجاء "النقل العام وأخرى" في المرتبة الرابعة والخامسة بنسبة (١٣.٦% - ٣.٧%) على الترتيب، وهذا لعدم تشعب خطوط النقل العام بجميع أرجاء المدينة واقتصارها على محاور معينة دون الأخرى مما قلل من الاعتماد عليها.

### ٤) معدل التردد على المراكز اللوجستية:

أظهرت الدراسة الميدانية أن معدل التردد الشهري للمستفيدين من المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ يتباين من المراكز الحكومية مقارنة بنظيرتها الخاصة، ويتضح ذلك من الجدول (١٩).

## جدول (١٩) فئات الانتقال لدى عينة المستخدمين للمراكز اللوجستية لشحن

الطرود بمدينة كفر الشيخ طبقاً لأوقات التردد خلال الشهر عام ٢٠٢١م

مرات التردد	مرة واحدة		مرتين		ثلاث مرات		أكثر من ثلاثة		الإجمالي
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
مراكز حكومية	٤٠٧	٤١.٢	٣٢٤	٣٢.٨	١٥٣	١٥.٥	١٠٥	١٠.٦	٩٨٩
مراكز خاصة	٤٥١	٢٠.٧	٧٩٨	٣٦.٧	٦٣٩	٢٩.٤	٢٨٦	١٣.٢	٢١٧٤
الاجمالي	٨٥٨	٢٧.١	١١٢٢	٣٥.٥	٧٩٢	٢٥.٠	٣٩١	١٢.٤	٣١٦٣

المصدر: نتائج تحليل الاستبيان

- التردد على المراكز الحكومية: أظهرت نتائج الاستبيان إلى أن ما يعادل (٤١.٢%) يترددون على هذا النوع من مراكز شحن الطرود مرة واحدة شهرياً، بينما شكلت فئة من يترددون على مراكز الشحن "مرتين" في الشهر (٣٢.٨%)، وبذلك تستحوذ الفئتان على ما يقرب من ثلاثة أرباع العينة (٧٤.٠%)، مما يدل على ضعف معدل تردد أفراد العينة على مراكز الشحن الحكومية، بينما تأتي النسبة المتبقية (٢٦.١%) موزعة على المترددين ثلاث مرات وأكثر من ثلاث.
- التردد على المراكز الخاصة: تتباين هذه المراكز عن مثيلتها الحكومية، إذ تبين أن ما يعادل ٣٦.٧% من العينة يترددون "مرتين" في الشهر، بينما شكلت فئة من يتردد "ثلاث مرات" في الشهر ٢٩.٤%، مما يشير إلى أن معدل التردد على المراكز الخاصة بالعينة مرتفع، وتأتي النسبة المتبقية (٣٣.٩%) موزعة على المترددين مرة واحدة وأكثر من ثلاث مرات.

## سادساً: حركة تداول الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية :

يؤكد "بازيرنده" و"جافاري" بأنه كلما تحسنت نظم اللوجستيات فإن الإنتاج والاستهلاك ينفصلان جغرافياً، ومن ثم سوف تخصص بعض المناطق في السلع التي يمكن إنتاجها بكفاءة، ويمكن تصدير فائض الإنتاج إلى مناطق أخرى بحيث يسمح نظام اللوجستيات الكفاء للتجارة بأن تستفيد من حقيقة أن الأرض والسكان الذين يشغلونها غير متساويين في القدرة الإنتاجية<sup>(١)</sup>.

(١) Pazirandeh, A., and H. Jafari. (2013),: Making sense of green logistics, International Journal of Productivity and Performance Management 62(8), p.889.

ولهذا باتت المراكز اللوجستية لشحن الطرود في مصر ذات أهمية قصوى في الوقت الراهن بعكس ما كانت عليه سابقاً ، فأصبح الآن لا بديل عنها في عملية نقل جميع أنواع الطرود والبضائع بدون استثناء من محافظة إلى أخرى على مستوى الجمهورية دون أي قيود على الإطلاق.

#### (أ) تطور أحجام الطرود والبضائع المتداولة عبر المراكز اللوجستية :

لقد زادت أحجام الطرود والبضائع المنقولة عبر المراكز اللوجستية الحكومية في مدينة كفر الشيخ بنسبة ١٧٢.٩% خلال المدة من ٢٠١٥ : ٢٠٢١م كما يظهره الجدول (٢٠) والشكل (١٣)، حيث زادت من ٩.٧١ طن عام ٢٠١٥م إلى ٢٦.٥٠٠ طن عام ٢٠٢١م، أي بزيادة سنوية قدرها ٢٤.٧% ، وترجع هذه الزيادة (١٦.٧٩ طناً) إلى زيادة عدد سكان مدينة كفر الشيخ ، والتدرج في ارتفاع مستوى المعيشة ، وارتباط ذلك في المقام الأول بالتطورات الاقتصادية والاجتماعية التي تشهدها البلاد.

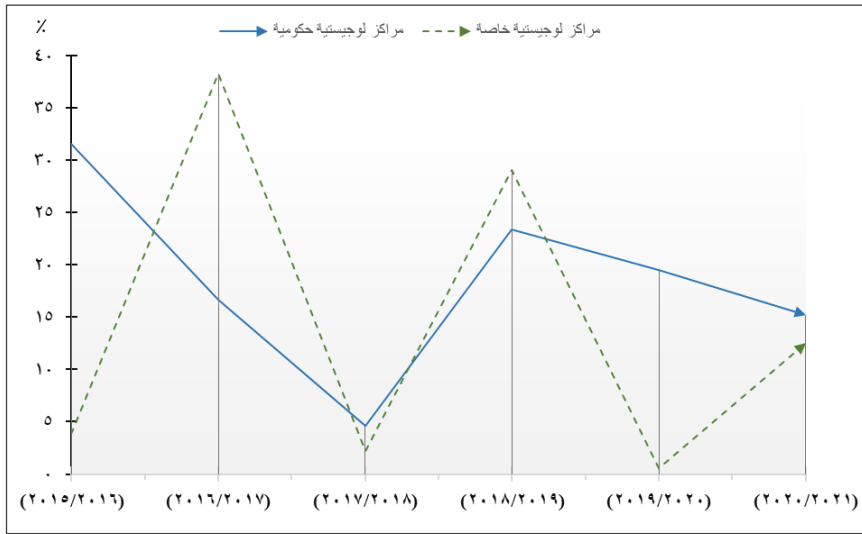
#### جدول (٢٠) تطور كميات الطرود والبضائع المتداولة ومعدل تغيرها بالمراكز

اللوجستية للشحن بمدينة كفر الشيخ خلال المدة من ٢٠١٥-٢٠٢١م.

السنة	مراكز لوجيستية حكومية		مراكز لوجيستية خاصة	
	الكمية بالطن	معدل التغير%	الكمية بالطن	معدل التغير%
٢٠١٥	٩.٧١	-	٦٨٥.٤٣	-
٢٠١٦	١٢.٧٨	٣١.٦	٧١١.٥١	٣.٨
٢٠١٧	١٤.٩٢	١٦.٧	٩٨٣.٨٧	٣٨.٣
٢٠١٨	١٥.٦٠	٤.٦	١٠٠٥.٦٤	٢.٢
٢٠١٩	١٩.٢٥	٢٣.٤	١٢٩٨.١٣	٢٩.١
٢٠٢٠	٢٣.٠١	١٩.٥	١٣٠٥.١٢	٠.٥٤
٢٠٢١	٢٦.٥٠٠	١٥.٢	١٤٦٨.٨٢٦	١٢.٥

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على :

- الهيئة القومية للبريد : مركز الحركة الرئيسية بمحافظة كفر الشيخ ، قسم الطرود ، بيانات الحركة ، غير منشورة، ٢٠٢١م.
- وزارة التجارة والصناعة : الاتحاد العام للغرف التجارية بكفر الشيخ ، مركز المعلومات ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.



المصدر : من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات جدول (٢٠).

### شكل (١٣) تطور كميات الطرود والبضائع المتداولة بالمراكز

اللوجستية للشحن بمدينة كفر الشيخ خلال المدة من ٢٠١٥-٢٠٢١م.

وبالمثل شهدت المراكز اللوجستية الخاصة ارتفاعًا كبيرًا في أحجام الطرود والبضائع المنقولة حيث زاد المتداول من ٦٨٥.٤٣ طنًا عام ٢٠١٥م إلى ٤٦٨.٨٢٦ طنًا عام ٢٠٢١م، أي بزيادة قدرها ١١٤.٣% خلال تلك المدة، بمعدل زيادة سنوي قدره ١٦.٣%، ويعزى ذلك إلى التقدم الهائل في وسائط النقل والاتصالات خلال الخمسين عامًا الماضية، بالإضافة إلى الزيادة المستمرة في أعداد سكان الحضر وتنوع أنشطتهم الاقتصادية، مما أدى إلى شدة التلاحم بين السكان بالمدينة ومراكز الشحن اللوجستية.

ويتضح مما سبق أن كميات الطرود والبضائع المتداولة في بادئ الأمر عبر المراكز اللوجستية لشحن الطرود كانت قليلة، أما في الوقت الحاضر فقد اختلفت تمامًا، وكان التطور الكبير الذي شهدته وسائل النقل في السرعة والسعة العامل الأول في ذلك، بالإضافة إلى أن لتنوع هذه الوسائل دورًا كبيرًا في زيادة عملية التبادل لاسيما بعد التطور الكبير الذي شهده الإنتاج الصناعي، وتطور القطاع الخدمي.

## ب) تصنيف حركة الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية :

تحاول دراسة حركة شحن الطرود والبضائع التركيز على طبيعة العلاقات بين المناطق أو المواقع المختلفة، وتحاول تنميتها في مجموعات، وكلما تعددت المواقع وتنوعت خدماتها ووظائفها؛ كانت علاقاتها أكثر تعقيداً<sup>(١)</sup>.

وتتنوع حركة شحن الطرود والبضائع المنقولة بواسطة المراكز اللوجستية في المدينة ، فلكل مركز لوجستي خصائص تميزه في(الطرود والبضائع)التي يقوم بشحنها ونقلها من المدينة وإليها، ويرجع ذلك إلى اختلاف مناطق تبادل السلع والبضائع وحجم الطلب عليها. ويتضح من خلال الملحق(١) والشكل(١٤)، وكذلك الدراسة الميدانية أن إجمالي كميات الطرود والبضائع المتداولة بلغت (١٥٠٨.٨١٦ طناً)، وذلك حسب إحصاء عام ٢٠٢١م، تتوزع على نمطين من المراكز اللوجستية لشحن الطرود بالمدينة هي :

### ١. المراكز اللوجستية الحكومية :

تضم مدينة كفر الشيخ خمسة مراكز لوجستية حكومية تقوم بدورها في نقل الطرود والبضائع من المدينة إلى خارجها والعكس، وقد بلغت كمية تداولها ٢٦.٥٠٠ طناً بنسبة ١.٨% من جملة حركة الطرود بالمدينة خلال عام ٢٠٢١م؛ وهي نسبة ضئيلة إذا ما قورنت بتمثلتها بالمراكز اللوجستية الخاصة، وذلك بسبب اعتماد المراكز الحكومية على نظام الوزن والأسعار في التداول، وتتباين هذه المراكز فيما بينها من حيث كميات الطرود المنقولة على النحو الآتي :

-المركز اللوجستي الرئيسي: جاء في المرتبة الأولى من حيث كميات الطرود المتداولة حيث بلغت ٢.٥٠٠ طناً عام ٢٠٢١م بنسبة قدرها ٤٧.٢% من إجمالي الكميات المتداولة حكومياً، ويرجع ذلك إلى موقعه الجيد بوسط المدينة، وقربه من محطة القطار، بالإضافة إلى تمتعه بكافة وسائل التقنية والتكنولوجيا الحديثة

(١) عيسى علي إبراهيم : الأساليب الإحصائية والجغرافيا ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٢ ، ص ١٥٩ .

التي تمكن المستفيدين من استقبال طرودهم وإرسالها في أقل وقت ممكن دون عناء.

- مركز الزواوي اللوجستي : بلغت نسبته ٢٦.٤% من جملة الحركة، وبذلك جاء في المرتبة الثانية، وقد اتضح من الدراسة الميدانية أن موقع المركز ضمن منطقة القلب التجاري (CBD) كان له الأثر الأكبر في زيادة كميات تداول شحن الطرود والبضائع.

- مركز النبوي المهندي اللوجستي: جاء في المرتبة الثالثة بنسبة ١٨.٩%، وهو مرتبط بنسبة كبيرة بموقعه المتميز في محور النبوي المهندس وقربه من محوري الخليفة المأمون وإبراهيم المغازي اللذين يمثلان نوايا تجارية جديدة بالمدينة، فضلا عن قربه من العديد من المصالح والهيئات الحكومية بقطاع شرق المدينة (قلب المدينة النابض).

- مركز سخا اللوجستي : جاء في المرتبة الرابعة بنسبة ٤.٧% من جملة حركة الطرود المتداولة ، والسبب في ذلك بعده النسبي عن قلب المدينة واعتماده في الغالب على سكان شياخة سخا فقط.

- مركز معهد الخدمة اللوجستي: جاء في المرتبة الخامسة والأخيرة بنسبة ٢.٨% من جملة حركة شحن الطرود، ويرجع السبب في تراجع نسبته إلى اقتصار معظم تعاملاته اليومية على فئة الطلاب والموظفين وأعضاء هيئة التدريس بالمعهد العالي للخدمة الاجتماعية وقليل من سكان منطقة المركز.

وإذا كان هذا هو حال التوزيع بالنسبة لكميات الطرود والبضائع المتداولة عبر المراكز اللوجستية الحكومية بالمدينة، فإن توزيع المواد المنقولة داخل الطرود قد أظهر الكثير من التغيرات، وفيما يلي عرضها على النحو الآتي :

**المنتجات الورقية :** جاءت في المرتبة الأولى من حيث نوع المنقول من الطرود والبضائع حيث بلغت ٥.٤٥٠ أطنان بنسبة ٢٠.٦% من جملة الطرود الحكومية، ويرجع ذلك إلى اعتماد الجهات والمصالح الحكومية بصفة أساسية في إرسال كافة

الملفات والأوراق والمستندات الحكومية واستقبالها خلال المراكز اللوجستية الحكومية على سبيل المثال لا الحصر : ملفات مجلس الدولة تتم معظمها من خلال هذه المراكز، وتصل إلى أعلى نسبة لها في المركز الرئيس بنسبة ٢٠.٠%.

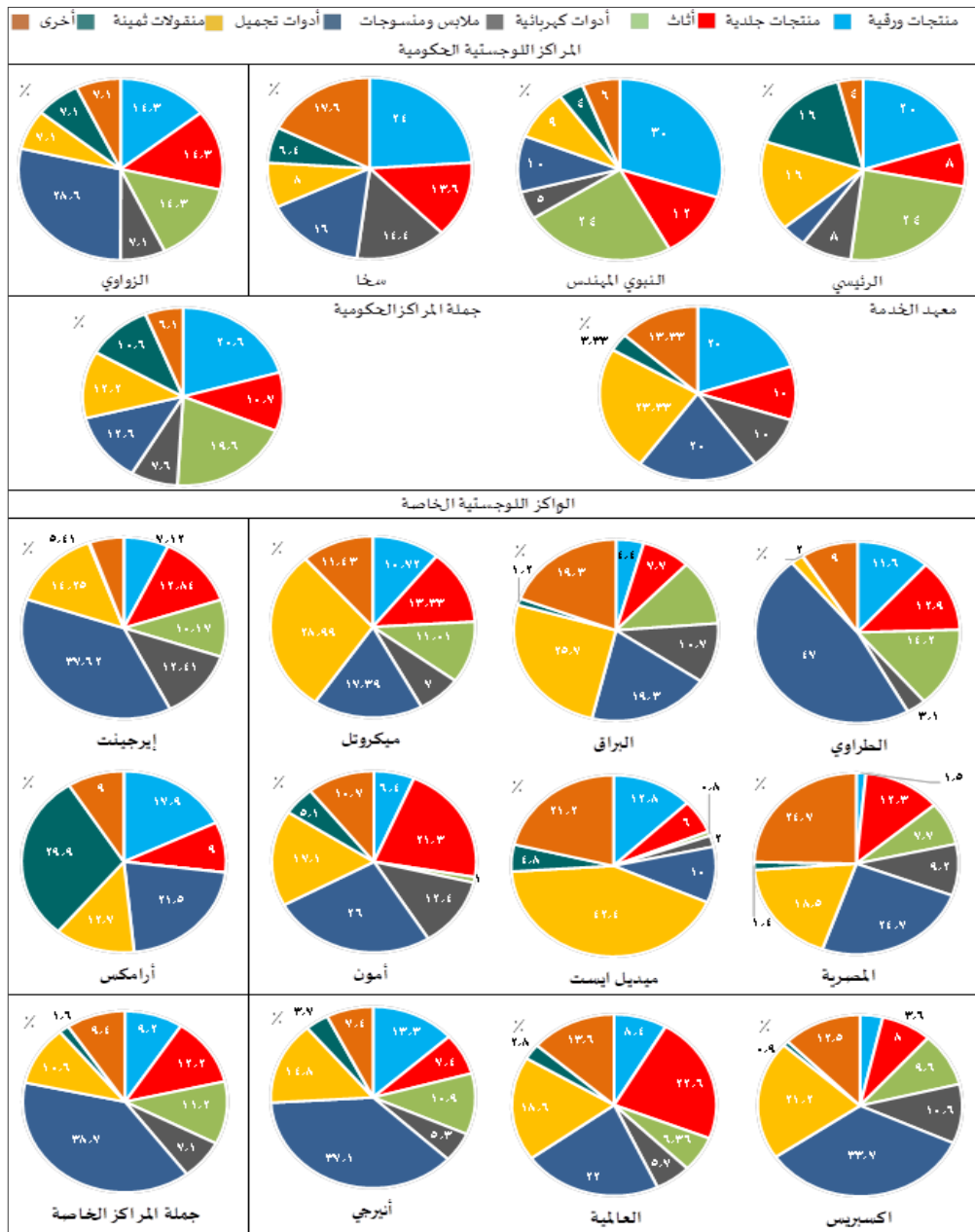
**منتجات الأثاث:** جاءت في المرتبة الثانية، إذ يتم نقل ٥.٢٠٠ أطنان خلال عام ٢٠٢١م عبر المراكز اللوجستية الحكومية بنسبة قدرها ١٩.٦% ، وهي في معظمها عبارة عن مكاتب خشبية ومستلزماتها، وتتعامل جميع المراكز اللوجستية في شحن منتجات الأثاث ومستلزماته عدا مركزي (سحا ، معهد الخدمة).

