

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العلي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم

كلية العلوم الإقتصادية، التجارية وعلوم التسيير

شعبة: العلوم التجارية التخصص: إمداد ونقل دولي

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستير أكاديمي

تحت عنوان

لوجستيك الحاويات

دراسة حالة الشركة الوطنية للتسويق البحري - وكالة مستغانم

تحت إشراف الأستاذ:

القري عمار

مقدمة من طرف الطالب:

كان نورالدين

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الإسم واللقب	عن الجامعة
رئيس	بوطراف الجيلالي	جامعة مستغانم
مشرف ومقرر	القري عمار	جامعة مستغانم
مناقش	شهيدة عبد الله	جامعة مستغانم

السنة الجامعية 2023/2022

إهداء

نهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من الوالدين الكريمين إلى الإخوة والأخوات أطال الله في عمرهما.

و إلى كل من ساعدنا في إنجازهِ من قريب أو بعيد.

دون أن ننسى الأساتذة الكرام وجميع موظفوا الجامعة والشركة الوطنية للتسويق البحري

وزملائنا الطلبة في كلية العلوم الإقتصادية، التجارية وعلوم التسيير.



شكر وتقدير

اللهم لك الشكر ولك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه يليق بجلال وجهك وعظيم سلطانك أن وفقتنا لإنجاز هذا العمل، لك الحمد حتى ترضى، ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضا...

أما بعد

أتقدم بجزيل الشكر والامتنان العظيم إلى الاستاذ الدكتور القري عمار على قبوله الإشراف على هذه المذكرة، وعلى كل ما قدمه لنا من توجيهات قيمة وآراء سديدة.

إلى جميع موظفين الشركة الوطنية للتسويق البحري.

كما نتقدم بالشكر إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم تقييم هذا العمل.

كذلك لا أنسى أن أشكر كل من قدم لنا يد المساعدة من أساتذة وأصدقاء كما لا ننسى موظفو المكتبة.



الملخص

اللوجستيك أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين والإنتاج، التوزيع وكذلك تدفق المعلومات، وذلك لما تضيفه الانشطة اللوجستية من أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول.

من بين أنشطة اللوجستيك الرئيسية نجد النقل بصفة عامة والذي يعتبر المحرك الرئيسي للوجستيك بالنسبة لمنظمات الأعمال، وأيضا جودة خدمات النقل البحري حيث أنه يقوم بإضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات، كما أن تكلفة النقل البحري تشكل نسبة كبيرة من التكلفة الكلية، من خلال توفير المنفعة الزمنية المكانية للأعمال اللوجستية، وهذا ما أدى إلى اهتمام مختلف المنشآت واستراتيجيات الامداد بوظيفة النقل البحري ومحاولة إيجاد حلول لمشكلة التلوث الناتج عن وسائل النقل البحري، أما الحاويات تنظم تجارة البضائع المصنعة، وهي تمثل النسبة الأكبر في التجارة العالمية، فنتج عنه تغيير في أنماط وممارسات النقل، حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب واكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، وهذا راجع إلى ما يتميز به النقل بالحاويات من إيجابيات، كما أنه وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر وواقية للبضائع، فهي إلى حد الآن وسيلة التغليف الأكثر أمانا بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع.

الكلمات المفتاحية: اللوجستيك؛ التموين والإنتاج؛ أنشطة اللوجستيك؛ خدمات النقل البحري؛ الحاويات؛ نقل البضائع من الباب إلى الباب؛ النقل متعدد الوسائط؛ النقل بالحاويات.

Summary

Logistics has become an important function of the productive and commercial organization with regard to the material needs that include supply, production, distribution, as well as the flow of information, due to the great importance that logistic activities add to the economic level of countries.

Among the main activities of logistics, we find transportation in general, which is considered the main driver of logistics for business organizations, as well as maritime transport, as it adds value to goods or products, and the cost of maritime transport constitutes a large proportion of the total cost, by providing the spatial-time benefit of logistics business. This is what led to the interest of various establishments and supply strategies in the function of maritime transport and an attempt to find solutions to the problem of pollution resulting from the means of maritime transport. Transportation of goods from door to door Multimodal transport has gained great importance, and this is due to the advantages of container transport, and considering that the container is insulating, solid, unbreakable and protective of the goods, it is so far the safest packaging method that reduces the risk of loss and damage the goods.

Keywords: logistics; supply and production; logistics activities; marine transportation services; containers; moving goods from door to door; multimodal transport; Container transportation.

الفهرس

الفهرس

أ	الإهداء.....
ج	شكر وتقدير.....
د	الفهرس.....
و	قائمة الجداول والأشكال.....
ز	الملخص.....
1	المقدمة العامة.....

الفصل الاول: اللوجستيك

7	مقدمة الفصل الاول.....
8	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك.....
8	المطلب الأول: تعريف اللوجستيك.....
9	المطلب الثاني: مراحل تطور اللوجستيك.....
11	المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك.....
14	المطلب الرابع: اللوجستيك العكسي.....
16	المبحث الثاني: مزيج الأنشطة اللوجستية.....
16	المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية.....
18	المطلب الثاني: النقل في السلسلة اللوجستية.....
21	المطلب الثالث: النقل متعدد الوسائط.....
24	خاتمة الفصل الاول.....

الفصل الثاني: النقل البحري والحاويات

27	مقدمة الفصل الثاني.....
28	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل البحري.....
28	المطلب الأول: ماهية النقل البحري.....
30	المطلب الثاني: خصائص ومكونات الرئيسية للنقل البحري.....

36	.....المبحث الثاني: الحاويات وامتيازاتها داخل الميناء.
36	.....المطلب الأول: تقديم الحاوية
38	.....المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية والمحلية المتعلقة بالحاويات
39	.....المطلب الثالث: أثر التحوية في صناعة النقل البحري
41	.....المطلب الرابع: الحاويات أكثر إستخداما داخل الموانئ
44	.....المطلب الخامس: امتيازات وعيوب الحاويات داخل الميناء
46	.....خاتمة الفصل الثاني

الفصل الثالث: دراسة ميدانية للشركة الوطنية للتسويق البحري

48	.....مقدمة الفصل الثالث
49	.....المبحث الأول: الشركة الوطنية للتسويق البحري
49	.....المطلب الأول: تاريخ الشركة الوطنية للتسويق البحري ونشاطها
51	.....المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتسويق البحري
55	.....المبحث الثاني: لوجستية النقل على مستوى الميناء
55	.....المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية
56	.....المطلب الثاني: عمليتي الشحن والتفريغ عند وصول السفينة
59	.....المبحث الثالث: التعامل مع الإحصائيات المقدمة من طرف الشركة الوطنية للتسويق البحري
59	.....المطلب الأول: الدوائر النسبية لسنة 2018
64	.....المطلب الثاني: الدوائر النسبية لسنة 2019
69	.....خاتمة الفصل الثالث
71	.....الخاتمة العامة
75	.....المراجع
79	.....الملاحق



قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
21	التكاليف اللوجستية	(1-I)
51	الميكال التنظيمي للشركة الوطنية للتسويق البحري	(1-III)
59	إسم السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018	(2-III)
60	مصدر السفن ونسبة الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2018	(3- III)
61	وجهة السفينة ونسبة الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2018	(4 -III)
62	أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2018	(5-III)
63	السفن أكثر إسترداداً للحاويات في سنة 2018	(6-III)
64	إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019	(7 - III)
65	مصدر السفينة وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2019	(8-III)
66	نوع الحاويات المستعملة في سنة 2019	(9-III)
67	وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2019	(10 -III)
68	السفن أكثر إسترداداً للحاويات في سنة 2019	(11-III)

قائمة الجداول

الصفحة	إسم الجدول	رقم الجدول
43	مقاسات الحاوية	(1-II)
57	وسائل الشحن والتفريغ	(1 - III)

المقدمة العامة

المقدمة العامة

يعتبر موضوع اللوجستيات 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 يفتقر أيضا بالتنظيم، التخطيط ونقل الذخائر وقطع الغيار هذا في المجال العسكري أما اقتصاديا فقد بدأ الاهتمام بالإمداد للضرورة الملحة التي تفرضها المنافسة الناجمة عن تطور المؤسسات في 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 تتطلب السوق فالإمداد أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين الإنتاج التوزيع، وكذلك تدفق المعلومات.

ومن بين أنشطة الإمداد الرئيسية نجد النقل الذي يعتبر المحرك الرئيسي للإمداد حيث يقوم بعملية ربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى في تكاليف الإمداد، شهد قطاع النقل تطور عبر الزمن وسجل فيه التاريخ أهم الأحداث التي لم تغير من مفهومه وإنما غير من وسائله وهياكله وفق أحدث التكنولوجيات السائدة في زمانها، والتي يسرت الحركة للإنسان بعد أن كان يعتمد على طاقته البدنية من قبل فقط.

ويعد النقل عموما والنقل البحري خصوصا من أهم المؤشرات التي يتم الحكم بها على مدى تقدم البلد أو تخلفه لما يؤمنه من حركة وفعالية للاقتصاد والمجتمع، وفي هذا الإطار يعبر كل من الاقتصادي الكبير ألفريد مارشال بقوله: "إن أبرز عامل في العصر الحديث هو أن الثروة ليست في الإنتاج وإنما في النقل" ويقول كيبيلينغ "إن النقل هو الحضارة"، يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة.

لقد تعددت أساليب وطرق النقل البحري حيث مرت بمراحل متعددة، انطلاقا من الطرق التقليدية البدائية المعتمدة على نقل البضائع على المسطحات المائية إلى غاية الوصول إلى ابتكار أسلوب نقل حديث والمتمثل أساسا في النقل عن طريق الحاويات والذي أدى إلى إحداث ثورة حقيقية في مجال صناعة النقل، فنتيجة للمستجدات والتطورات المتلاحقة في أنماط التجارة البحرية، صار النقل بالحوايات يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم وهذا نظرا للخدمة التي قدمتها الحاوية، إذ أصبح لمتعهد النقل إمكانية النقل من الباب إلى الباب، والذي بدوره يمنح للناقل بالسيطرة الكاملة على البضائع من خلال جميع مراحل انتقالها بين الموانئ ووسائل النقل المختلفة، ومنه اعتبرت الحاويات الوسيلة المثلى للنقل الدولي بوسائل النقل المختلفة، واحتلت أيضا سفينة النقل بالحوايات مكانتها وأصبحت وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية.

1. طرح الاشكالية

وإنطلاقا مما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما هو لوجستيك المحتويات وكيف يمكن تحسينه؟

وقد ارتأ الطالب أن يقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلبات هذا الموضوع:

- ما هو اللوجستيك؟ وهل لديه أنشطة خاصة به؟
- ما مفهوم النقل البحري؟
- ما مفهوم الحاوية؟ وماهي قوانين إستعمالها؟

2. فرضيات البحث

من أجل معالجة الإشكالية السابقة تم وضع عدة فرضيات سيتم اختبار مدى صلاحيتها من عدمه من خلال الدراسة

الآتية:

- اللوجستيات مفهوم شامل يضم عملية الإمداد والإنتاج والتوزيع والربط بينهما جميعا في منظومة متكاملة ومتشابكة، ولدية أنشطة خاصة به مثل مراقبة المخزون، مناولة المواد، تشغيل أوامر الطلب، الأجزاء وخدمات الدعم المشتريات، التغليف، مناولة السلع المسترجعة التخلص من الخردة، المرور والنقل، المخازن، التخزين.
- يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية (مكانية وزمنية).
- الحاوية واحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر، وللحاوية عدة إتفاقيات دولية ومراسيم محلية تحميها عند الإستخدام.

3. أهمية الدراسة

ترجع أهمية الدراسة بأهمية الموضوع وذلك للاعتبارات التالية:

- عرف اللوجستيك تطورا كبيرا، نظرا للدور الذي يلعبه في منظمات الأعمال المعاصرة لذلك وجب علينا معرفة هذا النظام ودراسته؛
- اعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة، وهذا لما يوفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة المتعلقة بحركة السلع والخدمات وبالتالي أصبح قائد حركة التدفق السلعي عبر دول العالم؛
- ساهم استخدام الحاويات كوسيلة نقل نمطية لنقل البضائع في تحقيق التكامل بين مختلف وسائط النقل، وفي إعطاء مكانة متميزة للنقل البحري مما دفع بالدول لمواكبة التطورات التي يشهدها نظام النقل بالحاويات.

4. أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى توضيح العلاقة بين اللوجستيك والنقل البحري والحاويات وتسعى كذلك إلى تحقيق الأهداف التالية:

- محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة باللوغستيك والنقل البحري والحاويات؛
- إبراز أهمية عملية النقل البحري في اللوجستيك من خلال تحديد الجوانب التي يمكن المؤسسة من خلالها تخفيض تكاليف النقل؛
- التعرف على مختلف أنواع وأحجام الحاويات.

5. الدراسات السابقة

لقد تم الإطلاع على العديد من الدراسات في مجال مختلفة كالإمداد والنقل البحري ومن بين ها:

1.5. دراسة الطالب بن علي محمد الأمين مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي تحت عنوان دور النقل البحري في الرفع من الأداء اللوجستي دراسة حالة مؤسسة التسويق البحري NASHCO ميناء مستغانم 2020/2019 تناولت هذة الدراسة العلاقة بين النقل البحري واللوغستيك، تبرز أهمية هذه الدراسة في كونها يتناول وظيفة النقل والتي تمثل عادة أهم عناصر إدارة شبكة الإمداد ولقد أوضحت العديد من الدراسات أن حركة النقل بمفردها تمتص ما يتراوح ثلث إلى ثلثي تكلفة الإمداد الإجمالية ومن هنا يتبين أهمية استيعاب كل القضايا المرتبطة بالنقل بالنسبة لأي نظام إمداد ومن الممكن مشاهدة هذا الواقع إذا ما تم النظر إلى اقتصاديات الدول النامية ومقارنته بالدول المتقدمة والدور الحيوي الذي يلعبه النقل في شبكة الإمداد باعتبارها توجه جديد للمؤسسات في خلق ميزة تنافسية.

يمكن تحديد ماتوصل إليه الباحث بتقسيم النتائج إلى جانبين، حيث الجانب النظري تناول المفهوم الحديث للوجستيك يبرز تعقد نشاطاته وصعوبة التحكم فيها وفي تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الإمداد، كما تحتاج إدارة اللوجستيك إلى كفاءات واعية بدوره في هذه السلاسل، أما أبرز النتائج التي توصل إليها في الجانب التطبيقي هي عدم وجود ثقافة وفكر لوجستي في المؤسسات الاقتصادية، وأيضا الحواجز اللوظيفية التي تشكل نقطة ضعف وعائقا أمام التكامل للمؤسسة.

2.5. دراسة الباحثة رصاع حياة بعنوان "دور اللوجستيك في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران" أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم الإقتصادية، جامعة وهران، حيث حاولت الباحثة من خلال هذه الدراسة معرفة دور العمليات اللوجستية في تطوير الموانئ 2019 وإبراز أهمية الخدمات اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية عبر المقارنة بين التطبيقات اللوجستية في كل من ميناء وهران بالجزائر وميناء روتردام بدولة هولندا.

3.5. كتاب الكاتب ثابت عبد الرحمان إدريس، "مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستي: الإمداد والتوزيع المادي"، الدار الجامعية الإسكندرية، 2003، يعتبر من المراجع الهامة التي ساهمت في توسع المفاهيم الإصطلاحية حول وظيفة النقل في شبكة الإمداد وإدارة الأعمال اللوجستية.

4.5. دراسة الطالب بن سبع إلياس بعنوان "إستعمال الأساليب الكمية في إدارة النقل- دراسة حالة شركة نفظال تلمسان"، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في العلوم الإقتصادية، جامعة تلمسان 2010 حيث حاول الباحث من خلال هذه الدراسة إبراز أهمية وظيفة النقل في شبكة الإمداد ومحاولة ترشيد قرارات تسيير هذه الوظيفة بالإعتماد على الأساليب الكمية (أساليب بحوث العمليات)، وذلك بإستخدام نظرية الشبكات (نظرية التدفق الأعظمي) لإيجاد أعظم تدفق لأحد أهم منتجات الشركة في شبكة النقل الخاصة بها، من أهم ما توصل إليه الباحث هو أن لأساليب بحوث العمليات بصفة عامة ونظرية الشبكات بصفة خاصة دور فعال في ترشيد قرارات تسيير وظيفة النقل في شبكة الإمداد.

5.5. دراسة الدكتور أيمن محمد النحراوي بعنوان "الموانئ البحرية العربية"، دار الفكر الجامعي، لإسكندرية، 2009، حيث تناولت هذه الدراسة أساسيات حول النقل والموانئ البحرية، بالإضافة إلى العولمة الاقتصادية والتطورات في التجارة الدولية، وكذلك ملامح تطور النقل البحري العالمي في ظل المتغيرات الراهنة، كما تناول الباحث الإطار العام للمنافسة في الموانئ البحرية ومحطات الحاويات. أما الجانب التطبيقي من هذه الدراسة فيخص عرض تفصيلي لكل الموانئ العربية وذلك بالتطرق للطاقت والتسهيلات في الموانئ البحرية العربية.

6. أسباب إختيار الموضوع

إن إختيار الموضوع نابع من الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري والحاويات، وأثره على النمو الإقتصادي في عصر إنفتاح الأسواق الدولية وإنتشار ظاهرة العولمة، كما أن موضوع الدراسة مرتبط بالتخصص "إمداد ونقل دولي".

7. صعوبات الدراسة

من أهم الصعوبات التي واجهت الطالب في الدراسة نجد:

- طبيعة الموضوع في حد ذاته حيث يضم الكثير من المفاهيم المتداخلة والحديثة خاصة في شبكة الإمداد؛
- قلة الدراسات والبحوث في مكتبتنا التي تتعلق بشبكة الإمداد والنقل والحاويات بشكل خاص.

8. منهجية البحث

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العملية المكتملة لبعضها البعض ولدراسة موضوعنا بطريقة جيدة استخدمنا المنهج الوصفي الذي يركز على الوصف الدقيق والتفصيلي للظاهرة أو موضوع الدراسة وصفا كميا ووصفا نوعيا.

9. حدود الدراسة

لكي تسهل عملية البحث العلمي تم وضع حدين لهذه المذكرة وهما:

1.9. الحدود المكانية: ستم هذه الدراسة في حدود مكانية في الشركة الوطنية للتسويق البحري، وكالة مستغانم؛

2.9. الحدود الزمانية: ستم تقديم هذه الدراسة للسنتين 2018-2019.

10. تقسيم البحث

من اجل إلمام بجوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية واختبار صحة الفرضيات المصاغة سابقا سيتم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول نبدأها بمقدمة عامة ونختتمها بخاتمة عامة وحيث سنتناول في الفصل الأول اللوجستيك بصفة عامة وسيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، حيث يستعرض المبحث الأول مفاهيم عامة حول اللوجستيك وسيتم تقسيمه إلى أربع مطالب، أما المبحث الثاني فيتحدث عن مزيج الأنشطة اللوجستية وسيتم تقسيمه إلى ثلاثة مطالب.

الفصل الثاني سيتناول مفاهيم عديدة للنقل البحري والحاويات وسيتم تقسيمه إلى مبحثين، حيث يتناول المبحث الأول مفاهيم عامة حول النقل البحري وسيقسم إلى مطلبين، أما المبحث الثاني فيتكلم عن الحاويات كيف نشأة فكرتها وماهية الإتفاقيات الخاصة بها وسيقسم هذا المبحث إلى خمس مطالب.

الفصل الثالث يعد الجانب التطبيقي ويتمثل في الدراسة الميدانية التي قمنا بها ومقسمة إلى ثلاثة مباحث، يتناول المبحث الأول تعريف الشركة الوطنية للتسويق البحري وسيقسم إلى مطلبين، والمبحث الثاني يتناول لوجستيك النقل على مستوى الميناء، وسيقسم إلى مطلبين، أما المبحث الثالث فنخصه للإحصائيات المقدم من طرف الشركة وأيضا سيقسم إلى مطلبين.

الفصل الاول

اللوجستك

الفصل الأول: اللوجستيك

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، فوجد الخسارة البريطانية في حرب الاستقلال الأمريكية وخسارة إروين رومل في الحرب العالمية الثانية تتعلق بشكل كبير بفشل لوجستي، بينما يعتبر القادة التاريخيون هانيبال باركاء الكسندر المقدوني ودوق ويلتفتون عباقرة لوجستيون بعد الحرب العالمية الثانية ونظرا للدور الكبير الذي لعبه اللوجستيك تم سحب هذا المصطلح العسكري ثم تم إدراجه في المجال الاقتصادي وإدارة الأعمال وتم تسميته Business Logistics، ومنه علم إدارة اللوجستيات يعتبر من المجالات الحديثة في العلوم الإدارية وذلك لقدرته على مساعدة المنظمات في مواجهة التحديات سواء في بيئة عملها الداخلية من خلال ضرورة الاستخدام الأمثل والكفاء للموارد والإمكانيات المتاحة، وأيضاً في بيئة عملها الخارجية والمتمثلة في ضغوط المنافسة في الأسواق ومواجهة نتائج العولمة، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا السبابة لذلك، كما ساعدت عدة عوامل على ظهوره في المؤسسات منها تغير أنماط الاستهلاك والاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة له و العولمة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات.

أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة في جميع مجالات الصناعة والخدمات، والعسكرية والبيئية، لأنه هناك اعتقاد خاطئ بأن الأنشطة اللوجستية قاصرة على المؤسسات الصناعية التي تقوم بإنتاج السلع المادية فقط، بما أن الأنشطة اللوجستية تتضمن تخزين ونقل المواد والمنتجات في المؤسسات الصناعية وهذا الاعتقاد أدى إلى ضياع الكثير من الفرص الإدارية والتسويقية والتجارية للمؤسسات المعاصرة.

