

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبدالحميد ابن باديس - مستغانم -
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: العلوم التجارية
التخصص: إمداد والنقل الدولي

لوجستيك نقل البضائع في الميناء "دراسة حالة ميناء مستغانم"

تحت إشراف :

د. بن زيدان ياسين

مقدمة من طرف الطالبتين:

بوهلا سامية فريدة

علايوية خيرة

لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن جامعة
رئيسا	د. موزاوي عبد القادر	أستاذ محاضر	مستغانم
مشرفا مقرر	د. بن زيدان ياسين	أستاذ محاضر	مستغانم
مناقشا	د. ولد سعيد محمد	أستاذ التعليم العالي	مستغانم

السنة الدراسية 2024/2023

شكر و عرفان

الحمد لله كثيرا حتى يبلغ الحمد منتهاه والصلاة والسلام على
أشرف مخلوق أناره الله بنبوة واصطفاه

نتقدم بخالص الشكر إلى كل أساتذة قسم العلوم التجارية
ونخص بالذكر الأستاذ المشرف السيد "بن زيدان ياسين" على
ارشاداته وتوجيهاته لنا ولم يبخل علينا بشيء.

جزيل الشكر إلى الحبيبة الغالية الأستاذة "حياة" التي كانت لها
دور مهم في تقديم يد العون لما لها من خبرة ونصائح ساعدتنا
كثيرا في انجاز هذه المذكرة.

إلى السيد "بومدين رياض" مدير النقل الذي أتاح لنا الفرصة
لمزاولة الدراسة.

إلى كل طاقم مؤسسة ميناء مستغانم أخص بالذكر السيد
"مصطفى سبع محمد".

الإهداء

يسرني أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى من وهبوني الحياة والأمل، والنشأة على
شغف الاطلاع

ومن علموني أن أرتقي بهم للحياة بحكمته وإحسانا ووفاء لهما:

والدي العزيزرحمة الله عليه وأسكنه فسيح الجنان

والدتي العزيزة أطال الله في عمرها وأهداها الصحة والعافية

إلى من وهبني الله نعمة وجودهم في حياتي "أخواتي" و"إخوتي" وكل "عائلي"

إلى من عانقوني ونحن نشق الطريق معا نحو النجاح في مسيرتنا العلمية رفقاء

دربي: "علاوية خيرة"، "دلة حسنة"، "بلعماري أحلام"

"ولد التومي صبرينة". "إزدهار"

في الأخير إلى كل من ساعدني وكان له دور عن قريب أو بعيد في إتمام هذه الدراسة

أسئل الله عزوجل أن يجزي الجميع خير الجزاء في الدنيا والآخرة

بوهلا سامية فريدة



الإهداء

يسرني أن أهدي هذا العمل المتواضع إلى كافة أهلي و أقاربي

إلى أمي وأبي وأخوتي

إلى عائلتي الصغيرة زوجي العزيز الذي قدم لي الدعم من أجل مواصلة
مسيرتي الدراسية

إلى بناتي قرة عيني وروح فؤادي

إلى رفيقتي الغالية وتوأم روحي أختي "بوهلا سامية" وإلى كل زملائي
بالعمل وأخص بالذكر "صبرينة وإزدهار"



علايوية خرية

ملخص الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز لوجستيك نقل البضائع في الميناء ومعرفة واقعه بالجزائر، كما هدفت الدراسة إلى التعرف على مكانة النقل في اللوجستيك وخاصة النقل البحري، وساعدنا التبرص الميداني الذي قمنا به على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم على فهم ومعرفة الأنشطة اللوجستية المتعلقة بالبضائع من شحن وتفريغ ومناولة وتخزين، والإجراءات التي يتبعها الميناء في هذه الأنشطة.

خلال دراستنا تطرقنا إلى فصلين نظريين يتضمن كل فصل مبحثين عرضنا فيهما مفاهيم عامة حول اللوجستيك والأنشطة اللوجستية، وكذلك نقل اللوجستيك في الموانئ وخاصة النقل البحري، وفصل تطبيقي قمنا من خلاله بالدراسة الميدانية، واعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي، وأهم ما توصلنا له أن اللوجستيك يعد استخدامه في الوقت الحاضر ضرورة ملحة لأي مؤسسة معاصرة تريد المنافسة على مكانتها السوقية، أما النقل يساهم في إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنية والمكانية.

الكلمات المفتاحية:

اللوجستيك، النقل، النقل البحري، الأنشطة اللوجستية، ميناء مستغانم

Study summary:

This study aims to highlight the logistics of transporting goods in the port and to know its reality in Algeria. The study also aimed to identify the position of transport in logistics, especially maritime transport. The field investigation that we carried out at the level of the Mostaganem Port Corporation helped us understand and know the logistical activities related to goods, such as loading, unloading and handling, and storage, and the procedures followed by the port in these activities.

During our study, we discussed two theoretical chapters, each chapter containing two sections in which we presented general concepts about logistics and logistical activities, as well as logistics transport in ports, especially maritime transport, and an applied chapter through which we conducted a field study, and relied on the descriptive and analytical approach, and the most important thing we reached is that logistics is useful. At the present time, it is an urgent necessity for any contemporary institution that wants to compete for its market position. Transportation contributes to adding value to the goods or products by achieving temporal and spatial benefit.

key words:

Logistics, transportation, maritime transport, logistics activities, Mostaganem Port.

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتويات
	شكروعرفان
	إهداء
	ملخص الدراسة
	قائمة الأشكال
	قائمة الجداول
	قائمة المختصرات
	قائمة الملاحق
04-01	مقدمة عامة
	الفصل الأول: مدخل نظري للوجستيك
6	مقدمة
12-07	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك
7	المطلب الأول: مفهوم اللوجستيك
8-7	المطلب الثاني: مراحل تطور اللوجستيك
12-9	المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك
17- 13	المبحث الثاني: مزيج الأنشطة اللوجستية
13	المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية

14	المطلب الثاني: دور النقل في السلسلة اللوجستية
16-15	المطلب الثالث: أثر ارتباط النقل باللوجستيات
17	خاتمة
الفصل الثاني: لوجستيك نقل البضائع داخل الموانئ	
19	مقدمة
26-20	المبحث الأول: مكانة النقل في اللوجستيك
21-20	المطلب الأول: تطور دور الموانئ من مواقع للنقل إلى قاعدة لوجستية
23-22	المطلب الثاني: إدارة خدمات النقل في اللوجستيك
26-24	المطلب الثالث: النقل متعدد الوسائط
36-27	المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل البحري
27	المطلب الأول: تعريف النقل البحري وأهميته
29-28	المطلب الثاني: عناصر النقل البحري
35-30	المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري
36	خاتمة
الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم	
38	مقدمة الفصل الثالث
46 - 39	المبحث الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم
40-39	المطلب الأول: النشأة الجغرافية لميناء مستغانم
41-40	المطلب الثاني: مهام وأهداف ميناء مستغانم ومميزاته
46-41	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم
54- 47	المبحث الثاني: تطبيق الأنشطة اللوجستية بميناء مستغانم

50-47	المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية بميناء مستغانم
51	المطلب الثاني: الإجراءات المتبعة للأنشطة اللوجستية بالميناء
53-51	المطلب الثالث: تقييم الميناء
54	خاتمة
57-56	خاتمة عامة
60-59	قائمة المصادر والمراجع
68-62	الملاحق

قائمة: الأشكال

الجداول

المختصرات

الملاحق

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
18	الأنشطة اللوجستية لإحدى المؤسسات	(1-1)
38	عناصر النقل البحري	(1-2)
41	أنواع السفن	(2-2)
44	معايير تصنيف الموانئ	(3-2)
53	الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم	(1-3)

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
32	المقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والنقل أحادي الوسائط	(1-2)
61	وسائل الشحن والتفريغ	(1-3)

قائمة المختصرات

المختصر	الشرح بالعربية	الشرح بالأجنبية
UNCTAD	مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	United nations conference on trade and development
IMDG	المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة	International Maritime Dangerous Goods Code
MD	خطر البضاعة واضح	Manifestely dangerous
FDS	صحائف بيانات السلامة أو أوراق بيانات السلامة	fiches de données de sécurité

قائمة الملحق

رقم الملحق	عنوان الملحق	الصفحة
01	أكبر سفينة لنقل الحاويات في العالم	75
02	سفينة لنقل المسافرين	75
03	حاملة الحاويات MAFI	76
04	تصريح بشحن البضاعة على ظهر السفينة	76
05	رخصة تصريح وزارة الطاقة والمناجم	77
06	لوحة إشارة المركبات التي تنقل البضائع الخطرة	77
07	وثيقة قبول البضاعة في ميناء مستغانم	78
08	وثيقة بيانات السلامة	78
09	بيان البضائع الخطرة	79
10	تصريح بالنزول من السفينة إلى الرصيف	79
11	وثيقة مراقبة البضائع الخطرة	80
13	وثيقة مرافقة البضائع الخطرة حتى الخروج	80

مقدمة عامة

إن اللوجستيك موضوع جد هام وحديث سواء على المستوى التطبيقي أو الأكاديمي حيث لم يبدأ الاهتمام به إلا أثناء الحرب العالمية الثانية أين تم تطبيقه في المجال العسكري و هذا بتوفير متطلبات الحرب والمحاربين بزيادة سرعة النقل وتوزيع المواد الغذائية بطريقة ووقت مناسبين ولم يقتصر على هذا فقط إذ أصبح يقترن أيضا بتنظيم، تخطيط ونقل الذخائر وقطع الغيار. منذ القرن 70 تطور وأصبح يسهل العملية الإنتاجية لأي قطاع، فبالنسبة للقطاع الاقتصادي فقد بدأ الاهتمام بالإمداد للضرورة الملحة التي تفرضها المنافسة الناجمة عن تطور المؤسسات والتي تتطلب تقليص التكاليف وتحسين الخدمات للزبائن من ناحية الكم والنوع من أجل تحقيق مردودية عالية وتوسيع نشاطاتها في فتح مجالات أوسع للتبادل بغرض حصولها على مكانة داخل السوق، ويعد قطاع النقل بأنواعه المختلفة البري، البحري أو جوي أحد الأسس التي يقوم عليها اقتصاد أي بلد حيث يعكس مستوى النمو لأي بلد متطورة، كما انه من المتعارف عليه أن النقل والتجارة بنوعها الداخلية والخارجية وجهان لعملة واحدة.

لقد ساعدت عدة عوامل على ظهور اللوجستيك في المؤسسات و هذا من حيث تغير أنماط الاستهلاك، الاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة لها، العولمة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات. مما نتج على إن الجهود اللوجستية تحتاج إلى التخطيط الجيد والتنظيم المحكم لتأتي بعدها عملية الرقابة على مخرجات العملية اللوجستية، كل هذا جعل منه إدارة هامة في هياكل كبرى للشركات العالمية، أيضا يعد التسيير الجيد لأنشطة الإمداد الدولي باعتبارها أحد الركائز لنجاح المؤسسات في السوق الدولي وكذلك الدور الكبير للإمداد الدولي في خلق مزايا تنافسية بالنسبة للمؤسسة في السوق الدولي وهذه المزايا تساهم بشكل واسع في تحقيق رضا الزبون الذي يعتبر جوهر العملية التسويقية لتحقيق حاجته ورغباته بالمواصفات المطلوبة في الوقت المناسب.

يعتبر قطاع النقل البحري أحد أنواع النقل ومن أهمها من حيث استخداماته في عمليات التجارة الدولية حيث تقدر هذه الأخيرة نسبة 47 % من إجمالي استخدام وسائل النقل وهذا نظرا لما يتميز به عن باقي الوسائل من حيث التكلفة وأفضلية تعاظم الكميات والأحجام المنقولة وغيرها من المميزات. وتعتبر من أقوى المراكز اللوجستية.

إن زيادة الطلب على خدمات النقل البحري مرتبط بانتعاش التجارة الدولية والتبادلات الخارجية نظرا لعدم قدرة وسائل النقل الأخرى على منافسته. والجزائر من بين الدول التي حاولت إعطاء الأهمية لموضوع اللوجستيات في مجال النقل البحري للبضائع لأجل إعطاء دفع جديد لهذا المجال، غير أن هنا كعوامل ساهمت في عرقلة استخدام اللوجستيات بشكل فعال ما أدى إلى نسبة النتائج المحققة بنسب متفاوتة من سنة إلى أخرى. ومن هنا ارتأينا اختيار عنوان بحثنا دور اللوجستيك نقل البضائع في الميناء، وذلك من اجل إبراز الدور الذي يلعبه النشاط اللوجستي في نقل البضائع بالميناء.

إشكالية الدراسة:

بالنظر إلى أهمية ودور اللوجستيك في النقل جاء إشكالية البحث كالآتي:

ما دور اللوجستيك في نقل البضائع بميناء مستغانم؟

الأسئلة الفرعية:

يندرج تحت التساؤل الرئيسي هذه التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو اللوجستيك؟
- ما دور نقل البضائع في السلسلة اللوجستية؟
- كيف تتم العملية اللوجستية في ميناء مستغانم؟

الفرضيات:

من اجل دراسة موضوعنا والإجابة على الإشكالية المطروحة والأسئلة الناتجة عنها سيتم وضع الفرضيات التالية:

الفرضية الأولى: اللوجستيك هو حركة ومناولة تتعلق بتحريك المنتوجات النهائية أو التامة الصنع من نهاية خط الإنتاج إلى خط الاستهلاك أو الاستعمال.

الفرضية الثانية: يعد دور نقل البضائع من أهم الأنشطة في السلسلة اللوجستية حيث يقوم من خلاله تحريك السلع والمواد الخام من أماكن إنتاجها إلى أماكن استخدامها.

الفرضية الثالثة: إن العملية اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم تتم عن طريق التبادلات التجارية.

أهمية الدراسة:

ترجع أهمية دراستنا لأهمية الموضوع وهي:

- إثراء المعلومات وزيادة المعارف حول اللوجستيك .
- كون أن مجال النقل يعتبر من المجالات الهامة ودوره كبير في تطوير الاقتصاد خاصة النقل البحري.

- الدور الكبير للنقل في السلسلة اللوجستية وأهميته في رفع الأداء داخل المؤسسات

أهداف الدراسة:

ارتأينا من خلال دراستنا إلى توضيح دور لوجستيك نقل البضائع في الميناء من خلال تحقيق الأهداف الآتية:

- محاولة الاهتمام بمختلف المفاهيم المتعلقة باللوغستيك ومراحل تطوره، النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة

- تحديد أهمية الأنشطة اللوجستية في النقل البحري.

- التعرف على أثر النقل في السلسلة اللوجستية

أسباب اختيار الموضوع:

تكمن أسباب التي دعت لاختيارنا لهذا الموضوع إلى أسباب ذاتية وموضوعية تتلخص فيما يلي:

الأسباب الذاتية:

- المساهمة قدر المستطاع في إثراء البحث العلمي بالجزائر بمثل هذه المواضيع.
- الميول الشخصي نحو اللوجستيك والنقل وكل ما يرتبط بهم.
- الفصول الذي أثاره الموضوع ومدى أهميته في شتى المجالات.

الأسباب الموضوعية:

- يندرج الموضوع ضمن اختصاصنا وتكويننا و كذا المهني.

■ كون الجزائر بلد استراتيجي ومنطقة ساحلية تزخر بشريط ساحلي مقدر ب 12 ألف كيلومتر، تسعى في إطار تحقيق تنميتها الاقتصادية إلى الاهتمام بقطاع النقل البحري.

المنهج المستخدم:

اعتمدنا في دراستنا منهج متنوع تعاشيا مع الموضوع المدروس حيث استعملنا المنهج الوصفي التحليلي لعرض المفاهيم المتعلقة باللوجستيك أهدافه و أهميته... إلخ وكذلك على المجالات، الكتب، بغرض تحليل ما تم تجميعه من معلومات والبيانات والأسس المكونة للإطار النظري حيث يعتمد هذا المنهج بكثرة، وفي الجانب التطبيقي قمنا بالزيارات الميدانية لمؤسسة التريص مؤسسة ميناء مستغانم.

حدود الدراسة:

1. الحدود المكانية: تمت هذه الدراسة في مؤسسة ميناء مستغانم.
2. الحدود الزمانية: تتعلق بالفترة الزمنية للدراسة التي تم فيها التريص بمؤسسة ميناء مستغانم و مدتها ثلاثة (03) أشهر.

