

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير و العلوم التجارية
قسم العلوم التجارية
مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر
تخصص تجارة و لوجستيك أورو متوسطي

عنوان المذكرة

المناولة ودورها في الرفع من أداء الموانئ

- دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم -

تحت إشراف:

د. بن شني عبد القادر

إعداد الطالب:

شمام كمال

لجنة المناقشة:

رئيسا	الأستاذ: د.بن شني يوسف
مؤطرا	الأستاذ: د.بن شني عبد القادر
مناقشة	الأستاذ: د.بسادات كريمة

السنة الجامعية: 2016/2015

الفصل الأول:

مدخل نظري للنقل البحري اللوجستي

الفصل الثاني:

لوجيستك النقل والمناولة داخل الموانئ.

الفصل الثالث:

دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم.

الجانبة النظرية

الجانج التطبيقى

الملاحق

قائمة المصادر و المراجع

قائمة الملاحق و الجداول :

- الملحق 01: أهم المتعاملين الاقتصاديين لميناء مستغانم.
- الملحق 02: أهم المتعاملين الاقتصاديين لميناء مستغانم.
- الملحق 03: المكوث المتوسط في المرفأ والانتظار في المرسى.
- الملحق 04: أنواع السفن المتعاقدة (مثال على سفينة اسبانية).
- الملحق 05: زمن انتظارات على الرصيف.
- الملحق 06: وثيقة تبين عملية شحن والتفريغ.
- الملحق 07: وثيقة من مصلحة شحن وتفريغ.
- الملحق 08: وثيقة من مصلحة الحاويات .
- الملحق 09: وثيقة من مصلحة المخازن.
- الملحق 10: وثيقة من مصلحة شحن وتفريغ.
- الملحق 11: وثيقة من مصلحة شحن وتفريغ.
- الملحق 12: وثيقة تبين استعمال الالة الرافعة .
- الملحق 13: مثال عن سفينة المانية .

. جدول 1: امثلة عن القرارات الاستراتيجية و التكتيكية و التشغيلية للاعمال

اللوجستية .

جدول 2: انواع المناولة .

جدول 3: انواع الآلات المستعملة في عملية المناولة.

شكل 1: مثلث: اتخاذ قرارات اللوجستيات.

شكل 3 و 4 :المكانة الحديثة للوجستيك .

الخاتمة العامة:

نظرا لإرتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا، و التي بلغت 80% من إجمالي تجارة البضائع، فإن للإستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية، و ذلك عن طريق:

- تخفيض رسوم و أجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة؛
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ؛

- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة و وضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، و بالتالي تشجيع التجارة الخارجية؛

- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة؛

- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جيدة وميسرة لإستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ؛

- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، وإستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة، والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة؛

- ملائمة الإلتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد؛

- الإرتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة، التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها، بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية لإستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل؛ ولا بد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك

عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الإنترنت ونشرها على المستخدمين من خدمات الموائى؛

- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة؛

- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الإقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة و الإتصالات وغيرها.

مقدمة الفصل :

تشهد صناعة النقل البحري منذ بداية الستينات سلسلة من التطورات السريعة والمتلاحقة سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء، وقد كانت ثورة التحوية بمثابة الإرهاصة الأولى التي فجرت سلسلة التطورات هذه، فقد كان لثورة التحوية و المفاهيم اللوجستية أثرهما الهام في تطور مفهوم النقل، حيث تجاوز ذلك المفهوم البسيط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب

المبحث الأول : مفاهيم عامة حول اللوجستيك

المطلب الأول : مفهوم اللوجستية

لقد نشأت اللوجستيات نشأة عسكرية منذ عام 1905م واستخدمها الحلفاء بكفاءة في الحرب العالمية الثانية ، و بعد الحرب بدا تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال حيث تبين أن تكلفة الأنشطة اللوجستية تتراوح ما بين % 40-60 من تكلفة المنتج النهائي و أن تطبيق مفهوم إدارة الأعمال اللوجستية يؤدي على خفض التكلفة بنحو %20 ،ومذ الثمانينات اتسع نطاق تطبيق اللوجستيات في سياق العولمة¹ .

و تعني (Logísticos) تعرف كلمة لوجستية بالعربية بـ "فن السوقيات" واصلها إغريقي "فن الحساب" كانت في البداية اللوجستية نشاط عسكري موجه للحصول على الجنود و الذخيرة على جبهة القتال في الوقت المناسب خاصة في الجيش الأمريكي .

و تعرف من الناحية العسكرية على أنها : "فرع من العلوم العسكرية التي لها علاقة بالموارد المشتتية وتعمل على نقل الموارد، الأشخاص و المرافق"².

و تعرف أيضاً أنها : "فن و علم إدارة تدفق البضائع و الطاقة و المعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات و الخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك".

اللوغستية سنة 1962 (Council logistics Management) كما عرف مجلس إدارة اللوجستيات على انها: "جزء من سلسلة التوريد و هي عملية تهدف على تخطيط و تطبيق و مراقبة كفاءة و فعالية تدفق و تخزين السلع و المعلومات من نقطة المنشأ الى نقطة الاستهلاك من اجل تلبية متطلبات العملاء".

و هذا التعريف التقليدي للوجستيات ضيق و لا يعكس العملية اللوجستية التي تتم في صناعة الخدمات عليه فالتعريف الحديث هو إن اللوجستيات هي عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء و تدبيراً لمواد و القوى البشرية و التكنولوجيات

¹ - د:علي فلاح، د:زكريا احمد، إدارة الأعمال اللوجستية، دار الميسرة، الطبعة الأولى 2012، الأردن، ص 19

² - د:ثابت عبد الرحمان إدريس: مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية

والمعلومات اللازمة، مع التحقيق الأمثل لشبكة إنتاج البضائع و الخدمات للوفاء بطلبات العملاء. و من الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو استيراد /تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات و تصنيعها دون دعم لوجستي محترف³.

وعليه فإن اللوجستيات قد أصبحت مفهوما شاملا يضم عملية الإمداد والإنتاج والتوزيع و الربط بينهما جميعا في منظومة متكاملة و متشابكة، و يمكن أن نقرر أن اللوجستيات تؤدي تحسين الإنتاجية و الكفاءة و تقليل التكاليف نتيجة لعدة عوامل منها تقليل حجم المخزن، مقابلة العرض بالطلب (الطلب الفعلي و ليس المتوقع) و تحرير ذلك الجزء من رأس المال العامل المرتبط بالمخزون وبالتالي توجيه نحو استثمارات أخرى.

المطلب الثاني: مراحل تطور اللوجستيك

على الرغم من اعتراف العديد من الباحثين و الكتاب بأهمية نشاط اللوجستيك بالنسبة للمؤسسة إلا انه غاية الخمسينات لم ينظر إلى إدارة اللوجستيك وكضيفة متكاملة، وقد تطور مفهوم اللوجستيك خلال مجموعة من المراحل الزمنية نناقشها فيما يلي :

المرحلة الأولى: اللوجستيك المنفصل قبل 1975

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

-الطلب اكثر من العرض .

³ - علي فلاح، د: زكريا احمد، إدارة الأعمال اللوجسية، دار الميسرة، مرجع سبق ذكره، ص 26

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

-ليس هناك تأثير للزبائن على المنتجين كان مصدر القلق الرئيسي هو الإنتاج.
-المنتج ليس من اهتماماته: تقليل أوقات التسليم، تحسين الجودة أو السبق لإيجاد احتياجات جديدة .

-لزيادة الربح قام المسؤول عن كل جزء من اللوجستيك بتخفيض تكلفة الخدمة دون النظر في تأثير قراراته على جميع الأنشطة. لذا كانت هذه الفترة بسلسلة من التحسينات المنفصلة و ليس بحثا عن التحسين الشامل.

المرحلة الثانية : اللوجستيكا المتكامل 1975-1990

منذ استقرار مفهوم اللوجستيكا أصبح الهدف هو تحقيق الترابطو التكامل بين أنشطة التوزيع عالماديو أنشطة إدارة المواد التي تساعدك في مجاله على تلبيبة احتياجات التشغيلو تحقيق أهداف المنشأة، وجميع الأفرادو الأنشطة الخاصة بالإمدادو التوزيع فيمكنك تنظيميو احد، من أجل ممارسة تلك الأنشطة بكفاءة

كما شهدت هذه المرحلة زيادة مناسبة في تكلفة اللوجستيكا مع الزيادة في التخصص في الأنشطة اللوجستية المختلفة، الاتجاه نحو التخطيط بعيد المدى الاستعانة بتكنولوجيا المعلومات هو ما أدب إلى خفض ملحوظ في تكلفة الأنشطة اللوجستية⁵

المرحلة الثالثة : اللوجستيكا المشترك كالتسعينات

تمتاز هذه الفترة بطاقة إنتاجية إجمالية تتجاوز الطلب هذا ما أدب إلى زيادة المنافسة، وفي المقابل يمتاز الزبائن بسلوك استهلاكي يصعب التنبؤ به، أيغموضا لطلبه هو سمة مهمة من سمات السوق، كل هذا لأمور جعلت من البقاء في السوق أمر اصعبا ولكنه ليس مستحيلا، وكان على المؤسسات البقاء في السوق قاتبا عما يلي:

-البحث عن أسواق جديدة:

لدخول سوق جديدة يتم إنشاء التحالفات تحت بينا الشركات كالتنافسومثال على ذلك «Chrysler» و «Benz» تحالفا لاستخدام شبكاتتوزيع بعضهما البعض.

⁵ - نهالفر يدمصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 27

-تحسين جودة المنتج : لتحسين جودة المنتج يجب تحسين جودة المواد الخام والسلع الوسيطة (الإمدادات)، فالتعاون بين المنتجين والموردين يمكن أن يساهم في تحقيق هذا الهدف.

-تخفيض تكلفة المنتجات :
التعاون بين المورد والعميل يمكن أن يقلل من التكاليف لكل الأطراف في نفس الشركة كما تتبذلها على البلدان التي تكون فيها تلك التكاليف، الطاقة، المواد الخام والضرائب المنخفضة. وهناك طريقة أخرى لتخفيض التكاليف الحد من عدم اليقين على الطلب هي إنشاء علاقة دائمة مع العميل. من خلال هذا العلاقة يتم تحسين جودة المنتج وخفض التكاليف.

زيادة سرعة الاستجابة بالسوق : لزيادة سرعة الاستجابة بالسوق يجب أن يكون هناك تعاون قوي بين الشركات كما توجد في نفس سلسلة الإمداد، حيث إذا كان جزءاً 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 فيتطلب أن تكون جميع أجزاء سلسلة اللوجستيات بطيئة وتعاون قوي جداً (تصلاً بالتحالفينها) في هذا البيئة مشكلة اللوجستيات ليست فقط التكامل بين العمليات اللوجستية في المؤسسة ولكن أيضاً التعاون اللوجستي بين الشركات كما تنافس سلسلة الإمداد اللوجستيات المشتركة.

المطلب الثالث : أهمية أهداف اللوجستيك**أولا : أهمية اللوجستيك**

إنالاهتمامالجادبالأنشطة اللوجستية فيمنظماتالأعمالالمبظهر إلا عندمابدأتتكلفته فيالتضخمبشكل ملحوظ،وعندماأيقنتالإدارة فيهذهالمؤسساتأنالطريقنحوتدعيمالمركز التنافسيو تحقيقالميزة التنافسيةتو زيادةالأرباحإنمايبدأمنخلالخدمة العملاءو خفضالتكاليف . وأهمية اللوجستيتعودلعدةأسبابندكر منها:

1- اعتباراتالتكلفةالعالية:

تمثلالأنشطة اللوجستيةأهميةبالغة علالمستوىالاقتصادي للدول،حيثتشير الإحصاءاتإلى أن 19% منالثرورة القوميةفيالولاياتالمتحدة الأمرىكيةيستثمر فيالأنشطة اللوجستية،وأنهذهالأنشطةتستخدمحوالي 13% منقوة العملهناك . ومنبين هذهالأنشطة نشاطالنقل،حيثأنالإحصاءاتتشير إلىأنتكاليفلوجستيكالنقلوحد هيبالغحوالي 10.5% منالإنتاجالعالميأموالي2000ملياردولاً⁶.

2- طولخطوطالإمدادوالتوزيع:

إنالاتجاهنحو العولمةفيالصناعةو كذلكالاهتمامبالتسويقالدوليأصبحتعتمدإلىالحدكبير علالأداء اللوجستي،لهذاأثر ايدالاهتمام بالأنشطة اللوجستيةداخلمنظمةأعمالو خاصة تلكالشركاتمتعددة الجنسياتو الشركاتالكبيرة الحجمالتيليقنصر إنتاجها علالأسواقالمحليةوذلكبسببتكلفةخطوطالإمدادوالتوزيعالطويل ة.

3- اللوجستيكمهملالاستراتيجية:

تبدلالشركاتو قاطويلو جهدكبير افي سبيلإيجاد السبلالتي يمكنأنتميز منتجاتها عنغير هامنا لمن افسين،أيإنالاستراتيجية التمايزو خاصة فيالتكلفة (أسعارالمنتجات) تتوقفإلىالحدكبير علالأداء الجيدلأعمالاللوجستيةمنحيثالتكلفةو خدمة العملاء،فالشركاتالتين جحتفي

⁶ - ثابتعبدالرحمنإدريس :مقدمة فيإدارة الأعمالاللوجستية،مرجعسبقذكرة،ص29

إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون نقادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنتها بالمشركات المنافسة لها وتساعد

المؤسسة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية و ربحية المؤسسة⁷

4- اللوجستي كضيف قيمة ذات دلالة للعميل :

مما لا شك فيها أن أية 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 والمحمّلين في الوقت والمكان المناسبين

من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات التخزين والنقل غير هاف إن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى

هذه الخدمات بالنسبة للعملاء . فربما العميل يتوقع بصفة أساسية على الأقل مطمئناً إلى توفير

المنتجات من خلال انسيابها وتدقيقها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة .

5- تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة:

ان

نجاح سلاسل الأكل لسريعاً والجاهز، توصيل الطلبات للمنزل، انتشار ماكينات الصراف الآلي، و

إقبال العملاء على استعمال الانترنت والبريد الإلكتروني وفي السنوات الأخيرة

جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم من غياباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير، إضافة إلى

لذلك فإن تطور أنظمة المعلومات، وعمليات التصنيع الآلي، و

المرونة في الإنتاج والتنميط، ساعدت المؤسسات على تباعها معزولاً في الإنتاج ذو الحجم الكبير

، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير . وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة و

التي تجسد تفتيتها سهيلاً لاستجابة سريعة للعملاء في السوق من خلال لاسرعة في توفير السلع والخدمات

لتي تتفهم احتياجاتهم من غياباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل التخزين غير ها .

ثانياً : أهداف اللوجستيك

⁷ - ثابت عبد الرحمن ادريس :مقدمة في ادارة الاعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره ،ص29.

ينطوي اللوجستك على هذا المفهوم لتسع المؤسسة واسطتها الببلو غمر دودية أكبر ونشاط مستمر و
دائم لنا نحو التالي:

1- الجودة المناسبة:

- يقصد بالجودة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتتناسب بالحاجة التي من أجلها يتم الشراء
في أن مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة مديا إمكانية الحصول على مستوى معين
من المواد المطلوبة بتوفيرها
حيث أن مسؤولية اللوجستك رقابة إيجابية على الجودة و التكلفة الخاصة بالمواد ويمكن ذكر أربع
ناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها المؤسسة في الآجال الطويلة هي:
أ- أن تضع المواصفات الكاملة للمستوى للجودة وهي: (متطلبات تصميم المنتج - عوامل الإنتاج -
الاعتبار الخاصة بالشراء التجاري - العوامل لسوقية⁸
ب- اختبار المورد دينالدينيهما لإمكانات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية .
ج -
تنمية العلاقات مع المورد دينالدينيهما أفضل و اقل متطلبات الجودة و تنمية الحافز لديهما لإنتاج
فقال هذا المستوى.
د - تقييم أداء المورد دينالدينيهما الجودة و التكلفة و ممارسته و عمال رقابة المناسبة .

2- السعر المناسب

- قيمة الاحتمال لتلك الكلفة عند المورد في ما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب بشرائه
(تكاليف الأجر، أعباء التصنيع و الأعباء العامة) . ويمكن تعريفها بأنها تلك القيمة التي يمكن التصديق
هامقابلة لشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة.
الشراء بالكميات المناسبة: تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد
المشترتات
طبيعة الإنتاج، الظروف والاقتصادية، اتجاهات العرض و الطلب إمكانية التخزين المتوفرة و التسهي
لات الخاصة به، تكاليف الطلب و التخزين، الظروف المالية للمؤسسة.

4- الشراء في الوقت المناسب:

⁸ - ابتعد الرحمن إدريس : مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 32

يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزم ما فيه هو ألا يتناسب معاً احتياجاً للإدارة الطالبية والذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل التي تؤثر على المؤسسة سلباً أخذها بالاعتبار عند تحديد توقيت الشراء.

5- اختيار المورد المناسب:

تعتبر عملية اختيار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليلاً لمعلوماتها التي سبق جمعها عن المورد دين، لذلك فإن التحليل يصعب علينا أسلوباً بالذي يمكن من خلالها كشف عن الخصائص التي تتصف بها كل من هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص ومواصفات المواد المطلوبة بالحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد. بالإضافة إلى الأهداف السالفة الذكر يمكننا أن نذكر ما يلي:

- تحقيقاً أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة (مدخلات ومخرجات) أو ما يسمى بإدارة التدفقات.

- تجنب الاختناقات أو الأعطال.

- تحقيق التدفق الأمثل للعمليات.

- خلق القيمة للزبونو المساهمينو كإطراف المصلحة مع المؤسسة.

- تحقيق ما يسمى بـ 05 أصفار والتي تتمثل في:

* صفر مخزون : التقليل من المخزون ويؤدي

إلى تخفيض التكاليف، ووفور اتفيا التكلفة الناتجة عن ذلك.

* صفر آجال : تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.

* صفر أوراق : عن طريق استخدام

التكنولوجيا الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الانترنت، الهاتف الحاسبي الآلي، الكمبيوتر، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق، ويزيد من سرعة الاستجابة.

* صفر أخطاء : عدم

وجود أخطاء في المنتجين التي تخلصنا من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخصيص التكاليف.

*صفر تعطل
هذا يسمي بالصيانة الوقائية.
كذلك هدف اللوجستك التوفير
المنتج الصحيح، بالكمية الصحيحة، بالحالة الصحيحة، في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح، لل
عميلا لصحيحو بالتكلفة الصحيحة.

المبحث الثاني : إدارة اللوجستيك

إن التطور الذي طرأ على اللوجستيك جعل من إدارة مهمة داخل المؤسسة تشمل التخطيط، التنظيم والرقابة، بل أصبح اللوجستيك ضمن استراتيجية المؤسسة .
فوجود اللوجستيك كإدارة مستقلة ضمن الهيكل التنظيمي يجعل من هيتقاطع مع باقي وظائف التسويق، الإنتاج، الموارد البشرية، ...

المطلب الأول : علاقة اللوجستيك بوظائف المؤسسة**أولاً : علاقة اللوجستيك بالتسويق**

إن التسويق هو عملية التخطيط، التنفيذ، التسعير، الترويج وتوزيع البضائع والخدمات لتخلق تبادل مع مجموعتنا أخرى، بما يؤدى لتحقيق الأهداف الفرديّة والتنظيمية، ويختص التسويق بقبول وضع المنتجات والخدمات في قنوات التوزيع وذلك لتسهيل عملية التبادل .