تتبع أهمية الأنشطة اللوجستية من دورها المكمل لوظائف التسويق والإنتاج، حيث تخدم وظيفة الإنتاج من خلال تيسير تدفق العمليات الإنتاجية من المصنع إلى وصول المنتج أو الخدمة للمستهلك النهائي من ناحية ومن ناحية أخرى تخدم الأنشطة اللوجستية بكفاءة وفعالية نشاط التسويق من خلال إيصال السلع للمستهلكين في المكان المناسب والوقت المناسب وبالسعر المناسب، ومن هنا تأتي أهمية اللوجستيات من خلال تأثيرها على المستوى الجزئي في نطاق المؤسسات وعلى المستوى الكلي في نطاق الاقتصاد الوطني.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك

إن معرفة ماهية الإمداد تؤدي بنا إلى دراسة تاريخ هذا العلم، وذلك من خلال تعريفه والإشارة إلى مراحل تطوره وظهور الفكر اللوجستي بالمؤسسة وللتعمق أكثر يجب معرفة مفهوم الإمداد الذي عرف تطوراً مع مرور الزمن بالإضافة إلى ذلك معرفة أهميته وأهدافه، والتطرق إلى الإمداد العكسي ومجالات تطبيقه.

المطلب الأول: تعريف اللوجستيك

تعرف كلمة لوجستية بالعربية بـ"فن السوقيات وأصلها فينيقي (Logisticos) وتعني فن الحساب" كانت في البداية اللوجستيك نشاطاً عسكرياً موجه لحصول على الجنود للذخيرة على جبهة القتال في الوقت المناسب خاصة في الجيش الأمريكي. مع نهاية الحرب العالمية الثانية، انتقل هذا المصطلح إلى المجال الاقتصادي نتيجة النجاحات التي حققها في المجال العسكري، مما زاد الأمر صعوبة في وضع تعريف واضح ومحدد حيث كان هناك تداخل في التمييز بين تعريف اللوجستيات وبين القطاعات الأخرى كالنقل والتوزيع بل أن الأمر يختلف عن ذلك، فمفهوم اللوجستيات أشمل وأوسع من ذلك لأنه يربط بين جميع هذه الأنشطة في آن واحد وهذا ما أدى إلى وجود عدة تعريفات من بينها:

أولاً: الجمعية الأوروبية اللوجستية

عرفت اللوجستيات على أساس وظائفها: "تنظيم تيار المواد وتخطيطه، ومراقبته وتنفيذه بدءاً من مرحلة شراء أو تحضير المواد الخام الأولية، ثم مرحلة التصنيع والإنتاج، فمرحلة التوزيع والتسويق إلى المستهلك النهائي، لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن، ولكن بأقل تكلفة، وبأقل استخدام لرأس المال".¹

ثانياً: مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا

"اللوجستيات هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة بها من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بهدف إرضاء المستهلك وتحقيق احتياجاته".²

¹ آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، السنة الجامعية 2014، ص46.

² رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان وأسامة أحمد مسلم، دار المريخ الرياض، 2006، ص26.

ثالثا: جمعية التقيس الفرنسية AFNOR

"عرفت اللوجستيات من خلال خمسة أبعاد متكاملة ومنسقة فيما بينها وتشمل: التموين والشراء، اللوجستيات داخل المؤسسة، ولوجستيات عملية الانتاج، خدمة ما بعد البيع واللوجستيات العكسية التي تقوم باسترجاع وإعادة تصنيع المنتجات المنتهية صلاحيتها".¹

رابعا: James Heskett

"إدارة الأنشطة التي تسهل حركة المنتجات وتنسيق العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية وذلك بتوفير المواد في المكان والوقت المحدد".²

خامسا: التعريف الحديث من نظر الطالب

اللوجستيات هي عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء وتدبير المواد والقوى البشرية والتكنولوجيات والمعلومات اللازمة، مع التحقيق الأمثل لشبكة إنتاج البضائع والخدمات للوفاء بطلبات العملاء، ومن الصعب أو حتى من المستحيل أنجاز أية تجارة عالمية أو استيراد تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي محترف.

المطلب الثاني: مراحل تطور اللوجستيك

على الرغم من اعتراف العديد من الباحثين والكتاب بأهمية نشاط اللوجستيك بالنسبة للمؤسسة إلا أنه حتى غاية الخمسينات لم ينظر إلى إدارة اللوجستيك كوظيفة متكاملة، وقد تطور مفهوم اللوجستيك خلال مجموعة من المراحل الزمنية تناقشها فيما يلي:

أولا: اللوجستيك المنفصل قبل 1976³

كانت أنشطة اللوجستيك منفصلة بين وظائف المؤسسة خاصة في إدارة التوزيع المادي وإدارة المواد، حيث كان أول مفهوم ظهور كأحد مكونات الإمداد والتوزيع والذي ينصب بصورة أساسية على قيام المؤسسة بعملية التنسيق بين أنشطة النقل، التخزين وسياسات التخزين، الرقابة على قنوات التوزيع للوفاء بطلبات العملاء وتحقيق مستوى خدمة مناسب لهم⁴، وتتميز هذه الفترة بعدة مميزات تذكر منها:

¹ رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء وهران وميناء روتردام، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2018-2019، ص 29.

² Pierre Médian, Anne Gratacap, La logistique et supplychain Management, Dunod Paris , 2008, p11.

³ واعيل عبد الحكيم، دراسة أداء سلسلة التوريد في المؤسسة دراسة حالة شركة نقل الحبوب والبضائع المختلفة ARO Oued Rhiou، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستير أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص تجارة ولوجستيك أورومتوسطي، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2015-2016، ص 4.

⁴ محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2009، ص 11.

- الطلب أكثر من العرض؛
 - ليس هناك تأثير للزبائن على المنتجين، وكان مصدر القلق الرئيسي هو الإنتاج؛
 - المنتج ليس من اهتماماته: تقليل أوقات التسليم، تحسين الجودة أوسبق إلى إيجاد احتياجات جديدة؛
 - لزيادة الربح قام المسئول عن كل جزء من اللوجستيك بتخفيض تكلفة الخدمة دون النظر في تأثير قراراته على جميع الأنشطة.
- لذا كانت هذه الفترة تتميز بسلسلة من التحسينات المنفصلة وليس بحثا عن التحسين الشامل.

ثانيا: اللوجستيك المتكامل 1976-1990

منذ استقرار مفهوم اللوجستيك أصبح الهدف هو تحقيق الترابط والتكامل بين أنشطة التوزيع المادي أنشطة إدارة المواد التي تساعد كل في مجاله على تلبية احتياجات التشغيل وتحقيق أهداف المنشأة، وتجميع الأفراد والأنشطة الخاصة بالإمداد والتوزيع في مكان تنظيمي واحد، من أجل ممارسة تلك الأنشطة بشكل أكثر كفاءة.

كما شهدت هذه المرحلة زيادة مناسبة في تكلفة اللوجستيك مع الزيادة في التخصص في الأنشطة اللوجستية المختلفة، الاتجاه نحو التخطيط بعيد المدى والاستعانة بتكنولوجيا المعلومات وهو ما أدى إلى خفض ملحوظ في تكلفة الأنشطة اللوجستية.¹

ثالثا: اللوجستيك المشترك التسعينات²

تمتاز هذه الفترة بطاقة إنتاجية إجمالية تتجاوز الطلب هذا ما أدى إلى زيادة المنافسة، وفي المقابل يمتاز الزبائن بسلوك استهلاك يصعب التنبؤ به، أي غموض الطلب هو سمة مهمة من سمات السوق، كل هذه الأمور جعلت من البقاء في السوق أمرا صعبا ولكنه ليس مستحيلا، وكان على المؤسسات للبقاء في السوق إتباع ما يلي:

1. البحث عن أسواق جديدة: لدخول سوق جديدة يتم إنشاء التحالفات حتى بين الشركات المنافسة ومثال على ذلك كرسلر ومرسيدس بينز تحالفا لاستخدام شبكات التوزيع لبعضهما البعض.
2. تحسين جودة المنتج: لتحسين جودة المنتج يجب تحسين جودة المواد الخام والسلع الوسيطة (الإمدادات)، بالتعاون بين المنتجين والموردين يمكن أن يساعد في تحقيق هذا الهدف.
3. تخفيض تكلفة المنتجات: التعاون بين المورد والعميل يمكن أن يقلل من التكاليف لكلا الطرفين فالشركات تبحث عن البلدان التي تكون فيها تكاليف العمالة، الطاقة، المواد الخام والضرائب المنخفضة. وهناك طريقة أخرى لخفض التكاليف والحد من عدم اليقين على الطلب وهي إنشاء علاقة دائمة مع العميل من خلال هذه العلاقة يتم تحسين جودة المنتج وخفض التكاليف.

¹ نغال مصطفى وجلال ابراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية الإسكندرية، مصر 2004، ص27.

² حقيقي محفي، الإدارة المعاصرة لعمليات الإمداد (اللوجستيك) في المؤسسات الاقتصادية (دراسة حالة لشركة كوندور). مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستير أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2017-2018، ص33.

4. **زيادة سرعة الاستجابة إلى السوق:** لزيادة سرعة الاستجابة إلى السوق يجب أن يكون هناك تعاون قوي بين الشركات الموجودة في نفس سلسلة الإمداد، حيث إذا كان جزءا من تلك السلسلة لا يعمل بشكل صحيح هذا يؤدي إلى عدم توفر المنتج النهائي في الوقت المحدد، فالمنافسة اليوم ليست بين المنتجين ولكن المنافسة بين سلاسل التوريد.

للبقاء في السوق يتطلب أن تكون جميع أجزاء سلسلة اللوجستيك يربطها تعاون قوي جدا (تصل إلى التحالف بينها).

في هذه البيئة مشكلة اللوجستيك ليس فقط التكامل بين العمليات اللوجستية في المؤسسة ولكن أيضا التعاون اللوجستي بين الشركات من نفس سلسلة الإمداد.

المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك

باعتبار نشاط الامداد أحد عناصر الناتج القومي الاجمالي "سيكون له تأثيره الأکید والفعال على متغيرات الاقتصاد" مثل معدلات التضخم، ومعدلات الفائدة، والتكاليف بصفة عامة والتسهيلات المتاحة.

أولا: 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 المؤسسات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف، وأهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب تذكر منها:

1. **اعتبارات التكلفة العالية:** تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول، حيث تغير الإحصاءات إلى أن 19% من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية يستثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة اليد العاملة هناك، ومن بين هذه الأنشطة نجد نشاط النقل، حيث أن الإحصاءات تشير إلى أن تكاليف لوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي 10.5% من الإنتاج العالمي أي حوالي 2000 مليار دولار.¹

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

3. **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

¹ عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 2000، ص 181.

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 المؤسسة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.¹

4. 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 المؤسسة جهوداً 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، فرضاً أن العميل يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدفعها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة.

5. 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 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 المؤسسات 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.

ثانياً: أهداف اللوجستيك²

ينطوي اللوجستيك على عدة أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر دائم على

النحو التالي:

1. الجودة المناسبة: يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتتناسب الحاجة التي من أجلها يتم الشراء أي أن مفهوم الجودة هنا مرتبط بملائمة ومدى إمكانية الحصول على مستوى معين من المواد المطلوب توفيرها، حيث تمارس وظيفة اللوجستيك رقابة إيجابية على الجودة والتكلفة الخاصة بالمواد ويمكن ذكر أربع عناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها المؤسسة في الأجل الطويل وهي:

- أن تضع المواصفات الكاملة لمستوى الجودة وهي:

● متطلبات تصميم المنتج؛

● عوامل الإنتاج الاعتبار الخاصة بالشراء التجاري (العوامل السوقية).

- اختبار الموردين الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية؛

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2003، ص 29.

² ثابت عبد الرحمن إدريس، نفس المرجع السابق، ص 32.

- تنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة وتنمية الحائز لديهم للإنتاج وفقا لهذا المستوى؛
 - تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة؛
 - 2. **السعر المناسب:** قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه (تكاليف الأجر، أعباء التصنيع والأعباء العامة)، ويمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة.
 - 3. **الشراء بالكميات المناسبة:** تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة طبيعة الإنتاج، الظروف الاقتصادية، اتجاهات العرض والطلب، إمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به، تكلفتي الطلب والتخزين، الظروف المالية للمؤسسة.
 - 4. **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 بأخذ الاعتبارات عند تحديد توقيت الشراء.
 - 5. **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.
- بالإضافة إلى الأهداف السالفة الذكر يمكن أن تضاف إليها ما يلي:
- تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة (مدخلات ومخرجات) أو ما يسمى بإدارة التدفقات؛
 - تجنب الاختناقات والأعطال؛
 - تحقيق التدفق الأمثل للعمليات؛
 - خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة؛
 - تحقيق ما يسمى ب 05 أصفار والتي تتمثل في:
 - **صفر مخزون:** التقليل من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف ووفرات في التكلفة الناتجة عن ذلك؛
 - **صفر أجال:** تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء؛
 - **صفر أوراق:** عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الهاتف والحاسب الآلي، الكمبيوتر، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق، ويزيد من سرعة الاستجابة؛

• **صفر أخطاء:** عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء تخفيض التكاليف؛

• **صفر تعطل:** يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا يسمى بالصيانة الوقائية. كذلك يهدف اللوجستيك إلى توفير المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة بالحالة الصحيحة: في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح للتعامل الصحيح وبالتكلفة الصحيحة.

المطلب الرابع: اللوجستيك العكسي¹

إن فرص تنفيذ اللوجستيك العكسي (Logistique inverse) كبيرة للغاية حيث أن تجار التجزئة يتوقعون رد نسبة تتراوح من 5% إلى 10% من سلعهم كما ترتفع هذه النسبة في حالة المحلات التي تتسوق بالكتالوج إلى 35% من المشتريات وقد تلقى أكبر مائة محل من محلات التجزئة في الولايات المتحدة عام 1997 مردودات بلغت نسبتها نحو 34 مليون دولار كما تشير الإحصاءات الخاصة بالصناديق والزجاجات ومواد التعبئة إلى ارتفاع قيمتها.

أولاً: تعريف اللوجستيك العكسي

من وجهة نظر المنظومة اللوجستية إن دورة المنتج لن تنتهي بمجرد وصوله إلى المستهلك فقد يتعرض لتلف ويتم إعادته إلى المصنع لتصليحه أو استبداله وتعرف اللوجستيات في اتجاهين:²

1. **الاتجاه الأول:** يركز على إدارة المواد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام إلى الإنتاج في المصنع؛

2. **الاتجاه الثاني:** يشعل حركة المنتجات من المصنع إلى العميل النهائي؛

ويأتي اللوجستيك العكسي ليضيف اتجاهاً ثالثاً للوجستيك.

3. **الاتجاه الثالث:** يتعامل اللوجستيك العكسي مع المناولة والتخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسياً من المستهلك إلى المنتج أو للمورد وتتضمن عودة الوحدات المعيبة والحاويات أو الصناديق، ويشار أيضاً للوجستيك العكسي باسم لوجستيك المسؤولية البيئية لكونه يساعد على إعادة تصنيع المواد غير المطلوبة (الزجاجات والعبوات... الخ) بما يساهم في خفض التكاليف.

والتعريف الأكثر شيوعاً هو تعريف كل من (Rogers et Tibben-Lembke 1988) حيث تم تعريف اللوجستيك العكسي على أنه: "عملية التخطيط، التنفيذ، والرقابة على المواد الخام، المنتجات تحت الصنع والتامة الصنع، والمعلومات من نقطة الاستخدام إلى نقطة المنشأ، بهدف استئناف خلق قيمة مع ضمان الاستخدام الفعال للموارد وتأثيراتها على البيئة."

¹ حواس فاتح، النقل والإمداد دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري SNTR وحدة باة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير تخصص إقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة، السنة الجامعية 2010-2011، ص 28.

² محمود خضر، إدارة الاعمال اللوجستية، دار البداية، الطبعة الأولى، عُمان، 2015، ص 115.

مما سبق، اللوجستيك العكسي عبارة عن عملية التخطيط، التنفيذ ورقابة الأداء:

- في استخدام المواد الخام؛
- المخزون والمنتجات النهائية؛
- إدارة سلسلة المعلومات من العميل إلى المورد.

ثانياً: مجالات اللوجستيك العكسي

تختلف تصرفات المشروعات المختلفة اتجاه اللوجستيك العكسي وعموماً توجد عدة خيارات منها تفادي تغليف المنتجات وذلك عن طريق نقلها أو استعمال الحاويات التي يمكن عودتها أو ربما من خلال التكامل الأمامي مع التوقعات العكسية أو تعبئة المنتجات قرب الأسواق وإعادة تصميم العبوات وربما يكون الحل الأمثل هو استخدام توليفة من هذه الخيارات وقد يكون هناك خيارات أخرى مثل تجميع العبوات وإعادة للمورد أو إرسالها إلى مركز إصلاح لإعادة استخدامها أو التبرع بها إلى جمعية خيرية أو تحويلها إلى خردة وبيعها. والحقيقة أن أخذ تكلفة اللوجستيك العكسي في الاعتبار قد يؤدي إلى تغيير بعض القرارات مثل اختيار المورد، طريقة التغليف والتعبئة بدائل الإنتاج والمناولة والتخزين والنقل. إذ تشير الدراسات إلى أن التغليف الذي يمكن إعادته في الصناعة يمثل إستراتيجية لوجستية مرحة بيد أن هناك دليل على وجود عيوب مالية ترتبط بتلك الإستراتيجية فالدراسات التي أجريت في كل من هولندا وألمانيا أوضحت ضرورة وجود بنية أساسية مستقلة للوجستيك العكسي مما يؤدي إلى زيادة تكلفة النقل، كما تبين أن استخدام الحاويات التي يمكن إعادتها أثرها إيجابياً على البيئة إذ أنصحت إحدى الدراسات الألمانية أن الرحلات المتعددة للحاويات تخفض الاحتياج إلى الطاقة والمياه والتلوث كما أن تكلفتها تتوقف على تكلفة دورة حياتها وليس فقط على تكلفة اللوجستيك العكسي، إذ يجب أن تؤخذ في الحسبان الرحلة الكاملة للحاوية وعدد الرحلات المستخدمة والبنية الأساسية اللازمة لدعم الحاويات التي يمكن إعادتها.

المبحث الثاني: مزيج الأنشطة اللوجستية

الخدمات اللوجستية أحد الموضوعات الحيوية والتي زاد الإهتمام بها في السنوات الأخيرة على الصعيد العلمي والتطبيقي في مجال اللوجستيك، من حيث مفهومها وأهميتها، مكوناتها، ممارستها في المنظمات المعاصرة، فمع كبر حجم المنظمات وتعدد أنشطتها واتساع خطوط منتجاتها وأسواقها، تزايد الإهتمام بالخدمات اللوجستية والتي أصبحت تمثل العمود الفقري في هذه المنظمات.

المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية

إن الأنشطة اللوجستية تختلف من منظمة إلى أخرى حسب الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة وآراء ووجهات نظر الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجستي، وأسلوب الإدارة المتبع فيها.

وتنقسم الأنشطة لأي نظام لوجستي إلى قسمين حسب درجة أهميتها داخل نظام المؤسسة:

أولاً: الأنشطة الأساسية

1. **النقل**¹: يعد النقل من الأنشطة الرئيسية في المنظومة اللوجستية، وهو أساس ومركز العملية اللوجستية لأنه يؤدي إلى تكامل حركة التجارة مع سلسلة اللوجستيات من خلال الربط بين مراكز العرض ومراكز الطلب. وترجع أهمية نشاط النقل أنه يساعد على إضافة المنافع المكانية والزمنية للسلعة لأن المصنع قد يعاني من مشاكل عديدة التي تؤثر سلباً على الأرباح كإلغاء طلبيات المستهلك، توقف الانتاج، تكديس البضاعة وتعرضها للتلف إذا لم تتوفر البضاعة في المكان والزمان المحدد.

فتكاليف النقل تختلف حسب طبيعة الصناعة، ففي صناعة الإلكترونيات تكون منخفضة مقارنة بالصناعات الثقيلة كالحديد.

2. **إدارة المخزون**²: تعتبر وظيفة المخزون أحد أقدم الوظائف الإدارية التي عرفها الانسان ويظهر هذا بوضوح في قصة سيدنا يوسف عليه السلام.

فهي وظيفة أساسية في أي منظمة سواء كانت زراعية، أو تجارية، أو صناعية ويقصد بالتخزين "عملية الإحتفاظ بالموجودات لفترة من الزمن والمحافظة عليها بحالتها دون تعرضها لظروف طبيعية تحدث تغيراً فيها". وتوفير هذه الموجودات حسب الحاجة إليها في المرحلة التالية مع استخدامها أدنى استثمار ممكن وبحيث تتم الخدمة بأقل تكلفة ممكنة."

¹ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص 47-48.

² محمد عبده حافظ، إدارة الإمداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتخزين، الطبعة الأولى، القاهرة، 2011، ص 205.

3. **معايير خدمة العملاء:** "عند القيام بخدمة العميل بكفاءة فإن ذلك يكون عاملا مهما في خلق طلب على المنتج أو الخدمة، وكذلك الإبقاء على ولاء العميل"¹، فتحديد مستوى خدمة العميل من الأهمية بمكان لتحقيق الأهداف الربحية للشركة ولوجستيات خدمة العميل هي جزء من الخدمة المقدمة من الشركة.

4. تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب

1.4. **تدفق المعلومات²:** على الرغم من الإهمال الذي حصل في هذا الجانب من نظام اللوجستيك ولا سيما في السابق وذلك للنقص الحاد في عملية نقل المعلومات وكذلك في الأدوات المستخدمة في ترجمة هذه البيانات التي لها القدرة على مناولة ومعالجة التدفق الرئيسي للمعلومات، لقد أثرت هذه الأمور في سير نظام المعلومات وتطويرها بوصفه عنصرا حيويا في نظام اللوجستيك.

2.4. **تشغيل أوامر الطلب³:** يعبر هذا المصطلح عن النظام الذي تستخدمه الشركة للحصول على الأمر من العميل فتنفيذ أوامر الطلب تمر بمراحل عديدة بداية بإعداد الطلب وتوصيله ثم ادخال الطلب وتنفيذه وفي الأخير تقرير بحالة الطلب "كما أن زيادة معدل سرعة تشغيل الأوامر يساعد على تقليل حجم المخزون".

