



جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر

الشعبة : العلوم التجارية

التخصص : الامداد و النقد الدولي

أهمية جودة اللوجستيك في نمو الإقتصادي

تحت إشراف الأستاذ :

بلعياشي بومدين

مقدمة من طرف الطلبة :

ماز حورية

حدوقو فاتح

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا		أستاذ محاضر	جامعة مستغانم
مقررا		أستاذ محاضر	جامعة مستغانم
مناقشا		أستاذ محاضر	جامعة مستغانم
مساعد		أستاذ محاضر	جامعة مستغانم

السنة الجامعية :

2022/2021

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى من رفعتني بدعواتها ودعمها في كل خطوة من خطوات حياتي، إلى من غمرتني بحبها وحنانها، إلى من أنارت دربي بصلواتها، إلى من ربتني على حب العلم، إلى من كانت رمزا للعطاء، إلى أعلى ما في هذا الوجود أمني الغالية أطال الله في عمرها

إلى رمز التضحية والعطاء، إلى من أنار لي درب حياتي بنصائحه، إلى من زرع في نفسي قوة الإرادة أبي العزيز حفظه الله وأطال في عمره

إلى زوجي سندي وأب أولادي حفظه الله لي وأنار دربه في هذه الحياة

إلى أخواتي الأعزاء، إلى كل من وسعتهم ذاكرتي ولم يسعهم قلبي أهديكم ثمرة عملي المتواضع

إلى كل مواطن عاش من أجل ولأجل الجزائر

إلى كل باحث وطالب علم أهدي ثمرة جهدي

ماز حورية

الإهداء

إلى من تسكن جسدي ونور بصري و أمال مستقبلي إلى من قاسمتني الام الحياة واسكنتني

بحرا يضره الحنان والتضحية والتسامح..

"أمي الغالية"

إلى من علمني البقاء إلى ملئ دربي آملا وعزما وعملا إلى منيع الإرادة

"أبي الغالي"

إلى كل من نسيهم قلبي ولم ينساهم قلبي

إلى كل الأصدقاء وزملاء الدرب الأعزاء دون أن ننسى كل الأساتذة الكرام

إلى كل هؤلاء اهدي ثمرة جهدي

حدوقو فاتح

شكر وعرهان

نحمد الله عز وجل الذي رزقنا من العلم ما لم نكن نعلم وأعطانا من القوة والمقدرة ما نحتاج للوصول إليه،
لقوله تعالى: "لئن شكرتم لأزيدنكم"

ولقوله صلى الله عليه وسلم " لا يشكر الله من لا يشكر الناس "

أما بعد أتقدم بجزيل الشكر والثناء والتقدير والعرهان بالجميل إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل
وأخص بالذكر:

الأستاذ بالعيشي بومدين وأسأل الله أن يجازيه على خيره الذي لم يبخل علينا بمساعدته وتوجيهاته، كما
أشكر كمدين ل أساتذة العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير الذين ساعدونا بما قدموه لنا من
معلومات قيمة ونصائح مفيدة.

كما أتوجه بالشكر إلى كل أعضاء لجنة المناقشة الذين سأنال شرف مناقشتهم لهذه المذكرة، على مجمل
نصائحهم وتوجيهاتهم.

إلى كل من ساعدني ولو بكلمة طيبة أو ابتسامة أو دعوة صادقة.

جزاكم الله عني كل خير

الفهرس

الصفحة	العنوان
	الإهداء
	شكروغرفان
	قائمة المحتويات
	قائمة الأشكال
	قائمة الجداول
03-01	المقدمة العامة
46-05	فصل الأول مدخل للوجستك
05	تمهيد الفصل
06	المبحث الأول: ماهية اللوجستك
06	المطلب الأول: تاريخ ظهور مفهوم اللوجستك
09	المطلب الثاني: مفهوم اللوجستك
13	المطلب الرابع: أسباب ظهور اللوجستك في المؤسسة
14	المبحث الثاني: إدارة اللوجستك
14	المطلب الأول: علاقة اللوجستك بوظائف المؤسسة
17	المطلب الثاني: التخطيط اللوجستي
19	المطلب الثالث: التنظيم اللوجستي
21	المطلب الرابع: الرقابة اللوجستية
24	المبحث الثالث: لوجستك النقل
24	المطلب الأول: مكانة النقل في اللوجستك
31	المطلب الثاني: تكاليف النقل
33	المطلب الثالث: معايير وأسس المفاضلة و التنسيق بين وسائل النقل في اللوجستك
39	المطلب الرابع: إدارة خدمات النقل و نظمها الحديثة
46	خلاصة الفصل
69-48	الفصل الثاني النمو الإقتصادي وعلاقته بالوجستك
48	تمهيد الفصل
49	المبحث الأول: ماهية النمو الاقتصادي وعلاقته بالتنمية

49	المطلب الأول: مفهوم النمو الاقتصادي
51	المطلب الثاني: عوامل النمو الاقتصادي
54	المطلب الثالث: معوقات النمو الاقتصادي
55	المبحث الثاني: التطور التاريخي لمفهوم النمو الاقتصادي عبر المدارس الاقتصادية
55	المطلب الأول: النمو الاقتصادي عند التجار
56	المطلب الثاني: النمو الاقتصادي عند الكلاسيك
58	المطلب الثالث: النمو الاقتصادي في الفكر الاقتصادي الكينزي
59	المطلب الرابع: النمو الاقتصادي في الاقتصاد المعاصر
62	المبحث الثالث: معايير قياس النمو الاقتصادي
62	المطلب الأول: معيار الدخل
63	المطلب الثاني: المعايير الاجتماعية
64	المطلب الثالث: المعايير الهيكلية
65	المبحث الرابع: علاقة اللوجستيك بالنمو الاقتصادي
65	المطلب الأول: أهمية اللوجستيك في المؤسسة كوظيفة حيوية
66	المطلب الثاني: دور اللوجستيك في تحسين الأداء النمو الاقتصادي
69	خلاصة فصل
71	الخاتمة العامة
74	قائمة المراجع
	الملاحق
	الملخص

قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
51	العلاقة بين السكان و الدخل	II-01
60	نظرية النمو المتوازن	II-02

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
34	تكلفة نقل البضائع بالوسائل المختلفة بالدولار	I-01
36	الخصائص المختلفة لوسائل النقل من حيث التكلفة وخصائص التشغيل في مجال نقل البضائع	I-02
37	الخصائص و المميزات المختلفة لوسائل نقل البضائع	I-03
53	متوسط نسبة تخصيص الإنفاق على البحث والتطور بالنسبة لبعض الدول والمناطق خلال الفترة (1995-2000).	II-01

مقدمة العامة

يعتبر موضوع اللوجستيك من المواضيع الهامة والحديثة سواء على المستوى التطبيقي أو الأكاديمي حيث لم يبدأ الاهتمام به إلا أثناء الحرب العالمية الثانية أين تم تطبيقه في المجال العسكري وهذا بتوفير متطلبات الحرب والمحاربين بزيادة سرعة النقل، وتوزيع المواد الغذائية بطريقة ووقت مناسبين ولم يقتصر على هذا فقط إذ أصبح يقترن أيضا بالتنظيم، التخطيط ونقل الذخائر وقطع الغيار. هذا في المجال العسكري أما اقتصاديا فقد بدأ الاهتمام باللوجستيك للضرورة الملحة التي تفرضها المنافسة الناجمة عن تطور المؤسسات والتي تتطلب تقليص التكاليف وتحسين الخدمات للزبائن من ناحية الكم والنوع من أجل تحقيق مردودية عالية وتوسيع نشاطها وفتح مجالات أوسع للتبادل إلى جانب حصولها على مكانة داخل السوق.

فاللوجستيك أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية وللنمو الإقتصادي فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين، الإنتاج، التوزيع، وكذلك تدفق المعلومات. ومن بين أنشطة اللوجستيك الرئيسية نجد النقل الذي يعتبر المحرك الرئيسي للإمداد حيث يقوم بعملية ربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى في تكاليف الإمداد، وتسعى مختلف المؤسسات للتقليل من تكاليف النقل من خلال اختيار أنماط نقل أقل تكلفة وأكثر سرعة وفعالية وهذا يؤدي إلى التأثير على البيئة من خلال الإفرازات المختلفة من وسائل النقل. وهذا ما دفع بالعديد من المؤسسات إلى تطبيق الإمداد الأخضر وجعل مختلف عملياتها صديقة للبيئة نتيجة لزيادة الوعي عند المستهلكين وارتفاع أصوات مطالبة بالمحافظة على البيئة ومن بين الحلول المقترحة المدن اللوجستية وأرضيات الإمداد التي يتم فيها تجميع العديد من الأنشطة في مكان واحد، وأصبحت منتشرة نتيجة للمنافع التي تقدمها من تخفيض للتكاليف ودورها في تحسين تنافسية المؤسسة والاقتصاد ككل

إن من الظواهر الهامة المرتبطة بالواقع المعاصر، اتساع الفاصل الزمني والمكاني بين أماكن الإنتاج وتخزين المنتجات وأماكن إتاحتها للعملاء، وكذلك اتساع المجال الزمني والمكاني بين إنتاج أو نقطة توفير المستلزمات والمواد الخام وغيرها من أنواع المدخلات والإمدادات اللازمة لإنتاج المنتج ونقطة إستخدام هذه المدخلات التي تقدمها أنشطة اللوجستيك التي تعتبر من المظاهر الحديثة، للإدارة في مواجهة تحديات عصر الإقتصاديات والتكنولوجية والمعلومات، وهي تعبر عن أحد نماذج الإدارة المتكاملة كميزة من الأعمال والأنشطة الأساسية في المؤسسة وذلك بما يساهم في تحقيق مستويات عالية من رضى العملاء، ودعم المركز التنافسي والربحية في المؤسسة.

حيث يعتبر النمو الاقتصادي من جملة المواضيع الرئيسية التي عالجتها النظرية الاقتصادية الكلية حيث أشارت بأنه أحد الأهداف الأساسية للسياسات الاقتصادية المتبعة، لذلك تسعى جميع الدول على اختلاف أنظمتها إلى تحقيق و الاستمرار فيه من أجل تحقيق الرفاهية لدى أفراد المجتمع، وأدى تفوت بلدان العالم في معدلات الأداء الاقتصادي إلى وجود بلدان نامية وأخرى متقدمة ويستعمل النمو الاقتصادي كمؤشر للمقارنة فيما بين الدول خلال نفس السنة إذ يعتبر الوسيلة التي تمكن الدولة من مراقبة اتجاهات تطورها من سنة لأخرى.

ومن هذا المنطلق تبرز لنا إشكالية هذا البحث والتي تبرز كما يلي:

- كيف تؤثر جودة اللوجستيك على النمو الاقتصادي؟

ويندرج ضمن هذه الإشكالية أسئلة فرعية نوردتها كما يلي:

- ما المقصود باللوجستيك والنمو الاقتصادي؟

- هل أن العلاقة بين جودة اللوجستيك والنمو الاقتصادي هي علاقة وحيدة الإتجاه؟

- ما هو دور اللوجستيك في النمو الاقتصادي؟

وللإجابة على الإشكالية المطروحة والأسئلة الفرعية نبرز الفرضيات التالية:

- لوظيفة اللوجستيك علاقة إيجابية مع النمو الاقتصادي

- العلاقة بين اللوجستيك والنمو الاقتصادي هي علاقة وحيدة الإتجاه وتكون من اللوجستيك إلى النمو الاقتصادي

- الأنشطة اللوجستيك تهدف إلى خدمة العملاء مع تحقيق الميزة النمو الاقتصادي بإضافة قيمة ملموسة للمواد ومن خلال تحقيق متطلبات أرضاء العملاء.

أهمية الدراسة

ترجع أهمية الدراسة لأهمية الموضوع وذلك للاعتبارات التالية

- عرف اللوجستيك تطورا كبيرا، ونظرا لأهميته في منظمات الأعمال المعاصرة وجب علينا معرفة هذا النظام ودراسته.

- كون اللوجستيك من المجالات الهامة في الحياة العملية ودوره الكبير في تطوير الاقتصاد.

- الدور النمو الاقتصادي في وظيفة اللوجستيك في المؤسسة وأهميته في الرفع من أداء مختلف الأنشطة المرتبطة به.

أهداف الدراسة

يمكن القول أن هذه الدراسة تهدف إلى توضيح العلاقة بين النقل والإمداد وتسعى كذلك إلى تحقيق الأهداف التالية:

- محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة باللوجستيك والنمو الإقتصادي
- محاولة إبراز أهمية عملية اللوجستيك في النمو الإقتصادي، من خلال تحديد الجوانب التي يمكن للمؤسسة من خلالها تخفيض التكاليف النقل.

منهج الدراسة

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية المكتملة لبعضها البعض و لدراسة موضوعنا بطريقة جيدة استخدمنا المنهج الوصفي الذي يركز على الوصف الدقيق و التفصيلي للظاهرة أو موضوع الدراسة وصفا كميا ووصفا نوعيا كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك من اجل تحليل المعطيات المتوفرة عن الموضوع محل الدراسة

فصل الأول

مدخل للوجستيك

تمهيد الفصل

ظهر مفهوم الإمداد لأول مرة في المجال الرياضي والعسكري، حيث أثبت أنه ذو أهمية كبرى في ميدان الحروب إذ كان السبب الرئيسي في فشل ونجاح العديد من المعارك. فنجد الخسارة البريطانية في حرب الاستقلال الأمريكية وخسارة إروين رومل في الحرب العالمية الثانية تتعلق بشكل كبير بفشل لوجستي، بينما يعتبر القادة التاريخيون هانيبال باركا، الكسندر المقدوني ودوق ويلنتغتون عباقرة لوجستيون. بعد الحرب العالمية الثانية ونظرا للدور الكبير الذي لعبه اللوجستيك سعى العديد من الباحثين والمهتمين في العلوم الإدارية إلى محاولة تطبيقه في المجال الإداري والاقتصادي، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا السبابة لذلك. كما ساعدت عدة عوامل على ظهوره في المؤسسات منها: تغير أنماط الاستهلاك والاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة له، العولمة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات.

إن الجهود اللوجستية تحتاج إلى التخطيط الجيد والتنظيم المحكم لتأتي بعدها عملية الرقابة على مخرجات العملية اللوجستية، كل هذا جعل منه إدارة هامة في هياكل كبرى الشركات العالمية.

المبحث الأول: ماهية اللوجستيك

إن معرفة ماهية اللوجستيك تؤدي إلى دراسة تاريخ هذا العلم، وذلك من خلال الإشارة إليه في العصور القديمة وظهور الفكر اللوجستي بالمؤسسة مع ذكر الأسباب التي أدت إلى استعماله في المجال الإداري، وللتعمق أكثر يجب معرفة مفهوم اللوجستيك الذي عرف تطوراً مع مرور الزمن. بالإضافة إلى ذلك معرفة أهمية وأهداف اللوجستيك والتطرق إلى اللوجستيك العكسي ومجالات تطبيقه.

المطلب الأول: تاريخ ظهور مفهوم اللوجستيك

إن دراسة تاريخ اللوجستيك تعني دراسة الوقائع والأحداث التي حدثت في الماضي على هذا النوع من الخدمات التي تهدف لإدارة التدفقات. ودراسة تاريخ اللوجستيك تقودنا إلى دراسة الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية وثانياً دراسة تاريخه في المؤسسة.

1. الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجوس وتعني "نسبة، حساب، سبب، خطاب" وكذلك الكلمة اللاتينية LOGISTICUS التي لها نفس المعنى ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون (428 348 ق م) هو أول من استعمل كلمة LOGISTIKOS¹.

1.1. اللوجستيك في الرياضيات: كلمة اللوجستيك استخدمت لأول مرة في عام 1614 للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستنباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656 للدلالة على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، وقد أخذت هذه العمليات في التطور حتى عام 1727 حيث شملت اللوغريتمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور كما نجد في الاقتصاد الرياضي نموذجاً رياضياً يسمى ، Logit Model ويرى واضعه أن اسم هذه المعادلة وهو Logit مستمد من كلمة Logistics².

1.2. اللوجستيك في العلوم العسكرية: إن الكلمة اليونانية LOGISTEUO تعني قبل كل شيء "أذار"، واستخدم الجيش هذا المصطلح لتحديد الأنشطة التي تمكن من الجمع بين عاملين، أساسين في إدارة التدفقات هما: المكان والزمان. ففي القرن الرابع قبل الميلاد. Nikolopoulou سلت الضوء على الحاجة لاستعمال شاحنات الطعام أما الاسكندر الأكبر أمر بحرق جميع هذه العربات قبل

¹ نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، مركز المعلومات، الغرفة الشرقية، 2008 ص 3

http://www.chamber.org.sa/Arabic/InformationCenter/Studies/Documents/2_logistic.pdf

² عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير جامعة قلمة، السنة الجامعية 2010، ص 05

الشروع في رحلته البحرية حول آسيا وذلك لكي لا تعيق تحركات جيشه. حيث فكر في سبق حركة جيوشه بتنظيم المؤونة والوجستيكات. أيضا القائد الروماني خوليو قيصر انشأ وظيفة.

LOGISTA حيث يكلف الضابط بالاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية من اجل تنظيم التخيمات الليلية وإنشاء مخازن في المدن المحتلة¹. في القرن 17 بفرنسا وبالضبط عام 1670 اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت بالجيش في تلك العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة تسمى "Marechal General De Logis" كانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والوجستيك. أما سنة، 1806 نابليون الأول أنشأ مجموعة عسكرية خاصة بالإدارة وهي عبارة عن مجموعات من الحرس الإمبراطوري تتألف من الخبازين والجزارين والحرفيين مكلفين بضمان تموين جيوش نابليون والجيوش الملكية. وفي سنة 1836 تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات: الاستراتيجية، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة.

وعرف اللوجستيك آنذاك بفن تحريك الجيوش. وفي الحرب العالمية الثانية كان اللوجستيك أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء أثناء هبوطهم على شواطئ نورماندي في جوان ، 1944 وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمى إلى تطبيق اللوجستيك في مجال الأعمال².

2. الفكر اللوجستي في المؤسسة:

في بداية الستينات من القرن الماضي ظهر التفكير اللوجستي بالمؤسسات الصناعية، ولكن تطبيقه فعليا كان في منتصف السبعينات في الولايات المتحدة الأمريكية وأوائل الثمانينات في أوروبا. علما أن اللوجستيون العسكريون المنتهية خدمتهم هم من أصبحوا الممثلين الأوائل للوجستيك المؤسسة بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل Heskett في الو.م.أ. Mathe و Colin ، Tixier في فرنسا. فالفكر اللوجستي المدني وضع بالتوازي مع التفكير اللوجستي العسكري وذلك باختلاف الغايات والأهداف ولكن المشاكل الأساسية تبقى نفسها. يرى كل من Lampert et Stock أن تاريخ مصطلح اللوجستيك يرجع إلى عام 1901 حيث أجريت دراسة بالو.م.أ حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، وهو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن بالوجستيك.

وقام بتلك الدراسة J.CROWELL. أما أول الكتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجستية ضمن عمليات التسويق خاصة في الجانب المادي من العمليات ما قام به Clark سنة 1922 من خلال وهناك عدد

¹ عبد العزيز بن قيراط، نفس المرجع السابق، ص06

² عبد العزيز بن قيراط، نفس المرجع السابق، ص06

من الكتابات تحدثت عن (CLARK. F, Principles of marketing,1992) كتاب دور اللوجستيك في النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية.

في عام 1983 رؤية جديدة ظهرت بفرنسا من خلال كتاب La logistique d'entreprise لكل من COLIN. J, TIXIER. D MATHE. H هي رؤية تقترح منهج إستراتيجي وتنظيمي لتحسين المشاكل التشغيلية، وأنشأت من خلال الجمع بين ثلاثة أفكار مختلفة: النهج التسويقي ل TIXIER من خلال فكر HESKETT و MATHE, SHAPIRO مع تجربته كخبير استشاري في جامعة، COLIN ونهج النقل والتوزيع المادي¹.

3. أسباب ظهور اللوجستيك في المؤسسة

هناك عدة عوامل وأسباب ساعدت على ظهور اللوجستيك في المؤسسة أو بالأحرى تطبيقه في الأعمال الإدارية، كمصالح إداري وليس عسكري أو رياضي، ومن بين هذه الأسباب نذكر ما يلي:

- الخبرات العسكرية: لقد ظهر مفهوم اللوجستيك أساسا في المنظمات العسكرية وبصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر وأدق عمليات اللوجستيك العسكري تم خلالها نقل الآلاف من المعدات والأفراد والأغذية².
- تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة: يقوم هذا المفهوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض، حيث ساعد التحليل الكلي لعناصر التكلفة اللوجستية على مزج أنشطة اللوجستيك المختلفة.
- تطور مدخل النظم: إن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد في تكوين هذه الأخيرة على تجميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية. ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد ووضعها داخل إطار إداري موحد وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك³.
- تغير أنماط الاستهلاك: أصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع وذلك مرورا من السلع الغذائية وحتى السيارات. هذا أدى إلى زيادة عدد المنتجات البديلة لخدمة نفس الطلب وبالتالي زيادة حجم المخزون.

¹ عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق ص 06

² محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية: مصر، 2008، ص 18

³ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة المواد والإمداد" إدارة المخازن - إدارة المشتريات - النقل والشحن"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 24

- الاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة للمستهلك: أدى هذا الاهتمام إلى اتجاه رجال التسويق والإنتاج نحو نظام اللوجستيك لتقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة إجمالية.
- الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع: انتشرت الدراسات التي اهتمت بقنوات التوزيع وما يرتبط بها من اعتبارات خاصة بالوقت والمكان ودرجة الخطر. وساعدت هذه الدراسات على إظهار أهمية توحيد وتجميع الجهود المرتبطة بتدفق السلع المختلفة سواء الواردة إلى المنشأة أو الصادرة منها.
- الثورة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات: ساعد ظهور العولمة وتحرير التجارة على تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك، حيث ظهر اللوجستيك لسد هذه الفجوة. كما أن التقدم في تكنولوجيا المعلومات ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيك وتحقيق وفورات في تكاليف التوريد والتوزيع.
- الجمعيات والمجالات المتخصصة: يعود الفضل في تطور اللوجستيك وظهوره بالشكل الحالي لمساهمة المحترفين في هذا المجال، وذلك من خلال الجمعيات والمجالات اللوجستية التي ساهمت بشكل كبير في إضفاء الطابع الرسمي للمعرفة. والجدول رقم 01 يوضح أهم الجمعيات والمجالات التي ساعدت على تطور اللوجستيك.

