

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم -
كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التجارة والتسيير



شعبة علوم تجارية
تخصص إمداد ونقل دولي

مذكرة لفييل شهادة الماستر تحت عنوان :-

الإمداد والنقل الدولي وعلاقته بالتنمية الاقتصادية

تحت إشراف الأستاذ الدكتور:

بلعياشي بومدين

من إعداد:

❖ مجاهري عبد العلي

❖ بوشعيب مراد

السنة الجامعية: 2021م/2022م

سورة التوبة

شكر وعرفان

نتقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى

أستاذ المشرف " بلعياشي بومدين " لما منحه لنا من توجيه
وإرشاد وتشجيع

وإلى كل أساتذتنا الكرام

وإلى كل من ساهم في تعليمنا.

إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل

نسأل الله عز وجل أن ينفع به غيرنا

إهداء

إلى من قيل له " لا تكثر من التفكير والبحث حتى تضل " ،
فعصى وقد عرف جيدا أن خير حمد لله على نعمة العقل
هو استخدامه.

أهدي ثمرة جهدي إلى:

من مهد لي طريق العلم منذ الصغر....

والذي أطال الله في عمره

وإلى من شبعني بالحنان والطيبة....

والدتي العزيزة أطال الله في عمرها

فهرس

المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتويات
	شكر وعرافان
	إهداء
06-01	مقدمة
الفصل الأول: الإطار العام للإمداد والنقل الدولي	
19-08	المبحث الأول: عموميات حول الإمداد
08	المطلب الأول: تعريف الإمداد
10	المطلب الثاني: أهمية وأهداف الإمداد
15	المطلب الثالث: أنواع الإمداد
17	المطلب الرابع: عناصر عملية الإمداد وأنشطته
32-19	المبحث الثاني: عموميات حول النقل
19	المطلب الأول: مفهوم النقل وأهميته
23	المطلب الثاني: أنواع وسائل النقل
28	المطلب الثالث: معايير اختيار وسائل النقل
31	المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في اختيار وسائل النقل
الفصل الثاني: تنمية الاقتصادية بين الإمداد والنقل الدولي	
44-34	المبحث الأول: مفهوم التنمية الاقتصادية
34	المطلب الأول: تعريف التنمية والتنمية الاقتصادية
37	المطلب الثاني: أهمية التنمية الاقتصادية
39	المطلب الثالث: قياس التنمية الاقتصادية
42	المطلب الرابع: عوامل المؤثرة في التنمية الاقتصادية

50-45	المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية بين الإمداد والنقل الدولي ومستنداته
45	المطلب الأول: أهمية النقل في التنمية الاقتصادية
48	المطلب الثاني: أثر النقل في التنمية الاقتصادية
49	المطلب الثالث: مكونات نظام النقل في شبكة الإمداد
62-51	المبحث الثالث: مستندات النقل الدولي
51	المطلب الأول: تعريف سند الشحن وبياناته
53	المطلب الثاني: وظائف سند الشحن وأشكاله
58	المطلب الثالث: بطاقة النقل البري الدولي ودقتها
64	خاتمة
66	قائمة المصادر والمراجع
71	الملخص



فہرس
الجداول

الصفحة	العنوان	رقم الجدول
31	العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل	.1



فہرس
الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
49	الإطار العام لأثار النقل في التنمية الاقتصادية	.1
50	مكونات نظام النقل في شبكة الإمداد	.2

مقدمة

مقدمة:

شهد العالم على ممر العصور تطورا بارزا ، نهيكاً في الآونة الأخيرة على مستوى قطاع النقل، الذي يعد من أهم مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني، وركيزة جد فعالة للتنمية الاقتصادية بشكل عام، والاجتماعية بشكل خاص نظرا لما له من تأثيرات على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاع الصناعة، والتجارة والسياحة وغيرها من القطاعات الاقتصادية.

فالنقل بفروعه المختلفة وأنشطته له علاقة قوية مع التطور الاقتصادي لأي بلد كان، ومستوى نمو قطاع النقل، كون النمو الاقتصادي يتأثر بصورة مباشرة بكفاءة قطاع النقل ومرونته، من خلال الخدمات المقدمة وعمليات التبادل المختلفة بين شبكات النقل والمستهلكين، لذلك نجد الدول المتطورة أولت أهمية بالغة لهذا القطاع من أجل النهوض بتنمية اقتصادها ورغبة في التنافسية الدولية.

فعلى هذا الأساس تسعى المؤسسات الاقتصادية لاتخاذ مواقع هامة في سوقها لتحسين أدائها ووضعيتها التنافسية في ظل الانفتاح على عالمها الخارجي، وما يأتي هذا إلى من خلال التسيير المحكم لكي تتجنب الوقوع في مشاكل التي يعاني منها قطاع النقل، مع مراعاة التسيير الحسن لتدفق الخدمات والنشاطات، وما يأتي هذا إلا لاستخدام المؤسسات الاقتصادية في مجال قطاع النقل النظم الحديثة والأساليب العلمية الممنهجة التي تعتمد في إدارة النقل الاستراتيجي، وأبرزها شبكة الإمداد .

فهذا الأخير يعد من بين أهم المواضيع الحديثة التي أسدلت عليها ستار الدراسات والأبحاث الأكاديمية، والتفت حوله الشركات والمؤسسات للمنافسة، لإيجاد نظم وأساليب تتخذها بغية التطور في اقتصادها وزيادة تنميتها ومنافستها في البيئة السوقية.

فالإمداد أصبح تلك الوظيفة المهمة في وظائف المؤسسة الاقتصادية، فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتمثلة في التموين، الإنتاج، التوزيع، وكذا تدفق المعلومات، فنجد من بين أهم الأنشطة التي يقوم بها الإمداد ما يتعلق بقطاع النقل الذي يعد المحرك الأساسي في عجلة الإمداد، حيث يقوم بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى في تكاليف الإمداد.

إشكالية البحث:

فمن خلال ما سبق يمكننا بلورة مضمون إشكالية بحثنا، وطرح التساؤل التالي:

➤ ما علاقة الإمداد والنقل الدولي في التنمية الاقتصادية؟

الأسئلة الفرعية:

من خلال ما تم طرحه في تساؤل الإشكالية تنبثق الأسئلة الفرعية لتمكين فهم وتبسيط الموضوع أكثر، وهي كالتالي:

- ماذا نقصد بعملية الإمداد؟
- كيف تتم عملية النقل ضمن شبكة الإمداد؟
- ما هي أهمية النقل في التنمية الاقتصادية؟

فرضيات البحث:

للإجابة عن الأسئلة التي سبق وأن طرحناها، يمكن صياغة الفرضيات الآتية:

- **الفرضية الأولى:** نقصد بالإمداد تلك الوظيفة المختصة بإجراء اتصالات بين المؤسسة ومصادر التموين، أو بالأحرى ذلك التدفق للمواد والمستلزمات من بداية الطلب عليها كمواد خام حتى تصل إلى العملاء في صورتها النهائية.

- **الفرضية الثانية:** تتم عملية النقل في شبكة الإمداد وفق نظام الكفاءة الذي يؤدي إلى تحسين موقف تنافسي للمؤسسة.

- **الفرضية الثالثة:** تركز التنمية الاقتصادية على النقل لما له أهمية كبيرة على المستوى الدولي والمحلي، باعتبار قطاع النقل يشكل البنية الإرتكازية لاقتصاد المؤسسة، والدولة بشكل عام.

أسباب اختيار الموضوع:

من الأسباب الموضوعية التي دعتنا لاختيار الموضوع هي مكانة هذه الدراسة وأهميتها، كما رأيت أن هذا الحقل البحثي تقل فيه الأبحاث خاصة فيما يتعلق بالبحوث التقنية ملموسة الإجراءات، فكان من الضروري أن أبحث في هذا المجال، وأن أزيل اللثام ليتعرف القارئ الأكاديمي بأحد أهم العمليات التي تعتمد عليها المؤسسة في إدارة النقل.

أما عن الأسباب الذاتية فهي اهتمامي بموضوع النقل الدولي وأسلوب الإمداد للمؤسسة الاقتصادية ومدى تلك العلاقة التي تربطهم لتطوير التنمية الاقتصادية لها ، فكان لذلك الرغبة والميول في تسليط الضوء و الهرفة أكثر عن هذا الموضوع ، بالإضافة إلى إثراء مكتبة الجامعة بهذا الجهد المتواضع.

أهمية البحث:

تكمن أهمية بحثنا في إبراز ذلك الجانب المهم في التنمية الاقتصادي، وما يؤدي بها للتطور في ظل التنافس في البيئة السوقية الدولية، وعليه تسعى دراستنا إلى إبراز تلك العلاقة التي تربط الإمداد كأسلوب وعملية فعالية في إدارة قطاع النقل والتنمية الاقتصادية.

أهداف البحث:

يهدف بحثنا في الأساس إلى تقديم نظرة شاملة على عملية الإمداد وقطاع النقل ، وصولاً إلى إبراز العلاقة القائمة بين كلاهما بالتنمية الاقتصادية ، وبالتالي نهدف من خلال هذا البحث إلى تفسير الجانب النظري الأكاديمي لمصطلح الإمداد، والإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة بالإمداد والنقل لتتضح لنا بذلك علاقتهما بالتنمية الاقتصادية.

منهج البحث:

إن لكل دراسة منهج خاص بها والميل إلى تحديده واختياره يتوقف على طبيعة المتغيرات والعلاقة بينه وبين المعطيات الخاصة بالدراسة، ومنه يعطي التحديد الدقيق والصحيح للمنهج مصداقية وموضوعية أكثر للنتائج المتوصل إليها في نهاية الدراسة.

وعليه فقد اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي الموافق للإطار النظري، من خلال عرض الإطار المفاهيمي لعملية الإمداد والنقل، وكذا أهميتهما في التنمية الاقتصادية، ومن جهة أخرى الكشف عن وظيفة النقل ضمن شبكة الإمداد، التي تحدد لنا هي الأخرى الأسباب التي جعلتها أداة جوهرية وحيوية والتسيير وتنمية عجلة الاقتصاد.

هيكل البحث:

هذا وقد اقتضت منا طبيعة الموضوع تقسيمه إلى فصلين:

الفصل الأول: وهو يضم مبحثين مقسمين إلى أربعة مطالب، إذ خصصنا المبحث الأول للإطار العام

للإمداد والنقل الدولي، من خلال عرض المفاهيم وتقديم شروحات حول عناصر عملية الإمداد، والأنشطة التي يقوم بها.

وفي المقابل خصص المبحث الثاني لتعريف النقل وإبراز أهميته، مع معرفة جل المعايير التي من خلالها تتم عملية اختيار وسائل النقل، وكذا العوامل المؤثرة فيها.

الفصل الثاني: هو الآخر يتكون من مبحثين، وكل مبحث يحتوي على أربعة مطالب، إذ تضم المبحث الأول التنمية الاقتصادية من حيث مفهومها وأهميتها، وكيفية قياسها بالاعتماد على مؤشرات علمية منهجية، وصولاً إلى تلك العوامل التي تؤثر عليها.

أما المبحث الثاني أسقطنا الضوء فيها على أهمية وأثر النقل في التنمية الاقتصادية، وأهم مكونات نظام النقل في شبكة الإمداد.

ففي الأخير نرجوا أن يكون لموضوعنا لبنة جديدة في مجال الدراسة، ويستفيد منه الطلبة والباحثين.

نسأل الله التوفيق

الفصل الأول:

الإطار العام للإمداد

والنقل الدولي

المبحث الأول: عموميات حول الإمداد

المطلب الأول: تعريف الإمداد

لغة: مصطلح الإمداد أخذ من الكلمة اليونانية (logos) والفرنسية (loger) ويقابل هذه الكلمة بالألمانية (logos/verstand) ويعني النقل ويستعمل (logik) في الأدب والرياضيات أيضا، حيث استعمل هذا المصطلح في مفردات القوات المسلحة وجاء في ذلك الحين (loger) وتعني التوطين، واستعمل في عمليات النقل والتموين للثكنات العسكرية في القرن التاسع عشر، وأول استعمال له في العلم الإداري في منتصف الخمسينيات ليدل على (النقل، التخزين، والتفريغ والتحميل).¹

كما تعني "Calulation and reasoning" أي فن الحساب من المنظور الرياضي²

اصطلاحا:

يؤخذ مصطلح الإمداد في تعريفه جانبين، الأول يتعلق بالمنظور العسكري والثاني يتعلق بالمنظور الاقتصادي، وعليه سنورد فيما يلي مجموعة تعريفات توضح لنا مفهوم هذا المصطلح من الناحيتين: نظرا لكون مصطلح الإمداد ظهر في الميدان العسكري، فيمكننا توضيح تعريفه العسكري أصل لهذا المصطلح "يكمن الإمداد في توفير ما يلزم، أين ومتى يلزم".³

¹ حسنين محمد حميد الجباوي، إدارة الإمداد، محاضرة، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بابل، بتاريخ:

2019/03/29، على الساعة: 16:04، نقلا من الموقع الإلكتروني للكلية: شبكة جامعة بابل Web Development Department / Chancellor Office 2016-2015.

² المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل اللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، تأليف عدد من خبراء المنظمة، العدد 439، 2007، ص 31.

³ Yves Primor, Logistique-Production- Distribution- Soutien, 3^{ème} Edition, DUNOD, Paris, 2003, p 03.

يشير Frad E.Clark في كتابه مبادئ التسويق إلى ضرورة الاهتمام بوظيفتي النقل والتخزين قبل أن يدرك الأهمية الكبرى لهاتين الخدمتين والمحددتين لجزء مهم من تكلفة المنتج.¹

لقد عرف ستون Stone الإمداد بأنه " علم و فن يحدد الحاجيات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حالة جاهزة للتشغيل."²

عرف مجلس إدارة أعمال اللوجستية بالو.م.أ سنة 1962م الإمداد بأنه: "تلك العملية الخاصة بالتخطيط، التنفيذ، الرقابة، التدفق، التخزين الكفاء والفعال لمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات علاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات العملاء."³

هذا وعرف المجلس القومي لإدارة التوزيع المادي (NCPDM) في سنة 1972م الإمداد على أنه: " مصطلح يصف نشاطين أو أكثر، والذي من خلاله يتم تخطيط وتوجيه رقابة تدفق المواد الأولية، منتوجات النصف المصنعة، والمنتوجات النهائية انطلاقا من المصدر نحو نقطة استهلاكها، وهذه الأنشطة تشمل نوعية الخدمات المقدمة للعملاء، تقدير الطلب، الاتصالات المرتبطة بالتوزيع، مراقبة المخزونات، حركة المواد، معالجة الطلبيات، خدمة ما بعد البيع، اختيار مواقع المخزونات والمصانع، المشتريات، التغليف، معالجة المشتريات المرتجعة، معالجة أو إعادة استعمال العناصر المسترجعة أو الموجهة إلى المخزون التالف، تنظيم النقل، والنقل الفعال للبضائع، وكذا التخزين."⁴

¹ F.E.Clark, "Principle of marketing", Newyork the Marmillan company, 1922.

² عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 14.

³ ثابت عبد الرحمن إدريس، ، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الإمداد والتوزيع المادي، دارالجامعية للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 20.

⁴ عمر أقاسم، أساسيات شبكة الإمداد، جامعة العقيد أحمد دراية، أدرار، الجزائر، ص 69.

المطلب الثاني: أهمية وأهداف الإمداد

1. أهمية الإمداد:

عند ذكر أهمية الإمداد لا بد أن نشير إلى مجموعة اعتبارات التي من خلالها تبرز أهميته، فهذه

الأخيرة نرجعها للأسباب التالية:

▪ اعتبارات التكلفة العالية:

تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على مستوى الاقتصادي للدول، حيث تشير الإحصاءات إلى أن 19% من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية، يستمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة العمل هناك.¹

▪ طول الخطوط الإمداد والتوزيع:

إن الاتجاه نحو العولمة في الصناعة وكذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أصبح يعتمد إلى حد كبير على الأداء اللوجستي، لهذا تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل كل منظمة أعمال وخاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

▪ اللوجستيك مهم للإستراتيجية:

تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في السبل التي يمكن أن تميزها عن غيرها من المنافسين، أي أن إستراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة) أسعار المنتجات (تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز اللوجستية تكون

¹ عبيد علي احمد الحجازي، مرجع سابق، ص 18.

قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعد المؤسسة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.¹

■ اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل :

مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. ولكن عندما تبذل المؤسسة جهودا متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء، فرضا العميل يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدفقها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة.

■ تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة :

إن نجاح سلاسل الأكل السريع أو الجاهز، توصيل الطلبات للمنازل، انتشار ماكينات الصرف الآلي، والاقبال على استعمال الانترنت والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع و الخدمات في وقت قصير، إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات، وعمليات التصنيع الآلي، والمرونة في الإنتاج والتنميط، ساعد المؤسسات على اتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير. وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال

¹ ثابت عبد الرحمان إدريس: مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، المرجع السابق، ص 29.

السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم و رغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.¹

2. الأهداف الإمداد:

تسعى المؤسسات من خلال الإمداد إلى الأهداف التالية:²

■ تخفيض تكاليف أنشطة الإمداد :

تشكل تكاليف أنشطة الإمداد جزءا كبيرا من تكاليف التشغيل في أي منظمة، لذلك فإن الإدارة بدأت تم بعناصر تكلفة أنشطة الإمداد وتسعى إلى ترشيدها على النحو الذي يساعد على ترشيد التكاليف الكلية وبالتالي زيادة الربحية و من بعض الوسائل التي تستخدمها المنظمات لتخفيض أنشطة الإمداد ما يسمى بعملية التبسيط مثل الحد من عدد المخازن غير الضرورية، التقليل من مستويات المخزون ورأس المال المستثمر فيه و تكلفة الاحتفاظ به والتشغيل والإنتاج وكذلك عملية الشحن للعملاء والالتزام بمواعيد التسليم، بشرط ألا يكون لهذه العمليات آثار عكسية على مستوى خدمة العملاء.

■ تحقيق الموازنة بين الإنتاج والاستهلاك :

تتمثل القيمة الاقتصادية للتخزين في خلق المنفعة الزمانية وذلك بتوفير المنتج في السوق وقت الطلب عليه و من ناحية أخرى فإن وظيفة الإمداد تمثل إضافة لقيمة المنتجات من خلال خلق المنفعة المكانية، أي إتاحة المنتج في أماكن بخلاف أماكن الإنتاج و حيث يوجد الطلب عليه و من ناحية أخرى فإن التعبئة تساعد على تسهيل النقل و التخزين و المناولة و من ثم إضافة قيمة أخرى للمنتج

¹ ثابت عبد الرحمان إدريس، المرجع السابق، ص 29.

² ثابت عبد الرحمن إدريس، المرجع السابق، ص 45.

متمثلة في الحفاظ على شكله و حمايته. * تحسين خدمة العملاء : إن مستوى خدمة العملاء سيؤثر بشكل مباشر على مستوى الطلب و من ثم حجم المبيعات و بالتالي خلق الميزة التنافسية الأساسية أمام المنظمة.

■ تحقيق الاستقرار في الأسعار:

إن الإدارة الفعالة لأنشطة الإمداد يمكن أن تساعد على تحقيق استقرار الأسعار فإذا زاد المعروض من سلعة ما فعلى المنتجين القيام بتخزين كميات كبيرة من هذا المنتج إلى أن يتحقق التوازن بين العرض والطلب و بالتالي استقرار أسعار المنتجات.

■ زيادة كفاءة النقل:

- يجب أن تعمل الإدارة الفعالة لأنشطة الإمداد على السرعة في التسليم وتخفيض تكلفة النقل و ذلك من خلال:
- الجدولة الموضوعية و المناسبة لمواعيد التسليم
- اختيار وسيلة النقل المناسبة.
- المفاضلة بين اعتبارات امتلاك و استئجار وسائل النقل.
- المفاوضات مع مؤسسات النقل للحصول على أفضل العروض.

إلى جانب هذه الأهداف السابقة الذكر تسعى المؤسسة إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط دائم من خلال تسطيرها للأهداف التالية:¹

¹ عوالي مسعودة و لغواطي إيمان، فعالية وظيفة الإمداد في المؤسسات الإنتاجية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ليسانس في العلوم التسيير، تخصص مالية، مركز الجامعي، مدية، 2007-2008، ص 56.

- الجودة المناسبة:

يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتتناسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء بمعنى أن مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة ومدى إمكانية الحصول على مستوى معين من المواد المطلوب توفيرها ، حيث تمارس وظيفة الإمداد رقابة إيجابية على الجودة والتكلفة الخاصة بالمواد الأولية

- السعر المناسب:

قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه (تكاليف الأجور، أعباء التصنيع والأعباء العامة) ويمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة.

- الشراء بالكميات المناسبة:

تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة وطبيعة الإنتاج، الظروف الاقتصادية واتجاهات العرض والطلب، إمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به، تكلفتي الطلب والتخزين والظروف المالية للمؤسسة.

المطلب الثالث: أنواع الإمداد

تصنف أنواع الإمدادات حسب اختلاف طبيعتها وأهدافها، وهي على النحو التالي:¹

▪ إمداد التموين (Logistique d'approvisionnement) :

يسمح هذا الإمداد بتوفير المواد الأولية اللازمة لأنشطة المصانع والمراكز الإنتاجية.

▪ إمداد التموين العام (Logistique d'approvisionnement général) :

يسمح هذا الإمداد بجلب المواد المختلفة اللازمة لأنشطة المؤسسات الخدمية والإدارات (مستلزمات

المكاتب مثلا)

▪ إمداد الإنتاج (Logistique de production) :

يهتم بجلب مختلف المواد والمركبات الضرورية لعملية الإنتاج و تخطيط الإنتاج.

▪ إمداد التوزيع (Logistique de distribution) :

يتعلق بإمداد المستهلكين النهائيين باحتياجاتهم من المواد والسلع من قبل الموزعين و يتم ذلك إما في

محلات البيع الشخصية أو الأسواق التجارية الكبيرة.

▪ الإمداد العسكري (Logistique militaire) :

يهتم بتوفير المؤنات والعتاد الحربي للجنود في ميادين المعارك .

▪ إمداد الدعم (Logistique de soutien) :

¹ Yves Primor, , ibid, p 03.

ظهر هذا النوع في الميدان العسكري غير أنه امتد إلى ميادين أخرى مثل: ميدان الطيران، الطاقة، الصناعة، ... ويقوم بتنظيم كل ما هو ضروري من أجل استمرار عمل أي نظام معقد.

▪ إمداد أو نشاط خدمة ما بعد البيع (Activite dite Service après vente):

يقترّب مفهوم هذا الإمداد من الإمداد الداعم غير أن هناك فرق بينهما يتمثل في أن هذا النشاط يتم على مستوى الأسواق بيع المنتجات و تستعمل غالباً "إدارة الخدمات" لتشير إلى قيادة هذا النشاط.

▪ الإمداد العكسي (Retro-logistique):

عادة ما يتم تعريف اللوجستيك في اتجاهين، الاتجاه الأول: يركز على إدارة المواد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام إلى الإنتاج في المصنع، والاتجاه الثاني: يشمل حركة المنتجات من المصنع إلى العميل النهائي ويأتي اللوجستيك العكسي ليضيف اتجاهاً ثالثاً للوجستيك فهو يتعامل مع المناولة والتخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسياً من المستهلك إلى المنتج أو المورد وتتضمن عودة الوحدات المعيبة والحاويات أو الصناديق. ويشار أيضاً للوجستيك العكسي باسم لوجستيك المسؤولية البيئية لكونه يساعد على إعادة تصنيع المواد غير المطلوب (الزجاجات والعبوات...الخ) بما يساهم في خفض التكاليف.

المطلب الرابع: عناصر عملية الإمداد وأنشطته

1. عناصر عملية الإمداد: تتكون من عملية الإمداد من العناصر التالية:

ال شراء: تنبؤ بالطلب، اختيار مصادر التوريد - تحديد الكميات وأوقات الشراء، تحديد طريقة ونوع التعبئة، الموقع السليم.

النقل: تحديد نوع وأساليب ومعدات النقل، تحديد مسارات النقل، تحديد حمولات وسعر النقل، التخزين، تحديد نقاط التخزين.

التخزين: تحديد عدد وحجم مواقع النقاط التخزين، تحديد سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية، تحديد شكل المخزون، تحديد مساحة المخزون، تحديد أساليب التنظيم، وترتيب المخازن وتصميم شبكة العبوات لأغراض التخزين التصرف بالمرتجعات (Retour).

المناولة: اختيار المعدات، تحديد إجراءات تجهيز الطلبيات.

تدفق المعلومات: تجميع المعلومات، تحديد وسائل الاتصال، تحليل البيانات، استخدام النتائج للتخطيط.

الإجراءات الرقابية: تحديد الإجراءات، تنفيذ الرقابة.

2. أنشطته:

تحدد شبكة الإمداد مجموعة أنشطة رئيسية نوضحها في ما يلي¹:

▪ إدارة العلاقة مع العملاء - CRM - (Customer Relationship management):

¹ Pierre médian, Anne Gratacap, La logistique et supply chain management, DUNOD, Paris, 2008, p27.