صعوبات الدراسة:

- السرية والتحفظ لدى مسؤولي إدارة المؤسسة
- نقص المراجع على مستوى مكتبة الجامعة

الدراسات السابقة:

من أهم الدراسات التي تطرقت إلى موضوع اللوجستيك والنقل ما يلي:

- 1- بوراس الزهرة وبوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية "دراسة حالة ميناء مستغانم"، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة الدولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، 2023/2022.
- 2- بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري "دراسة حالة شركة Hyproc"، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التسيير، تخصص تسيير استراتيجي دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، 2016/2015.
- 3- خليفي ماجدة، ودفل نعناع، دور المراكز اللوجستية في تطوير النقل البحري للبضائع في الجزائر "دراسة حالة ميناء الجزائر"، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة الدولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعريج، 2022/2021.

هيكل الدراسة:

من أجل الإلمام بجوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية واختبار الفرضيات المصاغة سابقا تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول حيث تناولنا في:

- الفصل الأول: مدخل نظري للوجستيك وتم ذلك من خلال مبحثين.
- أما الفصل الثاني فقد تناول لوجستيك نقل البضائع داخل الموانئ وتم تقسيمه إلى مبحثين.

■ بالنسبة للفصل الثالث خصصناه للدراسة الميدانية التي قمنا بها بمؤسسة ميناء مستغانم بداية بتعريف المؤسسة ونشأتها وصولاً إلى تحليل عملية اللوجستيك داخل الميناء وكذلك تطرقنا إلى التحديات والمشاكل التي تواجه ميناء مستغانم.

وأخيراً ننهي العمل بخاتمة لإدراج ما لدينا من مفاهيم وملاحظات وتوصيات.

الفصل الأول

مدخل نظري للوجستيك

مقدمة

ظهر مفهوم اللوجستيك لأول مرة في المجال الرياضي و العسكري، حيث أثبتت الدراسات أنه ذو أهمية كبرى في ميدان الحروب إذ كان السبب الرئيسي في فشل ونجاح العديد من المعارك، فنجد الخسارة البريطانية في حرب الاستقلال الأمريكية و خسارة ارويترومل في الحرب العالمية الثانية تتعلق بشكل كبير بفشل اللوجستي، بينما يعتبر القادة التاريخيون هاني بالباركا، ألكسندر المقدوني و دوقويلنتغتون عباقرة اللوجستيك، بعد الحرب العالمية الثانية ونظرا للدور الكبير الذي لعبه اللوجستيك سعى العديد من الباحثين والمهتمين في العلوم الإدارية إلى محاولة تطبيقه في المجال الإداري و الاقتصادي، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية و أوروبا السبابة لذلك، كما ساعدت عدة عوامل على ظهوره في المؤسسات، و يشير مزيج الأنشطة اللوجستية إلى تخطيط و تنفيذ العمليات اللوجستية التي تشمل إدارة سلسلة التوريد بشكل متكامل يتضمن ذلك تخزين المواد، إدارة المخزون، النقل، إدارة الطلب و تحسين العمليات لهدف تحقيق توازن بين تلبية احتياجات العملاء و تحقيق أقصى قدر من الكفاءة في عمليات اللوجستية.

سوف نتطرق في هذا الفصل بالتفصيل إلى كل ما يتعلق بالوجستيك، من مفهوم، مراحل التطور، الأهمية والأهداف، وكذلك الأنشطة اللوجستية، ودور النقل في السلسلة اللوجستية وأخيرا نتناول أثر ارتباط النقل بالوجستيات.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول اللوجستيك

عرف اللوجستيك تطور كبير جعل منه إدارة مهمة ضمن استراتيجيات المؤسسات حيث وجهت هذه الأخيرة اهتمامها الكبير بالإدارة اللوجستية بغرض توفير السلع إلي العميل في الأسواق المستهدفة أي تلبية رغبات المستهلكين في أقل زمن ممكن وبأقل تكلفة وأحسن جودة، فإن اللوجستيك يمثل القاعدة والأساس في العمليات التجارية.

المطلب الأول: مفهوم اللوجستيك

لقد نشأت اللوجستيات نشأة عسكرية منذ عام 1905م و استخدمها الحلفاء بكفاءة في الحرب العالمية الثانية، وبعد الحرب بدأ تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال حيث تبين أن تكلفة الأنشطة اللوجستية تتراوح ما بين 40 إلى 60 % من تكلفة المنتج النهائي و أن تطبيق مفهوم إدارة الأعمال اللوجستية يؤدي على خفض التكلفة بنحو 20% ، و منذ الثمانينات اتسع نطاق تطبيقا اللوجستيات في سياقاً لعولمة¹. وتعرف كلمة لوجستية بالعربية ب"فن السوقيات" و أصلها إغريقي (Logisticos) وتعني " فن الحساب" حيث 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 بالمواد المشتريّة و تعمل على نقل الموارد، الأشخاص والمرافق»².

وتعرف أيضاً أنها " فن و علم إدارة تدفق البضائع و الطاقة و المعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات و حتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك"³.

فالتعريف الحديث هو أن اللوجستيات هي "عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء وتدير المواد والقوى البشرية و التكنولوجيات و المعلومات اللازمة، مع التحقيق الأمثل لشبكة إنتاج البضائع و الخدمات للوفاء بطلبات العملاء. ومن الصعب أو حتى من المستحيل أنجاز أية تجارة عالمية أو (استيراد وتصدير) عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي محترف"⁴.

وعليه فإن اللوجستيات قد أصبحت مفهوماً شاملاً يضم عملية الإمداد والإنتاج و التوزيع و الربط بينهما جميعاً في منظومة متكاملة، ويمكن أن تقرر أن اللوجستيات تؤدي إلى تحسين الإنتاجية والكفاءة وتقليل التكاليف نتيجة لعدة عوامل منها، تقليل حجم المخزون مقابل العرض بالطلب الفعلي وليس المتوقع) وتحرير ذلك الجزء من رأس المال العامل المرتبط بالمخزون وبالتالي توجيهه نحو استثمارات أخرى.

المطلب الثاني: مراحل تطور اللوجستيك

لقد تطور مفهوم اللوجستيك خلال مجموعة من المراحل الزمنية وهي كالتالي:

¹ علي فلاح، زكريا أحمد، إدارة الأعمال اللوجستية، دار المسيرة، الطبعة 01، الأردن، 2012، ص 19

² ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 21

³ بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التسيير، تخصص تسيير استراتيجي دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، 2025/2026، ص 08

⁴ ثابت عبد الرحمان إدريس، مرجع نفسه، ص 26

1) اللوجستيك المنفصل قبل 1975:

في هذه المرحلة كانت أنشطة اللوجستيك منفصلة بين وظائف المؤسسة خاصة في إدارة التوزيع المادي وإدارة المواد، حيث كان أول مفهوم ظهر كأحد مكونات الإمداد والتوزيع والذي ينصب بصورة أساسية على قيام المؤسسة بعملية التنسيق بين أنشطة النقل، التخزين وسياسات التخزين، الرقابة على قنوات التوزيع للوفاء بطلبات العملاء وتحقيق مستوى الخدمة مناسب لهم،¹ وتتميز هذه المرحلة بعدة مميزات منها:

- الطلب أكثر من العرض.
- ليس هناك تأثير للزبائن على المنتجين، وكان مصدر القلق الرئيسي هو الإنتاج.
- المنتج ليس من اهتماماته: تقليل أوقات التسليم، تحسين الجودة أو السبق إلى إيجاد 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 تتميز بسلسلة من التحسينات المنفصلة وليس بحثا عن التحسين الشامل.

2) اللوجستيك المتكامل 1975 – 1990:

منذ استقرار مفهوم اللوجستيك أصبح الهدف هو تحقيق الترابط والتكامل بين أنشطة التوزيع المادي وأنشطة إدارة المواد التي تساعد كل في مجاله على تلبية احتياجات التشغيل وتحقيق أهداف المنشأة، وتجميع الأفراد والأنشطة الخاصة بالإمداد والتوزيع في مكان تنظيبي واحد، من أجل ممارسة تلك الأنشطة بشكل أكثر كفاءة. كما شهدت هذه المرحلة زيادة مناسبة في تكلفة اللوجستيك مع الزيادة في التخصص في الأنشطة اللوجستية المختلفة الاتجاه نحو التخطيط بعيد المدى والاستعانة بتكنولوجيا المعلومات وهو ما أدى إلى خفض ملحوظ في تكلفة الأنشطة اللوجستية.²

3) اللوجستيك المشترك 1990:

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

- ✓ البحث عن أسواق جديدة: لدخول سوق جديدة يتم إنشاء التحالفات حتى بين الشركات المتنافسة ومثال على ذلك تحالف «Chrysler» و«Benz» في استخدام شبكات توزيع بعضهما البعض.
- ✓ تحسين جودة المنتج: لتحسين جودة المنتج يجب تحسين جودة المواد الخام والسلع الوسيطة بالتعاون بين المنتجين والموردين يمكن أن يساعد في تحقيق هذا الهدف.
- ✓ تخفيض تكلفة المنتجات: التعاون بين المورد والزبون يمكن أن يقلل من التكاليف لكلا الطرفين فالشركات تبحث عن البلدان التي تكون فيها تكاليف العمالة، الطاقة، المواد الخام والضرائب المنخفضة. وهناك طريقة أخرى لخفض التكاليف والحد من عدم اليقين على الطلب وهي إنشاء علاقة دائمة مع الزبون من خلال هذه العلاقة يتم تحسين جودة المنتج وخفض التكاليف.

¹ محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 11

² نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 27

✓ زيادة سرعة الاستجابة إلى السوق: لزيادة سرعة الاستجابة إلى السوق يجب أن يكون هناك تعاون قوي بين الشركات الموجودة في نفس سلسلة الإمداد، حيث إذا كان جزءا من تلك السلسلة لا يعمل بشكل صحيح هذا يؤدي إلى عدم توفر المنتج النهائي في الوقت المحدد. فالمنافسة اليوم ليست بين المنتجين ولكن المنافسة بين سلاسل التوريد¹.

المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك

أولا: أهمية اللوجستيك

إن الاهتمام بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ وعندما أدركت الإدارة في هذه المؤسسات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة الزبائن وخفض التكاليف وتعود أهمية اللوجستيك لأسباب التالية:

1. اعتبارات التكلفة العالية:

تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول، حيث تشير الإحصاءات إلى أن 19% من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية يستثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة العمل هناك. ومن بين هذه الأنشطة نشاط النقل، حيث أن الإحصاءات تشير إلى أن تكاليف لوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي 10.5% من الإنتاج العالمي أي حوالي 2000 مليار دولار.²

2. طول خطوط الإمداد والتوزيع:

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

3. اللوجستيك مهم للاستراتيجية:

تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين، أي إن استراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة (أسعار المنتجات) تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها مما تساعد المؤسسة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية للمؤسسة.³

4. اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل:

¹ بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 11

² عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 18

³ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 29

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

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

إن نجاح سلاسل الأكل السريع الجاهز، توصيل الطلبات للمنازل انتشار ماكينات الصرف الآلي والإقبال على استعمال الانترنت والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم و رغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير، إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات وعمليات التصنيع الآلي، والمرونة في الإنتاج والتنميط ساعد المؤسسات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير. وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم و رغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.

ثانيا: أهداف اللوجستيك

يسعى اللوجستيك على تحقيق أهداف معينة للمؤسسة حتى تستطيع بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم وتمثل هذه الأهداف فيما يلي:

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

- أن تضع المواصفات الكاملة المستوى للجودة وهي: (متطلبات تصميم المنتج عوامل الإنتاج الاعتبارات الخاصة بالشراء التجاري-العوامل السوقية).¹

- اختبار الموردين الذين لديهم الإمكانيات الفنية لإنتاج هذا المستوى بتكلفة اقتصادية.
- تنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة وتنمية الحافز لديهم للإنتاج وفقا لهذا المستوى.

- تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة.

¹ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص32

- السعر المناسب: قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه (تكاليف الأجور، أعباء التصنيع والأعباء العامة). ويمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل الشراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة.
 - الشراء بالكميات المناسبة: تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة، طبيعة الإنتاج، الظروف الاقتصادية، اتجاهات العرض والطلب، إمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به، تكلفتي الطلب والتخزين، الظروف المالية للمؤسسة.
 - الشراء في الوقت المناسب: يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات فيه وأن يتناسب مع احتياجات الإدارة الطالبة والذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل تقوم المؤسسات أخذها بعين الاعتبار عند تحديد توقيت الشراء.
 - اختيار المورد المناسب: تعتبر عملية اختيار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فإن التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله الكشف عن أهم الخصائص التي تنصف بها كل من هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص ومواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد.
- بالإضافة إلى الأهداف السالفة الذكر يمكن أن تذكر ما يلي:
- تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة (مدخلات ومخرجات) أو ما يسمى بإدارة التدفقات.
 - تجنب الاختناقات والأعطال.
 - تحقيق التدفق الأمثل للعمليات.
 - خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة.
 - تحقيق ما يسمى بـ 05 أصفار والتي تتمثل في:
 - صفر مخزون: التقليل من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفورات في التكلفة الناتجة عن ذلك.
 - صفر آجال: تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.
 - صفر أوراق: عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس الانترنت الانترنت الهاتف الحاسب الآلي، الكمبيوتر، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق ويزيد من سرعة الاستجابة.
 - صفر أخطاء: عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.
 - صفر تعطل: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا يسمى بالصيانة الوقائية.

كذلك يهدف اللوجستيك إلى توفير المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة بالحالة الصحيحة، في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح للعميل الصحيح وبالتكلفة الصحيحة.¹

المبحث الثاني: مزيج الأنشطة اللوجستية

إن مزيج الأنشطة اللوجستية يشير إلى العمليات والأنشطة المتعددة التي تقوم الشركات بالمشاركة فيها لإدارة تدفق المواد والمنتجات من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك ويتضمن ذلك النقل والتخزين والتغليف وإدارة الأوراق والمعلومات وفي هذا المبحث سوف نتطرق بالتفصيل إلى كل هذا.

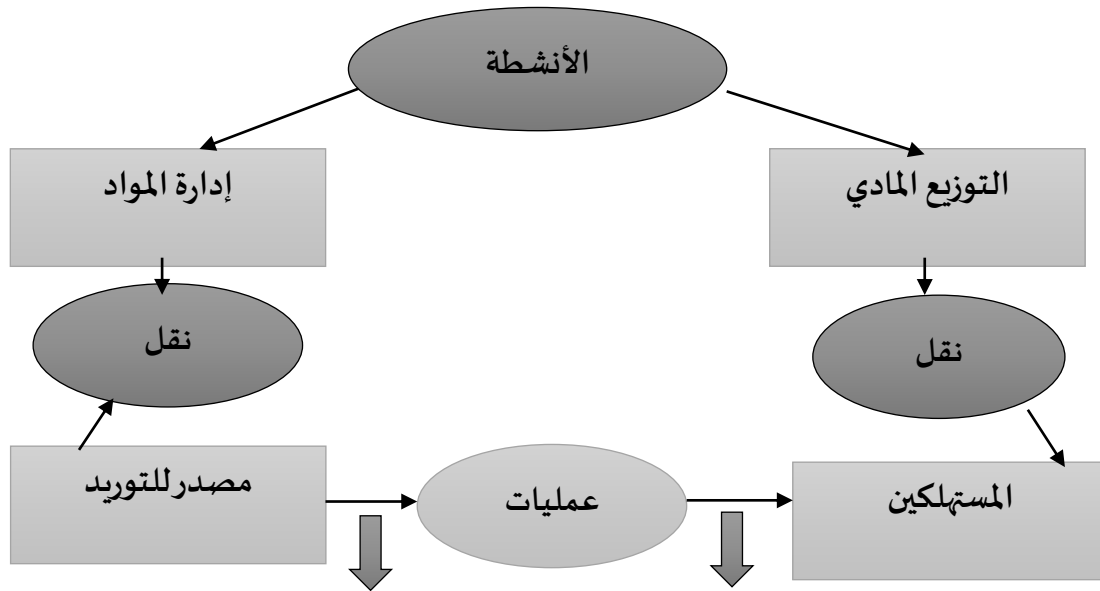
¹ بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 17

المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية

إن الأنشطة التي تتم إدارتها والتي تشكل الأعمال اللوجستية تختلف من مؤسسة إلى أخرى وذلك حسب الهيكل التنظيمي الخاص بها، تتكون سلسلة التوريد من ثلاث أنواع وهي:¹

- 1) سلسلة الإمداد التي تنقل المواد الخام والنصف مصنعة إلى المصنع (الداخلة).
 - 2) سلسلة الإمداد التي تنقل البضائع تامة الصنع إلى يد المستهلك من خلال تاجر الجملة وتاجر التجزئة عن طريق النقل البري، البحري أو الجوي (الخارجة).
 - 3) سلسلة الإمداد التي تنقل المواد داخل عملية الإنتاج المنتشرة جغرافيا.
- وبالعودة إلى مجلس إدارة اللوجستيات يرى أن مكونات النظام اللوجستي هي: "خدمة العملاء، التنبؤ بالطلب الاتصالات الخاصة بالتوزيع مراقبة المخزون مناولة المواد تشغيل أوامر الطلب، الأجزاء وخدمات الدعم المشتريات التغليف مناولة السلع المسترجعة التخلص من الخردة، المرور النقل، المخازن التخزين".

