



UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM



UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم
التجارية

تخصص تسويق خدمات

تحت عنوان

دور العمليات اللوجستية في تطوير اداء الموانئ

- دراسة حالة ميناء مستغانم -

تحت اشراف الاستاذة

الشيكور وريدة

من اعداد الطالبان

هواري بشير حرز الله

غيلام نصر الدين

لجنة المناقشة

<u>استاد محاضر</u>	الشيكور وريدة	<u>الاستاد المؤطر</u>
<u>استاد محاضر</u>	<u>دقيش مختار</u>	<u>الاستاد المناقش</u>
<u>استاد محاضر</u>	<u>عتيق عائشة</u>	<u>الاستاد الرئيسي</u>

السنة الجامعية

2023/2022



جامعة عبد الحميد
بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: العلوم التجارية التخصص: تسويق الخدمات

دور العمليات اللوجستية في تطوير أداء الموانئ البحرية
دراسة حالة ميناء مستغانم

مقدمة من طرف الطالبان
- هواري بشير حرزالله - غيلام نصرالدين

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا		أستاذ	جامعة مستغانم
مقررا	الشيكرو وريدة	أستاذة محاضرة ب	جامعة مستغانم
مناقشا		أستاذ	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2023/2022

كلمة شكر

نحمد الله ونشكره شكرا يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه ومن باب قول النبي صلى الله

عليه وسلم: "من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

فمن باب الشكر والشكر الخاص شكر عرفانا بالجميل للأستاذة المشرفة "الشيكروريدة"

والتي كانت دائما مثال الأستاذة والمرشدة والناصحة، فلها كل الشكر والتقدير.

كما نتقدم بالشكر إلى السادة الأساتذة المناقشين لجهودهم الطيبة، وتشريفنا بإبداء آرائهم

وتقييد ملاحظاتهم.

إليكم جميعا كل الشكر والتقدير.

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى روح أمي الطاهرة،
إلى أعز من في الوجود الوالد العزيز حفظه الله ورعاه.
إلى كل أفراد أسرتي.

بشير حرز الله

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أعز من في الوجود إلى من تحمل مشقة الحياة من أجلنا

وغمرونا بحبهم وحنانهم الوالدين العزيزين حفظهما الله ورعاهما.

إلى كل أفراد أسرتي.

نصر الدين

الفهرس

	شكر و تقدير
	الإهداء
III	قائمة الجداول والأشكال
أ- ث	مقدمة عامة
الفصل الأول: الإطار النظري للعمليات اللوجستية والنقل البحري	
01	مقدمة الفصل الأول
02	المبحث الأول: مفاهيم أساسية للعمليات اللوجستية
02	المطلب الأول: ماهية العمليات اللوجستية
09	المطلب الثاني: أنشطة العمليات اللوجستية
12	المبحث الثاني: مكانة النقل البحري في سلسلة العمليات اللوجستية
12	المطلب الأول: عموميات حول النقل البحري
14	المطلب الثاني: عناصر النقل البحري
17	المطلب الثالث: دور النقل البحري في تحسين العمليات اللوجستية
20	خاتمة الفصل الأول
الفصل الثاني: عموميات حول الموانئ البحرية	
22	مقدمة الفصل الثاني
23	المبحث الأول: الموانئ البحرية من قاعدة للنقل إلى قاعدة لوجستية
23	المطلب الأول: ماهية الموانئ البحرية
27	المطلب الثاني: وظائف ومستلزمات الموانئ البحرية
29	المطلب الثالث: مراحل تطور أداء الموانئ البحرية
36	المبحث الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ الحديثة
36	المطلب الأول: تحقيق المفاهيم اللوجستية في الموانئ
41	المطلب الثاني: مفهوم المراكز اللوجستية و أهميتها و أهدافها
43	المبحث الثالث: دور تكنولوجيا المعلومات و اللوجستيات الالكترونية في الموانئ
44	المطلب الأول: تكنولوجيا المعلومات و الاتصال في الموانئ
47	المطلب الثاني: تطبيق اللوجستيات الالكترونية بالموانئ البحرية
49	المطلب الثالث: تطبيقات اللوجستيات الالكترونية بالموانئ البحرية
53	خاتمة الفصل الثاني
الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم	
55	مقدمة الفصل الثالث
56	المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

56	المطلب الأول : لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم
57	المطلب الثاني : أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم
65	المبحث الثاني : تداول البضائع والحاويات وتقييم العمليات اللوجستية بميناء مستغانم
65	المطلب الأول : عملية تداول البضائع والحاويات
66	المطلب الثاني : تقييم العمليات اللوجستية بميناء مستغانم
70	المبحث الثالث : معوقات و مشاريع ميناء مستغانم
70	المطلب الأول : معوقات ميناء مستغانم
71	المطلب الثاني : المشاريع المستقبلية لميناء مستغانم
73	خاتمة الفصل الثالث
75	خاتمة عامة
79	قائمة المراجع

قائمة الجداول:

الرقم	الجدول	الصفحة
01	تطور دور الموانئ البحرية	32
02	تطور حجم البضاعة في الميناء	66
03	التجارة حسب المواد	66
04	تجارة السيارات	67
05	تجارة بذور البطاطا	67
06	تجارة الحاويات	68
07	حجم الزيت المستورد	68
08	الحجم الكلي للحبوب	69
09	حركة السفن	69
10	حركة تجارة السفن	70

قائمة الأشكال:

الرقم	الشكل	الصفحة
01	الأنشطة اللوجستية لإحدى المؤسسات	10
02	المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ	27
03	العمليات والأنشطة اللوجستية لمحطات الحاويات	40
04	اللوجستيات الالكترونية في الموانئ البحرية	50
05	الوضعية الجغرافية لمؤسسة ميناء مستغانم	58
06	الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم	59

مقدمة عامة

تعني اللوجستيات عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، وهي تعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات الغير أساسية إلى شركات متخصصة من الباطن، وتعرف اللوجستيات العالمية بأنها الطلب المشتق من عوامة جانبي العرض والطلب بما يخلق سلاسل توزيع عالمية شديدة التعقيد، وبما يتطلب خبرات لوجستية متخصصة لتمكين المنتجين من تغطية أسواقهم بكفاءة وانتظام بأقل تكاليف، وتعتبر اللوجستيات كعلم وممارسة نظام شامل متكامل، نظمه الفرعية أدوات علم الاقتصاد والإدارة والتنظيم والتسويق والنقل وبحوث العمليات والتحويل والمحاسبة بأنواعها، وكما هو معروف فالنقل البحري صناعة خدمات منتجاتها وتتكون هذه الصناعة أساسية من عدة نظم مختلفة للنقل بالسفن ومن جانب آخر الموانئ بأنواعها ووظائفها المختلفة، ويلاحظ أنه من خلال تطبيق المهارات والممارسات والمبادئ الإدارية الفعالة في مجال اللوجستيات تتمكن مشروعات الأعمال من التوصل إلى مستويات مرتفعة من الكفاءة والفاعلية.

وترجع أهمية المفهوم الحديث للعمليات اللوجستية إلى أن المفهوم هو في الواقع مفهوما شاملا يربط بين أنشطة متنوعة مثل النقل والتخزين والشراء وتشغيل أوامر العملاء. بهدف إحكام الرقابة على جميع أنشطة الحركة والتخزين التي تساعد على تدفق المنتج من مرحلة اقتناء المادة الخام وحتى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح للاستخدام إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب وبالشكل المناسب وبأقل تكلفة ممكنة وبتعريف آخر للوجستيات يمكن القول بأنها فن إدارة سلاسل الإمداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات في إطار إدارة واحدة، فهي تعمل على إزالة الاختلافات في مختلف أجزاء السلسلة وتعمل على تقليص الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية وتعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الإمداد بأقل تكلفة وأعلى كفاءة، وأصبحت اللوجستيات وسلسلة الإمداد كمجالات أعمال تنمو بسرعة مذهلة وتزايدت أهميتها مع اقتناع أصحاب الأعمال بأن الإدارة الكفء للوجستيات وسلسلة الإمداد في جميع المؤسسات لها تأثير على الربحية والنمو طويل الأجل ولقد زاد الإقبال على المتخصصين في اللوجستيات وسلسلة الإمداد لمقابلة حاجة سوق العمل حيث لم تعد البرامج التدريبية التي تقوم بها الشركات للموظفين الجدد كافية لتغطية المهارات والمؤهلات المطلوبة، وزاد هذا الإقبال عام بعد عام وحيث أن دور أي ميناء هو تقديم خدمات لوجستية إلى العملاء، لذلك جاء هذا البحث للوقوف على أهمية الدور اللوجستي في عملية تطوير الأداء بالموانئ.

و تعتبر خدمة النقل واللوجستيك، وظيفتين متداخلتين، بمعنى أن النقل يدخل ضمن السلسلة اللوجستية، بينما تلعب الأنشطة اللوجستية المختلفة، دور المنسق و المكمل لوظيفة النقل، ولذا يمكن أي منها الإستغناء عن أخرى، خاصة في الوقت الراهن، أين أصبح من الضروري، إتباع كل الطرق و الوسائل المكتملة لتقدمي، أفضل الخدمات هدف إرضاء العملاء، الذين صارت سلوكياتهم مختلفة، و طلباتهم متميزة بخصائص

محددة، و وظيفة النقل هي الوظيفة التي تؤدي إلى تحقيق الترابط ما بين مرافق المؤسسة، وبين الأسواق المحلية والدولية، لذلك فإن حجم الإنفاق على خدمات النقل ، و الشحن تمثل أكبر نسبة إنفاق في مجال اللوجستيات. إشكالية الدراسة:

أصبح من الضروري الاهتمام بموضوع اللوجستيك والنقل نظرا لما لهما من دور فعال في التطور الاقتصادي وتخفيض تكاليف السلع، وبعث روح جديدة للتجارة وتلبية أذواق ورغبات المستهلكين. حيث احتلت الجزائر المرتبة 96 عالميا من بين 134 دولة في مجال النقل واللوجستيك لسنة 2019. ومن هنا نطرح إشكالية موضوعنا المتمثلة في:

ما هو دور العمليات اللوجستية في تطوير أداء الموانئ البحرية؟
وتفرع من الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

الأسئلة الفرعية:

* ما هو دور خدمة النقل في العمليات اللوجستية؟

* ما هو واقع قطاع خدمات النقل اللوجستي في ميناء مستغانم؟ وهل تعمل على تطوير عملياتها وإرضاء زبائنها؟

فرضيات الدراسة:

من اجل معالجة الاشكالية السابقة تم وضع عدة فرضيات سيتم اختبار مدى صلاحيتها من عدمه من خلال الدراسة:

- لخدمة النقل دور كبير في العمليات اللوجستية في تقديم خدمات ذات جودة عالية في الوقت المناسب والمكان المناسب وبتكلفة مناسبة.

- تطوير أساليب النقل والبنى التحتية له، خصوصا فيما يتعلق بالنقل البحري للبضائع يرفع من الأداء اللوجستي للموانئ.

أهمية الدراسة:

ترجع أهمية الدراسة لأهمية الموضوع وذلك للاعتبارات التالية:

- عرفت العمليات اللوجستية تطورا كبيرا، ونظرا لأهميته في منظمات الأعمال المعاصرة وجب علينا معرفة هذا النظام ودراسته.

- دور النقل الكفاء والبنى التحتية المتطورة في تسهيل المبادلات التجارية الدولية وتحقيق التنمية الاقتصادية حيث أكد الخبراء ان التطور اللوجستي هو السبيل الوحيد لاكتساب ميزة تنافسية دولية في قطاع النقل خصوصا في قطاع النقل البحري.

- دراسة ميناء مستغانم ومدى حداثة هيكله وأسلوب تسييره، ودور اللوجستيك في رفع كفاءته.

أهداف الدراسة:

يمكن القول إن هذه الدراسة تهدف إلى توضيح العلاقة بين النقل واللوجستيك وتسعى إلى تحقيق

الأهداف التالية:

- محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة باللوجستيك والنقل.
- محاولة إبراز أهمية عملية النقل في اللوجستيك، من خلال تحديد الجوانب التي يمكن للمؤسسة من خلالها تخفيض تكاليف النقل.
- استنتاج مجموعة من التوصيات التي تمكن من تحسين خدمات النقل المقدمة من طرف الشركات المتخصصة في هذه العملية.

مبررات اختيار الموضوع:

- التخصص في مجال تسويق الخدمات وبالتالي تسليط الضوء على خدمات النقل.
- أهمية موضوع الدراسة خاصة وأن الجزائر تسعى إلى تطوير تجارتها الخارجية.
- الرغبة في دراسة موضوع العمليات اللوجستية وخدمات النقل والتوسع فيه وكشف جوانبه باعتباره موضوع جديد.

منهج الدراسة:

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية المكتملة لبعضها البعض ولدراسة موضوعنا بطريقة جيدة، إعتدنا على المنهج الإستقرائي (وفيه نبدأ بالجزئيات للوصول إلى التوصيات العامة في العديد من المباحث، منها : مفاهيم العمليات اللوجستية، أنواع خدمات النقل ومميزات كل نوع، دور خدمات النقل والبنيات التحتية له في تحقيق التنمية الإقتصادية، واستخدمنا المنهج الإستنباطي في العديد من المباحث، منها : مؤشرات أداء اللوجستيات في الدول العربية ، أداء الموانئ الجزائرية خاصة ميناء مستغانم في تفعيل المبادلات التجارية .

تقسيم الدراسة:

من أجل الإلمام بجوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية و اختبار الفرضيات المصاغة سابقا تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول حيث تناولنا في: الفصل الأول تناول الإطار النظري للعمليات اللوجستية والنقل البحري، أما الفصل الثاني يتناول عموميات حول الموانئ البحرية أما الفصل الثالث يتمثل في الدراسة الميدانية التي قمنا بها بمؤسسة بميناء مستغانم .

الفصل الأول:

الإطار النظري للعمليات اللوجستية والنقل البحري

مقدمة الفصل

تعني اللوجستيات عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، وهي تعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات الغير أساسية إلى شركات متخصصة من الباطن، وتعرف اللوجستيات العالمية بأنها الطلب المشتق من عوامة جانبي العرض والطلب بما يخلق سلاسل توزيع عالمية شديدة التعقيد مما يتطلب خبرات لوجستية متخصصة لتمكين المنتجين من تغطية أسواقهم بكفاءة وانتظام بأقل تكاليف. وسيتم التطرق في هذا الفصل إلى النقاط التالية:

أولاً: مفاهيم أساسية للعمليات اللوجستية؛

ثانياً: مكانة النقل البحري في سلسلة العمليات اللوجستية؛

ثالثاً: دور النقل البحري في تحسين العمليات اللوجستية.

المبحث الأول: مفاهيم أساسية للعمليات اللوجستية

تعني اللوجستيات عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، فهي امتداد للتجارة الدولية، وهي تعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات الغير أساسية إلى شركات متخصصة من الباطن، وهذا ما سوف نتطرق إليه في هذا المبحث.

المطلب الأول: ماهية العمليات اللوجستية

أولاً: مفهوم العمليات اللوجستية وخصائصها

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

تعرف كلمة لوجستية بالعربية بـ "فن السوقيات"، وأصلها إغريقي (Logisticos) وتعني "فن الحساب" كانت في البداية اللوجستية نشاط عسكري موجه للحصول على الجنود والذخيرة على جبهة القتال في الوقت المناسب خاصة في الجيش الأمريكي.

وتعرف من الناحية العسكرية على أنها: "فرع من العلوم العسكرية التي لها علاقة بالمواد المشتريه وتعمل على نقل الموارد، الأشخاص والمرافق"².

وتعرف أيضا أنها: "فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك".

كما عرف مجلس إدارة اللوجستيات (Council Logistics Management) اللوجستية سنة 1962 على أنها: "جزء من سلسلة التوريد وهي عملية تهدف على تخطيط وتطبيق ومراقبة كفاءة وفعالية تدفق وتخزين السلع والمعلومات من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل تلبية متطلبات العملاء"¹.

¹ د.علي فلاح، زكريا أحمد، إدارة الأعمال اللوجستية، دار الميسرة، الطبعة الأولى، 2012، الأردن، ص 19.

² د.ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2003، ص 21.

وهذا التعريف التقليدي للوجستيات ضيق ولا يعكس العملية اللوجستية التي تتم في صناعة الخدمات وعليه فالتعريف الحديث هو أن اللوجستيات هي عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء وتدبير المواد والقوى البشرية والتكنولوجيات والمعلومات اللازمة، مع التحقيق الأمثل لشبكة انتاج البضائع والخدمات للوفاء بطلبات العملاء. ومن الصعب أو حتى من المستحيل انجاز أية عملية أو استيراد/ تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي محترف.²

وعليه فان اللوجستيات قد أصبحت مفهوما شاملا يضم عملية الإمداد والإنتاج والتوزيع والربط بينهما جميعا في منظومة متكاملة ومتشابهة، ويمكن القول أن اللوجستيات تؤدي إلى تحسين الإنتاجية والكفاءة وتقليل التكاليف نتيجة لعدة عوامل منها، تقليل حجم المخزن، مقابلة العرض بالطلب (الطلب الفعلي وليس المتوقع) وتحرير ذلك الجزء من رأس المال العامل المرتبط بالمخزون وبالتالي توجيهه نحو استثمارات أخرى.

ثانيا: التطور التاريخي لمفهوم اللوجستيك

نشأ مفهوم اللوجستيك LOGISTIC نشأة عسكرية، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام 1905 بهدف تأمين وصول المؤونة والذخائر في الوقت الملائم وبأفضل طريقة ممكنة ثم استخدم بكثافة إبان الحرب العالمية الثانية حيث كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم BUSINESS LOGISTICS³.

حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو 40% (في المتوسط) من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجيستية ولما كانت معظم الشركات في تلك الدول تستخدم تقنيات إنتاجية متشابهة، أصبح من غير الممكن تحقيق الميزة التنافسية أو تعزيزها إلا من خلال خفض تكلفة الأنشطة اللوجيستية والتي تتكون من الأنشطة الداعمة للعملية الإنتاجية سواء كانت قبل الإنتاج مثل شراء المواد الأولية (أو استيرادها) ونقلها، تخزينها، والتأمين عليها، والقيام بالعمليات البنكية اللازمة لها أو الأنشطة التي تتم أثناء عملية الإنتاج كعمليات المناولة الداخلية أو تلك التي تتم بعد الانتهاء من العملية الإنتاجية وتتمثل في التعبئة

¹-د.ثابت عبد الرحمن إدريس، نفس المرجع، ص 23.

²-علي فلاح، زكريا أحمد، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 26.

³-د.ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سبق ذكره، ص 25.

والتغليف والترويج والتخزين والنقل والتأمين وخدمات ما بعد البيع . الخ، ولعل أهم ما يميز الأنشطة اللوجيستية عن غيرها والتي كانت تتم قبل ظهور هذا المفهوم أمرين: أولهما أن هذه الأنشطة تتم على نحو تكاملي أي تطبق عليها مفاهيم التكامل بهدف الإستفادة من اقتصاديات الحجم أما ثانيها فإن تلك الأنشطة تتم تحت مظلة نظم المعلومات¹.

ومما تجدر الإشارة إليه أنه منذ الثمانينات من القرن الماضي باتت الهياكل التنظيمية لكبرى الشركات تتضمن إدارة اللوجيستيات في مكان الصدارة منها كما أنه في سياق العولمة التي نفذتها الشركات متعددة الجنسية متوسلة بأحدث منجزات الثورة التكنولوجية، أصبح الإنتاج والتسويق والتمويل كونية ذلك أن تلك الشركات ابتدعت نظاما جديدا للتقسيم الدولي للعمل يقوم على تجزئة العملية الإنتاجية لإنتاج السلعة بين عدة دول أي القيام بعملية تفكك رأسي على مستوى الصناعة ثم إجراء عمليات تكامل أفقي ورأسي على المستوى العلمي.

كما أن تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال كمفهوم يقوم على إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائية وبما يحقق رضا العميل وزيادة ربحية المنتج فد يسر تطبيق عمليات التفكك الرأسي على مستوى الصناعة والتكامل الأفقي والرأسي على النطاق العالمي أي أنها ساهمت في إرساء دعائم عولمة الإنتاج والتجارة بل وفي صياغة النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل. وبالرغم من حداثة هذا الفرع من فروع المعرفة إلا أنها تتسم بالتطور السريع إذ تطورت من التوزيع العيني للعمال Physical Distribution إلى إدارة للمواد Material Management ثم تحولت إلى لوجستيات متكاملة Integrated Logistics تضم كل من إدارة المواد والتي أصبحت تعرف بإسم اللوجستيات الداخلة Inbound Logistics والتوزيع العيني تحت مسمى اللوجستيات الخارجة Outbound Logistics فضلا عن المناولة الداخلية ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تطورت اللوجستيات لتصبح سلسلة للإمداد Supply Chain التي تطورت بدورها لتكون سلسلة كوثية للإمداد Global Supply Chain ولم يقتصر الأمر على ذلك بل استمر التطور وما تلو الآخر، مما أفرز العديد من المفاهيم والاتجاهات الحديثة في هذا المجال.

¹ د. ثابت عبد الرحمن إدريس، نفس المرجع، ص 33.