**الملابس والمنسوجات:** تأتي في المرتبة الثالثة بين السلع التي تمثل المادة المحمولة، إذ بلغ حجمها ٣.٣٥٠ أطنان بنسبة ١٢.٦% من جملة الحركة ، وقد تبين أن معظمها حركة تجارية متجهة ناحية المراكز التسويقية الحكومية مثل : بنزايون ، عمر أفندي ... إلخ.

**أدوات التجميل:** بلغ حجم المنقول منها ٣.٣٢٥ أطنان بنسبة ١٢.٢%، وهي بذلك تأتي في المرتبة الرابعة من حيث حجم المنقول، وتصل أعلى نسبة لها في المركز الرئيس بنسبة ٧١.٣%، يليه الزواوي بنسبة ١٧.٨%.

**منتجات جلدية:** جاءت في المرتبة الخامسة حيث بلغ حجم المنقول ٢.٨٤٥ من الأطنان بنسبة قدرها ١٠.٧%، وقد تبين أيضا أن معظمها طرود وبضائع موجهة لشركات حكومية تمهيدا لتسويقها.

**منقولات ثمينة:** تقل نسبة المنقولات الثمينة في المراكز اللوجستية الحكومية، حيث تبلغ ٢.٨٠٥ من الأطنان بنسبة ١٠.٦% من جملة المنقول عبر المراكز الحكومية ، إذ تبلغ نحو ١٦.٠% للمركز الرئيس، وفي مركز الزواوي ٧.١%، وتتسم هذه المنقولات بصفة عامة بخفة وزنها مثل : المشغولات الفضية والإكسسورات والساعات اليدوية.



المصدر: اعتمادًا على بيانات ملحق (١).

شكل (١٤) تصنيف حركة الطرود والبضائع المتداولة بالمراكز اللوجستية للشحن بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.



**الأدوات الكهربائية:** تمثل حركة هذه النوعية نسبة قدرها ٧.٦% من جملة حركة الطرود والبضائع، ومعظمها أدوات كهربائية وإلكترونية تخص العديد من الجهات والمصالح الحكومية مثل: أجهزة الحاسب الآلي وطابعات وماسح ضوئي ووحدات تهوية...، غيرها، ويلاحظ أنها تزيد بصورة واضحة بالمركز الرئيس بنسبة تقترب من نصف المنقول (٤٩.٩%)، يليه مركز الزواوي بما يعادل ٢٤.٩%.

**منقولات أخرى:** تتنوع هذه المنقولات التي تنقل بالمراكز اللوجستية الحكومية ما بين (الآت حاسبة، سبج ، سجاد للصلاة ، قطع غيار سيارات، أدوات مكتبية، أحبار ، حوامل حديدية وخشبية ،هدايا ولعب أطفال، وإلخ )، وبلغ حجمها ١.٦٢٠ من الأطنان بنسبة ٦.١%، وبذلك جاءت في المرتبة الأخيرة من حيث حجم المنقول.

**٢. المراكز اللوجستية الخاصة :**

يتولى شحن الطرود والبضائع في مدينة كفر الشيخ عدد من المراكز اللوجستية الخاصة تعمل جنباً إلى جنب مع مثيلتها الحكومية، وقد بلغت كمية تداولها ١٤٨٢.٣١٦ طناً بنسبة ٩٨.٢% من جملة حركة الطرود بالمدينة خلال عام ٢٠٢١م؛ وهي نسبة مرتفعة للغاية، والسبب في ذلك يرجع لعدم اعتماد المراكز اللوجستية الخاصة على نظام الوزن والأسعار في التداول باستثناء مركز (أرامكس)، أما بالنسبة لتوزيع كميات الطرود والبضائع المنقولة بواسطة المراكز اللوجستية بالمدينة ، فيمكن تقسيمها إلى المستويات الآتية :

**المستوى الأول :** يضم المراكز اللوجستية التي يقل حجم المنقول من الطرود والبضائع خلالها إلى أقل من ٥٠٠.٠ طناً ، وبلغ عدد المراكز اللوجيستية بهذا المستوى ٦ مراكز، هي : ميكروتل ،و ميديل إيست، والمصرية، وأمون، و العالمية، وإنبرجي، ويقدر إجمالي حركة تداول الطرود والبضائع بمراكز هذا المستوى ١٠٦.٩٨١ أطنان بنسبة ٧.٣% من إجمالي حركة شحن الطرود.

**المستوى الثاني:** ويشمل المراكز اللوجستية التي يتراوح حجم حركة الطرود والبضائع خلالها ما بين ٥٠٠.٠ : ١٠٠٠.٠ طن ، واشتمل هذا المستوى على

مركزين فقط هما : البراق ، أرامكس ، بإجمالي حركة طرود وبضائع بلغت ١٣٣.٤٩٥ طنا تعادل ٩.١%.

**المستوى الثالث:** يحتوي على المراكز التي يزيد حجم حركة شحن الطرود والبضائع خلالها على ١٠٠٠ طن، وبلغ عدد المراكز بهذا المستوى ثلاثة مراكز لوجستية هي : الطراوي ، إيرجينت ، أتش أكسبريس ، وبلغ إجمالي حركة الشحن خلال هذه المراكز ١٢٢٨.٣٥٠ طنا بنسبة ٨٣.٦% من إجمالي الحركة.

وإذا كانت المراكز اللوجستية الحكومية قد أظهرت تنوعاً في المواد المنقولة ، فإنه بالمثل **تنوع حركة المادة المنقولة** أيضاً بالمراكز اللوجستية الخاصة بالمدينة، وفيما يلي عرض لأهم أوجه هذا التنوع في المادة المحمولة من خلال متابعة بيانات الملحق (١) والاستعانة بالشكل (١٤) يلاحظ ما يلي :

**الأدوات الكهربائية:** تأتي في الترتيب الأول بين الطرود والبضائع التي تمثل المادة المنقولة، حيث تبلغ وزن كمياتها نحو ٥٧٣.٥٦٠ طناً بنسبة ٣٨.٧% من جملة حركة الطرود بالمراكز الخاصة، ويعود ذلك لاستدامة حاجة أسواق التصريف بمدينة كفر الشيخ لمثل هذه النوعية بصفة مستمرة طوال العام و بكميات كبيرة ،وتصل أعلى نسبة لها بمركزي (الطراوي،إيرجينت) بنسبة ٧٣.٦% من جملة منقول الأدوات الكهربائية بالمدينة.وتقل نسبة الأدوات الكهربائية في بقية المراكز اللوجستية الأخرى، وتختفي تماماً من مركز أرامكس.

**المنتجات الجلدية:** جاءت في المرتبة الثانية، حيث تم نقل ١٨٠.٢٠٠ طنا عام ٢٠٢١م خلال المراكز اللوجستية الخاصة بنسبة ١٢.٢% ، وهي في معظمها عبارة عن أحذية وحقائب جلدية ومستلزماتها واردة لخدمة الحركة التسويقية للمحلات والتوكيلات الخاصة بتجارة الأحذية والمنتجات الجلدية المنتشرة بالمدينة، وقد تبين من الدراسة الميدانية أنها تتركز بصورة واضحة في محال التجزئة العامة بمنطقة القلب والأوقاف، وكذا النويات التجارية الجديدة بالمدينة : بالنبوي المهندس

والخليفة المأمون وإبراهيم المغازي، وتصل أعلى نسبة لها بمركز الطراوي (٤٧.٦%)، وأقل نسبة من نصيب مركز أنيرجي (٠.٦%).

**منتجات الأثاث :** بلغت جملة المنقول منها بالمراكز اللوجستية الخاصة بالمدينة ١٦٧.٠٧٠ طنا بنسبة ١١.٢%، وهي بذلك تأتي في المرتبة الثالثة، وقد استأثرت مراكز (الطراوي ، إيرجينت ، أتش اكسبريس) بنسبة ٩٠.٤%، بينما كانت النسبة المتبقية (٩.٦%) من نصيب المراكز اللوجستية الأخرى.

**أدوات التجميل:** جاءت في المرتبة الرابعة بنسبة ١٠.٦% من جملة المنقول ، وقد اتضح من الدراسة الميدانية أن معظم حركة مواد التجميل والاكسسورات وافدة من خارج المدينة ،ومعظمها من القاهرة، وتصل أعلى نسبة لها بمركزي (إيرجينت والبراق) بنسبة ٥٤.٨%، بينما تقل نسبة أدوات التجميل في المراكز الأخرى ، حيث تبلغ ١.٠% بمركز العالمية.

**منقولات أخرى:** تمثل حركة هذه النوعية من الطرود والبضائع أهمية كبيرة لدى سكان وعملاء مدينة كفر الشيخ ، وذلك بسبب تعددها وتنوعها فهي تضم ما يزيد على خمسة عشر نوعاً من الطرود والبضائع التي يتم شحنها ، وبلغت كمياتها ١٣٧.٤٥٠ طنا تمثل ٩.٤% من جملة الحركة المنقولة خلال المراكز اللوجستية الخاصة ، وجاءت أعلى نسبة لهذه النوعية لصالح مركز الطراوي بنسبة ٤٣.١%، يليه إيرجينت ٢٥.١٥% ، ثم أتش اكسبريس ١٣.٠% ، بينما تأخذ النسبة في الانخفاض ببقية المراكز الأخرى.

**المنتجات الورقية:** بلغت نسبتها ٩.٢% من جملة حركة المنتجات الورقية بالمراكز الخاصة، وبذلك جاءت في مرتبة متأخرة نسبياً إذا ما قورنت برتبتها بالمراكز اللوجستية الحكومية، وذلك لاتجاه الكثير من العملاء في نقل طرودهم الورقية إلى المراكز الحكومية لتوفر عنصري الأمان وانخفاض التكلفة ، وتصل أعلى نسبة لها بمركزي الطراوي وإيرجينت بنسبة (٥٦.٠% ، ٢٤.٢%) على الترتيب.

الأدوات الكهربائية: جاءت في المرتبة السابعة بنسبة ٧.١% من جملة الحركة ، وتأتي هذه النوعية من البضائع بأكبر نسبة في مركز إيجنت بنسبة تتعدى نصف المنقول (٥٤.٢%) من الأدوات الكهربائية بالمراكز اللوجستية الخاصة ، بينما تقل الكميات المنقولة بشكل ملحوظ بمراكز كل من : ميديل إيست، العالمية، إنيرجي بكميات لا تتخطى ٠.٧٢٠ كجم ، وتختفي تماما من مركز أرامكس.

**منقولات ثمينة:** جاءت في المرتبة الثامنة والأخيرة بنسبة ١.٦% ، وهي في الغالب تشتمل على طرود صغيرة الحجم وذات قيمة، وهي تتركز بشكل ملحوظ في مركز أرامكس، حيث تبلغ ٧١.٠%، ويرجع ذلك إلى أن أرامكس بكونه مركزاً لوجستياً هو الوحيد من ضمن المراكز الخاصة الذي يتعامل بالوزن، كما أنه واحد من أفضل مراكز الشحن في مصر، فهو يمتلك تطبيق أرامكس السريع والسهل الذي يمكن من خلاله تتبع الشحنات واتصالات الشركة والدعم الفني وخدمة العملاء، علاوة على تقديمه أفضل أسعار الشحن والتوصيل.

#### سابعاً: مناطق استقبال الطرود والبضائع وإرسالها:

تستقبل المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ كميات كبيرة من الطرود والبضائع المختلفة من داخل المدينة نفسها ومراكز المحافظة، وعدد من محافظات الوجه البحري.

وقد أظهرت الدراسة تباين مناشئ حركة شحن الطرود والبضائع ومقاصدها من مركز لوجستي لآخر، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى الارتباط الجغرافي والمكاني بين المراكز اللوجستية بالمدينة، والمناطق الجغرافية المجاورة في علاقاتها الوظيفية والخدمية معها، وتتمثل هذه الأنماط فيما يلي:

#### أ) المراكز اللوجستية الحكومية :

١. مناطق الاستقبال (التجميع): تستقبل المراكز الحكومية بهذا النمط كمية قدرها ٧.٥٢٣ أطنان بنسبة ٢٨.٤% ، وذلك عام ٢٠٢١ م ، ويمكن تقسيمه إلى الآتي:

- استقبال داخلي: هو نمط شحن مباشر من داخل مراكز محافظة كفر الشيخ؛ سواء بين القرى والعاصمة ، أو العكس. ويعتمد هذا النوع من الشحن على إرسال الطرود والبضائع إلى المراكز اللوجستية الحكومية تمهيداً لإرسالها إلى الوجهة المطلوبة خارج المحافظة، وتقوم المراكز اللوجستية هنا بدور الوساطة بين نقطتين، كما يبدو من الجدول (٢١)، حيث يأتي مركز الشحن الرئيس في المرتبة الأولى بكمية مقدارها ٤.٣٥٠ أطنان بواقع ٥٧.٨% من إجمالي الطرود والبضائع التي تم استقبالها داخلياً في مدينة كفر الشيخ ، يليه مركز الزواوي بـ ١.٢٥٩ طنًا (١٦.٧%)، بمعنى أن جملة المركزين (٧٤.٥%) وهو ما يقرب من ثلاثة أرباع الطرود والبضائع المنقولة، ويرجع ذلك إلى الأهمية الاقتصادية للمركزين بحكم تركزهما في شياخات ومواقع حيوية بالمدينة، فضلاً عن احتوائهما على ٣٩.٨% من إجمالي حجم سكان المدينة، أما مركز النبوي المهندس فجاء في المرتبة الثالثة بنسبة ١٣.٩%، وتقل كميات الطرود والبضائع المرسله بصورة واضحة بمركزي: سخا ومعهد الخدمة، إذ لم يتجاوز نصيب كل منهما (٤.٣% ، ٧.٢%) على الترتيب.

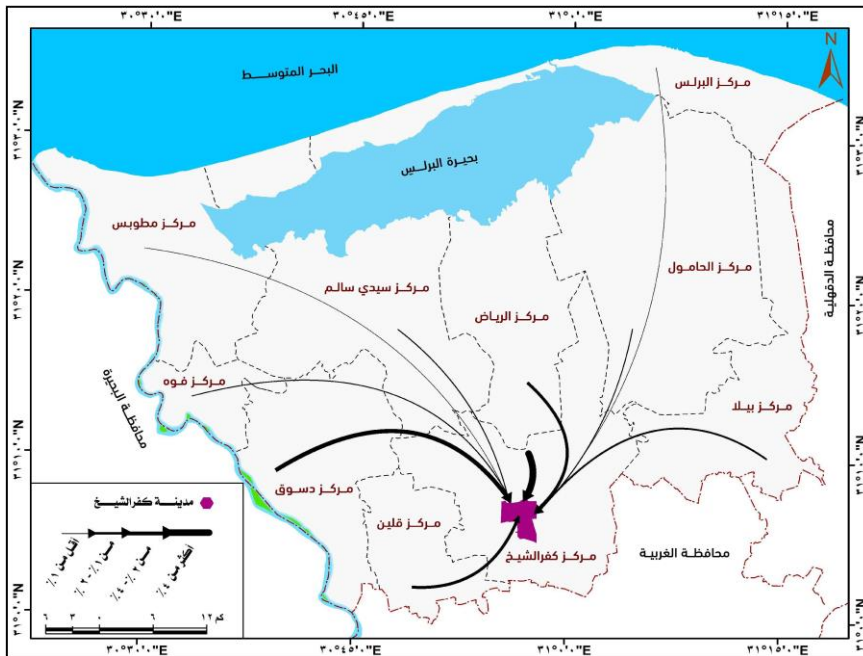
### جدول (٢١) مناطق استقبال الطرود والبضائع الداخلية بالمراكز اللوجستية الحكومية (بالطن) في مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١ م.

المنشأ	الرئيسي		النبوي		الزواوي		سخا		معهد الخدمة		الإجمالي	
	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%
المدينة	١.٥٨	٣٦.٣	٧٢.٧	٠.٨٨٨	٧.٠٥	٠.١٠٩	٣٣.٣	٠.٢٧	٤٩.٩	٣.٦٠٧	٦٢.٥	
المركز	٠.٩٧١	٢٢.٣	١٨.٢	٠.٢٤٠	١٩.١	٠.٠١٤	٤.٣	٠.١٠	١٨.٥	١.٥١٥	١١.٣	
بيلا	٠.٥٠٠	١١.٥	٠.٠	٠.٠	٨.٠	٠.١٠١	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٦٠١	٤.٠	
قلين	٠.٣٠٢	٦.٩	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.١٠٠	٣٠.٦	٠.١٠٨	٢٠.٠	٠.٥١٠	٢.٨	
دسوق	٠.٤٦٨	١٠.٨	١.٣	٠.٠١٤	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٤٨٢	٧.٨	
فوه	٠.٠٤٠	١.٠	٠.٠	٠.٠٣٠	٢.٤	٠.٠٣٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٧٠	٢.٠	
الحامول	٠.٠	٠.٠	٦.٠	٠.٠٦٣	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٦٣	١١.٦	٠.١٢٦	٢.٢	
س.سالم	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٤	٣١.٨	٠.١٠٤	٠.٠	٠.١٠٤	١.٥	
الرياض	٠.٤٨٩	١١.٢	١.٨	٠.٠١٩	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٥٠٨	٥.٩	
الاجمالي	٤.٣٥٠	١٠٠	١.٠٤٦	١٠٠	١.٢٥٩	١٠٠	٠.٣٢٧	١٠٠	٠.٥٤١	٧.٥٢٣	١٠٠	

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الهيئة العامة للبريد، مركز الحركة الرئيس، بيانات الطرود والبضائع المتداولة (صادر + وارد) الرقمية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١ م.

وعن منشئ الطرود والبضائع المرسله داخليًا فهي تتباين من مركز لوجستي لآخر، فتبين أن مدينة كفر الشيخ جاءت في المرتبة الأولى بنسبة ٦٢.٥%، وهذا يؤكد الانتشار السريع لاستخدام المراكز اللوجستية للشحن من قبل سكان المدينة، يليها قرى مركز كفر الشيخ بنسبة ١١.٣%، ثم مركز دسوق بنسبة ٧.٨% شكل (١٥)، أما باقي المناطق فتتراوح كميات الطرود والبضائع بها ما بين ٠.٥٠٨ أطنان بمركز الرياض، و ٠.١٠٤ أطنان في مركز سيدي سالم، وذلك عام ٢٠٢١م.