الشكل (1-1): الأنشطة اللوجستية لإحدى المؤسسات



(نقل، صيانة وجرد، تشغيل أوامر الطلب، التغليف، المخازن، مناولة المواد، صيانة، المعلومات)

المصدر: ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، مصر، 2003، ص 26

وتنقسم الأنشطة اللوجستية إلى:²

1- أنشطة رئيسية: وتتمثل في:

- خدمة العملاء: تعتبر خدمة العملاء الوظيفة الرئيسية الأولى التي تهتم بها المؤسسة وأي تخطيط للوظائف الأخرى مبني على متطلبات هذه الوظيفة التي بدورها تحتاج إلى دراسة متطلبات العملاء للقيام

¹ بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 18

² كريمة كندري، دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2011،

- بنشاطها بشكل أفضل والتي تتمثل في (تحديد احتياجات ورغبات العملاء، تحديد استجابة العملاء للخدمة، وضع مستويات الخدمة العملاء).
- النقل: يساعد على تحقيق الجودة في التسليم من خلال اختيار الوسيلة الملائمة وتحديد مسارها و إعادة جدولتها كما أنه يساعد على تخفيض تكلفة النقل عن طريق التفاوض مع المؤسسات للحصول على أفضل عرض و المفاضلة بين امتلاك وسيلة النقل أو استئجارها.
 - التخزين: ويتمثل في تحديد سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية، التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير، وضع استراتيجيات خاصة بالوقت، الدفع والسحب ومعرفة عدد وحجم وموقع نقاط التخزين مزيج المنتجات.
- 2- أنشطة ثانوية (معاونة) : تتمثل في:
- المخازن: تتمثل في تحديد مساحة المخازن، تنظيم وترتيب المخازن وكذا شكل المخازن.
 - مناولة المواد: تتمثل في اختيار المعدات المستعملة في عملية المناولة وإجراءات تجهيز الطلبات.
 - الشراء: تتمثل في اختيار مصادر التوريد توقيت الشراء وكمية الشراء.
 - التعبئة والتغليف: تصميم العبوات لأغراض المناولة، تصميم العبوات لأغراض التخزين والحماية من الأضرار.
 - صيانة المعلومات: وتتمثل في تحليل البيانات الكترونيا والقيام بالإجراءات الرقابية.
 - التعاون بين الإنتاج العمليات: تتمثل في تحديد الكميات التجميعية وكذا تسلسل ووقت مخرجات الإنتاج:
- تحديد وتوقيت مخرجات الإنتاج.
 - ترتيب وتوقيت مخرجات الإنتاج.
 - جمع وتخزين ومعالجة المعلومات

المطلب الثاني: النقل دوره في السلسلة اللوجستية

قبل التطرق إلى دور النقل في السلسلة اللوجستية سوف نتطرق إلى مفهوم النقل:

أولاً: مفهوم النقل

لقد عرف النقل بأنه "الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته، فهو يساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً".¹

بالنسبة لجون الكسندر: النقل "هو حركة السلع والأشخاص من مكان لآخر".²

يعد النقل من البني الارتكازية للاقتصاد بحيث عبر عن ذلك الاقتصادي الفريد مارشال بقوله: " إن أبرز عامل في العصر الحديث هو الثروة ليست في الإنتاج وإنما في النقل"، أي من وجهة نظر الاقتصاد النقل يعد

¹بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 21

²سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة أنجلو المصرية للنشر والطباعة، مصر، 2003، ص 14

نشاط إنتاجي من حيث تقريبه في المكان وهو يخلق قيمة اقتصادية بنقله للبضائع والأفراد وبالتالي فإن أي قصور في هذا النشاط يؤثر سلباً على عملية التدفق السلعي بين المراكز الإنتاجية والاستهلاكية لمنظمات الأعمال.

ثانياً: النقل من المنظور اللوجستي:

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

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

و يعد نشاط النقل من أهم الأنشطة في السلسلة اللوجستية وتأتي أهميته من كونه الأداة الرئيسية التي يمكن بها تحريك السلع والمواد الخام من أماكن إنتاجها إلى أماكن استخدامها ومن ثم فهو يتواجد في جميع مراحل السلسلة اللوجستية.¹

ثالثاً: أوجه الترابط بين النقل والخدمات اللوجستية

بدون نظام نقل جيد ومتطور لا يمكن أن يكون للخدمات اللوجستية مزايا إلى جانب ذلك يمكن نظام النقل الجيد من توفير أفضل كفاءة للخدمات اللوجستية والحد من تكاليف التشغيل وتعزيز جودة الخدمات.

رابعاً: تكاليف النقل و اللوجستيك

إن نظام النقل هو أهم نشاط اقتصادي بين مكونات نظام الإمداد (اللوستيك) حيث يشكل حوالي ثلث إلى ثلثي تكاليف الخدمات اللوجستية التي تنفقها المؤسسات على وسائل النقل حيث يحتل نسبة 29.4% من التكاليف اللوجستية وتليه تكلفة الجرد، المخزون، التعبئة والتغليف، الإدارة وأخيراً تكلفة التنقل والتنظيم.²

المطلب الثالث: أثر ارتباط النقل باللوستيكيات

إن لوجستيكيات النقل تعني تكامل عملية النقل مع الأنشطة الأخرى المرتبطة بحركة المواد والبضائع مثل: إدارة المخزون، التعبئة والتغليف العلامة التجارية التأمين العمليات المصرفية و المستندية والتي تصب جميعاً في تحسين مستوى الخدمة وتطويرها وزيادة الجودة وتدني التكاليف، ويأتي ذلك باعتبارها تحقق وتضمن عناصر هامة مثل:

- المرونة: باعتبار أن لوجستيكيات النقل يجب أن تتماشى مع التغيرات المتعددة والمتلاحقة في طلب السوق.
- السرعة: باعتبار أن التوفير في الوقت يعني انخفاض تكلفة الوقت ووصول البضائع في التوقيت المناسب.
- المصدقية: باعتبارها تقلل المخاطرة الناجمة عن بطئ أو توقيت عملية اللوجستيك والتوزيع.

¹ بوجلال أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 22

² بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 22

ويعتبر النقل بوسائطه المختلفة نشاط أساسي من الأنشطة اللوجستية التي تعنى كل نشاط مرتبط بحركة تخزين البضائع من أجل تدفق مستمر للسلع والخدمات، يخدم متطلبات الإنتاج والاستهلاك وما يشمل من عمليات إمداد وتصنيع وتجميع وتوزيع من خلال شبكة لوجستية تشمل مواقع وطرق معلوماتية وشبكة من العلاقات التي تربط أعضاء سلسلة الإمداد لتضمن وصول السلعة وفقا لمتطلبات العملاء في المكان والزمان المتفق عليه والمضبوط وبأقل تكلفة ممكنة. حيث أن الطلب على النقل طلب مشتق أي تابع للطلب على السلع المنقولة فإن تصميم شبكة الإنتاج والتوزيع يؤثر بدوره على طرق النقل ووسائطه المختلفة وفقا لمتطلبات تصميم الشبكة المبنية على مواقع توافر عوامل الإنتاج من أرض وعمالة ورأس مال ومواقع توزيع، وفقا لمتطلبات الأسواق وقرارات وسياسات التوريد.

وفي نفس الوقت يؤثر أداء النقل وتكاليفه على تصميم الشبكة اللوجستية وشبكة سلسلة الإمداد فكلما زادت تكلفة النقل أو انخفض مستوى أداءه متمثلا في زيادة فترات الانتظار أو وجود اختناقات في مساره كلما أصبح الإنتاج في مواقع نائية غير ذي جدوى اقتصادية حيث تفوق تكلفة النقل الوفورات المتحققة من انخفاض تكاليف العمالة والأرض ويؤدي إلى فقد في الوقت والمال وفقد للعملاء.¹

خاتمة

في هذا الفصل لقد تطرقنا إلى أهم المفاهيم المتعلقة بالوجستيك وأهميته في المؤسسات وذكرنا أهم الأهداف التي يسعى لها، حيث استخلصنا أن اللوجستيك هو إحدى الوظائف الأساسية في المؤسسات ويعتبر مصطلح جديد نوعا ما من خلال مروره بالتطورات المختلفة، ثم تعرفنا على مزيج الأنشطة اللوجستية وأثر ارتباط النقل بالوجستيك

¹ بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 24، ص 25

الفصل الثاني

لوجستيك نقل البضائع داخل الموانئ

مقدمة

إن نقل البضائع داخل الموانئ يمثل جزء أساسي من عمليات اللوجستك، حيث يتم نقل البضائع من السفن إلى المرافئ ومن المرافئ إلى الوجهات النهائية ويتم استخدام مختلف وسائل النقل مثل الشاحنات، السكة الحديدية والرافعات الشوكية لتحميل وتفريغ البضائع بطريقة آمنة وفعالة، وتكون عمليات نقل البضائع داخل الموانئ حاسمة لضمان تدفق سلس للبضائع وتحقيق كفاءة في اللوجستيات. في حين هذا الأخير له دور مهم في نقل هذه البضائع لأنه يساعد في تنظيم وتنسيق عمليات النقل والتخزين والتحميل والتفريغ داخل الموانئ.

لذا سنحاول في هذا الفصل من دراسة لوجستك نقل البضائع داخل الموانئ بالتطرق إلى مكانة النقل في اللوجستك، وكذلك تفصيل كل ما يتعلق بالنقل البحري.

المبحث الأول: مكانة النقل في اللوجستيك:

إن النقل له دورا حيويا في اللوجستيك حيث يساعد في نقل المواد والمنتجات من مكان إلى آخر بكفاءة وفي الوقت المناسب والمحدد، ويمكن أن يشمل وسائل النقل مثل السفن، الشاحنات، والقطارات، الطائرات وغيرها من الوسائل، بالإضافة كذلك يقوم النقل على تحقيق توزيع فعال وسريع للبضائع ويسهم في تلبية احتياجات العملاء بشكل أفضل وبفعالية.

المطلب الأول: تطور دور الموانئ من مواقع للنقل إلى قاعدة لوجستية:

لقد تطورت العديد من الموانئ التقليدية التي كانت مجرد مراكز للنقل تدريجيا في الخمسينات والستينات إلى مراكز خدمات تجارية وصناعية تضيف في بعض الحالات قيمة إضافية كبرى للبضائع التي تتداولها. وفيما يلي تصنيف لأنواع الموانئ الثالثة:¹

أولاً: موانئ الجيل الأول والجيل الثاني :

الموانئ البحرية: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتنوعت تلك التسهيلات وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذا من حيث الوظائف المسندة إليها.

1. موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية):

تشمل هذه الموانئ على الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط، ومازال هذا الجيل من الموانئ موجود حتى الآن ويمثل أغلبية موانئ البلدان النامية، وتتسم سياسة واستراتيجية واتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها استراتيجية محافظة، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل على أنه مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري، لا يتوفر إلا على الحد الأدنى من الأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية.

2. موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية):

ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، وتسمى عادة بالموانئ الصناعية، تتسم سياسة واستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية، على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية وأن الموانئ ليست مجرد مراكز للنقل إنما هي مراكز صناعية وتجارية أيضا، ويتم صياغة سياسات الميناء وإصدار تشريعاته على هذا الأساس، كما وقد تسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل بحيث أنه إضافة إلى الشحن والتفريغ والخدمات المينائية والملاحية، وتوسعت لتشمل الخدمات التجارية للبضائع وتقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع الميناء.

¹ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، ط01، مصر، 2008، ص186

ثانياً: موانئ الجيل الثالث:

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات ويعود سبب ظهورها أساساً إلى انتشار التحويلة والنقل الدولي متعدد الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية، وتتسم سياسة وإستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس اعتبار الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج والتوزيع الدولية، واستناداً لهذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ مجرد عرض استراتيجي مرافق وخدمات الميناء إلى اهتمام ومشاركة فعالة في عملية التجارة العالمية بكاملها.¹

إن الأنشطة والخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل، وتنقسم الأنشطة والخدمات التي تتوفر في هذه الموانئ إلى:

- تقديم خدمات الميناء التقليدية: بالرغم من تطور الخدمات والأنشطة التي يقدمها الجيل الثالث من الموانئ إلا أنه ما زال يقدم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول والثاني ولا تزال الخدمات فيه تعتبر عنصراً أساسياً في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب المعامل بها، بحيث أصبحت تقدم من خلال مفاهيم لوجستية ومراكز توزيع.
- الخدمات الصناعية والبيئية: وتتمثل في الأعمال الفنية مثل إصلاح وصيانة السفن والخدمات الهندسية الأخرى، وتعتبر هذه الخدمات عنصراً هاماً في تكامل خدمات الميناء، وتوفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية.
- الخدمات الإدارية والتجارية: مع تعاظم حجم التجارة الدولية وما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم، ولضمان انسياب حركة النقل بكل دقة فإن ذلك تطلب توفير خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية، الإدارية أو المعلوماتية،

أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة:

من أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة حتى تكون قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة من السفن²:

- توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محلياً وإقليمياً من خلال شبكات الطرق البرية السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة.
- توافر منظومات المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.
- توافر أنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجستية.
- السرعة في أداء الخدمات بتكلفة اقتصادية.

¹ أيمن النجراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 252

² بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 44

■ كفاءة الشبكة الراقدية والمحورية، بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سفن الحاويات العملاقة بخطوط ملاحية راقدية منتظمة الترددات للموانئ المجاورة والقريبة، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيتات المحددة.

المطلب الثاني: إدارة خدمات النقل في اللوجستيك:

إن خدمات النقل لأهميتها الفعالة فإن مسؤولياتها عادة ما تقع على عاتق قسم أو إدارة مستقلة تعرف بقسم النقل ويقع عليها مسؤولية تحديد طريقة النقل وحركتها وما يرتبط بها من تحديد لمعدلات وأسعار النقل مثل تصنيف الشحن إلى مجموعات متشابهة فضلا عن الحصول على أقل الأسعار والتنسيق بين تواريخ الشحن وإمكانية النقل المتاحة، كذلك متابعة ورود الشحنات. واتسعت مسؤوليات إدارة النقل لتشمل وظائف أخرى مثل التغليف والمناولة والتخزين وهذا عكس الماضي الذي كانت مسؤولية تقتصر على شراء خدمات النقل فقط، إذن فإن إدارة خدمات النقل تمارس نوعين رئيسيين متمثلة في المهام والوظائف الإدارية والمهام المرتبطة بالبحوث¹.

(1) إدارة حركة النقل:

إدارة حركة النقل تتقيد على تقديم خدمات النقل بكفاءة وذلك في الوقت والمكان المناسب مع أعلى مستوى للخدمة وبأفضل الأسعار بما يؤدي إلى تحقيق أهداف وظيفة اللوجستيك وتشمل مهام إدارة حركة النقل مجموعة الأنشطة التالية:²

■ تصنيف البضائع:

يشير هذا النشاط إلى عملية تصنيف البضائع التي يتم نقلها وشحنها إلى مجموعات متشابهة وذلك في ضوء خصائص كل منها ويساعد هذا التصنيف على تحديد معدلات أو أسعار الشحن بشكل مباشر.