فأنشطة الإمداد تؤثر على نشاط التسويق البيعة من خلال⁹

تكلفة سعر المنتج؛

توقيت إنتاج المنتج؛

جودة الإمداد أو من مجموعة المنتج؛

توقيت إتاحة المنتج للعميل؛

أماكن إتاحة المنتج للعميل؛

كفاءة أساليب أدائها والتعبئة والتغليف فقا احتياجاتها وتوقيتها وأداء العميل

مستوى رضا العميل عن الخدمات التي تقدمها المنظمة؛

العلاقة بين مصادر الإمداد التي تشتري منتجات المنظمة المورد / العميل؛

فالعلاقة بين اللوجستيك والتسويق علاقة تترابط وتقاطع ويتأثر من خلالها للبيانات والمعلومات المقدمة

من منظور إدارة التسويق من بينها ما يلي :

-قيمة المبيعات الحالية والمتوقعة وأيضا خطط التسويق المختلفة؛

1- مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة :

مدخل استراتيجية تطبيقية 2004، ص 26.

- معلوماً عن العملاء الذي يكثر ومنتجات الشركة خاصة إذا كانا البعض منهم يعتبر مورداً لبعضاً صنفاً للمواد الخامات؛

- أيضاً تساعدهم على التسويق يفتتمة معلوماً للشراء عند اتخاذ قرار الشراء؛

-

أيضا تستفيد إدارة التسويق من البيانات الخاصة بالتطور التي تحدث في أسواق المواد ومستلزمات الإنتاجا جتتضع سياساتها التسويقية مما يفتتمة خصائص هذا المواد بالأسعار والتكلفة المناسبة¹⁰

ثانياً : علاقة اللوجستيكا بإدارة المالية

إن علاقة اللوجستيكا بإدارة المالية علاقة واضحة تتمثل في التعرّف على الاعتمادات المالية المخصص لعملية الشراء والتي يجب على إدارة الإمداد أن تتخذ قراراتها الشرائية في حدود الاعتمادات المخصص لها . الجانب المتقدم للإدارة المالية من معلوماً عن الاعتمادات المالية المتاحة فهناك أيضاً :

- معلوماً عن شروط الائتمان أيضاً المساعدة في حالة التخلص من الخردة أو الفائض؛ معلوماً عن مراكز المالية للمورد دينو أيضاً معلوماً عن أسباب التأخير؛ معلوماً عن الموارد المتاحة والتي يمكن تخصيصها للإنفاق على الأنشطة المختلفة نقل، تخزين، مناوول ...

أما إدارة اللوجستيكا فيجب أن تمتد الإدارة المالية بما يلي :

- أيتغير اتفكيكية المشتريات الحالية أو المتوقعة حتتيمكتتدبير الأموال لمواجهتها هذه التغيرات؛

- توقيت عملية الشراء حتتيمكتتدبير الأموال وقتاً مناسباً .

- موقفاً لسيولة النمويلاللاز ممناً الأنشطة اللوجستية وما يتطلب من تجهيزات وأجهزة وأدوات وغير هامنالإمكانيات المادية والفنية والبشرية؛

- أسس وقواعد ربحية أو عائدات الأنشطة اللوجستية كوحدة إنتاجية يتم قياس وتقييم أدائها مالياً؛

- تكلفه و ربحية المنتجات ومن ثم ربحية عائدات الاستثمارات تعلمستو بالمنظمة .

¹⁰ - رسميةز كيقربياقص، عبدالغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 2004 .

ثالثاً : علاقة اللوجستيكا بالجوانب التنظيمية والإدارية والموارد البشرية

إن الموارد البشرية تعتبر مهمة جداً بالنسبة لإدارة اللوجستيكا حيث هذا يحتاج إلى عمالة ماهرة، كما أن الشكلا لتنظيمييلعب دورا هاما في تحقيق أهداف ووظائف المؤسسة ومنها اللوجستيكا تكمن هذه العلاقة في 11 :

- نوع وشكل ومكونات الهيكل التنظيمي للمنظمة؛

- الاختصاصات والعلاقات التنظيمية والإدارية بين مكونات ومستويات الهيكل التنظيمي للمنظمة؛

-

نوع وحوادث التنظيمية المعاونته ومستواها الإداري في الهيكل التنظيمي مثل بحوث لشرء وخدمة الموردين وغيرها؛

- أنظمة الاتصال الإدارية داخل المنظمة ومجال التعاون والتنسيق بين وحدات التنظيمية والمستويات الإدارية؛

- أسس ومعايير وأدوات قياس وتقييم كفاءة وفعالية الأنشطة الرئيسية في المنظمة كذلك يعتمد اللوجستيكا على موارد بشرية ذات مهارة عالية.

المطلب الثاني : التخطيط اللوجستي

إن التخطيط هو أول العمليات التي تبدأ لإدارة، حيث أن التخطيط الجيد يقيا المؤسسة من عدة مشاكل هذا يعتبر ال
تخطيط المرحلة الحاسمة في تحديد القرار اتو الخطط اللوجستية اللازمة.

أولا : مستويات التخطيط اللوجستي

يسعد التخطيط اللوجستي بتقديم إجابات محددة و واضحة لعدد من الأسئلة تتعلق ب:
ماذا، متوكيف . ويتم هذا النوع من التخطيط على ثلاث مستويات تتمثل في :¹²

1/ التخطيط الاستراتيجي:

يستند على خطة التسويق والتنبؤ طويل المدى، وله تأثير كبير على موقع وحدات الإنتاج والتوزيع .
حيث يتم وضع خطة استراتيجية واتخاذ القرارات اللوجستية على تنظيم تدفق المواد بينا لوحدات و بينا لوحدات
والعملاء.

2/ التخطيط التكتيكي:

يكون لمدة عام حيث يخططو على وضع الموارد اللوجستية الضرورية لتنفيذ الأهداف السنوية للمؤسس
ة، الاستخدام المرشيد للوسائل اللوجستية واتخاذ الخطوات اللازمة لتكثيف الوسائل مع الاحتياجات .

3- التخطيط العملي التشغيلي

يدير تخصيص الموارد على أساسا لطلبات
ويكون على أساس يومي، ويقوم بوضع خطة العمليات اللازمة
(تاريخ تسليم منتج معين في مكان معين) هذه الخطة تكون من خلال توفير الوسائل اللازمة لذلك
(مثل : توفير الشاحنات، منطقة التخزين، ...).
والجدول يوضح بعض الأمثلة على القرارات اللوجستية وفعال للمستويات الثلاثة.

جدول رقم 1: أمثلة على القرارات الاستراتيجية والتكتيكية والتشغيلية لأعمال اللوجستية

مستوى القرار			نوع القرار
تشغيلي	تكتيكي	استراتيجي	

¹² رونا لدايشهالو، إدارة اللوجستيات
: تخطيط وتنظيم مراقبة سلسلة الإمداد، ترجمة تريكيابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض
السعودية، 2006، ص 56

الموقع	التسهيلات، الحجمو الموقع	وضعية المخزون	الطرق، النفقات، الإرسال والشحن
النقل	اختيار نمط النقل	مزيج الخدمة الفصلي	جداو لالكمياتو الوقت
تشغيل الأوامر	اختيار وتصميم نظام ادخال الأوامر	قواعد الأوليات لطلبات العملاء	تسهيلو تعجيب تنفيذ الطلبات
خدمة العميل	وضع معايير خدمة العملاء	/	/
المخازن	التنظيم الداخليو المكان	اختيار المساحات الفصلية	الوفاء بالأوامر.
الشراء	وضع سياسات الشراء	التعاقدو اختيار المورد	إصدار أوامر الشراء

المصدر : ثابت عبدالرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية : الإمداد والتوزيع ص 59،

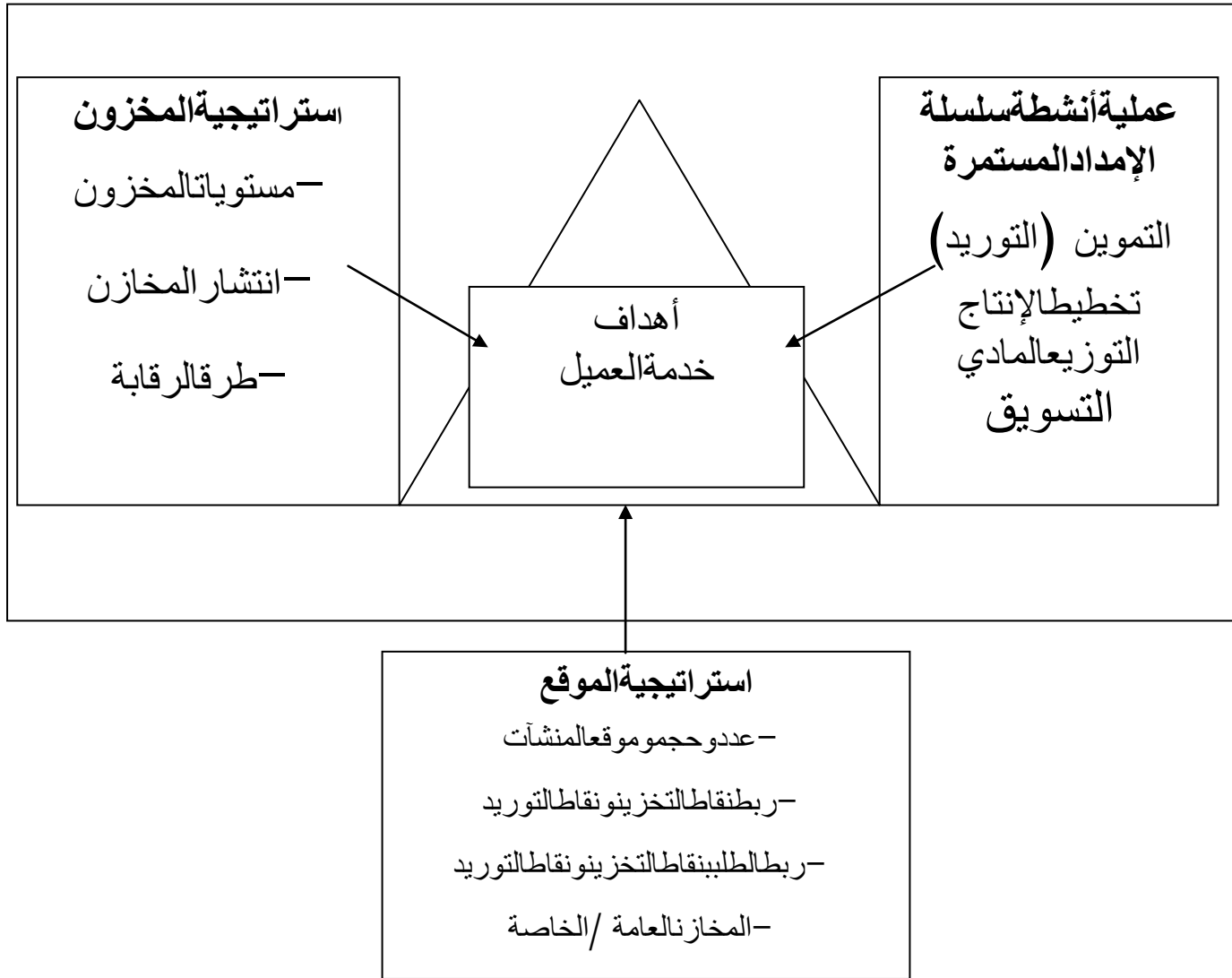
2002/ 2003 مصر، الدار الجامعية الإسكندرية : المادي.

ثانيا : مثلث القرار اللوجستية

يرتكز التخطيط اللوجستي على أربعة مشاكل رئيسية :

مستويات خدمة العميل، الموقع، قرار المخزون و قرار النقل . والشكل رقم 1 يوضح ذلك.

شكل رقم 1 : مثلثات اتخاذ قرار اللوجستيات



المصدر : رونالد تشبالو، إدارة اللوجستيات :

تخطيط وتنظيم مراقبة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي يايراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار الم
 ريخ، الرياض : السعودية، 2006 ص 57 .

يمثل الشكل السابق مثالاً لتأخذ قرار اللوجستيات، الذي يضم ثلاث مجالات وهي التخزين والنقل
 والموقع

وتتصف هذه المجالات الثلاثة بالتداخل فيما بينها، ومن ثم يجب أن يتم التخطيط لها كوحدة واحدة وليس ب
 طريقة منفصلة حيث أن كل منها يؤثر بدرجة ملموسة على النظام اللوجستي المتكامل
 كما نلاحظ أن خدمة العميل هي النتيجة للاستراتيجية التي تمصياغتها في المجالات الثلاثة الأخرى .

ثالثاً : مجالات التخطيط اللوجستي الرئيسية

تتعامل لمستويات مختلفة للتخطيط اللوجستي لمشكلات متعددة تتركز في المجالات التالريسية التالية
ة: 13

1- أهداف خدمة العملاء:

يؤثر مستوى خدمة العملاء للأعمال اللوجستية وذلك بشكلكبير على النظام اللوجستيو ذلك على نحو يف
وكتأثير أيعاملاً آخر
فالمستويات الأقل من الخدمة تسمح بالتخزين بالمركز يفيمو اقعقليلة، وباستخدام أشكال النقل الأقل تكلف
ة. والمستويات الأعلى علمنا الخدمة تؤدي بالعمكستماما
ولكن عندما يميز زيادة مستوى الخدمة لتصل إلى الحدودها العليا فإن تكاليف الأعمال اللوجستية ترتفع
لذلك فإننا لا نهمنا بالأولويات التخطيط اللوجستيا لستراتييجياً أن يصب
على تحديد المستوى المناسب لخدمة العملاء.

2- استراتييجية تسهيلات الموقع:

إننا لوضع الجغرافيا لنقاط التخزين، وكذلك النقاط الخاصة به للإمداد لتحديد الخطوط العريضة لل
خطة اللوجستية
مثال ذلك إن تحديد العدد، والموقع، والحجم الخاص بالتسهيلات، وتحديد طلب السوق قيوً دياً لتحديد ال
مسار التيمنخلها سيتمتو جيهالمنتجات إلى السوق. وإننا لطاق المناسب لمشكل
التسهيلات الخاصة بالموقعه أئيتضمن جميعا لترحكالمنتجو التكاليف المصاحبة لذلك كما تحدثم
نموقع ب المصنعاو الباعأو الميناء، وخلال نقاط التخزين الوسيطه وحتنمو اقعالعملاء
إضافة إلى ذلك فإن تحديد طلب العميل لا ييسو فيتم خدمته بشكل مباشر من المصنعاو الباعين أو الموانئ
، أو يوجه النقاط التخزين مختارة يؤثر على التكاليف الإجمالية للتوزيع.
إننا لجاد الأعمال الأقل تكلفة
والتي بالتالي تساهم في تعظيم الربحية هو جوهر استراتييجية تسهيلات الموقع.

3- قرار التخزين: تنص قرار التخزين بالطريقة التي من خلالها يتم إدارة المخزون

فإن تخصيص المخزون ونقاط التخزين (أسلوب الدفع)
مقابل سحب المخزون ونقاط التخزينية وفعالو اعدمحددة يمثلا لستراتييجيتي أساسيتي تنفيذها المقام

13 - ثابت عبدالرحمن إدريس إدارة الأعمال اللوجستية الإمداد والتوزيع العمادي، مرجع سابق، ص 62

كما أن المواقف المختارة للأصناف المختلفة في خطط المنتجات في المصنع، أو المخازن الإقليمية أو الميدانية، أو إدارة مستويات المخزون ويمثلون استراتيجية تأخر إضافية في هذا الصدد. ويلاحظ أن سياسة المنظمة المستخدمة سوف تؤثر على قرار التخزين، وبالتالي يجب أن تؤخذ في عين الاعتبار الاستراتيجية اللوجستية.

4- استراتيجية النقل: تشتمل قرار النقل على نمط وأسلوب النقل

وحجم الأنشطة، ومسار النقل، والجدول الزمني للنقل. إن هذا القرار يتأثر في الواقع بالمخازن ونموها الجغرافية بالنسبة للعملاء والمصانع، والتباعد التي تؤثر في مواقع المخازن. كما أن مستويات المخزون وتتأثر بقرار النقل من خلال حجم الشحن. وهكذا فإن مستويات خدمة العملاء، تسهيلات الموقع، والمخزون، والنقل يمثلون جميعاً مجالاً تراتيجياً. ولتخطيط اللوجستي، وذلك بسبب تأثير القرار الخاصة بها على الربحية، والتدفق النقدي، والعائد على الاستثمار للمنظمة. إن كل مجال من هذه القرارات يتداخل مع الآخر، ومن ثم لا يجب التخطيط لهم معزولين عن غيرهم، أو على الأقل لقي أمبتحقيقاً لتوافقه والتوازن بينها.

المطلب الثالث : التنظيم اللوجستي

إن تنظيم الأنشطة اللوجستية منشأها أن يحدد خطوط السلطة والمسؤولية لضمان أن البضائع يجري يتحرر يكها وفعالماجر بالتخطيط له
لهذا يعتبر وضع إدارة اللوجستية ضمن الهيكل التنظيمي المؤسسة مطلباً لمحاولة تحقيق التوازن بين عالميات اللوجستية وذلك تحقيقاً علم مستو من الفعالية والكفاءة .

أولاً : أهمية التنظيم اللوجستي

إن كفاءة وفعالية النظام اللوجستي تعتبر جزءاً أساسياً من الإدارة الاستراتيجية للمنشأة، ومن الملاحظ أن معظم وظائف اللوجستية تنتشر تقليدياً داخل التنظيم و في مجال مواءمة من وظائفه الرئيسية، مما يؤدي بالتعارف ضاً هذا هو وظائفه بعضها البعض ذلك نتيجة التبعية المزدوجة

فعدم وجود هيكل تنظيمي يجمع بين أنشطة اللوجستية تحت إدارة وسيطرة أحد أفراد الإدارة العليا مع ناهالشفافيتطبيق المفهوم المتمكامل لإدارة نشاط اللوجستيات¹⁴ .

لقد ساعد تطور مدخلات نظم علمت تقديم إطار تحليلي لدراسة أنشطة اللوجستية، ويرجع ذلك إلى اعتماد خلاصتها يعتمد على التخصص كأساس لتكوينها لوظائف، وإنما يعتمد فيكون هذا الأخير على نتائج ميعالأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية . ووفقاً لمدخلات نظم

فإن النظام المتكامل يتواءم مستوي أداءه علم من تلك الأنظمة التي تشمل أنشطة فرعية غير مترابطة قول كنها ذات تطبيقه

واحدة، ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد لأجزاء المنتجات المتاحة من قبل المنظمة ووضعها داخل إطار إداري محدود هو الإطار الخاص بإدارة اللوجستية¹⁵ .

ثانياً : التطور التنظيمي لإدارة اللوجستية

14 - نهالفريدمصطفى، إدارة المواد والامداد " إدارة المخازن - إدارة المشتريات

النقل والشحن"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 278

15 - نهالفريدمصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، مرجع سابق، ص 24

لقد عرف التنظيم اللوجستي في المؤسسة عدة مراحل وذلك حسب مراحل تطوره هي
تتمثلي:

المرحلة الأولى

هي التي جرب صد هافيا وأئال لسبعينات، في هذا المرحلة كان الهيكل التنظيمي تقليديا والذي يتميز بانتم
شاروظائف اللوجستي كما بينت عدة حدات تنظيمية، كما أنه لا وجود لبعض الأنشطة اللوجستية في الخا
رطة التنظيمية¹⁶. وتعود طبيعة هذا الهيكل التنظيمي إلى خصائص تلك المرحلة والتي كانت تمر بمرحلة
هور اللوجستي كما هو مادي،

كما أنتلك الفترة كان اللوجستي كمشتتات بين وظائف المؤسسة .

والشكر قميو ضاحال هيكل لتقليديا لإدارة اللوجستيات حيث نشأ حطنا لشكلا نهلا وجود لإدارة مستق
لة.

المرحلة الثانية

تم في هذا المرحلة وضع مسؤ لتنفيذ كبير يتبع الإدارة العليا وعهد إليه بالمسؤولية عن الأنشطة الل
وجستية، حيث تم لأول مرة جمع إدارة المواد مع إدارة التوزيع عالماديتحت إدارة واحدة.
ولقد تصدرت نشر كات عملاقة مثل كوداكو وير

لبولمسيرة إحداث هذا النوع من التعديلات لرميفيا الهيكل التنظيمي.