المطلب الثاني: مفهوم اللوجستيك

يشتق مفهوم اللوجستيك إلى أسلوب إدارة تدفق السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة ونظام المعلومات اللازم لتحقيق هذا التدفق وتلاشي أهمية وظيفة اللوجستيك في حالة قيام المؤسسة بإنتاج السلع والخدمات اللازمة لتشغيل إلا هذه الحالة لم تعد تمثل الواقع الاقتصادي الذي تمثل منشأة الأعمال¹ ويمكن تعريف نشاط اللوجستيك كما يعرفه "مجلس إدارة اللوجستيك" اللوجستيك هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام و المخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة بها من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك وتحقيق احتياجاته.

ولكن هذا التعريف يعطي انطبعا بالتركيز على البضائع الملموسة وفي الحقيقة أن كثيرا من المنشآت تؤدي خدمات بدلا من المنتجات ولديها مشكلة لوجستية و مع ذلك من الممكن أن تستفيد أيضا من إدارة اللوجستيك الجيدة.

كما أن هذا التعريف يؤدي إلى أن اللوجستيك تختص بتدفق الصناعة من وإلى المؤسسة وليس من المحتمل تتعامل هذا النظام مع عمليات الإنتاج التفصيلية ومهمة اللوجستيك هي تزويد الزبائن بكفاءة

¹ رونالد تش بالوتعريب تركي إبراهيم أسامة أحمد مسام، إدارة اللوجستيك، السعودية، 2006، ص 25

السلع والخدمات طبقا لاحتياجاتهم لذا فإن اللوجستيك يعني توصيل المنتج أو الخدمة المناسبة إلى المكان المناسب في الوقت والحالة المناسبة¹.

ويعتبر نشاط اللوجستيك من الأنشطة التي لم يتم الاهتمام بها إلا حديثا فحتى سنوات قليلة ماضية لم يكن هذا النشاط بشكله الحالي و بمفهومه المتكامل معروف سواء على مستوى الأكاديمي أو على مستوى لمجال الأعمال.

بدأت بذور هذا المفهوم اللوجستي الكامل تظهر في الإدارات العسكرية أثناء الحرب العالمية الثانية وذلك لتحقيق هدف هام لهذه الإدارة وهو توفير المواد والمهمات حيث الاحتياج إليها. أما في عالم الأعمال لم يكن هذا المفهوم معروف وبناء استخدامه بعد، 1950 حيث بدأ رجال الأعمال في التعرف على ما يسمى بنظام

التوزيع المادي وبدا كل منهم في اختيار النظام المستخدم لديه طبقا لهذا المفهوم. وفي سنة 1985 بدأت بيئة الأعمال تتميز بردود الأفعال غير المتوقعة وبدا الاهتمام بالأرباح للتحكم في التكاليف والرقابة عليها بغرض تخفيضها حتى يمكن زيادة معدلات الأرباح.

ومنذ هذا التاريخ بدأ مفهوم نظام التوزيع المادي و اللوجستيك ينتشر في المجال الأعمال و شرعت المؤسسة في التعرف على عناصر هذا النظام سواء بالنسبة لعناصر المعروفة منه والتي لم تكن تحظى بالاهتمام من قبل.

ويعرف اللوجستيك أيضا بأنه فن وعلم إدارة تفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات من منطقة الإنتاج إلى منطقة الإستهلاك، لذلك من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية إستيراد أو تصدير أو حتى عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي محترف.

المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك

تزايدت أهمية اللوجستيك بنسبة متفاوتة وذلك تماشيا مع التطورات الحاصلة في منظمات الاعمال وتعدده اهدافه للوصول الى احسن النتائج المخطط لها.

1. أهمية اللوجستيك

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وعندما أيقنت الإدارة في هذه المنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي

¹ تفييدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، الطبعة الأولى، مصر، 2002، ص35

وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف. وأهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها:

- اعتبارات التكلفة العالية: تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول، حيث تشير الإحصاءات إلى أن 19 % من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية يستثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13 % من قوة العمل هناك. ومن بين هذه الأنشطة نشاط النقل، حيث أن الإحصاءات تشير إلى أن تكاليف لوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي 10.5 % من الإنتاج العالمي أي حوالي 2000 مليار دولار.
- طول خطوط اللوجستيك 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 اللوجستيك والتوزيع الطويلة¹.
- اللوجستيك مهم للإستراتيجية: تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين. أي إن 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 في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها، وتساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.
- اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل: مما لاشك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. ولكن عندما تبذل المنظمة 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 وتدفعها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة².
- تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة: إن نجاح سلاسل الأكل السريع أو الجاهز، توصيل الطلبات للمنازل، انتشار ماكينات الصرف الآلي، والإقبال على استعمال الانترنت

¹ عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية: مصر، 2000، ص18

² ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سابق، ص29

والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير. إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات، وعمليات التصنيع الآلي، والمرونة في الإنتاج والتنميط، ساعد المنظمات على إتباع 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 السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.

2. أهداف اللوجستيك

ينطوي اللوجستيك على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم على النحو التالي¹:

- الجودة المناسبة: يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتناسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء بمعنى أن مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة ومدى إمكانية الحصول على مستوى معين من المواد المطلوب توفيرها.

اعتبارات الجودة: تمارس وظيفة اللوجستيك رقابة إيجابية على الجودة والتكلفة الخاصة بالمواد أو بصفة عامة يمكن ذكر أربع عناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها الشركة في الأجل الطويل وهي:

- أن تضع المواصفات الكاملة المستوى للجودة مثل: متطلبات تصميم المنتج وعوامل الإنتاج... الخ
- اختبار الموردين الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية.
- فتنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة وتنمية الحافز لديهم للإنتاج وفقا لهذا المستوى واخيرا تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة.
- السعر المناسب: تعرف قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه (تكاليف الأجور، أعباء التصنيع والأعباء العامة). كما يمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة.

¹ عوالي مسعودة ولغواطي إيمان، فعالية وظيفة الإمداد في المؤسسات الإنتاجية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ليسانس في علوم التسيير تخصص مالية، المركز الجامعي - المدية -، السنة الجامعية، 2007-2008، ص56

- 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.
- الشراء في الوقت المناسب: يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات فيه وألا يتناسب مع احتياجات الإدارة الطالبة والذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل تقوم المؤسسات بأخذها الاعتبار عند تحديد توقيت الشراء.
- اختيار المورد المناسب: تعتبر عملية اختيار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فإن التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله الكشف عن أهم الخصائص التي تتصف بها كل من هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص ومواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد.
- اختيار المعيار؛
- تقسيم الموردين؛
- اختيار أكثر من مورد.

المطلب الرابع: أسباب ظهور اللوجستيك في المؤسسة

- هناك عدة عوامل وأسباب ساعدت على ظهور اللوجستيك في المؤسسة أو بالأحرى تطبيقه في الأعمال الإدارية، كمصالح إداري وليس عسكري أو رياضي، ومن بين هذه الأسباب نذكر ما يلي:
- الخبرات العسكرية: لقد ظهر مفهوم اللوجستيك أساساً في المنظمات العسكرية وبصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر وأدق عمليات اللوجستيك العسكري تم خلالها نقل الآلاف من المعدات والأفراد والأغذية¹.
 - تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة: يقوم هذا المفهوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض، حيث ساعد التحليل الكلي لعناصر التكلفة اللوجستية على مزج أنشطة اللوجستيك المختلفة².
 - تطور مدخل النظم: إن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد في تكوين هذه الأخيرة على تجميع الأنشطة ذات العلاقات الارتباط القوية. ولقد ساهم هذا

¹ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية: مصر، 2004-2005، ص24

² محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية: مصر، 2008، ص24

- المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد ووضعها داخل إطار إداري موحد وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك.
- تغير أنماط الاستهلاك: أصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع وذلك مرورا من السلع الغذائية وحتى السيارات. هذا أدى إلى زيادة عدد المنتجات البديلة لخدمة نفس الطلب وبالتالي زيادة حجم المخزون.
 - الاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة للمستهلك: أدى هذا الاهتمام إلى اتجاه رجال التسويق والإنتاج نحو نظام اللوجستيك لتقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة إجمالية¹.
 - الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع: انتشرت الدراسات التي اهتمت بقنوات التوزيع وما يرتبط بها من اعتبارات خاصة بالوقت والمكان ودرجة الخطر. وساعدت هذه الدراسات على إظهار أهمية توحيد وتجميع الجهود المرتبطة بتدفق السلع المختلفة سواء الواردة إلى المنشأة أو الصادرة منها.
 - الثورة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات: ساعد ظهور العمولة وتحرير التجارة على تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك، حيث ظهر اللوجستيك لسد هذه الفجوة. كما أن التقدم في تكنولوجيا المعلومات ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيك وتحقيق وفورات في تكاليف التوريد والتوزيع.
 - الجمعيات والمجالات المتخصصة: يعود الفضل في تطور اللوجستيك وظهوره بالشكل الحالي لمساهمة المحترفين في هذا المجال، وذلك من خلال الجمعيات والمجالات اللوجستية التي ساهمت بشكل كبير في إضفاء الطابع الرسمي للمعرفة.

المبحث الثاني: إدارة اللوجستيك

إن التطور الذي طرأ على اللوجستيك جعل منه إدارة مهمة داخل المؤسسة تشمل التخطيط، التنظيم والرقابة، بل أصبح اللوجستيك ضمن إستراتيجية المؤسسة. فوجود اللوجستيك كإدارة مستقلة ضمن الهيكل التنظيمي يجعل منه يتقاطع مع باقي الوظائف كالتسويق، الإنتاج، الموارد البشرية،...

المطلب الأول: علاقة اللوجستيك بوظائف المؤسسة

1. علاقة اللوجستيك بالتسويق

إن التسويق هو عملية التخطيط، التنفيذ، التسعير، الترويج وتوزيع البضائع والخدمات لخلق تبادل مع مجموعات أخرى، بما يؤدي إلى تحقيق الأهداف الفردية والتنظيمية، ويختص التسويق بوضع المنتجات أو الخدمات في قنوات التوزيع وذلك لتسهيل عملية التبادل.

فأنشطة اللوجستيك تؤثر على نشاط التسويق والبيع من خلال¹:

- تكلفة سعر المنتج
 - توقيت إنتاج المنتج؛
 - جودة اللوجستيكات ومن ثم جودة المنتج؛
 - توقيت إتاحة المنتج للعميل؛
 - أماكن إتاحة المنتج للعميل؛
 - كفاءة أساليب وأدوات التعبئة والتغليف وفق احتياجات ورغبات وأذواق العميل؛
 - مستوى رضا العميل عن الخدمات التي تقدمها له المنظمة؛
 - العلاقة بين مصادر اللوجستيك التي تشتري منتجات المنظمة (المورد/العميل)
- فالعلاقة بين اللوجستيك والتسويق علاقة ترابط وتقاطع ويتم التأثير من خلال البيانات والمعلومات المقدمة من طرف إدارة التسويق ومن بينها ما يلي:
- قيمة المبيعات الحالية والمتوقعة وأيضا خطط التسويق المختلفة؛
 - معلومات عن العملاء الذي يشترون منتجات الشركة وخاصة إذا كان البعض منهم يعتبر موردا لبعض أصناف المواد والخامات؛
 - أيضا تساعد بحوث التسويق في تنمية معلومات الشراء عند اتخاذ قرارات الشراء؛

¹ مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة: مدخل إستراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2003-2004، ص26

- أيضا تستفيد إدارة التسويق من البيانات الخاصة بالتطورات التي تحدث في أسواق المواد ومستلزمات الإنتاج حتى تضع سياساتها التسويقية مما يتفق مع خصائص هذه المواد والأسعار والتكلفة المناسب¹.

2. علاقة اللوجستيك بالإنتاج

إن إدارة الإنتاج أو العمليات هي المسؤولة عن إنتاج وتوصيل البضائع والخدمات. كما يعتبران من أهم الأنشطة التي تؤثر مباشرة في التصنيع، ويكون الهدف الأساسي من وراء ذلك الإنتاج بأقل تكلفة. فالاختلاف في الأهداف (تعظيم العائد ضد تخفيض التكلفة) ربما يؤدي إلى تجزئة الاهتمام بأنشطة اللوجستيك، بالإضافة إلى نقص التعاون بين هذه الأنشطة ككل. إذا تم النظر إلى أنشطة اللوجستيك على أنها مجال منفصل في العمل الإداري، والعلاقة بين الإنتاج واللوجستيك تكون من خلال ما يلي²:

- توقيت توفير اللوجستيكات حسب خطط وبرامج الإنتاج أو التصنيع؛
- توفير اللوجستيكات بالمواصفات الفنية التي تلاءم المعدات والأجهزة بخطوط الإنتاج وورش الصيانة؛
- العلاقات مع مصادر اللوجستيك والقدرة على الاستجابة للاحتياجات الطارئة والعاجلة لخطوط وبرامج الإنتاج والصيانة؛
- خدمات التخزين والنقل والمناولة بين خطوط أو مراحل عملية الإنتاج، وتأثير ذلك على انسياب العملية الإنتاجية.

3. علاقة اللوجستيك بالإدارة المالية

إن علاقة اللوجستيك بالإدارة المالية علاقة واضحة تتمثل في التعرف على الاعتمادات المالية المخصصة لعملية الشراء والتي يجب على إدارة اللوجستيك أن تتخذ قراراتها الشرائية في حدود الاعتمادات المخصصة لها. إلى جانب ما تقدمه الإدارة المالية من معلومات عن الاعتمادات المالية المتاحة فهناك أيضا:

- معلومات عن شروط الائتمان وأيضا المساعدة في حالة التخلص من الخردة أو الفائض؛
- معلومات عن المراكز المالية للموردين وأيضا معلومات عن أسباب التأخير
- معلومات عن الموارد المتاحة والتي يمكن تخصيصها للإنفاق على الأنشطة المختلفة (نقل، تخزين، مناولة....)

أما إدارة اللوجستيك فيجب أن تمتد الإدارة المالية بما يلي:

- أي تغييرات في كمية المشتريات الحالية أو المتوقعة حتى يمكن تدبير الأموال لمواجهة هذه التغييرات؛
- توقيت عملية الشراء حتى يمكن تدبير الأموال في الوقت المناسب.

¹ رسمية زكي قرياقص، عبد الغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، الإسكندرية: مصر، 2004، ص 27

² مصطفى محمود أبو بكر، مرجع سبق ذكره، ص 27

- موقف السيولة و التمويل اللازم من الأنشطة اللوجستية وما يتطلبه من تجهيزات وأجهزة وأدوات وغيرها من الإمكانيات المادية والفنية والبشرية؛
 - أسس وقواعد ربحية أو عائد الأنشطة اللوجستية كوحدة إنتاجية يتم قياس وتقييم أدائها ماليا؛
 - تكلفة وربحية المنتجات ومن ثم ربحية وعائد الاستثمارات على مستوى المنظمة.
 - 4. علاقة اللوجستيك بالجوانب التنظيمية والإدارية والموارد البشرية
- إن الموارد البشرية تعتبر مهمة جدا بالنسبة لإدارة اللوجستيك حيث هذا يحتاج إلى عمالة ماهرة، كما أن الشكل التنظيمي يلعب دورا هاما في تحقيق أهداف ووظائف المؤسسة ومنها اللوجستيك وتكمن هذه العلاقة في:
- نوع وشكل ومكونات الهيكل التنظيمي للمنظمة؛
 - الاختصاصات والعلاقات التنظيمية والإدارية بين مكونات ومستويات الهيكل التنظيمي للمنظمة؛
 - نوع الوحدات التنظيمية المعاونة ومستواها الإداري في الهيكل التنظيمي مثل بحوث الشراء وخدمة الموردين وغيرها؛
 - أنظمة الاتصالات الإدارية داخل المنظمة ومجالات التعاون والتنسيق بين الوحدات التنظيمية والمستويات الإدارية؛
 - أسس ومعايير وأدوات قياس وتقييم كفاءة وفعالية الأنشطة الرئيسية في المنظمة؛
 - كذلك يعتمد اللوجستيك على موارد بشرية ذات مهارة عالية.

المطلب الثاني: التخطيط اللوجستي

إن التخطيط هو أولى العمليات في الإدارة، حيث أن التخطيط الجيد يقي المؤسسة من عدة مشاكل لهذا يعتبر التخطيط المرحلة الحاسمة في تحديد القرارات والخطط اللوجستية اللازمة.

1. مستويات التخطيط اللوجستي

يسعى التخطيط اللوجستي إلى تقديم إجابات محددة وواضحة لعدد من الأسئلة تتعلق ب: ماذا، متى وكيف. ويتم هذا النوع من التخطيط على ثلاث مستويات تتمثل في¹:

- التخطيط الاستراتيجي: يستند على خطة التسويق والتنبؤ طويل المدى، وله تأثير كبير على موقع وحدات الإنتاج والتوزيع. حيث يتم وضع خطة إستراتيجية وفقا لقدرة اللوجستيك على تنظيم تدفق المواد بين الوحدات وبين الوحدات والعملاء.

¹ رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض: السعودية، 2006، 56

- التخطيط التكتيكي: يكون لمدة عام حيث ينطوي على وضع الموارد اللوجستية الضرورية لتنفيذ الأهداف السنوية للمؤسسة، الاستخدام الرشيد للوسائل اللوجستية واتخاذ الخطوات اللازمة لتكييف الوسائل مع الاحتياجات.

- التخطيط العملي (التشغيلي): يدير تخصيص الموارد على أساس الطلبات ويكون على أساس يومي، ويقوم بوضع خطة العمليات اللازمة (تاريخ تسليم منتج معين في مكان معين) هذه الخطة تكون من خلال توفير الوسائل اللازمة لذلك (مثل: توفير الشاحنات، منطقة التخزين...).

2. مثلث القرارات اللوجستية

يرتكز التخطيط اللوجستي على أربعة مشاكل رئيسية: مستويات خدمة العميل، الموقع، قرارات المخزون وقرارات النقل.

3. مجالات التخطيط اللوجستي الرئيسية

تتعامل المستويات المختلفة للتخطيط اللوجستي مع مشكلات متعددة تتركز في المجالات الرئيسية التالية¹:

1. أهداف خدمة العملاء: يؤثر مستوى خدمة العملاء للأعمال اللوجستية وذلك بشكل كبير على النظام اللوجستي وذلك على نحو يفوق تأثير أي عامل آخر. فالمستويات الأقل من الخدمة تسمح بالتخزين المركزي في مواقع قليلة، وباستخدام أشكال من النقل أقل تكلفة. والمستويات الأعلى من الخدمة تؤدي إلى العكس تماما. ولكن عندما يتم زيادة مستويات الخدمة لتصل إلى حدودها العليا فإن تكاليف الأعمال اللوجستية ترتفع. لذلك فإن الاهتمام الأول في التخطيط اللوجستي الاستراتيجي يجب أن ينصب على تحديد المستوى المناسب لخدمة العملاء.

2. إستراتيجية تسهيلات المواقع: إن الوضع الجغرافي لنقاط التخزين، وكذلك النقاط الخاصة بها للإمداد تحدد الخطوط العريضة للخطة اللوجستية. مثال ذلك إن تحديد العدد، والموقع، والحجم الخاص بالتسهيلات، وتحديد طلب السوق يؤدي إلى تحديد المسارات التي من خلالها سيتم توجيه المنتجات إلى السوق. وإن النطاق المناسب لمشكلة التسهيلات الخاصة بالموقع هو أن يتضمن جميع التحركات للمنتج والتكاليف المصاحبة لذلك كما تحدث من موقع المصنع أو البائع أو الميناء، وخلال نقاط التخزين الوسيطة وحتى مواقع العملاء. إضافة إلى ذلك فإن تحديد طلب العميل الذي سوف يتم خدمته بشكل مباشر من المصانع أو البائعين أو الموانئ، أو يوجه إلى نقاط تخزين مختارة يؤثر على التكاليف الإجمالية للتوزيع. إن إيجاد الأعمال الأقل تكلفة والتي بالتالي تساهم في تعظيم الربحية هو جوهر إستراتيجية تسهيلات الموقع.

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سابق، ص 62

3. قرارات التخزين: تنصرف قرارات التخزين إلى الطريقة التي من خلالها يتم إدارة المخزون. فإن تخصيص المخزون على نقاط التخزين (أسلوب الدفع) مقابل سحب المخزون من النقاط التخزينية وفقا لقواعد محددة يمثل إستراتيجيتين أساسيتين في هذا المقام. كما أن المواقع المختارة للأصناف المختلفة في خط المنتجات في المصنع، أو المخازن الإقليمية أو الميدانية، أو إدارة مستويات المخزون يمثلون إستراتيجيات أخرى إضافية في هذا الصدد. ويلاحظ أن سياسة المنظمة المستخدمة سوف تؤثر على قرارات التخزين، وبالتالي يجب أن تؤخذ في عين الاعتبار الإستراتيجية اللوجستية.

4. إستراتيجية النقل: تشمل قرارات النقل على نمط وأسلوب للنقل. وحجم الأنشطة، ومسارات النقل، والجدول الزمني للنقل. إن هذه القرارات تتأثر في الواقع بالمخازن ومواقعها الجغرافية بالنسبة للعملاء والمصانع، والتي بالتالي تؤثر في موقع المخازن. كما أن مستويات المخزون تتأثر بقرارات النقل من خلال حجم الشحن.

وهكذا فإن مستويات خدمة العملاء، تسهيلات الموقع، والمخزون، والنقل يمثلون جميعا مجالات رئيسية للتخطيط اللوجستي، وذلك بسبب تأثير القرارات الخاصة بها على الربحية، والتدفق النقدي، والعائد على الاستثمار للمنظمة. إن كل مجال من هذه القرارات يتداخل مع الآخر، ومن ثم لا يجب التخطيط له بمعزل عن غيره، أو على الأقل القيام بتحقيق التوافق والتوازن بينها.