■ الحصول على أقل أسعار الشحن والنقل:

يعد هذا النشاط أهم الأنشطة بالنسبة لإدارة حركة النقل حيث أن الهدف النهائي للإدارة هو تخفيض تكلفة النقل والشحن إلى أقل ما يمكن، وحيث أن أسعار الشحن والنقل تمثل التكلفة الأساسية والأهم بالنسبة لتكاليف النقل، فإن الحصول على أقل الأسعار للنقل والشحن يؤدي حتما لتحقيق الهدف وهو تخفيض تكلفة النقل مع الحفاظ على مستوى الخدمة المرغوبة.

■ جدولة أزمنا النقل:

ترجع أهمية هذه الوظيفة إلى أن أي تأخير في عمليات الشحن أو التفريغ يؤدي إلى عدم الوفاء بمواعيد التسليم سواء لعمليات التشغيل أو العملاء مما يترتب عليه مشاكل خطيرة للإنتاج، وأيضا مشاكل مع العملاء قد تصل إلى حد انصرافهم عن التعامل مع المؤسسة.³

■ إدارة مستندات للشحن:

¹ سمية زكي قرياص، عبد الغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، مصر، 2004، ص 134

² مهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 160

³ مهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 162

تستخدم إدارة حركة النقل العديد من الأدوات التي تتمثل في مستندات الشحن منها على سبيل المثال بوليصة الشحن وفاتورة الشحن وتمثل الأولى وصفا كاملا للمواد المشحونة وتستخدم كإيصال استلام وعلى أساسها يتم تقدير التعويضات في حالة حدوث خسائر أو تلفيات أما الثانية (فاتورة الشحن) تعتبر المستند الذي يدفع على أساسه تكلفة النقل والذي قد يكون مقدما أو عند استلام البضاعة المشحونة.¹

■ متابعة خطوط السير:

وهذا لغرض التأكد من دقة وانتظام عمليات وأزمنة النقل حتى يمكن للإدارة التدخل في الوقت المناسب عند حدوث أي مشاكل أو معوقات في خطوط السير.

■ المراجعة:

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

■ المطالبات والتعويضات:

في حالة عدم مطابقة خدمة النقل مع المعايير المحددة من قبل إدارة الإمداد وعند وقوع الخسائر أو التلفيات 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 وعادة ما يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين المؤسسة والشركة الناقلة ويلاحظ أن ارتفاع كمية التعويضات التي تحصل عليها المؤسسة يعتبر في معظم الأحيان دليل على عدم كفاءة قرارات النقل.

(2) البحوث:

تقوم حركة النقل أيضا ببعض الأنشطة البحثية التي تنقسم إلى نوعين بحوث تتعلق بمستوى خدمة النقل وبحوث متعلقة بكفاءة الوظيفة المتكاملة للوجستيك.²

■ بحوث تطوير خدمات النقل:

يهتم هذا النوع من البحوث بتوفير أفضل خدمات النقل والتوصل إلى أفضل الأسعار للشحن عند مستوى معين من الخدمات ويلاحظ أن قياس أداء وسائل النقل المختلفة يعتبر من أكثر المجالات التي تحتاج إلى دراسات تهدف إلى التوصل إلى أفضل أداء ومن المقاييس المستخدمة في هذا المجال:

- مدى توافر معدات ووسائل النقل والشحن
- مدى تتابع واستمرار عملية النقل.
- القدرة على الإسراع بعمليات النقل والشحن

■ بحوث تطوير كفاءة نشاط اللوجستيك:

تمثل إدارة النقل أحد مكونات إدارة اللوجستيك حيث تمثل تكلفة النقل أهم وأكبر نسبة من إجمالي تكاليف اللوجستيك لذلك فإن هذه الإدارة تكون مسؤولة عن التأكد من أن أداء نشاط النقل يؤدي إلى تحقيق أقل

¹سمية زكي قرباص، عبد الغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، مرجع سبق ذكره، ص 135

²بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 47-48

تكلفة كلية لنشاط اللوجستيك ويتم ذلك بإجراء البحوث المستمرة لدراسة العلاقة بين تكلفة خدمات النقل والتكلفة الكلية لنشاط اللوجستيك وكيفية التوصل إلى أداء أفضل يؤدي إلى تخفيض هذه التكلفة الكلية.

المطلب الثالث: النقل متعدد الوسائط:

أولاً: تعريف النقل متعدد الوسائط

تعددت وتنوعت تعريفات النقل متعدد الوسائط وصغتها جهات دولية عديدة، ولكنها لا تختلف في مضمونها ومن أهمها نذكر ما يلي:

عرف النقل متعدد الوسائط بأنه: "عملية نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد وبواسطة شخص (هيئة) أو مسؤول واحد (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه ويمكن لهذا الشخص أو الهيئة إجراء عقود أخرى من خلاله للناقلين آخرين لجزء أول لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة.¹

وأوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط و أرسى قواعده عام 1980م، وعرفه على أنه "نقل البضائع بواسطة وسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يؤخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل اجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة".²

ثانياً: خصائص النقل متعدد الوسائط:

يتميز النقل متعدد الوسائط بما يلي:³

- عقد نقل دولي بين دولتين مختلفتين على الأقل.
- عقد لنقل البضائع لا للأشخاص.
- يتم بواسطة وسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل (بر بحر جو سكك حديد ممرات مائية).

وفيما يلي جدول يوضح المقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والنقل أحادي الوسائط والمميزات التي يتميز بها

النقل متعدد الوسائط

الجدول رقم (2-1): المقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والنقل أحادي الوسائط

¹ بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة ابن باديس مستغانم، 2023/2022، ص30

² أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسة النقل البحري، مؤسسة رؤيا للنشر، الإسكندرية، 2010، ص362

³ بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص49

النقل متعدد الوسائط	النقل أحادي الوسيلة
- خدمة مباشرة ومسيرة للشاحن	- تعدد مرات الشحن وتعبئتها
- خدمات التزامن المحكم	- صعوبة ضبط الوقت
- وثيقة نقل واحدة	- تعدد وثائق النقل
- الترشيح في اختيار وسيلة النقل وخط سير لرحلة	- جهود في اختيار وسيلة النقل
- تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف	- تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف
- التعامل مع متعهد واحد للنقل	- التعامل مع ناقلين متعددين
- مسؤولية واحدة في مواجهة الشحن	- تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل
- نولون إجمالي واحد	- تعدد النواقلين بتعدد وسائل النقل
- تقليل التلف وضياع البضائع	- كثرة ما تتعرض له البضائع من تلف وخسارة وضياع
- تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع	- طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك النهائي

المصدر: عصام الدين على بدوي، تطوير النقل متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري، المؤتمر الموسع الثاني للاتحاديات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البيئية القاهرة، 22 ماي 2006، مصر

ثالثا: مكونات النقل متعدد الوسائط

- يتكون النقل متعدد الوسائط حسبما أوضحه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من ثلاث مكونات:¹
- وسائط النقل: Routing البحر، الطريق البري، الجو، السكك الحديدية، الممرات المائية.
 - وسائط النقل: Means السفينة، القطار، الشاحنات، الصندل، مراكب الملاحة النهرية، الطائرات.
 - وحدات التحميل النمطية للبضاعة: United loadsystem الحاوية، الطبلية.
 - العقود والمستندات: متعهد النقل متعدد الوسائط.

يتمثل الهدف من عملية النقل متعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل وزيادة كفاءة وسائل النقل وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية.²

رابعا: أهمية النقل متعدد الوسائط:

¹ محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، دار النشر، بدون سنة نشر، بدون بلد نشر، ص 270
² بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مرجع سبق ذكره، ص 31

مع ظهور الحاوية برزت أهمية النقل متعدد الوسائط وتعاضم دوره في التجارة الدولية، وتأتي أهميته من الاستجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد والتجارة والصناعة وتمثل أهميته في:¹

- ابتكار طرق وأساليب جديدة لتنسيق عمليات النقل لرفع وزيادة فعالية النقل وخفض تكاليفه على المستويين الدولي والإقليمي.
- انخفاض التكلفة وتحقيق السرعة في نقل السلع باستعمال أكثر من وسيلة نقل بشكل متكامل.
- تطبيق معايير السلامة والأمان في نقل وتوزيع السلع.
- سهولة وانسيابية تدفق على البضائع.
- تطور وسائل النقل حجماً أو نوعاً أو حمولة.
- يساهم في زيادة الدخل القومي وكلما طورت الدول من خدمات النقل متعدد الوسائط انعكس إيجابياً على اقتصادها الوطني وميزانها التجاري.
- يعتبر النقل متعدد الوسائط الذي يحقق خدمة النقل الدولي من الباب إلى الباب العمود الفقري للتبادل التجاري الدولي لاعتماده على مبدأ العمل وفق لنظام Just in Time.

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل البحري

¹ بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، مرجع نفسه، ص 32

يعد النقل البحري وسيلة فعالة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة فهو يشكل جزءا هاما في الحياة المعاصرة، ولقد شهد تطورا كبيرا في منظومته من تطوير سفن وموانئ وفتح خطوط ملاحية حديثة حيث يعتبر وسيلة النقل الأولى للتجارة بين الدول.

المطلب الأول: تعريف النقل البحري وأهميته

أولاً: تعريف النقل البحري

هناك العديد من التعاريف التي جاءت حول النقل البحري ومن أهمها نذكر ما يلي:

النقل البحري هو "منظومة متكاملة لإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع من ميناء إلى ميناء آخر بواسطة السفن في الوقت المحدد وبالشروط المتفق عليها".¹

وعرف نشاط النقل البحري بأنه "نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية وذلك بنقلها من مكان لآخر".²

يعرف النقل البحري كذلك بأنه "نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا ودوليا، واعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS سنة 1999 قطاع النقل البحري قطاعا تجاريا حيث يقوم بنقل جزء من البضائع حول العالم، وتم وصفه أيضا بقطاع خدماتي يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ".³

ثانياً: أهمية النقل البحري

بما أن النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة فهو يلعب دورا محوريا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول.

ومن هنا يمكننا اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:⁴

- أن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى فهو الذي يمدّها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.
- تأثير نشاط النقل البحري يتفاوت بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة.

¹ زبشي نوال، واقع اللوجستيك في النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة 2007-2017، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2018، ص 75

² سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 39

³ أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية إعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي دراسة (AHP)، دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 28، 2011، ص 124

⁴ أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، ط 01، الإسكندرية، 2014، ص 101-102

- تحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.
- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي.
- فتح فرص عمل أمام الإطارات والخبرات بمختلف تخصصاتها ومجالاتها.
- تحقيق إيرادات مباشرة لخزينة الدولة من رسوم الموانئ البحرية أو إيرادات الخدمات التي تقدمها المنشآت التابعة للدولة.
- حدوث وفرة في العملة الأجنبية كمقابل للخدمات المقدمة للسفن والركاب.
- الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم وضرائب على أنشطة المنشآت المرتبطة بالنقل البحري.

المطلب الثاني: خصائص أنشطة النقل البحري

يتميز نشاط النقل البحري بطبيعة خاصة تميزه عن غيره من الأنشطة الاقتصادية الأخرى، وتتمثل هذه الخصائص في:¹

- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:
- تعتمد مؤسسات خدمات النقل البحري على كثافة رأس المال في إنتاجها فالسفينة مثلا تتطلب أجهزة ووسائل اتصال وشحن وتخزين وتموين خاصة ذات كفاءة عالية ووسائل تمكّنها من الإبحار في أمان ويمكن الاعتماد على عدة مؤشرات في قياس الكثافة الرأسمالية الأزمة لمشروعات النقل البحري.
- قياس تكلفة بناء السفن والموانئ. ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في هذا النشاط ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء السفن وإصلاحها (كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي، المخازن، الصيانة، مباني إدارية وخدمية...).
 - ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء الموانئ وبشكل متزايد بمعدل زيادة يقدر به 139% خلال خمس سنوات لموانئ الحاويات، وكذلك العناصر الأولى كالأرضي والمباني الإدارية ومساحات التخزين وقدرة تكلفة إنشاء الموانئ المتوسطة حسب طاقتها الاستيعابية بين 150 مليون دولار و400 مليون دولار.

▪ استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري على التكنولوجيا الحديثة التي انعكست على بناء وتطوير السفن وذلك من خلال أساليب إدارتها وبنائها ووسائل تشغيلها بالإضافة إلى تطوير أساليب تداول البضائع بالموانئ.

▪ توفر معلومات ضخمة في صناعة النقل البحري:

¹ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 39.

يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان انتظام وتعظيم إنتاجية هذا النشاط ابتداء من المعلومات عن القارات وأنواع العمولات، بيانات عن الموانئ البحرية، ويتم تبادل هذه المعلومات الكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية السفن والجمارك¹.

وتنعكس أهم فوائد منظومة المعلومات على النحو التالي:

- إنجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتنفيذها بأقل تكلفة.
- رفع كفاءة الميناء البحري من خلال استقباله لعدد كبير من السفن خلال فترة زمنية نفسها.
- انخفاض تكلفة النقل البحري:

يعد النقل البحري أول نمط كم أنماط النقل من حيث التكلفة بسبب قدرته الكبيرة على التعبئة، لذا فهو ينافس أنماط النقل الأخرى في مجال نقل السلع منخفضة القيمة كبيرة الحجم كخامات المعادن (فحم، فوسفات، خشب...) بالإضافة إلى الحيوانات الحية والمحاصيل الزراعية إذ يتم الاعتماد على النقل البحري في المبادلات الدولية وذلك من خلال أحجام السفن الكبيرة التي تلبى احتياجات التجارة الدولية.²

■ طول عمر مشروعات صناعة النقل

إن العمر الافتراضي لهذه المشاريع هو أطول ضمنياً من المشاريع الصناعية الأخرى، العمر المتوسط للسفن عادة ما يكون بين 25 سنة و30 سنة، أما بالنسبة للموانئ البحرية والممرات الملاحية تصل إلى 100 سنة.

■ الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية:

إن وسيلة النقل الأكثر استعمالاً في التجارة الدولية هي النقل البحري، إذ ارتبط بها ارتباطاً وثيقاً منذ القدم بسبب ما يتمتع به من مميزات كالقدرة العالية للسفن بحمل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، وتصل مساهمة النقل البحري حوالي 80% من التجارة الدولية

■ خضوع عمليات النقل البحري للقوانين الدولية:

يجب أن تأخذ صناعة النقل البحري الصيغة الدولية من خلال منظمات متخصصة تنظم وتتقن هذه الصناعة والخدمات التي تقوم بتقديمها. وبذلك فإن عمليات تشغيل الأساطيل التجارية العالمية تخضع لمعاهدات دولية حاكمة لعمليات التشغيل ويأتي دور المنظمات العالمية الدولية واضحا في هذا الشأن وكذلك دور منظمات الأمم المتحدة والتي منها على سبيل المثال المنظمة البحرية الدولية Organisation Maritime International³

المطلب الثالث: عناصر النقل البحري

لكي تتم عملية النقل البحري لابد من توافر أربعة 4 عناصر رئيسية وهي:

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2000، ص42

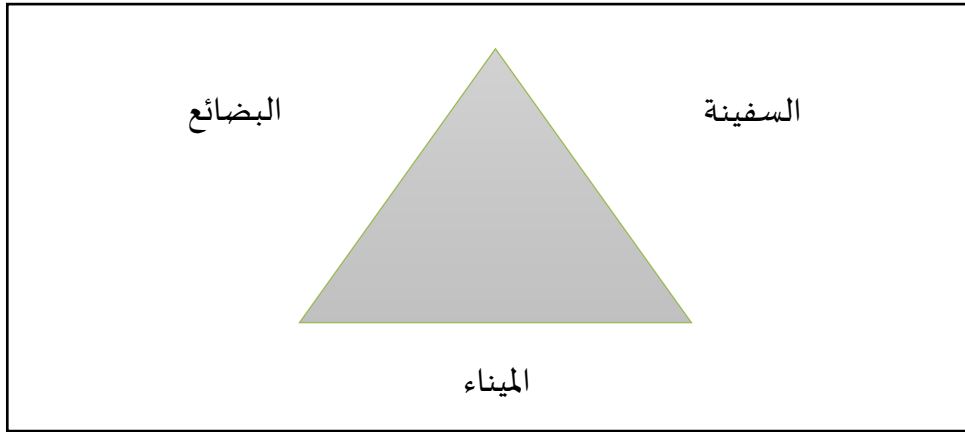
² محمد خميس زوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، ط01، الإسكندرية، 2009، ص82

³ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص410

- السفينة
- الميناء
- البضائع
- خدمات للنقل البحري

وفيما يلي الشكل يوضح هذه العناصر الرئيسية التي يجب توافرها في عملية النقل البحري.