تعتبر خدمة العملاء النشاط الرئيسي الأول الذي تهتم به المؤسسة، وإن أي تخطيط للأنشطة الأخرى يكون مبنيًا على متطلبات هذا النشاط الذي بدوره يحتاج إلى دراسة رغبات وتطلعات العملاء حتى تتمكن من العمل بشكل جيد، فالمؤسسة تقوم بدراسة الإستراتيجيات والتكنولوجيات من أجل تقديم أحسن العروض المتوقعة للعميل. فمن الصعب بناء علاقات جيدة مع الزبون دون القيام بدراسات فعالة لمتطلباتها واحتياجاتها وبأقل تكلفة.

▪ إدارة العلاقة مع الموردين - SRM (Supplier Relationship management):

يجب تصنيف الموردين وفقا لدرجة وأهمية كل واحد منهم بالنسبة للمؤسسة، ثم القيام بالتنسيق معهم من أجل تحقيق استمرارية عملية التوريد وذلك بما يعود بالفائدة على كل من المورد والمؤسسة.

▪ إدارة الخدمة المقدمة للعملاء - CSM (Customer service management):

يجب على المؤسسة أن تضمن تلبية متطلبات وتوقعات العملاء المتمثلة في المنتجات والخدمات ويتم هذا بتوفر المؤسسة على نظام للمعلومات يتميز بالسرعة والدقة في إمداد العملاء بكافة المعلومات المتعلقة بالأسعار وخصائص المنتجات واستقبال أوامرهم الواردة للمؤسسة.

▪ معالجة الطلبات (order fulfillment):

يسعى هذا النشاط إلى تحقيق درجة عالية من التوازن والتكامل بين خطط التصنيع والتوزيع والنقل، بحيث يتم تنفيذ أوامر العملاء في الوقت المناسب دون أن يترتب على ذلك أي زيادة في التكاليف.

▪ إدارة تدفق المواد والمنتجات (manufacturing flow management):

يشير هذا النشاط إلى الرقابة على المخزونات، الموازنة بين احتياجات العملاء وإمكانيات المؤسسة وقدرتها على توفير تلك الاحتياجات.

▪ إدارة الطلب (demand management):

يتطلب هذا النشاط تحقيق التوازن بين قدرات شبكة الإمداد ومتطلبات العملاء، ويمثل التنبؤ مفتاح إدارة الطلب على منتجات المؤسسة حيث يتم تحديد أنواع المنتجات التي يتوقع بيعها والكميات المطلوبة وتواريخ الطلب.

▪ تطوير وتسويق منتجات جديدة (Product development and commercialization):

لابد على المؤسسة أن تستعين بالموردين والعملاء في عملية تطوير منتجاتها وكذا تسويق المنتجات الجديدة وخاصة في حالة المنتجات التي تتميز بدورة حياة قصيرة.

▪ إدارة المراجعات أو المردودات (retums management):

لابد من إدارة المردودات في الاتجاه العكسي عبر شبكة الإمداد بنفس كفاءة إدارة المبيعات وهذا من أجل تحديد فرص تقليل المنتجات المرتجعة وتدعيم المركز التنافسي للمؤسسة حسب كل من Chopra et Meindl فان كل أنشطة شبكة الإمداد السابقة تندرج تحت ثلاثة عمليات أساسية تتمثل في:

- إدارة العلاقة مع الموردين SRM (supplier relationship management).
- إدارة العلاقة مع العملاء CRM (customer relationship management).
- إدارة شبكة الإمداد داخليا ISCM (internal supply chain management).

المبحث الثاني: عموميات حول النقل

المطلب الأول: بين مفهوم النقل ووسائل النقل

1. مفهوم النقل:

يعتبر قطاع النقل من قطاعات الناهضة بالاقتصاد، فهو يمثل عصب الحياة لاقتصاد أي دولة كانت، فقد اختلفت تعاريفه من قبل أصحاب الاختصاص وتنوعت، ففي هذا السياق سنعرض جملة من التعريفات:

النقل هو الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، فهو يساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، هذا وعرفه كيبلينج " Kepling " بأنه الحضارة "Transport is civilization".¹

حسب لروبنسون وبامفورد Robinson & Bamford "يتعلق النقل بحركة الأشخاص والسلع الغرض معين"، وبلغت الاقتصاد لهذا المفهوم فان الطلب على النقل مشتق من الطلب على تسهيل حركة نقل الأشخاص والبضائع، ويكون النقل مفيداً طالما أنه يوفر خدمة ويشير رجال الاقتصاد إلى أنه عامل من عوامل الإنتاج، يركز هذا التعريف على العلاقة بين النقل والاقتصاد ولكنه تعريف غير شامل لأنه أغفل باقي أنماط الحركة مثل رؤوس الأموال، الأفكار والمخترعات".²

يعرفه الاقتصادي Thomson على "الأغلب خدمة وسيطية وسيلة لتحقيق هدف دون أن يكون هدف بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواء للأشخاص أو البضائع".³

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص10.

² سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية للطباعة والنشر، مصر، ص14.

³ Jacques Pons, transports et logistiaue –maillon determinants de supplychain.op.cit, année 2005, p5.

عرف القانون الجزائري النقل في نص المادة 16 من القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988

بما يلي: "يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها".¹

ومن خلال ما سبق من تعاريف النقل نتوصل إلى أنه كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان

بواسطة تحويل السلع والأشخاص من مكان لآخر باستخدام وسائل نقل مختلفة.

وعليه فنظام النقل ما هو إلا مجموعة من المؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفير وتوزيع م جالات

الوصول لمناطق مختلفة، وكذا نقل البضائع والركاب.

2. أهمية النقل:

تتجلى أهمية نشاط النقل في النقاط التالية:

- يقدم نشاط النقل خدمات هامة وأساسية للمجتمع ككل، مما يساهم في تقدم وتطور المجتمعات وذلك من خلاله مساهمته في تقديم العديد من الخدمات الهامة.
- تحقيق اقتصاديات الحجم الكبير في مجال الإنتاج هذا الأخير فانتشار وزيادة مساحة الأسواق يزيد من حصة المنشآت، مما يمنحها فرصة الإنتاج حجم كبير، الذي يؤدي بدوره إلى انخفاض التكلفة وبالتالي انخفاض أسعار هذه المنتجات لتحقيق درجة من الرفاهية للمجتمع.
- إمكانية الحصول على بعض السلع المنتجة خارج البلاد فتوفر وسائل النقل المتقدمة والأمنة والمعدة بالإمكانات لنقل مختلف المنتجات يزيد من إمكانية توفير بعض السلع ا تنتج على المستوى المحلي مما يعني زيادة الإشباع لدى أفراد المجتمع.

¹ المادة 16 من القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988.

- يعتبر النقل من أهم العناصر المساهمة في نجاح العملية الإنتاجية، حيث يساهم في تكوين المنفعة المكانية للسلع قيد الإنتاج، وذلك بنقلها عبر وسائله المختلفة، من أماكن الإنتاج والتخزين، إلى أماكن التصريف واستهلاك.
- يساهم نشاط النقل في بروز ظاهرة تخصص العمل على المستوى المحلي والإقليمي، وذلك بما تتميز به كل منطقة من خصائص وإمكانيات تجعلها رائدة في خلق الميزة النسبية، وتحقيق الاستخدام الأمثل لعناصر الإنتاج المختلفة.
- كما يلعب قطاع النقل دورا هاما في تنشيط قطاعات اقتصادية أخرى كالسياحية، وتنمية المناطق الداخلية للبلاد، وتطوير المدن الحالية وتفعيل المدن المستقبلية.

المطلب الثاني: أنواع وسائل النقل

لوسائل النقل أشكال وأنواع مختلفة تتيح للناقل إمكانية اختيار الوسيلة المناسبة له من حيث التكلفة والسرعة، حيث تصنف وسائل النقل حسب الوسائل المستعملة وهي:

■ النقل البري:

يشتمل النقل البري على وسيلتين تتمثل في السكك الحديدية (قطارات) والنقل عن طريق السيارات (أو الشاحنات) وفي حين توجد فروق كبيرة ما بين وسائل النقل البري ووسائل النقل الأخرى سواء من حيث التكلفة أو من حيث كفاءة مستوى الخدمة المقدمة بحد أن وسائل النقل البري تتشابه من حيث خطوط السير كما تتقاربن أيضا من حيث التكلفة.¹

■ السكك الحديدية:

لقد أحدثت السكك الحديدية ثورة في الأحوال الجغرافية على كوكب الأرض، حيث أكسبت الإنسان القدرة على كسب الوقت وإمكانية وصوله إلى أي مكان واختزال المسافات²، هذا وتكمن الميزة الأساسية لاستخدام السكك الحديدية لأغراض الشحن ونقل البضائع وفي مقدرتها على نقل كميات كبيرة لمسافات طويلة وبتكلفة منخفضة نسبيا بالإضافة إلى التوقف في محطات مختلفة نسبيا بما يساعد الناقل والمنقول إليه من تحقيق مرونة في عملية الاستلام والتسليم.³

¹ نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجيستيات، دارالجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص151.

² عبد علي الخفاف، جغرافية النقل واتصالات والتجارة، ط1، دار الفكر للطباعة والنشر، عمان، 2000، ص58.

³ ثابت عبد الرحمان إدريس، المرجع السابق، ص257.

■ الشاحنات (أو المقطورات):

تمثل الشاحنات جميع أنواع السيارات الشحن الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ولقد شهدت العقود الأخيرة تنافس شديد بينها وبين وسائل النقل الأخرى وخاصة السكك الحديدية لاسيما في الأقطار الصناعية وقد انعكس هذا التنافس في الأقطار الأخرى حتى انتشر استعمالها ويعود ذلك لحملة من الأسباب الفنية والاقتصادية.¹

■ النقل الجوي:

تعتبر هذه الوسيلة من وسائل النقل الحديثة وبصفة عامة لا تزيد نسبة ما يتم شحنه عن طريقها 1% من مجموع السلع وتشابه هذه الوسيلة مع وسيلتي النقل المالي والشاحنات بارتفاع تكاليفها المتغيرة والانخفاض النسبي لتكاليفها الثابتة وذلك لأن العرف الجوية تستخدم مجالا كما لا يلزم استخدامها أي اتفاق استثماري كما هو معلوم في حالة شق الطرق إضافة إلى تكاليف تشييد المطارات تستخدم فيها الأموال العامة للدولة ، فقد قدمت خدمة النقل الجوي كخدمة إضافية للخدمة الأساسية لنقل المسافرين والتي تقدمها شركة الطيران عندما أدركت هذه الشركات وجود حيز كبير غير مستغل عند قيامها برحلاتها العادية مما جعلها تفكر في استغلال هذه الطاقة وتحقيق عائد مغري من ورائها.²

فقد تعود أسباب ارتفاع أجور (تكاليف) النقل الجوي لعوامل اقتصادية وفنية أهمها:³

¹ ثابت عبد الرحمان إدريس، المرجع السابق، ص260.

² جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس، إدارة الشراء والإمداد، دار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص289.

³ عبد العلي الخفاف، المرجع السابق، ص58.

- استهلاك الطائرات لكميات كبيرة من الوقود ومن الأنواع العالية الأسعار وارتفاع تكاليف الصيانة الدورية للأجهزة وكذلك تكاليف احتياجات الأمان الواجب توفيرها في الطائرة.
- سعر الطائرات: فهو سعر عال جدا يفعل التكاليف العالية لصناعتها، كما أن صناعتها ما زالت به شركات محدودة ودول محدودة.

■ النقل المائي:

في هذا نوع من وسائل النقل يمكننا أن نميز بين نوعين وهما:

1. النقل النهري:

يعتبر من أهم وسائل النقل المستخدمة في حالة السلع ذات الحجم الكبير مثل الفحم و الحديد الصلب والاسمنت... وتتميز هذه السلع با انخفاض قيمتها (مقارنة بحجمها) كما أنها لا تتعرض لعوامل التلف، بالتالي تكون تكاليف تخزينها منخفضة مما يمكن من التضحية بعنصر الزمن في مقابل الاستفادة من معدل التكلفة المنخفض.¹

2. النقل البحري:

يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو والنقل النهري ورغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالطائرات وذلك بالنسبة لنقل السلع والبضائع التي تحتاج إلى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن فقد تزايدت أهميتها مع تطور الاقتصاد العالمي سواء في ميدان الإنتاج الصناعي أو الزراعي وللنقل البحري أهمية من جهتين الاقتصادية والتجارية.²

¹ نهال فريد مصطفى، جلال العبد، المرجع السابق، ص152.

² كمال حمدي، عقد الشحن وتفريغ في النقل البحري، ط 2، شركة جلال للطباعة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص05.