1985

ومعدلك في عام

ظلت معظم الشركات الكبر بعلاقة في المرحلة الأولى ولأوتخطت المرحلة الثانية قفز إلى المرحلة الثالثة م
باشرة¹⁷. والشكر قم3 يوضاحال هيكل لتنظيمي للوجستي كما تكامل.

المرحلة الثالثة:

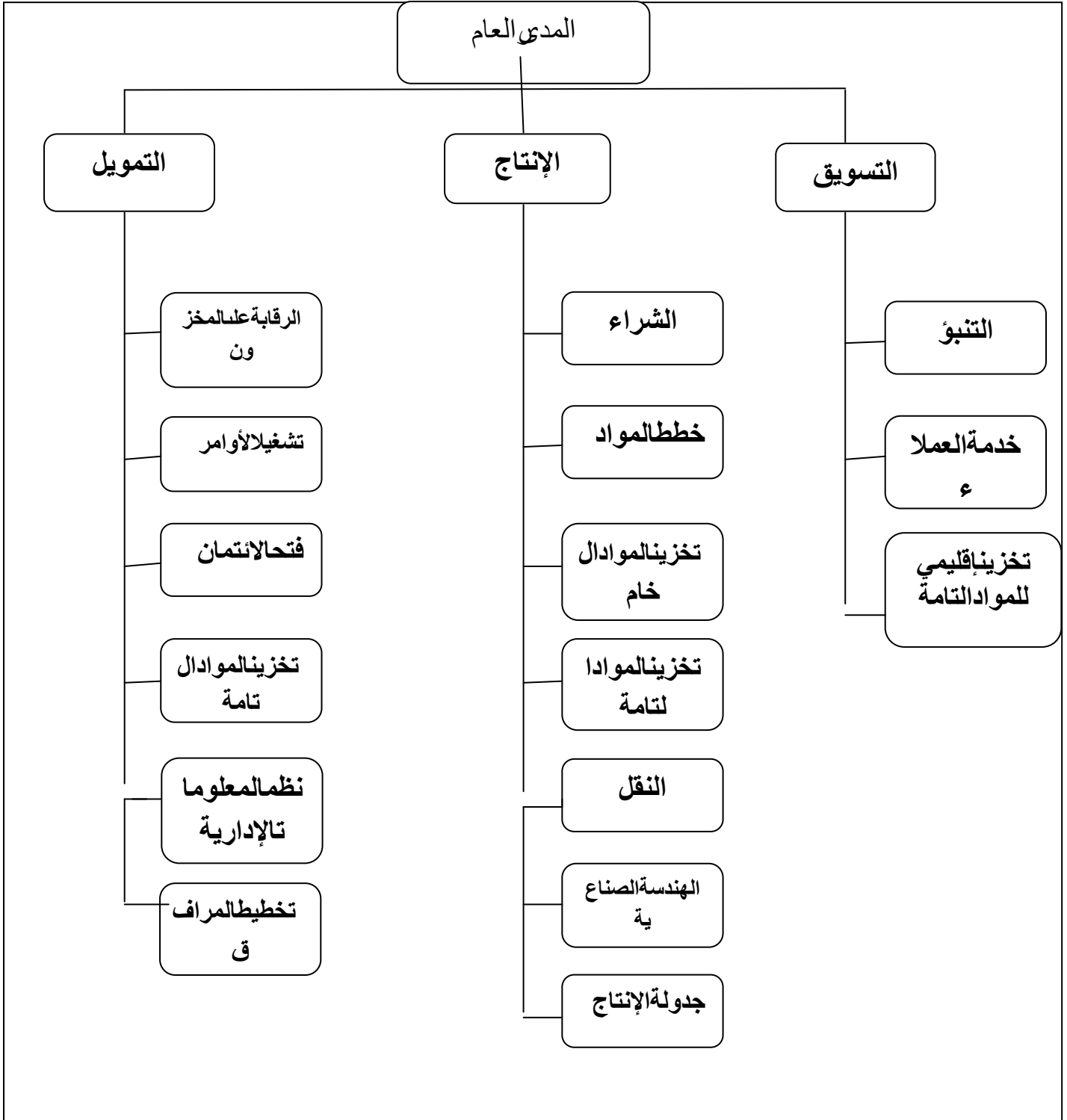
وهي مرحلة إدارة سلسلة الإمداد أو ما تسمى بالوجستي المشترك، تتضمن هذا المرحلة الدمج الكا
مللأنشطة اللوجستية

وتعطياً أهمية كبيرة لإدارة اللوجستي كدخال الهيكل لتنظيمي للمؤسسة كما هي موضحة في الشكل 4

¹⁶ - نفس المرجع، ص 329

¹⁷ - رونالد تشالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، مرجع سابق، ص 768

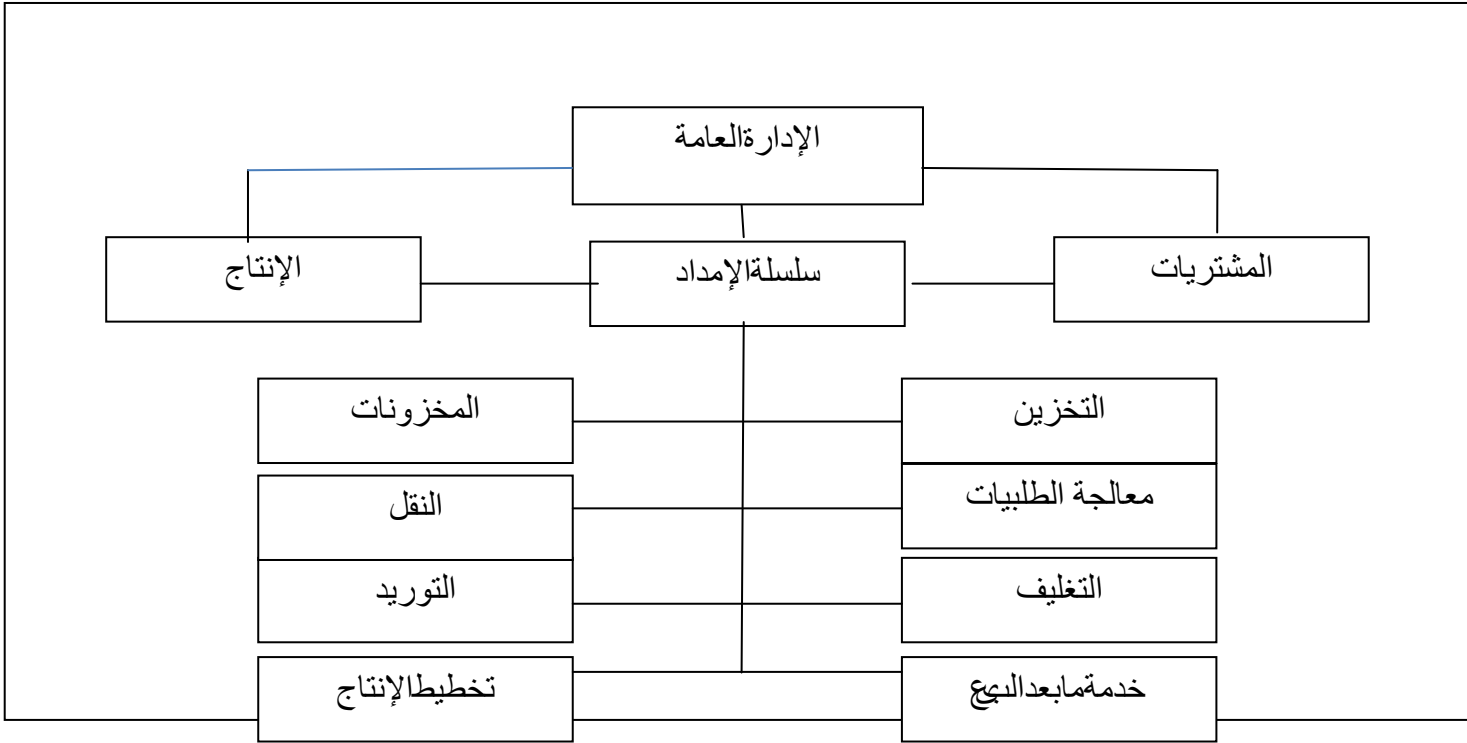
شكر رقم 02: الهيكل التنظيمي التقليدي للوجستيك



المصدر: نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعة 2005

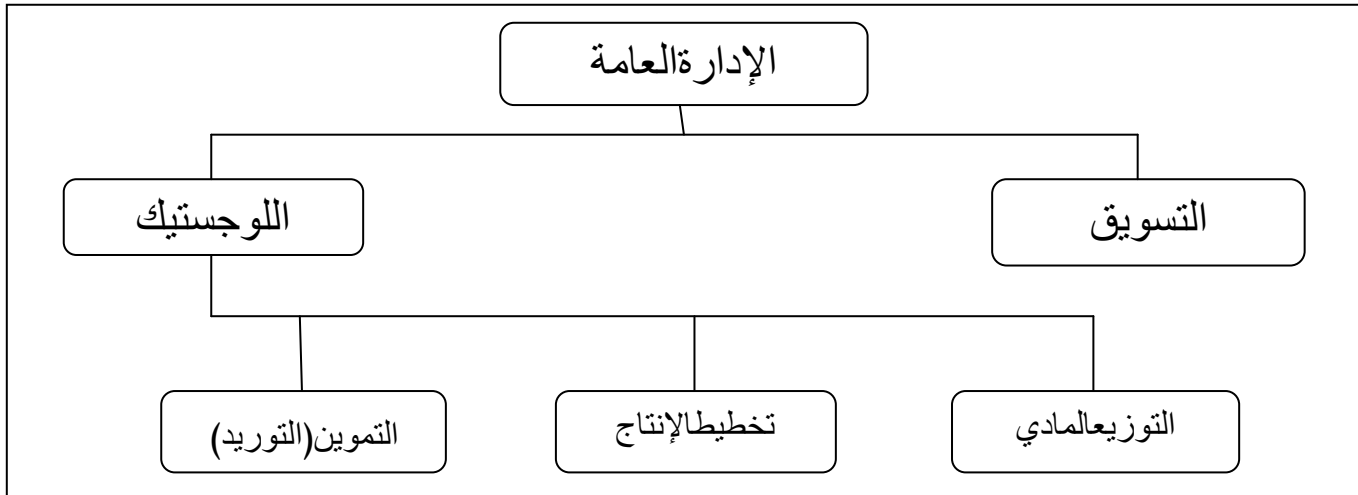
ص / 330 الجديدة، الإسكندرية: مصر، 2004

الشكل رقم 03 : المكانة الحديثة للوجستيك



المصدر : عبدالعزيز بنقراط، مرجع سابق، ص 18

شكر رقم 04: المكانة الحديثة للوجستيك¹⁸



¹⁸ عبدالعزيز بنقراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات تلباشهادة الماجستير، جامعة قلمة، السنة الجامعية 2009-2010 ص 19

المبحث الثالث: مفاهيم عامة حول النقل البحري

المطلب الأول: ماهية النقل البحري

1- تعريف النقل البحري:

" يعرف

نشاط النقل لبحر بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه السلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية و زمنية) وذلك بقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً عالمياً.¹⁹

"و يمكن تعريف نشاط النقل لبحر بمن خلال

المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل لبحري، وتضمن تلك المحاور كل من السفينة ساحات بناءها و السماسة الذين يعملون في مجال تقديم

خدمات النقل لبحري، فضلاً عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري.²⁰

كما يمكن

التوسيع تعريف صناعة النقل لبحر ليكفيها كافة الهيئات والمؤسسات التي ترتبط بنشاطها الأساسي خدمات النقل لبحر بصورة مباشرة أو غير مباشرة

2- ملامح تطور النقل البحري:

خلاف فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل لبحر يمتاز بقلها لقطاع اقتصادي في العالم ن

حيثما تطور التكنولوجيا، فقد كانت عملياتها تدور لالبضائع المنو بالسفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما

تضطر معها السفينة الباقية بمدت طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع تحت أنال سفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ 40%

¹⁹ - د. سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 39.

²⁰ - نفس المرجع السابق، ص 40

في الإبحار، ولذلك يمكن استخدامها مسفنًا أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوم بالاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير وقد تسببت ذلك في ضعف إنتاجية الأسطول العالمي، كما أن النمو انفيالستينات كان نتاجاً شدة من ظاهرة

تكديس السفن بها معازديا دنسبة الفاقد من البضائع المتداولة وطول زمن رحلة السلعة من المصدر إلى اليد المستوردها، مما كان له تأثير كبير

علتكاليف النقل للبضائع علمداتساعالسوقالتجارية بلعلنموالتجارة العالمية. وخلال هذه الحقبة، كفيظلفلسفة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي من داتسياساتالحمائية والعملأساطيلوطنية، وعلنا لأخصاًساطيلالدول

النامية ودول النظام الاشتراكي السابقة، وقد نتج عن ذلك تقييد حرية الشاحنين في اختيار السفينة الناقلة لبضائعهم وتردي كفاءة النقل وارتفاع تكاليفه وكانت السياسة المتبعة هي أن تكون تجارة الدولة في خدمة أسطولها الوطني، دون اعتبار لمستوى الخدمة المقدمة بين ما كان يجب أن يكون النقل للبحر يفيخ دمة تجارة الدولة حيث تكون أسواقها قادرة على المنافسة.

وفي فترة السبعينات والثمانينات تعرضت لقطعا لانتقال البحر إلى الثورة التكنولوجية ظهرت تفتياتجاهين:

الأول في

اتجاهها استحداث نظام الحاويات التي من شأنها أن تقلل من نسبة النقل للبضائع العامة، والثاني استخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ وشحن سفن البضائع الصوب وذلك كما كنظر يقالتكنولوجيا الحديثة لتقليل وقتبقاء السفينة بالميناء لتقليل وزنها من إبحارها، مما أدى إلى زيادة إنتاجية السفينة بحسب الطن/ميل، وهكذا أصبحنا الممكنة لتوسيع استخدامها مبدءاً اقتصادياً الحجم لبناء سفن كبيرة أخذت تنزاد حجمها سرعة.

3- خصائص أنشطة النقل البحري:

تتلخص خصائص أنشطة النقل البحري فيما يلي:

ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري التي تظهر فيما يلي:

أ - ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية الخاصة ببناء إصلاح السفن

ب-

ارتفاعات تكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة، وكذلك الحاويات

ج- ارتفاعات تكاليف الرأسمالية لبعض عناصر إنشاء الموانئ

صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية..
تعاظما استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.

- طول

العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري، إذ يتراوح العمر الافتراضي لسفن الممتوس

30

25 إلى

طعين

سنة، كما تصل فترة العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية إلى مئة عام.

- تعاظما أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:

أ- اختصار عنصر الزمن:

إذ تحتل قضية اختصار عنصر الزمن أهمية كبيرة في فرع خدمات النقل البحري بزيادة إنتاجيتها

ب- توافر المعلومات في صناعة النقل البحري : يتم تبادل هذه المعلومات إلكترونيا من خلال

نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن الجمارك... الخ.

وتتبلور أهمية توافر تلك المعلومات في:

- نجاح أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة.

- زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من

خلال تخفيض دورة السفينة، وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة

- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال

نفس الفترة الزمنية.

- أهم مشكلات النقل البحري:

- ارتفاع تكاليف التشغيل.

- صعوبة تعقيد الإجراءات اتفيع بعض الموانئ.

- تدني حجم الحركة وانخفاض معدلات المناولة في الموانئ.
- ضعف قدرات الموارد البشرية.
- الموانئ فيما بينها من حيثها كالألر سوم والتعريفه ومستويات الأ جور.
- عدم تقديم التسهيلات الأولية للسفن.
- عدم مواكبة الأنظمة المؤسسية كالقانونية والإدارية السابقة لم تطلب اتعصر العولمة.²¹

²¹ - د. سمية إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 70.

المطلب الثاني: عناصر النقل البحري الرئيسية

"يمكن تحليل تكلفة النقل البحري إلى عناصرها الرئيسية، لتأثيرها على حجم التجارة المنقولة بحراً أو لتتوقف تكلفة أي عملية نقل بالسفينة على عدد من العناصر نذكر منها:

1-

طبيعة البضائع المنقولة: تحدد طبيعة البضائع المنقولة إمكانات التداوول التخزيني بين مميزات ال

وحدة من السلعة بالوزن والمفرغ وضم معصر حجمها أو العكس، فتتأثر تكاليف النقل بالبضائع باختلاف صفات السلعة المختلفة، فمثلاً قد تفرغ البضائع ذات الحجم الكبير كثيراً إذ تم نقل مثلها بالبضائع وحدها

مندوناً لصاحبها كميات من البضائع المكتملة لها ذات الحجم الصغير، ويعتبر هذا هو الأساس الذي يقوم عليها الرأيا القائل بأن انتقال البضائع الأساسية من السفن الجوال إلى السفن تفاعلاً بالبضائع الباقية. وقد تحتاج بعض السلع مثل اللحم والفاكهة إلى معدات خاصة لنقلها في حالة جيدة، وقد تعرض البضائع لخطر أضرار السفينة للخطر أو يلزم وضعها في مكان منعزل

عنها قيا للسلع المنقولة ومثلها هو العواامل التي تؤدي إلى زيادة تكاليف النقل مثل تكاليف البضائع.²²

ويمكن تغيير طبيعة الكثير من البضائع عن أجل تسهيل عملية النقل مثل نقل المصنوعات ذات الطبيعة الجارية داخل صناديقها لحماية أجزائها من الكسر وبذلك يمكن تغيير

طبيعة البضاعة من مصنوعات ذات الطبيعة الجارية إلى الصناديق المصنوعة ذات الطبيعة الجارية .

2- نوع وحجم السفينة

"بالرغم من أن للسفن الكبيرة الحجم المتخصصة في نقل البضائع عميقة من البضائع عمزاً اقتصادياً كبيراً إلا أن لها بعض المساوئ، فمن الصعب مثلاً توفير الكثير من الموانئ التي يمكن للسفن الكبيرة الحجم أن تدخلها.

كذلك يصبح من الصعب على السفينة الكبيرة المتخصصة أن تجد الاستخدام المستمر و

الحواريات الكبيرة الكافية لمأفر اغاتها وذلك بالمقارنة بالسفينة الأصغر حجماً الأقل تخصصاً.

كما يلزم للسفينة المتخصصة أن تبحر خالية من البضائع في اتجاهي

الرحلة وإن كان باستخدام السفن المرعبة من الناقلات للنفط والخامات والناقلات للنفط والصبو الخامات

²² - د. أحمد عبد المنصف مود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 31.

معاً، مما

أمكن معها لإبحار فير حلّة دائرية كاملة بأدنى وقت ممكنو السفينة تفار غة و بما يؤدي بالتالي إلى تخفيضك
بير فيتكافؤ نقل لطن /ميل بالرغم من الأرتفاع في تكلفة السفينة الأساسية¹.
أما بالنسبة لنوع السفينة فيجب أن لا تتفاد كذلك الوسائل لشحنو التفرغ، ففي السفن التقليدية (مجازة الح
مولة) يجرى شحن البضائع أسياً عن طريق إقنار الهامن خلال فتحات العنبر ثم يجري
بعد ذلك تحريكها جانبياً

لتستفيد منها في العنبر دون استخدام الوسائل الميكانيكية كذلك كما في السفن ذات فتحات العنبر الواسعة جداً
يمكنها الاستغناء عن تلك الوسائل الجانبية التي يمكن أنزال
البضائع أسياً بواسطة ذراع الشحنة مباشرة في المكان المطلوب وفيه هو هدفها أساساً فكرة الخلايا في
سفن الحاويات.

كفاءة الموانئ: زيادة كفاءة الموانئ تعني تقليص دور السفينة بالميناء ذلك أن زيادة الكثافة الرأ
سمالية للسفن تؤدي إلى زيادة الحاجة إلى زيادة كفاءة الموانئ.