الشكل رقم (1-2): عناصر النقل البحري



المصدر: شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، دار الجامعة الإسكندرية، 2006، ص 17

- السفينة:

1. تعريف السفينة: عرفت السفينة في معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن على أنها: "كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحرا".¹
2. أنواع السفن:

تنقسم السفن إلى عدة اشكال حسب عدة معايير وهي:

- حسب نوع ونظام العمولة:

المجموعة الأولى: سفن النقل وتشمل:²

- سفن الركاب: تخصص بصفة أساسية لنقل المسافرين
- سفن البضائع الجافة: ويجري تشغيل هذه، عادة إما متجولة أو عاملة على خطوط منتظمة وتشمل:
 - سفن البضائع العامة: هي السفن التي تنقل بضائع متنوعة ومختلفة مثل المعلبات والملابس والحيوانات.

¹ عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة الوفاء القانونية، ط، 01، بدون بلد نشر، 2009، ص 45

² محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، المكتب العربي للمعارف، ط، 01، القاهرة، 2011، ص 71-74

سفن بضائع الصب الجاف: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل البضائع سابقة مثل الحبوب والفحم والرمال.

سفن بضائع الصب السائل: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل البضائع السائلة مثل المياه، الزيوت والبتروول.

سفن الحاويات: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل الحاويات فقط بمقاسات مختلفة.

سفن الدحرجة: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل.

✓ سفن العابرات: هي سفن صغيرة في الغالب ولا تزيد حمولتها عن 4500 طن على أكثر تقدير، تستعمل لنقل الركاب والسيارات بين الموانئ المتقاربة.

✓ سفن نقل المواد السائلة "الناقلات": هي سفن متخصصة في نقل المواد البترولية أو السوائل على وجه العموم.

المجموعة الثانية: سفن الخدمات البحرية وتشمل:¹

القاطرات البحرية، سفن الإنقاذ البحري، سفن تحطيم الثلوج سفن الأرصاد الجوية، سفن الإرشاد وسفن التموين بالمياه والوقود.

المجموعة الثالثة: سفن الأغراض الأخرى، وتشمل:

سفن الزهرة، سفن الأبحاث العلمية.

■ حسب انتظام الرحلة: يمكن تقسيمها إلى:²

السفن الجواله: هي السفن التي لا تتقيد بجدول إبحار أو خط سير معين، وهذه السفن تميل للتركيز على حمل السلع المتجانسة وعادة ما تكون من نوع بضائع الصب ويكون هيكل السفن في معظمها بسيطاً.

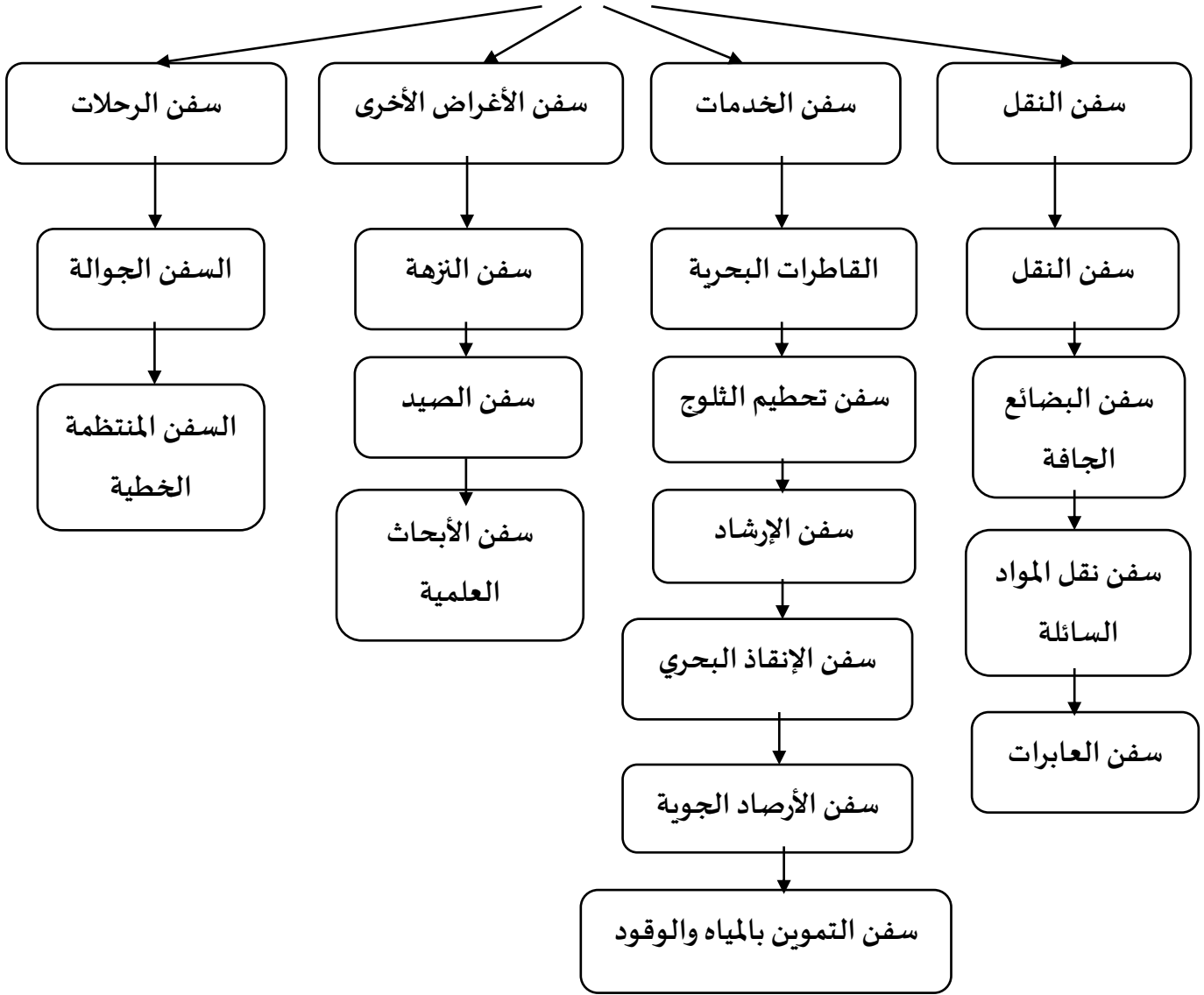
السفن المنتظمة الخطية: هي سفن تعمل على خطوط منتظمة وفقاً لبرامج محددة المواعد وأساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة ووصول السفينة في موعدها المحدد.

الشكل رقم (2-2): أنواع السفن

أنواع السفن

¹سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مطبعة الجمهورية، الإسكندرية، 1989، ص31

²بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مرجع سبق ذكره، ص13-14



المصدر: محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص 57.

➤ الميناء:

1. تعريف الميناء: عرف الميناء بأنه "عبارة عن مكان تحتمي فيه السفن، وأين تمر البضائع، نشاطه الرئيسي هو تجارة السلع".¹

2. تصنيف الموانئ: هناك عدة أصناف للموانئ حسب عدة معايير وهي:²

▪ من الناحية الطبيعية: وهناك نميز ما يلي:

الموانئ الطبيعية: هي موانئ محمية حماية طبيعية أي التي وجودها يضع للعوامل الطبيعية ولا تحتاج إلى منشآت صناعية.

الموانئ شبه طبيعية: هي الموانئ التي تتواجد نوعاً من الحماية الطبيعية ويتم تحسينها من خلال الأعمال الصناعية كإضافة حاجز أمواج.

الموانئ الصناعية: هي الموانئ التي تم إنشاءها وتجهيزها (الأرصفة، المداخل، المخارج، الأحواض).

الموانئ الجافة: هي موانئ التي إقامتها بعيدة عن الشواطئ البحرية ولا تعطي تسهيلات بحرية للسفن.

▪ من ناحية الموقع الجغرافي: يمكن التمييز بين نوعين وهما:

موانئ نهريّة: تقع على مصب النهر وتتصل بالبحر من خلال قناة.

موانئ بحرية: تقع على السواحل.

▪ من ناحية الملكية:

هناك موانئ تخضع للملكية الحكومة باعتبارها مظهراً للسيادة الوطنية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أو الجمارك أو القطاع الخاص وقد تديره شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ.

▪ من ناحية الوظيفة: تنقسم إلى:

موانئ تجارية: يتم فيها تناول البضائع والخدمات ذات الصلة بها (الخاصة)، وتنقسم إلى موانئ تجارية عامة وموانئ تجارية متخصصة.

موانئ عسكرية: ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.³

¹Bauchet: le transport international dans l'économie mondiale, Édition Economica. 2eme Édition. 1991. P245

²بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مرجع سبق ذكره، ص15-16

³محمد إبراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، مكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002، ص236

موانئ الصيد البحري: تختلف هذه الموانئ من دولة لأخرى، فالدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي تقوم بإنشاء موانئ خاصة بالصيد فقط أما الدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي أو لا تمتلك موانئ كثيرة فتخصص جزء من الميناء لخدمة الصيد.

موانئ اللجوء: تلجأ إليها السفن للحماية من العواصف أو لتزود بالوقود والغذاء.

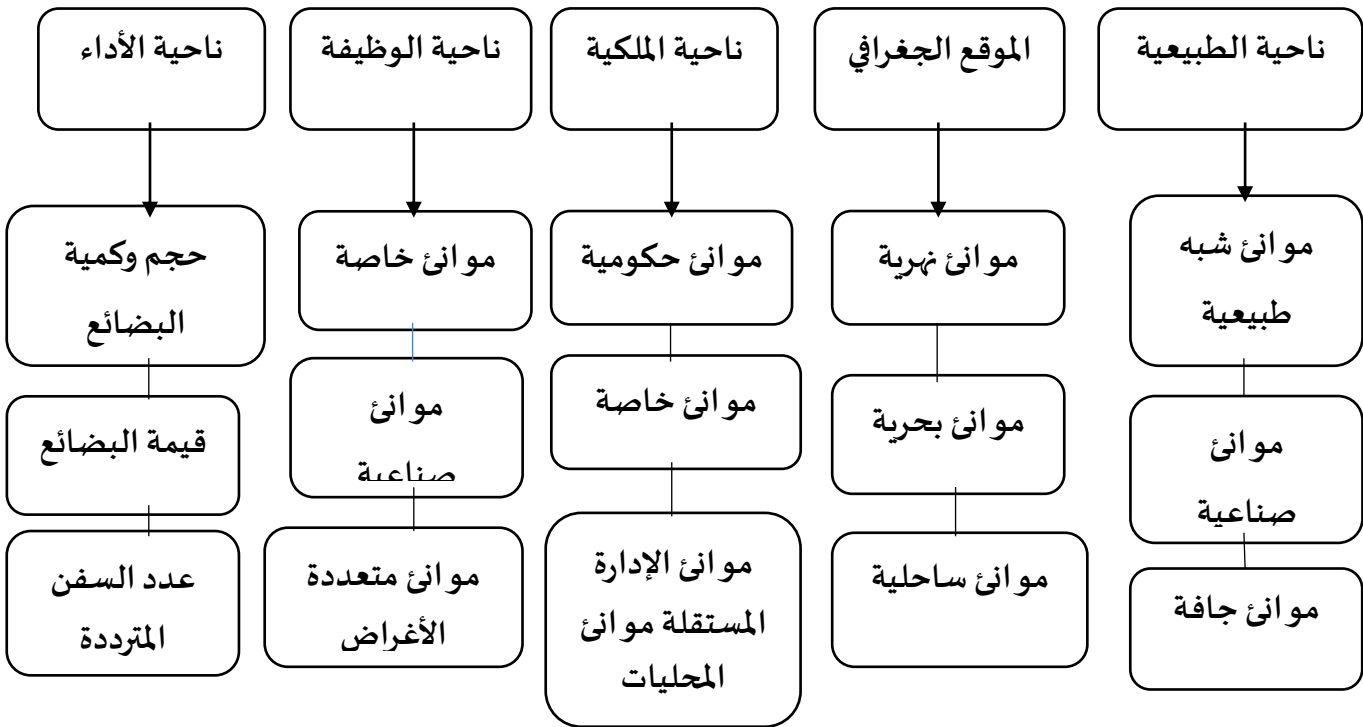
موانئ التزهة: تتضمن سفن التزهة، وسفن الشراع.

موانئ العبور: تلعب هذه الموانئ دور الوسيط بين عمليتي الاستيراد والتصدير وهي متخصصة في خدمة التجارة لحساب دولة أو دولة غير الدولة التي تمتلكها بشكل مباشر بمعنى أن حركة التجارة التي تمر بها تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية.

■ من ناحية الأداء:

- حجم وكمية البضائع المتداولة في الميناء
- قيمة البضاعة المتداولة في الميناء
- عدد السفن المترددة على الميناء وأحجامها

الشكل رقم (2-3): معايير تصنيف الموانئ



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على مرجع بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة الدولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة ابن باديس مستغانم، 2023/2022، ص 18

➤ البضائع:

تعتبر البضائع العنصر الأساسي في هذا النشاط إذن السفينة بلا بضاعة لا قيمة له، إذن فهي العنصر المحوري لما تديره السفينة من عوائد نتيجة نقلها بالإضافة إلى أرباح الموانئ جراء استقبالها للبضائع، إذا البضائع هي العنصر المشترك بالنسبة للميناء والسفينة.

تحدد طبيعة البضائع المنقولة إمكانات التداول والتخزين بمعنى تميز الوحدة من السلعة بالوزن المفروض مع صغر حجمها أو العكس، فتتأثر تكاليف نقل البضائع باختلاف صفات السلع المختلفة.¹

➤ خدمات للنقل البحري:

لقد اهتمت الدول البحرية المتقدمة بتجارة الخدمات البحرية إدراكا منها لما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار، ذلك أن العناصر التي تعرفنا عليها لا بد لها من خدمات تؤدي للسفن والبضائع لاكتمال هذا النشاط، ويمكن تقسيمها إلى ما يلي:

✓ خدمات ملاحية: تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الجودة إلى نقص في تكاليف نقل البضائع ففي حالة شدة المنافسة مع عدم وجود تنظيمات إلى قلة النوالين لفترات طويلة نسبيا، أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينهما ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية.

✓ خدمات تجارية: يتوقف على تحديد نوع الخدمات الملاحية على الطريقة التي يقدم بها التجار بضائعهم ولا شك أنه إذا قدمت البضائع بطريقة ينتج عنها زيادة تكاليف الخدمات الملاحية فإن جزءا كبيرا من الخطأ يقع على الشاحنين.

✓ الاستخدام الأمثل للموارد: أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكلفة رأس المال في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعانة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري، كما حدث في ناقلات البترول وحاملات الصب ونظام الحاويات، أما بالنسبة للدول النامية يمكن استخدام الأنظمة الأقل استخداما فيرأس المال.²

¹ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسة النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 2002، ص31

² بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مرجع سبق ذكره، ص19

خاتمة

في ختام هذا الفصل يمكن القول أن النقل يعد من أهم القطاعات الحيوية، فهو أهم ركائز التنمية الاقتصادية الشاملة لأية بلد لدوره المهم في كفاءة وفعالية العمليات اللوجستية خاصة داخل الموانئ. كما يعد النقل البحري من أهم الأنشطة الأساسية للوجستك لاعتباره من بين ركائز التنمية الاقتصادية و التطور لأي دولة، حيث يقوم النقل بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وكذا مناطق الحصول على المواد الأولية، كما تسعى الدراسات الناجحة للمؤسسات من تقليل تكاليف النقل واختيار أفضل وسيلة لزيادة ربحها ومكانتها في الأسواق و بهذا تتوصل الى تحقيق أهداف التنمية المستدامة

الفصل الثالث

دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم

مقدمة

إختلف أهمية اللوجستيك حسب نوع وطبيعة المؤسسة حيث تعتبر مؤسسة ميناء مستغانم مؤسسة عمومية خدمتية ناشطة في مجال التبادل التجاري على المستوى المحلي و الدولي هدفها تقديم خدمات لوجستية احترافية للمصدرين و المستوردين بهدف تشجيع المعاملات التجارية الخارجية وبالتالي، فان ميناء مستغانم يعتبر من بين الموانئ الجزائرية الهامة التي تستدعي الاهتمام لتوسيع أدائها الذي هو بمثابة جزء أساسي في البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية.

وسنتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم من حيث النشأة الجغرافية، أهدافهم، مميزاته، وكذلك التطرق إلى تطبيق العمليات اللوجستية بالميناء وتقييمه.

المبحث الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المبحث إلى التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم من حيث النشأة الجغرافية للميناء، وعرض مهامه وأهداف التي يسعى لها الميناء، وإبراز مميزاته وكذلك عرض الهيكل التنظيمي للميناء وأهم مصالحه.

المطلب الأول: النشأة الجغرافية لميناء مستغانم

1- نشأة الميناء:

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري صلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة الاقتسام الغنائم سميته ميناء مستغانم قبل 1833 بمرسى الغنائم ومن هنا سميت مدينة مستغانم.

في سنة 1848 أنشأ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده ل 325 متر بحلول سنة 1881. وفي سنة 1882 انطلق أول مشروع لهيئة الميناء وبعد ثلاث سنوات أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة تلت الهيئة ضخمة بين 1890 و 1904 انتهت بميلاد أول حوض للميناء

بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 ثم إنشاء الحوض الثاني بالرصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.



2- نشأة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: خدمات تجارية وخدمات الصيد البحري، تشرف على تسييره مؤسسة مستغانم وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم spa/Epm/Epe أنشأت في إطار إصلاح النظام الميناء الجزائري بمقتضى مرسوم تنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 كما اسند إليها مهام القاطر المحولة في ما قبل لشركة الوطنية SONAMA الخاص بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ وفي 29 فيفري شقت المؤسسة طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى الشركة عمومية اقتصادية أسهم رأس مالها 25000000 ذات الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ تحمل السجل التجاري رقم B0188 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا الأحكام القوانين 01-88 و 04-88 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101- 88 و 119-88 و 117-88¹.

في 2004 تم إنشاء مؤسسة تسيير الموانئ ملاجئ صيد مستغانم في حقيبة شركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم



المطلب الثاني: مهام وأهداف ميناء مستغانم ومميزاته

- 1- مهام مؤسسة ميناء مستغانم:
 - استثمار وتطوير ميناء مستغانم
 - انجاز أعمال الصيانة والتهيئة وتحديث للبنى البنائية الفوقية.
 - مباشرة عملية الشحن والتفريغ الميناء.
 - القيام بكل عملية تجارية مالية؛ الصناعية؛ والعقارية ذات صلة مباشرة او غير مباشرة بموضوع ميناء مستغانم.

¹ وثائق داخلية ميناء مستغانم

2- أهداف ميناء مستغانم:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث (المدة؛ النوعية والسعر).
 - تسيير أملاك الدولة وتطوير ميناء مستغانم.
 - تنفيذ عمليات المناولة.
 - تقديم تسهيلات حقيقية متمثلة في وسائل عبور؛ معالجه؛ تخزين ذو الكفاءة عالية.
- الإنشاءات المتخصصة:

- محطة الزيت نفظال: أنشأت في 1929 بالرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 متر وهي مجهزة بـ 03 أحواض زيت السعة 4700 طن قدره معالجة 30000 طن سنويا من الزيت.
- صومعة الحبوب التابعة للديوان الجزائري المهني للحبوب: انشئت 1986 على مساحة 4640 متر سعتها 30000 طن مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب في الساعة لكل منهما.
- صومعة السكر: 1971 على مساحة 5697 م تصل سعة استقبالها الى 16000 طن من السكر الغير موظف وقدره عبور إلى 150000 طن سنويا.

3- مميزات ميناء مستغانم:

- موقع جغرافي هام
- وفره طرق مواصلات نحو منطقته خلفيه تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة للسفن لأداء التأمين.
- قدرات التخزين مغطاة وغير مغطاة.
- ساعات عمل متواصلة 24/24، 7/7.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم

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 الإستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة. ممثل في الشكل التالي:

الشكل رقم (1-3): الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم

يعتبر الهيكل التنظيمي بمثابة الهيكل العظمي لمؤسسة ميناء مستغانم، حيث أن من شأنه بيان الوحدات التنظيمية التي تتألف منها ضمن مستويات هرمية مرتبطة ببعضها بروابط السلطة التي تخللها التعليمات وأوامر وعلاقات؛ هنا سلط الضوء التنظيم الخاص بمؤسسة ميناء مستغانم. تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من خمس مديريات:

أولاً: المديرية العامة:

وظيفتها التسيير؛ المراقبة؛ تنظيم كما انها ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم تتكون من:

- رئيس مدير عام: هو الممثل الوحيد القانوني في المؤسسة يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركته المدراء المنفذين وهو المسؤول الأول في الهرم القانوني.
- مساعد المدير العام: يعتبر المستشار القانوني، يساعد في اتخاذ القرارات المناسبة وكل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.
- مساعده الأمن الداخلي: وهو الشخص المخول قانونا بحفظ امن وسلامه الدخل المؤسسة ومعاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية المحتملة والتصدي له.
- مكتب التنسيق العام: يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على السير الحسن ومنع دخول الأجانب.
- خلية التدقيق: هي علاقة مباشرة بالإدارة العامة مهامها: التأكد من احترام الإجراءات التسيير؛ تدقيق؛ فحص أنشطة المؤسسة.

ثانياً: مديرية الموارد البشرية:

تهتم مديرية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق ومراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة، تتكون هذه المديرية من الفروع التالية.

- مصلحة المستخدمين والتكوين: تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.
- مصلحة الأجور والتكاليف: وهي المصلحة التي تشرف على دفع الأجور للمستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل التي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.
- المصلحة: تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.
- قسم الوسائل العامة: يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين.
- مصلحة الوسائل العامة: وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار

- مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق... إلخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.
- مصلحة تسيير المخزون: تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.
 - قسم الشؤون الاجتماعية: يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصطلحين:
 - ✓ مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويزات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.
 - ✓ مصلحة النشاط الرياضي والثقافي: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد الموسمية والموسم...
 - ✓ أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم.

ثالثا: مديرية المالية والمحاسبة

- هي مديرية مكلفة بتسيير الوضعية المالية للمؤسسة عن طريق وضع مميزات محددة لكل سنة وإحصاء كل الخدمات المالية التي نفذت خلال سنة واحدة وتتكون من:
- ✓ قسم المحاسبة: يشرف على جميع العمليات الحسابية وفق النظام المحاسبي يتكون من:
 - ✓ مصلحة المحاسبة العامة: تسمح بمتابعة العمليات اليومية التي تقوم بها المؤسسة ووضع الملاحظات اللازمة والخاصة بنشاطها عن طريق تنفيذ يومي للحسابات من اجل وضع جدول حسابات النتائج.
 - ✓ مصلحة المحاسبة التحليلية: تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.
 - ✓ قسم المالية: يشرف على التسيير المالي للمؤسسة من اجل إعداد ومتابعة الميزانية ويتكون من:
 - ✓ مصلحة المالية: تشرف مباشرة على الأوضاع المالية للمؤسسة.
 - ✓ مصلحة تحصيل (تغطية الديون): تقوم بتحليل منتجات النشاط التجاري مع المتعاملين الاقتصاديين وتتبع حركه انتقال الأموال من البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية في حالة تأخير الوفاء بالدين.

رابعا: مديرية الأشغال والصيانة:

وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة، تعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال.

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد آلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات، تتكون هذه المديرية من:

- ✓ قسم الصيانة: يقوم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصححتين:
- ✓ مصلحة الصيانة: وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكية.
- ✓ قسم العتاد: مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات وتوفير ومراقبة معدات المناولة.
- ✓ قسم الأشغال: يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، مصلحة الأشغال والصيانة.
- ✓ مصلحة الأشغال والصيانة: تشرف هذه المصلحة على تنفيذ أعمال صيانة أصول المؤسسة.

خامسا: مديرية قيادة الميناء

وتقوم بتأمين حركة الملاحة (دخول السفن، خروجها، تحويلها من مركز رسوها إلى آخر)، وتأمين الحدود المينائية وتتكون من قسمين:

- ✓ قسم الملاحة: ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والملزومون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسئولهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:
- ✓ محطة القاطرة: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنبئة بها أو أثناء العودة من تنفيذ هذه المهام، حيث يمنع منعاً باتاً على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عليها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة.
- ✓ محطة سفينة الإرشاد: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة الإرشاد المخصصة لنقل أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية.

- ✓ قسم الأمن: ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا مباشرا على حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتفادي بذلك كل أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل، ويتفرع هذا القسم إلى:
- ✓ قسم ضابط الميناء: ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طولها، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف).
- ✓ قسم حراس الميناء: وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

سادسا: مديرية الاستغلال والتجارة:

تُعدّ مديرية الاستغلال والتجارة بميناء مستغانم أحد أهمّ الإدارات التابعة لمُجمّع ميناء مستغانم، حيث تختصّ بتنظيم وتسيير العمليات التجارية واللوجستية داخل الميناء.

مهامها:

- ✓ التخطيط والإشراف على العمليات التجارية: تشمل هذه المهمة وضع الخطط والبرامج الاستراتيجية للأنشطة التجارية للميناء، وتحديد فرص الاستثمار، وتطوير علاقات الشراكة مع مختلف الفاعلين الاقتصاديين.
 - ✓ تسيير الحركة التجارية: تتولّى المديرية تنظيم حركة دخول وخروج البضائع من الميناء، وتطبيق الإجراءات الجمركية والقانونية، وضمان سلامة وسلاسة العمليات.
 - ✓ إدارة البنى التحتية التجارية: تشمل هذه المهمة صيانة وتطوير البنية التحتية التجارية للميناء، مثل المخازن، وأرصفتة التحميل والتفريغ، ومناطق التخزين.
 - ✓ تقديم خدمات التموين والتزود بالوقود: تُقدم المديرية خدمات التموين والتزود بالوقود للسفن، بما يتوافق مع المعايير الدولية.
 - ✓ الترويج للميناء وجذب الاستثمارات: تعمل المديرية على الترويج لميناء مستغانم كوجهة استثمارية جاذبة، وجذب المستثمرين المحليين والعالميين.
- كما تلعب مديرية الاستغلال والتجارة دورًا محوريًا في تعزيز مكانة الميناء كمركز تجاري ولوجستي هام في المنطقة. وتساهم جهودها في تحفيز النشاط الاقتصادي في المنطقة وجذب الاستثمارات الأجنبية.

المبحث الثاني: تطبيق الأنشطة اللوجستية بميناء مستغانم

تتمثل وصول أو استلام بضاعة في مجموعة من العمليات التي تعتبر ضرورية لكافة الأشخاص الذين يتعاملون مع المؤسسة من وصول السفينة إلى خروجها من الميناء، والأنشطة اللوجستية تهم العميل من حيث الوقت والمكان.

المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية بميناء مستغانم

1- مناقلة البضائع:

تشمل عمليات شحن البضائع وتفريغها وكذلك عمليات وضع واسترجاع البضائع. يقوم بعملية مناقلة البضائع الخطرة عمال تلقوا تكويننا في هذا المجال وهي عملية تجري ليلا ونهارا على أربع فترات من الساعة السابعة صباحا إلى الواحدة زوال مع فترة ثانية من الواحدة زوال إلى من الساعة السابعة مساء وفترة ثالثة من الساعة مساء إلى الواحدة ليلا ومن الواحدة إلى الساعة صباحا.

2- الشحن والتفريغ:

استقبال البضائع ونقلها إلى الشاحنة من أجل تسليمها للزبون مع وضع علامة على حصص البضائع.

3- تقديم الخدمات:

من خلال جمع كل المعلومات المتعلقة بتقييم معالجة السفن على الرصيف والمساعدة من خروجها وكذلك توفر الأسطح الأرضية.

4- التخزين:

لا يتم تخزين البضائع الخطرة في مؤسسة ميناء مستغانم نظرا لغياب إمكانيات وشروط الحرائق.

5- توجيه السفن:

توفير مرشد يساعد أو يوجه قبطان السفينة في حركي الدخول والخروج وهذه العملية تتم غالبا بزوارق وسفن الجو.

6- الإرساء:

تشمل هذه التسمية عمليتي إرساء السفينة وإلغاء إرسائها، أما إرساء السفينة فيتمثل في ربطها وتثبيتها على الرصيف عند وصولها إليه من أجل تأمينها وتتم هذه العملية بواسطة حبل خاص بالسفينة.

7- الرسو:

يضع الميناء تحت تصرف الزبائن أرصفة للرسو حسب الخصائص التقنية للسفينة المستقبلية.

المطلب الثاني: الإجراءات المتبعة للأنشطة اللوجستية بالميناء

إذا كانت الشحنة معبأة، فمن واجب الشاحن أن يحزم البضائع بشكل صحيح وفقا لمتطلبات رمز IMDG ، سفن الحاويات هي أكثر وسائل النقل البحري شيوعا اليوم وقد تحمل حاوية واحدة أشياء لشاحنتين مختلفتين.

عندما يتعلق الأمر بشحن المواد الخطرة، يمكن استخدام حاوية منفصلة لتخزين هذا النوع من البضائع بترتيب تخزين مناسب وامن. لا يتم تحميل أي شكل آخر من البضائع (اعتمادا على خاصية المادة الخطرة) حتى

عندما يكون للحاوية مساحة لشغل المزيد من البضائع، يتعين على الشاحن والسفينة أداء الأدوار الخاصة لضمان المرور الآمن ومسؤولية الشاحن.

■ تقع على عاتق الشاحن مسؤولية تصنيف فئة البضائع حسب الكود IMDG الملحق البحري المحدد. يجب أن يشمل ذلك على اسم الشحن الصحيح وتفاصيل المادة الخطرة ونقطة وميض المنتج الذي سيتم شحنه بكميات وفئة الملوثات البحرية وما إلى ذلك.

■ لتعبئة حمولة بضاعة خطرة بشكل مناسب لضمان سلامة طاقم السفينة والبضائع، إذا تم تعبئة البضائع وشحنها، فقد تكون هناك حاجة إلى تأمين وتخزين مناسبين في منصة نقالة، وهو ما يتعين على الشاحن القيام به بشكل فعال.

■ تقديم الأوراق والشهادات المناسبة لأعداد بيان البضائع الخطرة حسب البضائع المراد تحميلها على السفينة، وفقا للمتطلبات، بدون هذه المستندات، لن تقوم السفينة بتحميل البضائع لتوفير إجراءات المناولة والطوارئ) مثل إجراءات مكافحة الحرائق لشحنة معينة (قد يكون لبعض المنتجات) مثل المواد الكيميائية، إجراءات مناولة مختلفة ومتطلبات مكافحة الحرائق عند مقارنتها بزجاجة غاز محمولة كبضائع على متن سفينة. ■ توفير إجراءات الاحتراز والسلامة للسفينة من أجل التخطيط لتستضيف البضائع، تتفاعل العديد من الشحنات مع أنواع أخرى من البضائع. على سبيل المثال يجب عدم الاحتفاظ على غازات قابلة للاشتعال بالقرب من بعضها البعض حتى عندما تكون في حاويات منفصلة.

■ عندما يتم نقل شحنة بضاعة خطرة في الحاوية يتعين على الشاحن تقديم شهادة تعبئة الحاوية مع مستندات البضاعة الخطرة الأخرى إلى رئيس كبير ضباط السفينة.

■ يتم تنفيذ إعلان يوضح تعبئة الحاوية وفقا لأحكام المعمول بها في كود الأمم المتحدة للمادة الخطرة

- اسم المرجع المصدق
- قابلية الخدمة الهيكلية للحاوية
- متطلبات الفصل
- متطلبات MD حاويات الشحن
- فحص الطرود
- مسؤولية الربان وطاقم السفن

بمجرد أن تصبح الشحنة جاهزة للتحميل على متن السفينة، سيتحمل الربان المسؤولية الشاملة لضمان إتباع جميع القواعد واللوائح المطلوبة بشكل صحيح بما أن الشاحن سيقدم المستندات، فيجب عليه التأكد من أن جميع إداخلات ورق الشحن وعلامات العبوة والشهادات المتعلقة بشحنة MD باللغة الإنجليزية (أو لغات إضافية مطلوبة) ومسموح بها لسهولة الاستخدام.