ثالثاً: أهمية وأهداف العمليات اللوجستية

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وعندما أيقنت الإدارة في هذه المؤسسات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف. وأهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها:

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 دولار¹.

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

3. اللوجستيك مهم للاستراتيجية: تبذل الشركات وقتاً طويلاً وجهداً كبيراً في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين، أي أن إستراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة (أسعار المنتجات) تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعد المؤسسة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة².

4. اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل: مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. ولكن عندما تبذل المؤسسة جهوداً

¹ -عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 18.

² -ثابت عبد الرحمن ادريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 29.

متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فان ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء. فرضا العميل يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدفعها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة.

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

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

أ. 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

¹ - آيت عبد الرحمن اريدس، مقدمة في ادارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 32.

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

بالإضافة إلى الأهداف السالفة الذكر يمكن أن نذكر ما يلي¹:

- تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة (مدخلات ومخرجات) أو ما يسعى بإدارة التدفقات.

¹ عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستك كبديل للميزة النسبية، مرجع سبق ذكره، ص 22.

- 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 أجال: تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.
 - * صفر أوراق: عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الانترانت، 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 وتخفض 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.
- وعليه فالمنظومة اللوجستية تهدف إلى تحقيق ما يعرف بـ 7RS¹:
 - المنتج الملائم.
 - الكمية الملائمة.
 - الحالة الجيدة.
 - المكان الملائم.
 - الوقت المناسب.
 - المستهلك المناسب.

¹ د شريف ماهر هيكل، اللوجستيات و الموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء، الاسكندرية، 2015 ص36

- التكلفة المناسبة.

المطلب الثاني: أنشطة العمليات اللوجستية

المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية

أولاً: أنواع أنشطة العمليات اللوجستية وأبعادها

إن الأنشطة التي تتم إدارتها والتي تشكل الأعمال اللوجستية تختلف من مؤسسة إلى أخرى وذلك حسب الهيكل التنظيمي الخاص بها، وكذا اختلاف وجهات النظر وأراء الإدارة حول مكونات سلسلة التوريد وعملها وهي تتكون من ثلاث أنواع من سلاسل الإمداد¹.

1-سلسلة الإمداد التي تنقل المواد الخام والنصف مصنعة إلى المصنع (الداخلية).

2-سلسلة الإمداد التي تنقل البضائع تامة الصنع إلى يد المستهلك من خلال تاجر الجملة وتاجر التجزئة عن طريق النقل البري والموانئ والنقل البحري (الخارجة).

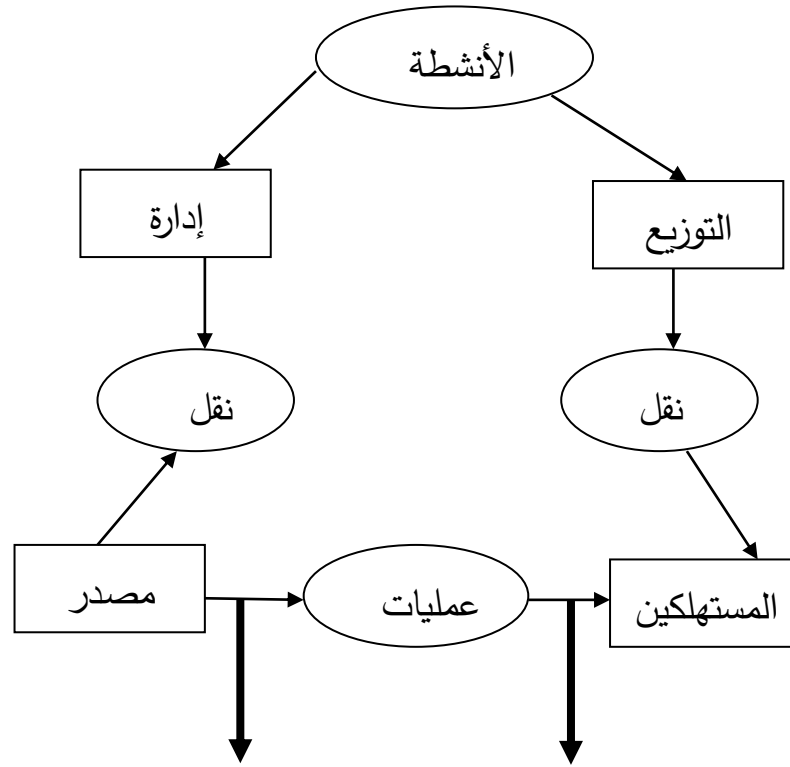
3-سلسلة الإمداد التي تنقل المواد داخل عملية الإنتاج المنتشرة جغرافياً.

ثانياً: أدوات أنشطة العمليات اللوجستية

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".

¹-Ronald H Bellou, Logistics, Supply and Transport Management, Cambridge international college publications. Vol 2005, p5.

الشكل (I-01): الأنشطة اللوجستية لإحدى المؤسسات



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

المصدر: ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية 2003، ص 24.

يتضح من خلال الشكل تعدد الأنشطة اللوجستية لإحدى المؤسسات والمتمثلة في النقل، التوزيع، إدارة المواد بالإضافة إلى تشغيل أوامر الطلب من تغليف، مناولة وكذا المخازن.

ثالثاً: مزيج أنشطة العمليات اللوجستية

وتنقسم الأنشطة اللوجستية إلى¹:

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 بنشاطها بشكل

¹ كريمة كندري، دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مذكرة تخرج ماستر في العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص 12.

أفضل والتي تتمثل في (تحديد احتياجات ورغبات العملاء، تحديد استجابة العملاء للخدمة، وضع مستويات لخدمة العملاء).

-النقل: يساعد على تحقيق الجودة في التسليم من خلال اختيار الوسيلة الملائمة وتحديد مسارها وإعادة جدولتها كما أنه يساعد على تخفيض تكلفة النقل عن طريق التفاوض مع المؤسسات للحصول على أفضل عرض والمفاضلة 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 و مزيج المنتجات¹.

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.

¹ -كريمة كندري، دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، نفس المرجع السابق، ص 13.

المبحث الثاني: مكانة النقل البحري في سلسلة العمليات اللوجستية

المطلب الأول: عموميات حول النقل البحري

أولاً: تعريف النقل البحري وتطوره

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً وعلمياً¹.

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلاً عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري².

كما يمكن التوسع في تعريف صناعة النقل البحري لكي تشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

وخلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الاقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي، فقد كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما تضطر معه السفينة إلى البقاء مدة طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و 40% في الإبحار، ولذلك لم يكن ممكناً استخدام سفن أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير وقد تسبب ذلك في ضعف إنتاجية الأسطول العالمي، كما أن الموانئ في الستينات كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكدس السفن بها مع ازدياد نسبة الفاقد من البضائع المتداولة وطول زمن رحلة السلعة من المصدر إلى يد المستورد لها، مما كان له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى اتساع السوق التجارية بل على نمو التجارة العالمية.

¹ - د. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 39.

² - نفس المرجع السابق، ص 40.

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

وفي فترة السبعينات والثمانينات تعرض قطاع النقل البحري إلى ثورة تكنولوجية ظهرت في اتجاهين: الأول في اتجاه استحداث نظام الحاويات من الباب إلى الباب بالنسبة لنقل البضائع العامة، والثاني استخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ و شحن سفن البضائع الصب وبذلك أمكن عن طريق التكنولوجيا الحديثة تقليل وقت بقاء السفينة بالميناء إلى ساعات قليلة وزيادة زمن إبحارها، مما أدى إلى زيادة إنتاجية السفينة بحساب الطن/ميل، وهكذا أصبح من الممكن التوسع في استخدام مبدأ اقتصاديات الحجم لبناء سفن كبيرة أخذت تزداد حجما وسرعة.

ثانيا: خصائص النقل البحري

تتلخص خصائص النقل البحري فيما يلي:¹

1. ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري والتي تظهر فيما يلي:
 - أ- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية الخاصة ببناء وإصلاح السفن.
 - ب- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات.
 - ج- ارتفاع التكاليف الرأسمالية لبعض عناصر إنشاءات الموانئ.
2. صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية.
3. تعاظم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:
 - أ- اختصار عنصر الزمن: إذ تحتل قضية اختصار عنصر الزمن أهمية كبيرة في رفع أداء خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها.

¹ - د. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 70.

ب- توافر المعلومات في صناعة النقل البحري: يتم تبادل هذه المعلومات إلكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... الخ. وتتبلور أهمية توافر تلك المعلومات فيما يلي:

- إنجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة.
- زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من خلال تخفيض دورة السفينة وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة.
- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال نفس الفترة الزمنية.

4- أهم مشكلات النقل البحري:

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

المطلب الثاني: عناصر النقل البحري

يمكن تحليل تكلفة النقل البحري إلى عناصرها الرئيسية أن تصل إلى تأثيرها على حجم التجارة المنقولة بحراً وتتوقف تكلفة أي عملية نقل بالسفن على عدد من العناصر نذكر منها:

- 1- طبيعة البضائع المنقولة: 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، فمثلا قد ترتفع نقل البضائع ذات الحجم الكبير كثيرا إذا تم نقل مثل هذه البضائع وحدها من دون أن تصاحبها كميات من البضائع المكملة لها ذات الحجم الصغير، ويعتبر هذا هو الأساس الذي يقوم عليه الرأي القائل بأن انتقال البضائع الأساسية من السفن الجواله سيؤدي إلى ارتفاع نولون البضائع الباقية. وقد تحتاج بعض السلع مثل اللحوم والفاكهة إلى معدات خاصة ليتمكن نقلها في حالة جيدة، وقد تعرض بعض السلع الأخرى السفينة للخطر أو يلزم وضعها في مكان منعزل عن باقي السلع المنقولة ومثل هذه العوامل تؤدي إلى زيادة تكاليف نقل مثل تلك البضائع¹. ويمكن تغيير طبيعة الكثير من البضائع من أجل تسهيل عملية النقل فمثلا نقل المصنوعات الزجاجية داخل صناديق من أجل حمايتها من الكسر وبذلك أمكن تغيير طبيعة البضاعة من مصنوعات زجاجية إلى صناديق المصنوعات الزجاجية.

2- نوع وحجم السفينة: بالرغم من أن للسفن الكبيرة الحجم المتخصصة في نقل أنواع معينة من البضائع مزايا اقتصادية كبيرة إلا أن لها بعض المساوئ، فمن الصعب مثلا توفر الكثير من الموانئ التي يمكن للسفن الكبيرة الحجم أن تدخلها. كذلك يصبح من الصعب على السفينة الكبيرة المتخصصة أن تجد الاستخدام المستمر والحاويات الكبيرة الكافية لملا فراغاتها وذلك بالمقارنة بالسفينة الأصغر حجما الأقل تخصصا. كما يلزم للسفينة المتخصصة أن تبحر خالية من البضائع في إحدى اتجاهي الرحلة وإن كان باستخدام السفن المركبة من الناقلات للنفط أو الخامات أو الناقلات للنفط الصب والخامات معا، مما أمكن معه الإبحار في رحلة دائرية كاملة بأدنى وقت ممكن والسفينة فارغة وبما يؤدي بالتالي إلى تخفيض كبير في تكلفة نقل الطن/ميل بالرغم من الارتفاع في تكلفة السفينة الأساسية².

أما بالنسبة لنوع السفينة فيجب الالتفات كذلك إلى وسائل الشحن والتفريغ، ففي السفن التقليدية (مجزأة الحمولة) يجري شحن البضائع رأسيا عن طريق إنزالها من خلال فتحات العنبر ثم يجري بعد ذلك تحريكها جانبا لتستيفها في العنبر دون استخدام الوسائل الميكانيكية كذلك فإن السفن ذات فتحات العنابر الواسعة جدا يمكنها الاستغناء عن تكاليف التستيف الجانبي طالما يمكن إنزال البضائع رأسيا بواسطة ذراع الشحنة مباشرة في المكان المطلوب تستيفها فيه وهذه هي أساس فكرة الخلايا في سفن الحاويات.

¹ د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الاسكندرية، مصر، 2002، ص 31.

² د. أحمد عبد المنصف محمود، نفس المرجع، ص 33.

3-كفاءة الموانئ: زيادة كفاءة الموانئ تعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء ذلك أن زيادة الكثافة الرأسالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة إلى زيادة كفاءة الموانئ.

وكفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن بضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها. أما بالنسبة للبضائع العامة، فإن ضعف كفاءة الموانئ يؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل للمنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر مما للمنتجات البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي. ويؤدي عامل نقص كفاءة الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الموانئ إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.

4-تنظيمات الخدمات الملاحية: تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الكفاءة إلى نقص تكاليف نقل البضائع، وفي ميدان السفن الجواله تؤدي شدة المنافسة مع عدم وجود التنظيمات بالإضافة إلى أن حجم العديد من شركات السفن الجواله أقل من الحجم الأمثل لكي تحقق الكفاءة الكاملة، كل ذلك يؤدي إلى انخفاض النوالين لفترات طويلة نسبيا.¹

أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينها ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية، وفي كثير من الأحيان تقدم شركة خطية حسنة التنظيم خدمات ضعيفة الكفاءة بسبب وجود عدد كبير من السفن على الطريق الملاحي مما يسبب قيام السفن وبها فراغات كثيرة خاوية، ولذلك تضطر السفن إلى الدخول إلى موانئ عديدة مما يزيد من تكاليفها. وكثيرا ما تؤدي زيادة التكاليف إلى التأثير على الشاحنين أكثر من تأثيرها على ملاك السفن طالما أن هؤلاء يمكنهم دائما زيادة التكاليف إلى الشاحنين.

5-تنظيمات الخدمات التجارية: يتوقف 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.

¹د.أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 37.

ولم تحصل مثل هذه الوفورات نتيجة أن السفن الخطية تغالي في أسعارها ولكن لأنه لطالما أن التجار يقدمون بضائعهم في شحنات صغيرة فليس هناك أي بديل عن استخدام خدمات السفن الخطية. تعتبر خدمات السفن الخطية أكثر تكلفة من السفن المستأجرة، وعلى ذلك أن تحقيق الخفض في التكاليف يقع بين أيدي التجار ذتهم، ولا شك أنه توجد العديد من التجارات الأخرى في العالم التي يمكن تحقيق وفرا كبيرا في تكاليف نقلها إذا أعيد دراسة العادات التجارية المتبعة فيها، وذلك بالعمل على نقل البضائع صبا أي على سفن متخصصة بما يحقق استخدام وسائل النقل الأرخص، ومن العادات التجارية الشائعة في كثير من التجارات تركيز معظم الشحنات كل شهر مما يسبب تكديسات لبضعة أيام، وكثيرا ما يحدث هذا التكديس نتيجة لنظام خطاب الضمان والذي بإعادة تنظيمه يمكن تفادي هذا التكديس.

6- الاستخدام الأمثل للموارد: أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكلفة رأس المال في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعاضة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري كما حدث في ناقلات البترول وحاملات الصب ونظام الحاويات. وبالنسبة للدول النامية يمكن استخدام الأنظمة الأقل استخداما لرأس المال.

المطلب الثالث: دور النقل البحري في تحسين العمليات اللوجستية

من بين أنشطة اللوجستيك الرئيسية نجد النقل الذي يعتبر المحرك الرئيس للوجستيك حيث يقوم بعملية ربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى في تكاليف اللوجستيك.

أولاً: تعريف النقل متعدد الوسائط

النقل متعدد الوسائط وفق لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980 هو: "نقل البضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل واحد من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى"¹.

كما يعرف النقل المتعدد الوسائط بأنه النقل بواسطة وسيلتين على الأقل و بعقد نقل واحد - سند شحن واحد - و بين دولتين على الأقل و هو نقل من باب إلى باب و بالتالي فان هناك أماكن ليست بالضرورة موانئ

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط، مكتبة الأشعاع، مصر، الطبعة الأولى، 2006، ص 05.

بحرية يتم فيها تغيير وسيلة النقل و تحدد هذه الأماكن بدقة و تخضع لإشراف الجمركي لكل دولة وتسمى الموانئ الجافة (موانئ برية dry ports)¹.

ثانيا: الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري

1-شركات الملاحة البحرية: وتختص بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، ويتنوع نشاطها أو قد يقتصر على نقل كل مما يلي: البترول الخام ومشتقاته، المنتجات البترولية، نقل البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة².

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

3- شركات الشحن والتفريغ: يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين. وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي:³

-القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات والواردات.

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

-استخدام المنشآت المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفن وسحب الصنادل داخل الميناء أو خارجه.

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

4- ترسانة بناء وإصلاح السفن: ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، حيث يتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن بنوعها الخدمية والتجارية، وبذلك تضيف الترسانة سفنا جديدة للأسطول البحري. كما تمارس دورا مهما في صناعة النقل البحري من خلال

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

² -سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 40.

³ -سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، نفس المرجع، ص 44.

إصلاح السفن والمهمات العائمة مثل المنشآت والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث... الخ، فضلا من إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

5- مشروعات توريد المعدات البحرية: تختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.

6- مشروعات التوكيلات الملاحية: يتبلور نشاطها في المهام التالية:

- القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.
- تولى مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها وذلك وفقا لحجم وسعة الفراغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالملاك.

خاتمة الفصل

تطرقنا في هذا الفصل إلى التعريف باللوجستيك الذي يعتبر مصطلح جديد نوعا ما من خلال المرور بالتطور التاريخي وأهميته وأهدافه، ثم تعرفنا على مزيج الأنشطة اللوجستية وأثر ارتباط النقل باللوجستيك. ثم تطرقنا إلى التعريف بالنقل البحري وعناصره الرئيسية وجميع الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري.

الفصل الثاني:

عموميات حول الموانئ البحرية

مقدمة الفصل:

منذ بزوغ عصر الحاويات التي أحدثت ثورة في مجال النقل سادت أسواق التجارة الدولية خدمات توصيل البضائع من الباب إلى الباب، حيث أصبح بذلك لا ينظر إلى خدمات النقل كعمليات مجزأة ولكن كعملية واحدة تتم من خلال قناة لوجيستية كاملة.

وشهدت الموانئ البحرية تطورا سريعا ومتلاحقا شمل جميع العناصر المكونة لمنظومة الميناء فبعدما كانت الموانئ عبارة عن نقطة وصل بين البحر والبر وتعتمد على موقعها الجغرافي وتوفير خدمات مناولة البضائع وعمليات التخزين وهي المفاهيم الأساسية للموانئ القديمة، تغيرت من حيث دورها وخدماتها ومن ناحية البنية الأساسية والتجهيزية والإدارية، وأصبحت أحد أهم حلقات الربط بين أطراف التجارة الدولية نظرا لزيادة حجم التجارة المنقولة عن طريق البحر وأصبح الميناء إحدى حلقات السلسلة اللوجستية لتوافره على الأنشطة اللوجستية كال تصنيع والتجميع والتوزيع والتخزين . وسيتم التطرق في هذا الفصل الى النقاط التالية:

أولا: الموانئ البحرية من قاعدة للنقل إلى قاعدة لوجستية

ثانيا: العمليات اللوجستية في الموانئ الحديثة.

المبحث الأول: الموانئ البحرية من قاعدة للنقل إلى قاعدة لوجستية

لقد شهدت العقود الثلاث الأخيرة تغيرات كبيرة في مفهوم ودور الموانئ البحرية وأصبحت الموانئ مؤسسة اقتصادية بالمعنى الكبير وليست مجرد مؤسسة خدمية ولقد تحقق هذا التطور من خلال مراحل، وسيتم التطرق في هذا المبحث إلى ماهية الموانئ البحرية.

المطلب الأول: ماهية الموانئ البحرية.

تعتبر خدمة النقل البحري صناعة خدمات منتجاتها وتتكون هذه الصناعة أساسية من عدة نظم مختلفة للنقل بالسفن ومن جانب آخر الموانئ بأنواعها ووظائفها المختلفة والتي سنتطرق لمختلف مفاهيمها فيما يلي.

أولاً: مفهوم الموانئ البحرية

يوجد أكثر من تعريف للموانئ البحرية، يوضح كل منها واحد أو أكثر من خصائص الموانئ البحرية وفيما يلي أبرز تلك التعريفات:

مفهوم الميناء باللغة الإنجليزية port فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة porta التي تعني بوابة وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري، وكذلك الميناء الجوي.¹

كما عرف الميناء بأنه: "المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع والركاب بين البحر واليابسة، كان الميناء ولا يزال في كثير من دول العالم، ذلك المكان من الأرض عند الشاطئ مجهز بتجهيزات خاصة تسمح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول الركاب فهو مكان البداية والنهاية، والميناء جزء لا يتجزأ من شبكة النقل الكلية ويترتب على هذه النظرة أن الميناء نشاط داخلي يتصل بجميع النقاط الحيوية الهامة داخل الدولة، ونشاط خارجي يصل الدولة بموانئ العالم الخارجي."²

الموانئ البحرية هي نوافذ الدولة على العالم الخارجي، ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية.³ وحسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري "رتبت الموانئ حسب إستخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل

البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية."¹

¹ - قائد عائض العمثيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الاسكندرية، 1991، ص 9.

² - صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجسيات، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 20، العدد 39، الاسكندرية، يناير 1995، ص 25.

³ - محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الاكاديمية، القاهرة، 2002، ص 235.

كما يعبر الميناء عن منشئة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن".²

ثانياً: عناصر الموانئ البحرية

ويتكون الميناء البحري من ثلاث عناصر أساسية:

- مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية المعاكسة؛³
- مساحة أرضية تتصل مباشرة بأماكن الدولة عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة؛
- واجهة بحرية: تتضمن الأرصفة والمراسي وجميع المعدات والرافعات وهي نقطة التقاء وسائل النقل البحري والبري.⁴

ويقصد بالمرفأ "المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن، والمحمي حماية إما طبيعية (في حوض خط الساحل) أو إصطناعية عن طريق مد لسان صناعي من الأرض صوب البحر، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء التي تضمن دخول وخروج السفن في أمان".⁵

ثالثاً: أنواع الموانئ البحرية وخصائصها

تمثل الموانئ البحرية البوابات أو هزة لتقديم كل التسهيلات البحرية للسفن من ناحية البحر والتسهيلات البرية من ناحية البر، ولا يوجد في العالم ميناءان متشابهان لا في البيئة الطبيعية ولا في البيئة الاقتصادية لذا هناك العديد من المعايير التي تستخدم لتصنيف الموانئ فهي تتباين من حيث الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفة.

1- من ناحية الطبيعة

يمكن التمييز بين الموانئ من حيث الطبيعة الجغرافية:

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

¹- محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو المعايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحرية الدولي الحادي عشر 11، الاسكندرية، 2009، ص 9.

²- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008/2007، ص 80.

³- <http://ar.m.wikipedia.org>. 17h45m-01/04/2023.

⁴-أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد 16، العدد 02، 2015، جامعة العلوم، السودان، ص 160.

⁵- أيمن النحروري، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 16.

- 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 إنشائها وتجهيزها (الأرصفة، المداخل، المخارج، الأحواض).

وهناك أيضاً الموانئ الجافة التي يمكن إقامتها بعيداً عن الشواطئ البحرية لكي تعطي تسهيلات بحرية للسفن.

2- من ناحية الموقع الجغرافي: وهي كالآتي:

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

- موانئ بحرية: تقع على السواحل.

3- من ناحية الملكية:

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

أ. الموانئ العامة: يتم إدارتها بواسطة إدارة حكومية مركزية أي على أساس الإشراف المركزي ولصالح الدولة، ويتم توحيد رسوم وتعريفات الموانئ وهذا النمط من الإدارة يتميز بمركزية الإدارة، ضعف كفاءة التشغيل، الاعتماد على الدعم الحكومي، ضعف المنافسة.

ب. الموانئ التابعة للإدارة المحلية: "هي تلك الموانئ التي يتم وضعها تحت إشراف حكم محلي وتتدخل الحكومة المركزية في أضيق نطاق عندما يتعلق الأمر بالمصالح القومية... ويتم تسعير خدمات الميناء بما يتماشى مع الظروف المحلية بدلاً من تلك التي تفرض على المستوى القومي".¹

ج. الموانئ ذات الإدارة المستقلة: "يتم إدارتها بواسطة هيئة شبه حكومية ولكنها مستقلة عنها وبعيدة عن الضغوط السياسية وتخضع لقدر محدود من الإشراف الحكومي".²

د. الموانئ التابعة للسكك الحديدية: يتم إدارتها من طرف شركات السكك الحديدية.

هـ. الموانئ التابعة للجمارك: يتم تشغيل هذه الموانئ من طرف سلطة الجمارك وتخص هذه الموانئ البضائع الصادرة أو الواردة أو العابرة الخاصة بالمناطق الحرة.

و. الموانئ الخاصة: يدير هذا النوع من الموانئ القطاع الخاص وتكون مخصصة لخدمة بضائع معينة مثل موانئ البترول التي تمتلكها شركات التعدين، "وهذه الموانئ تدار على أساس تجاري أي بكفاءة عالية وبطريقة اقتصادية تحقق أرباحاً كبيرة".³

4- من ناحية الوظيفة: ويمكن تقسيم الموانئ إلى ثلاثة، وهي كالآتي:

¹- محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص 31.

²- علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، السودان، 2000، ص 45.

³- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 68.

أ. موانئ تجارية: يتم فيها تناول البضائع والخدمات ذات الصلة بها (الخاصة بها). والموانئ التجارية تنقسم إلى نوعين:

✓ موانئ تجارية عامة: تقوم باستقبال أنواع عديدة من السفن كسفن الصب والسائل والبضائع العامة، الركاب... وغيرها من السفن.

✓ موانئ تجارية متخصصة: تلك الموانئ التي تخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل¹. ومنها الموانئ الصناعية، الموانئ الحرة، الموانئ الخاصة بتداول السيارات في ألمانيا، موانئ البترول في الخليج العربي.

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

ج. موانئ عسكرية: ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.²

د. موانئ النزهة: تتضمن سفن النزهة، وسفن الشراع...

هـ. موانئ الصيد: 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.

و. 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 تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية".³

5- من ناحية معايير الأداء؛ وسيتم التطرق إلى أهم معايير الأداء، كالتالي:⁴

- حجم وكمية البضائع المتداولة في الميناء؛

- قيمة البضاعة المتداولة في الميناء؛

- عدد السفن المترددة على الميناء وأحجامها.

ويوضح الشكل التالي المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ.

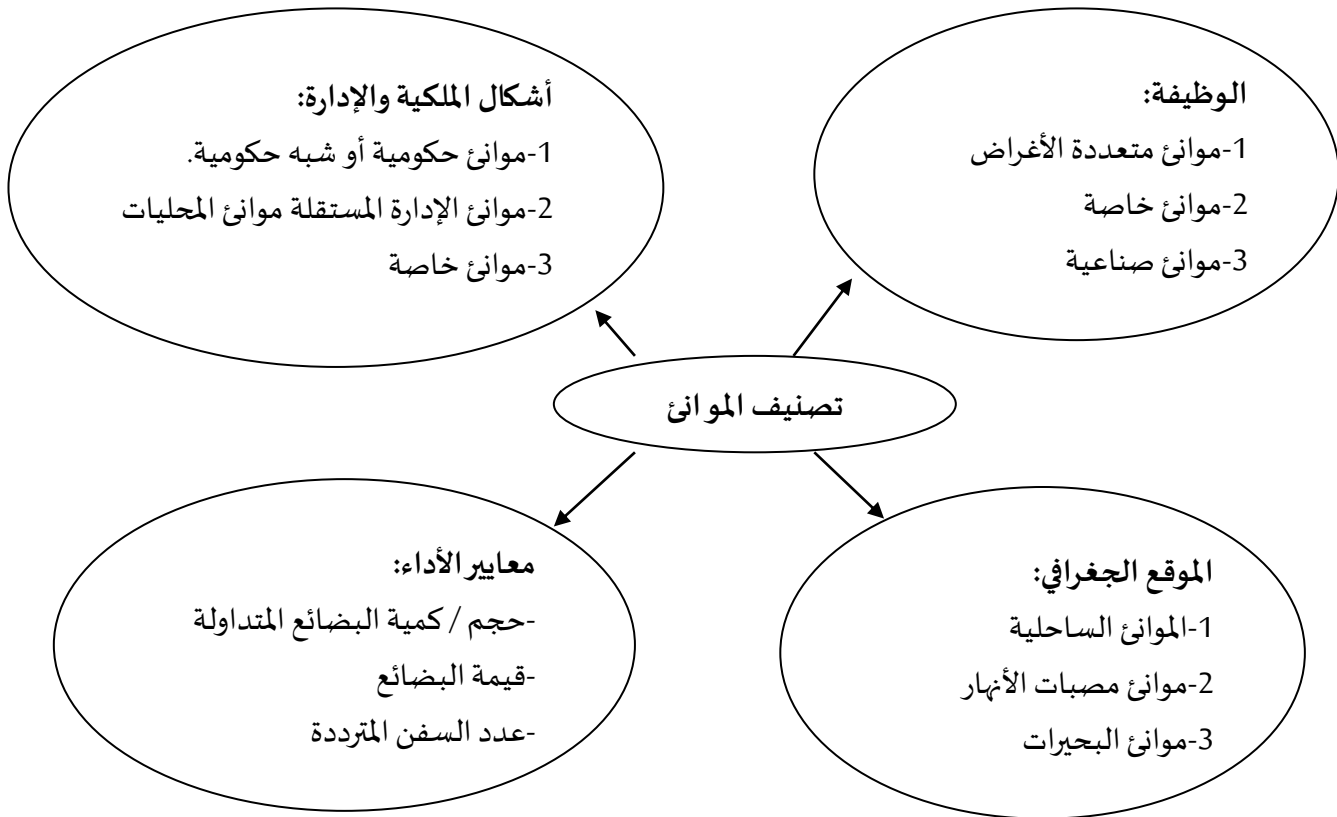
¹- محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص 37.

²- محمد ابراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، مرجع سبق ذكره، ص 236.

³- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية، 2004، ص 133.

⁴- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 53.

الشكل (II-01): المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ



المصدر: شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 53.

المطلب الثاني: وظائف ومستلزمات الموانئ البحرية

أولاً: وظائف الموانئ البحرية

يظهر الدور الاقتصادي والسياسي للموانئ من خلال مجموعة الوظائف التي تؤديها¹:

- 1- من ناحية حركة البضائع: (النقل): من أهم وظائف الميناء حركة البضائع من البحر إلى البر ومن البر إلى البحر (شحن وتفريغ) وما تتضمنه من عمليات تحويل البضاعة من الرصيف إلى التخزين ثم شحنها في وسائل النقل البرية (شاحنات، عربة سكك الحديدية).
- 2- من ناحية التجارة الخارجية: يتم نقل حوالي 90% من التجارة الخارجية عن طريق الموانئ، وتوفير منافذ مباشرة للأسواق الخارجية الذي ينعكس إيجابياً على تكلفة النقل وزمنه.
- 3- من ناحية التصنيع: جذب بعض الصناعات داخل الموانئ أو بالقرب منها وهذه الصناعات تكون ذات طابع صناعي أو لها علاقة بعملية النقل..أو صناعة تجميع السيارات.¹

¹أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 21.

4- من ناحية التنمية الاجتماعية: تساهم الموانئ في توفير فرص العمل ويتوقف حجم هذه العمالة على نوعية الميناء إذ يزداد حجمها في الموانئ العامة مقارنة بموانئ البضائع الصب لاعتمادها بشكل كبير على وسائل التداول، ونجد هذه العمالة في مجال الإدارة والتشغيل والخدمات المساعدة والصيانة، والقطاعات المرتبطة بالموانئ وفي التدريب لخلق كوادر فنية وإدارية.

5- من ناحية التخزين: بعد تفريغ البضاعة من السفينة ووضعها على الرصيف تأتي عملية التخزين حيث يتم نقل البضائع عن طريق وسائل التداول إلى ساحات التخزين.

6- من ناحية الموارد المالية:

تعمل الموانئ على توفير العملات الأجنبية والمحلية من خلال الرسوم التي تحصل عليها مقابل خدمات، الضرائب، الرسوم الجمركية على البضائع المستوردة والمصدرة.

ثانياً: أهمية الموانئ البحري

تتمثل الأهمية الاقتصادية للموانئ في مدى تأثيرها على تسيير عمليات التبادل التجاري وزيادة حركة التجارة الخارجية وباقي مختلف والأنشطة الاقتصادية كانت صناعية، أو زراعية، أو سياحية، وعلى حجم العمالة والتوظيف ومستوى المنافسة في الأسواق العالمية.

تعتبر الموانئ البحرية ذات أهمية قصوى للاقتصاد القومي لأي دولة، لأنه يتم من خلالها تدفق التجارة الدولية في شكل صادرات سلعية مما يعكس أهميتها بالنسبة للميزان التجاري وميزان المدفوعات² فحوالي 80% من البضائع ينقل عن طريق الموانئ فهي تمر من خلالها مرتين الأولى عند الشحن والثانية عند التفريغ. بالإضافة إلى تأثير الموانئ على حركة التجارة الخارجية وميزان المدفوعات تلعب دوراً رئيسياً في عملية الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية.

فهناك علاقة ترابط وتكامل بين الموانئ البحرية والتنمية الاقتصادية للدولة حيث كلاهما يؤثر ويتأثر بالآخر، فارتفاع معدل التنمية وهيكلها في الاقتصاد الوطني يعتمد على كفاءة الموانئ، التي تساعد في استيراد المواد الأولية والمعدات التي تستعمل في تنفيذ مخططات التنمية الاقتصادية لخلقها المنفعة الزمانية والمكانية للبضائع.

كما تشكل "الموانئ منفذ الأسواق العالم حيث يتم مبادلة البضائع من الدول الأخرى الأمر الذي ينمي ويطور العلاقات التجارية مع بقية العالم."³ ومراكز للتصنيع والتجميع وأنشطة القيمة المضافة والتعبئة والتغليف

¹ - محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص ص 21-22.

² - هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مرجع سبق ذكره، ص 23.

³ -Alane Branche, element of port operation and management, chapmen hall, London, 1997, p146.

والمناطق الحرة، والوظائف الجديدة المتعلقة بالمراكز اللوجستية التي تتماشى مع تحرير التجارة العالمية وتطبيق اتفاقية الجات.

"فالميناء مصدر من مصادر الحصول على العملات الأجنبية مقابل رسوم الموانئ كالقطر والإرشاد أو الخدمات التي تقدم للسفن" ¹ كالشحن والتفريغ والتموين والإصلاح وما تحصل عليه كل من شركات التأمين البحري وما تحصل عليه مقابل بيع أو تأجير السفن لدولة أخرى.

المشاركة في تنمية وتطوير المناطق الجديدة والنائية وفتح منافذ للتصدير والاستيراد الوطنية من أقطاب التأمين على السفن الأجنبية، والوكلاء الملاحيون والوطنيون من الأجانب ومن عملية الاستثمار في القطاعات أو (مشروعات الموانئ) ذات الصلة بالموانئ والترسانات البحرية مما ينعكس على التخطيط الإقليمي وتعمير المناطق وعلى الرفاهية الاقتصادية.

المساهمة في تطوير "النقل المتعدد الوسائط من خلال التسهيلات العالمية التي يتيحها الميناء باعتبار أن الميناء البحري لم يعد نقطة البداية لبضائع الصادرات ونقطة النهاية لبضائع الواردات، وإنما أصبح حلقة من حلقات النقل بأنماطه المتعددة" ².

المطلب الثالث: مراحل تطور أداء الموانئ البحرية

شهدت الخمسين سنة الأخيرة تطورا عميقا في مفهوم ودور الموانئ البحرية، فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ في حد ذاته (المنطقة المجاورة له)، ولكن إمتد هذا النشاط برا في المنطقة المحيطة بالميناء. وسيتم التطرق في هذا المطلب الى تطور أداء الموانئ البحرية.

أولاً: تطور دور الموانئ البحرية

ولقد امتد هذا التطور إلى نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية إلى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي. ولقد تحقق هذا التطور من خلال ثلاثة مراحل ويعتمد هذا التقسيم على ثلاثة معايير: ³

- السياسة الإستراتيجية التطويرية للميناء؛
- نطاق ومدى أنشطة الميناء؛
- تكامل تنظيم أنشطة الميناء.

¹– Abdou Saied, Mohamed Taher, integrated port planning, 8th, international port conference on port logistics, Alex, academy, of maritime studies, 2-1992, p405.

²– عبد القادر فتحي لاشين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2005، ص 60.

³– أيمن النحراري، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 30.

1- موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية: وهي تلك الموانئ التقليدية الموجودة فيما قبل الستينات من القرن العشرين قبل ظهور الحاوية ولا تزال موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وانحصر دور هذا الجيل على تداول البضائع المصدرة والمستوردة أي كمركز للنقل فقط وتميزت هذه الموانئ بـ:

-أنها مكان لالتقاء وسائل النقل البحرية (السفينة) بوسائل النقل البرية (الشاحنات، سكك حديد) لنقل البضائع فقط أي مجرد نقطة بداية أو نهاية للبضائع.

فالحمد الأدنى للأنشطة الشحن والتفريغ والتخزين بالإضافة إلى خدمات الإرشاد، القطر والخدمات الملاحية بناء وإصلاح السفن، الوقود والتموين دون أي أنشطة إضافية فهي عمليات تقليدية لتداول البضائع.

- إدارة مستقلة ليس لها أي ارتباط بإدارات تجارية أخرى مما كان نوعها فكل إدارة تعمل بشكل يكاد يكون مستقلا وحتى بالنسبة للشركات العاملة فيها نفس الوضع حيث انعزال الشركات عن بعضها البعض لعدم الحاجة الملحة إلى الارتباط التشغيلي فالشكل التنظيمي والإداري لم يكن متطورا بما فيه الكفاية لإتباعها الأساليب التقليدية في الإدارة.

- تتميز بالتكدسات والاختناقات بالأرصفة ومساحات التخزين لبطء حركة البضائع وإنخفاض الإنتاجية.

- وبالنسبة "للعوامل الحاكمة نجد الكثافة العمالية والأساليب التقليدية،" ¹ أما التنظيم فبسيط وغير محدد.

- معظم الاستثمارات موجهة لبناء الأرصفة وهيكلها الأساسية دون مراعاة متطلبات السفن أو حركة البضائع.

- تدفق بسيط جدا للمعلومات لأن أنظمة المعلومات المستعملة لا تصلح إلا للاستخدام المحلي داخل الميناء.

- استعمال بنية أساسية بدائية وتكنولوجيا بسيطة وسيطرت البيروقراطية والروتين في مجمل معاملاتها.

- "الأنشطة التسويقية محدودة" ² ولا تتوفر على أنشطة القيمة المضافة.

- سيطرة الدولة على مصادر التمويل وتعيين الإطار وفق أنظمة ومرتببات الدولة، فدور الميناء كان ثابت ومحدود وتقليدي.

2- موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية

أنشئت في نهاية الستينات بعد ظهور الحاويات وصناعة سفن الحاويات التي أدت إلى ظهور مفاهيم جديدة ساهمت في تطورها وسميت بالموانئ الصناعية.

"فالموانئ لها دور تابع يعتمد على المنظومة التجارية التي تعمل بها فهي تتطور تبعا لحاجات التجارة التي تخدمها خصوصا مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية وتعمل حاليا ضمن منظومة معقدة أكثر من

¹ - أيمن النحرابي، التطبيقات اللوجستية في النقل البحري، ندوة عن المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل البحري، مصر، 19-23 نوفمبر 2006، ص 26.

² - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 155.

قبل، فالتوجه نحو نقل البضائع بالحاويات تطلب تحول من الطرق التقليدية في مناولة البضائع إلى طرق أخرى أكثر كفاءة وملائمة لمناولة سفن الحاويات.¹

فتعمق وتوسع دور الموانئ لتصبح مركز للنقل والصناعات التجارية والخدمية، وإمتدت رقعة الميناء إلى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية، وتميزت هذه الموانئ بـ:

-بالإضافة إلى الأنشطة التقليدية بموانئ الجيل الأول أصبحت مركز نقل وتجارة وصناعة كالتعبئة والتغليف والصناعات التحويلية والتجميعية، الأنشطة التخزين؛

-أما بالنسبة لخصائص الخدمات المقدمة فبالإضافة إلى التداول التقليدي للبضائع نجد عمليات تحويلية للبضائع وبداية لخدمات القيمة المضافة؛

-زيادة السرعة في تداول البضائع؛

-زيادة في مساحة الميناء لإقامة خدمات صناعية وتجارية مثل الأنشطة الغذائية والبتروكيماويات...بمعنى اتساع ونمو الموانئ في امتداد خلقي.

-زيادة الاعتماد على الكثافة الرأسمالية مع انخفاض الاعتماد على كثافة العمالة مع تطبيق التكنولوجيا الحديثة² بشكل متزايد.

3- موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية

"ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينيات ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحويلة وتعددية الوسائط على نطاق واسع (النقل المتعدد الوسائط) في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية."³، وظهور الشركات المتعددة الجنسيات والعولمة ومنظمة التجارة العالمية، ومعتمدي النقل متعدد الوسائط وتبادل البيانات إلكترونيا، ونتج عنه تغير جذري في مفاهيم وإدارة وتنمية وتطوير الموانئ فأصبحت مناطق نشطة في نظام النقل العالمي وتميزت موانئ هذا الجيل بـ:

- موانئ ذات مراكز لوجستية لتلبية حركة التجارة العالمية والتحول العالمي نحو سفن الحاويات وتتميز بمركزية النقل المتكامل، وتنفيذ العمليات الرئيسية التقليدية بمعدات ذات تقنية عالية، وأصبحت مراكز لتوزيع البضائع والخدمات المتكاملة والمتعددة بالإضافة للأنشطة اللوجستية؛⁴

¹- أيمن النحرابي، التطبيقات اللوجستية في النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 27.

²- مصطفى أمين حسن مناد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2000، ص 241.

³- ايهاب النحرابي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتورا، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2007، ص 20.