ثانيا: الأنشطة الداعمة

1. إدارة المخازن والمناولة

1.1. **إدارة المخازن:** تهتم بتحديد الأماكن والمباني ومواقع المستودعات المخصصة للاحتفاظ بمختلف أنواع المواد التي تحتاجها المنظمة قبل وبعد عملية الانتاج فتوفير المخازن نشاط مطلوب للمساهمة في خفض تكاليف الانتاج، والنقل، والبيع، وبالنسبة للمخازن تساعد المنشأة على تجنب تكاليف تعطل الانتاج أو توقفه وبالنسبة للبيع تجنب فرص البيع الضائعة.

2.1. **المناولة:** تعتبر محور أداء نشاط التخزين ويقصد بالمناولة: "تحريك ونقل مختلف المنتجات والبضائع من موقع لآخر بهدف الاستجابة لأحد أوامر التشغيل الصادرة من إدارة التوزيع المادي أو إدارة المخزون الداخلي، بمعنى عملية المناولة داخل المخازن سواء كانت المخازن لأغراض انتاجية أو تسويقية"⁴.

2. **التعبئة والتغليف:** في الأسواق نجد المنتجات مغلقة في عبوات مختلفة شكلا وحجما، فالغلاف يساعد على حماية البضاعة من التلف ويسهل حركتها لذا يسعى رجال التسويق وخبراء اللوجستيات إلى تحسين عملية المناولة.

وعند تصميم الغلاف يجب الجمع بين الكفاءة الفنية والاعتبارات العملية في نفس الوقت لأنه على أساس حجم ووزن أبعاد ودرجة تحمل الغلاف يتحدد نظام النقل والتخزين والمناولة وتكلفة كل منهما"⁵.

¹ رونالدو إتش بالو، مرجع سبق ذكره، ص 110.

² نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستيك المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الراءدين 80 (27)، 2005، ص 115.

³ محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص 63.

⁴ آدم اسماعيل آدم خميس، نفس المرجع السابق، ص 46.

⁵ محمد أحمد حسان وأحرون، إدارة التوزيع المادي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، ص 24.

3. **الشراء:** تعرف وظيفة الشراء بأنها: "وظيفة فنية وإدارية تخصصية مهمتها توفير المواد والمستلزمات للمشروع في الوقت المناسب والسعر الأقل والجودة المطلوبة والكمية الاقتصادية".¹

رغم العلاقة المتداخلة بين الشراء، وبين أنشطة النقل، والتخزين غير أن الشراء يؤثر بصورة غير مباشرة على تدفق السلع في القناة اللوجستية، لذا ليس لكل أنشطة الشراء ارتباط مباشر بالمسؤول اللوجستي، ومن بين هذه الأنشطة التي تؤثر على التكاليف اللوجستية نجد تحديد كميات الشراء، نقاط الشحن، شكل المنتج، طرق النقل، لذا عملية الشراء ليست مسؤولية كاملة بالنسبة للمسؤول اللوجستي.

المطلب الثاني: النقل في السلسلة اللوجستية

لقد عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، فهو يساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، وقبل التطرق إلى دور النقل في السلسلة اللوجستية سيتم طرح تعاريف مختلفة للنقل.

أولاً: تعريف النقل وأهميته

طبق للمفهوم الشامل للإمداد فإن النقل "يعني تحريك المواد والمستلزمات من الموردين إلى المستودع مروراً بالنقل الداخلي في المشروع ومناولة المواد ثم من المشروع إلى العملاء".

1. **تعريف النقل:** يمكن تعريف النقل على أنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً باتجاه نحو زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، فهو يساهم في إنتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.²

وهناك تعاريف أخرى للنقل:

1.1. تعريف كيلينغ "النقل بأنه الحضارة"

2.1. **ترويرتا** يوضح النقل في التعريف التالي:

"كما تخلق الصناعة المنفعة الشكلية في السلعة كذلك يخلق النقل المنفعة المكانية لها".

3.1. انطلاقاً من التعاريف السابقة يمكن استنتاج تعريف شامل للنقل وهو "عبارة عن منفعة للمكان والزمان بواسطة شخص طبيعي او معنوي أو بضاعة يحدث من خلاله التحول الفيزيائي للبضاعة أو الأشخاص باستعمال مركبة أي كان نوعها".¹

¹ مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل إستراتيجي - كمي، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2013، ص18.

² بن سبع إلياس "إستعمال نماذج البرمجة الخطية بالأهداف في نمذجة وحل مشاكل النقل دراسة حالة شركة نفضال تلمسان"، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الإقتصادية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2018-2019، ص 43.

4.1. لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على ما يلي "يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها"²، ونلاحظ أن القانون الجزائري قد عرف النقل على انه نشاط دون التطرق إلى الجانب الإقتصادي الذي يتضمنه.

وعليه يمكن القول بأن تعدد تعاريف النقل لايعني وجود اختلافات جوهرية تتعلق بالمضمون، بل إنه من خلال نظرة فاحصة لهذه التعاريف يتضح وجود اتفاق حول مفهوم النقل وطبيعته والذي يدور حول الحركة بمختلف أنماطها من مكان لآخر، وهنا تبرز العلاقة بين فرع النقل والفروع الأخرى داخل سلسلة الإمداد بصفة خاصة، وباقي فروع المنظمة بصفة عامة فالنقل هو وسيلة للربط بين مناطق الإنتاج ومناطق الإنتاج.

2. أهمية النقل³

1.2. الإسهام في خلق الظروف المنافسة: حيث أنه عندما لا تتوفر وسائل النقل فان حجم السوق يقتصر على تلك المناطق المحيطة بمراكز الإنتاج وفي مثل هذه الظروف فإن عنصر المنافسة يختفي، إذ يمكن القول بأن توافر قطاع نقل وشحن متقدم يساعد على خلق عنصر المنافسة بين السلع والخدمات المماثلة بالإضافة إلى توفير بعض السلع الغير منتجة محليا مثل بعض أنواع الفواكه والخضراوات والتي يمكن توفيرها على مدار العام.

2.2. تحقيق إقتصاديات الحجم في مجال الإنتاج: إن إتساع الأسواق كنتيجة لتوافر وسائل النقل والشحن يساعد المنشآت على الاستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير، بالإضافة إلى ذلك فإن توافر وسائل النقل يساعد على إختيار مراكز الإنتاج التي تساعد المؤسسة على التمتع ببعض المزايا الجغرافية.

3.2. تخفيض تكاليف إنتاج السلع والخدمات: تساعد وسائل النقل أيضا على تخفيض تكاليف الإنتاج وبالتالي:

- إعطاء مرونة أكبر في تحديد السعر؛
- تكاليف النقل هي أحد عناصر التكلفة الكلية للإنتاج فإذا توافرت وسائل النقل والشحن المنخفضة التكاليف استطاعت الوحدات الإنتاجية أن تخفض في المنتجات التي تستطيع أن تقوم بإنتاجها بأقل تكلفة ممكنة ويمكن أن تقوم بنقلها إلى مناطق جغرافية أخرى.

¹ عبد الكريم بوتة، دراسة جدوى مشروع ترامواي لمدينة بسكرة مابين العوايق المالية والعمرائية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستير، كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة، تخصص تسيير المدن، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2019-2020، ص11.

² الجريدة الرسمية الجزائرية، قانون رقم 17/88، يتضمن توجيه النقل وتنظيمه، 1988، العدد 19، ص 785.

³ بن تومي أمير جهاد الدين، بومدة وائل، دراسة شبكة الإمداد والنقل دراسة حالة مؤسسة ميناء عنابة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستير تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة 08 ماي 1945، السنة الجامعية 2020-2021، ص 36-37.

4.2. تساوي الأسعار واستقرارها: يساعد النقل على تحقيق تساوي أسعار المنتجات وإستقرارها حيث اذا ازدادت الكمية المعروضة من منتج معين في منطقة ما فإنه ومن خلال نشاط النقل يتم توزيع المنتجات من الأماكن التي يقل فيها الطلب إلى الأماكن التي يشتد فيها الطلب على هذه المنتجات؛

5.2. توفير مناصب الشغل: يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه من جهد بشري في إنجاح مهامها ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة، بل تناول جوانب مختلفة ومتعددة كمساعد السائق وموظفي الإدارة الميكانيكية وعمال الصيانة ومهندسين بمختلف الاختصاصات ومنفذي مشاريع النقل...إلخ.

ثانيا: النقل من المنظور اللوجستي

يمثل نشاط النقل أحد عناصر اللوجستيك الأساسية، لقد تطور وتنوع النقل خلال القرون الأخيرة لعب دور مهم في عملية الإنتاج، التسويق والتوزيع حيث أنه يقوم بخلق منفعة مكانية من خلال تحريك السلع المختلفة من مكان تقل فيه درجة الحاجة إليها إلى مكان تشتد فيه الحاجة.

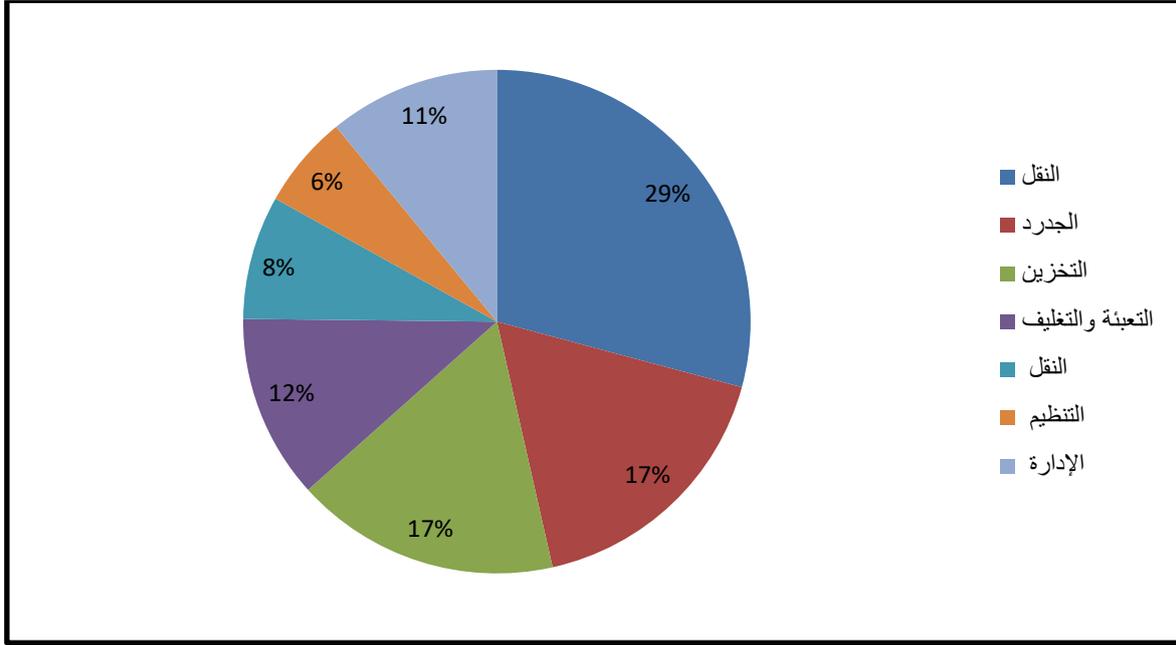
يشكل نشاط النقل حوالي 35%-65% من تكلفة اللوجستيك، وغالبا ما تضع المؤسسات خاصة والصناعية مسؤولية نشاط النقل على قسم الحركة الذي يقوم بدوره بتحديد متطلبات النقل للحمولات الداخلية والخارجية، بالإضافة إلى اختيار وسائل النقل لتلك الحمولات كما يراقب تدفق الحمولات الداخلية والخارجية ومتابعتها عند الضرورة، ويقوم المسؤولون على النقل بالتفاوض مع الناقلين لغرض الحصول على خدمات النقل بالأسعار المناسبة.

و يعتبر نشاط النقل من أهم الأنشطة في السلسلة اللوجستية وتأتي أهميته من كونه الأداة الرئيسية التي يمكنها تحريك السلع والمواد الخام من أماكن إنتاجها إلى أماكن استخدامها ومن ثم فهو يتواجد في جميع مراحل السلسلة اللوجستية.

ثالثا: أوجه الترابط بين النقل والخدمات اللوجستية

بدون نظام نقل جيد ومتطور لا يمكن أن يكون للخدمات اللوجستية مزايا إلى جانب ذلك يمكن لنظام نقل جيد توفير أفضل كفاءة للخدمات اللوجستية والحد من تكاليف التشغيل وتعزيز جودة الخدمات، تكاليف النقل واللوجستيك إن نظام النقل هو من أهم نشاط اقتصادي بين مكونات نظام الإمداد (اللوجستيك) حيث يشكل حوالي ثلث إلى تلقي تكاليف الخدمات اللوجستية التي تنفقها المؤسسات على وسائل النقل حيث يحتل نسبة 29.4% من التكاليف اللوجستية وتليه تكلفة الجرد المخزون، التعبئة والتغليف، الإدارة وأخيراً تكلفة التنظيم.

الشكل (I-1): التكاليف اللوجستية



Source:

Ronald H Ballou «the role of transportation in Logistics», University of South Australia, 2005.

في نظام النقل والإمداد تعتبر تكلفة النقل تقييد لهدف السوق بحيث أن النقل يختلف مع اختلاف الصناعات لتلك المنتجات بحيث هناك منتجات صغيرة الحجم خفيفة الوزن إلا أن قيمتها عالية، وأخرى كبيرة الحجم والوزن إلا أن قيمتها صغيرة.

المطلب الثالث: النقل متعدد الوسائط

ظهرت في السنوات الأخيرة مجموعة من الأنظمة الحديثة التي ساعدت على إدارة خدمات النقل بشكل يتوافق مع التغييرات الاقتصادية العالمية وعلى رأسها النقل متعدد الوسائط.

في الآونة الأخيرة تعددت التسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل، قسمي بالنقل المخترق وسمي كذلك النقل للمشارك والنقل من الباب إلى الباب وأخيرا النقل متعدد الوسائط أو النقل المتكامل وهو مفهوم النقل الحديث.

أولا: تعريف النقل متعدد الوسائط

1. "النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل بضائع ما من مكان إلى آخر"؛

2. "عملية نقل بواسطة وسيلتين على الأقل وبعقد نقل واحد"؛

3. "سند شحن واحد وبين دولتين على الأقل وهو نقل من الباب إلى الباب".

وبالتالي فإن هناك أماكن ليست بالضرورة موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيلة النقل، وإنما تحدد هذه الأماكن بدقة وتخضع للإشراف الجمركي لكل دولة وتسمى بالموانئ الجافة (موانئ برية dry ports).¹

كما أوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط ووضع قواعده عام 1980، حيث عرفه على أنه: "نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر، مقابل أجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة".²

لقد كانت رحلة النقل تبدأ بالميناء، أما الآن فتبدأ السلسلة وتنتهي من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى يد المستهلك النهائي، فالنقل متعدد الوسائط يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية.

ثانياً: أسباب اللجوء إلى النقل متعدد الوسائط

ومن أسباب اللجوء إلى النقل متعدد الوسائط ما يلي:

1. الخواص والتكاليف المختلفة لوسائل النقل؛
2. النقل الجوي يحتاج للتنسيق مع النقل البري عن طريق الشاحنات لتنفيذ أنشطة المناولة والتوصيل؛
3. النقل بالسكة الحديدية، النقل للمائي والنقل بالأنايب لهم إمكانية وصول محدودة وهو الأمر الذي لا ينطبق على النقل بالشاحنات؛
4. التغلب على عيوب بعض وسائل النقل والاحتفاظ بمميزاتها، وخاصة إنخفاض تكلفة النقل؛
5. تعظيم المميزات الأساسية الذاتية لكل الوسائل والتقليل من العيوب؛
6. التأثير ايجابيا على التكلفة الكلية للنقل.

ثالثاً: هدف وأهمية النقل متعدد الوسائط

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 450.

² احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسيات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010، ص 362.

يتمثل الهدف من عملية النقل متعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل، وزيادة كفاءة وسائل النقل، وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية¹. كما تأتي أهمية النقل المتعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود على كل من صاحب البضاعة والناقل والاقتصاد القومي، 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 فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل ومحمودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على أداء شبكة الإمداد والاقتصاد القومي ككل، بالإضافة إلى أهميته من خلال الاستجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد والتجارة والتصنيع مثل:

1. القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد والضوابط التجارية التي تتحكم في أسواق كونية للإنتاج والاستهلاك والأنشطة العابرة للحدود والقارات، حيث أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعا دوليا؛
2. ارتفاع القيمة التقنية للتجارة الدولية وأنشطة القيمة المضافة وترشيد نفقات النقل؛
3. ازدياد الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائل النقل على المستوى العالمي وتعقد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجستية؛
4. تطور أنواع وأحجام وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبادئ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام.

رابعا: مشاكل النقل متعدد الوسائط

غير أن النقل المتعدد الوسائط يعرف مشاكل عدة في الدول النامية أهمها: ضعف البنية الأساسية وعدم ملائمتها لنظام النقل متعدد الوسائط.

1. تقادم معدات المناولة خاصة بالسكك الحديدية والموانئ؛
2. غياب دور متعهدي النقل متعدد الوسائط ومن ثم فقدان الركن الأساسي في نظام هذا النقل؛
3. تشكل النظم الجمركية أحد العوائق الرئيسية لانتشار النقل المتعدد الوسائط (خاصة النقل باستخدام الحاويات)؛
4. عدم تطوير التشريعات لتسيير نظام النقل متعدد الوسائط؛
5. قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات وعدم تطبيق تقنية تبادل المعلومات إلكترونيا في خدمات النقل.

¹ رضاع حياة، أثر التطورات الحديثة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص إقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، 2012-2013، ص80.

خاتمة الفصل الأول

أعتبر الإمداد ذو دور وأهمية بالغين منذ بداية ظهور وحتى عند تطبيقه كمصطلح إداري عرف العديد من التطورات والتغيرات 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.

تعد الأنشطة اللوجستية أحد المجالات الحديثة لدراسة الإدارة المتكاملة ومن العناصر الأساسية لنجاح الإدارة في أي منظمة لوجستية، وتمثل العمود الفقري للشركات والأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف الشركة في مجال خدمة المستهلك، ولقد تطورت الأنشطة اللوجستية بشكل سريع، فبدأت بمفهوم التوزيع العيني ثم تطورت إلى إدارة المواد، إلى لوجستيات متكاملة تضم إدارة المواد (اللوجستيات الداخلية) والتوزيع العيني (اللوجستيات الخارجية).

إن عصر ما بعد الصناعة الذي أطلق عليه عصر الخدمات، ثم أعيد تسميته بعصر صناعة الخدمات اللوجيستية أو عصر اقتصاديات اللوجيستيات، يعد تعبيراً عن الخط العام الذي كان مفقوداً لربط التجارة الدولية مع منظومة الخدمات المينائية والمركزية العالمية للإدارة الذي يهدف إلى صناعة بيئة عالمية متكاملة من المراحل والحلقات التي تصنع اقتصاداً عالمياً يحقق قيمة مضافة بدون زيادة التكاليف، وسوف تشهد الفترة القادمة تعاظم دور وأهمية اللوجيستيات نتيجة لتعاظم درجة المنافسة وسياسات تحرير التجارة التي تقوم على ضرورة الأخذ بمنظومة متكاملة لتحقيق وفرة في تكاليف الانتاج والنقل والتوزيع وهذا ما تحققه اللوجيستيات.

الفصل الثاني

النقل البحري والحاويات

الفصل الثاني: النقل البحري والحاويات

يشهد النقل البحري في الآونة الأخيرة تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة وترجع هذه التطورات ما يجتاح العالم من ظاهرة العولمة بملاحمها المختلفة والتي جعلت العالم منظومة اقتصادية متشابكة من العلاقات تقوم على أساس تبادل الخدمات والسلع ورؤوس الأموال في نطاق كوني أسواقه مفتوحة دون قيود.

وفي ظل هذه التطورات أصبحت الشركات الكبرى تضم أسواق متعددة يتميز كل منها بدرجة عالية من التخصص مع تكاملها وتشابكها في منظومة معقدة تتطلب الكفاءة والجودة العالية والتميز التنافسي، وأخذت تطبيقات عمليات النقل في التطور المتلاحق في ظل مفاهيم التوزيع المادي العالمي ولوجيستيات النقل وخدمات التزامن المحكم، وبما أن الموانئ تمثل العنصر الرئيسي في قطاع النقل البحري، وهي بوابة الدولة مع العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل بكافة أنواعه فإن ما يشهده العالم اليوم من تطورات سريعة ومتلاحقة في قطاع النقل البحري فقد فرض على الموانئ تطوير خدماتها حيث وجدت نفسها في مواجهة معضلة التغيير السريع من مجرد نقطة إلتقاء لربط نقل البضائع داخليا بالنقل الخارجي إلى حلقة في سلسلة النقل الدولي، أي شهدت تطورا عميقا في مفهومها ودورها حيث لم يعد نشاطها مقتصر على حدود المرفأ في حد ذاته وإنما امتد هذا النشاط برأ في كل المنطقة المحيطة بالميناء وامتد هذا التطور إلى نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية، وفي ظل التطورات المتسارعة والمتلاحقة في قطاع النقل البحري، فقد ساهم استخدام الحاويات كوسيلة نقل نمطية لنقل البضائع في تحقيق التكامل بين مختلف وسائل النقل، وفي إعطاء مكانة متميزة للنقل البحري مما دفع بالدول لمواكبة التطورات التي يشهدها نظام النقل بالحاويات من خلال البحث في تطوير البنى التحتية للموانئ والمعدات والسفن ومختلف الخدمات اللوجستية المرتبطة بها، وبالتالي تفعيل آليات النقل التكاملي بين الوسائط المختلفة.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل البحري

يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو والنقل النهري ورغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالمطارات وذلك بالنسبة لنقل السلع والبضائع التي تحتاج إلى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن، فقد تزايدت أهميته مع تطور الاقتصاد العالمي سواء في ميدان الإنتاج الصناعي أو الزراعي بالإضافة إلى أهميته من الجهتين الاقتصادية والتجارية، حيث يعتمد اقتصاد أي بلد بصفة أساسية على هذا النوع من النقل سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات، كما إزداد في العصر الحديث حجم البضائع المنقولة بحراً فالدول الصناعية تفتقر في الغالب إلى المواد الخام فتستوردها وبالتالي فإن الدول التي تتوفر فيها وأيضاً إزداد عدد السكان في بعض المناطق مثل إفريقيا والشرق الأوسط وآسيا، وعدم كفاية ما تنتجه تلك البلدان من مواد غذائية لسكانها يدعوها إلى استيراد ما يفي بحاجتها من الدول التي لها فائض منها حيث أن جانب كبير من هذه المواد ينقل عن طريق البحر.