- إرسال خارجي : منشأ هذا الإرسال مدينة كفر الشيخ أيضا، وهي الكمية نفسها التي استقبلتها المراكز اللوجستية الحكومية تمهيدًا لإرسالها إلى الجهات المطلوبة، بمعنى أن الاختلاف هنا ليس في الكمية إنما في المقصد فقط.



المصدر : من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات جدول (٢١).

شكل (١٥) مناطق استقبال الطرود والبضائع الداخلية بالمراكز اللوجستية الحكومية (بالطن) في مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

**جدول (٢٢) مناطق إرسال الطرود والبضائع الداخلية بالمراكز اللوجستية الحكومية (بالطن) في مدينة كفر الشيخ إلى محافظات الجمهورية عام ٢٠٢١م.**

المقصد	الرئيسي		النبوي المهندس		الزواوي		سحا		معهد الخدمة		الإجمالي	
	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	الوزن %	
الغربية	٠.٣٤٥	٧.٩	٠.٠٩٥	٩.١	٠.٠	٠.٠	٠.٠٢١	٦.٤	٠.٠٩٣	١٧.٢	٠.٥٥٤	٧.٤
القاهرة	١.٨٦٢	٤٢.٨	٠.١٦٨	١٦.١	٠.٣٥١	٢٧.٩	٠.٠٤٩	١٥.٠	٠.٠٥٧	١٠.٦	٢.٤٨٧	٣٣.١
القليوبية	٠.١٢٦	٢.٩	٠.١٣٥	١٢.٩	٠.١٢٧	١٠.١	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٣٨٨	٥.٢
الجيزة	٠.٤٥٨	١٠.٦	٠.٠٦٢	٥.٩	٠.٠	٠.٠	٠.٠٣٣	١٠.١	٠.٠١٤	٢.٦	٠.٥٦٧	٧.٦
بورسعيد	٠.١٧٩	٤.١	٠.١٢١	١١.٦	٠.١٩٨	١٥.٧	٠.٠	٠.٠	٠.٠٣٢	٥.٩	٠.٥٣٠	٧.٠
دمياط	٠.١٦٦	٣.٨	٠.٢٠٥	١٩.٦	٠.١٠٢	٨.١	٠.٠٦٥	١٩.٩	٠.٠	٠.٠	٠.٥٣٨	٧.٢
السويس	٠.١٠١	٢.٣	٠.٠٣٧	٣.٥	٠.٠٤٩	٣.٩	٠.٠	٠.٠	٠.٠٣	٥.٥	٠.٢١٧	٢.٨
البحيرة	٠.٢٥٤	٥.٨	٠.٠١٩	١.٨	٠.١٥٤	١٢.٢	٠.٠٧٩	٢٤.٢	٠.٠	٠.٠	٠.٥٠٦	٦.٧
الفيوم	٠.٠٧١	١.٦	٠.١٤٦	١٤.٠	٠.٢١٩	١٧.٤	٠.٠٦٣	١٩.٣	٠.٢٢٥	٤١.٦	٠.٧٢٤	٩.٦
الإسكندرية	٠.٣٨٧	٨.٩	٠.٠٥٨	٥.٥	٠.٠	٠.٠	٠.٠١٧	٥.١	٠.٠	٠.٠	٠.٤٦٢	٦.١
الأقصر	٠.٣٠١	٧.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٤٦	٣.٧	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٣٤٧	٤.٦
أخرى	٠.١٠٠	٢.٣	٠.٠	٠.٠	٠.٠١٣	١.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٩	١٦.٦	٠.٢٠٣	٢.٧
الاجمالي	٤.٣٥٠	١٠٠	١.٠٤٦	١٠٠	١.٢٥٩	١٠٠	٠.٣٢٧	١٠٠	٠.٥٤١	١٠٠	٧.٥٢٣	١٠٠

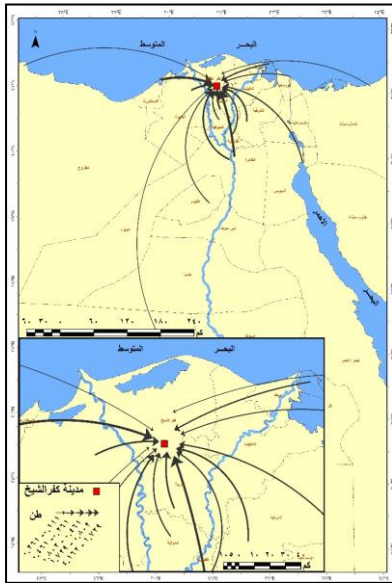
المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات الهيئة العامة للبريد، مركز الحركة الرئيس، بيانات الطرود والبضائع المتداولة (صادر + وارد) الرقمية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١م.

ويتبين من دراسة التوزيع الجغرافي لمناطق إرسال الطرود والبضائع خارج مدينة كفر الشيخ كما بالجدول (٢٢) والشكل (١٦) أن خمس محافظات فقط تستأثر بنسبة ٦٤.٥% من جملة الكميات المرسلة للخارج، وهي : القاهرة (٣٣.١%)، والفيوم (٩.٦%)، والجيزة (٧.٦%)، ودمياط (٧.٢%)، وبورسعيد (٧.٠%)، بينما تأتي بعض محافظات يتراوح كميات الطرود والبضائع المنقولة إليها ما بين ٠.٥٥٤ طنًا بالغربية، و٠.٤٦٢ طنًا في الإسكندرية، و٠.٣٨٨ طنًا بالقليوبية، أما باقي المحافظات فهي تقل عن ٠.٣٤٧ طنًا إلى أن بلغت الكميات ٠.٢٠٣ أطنان في مناطق متفرقة مثل : بعض المراكز الشمالية من محافظة كفر الشيخ ، والبحر الأحمر، جنوب سيناء ، وسوهاج.

- استقبال خارجي: هي الحركة العكسية الواردة من معظم محافظات الجمهورية إلى المراكز اللوجستية بمدينة كفر الشيخ. ولوحظ من الجدول (٢٣) والشكل (١٧) تفوق الكميات الواردة من خارج المدينة بشكل ملحوظ، حيث بلغت كمياتها ١٨.٩٧٧ طنًا تمثل ٧١.٦% من جملة المنقول عبر المراكز اللوجستية الحكومية بالمدينة ، ويرجع ذلك إلى أن الوظيفة الإدارية هي الأساس الذي قامت عليه مدينة

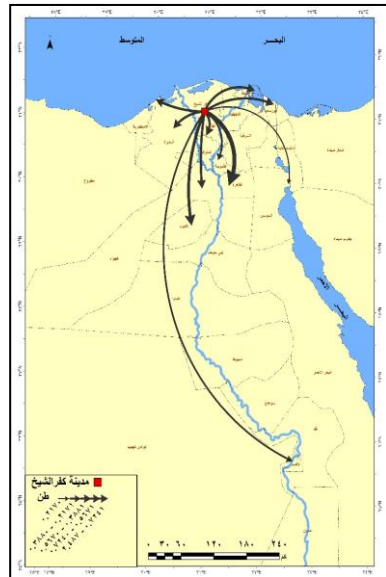
كفر الشيخ منذ عام ١٨٢٦م ، ومن ثم فهي مدينة غير منتجة - إن جاز القول - تعتمد على جلب غالبية متطلباتها من السلع والبضائع من خارج إقليمها المكاني، ويتباين توزيع الطرود والبضائع على المراكز اللوجستية، فيأتي مركز الشحن الرئيس في المقدمة بنسبة ٤٢.٩%، بينما جاء مركز الزواوي في المرتبة الثانية بنسبة ٣٠.٣% ، أما بالنسبة لمركزي سخا ومعهد الخدمة فجاءا في المرتبة الأخيرة بنسبة (٤.٩%، ١.١%) على الترتيب.

وقد استحوذت القاهرة بمفردها على ما يقرب من ربع المنقول (٢١.٩%)، تليها الإسكندرية بنسبة ١٨.٧%، أي استأثرت المحافظتان بما يزيد على ثلث المنقول، ومما يؤكد أهمية المدينتين بكونهما مصدراً مهماً لشحن السلع والبضائع بمختلف أنواعها بمنطقة الدراسة، بينما تأتي في المرتبة الثالثة محافظة الشرقية بنسبة ٩.١%، ثم محافظة البحيرة ٨.٠% ، ثم الحيزة ٧.٥% ، والمنوفية ٤.٢%، في حين لا تتجاوز مرسى مطروح سوى ٠.٦%.



المصدر : اعتمادًا على بيانات جدول (٢٣)

شكل (١٧) مناطق استقبال الطرود والبضائع الخارجية بالمراكز اللوجستية الحكومية في بالمدينة ٢٠٢١م.



المصدر : اعتمادًا على بيانات جدول (٢٢)

شكل (١٦) مناطق إرسال الطرود والبضائع الداخلية بالمراكز اللوجستية الحكومية إلى الجمهورية ٢٠٢١م.



### جدول (٢٣) مناطق استقبال الطرود والبضائع الخارجية بالمراكز اللوجستية الحكومية في مدينة كفر الشيخ (بالطن) عام ٢٠٢١ م.

المقصد	الرئيسي		النبوي المهندس		الزواوي		سحا		معهد الخدمة		الإجمالي	
	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%
الغربية	٠.٧٠١	٨.٦	٠.٤٢١	١٠.٦	٠.٢٥٩	٤.٥	٠.٠٣١	٣.٤	٠.٠	٠.٠	١.٤١٢	٧.٤
القااهرة	٢.٠٢٩	٢٤.٩	٠.٨٣٩	٢١.٢	٠.٩٧٨	١٧.٠	٠.٢٤٥	٢٦.٥	٠.٠٧١	٣٤.٠	٤.١٦٢	٢١.٩
القليوبية	٠.٣٧٨	٤.٦	٠.٠٣	٠.٨	٠.٢٦٠	٤.٥	٠.٠	٠.٠	٠.٠٢٤	١١.٥	٠.٦٩٢	٣.٦
الجيزة	٠.٥٩٧	٧.٣	٠.٢١٢	٥.٤	٠.٤١٥	٧.٢	٠.١٧٣	١٨.٧	٠.٠١٩	٩.١	١.٤١٦	٧.٥
بورسعيد	٠.١٠٥	١.٣	٠.٠٥٢	١.٣	٠.٢٧٨	٤.٨	٠.٠٢٦	٢.٨	٠.٠	٠.٠	٠.٤٦١	٢.٢
دمياط	٠.٣٠٠	٣.٦	٠.١٦٤	٤.١	٠.٢١٨	٣.٨	٠.٠	٠.٠	٠.٠١٢	٥.٧	٠.٦٩٤	٣.٧
السويس	٠.١٩٩	٢.٤	٠.٢٣٤	٥.٩	٠.١٧٥	٣.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٢٥	١٢.٠	٠.٦٣٣	٣.٤
البحيرة	٠.٣٢١	٣.٩	٠.٤٥٦	١١.٥	٠.٥٥٥	٩.٧	٠.١٦٩	١٨.٣	٠.٠	٠.٠	١.٥٠١	٨.٠
الفيوم	٠.٠٧٦	٠.٩	٠.٢٥٠	٦.٣	٠.٠٨٢	١.٤	٠.٠	٠.٠	٠.٠٠٤	١.٩	٠.٤١٢	٢.٣
الإسكندرية	١.٥٠٢	١٨.٥	٠.٧٤٩	١٨.٩	١.١٢٣	١٩.٦	٠.١٥٦	١٦.٩	٠.٠١٩	٩.٠	٣.٥٤٩	١٨.٧
ش. سيناء	٠.٠٢٣	٠.٣	٠.٠١١	٠.٣	٠.٢٢٧	٤.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٢٦١	١.٣
الشرقية	١.٢٣٧	١٥.٢	٠.١٣٥	٣.٤	٠.٣٤٦	٦.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠١١	٥.٣	١.٧٢٩	٩.١
المنوفية	٠.١١٠	١.٤	٠.٠٨٦	٢.٢	٠.٥١٩	٩.٠	٠.٠٨٧	٩.٥	٠.٠	٠.٠	٠.٨٠٢	٤.٢
م. مطروح	٠.٠٥٣	٠.٧	٠.٠٣٩	١.٠	٠.٠١٩	٠.٣	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.١١١	٠.٦
الأقصر	٠.١١٢	١.٤	٠.٠٨٥	٢.١	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠٠٦	٢.٩	٠.٢٠٣	١.١
أخرى	٠.٤٠٧	٥.٠	٠.١٩١	٤.٨	٠.٢٨٧	٥.٠	٠.٠٣٦	٣.٩	٠.٠١٨	٨.٦	٠.٩٣٩	٥.٠
الإجمالي	٨.١٥٠	١٠٠	٣.٩٥٤	١٠٠	٥.٧٤١	١٠٠	٠.٩٢٣	١٠٠	٠.٢٠٩	١٠٠	١٨.٩٧٧	١٠٠

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات الهيئة العامة للبريد، مركز الحركة الرئيس، بيانات الطرود والبضائع المتداولة (صادر + وارد) الرقمية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١ م.

- إرسال داخلي: هي الحركة العكسية الواردة من معظم محافظات الجمهورية إلى المراكز اللوجستية بمدينة كفر الشيخ. وتبين من دراسة بيانات الجدول (٢٤) تفوق الكميات الواردة من الخارج بشكل ملحوظ، وتتفاوت توزيعها من مركز لوجستي لآخر، إذ يلاحظ أن المركز الرئيس يستأثر بمفرده بنسبة ٤٢.٩% من جملة الطرود الواردة، وهو ما يتفق مع أهمية المركز الرئيس كما سبق القول، يليه مركز الزواوي بنسبة ٣٠.٣%، وتقل كميات الطرود والبضائع الوافدة للمدينة بصورة واضحة على مركزي : سحا ومعهد الخدمة، إذ لم يتجاوز نصيب كل منهما ٤.٩%، ١.١% على الترتيب.

**جدول (٢٤) مناطق إرسال الطرود والبضائع الخارجية بالمراكز اللوجستية الحكومية في مدينة كفر الشيخ (بالطن) عام ٢٠٢١م.**

المقصد <sup>(١)</sup>	الرئيسي		النبي المهندس		الزواوي		سحا		معهد الخدمة		الإجمالي	
	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%	الوزن	%
المدينة	٦.٢٥٧	٧٦.٨	١.٦٤٨	٤١.٧	٤.٨٩٣	٨٥.٢	٠.٥٦٩	٦١.٦٤	٠.٠٦٩	٣٣.٠	١٣.٤٣٦	٧٠.٨
قرى المركز	١.٦٣٤	٢٠.٠	١.٣٦٢	٣٤.٤	٠.٧١١	١٢.٤	٠.٣٤٤	٣٧.٣٠	٠.٠٥٣	٢٥.٤	٤.١٠٤	٢١.٦
مراكز محافظة	٠.٢٥٩	٣.٢	٠.٩٤٤	٢٣.٩	٠.١٣٧	٢.٤	٠.٠١٠	١.٠٨٣	٠.٠٨٧	٤١.٦	١.٤٣٧	٧.٦
الإجمالي	٨.١٥٠	١٠٠	٣.٩٥٤	١٠٠	٥.٧٤١	١٠٠	٠.٩٢٣	١٠٠	٠.٢٠٩	١٠٠	١٨.٩٧٧	١٠٠

**المصدر:** من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات الهيئة العامة للبريد، مركز الحركة الرئيس، بيانات الطرود والبضائع المتداولة (صادر + وارد) الرقمية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١م. جاءت مدينة كفر الشيخ على رأس قائمة مناطق إرسال الطرود والبضائع بالداخل بنسبة تزيد على ٧٠.٠% من إجمالي المنقول، ويرجع زيادة المتداول في المدينة بوصفها مركز النقل السكاني والاقتصادي بالمحافظة، فضلًا عن توطن المراكز اللوجستية بالمدينة مما أسهم في ارتفاع النسبة لصالحها بصورة واضحة، في حين استأثرت نواحي مركز كفر الشيخ بما يقرب من ربع المنقول (٢١.٦%)، أما النسبة المتبقية (٧.٦%) كانت من نصيب بعض مراكز محافظة كفر الشيخ الأخرى.

**(ب) المراكز اللوجستية الخاصة :**

١. **مناطق الاستقبال (التجميع):** تستقبل هذه النوعية من المراكز اللوجستية ٤٧٦.٦٤٠ طنًا بنسبة ٣٢.٢% من جملة المنقول بالمراكز اللوجستية الخاصة البالغ مجموعها (١٤٨٢.٣١٦ طنًا)، حسب إحصاء عام ٢٠٢١م، تتوزع في أحد عشر مركزًا لوجستيًا بمدينة كفر الشيخ.

- **استقبال داخلي:** تشير بيانات **الجدول (٢٥)** إلى تعدد مراكز استقبال الطرود والبضائع بالمدينة، إلا أن مركز الطراوي جاء في مقدمة المراكز اللوجستية، حيث يتم بواسطته شحن ونقل ما يعادل ٤١.٢%، ويرجع ذلك إلى موقعه المتميز

(١) لم يتمكن الباحث في الحصول على توزيع الإرساليات من الطرود والبضائع على مستوى الشياخات بالمدينة.

بمنطقة القلب التجاري وامتلاكه أسطول جيد من وحدات النقل المختلفة، بينما أسهم مركز إيريغينت بما يعادل ٣٩.٦%، ونحو ٦.٧% بواسطة أتش أكسبريس، بينما لا يقوم مركز العالمية للشحن إلا بنقل ٠.٥% من إجمالي الطرود والبضائع المتداولة. وعلى مستوى مناشئ الشحن تأتي مدينة كفر الشيخ في المقدمة بنسبة ٧٨.١% من جملة المنقول، مما يؤكد أهمية الحاضرة بالنسبة للمحافظة بعدد سكانها (١٧٦٨٨٣ نسمة حسب تعداد ٢٠١٧م)، واستأثرت قرى مركز كفر الشيخ بـ ٦.٩%، بينما مثل مركز دسوق بنسبة ٤.٨%، في حين لا يتجاوز مركزا : الحامول وفوه سوى ١.١% لكل منهما.