⁴- ابراهيم محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر، مرجع سبق ذكره، ص 96.

- خدمات تتميز بالتنوع والتكامل والتخصص وتتضمن خدمات تقليدية، صناعية، تجارية إدارية، لوجستية بيئية؛
- القيام بالأنشطة التقليدية ولكن بمعدات ووسائل حديثة وإنتاجية عالية؛
- تكوين فيما يسمى بمجتمع الميناء الذي يضم هيئة الميناء ومستخدمي الميناء والشركات العاملة بجميع أنشطة وخدمات الميناء نتيجة لقوة العلاقة بينهم؛
- "تحقيق أكبر قدر ممكن من القيمة المضافة مع تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات"¹ التي تركزت في معدات مناولة البضائع والأرصفة المتخصصة لزيادة معدل مناولة البضائع وفي النواحي، التنظيمية للنقل الدولي وخدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة ولم تعد تعترف الموانئ بالحدود الزمنية للأعمال حيث أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا ومستمرة خلال أيام الأسبوع فانتشار نقل البضائع بالحاويات بشكل متزايد فتح المجال لأخذ الاعتبارات الجغرافية للموانئ بأهمية أكثر لاسيما من حيث خدمتها بطرق نقل برية والسكك الحديدية"². مما أدى إلى توسيع وارتفاع دور منطقة الظهر، وأصبحت المنطقة الخلفية للميناء منطقة اقتصادية تتوفر فيها جميع الخدمات اللوجستية والتجارية والتأمينية، والمالية والتمويلية، ويوضح الجدول التالي تطور دور الموانئ البحرية.

الجدول (II-02): تطور دور الموانئ البحرية

البند	الجيل الأول قبل 1960	الجيل الثاني بعد 1960	الجيل الثالث بعد 1980
أنواع البضائع السائدة	بضائع تقليدية	بضائع تقليدية / صب	بضائع صب/ وحدات - حاويات
الإستراتيجية السائدة	نقطة اتصال بين البحر وشبكات النقل الداخلي	نقاط اتصال-مراكز إنتاج للداخل	خدمة التجارة العالمية-حلقة اتصال لشبكات النقل العالمية
مجال النشاط	(1) تداول وتخزين بضائع، تقديم مساعدات بحرية	(1)+(2) إعادة تصنيع توزيع الصناعات المرتبطة بالسفن مؤسسات في البنية الأساسية	(1)+(2)+(3) مراكز معلومات عن البضائع-توزيع مراكز لوجستية - محطات طرفية ومراكز توزيع
الإطار التنظيمي	كل جهة تعمل منفصلة -علاقة غير رسمية بين	تقارب في العلاقات بين الإدارة ومستخدمي الميناء. ظهور بعض معالم التنسيق	بدء ظهور منظومة للتعاون مع مختلف الجهات. التركيز بين التجارة وسلاسل

¹- صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بور سعيد كمركز لوجستي مقترح (الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) مؤثر، الجمعية العربية للملاحة، الاسكندرية، 2002، ص 201.

²- مصطفى أمين حسن مناد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الاشارة الخاصة إلى اهميتها الاقتصادية رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2000، ص 241.

خدمات النقل داخل الميناء. تقارب في العلاقات بين إدارة الميناء وإدارات الحكم المحلي توسيعات في القيمة المضافة	بين أنشطة الميناء. وجود علاقة بين إدارة الميناء وإدارات الحكم المحلي التابع لها الميناء	سلطة الميناء ومستخدمي الميناء	
انسياب حركة البضائع والمعلومات التوسع في النظم المعلوماتية في شبكات التوزيع التوسع في تقديم خدمات متنوعة للتوزيع التوسع في القيمة المضافة	التوسع في أنظمة التوزيع إعادة تشكيل البضائع تقديم خدمات متنوعة ومتشابكة ارتفاع في القيمة المضافة	ظهور نظام توزيع البضائع الاعتماد على النظم الفردية في الإمداد وتقديم خدمات مبسطة	معالم الأنشطة الإنتاجية
المعرفة التكنولوجية	رأس المال	العامل/رأس المال	العنصر الأساسي

المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص ص 156-157.

ثانياً: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية

في ظل تطور عمليات نقل الحاويات عالمياً واستخدام النقل متعدد الوسائط وقيام المنظمة العالمية للتجارة OMC التي ساعدت على ازدهار حركة التبادل التجاري باستعمال مفاهيم وأساليب جديدة للتجارة لتقليل التكلفة إلى أدنى حد ممكن.

وبدأت المنافسة بين الموانئ في تقديم خدمات مميزة بأسعار تنافسية بالاستفادة من مميزات وسائل النقل المختلفة، وتطبيق العمليات اللوجستية، فظهرت فكرة إنشاء الموانئ الجافة لربط الميناء بالمنطقة الخلفية وتسمى أيضاً بمحطات الحاويات الداخلية (ICD) In land Container Depot بوسائل النقل المختلفة (الشاحنات، سكك حديدية).

ويتم إنشاءها بالقرب من مراكز التوزيع والإنتاج الرئيسية وتعمل كظهير للميناء البحري يتم فيها استقبال البضائع، وذلك لتخفيف الضغط على الموانئ البحرية، وفي نفس الوقت تضيق إلى سلسلة لوجستيات النقل الدولي متعدد الوسائط القدرة على تحقيق هدف و خاصة التسليم في الوقت المحدد¹.

¹ - بنك معلومات النقل البحري، الموانئ الجافة والمناطق الحرة، الإسكندرية، أكتوبر 2008، ص 2.

1- مفهوم الموانئ الجافة:

" هي عبارة عن دوائر جمركية تنشأ بعيدا عن المنافذ الجمركية المعتادة والتي تلحق بالموانئ البحرية أو الجوية أو تلك التي تنشأ على المنافذ البرية المتاخمة لدولة مجاورة"¹

ويمكن تعريفها بأنها: "منشأة مجهزة تقام داخل البلاد بعيدا عن الموانئ البحرية يتم إقامتها لإتمام النقل المتعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية، ولمنع التكدس بالموانئ البحرية والبرية والجوية، وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة، وشبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركيا."²

2- أهمية إنشاء الموانئ الجافة

تتمثل أهمية إنشاء الموانئ الجافة في³:

-التخلص من مشكلة التكدس بالموانئ البحرية؛

- تخفيض تكاليف النقل؛

- ربط الموانئ البحرية بالمدن المجاورة؛

- تنظيم سلسلة النقل بأداء كل وسيلة نقل الدور المناسب لها وتعامل الموانئ مع جميع وسائل النقل

(الشاحنات، السكك الحديدية)، التي من شأنها تفادي الاختناقات المرورية من خلال تخفيف الحمولات على الطرق؛

- زيادة القدرة التنافسية للميناء من خلال توفير المساحات التخزينية بالموانئ البحرية لزيادة عدد وحجم البضائع والحاويات المتداولة؛

- تأجيل دفع الرسوم الجمركية للبضائع المستوردة لحين تمام إستلامها؛

- تخزين الحاويات الفارغة؛

- تسهيل عملية النقل متعدد الوسائط؛

- للموانئ الجافة دور هام في دعم لوجستيات النقل وربط الشبكات وسلامة توزيع البضائع على الوسائل وسرعة التخليص الجمركي.

3- وظائف الموانئ الجافة:

" يتأثر هيكل تشغيل الميناء الجاف بنطاق تشغيله كما وكيفا وفاعلية وفقا لموقعه الجغرافي ما بين الموانئ البحرية ومراكز التجمعات الصناعية بالبلاد ونوعية وسائط النقل الموجودة به والتي لا تقل عن وسيطتي نقل أحدهما

¹ - سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص 15.

² - مريم محمد فرح حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودات (1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، السودان، 2015، ص 23.

³ نفس المرجع السابق، ص 25.

(سككي، ري، بري) لتفعيل الدور الحيوي في تعظيم وتنمية التجارة الخارجية للبلاد¹، وتتلخص أهم وظائف الموانئ الجافة في:

1-3- ربط حلقات النقل متعدد الوسائط:

يتم تغير وسيلة النقل في الموانئ الجافة لان النقل هو نقل البضائع بوسيلتين مختلفتين على الأقل (بحري، جوي، بري، ري)، فتعتبر الموانئ الجافة نقطة تلاقي وربط وسائل النقل المختلفة وهذه الموانئ تخضع للإشراف الجمركي لكل دولة.

2-3- تحقيق المفاهيم اللوجستية:

للموانئ الجافة دور هام في دعم لوجستيات النقل وربط الشبكات وسرعة التخليص الجمركي وسلامة توزيع البضائع على وسائل النقل.

" يلتزم الناقل الدولي متعدد الوسائط بإتمام عمليات التوريد المادي للمصانع وعمليات التوزيع المادي للمنتجات التامة الصنع إلى سوق المستهلك في التوقيتات المتفق عليها وبأقل التكاليف ممكنة وبحالة تتفق مع ذوق المستهلك"².

وهنا تعمل المنظومة اللوجستية على ربط عمليات التوريد والتوزيع المادي بشبكة واحدة وإحكام السيطرة على جميع مراحل النقل لخفض تكاليف نقل السلع وإنتاج سلع بأسعار تنافسية.

ففي حالة الموانئ الجافة الخاصة بتجميع المواد الأولية يتم تحقيق المفاهيم اللوجستية من خلال تقليل تكاليف نقل عناصر الإنتاج وشراءها بكميات كبيرة للحصول على أفضل الأسعار.

وفي الموانئ الجافة الخاصة بتجميع السلع النهائية يتم تقليل تكاليف النقل من خلال تجميع كل الطلبات من جميع السلع وإرسالها مرة واحدة، وتقليل المسافة لقرنها من السوق، وكذلك خفض تكلفة الإنتاج من خلال خفض حجم المخزون داخل المصانع. " وتلبية الطلبات المفاجئة، وتقليل تكاليف الأعباء الإدارية و المصروفات المصاحبة لكل طلبيه"³

أما الموانئ الجافة الخاصة بتوزيع المنتجات على الأسواق فقرا من الأسواق يسمح لها بتحقيق الأهداف اللوجستية من خلال تحضير طلبات كل سوق على حدة من جميع السلع وإرسالها دفعة واحدة حسب احتياجات كل سوق، والتواجد المستمر للسلع بالأسواق حسب رغبات المستهلك واحتياجاته، وتخفيض تكاليف النقل من المصانع إلى الميناء الجاف لشحن السلع بكميات هائلة.

¹ - http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1_14h00_10/03/2023

² - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 177.

³ - سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ماراد كون 1997، مصر، ص 9.

3-3-3- منع التكدس بالموانئ:

تعتبر الموانئ الجافة من الأنشطة الحديثة وإحدى الإفرازات الهامة لنظام العولمة نظرا لارتباطها الوثيق بتطور حركة التجارة العالمية و استخدام الحاويات في نقل البضائع باستخدام أساليب ومفاهيم جديدة لتقليل التكاليف والقضاء على التكدس في الموانئ البحرية¹

وأصبحت الموانئ البحرية حلقة في سلسلة النقل، ومراكز لوجستية وليست مكان لشحن وتفريغ وتخزين بل أصبحت تعتمد في ذلك على الموانئ الجافة (التخزين) بالإضافة إلى القيام بالخدمات اللوجستية التي تحقق قيمة مضافة، مما أدى إلى منع التكدس بالموانئ البحرية وزيادة معدلات التداول بها ورفع طاقتها الاستيعابية وزيادة إنتاجيتها وأداء وظائفها بشكل أفضل مما يحقق لها ميزة تنافسية مع الموانئ الأجنبية في حركة التجارة الخارجية.

وتقام هذه الموانئ في الظهير وعلى سبيل المثال "نجد ميناء هامبورغ بألمانيا يرتبط بالميناء الجاف ديسبورغ الموجود في وسط غرب أوروبا، وهذا الميناء يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا الذي يتمتع بقوة شرائية كبيرة"² وكل الميناءين متصلين بجميع أنواع المواصلات وأيضا ميناء روتردام ولندا الذي يعتبر القارة الأوروبية بالكامل ظهير للميناء.

المبحث الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ الحديثة

خلال مفاهيم الموانئ الحديثة "تم إدماج ومنح جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء، سواء كانت التقليدية أو الصناعية أو البيئية أو الإدارية أو التجارية، كما أصبح من المهام الرئيسية للميناء العمل كمركز للتوزيع، وتوفير فرص العمل"³ وتقديم قيمة مضافة ومنفعة للعملاء من خلال الخدمات التي تقدمها. وهذا ما يميزها عن الموانئ التقليدية التي يقتصر دورها في عملية نقل وتداول البضائع. وسيتم التطرق إليها في هذا المبحث.

المطلب الأول: تحقيق المفاهيم اللوجستية في الموانئ

أولا: المفاهيم اللوجستية بالموانئ

وتتضمن اللوجستيات البنية الأساسية المتمثلة في الجوانب المادية كالأجهزة والمعدات والآلات "حيث تطورت المعدات المستخدمة على أرصفة الحاويات من المستوى التقليدي الأوناش Greens إلى الأوناش Post panamax ثم إلى الأوناش الحديثة العملاقة Super post panamax⁴ والجوانب الغير المادية كاليد العاملة، "والابتكارات

¹-<http://aymanaydi.wixiste.com> 14h20m 10/03/2023.

²- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 85.

³- ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19، الإسكندرية، ديسمبر 2004، ص 23.

⁴- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ، ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، ديسمبر 2001، مصر، ص 20.

والمهارات، والبنية التحتية المتمثلة في الرصيف، الأحواض والمخازن وشبكات الطرق وكذلك " الاستقرار السياسي والاجتماعي الذي يعتبر من ضمن مركبات البنية التحتية التي بدأت تقل فرص ازدهار هذه الصناعة".¹

انتقلت الموانئ من استخدام الأرصفة المينائية في عمليات تداول وتخزين إلى بناء الحاويات Containers terminals، إلى تصميم وإنشاء محطات للحاويات وامتدت أنشطة الميناء تشمل الخدمات الهندسية والفنية والمالية والتجارية والقانونية.

إن مدى تغلغل العمليات اللوجيستية في أنشطة الموانئ أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقاييسه، فقلة تطبيق اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع موقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية فالعنصر البشري المتمثل في اليد العاملة ذات المهارة العالية في الموانئ تدخل ضمن العملية اللوجستية خاصة عند التعامل مع حمولات السفن (شحن وتفريغ) والعمالة الإدارية والفنية والتنفيذية الماهرة في ساحات وأحواض بناء السفن وإصلاحها وصيانتها، وكذلك أطقم السفن البحرية والطائرات والسكك الحديدية والشاحنات البرية.²

وتتميز الخدمات اللوجستية التي يقدمها الميناء بالكفاءة والسرعة، وانخفاض التكلفة مما تساعد العميل على القدرة التنافسية في توسيع الأسواق.

فتوليد القيمة للعميل من خلال تقديم خدمة ذات جودة عالية بتكلفة منخفضة لا تأتي بالضرورة عن طريق تخفيض رسوم الميناء وإنما باستخدام تكنولوجيا حديثة "أو الترشيد في تكلفة أداء الخدمة المقدمة للعميل أو من خلال مساعد م على توسيع أسواقهم والقدرة على المنافسة فيها وبالتالي نمو أعمالهم وتوسيع نطاق أعمالهم".³

إن الموانئ التي تولد قيمة للعملاء تحرص في البداية بالتنبؤ باحتياجات العميل وتتعامل مع هؤلاء العملاء على أنهم شركاء في نجاح الموانئ لأن رضا العميل هو العنصر الأساسي في نجاح الموانئ.⁴

فصناعة اللوجستيات تعتمد على ركيزتين الأولى التكنولوجيا البرمجية التي تقوم بإظهار جداول مواقيت وصول وإبحار السفن وشبكات الموانئ والخطوط التي تعمل ما بينها وعلما، ونظم حجز الفراغات وخرائط تحديد المسارات وتتبع رحلات وتحركات السفن إلى جانب ذلك طريقة الاستعلام عن عروض أسعار النوالين والخدمات، والثانية تكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات ومن المعروف أن التقادم التكنولوجي يتم بمعدلات أسرع بكثير من التقادم الزمني مما جعل صناعة اللوجستيات "تتميز بسرعة التغيرات التكنولوجية التي تقتضي بالتالي تدريباً عالي المستوى للإطارات البشرية أي أن التقدم العالي في مجال الأجهزة والمعدات يتطلب تطويرها سريعاً وكثيفاً في مجال البرمجيات

¹ - أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 347.

² - أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 283.

³ - أيهاب النحرابي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، مرجع سبق ذكره، ص 40.

⁴ - أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 304.

والإدارة والتشغيل مع كثافة الاستفادة من نمو القدرات البشرية بما لا يوجد فجوة ما بين الثروات الذهنية والثروات المادية.¹ بالاعتماد على أجهزة الفاكس والتليكس والأترنت والبريد الإلكتروني والمحمول.

وتعتبر البنوك هي البوابات المالية اللوجستية التي تدخل عبرها وتخرج من خلالها عمليات المبادلات التجارية الدولية، فالتحويلات النقدية، ونقل مستندات الشحن وملكية البضائع من المصدر إلى المستورد لا يمكن أن تؤديها سوى البنوك العاملة في الخدمات اللوجستية التجارية بمستوى دولي.²

وأهم ما تميزت به هذه الموانئ هو تكاملها مع المناطق الحرة والمناطق الصناعية بمنطقة الظهر مع توفيرها للخدمات اللوجستية بالإضافة إلى توفير مراكز التوزيع.³

ويعتبر ميناء دبي ميناء لوجستي لسببين:

- ميناء محوري.

- المركز اللوجستي داخل الميناء المتمثل في المنطقة الحرة بجبل علي.

ونجد ان المراكز اللوجستية تتميز بالدرجة العالية في تنوع الأنشطة عن المنطقة الحرة التجارية والصناعية فهي مرحلة أدنى من مرحلة تطبيق المفهوم اللوجستي.

ثانياً: قياس الأداء اللوجستي وجودة الخدمات:

لقد تزايدت أهمية قياس جودة خدمات الموانئ بعد ظهور منظمة التجارة العالمية وأصبح من الضروري قياس مستوى الأداء اللوجستي في ظل التطبيقات اللوجستية بالموانئ، مع وضع محددات ومعايير لقياس جودة الخدمة.

فتم إنشاء إدارة مستقلة لقياس وتقييم جودة الخدمات التي تؤدي فيها، وتتولى تصميم وتشغيل برنامج مستمر لتطوير وتحسين مستوى تلك الخدمات، بل وتقييم جودتها عن طريق قياس مستوى الأداء اللوجستي وكذلك تقييم جودة الخدمات التي يقدمها الميناء من خلال قياس درجة إشباع العميل بمدى قناعاته ورضاءه وإدراكه بجودة الخدمات وما يحصل عليه من مزايا نسبية قد لا يحصل عليها من خلال الموانئ الأخرى المنافسة والتي تقدم نفس النوعية من الخدمات.⁴

ويتم قياس الأداء اللوجستي وجودة الخدمات من خلال:⁵

■ مدى القدرة على توفير قواعد بيانات متكاملة تمثل جميع العملاء المتعاملين مع الميناء؛

¹ - سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة انترناشيونال، أبريل 2001، مصر، ص 10.

² - سمير معوض، نفس المرجع، ص 11.

³ - أحمد محمود عبد المنصف، نقل التكنولوجيا في مجال النقل البحري، شبكة الأنترنت واستخداماتها في النقل البحري، مؤتمر ماردكون، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1997، ص 11.

⁴ - محمد زغلول، ادارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001، ص 56.

⁵ - محمد بازيئة، الجودة في اللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص 10.

- الإقلال من معدلات الخطأ والانحراف في أسلوب وكفاءة تقديم الخدمة، وذلك بتقديمها بالجودة المطلوبة من حيث السعر وزمن الأداء والتنوعية مع مراعاة رضا العميل عن هذه الخدمات؛
 - تقييم الميناء المستمر لمعايير قياس جودة خدماته ومقارنتها بمعايير جودة الخدمات التي تقدم بالموانئ المتقدمة.
- وهذا ما أدى بالدول إلى التسابق للحصول على أقصى حجم من التجارة الدولية المتداولة عبر موانئها، والعمل على تطوير موانئها بما يتماشى مع المواصفات العالمية ومعايير قياس الجودة وتحديث أساليبها حسب المراكز اللوجستية بالموانئ مع ضرورة مراعاة¹:
- التطوير الدائم للمعايير التي على أساسها تقاس جودة الخدمة المقدمة، فبعدما كان معيار قياس الجودة بمدى قدرة الميناء على تلبية إحتياجات عملائه، أصبح الآن بمدى القدرة على قياس التطور في الأداء وتحسين الجودة مع الأخذ في الاعتبار²:
 - خصائص ومحددات الخدمة؛
 - مدى كفاءة العنصر البشري؛
 - قيمة وكفاءة التقنية المستخدمة؛
 - الهدف المرجو من تصميم برامج ومجال الخدمة.