وكفاءة الموانئ تنصب في رتبة عالية على البضائع الجافة العامة لأن البضائع الصلبة تسيطر عليها منظر
مات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل النقل للبضائع بما يضمن الكفاءة في عملياتها ونقلها.
أما بالنسبة للبضائع العامة، فإن ضعف كفاءة الموانئ يؤدي إلى تحمّل تجارة العالم لمجموعها تكاليفاً
تدوّي جعل المنتجات القربية من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البعيدة عن السوق
رغم أنها في الأخير أقل تكلفاً ورمناً تكاليفاً لتقلع عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية
وسيارات النقل والنقل الجوي.

ويؤدي عاملاً من كفاءة الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الموانئ
إلى زيادة إنتاجية السفن المنقص عدد السفن في العالم.

4- تنظيمات الخدمات الملاحية:

تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الكفاءة إلى نقص تكاليف النقل للبضائع، وفي ميدان السفن الجوية القوت
ديشدة المنافسة معدود التنظيمات بالإضافة إلى أن حجم العديد من شركات السفن الجوية أقل من حجم
جمالاً مثل التي تحقق الكفاءة الكاملة، كذلك يؤدي إلى انخفاض الموانئ لفترات طويلة نسبياً.

أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينها ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية، وفي كثير من الأحيان تقدر م

شركة خطية حسنة التنظيم خدمات ضعيفة الكفاءة بسبب وجود عدد كبير من السفن على الطر يق الملاحية مما يسبب قيام السفن وبها فرائغ أكثر عواية، ولذلك تضطر السفن بالدخول إلى الموانئ عديدة مما يزي دمن تكاليفها. وكثيرا ما تؤدي زيادة التكاليف بالتأثير على الشاحنات أكثر من تأثيرها على عمال ك السفن المأهولة. يمكنهم دائما زيادة التكاليف بالشاحنات.

5- تنظيمات الخدمات التجارية:

يتوقف تحديد نوع الخدمات الملاحية على الطريقة التي يقدم بها التجار بضائعهم ولاشك أنها إذا اقد البضائ ع بطر يقة ينتج عنها زيادة تكاليف الخدمات الملاحية فإن جزءا كبيرا من الخطأ يقع على الشاحنين.²³ ولم تحصل مثل هذا الموفور نتيجة أن السفن الخطية تتغالي في أسعارها ولكنها لها المأونات التجارية يقدم ونبضائعهم في شحنات صغيرة فليس هناك أي بديل عن استخدام خدمات السفن الخطية. تعتبر خدمات السفن الخطية أكثر تكلفة من السفن المستأجرة، ولذلك نجد أن تحقيق خفض في التكاليف يق عينا أيدي التجار ذاتهم، ولاشك أنهم وجد العديد من التجار الأخرى في العالم التي يمكن تحقيق فرب كبير في تكاليف نقلها إذا

أعيد دراسة العادات التجارية المتبعة فيها، وذلك بالعمل على نقل البضائع بصبا أيعلسفن من تخصصتهم ايحقق استخدام وسائل نقل لأرخص، ومن العادات التجارية الشائعة في كثير من التجار التركيز معظم

الشحنات كل شهر مما يسبب تكديسا تب الميناء لبضعة أيام، وكثيرا ما يحدث هذا التكديس نتيجة لنظام خطاب الضمان الذي عادة تنظيم مهم يمكن تفادي هذا التكديس.

6- الاستخدام الأمثل للموارد: أدارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكاليف رأس المال

في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعاضة برأس المال عن العمال في عمليات النقل لبحر يكما حدث في نقل البترول وحاملات الصبون نظام الحاويات. وبالنسبة للدول النامية يمكن استخدامها لأنظمة الأفل استخدام رأس المال.

²³ - د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 37.

المطلب الثالث: الهيئات والمؤسسات التي تبطن نشاطها الأساسي خدمات النقل البحري

أولاً : شركات الملاحة البحرية:

وتختص بنقل الحمولة المتاحة من الموانئ إلى الموانئ أو العكس، وتختص بنقل البترول والغاز والمنتجات البترولية، نقل البضائع، خدمات النقل كإيواء السفن، تشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.²⁴

ثانياً: الموانئ البحرية:

تعد الموانئ البحرية من أهم المرافق التي تقوم عليها صناعة النقل البحري ينظر الدور الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمال السفن، وتعدد تلك التسهيلات وتنوعها وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف والمسندة إليها.²⁵

أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية:

أ - موانئ طبيعية:

وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية بدون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة حيث تخضع لظروف الطبيعة التي تتعرض لها السواحل وتقاوم تلك الموانئ عند شواطئ البحار أو مصبات الأنهار وقد تتوفر لها الحماية بواسطة الجزر والشعاب المرجانية.

ب موانئ شبه طبيعية:

ويطلب قيامها أولاً بالموانئ الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الإنشاءات أو التجهيزات لتلقي ما يربو أعمال الملاحة البحرية، وتعد الأنهار من أفضل الموانئ التي تتميز فيها تكوينها الموانئ.

ج- الموانئ الصناعية:

ويطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد الموانئ الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وهيئة لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

2- أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

24 - د. سمير إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 40.

25 - نفس المرجع السابق، ص 42.

أ- الموانئ التجارية:

وهي

مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتستند إليها مهمة تقديم خدمات الترحال كالملاحيات التجارية للسفن التجارية ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية.

ب- موانئ النفط:

وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول لاكتشافها ومعالجتها وتكريرها بالأرصفة، كما تقوم بضخ البترول وإلحاقه بالنفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

ج- موانئ الخدمات:

وتخدم عملية الترحال كالملاحيات البحرية بشكل مباشر وتضمن تأمينهم خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن لا يدخول في وظائفها أعمال الشحن والتفريغ.

د- موانئ التخزين والمستودعات

وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين المنتجين لأطراف عملية التبادل التجاري بالدول حيث تختص بتجميع وتخزين أوامر معينة من البضائع ثم تصديرها إلى المناطق المطلوبة عليها في الأسواق العالمية.

-هـ-

موانئ بضائع الصب الجاف: ويقصد بها خام الحديد، الفحم، الحبوب، الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة لذلك يتطلب نقلها بحراً بموانئ صفتها معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيز اللازم متوافراً في تلك الموانئ.

و- موانئ البترول:

وتختص بعمليات نقل البترول ومن خلال محطات التداول في البحار المفتوحة أو الموانئ تتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة وعمق منقوتات الملاحة المؤدية إلى منشآت تداول

البترول ولمعمر اعادته واجدها بعيداً عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن خاص للبترول ول في مكان منعزل لعنقية أرفصة الميناء.

ز- موانئ الصيد:

تخدم نشاط الصيد البحري ويختلف مساحتها وأهميتها وفعاليتها لوزن النسب لنشاط الصيد، فقد تمت خصيصاً موانئاً بأكملها لخدمة هذا النشاط وذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطاعاً ضخماً لعمليات الصيد البحري وأقدمها مستغلاً لجزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط وتلك التي لا تمتلك موانئاً بحرية كثيرة العدد.

ثالثاً: شركات الشحن والتفريغ: يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين. وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي:²⁶

- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الموانئ والواردات.

نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيداً لشحنها وبالعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية.

- استخدام المنشآت المملوكة للحكومة للقيام بعمليات تقطير السفن وسحبها من داخل الميناء أو خارجه.

تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير وتأجير معونات الشحن والتفريغ للسفن.

رابعاً: ترسانة بناء وإصلاح السفن :

ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل البضائع المختلفة، حيث يتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن وغيرها الخدمية

والتجارية، وبذلك تضيف الترسانة البحرية سفناً جديدة للأسطول البحري.

كما تمارس دوراً مهماً في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهمات العائمة مثلاً للمنشآت

والقاطرات الجانبية السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث... الخ، فضلاً عن إعداد الدراسات والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

²⁶ - د. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 44.

خامساً:

مشروع عاتتوريد المعدات البحرية: 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

سادساً: مشروع عاتالتوكيلات الملاحية: يتبلور نشاطها في المهام التالية:

- القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل كل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.

-

تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك بالسلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.

-

حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وذلك وفقاً للحجم وسعة لفرأغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحويلها لمستحقاتها الخاصة بالملاك.

مقدمة

ازدادت أهمية الموانئ في رفع كفاءة عملية النقل الدولي كنقطة انطلاق بين مواقع الإنتاج والاستهلاك والتي يتم تصنيفها ضمن قطاع الخدمات لان موانئ القطاع الإنتاجي ينتج خدمات مع إقامة العديد من المجمعات الصناعية داخل الموانئ طالما تؤثر المجالات التجارية لدرجة مهمة على مستوى المعيشة في المجتمع مثلما يؤثر مجال اللوجستيك ولهذا أصبح لازما على جميع العاملين بالموانئ أن يدركوا أهمية إدارة اللوجستيك و إدارة سلسلة الإمداد حتى يتمكنوا من العمل كفريق واحد و على غرار ذلك فميناؤ مستغانم من الموانئ الهامة في الاقتصاد الجزائري ، فما هو واقع اللوجستيك في ميناؤ مستغانم؟.

المبحث الأول : تعريف ميناء مستغانم EPM وهيكلها.

المطلب الأول : تعريف مؤسسة ميناء مستغانم EPM والمهام الأساسية لها أنشأت مؤسسة ميناء مستغانم بعد إعادة الهيكلة لقطاع الموانئ في 24 أوت 1982 بموجب المرسوم: 82-287 وبدأت المؤسسة نشاطها ابتداء من نوفمبر 1982 وتحصلت على الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديون الوطني للموانئ المنحل ONP وكذلك تلك خاص بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA) كما اسند إليها مهام القطر المحولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CMAN).

مؤسسة EPM عبارة عن شركة ذات أسهم تخضع إلى القانون التجاري والقانون المدني وتحمل في السجل التجاري رقم 01-0-88 ويبلغ رأس مالها الاجتماعي 25000.000 د.ج.

تحصلت مؤسسة ميناء مستغانم منذ 29 فيفري 1989 على استقلالية التسيير من الشركة الجزائرية الأولى التي كانت تتميز بوضعية مالية متوازية. منذ 1989 تم تحويل مؤسسة ميناء مستغانم من مؤسسة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى المؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي.

المهام الأساسية للمؤسسة

- تسيير الأملاك العمومية والمؤسسة واستغلال وتطوير الميناء.
- احتكار عملية المناولة، نشاطات وعملية الشحن والقيادة و ربط السفن .
- القيام بأعمال الصيانة، التهيئة وتجديد البنية الفوقية للميناء .
- القيام بكل عملية تجارية مالية، صناعية، منقولات، عقارات التي لها صلة مباشرة أو غير مباشرة بالهدف الاجتماعي للمؤسسة.

المطلب الثاني : أهم مصالح المعتمد من طرف مؤسسة EPM وهيكلها

الإدارة العامة : يشرف على الإدارة العامة رئيس مدير عام الذي يعتبر المسير والمسؤول الأولى في المؤسسة بالمساعدة مع مساعدة المدير العام، كما نلاحظ على مستوى الإدارة العامة و جود خليتين هما: خلية المراقبة تقوم بمراقبة كل شيء يحصل في المؤسسة و خلية الدراسات والحسابات.

ومن خلال المخطط العام للمؤسسة يلاحظ أنه مقسمة إلى خمسة مديرات التي بدورها مقسمة إلى دوائر ويتفرع عن الدوائر مصالح وتتفرع منها الخلايا وبالتالي يمكن القول أنه يوجد ترابط دائم ومتواصلة بين مختلف مديريات المؤسسة.

مديرية الموارد البشرية والتكوين والوسائل

والتي بدورها تحتوي على 3 دوائر:

- دائرة المستخدمين والتكوين : التي يتفرع منها 3 مصالح وهي

▪ مصلحة المستخدمين والتكوين.

▪ المصلحة الاجتماعية.

▪ مصلحة الرواتب.

- دائرة الشؤون الاجتماعية و الثقافية: والتي تنقسم إلى مصلحتين هي:

▪ مصلحة النشاط الثقافي والرياضي.

▪ مصلحة المستندات الاجتماعية.

- دائرة الأعمال العامة وتحتوي على 3 مصالح هي:

▪ مصلحة الوسائل العامة وتتدخل المصلحة في حالة شراء سلعة ما وشرف ع

ليها رئيس المصلحة والعون الإداري.

▪ مصلحة تسيير المخازن: تتكفل المصلحة بكل العمليات بالمخزن ويشرف على

المصلحة رئيس المصلحة والمسير بالإضافة إلى أمين المخزن.

▪ مصلحة التموين: تهتم هذه المصلحة بكل موردي المؤسسة ويشرف عليها

رئيس

المصلحة وعونين أو أكثر مكلفين بالشراء.

مديرية الاستثمارات والتجارة

وتعتبر رأس المؤسسة تحتوي على دائرتين هما:

- دائرة التجارة: وتحتوي على مصلحتين:

▪ مصلحة الفواتير وعقارات البناء.

▪ مصلحة الإحصاء.

- دائرة الشحن والتفريغ: وتحتوي على مصلحتين هما:

- مصلحة المخازن: تقوم بعملية التخزين تحت إشراف رئيس المصلحة والمكلفين بالمخازن.

- مصلحة الشحن والتفريغ.

وتضم أيضا 3 خلايا وهي: خلية التسويق، خلية الدراسات والتهيئة، وخطية الدراسات القانونية.

مديرية الأشغال والصيانة

وتحتوي على دائرتين هما:

دائرة الصيانة: وتحتوي على مصلحتين :

- مصلحة الأدوات والعتاد.

- مصلحة الصيانة.

- دائرة الأشغال: وتحتوي على مصلحة واحدة هي:

- مصلحة الأشغال والنظافة.

مديرية قيادة الميناء:

وتنقسم إلى دائرتين هما:

- دائرة الشرطة والأمن: وتشكل من فرقتين هما:

- فرقة حراسة الميناء والأمن.

- ضباط الميناء.

- دائرة الملاحة: وتحتوي على محطتين هما:

- محطة إدارة المركب والربط.

- محطة الجر والدفع التي تقوم بتقييد الباخرة.

مديرية المالية والمحاسبية

هي أساس المؤسسة حيث أنها تجمع ما بين كل المديریات وتتفرع إلى دائرتين هما:

- دائرة المحاسبة العامة: وتحتوي على مصلحتين هما:

- مصلحة المحاسبة العامة.

■ مصلحة المحاسبة التحليلية.

- دائرة المالية: وتحتوي على مصلحتين هما:

■ مصلحة المالية.

■ مصلحة المقبوضات.

هياكل المؤسسة

إن التقسيم الإداري والوظيفي للمديريات والدوائر والمصالح والخلايا يساعد في التواصل بينها ويؤدي أيضا إلى حسن سير العمل فالهيكل التنظيمي والوظيفي لأي مؤسسة يساعدنا في معرفة مدى الترابط والتكامل بين الوظائف والأقسام ويظهر لنا الاستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة. ممثّل في الشكل (1) و(2)¹.

¹ - مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني : دراسة لعملية النقل داخل المؤسسة .

المطلب الأول : لوجستيك النقل في الميناء

عملية وصول أو استلام البضاعة للعميل تتوقف على مجموعة من العناصر والتي تعتبر أساسية وتخص كافة الأشخاص الذين يتعاملون مع مؤسسة الميناء، بدءاً من وصول السفينة إلى الخروج منها و كل عملية لوجستيك تهم العميل من حيث الوقت والمكان المناسب كما تم الإشارة إليها في الفصول السابقة وعليه يعتبر تداول البضاعة في الميناء وكذلك سريانها على الأرضية من تفريغ أو شحن أو تخزين... الخ يعتبر أمراً بالغ الأهمية كذلك بالنسبة للعميل لأنه يرتبط ارتباطاً مباشراً مع عدة عملاء آخرين. مما يتوجب عليه التعامل مع النظام الخاص بالميناء فيما يتعلق بكل الاجراءات والخطوات الضرورية لذلك.

1-تداول البضاعة في الميناء

تمر عملية البضاعة في الميناء بعدة مراحل والتي يمكن تقسيمها إلى مرحلتين بحيث تمثل الأولى مرحلة دخول السفينة إلى الميناء ورسوها على الرصيف أما المرحلة الثانية فتتمثل سريان البضاعة علىأرضية الميناء.

2-دخول السفينة إلى الميناء

قبل وصول السفينة إلى ميناء يجب أن يشعر وكيل الباخرة قبل وصول سفنهم إلى الميناء بمدة 24 ساعة على أقل وذلك بإرسال وثيقة طلب رصيف (Demande poste quai) لحجز مركز على الرصيف مع تحديد ما يلي:
اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة والخصيات الأساسية للسفينة لا سيما حمولتها وطولها وعرضها والمسحوب الأقصى للسفينة عند وصولها.

يجتمع ممثلي قيادة الميناء مع مسؤول عن عملية الشحن والتفريغ وبحضور معتمد جمركي يتكلف بالسلعة وذلك من أجل تخصيص مركز للسفينة على الرصيف. وعند وصول السفينة إلى الميناء تتم ثلاث عمليات متتابعة هي الإرشاد، القطر والربط حيث أن هذه العمليات ترتبط ارتباط وثيقا ببعضها وذلك من أجل سلامة السفن وحمولتها.

-الإرشاد: هي المساعدة التي تمنح للريان التوجيه وقيادة سفنهم عند دخولها وخروجها من الموانئ وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين لسلطة الميناء ويحتوي الميناء لهذه العملية ثلاث سفن للإرشاد (Peoltine) واثنين من زورق الإرساء.
- القطر: ويقصد بها جر ودفع السفن بواسطة القاطرة وهي تساعد السفينة في عملية الرسو على الرصيف والخروج من الرصيف أيضا ونمتلك سلطة الميناء قاطرة واحدة يسر 2 (Remorquerlsseri).

-عملية الربط: وهي عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة على مباني الإرساء باستعمال براميل الربط Bol lord.

- سريان البضاعة على أرضية الميناء

عند وصول السفينة وإرسائها على الرصيف، فإنها تتم ثلاثة مراحل متتابعة

لتفريغها من البضائع حتى تسليمها إلى أصحابها وهذه مراحل هي:

- مناولة البضائع.

- عملية التخزين.

- عملية تسليم والتسلم.

وهذه العمليات يجب أن تتم بمعدل متوازن وذلك للمحافظة على عملية سريان

البضاعة على الرصيف بكفاءة دون حدوث أي معوقات.

- **مناولة البضائع:** تعطى هذه العملية نقل البضاعة من عنابر السفينة إلى الرصيف

أو العكس وتحتوي أيضا على عملية تجهيز البضاعة لرفعها بواسطة معدات الشحن

والتفريغ وذلك بفتح دعائم السفينة وحل البضائع المربوطة وتعتمد كفاءة المناولة

البضائع على طريقة إنزال البضاعة بأمان ومن الأفضل أن يتم إنزالها على

الشاحنات، فالبضاعة التي تم إنزالها لابد أن يتم نقل البضائع من الرصيف إلى أماكن

تخزين حتى لا يحدث أي اختناق يؤثر على عملية مناولة البضاعة.

- **عملية التخزين:** يتم فيها رص وتنسيق البضاعة في ساحة تخزين وتوجد ساحة

تخزين مكشوفة والتي تمثل فنية الميناء وتوضح فيها البضائع ذات الحجم الكبير التي

لا تتعرض للتلف مثل السيارات وساحات التخزين المغطاة توضع فيها البضائع ذات

الحجم الصغير التي تتعرض للتلف.

- **عملية التسليم والاستلام:** وتمثل أخير مرحلة من مراحل سريان البضاعة على

أرضية الميناء ويتم نقل بضائع من أماكن تخزينها و وضعها على شاحنة العميل

وتسلم له بعد إنهاء جميع المعاملات الجمركية.