- إرسال خارجي: يعتمد هذا النوع من الشحن على إرسال الطرود والبضائع إلى المراكز اللوجستية الخاصة بالمدينة؛ كي تقوم بإعادة توجيهها إلى المقاصد المذكورة بالجدول (٢٦) .

وتشير بيانات الجدول (٢٦) والشكل (١٨) إلى تعدد مقاصد شحن الطرود والبضائع بهذا النمط من التداول؛ فتأتي القاهرة في المقدمة بنسبة ٧٦.٧% من جملة المنقول ، مما يؤكد أهميتها بوصفها مقصدًا مهمًا للعديد من القطاعات الاقتصادية بمدينة كفر الشيخ، بينما جاءت مدينة الإسكندرية بكونها مقصدًا ثانيًا بعد القاهرة بنسبة ٦.٩% ، ثم دمياط بنسبة ٤.٨%، ويعني ذلك أن المحافظات الثلاثة تستحوذ على ٨٨.٤% من جملة المنقول عام ٢٠٢١م، وتتراوح النسبة المتبقية للمحافظات الأخرى بين حدين أعلاه بمحافظة الجيزة (٣.٠%)، وأدناه محافظات أخرى (٠.٩%) مثل : شمال سيناء ، الفيوم ، السويس، أسيوط ، المنيا.

جدول (٢٥) مناطق استقبال الطرود والبضائع الداخلية بالمراكز اللوجستية الخاصة  
(بالطن) في مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

المركز اللوجستية	المدينة	المركز	الرياض	قلين	بيلا	دسوق	الحامول	فوه	أخرى	الجملة	%
الوزن	١٦٣.٧	١٠.٦	٤.٥	١.٨	٣.٢	٨.٨	١.٠	٢.٠	٠.٧	١٩٦.٣	٤١.٢
% الطراوي	٨٣.٤	٥.٤	٢.٣	٠.٩	١.٦	٤.٥	٠.٦	١.٠	٠.٣		
الوزن	٧.٤٤	١.٥	٠.٤	٠.٣	٠.٠	٠.٦	٠.٠	٠.١	٠.٣	١٠.٦٤	٢.٢
% البراق	٦٩.٩	١٤.١	٣.٨	٢.٨	٠.٠	٥.٧	٠.٠	٠.٩	٢.٨		
الوزن	٢.٥٥	٠.٥	٠.٠	٠.١	٠.٠	٠.٣	٠.٠	٠.٠	٠.٣	٣.٧٥	٠.٨
% ميكروتل	٦٨.٠	١٣.٣	٠.٠	٢.٧	٠.٠	٨.٠	٠.٠	٠.٠	٨.٠		
الوزن	١٣٩.١	١٢.٥	٧.٣	٨.٥	٤.٤	١٠.٧	٣.٨	٢.٢	٠.٤	١٨٨.٩	٣٩.٦
% إيرجينت	٧٣.٦	٦.٦	٣.٩	٤.٥	٢.٣	٥.٧	٢.٠	١.٢	٠.٢		
الوزن	٤.٣	١.٢	٠.٨	٠.٠	٠.٥	٠.١٥	٠.١	٠.٠	٠.٠	٧.٠٥	١.٥
% المصرية	٦١.٠	١٧.٠	١١.٣	٠.٠	٧.١	٢.١	١.٥	٠.٠	٠.٠		
الوزن	٣.٩	٠.٨	٠.٠	٠.٣	٠.٠	٠.٥	٠.٠	٠.٠	٠.٢	٥.٧٠	١.٢
% ميديل ايسنت	٦٨.٤	١٤.٠	٠.٠	٥.٣	٠.٠	٨.٨	٠.٠	٠.٠	٣.٥		
الوزن	٥.٦	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٤	٠.٠	٠.٢	٠.٤	٦.٦٠	١.٤
% أمون	٨٤.٨	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٦.١	٠.٠	٣.٠	٦.١		
الوزن	١٤.٩٥	١.٤	٠.٢	٠.٤	٠.١	١.١	٠.٥	٠.٠	٠.٦	١٩.٢٥	٤.٠
% أرامكس	٧٧.٧	٧.٣	١.٠	٢.١	٠.٥	٥.٧	٢.٦	٠.٠	٣.١		
الوزن	٢٦.٤٥	٣.٢	٠.٥	٠.٥	٠.٠	٠.٤	٠.٠	٠.٧	٠.٣	٣٢.٠٥	٦.٧
% أكسبريس	٨٢.٥	١٠.٠	١.٦	١.٦	٠.٠	١.٢	٠.٠	٢.٢	٠.٩		
الوزن	١.٩٥	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	١.٩٥	٠.٥
% العالمية	١٠٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠		
الوزن	٢.٥	١.١	٠.٢	٠.٤	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٢٥	٤.٤٥	٠.٩
% أنيرجي	٥٦.٢	٢٤.٧	٤.٥	٩.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٥.٦		
الوزن	٣٧٢.٤٤	٣٢.٨	١٣.٩	١٢.٣	٨.٢	٢٢.٩٥	٥.٤	٥.٢	٢.٤٥	٤٧٦.٦٤٠	١٠٠
% الاجمالي	٧٨.١	٦.٩	٢.٩	٢.٦	١.٧	٤.٨	١.١	١.١	٠.٨		

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات:

- وزارة التجارة والصناعة : الغرفة التجارية بمدينة كفر الشيخ، بيانات الحركة (صادر + وارد) الرقمية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.
- يقصد بالمدينة : منطقة الدراسة ، المركز : نواح مركز كفر الشيخ .
- الزيارات الميدانية للباحث للمراكز اللوجستية بالمدينة ، ٢٠٢١م.

## جدول (٢٦) مناطق إرسال الطرود والبضائع الخارجية بالمراكز اللوجستية الخاصة (بالطن) في مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

%	الجملة	أخرى	الشرقية	قليوبية	بورسعيد	دمياط	البحيرة	الغربية	الجيزة	الاسكندرية	القاهرة	المنشأ
٤١.٢	١٩٦.٣	٠.٩	٢.٠	٢.٥	١.٠	٨.٨	٣.٢	١.٨	٤.٥	١٠.٦	١٦١.٠	الوزن الطراوي %
		٠.٥	١.٠	١.٣	٠.٥	٤.٥	١.٦	٠.٩	٢.٣	٥.٤	٨٢.٠	
٢.٢	١٠٠.٦٤	٠.٣	٠.١	٠.٥٤	٠.٠	٠.٦	٠.٠	٠.٣	٠.٤	١.٥	٦.٩	الوزن البراق %
		٢.٨	٠.٩	٥.١	٠.٠	٥.٧	٠.٠	٢.٨	٣.٨	١٤.١	٦٤.٨	
٠.٨	٣.٧٥	٠.١	٠.٠	٠.٣٥	٠.٠	٠.٣	٠.٠	٠.٢	٠.٠	٠.٥	٢.٣	الوزن ميكروتل %
		٢.٧	٠.٠	٩.٣	٠.٠	٨.٠	٠.٠	٥.٣	٠.٠	١٣.٤	٦١.٣	
٣٩.٦	١٨٨.٩	٠.٤	٢.٢	٠.٠	٣.٨	١٠.٧	٤.٤	٨.٥	٧.٣	١٢.٥	١٣٩.١	الوزن إيرجينت %
		٠.٢	١.٢	٠.٠	٢.٠	٥.٧	٢.٣	٤.٥	٣.٩	٦.٦	٧٣.٦	
١.٥	٧.٠٥	٠.٠	٠.٠	٠.٣	٠.١	٠.١٥	٠.٥	٠.٠	٠.٨	١.٢	٤.٠	الوزن المصرية %
		٠.٠	٠.٠	٤.٣	١.٥	٢.١	٧.١	٠.٠	١١.٣	١٧.٠	٥٦.٧	
١.٢	٥.٧٠	٠.٢	٠.٠	٠.٤	٠.٠	٠.٥	٠.٠	٠.٣	٠.٠	٠.٨	٣.٥	الوزن ميديل %
		٣.٥	٠.٠	٧.٠	٠.٠	٨.٨	٠.٠	٥.٣	٠.٠	١٤.٠	٦١.٤	
١.٤	٦.٦٠	٠.٤	٠.٢	٠.٦	٠.٠	٠.٤	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٥.٠	الوزن أمون %
		٦.٠	٣.٠	٩.١	٠.٠	٦.١	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٧٥.٨	
٤.٠	١٩.٢٥	٠.٦	٠.١٥	٠.٨	٠.٥	١.١	٠.١	٠.٤	٠.٢	١.٤	١٤.٠	الوزن أرامكس %
		٣.١	٠.٨	٤.٢	٢.٦	٥.٧	٠.٥	٢.١	١.٠	٧.٣	٧٢.٧	
٦.٧	٣٢.٠٥	٠.٣	٠.٧	٠.٠	٠.٠	٠.٤	٠.٠	٠.٥	٠.٥	٣.٢	٢٦.٤٥	الوزن أنش %
		١.٠	٢.٢	٠.٠	٠.٠	١.٢	٠.٠	١.٦	١.٦	٩.٩	٨٢.٥	
٠.٥	١.٩٥	٠.٩	٠.٠	٠.٠٥	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٢	٠.٨	الوزن العالمية %
		٤٦.١	٠.٠	٢.٦	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	١٠.٣	٤١.٠	
٠.٩	٤.٤٥	٠.٢٥	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٤	٠.٢	١.١	٢.٥	الوزن أنيرجي %
		٥.٦	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٩.٠	٤.٥	٢٤.٧	٥٦.٢	
١.٠	٤٧٦.٦٤٠	٤.٣٥	٥.٣٥	٥.٥٤	٥.٤	٢٢.٩٥	٨.٢	١٢.٤	١٣.٩	٣٣.٠	٣٦٥.٥٥	الوزن الاجمالي %
		٠.٩	١.١	١.٢	١.١	٤.٨	١.٧	٢.٦	٣.٠	٦.٩	٧٦.٧	

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات :

- وزارة التجارة والصناعة : الغرفة التجارية بمدينة كفر الشيخ، بيانات الحركة (صادر + وارد) الرقمية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.
- الزيارات الميدانية للباحث للمراكز اللوجستية بالمدينة ، ٢٠٢١م.

١. استقبال خارجي: يمثل هذا النوع من الحركة ٦٨.٢٪ من جملة المنقول بالمراكز اللوجستية الخاصة، وهي الحركة غير المباشرة؛ والتي تتمثل في حركة الشحن الواردة من معظم محافظات الجمهورية ومتجهة إلى نطاق محافظة كفر الشيخ بما فيها (منطقة الدراسة)، وقد لوحظ من دراسة الجدول (٢٧) أن مراكز كل من : الطراوي ، إيرجينت، البراق، هي من أكثر المراكز اللوجستية على الترتيب من حيث حجم الطرود والبضائع المنقولة بواسطتها ، إذ تستأثر المراكز

الثلاثة مجتمعة بما يعادل (٨٠.٢%) من جملة المنقول، وتقل كميات الطرود والبضائع على بقية المراكز اللوجستية بصورة واضحة ، إذ لم تتعد نسبتها عن (١٩.٨%) من جملة المنقول.

جدول (٢٧) مناطق إرسال الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية الخاصة وكمياتها (بالطن) إلى مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

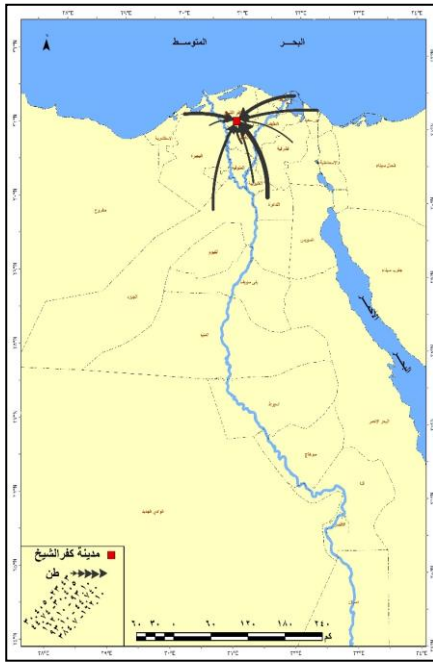
المراكز اللوجستية	القاهرة	الإسكندرية	الجيزة	الغربية	البحيرة	دمياط	بورسعيد	قليوبية	الشرقية	أخرى	الجملة بالطن	%
الطرودي	٢١١.٣	٤٩.١	٣١.٨	١٧.٤	١٠.١	٦٧.٤	٤٥.٢	٢١.٥	٧.٧	١.٥	٤٦٣.٠	٤٦.١
%	٤٥.٦	١٠.٦	٦.٩	٣.٨	٢.١	١٤.٦	٩.٨	٤.٦	١.٧	٠.٣		
البراق	٢٤.٥	١٤.٣	٢.٦	٥.٧	١٠.٢٥	٩.٤	٤.١	٢.٥	١.٨	١.٠	٦٧.١٠٥	٦.٧
%	٣٦.٥	٢١.٣	٣.٩	٨.٥	١.٨	١٤.٠	٦.١	٣.٧	٢.٧	١.٥		
ميكروتل	٥.٣	٢.٠	٠.٠	٠.٩	٠.٠	١.٢	٢.٧	٠.٠	٠.٦	٠.٨	١٣.٥٠	١.٣
%	٣٩.٣	١٤.٨	٠.٠	٦.٧	٠.٠	٨.٩	٢.٠	٠.٠	٤.٤	٥.٩		
إيرجينت	٩٠.٦	٤٣.٥	٢٦.٨	١٢.٣	١٠.٤	٥٢.٥	٢٤.١	٦.١	٧.٣	٢.٦	٢٧٦.٢	٢٧.٥
%	٣٢.٨	١٥.٧	٩.٨	٤.٥	٣.٨	١٩.٠	٨.٧	٢.٢	٢.٦	٠.٩		
المصرية	٦.٤	٣.١	٢.٣	١.٧	١.٨	٤.٥	١.٩	٣.٢	٠.٠	٠.٥	٢٥.٤٠	٢.٥
%	٢٥.٢	١٢.٢	٩.١	٦.٧	٧.١	١٧.٧	٧.٥	١٢.٦	٠.٠	١.٩		
م. ايست	٥.٩	٢.٦	٢.٤	١.٥	٠.٠	٣.١	٠.٨	٠.٧	١.٠	١.٣	١٩.٣٠	١.٩
%	٣٠.٦	١٣.٥	١٢.٤	٧.٨	٠.٠	١٦.١	٤.١	٣.٦	٥.٢	٦.٧		
أمون	٤.١	٢.٢	١.٨	٠.٦	٠.٥	٢.٨	١.٥	١.٦	٠.٦٣	١.١	١٦.٨٣	١.٧
%	٢٤.٤	١٣.١	١٠.٧	٣.٦	٣.٠	١٦.٦	٨.٩	٩.٥	٣.٧	٦.٥		
أرامكس	٩.١	٤.٨	٣.٥	٠.٣	١.١	٦.٦	٥.٢	١.٢	١.٨	٢.٩	٣٦.٥٠	٣.٦
%	٢٤.٩	١٣.٢	٩.٦	٠.٨	٣.٠	١٨.١	١٤.٢	٣.٣	٤.٩	٧.٩		
أكسبريس	٢١.٥	١١.١	٦.٢	٢.٧	٥.٣	١٢.٩	٦.٤	١.٥	٢.١	٢.١	٧١.٩	٧.١
%	٢٩.٩	١٥.٤	٨.٦	٣.٨	٧.٤	١٧.٩	٨.٩	٢.١	٣.١	٢.٩		
العالمية	٢.٩	٠.٨	٠.٦	٠.٠	٠.٠	١.٢	١.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٤٠١	٦.٩٠١	٠.٧
%	٤٢.٠	١١.٦	٨.٧	٠.٠	٠.٠	١٧.٤	١٤.٥	٠.٠	٠.٠	٥.٨		
أنيرجي	٣.١	١.٥	٠.٨	١.٦٤	٠.٠	٠.٥	٠.٢	٠.٠	٠.٤	٠.٩	٩.٠٤	٠.٩
%	٣٤.٣	١٦.٦	٨.٨	١٨.١	٠.٠	٥.٥	٢.٢	٠.٠	٤.٥	١.٠٠		
الإجمالي	٣٨٤.٧	١٣٥.٠	٧٨.٨	٤٤.٧٤	٣٠.٤٠٥	١٦٢.١	٩٣.١	٣٨.٣	٢٣.٤٣	١٥.١٠١	١٠٠٥.٦٧٦	١٠٠
%	٣٨.٣	١٣.٤	٧.٨	٤.٤	٣.٠	١٦.٢	٩.٣	٣.٨	٢.٣	١.٥		

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات:

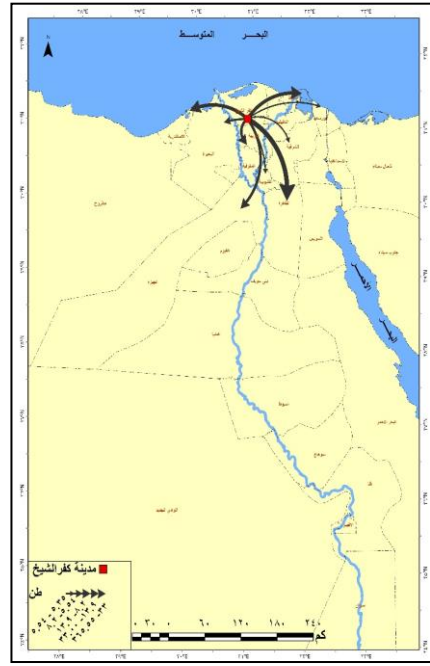
- وزارة التجارة والصناعة: الاتحاد العام للغرف التجارية، الغرفة التجارية بمدينة كفر الشيخ، بيانات الحركة (صادر+ وارد) الرقمية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.
- الزيارات الميدانية للباحث للمراكز اللوجستية بالمدينة ، ٢٠٢١م.