ثالثاً: العمليات اللوجستية بمحطات الحاويات

أصبحت محطات الحاويات تلعب دوراً بالغ الأهمية في سلسلة التدفق السلي للبطائع "لذا فإن تطوير محطات الحاويات في الموانئ والتركيز على الارتفاع بمعدلات أدائها وإنتاجيتها أصبح له انعكاسات اقتصادية مباشرة وغير مباشرة على اقتصاد أي دولة سواء في خدمة تجارتها الخارجية أو في تحقيق قدرة تنافسية لميناء الدولة على المستوى الإقليمي والعالمي".³

وأصبح من الضروري توحيد المعايير والمؤشرات المرتبطة بالإنتاجية وعلو الأداء في ظل الاتجاه نحو عولمة التبادل التجاري. حيث وضعت الخطوط الملاحية مجموعة من المعايير الأساسية التي تحدد الموانئ التي تتعامل معها وتتمثل هذه المعايير في:⁴

- موقع جغرافي متميز؛
- أقل انحراف عن مسار الملاحة الدولية؛
- مدى استخدام معدات وتكنولوجيا حديثة وكذلك منظومة معلومات متطورة؛

¹ - شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص ص 310-311.

² - نفس المرجع السابق، ص 313.

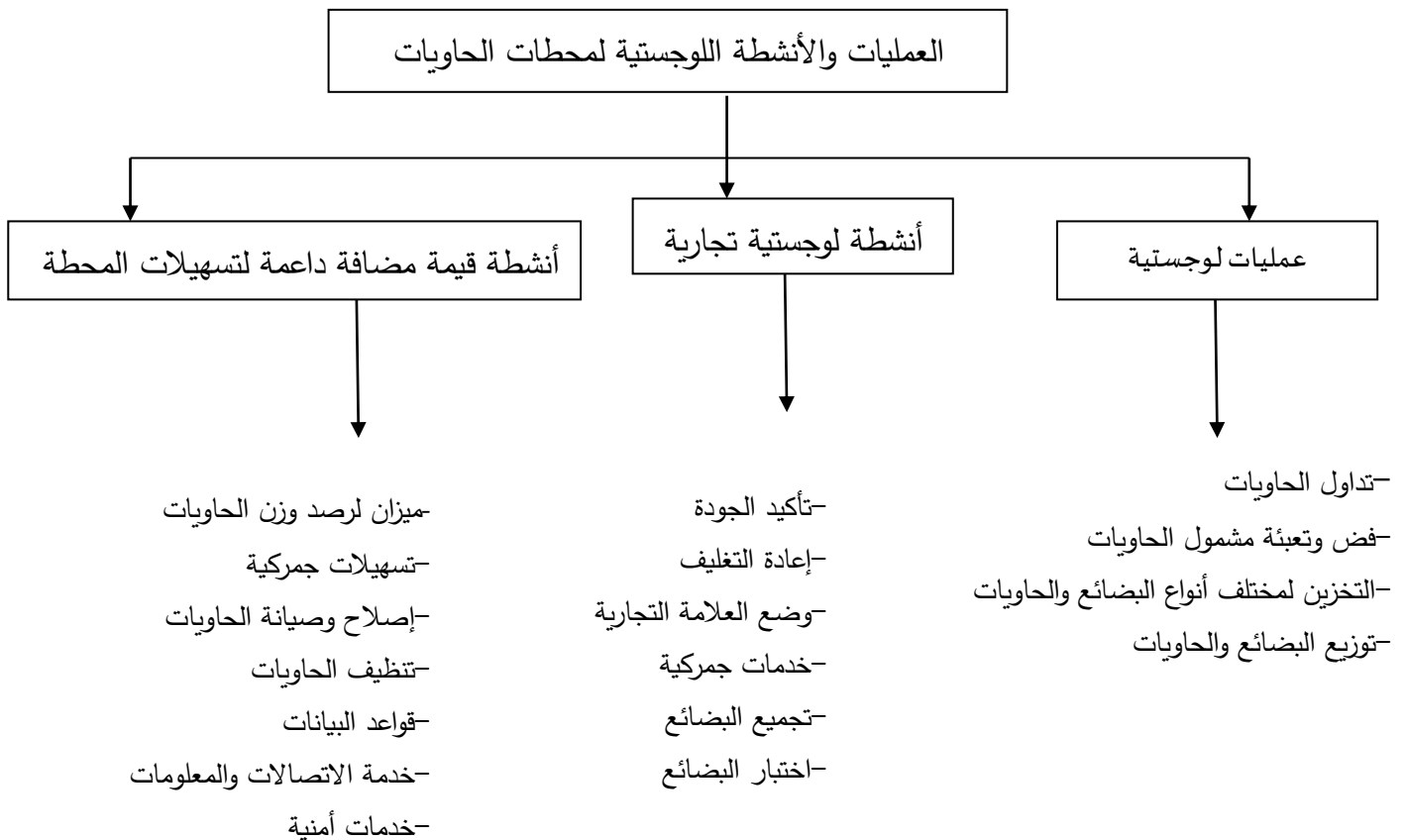
³ - شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 105.

⁴ - المرجع نفسه، ص 106.

- مدى كفاءة الإدارة؛
- معدلات تداول المحطة؛
- مدى جودة اتصال المحطة بمنطقة الظهير؛
- القدرة الاستيعابية لتخزين الحاويات؛
- أسعار تداول منافسة؛
- مدى توفر مراكز لوجستية؛
- مدى توفر بنية أساسية متطورة.

إن محطات الحاويات تمارس العديد من الأنشطة اللوجستية كعمليات أساسية ومساندة لعملية تدفق الحاويات لخدمة عملائها كالناقلين والشاحنين، ويوضح الشكل التالي العمليات والأنشطة اللوجستية لمحطات الحاويات.

الشكل (II-03): العمليات والأنشطة اللوجستية لمحطات الحاويات



المصدر: شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 114.

نلاحظ من خلال الشكل الأنشطة اللوجستية بمحطات الحاويات تنقسم إلى:

1 - عمليات لوجستية: تتضمن الشحن والتفريغ والتخزين والتسليم والنقل للحاويات.

- 2- أنشطة لوجستية تجارية: وتتضمن أنشطة القيمة المضافة كالتعبئة، التغليف، إختبار الجودة للبضائع.
- 3- أنشطة لوجستية داعمة: وتتضمن توفر شبكات نقل وقواعد بيانات وخدمات صيانة، وتنظيف الحاويات.

المطلب الثاني: مفهوم المراكز اللوجستية، أهميتها واهدافها

أولاً: مفهوم المراكز اللوجستية

لا يوجد تعريف موحد للمراكز اللوجستية على الرغم من الاهتمام المتزايد من قبل العلماء، فمنهم من يعرفها بالتطرق إلى الأنشطة المتعلقة بالنقل والخدمات اللوجستية والبعض الآخر بالوظيفة التي تقوم بها قرى الشحن في أوروبا والوم أ، فكل التعريفات تستند على الوظيفة التي يقوم بها المركز اللوجستي داخل المنظومة اللوجستية ومن أهم هذه التعريفات:

- مركز اللوجستيات "هو موقع متوسط في منطقة جغرافية معينة، تتم فيه الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات والتوزيع بواسطة مشغلين مختلفين سواء للأنشطة المحلية أو العالمية، ويمكن أن يكون هؤلاء المشغلين مالكين أو مستأجرين للمباني والمنشآت والتسهيلات (المخازن - مراكز التوزيع - ساحات التخزين - المكاتب- خدمات الشاحنات) الموجودة في المركز، ويكون إستخدامها متاحاً لجميع الشركات والأنشطة.¹

- "هي الموقع الذي يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع و المكونات دف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة و تغليف، معالجات صناعية، لصق العلامة التجارية، ثم إعادة شحنها الى سوق المستهلك النهائي و هذا دف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل"².

ثانياً: أهمية المراكز اللوجستية

للمراكز اللوجستية أهمية كبيرة حيث أنها:

- تساهم في خفض سعر السلعة؛
- تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة وإستدامة الاقتصادات، وتزايد أهميتها في توليد الناتج المحلي الإجمالي³؛
- تساهم في زيادة الاستثمارات المحلية وتوفير العملات الأجنبية وفرص العمل في العديد من المجالات وتكوين إطارات عن طريق التدريب وخلق الخبرات الفنية والإدارية.
- تطوير شبكات الطرق المحيطة بالمركز اللوجستي.
- ربط الاقتصاد الوطني بالتطورات العالمية والمساهمة في التنمية الاقتصادية وزيادة الدخل القومي؛
- تحقيق المنفعة الزمنية عند وصول البضائع لأسواقها في الوقت والمكان المحدد وبالحالة المناسبة وبأقل تكلفة؛
- دخول صناعات جديدة؛

¹ - أيمن النحراوي، ادارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 349.

² - مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، "دراسة جدوى انشاء شرق التفريعة بمنطقة شرق بور سعيد"، تقرير رقم 213-6312، أبريل 1998، مصر، ص 7.

³ - رشا فؤاد عبد الرحمن، منى محمود حسين، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج 4، منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مصر، 29-31 مارس 2015، ص 2.

- تقليل الفجوة الزمنية من وقت إستلام أمر التوريد لغاية التنفيذ؛

- منع التكديس بالموانئ البحرية؛

- ربط الدولة بحلقات النقل متعدد الوسائط.

ثالثاً: أهداف المراكز اللوجستية:

فالأهداف التي تسعى الدول إلى تحقيقها من وراء إقامة مراكز لوجستية داخل الميناء أو بالقرب منه تكمن في: **المرجع؟**

- تخفيض التكاليف وزيادة الجودة من خلال توفير الخدمات الفنية والإدارية والتشغيلية مما يؤثر إيجابياً على "

المراكز التنافسي للمنطقة وجذب الاستثمارات الخارجية"¹؛

- دفع عجلة التنمية الاقتصادية من خلال تنشيط الواردات والصادرات وتحسين وضعية ميزان المدفوعات.

- "خلق منطقة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية وإنعاش اقتصاد الدولة"²؛

- تطبيق التكنولوجيا الحديثة للاستفادة من التطورات العالمية؛

- توفير معدات المناولة الحديثة لزيادة حجم البضائع المحوأة وبضائع العبور؛

- إقامة الصناعات التحويلية والصناعات الخفيفة؛

- "زيادة القيمة المضافة من خلال ما تولده هذه المراكز من أنشطة صناعية وحرفية و تجارية جديدة"³؛

- المساهمة في خلق خبرات فنية وإدارية متطورة؛

ومن بين أهداف الشركات العالمية أن يصبح مركز اللوجستك ذو تأثير قوي على نشاط وتطوير الميناء.

المطلب الثالث: وظائف المراكز اللوجستية والمتعاملين فيها

أولاً: وظائف المراكز اللوجستية

فعلى الرغم من أن وظائف المراكز اللوجستية تعمل في نظام واحد، إلا أن الكثير من الاقتصاديين أو الباحثين

في هذا المجال قد صنفها إلى قسمين:

1-الوظائف الأساسية والمساعدة: وتنقسم إلى:

أ. الوظائف الأساسية (الأنشطة المتعلقة بنقل البضائع): "فهي الأنشطة المتعلقة بالتخزين، نقل البضائع،

تجميع وتوزيع ومناولة البضائع، الفرز و النقل المتعدد الوسائط"⁴

ب. الوظائف المساعدة: وتشمل الخدمات إصلاح وصيانة المركبات، تنظيف الحاويات، وتأجيرها، خدمات القطر

وإصلاح السفن وبنائها والإمداد بالوقود.

¹ - أحمد محمود عبد المنصف، مشروعات تطوير البنية الأساسية والاستثمار في المجال البحري وانعكاساتها على مصر، "دور التحكيم في مشروعات البنية الأساسية والاستثمار في المجال البحري"، المؤتمر السادس، 6-7 فيفري 1998، الاسكندرية، ص 2.

² - شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009، ص 40.

³ -أسامة الشريف، ميناء العين السخنة، ندوة، الاسكندرية، أبريل 2000، ص5.

⁴ -Rickard Bergavist, developing a conceptual framework of international logistics centers, conference paper, university of gothenburg, sweden, january 2010, p 07.

ج. وظائف خدمات: وهي الخدمات التي تضيف قيمة للمنتوج مثل التعبئة والتغليف، لصق العلامات التجارية، رقابة الجودة، تجميع واختبار المنتجات.

إضافة إلى هذه الوظائف فإن مركز اللوجستيات " يخلق أيضا العديد من الأنشطة الخدمية المكملة لأنشطة الميناء كأعمال التأمين، الأعمال البنكية، الأنشطة الترفيهية"¹.

ثانيا: أهم المتعاملين في المراكز اللوجستية

لإقامة مراكز لوجستية يتطلب ذلك إستثمارات ضخمة من أراضي وبنى أساسية ومنشآت ذات مواصفات خاصة بالمراكز اللوجستية، حيث يستوجب مشاركة كل من القطاعين العام والخاص في رأس المال بنسبة مختلفة لإدارة وتشغيل هكذا نوع من المراكز وهي:²

- الهيئات العامة والجهات الحكومية؛

- شركات السكك الحديدية؛

- شركات وجمعيات النقل؛

- الشركات الملاحية؛

- الشركات الصناعية؛

- شركات المستودعات والتخزين؛

- البنوك؛

- شركات التأمين؛

- متعهدي النقل المتعدد الوسائط؛

- شركات إصلاح وصيانة الشاحنات؛

- شركات صيانة وتنظيف الحاويات؛

- شركات الخدمات العامة كنظم المعلومات والمطاعم والفنادق.

المبحث الثالث: دور تكنولوجيا المعلومات واللوجستيات الإلكترونية في الموانئ

لقد شهد العالم منذ عقد التسعينات وحتى الآن سلسلة من التغيرات والمتغيرات التي عملت على إعادة هيكلة النظام العالمي الجديد، ونجد أكثر التغيرات تأثيرا على مستوى العالم هي الثورة المعلوماتية وسيادة تكنولوجيا المعلومات والاتصال.

¹ - شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص ص 36-37.

² -رشا فؤاد عبد الرحمن، منى محمود حسين، مؤتمر منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مقومات ومعوقات اقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، مؤتمر marlog مارلوج 4، كلية النقل الدولي واللوجستيات، الإسكندرية، 29-31 مارس 2015، ص 2.

فلجأت معظم الموانئ في العالم إلى تطبيق هذه التكنولوجيا على أنشطتها وإجراء الإتمام الإجراءات المستندية في وقت قصير وعن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً. فظهرت الحاجة إلى إدخال أنشطة وفكر لوجستي في تطوير وتشغيل الموانئ وإرضاء العميل والتميز في الخدمة وخلق العالمية للميناء. وسيتم تناول في هذا المبحث الذي يهمننا أكثر اللوجستيات ودورها في الموانئ وليس تكنولوجيا المعلومات وهذه الأخيرة يعتبر موضوع للبحث.

المطلب الأول: تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الموانئ.

من أهم سمات هذا العصر الثورة المعلوماتية والاتصالات والانتقال إلى الاقتصاد الرقمي الذي يستند أساساً على المعرفة والاتصالات وليس على المواد الأولية واليد العاملة التقليدية، وهي مزيج من الثورة العلمية والتقنية والمعلومات وسميت أيضاً بثورة الإلكترونيات.

ويعتبر هذا التطور التكنولوجي حدثاً بارزاً في هذا العصر، حيث "أضيف قطاع المعلومات جنباً إلى جنب مع القطاعات الاقتصادية الزراعية والصناعية والخدمية"¹.

أولاً: تعريف تكنولوجيا المعلومات والاتصال

يعود أصل كلمة تكنولوجيا إلى اللغة اللاتينية وهي تتكون من مقطعين: "تكنو" وهي الفن أو الحرفة، والمقطع الثاني "لوجيا" وهي مجالات الدراسة والعلم وعليه فإن مصطلح تكنولوجيا يعني: "التطبيقات العملية للعلم والمعرفة"².

والبعض يعرفها: "المفهوم الخاص بفن أو علم تطبيق المعرفة العلمية في المشكلات العملية"³.

وعرفت على أنها: "إمكانية التطبيق العملي للأساليب العلمية المتطورة والحديثة، على اعتبار أن هذه الأساليب العلمية غالباً ما تتعلق بالتطورات الجديدة في العمليات أو الإنتاج، إضافة إلى التقدم العلمي المؤثر في مختلف الأنشطة التي يمكن استخدامها فيها"⁴.

ثانياً: أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الموانئ

إن صناعة النقل البحري أصبحت صناعة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بشكل أساسي سواء على مستوى السفينة أو على مستوى الموانئ البحرية خصوصاً وأن الموانئ لم تعد مجرد مكان يلتقي فيه شحن البضائع أو تفريغها بل أصبحت حلقة في سلسلة النقل الدولي ومكان يتقابل فيه كافة الأطراف المشتركة في سلسلة النقل كهيئات الموانئ، والوكالات الملاحية، وشركات التخليص، وهيئات الدولة كالجمارك، الضرائب، المختبرات ودوائر

¹-المرجع السابق ذكره، ص 1.

²-د/محمود حامد عبد الرزاق، تكنولوجيا المعلومات وزيادة الصادرات ودعم التنمية الصناعية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة 2006، ص 81.

³-د/أيمن النحرابي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 343.

⁴-د/أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 236.

الصحة، ونظرا لتعدد الجهات التي تتعامل في الموانئ أصبحت العملية معقدة وشائكة بالطرق التقليدية خصوصا في ظل ما يشهده العالم من تقديم خدمة سريعة ودقيقة ومتميزة في مناولة المواد وجميع الممارسات والعمليات في الموانئ فأصبح لحلول تكنولوجيا المعلومات والاتصال أهمية كبيرة تساعد هذه الأطراف في تحقيق أهدافها الإستراتيجية.

فتكنولوجيا المعلومات تلعب دورها على مختلف الأصعدة في مجال السفينة والميناء وفي جميع مراحلها وفي مجال شركات النقل البحري. لذا يمكن تقسيم إستعمال تكنولوجيا المعلومات والإيصال إلى ثلاثة مجالات وهي الموانئ، السفينة، وشركات النقل البحري.

1- إستعمال التكنولوجيا في مجال الموانئ:

" أصبحت الموانئ تلعب دورا جديدا، حيث أصبحت مركزا للخدمات بتقديم مجموعة شاملة من خدمات النقل، وخدمات التجارة،¹ ومركز للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة. فمست التكنولوجيا التحتية والفوقية حيث " أقيمت أرصفة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والحاويات بكافة أشكالها وأنواعها بل ظهرت موانئ جديدة وحديثة التي تديرها وتشغلها بالكامل منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة باستخدام الحاسب الآلي والتقنيات المعلوماتية الأخرى التي تعتمد على نظم التجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات"².

كما مست التكنولوجيا معدات التداول والمناولة بالموانئ ومحطات الحاويات (وإدارة الحاويات وتتبعها) داخل الساحات والمخازن، (ولتتبع الحاويات يجب أن تضع جميع شركات النقل علامات تعريف معيارية على الحاويات) وجميع الأنشطة ذات العلاقة التكاملية مع نشاط تداول الحاويات كصناعة وإصلاح، وصيانة، وتأجير ودهان الحاوية.

وإستعملت التكنولوجيا في تسليم البضاعة إلى وسائل الشحن الأخرى كالسكك الحديدية والشاحنات عند بوابات الميناء والتي سمحت بتقليل زمن بقاء السفينة في الميناء مما إنعكس على زيادة إنتاجية الميناء "وظهر الميناء الذي يستخدم للتخزين وتقام فيه مشروعات تمثل قيما مضافة تدعم الميناء وتجعله ميناء مولدا للقيمة من ناحية، إلى جانب دعم كلا البعدين الاجتماعي من خلال تشغيل الطاقات العاطلة، والبعد الاقتصادي من خلال تحقيق عوائد رأسمالية من شأنها أن تدعم موازين مدفوعات الدول."³

وأصبحت شبكة الطرق ذات مواصفات عالمية لكي تتحمل حركة الحاويات ما بين مراكز الإنتاج وأماكن الإستهلاك.

2- إستعمال التكنولوجيا في مجال السفن: إن لتطورات التكنولوجيا المتلاحقة أثرها على السفينة بداية من مرحلة تصميم السفينة وبنائها وما تتضمنه من جوانب تقنية متعددة في مجالات تشييد السفينة أو التطبيقات الكهربائية،

¹ - شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية، التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 65.

² - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 79.

³ - شريف ماهي هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، المرجع سبق ذكره، ص 301.

أو الهندسة البحرية، أو الميكانيك البحرية، كالناقلات الدنماركية Katrine maersk التي يبلغ طولها 371 م وعرضها 56 م والغاطس 22.46 م وسرعتها 16 عقدة وحمولتها 340 ألف طن من النفط والزيوت التي بلغت حمولتها 555 ألف طن من النفط الخام وكذلك بناء وتشبيد السفن بنقل المواد شديدة الحساسية والخطرة وامتد التطور ليشمل جميع أنواع السفن حتى السفن الخاصة بنقل البضائع الثقيلة كالقاطرات البحرية، أبراج الحفر والتنقيب في عرض البحر.

وبوجه عام إن السفن " قد شهدت تطورا كبيرا على كافة الأصعدة والهيكل ومنها القوى المحركة وقوة الدفع التي تطورت بصورة متلاحقة لغاية الطاقة النووية مما انعكست على سرعة السفينة التي وصلت إلى 38 عقدة.¹"
- وفي مجال الحاوية: تطورت أشكال مختلفة بظهور حاويات مختلفة المواصفات والأبعاد مما انعكس على تطوير سفن الحاويات بظهور أجيال وطرازات مختلفة مما فرض على الموانئ تطوير نفسها تكنولوجيا وتنظيما.