هذه المراحل التي تمر بها البضاعة في الميناء في حالة استيراد أما في حالة تصدير

تمر بهذه المراحل لكن بطريقة عكسية أي يتم تسليم البضاعة إلى الميناء ، تخزين

البضاعة أي نقلها من أماكن التخزين إلى أرصفة ثم شحن البضاعة في السفينة.

المطلب الثاني: تحليل وتقييم لوجستك النقل في الميناء

على الرغم من أن كل منشأة تدير عملياتها اللوجستكية بنفسها إلا أن اللوجستك ليس على نفس القدر من الأهمية بالنسبة لجميع المنشآت، فاللوجستك في الميناء يركز على سيطرة على أعمال الشحن والتفريغ من حيث اختيار وسائل ومعدات المناولة وتحديد مساحات التخزين في الوقت المناسب والمكان المناسب بهدف المحافظة على سلامة البضائع وبالتالي تحقيق رضا العملاء وترتبط كفاءة مناولة حسب عدد الآلات المستعملة لذلك ويمتلك الميناء لهذه العملية 74 آلة شحن وتفريغ تختلف حسب نوع استعمال وسعتها وهي كما في الجدول التالي:

المبحث الثالث : المناولة والمشاكل والتحديات والحلول والمشاريع
المستقبلية

المطلب الأول : أنواع الأدوات المستعملة في عملية المناولة :

كما هو مبين في الجدول 03:

سعتها بطن	عددتها	نوع آلة
250	1	رافعة Crue terex/demag
50	2	آلة رافعة Crues liebherr
45	4	رافعة الحاويات Super stachers
6	2	رافعة كهربائية Crues électriques caillard
15/8	2	رافعة كهربائية Crues électriques encc
	1	آلة شحن والحفر الخلفي Pelle retrochargeuse (komatsu)
	2	آلة شحن والحفر الخلفي Pelle retrochargeuse case
	1	آلة الشحن mini chargeur newholland
	52	آلة شوكية Chariots éleveurs
1.5 إلى 32	1	جرار (ro/ro) Tracteur (ro/ro) sisu

45	2	جرار (ro/ro)Tracteur (ro/ro) ferrari
42	1	مضخة الحبوب Pompe a grains vigan
180	1	مضخة الحبوب Pompe a grains neuero
	43	ملحقات آلة الشحن والتفريغ

لكي تتم عملية المناولة البضائع في الوقت المناسب وبسرعة يجب تقليل من وقت انتصار السفينة وهي المدة الزمنية التي نتوقف فيها الفرق الميناء عن عمليات الشحن وتفريغ السفينة وتسمى مدة الزمنية اصطلاحا بالزمن الميت tempt mort وتتوقف السفينة عن عملية الشحن والتفريغ لعدة أسباب منها :

- انتظار فتح وحل البضائع في السفينة.
- عطل يصيب وسائل الشحن والتفريغ.
- نقص في عدد الشاحنات.
- سوء الظروف الجوية.
- أسباب أخرى (المراقبة الصحية النباتية ، المراقبة النوعية ، إنهاء الإجراءات الجمركية) والذي يمكن التقليل منه عند اختيار وتحديد نوع وعدد المعدات المناسب للتداول
- اختيار وتحديد عدد وحجم المناسب من العمال .
- الإشراف على تنظيم عملية تداول البضاعة بفعالية وطريقة ملائمة.
- تنظيم عملية نقل البضائع إلى المخزون.
- زيادة عدد الأرصفة ومما لاشك فيه أن وجود عدد كبير من الأرصفة يزيد من المرونة عند تحديد وتجهيز الأرصفة للسفن ، ويعطي ضمان أكثر من ناحية ملائمة و مناسبة الرصيف وبالتالي تتم عملية شحن وتفريغ البضاعة بسرعة.
- أما من ناحية تحديد مساحات التخزين فيضمن اللوجستيك السيطرة على عملية النقل التي تمثل العقبة الكبرى في سرعة وكفاءة وحركة البضاعة في الميناء ، ولكي يتم

تحديد المساحة لازمة لآبد من معرفة معاملة تستيف البضاعة والذي يعرف بأنه حجم الفراغ بالمتر المكعب الذي يشغله واحد طن من البضاعة وكذلك يستعمل هذا المعامل لتحديد تكلفة التخزين ولكي تتم عملية التنظيم والإشراف على هذه العملية بكفاءة فإننا نحتاج للتعرف على نوع البضاعة المشحونة ونوع التخزين التي تحتاج إليه والذي يختلف على حسب نوع البضاعة الواردة والخارجة بالإضافة إلى السيارات و بعض المواد أخرى فمثلا المنتجات الفلاحية لا تحتاج إلى عملية تخزين وذلك نقص الوسائل التخزين. أما السيارات فيتم وضعها في أقبية الميناء. كما هو مبين في الجدول 04:

أنواع البضائع الداخل والخارج من الميناء :

2015		2014		2013		2012		2011		منتجات
مصدرة	مستوردة	مصدرة	مستوردة	مصدرة	مستوردة	مصدرة	مستوردة	مصدرة	مستوردة	
	401764		388765		440578		359759	85	328896	منتجات فلاحية
2401	976	2962	15305	15003	11309	1718	19802	5341	1550	مواد غذائية
1073	180104		347519		234586		262550		336417	مواد حديدية
	14430		118241		42879		6633		17485	مخرجات نفطية
			871				53		82	وقود ومعادن صلبة
8822	15802	331	467	228	579		52952	1102	48097	مواد كيميائية
	30815		16072		8122		4410		5345	أسمدة

المصدر : مؤسسة ميناء مستغانم

هناك مجموعة معتبرة من الملاحق توضح مختلف عمليات المناولة والوسائل المستعملة في المناولة وكيفية حدوثها داخل ميناء -مستغانم- وكذلك نوضح هذه الملاحق مختلف المواد المستعملة وأهم المتعاملين الاقتصاديين الميناء مستغانم:

-الملحق 01: أهم المتعاملين الاقتصاديين لميناء مستغانم.

-الملحق 02: أهم المتعاملين الاقتصاديين لميناء مستغانم.

-الملحق 03: المكوث المتوسط في المرفأ والانتظار في المرسى.

-الملحق 04: أنواع السفن المتعاقدة (مثال على سفينة اسبانية).

-الملحق 05: زمن انتظارات على الرصيف.

-الملحق 06: وثيقة تبين عملية شحن والتفريغ.

-الملحق 07: وثيقة من مصلحة شحن وتفريغ.

-الملحق 08: وثيقة من مصلحة الحاويات .

-الملحق 09: وثيقة من مصلحة المخازن.

-الملحق 10: وثيقة من مصلحة شحن وتفريغ.

-الملحق 11: وثيقة من مصلحة شحن وتفريغ.

-الملحق 12: وثيقة تبين استعمال الآلة الرافعة .

-الملحق 13: مثال عن سفينة المانية .

المطلب الثاني : نتائج البحث .

-تقدم المؤسسة خدمات لوجيستية (شحن وتفريغ ،تخزين ،مناولة) لعملائها في حالة طلب عليها فقط والاتفاق مع العميل .

- من خلال ما تم تناول في الجانبين النظري و التطبيقي يمكن تقديم مجموعة من نتائج كما يلي :

1-النتائج النظرية :

- المفهوم الحديث للوجستيك يبرز تعقد نشاطاته وصعوبة التحكم فيها وفي تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الامداد، كما تحتاج ادارة اللوجستيك إلى كفاءات واعية بدورها في هذه السلاسل .
- الخدمات اللوجيستية وخاصة النقل و المناولة من أهم النشاطات التي تخلق قيمة في المؤسسات و الاقتصاد الوطني على حد سواء.
- يمكن للمناولة من اضافة قيمة البضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنة و المكانية .
- تشكل تكلفة النقل وخاصة المناولة نسبة كبيرة من تكاليف اللوجستيك حيث تمثل 45 % .

-يعد بناء استراتيجية نقل بكامل مراحلها أداة مهمة تساعد على تحقيق أهداف المؤسسة عامة وأهداف اللوجستيك خاصة و التي من بينها تدعيم المركز التنافسي للمؤسسة في السوق وزيادة حصتها منه .

2-النتائج التطبيقية :

- عدم وجود ثقافة و فكر لوجستي في المؤسسات الاقتصادية
- تواجد ضعيف لمقدمي الخدمات اللوجيستية نتيجة حداثة هذا المفهوم في الاقتصاد الوطني
- عدم استخدام تكنولوجيا المعلومات ووسائل حديثة ومتطورة للمناولة في المؤسسة .
- تقدم المؤسسة خدمات النقل والمناولة ذات جودة عالية وذلك بتوفير وسائل المناولة المطلوبة وبتسليم البضائع في الوقت المناسب.

-ضعف بتقديم خدمات اللوجستيك المصاحبة لعملية التخزين و المناولة .

الإقتراحات :

- توفير اليد العاملة المؤهلة و ذلك عن طريق التكوين الجيد للموارد البشرية في مجال اللوجستيك وخاصة في مجال المناولة و المناهج الادارية الحديثة .
- استخدام تكنولوجيا المعلومات و الاتصال و الاندماج في الحياة الرقمية المعاصرة .
- انشاء مواقع انترنيت والسعي إلى جعلها أكثر حيوية عن طريق التجديد الدوري للمعلومات .
- انشاء مؤسسات تستخدم النقل متعدد الوسائط لتسهيل عملية المناولة .
- الشراكة مع الجامعات و ذلك لسد الفجوة بين الجامعة الجزائرية و واقع الشغل بالمؤسسات الاقتصادية وبقاء هذه الاخيرة مع اتصال دائم مع كل ما هو جديد.
- تشجيع الاستثمار في الخدمات اللوجستية خاصة في مجال النقل من مناولة وتخزين
- ادماج الاعتبارات البيئية في اتخاذ القرارات و اتباع معايير عالمية للمحافظة على البيئة .
- وجود بنية أساسية قوية حديثة من طرق، جسور ،أنفاق ،اتصالات ،وذلك لتسهيل عمليات النقل من تخزين و مناولة

خاتمة

وأخيرا يمكن القول أن المناولة و النقل بصفة عامة أصبح الان علما بحد ذاتها و أهم جزء فيها هو تدريب العاملين في الموانئ من أجل العمل بروح الفريق الواحد في كل ميناء لتحقيق الهدف النهائي هو إنشاء نظام مثالي يتسم بالكفاءة والوفرة في التكاليف ولكن هذا المفهوم مازال غامضا بحيث يقتصر على توفير وسائل النقل لتسلم البضاعة إلى العميل والمؤسسة لا تمتلك هذه الوسائل كما يمكن القول بان تكلفة مناولة البضائع والتخزين تمثل جزء كبير من تكلفة النقل البحري وبالتالي جزء من تكلفة اللوجستك التي يهتم بها المتعاملين مع الميناء.

مقدمة الفصل:

مما لا شك فيها أن التنافسية في وقتنا الحالي أصبحت تتطلب لوجستيات النقل المختلفة لنقل البضائع من المصانع والشركات، لذا يعد قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية كأحد ركائز التنمية الشاملة لأي دولة خاصة في الموانئ، كما تمثل خدمات النقل اللوجستيات أداة عامة للرئيسية لنجاح برامج التنمية المستدامة، وذلك لأننا نقود عد اللوجستية تشكل لاقسام المشترك في جميع الأنشطة الخدماتية والإنتاجية.

المبحث الاول: مكانة النقل في اللوجستيك**المطلب الاول: الموانئ البحرية و انواعها****مفهوم الموانئ:**

يوجد اكثر من تعريف للموانئ البحرية ، يوضح كل منها واحد او أكثر من خصائص الموانئ البحرية وفيما يلي أبرز تلك التعريفات:
 التي تعني بوابة **porta** مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة **port** " مفهوم الميناء باللغة الإنجليزية .

وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري وكذلك الميناء الجوي.¹

. " الميناء هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء تراكمها ، و يكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن و تفرغ) وتخزينها ، ومزود بوسائط النقل والاتصالات ، وقد تتوفر فيه امكانيات بناء واصلاح السفن. وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات و تموين السفن من الأغذية و الوقود ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن.²

. " الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن و مراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء ، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن و التسهيلات اللوجستية والمجمعات الصناعية و بوابات الأسواق.³
 أما في الجزائر فنجد في القانون العام للموانئ يعرف الميناء حسب المادة (02) إلى غاية المادة (06) بما يلي:

¹ - قائد عائض العميتلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية ، الاقتصادية للعرض و الطلب عليها ووسائل تنميتها ، رسالة دكتوراه ، كلية التجارة ، جامعة الاسكندرية ، 1991، ص9.

² - د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى ، الاسكندرية 2009 ، ص25.

³ - محمد توفيق و سلمى زكي عبد الفتاح ، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية ، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11 ، الاسكندرية 2009 ، ص 9 .

يقصد بالميناء موقعا على ضفة البحر مهياً و مجهز لاستخدامه في عمليات النقل البحري و الصيد البحري و الترهة ، كما أن الميناء يقام على الأملاك العمومية التابعة للدولة و تثبت حدوده. بموجب عقد اداري.

إن الميناء خدمة عامة يتكون من مجموعة من البيانات و التجهيزات و الآلات المنجزة ، و المصانة بانتظام و المستغلة بأحسن الشروط الاقتصادية و الأمنية .

يخصص الميناء لاستغلال كل أنماط السفن البحرية التي تقوم فيه بأركاب المسافرين و انزالهم و شحن الحمولات و تفريغها و تموين السفن أو ايوائها أو تصليحها ، حيث أن الميناء سيستغل كل سفينة تقدم طلبها وفقا للنص المنصوص عليه في الأنظمة القانونية و يقدم لها كل الخدمات التي تطلبها حسب ترتيبها في الوصول و الأولويات وبوجه خاص الخدمات التجارية التالية :

القيادة و الارشاد و الصيانة و الرفع ، و تموين النشاطات المساعدة المتصلة بالعمليات البحرية و المينائية.

" ومنه يشكل الميناء منطقة عبور للبضائع المنقولة عن طريق البحر ، حيث يقبل المستعملون للقيام بعملية تجارية تحت اشراف و رقابة مصالح الأمن الوطني و الجمارك و الصحة و الشرطة المينائية طبقا لشروط التي تحددها القوانين و الأنظمة السارية ."⁴

يعتبر الميناء نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي لنقل و عبور البضائع ، أو هو المرفأ الذي تلجأ اليه السفن احتماء من العواصف ، وهناك عنصرين يتكون منهما الميناء:

1- " واجهة بحرية تشمل مساحة مائية مناسبة محمية طبيعيا أو صناعيا ازاء الظواهر الطبيعية مثل:

أخطار الأمواج و الأعاصير.

⁴ - خليفي أمال ، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (CNTM-CNAN) رسالة ماجستير ، كلية الاقتصاد و علوم التسيير ، جامعة الجزائر 98-1999 ، ص76-77.

2- مساحة أرضية ممتدة تقام عليها الأرصفة والمخازن وتتخللها معدات التداول ووسائل النقل ومساحة أرضية متصلة بها تدعى الظهير .⁵

"ومفهوم الميناء أعم و أشمل من المرفأ الطبيعي حيث يتألف الميناء من النطاق الذي يحتضن المرفأ بالإضافة الى ما يضم من مستلزمات خدمات السفن و كل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل ، مثل الأرصفة والروافع والمستودعات والمخازن والطرق الداخلية والمباني و غيرها وهذا يعني أن أي ميناء في العالم لابد أن يحتضن مرفأ ، كما هو الحال في العديد من الموانئ العالمية

6".

وفي المقابل توجد عدة مرفأ في العالم بدون موانئ اد ليس من الضروري أن يتحول كل مرفأ طبيعي الى ميناء اذا لم تتوافر فيه مقومات اقتصادية و جغرافية أخرى ، وقد يكون ذلك بسبب وجوده في مناطق نائية بعيدة عن خطوط الملاحة الدولية ، أو وقوعها في مناطق تنتشر فيها الشعاب المرجانية التي تعرقل حركة الملاحة البحرية .

ثانيا : أنواع الموانئ:

"تعد الموانئ البحرية أحد أهم عناصر صناعة النقل البحري ، فهي تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر ، و التسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر .

تتباين الموانئ البحرية من حيث الطبيعة الجغرافية و الملكية و الوظيفة.⁷

1- من الناحية الطبيعية الجغرافية: يمكن التمييز بين الموانئ ذات المواقع الطبيعية وشبه الطبيعية ، و بين الموانئ الصناعية التي تتميز في مجموعها عن الموانئ

⁵ - د/هارون أحمد عثمان ، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1984 ، ص 60.

⁶ - مختار السويدي ، اقتصاديات النقل البحري ، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري ، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية ، الدار المصرية اللبنانية ، الطبعة الثالثة ، القاهرة ، 1996 ، ص325.

⁷ - نشرة اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا)، مرجع سبق ذكره ، ص.55.

الجافة حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن ومن ثم يمكن اقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية .

2-من ناحية الملكية: فهناك موانئ تخضع لملكية الحكومة باعتبارها مظهرا للسيادة الوطنية ، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أو الجمارك أو القطاع الخاص وقد تديره شركة دولية متخصصة في ادارة و تشغيل الموانئ .

3-من ناحية الوظيفة: من الممكن تقسيم الموانئ الى ثلاثة:

أ- " موانئ تجارية: وهي تلك الموانئ المستخدمة في تناول البضائع و الخدمات المرتبطة بها .

ب-موانئ اللجوء: وهي تلك المواقع البحرية و الأماكن التي تنشأ خصيصا كمكان لجوء أمن مؤقت للسفن في حالة العواصف".⁸

ج-موانئ عسكرية: و يتم تجهيزها بالإضافة الى تجهيزات الموانئ التجارية بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة و الذخائر للقوات البحرية. وتنقسم الموانئ: التجارية الى نوعين:

-موانئ تجارية عامة:وتكون مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية.

- موانئ تخصصية : وتكون مخصصة ومتخصصة في خدمة نوعية معينة من البضائع ، مثل الموانئ التعدينية و موانئ البترول و الموانئ السياحية .⁹ تتوقف كفاءة الميناء على العوامل التالية :

-"طاقة الرصيف : يمكن قياس طاقة الرصيف بالميناء بنقل و شحن أو تفريغ و سحب أكبر كمية من البضائع في أقل زمن ممكن ، وكلما ارتفع معدل نقل و سحب البضائع مع امكانية زيادة معدلات الشحن و التفريغ ارتفعت انتاجية الرصيف.

⁸ - محمد ابراهيم عراقي ، النقل في مصر الماضي و الحاضر و المستقبل حتى عام 2020،المكتبة الأكاديمية، القاهرة 2002،ص236.

⁹ - زيزيحيسن محمد زيدان ، أثر النقل اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة مينائي الاسكندرية و برشلونة)، رسالة ماجستير ، كلية النقل البحري و التكنولوجيا، الإسكندرية ، 2003 ،ص9.

- **امكانية التخزين** : تتوقف امكانية المخزن على مساحته وطاقته الاستيعابية ، ومدى استغلال أكبر قدر من هذه المساحة لتخزين البضائع وزيادة دورتها في المخزن .¹⁰
- **طاقة وسائل النقل المختلفة** : من الممكن قياس وسائل النقل من السيارات وسكك حديدية ونقل نهري بطريقتين : اما بكميات البضائع الممكن شحنها أو تفريغها من وسائل النقل في أقل زمن ممكن محسوبة بالطن ، أو بعدد وسائل النقل الممكن شحنها أو تفريغها في فترة حسابية معينة ، في أقل وقت ممكن .
- **طاقة العمال** : يمكن حساب طاقة العمالة من خلال معادلة تمثل متوسط انتاجية العامل.

¹⁰ - د/هارون أحمد عثمان ، نقل التجارة الدولية بالسفن النظامية الحلول و المشاكل، منشأة المعارف ،1984، ص10-12.