المطلب الأول: ماهية النقل البحري

يشهد النقل البحري في الآونة الأخيرة تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة ومرجع هذه التطورات ما يحتاج العالم من ظاهرة العولمة بملاحمها المختلفة والتي جعلت العالم منظومة اقتصادية متشابكة من العلاقات تقوم على أساس تبادل الخدمات والسلع ورؤوس الأموال في نطاق كوني أسواقه مفتوحة دون قيود.

أولاً: تعريف النقل البحري

يوجد عدة تعاريف للنقل البحري من بينها:

1. **التعريف الأول:** هو نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع علياً وإقليمياً وعالمياً.¹
 2. **التعريف الثاني:** يمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلاً عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري.²
- كما يمكن التوسع في تعريف صناعة النقل البحري لكي تشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة

¹*2 عميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص39

3. **التعريف الثالث:** يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية، سمسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين.¹

4. **التعريف الرابع:** يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى.²

ثانياً: تطور النقل البحري³

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الاقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي، كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما تضطر معه السفينة إلى البقاء مدداً طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و40% في الإبحار، ولذلك لم يكن ممكناً استخدام سفن كبير ذات سرعات أكبر وماكينات أقوى للاستفادة من الإقتصاديات الحجم الكبير وقد تسبب ذلك في ضعف إنتاجية الأسطول العالمي، كما أن الموانئ في الستينات كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها مع ازدياد نسبة الفائدة من البضائع المتداولة وطول زمن رحلة السلعة من المصدر إلى يد المستورد لها، مما كان له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى السماح السوق التجارية بل على نمو لتجارة العالمية.

وخلال هذه الحقبة، وفي ظل فلسفة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي ازدادت سياسات الحماية الدعم للأساطيل الوطنية، وعلى الأخص أساطيل الدول النامية ودول النظام الاشتراكي السابقة، وقد نتج عن ذلك تقييد حرية الشاحنين في اختيار السفينة الناقلة لبضائعهم وتردي كفاءة النقل وارتفاع تكاليفه كانت السياسة المتبعة هي أن تكون تجارة الدولة في خدمة أسطولها الوطني، دون اعتبار لمستوى الخدمة المقدمة بينما كان يجب أن يكون النقل البحري في خدمة تجارة الدولة حتى تكون أسواقها قادرة على المنافسة.

وفي فترة السبعينات والثمانينات تعرض قطاع النقل البحري إلى ثورة تكنولوجية ظهرت في اتجاهين حيث كان الأول في اتجاه استحداث نظام الحاويات من الباب إلى الباب بالنسبة لنقل البضائع العامة، أما الاتجاه الثاني استخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ وشحن سفن البضائع الصب وبذلك أمكن عن طريق التكنولوجيا الحديثة تقليل وقت بقاء السفينة بالميناء إلى ساعات

¹ بن علي محمد الأمين، دور النقل البحري في الرفع من الاداء اللوجستي دراسة حالة مؤسسة التسويق البحري NASHCO ميناء مستغام، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، السنة الجامعية 2019-2020، ص8.

² نفس المرجع السابق، ص9.

³ بوخرصة بنت العربي، واقع لوجستية النقل داخل الموانئ دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغام، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير أكاديمي، السنة الجامعية 2014-2015، ص 34-33.

قليلة وزيادة زمن إبحارها، مما أدى إلى زيادة إنتاجية السفينة بحساب (الطن/ميل)، وهكذا أصبح من الممكن التوسع في استخدام مبدأ اقتصاديات الحجم لبناء سفن كبيرة أخذت تزداد حجما وسرعة.

ثالثا: مشاكل النقل البحري¹

في الأونة الأخيرة تطورت التجارة العالمية وتعدد مشاكل النقل البحري معها وهاذي المشاكل كالآتي:

1. ارتفاع تكاليف التشغيل؛
2. صعوبة وتعقيد الإجراءات في بعض الموانئ؛
3. تدني حجم الحركة والانخفاض في معدلات المناولة في الموانئ؛
4. ضعف إدارة الموارد البشرية؛
5. اختلاف الموانئ فيما بينها من حيث هياكل الرسوم والتعريفات ومستويات الأجور؛
6. عدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن؛
7. عدم وجود كثير من الموانئ على الخطوط الملاحية الرئيسية لشركات النقل العالمية؛
8. عدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية السابقة لمتطلبات عصر العولمة.

المطلب الثاني: خصائص ومكونات الرئيسية للنقل البحري

أولا: خصائص النقل البحري

يمكن القول أن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

1. ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري²: توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا، يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، فمثل السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بما تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة، فضل عن ضرورة توفر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدة عن اليابسة لفترات زمنية طويلة، وعلاوة على أهمية توفر أماكن للإعاشة والتخزين بمواصفات محدودة.

¹ نفس المرجع السابق، ص 36.

² أحمد سلمان المنشوخي، إقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، ص 115.

2. الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري¹: فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بصناعة النقل البحري، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطورها حسب الأغراض المطلوبة مثل سفن نقل النفط والسوائل والمواشي والبضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملحية ذات العلاقة والموانئ وغيرها.
3. النقل البحري صناعة دولية²: تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملحية وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة، حيث تمتلك الدول التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها لمختلف دول العالم، وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.
4. طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري³: تتصف مشروعات صناعة النقل البحري طول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين 25 إلى 30 عام، عام كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي أو البري بوسائله المتعددة. وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل فالتخطيط، عامة والنقل البحري خاصة بالالتزام وإتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والاستثمار فيه السليم ودراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنب المجتمعات إهدار مواردها وتقليل منافعها.
5. صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة: تتميز صناعة النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، وتفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين، وعند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.
6. تعاضد أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري: تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه بالحسبان عند دراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها، كما أن هذه الدراسة والتقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات ومعلومات كافية وصحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناء عليها فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا لتحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة.

¹ بلال شاعر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001، ص56.

² سمرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص70.

7. ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول¹: معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة وموافقتها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل دول العالم وذلك بحكم علقته السياسية الجيدة، التي تجعل آخرين يطلبون خدماتها من استئجار السفن أو الموانئ وغير ذلك من الخدمات البحرية.

بالإضافة الى ماسبق فإن حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال ومدخلات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة.

8. العمل على زيادة العرض السلعي²: ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع والسلع مصدرة كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل نقل الأخرى ويترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق والأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها وانخفاض تكلفتها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

ثانيا: مكونات النقل البحري

بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هناك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتتداخل مصالحها وتتشابك رؤوسها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات والدور الذي تقوم به.

1. شركات الملاحة البحرية: تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري وتختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي: البترول ومشتقاته البضائع خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة³؛

2. الموانئ البحرية⁴: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والمنقولة برا؛

أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

¹ بلعيزي عابد، طاهري كلثوم، واقع النقل البحري في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستير، ملية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، السنة الجامعية 2020-2021، ص30.

³ مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص35.

⁴ محسن عبدو جابر، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002، ص110.

- 1.2. **الموانئ التجارية:** هي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملحي والتجاري للسفن التجارية ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بمحاجتها من الوقود والمواد الغذائية؛
- 2.2. **موانئ النفط:** تحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة؛
- 3.2. **موانئ الخدمات:** تخدم عملية التحرك الملحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ؛
- 4.2. **موانئ التخزين أو المستودعات:** تقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية؛
- 5.2. **موانئ بضائع الصب الجاف:** يقصد بها موانئ خام الحديد، الفحم، الحبوب، الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بمواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواءً بمحولاتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحراً من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازمة توافرها في تلك الموانئ؛
- 6.2. **موانئ البترول:** تختص بعمليات نقل البترول من خلل محطات التداول في البحار المفتوحة أو الموانئ وتتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة وعمق مناسب للقنوات الملاحية المؤدية إلى منشآت تداول البترول مع مراعاة تواجدها بعيداً عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن وخاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء؛
- 7.2. **موانئ الصيد:** تخدم نشاط الصيد البحري وتختلف مساحتها وأهميتها وفقاً لتباين الوزن النسبي لنشاط ضخما كصيد، فقد يتم تخصيص ميناء بأكمله لخدمة هذا النشاط وذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطاع لعمليات الصيد البحري أو قد يتم استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تمتلك موانئ بحرية كثيرة العدد؛
- 8.2. **موانئ التعدين:** هي موانئ تنشأ على الساحل في مناطق استخراج المعادن كالفسفات وخام الحديد والفحم، وتزود تلك الموانئ بالرافعات والسيور الحديثة المغطاة لسرعة وسهولة شحن المواد الخام من المحاجر والمناجم مباشرة وبطرق ميكانيكية؛
- 9.2. **موانئ الترانزيت:** هي موانئ تتميز بموقع ممتاز مما يؤهلها للقيام باستقبال بضائع دول أخرى، ثم إعادة شحنها براً إلى الدول المجاورة سواء كانت دولاً بحرية أو مغلقة؛

3. شركات الشحن والتفريغ: يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين، وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي:¹
- 1.3. القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات والواردات؛
- 2.3. نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة لشحنها وبالعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا خارج المنطقة الجمركية؛
- 3.3. استخدام اللشآت المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفن وسحب الصنادل داخل الميناء أو خارج؛
- 4.3. تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.
4. ترسانة بناء وإصلاح السفن²: يسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة حيث يتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن بنوعها الخدمية والتجارية، وبذلك تضيف الترسانة الحربية سفنا جديدة للأسطول البحري كما تمارس دورا مهما في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهام العائمة مثل اللشآت والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث... الخ، فضل عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.
5. مشروعات توريد المعدات البحرية³: تختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.
6. مشروعات التوكيلات الملاحي⁴: تقوم مشاريع التوكيلات الملاحية بالعديد من المهام من بينها:
- 1.6. القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول؛
- 2.6. تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء؛
- 3.6. حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وذلك وفقا لحجم وسعة الفراغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالمال.

¹ سميرة إبراهيم أيوب، نفس المرجع السابق، ص44.

² بن علي محمد الأمين، نفس المرجع السابق، ص10.

³ *3 بلمعزي عابد، طاهري كلثوم، نفس المرجع السابق، ص33.

المبحث الثاني: الحاويات وامتيانها داخل الميناء

اختلفت أنواع البضائع التي يمكن أن تكون محلا للتجارة الدولية والتي يتم نقلها من مكان إلى آخر بمختلف وسائل النقل الدولية، ولقد كانت السفينة ولا تزال إلى يومنا هذا من أهم وسائل النقل البحري للبضائع لكن ازدهار وتسارع التجارة البحرية وأثار مجموعة من المشاكل على مستوى النقل البحري من أهمها التكلفة الباهظة لتغليف البضائع والوقت الطويل الذي تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ، كذلك المشاكل المتعلقة برص البضائع على متن السفينة والمحافظة عليها طيلة الرحلة البحرية، وفي هذا الإطار ظهرت فكرة تحوية البضائع من خلال وضعها داخل علب كبيرة مستطيلة الشكل سميت بالحاويات، هذه الأخيرة التي أصبحت من ضمن أفضل الوحدات تجميعا للبضائع بغرض تسهيل عملية نقلها مع ضمان حمايتها قدر المستطاع من الأضرار.

المطلب الأول: تقديم الحاوية

أولا: تعريف الحاوية

1. تعريف اتفاقية سلامة الحاويات لسنة 1972 بقولها: "الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة، ولكي تجري مناولتها بسرعة بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركيئة لهذه الأغراض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة".¹
2. تعدد التعريفات فمنه من إعتبرها أنها وعاء أو صندوق متنوع السعة أو الشكل يتم تصنيعه خصيصا بهدف تجميع البضائع بداخله سواء كانت سائلة أو مغلقة وهناك من أعتبر الحاوية عبارة عن وعاء يتم تجميع البضائع بداخلها.²

ثانيا: فكرة الحاوية وتطورها³

منذ أن بدأ استخدام الحاويات في الستينيات وهي في تطور مستمر في الأنواع والمقاسات والأحجام والخصائص، حتى أصبح في الإمكان نقل أي صنف من أصناف البضاعة العامة بمواصفاتها وخصائصها المتباينة في الحاويات والاتجاه يسير إلى تحوية كافة أنواع البضائع عدا الصب السائل والجاف التي تتعدى كميته طاقة وسعة الحاوية أو المعدات والمهيئات الضخمة أو الوزن هذا بالرغم من وجود حاويات متخصصة لنقل بضائع الصب السائل وبجانب المزايا الكثيرة التي انعكست على البضائع التي يتم

¹ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، الطبعة الأولى، 2008، ص 135.

² عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، مرجع سبق ذكره، ص 390.

³ عبد الكريم بوقادة وجوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، جامعة ورقلة - الجزائر، ص 398.

نقلها بالحاويات فقد أحدث نظام بالحاويات ثورة في صناعة النقل البحري سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء أو معدات التداول ووسائل النقل كما نشأ وتطور نظام النقل الدولي المتعدد الوسائط بكل أبعاده معتمدا على النقل بالحاويات.

يطلق على هذا الأسلوب بنظام التحوية containerisation وهناك مواصفات قياسية دولية للحاوية حيث الارتفاع 8 قدم والعرض 8 قدم والطول تتراوح بين 10، 20، 40، 60 قدم، وتعتبر الو.م.أ الدولة الرائدة في صناعة واستخدام نظام النقل بالحاويات، حيث قامت شركة سيبا لاند SEA-LAND في أبريل 1956 بنقل حوالي 58 حاوية على سطح ناقلة البترول ماكسون من ميناء نيوجرسي، وتم تسجيل أول سفينة حاويات عام 1957 بحمولة 226 أطلق عليها اسم (GRATE WAY CITY).

وفي عام 1961 تم تنظيم خط ملاحى للحاويات بين موانئ نيويورك ولوس أنجلوس وسان فرانسيسكو في أمريكا، في حين ذلك قد أدى نقل البضائع بالحاويات إلى قفزة نوعية انبثقت عنها الكثير من المزايا تذكر منها. تقليل نسبة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة وعدم سرقتها أثناء نقلها، تخفيض تكاليف النقل بسبب خفض عدد مرات التداول، تطبيق مفهوم النقل من الباب إلى الباب أي من المصدر إلى الوجهة النهائية، سرعة التداول وحقيقة لقد أتاح هذا النظام وفورات كبيرة في عملية نقل البضائع اقتصاديا وفنيا نتيجة لما أتاحه من توحيد تعطي للبضائع المنقولة، ويعتبر أكثر نظم النقل البحري ملائمة لنقل البضائع الجزأة حيث يسمح هذا النظام بتقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب DOOR TO DOOR SERVICE من موقع المصنع أو نقطة المنشأ وحتى تاجر التجزئة والموزعين وحتى نقطة الاستهلاك النهائي مع وجود أمان نسبي تتمتع به البضائع المنقولة داخل الحاويات من السرقة والتلف والعوامل الجوية السيئة مما يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها ن مع عدم حاجة البضاعة المنقولة داخل الحاويات إلى عملية تعبئة وتغليف مثلما هو الحال في حالة البضاعة العامة مما يتيح تخفيض في التكلفة الكلية لعملية النقل، ويضاف إلى المزايا السابقة أن سرعة تداول الحاوية في الموانئ تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقائها في الميناء ومن تم خفض التكاليف التي تتكبدها السفينة وكذلك تحقيق عدد من الموفورات الزمنية متمثلة في تقليل زمن النقل الرحلة السفينة وزيادة عدد مرات تردد الخدمة على الميناء وبالتالي واعتبارا لهذه الامتيازات فقد احتلت الحاوية ونظام النقل بسفن الحاويات حجر الزاوية في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط وسلسلة لوجستيات التجارة الدولية " ومن هذا المنطلق يتضح لنا أن نظام التحوية قد نتج عنه إجمالا ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، ونظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات فقد اتجهت الشركات الملاحية للنقل بسفن الحاويات، نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، والعمل على اختيار موانئ رئيسية التردد هذه السفن، وقد تطورت تبعا لذلك العناصر الثلاث الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات وهي الحاوية والسفينة والميناء المتخصص، وبصدد الحاوية فقد تطورت نوعيات وأشكال مختلفة من ظهور حاويات مختلفة المواصفات والأبعاد، كما تطورت سفينة الحاويات بظهور أجيال وطرقات مختلفة منها وبالطبع كان لزاما على الموانئ المختلفة تطوير نفسها تكنولوجيا وتنظيميا بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات التي أحدثت آثار

واضحة على نظام الميناء التقليدي بما شكل في النهاية نظام محطة الحاويات المتخصصة بما تضمنه من الوحدات الخدمية ووحدات التداول والمناولة وأنشطة الساحات ومحطات شحن الحاويات الأنشطة ذات العلاقة التكاملية مع نشاط تداول الحاويات مثل صناعة وإصلاح وتنظيف ودهان الحاويات وتأجيرها، بما يعني المزيد من الأنشطة والخدمات الحديثة على منظومة الميناء التقليدي ليتحول إلى الصورة الحديثة للموانئ البحرية.

المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية والمحلية المتعلقة بالحاويات

سوف يتم في هذا المطلب ذكر أهم الإتفاقيات الدولية والمراسيم المحلية المتعلقة بسلامة وأمن الحاويات وتداولها.

أولاً: اتفاقية جنيف لـ 1972

هي اتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 1972/12/02، ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 على مستوى مجلس التعاون الجمركي، تهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات، ولهذا الغرض فإنها تضع معايير صنع الحاويات وتحدد نظام الاعتماد وكذا تسهيلات القبول المؤقت وتصليح الحاويات، وعليه فإن الحاويات التي تتوفر فيها الشروط المحددة في الاتفاقية تستفيد من اعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي.

ثانياً: اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت

أبرمت بتاريخ 1990/06/26، وهي اتفاقية مبرمة تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي، هدفها الأساسي تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية خاصة إقرار وثيقة دولية موحدة تجمع بين جميع الاتفاقيات الموجودة حول الإدخال المؤقت من القواعد التي وضعتها هذه الاتفاقية والتي مست الحاويات، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق والرسوم الجمركية ودون دفع الكفالات، ولكن شريطة أن تتوفر فيها الشروط المحددة في هذه الاتفاقية من علامات وضرورة الاعتماد وغير ذلك.

يوجد العديد من القوانين والمراسيم الداخلية الجزائرية لإستخدام الحاويات من بينها:

ثالثاً: المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21 جانفي 1978

المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02 ديسمبر 1972 والمصادقة على هذه الاتفاقية بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات، باعتبار أن الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها، كما أنها ستمكن من تيسير عمليات النقل الدولي والبري والبحري.

رابعاً: يسمح المرسوم الرئاسي رقم 03-998 المؤرخ في 12 جانفي 1998

المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26 جوان 1990.

خامسا: التعلية رقم 21/ م ع ج / الديوان/ 120 المؤرخة في 17 جويلية 1995

المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات والاستفادة من إجراء الحساب المفتوح.

المطلب الثالث: أثر التحوية في صناعة النقل البحري

أولا: نظام النقل بالحاويات وارتباطه بالنقل متعدد الوسائط¹

لقد أدى استخدام المعلومات والالكترونيات أو ما يعرف بالثورة الصناعية الثالثة وما تمخض عنها من إنتاج كبير الحجم إلى ثورة في مجال النقل والاتصالات، بدأت شرارتها الأولى بنظام التحوية، ويعتبر نظام النقل بالحاويات أحدث أساليب التوحيد النمطي للبضائع ويطلق عليه البعض ثورة الحاويات لأنه اختراع يدعم نظام العولمة من خلال إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تباين التوقيتات وإلغاء الحدود الدولية والحواجر الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبادل البضائع والأموال والمعلومات إلكترونيا في لحظات من الزمن.

لقد أصبح النقل بالحاويات يسود معظم الطرق التجارية البحرية والبرية بصورة مذهلة خلال الفترة الأخيرة ويظهر هذا في حجم الاستثمارات التي مست الحاوية ذاتها والسفينة والموانئ ومحطة الحاويات، وهو ما يعرف بنظام النقل المتعدد الوسائط ومنه تحولت وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائط تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر، وأصبح نظام النقل متعدد الوسائط هو العمود الفقري للعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك عليه فقد أصبحت الحاوية تعد محور كل الدراسات والتعاقدات في عالم النقل المتعدد الوسائط بعد أن كانت السفينة هي أساس التعامل حيث سخرت صناعة السفن من أجلها فظهرت سفن الحاويات العملاقة لتساهم في حركة الحاويات التي قضت على السفن التقليدية إذ يمكن السفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين وبالتالي انخفاض تكاليف التداول والشحن وقلة سرقات البضائع القيمة نظرا لأن الحاويات تقفل بأقفال محكمة لتساهم في حركة الحاويات ومن ثم فإن استخدام الحاويات قد ساهم في تغير العديد من المفاهيم في ما تعلق بعملية النقل حيث كانت عملية النقل كما سبق ذكرها تبدأ من ميناء الشحن وتنتهي في ميناء التفرغ أما حاليا عملية النقل ليست مرهونة بالميناء حيث وحسب الاتفاق يمكن أن تبدأ من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى المستهلك وتتم هذه العمليات من خلال عدة وسائط نقل بحري، جوي، بري، وهو ما يعرف بالنقل من الباب أو النقل المتعدد الوسائط.