المطلب الثالث: التنظيم اللوجستي

إن تنظيم الأنشطة اللوجستية من شأنه أن يحدد خطوط السلطة والمسؤولية لضمان أن البضائع يجري تحريكها وفقا لما جرى التخطيط له. لهذا يعتبر وضع إدارة اللوجستيك ضمن الهيكل التنظيمي للمؤسسة مطلبا ملحا لتحقيق التوازن بين العمليات اللوجستية وذلك لتحقيق أعلى مستوى من الفعالية والكفاءة.

1. أهمية التنظيم اللوجستي

إن كفاءة وفعالية النظام اللوجستي تعتبر جزء أساسي من الإدارة الإستراتيجية للمنشأة، ومن الملاحظ أن معظم وظائف اللوجستيك تنتشر تقليديا داخل التنظيم وفي مجموعات متنوعة من الوظائف الرئيسية، مما يؤدي إلى تعارض أهداف هذه الوظائف مع بعضها البعض وذلك نتيجة التبعية المزدوجة. فعدم وجود هيكل تنظيمي يجمع بين أنشطة اللوجستيات تحت إدارة وسيطرة أحد أفراد الإدارة العليا معناه الفشل في تطبيق المفهوم المتكامل لإدارة نشاط اللوجستيات¹.

لقد ساعد تطور مدخل النظم على تقديم إطار تحليلي لدراسة أنشطة اللوجستيك، ويرجع ذلك إلى أن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد في تكوين هذه الأخيرة على تجميع

¹ نهال فريد مصطفى، إدارة المواد والإمداد "إدارة المخازن- إدارة المشتريات- النقل والشحن"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 278

الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية. ووفقا لمدخل النظم فإن النظم المتكاملة تؤدي إلى مستويات أداء أعلى من تلك النظم التي تشمل أنشطة فرعية غير مترابطة ولكنها ذات طبيعة واحدة، ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد والأجزاء والمنتجات المتاحة من وإلى المنظمة ووضعها داخل إطار إداري موحد وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك¹.

2. التطور التنظيمي لإدارة اللوجستيك

لقد عرف التنظيم اللوجستي في المؤسسة عدة مراحل وذلك حسب مراحل تطوره وهي تتمثل في:

- المرحلة الأولى: هي التي جرى رصدها في أوائل السبعينات، في هذه المرحلة كان الهيكل التنظيمي تقليديا والذي يتميز بانتشار وظائف اللوجستيك ما بين عدة وحدات تنظيمية، كما أنه لا وجود لبعض الأنشطة اللوجستية في الخارطة التنظيمية. وتعود طبيعة هذا الهيكل التنظيمي إلى خصائص تلك المرحلة والتي كانت مرحلة ظهور اللوجستيك كمفهوم إداري، كما أن تلك الفترة كان اللوجستيك مشتتا بين وظائف المؤسسة.
- المرحلة الثانية: تم في هذه المرحلة وضع مسئول تنفيذي كبير يتبع الإدارة العليا وعهد إليه بالمسؤولية عن الأنشطة اللوجستية، حيث تم لأول مرة جمع إدارة المواد مع إدارة التوزيع المادي تحت إدارة واحدة. ولقد تصدرت شركات عملاقة مثل كوداك وويلبول مسيرة إحداث هذا النوع من التعديل الرسمي في الهيكل التنظيمي.
- ومع ذلك في عام 1985 ظلت معظم الشركات الكبرى عالقة في المرحلة الأولى أو تخطت المرحلة الثانية قفزا إلى المرحلة الثالثة مباشرة². والشكل رقم 7 يوضح الهيكل التنظيمي للوجستيك المتكامل.
- المرحلة الثالثة: وهي مرحلة إدارة سلسلة اللوجستيك أو ما تسمى بالوجستيك المشترك، تتضمن هذه المرحلة الدمج الكامل للأنشطة اللوجستية. وتعطي أهمية كبيرة لإدارة اللوجستيك داخل الهيكل التنظيمي للمؤسسة.

¹ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، مرجع سابق، ص 24

المطلب الرابع: الرقابة اللوجستية

إن التخطيط الجيد لا يعني عدم وجود مشاكل أو أخطاء، ولذلك فمن الضروري التفكير من ناحية وظيفة أساسية أخرى للإدارة، وهذه الوظيفة هي الرقابة، ويقصد بها الآلية التي يتم من خلالها ضبط الأداء حسب المخطط، أو يظل على ما هو عليه في الانسجام مع الأهداف المطلوبة. وتمثل عملية الرقابة إجراء مقارنة للأداء الفعلي مع الأداء الموضوع، ثم الشروع في إجراء تصحيحي لجعل الأداء ينطبق قدر الإمكان في نقطة واحدة. كذلك تقوم الرقابة بتفسير الانحرافات ومحاولة إيجاد الحلول وتفادي المشاكل اللوجستية عند التخطيط.

1. أهمية الرقابة اللوجستية

تركز الحاجة الأساسية لوجود نشاط رقابي في عملية الإدارة على الغموض المستقبلي، الذي من شأنه أن يؤدي لحدوث تعديل في أداء الخطة الموضوعة. لأن الأحداث الغامضة التي قد تقع مستقبلاً تؤدي إلى تغيرات جوهرية في البيئة اللوجستية، والتي تؤدي هي الأخرى إلى تعديل الخطط الموضوعة وعلى سبيل المثال: تغير الظروف الاقتصادية والتغيرات التكنولوجية والتحويلات في أمزجة ومواقف العملاء قد يتعذر التنبؤ بها في وقت وضع الخطط الأساسية.

فالمدير في النظام اللوجستي يسعى للسيطرة على الأنشطة اللوجستية (النقل، التخزين، التحكم في المواد والمخزون ومعالجة الطلبات)، من ناحية ما يعود من وراء ذلك على خدمة العملاء وتكاليف الأنشطة. وتتضمن آلية السيطرة لدى المدير أعمال المراجعة، التقارير عن أداء النظام، الأهداف الموضوعة بالنسبة للأداء وبعض الوسائل لبدء الإجراء التصحيحي، والذي غالباً ما يقوم به مدير اللوجستيات، وهذه الآلية الرقابية من حيث ارتباطها بالعوامل المرتبطة في العملية، أما العوامل الإضافية فهي تتضمن الخطط والأنشطة اللوجستية والمؤثرات البيئية والأداء¹.

2. نموذج الرقابة اللوجستية

تمثل عملية المراقبة الجزئية واحدة من ظروف المراقبة المتغيرة التي يصاحبها توقع بالحاجة إلى إجراء تصحيحي لتعديل الأداء الفعلي لكي يستقيم ويلتقي مع الأداء الموضوع إن الرقابة اللوجستية تهدف إلى التأكد من أن الأداء في مجال اللوجستيك يتماشى مع الخطط الموضوعة مسبقاً حيث تعتمد بشكل كامل على المعلومات التي يوفرها نظام المعلومات اللوجستي، كما أن الرقابة اللوجستية تتوغل داخل سلسلة اللوجستيك بداية من الموردين وصولاً إلى الزبائن. نلاحظ من الشكل أن الرقابة اللوجستية تبدأ من الرقابة على الموردين وصولاً إلى الشركاء.

التجارين، حيث يتم تتبع العمليات اللوجستية ورقابتها باستمرار لتصحيح الأخطاء عند حدوثها.

¹ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، مرجع سابق، ص 24

3. أنواع نظم الرقابة

وتنقسم إلى ثلاثة أنواع هي¹:

1. النظم مفتوحة الحلقات: وهي من أكثر الأنواع شيوعاً، ويعني التدخل الإنساني بين إجراء مقارنة الأداء الفعلي والأداء المطلوب، وبين الإجراء المطلوب لتقليل خطأ العملية، ويجب على المدير أن يتخل بطريقة ايجابية قبل حدوث أي إجراء تصحيحي، وهو ما يجعلنا نطلق على العملية المراقبة المفتوحة.

ومن مزايا هذا النظام: المرونة، التكلفة الأولية المنخفضة لبدء عمله، بإمكان المدير تحديد نوع المعلومات المطلوبة لغرض المراقبة، ودرجة السماح للخطأ المقبول في أي وقت من الأوقات، إضافة إلى تحديد شكل الإجراء التصويبي. وتفيد هذه المرونة عندما تكون الأهداف والخطط والمؤثرات البيئية عرضة لتغيرات متكررة، وعندما تكون إجراءات الرقابة الأوتوماتيكية باهظة التكلفة ومقيدة.

2. النظم مغلقة الحلقات: شهدت السنوات الأخيرة، جهداً متواصلاً للتوصل إلى طرق لتقليل الحاجة للعنصر البشري في عمليات السيطرة والمراقبة. ولعل المراقب الآلي لموقف الرصيد المخزون بمثابة أعظم نجاح في هذا الصدد حتى اليوم، ولدى القيام بمراقبة الأنشطة اللوجستية، فإنه يتم استخدام قاعدة القرارات لتكون بديلاً للمدير في النظم ذات الدوائر المغلقة. وتعمل قاعدة القرارات كما لو أن المدير قد رصد الخطأ في الأداء، ومن ثم سيقوم بالتصرف بناء على ذلك. ولأن المدير يمكن استبعاده من عملية المراقبة، وتظل الرقابة على حالها بفعل قاعدة القرارات، فإن نظام المراقبة يسمى النظام المغلق.

والياً أفضل نظام الرقابة ذي الحلقات المغلقة في إدارة اللوجستيات، هو نظام الرقابة على المخزون، فالطبيعة الكمية القابلة للقياس لمشكلات مستويات المخزون هي التي جعلت المخزون بشكل خاص أول أنشطة المؤسسة التي خضعت للمراقبة من خلال طرق الحلقات المغلقة.

ومن مميزات هذا النظام أنه يتمتع بقدرة هائلة على مراقبة مستويات عديدة من المخزون من المنتجات بسرعة ودقة. ومع ذلك، فإن هذا النظام يميل إلى عدم المرونة من ناحية الاستجابة للظروف المتغيرة التي تقع خارج نطاق مؤشرات التصميم له. كذلك قد يتيح هذا النظام السيطرة على جزء واحد فقط من العملية الإجمالية.

3. نظام الرقابة المعدلة: يشعر المديرون بعدم الرغبة في نقل الرقابة الموسعة على أحد الأنشطة أو مجموعة من الأنشطة، إلى مجموعة القرارات التي تحل محلهم، كذلك فإن المؤثرات البيئية يتعذر التنبؤ بها، وكذلك يخالج المديرين نوع من عدم الثقة بأجهزة الكمبيوتر والنماذج الرياضية. ولذلك

¹ رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض: السعودية، 2006، ص 808

فإن المزيج من نظام الرقابة الذي قام بخلط النظامين (المفتوح ومغلق الحلقات - المعدل) هو في الواقع الأكثر استخداماً.

للرقابة على الأنشطة اللوجستية، وفي النظام المعدل يستطيع المدير أحياناً أن يحل محل قاعدة القرارات. فالمدير يستطيع الدخول لقاعدة معلومات واسعة للغاية تفوق ما يستطيع نظام المراقبة الآلي.

المبحث الثالث: لوجستيك النقل

المطلب الأول: مكانة النقل في اللوجستيك

الفرع الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك

أ. مفهوم اللوجستيك

لقد نشأ مفهوم اللوجستيك logistics نشأة عسكرية، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام 1905 بهدف تأمين وصول المؤن و الذخائر في الوقت الملائم و بأمثل طريقة ممكنة تم استخدام بكثافة في فترة الحرب العالمية الثانية حيث كان أحد عوامل إنتصار الجيوش، و ما إن وضعت الحرب العالمية أوزارها، حتى بدأت ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيك في مجال الأعمال فيما عرف باسم logistics Business، حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو 40 % (في المتوسط) من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجستية.

فأصل كلمة logistics يعود إلى الإغريقية و تعني التفكير و الفهم و الحساب، و تعني logistikos التفكير المنطقي، و يقال إن الأصل يعود إلى الفرنسية بمعنى تأمين للإقامة. أما بخصوص التعاريف فهناك تعاريف عديدة في مجال إدارة الأعمال سنذكر منها البعض:

التعريف الأول:

هي النشاط الذي يهدف إلى إدارة التدفقات المالية، و البيانات (الإعلامية و الجمركية و المالية) المتعلقة بها، من أجل توفر الموارد التي تتوافق مع الإحتياجات (أكثر أو أقل) المحددة وفقا للظروف الإقتصادية و القانونية المتوقعة، و درجة جودة الخدمة المتوقعة، و تعتبر شروط السلامة و الأمن مرضية¹.

التعريف الثاني:

حسب مجلس خبراء إدارة سلسلة التوريد، يتم تعريف اللوجستيات على النحو التالي: دمج نشاطين أو أكثر من أجل وضع الخطط و تنفيذ و مراقبة التدفق الفعال للمواد الخام و المنتجات شبه النهائية، و المنتجات النهائية، من و جهة نظرهم إلى نقطة الإستهلاك، قد تشمل هذه الأنشطة - على سبيل المثال لا الحصر- نوع الخدمة المقدمة للعملاء، و التنبؤ بالطلب، و الإتصالات ذات الصلة بالتوزيع، و مراقبة المخزون و معالجة المواد، و معالجة الطلبات، خدمة ما بعد البيع، و قطع الغيار، المشتريات التغليف، معالجة البضائع المعتادة، التفاوض و إعادة استخدام المواد القابلة للإصلاح أو المفسدة، تنظيم النقل، بالإضافة إلى النقل الفعلي للبضائع، بالإضافة إلى التخزين و المخازن².

¹ منشور من الأستاذ بن زيدان ياسين.

² نفس المرجع.

التعريف الثالث:

هو تقنية التحكم في الحركة المادية لتدفقات السلع، سعياً إلى البحث عن تزامن الوتيرة داخل سلسلة العمليات التي تميل إلى أن تكون في الوقت المحدد "JIT" وذلك لتفادي التعطلات والإختناقات¹.

التعريف الرابع:

هو العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفقات المواد الأولية و المنتجات الوسيطة و النهائية و المعلومات، بما يضمن إستمرارية الإنتاج و تخفيض تكلفته، و يحقق ميزة تنافسية المشروع، و يكفل رضا العملاء، و ذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء و التخزين و النقل و التوزيع و التغليف في إطار نظم المعلومات.

التعريف الخامس:

هو المفهوم الذي يربط بين جميع أنشطة النقل و التوزيع المادي و التوريد في آن واحد لأنه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة الحركة و التخزين التي تساعد على تدفق المنتج من مرحلة إقتناء المادة الخام و حتى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح للإستخدام إلى العملاء و المستهلكين، في الوقت المناسب و المكان المناسب و بالشكل المناسب و بأقل تكلفة ممكنة².

من خلال هذه التعاريف، تعطى إنطباعات بالتركيز على البضائع الملموسة، و في الحقيقة فإن كثيراً من الشركات تؤدي خدمات بدلاً من المنتجات، و لديها مشكلات لوجيستية، و مع ذلك ممكن أن تستفيد أيضاً من إدارة اللوجستيات الجيدة³.

و رغم تزايد الإهتمام بموضوع اللوجستيات في السنوات الأخيرة إلا أن المفهوم الحديث ما زال غامضاً إلى حد كبير، حيث لم يتوصل بعد إلى تعريف واضح و محدد لمفهوم اللوجستيات، كما هو الحال بالنسبة لمفاهيم إدارية أخرى مثل التسويق و الإنتاج أو التمويل⁴.

ب. الأنشطة اللوجستية:

تعتبر الأنشطة اللوجستية من مجالات المعرفة الإدارية الحديثة نسبياً، أو كما يرى البعض هي أحد المجالات الحديثة نسبياً لدراسة الإدارة المتكاملة Management Integrated⁵ بالمقارنة ببعض مجالات الإدارة التقليدية الأخرى مثل الإنتاج و التسويق و التمويل و بالطبع فإننا لا نستطيع أن ننكر أن الأنشطة اللوجستية تمّ ممارستها و بشكل منفصل بواسطة الأفراد و المنظمات منذ العديد من السنوات و لكن الجديد هنا يتمثل في مفهوم التنسيق Coordination و التكامل Integration عند أداء مثل هذه الأنشطة بدلاً من ممارستها التاريخية السابقة بشكل منفصل إضافة إلى ماسبق، فإن الجديد يتمثل أيضاً في ذلك المفهوم الذي يبرز أن هذه الأعمال و الأنشطة اللوجستية تضيف قيمة Value للمنتجات و الخدمات المقدمة للعملاء و التي تلعب

¹ محمد حسان، إدارة الإمداد و التوزيع، الدار الجامعية الإسكندرية مصر، 2009، ص 36-37

² دكتور شريف محمد ماهر، تخطيط النقل و سياساته "الفعاليات و عوامل الجدارة، الدار الجامعية الإسكندرية مصر، 2006، ص 11.

³ رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيات، تخطيط و تنظيم سلسلة الإمداد، دار المريح للنشر- الرياض المملكة العربية السعودية، 2006، ص 26

⁴ دكتور شريف محمد ماهر، المرجع سبق ذكره، ص 11.

⁵ ثابت عبد الرحمن إدريس، المرجع سبق ذكره، ص 19.

في الحقيقة دورا أساسيا في تحقيق ما يعرف برضاء العملاء Customer satisfaction و من ثم زيادة المبيعات الناتجة عن التميز في السوق¹.

حيث أن هذه الأنشطة اللوجستية أصبحت بمثابة حلقة الوصل التي ترتبط بين مواقع الإنتاج و بين مواقع الأسواق و المنفصلة سواء من حيث الوقت أو المسافة وهناك نوعين من الأنشطة نذكرها كمايلي:

ب.1 الأنشطة الأساسية:

ب.1.1 معايير خدمة العميل:

يتم التعاون مع إدارة التسويق من أجل:

- تحديد إحتياجات المستهلك.
- تحديد مدى إستجابة العميل للخدمة.
- تحديد مستويات خدمة العميل.

ب.2.1 النقل:

- إختيار طريقة و خدمة النقل.
- تجميع حمولات الشحن.
- تحديد مسار النقل.
- جدولة الشاحنات.
- إختيار المعدات.
- تشغيل طلبات النقل.
- مراجعة فئات سعر النقل².

ب.3.1 إدارة المخزون:

ب.4.1 تدفق المعلومات و تشغيل أوامر الطلب

ب.2 الأنشطة المساعدة:

- المخازن
- مناولة المواد الخام
- المشتريات
- التعبئة و التغليف
- التعاون مع العمليات و الإنتاج
- صيانة المعلومات³

¹ نفس المرجع، ص 20.

² رونالد اتش بالو، المرجع سبق ذكره، ص 29.

³ نفس المرجع السابق، ص 30-31.

إن الفصل بين الأنشطة اللوجستية الأساسية والمساعدة السابق الإشارة إليهما يرجع في حقيقة الأمر إلى أن الأنشطة الأساسية يتم ممارستها بصفة عامة في قناة لوجيستية وفي كل منظمة، بينما الأنشطة المعاونة قد تختلف ممارستها من منظمة إلى أخرى وفقا لطبيعة وظروف كل منظمة.

يعتبر النقل من الأنشطة الأساسية للنظام اللوجستي، حيث أنه لا يمكن أن نتصور أن هناك منظمة ما يمكن أن تمارس الأنشطة الخاصة بها دون توفير الحركة اللازمة للمواد الخام والتي تحتاجها، أو للمنتجات النهائية التي ترغب في تسويقها وفي توفيرها لعملائها في السوق.

كما يعتبر التخزين من الأنشطة المهمة، وذلك لصعوبة التوريد الفوري بكميات صغيرة للمواد الخام اللازمة للمصانع، أو لصعوبة التسليم الفوري للمنتجات النهائية للعملاء، هذا بالإضافة إلى الوفورات الإقتصادية الناتجة عن تخزين المواد الخام ومستلزمات الإنتاج الأخرى نتيجة الشراء بكميات كبيرة.

ج. أنواع اللوجستيك:

يمكن التفريق بين عدة أنواع مختلفة للوجستيك وهذا حسب اختلاف طبيعتها وأهدافها:

• لوجستيك التزويد *logistique d'approvisionnement* :

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

• لوجستيك التزويد العام *logistique d'approvisionnement general* :

يسمح هذا اللوجستيك بجلب المواد المختلفة اللازمة لأنشطة المؤسسات الخدمية والإدارات (مستلزمات المكاتب مثلا) وهو مهم للسير الحسن للإدارة، يتواجد داخل المؤسسة تحت إسم : مصلحة الوسائل العامة *Service des moyens généraux*.

• لوجستيك الإنتاج *logistique de production* :

يهتم بجلب مختلف المواد والمركبات الضرورية لعملية الإنتاج وتخطيط الإنتاج.

• لوجستيك التوزيع *logistique de distribution* :

يتعلق بإمداد المستهلكين النهائيين باحتياجاتهم من المواد والسلع من قبل الموزعين ويتم ذلك إما في محلات البيع الشخصية أو الأسواق التجارية الكبيرة.

• اللوجستيك العسكري *logistique militaire* :

يهتم بتوفير المؤونات والعتاد الحربي للجنود في ميادين المعارك.

• لوجستيك الداعم *logistique de soutien* :

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

• لوجستيك أو نشاط خدمة ما بعد البيع *Activité dite service après vente* :

يقترّب مفهوم هذا اللوجستيك من لوجستيك الداعم غير أن هناك فرق بينهما يتمثل في أن هذا النشاط يتم على مستوى الأسواق بيع المنتجات وتستهمل غالبا "إدارة الخدمات" لتشير إلى قيادة هذا النشاط.

• اللوجستيك العكسي **Retro-logistique**:

يهتم هذا اللوجستيك بالتدفقات التي تكون من الزبائن إلى الموردين أو المنتجين و المتمثلة في المواد المستردة، غير مبيعة، أو المرسله للتصليح إضافة إلى الفضلات التي يجب التخلص منها بصفة عقلانية¹.

الفرع الثاني: تعريف النقل من المنظور اللوجستي

إنّ النقل هو المحرك الرئيسي للوجستيك بحيث يقوم بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع، فهو يحتل المرتبة الأولى بتكاليف اللوجستيك، و طبقا للمفهوم الشامل للوجستيك فإنّ النقل يعني تحريك المواد و المستلزمات من الموردين إلى المشروع مرورا بالنقل الداخلي للمشروع و مناولة المواد من المشروع إلى العملاء، و على ذلك يمكن القول أنّ النقل من أهمّ الأنشطة في نظام اللوجستيك الشامل حيث يحقّق الترابط بين المنشأة و مورديها و أسواقها و أيضا فروع و نقاط المنشأة.