أما فيما يتعلق بمناطق إرسال الطرود والبضائع الواردة من خارج مدينة كفر الشيخ (أي من باقي محافظات الجمهورية)، فلا تختلف كثيرًا عما سبق ذكره ، إذ تتباين الكميات الواردة للتداول عبر المراكز اللوجستية من محافظة لأخرى، حيث ترتفع النسبة الواردة من محافظات : القاهرة ، دمياط، الإسكندرية، بورسعيد

إلى ٧٧.٢% مجتمعة شكل (١٩)، مما يؤكد وجود علاقات وظيفية واضحة بين مدينة كفر الشيخ والمحافظات الأربع المذكورة ، فضلا عن ارتباطها بعدد من المحاور النقلية الرئيسية (السريعة) ، مما أعطى لها ميزة اتساع التداول فيما بينهما، في حين تنخفض كمية الطرود والبضائع الواردة في بقية المحافظات، فلم تتجاوز كمياتها ٢٢.٨% يخص الجيزة منها ٧.٨%، مقابل ٤.٤%، و ٣.٨%، و ٢.٣% لكل من الغربية ، القليوبية ، الشرقية على التوالي.



المصدر :اعتمادًا على بيانات جدول(٢٧)  
شكل(١٩) مناطق استقبال الطرود والبضائع  
بالمراكز اللوجستية الخاصة إلى مدينة  
كفر الشيخ عام ٢٠٢١م



المصدر :اعتمادًا على بيانات جدول(٢٦)  
شكل(١٨) مناطق إرسال الطرود  
والبضائع الخارجية بالمراكز اللوجستية  
الخاصة في مدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

٢. إرسال داخلي: يأخذ هذا النمط من التداول ثلاثة اتجاهات متباينة، الأول: منطقة الدراسة ، والثاني: قرى مركز كفر الشيخ ، والأخير: بقية مراكز محافظة كفر الشيخ كما يبدو من تتبع بيانات الجدول (٢٨)، والذي منه يتبين أن السواد الأعظم من الطرود والبضائع المتداولة الواردة من بقية محافظات الجمهورية جاءت لصالح سكان (العملاء) مدينة كفر الشيخ بنسبة تخطت ٨٠.٠% ، بينما يشكل نواحي مركز كفر الشيخ (١٤.١%)، أما النسبة الصغيرة المتبقية (٥.٥%) فكانت لبعض مراكز محافظة كفر الشيخ لاسيما المراكز الجنوبية<sup>(١)</sup>.

#### ثامناً : اقتصاديات تداول الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية:

تسعى المراكز اللوجستية بصفة عامة والتي تعمل في مجال شحن الطرود والبضائع بصفة خاصة على خفض الأنشطة اللوجستية من إجمالي قيمة الشحن (التداول)، وذلك بهدف تحقيق وفرة اقتصادية يمكن من خلالها تحسين جودة المنتج، وزيادة نسبة الأرباح المتوقعة<sup>(٢)</sup>.

وتأسيساً على ذلك تعتمد دراسة اقتصاديات تداول الطرود والبضائع بالمراكز اللوجستية بمدينة كفر الشيخ على ثلاثة محاور رئيسة على النحو التالي :

(١) المراكز الجنوبية : كفر الشيخ ، بيلا، دسوق ، قلين ، فوه.

(٢) International Journal of physical Distribution and Logistics Management, 2003, vol.32, No10, United Kingdom, , p.851.



جدول (٢٨) مناطق استقبال الطرود والبضائع الواردة بالمراكز اللوجستية الخاصة في مدينة كفر الشيخ (بالطن) عام ٢٠٢١ م.

المراكز اللوجستية	الوزن %	داخل مدينة كفر الشيخ		مراكز محافظة كفر الشيخ		الجملة بالطن الكمية %
		قرى مركز كفر الشيخ	مركز كفر الشيخ	مراكز محافظة كفر الشيخ	مركز كفر الشيخ	
الطراوي	الوزن %	٣٨٤.٨	٥٦.٧	٢١.٥	٤٦٣.٠	٤٦.١
		٨٣.١	١٢.٢	٤.٧	١٠٠	
البراق	الوزن %	٥١.٧	٩.٤	٦.٠٠٥	٦٧.١٠٥	٦.٧
		٧٧.٠	١٤.١	٨.٩	١٠٠	
ميكروتل	الوزن %	٩.٤	٢.٦	١.٥	١٣.٥٠	١.٣
		٦٩.٦	١٩.٣	١١.١	١٠٠	
إيرجينت	الوزن %	٢٢١.٢	٤٩.٧	٥.٣	٢٧٦.٢	٢٧.٥
		٨٠.١	١٨.٠	١.٩	١٠٠	
المصرية	الوزن %	١٣.٧	٦.٦	٥.١	٢٥.٤٠	٢.٥
		٥٣.٩	٢٥.٩	٢٠.٢	١٠٠	
م. ايست	الوزن %	١٥.١	٢.٤	١.٨	١٩.٣٠	١.٩
		٧٨.٢	١٢.٤	٩.٤	١٠٠	
أمون	الوزن %	٩.٩	٣.٥	٣.٤٣	١٦.٨٣	١.٧
		٥٨.٨	٢٠.٨	٢٠.٤	١٠٠	
أرامكس	الوزن %	٢٧.١	٥.٥	٣.٩	٣٦.٥٠	٣.٦
		٧٤.٢	١٥.١	١٠.٧	١٠٠	
أكسبريس	الوزن %	٦٦.٥	٤.٣	١.١	٧١.٩	٧.١
		٩٢.٥	٦.٠	١.٥	١٠٠	
العالمية	الوزن %	٣.٦٠١	٠.٠	٣.٣	٦.٩٠١	٠.٧
		٥٢.٢	٠.٠	٤٧.٨	١٠٠	
أنيرجي	الوزن %	٥.٥	٠.٩	٢.٦٤	٩.٠٤	٠.٩
		٦٠.٨	١.٠٠	٢٩.٢	١٠٠	
الإجمالي	الوزن %	٨٠٨.٥٠١	١٤١.٦٠٠	٥٥.٥٧٥	١٠٠٥.٦٧٦	١٠٠
		٨٠.٤	١٤.١	٥.٥	١٠٠	

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على:

- وزارة التجارة والصناعة: الاتحاد العام للغرف التجارية، الغرفة التجارية بمدينة كفر الشيخ، بيانات الحركة (صادر + وارد) الرقمية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١ م.
  - الزيارات الميدانية للباحث للمراكز اللوجستية بالمدينة، ٢٠٢١ م.
- (١) قيمة جملة التداول: هي عبارة عن القيم المدفوعة والمقدرة نظير شحن كميات الطرود والبضائع من مكان لآخر، حيث يلاحظ أن إجمالي تكاليف المراكز الحكومية تقدر ١٧٥٣٠٠٠ أجنيها، بينما بلغت ١٢٤٦٤٠٠٠ أجنيها للمراكز الخاصة، وذلك خلال عام ٢٠٢١ م، وتتفاوت المراكز اللوجستية فيما بينها من حيث قيمة التداول، وهو ما انعكس على معامل الاختلاف حيث بلغ ٩٣.٠٥ %، وكما يتضح

من الجدول (٢٩) والشكل (٢٠) أن مركز آرامكس جاء في المرتبة الأولى بقيمة قدرها ٣٥١٠٠٠٠ جنيها تمثل ٢٤.٧% من جملة التداول بالمدينة، يليه إيرجينت بقيمة قدرها ٢٨٨٠٠٠٠ جنيها بنسبة ٢٠.٣%، ثم مركزي الطراوي، اتش اكسبريس، البراق ١٨.٢% ، ٧.٠% ، ٦.١% على الترتيب، ولم تشكل المراكز اللوجستية الأخرى سوى نسبة محدودة منها.

(٢) إجمالي تكاليف النشاط: هي النفقات والمصروفات الشاملة التي تتطلبها المراكز اللوجستية لإنجاز أعمالها ، وبدراسة أرقام الجدول (٢٩) وتحليلها يتضح أن إجمالي تكاليف النشاط بالمراكز اللوجستية ١٠١٨٤٤٩٠ جنيها عام ٢٠٢١م، تمثل التكاليف المباشرة منها ٧٢.٧% من إجمالي التكلفة ، بينما بلغت التكاليف غير المباشرة ٢٧.٣%<sup>(١)</sup>. ودائماً ما تزيد التكاليف المباشرة عن مثيلتها بحكم بنود الصرف المقررة بكل منهما ، وقد تبين من قياس معامل الارتباط بين قيمة إجمالي التداول وتكاليف المراكز نفسها وجود ارتباط موجب قوي بقيمة بلغ ٠.٩٩، وهو ما يعني صحة العلاقة بأنه مع زيادة التداول تزيد التكاليف بالنسبة للمراكز اللوجستية بالمدينة، كذلك يلاحظ التفاوت الواضح بين المراكز اللوجستية من حيث إجمالي التكاليف ، حيث يأتي مركز آرامكس أيضا في المرتبة الأولى بنسبة ٢٥.٥% من إجمالي التكاليف ، وهو أمر طبيعي لكفاءة آرامكس العالية في مجال الشحن داخلياً وخارجياً منذ تأسيسها عام ١٩٨٢م ، يليه إيرجينت ٢٠.١% ، ثم مركز الطراوي ١٨.٣% ، واتش اكسبريس ٧.٢% .بمعنى أن المراكز الأربعة الأولى تمثل إجمالي ما تنفقه من تكاليف لإنجاز العمل بها ما يوازي ٧١.١% من إجمالي التكاليف، وتقل التكاليف بصورة واضحة في مراكز: معهد الخدمة، إنيرجي، الزواوي، إذ لم يتجاوز نصيب كل منها ٠.٣% ، ٠.٦% ، ٠.٩% على الترتيب.

(١) لم تسجل المراكز اللوجستية الحكومية أية تكاليف غير مباشرة تذكر ، وذلك لكونها مؤسسات حكومية تعمل وفق قوانين ولوائح تنظمها لايمكن التعديل فيها.

## جدول (٢٩) اقتصاديات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع

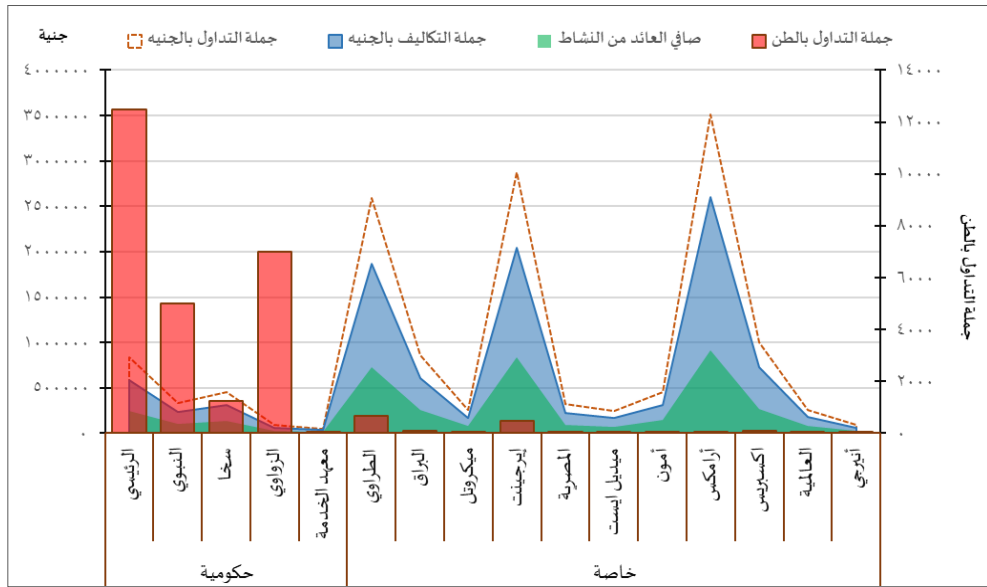
بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م

المراكز اللوجستية	جملة التداول بالطن	جملة التداول بالجنيه	جملة التكاليف		تكاليف النشاط بالجنيه		صافي العائد من النشاط %
			مباشرة	بالجنيه	مباشرة	غ. مباشرة	
الرئيسي	١٢٥٠٠	٨٣٣٠٠٠	٥٨٣١٠٠	٥٨٣١٠٠	٥٨٣١٠٠	٠٠	٦.٢
النبوي	٥٠٠٠	٣٣٠٠٠٠	٢٣١٠٠٠	٢٣١٠٠٠	٢٣١٠٠٠	٠٠	٢.٤
سحا	١٢٥٠	٤٥٠٠٠٠	٣١٥٠٠٠	٣١٥٠٠٠	٣١٥٠٠٠	٠٠	٣.٣
الزواوي	٧٠٠٠	٩٠٠٠٠٠	٦٣٠٠٠٠	٦٣٠٠٠٠	٦٣٠٠٠٠	٠٠	٠.٧
معهد الخدمة	٠.٧٥٠	٥٠٠٠٠٠	٣٥٠٠٠٠	٣٥٠٠٠٠	٣٥٠٠٠٠	٠.٠٠٠	٠.٤
<b>جملة الحكومي</b>	<b>٢٦.٥٠٠</b>	<b>١٧٥٣٠٠٠</b>	<b>١٢٢٧١٠٠</b>	<b>١٢٢٧١٠٠</b>	<b>١٢٢٧١٠٠</b>	<b>-</b>	<b>١٣.٠</b>
الطراوي	٦٥٩.٣٠٠	٢٥٩٢٠٠٠	١٨٦٦٢٤٠	١٨٦٦٢٤٠	١٦٤٢٢٩١	٢٢٣٩٤٩	١٨.٠
البراق	٧٧.٧٤٥	٨٦٤٠٠٠	٦٠٤٨٠٠	٦٠٤٨٠٠	٥٤٤٣٢٠	٦٠٤٨٠	٦.٤
ميكروتل	١٧.٢٥٠	٢٥٢٠٠٠	١٧٣٨٨٠	١٧٣٨٨٠	١٤٧٧٩٨	٢٦.٨٢	٢.٠
إيرجينت	٤٦٥.١٠٠	٢٨٨٠٠٠٠	٢٠٤٤٨٠٠	٢٠٤٤٨٠٠	١٧٧٨٩٧٦	٢٦٥٨٢٤	٢٠.٧
المصرية	٣٢.٤٥٠	٣٢٤٠٠٠	٢٢٦٨٠٠	٢٢٦٨٠٠	٢٠٤١٢٠	٢٢٦٨٠	٢.٤
ميديل إيست	٢٥.٠٠٠	٢٤٣٠٠٠	١٦٧٦٧٠	١٦٧٦٧٠	١٤٠٨٤٢٨	٢٦٨٢٧٢	١.٩
أمون	٢٣.٤٣٠	٤٥٠٠٠٠	٣٠٦٠٠٠	٣٠٦٠٠٠	٢٧٢٣٤٠	٣٣٦٦٠	٣.٦
أرامكس	٥٥.٧٥٠	٣٥١٠٠٠٠	٢٥٩٧٤٠٠	٢٥٩٧٤٠٠	٢٢٠٧٧٩٠	٣٨٩٦١٠	٢٢.٦
اكسبريس	١٠٣.٩٥٠	١٠٠٠٠٠٠	٧٣٠٠٠٠	٧٣٠٠٠٠	٦٧٨٩٠٠	٥١١٠٠	٦.٧
العالمية	٨.٨٥١	٢٥٩٠٠٠	١٨١٣٠٠	١٨١٣٠٠	١٧٠٤٢٢	١٠٨٧٨	١.٩
أنيرجي	١٣.٤٩٠	٩٠٠٠٠٠	٥٨٥٠٠٠	٥٨٥٠٠٠	٥٢٠٦٥	٦٤٣٥٠	٠.٨
<b>جملة الخاص</b>	<b>١٤٨٢.٣١٦</b>	<b>١٢٤٦٤٠٠٠</b>	<b>٨٩٥٧٣٩٠</b>	<b>٨٩٥٧٣٩٠</b>	<b>٩١٠٧٤٥٠</b>	<b>١٤١٦٨٨٥</b>	<b>٨٧.٠</b>
<b>المراكز اللوجيستية</b>	<b>١٥٠٨.٨١٦</b>	<b>١٤٢١٧٠٠٠</b>	<b>١٠١٨٤٤٩٠</b>	<b>١٠١٨٤٤٩٠</b>	<b>١٠٣٣٤٥٥٠</b>	<b>١٤١٦٨٨٥</b>	<b>١٠٠</b>

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادًا على:

- الزيارات الميدانية للباحث : مع مديري المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع ، خلال أشهر يناير ، مايو ، يوليو من عام ٢٠٢١م.
  - التكاليف المباشرة: تتضمن المصروفات الدائمة بغض النظر عن قيام مركز الشحن بالعمل من عدمه مثل: المرتبات، الإيجار، المرافق، نفقات أسطول النقل.
  - التكاليف غير المباشرة: هي مصروفات تتصف بعدم الاستدامة تزيد وتتنقص حسب حجم النشاط اللوجستي مثل: الأجور غير المنتظمة ، إيجارات مخازن اضافية ، الوقود والزيوت والصيانة ، الاتصالات ما بين المركز اللوجستي والعملاء ، الضرائب والتأمينات(العمالة غير المنتظمة).
- (٣) صافي العائد من النشاط(الأرباح): هو مقياس يعبر عن العلاقة بين القيمة المضافة على النشاط اللوجستي(التداول) وقيمة العائد التي يتم الحصول عليها،

وكما يتبين من الجدول (٣٠) فإن مركز آرامكس اللوجستي جاء في المرتبة الأولى من حيث صافي العائد بقيمة قدرها ٩١٢٦٠٠ جنيهه تمثل ٢٢.٦% من إجمالي الأرباح ، ويأتي بعده مركز إيرجينت بقيمة أرباح قدرها ٨٣٥٢٠٠ جنيهه ٢٠.٧% ، ثم مركزا الطراوي ، أتش اكسبريس ١٨.٠% ، ٦.٧% على الترتيب، بينما انخفضت نسبة صافي العائد من النشاط بالمراكز اللوجستية الأخرى إلى أقل من ٢٧٠ ألف جنيهه أو ما يمثل ٦.٦% من إجمالي صافي النشاط.



المصدر : اعتمادًا على بيانات جدول (٢٩).

شكل (٢٠) اقتصاديات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م

تاسعًا : خصائص العملاء المترددين على المراكز اللوجستية :

يقصد بها دراسة خصائص العملاء الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية، بهدف الوقوف على مدى تمثيلهم لفئات سكان منطقة الدراسة كافة، وكانت نتيجة عدم توفر بيانات إحصائية عن خصائص العملاء اعتمد الباحث بصورة أساسية على نتائج الاستبيان حيث أظهرت الآتي :

#### - الخصائص الديموغرافية :

(أ) **التركيب النوعي** : بالاستعانة بنتائج الاستبيان تبين أن نسبة الذكور التي تتردد على المراكز اللوجستية للشحن تفوق نسبة الإناث، حيث بلغت نسبتهم ٧٨.٧ % مقابل ٢١.٣% للإناث، ولعل السبب في ذلك يرجع إلى قدرة الرجال على التنقل والحركة من مكان لآخر، فضلا عن تطلب عملية شحن الطرود والبضائع لقدرة عضلية للقيام بأعمال الشحن والتفريغ، وهو ما لم تستطع معه الإناث تحمله.