¹ Pierre Bonassies et Christian Scapel , Traité de droit maritime , L.G.D.J , 2006 , p767

إن التطور والنمو السريع في نظام الحاوية أثر بشكل كبير على الموانئ وطرق التجارة العالمية من خلال. تقليص فترة انتظار السفن نتيجة لاستعمال المعدات الحديثة لتداول الحاويات حيث انتهى العمل بالرافعات ذات الأذرع الصغيرة والمعدات التقليدية المستخدمة على الأرصفة وأصبح إنزال الحاوية بواسطة الأذرع الممنطرة، والنقل داخل المحطة باستخدام ما يسمى برافعة الشوكة، وبالتالي انخفاض عدد السفن التي يتعامل معها الميناء في وقت معين وتخفيض دور السفينة وارتفاع إنتاجية الموانئ البحرية، وكذا إقامة محطات الحاويات بالموانئ أو داخل الظهر البري والتي تسمى الموانئ الجافة التخلص من مشكلة التكدس وبالتالي رفع كفاءة وطاقة الميناء البحري.

ثانيا: تطور نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية¹

بين عام 1992م حتى عام 1999م تم بناء محطة حاويات تبلغ مساحتها 175 هكتار، تمثلت قدرتها الاستيعابية في أكثر من 250000 حاوية قياسية، إلا أنه رغم كل هذا تعتبر الجزائر من الدول المتأخرة في ثورة تحوية النقل البحري للبضائع حيث جاءت في التصنيف 88 عالميا عام 2009 متأخر في عملية تداول الحاويات لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما وما قتلت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات إلى 35.09% في سنة 2004 وتبلغ 37.15% في نهاية سنة 2008. ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62%، وعليه حاليا يتم العمل في هذا الاتجاه، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات، فبالنسبة لميناء وهران تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 30 هكتار أخرى مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار، أما بالنسبة للميناء الجزائر العاصمة ويهدف تخفيف الضغط عنه، فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الروبية بضواحي العاصمة في إطار تطوير سبل التعاون والشراكة الجزائرية في مجال الموانئ تم إبرام اتفاقيات بين الجزائر والإمارات في إطار النقل الجوي والبحري، وفق مشروعين ترعاها مؤسسة موانئ دبي العالمية في ميناء الجزائر وهما الفضاء المخصص للحاويات بميناء الجزائر حيث تقوم المؤسسة بعصرنة عملية فحص البضائع في الحاويات بهدف تشجيع المستثمرين، وكانت وتيرة عمل الشراكة الإماراتية التي تسير بصفة محترمة ومفيدة كثيرا للاستثمار على مستوى ميناء الجزائر خصوصا وأنها ستمكن المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الاستثمار والشباك الموحد الإلكتروني حيث أن الشركة الإماراتية ستنجز هذا الشباك الموحد الإلكتروني الذي سيرعى كل مصالح الميناء لأنه نظام جديد وسيقوم بتسهيل التخزين العصري ويقوي تسيير الميناء.

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، الموانئ الجزائرية" تحول صعب في تسيرها"، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، العدد السابع، 2009، ص

إلا أن الجهود في تطوير النقل بالحاويات أتت أكلها نسبيا، خاصة بعد إنشاء مشروع مشترك بين مؤسسة ميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية ثالث أكبر مشغل في محطة الحاويات، الذين سيطروا على محطة حاويات ميناء الجزائر العاصمة في عام 2008، في حين أن حركة الحاويات كانت لا تتجاوز 400000 حاوية سنويا، أي في المتوسط تفريخ 10 حاوية في كل ساعة وهو يعتبر بأدنى مستوى في البحر الأبيض المتوسط، ويبقى في نهاية المطاف حركة الحاويات السنوية لا بد أن تمر مع موانئ دبي العالمية إلى أكثر من (700000) حاوية.

ثالثا: موارد ميناء الجزائر (حاويات التخزين وخدمات الميناء)¹

يحتوي ميناء الجزائر على حظيرة لتخزين حاويات نقل البضائع، إذ تتيح مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة لعملائها موقف للحاويات، وذلك من أجل تسهيل كل العمليات التجارية والحد من الغش الجمركي، تم بناء الموقف منذ سبتمبر 2013، إذ صار يستخدم حاليا في جعل عمليات الاستيراد والتصدير في الوقت المناسب، والقضاء على التأخير في تسليم البضائع.

يتم تخزين الحاويات لغرض انتظار إيصالها للعملاء في موقف الحاويات الذي يتربع على مساحة إجمالية تبلغ حوالي 5 هكتار. هذا وسخرت شركة ميناء الجزائر العاصمة وسائل الراحة للعملاء والموردين في منطقة متكاملة تمكن من القيام بجميع المعاملات التجارية من: شحن البضائع وتفريغها تحرير الفواتير التجارية من قبل شركات الشحن والمناولة في إدارة الميناء. وكذلك يوفر ميناء الجزائر للتحقق من توفير وتنظيم الحاويات وكذا البرمجة ومواعيد دخول وخروج البضائع.

خدمات الميناء تتمثل أساسا في تقديم الإرشاد للسفن والتزود بالوقود ليلا ونهارا وهذا من قبل الهياكل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق معالجة خدمات المناولة الشحن والتفريغ والحاويات والخدمات اللوجستية في وقت واحد ما يقارب من 20 سفينة في اليوم معدة لعمليات التحميل والتفريغ، وكذا تنفيذ أكثر من 400 آلة للمعالجة الأفقية والرأسية لتجهيز الحاويات والطرود الثقيلة والخاصة لعمليات الشحن والتفريغ.

المطلب الرابع: الحاويات أكثر إستخداما داخل الموانئ

هناك عدة أنواع للحاويات، وذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها الحاوية، وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات ونوع المواد المصنوعة منها، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في حال النقل.

أولا: أصناف الحاويات

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية رميني، نفس المرجع السابق، ص 173-174.

يوجد العديد من الأصناف ومن بينها:

1. **حاويات البضائع العامة¹:** وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا للأساسات الحاوية وطرق الوصول إلى داخلها للتعبئة والتفريغ، من أهمها:
 - 1.1. **حاويات ذات الاستعمال العام:** وهي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الصلبة أو السائلة سواء كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية؛
 - 2.1. **حاويات ذات السقف المفتوح:** حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك قابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية؛
 - 3.1. **حاويات مسطحة:** أي من دون أساسات عليا ولكن لها نفس طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج تسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرصفة الموانئ؛
 - 4.1. **حاوية الملابس:** مزودة بشماعات، حبال، ومشابك لتعليق الملابس عليها باستخدام الخطاطيف، صممت خصيصا لنقل الملابس الجاهزة الفاخرة، والبدايات الرسمية؛
 - 5.1. **الحاوية ذات التهوية:** بها فتحات تضمن تدفق كاف للهواء داخل الحاوية عند حركة المركبة في السفر، تستخدم في نقل وتخزين الفواكه والخضروات الطازجة؛
 - 6.1. **حاويات ذات جوانب مفتوحة:** وهي تتميز بأن لديها حوائط خلفية وأمامية فقط، ولكن لديها جوانب مفتوحة، تستخدم في نقل المعدات الثقيلة؛
 - 7.1. **حاويات البضائع السائبة (البضائع الصب):** مثل الطحين والحبوب... إلخ، يتم ملئ وتفريغ الحاوية من فتحة خاصة عن طريق الجاذبية أو الإمالة أو ضغط الهواء؛
 - 8.1. **حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة:** وهي تتميز بجوانبها الغير ثابتة.
2. **حاويات البضائع الخاصة¹:** هي حاويات ذات تصميم خاص لتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومن بينها:

¹ أمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 126.

1.2. حاويات ذات مواصفات حرارية: وهي ذات جوانب وأرضية وسقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية؛

2.2. حاويات حرارية مسخنة: وهي ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز منتج للحرارة؛

3.2. حاويات مبردة: وهي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز يضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين؛

4.2. حاويات الخزانات: وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل في غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة.

ثانيا: مقاسات الحاويات

تعتبر حاوية 20 قدم الوحدة القياسية الدولية للحاويات، يرمز لها بـ Twenty-foot Equivalent Unit TEU، وتوجد عدة مقاسات للحاويات أكثرها انتشارا حاويات 20 قدم و40 قدم.

الجدول (II-1): مقاسات الحاوية

حاوية 40 قدم 2TEF	حاوية 20 قدم TEF	نوعية الحاوية
2TEF	TEF	الرمز
8,6X8X40 قدم=	8,6X8X20 قدم=	الأبعاد الداخلية
2,38X2,33X12,4 م	2,38X2,33X5,9 م	
3,66 مكعب	3,32 مكعب	الحجم
30,48 طن	20,32 طن	الوزن الكلي الأقصى
3,75 طن	2,17 طن	الوزن الفارغ

المرجع:

<https://tjjaratuna.com>

¹ بلمعيزي عابد، طاهري كلثوم، نفس المرجع السابق، ص45.

ثالثاً: ترقيم الحاويات

يتكون ترقيم الحاوية من 3 مجموعات كما في الشرح التالي:

المجموعة الأولى: تتكون من رمز المالك الرئيسي أو المشغل (4) حروف آخرها حرف من اللغة الإنجليزية (والرقم التسلسلي للحاوية (6) أرقام)، ورقم التحقق (رقم واحد) للرقابة الذاتية، وهو رقم يسمح بالمصادقة على الإدخال الصحيح لأي رقم في نظم المعلومات بالشركة هذا الرقم هو نتيجة حساب معقد بعض الشيء، لكن يمكن إيجاد مقاييس تسمح بحسابه ألياً على مختلف مواقع الانترنت، وخاصة على موقع المكتب الدولي للحاويات.

مثال: 6 001972 MER U تابعة لـ MEARSK

المجموعة الثانية: رمز بلد تسجيل الحاوية (حرفان) وهو اختياري مثال: الصين CN، الدانمارك DN، فرنسا، FR، وم أ .US

المجموعة الثالثة: تتكون من رقمين نوع الحاوية (الأول للنوع الرئيسي، والثاني للنوع الفرعي)، بالإضافة لرقمين لحجم الحاوية (الأول لمقاس الحاوية، والثاني لارتفاع الحاوية).

مثال: 2274: 2 رمز الحاوية 20 قدم، 2 رمز الحاوية ذات ارتفاع 8 قدم و6 بوصة، 7 رمز الحاوية الصهريجية، 4 صهريج للسوائل.

مثال آخر: 48 g0: 4 رمز الحاوية 40 قدم 8 رمز الحاوية 4 قدم و3 بوصة وحاوية بضائع عام General Product، 0 ذات طرف واحد أو طرفين بأبواب.

المطلب الخامس: امتيازات وعيوب الحاويات داخل الميناء

أولاً: مزايا الحاويات

النقل بواسطة الحاويات ينظم نقل تجارة البضائع المصنعة، وهي النسبة الأكبر في التجارة العالمية، فنتج عنه تغيير في أنماط وممارسات النقل، حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب واكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، وهذا راجع إلى ما يتميز به النقل بالحاويات من إيجابيات، فمن ناحية الشحن أدى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن، إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفريغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين، وهكذا فإن تكاليف الشحن والتفريغ تنخفض، كما يساعد ذلك على سرعة ومرونة تداول وانتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء، وبالتالي سرعة التسليم.¹

¹ أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 140.

كما أنه وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهي إلى حد الآن وسيلة التغليف في الأكثر أماناً إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع، فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية، ناهيك عن الحد من حالات السرقة كون أن الحاوية تغلق بإحكام. من ناحية النقل قدمت الحاوية الحمل الأمثل لمنظومة النقل، كونها سهلت النقل من وسيط إلى آخر ومعبئة دون تفريغ أو إعادة تصنيف محتوياتها، كما مكنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف مما أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه.

أما من ناحية الموانئ البحرية فقد أدى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات التفريغ وشحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ النمطية، كما أدى تطور سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ وشحن سفن الحاويات وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات.

إضافة إلى أن السفن الحاملة للحاويات أصبحت تمكث في الموانئ من 20% إلى 30% من مدة الرحلة على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها، وانتقلت التكاليف من 22 دولار إلى 6 دولارات.

ثانياً: نقاط ضعف الحاويات

رغم المزايا العديدة للحاويات إلا أن استعمالها لا يخلو من عيوب أهمها:

1. تكلفة شراء الحاويات العالية والتكلفة العالية بفعل ضرورة رجوع الحاويات فارغة؛
2. الحاجة الدائمة إلى الصيانة الدورية (إعادة الطلاء، إزالة الصدأ... الخ) أو الإصلاح (الأجنحة، وأقفال الأبواب، وقطع الغيار... الخ)؛
3. توحيد قياسات الحاويات يؤثر سلباً على شحن بعض السلع التي لا يمكن نقلها في الحاويات المعروفة.

خاتمة الفصل الثاني

من خلال دراسة واقع قطاع النقل البحري في هذا الفصل استخلص أن النقل البحري له دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي فهو يؤثر في الانتاج والتوزيع، كما يساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل، ويؤثر النقل البحري الكفئ على الأسعار، كما أن الشحن البحري هو من أهم الوسائط النقل، بالنسبة لتجارة البضائع الدولية من حيث القيمة والحجم، وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة مع نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالإضافة الى تنظيمات الخدمات الملحية والتجارية، أما الحاويات ظهرت استجابة لتطور وتسارع عمليات التجارة البحرية، فالتحوية ظاهرة تسهم من جهة في ربح الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية شحن وتفريغ وتخزين البضائع والسرعة في المناولة التحميل والاقتصاد في مواد التعبئة والتغليف، ومن جهة أخرى تضمن حماية أفضل للبضائع من التلف والسرقة، وما يترتب عن ذلك من انخفاض في مصاريف التأمين على البضائع.

الفصل الثالث

دراسة ميدانية للشركة الوطنية

للتسويق البحري

الفصل الثالث: دراسة ميدانية للشركة الوطنية للتسويق البحري

حاول الطالب في الفصلين السابقين إبراز أهمية اللوجستيك حيث يعتبر ذو دور وأهمية بالغين منذ بداية ظهور وحتى عند تطبيقه كمصطلح إداري، والنقل بصفة عامة الذي يعتبر الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته والنقل البحري بصفة خاصة وهذا لما يوفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة المتعلقة بحركة السلع والخدمات وبالتالي أصبح قائد حركة التدفق السلعي عبر الدول المختلفة حيث يساهم بأكثر من 80% من نشاط التجارة الدولية، وأيضا عن الحاويات ومدى مساهمتها في تطوير صناعة النقل البحري وذلك لما تقدمه من مزايا مثل حماية أفضل للبضائع من التلف والسرقة، وما يترتب عن ذلك من انخفاض في مصاريف التأمين على البضائع، والسرعة في المناولة، التحميل، التفريغ، التخزين والاقتصاد في مواد التعبئة والتغليف.

إن أي موضوع من البحث لا يكون كاملا ولا شاملا إلا إذا استوفت فيه الدراسة جانبين النظري والعملي ويعد القيام بدراسة موضوع لوجستيك الحاويات كيفية تسييرها نظريا، وبذلك أراد أن نكملها بزيارة ميدانية لشركة تنشط في مجال النقل البحري البضائع وذلك لقيام دراسة عملية لهذا الموضوع، فقد وقع اختياره على الشركة الوطنية للتسويق البحري.

المبحث الأول: الشركة الوطنية للتسويق البحري

نقل البضائع من مكان لآخر أو من دولة لأخرى عن طريق السفن والبواخر، تعتمد عليه أغلب الدول لقدرة السفن على الوصول إلى بلاد معينة، فضلا عن القدرة الإستيعابية للسفن والتي تمكن من نقل مختلف الأحجام ونقل كميات كبيرة جدا من البضائع، وغالبا ما يتم النقل باستخدام الحاويات، ومن بين الشركات التي تقوم بهذه العملية نجد الشركة الوطنية للتسويق البحري.

المطلب الأول: تاريخ الشركة الوطنية للتسويق البحري ونشاطها

سيتم في هذا المطلب تقديم نشأة الشركة الوطنية للتسويق البحري وإبراز أهم الأنشطة والمهام التي تقوم بها.

أولا: نشأة الشركة الوطنية للتسويق البحري ونشاطها

قبل التسعينات كان عدد قليل من الشركات العاملة في هذا المجال التي توفر سوق شحن السفن وهي:

1. SNTM-CNAN شركة النقل البحري الوطنية والأسلحة الوطنية وشركة الملاحة؛
2. ENCATM شركة شحن وطنية ملحقة بالنقل البحري؛
3. GEMA البحرية العامة؛
4. MTA النقل المغربي والمساعدين.

بعد اللامركزية للشركات التي عرفتها الجزائر خلال الثمانينات وكذلك الخسائر المسجلة خاصة على مستوى ل CNAS

كان من الضروري إيجاد مخرج سد العجز الذي تعانيه هذه الشركات.

يصبح هذا الوضع ضارب CNAS نفسها والاقتصاد الوطني وما بعده تقرر إنشاء شركة مساهمة تسمى الشركة الوطنية

للتسويق البحري تم إنشاؤها بحساب مالك السفن الوطني (SNTM / CNAN) والشركة البحرية العامة (GEMA) في

1991/11/10 برأس مال قدره 60 مليون دينار جزائري، 60% من الأسهم ملك ل CNAN و40% للبقية.

في 1992/01/27 تم تنصيب وكالة الجزائر وتبعها الوكالات والفروع الأخرى عبر التراب الوطني، ثم في 1997

أشترت CNAN 40% من شركة GEMA وأصبحت المساهم الوحيد في الشركة الوطنية للتسويق البحري.

تمكنت الشركة الوطنية للتسويق البحري من توسيع وتنويع خدمات أنشطتها عبر كافة التراب الوطني وذلك في ستة

موانئ وست وكالات وهي:

- وكالة الجزائر للملاحة؛
- وكالة بجاية للملاحة؛

- وكالة وهران للملاحة؛
- وكالة سكيكدة للملاحة؛
- وكالة مستغانم للملاحة؛
- وكالة عنابة للملاحة.

ثانيا: أنشطة ومهام شركة الوطنية للتسويق البحري

يوجد العديد من أنشطة ومهام التي تقوم بها الشركة الوطنية للتسويق البحري ومن أهمها شحن السفن الخطية والمتداخلة، شحن الحاويات (التخزين والغسيل والإصلاح)، استكمال إجراءات العبور (التخليص الجمركي وما بعد التوجيه)، لوجستيات الحاويات، استقدام البضائع من جميع الجهات، تمثيل ملاك السفن الوطنيين والأجانب بالإضافة إلى هذه الأنشطة هناك أنشطة أخرى وهي كالآتي:

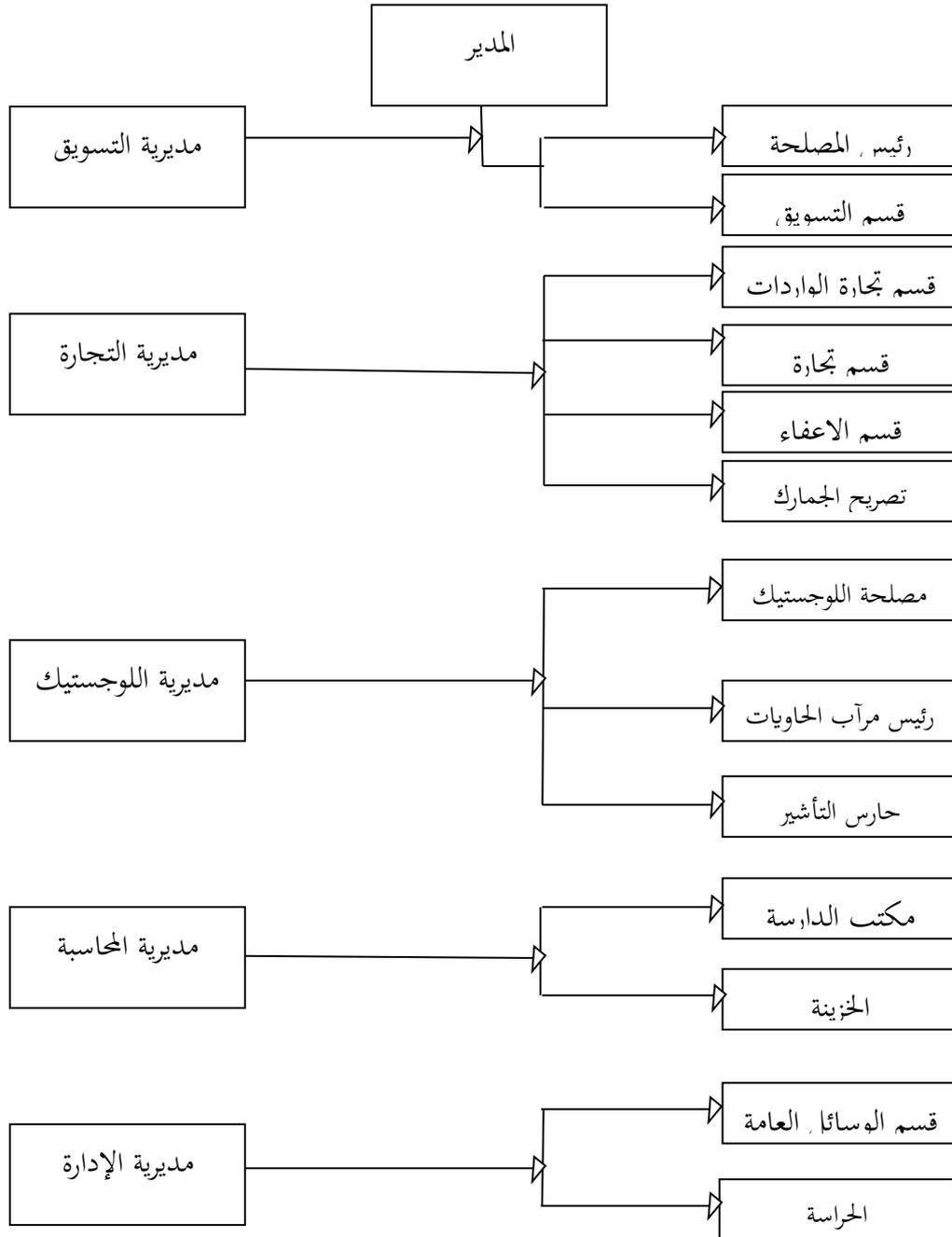
- نصائح النقل متعدد الوسائط؛
- التزود بالوقود والتكديس؛
- يضمن حسن سير العمليات التجارية؛
- إدارة السفينة مع الدوائر الجمركية (السلوك الإداري)؛
- دفع الرسوم والشحن المستحق أثناء التوقف؛
- مساعدة القائد وطاقمه؛
- تهتم بشحن الحاويات وعمليات العبور.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتسويق البحري

سوف يتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين أساسيين حيث يتحدث الأول عن شكل الهيكل التنظيمي والثاني عن شرحه.