الفرع الثالث: موقع و أهمية نشاط النقل في سلسلة اللوجستيات

يعتبر النقل أهمّ أنشطة سلسلة اللوجستيات، و يشكل النقل من ثلث إلى ثلثي التكاليف الكلية لسلسلة اللوجستيات²، فتكاليف النقل تحتل نسبة ملموسة من تكاليف النظام اللوجستي ككل و تشير نتائج إحدى الدراسات بأنّ تكاليف الأعمال اللوجستية الأساسية المادي يمكن تصنيفها على الوجه التالي:

النقل: 45 %

المخزون: 25 %

المخازن: 20 %

تجهيز و إدارة الطلبات: 10 %³

و تأتي أهمية نشاط النقل من كونه الأداة الأساسية التي يمكن بها تحريك (السلع و المواد الخام من مكان إنتاجها إلى مكان استخدامها، و لا يستطيع أي مشروع أن يعمل أو ينتج بدون النقل، فإذا لم تتوافر وسائل النقل في وقت ما لمشروع ما⁴، ستكون النتيجة عدم قدرة المشروع على خدمة الأسواق التي تعوّد أن يخدمها، بالإضافة إلى تكدّس السلع المنتجة لديه و تعرّضها للتلف، هذا إلى جانب عدم القدرة على الحصول على المواد الخام و قطع الغيار اللازمة للإنتاج.

و من ناحية أخرى فإنّ النقل يتواجد في جميع مراحل سلسلة اللوجستيات فإذا تصوّرنا أنّ هناك مصنعا ما يعتمد على استخدام مواد خام و قطع غيار لإنتاج السلع النهائية، و أنّ هذه السلع يتم استخدامها من قبل العملاء مباشرة داخل حدود المدينة، فستكون أنشطة النقل التي يحتاجها المصنع حتى تصل السلعة إلى المستهلك النهائي كالآتي:

- نقل المواد الخام و قطع الغيار من أماكن إنتاجها إلى مراكز التجميع الرئيسية.

- نقل المواد الخام و قطع الغيار من أماكن التجميع الرئيسية إلى المصنع.

¹ <http://Hpfeda.univ-lille1.fr/laal/docs/dess2003/log/multimedia/penseelogistique/penseelogistique.html>

² نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، المرجع سبق ذكره، ص 57

³ ثابت عبد الرحمن إدريس، المرجع سبق ذكره، ص 254.

⁴ نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، نفس المرجع السابق، ص 57.

- نقل السلع المصنعة من المصنع إلى مركز التخزين الرئيس.
 - نقل السلع المصنعة من مركز التخزين الرئيس إلى مراكز التخزين الفرعية.
 - نقل السلع المصنعة من مراكز التخزين الفرعية إلى مراكز البيع.
 - نقل السلع المصنعة من مراكز البيع إلى المستهلك النهائي أو العميل.
- هذا إلى جانب أنه لا يمكن إغفال أهمية وجود نظام نقل رخيص نسبيا في سلسلة اللوجستيات، حيث أنّ هذا يساعد على وصول المنتج النهائي إلى العميل بالسعر المناسب (الرخيص نسبيا) وهذا بالطبع راجع إلى كون تكلفة النقل تشكل مكونا رئيسيا من مكونات السعر النهائي للمنتج بالإضافة إلى تكلفة الإنتاج و تكلفة البيع و التكاليف الإدارية¹.

الفرع الرابع: علاقة اللوجستيات بالنقل

النقل هو أساس العملية اللوجستية أي أنه إذا لم يوجد نقل لا يوجد لوجستيات بمعنى آخر فإن قلب اللوجستيات هو النقل، و يجب على مشغلي اللوجستيات أن يكونوا على دراسة تامة بالتأثيرات الاجتماعية و البيئية لعمليات توزيع البضائع و التي سنشرحها فيما يلي²:

أ. النقل و المجتمع:

1. التأثيرات الاجتماعية: مثلا في أوقات معينة تحتاج كثافة منتج معين (مثلا الفواكه) خلال شهر رمضان
2. التأثيرات البيئية: تأثير عملية النقل على البيئة من تلوث و الضغط على البيئة نتيجة توزيع هذه المنتجات و تأثير المناخ في الطلب على المنتجات.

و من الأدوار الهامة جدا و القربية لمديري اللوجستيات التوزيع هي القرارات الحاسمة التي نذكر منها ما يلي:

- تخطيط نظام التوزيع بالنسبة إلى شبكة عمل الشركة، أي توازن حسب القوى الشرائية لمواقع الإستهلاك (التوزيع) حتى تتعرف على المزيج التوزيعي الأمثل.
- عملية التخزين و النقل في الحجم؟ و الكيف؟ و أين؟ و ماهي الكمية؟
- إستخدام الطرق البرية (إختيار الطريق الأمثل أو الطرق المثلى لعملية التوزيع).

و يجب أن يأخذ في الاعتبار عند وضع خطة توزيع المنتج السياسات المحلية للنقل مثلا. منع سير عربات النقل في أوقات معينة في بعض الطرق.

- مواقع الشحن و تسهيلات التفريغ، أين يتم الشحن و أين يتم التفريغ؟
- الترويج لمنتج جديد: يجب تنظيمه و تخطيطه أي أن جميع القرارات مرتبطة مباشرة بالتخطيط و السياسة و المجتمع (أي تطوير يمكن أن يحدث في اللوجستيات أو النقل يكون له تأثير سياسي و إجتماعي و إقتصادي).

مديري التشغيل دائما يحاولون تطوير مفهوم اللوجستيات أو مفهوم النقل لأن هذا سوف يعود على المستهلك و إقتصاديات الدولة، كما قد يأتي التطوير في اللوجستيات بمزايا إضافية للمستهلكين و الإقتصاد و المنتجين من حيث:

¹ نفس المرجع السابق، ص 58.

² دكتور شريف محمد ماهر، المرجع سبق ذكره، ص 12-13.

- تخفيض الأسعار: سعر الوحدة سوف يقل نتيجة ترشيد التكاليف (من حيث زيادة حجم الإنتاج، ونقل البضائع بكميات كبيرة).
- التطوير في الجودة وجودة البضائع: ناتج عن سرعة تدفق المعلومات مع ثبات السعر وانخفاض التكلفة يستطيع المنتج تطوير جودة منتجاته لاجسامها ميزة تنافسية، مع توفير البضائع في الوقت المناسب وبالكمية المناسبة و في المكان المناسب وكلّما حدث تطوير في فن ادارة اللوجستيات كلما حدث تطوير في الجودة .
- التأثير على المنتج والبيئة المحيطة: نعلم أنّ هناك عرض وان هناك تدفق من السلع وبالتالي عدم توفر توفر المنتج سوف يؤدي الى المشاكل.
- زيادة في حجم الصادرات : نتيجة ما سبق من تخفيض اسعار مع زيادة في الجودة يؤدي الى دعم القدرة التنافسية للمنتجات الوطنية في الاسواق الخارجية، مما يترتب عليه زيادة الصادرات وتحسن الوضع الاقتصادي خصوصا في ظل العولمة والجات والتكتلات الاقتصادية.¹

ب. يوفر مفهوم اللوجستيات الان مفهوم اخر لنظام التفكير:

كان هناك منافسة بين وسائل النقل (بري -بحري-جوي) بعد ذلك حدث تكامل بين وسائل النقل ،نقل متعدد الوسائط (من الباب الى الباب) وذلك لإشباع حاجات المستهلك والصانع، بعد ذلك بدأ مفهوم اللوجستيات يأخذ بعد جديد وبدأ التفكير في النقل بأسلوب مختلف حيث أنّ النقل له مفهوم تسويقي أو تأثير تسويقي، الدولة التي لا يوجد بها نقل جيد أو كافي بظهير خلفي لن تستطيع ان تتعايش في ظل النظام الإقتصادي العالمي الجديد، ونعني بالظهير الخلفي شبكة الطرق والمواصلات التي تغزو الموانئ و كل ما يمد الميناء ببضائع ومواد خام.

ولذلك يجب على كل دولة ان تكون لها قدرة تصديرية و لن يأتي ذلك الا عن طريق شبكة نقل جيّدة وقوة نقل كافية وعليه فان التحدي في اسلوب اشباع رغبات المستهلك في مناخ مقبول للاتجاه الحديث يضيف أبعاد جديدة لإدارة اللوجستيات في القرن القادم حيث ان النقل يمثل الأساس فيه.²

¹ نفس المرجع السابق، ص 13

² نفس المرجع السابق، ص 14

المطلب الثاني: تكاليف النقل

الفرع الأول: العوامل المؤثرة على تكاليف النقل

نظرا لأهمية عنصر تكاليف النقل لابد من تحديد العوامل التي تؤثر على هذه التكاليف وذلك لاحكام الرقابة عليها، هذه العوامل بعضها يرتبط بالمنتج نفسه، وبعضها يرتبط بالسوق.

أولاً: العوامل المرتبطة بالمنتج:

تؤثر خصائص المنتج في تكاليف النقل وهذه الخصائص تشمل كل من:
أ. الكثافة:

نحن نقصد بالكثافة هنا نسبة وزن السلعة المنقولة إلى حجمها، حيث تزيد هذه النسبة في بعض المنتجات مثل الحديد و المعبات و الورق و تقل في البعض الآخر مثل الملابس، الإلكترونيات و اللعب، و عموماً فإن هناك علاقة عكسية بين الكثافة و تكلفة النقل بمعنى أنّ المنتجات ذات الكثافة المنخفضة تكون تكاليف نقلها أعلى من المنتجات ذات الكثافة المرتفعة¹.

ب. معدل استغلال المساحة (الحجم):

يشير هذا العنصر إلى قدرة المنتج على شغل المساحة المتاحة في وسيلة النقل المعينة، فنجد أن الغلال و العديد من السلع يمكن أن تشغل بالكامل المكان المخصص للشحن في وسيلة النقل المستخدمة، في حين أن بعض السلع الأخرى مثل السيارات و الآلات لا تستطيع أن تملأ الفراغات المتاحة بالكامل، و يتوقف هذا العنصر على حجم و شكل المنتج و على قابليته للكسر².

ج. المناولة:

نحن نركز هنا على مدى السهولة و الصعوبة في استخدام وسائل المناولة، فكلما قلت حاجة السلع المنقولة إلى استخدام وسائل المناولة انخفضت تكلفة النقل الخاصة، بينما زيادة إحتياج تلك السلع إلى أجهزة مناولة خاصة يزيد من تكلفة النقل الخاصة بها³.

د. القيمة:

كلما تزايدت احتمالات تعرض المنتجات المنقولة للتلف أو السرقة كما هو الحال بالنسبة للمجوهرات أو الحاسبات الآلية وغيرها كلما زادت أعباء النقل و بالتالي زادت التكلفة⁴.

ثانياً: العوامل المرتبطة بسوق النقل:

بالإضافة إلى خصائص المنتج تتأثر تكلفة النقل أيضاً ببعض الإعتبارات المرتبطة بظروف السوق مثل:

أ. درجة المنافسة:

كلما زادت حدة المنافسة بين وسائل النقل المتاحة كلما قلت تكلفة النقل و العكس صحيح.

¹ محمد الصيرفي، إدارة المواد "الشراء و التخزين بين النظرية و التطبيق الكمي"، دارقنديل للنشر و التوزيع - عمان، الطبعة الأولى 2003، ص325.

² نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، المرجع سبق ذكره، ص145.

³ محمد الصيرفي، المرجع سبق ذكره، ص 325 .

⁴ نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، نفس المرجع السابق، ص145.

ب. موقع السوق:

وهنا يلاحظ أن طول المسافات التي تنتقل المنتجات خلالها يؤثر على تكاليف النقل، فكلما بعدت المسافة بين الأسواق ومناطق الإنتاج كلما زادت تكاليف النقل والعكس صحيح.

ت. طبيعة القيود الحكومية المفروضة على وسائل النقل:

حيث قد تفرض الحكومات أسعاراً محددة على وسائل النقل أو قد تطلب استيفاء بعض الشروط مما يؤثر في النهاية على تكلفة النقل.

ث. مدى استقرار تعريفات النقل:

فكلما استقرت تعريفات النقل كلما أدى ذلك إلى إنخفاض تكلفة النقل والعكس صحيح.

ج. موسمية حركة النقل:

و نعني بها مدى تركيز عمليات النقل خلال فترة زمنية معينة حيث يؤدي ذلك إلى زيادة الضغط على وسائل النقل المتاحة مما يساعد على رفع أسعارها والعكس صحيح¹.

الفرع الثاني: أنواع تعريفات النقل **Rate détermination**

تقوم منظمات النقل بوجه عام، وخاصة مؤسسات السكك الحديدية باستخدام تعريفات مختلفة للنقل، حيث تختلف تلك التعريفات باختلاف كمية البضاعة المنقولة وقيمتها والمسافة بين مكان الشحن وجهة الطلب.. إلخ ويمكن تلخيص أهم تعريفات النقل فيما يلي:

أ. تعريف الدرجة "الطبقة" **Class Rate**

و بمقتضى هذا النظام تقوم مؤسسات الشحن بتقسيم السلع إلى درجات² أو طبقات متشابهة من حيث النوع والحجم والوزن والقيمة والقابلية للتلف إضافة إلى بعض العوامل الأخرى، ثم تقوم بتحديد رسم خاص أو فئة سعرية لكل درجة أو طبقة من السلع، ويسري هذا الرسم المحدد للطبقة أو الفئة عند نقل أي سلعة تدخل في هذه التعريفات بين مكانين محددين، وتعتبر هذه التعريفات مرتفعة القيمة نسبياً قياساً على الأنواع الأخرى.

ب. التعريفات السلعية: **Commodity Rate**

و أحياناً تسمى بالتعريفات الخاصة، حيث أنها تعطي كمكافأة من منظمات الشحن إلى بعض العملاء نتيجة للإستخدام المنتظم لوسيلة الشحن أو نتيجة الشحن بكميات كبيرة، ويمكن إستخدام هذه التعريفات بواسطة منظمات السكك الحديدية والنقل المائي، وذلك فيما يتعلق بنقل أنواع معينة من السلع تتصف بثقل أو كبر الحجم أو انخفاض القيمة مثل الفحم والأخشاب و مواد البناء والمعادن، وتعتبر تعريفات العربة الكاملة شكلاً من أشكال التعريفات السلعية، حيث تضع شركات ومؤسسات الشحن تعريفات منخفضة خاصة عند استخدام الشاحن عربة كاملة من عربات السكك الحديدية أو الشاحنات تقل عن التعريفات التي يدفعها الشاحنون عند استخدام جزء فقط من العربة الكاملة.

¹ محمد الصيرفي، المرجع سبق ذكره، ص326.

² ثابت عبد الرحمن إدريس، المرجع سبق ذكره، ص254.

ح. التعريف الجغرافية الشاملة Common Rate

و تنطبق هذه التعريف على السلع بصرف النظر عن المنطقة الجغرافية التي تصل إليها البضائع وتسمى هذه التعريف في بعض الأحيان تعريف "طابع البريد" حيث تساوي تكلفة طابع البريد بالنسبة للخطابات المرسله لمنطقة جغرافية شاملة، بغض النظر عن اختلاف المسافات داخل هذه المنطقة، بمعنى أن الشاحن يدفع نفس التعريف بصرف النظر عن قرب أو بعد المسافة التي تقطعها السلع حتى تصل إلى أسواقها.

خ. التعريف التعاقدية Contract Rate

وهي نظام استحدث مؤخرا بواسطة منظمات السكك الحديدية، ويسمح لكل¹ من الشاحن و منظمة السكك الحديدية بالتفاوض على تعريف معينة مقابل أداء خدمة محددة، بعد ذلك يتم صياغة شروط هذا الإتفاق و الذي يتضمن السعر و نوع الخدمة و المسافة ... إلخ، في شكل عقد يوقع عليه الطرفين، و يعطي هذا النظام مرونة كبيرة لكل من الشاحن و منظمة الشحن في تحقيق مزايا يصعب تحقيقها في ظل الظروف العادية.

المطلب الثالث: معايير وأسس المفاضلة و التنسيق بين وسائل النقل في اللوجستيك

الفرع الأول: معايير وأسس المفاضلة بين وسائل النقل

عند تحديد الكيفية التي تنتقل بها البضائع نجد أمامنا اختيارات عديدة وهي الإختيارات التي تندرج تحت ثلاثة عناصر رئيسية وهي:

- إستخدام اي وسيلة نقل من الوسائل الخمس: اللوريات، سكك حديد، نقل مائي، نقل جوي، نقل بالأنابيب.
- الاعتماد على وكلاء النقل المختلفين ليقدموا خدمة النقل لصاحب البضائع.
- الاعتماد على مزيج من الوسائل المختلفة مثل استخدام أكثر من وسيلة او وسيلتين معا لنقل البضائع.

ويحاول صاحب البضائع دائما عند اختياره للوسيلة التي يستخدمها ان يوازن بين الحصول على خدمة جيدة وبتكاليف معقولة وهو في عملية الاختيار بين الوسائل المختلفة يعتمد على مجموعة من المعايير وهي:

أ. التكلفة:

ان تكلفة استخدام الوسيلة هي التكلفة وفق المسافة و الحمولة مضافا إليها أي تكلفة اخرى لأي خدمة اضافية تقدمها الوسيلة، مثل تكلفة خدمة المناولة والشحن في منطقة الشحن، أو تكلفة المناولة والتفريغ في مناطق الاستلام أو تكلفة التأمين على البضاعة المشحونة، أو تكلفة إعداد و تجهيز البضاعة للشحن و ينبغي عند المقارنة بين وسائل النقل المختلفة أنه ننظر الى التكلفة الكلية وليس تكلفة الوسيلة وحدها.²

¹ نفس المرجع السابق، ص 1255.

² محمد حسان، ادارة سلاسل الامداد و التوزيع، الدار الجامعية الإسكندرية، 2015، ص 163.

أما في حالة استخدام وسائل النقل المملوكة للشركة فإن التكاليف المرتبطة بعملية النقل تشمل عناصر مثل الوقود والعمالة والصيانة و الاهلاك للوسيلة والمعدات والمصروفات الادارية، ويلاحظ ان تكلفة وسيلة النقل نفسها تختلف من وسيلة لأخرى وبصرف النظر عن نوع الوسيلة المستخدمة.¹

فإذا عقدنا مقارنة بين أشكال النقل الخمسة سوف نجد بعض النقاط التي اتضحت من الدراسات المكثفة في هذا المجال وذلك باستخدام أساس معدل الطن. ميل لكل شكل من أشكال وسائل النقل.

إنّ أكثر أشكال النقل تكلفة و أعلاها هي تكلفة النقل الجوي وأنّ أقلها تكلفة هي تكلفة النقل المائي.² تكلفة النقل بالشاحنات تصل إلى حوالي 4 أضعاف تكلفة النقل بالسكك الحديد، وأنّ تكلفة السكك الحديد تصل إلى 3 أضعاف تكلفة استخدام الأنابيب.

والواقع أنه على الرغم من هذه النقاط والتي تعطي مؤشرا عاما الآ أنّه ينصح عادة أن تقوم الشركة بعملية المقارنة بين الوسائل على أساس تكلفة الوسيلة لنقل بضاعة من نوع معين من حيث أن السعر قد يتفاوت وفقا لطبيعة البضاعة المنقولة ، وكذلك على أساس المسافة التي سوف تقطعها الشحنة من منطقة الارسال أو الشحن إلى محطة الوصول والاستلام، وأخيرا على أساس اي متطلبات تعامل خاص يتطلبها استخدام الوسيلة موضع المقارنة مع البضاعة المشحونة (مثل نوع الغلاف أو مقدار التأمين... إلخ)

اذ أن عادة ما نجد الاختيار يتم بين نوعين أو ثلاثة أنواع فقط ويرجع ذلك الى طبيعة المنتج الذي يتم نقله من ناحية كما يرجع الى الظروف البيئية المحيطة بالمنشأة من ناحية أخرى.³

يوضح الجدول التالي نموذج تكاليف الطن/ميل من البضائع للوسائل المختلفة في الولايات المتحدة الامريكية.

الجدول رقم (I-01) تكلفة نقل البضائع بالوسائل المختلفة بالدولار

الوسيلة	تكلفة نقل الطن . ميل
السكك الحديد	3.16
اللوريات	14
النقل المائي	1
النقل بالأنابيب	1.22
النقل الجوي	46.80

¹ نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، المرجع سبق ذكره، ص 155

² محمد حسان، المرجع سبق ذكره، ص 163

³ نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، المرجع سبق ذكره، ص 156

نلاحظ من الجدول ان النقل الجوي يعتبر اعلى وسائل النقل تكلفة، يليه النقل باللوريات و على العكس يعتبر النقل المائي أقلّ وسائل النقل تكلفة على الاطلاق يليه النقل بالأنايبب و السكك الحديدية.¹

أ. الموازنة بين تكلفة النقل والتخزين:

عندما يقوم المدير باختيار وسيلة النقل فإنه قد يفاضل فيما بينها على أساس تكلفة النقل وحدها، ولكن ذلك غير صحيح من الناحية الاقتصادية ، فمن المعروف أن وسيلة النقل البطيئة تعطي تكلفة قليلة في النقل والعكس لوسيلة النقل السريعة، ولكن نفرض ان الشركة تمتلك عدة مصانع و ترغب في نقل قطع الانتاج الى أماكن الإنتاج ففي هذه الحالة فان اختيار وسيلة النقل البطيئة سوف يؤدي الى ارتفاع المخزون و من ثم ارتفاع تكلفة التخزين، و على العكس من ذلك فان تكلفة النقل السريعة سوف تؤدي الى انخفاض كمية المخزون مما يؤدي الى انخفاض تكلفة التخزين.

اذن على مدير النقل ان يراعي التكاليف الكلية عند اختيار وسيلة النقل أي تكلفة النقل و التخزين معا.

ب. زمن التسليم و الاختلافات في زمن حركة و توقف الوسيلة أثناء الشحن:

تدل الأبحاث السابقة على أن متوسط زمن التسليم و الاختلافات التي توجد في هذا الزمن تعدّ من أهم المعايير عند اختيار الشركات لوسيلة النقل المناسبة .