- إذا كانت أوراق الشحن وإعلان الشاحنين وشهادة تعبئة الحاوية والمستندات الأخرى المتعلقة ب MD ليست كاملة أو تفقد أي معلومات، فإن القبطان لديه سلطة إيقاف تحميل هذه البضائع.
- بمجرد استلام الربان لشحنة البضائع الخطرة للتحميل والأوراق ذات الصلة، يجب عليه التأكد مما يلي:
- يتم إخطار السلطات المعنية

- وضع كبير الضباط خطة تخزين البضائع مع الأخذ في الاعتبار متطلبات البضائع الخطرة.
- أثناء التحميل، يتم فحص العبوة (إذا كانت البضائع المعبأة) والتحقق منها وفقا لمتطلبات رمز البضائع IMDG حيث تقتضي المدونة بضرورة الإعلان عن البضائع الخطرة في استمارة بيان البضائع الخطرة

الوسائل المستخدمة خلال عملية الشحن وعملية التفريغ بميناء مستغانم:

الجدول رقم (3-1): وسائل الشحن والتفريغ

نوع آلة الشحن والتفريغ	عددتها	250 سعتها بالطن
رافعة Crue TEREX / DEMAG	1	250
آلة الرفع Crue (LIE BHRR)	2	50
رافعة الحاويات Super (STACHERS)	4	45
رافعة كهربائية Crues électrique (CAILLARD)	2	63
رافعة كهربائية Crues électrique ENCC	2	15/8
آلة الشحن والحفر الخلفي (KOMATSU) Pellerétrochargeuse	1	-
آلة الشحن والحفر الخلفي (CASE) Pellerétrochargeuse	2	-
آلة الشحن (NEW HOLLAND) Mini chargeur	1	-
آلة شوكية Chariots élévateurs	56	32/1,5
جرار (RO RO) SISU Tracteur	1	35
جرار (RO/RO) FERRARI Tracteur	2	45
مضخة الحبوب VIGAN Pompe a grains	1	140 / سا
مضخة الحبوب NEUERO Pompe a grains	1	180 / سا
ملحقات آلة الشحن والتفريغ	43	-

مثال عن مناولة بضاعة خطرة تمت بميناء مستغانم:

سنقوم بعرض مثال عن مناولة لبضاعة خطرة في ميناء مستغانم وأهم الأوراق التي تكون أثناء شحن وتفريغ البضاعة الخطرة.

1. وثيقة القبول: Lettre d'engagement

يتم إرسال نسخة من هذه الوثيقة من طرف الميناء المرسل إلى ميناء مستغانم (أنظر الملحق رقم 07). وبعد موافقة قيادة ميناء مستغانم على قبول هذه البضاعة الخطرة المذكورة في هذه النسخة فهي تترجم المراحل التي تمر بها البضاعة الخطرة (D.M) قبل نقلها إلى ميناء مستغانم حيث تحتوي على المعلومات التالية:

- نوع وصنف البضاعة الخطرة المراد نقلها.
- رقم الأمم المتحدة.

- مجموعة التعبئة، ونوع التغليف، التاريخ ورقم الملف
 - تصريح من الممول يشحن البضاعة على ظهر السفينة (انظر الملحق رقم 07 ورقم 04)
- هناك بعض المواد الخطرة تحتاج إلى موافقة من طرف وزارة الطاقة قبل موافقة قيادة ميناء مستغانم لدخول الميناء. (انظر الملحق رقم 05).

2. وثيقة البيانات للسلامة Fiche de donné de securit :

فهي تخص المادة الخطرة المراد نقلها وكيفية التعامل معها. وتساعد مستخدمي تلك المواد الكيميائية والمعلومات عن تدابير الطوارئ في حالة وقوع حادث. (انظر الملحق رقم 08).

يتم إمضاء نسخة من وثيقة القبول من طرف lettre d'engagement من طرف قيادة الميناء والمأمور بالاستلام والوكيل

الوكيل يقوم بالإجراءات الإدارية: وهي إرسال نسخة منها إلى الميناء الموجود فيه البضاعة، بعد ذلك يتم شحنها على ظهر السفينة.

ريان السفينة يحمل معها وثيقة بيانات السلامة (FDS) مع الوثيقة المبينة في الملحق رقم 09 good dangereuse manifeste هذه الوثيقة خاصة بالبضاعة الخطيرة وكل المعلومات المتعلقة وهي عبارة عن تصريح بالنزول على الرصيف ميناء مستغانم (المستقبل للبضاعة والتي تحتوي على المعلومات التالية:

- نوع وضيق البضاعة
- حجم البضاعة المشحونة
- عدد الحاويات

3. تصريح بالنزول على الرصيف Fiche d'engagement :

يتم إرسال عامل من طرف مصلحة الاستثمار وضابط المناوبة office de port ويتم الموافقة على النزول من طرف مهندس الوقاية الأمن على فتح الحاوية رفقة عون الجمارك (انظر الملحق رقم 10).

يتم الأخذ بعين الاعتبار الزمن، يتم تنزيل الحاوية باستعمال Mafi (انظر الملحق رقم 03)

4. خضوع البضاعة إلى الفحص التقني scanner والمراقبة التقنية للحاوية من طرف الجمارك.

5. وثيقة المرافقة للبضاعة حتى الخروج من الميناء Bon DE CON VOYAGE :

يحضر الوكيل من اجل التوقيع على هذه الوثيقة والتي تحمل المعلومات التالية:

- اسم السفينة
- تاريخ الوصول الزمن (وقت الوصول والخروج من الميناء)
- رقم الملف

- رقم ONU
- نوع البضاعة الخطرة
- صنف البضاعة الخطرة
- الحجم
- أسماء المرافقين

مصالحة الاستثمار هي من تفوض مجموعة من المرافقين لمرافقة البضاعة الخطيرة من السفينة إلى وقت خروجها من الميناء.

يحضر المرافقين المصحوبين بقرارورة الإطفاء دائما في حالة وقوع حادث ما.

هذه العملية تتم بحضور مهندس الأمر والوقاية من باب الأمن والاحتياط

6. شحن البضاعة الخطرة على الشاحنة وخروجها من الميناء هنا تنتهي مسؤولية الميناء اتجاه هذه البضاعة

7. إعداد وثيقة تحوي على ملخص العملية (انظر الملحق رقم 12)

المطلب الثالث: تقييم الميناء

أولا: مشاكل ميناء مستغانم

رغم موقعه الاستراتيجي وأهميته إلى أنه يعاني من عدة مشاكل تتمثل فيمايلي:

(1 ميناء من الجيل الأول:

يعتبر ميناء مستغانم قديم من الجيل الأول وبالتالي فهو لا يمثل إلا نقاط انقطاع الحمولة، تنتهي عنده حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

يعود ميناء مستغانم إلى الفترة الاستعمارية و لقد أكتفت السلطات العمومية الجزائرية بتسيير دون إدخال أية تعديلات عليها , أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومخازن قريبة من بعضها و أرضفة تفصل بينها حواجز ضيقة و إذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر , وطريقة الشحن البضائع ايسر فإنها لم تعد تتماشى ومتطلبات المستجدة و الناتجة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري , فالسفن أصبحت أكبر و مواصفات عالية وهذا ما حتم عن المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام سفن صغيرة 60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن الوزن الثقيل، وهي بالتالي سفن غير اقتصادية.

(2 نقص في التجهيزات والاليات:

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذم يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن.

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا)، إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذم يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30000 طن، والذي يعتبر غير كافي، وهذا ما يضطر السفن الناقلة للحبوب إلى الانتظار مدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا تفوق مدة التوقف في الميناء 16 يوما، ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة إذا ما قرنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذلك تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منها.

(3) التأخر في عملية تداول الحاويات:

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومسارع. ويحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية. ومع ذلك يمكن القول أن ميناء مستغانم لا زال يسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى % 62 ويتم العمل في هذا المجال على توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات الحاويات.

(4) انخفاض معدل أداء الميناء:

والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض أنشطته ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

(5) طول الإجراءات الإدارية:

والتي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي فالحجز البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية... الخ.

(6) اختناق الميناء:

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الميناء وتكدس البضائع به ما يلي:

عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد. أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية، مما يؤدي إلى بقاء السفن تنتظر دوما في عرض البحر لدخول الميناء.

ثانيا: التحديات التي تواجه ميناء مستغانم

■ المحدودية عمق الأرصفة ب 8,22 م.

- عد كفاية طول الأرصفة كمساحة العبور والتخزين.
- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة) مسجل في المخطط التنموي 2010 – 2014
- مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري (157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية) مما أدى إلى تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من مجلة عشرة (10).

خاتمة

من خلال دراستنا الميدانية التي قمنا بها على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم استنتجنا أن ميناء مستغانم له تاريخ عريق، وقد شهد أعمال ضخمة ويمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة والخدمات وله عدة أهداف يسعى إلى تحقيقها، كما تقدم مؤسسة ميناء مستغانم خدمات ذات جودة عالية بحيث تمتلك جميع وسائل النقل والمناولة والشحن والتفريغ. وتقوم بتسليم البضائع في الوقت المحدد وتحافظ على سلامتها، وتسعى إلى تطوير تطبيق اللوجستيك بالميناء، رغم مميزاته وخصائصه إلا أنه يعاني من مجموعة من المشاكل والتحديات والعقبات

التي تعرقل تطوير حركة النقل البحري بالميناء، لهذا عليها العمل بجد لتجاوز هذه العقبات ومواكبة الموانئ الحديثة.

الخاتمة

وفي ختام دراسة موضوعنا الذي تمحور حول لوجستيك نقل البضائع في الميناء، حيث يعتبر اللوجستيك إحدى الوظائف الأساسية في المؤسسات وهو مصطلح جديد نوعا ما من خلال مروره بالتطورات المختلفة ويرتبط اللوجستيك بالنقل حيث يعد هذا الأخير من أهم القطاعات الحيوية، فهو أهم ركائز التنمية الشاملة لأي بلد خاصة في الموانئ، والنقل البحري من أهم الأنشطة الأساسية للوجستيك حيث يقوم النقل بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وكذا مناطق الحصول على المواد الأولية، كما تسعى دراسة المؤسسات من تقليل تكاليف النقل و اختيار أفضل وسيلة لزيادة ربحها ومكانتها في الأسواق.

وقد استهدف الجانب التطبيقي للدراسة الميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم باعتبارها الواجهة البحرية التي تسعى الى تطبيق هذه الخدمات اللوجستية بالميناء من شحن وتفريغ ومناولة للبضائع والسوق وكان التركيز على العمليات اللوجستية بالميناء والإجراءات المتبعة داخله.

تقييم الفرضيات:

الفرضية الأولى: والتي تتعلق بـ' اللوجستيك هو حركة ومناولة تتعلق بتحريك المنتوجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج إلى خط الاستهلاك أو الاستعمال"، هذا ما تم إثباته في الجانب النظري ومنه فالفرضية صحيحة.

الفرضية الثانية: والتي تتعلق بـ"يعد دور نقل البضائع من أهم الأنشطة في السلسلة اللوجستية حيث يقوم به تحريك السلع والمواد الخام من أماكن إنتاجها إلى أماكن استخدامها"، وبالتالي فالفرضية سليمة وصحيحة.

الفرضية الثالثة: وتتعلق بـ"تم العملية اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم في التبادلات التجارية"، حيث من خلال الدراسة الميدانية فإن الميناء يعمل على تقديم خدمات ذو جودة عالية وتقديم خدمات لوجستية (شحن، تفريغ، مناولة...) لعملائها في حالة الطلب، ومنه فالفرضية صحيحة.

نتائج الدراسة:

من خلال ما تم تناوله في الجانبين النظري والتطبيقي توصلنا إلى النتائج التالية:

- ✓ المفهوم الجديد للوجستيك يبرز تعقد نشاطاته وصعوبة التحكم فيه وفي تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الإمداد كما نحتاج إدارة اللوجستيك إلى كفاءات عالية وواعية في هذه السلاسل.
- ✓ اللوجستيك من أهم النشاطات التي تدعم التنافسية في المؤسسات والاقتصاد الوطني.
- ✓ أن استخدام اللوجستيك يعد في الوقت الحاضر ضرورة ملحة لأي منشأة معاصرة تريد المنافسة على مكانتها السوقية.
- ✓ يمكن النقل من إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنية والمكانية
- ✓ تقوم المؤسسة بتسليم منتجاتها إلى العملاء في الوقت والمكان المناسبين، وبشكل منتظم وفي حالة جيدة هو ما يضمن وفاء الزبائن للمؤسسة.
- ✓ ضعف في تقديم الخدمات اللوجستية المصاحبة لعملية النقل التخزين، المناولة بميناء مستغانم.

التوصيات:

وعلى أساس النتائج المتوصل إليها يمكن تقديم التوصيات التالية:

- ✓ تخصيص إدارة أو قسم خاص بإدارة اللوجستيك خاصة على مستوى المؤسسات الكبيرة، وهذا لمساعدتها على المحافظة على مكانتها السوقية.
- ✓ التنسيق بين المتعاملين والعمل بمبدأ الإمداد المتكامل والمشارك، وكذلك إقامة الشراكة مع الجامعات وذلك لسد الفجوة بين الجامعة الجزائرية وواقع الشغل بالمؤسسات الاقتصادية، وبقاء هذه الأخيرة على اتصال دائم مع ما هو جديد
- ✓ مساهمة التطورات العلمية في كل ما يخص اللوجستيك من مفاهيمه، تقنياته، أدواته.
- ✓ إنشاء مؤسسات تستخدم النقل المتعدد الوسائط.

إنشاء مواقع انترنت والسعي إلى جعلها أكثر حيوية عن طريق التجديد الدوري للمعلومات.

قائمة

المصادر والمراجع

المراجع باللغة العربية:

الكتب:

- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسة النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 2002
- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسة النقل البحري، مؤسسة رؤيا للنشر، الإسكندرية، 2010
- أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، ط01، الإسكندرية، 2014
- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، ط01، مصر، 2008
- ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003
- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2000
- سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مطبعة الجمهورية، الإسكندرية، 1989
- سمية زكي قرياص، عبد الغفار حنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد والمخزون، الدار الجامعية، مصر، 2004
- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002
- عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة الوفاء القانونية، ط01، بدون بلد نشر، 2009
- عبید علی أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000
- علي فلاح، زكريا أحمد، إدارة الأعمال اللوجستية، دار المسيرة، الطبعة 01، الأردن، 2012
- محمد إبراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي الحاضر والمستقبل حتى عام 2020، مكتبة الاكاديمية، القاهرة، 2002
- محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، دار النشر، بدون سنة نشر، بدون بلد نشر
- محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، مصر، 2009
- محمد خميس زوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، ط01، الإسكندرية، 2009
- محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، المكتب العربي للمعارف، ط01، القاهرة، 2011
- نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العيد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004

الرسائل الجامعية:

- بوجلال أحمد، لوجستيك النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التسيير، تخصص تسيير استراتيجي دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، 2026/2025
- بوراس الزهرة، بوخرصة فاطمة، دور النقل البحري في العملية اللوجستية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة ابن باديس مستغانم، 2023/2022
- زبشي نوال، واقع اللوجستيك في النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة 2007-2017، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2018
- كريمة كندري، دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2011
- نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004

المجلات:

- أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية إعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي دراسة (AHP)، دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 28، 2011

المراجع باللغة الفرنسية:

- Bauchet: le transport international dans l'économie mondiale, Édition Economica. 2eme Édition. 1991. P245

