



جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

التخصص: نقل وإمداد دولي

الشعبة: العلوم التجارية

دور النقل البحري في الرفع من الأداء اللوجستي

دراسة حالة مؤسسة التسويق البحري NASHCO- ميناء مستغانم

تحت إشراف الدكتور:

بن شني يوسف

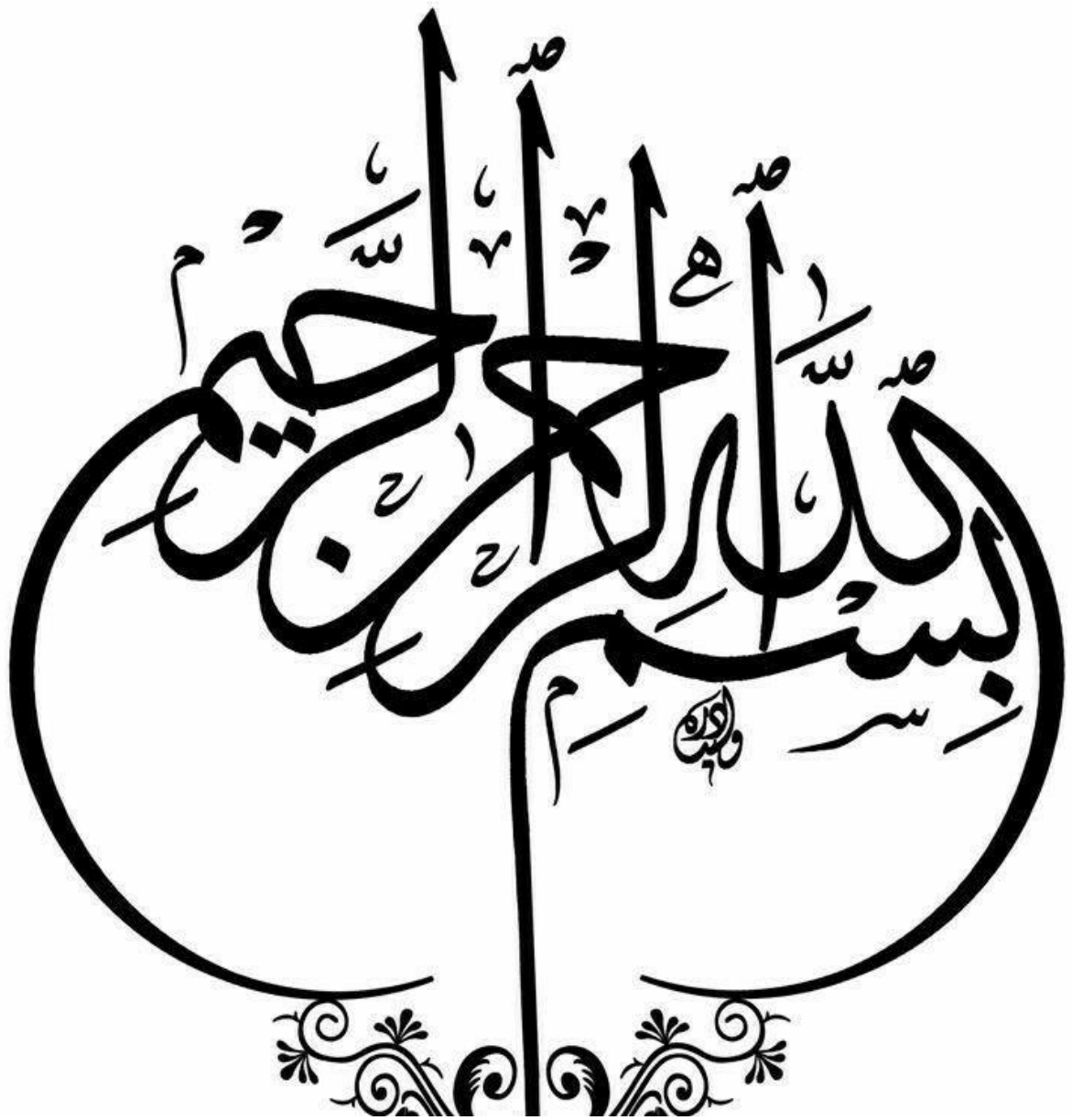
مقدمة من طرف الطالب:

بن علي محمد الامين

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بن شني عبدالقادر	أستاذ محاضرة أ	جامعة مستغانم
مقررا	بن شني يوسف	أستاذ محاضرة أ	جامعة مستغانم
مناقشا	بسدات كريمة	أستاذة محاضرة أ	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2020/2019



إهداء

اللهم لا سهلا إلا ما جعلته سهلا، و أنت تجعل الصعب سهلا
اللهم اشرح لي صدري و يسر لي أمري و أحمل عقدة من لساني يفقه قولي

الحمد الذي قدرنا على إتمام هذا العمل المتواضع .

أهدي ثمرة عملي إلى:

والدي العزيزين أطال الله عمرهما

إلى أخواتي الأعزاء

إلى جميع الأهل والأصدقاء

محمد الأمين

شكر

بسم الله الرحمن الرحيم

نحمد الله ونشكره على توفيقه وكرمه ونصلي ونسلم على اشرف الأنبياء و
المرسلين محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وصحبه أجمعين أما بعد

أتقدم بالشكر الجزيل وخالص العرفان:

- إلى الأستاذ المشرف الدكتور "بن شني يوسف" صاحب الفضل بعد الله ، على ما
قدمه لي من نصائح وتوجيهات قيمة خلال كل مرحلة من مراحل انجاز هذا العمل،
فله مني كل التقدير والاحترام.

- أشكر أستاذي الذي لم يبخل علي بتوجيهاته القيمة و دعمه الدائم الأستاذ
الدكتور "مقراد عبد الله"

- إلى كافة أساتذة كلية العلوم الاقتصادية والتجارية و علوم التسيير بجامعة
مستغانم على مجهوداتهم التي قدموها لنا طيلة مشوارنا الدراسي

- إلى مدير المؤسسة الوطنية للتسويق البحري NASCHO السيد
"لطروش على نبيل" والعاملين في ميناء مستغانم فجزأهم الله عني كل خير
كما نتقدم بالشكر لكل من ساعدني من قريب أو بعيد على إتمام هذا العمل.

الفهرس

	الإهداء
	شكر وعرفان
	الفهرس
	قائمة الجداول والأشكال
01	المقدمة العامة
	الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري واللوجستك
06	مقدمة الفصل
07	المبحث الأول: مفاهيم حول النقل البحري
07	المطلب الأول: نشأة وتعريف النقل البحري
11	المطلب الثاني: خصائص النقل البحري
14	المطلب الثالث: أهداف وأهمية النقل البحري
20	المبحث الثاني: مفاهيم حول اللوجستك
20	المطلب الأول: التطور التاريخي ومفهوم اللوجستك
29	المطلب الثاني: أنواع اللوجستك
30	المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستك
34	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: تأثير النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي
35	مقدمة الفصل
36	المبحث الأول: الأداء اللوجستي
36	المطلب الأول: أبعاد الأداء اللوجستي
41	المطلب الثاني: الأدوات الحديثة لقياس وتحسين الأداء اللوجستي
44	المطلب الثالث: قياس الأداء اللوجستي
46	المبحث الثاني: مكانة النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي
46	المطلب الأول: دور النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي
54	المطلب الثاني: إدارة الخدمات النقل البحري في اللوجستك
57	المطلب الثالث: دور التكنولوجيا المعلومات في تميز الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية
60	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة التسويق البحري NASHCO بميناء مستغانم
62	مقدمة الفصل

63	المبحث الأول: تقديم مؤسسة NASHCO
63	المطلب الأول: تاريخ المؤسسة ونشاطاتها
65	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة وشرحه
73	المبحث الثاني: لوجستية النقل على مستوى الميناء مؤسسة NASHCO
74	المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية
75	المطلب الثاني: عمليتي الشحن والتفريغ عند وصل السفينة
78	خلاصة الفصل
80	الخاتمة العامة.....
	المراجع
	الملاحق
	الملخص

قائمة الجداول والأشكال

الرقم	عناوين الجداول والأشكال	الصفحة
الـجـداول		
01	خصائص اللوجستيك من خلال مراحل تطوره	29
02	نسبة متوسط تكاليف التوزيع للمبيعات	40
03	وسائل الشحن والتفريغ	76
الأشكال		
01	مصفوفة كيرني اللوجستية	24
02	أبعاد الأداء اللوجستي	36
03	الأجال اللوجستية	38
04	كيفية تخفيض الأجال لتحسين الأداء اللوجستي	39
05	تطور تكاليف اللوجستيك في الجزائر	41

المقدمة العامة



يعد قطاع النقل بفروعه وأنشطته المختلفة مكوناً مهماً من مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة في أي بلد نظراً لما له من تأثير على القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل قطاع الصناعة والتجارة وغيرها من القطاعات الاقتصادية، حيث أن توفر شبكة حديثة ومتكاملة للنقل بوسائله المختلفة (البري، الجوي، البحري) يمثل عاملاً مهماً في تحديد مواقع واتجاهات الأنشطة الاقتصادية المختلفة، فهناك علاقة ارتباط قوية بين التطور الاقتصادي لبلد ما ومستوى نمو قطاع النقل. كون النمو الاقتصادي يتأثر وبصورة مباشرة بكفاءة قطاع النقل ومرونته حيث يتم من خلال شبكات النقل المختلفة عمليات التبادل بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك، لذلك نجد أن الدول المتطورة قد أولت أهمية كبيرة لقطاع النقل وذلك بتجديد بنيات أساسية لهذا القطاع مثل شبكات الطرق، وخطوط سكك حديدية على أساس أهمية كل منها في توفير الوقت وزيادة مستوى مردودية هذا القطاع وزيادة مستوى الأمان.

في النصف الثاني من القرن العشرين وخصوصاً العشريتين الأخيرتين منه ظهرت مجموعة من التغيرات ومن أهمها: ظاهرة العولمة، الانفتاح العالمي وتحرير التجارة الدولية وإزالة كافة العوائق والقيود أمام انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال، التطور التكنولوجي السريع وتعداد المنتجات المعروضة كما ونوعاً، كل هذه العوامل أدت إلى منافسة شديدة وعنيفة محلياً وعالمياً جعلت المنظمات تتسابق من أجل جذب الزبائن وكسب رضاهم.

وفي هذه الأونة برزت إدارة شبكة الإمداد التي عرفت بالإدارة التي تتم "بتدفق المواد، الأموال والمعلومات من المورد الأصلي إلى الزبون النهائي" واكتسبت أهمية كبيرة باعتبارها توجه جديد في الإدارة الحديثة للمؤسسات. تجعلها قادرة على توفير السلع والمنتجات للعملاء في الوقت والمكان المناسبين وكذلك بالحالة أو الشكل المرغوب فيه، بالإضافة إلى تمكينها من الحصول على ميزة تنافسية في الأسواق ونجد أن العديد من المؤسسات الاقتصادية والشركات العالمية الرائدة اعتمدت إستراتيجية إدارة شبكة الإمداد، كآلية للنمو والتوسع الخارجي وتبديل العلاقة التنافسية بالتعاون، ومن ثم تحقيق التكاملية وتعزيز الميزة التنافسية، وفي ظل مفهوم إدارة شبكة الإمداد نجد أن هناك مجموعة من الوظائف المتكاملة فيما بينها من أجل تحقيق المنفعة المكانية والزمنية وتخفيض التكاليف الإجمالية وأبرز هذه الوظائف النقل الذي يمثل حلقة وصل بين المؤسسات والموردين من جهة، وبين المؤسسات والزبائن من جهة أخرى، كما أنه يمثل نسبة كبيرة من تكاليف إدارة شبكة الإمداد.

ونظراً لأهمية النقل على مستوى الاقتصاد، وفي إدارة شبكة الإمداد خاصة لم تعد القرارات المتخذة بشأنه ضرباً من ضروب الحدس والتخمين وإنما أصبحت تركز على أسس علمية في البحث باستخدام

الأسلوب الكمي في التوصيف والقياس والتحليل والتقييم، وهذا من أجل التوصل إلى قرارات أكثر دقة، والتي تنعكس بدورها على كفاءة أداء إدارة شبكة الإمداد ككل، لذلك أوجب على القائمين بإدارة النقل الاستعانة بأساليب علمية في ترشيد قرارات النقل والتي تتعدد من حيث قدرة كل منها على معالجة مشكلة معينة.

ومن بين أنشطة اللوجستك الرئيسية نجد النقل الذي يعتبر المحرك الرئيسي للوجستك حيث يقوم بعملية ربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى في تكاليف اللوجستك وتوسعى مختلف المؤسسات التقليل من تكاليف النقل من خلال اختيار أنماط نقل أقل تكلفة وأكثر سرعة وفعالية وهذا يؤدي إلى التأثير على البيئة من خلال الإفرازات المختلفة من وسائل النقل.

إشكالية البحث

بالنظر إلى أهمية النقل في اللوجستك ودوره الكبير فيه جاءت إشكالية البحث كما يلي:

ما مدى تأثير النقل البحري ودوره الكبير في رفع من كفاءة الأداء اللوجستي؟

وللإلمام بكل جوانب الدراسة نجزئ هذه الإشكالية إلى التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو اللوجستك؟

- ما هو دور النقل البحري في السلسلة اللوجستية؟

- كيف يؤثر النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي؟

فرضيات البحث

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

- للنقل البحري دور كبير في السلسلة اللوجستية.

- اختيار وسيلة النقل البحري يرفع من الأداء اللوجستي ويقلل من التكاليف.

أهمية الدراسة

تبرز أهمية هذا الموضوع في كونه يتناول وظيفة النقل والتي تمثل عادة أهم عناصر إدارة شبكة الإمداد ولقد أوضحت العديد من الدراسات أن حركة النقل بمفردها تمتص ما يتراوح ثلث إلى ثلثي تكلفة الإمداد الإجمالية ومن هنا يتبين أهمية استيعاب كل القضايا المرتبطة بالنقل بالنسبة لأي نظام إمداد ومن

الممكن مشاهدة هذا الواقع إذا ما تم النظر إلى اقتصاديات الدول النامية و مقارنته بالدول المتقدمة والدور الحيوي الذي يلعبه النقل في شبكة الإمداد باعتبارها توجه جديد للمؤسسات في خلق ميزة تنافسية .

ترجع أهمية الدراسة بأهمية الموضوع وذلك للاعتبارات التالية:

-عرف النقل البحري تطور كبيرا في التنمية الاقتصادية ونظرا لأهمية منظمات الأعمال المعاصرة وجب علينا معرفة هذا النظام ودراسته.

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

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

أهداف البحث

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

-محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة باللوجستيك والنقل البحري

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

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

منهج الدراسة

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

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

تقسيم الدراسة

من اجل إلمام بجوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية واختيار الفروض المصاغة سابقا ثم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول نبدأها بمقدمة عامة ونختتمها بخاتمة عامة حيث تناولنا في:

الفصل الأول عموميات حول النقل البحري واللوجستيك، وتم دراسة ذلك من خلال مبحثين يستعرض الأول فيه مفاهيم عامة حول النقل البحري من خلال تقديم تعريف النقل البحري وعناصره، أما المبحث الثاني يتناول فيه ماهية اللوجستيك، أهداف وخصائصه .

أما الفصل الثاني يتناول فيه تأثير النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي وتم تقسيمه إلى مبحثين، نستعرض في المبحث الأول عن الأداء اللوجستي، أبعاده والأدوات الحديثة لقياس وتحسينه. أما المبحث الثاني سنناول فيه مكانة النقل البحري (الموانئ البحرية) ودوره في تحسين الأداء اللوجستي، وكذا دور التكنولوجيا المعلومات في تميز الخدمات اللوجستيات بالموانئ البحرية .

الفصل الثالث يعد الجانب التطبيقي ويتمثل في الدراسة الميدانية التي قمنا بها ومقسمة إلى مبحثين يتناول المبحث الأول تعريف بمؤسسة ميناء مستغانم ، أما المبحث الثاني فنختص بها دراسة لعملية النقل داخل المؤسسة ناشكو (Nascho) ومدى تأثيرها في تحسين الأداء اللوجستيكي مع تبيين المشاكل والتحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم.

الفصل الأول

عموميات حول النقل
البحري واللوجستيك



مقدمة الفصل

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

المبحث الأول: مفاهيم حول النقل البحري

يشكل النقل جزءا هاما من الحياة المعاصرة والواقع أن النقل كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات في العصور الغابرة، وسيظل كذلك في المستقبل إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مؤشرا أو مقياسا عادلا لمدى نمو الدول والشعوب وتقدمها.

المطلب الأول: نشأة وتعريف النقل البحري

أولا: نشأة النقل البحري

كانت عملية النقل وترحيل في بدايتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساسا على النقل بالدواب وكذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت لمراكب تستخدم في البحار والأنهار. وشوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرام، والإغريقية والرومانية، فظل الإنسان يطور في وسائل الانتقال برا وبحرا إلى أن جاءت الثورة الصناعية وعهد النهضة مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتترول والتي يمثل العمود الفقري لتطوير صناعة النقل عامة والنقل البحري خاصة.

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد إلى زيادة الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي والتبادل التجاري، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا¹.

وأیضا بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكك الحديدية بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر الميلادي، حيث تم مد شبكة السكة الحديد إلى جميع المستعمرات البريطانية لتساعد في نقل احتياجاتها من وإلى مناطق المستعمرات مثل سكك الحديد السودان لنقل القطن إلى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون.

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلو راجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول ربما لأتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى في النقل المائي، ذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فاستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل الاستعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في اتجاه واحد

¹-مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2008، ص 14.

بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور وبأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقرئزي في كتابه الخطط بان مصرايم بن حايم أول من قام ببناء مركب عبد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام¹.

وكان ركوب البحر في العصور القديمة بشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده النهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد استخدام الأنهار والبحار في اطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من اتقان الفنون البحرية، التي أهلته للانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توافر للإنسان كم من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلاً ذلك في التجارة وتبادل السلع².

فالبجروالعمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول، وما زال صاحب الزيادة في تطوير التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر³.

ثانياً: تعريف النقل البحري

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الاقتصادي، يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال. فقد عرف (Marshal) النقل على أنه حركة الأفراد والأشياء من مكان إلى آخر، وأوضح أنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري⁴.

أما Bonavia فقد أوضح أنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحدية مرفعة نسبياً⁵.

1- يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية، سمسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين⁶.

¹- طارق عبد الفتاح الشريعي، اقتصاديات النقل السياحي، مصر، مؤسسة جورس الدولية للطباعة والنشر، 2010، ص 120.

²- المرجع السابق، ص 120.

³- مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري، مصر، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، 2001، ص 3.

⁴- Marshall, Industry and Trade London, 1921.

⁵- Bonavia, the economies of transport Cambridge university press London, 1936.

⁶- مصطفى أحمد حمد، مرجع سابق، ص 7.

2- يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية ادارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى¹.

يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم². يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا انتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية "مكانية وزمنية" وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية. ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحرية فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري.

يمكن التوسيع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة. النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلال ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.