المطلب الثاني : الموانئ من مركز النقل الى قاعدة لوجستية

شهدت الخمسين سنة الأخيرة تطورا عميقا في مفهوم و دور الموانئ البحرية ، فلم يعد نشاط الميناء مقتصر على حدود المرفأ في حد ذاته (المنطقة المجاورة له) وإنما امتد هذا النشاط برا في كل المنطقة المحيطة بالميناء . ولقد امتد هذا التطور الى نوعية الخدمات و البنية الفوقية و التحتية ولقد تحقق هذا التطور من خلال ثلاث مراحل

أولاً: موانئ الجيل الأول : الموانئ التقليدية:

"كانت هذه الموانئ فيما قبل الستينات وما زالت موجودة حتى الان وتمثل أغلبية موانئ الدول النامية وانحصر دورها على تداول البضائع الصادرة و الواردة فقط دون أية أنشطة إضافية أي كمراكز للنقل فقط."¹¹

"وتتسم سياسة و استراتيجية واتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها استراتيجية محافظة تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق و مدى أنشطة الموانئ هذا الجيل عن أن الميناء مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصفة دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف."¹²

ثانياً: موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية:

"ظهر هذا النوع من الموانئ في بداية السبعينيات ، حيث اتخذ دور الموانئ بعده اضافيا كمركز للنقل والخدمات التجارية ، و الصناعية و امتدت رقعة الميناء الى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية ."¹³

¹¹ - ايهاب محمد النحراوي ، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات الرافدية في نظام النقل بالحاويات بالتطبيق على مصر ، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري و التكنولوجيا، الإسكندرية 2001، ص86.

¹² - ايهاب النحراوي ، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، 2009، ص5.

¹³ - المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ، ماردكون 11 ، مرجع سبق ذكره ، ص10.

تتميز سياسة و استراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسيعية على اساس تصور ، عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية .

يختلف التنظيم في الموانئ الجيل الثاني عن موانئ الجيل الأول ويتسم بالتالي:
أ- "علاقات وثيقة مع شركائها في النقل والتجارة الذين شيّدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء .

ب- علاقات وثيقة بين الميناء و الادارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يخص الأراضي و شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري .

ج- التكامل بين مختلف الأنشطة و الخدمات بالميناء لمسايرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.¹⁴

ثالثاً: موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية:

"بدأ ظهور هذا الجيل مع بداية عقد الثمانينات ومع نمو حركة التجارة العالمية و ارتفاع نسبة التحوية العالمية وانتشار مفهوم النقل المتعدد الوسائط."¹⁵
واعتمد هذا الجيل من الموانئ على الأرصفة المتخصصة والتي تعمل من خلال منظومات معلومات متطورة ، وتتميز سياسة و استراتيجية هذه الموانئ بالديناميكية.

"ان الأنشطة و الخدمات في هذه الموانئ تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل ، وتنقسم الأنشطة والخدمات التي تتوفر بهذه الموانئ الى الأربع فئات التالية:"¹⁶

14 - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ، مرجع سبق ذكره، ص275.

15 - محمد ابراهيم عراقي ، قطاع النقل في مصر ، مرجع سبق ذكره، ص235.

16 -

ايها محمد النحراوي، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات والر افدية في نظام انقلب الحاويات بالتطبيق على مصر، رسالة ماجستير، كلية النقل والبحريوالتكنولوجيا، الإسكندرية ، ص85.

1- تقديم خدمات الميناء التقليدية:

ان هذا الجيل ما زال مستمرا في تقديم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول و الثاني وما زالت الخدمات تعتبر عنصرا أساسيا في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب تقديمها حيث أصبحت تقدم من خلال المفاهيم اللوجستية ومراكز التوزيع.

2- الخدمات الصناعية و البيئية:

تشمل هذه الخدمات الأعمال الفنية مثل اصلاح و صيانة السفن والخدمات الهندسية الأخرى ، وتعتبر هذه الخدمات عنصرا هاما في تكامل خدمات الميناء ، وتوفير الضمان لمنظومة الانتاج على الاستمرارية بما يعني خفض نسبة المخاطرة الاقتصادية للمعدات ووسائل النقل المختلفة .

3- الخدمات الادارية و التجارية:

يقدم هذا الجيل خدمات ادارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الاجرائية أو الادارية أو المعلوماتية نتيجة لتعاظم حجم التجارة الدولية وما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم المختلفة، ولضمان انسياب حركة النقل بكل دقة .

ولم تعد هذه الموانئ تعترف بالحدود الزمنية لأعمال الميناء ، حيث أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا ومستمرة خلال أيام الأسبوع. كما عملت على تطوير الموارد البشرية التي أصبحت ضرورية للتعامل مع الأساليب الادارية و أنظمة المعلومات .

4- عمل الميناء كمركز للتوزيع و اللوجستيات:

تم مزج و ادماج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال و أنشطة الميناء ، كما أصبح من المهام الرئيسية للميناء العمل كمركز للتوزيع.

المطلب الثالث: ادارة خدمات النقل في اللوجستيك:

نظرا لدور الموانئ البحرية في نمو وحركة التجارة الخارجية للدول العربية وفي دعم اقتصادياتها و مساهماتها في الاقتصاد العالمي فمن المهم التعرف على أوضاع بعض الموانئ البحرية العربية من خلال دراسة النواحي التشغيلية و الفنية من الخصائص الرئيسية و الامكانيات المتاحة لكل ميناء .

أولاً: الادارة الكاملة لجميع مرافق الميناء.

تم تصنيف نظام ادارة الموانئ في العالم الى أربعة أنماط ادارية مختلفة و هي:

النمط الأول: الادارة الكاملة لجميع مرافق الميناء.

النمط الثاني: ادارة الميناء بنظام حيازة الملكية .

النمط الثالث: ادارة الميناء المجهز .

النمط الرابع: الادارة المتكاملة للميناء بواسطة بالقطاع الخاص.

"ان نمط الادارة الملائم لإدارة الميناء في ظل التطورات الراهنة تحدده عدة عوامل مختلفة مرتبطة بالوضع السياسي و الاقتصادي و الاجتماعي للدولة و مركزها وتصنيفها الاقتصادي من حيث كونها دولة نامية أو نفطية"¹⁷ والموقع الجغرافي للميناء وخطط الدولة للتنمية.

خلال ساعات محدودة أصبحت الخدمة ممتدة 24 ساعة يوميا و مستمرة خلال أيام الأسبوع ، و بالتالي كان عاملا جاذبا للعملاء.

- أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة:

منأهالسماتوالملامحالمطلوبتوافرها فيالموانئالبحريةالحديثةتتكونقادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة من السفن.

توافرشبكةنقلداخلىمتكاملتعمحاور النقلمحليا وإقليميامنخلال

شبكةالطرقالبريةالسكك -الحديديةعلماأنتكونعلادرجةعاليةمنالكفاءة.

-توافرمنظوماتالمعلوماتالمتطورةوالتىتعتبرالمحركالرئيسىلنظومةالنقلالدولي

المتعددالوسائط.

¹⁷ - ايهاب النحراوي ، موانئ الخليج العربي (القدرة التنافسية)، مرجع سبق ذكره ، ص106.

- تلبية احتياجات توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية
 - توافر أنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجستية.
 - السرعة في أداء الخدمات بتكلفة اقتصادية.
 - كفاءة الشبكة الرافدية والمحورية، بمعنى
- ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سقنا الحاويات والعلاقة بخطوط ملاحية ترافدية منتظمة الترددات لموانئ المجاورة القريبة، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيتات المحددة.

"نظرا

لأهمية خدمات النقل في مسؤولياتها عادة ماتت فعملها تقسما وإدارة مستقلة تعبر فبقسم النقل يجعلها مسؤوليات تحديد طريقة النقل حررتها مايرتبها من تحديد معدلات وأسعار النقل مثل تصنيف الشحنات المجموعات متشابهة فضلا عن الحصول على أسعار التنسيقيات واريخ الشحنات إمكانية النقل المتاحة، كذلك متابعة الشحنات إضافة إليها في ظل المفهوم الحديث لوجستيك

فقد اتسعت مسؤوليات مدير النقل لتشمل وظائف أخرى مثل التغليف والمناولة والتخزين وهذا عكس الماضي الذي كانت مسؤولياته تقتصر على شراء خدمات النقل فقط.¹⁸

"ويمكن النظر عن نطاق مسؤوليات إدارة النقل في مفهوم اللوجستيك سوف نجد أن مدير النقل يتبطل بالضرورة بمجال التوظيف عديده مثل "التسويق والإنتاج والتمويل" ويرجع ذلك إلى أن إدارة النقل مثل أحد العناصر الرئيسية في النظام المتكامل للوجستيك.¹⁹

"ويمكن القول أن إدارة خدمات النقل تمارس نوعين رئيسيين من المهام والوظائف الإدارية المهام المرتبطة بالبحوث.

¹⁸ - سمير كويرياص، عبدالغفار خنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، مصر، 2004، ص134.

¹⁹ - نهال فريدمصطفى، جلال ابراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص160.

1- ادارة حركة النقل:

تلتزم ادارة حركة النقل بتقديم

خدمات النقل بكفاءة وذلك في الوقت والمكان المناسبين معاً على مستوى الخدمة وبأفضل الأسعار الممكنة وبما يؤدي إلى تحقيق أهداف وظيفة اللوجستيك وتشمل مهام إدارة حركة النقل مجموعة الأنشطة التالية:²⁰

- تصنيف البضائع:

يشير هذا النشاط العملية لتصنيف البضائع التي يتم نقلها كشحنها إلى المجموعات المتشابهة وذلك في ضوء خصائص كل منها ويساعد هذا التصنيف على تحديد

معدلات وأوضاع أسعار الشحن بشكل مباشر كما يلاحظ أنه تحقيق

حجم البضائع المنالوفر إذا كان العاملين في إدارة النقل على خبرة كافية بقواعد وأساليب التصنيف.

- الحصول على أفضل أسعار الشحن والنقل:

يعتبر هذا النشاط أهم الأنشطة بالنسبة لإدارة حركة النقل حيث أن الهدف النهائي لإدارة هو

تخفيض تكلفة النقل والشحن بأقل ما يمكن، وحيث أن أسعار الشحن والنقل تمثل

التكلفة الأساسية والأهم بالنسبة لتكاليف النقل، فإن الحصول

على أفضل أسعار للنقل والشحن يؤدي احتمال تحقيق الهدف

وتخفيض تكلفة النقل مع الحفاظ على مستوى الخدمة المرغوب، ولكن لا بد من الإشارة هنا إلى أن التقليل من

تكلفة النقل لا يؤدي بالضرورة إلى الوصول إلى إجمالي تكاليف اللوجستيك الحد الأدنى

إذ لا بد من اختيار وسيلة النقل التي تقدم المستوى المطلوب من الخدمة بأقل سعر ممكن.

- جدولة أزمناة النقل:

ترجع أهمية هذا الوظيفة إلى أنها تأخير في عمليات الشحن والتفريغ يؤدي إلى عدم

الوفاء بمواعيد التسليم سواء لعمليات التشغيل أو العملاء مما يترتب عليهم مشاكل خطيرة

للإنتاج، وأيضاً مشاكل مع العملاء قد تصل إلى حد انصرافهم عن التعامل مع المؤسسة.²¹

²⁰ - Jacques Pons. Transport et logistique –maillon déterminants de la supply Chain. op-cit ,page 38.

²¹ - نهال فرید مصطفی، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 162.

إدارة مستند التلشن:

تستخدم إدارة حركة النقل العديد من الأدوات التي تتمثل في مستند التلشن من أجل سبيل المثال بوليصة الشحن وفاتورة الشحن وتمثل الأولى وصفا كاملا للمواد المشحونة وتستخدم كإيصال استلام على أساسها يتم تقدير التعويضات في حالة حدوث خسائر أو تليفيات أما الثانية (فاتورة الشحن) تعتبر المستند الذي يدفع على أساسه تكلفة النقل الذي يقدىكو نمقدا أو عند استلام البضاعة المشحونة.²²

- متابعة خطوط السير:

وذلك بغرض التأكد من دقة وانتظام عمليات وأوزان منة النقل حتى يمكن للإدارة التدخل في الوقت المناسب عند حدوث أي مشكلات أو معوقات في خطوط السير.

- المراجعة:

ويعني

هذا النشاط متابعة الأداء الخاص بالأنشطة السابقة كلها وذلك بغرض التأكد من سلامة والقرارات إجراء التصحيحات والتعديلات في هذه الأنشطة عند ظهور أي انحرافات أو أخطاء في الأداء.

- المطالبات والتعويضات:

في حالة عدم مطابقة خدمة النقل للمعايير

المحددة من قبل إدارة الإمداد وذلك عند وقوع الخسائر أو التليفيات أو اختلاف

مواعيد التسليم عن المواعيد المتفق عليها أو أي

انحراف عن المعايير والشروط المتفق عليها بين المؤسسة والجهة المسؤولة عن النقل

والشحن، يمكن المطالبة بالتعويضات عادة ما يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين

المؤسسة والشركة الناقلة ويلاحظ أن ارتفاع كمية التعويضات التي تحصل عليها المؤسسة يعتبر فيم

عظما أحيانا دليل على عدم كفاءة قرار النقل.

2- البحوث:

²² - سمير كيقرياص، عبدالغفار خنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، مصر، 2004، ص135.

بالإضافة إلى المهام

ذات الطبيعة الإدارية تقوم حركة النقل أيضا ببعض الأنشطة البحثية التي تنقسم إلى نوعين:
بحوث تتعلق بمستوى خدمة النقل وبحث متعلق بكفاءة الوظيفة المتكاملة للوجستيك.

- بحوث تطوير خدمات النقل:

يهتم هذا النوع من البحوث بتوفير أفضل خدمات النقل

والتوصل إلى أفضل الأسعار للشحن عند مستوى معين من الخدمات أو لاحتضان

قياس أداء وسائل النقل لمختلفة يعتبر من المجالات التي تحتاج إلى

التوصل إلى أفضل أداء ومن المقاييس المستخدمة في هذا المجال:

• مددتها ومعداتها ووسائل النقل والشحن.

• مددتها واستمرار عملية النقل.

• القدرة على الإسراع بعملية النقل والشحن.

• تناسق عمليات النقل والشحن عند استخدام عدة وسائل نقل.

- بحوث تطوير كفاءة نشاط اللوجستيك:

تمثل إدارة النقل أحد مكونات إدارة اللوجستيك حيث تمثل تكلفة النقل أهم

أكبر نسبة من إجمالي تكاليف اللوجستيك لذلك فإن هذا الإدارة تكون مسؤولة عن التأكد من

أن أداء نشاط النقل يؤدي إلى تحقيق أقل تكلفة كلية لنشاط اللوجستيك ويتم ذلك بإجراء البحوث المستمرة لدراسة

العلاقة بين تكلفة خدمات النقل والتكلفة الكلية لنشاط اللوجستيك وكيفية التوصل إلى أداء أفضل

ديال لتخفيض هذا التكلفة الكلية.

المبحث الثاني : الحاويات وامتيازاتها داخل الميناء

المطلب الأول : تعريف الحاويات و لمحة تاريخية:

تعريف اتفاقية سلامة الحاويات ل 1972 بقولها: "الحاوية وحدة من معدات النقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات مكانة 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 ركينة لهذه الاغراض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الاربعة.²³

ولدت فكرة الحاوية في الخمسينات من القرن العشرين في الولايات المتحدة الامريكية على يد malocon mc lean صاحب شركة نقل داخلي ، ارشدته خبرته واهتماماته في هذا المجال الى انه يمكن نقل البضائع من مصدر الى زبون بسرعة اكبر و بتكلفة اقل في حال اقتضت عمليات العتالة فتبين له ان ذلك يتحقق بتحميل بضائع من احجام وأنواع مختلفة مصنفة داخل مستوعب او حاوية من حجم محدد مما يوفر عمليات مناولة عدد كبير من الطرود ويوفر استخدامها عددا كبيرا من اليد العاملة .²⁴

من هنا بدأ النقل بالحاويات يعرف تطورا ملحوظا ولكنه كان مقصورا على النقل من رصيف الميناء الشحن الى رصيف ميناء الوصول اي على مرحلة النقل البحري فقط ، الا ان النهضة الحقيقية لاستخدام الحاويات لم تبدأ الا في بداية الستينات وذلك استجابة لحاجات التجارة الدولية فساعدت تحوية البضائع على ابرام العقود من الباب الى الباب مما اثر ايجابيا على التجارة الدولية.

وقد ازداد تطور استخدامها في مجال النقل البحري في عام 1964 عندما سيرت شركة Australianshopping سفينة متخصصة في نقل الحاويات اطلق عليها اسم kooringa بين مينائي ملبورن وفريمانتل ثم في عام 1965 عندما اعلنت شركة sea land خوضها للتجارة عبر الاطلسي بسفن حاملة للحاويات تتسع كل حاوية منها ل 1261 حاوية وهي السفن المنتشرة في الوقت الحالي كونها تتكامل

²³ - د. ايمن النحر اوي ، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص135.

²⁴ - نفس المرجع السابق ، ص138.

فيها مزايا الحاويات مع التكنولوجيا الحديثة الموجودة في هذا النوع من السفن خاصة في عمليات الشحن و التفريغ.

المطلب الثاني : أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء

هناك انواع عدة للحاويات وذلك حسب نوع البضائع التي يمكن ان تحتويها الحاوية وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الاساسات ونوع المواد المصنوعة منها ، وهذا ان دل على شئف انما يدل على الايجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل .

1-حاويات البضائع العامة:

وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع وهذا النوع بدوره مقسم الى انواع وفقا لأساسات الحاوية وطرق الوصول الى داخلها للتعبئة و التفريغ من أهمها

25

-حاويات ذات الاستعمال العام : وهي حاويات مغلقة بشكل تام سقفا وجوانبها صلبة ، احد جوانبها على الاقل فيه باب وخصص لنقل انواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية .

-حاويات ذات السقف المفتوح : حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء

وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك ويمكن تثبيته بالنواحي الأربعة للسقف ، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها الا بمرافعة العلوية .

-حاويات مسطحة : اي من دون اساسات عليا ولكن لها نفس طول وعرض الحاويات العادية و المجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها و احيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن و التفريغ و الرص على ارضية الموانئ.

-حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة : وهي تتميز أن جوانبها غير ثابتة.

2- حاويات البضائع الخاصة:

وهي حاويات ذات تصميم خاص ، فتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومنها :

25- د. إيمان نحر اوي ، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص 126.

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

-**حاويات حرارية مسخنة** : وهي ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز منتج للحرارة .

-**حاويات مبردة** : وهي ذات مواصفات حرارية مزودة بجهاز مبرد تضمن الاحتفاظ عند مستوى معين.

-**حاويات الخزانات** : وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو نقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية .

المطلب الثالث : امتيازات الحاويات داخل الميناء :

أصبح 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 باب الى باب واكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى وهذا راجع الى ما تميز به النقل بالحاويات من إيجابيات فمن ناحية الشحن أدى استعمال الحاويات الى توفير الكثير من المال على الشاحن ،اذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام اي من عمليتين وكذلك فان تكاليف الشحن و التفريغ تنخفض ،كما يساعد ذلك على سرعة و مرونة تداول وانتقال البضائع الى عدد اكبر من العملاء و بالتالي سرعة التسليم²⁶ .

كما أنه وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر فهي الى حد الان وسيلة التغليف الأكثر أمانا اذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة و البرودة و الرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية ناهيك عن الحد من حالات السرقة كون أن الحاوية تغلق بإحكام .

²⁶ د. ايمن النحراوي ، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص140.

من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل للمنظومة النقل ككونها سهلت النقل من وسيط الى اخر وهي معبئة دون تفريغ أو اعادة تصنيف محتوياتها كما مكنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف مما أدى الى استغلال السفينة على أكمل وجه .