ويشير زمن التسليم إلى متوسط الزمن الذي تستغرقه عملية شحن البضاعة من محطة الارسال إلى منطقة التسليم.²

و تختلف وسائل النقل من حيث قدرتها على تحقيق الترابط و الإتصال المباشر ما بين نقطتي النقل، لذلك فلأغراض المقارنة واتخاذ القرار من الأفضل ان تتم مقارنة الفترة الزمنية اللازمة للنقل من الباب الى الباب Door to door حتى لو كان الأمر متعلقا باستخدام أكثر من وسيلة نقل في نفس الوقت.³

فمثلا استخدام الطائرات يعني أنها سوف تقوم بالفعل من مطار معين الى اخر(و ليس بين محطتي التسليم و الاستلام)، و كذلك استخدام النقل البحري أو النهري يعني انتقال الوسيلة من ميناء الى اخر⁴، وبالتالي لا بد في الحالتين استخدام وسائل أخرى مكملة، لذلك لا بد ان يؤخذ هذا الزمن في الحسبان أما الاختلاف في زمن حركة و توقف الوسيلة اثناء الشحن وهو يشير الى الاختلاف في الزمن داخل نفس الوسيلة لشحنات مختلفة و لنفس المسافة.

¹ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الادارية - مصر الجديدة ، طبعة ثانية 2009

² محمد حسان، المرجع سبق ذكره، ص 164

³ نهال فريد مصطفى و جلال ابراهيم العبد، المرجع سبق ذكره، ص 156

⁴ محمد حسان، نفس المرجع السابق، ص 164.

وكل الشحنات التي تنقل في نفس الوسيلة وتبدأ من نقطة واحدة وتنتهي عند نقطة واحدة ليس من الضروري أن تأخذ نفس زمن التسليم، وقد يعود الفارق في الزمن الى الظروف الطبيعية أي (الطقس) أو الظروف المتعلقة بالاختناقات في الطرق أي (حركة المرور) أو المناطق التي تتوقف عندها الوسيلة إما للراحة أو التخلص من بعض أجزاء الشحنة على الطريق لبعض المشتريين، أو الى اختلاف وقت الانتظار للتأكد من سلامة الشحنة وسلامة الاستمرار في عملية شحنها على الطريق.¹

أ. الخسائر والتلفيات

تختلف وسائل النقل من حيث قدرتها على نقل الشحنات المختلفة بدون خسائر أو تلفيات مما يدل على أهمية هذا العنصر عند اتخاذ قرار اختيار وسيلة النقل المناسبة، وفي حالة حدوث بعض الخسائر في المواد أو السلع المنقولة فإنّ الجهة التي تقوم بالنقل تتحمل بعض الخسائر إلا إذا كانت ناتجة عن ظروف خارج نطاق سيطرة الناقل كالكوارث الطبيعية أو الإهمال من جانب المنتج في مجالات التغليف مثلاً.

وعلى الرغم من أن المنتج لا يتحمل هنا أي تكاليف إضافية إلا أن هناك خسائر غير مباشرة في مثل هذه الحالة فقد تكون الشحنات التالفة موجهة الى أحد المستهلكين اما بغرض التخزين أو بغرض الاستهلاك المباشر فان البضائع المتأخرة التي يتأخر موعد وصولها أو التي تصل في حالة غير صالحة للاستخدام سوف يترتب عليها انخفاض درجة

و الجدول التالي يوضح الفروق الجوهرية و الخصائص الرئيسية لوسائل النقل من حيث التكلفة و زمن النقل و التغيير في زمن النقل و التلف للبضائع.

الجدول رقم (I-02) الخصائص المختلفة لوسائل النقل من حيث التكلفة و خصائص التشغيل في مجال نقل البضائع

الوسيلة	التكلفة	زمن النقل	الاختلاف في زمن النقل	التلف و الفقد
السكك الحديدية	3	3	4	5
اللوريات	2	2	3	4
النقل المائي	5	5	5	2
النقل بالأنابيب	4	4	2	1
النقل الجوي	1	1	1	3

المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الادارية - مصر الجديدة ، طبعة ثانياة 2009

¹ نفس المرجع السابق، ص 165.

1=أعلى تكلفة

1=أقل زمن

1=أقل تغير في الزمن

1=أقل تلف

من هذا الجدول يتضح أن النقل المائي هو أقل وسائل النقل تكلفة على الاطلاق اما النقل الجوي فهو أقل الوسائل استهلاكاً للوقت حيث السرعة الفائقة في النقل وكذلك فهو أفضل الوسائل على الاطلاق من حيث التغير في زمن النقل للبضائع أما من حيث التلف و الفقد للبضائع أثناء النقل فان النقل بالأنابيب هو أفضل وسائل النقل .

بالإضافة الى المعايير الأربعة السابقة فان صاحب البضائع عند اختياره لوسيلة نقل دون الأخرى أو حتى عند الاختيار بين طرق النقل المختلفة لبضاعته فسيكون في ذهنه المنافع المختلفة التي تقدمها كل وسيلة و المميزات التي تميز وسيلة عن الأخرى و الجدول التالي يوضح المميزات المختلفة لكل وسيلة نقل¹

الجدول رقم (I-03) الخصائص و المميزات المختلفة لوسائل نقل البضائع

الوسيلة	التكلفة لكل طن.كم	سرعة النقل من الباب للباب	المواقع التي يمكن أن تخدمها	القدرة على نقل مختلف أنواع البضائع	القدرة على الوفاء بالتقليبات المنتظمة	مدى الاعتماد على الوسيلة
السكك الحديد	XXX	XXX	XX	XX	XXXX	XXX
النقل المائي	X	XXX	XXXX	X	XXXXX	XXXX
اللوريات	XXXX	XX	X	XXX	XX	XX
النقل بالأنابيب	XX	XXXX	XXXX	XXXX	X	X
النقل الجوي	XXXXX	X	XXX	XXXX	XXX	XXXX

¹ عبد القادر فتحي لاشين، المرجع سبق ذكره،

الفرع الثاني: التنسيق بين وسائل النقل

لتحقيق الكفاءة والفاعلية في استخدام وسائل النقل فإن الشاحنين يقومون في الواقع العملي باستخدام أكثر من وسيلة، إلا أنه توجد بعض المشكلات التي تواجه هذا المدخل والناجمة بصفة أساسية عن عمليات التحميل والتفريغ في المواقع او المحطات التي تتوقف بها وسيلة النقل، ولا تؤدي تلك المشكلات الى ارتفاع تكلفة الاعمال اللوجستية فحسب، بل تتعرض المنظمة لخسائر ملموسة نتيجة عمليات التلف او السرقة المنظمة التي تتعرض لها البضاعة في مواقع الشحن او التفريغ المختلفة، ومن المحاولات الناجحة لعلاج هذه المشكلات هي استخدام الحاويات¹ Containerization وهي باختصار صناديق كبيرة نسبيا ومغلقة بإحكام يتم شحنها على وسيلة النقل المعينة وعند انتقالها الى وسيلة اخرى في اثناء رحلتها الى مكان الوصول لا يتم فتحها أو أخذ جانب من محتوياتها مما يضمن السلامة الكافية للبضاعة المنقولة.

وتلجأ بعض مؤسسات النقل الى ايجاد صيغة للتعاون والتنسيق بين خدماتها من اجل ان تحقق للشاحن المزايا المترتبة على استخدام كل وسيلة بشكل منفرد، وتعتبر خدمة نقل الشاحنات او المقطورات على عربات السكك الحديدية السابق الإشارة اليها اهم اشكال ذلك التنسيق، فالمزج بين خدمة النقل بالسكك الحديد والنقل بالشاحنات يساعد الشاحن على تحقيق ميزة انخفاض التكلفة والنقل السريع وهما ميزتان لا تحققان لأي وسيلة منفردة ويطلق على هذه الخدمة اصطلاحاً ، piggyback أما الشكل الآخر من أشكال التعاون بين مؤسسات النقل يطلق عليها birdyback ومن خلالها فان سيارات النقل تقوم بتفريغ او تسلّم حمولاتها من المطارات اينما تقوم الطائرات بعملية النقل للمسافات الطويلة والتي عادة ما تكون بين عدة دول اما الشكل الثالث للتعاون فيشمل خدمة نقل عربات السكك الحديدية المحملة بالمقطورات على البواخر ويطلق عليها ، fishyback ومن خلالها تمكن الشاحنات من الجمع بين ثلاث أنواع من وسائل النقل الا وهو النقل الجوي والنقل عن طريق الشاحنات والنقل عن طريق السكك الحديدية في نفس الوقت وبدون الحاجة الى تفريغ البضاعة في اي مرحلة من المراحل، وتوجد سفن مجهزة لتقديم هذا النوع من الخدمات اذ يمكن وضع عربات السكك الحديدية المحملة بالمقطورات داخل السفن وعند وصول السفن الى الميناء المقصود توضع عربات السكك الحديدية المحملة على الخطوط الحديدية ويتم نقل السلع الى محطة السكك الحديدية في البلد المقصود ومنها تحمل السيارات المقطورات كما هي الى غايتها المنشودة.²

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، المرجع سبق ذكره، ص 271

² ثابت عبد الرحمن إدريس، نفس المرجع السابق، ص 272

المطلب الرابع: إدارة خدمات النقل ونظمها الحديثة

الفرع الأول: إدارة خدمات النقل

كانت مسؤولية مدير النقل تقتصر في الماضي على شراء خدمات النقل، ولكن في ظل المفهوم الحديث للوجيستيك فقد اتّسمت مسؤوليات مدير النقل لتشمل وظائف التشغيل والمناولة والتخزين ... وغيرها¹ وبصرف النظر عن نطاق مسؤوليات إدارة النقل فإنه في ظلّ مفهوم اللوجستيك سوف نجد أنّ مدير النقل يرتبط بالضرورة بمجالات وظيفية عديدة، مثل التسويق والإنتاج والتمويل ويرجع ذلك إلى أن إدارة النقل تمثّل أحد العناصر الرئيسية في النظام المتكامل للوجستيك.

ويمكن القول أن إدارة النقل تمارس نوعين رئيسيين من المهام و الوظائف الإدارية والمهام المرتبطة بالبحوث.

أولاً: إدارة حركة النقل TRAFFIC MANAGEMENT

تشمل المسؤولية الرئيسية لإدارة حركة النقل الرقابة اليومية على عملية الشحن، وفي حالة الإعتماد على خدمات مستأجرة من شركات النقل المتخصصة فإنّ مسؤولية الإدارة تقتصر على شراء الخدمات والرقابة عليها.

أما في حالة امتلاك المنشأة لوسائل ومعدات النقل الخاصة بها، فإن حجم المسؤولية الملقاة على عاتق إدارة النقل يتسع ليشمل إدارة وجدولة أعمال أسطول الشحن.

وفي كلا الحالتين نجد أنّ إدارة النقل تلتزم بتقديم خدمات النقل بكفاءة و بما يؤدّي الى تحقيق أهداف وظيفة اللوجستيك.

وتشمل مهام إدارة حركة النقل مجموعة الأنشطة التالية:²

أ. تصنيف البضائع:

يشير هذا النشاط إلى عملية تصنيف البضائع التي يتم نقلها وشحنها إلى مجموعات متشابهة وذلك في ضوء خصائص كل منها، وهي الخصائص التي تؤثر على تكاليف المناولة والنقل كما سبق وأن أشرنا.

ويساعد هذا التصنيف على تحديد معدلات أو أسعار الشحن بشكل مباشر، وتختلف أنماط التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل المستخدمة، كما أنّ المنتج قد ينتمي الى أكثر من مجموعة واحدة وفقاً للكمية المنقولة وأيضاً وفقاً لطبيعة التشغيل، ويمكن القول إذن أن المنتج الواحد قد يخضع لعدة تصنيفات أو عدة

¹ نهال فريد مصطفى وجلال ابراهيم العبد ، المرجع سبق ذكره، ص 159

² نفس المرجع السابق، ص 160.

رتب وبالتالي لعدة معدلات شحن وفقا لمكان الشّحن، وحجم الشّحنة وطبيعة الوسيلة المستخدمة في الشحن ونوع الغلاف، ويلاحظ أنه يمكن تحقيق حجم لا بأس به من الوفورات إذا كان العاملين في إدارة النقل على خبرة كافية بقواعد وأسس التصنيف، وإن هذه الخبرة تساعد على تحديد الرتبة والمستوى المناسب لتصنيف المنتج كما قد يساعد على تعديل طريقة التغليف أو حجم الشحنات بهدف نقل البضائع الى رتب أو مجموعات تكون عندها أسعار النقل أقل.

ب. الإتفاق وأسعار الشحن:

إن الاتفاق على أقل أسعار أو معدلات للشحن في ضوء مستوى معين من الخدمة يعتبر من أهم مسؤوليات إدارة حركة النقل.¹

ويتم التوصل إلى أفضل الاسعار في ضوء مراجعة معدلات الشحن بالوسائل المختلفة، حيث يستطيع قسم أو إدارة النقل الحصول على التعريفات المختلفة للمقارنة بينها، ولكن لا بد أن نشير هنا إلى أنّ أقل تكلفة للنقل قد لا تؤدي بالضرورة إلى وصول إجمالي تكاليف نشاط اللوجستيات إلى حدها الأدنى، لا بد إذن من التوصل إلى وسيلة النقل التي تقدم المستوى المطلوب من الخدمة بأقل سعر ممكن .

ت. جدول أزمنا النقل :

إنّ جدول أزمنا النقل سواء في حالة استخدام وسائل النقل المملوكة للمنشأة أو في حالة استئجار خدمات النقل من أهم مهام إدارة حركة النقل، وترجع أهمية هذه الوظيفة إلى أنّ أيّ تأخير في عمليات الشحن أو التفريغ يؤدي إلى مشاكل خطيرة في عمليات التشغيل هذا بالإضافة إلى غرامات التأخير التي تدفع في مثل هذه الحالات.

ث. إدارة مستندات الشّحن :

تتضمن إدارة حركة النقل عدة مستندات شحن أهمها بويصلة الشّحن وفاتورة الشّحن.

ث. 1. بوليصة الشحن

تعتبر بوليصة الشحن المستند الرئيسي في عملية شراء خدمات النقل لذلك تستخدم كإيصال للبضائع لأنها تشمل وصفا كاملا للكميات المشحونة، وفي حالة حدوث خسائر أو تلفيات او تأخير فإنّ بوليصة الشّحن تستخدم كأساس لتقدير التعويضات.²

¹ نفس المرجع السابق، ص 161.

² نفس المرجع ، ص 162.

ث.2. فاتورة الشحن :

تستخرج فاتورة الشحن من بوليصة الشحن وتدفع هذه الفاتورة مقدما أو عند إستلام البضاعة المشحونة.

ونظرا لأن إعداد هذه المستندات يستغرق جهودا إدارية كبيرة لذلك تلجأ بعض المنشآت إلى دمج كل من بوليصة الشحن وفاتورة الشحن معا عن طريق الدفع لحظة إصدار بوليصة الشحن.

ويتم اتخاذ مثل هذا القرار في ضوء التحليل المالي الذي يظهر الأرباح النسبية الناتجة عن الدفع المقدم وما يقابله من تخفيض في التكاليف الإدارية، ويساعد استخدام الحاسب الآلي على تقليل الجهود والمصروفات المرتبطة بهذا المجال.

ج. متابعة خطوط السير:

في الدول الكبيرة يتطلب الأمر قيام إدارة حركة النقل بمتابعة وسائل النقل خلال مراحل انتقالها بين المواقع الجغرافية المختلفة من أو إلى المنشأة، وذلك بغرض التدخل لمعالجة أي مشاكل قد تظهر في خطوط السير ويهدف التأكد من دقة وانتظام أزمنا النقل.

ح. المراجعة:

إن تعقد عمليات تصنيف البضائع وتحديد أسعار النقل المقابلة لكل فئة أو رتبة تتطلب قيام إدارة النقل ببعض الجهود الخاصة بالمراجعة وذلك بغرض التأكد من سلامة القرارات، وتتم عملية المراجعة إما داخليا أو خارجيا أو باستخدام مزيج من أسلوبي التقييم.¹

خ. الطلبات والتعويضات:

في حالة عدم مطابقة خدمة النقل مع المعايير المحددة من قبل إدارة اللوجستيات يمكن المطالبة ببعض التعويضات وعادة يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين المنشأة والشركة الناقلة دون تدخل جهات أعلى، ويلاحظ ان ارتفاع كمية التعويضات التي تحصل عليها المنشأة يعتبر في معظم الأحيان دليلا على عدم كفاءة قرارات النقل.

ثانيا: البحوث RESEARCH

بالإضافة الى المهام ذات الطبيعة الإدارية تقوم ادارة حركة النقل أيضا ببعض الأنشطة البحثية التي تنقسم إلى نوعين، بحوث تتعلق بمستوى خدمات النقل وبحوث تتعلق بكفاءة الوظيفة المتكاملة للوجستيات.

¹ نفس المرجع السابق، ص 163.

أ. بحوث تطوير خدمات النقل:

يهتم هذا النوع من البحوث بتوفير افضل خدمات النقل والتوصّل الى أفضل أسعار للشحن عند مستوى معين من الخدمات، ويلاحظ ان قياس أداء وسائل النقل المختلفة يعتبر من اكثر المجالات التي تحتاج الى بحوث ودراسات بهدف التوصل الى الأداء.

ومن المقاييس التي تستخدم في هذا الصدد:

- مدى توافر معدات ووسائل الشحن.
- مدى تتابع و استمرار عملية النقل.
- القدرة على الإسراع بعمليات النقل والشحن.
- تناسق عمليات النقل والشحن عند استخدام عدة وسائل نقل¹

ب. بحوث تطوير كفاءة نشاط اللوجستيات

يقع على عاتق إدارة حركة النقل مسؤولية التأكّد من أداء وظيفة النقل بما يؤدي الى تحمّل المنشأة لأقل تكلفة إجمالية للوجستيات، وترجع أهمية البحوث في هذا المجال الى أنّ تكلفة النقل تمثل أكبر نسبة من اجمالي تكاليف اللوجستيات، وبالتالي فإنّ التوصل إلى رفع كفاءة الأداء في مجال النقل يساهم بشكل مباشر في تخفيض نفقات اللوجستيات.²

الفرع الثاني: النظم الحديثة في مجال إدارة خدمات النقل:

ظهرت في السنوات الأخيرة مجموعة من الأنظمة الحديثة التي ساعدت إدارة خدمات النقل بشكل يتوافق مع التغيرات الاقتصادية العالمية وعلى رأسها:

أ. النقل المتعدد الوسائط:

يعرّف النقل متعدّد الوسائط بأنّه النقل الذي يتمّ استخدام أكثر من وسيلة من وسائل نقل البضائع من مكان إلى آخر³.

ويعرّف أيضا وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط الموقعة عام 1980 على أنّه:

نقل البضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل من مكان في دولة ما، يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الاخرى.

¹ نفس المرجع السابق، ص 164.

² نفس المرجع ص 165.

³ شريف محمد ماهر، المرجع سبق ذكره، ص 117.

وتأتي أهمية النقل متعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود على كل من صاحب البضاعة (Shipper) والناقل (Carrier) والاقتصاد القومي¹، فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتما إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان، ومن ثم النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل وبجودة أعلى².

ففكرة النقل متعدد الوسائط انبثقت أساسا من محاولة الاستفادة من مميزات كل وسيلة من وسائل النقل في إطار مشترك يجمع بينها جميعا في سلسلة واحدة، والنقل المتعدد الوسائط في الدول النامية يعاني من معوقات كثيرة نذكر منها

- ضعف البنية الأساسية وعدم ملائمتها لنظام النقل متعدد الوسائط.
- تدهور شبكة الطرق نتيجة ضعف عمليات الصيانة.
- تقادم معدات المناولة خاصة بالسكك الحديدية والموانئ.
- عدم كفاءة نظم النقل الداخلي بالدول النامية.
- غياب دور متعهدي النقل متعدد الوسائط، ومن ثم فقدان الركن الأساسي في نظام النقل متعدد الوسائط.
- عدم التوازن بين جانبي الصادرات والواردات، مما يتسبب في رجوع الحاويات فارغة.
- تشكل النظم الجمركية أحد العوائق الرئيسية أمام انتشار نظام النقل متعدد الوسائط (خاصة النقل بالحاويات حيث يشترط فتح الحاوية للكشف عن محتوياتها).
- قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات، وعدم تطبيق نظم تبادل البيانات إلكترونيا.

ب. -نظم النقل الذكية: INTELLEGENT TRANSPORT SYSTEM

لقد كانت للتطورات الضخمة التي ظهرت في مجال تطبيقات تكنولوجيا المعلومات آثارها الكبيرة في مختلف أوجه الحياة، ومن ضمنها خدمات النقل وهذه التطبيقات تسمى " نظم النقل الذكية" شملت كل منظومة النقل من البنية الأساسية ووسائل النقل ونظام التشغيل، حيث تساهم هذه النظم بدرجة كبيرة في جمع وتحليل وتبويب البيانات الخاصة بأداء مختلف مكونات منظومة النقل، بما يساعد مختلف مستويات الإدارة في التعرف على ما يخص الأداء والتجاوب مع أية أحداث طارئة.

وفي هذا المجال هناك مجموعات مختلفة من التطبيقات بعضها يخص المؤسسات الحكومية، و البعض الآخر يخص الشركات والمؤسسات الخاصة، والبعض الآخر يخص الأفراد، وتنقسم نظم النقل الذكية ITS إلى مجموعتين الأولى خاصة بالبنية الأساسية والثانية خاصة بالمركبة ذاتها، وكل من هذه النظم

¹ عبد القادر فتحي لاشين، المرجع سبق ذكره، ص 343.

² نفس المرجع، ص 344.

يهدف الى توفير المعلومات الكفيلة برفع كفاءة إدارة منظومة النقل، وتحسين مستوى الأمان و مساعدة مستخدمي الوسيلة لاتخاذ القرارات المناسبة، وهذه التقنيات تنطبق على ثلاثة مجموعات من المركبات¹.

- المركبات الخفيفة: الخاصة -البيك اب- النقل الخفيف.
- المركبات العامة: الاوتوبيسات داخل المدن.
- المركبات التجارية: الاوتوبيسات بين المدن -الشاحنات.

يتضمن استخدام هذه النظم العديد من الفوائد فقد أوضحت الدراسات أن مستقبل النقل هو في التطبيق الجيد لهذه التقنيات، وان انعكاساتها سوف تشمل كافة مكونات المنظومة وبالذات من ناحية السلامة والأمان واختصار الوقت والحد من الأثار السلبية البيئية... الخ².