يقدم "هانز أدلر" الخبير في الشؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء Bird تعريفا للنقل يقول به: "يعبر النقل عن خدمة أو حديث للإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الاستهلاك".

ومنه فان أدلر يركز على مسألة العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك، كما يطرح في الوقت نفسه موضوع الاتصال بين المناطق الأهلة بالسكان مؤكدا بذلك على دور النقل في التطور الحضاري وتوسيع السوق و تسهيل الانسياب للبضائع والأشخاص.

ويعرف الاقتصادي الشهير (J.M.Thomsan) النقل على أنه "خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا في حد ذاته ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع³.

العناصر المساهمة في النقل البحري

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال العناصر التي تسهم في تقديم خدمات نقل بحرية وهي تضم: السفينة، والسماصرة، الموانئ البحرية، شركات الشحن والتوزيع وما يتبع ذلك من أنشطة نقل

¹-عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وافريقيا، 2004، ص 24.

²-نفس المرجع، ص 24.

³- عثمان إبراهيم السيد، المرجع السابق، ص 30.

وتخزين، وشركات تأمين، وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وفيما يلي هذه العناصر:¹

1- شركات الملاحة البحرية

هي تختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب

2- الموانئ البحرية

هي من أهم الدعائم التي يقوم عليها صناعة النقل البحري لمالها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها ومن حيث وظائفها.

3- مشروعات توريد المعدات البحرية

مهمتها تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية الضرورية.

4- ترسانة بناء وإصلاح السفن

يسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، فهي تقوم بإصلاح السفن الخدمية والتجارية والآلات العائمة مثل المنشآت والقاطرات كما تقوم ببناء السفن العربية وسفن الصيد والأبحاث، بالإضافة إلى عملها على إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

5- شركات الشحن والتفريغ

مهمتها تتعدد من شحن وتفريغ ونقل تخزين من خلال قيامها بما يلي:
- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة كنقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة من أجل شحنها والعكس من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية.
- منح التسهيلات اللازمة المتعلقة بعمليات الشحن وللتفريغ كتأجير المعدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

- القيام بعمليات قطر للسفن وسحب الصنادل داخل الميناء وخارجها باستعمال المنشآت الحكومية².

6- مشروعات التوكيلات الملاحية

ويتمثل نشاطها في المهام التالية:

¹ - حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، اطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسير، جامعة الجزائر، دفعة 2008، ص 10.

² - حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 10.

-تقوم بتنفيذ الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات تمثل السفن الأجنبية فتنفذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.

المطلب الثاني: خصائص النقل البحري

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ والبحر وغيره).

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطويع قوة الطبيعية لخدمة الإنسان، كما إنها تتطلب مشروعات ملاحية مكملة ودقيقة تضمن كعملية الإبحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف إلى ذلك¹.

التخصص: فقد أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة كناقلات النفط وناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة وناقلات الركاب.

زيادة الحمولة للسفينة الواحدة: حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على 10 أمتار.

السرعة: ازدادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بنائها إلى أكثر من 50 ميلاً بحرياً.

-قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن وفي الشحن البحري وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها من بناء أحواض للصيانة للتخزين والتأمين البحري.

انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة مع وسائط النقل الأخرى.

تتلخص خصائص أنشطة النقل البحري فيما يلي:²

1-ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري

إن الطرق الإنتاجية المتبعة في مؤسسات خدمات النقل البحري تعتمد على كثافة رأس المال في إنتاجها، فالسفينة مثلاً تتطلب أجهزة ووسائل اتصال وشحن وتخزين وتموين خاصة ذات كفاءة عالية ووسائل تمكنها من الإبحار في أمان ويمكن الاعتماد على عدة مؤشرات في قياس الكثافة الرأسمالية اللازمة لمشروعات النقل البحري.

-قياس تكلفة بناء السفن والموانئ.

¹ - سميرة ابراهيم أيوب، المرجع نفسه، ص 39.

² - سميرة ابراهيم أيوب، المرجع نفسه، ص 53.

-معامل الاستثمارات اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في هذا النشاط، ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء السفن وإصلاحها (كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي، المخازن والصيانة، مباني إدارية وخدمية...)

-ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء الموانئ، وبشكل متزايد بمعدل زيادة يقدر بـ139% خلال خمس سنوات، لموانئ الحاويات وكذلك العناصر الأولى كالأراضي والمباني الإدارية ومساحات التخزين، وقدرت تكلفة إنشاء الموانئ المتوسطة حسب طاقتها الاستيعابية بين 150 مليون دولار¹.

2-تزايد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري

يقصد بذلك تطبيق الأساليب العلمية الحديثة والتوسع فيما بدأ من بناء السفن ووسائلها المختلفة إلى الموانئ وأساليب إدارتها والوسائل المستخدمة في ذلك، كاستخدام الحاسبات الالكترونية لعلاج المشاكل الإدارية على عمليات السفن والرسو والإفراغ، وهذا يهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وخفض عناصر التكاليف، كتخفيض مدة بقاء السفينة بالميناء...الخ.

1-2-في مجال بناء السفن: ظهور حاملات الصف المتخصصة، الأخشاب الخام والسيارات، وظهور سفن الحاويات وسفن الدرجة وناقلات البترول الضخمة، واستخدام القوة النووية والهيدروجية في تشغيل الأنشطة المكتملة لعمل السفينة، مثلا آلات المساعدات الملاحية واستخدام أساليب علمية لحماية البيئة واستخدام الحاسبات الآلية في ترتيب البضاعة داخل فراغات السفن.

2-2-في مجال الشحن والتفريغ: ظهور ما يسمى بنظام التوحيد النمطي لنقل البضائع حيث تستخدم في عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة الأوناش العملاقة واللواري وكذلك النقل بالحاويات الذي يعد من أهم مظاهر التطور التكنولوجي، حيث ترتفع معدلات المناولة.

-اقتصاديات الحجم الكبير ومضاعف طاقات حمولة السفن (أكبر من 6000 حاوية) استخدام نظم المعلومات الحديثة وتطبيق نظام تبادل البيانات الكترونيا.

-عملية النقل من الباب إلى الباب والتخطيط لعمليات النقل في مختلف مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة، وما ينبج عن ذلك من تخفيض في تكاليف المناولة، التأمين وحزم البضائع وانخفاض في زمن بقاء السفينة في الميناء وحماية البضائع من السرقة وتقليل نسب التلف.

3-تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية

إن معظم الدول المطلة على البحر تمتلك سفنا لنقل البضائع وتقوم باستئجار سفنا أخرى في حالة الحاجة إليها فهذه الصناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين دول العالم، حيث تسيطر الشركات العالمية في هذا المجال حيث نلاحظ حسب إحصائيات سنة 2015 أن 72% من الأسطول العالمي للناقلات موزعة على

¹ - حملوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، اطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسير، جامعة الجزائر، دفعة 2008، ص 30.

عدد من الدول وهي: الدنمارك، الإمارات العربية، وإيران، أمريكا، إن التطور التكنولوجي في جميع مظاهره (إدارة، مناولة، بناء السفن) مرتبط بتوافر الظروف الملائمة في مختلف الدول، فالدول المتطورة تمتلك ذلك كوفرة رأس المال، اتساع حجم الأسواق، أما الدول النامية فتفتقد إلى ذلك للأسباب التالية:

-الندرة النسبية لرأس المال¹.

-ضيق السوق المحلي والعالمي ووفرة عنصر العمل.

ضعف قدرتها التنافسية في السوق العالمية بسبب ارتفاع أسعار صادراتها نتيجة ارتفاع تكلفة النقل.

-صعوبة تهيئة الموانئ المتطورة لاستقبال السفن الحديثة باعتبارها تتطلب أرصفة عميقة تناسب وغطاس السفن العملاقة، ووسائل مناولة متطورة، مما أثر سلباً على اقتصاديات الدول النامية، ومن هذه الآثار السلبية نجد²:

-ظهور ثنائية تكنولوجية بسبب صعوبة الإحلال الكامل للأساليب التقليدية.

-اضطراد معدلات نمو عجز ميزان المدفوعات خاصة إذا لجأت الدول النامية إلى الاقتراض لتمويل عمليات التطوير في ظل قلة إيراداتها من العملة الصعبة.

-زيادة معدلات البطالة وذلك بعد ادخال السفن الحديثة والتي تعتمد في إدارتها على الحساب الآلي حيث تحل الآلات محل العمالة التقليدية.

4-طول عمر مشروعات صناعة النقل البحري

إن العمر الافتراضي لهذه المشاريع هو أطول ضمناً من المشاريع للموانئ البحرية والممرات الملاحية تصل إلى 100 عام وبذلك ينجر عنها آثار سيئة هي ما يلي:

-ضرورة تقييم المشاريع بثقة كبيرة ومتابعة خطط الاستثمار عند الأعداد وعند التشغيل.

-عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع على مشروعات النقل البحري لابد من التعرف على مدى منفعتها وضرورتها للاقتصاد الوطني.

5-خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف الغير قابلة للتجزئة

إن الخدمة يتم توفيرها عند تقديم الطلب لنقل سلعة معينة خلال فترة معينة فتبحر السفينة في زمن محدد من ميناء معين لتصل إلى ميناء الوصول فالخدمة تقدم بشكل متتابع ومستقل من حيث الزمن ومكان النقل أي أن الخدمة تستهلك بمجرد إنتاجها وتكاليف خدمات النقل البحري غير قابلة للتجزئة خاصة عند تقييم وتسعير خدمات النقل في صعوبة توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف أنواع السفن وكذلك توزيع تكاليف النشاط على مدار العام حيث يتغير الطلب من فترة لأخرى.

¹ - سميرة ابراهيم أيوب، المرجع نفسه، ص 40.

² - سميرة ابراهيم أيوب، المرجع نفسه، ص 41.

6- أهمية توافر المعلومات واختصار الزمن في صناعة النقل البحري

إن السعي نحو التطور التكنولوجي وتطوير نظم النقل واستخدام سفن عالية السرعة كل هذا يهدف رفع كفاءة الأداء في خدمة النقل البحري وزيادة إنتاجيتها وتخفيض تكاليفها مثال ذلك أن تأخر أي سفينة بالميناء ترمي إلى تحمل تكاليف إضافية يسبب تباطؤ فمثلاً أدى تأخر السفن المحملة بالاسمنت لمدة 259 يوم في أحد موانئ التفريغ إلى زيادة تكلفة النقل للطن من 5.20 دولار إلى 9.157 دولار نتيجة عمليات الشحن والتفريغ بالميناء.

يتم تبادل المعلومات الهائلة الكترونياً من خلال نظم متطورة تنقل بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... الخ، وتوفر المعلومات يساهم في تقليل وقت الإنجاز والبعد والتكلفة بالإضافة إلى تخفيض دورة السفينة وارتفاع في معدل تكرار الرحلات البحرية، ورفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم واستقبال عدد كبير من السفن خلال فترة محددة¹.

المطلب الثالث: أهداف وأهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انتساب حركة البضائع والركاب نجده يلعب دوراً أساسياً في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية الأزمنة لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل وموانئ والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة.

وهو احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالمواني والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالمشكلات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من

¹ - سميرة ابراهيم أيوب، المرجع نفسه، ص 42.

سواحلها البحرية فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.

فعملية النقل تمثل بعداً من أهم الأبعاد الحضارية في عالم أمس واليوم والغد ولها تأثير متداخل وكبير في النشاط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والأمني والحضاري للبلاد.

أولاً: على الصعيد الدولي

فالنقل البحري يرتبط بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطاً وثيقاً فمنذ العصور القديمة تنهت البشرية لأهمية التبادل التجاري كأداة لتلبية الاحتياجات واستمرار الحياة. "فعرّف الإنسان المقايضة ثم التبادل التجاري داخل الدولة الواحدة، ثم التبادل التجاري بين الدول بعضها والبعض الآخر، وعند التحدث عن التجارة الخارجية، فإنّ الذهن ينصرف عادة إلى حركة البضائع المطلوب الحصول عليها أو تصريفها"¹

وللقيام بهذه الحركة يجب توافر عنصرين فالأول هي السفينة وهي وسيلة النقل اللازمة لحمل ونقل البضائع، والثاني الموانئ التي يتم من خلالها مرور البضائع بالإضافة إلى وجود شركات وتوكيلات الملاحة، شركات الشحن والتفريغ، هيئات التأمين، ترسانات البناء وإصلاح السفن، هيئات إدارة الموانئ.

لذا لا يمكن أن يتم التبادل التجاري بين الدول إذا لم تتوافر وسائل للنقل، فوجود "خدمات النقل البحري، يعتبر أمراً أساسياً وشرطاً هاماً لانسباب التجارة الدولية"²

فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر، "ويلقي من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف حركة التجارة العالمية"³.

فصناعة النقل البحري ذات صبغة يغلب عليها الطابع الدولي وهي من أهم وأرخص وسائل النقل العالمي الخارجي للبضائع والركاب واتساع الأماكن التي يمكن أن يصل إليها خصوصاً في ظل الاقتصاديات التي تعتمد على العولمة وتدويل الإنتاج واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال الذي أدى إلى اتساع حجم التبادل التجاري الدولي وبالتالي زيادة في الطلب على خدمات النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة.

¹ - هشام الجندي، المرجع السابق، ص 28.

² - د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015، ص 9.

³ - هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ، ص 29.

حيث تنقل دول العالم الجزء الأكبر من تجارتها الخارجية بواسطة النقل البحري ومن هنا تظهر أهمية الموانئ في تدفق التجارة الدولية في شكل صادرات وواردات سلعية و"مركز لشحن وتفريغ البضائع موضوع التبادل التجاري الدولي"¹

"فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات"².

"وأصبح يقاس مدى تحضر الأمم بمدى تطور النقل والمواصلات كما صار النقل هو المدخل الأساسي للولوج لبوابة القرن الحادي والعشرين في ظل العولمة"³.

إن وسائط النقل المائي لها دور كبير في توسيع الأسواق وفتحها أمام مختلف الصناعات وتحسين أوضاعها، وفي عملية التخصص والتنوع.

وعليه فالتجارة الدولية غاية والنقل البحري بروافده ومنها الموانئ هو الوسيلة وبذلك فالغاية لا تتحقق إلا بوجود الوسيلة.

ثانياً: على الصعيد المحلي

يعد قطاع النقل البحري القائد لمسيرة التنمية الاقتصادية لدول المتقدمة والدول النامية وذلك بتحسين استخدام الموارد المتاحة واستغلال معظم المصادر للثروة ولتشابكه مع القطاعات الاقتصادية لأي دولة سواء كانت صناعية أو تجارية أو زراعية فالخدمات التي يقدمها هي "مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دوراً أساسياً في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية"⁴.

فهو "نشاط يتم من خلاله خلق المنفعة المكانية والزمنية المضافة للبضائع" 3 فالمنفعة المكانية من خلال نقله للبضائع من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها منخفضة إلى المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها أكبر، أما المنفعة الزمنية فيتم توفير السلعة في وقت الاحتياج لها حيث يتم تخزين السلع في الثلاجات التي تنتج موسمياً والسريعة التلف كالفواكه والأسماك والخضر لاستهلاكها فترة أطول من فترات إنتاجها

¹ - د/هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مرجع سبق ذكره، ص 24.

² - د/حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 411.

³ - نادرة عبد الرحيم فرحان عبد الرحمن، النقل متعدد الوسائط في السودان دراسة تحليلية مع إبراز أهمية السكك الحديدية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006، ص 13.

⁴ - سعيد عثمان، إستراتيجية دعم القدرات التنافسية للأسطول التجاري البحري المصري، المؤتمر العلمي الحادي عشر، كلية التجارة، القاهرة، ص 2.

وبذلك " يخلق كل من النقل والتخزين مجتمعين المنفعة الزمانية بتمكين الصناعات بالاستمرار في الإنتاج طوال السنة بالرغم من التغير الموسمي في الإنتاج وفي الاستهلاك¹ .

إن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليدا للدخول والقيم المضافة، فالاستثمار في بناء وتدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الدولية يماثل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدايات الواردات أو الصادرات ويحسن من شروط التجارة الدولية لدولة المالكة لذلك الأسطول وارتفاع حجم تجارا الخارجية ويحسن معدلات تدفق الواردات والصادرات تماشيا مع حجم الطلب العالمي عليها ومنه تقليل التكدس بالموانئ المحلية، ومن تم إمكانية أسطول الدولة أن يحمل تجارا الخارجية أي استخدام شرط تفضيل التجارة الوطنية، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية وأسعار النوالين البحرية، كما يؤدي إلى زيادة فرص ومجالات العمل في مختلف الشركات والمنشآت العاملة في مجال النقل البحري والآلات المكملة لها، وتحسين ميزان المعاملات الجارية، وتوفير العملة الصعبة من خلال ما تحصل عليه الموانئ من السفن الأجنبية مقابل ما تقدمه لها من خدمات تموين للسفن وإرشادها وإصلاحها وغيرها، وأقساط التأمين التي تحصل عليها شركات التأمين من أصحاب السفن الأجنبية وما تحصل عليه الدولة مقابل بيع أو تأجير السفن والعمال الوطنيين الذين يعملون على سفن أجنبية من مرتبات وأجور.

أما من حيث الأهمية الاجتماعية فساهم في إزالة الفوارق وتحسين وربط العلاقات بين القبائل وكذا إخراج المناطق النائية من عزلتها كما ساهم في نشر الخدمات الصحية والثقافية، ويساهم " في حل مشاكل سوء التوزيع في الكثافات السكانية ومشكلة الضغط على الموارد المستخدمة في وقت واحد وتمثل مشروعات النقل بصفة عامة دورا بارزا في إعادة توزيع الخريطة السكانية².

الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري

أولا: شركات الملاحة البحرية:

و تختص بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، ويتنوع نشاطها أو قد يقتصر على نقل كل مما يلي: البترول الخام و مشتقاته، المنتجات البترولية، نقل البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة³.

¹ - د/ أحمد عبد المنصف، دور الموانئ في التنمية الاقتصادية للدولة، اللقاء العلمي للإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ البحرية بالدول العربية، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، الإسكندرية، 25 ماي 1977، ص 2.

² - نادرة عبد الرحيم فرحان عبد الرحمن، النقل متعدد الوسائط في السودان، مرجع سبق ذكره، ص 562.

³ - د. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 40 -

ثانياً: الموانئ البحرية:

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، و تتعدد تلك التسهيلات و تتنوع وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف المسندة إليها.

1- أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية¹

أ- موانئ طبيعية: وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل و تقام تلك الموانئ على شواطئ البحار أو مصبات الأنهار وقد تتوافر لها الحماية بواسطة الجزر والشعب المرجانية.

ب- موانئ شبه طبيعية: و يتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الإنشاءات و التجهيزات للقيام بأعمال الملاحة البحرية، و تعد الأنهار من أفضل المواقع التي يتم فيها تكوين هذه الموانئ.

ج- الموانئ الصناعية: و يتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي و تهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعة الوظائف و الخدمات التي تقدمها:

أ- الموانئ التجارية: و هي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة و التخزين و تستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي و التجاري للسفن التجارية و من ثم تقوم بمهمة شحن و تفريغ تلك السفن و تزويدها بحاجتها من الوقود و المواد الغذائية.