أولاً: شكل الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتسويق البحري¹

الشكل (III-1): الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للتسويق البحري



المصدر: وثائق مقدمة من طرف الشركة الوطنية للتسويق البحري

¹ بن علي محمد الأمين، مرجع سبق ذكره، ص 65.

ثانيا: شرح الهيكل التنظيمي²

1. **المدير:** هو مدير الوكالة، وهو المسؤول عن إدارة الموازنة، وقبل كل شيء مسألة وضع الموازنة السنوية وفقا لتوجهات الإدارة العامة وأيضا تحديد المواقف الدورية (شهريا وربع سنويا وسنوي) ومباشرة جميع هياكل الوكالة.
2. **قسم الشحن:** يقوم قسم الشحن بالعديد من المهام ومن بينها نقل رسالة الوصول إلى المالك، تنسيق أعمال الهياكل التشغيلية، الإشراف على إعداد وإدارة حسابات التوقف، إنشاء تقرير التوقف بعد مغادرة السفينة، إرسال رسالة البدء لأصحاب السفن، يضمن تطبيق اللوائح التنظيمية في النقل البحري.
3. **الإدارة التجارية:** تقوم بالعديد من الأنشطة ومن بينها تنسيق وتنشيط الأنشطة التجارية، دراسة وتحليل الملفات وأيضا:
 - الإشراف على النواتج من حيث النقل والتجارة الدولية؛
 - التحكم في سندات الشحن وبطاقات الوصفات مع القوائم؛
 - الحفاظ على علاقات العملاء والجمارك وخدمات المناولة وغيرها؛
 - قسم الاستيراد التجاري؛
 - القسم التجاري للتصدير.
4. **قسم اللوجستيات:** يقوم ببعض المهام ومن بينها ضمان المراقبة الدائمة لتحركات الحاويات الكاملة والفاخرة، إعادة تشغيل العملاء لإعادة الحاويات في حوزتهم في الوقت المحدد، ضمان احترام الفواتير المحددة، ضمان إنشاء وتسليم التقرير الشهري لأنشطة الهيكل، إنشاء وإرسال الجرد المادي الشهري القيمة لأصحاب السفن، ضمان نقل أو تسوية الحاويات ليتم تحميلها على متن السفن، إبلاغ وكيل ميناء المقصد بنسخة إلى مالك السفينة عن الحاويات وعربات الموجودة، تشمل هذه الخدمة أيضا:
 - الخدمة اللوجستية؛
 - رئيس الحراسة؛
 - وكلاء التأشير.
5. **العبور:** من بين المهام التي يقوم بها هذا القسم دفع مبلغ إشعار الوصول، استرداد البضاعة المراد تسليمها والفاخرة، تقديم ملف إلى مفتش الجمارك؛ التحقق من صحة الإعلان على النظام الجمركي، القيام بالزيارة الجمركية مع مفتش ووكيل جمركي، دفع الرسوم والضرائب في الدائرة الجمركية، إيداع نسخة من الملف وطلب الوصول إلى مركز شرطة الميناء والبريد الجمركي، إعداد فاتورة رسوم العبور.

² شرح الهيكل مقدم من طرف الشركة الوطنية للتسويق البحري.

6. **قسم حسابات المحطة:** يشمل هذا القسم العديد من الخدمات ومن بينها حساب عمولات الوكالة حسب المقياس المعمول به، ضمان المراقبة والتحكم في ملف حساب التوقف، رصد واستعادة ممتلكات السفن، التأكد من متابعة التحويلات على استرداد المشورة الائتمانية على مستوى البنك، تحديد وضع الإعادة إلى الوطن.

7. **قسم المحاسبة والمالية:** يشرف قسم المحاسبة والمالية على العديد من الخدمات أهمها الإشراف على الخدمات المحاسبية والنقد، مسك الدفاتر اليومية، الفحوصات المنهجية للمحاسبة مع المحاسب، التحقق من الإدخال المحاسبي ومراقبته باستمارات التخصيص، ضمان الإعلان الضريبي والاجتماعي، التحقق من كشوف المرتبات، وتشمل هذه الخدمة أيضا المهام التالية:

- وضع الرسوم الشهرية وميزانية الدخل؛

- يضمن إدارة النقد والعلاقة مع البنك؛

- استلام جميع المستندات المحاسبية والتحقق من محتوياتها.

8. **المديرية الإدارية:** تشمل العديد من المهام ومن بينها التنظيم الإداري لموظفي الملفات والرصد الوظيفي، إدارة الرواتب، حساب وتنفيذ الإعلان المتبادل الشهري، رصد حالات الغياب والتأخير والتعافي، مراقبة ملفات التأمين، متابعة ملفات أصحاب المعاشات، وتشمل أيضا المهام التالية:

- رصد برامج التدريب؛

- إنشاء التقرير الإداري الشهري والمجلس التنفيذي.

9. **إدارة حركة الحاويات:** تكون حركة ومراقبة الحاويات في الشركة الوطنية للتسويق البحري على النحو التالي:

1.9. **حاويات عند الشركة الوطنية للتسويق البحري:** عندما يتم الإعلان عن البيان الجمركي الجزائري للجمارك، تشرع الشركة في الاستيلاء على الكمبيوتر وعلى البرامج المصممة خصيصا لتتبع الحاويات، وبهذه الطريقة يكون لدى قسم اللوجستيات قائمة بالحاويات المسجلة في القسم المسمى "الحاوية في الميناء"

2.9. **الحاوية عند العميل:** يقدم العميل (المتلقي) للحاويات التي ترغب في حيازة البضاعة بنفسه إلى الشركة الوطنية للتسويق البحري لتحصيل البضائع المراد تسليمها، ويتم تقديم ذلك له بعد دفع التكاليف التي تتكبدها الشركة (الشحن + المدفوعات).

المدفوعات = رسوم المناولة + FLA (رسوم تدخل الوكالة + مبلغ إشعار الوصول (1500DA) + الرقم (وفقا لتعريف الميناء) + تكاليف الشوكة + الطابع (500DA) + ضريبة القيمة المضافة (19%).

ملحوظة: تكلفة الشوكة ثابتة عند 35 4500 دج لكل تحويل Tc، يتم حساب تكاليف الشوكة من قبل رئيس قسم اللوجستيات ويتم إصدار فاتورة للعملاء.

في حالة حصول العميل على اتفاقية، يُعفى من إيداع شيك إيداع محتفظ به بموجب اتفاقية، يتمتع العميل بمزايا معينة

وهي:

1. خصم 21 أو 30 أو 45 يوماً بدلاً من 15 يوماً؛

2. فترة سداد شهر من يوم نزول بضاعته؛

في حالة العميل غير التقليدي: يكون الخصم 15 يوماً من التاريخ.

المبحث الثاني: لوجستية النقل على مستوى الميناء

خلال المفاهيم الحديثة للموانئ تم إدماج ومزج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء، سواء كانت التقليدية أو الصناعية أو البيئة أو الإدارية أو التجارية، كما أصبح من المهام الرئيسية للميناء على غرار العمل كمركز للتوزيع والشحن والتفريغ وتوفير فرص العمل وتقديم قيمة مضافة ومنفعة للعملاء من خلال الخدمات التي تقدمها.

المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية

تتمثل إجراءات استقبال السفينة والتسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي:

أولاً: استقبال السفينة

يقوم بتجهيز السفينة أو ممثله أي الريان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة والبضاعة للوسيط البحري في 72 ساعة على الأكثر أي خلال 3 أيام قبل وصول السفينة إلى الميناء، عن طريق الفاكس أو الراديو لضمان احسن استقبال.

ثانياً: شروط رسو السفينة

تتلخص شروط رسو السفينة فيما يلي:

1. يجب على كل سفينة أن تكون مجهزة بجهاز تأمين السفينة يعرف بجهاز الحماية، وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لإحداث ضرر بمرافق الميناء.

2. يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة نذكر منها:

- بطاقة التعريف السفينة، تحتوي على اسم السفينة، رقم تسلسلها.... الخ؛
- الفاتورة التجارية.

للإشارة يجب تقديم الحمولة حتى وان كانت السفينة فارغة، ويوزع هذا البيان على ثلاث متعاملين هم:

- نسخة للشركة الوطنية للتسويق البحري؛

- نسخة لوكيل السفينة أو الحمولة؛

- النسخة لإدارة الجمارك.

المطلب الثاني: عمليتي الشحن والتفريغ عند وصول السفينة

ارتبط التقدم الفني في مجال مناولة البضائع بتزايد الاهتمام برفع كفاءة خدمات النقل البحري، حيث ظهرت الحاجة الملحة لإيجاد تسهيلات متطورة لمناولة البضائع ومتطلبات تخزينها نتيجة لتزايد حجم شحنات البضائع من مختلف المنتجات

المصدرة والمستوردة ويمثل نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور التقدم التكنولوجي في هذا المجال حيث يترتب عليه خفض الوقت اللازم لبقاء السفينة في الميناء لإتمام عملية الشحن والتفريغ.

أولاً: الشحن والتفريغ

1. **التفريغ:** إن البضاعة المستوردة عند وصولها إلى ميناء يكون هناك أشخاص ينتظرون وصولها ومثال عن ذلك بميناء مستغانم نجد الشركة الوطنية للتسويق البحري، إذ يعتبرون بمثابة أمين الحمولة ووكيل عن المرسل إليه فيقومون بإجراءات التفريغ ودفع اجرة النقل ثم تسليمها للمرسل إليه بحيث يقوم الوكيل بتفقد البضاعة من حيث الشكل عدد الطرود الوزن الكمية، وهذا ليرى إذا كانت مطابقة للبيانات الواردة في سند الشحن، كما أنه يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها، وحراستها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه (الموكل).

توزع الوسائل المستعملة في التفريغ وذلك حسب نوعية وطبيعة السلع، وقبل البدء في عملية التفريغ يقوم رئيس المخزن بمراقبة البضائع المستوردة، ويتعرف على مدى مطابقتها للعقد ومواصفات التصريح بالبضائع أي يقوم بمقارنة البضائع مع البيانات الموجودة على بيان الحمولة، يتم بعد ذلك التفريغ تحت رقابة جمركية مع مراعاة نوعية وحجم البضائع المنزلة.

2. **الشحن:** أما فيما يخص عملية الشحن فإنها تتم بواسطة الصنادل بوضع البضائع عليها ثم تحمل إلى جانب السفينة وتقوم روافع السفينة أو روافع الرصيف أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضائع كاستعمال الأنايب في حالة شحن البضائع السائلة أو المصاعد في حالة شحن القيم، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة في حالة شحن الحبوب.

أصبحت هناك سفن مجهزة للنقل بالحاويات لأنواع كثيرة من البضائع بهدف تخفيض نفقات النقل، بما في ذلك التغليف، الشحن وتقليص مدة الرحلة باختصار الوقت المخصص لعمليات الشحن والتفريغ وقد يتطلب ذلك بتجهيز أرصفة مخصصة ومجهزة بألات لشحن الحاويات على ظهر السفينة.

أما فيما يخص الإجراءات المتبعة في عملية الشحن، فيقوم الشاحن بتقديم وثيقة تسمى بيان الشحن يذكر فيها نوع البضاعة التي ستشحن كميتها، وبعد أن يطلع الناقل أو وكيله ويتأكد من تطابق البيانات مع البضاعة يسلم له إذنا بالشحن، والذي يسمح له بوضع البضاعة على ظهر السفينة.

ثانيا: وسائل الشحن والتفريغ في مؤسسة ميناء مستغانم

من بين الوسائل المستعملة في عملية الشحن والتفريغ داخل الميناء نجد:

الجدول (III - 1) وسائل الشحن والتفريغ

نوع آلة الشحن والتفريغ	عددتها	سعتها بطن
رافعة	1	250
آلة الرافعة	2	50
رافعة الحاويات	4	45
رافعة كهربائية	2	63
آلة شحن والحفر الخلفي	1	-
آلة الشحن	1	-
آلة شوكية	56	15/32
جرار	1	35
مضخة الحبوب	1	140
ملحقات آلة الشحن والتفريغ	43	-

المصدر: الشركة الوطنية للتسويق البحري

ثالثا: المشاكل والتحديات والمشاريع المستقبلية

1. لم يتم العثور على الحاوية

يمكن تفادي هذا المشكل بتنظيم الحاويات حسب النوع والحجم.

- وجود وكيل لوجستي في وقت النزول والصعود؛
- وجود الوكيل اللوجستي أثناء نقل الحاويات من ميناء التفريغ إلى المنتزه؛
- حوسبة إدارة أسطول الحاويات عن طريق تسهيل البحث عن الحاويات الفارغة.

2. تشيع أسطول

في حالة تشيع الأسطول من الضروري إجراء انتقالات منتظمة لمالك الحاوية لبرمجة توقفات محددة لنقل الحاويات.

سمح للطلاب التدريب في الشركة الوطنية للتسويق البحري لمتابعة تحركات الحاويات من جميع جوانبها، تشمل أساسا إعادة الحاويات في حوزة الشركة في الوقت المحدد، ضمان احترام الفواتير المحددة.

النتائج المشجعة التي سجلها الشركة حسب عدد الحاويات المجهزة من سنة إلى أخرى تظهر الإرادة للوصول إلى معدل دوران متزايد مهم... ويأخذ مكان بين المنافسين الآخرين، العولمة المتنامية للاقتصاد قد تم دعمها إلى حد كبير عن طريق النقل، سواء من حيث التنظيم والتطور التكنولوجي وكذلك من أسعار النقل، والنقل البحري يعززها عولمة التجارة، إن تطور ممارسات التشغيل التجاري يتميز عمليا من قبل مجال النقل البحري الذي هو أداة متميزة للتجارة الدولية والتي مرت بعدة ثورات للتكيف بمرور الوقت مع تطور التجارة في منطقة الميناء.

أدى إدخال الحاويات في صناعة الشحن إلى الكثير من التغيير في تنظيم الأنشطة والحاويات تظهر اليوم كظاهرة كبرى غابت عن الحركة البحرية الاقتصاد العام والذي سيستمر في القيام بذلك من خلال قدرته وأمنه الكبير في التحميل والتفريغ.

المبحث الثالث: التعامل مع الإحصائيات المقدمة من طرف الشركة الوطنية للتسويق البحري

عرف علم الإحصاء بأنه العلم الذي يهتم أو يبحث في جميع البيانات وتنظيمها وعرضها وتحليلها واستقراء النتائج واتخاذ القرارات بناء عليها، وتعتبر الدوائر النسبية من أهم وأفضل الأشكال الهندسية التي تسمح بفهم علم الإحصاء.

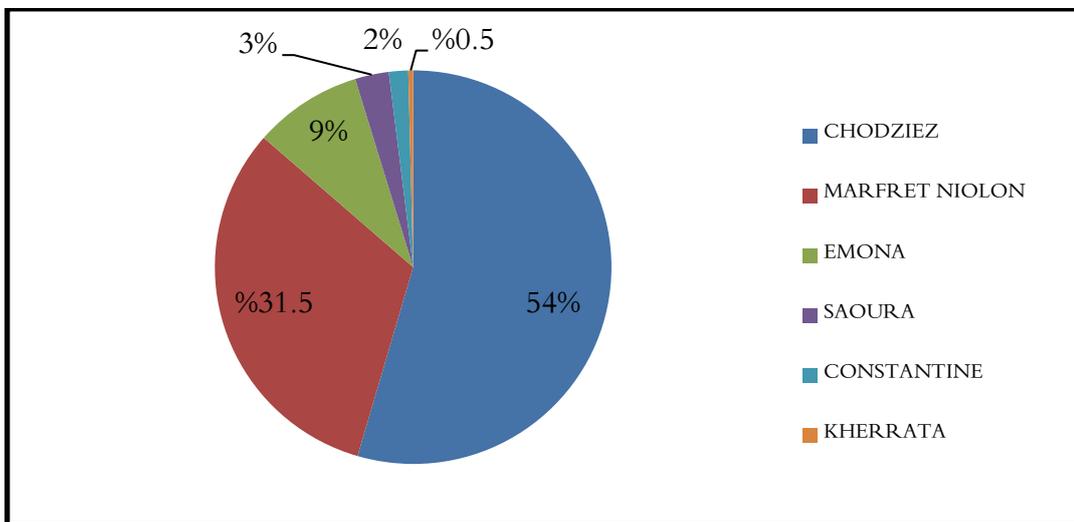
المطلب الأول: الدوائر النسبية لسنة 2018

سيتم في هذا المطلب تقديم الدوائر النسبية والتي تمثل العديد من الإحصائيات مثل إسم السفن عدد الحاويات وغيرها من الإحصائيات الخاصة بسنة 2018.

أولاً: إسم السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018

يمثل الشكل (III-2) دائرة نسبية يشرح من خلالها إسم السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018، فعدد السفن المذكورة فالشكل هي ستة والعدد الإجمالي للحاويات هو 509 حاوية، حيث تحتل سفينة CHODZIEZ المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في إحضارها للحاويات بنسبة 54% بعدد حاويات قدر بـ 277 حاوية، ثم تليها سفينة MARFRET NIOLON المرتبة الثانية بنسبة 31.5% بعدد حاويات قدر بـ 162 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لسفينة EMONA بنسبة تقدر بـ 9% بعدد حاويات قدر بـ 45 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة سفينة SAOURA بنسبة إستحواذها للحاويات 3% بعدد حاويات قدر بـ 14 حاوية، ثم تأتي سفينة CONSTANTINE بنسبة تقدر بـ 2% بعدد حاويات قدر بـ 8 حاوية، أما في المرتبة الأخيرة تأتي سفينة KHERRATA بنسبة تقدر بـ 0.5% بعدد حاوي قدر بحاويتين فقط.

الشكل (III-2): إسم السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018

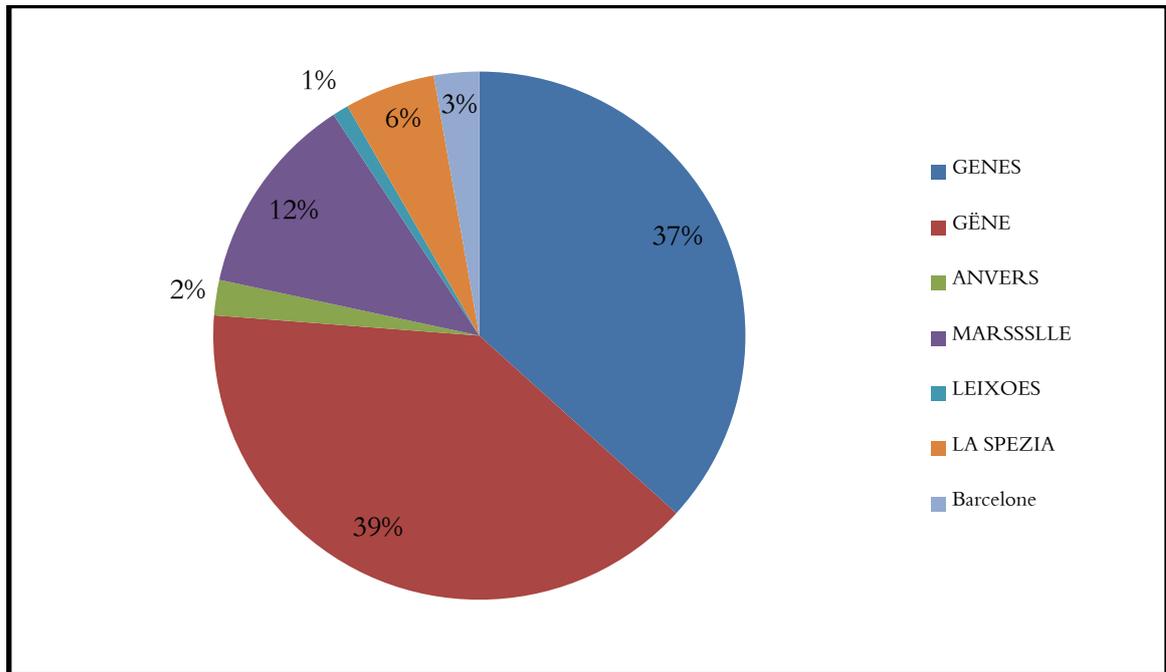


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

ثانيا: مصدر السفن ونسبة الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2018

يمثل الشكل (III-3) دائرة نسبية يشرح من خلالها مصدر السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018، فعدد المدن المذكورة بالشكل هي سبعة والعدد الإجمالي للحاويات هو 509 حاوية، حيث تحتل مدينة GENE المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في مصدر للسفن بنسبة 39% بعدد حاويات قدر بـ 201 حاوية، ثم تليها مدينة GENES المرتبة الثانية بنسبة 37% بعدد حاويات قدر بـ 187 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لمدينة MARSSSLE بنسبة تقدر بـ 12% بعدد حاويات قدر بـ 63 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة مدينة LA SPEZIA بنسبة استحوذها للحاويات بـ 6% بعدد حاويات قدر بـ 28 حاوية، ثم تأتي مدينة BARCELONE بنسبة تقدر بـ 3% بعدد حاويات قدر بـ 14 حاوية، أما في المرتبة السادسة تأتي مدينة ANVERS بنسبة تقدر بـ 2% بعدد حاويات قدر بـ 11 حاوية، أما في المرتبة الأخيرة تأتي مدينة LEIXOES بنسبة تقدر بـ 1% بعدد حاويات قدر بـ 5 حاوية.