توظف نظم النقل الذكية تقنيات الإتصالات و الألات التي تدار بالحاسب و الإلكترونيات للحصول على معلومات عن أداء مرافق النقل، و عن الطلب على النقل و الإتصال المتبادل بين الوسائل نفسها، و أحيانا عن الطقس و الظروف الجوية و البيئية وأيضا عن حوادث التصادم ممكن حدوثها، و توفير تلك المعلومات و إشاعتها للتداول و تجمع هذه التطبيقات لنظم النقل الذكية بين القدرة الهائلة للمعلومات و بين تقنيات التحكم في سبيل إدارة أفضل للنقل.

تشمل الغايات الرئيسية لنظم النقل الذكية ما يلي:

- زيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وزيادة سعته.
- تحسين مستويات الحركة و الراحة للمتنقلين.
- تحسين مستوى السلامة المرورية .
- تخفيض استهلاك الطاقة و الحد من الأثار البيئية.
- تحسين الإنتاجية الاقتصادية.

ج.نظام الوقت المحدد JUST IN TIME

يمثل نظام الوقت المحدد عادة فلسفة جديدة لإدارة الإنتاج و الإمداد و يتمثل الهدف الرئيسي لهذا النظام في الوصول الى انسياب عملية الإنتاج بأسلوب متناسق و متزامن تماما مع الطلب على المنتج، أي تحقيق متطلبات العملاء من جودة و كمية في الوقت و المكان المناسبين و بالطبع فان هذا النظام يتطلب إدارة قوية و فاعلة الأمر الذي يعود بالفائدة بالحد من التكلفة و تحسين مستوى الأداء.

إنّ هذا النّظام يلقي أعباء جمة على خدمات النقل في شبكة الإمداد حيث يعتبر من أهم العناصر الحاكمة في انتظام سلسلة العمل ابتداء من المورد و انتهاء بوصول المنتج الى العملاء، و هناك سمات محدّدة لأداء مؤسسات النقل في النظام أهمها:

¹ عبد القادر فتحي لاشين نفس المرجع السابق، ص351

² نفس المرجع ، ص352

- الانضباط الكامل في المواعيد لوسائل النقل.
- الأعطال حيث لا يسمح هذا النظام بأي أعطال للوسائل التي قد تؤثر على البرامج الزمنية لنظام الإمداد لذلك يشترط القيام بالصيانة الوقائية.

الإدارة الاستراتيجية لتكاليف النقل:

يتضمن الفكر الإستراتيجي توقع التغيرات و نوعية خدمات النقل المقدمة و عمليات التشغيل لخدمات النقل وظروف و مجالات تنفيذها لتتلاءم مع التغيرات المتوقعة لاحتياجات العميل المستفيد من هذه الخدمات، وكما يحقق اشباعا كاملا لاحتياجات متلقي هذه الخدمة .

و في ظل الإدارة الإستراتيجية للتكاليف فإن الإدارة تنظر الى المشكلة من خلال المدخل التكاملي و من تمّ فإنّ فلسفة هذا الإتجاه هي محاولة إرضاء العملاء، و تقوم الإدارة الاستراتيجية لتكاليف النقل على العناصر التالية:

- تطوير لمعلومات إدارة التكاليف بهدف تسيير وظيفة متخذ القرار.
- تزويد الشركات العاملة في مجال النقل برؤية مستقبلية عن طبيعة و تطورات نشاط النقل خلال الفترات الزمنية المقبلة¹.
- اختيار التنافسية المناسبة من خلال تحليل الفرص التسويقية المتاحة و العمل على تنظيم الاستفادة منها.

و لقد ظهرت في السنوات الأخيرة تغيرات عديدة في محيط الأعمال التجارية أحدثت تعديلات مهمة في ممارسات إدارة التكاليف و من أهمها:

- الزيادة في حجم المنافسة العالمية.
 - التقدم السريع في تكنولوجيا المعلومات و تطبيقاتها في مجال النقل.
 - استخدامات الانترنت و التجارة الالكترونية و تأثيراتها على خدمات النقل.
 - التركيز على إرضاء العميل متلقي الخدمة.
 - ظهور أشكال جديدة من المؤسسات لتلائم التطور التكنولوجي (في مجال اللوجستيات مثلا).
- التغيرات في المحيط الإجتماعي و السياسي و الثقافي للأعمال التجارية بهدف خلق مزايا تنافسية جديدة لتقديم خدمات نقل امنة و سريعة

¹ عبد القادر فتحي لاشين نفس المرجع السابق، ص351

خلاصة الفصل

أعتبر اللوجستيك ذو دور وأهمية بالغين منذ بداية ظهوره، وحتى عند تطبيقه كمصطلح إداري عرف العديد من التطورات والتغييرات جعل منه إدارة متكاملة يخضع لصيرورة التسيير من تخطيط، تنظيم ورقابة وذلك على كل المستويات الإدارية.

كما أصبح ضمن إستراتيجية المؤسسة يهدف إلى تحقيق انسيابية العمل والتدفق المستمر بأقل التكاليف لزيادة ربحية المؤسسة، وأصبح يشكل مجال للمنافسة بين المؤسسات واكتساب أسواق جديدة.

الفصل الثاني

النمو الإقتصادي وعلاقته

باللوجستيك

تمهيد الفصل:

يعد موضوع النمو الإقتصادي من المواضيع التي تلقى اهتماما متزايدا من قبل المفكرين والباحثين على اختلاف توجهاتهم الفكرية و المدارس الاقتصادية التي ينتمون إليها لتحقيق معدلات نمو مرتفعة من أجل رفع المستوى المعيشي لأفراد المجتمع، و يتم ذلك عن طريق تطوير قطاعات الإقتصاد الوطني من خلال الدفع بمعدلات النمو الإقتصادي إلى الأعلى مما سيؤدي إلى رفع الدخل الوطني الإجمالي و بالتالي رفع الدخل الفردي.

و قد تزايد الاهتمام بالفكر التنموي خاصة بعد الحرب العالمية الثانية لدى العديد من الإقتصاديين حيث حظي موضوع النمو الإقتصادي بالكثير من الدراسات و البحوث العلمية من الجانبين النظري و التطبيقي.

سنحاول من خلال هذا الفصل تقديم مفهوم النمو الإقتصادي من جوانبه المختلفة و التطور التاريخي للنمو الإقتصادي عبر المدارس بالإضافة إلى معايير قياس النمو الإقتصادي.

المبحث الأول: ماهية النمو الإقتصادي وعلاقته بالتنمية

يميل بعض الاقتصاديين إلى استعمال مصطلح "النمو الإقتصادي و التنمية الاقتصادية" بمعنى واحد يعتبرونهما مترادفين في جوهرهما وإن كانت هناك فروق جزئية في معنيهما لذلك رأينا أن نخصص المطلب الأول من هذا المبحث إلى مفهوم النمو الإقتصادي والمطلب الثاني العوامل المساعدة على النمو والمطلب الثالث الفرق بين النمو والتنمية و المطلب الرابع معوقات النمو الإقتصادي.

المطلب الأول: مفهوم النمو الإقتصادي

1- تعريف النمو الإقتصادي:

سنبرز فيما يلي بعض المفاهيم و التعاريف الخاصة بموضوع النمو الإقتصادي التي صيغت من قبل بعض المفكرين و الباحثين و الاقتصاديين.

- تعريف بونيه: "إن النمو الإقتصادي ليس سوى عملية توسع اقتصادية تلقائية و تقاس بحجم التغيرات الكمية الحادثة".

- تعريف سومبينر: "تغير تدريجي منتظم يحدث على المدى الطويل نتيجة للزيادة الكمية في الموارد".

- تعريف هيرشمان: "النمو هو حركة النظام الإقتصادي الذي يسير وفقا لآليات السوق".⁷⁴

- تعريف كند لبرجريفى: "النمو إنتاجا أكثر عن طريق التوسع في استخدام المدخلات و تغير التوليفات التي تؤدي إلى زيادة الإنتاج".⁷⁵

- تعريف كوزنتس: "النمو الإقتصادي الحديث هو الذي يعكس القدرة الدائمة على تزويد المجتمع بكمية متنامية من السلع والخدمات لكل مواطن".

- التعريف العام للنمو الإقتصادي: يقصد بالنمو الإقتصادي حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي أو إجمالي الدخل الوطني مما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي.⁷⁶

2- عناصر النمو الإقتصادي:

أ- يتمثل العنصر الأول في تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الوطني .

ويتطلب حدوث زيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل الوطني أن يكون معدل الزيادة في الدخل

الوطني أكبر من معدل الزيادة في عدد السكان.

⁷⁴ - د/ محمد مدحت مصطفى- د/ سهير عبد الظاهر احمد "النماذج الرياضية للتخطيط والتنمية الاقتصادية"، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية.ص40.

⁷⁵ - عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو الإقتصادي - دراسة حالة الجزائر خلال الفترة (1994-2004)". مذكرة ماجستير -جامعة الشلف- دفعة2007.ص56.

⁷⁶ - د/ محمد عبد العزيز عجيبة- د/ إيمان عطية ناصف "التنمية الاقتصادية - دراسة نظرية وتطبيقية-" الناشر قسم الاقتصاد. الاسكندرية2003.ص71.

فإذا كانت النسبة السابقة تساوي الواحد فهذا يعني أنه على الرغم من زيادة الدخل الوطني إلى أن نصيب الفرد منه يظل ثابتا بسبب زيادة عدد السكان بنفس النسبة.

أما إذا كانت النسبة السابقة أقل من الواحد فهذا يعني أن متوسط نصيب الفرد من الدخل الوطني ينخفض رغم زيادة الدخل الوطني.

ب- أما العنصر الثاني فيتمثل في تحقيق زيادة حقيقية في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي أي أن تحقيق زيادة حقيقية في مقدرة الأفراد على شراء السلع والخدمات المختلفة.

ولذلك فإن تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي يتطلب أن يكون معدل الزيادة في مستوى نصيب الفرد من الدخل الوطني أكبر من معدل الزيادة في المستوى العام للأسعار (التضخم)، ويعني ذلك أن حدوث زيادة حقيقية في مستوى نصيب الفرد من الدخل الوطني.

فإذا كانت هذه النسبة تساوي الواحد فهذا يعني أن نصيب الفرد من الدخل (قدرته على الشراء) يظل ثابتا على الرغم من الزيادة في دخله النقدي بسبب ارتفاع المستوى العام للأسعار بنفس النسبة.

وإذا كانت هذه النسبة أقل من الواحد فهذا يعني أن القدرة الشرائية لمتوسط نصيب من الدخل الوطني انخفض على الرغم من زيادته بسبب ارتفاع المتوسط العام للأسعار بنسبة أكبر لأن هذه الزيادة تعتبر زيادة اسمية فقط.

ت- وهناك عنصر ثالث وهو تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي على المدى الطويل. حيث تتطلب أن تكون هذه الزيادة ناتجة عن زيادة حقيقية في مستوى النشاط الاقتصادي، أي أنها لا تحدث بسبب ظروف معينة لا تلبث أن تزول كحصول الدولة على إعانات من الخارج لفترة معينة أو ارتفاع مفاجئ لأسعار السلع المصدرة إلى الخارج.

ونهاية هذا التحليل يتعين الإشارة إلى أن النمو الاقتصادي يركز على الكم الذي يحصل عليه الفرد من السلع والخدمات في المتوسط دون أن يهتم بهيكل توزيع الدخل الحقيقي بين الأفراد أو بنوعية السلع والخدمات التي يحصل عليها. فالزيادة في متوسط الدخل لا تعني أن كل فرد من أفراد المجتمع قد زاد دخله من الناحية المطلقة أو من الناحية النسبية.

المطلب الثاني: عوامل النمو الاقتصادي

توجد العديد من العوامل التي تحدد درجة النمو والتطور الاقتصادي لبلد ما والتي تتمثل في العمل- رأس المال- التقدم التقني.⁷⁷

1. العمل:

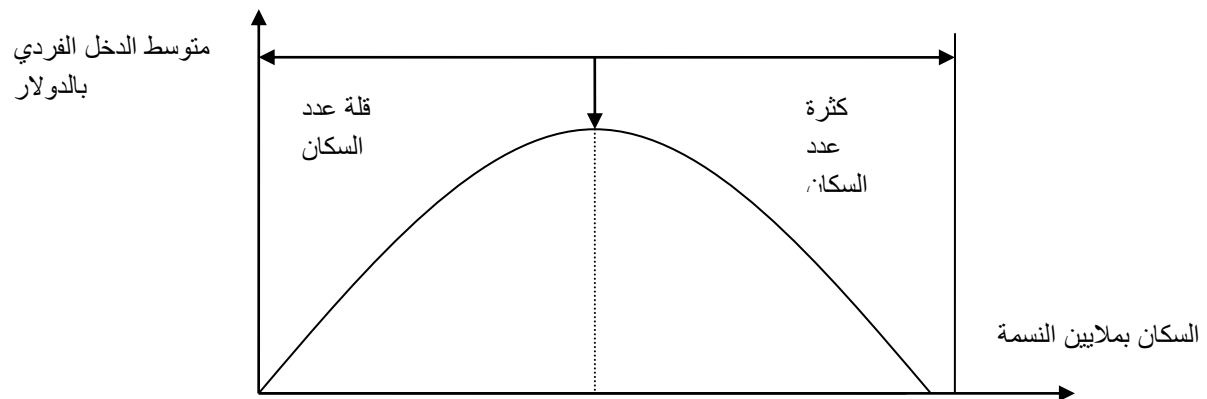
إن البحث عن أسباب النمو الاقتصادي يرجع إلى القدرة على الاستثمار والتجديد من جهة، والقدرة على استخدام الوسائل الجديدة والموارد المتوفرة من جهة أخرى، وبالتالي نجد أنفسنا أمام مشكلتين. المشكلة الأولى تتمثل في كمية العمل التي تبذلها اليد العاملة وهذه تقاس بسهولة أما المشكلة الثانية تتمثل في مهارة اليد العاملة وكثافتها ونمط تنظيمها.

1.1. كمية العمل:

إن الحديث عن حجم السكان ومدى مساهمته في قوة العمل من الأهمية بمكان لأنه يؤثر في كمية أحد عناصر الإنتاج (عنصر العمل).

إذا كان إسهام الإضافات إلى عدد الأفراد العاملين في شتى فروع الإنتاج يرفع أو يخفض من مستوى دخل الفرد. ومن الناحية النظرية فإنه يمكن تصور خريطة تربط حجم السكان بمستوى الدخل، وبالتالي نستنتج من واقع هذه العلاقة بين السكان والدخل أن ثمة هناك حجما أمثلا للسكان كما يوضح الشكل التالي:

شكل رقم (II-01): العلاقة بين السكان والدخل.



المصدر: عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو الاقتصادي -دراسة حالة الجزائر خلال الفترة (1994-2004) - (2004)" مذكرة ماجستير جامعة الشلف 2006 - 2007. ص 58.

⁷⁷ - عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو الاقتصادي - دراسة حالة الجزائر خلال الفترة (1994-2004). مرجع سابق. ص 57.

يوضح الشكل أن هناك علاقة طردية بين معدل نمو السكان ومعدل النمو الإقتصادي إلى حد معين وهو نقطة الذروة في الشكل (I-01) التي تمثل الحجم الأمثل للسكان الذي يوافق معدل النمو الأمثل التي يشهدها اقتصاد ما من خلال نقص نصيب الفرد من الدخل الوطني وهذا ما يفسر في الواقع الإقتصادي في السياسات السكانية التي تنتهجها.

1.2. نوعية رأس المال البشرية:

يلعب التنظيم المتقدم والتدريب الفني الجيد دورا كبيرا في زيادة الناتج الكلي ومن ثم زيادة متوسط ما يحصل عليه الفرد من ذلك وقد أثبتت الدراسات العلمية أن مستوى الإنتاج بالمؤسسات تزداد مع انخفاض درجة الأمية وارتفاع المهارة التقنية والإدارية وترتبط نوعية العمل ايجابيا مع صحة السكان وطول أعمارهم وبطبيعة الحال هذه أمور مرغوبة كأهداف في حد ذاتها زيادة عن انعكاسها الجيد على الإنتاج والإنتاجية.

2. رأس المال:

يعتبر رأس المال من حيث مدى توفره ومعدل تراكمه من المحددات الأساسية للطاقة الإنتاجية في المجتمعات والمعدلات تغيرها ومن ثم في مستوى التقدم الذي بلغته ومعدل النمو يستحدث فيها. ويتم تقسيم رأس المال إلى نوعين:

- رأس المال الإنتاجي:

وهو عبارة عن الآلات والمعدات التي تستخدم في العملية الإنتاجية وتساهم بصورة مباشرة في الإنتاج.

• رأس المال الاجتماعي:

هي عبارة عن البنية الأساسية في المجتمع من طرق وشبكات المياه ووسائل المواصلات وتساهم بطريقة غير مباشرة في العملية الإنتاجية.

3. التكنولوجيا والتنظيم:

إن البحث عن أسباب النمو يرجع إلى التقدم الذي بدوره يتبع التقدم العلمي والجهد المبذول لإدراجه وإدماجه في مرحلة الإنتاج والتوزيع حيث أن وجود نظام شامل للتعليم والتدريب وخلق بيئة مناسبة للبحث العلمي من شأنهما أن يساعدا على خلق وتطبيق التكنولوجيا الحديثة .
والجدول التالي يبين نسبة تخصيص الإنفاق الحكومي على أعمال البحث.

جدول رقم (II-01) متوسط نسبة تخصيص الإنفاق على البحث والتطور بالنسبة لبعض الدول والمناطق خلال الفترة (1995-2000).

المناطق	الوم أ	دول الأوربي	الاتحاد دول اللاتينية	أمريكا دول اللاتينية	بعض الدول الآسيوية النامية
نسبة الإنفاق الحكومي من الناتج المحلي الخام	4.3 %	3 %	0.02 %	0.02 %	0.01 %

المصدر: عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو" مرجع سابق.

و مما لا شك فيه أن التقدم الفني شرط أساسي للتقدم الاقتصادي و أن الافتقار إلى طبقة المنظمين هو التفسير الأساسي لغياب عملية الإنماء السريعة في الدول النامية.

4. الأرض والموارد الطبيعية:

إن عامل الأرض من حيث المساحة والتنوع و ما تخزنه من موارد باطنية له دور كبير في عملية النمو والتطور الاقتصادي و يعتبر هذين العاملين من أقدم التفسيرات المقدمة لإظهار أسباب الاختلافات فيما بين الطاقة الإنتاجية في مختلف المجتمعات و من ثم مستويات المعيشة.

5. التجارة الدولية:

من أهم ميزة تضيفها التجارة الدولية لدولة ما مع العالم الخارجي هي أن قيام هذه التجارة يسمح لها بالتخلص من محدودية مواردها الخاصة الطبيعية و البشرية و تركيز جهودها الإنمائي في المجالات التي تكون لها فيها ميزة حقيقية إذ لو لم تكن ثمة تجارة دولية فإن الدول النامية تضطر إلى المضي في عملية النمو على كل الجبهات في آن واحد.

المطلب الثالث: معوقات النمو الاقتصادي

تتلخص معوقات النمو الاقتصادي فيما يلي:⁷⁸

1. النمو الديمغرافي:

يمثل العامل الديمغرافي أحد العوائق الأساسية التي تقف في طريق النمو الاقتصادي للدول المتخلفة إذ أن نمو السكان بمعدلات سريعة و متزايدة في معظم هذه الدول يلغى أثر الزيادة في الإنتاج و الدخل فلا يجني هؤلاء السكان ثمار الجهود المبذولة في مجال النمو الاقتصادي.

2. مشكلة تكوين رأس المال:

يعتبر تكوين رأس المال العامل الرئيسي المحدد للنمو الاقتصادي. حيث يلاحظ أن كل من عنصري تكوين رأس المال وهما الادخار من جانب عرض رأس المال و الاستثمار من جانب الطلب على رأس المال يشوبه الضعف و القصور في دول العالم الثالث. حيث أن جانب العرض ضعيف بسبب ضعف الدخل القومي وبالتالي ضعف القدرة الادخارية. أما جانب الطلب على رأس المال فإن الاستثمارات قاصرة على تحقيق النمو بالمعدلات السريعة، نظرا لصغر حجم السوق.

3. التخلف التكنولوجي:

كل الدلائل تشير إلى هبوط مستوى التكنولوجيا في الدول المتخلفة و أن الهوة قد اتسعت بين هذه الدول و الدول الصناعية المتقدمة. و ذلك لأن الخبرة الفنية لم تمس إلا قطاعات قليلة و معينة. بالإضافة إلى أن استيعاب الأساليب الفنية الجديدة عملية شاقة و مكلفة و تعترضها صعوبات عديدة.

4. ضعف المستوى التعليمي:

مما لا شك فيه أن مستوى التعليم يرفع من كفاءة عنصر العمل بمختلف أنواعه و لهذا ينصح للدول النامية بالاستثمار في التعليم لما له من تأثير مباشر و كبير في الرفع من معدلات النمو الاقتصادي. ذلك لأن النقص في التعليم بأنواعه المختلفة يشكل عائق خطير للنمو الاقتصادي.

5. ضعف الخدمات الصحية و انتشار الأمراض:

لقد تبين أنه كلما تحسنت الأحوال الصحية للعمال كلما انخفض هدر الوقت من جهة و زاد الجهد المبذول من جانب الأفراد العاملين من جهة أخرى.

⁷⁸ - د/ حسين عمر "التنمية والتخطيط الاقتصادي". جامعة الملك عبد العزيز- ديوان المطبوعات الجامعية- ص55.49.45

وعليه فإن انتشار الآفات و الأمراض الفتاكة بكثرة في مجتمع من شأنه أن يعرقل حركة التطور الاقتصادي من خلال التأثير على معدلات النمو الاقتصادي.

6. الفساد الإداري والمالي:

تشير الكثير من الدراسات إلى أنه للفساد الإداري و المالي أثار سلبية على النمو الاقتصادي وذلك عبر قنوات متعددة أولى هذه القنوات هي خفض معدلات الاستثمار و من ثم خفض حجم الطلب الكلي و من خلاله ينخفض معدل النمو الاقتصادي. أما القناة الثانية متعلقة بالتشوهات التي يحدثها الفساد الإداري في وجه النفقات الحكومية.