ب- موانئ النفط: و تحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى -

الأرصفة، كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

ج- موانئ الخدمات: و تخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر و تضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن و لا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن و التفريغ.

د- موانئ التخزين أو المستودعات: و تقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع و تخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

¹ - نفس المرجع السابق، ص 42.

هـ- موانئ بضائع الصب الجاف: و يقصد بها خام الحديد، الفحم، الحبوب، الفوسفات، و تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة و لذلك يتطلب نقلها بحراً بمواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ.

و-موانئ البترول: و تختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول في البحار المفتوحة أو الموانئ و تتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة و عمق مناسب للقنوات الملاحية المؤدية إلى منشآت تداول البترول مع مراعاة تواجدتها بعيداً عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن و خاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء.

ز-موانئ الصيد: تخدم نشاط الصيد البحري و تختلف مساحتها و أهميتها وفقاً لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد، فقد يتم تخصيص ميناء بأكمله لخدمة هذا النشاط و ذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطاعاً ضخماً لعمليات الصيد البحري أو قد يتم استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تمتلك موانئ بحرية كثيرة العدد.

المبحث الثاني: مفاهيم حول اللوجستيك

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

المطلب الأول: التطور التاريخي ومفهوم اللوجستيك

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

أولاً: التطور التاريخي للوجستيك

فكرة اللوجستيات ومفهومها يمكن تتبعها وتأسيسها عندما تتصفح السجلات التاريخية منذ العصور القديمة.

1- في المجال الديني

إن اللوجستيات بمفاهيمها الحديثة لها امتداد منذ عصور قديمة اقترنت بالرسائل النبوية حيث كان لهذه الأخيرة الأثر البالغ على الحياة البشرية نجد ذلك في قصة سيدنا نوح عليه السلام والسفينة من إنقاذ للبشرية من طوفان عظيم تنبأ به سيدنا نوح عليه السلام فارتكن ومن معه لصناعة السفينة التي أمره المولى عز وجل وتمثل اللوجستيات في أخذ زوجين من كل حيوان من خطر الطوفان وقام بتنظيم وجمع ونقل المواد وتوفير الماء والغذاء والتهوية والتدفئة والتخلص من النفايات والصيانة خلال الفترة التي قضاها مع قومه في السفينة وكل من معه من مخلوقات. وهو الأمر نفسه ما حدث لسيدنا يوسف في قصته مع فرعون مصر عند تفسيره لرؤيا الملك التي رأى فيها كما قال المولى عز وجل في محكم تنزيله ﴿ وَقَالَ الْمَلِكُ إِنِّي أَرَى سَبْعَ بَقَرَاتٍ سِمَانٍ يَأْكُلُهُنَّ سَبْعٌ عِجَافٌ وَسَبْعٌ سُنبُلَاتٍ خُضْرٍ وَأُخَرَ يَابِسَاتٍ يَا أَيُّهَا الْمَلَأُ أَفْتُونِي فِي رُؤْيَايَ إِنَّ كُنْتُمْ لِلرُّؤْيَا تَعْبُرُونَ ﴾¹

فهاته الرؤيا التي أزعجت الملك وأمر بإعطاء تفسير لهذا الأمر وإنقاذ شعب مصر من سنوات العجاف هنا يكمن العمل اللوجستي في الطريقة التنظيمية والمحكمة التي أشرف عليها سيدنا يوسف في كيفية زرع المحاصيل حتى توتي أعلى مستويات إنتاجية وطريقة تجميعها وتخزينها (أن تبقى الحبوب في

¹ - سورة يوسف، الآية 43.

السنابل حتى لا تأكلها الحشرات) في المستودعات ببناء مخازن مركزية، وتوزيعها من خلال تخزين خمس المحاصيل في سنوات الوفرة وتوزيعها في سنوات مجاعة.
وكذلك الأمر بالنسبة لطريقة بناء الأهرامات.

2- في مجال الرياضيات

لقد استخدمت كلمة اللوجستيات لأول مرة في الرياضيات سنة 1614 م في المسائل المتعلقة بالاستنباط العقلي، وفي سنة 1656 استخدمت في العمليات الأولية للحسابات الرياضية وأخذت في التطور إلى غاية سنة 1727 حيث ضمت اللوغرثيم، المنحنيات، المعادلات " ويوجد نموذج رياضي يسمى Logit model وهو مستمد من كلمة Logistics¹.

3- في المجال العسكري

في القرن الرابع قبل ميلاد قام H.Nikolo Poulou بتنظيم المؤونة والامدادات قبل تحرك جيشه بتوفير شاحنات الطعام، أما الاسكندر الأكبر فأمر بحرق هذه الشاحنات قبل انطلاق رحلته نحو آسيا لكي لا تعيق تحركات جيشه، أما الروماني خوليو قيصر استعمل وظيفة logista لتنظيم التخيمات الليلية ووضع مخازن في المدن للاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية.

ومن (865 م- 912 م) استخدم القيصر البيزنطي ليونتوس السادس مفهوم اللوجستية حينما كتب إلى جيوشه (إن الأمر مسألة لوجستية) قاصداً بذلك أن يعسكر الجيش، وأن يسلم ويرتب وفقاً للغرض المطلوب منه، وإن توفر كافة الاحتياطات، وفي أوانها، وبكم كافي مع التحقيق الدقيق، والملائم للواقع لكل حركة من حركات الحملة العسكرية²

وفي القرن 19 وبالضبط عام 1806 قام نابليون بإنشاء مجموعة عسكرية إدارية لتموين جيشه وتتكون من الخبازين، الحرفيين، الجزائريين.

- أما في عام 1836 فعرفت اللوجستيات بفن تحريك الجيوش حيث تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات (الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة)

- وفي عام 1837 كتب القائد العسكري السويسري أنطوان هنري جوميني كتاب بعنوان (مشروع فن الحرب) وذكر أن اللوجستيات تعود إلى وظائف عسكرية خاصة بكيفية إمداد الجيش بالمؤن والذخيرة والعتاد بالشكل الصحيح ولقي هذا الكتاب اهتمام كبير في م أ على عكس أوروبا وترجم إلى الإنجليزية عام 1862.

¹ - عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، رسالة ماجستير، جامعة قلمة، الجزائر، 2010، ص 02.
² - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2014، ص 48.

- وفي القرن 20 وبالذات عام 1905 تم استعمالها في الجيش الفرنسي لتأمين وصول المؤونة والذخائر في الوقت المناسب وبأحسن طريقة، ثم أعيد استعمالها بكثافة في الحرب العالمية الثانية من طرف الحلفاء إذ كانت إحدى أسباب انتصار جيوشها والجيش الأمريكي.

ومن بين العوامل التي أدت إلى تحقيق النصر لمصر في حرب أكتوبر 1973 تطبيق اللوجستيات في تحريك القوات وإدارة الحرب.

وحتى في وقتنا الحاضر لا يزال مصطلح اللوجستيات يستعمل بشكل مكثف في الالعسكري أو في أي تطبيقات تقوم القوات المسلحة.

4- في المجال الزراعي

هناك من الكتاب من يرى أن اللوجستيات أمر معروف منذ عام 1901 " حيث أجريت دراسة حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع في وم أ.¹

أي ظهرت في مجال توزيع الإنتاج الزراعي دف دعم إستراتيجية الإنتاج الزراعي لتحقيق المنافع الزمانية والمكانية للإنتاج الزراعي.

حيث قام العديد من العلماء بتحديد العناصر المؤثرة في عملية توزيع المنتجات الزراعية في وم.أ كفيريد إي كلارك، والذي لفت انتباه القائمين على الأمر بأهمية ودور وظيفة اللوجستيات واستخدامها في التسويق²

5- في مجال الإدارة والاقتصاد (الأعمال)

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية تم سحب هذا المصطلح العسكري في الأصل الذي كان السبب الرئيسي في فشل ونجاح العديد من المعارك إلى مجال الاقتصاد وإدارة الأعمال وتم تسميته Logistics Business ومنه علم إدارة اللوجستيات يعتبر من المجالات الحديثة في العلوم الإدارية، " وذلك لقدرته على مساعدة المنظمات في مواجهة التحديات سواء في بيئة عملها الداخلية من خلال ضرورة الاستخدام الأمثل والكفاء للموارد والإمكانيات المتاحة، وأيضاً بيئة عملها الخارجية والمتمثلة في ضغوط المنافسة في الأسواق ومواجهة نتائج العولمة³

وأصبح اللوجستيون العسكريون المتقاعدون عن المهنة العسكرية هم الممثلين للوجستيات الشركة بهدف نقل الخبرات المكتسبة في هذا المجال العسكري إلى تلك المجالات الصناعية والتجارية، بالإضافة إلى

¹ Douglas m. Lambert et Games R, stock, strategic Management Boston : Trwin, 1992, p19.

² آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2014، ص 48.

³ تامر مصطفى صالح الجزار، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية الرياضية للبنات و الإسكندرية، 2010، ص 2.

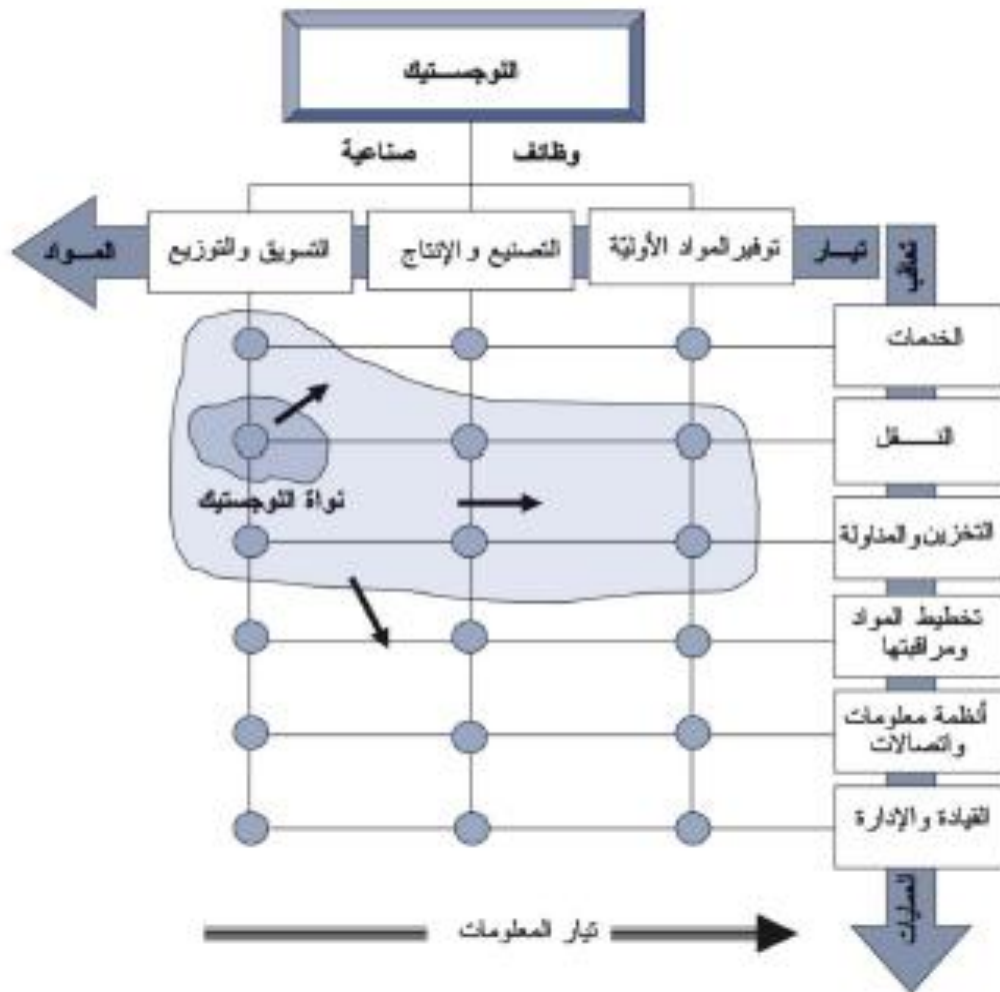
الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل Heskett في الـ.م.أ. و Colin وغيره في فرنسا حيث تم تطبيقها فعليا في و.م.أ. وأوروبا في الثمانينات.

فبالرغم من اختلاف الأهداف والغايات بين الفكر اللوجستي العسكري والاقتصادي إلا أن المشاكل الأساسية هي نفسها.

وهناك عدد من الكتابات تحدثت عن دور اللوجستيات في " النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية وفي سنة 1972 صدر كتاب لـ KOLB. F تحت عنوان " La Logistique Production, Distribution Approvisionnement" حيث يقترح نهجا لمختلف تقنيات إدارة المخزون والتنبؤ بما، وتصميم شبكات التوزيع المادي إذ يمثل هذا الكتاب بلورة للتفكير اللوجستي الفرنسي.¹

¹ - <http://www.Moqatel.com/openshare/benoth/sirzattia17/usa/sec006.doc-cvt.Htm>. 10h30m - 08/07/2017.

الشكل رقم (01): مصفوفة كيرني اللوجستية



المصدر: محمد حسان، إدارة الامداد والتوزيع، الدار الجامعية الإسكندرية، مصر، 2009، ص 11.

ثانيا: تعريف اللوجستيات

إن مصطلح اللوجستيات فن وعلم وله أسسه ومفاهيمه وبدأ تطوره منذ الخمسينات ولقد ظهرت دراسته في العديد من الكتابات والدراسات التي ركزت في بدايتها على الجيش وحركته، ولكن لم يكن هناك اتفاق كامل بين الخبراء على مفهوم اللوجستيات كما أن مضمون ومفهوم اللوجستيات تغير نتيجة لعدد من المتغيرات يأتي في مقدمتها سياسات تحرير التجارة وتعاضم درجة المنافسة بين الشركات.

أما في الأدبيات العربية والتسويقية غير متداول، وكتسلل تاريخي لمحاولات تعريف إدارة اللوجستيات تم وصف اللوجستيات بأسماء عدة: إدارة المواد، التوزيع، إدارة النقل، إدارة التوريد، التزويد، الإمداد.

1- التعريف اللغوي

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى "اللغة الاغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجس $\lambda o\gamma o s$ وتعني نسبة، حساب، سبب، خطاب وكذلك الكلمة اللاتينية Logisticus التي لها نفس المعنى"¹ ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون أول من استعمل كلمة (428- 348 ق م)، والتي تعني Calculation and reasoning (الحساب والاستنتاج) من المنظور الرياضي"². وباللغة الانجليزية Logistic: تتكون من جزئين هما Lodge التي تعني (مقر الامداد والتخزين) و Istic تعني (المتعلق ب) ويضم الجزئين فالكلمة Lodgeistic تعني أمر متعلق بالايواء ولتخفيف النطق أصبحت Logistic.

2- التعريف الاصطلاحي

نظرا لكون أول ظهور لمصطلح اللوجستيات كان في المجال العسكري فيمكن توضيح التعريف العسكري أولا الذي يعتبر الأصل لهذا المصطلح ثم التعريف الاقتصادي الذي تطرقت إليه العديد من المنظمات والجمعيات والعديد من المفكرين الاقتصاديين.

1- في المجال العسكري

- "هي فرع/شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الاحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود والأعتدة وما يلزمها من المرافق والتسهيلات"³

- في العمليات العسكرية تعني اللوجستيات "إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب"⁴.

- "فن نقل الجنود وإيوائهم وتموينهم، أي إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معينة إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة، وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة"⁵.

¹ - سوقيات

² - د/شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص 307.

³ - د/سمير معوض، تعريف ومفهوم الادارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، 2007، ص 8

⁴ - المرجع السابق، ص 8.

⁵ - Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC, New Jersey, 8th Edition, 2004, pp3-5.

2- في مجال الأعمال

ومع نهاية الحرب العالمية الثانية، انتقل هذا المصطلح إلى المجال الاقتصادي نتيجة النجاحات التي حققها في المجال العسكري، مما زاد الأمر صعوبة في وضع تعريف واضح ومحدد حيث كان هناك تداخل في التمييز بين تعريف اللوجستيات وبين القطاعات الأخرى كالنقل والتوزيع بل أن الأمر يختلف عن ذلك، فمفهوم اللوجستيات أشمل وأوسع من ذلك لأنه يربط بين جميع هذه الأنشطة في آن واحد وهذا ما أدى إلى وجود عدة تعريفات:

عرفه المجلس الدولي لإدارة التوزيع المادي* (NCPDM) "إن المصطلح يصف تكامل النشاطين أو أكثر " بهدف التخطيط والتنفيذ والسيطرة للتدفق الفعال للمواد الأولية، وعمليات الخزن الداخلية والسلع النهائية من المكان الرئيسي إلى مكان الاستهلاك، إذ أن هذه النشاطات يمكن أن تشمل على الرقابة، ومناولة المواد، وأوامر العمليات، والاختيار الصائب للمخازن والمصانع والتغليف، ونظام لإعادة السلع، والنقل والممرور والتخزين الجيد."¹

الجمعية الأوروبية اللوجستية: عرفت اللوجستيات على أساس وظائفها: "تنظيم تيار المواد وتخطيطه، ومراقبته وتنفيذه بدءاً من مرحلة شراء أو تحضير المواد الخام الأولية، ثم مرحلة التصنيع والإنتاج، فمرحلة التوزيع والتسويق إلى المستهلك النهائي، لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن، ولكن بأقل تكلفة، وبأقل استخدام لرأس المال"²

- مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا: "اللوجستيات هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة بها من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، وذلك دف إرضاء المستهلك وتحقيق احتياجاته."³

- اللوجستيات: "هي فن وعلم إدارة تدفق البضائع، والطاقة والمعلومات، والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، ومن الصعب أو حتى من المستحيل انجازيه تجارة عالمية أو عملية استيراد/ تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية، أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي."⁴

* National Council of Physical Distribution Management.

¹ - نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستك المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين، (27)80، 2005، ص 107.

² - د/آدم اسماعيل آدم خميس، مرجع سبق ذكره، ص 46.

³ - رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي ابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض 2006، ص 26.

⁴ - د/أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات لتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010، الأردن، ص 03.