- وفي مجال الملاحة بعد اختراع الرادار الملاحي، واستخدام النظام العالمي لتحديد موقع السفينة بالأقمار الاصطناعية واستعمال الخرائط الإلكترونية وعرض المعلومات وتحديثها آليا بدلا من الخرائط الورقية، ظهرت الدقة الملاحية والزيادة في سلامة تسيير السفن.

وزاد من سلامة الإبحار استعمال الأقمار الصناعية في تحديد الموقع بدقة وصلت إلى سنتيمترات بدلا من عدة أميال، واستعملت لمعرفة أحوال الطقس لتجنب العواصف بحيث أصبحت السفن تبحر بسلام في أحوال رؤية الرديئة.

وتحول دور برج القيادة من خدمة الملاحة فقط إلى مركز للسيطرة على كل العمليات التي تتم على متن السفينة من مراقبة وسيطرة على غرفة الماكينات، شحن وتفريغ والقيام بكل الاتصالات الخارجية منها والداخلية.

3- إستعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال في شركات النقل البحري:

" لقد أثر التطور في تكنولوجيا المعلومات والاتصال على إدارة الموانئ، حيث استخدمت أجهزة الكمبيوتر وأجهزة الاتصالات اللاسلكية وأصبحت نظم معلومات إدارة الميناء هي المؤشر على كفاءة الميناء وقدرته التنافسية بالإضافة إلى نظام تبادل المعلومات إلكترونيا² EDI مما ساهم في سرعة نقل المعلومات بين جميع الأطراف المشتركة في سلسلة النقل.

وتستعمل شركات النقل البحري هذه التكنولوجيا التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التوابع الاصطناعية GPS مع الخرائط الإلكترونية.

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 72.

² - شريف ماهر هيكمل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 29.

لتحديد المواقع وسمحت هذه التكنولوجيا بوضع الجداول الزمنية، وعرض الأسعار وتكاليف الشحنات والحجز والتعبق والتتبع، والضرائب والتأمين... وإخطار الشاحنين، وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، وإستقبال المخزون ورصده، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية.¹

إن عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ ومحطات الحاويات تعمل على:²

- تسهيل حركة تدفق البضائع عبر الميناء، من خلال خفض زمن وتكلفة إجراءات السفن وعمليات الشحن والتفريغ؛
- خفض التكلفة بتقليص عناصر الزمن والجهد والخطأ البشري والتكلفة أثناء عملية المناولة والشحن والتنسيق، والتسليم؛
- دعم وتحسين اتخاذ القرارات عبر المعلومات المتاحة؛
- خفض الازدحام في الميناء من خلال التحكم في إدارة البوابات؛
- زيادة الإنتاجية والربحية والقدرة التنافسية للموانئ؛
- ترشيد استخدام الموارد؛
- المحافظة على سلامة وأمن الموارد البشرية من خلال دعم الإجراءات التشغيلية والأمنية؛
- تقليص زمن دوران السفينة ومناولة بضائعها؛
- تخفيض عدد العمال المطلوبين لتجميع البيانات وإجراء الاتصالات، والاعتماد على البريد الإلكتروني وتبادل البيانات إلكترونياً؛
- إختصار الإجراءات الجمركية وتخليص البضائع وتخفيض زمن الدورات المستندية.

المطلب الثاني: تطبيق اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية

إن اللوجستيات الإلكترونية باتت أمر واقع ويحتاج إلى وجود شبكة لنقل البيانات والمعلومات، مما أدى إلى إقتران اللوجستيات الإلكترونية مع نظام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يقوم بتبادل البيانات إلكترونياً في شكل نمطي في ظل نظام التسويق الإلكتروني فالإرتباط بين اللوجستيات الإلكترونية وعمليات الموانئ وأنشطتها وثيق وذلك لخدمة العملاء من الشركات الملاحية ومجتمع الميناء. فالدور الحديث للوجستيات في الموانئ بات يشمل نطاقاً أكثر إتساعاً

¹ - شهاب راشد أحمد شهاب، أمين النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 65-66.

² - سعيد محمد سعيد الزعابي، الاستراتيجيات الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة الموانئ "دولة الامارات العربية المتحدة"، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2010، ص 102.

من الأنشطة والعمليات وأدائها خاصة في ظل تداخل وترابط وتكامل أنشطة النقل ووسائلها لتحقيق المنفعة الزمانية والمكانية بأقل تكلفة وبأكفأ الطرق في ظل السلسلة اللوجستية المتكاملة التي تسمح بتدفق السلع بكفاءة عالية.

أولاً: تعريف اللوجستيات الإلكترونية

تعرف اللوجستيات الإلكترونية على أنها:

- " فن وعلم وإدارة وتنظيم أنشطة النقل والتخزين والتسويق بالإستعانة بالأساليب العلمية الحديثة والإلكترونية بحيث تؤدي هذه العمليات إلى تدفق المنتج، أيا كان نوعه من مرحلة المادة الخام إلى وصولها المصنع ومرور المنتج داخل خطوط الإنتاج للتصنيع ثم نقله وتوزيعه إلى المستهلك النهائي في الوقت المناسب والمكان المناسب والشكل المناسب الذوق المستهلك وبأقل تكلفة ممكنة."

- "عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق السلع والخدمات بكفاءة وفعالية بدءاً من مرحلة الحصول على المادة الخام أو المكونات وتدفعها عبر المراحل المختلفة للإنتاج والتوزيع وحتى مرحلة الإستهلاك النهائي.

ثانياً: المستندات المتداولة في عمليات الموانئ

يتم تصنيف مسارات المستندات المتداولة في عمليات الموانئ إلى أربعة مجموعات:

1-المستندات ما بين مصلحة الجمارك ومجتمع الميناء:

يقصد بمجتمع الميناء: سلطات الميناء المتمثلة في (الدولة ومصالح الحكومة داخل مجتمع الميناء)، واتحادات مستخدمي الميناء وهم (مستخدمي الميناء وجميع القائمين بمختلف الأنشطة داخل منطقة الميناء كملاك الشحن، شركات تداول البضائع...) ومجموعة الأنشطة الداعمة التي تشمل (التمويل، الإعتمادات المستندية وخطابات التأمين والضمان وإصدار الشهادات والتصديق عليها كالمنشأ والمعينة...وتختص هذه الأنشطة البنوك، غرفة التجارة، شركات التأمين)، وأخيراً دائرة المعرفة والاستشارات والتي تتكون من (بيوت الخبرة، المجالس الاستشارية ومجالس الشاحنين، ومخططي البنية الأساسية الحكوميين).

أما فيما يخص المستندات المتبادلة بين مصلحة الجمارك ومجتمع الميناء فتقوم الدولة بتنظيم شكل ومحتوى النماذج اللازمة بتراخيص الاستيراد والتصدير، وقوائم الشحن (مانيفستات البضاعة) وكذلك الإقرارات الجمركية وقيمة الرسوم الجمركية وإجراءات التخليص الجمركي.

وقام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لإدخال النظام الإلكتروني في مجال التخليص الجمركي لتبسيط وإسراع عمليات التخليص الجمركي عن ASYCUDA بتقديم: "البرنامج الآلي لبيانات الجمركية طريق ربط مؤسسات

الأعمال الإلكترونية بالسلطات الجمركية كافة الإجراءات بما فيها دفع الرسوم بسهولة وسرعة بما يحقق وفورات كبيرة سواء في الوقت أو النفقات اللازمة تلك الإجراءات.¹

الذي يسمح ASYCUDA كما يمكن الاستغناء عن الفحص المادي للبضائع والحاويات من خلال برنامج باستعمال تقنيات تقدير المخاطر.

2-المستندات ما بين ملاك السفن والوكلاء الملاحيين:

وتمثل هذه المستندات في البيانات الخاصة بالبضائع وتقارير الشحن والتفريغ وإخطارات البضائع وخدمات الوكالة الملاحية. وفي هذا الشأن قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا (Europe for Commission Economic ECE) بوضع نظام الأمم المتحدة المتعلق بتبادل البيانات إلكترونياً في مجالات الإدارة والتجارة: وهذا النظام الذي يعمل به في العديد من الدول، يسمح بتوحيد لغة التبادل الإلكتروني للبيانات بين أطراف التعامل على اختلاف دولهم.²، وذلك بواسطة رسائل نمطية يبلغ عددها أكثر من 120 رسالة وتعرف باسم UNSM لأنه يجب على ملاك السفن إجراء الاتصالات الإلكترونية مع كل الموانئ التي تدخل سفنهم إليها ولكن عملياً لا يمكن مواكبة مختلف الأنظمة المستندية في جميع الموانئ.

ويتم التعامل مع هذا النظام كل من المصدرون، المنتجون، الوسطاء، أصحاب البضائع، البنوك، شركات التأمين، مقدموا البضائع، متعهد النقل، الجمارك، هيئات الموانئ...

وهذا النظام من شأنه توفير الوقت والتكاليف من خلال تبسيط لإجراءات وإزالة العقبات الإدارية أثناء تبادل المستندات الورقية.

ولقد إرتبطت إحدى عشر من كبريات الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات باتفاقية فيما بينها تسمى Information system agreement لتطبيق الرسائل النمطية مع وكلائهم الملاحيين ومع الموانئ ومحطات الحاويات التي تدخلها سفنهم.³

المطلب الثالث: تطبيقات اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية

أولاً: اللوجستيات الإلكترونية في الموانئ البحرية

إن التطور التكنولوجي السريع كاد أن يغلق المسافة الزمنية بين تطوير الميناء وإستجابة التجارة المارة بها لهذا التطور، وفي ظل التطور زاد التوجه أكثر نحو تطبيق مفاهيم التسويق الإلكتروني في هذا لخصوص ونتيجة لهذا نشأت مجتمعات جديدة تطلق عليها مجتمع التسويق الإلكتروني. أو مجتمع تبادل البيانات إلكترونياً ونشأ أيضاً ما

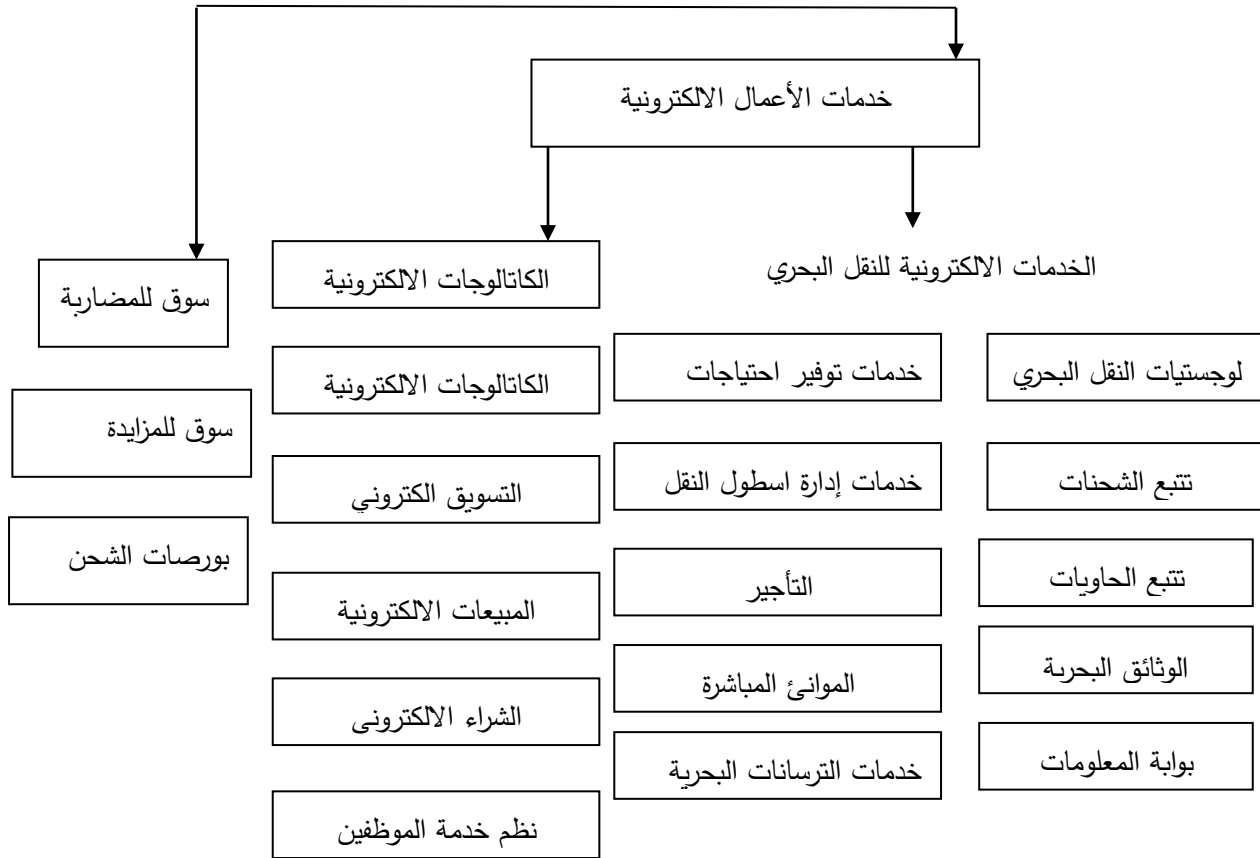
¹ - إيهاب خليل النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 42.

² - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 310.

³ - عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 3.

يعرف باسم المؤسسات الافتراضية والتي تعتمد على تطبيق أسلوب الأسواق الإلكترونية¹، كما يتضح في الشكل التالي رقم (04-II).

الشكل (04-II): اللوجستيات الالكترونية في الموانئ البحرية



المصدر: مريم فرح محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، مرجع سبق ذكره، ص 50.

إن شركات النقل البحري تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات " التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي في النظم الآلية لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التتابع الاصطناعية في النظم الشاملة لتحديد المواقع GPS جنبا إلى جنب مع خرائط رقمية إلكترونية واتصالات رقمية في الإتجاهين من السفن إلى الساحل ومن الساحل إلى البحر وتمكن هذه النظم من تتبع السفن والحاويات والمعدات في الوقت الحقيقي، وحساب التوجهات والجدول الزمنية المثلى".²

¹ - أيمن النحرابي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 350.

² - مريم فرح محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، مرجع سبق ذكره، ص 53.

وهناك الكثير من الناقلين البحريين ومن مقدمي خدمات المعلومات ساعدوا الشاحنين في تنفيذ تدفقات الشحنات بشكل أكفأ على الأنترنت نظرا للخطوات العملية المعقدة للشحنات الدولية كوضع الجداول الزمنية، عرض الأسعار، تكاليف الشحنات والحجز والتأمين، الضرائب الرسوم، المدفوعات وإدارة المستندات. أما الموانئ فستستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الوقت الحقيقي وكذلك نظم التبادل الإلكتروني للبيانات في مجال تتبع حركات السفن والشحنات (وإدارة الحاويات وتتبعها من خلال النظم الشاملة لتحديد المواقع أو تسجيل الخطوط المتوازية)، بينما ساحات الحاويات تستخدمها لإدارة الشحن والتفريغ من خلال تخصيص المعدات والروافع، والتخزين، وكذا تسليم البضائع إلى وسائل النقل كالسكك الحديدية والشاحنات عند بوابات الميناء.

لتتبعها وإكتشاف مواقعها داخل Transponder "وعلى شركات النقل أن تضع على الحاويات ساحات التخزين للحاويات المكتظة"¹.

ويوجد بالموانئ البحرية جان مطبقان من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات هما:²

- 1- نظم تشغيل النقل التي تنفذ في الموانئ، حيث تعالج نظم الحاسبات إدارة البيانات وتنظيم الساحات والسفن والقطارات، ومراقبة المعدات في المحطة الطرفية والاتصالات؛
- 2- نظم مجتمع الميناء: التي كثيرا ما تشمل توجيه التبادل الإلكتروني للبيانات، وبصورة متعاظمة الرسائل التي تعتمد على الشبكة العالمية للمعلومات بين الناقلين والشاحنين والسماصرة والبنية الأساسية البحرية للموانئ وغير ذلك من وسائل النقل كالسكك الحديدية مما يسمح بتقاسم تفاصيل ومواقع الحاويات فضلا عن أوقات وصول السفن ومغادرتها.

-مراكز اللوجستيات الإلكترونية: نتيجة للتطورات التكنولوجية نشأت الخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية والتي أحدثت ثورة في مجال المعلومات والاتصالات وظهور شبكة الأنترنت.

وحسب منظمة التجارة العالمية WTO يقصد بالخدمات الإلكترونية للمراكز اللوجستية: تسويق وبيع وتوزيع وحسب منظمة التجارة العالمية المنتجات من خلال شبكة الاتصالات الإلكترونية.

أما منظمة التنمية الاقتصادية والتجارة OECD فلقد عرفت بأنها ميكنة المعاملات التجارية الخاصة بالأفراد أو منظمات وهي مبنية على تجهيز وإرسال معلومات رقمية في شكل صورة مرئية أو نص أو صوت عبر شبكة الأنترنت أو الشبكات الخاصة المتصلة بشبكة الأنترنت.

¹ - أحمد عبد المنصف، التطورات العالمية لنقل البحري ودور الموانئ المصرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1993، ص 3.

² - عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 5.

ثانياً: المجتمع الافتراضي للموانئ الذكية

إن الميناء الحديث يتضمن أنشطة لوجستية وتجارية وصناعية التي تضيف قيمة مضافة عالية كتعبئة البضائع وتغليفها ووضع العلامات عليها وتستيفها، وعمليات التخزين والتوزيع الشامل، وعمليات التجميع والصناعات الصغيرة و تطورت إدارة الموانئ من تقديم التسهيلات إلى المشاركة في عمليات التجارة الدولية باستعمال تكنولوجيا المعلومات لإدارة المعلومات الخاصة بالسفن والبضائع وسلسلة النقل اللوجستية واللوجستيات الإلكترونية لتحسين أداء وإنتاجية الميناء ورفع قدرته التنافسية، وهذا ما أدى إلى ظهور فكرة تكوين مراكز اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ. وتعرف مراكز اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ بأنها: "جزء الافتراضي للميناء الذي يربط بين كافة الجهات العاملة في أنشطة تجارية أو فنية أو إدارية أو كانت جهات حكومية أو خاصة، ولا يقتصر هذا المجتمع على الجهات المتواجدة جغرافياً داخل حدود الميناء، ولكن المعيار العام هو الدور الذي تلعبه في سلسلة النقل والتجارة."¹

والهدف من هذه المراكز هو تحقيق المصلحة المشتركة عن طريق رفع مستويات الأداء وتحقيق مستوى عالي ومتميز لخدمات الميناء من حيث الجودة والتسعير لكي يصبح الميناء جاذباً للحركة التجارية والنقل الدولي وقادراً على المنافسة الإقليمية والدولية.

كما أن فكرة تكوين مجتمع للتجارة الإلكترونية يشمل تجمع اللوجستيات الإلكترونية بالميناء في شكلها البسيط، وهي "عبارة عن إنشاء شبكة اتصالات للحاسبات تربط بين الجهات المختلفة المشاركة في سلسلة النقل والتجارة، ويتم عبر هذه الشبكة تبادل البيانات المتعلقة بالتجارة والنقل."²

¹ - مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، مرجع سبق ذكره، ص 54.

² - عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 8.

خاتمة الفصل:

لمواكبة التطورات الكبيرة التي شهدتها الموانئ في وظائفها ودورها نتيجة التطورات التقنية، أصبح مفهوم العمليات اللوجستية أمرا ضروريا يتطلب تحقيقه في صناعة النقل البحري والاقتصاد العالمي، حيث تخطت الأنشطة التي تقوم الموانئ الحواجز المحلية إلى الإطار العالمي، وأصبحت أحد حلقات النقل الدولي، وأيضا لمواجهة المنافسة الشرسة الإقليمية والعالمية من طرف الموانئ الأخرى.

ولكي تقف الموانئ في مركز تنافسي أفضل من خلال زيادة وتعزيز كفاءتها وتنمية قدرتها البشرية وتحديث إداريا وتطوير معداتها، وتحسين قدراتها التنافسية بتحقيق أدنى مستويات التكلفة في جميع الخدمات المقدمة مقارنة مع باقي الموانئ المنافسة لكي يكون لها نصيب كبير في تبادل ومرور السلع بها وجذب الخطوط الملاحية، ولتصبح مركزا للشبكة الإلكترونية لتبادل المعلومات، تولدت الحاجة وأصبح من الضروري إدخال الفكر والأنشطة اللوجستية التي تمثل أداة إستراتيجية لتحقيق ميزة تنافسية بالميناء، وكذلك تطبيق التجارة الإلكترونية بالموانئ لتقديم أفضل خدمة للعملاء في الوقت المحدد.