المبحث الثاني: التطور التاريخي لمفهوم النمو الاقتصادي عبر المدارس الاقتصادية

إذا كان موضوع التنمية الاقتصادية أو النمو الاقتصادي لم يظهر كعلم مستقل إلا حديثا وبالتحديد بعد الحرب العالمية الثانية فإن كان هذا لا يعني أن مختلف التيارات والمدارس الاقتصادية لم تهتم بهذا الموضوع بل انه يمكن لنا من خلال قراءات وتحليل الأفكار التي جاءت بها هذه المدارس معرفة وجهة نظرها تجاه التنمية الاقتصادية بل وفي بعض الأحيان يتبين لنا أن معظم جهود رواد هذه المدارس انصبحت حول تحديد أفضل الطرق وأكفأ السياسات التي بإمكانها تحقيق النمو الاقتصادي المستدام.

وسنتعرض فيما يلي إلى ابرز هذه المدارس الاقتصادية.

المطلب الأول: النمو الاقتصادي عند التجارين

من المتفق عليه أن التجارين كانوا يولون أهمية كبيرة على الذهب و الفضة باعتبارهم عماد الثروة ويصدق هذا بصفة خاصة على كتاب التجارين قبل بداية القرن 17.

فنمو الأمة و تطورها يقاس بحجم ثروتها التي قوامها ما تحوزه من معادن نفيسة "الذهب والفضة" باعتبار أن الضرائب حينذاك لم تكن أداة ثابتة يعتد بها لتوفير الإيراد اللازم تبقى المعادن النفيسة المصدر الوحيد للنمو الاقتصادي الذي يقوي الدولة ويحميها من الاعتداء الخارجي.⁷⁹

يؤمن التجاريون بضرورة تدخل الدولة لأجل تعظيم النمو الاقتصادي من خلال زيادة ثرائهم وامتلاكهم للمعادن النفيسة ويعد قطاع الصناعة والتجارة أساس النمو الاقتصادي عندهم وحتى يتم تطوير هذين القطاعين فإنه يتعين على الدولة:

⁷⁹- عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو الاقتصادي - دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 1994- 2004" مرجع سابق ص73.

- تخفيض الضرائب على رجال الأعمال والحرفيين ومساعدتهم بمعونات مادية عن طريق خفض الأسعار حتى يكون بإمكان منتجاتهم المنافسة على المستوى الخارجي .
- القطاع الزراعي يعتبر في نظرهم قطاع ثانوي يعتمد أساسا في تطوره على قطاعي الصناعة والتجارة.
- استغلال المناجم إذا كانت موجودة وتشجيع ودعم الصناعات التحويلية لزيادة الصادرات والحد من الواردات.
- إتباع سياسة التقليل من الواردات وتشجيع الصناع الأجانب على الإقامة في البلاد.

المطلب الثاني: النمو الاقتصادي عند الكلاسيك

نظرا لما رآه الكلاسيك من أهمية الصناعة بالنسبة لانتعاش الاقتصاد القومي ونموه فإنهم بحثوا واهتموا بمساهمتها في تكوين فائض اقتصادي كما أنهم وضعوا لنا أسس النظريات التي تختص بالجزء الذي يقتطع من هذا الفائض من أجل التكوين الرأسمالي والعوامل المختلفة التي تحكم هذا التكوين الرأسمالي " نظرية الادخار والاستثمار الكلاسيكية". كما أن الكلاسيك قاموا بالربط ما بين عمل الجهاز الاقتصادي في أية فترة زمنية وعملية النمو الاقتصادي في الفترة الطويلة جدا ونظرية الكلاسيك في النمو الاقتصادي مازالت حتى الآن تعتبر ثروة في الفكر الاقتصادي. ولكن من خلال استعراض أفكار ابرز رواد هذا التيار يمكن لنا أن ندرك وجهة نظر الكلاسيك.⁸⁰

1. تحليل الطبيعيين للنمو الاقتصادي:

يعتقد أنصار المدرسة الطبيعية أن الزراعة هي أساس النمو الاقتصادي وهي وحدها التي تنتج ثروة الأمم، وهي المصدر الوحيد للدخل الحقيقي للدولة لأنها تحقق الفائض، أما النشاطات الاقتصادية الأخرى فهي عقيمة وأيضا النقود ثروة عقيمة وكانوا يشجعون حرية التجارة.

إن تحليل الفيزيوقراطيين للنمو الاقتصادي يقوم على البحث في عملية الإنتاج وعليه وضع رواد المدرسة الطبيعية فرضيات أساسية لتحقيق معدلات نمو اقتصادية عالية وهي:

- الزراعة هي المصدر الأساسي للإنتاج وتحقيق الفائض.
- رأس المال الموظف في الزراعة هو رأس المال المنتج.
- العاملون في الزراعة هم المنتجون وحدهم وهم الذين يجب أن يدفعوا الضريبة.

80 - د.عبد الرحمن يسرى احمد. "تطور الفكر الاقتصادي". دار الجامعة. طبع. نشر. توزيع الإسكندرية. سنة 2001. ص184.

- ضرورة تحرير التجارة الخارجية وتدعيم الملكية الخاصة وعدم تدخل الدولة في الحياة الاقتصادية.⁸¹
2. نظرية آدم سميث في النمو الإقتصادي:

كان هدف آدم سميث هو التعرف على كيفية حدوث النمو الإقتصادي وماهية العوامل والسياسات التي تعيقه وتقف في طريقه، ويقول آدم سميث أن تحقيق الزيادة في الثروة (النمو) سوف يأتي عن طريق إتباع مبدأ تقسيم العمل والتخصص لأن من شأن هذا أن يؤدي إلى زيادة إنتاجية العمال كذلك فإن التخصص يؤدي إلى زيادة المهارة العمالية وإلى زيادة المقدرة الإبتكارية ولكن لكي ينجح فلا بد من قيام الأفراد بالادخار وذلك لأن زيادة الادخار يؤدي إلى زيادة رأس المال وبالتالي إلى زيادة القدرة الإنتاجية في المجتمع مما يؤدي بدوره إلى زيادة الإنتاج والمبادلات وزيادة دخول الأفراد ولكن بالإضافة إلى تراكم رأس المال فإنه يوجد قيد آخر وهو حجم السوق فعندما يكون السوق ضيقا يكون الطلب غير كافي لشراء السلع المنتجة في ظل أسلوب الإنتاج الكبير، ويتمخض عن تزايد الدخل توسيع أحجام الأسواق بالنسبة لمعظم السلع.⁸²

3. تحليل دافيد ريكاردو:

يمكن تلخيص آراء ريكاردو فيما يخص موضوع النمو الإقتصادي والتنمية الاقتصادية فيما يلي:⁸³

❖ الدولة وأهميتها في النشاط الاقتصادي :

يعتقد ريكاردو بضرورة عدم تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي وأن الرأسماليين هم عمود التنمية الاقتصادية لذلك يحذ ريكاردو عدم فرض الضرائب المعرقلة لنشاطهم حتى لا تقل عزائمهم وبالتالي تضيع فرص التنمية.

❖ تقسيم الدخل عند ريكاردو:

يقسم الدخل عند ريكاردو إلى العناصر الآتية:

- الربح ويحصل عليه الرأسمالي.
- الأجر ويحصل عليه العامل.
- الربح الذي يأخذه الإقطاعي.

وبما أن الأرباح هي أعظم هذه الدخول فإن الرأسمالي يقدم أعظم عمال للعملية الإنتاجية وللمجتمع ويتم ذلك عن طريق إعادة استخدام هذه الأرباح في المجال الإنتاجي ولهذا ركز ريكاردو على زيادة الأرباح إذ كلما زادت الأرباح فإن تكوين رأس المال يزداد بذلك الاستثمار مما يؤدي إلى تحقيق معدلات نمو مرتفعة.

⁸¹ - عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو الاقتصادي - دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 1994-2004" مرجع سابق ص74.

⁸² - محمد عبد العزيز عجيبة.د. محمد علي الليثي "التنمية الاقتصادية مفهوما، نظرياتها، سياساتها" كلية التجارة. جامعة الاسكندرية. 2003. ص69.

⁸³ - بشير فاطمة- بغدالي- سهام بلاحاي حياة "اثر برامج التنمية الاقتصادية على التشغيل -دراسة حالة برنامج دعم الانعاش الاقتصادي في الجزائر (2001-2004) مذكرة ليسانس علوم الاقتصادية - جامعة الشلف-2007.ص7.

❖ التجارة الدولية عند ريكاردو:

التجارة الدولية مهمة جدا في المجال الاقتصادي وتؤدي إلى تحقيق النمو الاقتصادي عن طريق التقسيم الدولي للعمل وذلك بتخصص كل دولة في إنتاج السلع والمواد التي يمكن إنتاجها بنفقات نسبية اقل "نظرية التكاليف النسبية".

المطلب الثالث: النمو الاقتصادي في الفكر الاقتصادي الكينزي

في أعقاب الكساد الكبير للازمة الاقتصادية الكبرى لسنة 1929 أحدث الاقتصادي جون ميلر كينز ثروة فكية على خلاف التقليديين ومن سبقوه من النيوكلاسيك فهو يحلل فهو يحلل الاقتصاد ككل دون تحديد الأعوان الاقتصاديين بصفة منفردة.

أدرك كينز أن مستوى الإنتاج محدد بالطلب الكلي الفعال حيث أن الدخل الذي يحصل عليه الأفراد لا يتحول إلى طلب فعال إلا إذا وجه نحو الاستهلاك أو الاستثمار كما ان الجزء المخصص للاستهلاك لا يطرح مشكلة لأنه محدد بمستوى الدخل الذي يحصل عليه الأفراد ولكن الجزء الذي يطرح الإشكال بالنسبة للكثير هو الجزء المخصص للاستثمار ويعود ذلك أساسا إلى أن حجم الاستثمار يتحدد بسعر الفائدة وبمعدل الكفاية الحدية لرأس المال وبالتالي فإذا رأى الأفراد أن للعائد المتوقع من الاستثمار أقل فإنهم يحجمون عن الاستثمار وبالتالي يقل الطلب الكلي الفعال وهو ما يحدث إختلال في التوازن الاقتصادي في البلد.

كما أقر كينز بحدوث التوازن عند أي مستوى من مستويات التشغيل وبذلك طالب بضرورة تدخل الدولة لعلاج أسباب الأزمات التي قد يتعرف لها الاقتصاد الوطني فعمل على تحديد معالم السياسة الاقتصادية الجديدة التي ينبغي أن تتبع حتى يصل الاقتصاد إلى التوظيف الكامل ويتحقق التوازن في الدخل الوطني ولعلاج ذلك يرى أنه من الضروري تدخل الدولة عن طريق السياسة المالية و الرفع من مستوى الإنفاق العام والسياسة النقدية بزيادة المعروض النقدي وبما يسمى سياسة النقود الرخيصة والتمويل

بالتضخم⁸⁴

⁸⁴ - بشير فاطمة - بغدادي سهام بلاحاجي حياة "اثر برامج التنمية الاقتصادية على التشغيل- مرجع سابق ص8.

المطلب الرابع : النمو الإقتصادي في الإقتصاد المعاصر

مع ما خلفته الحرب العالمية الثانية من دمار إقتصادي مس على الخصوص دول متقدمة إقتصاديا لم تكن قد أخذت نصيبها من التحليل و التنظيم الإقتصادي أهمها مشكلة التخلف الإقتصادي الذي عانت منه هذه الدول المستقلة حديثا.

وفي خضم ذلك ظهرت مجموعة من النظريات و النماذج التي حاولت تفسير و معالجة هذه النظرية، و نستعرض فيما يلي إلى أهم هذه النظريات:⁸⁵

1. نظرية مراحل النمو الإقتصادي لروستو :

استخدم روستو في نظريته المسماة بنظرية انطلاق المنهج التاريخي في تحليله لنظرية النمو الإقتصادي و اعتمد على النظام الرأسمالي أثناء بناءه لهذه النظرية و بالتالي فقد اعتبرت هذه النظرية كاستقراء للمراحل التي مرت بها الدول المتقدمة حتى وصلت إلا ما هو عليه و يرى روستو أن المجتمع يتطور عبر خمس مراحل.

• مرحلة المجتمع التقليدي:

يتميز المجتمع في هذه المرحلة بأنه عبارة عن مجتمع تقليدي يعيق استخدام التكنولوجيا و بالتالي لا يساعد على تطور الإنتاجية كما يتميز الإقتصاد بالخصائص التالية:

- هيمنة القطاع الأول " القطاع الزراعي " على النشاط الإقتصادي.
- يقوم على الإنتاج المعاشي أي عدم تحقيق فائض قابل للتسويق.

• مرحلة التهيؤ للانطلاق:

تتميز هذه المرحلة بحدوث تغيرات جذرية في القطاعات غير الصناعية " الزراعة - التجارة - النقل " كما سترتفع واردات البلد التي تمول عن طريق حصيلة صادرات المواد الأولية و يؤدي ارتفاع مستوى التجارة إلى تصور المجتمع الذي يقبل إدخال التكنولوجيا الجديدة مع بلوغ نسبة الاستثمار إلى 5% من الدخل الوطني و يصاحب ذلك ظهور البنوك و بعض المؤسسات الخاصة بالادخار كما تبدأ بعض الصناعات في النمو.

• مرحلة الانطلاق:

تتميز هذه المرحلة بارتفاع معدل الاستثمار إلى 10% من الدخل الوطني كما يرتفع فيها الإنتاج الحقيقي للفرد و تحدث تغيرات كبيرة في التقنيات المستخدمة و بالتالي يمكن وصف هذه المرحلة بمرحلة الثورة الصناعية التي يهيمن فيها القطاع الصناعي على باقي القطاعات.

⁸⁵ - نبيل بوفليح "اثر برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية" دراسة حالة برزنامج الإنعاش الإقتصادي 2001-2004" المطبق في الجزائر. مذكرة ماجستير - جامعة شلف 2004-2005.

- مرحلة النضج الاقتصادي :

تعتبر هذه المرحلة أطول نسبيا و حجم الاستثمار فيها يقدر ما بين 10% و20% من الدخل الوطني بحيث تفوق كمية الإنتاج الزيادة السكانية كما يزداد استخدام التكنولوجيا الحديثة و تتسع رقعة القطاعات القيادية في الاقتصاد و تتطور التجارة الخارجية فتزداد المواد المصدرة.

- مرحلة الاستهلاك الواسع :

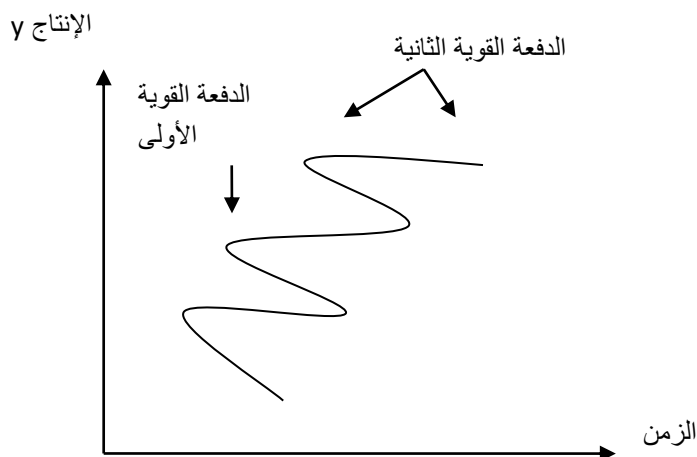
تتميز هذه المرحلة باكتمال التطور التقني و استخدام التكنولوجيا و يصاحب ذلك ارتفاع الدخل الحقيقي للفرد و التوسع في مجال تقديم الخدمات الصعبة المعرفية – السياحية – الترفيهية و انتشار الحريات الفردية و الاجتماعية كما تخصص نسبة متزايدة من الدخل الوطني للأغراض العسكرية والصناعية.

2. نظرية النمو المتوازن:

إن أهم مشكلة تعترض جهود التنمية تتمثل في ضيق السوق و من أجل ذلك يرى نوركس أن السبيل الوحيد للخروج من مشكلة ضيق السوق هو برنامج استثماري تتوجه فيه الاستثمارات إلى جهة واسعة و عريضة من المشروعات الصناعية و غير الصناعية المتكاملة.

إن هذا الاستثمار يتم بدفعة قوية أولى تتبعها دفعات قوية أخرى تعمل على نقل الاقتصاد المتخلف إلى اقتصاد متقدم، إن هذه الدفعات القوية تتميز باستثمار كل الإمكانيات و المواد مرة واحدة و في كل القطاعات الاقتصادية بدون تميز تتخللها فترة انتظار تقوم الدولة فيها بجمع قواها و مواردها و إمكانياتها حتى تتمكن من القيام بدفعة قوية أخرى. ثم تليها فترة راحة أخرى و هكذا فإن البلد حسب نوركس يحتاج مجموعة من الدفعات القوية لإحداث التنمية و ذلك وفقا للشكل التالي :

شكل رقم (II-02) نظرية النمو المتوازن



المصدر: نبيل بوفليح "آثار برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية". ص13.

3. نظرية النمو الغير متوازن ل هيرشمان.

تعتمد نظرية ألبرت هيرشمان على مفهوم "القطاع القائد" أو "أقطاب النمو" أو "مراكز النمو" تتخذ شكل تركيز الموارد في عدد محدود من الأنشطة هي القطاع القائد بحيث يترتب على توسع وتقدم هذا القطاع القائد يخلق قوة جذب لبقية قطاعات الاقتصاد القومي، إن إستراتيجية النمو غير المتوازنة تكون مصحوبة بظاهرة اختلال التوازن.

إن نظرية النمو غير المتوازن ترى أن القيد على عملية النمو لا يتمثل في الأسواق كما يراه نمط النمو المتوازن ولكن يتمثل في القدرة على اتخاذ قرارات التنمية.

و بصورة خاصة القدرة على اتخاذ قرارات الاستثمار و حيث أن هذه القدرات نادرة فيجب خلق ذلك الإطار من الدوافع والظروف التي تؤدي إلى اتخاذ قرارات الاستثمار بفاعلية عالية هي ظروف اختلال التوازن المتمثل في الضغوط و الاختناقات، اختلال التوازن يعطي قوة تصحيحية تقوم بتصحيح هذا الاختلال في التوازن.

المبحث الثالث: معايير قياس النمو الاقتصادي

لعل ما يعيننا في هذا المبحث الوسيلة التي عن طريقها نتعرف على ما يحققه المجتمع من تقدم أو نمو أو تنمية أي ما هي الوسائل التي يمكن عن طريقها قياس درجة التقدم في دولة ما؟ وتوجد ثلاث معايير لقياس التنمية أو النمو والتي سنتطرق إليها في هذه المطالب.

المطلب الأول: معيار الدخل

تعتبر معايير الدخل التي سوف نذكرها أن الدخل هو المؤشر الأساسي الذي يستخدم في قياس التنمية ودرجة التقدم الاقتصادي.⁸⁶

1. **الدخل القومي الكلي:** يقترح ميد Meade قياس النمو الاقتصادي بالتعرف على الدخل القومي الكلي و ليس متوسط نصيب الفرد من الدخل إلا أن هذا المقياس لم يقابل في الأوساط الاقتصادية بالقبول والترحاب وذلك لأن زيادة الدخل أو نقصه قد لا يؤدي إلى بلوغ نتائج إيجابية أو سلبية.

فزيادة الدخل القومي لا تعني نمو اقتصاديا عندما يزداد عدد السكان بمعدل أكبر ونقص الدخل القومي لا يعني تخلفا اقتصاديا، وعندما ينخفض عدد السكان كذلك يتعذر الإفادة من هذا المقياس حينما تنتشر الهجرة من وإلى الدولة.

2. **الدخل القومي الكلي المتوقع:**

يقترح البعض قياس النمو الاقتصادي على أساس الدخل المتوقع و ليس على اساس الدخل الفعلي، فقد يكون لدى الدولة موارد كامنة غنية كما تتوفر لها الإمكانيات المختلفة للإفادة من ثروتها الكامنة إضافة إلى ما بلغته من تقدم تقني في هذه الحالة يوصي بعض الاقتصاديين أن يؤخذ في الاعتبار تلك المقومات عند احتساب الدخل.

3. **معايير متوسط الدخل:** يعتبر نصيب الفرد من الدخل أكثر المعايير استخداما و أكثرها صدقا

عند قياس مستوى التقدم الاقتصادي في معظم دول العالم.

إلا أن هناك العديد من المشاكل و الصعوبات التي تواجه الدول النامية للحصول على أرقام صحيحة تمثل الدخل الحقيقي للفرد. وقضية أخرى هي هل نقسم إجمالي الدخل القومي على جميع السكان أو نقسمه على السكان العاملين دون غيرهم.

⁸⁶ د/محمد عبد العزيز عجيبة. د. إيمان عطية ناصف "التنمية الاقتصادية" دراسات نظرية وتطبيقية مرجع سابق ص 88

فحساب الدخل لجميع السكان مفيد من نواحي الاستهلاك و حساب الدخل لقوة العمل مقيد من نواحي الإنتاج و يقاس النمو الإقتصادي مبدئيا باستخدام ما يسمى بمعدل النمو البسيط

المطلب الثاني: المعايير الاجتماعية

يقصد بالمعايير الاجتماعية العديد من المؤشرات الخاصة بنوعية الخدمات التي تعايش الحياة اليومية لأفراد المجتمع و ما يعبر بها من تغيرات، فهناك الجوانب الصحية والجوانب الخاصة بالتغذية والجوانب التعليمية والثقافية.⁸⁷

1. معيار الصحة:

من بين المعايير التي تستخدم لقياس مدى التقدم الصحي:

- ❖ عدد الوفيات لكل ألف من السكان، عدد الوفيات لكل ألف طفل من السكان فارتفاع الوفيات يعني عدم كفاية الخدمات الصحية و سوء التغذية وكل هذا من علامات التخلف.
- ❖ متوسط عمر الفرد فكلما زاد دل على درجة التقدم الإقتصادي وكلما انخفض دل على درجة التخلف الإقتصادي.
- ❖ وكذلك توجد مؤشرات أخرى نذكر من بينها عدد الأفراد لكل طبيب وعدد الأفراد لكل سرير بالمستشفيات.

2. معيار التعليم:

من بين المعايير المستخدمة:

- ❖ نسبة الذين يعرفون القراءة و الكتابة من الأفراد.
- ❖ نسبة المسجلين في مرحلة التعليم الأساسي وكذلك نسبة المسجلين في التعليم الثانوي من أفراد المجتمع.
- ❖ نسبة الإنفاق على التعليم بجميع مراحلها إلى إجمالي الناتج المحلي وكذلك إلى إجمالي الإنفاق الحكومي.