- اللوجستيات: "عبارة عن مجموعة من الأنشطة الداعمة لعملية الإنتاج السلعي، وهي بطبيعتها خدمات تحتاج عملية إنتاج سلعة ما إلى نشاط نقل المادة الأولى، وبعد اتمام عملية التصنيع فإن السلعة تحتاج إلى تعبئة أولية ثم تعبئة داخل حاوية في حالة كون السلعة قابلة للتحوية، ثم نقلها إلى مكان التخزين ثم إلى مراكز التوزيع ثم تسليمها إلى المستهلك النهائي في المكان والموعد المحدد ومتابعة خدمة ما بعد البيع، ويصاحب مجموعة تلك الأنشطة نشاط هام وهو الاتصال والمعلومات."¹

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

- مفهوم اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية: "هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد وإلى مكان محدد وبأقل تكلفة Juste in time Delivery."³

- جمعية التقيس الفرنسية AFNOR: "عرفت اللوجستيات من خلال خمسة أبعاد متكاملة ومنسقة فيما بينها وتشمل: التموين والشراء، اللوجستيات داخل المؤسسة، ولوجستيات عملية الانتاج، خدمة ما بعد البيع واللوجستيات العكسية التي تقوم باسترجاع وإعادة تصنيع المنتجات المنتهية صلاحيتها."⁴

- "تعتبر من مجالات المعرفة الإدارية الحديثة فهي عملية التنسيق بين مجالات الإدارة التقليدية الأخرى مثل الإنتاج والتسويق والتمويل بدلا من ممارستهم التاريخية السابقة بشكل منفصل مما يضيف قيمة للمنتجات والخدمات المقدمة للعملاء والتي تلعب في الحقيقة دورا أساسيا في تحقيق ما يعرف برضاء العملاء."⁵

- تتضمن اللوجستيات "عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، فهي امتداد للتجارة الدولية وتعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات غير الأساسية إلى شركات متخصصة من الباطن وذلك من أجل تخفيض التكاليف والذي يعتبر من الأهداف الهامة لأي منظمة والذي تسعى دائما لتحقيقه."⁶

كما يعرفها شريف ماهر "العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية، والمنتجات الوسيطة والنهائية والمعلومات، بما يضمن استمرارية الانتاج وتخفيض تكلفته، ويحقق ميزة تنافسية للمشروع، ويكفل

¹-ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها ، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19 ديسمبر 2004، الاسكندرية، ص 38.

²-محمود حلتيم عبد الحليم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (ايتركس)، دمشق، 2005، ص 3.

³-محمود حلتيم، المرجع السابق، ص 3.

⁴-د/ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في:إدارة الأعمال اللوجستية – الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية، 2002، ص 20.

⁵-د/شيرين جلال، اللوجستيات متى انطلقت وأين وصلت؟، مجلة أنترناشيونال، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، أوت 2001، ص 93.

⁶-د/شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2014، ص 49.

رضا لعملاء، وذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتوزيع والتغليف في إطار نظم المعلومات.¹

ويعرفها أيمن النحراوي: "بأنها تجميع الأنشطة التي لها علاقة بتدفق وتخزين السلع والخدمات وإدارتها جماعيا Manage collectively بغرض إمداد العملاء بالسلع والخدمات التي يرغبوا في التوقيت والمكان المحددين والجودة المطلوبة."²

جدول رقم (01) خصائص اللوجستيك من خلال مراحل تطوره

الفترة	اللوجستيك المنفصل	اللوجستيك المتكامل	اللوجستيك المشترك
السنوات	قبل 1975	1975-1990	التسعينات
أولوية المدير اللوجستي	تخفيض تكاليف اللوجستيك	تخفيض تكاليف اللوجستيك	تخفيض تكاليف اللوجستيك (الاستجابة (الأجال) وزمن
المنهج الإداري	مفصل	متكامل	مشترك
عدد الموردين	كبير	كبير	صغير الشراكة
شراكة مع المشتركين في سلسلة الإمداد	لا توجد	قليلة	كبيرة
مدة العلاقة مع المشتركين في سلسلة الإمداد	قصيرة	قصيرة	طويلة
الحاجة إلى مسؤول سلسلة الإمداد	لا	لا	نعم
سرعة تدفق المنتج	تعطل بسبب	السرعة في التخلص	السرعة في الشراكة بين
من التموين إلى التوزيع	التخزين	من المخزونات	أعضاء سلسلة الإمداد
شبكات الإعلام الآلي	منفصلة	متكاملة مثل CIM	شراكة مثل EDI

المصدر: عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق، ص 6.

¹-أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجماعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2014، ص 49.
²--أقسام عمر، الامداد الشامل -مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد جامعة تلمسان، كلية، العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2010/2009، ص 12.

المطلب الثاني: أنواع اللوجستيك

هناك من يقسم الخدمات اللوجستية إلى 3 أنواع حسب موقع الخدمة من عملية الإنتاج وتنقسم الخدمة بدورها إلى نوعين من العمليات: تدفق المواد وتدفق المعلومات¹.

1- لوجستيات داخلية: وهي تم بكل الأنشطة المتعلقة بوظيفة الإمداد التي تسبق عملية الإنتاج كتوريد المواد الأولية، أو قطع الغيار، أو التخزين.

2- لوجستيات التشغيل: تخص كل الأنشطة التي تدخل مباشرة في عملية الإنتاج.

3- لوجستيات خارجية: تخص كل الأنشطة المتعلقة بوظيفة التوزيع أي التي تلي عملية الإنتاج كالنقل، والتخزين.

وهناك من يقسم الخدمات اللوجستية حسب طبيعتها وأهدافها²:

1- لوجستيات التموين: تقوم بتوفير المواد الأولية للمصانع.

2- لوجستيات التموين العام: توفير المواد الخاصة بالشركات الخدمية كتجهيزات المكاتب.

3- لوجستيات الإنتاج: تم بكل الأنشطة التي تدخل في العملية الإنتاجية "كطرق تصميم المصانع الداخلية لتوفير تدفق فعال لكل من العمال، البضائع، المعدات، والمعلومات لتضمن أعلى مستوى من الإنتاجية بأقل التكاليف، وتحديد مدى القدرات اللوجستية لاستيعاب كمية الإنتاج وطول خطوط الإنتاج"³.

4- لوجستيات التوزيع: توفير السلع للمستهلكين من قبل الموزعين في الأسواق التجارية أو محلات البيع بالتجزئة.

5- لوجستيات النقل: تقوم بتحريك المواد الأولية والمركبات وقطع الغيار من الموردين إلى المصنع ثم نقل السلع النهائية من المصنع إلى المخازن ومناولتها ثم إلى العملاء.

6- لوجستيات العكسية: تم بالتدفقات (السلع المسترجعة) من العملاء إلى المنتجين.

المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك

تعتبر وظيفة اللوجستيك من أهم وظائف المنظمات الحديثة، ذلك لأن قيمة المواد المشتراة والمخزنة تمثل نسبة كبيرة من رأسمال هذه الشركات وتعددت أهداف الإمداد وذلك من أجل الوصول إلى نتائج جيدة والمخطط لها.

¹-أفاسم عمر، المرجع السابق، ص 12.

²-ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الإمداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، الجزائر، 2012، 2013.

³-د/تفيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2002، ص 19.

أولاً: أهمية اللوجستيك

1- اعتبارات التكلفة العالية: تؤدي إدارة الإمداد إلى تخفيض وتدنية التكاليف وهذا ما يؤدي بالضرورة إلى تحسين ربحية المنظمة وبالتالي العائد على الاستثمار¹ حيث تشير الإحصائيات إلى أن 19% من الثورة القومية في الو.م.أ سيثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة العمل هناك ومن بين هذه الأنشطة نشاط النقل، حيث أن تكاليف اللوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي 10.5% من الإنتاج العالمي².

2- تسهيل انسيابية التدفقات: إذ أن الإمداد يسعى بشكل أو بآخر إلى تسهيل انسيابية التدفقات سواء الفيزيائية أو المعلوماتية كما يلي³:

-التدفقات الفيزيائية: المتمثلة في أنشطة النقل والتخزين والتموين للمواد

-التدفقات المعلوماتية: أي التحكم في تسيير الطلبات، وتنسيق التدفقات الفيزيائية

3- 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 المتعددة الجنسيات أو الشركات الكبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة⁴.

4- اللوجستيك مهم للاستراتيجية: تبدل 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 تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفصيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها، و تساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية⁵.

5- 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 تبدل المنظمة جهودها 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 للعملاء⁶.

¹-عبد الغفار حنفي، إدارة المواد والإمداد، الإسكندرية، الدار الجامعية 2007، ص 11.

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

³-عبد الغفار حنفي، المرجع السابق، ص 14.

⁴-ثابت عبد الرحمن ادريس، مرجع سابق ذكره، ص 29.

⁵-ثابت عبد الرحمن ادريس، مرجع سابق ذكره، ص 30.

⁶-نفس المرجع السابق، ص 30.

6-تزايد رغبة العلاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة إن نجاح سلاسل الأكل السريع، توصيل الطلبات للمنازل، 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 ساعد المنظمات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير، وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم¹.

ثانيا: أهداف اللوجستيك

يرتكز الإمداد على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم على النحو التالي:²

1-الجودة المناسبة

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

اعتبارات الجودة: تمارس وظيفة الإمداد رقابة إيجابية على الجودة والتكلفة الخاصة بالمواد أو بصفة عامة يمكن ذكر ثلاث عناصر أساسية ذات التأثير في مستوى الجودة للمواد التي تشتريها الشركة في الأجل الطويل³.

2-السعر المناسب

وهو قيمة الاحتمالات للتكاليف عند المورد فيما فيما يتعلق بإنتاج الصنف المطلوب شراؤه، ويمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يمكن التصفية بها مقابل شراء أو توفير الاحتياجات المطلوبة وهذه القيمة في الواقع مرتبطة بكثير من العوامل هي:

أ-النماذج وقوانين الأسعار

ب-النشرات التي تصدرها البورصات

ت-مندوبي البيع

ث-بطاقات الأسعار

¹-نفس المرجع السابق، ص 30-31.

²-عوالي مسعودة ولغواطي ايمان، فعالية وظيفه الامداد في المؤسسات الإنتاجية، مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ليسانس في علوم التسيير، المركز الجامعي، المدينة السنة الجامعية، 2007-2008، ص 56.

³-عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبدل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 18.

3-ال شراء بالكميات المناسبة

تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعية المواد المشتراة وطبيعة الإنتاج، الظروف الاقتصادية واتجاهات العرض والطلب، إمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به، تكلفتي الطلب والتخزين والظروف المالية المؤسسة.

4-اختيار المورد المناسب

تعتبر عملية المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية، حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبقها 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، إذ يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد.

أ-اختيار المعيار

ب-تقسيم الموردين

ت-اختيار أكثر مورد.

خلاصة الفصل

يعتبر النقل البحري من أهم الأنشطة الرئيسية للإمداد حيث يقوم بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وكذا المناطق الحصول على المواد الأولية، كما تسعى الدراسة المؤسسات من تقليل تكاليف النقل واختيار أفضل وسيلة لزيادة ربحها ومكانتها في الأسواق، وتعد الدراسة الميدانية حول مؤسسة ميناء مستغانم نموذج في فهم الخصائص التي بنينا عليها دور وظيفة النقل في شبكة الإمداد، كونها عرفت تسارع وحركية مع متطلبات العميل والمجتمع.

أصبح الإمداد من المواضيع الرئيسية والحديثة في حياتنا اليومية وفي جميع المستويات التطبيقية ومنها الأكاديمية، فمنذ ظهوره أول مرة وهو يطبق في جميع المجالات ومنها العسكرية وهذا بتوفير متطلبات الحرب والمحاربين من ذخيرة ومؤونة ومواد غذائية، وكذا سرعة النقل لتوفير هذه المتطلبات، أما اقتصاديا فأصبح من أهم العناصر للمؤسسات وهذا لأجل تقليص التكاليف وتحسين الخدمات للزبائن كما ونوعا لتحقيق مردودية عالية وتوسيع نشاطها، وفتح مجالات أوسع للتبادل وكذا الحصول على مكانة متميزة داخل السوق، أما تجاريا فأصبح الإمداد وظيفة مهمة فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين، الإنتاج، التوزيع وكذا تدفق المعلومات.

الفصل الثاني

تأثير النقل البحري في
تحسين الأداء اللوجستي



مقدمة الفصل

ترجع أهمية اللوجستيات إلى أن هذا المفهوم هو في الواقع مفهوماً شاملاً يربط ما بين أنشطة متنوعة مثل النقل والتخزين والشراء وتشغيل أوامر العملاء... الخ، يهدف أحكام الرقابة على جميع أنشطة الحركة والتخزين التي تساعد على تدفق المنتج من مرحلة اقتناء المادة الخام وحتى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح لاستخدام إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب وبالشكل المناسب وبأقل تكلفة ممكنة¹، الأمر الذي ضاعف من حجم التجارة الجزائرية والاختصار في الوقت وتحقيق أزمدة قياسية وبتكلفة معقولة.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2007.

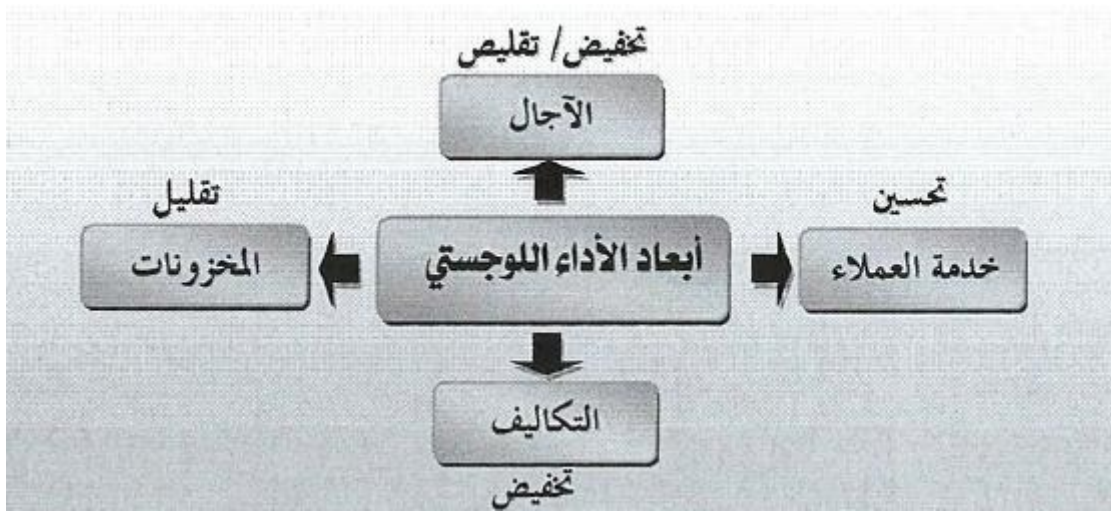
المبحث الأول: الأداء اللوجستي

تسعى الخدمات اللوجستية إلى تقديم المنتج أو الخدمة في المكان المناسب، الزمان المناسب، الحالة الجيدة، السعر الجيد، وهذا يتوقف على الأداء الجيد للزام اللوجستي ككل من خلال إتباع مجموعة من مؤشرات تحدد المدى العالم له، هذا ينتج عنه تقديم خدمات لوجستية ذات جودة عالية والتي يعتبر عامل الوقت من أهم مؤشراتهما، فخلق القيمة اللوجستية يتأثر بشكل كبير بالأداء الجيد ومستوى الجودة المقدمة.

المطلب الأول: أبعاد الأداء اللوجستي

يمثل اللوجستيك أولوية أساسية في المؤسسة، وذلك لمساهمته الكبيرة في الأداء بالإضافة إلى تأثيره الخاص في عدد من المجالات لذا وجب الاهتمام بأدائه، تتمثل أبعاد الأداء اللوجستي في خدمة العملاء، الآجال، المخزونات والتكاليف اللوجستية.

شكل رقم (02): أبعاد الأداء اللوجستي



...

أولاً: خدمة العملاء

إن خدمة العملاء مجموعة من الأنشطة التي تتفاعل المؤسسة من خلالها مع المستهلك إما شخصياً، أو من خلال الاتصال الغير المباشر، وهذه الأنشطة يتم تصميمها وأدائها بناء على هدفين رئيسيين هما: رضا الزبائن وتقديم الخدمة بكفاءة وفعالية¹، وينتظر العملاء إلى ما تقدمه أي مؤسسة من منظور السعر والجودة والخدمة، وهذه الأخيرة تعتبر مصطلحا واسعا يمكن أن يحتوي على عدة عناصر تتراوح من إتاحة المنتج، إلى

¹ - خدمة العملاء، المؤسسة العامة للتعليم الفني والتدريب المهني، المملكة العربية السعودية، ص 3.

خدمة ما بعد البيع، ومن المنظور اللوجستي فإن خدمة العميل هي مخرجات عمليات سلسلة الإمداد الخاصة بالأنشطة اللوجستية.

فالتسليم حسب الشروط المتفق عليها بين المؤسسة والزيون من الخصائص الأولى لجودة الخدمات اللوجستية والذي يؤثر على العلاقة مع العميل، ويصبح هذا الأخير شديدا العقاب إذا كانت المنتجات المتوقعة ليست في الوقت المتفق عليه.

ولهذا يتم قياس معدل الخدمة وهو معيار يقيس نسبة المنتجات التي تم تسليمها في الوقت المحدد مقارنة بأجمالي طلبات العملاء.

ثانيا: الأجال

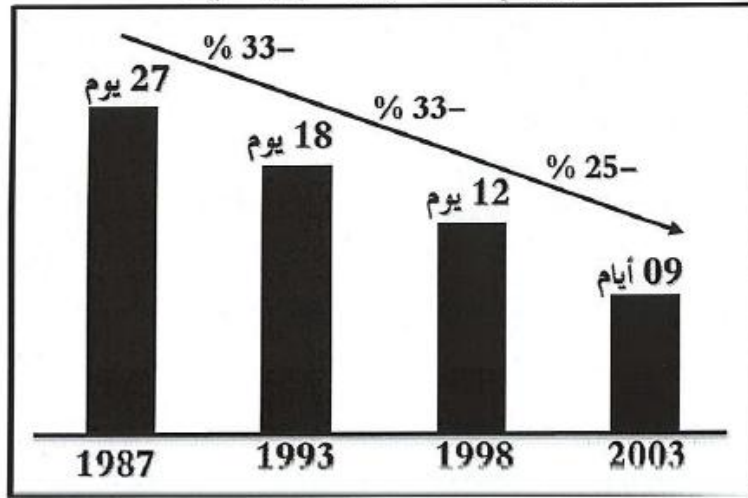
أصبح الوقت أمرا هاما وحرجا في إدارة الأعمال وأصبحت دورة العمر المنتج قصيرة ويطلب المصنعون والموزعون توريد المواد والبضائع في وقت محدد. ويعتبر الوقت اللازم لإكمال أنشطة دورة الطلبات هو قلب خدمة العميل، لذلك إذا كانت الرغبة في الحصول على مستوى عال من خدمة العميل من خلال أزمدة دورة طلبات قصيرة ومتتالية.

ويمكن تعريف وقت دورة أمر التوريد أو الطلب بمقدار الوقت المستغرق بين الأمر الصادر من العميل (أي أمر الشراء) أو طلب الخدمة وبين وقت استقبال أو استلام البضاعة عن طريق العميل¹

الشكل رقم (II-02) يوضح كيف يتم تخفيض الأجال اللوجستية من 27 يوما سنة 1987 إلى 09 أيام سنة 2003 أي بنسبة تخفيض وصلت إلى 25%.

¹ - ثابت عبد الرحمان ادريس، مقدمة في ادارة الأعمال اللوجستية، مرجع سابق، ص 84.

الشكل رقم (03): الأجال اللوجستية



المصدر: yves le denn, la chaine logistique au service des clients, tome2, la gestion et contrôle, CELSE, Paris, France, 2001, p1.