وينبثق من النقل البحري وسيلتين أساسيتين وهما:

- النقل المالي الداخلي أو النقل بواسطة المراكب:

وتعتبر هذه الوسيلة هي الأفضل في نقل السلع كبيرة الحجم ومنخفضة القيمة مثل الحديد ومواد البناء والحبوب الخ ويتم اعتمادها داخليا

- الناقلات البحرية:

وهي مفن كبيرة التي تطوف بالبحار والمحيطات وتستخدم في نقل البضائع بين دولة وأخرى وعادة ما تكون تكلفة النقل بواسطتها أعلى من تكلفة النقل بالمراكب وذلك بالنسبة للطي ميل وتختص هذه الناقلات في نقل المعادن أو الخاصات المعدنية، الغازات السائلة، المواد الكيماوية... إضافة إلى مختلف البضائع الأخرى التي تمثل في صادرات الدول وتستخدم في هذه الأخيرة حاويات التي النشر استخدامها منذ الخمسينات والتي هي عبارة عن صناديق كبيرة الحجم مصنوعة عادة من الحديد أو الفولاذ الصلب وهي ذات مقاييس عالمية محددة من طرف المنظمة العالمية للتوحيد القياسي لتسهيل عملية التفرغ والشحن وتبرز أهمية استخدام هذه الناقلات للحاويات فيما يلي:

- تعمل على تسهيل نقل مختلف البضائع على نطاق عالمي وبالتالي تؤدي إلى تقليل عملية الشحن وتفرغ البضائع بوسائل متعددة وهذه الطريقة تؤدي إلى تخفيض تكاليف النقل كما لا تحتاج الكثير من البضائع إلى التغليف لأن الحاويات نفسها عبارة عن غلاف حافظ على البضاعة.
- إن تفرغ الحاويات من السمن هو أسهل وأسرع من تفرغ البضائع الاعتيادية مما يؤدي إلى قلة انتظار السفن الناقله لها قرب الموانئ.¹

¹ عبد العالي الخفاف، المرجع السابق، ص 187.

■ خطوط الأنابيب :

على الرغم من اختلال هذه الوسيلة المكانية الثانية بعد السكك الحديدية من حيث عدد الأطنان التي يتم نقلها فإن الكثير من الناس لا يعملون حتى بوجودها والمعروف تاريخيا إن الإنسان استخدم الأنابيب بوساطة لنقل المياه من مكان آخر منذ زمن بعيد ولكن استخدام الأنابيب ووساطة للنقل لم يعرف على صعيد التجاري ولم تردد أهميته إلى بعد اكتشاف النفط والبدء باستغلال على نطاق تجاري واسع حيث أن زيادة الطلب عليه في السوق العالمية دفع بالتفكير ينقله وإيصاله بمختلف الوسائل.¹

¹ عبد العالي الخفاف، المرجع السابق، ص 213.

المطلب الثالث: معايير اختيار وسائل النقل

يشير نشاط النقل إلى كل الطرق والوسائل التي يمكن بواسطتها نقل مستلزمات الإنتاج والمنتج النهائي لذلك تعتمد وسائل النقل على مجموعة من المعايير الرئيسية والتي تتمثل في:¹

■ **التكلفة (Cost):**

على المكلف بنظام الإمداد أن يقرر ما إذا كانت الخدمات المصاحبة لاستخدام أي وسيلة ما تبرر الزيادة في التكلفة المتعلقة بها قياساً على الوسائل الأخرى وبافتراض تشابه الخدمات المقدمة، فإن عامل التكلفة يصبح أهم المعايير المستخدمة في المفاضلة بين بدائل النقل، ومن الجدير بالذكر أنه لا يجب اختيار فقط الوسيلة التي تحقق وفرة في التكاليف، بل يجب على المنظمة دراسة الوسائل البديلة من جهة تأثيرها على تكاليف وظيفة الإمداد الأخرى.²

ويشمل صافي التكلفة الأساس المقارنة بين البدائل المختلفة للنقل من حيث التكلفة وفي دراسة أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية في أوائل الثمانينات تبين أن النقل الجوي هو أكثر الوسائل تكلفة في حين أن النقل النهري هو أقل تكلفة كما ظهر أن انتقل الثقل تبغ تكلفته ضعف تكلفة النقل بالسكك الحديدية كما أن التكلفة بالسكك الحديدية تبلغ أربع إلى خمس أضعاف النقل النهري أو النقل بالأنايب وهذه المؤشرات يمكن أن تصلح كأساس لتقييم التكاليف النسبة لكل وسيلة ضد الوسائل المتاحة.

¹ ثابت عبد الرحمان إدريس، المرجع السابق، ص 266.

² جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس، المرجع السابق، ص 292.

■ السرعة أو الوقت (Time):

يؤثر الوقت على مقدرة المسؤول على وظائف الإمداد على تقديم الخدمة الفعالة للعملاء، حيث يمثل الوقت المستغرق في نقل البضاعة من محطة الشحن إلى المخرن أو الأسواق (العملاء) أحد المعايير المستخدمة في المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة ومن الملاحظ أن هناك علاقة طردية بين طبيعة الوسيلة من حيث السرعة ومعدل الأجر الذي تتقاضاه نظير أداء الخدمة. وتختلف وسائل النقل من حيث قدرتها على تحقيق الترابط والاتصال المباشر ما بين نقط النقل، لذلك فالأغراض المقارنة واتخاذ القرار أفضل تتم مقارنة الفترة اللازمة (الوقت) من الباب حتى لو كان أمر متعلق باستخدام أكثر من وسيلة نقل في نفس الوقت.

■ القدرة على تغطية السوق (Accessibility):

ويقصد بها مقدرة وسيلة النقل على تحريك السلع إلى مناطق محددة بذاتها مثل المخازن والأسواق، وعليه فإن عدم وجود البحر أو السكك الحديدية في مناطق معينة يعني صعوبة خدمة تلك المناطق من خلال تلك الوسائل وهو ما يعني استبعادها كبديل لخدمة هذه المناطق.

■ القدرات أو التسهيلات (Capability):

إن وصول البضاعة بنفس الظروف التي شحنت بها يعكس مستوى أمان وسيلة النقل على رغم أن البضاعة المنقولة قد يتم التأمين عليها من جميع المخاطر كالتلف، السرقة... فإن حدوث هذه المخاطر قد يؤثر على العلاقة مع العملاء.

■ الأمان:

ويعني مدى قدرة وسيلة النقل على توفير الإمكانات والظروف المناسبة لنقل نوعيات معينة من السلع فهناك بعض المنتجات التي تحتاج إلى درجة حرارة أو برودة مثل المواد السائلة والغازات، فإذا لم تستطع وسيلة النقل من توفير هذه المتطلبات فإنها لا تعتبر مناسبة للعرض من عملية النقل. استنادا لما سبق ذكره من معايير اختيار وسائل النقل في عملية الإمداد، نضيف عوامل أخرى يمكن الاستناد عليها في عملية الاختيار وهي على نحو التالي:

- الخصائص اللوجستية السلع المنقولة ومدى مرونة الطلب عليها.
- طبيعة المنافسة السائدة.
- قيمة السلعة والخدمات التي يتوقع أن يحصل عليها العميل.

المطلب الرابع: عوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل

باختيار وسيلة النقل المناسبة توجد عوامل مؤثرة في ذلك وبالتالي هذا ما سنعرضه في الجدول الموالي الذي يلخص أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل.

الجدول رقم(01): "العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل"

عوامل متعلقة بالمنظمة	عوامل متعلقة بوسيلة النقل	عوامل متعلقة بالسلع المنقولة
حجم المنظم وأهدافها	التكلفة	وزن السلع
إستراتيجية التسويق بالمنظمة	السرعة (الوقت اللازم للنقل)	أحجام السلع
الهيكل الإداري للمنظمة	مدى الاعتماد على الوسيلة	مدى انتظام الشحنات
طبيعة المنافسة السائدة	المدى الجغرافي الذي تغطيه الوسيلة	قابلية البضائع للتلف من عدمه
	مدى الرقابة على السلع أثناء مرحلة النقل	نوعية التغليف
	الدقة في تحرير مستندات النقل	

المصدر: المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات ، المرجع السابق، ص 68.

وعلى العموم فإن أيا كانت المعايير التي يتم على أساسها اختبار وسيلة النقل، فإن المنظمة يجب أن تبقي سياستها في هذا المجال على أساس الموازنة بين هذه العوامل خاصة التكلفة والسرعة والأمان، ومن المهم الإشارة في هذا المجال إلى أن تحقيق مثل هذا التوازن إنما يتم في ضوء النظر إلى النقل على أنه مجرد

عنصر من عدة عناصر يشتمل عليها نظام الإمداد وإن الجهود الإجمالية لوظيفة الإمداد قد تفشل إذا تميزت خدمات النقل بالعشوائية و عدم الانتظام.¹

¹ نهال فريد مصطفى، جلال العبد، المرجع السابق، ص 35.

الفصل الثاني:

التنمية الاقتصادية

بين الإمداد والنقل

الدولي

المبحث الأول: مفهوم التنمية الاقتصادية

المطلب الأول: تعريف التنمية والتنمية الاقتصادية

1. التنمية: Development

التنمية هي ارتقاء المجتمع والانتقال به من الوضع الثابت إلى وضع أعلى وأفضل، وهي عملية تطور إلى الأمام وتحسين مستمر شامل أو جزئي، أيضا التنمية هي عملية اقتصادية واجتماعية وثقافية وسياسية وإدارية وليست محض إنجازات اقتصادية فقط، وهي شئ ضروري وهام لكل مجتمع إنساني، وعلى رأسها تحقيق مستوى معيشة أو حياة أفضل.¹

تعرف بأنها عملية تعبئة وتنظيم جهود أفراد المجتمع وجماعته، وتوجيهها للعمل المشترك مع الهيئات الحكومية بأساليب ديمقراطية لحل مشاكل المجتمع، ورفع مستوى أبنائه اجتماعيا واقتصاديا وصحيا وثقافيا، ومقابلة احتياجاتهم بالانتفاع الكامل لكافة الموارد الطبيعية والبشرية والفنية والمالية المتاحة.²

كما تعرف أيضا على أنها عملية حضارية متكاملة تعني بدفع كفاءة القوى المنتجة بما يتمي الثروة القومية ويولد الفائض الاقتصادي اللازم للتوسع المطرد في الاستثمار، كما تعني التنمية بتوفير الخدمات الأساسية للأفراد المنتجين لتوفر لهم الشروط الموضوعية للوصول إلى مستوى التطوير التكنولوجي المطلوب.³

¹ مدحت أبو نصر، ياسين مدحت محمد، تنمية المستدامة، مفهومها-أبعادها- مؤشرات، ط 1، مجموعة العربية للتدريب والنشر، القاهرة، مصر، 2017، ص 65.

² بدران أحمد جابر، التنمية الاقتصادية وتنمية المستدامة، ط 1، مركز الدراسات الفقهية والاقتصادية، مصر، 2014، ص 07.

³ مدحت أبو نصر، ياسين مدحت محمد، المرجع السابق، ص 68.

يعرف محمد الكردي التنمية بما يلي: التنمية هدف عام وشامل لعملية ديناميكية تحدث في المجتمع وتتجلى مظاهرها في تلك السلسلة من التغيرات البنائية والوظيفية التي تصيب مكونات المجتمع، وتتعمد هذه العملية على التحكم في حجم ونوعية الموارد المادية والبشرية المتاحة، للوصول إلى أقصى استغلال ممكن، وفي أقصر وقت مستطاع، وذلك بهدف تحقيق الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية المنشودة للغالبية العظمى من أفراد المجتمع.¹

وبالتالي يمكننا لقول من خال ما تم تقديمه من تعريفات حول التنمية نستنتج بأنها عملية ذات بعد اقتصادي واجتماعي تهدف إلى التحقيق العدالة الاجتماعية وصولاً إلى تحقيق الرفاهية الاقتصادية من خلال استغلال العقلاني للموارد الطبيعية والمالية المتاحة وفق متطلبات التنمية البشرية.

2. التنمية الاقتصادية: Economic Development

يعرف د. علي أحمد عتيقة (دبلوماسي سابق بالأمم المتحدة) التنمية الاقتصادية بأنها: "عملية إنسانية تتكون من تفاعل عناصر الإنتاج المتعارف عليها] الأرض، العمل، ورأس المال والإدارة بناء على قرارات استثمارية تهدف إلى زيادة حقيقية في إنتاج الاقتصاد الوطني من مختلف السلع والخدمات اللازمة للاستهلاك المحلي والتصدير والتوفير الفردي والقومي، كما أنها تشمل أيضا عوامل رئيسية غير اقتصادية مثل قيم الاجتماعية والعقيدة الدينية والنظم والمؤسسات السياسية القائمة، ومدى قابليتها لتسهيل أو إعاقة التنمية العملية في كل مجتمع على حدة، ومن خلال فترات زمنية محددة، كما تتصل العملية بعوامل اقتصادية وسياسية دولية تؤثر في تحركاتها واتجاهاتها على الصعيد القطري والإقليمي".²

¹ صالح محمد، تأثير البنية السكانية وتنمية الاقتصادية على تطور الشغل في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة وهران2، الجزائر، 2015-2016، ص ص 29،30.

² صالح محمد، المرجع السابق، ص 31.