الشكل (III-3): مصدر السفن ونسبة الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2018

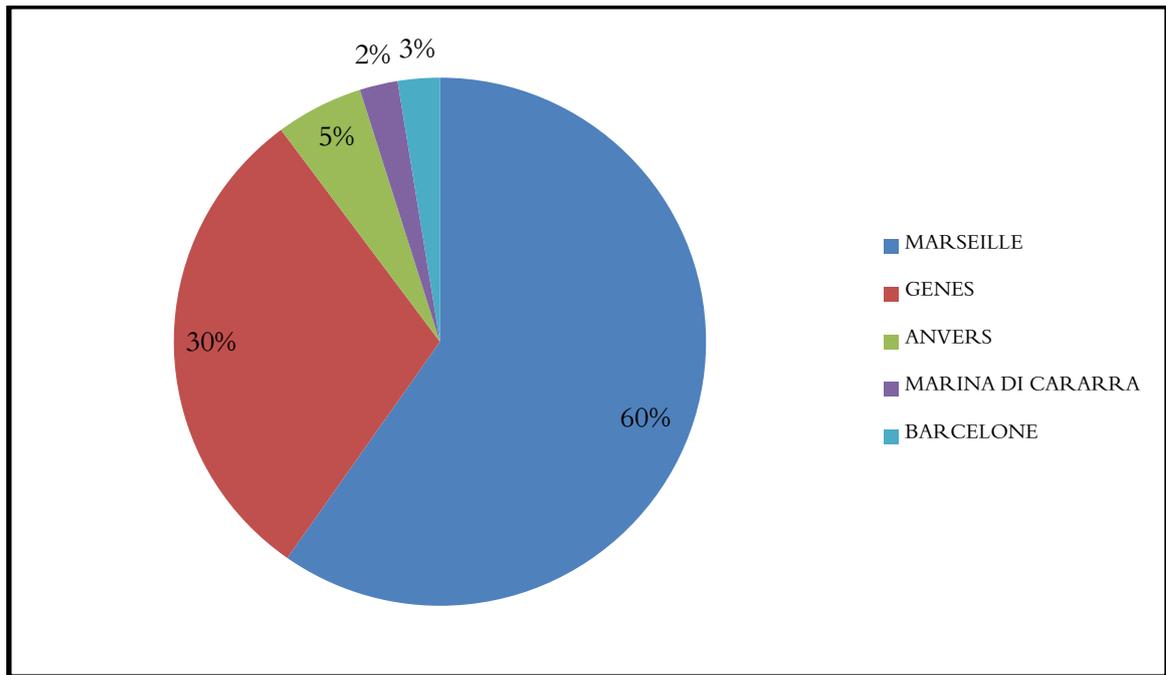


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

ثالثا: وجهة السفينة ونسبة الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2018

يمثل الشكل (III-4) دائرة نسبية يشرح من خلالها وجهة السفينة ونسبة الحاويات التي أرجعت إليها في سنة 2018، فعدد المدن المذكورة بالشكل هي خمسة والعدد الإجمالي للحاويات هو 509 حاوية، حيث تحتل مدينة MARSSELLE المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في وجهة السفن بنسبة 60% بعدد حاويات قدر بـ 258 حاوية، ثم تليها مدينة GENES المرتبة الثانية بنسبة 30% بعدد حاويات قدر بـ 130 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لمدينة ANVERS بنسبة تقدر بـ 5% بعدد حاويات قدر بـ 23 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة مدينة BARCELONE بنسبة إستحواذها للحاويات 3% بعدد حاويات قدر بـ 11 حاوية، ثم تأتي مدينة MARINA DI CARARRA بنسبة تقدر بـ 2% بعدد حاويات قدر بـ 10 حاوية.

الشكل (III-4): وجهة السفينة ونسبة الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2018

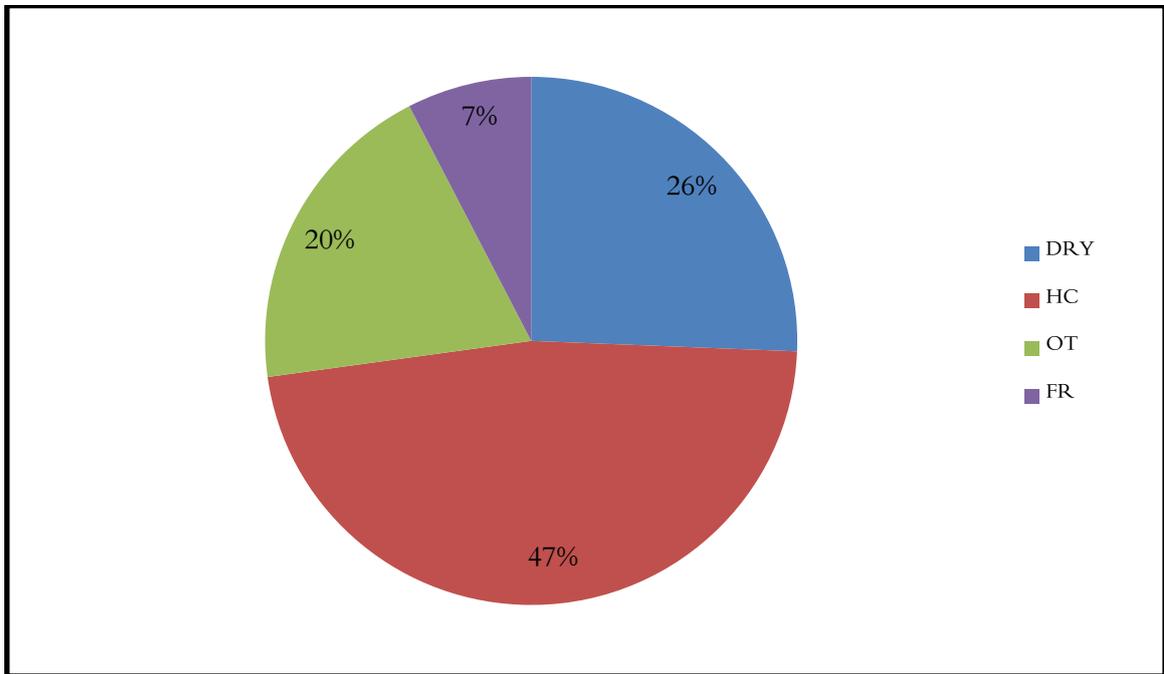


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

رابعاً: أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2018

يمثل الشكل التالي دائرة نسبية يشرح من خلالها أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2018، فعدد أنواع الحاويات المذكورة في الشكل هي أربعة وعدد الحاويات هي 509 حاوية، نلاحظ من خلال الشكل أن نوع الحاوية HC هو الأكثر استخداماً بنسبة 47% وعدد حاويات هذا النوع 243 حاوية، ويأتي في المركز الثاني نوع DRY بنسبة استخدام 26% وعدد حاويات هذا النوع 132 حاوية، أما في المرتبة الأخيرة نجد نوع الحاوية FR بنسبة استخدام 7% وعدد حاويات هذا النوع 39 حاوية.

الشكل (III-5): أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2018

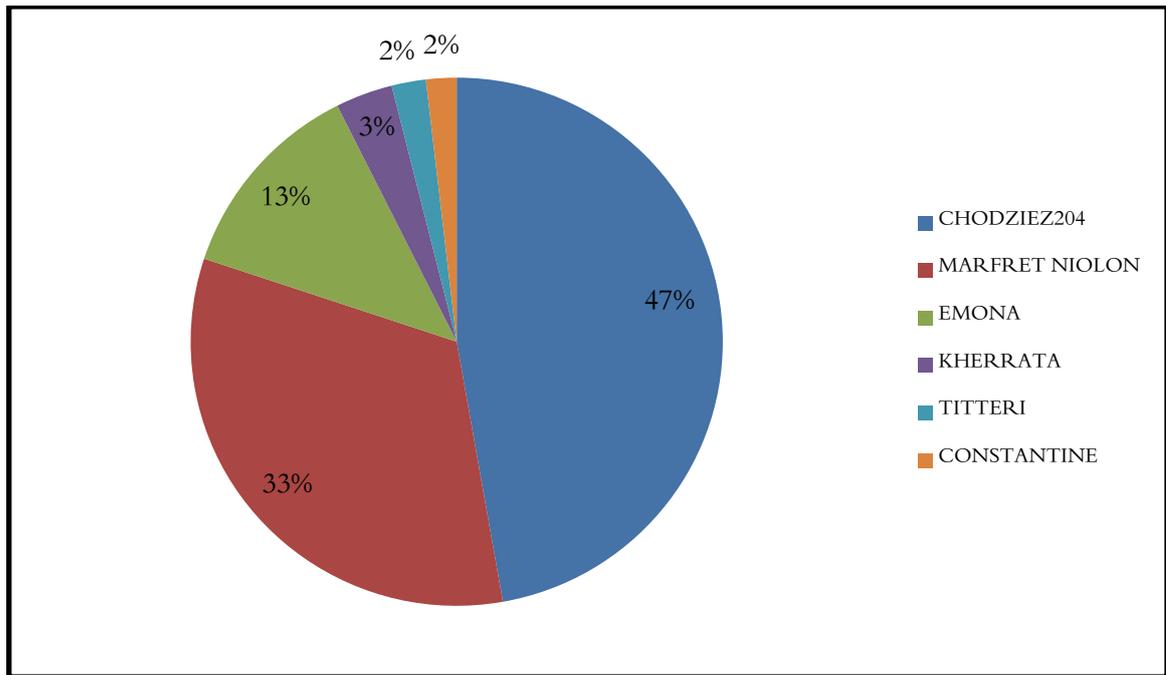


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

خامسا: السفن أكثر إستردادا للحاويات في سنة 2018

يمثل الشكل (III-6) دائرة نسبية يشرح من خلالها السفن أكثر إستردادا للحاويات في سنة 2018، فعدد السفن المذكورة فالشكل هي ستة والعدد الإجمالي للحاويات هو 509 حاوية، تحتل سفينة CHODZIEZ المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في إحضارها للسفن بنسبة 47% بعدد حاويات قدر بـ 204 حاوية، ثم تليها سفينة MARFRET NIOLON المرتبة الثانية بنسبة 33% بعدد حاويات قدر بـ 142 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لسفينة EMONA بنسبة تقدر بـ 13% بعدد حاويات قدر بـ 54 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة سفينة KHERRTA بنسبة إستحواذها للحاويات 3% بعدد حاويات قدر بـ 15 حاوية، ثم تأتي سفينة CONSTANTINE بنسبة تقدر بـ 2% بعدد حاويات قدر بـ 9 حاوية، أما في المرتبة الأخيرة تأتي سفينة TITTERI بنسبة تقدر بـ 2% بعدد حاويات قدر بـ 8 حاوية.

الشكل(III-6): السفن أكثر إستردادا للحاويات في سنة 2018



المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

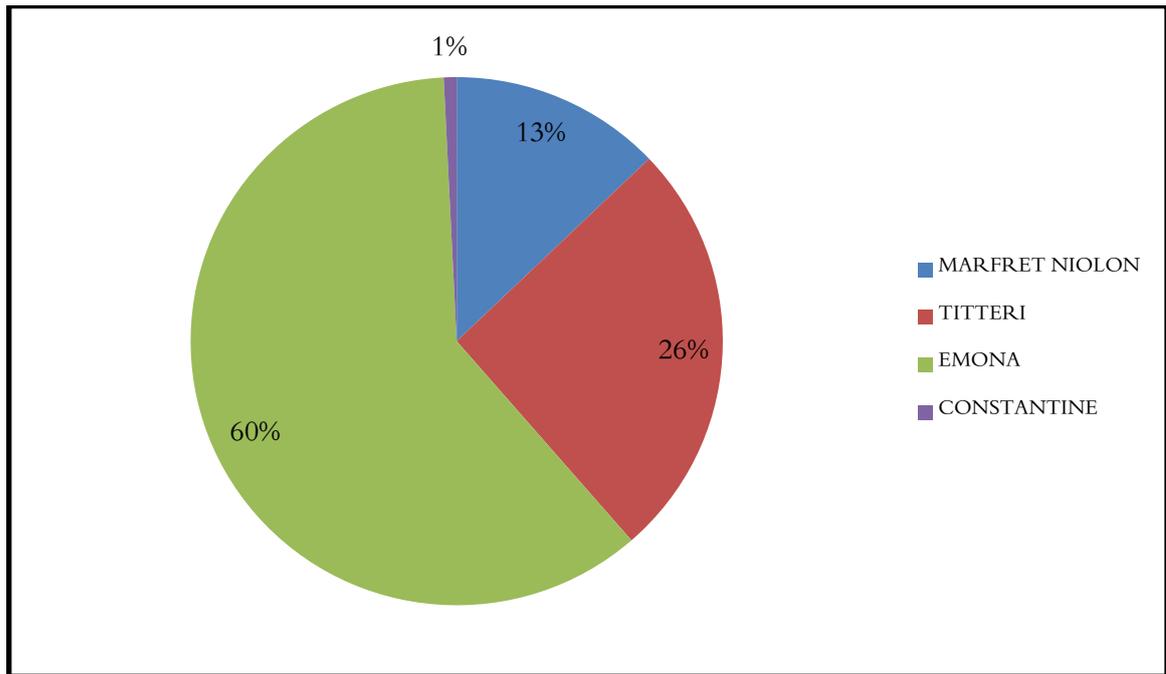
المطلب الثاني: الدوائر النسبية لسنة 2019

سيتم في هذا المطلب تقديم الدوائر النسبية والتي تمثل العديد من الإحصائيات مثل إسم السفن عدد الحاويات وغيرها من الإحصائيات الخاصة بسنة 2019.

أولاً: إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019

يمثل الشكل (III-7) دائرة نسبية يشرح من خلالها إسم السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019، فعدد السفن المذكورة فالشكل هي أربعة والعدد الإجمالي للحاويات هو 513 حاوية، حيث تحتل سفينة EMONA المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في إحضارها للحاويات بنسبة 60% بعدد حاويات قدر بـ 311 حاوية، ثم تليها سفينة TITTERI المرتبة الثانية بنسبة 26% بعدد حاويات قدر بـ 132 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لسفينة MARFRET NIOLON بنسبة تقدر بـ 13% بعدد حاويات قدر بـ 45 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة سفينة SAOURA بنسبة إستحواذها للحاويات 3% بعدد حاويات قدر بـ 66 حاوية، ثم تأتي سفينة CONSTANTINE بنسبة تقدر بـ 1% بعدد حاويات قدر بـ 4 حاوية.

الشكل(III-7): إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019

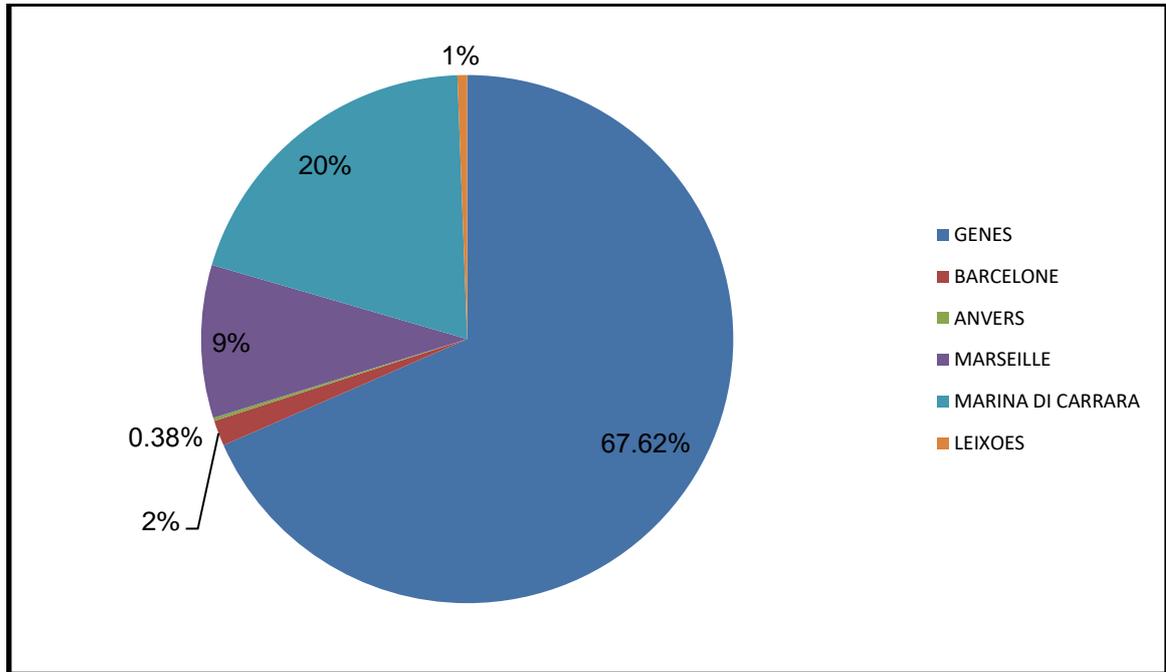


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

ثانيا: مصدر السفينة وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2019

يمثل الشكل (III-8) دائرة نسبية يشرح من خلالها مصدر السفينة ونسبة الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019، فعدد المدن المذكورة بالشكل هي ستة والعدد الإجمالي للحاويات هو 513 حاوية، تحتل مدينة GENES المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة حيث قدرت بـ 62% بعدد حاويات قدر بـ 315 حاوية، ثم تليها مدينة MARINA DI CARRARA المرتبة الثانية بنسبة 20% بعدد حاويات قدر بـ 102 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لمدينة MARSSELLE بنسبة تقدر بـ 9% بعدد حاويات قدر بـ 48 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة مدينة BARCELONE بنسبة إستحواذها للحاويات قدر بـ 2% بعدد حاويات قدر بـ 8 حاوية، ثم تأتي مدينة LEIXOES بنسبة تقدر بـ 1% بعدد حاويات قدر بـ 3 حاوية، أما في المرتبة السادسة تأتي مدينة ANVERS بنسبة تقدر بـ 0.38% بعدد حاويات قدر بحاوية واحدة.

الشكل (III-8): مصدر السفينة وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2019

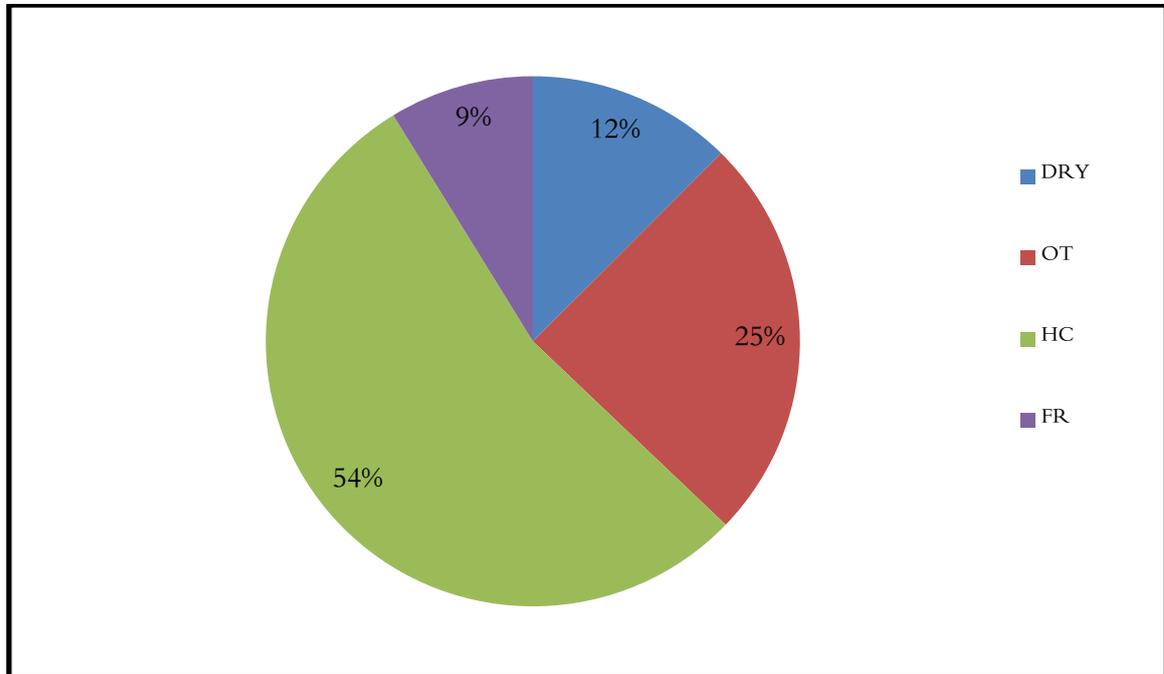


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

ثالثاً: نوع الحاويات المستعملة في سنة 2019

يمثل الشكل (III-9) دائرة نسبية يشرح من خلالها أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2019، فعدد أنواع الحاويات المذكورة في الشكل هي أربعة وعدد الحاويات هي 513 حاوية، نلاحظ من خلال الشكل أن نوع الحاوية HC هو الأكثر إستخداماً بنسبة 54% وعدد حاويات هذا النوع 278 حاوية، ويأتي في المركز الثاني نوع OT بنسبة إستخدام 25% وعدد حاويات هذا النوع 132 حاوية، أمل في المرتبة الثالثة نوع DRY بنسبة إستخدام 12% وعدد حاويات هذا النوع 64 حاوية، أما في المرتبة الأخيرة نجد نوع الحاوية FR بنسبة إستخدام 9% وعدد حاويات هذا النوع 45 حاوية.