ولتحسين الأداء اللوجستي من خلال هذا البعد يجب العمل على تخفيض الأجال وذلك بالتنسيق الجيد للخدمات اللوجستية وهناك مجموعة من العوامل التي تؤثر على الأداء فيما يخص هذا البعد والتي تتمثل في:¹

-القواعد المتبعة للأولوية

-تشغيل الطلبات على التوازي مقابل تشغيلها على التوالي

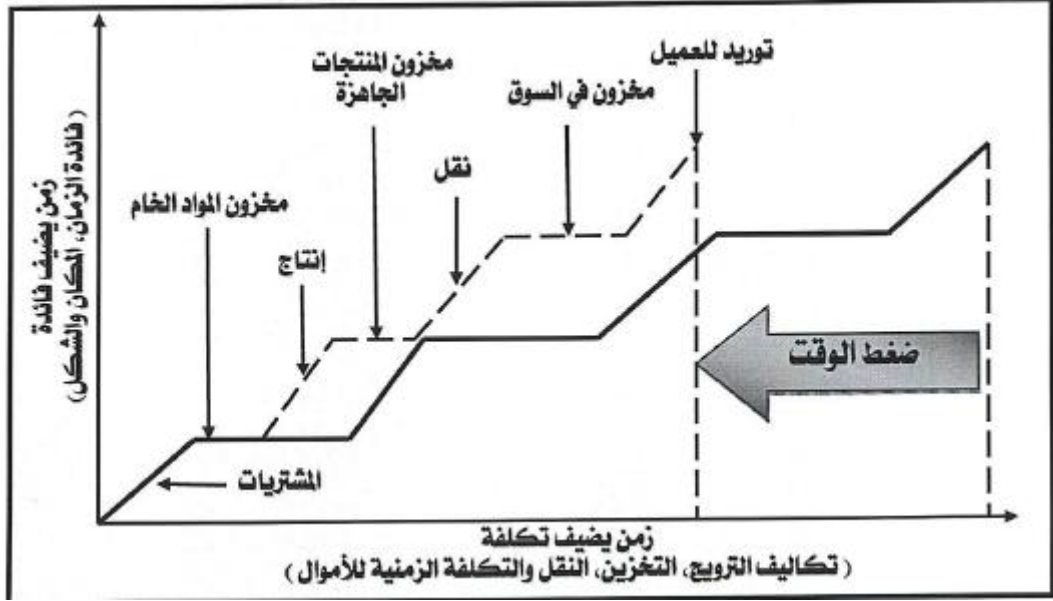
-دقة ملى الطلب (يجب التحكم في عدد الأخطاء، عدم وجود أخطاء يقلل من زمن تشغيل الطلب).

-تشغيل الطلبات على دفعات لخفض تكلفة التشغيل ولكنه يطيل من زمن التشغيل

-دمج الشحنات: تكلفة نقل أقل، وزمن تشغيل أطول

¹ - محمد المعداوي، مرجع سابق، ص 92.

ويظهر في الشكل رقم (04) كيفية تخفيض الأجل لتحسين الأداء اللوجستي



المصدر: محمد المعداوي، إدارة اللوجستيات وسلاسل الإمداد، ص 69-70.

ثالثاً: المخزونات

إن التخزين يخلق المنفعة المكانية فهو يضمن توافر المنتجات، لكن كثرة المخزون تجعل إدارته أكثر تعقيداً. كما تعتبر المخزونات تكلفة كبيرة تجعل من المؤسسة ساعية لتخفيضها وتتكون التكاليف المتعلقة بالمخزون مما يلي:¹

- تكلفة المباني تستخدم للتخزين بما فيها الصيانة، الحراسة.
- المعدات المختلفة للتخزين والمناولة ذات الصلة: الرفوف، الرافعات الشوكية، التغليف.
- عمال مناولة المخزونات.
- التكاليف الإدارية: الكمبيوتر، الجرد، الوقت اللازم للبحث عن المنتجات.
- المخاطر التقادم، والضرر بالمخزونات أثناء التخزين أو المناولة، المخاطر التي يغطيها التأمين والضرائب.
- المخاطر المرتبطة بالتأخر في اكتشاف مشاكل الجودة (تكاليف الفرز والتخلص من المخزونات).

¹ -Pascal EYMERY, op.cit, pp3-4.

رابعاً: التكاليف اللوجستية

تتراوح تكلفة اللوجستيك في المؤسسة ما بين 30-40% من المبيعات ، والجدول رقم (II-04): نتائج دراسة حديثة لتكاليف التوزيع، وبالرغم من أن نتائج الدراسة توضح أن تكلفة التوزيع تمثل حوالي 08% من المبيعات، وتأتي تكلفة اللوجستيك في المرتبة الثانية بالنسبة لتكلفة البضاعة المباعة وتحسين الأداء يكون بتخفيض هذه التكاليف¹.

جدول رقم (02): نسبة متوسط تكاليف التوزيع للمبيعات

النوع	النسبة من المبيعات %
النقل	2.88
المخازن	2.09
خدمة العميل / تنفيذ الطلبات	0.55
الإدارة	0.40
تكلفة الشحن	2.32
إجمالي تكاليف التوزيع	8.01

المصدر: رونالدو انش بالو، إدارة اللوجستيات، تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، السعودية، 2006، ص 33.

وتعتبر تكلفة اللوجستيك ثاني تكلفة بعد تكلفة الشراء، وهنا يجب ترشيد وتدنية هذه التكاليف الباهظة ومن تعظيم الفائدة لصالح العملاء، أصحاب رأس المال (المساهمين)، وكل أصحاب المصلحة، ويرى Robert Delany أن خفض تكلفة اللوجستيات من 10.7% إلى 10% في الولايات المتحدة الأمريكية يعني توفير مبلغ 56 مليار دولار للدولة ويوصى بأنه ينبغي ألا يؤثر هذا الخفض على مستوى العملية اللوجستية. وتتكون التكاليف اللوجستية من:²

1- تكاليف النقل: نقل المشتريات، نقل المبيعات (التوزيع)...

2- تكاليف التخزين: كراء او اهتلاك المخازن، المناولة وتحضير الطلبات (الأشخاص والعتاد)، التأمينات، التغليف.

3- مصاريف مالية مرتبطة بالمخزون: فروق الجرد، ...

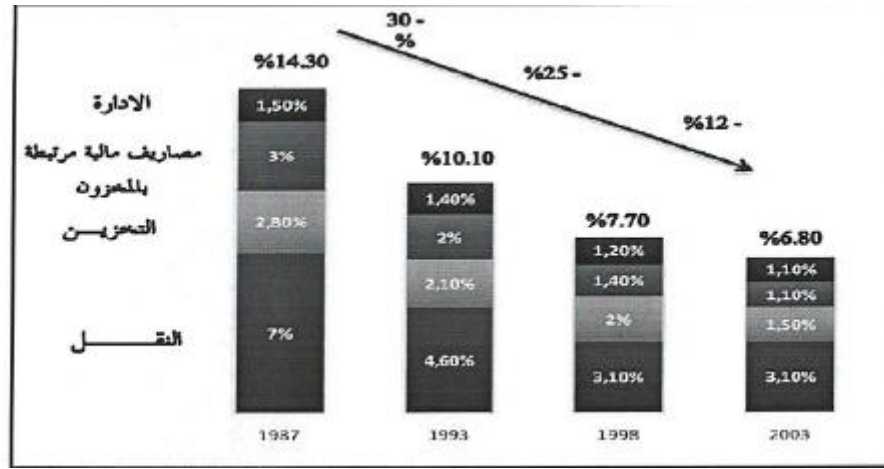
¹ رونالدو انش بالو، مرجع سابق، ص 32.

² Yves le denn, la chaine logistique au service des clients, tome 2, la gestion et le contrôle, CELSE, Paris, France, 2001, p06.

4- تكاليف إدارية: عمال وعتاد (مكاتب، عتاد الاعلام الآلي، ...) ضمان معالجة طلبات الموردين والعملاء، كذلك تخطيط الإنتاج.

فالأداء الجيد للوجستيك يؤدي إلى تخفيض التكاليف اللوجستية إلى أدنى مستوياتها وهذا ما يوضحه الشكل رقم 05.

شكل رقم (05): تطور تكاليف اللوجستيك في الجزائر



المصدر: Yves Le Dén, la chaîne logistique au service des clients, tome 2, la gestion et le contrôle, CELSE, Paris, France, 2001, p07.

المطلب الثاني: الأدوات الحديثة لقياس وتحسين الأداء اللوجستي

لم تتمكن الأدوات التقليدية للتقييم من مواكبة التغيرات والتطورات التي عرفتها بيئة الأعمال، وجاءت بعض الأدوات الحديثة للتقييم والتي استطاعت القضاء على سيطرة المؤشرات المالية وذلك في ظل بيئة الأعمال المتغيرة، ومن بين هذه الأدوات الحديثة، بطاقة الأداء المتوازن، المقارنة المرجعية...

أولاً: بطاقة الأداء المتوازن

بطاقة الأداء المتوازن نظام يهدف إلى توفير المعلومات الشاملة للمسيرين وذلك من خلال متابعة بعض المؤشرات ذات الصلة بشكل مباشر مع الأهداف الاستراتيجية للشركة.

تم عرض الفكر المبدئي حول مفهوم قياس الأداء المتوازن في مقال: Robert, Kaplan, David et Narton نشر في العدد الأول من مجلة Harvard Business عام 1992، ويستهدف قياس الأداء المتوازن من خلال النظر

للشركة من أربع زوايا حيوية¹، هذه المحاور متشابكة ومتكاملة قابلة للتكيف مع نوعية النشاط على حسب محتوى عناصره.

وفيما يلي المحاور الأربعة مع بعض المؤشرات اللوجستية (على سبيل المثال لا الحصر) وهي كما يلي:

أ- المنظور المالي: محور المعايير المالية والاستثمارية

- تكلفة التصنيع

-تكلفة التخزين (على كل مستويات)

-تكلفة المشتريات

ب-منظور العملاء: محور رضا العميل ومدى تحقيق متطلباته

-التسليم في الوقت المحدد

-آجال معالجة طلبات الزبائن

-معدل جودة التسليمات

ج-المنظور العمليات الداخلية: محور نظام جودة العمليات الداخلية

-احترام برنامج الإنتاج

-متوسط دور تصنيع

-معدل جودة التسليمات

د-منظور العمليات الداخلية: محور نظام جودة العمليات الداخلية

-احترام برنامج الإنتاج

-متوسط دورة تصنيع

-تتبع أخطاء التنبؤ

¹بيبلز جوران و خان روى وماحيز ووتر، الأداء البشري الفعال، بقياس الأداء المتوازن، ترجمة علاء أحمد اصلاح، اصدارات ، القاهرة، مصر، 2003، ص 23.

-معدل تغطية المخزون(المنتجات التامة)

ه-منظور التعليم والنمو: محور النمو والبناء والتعليم والتقدم الاستراتيجي

-دور تطوير منتجات جديدة

-عدد المشاريع المقبولة

ثانيا: المقارنة المرجعية

تشير أغلب الكتابات في مجال الإدارة والتسويق بأن البداية الفعلية لاستعمال المقارنة المرجعية والاستفادة منها على يد الشركة الأمريكية في مجال الناسخات في أوائل ومنتصف الثمانينات بعدما وجدت نفسها في وضعية مالية سيئة مما جعلها تفقد الكثير من حصتها في السوق لصالح منافسيها وبعد عدة محاولات لتأهيل الشركة باءت كلها بالفشل، رأت الشركة بأن العيب يعود إلى طرق التسيير المتعبة، وهنا تم تجربة المقارنة المرجعية التي أدت إلى تحسين المؤسسة في النواحي التالية: تخفيض التكاليف مع تحسين معتبر لجودة منتجاتها ولطريقة التسويق بها، تسجيل الزيادة في الإشباع لدى الزبائن بمقدار 40% مقارنة بالأربع سنوات الأخيرة.

القياس المقارن يسمح للمؤسسة التي تطمح للامتياز، بمقارنة نفسها بأحسن منافسيها أو المؤسسات الرائدة في مجال صناعتها، وذل بغرض تحديد الانحرافات المحتملة في الأداء، والهدف من ذلك هو تكييف الحلول المستعملة في المؤسسات المقارنة لتصحيح الانحرافات، كما يعرفها أيضا على أنها "وسيلة لتحسين الأداء بالتعلم من أحسن الممارسات وفهم العمليات التي عن طريقها يتم انجاز هذه الممارسات وهذا يتطلب أربعة خطوات لذلك، انطلاقا من فهم العمليات لدينا، ثم تحليل العمليات لدى الآخرين ثم المقارنة بينهما وأخيرا علق فجوة الأداء الموجودة¹.

ويمكن تقسيم المقارنة المرجعية إلى أنواع التالية:

-المقارنة المرجعية الداخلية

-المقارنة المرجعية الخارجية

-المقارنة المرجعية بالممارسات الأفضل.

¹-جميلة مديوني، أسلوب القياس المقارن كمدخل لتحقيق التميز ومواجهة المنافسة مع استعراض بعض التجارب الناجحة، الملتقى الوطني الثاني حول تسيير المؤسسات، جامعة 08 ماي 1945، قالمة، 26-27 نوفمبر 2007، ص 115.

ومن أجل تحسين الأداء اللوجستي بالمؤسسات تقوم سنويا من خلال نشر استبيان على موقعها الالكتروني.

المطلب الثالث: قياس الأداء اللوجستي

إن قياس أداء الخدمات اللوجستية في المنشأة يأخذ في الحسبان الأهداف الواضحة والمعروفة من قبل العملاء ويقترح 16 معيارا لقياس الأداء اللوجستي من بينه:

أ- من منظور العملاء

1- المواعيد المتفق عليها 2- الوقت الحقيقي للطلبات 3- احترام أوقات التسليم 4- القدرة على الاستجابة للتغيرات في الحجم 5- زمن الاستجابة لسلسلة التوريد

ب- الخزينة

6- دقة التنبؤ 7- مستوى المخزون 8- حساب الزبائن في أيام المبيعات 9- تكاليف الضمان 10- نسبة التكاليف اللوجستية مقارنة برقم الأعمال.

ج- التسيير الداخلي

11- قيمة المخزونات 12- آجال إعادة التموين 13- الوقت الإجمالي للدورة من الطلب إلى التسليم 14- الطلبات المسلمة دون فشل 15- وقت دورة 16- الإنتاجية في القيمة المضافة للشخص الواحد أو الرواتب.

قياس جودة اللوجستيك

تعتبر جودة اللوجستيك صعبة وذلك راجع إلى أن الخدمات اللوجستية عملية معقدة، وعند تحديد جودة اللوجستيك يجب تحديد مؤشرات كل من:

- المرافق اللوجستية (التسهيلات): والتي تضم مرافق التسليم، مرافق التخزين، تسهيلات التعبئة والتغليف، مرافق مناولة المواد بالإضافة إلى وسائل النقل.

- العمليات اللوجستية والعمليات الفرعية

- التنظيم والإدارة بالإضافة إلى العامل البشري (مقدم الخدمة).

أولاً: مؤشرات جودة المرافق اللوجستية

تضم المرافق اللوجستية مرافق التسليم، مرافق التخزين، تسهيلات التعبئة والتغليف، مرافق مناولة المواد بالإضافة إلى وسائل النقل، تتمثل مؤشرات جودة المرافق اللوجستية فيما يلي:

-القدرة المتاحة للمرافق، الأداء

-تصميم عصري

-ملائمة المرافق للعمل

-سهولة الصيانة

-العلاقة بين السلعة والمرافق من خلال خصائص السلع والتغليف...الخ

-العلاقة بين الأداء والسعر

-العلاقة بين الحياة المتوقعة للمرافق وسعرها

-تحديد تكاليف الطاقة ومواد التشحيم

-تحدي تكاليف الأداء

ثانياً: مؤشرات جودة الخدمة اللوجستية

يعتبر كل من الهيكل التنظيمي للمنظمة وسلوك العمال من العوامل مهمة جدا في جودة الخدمة، فمقدم الخدمة يجب أن يكون شخص مناسب يهتم بالرد على اتصالات الزبائن من خلال إعطاء المعلومات الضرورية عن: السعر، الوقت، تقديم المشورة وغيرها من المعلومات، ويمكن ذكر مؤشرات جود الخدمة اللوجستية كما يلي:

-اللباقة

-سرعة المعلومات

-الدقة

-الموثوقية

-تقديم المشورة

-المرونة: اتخاذ قرار أمثل وسريع

-الرد السريع على الشكاوى

-مرونة التعريفات

-مرونة الأسعار

-طريقة الاتصال: شبكة الاتصالات

ونلاحظ أن مؤشرات جودة الخدمات اللوجستية لا تختلف كثيرا عن معايير قياس جودة الخدمة بصفة عامة.

المبحث الثاني: مكانة النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي

صناعة اللوجستيات المينائية هي تحقيق أعلى جودة ممكنة في أداء العمليات، إضافة إلى تخفيض التكاليف، وكذلك خلق التسهيلات التي تؤدي إلى زيادة في حجم التجارة، وستبقى الصناعة اللوجستية من بين أهم العوامل التي ستحدث تحولات تكنولوجية المعلومات في مجالات الأسواق الدولية الالكترونية.

المطلب الأول: دور النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي

يتحقق تطور دور الموانئ لتصبح بمثابة حلقات في سلسلة الامداد الكونية بعملها على توفير وحصول عملائها على خدمات عالية الجودة وبأقل تكلفة ممكنة¹.

أولاً: دور الموانئ من مركز النقل إلى القاعدة اللوجستية

اعتباراً من تسعينات القرن العشرين تغير دور الموانئ، فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ في حد ذاته والمنطقة المجاورة له وإنما امتد هذا النشاط في كل المنطقة المحيطة بالميناء، والذي يعتبر نقطة البدء في سلسلة النقل، وتدر هذه الأنشطة الجديدة على بعض الموانئ أكثر من ثلث إيراد الميناء، ولقد تطورت العديد من الموانئ التقليدية (التي كانت في الماضي مجرد مراكز النقل)، تدريجياً في الخمسينات والستينيات إلى مراكز خدمات تجارية وصناعية، تضيف في بعض الموانئ التنافسية، وحدث تنوع في خدمات الموانئ تعدى الخدمات التقليدية للموانئ، شملت البنية الفوقية بنية فوقية للمعلومات ومن ثم أصبحت

¹-عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سابق، ص 129.

الموانئ التي اتجهت في هذا الاتجاه قاعدة لوجستية حقيقية للتجارة الدولية، نتيجة لهذا التطور الذي حدث في دور الموانئ يمكن تصنيف الأنواع الثلاث من الموانئ الموجودة حالياً إلى موانئ الجيل الأول والثاني والثالث¹.

أولاً: موانئ الجيل الأول و الجيل الثاني

الموانئ البحرية: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، و تتنوع تلك التسهيلات وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذا من حيث الوظائف المسندة إليها².