الملاحق

الملاحق رقم (01): أكبر سفينة لنقل الحاويات في العالم



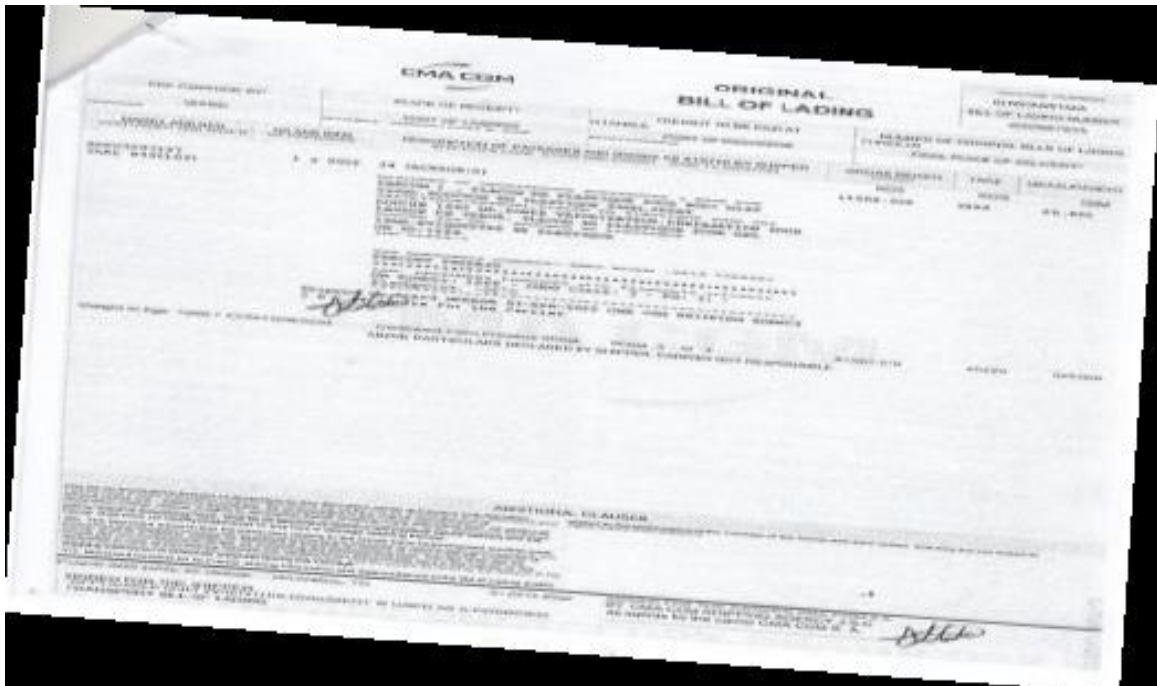
الملاحق رقم (02): سفينة لنقل المسافرين



الملحق رقم (03): حاملة الحاويات MAFI



الملحق رقم (04): تصريح بشحن البضاعة على ظهر السفينة



الملحق رقم (05): رخصة تصريح وزارة الطاقة والمناجم

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة الطاقة و المناجم
رخصة اقتناء المواد، المنتجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز
رقم 452-03 بتاريخ

01 JUL 2021

ان وزير الطاقة و المناجم،

- يعطى الرسم الرئيسي رقم 21-281 المؤرخ في 07 جويلية 2021، و المضمن تعيين أعضاء المركز.
- يعطى الرسم التنفيذي رقم 21-238 المؤرخ في 31 ماي 2021، الذي يعهد صلاحيات وزير الطاقة و المناجم
- يعطى الرسم التنفيذي رقم 03-481 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003، المعدل و الممتد، المسند لقواعد الأمن المتعلقة على النشاطات المماثلة للمواد و المنتجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز المضغوطة

- بمقتضى المراسلات من وزارة الدفاع الوطني بتاريخ 2021/07/22
- بناء على استشارة المصنوعات للشركة و الطلب المقدم بتاريخ 2021/04/28

المادة 01: EURL ENETO بالتملكة وحي باهر المر رقم 105 بلدية ولاية وهران اقتناء المواد الكيميائية المضغوطة و هذا حسب التفصيل المرفق في المواد التالية

- المادة 02:**
- طبيعة الاقنانه : سوي طرفي
 - مقاسه المواد : لاحتياجات نشاط الشركة

ترفق قائمة المواد بهذه الرخصة

المادة 03: تفرق هذه المواد بموجب GP1/2 من با 38 عرسى الحاج بطيرة ولاية وهران

المادة 04: يتعهد صاحب الرخصة بـ

- احترام شوري بالمواد الكيميائية التي يجوز لها ان تصالغ مديرية الطاقة و المناجم لولاية مكان الحوزة.
- احترام كافة الاحكام القانونية المذكورة في الرسم التنفيذي رقم 03-481 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003 المذكور اعلاه.
- ايداع ملف الاقنانه لدى مصالح مديرية الطاقة و المناجم لولاية المعنية، طبقا لاحكام القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 8 جويلية 2014، الذي يعهد شروط و كيفيات تسليم الاحكام للمعاملين لممارسة للنشاطات التي تطلب استعمال المواد و المنتجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز المضغوطة قبل ان تطلب تجديد.
- أخذ الاحتياطات الأمنية الملائمة لعدم تجاوز سعات تخزين هذه المواد تأمين تخزينها و نقلها و استعمالها و أو توزيعها.
- و احترام الشروط المعاصرة المتعلقة بملق المنتجات و المواد الكيميائية الخطرة طبقا لاجراءات الرسم التنفيذي رقم 03-482 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003.
- طالب تجديد هذه الرخصة سنويا (03) شهر قبل انقضاء تاريخ صلاحيتها.
- تقديم وثيقة ثابت عدم انتهاء مدة صلاحية المواد الكيميائية إلى مصالح المصالح.

المادة 05: تعدد مدة صلاحية هذه الرخصة بسنة (06) شهر ابتداء من ااريخ اصدارها

المادة 06: لا يتم من هذه الوثيقة الا نسخة واحدة و أي تعديل، إضافة أو تصحيح يلزم صلاحيتها و يعطى بدون فعالية.

المادة 07: يملك السيد مدير الطاقة و المناجم لولاية مكان الحوزة بالتفصيل أحكام هذه الرخصة.



عن الوزير ويتفويض منه
الأمين العام لوزارة الطاقة و المناجم
محمد الطاهر عويحيي

الملحق رقم (06): لوحة إشارة المركبات التي تنقل البضائع الخطرة

لوحة وإشارة المركبات التي تقوم بنقل البضائع الخطرة

رقم تعريف الخطر

33

رقم الأمم المتحدة

1088



الملحق رقم (07): وثيقة قبول البضاعة في ميناء مستغانم

وثيقة قبول البضاعة في ميناء مستغانم
(Letre d'engagement)

N° d'ordre		02122		Cadre réservé pour les services de la Capitainerie du port de Mostaganem - Algérie	
Date d'émission		13 AVR 2022			
Raison sociale du consignitaire : SARL BOUCHATA POUR PRODUITS COSMÉTIQUES					
Adresse : CITE MERCIER N° 19 BARAKI - ALCHER					
E-mail : bouchatubouchotmail.com		Téléphone : 0021280294391		Fax :	
				Tél : 0021255498440	
Caractéristiques Techniques du produit :					
Classe IMDG : 2.3		IMDG : 2		PSM :	
N° UN : A266				Nature d'emballage : IBS5	
Groupe d'emballage : III				Poids brut : 11167.00	
Nombre de colis : 15.000				Poids net : 9900.00	
Port d'embarquement : STANBUL				Eqs :	
				Port de débarquement : Mostaganem	
Coordonnées du fournisseur à l'étranger :					
SCBA COSMETIS SANGI					
Adresse : GAZTEPE Mah Aydar Sok N° 7, Silivri Istanbul - Turquie					
Tél : +90 212 7388404		Fax : +90 212 388403		E-mail : info@scbasangi.com.tr	
				Téléphone :	
Coordonnées du transitaire en Algérie :					
SERIEM Rasidi					
Adresse : Cité Résidence-Ronde du Port-Mostaganem					
E-mail : transiroce@seriemo.com.dz		Téléphone : 0229 20 35 85		Fax : 022 39 74 03	
				Tél : 022 39 74 07	
<p>Article 1 : Le Transitaire et le consignitaire s'engagent à exiger du fournisseur une déclaration d'expédition de produits IMDG dès la sortie du navire du port d'embarquement.</p> <p>Article 2 : Le Fournisseur et le consignitaire s'engagent à retirer les produits IMDG sans délai avant la fin des opérations commerciales du service transportant ces produits.</p> <p>Article 3 : En cas de non respect suivant les conditions précisées à l'article 2, le consignitaire s'engage à supporter intégralement les frais d'entrée à quel cas de dédouane d'immobilisation du navire par le consignitaire jusqu'à enlèvement sans péage.</p> <p>Les produits IMDG ainsi, non dédouanés seront classés en roton port aux frais, risques et pertes du consignitaire.</p> <p>Article 4 : Le consignitaire et le transitaire, attestés avoir lu et approuvé les conditions de travail par le port de Mostaganem des produits IMDG, en vertu de l'ordonnance 78-44 du 17 juin 1978 en vigueur et les dispositions en la matière, du décret exécutif N° 02-01 du 6 Janvier 2002 fixent le règlement général d'application de l'article 29 des ports.</p>					
RECEPTIONNAIRE		AGENT CONSIGNITAIRE			
Cachet + visa		Cachet + visa			
<p>NB : Se munir obligatoirement d'une copie de cette lettre d'engagement, à présenter à la Capitainerie, lors de l'accès du navire pour l'administration de l'autorisation provisoire de débarquement sous nature des produits classés IMDG.</p>					

الملحق رقم (08): وثيقة بيانات السلامة

(Fiche de données de sécurité)

MATERIAL SAFETY DATA SHEET
BODY SPRAY (LIQUID)

According to Regulation (EC) No. 1907/2006 (REACH) with its amendment
Regulation (EU) 2015/830

1. IDENTIFICATION OF THE SUBSTANCE/ PREPARATION AND COMPANY

APPLICATION BODY SPRAY (LIQUID)
MANUFACTURER SORA KOZMETIK SAN. TIC. A.Ş.
Gazilepe Mah. Aybur Sok. No: 7
Silivri / Istanbul
TURKEY
Tel : +90 212 738 84 64
Fax : +90 212 738 84 63
www.soracosmetika.com
info@soracosmetika.com
CONTACT PERSON Salih ÇITA salih.cita@soracosmetika.com
EMERGENCY TELEPHONE: SORA KOZMETIK: +90 212 738 8464



2. Hazard classification:

Name	EC No.	CAS No.	Reach Reg. No	Content %	Classification according to Regulation (EC) No 1272/2008 (CLP)
					Hazard statement Code(s)
Alcohol Denat	-	-	-	40.0-50.0	H220
Parfum	-	-	-	2-10	Not Classified
Propylene Glycol	200-338-0	57-55-0	-	1-5.0	Not Classified

3. Flammable

Eye Contact : Contact may cause mild, transient irritation. Some redness and/or stinging may occur.
Skin Contact : Not expected to be irritating, sensitizing, photoallergenic or phototoxic when used as intended. If irritation occurs following intended use or prolonged contact it is expected to be mild and transient.
Inhalation : Not expected to be irritating to the respiratory system. Not volatile therefore limited inhalation exposure anticipated.

4. FIRST AID MEASURES

الملحق رقم (09): بيان البضائع الخطرة

بيان البضائع الخطرة (DANEROUS GOODS MANIFEST)

DANGEROUS GOODS MANIFEST
(IMO Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VI, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex II, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

1.1 Name of ship ARKOUL		1.2 IMO number 9917883		1.3 Call sign C8YU5		Page Number	
1.4 Voyage number DC25LHMA		2. Flag/State of ship BAHAMAS		3. Port of loading MARSBILL		4. Port of discharge MOSTAGANEM	
5. Stowage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers - Freight container identification No. - Vehicle registration No.	8. UN Number	9. Proper Shipping Name (Technical Specifications)	10. Class/ (Subsidiary Risk(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/Name: Poisons/Flash points
13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. Evid					
WD	BL LHV2832947	1 X20ST AP2U3297427	1266	MIXTURE OF DANGEROUS SUBSTANCES	3		FE-SD
WD		EXTRL	1903	HELIUM LIQUIDE REFRIGERE	3.2		SV-FC / SV-FA
16. Shipping Agent		SORA KOLMETIK SAN TIC A.S. / AIR PRODUCTS CID HELITRANS GLOBAL LOGISTIC					
16.1 Place and date		08-05-2022					
Signature of MASTER		Capt. CARABIN George <i>[Signature]</i>					

الملحق رقم (10): تصريح بالزول من السفينة إلى الرصيف

تصريح بالزول من السفينة الى الرصيف (fiche d'engagement)

**ENGAGEMENT DE PRISE EN CHARGE ET RETRAIT
SOUS PALAN DE MARCHANDISES
DANGEREUSE ET RESPONSABILITE**

Nous soussignés, TRANSIT CHERBY agissant pour le compte de la société
P.A.P. - SARL GOUVERNEA

Compte tenu de la nouvelle instruction, nous vous demandons votre accord pour le débarquement des produits dangereux afin de procéder à leur évacuation immédiate.

Le débarquement s'effectue en sous palan après accostage et avant appareillage du navire.

Cette opération n'exclut pas mon entière responsabilité résultante de tout éventuel incidents pouvant être causé sur la marchandise énumérée ci-dessus.

• Collis : 01 FC
• ONU : 1266
• Classe : 3
• Navire : ARKOUL

Poids : 3500,00
DU : 08/05/2022

AVIS DE L'OFFICIER DU PORT
Autorisé par le Capitaine
Le 08.05.22
à Adhas
Copie :
- Mr. Le commandant du port
- Mr. Le directeur de l'exploitation
- Mr. Le directeur de l'Agence Maritime
- Mr. L'officier de la P.A.P.
- Mr. Le responsable (capitaine) du quai

LE TRANSITAIRE

الملحق رقم (11): وثيقة مرافقة البضائع الخطرة

وثيقة مرافقة البضائع الخطرة
BON DE CONVOYAGE

		BON DE CONVOYAGE		FOR SYS- VERSION : 00
				Page: 1/1
Nom du navire	AKNOUL	N° de Permis d'admission		
Date d'arrivée	08/05/22 08h00	N° du Dossier	02105	
Clients	SARL BOUCHAFA Pour produit Cosmétique	Transitaire	MERIDI Rachid	
Nature de marchandise	Graisses gazeil 01TCS	Classe	3	
		N° ONU	1266	
	Coils <input type="checkbox"/> number : 01	FC 20' <input checked="" type="checkbox"/> 40' <input type="checkbox"/> nombre : 01	code : 01	
Références :	Liquides inflammables	Référence :	SAIDI - EL -	
		En présence :	SAIDI - EL -	
		Exp. :	SAIDI - EL -	
		R.P. :	ROBERT - E -	
		A.N. :	ROBERT - E -	
		véhicule de service NISSAN	EXTINCTEUR POUVRE 9KG	
Date et l'heure du convoyage :	08/05/22	Debut du convoyage :	15:55 - ALW	
		Fin du convoyage :		
Visa de la DEC		Visa de la Capitainerie		
Visa Transitaire				

الملحق رقم (12): وثيقة مرافقة البضائع الخطرة حتى الخروج

وثيقة مرافقة البضائع الخطرة حتى الخروج

ENTREPRISE PORTUAIRE DE MOSTAGANEM ETAT DES MARCHANDISES DANGEREUSES AVANT TRANSITE PAR LE PORT DE MOSTAGANEM										Mostaganem le 10/05/2022 Capitainerie / BMVT/HSE	
Poste	Date D'entrée	Navire	Pavillon	Provenance	Nature	Poids (Kg) Tare/Net	Classe	ONU N°	Destinataire	Observation	
NP	09/05/2022 à 011000	AKNOUL	BAHAMAS	Marseille	03 Remorques Citernes d'héliants pleins	88170 / 12620	2.2	1963	HELITRANS GLOBAL LOGISTICS	Embarquement	
					Total	81790					
DESTINATAIRE : HELITRANS GLOBAL LOGISTICS. TRANSIT BOUSMAÏA (CATTEM) :					Adresse : 87 AVENUE ANDRÉ ROUSSIN 13016 MARSEILLE, France. Adresse : CATTEM, 24 RUE DE LA MARTINE ORAN.						
Poste	Date D'entrée	Navire	Pavillon	Provenance	Nature	Poids (Kg) Tare/Net	Classe	ONU N°	Destinataire	Observation	
NP	09/05/2022 à 011000	AKNOUL	BAHAMAS	Marseille	01 TCS	9900	3	1266	SARL BOUCHAFA	Produits pour parfumerie Contenant des solvants inflammables	
					Total	9900					
DESTINATAIRE : SARL BOUCHAFA Pour produit Cosmétique TRANSIT MERIDI Rachid :					Adresse : Cité Marienot N°19 Baraki - Alger Adresse : Gare Routière Route Mostaganem.						