الفصل الثالث:

دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

مقدمة الفصل

تدعيما لما تم التطرق إليه في الجانب النظري من خلال الفصلين السابقين، تم إعداد دراسة حالة عن واقع العمليات اللوجستية بإحدى المؤسسات الجزائرية التابعة للقطاع العام وهي مؤسسة عمومية اقتصادية/شركة ذات أسهم والتي سيتم التعريف بها ودراسة العمليات اللوجستية على مستوى هذه المؤسسة والتطرق الى احصائيات حول العمليات اللوجستية أنواعها، والخدمات والعمليات اللوجستية التي تتم على مستوى الميناء محاولين إسقاط ما تم التطرق إليه في الجانب النظري على الجانب التطبيقي.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

يعد ميناء مستغانم جزء أساسي من البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، سوف يتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم، وأهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم/والهيكل التنظيمي العام لهذه المؤسسة.

المطلب الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

يتم تطوير ميناء مستغانم بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، إذ أنه يشجع إستحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أوراق نقل متعددة الأنماط.

1- نشأة الميناء:

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر لخروبة، إستخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833 "مرسى الغنائم" ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".

وفي سنة 1848، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل إمتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881، إنطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 وبعد 3 سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة.

— تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و1904 انتهت بميلاد أول حوض الميناء.

— بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.

2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم¹:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية، شركة ذات أسهم EPE/ EPM /SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982، وفي 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الإستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع إجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، تحمل السجل التجاري رقم 01-88.88 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88، 03-88، 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88

¹ الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء مستغانم، على الرابط: <https://port-mostaganem.com.dz/historique.html>، تاريخ الإطلاع يوم 2023/04/15.

الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

المطلب الثاني: أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم:

مؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من المؤسسات تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف في ظل الخصائص التي تتميزها.

1- أهداف مؤسسة ميناء مستغانم¹:

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر؛
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية)؛
- كونه الأذن الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين؛
- تسيير أملاك الدولة؛
- تسيير الاستثمار وتطوير ميناء مستغانم؛
- إستغلال الوسائل والتجهيزات المينائية؛
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة البنية التحتية للميناء؛
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ المينائية؛
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

2- مميزات وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم:

تتميز مؤسسة ميناء مستغانم ب²:

- موقع جيو استراتيجي هام؛
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية؛
- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة؛

¹ الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء مستغانم، على الرابط: <https://port-mostaganem.com.dz/messagepdg.php> ، تاريخ الإطلاع يوم 2023/04/15.

² الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء مستغانم، على الرابط: <https://port-mostaganem.com.dz/situation-geographique.html> ، تاريخ الإطلاع: 2023/04/16.

- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر؛
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة؛
- تنوع طرق تسليم البضائع.

3- الموقع الجغرافي للميناء:

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أريزو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول 00° و 05° شرقا.

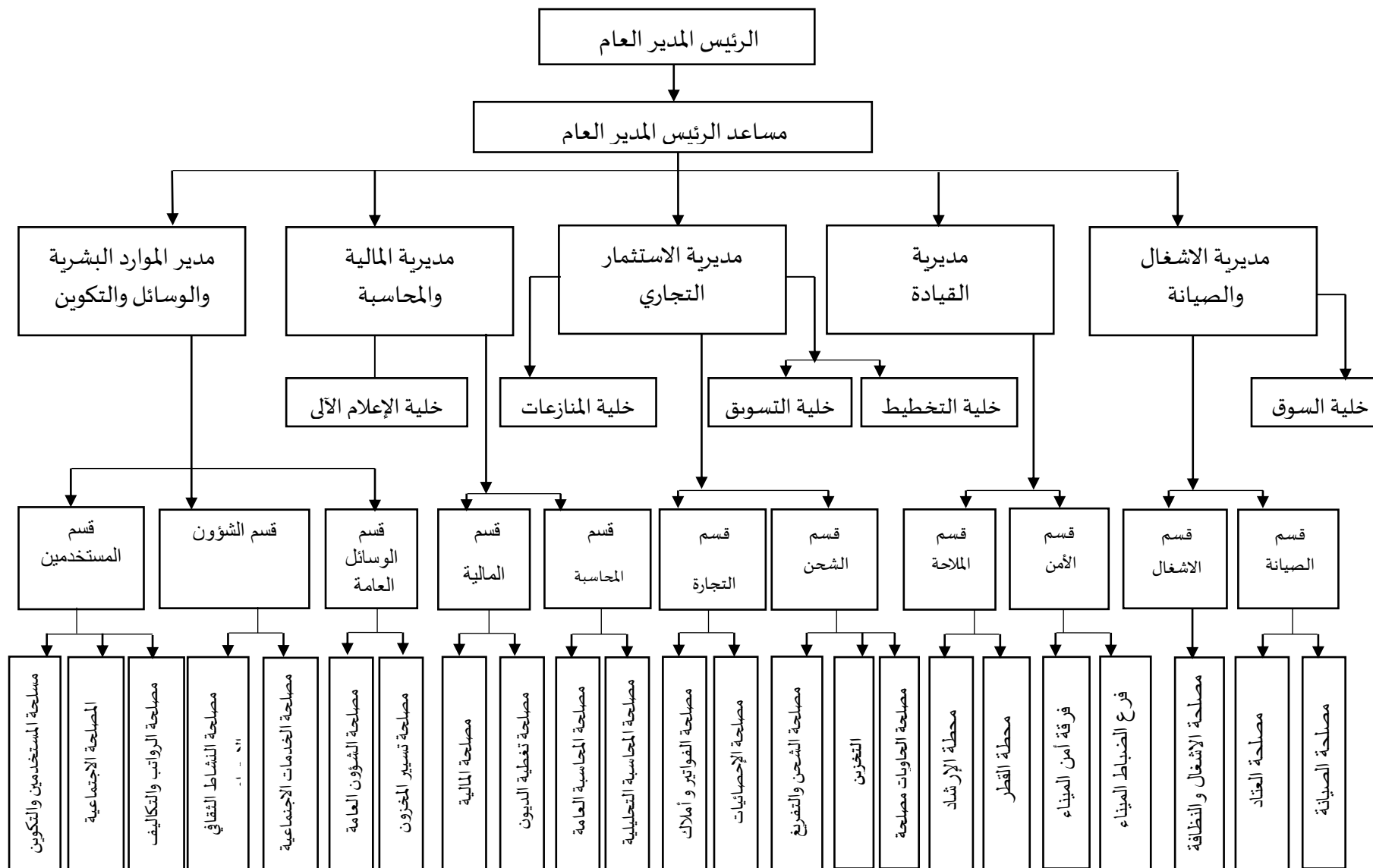
الشكل (III-01): الوضعية الجغرافية لميناء مستغانم



المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

تحمل السجل التجاري رقم 01 وتخضع للقوانين التجارية والمدنية طبقا لأحكام القانونية 01-88، وحسب المواد: 03-88 و 88-04 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة لنصوص التنظيمية الاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988، 27 فيفري 2008 تم دفع رأس مال الشركة إلى 500000000 دج.

الشكل رقم (III-01): الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم



ويمكن توضيح مصالحي الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم كما يلي:

1- المديرية العامة:

وظيفتها التسيير، المراقبة، التنظيم والسهير الحسن للمؤسسة، ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم وتتكون من:

1-1- رئيس مدير عام: هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة والمسؤول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء التنفيذيين.

1-2- مساعد مدير عام: ويعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في إتخاذ القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

1-3- مساعد الأمن الداخلي: وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسسي ومعاينة والإشراف على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية وتصدي لكل الأخطار المحتملة.

1-4- مكتب التنسيق العام: وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب.

1-5- خلية التدقيق: هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة وتمثل مهامها في التأكد من إحترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق وفحص العمليات والأنشطة المختلفة للمؤسسة.

2- 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.

2-1- قسم المستخدمين والتكوين: يقوم هذا القسم بالإشراف والمراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار التسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية في إطار المصاريف المستخدمين، ويتكون من المصالح التالية:

2-1-1- مصلحة المستخدمين والتكوين: تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهير على تطبيقها.

2-1-2- 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.

2-1-3- المصلحة الإجتماعية: تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.

2-2- قسم الوسائل العامة: يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين:

2-2-1- 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.

2-2-2- مصلحة تسيير المخزون: تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.

2-3- قسم الشؤون الاجتماعية: يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:

2-3-1- 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 وإستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.

2-3-2- مصلحة النشاط الرياضي والثقافي: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد الموسمية والموسم الصيفي.

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.

3- قسم الوسائل العامة:

ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

3-1- مصلحة الشؤون العامة: وهي المصلحة التي تهتم بالشؤون العامة في المؤسسة.

3-2- مصلحة تسيير المخزون: وهي المصلحة التي تشرف على عملية تسيير مخازن المؤسسة.

4-1- قسم الشحن: وتنقسم إلى:

4-1-1-1-4-مصلحة الشحن والتفريغ: هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية الشحن والتفريغ يد عاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل المنشود، وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري في كونها تمثل مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها يدل على الكثير من العناية والصرامة والاحتراس أثناء العملية، كما تتميز مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سرية التلف أو باهضة الثمن.

4-1-1-2-مصلحة التخزين: تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم، كما شهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل مستندات التخزين إلى مصلحة القوانين.

4-1-1-3-مصلحة الحاويات: وهي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء، ومعرفة محتوياتها وفرزها.

4-2-القسم التجاري: ينظم مهام مصلحة الفواتير، الأملاك والإنشاءات المتخصصة، يسهر على ترجمة وتطبيق سلم والأثمان المعمول به، وينقسم إلى مصلحتين:

4-2-1-مصلحة الفوترة وأملاك الدولة: هي تلك الأملاك والإنشاءات المتخصصة ومتلفة بمتابعة دخول السفن، إنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي تساهم في إعدادها.

4-2-2-مصلحة الإحصائيات: تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية .

4-3-4- خلايا مديرية الاستثمار التجاري: تضم مديرية الاستثمار التجاري الخلايا التالية:

4-1-3-4- خلية الدراسات والتخطيط: وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية وسنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إحصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضح مخططات نسبة النشاط التجاري بالنسبة للسنة الواحدة ومقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد، وتوضح المخططات وضعية السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

4-2-3-4- خلية التسويق: وهي الخلية التي يتمحور دورها الأول في التعريف بالميناء ودوره الجيو استراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري، وما يوفره من امتيازات تجعله الميناء الأمثل لعملية التصدير والاستيراد، وتتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي التحفظات الجمركية... إلخ

4-3-3- خلية المنازعات: وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

كما يمكن أن يكون النزاع بين المؤسسة وأحد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن إطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب العامل لخطأ من الدرجة الثالثة استلزم قطع علاقة العمل (أي فصله)، لذا يلتزم هذا العامل بالدفع عن حقوقه والدخول مع المؤسسة في نزاع يتولى النظر فيه المحكمة الاجتماعية.

كما يمكن أن يكون النزاع جماعي وهو ما يعرف بنزاعات العمل الجماعية، حيث يدخل جميع العمال في نزاع مع المؤسسة ممثلين في ممثلهم النقابي نتيجة رفض صاحب العمل (المؤسسة) تنفيذ الالتزام مثلا (الزيادة في الأجور).

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

5-1- 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:

5-1-1- محطة القاطرة: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنبطة 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.

5-1-2- 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.

5-2- 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:

5-2-1- قسم ضابط الميناء: ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المخملة 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).

5-2-2- قسم حراس الميناء: وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

6- 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، تعبئة 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:

6-1- قسم الصيانة: يقوم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصلحتين:

6-1-1- مصلحة الصيانة: وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكية.

6-2-1- قسم العتاد: مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات وتوفير ومراقبة معدات المناولة.

6-2- قسم الأشغال: يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، مصلحة الأشغال والصيانة.

المبحث الثاني: تداول البضائع والحاويات وتقييم العمليات اللوجستية بميناء مستغانم
تعتبر عملية تداول البضائع والحاويات وكذا تقييم العمليات اللوجستية بميناء مستغانم من بين العمليات البالغة الأهمية المتعلقة بأداء الموانئ وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث.

المطلب الأول: عملية تداول البضائع والحاويات
وعملية أساسية مقسمة على عدّة مراحل وتحظى هذه العملية بأهمية كبيرة لأنها تؤثر على أداء الميناء حيث كلما كانت أسرع كان أداء الميناء أفضل.

وتمر عملية تداول البضاعة بالميناء بعدة مراحل، يمكن تقسيمها إلى مرحلتين كالآتي¹:

1- مرحلة دخول السفينة إلى الميناء:

قبل وصول السفينة إلى الميناء يجب أن يشعر وكيل الباخرة قبل الوصول إلى سفنهم إلى الميناء لمدة 24 ساعة على الأقل، وذلك بإرسال وثيقة طلب رصف لحجز مركز على الرصيف مع تحديد ما يلي: إسم السفينة، رايها وتاريخ وسعة وصولها وكذا مدّة التوقيت المتوقعة والخصائص الأساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها.

ويجتمع ممثلي قيادة الميناء مع المسؤول عن عملية الشحن والتفريغ وبحضور معتمد جمركي يتكفل بالسلعة، وذلك من أجل تخصيص مركز للسفينة على الرصيف وعند الوصول السفينة إلى الميناء تتم ثلاث متتابعة هي الإرشاد، القطر والربط حيث أن هذه العمليات ترتبط ارتباطا وثيقا ببعضهما وذلك من أجل سلامة السفن وحمولتها.

2- مرحلة سريان البضاعة على أرضية الميناء

عند وصول السفينة وإرسائها على الرصيف فإنها تتم على ثلاث مراحل متتابعة لتفريغ البضائع حتى تسليمها إلى إصطحابها وهذه المراحل أن تتم بمعدل متوازن وذلك للمحافظة على عملية سريان البضاعة على الرصيف بكفاءة دون حدوث أي مشاكل أو معوقات، وتندرج هذه المراحل كما يلي:

1-2- مناولة البضائع:

تعطي هذه العملية نقل البضاعة من عنابر السفينة إلى الرصيف أو العكس وتحتوي أيضا على عملية تجهيز البضاعة لرفعها بواسطة معدن الشحن والتفريغ وذلك بفتح دعامات السفينة وحل البضائع المربوطة.

وتعتمد كفاءة مناولة البضائع على طريقة إنزال البضاعة بأمان من أن يتم انزالها على الشاحنات فالبضاعة التي تم إنزالها لا بد أن يتم نقل البضائع من الرصيف على أماكن التخزين حتى لا يحدث أي إختناق يؤثر على عملية مناولة البضاعة.

2-2- عملية التخزين:

¹ الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء مستغانم، على الرابط: <https://port-mostaganem.com.dz/activités.html>، تاريخ الإطلاع: 2023/04/17.

يتم في هذه المرحلة رص وتستيف البضاعة في ساحة التخزين وتوجد ساحة تخزين مكشوفة والتي تمثل فناء للميناء وتوضع فيه البضائع ذات الحجم الكبير التي لا تتعرض للتلف مثل: السيارات ساحات التخزين المغطاة توضع فيها البضائع ذات الحجم الصغير التي تتعرض للتلف.

3-2- عملية التسليم والإستلام:

وتعتبر هذه المرحلة الأخيرة من مراحل سريان البضاعة على أرضية الميناء ويتم نقل البضائع من أماكن تخزينها ووضعها على شاحنة العميل وتسليم له بعد إنهاء جميع المعاملات الجمركية.

كما تعد هذه مراحل عمليات الاستيراد أما حالة التصدير تمر بنفس المراحل لكن بطريقة عكسية.

المطلب الثاني: تقييم العمليات اللوجستية بميناء مستغانم

يتم الاستدلال لدراسة هذه الحركة بإحصائيات تبين حجم البضائع ونوعها التي تدخل في الحركة التجارية بالميناء. يوضح الجدول التالي حجم البضاعة في الميناء خلال فترة 2018-2022

الجدول (III-01): تطور حجم البضاعة في الميناء

السنة	2018	2019	2020	2021	2022
حجم البضائع (ض)	1036829	1172439	1077481	1188987	150936

المصدر: إحصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

يلاحظ من الجدول أن هناك تباين في تطور حجم البضاعة من سنة إلى أخرى وذلك حسب التبادل التجاري نلاحظ أن سنة 2021 كانت نسبة التبادل مرتفعة حيث بلغت حجم يقدر بـ 1188987 طن. وكانت سنة 2020 منخفضة مقارنة بسنة 2019 وهذا راجع لجائحة كورونا covid-19.

1- التجارة حسب المواد:

يتمثل الجدول التالي التجارة حسب المواد في الميناء كما يلي:

الجدول (III-02): التجارة حسب المواد

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الإجمالي
مواد فلاحية	327087	—	324087
مواد غذائية	5122	29	5151
مواد حديدية	70545	—	70545
معادن ومواد البناء	209555	3270	212826
مواد بترولية	63544	—	63544
مواد كيميائية	11634	7575	19210

45807	—	45807	أسمدة
306767	12578	294189	صفقات أخرى
1050936	23452	1027484	المجموع

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

بلغ مجموع الواردات من هذه السلع 1027484 تستحوذ هناك تنوع في المواد المصدرة والمستوردة وهي تشكل، المواد الفلاحية، المواد الغذائية، المواد الكيماوية... الخ على أكبر كمية من الواردات من المواد الفلاحية بحجم 327087 طن.

2- تجارة السيارات

إن ما يميز ميناء مستغانم تجارة السيارات والجدول التالي يمثل حجم التبادل التجاري للسيارات عبر أربعة سنوات من 2019 إلى 2022. ويوضح الجدول التالي تجارة السيارات.

الجدول (03-III): تجارة السيارات

السنة	2019	2020	2021	2022
عدد ناقلات السيارات	54	199	194	269
عدد الوحدات المتحركة	17437	56359	63662	150081

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

نلاحظ من الجدول أن تجارة السيارات في تزايد مستمر من سنة 2019 إلى غاية 2022 بناء على الإحصائيات المقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم، كما تجدر الإشارة إلى أن تجارة السيارات في هذه الفترة متعلقة بالسيارات الخاصة بالمؤسسات وكذا التابعة للمصالح الأمنية وإدارة السجون على المستوى الوطني.

2- تجارة بذور البطاطا

من بين التبادلات التجارية بالميناء إستيراد بذور البطاطا والجدول أدناه يمثل حجم التبادل لهذه الأخيرة منذ سنة 2012 إلى 2022.

الجدول (04-III): تجارة بذور البطاطا

السنة	عدد السفن	حجم الواردات
2012	47	87429
2013	30	58788
2014	32	54928
2015	23	42479
2016	30	71256

54495	25	2017
83063	34	2018
96791	37	2019
96314	36	2020
100342	37	2021
127745	44	2022

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

نلاحظ من خلال الجدول حركة تجارة بذور البطاطا في ارتفاع مستمر مقارنة بحجم الواردات مع عدد السفن رغم تناقص هذه الأخير وهذا راجع لتغير أحجام السفن حسب ما أشار إليه مسؤول مصلحة الاستغلال بمؤسسة ميناء مستغانم.

4- تجارة الحاويات:

يوضح الجدول التالي تجارة الحاويات:

الجدول (III-05): تجارة الحاويات

السنة	2019	2020	2021	2022
عدد الحاويات	3067	3995	6208	4448
الحمولة الخاصة	20543	28872	46646	28049

المصدر: إحصائيات ميناء مستغانم

نظرا لتطورات التي تشهدها المؤسسة الميدانية بلغ حجم الحاويات سنة 2021، 6208 حاوية مما هو مؤشر يدل على مواكبة التطورات التكنولوجية التي تشهد مختلف الموانئ إلى تراجع حجم الحاويات المستخدمة إلى 4448 حاوية سنة 2022.

5- التجارة حسب المنشأة المتخصصة NAFTAL

أنشئت سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م² مجهزة بثلاث أحواض ذات منفعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن. ويوضح حجم الزفت المستورد.

الجدول (III-06): حجم الزفت المستورد

السنة	2018	2019	2020	2021	2022
حجم الزفت المستورد بطن	27765	13259	3544	14694	21059

المصدر: إحصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

تعمل هذه المنشأة بالتخصص في استيراد مادة الزيت، حيث حجم الزيت المستورد في تباين خلال فترة (2018 – 2022) لقد بلغ حجم الزيت سنة 2018 حوالي 27765 طن، ثم تناقص خلال السنتين 2019-2020 وارتفع خلال سنة 2021 وقد بلغت كمية المستورد سنة 2022 حجم يقدر بـ 21059 طن.

، وهذا التباين راجع لأثار جائحة كورونا covid-19.

أنشئت هذه المنشأة سنة 1986 على مساحة 4640 م²، سعت هذه المنشأة 30000 طن تخص بتجارة الحبوب وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل واضح ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منها. ويوضح الجدول حجم الكلي للحبوب

الجدول (III-07): الحجم الكلي للحبوب

السنة	2018	2019	2020	2021	2022
الحجم الكلي بطن	338572	167277	124100	432270	90626

المصدر: إحصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

6- صومغة السكر:

أنشئت سنة 1971 على مساحة 5697 م² من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر SORSUCRE، كما تصل سعة الاستقبال لديها إلى 1600 طن من السكر الغير الموضب وقدرة العبور إلى 1600 طن من السكر الغير الموضب وقدرة العبور إلى 15000 طن سنويا، ويشار على هذه المنشأة متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006م.