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية)

تشمل موانئ الجيل الأول على الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط، و ما زال هذا الجيل من الموانئ موجوداً حتى الآن و يمثل أغلبية موانئ البلدان النامية، و تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها إستراتيجية محافظة، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل على أنه مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع و النقل البحري، و لا يتوفر إلا على الحد الأدنى من الأنشطة المينائية مثل الشحن و التفريغ و بعض الخدمات المينائية و الملاحية و تركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصعة دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية)

ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، و تسمى عادة بالموانئ الصناعية. تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية، على أساس تصور عريض لدور الميناء و قدرته الإدارية و أن الموانئ ليست مجرد مراكز للنقل إنما هي مراكز صناعية و تجارية أيضاً، و يتم صياغة سياسات الميناء و إصدار تشريعاته على هذا الأساس كما و قد اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل بحيث أنه إضافة إلى الشحن و التفريغ و الخدمات المينائية و الملاحية، توسعت لتشمل الخدمات التجارية للبضائع و تقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو و اتساع الميناء.

¹-أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 186.

²-نفس المرجع السابق، ص 187.

مقارنة بين موانئ الجيل الأول و الجيل الثاني

يختلف التنظيم في موانئ الجيل الثاني عن موانئ الجيل الأول في¹:

أ-علاقات وثيقة مع شركاء موانئ الجيل الثاني في النقل و التجارة الذين شيّدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.

ب-علاقات وثيقة بين الميناء و الإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي، المرافق و القوى العاملة و كذا شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.

ج-التكامل بين مختلف الأنشطة و الخدمات بالميناء لتزايد كمية البضائع و الحاويات و سرعة دورانها عبر الميناء.

ثانيا: موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجستية)

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات و يعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحوية و النقل الدولي متعدد الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية².

تتسم سياسة و إستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس اعتبار الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج/التوزيع الدولية، و استناداً لهذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض استراتيجي مرافق و خدمات الميناء إلى اهتمام و مشاركة فعالة في عملية التجارة العالمية بكاملها³.

إن الأنشطة و الخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص و التنوع و التكامل، و تنقسم الأنشطة و الخدمات التي تتوفر في هذه الموانئ إلى:

1-تقديم خدمات الميناء التقليدية:

بالرغم من تطور الخدمات و الأنشطة التي يقدمها الجيل الثالث من الموانئ إلا أنه ما زال يقدم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول و الثاني و لا تزال الخدمات تعتبر عنصراً أساسياً في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب تطويرها، بحيث أصبحت تقدم من خلال مفاهيم لوجستية و مراكز توزيع.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 157.

² - أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 186.

³ - د: أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 188.

2-الخدمات الصناعية و البيئية:

و تتمثل في الأعمال الفنية مثل إصلاح و صيانة السفن و الخدمات الهندسية الأخرى، و تعتبر هذه الخدمات عنصراً هاماً في تكامل خدمات الميناء، و توفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية مما يعني خفض نسبة المخاطرة الاقتصادية للمعدات و وسائل النقل المختلفة.

3-الخدمات الإدارية و التجارية:

مع تعاظم حجم التجارة الدولية و ما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم، و لضمان انسياب حركة النقل بكل دقة فإن ذلك تطلب توفير خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية، الإدارية أو المعلوماتية، كما أنها لم تعد تعترف بالحدود الزمنية لأعمال الميناء فبعد أن كانت تعمل خلال أيام العمل الرسمية و خلال ساعات محدودة أصبحت الخدمة ممتدة 24 ساعة يوميا و مستمرة خلال أيام الأسبوع، و بالتالي كان عاملا جاذبا للعملاء.

-أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة

من أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة حتى تكون قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة من السفن:

- توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محلياً و إقليمياً من خلال شبكات الطرق البرية السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة.

- توافر منظومات المعلومات المتطورة و التي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.

- تلبية احتياجات و توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.

- توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجستية.

- السرعة في أداء الخدمات بتكلفة اقتصادية.

- كفاءة الشبكة الرافدية و المحورية، بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سفن الحاويات العملاقة بخطوط ملاحية رافدية منتظمة الترددات للموانئ المجاورة و القريبة، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيتات المحددة.

ثانيا: التطبيقات اللوجستية في الموانئ الحديثة

فوق هذا المفهوم يمكن تصوره ما يمكن أن يطلق عليه الميناء الحديث وهو الميناء الذي يولد قيمة إضافية لعملائه، وهو يختلف عن مفهوم الموانئ التقليدية التي يقتصر هدفها الرئيسي على عملية نقل وتداول البضائع والحاويات، حيث يتجاوز هذا الدور في توليد القيمة والمنفعة للعملاء من خلال الخدمات والتسهيلات التي تقدمه لهم على اختلاف مصالحيهم وتباينها بما يحقق منفعة متبادلة لكلا الطرفين¹.

وبالتالي يصبح العملاء وفق هذا المفهوم بمثابة شركاء يتم التعاون معهم لابتكار الحلول اللوجستية ووضع أهداف مناسبة لكل منهما، حيث أن العلاقة بين الموانئ وعملائها تكون قائمة على المرونة والتحاور الدائم والعمل المستمر على تحسين نوعية الخدمة المقدمة.

من التطبيقات اللوجستية في الموانئ ضرورة قياس مستوى الأداء اللوجستي مع وضع معايير لقياس جودة الخدمة وكفاءتها من خلال قياس درجة اشباع العملاء بمدى رضائهم وحصولهم على مزايا نسبية قد لا يحصلون عليها من الموانئ المنافسة لأن مستوى الخدمات المقدمة يساهم في تحقيق التميز المنشود.

إن قياس الأداء اللوجستي وجودة الخدمات يتم من خلال تقييم ما يلي:²

- مدى القدرة على توفير قواعد بيانات متكاملة تمثل كافة العملاء المتعاملين مع الميناء.
- الاقلال من معدلات الخطأ والانحراف في أسلوب وكفاءة تقديم الخدمة، أي تقديمها بالجودة المطلوبة من حيث سعرها وزمن أداؤها إذا ما قدم له ميناء بعينه مزايا تنافسية.
- تقييم الميناء المستمر لمعايير قياس جودة خدماته ومقارنتها بمعايير جودة الخدمات التي تقدم بالموانئ المتقدمة.

ولهذا تتسابق الدول للفوز بنصيب متعظم في حجم التجارة الدولية المتداول عبر موانئها مما فرض عليها حتمية تطوير تلك الموانئ وما يؤدي بها من خدمات بشكل يتواءم مع المواصفات العالمية ووفقا لمعايير ومحددات قياس جودة تلك الخدمات بل والعمل على تحديث الأساليب والوسائل التي تقدم بها من خلال ما تقدمه المراكز اللوجستية بالموانئ من أنشطة متكاملة مع ضرورة مراعاة³:

¹-أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 186.

²-شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2015، ص 310-309.

³-شريف ماهر هيكل، مرجع سبق ذكره، ص 310-311.

التطوير الدائم للمعايير التي على أساسها تقاس جودة الخدمة المؤداة، فقد كان معيار قياس الجودة بمدى مقدرة الميناء على تلبية احتياجات عملائه، إلا أن هذا المعيار تطور ليصبح بمدى القدرة على قياس التطور في الأداء وتحسين الجودة أخذاً في الاعتبار:

- خصائص ومحددات الخدمة ومدى كفاءة العنصر البشري مؤدي الخدمة
- قيمة وكفاءة التقنية المستخدمة
- الهدف المرجو من تصميم برامج الخدمة

ثالثاً: التكاليف اللوجستية وتأثيرها على عمليات الموانئ

لما كانت التكاليف اللوجستية من أهم عناصر احراز التميز التنافسي للبضائع فقد أصبح من الضروري النظر إلى سلسلة الأنشطة اللوجستية المختلفة من خلال دمجها جميعاً تحت إدارة لوجستية واحدة داخل الشركة، وهي تشمل التوزيع المادي للبضائع وإدارة المواد وأصبحت الشركة تولي اهتماماً متزايداً إلى العلاقات اللوجستية الخارجية عن الشركة، وأصبحت اللوجستيات الشركة تتصف بتركيزها على إدارة سلسلة الامدادات كما أدى تركيز الإنتاج لتحقيق اقتصاديات الحجم تركيز عمليات التوزيع على إدارة سلسلة الامدادات ، اذ يمكن أن نقرر أن اللوجستيات تؤدي إلى تحسين الإنتاجية والكفاءة وتدنية التكاليف.

رابعاً: اللوجستيات وعمليات الموانئ

المزيج اللوجستي يتكون الآن من نوعيات من الخدمات تصمم للتعامل مع نوعيات كثيرة من السفن وأصناف كثيرة من البضائع غير أن العنصرين الحاسمين في المفاضلة ما بين عروض خدمات لوجستية وأخرى هما التوقيتات المثالية الدقيقة لأداء هذه الخدمات والأسعار التي لا تحدث تضخماً في تكاليف التجارة الدولية، ويحتوي هذا المزيج أيضاً على مستوى عالٍ من الإنتاجية التي تعد مقياساً واضحاً لمعدلات وسرعة الأداء.¹

الأنشطة اللوجستية بمحطات الحاويات

أ-أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء

هناك عدة أنواع للحاويات، و ذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها الحاوية، و كذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات و نوع المواد المصنوعة منها، و هذا إن دلّ على شيء فإنما يدلّ على الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل.

¹-أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 207.

1- حاويات البضائع العامة:

وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية وطرق الوصول إلى داخلها للتعبئة والتفريغ، من أهمها¹:

حاويات ذات الاستعمال العام:

وهي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

حاويات ذات السقف المفتوح:

حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك و قابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.

حاويات مسطحة:

أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول و عرض الحاويات العادية و مجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها و أحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن و التفريغ و الرصّ على أرضية الموانئ.

حاويات ذات قوائم و ذات جوانب مفتوحة: وهي تتميز بأنّ جوانبها غير ثابتة.

2- حاويات البضائع الخاصة:

وهي حاويات ذات تصميم خاص، فتتنوع أشكالها حسب نوع البضائع و منها:

حاويات ذات مواصفات حرارية: وهي ذات جوانب و أرضية و سقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل و خارج الحاوية.

حاويات حرارية مسخنة: وهي ذات مواصفات حرارية و مزودة بجهاز منتج للحرارة.

حاويات مبرّدة: وهي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز مبرّد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين.

¹ - د: أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 138.

حاويات الخزانات: وهي التي تستخدم في نقل الزيوت و الحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل فهي غالباً ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة

ب- امتيازات الحاويات داخل الميناء

أصبح النقل بواسطة الحاويات ينظم نقل تجارة البضائع المصنعة، وهي النسبة الأكبر في التجارة العالمية، فنتج عنه تغيير في أنماط و ممارسات النقل، حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب و اكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، وهذا راجع إلى ما يميّز به النقل بالحاويات من إيجابيات، فمن ناحية الشحن أدّى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن، إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين، وهكذا فإنّ تكاليف الشحن و التفرغ تنخفض، كما يساعد ذلك على سرعة و مرونة تداول و انتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء، وبالتالي سرعة التسليم¹.

كما أنّه و باعتبار الحاوية عازلة و صلبة و غير قابلة للكسر، فهي إلى حدّ الآن وسيلة التغليف الأكثر أماناً، إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلّل من خطورة هلاك و تلف البضائع، فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة و البرودة و الرطوبة و من جميع التقلبات الجوية، ناهيك عن الحدّ من حالات السرقة كون أن الحاوية تغلق بإحكام.

من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل لمنظومة النقل، كونها سهّلت النقل من وسيط إلى آخر وهي معبئة دون تفرغ أو إعادة تصنيف محتوياتها، كما مكّنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف ممّا أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه.

أما من ناحية الموانئ البحرية فقد أدّى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ و شحن السفن بدلا من شركات الشحن و التفرغ النمطية، كما أدّى تطوّر سفن الحاويات إلى تطوير و زيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ و تزويدها بمعدات حديثة لتفريغ و شحن سفن الحاويات و إلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات.

إضافة إلى أنّ السفن الحاملة للحاويات أصبحت تمكث في الموانئ من 20% إلى 30% من مدّة الرحلة على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها، و انتقلت التكاليف من 22 دولار إلى 6 دولارات إلا أنّ هذه الامتيازات الموجودة في استخدام الحاويات لا تمنع من وجود نقائص تتركز خاصة في عدم التوازن في

¹ - د: أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 140.

تدفقات البضائع مما يجعل الحاويات تعود فارغة أو يتم استيرادها فارغة لإعادة تصديرها معبئة و في ذلك خسارة لمالك الحاوية أو مستأجرها.

المطلب الثاني: إدارة الخدمات النقل البحري في اللوجستيك

نظرا لأهمية خدمات النقل فإن مسؤولياتها عادة ما تقع على عاتق قسم أو إدارة مستقلة تعرف بقسم النقل و يقع عليها مسؤولية تحديد طريقة النقل و حركتها و ما يرتبط بها من تحديد لمعدلات و أسعار النقل مثل تصنيف الشحن إلى مجموعات متشابهة فضلا عن الحصول على أقل الأسعار و التنسيق بين تواريخ الشحن و إمكانية النقل المتاحة، كذلك متابعة ورود الشحنات إضافة إلى هذا فإنه في ظل المفهوم الحديث للوجستيك فقد اتسعت مسؤوليات مدير النقل لتشمل وظائف أخرى مثل التغليف و المناولة و التخزين و هذا عكس الماضي الذي كانت مسؤولية تقتصر على شراء خدمات النقل فقط¹.

و بصرف النظر عن نطاق مسؤوليات إدارة النقل فإنه في ظل مفهوم اللوجستيك سوف نجد أن مدير النقل يرتبط بالضرورة بمجالات وظيفية عديدة مثل "التسويق و الإنتاج و التمويل" و يرجع ذلك إلى أن إدارة النقل تمثل أحد العناصر الرئيسية في النظام المتكامل للوجستيك.²

و يمكن القول أن إدارة خدمات النقل تمارس نوعين رئيسيين من المهام و الوظائف الإدارية و المهام المرتبطة بالبحوث.

إدارة حركة النقل البحري :

تلتزم إدارة حركة النقل بتقديم خدمات النقل بكفاءة و ذلك في الوقت و المكان المناسب مع أعلى مستوى للخدمة و بأفضل الأسعار الممكنة و بما يؤدي إلى تحقيق أهداف وظيفة اللوجستيك و تشمل مهام إدارة حركة النقل مجموعة الأنشطة التالية:³

تصنيف البضائع:

يشير هذا النشاط إلى عملية تصنيف البضائع التي يتم نقلها و شحنها إلى مجموعات متشابهة و ذلك في ضوء خصائص كل منها و يساعد هذا التصنيف على تحديد معدلات أو أسعار الشحن بشكل مباشر كما

¹-سمية زكي قرياص، عبد الغفار خنفي، الادارة الحديثة في ادارة الامداد والمخزون، الدار الجامعية، مصر 2004، ص 134.

²-نهال فريد مصطفى، جلال ابراهيم العبد، ادارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 160.

³-نهال فريد مصطفى، جلال ابراهيم العبد، مرجع سبق ذكره، ص 162.

يلاحظ أنه يمكن تحقيق حجم لا بأس به من الوفورات إذا كان العاملين في إدارة النقل على خبرة كافية بقواعد وأسس التصنيف.

الحصول على أقل أسعار الشحن و النقل:

يعتبر هذا النشاط أهم الأنشطة بالنسبة لإدارة حركة النقل حيث أن الهدف النهائي للإدارة هو تخفيض تكلفة النقل و الشحن إلى أقل ما يمكن، و حيث أن أسعار الشحن و النقل تمثل التكلفة الأساسية و الأهم بالنسبة لتكاليف النقل، فإن الحصول على أقل الأسعار للنقل و الشحن يؤدي حتما لتحقيق الهدف و هو تخفيض تكلفة النقل مع الحفاظ على مستوى الخدمة المرغوب، و لكن لا بد من الإشارة هنا إلى أن التقليل من تكلفة النقل قد لا يؤدي بالضرورة إلى الوصول إلى إجمالي تكاليف اللوجستيك إلى حدها الأدنى إذ لا بد من اختيار وسيلة النقل التي تقدم المستوى المطلوب من الخدمة بأقل سعر ممكن .

جدولة أزمنا النقل:

ترجع أهمية هذه الوظيفة إلى أن أي تأخير في عمليات الشحن أو التفريغ يؤدي إلى عدم الوفاء بمواعيد التسليم سواء لعمليات التشغيل أو العملاء مما يترتب عليه مشاكل خطيرة للإنتاج، و أيضا مشاكل مع العملاء قد تصل إلى حد انصرافهم عن التعامل مع المؤسسة.¹

إدارة مستندات للشحن:

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

متابعة خطوط السير:

و ذلك بغرض التأكد من دقة و انتظام عمليات و أزمنا النقل حتى يمكن للإدارة التدخل في الوقت المناسب عند حدوث أي مشاكل أو معوقات في خطوط السير.

¹-سمية زكي قرياص، عبد الغفار خنفي، الادارة الحديثة في ادارة الامداد والمخزون، مرجع سبق ذكره، ص 135.

المراجعة:

و يعني هذا النشاط متابعة الأداء الخاص بالأنشطة السابقة كلها و ذلك بغرض التأكد من سلامة القرارات و إجراء التصحيحات و التعديلات في هذه الأنشطة عند ظهور أي انحرافات أو أخطاء في الأداء.

المطالبات و التعويضات:

في حالة عدم مطابقة خدمة النقل مع المعايير المحددة من قبل إدارة الإمداد و ذلك عند وقوع الخسائر أو التلفيات أو اختلاف مواعيد التسليم عن المواعيد المتفق عليها أو أي انحراف عن المعايير و الشروط المتفق عليها بين المؤسسة و الجهة المسؤولة عن النقل و الشحن، يمكن المطالبة بالتعويضات و عادة ما يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين المؤسسة و الشركة الناقلة و يلاحظ أن ارتفاع كمية التعويضات التي تحصل عليها المؤسسة يعتبر في معظم الأحيان دليل على عدم كفاءة قرارات النقل.

2-البحوث

بالإضافة إلى المهام ذات الطبيعة الإدارية تقوم حركة النقل أيضا ببعض الأنشطة البحثية التي تنقسم إلى نوعين من بحوث تتعلق بمستوى خدمة النقل و بحوث متعلقة بكفاءة الوظيفة المتكاملة للوجستيك.

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

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

بحوث تطوير كفاءة نشاط اللوجستيك: تمثل إدارة النقل أحد مكونات إدارة اللوجستيك حيث تمثل تكلفة النقل أهم و أكبر نسبة من إجمالي تكاليف اللوجستيك لذلك فإن هذه الإدارة تكون مسؤولة عن التأكد من أن أداء نشاط النقل يؤدي إلى تحقيق أقل تكلفة كلية لنشاط اللوجستيك و يتم ذلك بإجراء البحوث المستمرة لدراسة العلاقة بين تكلفة خدمات النقل و التكلفة الكلية لنشاط اللوجستيك و كيفية التوصل إلى أداء أفضل يؤدي إلى تخفيض هذه التكلفة الكلية.

المطلب الثالث: دور التكنولوجيا المعلومات وأثرها على الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية

أولاً: دور تكنولوجيا المعلومات في تميز الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية

إن المعلومات مورد أساسي في أي نشاط بشري، والمعلومات عنصر مهم في علاقة الانسان بمجتمعه وعلاقة المجتمعات بعضها ببعض من النواحي السياسية الثقافية والاقتصادية¹.