(ب) **التركيب العمري** : أما فيما يتعلق بأعمار المترددين على المراكز اللوجستية فقد تبين ارتفاع نسبة الفئة العمرية المتوسطة (٢٠ : ٣٠ سنة) ، حيث بلغت نسبتها ٣٢.٨ % ، وهذا أمر طبيعي لكون هذه الفئة أكثر الفئات إسهاما في العمل على اختلاف أنواعه، وفي المرتبة الثانية جاءت الفئة العمرية (٣٠ : ٤٠ سنة) بنسبة ٢٤.١% أي ما يقرب من ربع العينة، حيث تعد هذه الفئة امتدادا للمرحلة السابقة لها، والفئتان بذلك يمثلان الفئات الأكثر حركة ونشاطاً، وجاءت في المرتبة الثالثة فئة (٤٠ : ٥٠ سنة) بنسبة ١٩.١%، بينما تأخذ النسبة في التراجع بشكل ملحوظ مع فئات العمر الكبيرة (١٥.٥%) والصغيرة (أقل من ٢٠ سنة) (٨.٥%).

#### - الخصائص الاجتماعية:

(أ) **الحالة التعليمية**: تشير نتائج دراسة الأحوال التعليمية للعملاء المترددين على المراكز اللوجستية إلى انخفاض المستويات التعليمية لنسبة كبيرة من العملاء ، حيث شكل من يقرأ ويكتب (١٧.٥%)، و (٤٠.٨%) هم من الحاصلين على تعليم متوسط ، وفي المقابل شكلت نسبة الحاصلين على مؤهل فوق المتوسط (٣٦.٥%)، بينما شكلت نسبة الحاصلين على مؤهل جامعي (٥.٢%) من إجمالي حجم العينة.

(ب) **الحالة الزوجية**: اتضح من نتائج الاستبيان للعملاء المترددين على المراكز اللوجستية أن ٧٣.٩% من حالات العينة من المتزوجين ، بينما يشكل العزاب ١٥.٤% ، أما النسبة المتبقية (١٠.٧%) فكانت للأرامل والمطلقات.

## - الخصائص الاقتصادية:

(أ) المهنة: تكشف نتائج تحليل الاستبيان للعملاء المترددين أن أكثر الفئات تردداً على المراكز اللوجستية هم من ذوي "الأعمال الحرة" بنسبة ٣١.٣% من حالات العينة ، وفي المرتبة الثانية جاء أصحاب "القطاع الخاص" بنسبة ٢٢.٦% ، وبذلك تستحوذ الفئتان الأولى والثانية على ما يتعدى نصف حالات العينة ، ويتناسب ذلك مع طبيعة أعمالهم التجارية ، حيث تتطلب هذه المهن اللجوء لتلك المراكز بصفة مستمرة بهدف استقبال كل متطلباتهم وإرسالها ، وجاءت فئة "موظف حكومي" في المرتبة الثالثة بنسبة ١٩.٢% ، وفي المرتبة الرابعة جاء العاملون "بمهن أخرى" بنسبة ١٥.١% ، وفي المرتبة الخامسة جاءت فئة "طالب" بنسبة ٧.٩% ، وأخيراً جاءت فئة "بالعاش" بنسبة ٣.٩% في المرتبة الأخيرة.

(ب) مستوى الدخل: تشير نتائج الاستبيان إلى تعدد مستويات الدخل بين العملاء المترددين على المراكز اللوجستية للشحن ، إلا أن أصحاب الدخل (٤٠٠٠ : ٥٠٠٠ جنيه) في الشهر هم أكثر الفئات استخداماً لتلك المراكز ، أما فئة (٣٠٠٠ : ٤٠٠٠ جنيه) جاءت في المرتبة الثانية بنسبة ٢٧.٤% ، وبذلك تستحوذ الفئتان الأولى والثانية على ما يتخطى (٦٥.٠%) من قوام العينة ، ويستدل من ذلك على أن متوسط الدخل الشهري لنسبة كبيرة من العملاء ليس مرتفعاً ، وهذا كان سبباً في زيادة الطلب على تلك المراكز لرخص أسعارها مقارنة بوسائل النقل التقليدية ، وفي المرتبة الثالثة جاءت أصحاب الدخل المرتفعة (أكثر من ٥٠٠٠ جنيه) بنسبة ٢١.٥% ، ومعظمهم من التجار أصحاب التوكيلات التجارية بالمدينة ، أما ذوو الدخل المنخفضة (أقل من ٣٠٠٠ جنيه) فقد جاءوا في المرتبة الرابعة والأخيرة بنسبة ١٢.٩% ، وهم في الغالب من العاملين بأعمال البيع .

## عاشراً: مستويات رضا العملاء المترددين على المراكز اللوجستية :

يعد قياس رضا العملاء Customer satisfaction عن الخدمات المقدمة إليهم من المؤشرات المهمة التي يمكن اتخاذها دالة على الأداء المدرك والمُتوقع ، ففي

حالة عجز الأداء عن التوقعات فإن العميل يكون في حالة عدم رضا ويترك التعامل مع المؤسسة في المستقبل، وفي حالة أن يكون الأداء مطابقاً للتوقعات فإن العميل سيشعر بالراحة والرضا<sup>(١)</sup>.

وقد اعتمد الباحث على عدد من المتغيرات لقياس مستوى أداء المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع في مدينة كفر الشيخ، هي: تجهيزات المركز، مدة إنجاز المهام، سهولة التواصل، الأسعار وطريقة التحصيل، جودة المنقول، التأمين على الشحنات. هذا، وتتباين مستويات الرضا عن خدمات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع في مدينة كفر الشيخ على النحو الذي يظهره الجدول (٣٠) والشكل (٢١):

#### أ) المراكز اللوجستية الحكومية:

١. تجهيزات المراكز اللوجستية: أبدى ما يزيد على نصف العينة رضاهم عن التجهيزات اللازمة لاتمام منظومة العمل اللوجستي من مكاتب و عمالة ومخازن ... غيرها، ويتناسب ذلك مع عملية التطوير التي تشهدها المراكز الحكومية ليس على مستوى الشكل فقط، وإنما في العمل بشكل تقني وإضافة أنظمة جديدة<sup>(٢)</sup>، بينما جاء مستوى رضا مناسب إلى حد ما بنسبة ٣١.٧% في المرتبة الثانية، أما النسبة الصغيرة المتبقية ١١.٩% فكانت لمن يروا أنها غير مناسبة.

٢. مدة إنجاز المهام: تبين أن مستوى رضا مناسب إلى حد ما جاء في المرتبة الأولى ٤٥.٢% من العينة، ويرجع ذلك إلى تعدد أنشطة العمل بالمراكز اللوجستية الحكومية، وفي المرتبة الثانية جاء مستوى رضا مناسب بنسبة ٣٥.٧%، بينما لم تتجاوز نسبة مستوى رضا غير مناسب ١٩.٥%.

(١) Lowe, D., (2002), "The Dictionary of Transport and Logistics" The Institute of Logistics and Transport, Kogan Page, London, p.3.

(٢) متاح لدى الموقع الإلكتروني عمليات التطوير : [www.egy-map.com](http://www.egy-map.com)

جدول (٣٠) التوزيع النسبي لمستوى رضا عينة العملاء المترددين على المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

المراكز اللوجستية	تجهيزات المركز			مدة إنجاز المهام			سهولة التواصل			الأسعار وطريقة التحصيل			جودة المنقول			التأمين على الشحنات		
	مناسب	إلى حد ما	غير مناسب	مناسب	إلى حد ما	غير مناسب	مناسب	إلى حد ما	غير مناسب	مناسب	إلى حد ما	غير مناسب	مناسب	إلى حد ما	غير مناسب	مناسب	إلى حد ما	غير مناسب
مراكز حكومية	٥٦.٤	٣١.٧	١١.٩	٣٥.٧	٤٥.٢	١٩.١	١٢.٧	٢٨.٩	٥٨.٤	٢٦.٨	٣٩.٧	١٨.٥	٣٧.٩	٤٤.٥	٣١.٧	٢٣.٨	١٥.٢	٦.٦
مراكز خاصة	٦١.٧	٢٩.٢	٩.١	٦٨.٥	٢٧.٣	٤.٢	٤٩.٥	٣٧.١	١٣.٤	٢٩.٥	٧.٤	٤٩.٧	٤٠.٤	٧٣.٩	١٩.٥	٢٠.٦	١٥.٢	٦.٦
المتوسط	٥٩.١	٣٠.٥	١٠.٤	٥٢.١	٣٦.٣	١١.٦	٣١.١	٣٢.٠	٣٥.٩	٤٨.٢	٢٣.٥	٣٤.١	٣٩.١	٥٩.٢	٢٥.٦	١٥.٢	١٥.٢	٦.٦

المصدر: نتائج الاستبيان.

٣. سهولة التواصل: بالاستعانة بنتائج الاستبيان تبين أن ٥٨.٤% من العينة يرون أنها غير مناسبة تماما، وأن ٢٨.٩% أكدوا أن هذه الخاصية مناسبة إلى حد ما، أما باقي أفراد العينة والذين يمثلون ١٢.٧% فقد ذكروا أن سهولة التواصل مناسبة.

٤. الأسعار وطريقة التحصيل: أيد ما يقرب من ٤٠.٠% من العينة عدم رضاهم عن الأسعار بالمراكز اللوجستية الحكومية، والسبب في ذلك هو اتباع هذه المراكز نظام الوزن في التداول، بينما انخفضت نسبة من يرون أنها مناسبة إلى حد ما لنسبة ٣٣.٥%، في حين أكد ٢٦.٨% من العينة رضاهم عن الأسعار وطريقة تحصيلها.

٥. جودة المنقول (الشحن): اتفق ما يمثل ٤٣.٦% من عينة العملاء المترددين على المراكز اللوجستية على عدم رضاهم عن جودة المادة المنقولة، في حين شارك ٣٧.٩% من العينة الرأي حول سلامة الشحن إلى حد ما، و ١٨.٥% من العينة لديهم رضا تام عن جودة المنقول.

٦. التأمين على الشحنات: وجود اتفاق بين أفراد العينة على مناسبة التأمين على الشحنات المتداولة بنسبة ٤٤.٥%، أما اعتبار التأمين مناسب إلى حد ما فجاءت



نسبتهم ٣١.٧٪، ويعد معيار التأمين غير مناسب وفق آراء ٢٣.٨٪ من عينة العملاء المترددين.

#### ب) المراكز اللوجستية الخاصة :

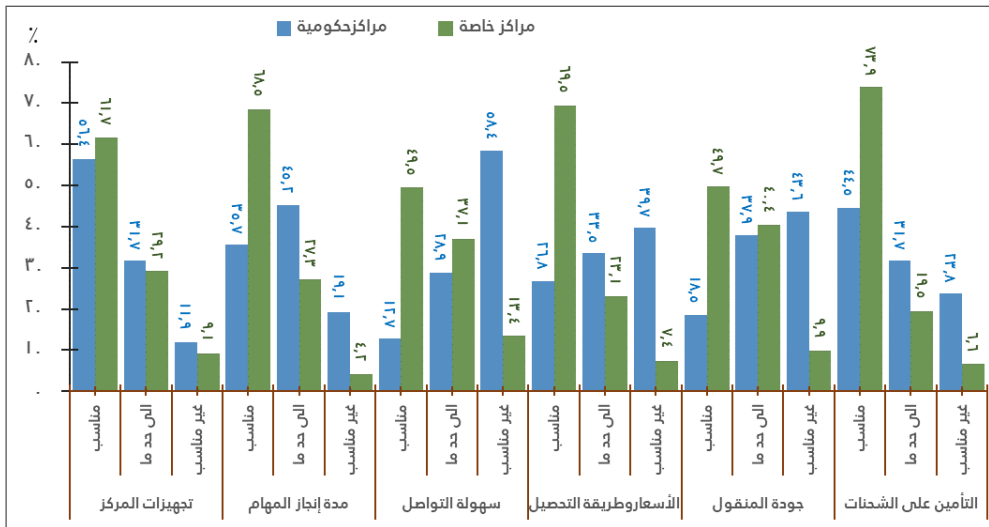
١. تجهيزات المراكز اللوجستية : أوضحت نتائج الاستبيان اتفاق مع يزيد على ٦٠.٠٪ من العينة على أن تجهيزات المراكز الخاصة مناسبة تمامًا، وذلك لحدائثة النشاط اللوجستي لشحن الطرود والبضائع بمنطقة الدراسة مقارنة بنظيرتها الحكومية، إلا أن نسبة ٢٩.٢٪ من العينة قد اختلفوا في الرأي معهم ورأوا أن تجهيزات المراكز مناسبة إلى حد ما، بينما جاء مستوى رضا غير مناسب بنسبة قليلة لم تتجاوز ٩.٥٪ من قوام العينة.

٢. مدة إنجاز المهام: تبين من نتائج الاستبيان أن ما يزيد على نصف العينة (٥٢.١٪) قد أبدوا رضاهم عن مدة إنجاز العمل بالمراكز اللوجستية الخاصة، وهو ما أعطى ميزة تنافسية كبيرة لها واتساع نطاق نفوذها ، في حين انخفضت نسبة من يرون المدة مناسبة إلى حد ما إلى ٣٦.٣٪ من العينة، وأن ٣٦٧ عميلاً بنسبة ١١.٦٪ غير راضين عنها تمامًا.

٣. سهولة التواصل : أبدى ما يقرب من نصف العينة رضاهم عن إمكانية التواصل وتتبع الشحن ورأوا أنها مناسبة، بل اتفق ٣٧.١٪ من العينة على أنها مناسبة إلى حد ما ، في حين كانت نسبة من يرون أنها غير مناسبة تمامًا ١٣.٤٪ من العينة.

٤. الأسعار وطريقة التحصيل :الجانب الاقتصادي لأي خدمة مقدمة هو المحدد الرئيس لمعدل استهلاك هذه الخدمة ، إذ تقوم المراكز اللوجستية الخاصة بتقديم عروض أسعار أقل بكثير من نظيرتها الحكومية، ويؤكد ذلك إجماع ما يقرب من ثلاثة أرباع العينة على أن الأسعار وطريقة التحصيل مناسبة للغاية، يليها من يرون أن الأسعار مناسبة إلى حد ما بواقع ٢٣.١٪، في حين كانت غير مناسبة على الإطلاق لنسبة ٧.٤٪ من قوام العينة.

٥. **جودة المنقول**: لا يقل هذا المعيار أهمية عن تكلفة الشحن وسرعته ، فدائمًا ما يهتم العملاء المترددون - في أى مرحلة من مراحل الشحن- على جودة الشحن(القاعدة الأساسية : الشحن يساوي الجودة) ، فقد تبين أن ما يقرب من نصف العينة راضون تمامًا عن جودة المنقول ، بينما كانت نسبة من يرون جودة المنقول مناسبة إلى حد ما ٤٠.٤% ، وهذا مؤشر على أن السواد الأعظم من العملاء راضون عن جودة المنقول بواسطة المراكز اللوجستية الخاصة ، في حين انخفضت نسبة من يرون أنها غير مناسبة لـ ٩.٩% من العينة.



المصدر : اعتمادًا على بيانات جدول (٣٠).

شكل (٢١) التوزيع النسبي لمستوى رضا عينة العملاء المترددين على

المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

٦. **التأمين على الشحنات**: من المهم لدى العميل التأكد من أن الشحنة المنقولة قابلة للكسر أو حساسة، فلا بد من طلب خدمة التأمين، فقد اتسمت آراء ٧٣.٩% من عينة العملاء بالرضا عن التأمين على الشحنة، في حين شارك ١٩.٥% من العينة الرأى حول مناسبة التأمين على الشحنات إلى حد ما، وفي الوقت ذاته أفاد ٦.٦% من العينة بأنهم غير راضين تمامًا عن معيار التأمين.

## حادي عشر: مشكلات المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع :

أصبحت المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع عنصراً أساسياً وعملاً مؤثراً في العديد من المجالات والأنشطة المتعلقة بالحياة اليومية للأفراد والعمليات المتعلقة بالمؤسسات، فالعديد من مشكلات نقل الطرود والبضائع كان لعلم اللوجستيات الدور الرائد في حلها و توفير بدائل إستراتيجية لعدم تكرارها.

إلا أن الأمر لم يسر هكذا بل ظهرت بعض المشكلات، يمكن تصنيفها في مجموعتين **أولاهما:** متعلقة بالمراكز اللوجستية للشحن، **والأخرى:** متعلقة بالعملاء المترددين، وسوف تؤثر تلك المشكلات في تحديد اتجاهات الخدمات اللوجستية في المدينة مستقبلاً، وفيما يلي عرض لتلك المشكلات :

### (١) مشكلات متعلقة بالمراكز اللوجستية :

تم استخلاص أهم المشكلات التي تواجه المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ من خلال المقابلات الشخصية للباحث التي تمت في صيف عام ٢٠٢١م في النقاط التالية :

- **صعوبة الوصول إلى العميل:** هي الأكثر ظهوراً بين مشكلات المراكز اللوجستية، وتتمثل في إرسال العميل عنواناً غير واضح أو محدداً يصعب الوصول إليه، مما قد يترتب عليه إرجاع الشحنة مرة أخرى للمخازن لحين عودة الاتصال بالعميل.
- **عدم أمانة مندوب الشحن:** هي من المشكلات الرئيسة التي تواجه أصحاب المراكز اللوجستية في الوقت الحالي، حيث يقومون بالاستيلاء على بعض محتويات الطرود والبضائع أو النقود بعد تحصيلها.
- **شحن المواد الخطرة:** يفضل تحديد نوع واحد من البضائع التي سيقوم المركز اللوجستي الناشئ بشحنها، وذلك نظراً للصعوبات التي ستواجهها في التعامل مع كل أنواع الشحنات كون البعض منها قابلاً للتلف، والبعض الآخر قد يشكل خطراً أثناء النقل مثل: المواد السائلة، الزجاجية، الكيماوية.