7- دراسة حركة السفن بالميناء:

لدراسة حركة السفن لابد من معرفة أنواع السفن المساهمة في الحركة التجارية وعددها ومدة مكوثها في المرسى لأن له تأثير على أداء الميناء.

على هذا الأساس سنقوم بدراسة السفن من حيث: النوع والعدد والنسبة لحركة السفن للميناء للسنتين 2021-2022 وذلك وفق الجدول المدرج أدناه.

الجدول (III-08): حركة السفن

التقويم	2022		2021		نوع الملاحة الداخلية	
	العدد	القسم %	العدد	القسم %		
%						
6-	14-	43.61	239	60.38	253	البضائع
45	17	10.04	55	9.07	38	Ro/Ro
269	145	63.31	199	12.89	54	حاملات السيارات

84-	7-	2.37	13	4.77	20	الحبوب
55	12	9.20	34	5.25	22	Minéraliers
43-	3-	0.73	4	1.67	7	الأخرى
31	129	100	548	100	419	المجموع

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

لدينا تطور واضح في ناقلات السيارات و R_o / R_o بنسبة 269٪ و 45٪ على التوالي، ولا يزال الأسطول التجاري مهيمنًا بحركة البضائع. ويبين الجدول التالي حركة تجارة السفن من الفترة 2019-2022

الجدول (III-09): حركة تجارة السفن

السنة	2018	2019	2020	2021	2022
عدد السفن	348	419	548	511	553

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثالث: معوقات ومشاريع ميناء مستغانم

سننظر في هذا المبحث إلى الصعوبات والعراقيل التي تواجهها مؤسسة ميناء مستغانم في ترقية وتطوير المشاريع المستقبلية.

المطلب الأول: معوقات ميناء مستغانم

تتمثل معوقات ميناء مستغانم فيما يلي:

1- ميناء من الجيل الأول:

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

ولقد إكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية دون إدخال أية تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقه، ومخازن قريبة من بضاعة وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لا تعد تتماشى مع المتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري، فالسفن أصبحت أكبر بمواصفات عالية محددة وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ باستخدام السفن الصغيرة 60% الجزائرية منعا تتراوح بين 2000 و 1000 طن وزن ثقيل وهي بالتالي اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة.

أما بالنسبة للعمق النظري في ميناء مستغانم، فإنه يتقلص باستمرار تكديس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضه لعمليات التطهير والكسح لمدة طويلة، مما يؤثر على عملية رسو السفن بيه، وقد تضطر السفن الكبيرة والتي لا تتمكن من الرسو في ميناء مستغانم بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى حيث تفرغ جزءا من حمولتها من أجل تخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي، مما يترتب على ذلك من مشاكل وهي: (وقت وعمل وتكاليف إضافية).

المطلب الثاني: المشاريع المستقبلية للميناء

بالرغم كل من الامتيازات التي يتميز بها الميناء والمكانة التي يحتلها إلا أنه يسعى إلى تحقيق الأكثر وذلك بالقيام بعدة مشاريع أهمها كالتالي:

أولا: مشروع إنشاء الحوض الثالث

وذلك من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى أصبحت تنمية الميناء وتطوره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب والذي يسمح بما يلي¹:

- تجارة البضائع المختلفة: أكثر من 900 ألف طن سنويا
- تجارة الحبوب: أكثر من مليون طن سنويا
- تجارة الحلويات: حوالي 400 ألف حاوية سنويا
- تجارة الوحدات المتحركة 600 ألف وحدة سنويا
- رحلات المسافرين وهذا عقب إنشاء محطة بحرية للمسافرين
- توفير مناصب الشغل.

ثانيا: مشروع إنشاء مرأب الحريق

وهو مركز لعبور المواد الخطيرة والذي سمح بمعالجة ما يلي:

- المواد السائلة القابلة للالتهاب
- المواد الصلبة القابلة للالتهاب
- المواد المحرقة والمواد السامة
- المواد المذيبة
- المواد خطيرة أخرى.

¹ مديرية الإستغلال، مؤسسة ميناء مستغانم

ثالثاً: المراقبة عن بعد

-وهو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية

-يساعد هذا النظام على حماية المراحل المينائية والمنشأة والمناطق الحساسة عن طريق المراقبة عن بعد.

خاتمة الفصل

من خلال دراستنا لهذا الفصل وتربصنا في هذه المؤسسة المينائية نستنتج بأن ميناء مستغانم له تاريخ عريق وقد شهد أعمال تهيئة ومشاريع ضخمة ولا زالت إلى يومنا هذا تتكون من هياكل تحتية كالمداخل حاجز الأمواج الأحواض... الخ وهياكل فوقية كالمخزن والمنارات... الخ.

كما أنه يمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة والخدمات وله عدة مهام تقوم بها وأهداف يسعى إلى تحقيقها تشهد هذه المؤسسة حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن حيث يتم دراسة هذه الحركة على حسب نوعية وعددها ومدة مكوثها في الميناء ووصف حالتها (دخول/خروج).

خاتمة عامة

لم تحظى خدمة النقل باهتمام كبير في النظريات التقليدية للتجارة الدولية على الرغم من العلاقة الوثيقة بين التجارة الدولية والنقل منذ العصور القديمة (وباعتبار التجارة الدولية غاية والنقل البحري بروافده منها الموانئ هو الوسيلة) لأنها لم تتعرض لإمكانية تقديم ميزة إضافية للمنتجات بالأسواق الخارجية اعتماداً على عوامل مكتسبة متعلقة بكفاءة أداء الأنشطة اللوجستية والتي يعتبر النقل من أهم عناصرها. وبعد النقل من الأنشطة الرئيسية في المنظومة اللوجستية، وهو أساس ومركز العملية اللوجستية لأنه يؤدي تكامل حركة التجارة مع سلسلة اللوجستيات من خلال الربط بين مراكز العرض ومراكز الطلب وإضافة الطلب وإضافة المنافع المكانية والزمانية.

وأصبح الاقتصاد العالمي صناعياً وتجارياً يعتمد على استعمال مبدأ اقتصاديات الحجم الذي تعمق وانطلق بدون حدود مما أدى إلى زيادة حجم البضائع المستعملة في التصنيع أو التخزين أو التسويق، وبالتالي تطبيق اللوجستيات في الموانئ البحرية من أجل السيطرة على العمليات التي تجري على السلع التامة والسلع نصف مصنعة كعمليات التخزين والتغليف والتعبئة، ولصق العلامة والتنسيق وانقل، والتسويق لوصول المنتج النهائي إلى العميل بأقل تكلفة وفي الوقت المناسب لإرضاء العميل. ولقد مست المنظومة اللوجستية نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية إلى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي.

و بهذا ارتبطت الموانئ ارتباطاً وثيقاً بالخدمات الخاصة بالإمداد والتوزيع العيني، وأصبحت حلقة في السلسلة اللوجستية ومنظومة النقل الدولي.

وأصبح للمركز اللوجستي تأثيراً فعالاً في نشاط وازدهار الميناء وتطوير شبكة النقل المشترك البري والبحري، وخاصة المراكز التي تنشأ داخل الموانئ، حيث تحول دور الميناء البحري من مجرد محطة نهائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصلي أساسي في سلسلة النقل المتكامل، وبذلك تحولت معظم الموانئ البحرية إلى مراكز خدمات، والتي أصبحت تعمل كمراكز عالمية للتوزيع الحاويات من خلال الإرتقاء بمستوى الخدمات.

نشأت الموانئ المحورية، والرافدية والجافة، وأصبح الشاحنون لا يحتاجون إلى مجرد نقل البضائع من الباب إلى الباب بل يريدون الحصول على خدمات التوزيع الكلي، والتي تسمى بخدمات القيمة المضافة. ولقد كان للمفاهيم الحديثة للوجستيات أثر كبير في تطور مفهوم النقل حيث تجاوز ذلك المفهوم المبسط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب والذي يهدف إلى ضمان انسيابية ومرونة حركة السلع خلال سلسلة نقل متكامل بالسعر والوقت المناسب.

كما أنه هناك ارتباط وثيق بين اللوجستيات والميزة التنافسية فلا توجد ميزة تنافسية بدون أن تستثمرها الأنشطة اللوجستية تعمل على تدعيمها وتميزها عن بقية المنافسين، كما أنه لا توجد لوجستيات بدون أن تتوفر فيها مزايا تنافسية للخدمات والبضائع التي تقوم اللوجستيات بإيصالها إلى السوق ثم إلى المستهلك.

بالإضافة إلى أن الموانئ شهدت تطورا هائلا في نظم وتقنيات الإدارة اعتمادا على ما استحدثته تكنولوجيا الحاسبات والمعلومات والاتصالات، حيث قامت بتطبيق هذه التكنولوجيا على أنشطتها وإجراءاتها وبذلك باتت تكنولوجيا نظم المعلومات المنظم الأساسي لحركة تداول البضائع بالموانئ، وعنصرها هاما في السيطرة على منظومة النقل متعدد الوسائط وتتبع حركة البضائع من الباب إلى الباب، ويسمح تطبيق التجارة الإلكترونية بالموانئ ونظام التبادل الإلكتروني بتقديم أفضل خدمة للعملاء في الوقت المحدد وبأقل تكلفة.

وتعمل النظم التكنولوجية على توفير المعلومات التي هي الجزء الرئيسي لإدارة اللوجستيات والتي تعطي قوة للإستراتيجيات الخاصة باللوجستيات وميزة تنافسية للميناء.

الإجابة على فرضيات الدراسة:

ومن خلال الدراسة لهذا الموضوع والتحليل المسبق لجميع العناصر المكونة لهذا البحث تم الإجابة على فرضيات هذا البحث التي تم زعمها في الدراسة:

1- فمن خلال الفرضية القائلة لخدمة النقل دور كبير في العمليات اللوجستية في تقديم خدمات ذات جودة عالية في الوقت المناسب والمكان المناسب وبتكلفة مناسبة.

الفرضية الأولى صحيحة لأن تطبيق قواعد اللوجستيك في المنشآت الاقتصادية بإدماج ومزج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة المنشأة أدى إلى تطور نوعية الخدمات المقدمة للعميل والمنفعة.

فعند تطبيق قواعد اللوجستيات فإن عنصري الجودة والتسليم في الموعد المحدد يتحققان بصورة تلقائية.

2- والفرضية القائلة تطوير أساليب النقل والبنى التحتية له، خصوصا فيما يتعلق بالنقل البحري للبضائع يرفع من الأداء اللوجستي للموانئ، صحيحة وذلك في ظل تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصال في إدارة الموانئ تنخفض تكاليف تقديم الخدمة مما تنعكس إيجابيا على الأسعار ويجعلها أكثر تنافسية، ويتم تسهيل وتبسيط الإجراءات التعاقدية من خلال توفير الوقت اللازم لتداول وتبادل المستندات، وتصبح عملية إدارة الاتصال مع العملاء أفضل وأكثر كفاءة مما عليه، ومن ثم تكون القدرة على خدمة العميل بشكل أفضل ودون قيود زمنية أو مكانية وعمل خطط استراتيجية دقيقة وكذا رفع مستوى الدقة والسرعة والسهولة في تبادل الوثائق والمعلومات نتيجة لاستخدام نظام التبادل الإلكتروني إذ أصبح اتصال الحاسبات الآلية فيما بينها هو النظام السائد.

النتائج:

بعد الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم من خلال الحصول على المعلومات والأرقام التي تبين مدى قدرته الاستيعابية، ومستوى أدائه الذي تتحكم فيه عدة عوامل منها البنية التحتية، المعدات والتجهيزات، والتسيير الإداري يمكن حصر أهم النتائج التي تم التوصل إليها في:

- يعاني ميناء مستغانم الذي تم إنجازه خلال فترة الاستعمار من نقص في الامكانيات اللوجستية مما لا يجعله يصنف من الموانئ العالمية الحديثة والتي تصنف من الجيل الثالث على الرغم من وجود عدد من التطورات التي تتم في الميناء.

- ضعف البنية التحتية المتمثلة في الأرصفة ذات أعماق صغيرة، وأحواض صغيرة وضيقة، وساحات للحاويات لا تتماشى مع المعايير الدولية، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة.
- يعاني الميناء من ضعف البنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناوئة البضائع والحاويات.
- لدى ميناء مستغانم صومعة للحبوب واحدة لا تتعدى سعتها مع العلم أن ميناء مستغانم يغطي الجهة الغربية للبلاد والجزائر من أكبر الدول المستوردة للحبوب، كما يتم استعمال وسائل تقليدية في عملية تخزين الحبوب وتفريغها.
- إن متوسط الانتظار للسفن في المرسى والرصيف وصل الى 5 أيام وهذه المدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا.
- تتم عملية تفتيش الحاويات بصورة تقليدية وذلك بفتح كل حاوية ومعاينة محتواها في حين هناك موانئ تستعمل الأشعة السينية عند عمليات التفتيش والكشف بدون فتح الحاويات مما تسمح هذه التقنية بالسرعة في الأداء.
- عدم مراعاة أهمية الوقت وزيادة الإجراءات المتعلقة بعمليات الإفراج الجمركي عند وصول السفينة وهذا ما يؤدي إلى تأخيرها مما أدى إلى انخفاض معدل أداء الميناء.
- الإجراءات الروتينية المعقدة المتبعة داخل الميناء.
- طول الإجراءات البيروقراطية خاصة على مستوى إدارات تسيير عمليات الجمركة والضرائب والحماية والنقل.
- إن قطاع الموانئ بالجزائر يشهد تأخرا كبيرا وفادحا في إنجاز القواعد اللوجستية.
- غياب موانئ حقيقية تستجيب للمعايير الدولية.
- فوضى على مستوى نظام تسيير تأمين البضائع منذ خروجها من موانئ المصدر حتى وصولها إلى الموانئ الجزائرية وصولا إلى تجار الجملة والتجزئة في السوق المحلية وذلك لغياب نظام تشريعي يؤطر عمليات تأمين البضائع.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

الكتب

- 1- أحمد عبد المنصف، التطورات العالمية لنقل البحري ودور الموانئ المصرية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1993.
- 2- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الاسكندرية، مصر، 2002.
- 3- أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط، مكتبة الاشعاع، مصر، الطبعة الأولى، 2006.
- 4- أحمد عبد المنصف، اقتصاديات وسياسيات النقل البحري، مؤسسة الرؤية، الاسكندرية، 2010.
- 5- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009.
- 6- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
- 7- أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2016.
- 8- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي واللوجيستيات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2014.
- 9- إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
- 10- بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي وأثره في التجارة العربية البينية- بنك معلومات النقل البحري، الموانئ الجافة والمناطق الحرة، أكتوبر 2008.
- 11- ثابت عبد الرحمان إدريس، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية مفاهيم أساسية وطرق القياس والتقييم، الدار الجامعية، مصر، 2009.
- 12- ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الامداد والتوزيع العيني، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2002-2003.
- 13- حمادة فريدة منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الاسكندرية، 1998.
- 14- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ، ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، ديسمبر 2001.
- 15- سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مارد كون 1997، مصر.
- 16- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 17- سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة أنجلو المصرية للطباعة والنشر، مصر، 2003.
- 18- سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 19- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2015.
- 20- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) - فعاليات التطبيق - متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 21- شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.

- 22- طارق عبد العال حماد، التجارة الالكترونية المفاهيم، التجارب، التحديات الأبعاد التكنولوجية والمالية والتسويقية والقانونية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005.
- 23- عبد القادر فتحي لاشين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2005.
- 24- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، الطبعة الثانية، 2009.
- 25- عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2000.
- 26- علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000.
- 27- علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع الإمداد)، دار المسيرة، الطبعة الأولى، الأردن، 2012.
- 28- محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الاكاديمية، القاهرة، 2002.
- 29- محمد بازينة، الجودة في اللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2007.
- 30- محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015.
- 31- محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، دار النشر، بدون سنة النشر.
- 32- محمد زغلول، ادارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الاسكندرية، 2001.
- 33- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية.
- 34- محمود حامد عبد الرزاق، تكنولوجيا المعلومات وزيادة الصادرات ودعم التنمية الصناعية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة 2006.
- 35- مريم محمد فرح حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودات (1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، السودان، 2015.
- الرسائل الجامعية (أطروحات الدكتوراه- رسائل الماجستير والمذكرات)**
- 36- إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2007.
- 37- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008/2007.
- 38- سعيد محمد سعيد الزعابي، الاستراتيجيات الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة الموانئ "دولة الامارات العربية المتحدة"، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2010.

- 39-قائد عائض العمثيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الاسكندرية، 1991.
- 40- مصطفى أمين حسن مناد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الاشارة الخاصة إلى اهمتها الاقتصادية رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الاسكندرية، 2000.
- 41- كريمة كندري، دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مذكرة تخرج ماستر في العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011.

المجلات

- 42- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية.
- 43- صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجسيات، مجلد 20 العدد 39، يناير 1995، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية.
- 44-مجد صباح عبد العالي، هيثم عبد الله سلمان، أهمية التجارة الالكترونية ومعوقاتها في اقتصاديات دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد 24.
- 45- ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجسيات الحاويات وتوزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة العدد 19 ديسمبر 2004، الاسكندرية.

المؤتمرات والتقارير

- 46- أحمد محمود عبد المنصف، نقل التكنولوجيا في مجال النقل البحري، شبكة الأنترنت واستخدامتها في النقل البحري، مؤتمر ماردكون، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 1997.
- 47- رشا فؤاد عبد الرحمن، منى محمود حسين، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجسيات مارلوج 4، منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مصر، 29-31 مارس 2015.
- 48- أيمن النحراوي، التطبيقات اللوجستية في النقل البحري، ندوة عن المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل البحري، مصر، 19-23 نوفمبر 2006.
- 49- فاروق ملش، التجارة الالكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر، المؤتمر البحري الدولي السادس عن العولمة في صناعة النقل البحري وأثرها على الدول النامية، الإسكندرية، ماردكون، 17-19 أكتوبر 1999.
- 50- أحمد محمود عبد المنصف، مشروعات تطوير البنية الأساسية والاستثمار في المجال البحري وانعكاساتها على مصر، "دور التحكيم في مشروعات البنية الأساسية والاستثمار في المجال البحري"، المؤتمر السادس، 6-7 فيفري 1998، الاسكندرية.
- 51- محمد توفيق وسلهى زكي عبد الفتاح، نحو المعايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحرية الدولي الحادي عشر ماركون 11، الاسكندرية 2009.

- 52- صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بور سعيد كمركز لوجستي مقترح (الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) مؤتمر، الجمعية العربية للملاحة الاسكندرية، 2002.
- 53- تقرير جامعة الدول العربية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير تحديث الموانئ البحرية العربية لدراسة ميدانية جامعة الدول العربية، القاهرة، 2006.
- 54- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، "دراسة جدوى انشاء شرق التفرعة بمنطقة شرق بور سعيد"، تقرير رقم 213-6312، أبريل 1998.

الكتب باللغة الفرنسية

- Abdou Saied, Mohamed Taher, integrated port planning, 8th, international port conference on port logistics, Alex, academy, of maritime studies, 2-1992.
- Alane Branche, element of port operation and management, chapmen hall, London, 1997.
- Rickard Bergavist, developing a conceptual framework of international logistics centers, conference paper, university of gothenburg, sweden, january 2010.

المواقع الالكترونية

- <http://ar.m.wikipedia.org>. 17h45m-01/04/2023. Ronald H Bellou, Logistics, Supply and Transport Management, Cambridge international college publications. Vol .2005
- <http://aymanaydi.wixiste.com> 14h20m 15/04/2023.
- <http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1> 14h00 16/04/.2023

الملخص

تؤدي خدمة النقل والعمليات اللوجستية في الجزائر دعامة اقتصادية مهمة، حيث يأتي اهتمام الحكومة بهذا القطاع من خلال تنفيذها لعدد من مشاريع البنية الأساسية كالمطارات والموانئ والطرق، وذلك استكمالاً للمنظومة اللوجستية، كما يعد القطاع اللوجستي قطاعاً رافداً للاقتصاد الوطني، حتى يأخذ مكانه الاستراتيجي ليشكل مورداً أساسياً في إيرادات الدولة، لذا تطرقنا في بحثنا إلى دور العمليات اللوجستية في تطوير أداء الموانئ البحرية، من خلال دراسة ميناء مستغانم، وتوصلت الدراسة إلى أن العمليات اللوجستية على مستوى هذا الميناء عرفت تطوراً ملحوظاً خلال السنوات الأخيرة، إلا أنها ما زالت تواجه عوائق عديدة والتي تشكل عائقاً أماماً تطورها.

الكلمات المفتاحية: العمليات اللوجستية، النقل، الموانئ البحرية، الموانئ الجافة، ميناء مستغانم، الحاويات

Abstract

The transportation service and logistical operations in Algeria perform an important economic pillar, as the government's interest in this sector comes through its implementation of a number of infrastructure projects such as airports, ports and roads, in order to complement the logistical system. Therefore, in our research, we touched on the role of logistical operations in developing the performance of seaports, by studying the port of Mostaganem. Hindrance to its development.

Keywords: The logistical operations – Transport - Seaports – Mostaganem port – Dry ports - Containers