فالهدف الرئيسي من نظام المعلومات هو تقديم البيانات والمعلومات في الوقت المناسب وبصورة نافعة بالإضافة إلى أن هذه البيانات يجب أن تكون دقيقة وكاملة².

من الممكن تقسيم استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في شركات النقل البحري على مجالين رئيسيين هما³:

1-تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في شركات النقل البحري.

2-استعمال هذه التكنولوجيا في البنية الأساسية البحرية مثل الموانئ والقنوات.

و تستعمل شركات النقل البحري تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي في النظم الآلة لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التوابع الاصطناعية في النظم الشاملة لتحديد المواقع (GPS)

و ذلك جنباً إلى جنب مع خرائط رقمية الكترونية و اتصالات رقمية في الاتجاهين من السفن إلى الساحل، و تمكن هذه النظم من تتبع السفن و الحاويات و المعدات في الوقت الحقيقي من الساحل و من البحر على سواء، و كذلك حساب التوجيهات و الجداول الزمنية المثلى.

كما تستعمل البنية الأساسية البحرية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الوقت الحقيقي نظم تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) بصورة أساسية في تتبع حركة السفن و الشحنات و إيجاد الحلول المثلى للحركة خاصة في الميناء أو القناة، كما تستعمل هذه التكنولوجيا في إدارة الشحن و التفريغ على الوجه الأمثل عن طريق تخصيص المرافئ و التخزين خاصة في ساحات الحاويات و تسليم البضائع إلى وسائل شحن أخرى مثل الشاحنات عند بوابات الميناء، و تعتبر هذه الأعمال من أدق مهام المنظومة اللوجستية و العمل

¹-شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 312.

²-أيمن النحرأوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 383.

³-كريمة كندري: دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مرجع سبق ذكره، ص 166 -

اللوجستي، و في الموانئ يشدد بصفة خاصة على إدارة الحاويات و تتبعها و التي يمكن أن تساندها النظم الشاملة لتحديد المواقع.

وهناك في الوقت الحالي نهجان عامان شائعان من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ:

1-نظم تشغيل النقل التي تنفذ في الموانئ، حيث تعالج نظم الحاسبات إدارة البيانات، تنظيم الساحات و السفن و القطارات، مراقبة المعدات.

2-نظم مجتمع الميناء التي كثيرا ما تشمل توجيه التبادل الالكتروني للبيانات، و الرسائل التي تعتمد على الشبكة العالمية للمعلومات بين الناقلين و الشاحنين و السماسرة، مما يتيح تقاسم تفاصيل و مواقع الحاويات و أوقات وصول السفن و مغادرتها.

دور تقنية تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) - في النقل البحري

ظهرت تقنية تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) في أمريكا الشمالية و ألمانيا في سنوات 70 تحت اسم (EDV) و طبقت لأول مرة في مجال نقل و توزيع المنتجات الغذائية و كذا في القطاع البنكي و المالي، و تعتبر تقنية (EDI) التقنية الأكثر استخداما في مجال تبادل البيانات إلكترونيا بين المؤسسات و هي تعتبر وسيلة فعالة لإعادة التنظيم و التنسيق بين الأنشطة اللوجستية، كما أنها وسيلة إستراتيجية للشراكة بين الموردين و العملاء و تعمل على تحقيق أعلى عائد لهما و هي نقطة الانطلاق لإستراتيجية اللوجستيك الأكثر كفاءة و فعالية.

إن تقنية تبادل المعلومات المرقمنة ما هي إلا أداة ينبغي استخدامها من طرف المؤسسات و ذلك لما تحققة من غايات في مجال التسيير الإداري، الإمداد و المنافسة.

في المجال الإداري

إن الأهمية الاقتصادية تهدف إلى تخفيض التكاليف و ذلك عن طريق الربط المباشر بين مختلف الأنشطة و العمليات حيث يتم إلغاء العمليات اليدوية في تبادل المستندات و الوثائق بالإضافة إلى جودة الخدمة و ذلك بتخفيض من الأخطاء التي تحدث في تبادل المعلومات يدويا و السرعة في تبادل البيانات و الوثائق .

مجال اللوجستيك

تسمح هذه التقنية للعملاء بالتطلع على خصائص المنتجات وكيفية توزيعها كما أن التقليل من الأخطاء في تبادل البيانات و المعلومات يسمح بالتقليل من نسبة المردودات و بالتالي يخفض من تكاليف اللوجستيك.

في مجال المنافسة

تسمح بخلق ميزة تنافسية و ذلك بالاستجابة السريعة للطلبات العاجلة و التخفيض من حجم المخزون، تحسين مستوى الخدمات و المواد المتاحة.

خلاصة الفصل

في ختام هذا الفصل يمكن القول أن النقل البحري أي الموانئ البحرية من أهم القطاعات الحيوية، أي نقصد المحرك الأساسي للأداء اللوجستيكي به يرفع من كفاءته فهو يعتبر من أهم ركائز التنمية الشاملة لأية دولة خاصة في الموانئ، كما تمثل خدمات النقل و اللوجستيات الدعامة الرئيسية لنجاح برامج التنمية المستدامة، وذلك لأن القواعد اللوجستية تشكل القاسم المشترك في جميع الأنشطة الخدمية والإنتاجية

الفصل الثالث

دراسة حالة لدى :



المؤسسة الوطنية لتسويق

البحري بمستغانم NASCHO

مقدمة الفصل

إن أي موضوع من البحث لا يكون كاملا ولا شاملا إلا إذا استوفت فيه الدراسة جانبين النظري والعملي ويعد القيام بدراسة تقنيات النقل البحري للبضائع وكيفية تسييرها نظريا، إردنا أن نكملها بزيادة ميدانية لمؤسسة تنشط في مجال النقل البحري للبضائع وذلك لقيام دراسة عملية هذا الموضوع، وقد وقع اختيارنا على المؤسسة الوطنية للشحن (مؤسسة NASCHO) التي تعد فرع من فروع مؤسسة ميناء مستغانم. تعتبر الموانئ البحرية كغيرها من الموانئ التي تلعب دورا هام في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد وتصدير لمختلف البضائع والسلع والخدمات... الخ.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة NASCHO

المطلب الأول: تاريخ المؤسسة ونشاطاتها

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

SNTM-CNAN: شركة النقل البحري الوطنية والأسلحة الوطنية وشركة الملاحة.

ENCATM: شركة شحن وطنية ملحقة بالنقل البحري

GEMA: البحرية العامة

MTA: النقل المغربي والمساعدين

بعد اللامركزية للشركات التي عرفتها الجزائر خلال الثمانينات (80) وكذلك الخسائر المسجلة خاصة على مستوى CNAS ، كان من الضروري إيجاد مخرج لسد العجز الذي تعانيه هذه الشركات لأن توقفات السفن كانت الموانئ الجزائرية طويلة جدًا ، وأصبح استخدام السفن الأجنبية المستأجرة متكررًا.

يصبح هذا الوضع ضارًا بـ CNAS نفسها والاقتصاد الوطني وما بعده تقرر إنشاء شركة مساهمة تسمى NASCHO الشركة الوطنية للملاحة (ناشكو) هي شركة مساهمة (سبا) تم إنشاؤها بحساب مالك السفن الوطني (SNTM / CNAN) والشركة البحرية العامة (GEMA) في 1991/11/10 برأس مال 60 مليون دينار، 60٪ من الأسهم ملك لشركة CNAN و 40٪ للبقية.

في 1992/27/01 تم تنصيب وكالة الجزائر وتبعها الوكالات والفروع الأخرى عبر التراب الوطني ، ثم في 1997 اشترت 40٪ CNAN من أسهم شركة GEMA وأصبحت المساهم الوحيد في شركة "ناشكو" الفرعية تتخصص وكالة NASCHO في إرسال السفن الخطية والمتداخلة للأسلحة الوطنية والأجنبية. مع السنوات والخبرة ولكن قبل كل شيء كفاءة الموظفين ، تمكنت شركة الشحن الوطنية من توسيع وتنويع خدمات أنشطتها.

أنشطة ومهام شركة الشحن الوطنية

- شحن السفن الخطية والمتداخلة

- شحن الحاويات (التخزين والغسيل والإصلاح).

- استكمال إجراءات العبور (التخليص الجمركي وما بعد التوجيه).

- استقدام البضائع من جميع الجهات.
- تمثيل ملاك السفن الوطنيين والأجانب.
- نصائح النقل متعدد الوسائط.
- التزود بالوقود والتكديس.
- لوجستيات الحاويات (المراقبة).

البعثات

المهمة الأساسية للشركة وشحن السفن وتوظيف الشحن واستلام السفينة طوال مدة إقامتها.

- يضمن حسن سير العمليات التجارية.
 - إدارة السفينة مع الدوائر الجمركية (السلوك الإداري)
 - دفع الرسوم والشحن المستحق أثناء التوقف
 - مساعدة القائد وطاقمه.
 - تهتم بشحن الحاويات وعمليات العبور.
- قسم فرعي: التنظيم الجغرافي والخريطة التنظيمية لناشكو
- يتم تقديم NASCHO في ستة موانئ جزائرية مع ست وكالات هي:

وكالة الجزائر للملاحة

- وكالة بجاية للملاحة

- وكالة وهران للملاحة

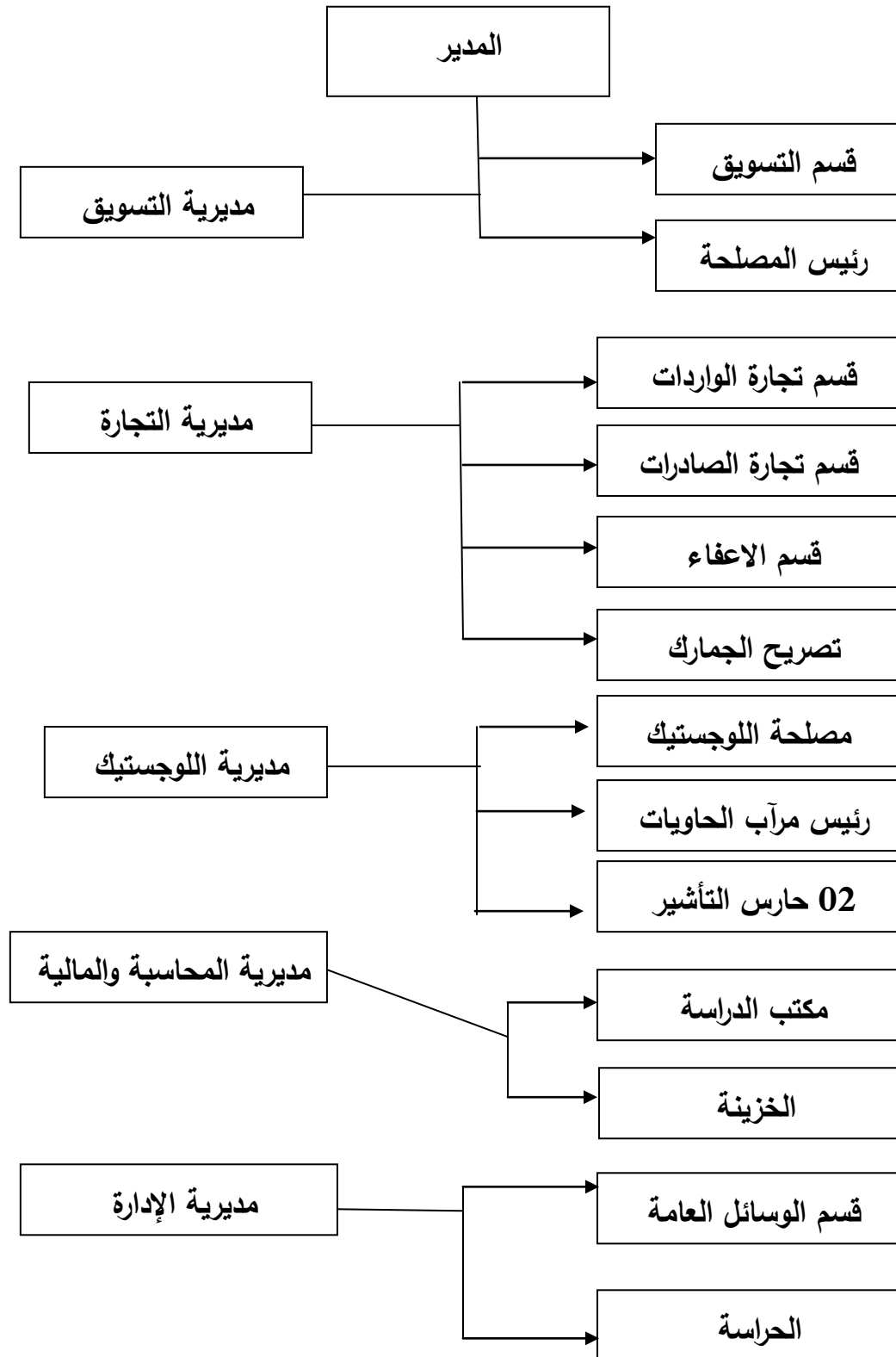
- وكالة سكيكدة للملاحة

- وكالة مستغانم للملاحة

- وكالة عنابة للملاحة

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي مع الشرح لمؤسسة ناشكو (NASCHO)

أولاً: الهيكل التنظيمي لناشكو (NASCHO)



المصدر: وثائق من مؤسسة ناشكو NASCHO

ثانياً: شرح الهيكل التنظيمي للمؤسسة

1- مدير

هو مدير الوكالة، وهو المسؤول عن إدارة الموازنة ، وقبل كل شيء مسألة وضع الموازنة السنوية وفقاً لتوجيهات الإدارة العامة وأيضاً تحديد المواقف الدورية (شهرياً وربع سنوياً و سنوي) ومباشر جميع هياكل الوكالة.

2-قسم الشحن

- نقل رسالة الوصول إلى المالك.
- تنسيق أعمال الهياكل التشغيلية.
- الإشراف على إعداد وإدارة حسابات التوقف.
- إنشاء تقرير التوقف بعد مغادرة السفينة.
- إرسال رسالة البدء لأصحاب السفن.
- يضمن تطبيق اللوائح في النقل البحري.
- فتح وإرسال ملف "ESCAL ACCOUNT" إلى القسم المختص.
- إنشاء إحصائيات شهرية.
- الاحتفاظ بصندوق منظم.
- جميع المهام الأخرى الكامنة في القسم.

تشمل هذه الخدمة:

- قسم الشحن
- رئيس مصلحة

3- الإدارة التجارية

- تنسيق وتنشيط الأنشطة التجارية.
- دراسة وتحليل الملفات.
- الإشراف على اللوائح من حيث النقل والتجارة الدولية.
- التحكم في سندات الشحن وبطاقات الوصفات مع القوائم
- تفويض ومتابعة المدفوعات للمنظمات (الرسوم ، الرسوم الجمركية ، إلخ).
- الحفاظ على علاقات العملاء والجمارك وخدمات المناولة وغيرها
- إدارة ملف التقاضي المسبق (نشرة العجز التفاضلي والنشرة التفاضلية فائض).
- التوقيع على خطابات احتياطي للعملاء وإعداد بيان الأحداث.

تشمل هذه الخدمة:

- قسم الاستيراد التجاري
- القسم التجاري للتصدير
- مخلص جمركي

4-قسم اللوجستيات

- ضمان المراقبة الدائمة لتحركات الحاويات الكاملة والفارغة وكذلك المافيا.
- إعادة تشغيل العملاء لإعادة الحاويات في حوزتهم في الوقت المحدد.
- ضمان احترام الفواتير المحددة.
- ضمان إنشاء وتسليم التقرير الشهري لأنشطة الهيكل.
- إنشاء وإرسال الجرد المادي الشهري القيمة لأصحاب السفن.
- ضمان نقل أو تسوية الحاويات والمفاتيح ليتم تحميلها.

• إبلاغ وكيل ميناء المقصد بنسخة إلى مالك السفينة عن الحاويات وعربات المافيا الموجودة بالفعل على متنها.

تشمل هذه الخدمة:

- الخدمة اللوجستية

- رئيس الحراسة

- وكلاء التأشير

- سائقي رافعة شوكية

5-العبور

• دفع مبلغ إشعار الوصول (نقل البضائع).

• استرداد البضاعة المراد تسليمها والفاطورة.

• إعداد شبكة الدخول (اسم المقالة ، الوزن ، بند التعريف ، ضريبة القيمة المضافة ، السعر)

التحقق من صحة الإعلان على النظام الجمركي (SIGAD).

• تقديم ملف إلى مفتش الجمارك.

• القيام بالزيارة الجمركية مع مفتش ووكيل جمركي.

• تصفية الملف لمفتش التصفية.

• دفع الرسوم والضرائب في الدائرة الجمركية.

• استرداد القسيمة التي تم إزالتها من البضائع.

• رفع الملفات إلى لواء الجمارك التجاري.

• إيداع نسخة من الملف وطلب الوصول إلى مركز شرطة الميناء والبريد الجمركي.

• إعداد أوامر الشراء لعامل المؤشر ، وعامل الرافعة الشوكية في EPB لتحميل البضائع.

- تسليم قسيمة الخروج إلى قسم شرطة الميناء واللواء الجمركي.
- إعداد الفاتورة لرسوم العبور.
- إعداد ملف ، وحفظه وزيارة وكيل DCP وكذلك الجمارك (في حالة البضائع المصادرة من إدارة منع الاحتيال DCP).

6- قسم حسابات المحطة

- حساب عمولات الوكالة حسب المقياس المعمول به.
- ضمان المراقبة والتحكم في ملف حساب التوقف.
- إرسال حساب التوقف إلى مالك السفينة مع الوثائق الداعمة الأصلية بعد التحقق من صحة من قبل مدير الوكالة.
- رصد واستعادة ملاك السفن.
- التأكد من متابعة التحويلات حتى استرداد المشورة الائتمانية على مستوى البنك.
- تقديم حسابات التوقف لمالك السفن من الأطراف الثالثة إلى السلطات الجمركية لفحص الامتثال والتأشيرات لمدة 90 يومًا.
- إنشاء حسابات مكالمات لطرف ثالث للتحويل إذا طلب مالك السفينة رصيده.
- وضع التقرير الشهري.
- تحديد وضع إعادة إلى الوطن.
- حالة البيانات الموجزة للمنتجات.

7- قسم المحاسبة والمالية

- الإشراف على خدمات المحاسبة والنقد.
- مسك الدفاتر اليومية.
- الفحوصات المنهجية للمحاسبة مع المحاسب.

- التحقق من الإدخال المحاسبي ومراقبته باستمارات التخصيص.
- تحقق مع الصراف وضباب تسجيل النقد وسجل النقدية الموقع حسب الأصول مع تقرير تسجيل النقدية.
- تحليل الحسابات كل ثلاثة شهور وتقديم الحسابات ربع السنوية للإدارة العامة.
- ضمان الإعلان الضريبي والاجتماعي.
- التحقق من بيان ضريبة القيمة المضافة والتحويل مع BIC إلى DCFC للدفع.
- التحقق من كشوف المرتبات.
- ضمان تحديث الاستثمارات وعمليات الاستحواذ الأخرى بالموارد العامة.
- المساهمة في الإحصائيات الشهرية بعد التحقق والمصالحة مع جميع الإدارات.
- وضع الرسوم الشهرية وميزانية الدخل.
- يضمن إدارة النقد والعلاقة مع البنك.
- استلام جميع المستندات المحاسبية والتحقق من محتوياتها.
- التحقق الحسابي للمبالغ الواجب دفعها والتأكد من التزامها بالفاتورة.
- أهداف طلبات الدفع.
- توقيع قسائم الدفع.
- يقدم إيصالات الدفع للتوقيع المشترك.
- عند إرجاع المستندات: تصنيف جميع المستندات المحاسبية وطلب رقم الوثيقة وأرشفة المستندات المحاسبية.
- إعداد العمل في نهاية السنة (إعداد البيانات المالية: الميزانية العمومية ، الرصيد ، حزمة الضرائب ، إلخ).
- الإدارة الشهرية لحسابات مالك السفينة.