كما تعرف التنمية الاقتصادية على أنها عملية حضارية شاملة ترتبط بخلق أوضاع جديدة ومتطورة، كما أنها تعتمد بدرجة كبيرة على جدية صانعي القرارات الاقتصادية والسياسية في الدولة والتزامهم بتحقيق التغير من الواقع المتخلف إلى واقع متقدم في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وإيمانهم بأن التنمية تتم بالإنسان ومن أجل الإنسان.¹

هي فرع من فروع علم الاقتصاد الذي يركز على تحسين الظروف المادية والاقتصادية والاجتماعية للدول وتأخذ التنمية الاقتصادية بعين الاعتبار عوامل مختلفة تؤثر على هذا التحسين وجودته، مثل عوامل الصحة والتعليم وظروف العمل والسياسات المحلية والدولية وظروف الأسواق، وتهتم التنمية الاقتصادية أيضًا بعوامل الاقتصاد الكلي والجزئي وهياكل الاقتصاد للدول النامية والنمو الاقتصادي المحلي والدولي، فالتنمية الاقتصادية تعد تغييرات هيكلية أو جذرية في أبعاد المجتمع الاقتصادية، كما تسعى لتحويل الدول النامية أو الناشئة إلى دول أكثر ازدهارًا، وقد تكون التنمية الاقتصادية سببًا لتحسن عوامل الصحة والتعليم ومعدلات معرفة القراءة والكتابة وانخفاض مستويات الفقر.

وعليه نتوصل بالقول إلى أن التنمية الاقتصادية هي عبارة عن عملية تستخدم فيها الدولة الموارد المتاحة لتحقيق معدل سريع للتوسع الاقتصادي، يؤدي بالضرورة إلى زيادة مطردة في دخلها القومي، لكن لن يحدث هذا إلا إذا تم التغلب على المعوقات الاقتصادية وتوفير رأس المال والخبرة الفنية والتكنولوجية.

المطلب الثاني: أهمية التنمية الاقتصادية

¹ بدران أحمد جابر، المرجع السابق، ص 15.

تعد التنمية الاقتصادية من أهم العناصر التي تؤدي إلى تطوّر المجتمعات والاقتصاد، نظرًا لأنّها سبب رئيس لخلق الوظائف وتسهيل نوعية الحياة، ولذلك تبرز أهمية التنمية الاقتصادية في ما يأتي:¹

▪ خلق فرص العمل Job creation :

ترافق التنمية الاقتصادية في الدولة خلق فرص عمل جديدة، والتي تساهم في خفض معدلات البطالة، ورفع أجور العاملين أيضًا وتحسين دخولهم.

▪ التنوع في الصناعة Industry diversification :

يعمل جزء أساسي من التنمية الاقتصادية على تنوع الاقتصاد، وذلك بهدف تنوع الصناعات في الدولة والتقليل من خطورة التركيز على صناعة واحدة، فتحاول الدول تنوع الصناعات مثل الصناعة في التقنيات المبتكرة والوسائط الرقمية وعلوم الحياة والرعاية الصحية والطيران والفضاء والدفاع والتصنيع المتقدم وخدمات الأعمال.

▪ الاحتفاظ بالأعمال التجارية والتوسع فيها Business retention and expansion :

تهتم التنمية الاقتصادية في الأعمال والشركات المحلية وتسعى للحفاظ عليها وتوسيعها، وذلك لأهمية هذه الشركات في خلق الوظائف وتحريك عجلة الاقتصاد.

▪ تحصين الاقتصاد Economy fortification :

تساعد التنمية الاقتصادية على حماية الاقتصاد المحلي من الانكماش الاقتصادي من خلال جذب وتوسيع المستثمرين المحليين والأجانب.

▪ زيادة الإيرادات الضريبية Increased tax revenue :

¹ من الموقع الإلكتروني "رواد: Rouwwad.com"، نشر بتاريخ: 12 ديسمبر 2021.

بسبب توسع عمل الشركات وإنشاء شركات جديدة أخرى، سيزداد مقدار الإيرادات الضريبية المحصلة من هذه الشركات، وهذا الإيراد الضريبي غالبًا ما سيستخدم للمشاريع المجتمعية والبنية التحتية.

■ تحسين نوعية الحياة Quproved quality of life :

وذلك من خلال تحسين البنية التحتية وتوفير المزيد من الوظائف مما سيعمل على تحسين الاقتصاد ورفع مستوى المعيشة في الدولة.

المطلب الثالث: قياس تنمية الاقتصادية

لقياس التنمية الاقتصادية لا بد أن نشير إلى مؤشرات التالية:¹

■ مؤشرات الناتج والدخل:

تعتمد مؤشرات الناتج والدخل على قياس التنمية من خلال نصيب الفرد من الناتج أو الدخل الحقيقي الإجمالي، وهو ما يعبر عنه بمعدل الدخل الفردي الحقيقي، وقد استعمله البنك الدولي لمقارنة الظواهر التنموية عالمياً وميز فيه بين ثلاث مجموعات من الدول: ذات الدخل الفردي الضعيف، ذات الدخل الفردي المتوسط وتضم مجموعتين من:

■ مؤشرات الهيكلية:

يرى بعض الاقتصاديين ومنهم كولين كلارك أن التنمية تقاس بنسبة مساهمة القطاعات الاقتصادية في الدخل القومي وكلما زادت الأهمية النسبية للقطاع الصناعي في الناتج وتناقصت الأهمية النسبية للقطاع الزراعي كلما دل ذلك على أن الدولة تقطع أشواطاً متقدمة في التنمية، من بين المؤشرات الهيكلية نجد:

1. مؤشرات التصنيع: وأهمها:

- الوزن النسبي للناتج الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي.
- الوزن النسبي للصادرات الصناعية إلى إجمالي الصادرات السلعية.
- نسبة العاملين في القطاع الصناعي إلى إجمالي القوة العاملة.
- نسبة صادرات المنتجات ذات التقنية العالية من إجمالي الصادرات السلعية.

¹ عبد اللطيف مصطفى، عبد الرحمان سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، ط 1، مكتبة حسن العصرية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ص ص 44-48، بتصرف.

2. مؤشرات الإنتاجية:

- مؤشرات الإنتاجية الكلية لعناصر الإنتاج: الذي يقيس نسبة المخرجات إلى المدخلات (عناصر الإنتاج).
- مؤشرات تكلفة وحدة العمل: ويعبر عنه بمؤشر الكثافة النسبية لعنصر العمل، وهو يساوي إجمالي الأجور موزعة في الصناعة مقسوماً على قيمة المضافة الصافية الموزعة في الصناعة.

■ مؤشرات التبعية الاقتصادية:

تتعدد المؤشرات التي تقيس التبعية الاقتصادية، وهي كالتالي:

1. مؤشرات التبعية التجارية:

- مؤشر درجة الانكشاف الاقتصادي $\frac{\text{الصادرات} / \text{الواردات}}{\text{الناتج الإجمالي}}$
- مؤشر التركيز السلعي $\frac{\text{الصادرات السلعتين الرئيسيتين}}{\text{مجموع الصادرات}}$
- مؤشر التركيز الجغرافي للصادرات $\frac{\text{الصادرات لأهم دولتين}}{\text{مجموع الصادرات}}$

2. مؤشر التبادل التجاري:

$$100 \frac{\text{الرقم القياسي لكمية الصادرات}}{\text{الرقم القياسي لكمية الواردات}} \text{ معدل التبادل الإجمالي}$$

$$100 \frac{\text{الرقم القياسي لأسعار الصادرات}}{\text{الرقم القياسي لأسعار الواردات}} \text{ معدل التبادل الصافي}$$

3. مؤشر التبعية المالية:

$$100 \frac{\text{أقساط الديون/ الفوائد}}{\text{قيمة الصادرات}} \text{ عبء خدمة الدين الخارجي}$$

المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التنمية الاقتصادية

هنالك نوعان رئيسان من العوامل التي تؤثر على التنمية الاقتصادية في الدولة، وهي العوامل الاقتصادية " Economic Factors "، وكذا العوامل غير الاقتصادية " Non-Economic Factors " نوضحها في ما يأتي:¹

1.العوامل الاقتصادية Economic Factors :

تتعدد العوامل الاقتصادية التي تؤثر على التنمية الاقتصادية، وفي الآتي بيانها:

■ تكوين رأس المال Capital Formation :

يبرز دور رأس المال في التنمية الاقتصادية في رفع مستوى الإنتاج، وتوسعى الدول التي تهدف لتحقيق التنمية وتسريع وتيرة النمو إلى زيادة رأس المال من خلال الادّخار من دخلها بهدف رفع مستوى الاستثمار، وذلك لأن الاعتماد على المساعدات الخارجية بصورة كبيرة يحمل نوعاً من المخاطرة التي ترغب الدول بتجنبه وبذلك فإنّ رأس المال هو العقبة الوحيدة أمام النمو ولن تنجح الخطط التنموية دون وجود إمدادات كافية لرأس المال.

■ الموارد الطبيعية Natural Resources :

يعد العامل الرئيس الذي يؤثر على التنمية الاقتصادية هو الموارد الطبيعية، ومن هذه الموارد الطبيعية مساحة الأرض ونوعية التربة وثروة الغابات ونظام الأنهار والموارد المعدنية والنفطية والمناخ الجيد وغيرها.

¹ من موقع "رواد" الإلكتروني، المرجع السابق.

▪ فائض الزراعة القابل للتسويق Marketable Surplus of Agriculture :

إنَّ زيادة الإنتاج الزراعيّ المصحوب بارتفاع في الإنتاجية يعد أمرًا مهمًا للتنمية الاقتصادية، ولكنَّ الأهم من ذلك هو أن يكون الفائض في الإنتاج القابل للتسويق للزراعة متزايدًا، ويشير مصطلح "الفائض القابل للتسويق" إلى فائض الإنتاج في القطاع الزراعيّ بالإضافة إلى ما هو مطلوب للسماح لسكان الريف والمزارعين بالعيش، كما تنبع أهمية الفائض القابل للتسويق في الاقتصاد النامي من حقيقة أنَّ سكان الصناعة الحضرية يعيشون عليه ومع تطوّر الاقتصاد فإنَّ نسبة سكان الحضر تزداد مما يعمل على ازدياد الطلب على الزراعة للحبوب الغذائية، لهذا فيجب تلبية هذه المطالب بشكل مناسب، وإلا فإنَّ ندرة الغذاء في المناطق الحضرية سوف توقف التنمية والتطوّر.

▪ شروط التجارة الخارجية Conditions in Foreign Trade :

أثبتت التجارة الخارجية أنَّها مفيدة للدول التي تمكنت من إنشاء صناعات في فترة قصيرة نسبيًا، وذلك لأنَّ هذه الدول ستستولي عاجلاً أم آجلاً على الأسواق الدولية لمنتجاتها الصناعية، لذلك يجب ألا تحاول الدول النامية الاكتفاء بالاعتماد على نفسها في المعدات الرأسمالية والمنتجات الصناعية ويجب عليها المحاولة في دفع تنمية صناعاتها إلى مستوى عالٍ مع مرور الوقت، حتى تحل السلع المصنعة لديها محل المنتجات والمواد الأولية باعتبارها الصادرات الرئيسة للدولة.

▪ النظام الاقتصادي Economic System :

يحدد النظام الاقتصادي والإطار التاريخي للدولة آفاق التنمية فيها إلى حد كبير، ويترتب على الدول اليوم إيجاد نظام اقتصادي فيها يضعها على طريقها الخاص للتنمية الاقتصادية، وبسبب أنَّ العديد من الدول لا تستطيع جمع الموارد اللازمة للتنمية الاقتصادية سواءً من خلال الاستغلال الاستعماري أو عن

طريق التجارة الخارجية؛ فإنَّ الحلَّ الأمثل لتحقيق التنمية الاقتصادية تحت الأنظمة الاقتصادية يكمن في خيارين وهما:

- أن تتبع الدول المسار التطوريَّ الرأسماليَّ الذي يتطلب نظام سوق فعّال مدعومًا بصورة عقلانية ورشيده من الدولة.
- العمل بشكل فعّال على التخطيط الاقتصاديَّ ووضع خطة اقتصادية تتناسب مع وضع الدولة وظروفها بحيث لا تتغير بتغير المسؤولين فيها، بل تنفذ كاملة دون أن ترتبط بالأشخاص، وذلك لأنَّ أغلب الخطط الاقتصادية خطط طويلة الأجل تحتاج للوقت حتى تتضح معالم نتائجها.

2. العوامل غير الاقتصادية Non-Economic Factors :

تتعدد العوامل غير الاقتصادية التي تؤثر على التنمية الاقتصادية، ونبينها في الآتي:

- الرغبة في التطوير Desire to Develop.
- الفساد Corruption.
- توفير الحرية السياسيّة Political Freedom.
- المعرفة الفنية والتعليم العام Technical Know-How and General Education.
- الموارد البشريّة Human Resources.

المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية بين الإمداد والنقل الدولي

المطلب الأول: أهمية النقل في التنمية الاقتصادية:

يعد قطاع النقل عصب حياة المؤسسات الاقتصادية، إذ تسعى المؤسسات للعمل بجهد وخلق نشاط منظم، وبالتالي فأى قصور في هذا النشاط سيؤثر سلباً على الخطط التنموية والاقتصادية، ومنه فلقطاع النقل أهمية واضحة لما له من تأثير في زيادة وتيرة التنمية، وهذا الأخير ما سوف نتطرق إليه فيما يأتي:

▪ **أهمية الدولية:** يساهم قطاع النقل المتطور في حركة التقدم وذلك من خلال:¹

- **الإسهام في خلق الظروف المنافسة:**

حيث أنه عندما لا تتوافر وسائل النقل فإن حجم السوق يقتصر على تلك المناطق المحيطة بمراكز الإنتاج وفي مثل هذه الظروف فإن عنصر المنافسة يختفي، إذا يمكن القول بأن توافر قطاع نقل وشحن متقدم يساعد على خلق عنصر المنافسة بين السلع والخدمات المماثلة بالإضافة إلى توفير بعض السلع غير المنتجة محلياً مثل بعض أنواع الفواكه والخضروات والتي يمكن توفيرها على مدار العام.

▪ **تحقيق اقتصاديات الحجم في مجال الإنتاج:**

إن اتساع الأسواق كنتيجة لتوافر وسائل النقل والشحن يساعد المنشآت على الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، بالإضافة إلى ذلك فإن توافر وسائل النقل يساعد على اختيار مراكز الإنتاج التي تساعد المنشأة على التمتع ببعض المزايا الجغرافية.

- **تخفيض تكاليف إنتاج السلع والخدمات:**

¹ نهال فريد مصطفى، جلال العبد، المرجع السابق، ص 146.

تساعد وسائل النقل أيضا على تخفيض تكاليف الإنتاج وبالتالي إعطاء مرونة أكبر في تحديد السعر ويرجع إلى:

- ✓ انتشار خدمات النقل يساعد على خلق ظروف المنافسة.
- ✓ تكاليف النقل هي أحد عناصر التكلفة الكلية للإنتاج فإذا توافرت وسائل النقل والشحن المنخفضة التكاليف استطاعت الوحدات الإنتاجية أن تنخفض في المنتجات التي تستطيع أن تقوم بإنتاجها بأقل تكلفة ممكنة ويمكن أن تقوم بنقلها إلى مناطق جغرافية أخرى.

■ **الأهمية على مستوى المجتمع:** يساهم قطاع النقل في المجتمع ويولي أهميته في ما يلي:¹

- توفير مناصب الشغل:

يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تحمله من تتطلبه من جهد بشري في إنجاح مهامها ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة بل تناول جوانب مختلفة ومتعددة كمساعد السائق وموظفي الإدارة والميكانيكية وعمال الصيانة ومهندسين بمختلف الاختصاصات ومنقذي مشاريع النقل ... الخ. إن توفير يد عاملة كافية للإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل أمر مهم وضروري باعتبار أي زيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات.

- إحداث التغيير الاجتماعي:

يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع، وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما وذلك كلما ارتفعت وتوسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين أقطار أخرى من جهة ثانية ساهم

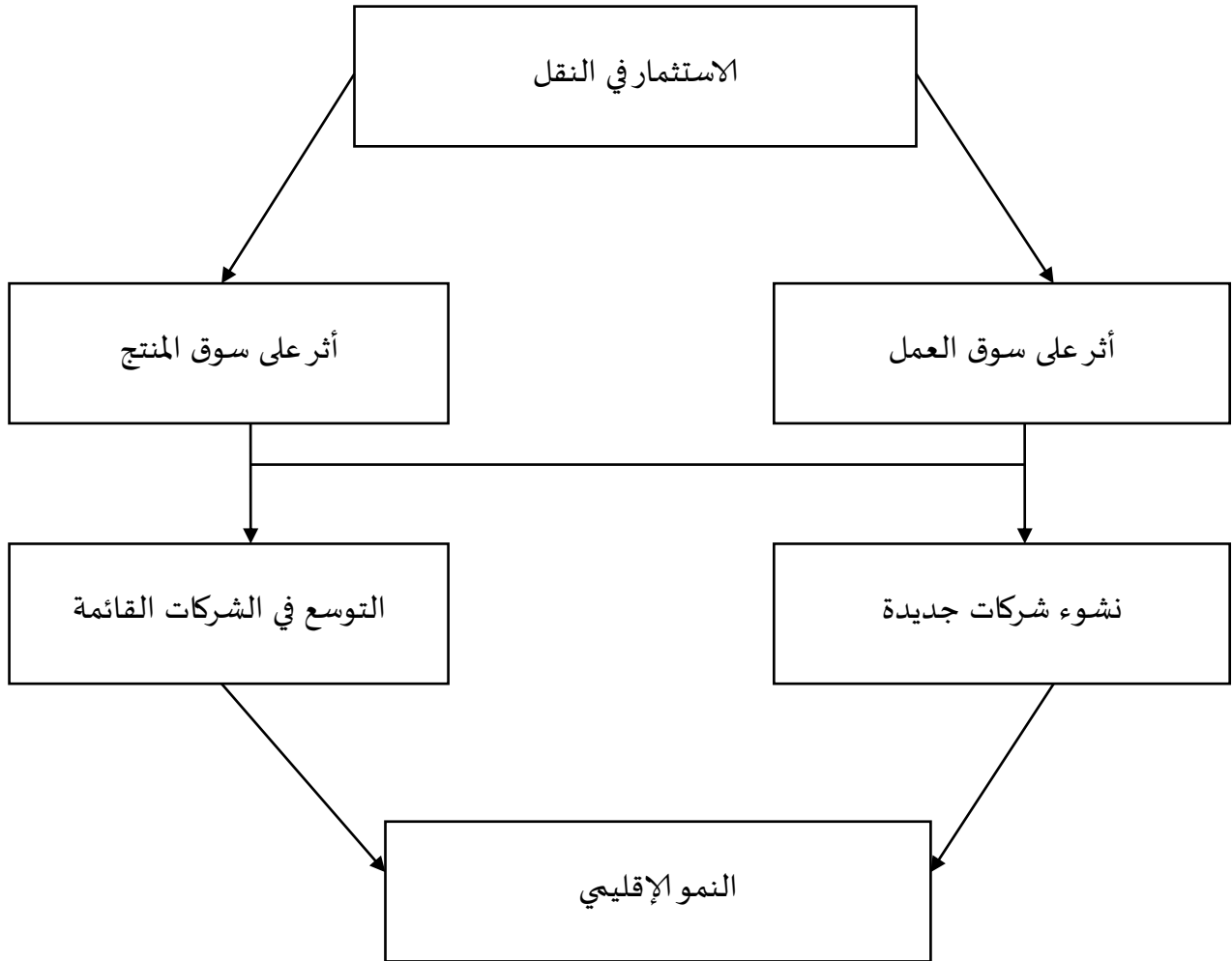
¹ مجلة الاقتصاد والمانجمنت، سياسات الاقتصادية-واقع وأفاق-، منشورات كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة تلمسان، ص 129.

ذلك بشكل فعال في زيادة التطور الاجتماعي، وتجد أيضا أن من أهم آثار النقل في المجتمع قيامه بمبدأ تقسيم العمل الإقليمي أو التخصص، ويمكن التعبير عن مبدأ تقسيم العمل بأنه يمكن تحقيق أكفاء استخدام للأرض، العمالة، رأس المال والإدارة إذا قامت كل منطقة جغرافية بإنتاج السلع التي يمكن إنتاجها أرخص من منطقة أخرى وتنتج كل منطقة السلع التي يكون لها أكبر ميزة تنافسية أو أقل تكاليف إنتاج ثم تبادل السلع المنتجة بهذه الطريقة عن طريق خدمات النقل ذات التكاليف والخصائص التي لا تضيع المكاسب الناتجة عن التخصص الاقتصادي غير أن الضرائب الجمركية على الواردات والقيود المفروضة على الصادرات تحد من تطبيق مبدأ تقسيم العمل.

المطلب الثاني: أثر النقل في التنمية الاقتصادية

ومما سبق يمكن توضيح أثر الاستثمار في النقل على التنمية الاقتصادية في الشكل أدناه:

الشكل رقم (01): الإطار العام لأثار النقل في التنمية الاقتصادية

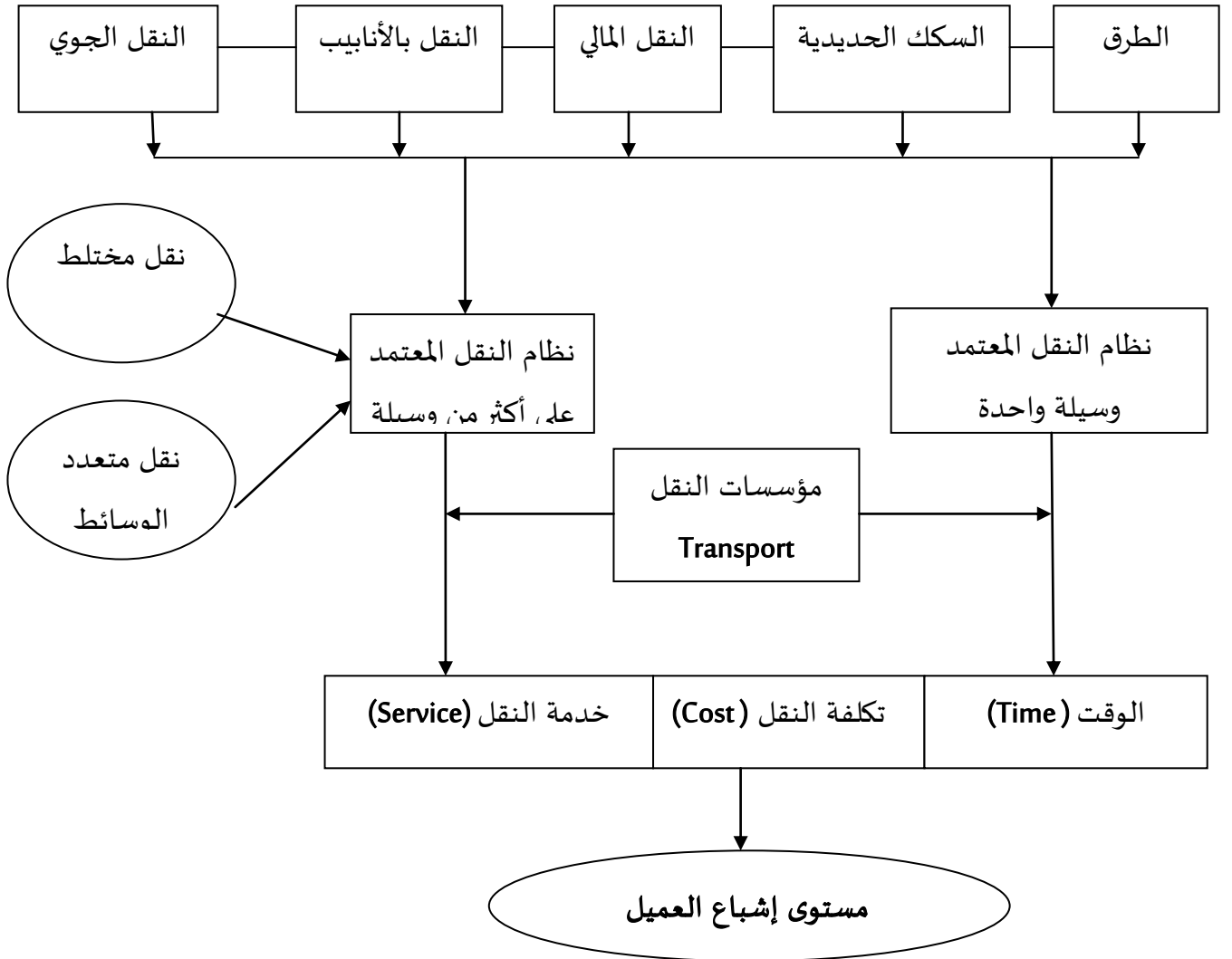


Source: Transport and regional development, Goodbody Economic Consultants in Dublin, Irish National Spatial Strategy (NSS), p 15.

المطلب الثالث: مكونات نظام النقل في شبكة الإمداد

يعتبر النقل الوظيفة الإستراتيجية المحكمة مبنية على قواعد ممنهجة في شبكة الإمداد لما له أهمية بالغة في توفير المواد الأولية والمنتجات العامة، وكذا في التنسيق بين مختلف الوظائف وأنشطة الإمداد الرئيسية التي تقوم بها المؤسسات، وفي الشكل المرفق أسفله نوضح العناصر المكونة لنظام النقل في شبكة الإمداد.