3. معيار التغذية:

إن العديد من الدول النامية غير قادرة على توفير الغذاء الأساسي لسكانها مما يعرضها إلى نقص أو سوء التغذية والتي يترتب عليها ضعف قدرتها الإنتاجية ومن ثم انخفاض مستويات الدخل فيها.

⁸⁷ د/محمد عبد العزيز عجمية.د/ إيمان عطية ناصف"التنمية الاقتصادية" مرجع سابق ص 91 ص 98.

4. معيار نوعية الحياة المادية:

هو معيار مركب أي يعتمد على أكثر من جانب من جوانب الحياة ويتكون من :

- ❖ توقع الحياة عند الميلاد.
- ❖ مؤشر صحي للكبار.
- ❖ معدل الوفيات بين الأطفال.
- ❖ مؤشر صحي للصغار.
- ❖ المعرفة بالقراءة و الكتابة.
- ❖ مؤشر تعليمي للكبار.

5. دليل التنمية البشرية (معييار التقدم البشري) :

ويعتبر هذا المعيار محاولة الربط بين مفردات معيار نوعية الحياة المادية و الناتج القومي المعدل بالقوة الشرائية و يركز هذا المعيار على ثلاث متغيرات:

- ❖ توقع الحياة عند الميلاد
- ❖ معيار التحصيل العلمي ويتكون من جزئين:
معرفة القراءة و الكتابة متوسط عدد سنوات الدراسة في المؤسسات التعليمية.
- ❖ متوسط نصيب الفرد من الدخل المعدل بالقوة الشرائية.

المطلب الثالث: المعايير الهيكلية

اتجهت الدول النامية إلى إحداث تغيرات هيكلية في بيئاتها الاقتصادية عن طريق الاتجاه نحو التصنيع وذلك لتوسيع قاعدة الإنتاج وتنويعه إضافة إلى تحقيق زيادة في الدخل ورفع مستويات المعيشة. يترتب على هذا الاتجاه تغيرات واضحة في الأهمية بالنسبة لقطاعات الاقتصاد المختلفة كما أثر ذلك على هيكل الصادرات والواردات و على فرص العمل المختلفة وعلى توزيع السكان بين الريف و الحضر. كل هذه المتغيرات يمكن اتخاذها كمؤشرات للدلالة على درجة النمو و التقدم الاقتصادي. ولعل أهم تلك المؤشرات:

- الأهمية النسبية للإنتاج الصناعي إلى إجمالي الناتج المحلي.
- الأهمية النسبية للصادرات من السلع الصناعية إلى إجمالي الصادرات
- نسبة العمالة في القطاع الصناعي إلى إجمالي العمالة.

ولا شك أن الاتجاه إلى التصنيع لا بد أن يؤدي إلى زيادة إجمالي الناتج المحلي نتيجة لإسهام الصناعات الجديدة. كما يؤدي إلى زيادة الصادرات وزيادة فرص العمل.⁸⁸

المبحث الرابع: علاقة اللوجستيك بالنمو الإقتصادي

يمكن تصنيف وظائف المؤسسة إلى وظائف رئيسية وأخرى ثانوية، حيث أن هذا التصنيف لا يعني استقلالية الوظائف عن بعضها، وإنما تبقى العلاقة بين هذه الوظائف متكاملة ومتراكبة، تبين أداء المؤسسة وتقيس فعاليتها بين المنظمات وفي الإقتصاد ككل.

وسنتطرق في هذا المبحث إلى مظاهر تأثير اللوجستيك على أداء النمو الإقتصادي.

المطلب الأول: أهمية اللوجستيك في المؤسسة كوظيفة حيوية

يمكن تعريف الوظيفة اللوجيستية (La logistique) التدفقات المادية والتدفقات المعلوماتية المصاحبة للنشاطات التموينية والتي تمتد منذ وضع برنامج الإنتاج إلى غاية وصول التموينات إلى المصلحة التجارية.

• أهداف الوظيفة اللوجيستية لتحسين الأداء النمو الإقتصادي:

أهداف الوظيفة اللوجيستية تتمثل فيما يلي:

التقليل من التكاليف.

- تحسين جودة الخدمات عند التعامل مع العملاء.

- تدور وظيفة اللوجستيك حول ثلاث محاور رئيسية تتمثل فيما يلي:

أ. عمليات التخطيط (تنبؤ المبيعات، التخطيط للإنتاج، وضع برامج للتموين...)

ب. العمليات الإدارية (معالجة طلبات الزبائن، إدارة وتوجيه المخزون، معالجة طلبات الموردين...)

ت. العمليات المادية (تسليم طلبات الزبائن، نقل وتحويل المواد والسلع بين الورشات واستقبال

طلبات الموردين).

تحتل وظيفة اللوجستيك مكانة هامة في هيكل التنظيم في المؤسسة، بسبب تأثير التطورات التالية:

- المنظمات الإنتاجية الحديثة التي أصبحت تتميز بالمرونة العالية تعمل على التقليل من تكاليف

التموين، ومن الوقت غير المنتج المرتبط بحركة التدفقات المادية المتعلقة بنشاط التموين (تخزين

السلع، تنظيم السلع والمواد...)

⁸⁸ - د/محمد عبد العزيز عجمية. د إيمان عطية ناصف "التنمية الاقتصادية" مرجع سابق ص 108 .

- جودة الخدمات والسرعة في تلبية الحاجات التي أصبحت تميز النشاط الاقتصادي وهذا لضمان علاقة جيدة مع الزبائن وبالتالي تكوين ميزة تنافسية للمؤسسة في السوق خاصة في ظل اشتداد المنافسة

المطلب الثاني: دور اللوجستيك في تحسين الأداء النمو الإقتصادي

مع بداية التسعينات تزايد اهتمام المؤسسة بجودة الخدمة المقدمة للعميل مع تخفيض أكبر قدر ممكن من تكاليف إنتاج السلع والخدمات. وبذلك كان على المؤسسة أن ترفع من كفاءة تخصيص واستغلال مواردها من خلال إدارتها للتدفقات المادية والمعلوماتية وكذا المالية بشكل يجعلها تخفض من تكاليفها الإجمالية من خلال تدنية تكاليف أنشطة اللوجستيك. كان لوزن هذه الأنشطة التأثير الكبير في أن يلعب اللوجستيك دورا يزداد أهمية يوما بعد يوم على مستوى أداء النمو الإقتصادي بشكل جزئي وعلى الاقتصاد ككل.

❖ دور اللوجستيك في الاقتصاد:

تلعب أنشطة اللوجستيك دورا هاما في اقتصاديات الدول وخصوصا في ظل وجود التكتلات الاقتصادية والاتفاقيات التجارية بين الدول وأيضا في ظل الثورة الحقيقية التي يشهدها العالم اليوم في مجال خدمة المستهلك والتي تؤدي بالمنظمات إلى تقديم الآلاف من السلع والخدمات الجديدة والتي تحاول توصيلها إلى كل مستهلك في كل مكان في العالم.

وقد أدت مثل هذه العوامل إلى زيادة حركة تبادل السلع والخدمات بين الدول المختلفة ومن ثم تزايد تكاليف أنشطة اللوجستيك على المستوى القومي. ولذلك نجد أن الدول الكبرى قد أعطت أهمية خاصة لهذا الموضوع لكونه يمثل البنى التحتية لاقتصادياتها وتطورها.

وقد توصلت الدراسات الحديثة في هذا المجال إلى انه كلما قامت المنظمات بتحسين كفاءة الأنشطة اللوجستية كلما كان لها اثر ايجابي قوي على العديد من المتغيرات الاقتصادية مثل معدلات التضخم، والميزان التجاري وزيادة قدرة تلك الدول على تصدير منتجاتها إلى باقي الدول، وإمكانية المنافسة الفعالة في الأسواق العالمية وإتاحة رأس المال للاستثمار مما يقود إلى مستوى عمالة أكبر⁸⁹.

كما أكدت بعض الدراسات الأخرى على أهمية اللوجستيك ودوره في اقتصاديات الدول بمقارنة حجم الإنفاق على أنشطة اللوجستيك مع الأنشطة الاجتماعية الأخرى، إذ بلغت المبالغ المنفقة على أنشطة

⁸⁹ محمد احمد حسان، إدارة سلاسل الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2008، ص18

اللوجستيك 10 أمثال ما انفق على الإعلام، ومرتين ما انفق على الدفاع الوطني وتساوي ما انفق على الرعاية الصحية في الولايات المتحدة الأمريكية⁹⁰.

❖ دور اللوجستيك في المؤسسة:

تواجه المنظمات اليوم حقيقة أساسية وهي أن أحد أهم العوامل التي تؤثر على أدائها لتعظيم ربحيتها وتدعيم مركزها التنافسي في الأسواق يتمثل في قدرتها على إدارة أنشطة اللوجستيك المسؤولة عن تدفق السلع والخدمات بسهولة من بداية تدبير المواد الخام إلى مرحلة ارتفاع عملاء المنظمة من منتجاتها وخدماتها.

- تفوق اللوجستيك إلى تحقيق ميزة تنافسية:

من خلال مفهوم التسويق تحقق المنظمة أهدافها باعتمادها على تحديد احتياجات الأسواق المستهدفة ورغبات المستهلكين وتوفير الإقناع المرغوب فيه بفعالية وكفاءة أكبر من المنافسين. ولكي تنجح هذه الأخيرة في ذلك يجب أن يكون لديها تكاملاً لأفكار وجود المنتج الصحيح بالسعر الصحيح مع الترويج الصحيح وإتاحته في المكان الصحيح وهي ما تمثل 4Ps لخليط التسويق ويلعب اللوجستيك دوراً فعالاً وبصفة خاصة في دعم الحصول على المنتج في المكان والزمان المناسبين بطريقة تجعلها تميز منتجاتها وخدماتها في ذهن عملائها بتكلفة وأسعار أقل من المنافسين ومن ثم تستطيع أن تدعي أنها تملك ميزة تنافسية. ومن خلال مفهوم اللوجستيك على أنه تخطيط وتنسيق انسياب المواد من المصدر إلى المستعمل كنظام متكامل، تكون المنظمة قد استطاعت التحكم في أدائها للربط بين الأسواق وشبكة التوزيع وعمليات الإنتاج، وهذه الطريقة يمكن لها خدمة المستهلك أو الزبون بمستوى عالٍ وبتكاليف منخفضة، وبعبارة أخرى تكون هذه المؤسسة قد بلغت هدف الميزة التنافسية من خلال تخفيض التكلفة وتعزيز الخدمة.

- تسهم أنشطة اللوجستيك في خلق منفعة مكانية وزمنية:

الأمر الذي لا شك فيه أن المؤسسة التي ترغب في تبني مفهوم التسويق يجب أن تتظافر كافة وظائفها لتقديم سلعة أكثر جاذبية للمستهلك من خلال مجموع المنافع المقدمة إليه، فيقوم النشاط الإنتاجي مع النشاط التسويقي بخلق المنفعة الشكلية، ولكن تلك المنفعة لا تعني شيئاً للمستهلك إلا إذا تم توفيرها في الوقت المناسب (المنفعة الزمنية) وفي المكان المناسب (المنفعة المكانية) والظروف المناسبة للمستهلك لامتلاكها والحصول عليها (منفعة الامتلاك أو الحياة). وبذلك يوفر نشاط اللوجستيك منفعة المكان والوقت بينما توفر أنشطة التسويق الأخرى منفعة الامتلاك.

وتشكل منفعة المكان القيمة المضافة للمنتج من جعله متاحاً للشراء أو الاستهلاك في المكان المناسب. أما منفعة الوقت فتكون قيمة ناتجة عن إتاحة سلعة ما أو خدمة ما في الوقت المناسب، في حين

⁹⁰ جيمس ستوك و دوجلاس لامبرت تعريب مسرور على إبراهيم، الإدارة الاستراتيجية للإمدادات، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، ص49

تكون منفعة الامتلاك القيمة المضافة للمنتوج عن طريق السماح للعميل بامتلاكه، ولا تنتج منفعة الامتلاك عن اللوجستيك وإنما من تقديم خصومات ومدفوعات متأخرة التي تجعل الزبون قادرا على امتلاك المنتج.

- النتائج المترتبة عن علاقة اللوجستيك بأداء المؤسسة فهي تشمل كافة وظائف المؤسسة ويمكن اختصارها كالآتي:

- تأثير اللوجستيك على الأداء المالي للمؤسسة وزيادة فرصها في النمو والتطور.
- تنسيق انسياب المواد من المصدر إلى المستعمل كنظام متكامل.
- تحسين الأداء التسويقي.
- يقود اللوجستيك إلى تحقيق ميزة تنافسية وهذه ميزة إيجابية بالنسبة لأداء المؤسسة.
- خلق المنفعة الزمنية والمكانية وتحقيق الرفاهية الاقتصادية.
- تحسين أداء وظيفة الإنتاج.
- تحسين أداء وظيفة الموارد البشرية... الخ

خلاصة فصل

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى عرض النمو الإقتصادي ونظرا لتشابه المفاهيم بين مصطلحي النمو الإقتصادي والتنمية الإقتصادية حاولنا في المبحث الأول أن نفرق بين المفهومين حيث قدمنا تعريفا هاما للنمو مفاده أن النمو الإقتصادي هو حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي أو إجمالي الدخل الوطني بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي، أما التنمية فيقصد بها أسلوب التوصل للنمو الإقتصادي ولا يؤدي بالضرورة للنمو كما تعرضنا في هذا المبحث إلى العوامل المساعدة على النمو الإقتصادي حيث حصرناها في عنصر العمل ورأس المال- التكنولوجيا والتنظيم، كما تطرقنا إلى معوقات النمو الإقتصادي، أما في المبحث الثاني فقد تعرضنا إلى التطور التاريخي لمفهوم النمو الإقتصادي عند كل من المدرسة الكلاسيكية والكينزية بالإضافة إلى الفكر التجاري والفكر المعاصر. أما في المبحث الأخير فقد تطرقنا إلى معايير قياس النمو الإقتصادي والتي تعتمد على معظم المؤسسات والهيئات في عملية التقدير.

خاتمة العامة

في موضوع هذا البحث تم التركيز على دور عملية اللوجستيك في النمو الإقتصادي ومدى مساهمتها في تطويره وتحسين القدرة التنافسية للمؤسسة في السوق ودراسة مشكلة اختيار وسائل اللوجستيك المناسبة لتحقيق فعالية أكبر لوظيفة اللوجستيك وذلك في ظل ظهور أرضيات اللوجستيك والتنافس الكبير الذي يشهده هذا المجال.

إن الاهتمام بعملية اللوجستيك من شأنه أن يرفع من جودة الخدمات اللوجستية وهذا على اعتبار أن اللوجستيك يدخل ضمن العديد من الأنشطة الإمدادية.

وقد كان التركيز على عملية اللوجستيك التي تقوم بها المؤسسة ومحاولة دراسة هذه الوظيفة وكيفية القيام بها باعتبارها تدخل ضمن سلسلة الإمداد للعديد من المؤسسات المتعاقدة معها.

أزدادت أهمية اللوجستيك في السنوات الأخيرة حيث بدأت في إدارة أنشطة سلسلة اللوجستيك وبطريقة متكاملة بمعنى التفكير في المنتجات والخدمات التي تتدفق من مصادر المواد للإمداد والتموين يمثل عنصر أساسيا لتحسين أرباح المؤسسة والأداء التنافسي وترجع أهمية لأنه يربط ما بين أنشطة متنوعة مثل النقل والتخزين والشراء وتشغيل أوامر العملاء بهدف أحكام الرقابة على جميع أنشطة الحركة والتخزين التي تساعد على تدفق المنتج لذلك تسعى الإدارة إلى تحقيق التنظيم والرقابة اللوجستية فيأتي التخطيط في أولية هذه المهام والإختيار من بين مجموعة البدائل حيث يتمحور عادة حول أربعة مجالات رئيسية وهي خدمة العملاء والموقع والمخزون والنقل وتعد خدمة العملاء اللوجستية بمثابة النتيجة لذلك كما أن القرار اللوجستي يقوم على معلومات خاصة.

النتائج البحث

- المفهوم الحديث للوجستيك يبرز تعقد نشاطاته وصعوبة التحكم فيها، وفي تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الإمداد، كما تحتاج إدارة اللوجستيك إلى كفاءات واعية بدورها في هذه السلاسل؛
- الخدمات اللوجستية وخاصة النقل من أهم النشاطات التي تخلق قيمة في المؤسسات والاقتصاد الوطني على حد سواء؛
- يمكن النقل من إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنية والمكانية،
- تشكل تكلفة النقل نسبة كبيرة من تكاليف اللوجستيك؛

- يعد بناء إستراتيجية اللوجستيك النقل نقل بكامل مراحلها، أداة مهمة تساعد على تحقيق أهداف المؤسسة عامة وأهداف الإمداد خاصة والتي من بينها تدعيم المركز التنافسي للمؤسسة في السوق وزيادة حصتها منه؛
- أرضية اللوجستيك هي الوجه الأكثر تقدما لمكاملة الخدمات اللوجستية وتحسين الأداء؛
- يعتبر اللوجستيك من الاتجاهات الحديثة في الإمداد والذي يعمل على أن تكون الخدمات اللوجستية صديقة للبيئة
- عدم وجود ثقافة وفكر لوجستي في المؤسسات الاقتصادية؛
- تواجد ضعيف لمقدمي الخدمات اللوجستية نتيجة حداثة هذا المفهوم في الاقتصاد الوطني؛
- عدم استخدام تكنولوجيا المعلومات في المؤسسة؛
- تقدم المؤسسة خدمات نقل ذات جودة عالية، وذلك بتوفير وسائل النقل المطلوبة و بتسليم البضائع في الوقت المناسب؛
- ضعف في تقديم الخدمات اللوجستية المصاحبة لعملية النقل (تخزين، مناولة...)

الاقتراحات

- توفير اليد العاملة المؤهلة وذلك عن طريق التكوين الجيد للموارد البشرية في مجال اللوجستيك والمناهج الإدارية الحديثة، ويكون التكوين على كل المستويات الإدارية؛
- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال والاندماج في الحياة الرقمية المعاصرة، وتطبيق مبدأ 0 papier؛
- إنشاء مواقع انترنيت والسعي إلى جعلها أكثر حيوية عن طريق التجديد الدوري للمعلومات؛
- مساندة التطورات العلمية في كل ما يخص اللوجستيك من مفاهيمه، تقنياته وأدواته؛
- تشجيع الاستثمار في الخدمات اللوجستية عن طريق جذب متعاملين لوجستيين دوليين، هذا يساعد على جذب الاستثمارات الأجنبية في مختلف المجالات؛
- إدماج الاعتبارات البيئية في اتخاذ القرارات، وإتباع معايير عالمية للمحافظة على البيئة؛

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

❖ الكتب:

- تفيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، الطبعة الأولى، مصر، 2002
- جيمس ستوك و دوجلاس لامبرت تعريب مسرور على إبراهيم، الإدارة الإستراتيجية للإمدادات، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية
- د.عبد الرحمن يسرى احمد. "تطور الفكر الاقتصادي". دار الجامعة. طبع. نشر. توزيع. الإسكندرية. سنة 2001
- د/ حسين عمر "التنمية والتخطيط الاقتصادي". جامعة الملك عبد العزيز- ديوان المطبوعات الجامعية
- د/ محمد عبد العزيز عجمية- د/ إيمان عطية ناصف "التنمية الاقتصادية – دراسة نظرية وتطبيقية"- الناشر قسم الاقتصاد. الاسكندرية 2003
- د/ محمد مدحت مصطفى- د/ سهير عبد الظاهر احمد "النماذج الرياضية للتخطيط والتنمية الاقتصادية"، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية
- رسمية زكي قرياقص، عبد الغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، الإسكندرية: مصر، 2004
- رونالد إتش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ الرياض: السعودية، 2006
- محمد احمد حسان، إدارة سلاسل الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2008
- محمد عبد العزيز عجمية.د. محمد علي الليثي "التنمية الاقتصادية مفهومها، نظرياتها، سياساتها" كلية التجارة. جامعة الاسكندرية. 2003
- محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2008
- مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة: مدخل إستراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2003-2004
- نهال فريد مصطفى، إدارة المواد والإمداد "إدارة المخازن- إدارة المشتريات- النقل والشحن"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2008

❖ الرسائل والاطروحات الجامعية:

- عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير جامعة قلمة، السنة الجامعية 2010،
- عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية: مصر، 2000
- عزوز علي "الضغط الضريبي وأثره على النمو الاقتصادي - دراسة حالة الجزائر خلال الفترة (1994-2004)". مذكرة ماجستير-جامعة الشلف- دفعة 2007
- نبيل بوفليح"اثر برامج التنمية الاقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية" دراسة حالة برزماج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004" المطبق في الجزائر. مذكرة ماجستير- جامعة شلف 2004-2005
- بشير فاطمة- بغدالي- سهام بلاحاجي حياة "اثر برامج التنمية الاقتصادية على التشغيل -دراسة حالة برنامج دعم الانعاش الاقتصادي في الجزائر (2001-2004) مذكرة ليسانس علوم الاقتصادية - جامعة الشلف-2007
- عوالي مسعودة و لغواطي إيمان، فعالية وظيفة الإمداد في المؤسسات الإنتاجية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ليسانس في علوم التسيير تخصص مالية، المركز الجامعي -المدية -، السنة الجامعية، 2007-2008

ملخص

تلعب لوجستيات التجارة دور مهم في تحقيق النمو الاقتصادي لأي دولة، حيث يسهم تحسين الأداء اللوجستي للتجارة في خفض تكاليف التجارة، وبالتالي زيادة حجم التجارة وتحقيق تنوع في الصادرات، هذا إلى جانب زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ومن ثم زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق، وقد تزايدت أهمية لوجستيات نتيجة النمو الكبير في شبكات الإنتاج واحتياجاتها المتزايدة للخدمات اللوجستية الفعالة.

كلمات المفتاحية: اللوجستيك - النمو الإقتصادي - اللوجستيك النقل - الخدمات - النمو

Résumé :

La logistique joue un rôle important dans la croissance économique de tout pays, car l'amélioration des performances logistiques du commerce contribue à réduire les coûts commerciaux, et donc à augmenter le volume des échanges et à diversifier les exportations, en plus d'accroître l'attractivité du pays pour les investissements étrangers directs. L'importance de la logistique s'est accrue du fait de la croissance importante des réseaux de production et de leurs besoins croissants en services logistiques performants.

Mots clés : Logistique - croissance économique - logistique - transport - services - croissance