- ارتفاع القيمة الإيجارية والنفقات: تعد هذه المشكلة الأكثر ظهوراً في الوقت الحالي لدى أصحاب المراكز اللوجستية بمدينة كفر الشيخ، وقد أظهرت الدراسة الميدانية عدم قدرة بعض أصحاب المراكز اللوجستية على الوفاء ببعض التكاليف الخاصة بالنشاط، وتراكم الديون عليهم، ومن أهم هذه التكاليف أسعار الوقود، فمن المعلوم أن الوقود هو جزء أساسي ومهم في أي دورة اقتصادية ومن بينها العمليات التشغيلية لسلسلة الشحن والنقل، وكذلك ارتفاع القيمة الإيجارية للمراكز اللوجستية، ومناطق التخزين كل تلك الأسباب، خلقت جواً نحو ظهور المشكلة جلياً.

- حدوث خلافات في بعض الأوقات: يحدث ذلك نتيجة رغبة بعض العملاء في تسلم الشحنات الخاصة بهم في محال إقامتهم، على الرغم من علمهم مسبقاً بأن تسليم الشحنة سيكون إما بمقر المركز وإما في نقاط معلومة ومحددة يحددها المركز اللوجستي للشحن، مما يحدث منازعات وخلافات كبيرة بين المركز اللوجستي والعملاء.

- صعوبة ترتيب خط سير الشحنة: تظهر هذه المشكلة بوضوح في جميع المراكز اللوجستية، حيث يضطر أصحاب المراكز اللوجستية بالمدينة الانتظار لتجميع الشحنات وتصنيفها إلى خطوط سير حتى يكون هناك جدوى من التداول (تكاليف النقل)، وهو ما يترتب عليه حدوث تأخير في زمن تسليم الشحنة للعميل، وهذا أمر في الغالب يكون خارجاً عن إرادة المركز اللوجستي.

## ٢) مشكلات متعلقة بالعملاء المترددين:

يواجه عينة العملاء المترددين على المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ العديد من المشكلات التي أفرزها الاستبيان، كما هو واضح بالجدول (٣١).

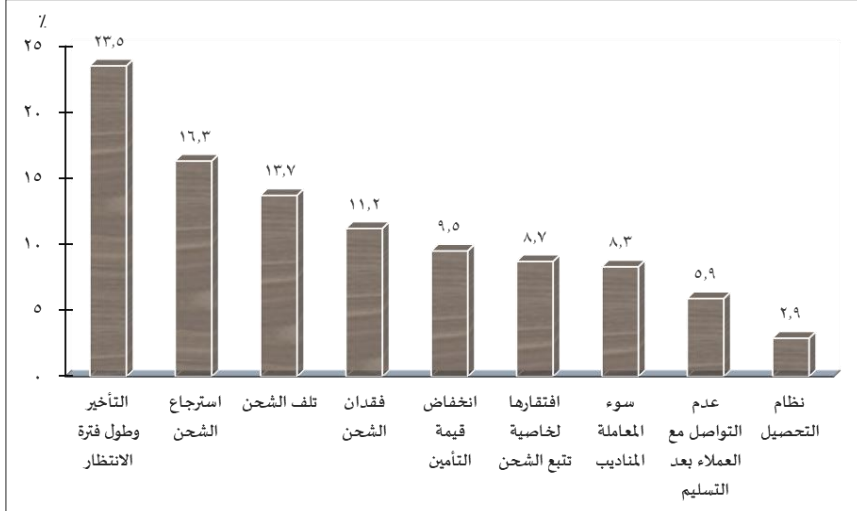
**جدول (٣١) المشكلات التي تواجه عينة المترددين على المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.**

العينة		المشكلة
%	العدد	
٢٣.٥	٧٤٢	التأخير وطول مدة الانتظار
١٦.٣	٥١٥	استرجاع الشحن
١٣.٧	٤٣٣	تلف الشحن
١١.٢	٣٥٤	فقدان الشحن
٩.٥	٣٠٢	انخفاض قيمة التأمين
٨.٧	٢٧٦	افتقارها لخاصية تتبع الشحن
٨.٣	٢٦٢	سوء معاملة المناديب
٥.٩	١٨٨	عدم التواصل مع العملاء بعد التسليم
٢.٩	٩١	نظام التحصيل
١.٠	٣١٦٣	الإجمالي

المصدر: نتائج الاستبيان.

يتبين من دراسة الجدول (٣١) وشكل (٢٢) أن "التأخير وطول مدة الانتظار" جاء في المرتبة الأولى بنسبة ٢٣.٥%، وتظهر هذه المشكلة جلية في معظم مراكز الشحن اللوجستية بالمدينة بسبب كثرة الطلبات واختلاف توزيعهم المكاني مما يتسبب في التأخير، وفي المرتبة الثانية "استرجاع الشحن" بنسبة ١٦.٣%، ويحدث ذلك نتيجة وجود خطأ عند التغليف والتخزين من قبل العمالة المختصة بهذا الشأن، وفي المرتبة الثالثة جاء "تلف الشحن" بنسبة ١٣.٧%، ويحدث ذلك غالباً نتيجة حدوث خطأ أثناء عمليتي الشحن والتوصيل من مكان لآخر، وهذا الخطأ ينتشر بصورة أوضح في المراكز اللوجستية الحكومية، وجاء "فقدان الشحن وانخفاض قيمة التأمين" في المرتبة الرابعة والخامسة وبلغت نسبهم (١١.٢% - ٩.٥%) على الترتيب، أما "افتقار معظم المراكز اللوجستية لخاصية تتبع الشحن" جاء في المرتبة السادسة بنسبة ٨.٧%، وهذا من شأنه يؤدي إلى تأخير وصول الشحن وفقدانه أحياناً،

بينما تتوزع النسبة المتبقية على: سوء معاملة المناديب للعملاء، عدم التواصل مع العملاء بعد التسليم ، نظام التحصيل (٨.٣% ، ٥.٩% ، ٢.٩%) على الترتيب.



المصدر : اعتمادًا على بيانات جدول (٣١).

شكل (٢٢) التوزيع النسبي للمشكلات التي تواجه عينة المترددين على المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م.

الخاتمة :

(أ) النتائج :

١. قد أوضح المنحنى التاريخي لتطور المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، أن جذورها الأولى تعود إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مروراً بنهاية القرن العشرين ووصولاً إلى بدايات القرن الحادي والعشرين، إذ كانت البدايات الأولى لتلك المراكز قد انبثقت في الأساس من جذور مؤسسة البريد.
٢. بلغ عدد المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع داخل مدينة كفر الشيخ ستة عشر مركزاً خلال عام ٢٠٢١م، وتتباين تبعية هذه المراكز بالمدينة إلى: مراكز لوجستية حكومية ، وأخرى خاصة ، ويغلب على توزيعها النمط العشوائي.

٣. أبرزت الدراسة أن إجمالي مساحات المراكز اللوجستية في مدينة كفر الشيخ بلغ (٢٠١٥٤٧م<sup>٢</sup>)، تتوزع بين المكاتب الإدارية بنسبة ٧١.١%، وأخرى خاصة بالتخزين بواقع ٢٨.٩% من إجمالي مساحة المراكز اللوجستية بالمدينة ، وهي في مجملها في حاجة إلى مزيد من التدعيم ولاسيما بقطاع التخزين.
٤. تبين أن أعداد العمالة بالمراكز اللوجستية للشحن الطرود في مدينة كفر الشيخ بلغت (٢٠٣) عمال ينقسمون إلى: سائقين بواقع ٤٦.٣% يعملون على (٧٤) سيارة تخدم حركة الطرود والبضائع من المدينة وخارجها والعكس، أما العمالة ٢٨.٦%، وأخيراً الإداريون الذين لا يشكلون يشكلون سوى ٢٥.١% من إجمالي العمالة.
٥. أظهرت الدراسة أن قطاع شرق هو القطاع الحيوي بالمدينة، حيث يستحوذ بمفرده على ٦٨.٨% من المراكز اللوجستية مقابل ٣١.٢% بقطاع غرب ، كذلك استأثرت شياخة "عوض الزواوي" بالمقدمة بما يزيد على نصف أعداد المراكز اللوجستية ، ويتناسب ذلك مع الحجم السكاني والنشاط الاقتصادي بالشياخة.
٦. تأثر التوزيع المكاني للمراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بالمدينة بمجموعة من العوامل ؛ تشمل : الموقع والعلاقات المكانية، السكان، النشاط الاقتصادي، بالإضافة إلى شبكة النقل ، وبعض عناصر المناخ .
٧. تتميز المراكز اللوجستية لشحن الطرود بمدينة كفر الشيخ بارتباطها بشبكة نقلية جيدة ، مما سهّل من اتصالها بشكل كبير ببقية مدن الجمهورية وتحقيق الميزة المكانية للطرود والبضائع المتداولة.
٨. اتضح من تحليل العلاقة بين أعداد المراكز اللوجستية للشحن والمساحة والسكان والشوارع المرصوفة في مدينة كفر الشيخ ؛ أن توزيعها يميل إلى الابتعاد عن المثالية ويتصف بعدم العدالة ، كذلك اتسم توزيع المراكز اللوجستية في المدينة بأنه غير متساوٍ حيث يبدو فيه التركيز بصورة واضحة في شياخة دون الأخرى.

٩. تمكنت الدراسة من تحليل إمكانية الوصول إلى المراكز اللوجستية للشحن بالمدينة، واتضح من خلال تقييم إمكانية الوصول أنها في المجمل مناسبة لغالبية سكان المدينة (العملاء) من حيث: الزمن والتكلفة ووسيلة النقل المستخدمة.
١٠. بلغ إجمالي كميات الطرود والبضائع المتداولة ١٥٠٨.٨١٦ أطنان عام ٢٠٢١م، وتوزع على مراكز حكومية (١.٨%)، وأخرى خاصة (٩٨.٢%)، ويأتي المركز الرئيس في المرتبة الأولى ٢٦.٤%، يليه النبوي المهندس ١٨.٩% من جملة التداول بالمراكز الحكومية، وفي المقابل جاءت مراكز: الطراوي وإيرجيت واتش اكسبريس في صدارة المراكز الخاصة بنسبة ٨٣.٦% من جملة التداول بالمراكز الخاصة.
١١. أدى اختلاف مناطق تبادل السلع والبضائع وحجم الطلب عليها إلى تنوع حركة شحن الطرود والبضائع المتداولة بواسطة المراكز اللوجستية في المدينة إلى الأنواع الآتية: منتجات ورقية، أثاث، ملابس ومفروشات، أدوات كهربائية...، غيرها.
١٢. أظهرت الدراسة اتساع النطاق الجغرافي لمناطق إرسال الطرود والبضائع من خارج منطقة الدراسة، وذلك لسيادة الوظيفة الإدارية للمدينة واعتمادها بشكل أساسي على استجلاب السلع والبضائع من خارجها، لاسيما محافظات: القاهرة والإسكندرية ودمايط، وفي المقابل تبين ضآلة نطاق استقبال الطرود والبضائع المتداولة من داخل المدينة بشكل ملحوظ.
١٣. حققت المراكز اللوجستية للشحن نتائج مالية جيدة خلال عام ٢٠٢١م، فقد تعاملت في ١٥٠٨.٨١٦ أطنان، شكلت قيمة التداول الإجمالية نحو ١٤٢١٧٠٠٠ جنية، في حين بلغ صافي العائد من النشاط (الأرباح) ٤٠٣٢٥١٠ جنية بنسبة ٢٨.٤% من إجمالي التداول، ويؤشر ذلك إلى نجاح تلك المراكز اقتصادياً، والذي من المتوقع أن تحقق نمواً ملحوظاً خلال السنوات القادمة.



١٤. أظهرت نتائج تحليل الاستبيان عن مستويات الرضا أن ما يقرب من نصف عينة العملاء المترددين لديهم رضا تام عن خدمات المراكز اللوجستية المقدمة ، في حين أيد ٣٢.١% من العينة رضاهم عن الخدمة إلى حد ما ، وفي الوقت نفسه أظهر ٢٠.٦% من العينة عدم رضاهم.

١٥. ترتبط مشكلات المراكز اللوجستية بمراحلها المختلفة، فهناك مشكلات خاصة بأصحاب المراكز اللوجستية، وأخرى خاصة بالعملاء المترددين. ولعل أبرز مشكلات أصحاب المراكز : صعوبة الوصول إلى العميل ، عدم أمانة مندوب الشحن، وشحن المواد الخطرة ، وارتفاع القيمة الإيجارية والنفقات، علاوة على صعوبة ترتيب خط سير الشحنة من المنشأ إلى المقصد. أما عن مشكلات العملاء فكان التأخير وطول مدة الانتظار، واسترجاع الشحن، و تلف الشحن وفقدانه، وانخفاض قيمة التأمين، من أبرز هذه المشكلات.

#### (ب) الحلول والتوصيات:

من العرض السابق ، يتضح أن المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع في مدينة كفر الشيخ لا تثير مشكلة واحدة ، بل تثير مجموعة من المشكلات المترابطة، وبالتالي يمكن صياغة عدد من الحلول التي يلزم تطبيقها فيما يلي:

- تطوير قاعدة المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بشكل جيد ، وذلك من خلال توسيع أعداد المراكز لتشمل كافة أرجاء المدينة ، حيث يساعد ذلك في تسهيل عمليتي الاستقبال والإرسال (التداول).
- ضرورة إنشاء قاعدة معلومات جغرافية شاملة تكون مرجعاً للمستخدمين، وتتضمن جمع البيانات اللازمة عن مناطق الاستقبال والإرسال الخاصة بكل مركز لوجستي، والعمل على توفير خرائط تفاعلية داخل مراكز الشحن بهدف تقديم الإرشاد الكامل والمنظم للعملاء المستخدمين.
- توصي الدراسة بعمل ملف أمني للمناديب عند التعاقد معهم للعمل ، وإلزامهم بعمل صحيفة للأحوال الجنائية للتأكد من أن صاحبها لم يسلك سلوكاً

إجرامياً، كذلك تدريب المناديب بطريقة مميزة كي يتحلى كل مندوب باللباقة وحسن التعامل أسوة بشركة أوبر لخدمات النقل الذكي التشاركي، إذ يمكن تقييم المندوب عن طريق الموقع الإلكتروني للمركز اللوجستي بعد تسليم الشحن للعميل وبهذا يحظى المركز دائماً بالخدمات الأفضل.

- ضرورة عمل مسح ميداني لنطاق الخدمة اللوجستية قبل إقامة مركز الشحن، ليشمل نوعية وسائط النقل والمحاور المؤدية إليه ، ومواقع المراكز اللوجستية المنافسة والخصائص السكانية والقوة الشرائية.

- الاهتمام بتوفير الخدمات اللازمة التي يحتاجها العملاء المترددون على المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع، ولعل من أهمها على الإطلاق: تقديم تسهيلات التحصيل الإلكتروني لكل مركز لوجستي، وتزويدها بخاصية تتبع الشحنات المتداولة عبر الإنترنت، حيث يتم من خلالها إعلام العميل بحالة الشحن موقعه أولاً بأول، وتفعيل نظام خدمة العملاء لكل مركز لضمان مستوى الجودة، هذا إلى جانب استخدام خاصية الباركود في إدارة المخازن بهدف تقليل الوقت وإصدار أوامر التوريد بشكل تلقائي.

- ضرورة العمل على زيادة فرص التكامل بين المراكز اللوجستية لشحن الطرود والبضائع بمدينة كفر الشيخ ، وذلك بهدف توفير المنتجات وخدمات العملاء في الوقت والمكان المناسبين وبالحالة وبالشكل المرغوب فيه بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمؤسسة اللوجستية وزيادة أرباحها.

- يتطلب مستقبل منظومة المراكز اللوجستية لشحن الطرود إعادة التفكير في التخطيط لإعادة توزيع المراكز اللوجستية داخل الشياخات بمدينة كفر الشيخ، وذلك بما يتوافق مع مجالها المكاني، وأن يضم المركز اللوجستي للشحن مساحة من الأراضي المفتوحة المثالية لإقامة المستودعات الكبيرة لتخزين الطرود والبضائع فيها إلى حين موعد تسليمها، ومن المفيد أن يكون موقع المركز بالقرب محاور النقل الرئيسية لتسهيل عمليتي الشحن والتفريغ.