شكل رقم (02): مكونات نظام النقل في شبكة الإمداد



المصدر: المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المرجع السابق، ص 60.

فمن خلال الشكل نلاحظ أن قطاع النقل أي نشاط النقل يحدث تفاعل وانسجام بين المؤسسات التي تعمل ضمن هذا المجال وبين مختلف وسائل النقل المتوفرة ضمن هذا المجال، فتقدم هي الأخرى خصائص وسمات بارزة، كالوقت والتكلفة وكذا الخدمة، رغبة في تحقيق هدف نهائي متمثل في مستوى أوسع من إشباع العملاء والمستهلكين للسلع.

المبحث الثالث: مستندات النقل الدولي

إن عقد النقل الدولي للبضائع يتم إثباته وتجسيده ماديا من خلال وثيقة (مستند النقل)، تعد في الغالب وفق نموذج موحد لكل نمط من وسائل النقل، وهنا نميز بين مستندات نقل يعدها الناقل وأخرى يعدها وكلاء العبور.

المطلب الأول: تعريف سند الشحن وبياناته

1. تعريف سند الشحن:

هو وثيقة أو إيصال، يصدر من الناقل البحري أو وكيله أو ربان السفينة إلى الشاحن أو وكيله، يثبت تسلمه البضائع على ظهر السفينة، واستعداده لنقلها إلى الوجهة المتفق عليها في عقد النقل البحري، ويحرر سند الشحن على الأقل من أربع نسخ تسلّم إلى كل من الناقل البحري (مجهز السفينة)، الشاحن، ربان السفينة، وتبقى النسخة الأصلية مع وكيل السفينة في الميناء الذي أصدر سند الشحن. وعرفت اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا في الفقرة (7) من المادة (1)، سند الشحن بأنه: «وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله، يرتب قبل هذا مع متعهد النقل».¹

وبالتالي إن استعمال سندات الشحن يعتبر ظاهرة حديثة في عمر الزمن، رغم أن النقل البحري للبضائع يعتبر من أقدم أنواع النقل، وذلك لأن صاحب البضاعة في السابق كان يصاحب بضاعته من مكان لآخر، إلا أن تلك الظاهرة اختفت لعدم وجود الوقت الكافي لدى التجار لمصاحبة بضائعهم،

¹ مستندات النقل الدولي، محاضرة، مقياس إمداد ونق، جامعة محمد خيضر، ماستر 2 مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، بسكرة، الجزائر.

واستعيض عن ذلك بأن يسلم الناقل للشاحن إيصالاً يعترف فيه بتسلم البضاعة، وهو ما يسمى بسند الشحن.

2. البيانات التي يتضمنها سند الشحن

يتضمن سند الشحن البيانات التالية:

- اسم كل من شركة النقل البحري والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم؛
- مينائي الشحن والتفريغ؛ - اسم السفينة وجنسيتهما وحمولتها . - الرقم التسلسلي لسند الشحن وعدد النسخ الصادرة منه؛
- صفات البضاعة المشحونة .. عددها ونوعها ، وزنها، حجمها، العلامات المميزة (ماركتها)؛
- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول، أو الجزء المستحق منها؛
- مكان إصدار السند وتاريخه، وعدد النسخ التي حررت منه؛
- حصول النقل على سطح السفينة أو في باطنها، إذا اشترط الشاحن ذلك؛
- التاريخ وتوقيع الناقل البحري أو من ينوب عنه، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقامها.¹

¹ نفس المرجع.

المطلب الثاني: وظائف سند الشحن وأشكاله

1. وظائف سند الشحن:

يؤدي سند الشحن مجموعة من الوظائف يمكننا توضيحها في ما يلي:

- أداة لإثبات عملية شحن البضاعة، ولهذا يعتبر اعترافاً من جانب ربان أو مالك السفينة بتسلم البضاعة على ظهر السفينة، يتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة، حيث أن سند الشحن يتضمن كما ذكرنا سابقاً، طبيعة وعدد الطرود ووزنها وحجمها والعلامات المميزة الموضوع عليها وحالتها الظاهرة.
- دليل لإثبات عقد النقل البحري، فمع أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، فإن القانون يلزم إثباته بالكتابة (أي بالبينة الخطية) وذلك بتحرير وثيقة الشحن.
- دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها، حيث يعتبر حامل سند الشحن بحكم الحائز للبضاعة، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر.

1. قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات:

يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك بين الناقل والشاحن،

وبالنسبة إلى الغير:

- النسبة لأطراف السند وهما الناقل والشاحن: الأصل أن سند الشحن يكون حجة بينهما في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، ولكن هذه الحجية ليست مطلقة، حيث أنها قابلة لإثبات العكس، بالكتابة أو ما يقوم مقامها، مثال ذلك: خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من الأخير (الناقل) على سند شحن نظيف.

■ النسبة للغير (كالمرسل إليه وشركة التأمين): البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير، مع تمسك هذا الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل أو كليهما، وللغير إثبات العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبينة.

والهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير، هو لتدعيم الثقة به، الأمر الذي سيمكن الشاحن من نقله للغير، عند بيع البضاعة إليه دون صعوبات قد يواجهها، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات¹.

2. أشكال سند الشحن:

تنقسم سندات الشحن من حيث طريقة تداولها إلى ما يلي²:

أ - سند الشحن الإسمي:

هو السند الذي يصدر باسم شخص معين، وفي هذه الحالة لا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية اللازمة لإمكان المطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عادة إلا إذا كان الشاحن أو المرسل إليه شخصا واحدا، إلا أنه يجوز انتقاله للغير.

ب - سند الشحن الإذني (لأمر): هو السند الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه)، وهذا يمكن تداوله بطريقة التظهير، فهنا يؤدي وجود لفظ (لأمر أو لإذن) إلى قابلية سند الشحن للتداول عن طريق التظهير، شأنه شأن الكمبيالة أو الشيك لأمر، وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه، وبذلك نلاحظ أن سندات الشحن تختلف عن الأوراق التجارية، حيث أن:

¹ نفس المرجع.

² نفس المرجع.

■ الأوراق التجارية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة (قابلة للتداول)، بينما سندات الشحن الإذنية لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة (قابلة للتداول)؛

■ سندات الشحن تمثل البضائع، بينما الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود، وهذا مما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن، لكون هذه الأخيرة تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة.

ج- سند الشحن لحامله:

هو السند الذي لا يصدر لأمر شخص معين، وإنما يذكر فيه أنه لحامله، وهنا يكون السند قابلا للتداول بمجرد التسليم، ويعتبر حامل السند صاحب الحق في استلام البضاعة، حيث يتعين على الربان تسليم البضاعة إلى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن، عندما يرغب في إستلام البضاعة التي يتضمنها السند، ولذا فهذا النوع من سندات الشحن نادر العمل بها، لأن فرصة ضياعها أو سرقتها كبيرة، حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من إثبات ملكيته لها بالنظر لكونها لا تحمل اسمه.

د- سندات الشحن من حيث وجود وانتفاء التحفظات

تنقسم إلى سند الشحن النظيف وسند الشحن المشروط، فإذا دون الربان البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن، دون إدراج أية ملاحظات أو تحفظات عن البضاعة، وذلك طبقا لما صرح به الشاحن، فهنا يعتبر السند "سند شحن نظيف Clean Bill of Lading"، بمعنى أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة صحيحة، أما إذا حصلت شكوك من قبل الناقل البحري (الربان) حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن، كنوعية البضاعة أو وزنها مثلا، وكان من الصعوبة التأكد منها، ففي هذه الحالة يجوز للناقل (الربان) أن يدون تحفظاته عنها، بالنص مثلا في سند الشحن على أن البيانات المتعلقة بالبضاعة: حسب قول الشاحن أو غير معتمدة أو أن: البضاعة مجهولة الوزن أو

الكمية أو الصنف... الخ. إن سند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو غيرها، والتي دونت من قبل الناقل (الربان)، يطلق عليه سند الشحن المشروط Cloused Bill of Lading .

إن هذه التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن قد تسبب بعض العراقيل للشاحن، منها عرقلة بيع البضاعة وهي في البحر بموجب سند الشحن غير النظيف، لذا فقد يلجأ الشاحن إلى الإتفاق مع الناقل بأن يزوده (أي الناقل) بسند شحن نظيف، لا يتضمن تحفظات صادرة من جانبه، مقابل ورقة ضمان Letter of Indemnity من قبل الشاحن، يذكر فيه التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها في سند الشحن، ويتعهد فيها مالك البضاعة أي الشاحن بالتنازل عن مطالبة الناقل عند ظهور أي نقص أو عيب أو تلف في البضاعة فيما بعد، كذلك تعهده بتعويض الناقل عما قد يؤديه للمرسل إليه أو المالك الأخير للبضاعة عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة عند تسليمها إليه.¹

هـ - سندات الشحن من حيث الدلالة على البضاعة:

- **سند الشحن المشحون Shipped B/L:** يفيد بأن البضاعة قد شحنت فعلا على ظهر السفينة.
 - **سند برسم الشحن Received-for-shipment B/L:** يعني أن البضاعة سلمت للنقل البحري أو وكيله لغرض شحنها، أي أنها لم تشحن بعد على ظهر السفينة عند إصدار سند الشحن.
- وإصدار سند الشحن برسم الشحن أمر مألوف في النقل البحري، لأنه ليس في كل الأحوال يتم شحن البضائع فور تقديمها للناقل البحري أو وكيله ليصدر شحن مشحون، وذلك راجع لأن عملية الشحن قد تستغرق عدة أيام، ويتطلب ترتيبات معينة في السفينة، كضرورة شحن البضاعة الثقيلة أولا، أو عدم وصول السفينة للميناء، وفي هذه الحالات لا يصدر الناقل أو وكيله سند شحن، بل يصدر وصل باستلام البضاعة لغرض شحنها تسمى سند برسم الشحن أو سند لأجل الشحن.

¹ نفس المرجع.

6- سند الشحن الإلكتروني E-connaissance:

يشبه سند الشحن التقليدي الورقي من حيث البيانات الواردة فيه، إلا أنه يتم إرساله بواسطة الناقل البحري أو ممثله إلى عنوان إلكتروني يحدده الشاحن، فضلا عن مفتاح خاص (كلمة سر) يرسل للشاحن لاستخدامه في المعاملات اللاحقة، وهذا المفتاح لا يعرفه إلا الناقل البحري والشاحن، ويتم نقل حق التحكم من مالك البضاعة إلى مالك جديد وهكذا، بحيث يقوم المالك السابق بإخطار الناقل البحري أو ممثله بنيته في نقل حق التحكم في سند الشحن الإلكتروني إلى المالك الجديد، فيرسل الناقل البحري هذا الإخطار إلى المالك الجديد الذي يؤكد قبوله لهذه العملية، وهنا يقوم الناقل البحري أو ممثله بإلغاء المفتاح الخاص السابق، ويصدر مفتاحا جديدا للمالك الجديد، وبالتالي يكون الحق في المطالبة باستلام البضاعة للمالك الجديد وحده، مع إمكان هذا الأخير أن يطلب مستند ورقي ليحقق له وظائف سند الشحن التقليدي، مثل تمثيل البضاعة وإمكانية تداول السند بالتظهير.¹

¹ نفس المرجع.

المطلب الثالث: بطاقة النقل البري الدولي ودفترها

1. بطاقة النقل البري الدولي (CMR) Lettre de voiture:

تمثل إشعار الشحن ودليل إثبات على تحمل الناقل مسؤولية نقل البضائع وهي في حالة جيدة، إذا كان الإشعار خالي من التحفظات، وإشعار الشحن هو تجسيد لعقد الشحن، ويجب إعداده بالشكل الذي يتفق مع قواعد الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR) Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route، التي وقعت بجنيف في 19 ماي 1956 ودخلت حيز التنفيذ في 1958، ولهذا تسمى اختصاراً وثيقة CMR. تتكون وثيقة CMR من أربع نسخ: نسخة حمراء للمرسل، نسخة زرقاء للمرسل إليه، نسخة خضراء للناقل، نسخة سوداء للناقل الثانوي إن وجد.

ينبغي أن تحتوي وثيقة CMR على تفاصيل كثيرة لعل أهمها: تاريخ الإشعار ومكان صدوره، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل، مكان وتاريخ تحميل السلع، مكان التسليم، وصف لطبيعة السلع وطريقة التغليف، عدد الرزم وعلاماتها الخاصة، الوزن الكلي أو الكميات الموصوفة عدا ذلك، رسوم الشحن والرسوم الإضافية، الرسوم الجمركية، ورسوم أخرى تستوفي منذ صياغة العقد وحتى موعد التسليم، وفي حالة السلع الخطرة تحديد الوصف المعترف به عموماً، وبيان يفيد بان تخضع لاحكام هذه الإتفاقية بغض النظر عن وجود بنود مغايرة لبنود هذه الإتفاقية.