- تطوير سندات المدين لمالك السفينة.
- إعداد البيانات المالية الشهرية لمالك السفينة.
- إنشاء كشوف الحسابات وكشوف الحسابات وإرسالها مع الوثائق المرفقة بالبريد والبريد الإلكتروني.
- المشاركة في القرارات مع المديرين والعمولات المتعلقة بالشركة.

تشمل هذه الخدمة:

- مدير المشروع

- خزينة

8-مديرية الإدارة

- التنظيم الإداري لموظفي الملفات والرصد الوظيفي.
- إدارة الرواتب.
- مراقبة الكتب القانونية.
- حساب وتنفيذ البيان الضريبي الشهري والسنوي (G50 و 301 مكرر).
- حساب وتنفيذ الإعلانات الشهرية والسنوية DAC و DA.
- حساب وتنفيذ الإعلان المتبادل الشهري MGT.
- رصد حالات الغياب والتأخير والتعافي.
- مراقبة ملفات التأمين.
- متابعة ملفات أصحاب المعاشات.
- رصد وتخطيط الطب المهني.
- رصد برامج التدريب.
- إنشاء التقرير الإداري الشهري والمجلس التنفيذي.

تشمل هذه الخدمة:

- قسم الوسائل العامة

- الحراسة

9-إدارة حركة الحاويات

1-مراقبة حركة الحاويات في وكالة ناشكو

حركة الحاويات على النحو التالي:

إنزال الحاويات: متابعة الحاوية المفرغة من الميناء حتى عودة الحاوية على النحو التالي:

الحاوية بالميناء: عندما يتم الإعلان عن السفينة ، تشارك شركة الميناء وكذلك BMT (محطة بجاية البحر الأبيض المتوسط) في مؤتمر تحديد موقع السفن (CPN) من أجل معرفة وسائل المناولة التي سيتم منحها لتنفيذ العمليات التجارية (النزول ، المغادرة) في أفضل الظروف. BMT هي المسؤولة عن الحاويات ، وهي مجهزة بأكثر الوسائل تعقيدا مما يسمح بالمعالجة الفعالة من حيث وضع الحاويات.

عند وصول سفينة الإرساء ، يسلم القبطان: بيان الحمولة ورؤوس الشحن (BL) (النسخة الأصلية) إلى المرسل إليه ، الذي يستخدمه لإثبات التصريح بالبضائع للجمارك للحصول على البيان الجمركي الجزائري ، يتم إيداع هذا الأخير بنفس الطريقة من أصحاب الحقوق إلى BMT حتى يتمكنوا من سرد الحاويات من قبل NASHCO.

عندما يتم تفرغ الحاويات بواسطة BMT ، يتم تسجيل تحديد الموقع حسب منطقة التخزين والقسم ، مما يسهل على الخدمات الجمركية بالإضافة إلى أجهزة الاستقبال تحديد موقع الحاويات.

حاويات في مؤسسة ناشكو

عندما يتم الإعلان عن البيان الجمركي الجزائري للجمارك ، تشرع ناشكو في الاستيلاء على الكمبيوتر على البرامج ، المصممة خصيصًا لتتبع الحاويات ، وهذه الطريقة يكون لدى قسم اللوجستيات قائمة بالحاويات المسجلة في القسم المسمى "الحاوية في الميناء"

الحاوية عند العميل

يقدم العميل (المتلقي) للحاويات التي ترغب في حيازة بضاعته ، نفسه إلى ناشكو لتحصيل "البضائع المراد تسليمها" ، ويتم تقديم ذلك له بعد دفع التكاليف التي تتكبدها الشركة (الشحن + المدفوعات)

المدفوعات = رسوم المناولة + F.I.A (رسوم تدخل الوكالة) + مبلغ إشعار الوصول (DA1500) + الرقم (وفقاً لتعرفة الميناء) + تكاليف الشوكة + الطابع (DA500) + ضريبة القيمة المضافة (19٪)

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

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

- خصم 21 أو 30 أو 45 يومًا بدلاً من 15 يومًا

- فترة سداد شهر من يوم نزول بضاعته.

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

المبحث الثاني: لوجستية النقل على مستوى الميناء (مؤسسة naschco)

المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية

تتمثل إجراءات استقبال السفينة والتسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي:

1- استقبال السفينة

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

2- شروط رسو السفينة

تتلخص شروط رسو السفينة فيما يلي:

- يجب على كل سفينة أن تكون مرتقة بجهاز تأمين السفينة، يعرف بجهاز الحماية، وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لاحداث ضرر بمرافق الميناء.

- يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة منها:

- بطاقة التعريف السفينة ، تحتوي على اسم السفينة، رقم تسلمها، إسم.....الخ

- الفاتورة التجارية

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

- نسخة لمؤسسة شحن والتفريغ

- نسخة لوكيل السفينة أو الحمولة

-نسخة لإدارة الجمارك

المطلب الثاني: عمليتي الشحن والتفريغ عند وصول السفينة

أولاً: الشحن والتفريغ

إن البضاعة المستوردة عند وصولها إلى ميناء يكون هناك أشخاص ينتظرون وصولها ومثال عن ذلك بميناء مستغانم نجد مؤسسة ناشكو، إذ يعتبرون بمثابة أمين الحمولة ووكيل عن المرسل إليه فيقومون باجراءات التفريغ ودفع اجرة النقل ثم تسليمها للمرسل إليه بحيث يقوم الوكيل بتفقد البضاعة من حيث ال شكل عددالطرود، الوزن، الكمية، وهذا ليرى إذا كانت مطابقة للبيانات الواردة في سند الشحن، كما أنه يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها، وحراستها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه (الموكل).

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

الشحن:

أما فيما يخص عملية الشحن فانها تتم بواسطة الصنادل بوضع البضائع عليها ثم تحمل إلى جانب السفينة حي تقوم روافع السفينة أو روافع الرصيف أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضائع

كاستعمال الأنابيب في حالة شحن البضائع السائلة، أو المصاعد فيح حالة شحن الفحم، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة في حالة شحن الحبوب .

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

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

ثانيا: وسائل الشحن و التفريغ في مؤسسة ميناء مستغانم:

الجدول رقم (03) وسائل الشحن والتفريغ

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

المصدر: وثائق من مؤسسة NASCHO

المشاكل والتحديات والمشاريع المستقبلية

أ- لم يتم العثور على الحاوية

ب- تشيع أسطول NASCHO

أ- تنظيم الحاويات حسب النوع والحجم

- وجود وكيل لوجستي في وقت النزول والصعود حاويات لرؤية نقص الحاويات

- وجود الوكيل اللوجستي أثناء نقل الحاويات من ميناء التفريغ إلى المتزّه

- حوسبة إدارة أسطول الحاويات عن طريق تسهيل البحث عن الحاويات الفارغة بواسطة خسارة.

ب- في حالة تشيع الأسطول:

- من الضروري إجراء انتقالات منتظمة المالك لبرمجة توقفات محددة لنقل الحاويات.

سمح لنا التدريب في NASHCO لمتابعة تحركات عن كئب حاويات من جميع جوانبها ، تشمل أساسا الجانب الإعلامي ، وثيقة إدارية ولوجستية تتعلق بهذه العملية. النتائج المشجعة التي تسجلها NASCHO حسب عدد الحاويات المجهزة من سنة إلى أخرى تظهر الإزادة للوصول إلى معدل دوران متزايد مهم ، ويأخذ مكان بين المنافسين الآخرين. العولمة المتنامية للاقتصاد قد تم دعمها إلى حد كبير عن طريق النقل تطورها ، سواء من حيث التنظيم والتطور التكنولوجي وكذلك من أسعار النقل ، والنقل البحري يعززها عولمة التجارة. إن تطور ممارسات التشغيل التجاري يتميز عمليا من قبل مجال النقل البحري الذي هو أداة متميزة للتجارة الدولية والتي مرت بعدة ثورات للتكيف بمرور الوقت مع تطور التجارة.

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

بعد أن وصلنا إلى نهاية تحليلنا ، والذي يتعلق بإدارة حركة الحاويات مثل أن تتبع حركة الحاويات وإدارة مخزون الشركة ، نحن يمكن أن نستنتج أن هذا الموضوع هو موضوع ساخن لدرجة أنه لا توجد أعمال حديثة اليوم يهرب من هذا النهج الذي يتمثل في تنفيذ إدارة سليمة للمخزونات و متابعة جيدة تسمح بالحكم على وضعه المالي للقبض على عملية تشكيل النتيجة وربحيتها.

استفادت NASCHO من حجم التداول الكبير ، من خلال هذه الإنجازات التي حققتها تحركات حاوياتها الأرضية ، وانعكست الحركة في الإدارة الجيدة لهذه الحاويات. نحن بعيدين عن قول كل شيء عن الحاوية ، الصعوبة التي نواجهها في ذلك كان العمل لتحديد نطاق الموضوع لأن الحاوية واسعة وكل موضوع يؤثر على مزيد من التطوير. ولكن من المؤكد أن النقل البحري قد لا يزال أمامه مستقبل مشرق ، حتى لو لم نكن نعرف الشكل الذي سيتخذه ما هو العام وما هي المشاكل الجديدة التي ستواجهها شركات النقل البحري.

خلاصة الفصل

على خلاف الموانئ الموجودة التي تغطي الجهة الغربية للبلاد، فإنه لا يزال يعاني من نقص في الامكانيات اللوجستية، (وعلى الرغم من وجود عدد من التطورات التي تتم في الميناء) مما لا يجعله يصنف من الموانئ العالمية الحديثة والتي تصنف من الجيل الثالث، وذلك لتدني كفاء الأسطول البحري التجاري لكبر عمره وصغر حجم سفنه، ولضعف البنية التحتية، والبنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناوبة البضائع والحاويات، وكذا ساحات الحاويات التي لا تتماشى مع المعايير الدولية، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة، وببطء سرعة مناولة الحاويات، كما يتم استعمال وسائل تقليدية في عملية تخزين الحبوب وتفريغها.

في موضوع هذا البحث تم التركيز على دور عملية النقل في اللوجستك ومدى مساهمته في تطويره وتحسين القدرة التنافسية للمؤسسة في السوق ودراسة مشكلة اختيار وسائل النقل المناسبة لتحقيق فعالية أكبر لوظيفة الأداء اللوجستيكي وذلك في ظل ظهور أرضيات اللوجستك والتنافس الكبير الذي يشهده هذا المجال.

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

تمحور البحث حول موضوع تشخيص اللوجستيكي في مؤسسة ميناء مستغانم وهذا في محاولة ربط بين الجزء النظري المعبر عن المفاهيم والجزء التطبيقي المعبر عن الواقع حيث أن التشخيص يبحث عن أسباب الخلل في سلسلة التدفقات المادية والمعلومات في سلسلة اللوجستك والتي تعكس موطن القوة والضعف نتيجة عدم التكامل بين مختلف نشاطاته، حيث كان الجانب النظري متعلقاً بوظيفة وتشخيص حول المناهج والمستويات التي يتم فيها ليطم اسقاط ذلك على مؤسسة محل الدراسة من خلال الجانب النظري، أين تم اختيار هذه المؤسسة كون حجمها الكبير، يعكس مدى الدور الذي تلعبه وظيفة اللوجستك في عملياتها الاستراتيجية والتشغيلية، وهذا لإظهار نظام اللوجستيكي الذي تسير وفقه.

تقييم الفرضيات

- بالنسبة للفرضية الأولى يمثل النقل دور كبير في أنشطة اللوجستك والمؤسسة وككل وهذا ما تم اثباته في الجانب النظري ومنه الفرضية صحيحة.
- من خلال الدراسة التطبيقية لمشركة هيبروك تعمل المؤسسة على تقديم خدماتها بجودة عالية ومحاولة إرضاء زبائنهم وتطوير العلاقة معهم وبالتالي الفرضية صحيحة.
- تحترم المؤسسة جميع مواعيد الشحن و التفريغ المتفق عليها في وثيقة الطريق و منه الفرضية الثالثة صحيحة.
- تقدم المؤسسة خدمات لوجستية شحن و تفريغ، تخزين، مناولة لعمالها في حالة الطلب عليها فقط والاتفاق مع العميل، و منه الفرضية الرابعة صحيحة.

نتائج البحث

وبصفة عامة تظهر نتائج الدراسة من خلال الجانب النظري والتطبيقي

1-النتائج النظرية

- المفهوم الحديث للوجستك يبرز تعقد نشاطاته و صعوبة التحكم فيها و في تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الإمداد، كما تحتاج إدارة اللوجستك إلى كفاءات واعية بدورها في هذه السلاسل.
- تشخيص اللوجستك هو الوسيلة الأكثر تقدماً لتحليل اللوجستك لعقلنه التدفقات وفق تحدد المنهج الأمثل لها وتجنباً لكل أنواع الاختلالات.

- الخدمات اللوجستية و خاصة النقل من أهم النشاطات التي تخلق قيمة في المؤسسات و الاقتصاد الوطني على حد سواء.

- يمكن النقل من إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنية و المكانية.

- تشكل تكلفة النقل نسبة كبيرة من تكاليف اللوجستيك، حيث تمثل 45% منها.

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

2-النتائج التطبيقية

- عدم وجود ثقافة و فكر لوجستي في المؤسسات الاقتصادية.

- غياب مفاهيم الصحيحة اللوجستيك و على كل المستويات.

- تواجد ضعيف لمقدمي الخدمات اللوجستية نتيجة حداثة هذا المفهوم في الاقتصاد الوطني.

- تقدم المؤسسة خدمات نقل ذات جودة عالية، و ذلك بتوفير وسائل النقل المطلوبة و بتسليم البضائع في الوقت المناسب.

-الحواجز اللوظيفية التي تشكل نقطة ضعف وعائقا أمام التكامل للمؤسسة.

- تخفيض أجور الشحن و تقديم خدمات جيدة و ميسرة لاستقطاب المزيد من المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة و زيادة أعداد السفن منافسة.

الاقتراحات

توفير اليد العاملة المؤهلة و ذلك عن طريق التكوين الجيد للموارد البشرية في مجال اللوجستيك و المناهج الإدارية الحديثة، و يكون التكوين على كل المستويات الإدارية.

- استخدام تكنولوجيا المعلومات و الاتصال و الاندماج في الحياة الرقمية المعاصرة.

- إنشاء مواقع انترنت و السعي إلى جعلها أكثر حيوية عن طريق التجديد الدوري للمعلومات.

- مسايرة التطورات العلمية في كل ما يخص اللوجستيك من مفاهيمه، تقنياته و أدواته.

- تشجيع الاستثمار في الخدمات اللوجستية عن طريق جذب متعاملين لوجستيين دوليين، هذا يساعد على جذب الاستثمارات الأجنبية في مختلف المجالات.

- إدماج الاعتبارات البيئية في اتخاذ القرارات، و إتباع معايير عالمية للمحافظة على البيئة.

- التنسيق بين المتعاملين و العمل بمبدأ اللوجستيك المتكامل و المشترك، و تطوير العلاقات مع العملاء.

- الشراكة مع الجامعات و ذلك لسد الفجوة بين الجامعة الجزائرية و واقع الشغل بالمؤسسات الاقتصادية و بقاء هذه الأخيرة على اتصال دائم مع كل ما هو جديد.
- وجود بنية أساسية قوية حديثة من طرق، جسور، أنفاق، اتصالات، و ذلك لتسهيل عمليات النقل.

العربية

- 1- ثابت عبد الرحمن إدريس: مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2003 .
- 2- محمد - حسان: إدارة الإمداد و التوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2009 .
- 3- نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد: إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004
- 4- عبيد علي أحمد الحجازي: اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000 .
- 5- سعيد عبده: أسس جغرافية النقل، مكتبة أنجلو المصرية للطباعة و النشر، مصر، 2003
- 6- سميرة إبراهيم أيوب: اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002 .
- 7- علي فلاح، زكريا أحمد: إدارة الأعمال اللوجستية، دار الميسرة، الطبعة الأولى، الأردن 2012 .
- 8- أحمد عبد المنصف محمود: اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 2002 .
- 9- أيمن النحراوي: لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى مصر 2008 .
- 10- أيمن النحراوي: منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر 2009 .
- 11- سميرة زكي قرياص: عبد الغفار خنفي، - الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد و المخزون، الدار الجامعية مصر، 2004 .
- 12- أحمد عبد المنصف محمود: النقل متعدد الوسائط، مكتبة الإشعاع، مصر، الطبعة الأولى، 2006
- 13- حمادة فريد منصور: مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998

الفرنسية:

- 1 -Ronald H Bellou: Logistics, supply Chain and transport management, Cambridge international college publications. Vol2005
- 2- Ronald H Ballou «the role of transportation in Logistics», University of South Australia, 2005, vol15.
- 3- Jacques Pons. Transport et logistique –maillon déterminants de la supply Chain. op-cit.

المذكرات:

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

مواقع الأتترنتات

1-<https://www.stg-logistique.fr/>

2-<https://fr.wikipedia.org/wiki/transport>

3-<https://www.sitl.eu/>

4-<https://www.logistiqueconseil.org>

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

الملخص

اللوجستيك أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية فيما يتعلق بالاحتياجات المادية المتضمنة التموين، الإنتاج، التوزيع وكذلك تدفق المعلومات.

ومن بين أنشطة اللوجستيك الرئيسية نجد النقل البحري الذي يعتبر المحرك الرئيسي للوجستيك بالنسبة لمنظمات الأعمال وجودة خدمات النقل البحري حيث أنه يقوم بإضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال توفير المنفعة الزمنية المكانية، كما أن تكلفة النقل البحري تشكل نسبة كبيرة من التكلفة الكلية للأعمال اللوجستية، وهذا ما أدى إلى اهتمام مختلف المنشآت واستراتيجيات الامداد بوظيفة النقل البحري ومحاولة إيجاد حلول لمشكلة التلوث الناتج عن وسائل النقل البحري

الكلمات المفتاحية: النقل البحري. اللوجستيك. الأداء اللوجستي . مؤسسة ناشكو

Abstract

Logistics has become an important function of the productive and commercial enterprise in terms of material needs, including supply, production, distribution and the flow of information.

Among the main logistics activities we find transport which is the main driver of logistics for commercial organizations and the quality of transport services as it adds value to goods or products by providing spatial advantage, and cost of transport constitutes a significant percentage of the total cost of the logistics activity, which has led to the interest of the various establishments and supply strategies with the transport function and to try to find solutions to the problem of pollution resulting from transport

Keywords:- transport marine- Logistics- Logistical performance- Corporation nascho