## ملحق (١) التوزيع الكمي والنسبي للطرود والبضائع المتداولة بواسطة المراكز

اللوجستية بمدينة كفر الشيخ عام ٢٠٢١م

الجملة (طن)	أخرى	مشغولات شحنه	ثبات تجميل	ملابس ومشوجات	البوات تعليمية	الثبات	منتجات جلدية	منتجات ورقية	المركز اللوجستي	
									الوزن	النسبة %
١٢٥٠٠	٠,٥	٢,٠	٢,٠	٠,٥	١,٠	٣,٠	١,٠	٢,٥	الوزن	٤,٥
١٠٠	٤,٠	١٦,٠	١٦,٠	٤,٠	٨,٠	٣٤,٠	٨,٠	٢,٠	%	التركيبي
٥٠٠٠	٠,٣	٠,٢	٠,٤٥٠	٠,٥	٠,٢٥٠	١,٢	٠,٦٠	١,٥	الوزن	١,٥
١٠٠	٦,٠	٤,٠	٨,٠	١,٠	٥,٠	٢٤,٠	١٢,٠	٣,٠	%	التبوي المهندس
١٢٥٠	٠,٢٢٠	٠,١٨	٠,١٠٠	٠,٢٠٠	٠,١٨٠	-	٠,١٧٠	٠,٣٠٠	الوزن	٠,٣٠٠
١٠٠	١٧,٦	٦,٤	٨,٠	١٦,٠	١٤,٤	-	١٣,٦	٢٤,٠	%	سفا
٧٠٠٠	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٢,٠	٠,٥٠	١,٠	١,٠	١,٠	الوزن	١,٠
١٠٠	٧,١	٧,١	٧,١	٢٨,٦	٧,١	١٤,٣	١٤,٣	١٤,٣	%	الزواوي
٠,٧٥٠	٠,١	٠,٢٥	٠,١٥	٠,١٥	٠,٧٥	-	٠,٧٥	٠,١٥	الوزن	٠,١٥
١٠٠	١٣,٣٣	٣,٣٣	٢٣,٣٣	٢,٠	١,٠	-	١,٠	٢,٠	%	معهد التقدم
٢٦,٥٠٠	١,٦٢٠	٢,٨٠٥	٣,٢٥٥	٣,٣٥٠	٢,٠٥٠	٥,٢٠٠	٢,٨٤٥	٥,٤٥٠	الوزن	٥,٤٥٠
١٠٠	٦,١	١٠,٦	١٢,٢	١٢,٦	٧,٦	١٩,٦	١٠,٧	٢٠,٦	%	جملة المراكز الحكومية
٦٥٩,٣٠٠	٥٩,٣	١,٤٦	١٢,٩٣	٣١,٠١	٢٠,٦٠	٩٣,٨٠	٨٥,٧٠	٧٦,٥٠	الوزن	٧٦,٥٠
١٠٠	٨,٠	٠,٠٧	٢,٠	٤٧,٠	٣,١	١٤,٢	١٢,٩	١١,٦	%	الطراوي
٧٧,٧٤٥	١٥,٠	٠,٢٢٥	٢,٠	١٥,٠	٨,٣٠	٤,٢٢	٦,٠	٣,٤٠	الوزن	٣,٤٠
١٠٠	١٩,٣	١,٢	٢٥,٧	١٩,٣	١٠,٧	١١,٧	٧,٧	٤,٤	%	البراق
١٧,٢٥٠	٢,٠	-	٥,٠	٣,٠	١,٢٠	١,٤	٢,٣٠	١,٨٥	الوزن	١,٨٥
١٠٠	١١,٤٣	٠,٠	٢٨,٩٩	١٧,٣٩	٧,٠	١١,٠١	١٣,٣٣	١٠,٧٢	%	مفروزل
٤٦٥,١٠٠	٢٥,١٥	٠,٨٥	٦٦,٣٠	١٧٥,٠	٥٧,٧١	٤٧,٢٩	٥٩,٧٠	٣٣,١٠	الوزن	٣٣,١٠
١٠٠	٥,٤١	٠,١٨	١٤,٢٥	٣٧,٢٢	١٢,٤١	١٠,١٧	١٢,٨٤	٧,١٢	%	ايرجنت
٣٢,٤٥٠	٨,٠	٠,٤٥٠	٦,٠	٨,٠	٣,٠	٢,٥٠	٤,٠	٥,٥٠	الوزن	٥,٥٠
١٠٠	٢٤,٦٥	١,٣٩	١٨,٤٩	٢٤,٦٥	٩,٢٤	٧,٧٠	١٢,٣٣	١,٥٤	%	المنصرية
٢٥,٠٠	٥,٣	١,٢	١,٠٦	٢,٥٠	٠,٥٠	٠,٢٠	١,٥٠	٣,٢٠	الوزن	٣,٢٠
١٠٠	٢١,٢	٤,٨٠	٤,٢٤	١٠,٠	٢,٠	٠,٨٠	٦,٠	١٢,٨٠	%	مينيل ايست
٢٣,٤٣٠	٢,٥	١,٢٠	٤,٠	٦,١٠	٢,٩٠	٠,٢٣	٥,٠	١,٥٠	الوزن	١,٥٠
١٠٠	١٠,٦٧	٥,١٢	١٧,٠٧	٢٤,٠٣	١٢,٣٨	٠,٩٨	٢١,٣٤	٦,٤٠	%	أمون
٥٥,٧٥٠	٥,٠	١٦,٦٥	٧,١	١٢,٠	-	-	٥,٠	١٠,٠	الوزن	١٠,٠
١٠٠	٨,٩٧	٢٨,٨٧	١٢,٧٣	٢١,٥٢	١٠,٠	١,٠	٨,٩٧	١٧,٩٤	%	نرامكس
١٠٣,٩٥٠	١٣,٠	٠,٤٥٠	٢٢,٠	٣٥,٠٠	١١,٠٠	١,٠٠	٨,٠	٤,٠	الوزن	٤,٠
١٠٠	١٢,٥٠	٠,٩٦	٢١,١٦	٣٣,٦٧	١٠,٥٨	٩,٦٢	٧,٩٦	٣,٨٥	%	نتش اكسبريس
٨,٨٥١	١,٢	٠,٢٥	١,٦٥	١,٩٥	٠,٥٠	٠,٥٦	٢,٠	٠,٧٤١	الوزن	٠,٧٤١
١٠٠	١٣,٥٦	٢,٨٢	١٨,٦٤	٢٢,٠٣	٥,٦٥	٦,٣٣	٢٢,٥٩	٨,٣٧	%	العالمية
١٣,٤٩٠	١,٠	٠,٥٠	٢,٠	٥,٠	٠,٧٢٠	١,٤٧	١,٠	١,٨	الوزن	١,٨
١٠٠	٧,٤١	٣,٧٠	١٤,٨٣	٣٧,٠٦	٥,٣٤	١٠,٩٠	٧,٤١	١٣,٣٤	%	أبوجي
١٤٨٢,٣١٦	١٣٧,٤٥٠	٢٣,٦٣٥	١٥٧,٥٨٠	٥٧٣,٥٦٠	١٠٦,٤٣٠	١٦٧,٠٧٠	١٨٠,٢٠٠	١٣٤,٥٩١	الوزن	١٣٤,٥٩١
١٠٠	٩,٤	١,٦	١٠,٦	٣٨,٧	٧,١	١١,٢	١٢,٢	٩,٢	%	جملة المراكز الخاصة
١٥٠,٨,٨١٦	١٣٩,٠٧٠	٢٥,٢٤٠	١٦٠,٨٠٥	٥٧٦,٩١٠	١٠٨,٤٣٥	١٧٢,٢٧٠	١٨٣,٠٤٥	١٤٢,٠٤١	الوزن	١٤٢,٠٤١
١٠٠	٩,٣	١,٧	١٠,٧	٣٨,٢	٧,٢	١١,٤	١٢,١	٩,٤	%	اجمالي المراكز اللوجيستيه

المصدر : من إعداد الباحث اعتمادًا على :

- الهيئة القومية للبريد : مركز الحركة الرئيسية بمحافظة كفر الشيخ ، قسم الطرود ، بيانات الحركة ، غير منشورة ، ٢٠٢١م.
- وزارة التجارة الصناعة : الاتحاد العام للغرف التجارية بكفر الشيخ ، مركز المعلومات ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.



جامعة بورسعيد

كلية الآداب

قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية

## ملحق (٢)

## استبيان خاص بالعملاء المستفيدين من المراكز اللوجستية لشحن الطرود

بيانات هذا النموذج سرية ولا تستخدم إلا في أغراض البحث العلمي فقط

- النوع : ذكر ( ) ، أنثى ( ) .
- السن: ( ) سنة.
- محل الإقامة: داخل المدينة ( ) خارج المدينة ( ) تذكر ( ) .
- الحالة الاجتماعية: متزوج ( ) ، مطلق ( ) ، أعزب ( ) ، أرمل ( ) .
- الحالة التعليمية: ( ) .
- المهنة: طالب ( ) ، قطاع حكومي ( ) ، قطاع خاص ( ) ، أعمال حرة ( ) ، بدون عمل ( ) .
- متوسط الدخل الشهري : أقل من ٣٠٠٠ جنيه ( ) ، من ٣٠٠٠ : ٤٠٠٠ جنيه ( ) ، ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ جنيه ( ) ، أكثر من ٥٠٠٠ جنيه ( ) .
- المسافة بين محل الإقامة ومركز شحن الطرود تقريباً: ..... كم
- ما عدد مرات التردد على مركز شحن الطرود في الشهر ؟ مرة ( ) - مرتين ( ) - ٣ مرات ( ) أكثر من ٣ مرات ( ) .
- المدة الزمنية في الذهاب إلى مركز الشحن : أقل من ٢٠ دقيقة ( ) - ٢٠ : ٤٠ دقيقة ( ) - ٤٠ : ٦٠ دقيقة ( ) - ٦٠ دقيقة فأكثر ( ) .
- القيمة المادية التي تدفعها للوصول إلى مركز شحن الطرود: ( ) جنيه.
- وسيلة النقل المستخدمة في الذهاب لمركز الشحن ؟ (على الأقدام - خاصة - تاكسي - نقل عام - أخرى) ( ) .
- ما هو مستوى رضاك عن المراكز اللوجستية بالمدينة ؟
- تجهيزات المركز : مناسب ( ) إلى حد ما ( ) غير مناسب ( )
- مدة إنجاز المهام : مناسب ( ) إلى حد ما ( ) غير مناسب ( )

- سهولة التواصل: مناسب ( ) إلى حد ما ( ) غير مناسب ( )
- الأسعار وطريقة التحصل : مناسب ( ) إلى حد ما ( ) غير مناسب ( )
- مدى جودة الشحن : مناسب ( ) إلى حد ما ( ) غير مناسب ( )
- التأمين على الشحنات : مناسب ( ) إلى حد ما ( ) غير مناسب ( )

- ما أهم المشكلات المتعلقة بالمراكز اللوجستية لشحن الطرود من وجهة نظرك ؟

..... ١.

..... ٢.

..... ٣.

- أهم مقترحاتك لحل هذه المشكلات ؟

..... ١.

..... ٢.

..... ٣.

شكراً على تفضلك بالإجابة

## المصادر والمراجع

أولاً : مصادر البيانات والخرائط :

١. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء : التعداد العام للسكان والاسكان والمنشآت لأعوام ١٩٩٦ ، ٢٠٠٦ ، ٢٠١٧ ، النتائج النهائية لسكان محافظة كفرالشيخ ، القاهرة .
٢. الهيئة العامة للأرصاد الجوية : بيانات من محطة أرصاد سخا خلال المدة من ١٩٧٠-١٩٩٨ م .
٣. محافظة كفرالشيخ : مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، بيانات غير منشورة، النشرة ١٨ ، ٢٠٢١م.
٤. وزارة الاسكان والمرافق والمجمعات العمرانية : الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، مشروع إعداد المخطط الإستراتيجي العام لمدينة كفرالشيخ، ٢٠١٦م.
٥. وزارة الاسكان والمرافق والمجمعات العمرانية :شركة مياه الشرب والصرف الصحي بكفرالشيخ : وحدة نظم المعلومات الجغرافية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.
٦. وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات : البريد المصري ، بيانات غير منشورة ، مركز الحركة الرئيس بمحافظة كفرالشيخ ، ٢٠٢١م.
٧. وزارة التجارة والصناعة : الاتحاد العام للغرف التجارية ، الغرفة التجارية بكفرالشيخ ، القسم الفني ومركز المعلومات ، بواسطة برنامج Microsoft Access ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢١م.

ثانياً : المراجع باللغة العربية :

١. أحمد أبو المجد أبو زيد : مدينة كفرالشيخ ، المدن المصرية، المجلس الأعلى للثقافة ، الجزء الثاني ، لجنة الجغرافيا ، ٢٠٠٧م.
٢. حسن حسين الخولى : تطبيقات في الخرائط ، المجلة الجغرافية العربية ، العدد ١٣ ، القاهرة ، ١٩٨١م.

٣. سعيد عبده: جغرافية النقل الحضري: مفهومها ، ميدانها ، مناهجها ، الجمعية الجغرافية الكويتية ، العدد ٣٢١ ، فبراير ، ٢٠٠٧ م .
٤. عباس فاضل السعدي: التوزيع الجغرافي للسكان في اليمن ، الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد ٥١ ، مارس ١٩٨٣م .
٥. عبد السلام عبد الستار إسماعيل: التحليل المكاني للخدمات المصرفية في مدينة بورسعيد، دراسة في جغرافية الاتصالات، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٧١، ٢٠١٨م .
٦. عصام محمد إبراهيم: النقل البري في محافظة سوهاج، دراسة جغرافية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة جنوب الوادي، سوهاج، ٢٠٠٤م .
٧. عماد سامي يوسف: مدينة أسوان، المدن المصرية، الجزء الأول، لجنة الجغرافيا، المجلس الأعلى للثقافة، ٢٠٠٢م .
٨. عمر الفاروق السيد رجب : جغرافية السكن في محافظة كفر الشيخ ، دكتوراه ، غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٧٢م .
٩. عيسى علي إبراهيم: الأساليب الإحصائية والجغرافيا، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢م .
١٠. فتحي إبراهيم شلبي : مراكز العمران علي فرع رشيد ، رسالة دكتوراه ، غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٧ .
١١. فتحي أبو عيانة : جغرافية السكان ، دار المعرفة الجامعية ، الطبعة الرابعة ، ١٩٨٤م .
١٢. فتحي عبد العزيز أبو راضي : خرائط التوزيعات الاجتماعية والاقتصادية ورسومها البيانية دراسة تطبيقية لأساليب العرض الكارتوجرافي (قواعد الرسم ومشاكل التنفيذ) ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩١م .

١٣. **فهد إبراهيم جورج حوا** : أثر الإدارة اللوجيستية في رضا الزبائن ، دراسة حالة على شركة باسفيك انترناشونال لاينز - الأردن ، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الشرق الأوسط ، كلية إدارة الأعمال، الأردن ، ٢٠١٣م.
١٤. **محمد حجازي محمد**: الجغرافيا الاقتصادية- دراسة أصولية، القاهرة، ١٩٩٦م.
١٥. **محمد فوزي عطا**: المناخ والنقل في شبه جزيرة سيناء، دراسة في المناخ التطبيقي، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد الثالث والأربعون، القاهرة، ٢٠٠٤م.
١٦. **منى صبحي نور الدين**: تنمية النقل البحري والخدمات اللوجيستية في إقليم قناة السويس: دراسة جغرافية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد ٦٩ ، ٢٠١٣م.
١٧. **نبيل عبد الحميد سيد**: الأجنب وأثرهم في المجتمع المصري "من سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٩٢٢م"، ماجستير، غير منشورة، جامعة عين شمس، كلية الآداب، ١٩٧٦م.
١٨. **نافع الدباغ** : نظام اللوجيستيك - المفاهيم والأساسيات ، مجلة تنمية الرافدين ، بغداد ، العدد الثمانون ، ٢٠٠٥م ، مجلد ٢٧ ، العدد الثمانون.
١٩. **نجاح يوسف مرجاوي** : البريد في عصر الدولة الطاهرية (٢٠٥ - ٢٥٩ هـ / ٨٢٠ - ٨٧٢م) مجلة الإنسانيات والعلوم الاجتماعية ، جامعة الفيوم ، كلية الآداب ، العدد العشرون ، يوليو ٢٠١٩م.
٢٠. **ياسر أحمد السيد** : الرؤية الأفقية في جمهورية مصر العربية ، دراسة في الجغرافيا المناخية، مجلة الإنسانيات ، كلية الآداب ، فرع دمنهور ، جامعة الإسكندرية ، العدد الحادي والعشرون ، عام ٢٠٠٥م.
- ثالثا : المراجع الأجنبية :

1. **Al Sahili, K and Aboul-Ela**, (1992), Accessibility of public services as on in dicator of from sportation system sustu in



- ability the case of irbid Jordan, journal of urban planning & Development, Asce, vol 118.
2. **Berry , B. L. and marble, D.F.**,(1968), "Spatial Analysis. In Statistical Geography "New Gersy .
  3. **Chatterjee, L. And Tasi, C.M.**, (2006), “Transportation Logistics in Global Value and Supply Chains”, Center for Transportation Studies Boston University, Boston.
  4. **Cooper.C, Lambert.M. & Pagh, J.D.** (2014), “The role of transport in improving logistics “International Journal of Logistics Management, Vol. 8, No. 1.
  5. **folabi, O.J. & Ademiluyi, (2016), I.A.** "Analysis of Rural Transportation of Agricultural Produce in Ljebu North Local Government Area of Ogun State Nigeria". International Journal of Economics & Management Sciences, 6: 394. doi: 10 4172/2162 – 6359. 1000394.
  6. **Hanson, Susan,** (1986),: the Geography of Urban Transportation , the Guilford Press, New York.
  7. **Holmberg, S.,** (2013), Supply Chain Integration through Performance Measurement, Sweden.
  8. **International Journal of physical Distribution and Logistics Management,** .vol.32, No10, United Kingdom, 2003.
  9. **Isaksson, K., and M. Huge-Brodin.,** (2013),: under standing efficiencies Bhind logistiques service providers’ green Offerings, Management Research Review 36(3).

10. **Lowe, D** ,(2002),: "The Dictionary of Transport and Logistics"  
The Institute of Logistics and Transport, Kogan Page, London.
11. **Mercer**, (July1970),:the Geography of Leisure A  
contemporary Groth point, Geographical Association, vol. 55,  
No. 3, UK.
12. **Pazirandeh, A., and H. Jafari.**, (2013),: Making sense of  
green logistics, International Journal of Productivity and  
Performance Management 62(8).

رابعاً: المواقع الإلكترونية:

1. <https://ar.wikipedia.org>
2. <https://ecommerce-platforms.com>
3. <http://egyptian1.com>
4. [Www.egy-map.com](http://www.egy-map.com)

## **Logistics Centers for Shipping Parcels and Goods in the City of Kafr El-Sheikh :**

**An Applied Study in Transport Geography**

**Dr.Ehab lotfy Elprince**

Assistant Professor of Economic Geography

Faculty of Arts, Port Said University

### **Abstract:**

The transport industry represents a cornerstone in economic and social development. The last quarter of the twentieth century witnessed major changes in economic and political concepts and systems, and this was accompanied by several developments in transport systems, whose features began to crystallize through strategies of liberation from traditional transport to the emergence of transport by logistics centers for freight parcels and goods in order to raise the level of services provided and achieve a competitive advantage to face other traditional systems.

Accordingly, this study aims to monitor the first beginnings of the emergence and development of logistics centers for shipping parcels, and determine how to classify and distribute them as well as the factors influencing that, and to analyze the logistics centers for shipping parcels in the city with a quantitative geographical analysis so as to determine the strengths and their investment, as well as the weaknesses and their development. In addition, it aims at identifying receiving and sending areas, shedding light on the economics of handling the movement of parcels and goods, and

finally monitoring some characteristics of reluctant customers and their levels of satisfaction with the services of the logistics centers provided as well as highlighting their most important problems.

In order for the study to achieve its desired aims, the researcher used a number of approaches and methods, most notably: the historical approach, the systems analysis approach, and the descriptive approach in presenting and interpreting the study data. After fulfilling and analyzing all the elements of the research, the study ended with a conclusion in order to highlight the results of the study aims, which were identified in the introduction.

**Keywords:** logistics centers, trading, shipping, sending, receiving, parcels.