2. دفتر النقل البري الدولي (TIR) Carnet de Transit International Routier

تعد اتفاقية (TIR) Convention on International Transport of Goods Under Cover of (تير) Carnets من أهم وأشمل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر (ترانزيت) على الطرق، كما تقوم هذه

الاتفاقية على معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لعام 1975، وتولى الاتحاد الدولي للنقل البري IRU واللجنة الاقتصادية الأوروبية ECE الإشراف على الاتفاقية.

ويعتبر الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) International Road Transport Union، المنظمة الدولية الوحيدة المفوضة للقيام بطبع وتوزيع دفاتر النقل البري الدولي على الجمعيات الوطنية الضامنة، بمقتضى الشروط المبينة في التزام تعاقدي موقع مع الإتحاد الدولي للنقل البري، وعلى كل جمعية وطنية بدورها أن تقوم بإصدار دفاتر النقل البري إلى متعهدي النقل في بلدها، وفقاً للشروط المبينة في إعلان الإلتزام المعقود بين متعهد النقل والجمعية الوطنية.

ودفتر تير هو وثيقة عبور جمركي تستخدم لإثبات أن هناك ضمان دولي للحقوق والرسوم على البضاعة المنقولة تحت نظام تير، في حدود المبالغ المحددة من الأطراف المتعاقدة، وتحت الشروط المنصوص عليها في اتفاقية النقل البري الدولي¹.

كل دفتر TIR يحتوي على رقم مرجعي فريد، وقد يكون يشمل دفاتر TIR: 4، 6، 14، أو 20 قسيمة باستثناء صفحة الغلاف، وكل قسيمة مزودة بكعب، ويمكن استخدام واقتطاع زوج واحد من القسائم في كل بلد، عدد أزواج القسائم يشير إلى عدد من البلدان التي تم العبور فيها، بما في ذلك بلدي المغادرة والوصول، تحت غطاء من هذا النوع من الدفاتر، على سبيل المثال، 20 قسيمة دفتر يمكن استخدامها لنقل TIR من خلال ما يصل إلى 10 بلدان.

كل دفتر TIR يمكن استخدامه للنقل مرة واحدة فقط، وعند إنتهاء النقل البري الدولي في مكتب الجمارك المقصد من السلع، يجب أن يسلم السائق دفتر TIR مؤشر عليه حسب الأصول من قبل سلطات الجمارك المقصد، ويجب على السلطات الجمركية أن تؤكد على الفور إنهاء عملية النقل البري

¹ نفس المرجع.

الدولي إلكترونياً، ويتم إرجاع دفاتر TIR لجمعية لوطنية الضامنة، والتي تقوم بدورها بإرسال دفاتر TIR إلى الإتحاد الدولي للنقل البري للرقابة النهائية والأرشفة.

▪ وثيقة النقل الدولي بالسكة الحديدية: La lettre de voiture CIM

وثيقة يعدها المرسل وشركة السكة الحديدية، وهي تجسيد لعقد نقل البضاعة هذه الوثيقة تكون وفق نموذج مطابق للنموذج المحدد من طرف الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع واسطة السكة الحديدية Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer (CIM).

▪ وثيقة النقل متعدد الوسائط (CTBI) Combined transport bill of lading:

وثيقة النقل المتعدد الوسائط تغطي إثنين على الأقل من وسائل النقل المختلفة، أي يتم نقل البضاعة على عدة وسائل خلال مراحل النقل من الباب إلى الباب، باستخدام عقد نقل واحد يمثله سند نقل واحد هو سند الشحن متعدد الوسائط، كما أنه يغطي النقل المشترك.

▪ الوثائق الصادرة عن وكلاء الشحن أو العبور :

1. وثيقة استلام وكيل الشحن أو العبور Forwarder carrying receipt ou Forwarder's Cargo Receipt (FCR):

هي وثيقة يصدرها وكيل الشحن أو العبور بعناية، يثبت فيها أنه استلم البضاعة بحالة جيدة في مستودعاته أو مخازنه من عند الشاحن أو المرسل، وبأنه يضعها في متناول المرسل إليه، أو أنه سيعيد إرسالها له.¹

¹ نفس المرجع.

2. **House Airway bill (HAWB):** تستخدم للطرود المجمعّة في شحنة واحدة، تعدّها شركات التجميع للنقل الجوي للبضائع، وبعد توقيعها من قبل شركة الطيران، تسلّم للشاحن، وهذا التوقيع يثبت مسؤولية الناقل الجوي.

3. **Lettre de transport maritime:** تعرف بـ House Bill of Lading، أو اختصاراً HBL:

تستخدم للإرساليات المجمعّة، يصدرها وكلاء الشحن أو العبور، أو شركات تجميع/تفكيك البضائع: **groupage/ Dégroupage**، ثم تسلّم للناقل البحري، أي أن البضائع يتم تجميعها مع بضائع شاحنين آخرين، ثم تشحن في حاوية واحدة على السفينة.

هذه الوثيقة غير قابلة للتداول تثبت عقد النقل البحري بين الشاحن والخطوط البحرية، تمثل وصل استلام للشحنة، تحتوي تفاصيل خصائص البضاعة المشحونة، وهي على عكس، بوليصة الشحن البحري لا تمثل وثيقة ملكية البضاعة، تكمن فائدتها في أنها تسمح للشاحن للاتصال بالمرسل إليه بواسطة تقنيات المعلومات منذ لحظة شحن البضاعة على السفينة، وهو ما يمكن هذا الأخير من أن يتخذ على الفور جميع الخطوات اللازمة لجمركة واستقبال البضاعة.

▪ قائمة التعبئة LISTE DE COLISAGE

وثيقة أساسية مطلوبة على وجه الخصوص من قبل الجمارك، سواء للتصدير والاستيراد، ضرورة للناقلين، وشركات المناولة، ومستودعات التخزين...، وبطبيعة الحال العميل، ولذلك يجب على المصدر التأكد من أنه قد أعدّها بطريقة دقيقة ومقروءة، حيث أنه بعد الانتهاء من التعبئة والتغليف ووضع العلامات على الطرود، يتم على قائمة التعبئة قوائم، تحديد لكل طرد: علاماته، ترقيمه، وزنه

الإجمالي بالكلغ، وزنه الصافي بالكلغ، أبعاده بالسنتيمتر والحجم بالسنتيمتر مكعب، وتفصيل المحتويات في كل طرد، وأخيرا عدد الطرود، والوزن الإجمالي والحجم الإجمالي.¹

¹ نفس المرجع.

خاتمة

خاتمة:

وفي ختام البحث نتوصل بالقول إلى أن بعد إدراك المؤسسات الاقتصادية لأهمية أنشطة عملية الإمداد في قطاع النقل، ومدى تأثيره على عجلة التنمية الاقتصادية، ونجاح أساليبه في السوق، وما تحقق من خلال من أرباح ومدى جسر التنافس بين الهيئات الأخرى، بدأت بتعظيم قيمة خدماتها لجلب العملاء والمستهلين وفق رغباتهم واحتياجاتهم، وذلك بتجميع الأنشطة الخاصة بالإمداد بجي مستوياته.

فنظرا لتوسيع دائرة النقل الدولي ، والأهمية المتزايدة على تبادل السلع والمنتجات بين مختلف الدول والمناطق أصبح قطاع النقل عاملا حاسما لقدرة المؤسسة على المنافسة، وبالتالي شرط أساسي لنجاح تنمية اقتصادها مع الحرص على ديمومته واستمراريته، وذلك من خلال الدور البارز الذي يلعبه في التكامل بين الأسواق، وكذا تأثيره على مختلف التكاليف الأنشطة الاقتصادية، فلماذا كان لا بد لها من تسيير هذا النشاط تبعا من إدارة منسقة ومتكاملة بين مختلف وظائفها وأنشطتها، ألا وهي إدارة شبكة الإمداد، باعتبارها جزءا بالغ الأهمية في قطاع النقل.

قائمة المصادر

والمراجع

❖ قوانين:

- المادة 16 من القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988.

❖ مراجع بالعربية:

- بدران أحمد جابر، التنمية الاقتصادية وتنمية المستدامة، ط 1، مركز الدراسات الفقهية والاقتصادية، مصر، 2014.

- ثابت عبد الرحمن إدريس، ، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الإمداد والتوزيع المادي، دار الجامعية للنشر، الإسكندرية، 2004.

- جمال الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس، إدارة الشراء والإمداد، دار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.

- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.

- سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية للطباعة والنشر، مصر.

- عبد اللطيف مصطفى، عبد الرحمان سانية، دراسات في التنمية الاقتصادية، ط 1، مكتبة حسن العصرية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان.

- عبد علي الخفاف، جغرافية النقل واتصالات والتجارة، ط 1، دار الفكر للطباعة والنشر، عمان، 2000.

- عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000.

- كمال حمدي، عقد الشحن وتفريغ في النقل البحري، ط2، شركة جلال للطباعة، الإسكندرية، مصر، 2002.
- مدحت أبو نصر، ياسين مدحت محمد، تنمية المستدامة، مفهومها-أبعادها-، مؤشرات، ط 1، مجموعة العربية للتدريب والنشر، القاهرة، مصر، 2017.
- نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجيستيات، دارالجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.

❖ مراجع بالأجنبية:

- F.E.Clarck, "Principle of marketing" , Newyork the Marmillan company, 1922.
- Jacues Pons, transports et logistiaue –maillon determinants de supplychain.op.cit, année 2005.
- Pierre médian, Anne Gratacap, La logistique et supply chain managment, DUNOD, Paris, 2008.
- Yves Primor,Logistique-Production- Distribution- Soutien,3éme Edition, DUNOD, Paris, 2003.

❖ مجالات:

- مجلة الاقتصاد والمانجمنت، سياسات الاقتصادية-واقع وآفاق-، منشورات كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة تلمسان.

- المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل اللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، تأليف عدد من خبراء المنظمة، العدد 439، 2007.

❖ مقالات:

- عمر أقاسم، أساسيات شبكة الإمداد، جامعة العقيد أحمد دراية، أدرار، الجزائر.

❖ محاضرات:

- حسنين محمد حميد الجباوي، إدارة الإمداد، محاضرة، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بابل، بتاريخ: 2019/03/29، على الساعة: 16:04، نقلا من الموقع الإلكتروني للكلية: شبكة جامعة بابل Web .Development Department / Chancellor Office 2016-2015

- مستندات النقل الدولي، محاضرة، مقياس إمداد ونق، جامعة محمد خيضر، ماستر 2 مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، بسكرة، الجزائر.

❖ رسائل تخرج:

- صالح محمد، تأثير البنية السكانية وتنمية الاقتصادية على تطور الشغل في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة وهران 2، الجزائر، 2015-2016.
- عوالي مسعودة ولغواطي إيمان، فعالية وظيفة الإمداد في المؤسسات الإنتاجية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ليسانس في العلوم التسيير، تخصص مالية، مركز الجامعي، مديّة، 2007-2008.

❖ مواقع إلكترونية:

- من الموقع الإلكتروني " رواد:Rouwwad.com، نشر بتاريخ: 12 ديسمبر 2021.

المُلخَص

ملخص باللغة العربية:

تسعى المؤسسة بشكلها العام، والاقتصادية منها إلى نجاح دورة حياتها واستمرارها، ولا يتم هذا إلا بإدراكها لحجم إمكانياتها والعمل على تعزيزها من خلال تامين ما هو إيجابي ومعالجة ما هو سلبي، ومن خلال هذا تظهر لنا أهمية الإمداد كوظيفة استراتيجية فعالة في تعزيز تنافسية المؤسسة في التنمية الاقتصادية، وخاصة ما يتعلق بقطاع النقل الدولي، لما له من أهمية بالغة في النشاط التنموي.

الكلمات المفتاحية:

الإمداد، النقل، التنمية الاقتصادية.

Résumé:

L'institution, dans sa forme générale et économique, recherche le succès et la continuité de son cycle de vie, et cela ne peut se faire qu'en prenant conscience de l'étendue de ses capacités et en travaillant à son renforcement en valorisant ce qui est positif et en traitant ce qui est négatif, et à travers cela nous montre l'importance de l'approvisionnement en tant que fonction stratégique efficace dans le renforcement de la compétitivité de l'institution dans le développement économique, en particulier en ce qui concerne le secteur des transports internationaux, en raison de sa grande importance dans l'activité de développement.

Mots clés :

approvisionnement, transport, développement économique.

Abstract:

The institution, in its general and economic form, seeks success and continuity in its life cycle, and this can only be done by realizing the extent of its capabilities and working towards its strengthening by valuing what is positive and dealing with what is negative, and through this shows us the importance of procurement as an effective strategic function in strengthening the institution's competitiveness in economic development, in particular with regard to the international transport sector, due to its great importance in development activity.

Keywords:

supply, transport, economic development.