الشكل (III-9): نوع الحاويات المستعملة في سنة 2019

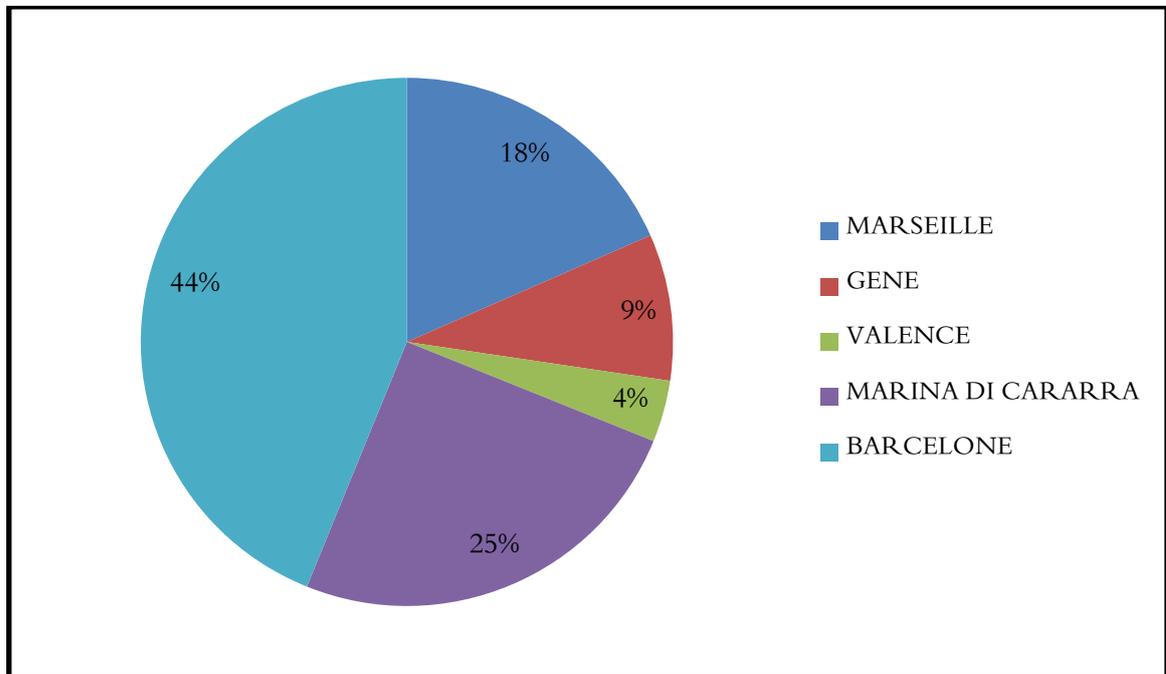


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

رابعاً: وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أُرجمت إلى هذه المدن في سنة 2019

يمثل الشكل (III-10) دائرة نسبية يشرح من خلالها وجهة السفينة ونسبة الحاويات التي أُرجمت إليها في سنة 2019، فعدد المدن المذكورة فالشكل هي خمسة والعدد الإجمالي للحاويات هو 513 حاوية، حيث تحتل مدينة BARCELONE المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في وجهة السفن بنسبة 44% بعدد حاويات قدر بـ 186 حاوية، ثم تليها مدينة MARINA DI CARARRA المرتبة الثانية بنسبة 25% بعدد حاويات قدر بـ 106 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لمدينة MARSSELLE بنسبة تقدر بـ 18% بعدد حاويات قدر بـ 78 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة مدينة GENE بنسبة إستحواذها للحاويات 9% بعدد حاويات قدر بـ 38 حاوية، ثم تأتي مدينة VALANCE بنسبة تقدر بـ 4% بعدد حاويات قدر بـ 16 حاوية.

الشكل (III-10): وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أُرجمت إلى هذه المدن في سنة 2019

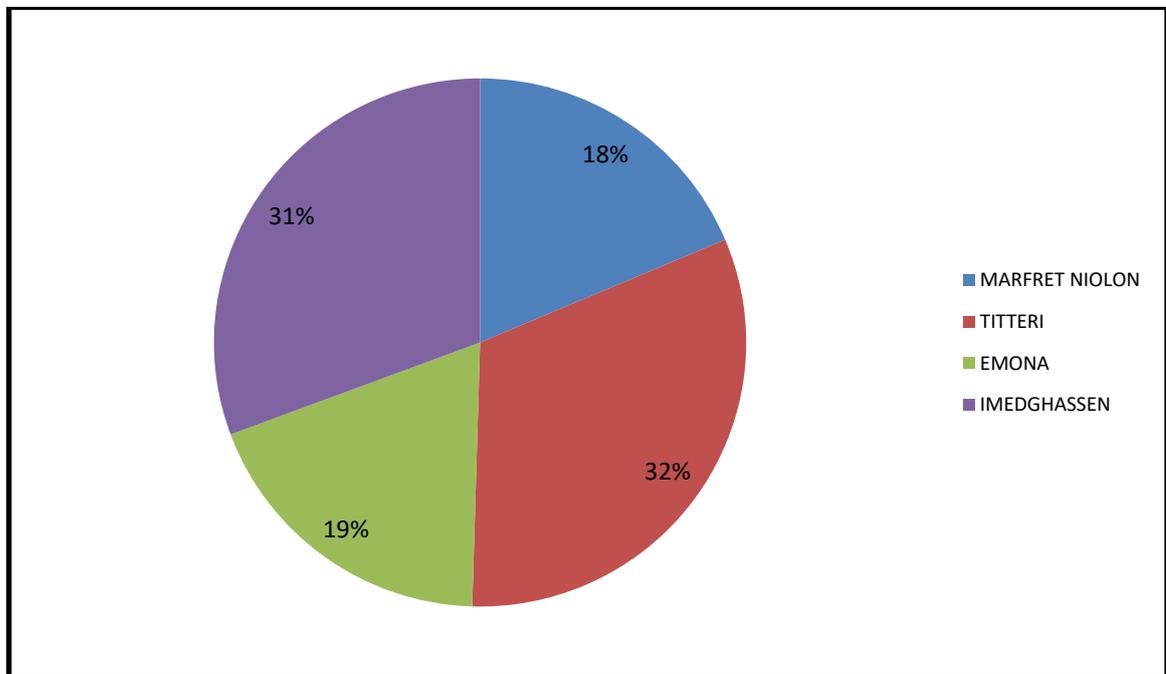


المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

خامسا: السفن أكثر إستردادا للحاويات في سنة 2019

يمثل الشكل التالي (III-11) دائرة نسبية يشرح من خلالها السفن أكثر السفن إستردادا للحاويات في سنة 2019، فعدد السفن المذكورة فالشكل هي أربعة والعدد الإجمالي للحاويات هو 513 حاوية، تحتل سفينة TITTERI المرتبة الأولى وهي أكبر نسبة في إحضارها للسفن بنسبة 32% بعدد حاويات قدر بـ 135 حاوية، ثم تليها سفينة IMEDGHASSEN المرتبة الثانية بنسبة 31% بعدد حاويات قدر بـ 130 حاوية، أما المرتبة الثالثة فكانت لسفينة EMONA بنسبة تقدر بـ 19% بعدد حاويات قدر بـ 80 حاوية، وتأتي في المرتبة الرابعة سفينة MARFRET NIOLON بنسبة إستحواذها للحاويات 18% بعدد حاويات قدر بـ 79 حاوية.

الشكل (III-11): يمثل الشكل السفن أكثر إستردادا للحاويات في سنة 2019



المصدر: من إعداد الطالب كان نور الدين

خاتمة الفصل الثالث

النقل البحري بالحاويات ذو طبيعة خاصة تختلف عن النقل البحري بوجه عام، فالنقل البحري بالحاويات هو نقل لبضائع تم تجميعها داخل ذلك الغلاف الغير عادي لتسهيل عملية النقل وللحفاظ على سلامة البضائع طيلة مدة الرحلة البحرية. وبعدها تم التوصل إلى نهاية التحليل والذي يتعلق بلوجستيك الحاويات مثل تتبع إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها، مصدر السفينة، نوع الحاويات أكثر إستعمالا، وجهة السفينة، السفن أكثر إستردادا للحاويات، يمكن إستنتاج أن هذا الموضوع هو موضوع ساخن لدرجة أنه عدد الأعمال الحديثة اليوم من هذا النهج هي قليلة ويجب البحث أكثر في هذا الموضوع.

استفادت الشركة الوطنية للتسويق البحري من حجم التداول الكبير، من خلال هذه الإنجازات التي حققتها عن طريق خدماتها في تحرك حاوياتها الأرضية، شحنة السفن الخطية والمتداخلة، استكمال إجراءات العبور، تمثيل ملاك السفن الوطنيين والأجانب، استقدام البضائع من جميع الجهات، نصائح النقل متعدد الوسائط، إدارة السفينة مع الدوائر الجمركية، ولوجستيك الحاويات، فإنعكست الحركة في الإدارة الجيدة لهذه الحاويات.

الخاتمة العامة

الخاتمة العامة

يتضح مما سبق أن نظام التحويلة قد أسفر إجمالاً عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن فقد أتجهت الشركات الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة وقد تطورت تبعاً إلى ذلك ثلاث عناصر رئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات وهي السفينة الحاوية والميناء المتخصص حيث تطورت نوعيات الحاويات وسفينة الحاويات وبالطبع كان من الضروري على الموانئ المختلفة تطوير نفسها ما يتواءم مع صناعة النقل بالحاويات التي أحدثت آثاراً واضحة على نظام الميناء التقليدي مما أدى في النهاية إلى محطة الحاويات المتخصصة ليتحول إلى الصورة الحديثة إلى للموانئ البحرية ووفي الأخير نستنتج أن تحويلة البضائع ونقلها في الحاويات قد أثمرت إيجاباً على صناعة النقل البحري الذي أصبح أكثر أماناً وسرعة ودقة وإيجاباً إضافة إلى التطور التكنولوجي في هذا المجال مواكبة لتطورات النقل بالحاويات مما يعتبر من الأنظمة التي تؤثر على الاقتصاد الوطني وباعتبار الجزائر من الدول التي تحاول تطوير هذا المجال من خلال تنظيمها قانونياً ومن خلال إبرام اتفاقات شراكة مع الدول الأجنبية وبناء موانئ جافة لاستيعاب الحاويات وتطوير بنائها التحتية بما يتماشى والنقل بالحاويات إلا أن كل هذه الجهود ما زالت تعتبر مؤخره في مجال تحويلة البضائع وتداول الحاويات والنقل بالحاويات بصفة عامة.

أولاً: نتائج البحث

من خلال ماتم تناوله في الجانبين النظري والتطبيقي يمكن تقديم مجموعة من النتائج كما يلي:

1. الجانب النظري

- يمكن للنقل إضافة قيمة للبضاعة من خلال تحقيق المنفعة المكانية والزمانية؛
- تشكل تكلفة النقل نسبة كبيرة من تكاليف الإمداد؛
- أرضية الإمداد هي الوجه الأكثر تقدماً لمكاملة الخدمات اللوجستية وتحسين الأداء.

2. الجانب التطبيقي

- ضعف البنية التحتية المتمثلة في الأرصفة ذات أعماق صغيرة، وأحواض صغيرة وضيقة، وساحات للحاويات لا تتماشى مع المعايير الدولية، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة.
- يعاني الميناء من ضعف البنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناولة البضائع والحاويات؛
- تدنى كفاءة الأسطول البحري التجاري لكبر عمره وصغر حجم سفنه؛
- وجود العديد من أصناف الحاويات باختلاف حجمها ونوعها ومقاساتها؛
- تكديس البضائع والسفن نظر للقصور في الطاقة الاستيعابية في الأرصفة وساحات الحاويات والمخازن وقدمها؛

- تتم عملية تفتيش الحاويات بصورة تقليدية وذلك بفتح كل حاوية ومعاينة محتواها في حين هناك موانئ تستعمل الأشعة السينية عند عمليات التفتيش والكشف بدون فتح الحاويات مما تسمح هذه التقنية بالسرعة في الأداء.

ثانيا: التحقق من الفرضيات

- انطلقا من النتائج المتحصل عليها من خلال دراسة واقع لوجستيك الحاويات في الجزائر تم تأكيد صحة الفرضيات التالية:
- اللوجستيات قد أصبحت مفهوما شاملا يضم عملية الإمداد والإنتاج والتوزيع والربط بينهما جميعا في منظومة متكاملة ومتشابكة، سلسلة الإمداد التي تنقل المواد داخل عملية الإنتاج المنتشرة جغرافيا. وبالنظر إلى مجلس إدارة اللوجستيات يرى أن مكونات النظام اللوجستي هي: "خدمة العملاء، التنبؤ بالطلب الاتصالات الخاصة بالتوزيع، مراقبة المخزون، مناولة المواد، تشغيل أوامر الطلب، الأجزاء وخدمات الدعم المشتريات، التغليف، مناولة السلع المسترجعة التخلص من الخردة، المرور النقل، المخازن، التخزين"، الفرضية صحيحة؛
 - يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية (مكانية وزمنية)، من بين الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية، الموانئ البحرية، شركات الشحن والتفريغ، ترسانة بناء وإصلاح السفن)، الفرضية صحيحة؛
 - الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر، للحاوية عدة إتفاقيات دولية ومراسيم محلية تحميها عند الإستخدام ونذكر منها اتفاقية جنيف في سنة 1972، المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21 جانفي 1978، الفرضية صحيحة.

ثالثا: التوصيات

- اجراء تعديلات واصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ تواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري خاصة منها التجهيزات، والأليات الثقيلة وكذا المساحات التي تسمح بتداول الحاويات؛
- توفير اليد العاملة المؤهلة وذلك عن طريق التكوين الجيد د للموارد البشرية في مجال اللوجستيك والمناهج الإدارية الحديثة، ويكون التكوين على كل المستويات الإداري؛
- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال والاندماج في الحياة الرقمية المعاصرة؛
- مساندة التطورات العلمية في كل ما يخص اللوجستيك من مفاهيمه، تقنياته، أدواته؛
- تشجيع الاستثمار في الخدمات اللوجستية عن طريق جذب متعاملين لوجستيين دوليين، هذا يساعد على جذب الاستثمارات الأجنبية في مختلف المجالات؛

- الشراكة مع الجامعات وذلك لسد الفجوة بين الجامعة الجزائرية وواقع الشغل بالمؤسسات الاقتصادية وبقاء هذه الأخيرة على اتصال دائم مع كل ما هو جديد.
- التعمق في البحث في العديد من أصناف الحاويات باختلاف حجمها ونوعها ومقاساتها؛
- محاولة إيجاد معلومات تتعلق بما يسمى (بطاقة حديدية تعلق على الحاوية) CSC؛
- البحث عن معلومات تتعلق بترقيم الحاوية؛
- إيجاد معلومات تتعلق بالهيكل المعدني (الجانب الميكانيكي) للحاوية.

قائمة المراجع

أولاً: الجريدة الرسمية

- الجريدة الرسمية الجزائرية، قانون رقم 17/88، يتضمن توجيه النقل وتنظيمه، 1988، العدد 19.

ثانياً: الكتب العربية

- رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي ابراهيم سلطان وأسامة أحمد مسلم، دار المريخ الرياض، 2006.
- محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2009.
- نihal مصطفى وجمال ابراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية الإسكندرية، مصر 2004.
- عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 2000.
- ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2003.
- محمود خضر، إدارة الاعمال اللوجستية، دار البداية، الطبعة الأولى، عُمان، 2015.
- محمد عبدو حافظ، إدارة الإمداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتخزين، الطبعة الاولى، القاهرة، 2011.
- نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستيك المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين 80 (27)، 2005.
- محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007.
- محمد أحمد حسان وأحرون، إدارة التوزيع المادي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2009.
- مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل إستراتيجي - كمي، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2013.
- حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
- احمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات وسياسيات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010.
- سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002.
- أحمد سلمان المنشوخي، إقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 2003.
- بلال شاعر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001.
- محسن عبدو جابر، الأثر الإقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002.
- أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، الطبعة الأولى، 2008.

- Pierre Bonassies et Christian Scapel , Traité de droit maritime , L.G.D.J ,2006.
- Pierre Médian, Anne Gratacap, La logistique et supplychain Management, Dunod Paris, 2008.

رابعا: المذكرات التخرج

- آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، السنة الجامعية 2014.
- رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء وهران وميناء روتردام، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2018-2019.
- واعيل عبد الحكيم، دراسة أداء سلسلة التوريد في المؤسسة دراسة حالة شركة نقل الحبوب والبضائع المختلفة ARO Oued Rhiou، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص تجارة ولوجستيك أرومتوسطي، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2015-2016.
- حقيقي محفي، الإدارة المعاصرة لعمليات الإمداد (اللوجستيك) في المؤسسات الاقتصادية (دراسة حالة لشركة كوندور). مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2017-2018.
- عبد الكريم بوتة، دراسة جدوى مشروع ترامواي لمدينة بسكرة مابين العوائق المالية والعمرائية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، كلية العلوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة، تخصص تسيير المدن، جامعة محمد خيضر، بسكرة، السنة الجامعية 2019-2020.
- حواس فاتح، النقل والإمداد دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري SNTR وحدة باتة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير تخصص إقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة، السنة الجامعية 2010-2011.
- بن سبع إلياس "إستعمال نماذج البرمجة الخطية بالأهداف في نمذجة وحل مشاكل النقل دراسة حالة شركة نفضال تلمسان"، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2018-2019.
- بن تومي أمير جهاد الدين، بوديمة وائل، دراسة شبكة الإمداد والنقل دراسة حالة مؤسسة ميناء عنابة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة 08 ماي 1945، السنة الجامعية 2020-2021.
- رصاع حياة، أثر التطورات الحديثة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الإقتصاد، تخصص إقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، 2012-2013.
- بن علي محمد الأمين، دور النقل البحري في الرفع من الاداء اللوجستي دراسة حالة مؤسسة التسويق البحري ميناء مستغانم، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2019-2020.

- بوخريصة بنت العربي، واقع لوجستية النقل داخل الموانئ دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستير أكاديمي، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2014-2015.
- بلعيزي عابد، طاهري كلثوم، واقع النقل البحري في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستير، مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مستغانم، السنة الجامعية 2020-2021.

خامسا: المقالات

- عبد الكريم بوقادة وجوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، جامعة ورقلة - الجزائر، المجلد الثاني العدد الأول يناير 2019.
- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية "تحول صعب في تسييرها"، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر، العدد السابع، 2009.

سادسا: المواقع

- <https://www.nashco.com.dz>

- <https://tjjaratuna.com>

قائمة الملاحق

أولاً: الحاويات المستخدمة في المذكرة

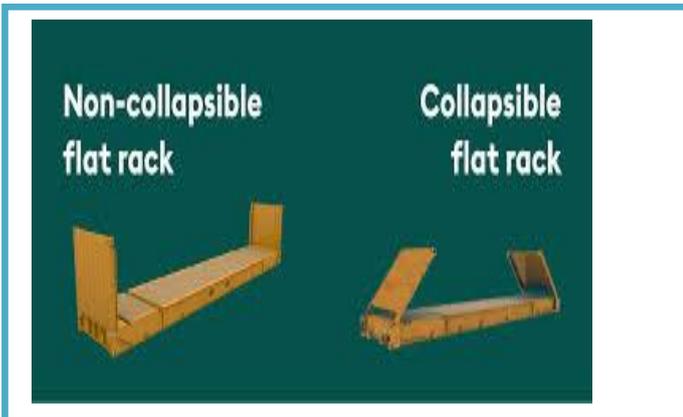
1. حاويات متعددة الإستخدامات العامة والحاويات الجافة: **Dry Container**



2. حاويات السقف المفتوح: (OPEN TOP CONTAINERS)



3. حاويات مسطحة: (Flat rack container)



4. حاويات مسطحة قابلة للطي: (collapsible flat rack container)



5. الحاويات المبردة: (Refrigerated containers)



6. حاويات نقل السوائل (الخزانات) (Cylindrical Tank Container)



7. الحاويات المعزولة أو الحرارية: (Insulated or thermal containers)



8. حاويات مسخنة: (Thermal Container)



ثانياً: الجداول الإحصائية

1. الجدول رقم (III-3): إسم السفن وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018

إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2018		
CHODZIEZ	KHERRATA	SAOURA
277	2	14

الملاحق

CONSTANTINE	EMONA	MARFRET NIOLON
8	45	162

2. الجدول رقم(III-4): المصدر السفن وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2018

المصدر السفن وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2018			
GENES	GÈNE	LEIXOES	Barcelone
187	201	5	14
ANVERS	MARSSSLE	LA SPEZIA	
11	63	28	

3. الجدول (III-5): وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2018

وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2018	
الوجهة	عدد الحاويات
MARSEILLE	258
GENES	130
ANVERS	23
MARINA DI CARARRA	10
BARCELONE	11

4. الجدول (III-6): أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2018

أنواع الحاويات المستخدمة وعددها في سنة 2018			
DRY	HC	OT	FR
132	243	101	39

5. الجدول (III-7): السفن أكثر إسترداداً للحاويات في سنة 2018

السفن أكثر إسترداداً للحاويات في سنة 2018	
CHODZIEZ	KHERRATA
204	15
MARFRET NIOLON	TITTERI
142	9
EMONA	CONSTANTINE
54	8

6. الجدول (III-8): إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019

إسم السفينة وعدد الحاويات التي أحضرتها في سنة 2019	
MARFRET NIOLON	66
TITTERI	132
EMONA	311
CONSTANTINE	4

7. الجدول (III-9): مصدر السفينة وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2019

مصدر السفينة وعدد الحاويات التي أحضرت من تلك المنطقة في سنة 2019	
GENES	MARSEILLE
351	48
BARCELONE	MARINA DI CARRARA
8	102

الملاحق

ANVERS	LEIXOES
1	3

8. الجدول (III-10): نوع الحاويات المستعملة في سنة 2019

نوع الحاويات المستعملة في سنة 2019	
DRY	HC
64	278
OT	FR
127	45

9. الجدول (III-11): وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2019

وجهة السفينة وعدد الحاويات التي أرجعت إلى هذه المدن في سنة 2019	
MARSEILLE	MARINA DI CARARRA
78	106
GENE	BARCELONE
38	186
VALENCE	
16	

10. الجدول (III-12): السفن أكثر إسترداداً للحاويات في سنة 2019

السفن أكثر إسترداداً للحاويات في سنة 2019	
MARFRET NIOLON	EMONA
79	80
TITTERI	IMEDGHASSEN
135	130