أما من ناحية الموانئ البحرية فقد ادى الى استخدام الحاويات الى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ و شحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ النمطية كما ادى تطور سفن الحاويات الى تطوير وزيادة طاقات .

المبحث الثالث: المناولة ودورها في الرفع من اداء الموانئ**المطلب الاول: عموميات حول المناولة****أولاً: التطور التاريخي للمناولة وتعريفها****1/التطور التاريخي للمناولة**

إن تطور المناولة مرتبط أساساً بتاريخ الصناعة، ونأخذ مثال على ذلك صناعة السيارات والتي لا تشمل كل الصناعة، ولكنها تعطينا فكرة واضحة عن المناولة الصناعية من حيث خاصيتها وتداولها على المستوى العالمي.

أ/مرحلة الصناعة التقليدية :

عند ابتكار السيارة كانت في أولى مراحل تطورها تصنع من طرف الصناعيين بطريقة تقليدية، بحيث كانت جميع القطع المكونة لها تنجز عن طريق اليد أو بواسطة آلات بدائية ، وقطع الغيار لا تستبدل بل هي ثابتة، كما أن التعاون بين المؤسسات لم يكن موجوداً بل الحيلة وعدم الثقة بين مختلف المؤسسات هو الذي كان يخيم على المناخ في تلك الحقبة من الزمن، وهذه الخاصية لم تكن تتمتع بها صناعة السيارات فقط بل كانت تشمل جميع الصناعات.

ب/مرحلة الصناعة المكثفة :

تحت ضغط قانون اقتصاد السوق والمتطلبات الاقتصادية العالية، عرفت الصناعة ثورة أولى مع ظهور الصناعة المكثفة التي كان ينبغي عليها سد الاحتياجات الخاصة لتطوير المنشآت القاعدية (السكة الحديدية، الجسور، السكن...)، وبعد ذلك الاحتياجات الكبيرة من العتاد لمواجهة الحرب العالمية الأولى (1914-1918)... ففي سنة 1914 قام الصناعي بأول عملية تصنيع مكثفة، وأنجز أول سلسلة لتركيب السيارات والتي عرفت فيما بعد بالتاليورية، وتم من خلالها إنجاز كمية كبيرة من القطع في وقت قياسي مع تخفيض سعر التكلفة .

لقد كانت مفخرة الصناعيين خلال تلك الحقبة هي أنهم يقومون بعملية التصنيع جميعا بمفردهم، وأن الشركات الكبرى كانت تملك المواد الأولية بمفردها ولا تحتاج لمصرف آخر لتزويدها بالمواد التي تتطلبها العملية الإنتاجية.

ج/مرحلة ظهور الصناعة و المناولة الصناعية :

في هذه المرحلة الصناعيون الكبار أبدعوا في وضع مقاييس داخلية من أجل عقلنة احتياجاتهم في قطع الغيار وبعض المكونات الأخرى التي تدخل في منتجاتهم، وبفعل متطلبات الإنتاج والمنافسة راح الصناعيون يستثمرون في مجال التجهيزات الدقيقة في جميع المجالات واعتمدوا في ذلك على اختصاصيين أكفاء .

ولقد عجلت الحرب العالمية الثانية (1939-1945) من زيادة الاحتياجات الصناعية لمواجهة طلبات تدعيم احتياجات الحرب الكبيرة من جهة، واحتياجات إعادة الإعمار للبلدان المتضررة من جراء الصراع العالمي، في هذا المناخ بدأ يظهر دور المناولة الصناعية في سد احتياجات المعارك الطاحنة من العتاد الحربي كالنقل والهياكل القاعدية وهكذا تحول الحرفيون الصغار إلى صناعيين، وتمثلت الصناعات آنذاك في : التصليح والصيانة، صناعة قطع الغيار واللوازم الاستهلاكية، صناعة القطع المنفصلة للتركيب الأولي، صناعة قطع معدة للتجميع، صناعة المنتجات النهائية.

وشيئا فشيئا وجد الصناعيون أنفسهم أمام مواجهة الظروف التنافسية التي أجبرتهم عن البحث عن الإنتاجية والجودة، وفي هذا الجو ظهر مجال المناولة الصناعية، الذي يستطيع تلبية احتياجات الصناعيين بسبب المهارة والقدرة المتوفرة وكذلك التخصص وسعر التكلفة.

أما في سنوات الستينات، فقد قام الصناعيون اليابانيون بدراسة خصائص إنتاج الدول الغربية خاصة الولايات المتحدة الأمريكية، وقاموا بتحديد مساوئ الإنتاج المكثف، وطوروا طريقة جديدة للإنتاج معتمدة على الجودة والتخصص وكذلك الوقت.

هذه الطريقة سمحت لهم بتحقيق إنتاجية عالية، واعتمدت فيما بعد من طرف جميع الصناعيين في العالم بداية الثمانينات، وهذا بدوره سوف يجرنا إلى وضع حيز تطبيق المواصفات العالمية وتطوير العديد من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المختصة في المناولة الصناعية من حيث القدرة، التخصص والصيانة، فالصناعيين يلجؤون إلى المناولين وذلك إما لأسباب اقتصادية أو ظروف خاصة بالإنتاجية، فالمؤسسة المعزولة لا يمكنها الحصول على استثمارات تستطيع من خلالها تحقيق الأهداف المبرمجة .

أما في **التسعينات** فأصبحت المناولة التخصصية هي القاعدة العامة وعلى المناولين أن يعتمدوا الوظائف التالية:

*البحث والتنمية.

*الاستثمار والتكوين.

*إدخال التبادل الإعلامي للمعطيات.

*ضمان الجودة.

*تقليص قائمة المزودين والمناولين.

*ارتفاع الحاجيات إلى الكفاءات والموارد المالية .

*ضرورة الاستمرارية والثقة في العلاقات مع المناولين.

حيث أصبح المناول الصناعي هو الشريك المزود بالأجزاء والمكونات والخدمات التي تدمج في المنتج النهائي.

2/ تعريف المناولة:

مر مفهوم المناولة بثلاث مراحل أساسية، فقد تم تعريفه خلال المرحلة الأولى على أساس قانوني، وفي الثانية حسب خصائص فنية، وفي الثالثة على أسس علاقاتية تحكم معاملات التبادل والتعاون بين المنشآت الآمرة بالأعمال والمنفذة لها. فمصطلح المناولة هو مصطلح متعارف عليه في دول المغرب العربي ودول شمال أفريقيا، أما بالنسبة للدول العربية في المشرق العربي فالمصطلح المتعارف عليه هو

La sous- التعاقد من الباطن أو المقاوله من الباطن وتسمى بالفرنسية
traitance أما بالإنجليزية **Outsourcing**.

و سنورد فيما يلي أهم التعاريف التي تناولت المناولة.

أ-تعريف المقاوله من الباطن حسب المركز الوطني للمقاوله من الباطن

CENAST

تعرف المقاوله من الباطن على أنها "النشاط الذي من خلاله يتم تصنيع منتج أو عدة مركبات تسمى القطع لحساب المؤسسة التي تعطي الأوامر وحسب الخصائص التقنية التي تحدها تبعا للنتيجة الصناعية المراد الوصول إليها".
هذا التعريف يحدد نوع النشاط الذي تطبق فيه إستراتيجية المقاوله من الباطن ويبرز أن الإنتاج يتم حسب خصائص تحدها المؤسسة التي تعطي الأوامر وليس المقاول من الباطن وأن النتيجة تحدد مسبقا.

ب- تعريف حسب التشريع الفرنسي:

نظرا لعدم تطرق التشريع الجزائري لتعريف محدد خص به المقاوله من الباطن واعتمادا على ما توفر من معطيات رسمية فقد تم اختيار القانون الفرنسي بناء على التقارب بين القانونين الجزائري والفرنسي، هذا الأخير الذي تناول تعريف المقاوله من الباطن على النحو التالي:

"المقاوله من الباطن هي العملية التي من خلالها تطلب مؤسسة تسمى المؤسسة التي تعطي الأوامر من مؤسسة أخرى تسمى المقاول من الباطن تنفيذ جزء من العملية الإنتاجية حسب عقد تحدد بنوده المؤسسة الأولى".

هذا التعريف يضيف توضيحا آخر وهو أن العلاقة القائمة بين الطرفين تقوم على أساس عقد وهو محدد مسبقا من قبل المؤسسة التي تعطي الأوامر.

المطلب الثاني: أهمية وأنواع المناولة

1/ أهمية المناولة:

برهنت الوقائع الصناعية على أهمية المناولة التي أصبحت تشكل أهم ابرز الاستراتيجيات الحديثة وأكثرها قدرة على تحقيق التنمية الصناعية بجميع البلدان المتقدمة. فقد مكنت المؤسسات التي أخذت بها على:

✓ تنظيم النشاط.

✓ تحقيق التخصص.

✓ تقسيم العمل.

✓ الحد من النفقات.

✓ زيادة الكفاءة.

✓ وتعظيم المكاسب.

✓ رفع القدرة التنافسية.

هذا ويعتبر نظام المناولة من أهم الأساليب التي تعمل الدولة على انتشاره وخلق قاعدة عريضة من المنشآت الصغيرة والمتوسطة المغذية والمكملة نظرا للدور الهام الذي تلعبه في دفع عجلة التنمية الصناعية من خلال: تعزيز الترابط والتكامل بين الصناعات الصغيرة والصناعات الأساسية الكبيرة , وتتمثل هذه الأهمية في النقاط التالية:

(1) تقوم المنشآت الصغيرة بإنتاج كميات من المكونات أو الأجزاء الوسيطة حسب طلبات التعاقد بتكلفة أقل وجودة أعلى عما إذا تم إنتاجها في الشركات الكبيرة (الأم).

(2) يساعد هذا النظام على تطوير وتنويع المنتجات طبقا لاحتياجات السوق – كما يساعد علي الاستغلال الأمثل للطاقات المتاحة وتأهيل الوحدات الصناعية بما يعظم قدراتها على تصدير منتجاتها ومواجهة المنافسة في الأسواق المحلية والدولية.

- (3) تستفيد المنشآت الصغيرة والمتوسطة من الشركة الأم في ظل نظام التعاقد من الباطن بالحصول على التكنولوجيا الحديثة لتطوير وسائل الإنتاج وأساليب الإدارة.
- (4) يساعد نظام المناولة الصناعية على تعميق التصنيع المحلي وزيادة الإمكانيات التصنيعية خاصة في المعدات الاستثمارية وإحلال المنتجات المحلية محل الواردات.
- (5) الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة، والتصريف الدقيق والمحكم في وسائل إنتاجها،
- (6) تنمية وتنظيم النشاط الإنتاجي في الوحدات الصناعية ورفع قدرتها الإنتاجية والتنافسية وزيادة مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي،
- (7) تساهم بشكل غير مباشر في تشغيل العمالة الوطنية وتقليل نسب البطالة وبالتالي رفع مستوى الدخل ورفاهية المواطن.
- (8) دعم النسيج الصناعي المحلي وتشجيع المؤسسات الصناعية على التخصص في مجال التقنيات الحديثة، ويكون بذلك توزيع العمل بين المؤسسات الصناعية أكثر إحكاماً، وتوازناً وتساعد الجودة العالية في الإنتاج والسرعة في الانجاز على مواكبة التطور العالمي والمنافسة الدولية.
- (9) تساعد في الحد من نزيف العملات الصعبة الذي يستخدم في استجلاب منتجات من الخارج تنتج محلياً أو يمكن إنتاجها محلياً بجودة عالية.

2/ أنواع المناولة:

إن المهام التي تكون موضوع المناولة تختلف باختلاف طبيعتها وأهداف الأطراف وقدرتهم، وغيرها من العناصر التي تلعب دوراً مهماً في تقسيم إستراتيجية المناولة إلى عدة أنواع، والتي نوجز أهمها فيما يلي:

2-1/ أنواع المناولة حسب طبيعتها:

لأن المجال الصناعي عادة ما يكون مبني على معيارين: القدرة على الإنتاج والتخصص التقني للمؤسسة، فإن هذا التصنيف يندرج ضمنه نوعان:

أ/مناولة على أساس القدرة على الإنتاج (أو طاقة الإنتاج)

في حالة ما إذا كانت القدرة الإنتاجية للمؤسسة التي تعطي الأوامر ليست كافية لتنفيذ وتحضير طلبية ما، وفي حالة ما إذا لم ترغب أو لم تستطع رفع طاقتها الإنتاجية فإنها تلجأ إلى المقاول من الباطن، هذا النوع يستعمل خاصة إذا كان حجم الطلبيات التي تحصل عليها المؤسسة التي تعطي الأوامر متغير باستمرار.

ب/ مناولة على أساس التخصص:

في هذه الحالة المؤسسة التي تعطي الأوامر تلجأ إلى المقاول من الباطن الذي يتوفر على المعدات والتجهيزات والآلات المتخصصة وكذلك على مستخدمين مؤهلين متمكنين من تنفيذ مهام إنتاجية دقيقة ومعقدة، هؤلاء المقاولين من الباطن لهم كفاءات ومهارات تقنية جد متخصصة تتعلق بمكونات الإنتاج، والعلاقة التي تربط المؤسسة التي تعطي الأوامر والمقاول من الباطن لا تعود إلى تغيرات في حجم الطلبيات لأنها تتميز بالمدى الطويل ونظراً لتخصص المقاول من الباطن فإنه عادة ما يكون في مركز قوة، وللإشارة فإن هذا النوع هو الذي بدأ يعرف انتشاراً كبيراً في الأوساط الصناعية.

2-2/ أنواع المناولة حسب المدة:

في هذا النوع يتم التصنيف على أساس مدة المناولة وتنقسم إلى:

أ/مناولة ظرفية (سببية):

المؤسسة التي تعطي الأوامر تنتج بإمكانياتها الداخلية ولكن لأسباب عابرة وظرفية تلجأ إلى المناولة في تنفيذ جزء من العملية الإنتاجية.

ب/ مناولة هيكلية (دائمة):

هذا النوع يتم اللجوء إليه خاصة إذا تعلق الأمر بالمنتجات المعقدة، لذا تكون العلاقة بين المؤسسة التي تعطي الأوامر والمناول طويلة المدى وأحياناً دائمة.

2-3/ أنواع المناولة حسب تفويض العمل:

إن تفويض عمل أو مهمة المناولة يمكن أن يبدأ من مجرد عمل حسب الطريقة التي تحددها المؤسسة التي تعطي الأوامر لجزء بسيط من العملية الإنتاجية، في هذه الحالة المؤسسة التي تعطي الأوامر تقدم المادة الأولية وكذلك المعدات للمؤسسة المناولة، كما يمكن أن يكون تفويض كلي لإنتاج منتج معقد. كما يمكن إدراج أنواع أخرى لإستراتيجية المقاوله من الباطن، ولكن الأساس الذي تصنف على أساسه في هذه الحالة هو الصفة التي يمكن أن تتصف بها هذه الإستراتيجية.

2-4/ المناولة حسب محل التطبيق:

أ/ مناولة جهوية:

المؤسسة التي تعطي الأوامر والمؤسسة المناولة يتواجدان في منطقة واحدة لدولة واحدة، مثلاً: المؤسسات المحاذية للمؤسسات الكبرى.

ب/مناولة وطنية:

المؤسستان تنتميان إلى دولة واحدة.

ج/مناولة دولية:

المؤسستان تنتميان إلى دولتين مختلفتين، والمناول عادة ما يكون فرع تابع للمؤسسة الأم وهي التي تعطي له الأوامر .

2-5/ مناولة حسب درجة تعقد العلاقات:

أ/ مناولة بسيطة:

هناك علاقة مباشرة بين المؤسسة التي تعطي الأوامر والمؤسسة المناولة.

ب/ مناولة متدرجة:

في هذه الحالة يوجد تدرج في المناولين ، ويكون ذلك حسب أهميتهم مثلاً في اليابان المناولة تأخذ شكل هرمي على رأسه المؤسسات التي تعطي الأوامر، وتكون عادة

مؤسسات كبيرة تتبعها المؤسسات المناولة ذات المستوى الأول، وتكون عادة مؤسسات متوسطة بدورها تتبعها مؤسسات مناولة بمستويات أقل.

2-6/ مناولة حسب الموضوع:

أ/مناولة صناعية:

تتعلق المناولة بسلع مادية، مثلا مناولة قطع خاصة بالصناعة الميكانيكية.

ب/مناولة الخدمات:

تتعلق المناولة بأشياء غير مادية، مثلا: الصيانة.

وعموما يمكن إجمال الأنواع السابقة الذكر في الجدول التوضيحي 02 التالي:

التصنيف	نوع المناولة من الباطن
حسب الطبيعة (مهارة وكفاءة المناول)	-مناولة على أساس طاقة الإنتاج. -مناولة على أساس التخصص.
حسب مدة العلاقة	-مناولة ظرفية (سببية). -مناولة هيكلية (دائمة).
حسب تفويض العمل	- عمل حسب الطريقة. -مناولة لصناعة قطعة. -مناولة لعملية إنتاجية كاملة (إنتاج منتج مقعد).
حسب محل التطبيق	-مناولة جهوية. -مناولة وطنية. -مناولة دولية.

<p>-مناولة بسيطة.</p> <p>-مناولة متدرجة.</p>	<p>حسب درجة تعقد العلاقات</p>
<p>-مناولة صناعية.</p> <p>-مناولة الخدمات.</p>	<p>حسب الموضوع</p>

المطلب الثالث: دور المناولة في تحسين أداء الموانئ.

لكي تتم عملية المناولة البضائع في الوقت المناسب وبسرعة يجب تقليل من وقت انتصار السفينة وهي المدة الزمنية التي نتوقف فيها الفرق الميناء عن عمليات الشحن وتفريغ السفينة وتسمى مدة الزمنية اصطلاحا بالزمن الميت *tempt mort* وتتوقف السفينة عن عملية الشحن والتفريغ لعدة أسباب منها :

- انتظار فتح وحل البضائع في السفينة.
- عطل يصيب وسائل الشحن والتفريغ.
- نقص في عدد الشاحنات.
- سوء الظروف الجوية.
- أسباب أخرى (المراقبة الصحية النباتية ، المراقبة النوعية ، إنهاء الإجراءات الجمركية) والذي يمكن التقليل منه عند اختيار وتحديد نوع وعدد المعدات المناسب للتداول
- اختيار وتحديد عدد وحجم المناسب من العمال .
- الإشراف على تنظيم عملية تداول البضاعة بفعالية وطريقة ملائمة.
- تنظيم عملية نقل البضائع إلى المخزون.
- زيادة عدد الأرصفة ومما لاشك فيه أن وجود عدد كبير من الأرصفة يزيد من المرونة عند تحديد وتجهيز الأرصفة للسفن ، ويعطي ضمان أكثر من ناحية ملائمة و مناسبة الرصيف وبالتالي تتم عملية شحن وتفريغ البضاعة بسرعة.

أما من ناحية تحديد مساحات التخزين فيضمن اللوجستيك السيطرة على عملية النقل التي تمثل العقبة الكبرى في سرعة وكفاءة وحركة البضاعة في الميناء ، ولكي يتم تحديد المساحة لازمة لابد من معرفة معاملة تستيف البضاعة والذي يعرف بأنه حجم الفراغ بالمتر المكعب الذي يشغله واحد طن من البضاعة وكذلك يستعمل هذا المعامل لتحديد تكلفة التخزين ولكي تتم عملية التنظيم والإشراف على هذه العملية بكفاءة فإننا نحتاج للتعرف على نوع البضاعة المشحونة ونوع التخزين التي تحتاج

إليه والذي يختلف على حسب نوع البضاعة الواردة والخارجة بالإضافة إلى السيارات و بعض المواد أخرى فمثلا المنتجات الفلاحية لا تحتاج إلى عملية تخزين وذلك نقص الوسائل التخزين. أما السيارات فيتم وضعها في اقنية الميناء وبالتالي تمثل المناولة دورا مهما في تحسين اداء الموانئ.

خاتمة الفصل:

في ختام هذا الفصل يمكن القول أن المناولة من أهم القطاعات الحيوية، فهو يعتبر من أهم ركائز التنمية الشاملة لأية دولة خاصة في الموانئ، كما تمثل خدمات المناولة والنقل و اللوجستيات الدعامة الرئيسية لنجاح برامج التنمية المستدامة، و ذلك لأن القواعد اللوجستية تشكل القاسم المشترك في جميع الأنشطة الخدمائية و الإنتاجية.

الفهرس:

- أ.....التشكرات
- ب.....الأهداء
- ج.....الفهرس
- د.....قائمة الجداول
- 1.....المقدمة
- الفصل الأول: مدخل نظري للنقل البحري اللوجستي.
- 5.....المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك
- 5.....المطلب الأول: مفهوم اللوجستيك
- 6.....المطلب الثاني: مراحل تطور اللوجستيك
- 9.....المطلب الثالث: أهمية و أهداف اللوجستيك
- 14.....المبحث الثاني: إدارة اللوجستيك
- 14.....المطلب الأول: علاقة اللوجستيك بوظائف المؤسسة
- 17.....المطلب الثاني: التخطيط اللوجستي
- 22.....المطلب الثالث: التنظيم اللوجستي
- 26.....المبحث الثالث: مفاهيم عامة حول النقل البحري
- 26.....المطلب الأول: ماهية النقل البحري
- 30.....المطلب الثاني: عناصر النقل البحري الرئيسية
-المطلب الثالث: الهيئات و المؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل
البحري
- 34.....
- الفصل الثاني: لوجستيك النقل و المناولة داخل الموانئ.
- 40.....المبحث الأول: مكانة النقل في اللوجستيك
- 40.....المطلب الأول: الموانئ البحرية و أنواعها
- 45.....المطلب الثاني: الموانئ من مركز النقل إلى قاعدة لوجيستية

- المطلب الثالث: إدارة خدمات النقل في اللوجستك.....48
- المبحث الثاني: الحاويات و امتيازاتها داخل الميناء53
- المطلب الأول: تعريف بالحاويات و لمحة تاريخية عنها.....53
- المطلب الثاني: أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء.....55
- المطلب الثالث: امتيازات الحاويات داخل الميناء.....56
- المبحث الثالث: المناولة و دورها في الرفع من أداء الموانئ.....58
- المطلب الأول: عموميات حول المناولة.....58
- المطلب الثاني: أهمية و انواع المناولة.....62
- المطلب الثالث: دور المناولة في تحسين أداء الموانئ.....68
- الفصل الثالث: الدراسة الميدانية
- المبحث الأول: تعريف بمؤسسة ميناء مستغانم و هيكلها73
- المطلب الأول: تعريف مؤسسة ميناء مستغانم و المهام الأساسية لها.....73
- المطلب الثاني: أهم المصالح المعتمدة و هيكلها.....73
- المبحث الثاني: دراسة لعملية النقل داخل المؤسسة79
- المطلب الأول: لوجستك النقل في الميناء.....79
- المطلب الثاني: تحليل و تقييم لوجستك النقل في الميناء82
- المبحث الثالث: المناولة و الشااكل و التحديات و الحلول و المشاريع المستقبلية.....83
- المطلب الأول: أنواع المستعملة في عملية المناولة.....83
- المطلب الثاني: نتائج البحث.....88
- الخاتمة العامة.....91
- قائمة المصادر والمراجع.....93

الملاحق

قائمة المصادر و المراجع

- د. سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر 2002
- د. هارون أحمد عثمان ، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1984.
- محمد توفيق و سلمى زكي عبد الفتاح ، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر مار دكون 11 ، الاسكندرية 2009.
-
- ايها محمد النحر اوي، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات الرافية في نظام النقل لحاويات التطبيق علم مصر رسالة ماجستير ، كلية النقل لبحريو التكنولوجيا، الإسكندرية
- خليفى أمال ، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (CNTM-CNAN) رسالة ماجستير ، كلية الاقتصاد و علوم التسيير ، جامعة الجزائر.
- د. أحمد عبد المنصف لزمود، اقتصاديات النقل لبحري، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 2002 .
- د/ أيمن النحر اوي، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى ، الاسكندرية 2009 .
- د: ثابت عبد الرحمان إدريس: مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية ، الدار الجامعية ، الإسكندرية.
- د: علي فلاح، د: زكريا احمد ، إدارة الأعمال اللوجستية، دار الميسرة ، الطبعة الأولى 2012 ، الأردن.
- رونالد إتش والو، إدارة اللوجستيات :
- تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تريكيا بر اهيما سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، ال رياض : السعودية، 2006.
- زيزي حسن محمد زيدان ، أثر النقل اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة مينائي الاسكندرية و برشلونة)، رسالة ماجستير ، كلية النقل البحري و التكنولوجيا ، الإسكندرية ، 2003.

-
سميةز كيقرياقص، عبدالغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004 .

- قائد عائض العميثلي، خدمات الموانئ البحرية اليمينية ، الاقتصادية للعرض و الطلب عليها ووسائل تنميتها ، رسالة دكتوراه ، كلية التجارة ، جامعة الاسكندرية ، 1991 .

- محمد ابراهيم عراقي ، النقل في مصر الماضي و الحاضر و المستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة 2002.

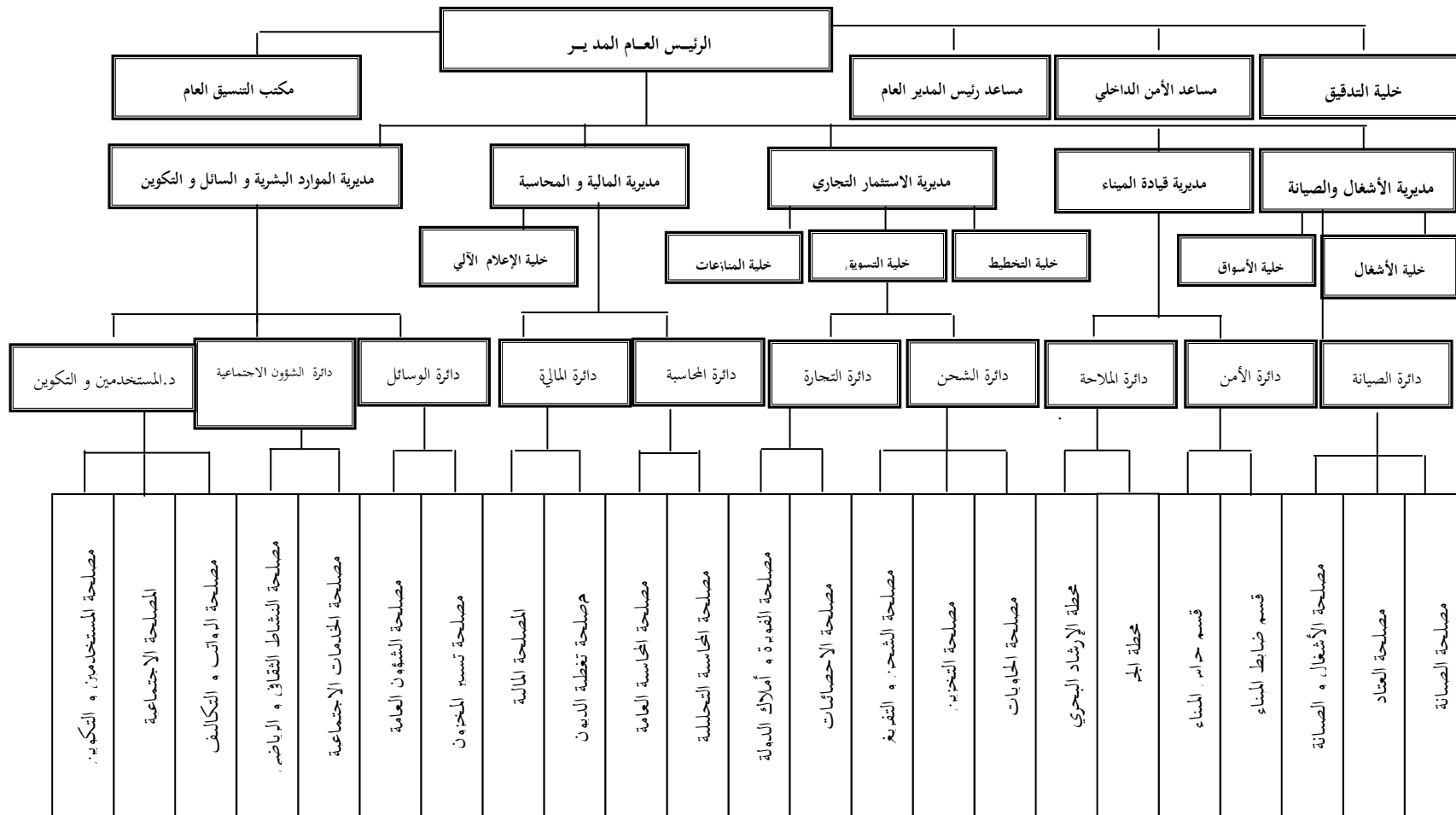
- محمد حسان :إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2009 .

- مختار السويفي ، اقتصاديات النقل البحري ، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية ، الدار المصرية اللبنانية الطبعة الثالثة ، القاهرة ، 1996 .

-
مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة : مدخل استراتيجي تطبيقي 2004 .

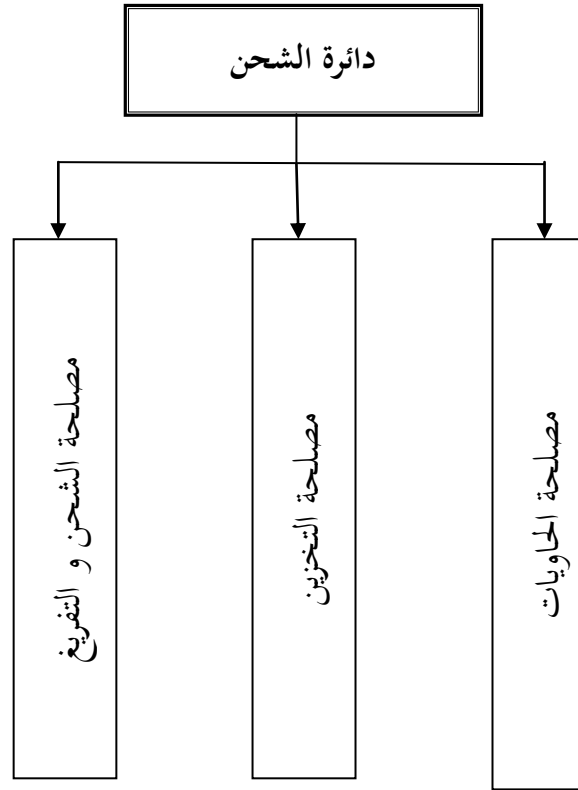
- نشرة اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا).

-
نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004 .



الشكل 01: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.



الشكل رقم : الهيكل التنظيمي للمناولة

تشكرات

الحمد لله حمدا يليق بجلاله وعظيم سلطانه وشكرا لله الذي وفقنا في بحثنا هذا ورسوله

الكريم الذي غرس في قلوبنا حب العلم و الايمان .

بعد اتمامنا لهذا البحث نتوجه بعظيم الشكر للأستاذ الفاضل " بن شني عبد القادر " لتفعله بقبول

الإشراف على هذا البحث وعلى ما بذله من جهد وتوجيه وارشادات .

كما نتقدم بالشكر أيضا إلى من كان سندا لي في انجاز هذا البحث.

كما نتوجه بشكرنا إلى جميع أساتذة كلية العلوم التجارية و التسيير.

إهداء

أهدي ثمرة هذا البحث إلى أئمز وأئملئ ما أملك فئ هئه الءنئاء .

إلى أئظم وأئمز رءل فئ الكون ، أبئ الغالئ الءئ سعى لأءل راءئئ وئءاءئ ولم ٲبئءل ءلئاء بأئ

شئئ .

إلى أروء امراءة فئ الوءوء أمئ الغالئة الءئ ءلمئئئ معنئ الأءلاق و الئئ ساءئئئئ بءءائها إلى

نءء العطف و العئان .

إلى إءوءئئ

إلى ءمئع أءءقائئ فئ العءل والءراءة .

إلى ءل هؤلاء أهءئ هءا الءءء المءواءع .

مقدمة عامة:

تواجه المؤسسات اليوم العديد من التحديات سواء في بيئة عملها الداخلية مثل ضرورة كفاءة المؤسسة في استخدام مواردها وإمكانيتها المتاحة، و في بيئة عملها الخارجي مثل ضغوط المنافسة الموجودة في الأسواق نتائج العولمة التي تدور حول فتح الأسواق المحلية للمنتجات الأجنبية ، أضف إلى التطورات الحاصلة في مجال تكنولوجيا الإعلام و الاتصال و توسيع استخدام دائرة المعلومات و خاصة الانترنت التي ساهمت بكثير في انفتاح الأسواق و بروز اتجاهات و استخدامات جديدة في الاقتصاد الحديث المعتمد على هذه التكنولوجيات كبروز مفهوم التجارة الالكترونية التسويق الالكتروني ، نظم إدارة العملاء الالكترونية .. الخ ، هذه التغيرات التي حدثت بطريقة فجائية وسريعة تجاوزت قدرات هذه المؤسسات على التكيف معها ، وأدت إلى عجزها عن مواصلة معدل الأداء مما جعل المؤسسات الصناعية و الخدمية المختلفة تعمل من أجل إيجاد مواقع و حصص سوقية لها في السوق العالمي بالإضافة إلى السوق الداخلي و تبحث عن عوامل النجاح لتعزيز مركزها التنافسي في الأسواق وتحقيق مزايا عدة ، كما أصبح تنافس المؤسسات ليس فقط من خلال عرض منتجات ذات جودة عالية وبأسعار مناسبة ، بل و أيضا تقديم هذه المنتجات و إتاحتها في المكان المناسب و في الوقت المناسب و بالكميات المطلوبة التي تتوافق مع احتياجات الزبون

لقد فرضت متطلبات التنافسية على المؤسسة ضرورة إعادة النظر في بناء أنظمتها والتمركز حول العملية الموجهة إلى الزبون التي تضمن لها مكانة متميزة في السوق وأبرزها بناء نظام لوجستيك فعال باعتباره السبيل الأساسي لربط المؤسسة بمحيطها وتحقيق إمكانية الوصول إلى زبائنها و تلبية حاجاتهم و رغباتهم .

يعتبر موضوع لوجستيك أو الإمداد من المواضيع الهامة والحديثة سواء على المستوى التطبيقي أو الأكاديمي حيث لم يبدأ الاهتمام إلا أثناء الحرب العالمية الثانية أين تم تطبيقه في المجال العسكري و هذا بتوفير متطلبات الحرب و المحاربين بزيادة سرعة النقل و توزيع المواد الغذائية بطريقة و وقت مناسبين و لم يقتصر على هذا فقط إذ أصبحت أيضا بالتنظيم، التخطيط ونقل الذخائر وقطع الغيار .

هذا في المجال العسكري أما اقتصاديا فقد بدأ الاهتمام بالوجستيك جراء التغيرات التي فرضتها المنافسة الناجمة عن تطور الم

وأساساً التي تتطلب لتقليل التكاليف وتحسين الخدمات
الزبائن من ناحية الكم والنوع من أجل تحقيق مردودية عالية وتوسيع نشاطها وفتح مجالات أوسع للتبادل
إلجان وصولها على مكانة داخل السوق.
فاللوجستيات أصبحت وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية فيما يتعلق بالاحتياجات المادية
المتضمنة التموين، الإنتاج، التوزيع، وكذلك تدفق المعلومات .
ومن بين أنشطة اللوجستيات الرئيسية نجد النقل الذي يعتبر المحرك الرئيسي للوجستيات حيث تقوم بعملية ربط مناطق الإنتاج
بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى لفيتكاليف اللوجستيات وتسعى مختلف المؤسسات لتقليل
ممتلكات النقل من خلال اختيار أنماط نقل أقل تكلفة وأكثر سرعة وفعالية وهذا يؤدي بالتأثير على البيئة من خلال
الإفرازات المختلفة من وسائل النقل.

إشكالية البحث:

بالنظر الى اهمية المناولة و دورها في الرفع من اداء الموانئ جاءت الاشكالية كالاتي:

كيف تتم عملية المناولة على مستوى ميناء مستغانم ؟

التساؤلات الفرعية :

ما هو اللوجستيك ؟

ما هو النقل في اللوجستيك ؟

ما هي المناولة ؟

ما هو واقع النقل و المناولة في مؤسسة ميناء مستغانم؟

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

- للنقل دور كبير في اللوجستيك.

- اختيار وسيلة النقل المناسبة يرفع من الأداء اللوجستي و يقلل من التكاليف

- أهمية الدراسة :

ترجع أهمية الدراسة لأهمية الموضوع وذلك للاعتبارات التالية:

- عرف اللوجستيك تطورا كبيرا، و نظرا لأهميته في منظمات الأعمال المعاصرة و يجب علينا معرفة هذا النظام و دراسته.

- كون مجال النقل من المجالات الهامة في الحياة العملية و دوره الكبير في تطوير الاقتصاد خاصة النقل البحري.

- الدور الكبير للنقل في وظيفة اللوجستيك داخل المؤسسة و أهميته في رفع أداء مختلف الأنشطة المرتبطة به.

أهداف الدراسة:

يمكن القول أن هذه الدراسة تهدف الى توضيح العلاقة بين النقل و اللوجستيك وتسعى كذلك إلى تحقيق الاهداف التالية:

- محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة باللوجستيك و النقل.

- محاولة إبراز أهمية عملية النقل في اللوجستيك، من خلال تحديد الجوانب التي يمكن للمؤسسة من خلالها تخفيض تكاليف النقل.

- استنتاج مجموعة من التوصيات التي تمكن من تحسين خدمات النقل المقدمة من طرف الشركات المتخصصة في هذه العملية

منهج الدراسة:

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية المكملة لبعضها البعض و لدراسة موضوعنا بطريقة جيدة استخدمنا المنهج الوصفي الذي يركز على الوصف الدقيق و التفصيلي للظاهرة أو موضوع الدراسة ووصفا كميا ووصفا نوعيا

وكذلك لمعالجة مشكلة البحث تم الاعتماد على مجموعة متنوعة من المراجع، فضلا عن ذلك سيكون للإنترنت دورها في إثراء الدراسة استنادا إلى مواقع و صفحات غنية بالمعلومات الهادفة والمتجددة.

تقسيم الدراسة:

من أجل الإلمام بجوانب الموضوع و الإجابة على إشكالية الدراسة و الإحاطة بتساؤلاتها الفرعية و اختبار الفروض المصاغة سابقا تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول حيث تناولنا في:

الفصل الاول مدخل نظري للنقل البحري اللوجستي و تم دراسة ذلك من خلال ثلاث مباحث يستعرض

المبحث الاول فيها مفهوم اللوجستيك من خلال دراسة تطوره مرورا بتعريفه، أما المبحث الثاني يتناول ادارة اللوجستيك من خلال التعرض للأنشطة اللوجستية أما المبحث الثالث درسنا مفاهيم عامة حول النقل البحري من خلال تعريف النقل البحري وعناصره.

أما الفصل الثاني يتناول لوجستيك النقل و المناولة داخل الموانئ و تم تقسيمه إلى ثلاث مباحث يدرس المبحث الاول مكانة النقل في اللوجستيك، أما المبحث الثاني

يتناول الحاويات و امتيازاتها داخل الميناء و في المبحث الثالث تطرقنا الى المناولة دورها في الرفع من اداء الموانئ.

الفصل الثالث يتمثل في الدراسة الميدانية التي قمنا بها ، و مقسمة الى ثلاث مباحث يتناول المبحث الاول التعريف بالمؤسسة محل الدراسة أما المبحث الثاني يتناول دراسة لعملية النقل داخل المؤسسة ، و أخيرا المبحث الثالث يدرس المناولة والمشاكل التحديات و الحلول المقترحة المشاريع المستقبلية لميناء مستغانم.